

## 質 疑 応 答

### ◎敦賀市議会（和泉 明）

敦賀市議会の和泉と申します。どうもありがとうございます。

1つだけ伺いたいと思います。この間、ベトナムで2基の新しい発電所が受注成功したのは、オールジャパンで頑張ってきた成果だと、本当にうれしく思います。

ただ、どうなんですかね。新しい会社、電力9社と3つのメーカーがつくった、この会社なんですけど、ほかの国、例えば、韓国と違うのは、韓国はPWRだけの標準型のタイプをつくって、いろんな効率的運営もすべて、運転員の養成に関しても割とやはり順調に効率よくやっていると思うんですけども、ただ、日本の場合は、この新しい会社をつくって受注に成功したんですけども、どちらが、例えば、メーカーが3つありますけれども、三菱、日立、東芝とありまして、BWRかPWRがありますけれども、どちらが主導をとっていくのかということが一番、今後、課題になってくると思うんです。

そういう形で、ほかの国はやはり1つのタイプで推していますけれども、今後、日本がいろいろと2つのこのタイプを同時に1つの会社として推していくということには、相当無理があると思うんですけども、その辺のことをちょっとお聞かせいただきたいと思います。

### ◎原子力立地・核燃料サイクル産業課長（森本英雄）

韓国は自分のところでつくったのはPWRですけれども、国内には、あそこは、CANDUも持っていますので、実は、韓国の電力公社というのは、その両方をやらなければいけない状態があります。

それで、ただいまお話のあったように、ほかの国と比べて、国内は日立・三菱・東芝と3つあるのではないかと、しかも、炉型は両方あるというのは、おっしゃるとおりです。

それで、ただ、そのために統合するというのも変な話なので、むしろ、その両方を持っているところを強みとして、相手だってPWR、BWR、それぞれ特徴があります。世界的に見て、基数から言えば、PWRのほうが多いですが、それでもやはり、ヨーロッパの中でも1つの国で両方持っているというのがあります。これはやはり、それぞれの特質、あるいは、運転のしやすさ等も含めて考えているところだと思いますので、むしろ日本としては、それは両方あるんだぞということを力、武器にむしろすべきだと思いますし。

ただ、では、常に両方を必ず持つていくのかというと、今度は、ただ相手のある話ですから、それはやはり、国だけがセールスマンをやるわけではなくて、やっぱりビジネスの関係というのは、それぞれの会社、会社がやってきて築いてきた中がありますので。例えば、UAEの場合はかなり、GE、日立というふうに、はっきりと向こうからも言ってきていましたので、そういうところを、強みを使いながらやっていくということではないかと思います。

国内の、むしろ日本の体制としてP・B一本化すればいいではないかという議論で、原子力界の中で常にこういう議論が出てくるわけですけども、むしろそこは、国内もそうやっていない中で、強みにしていくという発想ではないかと思っております。

### ◎薩摩川内市議会（井上勝博）

3つほどお尋ねしたいのですが、1つは、低炭素社会ということで、CO<sub>2</sub>削減のためにこの原発という推進が行われているわけですが、実際、九州電力のCO<sub>2</sub>排出量総量を見ていると、玄海原発が3・4号機ができた後も排出量がふえる一方なんですね。その原因というのは排出源単位でのCO<sub>2</sub>の規制ということになっていて、総量規制になっていない。だから、ふえるわけですよ。だから、総量規制をすべきだということが、そこからやっぱり原発が本当にCO<sub>2</sub>排出に役立つのかということを考えていかなくてはいけないのですが、総量規制という考え方はないのかということです。

2つ目に、定期検査の間隔の延長についてなんですけれども、これは、御説明の中には、稼働率を引き上げるためということをおっしゃられましたけれども、そのために安全を犠牲にはならないというふうに思うんですが、この産業の中で、例えば、飛行機産業なんかで定期検査を引き伸ばすようなことで安全性を確保するという例が実際あるのかどうか、そういったことをお尋ねしたいと思います。

それから、3つ目に、もんじゅにしても、再処理工場にしても、それから、最終処分場についても、未解決の問題がまだ相当あるわけですね。この未解決の問題が本当にめどが立っている状態ではないのに進められているということについては、やっぱり原子力政策については欠陥があると言わざるを得ないと思うんですが、この3つについてお尋ねしたいと思います。

