

平成26年（ネ）第126号 大飯原発3, 4号機運転差止請求控訴事件

一審原告 松田正 外187名

一審被告 関西電力株式会社

## 控訴審第6準備書面

- 原発の安全性にとって具体性・現実性のある避難計画が不可欠であるが、  
その実現の見込みはないこと -

平成27年6月19日

名古屋高等裁判所金沢支部民事部第1部C1係 御中

一審原告ら訴訟代理人弁護士 佐藤辰弥

同 弁護士 笠原一浩

一審原告らは、一審被告準備書面（20）第2に対し、下記のとおり反論する。

### 第1 はじめに

一審被告は、その準備書面（20）において、「本件発電所においては、炉心の著しい損傷や周辺環境への放射性物質の異常な放出が生じる蓋然性はない。したがって、かかる事態が生じることを前提とする『過酷事故対策』及び『防災対策』の内容の当否は、本件訴訟においては主たる争点にはならない。」と強弁する。

かかる一審被告の主張は、本訴訟第一審において、本件原発の具体的危険性を指摘されて敗訴した当事者のものとは思えない厚顔な主張であるが、それをさておいても、一審原告は、本件原発の危険性を様々な視点から指摘・主張してきたところであって、一審被告の上記主張が完全な誤りであることは明らかである。

そして、一審原告が一審第6準備書面において主張したとおり、本件原発における防災対策の不備は、安全対策の不十分性として本件原発の危険性そのものに他ならず、一旦事故が発生した場合における放射能拡散による健康被害の拡大、生活破壊という人格権侵害を引き起こすものである。

以下、一審原告は、その第6準備書面において主張した本件原発における防災対策の不備につき補充し、本件原発の防災対策の不備及びそれによる被害の深刻さをあらためて主張する。

## 第2 防災対策の不備に関する主張の補充

### 1 防災対策の重要性（再確認）

多重防護の考え方において、防災対策は、多重にある防護層のうちの最後の層に位置づけられている。それ以前の層は、基本的に施設側の安全対策に関するものであり、本来これらの層の対策が万全になさされていなければならない。しかし、これらの対策を講じてもお防ぐことができない万が一の危険が生じることは否定できず、その場合に備えて、最終手段として、防災対策によって放射線被ばくからの現実的危険を緩和することがどうしても必要となるのである。つまり、防災対策は、多重防護の最後の砦と位置付けられているのである。

このことは、田中俊一原子力規制委員会委員長も、「地域防災計画は新基準と併せて原発の安全確保の車の両輪」と常々述べ（甲134「平成25年2月13日原子力規制委員会記者会見録」1頁）、認めているところである。

また、鹿児島地裁平成27年4月22日決定（川内原発稼働等差止仮処分申立事件）は、「極めて小さな可能性であっても、重大事故発生の危険性を全く排除できない以上、本件原子炉施設において重大事故が発生した場合に、周辺住民が適切に避難できる避難計画が策定されるべきあることはいうまでもなく、そうした適切な避難計画が策定されていないまま本件原子炉施設を稼働させる場合には、周辺住民の人格権の侵害又はそのおそれが存すると解する余地

がある。」と指摘している（もっとも、同決定は、国や地方公共団体が策定した避難計画を安易に追認している点に大きな問題がある。しかし、同決定は、国、地方公共団体が策定した避難計画を追認しつつも「本件避難計画等については、新たに得られた知見、住民の実態、防災訓練の結果等を踏まえ、更なる改善、充実に向けて不断の見直しが求められるべきものであり、そうした不断の努力を怠れば、避難計画等の内容が住民実態とかい離したり、緊急時対応に対する担当者や住民の意識低下を招くなどし、実際に重大事故が発生した場合に避難計画等に沿った具体的行動が採れない事態に陥ってしまいかねないのであって、債務者においては、国、地方公共団体との連携の下でこれらの不断の努力を継続すべきであることはいうまでもない。」とも指摘しており、川内原発の避難計画の実効性につき、一定の留保を付しているものである。）。

