

DISCUSSION PAPER SERIES

多賀城市の地域特性と基幹産業を生かした
経済復興と産業振興策の検討

本田豊

2012年3月

RPSPP Discussion Paper No.23

RPSPP

RITSUMEIKAN : POLICY SCIENCE & PUBLIC POLICY

Policy Science Association
Ritsumeikan University
56-1, Tojiin-Kitamachi, Kita-ku,
Kyoto, 603-8577, Japan.

多賀城市の地域的特性と基幹産業を生かした経済復興と産業振興策の検討

立命館大学政策科学部 本田豊

目次

1. 震災前の多賀城市の地域的特性
 - (1) 子育て世代が多い若いまち多賀城市
 - (2) 日常の人口の流入流出が活発なまち多賀城市
2. 震災前の多賀城市における産業経済の強みと特性
 - (1) 多賀城市の比較優位産業
 - (2) 多賀城市における雇用創出効果の大きい基幹産業
 - (3) 超過需要状態にある多賀城の経済
3. 多賀城市の震災復興計画の概要
 - (1) 「復興計画」の3つの重点課題とその背景
 - (2) 復興の基本方向性を示す「復興構想」の概要
4. 多賀城市の復興構想の検討と産業振興策の課題
 - (1) 多賀城市の復興構想の意義について
 - (2) 「地域横断型」産業振興策について
 - (3) 「職住近接支援型」産業振興・就労支援策について
 - 1) 観光産業政策
 - 2) 農業の6次産業化と駅前再開発
 - 3) 高齢者福祉産業政策
 - 4) 女性の就業支援政策

まとめ

1. 震災前の多賀城市の地域的特性

(1) 子育て世代が多い若いまち多賀城市

多賀城市における2010年の人口（国勢調査による）は、63,060人、男性31,600人、女性31,460人である。

年齢別人口の構成比率を宮城県、仙台市、多賀城市で比較すると、生産年齢人口（15歳～64歳）の割合は、多賀城市が66.6%であるのに対して、仙台市は68.2%で仙台市の割合が大きい。宮城県全体では64.4%であるから、宮城県全体で見ると、多賀城市は生産年齢人口の割合がおおきいことがわかる。年少人口（0歳～14歳）の割合は、宮城県全体が13.2%、仙台市が13.3%であるのに対して、多賀城市は15.1%と高くなっている。高齢者人口（65歳以上）の割合は、宮城県全体が22.3%であるのに対して、仙台市18.6%、多賀城市18.4%で、仙台市と多賀城市はともに高齢者の割合が相対的に低いことがわかる。多賀城市は、宮城県の中で相対的にみると、子供が多く、高齢者が少ない地域ということが

できる。

2010年における一般世帯数をみると、宮城県全体で900,352世帯、仙台市が464,640世帯であるのに対して、多賀城市は24,047世帯であり、宮城県の中で、約2.7%の世帯が多賀城市で生活している。

一般世帯のうち、夫婦と子供からなる世帯の割合は、宮城県26%、仙台25%であるのに対して、多賀城市は、31%と高い割合である。他方、一般世帯のうち単独世帯の割合は、宮城県全体で31.2%、仙台市が40.6%と高い割合になっているのに対して、多賀城市は、28.5%で低い割合になっている。仙台市が生産年齢人口でも独身の若い人が多いことを反映して単独世帯が多いのに対して、多賀城市は、仙台市のベッドタウンであることを反映して、いわゆる子育て世代が多い地域であることがわかる。

このように、日本が少子高齢社会に突入している中で、多賀城市は、相対的にみて、子供が多く、子育てが盛んな「若い」地域であるという特徴をもつ。

総人口と年齢別割合

	人口	15歳未満	15～64歳	65歳以上
宮城県	2,348,165人	13.2%	64.4%	22.3%
仙台市	1,045,986人	13.3%	68.2%	18.6%
多賀城市	63,060人	15.1%	66.6%	18.4%

一般世帯数と世帯別割合

	一般世帯数	夫婦・子供からなる世帯の割合	単独世帯の割合
宮城県	900,352	26%	31.2%
仙台市	464,640	25%	40.6%
多賀城市	24,047	31%	28.5%

出所：2010年国勢調査

(2) 日常の人口の流入流出が活発なまち多賀城市

夜間人口と昼間人口について、仙台市と多賀城市を比較すると、仙台市は、夜間人口1,020,160人に対して、昼間人口1,098,981人で、昼夜間人口比率は、107.1%である。他方、多賀城市は、夜間人口62,736人、昼間人口57,573人、昼夜間人口比率91.8%であり、多くの多賀城市民が昼間は仙台市などで従業・通学をしている状況が推察される。

	夜間人口	昼間人口	昼夜間人口比率
仙台市	1,020,160人	1,098,981人	107.1%
多賀城市	62,736人	57,573人	91.8%

出所：2005年国勢調査

多賀城市における昼間の人口移動をみてみると、16,028 人が多賀城市に通勤・通学で流入している一方、21,191 人の人が、他地域（特に仙台市）に通勤通学で流出している。通学については、大学（東北学院大学）があることから、流入人口が 4,068 人にたいして、流出人口が、2,222 人であるため、流入超過になっている。通勤は、流入人口が 12,733 人であるのに対して、流出人口が 18,969 人であるから、6,236 人の流出超過になっている。

多賀城市における昼間の人口移動

流出人口（21,191 人） うち通勤（18,969 人）、通学（2,222 人）
流入人口（16,028 人） うち通勤（12,733 人）、通学（4,068 人）

出所：2005 年国勢調査

2005 年において、多賀城市民で他地域（特に仙台市）に職場のある人は 18,969 人、多賀城市民で多賀城市に職場のある「職住近接」の人が約 11,766 人である。多賀城市民で働いている人は合わせて 30,735 人となり、多賀城市民で、「職住近接」の人は約 4 割にとどまる。他地域で生活し多賀城市に職場がある人が 12,733 人であるから、多賀城市内の事業所で働く人は、地元の人 11,766 人、他地域の人 12,733 人と、ほぼ半々ということになる。

多賀城市は、多くの他地域の人に就業機会を提供しつつ、多賀城市民従業者の多くは、仙台市等に「出稼ぎ」にでかけているという就労状況に特徴があり、「職・住」の場がともに多賀城市にある人は多賀城市民従業者のうち半数にも満たない状況であり、多賀城市は、1 日単位で人口の流入流出が大変活発な地域であるといえることができる。

多賀城市における職住状況の実態

多賀城市内に職場がある人 : 30,735 人
うち、多賀城市に生活し多賀城市に職場がある人 : 11,766 人
他地域で生活し多賀城市に職場がある人 : 12,733 人
多賀城市に生活し他地域に職場がある人 : 18,969 人

出所：2005 年国勢調査

2. 震災前の多賀城市における産業経済の強みと特性

今後の多賀城市の経済復興策を議論する場合、震災前の多賀城市における産業経済の特性や強みがどこにあるかをよく理解して、それらを生かす形で、具体的な産業振興策を検討することが重要である。本章では、筆者が暫定的に作成した多賀城市産業連関表をもとに分析を行い、多賀城市の産業経済の特性と強みを明らかにする。

(1) 多賀城市の比較優位産業

「H21 経済センサス」によると、多賀城市における総従業者数は、25,323 人である。従業者が多い上位 3 つの産業は、商業（5,575 人）、対個人サービス業（3,492 人）、運輸（2,285

