

平成 23 年(ワ)第 1291 号, 平成 24 年(ワ)第 441 号, 平成 25 年(ワ)第 516 号, 平成 26 年(ワ)第 328 号, 平成 31 年(ワ)第 93 号伊方原発運転差止請求事件

原 告 須 藤 昭 男 外 1 4 1 8 名

被 告 四国電力株式会社

準備書面(9 5)
現地ルポに基づく原発の反公益性

2 0 2 2 年 4 月 2 0 日

松山地方裁判所民事第 2 部 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士	薦	田	伸	夫
弁護士	東		俊	一
弁護士	高	田	義	之
弁護士	今	川	正	章
弁護士	中	川	創	太
弁護士	中	尾	英	二
弁護士	谷	脇	和	仁
弁護士	山	口	剛	史
弁護士	定	者	吉	人
弁護士	足	立	修	一
弁護士	端	野		真
弁護士	橋	本	貴	司
弁護士	山	本	尚	吾
弁護士	高	丸	雄	介
弁護士	南		拓	人
弁護士	東			翔

訴訟復代理人

弁護士	内	山	成	樹
弁護士	只	野		靖
弁護士	中	野	宏	典

目次

第1	はじめに	2
1	原発の特殊な危険性.....	2
2	福島原発事故の甚大な被害	3
3	原発の反公益性.....	3
第2	吉田千亜氏のルポ(甲763).....	3
1	「孤星 福島県双葉郡消防本部の消防士らの奮闘」(甲591).....	3
2	吉田千亜氏のルポ(甲763).....	4
(1)	福島県(甲763の1).....	4
(2)	新潟県柏崎刈羽(甲763の2).....	6
(3)	宮城県女川(甲763の3).....	11
(4)	静岡県浜岡(甲763の4).....	15
(5)	福井県高浜・大飯・美浜・敦賀(甲763の5).....	19
(6)	愛媛県伊方(甲763の6).....	24

第1 はじめに

1 原発の特殊な危険性

伊方3号炉についての2018(平成30)年11月15日高松高裁決定(甲388)は、原発の特殊な危険性について、「発電用原子炉施設は、原子核分裂の過程において高エネルギーを放出するウラン等の核燃料物質を燃料として使用する装置であり、その稼働により、内部に多量の人体に有害な放射性物質を発生させるものである。そして、当該放射性物質は、使用済核燃料として原子炉内から取り出された後も、長期間にわたり原子核崩壊を繰り返すことにより、高エネルギー(崩壊熱)及び放射線が発生し続けるのであって、原子炉施設は、このような使用済核燃料をも多量に保有するものである。人体は、有意な量の放射線、すなわち、人の健康の維持に悪影響を及ぼす程度の量の放射線に被曝した場合、その生命、身体に対する影響は、重大かつ深刻なものとなり、しかも、その効果は不可逆的に生じる。すなわち、①放射線による被害は、被曝者本人に現れる身体的影響と被曝者の子孫に現れる遺伝的影響があつて、これらは基本的に回復不可能な甚大なものであること(不

可逆性，甚大性)，②放射性物質が極めて広範囲，場合によっては地球規模にまで及びかねないものであること(広範囲性)，③燃料棒の反応によって生じるプルトニウム239の半減期が2万4000年とされているなど，長期間継続して被害が回復しないこと(長期継続性)といった特性を有している。他方で，放射性物質の原子核崩壊の過程を制御する方法及び環境中に放出された放射性物質を効果的かつ効率的に除去する方法は現在のところ存在していない。より具体的にいうと，発電用原子炉の事故の場合には，即座に制御棒を挿入することにより運転を「止める」ことが出来たとしても，その後も崩壊熱を発生し続けるから，冷却水を循環させるなどして冷却を継続できなければ「冷やす」機能が喪失して燃料棒が溶解し，炉心溶融等に至る危険を内包する。また，放射性物質の拡散を防ぐことが出来ず，「閉じ込める」機能が喪失すると，極めて広範囲に放射性物質が拡散され，事態の進展に伴ってますます放出が拡大する危険性が存する。このように，発電用原子炉の事故は，複数の対策を成功させなければ収束に向かわず，一つでも失敗すれば被害が拡大して破滅的な事故につながりかねないという，他の科学技術の利用に伴う事故とは質的に異なる特性がある。」(47～49頁)と判示した。

異論の余地のない正当な判示である。

2 福島原発事故の甚大な被害

現実に発生した福島原発事故の甚大な被害について，原告準備書面(81)において詳細に主張したが，これまた反論の余地のない現実であり，被告は反論さえできていない。

3 原発の反公益性

このように，不可逆性，甚大性，広範囲性，長期継続性という他の科学技術の利用に伴う事故とは質的に異なる危険性の認められる原発の運転が認められるためには，原発に公益性が認められる必要があるが，原発に公益性が認められないことは，原告準備書面(80)及び(89)において詳論したところである。原発に公益性が認められないどころか，原発は公益に反するものであることを，吉田千亜氏のルポに基づき明らかにするのが，本準備書面の目的である。

第2 吉田千亜氏のルポ(甲763)

1 「孤塁 福島県双葉郡消防本部の消防士らの奮闘」(甲591)

吉田千亜氏は、「孤塁 福島県双葉郡消防本部の消防士らの奮闘」(甲 5 9 1)の著者であり、同書に基づく主張は、原告ら準備書面(8 1)・1 7～2 3 頁において既に行っている。同準備書面とともに、同書を是非熟読頂きたい。

2 吉田千亜氏のルポ(甲 7 6 3)

吉田千亜氏のルポ(甲 7 6 3)は、福島県、新潟県柏崎刈羽、宮城県女川、静岡県浜岡、福井県高浜・大飯・美浜・敦賀、愛媛県伊方の6か所の原発立地点での避難問題を主に取り扱ったルポである。

以下、順を追って、その内容に基づく主張をする。

(1) 福島県(甲 7 6 3 の 1)

「孤塁 福島県双葉郡消防本部の消防士らの奮闘」(甲 5 9 1)で66人の消防士の壮絶な証言を記したが、迫りくる「死」の恐怖や、届かぬ情報へのいら立ち、当初の計画にない様々な対応など、原子力災害に対応する地域防災計画が殆どの場合「机上の空論」であったと示すこととなった。

現場で活動した消防士の一人は、福島原発事故の翌年、関西電力大飯原発の再稼働が決定した時、「本当にやるのか?と信じられなかった」と言う。

原発事故からの避難は、「被ばくを避ける」ことが目的だが、福島原発事故では、一刻を争う中、どんなに前に進みたくても、同じ方向に向かう車の大渋滞に巻き込まれていた人々がいた。原発から北に10キロ圏内の浪江町の住民の場合、国道6号で南に行けば原発に近づき、北に行けば国道6号を超えて津波が到来していた。西に向かうしかないが、国道114号は放射性物質の流れ道となっており、国道288号は少し南下するため原発に近づく。町役場から「国道114号」と伝えられたが、その道は大渋滞を起こし、車を降りて歩くほうが早いような状態だった。原発がどうなっているか、何故逃げなくてはならないのかもわかっていなかった人も多く、携帯電話は不通で、屋外防災無線を聞いた人も少なく、多くの人が情報を得られずにいた。

実際に経験した人から話を聞けば聞くほど「原発避難は不可能だ」という思いが蓄積する。原発事故の避難は、五感で感知できない放射性物質がどこに、どのくらい放出されているのかという情報を正確に知る必要

がある上、複合災害であれば、道路崩壊や段差、崖崩れ、津波被害や浸水被害による通行止めの道を避けなければならない。放射性物質の流れる方向は風向きによって変わるので、より早く、より遠くへ移動する必要がある、避難道路で渋滞が発生してはならない。

原発避難計画は、「防災基本計画」及び「原子力災害対策指針」に基づき、概ね半径30キロ圏内の自治体で策定されているが、原発再稼働の可否を決める要素にその避難計画が含まれていないことが問題だ。これは、万が一の時に失われかねない命よりも、再稼働を優先している証左でもある。