## 2 本件原発における防災対策の不備の概要

一審原告は、本件原発における防災対策の不備、及びそれにより引き起こされる被害として、以下の点を主張した。

(1) 健康被害に直結するものとして、

ア 避難の困難（複数回の避難、高線量地域への避難等）の発生により原告を含む付近住民が高線量の放射線を浴び続ける危険性の高いこと

イ 病院患者、介護老人・障害者等の避難に伴う困難

(2) 生活破壊に直結するものとして、

ウ 住民に対する原発事故に関する正確な情報伝達の欠如及び遅延に起因する生活破壊

エ 長期間の屋内避難指示による生活破壊

上記のうち、特に「(1)健康被害に直結するもの」は、原告を含む付近住民にとって看過しがたいものである。そこで、一審原告は、以下のとおり、防災対策の不備の主張を補充するものである。

## 3 避難の困難に関する主張の補充

原発事故における避難とは、放射線による住民の被ばくを避けることが目的

である。原発事故の際、原発から放射性物質が放出される前に避難が完了することが望ましいが、もし放出されてしまった場合には、被ばくを最小限にするように防護対策を講じなければならない。いずれにしても、数時間という単位での迅速な対応が求められる。

そして、避難とは、個人避難者や集合避難のバスなどの大量の自動車が一斉に動く事態を意味する。一審原告第6準備書面において、一審原告は本件原発が事故を起こした際の避難の困難性につき、次のとおり問題点を指摘した。

- ① 福島原発事故を受けて、原子力規制委員会は「原子力災害対策指針」を改訂し、「重点的に防災対策を進める地域」を福島事故以前の10キロメートル圏内から30キロメートル圏内に拡大したが、仮に、初期の段階で広範囲の避難指示を出したならば、避難路が限られている状況下では、渋滞等の発生により、最も避難しなければならない原発の近隣住民の避難が遅れるという問題の発生が予想されること。
- ② 本件原発の30キロメートル圏内の人口は、福島第一原発の30キロメートル圏内の人口に匹敵するにもかかわらず、本件原発が所在する福井県嶺南地方は福島第一原発周辺に比して避難路が乏しいこと。
- ③ 上記①及び②に加え、避難路がいわゆる原発銀座沿いを通っていることから、住民は、避難計画により示された避難路を忌避することが予想され、結果、避難計画どおりの避難が困難となること。

ところで、一審原告第6準備書面を裁判所に提出して以降（提出日は平成25年10月3日）、福井県は、平成26年3月に広域避難計画要項を策定し（甲166）、おおい町は、平成26年11月に「原子力災害時における住民避難計画（案）」を策定している（甲167）。しかし、それら避難計画の策定によっても、本件原発周辺住民避難の困難性はなんら変わらない。

以下、詳述する。

#### **(1) 本件原発周辺の住民の状況の確認**

本件原発周辺の住民の状況は、以下の表のとおりである。

(表1：168の147頁参照)

	対象人口	15歳未満人口	高齢者 単身世帯 数	推定妊婦 数	幼稚園・ 保育園 在園者数	小中学校 児童生徒 数	介護老人 福祉施設 数
PAZ <sup>1</sup> (5キロメートル圏内)							
おおい町	939	140	26	8	34	85	1
小浜市	97	14	2	0	2	8	1
UPZ <sup>2</sup> (5～30キロメートル圏内)							
おおい町	8245	1,233	233	70	305	746	3
小浜市	32,093	4,688	982	267	963	2,817	5
高浜町	11,589	1,887	286	97	391	1,096	3
美浜町	7,945	1,014	241	59	196	587	3
若狭町	16,720	2,549	329	129	523	1,472	3
高島市	1,017	144	25	6	29	85	3
舞鶴市	57,548	8,378	2,272	511	1,814	4,965	6
綾部市	1,361	177	60	9	34	108	3
南丹市	2,056	254	58	11	48	156	3

