

道央複合都市圏構想を考える——生活圏レヴェルの視点——

福島義和

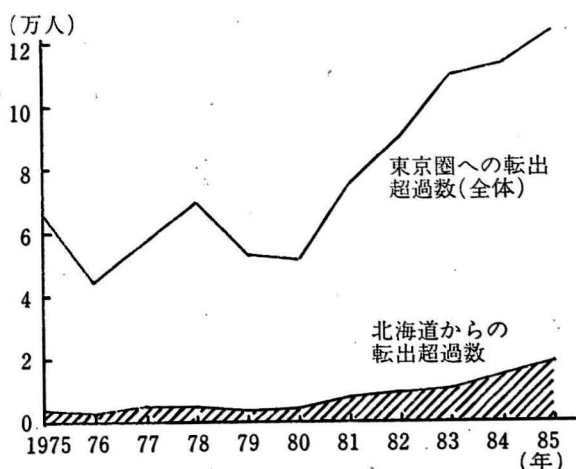
I 北海道新長期計画と道央複合都市圏構想

国民生活白書（昭和六三年）によれば、住民の中流意識は薄れ、自分の生活を「下層クラス」とする比率が初めて二割を超えた。特に地価高騰の影響を受けた東京圏では、資産格差に伴うニューリッチ層とニューブア層が形成されつつあり、その状況は一般の人々に極度の不平等感や不公平感を募らせる結果になっている。しかも、マクロ的に日本全体を見渡しても、昭和五〇年初めまではほぼ一貫して縮小してきた東京圏と地方圏の所得格差が、再び昭和五六年以降拡大傾向に転じている。ちょうどその時期は地方圏（大都市圏以外の区域）から大都市圏への転入超過が再び始まった時期でもあり、所得格差の拡大化と転入超過の間に強い関係があると考えられる。

例えば北海道と東京圏の関係でみると、昭和五八年頃より北海道から東京圏へ転出する人数は増大傾向である（第一図参照）。北海道では昭和五八年に一人当りの県民所得が相対的に他地方に比べかなり落込み、東京圏（関東圏）との所得格差を拡大させている（第二図参照）。

この事実⁽¹⁾は改訂された一人当りの県民個人所得の第一表からも、より鮮明に読み取ることができる。現在問題

第1図 地方圏から東京圏への転出超過数の推移



(出所)「住民基本台帳人口移動報告年報」(1975～85年)より作成

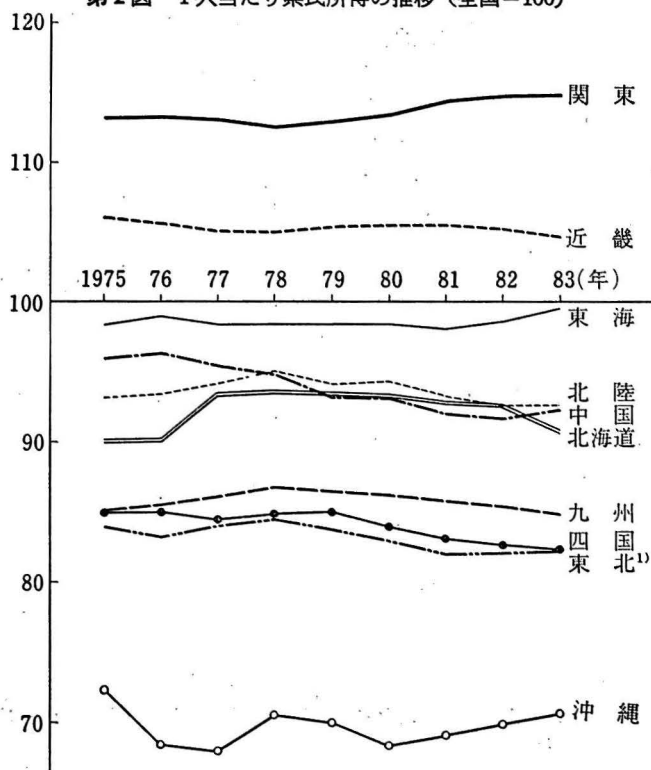
になっている東京一極集中化にみられる東京圏と地方圏との地域格差、特に北海道との場合は昭和五九年にかなり深刻な事態になっている。昭和五〇年代前半に「地方の時代」と騒がれた頃が非常に遠い存在になってきている。

現在、北海道において石炭産業や素材産業などは産業構造調整により厳しい状況にある。また、地域経済を支える農林水産業も、需要の低迷や国際的な規制の強まりなどから、経営環境は厳しい。都市においても産業立地が進まず、周辺地域の経済力の低下の中で、停滞の色を濃くしている。⁽²⁾

そうしたなか、昭和六二年六月に北海道開発調査部は「北海道新長期計画」を提案し、北海道の発展の可能性を見いだそうとした。その計画案では六つの地域生活経済圏を設定し⁽³⁾ (第三図参照)、特にその一つの道央圏(道内の中枢管理機能や工業の生産能力などの大半が集中している)内に、重要点地域として道央複合都市圏を設けている(第四図参照)。この人口五万人以上の八都市を核とした道央複合都市圏(第五図参照)は、第二表からも明らかのように昭和六〇年現在全道人口の四二・四%をしめる二四〇・八万人が居住しており、道央圏まで

