

第 2 4 回 運転管理検討会 議事録

1 . 開催日時：平成 2 1 年 1 2 月 1 1 日 (金) 1 1 : 0 0 ~ 1 5 : 0 0

2 . 開催場所：日本電気協会 4 B 会議室

3 . 参加者 (順不同, 敬称略)

委員：幅野・富田 (東京電力), 坂元 (関西電力), 浦野 (日本原子力技術協会), 市川 (電源開発), 長谷川 (北海道電力), 陸浦 (中国電力), 村上 (四国電力), 宮北 (BTC), 勝矢 (NTC) 古舘 (東北電力), 中林 (三菱重工業), 井川 (中部電力) (計 13 名)

代理出席者：名知 (日本原電・山崎代理), 高村 (九州電力・河津代理) (計 2 名)

欠席：太田 (北陸電力), 瀧澤 (東芝), 村田 (日立 GE) (計 3 名)

事務局：大東 (日本電気協会) (計 1 名)

4 . 配付資料

資料 24-1 運転管理検討会委員名簿

資料 24-2 第 23 回運転管理検討会 議事録 (案)

資料 24-3 平成 22 年度運転・保守分科会 運転管理検討会 活動計画 (案)

資料 24-4 合格証有効期間に係る規定の記載案

資料 24-5 JEAC4804 (附属書 H (参考) 運転実技試験の例) の変更案について

資料 24-6 JEAC4804-20XX 「原子力発電所運転責任者の判定に係る規程」改訂版
コメン集約表

資料 24-7 JEAC4804-20XX 原子力発電所運転責任者の判定に係る規程 (案)

参考資料 1 原子力発電所運転責任者の判定に係る規程 JEAC4804-2008 の改訂について (案)

5 . 議事

(1) 会議定足数の確認について

事務局より, 委員総数 18 名に対して本日の出席委員数は, 代理委員も含めて 15 名で, 検討会決議に必要な委員総数の 2 / 3 以上の出席が確認された。

(2) 代理参加者及びオブザーバ参加者の承認について

上記, 代理出席者 2 名の会議参加について, 検討会主査から承認された。

(3) 前回議事録 (案) の承認

事務局より, 資料 24-2 に基づき, 前回の検討会議事録 (案) が紹介され, 承認された。

(4) 平成 22 年度 運転・保守分科会 運転管理検討会 活動計画 (案) の審議

坂元副主査より, 資料 24-3 に基づき平成 22 年度 運転・保守分科会 運転管理検討会 活動計画 (案) について説明があった。審議の結果, 本日の議論を踏まえて修正を行ったものを次回の運転・保守分科会に諮ることが了承された。

主なコメントは、以下の通り。

- a . JEAC4802 の平成 22 年度計画欄の改定をする際の検討項目（シミュレータ仕様，運転責任者判定業務の削除，教育・訓練）のグルーピングが分かりにくいので，分かりやすく整理した方がよい。
- b . JEAC4804 の平成 22 年度計画欄の「将来的には，運用状況を踏まえた、JEAC 改定等が確実に実施されるようルール化を検討する。」は，自明の内容なので削除すべきである。「本規程は、エンドースされていないが・・・」も同様である。

前者は JEAC と合否判定規程の内容に差異が生じないように，後者は今後のエンドースも視野に入れてという意図であったが，自明なので削除する。

(5) JEAC4804 「原子力発電所運転責任者の判定に係る規程」改定案の検討

各委員より，資料 24-4～7(資料 24-4: 浦野委員，資料 24-5: 坂元副主査，資料 24-6,7: 富田委員) について説明があり，JEAC4804 改定について議論を行った。本日の議論を踏まえて，次回の運転・保守分科会に中間報告するための規格案を継続検討していくこととなった。

主なコメントは，以下のとおり。

- a . 合格証の有効期間について JEAC の記載を見直そうとしているが，これに伴って各社の合否判定規程も見直しすることになるのか。

今回はあくまでも JEAC の改定を考えており，3 年後の合否判定規程の改定時に両者の整合をとることとしたい。日本原子力技術協会の規程も，合否判定規程を改定するタイミングで見直すことになると思う。

- b . JEAC に書くべき内容と，日本原子力技術協会での運用の中で取り決めればよい内容があるので，何にどこまで書くべきかという視点も検討の際には必要である。

- c . 合格証を更新する場合の有効期限の開始日を恣意的に決めないようにするということがあれば，新規に発行する場合と同様に，定められた発行タイミングのうち至近のところを有効期限の開始日としてはどうか。

そもそもの発端は，合格証の更新を定例的にしない，レアケースかもしれないが，人事異動のタイミングなどによる個別の事情によりこの日に更新したいというケースがあった場合に，新規とフェーズが合わない発行を認めるかということだったと思う。認めないのであれば，単純に新規の発行タイミングと合わせることとなるが，それでは現在，認められている運用ができなくなるケースが生じると思う。

JEAC に運用面の内容を細かく書く必要はないので，「合格証の有効期間の開始日は，運転実技試験合格の 6 月以内とする。」程度の記載にしておいて，実際の手続きの際には先ほどのケースにも対応できるように日本原子力技術協会の規程などに細目を書き込むようにするのがよい。

- d . 附属書 H の運転実技試験の例を資料 24-5 のように変更したいということであるが，もともとの例の“制御系故障「高」”や“弁故障「閉」”などは，厳しい側の事象が起こるケースが記載されているのではないかと。なぜ，故障モードを限定的に示しているのか，そのような観点からも検討した方がよい。

例えば、制御棒落下という項目は、反応度に対する判断能力をみるためということで、運転責任者に求める能力を突き詰めていくと、BWR も PWR も同じような能力が求められることになると思う。今回の PWR の例の見直しは、運転責任者に求める能力を確認するための項目を、現状が故障モードを限定的に示しているので、より広義に解釈できる記載とするものである。

e．廃炉についての記載は、現状では JEAC も合否判定規程もグレーな部分があるので、可能な限り明確にしておいた方がよい。それぞれ、しかるべきタイミングで見直しをしていくことが望ましい。

f．「実用炉の運転業務」の起点は法律上、原子炉に燃料を初めて装荷した日となっているので、逆に考えると廃止は核燃料物質が廃止措置対象施設に存在しなくなるまでという解釈が自然である。

g．上の解釈が一般的であれば、今回の JEAC 改定では廃炉についての記載を見直す必要はないが、電事連と解釈について意見調整をしておくことが望ましい。

(6) その他

a．次回運転管理検討会は 1 月中旬の開催を目途として、別途、日程調整を行なうこととした。

以 上