2012年10月、内閣府は「原子力災害対策指針」を制定したが、福島原発事故で放出された約1万テラベクレルの100分の1の100テラベクレルの放射性物質の放出量しか想定していないことが問題だ。福島原発事故の際、吉田所長が恐れた事故を勘案しても、100分の1規模の事故しか想定しない指針は、余りにも住民の命を蔑ろにしたものだ。さらに、防護措置が必要な区域について、指針制定当初は、原発から5キロ圏内を「PAZ」、5キロから30キロ圏内を「UPZ」、30キロから外であっても防護措置が必要な地域を「PPA」としていたが、2015年の改訂で「PPA」が消えた。しかし、福島原発事故では、30キロ圏外でも避難指示が出た地域(飯舘村、伊達市、川俣町等)がある。350キロ以上離れた静岡県の茶葉から基準値を超える放射性セシウムが検出され出荷制限がかかったことは記憶に残っている。放射性物質が30キロ圏内で収まるという前提は不十分である。

福島原発設置反対訴訟の原告に加わると言っていた人が家族や周囲に反対されて翻意したり、原発に反対という意味を表明したところ、回覧板が回ってこなくなり、近隣の葬式にも地域の行事にも呼ばれなくなって「村八分」になるという現実があった。

新潟県では、福島原発事故について、避難方法を含む「3つの検証」を行っている。安定ヨウ素剤は、甲状腺がんを引き起こす放射性ヨウ素の内部被ばくを予防・低減するため、放射性ヨウ素にさらされる24時間前からさらされたあと2時間までの間に服用しなければならないが、福島原発事故の際には、安定ヨウ素剤が何であるかの事前説明もなく、服

用できなかった住民が沢山いる。その反省から、現在は、5キロ圏内(P A Z)の住民には事前配布されているが、5～30キロ圏内(U P Z)の住民には原則として事前配布されておらず、避難所で配布することになっている。その避難所での配布について、保護者への引渡が出来なかったU P Z内の児童に、安定ヨウ素剤を飲まなければならないタイミングで飲ませることが出来るのか等の問題がある。

原発が事故を起こせば、人の営みも息遣いも歴史も文化も人との繋がりも、すべて消えていく。四季折々の地域行事も、その町で食べられる美味しいものも、すべて。そしてその時、この道が崩落していたら、この山が崩れたら、この川が決壊したら、情報から断絶されていたら、命すら守れない。

「まだ失われていない」とは、不愉快でネガティブな想像かも知れない。しかし、多くの人が「原発は安全だと信じていた」と私に話してくれた。原子力防災はその不愉快でネガティブな想像こそが最も必要だと思うのだ。

(2) 新潟県柏崎刈羽(甲763の2)

柏崎刈羽原発から30キロ圏内には、柏崎市、刈羽村、長岡市、燕市、見附市、小千谷市、十日町市、上越市、出雲崎町が含まれ、人口は44万6200人に及び、福島原発事故時の30キロ圏内の人口の3倍以上となる。新潟県が行ったアンケートの結果、「P A Z」「U P Z」はピンとくる単語ではない。また、65%(29万人)以上が、市町村が定めた避難計画を知らない可能性がある。当然、避難計画通りにはいかないだろう。2007年の中越沖地震では、柏崎刈羽原発における地震被害として、放射能漏れ、火災、クレーンの破損など多岐にわたった。幸いにも大事故に至らなかっただけである。複合災害時における原子力惨禍は、地震・津波等の直近の危機を脱し、次に、放射線被ばくを避けるために、より早く・より遠く避難を達成しなければならない。

福島原発事故の際、消防の救急・救助活動に必要なガソリンが補給できなかった。双葉郡やあらゆる地域から避難した住民からも「ガソリンがなくて苦労した」と何度も聞いた。関東圏でも、数日間ガソリンを入れられなかった経験をした人も多い。双葉郡では、ガソリンがなく自家用

車を諦めて町が手配したバスを待った人，燃料が尽き途中で車を置いて避難した人，目盛りとにらめっこしながら山道を綱渡りで避難した人，ガソリンの残った車からガソリンを抜き取りかき集めて避難した人などから話を聞いた。より遠くへ行くためには，燃料は最も必要なものだ。石油連盟のアンケートでは，半分以上になったら給油する人は24.9%，3分の1～4分の1になったら給油する人は48.8%，エンプティラインに近づくまで給油しない人は20.7%，週1回など決まったタイミングで給油する人は4.5%となっている。

福島原発事故時は，住民は，「2～3日で帰れる」と考えて指示されたバスに乗り込んだが，原発が次々に爆発し，もう戻れないことが数日で知れ渡ると，住民の多くは，自宅が警戒区域に設定されて戻れなくなる4月22日より前に，危険を冒して車を取りに戻っている。その経験を知る私たちは，自家用車での避難を考えるだろう。

福島原発事故の際，「普段なら30分の道のりが4時間かかった」「歩くほうが早かった」という証言はいくつもある。富岡町が撮影した川内村への避難渋滞の写真は有名だ。ガス欠のため放置された車両が大きな障害となる細い一本道の脆弱さに対し，「だから言ってきたじゃないか」と嘆く職員の声も，富岡町の記録集に収録されている。

柏崎市(人口8万1836人)と刈羽村(4447人)の自家用車の合計は5万7300台を超える。新潟県の調査によると，84.7%の住民が自家用車で避難すると回答しているので，仮に8割とすると4万5840台が一斉に避難準備を始める。それでも，ほぼ5キロ圏内だけの数字である。仮に4万5840台のうち3分の1(1万5280台)が給油してから避難したいと考えた場合，スタンドで20リットルまでの制限を掛けたとしても，柏崎市・刈羽村だけで30万5600リットルのガソリンが必要となる。これは住民避難だけの必要量で，それ以外に自治体・警察・自衛隊・消防車両等のガソリンも必要になる。管内にガソリンスタンドは34箇所あり，ガソリンは98万1391リットルの貯蔵量があるとのことだが，停電すると給油は不可能となる。緊急用発電機を設置しているガソリンスタンドは34施設中10施設，その総貯蔵量は30万4704リットルだという。福島原発事故の際には，避難指示が早

朝に出たが、夜中だったら、24時間営業でないと給油できない。ガソリンスタンドの店主が被ばくを避けるために避難したら、給油できない。ガソリンスタンドの貯蔵量も常に満タンではないだろう。仮に1万5280台の車が34施設のガソリンスタンド全てで給油できる状態であっても、単純計算で1か所のガソリンスタンドに450台近い車が給油に向かうことになる。1台につき3分かかるとして、一度に6台が給油できるとしても、最後の給油は3時間以上後になる。450台というのは現実的でない(長さ4.7mの車を接触させて並べても2.1キロになる)が、50台程度の車列はあり得るだろう。給油までの時間というよりは、ガソリンを待つ車列による更なる渋滞の方が深刻かもしれない。

柏崎刈羽原発の避難訓練の際、避難退域時検査(スクリーニング)の訓練も行われた。スクリーニングポイントは、避難経路に面し、原発から30キロ以上離れた場所に設置される。避難退域時検査は、放射性物質が衣服や体の表面についているかどうかを調べるために行うもので、検査の結果、基準値を超える放射性物質が確認された場合には簡易除染を行う。福島原発事故の際、基準値は当初6000cpmだったものが1万3000cpmとなり、最終的には10万cpmまで引き上げられた(平時はせいぜい40cpm)。基準値以上に被曝した人が多くて、除染する水(お湯)も足りず、避難に支障が出たためである。本来であれば、基準値以上に被曝した人には、適切な医療サポートや長期にわたるケアが必要だが、福島原発事故の際には、測定も十分行われず、測定されても記録が残らず、適切に対処されなかった。

原子力規制庁が作成したマニュアルの現在の基準では、自家用車・バス等の車両を利用して避難する住民の車両の検査で4万cpmとされており、それ以上だった場合には代表者に対して検査を行うとされている。まず、4万cpmという基準自体が高い。それを措いても、車の検査だけで良いのか、代表者だけで良いのかという問題がある。同じ車に乗っておれば、行動や被曝量も似ているという考えのようだが、福島原発事故の際には、ばらばらの場所にいた家族をあちこちに迎えに行ってやっと避難するというケースも多かった。居場所・行動の違った4人が乗車していたら、被曝量は4人とも違う可能性がある。

