

核燃料輸送の「監視」　　ことはじめ

元・大阪大学工学部

尾崎充彦

核燃料輸送に関わる事柄の年表（主に大阪関連）

<はじめに>

核燃料輸送が世に知られてからもう30年ほどの時間が経ちました。その間大きなトピックスとしては、1984年の晴新丸のプルトニウム輸送、同年の六フッ化ウランを積んだモンルイ号の沈没や1992年のあかつき丸のプルトニウム輸送、2002年とその前のMox燃料の輸送などがありました。国内の核燃料輸送ではさしたる問題はありませんでした。こうしてみると、核燃料輸送の「監視」は無駄なことのようにもみえますが、視点を変えれば、輸送における人為事故の発生を抑止する一助になってきたともいえます。こういうことを思い直すことも含めて、「監視」が始まった頃のことを記憶に残しておこうと思います。

<核燃料輸送との出会い>

関西で核燃料輸送の問題が取り上げられていく背景には、四国電力・伊方原発に関わる二つの動きがありました。

一つは、1974年に提訴された伊方原発訴訟（1号炉）で、これを大阪の弁護士を中心とした弁護団が担当し、これに関西の大学の研究者たちが住民側の証人として協力していました。さらに、伊方原発訴訟は総評の組織的支援を受けており、大阪軍縮協（大阪の原水禁）も支援団体としてありました。

もう一つは、これに先立って、関西の大学の若手研究者、学生が「瀬戸内海汚染総合調査団」を組織し、瀬戸内海沿岸の各地を回って汚染を調査し現地の公害反対運動との交流を図っていました。その中から、原発反対運動の真っ盛りの伊方現地で住民の人たちを支援して活動する伊方現斗（現地闘争委員会）と呼ばれる学生たちもでてきました。核燃料輸送の問題はいろいろな場面でこれらの人々の助力を受けることになりました。

核燃料輸送というものがあると私が気がついたのは、1976年8月から9月にかけて3回にわたり伊方原発1号炉の初装荷燃料が搬入されたときです。現地の燃料搬入への抗議行動に参加したものの、漁民の人たちの漁船が核燃料輸送船の航路に群がって抗議行動を繰り広げる中を輸送船が着岸し、核燃料のキャスクを降ろしてゆくのを陸上から手をつかねて眺めて帰るということを繰り返した後でした。この時の輸送は茨城県東海村の三菱原子燃料から山口県徳山の下松港まで東名・名神、国道2号線などを通して陸送し、そこで輸送船に積み替え海を渡って向こう岸の伊方原発へ運ぶというものでした。このとき陸

上輸送の経路の各地で総評傘下の労働組合が抗議行動を展開していたようで、その一つとして兵庫県評が通過しそうな地点で待ち受けたが捕捉し損ねたという話を聞いたときに、にわかに、我が身の近くを核燃料輸送車が通っていったという実感が湧きました。ちなみに、このころ山口県評が下松港の使用に反対して山口県と交渉を繰り返すなどしており、輸送の情報はおそらくその辺りが獲得したものと思われま

さて、身近に核燃料輸送が通ったという感覚から、遠く伊方現地の抗議行動に参加するより、当地で核燃料輸送に対する関心を周囲の人に喚起する方がいいという考えが起こりました。そのむねを、伊方原発訴訟の弁護補佐人を務めておられた、理学部の久米三四郎さんに話したところ、意外にも、「ウランやからねえ」という否定的なニュアンスの答が返ってきました。その意味は、原発の危険さに比べて人々の関心を引けるほどの危険度のものか、という感じであったろうと思います。当時は原発さえ都会地の人々の関心を引かず、原発は過疎地の問題で、伊方の反対運動を支援する学生が「伊方原発 云々」と書いたビラを大阪駅前配ったところ「イカタハラハツ」てなんやと聞かれたという話が残っています。さらには実は「イカタ」とも読めなかったという話もあります。このようなことの上に、ウランは実験室で取り扱うR Iとしては危険度の高いものではないという専門家としての常識からは自然な反応だったのでしょう。このような専門家の評価はいわば素人の私には重い判断でした。が、素人としては、そのままでは納得できないという感じも残りました。この感覚の差についてずっと後で思い当たったのは、エネルギー源として工業的に使うウランの量は実験室で通常扱う量に比べて桁違い（10桁ほど）に巨大なものだという単純な事実によって生じたものだという事です。

<都会の運動を目指して — 1976年秋〜>

それまで私は学外の問題に接触がなく、ようやくその頃、久米さんによって伊方原発の問題に触れたように、同じ阪大工学部にいて、瀬戸内海汚染総合調査団の活動をしていた山田國廣さん（現・京都精華大学）について各地の公害反対運動などに触れはじめたところでした。山田さんの活動を手伝ううちに、阪大工学部の環境工学科の学生のF君に出会いました。その学生グループは原発の問題に取り組もうとしているところでしたが、彼は瀬戸内海汚染総合調査団に参加したこともある人で、原発の反対運動も都会地の世論が動かなければ進まないだろうという認識が一致したところから、核燃料輸送への取り組みが進み始めました。このとき結成されたグループは、学生を主体とするものでしたが伊方現斗OBのTさんも協力してくれることになり、F君の提案で“グループ土曜日”と命名されました。

このころ各地の運動を訪問しましたが、島根県松江市の島根原発公害対策会議をたずね、核燃料搬入阻止の闘争についても聞きました。この時に島根大学「公」害研究会の学生諸君に出会い、それが縁で77年10月の島根原発の核燃料輸送のとき、島根から阻止行動に協力を要請されることになりました。

【都会での運動】

都会の運動といえば、東京の「自主講座」が1975年の半ばに“街を走る死の灰”という

報告書の翻訳を連載（6月～9月）しています。これは米国のミシガン州でPIRGIMという学生組織がミシガン大学の教員の協力も得て、街を通過する使用済燃料輸送の危険性を調査し反対運動を展開し成功したことの報告で、私たちも都市の運動をすすめる上で参考にしました。この連載のあとがきに、自主講座の人が放射能汚染の危険は原子力施設だけの問題ではないと指摘しており、新しい運動の芽生えを期待していたようです。おそらく伊方原発の初装荷燃料の輸送に抗議の行動をしたのはこの人たちと思いますし、その後、私たちが78年4月の伊方原発の輸送の時などに東京から情報ももらっています。

また、雑誌「GORO」1977年6月号が、横須賀のJNFから東海原発への輸送の追跡ルポを掲載していますが、これは5月23日に輸送があるという予告電話があったということです。核燃料輸送に関心を持っていた人が知らせてきたのでしょう。こうしてみると都会の核燃料輸送反対の運動は一つの時代の要請であったと思います。

