

防災計画のための空間被害分布分析

Spatial Economic Damage Assessment for Disaster Prevention Plan

小池淳司**・山田勝也***

By Atsushi KOIKE**・Katsuya YAMADA***

1 はじめに

わが国では、台風や地震等の災害が世界的に見ても多く発生する自然環境にあり、毎年のように災害による社会資本への被害が起きている。特に、道路に代表される交通施設への被害は、地域間の交流・交易を停止または困難にさせ、その影響は直接被害のみならず、間接被害という形で全国に波及する。したがって、交通施設の維持管理や防災対策等を適切に実施することは、災害による経済被害を軽減する上で重要な要素と言える。一方で、交通施設の維持管理を完全にすることは不可能であるという現状がある限り、これを前提として、交通施設の維持管理に対する方策を立てなければならない。そのため、交通施設の維持管理を集権的に行うか分権的に行うかは、交通施設の維持管理方策を決定する上で重要な要素となりえる。それは、被害の波及効果をとまなう交通施設の維持管理方策を決定する際には、計画主体の違いにより投資を行う交通施設の優先順位が異なると考えられるためである。

そこで本研究では、わが国の47都道府県を対象にした空間的応用一般均衡(SCGE)モデルを用い、交通施設の維持管理に関するゲームの状況を想定して利得行列(経済被害行列)を推定する。これにより、各都道府県の交通施設に対する重要度、並びに交通施設の維持管理方策のあり方について検討する。

2 交通施設の維持管理に関するゲーム的状况

交通施設について、ここでは地域内交通と地域間交通の2種類の交通施設を想定する。具体的には、

地域内交通とは、ある地域における自地域内の交通施設であり、地域間交通とは自地域と他地域とを結ぶ交通施設である。なお、この2種類の交通施設は互いに独立しており、一方の交通の所要時間の変化がもう一方の交通の所要時間に影響を与えないと仮定する。このような2種類の交通施設を維持管理するかどうかに関する組み合わせは、表1のように表わされる。この場合、利得の組み合わせは表2のような利得行列で記される。

表1 道路ネットワークの維持管理シナリオ

| | 地域内交通の維持管理 | 地域間交通の維持管理 |
|--------|------------|------------|
| CASE 0 | ○ | ○ |
| CASE 1 | ○ | × |
| CASE 2 | × | ○ |
| CASE 3 | × | × |

表2 利得行列

| | | 地域間交通 | |
|-------|---------|--------------------------------|-----------------------|
| | | 維持管理する | 維持管理しない |
| 県市区町村 | 維持管理する | $(a_0, b_0) = (0, 0)$ CASE0 | (a_1, b_1) CASE1 |
| | 維持管理しない | (a_2, b_2) CASE2 | (a_3, b_3) CASE3 |

ここで、表2に示す利得行列について次の仮定を設ける。

- ① 利得を災害が発生した場合の被害額で表現する。
- ② 適切に交通施設の維持管理が行われていれば、災害による被害額を0と考える。
- ③ a_i は自地域での被害額とし、 b_i はその他地域の被害額とする。 i はどのCASEかを示す。

また、このゲームではプレイヤーが決まっておらず、利得行列より、交通施設の維持管理の計画主体が、中央集権的あるいは地方分権的という条件下で

*キーワード:

**正員、工博、鳥取大学工学部社会開発システム工学科

(鳥取市湖山町南4-101、

TEL0857-31-5313、FAX0857-31-0882)

***学生員、鳥取大学大学院工学研究科博士前期課程

どのような戦略をとるかを考察していく。さらに、この利得（経済被害額）の大きさは地域内または地域間の経済構造に大きく依存している。そこで、地域間の相互依存関係を表現可能な SCGE モデルを 47 都道府県に適用し、各地域の利得行列を計測する。