人)で、いずれも民間サービス産業である。4位から6位までは、公務(2,285人)、福祉(2,061人)、教育・研究(1,798人)と、公的サービス産業が占めている。第2次産業では、7位に建設業(1,698人)、9位と10位に製造業の電気機械(1,144人)と飲食料品(835人)が位置している。8位と11位はそれぞれ対事業所サービス(1,535人)、不動産(784人)でいずれも民間サービス産業である。

多賀城市における雇用の受け皿は、主にサービス産業であり、建設業を含む第2次産業は、雇用の受け皿としては、それほど大きくはないことがわかる。11位までの産業の従業者の合計は、23,455人で全従業者数の92.6%を占めており、今後の多賀城市の雇用問題を考えると、これら上位11位までの産業の推移がおおきな影響を与えると予想される。

サービス産業が雇用の大きな受け皿となり、第2次産業の雇用の受け皿としての役割はそれほど大きくないということは、多くの地方自治体にみられることであるので、多賀城市における就業構造の特徴を示しているわけではない。

従業者の多い産業

1位	商業	5,575人
2位	対個人サービス	3,492人
3位	運輸	2,285人
4位	公務	2,248人、
5位	福祉	2,061人
6位	教育・研究	1,798人
7位	建設	1,698人
8位	対事業所サービス	1,535人
9位	電気機械	1,144人
10位	飲食料品	835人
11位	不動産	784人

多賀城市と宮城県の産業別の従業者構成比率を計算し、それぞれの産業ごとに多賀城市従業者構成比率を宮城県従業者構成比率で除した産業別の「従業者の特化係数」に着目する。この係数の値が大きい産業では、宮城県の平均との相対比較において、地域の発展産業であり、地域における雇用の受け皿としても大きな役割を果たしていると解釈することができる。

商業は従業者数第1位であるが、従業者の特化係数は0.96であるから、多賀城市において商業の従業者数が多いことが、特性ということではなく、むしろ宮城県の平均の構成比率と比較すると、商業者の従業者は少ないことになる。同様なことは、従業者の特化係数が1以下の対事業所サービス(0.61)、建設(0.79)、福祉(0.862)にもあてはまる。

従業者の特化係数が1よりやや大きい産業は、飲食料品(1.07)、対個人サービス(1.09)、

教育・研究（1.25）であり、これらの産業の従業者構成比率は宮城県の平均並みかやや上回る程度である。

一方、従業者の特化係数が相当高い産業は、運輸（1.55）不動産（1.64）、公務（2.47）、電気機械（3.46）の4産業であるが、このうち、公的産業である「公務」の従業者が多いのは、多賀城市に自衛隊駐屯所があることに起因しており、比較優位という概念は適用できないので、「公務」を除く3つの産業が比較優位にあるといえる。しかし、そのことが、これら3つの産業が多賀城市の「基幹産業」であると即断できない。というのは、地域の基幹産業は、地域雇用の重要な受け皿であると同時に、他産業との経済連関を通じて、他産業の雇用創出に大きく寄与することが期待されている。雇用創出の直接効果のみならず間接効果も大きい産業が地域の基幹産業といえることができる。

以下では、筆者が作成した「2005年多賀城産業連関表（暫定版）」をもとに、多賀城市の各産業の直接間接雇用創出効果を計算し、多賀城市の基幹産業を抽出する。

多賀城市と宮城県の産業別の従業者構成比率及び特化係数

	多賀城市	宮城県	特化係数
商業	22.02%	22.86%	0.96
対個人サービス	13.79%	12.61%	1.09
運輸	9.02%	5.84%	1.55
公務	8.88%	5.84%	2.47
福祉	8.14%	9.44%	0.862
教育・研究	7.1%	5.67%	1.25
建設	6.71%	8.47%	0.79
対事業所サービス	6.06%	9.87%	0.61
電気機械	9.02%	5.84%	3.46
飲食料品	3.3%	3.09%	1.07
不動産	3.1%	1.89%	1.64

(2) 多賀城市における雇用創出効果の大きい基幹産業

どの産業が雇用創出効果の大きい基幹産業であるかを分析するためには、まずは、各産業の雇用量がどのように決まるかという直接雇用効果を見る必要がある。各産業の雇用量は、各産業が域内で生み出す粗付加価値である産業別域内総生産によって大きく規定され、産業別域内総生産が増加すれば、生産増によって雇用量が増え、産業別域内総生産が減少すれば雇用量も生産調整に連動して減少する。産業別域内総生産の規模は、消費性向及び輸入性向が一定であれば、域内民間設備投資と域内民間住宅投資で構成される域内民間投資、域内政府最終消費支出、域内公的固定資本形成、当該産業の移輸出の大きさによって決定される。

このうち、域内民間投資、域内政府最終消費支出、域内公的固定資本形成は、当該産業にとっては「所与」の経済変数であり、当該産業の営業努力など主体的活動によって産業別域内総生産に影響を与えるのは、当該産業の移輸出である。当該産業の移輸出が増加すれば、当該産業の域内総生産も増加し、雇用量も増加し、逆は逆である。したがって、各産業の直接雇用効果は、当該産業の移輸出が大きく影響する。

当該産業の移輸出の変化は、当該産業の粗付加価値変化による域内の家計消費支出の変化というルートと他産業の中間財需要を変化させるというルートを通じて、他産業の域内総生産、雇用量に影響を与える。他産業域内総生産の変化による雇用量の変化は、当該産業が他産業にもたらした間接雇用効果ということになる。

このように、各産業の主体的経済行動のうち、直接・間接の雇用創出に大きく影響を与えるのは、各産業の移輸出である。以下では、暫定的に作成した多賀城産業連関表における各産業の移輸出額に着目しながら、直接間接の雇用創出効果が大きい「基幹産業」を抽出する。なおここで利用する多賀城産業連関表はあくまでも暫定版であるため、数値自体の精度には問題を残しており、今後確定版を作成することが課題として残っているが、暫定版であっても、多賀城市の産業別の移輸出の動向を一定程度把握することは可能である。

移輸出額が多い産業を順番に列挙すると、電気機械（261.2 億円）、商業（247.8 億円）、運輸（166.7 億円）、不動産（147.8 億円）、飲食料品（139.1 億円）、石油・石炭（126.3 億円）であり、これらの産業が多賀城市の直接間接雇用創出効果に大きな影響を与えると予想される。

各産業の移輸出超過は、各産業の移輸出から移輸入を引いたものであり、黒字であれば、宮城県の他地域と比較して競争力が高く、「比較優位」である可能性が高い。移輸出超過黒字が大きい産業を順番に並べると、電気機械（148.2 億円）、不動産（147.8 億円）、運輸（84.3 億円）、石油・石炭（72.3 億円）、飲食料品（10.2 億円）である。多賀城市においては、移輸出超過が黒字の産業は、わずか 5 産業であり、比較優位にある産業の育成に必ずしも成功していないことがわかる。

個別産業で見ると、電気機械、不動産、運輸、石油・石炭の 3 産業は、移輸出、移輸出超過黒字も大きいので多賀城市の「基幹産業」の候補ということが出来る。飲食料品の移輸出超過は、それほど大きくないので、比較優位にあるとは必ずしもいえない。

他方、商業は、移輸出は大きいですが、同時に移輸入も大きく、その結果、移輸出超過が、29.5 億円の赤字になっており、比較優位をもつ産業とはやはりいいがたい。

移輸出が大きい 5 産業の直接間接の雇用創出効果を見るため、もし当該産業の移輸出がゼロの時、どの程度従業者減が発生するかという直接間接雇用喪失効果を大きい順番に列挙すると、商業（3,041 人）、電気機械（2,228 人）、運輸（1,897 人）、不動産（1,246 人）、飲食料品（818 人）、石油石炭製品（266 人）となる。