< 1977年 — 初めての抗議行動 >

【失敗した抗議行動 — 島根原発の核燃料輸送】

“グループ土曜日”が結成された、1977年頃、大阪では、反公害運動や消費者団体など、いろいろな運動のグループが反原発に向けて連絡を取り合う気運が生まれてきていました。このような動きの中で、10月26日の原子力の日にはこれを“反原子力の日”として、反対の意思表示をする行動をしようという日消連・関西グループの提案で、大阪初の反原子力の日を催す準備がすすめられていきました。

ちなみに、グループ土曜日では市民運動に不慣れな私は他団体との接触は避け、渉外はもっぱらF君の役割でした。それでF君はグループ土曜日の活動とともに、こちらの動きにも尽力していました。こうしているときに、77年10月25日の島根原発の輸送に対する阻止行動に協力するよう、島根から要請をうけたようです。F君はこれを反原子力の日の実行委員会にも持ちかけましたがうけが悪く、結局グループ土曜日と阪大の他の学生グループに日消連の人が少し手伝ってくれて、そのメンバーで抗議行動を実行することになりました。

この時の写真を見ると、皆が黒いゴミ袋にビニールテープで字を書いたものを着ていますが、これは伊方原発の初装荷燃料輸送の第2回(76.9.16)に東京の人たちが高速道路上に横断幕を掲げて逮捕された事例に学び、手に持つものはやめて衣服だと言えるようにしているのです。これを着て並んで跨道橋の手すりから身を乗り出して輸送隊にみせて、抗議の意思表示をするというわけです。文字は“核燃料輸送阻止”で、まだ「監視」という考えにはいたらず「阻止行動」の気持ちを残しています。

輸送の当日は、沿線の家にはビラを入れ、大阪・千里のターミナル駅前で、その頃大阪の反原発運動のスタイルになりつつあったパフォーマンスを繰り広げ、そして、この格好で跨道橋の上にて一方、3台の車を高速道路のあちこちに配置して待機しました。ところが結果は、例えば、学生の運転する車に乗ったF君たちはそれと追っかけたのが橋梁の鉄材のようなものを積んだトラックの隊列で、仕方なく中国道・西宮北インターまで行って帰るとき、Uターン禁止のところで回ってパトカーに捕まったり、とさんざんの体たらくで、結局、核燃料輸送車が通過したのか、しなかったのかさえ分かりませんでした。輸

送ルートや通過時刻の情報もない上、経験がなかったのでやむを得ない結果でした。

この夜が明けた77年10月26日には、大阪初の反原子力の日の集会在催されました。この催しの後、反原子力の日に参加したグループが引続き連絡をとりあって運動をすすめようと、1978年が明けてすぐに、原関連（原子力はごめんだ！関西連絡会）が発足しています。

<1978年 - 三つの核燃料輸送>

【想像以上だった輸送回数 - 高槻で輸送届を入手】

78年2月頃、伊方の初装荷燃料の輸送届が山口県の消防署に出ていたのを思いだし、当時は高槻市会議員であった山本健治さん（後 大阪府会議員、現 日独平和フォーラム事務局）に事情を話して頼んだところ、1年分ほどの輸送届を入手してくれました。この資料によって、輸送されている核物質の種類も回数も、私たちが考えていたよりもはるかに多いことが分かり、私たちは核燃料輸送の危険な実態に少し近づきました。

原関連は、78年3月20日に京大原子炉の小出裕章さんを講師に招いて使用済燃料についての学習会を開いています。このころ、発足したての原関連は参加している人々の原発についての知識レベルを上げるために、連続講座を開いていました。この使用済燃料の学習会は、PIRGIM報告にヒントをえて、まだ学習会を開けるほどの知見のない新燃料輸送の代わりに、使用済燃料で人々の関心を核燃料輸送に引きつけようとする苦心のもくろみでした。しかし、この学習会は原関連の連続講座とは別枠で催されており、苦心のもくろみも原関連の名前を借りただけで、原関連にも核燃料輸送が十分に受け入れられていないことがみえています。

【再び失敗した抗議行動 - 伊方原発の核燃料輸送】

そうこうしているうちに4月21日に伊方原発に核燃料が搬入されるという情報が入りました。今度は原関連のメンバーも多数参加することになって、その抗議行動の準備をすすめているときに、東京から予定が変わり出発が早くなったと連絡がありました。急ぎ準備の予定を繰り上げて、前回同様の準備行動を、前回以上にぎやかに繰り広げたあとあと、千里で輸送隊の通過を待ちましたが、予測されていた4月19日の夕方の時刻をすぎても、輸送隊はやってきません。その後も待機を続けたものの、夜が更けて家に帰れなくなりそうな人もでてきたためやむなく解散しました。そのあと、伊方現斗OBのTさんと私が車の中から夜が明けるまで道路を監視しましたが、核燃料輸送車は通りませんでした。後日の伊方からの連絡では、予定通り山口県を通り伊方原発についたそうです。あとから考えると、輸送隊は私たちが待っていた中国道でなく、名神高速の方を通って行ったのではないかと思います。当時は中国道が建設途中だったので、輸送隊がどの道路を通るか非常に判りにくかったのです。また、核燃料輸送が現在ほど日常業務化しておらず、一回いっかいの輸送ごとに運行のパターンが変わって輸送隊の行動の予定がつかみにくかったことにもよります。こうして抗議行動はまたも失敗に終わりました。

このとき、東京では都内のターミナルでビラまきをし、抗議行動の待機をしたそうですが、結局、東海、千葉、東京ともに通過を確認できなかったようです。

【初めて見た核燃料輸送 — 玄海原発の核燃料輸送】

こうして春がすぎ、夏休みが終わると、原関連ではふたたび1978年の反原子力の日
の取り組みが始まっていたのですが、そこへ2度目の島根原発の輸送の予定が知らされてき
ました。私たちが前2回の失敗にこりて、輸送ルートや通過時刻の確実な情報を手に入れ
たいと苦慮しているのをみて、原関連のあるグループが各地の仲間に消防署に問い合わせ
てみるよう呼びかけてくれました。

当時は消防署に輸送ルートや各地の通過予定時刻が記入された輸送届が出されていまし
た。法律で強制されたものではなく、輸送業者からの万一のときはよろしくという挨拶だ
ったのでしょう。核物質防護がいわれるようになってから、この届はなくなりました。安
全面では後退したわけです。

