

<h1>美浜の会ニュース</h1>	No. 147
	2017. 6. 25
美浜・大飯・高浜原発に反対する大阪の会 (代表) 小山 英之 大阪市北区西天満4-3-3 星光ビル3階 TEL 06-6367-6580 FAX 6367-6581 郵便振替: 00950-6-308171 (美浜の会) ⇨ ホームページURL <a href="http://www.jca.apc.org/mihama">http://www.jca.apc.org/mihama</a> ⇩	頒 価 300円 購読料 年2千円

大型クレーンの倒壊範囲内に、高浜3・4号の緊急時の電源車等が保管されている  
 基準は、保管場所が地震の影響を受けないことを要求

## 地震によるクレーン倒壊の影響を審査していないのは基準違反

### 高浜3・4号の運転を止めて

### 関電は地震による影響評価を実施し、規制庁は審査せよ

関電は、多くの反対の声を無視して高浜3・4号の再稼働を強行した。30キロ圏内の京都府北部や滋賀県内の自治体からは、クレーン倒壊事故の関電のずさんな安全管理に対する批判と懸念が表明されていた。高浜1・2号の寿命延長工事に使う大型クレーンの倒壊範囲内に、高浜3・4号の事故時に使用する電源車等(重大事故等対処設備)が配置されているが、この危険な状況を、関電は自治体や市民に説明さえしなかった。

他方で規制庁は、6月14日の交渉で、新規基準は、電源車等の保管場所が地震の影響を受けないことを法的に求めていることは認めた。しかし、クレーンは「仮設で一時的」設備だとして、再審査の必要はないと居直っている。ところが、高浜1・2号の老朽化対策工事に使用する大型クレーンは、今後2年間は使い続ける。現状は、地震などの影響を考慮して電源車等を保管するよう定めた設置許可基準規則第43条等に違反している。

クレーン倒壊問題は、原発の敷地内で再稼働と大規模工事が同時進行で進むというこれまでにない状況を背景としている。「仮設で一時的」設備による事故が起きても、「想定外」で済ませるといえるのか。新基準さえ踏みにじる関電と国の実態と、その危険性を明らかにし、高浜3・4号の運転停止、高浜1・2号の寿命延長の撤回を求めていこう。秋から冬に再稼働を狙っている大飯3・4号の再稼働を止めていこう。

## 1. 大型クレーン倒壊事故の影響と背景

### (1) 大型クレーンの倒壊範囲内に、高浜3・4号の緊急時の電源車等が保管されている

1月20日に起きた高浜原発2号のクレーン倒壊事故では、270トン、アームの長さ112mもの

7月7日(金) 国相手の大飯原発3・4号止めよう裁判 11:00~ 大阪地裁 202 大法廷  
 基準地震動の過小評価について国に反論 / 法廷終了後に報告・交流会: 弁護士会館 920 号室

#### 目次

- ▼高浜3・4号の運転は基準違反・・・p1
- ▼自治体申し入れの紹介・・・p6
- ▼甲状腺検査に漏れ・・・p9
- ▼篠山市から近況ご報告・・・p10
- ▼玄海仮処分不当決定・・・p12
- ▼岐阜からの投稿・・・p13
- ▼地層処分シンボに参加して・・・p14
- ▼「共謀罪」強行採決に抗議・・・p15
- ▼大阪府が避難者数を修正・・・p16

