

原発事故時バス大半使えず

柏崎刈羽 運転手被ばく懸念

新潟県の東京電力柏崎刈羽原発で重大事故が起きた際、住民避難用に移動できるバスの台数を県バス協会の会員58社に尋ねた結果、回答した41社で保有する計1282台のうち、1割強に当たる134台にとどまることが8日、共同通信の調査で分かった。主な理由は、運転手の被ばく懸念や通常業務の優先などだった。

避難計画 実効性なし

国の計画では5キロ圏の避難に177台、5～30キロ圏で基準値を超えた場合に最大1357台が必要とされる。国や県は実際に移動できる台数を把握しておらず、実効性に課題が浮かび上がった。内閣府は取材に、対象住民が「一斉避難する事態は想定しづらい」とし「確保できた台数で往復する」と説明。識者は「運転手の負担が大きすぎる」と疑問視し「実効性を度外視した単なる数字の組み合わせで、机上の空論だ」とした。

1～4月、58社を対象としてアンケートに取材を併用して調査した。うち29社は具体的な稼働台数を回答。最も多かったのは40台だった。0～11台など幅を持たせて回答した社もあった。12社は、運転手が被ばくする危険性を懸念して0台と回答した。残る17社は運転手や予約状況が不透明として未回答だった。

このため移動できる台数は増える可能性がある。国の住民避難計画を含む緊急時対応策は事実上、再稼働要件の一つ。案では、炉心の冷却機能を失う全面緊急事態に陥った場合、原発から5キロ圏の同県柏崎市、刈羽村で住民と要支援者計6901人の避難を想定。177台の他、地元のホテルや施設の1台で賄う。5～30キロ圏全域で放射線量が基準値を超えた場合、

6万894人の避難を見込む。毎時500台超過と特定した地域は速やかに避難、毎時200台超過では約1週間内に一時移動する。県内ではバスが不足すれば、隣接5県などのバス事業者から調達し

国の想定 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、住民避難で大きな役割を担うバスが県内事業者だけでは必

柏崎刈羽原発事故時のバス避難計画(イメージ)



した。明治大の勝田忠広教授(原子力政策)は、避難計画策定には住民との信頼関係が重要だとし、国が実態を確かめていないのは「信用の根幹に関わる問題だ」と指摘した。

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

1月下旬、積雪が残る中、原発で重大事故が起きる想定をした県内の原子力防災訓練があった。原発が立地する柏崎市の住民約90

人がバスに乗り込み、約35分離れた南魚沼市の避難先へ移動すると、足早に体育館内に入った。避難先には、花角英世知事が視察に訪れた。訓練では30キロ圏の9市町村の計約500人が避難手順を確認した。

国が示す避難計画を含む緊急時対応の案は、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2022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キロが最大38時間通行止めとなった。

同意

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、今後、住民説明会を経て、関係省庁と県など

画餅

県と県バス協会は20年10月、原発事故時の避難者輸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。