ともかくその結果、滋賀県の消防署が島根の輸送届は出ていないがこれならありますと、
11月4日に予定された玄海原発の輸送届をくれたのです

この輸送に対して私たちは、情報源の事情を考慮して、広報活動や抗議行動はひかえる
ことにして、ただ観察してみることにしました。輸送届の“運行経路及び通過予定時刻表”
にしたがって朝の8時頃、滋賀県下の名神・多賀サービスエリアまで学生OBのN君と
私が核燃料輸送隊を迎えに行き、名神を通り西宮インターで、後の1995年の阪神大震
災で倒壊した阪神高速に入り、神戸の市街地をぬけて須磨の第二神明道路の入口まで追走
しながら観察し、写真も撮りました。これが関西を通る核燃料輸送を実際に見た初めての
機会です。関西の核燃料輸送はおおかた夜中でしたから写真も撮りにくかったので、かな
りの間この写真が唯一の実況写真でした。この輸送には警察はついていなかったの
で、見逃した前2回の輸送もおそらくこれと同じように警察もなしにひっそりと通過して
いったものと思います。

この輸送の観察では、市街地を通過して行く輸送隊に複雑な思いをしたり、輸送車とタ
ンクローリーが並走する場面を何度も目撃して、輸送の実態が自分たちが考えていたより
容易に事故が発生しそうな状況にあることを知って、実際に輸送を見ることの大切さをあ
らためて認識させられたものです。

【大阪からの核燃料搬出 — 熊取町・原子燃料工業→伊方原発】

玄海原発の輸送を観察してから4日後の11月8日、愛媛県八幡浜市の南海日日新聞
(11/4日付)に大阪府の熊取町にある原子燃料工業から伊方原発向けの初めての核燃料の
搬出が11月20日に行なわれるという記事が出ていると、久米さんから原関連の各方面
に連絡がありました。原関連では、愛媛の方に詳しい情報を頼んだり、山口の方には伊方
原発の核燃料輸送の徳山市・下松(くだまつ)港の使用許可をめぐる闘いについての情報
を求める手配をしながら、11月11日に日消連を中心とした原関連の有志で、搬出港の
堺泉北港の管理者である大阪府に、使用許可については山口県にならって慎重に対処す
るよう申し入れました。この回答を3日後の11月14日にもらうことになりましたが、1
1月14日は、組織内部の連絡の都合で出遅れていた軍縮協が改めて交渉を申し入れてい
たため、原関連と軍縮協のジョイント交渉になりました。この日から交渉は難行し、この
あと16日、17日、18日と原関連と軍縮協で合わせて計5回の対府交渉をすることに

なります。

【搬出阻止の交渉途中に島根原発の輸送 — 抗議行動に警察の職質】

この交渉の途中、というか最初の申入れをした翌々日の11月13日に島根原発の核燃料輸送がありました。このように取り込んでいる時期でもあり、この輸送に取り組んだのはほとんどグループ土曜日だけでした。それでも車1台を出し、千里の中国道の跨道橋で抗議の意思表示をしました。この時の写真を見ると人間看板の文字は人数が少ないため「核輸送反対」と字数が減っていますが、「阻止」が「反対」になっており、考えが少し変わってきているのがわかります。

この輸送のとき、跨道橋の上で抗議の意思表示をしたF君やN君他、数人の学生が輸送隊が通過したので帰ろうとしたとたん、数台のパトカーに取り囲まれ、職務質問ということでそれから数時間、夜が白むころまでなんやかやと聞かれ、いやがらせを受けるという事件がありました。

この日の行動は京都のグループの呼びかけで行われましたが、このグループは島根の運動と強いつながりを持ち、島根から入る輸送情報を持っていました。また、経路の各地との連絡ができていて、輸送隊の通過状況が知らされてきました。そのため通過の確認は容易にできましたが、一方、各地で抗議行動の動きがあったため警察の警備が厳しくなっていました。その状況も伝えられてきていたため、我々のグループでも抗議行動にでるのを控えた方がいいかも知れないという議論がありました。結局は行動にでたのですが、現場の状況を私は知りません。というのは、当時は携帯電話などないので、各グループは一カ所に電話番号を置き現場からはそこへ電話をかけて他から入ってきた情報を聞くという方法を採っていて、私はその電話番号をしていたためです。

このときの実害は、文字を張りつけたゴミ袋の服を証拠物件？として取り上げられただけで一応すみましたが、私たちには強い警告となりました。

【交渉は続く — 原燃・熊取からの核燃料搬出】

このようなことが些細なことのように思えてくるほど、このときは行動が立て込んでいました。島根の輸送の夜が明けた日から、原子燃料工業からの核燃料搬出の件の府庁交渉の続きが、原関連、軍縮協合わせて4回、ほぼ連日行なわれました。

交渉の初めは、日消連など女性のグループが中心だったので、大阪府には安全対策や港の使用許可の手続きの法律的な根拠をきいたり、それらの資料を求めたりと素朴にたずねています。また当時、山口県は核燃料輸送に徳山・下松港を使用することを渋りだしていたので、しぶる理由は大阪にも共通するかもしれないと考えられたので、府側にその理由を調査して大阪も適切に対処するよう申入れ、私たちとの話し合いが済むまで港の使用許可を出さないことを求めました。しかし府側は、約束した資料や説明事項についても、次の交渉には別の人が出席して聞いていないというなど、しだいに単に時間稼ぎをしていることが明らかになってきました。4回目(11/17)の原関連との交渉では府側は、港湾使用許可申請書をでたらめに読み上げたため偽物であることがばれて、それを指摘されると、「許可する方針であり、話し合いを打ち切る」といって退席してしまいました。最後となった5回目(11/18)の軍縮協との2回目の交渉では、府側はやはり具体的なことには何も答

えられなかったため、許可の責任の所在を明らかにする確認書を交わただけで交渉は終わりました。

この間、交渉の日を追うにつれ交渉に参加する人が増えていきましたが、このように不本意な結果となったため、11月20日の積出しの時には泉大津市にある堺泉北港の現地で抗議集会を行なうことになりました。ところが、その抗議行動の準備のために現地を調べてきた人の報告で、現場は泉大津大橋一本で陸地とつながっている埋立地で、当時はまだ工事途中の寂しい場所であり、夜間は全く人気のないところであることが分かりました。交渉中に、核燃料の積出しの時刻は夜中から未明らしいと判ってきていたので、暗闇の中での行動では警察の挑発や過剰警備によるトラブルが発生する危険があるということで、埠頭での抗議行動を中止し、原関連は前日と当日に熊取と堺泉北港までの沿道にビラを配ることで抗議の意思表示をしました。

