

阪神・淡路大震災におけるリンク途絶による地域間交通・観光行動の変化

(財) 運輸政策研究機構 運輸政策研究所 正会員 浅見 均
調査室 正会員 加藤 浩徳

1. はじめに

阪神・淡路大震災は様々な被害・影響を社会にもたらしたが、リンク途絶による影響も小さくなかった。本論では、阪神・淡路大震災以後の地域間交通・観光行動の変化の事例分析を基にして、山陽新幹線の不通による社会的影響が以前の状態に復するまでの時間に幅があることを示すものである。

2. 山陽新幹線の不通に伴う社会的影響

阪神・淡路大震災において、山陽新幹線の新大阪 - 姫路間は、95年 1月17日から 4月 8日まで不通となった。ここでとりあげるのは山陽新幹線の不通が地域間交通・観光行動に影響を及ぼしたと考えられる事例である。

2.1 新幹線の輸送量

図 - 1 は新幹線の輸送量 (人キロ) を示したものである。東海道新幹線は 94 年度の落ちこみがやや目立つが、概ね 93 年度と同程度の水準で推移している。

その一方、山陽新幹線では 96 年度に 96.3% (93 年度比) まで回復したが、93 年度の水準には到達していない。

2.2 航空の輸送量

図 - 2 は山陽新幹線の不通区間をまたぐ航空路線の輸送量を示したものである。

94 年度の東京 - 岡山間の輸送量の大幅な増加は、山陽新幹線不通期間中のみの一時的な現象といえる。しかし、その他の区間での輸送量急増、及び翌 95 年度以降の各区間の輸送量の伸びは全国平均並もしくはそれ以上である。

2.3 京都市の観光入り込み客数

図 - 3 に示されるとおり、95 年の京都市の観光入り込み客数は減少したが、97 年にはほぼ 94 年なみの水準に回復した。

発地別に見ると、四国発の観光入り込み客数は 95 年に激減したが、96 年に 94 年以上の水準まで増加し、その後も増加を続けている。

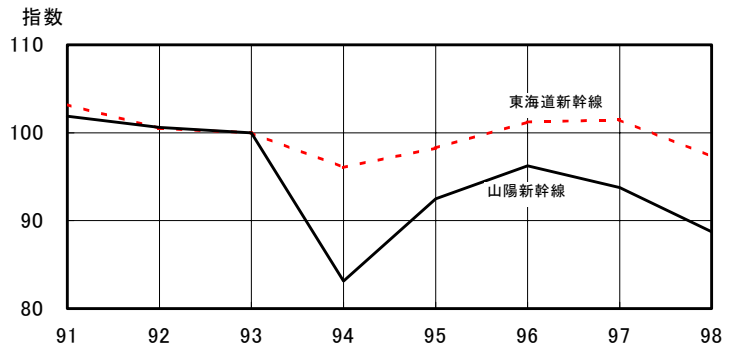


図-1 新幹線の輸送量の推移 (93年度の実績を100とした指数)
参考文献：数字で見る鉄道 (運輸省) 会社案内 (東海旅客鉄道)

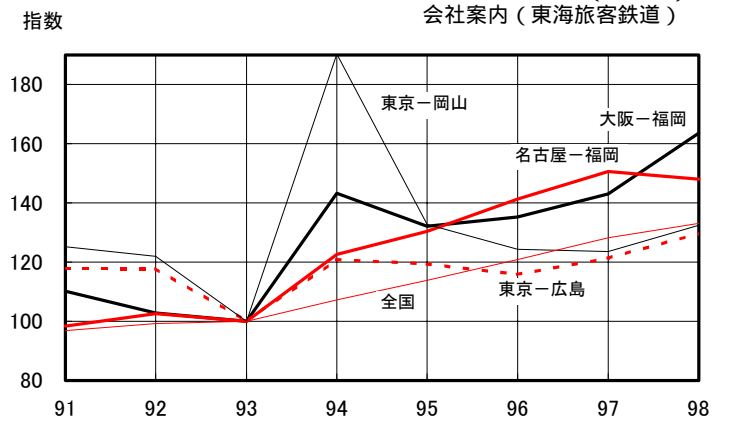


図-2 航空の輸送量の推移 (93年度の実績を100とした指数)
参考文献：航空輸送統計年報 (運輸省)

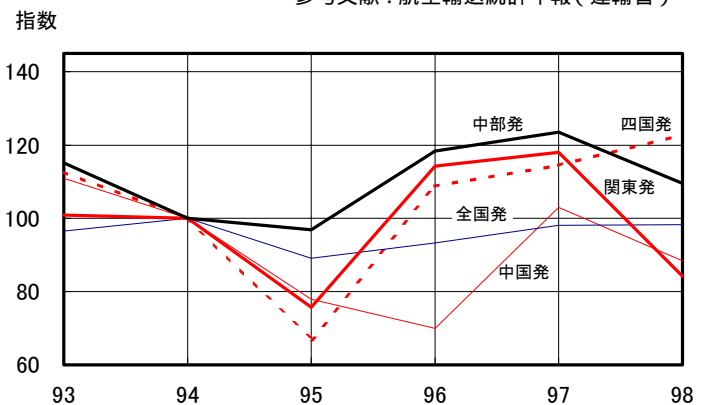


図-3 京都市の観光入り込み客数の推移 (94年の実績を100とした指数)
注) 四国：香川・徳島・愛媛・高知 中国：鳥取・島根・岡山・広島・山口
関東：茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川
中部：新潟・富山・石川・福井・山梨・長野・岐阜・静岡・愛知
参考文献：京都市観光調査年報 (京都市)

