

平成24年(ワ)第394号,平成25年(ワ)第63号

大飯原発3,4号機運転差止請求事件

原告 松田正 外188名

被告 関西電力株式会社

## 第8準備書面

平成25年11月7日

福井地方裁判所民事第2部 御中

原告ら訴訟代理人弁護士 佐藤辰弥

同 上 笠原一浩

原告らは、御庁からの平成25年10月10日付け求釈明に対し、次のとおり回答する。

### 1 第1準備書面と第4準備書面の関係(求釈明(2))

原告ら第4準備書面8ページの5重の壁の破損の主張と、原告ら第1準備書面における使用済み核燃料プールの危険性についての主張とは、別の請求原因である。

### 2 非常用ディーゼル(求釈明(3))

#### (1) 概要、性能

立証責任論の趣旨である、証拠への接近の容易性、正義公平の観点からすると、第3準備書面でも述べたとおり、明らかに本件原発の非常用ディーゼルの概要については、被告が立証責任を負うべきものである。

しかるに、被告のホームページにおいては、「東京電力株式会社福島第一原発事故を踏まえた大飯発電所4号機の安全性に関する総合評価(一時評価)の結果につ

いて（報告）」

[http://www.kepco.co.jp/pressre/2011/pdf/1117\\_1j\\_04.pdf](http://www.kepco.co.jp/pressre/2011/pdf/1117_1j_04.pdf)（甲14）にて、非常用ディーゼルが全電源喪失に至った場合について述べているが、当の非常用ディーゼルがどのような発電機なのかについては一切述べておらず、したがって原告には知ることができない。（なお、現在被告は、本件原発に関する情報の更新作業中であるが、更新後のホームページにおいて、非常用ディーゼルについての情報が開示される保証はない。）

設置許可申請書においても、公表されている限りにおいては、ほとんど情報がない。

甲15（本文と添付書類があるが、添付書類を全て提出すると極めて大部になるため、今回は、添付書類については、本準備書面の作成に必要な限りで提出する。）の、本文34pと添付書類8-8-6において次のとおり触れられているのみである。

#### 「(2) ディーゼル発電機

個数 2

起動時間 約12秒

容量は、外部電源が完全に喪失した場合において、1台のディーゼル発電機で原子炉を安全に停止するために必要な負荷、工学的安全施設の負荷のいずれに対しても十分なものとする。」（以上、甲15の34p）

#### 「8.4.7 ディーゼル発電機

ディーゼル発電機は、外部電源が完全に喪失した場合に、原子炉を完全に停止するために必要な電源を供給し、更に、工学的安全施設作動のための電源も供給する。

ディーゼル発電機は、多重性を考慮して、必要な容量のものを2台備え、各々非常用高圧母線に接続する。

各ディーゼル発電機は、原子炉補助建屋内のそれぞれ独立した室に設置する。

ディーゼル発電機は、非常用高圧母線低電圧信号又は非常用炉心冷却設備作動信号で起動し、約12秒で電圧を確立した後は、各非常用高圧母線に接続し負荷に給電する。

外部電源が喪失しただけの場合、各ディーゼル発電機に自動的に負荷する主要補

機は次のとおりである。

中央制御室空調ファン	1台
中央制御室循環ファン	1台
空調用冷水ポンプ	2台
原子炉補機冷却水ポンプ	2台
電動補助給水ポンプ	1台
海水ポンプ	1台
原子炉容器室冷却ファン	1台
制御棒駆動装置冷却ファン	1台
格納容器再循環ファン	2台
空調用冷凍機	2台
制御用空気圧縮機	1台
充てんポンプ	1台

上記以外にも、必要に応じて補機を起動できる。

また、1次冷却材喪失事故と外部電源の完全喪失が同時に起こった場合、各ディーゼル発電機に自動的に負荷する主要機器は次のとおりである。

工学的安全施設の弁類	数十台
アニュラス空気浄化ファン	1台
中央制御室非常用循環ファン	1台
中央制御室空調ファン	1台
中央制御室循環ファン	1台
空調用冷水ポンプ	2台
高圧注入ポンプ	1台
余熱除去ポンプ	1台
原子炉補機冷却水ポンプ	1台
電動補助給水ポンプ	1台
海水ポンプ	1台
格納容器スプレイポンプ	1台

空調用冷凍機 1台

制御用空気圧縮機 1台

上記以外にも、必要に応じて補機を起動できる。

ディーゼル発電機負荷が最も大きくなる1次冷却材喪失事故と外部電源の完全喪失が同時に起こった場合の負荷曲線例を第8.4.4図に示す。」(以上、甲15の添付書類8-8-6、8-8-7)

以上のとおり、いったい本件原発の非常用ディーゼル発電機は何時間程度の運転に耐えられるか、という基本的な事すら、全く記されていない。

発電機の概要について公表せず、発電機が全電源喪失に至ることをどのように防いでいるのかも明らかにしないのでは、本件原発の安全性について人々が認識することはできない。

しかも、全電源喪失に至った場合、被告はどのような対応を取るのか、具体的には述べられておらず(現在でもそうである)、したがって、全電源喪失への対応もなされているとはいえない。

## (2) 期待される役目(甲1の213~215pなど)

政府事故調によると、福島第一原発事故においては、「津波の影響で、水冷式の非常用ディーゼル発電機用の冷却用海水ポンプや多数の非常用ディーゼル発電機本体が被水し…、ほとんどの電源盤も被水するといった事態が発生した。そのため、…1~6号機は、6号機の空冷式ディーゼル発電機(6B)を除き、全ての交流電源を失った。」とされる。

一方、国会事故調は、「1号機A系、2号機B系、4号機B系については、電源喪失時刻前に第2波が到達していなければ、非常用交流電源喪失の原因は津波ではありえず」と述べている。

いずれにせよ、外部電源が喪失した場合、非常用ディーゼルが機能しなければ、全交流電源喪失という事態に至り、第4準備書面7p以下で述べたとおり、冷却材喪失事故(LOCA)を引き起こし、メルトダウンやメルトスルーに至る可能性がある。

以上