**～防災・安全対策特別委員会～**

2016年1月29日

◎佐藤正幸委員　じゃ、原子力防災訓練の報告もありましたので、関わって志賀原発の問題についてお尋ねしたいと思います。

まず、志賀原発1号機において不適切なケーブル敷設という問題が実は起こっております。北陸電力の1月6日付のプレスリリースでも公表されておりますが、去年の9月に新潟県の柏崎刈羽原発で見つかった新規制基準に違反する問題ですね。大変重大な問題で、新潟の柏崎刈羽では保安規定違反の4つの区分で2番目に重い違反2に相当すると、これと同じ問題が志賀原発の1号機でも見つかったということだと思うんですね。

県としてどう把握されているのか。総務企画委員会でも報告されていないというふうに私思いますので、どんな問題であったのか、そしてもし分離されていなければどんな問題が生じるというふうにお考えなのか、まずこの点をお聞かせ願いたいと思います。

◎絈野健治危機管理監　志賀原子力発電所における不適切なケーブルの敷設の件でございますが、原子力発電所内におきましてケーブルはたくさんございますが、ケーブルについて原子炉を停止させるなどの制御に使うための安全系のケーブルと、それから扉の開閉のブザーや監視カメラなどのー般系のケーブルという2つの系統がございます。火災の際にー般系のケーブルから安全系のケーブルヘの延焼を防ぐため、安全系とー般系は分離して敷設するという必要がございます。さらに原子力発電所の場合においては安全系ヘの系統も幾つか複数持っておりまして、その安全系の系統についても系統ごとにケーブルを分離して敷設する必要があるというふうにされております。

昨年9月、東京電力から、柏崎刈羽発電所6号機の中央制御室の床下において、本来分離して敷設する必要がある安全系のケーブルとー般系のケーブルが混在して敷設されたことが公表されました。11月30日には、柏崎刈羽原発1号機から7号機、合わせまして1,000本を超える不備が公表されたところです。

これを受けまして、北陸電力でも自主的に調査を行いまして、11月24日、志賀原子力発電所1号機において、安全系ケーブル3本が他の安全系ケーブルの区画に混在して敷設されたことが公表されたところです。北陸電力からは、ケーブルは難燃性の燃えにくい素材を使用していることから、混在して敷設されても直ちに安全上の問題は生ずるものではないというふうに聞いておりますし、現在、それを区分して敷設し直す作業を実施中であると聞いております。

原子力規制委員会においては、1月6日に全原子力発電事業者に対しまして、不適切なケーブル敷設の有無であるとか不適切であった場合はその原因究明や再発防止策を含めまして3月末までに報告するように文書で指示をいたしております。北陸電力におきましても3月末までに原子力規制委員会へ報告することになっているというふうに聞いております。

◎佐藤正幸委員 説明あったとおり、いわゆる安全系のケーブルを分離する。しなければ、火災が起こったときに延焼して、お話あったとおりに制御できなくなるわけですね。原子力が制御できなくなるという問題につながる非常に重大な違反だったわけですね。だから新規制基準では義務化したんですけれども、それが守られていなかった。しかも、柏崎刈羽原発では、電力会社の書類には事実と異なる申請があって見抜けなかったわけですね。そういう問題が実は起こっているんだと思います。

今、川内原発1号機が再稼働されていますが、これも現場確認はされていないまま再稼働されているわけですね。今、政府は世界で最も厳しい水準とかいろいろ言いますけれども、その根拠のなさがこの分離ケーブルの不適切な問題で明らかになったのではないかなと私は考えています。

次の質問は、要はもう国任せにできないと、この問題はということで、私も一般質問で何度か、原発センターの方々が独自の科学的調査を行って志賀原発周辺の断層の調査なども行ってきております。この機会に、私、やっぱり原子力環境安全管理協議会、安管協の規程に、「会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、参考人として管理協議会の会議に出席を求め、その意見を聴くことができる」と、こういう規程がありますから、今調査を行っている皆さんの意見を聞く場を安管協の場でも持って、国任せではない県独自の対応が必要ではないかというふうに思うんですけれども、見解をお伺いしておきたいと思います。

◎絈野健治危機管理監 原子力発電所の安全性については、原子力の安全規制にー元的に権限と責任を有する国の原子力規制委員会で、関係分野の専門家により科学的根拠に基づいて審査がなされるものです。規制委員会では、平成25年7月、福島第一原発事故の教訓を踏まえ新規制基準を策定し、その基準に基づいて安全審査を行っているところです。

委員御指摘の日本科学者会議石川支部や原発問題住民運動石川県連絡センターなどによる報告書については、規制委員会にも送付されているというふうに聞いております。規制委員会において、発電所周辺の断層の活動性を審査する際に適切に取り扱われるものというふうに考えております。

したがいまして、まずは規制委員会においてしっかりと確認していただくことが何よりも重要であり、規制委員会の審査の状況を見きわめていきたいというふうに考えております。

◎佐藤正幸委員 いつも国の動向を見てというだけでは、私はまずいのではないかと。

率直に言うと、批判的な意見を聞かないというのは、私、非常に閉鎖的な印象を受けます。安全性にそんなに自信があるのならば、堂々とその意見を聴取して、北陸電力の意見を聞いて、独自の審査をする必要があるんではないかというふうに私は考えております。

関連して、政府予算案に関連してなんですけど、2016年の政府予算案では電源立地地域対策交付金、この算定方式が変更されたというふうに聞きました。今まで停止中の原発は、みなし稼働率と、一律81%稼働しているというふうにみなして発電電力量を試算して交付金として配ってきたと。ところが来年度以降、16年度以降は原子炉ごとに平均稼働率を適用することになったというふうにお聞きしています。自治体ヘの交付金が減る、それは自治体に再稼働を急がせることになると、私はこう考えています。