一方、伊方に思いを懸けた伊方現斗OBのTさんとその仲間数人が一台の車に乗りあわせ、その夜早くから助松埠頭に入り込み時を待ったそうです。ところが積出しが近づくにつれ警備が厳しくなり、人工島の助松埠頭と陸地をつなぐ泉大津大橋も封鎖され、脱出するに出不れず、埠頭に夜明けまで閉じこめられました。この間危なくて、船積みのようなすを見るどころか、物かげにおいた車の中にひそんでいるしかなかったということです。

【大阪の運動に浸み込んだ“核燃料輸送”】

大阪からの核燃料搬出のあと、この核燃料を製造した原子燃料工業に対する人々の関心が高まり、“「原子燃料工業」の問題を考え行動する会”が結成され、この会社の実態や製造しているもの、搬入搬出される物などを調査し、[原燃を閉鎖に追いこもう]（原関連、79.3.20）というパンフレットが作られました。

このようにして78年11月は三つの核燃料輸送につき合い、危ないことや悔しいこともありましたが、徐々に大阪という都会に核燃料についての問題意識が浸み込んで行ったようです。

この年のグループ土曜日の総括会議の記録では、11月の島根原発の輸送に対する行動が京都からの呼び掛けで行なわれたことから、運動として先行していたはずが遅れをとったのではないかということで、グループのこれまでの方針の適否がかなり厳しく討議されています。その中である学生は大阪と京都の運動はその獲得目標が違う、と指摘しています。それは、都会の運動として定着させるための基礎作りを目指していることと単なる阻止行動への参加を呼びかけられたこととの差をそのように表現したのでしょう。

このときの結論は、新しい行動を提起できていないためにいらいだちをさらに募らせているにもかかわらず、核燃料輸送の危険な実態をまとめたパンフレットを作るという方針を維持し、急ごうと結論しています。この結論に導いたのは、伊方原発の核燃料搬出で大阪府と交渉した際、それまでに核燃料輸送について問題提起してきたことが役に立っていると評価したこと、それに私たち自身が一年前に比べれば格段に核燃料輸送についての情報を掴んでいたことによっています。

それにしてもそのいらいだちを示すように、この年('78)の10月の反原子力の日集会参加用のビラには、パンフレットの予告を載せています。

このときすでに、私たちは後にパンフレットに盛り込んだ内容に近い量の情報を持って

いて、原関連の集りなどでも紹介できるようになっていましたし、上記の原関連のパンフ「原燃を閉鎖に追いこもう」にも一部は入っています。年間20～30回程はある輸送のルートと輸送物については、高槻からの資料からまとめてあったし、その輸送物の中には二酸化ウラン粉末のように飛び散りやすいものがあり、それが自転車並の速度での衝突の保証しかない容器に入っているといったこともその例です。このころ、この容器の規定などの法律関係もけっこう難物でした。もともと核燃料もR Iも同じ放射性物質として輸送されていたのが、核燃料輸送が分離していく変化の時期だったので法律がめまぐるしく変わるし、後に出版されるようになった「放射性物質等の輸送法令集」や「核燃料物質等の輸送法令集」も勿論ない時代なので、学生OBで情報通のN君や学生たちが官報を仕入れてきて検討しましたが、法律、規則、施行令などが発布の時期がずれていて、官報ではちゃんと揃わず、そのつながりを間違えないようにするのに神経を使いました。

このような作業の中で最も大きな難点は、燃料集合体からウランが飛び散ることがあるかどうかという問題でした。すでに輸送物の中に見つけた二酸化ウラン粉末などは質、量ともに危険性は明らかでしたが、核燃料輸送の原点である燃料集合体がいまいなままでは、核燃料輸送は危険だといってみてもムード以上のものではありません。ただ、これについては、玄海原発の輸送を観察してタンクローリーと絡んだ事故がおりうることをみつけたので、タンクローリーの炎上事故では2000℃程になるものもあることを調べだして、融点1800℃のジルコニウムの鞘が壊れてなくなるころまでは漕ぎつけました。このあと融点2800℃の二酸化ウランペレットからウランが飛び散るかどうかは厳しい問題でしたが、京大原子炉の今中哲二さんの助けを借りて、ペレットが空気中で高温に曝されると $UO_2 \rightarrow U_3O_8$ と酸化がすすみ、 U_3O_8 はそれほど高温にならなくても昇華して飛んでゆくという過程がありうるということが、78年の秋ごろまでに分かってきました。これで、このときまでに私たちが持っていた知識の中で事故を想定してみたところ、完全に大丈夫だといえる核燃料の輸送物はなくなりました。

このように一応材料を持ちながらパンフレットに仕上がるのが遅れていたのは、ウランの事故の危険性を、私たち自身が実感し、その上で他の一般の人が同じく実感できるように表現するということがかなり難しかったからです。なにしろ都会の一般の人が原発について何がしかの知識を持つようになるのは、TMI原発事故のあとでいろいろの事実が明らかにされてからのことですから。

もう一つの、私たちが躊躇していた、これもかなり大きな理由は、やはりR Iの専門家である久米さんの評価でした。この点は推進側の防衛ラインでもあるはずなので、これを完全にクリアできていなければ、返り打ちにあうおそれは十分にあったのです。これは直後の読売新聞事件を見ても明らかです。もし私たちが何か間違いを犯していて、そこをつかれれば、それですべて終わりになるというプレッシャーのため、見落しなくクリアできているという自信がなかなか出てこなかったのです。

<1979年 — TMI原発事故 そして 読売新聞事件>

1979年は、11月に読売新聞のでっち上げ記事事件が起こりましたが、この年は前段として3月28日にTMI原発事故が発生しました。その事故の経過が検討されるうち、

日本のPWR型原発で同様の事故が起これば、設計の違いのためECCSが動作せず破滅的な事故に発展したはずだということが発見され、当時PWRで唯一運転されていた関電の大飯原発1号炉が政府決定で停止されました。その後7月17日に運転が再開されるまで、関電本社のある大阪では、運転再開を阻止するため、反原発運動グループはフル回転でした。

この忙しい時期に、TMI原発の原子炉の中の核燃料の破損の状況が明らかになるにつれ、輸送事故の巻き込まれた核燃料が破壊されることが具体的に実感できるようになりました。それに世の中も原子力の事故に敏感になってきました。さらに7月11日に東名の日本坂トンネルで火災事故が発生するにおよんで、核燃料輸送の危険性について躊躇しているわけにはいかなくなりました。

