平成２４年（ワ）第３６７１号外　大飯原子力発電所運転差止等請求事件
原　告　　竹本　修三　　外
被　告　　国　　外１名

原告第１０３準備書面

－京都府北部の過去１０年の通行止め発生の状況－

２０２３年（令和５年）１２月１４日

京都地方裁判所 第６民事部合議はＢ係　御中

原告ら訴訟代理人
弁　護　士　　出　口　治　男
同　　渡　辺　輝　人
外

本書面は、過去１０年ほどの京都新聞の記事から、台風、大雨、大雪、強風、地震などによって発生、またはそれらがなくても自然発生した倒木、土砂崩れ、冠水による、京都市以北の京都府北部の道路の通行止めの状況を明らかにし、大地震による原発事故発生時やそれと前後する自然災害により生じると予測される道路の寸断の状況とその重大性を明らかにし、さらに、その復旧の困難性を述べるものである。以下の項目は概ね単一のイベント（台風、大雨、強風、大雪、地震、自然発生）ごとに、それによって生じた一連の道路の通行止めを古い順に述べる。

第１　京都市以北の京都府北部で直近約１０年間に発生した主な通行止めの発生状況

1.　２０１１年５月の大雨【項目１】

この大雨は南西諸島を通過した台風１号により活発化した前線の影響によるものである。

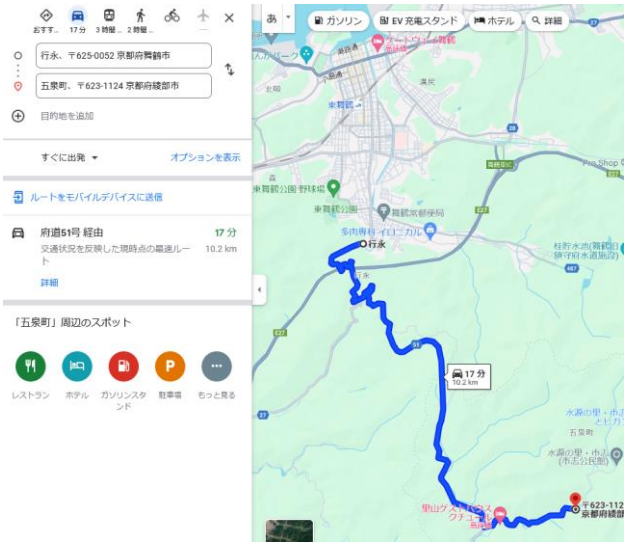
この雨で、５月１２日の時点で

- 綾部市和木町の市道で斜面が高さ６メートル、幅１６メートルにわたって崩れ、土砂が道をふさいだ。
- 舞鶴市浜で満潮橋東側の潮路通が直径約１メートル、深さ最大約１・３メートル陥没した。
- 府道は、舞鶴市行永－綾部市五泉町間の約１０キロ、福知山市大江町毛原－宮津市岩戸間の約９・２キロなどが通行止めになった。

６月４日の時点でも

- 京丹後市弥栄町野間地区と弥栄町黒部地区を結ぶ府道浜丹後線と、丹後町上野地区に通じる丹後縦貫林道とも土砂崩れや道路の陥没のため３０日から不通になり、地区外に通じるのは府道井辺平線のみになった。
- 野間地区では９３世帯２１３人が生活をしているが、迂（う）回路の府道井辺平線は山中を走り、道幅も狭いため、高齢者向けのデイサービスの送迎が休止されるなど影響が出た。

野間地区の土砂崩れは５月の大雨からはやや遅れて発生しているが、連続する雨で土砂崩れが起きることは十分あり得ることである。



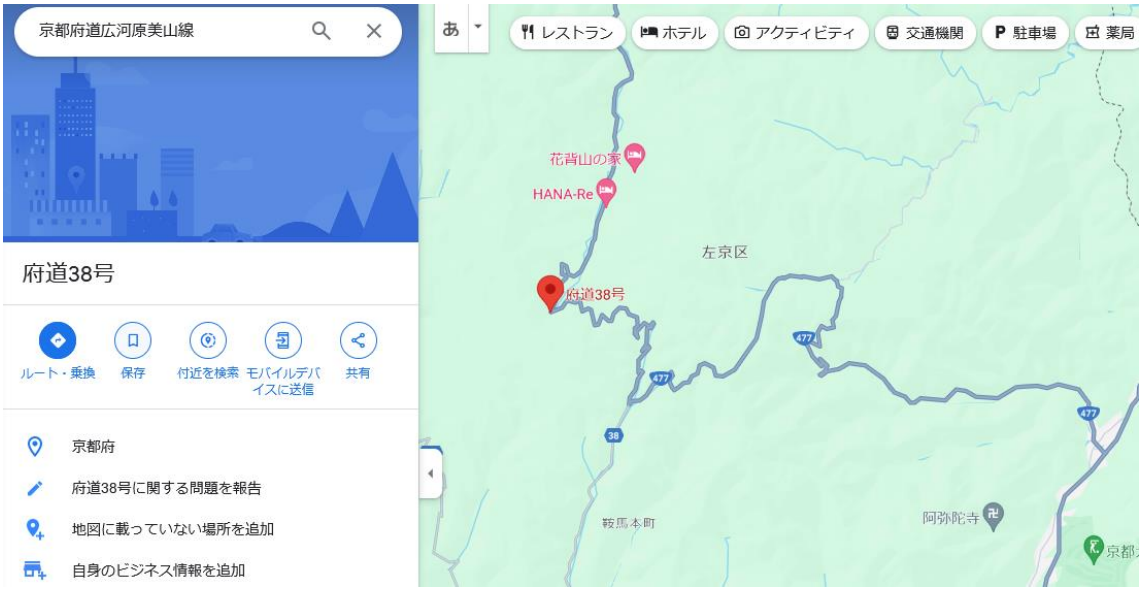
2.　２０１１年９月の台風１２号【項目２】

この台風は９月４日未明に日本海に抜けるまでの間に京都府下に大雨をもたらした。

この大雨で、

- 府道京都広河原美山線は京都市域での雨量が規制値を超えたため、４日午後６時現在、市境付近で通行止めになった。

京都府道３８号線（広河原美山線）は、京都市左京区の大原や鞍馬の方面から南丹市美山町に通じる道路であり花脊峠を通過する。美山町側からは重要な避難路となるが、峠道の難所であり、度々通行止めが発生する。