道央複合都市圏構想を考える

第2図 1人当たり県民所得の推移（全国=100）



（出所）経済企画庁『円高を乗り越え新たな発展をめざす地域経済』1987，168頁，第Ⅱ—3—2図。

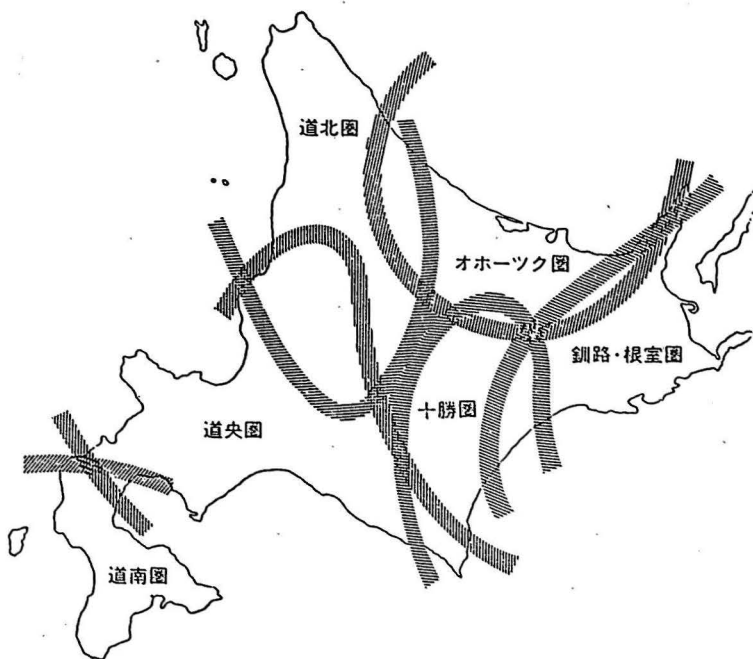
（注）1）東北は新潟を加えた7県の平均である。

第1表 1人当たりの県民個人所得の推移

	昭和45年	昭和55年	昭和59年
北海道	65.2	74.0	66.9
東京	100.0	100.0	100.0

（出所）経済企画庁「県民経済計算年報」から一部引用。

第3図 全道に広がる地域生活経済圏

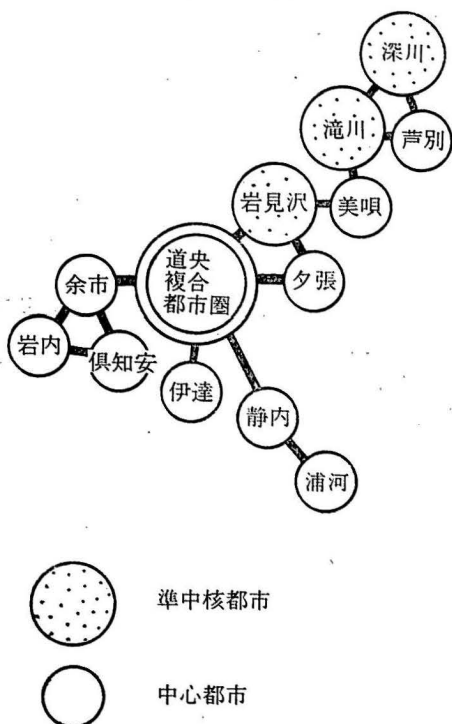


(出所) 北海道開発調査部 (1987) : 『北海道新長期計画案 (基本計画編)』, 208ページ。

地域を広げると全道人口の過半数を上回る五六・六%の三二・七万人の人々が生活していることになる。北海道におけるこの地域への一極集中化が想像できる。

札幌を中核にした、小樽・江別・千歳・苫小牧・室蘭などを結ぶ道央複合都市圏構想そのものについて説明しておこう。この構想は北海道の全体レヴェルを引き上げるため、高次の機能(研究開発や情報など)の集積を進め、この集積の効果を交通・情報ネットワークを通して函館・旭川・北見・網走・帯広・釧路のような他の圏域の中核都市に及ぼそうとしている。こうして都市の機能を生かして、都市と農山村とが結び付きを強め、共に発展していくことをめざしている。新千歳空港

第4図 道央圏



(出所) 北海道開発調整部(1987):『北海道新長期計画
案基本構想編』より作成

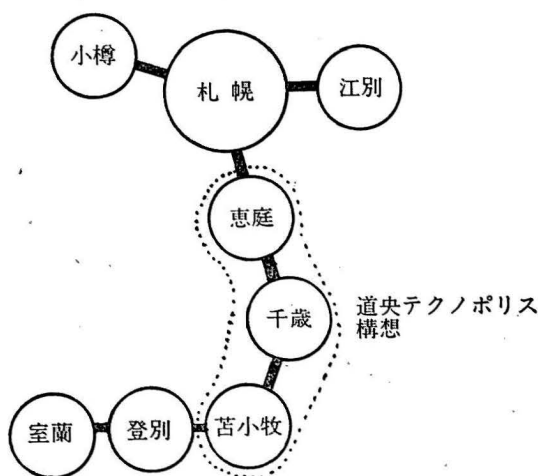
を核とした「道央テクノポリス構
想」(第五図参照)も北海道をリ
ドする産業の拠点づくりであり、
この道央複合都市圏構想と同じ流
れであると理解できる。

II 道央複合都市圏 の現状と全国総 合開発計画

前章で紹介してきたように、道
央複合都市圏は道央圏(地域生活経
済圏の一つ)の中核地域であり、こ
の地域の発展こそが北海道全体の
経済の浮沈を握っているという認
識である。

