

これらの評価結果から、住民避難を円滑に行うためには、あらかじめ避難ルートを指定し、2段階避難を実施することに加え、更なる対策として、車両の乗り合わせ・渋滞箇所での交通誘導を実施することが有効的であるとの結論を得ている。

結果については、図 7-10 のようなシナリオ間での避難時間の比較のほか、図 7-11 に示すように、シナリオ毎に渋滞状況の時間推移を可視化し、施策の効果を整理している。

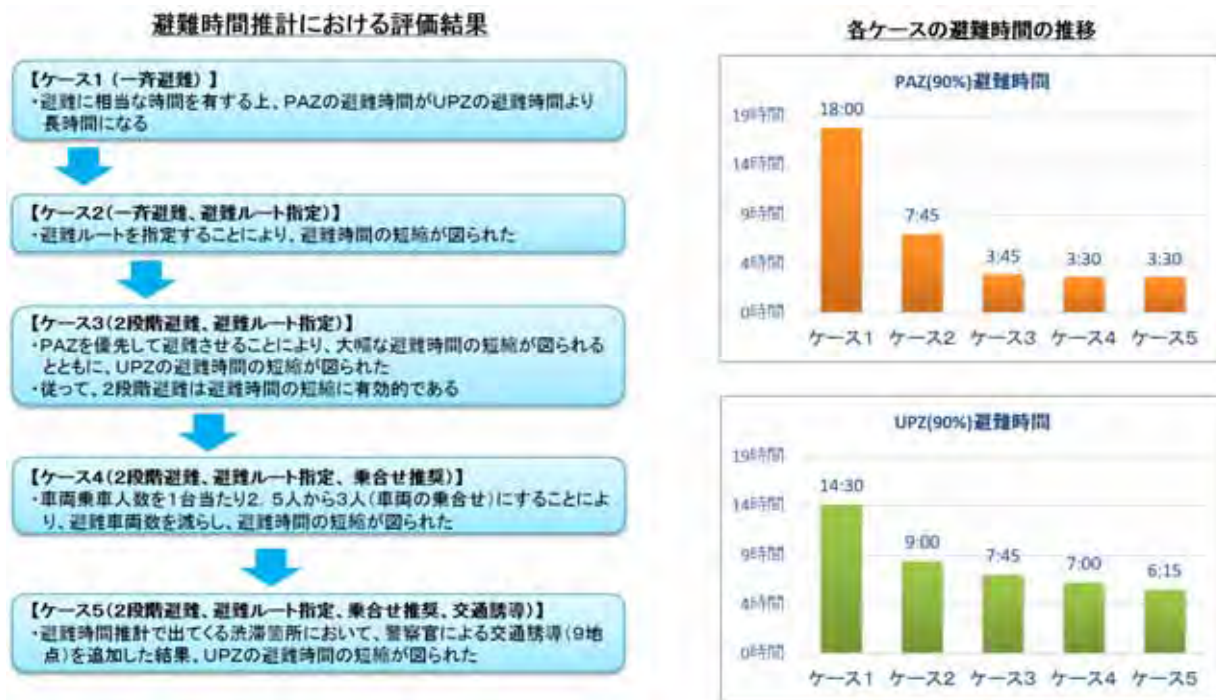


図 7-10 愛媛県が実施した避難時間推計結果の評価

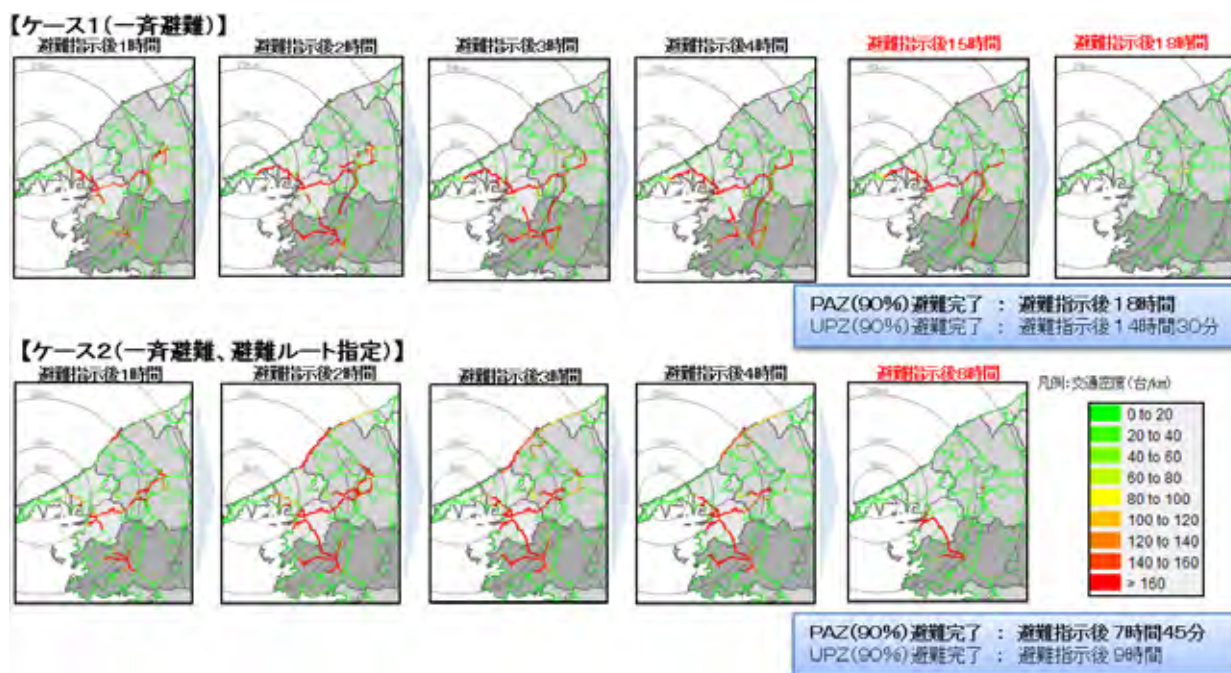


図 7-11 避難時間推計における避難時の状況 (PAZの場合：ケース1及びケース2)

## (2) 避難時間推計の活用

避難時間推計の評価結果を踏まえ、以下のような取り組みを行っている。

### (ア) 避難計画への活用

愛媛県では、平成 26 年 2 月に「愛媛県広域避難計画」を修正（平成 27 年 6 月に追加修正）し、避難対象となっていない住民の自主避難の抑制や、自家用車により避難する住民の乗り合せ推奨を明記した。

#### 愛媛県広域避難計画（平成 27 年 6 月修正）（抜粋）

##### 影の避難（避難指示区域外の自主避難）の抑制

市町は、避難指示対象者が速やかに UPZ 圏外に避難できるよう、交通渋滞の増長原因となる影の避難を抑制するため、平時の住民啓発を実施するとともに、避難指示の際には、避難指示区域外への住民広報を実施するものとする。

##### 乗り合わせ避難の実施

市町は、自家用車の交通量を減少させ、避難時間を短縮するため、家族又は近隣住民等で乗り合せて避難するよう、平時の住民啓発を実施するとともに、避難指示の際には、住民広報を実施するものとする。

### (イ) 避難計画への活用（交通誘導施策の強化）

避難時間推計の結果を踏まえ、「伊方地域の緊急時対応」等における検討により見直した交通誘導箇所 29 地点とし、避難を円滑に行うための対策を強化した。（図 7-12）

※避難時間推計時の交通誘導箇所 27 地点

※検討により、追加した箇所 7 地点、削除した箇所 5 地点