

平成25年(ワ)第696号 原発運転差止め請求事件  
原告 辻 義則 外47名  
被告 関西電力株式会社

## 準備書面(98)

【2024年能登半島地震の教訓 その2】

2024年6月13日

大津地方裁判所民事部合議B口係 御中

原告ら訴訟代理人弁護士 井戸 謙 一  
同 高橋 典 明  
同 加納 雄 二  
同 田島 義 久  
同 崔 信 義  
同 定岡 由紀子  
同 永 芳 明  
同 藤木 達 郎  
同 渡辺 輝 人  
同 高橋 陽 一  
同 関根 良 平  
同 森内 彩 子  
同 杉田 哲 明  
同 石川 賢 治

同 石 田 達 也

同 稲 田 ますみ

弁護士井戸謙一復代理人

同 河 合 弘 之

同 甫 守 一 樹

同 池 田 直 樹

同 清 水 脩

同 雪 谷 真里奈

同 関 口 速 人

同 中 川 博 貴

## 【目次】

第1	地盤の隆起について	3
1	本件地震による地盤の隆起	3
2	地震によって本件原発敷地が隆起することはないのか	3
3	過去の隆起、沈降の記録、痕跡	3
4	小括	4
第2	活断層の連動について	4
1	松田の基準（5 kmルール）	4
2	本件地震によって明らかになった連動性判断の困難性	5
3	小括	6
第3	避難計画について	6
1	本件地震の教訓	6
2	被告の主張	6
3	原告らの主張の補充	7

## 【本文】

原告らは、本年1月1日に発生した令和6年能登半島地震（以下「本件地震」という。）から学ぶべき教訓について、原告ら準備書面(96)(97)で述べた。本準備書面においては、その内容を更に補充することとする。

### 第1 地盤の隆起について

#### 1 本件地震による地盤の隆起

本件地震によって、珠洲市、輪島市、志賀町にわたる海岸線約8.5kmにわたって陸地が隆起したこと、その隆起高は、顕著なところで約4mにも及んだことは原告ら準備書面(96)で記載した。

#### 2 地震によって本件原発敷地が隆起することはないのか

地震によって隆起するのは、逆断層の上盤である。美浜原発の検討用地震を引き起こす活断層のうち、C断層、三方断層、白木一丹生断層は逆断層である（甲C第6号証60、同63頁、同65頁）。これらの断層はいずれも東側傾斜であり、地表ではC断層及び三方断層は美浜原発の西側に位置するから、C断層及び三方断層が活動した場合、美浜原発敷地は上盤に位置し、隆起することになる。

#### 3 過去の隆起、沈降の記録、痕跡

##### (1) 寛文2年近江若狭地震

寛文2年近江若狭地震は、若狭湾沿岸の日向断層及び琵琶湖西岸の花折断層北部の活動によって発生した地震であり、近畿地方北部一帯に、死者700～900人、倒壊家屋4000～4800棟という大きな被害を与えた。日向断層は東側隆起の逆断層、花折断層北部は右横ずれ断層であり、三方五湖周辺では、日向断層の活動によって東側の地盤が幅数kmの範囲で最大3～3.6m隆起し、その西側の地盤を沈降させた（甲全第844号証）。

(2) 更に視野を広げると、越前海岸は海岸段丘（海成段丘ともいう）が発達した隆起海岸であり、若狭湾、とりわけその東部は深く沈降してきたことが知られている（甲全第845号証）。これらは越前海岸に沿った活断層群（安島岬沖～和布～干飯崎沖～甲楽城断層）の活動によるものであり、この断層は、美浜原発の検討用地震を起こす活断層として評価されている。

る（甲C第6号証9頁）。

#### 4 小括

そうすると、少なくとも美浜原発においては、検討用地震の発生によって、美浜原発敷地が数mも隆起したり沈降したりすることを想定しなければならないと考えられる。しかし、被告は、そのような想定をしていない。

## 第2 活断層の連動について

### 1 松田の基準（5kmルール）

- (1) 地表地震断層は、地下の震源断層面の痕跡が地表にまで伝わったものであり、地表地震断層をみても地下の震源断層面の拡がり、形状等は分からない。
- (2) 1990年、東京大学教授松田時彦氏は、「最大地震規模による日本列島の地震分帯図」と題する論文（甲全第846号証）を公表し、起震断層の設定について、「(1) 5km以内に他の活断層のない孤立した長さ10km以上の活断層、(2) 走行方向に5km以内の分布間隙をもって、ほぼ一線にならぶほぼ同じ走行の複数の断層、(3) 5km以内の相互関係をもって並走する幅5km以内の断層群、(4) その断層線の midpoint の位置が主断層から5km以上離れている走行を異にする付随断層あるいは分岐断層」とすることを提唱した（292頁）。すなわち、活断層が一直線上に並ぶ場合も並行する場合も、離隔距離5kmを基準とし、それ以内であれば「起震断層とする」、すなわち同時に連動することを想定しようというのである。
- (3) この考え方は「5kmルール」と呼ばれ、広く地震学者の間で受け入れられてきた。例えば、平成22年11月25日に地震調査研究推進本部地震調査委員会長期評価部会が公表した『活断層の長期評価手法』報告書（甲全第847号証）においても、「複数の断層が連動して活動する可能性については、いわゆる『5kmルール』など、離隔距離に基づく基準に基づき判断を行ってきた。」と記載している（7頁）。
- (4) 原発の基準地震動を定めるのに、起震断層の設定における連動の評価は重要な問題である。被告も含む各事業者は、地質状況、断層の特徴等を調査して判断しているが、その判断の要素に上記離隔距離があった。例え

