

令和5年（ネ）第206号 女川原子力発電所運転差止請求控訴事件

控訴人 原 伸雄 外15名

被控訴人 東北電力株式会社

第5準備書面

令和6年6月13日

仙台高等裁判所 第3民事部 御中

控訴人ら訴訟代理人弁護士 小野寺 信 一
外

甲第51号証の宮城県原子力災害時避難行動周知促進調査事業報告書概要版

(以下、概要版)について

1 最大の問題点

概要版は「検査場所は開設できる」「バスの確保と配備は可能」を当然の前提にしたシミュレーションである。「検査場所は開設できる」「バスの確保と配備は可能」と判断した理由には、概要版は全く触れていない。よって、控訴人らが主張する「検査場所は開設できない」「バスの確保と配備ができない」に影響を及ぼすものではない。

2 14頁の「UPZからの避難の場合、1台のバスに40人乗る」とされていることについて

緊急輸送に必要なバスのトータル台数（席数）を今に至っても調べていないことは、控訴人の第4準備書面22頁～23頁記載のとおりである。従って、1台のバスに40人乗ると決めたところで、必要なバスのトータル台数（席数）が不明であれば、（バス協会あるいは、近隣県のバスを確保できないことは明らかであ

るので)、「バスの確保と配備」が不可能であることに変わりはない。

甲52の意見書でも以下のとおり指摘している。

「ある乗車ポイント(たとえば学校、一時集合場所等)では、乗車人員が40人に満たずに出発させる場合もあり、乗車ポイントについて個別に検討しなければ、たとえ机上の計算であるとしても所要台数は算出できない。そもそもバスの利用可能性とは「必要な時に必要な場所にバスが来ているか」であって、台数がいくらあろうとも緊急事態に備えて各乗車ポイント(一時集合場所)に待機しているわけではない。県は、宮城県バス協会(協力事業者80社)との間で「原子力災害時における緊急輸送に関する協定書」を締結し、また県内の輸送手段では不足する場合、他県との応援協定に基づき、隣接県等から輸送手段を調達することとしているが、机上計画に過ぎずこれはバスの利用可能性とは関係ない。」(同3頁)

また、以下のことも指摘している。

「図2は宮城県内のバス事業者ごとの保有状況である。バスの大部分は仙台市周辺に所在し、石巻市周辺に若干存在するものの、かりに災害による道路支障がないとしても適時に各一時集合場所に呼び寄せすることは考えにくく、まして道路が損傷した状況下では呼び寄せはほぼ不可能である。他県のバス事業者の呼び寄せなどはさらに非現実的である。」(3頁)

これらの指摘に照らしても、「バスの確保と配備」は不可能である。

- 3 15頁の「避難経路以外の道路も利用することを想定している」ことについて
避難経路は計画で明示されている。運転手が渋滞を迂回する行動を考慮することが、避難経路以外の道路も利用することの理由としているが、どの避難経路が

渋滞しているか、避難車両の運転手は知ることができない。

甲52の意見書はこの点について以下のとおり指摘している。

「「概要版」p.15では、令和2年の「阻害要因調査」とは異なり、緊急時対応及び各避難元市町村の避難計画に記載された道路のほか、県内の県道以上の全ての道路、その他避難に必要と考えられる道路をシミュレーション上の対象道路ネットワークとしてシミュレーションを実施するとしている。これは避難/一次移転者が渋滞を避けて別の道路に迂回することを想定するとしている。」（4頁）

「個々のドライバーが経路選択の要因となる交通状況に関して情報を逐次把握していることが前提となる。これを平易に説明すると、個々のドライバーが県内の道路ネットワーク全体をあらかじめ知っていて、いざ避難となった場合に、それをあたかも上空から俯瞰して、どこが渋滞しているかを逐次把握した上で、個々の交差点において進行方向の選択（直進、右左折）等を行う必要がある。しかしそれは現実には不可能である。部分的にはカーナビゲーションシステム等による情報が得られるかもしれないが、ある時点で渋滞が少ないという情報を得て多くの車両が集中することにより状況が変わってしまう現象もありうる。」（5頁）

以上の指摘に照らしても、避難経路以外の道路も利用するとの想定は非現実的である。

4 16頁の「県が想定している21か所の避難退域時検査等場所のうち、本業務では計16か所の使用を想定する。」について

放射性物質の拡散いかんで使用できない検査場所が生ずることを無視している。

甲52の意見書はこの点について以下のとおり指摘している。

「ここで図 1 を参照すると、過小評価である規制庁の試算による放出規模を以てしても、避難/一次移転に該当する条件が 30km 圏をはるかに越えて、図 1 のように避難退域時検査場所 (■)、避難受付ステーション (■) から、最終避難先 (石巻市最終避難先の例:■) までも避難/一次移転に該当する条件に達するのであり、「概要版」の前提条件はもとより避難計画そのものが成立しない可能性が高い。」(3 頁)