## (2) 本件原発周辺住民の避難手段の不備

### ア 自家用車が避難の主な手段となること

福井県広域避難計画要項（甲166）によると、UPZ圏内の住民の避難における輸送手段につき、次のとおり定めている。

- ① 自家用車による避難が可能な住民は、自家用車による避難を行う。
- ② 自家用車による避難をしない住民は、市町が定める場所から県または市町が確保した避難用のバスもしくは応急出動した自衛隊車両による避難を行う。
- ③ 上記①及び②による避難ができない場合において、県が自衛隊、海上保安庁等に要請し、応急出動した船舶またはヘリコプターにより避難を行う住民は、港湾または漁港もしくはヘリポートから船舶、ヘリコプターで、避難先近辺の港湾またはヘリポートまで移動する。その

<sup>1</sup> 「PAZ」とは、予防的防護措置を準備する区域であり、緊急事態の際に、原発の至近距離ではシミュレーションや放射線量の測定（モニタリング）等によって対応を検討しているような時間的余裕はないとの前提から、原発や周辺の状況が一定の条件に該当したら、放射性物質の環境への放出前でも防護措置を準備する区域をいう。

<sup>2</sup> 「UPZ」とは、緊急時防護措置を準備する区域であり、上記の「PAZ」よりも外側で被ばくによるリスクを最小限に抑えるため、シミュレーションやモニタリングの結果によって防護措置を準備する区域をいう。

後、県または市町が確保した避難用のバスにより、あらかじめ定めた避難先へ避難する。これらの輸送手段の他、鉄道（新幹線・在来線）、船舶等利用可能なあらゆる輸送手段を使用する。

上記のうち、③にいう「鉄道（新幹線・在来線）、船舶等利用可能なあらゆる輸送手段」として、敦賀駅～東舞鶴駅間を走るJR小浜線を利用することが考えられる。しかし、同線は1時間に1往復のみのローカル線であること（原則として、鉄道は緊急時においてもダイヤどおりの運転しか行えないが、さらに言えば、東日本大震災時の経験からすると、緊急時にはダイヤ通りの運行すら行えないことは明白である。）や、夜間には運転していないこと、地震時には線路が土砂崩れ、線路の歪み等により使用不能になりやすいことを考慮すると、結局のところ、避難手段は自家用車を主とした自動車による道路移動とならざるを得ない。

#### イ 避難のために使用できるバスは限られていること

(ア) そして、ア②のとおり、自家用車を利用できない住民、特に災害時要援護者はバス等を利用したグループ避難の必要がある。本件原発の30キロメートル圏内の人口は13万9662人であるが、圏内の対象市町村に登録されているバスの台数は936台である（甲168の68頁参照。）。この、登録されている「バス」とは、法令上の「乗車定員11名以上の自動車」をいうため、1回あたりの乗車人数に制約がある場合もあり、また、各々の集合場所の状況によっては、定員に達していかなくとも運行せざるをえない場合もある。

(イ) そして、バスを利用して避難することとなる住民は、自家用車を利用できない住民や災害時要援護者であるが、その人数が本件原発30キロメートル圏内にどの程度いるのかは流動的である。すなわち、単に自家用車の所有の有無や免許の有無だけではなく、避難が必要になった時点でどこに滞在しているかなどの条件によって異なる。仮に、被災者の3割がバスで避難した福島第一原発事故を参考にすれば、本件原発周辺

においてバスにより避難する住民の数は、約4万人ということになる（本件原発30キロメートル圏内人口13万9662人×30％）。

上記(ア)にて論じたことを前提とすると、1台のバスに乗れる人数はせいぜい15名から20名であり、対象住民を一気に避難させようとすると、2000台以上のバスが必要ということになるため、その台数不足は明らかである。

上記推論は、決して、一審原告にとって都合の良いデータを取り出して行った当て推量ではない。現に、島根原発、川内原発においても、避難時におけるバスの大幅な不足が予想されているものであって（甲169、甲170）、本件原発においても同様のことが予想されるのである。

しかも、実際にバスが必要となったときに、バスが都合よく集合場所に待機しているはずがないため、八方手を尽くしてバスを呼び集めることとなるが、現に運行中のバスを強引に集めるわけにも行かず、また、運転手が被ばくを畏れて被災地中心部に向かうことを拒否することも予想されるため、登録されているバス全部を招集することなど到底不可能である。