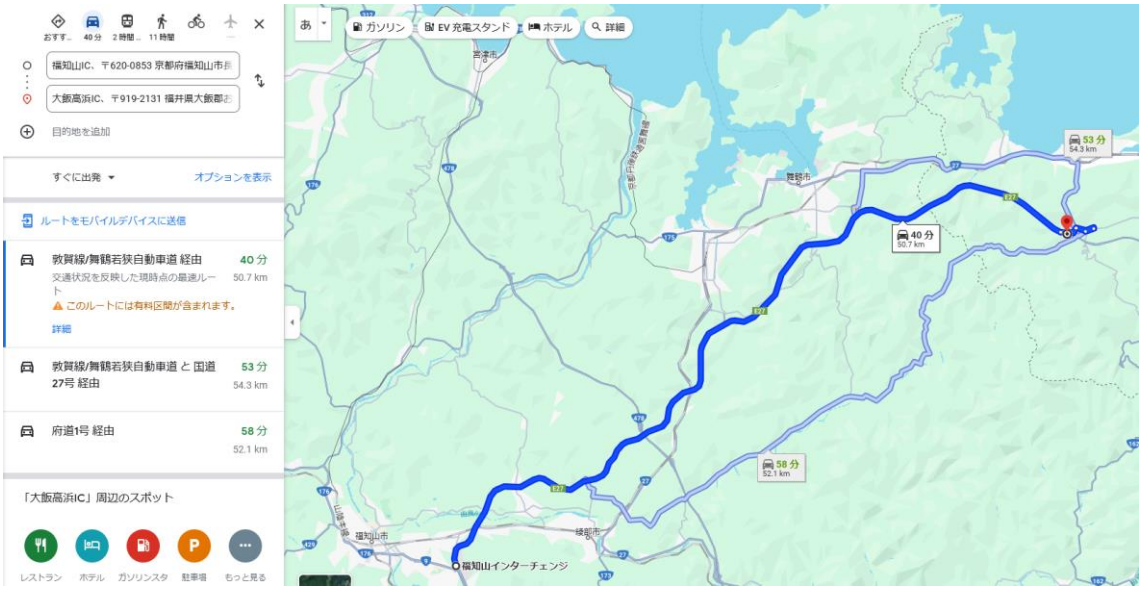
3.　２０１２年１月の大雪【項目３】

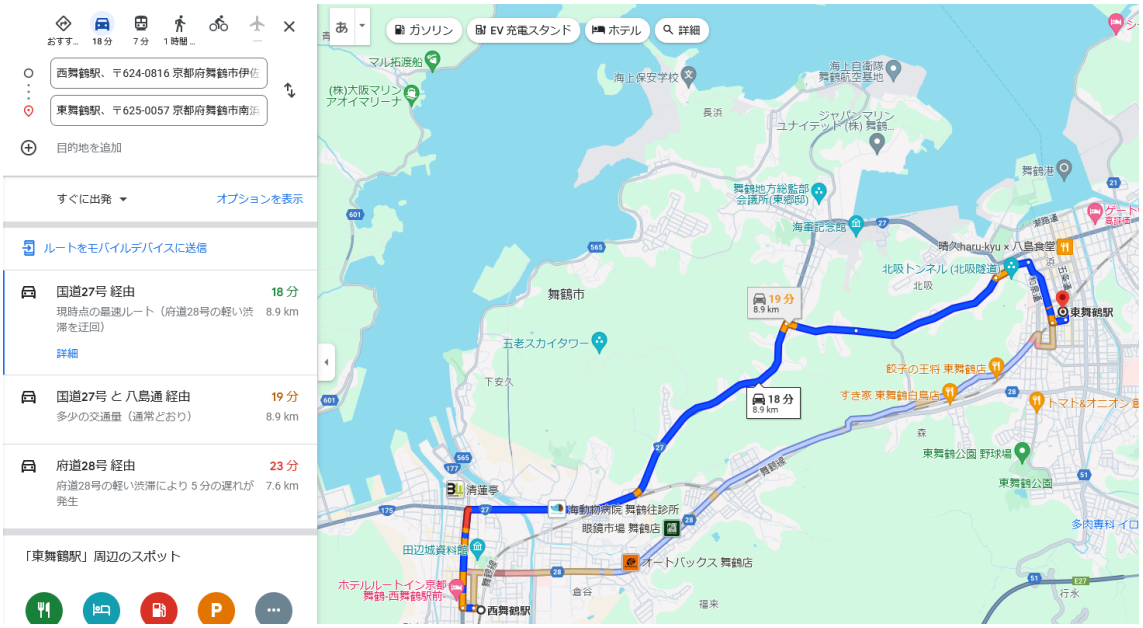
この大雪は１月２４日朝に流れ込んだ強い寒気によって降った。

この大雪で、

- 宮津市や京丹後市などでは、山間部を中心に倒木による通行止めが相次ぎ、一部の高齢者福祉施設は安全のため利用者の送迎を見合わせた。
- 舞鶴若狭自動車道は、福知山ＩＣ（インターチェンジ）－大飯高浜ＩＣ（福井県おおい町）で上下線が通行止めとなった。
- 舞鶴市の東西の市街地を結ぶ国道２７号や府道小倉西舞鶴線（白鳥街道）では、渋滞が発生。スリップしたり、立ち往生する車が相次いだ。

舞鶴若狭自動車道、国道２７号線、京都府同２８号線（小倉西舞鶴線＝白鳥街道）は、舞鶴市の避難計画、またおおい町や高浜町の避難計画においては必要不可欠の道路であるが、度々、通行止めが起きる。また、降雪による場合は事故や立ち往生も頻発する。これらの道路が通行止めになると、舞鶴市、高浜町、おおい町側からの避難は実施不能になる。