ここで、ある一つの事実が思い
浮かぶのである。それは昭和三七
年の地方分散に重点を置いた旧全

第5図 道央複合都市圏



(出所) 第4図と同じ

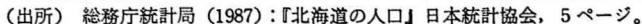
第2表 地域生活経済圏の人口

(千人, %)

地 域	1985年		1996年		倍 率
	実 数	構成比	実 数	構成比	
函 館 圏	575	10.1	620	10.0	1.08
(中 核 都 市)	382	6.7	430	6.9	1.13
道 央 圏	3,217	56.6	3,560	57.4	1.11
(道央複合都市圏)	2,408	42.4	2,770	44.7	1.15
旭 川 圏	857	15.1	910	14.7	1.06
(中 核 都 市)	377	6.6	430	6.9	1.14
北 見・網 走 圏	383	6.7	400	6.5	1.04
(中 核 都 市)	190	3.3	210	3.4	1.11
帯 広 圏	373	6.6	410	6.6	1.10
(中 核 都 市)	235	4.1	270	4.4	1.15
釧 路 圏	413	7.3	450	7.3	1.09
(中 核 都 市)	245	4.3	270	4.4	1.10
全 道 人 口	5,679	100	6,200	100	1.09

(注) 地域生活経済圏人口は重複地域を含んでおり、合計値は全道人口と一致しない。

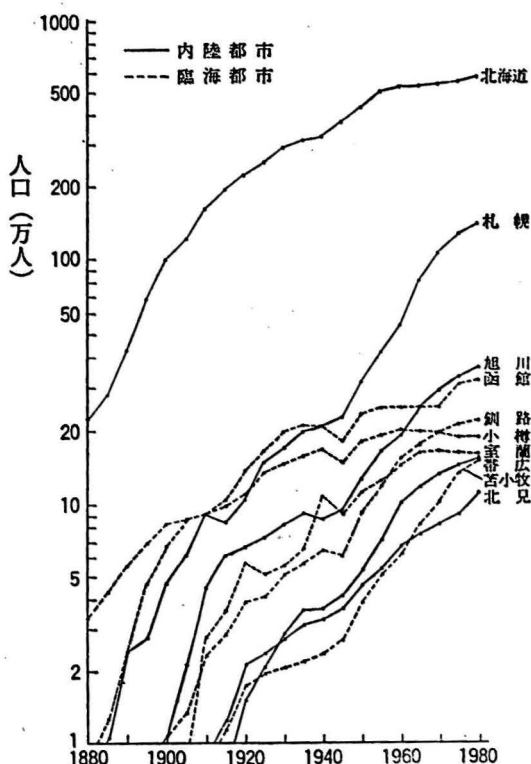
(出所) 北海道新聞 (1986):『北海道の可能性を開く』63ページから一部引用。



そこでこのような構想を検討する前に、まず現実の状況からみてみよう。

すでに第二表でも説明したように、道央圏あるいは道央複合都市圏への人口集中の程度は高く（第六図参照）、しかも今後その比率は高くなるという予測である。道でも諸機能のより一層の集中を意図しているが、真に北

第7図 北海道とその主要都市の人口推移
(各時点の市区町村人口による)



(出所) 羽田野正隆・山田誠(1982):都市順位規模からの分析,
田辺健一編『日本の都市システム——地理学的研究——』
古今書院, 354ページ。

北海道全体のレヴェルアップにつながるのであろうか。例えば道内において新しい地域格差が生じる危険はないのだろうか。最初に都市への人口集中の状況から道内における都市間格差の動向を追跡してみる。既に谷内⁽⁵⁾が、北海道における都市システム及び交通網の形成過程は一九二〇年頃を境に分散傾向から集中傾向への転換がみられたと指摘している。第七図によれば戦後急速に人口が増加している札幌それに旭川、帯広、苫小牧、北見

道央複合都市圏構想を考える

第3表 北海道の主要都市への人口の集中 (単位: 万人)

	1960 (昭35)	1965 (昭40)	1970 (昭45)	1975 (昭50)	1980 (昭55)	1985 (昭60)	1987 (昭62)
札幌	52.4	79.5	101.0	124.1	135.4	154.2	155.5
旭川	18.8	24.5	28.8	32.1	34.9	36.2	36.3
函館	24.3	24.3	24.2	30.7	31.7	31.9	31.4
釧路	15.1	17.4	19.2	20.7	21.5	21.4	21.3
小樽	19.9	19.7	19.2	18.4	18.4	17.2	17.3
室蘭	14.6	16.1	16.2	15.9	16.0	13.6	13.5
帯広	10.1	11.7	13.1	14.2	15.2	16.2	16.4
苫小牧	6.2	8.2	10.2	13.2	14.9	15.8	15.8
北見	6.7	7.5	8.3	9.2	10.1	10.7	10.6
主要9都市計	168.1	208.9	240.3	278.5	298.1	317.2	318.1
全道に占める割合	33.3%	40.4%	40.4%	52.2%	53.6%	55.9%	56.0%
全道人口	503.9	517.2	517.2	533.8	555.7	567.9	567.8