商業は、移輸出超過が赤字で、比較優位の産業ではないが、直接間接の雇用創出効果は極めて大きいことがわかる。これは、多賀城市が、仙台市と他地域との中継地点にあり、

他地域から多くの商業顧客が流入することによって商業サービス移出が増加し商業施設の集積がすすみ雇用量も増加した一方、多賀城市から仙台市には商業顧客が流出することによって移入が移出以上の増える状況を反映して移輸出超過が赤字と考えることができる。

電気機械、運輸、不動産、飲食料品の直接間接雇用創出効果も大きく、これらの産業は「基幹産業」と呼んでもいいであろう。石油石炭は直接間接雇用創出効果がそれほど大きくないので、基幹産業とはいいいがたい。

多賀城市の産業別移輸出・移輸入の状況

	輸移出	輸移入	輸移出超過
農業	2,318	-7,113	-4,795
林業	171	-548	-377
漁業	1,352	-4,097	-2,745
鉱業	35	-10,461	-10,426
飲食料品	13,908	-12,893	1,015
繊維製品	401	-3,131	-2,731
パルプ・紙・木製品	7,487	-4,572	2,915
化学製品	5,061	-6,116	-1,055
石油・石炭製品	12,633	-5,404	7,230
窯業・土石製品	1,434	-3,620	-2,186
金属・地金	6,119	-9,422	-3,303
金属製品	4,644	-3,552	1,092
一般機械	4,789	-5,809	-1,020
電気機械	26,125	-11,301	14,824
輸送機械	3,196	-6,626	-3,430
精密機械	811	-812	-1
その他工業品	5,120	-10,095	-4,975
建設	0	0	0
電力・ガス・熱供給	8	-2,354	-2,346
水道・廃棄物処理	5	-772	-767
商業	24,783	-27,728	-2,945
金融・保険	192	-11,748	-11,556
不動産	14,780	0	14,780
運輸	16,669	-8,243	8,426
情報通信	917	-14,883	-13,967
公務	0	0	0
教育・研究	1,703	-337	1,366
医療・保健・社会保障・介護	183	-4,161	-3,978
その他の公共サービス	178	-487	-309
対事業所サービス	3,111	-11,724	-8,613
対個人サービス	3,004	-7,092	-4,089
事務用品	0	-11	-11
分類不明	203	-305	-102
合計	161,339	-195,417	-34,079

(単位:百万円)

出所：筆者作成

以上のことから、多賀城市では、商業、電気機械、運輸、不動産、飲食料品の5産業が、間接直接雇用創出効果が大きい「基幹産業」ということができる。「従業者の特化係数」が

相当高い民間産業は、運輸（1.55）、不動産（1.64）、電気機械（3.46）の3つであったが、雇用創出の「素」となる産業は、これらに商業と飲食料品を加えた5産業であるといえることができる。

5民間基幹産業の発展の要因をみてみると、まず、運輸は、多賀城市が仙台市と他の地域を結ぶ、物流の拠点として発展してきたことに起因する。電気機械や飲食料品については、工場地帯へのソニーテクノロジーなどの企業誘致の成果であると考えられる。また、商業や不動産の発展は、多賀城市特有の人口移動の激しさを反映していると思われる。多賀城市における5つの民間基幹産業は、「日常における活発な人口の流入流出」「物流の拠点としての立地」「工場地帯の存在」という3つの産業発展の要因によって発展してきたといえることができる。

移輸出が大きい産業

第1位	電気機械	261.2億円
第2位	商業	247.8億円
第3位	運輸	166.7億円
第4位	不動産	147.8億円
第5位	飲食料品	139.1億円
第6位	石油・石炭	126.3億円

移輸出超過の黒字産業

第1位	電気機械	148.2億円
第2位	不動産	147.8億円
第3位	運輸	84.3億円
第4位	石油・石炭	72.3億円
第5位	飲食料品	10.2億円
	商業	-29.5億円

当該産業の移輸出額がゼロの時の直接間接雇用喪失効果

第1位	商業	3,041人
第2位	電気機械	2,228人
第3位	運輸	1,897人
第4位	不動産	1,246人
第5位	飲食料品	818人
第6位	石油石炭製品	266人

(3) 超過需要状態にある多賀城の経済

多賀城市産業連関表（暫定版）によると、移輸出超過（移輸出－移輸入）の赤字総額は、実に 341 億円に達する。多賀城市における地域外との財サービスの取引状況をみると、買い（移輸入）が売り（移輸出）を大幅に上回っており、対外取引においては大幅な赤字状態である。この大幅赤字額をファイナンスするひとつのルートは、出稼ぎによる所得である。国際貿易に例えるなら、貿易収支の大幅赤字を、貿易外収支のひとつである所得収支の黒字で穴埋めし、経常収支の赤字幅を小さくしているということができる。

2005 年の従業者の純流出人口は 6,236 人であった。1 世帯あたり有業者数 1.53 人とする、4,076 世帯が域外で「出稼ぎ所得」を得ていることになる。もしこの全世帯が仙台市で働いているとすると、仙台市の 1 世帯あたり実収入は 505 万円であるから、これを基準にすると、多賀城市の「出稼ぎ所得」は約 205.9 億円ということになる。多賀城市は、域外から多額の出稼ぎ所得を獲得し、それをもとに、域外から多額の財サービスを購入していることになる。（数字はいずれも 2005 年の数値）

ところで、地域マクロ経済における財・サービス市場では、地域総需要＝地域総供給が成立する。今、地域総需要＝地域内需要＋移輸出、地域総供給＝地域内供給＋移輸入であるから、地域内需要＋移輸出＝地域内供給＋移輸入である。したがって、移輸出－移輸入＝地域内供給－地域内需要が成立する。移輸出超過額の大幅赤字であるから、この式における左辺はマイナスとなり、右辺では、地域内供給＜地域内需要が成立し、多賀城市では、市内の総供給に比して、市内の総需要が大きく、多賀城市の経済は、超過需要の経済状態にあることを意味する。したがって、多賀城市においては、供給を増やせば、それが売れる状況は十分にあることになる。地域内の生産が増加するということは、総需要が一定であれば、移輸入が減少するという移輸入代替化が起こることになる。多賀城市の今後の地域経済活性化政策にとっては、この移輸入代替化政策が重要になってくる。

3. 多賀城市の震災復興計画の概要

(1) 「復興計画」の 3 つの重点課題とその背景

多賀城市は「第 5 次多賀城市総合計画」を策定して、2011 年度を初年度として実施予定していた矢先、3 月 11 日に震災・津波が発生、多大な人的物的被害により市はおおきなダメージをうけた。その後、復旧に向けた全市民的な精力的な取り組みが、市外からの多くの献身的ボランティア等の協力もえながら遂行された。他方、復興の道筋を示す復興計画に関する議論が活発に展開され、2011 年 12 月 21 日に「多賀城市震災復興計画」（以下「復興計画」と略す）が策定された。尚、先に策定した総合計画との関係では、震災後も変更する必要はないという認識のもと、総合計画を上位計画としながら、そこで示された将来都市像を実現するための体系的な計画として「復興計画」は位置付けられた。

「復興計画」は、次の 3 つの重点課題を設定し、計画期間を 2011 年度から 2020 年度の

10年間とし、復旧期3年（2011年度～2013年度）、再生期4年（2014年度～2017年度）、発展期（2018年度～2020年度）の3期間に区分して取り組むとしている。