#### ウ バス不足に起因する問題点

以上述べたようなバス不足により、自家用車で避難することができない住民の避難は、バスによるピストン輸送に頼らざるをえない。この「ピストン輸送」は、福島原発事故の際にも実際に行われたものであるが、集合場所（福井県広域避難計画にいう「市町が定める場所」）に待機する住民の被ばく時間が長くなるという結果をもたらす。

また、ピストン輸送のため、避難道路の片側を必ず開けておくことが求められるため、避難道路の渋滞を引き起こす原因ともなるのである。

#### エ まとめ

福井県広域避難計画要項、おおい町の「原子力災害時における住民避

難計画」においては、単に「バスによる避難を行う。」旨の記載がなされているだけであるが、実際には住民の避難に十分なバスを確保することはできず、その他の公共交通機関による避難手段もあてにはできない。

結局のところ、自家用車による避難が主な避難手段となり、自家用車による避難をすることができない住民は、その避難に困難を来たし、長時間に渡り放射線を浴び続ける結果となる蓋然性が高いと言わざるを得ない。

### (3) 自家用車による避難の困難性

#### ア 福井県広域避難計画要項における避難先の不合理性

平成26年3月に策定された福井県広域避難計画要項（甲166）によると、本件原発30キロメートル以内に所在する県内各市町の避難先は次のとおりとなっている。

- ① 若狭町：県内避難先は越前町，県外避難先は兵庫県
- ② 小浜市：県内避難先は越前市・鯖江市，県外避難先は兵庫県
- ③ おおい町：県内避難先は敦賀市，県外避難先は兵庫県
- ④ 高浜町：県内避難先は敦賀市，県外避難先は兵庫県

しかし、一審原告第6準備書面において指摘したとおり、上記4市町から福井県内の各避難先（越前町，越前市，鯖江市，敦賀市）に避難するには、美浜原発，敦賀原発，もんじゅなどの原発が所在している地域を通行しなくてはならない（下記図1参照。）。これら原発は、現在運転を停止しているが、使用中ないし使用済み核燃料をプールしている以上、大地震発生時においてこれら原発から放射線が拡散されている危険性は否定できず、避難住民がそれら原発に近づくことを忌避して、県外避難先に殺到することが予想されるものである。



図 1 (地図内の赤線菱形は原発所在地を示す。)



## イ 福井県広域避難計画における避難ルートの脆弱性

同じく、福井県広域避難計画要項（甲 1 6 6）によると、本件原発 30 キロメートル以内に所在する県内各市町の主な避難ルートは次のとおりとなっている。

### ① 若狭町

越前町への避難ルートは、国道 27 号線から北陸自動車道もしくは国道 8 号線を経て越前町へ

兵庫県への避難ルートは、小浜インターチェンジから舞鶴若狭自動車道を経て各避難先へ

### ② 小浜市

越前市・鯖江市への避難ルートは、国道27号線から北陸自動車道もしくは国道8号線を経て越前市・鯖江市へ

兵庫県への避難ルートは、小浜インターチェンジから舞鶴若狭自動車道を経て各避難先へ

③ おおい町

敦賀市への避難ルートは、国道27号線を経て敦賀市へ

兵庫県への避難ルートは、小浜インターチェンジから舞鶴若狭自動車道を経て各避難先へ

④ 高浜町

敦賀市への避難ルートは、国道27号線を経て敦賀市へ

兵庫県への避難ルートは、舞鶴東インターチェンジもしくは大飯高浜インターチェンジから舞鶴若狭自動車道を経て各避難先へ

なお、平成26年7月20日に舞鶴若狭自動車道が全線開通しているため、県内避難先への移動は、国道27号線に加えて舞鶴若狭自動車道も加わったことになる。なお、国道27号線は主に山間部を通る大部分が片側1車線の狭路であり、舞鶴若狭自動車道も、福知山インターチェンジから敦賀ジャンクションの間は対面交通となっている。また、舞鶴若狭自動車道については、避難路と位置付けられているが、緊急時において通行料金をどうするかが不明である他、インターチェンジ入口における流入時の渋滞発生が予想される。