(出所) 第2表と同じ。ただし、1987(昭62)は補筆。

などの都市グループと、戦後人口増加が鈍っている(減少している)函館、小樽、室蘭などの都市グループと大きく二グループに分類できる。そして内陸に位置する都市は急速に戦後人口集積を経験したが、苫小牧を除けば臨海都市はおおむね人口の停滞化にある。特に小樽の伸び悩みは外交上の問題や札幌との関係が微妙に作用している。それにしても第三表からも明らかなように、全道人口が最近減少する兆しをみせる中で、地域生活経済圏の中核都市即ち主要九都市への人口集中は毎年確実に伸びており、なかでも道央複合都市圏の中核都市である札幌への集中は依然衰えを見せていない。以上のようにみると、前章でも触れたように北海道が東京との所得格差を昭和五五年頃以降再び拡大する傾向にあるが、道内においては人口の札幌への一極集中化にみられるように人口の不均衡分布が進んでいる。しかも札幌とその他の主要都市との所得格差も、昭和五五年以降およそ拡大傾向にある(第四表参照)。その際、全国的水準からみると、多くの北海道の主要都市で昭和五五年、五六年を一つのピークに、それ以降所得格差は拡大していることに注目する必要がある。確か

第4表 北海道の主要都市の所得格差の推移 (全国=100)

	1971 (昭46)	1972 (昭47)	1973 (昭48)	1974 (昭49)	1975 (昭50)	1976 (昭51)	1977 (昭52)	1978 (昭53)	1979 (昭54)	1980 (昭55)	1981 (昭56)	1982 (昭57)	1983 (昭58)	1984 (昭59)	1985 (昭60)
札幌	112.4	118.0	123.9	119.1	111.1	114.0	112.8	110.8	111.2	112.7	112.6	110.8	109.5	108.0	95.9
旭川	86.4	81.5	86.3	87.0	91.9	96.1	98.5	99.3	99.4	100.6	100.1	97.2	94.9	92.0	89.7
函館	93.3	89.5	91.4	87.7	93.9	99.2	98.9	96.8	96.3	96.4	95.0	93.4	92.5	90.4	86.9
釧路	93.1	91.1	91.5	92.6	100.2	102.1	105.8	106.4	105.8	105.3	104.7	102.1	100.8	99.8	96.2
小樽	89.1	81.7	83.5	89.1	91.2	90.9	92.7	92.6	92.4	93.2	93.4	91.9	90.3	88.1	84.4
室蘭	99.9	94.9	93.2	87.9	98.9	98.4	97.4	96.3	91.3	89.2	91.5	93.2	92.6	89.2	85.5
帯広	80.1	79.7	83.1	83.5	88.7	93.4	98.5	98.1	101.9	103.7	104.5	102.3	103.5	101.7	98.1
苫小牧	107.0	104.0	108.8	107.7	99.5	100.0	97.4	98.1	98.8	102.0	101.4	98.9	97.2	94.4	91.0
北見	84.0	78.8	81.3	82.6	87.1	91.6	95.5	98.5	99.4	98.7	100.8	98.0	93.8	94.6	89.7

(出所) 各年次の『民力』(朝日新聞社)より作成。

に昭和五五年、五六年頃は主要都市の半数以上で全国水準を上回っていたのである。つまり札幌と他の都市との所得格差の拡大は、経済活動が減速する北海道の中の傾向であり、所得格差問題は本来日本全体の中での位置づけが重要となる。それ故、北海道と東京との所得格差の拡大傾向の是正に努力しない限り、道内の所得格差の問題も本質的には解決しない。

さらに、たとえば道央複合都市圏全域へ日本有数の都市機能や産業の集積が進んでも、その波及効果が地方生活経済圏の中核都市にまで波及するかどうか極めて疑問であり、旧全総の二の舞にならないことを願うだけである。この波及効果がうまくいかなければ最悪の事態として道内の地域格差、つまり札幌とその他の地域との格差が一層拡大されることも予想される。そして札幌を中核とした道央複合都市圏は、交通ネットワークの整備により東京へのアクセスますますを強め、実質的に東京圏へ吸収される可能性も充分ある。札幌以外の北海道における地方都市の成長は、いくつかの好条件が揃わない限り現在のところあまり多くは望めない。今後日本国土全体の地域構造と深く関連させながら、北海道の地域構造を考慮していく必要があるだろう。表層的には北海道の独自の問題のように見えるものが、深層では日本全体の地域構造と深く関連しているという認識が重要なのである。

昭和六二年に閣議決定された四全総は、「多極分散型国土の形成」を目標に掲げ、「交流ネットワーク構想」を開発構想とした。この四全総には、地方圏の整備が非常に重要な要素となるが、例えば北海道はこれに対してどのように位置づけられるのであろうか。真に国土の均衡ある発展と多極分散型国土を形成していくためには、もともと地方の存在が表面に出て、個性的で活力ある多様な地域社会をつくっていくことが大切だと思われる。そのためには積極的に中央官庁の権限を地方自治体に移譲し、財源を移転することにより、地方分権を成立させる必要がある。そのような意味では日本のような上からの計画ではなく、敗戦後の東西ドイツ分割に伴う戦後改革

と、その後の行政・財政・金融制度、土地利用計画、産業政策の生活圏、地域経済、地方自治を基礎とする地域政策を総合的に展開してきた西ドイツは、⁽⁸⁾多極分散型国土を目標とするわが国には格好の見本である。地理学においても、この水平的交流を通じての多極分散型国土の形成に関して何らかの寄与ができるものと考ええる。そこで次の章で生活圏のレベルから、道央複合都市圏構想を検討してみることにする。

