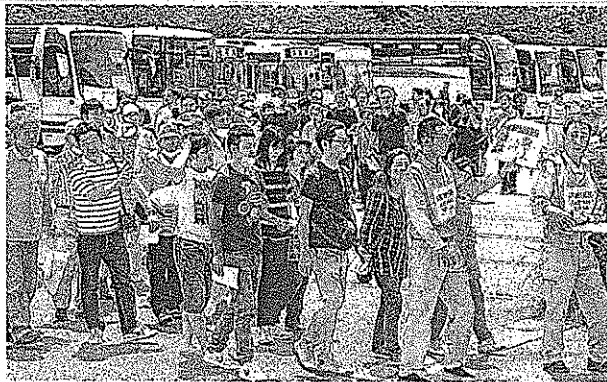


# 避難バス 善意頼み

原子力発電所で重大事故が起きたとき、自治体はバスなどで周辺住民を避難させる。しかし、被曝の恐れがある地域に、民間バスの運転手を強制的に向かわせる制度はない。11日に九州電力川内原発が再稼働する予定だが、住民の避難計画は運転手の善意が頼みだ。 ▼1面参照



## 再稼働を問う

訓練で原発の半径30+キロ圏の集落からバスで避難してきた参加者たち＝7月12日、滋賀県長浜市、加藤誠撮影

デジタル版に動画

## 原発事故 運転手の安全策不備

福井県の関西電力美浜原発で事故が起き、放射性物質が外部に漏れ出した。7月12日、こんな想定の方針訓練が滋賀県長浜市であった。滋賀県の長浜市と高島市は福井県内の原発の半径30+キロ圏（緊急時防護措置準備区域IIUPZ）にあり、圏内に約5万8千人が住む。訓練には住民503人が参加した。最寄りの中学校や体育館に集まり、バス14台に分乗して県立長浜ドームまで避難した。

2011年3月の福島第一原発の事故後、12年9月に原子力災害対策特別措置法が改正された。これを受け、原子力災害対策指針の中で、原発の半径30+キロ圏の自治体は避難計画の策定を義務づけられた。

長浜市と高島市の場合、原発事故が起きると住民はまず屋内に退避する。地上1メートルの高さで毎時20シーベルトを超える放射線が観測された場合、1週間以内に滋賀県内や大阪府、和歌山県に避難する計画だ。移動手段はバスが原則。自家用車だと渋滞や避難先の駐車場不足が懸念されるためだ。滋賀県は観光バス

約500台を避難用にあて、住民をバスで輸送する計画を立てている。しかし、訓練でバスを運転した湖国バスの西沢正勝さん(52)は「放射線は目に見えない。安全が危険か現場で判断できない」と戸惑う。滋賀観光バスの馬場兼蔵・安全統括部長は「運転手に業務命令を出すのは難しい。勇気を持って行って来い」と言えない。滋賀県原子力防災室の入江建

幸参事も「運転手の善意に頼るほかない」という。災害対策基本法86条は、災害時に知事が運送事業者に被災者の運送を要請できると規定している。要請に応じない場合は「指示」できると定めているが、従わなくても罰則はない。労働安全衛生法は、放射線による労働者の健康障害を防ぐ措置を事業者が義務づけている。

原子力災害対策指針は、防災業務にかかわる関係者に放射性物質をはかる線量計を配布するよう求めている。川内原発が再稼働する鹿児島県は半径5+キロ圏の住民約3千人をバスで輸送することにしており、運転手

78人分の防護服や線量計を購入した。しかし、被曝線量を管理するのが国なのかバス会社なのかは未定だ。健康被害への補償も明確ではない。内閣府は「原子力損害賠償法に基づいて電力会社が補償する」と説明するが、具体的な内容は示されていない。福井県内の

内閣府は13年12月に日本バス協会に原子力災害時の協力を依頼したが、運転手の安全確保については「これからの議論」（森下泰参事官）。内閣府が検討を始めたのは今年7月に入ってからだ。避難計画は再稼働の要件になっていない。(美奈英樹)

## 不安広がりが警官らが運転

### 福島第一原発事故時は

避難バスの確保は、福島第一原発事故の当時も混乱した。国土交通省でバスの手配にあたった物流政策課

の谷口礼史企画官は「避難輸送にかかる仕組みが不十分だった」と振り返る。谷口さんは政府事故調査委員会の聴取に応じたい。記録によると、事故当日の11年3月11日、首相官邸が国土交通省にバス100台の手配を依頼。谷口さんは各地のバス会社の協力を得て130台を確保した。ただ、運転手の防護服や線量

計はなく、バス会社から不安の声が上がった。「運転手やバス会社の善意に頼るしかなかった」という。その後、1号機が爆発してバス会社の間で不安が高まり、国がバスを借りて警察官や自衛隊員が運転することになった。谷口さんは「運転手に安心して住民を輸送してもらうには、健康被害への不安を取り除き、万が一のときの補償などを事前に決める必要がある」と話す。

8/11 朝日