もともと、上記アにおいて述べたとおり、大地震などの災害時においては、上記4市町の住民は、原発に近づくこととなる福井県内の避難先に移動するとは考えづらい。また、上記ルートによると、若狭町、小浜市、おおい町の住民は、県外避難先へ移動に際し、県の指定ルートどおり舞鶴若狭自動車道を通るとすると、高浜原発に近づくこととなるため、山間部を走る狭路の滋賀県に向けて山越えの国道162号線、同303号線を利用する住民が多発することが予想される。

## ウ 渋滞の発生が不可避であること

福井県内の自動車登録台数は、平成26年12月末現在において、常用品者、貨物車、乗合車の合計で63万0954台に及ぶ（甲171）。言うまでもなく、福井県は自動車社会であり、成人が1人に1台自動車を所有していると言っても過言ではない。

上記福井県内の自動車登録台数から、本件原発30キロメートル圏内4市町における自動車登録台数を推計すると、6万台程度になると思われる<sup>3</sup>。もっとも、条件によってはその全部が一斉に移動するものとは考えづらく（例えば、家族4人で2台所持している家庭においては、夜間家族全員が揃っている際には、1台を放棄し、1台で4人全員が避難するものと思われる。もっとも、白昼に避難を開始した場合には、家族がバラバラで避難することが予想される。）、うち、極端に少なく見積もって5割が避難に使用されたとしても、3万台程度の自動車が避難道路に殺到することになる。

自動車1台あたりの道路占有面積を6メートル（これは、普通乗用車の車長が4メートルを超えるものであることに鑑みると、かなり控えめな数字である。）と換算し、単純計算しても、その総合計は180キロメートルに達するのである。これら大量の自動車が、イにおいて述べたような脆弱な避難路に一斉に殺到するのであるから、渋滞の発生が不可避であるといえる。

さらに、実際の緊急時には、積雪、道路の破壊・寸断、信号機の故障による幹線道路への流入阻害、事故収束用緊急車両通行のための交通規制、緊急時における群集心理などの不安定要素が多々存在しており、これらを前提とすると、渋滞の発生程度、解消に要する時間は相当程度要するものと判断されるのである。

---

<sup>3</sup> 本件原発30キロメートル圏内人口7万7628人÷福井県人口78万9633人×県内自動車登録台数63万0954台÷6万2028台（甲3の147頁、甲6）

実際、福井県広域避難計画要項（甲 1 6 6）は、自家用車避難を行う場合の留意事項として、「県および関係市町は、避難途上の渋滞抑制や避難先における交通混乱をできるだけ避けるために、乗り合わせ等による自家用車の抑制を図るよう努める。」と定めている。かかる記載は、本件原発において事故が発生した場合において、避難に伴う渋滞が発生することを福井県自身が予想していることの証左といえる。

## エ 段階的避難など不可能であること

一審原告は原審第 6 準備書面において、避難する必要性のない場所の住民が避難指示に過剰に反応した結果、避難用の道路に渋滞が発生して、かえって避難すべき住民の避難が遅れるという問題が発生するという、シャドウエバキューエーションの問題について触れた。

これを避けるための方策が、に、段階的避難、すなわち、原発に近いところの住民ほど放射線を浴びる危険性が高いから、優先的に逃げるといふ考え方である。この考え方にに基づき、まず原発から 5 キロメートル圏内の住民が避難し、続いて 1 0 キロメートル圏内の住民が避難するという具合に、段階的に避難を実施すれば、渋滞の発生はある程度は防げるであろう。

しかし、緊急事態が発令された際に、5 キロメートル圏内の住民が一斉に避難するさまを見て、それ以遠の圏外の住民が「原発により近い住民を先に逃すためだから被ばくしても仕方がない。」などと冷静に自宅にとどまっているとは到底考えられない。

また、屋内退避と段階的退避を併用すれば円滑に避難できるとの保証もない。福島第一原発事故においては、一審原告第 6 準備書面において述べたとおり、避難指示の範囲が 3 キロ、1 0 キロ、2 0 キロと次々と拡大される結果となったが、これは、結果的には屋内退避を併用しつつ、ある程度の段階的な避難が実施された状態に近いものがある。それでも各地で激しい避難渋滞が発生したことを考えると、屋内退避と段階的退

