

被告日本原電は津波漂流物による
危険についての想定が不十分である
こと(準備書面(68))

原告ら訴訟代理人
弁護士 丸山幸司

建物A



5

建物B



6

建物C



7

建物D



8

建物E



9

建物F



10



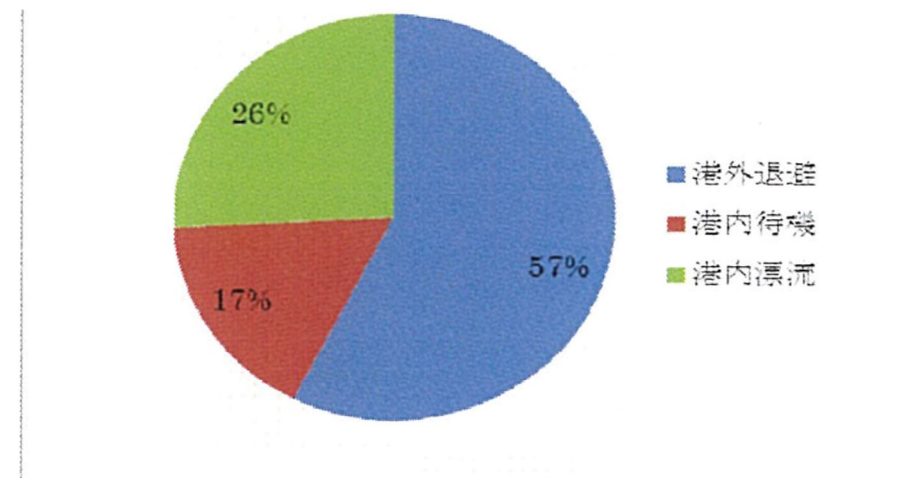


図-3 船舶の行動・状態

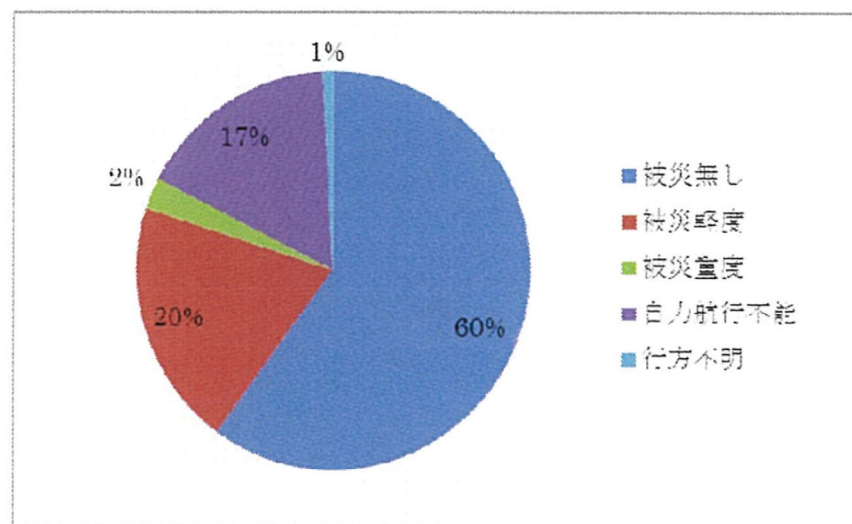
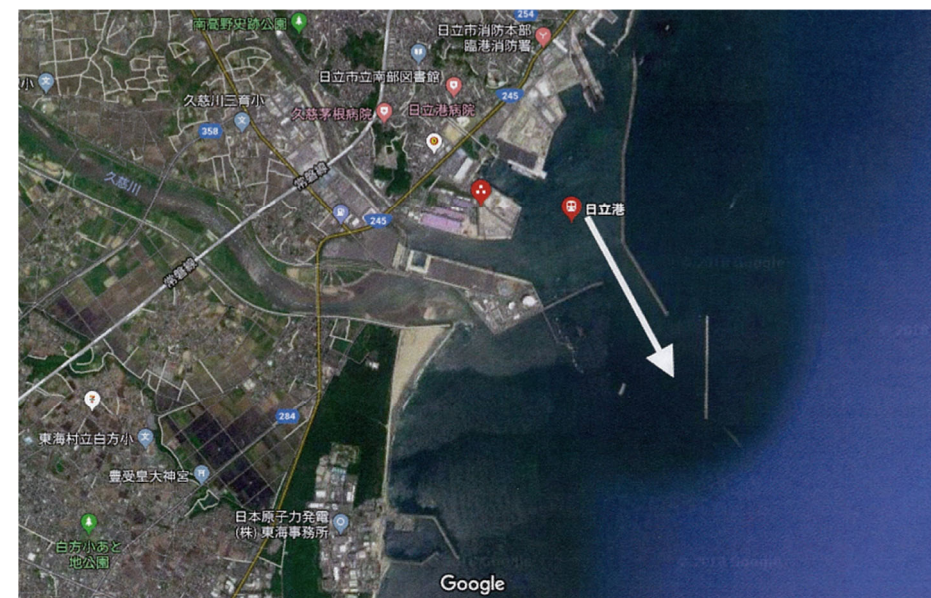


図-4 船舶の被災程度





平成27年の入港

- ・ 茨城港日立港区 2055隻
- ・ 茨城港常陸那珂港区 1565隻

半数以上は5000トンを超えるような船が1日あたり4～6隻入港

「鹿島港の巨大津波による船舶被害の特徴と安全対策」(「海と安全」)