Ⅲ 道央複合都市圏と生活圏レベル

道央複合都市圏への過集中が将来北海道の地域構造にどのような悪影響を及ぼすか、さらにはわが国の地域構造の上で、一極集中の強化につながる危険をはらむことを指摘してきた。

本章では、道央複合都市圏構想が本来に道央圏の核心地域となりえるか、を検討する。この複合都市圏には、札幌都市圏以外に苫小牧都市圏や室蘭都市圏があるが、複合都市圏を社会的実体として把握できるかどうか、重要なテーマである。また、道央圏が地域生活経済圏(注三参照)の一つであるならば、道央複合都市圏の分析にも地域生活経済圏の視点を忘れてはならないはずである。しかし、道央複合都市圏構想には産業や都市機能の集積のみが強調されているようである。地域政策としては、上からの産業立地政策的な計画ではなく、生活圏や地方自治を基礎としたものが強く望まれる。もともと都市圏とは「具体例や地域的範囲としては勢力圏の概念に、内容的には日常生活圏や都鄙共同社会に近く、経済圏・商圏・サービスクラス圏なども近い。それ故、その限界は固定的ではなく、隣接諸都市の勢力との力関係によって流動的であるとともに、核心都市の機能の大きさによって階層的な地域構造をなすものである。」⁽⁹⁾からである。

以上の視点から、道央複合都市圏の分析を生活圏レベル中心に行ない、この構想の問題点を指摘する。道央複

第5表 札幌市への通勤・通学人口の比率

地域	通勤・通学人口	
	札幌市への比率*	自市町での比率**
1. 江別市	35.3(%)	60.6(%)
2. 石狩町	55.9	41.0
3. 小樽市	12.4	85.8
4. 広島町	42.8	49.3
5. 恵庭市	12.0	71.8
6. 岩見沢市	6.2	84.3
7. 千歳市	4.1	89.8
8. 当別町	14.5	82.1

* $\frac{\text{札幌市で従業・通学する者}}{\text{各市町で常住する就業者・通学者}} \times 100$

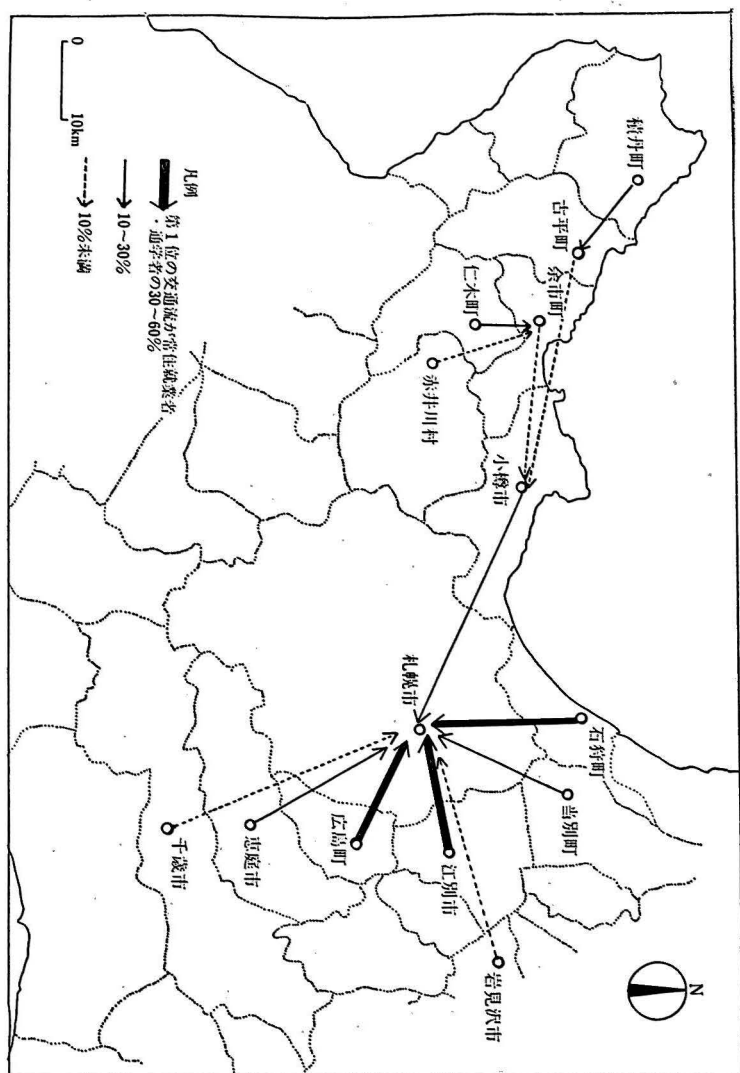
** $\frac{\text{自市町で従業・通学する者}}{\text{各市町で常住する就業者・通学者}} \times 100$

