

令和2年（ウ）第4号 保全異議申立事件

債権者 [REDACTED] 外2名

債務者 四国電力株式会社

準備書面5-(1)

(避難)

令和2年9月30日

広島高等裁判所第4部 御中

債権者ら代理人弁護士 中村 覚

ほか



本書面では、原発の利用に当たっては避難計画の実効性確保は不可欠である旨を補充して述べる。

1 債務者は、本件3号機から放射性物質が異常に大量に放出され、周辺住民等の避難が必要となる事態に陥ることはまず考えられない旨を主張する（債務者の即時抗告準備書面（2）3頁）。

2 しかし、債務者の主張は、本件原発は過酷事故を起こさないのだから、避難計画に不備があっても、債権者らの人格権を侵害しないというものであり、福島原発事故前の原発安全神話から一歩も出ていないものである。この思想は、原子力発電所に特有のものであり、他の分野では通用しない。そもそも、事故が起った時に一定の規模以上の被害が想定される科学技術設備については、設備自体の安全性を高めるだけでなく、万が一の事故が起った時の被害回避の方策を取っていなければ、法令上、その設備の利用 자체が許されないのである。そ

のことを、船舶と航空機を例にとってみていく。

(1) 船舶安全法

船舶安全法は、その第2条において、13項目について国土交通省令等の定めるところによって施設することを義務付け、その第1条において、これらを施設しない船舶を航行の用に供することを禁じている。そして、その13項目の6番が「救命及び消防の設備」である。

小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第49号）は、第6章第1節（第46条～第57条の5）において、救命設備の要件として、救命いかだ、救命浮器、救命浮輪、救命胴衣、救命クッショング、浮力補助具、自己発煙信号、火せん、信号紅炎、極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置、レーダー・トランスポンダー、捜索救助用位置指示送信装置の性能や仕様について詳細に定め、第2節（第58条～第58条の2）において、これらの救命設備の備付基準を定め、第3節（第59条～第63条の2）において積付方法を定め、第4節（第64条）において、救命設備の表示を義務付けている。

したがって、万が一の海難事故の際の救命設備を備え付けていない船舶は、法令上航行することが許されないのである。ここで大切なことは、海難事故を起こさないためにどれだけ船舶本体の安全性を高めても、救命設備の義務付けについて例外がないことである。

(2) 航空法

航空法は、「航空機は有効な耐空証明を受けているものでなければ、航空の用に供してはならない。」（第11条第1項）と定めている。「耐空証明」とは、国土交通大臣が、当該航空機が、①国土交通省令で定める安全性を確保するための強度、構造及び性能について

の基準、②国土交通省令で定める騒音の基準、③国土交通省令で定める発動機の排出物の基準に適合することを認めたときに発するものである（同法第10条第4項）。

上記①の国土交通省令で定める基準とは、航空法施行規則第14条、附属書第一であり、この4-6-2には、「航空機は、非常着陸の際に、航空機内にある者がすみやかに脱出できるような設備を有するものでなければならない。」と定められている。この設備は、いわゆる非常脱出用スライドのことである。

したがって、非常脱出用スライドを備えつけていない航空機は、法令上、航空の用に供することができない。ここで大切なことは、航空機事故を起こさないためにどれだけ航空機本体の安全性を高めても、非常脱出用スライドの義務付けについて例外がないことである。

(3) 小括

船舶法及び航空法並びにその下位法令の定めによって判ることは、事故が起った時に一定の規模以上の被害が想定される科学技術設備については、事故の可能性がいくら小さくても、当該設備利用の条件として、万が一の事故に備えて人的損害の発生の回避の措置をとることを求めるのが社会通念であり、そのことが、原子力発電所以外の分野においては法律上の要請にまで至っているということである。このことから、「深層防護」に類似の考え方は、原子力発電所に限らず、一定規模以上の被害が想定される科学技術設備においては、当然の社会通念であることが判る。

ここで改めて考えていただきたい。海難事故も航空機事故も場合によれば多数の被害者を出す。しかし、それでも被害の規模、程度、永続性、深刻さは原発の過酷事故とは比較にならない。福島原

発事故をみればそのことは明らかであるし、福島原発事故が幸運の連鎖によって被害が小さくて済んだが、最悪の経過を辿れば、東日本が壊滅する可能性すらあったことは何度も反芻されるべきことである。海難事故や航空機事故の被害者は、自らの意思で乗船、搭乗した者であるのに対し、原発事故被害者の殆どは自らの意思と関係なくこれに巻き込まれる者であることも重要な視点である。このように考えたとき、船舶や航空機ですら万が一の事故の際の救命設備を備え付けていなければ航海や運航が許されないので、原子力発電所が万が一の事故の際の救命手段である適切な避難計画が準備されていなくても運転が許されるという現実が社会通念に反し、社会的に許されない事態であることは明白である。

以上のとおり、本件における債務者の主張は、いわゆる原子力ムラ特有の安全神話に色濃く彩られたものである。

ちなみに、大飯原発運転差止訴訟における名古屋高裁金沢支部平成30年7月4日判決（判例時報2413・2414合併号71頁）は、避難計画の不備に関する住民の主張に対する判断を回避したが、これに対し、大塚直早稲田大学教授は、「避難計画の意義を極めて軽視するものであり、到底容認できない。」「最新の科学専門的見地からの対策をとってもなお事故のおそれがなくなったわけではないのであり、このように、恰も事故の対策をとっていれば事故は全く起きないかのような記述は、福島原発事故の教訓を全く得ていないものとして批判されなければならない。」と憤っておられる。

以上