以上の指摘に照らしても、16 箇所の検査場所の使用の想定は非現実的である。

「避難退域検査等場所」は、予備を含め 20 か所を確保しており、災害時には、最大で 8 か所を開設すると想定している。」(甲 B 10 の 15 の 4 の 1)

との県の原子力安全対策課の方針にも矛盾している。

又、基本シナリオで利用する 11 か所 (No. 1 ~ No. 11) の検査場所を使用するレーン数を合計で 60 としているが、県が保有しているレーン数は 12 である (控訴人の第 3 準備書面 11 頁)。どの検査場所にいくつのレーンを設置するかも県は決めていない (控訴人の第 3 準備書面 11 ~ 12 頁)。涌谷スタジアム、鷹来の森運動公園の処理数は 353 台/時、427 台/時としているが、各検査場所の処理能力を県は調べていない (控訴人の第 3 準備書面 25 ~ 27 頁) (甲 B 16 の 6 の 1 ~ 2)。各検査場所のレイアウトも開示されていない (控訴人の第 3 準備書面 9 ~ 10 頁)。控訴人の主張する上記 1 の「検査場所は開設できない」に影響を与えるものではない。

5 17 頁の「検査等場所内で停車する時間が、自家用車及びバス共に 1 分とされている」ことについて

鷹来の森運動公園と涌谷スタジアム野球場の検査場所 (以下、両検査場所) の処理能力 (検査を別紙の資料 1 の順に行い、検査済み車両が同検査場所の出口を

出て、次の車両が出るまでの平均時間)を調査したことがあるかどうか分かる資料の情報公開請求の結果は「該当文書なし」である(甲10の17の1~2)。検査場所毎の処理能力を調べていないのであるから、1分は全く根拠がない。

レーンを通過する時間だけであれば1分ということも分からない訳ではないが、入口から入った車両が1分後に出口から出てくるということは現実を無視した議論である。長時間の渋滞につかまった避難者の多くがトイレにかけ込むからである。避難者用の駐車場を設け、トイレに行かせた後で、レーンのある場所に誘導する方法をとらず、入口からレーンのある場所に直行させる方法をとった場合、動線中の一台の車両がトイレにかけ込めば、トイレから戻ってくるまで、その動線は停車したままとなる。そのようなことが頻繁に起きれば、動線の停止は続くことになる。1分はそのような車両が1台もないことを前提にしたものであり、現実を無視した議論である(控訴人の第3準備書面25~27頁)。

また、「車両検査、検査済証交付、安定ヨウ素剤配布、住民検査等は実際は別々の場所で行われるが、一時停車すること自体は同じであるため、シミュレーション上ではこれらを一つにまとめた形として扱う。」もよく分からない。別々の場所で行われれば、避難者はそれにつき合わざるを得ず、それらのことも前提にして「1分」ということであれば、これも現実を無視した議論である。

この点について甲52の意見書は以下のとおり指摘している。

「「概要版」p.17では、「車両検査、検査済証交付、安定ヨウ素剤配布、住民検査等は実際は別々の場所で行われるが、一時停車すること自体は同じであるため、シミュレーション上ではこれらを一つにまとめた形として扱う」として「避難退域時検査場所内で停車する時間は、自家用車及びバス共に1分」としている。一方で令和2年5月に提示された「阻害要因調査」p.36によれば、車両検査、通過証の配布、安定ヨウ素剤の配布」等の一連のステップをまとめた所要時間を「避難退域時検査場所の所要時間」として3分と設定している。また車両検査で一定基準を上回った場合には住民(人)の個別検査が必要となるが、その

時間はシミュレーションに含めていないとしている。今回の「概要版」ではその言及がないが状況は同じであるから、実際にはさらに時間がかかるものと考えられる。もっとも1分にせよ3分にせよ、これでは各ステップを10秒か20秒で行うことになりそもそも非現実的であるが、いずれにせよ3分の設定を1分と削減した根拠については説明がない。一方で女川地域の訓練時に作業時間を実測した報告（甲 B10-17-3）によると、汚染のない車両が全行程を通過する所要時間は平均6分5秒（最大9分13秒）、汚染のある車両が全行程（除染）を通過する所要時間は平均23分4秒（最大28分1秒）となっており、これだけでも「阻害要因調査」の1台3分を大きく逸脱しているのであるが、それをさらに1台1分と設定したことは非現実的と思われる。一般人の平均トイレ所用頻度は1人1日あたり昼夜平均で5～7回（1時間あたり0.2～0.3回）とされているが、かりに「概要版」によるシミュレーション結果として90%避難先到着時間が12～41時間（p.17）を適用するにしても、避難経路上で少なくとも数回～10回（×人数）のトイレ需要が発生するのであり、まとまったトイレ設備がある避難退域時検査場所でトイレ使用が集中することは容易に予想される。こうした状況を考慮しない避難退域時検査場所の所要時間は非現実的である。」（5頁～6頁）