ここで、それぞれのケースが具体的にどのような状況であるかを考察していく。まず CASE0 は、地域内交通も地域間交通も維持管理がされるというケースである。具体的には、交通施設の維持管理に対する予算が十分あり、中央政府が全ての交通施設の維持管理を実施するという状況が考えられる。次に CASE1 は、地域間交通の維持管理を行わず、地域内交通の維持管理を行うというケースである。具体的には、利己的な地方政府が自地域の交通施設により投資を行う状況が考えられる。次に CASE2 は、地域内交通の維持管理を行わず、地域間交通の維持管理を行うというケースである。具体的には、交易が多い地域間交通の多重化を行うなど、地域間交通により投資を行う状況が考えられる。最後に CASE3 は、地域内交通も地域間交通も維持管理がされないというケースである。具体的には、交通施設の維持管理に対する予算が全くないという状況が考えられる。ここで問題となるのは、CASE1 と CASE2 である。それは、CASE1 と CASE2 では、交通施設の維持管理方策の計画主体の違いにより、地域内交通と地域間交通の投資に対する優先順位が異なると考えられるためである。

3 空間的応用一般均衡モデル

空間的応用一般均衡分析には、空間的応用一般均衡 (SCGE) モデル²⁾³⁾を用いる。SCGE モデルにより、局所的な災害が周辺地域および全国へと波及していく様子を把握することが可能となる。数値シミュレーションにあたって、基準データセットには、平成 7 年 47 都道府県産業連関表⁴⁾を用いた。地域区分は 47 都道府県、産業区分は 3 区分（第 1 次産業、第 2 次産業、第 3 次産業）とした。

3.1 マークアップ率の設定²⁾³⁾

道路ネットワークの寸断は、地域間移動のための所要時間を増大させるため、モデル内においてはマ

ークアップ率（交通抵抗）の増加として表現することができる。ここで、マークアップ率の導出に際しては、災害前後の地域間移動の所要時間を算出して、その増加率に対して財価格に占める交通費用の割合を乗じることで求めた。

3.2 災害シナリオの設定

災害シナリオは、表 1 の道路ネットワークの維持管理シナリオと対応するように、表 3 のように設定した。地域内交通、地域間交通ともに、維持管理がされていない場合に所要時間が増加し、維持管理がされていれば所要時間は増加しないとした。

表 3 交通寸断による所要時間の変化

| | 地域内交通 | 地域間交通 |
|--------|-------|---------------|
| CASE 0 | — | — |
| CASE 1 | — | 主要国道または高速道路不通 |
| CASE 2 | 50%増 | — |
| CASE 3 | 50%増 | 主要国道または高速道路不通 |

なお、本論文では図 1 に示す道路ネットワークを分析対象としている。

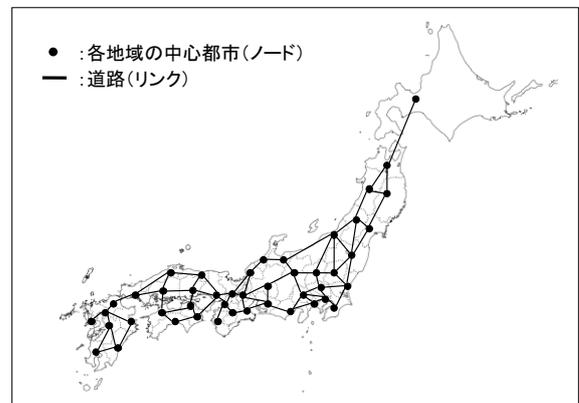


図 1 分析対象とする道路ネットワーク

4 計測した利得行列

地域別に表 3 に示す災害シナリオを想定し、経済被害を計測して利得行列にしたものを以下に示す。ここでは、計測結果が特徴的であった東京都、静岡県、奈良県の結果を示す。

まず、東京都について見てみると、CASE1~3 の全てにおいて、経済被害は域内に多く帰着していることがわかる。なお、表 4-2 において CASE1 と

CASE2 を比較する限り、東京都では地域間交通よりも地域内交通を維持管理した方が、域内の被害割合を軽減することができる。そのため、交通施設の維持管理が地方分権化されると、東京都は地域内交通により投資する傾向にあると考えられる。