【「核燃料輸送レポート」の発行】

大飯原発が運転を再開した後も、まだ、冷房の電力ピークで停電するぞ、という電力不足キャンペーンに対する攻防が続いていた夏がすぎると、私たちはパンフレット作製の最後の準備をしました。高槻市内にある名神・梶原トンネルで二酸化ウラン粉末を積んだ核燃料輸送車が火災事故に巻き込まれたという事故想定で、日本坂トンネル事故のようにトンネルから吹き出す煙にのって飛び散ったウランによる放射能汚染、それによる公衆の被曝線量の計算が京大原子炉の小出裕章さんの助力でできあがりしました。ちなみに、梶原トンネルではこの後実際に火災事故(80.4.17)が起きました。

あとは伊方現斗OBであり原子力関連分野の学生OBであったTさんが、昔とった杵づかで、パンフレットにまとめてくれました。なんとなく学生実験のレポートと学生運動のビラの匂いをただよわせた、マンガの挿絵入りの手書きのパンフレットでしたけれど、内容は確かなものでした。ばたばたと印刷し綴じ合わせて、10月21日に原関連主催の反原発秋祭りの集りで披露して、「核燃料輸送レポート」は世にでました。

【「監視」の意味の成立 — 読売事件の前夜】

このあとまもなく読売新聞事件の攻防となります。この事件で、私たちが事前に防御態勢がとれたのは、後で詳しく述べるように、核燃料輸送に対する「監視」という行動の意味を確立できたからであり、また、それまでの「阻止」とか「抗議」とかの展望の不十分な行動から「監視」行動に転換できたのには、「核燃料輸送レポート」の成立が大きく寄与しています。

この秋、島根原発の核燃料輸送があることは私たちは予定に入れていましたが、これまでと同じ対応をすることには危険を感じていました。理由は、前年の島根原発の輸送で抗議にでたF君や学生たちが警察の嫌がらせを受けたこと、伊方原発の核燃料搬出のとき警察の過剰警備の危険を避けるために埠頭での抗議集会を断念せざるをえなかったこと、さらにそのときTさんたちが助松埠頭で身動きならぬほど危険な目にあったこと、そして、その前の伊方の輸送の時にも夜中に道路を監視することの危険を感じたこと、などです。つまり後に読売新聞が言ったように、“夜中にうろうろするのはまっとうな市民運動ではない”という権力側の意識の危険さを私たちは自分たちの実践から十分に認識していたのです。そのため、これまでのように、社会的立場が確立していない学生たちだけでやって

いと、核燃料輸送反対の運動が確立する前に、私たちがつぶされてしまうだろうという危機感がありました。これを避けるために、夜中の行動中に警察の職務質問にあっても、警察も認めるような社会的立場のはっきりしている人や団体に行動に参加してもらい、核燃料輸送に対して夜中に行動することが正当な行動であることを世の中に認知させることが先決問題と実感していました。そのためF君は労働組合など各方面へ働きかけていました。

ところで、このように、行動に参加を呼びかけるには、当然その行動の大義名分が必要です。しかしこれまでの経験によって、高速道路上では危険でできるはずもない「阻止」とか誰もいない闇の中での「抗議」といっても、人々に納得してもらえないと感じるようになっていました。

このような必要にせまられて、核燃料輸送の「監視」という行動が浮かび上がってきました。「監視」の意味は、危険な核燃料輸送が実際に住民に危険を及ぼさないように、自分たちの住む街を安全に通過していくことを「監視」する。さらに輸送隊が事故などの結びつくような違法な行為や危険な行為をしないかを「監視」するということです。この考えを支えたのは、「核燃料輸送レポート」にまとめたように、核燃料輸送の危険性が明らかになったことでした。

【初めての「監視」行動】

1979年11月の島根原発の核燃料輸送の情報は一年ほど前に発足した京都・反原発めだかの学校から来ました。

先に述べた状況をふまえたF君の尽力で、このときの輸送の「監視」には、大阪軍縮協事務局次長の和田長久さん、豊中市会議員のSさん、それに団体としては豊中市職が参加してくれることになりました。市職労の関係者には、市民の安全を護るということで、自治体労働者にふさわしい行動と受けとめられたと聞いています。

これを聞けば、核燃料輸送の監視は、原発現地の核燃料搬入反対の運動に協力するというだけでなく、都会に住む人々自身の問題になってきたことを感じます。

当日の豊中での行動は、以後豊中市職の定点監視ポイントとなる中国豊中インター（阪大豊中キャンパス正門前）の跨道橋の上で全員が待機しました。警官が現われ一緒に核燃料輸送を視ることになりましたが、豊中市職の人が話をつけて、何のトラブルも起こりませんでした。橋の上から核燃料輸送隊の通過を見とどけてから、S市議の車に和田さんと豊中市職の人が乗り、それに私が案内として同乗して輸送隊の追跡を始めました。Sさんが、ボロ車やから4人も乗ったら追いつけるかどうかわからん、と言いつつ、それでも、西宮北インターまで監視して無事大阪府下から送りだし、私たちが初めて「監視」と名づけた行動は終わりました。

【読売事件 — 大阪本社との交渉】

問題の読売新聞の記事は、この輸送の夜が明けた13日の夕刊に先ず出たのですが、私がそれを知ったのは13日も暮れて14日の朝、久米さんから、読売新聞にかくかくしかじか、そして、「あんたら自分らでしたことは自分らで始末をつけなあかんやないか」と電話があつてからです。私たちは監視行動を成功裏にやり遂げたと思っていたので、いさ

さかむかっとしたものの、事情を知るためにとりあえず駅の売店へ行って朝刊を買い、夕刊はなかったの、読売新聞の販売店—いつも購読の勧誘を断っていたので行きたくなかったが—で買いました。買った新聞の紙面には「核燃料輸送車を妨害」「原発反対の過激派か」という見出しが踊り、開いた頁には「核燃料 極秘ルートがもれた」「乗っ取り 凶る過激派」「ねらわれた? 「狼」判決の直後」「京大生らの犯行」などの見出しと名神高速の大きな写真がありました。この写真は何の意味もありませんでしたが。これでは放っておけるようなことではないので、対応策の相談のため軍縮協の和田さんに電話すると、和田さんはすでに読売新聞大阪本社と交渉の段取りをつけていました。読売新聞大阪本社の編集局の責任者をちょっと知っているので話をつけたということでした。これには本当にありがたく思いました。また、和田さんも自ら参加した監視行動だったからこそ素早く対応してもらえたと思うので、事前に手を打って置いて良かったというのが実感でした。