この点について、新潟県は、独自の基準の1万3000cpmとし、かつ全員の検査を行うことになっているが、事故の進捗状況に応じて、県災害対策本部長の判断により、国の手法(4万cpm、代表者検査)に切り替えることも想定されているので、どこまで可能となるかは分からない。また、国の指針では、放射性物質が放出される前に「予防的に避難」した住民は検査の対象から除かれる。つまり、原発から最も近いPAZから避難した人は対象とされていない。しかし、福島原発事故では、最初の1号機爆発より前に高い放射線量が確認されている。事故前に放射性物質が漏れていたのであるから、PAZの住民が被曝しないで「予防的に避難」できるかは怪しい。

令和元(2019)年の新潟県の訓練結果によると、新潟県方式(全員検査)では、マイクロバスと23名のスクリーニング、車両除染はせず、安定ヨウ素剤を配布するという行程で25分57秒かかっている。車両除染をするとさらに10分ほどかかる。避難退域時検査を手早く済ませ、より遠くへ逃げるべきか、それとも、丁寧に個々の被曝を検査するべきかは、状況によって判断が分かれると思うが、本来は全員の被ばく検査をすべきだ。なぜなら、1人1人が被曝量を知り、被曝したなら必要な手当(除染・医療機関の診察等)を受ける必要があるからだ。福島原発事故では、甲状腺の被曝検査は15歳以下の僅か1080人しか行われず、実態が明らかになったとは言えない。スクリーニングを受け、計器が振り切れても、その数値や意味すら教えられず、記録も受け取れなかった人が沢山いる。

刈羽村は97%がPAZ(5キロ圏内)に入る。村には防災無線があり、庁舎には自家発電があり、防災無線にはバッテリーが備わっていて3日間分の充電があるという。しかし、「災害初期の避難の広報は大丈夫だと思うが、長くなると話は別」と言う。自然災害と同時に原発が事故を起こすのであれば、停電が起きてもバッテリーは持ち、避難の広報が出来るかもしれないが、徐々に原発の事故が進行し、3日後に避難が決まった場合、停電が復旧していなければ、防災無線が機能しない可能性がある。経済産業省の令和2年の災害の振り返りによれば、99%の停電復旧までの時間として、2018年台風21号では5日、台風24号で3

日，２０１９年台風１５号は１２日，台風１９号で４日，２０２０年台風１０号で２日とばらつきがある。東日本大震災の場合，宮城・岩手・福島の被災３県ではほぼ全戸が電気を失い，９５％が復旧したのは約１週間後だった。３日分のバッテリーでは確実とは言えない。実際に福島原発事故の際にも，「防災無線は聞いていない」「広報車を追いかけて，何を言っているのか確認した」「集会所(避難所)に行って初めて情報を得た」と話す人もいた。防災担当者は，「各区長さんに連絡して，各地区の集会所と連絡を取り合う」という可能性も示唆した。その場合は，人が移動して情報を伝えるというアナログな手段しかないということになる。しかし，確かに，福島の事故でも，機械の力は頼れず，最終的には「人が移動して情報を伝える」「役場に出向いて情報を得てくる」という手段しか残らなかったことは強調しておきたい。

新潟県は，全国の中でも地滑り防止区域の多い地域で，特に県中部から県南西部(柏崎刈羽原発も含まれる)に密集している。例えば，中越地震(２００４年１０月２３日)での大きな被害が記憶に残る旧山古志村(現長岡市)は，山々が無残に崩れ落ち，生活の場が破壊され，住民はヘリコプターで避難した。柏崎刈羽原発から２８キロに位置するが，福島の事故でいえば，屋内退避指示が出た後，物資が届かなくなって日常生活が送れなくなり，３月２５日(事故から１３日後)に自主避難が促された地域にあたる。また，上越市には「地すべり資料館」と「人柱供養堂」があるが，柏崎刈羽原発から５２キロの距離にあり，福島原発事故の際浪江町から多くの人が避難した二本松市の辺りに位置している。

中越地震では，高速道路や一般国道で通行止めが相次いだ。中越沖地震では道路が寸断され，国道８号，１１６号で１６か所，補助国道，県道では２９か所に及び，土砂崩落，路面陥没，段差発生，斜面崩落などが起き，復旧に数時間から数日を要した。柏崎市の避難計画では，沿岸部や山間地においては，地理的特性から避難経路が限定的になる可能性があるため，船舶等による回路避難，ヘリコプターによる空路避難の活用も考えられているが，東日本大震災がそうであったように，津波被害が発生すれば海路は閉ざされ，悪天候であれば空路も閉ざされる。

福島原発事故度，新規制基準をクリアした原発は，県と立地市町村だけ

の同意を得て再稼働しているが、茨城県の東海第二原発では、30キロ圏の5市が事前同意を得る安全協定を2018年に結んだ。柏崎刈羽原発についてもそう考える首長がいる。県内全30市町村の内、7市町村が「県と立地市町村と30キロ圏」に、4市町が「県と県内全市町村」に再稼働前に同意を求めていると考えている。その4市町の一つである南魚沼市は、原発から47キロほど離れた豪雪地帯である。その市長は、福島原発事故当時、多くの被災者が新潟県に避難し、南魚沼市でもスキー場の旅館・ホテル等で避難者を受け入れており、柏崎刈羽原発が事故を起こした場合には、南魚沼市は、柏崎市、小千谷市からの避難者を受け入れることになっており、市内にある八色の森公園は避難退域時検査場の候補地にもなっている。魚沼市にも原発事故の被害が及ぶ可能性もある。そのようなことから、「大きな災害は、県全体の地域力が必要です。だからこそ、県全部の市町村から同意を取って欲しいと回答しました」と話している。

柏崎市の市民意識調査の結果、「出来る限り減らしていくが、限定的な再稼働が必要(29.2%)」「徐々に減らしていき、将来は全て廃炉にする(39.4%)」「直ちに全号機廃炉にすべき(19.2%)」と、およそ9割が原発には後ろ向きだが、首相は「安全最優先で原子力政策を進める」と言及し、テレビでは東京電力のCMが流れ、「いかに安全対策を行っているか」を喧伝していた。

柏崎刈羽原発で、東電社員が他人のIDを使用して不正に中央制御室に入室したことが発覚し、さらに、安全対策の工事完了の発表後に実は未完了だったことが判明している。東電新潟本社の代表は、ID不正入室問題を「報道で知った」と話したが、福島の事故を起こしてもなお、この体制である企業に、原子力を扱う資格があるのだろうか。

(3) 宮城県女川(甲763の3)

2020年11月、宮城県知事は、女川原発の再稼働に同意した。東日本大震災では、女川原発1～3号機にも複数の被害が発生した。1号機の高圧電源盤の焼損、屋外重油タンクの倒壊、2号機の補器冷却水系の浸水が報告され、2号機では震災時に1130か所のひびが入っていたことも明らかになっている。その東日本大震災の被災地が再稼働を初め

て容認したことになる。信じがたい思いがするが、震災１０年を目前に潮目を変えたかったのだろうか。

３０キロ圏内(UPZ)に一部含まれる美里町に住む勝又治子さんは、福島原発事故後目が覚め、「女川原発UPZの会」を立ち上げた。宮城県議会の検討会で、当初、再稼働を要望する意見(女川・石巻の商工会)と、反対する意見(住民有志団体)の両方の意見を聞くと言っていたが、商工会側が出席しないことを決めたため、「公平性を担保する」として、反対意見側も出席できなくなった。その「公平」とは反対側の言論を封じる意味でしかない。万が一、女川原発に何かあったら、ここまで積み上げてきた女川周辺の津波被災地の復興もゼロに戻されてしまう。

高野博さん(女川町在住)は、「原発の避難計画には大きな２つの間違いがある」と指摘する。１つは、約２０万人を避難させるどのような事業であろうとも、倫理的に存在してはいけないという点だ。許されない筈のものが、原子力事業は許されている。「たかが、電気を作るためのものなのに」と、再生可能エネルギー事業を展開する高野さんは言う。２つ目は、原子力災害時の避難計画は原子力事業者やそれを許す国が作るべきであり、本来は自治体が必死になって県内外の計画上の避難先に頭を下げて作るものではないことだ。また、高野さんは、「避難計画ではなく、女川町は移住計画が必要」と考えている。原発を抱える女川町は、福島原発でいえば双葉町、大熊町など中間貯蔵施設になった土地と同じ原発立地自治体だ。そうであれば、一時的な「避難」計画ではなく、長期的避難、つまりこの土地を去り次の土地で再生するための「移住」計画が必要と考えているのだ。２０１９年の台風１９号では、女川町から石巻方面に出る唯一の国道３９８号が崩落の可能性が高まったため、５時間全面通行止めとなった。台風の影響により、林道も通行できず、渋滞の発生、混乱があった。また、北に向かう道も川が氾濫し、橋が落ちて通行止め。至る所で道路が冠水し、女川町は１７時間程、陸の孤島となった。高野さんは、「これで原発が爆発したら、逃げられないと思った」と話す。