避を併用したとしても、渋滞が避けられるということにはならないのである。

## オ まとめ

福井県広域避難計画要項においては、単に「自家用車による避難が可能な住民は、自家用車による避難を行う。」と記載した上で、県および関係市町は、避難途上の渋滞抑制や交通混乱をできるだけ避けるため、乗り合わせ等による自家用車の抑制を図るよう努める。」としているが、自家用車による避難には以上のような困難の発生が予想され、長大、長時間の避難渋滞の発生は不可避である。

### (4) 原子力規制委員会も避難に長時間を要することを認めていること

原子力規制委員会は、一審被告が福井県嶺南地方に設置する原子力発電所において過酷事故が発生した場合における避難完了に要する時間を算出し、本件原発の過酷事故における避難時間を16時間30分と試算した(甲172)。この試算は、福井県の試算よりも6時間40分増加しているものである。

この避難時間は、これまでに述べてきた事実・事情からするとかなり過小なものと思われるが、それでも避難完了までに16時間30分も要するという事実を重く見なければならない。本件原発の過酷事故時において、かかる長時間、放射線を浴び続けることとなる住民の健康被害が深刻なものとなるであろうことは、想像に難くないのである。

さらにいえば、福井県の試算と、規制委員会の試算に、上記の如きズレが生じること自体、避難計画策定の困難性を物語っているといえる。避難計画は、これまで述べたような様々な不確定要素により大きく左右されるのであり、過酷事故時の条件次第では、避難に極めて長い時間を要することも大いにありうるのである。

### (4) 本項のまとめ

以上のとおり、本件原発において事故が発生した場合には、避難に多大な

困難が伴うことは明らかであり、避難が完了するまでの間、住民が長時間放射線にさらされることは不可避である。

#### 4 避難弱者の避難に関する主張の補充

一審原告は、原審第6準備書面において、福島第一原発事故において、病人、老人、身体障害者等の避難弱者に多数の犠牲者が生じるという過酷な状況が発生したことを指摘した上で、その要因を次のとおり挙げた。

- ① 看護師などの医療スタッフが避難してしまい、医療関係者が不足したこと
- ② 避難区域が広範囲に及び、周辺住民も避難手段を必要としたため、交通インフラが逼迫し、活用できる避難手段が限定されたこと
- ③ 避難区域が広範囲に及んだため、患者が長距離、長時間の避難を強いられたこと
- ④ 放射線による被害を避けるために、短期間で避難先を確保することが求められ、十分な医療設備のない場所に一時避難してしまった病院があったこと

その上で、本件原発の30キロメートル圏内の医療機関・福祉施設の状況や避難先・移動手段の確保における制度的な担保の欠如、原発周辺医療機関の原子力災害に対する備えの脆弱性を指摘し、本件原発において事故が発生した場合においても、福島第一原発事故と同様に、避難弱者に危険及び被害が発生する蓋然性が高いことを指摘した。

以下では、原審第6準備書面提出以後にとられたとする対策を踏まえた上で、なおも上記蓋然性が高いままであることの主張を補充する。

##### (1) 医療機関における「原子力災害時避難計画」の策定の不備

福井県地域防災計画（原子力災害対策編）においては、原子力災害対策重点区域内の病院等の管理者は、県、関係市町と連携し、原子力災害時における避難場所、避難経路、誘導責任者、誘導方法、入院患者の移送に必要な資機材の確保、避難時における医療の維持方法等についての「避難計画」を作

成するものとしている。そして、福井県は、平成26年5月に「医療機関における『原子力災害時避難計画』作成ガイドライン」（甲173。以下「同ガイドライン」という。）を提示し、各学校や病院などに、平成26年7月中に避難計画を策定するよう求め、遅くとも同年8月に対象となる県内の全施設で策定を終えたとされる（甲174）。