11月16日午後2時に大阪本社で話し合いが始まりました。読売側は石禾編集委員、工藤社会部次長、池尻社会部デスクの三人で、抗議にいった側は15人ほどでした。読売の記事のでっ上げの部分、あるいは事実と相違する部分は核燃料輸送全般の多岐にわたっていて、例えば「核燃料輸送レポート」もあやしげなチラシのように書かれていたりしたので、まず事実と反する点を一つひとつ指摘し説明してから、記事の訂正をするよう申し入れました。読売側の人は編集の責任者でしたが、この記事に直接関係していなかったということで、こちらが指摘した事実関係を調べてから回答するということになり、この日は4時半には会談を打ち切りました。私たちとしては、読売側が事実関係をチェックすれば訂正しないわけにはいかないはずだと思っていたので、この日はむしろ穏やかな話し合いでした。

翌11月17日に再び大阪本社に出向いたところ、話は一転振り出しに戻って、今度は読売側は大変強硬な姿勢を見せました。交渉の始めに読売側は「犯行」と「極秘ルート」の二点については誤りをみとめました。が、「過激派」については「たとえ警察が犯罪と断定しなくても、過激派の核ジャックを危惧している読売としては記事をかきこくこともありうる」と主張しました。読売側の主張する事実は、職務質問された京都の車には読売新聞のいう「過激派」の政治セクトに属する学生が、複数乗っていたらしく、警察に聞いたのか身元も知っているように云いました。開き直って高姿勢にでてきたのは、この事実から「過激派」の関与ということで押し切れると考えていた節があります。

前日と違って変わって怒鳴りあうような場面もあって、このときに“夜中にうろうろするのはまともな市民運動ではない”という言葉もでました。こういった読売側の主張に対して、私たちは核燃料輸送の危険性を説き、「核燃料輸送レポート」の説明を参照するよう促し、その危険性のために核燃料輸送の「監視」が必要なことを主張しました。読売側はそういった議論になることを予想していなかったようでした。読売側は議論では後退を続けながらも、前日約束したはずの事実関係の調査の結果をそれ以上明らかにしないまま押し問答になっていったので、6時40分に、4時から始まった会談を一旦休憩し、その間に事実関係を調べるように申し入れました。7時15分に再開した話し合いでは、読売側はもはや初めほどの強い姿勢はみせませんでした。やはり個々の事実関係については明言を避け、同じことの繰り返しをするばかりになりました。9時半になって、このまま続けても意味はないということになり、もう一度事実関係を調べてその上で回答するよう

強く求め、読売側もそれをのんだので、私たちは引き上げました。

一日おいた11月19日に読売大阪本社を訪れたときは、会談が始まるとすぐに読売側から「20日に訂正記事をだします。」との発言がありました。

読売側はこの交渉の間、私たちが事実と違うと指摘してあった点をどの程度調べたのかをほとんど明らかにしませんでした。しかし、報道機関という新聞社の一般的性格から考えても、しかも調査能力も備えている点からみても、また調べてみて記事が正しければ自社の有利になるということからでも、調べたことは間違いのないと思います。そして、何もそれに触れなかったのは、読売側に有利な点がなかったためといえます。

訂正記事は「核燃料の危険な輸送実態調査をしていた学生、市民団体関係者らにご迷惑をかけたことをお詫びします。」でした。

ここで読売新聞が事実誤認を認めたのは上記の二点のみで、訂正記事を出す理由としては事実誤認を認めていません。これの当否は攻撃された当事者からの指摘がなかったので私たちには判断できませんでした。この交渉には当事者の京都からは一人が参加しただけで、その人からは全く発言がなかったことによります。このことと関連して余談ながら、2回目の交渉には当時まだ京都大学の教員で、伊方原発訴訟の住民側証人にも立たれた槌田劭さん（後・京都精華大学）がわざわざ出席して、行動に参加していた教え子の立場を護るということで読売側と議論を交わしておられたことが印象に残っています。そして、読売新聞は「ウソ記事の取材源と責任の所在を明らかにせよ」との要求については最後まで応じませんでした。

こうして大阪本社との3回の交渉は終わりました。この交渉の場には、他の全国紙の記者も紛れ込んだりしていましたが、マスコミ全体がこの交渉の成行きをじっと見ていたにちがいありません。訂正記事を勝ち取りこの危機を乗り越えた結果、核燃料輸送反対の運動が世の中に認知され、都会の運動として定着する足掛りをえました。

<読売事件とは何だったか>

結論からいえば、この読売事件は、「核物質防護」の論理と「監視」の論理つまり「住民の安全」の論理がぶつかり合った最初の事件でありました。

最初というのは、この後も、「核物質防護」を理由に核燃料輸送の情報を秘密にするよう、科技庁が地方自治体に求めたことなどがあり、しばしば衝突があるからです。

「市民の安全」の論理では、核物質は住民を傷つけるおそれのある危険な物だから居住区域に近づけば、住民は当然それが害を及ぼさないようその動向に注意を払い対応しようとする。一方「核物質防護」の論理は、核物質が原爆に使用される危険な物であるとしても、核物質を護ることを至上のこととするので、核物質に近づく人、関心を持つ人を危険な人物とみなすこととなります。これで双方の立場が対立することになるのです。

このことをふまえてみると、「核物質防護」は核燃料に近づく人を攻撃する強い武器となります。そうであれば、この2週間ほど前の79年10月26日に核物質防護条約が調印されている時点でこの記事を出したことはよいタイミングであったといわなければなりません。私たちが前年と同じことをやっていたら、このキャンペーンを跳ね返す論理を持たなかったため、しのぐことができなかつたかも知れないと思います。今回は、読売新聞

も訂正記事で「核燃料輸送の危険な実態調査」と認めたように、「住民の安全」の論理が読売新聞の掲げた「核物質防護」の論理を押さえたのです。この準備がタッチの差で間に合っただけによかったと思います。

< 都会に定着した核燃料輸送問題 >

11月20日に読売が小さいながらも訂正記事を載せたすぐあとの11月30日に、大阪の千里ニュータウンを中心とした団地を対象に発行されている、千里タイムズという団地新聞が読売事件や島根原発の輸送を題材にして核燃料輸送の記事をのせました。

余談ながら、この記事をのせた新聞が発行されると、千里タイムズの本社（吹田市）に二人の私服警官がやって来ていろいろ聞いてから、「きわどいものには手を出さない方がいい」といって帰ったそうです。しかしこの新聞はその後何度か核燃料輸送の記事をのせましたが、そのときにはもはや何も起こらなかったようです。このようなエピソードも、読売新聞事件の前の反原発運動をとりまく雰囲気、そして読売事件で勝ち取ったものの影響の大きさを示していると思います。