「 沖出し避難か陸上避難の判断は①津波の状況(津波の高さ、襲来するまでの余裕時間など)②船の状況が着岸中か、錨泊か、荷役開始前か荷役中か荷役終了後かによって異なります。

その他の状況として③船体のトリム、横傾斜、積荷の固縛状況、荷崩れの恐れの有無など、④給油中か、修理作業を行っているか、⑤上陸している船員はいるか(上陸社がいても放置して良いと考える)、在船している人数で離岸作業を行えるかどうか、⑥貨物が固縛されていない場合、乗組員で貨物を固縛できるか否か、⑦航路を出て、深くて広い安全な海域までの距離はどのくらいか、安全圏への到達所要時間を検討しなければならないと思います。

さらには、船の周囲の状況としては、考慮すべき点としては次の数点があります。

※ ラインマンの協力は期待できるか？ 期待できない場合は係留索をバイトに取って、船で放すか、最悪の場合は索をナイフで切ることも想定する必要がある。

※ 同じ岸壁の前後に停泊している船の大きさ、動きはどうか。岸壁の近隣に停泊している船の状況、港内で油タンカー、ガスタンカーなどの危険物積載船は停泊しているかどうか。

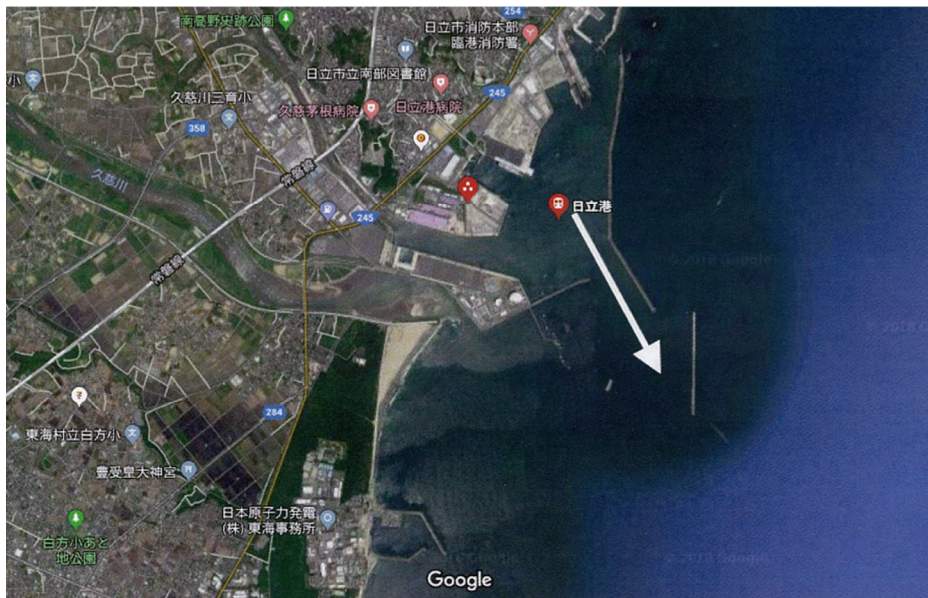
※ 港長は沖出し避難の実施を原則としている。港内交通管制官と連絡が取れれば好ましいが、最悪の場合は連絡なしで離岸出港することも考える必要がある。管制官と連絡が取れないことを判断の理由としてはならない。

※ 他の大型船が優先されることもある。そのような大型船は水先人、曳船の準備に手間取り、直ちに離岸することは考えにくいことも考慮する必要がある。

※ これら他の船舶が大きな被害を受けて航路を閉塞する、あるいは油の海上流出、火災などの発生も懸念される。」

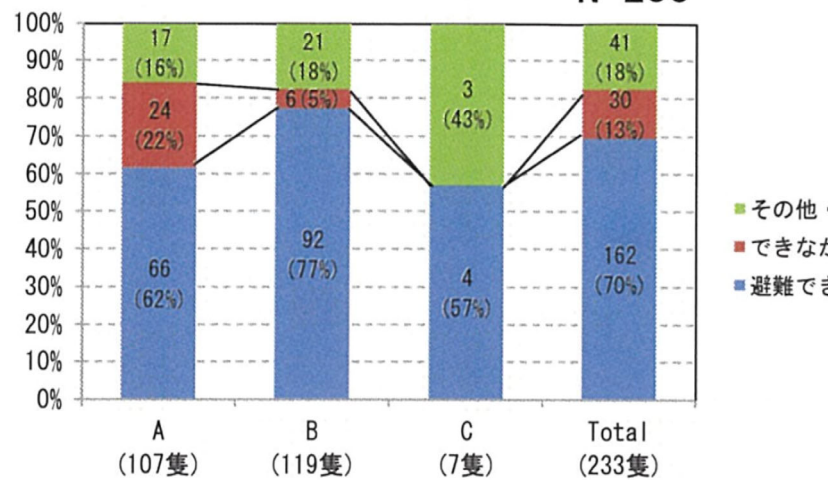
「東海第二発電所 津波による損傷の防止」(甲D96)

- ・ 「発電所前面を通過する定期船に関しては、発電所から半径5km以内に航路はないことから、発電所に対する漂流物とはならない。」(37ページ)
- ・ これらの船舶が停泊しているときに津波警報が発表された場合には、荷役及び作業を中止した上で、緊急退避又は係留退避する運用としていることから、漂流物とはならない。」(394ページ)



避難できたか否か

N=233





日本財団
THE NIPPON
FOUNDATION

ISSN 0912-7437

日本海難防止協会情報誌

海と安全

2015 秋

NO.566

【特集】

大型台風に 備えよ!

