

ると、北陸4県で、九州地域が実現したような1,000万人規模の経済圏あるいは市場を形成することは難しいと思われる。

しかし、それでも北陸4県では約560万人の人口があり、これは仙台を中心とする南東北3県の570万人や広島、岡山、山口の山陽3県の640万人に匹敵する規模である。つまり、北陸4県でまとまり一つの経済圏を形成していくことで、日本国内でも相当なポテンシャルを持つ市場が出現する可能性があると言える。

さらに、北陸4県に隣接した山形、福島、長野、岐阜など、気候・風土・歴史などで共通性が高く、関係の深い各県と連携することで、人口でも1,330万人を超え、九州7県を上回る規模を持つ経済圏という可能性を描くことができる。すでに、北陸自動車道や上信越自動車道などの高速道路は整備されているが、今後、北陸新幹線や東海北陸自動車道などの交通インフラの整備の進行が予定されていることを踏まえると、北陸域内の人の動きを活発化させるための条件は整いつつある。今後は、九州地域の事例に学んで、実際に人の動き(=交流)を活発にするために、消費や観光・レジャーといった生活行動を拡大するための魅力的な施設や空間、あるいはイベントなどのソフトの拡充が期待される。

整備された(あるいは今後整備される)交通インフラを活用して、いかに広域的な人の動き(=交流)を生み出し、そうした人の動きを活発化させることで、より大きな規模の市場や経済圏を形成する。

市場や経済規模が大きくなれば、スケールメリットが生まれ、新たな投資やより大きな規模の投資が民間からも積極的に行われる。そうした投資がさらに人の広域的な動きを活発化していく。九州の事例に読みとれる、こうした循環構造を北陸地域も構築していくことが期待される。

【広域経済圏の形成が北陸にもたらす効果とは】

先に紹介した「21世紀の国土構造と国土政策」において、矢田氏は広域経済圏の形成が地域にもたらす効果として次の3つをあげている。

規模の経済

100~200万人の都市圏市場を対象にした消費サービス産業が、一挙に1,000万人市場を相手にすることから、激しい競争のなかで、規模拡大とサービスの高質化が生じるとともに、ドームやハウステンボスなど大規模市場前提の新しいビジネスが成立する。

範囲の経済

住民が自地域の都市圏内サービスだけでなく、他の都市圏が供給するサービスを比較的簡単に享受できるようになる。イベントやリゾートはもちろん、美術館・専門学校・病院など文化・教養・医療・福祉など社会サービスも広域経済圏を移動することによって多様な機会を容易に享受できる。財やサービスを供給する産業も多様化し、特定の産業に依存する地域経済の脆弱性から脱却できる。

連携の経済(広域的な)

観光スポットのリンケージによって、一層大きな効果が発揮される。美術館の連携によってより多彩な美術鑑賞の機会が得られる。さらに、大学間連携による単位互換制、社会人教育の共通化など、人々の広域的移動が容易な地域特有のメリットが発生する。ネットワーク型の九州北部学術研究都市構想は、こうしたリンケージのもつ効果をねらったものである。空港間を高速道路や鉄道で結ぶことによって、空港間連携という新しい効果も期待される。

こうした効果は、九州地域(北部九州地域)が広域経済圏を実現したことで実際に生まれたものである。つまり、こうした効果は北陸地域でも実現できるものである。

現代の生活者の行動は多様化し、その行動範囲は広い。県境を超える活動は、北陸地域でも活発化している。そうした動きを見ずえつつ、北陸地域が4県あるいは8県で連携してそれぞれの地域の特性を活かしつつ、北陸地域内の広域的な人の動きを活発化していくことが、21世紀の活力ある北陸を実現していくために必要ではないだろうか。

北陸地域がそのポテンシャルティ(潜在的な可能性)を潜在させたままに終わらせることなく、現実のものとして顕在化させ、先の3つの効果を実現していくためにも、「交流」そして「連携」という視点から新しい北陸の地域づくりが求められる。