千里タイムズの記事がでてから数日後の12月上旬に開催された吹田市議会の12月定例会で、公明党の市議員がこの新聞記事を引用して核燃料輸送の安全対策について質問していますが、思わぬ人が関心を持ったことに私たちはびっくりしました。

市議会関係では明けて1980年3月になると、吹田市の3月定例会では自民党と社会党の議員が核燃料輸送の安全対策について質問し、豊中市では島根原発の核燃料輸送を監視した社会党のS議員が同様に質問しました。

この同じ時期に、大阪府議会警察委員会でも社会党の府議員が質問して、大阪の出入り通過の輸送回数を聞き出したりしています。社会党の議員はいずれも「核燃料輸送レポート」を質問の材料にしました。

京都市議会でも79年12月の定例会で社会党の議員が安全対策について質問したようですが、それを報じた京都の社会党の機関紙「京都新報」（79.12.21付）をみると、京都の議員も「核燃料輸送レポート」を材料に使ったようです。

このように核燃料輸送が急に各地の議会でとり上げられるようになったのは、読売新聞事件を切り抜けたことで核燃料輸送問題が社会に受け入れられたことと、「核燃料輸送レポート」に示されたように核燃料輸送の実態や危険性が明らかになったことによって、核燃料輸送を社会の中でまともに議論することができるようになったためでしょう。グループ土曜日の発足のときからの計画がようやく実りかけてきました。

< 読売新聞事件の以後のこと >

グループ土曜日はその後、メンバーの学生などがそれぞれ卒業したりして大阪を離れていったので、数年の内に自然に活動を停止してゆきました。読売事件を通じて監視行動の主体が社会人や労働組合などに交替していったことも、グループ土曜日の解体を加速したのかも知れません。メンバーの多くは運動の表にでることもなく、核燃料輸送の反対運動を社会に根付かせる役割を果たしただけのところから運動から離れていったので、不完全燃

焼の気分を残した人もあるだろうと思います。しかし、今考えれば、学生主体のこのグループであったからこそ、データ収集などの辛気くさい作業を続けることができ、「核燃料輸送レポート」を作ることができたのだと、私は思っています。

もしこの時期に「核燃料輸送レポート」が完成していなかったら、核燃料輸送反対の運動が根付くのはもっと遅くなったか、あるいは、読売新聞事件で壊滅していたかもしれません。事実、同じような権力側からの攻撃を受けて、九州の核燃料輸送の反対運動は壊滅してしまいました。これについての問題は別の機会に譲ります。

脱線した話になりますが、当時、「核燃料輸送レポート」の内容や提供したデータや資料を引用なしで使った、悪くいえば盗用した、パンフレット類やビラなどがでたことがあります。まあ運動が広がる途上だから仕方がないかもしれないと私は言ったのですが、F君はかなり憤慨して新しいパンフレットを造りました。その「核燃料輸送—この危険な実態」（核燃料輸送問題を考える会編 原関連発行）というパンフレットもなかなかユニークなできで、NHKがプルトニウム輸送の晴新丸を追ったドキュメントの本に参考文献として挙げられています。それにしても、住民運動の間でも、他のグループの集めた情報、資料、データなどを利用するに当たっては互いに尊重しあってゆかなければ運動をつぶすことになるでしょう。

核燃料輸送の監視行動は各地で栄枯盛衰があるものの、「監視」の内容もふくらみ、各原発への輸送の監視活動の拠りはもとより、東京港を經由して輸入される核燃料物資のデータが蓄積されたり、人形峠の動燃や熊取町の原子燃料工業に出入りする二酸化ウランや六フッ化ウランの輸送のデータが集められたり、JNFを辛抱強く監視する人のおかげでJNFからの輸送はほとんど各地で監視されているといったことはいずれそれぞれから報告されるでしょう。

核燃料輸送の「監視」について考えるために、大阪での運動を中心にした経過を読売新聞事件まで辿りましたが、時間を追って述べるのはこの辺りまでとします。

[核燃料輸送に関わる事柄の年表（主に大阪関連）]

69. 7. 8 四国電力 伊方原発設置計画を発表
71. 7. 20 瀬戸内海汚染総合調査団 調査に船出
72. 10～11 <島根原発1号炉 初装荷燃料搬入>（全13回）
73. 5. 31 伊方原発1号炉の設置許可に対する異議申立 棄却
73. 8. 27 伊方原発訴訟 松山地裁へ提訴
10. 27 [東海第二原発訴訟 提訴]
74. 4. 3 [岩佐訴訟 提訴]
75. 1. 7 [福島第2原発訴訟 提訴]
75. 6. [反原発市民連絡会議（東京） 発足]
75. 6. 「自主講座」（51～54号） PIRGIM報告”街を走る死の灰” 翻訳・連載
75. 8. 24 反原発全国集会
75. 12. 13 “瀬戸内海をとり返そうー生きるために” 大阪集会
76. 8. 31 <伊方原発初装荷燃料搬入（第1回）>
9. 16 < 同 （第2回）>
9. 28 < 同 （第3回）>
77. 6. [雑誌「GORO」がJNF→東海原発の輸送の追跡ルポを掲載]
77. 7. 28_ㄱ・（各地の反原発・反公害運動を訪問）
8. 3 （島根原発公害対策会議を訪問し島根原発を見学させてもらい、核燃料搬入阻止の闘争について聞く。このとき島根大学「公」害研究会の学生と出会う。）
77. 10. 25 <島根原発NFT>（5年目/輸送回数？）
島大「公」害研より阻止行動の協力要請。グループ土曜日、阪大原発阻止委員会、日消連らで実行。車3台を名神各所に配置、千里中央の跨道橋上でゼッケンを着けて抗議行動。
3隊の車両組の内の学生の運転する車に乗った二木組は、建設用の鉄骨材を積んだトラックの車列を追いかけて西宮北ICまで行き、帰るとき禁止の場所でUターンしてパトカーに捕まった。
77. 10. 26 反原子力の日（大阪で初）
78. 1. 原関連（原子力はごめんだ！ 関西連絡会） 発足
2. 24 山本健治氏を高槻市役所に訪ね、輸送資料の入手を依頼。
78. 3. [反原発新聞 発刊]
78. 3. 8 過去の輸送届のコピーをもらう。
78. 3. 20 原関連：使用済燃料の学習会－（講師 京大原子炉・小出裕章氏）
78. 4. 19 <伊方原発NFT>
準備中に東京から予定繰上げの連絡が入り、急ぎ中国道沿いの千里ニュー

