

平成5年（行ウ）第4号再処理事業指定処分取消請求事件

原告 大下由宮子 外157名

被告 原子力規制委員会

令和3年（行ウ）第1号六ヶ所再処理事業所再処理事業変更許可処分取消請求事件

原告 山田 清彦 外105名

被告 国（処分行政庁 原子力規制委員会）

## 証 拠 説 明 書

2022年（令和4年）6月17日

青森地方裁判所 民事部 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 浅石 紘 爾

外4名

甲号証	標目 (写し)	作成者	立証事項
D 385	飛来物の落下確率評価 - 初速変動の影響 (高レベルメモ no.14)	三菱原子力工業株式会社	①高レベル放射性廃棄物管理事業許可の1次審査の審査資料である。 ②三沢対地射爆撃場で訓練コースを周回中のF16がエンジン停止した場合に、そのF16が本件再処理工場に墜落する衝突速度別の確率密度を評価したものである。 事故機が六ヶ所施設（本件再処理工場）に到達する（墜落する）確率は、全体（あらゆる速度の合計＝衝突速度 $> 0 \text{ m/s}$ ）でエンジン停止1回・施設面積 $1 \text{ m}^2$ あたり $7.60 \times 10^{-11}$ と評価されている。そして、同じ条件でF16が本件再処理工場に $150 \text{ m/s}$ を超える速度で墜落（衝突）する確率は同じくエンジン停止1回・施設面積 $1 \text{ m}^2$ あたり $4.57 \times 10^{-11}$ と評価されている。これは、

			<p>三沢対地射爆撃場で訓練コースを周回中にエンジン停止したF16が本件再処理工場に墜落すると評価された場合の中で60%が150m/sを超える速度で衝突すると評価されていることを意味する。</p> <p>本件再処理工場に墜落する場合には150m/sを超える速度で墜落する確率が何と60%にも及ぶ（過半数である!）というときに、衝突速度を150m/sとした防護設計など、まったく防護設計の名に値しないこと。</p> <p>③本件再処理工場に墜落する可能性があるのは、急降下した後の上昇中にほぼ限られること。</p>
386	F-16 FLIGHT MIS HAP HISTORY	空軍安全センター	<p>乙D第85号証で用いられているF16の1983年から1989年の10万飛行時間あたりのAクラス事故発生率5.02は近年減少しており、直近10年(2012年~2021年)平均で1.807、直近20年(2002年~2021年)平均で1.86である事実。</p> <p>三沢対地射爆撃場で訓練コース周回中の航空機のエンジン停止に起因する本件再処理工場への航空落下確率の評価は、F16の事故発生率を低い方の直近10年平均を用いても、<math>8.08 \times 10^{-7}</math>、事故率をエンジン停止に限定した場合で<math>3.23 \times 10^{-7}</math>であり、いずれにしても三沢対地射爆撃場で訓練コース周回中にエンジン停止した航空機の墜落確率評価だけで、<math>10^{-7}</math>を超えること。</p>
387	総合資源エネルギー調査会原子力安全・保安部原子炉安全小委員会(第5回)議事録	原子力安全・保安院 原子力発電安全審査会 (平成14年7月22日)	<p>航空機落下確率評価基準の規定内容とその制定時の議論からして、どのように見ても「小型機」と評価する余地のないF16クラスの航空機について、「対象航空機の種類による係数」を乗じる方法を用いることは、航空機落下確率評価基準の規定にも、その趣旨にも反すること。</p>

388	新聞記事	東奥日報社 (2022.6.3)	<p>2022年1月31日、航空自衛隊小松基地所属のF15戦闘機が離陸直後洋上に墜落した事故原因は、空間識失調であったこと。</p> <p>墜落直後の速度は時速720km(秒速200m)であること。</p> <p>この事実を照らし、衝突速度をエンジン停止を前提とした150m/sで落下確率を計算した本件適合性審査が違法であること。</p>
389	新聞記事	デーリー東北新聞社 (2022.6.3)	<p>同上</p> <p>この記事の中で引用されている2019年4月9日の事故は、既出の甲D第308号証ないし316号証である。</p>