福島原発事故の時には、オフサイトセンターは震災直後から停電し、非常用発電機も動かず、固定電話・FAX・携帯電話・メール等は全て不

通、メモを手にも走るか、かろうじて残った衛星電話を使いまわすしかなかったが、女川町で開催された住民説明会での内閣府の説明は、具体性に欠け、ただの「お祈り」でしかなく、これでは人を守れない。

女川原発から30キロ圏内には、牡鹿半島の周りにある小さな島もすっぽり含まれ、放射性物質から逃れるためには島から脱出しなくてはならない。半島では、事故を起こした原発の近くを通らざるを得ない避難経路があり、また、離島では同じように原発に近づく海路避難が考えられ、逃げたいのにリスクは高まるという矛盾が生じるため、牡鹿半島やその周辺4つの離島は「準PAZ」とされている。その「準PAZ」の人口は2市町2376人。その内、離島である江島(原発から7キロ。48人)、田代島(13キロ。63人)、網地島(14キロ341人)、金華山(11キロ。8人)には、合わせて460人が住む。離島部は、避難指示が出た後、原則として各島の放射線防護対策施設へ避難する。鉄筋コンクリート建てで、気密性が高く、陽圧化(外気の室内流入を防ぐ)した建物である。屋外と比べて、7日間の積算被ばく線量が93%低減されると試算されている。これに対し、木造家屋では、被爆の低減は僅か25%、中には10%にしかない。島民が被ばくを避けるためには、全員放射線防護対策施設に入れないといけないが、網地島の収容人数は161人足りない。コロナ下での避難所運営について、内閣府は、1家族が1区画(目安は3m×3m)を使用し、家族間の距離を1m、個人間の距離は2mあけるようにガイドラインで示しており、収容人数は更に少なくなり、放射線防護対策施設に入れない人も出てくるだろう。そもそも、日本の避難所の環境は、国際基準である「スフィア基準」(1人当たり3.5㎡、トイレは20人に1つ、男性用・女性用の比率は1:3等)と比べると劣悪すぎる。

離島からの避難は、放射線防護対策施設の後、海路避難ないし空路避難となる。しかし、津波被害で原子力事故が起きるケースでは、船舶の利用は不可能であり、ヘリコプターでの空路避難も悪天候のケースでは救助できない。海路・空路の両方が絶たれた場合、離島の住民は、屋内退避でしか被ばくを避ける手段はない。恐怖しかないが、高野さんの言葉を借りれば、「女川町の単なる一事業者」が、その恐怖を島民に押し付け

る理不尽が許されているのだ。

この「屋内退避」は、原子力災害時の避難が、予測不可能な渋滞によって困難になるため、捻り出した苦肉の策ともいえる。つまり、原子力災害からの避難、被ばく防護は、実際的には無理だということなのだろう。この「屋内退避」の問題について、高野さんは、前述の説明会で、「屋内退避で、あなた方が避難指示を出すのは500マイクロシーベルトですよ。私たちがいま浴びているのは0.04マイクロシーベルトですから、1万倍以上なんですよ。そうしなければ避難させないんですよ。それから、20マイクロシーベルトといったって、これだって500倍ですよ。そういう、もう放射線だらけの所に、放射線防護対策施設もない一般の家庭に押し込めて、そして今度は放射能が出ているから逃げなさいといったって、被ばくを前提にした避難計画ではありませんか。これは避難計画と言えませんよ。被ばく計画ですよ」と質問したが、内閣府は、詐欺のような回答しかできなかった。そもそも、原発に異常があると分かっているながら、住民が屋内退避のまま待つことなど出来るだろうか。500マイクロシーベルトまで我慢などせず、一刻も早く避難したいと思うのは当然の心理である。

宮城県の調査によると、UPZ内からの避難者数は21万926人、PAZの避難車両台数は、バス、自家用車等1159台、UPZの避難車両台数は12万7648台とされている。消防によると、管内(石巻市、東松山市、女川町)のガソリンスタンドは70か所で、そのうち災害時対応可能なスタンドは37か所となっている。管内の避難車両台数は11万5996台なので、3分の1の車両がガソリンスタンドに寄ってから避難をしようとしたら、単純計算で、70か所すべてで営業できたとしても1か所のガソリンスタンドに500台以上、37か所しか営業できなかった場合は1000台以上となってしまう。宮城県の阻害要因調査では、ゲートモニターやサーベイメーターを使っただけの車両の避難退域時検査、通行証配布、安定ヨウ素剤配布等の工程をボトルネック(最も時間を要する)としているが、ガソリンスタンドには言及していない。それでも、石巻市の北西方面(登米総合体育館)に避難する住民の90%が避難先に到着するのに4日以上、西方面(湧谷スタジアム)に避難する住民の

90%が避難先に到着するのに6日近くかかる試算が出ている。自家用車で、5日以上、食料もなく移動など出来ないし、給油は必ず必要になる。そもそも体力的に耐えられない人もいるだろう。福島原発事故で起きてしまったような高齢者、入院患者などが10時間以上の搬送によって死に至ることはあってはならない。給油や食糧確保の時間を入れれば、最悪の場合は1週間以上もかかってしまうかもしれない。車両内というのは「屋内」ではない。屋外と同等の被ばく量になるという資料もある。車両避難は、渋滞でそこにとどまる限り、屋外にいるのと同じだけ被ばくしてしまうのだ。

2020年11月、女川原発再稼働について、UPZの首長らが意見交換を行ったが、美里町長は、「東京電力福島第一原発事故の検証も不十分。避難計画の実効性も担保できていない」と再稼働に反対の立場を示した。東日本大震災でも、美里町は1割の住宅が全半壊の被害を受けた。内陸のため津波被害はなかったものの、人的被害では、9人が町外で被災して亡くなり、町内では1人が関連死と認められた。生活インフラは崩壊し、2週間程の停電と1か月程の断水を経験している。透析患者は病院に行くこともままならなかった。女川原発で事故が起きた場合、美里町は石巻市からの避難者を受け入れることが決まっているが、十分な受け入れ態勢を整えられるか不明だ。また、放射能汚染状況によっては美里町からも避難する必要があるだろうと町長は考えている。前出の勝又治子さんは、「石巻から美里に避難してくる道は、狭くて車の多い道。朝夕の通勤時間帯は渋滞します。逆に、私達美里の人間が逃げるとして、山形県方面、奥羽山脈を越える道も、狭い道。雪の季節は動けなくなると言います。原発事故からの避難は、やっぱり無理なんです」と言う。

(4) 静岡県浜岡(甲763の4)

2011年6月9日、静岡県内の一番茶を対象にした「製茶」の放射性物質検査で、当時の暫定規制値(1キログラム当たり500ベクレル)を超えるセシウムが検出され、1工場出荷自粛が要請された。福島原発から300キロ以上離れた静岡県が福島原発事故の影響を受けたのだから、浜岡原発が事故を起こしてしまえば、地域全体のお茶産業の被害は免れない。

中部電力浜岡原発は、遠州灘に面した御前崎市にある。1976年3月から1号機が運転を開始し、5号機までであるが、1、2号機は既に廃炉が決定している。2011年5月には、当時の菅直人首相からの要請を受けて停止したが、南海トラフ巨大地震の被害を免れない立地にあり、「日本で最も危険な原発」と認識している人も多い。3～5号機は再稼働を目指しているが、静岡県内35市町の首長は誰一人「賛成」していない。

茶畑が広がる浜岡原発のPAZ・UPZは、大井川だけでなく、菊川や太田川、天竜川など豊かな水源に恵まれた土地である。他にも丹野川、小笠高橋川、新野川などがあるが、これらの川にかかった橋は、地震で壊れるものもあるだろうし、津波が遡上して押し流されるものもあるだろう。