キーワード：阪神・淡路大震災 リンク途絶 地域間交通 観光 社会的損失評価

連絡先：〒105-0001 東京都港区虎ノ門 3-18-19 Tel 03-5470-8415 Fax 03-5470-8419 E-mail asami@jterc.or.jp

中国発の観光入り込み客数は96年まで減少、97年に94年並の水準に復したが、98年に再び94年の水準を割りこんでいる。

2.4 岡山県の観光入り込み客数

図-4に示されるとおり、95年の岡山県の観光入り込み客数は微減にとどまり、96年以降も堅調に推移している。しかし、発地別に見ると大きな変化があったことがわかる。

四国発観光入り込み客数は95年に急増した。その一方で、関東発・中部発の観光入り込み客数は激減した。中部発は97年には従前の水準まで回復したが、関東発は96年までの落ちこみが大きく、回復傾向にあるとはいえなお80%（94年比）程度の低水準で推移している。

2.4 島根県の観光入り込み客数

図-5に示されるとおり、島根県の観光入り込み客数は岡山県と同様の傾向で推移している。

発地別に見ると、関東発の観光入り込み客数は95年に急増し、その後も堅調に推移している。その一方、中部発は95年に急減し、その後も低水準で推移している。

3. 考察

地域間交通行動の変化、とりわけ航空各区間の輸送量の増加に関しては、94年9月の関西国際空港開業やサービス水準向上などによる需要誘発の影響が大きいともいえる。しかし、山陽新幹線の代わりに航空を選択した利用者が、山陽新幹線復旧後も航空利用を継続していることによる影響も少なくないと考えられる。

観光行動に関しては、岡山・島根県のように発地別の入り込み客数に大きな変化があり、しかも以前の状態まで復していない観光地がある。その原因としては、山陽新幹線の不通により目的地を変更した観光客の一部が、山陽新幹線の復旧後もなお、山陽新幹線を経由する必要がある観光地を目的地として選択していないことなどが挙げられる。

4. まとめ

阪神・淡路大震災以後の地域間交通・観光行動の変化は、山陽新幹線復旧後の時間の経過に応じた挙動により、下記のように分類することができる。

- (1) 以前の状態に復するまで比較的短い時間を要する …… 京都市の四国発観光入り込み客数など
- (2) 以前の状態に復するまで比較的長い時間を要する …… 京都市の中国発観光入り込み客数など
- (3) 以前の状態に復さない …… 岡山県の関東発観光入り込み客数など
- (4) 時間の経過とともに減少（増加）の程度を増す …… 航空の名古屋 - 福岡間など

これら地域間交通・観光行動の変化のなかには、リンク復旧後も以前の状態まで復さないものもあることがわかる。その変化が損失を伴う場合、リンク復旧後もなお損失を回復できない（あるいはさらに悪化することになり、当事者に与える影響は極めて大きなものとなる。すなわち、リンク途絶による社会的損失を評価するうえで特に重要なのは、不可逆的な変化を伴う(3)及び(4)であるといえる。

このことより、リンク途絶による社会的損失は途絶期間中だけでなく、以前の状態に復するまで時間を要する、あるいは以前の状態まで復さない事態をも考慮した評価が必要であるといえる。

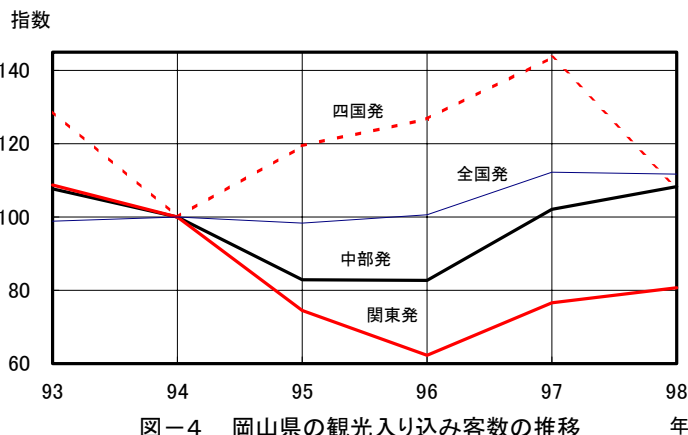


図-4 岡山県の観光入り込み客数の推移 (94年の実績を100とした指数)

参考文献：岡山県観光観光動態調査報告書（岡山県）

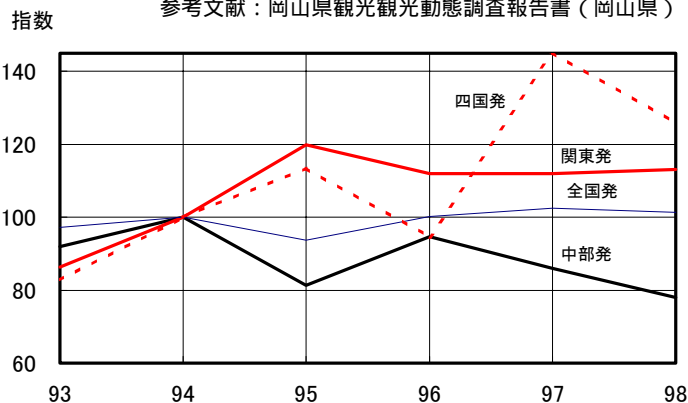


図-5 島根県の観光入り込み客数の推移 (94年の実績を100とした指数)

参考文献：島根県観光観光動態調査報告書（島根県）