(注) 地域は札幌への通勤・通学人口の絶対量の順に並べてある。

(出所) 総務庁統計局「昭和60年国勢調査報告、第6巻その1北海道」より作成

合都市圏の核心都市は札幌である。例えば、昭和六〇年における札幌への通勤・通学人口を調べると(第五表参照)、一万人を超過する地域は江別市を先頭に石狩町、小樽市と続く。そして札幌の郊外地域に当たる広島町、恵庭市、岩見沢市、千歳市、当別町などが一〇〇〇人以上を示し、江別市や石狩町の後に続いている。確実に札幌都市圏は東部あるいは南部に拡大している。反対に札幌の西側に位置する小樽市は、札幌へは常住就業者(通学者を含む)の十二・四%(一〇、七六八人)にすぎず、市内への就業者(通学者も含む)は七四、六八五人で、常住就業者の八五・八%を占める。これらの数値は、札幌市と小樽市との結びつきより、札幌市とその東部あるいは南部の郊外地域との結びつきが強いことを物語っている。札幌都市圏における通勤・通学人口の流れを表わした第八図からも明らかのように、小樽市自身は後志地域の中心として、周辺の市町村を階層システム内に内包している。そして江別市、石狩町、広島町などの郊外地域は、直接札幌と強く結びつく構造である。

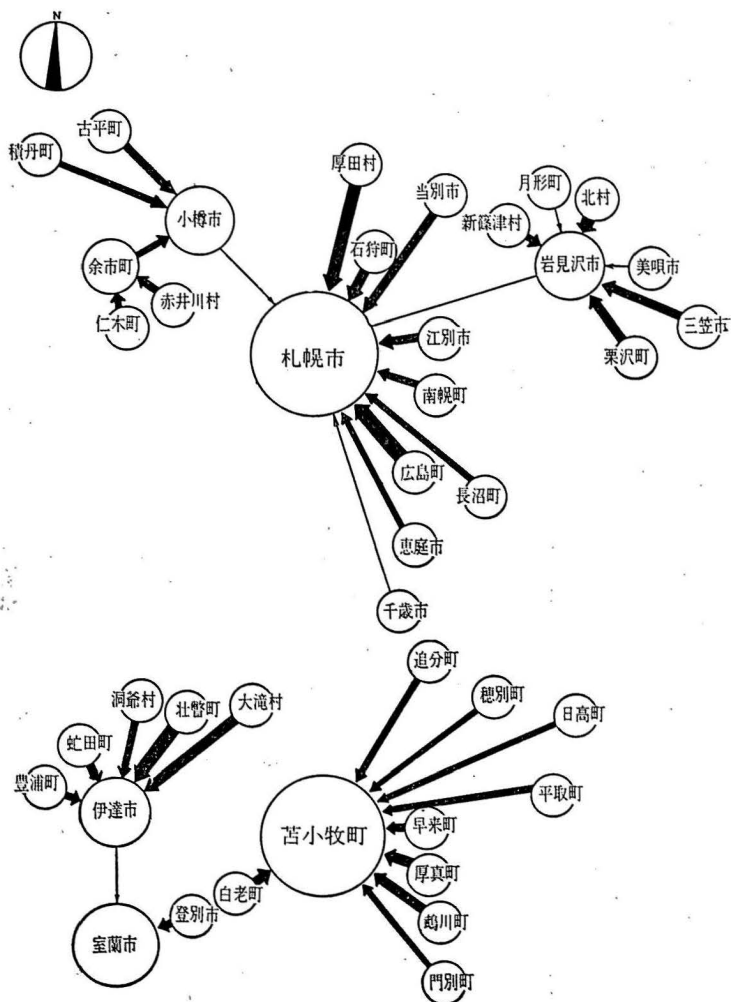
第8図 札幌都市圏における通勤・通学人口の流れ（昭和60年）



（出所） 第5表と同じ筆者作成。

道央複合都市圏構想を考える

第9図 札幌広域商圏、伊達室蘭商圏、苫小牧商圏



(出所) 北海道商工観光部 (1983):『北海道広域商圏動向調査報告書』11ページおよび13ページの各図より一部修正

ここで一つ付け加えておきたいのは、道央複合都市圏内では、登別から三八・九%の交通流が室蘭に流入しており、明らかに一つの都市圏を形成している（第八図では省略）。そしてこれら二都市や苫小牧からは、札幌への交通流は全て一%以下である。換言するならば、二つの都市圏（室蘭都市圏・苫小牧都市圏）は札幌都市圏から各々完全に独立した都市圏と考えてさしつかえない。

次に小売商圏から道央複合都市圏の検討をしてみよう。第九図は第五表の地域と買回品の流出率が高い地域を対象に描いた広域商圏の平面図であるが、札幌・岩見沢・小樽・余市・苫小牧・室蘭・伊達の各市町などが、中心性の高い中心地として抽出できる。しかし、小売商圏の場合は財の種類によって都市の階層性に特徴がみられるので詳細な資料が必要となる。

そこで北後志町から札幌都市圏への買物動向（第六表参照）を分析しながら、都市の階層性を検討してみよう。その都市の階層性の指摘が道央複合都市圏の検討にも有益である。

例えば、一般食料品のような低次の財は、ほぼ全体的に自町村内での買物依存率が八〇%を越えているが、仁木町と赤井川町は隣接のより大きな中心地である余市町への依存率が四〇%台の高率を示している。実用衣料品や身の回り品（クツ・カバン）などの財も、積丹町・古平町・余市町の三町内での各買物比率が四〇〜七〇%前後と高率であるが、仁木町と赤井川町ではやはり隣接の余市町へ五〇〜七〇%前後の高い依存率を示している。ところが高級衣料品になると、各町とも小樽への買物依存率が四〇%を上回る値を示し、北後志町村と小樽市の中心地レヴェルの階層性をうかがうことができる。