タウンでビラ入れ、パフォーマンス、ウォッチング：文字付きの装束をつけての抗議行動。その後、千里中央で夜通し監視したが通過を確認できず。
(つゆくさ通信No.4(78.6))

東海、千葉、東京では通過を確認できず。都内ターミナルでビラまき。

78. 4. 25 伊方原発1号炉訴訟判決

78. 10. 26 反原子力の日

78. 10. 原関連の一グループが島根原発の輸送情報を採りに行き、滋賀の消防署から玄海原発の輸送情報を持って帰った。

78. 11. 4 <玄海原発NFT>

名神・多賀SAから神戸・須磨の第二神明入口まで追尾観察

78. 11. 8 南海日日新聞(愛媛県八幡浜市、11/4日付)の、伊方原発の核燃料が大阪・熊取の原子燃料工業から初搬出される、との記事を見て、久米さんが原関連各方面へ連絡。

78. 11. 11 原関連有志 核燃料搬出の件で大阪府庁に申入れ

(この後4回-計5回の交渉)

78. 11. 13 <島根原発NFT>

原関連、学生の監視グループが数台のパトカーに取り巻かれ、職務質問ということで長時間の嫌がらせを受ける。

78. 11. 14 府庁交渉(軍縮協-原関連)

16 府庁交渉(原関連)

17 府庁交渉(原関連)

18 府庁交渉(軍縮協)

78. 11. 20 <伊方原発の核燃料搬出>

早朝、堺泉北港助松埠頭より積出し。現地は人気のない場所であり夜間でもあったので、原関連は挑発のトラブルを避けて埠頭での抗議行動を中止。Tさんたち数人が助松埠頭に潜入し監視したが、泉大津大橋が封鎖され、夜明けまで脱出できず。

78. 12. 25 [プルサーマル燃料(美浜1号用) 神戸港に到着、12/28美浜着]

79. 3. 20 「原燃を閉鎖に追いこもう」(原関連)発行

3. 28 [TMI原発事故発生]

4. 13 ・ [関電・大飯1号 運転停止を政府決定- ECCS 不備のため]

79. 7. 11 [日本坂トンネル火災事故 発生(18:40)]

7. 17 ・ [関電・大飯1号 運転再開]

79. 10. 21 パンフレット「核燃料輸送レポート」を原関連主催の反原発秋祭りの会場で披露。

79. 10. 26 [核物質防護条約 調印]

79. 11. 13 <島根原発NFT>

軍縮協・和田長久さん、杉本豊中市議らが参加し、豊中市職事務所で待機して監視に出動。中国豊中IC(阪大前)で監視後、杉本、和田、尾崎ら計4人が杉本氏の車で西宮北ICまで追尾。「監視」と初めて位置づけた

行動。

- 読売新聞（夕刊） でっち上げ記事 掲載
79. 11. 14 同 （朝刊） 同記事 掲載。
11. 16 読売本社との交渉(14:00～16:30)、以後2回の交渉（全3回）
11. 17 読売本社 交渉(16:00～18:40, 19:15～21:30)
11. 19 読売本社 会談開始時に訂正記事を掲載すると発言。
79. 11. 20 読売新聞 訂正記事 掲載
79. 11. 30 千里タイムズ 核燃料輸送の記事 掲載。－読売事件がきっかけ－
79. 12. 7 吹田市12月定例会市議会で公明党の議員が千里タイムズ(11/30)の記事を引用して安全対策について質問。
80. 3. この時期の自治体の議会関係の動きは次のようになっている。
80年の3月定例会市会で、吹田市では自民党と社会党の議員が、豊中市では社会党の議員が、やはり安全対策について質問。
同じ80年3月には大阪府議会警察委員会でも社会党の府会議員が核燃料輸送について質問。
社会党の議員はいずれも「核燃料輸送レポート」の内容を使って質問。
なお、京都でも79年12月定例会市議会で社会党議員が質問している。
80. 4. 17 [梶原トンネル火災事故発生]
4. 24 <伊方原発 第8回燃料搬入 陸上：山口県徳山市下松港経由>
搬入阻止行動で8人の若者が海上保安庁に拘束された。
81. 10. 26 ”核燃料輸送－この危険な実態－”を発行（核燃料問題を考える会）
82. 08. 25 <伊方原発NFT 第12回燃料搬入>
陸上：山口県徳山市下松港経由
関西を通過する、伊方原発の核燃料輸送を初めて実際に見た。私たちが実見した伊方原発の陸上輸送はこれが最初で最後。以後は、茨城県東海村・三菱原子燃料からと、大阪府泉南郡熊取町・原子燃料工業からとの同時搬入が定着した。
82. 9. 16 <美浜原発NFT 熊取町・原子燃料工業から>
東京の西尾漠さんから電気新聞に美浜原発への輸送があるとでているとの知らせがあり、高槻市の市職労、市民団体によって急遽監視行動が組まれた。熊取町の原子燃料工業から美浜原発まで輸送隊を追尾、監視。
83. 5. 12 <川内原発NFT>
福岡県内の九州自動車道で、「高速道でジグザグ運転」をして「核燃料輸送車を妨害」したとして、3人が逮捕された。
84. 8. 21 プルトニウム輸送船・晴新丸 大阪出港

- 8.25 六フッ化ウランを積んだモンルイ号がドーバー海峡で沈没
- 11.15 プルトニウム輸送の晴新丸が東京港へ到着

'86～'91 【輸送を監視し、データを収集した期間】

この時期、大阪府熊取町の原子燃料工業へ運ばれる二酸化ウランの輸送、岡山県人形峠の動燃・濃縮工場へ運ばれる回収ウランや六フッ化ウランの輸送また熊取町・原子燃料工業から若狭地方の関西電力の各原発への核燃料輸送を監視し、その実態を調べた。人形峠への輸送では岡山県津山市の人々との協力が進んだ。

92. 2. 東海村・三菱マテリアルでの事件

「核施設と知って写真を撮ったのか」といわれた事件

- 4.18 科技庁 関係自治体等へ核燃料輸送情報の秘密化を要請
 - 7. 7 「もんじゅ」の初装荷核燃料輸送（第一回）
 - 8. 4 プルトニウム輸送のあかつき丸 横浜港を出港
- '93～'98 【秘密にされた輸送情報を取り戻す行動の期間】－現在まで続く
- 99. 8.20 京大原子炉の使用済燃料 搬出（第1回）
 - 00. 8. 4 京大原子炉の使用済燃料 搬出（第2回）

（文責 尾崎）