4.　２０１２年４月の自然発生の土砂崩れ【項目４】

この土砂崩れは４月１２日に自然発生した。

この土砂崩れで、

- 府道枚方亀岡線で、亀岡市上矢田町から東別院町までを全面通行止め

となった。

このように、峠道の土砂崩れや倒木による通行止めは、特段の理由がなくても発生する場合がある。

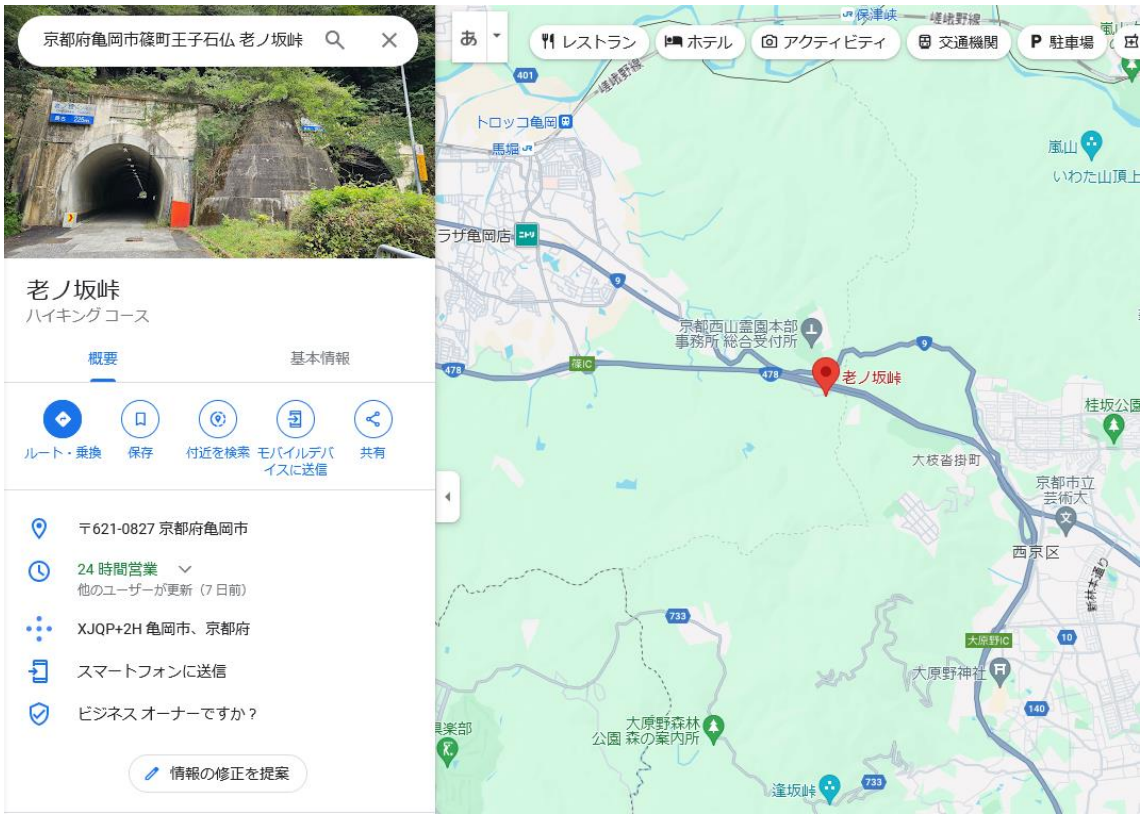
5.　２０１３年９月の台風１８号【項目５】

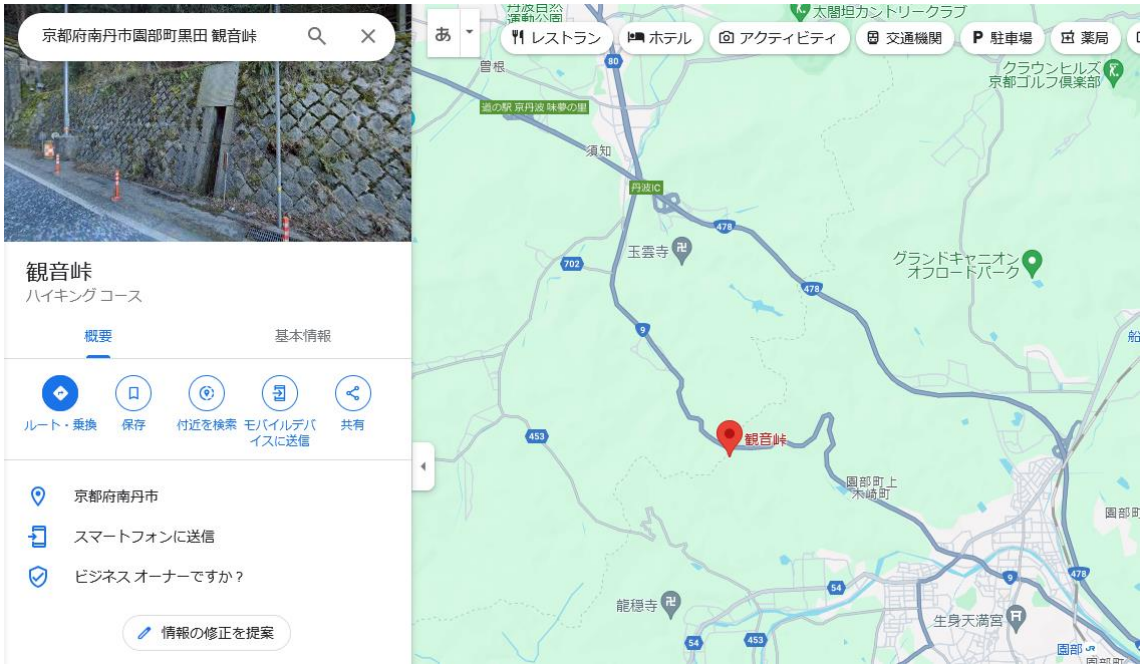
この台風は９月１７日までの間に京都府北部に被害をもたらした。

この台風で、

- 京都縦貫自動車道は通行止めになった。
- 国道９号は老ノ坂峠が早朝から正午まで約７時間通行止めとなり、観音峠も土砂崩れで通れなくなった。９号は終日渋滞した。
- 国道３７２号や国道４２３号も土砂流出や倒木で通行止めとなった。

京都縦貫道及び国道９号線は避難のための重要な道路であるが、大雨等でしばしば通行止めになる。なお、国道３７２号線は亀岡市から兵庫県丹波篠山市方面の道であり、国道４２３号線は亀岡市から大阪府豊能町方面の道である。国道９号線が通行止めになったときにこれらの道が通行止めになると、細い迂回路すらなくなる。





6.　２０１３年１０月の自然発生の倒木【項目６】

この倒木は１０月１７日に自然に発生した。

この倒木で、

- 京都市山科区日ノ岡夷谷町の三条通で、道路沿いの山の斜面の木が倒れて電線を切断し、三条通をふさいだ。高さ２０～３０メートルの木が、三条通（片側２車線）を横断するように根こそぎ倒れた。倒木の撤去作業のため三条通が一時通行止めになり、渋滞が起きた。

京都市内中心部でも突然の倒木で幹線道路が通行止めになることがある例である。

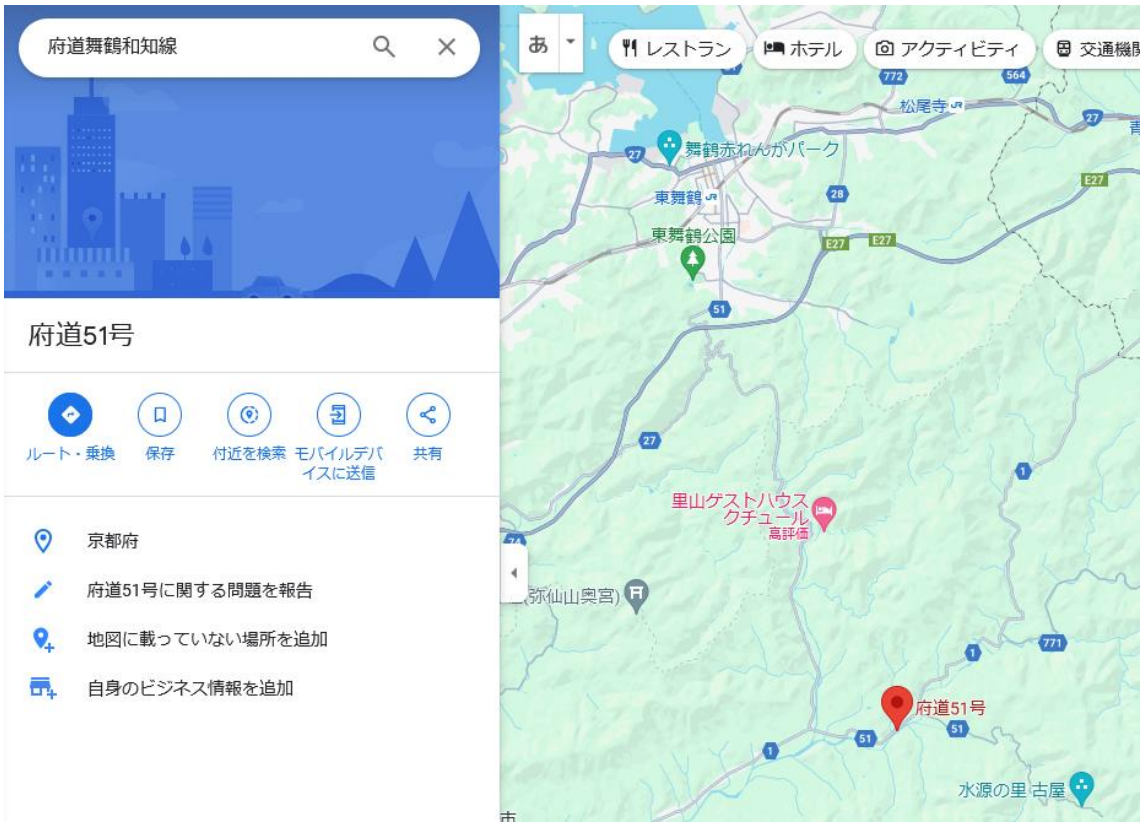
7.　２０１４年３月の自然発生の土砂崩れ【項目７】

この土砂崩れは３月１６日に舞鶴市行永の山間地で土砂と倒木が道をふさぎ、２５日に再び１メートル大の岩など大量の土砂が崩落した。

この土砂崩れでで、

- 舞鶴市と綾部市をつなぐ菅坂峠（府道舞鶴和知線）が通行止めにな理、４月３日の段階でも通行止めが続き、それ以後も長期化する見込みとなった。

府道舞鶴和知線（府道５１号線）は東舞鶴と西舞鶴の間が通行止めになったときには綾部市方面への細いものの数少ない抜け道となる道である。また、２０１１年５月の大雨【項目１】で通行止めとなった舞鶴市行永－綾部市五泉町間の約１０キロとも重なる区間である。