3つの重点課題

- 「1. 住まい・日常生活の再生と仕事・産業の再興」
- 「2. 減災対策の推進」
- 「3. 災経験の伝承と史都の魅力度向上」

多賀城市の住家被害について、津波浸水区域では、全壊1,629世帯、大規模半壊1,472世帯、半壊861世帯、一部損壊993世帯、合計4,955世帯で、実に全世帯の5分の1にあたる世帯の家屋が浸水したことになる。住家被害は、それにとどまらず、津波浸水区域外の地震被害区域でも、全壊63世帯、大規模半壊114、半壊957世帯、一部損壊4,379世帯、合計して、5,513世帯にのぼった。多賀城市民の生活の拠点である居住環境が著しく損なわれる結果となり、いかに居住環境を回復し、生活再建を軌道に乗せるかということが最優先の課題となった。

多賀城市は、津波被害をうけた津波浸水区内所在の企業452社を対象に、今後の企業の再建意向について、2011年7月4日～7月13日にかけて実態調査を実施し、337社（回答率74.6%）から回答をえた。回答した企業のうち、「現地で再建」211社（62.6%）、「無回答」41社（12.2%）、「未定」30社（8.9%）、「市外に全部移転して再建」22社（6.5%）、「一部移転して再建」15社（4.5%）、「市内に全部移転して再建」9社（2.7%）、「廃業」9社（2.7%）などとなっている。これらの数字から、いずれにしろ多賀城市内で再建するとした企業は235社で69.8%にのぼるが、現地再建断念または未定・一部撤退・廃業するなど30%強存在し、工場地帯における産業基盤の弱体をもたらしている。これを反映して、津波浸水区域内世帯では世帯主の14%が失業し、雇用の受け皿が一部損失してしまった。以上のような状況を背景に「1. 住まい・日常生活の再生と仕事・産業の再興」を第1の重点課題としている。

また、今回のような想定をこえる大津波を完全に防ぐことは難しいという現状認識の下、頻度の高い津波に対して「鎧（ハード）」で対応、数百年から千年頻度の大津波には、「逃げる（ソフト）」を前提にした「減災」の取り組みを進めることを「2. 減災対策の推進」として第2の重点課題として設定した。さらに、過去の教訓や知恵を風化させず、後世に伝承するとともに、多賀城市民が希望をもって住めるような「史都多賀城」の独自性と魅力を高めるといふ、「災経験の伝承と史都の魅力度向上」が3つ目の重点課題となっている。

(2) 復興の基本方向性を示す「復興構想」の概要

3つの重点課題に取り組む復興を進めることによって、どのようなまちづくりをめざすかというビジョンを「復興に向けた将来像」として設定したうえで、将来像を実現するための復興の基本方向性を4本の「復興構想」でしめし、4本のそれぞれの柱ごとに、「復興施

策」と施策ごとの実際の実行プランを「復興基本事業」としてまとめている。復興施策は8本に整理され、復興基本事業は全部で19本にのぼっている。

重点課題「1. 住まい・日常生活の再生と仕事・産業の再興」については、「(1) 安心して住み続けられる居住地の確保」、「(2) 産業の再興と新たな雇用の創出」、という2つ復興構想の柱をたてている。

「(1) 安心して住み続けられる居住地の確保」では、現地での居住再建を原則とすることを確認したうえで、仮設住宅居住者のうち自力での今後の居住地確保が困難な人、特に高齢者世帯を対象に、安心して住み続けられる居住地として、民間活力を生かしながら災害公営住宅の整備を行うとしているところに大きな特徴がある。

「(2) 産業の再興と新たな雇用の創出」では、被災した工場地帯の都市インフラ整備を再生し、被災した企業の早期再建・再興と新たな企業誘致をめざすとしている。尚、企業誘致促進にあたっては、復興特区制度を検討活用すると述べている。また、工場地帯が緊急時にも物流機能や避難機能を多重的に確保できるように、三陸自動車道の車線増とインターチェンジを多賀城市内に新設整備するとしている。さらに、農業従事者の高齢化がすすみ後継者問題が深刻化する中で、雇用確保と農業の生産性を高めるために、「農業の6次産業化」に取り組むとしている。

重点課題「2. 減災対策の推進」については、「(3) 多重防御による安全・安心の確保」を構想の柱として、減災を前提にした多重防御をキーコンセプトとしながら、具体的には、防潮堤の整備、盛土と防災林の整備、避難道路の整備、避難ビルの確保・整備、河川堤防の充実強化、防災行政無線装置の整備、防災教育の徹底、などで多重防御のコンセプトを構成し、今後具体化をはかるとしている。

重点課題「3. 災経験の伝承と史都の魅力向上」では「(4) 震災経験の伝承と世界への発信」を構想の柱として、震災の教訓や知恵の伝承機能を有する施設を整備し、過去の大地震の歴史とあわせて、東日本大震災の経験の全国・世界へ発信するとしている。

「復興計画」の重点課題と復興構想

重点課題「1. 住まい・日常生活の再生と仕事・産業の再興」

取組方向性（復興構想）

(1) 安心して住み続けられる居住地の確保

- ・多重防御による住まいの安全・安心の確保に取り組み、現地での居住再建を原則
- ・民間の資金・ノウハウの活用を視野に入れた災害公営住宅の整備

(2) 産業の再興と新たな雇用の創出

- ・工場地帯の都市インフラ整備
- ・三陸縦貫自動車道の4車線化整備と多賀城インターチェンジ整備促進
- ・農業の6次産業化の促進
- ・企業立地支援や企業誘致をすすめるための復興特区の検討活用

重点課題「2. 減災対策の推進」

取組方向性（復興構想）

(3) 多重防御による安全・安心の確保

- ・防潮堤の整備、盛土と防災林の整備、避難道路の整備、避難ビルの確保・整備、河川堤防の充実強化、防災行政無線装置の整備、防災教育の徹底などの促進

重点課題「3. 災経験の伝承と史都の魅力度向上」

取組方向性（復興構想）

(4) 震災経験の伝承と世界への発信

- ・震災の教訓や知恵の伝承機能を有する施設の整備
- ・過去の大地震の歴史と東日本大震災の経験の全国・世界への発信

4. 多賀城市の復興構想の検討と産業振興策の課題

(1) 多賀城市の復興構想の意義について

多賀城市では、仕事の間を仙台に大きく依存しつつ、生活の間として多賀城市に居住するという職住分離型の人が多い一方、多賀城の産業経済は、今回被災した三陸沿岸地域の人々に対しても、多くの就業機会を提供しており、仙台市と三陸沿岸地域の結節点として発展してきたというところに多賀城市の大きな地域特性がある。

多賀城市を星に例えると、仙台市という「太陽」に大きく依存しつつも、三陸海岸地域という「月」と影響し合っている「地球」である。太陽と月と地球は、それぞれの独自の動きをしながら、相互に関係しあう運動によって一定の秩序が維持されているように、仙台市、多賀城市、三陸沿岸地域は、独自の活動をしながら、相互の連携を強化することがお互いの発展のために不可欠である。

特に、今回の震災を契機に、塩竈市、松島町、東松島市、石巻市などとの広域連携を強化し、災害時の対応等における相互協力のあり方を具体化していく課題があると思われる。また、各地域の復旧・復興の現況をみると、「復興格差」が顕著にみられ、特に、東松島市や石巻市における被災者の失業問題は、大変深刻であることに留意する必要がある。

多賀城市が産業復興のテンポをあげれば、多賀城市の被災者で職を失った人のみならず、三陸沿岸地域の被災者の失業者への就業機会をふやすことにつながる。三陸沿岸地域の被災者が地元で生活の基盤をおきながら、当面は多賀城市が仕事の間を提供することによって被災者の生活再建を支援するという広い視野と視点から、多賀城市の今後の産業復興策を位置付けることが必要である。