南海トラフ巨大地震の被害想定として、気象庁によれば、静岡県から宮崎県にかけての一部では震度7となる可能性があるほか、隣接する周辺の広範な地域で震度6強から6弱の強い揺れになるとしており、津波についても、九州地方から太平洋沿岸の広い地域に10mを超える大津波の襲来が想定されている。静岡県の南海トラフ巨大地震の被害予想では、最悪の場合(浜岡原発周辺が最も被害を受けるモデル)、地震による全壊が約19万戸、半壊は約18万戸、液状化による全壊は1800戸、半壊は6000戸、山・崖崩れによる全壊が2700戸、半壊が6300戸とされている。それ以外に、津波、人口造成地も含めると、およそ24万戸が全壊及び焼失し、27万4000戸が半壊するという。ブロック塀等転倒数は2万5000件、屋外落下物が発生する建物が5万8000件だという。まずは生きることが大切だが、生き延びられたとしても、原発事故が起きれば、「逃げる」という更なる困難が待ち構えている。

静岡県は、原子力規制庁が2012年に行った放射性物質の拡散シミュレーションで線量の目安を超える距離が30.9キロだったことから、UPZを31キロに設定している。静岡県が三菱重工業に委託した報告書にある浜岡原発PAZ・UPZの住民94万人の「31km圏退避時間」の推計では、31キロ圏から100%退避する最悪のケースでの推計時

間は46時間とされているが、ゴールとされている31キロ圏退避だけでは、実際の避難行動が「終わった」とはいえない。UPZの住民には、甲状腺がんを防ぐための安定ヨウ素剤を配布しなければならないが、それに要する時間は考慮されていない。また、東名高速道路、新東名高速道路が使用可能という前提で推計されているが、東日本大震災で、高速道路は通行止めになり、一般道でも通行不能が多数発生した。被ばく量の測定と、必要に応じ簡易除染を行う避難退域時検査場は、日本坂パーキングエリア等の高速道路上のパーキングエリア、サービスエリアに多く設置されることになっているが、高速道路が使えなければ避難退域時検査は出来ない。仮に高速道路が使えたとしても、年末年始やゴールデンウィーク等にサービスエリア周辺で渋滞が発生するように、避難退域時検査自体が、避難の妨げになりかねない。

牧之原市の一部はPAZに含まれ、多くはUPZに指定されているが、茶畑の広がる標高100～140mの牧之原台地は、かつて大井川の扇状地だったところが隆起して台地になっており、泥層、砂層、礫層が堆積し、浸透性が高いことに起因する地滑りが過去に起きている。国土地理院のハザードマップでも、至る所に「崖崩れ」「液状化」「土石流」「地滑り」のリスクがある土地が点在している。国道473号線は、台地と台地をつなぎ南北に走る高架道路で、津波や洪水の浸水想定エリアであっても使用可能であるが、地滑りや土砂崩落、液状化などで地盤自体が崩れてしまえば手の施しようがない。国道473号線沿いには、数えきれないほどの自然災害リスクが表示されている。

元牧之原市長の西原茂樹さんは、「避難計画はいい加減で脆弱です。私が市長時代に避難計画を作った時には、『原発が現状は停止していて、停止していても万が一事故が起こるという条件』のもとで作っています。再稼働し、稼働中での複合災害で事故が起きた場合の想定条件は設定されていない。事故から1週間後、1か月後の想定条件ありません」「そんなこと(まずPAZが避難をしてからUPZが避難を始めること)、出来ませんよ。戒厳令でもあって、逃げる人に銃口が向けられるというのでもなければ、誰だって逃げます。現実的ではないんです。車両台数を考えても、数十キロの渋滞は必ずできて車は動けません。道路が損壊し、

電柱一本倒れていたら、もうダメですよ」と言っている。

元御前崎市議の清水澄夫さんも、「自家用車で避難が出来ない人のために、バスなどが迎えに来るということになっているのですが、契約しているバス会社は、他市にも行かなくてはならない。そもそもバスが足りるのか、本当に御前崎市まで来てくれるのか不明です」「道路が駄目になってしまえば、迎えに来られません。爆発の規模によっては、運転手が原発の近くに行きたくない、ということもあるでしょう」と言っている。御前崎市内の放射線防護施設の収容人数は約2000人だが、バスが来なくて、2000人規模で取り残される可能性がある。福島原発事故では、バス等が迎えに来ないことで、避難が遅れた施設入居者が、搬送先が見つからず命を落としている。

どこの避難計画でも、車移動の燃料について示されていない。消防によると、御前崎市内のガソリンスタンドは13施設、うち災害対応可能なのは7施設で、ガソリン総貯蔵量は約50万5000リットル、うち災害対応可能な量は約28万リットル。御前崎市内の自家用車保有台数は2万1687台。仮に80%の自家用車が避難行動を起こすとして、同市内は全てPAZなので、1万7349台が一斉に動き出すことになる。ガソリンが足りずに出発前に給油したいと思う自家用車が3分の1だとしても5800台近くになり、13施設に分散しても1つのガソリンスタンドに450台近くが並び、8施設しか給油できなければ700台以上となってしまう。給油を諦め、次のガソリンスタンドを目指すとしても、遠くへ行かない限り給油できない可能性がある。御前崎市は浜松方面へと向かうことになっているが、海沿いの国道150号は津波浸水や液状化の可能性がある。前述の国道473号で東名高速の相良牧之原ICに向かうと国道473号沿いにはガソリンスタンドがない。渋滞が発生し、徐行運転が続くことで、思った以上にガソリンが減ってしまえば、ガス欠で止まる車が発生する。路肩の狭いところが多く、ガス欠車で道路が塞がれた場合、前に進めなくなり、避難はかなり厳しくなる。しかも、PAZである御前崎市の避難が滞れば、続くUPZの避難はさらに困難となる。

浜岡原発は、以前から、南海トラフ地震の想定震源領域のほぼ中心、震

度7と最も危険な領域にあると指摘されている。フィリピン海プレートの境界である駿河トラフに近接しており、東海・東南海連動型地震になる場合は、被害はさらに拡大する可能性も指摘されている。

住民運動団体の林克さんは、「万が一、福島と同等か、それ以上の原発事故が起きれば、静岡市も廃墟になるんです。50キロ圏内まで避難となれば、約214万人です。政令指定都市の静岡市、浜松市も含まれるんです。一体、どうやって避難をするのか、疑問です」と言う。東海第二原発について、水戸地裁は、半径30キロ圏に94万人が暮らすことを踏まえて、「実現可能な避難計画及びこれを実行しうる体制が整えられているには程遠い状態にあるといわざるを得ない」として、運転の差し止めを認めた。アメリカでは、電気事業者が地元自治体の協力を得て避難計画を作ることになっており、その避難計画が原子力規制委員会(NRC)に承認される必要があった。ニューヨーク州では、1984年に完成したショアハム原発の運転認可について、避難計画の作成協力を地元自治体が拒否したため、一度も稼働しないまま、1989年に閉鎖・解体された。

(5) 福井県高浜・大飯・美浜・敦賀(甲763の5)

要介護3の夫を介護している女性は、「原発が爆発したら、避難は出来ないで、餓死を覚悟しています」と言った。夫は心臓や肺も弱く、避難所に無事たどり着ける可能性は低い。また、美浜原発から10キロ、敦賀原発ともんじゅから12キロの所に住んでいる別の女性は、母親が認知症を患い、父親の心臓が悪いため、自家用車での長時間に及ぶ避難は到底無理だと考えて、「息子たちには『私たちのことは考えずに避難をなささい』と伝えてあります」「事故が起きないよう『神頼み』をしています」と言った。その言葉を聞いた宮崎宗真さんは、「気持ちは本当にわかる。介護の両親を抱えて避難するのは大変だよね。でも、逃げることを誰かが諦めたら、他の誰かも残らなくなちゃなくなる。だから、逃げられないとわかっていても、逃げなくちゃいけない」と言った。宮崎さんも、大飯原発からも高浜原発からも約10キロの所に住んでいる。私は、福島原発事故が起きた時、避難しない人の為に双葉郡の消防士たちが、何度も原発の近くまで戻り、探し、説得し、搬送し、「本当は原発の