しかし、同ガイドラインの中身を見てみると、①連絡先一覧を作成し、備蓄品・非常持ち出し品リストを作成し、③避難先病院、避難手段、避難経路一覧を作成し、④原子力防災に関する行動チェックリストを作成する、といった程度のものであり、その内容は不十分なものと言わざるをえない。のみならず、各医療機関等が策定した避難計画は、制度的担保の裏付のないまま各施設が策定したに過ぎず、特に避難先への移動手段・移動経路については、「どこから」「なにを（バス、救急車等）」「誰が」「どうやって」確保するのかという肝心な点が詰められているとは言い難い。現に、同ガイドライン別表3には、避難手段として「入院患者については、県または市が確保した避難用のバスによる避難を行う。」などと最初から印字されている始末であり、先に述べたとおり、避難用のバスの確保に相当の困難が伴うことが予想される状況下にあっては、各施設が定めた避難計画などは絵に描いた餅にすぎない。結局のところ、大災害のもとで行政も様々な対応に追われる中、各施設の避難に計画どおりの十分な支援など期待できないのである。

上記に加え、仮にバスが確保できたとしても、医療設備のないバスで重篤患者を移動させることによる危険、渋滞による長期移動に伴う患者の病状悪化、医療スタッフの先行避難等は避けられないものであること等を考え併せると、同ガイドラインによる核施設の避難計画策定によっても、避難弱者の避難に伴う困難は一切解消・軽減されていないものというべきである。

## (2) 避難弱者の避難の困難による被害の深刻さ

一審原告は、避難弱者の避難の困難における被害の深刻さについて立証するため、「避難弱者」（東洋経済新報社。甲175）を提出する。そこにお

いては、福島第一原発事故において実際に発生した避難弱者の深刻な被害事例が示されているのみならず、一審原告第6準備書面にて指摘した問題点が如実に現れているため、本書面でも、以下のとおり一部を引用する。

#### ア 特別養護老人ホーム「東風荘」の事例（施設長：志賀）

「とにかく早くバスに乗れ！」

白い防護服の男が大声を上げた。東風荘には、足の曲がらない人や終末期ケアを受けている人など、座位を保つことさえ難しい人が多くいる。酸素ボンベがなければ呼吸が止まってしまう人もいる。こんな状態の人達をバスに乗せろと？重度者を移動させるには、医療機器が備わっている救急車やドクターヘリが使われるとあっていただけに、観光バスに乗せろということが、志賀をはじめ、職員には全く信じられなかった。乗降口の間口は狭く、乗車ステップも急で、座席は硬い。観光バスで高齢者を移動させろということ自体が、介護に関わってきた人間からすれば、むちゃくちゃな話なのだ。（以上、甲175の29頁）

ビッグパレット（注：東風荘の避難先）内の衛生環境は日に日に悪化していった。避難所のところどころから咳き込む声が聞こえたり、ストレスから嘔吐する者が出たり、下痢で何度もトイレに駆け込んだりする者が目立ってきた。利用者の体力も日に日に衰えをみせ、病状の悪化や、環境の変化などのストレスによって、夜間に奇声をあげたり、徘徊したりする人が増えてきた。

・・・そんな中、17日の夕刻にまたもや不幸は訪れた。92歳の利用者の様態が急変し、郡山市の病院に搬送されたが、まもなく死亡してしまったのだ。被災後、3人目の死亡者だった。（以上、甲175の41～42頁）

#### イ 特別養護老人ホーム「オンフル双葉」の事例（施設長：吉野）

役場職員は、避難用に郡山観光の大型バス8台を手配し、午後1時に施設に到着することを約束した。昨夜同様、いつでも避難できるよう職員



をはじめ、利用者や住民、入院患者に伝え、バスが迎えに来るのを玄関で待った。ストーブもない室内で身を寄せ合いながら数時間待ったが、時間になってもバス現れない。利用者も住民もいら立っていた。吉野や職員に対し「バスなんて来ないじゃないか。嘘つき。」と避難を待つ患者から野次が飛んだ。職員の表情にも陰りが見え始めた。西病院の医師や職員は「もうだめだ」とすでに諦め、患者の透析時間が迫っていることもあって病院に引き返すという。残ったのは約250人。非常食として備蓄していた150食はすでに食べ尽くしてしまい、ガスもなかったため米があっても炊くことができず、食事さえも提供することができない。(以上、甲175の78頁)