しかし同時に、今回の震災をきっかけに、職住近接の多賀城市民をもっと増やすことも重要であると思われる。「多賀城市震災復興計画」では、多賀城市の多様な主体が連携し、日常的に「絆」や「つながり」を育み、地域コミュニティの活性化を大きな原動力として、今後の復興を進めることの必要性を強調して、次のように述べている。

「東日本大震災は、「絆」・「つながり」を改めて認識し、それがもたらす「力」を実感する機会となりました。避難所などにおける人と人のつながりや助けあい、復旧作業における行政と市民との連携・協働、そして、他の自治体やボランティアによる物資の提供や復旧・復興支援などです。このような「絆」・「つながり」が、今後の被災者の健やかな暮らしや、より良い生活の再生、再建にとって、不可欠なものであると改めて認識しました。

未曾有の大震災において被災した多賀城市が、災害を克服し、あらたな未来を育んでいくためには、行政だけでなく、市民、町内会、NPO、企業などの多様な主体が、ともにつながり、支えあい、復興へと一步一步踏み出していくことが必要となります。」

出所「多賀城市震災復興計画」20 ページ

地域コミュニティを活性化するために、多賀城市でそれぞれ独自の活動目標をもって活動している多様な組織主体をどのようにネットワーク化したら一番全体の力を結集できるかをよく研究する必要がある。その際、多様な組織主体に所属する多くの個人が、多賀城に愛着をもち「多賀城をすてきなまち」にしたいというようなアイデンティティをもつことが不可欠であり、多賀城に愛着をもつ市民を沢山うみだしていくことが、活力のあるネットワークの持続的組織化を可能にする。

多賀城に愛着を持つ人をふやすひとつの方法は、職住近接の市民を増やし、多賀城に生活の基盤をもつ多くの市民が、地域経済活動においても、仕事の場を通じて相互に連携しあうことが、多賀城アイデンティティをつくるうえで、この上もない大きな武器になると思われる。

多賀城市における産業経済の復興構想は、三陸沿岸被災地域の就業者も含めて就業機会を増やして被災者の生活再建を支援すること、職住近接の多賀城市民をもっと増やすことによって地域コミュニティの活性化の大きな原動力にする、という2つの意義があることを確認する必要がある。

以下では、三陸沿岸被災地域の就業者も含めて就業機会を増やすような産業振興策（これを便宜的に「地域横断型」産業振興策とよぶ）と職住近接の多賀城市民を増やしていくための産業振興・就労支援政策（便宜的に、「職住近接支援型」産業振興・就労支援策とよぶ）にわけて、それぞれについて、どのような方向性が考えられる検討する。

(2) 「地域横断型」産業振興策について

多賀城市では、電気産業の移輸出超過が一番大きく、雇用機会の確保に大きく寄与していた。しかし、震災後、工場地帯の空洞化が懸念される。したがって、国の財政的援助を得ながら、企業の誘致促進などによって、工場地帯の経済活性化を推進することの重要性はいうまでもないことである。今後企業誘致政策が重要になるが、多賀城市の産業発展の特性である「日常における活発な人口の流入流出」「物流の拠点としての立地」「工場地帯の存在」をいかしながら、製造業を含め多様な業種の企業誘致が必要であるが、特に、「物

流の拠点としての立地」と「工場地帯の存在」という2つの特性からは、物流産業の一層の振興が有望ではないかと思われる。

多賀城市付近は、三陸自動車道と東北自動車道という2つの幹線にアクセスできる道路ネットワークがあり、仙台港や塩竈港などの港、仙台空港もあり、陸海空の三拍子そろった総合的な交通インフラが整備されており、物流産業発展のポテンシャルは大変大きいといえる。問題は、このポテンシャルの大きさをできるだけ具体的に評価した情報を提供して、物流関連業者の誘致に結び付けるかである。

ところが、多賀城市のもつ物流拠点としてのポテンシャルはそれほど高くないとする評価情報が、「美里町物流拠点調査・研究報告書（平成21年1月）」（以下、「報告書」と略す）で示されている。この報告書は、JR宮城野駅貨物ターミナルの移転議論にあわせて、美里町が貨物ターミナル移転候補地として一番ふさわしいことを示すために、小牛田駅周辺（美里町）、岩切駅周辺（仙台市）、陸前山王駅周辺（多賀城市）の貨物物流拠点としてのポテンシャルを評価したものである。この報告書はあくまでも貨物ターミナルとしての適性という視点からの評価であるが、多賀城市の物流拠点としてのポテンシャルを今後どう評価して具体的に示すかということを考えるうえで、大変参考になる。

「報告書」では、評価指標として、①配送2時間圏の経済規模、②鉄道コンテナ貨物量の推計、③重さ指定道路・高さ指定道路・混雑度、④用地確保、⑤地価動向、⑥都市からの距離圏域、の6つの切り口から3つの候補地の比較結果を指標で示している。

これらのうち、トラック物流に関連する評価指標のみを取り出して、評価比較して次のような結果を公表している。

	美里	仙台	陸前山王
①配送2時間圏の経済規模	105	97	98
*農業産出額	101	98	93
*海面漁業の漁獲量	117	90	93
*製造出荷額	103	98	99
*卸売販売額	102	99	99
③重さ指定道路・高さ指定道路・混雑度	139	120	41
*重さ指定道路・高さ指定道路	100	100	0
*混雑度	117	92	92
⑥都市からの距離域	103	100	97

各項目について、3地域の平均を100として、指数化している。

「報告書」は、CO2削減をめざす「モーダルシフト」の考え方にもとづき、環境配慮と効率性の両立を目指すために、長距離の部分は貨物を使って貨物ターミナルまで運び、そこからはできるだけ短時間のうちに、トラック配送し荷物の引き渡しをすることが必要であるとして、適正な配送時間をどの程度に設定するかを問題にして、評価指標をここでは

「配送 2 時間圏」としている。これは、運転手の労働条件に配慮し、「午前の配送に 2 時間運転して、積み下ろし作業と休憩、午後の配送に 2 時間運転して帰社することで、1 日の運転時間を 4 時間以内とする日帰り配送圏が日常業務における一般的配送範囲」であるということ为前提にしているが、この前提は、概ね妥当であると思われる。

「①配送 2 時間圏の経済規模」で美里が陸前山王を上回るのは、配送圏内に岩手県が入ることによる。農業産出額及び卸売額では奥州市、漁獲量では気仙沼市、製品出荷額では岩手県金ヶ崎町が配送圏になることによって、差が生じている。

「⑥都市からの距離域」は、3つの仮称駅ターミナルから大規模小売圏である仙台（仙台駅）までの距離、「セントラル自動車」がある大衡村までの距離、「関東自動車工業岩手工場」がある岩手県金ヶ崎町までの距離、をもとに総合評価して指数化している。陸前山王の評価が美里より低いのは、大衡町及び金ヶ崎町までの距離が遠いことによる。

「③重さ指定道路・高さ指定道路・混雑度」で、陸前山王の評価指数が低いのは、重量制限や高さ制限の範囲で大型コンテナなどを積載したトラックが走行できる「重さ指定道路」及び「高さ指定道路」へ直接アクセスできないという問題点を理由としている。

「報告書」の意図は、美里町の場合、小牛田駅周辺に貨物ターミナルがあれば、関東地域などとビジネス取引強化をめざす岩手県の事業所まで広げて顧客を取り込むことができるということ、特に、東北にある有力な自動車工場が配送圏に入ることなどを強調して、物流関連業者にアピールし、美里町への物流関連業者の誘致をめざすというところにある。