近くには行きたくなかった」と話していたのを思い出した。宮崎さんが、原発から30キロ圏内の障がい者施設で働いているKさんに「施設の利用者さんとか、障がいを抱えた方が避難できないと分かった時に、Kさんは避難できる？」と聞くと、Kさんは、しばらくの沈黙の後、苦しそうに「それは、置いてはいけない」と言った。「原発避難は無理だ」ということはたやすい。しかし、そこに住んでいる人は、本当にその時が来てしまったら、命を削られながら避難しなくてはならない。安全に逃げられる方法を提示できるものならしたいが、出来ない。「原発」という圧倒的リスクを負わされている土地の現実を突きつけられる。宮崎さんは、「原発のことを、『本当は心配だし反対している。あなたの活動を応援している』と言って下さる方も結構いるんです。でも、原発関係者が身近にいるから声は上げられない。福島原発事故後しばらくは、原発反対の声が挙げやすかったんです。でも、あっという間に言いにくくなってしまった。本当にそれは早かった。立地自治体は独特なんです」と言った。

福井県は、雪の深い「嶺北」と原発が立ち並ぶ「嶺南」に分かれている。嶺南は、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、大飯町、若狭町の6市町で構成され、江戸時代末期の小浜藩の領地にほぼ該当している。敦賀発電所(日本原子力発電)、もんじゅ(日本原子力研究開発機構)、美浜発電所(関西電力)、大飯発電所(関西電力)、高浜発電所(関西電力)と、原発15基(4発電所に13基、研究炉2基)が立ち並び、「原発銀座」とも呼ばれている。日本は高齢化の一途をたどっているが、福井県は、高齢化率が30.6%と全国25位、嶺南に限っていえば33.4%と更に高い。原発立地自治体であっても、地域が若返り、活性化するわけでもない。福島原発事故後の2012年7月、全国で初めて再稼働したのが大飯原発である。その頃、毎週金曜日には、東京・永田町の首相官邸前に多くの人が集まって反対の声を挙げ、大飯原発に通じる道路では反対の住民らが抗議活動を行った。そして、今年6月には、運転開始から40年を超えた老朽原発の美浜3号機が再稼働した。40年超えの原発としては、全国で初の再稼働である。

この地域の原子力災害時の避難計画のUPZの円を描くと、全ての円が

重なり合う。複合災害時には、一つの原因しか事故を起こさないとは限らないが、机上の計画では、それぞれの原因一つが事故を起こした場合に備えて、避難計画は一つ一つの原因ごとに分けて作られている。東の敦賀原発から西の高浜原発まで、直線距離では50キロ。その50キロ間に、15の原発が乱立している。新潟県のアンケート結果では、一つの原因避難計画ですら、30キロ県内の住民の65.2%が「理解していない」「あまり理解していない」というのに、若狭湾周辺の住民が、複数の避難計画を理解し、自分がとるべき複数の行動パターンを、状況に応じて決定するのは現実的とは思えない。

そして、この地域で特徴的なのは、若狭湾の南側にある大飯原発や高浜原発の30キロ圏内には、福井県だけではなく、京都府、滋賀県も含まれるということだ。京都府舞鶴市は、高浜原発に最も近い場所が5キロしか離れていないので、福島第一原発で考えると双葉町と浪江町の境あたりだ。また、滋賀県にある琵琶湖の北側は、敦賀原発から30キロしか離れておらず、福島第一原発でいえば、浪江町の津島地区、放射線量が非常に高くなった地域に重なる。福井の原発が爆発して琵琶湖が汚染されたら、琵琶湖を水源にしている関西一円の約1480万人の水に影響が出る。

さらに、この地域は、入り組んだ湾に原発があるため、全ての原発が半島にあることも特徴といえる。敦賀原発、もんじゅ、ふげん、美浜原発、大飯原発は半島の先端の方にあるが、高浜原発は小さな半島の付け根に位置する。高浜原発のある音海半島の先には、高村薫の小説「神の火」の舞台になった音海地区がある。音海地区から、海を隔てて高浜原発を正面から見る事が出来る。音海地区が行き止まりで、音海半島を回る道はない。つまり、高浜原発で事故が起きた場合、避難するためには、放射性物質を出している高浜原発の脇を通り過ぎることになる。半島の道路は、勾配が急で見通しが悪く、大型車両のすれ違いなど、通行に支障がある。内閣府の資料によれば、自家用車で避難できない住民が8人いることになっている。その人たちを迎えにバスが出るというのだが、果たして、事故を起こした高浜原発の傍を通り抜けて、音海にバスが来るのだろうか。孤立が懸念されるのは音海地区だけではない。高浜原発

周辺には、小さな集落が点在している。平面の地図では分からないが、大浦半島には青葉山(標高693メートル)があり、平地が殆どなく、海からすぐ山間部になる。集落一つ一つが、細い道でつながっているが、その道は細く曲がりくねった山道なのだ。そして、道は1本しかなく、迂回する道はほぼない。国土地理院のハザードマップを見ると、その唯一の道路すら、災害時にどこが崩落してもおかしくない。内浦湾をはさみ京都府舞鶴市側の大浦半島に向かうと、その山道は更に険しくなり、ハンドルを右に左に振らないといけただけでなく、対向車とすれ違うことが出来ないほど道が狭い。大浦半島の集落は、高浜原発から5キロ以上離れているが、避難が困難であることから、PAZ扱いとなっている。女川原発の「準PAZ」と同じ扱いだ。舞鶴市成生地区も、音海地区同様、半島の先端までの道がなく、行き止まりになっていて、半島を回り込んで逃げることは出来ない。計画上、音海地区、成生地区のように海に面した集落は、孤立した場合に海路・空路避難が計画されている。山間部の道路が崩落でもしたら、絶対に乗用車では逃げられないからだ。しかし、津波が発生したら海路避難は出来ず、天候が悪ければ空路避難の道も閉ざされる。舞鶴市の大山地区・杉山地区・松尾地区は山間部で海から遠く、海路避難は最初から選択肢にもない。特に大山地区は、有数の豪雪地帯である。ハザードマップには多数の危険個所があり、またヘリポートがあるわけでもないので、空路避難も吊り上げになるだろう。地震・津波の複合災害、更に悪天候であれば、確実に取り残されてしまう。

京都府の避難ガイドによると、原発避難時には「通過証」が必要となる。広域避難になった場合、受け入れ先との約束として、避難退域時検査で被ばくしていない証明(あるいは被ばくしても除染したという証明)がないと、受け入れて貰えない。そのため、4枚綴りの複写式の通過証が発行されるという。避難退域時検査場で判子を貰い、30キロ圏外の避難先へと向かう。避難退域時検査場での渋滞発生は当然考えられるが、事故の規模によっては、原発から30キロ当たりでも放射線量が高いケースもある。そういった場合、渋滞を回避してより早く避難したら、今度は「通過証に判子がない」という理由で、避難先に受け入れて貰えない

かもしれない。しかし、再び30キロあたりに戻って検査を受けに行くのは無理がある。また、避難退域時検査場で検査し、被ばくしていることが分かったとして、除染で簡単に基準値以下にならない可能性がある。

「孤塁」に書いたように、被ばくした作業員の服を脱がせ、シャワーをし、髪の毛を切ってようやく基準値以下になったというケースがあるし、また、双葉町で1号機の爆発を目の当たりにし、降ってきたものが衣服に付着した住民も、二本松市で服を脱ぎ、シャワーを浴びて除染をしても線量は下がらなかった。双葉町の住民は、着の身着のまま避難したため着替えもなく、検査で被ばくが分かっても、服を替える事すらできなかったと話していた。計画上は、ただ「検査を受ける」とされているが、検査結果によっては、次に何が起き、何が必要なのかということまでは、考えられていない。その甘さ、危機感のなさ、セシウム137の放出量が、福島原発事故の100分の1しか想定されていないという前提で作られた計画だからなのだろう。それで住民は守れるだろうか。舞鶴市の職員は、「事業者なり、国なり、全面的に協力頂かないと、市だけでやれ、というのは無理な話です」と話している。

元自治体職員の池田豊さんは、「IAEA(国際原子力機関)が原子力の安全に対して作った『深層防護』には、第1～5層がありますが、最も重要な第5層は、『サイト(原発)外の緊急対応』、つまり住民避難です。しかし、原発の再稼働の要件に、その第5層だけが外れています。住民を守ることを考えていないんです。日本は、その第5層の住民避難を再稼働の要件に入れるチャンスを4回のがしています。犯罪的です」と言う。