以上の財からは北後志町内の中心地間の階層性は不明瞭であるが、高級文化品（時計・メガネ・カメラ）、家具・インテリア、楽器・レコード・スポーツ用品の三種の財の購入には、通勤・通学の行動とよく似たパターンを見

道央複合都市圏構想を考える

第6表 北後志町村から小樽市・札幌市への買物依存率

(単位：%)

町 村	商 品		一 般 食 料 品	実 用 衣 料 品	高 級 衣 料 品	身 (ク ツ・ カ バ ン 回 り 回)	高 級 計 画 文 化 品 (時 計・ カ メ ラ メ ガ ネ)	家 具 ・ イ ン テ リ ア	楽 器 ・ ス ポ ー ツ 用 品 ・ レ コ ー ド
積 丹 町 4,986人	I		83.9	48.0	22.6	39.2	33.9	18.4	36.0
	II		9.8	29.6	22.4	17.7	12.4	28.2	12.6
	III		3.0	19.4	43.2	37.0	34.7	37.2	41.6
	IV		0.5	2.3	10.7	3.7	8.4	8.5	2.1
古 平 町 6,081人	I		81.7	37.2	17.0	43.4	33.4	41.1	35.2
	II		13.2	35.9	22.7	18.4	11.5	39.7	15.4
	III		3.9	21.2	47.1	32.4	43.1	13.8	41.3
	IV		0.4	3.3	11.2	5.3	9.3	4.1	4.1
仁 木 町 5,439人	I		50.5	14.3	1.7	10.0	3.9	7.9	2.8
	II		40.6	64.2	39.5	51.5	50.1	62.8	55.4
	III		3.8	17.9	46.2	33.6	36.1	21.4	35.6
	IV		1.4	2.9	12.5	3.5	6.9	3.5	1.6
余 市 町 26,545人	I		94.5	70.8	36.5	66.4	58.1	79.5	69.0
	III		4.5	25.7	46.0	26.4	28.1	14.6	24.0
	IV		0.4	3.2	15.9	6.1	10.0	3.4	4.8
赤 井 川 町 1,405人	I		41.1	5.8	0	3.7	0	2.1	0
	II		45.9	67.4	39.8	59.7	54.2	66.2	38.2
	III		8.1	22.9	44.4	33.6	31.4	14.4	41.7
	IV		1.3	2.6	10.0	1.7	2.4	4.1	1.6

