

【取扱い厳重注意】

平成23年10月6日

聴取結果書

東京電力福島原子力発電所における事故調査・検証委員会事務局
局員 飯崎 準

平成23年10月6日、東京電力福島原子力発電所における事故調査・検証のため、関係者から聴取した結果は、下記のとおりである。

記

第1 被聴取者、聴取日時、聴取場所、聴取者等

1 被聴取者

国土交通省自動車局旅客課地域交通政策企画調整官 谷口礼史
同課 [REDACTED] [REDACTED]

2 聴取日時

平成23年10月6日午後4時00分から同日午後5時00分まで

3 聴取場所

国土交通省旅客課内会議室

4 聴取者

飯崎補佐

※ 複数人で聴取したときは、全員の氏名を記載する。

5 ICレコーダーによる録音の有無等

あり

なし（理由：（「対象者の希望による。」など簡潔に記載））

第2 聴取内容

避難のためのバスの手配状況について
別紙のとおり

第3 特記事項

なし

以上

【取扱い厳重注意】

別紙

1 バス手配の依頼を受けた状況について

旅客課は、乗合バス、貸切バス、タクシー、レンタカー等の業を監督する課であり、震災当日は、帰宅困難者対策や被災地での避難者対策を始めていたところであった。

この対策の過程で、大きな輸送が必要になるだろうとの見込みから、バス会社のリストを作成することとし、出先機関を通じて、バス会社のリストを作成するよう指示していた。

官邸の危機管理センターに派遣していた国交省のリエゾンからの連絡と聞いているが、「原発周辺からの避難のために、貸切バスを100台手配して欲しい」という依頼が旅客課に入った。

具体的な派遣場所、派遣時間、業務に携わる期間、費用負担先等が分からなければ、バス会社に依頼することもできないことから、私（谷口調整官）は、官邸の危機管理センターに行って状況を把握することとし、バス会社との連絡は、
にお願ひすることにした。

官邸でのやり取りでも、具体的にどこに派遣すればよいか、現地では誰が指揮を執るのかが判明しなかったことから、パトカーによる先導があれば、事後的にでもパトカーの無線を使って連絡を取ることができ、派遣場所まで先導してもらうことができるだろうとのことで、パトカーによって先導することを条件として派遣することが決まった。

というのは、震災直後から携帯がつながりにくい状況にあったため、一旦バスを動かしてしまうと、運転手と連絡を取る手段がなくなってしまう懸念があり、無線を備え付けているパトカーによる先導が必要不可欠だったからである。

ただ、費用をどこが負担するかはその場では決まらなかったことから、茨城県、福島県等の12会社が引き受けてくれることになり、合計で130台が確保できたため、各会社に警察車両との待ち合わせ場所を連絡した上で、バスを出してもらうこととした。旅客課は、バスの手配までは行ったが、バスの分配は、危機管理センターでの調整に任せており、警察が最後まで分配をしたのか、現地の自治体が行ったのかは分からない。事後的にバス会社から聞くと、福島ICで福島県警のパトカーと待ち合わせたところ、パトカーが来るまでに時間がかかったという話、震災で道路状況が悪くなり、パトカーは通れるが大型バスは通れないという道路もあり、バスが目的地に着けなかったという話、住民を乗せて避難先まで行ったが、避難所が満杯で、複数の避難先をたらい回しになったという話、避難誘導先が指示されなかったため、仕事をせずに戻ることになったという話等を聞いている。

この時手配したバスは、3/12の午前5時44分に出された10kmの避難指示のために使われており、午後6時過ぎに20kmに避難範囲が拡大された頃には、それぞれの営業所に既に戻っていたため、バスは使われていないと聞いている。

2 その後の状況

原子炉の状態が落ち着かなかつたため、3/13、危機管理センターから、100台程度のバスを手配するようオーダーがあった。私どもで手配した結果、バス会社に引き受けて

【取扱い嚴重注意】

もらえ、バスに待機してもらったものの、避難先が決まらないとの理由から、オーダーをキャンセルしてほしいという連絡が危機管理センターからあり、せっかくバスを出してもらったのに、活動せずに帰ってもらっている。

3/14に保安院のERCから、「3/12に避難した住民の中に、スクリーニングで引っ掛かった者がいるので、当時避難に携わったすべてのバスの除染と乗務員のスクリーニングが必要であり、検知しに行くまでその場で待機させて欲しい」との連絡が入った。