「深層防護」とは、「Defense in Depth」を約したもので、原子力の安全確保のための重層的な対応を考えるもの。国際的には、5段階が考慮されている。第1層は「異常発生の防止」、第2層は「異常拡大の防止」、第3層は「過酷事故に至らせない」、第4層からはシビアアクシデントが起きた時の対策として「過酷事故の進展防止」とされ、第5層が「放射性物質の影響から人と環境を守る」、つまり池田さんのいう「サイト(原発)外の緊急対応」である。福島原発事故では、第4層、第5層が殆ど考えられていなかった上、実効性もなかった。そして今なお、第5層の実効性はない。池田さんの言う4回のチャンスとは、最初は1979年の

スリーマイル島原発事故。アメリカで原子力規制を強化し、緊急時計画作成を NRC の規制対象とした時、日本も行うべきだった。2 度目は 1986 年のチェルノブイリ原発事故。この事故をきっかけに、IAEA は国際基準として深層防護を提案した。それにも日本は準じなかった。3 度目は 1999 年の東海村 JCO ウラン臨界事故。日本は、原子力災害対策特別措置法を作ったものの、深層防護の第 3 層までの規制にとどまった。そして 4 度目が 2011 年の福島原発事故。ここでも、深層防護第 4 層までしか規制の対象にならなかった。「つまり、40 年以上にわたり、原子力防災を地域防災計画で対応し続け、原子力規制の対象外に置いた。原子力防災が自治体の責任として押し付けられ、苦しんできた。そもそも、原発事故における避難計画の責任主体は国でしょう。ここを問うべきなんです」。これは、女川町の高野博さんも指摘していたことだ。何故、一事業者の為に地方自治体が苦勞して避難計画を作らなくてはならないのか。

福井県には「特別豪雪地帯」が 2 市 2 町(大野市、勝山市、池田町、南越前町)、「豪雪地帯」が 7 市 6 町(福井市、敦賀市、越前市、小浜市、鯖江市、あわら市、坂井市、永平寺町、越前町、美浜町、おおい町、高浜町、若狭町)指定されている。この市町の殆どが、PAZ ないし UPZ なのだ。

「雪が酷い日は、二階の窓から外に出た」という話を聞いたこともある。原発事故と雪害が同時に発生したら、避難はどうなるのかと想像するだけでも恐ろしい。

(6) 愛媛県伊方(甲 7 6 3 の 6)

伊方原発をめぐるのは、人が一人亡くなっているという。1973 年、原発立地計画地の所有者であった井田キクノさん(当時 72 歳)が、自宅納屋で、ナイロンテープで首を吊った。夫が原発建設反対派であることを知りながら、しつこい土地売渡要求に反対しきれず、1970 年、キクノさん名義の土地を売り渡す売買契約書に押印した。これが原因で夫婦仲が悪くなり、1972 年にキクノさんは家を出る。1 年ほどで戻ってきたものの、戻って 4 日目に自殺した。

四国電力は、札束で夫婦や親子の関係をも切り裂く程の分断工作を行い、誘致には、県、町、警察までもが加担した。その経緯は、「原発の来た町

一原発はこうして建てられた「伊方原発の30年」(斉間満著、南海日日新聞社。甲1号証)に生々しく記録されている。誘致から20年後、四国電力側の誘致担当として動いていた行政担当者から、地方紙記者であった斉間さんはマル秘文書を受け取る。その行政担当者は、退職後、「当初はほんとに安全を信じていたし、人口減の歯止めになると思っていた。しかし、過疎化の歯止めにもならなかったし、安全でもなかった」、そう言って、斉間さんに文書を託した。福井県大飯町の宮崎宗真さんも語っていた「立地自治体の独特さ」は、愛媛県伊方町にもあるのだろう。原発は、地域のコミュニティに致命的な分断を生む。金の力で権力は暴走し、警察も関わり、反対派はねじ伏せられ、時間の経過とともに人々の暮らしの中で「タブー」となり、人の口を封じる。斉間さんの記録は貴重なものだ。伊方町に住む女性は、「原発誘致の頃、この地域でお金が相当動いたという噂です」と話した。個人への土地買収の金だけではなく、自治体にもお金が落ち、立派な箱モノも数多く建てられた。しかし、当時建てられたものが40年を経て古くなった今、メンテナンスも必要になってきているという。そのためにもお金が必要だが、その修繕費はどこから出るのか分らない。「そうそう」と、女性は思い出したように、「今でも、町の行事に四電(四国電力)はお金を出していますよ。盆踊りでも、四電のうちのわが配られて、飲み物が全て無料で飲み放題だったりして、『どっからお金が出ているのかねえ』と話したりします。」と言った。「伊方町には、表立って原発に反対する町議会議員は一人もいない」と彼女は言う。そして、皆、私に、「匿名にしておいて下さい」と言った。伊方原発は、佐田岬半島の付け根近く、瀬戸内海に面した北側にある。1～3号機まであり、1号機が1972年11月に原子炉設置許可、1977年9月に運転を開始していて、2016年3月に廃炉が決定している。2号機も需要の低迷で2018年5月に運転終了。3号機は、運転差止を命じる裁判所の仮処分決定が出ていたが、広島高裁が運転を認め、今年10月の再稼働が決まっていた。だが、7月、宿直者の無断外出という不祥事があり、保安規定違反と認定されたため、現在は再稼働の延期が見込まれている。

佐田岬半島は、半島の真ん中を、平均300メートル級の山脈が走り、

平地の少ない地形だ。原発のある瀬戸内海側はリアス式海岸を形成し、入り組む海岸線や小さな島々が美しい。先端にある佐田岬灯台は、1918年に点火され、船舶の安全を守ってきた愛媛県の観光スポットでもある。晴れた日には海峡を隔てて九州が見える。四季を通じて温暖な気候を生かし、柑橘栽培がおこなわれている。旧三崎町では夏ミカンが栽培され、その起源は、明治にさかのぼる。半島の最大傾斜40度の斜面には、先祖代々受け継がれたみかん畑が広がる。また、長く漁業も盛んで、三崎漁協では、ブリやアジ、タイなどの一本釣り漁、サザエやアワビの素潜り漁が行われている。しかし、漁獲量の減少や燃料等の高騰により、厳しい状況が続く上、高齢化もあり、漁業者の数は年々減っている。地元の男性に、「この地域の基幹産業は蜜柑と漁業ですよ」と聞くと、「いや、原発」と返ってきて絶句した。「柑橘食べる人も、魚食べる人も減っているから厳しいという話ですよ」と男性は教えてくれた。

その佐田岬半島は、地形による原発避難の難しさがある。一つは、佐田岬半島の付け根近くにある原発の傍を通過しなければ避難できない人たちがいるということだ。原発の傍を通過することでしか避難できないケースは、女川原発にもあった。しかし、伊方原発の場合、避難ルートとなる国道は原発から僅か1キロしか離れていない。半島の付け根、原発より東側の住民は、そのまま松山市方面に逃げられるが、半島の先端側、原発より西側の住民は、原発から1キロしか離れていない道を、被ばく覚悟で通過しなくてはならない。原発西側は「予防避難エリア」と名付けられ、4029人(2207所帯)の住民が住んでいる。その地域に住むある男性(50代)は、「僕らの住んでいるところは、避難するにもできん場所ですよ」と言った。「逃げるにしても、九州向いて原発とは反対方向に逃げたいんやけど、皆が船持っているわけやないし、公共交通の船も1時間に1本しか動いていない。原発爆発したら、その船も来ないでしょ」。伊方町では、高齢化が進んでいるせいもあり、介護施設はどこも入所待ちで、入れない人も多いそうだ。男性の近所にも、寝たきりの人が住んでいる。「みんな諦めていますよ。『避難できない』って。原発事故が起きて、その原発のすぐ横を通るなんて、バカげている。まだ、海路避難の選択の方が、まとも」。一応、原発より西側の地域には、海路避難の計

