

## 6. まとめ

本業務は、原子力発電所事故等の緊急時における、滋賀県の避難指示対象者の避難時間を推計した。滋賀県ならびに長浜市および高島市の地域防災計画や避難計画の内容の充実に資することを目的として、様々な想定や条件のもと、避難状況を再現すべく交通シミュレーションを実施した上で、滋賀県版UPZ圏外までの避難時間、避難中継所（スクリーニング場所）、ならびに県内の広域避難先までの避難時間を推計し、避難時の交通状況における課題の抽出および避難方法の施策の検証を行った。

避難時の交通状況下における課題の抽出を目的として、基本シナリオの自家用車利用率を95%と設定し、発生する避難車両が著しく多く、交通混雑が発生しやすい状況において、避難時の条件を変化させながら避難時間における影響を検証した。これは、最大限に避難交通が発生した場合における渋滞状況や規制による影響の把握に資する。例えば、本ETEにおいては、国道161号バイパスを規制した際も、避難時間全体にとっては大きな影響は見られなかった。発生する車両台数を著しく多く設定した上で避難時間を推計したことで、本ETEの結果を、最も交通渋滞が発生しやすい状況における傾向として参考にすることができる。また、自家用車やバスの他に、鉄道や船舶といった避難手段についても想定し、その利用効果の検証を行った。

本業務ではさらにバスを避難手段の主体とした場合の施策を再現し、その効果を検証した。現状のバス台数では輸送力に限界があるものの、バス台数が十分に確保された場合、避難時間が短縮されるだけでなく、全体としての発生交通量も減少し、渋滞等の問題も緩和される傾向が見られた。また、現状のバス台数という制約の中でも、避難対象地域を分割し段階的に避難をすることで、より効果的にバスが活用され避難時間が短縮されることを確認できた。

OIL2に基づく避難では、避難者に過度な負担をかけずに一定時間内に避難を完了させることが求められる。本業務における施策の効果検証の結果、および自家用車による避難の際に発生し得る様々な問題を考えると、バスを避難手段の主体とし、バスの運用方法と段階的避難等の施策を組み合わせる実施することが、より現実的かつ有効的であり、また避難者の避難中における負担軽減に繋がると考えられる。

より効果的なバス利用に向けては、避難対象地域をさらに分割する施策も有効と考える。また、バス台数の拡充のために、広域でのバス車両支援を求めていくことが望ましい。

本業務の結果が、より現実的かつ効果的な避難計画の発展に寄与することを期待し、以上を本報告書のまとめとする。