

平成24年(ワ)第49号等 玄海原発差止等請求事件

原告 長谷川照 外

被告 国 外

## 準備書面105

～運転期間延長～

2023(令和5)年7月7日

佐賀地方裁判所民事部合議2係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 椛島 敏雅

弁護士 東島 浩幸

外

### 1 はじめに

2011年の福島第一原発事故の教訓を踏まえて、2012年に原子炉等規制法が改正され、原発は原則として40年しか稼働させてはならず、例外的に20年の延長を1回限り行うといういわゆる「40年ルール」が定められた(原子炉等規制法43条3の32)。

ところが、本年5月31日、60年を超える運転期間の延長を認める「脱炭素社会の実現に向けた電気供給体制の確立を図るための電気事業法等の一部を改正する法律案」(甲A588)が参議院で可決され、成立した。これは、本年2月に閣議決定された「GX(グリーン・トランスフォーメーション)実現に向けた基本方針」に基づき、原子炉等規制法、電気事業法など関連法を改正したものである。60年を超える原発の運転を認めるとともに、運転期間上限を定めた原子炉等規制法43条3の32を電気事業法27条の29の2に移管するという改正内容である。

しかし、「40年ルール」は後述のとおり原発の安全性確保の観点から規定されたものであり、その見直しの議論は慎重の上にも慎重であるべきところ、今回の法改正は議論不十分なまま極めて拙速になされ、運転期間延長を認めた根拠も全く不合理であった。また、規制と推進の分離という福島第一原発事故の教訓を大きく形骸化するという問題もある。

かかる運転期間延長の法改正が、福島第一原発事故の教訓を無視し、安全性確保の要請よりも原発推進勢力の要求を優先させたものであることは明らかである。本書面はその問題点を指摘し、もって被告九州電力玄海原発をはじめとする原発が、さらに危険な運転を許容する状況におかれることになったことを論じる。

## 2 運転期間延長の決定過程が拙速であること

### (1) 経緯

2020年12月に内閣府成長戦略会議が「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」をまとめたが、そこでは原子力は「確立した脱炭素技術である」として、原発＝グリーンという政策的位置づけが示された。2021年10月にまとめられた第6次エネルギー基本計画では、原子力は「必要な規模を持続的に活用」とやや控えめな表現がされたもの、実は政府内では、同基本計画策定中の同年7月に60年超の運転期間延長が計画されていたことが新聞で報じられた。

2021年12月、経済産業省が「グリーントランスフォーメーション推進小委員会」と「2050年カーボンニュートラルを見据えた次世代エネルギー需給構造検討小委員会」を立ち上げ、2022年5月に「クリーンエネルギー戦略中間整理」を取りまとめた。そこでは、原子力政策について、再稼働の推進、バックエンド対策や研究開発、産業基盤の強化、そして「安全性を確保しつつ長期運転」を確保するとの方針が示された。これらの論点に次世代原発新設が加わったのがGX基本方針である。

2022年8月の第2回GX実行会議で岸田首相が運転期間延長を含め

た検討を指示し、9月に原子力規制委員会が運転期間延長について検討を開始し、10月には運転期間規制を原子炉等規制法から外す方針を了承した。11月の原子力小委員会で、運転期間規制を原子炉等規制法から電気事業法に移すこと、運転期間を60年よりも長期化させることがおおむね決定された。

その後、年が明けて2023年の通常国会に、「脱炭素社会の実現に向けた電気供給体制の確立を図るための電気事業法等の一部を改正する法律案」が上程された。同法案は、5本の法案をまとめたいわゆる束ね法案として提出された。

原子力政策の大転換となる同法案であるが、両議院あわせてわずか2カ月の審議期間で成立となった（甲A589）。

## （2）運転期間延長の決定過程が拙速かつ一方的であること

後述するとおり、原発の運転期間を原則40年最長60年とするとの法規制は、福島第一原発事故後に、その教訓を踏まえて原発の安全性確保のために制定されたものである。

その法規制を、GXの掛け声のもと、2020年以降、内閣と原発推進勢力である経産省だけの議論で拙速にまとめたものが今般成立した「脱炭素社会の実現に向けた電気供給体制の確立を図るための電気事業法等の一部を改正する法律案」である。

