

バス避難、実態と隔たり

新潟県の東京電力柏崎刈羽原発の重大事故時、住民避難に大きな役割を担うバスが県内事業者だけで必要台数を確保できるか見通せないことが共同通信の調査で判明した。同原発の国の避難計画を巡っては、地震や豪雪が同時に起きる複合災害となった場合の不安が市民に根強い。これに加え、事業者がバス運転手の被ばくリスクを懸念していることも浮き彫りとなった。識者は、国の計画が実態と懸け離れていると指摘し、想定外の事態を前提に実効性を担保するよう求める。

▽1面参照



1月、新潟県で実施された原子力防災訓練—新潟県南魚沼市

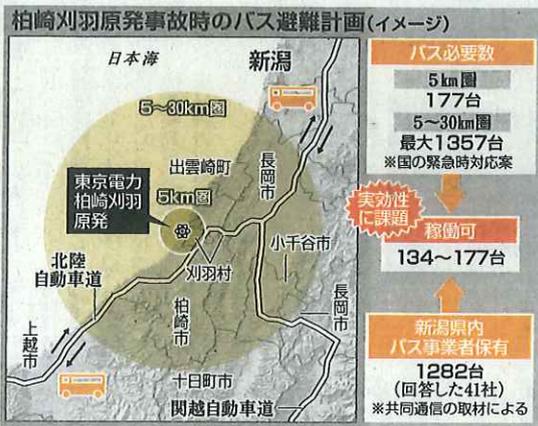
柏崎刈羽原発の避難計画

識者、想定外も前提に「実効性を」

緊急時対応の案は、自家用車の移動を原則とするが、訓練では雪道での事故を不安視する声などが寄せられ大半がバスで避難した。実際、大雪の影響で2002年12月、県内で多くの車が立ち往生し、柏崎市内でも国道8号の約22%が最大38時間通行止めとなった。

▽不透明

東電は6、7号機の再稼働を目指しており、国の緊急時対応の策定は事実上案件の一つとなっている。15年から地元自治体と議論を重ね、大雪時の対応などを



盛り込んだ質疑応答集も作成し、今日2日に最終案を示した。今後、住民説明会を経て、関係省庁と県などで構成する協議会で取りまとめ、首相をトップとする政府の原子力防災会議で了承される見通し。

一方、東電は2月、再稼働に向け準備する7号機のテロ対策施設について、工事完了を25年3月から29年8月に遅らせる」と発表。設置期限の25年10月までの完成を断念しており、仮に再稼働しても期限後は再び停止することになる。

再稼働については、地元

東京電力柏崎刈羽原発で重大事故が起きた場合のバス稼働に関する共同通信調査と取材では、新潟県内のバス事業者から運転手の安全確保を条件とする声が目立った。健康被害や被ばくの懸念から協力的に消極的な意見もあり、58社中17社はバスを1台も出せないと言った。

「ドライバーが危険にさらされる場所への運行はできない」と、県内のある会社の部長は回答した。県と県バス協会が締結した協定では、事業者が要請するのは一般公衆の被ばく線量限度の年1ミリシーベルトを下回る場合としているが「協力はしたいが、健康被害など安全性に配慮してほしい」と注文を付けた。貸し切りバス会社の運行管理者は、運転手の中には原発事故

送に関する協定を結んだ。住民を避難させる業務による運転手の被ばく線量を予測。県が協会会員に協力を要請するのは、平時の被ばく限度年1ミリシーベルトを下回る場合としている。

▽絵に描いた餅

ある会社は、勤務する運転手には協力への反対意見が多いとし「リスクなどの実験データを示してほしい」と求める。別のバス会社は、事故時は道路渋滞の他、運転手が家族の理解が得られず出勤できない恐れがあり「強制力が無い協定に基づく計画は、絵に描いた餅になる」と危惧する。

協定を巡り、ある観光バス会社は、現場任せの姿勢を疑問視し「真剣に危機管理意識を持つべきで、ドライバーを捨て駒にできない」と訴えた。別の交通会社は、近年の深刻な運転手不足も課題に挙げ「平時でもやりくりが厳しい」と明かす。

東京女子大の広瀬弘忠名誉教授(災害リスク学)は、必要な車両と経路の確保がバス避難の前提とした上で、国の計画はいかにげんな想定に基づき、中身も不十分だとし「住民の安全を優先し、放射線の健康被害をできる限り軽減する対応に責任を持つべきだ」と指摘した。

「ドライバーが危険にさらされる場所への運行はできない」と、県内のある会社の部長は回答した。県と県バス協会が締結した協定では、事業者が要請するのは一般公衆の被ばく線量限度の年1ミリシーベルトを下回る場合としているが「協力はしたいが、健康被害など安全性に配慮してほしい」と注文を付けた。貸し切りバス会社の運行管理者は、運転手の中には原発事故

運転手の安全求める バス事業者

時の出勤への反対意見があると「意向を尊重する」と明かす。別会社の幹部は「無責任に派遣できない」と稼働に否定的だった。タクシー会社の代表取締役は、保有するバスのうち半数が出動できるとしたが「被ばく線量を下回り、防護服などの整備が条件」とした。

佐渡島を拠点とする事業者は「島民の避難輸送が最優先。離島のため直ちに本土へ移動できない」と調査の自由記述欄に記した。一方、村上市内にある会社の運行管理者は、これまでも災害時に地域貢献してきたとし「スタンスは変わらない」と記載した。別のタクシー会社の部長も「人員輸送は会社としての責任だ」と可能な限り稼働する考えを示した。