これらの指摘に照らしても、1分は全く根拠がない。

6 19頁の「避難交通への影響を及ぼす可能性が高い主要な交差点において信号機を設定する。信号サイクル等の挙動は、宮城県提供の実際の交差点情報に基づき設定する。」ことについて

東日本大震災の時のように停電すれば、信号は点灯しない。そのことを無視している。背景交通を「避難/一時移転開始時以降においては通常より交通量は減少すると考えられる。本業務では、PAZ・UPZ内は、災害対応車両等を考慮して通常時の5%、UPZ外は、東日本大震災発生後の交通量のデータを参考に、

通常時の50%と設定する。」と捉えているが、なぜ避難/一時移転開始後、通常より交通量が減少するのか、その根拠が明らかにされていない。普段動いていない車両も含め、多くの避難車両が検査場所に向けて出発し、交通量が増加すると考えるべきである。PAZ、UPZ内が通常時の5%としている理由も不明である。

この点について甲52の意見書は以下のとおり指摘している。

「警察によると、自家発電設備等を備えた停電対応信号機はわずかしがなく、大規模災害時には送電支障あるいは計画停電等により多くが消灯する可能性があり、これに起因する混乱、事故等により避難交通が阻害される。」(6頁)

又、背景交通について甲52の意見書は以下のとおり指摘している。

「発災時には業務あるいは私用等の移動が自粛されるため交通量が減少することを想定していると解されるが、どのようにしてその比率を設定したのか説明されていない。」(7頁)

「しかし地域の車両が一斉に動き出すと写真のような異常な車列が出現する。すなわち背景交通(避難交通でない日常の交通)がいずれであれ主な渋滞は避難車両により発生する。」(7頁)

これらの指摘に照らしても、「PAZ・UPZ内は通常時の5%、UPZ外は通常時の50%」は根拠のない数字である。

7 20頁の「UPZ住民の自主避難率を60%としていること」「一時移転方面」「津波による影響」について

排出された放射性物質の量、風速、風向きによって一時移転の区域が異なり、

UPZ全体がたちまち避難すべき区域になることもあり得る。また、次々に一時移転の区域が拡大し、それを見た区域外の人たちも自主避難するということもあり得る（控訴人の第4準備書面8～10頁）。よって、一時移転方面の5方向の設定は全く根拠がない。UPZ住民の自主避難率を60%とする（それ以外の区域の人たちは避難を抑制する）ことは根拠のない想定である。

津波による影響として、発生から数日が経過して道路啓開が実施された後の車両での避難が可能となった場所の道路について、津波浸水想定区域または土砂災害警戒区域に含まれる場合は、基本的に使用不可と想定しているが、能登半島地震のように一本の道路が土砂崩れで通行止めとなった場合、その道路はすべて機能を失うことになる。そのことを想定しているかどうか不明である。

UPZ住民の自主避難率を60%としていることについて甲52の意見書は以下のとおり指摘している。

「概要版」p.20では、自主避難率・一時移転方面について述べている。…UPZにおける一時移転方面として、全体を16方位（22.5度ずつ）に分割した上で、避難区分として「北北東－北－北北西」「北北西－北西」「北西－西北西」「西北西－西」「西－西南西」の5方面を設定している。しかし緊急事態が発生した際にどのような気象条件であるかはあらかじめ予想できない。例えば図4,5は気象庁数値予報モデルのデータから女川町・石巻市付近での風向風速の変化を示す例である。たとえば図4は2024年5月16日09時、図5は同日15時を示すが、わずか6時間のうちに風向がおおよそ90度変化している。すなわち6時間のうちに30km圏（あるいはさらに外側）の全域が避難/一次移転に該当する可能性があり、事実上の一斉避難の状況に至る可能性が高い。この点からも、被控訴人が段階的避難を前提とすれば避難に係る諸問題が起きないなどという認識は誤りであるし、自主避難率の設定よりも避難範囲の変動の影響のほうが大きい。」（7頁～8頁）

又、道路支障について甲52の意見書は以下のとおり指摘している。

「概要版」p.20では「津波による影響」として「津波浸水想定区域または土砂災害警戒区域に含まれる場合は、基本的に使用不可と想定。但し、啓開対象道路は低速で走行できることとする。なお、UPZ内の啓開対象の道路においては、避難/一時移転を模擬できるように、1車線のみ時速4kmで通行可能と設定。」と記載されている。説明で土砂災害警戒区域も記述されているので双方を含んだ道路支障を指すと解される。なお「避難/一時移転を模擬できるように、1車線のみ時速4kmで通行可能」について、「周知促進調査（本編 p.42）」では津波浸水区域で水深1mを超える道路でも低速で通行可能としているが、津波浸水区域は低速であれ通行不可能であること、また実際に浸水していなくても津波（大津波）警報・注意報が発表されている期間の通行はできないので「概要版」の設定は疑問である。」（8頁～9頁）