表 4-1 東京都における利得行列

| | | 地域間交通 | |
|-------|-------------|------------------|----------------------------|
| | | 維持管理 する | 維持管理 しない |
| 地域内交通 | 維持管理 する | (0.0兆円, 0.0兆円) | (-7.5兆円, -3.5兆円) |
| | 維持管理 しない | (-4.2兆円, -1.3兆円) | (-10.9兆円, -4.9兆円) 域内 域外 |

表 4-2 表 4-1 における割合

| | | 地域間交通 | |
|-------|-------------|------------|-------------|
| | | 維持管理 する | 維持管理 しない |
| 地域内交通 | 維持管理 する | (0%, 0%) | (68%, 32%) |
| | 維持管理 しない | (76%, 24%) | (69%, 31%) |

次に、静岡県について見てみると、CASE1~3の全てにおいて、経済被害は域内よりも域外に多く帰着していることがわかる。これにより、静岡県は、わが国の地域間取引における重要なリンクを有していることがわかる。なお、表 5-2 において CASE1 と CASE2 を比較する限り、静岡県では地域間交通よりも地域内交通を維持管理した方が、域内の被害割合を軽減することができる。そのため、交通施設の維持管理が地方分権化されると、静岡県は地域内交通により投資する傾向にあると考えられる。

表 5-1 静岡県における利得行列

| | | 地域間交通 | |
|-------|-------------|------------------|---------------------------|
| | | 維持管理 する | 維持管理 しない |
| 地域内交通 | 維持管理 する | (0.0兆円, 0.0兆円) | (-0.1兆円, -0.8兆円) |
| | 維持管理 しない | (-0.2兆円, -0.7兆円) | (-0.3兆円, -1.5兆円) 域内 域外 |

表 5-2 表 5-1 における割合

地域間交通

| | | 維持管理 する | 維持管理 しない |
|-------|-------------|------------|-------------|
| 地域内交通 | 維持管理 する | (0%, 0%) | (13%, 87%) |
| | 維持管理 しない | (24%, 76%) | (18%, 82%) |

最後に、奈良県について見てみると、奈良県も静岡県と同じく、CASE1~3の全てにおいて、経済被害は域内よりも域外に多く帰着していることがわかる。しかしながら、奈良県では CASE1 の場合に地域内にプラスの便益が発生する。これは、CASE1 では地域間交通のみ所要時間が増えているために、地域外からの移入に頼っていた消費が地域内にシフトするために起こる現象である。この場合も、表 6-2 において CASE1 と CASE2 を比較する限り、奈良県では地域間交通よりも地域内交通を維持管理した方が、域内への被害割合を軽減することができる。そのため、交通施設の維持管理が地方分権化されると、奈良県は地域内交通により投資する傾向にあると考えられる。

表 6-1 奈良県における利得行列

| | | 地域間交通 | |
|-------|-------------|------------------|---------------------------|
| | | 維持管理 する | 維持管理 しない |
| 地域内交通 | 維持管理 する | (0.0兆円, 0.0兆円) | (0.1兆円, -0.2兆円) |
| | 維持管理 しない | (-0.1兆円, -0.2兆円) | (-0.0兆円, -0.4兆円) 域内 域外 |

表 6-2 表 6-1 における割合

| | | 地域間交通 | |
|-------|-------------|------------|---------------------|
| | | 維持管理 する | 維持管理 しない |
| 地域内交通 | 維持管理 する | (0%, 0%) | (-68%, 168%) |
| | 維持管理 しない | (31%, 69%) | (0%, 100%) 域内 域外 |

以上のように、上記の3地域においては、交通施設の維持管理が地方分権化されると、地域内交通により投資する傾向があることがわかった。

なお、本稿では東京都、静岡県、奈良県における利得行列とその割合を示すのみにとどまっているが、本研究では、その他都道府県の利得行列も計測して