### ◎原子力立地・核燃料サイクル産業課長（森本英雄）

CO<sub>2</sub>の削減については、源単位の規制も総量規制も、今の状況は、規制はないんですね、CO<sub>2</sub>は。したがって、いろんな形で目標をつくっています。最終的に行わなければいけないことは、二酸化炭素の恐らく総量の抑制ができない限り、源単位が幾ら向上したとしても、これは算数でわかる話だと思います。

ただ、実際の経済活動も含めて、どういうふうにインセンティブをつけるのがいいかということについて、1つは源単位というのも導入のやり方の一つだと思います。それから、今さまざまな形で議論がされていますけれども、排出量取引というのは、ある意味では全体の量をコントロールしようという発想からきて、ただ、それを出す権利を売買すると、それを通じて総量を抑制ということになるかと思えますので。

九州電力の源単位は、失礼、総量規制ができていないということ、総量は減っていないということをおっしゃったのですが、エネルギー転換部門においては、むしろ、これまでどちらかというと、源単位は向上し、むしろ総量もどちらかというと抑えられているほうです。産業利用の二酸化炭素排出量というのは、ここのところ、そんなに伸びていないです。むしろ、民生需要というか、家庭も含めたところのほうが伸びているというところで、こちらのほうの総量規制を、では、つまり割り当て配給制ですね、そういったことをどこまでやるかというのとあわせた議論が必要なんではないでしょうか。

それから、2つ目の、定検の間隔の延長についてなんですけれども、これはちょっと、私が説明する中で、冒頭申し上げたように、安全規制的なアプローチを丁寧に説明できていなくていけないのですが、設備利用率と定期検査の間隔は、むしろ定期検査自身をいかに、どういったらいいので

すかね、科学的・合理的にやって、その上で、結果として運転期間を延ばすことができれば、それをやる、そうでなければ、むしろ運転期間は短くなることもあるかもしれません。大事なことは、今まで日本は、13カ月というのは、これは火力の時代から全く同じのを導入してきたわけですが、原子力発電所の機器というのは、もう無数にあります。その中で一番短いものにあわせてやってきているのですが、検査間隔というのは、本当にその期間が正しいのかというのを一つ一つデータを積み上げていって、経験を積んでいく中で、それが延びれば、結果的には定検間隔が延びる、延ばすことができるということだろうと思います。

先ほどのお話のあった飛行機の例は、ちょっと承知しておりません。一方で自分の非常に卑近な例ですけど、車の車検は、最初の1年、延びちゃったですね。あれは、それも、しかも、ユーザーの形で車検を通るようにして、多分、それは、ブレーキや、いろんな性能が上がり、一つ一つの状況を見れば、ここを緩和しても、安全に関するものであっても、合理的だという一定の判断がなされたのではないかなと思います。

それから、3つ目の、もんじゅ、再処理、高レベル、こうしたものの取り組みがうまく進んでいないということについてですが、政策にかかわる部分、それから、事業にかかわる部分、両方入っているわけですが、ある意味ではそのとおりだと思います。原子力の中で、特に高レベルの問題については、原子力を利用していく上で最大の残された課題の一つだというふうに思っています。

したがって、そのために全力を挙げて我々もやっているところですし、再処理事業、それから、もんじゅのプロジェクトも含めて、技術トラブルがあることも事実です。再処理については、六ヶ所の竣工延期の話在先ほど申し上げましたが、これまで六ヶ所再処理工場では、ずっとトラブル回復の作業をやったわけですが、ある意味では、その時間を使って、それと、六ヶ所と全く同じ機械が東海村にあります。これは放射性物質を使わないでというところが違うだけで、そこで同じものを使ったデータを、ずっと積み上げてきたものを、六ヶ所へ今度、持っていけるというふうになりました。

こういうのを一步一步やはり解決していくということが、やっぱり必要な取り組みだと思いますし、そのほかの政策分野は、私も資源エネルギー庁、ほかのセクションも行ったことがありますが、やはり、それなりの課題等にぶつかりながら、だけど、目標として大きなエネルギーの安定供給なり、環境制約を乗り越えてやっていくということを、我々としてはやるべきだと考えますし、それが技術的に解決可能であるならば、それを追究する価値があるのではないかなと思います。

お答えになっているかどうかわかりません。以上3つお答えいたしました。ありがとうございます。