「今回、能登半島地震の実績をみると、県道以上で避難路に利用される可能性のある道路の1kmあたり0.18箇所道路支障箇所が発生しており、中央防災会議による予想とよく合っている。道路は全国同じ規格で作られており能登半島に限って脆弱ということはないから、他地域でも同程度の地震が起きれば同じ割合で道路支障が発生すると思われる。」（9頁）

これらの指摘に照らしても概要版のUPZの住民の自主避難率60%等は誤りである。

8 21頁の「避難先:県提供のデータに基づく避難先(避難所受付ステーション)」について

受付ステーションを通過し、最終避難所に辿り着く時間（日数）を前提条件から外している。県は受付ステーションに寄らずに最終避難所に到着できる方式を

検討中であるが、避難計画はあくまでも受付ステーションで受付をし、そこで最終避難所を指定されることになっており、計画が変更されない限り、受付ステーションを通過し、最終避難所に辿り着く時間（日数）を計算に入れる必要がある。

この点について甲52の意見書は以下のとおり指摘している。

「「概要版」p.21では避難先として「県提供データに基づく避難先（避難受付ステーション）」として所要時間シミュレーションを行っているが、実際はそこからさらに最終避難先までの到着時間がかかる。たとえば石巻市では広域避難計画において避難退域時検査等場所、避難受付ステーション、最終避難先の割当てがあり、図1に示すように多方面にわたっている。実際にこのとおりの行動ができるかは疑問であるが、避難受付ステーションから最終避難先まで、平均8kmから最大45km程度の距離がある。その6に示すように通常は空いている道路であっても災害時は予想外の渋滞の可能性があるため、避難受付ステーション以降の所要時間も評価が必要である。」（10頁～11頁）

これらの指摘に照らしても受付ステーションを通過し、最終避難所に到着するまでの時間（日数）を除外しているのは根拠がない。

9 検査場所の開設について

その点について甲52の意見書は以下のとおり指摘している。

「避難退域時検査場所は、避難者が動き出す前に資機材や人員を搬送して開設されていなければ意味がないが、道路支障がない状態でも困難であるのに加えて、今回の能登半島地震のような道路支障が発生すれば、そもそも避難者が検査場所に行くこともできないし、それ以前に職員の開設作業もできない。」（11頁）

「検査等場所は、避難者の汚染を測定し被ばくを軽減すること、汚染を避難先に持ち込まないことを目的として設置される。しかし大規模な放射性核種の放出があった場合、検査等場所自体の汚染レベル（バックグラウンド）が上昇して検査及び簡易除染の意味が失われる可能性がある。」（12頁）

「被控訴人は、「避難退域時検査及び簡易除染の実施場所については、可能な限りバックグラウンドの値が低い所であって、住民等の円滑な避難や一時移転の妨げとならない場所が望ましく、具体的には、原子力災害対策重点区域の境界周辺から避難所等までの避難経路上またはその近傍の適所を選定することになっており（乙第11号証（71頁）」などというが、福島第一原発事故の際には、バックグラウンドの値が上昇して検査不能となった場所が拡大していった。それがいつどこで発生するかは予測困難であり、予測したとしてもそれに応じて迅速に人員の派遣・資機材の送達などは不可能である。」（12頁）

以上の指摘に照らしても検査場所の開設は不可能である。

10 27頁の「UPZ一時移転の標準シナリオの結果は、90%避難先到着時間は、UPZ一時移転の方向によって12時間～41時間」について

石巻市の場合、「（北北東－北－北北西）13時間00分、（北北西－北西）33時間50分、（北西－西北西）23時間40分、（西北西－西）42時間00分、（西－西南西）29時間40分」とされているが、バスが事業所から一時集合場所に到着する時間、受付ステーションから最終避難所に到着する時間を考慮に入れば、運転手の拘束時間を超えることは明らかである（控訴人の第3準備書面38頁～39頁、控訴人の第4準備書面24頁）。

よって、概要版のこの時間を示してバスを提供してくれる事業者はいない。

1 1 結論

以上2～10のとおり、概要版の前提はいずれも根拠がないか、非現実的である。何よりも「検査場所は当然に開設され、機能を発揮する」「必要なバスは確保され、配備される」ことの根拠が全く示されていない。よって、控訴人らが主張する「検査場所は開設できない」「バスの確保と配備ができない」に影響を及ぼすものではない。

以上