

## 新幹線の影響

現在、道内は平成 28 年に開業を予定している北海道新幹線の歓迎ムードに湧いています。ビジネスや観光目的で新幹線が利用されれば利用されるほど、移動時間を節約することで情報コストは低くなり、入込み観光客数はますます増加して、その結果、不動産への投資も進み、商圈や定住圏が拡大するでしょう。

それに対して一般的に懸念される負の効果は、競争に勝てない地方都市が更に衰退することです。新幹線を利用することで、より大きな商圈を持つ地域への消費者の流出（ストロー現象）等によって、地方再生どころか都心部一極集中を助長する事態にも繋がり得ます。しかし、北海道新幹線開業によってそのような事態が道内地方都市でも起こるとは断定できません。

そこで、平成 14 年に盛岡～八戸間が開通した岩手県内を例に挙げ、地元購買率という各市町村居住者がいる商品を購入するとき、どれほどの割合の居住者が居住市町村内で購入するかという指標を用いて、ストロー現象の大きさを測ってみたいと思います。

下表は新幹線開業前後の期間で、新幹線駅がある市町村と、新幹線駅が存在せず利用圏外にあたる市町村において、特定の 13 品目のうち何品目について地元購買率が上昇・下落したかを示しています。これを見ると盛岡市において、新幹線開業後の平成 15 年から平成 20 年の間には全品目で地元購買率が上昇しており、ストロー現象は見られません。また、他の 2 市町（二戸市、岩手町）では、新幹線開業後においても多くの品目数で地元購買率の下落が見られますが、全品目についての地元購買率の平均変動幅は縮小しており、改善傾向にあります。

しかし、新幹線駅が存在しない 3 市町（宮古市、大船渡市、久慈市）を見ると、地元購買率の下落品目数は横ばい・増加・減少ですが、平均変動幅はいずれも悪化傾向にあります。新幹線を利用せずに発生する消費者流出は否定できませんが、少なくとも岩手県では新幹線移動を原因とするストロー現象は起こらず、逆に新幹線整備がストロー現象を若干は食い止めたと推測できます。

新幹線が整備されても、開発が長らく進展しない地方都市も多くあります。ただし、岩手県の例でわかるように、整備そのものが衰退や負の影響を呼ぶものではなく、地方の魅力を付加し続けることで大きな経済効果を得られるはずです。道内地方部で、今後粘り強い企業誘致や積極的な町おこしで本来の魅力をアピールできれば、新幹線が経済やまちづくりにもたらす正の効果は非常に大きくなるでしょう。

			地元購買率上昇 品目数（横ばい を含む）	地元購買率 下落品目数	平均変動幅
新幹線駅が 存在する市 町村	盛岡市	平成10年～平成15年	0品目	13品目	-1.5ポイント
		平成15年～平成20年	13品目	0品目	1.6ポイント
	岩手町	平成10年～平成15年	3品目	10品目	-6.8ポイント
		平成15年～平成20年	5品目	8品目	-1.2ポイント
	二戸市	平成10年～平成15年	6品目	7品目	-4.3ポイント
		平成15年～平成20年	6品目	7品目	-3.0ポイント
新幹線駅が 存在しない 市町村	宮古市	平成10年～平成15年	2品目	11品目	-4.6ポイント
		平成15年～平成20年	2品目	11品目	-9.5ポイント
	大船渡市	平成10年～平成15年	0品目	13品目	-4.3ポイント
		平成15年～平成20年	3品目	10品目	-5.7ポイント
	久慈市	平成10年～平成15年	6品目	7品目	-3.6ポイント
		平成15年～平成20年	4品目	9品目	-4.7ポイント

※調査対象の13品目は、紳士服、婦人服、普段着、下着類、くつ・カバン、家具・インテリア、スポーツ用品・娯楽用品、書籍雑誌・CD、日用品・台所用品、家電製品、医薬品・化粧品、食料品、品目総合