物流関連業者を多賀城市に誘致する場合、多賀城市も美里町に学んで、多賀城市の物流拠点としての比較優位を具体的な中味として示し、企業誘致に結びつける必要がある。ひとつの方向性としては、東北内陸部だけでなく、三陸沿岸地域と仙台・関東を結ぶ拠点として、多賀城市を打ち出すことが考えられる。三陸沿岸地域の復興はこれから 10 年の期間が予定されており、復興事業にともなう物流の活性化に寄与する結節点として多賀城が最適というメッセージも含めて比較優位を示すことが考えられる。その際、仙台・関東地域からの三陸地域への配送のみならず、三陸地域から仙台・関東へ物財の配送強化によって、三陸地域の経済活性化に寄与できることを強調することも重要である。

今回の多賀城市復興計画では、三陸縦貫自動車の 4 車線化整備と多賀城インターチェンジ整備促進が提案されているが、その実現は、緊急時対応という位置付けのみならず、「重さ指定道路」や「高さ指定道路」への直接アクセスを可能にすることによって、多賀城の「弱さ」を克服し、新たな物流業者の参入を促進すると位置付けて積極的に取り組むことが重要である。

(3) 「職住近接支援型」産業振興・就労支援策について

仕事の間が多賀城市にある市民をふやすための産業振興策や就労支援策として、観光産業政策、農業の 6 次産業化、高齢者福祉産業政策、女子就労支援政策をとりあげる。

1) 観光産業政策

観光を活性化するためには、歴史的建造物や景観・景勝などの観光資源のみならず、地域の人材と知恵の活用、農林水産業や地場産業の活用など、地域資源を総動員する必要があるため、観光産業は地元の就業機会を増やす有力な地域密着産業である。

多賀城市の復興構想「(4) 震災経験の伝承と世界への発信」の復興基本事業「震災経験の伝承と世界への発信」として、「国立地震・津波博物館（仮称）設置事業」などがあげられている。同時に、「国立地震・津波博物館（仮称）設置事業」は、復興構想「(2) 産業の復興とあらたな雇用の創出」の復興基本事業「多賀城発信の復興モデルと観光振興」にもあげられている。

「特別史跡景観保全事業」は、復興構想「(2) 産業の復興とあらたな雇用の創出」の復興基本事業「恒久的な雇用確保に向けた農業の6次産業化の促進と新たな起業の促進」と復興基本事業「多賀城発信の復興モデル創出と観光振興」、復興構想「(4) 震災経験の伝承と世界への発信」の復興基本事業「歴史的風致の維持向上と文化財の活用」の3か所に掲載されている。

「国立地震・津波博物館（仮称）設置事業」と「特別史跡景観保全事業」は、ばらばらな事業としてやるのではなく、それぞれの趣旨を大切にしつつも、この二つを観光資源のコアとして位置付けて観光客を呼び込み、観光と農業を結び付けて、農業の6次産業化も推進することが肝要である。特別史跡景観保全、国立地震・津波博物館（仮称）設置、農業の6次産業化の3つの事業を、観光を切り口に有機的に結合する必要がある。

多賀城市の歴史的風致は、古代多賀城周辺、塩竈街道周辺、農村集落、貞山運河の4つから構成され、多賀城全体に歴史的風致が分散している。多賀城市の観光資源を考えた場合、象徴的なコアとなる観光資源を中心に、4つの歴史的風致をしっかりと保存し、歴史的風致の区域全体を史都多賀城の観光資源として整備する必要がある。コアとなる観光資源は、特別史跡の多賀城跡と多賀城廃寺跡であろうが、コアの観光資源になるためには、歴史的建造物を復元して、それを見ることによって歴史を実感してはじめて、「きてよかった」という満足感をえることができる。特別史跡のうち、当面多賀城跡の南門の復元が計画されているが、多賀城跡全体を復元してはじめて、コアの観光資源として値打ちが出てくると思われる。

多賀城跡を復元したいとしても、多賀城の歴史自体が、日本人から見るとそれほどなじみのあるものでもなく、認知度は低いと言わざるをえない。多賀城市の古代からの歴史をよく知ってもらってはじめて復元した多賀城跡の値打ちが観光客に伝わり、観光客を増やすことにつながると思われる。復元した多賀城跡をみることと多賀城の古代からの歴史の学習することを観光の両輪とする必要がある。史都多賀城の学習機能として、歴史博物館、史都ミュージアム、歴史資料館のようなものを併設する必要がある。

奈良県は平城遷都1300年記念事業として「平城宮跡」の復元を行ったが、第一次大極殿や朱雀門などの建造物を復元する一方で、平城京歴史館や平城宮跡資料館などを跡地内に併設している。古代多賀城の復元の一環として、「史都ミュージアム」のようなものを多賀

城跡地内あるいは周辺に併設することが考えられる。

「史都ミュージアム」をつくる場合、古代から現代までの多様な歴史をいくつかの切り口あるいはコンセプトで展示物を構成する必要があるが、その際、「被災と復興の歴史」などをひとつのコンセプトとして展示することが考えられる。多賀城跡の復元と「史都ミュージアム」を2つのコアとする観光資源は、多賀城の観光活性化に大きく寄与すると思われる。しかし、建造物だけに依存した観光では、持続的に観光客を増やすことはむずかしい。観光客を増やすためには、観光施設、おみやげ、食事、宿泊の四拍子をととのえることが必要である。しかし、多賀城市では、旅館やホテルの施設が十分でない、おみやげや食事の素材となるものが少ない状況を勘案すると、本気で、観光客を増やそうと思えば、広域的連携による観光政策の推進が必要ではないかと思われる。

温泉や旅館ホテルなどの施設については松島町が分担し、お土産や食事の素材について、多賀城市は農産物、塩竈市から魚介類を調達し、そのうえで、多賀城の特産の土産や独自の食文化をつくり、観光客の満足度を広域連携によってたかめることに持続的な観光客誘致を実現することになる。

2) 農業の6次産業化と駅前再開発

観光の活性化のためには、観光客を対象とする土産や食事をする観光センターなどの商業集積施設をつくることが不可欠である。その際、集客という視点からは、観光客のみならず、通勤通学者も対象にして、地産地消のお土産や日用品も含む多様な商品を提供するとともに、新鮮な野菜や魚介類をつかって手頃な値段で提供できる食事処をつくる必要がある。

多賀城市は、超過需要の経済であり、消費者にとって魅力的な消費財を提供するお店屋さんがあれば、消費の増大が見込まれ、特に通勤通学の移動が激しい状況の中で、通勤通学の途中で多額の消費が発生しており、それらをいかに取り込むかが重要である。観光客や通勤通学者などを主要な対象とした場合、駅もしくは駅周辺で、小売業者や対個人サービス業者など第3次産業事業所むけの商業集積施設の設置を駅前再開発では考慮すべきである。「地産地消」を第3次産業事業所むけ商業集積施設と農業をむすびつけて具体化することによって、農業の6次産業化も促進できると考えられる。

3) 高齢者福祉産業政策

多賀城市は、被災者世帯5,322世帯を対象に「被災者意向調査」を、2011年6月下旬から7月上旬にかけて実施し、2,611世帯（回収率50.3%）から回答をえた。

回答者の住宅再建に関する居住意向について、回答総数2,606世帯のうち、「被災住宅を修理し、または建て替えて住みたい」が1,161世帯（44.6%）、「市内の民間の賃貸住宅に住みたい」が276世帯（10.6%）、「市内に新たな住宅を取得したい」244世帯（9.4%）、「市外に転出したい」204世帯（7.8%）、「新たな公営住宅にすみたい」195世帯（7.5%）など