私どもは、この内容を各バス会社に伝えるとともに、既に作成していた避難に携わったバス会社名、運転手名、活動場所等のリストをERCに送ったのだが、なかなかスクリーニングが行われず、保安院に対して、すぐにやってくれと何度も催促した結果、ERCから、中部電力が2チーム、北陸電力が1チームの3チームで3/16からスクリーニング及び除染を行うとの話が入ったが、3/16当日は雪でチームの到着が遅れてしまい、結局、3/18までかかってしまった。

そのため、バス会社としては、3/14に連絡を受けてからバスの除染が終わるまで、避難に使ったバスが使用できなかったという苦情や、バスの運転手がすぐにスクリーニングしてもらえなかったことから、自分で病院に行って自費でスクリーニングをしてもらったなどの苦情が旅客課に寄せられた。

また、バス会社からは、避難誘導する警察は防護服のようなものを着ていたが、自分らは放射線リスクなどの説明を受けずに従事したために、線量計や防護服なしの無防備な状態で携わってしまった、いざとなったら、国賠をするしか従業員への補償の手段がないといった厳しい声も寄せられ、ただただ頭を下げるしかなかった。

■■■■■という労働組合から■■■■■宛に、同種の苦情が入っており、私どもはその対応にも追われている。

このような中、3/14にも、バスを手配するよう危機管理センターから依頼があったのだが、上述の混乱が原因で引き受けてくれるバス会社がなかったことから、バスだけ借りて、警察又は自衛隊が運転をするということになった。

この時も、バスの賃借料をどこが負担するのかということが決まらなかったため、無償で貸してくれるところを探して、何とか7台を確保し、福島ICまでバス会社に来てもらって、そこからは警察又は自衛隊の方が運転して避難誘導を行っている。

この7台は、3/16にはオペレーションを終え、除染もしてバス会社に返せるように整ったが、危機管理センターから、屋内退避が出ている30km圏内の入院患者や老人ホームの入居者等の要介護者を避難させなければならないので、期間延長して欲しいとの依頼があった。

私どもでバス会社にお問い合わせしたところ、期間延長を了解してもらったが、どれだけの期間かかるのかが私どもは分からなかったため、バス会社に対しては、もし期間が長くなるのであれば、費用を払うのでまた相談してほしいということで借り受けた。

費用負担がしっかりと決まらなければ、今後のバス会社との関係が完全に切れてしまうことから、自動車局長に頼んで費用負担の話を経営管理に伝えてもらったところ、保安院を中心に調整することが決まった。

しかし、結局支払われたのは8/5になってしまい、保安院の独立行政法人で建て替えて、東電に請求するという形になったと聞いている。

【取扱い厳重注意】

3 その他

原子力災害における避難は自治体に委ねられているために、広域的な避難が必要になった場合の避難先を決めておくなどの措置が取られていなかったのだと思うが、今後は事前に広域的な避難場所を決めておく必要があるだろう。

バスの調整等も自治体が行うことになるのだろうが、複合災害で自治体が機能しない場合には国が行うしかなく、事前に国の役割分担や除染体制の確保等を考えておく必要がある。

また、私（谷口調整官）は、官邸に出入りして感じていたのだが、 幹部会議室で決まったことを、実際にオペレーションができる程度に、例えば、先導車や費用負担者等を実務的に細かく調整する者がいなかったように思う。

除染にしても、上述のとおりもめたにも関わらず、その後も検討は行われていなかったため、私が官邸に行って、自ら、除染ポイントの調整を進めるとともに、除染のための資機材を自衛隊から借りることや、保健所の応援をもらうことなどを調整する始末であった。

そのため、国交省の幹部にお願いして、以後は調整を内閣官房で行ってもらえるように話してもらい、結果として、以後は安危が行うことになった。

なお、旅客課は、原子力災害対策マニュアル上の担当課としては割り当てられておらず、原子力災害における避難のためのバスの分配をすることは、マニュアル上も、日頃の原子力防災訓練上も想定されていない。

今回、原子力災害対応に関わってみて、原子力に対する安全神話から、国がこれまで真剣にオペレーションを検討してこなかったのだろうということを強く感じた。

以 上