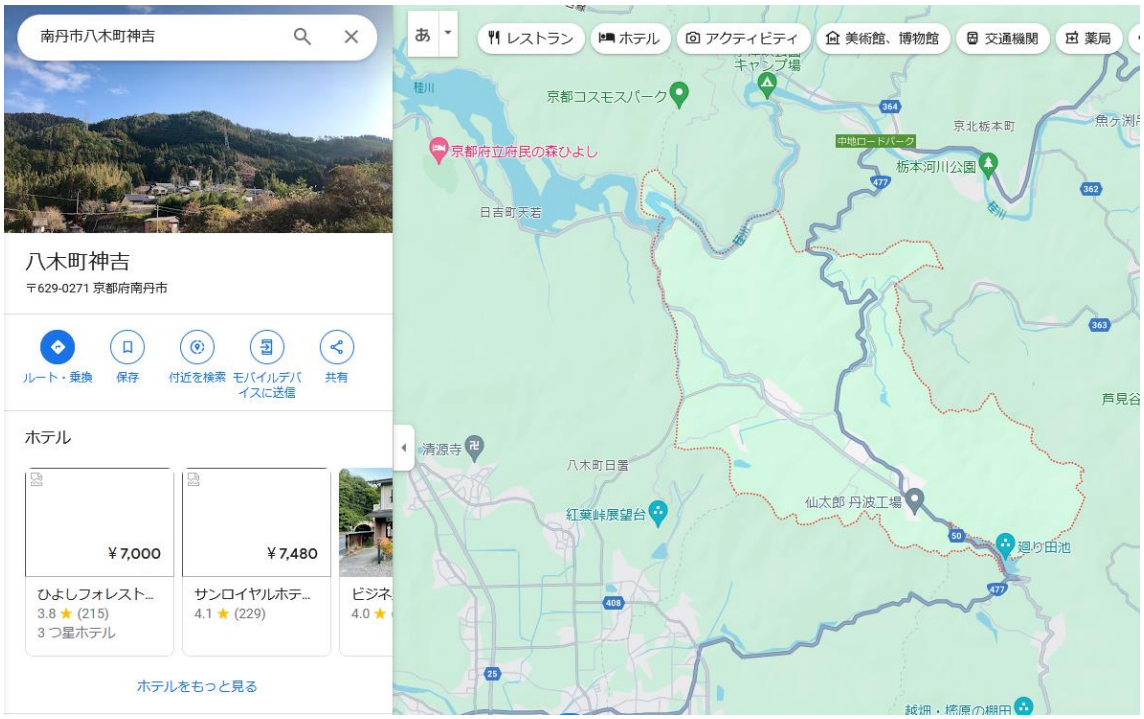
8.　２０１４年８月の台風１１号【項目８】

この台風は８月１０日に近畿地方を通過し大雨をもたらした。

この大雨で、

- 南丹市園部町仁江の園部川沿いを走る府道園部能勢線でも、昨年崩落し大型土のうを積んでいた箇所が、再び長さ１５メートル幅３メートルにわたって崩れ、全面通行止めになった。
- 国道４７７号（南丹市八木町神吉－京都市境）や府道京都広河原美山線（南丹市美山町佐々里－京都市境）など、国道と府道３路線が土砂崩れや倒木で通行止めとなった。

府道５１号線（園部能勢線）は、南丹市から兵庫県丹波篠山町方面に逃げる際に使用する主要な道路である。国道４７７号線は、南丹市美山町や京都市右京区京北町の住民が京都市方面に逃げる際に使用する国道１６２号線の迂回路となるが、土砂崩れで度々通行止めになる。



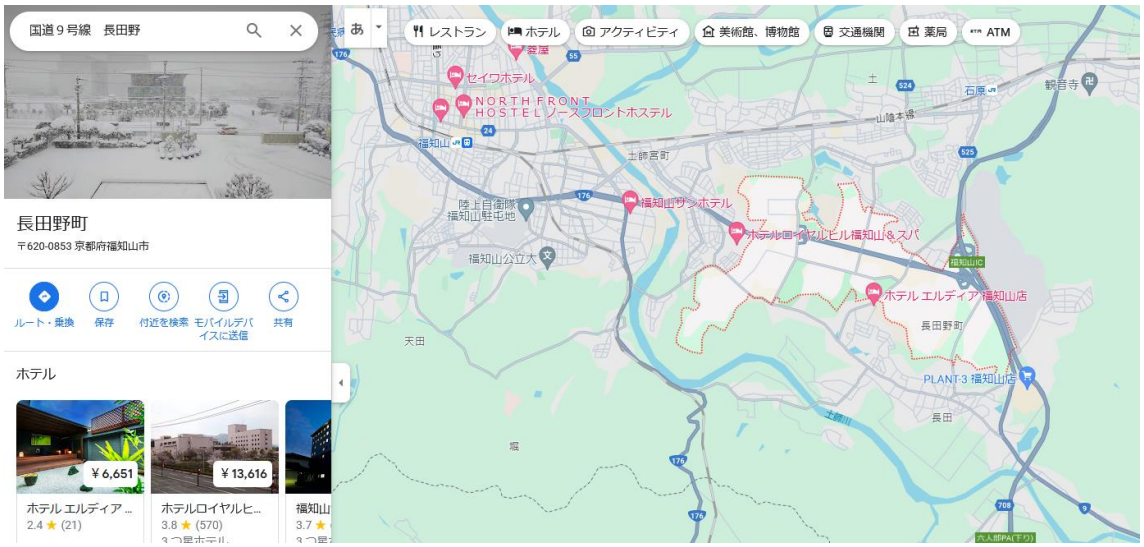
9.　２０１４年８月の豪雨【項目９】

この豪雨は停滞前線の影響によるもので、京都府北部は８月１６日深夜から１７日未明にかけて記録的な豪雨に見舞われた。特に福知山市周辺に大きな被害が出た。

この豪雨で、

- 舞鶴若狭自動車道の福知山インターチェンジ（ＩＣ）－綾部ＩＣ間が通行止めとなり、解除は２０日時点で２２日の見通しとなった。
- 長田野の国道９号では約５０メートルにわたってのり面が崩れて通行止めとなった。
- 福知山市岩間の国道１７５号で土砂崩れがあって通行止めとなった。

舞鶴若狭自動車道や国道９号線は原発事故の際の主要な避難路であるが、豪雨等で度々通行止めになっている。



10. ２０１４年９月の豪雨【項目１０】

これは京都府北部に９月４日深夜から５日未明にかけて降り続いた雨である。

この豪雨で、

- 舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道が通行止めとなり、９月６日午後４時までに開通した。

舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道は重要な避難路であるが、豪雨等で度々通行止めになる。

11. ２０１４年１０月の台風１９号【項目１１】

この台風は１０月１３日夕刻から１４日未明にかけて京都府北部に接近し、大雨をもたらした。

この台風により、

- 由良川の増水で在田橋（福知山市大江町）が水没した
- 宮津市小田では午後８時ごろ、斜面が高さ５メートル、幅９メートル崩落し、土砂が市道をふさいだ。

12. ２０１４年２月の自然発生した地滑り【項目１２】

この地滑りは２０１４年２月１９日に発生し、土砂崩れが発生した。

この地滑りで、

- 舞鶴市八戸地の府道舞鶴宮津線が１年近くにわたり通行止めとなり、２０１５年２月２日午後３時に片側交互通行により規制が解除される見込みになった。

府道４５号線（舞鶴宮津線）のように、土砂崩れは自然発生し、長期間の通行止めとなることもある。復旧したといっても、片側交互通行に止まることもある。

13. ２０１５年２月の大雪【項目１３】

この大雪は２月８日から１０日にかけて舞鶴市を中心に起き、７０ｃｍの積雪となった。

この大雪で、

- 国道２７号では９日朝には市街地で大型トレーラーが１時間近く立ち往生して、渋滞が続いた。

国道２７号線は舞鶴市民の主要な避難経路であるが、降雪によって立ち往生が発生し、機能を喪失することが分かる。大型トレーラーが立ち往生するのは舞鶴が我が国有数の港湾都市だからであり、偶然ではない。

14. ２０１６年熊本地震との比較【項目１４】

２０１６年４月２６日の京都新聞の記事「「原発避難「想定甘い」　滋賀県計画「主要道路１カ所寸断」←→熊本は１６０区間　「被ばく恐れ」住民訴え」は、京都府北部の自然災害を扱ったものではないが、直前に起きた２０１６年熊本地震で道路の通行止めが１６０箇所で起こったこととの関係で、滋賀県の原発事故時の避難計画では「道路寸断は、国道１６１号の白髭神社付近（高島市）が通行不可になるという１パターンでしか算出していない。」ことを指摘している。