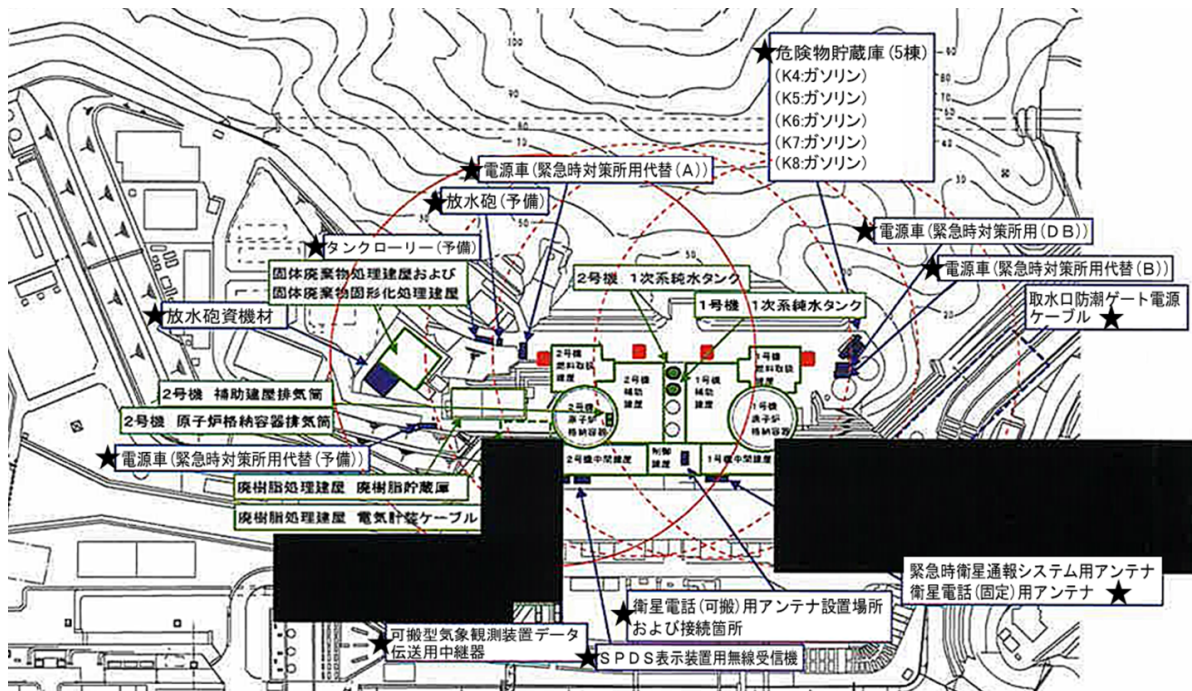


東京新聞 2017. 1. 21 写真に加筆

大型クレーンが、強風によって高浜2号の原子炉補助建屋や燃料取換建屋の上に倒れ、建屋の屋根等を損傷した。実は、この事故は、1・2号にとどまらず、稼働中の3・4号に大きな影響をもたらす。

高浜原発3・4号では、地震等で重大事故が起これば、1・2号の中央制御室を「緊急時対策所」とし、そこが事故収束のための司令塔となる。関電が2月17日に規制庁に提出した報告書で（下図）、

大型クレーン4台の倒壊範囲内に、これら重大事故時に使用する設備（重大事故等対処設備）が保管・配置されているのが分かる（下記の★印が高浜3・4号用の設備）。緊急時対策所用の電源車4台全てが、そして事故時に本店とテレビ会議等で使用する衛星アンテナ等もクレーン倒壊範囲内に設置・保管されている。



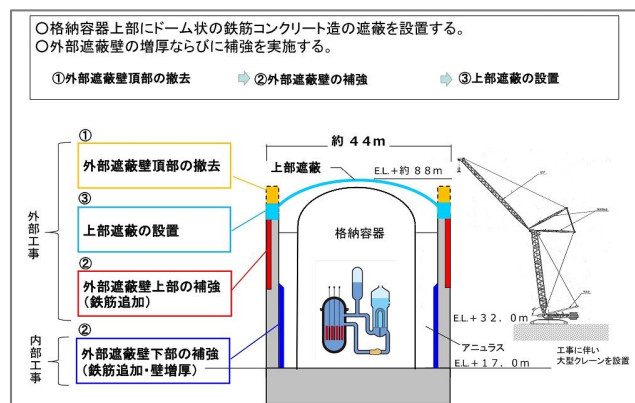
円は4台の大型クレーンの倒壊範囲。★印は高浜3・4号の重大事故等対処設備

<http://www.nsr.go.jp/data/000179485.pdf> 2月17日関電報告書（補正）添付資料24に★を追記

## (2) 再稼働と大規模工事が同時進行。これまでになかったこと

### 大型クレーンは1・2号の寿命延長工事用

原子力規制委員会は、昨年（2016年）6月20日に高浜1・2号の40年超え寿命延長を認可した（再稼働予定は2019年10月以降）。新基準を満たすために、1・2号では様々な工



事が必要になった。大型クレーンは「格納容器上部遮蔽設置工事」（前頁図参照）で使用する。この工事は、1号で2019年8月まで、2号で同年11月までの予定で、今後2年以上も続く。後に述べるように、規制庁がいう「仮設の一時的」設備では済まされない。

これまで、サイト内で再稼働と大規模工事が同時進行で行われることはなかった。クレーン倒壊事故は、このような新たな危険性を示している。関電は、大飯1・2号の寿命延長も狙っているが、高浜だけでなく同様の危険が問題になる。