本来であれば、少なくとも規制サイドである原子力規制委員会関与のもとで慎重に検討すべき課題であるところ、後述するとおり、運転期間規制を規制委員会の管轄外とさせることで推進サイドのみでの議論が進められたのである。

原発の安全性の根幹にかかわる運転期間延長が、かように拙速且つ一方的に進められ延長が決定されたのである。

## 3 運転期間延長を認めた理由が不合理であること

### （1）令和2年見解

ア 原子力規制委員会が運転期間延長を認める上記判断を行った根拠となったのが、次の令和2年見解である。

2020（令和2）年7月に、原子力規制委員会は、「運転期間延長認可の審査と長期停止期間中の発電用原子炉施設の経年劣化との関係に関する見解」（令和2年見解・甲 A590）を取りまとめた。その内容は概要以下のとおりである。

- ①原子力利用政策に原子力規制委員会は関わらないことを確認
- ②運転期間規制の法的根拠
- ③運転期間規制とは、原子力規制委員会にとっては原子炉等の劣化評価を行うべきタイミングが示されたものと定義づけ
- ④長期停止期間中の劣化の進展は様々であり個々の施設ごと・機器等に応じて点検・評価する必要がある
- ⑤科学的・技術的に長期停止期間を運転期間から除外はできないが、どのようなタイミングでも将来的な劣化の進展を評価できる
- ⑥運転開始から40年という期間は評価を行うタイミングとしては唯一の選択肢ではなく、立法政策として定められたものであること、また原発の利用をどのくらいの期間認めるかは利用政策判断であるから原子力規制委員会は意見を述べる事柄ではない

#### イ 令和2年見解策定の経緯

2017年1月の「第1回主要原子力施設設置者の原子力部門の責任者との意見交換会」を皮切りに、原子力事業者は、原子力規制委員会に対し、原発の運転停止期間を「40年ルール」の「運転期間」から除外するとの運転期間延長を繰り返し要望した。

当初、原子力規制委員会は、運転期間について規制委員会の裁量を超えて法解釈することはできないと回答していたが、原子力事業者からの繰り返しの要望を受けた結果、2020年7月の原子力規制委員会会合で、当時委員で現委員長の中村伸介委員が、次のように発言するに至った。

「現行の運転期間延長認可制度の40年という期間は、科学的あるいは技術的な観点から定められたものではなくて、政策に基づいて決定されたもの

であると考えますので、運転期間延長認可制度の期間について、経年劣化などの科学的・技術的議論とは切り離して判断すべきものであると考えます。つまり、運転期間延長認可制度の期間については原子力規制委員会が議論すべき問題ではなく、加えて長期運転停止期間をそれに含めるかどうかについても原子力規制委員会が判断すべき事柄ではないと考えます。」（甲 A 5 9 1）

これを受けて当時の更田委員長が見解文書案の作成を指示し、策定されたのが令和 2 年見解である。

## （２）原子炉等規制法 4 3 条 3 の 3 2 の制定理由

ア しかし、運転期間の 4 0 年ルールを定めた原子炉等規制法 4 3 条 3 の 3 2 は、山中委員の言うような「科学的あるいは技術的な観点から定められたものではなくて、政策に基づいて決定されたもの」などでは決してない。福島第一原発事故の教訓に立った、原発の安全性確保のための科学的・技術的要請に基づく規定である。

そのことは、以下の同条項の立法過程及び解説から明らかである。

### イ 細野豪志環境大臣答弁（2 0 1 2 年 6 月 5 日衆議院環境委員会）

（甲 A 5 9 2）

「なぜ 4 0 年なのかということではありますが、いくつか根拠として考えたものがござります。まず一つは、いわゆる圧力容器の中性子の照射による脆化であります。これは、温度が下がった場合に、シビアアクシデントになると水を入れて下げるということになる可能性があるわけですが、そういった場合に、どこまでこれが脆化するかということについてこれまでさまざまな蓄積がござりますけれども、そのデータの中で一定の懸念というものが生じてくるのが、この 4 0 年というあたりに一つの線があるのではないかと考えられることが一つ。もう一つは、さまざまな機器についてのいわゆる工事の計画の認可の申請書における、どの程度それを使うのかということについての想定をした回数というものがござります、それぞれの機器について。そういった想定をされる回数というものが、一つのラインとしておよそ 4 0 年程度を目安になされているというのがござります。したがって、原子炉圧力容器の強度の問題に