避難計画実施の道路の寸断を想定していない（できない）不備は、京都府及び府下自治体の避難計画の方が甚だしい。

15. ２０１６年２月の自然発生した土砂崩れ【項目１５】

この土砂崩れは２月１１日に発生した。

この土砂崩れで、

- 舞鶴市上根の市道別所岸谷線で１０日午前８時半ごろ、道路側面の土砂が崩れて道路をふさぎ、通行止めになった。市道は幹線の府道から同市岸谷地区や白滝地区を結んでいるが、同日夕まで両地区の計４３世帯が車で府道

まで出られない状態が続いた。通行止めは同日午後５時まで続き、舞鶴市が１５０ｍの仮設道を設置して、解除された。

このように、それ自体は主要ではない道路でも、地元住民にとっては集落から幹線道路にアクセスするための唯一の道である場合、土砂崩れによって道路が通行道路が通行止めになると、集落ごと孤立することになる。

16. ２０１６年３月の自然発生した土砂崩れ【項目１６】

この土砂崩れは３月１５日に発生した。

この土砂崩れで、

- 福知山市道の一部区間（同市大江町南有路―綾部市西方町、約２キロ）が通行止めになった。通行止めは４月６日に解除されるまで続いた。

今後、予算や人手不足の関係などで、通行止めの復旧作業に益々時間を要することが予想される。

17. ２０１６年９月の台風１６号【項目１７】

この台風は９月２０日に近畿地方に接近し、大雨をもたらした。

この台風で、

- 舞鶴市八田の府道舞鶴宮津線では、道路沿いの八戸地川が増水して路肩を削り、道路の一部が崩壊。府中丹東土木事務所は八田－下漆原間の約３・３キロを通行止めにした。
- 京都府は、綾部市の綾部大橋のほか、福知山市では在田橋（大江町）など三つの橋を通行止めにした。

このように、大雨の際には、道路の水没による通行止めも発生する。

18. ２０１７年１月の大雪【項目１８】

この大雪は１月１４日から１６日まで３日連続となった。

この大雪で、

- 福知山市内の国道や府道、市道の２９カ所で木が倒れ、道をふさいだ。榎峠の国道４２９号など４カ所の通行止めは１７日以降に解除になる見込みとなった。
- 南丹市日吉町中世木区では倒木と電柱の倒壊により停電が発生。車両も通行不能となり、全域が孤立状態に陥った。その中でも牧山地区は倒木撤去と除雪に時間を要し、１８日夕方まで約４日間にわたって孤立した。

榎峠は福知山市から兵庫県丹波市方面に避難する際の主要な道路である。また、強風や降雪の際は、それ自体だけではなく、倒木による二次的な通行止めが発生

し、復旧に多大な時間を要することがある。

19. ２０１７年２月の自然発生した土砂崩れ【項目１９】

この土砂崩れは２月２５日に発生した。

この土砂崩れで、

- 京丹後市大宮町久住の府道久住河辺線の約３キロが全面通行止めとなった。

土砂崩れは降雨や地震がなくても発生する。

20. 国道９号線の伏線化の要望【項目２０】

この２０１７年６月３０日の京都新聞「国道９号「Wルートに」　亀岡・政財界が要望　大雨時「陸の孤島」解消へ　北陸新幹線の雪辱？」という記事は、自然災害そのものに関するものではないが、

- 国道９号は老ノ坂で連続雨量が２３０ミリに達すると土砂崩れなどの危険性から通行止めになる。２０１３年９月の台風１８号、１５年７月の台風１１号で京都縦貫自動車道とともに止まり、大きな影響が出た。

ことを指摘し、亀岡市の行政や経済界が国道９号線の複線化を要望していることが記されている。

21. ２０１７年８月の台風５号【項目２１】

この台風は８月７日から京都府下に大雨や強風をもたらした。

この台風で、

- 舞鶴市、宮津市では府道２路線の一部区間が規制雨量に達して通行止めになった。
- 京丹後市では網野、弥栄町の府道２カ所で冠水して一時通行できなくなった。
- 舞鶴市の府道の念仏峠付近で倒木があり、伊根町では町道ののり面の一部が崩れ、府道脇の木の枝が折れ道路の一部をふさいだ。

通行止めは土砂崩れだけではなく、水没（冠水）、倒木など多様な原因で多数発生する。復旧に要する時間も長くなると考えるべきである。

22. ２０１７年の台風１８号【項目２２】

この台風は９月１７日夜に京都府を直撃した。

この台風で、

- 京丹後市や福知山市、与謝野町など北部４市１町の国道や府道で冠水や土砂崩れが発生し、通行止めとなった。

- 京丹後市丹後町の集落が孤立した。
- 京丹波町広野の府道沿いののり面が約１立方メートル崩落し、土砂を除去するため一時通行止めとなった。

大きいとは言えない台風でも、直撃すると大きな被害が生じ、道路の通行止めも発生しやすくなる。

23. ２０１７年の台風２１号【項目２３】

この台風は「超大型」とされ、１０月２２日夜から丹波地域を暴風圏に巻き込み、２３日にかけて強い風雨が長時間続いた。

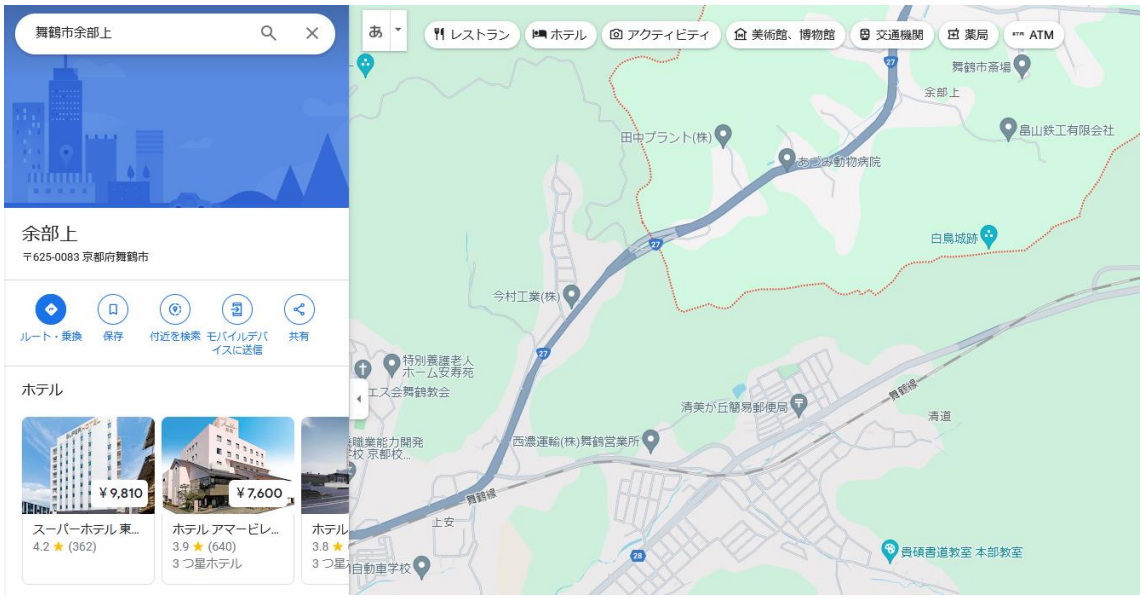
この台風で、

- ２２日夜から舞鶴若狭自動車道や京都縦貫自動車道が通行止めとなった。
- 舞鶴市余部上の国道２７号ではトンネル東側出口脇の斜面から土砂と水が流れ出して通行止めとなった。
- 南丹市美山町内久保では美山川の水が護岸を削り、府道３８号線の一部が崩落した。
- 南丹市美山町知井地区に通じる府道３８号線は、集落約２キロ手前の同市美山町内久保で川側車線の半分が約１５メートルにわたって崩れ落ち、工事など緊急車両以外は通行止めとなった。集落はほぼ孤立状態になった。
- 南丹市美山町田歌から東の府道３８号線は、木が電線に絡みつくように倒れており、さらに東の芦生、佐々里方面へは倒木が多く、進めない状態となった。
- 府道３８号線の広河原美山線は１１月１９日の段階でも通行止めのままであり、同月２１日に迂回路が開通予定となった。
- 亀岡市上矢田町では府道枚方亀岡線が通行止めとなった。
- 南丹市園部町半田では国道４７７号線が通行止めとなった。
- 綾部市睦寄町では土砂崩れで古屋集落の２世帯が孤立した。
- 大江町蓼原や二俣周辺では道路冠水により一時、集落が孤立した。
- また１１月３日になってから、この台風の影響で道路ののり面が崩壊する恐れがあるとして福知山市三和町大原の国道１７３号を全面通行止めにした。この通行止めは１２月７日午後３時に解除見込みとなるまで続いた。

舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道、国道２７号線（余部上）は舞鶴市や高浜町、おおい町などの住民が避難するためには死活的に重要な道路であるが、自然災害で度々通行止めとなる。また、このときは、南丹市美山町の京都府道３８号線（広河原美山線）では、内久保、知井、田歌、芦生、佐々里の各集落が孤立し、特に芦生、佐々里はすべての道路が寸断されて完全に孤立状態となり、復旧

に１ヶ月単位の長時間を要した。他にも多数の通行止めが発生し、多数の集落の孤立が発生した。

原発の過酷事故が発生する際の直下型地震では、これよりもさらに過酷な道路状況が発生すると予測できるし、過酷事故を想定する以上、その前後の時期に大型の台風が訪れ、交通網に二重の被害が可能性は確率論としては非常に高いといえるのに、対策の打ちようがないのが現状である。



24. ２０１８年の大阪府北部地震による被害【項目２４】

この地震は２０１８年６月１８日に大阪府北部を震源として発生した。

この地震で、

- 京都府道枚方亀岡線が落石により一時通行止めとなり、同日夕方に解除された。

新聞記事でも、前年１０月の台風２１号で緩んだ地盤の崩壊や今後の降雨が懸念されており、地震の前に起きた豪雨の影響は、長い間続くことが見てとれ、地震後の降雨も脅威となることが分かる。

25. ２０１８年７月の西日本豪雨【項目２５】

この豪雨は７月５日から７日にかけて西日本全体で起こり、各地で記録的な雨量となった。

この豪雨で、

- 舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道が通行止めと成、８日の時点でも、京都縦貫自動車道の丹波インターチェンジ以北は引き続き通行を規制していた。

- 国道２７号は舞鶴市真倉で東側ののり面が長さ１００メートル、幅１０メートル、高さ１５メートルにわたって崩壊し通行止めになり、１３日午後１０時から解除するまで続いた。解除後も、片側交互通行となった。
- 舞鶴市内では、大浦半島を中心に市道１４路線が落石や土砂崩れ、倒木で一時全面通行止めとなった。白鳥トンネル西側付近（同市清道）や同市瀬崎の瀬崎トンネル（同市瀬崎）付近でも土砂崩れが発生した。
- ７日時点でも、京都府伊根町と宮津・京丹後の両市を結ぶ国道１７８号などで道路沿いののり面が崩れるなどし、通行止めとなっており、同町は孤立状態になった。【項目３８】の記事によると、その際、国道１７８号など周辺市とつなぐ大小４本の道が全て通行止めになり、伊根町全体が「陸の孤島」と化した。
- ８日の時点でも、福知山市や舞鶴市の由良川沿いの国道では、道路の冠水や土砂崩れ、橋の通行止めなどで通行が困難な状態に陥っていた。土砂崩れが発生した下天津地区の道路上では、トラック約１０台が立ち往生した状態が続いた。
- 福知山市大江町公庄の谷筋で土砂崩れにより発生した天然ダムの影響で、京都府中丹西土木事務所は１０日午前１時から、国道１７５号の同市下天津から同市大江町河守までの約４キロの区間を通行止めにした。
- １０日の時点で、福知山市三和町大原の国道１７３号や、府道綾部大江宮津線の宮津市小田や綾部市今田町などでも通行止めとなっている。
- １０日の時点で、宮津市の国道１７８号（里波見－長江間、日置－里波見間）をはじめ、府道の宮津養父線や京丹後市弥栄町の浜丹後線などが崩土などにより通行止めとなっている。
- １３日の時点で初めて、南丹市八木町氷所の府道京都日吉美山線で１２日、のり面が崩れているのが見つかった。府南丹土木事務所は同日、同町氷所から同町神吉まで約２キロを通行止めにした。７０～８０メートルにわたって崩落し、土砂が道路を覆い、復旧時期未定となった。
- １４日の段階で、宮津市府中地区にある成相寺へ向かう市道が損壊し、同寺に住む１世帯２人が徒歩以外では孤立状態となった。
- １４日の段階で現在も約１００カ所・区間が通行止めが続き、８月６日の時点でも府市町村道の５１区間で土砂崩れなどによる通行止めが続いていた。
- １４日の段階でも、南丹市の市道西牧山線では道路の一部が土砂崩れで崩壊して、車が通行止めとなっていた。西牧山地区の孤立状態が続いていた。
- 翌年の２０１９年１２月２５日になって、府道山東大江線の福知山市天座―同市大江町橋谷間（約１・５キロ）で行っていた全面通行止めを、２５日

午後１時から解除すると発表した。

舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道、国道２７号線は、舞鶴市や高浜町、おおい町の住民が避難するためには死活的に重要な道路であるが、自然災害でしばしば通行止めとなり、その期間が長期化しがちである。

また、大規模災害時には、多数の道路が同時に通行止めとなり、京都府北部の交通途絶の影響で京都市内の幹線道路まで渋滞が発生する。そして、災害の影響を受けた土砂崩れや自然ダムによる通行止めが遅れて発生することもある。そのような中で、集落の孤立が発生する。

原発の過酷事故を引き起こす大きな地震は、このような大規模自然災害に前後して発生する可能性が十分あることは何度でも指摘せざるを得ない。

26. ２０１８年９月の台風２０号【項目２６】

この台風は８月２４日未明に日本海に抜けたが、その過程で京都府下にも大雨、強風をもたらした。

この台風で、

- 右京区京北から南丹市美山町にかけての国道１６２号など４カ所で土砂崩れなどが起き、５カ所で通行止めとなった。

国道１６２号線は福井県小浜市、おおい町、高浜町方面、また南丹市美山町や京都市右京区京北町（旧北桑田郡京北町）の住民が京都市内方面に避難するための重要であり、特に、国道９号線や京都縦貫自動車道が通行止めになった場合は重要な迂回路であるが、自然災害で度々通行止めになる。

27. ２０１８年９月の台風２１号【項目２７】

非常に強い台風２１号は９月４日午後２時ごろ、丹波２市１町に最接近した。

この台風で、

- 国道９号は、５日の午後６時の時点でも、倒木の影響で沓掛―王子間で通行止めになっていた。
- １１月４日時点でも台風２１号を含め今年相次いだ風雨の被害で京都市内山間部の９カ所が通れないままで、左京区北部では府道３８号線、国道４７７号線の鞍馬温泉－花背峠間が１０月１５日まで通行止めになった。

国道９号線は、自然災害の度に通行止めが発生している。山間部を貫く片側一車線の長距離の国道である以上、必然といえる。

28. ２０１８年９月の大雨【項目２８】

この大雨は９月８日未明に発生した。

この大雨で、

- 南丹市では、八木町の国道４７７号や府道など５カ所で土砂崩れが発生し、通行止めとなった。神吉と氷所を結ぶ広域基幹農道では道路脇の斜面が約５０メートルにわたって崩れ通行止めになった。
- 通行止めとなった国道１７８号の宮津市里波見－長江間は、１１日早朝に点検した後、通行止めを解除する予定となった。