#### ウ 特別養護老人ホーム「いいたてホーム」の事例

福島第一原発の度重なる水素爆発から、職員は徐々にいいたてホームを去っていった。五感で感じるできない放射線が、実際にどれだけ身体に影響をあたえるのかわからず、漠然とした恐怖が職員の避難の追い風になっていた。

・・・放射線の影響を考慮して避難を決めた者の多くは、未婚の若い職員と幼い子供がいる職員だった。若い職員は、親に説得されて飯舘村を去るというものが多く、幼い子供がいる職員は、自分だけ福島に残ることは子供の世話を考えると難しかった。(甲175の125～127頁)

#### (3) 本項のまとめ

福井県嶺南地方の避難の困難性は深刻であるが、これは、避難弱者である病人・老人・身体障害者にとっては、より過酷な事態ないし被害の拡大を招くものである。

### 第3 過酷事故時には30キロメートル圏内の避難では済まないこと

- 1 これまで、主に本件原発周辺30キロメートル圏内の避難の困難性について述べてきた。本件原発周辺の極小地域においてすら、かかる避難の困難性が存

在し、過酷事故時に住民が光線量の放射線の浴び続ける蓋然性が高いのである。

- 2 さらに言えば、30キロメートル圏内という数字は、原子力規制委員会の「原子力災害対策指針」において記述される「重点的に防災対策を進める地域」を意味しているに過ぎず、過酷事故時において避難が必要となる地域は、さらに広範囲に広がる可能性がある。

福島原発事故では、メルトダウンが起きたにもかかわらず、幸いにして高温の溶融物が水に反応して起きる水蒸気爆発は起きなかった。大規模な水蒸気爆発が起きれば、原子炉格納容器も吹き飛び、5倍、10倍の放射性物質が放出されるおそれがあった。このような事態が起きれば、福島原発の周辺住民に大変な被害をもたらすだけでなく、大量の放射性物質によって東北各県や首都圏も汚染され、破滅的な状況に陥っていたものである。

- 3 かかる過酷事故は、本件原発でも起こる可能性があるところ、その規模は、上記で述べた福島原発事故を超える最悪のものとなる可能性がある。すなわち、本件原発が立地している福井県嶺南地方は、停止中の「もんじゅ」及び恒久停止した「ふげん」を含め15機もの原発を抱える原発密集地であり、それら原発は、運転中でなくとも大量の使用済み核燃料を保管している。このことに鑑みると、本件原発で過酷事故が起きた場合、被害が大きく拡大する可能性を否定できないのである。

いみじくも原判決が指摘したとおり、原子力委員会委員長は福島第一原発から250キロメートル圏内に居住する住民に避難を勧告する可能性を検討したのであり、チェルノブイリ原発事故においては、事故の翌日には遠く離れたスウェーデンで放射性物質が検出されており、住民の避難区域も同様の規模に及んでいるのである。

- 4 このように、避難区域が30キロメートル圏内にとどまらず、さらに広範囲に拡大された場合における避難の困難性は、想像に難くない。大阪都市圏の膨大な住民が一斉に避難することを考えると、その避難に要する時間は極めて長時間に渡ることは明らかであって、その間、住民は放射線を浴び続け、健康被

害を被る結果を招きかねないのである。

#### 第4 まとめ

以上、論じたとおり、本件原発が所在する福井県嶺南地方においては、周辺住民の避難は決してスムーズに実施されるとは限らず、むしろ困難を極め、放射線に長期間さらされる住民が多数発生する蓋然性が高い。すなわち、福井県嶺南地方の避難の困難性は、原発事故より発生する放射能拡散による住民の健康被害をさらに拡大させる要因である。

さらに、過酷事故時においては、避難の範囲は本件原発の周辺地域にとどまらず、大阪都市圏を含む広範囲に広がる可能性を否定できないのであって、その場合の避難はさらに難渋を極め、極めて多数の住民が放射線を浴び続ける結果を招きかねないのである。

以上指摘した、多重防護の最後の砦である防災面に不備がある点につき、一審被告はこれまでになんら具体的な反論をしていないし、また、反論することも不可能と思われる。

これら、防災面での不備が明らかである以上、本件原発の運転は認められるべきではない。

以上