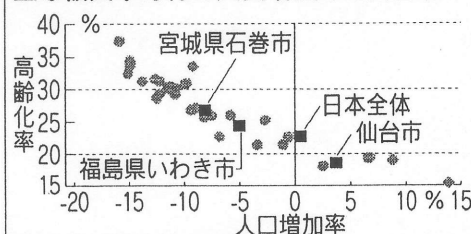


日本経済新聞朝刊

2011年8月17日付「ゼミナール」

※他のサイトやソフト等の電子媒体への
転載を禁じます。

主な被災市町村の人口増加率と高齢化率



(注) 対象は岩手、宮城、福島の前37市町村。人口増加率は2010年までの10年間の値。65歳以上人口の割合を示す高齢化率は2010年3月時点
(出所) 国勢調査、「データでみる県勢2011年版」

ゼミナール

東日本大震災では、人口減少と高齢化が全国を上回るペースで進んでいた東北3県(岩手、宮城、福島)の沿岸部にある市町村が甚大な津波の被害を受けた。政府の復興構想会議が指摘するように、被災地の復興と経済再生は同時並行で取り組むべ

今回、安全な場所に新たにコンパクトシティーを整備することに関しては、その建設に必要な多額の費用を上回る利益が得られるのかという疑問もあるだろう。しかし、震災前の場所にある街を復旧する場合は、むしろ多大な防災対策費用を必要とする。地方財政の悪化を考えると、都市機能を集積させることで道路など社会インフラを維持する行政コストを将来にわたって抑

復興への経済戦略 ②

街の再建

都市機能集積させ財政難に対応

き課題である。復興は中長期的に必要な措置を念頭に計画されるべきだ。そのために何が必要だろうか。

まず、新たな時代に即した産業や生活のインフラを実現することだ。世界的な経済統合の流れは不可避であり、グローバル化の果実を享受するために被災

地のどの産業をいかに再興させるのか、という視点が重要だ。被災地の公共施設や工場、住宅の再建では、震災前の街並みをただ復旧するのではなく、高台や内陸の安全な地域に移転して、住みやすい街づくりを目指すべきだ。

が高い地域が多い。街づくりでは、住宅や病院、公共施設を交通の便の良い駅前などに集約して、できるだけ段差のない街にするコンパクトシティーを建設することが望ましい。幅の広い歩道や自転車専用道路の整備も車に依存せず歩いて生活できる日常生活のために重要である。

制できる利点は大きい。

新しい街がどのような規模で整備され、どのような条件が整うのならば人口減少が抑えられるのか。実態を把握して整備のビジョンを示すことが急務である。鉄道や道路のインフラを整備と併せて、被災地の復興においてはコンパクトシティーの建設計画を早期に策定することが望まれる。

(中央大学准教授 鯉淵賢)