台風の後の別の度重なる大雨で被害が拡大することも十分にあり得ることである。

29. ２０１８年１０月の台風２４号【項目２９】

この台風は１０月１日までに京都府を通過した。

この台風で、

- 道路は国道１７３号の三和町大原－京丹波町間の約１キロが土砂崩れの恐れから通行止めとなった。２日にも調査をして規制解除を判断することになった。

このように、台風や大雨が続くと、道路の危険性が増し、実際に土砂崩れが発生しなくても事前規制せざるを得なくなる。

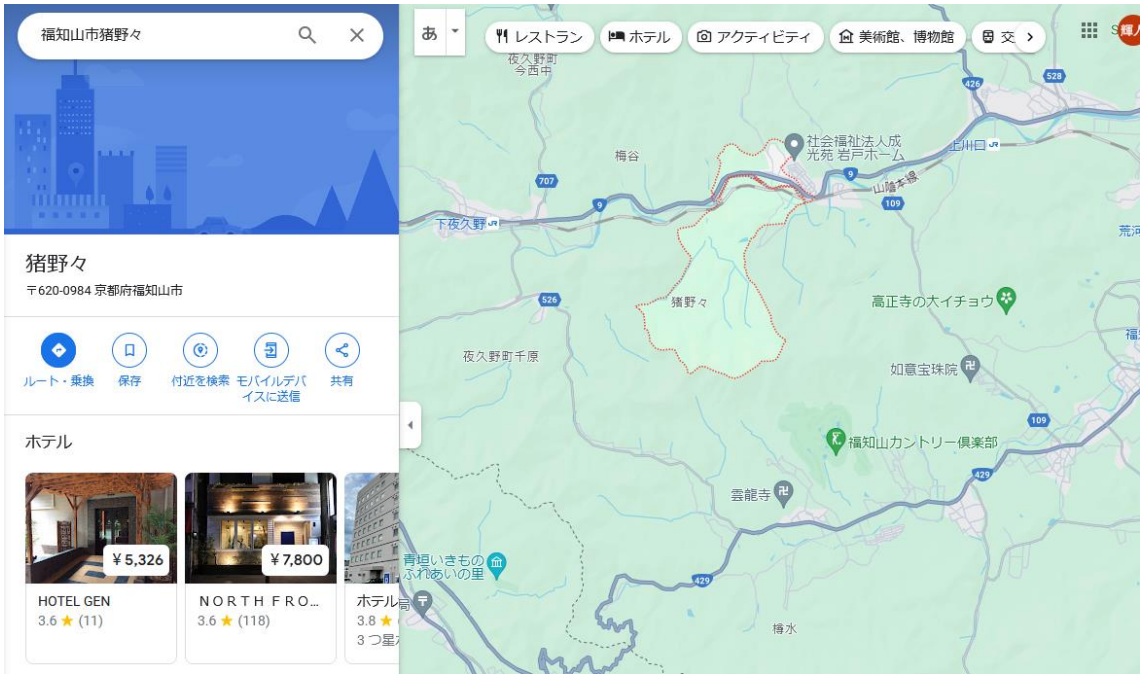
30. ２０１９年1月の自然発生した土砂崩れ【項目３０】

この土砂崩れは直前に大雨がないのに、１月２８日午後３時４０分頃に発生した。

この土砂崩れで、

- 福知山市猪野々の国道９号で、道路脇ののり面が幅約２０メートルにわたって崩れ、大量の土砂が道をふさいだ。国土交通省福知山河川国道事務所は、現場付近の国道９号を全面通行止めとした。この通行止めは1月３１日午後９時まで続き、その後も片側交互通行となり、全面復旧見込みは２月２日となった。

国道９号線は、原発事故時の主要な避難経路であり、福知山市猪野々付近は京都府から兵庫県朝来市方面に避難するために重要であるが、このように、降雨等がななくても発生する不意の土砂崩れで二日以上通行止めとなり、その後も片側交互通行が２日も続く見込みとなることもある。



31. ２０１９年８月の台風１０号【項目３１】

この台風は８月１５日に広島県呉市付近に上陸し、西日本を縦断して同日夜に日本海に抜けた。

この台風で、

- 京都市右京区京北の国道１６２号が倒木で一時通行止めになった。

国道１６２号線は福井県小浜市、おおい町、高浜町や京都府南丹市の住民のみならず、京都市右京区京北町（旧北桑田郡京北町）の住民が京都市内に避難するために重要な道路であり、特に、国道９号線などが通行止めになった際には重要な迂回路となるが、このように、倒木や土砂崩れで度々通行止めになっている。

32. ２０２０年７月の大雨【項目３２】

この大雨は７月８日に発生した。

この大雨で、

- ９日朝に京都縦貫自動車道の沓掛インターチェンジ（ＩＣ）の料金所近くの斜面が崩落し、同日午前７時４０分から出入り口を閉鎖していた。１３日午後３時に応急の復旧工事を終えるまで続いた。しかし、応急処置であり、それ以後も雨量自体で通行止めになる対応となった。
- 土砂崩れや倒木で府道京都広河原美山線（鞍馬街道）の鞍馬温泉―百井別れ間約４キロが通行止めになり、１６日正午に解除されるまで続いた。

このように京都縦貫自動車道のような重要な道路も土砂崩れで度々通行止めに

なるのが実情である。

33. ２０２０年９月の自然発生した倒木【項目３３】

この倒木は９月１５日に自然発生した。

この倒木で、

- 福知山市上小田の国道９号で１５日夕、倒木による通行止めや停電が起きた。倒木があったのは国有地で、２０１６年度にのり面を補修した際は異常がなかった。上小田地区では危険性のある木の伐採を進めていたが倒れた木は対象外と判断していた。

このように、倒木は、従前の補修の際に問題がないとされていた主要国道の脇ですら発生するのであり、原発事故と同様、起きうるのに予測可能性の低いものだと言わざるを得ない。

34. ２０２１年８月の大雨【項目３４】

この大雨は８月１５日朝まで続いた。

この大雨で、

- 大津市大谷町の国道１号で土砂が流入し、上下線で通行止めになった。
- 伊根町蒲入の国道１７８号が大雨で幅１メートル、長さ４～５メートルにわたり陥没した。同事務所は同町蒲入－京丹後市丹後町袖志間の約５キロを通行止めにし、８月１７日の時点で復旧のめどは立っていなかった。
- 福知山市奥榎原の市道でのり面の土砂が崩落し、道をふさぎ、市は通行止めにした。８月１７日の時点で復旧時期は未定とされた。
- 大津市南滋賀町の県道下鴨大津線（山中越え）では路面が約１５メートルにわたって陥没。巻き込まれた車はなかったが、周辺が通行止めになった。

我が国で最も重要な国道すら、土砂の流入で通行止めになるのが現状である。

35. ２０２２年９月の大雨【項目３５】

この大雨は停滞した前線の影響で起き、９月３日に局地的な大雨となった。

この大雨で、

- 京丹後市丹後町の犬ケ崎トンネル付近では午後４時５０分ごろ、土砂崩れが発生し、国道１７８号が一時通行止めとなった。

このトンネルは、伊根町や京丹後市の丹後半島在住の住民が兵庫県側に避難するためには必須のものでり、通行止めになると、避難が困難になる。なお、「犬ケ岬トンネル」の誤植と思われる。