ば、被告が平成24年3月6日に開催された「大飯発電所敷地内破砕帯の調査に関する有識者会合」において机上配布した資料には、FO-A～FO-B～熊川断層の連動性評価の一要素として、5kmルールによる評価が使われていた（甲全第848号証）。

## 2 本件地震によって明らかになった連動性判断の困難性

本件地震によって、次のとおり、地震発生前に断層の連動の判断を的確にすることがいかに困難であるかが明らかになった。

- (1) 北陸電力は、2023年10月6日原子力規制委員会に提出した「志賀原子力発電所2号炉敷地周辺の地質・地質構造について」において、敷地周辺の断層の連動性評価をした。その結果、能登半島北部沿岸の断層帯については、猿山沖セグメント、輪島沖セグメント、珠洲沖セグメント、禄剛セグメントの連動を認めたが、その距離は、96kmだった（甲全第849号証）。

ところが、本件地震では、能登半島北部海域の断層帯が約150kmにわたって連動したものだ（甲全第850号証）。

- (2) 本件地震の際、志賀原発から北方9kmに位置する富来川南岸断層が活動したと考えられている（甲全第851号証）。同断層は、震源断層から約20kmも離れている。今まで震源域からこれほど離れた断層がほぼ同時に動くことが確認された例はほとんどない。このことは、5kmルールに拘泥すべきでなく、連動の可能性をもっと幅広く検討すべきことを示唆している。

(3) ちなみに、美浜原発周囲の活断層の位置は次図のとおりである。



離隔距離を20kmと考えれば、大陸棚外縁断層～B断層～野坂断層、C断層、白木－丹生断層、浦底断層なども相互に連動の検討範囲に入ってくることになる。

### 3 小括

そうすると、断層の連動問題についても、被告は、より慎重な姿勢が求められると言わなければならない。

## 第3 避難計画について

### 1 本件地震の教訓

地震と原発事故との複合災害の場合、避難計画に全く実効性がなく、絵に描いた餅であることは原告ら準備書面(97)で詳述した。そして、原告らは、水戸地裁令和3年3月18日判決を引用し、実効性のある避難計画が策定できないことだけで、当該原発の運転は差し止められるべきであると主張している(原告ら準備書面(79))。

### 2 被告の主張

これに対する被告の主張は、「人格権等の侵害を招くような重大事故等を

起こす蓋然性があるのかが具体的危険性の存否という観点で正面から問われる」(被告準備書面(65)10頁16～18行目)、すなわち、重大事故等を起こす蓋然性が認められない以上、避難計画の実効性が欠如していても原発運転の差止請求は棄却されるべきであるというものである。

### 3 原告らの主張の補充

- (1) 通常の産業機械であれば、被告の主張も傾聴に値する。しかし、原発のような、一旦重大事故を起こせば膨大な人々に測り知れない損害を与える危険物については、被告の主張は社会通念に反する。
- (2) そもそも、事故が起こ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、万が一の事故が起こった時の被害回避の方策を取っていなければ、法令上、その設備の利用自体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みよう。

#### ア 船舶安全法

- (ア) 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。
- (イ) 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、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、搜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。
- (ウ) 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。

## イ 航空法

(ア) 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ときに発するものである(同法第10条第4項)。

(イ) 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。

(ウ) したがって、非常脱出用スライドを備えていない航空機は、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。

## ウ 小括

船舶法及び航空法並びにそれらの下位法令の定めによって判ることは、事故が起こ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



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何らの帰責事由がないのに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が備え付けていなければ航海や運航が許されないのに、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かは明白である。

- (3) 被告は、今回、福井地裁令和6年3月29日決定(乙全第583号証)、及び大阪高裁令和6年3月15日決定(乙全第584号証)を提出した。これらは、原発の運転禁止仮処分申立事件における決定であるが、避難計画の論点について、「避難計画の不備を理由に人格権侵害の具体的危険を疎明する場合においては、その前提として、債権者らが避難を要するような事態(放射性物質が外部に放出される事態)が発生する具体的危険を具体的に疎明する必要があるものと解される。」(乙全第583号証94頁)、「抗告人らの申立てが認められるためには・・・人格権に対する直接的な侵害行為、すなわち本件発電所自体が安全性に欠け、その運転に起因する放射線被ばくにより、周辺住民の生命、身体に直接的かつ重大な被害が生じる具体的危険性があると一応認められることを要するというべきである」(乙全第584号証22頁)と述べて、いずれも申立ての主張を退けた。これらの決定内容は、いずれも被告の考え方と同一である。

この考え方によれば、救命ボートを積まないで出航しようとしている船舶の出航禁止を求める仮処分を申し立てても、裁判所は、(仮に出航が法律上禁止されていないとすれば)申立人がその船舶の航行中に救命ボートが必要となるような海難事故が起こる具体的危険があることを疎明しない限り、その申立てを認めないということになる。非常脱出用スライドが故障しているのに航行しようとしている航空機の飛行差し止めを求める仮処分を申し立てても、裁判所は(仮に飛行が法律上禁止されていな

いとすれば)、申立人がその飛行中に非常脱出用スライドが必要となるような航空機事故が起きる具体的危険があることを疎明しない限り、その申立てを認めないということになる。それらの結論がいかにか非常識かお分かりいただけるだろう。

2024年1月1日に羽田空港で起こった日航機と海上保安庁の航空機との衝突事故において、日航機の非常脱出用スライドが機能したために、乗客乗員全員が脱出できたことは記憶に新しい。

以上