加えまして、発電所というのは、プラントというのはシステムでありますから、いろいろな機器がいろいろな形で当然稼働いたします。作動するそのそれぞれの機器の耐用年数というものも考慮した中で40年というところの数字を導き出したということでございます。」

ウ 田中俊一参考人発言（2012年8月1日衆議院議院運営委員会・同氏は初代原子力規制委員会委員長（当時は候補））（甲A593）

「40年運転制限は、古い原子力発電所の安全性を確保するために必要な制度だと思います。法律の趣旨を考えても、40年を超えた原発は、厳格にチェックし、要件を満たさなければ運転させないという姿勢で臨むべきです。」

エ 「原子力規制委員会設置法〈解説〉（原子炉等規制法、電気事業法改正関係）」

「10. 運転期間の制限」の制度趣旨として「運転開始から長時間経過した原子力発電施設については、経年劣化に対する懸念など、国民や関係自治体にも様々な議論があり、また、一般的に、設備、機器等は、使用年数の経過に従って、経年劣化等によりその安全性のリスクが増大することから、こうしたリスクを低減するという趣旨から、本条は運転することができる期間を制限するものである。」

### （3）小括

以上みたとおり、40年ルールを定めた原子炉等規制法43条3の32が、福島第一原発事故の教訓に立った原発の安全性確保のための科学的・技術的要請に基づく規定であることは明白である

原発の長期間稼働による老朽化のメカニズムは、いまだもって完全には解明されていない課題である。たとえば、関西電力は、高浜原発4号機について2022年11月25日に20年延長を想定した設備の健全性評価を行い、「問題のないことを確認した」と発表した。ところが、2023年1月30日に高浜原発4号機がトラブルで自動停止するという事態が生じている。原発の長期間稼働の影響が科学的・技術的に不明確である以上、運転期間規制を厳格に

せねばならないことは当然である。

しかし、令和 2 年見解は、40 年ルールの趣旨を完全に無視して、運転期間を単なる政策の問題に矮小化した。運転期間延長容認という結論ありきのかかる恣意的解釈に基づき、原発の安全確保を放棄した今回の運転期間延長の法改正の不合理性は著しいといわねばならない。

## 5 規制と推進の分離の形骸化

### (1) 規制と推進の分離

福島第一原発事故以前、原子力規制は経済産業省傘下の原子力安全保安院が実施していた。規制機関と推進機関が一体となった組織構造が、「規制の虜」といわれた規制行政の骨抜きを生み、福島第一原発事故の決定的な原因となった。

その反省の上に立ち、福島第一原発事故後は、独立した規制機関として原子力規制委員会が発足し、原子力保安院は規制庁に改組し、規制委員会の事務局となった。原発の安全性確保のために規制と推進の分離がされたのである。

### (2) 分離の形骸化

ところが、今回の法改正では、原発の運転期間制限を規定した原子炉等規制法 43 条 3 の 3 2 が、電気事業法 27 条の 2 9 の 2 に移管された。

原発の継続運転が危険な状態になった場合、原子力規制委員会が運転期間規制を所管しているのであればまだしも、推進官庁が運転期間を許認可しているなかで、原子力規制委員会が本当に運転を止められるのか、規制と推進の分離を形骸化させ、規制の実効性を大きく後退させる今回の法改正である。

## 6 結語

以上のとおり、原発の運転期間延長は、現存する原発をより長期にわたり運転させたいとの原発事業者ほか原発推進勢力の要求を、福島第一

原発事故の教訓に目をつぶり、安全性確保の要請よりも優先したものに  
ほかならない。被告九州電力玄海原発も、かかる安全性無視の法規制の  
下で今後稼働するのである。

かかる法制下での危険な稼働の状況とさせないために、一刻も早く稼  
働を差し止める必要がある。

以上