(注) 北海道商工観光部「北海道広域圏動向調査報告書」(昭和58年3月)から作成

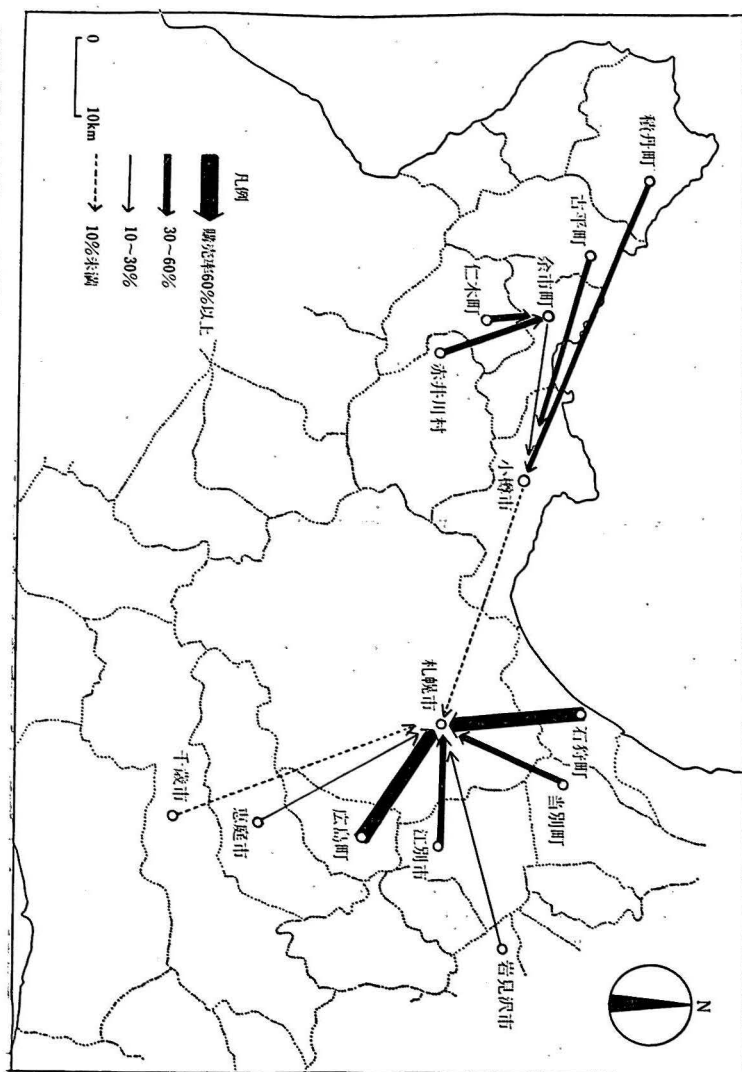
凡例 I 自町村への買物依存率

II 余市町への買物依存率

III 小樽市への買物依存率

IV 札幌市への買物依存率

第10図 高級文化品（時計・メガネ・カメラ）の販売行動（昭和57年）



（出所）■第6表と同じで，筆者作成。

い出せる。第10図は、高級文化品の購買率を四段階に分類して作成したものである。北後志町村の地域は小樽市への販売率が高いが、仁木町・赤井川村は小樽市より余市町への比率が高い。そして小樽そのものは、札幌に対して八・三％の販売率しか示していない。つまり小樽商圏は札幌から独立しており、しかも余市商圏を内包している。そしてその余市商圏は仁木町と赤井川村を内包している。一方、札幌の郊外にあたる石狩町や広島町は札幌へ高級文化品の八〇％前後の高い販売率を示し、非常に核心都市札幌との結びつきが強いものになっている。このようなことから、札幌商圏と小樽商圏そして余市商圏は、それぞれ明確にレヴェルが異なった階層的商圏を形成しており、しかも札幌商圏と小樽商圏は互いに独立しているが、余市商圏は小樽商圏に内包されているといった特徴を持っている。

IV 小 括

昭和六二年七月に提案された「北海道新長期計画案」、そしてその中の「道央複合都市圏構想」について生活圏レヴェルを中心に検討してきた。重要な点は、この都市圏構想が現実の中で機能しつつある社会的実体として存在できるかどうかである。

例えば、通勤・通学圏や小売商圏の分析からみても、道央複合都市圏内における札幌関係は弱体化しており、しかも後志町村域においては小樽商圏が分離・独立する傾向である。それと同時に、札幌の郊外地域が中核都市札幌との結びつきを強化している。昭和五五年以降の札幌を含めた主要都市における所得格差の落ち込み、並びに東京との所得格差の拡大化、それに不況業種を多く抱えた北海道の産業構造などをみると、道央複合都市圏への諸機能の集中化を急ぐ背景は充分に承知できる。しかし、一方で日本全体の一極集中化を助長し、道内の所得

格差を拡大する危険がある。さらには経済効率性を追求するあまり、地域とは人間が居住し、生活を営んでいる社会であるという認識が欠落してしまっている。それ故、道央複合都市圏の苫小牧や低迷する室蘭の各都市圏までが、中核都市札幌との結びつきが1%以下と極めて弱くても、これらの都市圏を小樽を含めて一つの複合した都市圏とする構想が提案されるのである。しかも、波及効果の問題や生活圏レヴェルの点から考えても、この構想が現実味に欠けることは今まで指摘してきたところである。

現在、新千歳空港の開港、千歳・恵庭・苫小牧一帯の一三万haをハイテク基地化しようとする道央テクノポリス構想への動き、さらにわずかであるが人口減少を続ける小樽のように、外部資本（西武セゾングループ）の本格的な参加によって運河の再生による町づくりが軌道にのりだした地域もある。その反面、石狩湾新港地域や苫小牧東部へのように企業立地が伸び悩んでいた、新日鉄室蘭のように構造不況に苦しむ状況も同時に存在している。

道内において比較的特色ある産業が立地している道央複合都市圏は、札幌市の高度な中枢管理機能の集積と人口増を背景に、道内におけるリーディング地域であることには違いない。都市圏を経済圏とのみ考えずに、日常生活圏のレヴェルも存在することであり、この後者の、下から計画を作りあげていく視点こそが、道央複合都市圏が地域生活経済圏の中核地域として今後発展していくポイントである。そのように経済と文化のバランスのとれた地域政策こそが、水平的交流の活発さを生み、多核分散型国土の形成にも有益である。ドイツの地方都市の興隆を思い起こせば、経済優先の日本の地域政策は問題である。

〈注〉

〔1〕 従来の県民所得の概念には、法人所得を含むため企業数の多い東京が極端に高い値になる欠陥があった。そこで、雇

用者所得、財産所得（家計分）、個人企業所得の合計を各県の人口で割った値を出し、東京を100として、各県の値を計算した（『一九八八年版、日本国勢協会』国勢社）。

（2）北海道開発調整部参事（計画）（一九八八）…『北海道新長期計画案（基本構想編）』北海道、六四ページ。

（3）「地域の産業活動と生活が結び付き、誰もがどこにいても希望をもって働き、安心して生活を営める地域的なまとまり」（出所は注2）を地域生活経済圏と定義している。

（4）中村剛治郎（一九八八）…『四全総』のどこが問題なのか、世界五一七号 六一～七一。

（5）谷内達（一九七九）…北海道における交通圏の都市システムの形成、一八八七～一九三五年、北海道地理 五三号。

（6）好条件の一つとして、国の指定を受けることがある。例えばテクノポリス函館建設事業、小樽市のシェイプアップマイトウン計画、帯広テレトピア事業、旭川市ニューメデア・コミュニティ構想などがある。

（7）多極分散型国土の形成に関して、地方分権制度の有効性を主張する研究者は数多く見られる。例えば正村公宏氏もその一人で、「（国土の）地域構造の不均衡に対処するためには、何よりも東京への権限と情報の集中を改めることが不可欠であり、行政や財政の大胆な分権化が必要である。」（日経、一九八九年一月二十三日付）としている。

（8）中村剛治郎（一九八七）…戦後国土政策の変遷と四全総、都市問題 七八卷十二号 三～二十二。

（9）高野史男（一九七三）…都市圏「地理学辞典」二宮書店。

（拙稿は一九八七年度専修大学研究助成（共同研究）による研究成果の一部である。）