36. ２０２３年１月の土砂崩れ【項目３６】

この土砂崩れは１月１１日に自然発生した。

この土砂崩れで、

- 綾部市睦寄町の府道舞鶴和知線が通行止めに成、１２日に、緊急車両と地元関係者の車に限り通行が可能になった。

自然発生する土砂崩れも繰り返し発生しているといえる。

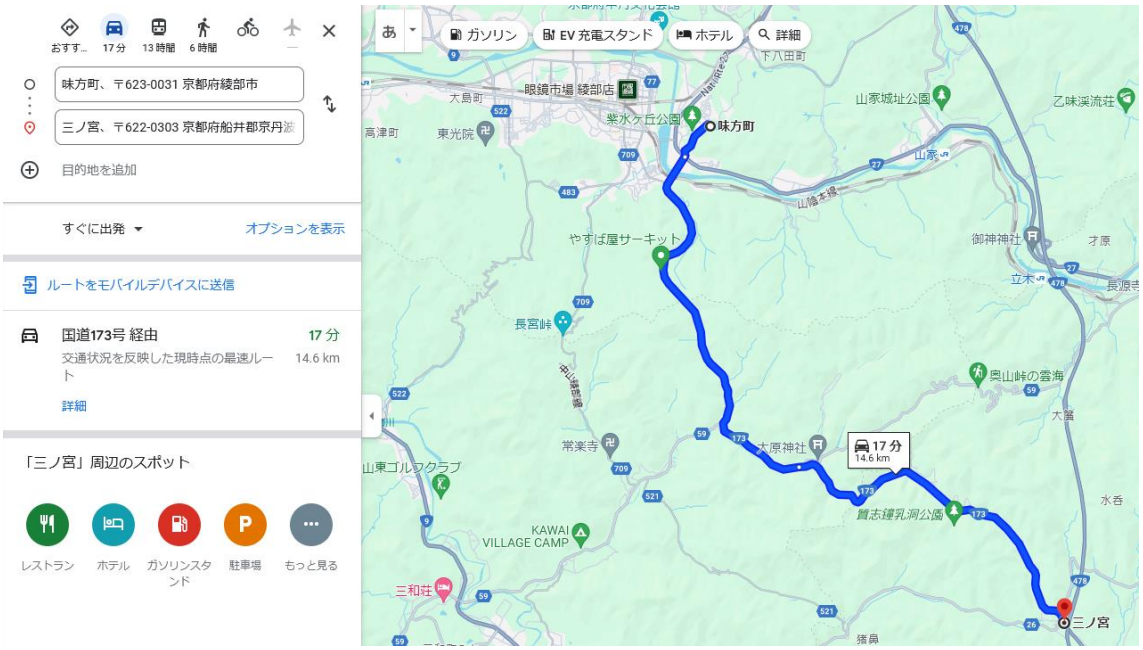
37. ２０２３年１月の大雪【項目３７】

この大雪は１月２７日夜から２８日朝にかけて起きた。

この大雪で、

- 京都縦貫道の園部インターチェンジ（ＩＣ）―京丹後大宮ＩＣが２８日昼頃まで通行止めになった。
- 国道９号の観音峠周辺が２８日昼ごろまで通行止めされた。
- 福井県境へ向かう南丹市美山町盛郷の国道１６２号、同市日吉町の府道園部平屋線などでも積雪や倒木で不通となった。
- 南丹市美山町佐々里、白石、音海と日吉町中世木の牧山地区、京丹波町仏主の集落ではアクセス道がふさがり、孤立した。
- 積雪による倒木のため、国道１７３号の同２７号交差（綾部市味方町）―京丹波町三ノ宮の区間が通行止めになった。この通行止めは３０日に解除されるまで続いた。

京都縦貫自動車道や国道９号線は避難のための主要な道路であるが、大雨、積雪、土砂崩れなどによって頻繁に通行止めになるのが実情である。また、国道１７３号線は綾部市の市街地と京丹波町方面を結ぶ主要な国道の一つである。



38. 【項目３８】

３０２３年２月１２日の京都新聞の記事「特報　エリア７　集落孤立　どう防ぐ　京都府北部　大雪・豪雨の土砂災害で相次ぎ発生」は、個別の災害を報じた記事ではないが、京都府北部の各基礎自治体で災害時に下記の多数の集落が孤立する危険性があることを指摘する。

福知山市	１０４カ所
舞鶴市	３８カ所
綾部市	２１カ所
宮津市	４２カ所
京丹後市	３２カ所
伊根町	１カ所
与謝野町	１カ所

39. ２０２３年６月の大雨【項目３９】

この大雨は６月２日に発生した。

この大雨で、

- 南丹市八木町神吉の府道京都日吉美山線でのり面の土砂崩れが発生し、さらなる崩壊の恐れがあるとして、府南丹土木事務所は同日正午から現場の約２０メートルを通行止めにした。復旧時期は未定とされた。

40. ２０２３年８月の台風７号【項目４０】

この台風は８月１４日から１５日にかけて京都府北部を中心に大雨をもあたらした。

この台風で、

- 舞鶴若狭自動車道の福知山インターチェンジ（ＩＣ）－舞鶴東ＩＣが通行止めになった。
- 京都縦貫自動車道の京丹波わちＩＣ－舞鶴大江ＩＣで１４日に土砂崩れが発生し、通行止めになった。この通行止めは１８日午前４時に解除されるまで続いた。
- 山陰近畿自動車道の宮津天橋立ＩＣ－京丹後大宮ＩＣが通行止めになった。
- また綾部市の京都縦貫道で土砂崩れが発生し復旧に数日を要するという。
- 南丹市八木町神吉の府道京都日吉美山線でのり面の土砂崩れが発生し、さらなる崩壊の恐れがあるとして、府南丹土木事務所は同日正午から現場の約２０メートルを通行止めにした。復旧時期は未定とされた。

京都縦貫自動車道は、避難のための主要な道路であるが、土砂崩れによってしばしば通行止めになり、復旧のために何日もの期間を要することもある。

第２　まとめ

１　原発の過酷事故を引き起こす大地震と他の自然災害によって起こる通行止めとそれらの関係

第１で述べた通行止めは主要なものであり、新聞記事になっていない通行止めも存在する。また、既に述べたように、京都府南部や他府県については言及していない。

その範囲でも、台風、大雨、強風、大雪、地震、自然発生などの原因で、倒木、土砂崩れ、冠水などが発生し、道路が度々通行止めになっていることが分かる。

そして、通行止めは、京都縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道、国道２７号線、国道９号線などをはじめ、舞鶴市をはじめとする京都府北部の住民や、福井県おおい町、高浜町、小浜市などから京都市方面に避難するために死活的に重要な道路でも繰り返し発生している。

そして、それらの通行止めは、決まった場所で決まったように起きるもの（例えば舞鶴市内の国道２７号線の峠道部分）もあれば、国道９号線のように、危険性がなかったはずの箇所で大規模に発生することもある。その際には、大型車を含む多数の自動車が立ち往生し、救援すら困難になることも十分想定できる。

通行止めの期間は主要国道でも長期にわたることがあり、そのような場合、復旧しても片側交互通行になるなど、通行に大きな支障が生じる。

これらの通行止めは、時間的に連続した大雨等で発生したり、季節的な繰り返

しの同種災害によって発生したりするので、時間的にもかなり広がりを持って発生する。また、地球温暖化にともない、近年、台風や大雨による大規模な災害が増加しており、可能性が益々高まっている。これは降雪についてもいえ、大雪が地球温暖化の一側面であることは念頭に置かれなければならない。

そして、直下型の大地震が起きた際は、本書面で指摘したような箇所や想定外の箇所の道路の寸断が同時に多発する。土砂崩れは、原因が降雨だろうと、地震だろうと、地盤が緩んだ傾斜地で発生するので、同じような箇所で発生しがちなのである。大地震のときに通行止めが同時に多発することは、熊本大地震における通行止めの箇所が１６０箇所に上ったことからも分かる。

２　原発事故と通行止めの関係－避難の実施困難性

これらの多発する通行止めは、（１）大地震そのものによって発生しやすいこと、（２）大地震とは関係のない他の大雨、大雪等の自然災害そのものによって発生しやすいこと、（３）大地震とその他の自然災害は、連続して、または同時に起こる可能性が十分あり、それぞれの被害をより大きなものにすること（交通網に二重の被害を生じさせること）、を指摘できる。

さらに、大地震による原発の過酷事故発生時を考えると、その後の降雨や降雪は、さらなる土砂崩れや倒木の発生原因になると同時に、福島第一原発の事故を見ても分かるように、放射性降下物が集中的に降下する原因ともなる。そうすると、過酷事故発生後にさらに豪雨や大雪があると、通行止めが起きた箇所（集中的な降雨の地域）が同時に放射線量の非常に高い地域になり、復旧作業自体を困難にさせることを指摘できる。

そのような際には、京都府下でも多数の道路の寸断が同時に発生し、また、多数の集落が孤立して避難が不可能になる。そして、既に述べたように、そのような孤立した集落こそが、放射線量の高い地域となるのである。

このように、過去１０年ほどの通行止めの状況を概観するだけでも、大飯原発で過酷事故が発生した際に避難計画を実際に実施するのは、およそ不可能であることを指摘せざるを得ない。

以上