

有識者意見の概要及び意見に対する対応

1. 調査研究課題名「広域災害発生時におけるモード横断的な貨物輸送に関する調査研究」	
2. 有識者意見の概要及び対応 有識者：矢野 裕児氏 流通経済大学流通情報学部教授 河田 恵昭氏 関西大学社会安全研究センター センター長 西成 活裕氏 東京大学 先端科学技術研究センター 准教授	
意見の概要	意見に対する対応
<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ地震後、道路インフラ等の復旧までの期間を3ヶ月と想定しているが、橋脚や橋台等への液状化被害や津波被害の大きさを考えると、もっと必要では無いか。 	<ul style="list-style-type: none"> 復旧までの期間を6ヶ月と想定した。
<ul style="list-style-type: none"> 輸送需要について、量の減少・回復を考慮すると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災時の鉱工業指数の推移を用いて「9つの品類」ごとに需要の落ち込みや復旧カーブを設定し、また発地・着地の被災状況やストック被害率等も考慮しシミュレーションに活用した。
<ul style="list-style-type: none"> 輸送の供給について、道路輸送に関してドライバーや燃料等のリソース制約を考慮すると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路輸送の余力について、既存統計等で入手可能であった平時における営業用自動車の「実働率」の情報を活用し、簡易的にリソース制約を考慮した分析を行った。
<ul style="list-style-type: none"> 港湾は、耐震バースによる耐震化がなされていても、地震後すぐに利用可能になるとは考えにくいのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾から最寄りの高速道路のICまでの道路部分について、揺れ・液状化・津波浸水状況に基づき利用可能性の評価を行い、港湾としての利用可能性の評価を実施しシミュレーションに活用した。
<ul style="list-style-type: none"> 道路迂回輸送において、北陸自動車道や中央自動車道にて交通集中が発生し、貨物輸送へ影響する可能性があることを考慮すると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 目安として1日当たりの交通容量19.2万台を類推し、そして1日当たりの貨物輸送容量15.7万トン算出し、渋滞や混雑による輸送取りやめの可能性等を検討した。
<ul style="list-style-type: none"> 東名高速道路に代わって、主な迂回輸送ルートとなり得る中央自動車道においては、地震直後から通行を確保することは重要ではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 中央自動車道において、通行のボトルネックとなっている箇所を特定し、その箇所が震災直後でも通行可能と仮定し、シナリオ分析（A-1シナリオ）に取り入れた。
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道を、災害時においても貨物輸送のために有効利用するのが望ましい姿である。例えば、東日本大震災の時には、旅客路線を貨物路線に利用した実績もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 地震発生後、被害が大きいと予測される山陽本線の代替として、山陰本線が利用可能と仮定した。また、岐阜～名古屋～春日井間の迂回鉄道利用が可能と仮定し、シナリオ分析（A-2シナリオ）に取り入れた。