

平成 25 年(ワ)第 252 号、平成 26 年(ワ)第 101 号、平成 27 年(ワ)第 34 号  
福島原発避難者損害賠償請求事件

原 告 第2陣相双地区住民ら

被 告 東京電力ホールディングス株式会社

2023(令和 5)年4月14日

準備書面(614)  
(廃炉ロードマップについて)

福島地方裁判所いわき支部 民事部合議1係 御中

原告ら訴訟代理人弁護士 小野寺 利孝  
同 広田 次男  
同 米倉 勉  
同 佐藤 美由紀  
同 鳥飼 康二  
同 丸山 幸司



外

第1 はじめに

1 2021(令和 3)年3月5日、原子力規制庁は本件原発事故に関して「東京電力福島第一原子力発電所事故の調査・分析に係る中間取りまとめ」(甲 A839、甲 A840、以下「中間とりまとめ」という)を発表した。

原告準備書面(577)は「中間とりまとめ」で明らかになった事実のうち、以下の2点を特に重大なものとして、指摘した。

その1は、1号機、2号機共用排気管内のベント配管が共用排気筒の筒頂部

まで達する事なく、共用排気筒基部までしか達していなかった事。

その 2 は、2 号機、3 号機の原子炉建屋上部にあるシールドプラグの下面に、7 京Bq ものセシウム 137 が存在している事。

いずれも事故から 10 年を経過して判明した重大な事実であった。

- 2 その後、2 年の間にも新たな事実が次々と明らかになったが、特に重大なのは、原子炉圧力容器を支えている円筒形の土台（以下「ペデスタル」という）の内壁部の大半のコンクリートが失われているのが明らかになった事であった（甲 A1052）。

## 第 2 ペデスタルの甚大な損傷

- 1 直径約 5 メートル、重量約 440 トンの圧力容器を直接に支えているペデステルは、本来は厚さ 1.2 メートルの鉄筋コンクリート製の壁になっている。
- 2 2023 年 3 月 28 日、29 日に実施されたロボットの遠隔操作による撮影の結果、厚さ 1.2 メートルのコンクリートの大半は失われ鉄筋がむき出しになっている状況が判明した。
- 3 この事実は圧力容器の耐震性に大きな影響を与える事は必定であるが、この事実判明後も被告株式会社東京電力ホールディングス（以下「被告東電」という）は、ホームページに於いて 1 号機の原子炉建屋の耐震性を「S クラス」としている（甲 A1053）。
- 4 ペデステルのコンクリートの大半が失われた事実を目の当たりにしながらも、耐震性「S クラス」即ち、福島第一原子力発電所（以下「第一原発」という）内に於ける諸設備のなかでも、耐震性が最も重要性を有する部分と表明し続けている被告東電の対応には、唖然とせざるを得ない。
- 5 単に本件原発事故についての反省の姿勢がないというよりも、厚顔無恥であり、そもそも原子力発電所という危険施設を取り扱う基本的資質を欠いていると言わざるを得ない。

### 第3 廃炉ロードマップの度重なる更新

1 被告東電は「福島第一原子力発電所1～4号機の廃止措置等に向けた中長期ロードマップ」（以下「廃炉ロードマップ」という）をこれまで5回発表している。

則ち、

- ① 第1回 2012年7月30日付（甲A1054）
- ② 第2回 2013年6月27日付（甲A1055）
- ③ 第3回 2015年6月12日付（甲A1056）
- ④ 第4回 2017年9月26日付（甲A1057）
- ⑤ 第5回 2019年12月27日付（甲A1058）

の5回である。

2 その内容は、多岐に亘り、且つ、猫の目のように毎回の発表内容が異なっている。

例えば「使用済み燃料プールからの燃料取り出し開始時期」については、以下の如き変遷を示している。

|             | ① 2012年<br>7月30日 | ② 2013年<br>6月27日 | ③ 2015年<br>6月12日 | ④ 2017年<br>9月26日 | ⑤ 2019年<br>12月27日 |
|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| 1<br>号<br>機 | 2013年度下半期        | 2017年度下半期        | 2020年度           | 2023年度目処         | 2028年度            |
| 2<br>号<br>機 | 同上               | 同上               | 同上               | 同上               | 2026年度            |
| 3<br>号<br>機 | 同上               | 2015年度上半期        | 2017年度           | 2018年度中頃         | 記述なし              |

3 「燃料デブリの取り出しが開始されるまでの期間」については、

① 2021年7月30日付では「10年以内」とされ、

② 2013年6月27日付では、

1号機 2020年度上半期

2号機 同上

3号機 2021年下半期

とされている。

③ 2015年6月12日付では、2021年開始とされ

④ 2017年9月26日付では「今後の調査・分析や現場の作業等を通じて得られる新たな知見を踏まえ、不断の見直しを行う」としたうえで、「初号機の燃料デブリ取り出し開始」を2021年内としている。

⑤ 2019年12月27日付では「2021年内」としている。

しかるに、2023年になっても、デブリ取出計画の確定すらなく、「開始」される気配は全くない。

#### 第4 まとめ

1 事故発生後12年余を経た今日に於いても、本件事故の規模、発生機序、破壊の状況といった基本的な事すら解明できないため、次々と「新しい事実」が発見されている。

2 しかるに、被告東電は事故の翌年に早くも第1回目の廃炉ロードマップを発表し、あたかも事故の全貌を把握し廃炉に向けた工程を把握しているかの如き印象を、原告を含む原発事故の被害者に対して与え、結果として故郷の復興を祈念する被害者に対して、大きな期待を抱かせる事となった。

3 しかし、「新しい事実」の発見と共にロードマップは5回にも亘り書き替えられ、その都度事故の収束時期は先送りにされた。

ほぼ、2年毎に発表されていたロードマップの改訂も2019年12月27日を最後に、約3年半に亘り改訂版の発表もされなくなっている。

4 結果として、「新しい事実の発見」と「5回に亘るロードマップの改訂」は、原告を含む全ての原発事故被害者的心を翻弄するものでしかなかった。

原告準備書面（577）52頁第5以下に、指摘した富岡町、浪江町、南相馬市の住民意向調査に於いて「原発の安全性に対する不安」が避難住民の帰還を妨げている大きな理由になっている事は、当然の事態と言わざるを得ない。

以上