の結果になっており、多くの世帯が被災地を含めて多賀城市内に住宅再建を望んでいることがわかる。回答のうち「あらたな公営住宅にすみたい」195世帯は、自力での住宅再建が困難な世帯であり、その多くが高齢者世帯であると思われ、これらの世帯を対象に災害公営住宅建設を必要としている。

復興計画では、生活再建が自力では困難な被災者を対象として災害公営住宅の建設が予定されているが、対象の多くは夫婦高齢者世帯、独居高齢者世帯となるが、建設の際は、単に住居を提供するだけでなく、安心して老後生活ができるような環境整備が必要である。そのためにはまず、高齢者の生活自立をどのように支えるか、高齢者の孤独をどのように回避するか、介護が必要になったときに介護度に応じた介護サービスの提供、介護と医療の連携などの環境整備が必要になる。

災害公営住宅には、当初から運営主体を明確にした、民間、NPO、行政、住民で構成される「高齢者みまもりネットワーク」のようなものをつくり、高齢者の状況によって、必要なサービスが提供できるようにする必要がある。みまもりネットワークでは、災害公営住宅に24時間介護サービスが提供できる介護サービス事業所を併設あるいは周辺に設置することが不可欠である。また、介護サービス事業所と連携する医療機関の参加も不可欠である。高齢者の生活自立では、一日の生活に必要なものは、買い物、食事、その他家事（掃除、洗濯など）に区分されるが、支援すべき内容は多様である。買い物であっても、高齢者がお店に行って買うものは自分で決めるが、荷物の運ぶのが困難でこれを支援する場合もあるし、高齢者が自宅から注文し、宅配するケースも考えられる。食事も配送サービスのケースや自宅での調理サービスもある。これらは、いずれも有償サービスであり、コミュニティビジネスとしての位置付けになる。日常的な安否確認や高齢者の生きがいをづくりの取り組みなど無償サービスは、NPOや住民の相互扶助精神で提供することが必要である。主に公的保険による医療・介護サービス、有償の対個人サービス、無償ボランティアサービスなどをミックスしたものを、提供するシステムづくりをめざす必要がある。

4) 女性の就業支援政策

多賀城市の総人口は、2011年1月末で62,815人であったが、震災後3月末では62,289人に減少、その後減少傾向が続き、8月末に61,317人まで減少するが、9月末61,347に増加、人口減少に歯止めがかかり、微増傾向に転じた。

年齢別にみると、15歳未満については、1月末9,491人から、3月末9,388人に減少、その後9月末に9,155まで減少、その後小康状態となっている。15～64歳では、1月末41,810人から、3月末41,411人に減少、その後も減少傾向に歯止めがかかっておらず、11月末で40,669人まで減少している。他方、65歳以上では、1月末11,514人から、3月末11,490人に減少、5月末には11,425人になるが、それ以降顕著な増加傾向を示し、11月末には、11,604と、震災前より増加するという現象が起きている。

したがって、総人口の減少には歯止めがかかっているが、これは65以上の高齢者で多賀

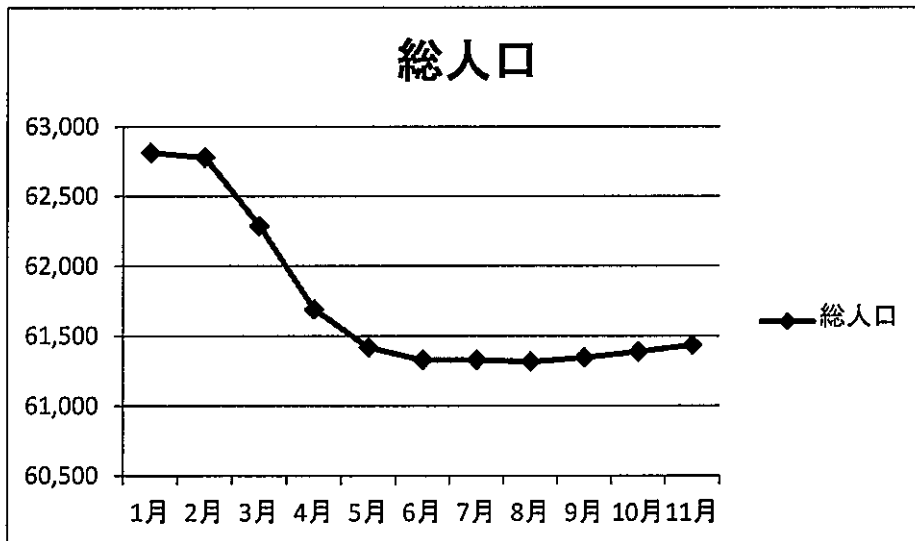
城市に転入している人が多くなっていることを反映したもので、特に生産年齢人口の減少に歯止めがかかっていないことに留意する必要がある。

高齢者が増えているのは、三陸沿岸被害地域からの避難者が増えているのではないかとと思われる。他方生産年齢人口の減少傾向が続いているのは、多賀城市内の被災企業の再建状況を反映して、雇用の受け皿が小さくなってきていることを示している。

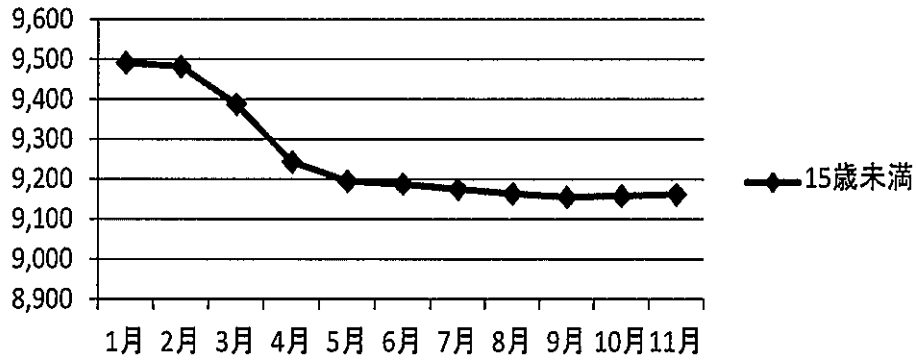
多賀城市はこれまで、子育て世代や共稼ぎ世帯が多い比較的若いまちであったが、震災後、これまでどおり、生産年齢人口が増えて若いまちを維持できるかどうかは予断を許さない状況にある。子育て世代や共稼ぎ世帯が今後とも増加し、多賀城市に定着するためには、「女性にとって住みやすく、女性にやさしく、女性が愛着をもてる」まちにすることが不可欠である。女性が、家事と仕事を両立するためには、男性側の全面的協力を前提しつつ、安心して子育てができる環境づくりのための子育て支援政策とともに、働く仕事場が女性の働く意欲をひきだし、働きやすい環境づくりを積極的に多賀城市が行い、多賀城市で働く女性を増やし、「職住近接」人口を増やすことが重要である。

そのためには、男女雇用均等法にもとづき、女性に優しい事業所をどんどんは増やし、女性の働きやすい事業所を評価して表彰して社会的に公表し、多賀城市の事業所には女性が働きやすい職場がたくさんあるということを情報として社会に発信する努力を意識的に行うことが望まれる。

