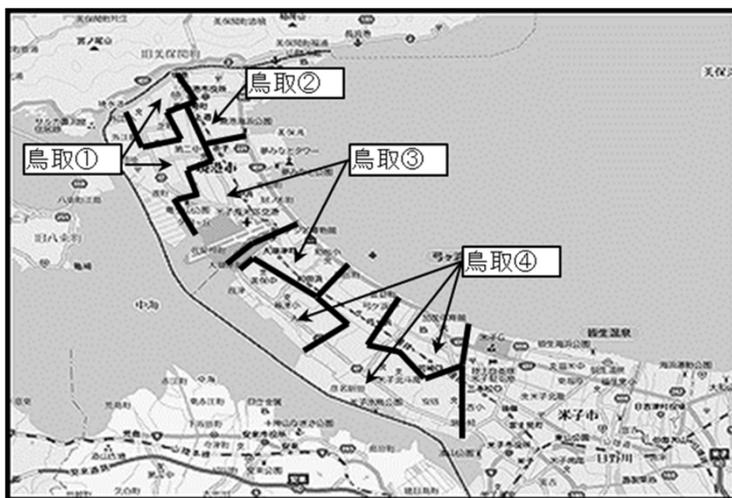


3. 2. 4 シミュレーション条件（1） 避難行動

● 避難者区分と避難対象者数



避難者区分	対象者数	避難開始タイミング	
鳥取①	約12,000人	H	鳥取①の避難開始
鳥取②	約13,000人	H+ 5 h	鳥取①の避難開始から5時間後に避難を開始
鳥取③	約16,000人	H+10h	鳥取②の避難開始から5時間後に避難を開始
鳥取④	約33,000人	H+15h	鳥取③の避難開始から5時間後に避難を開始

- 車両1台あたりの乗車人数は2.5人とする。 ※平成25年度避難時間推計データに基づく。
- バス等の乗り合い車両台数は各一時集結所に2台ずつ配車する。（平成25年度避難時間推計と同様）
自家用車避難による渋滞影響を最大限考慮するため、バス等の乗り合い車両台数をあえて少なく設定。
- 鳥取県の住民は4区分による段階的避難を行うものとする。
避難開始タイミングは、5時間刻みと仮定。
- 鳥取県の避難は5箇所の主要な避難退域時検査会場に分かれて検査を行うこととする。
今回シミュレーションを行う江府町立総合体育館では、約1/5を対応。
- 鳥取県住民の影の避難は想定しない。
自家用車避難による渋滞影響を最大限考慮するため、自家用車台数を最大値として設定。

3. 2. 3 シミュレーション条件（2） 評価パラメータ

- 避難退域時検査会場に求められる能力を評価することを目的としたシミュレーションを実施
 - 車両検査レーン数と、住民検査レーン数を変更することで、両者の関係性を評価（検査対象住民数などは固定とした）
 - 一箇所当たりの避難退域時検査会場の設定パラメータ

【車両の汚染検査に係るパラメータ】

項目	値
検査会場	江府町立総合体育館
検査対象住民	避難対象地区住民の約 1 / 5 (約14,600人、車両約5,840台)
検査レーン数	2本 ※) 検査会場能力測定を目的として、0本、1本、3本の場合も評価（0本は検査無しに相当）
検査時の移動速度	5 km/時

【避難退域時検査評価に係るパラメータ】

項目	値
検査レーン数	8レーン ※) 検査会場能力測定を目的として、10レーンとした場合も評価
代表者の汚染確率	100%
車両1台当たりの乗車人数	2.5人
一人当たりの検査時間	2分

- 検査時間は、検査車両の台数に大きく影響を与える。避難退域時検査会場での検査者数は、ゲートモニタを通過した車両の10%、20%、30%、40%、50%で汚染が確認され、これら車両に乗車している全ての者を検査すると設定。