## 2. 6月14日規制庁交渉の確認点

(1) 「クレーン倒壊は重要なことなので、強風による影響に関電に評価させた」（規制庁）と言いながら、関電任せで、関電の評価を丸のみ



この問題について、関西・首都圏の市民団体は、6月17日に規制庁交渉を行った。そこでの確認点等を紹介する。

関電が2月17日に規制庁に提出した報告書（補正）では、「強風」によるクレーン倒壊事故について、下記のように対応手段等を書いている。

「3, 4号機に対しては、・・・、仮にクレーンが転倒した場合の影響を評価し、影響があるとされた設備については、あらかじめ代替設備の確保等の対応について手段を確立しておくこととする」 関電2月17日報告書（補正版）12頁「11.今回の教訓とその対応」より

これに対して規制庁は、3月1日報告書で「これらの対策の有効性を保安検査等において厳格に確認していく」と述べている。しかし、この関電の対応（「代替設備の確保」＝ケーブル等を準備する等）については、「保安検査では確認しない。関電に任せている」と自らの報告書も踏みにじる回答だった。さらに、緊急時対策所用の電源車は4台設置されているが、「1台が動けば大丈夫」と関電の評価を丸のみしている。

再稼働を許可した規制委の「審査書」では、下記のように「3台（注：1台の予備を含めて4台設置）の電源車からの供給を可能とする」ことが許可の前提になっている。「1台が動けば大丈夫」では基準や審査書を満たさない。さらに、1台の電源車は燃料補給ができなければ14時間しか使用できず、事故収束ができないことは明らかだ。それでも規制庁は「燃料は補給できるだろう」と甘い願望にすぎている。福島原発事故の教訓はどこにいったのか。

「代替電源設備（3台の電源車（緊急時対策所用）からの給電を可能とする設備及び手順等を整備するとともに、緊急時対策所の電源設備は多重性を確保」 審査書 416頁  
審査書 <https://www.nsr.go.jp/data/000096119.pdf>

(2) 基準では「地震による影響を考慮して、電源車等が機能を失うおそれのない場所に保管する」と定めていること、許可時にはそれを前提に審査したこと等を認める



交渉では、電源車等の重大事故等対処設備について、新規制基準や高浜3・4号の審査・許可時には以下のことを確認しているかを問うた。①基準は地震の影響を考慮して保管することを要求している、②関電は基準に適合させるために、地震被害により重大事故等対処設備が機能喪失に陥ることのないよう保管場所を選定する方針で審査に臨んだ、③審査において関電は、保管場

所について地震の影響評価を行い、周辺に倒壊により影響を及ぼす構造物がないことを確認した、  
④これらに基づき、規制委・規制庁が許認可を下した。

規制庁はこれらについて全て認めた。該当する基準や関電の対応は下記の通りだ。

○基準は、「地震…による影響…を考慮した上で…保管すること」を要求している↓

設置許可基準規則 43 条 3 項 5 号が「可搬型重大事故対処設備」に要求するもの

地震、津波その他の自然現象又は故意による大型航空機の衝突その他のテロリズムによる影響、設計基準事故対処設備及び重大事故等対処設備の配置その他の条件を考慮した上で常設重大事故等対処設備と異なる保管場所に保管すること（下線は引用者）

○関電は、規則 43 条 3 項 5 号等の要求を受けて、自らの「技術基準適合方針」で「地震被害で機能を失うおそれがない場所を選定する」と表明している↓

地震に対しては、被害要因として、周辺構造物の倒壊、周辺タンクの損壊、周辺斜面の崩壊、敷地下斜面のすべり、液状化及び揺すり込みによる不当沈下、地盤支持力の不足及び地下構造物の損壊の各項目を想定し、これらの地震被害で機能を失うおそれがない場所を選定するとともに、当該配備場所の複数個所に分散配置する。（下線は引用者）

(2014.3.13 資料 1-3.「高浜 3 号炉及び 4 号炉重大事故等対処設備の技術基準適合方針」II-18 頁)

(3) 審査時と状況が変わったことは認めながら、仮設のクレーン等は再審査の必要なしと居直る。しかし、新基準に仮設設備は審査から省いていいとは書かれていない

審査・許可当時（高浜 3・4 号の設置変更許可は 2016 年 4 月 20 日）は、クレーンは存在しておらず、工事用クレーンがあることを前提にした審査は行っていない。しかし、現状で再審査を行えば、基準に違反していることは明らかだ。それを放置したまま再稼働を続けている。

規制庁は、クレーンは「仮設の一時的」設備だから、再審査の必要はないと交渉で繰り返した。しかし、クレーンは 1・2 号の工事のために今後 2 年にわたり使用される。さらに、クレーンのような「仮設の一時的」設備について、審査が不要と基準のどこに書かれているのかと問うても、答えることはできなかった。その後、「審査が常設のものに限り、一時的なものは必要ないことを示す文書を明らかにするよう」追加質問を出したが、6 月 23 日付の規制庁文書回答では、審査の基準が「設置許可基準規則第 43 条第 3 項に示されております」として、基準の内容を答えているだけだ。基準では「常設の設備に限る」とは書かれていないことを事実上認めた。