この算定方式の変更は県内ではどういう影響があると想定されるのか、お答えできるようでしたらお答え願いたいと思います。

◎藤崎雄二郎企画振興部長 今、先生からお話のありました原発関係の交付金のお話でございますけれども、まず簡単に制度の解説をさせていただきますと、原発関係の電源立地地域対策交付金というものについては大きく2つに分かれているものというふうに承知をいたしておりまして、1つが、一定の単価に基づいて算定され立地及びその周辺市町の住民あるいは企業等に対する電気料金軽減分として交付される原子力立地給付金というものがまず1つございます。それから2つ目は、前々年度の発電電力量に応じて算定される電力移出県等交付金というものがあるというふうに承知いたしております。

今御指摘の改正によりまして影響のある電力移出県等交付金については、これまでは、原子力発電所が定期検査以外の期間において安全確保のために運転を停止した場合に、その停止期間をー定の稼働率で運転していたものとみなす、いわゆるみなし規定があったところでございまして、通常、原発に関しましては13力月運転いたしまして3力月程度の定期検査を行うことから、稼働率を16分の13ということで81%とみなして、毎年度、稼働時とおおむね同程度の交付金が交付されていたと承知をいたしております。

平成28年度以降については、このみなし規定の稼働率を、国内全原子力発電所の震災前の平均稼働率である68%を上限に、個々の原子力発電所における平均稼働率に変更するということとなっておりまして、県としては減額となる見込みであるというふうに考えております。当該交付金を受けている立地及びその周辺市町ヘの影響については、これまで当該交付金は福祉サービス提供事業等における財源のー部に充当されていたということだと思いますけれども、今後とも当該交付金を含めた財源を見ながら、全体の中で各事業に必要な予算を確保していくことになるんだろうというふうに考えているところです。

◎佐藤正幸委員 我が党の試算では、志賀原発1号機の平均稼働率は61.4%、2号機は43.2%、6割、4割に······、ちょっと違いますね。81%ですから半分ぐらいになる可能性もあるわけですよね。私は、これが再稼働を急がせるというふうにならないように、そして原発依存の財政運営を転換させる必要があるというふうに指摘をしておきたいと思います。

最後に1点だけ、スキーバス事故の問題についてお聞かせ願いたいと思うんですけど、軽井沢で起こった事件、事故は本当に痛ましい事故でした。4年前の関越道でも事故があって県内在住の方が亡くなりました。調べて，みたら、2年前の3月3日にも富山県小矢部市で、北陸自動車道の小矢部川サービスエリアで仙台発の加賀温泉行きの夜行バスが大型トラックと衝突して金沢市在住の方が亡くなられております。この背景には、いわゆる規制緩和の問題があることは広く指摘をされていることと思います。

参考までに、県内を発着する夜間の貸し切りバスというんでしようか、乗り合いバスと貸し切りバスと違いはあるのですけれども、この貸し切りバス、どれぐらい運行されて、事業者はどれくらいあるのか、この機会にお尋ねしておきたいと思います。

◎藤崎雄二郎企面振興部長 先生お尋ねの貸し切りバス事業に関する許認可権限、それから法令遵守を含む指導監督権限でございますが、これは国にございます。このため、石川運輸支局に問い合わせましたけれども、県内では貸し切りバス事業の許可を受けている事業者というのは67社ということでございますけれども、ツアーの数については国も把握していないという、そういうことで回答を得たところです。

◎佐藤正幸委員　貸し切りバスの事業者67、実際のどれぐらい運行というのはわからないということですね。

規制緩和のときに政府は、事後チェックをするから大丈夫だというふうに言われたんですけど、これは機能しませんでした。今、タクシー、トラック、バスの事業者は全国で12万社、国交省の監査要員は全国で370人しかいないわけですね。しかも専任ではないと。事後のチェックと言うけど、それができない中でこういう事故が起こったということだと私は思います。

加えて、本来、安全に留意すべき運転手の方の働かせ方の規制が弱いということも指摘されておりますので、最後にこれをお尋ねしておきたいと思うんですけど、いわゆる運転手の方の労働時間の規則、旧労働省の告示があるようなんですけれども、この告示すら罰則もないので守られていないというふうに言われてるんですね。この機会に、これは国の問題といえば国の問題なんですけれども、しかし県内の関係者の方がこれだけ亡くなっておられるものですから、私はバスの運転手の方の労働時間の規制の徹底強化、これを国に求めるべきだというふうに思うんですけれども、最後に見解をお尋ねしておきたいと思います。

◎塚田勝之商工労働部次長(総括·港湾活用推進室担当) ただいま委員からの御指摘ありましたのは、平成元年に労働省のほうから出ております自動車運転者の労働時間等の改善のための基準というものかと思います。こちらの基準におきまして、バス運転者の労働時間につきまして、拘束時間でありますとか運転の時間とかいう限度が定められておるところです。これに従いまして、国がそれぞれのバス事業者に対して遵守を要請しているという状況です。

国では、今回の軽井沢の事件を受けまして、1月20日でございますけれども、各都道府県の労働局に対しまして通知を発出しております。この通知では、今年の3月末までの間にツアーバスを運行する貸し切りバス事業者に対しまして、バスの運転者に係る労働条件の確保、改善あるいは健康確保を目的に、基準の遵守状況を含めまして緊急の集中監督を実施せよということにされておるところです。石川労働局に問い合わせましたところ、石川労働局におきましても現在その実施に向けて調整準備中であるというふうにお聞きをしておるところです。

県の対応でございますけれども、今後、国及び捜査当局におきまして、今回の事故の原因の究明、それから今後の対策というものが検討されるというふうに考えておりまして、県としてはその動向を注視してまいりたいというふうに考えております。