3. 2. 4 評価結果 (1) 避難シミュレーション

● 検査地点近傍の道路の交通

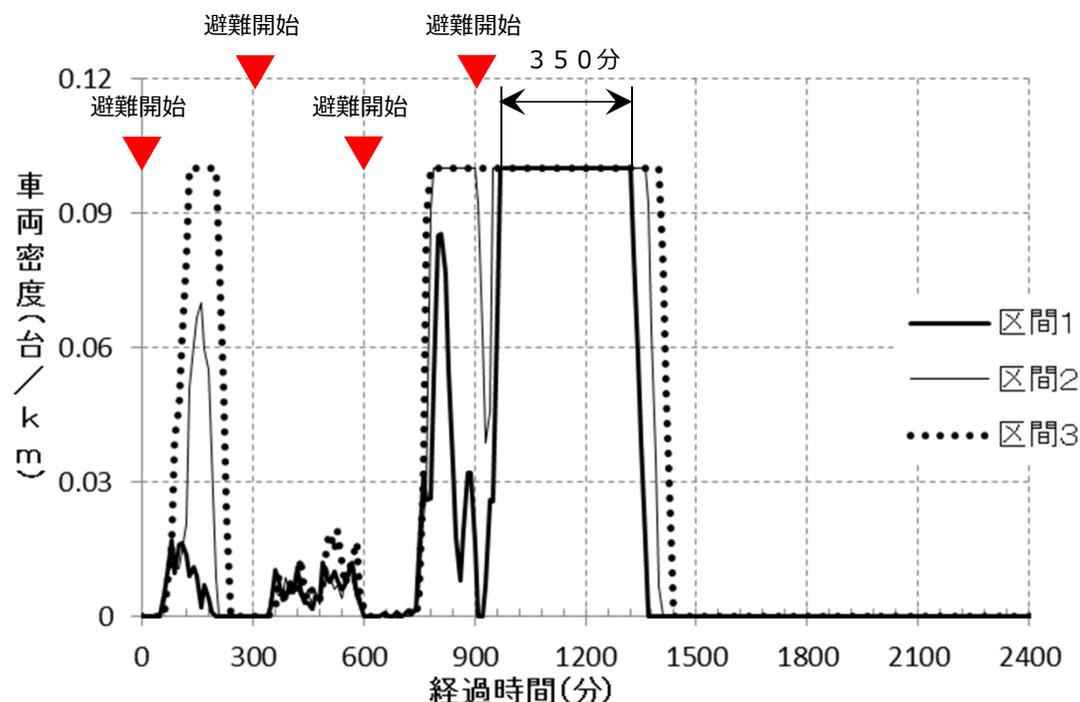
● 段階的避難の1段目～3段目までは過度な渋滞は限定的

車両密度が0.1[台/km]となる時間は短い。

また、区間1の車両密度は、次段が避難を開始する前には、概ね0に低下していることから、避難退域時検査会場のアクセス道路で生じる渋滞は、米子市内に影響を与えていないと考えられる。

● 段階的避難の4段目で渋滞が顕著になるが、30 km圏離脱には影響しない

検査区間に接続する道路の渋滞が解消されない中で4段目の避難が開始されるため、避難退域時検査会場のアクセス道路上での渋滞が顕著になるが、30 km圏からの離脱時間には影響を与えない



各避難開始時に避難（自宅からの移動）を始める車両数

経過時間	台数
● 0分	960台
● 300分	1,040台
● 600分	1,280台
● 900分	2,640台

(解析条件の補足)

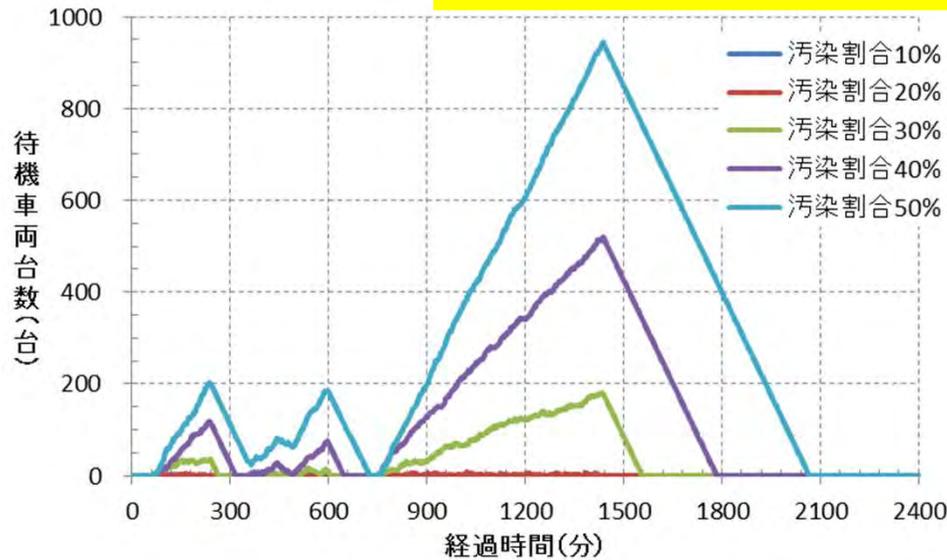
- 段階的避難の時間間隔は5時間刻み
- 汚染計測後の車両は、全て避難経路に戻る

【補足】

長時間の渋滞は避難住民の負担になるため、30 km圏外～検査会場の区間に一時的な滞留スペース（休憩場所）等を設けることが望ましい。

3. 2. 4 評価結果 (2) 検査会場シミュレーション

車両検査レーン = 2本 x 住民検査レーン = 8本

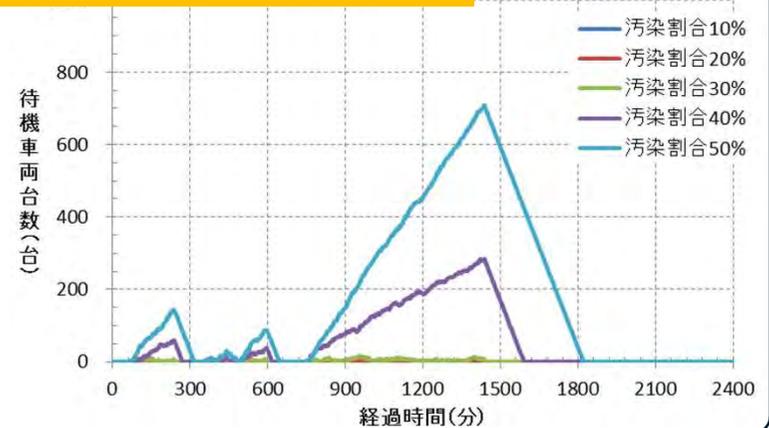


汚染割合が20%程度までは、検査待ち車両が発生しない。
30%になると検査待ち車両は発生するが、200台以下と少ない。

汚染割合が30%程度であれば、大きな混乱もなく検査することが可能

(参考解析) 車両検査レーン = 2本 x 住民検査レーン = 10本

汚染割合が30%程度までは、検査待ち車両が発生しないことから、住民検査レーン数を10とすることは、**やや過剰と**考えられる。



【予測される状況】

車両検査レーンが2本の場合、検査会場の住民検査レーン数は8本が妥当と考えられる