(4) 「地震によるクレーン倒壊の評価は、関電がやるべき」（規制庁）

高浜 3・4 号の審査当時は、下記のように、電源車等の周辺には、地震で損傷の要因となる構造物等は存在しないことを確認している。

(3) 地震による保管場所への影響評価 1) 構造物損壊に対する影響評価

①周辺構造物の倒壊（建屋、鉄塔及び煙突）、周辺タンク等の損壊

・保管場所周辺には、地震時の倒壊により可搬型重大事故等対処設備の損壊の要因となる構造物およびタンク等は存在しない。（下線は引用者）

2014 年 10 月 14 日審査資料 1-5-1 頁数 1.0.2-17（通しの 19 頁）

高浜 1・2 号の老朽化対策工事が予想できた段階で（1・2 号の許可は昨年 6 月 20 日）、クレーンが地震の影響で 3・4 号の電源車等を損傷する危険がないのかを審査する必要がある。これについて規制庁は「規制側として審査では見ていないので、その要件を欠いて彼らが仮設クレーンをもってきたのであれば、クレーンは倒れないようにする、もしくは倒れるのであれば倒れた時の評価をして、それで影響がないことは確認をしてもらわないと」などと回答し、関電の責任だと述べた。他方では、クレーン倒壊は重要なことなので、強風による影響について関電に影響評価を実施させ、規制庁がそれを評価したと強調した。それなら当然、地震による影響についても同様の措置をとるべきだ。

追加質問では、地震によるクレーン倒壊の評価を実施するよう関電に指示したのかを問うたが、文書回答では、関電との面談で「自然環境の悪化以外の要因に関するリスクへの対策について説明をするよう指示」したと述べるだけで、地震の影響評価については関電に指示さえしていない。

関電と規制庁の責任の擦り付けあいに終わらせてはいけない。高浜 3・4 号の運転を止めて、関電は地震によるクレーン倒壊の影響評価を実施し、規制庁はそれを審査すべきだ。

交渉の最後に、住民や自治体に説明すべきではないかと問うと「自治体から説明を求められれば適切に対応する」と答えた。

### 3. 基準違反の高浜 3・4 号を止めよう

京都府や滋賀県など周辺自治体では、クレーン倒壊事故をきっかけに関電の安全管理について批判と不信の声が強まった（6 頁参照）。京都府の「高浜発電所に係る地域協議会幹事会」（京都府 30 キロ圏内 7 市町で構成）では、クレーン問題について 3 度に渡り説明を求めた。しかし、福井県知事の同意と高浜町長の了承だけで再稼働は強行された。

他方、高浜原発の地元である高浜町音海区の自治会は、昨年 12 月に 1・2 号の寿命延長に反対する決議をあげている。クレーン事故の説明会では、「強風という自然をも恐れない関西電力の姿勢に、東京電力福島第 1 原発事故の反省を感じ取ることはできません」「取り返しのつかない大事にいたる前に、原発から撤退し、別の発電方法への転換を考えられた方が良いではありませんか」と、質問書に添えて住民意見を提出している（美浜の会ニュース 146 号で紹介）。

実は関電は、5 月 11 日の「高浜発電所に係る地域協議会幹事会」で、自治体からの質問に答えて「地震によるクレーン倒壊の評価」を示していた。また、6 月 2 日の滋賀県原子力安全対策協議会でも委員から地震の影響について質問があった。しかし、関電の資料や回答では、3・4 号に影響が及ぶことは一切書かれていない。私たちが交渉の内容等を伝えたと、高浜 3・4 号に影響が及ぶとは聞いていなかったと、自治体の担当者は驚いている。

このように、都合の悪い事実は隠し、基準違反の状態を放置して高浜 3・4 号は稼働している。これら実態を広く市民に知らせ、自治体や議員に働きかけを続けよう。住民に直接説明するよう求めていこう。

再稼働については、クレーン倒壊事故だけでなく、基準地震動の過小評価の問題もある。入倉・三宅式による過小評価を合理化するために、国は裁判で改ざんデータまで持ち出している（美浜の会ニュース 146 号）。高浜も大飯も同じ活断層によって基準地震動が決められている（FoB-FoA-熊川断層）。しかし、両原発の同時発災は考慮されていない等々の問題もある。

基準違反の高浜 3・4 号の運転を止め、40 年越えの老朽原発 1・2 号は廃炉に追い込もう。大飯 3・4 号の秋から冬の再稼働を止めていこう。