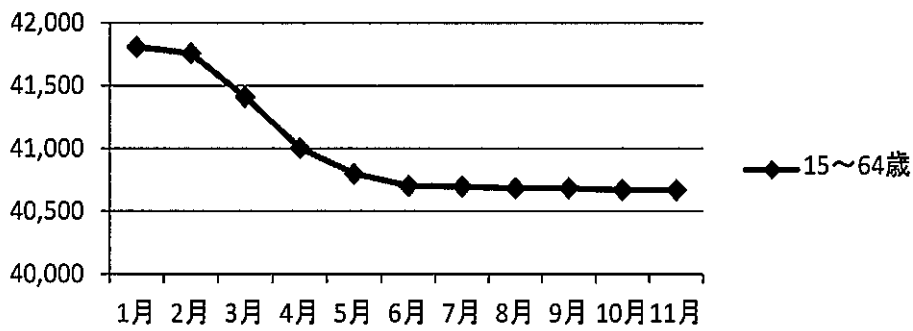
2011年1月以降の人口動態



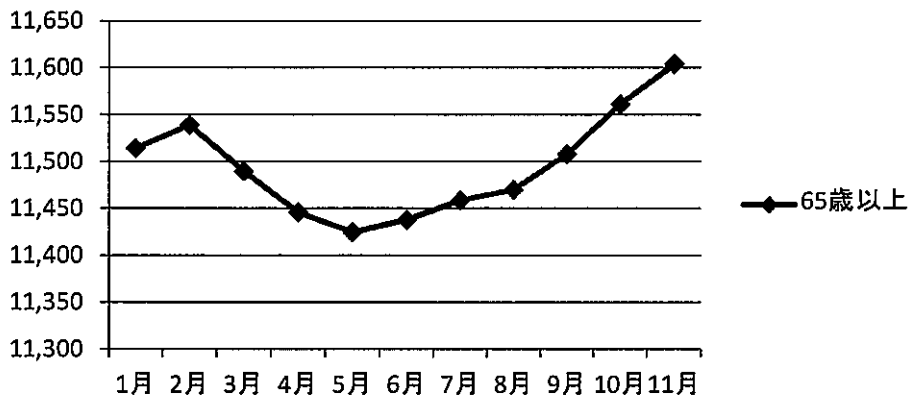
15歳未満



15~64歳



65歳以上



まとめ

本論文で述べたいことを要約すると以下の通りである。

- ①日本が少子高齢社会に突入している中で、多賀城市は震災前、相対的にみて子供が多く、子育てが盛んな「若い」地域であるという特徴をもっていた。
- ②多賀城市は、他地域の多くの人に就業機会を提供しつつ、多賀城市民従業者の多くは、仙台市等に「出稼ぎ」にでかけているという就労状況に特徴があり、「職・住」の場がともに多賀城市にある人は多賀城市民従業者のうち半数にも満たない状況であり、多賀城市は、1日単位で人口の流入流出が大変活発な地域である。
- ③多賀城市が相対的に比較優位をもつ民間産業は、運輸、不動産、電気機械の3産業であり、これらの産業が、多賀城市における強みのある産業といえることができる。
- ④直接間接雇用創出効果が大きい「基幹産業」は、商業、電気機械、運輸、不動産、飲食料品の5産業である。商業と飲食料品産業は、比較優位にある産業ではないが、雇用創出効果が大きいという意味で「基幹産業」である。5つの民間基幹産業が発展した要因は、「日常における活発な人口の流入流出」「物流の拠点としての立地」「工場地帯の存在」という3つの特性による。
- ⑤多賀城市の経済は、「出稼ぎ所得」が約205.9億円にのぼり、域外から多額の出稼ぎ所得を獲得し、それをもとに、域外から多額の財サービスを購入する結果、移輸出超過が大幅赤字の経済体質である。多賀城市の経済は、慢性的な超過需要の経済状態にあり、今後の地域経済活性化では、移輸入代替化政策による供給サイドの構造改革が重要である。
- ⑥多賀城市の「復興構想」は、三陸沿岸被災地域の就業者も含めて就業機会を増やして被災者の生活再建を支援すること、職住近接の多賀城市民をもっと増やすことによって地域コミュニティの活性化の大きな原動力にする、という2つの意義があることを確認する必要がある。
- ⑦多賀城市の産業発展の特性である「日常における活発な人口の流入流出」「物流の拠点としての立地」「工場地帯の存在」をいかしながら、製造業を含め多様な業種の企業誘致が必要であるが、特に、「物流の拠点としての立地」と「工場地帯の存在」という2つの特性からは、物流産業の一層の振興が有望ではないかと思われる。
- ⑧物流関連業者を多賀城市に誘致する場合、多賀城市の物流拠点としての比較優位を具体的な中味として示し、企業誘致に結びつける必要がある。ひとつの方向性としては、東北内陸部だけでなく、三陸沿岸地域と仙台・関東を結ぶ拠点として、多賀城市を打ち出すことが考えられる。今回の多賀城市復興計画では、三陸縦貫自動車の4車線化整備と多賀城インターチェンジ整備促進が提案されているが、その実現は、緊急時対応という位置付けのみならず、「重さ指定道路」や「高さ指定道路」への直接アクセスを可能にすることによって、多賀城の「弱さ」を克服し、新たな物流業者の参入を促進すると位置付けて積極的に取り組むことが重要である。
- ⑨多賀城市の観光を活性化するためにはまず、象徴的なコアとなる観光資源が必要であり、

多賀城跡全体を復元して、コアの観光資源としての値打ちを出すことが不可欠である。つぎに、復元した多賀城跡をみることと多賀城の古代からの歴史の学習を観光の両輪とし、史都多賀城の学習機能として、「史都ミュージアム」のようなものを併設する必要がある。「史都ミュージアム」をつくる場合、「被災と復興の歴史」などをひとつのコンセプトとして展示することが考えられる。多賀城跡の復元と「史都ミュージアム」を2つのコアとする観光資源は、多賀城の観光活性化に大きく寄与すると思われる。さらに、持続的に観光誘客を増やすためには、観光施設、おみやげ、食事、宿泊の四拍子をととのえることが不可欠であり、多賀城市に不足する観光資源を補うために、「広域的連携型観光」の推進が必要ではないかと思われる。

- ⑩多賀城市は、超過需要の経済であり、観光客のみならず通勤通学者の域内消費をいかに取り込むかが経済活性化にとって有用であり、商業集積施設の設置を駅前再開発では考慮すべきである。「地産地消」を商業集積施設と農業をむすびつけて具体化することによって、農業の6次産業化も促進できると考えられる。
- ⑪災害公営住宅には、当初から運営主体を明確にした、民間、NPO、行政、住民で構成される「高齢者みまもりネットワーク」のようなものをつくり、高齢者の状況によって、公的保険による医療・介護サービス、有償の対個人サービス、無償ボランティアサービスなどをミックスしたものを提供するシステムづくりをめざす必要がある。
- ⑫多賀城市はこれまで、子育て世代や共稼ぎ世帯が多い比較的若いまちであったが、震災後、これまでどおり、生産年齢人口が増えて若いまちを維持できるかどうかは予断を許さない状況にある。子育て世代や共稼ぎ世帯が今後とも増加し、多賀城市に定着するためには、「女性にとって住みやすく、女性にやさしく、女性が愛着をもてる」まちにしていくことが不可欠である。そのためには、男女雇用均等法にもとづき、女性に優しい事業所をどんどん増やし、女性の働きやすい事業所を評価して表彰して社会的に公表し、多賀城市の事業所には女性が働きやすい職場がたくさんあるということを情報として社会に発信する努力を意識的に行うことが望まれる。

多量城市産業調査(33部門)

Table with 33 columns representing different industries: 農業, 林業, 漁業, 畜産, 繊維, パルプ・紙, 化学, 石油, 窯業, 金属, 金属製品, 一般機械, 電気機械, 輸送機械, 精密機械, その他の製造工業製品, 建設, 電力・ガス・水道, 廃棄物処理, 商業, 金融・保険. Each cell contains numerical data representing the value for that category.