画も立てられている。しかし、それは国道197号が車の通行が出来なくなった場合のためのものだ。国道197号が通行できる以上は、陸路で避難することになっている。海路避難の場合、三崎港から船舶によって大分県の港湾へ行く。しかし、三崎港には漁業者が保有する小さな船舶はあるが、4000人以上を運ぶためには松山港や宇和島港、八幡浜港等からフェリー等を向けなければならない。1席の乗船可能人数は、数人から多くて200人。港湾で船舶事故を起こさず、4000人以上を振り分け、迅速に避難させるためには、相当の事前確認や訓練、現場での采配力が必要だろう。海路避難訓練も行っているが、参加者は数十人程度で、4000人規模の訓練など一度もない。2016年は、台風の影響で接岸不能のため、船は運行されず、乗船しないまま終わっている。そして、国道197号が通行止め、港湾が使用できない状況に陥った場合は、「最寄りのコンクリート建屋に移動し、屋内退避を実施して下さい」という防災無線が流れることになるという。しかし、その建物は、陽圧化された放射線防護施設ではない。放射線防護施設は、伊方町に8施設があるが、1743人しか収容できない。しかも、そのうち4施設は土砂災害警戒区域、特別警戒区域にある。仮にその4施設が無事だったとしても、ただの「コンクリート建屋」に入るしかない2500人以上は、被ばくすることになる。ちなみに、海路避難をするにしても、一時集結詰所に指定されている三崎総合体育館に行かなくてはならない。しかし、そこに行くまでの足が必要になる。この「予防避難エリア」には、自家用車での避難が出来ない住民が880人、観光施設から避難する一時滞在者で自家用車がない人を137人見込んで、1017人分のバスが必要だと想定されている。バスの必要想定台数は23台。しかし、そのバスこそ、事故を起こした原発を超えて、佐田岬半島の先端まで救助に来なければならない。被ばくを覚悟して、バスが23台、果たして来るのだろうか。

この半島での原発避難において、もう一つ懸念される難しさがある。避難するためには国道197号に出なければならないのだが、国道197号は尾根に通っているため、海沿いに点在する集落から尾根まで登る必要がある。その道が険しい上に細く、地盤も弱いのだ。実際に、1本は

道路崩落のため全面通行止めになっていた。2005年には、佐田岬半島の先端近くにある名取トンネルが地滑りによって通行止めになった。1955年の台風では崖崩れが起き、1998年には台風の影響で土石流も発生している。愛媛県のホームページには、伊方町の土砂災害(特別)警戒区域の指定箇所集計表とその公示図書(PDF)が掲載されているが、町内には、土石流、地滑り、急傾斜地の崩壊それぞれを合わせて、土砂災害警戒区域が475か所、土砂災害特別警戒区域が345箇所もある。また、佐田岬半島の付け根から西の先端まで、20近いトンネルがあり、その多くは幅が狭く、照明も薄暗い。1976～83年頃に完成したものが多く、原発が建設された時期と重なる。もっとも古いトンネルは45年前。このどれかが崩落すれば、その先の避難経路は断たれてしまう。かつて、原発誘致は「人口減の歯止めになると思っていた」と斉間満さんに言ったという行政担当者。しかし、そうはならなかった。愛媛県は、1985年の人口ピーク約153万人から、35年間で20万人減少し、2021年7月現在は約132万5000人だ。「伊方町地域防災計画(原子力災害対策編)」は、2017年1月に作成され、人口データは2016年4月のものを使っているのだが、町民の総数が僅か5年で1300人近く減っているため、町内の行政区画別の最新データから算出し直さなければならないほどだった。一方、高齢化は進み、65歳以上の人口は増え続けている。愛媛県は33.0%で全国10位の高齢化率で、伊方町だけを見ると47.5%となり、県内2位。人口の約半分が高齢者という現状は、原発事故が起きた場合に避難にも大きく関わってくる。町民8771人に対し、4181人が65歳以上だ。その内、70歳以上は3336人。漁業やミカン畑を営む人々が多い地域でもあり元気な方も多いそうだが、それにしても驚く数字である。「避難行動要支援者の避難行動支援に関する取組指針」は、東日本大震災での死者数の内、65歳以上の高齢者の死者数は約6割であり、障がい者の死亡率は被災住民全体の死亡率の約2倍であったことから作られた指針だ。災害対策基本法の改正により、市町村に対し、避難行動要支援者名簿の作成が義務化された。伊方町では、現在、認定されただけでも278人の避難行動要支援者がいて、民生委員とともに町役場職員が全戸を回り、個別避難

計画を立てたという。寝たきりの高齢者などは、近くの親族に連絡先を把握し、地域ごとに作られている自主防災会の会長に「避難行動要支援者に指定しているから、災害時は救助して欲しい」と頼んでいるそうだ。これほど人数がいると、到底町役場職員135名だけでは対応できない。行政区に作られている自主防災会、民生委員、消防団等の協力が必要になる。「寝たきりの人もかなりいます。実際のところ、自助、共助です。公助は最後になってしまうのが現実です」と職員も話す。

伊方町民8771人の原発避難の困難さのごく一部を列挙しても、相当難しいことが分かるが、避難をするのは伊方町民だけではない。伊方原発のPAZ、UPZからは、愛媛県伊方町、八幡浜市、大洲市、西予市、宇和島市、伊予市、内子町のほか、海を隔てた山口県上関町の住民計12万人が避難する計画になっている。伊方原発ゲート前で反対運動を続けている近藤享子さんは、原発から10キロの距離にある八幡浜市に住んでいる。「知っていますか？UPZの住民は家の中で待ってって言われるんですよ。伊方町の人が避難し終わるまで。そんなことできると思います？」。私が、「避難したくなりますよね」というと、近藤さんは、「そうでしょう。爆発したと知ったら、とっとと逃げますよ。誰も言うこと聞いたりしませんよ。でも、とっとと逃げても、絶対に大渋滞するから、結局逃げられない。だから、再稼働なんて、したらいけないんです」ときっぱり言った。

愛媛県は、避難時間推計で、PAZ、UPZの住民が一斉に非難した場合、放射状に避難しても、5キロ圏の住民が30キロより外に出るために9時間、30キロ圏の住民が30キロより外に出るために6時間半かかると試算している。さらに、目的地へ一斉避難した場合(計画上はこちら)、5キロ圏から30キロ圏外まで18時間、30キロ圏内の住民が30キロ圏外に出るまで14時間半かかると試算している。これでは、寝たきりの高齢者、身体の弱い人には耐えられないだろう。そもそも、この避難計画推計では、避難開始のタイミングを避難指示後2時間以内にすべての避難者が避難を開始するものとしているが、安定ヨウ素剤を取りに行ったりガソリンを給油するための時間も見込まなければならず、その渋滞時間を考慮する必要がある。近藤さんは「とっとと逃げる」と

話したが、それも難しいかもしれない。避難指示が出された場合、愛媛県警によって「直ちに規制開始」される交差点等が伊方町、八幡浜市で4か所、「事態の進展及び交通流の状況に応じて規制開始」とされる交差点等が八幡浜市、大洲市、西予市等に11か所ある。例えば、八幡浜市新宮内交差点では「西進禁止/八幡浜市方面への通行禁止/直ちに規制開始」、警女トンネル北側交差点では「伊方町方面への通行禁止/直ちに規制開始」とされている。原発方向に行くことを妨げるものではあるが、もし、規制された先に子どもの保育園・幼稚園・小・中学校があるなど保護者が迎えに行きたい場合や、年老いた親の住む実家がある場合などは、どうしたらよいのだろうか。ましてや、避難の前に安定ヨウ素剤配布場所に行きたい人、ガソリンスタンドに行きたい人など、目的地が真っ先に「避難先」という訳ではない場合、迂回して行けるならよいが、規制によって混乱と渋滞を招く逆効果も考えられる。

冒頭の匿名でと言った伊方町の男性は、福島原発事故の被害者に対し、国が帰還政策を進めていることに憤っていた。「政治家が帰れって言うんなら、その政治家が、家族連れて住んで、住んでから、安全だから帰れって言わないと。筋が違うよ」。その後の言葉が忘れられない。「現実的でないけどな。もし、東京電力が東京に原発作ったら…そら、事故起こしたら、日本の中心が麻痺して駄目になってしまうから、作らないってわかってるけど、「自分らのために被害被ってる離れ小島の住民がいる」ということを、心に留められる人がたくさんいたらな。世の中これ程悪くならなかったと思うよ」

以上