

られる。従業員の生活基盤の立て直しのため、区画整理や再開発の早期実現が必要である。再開発を進めるには、行政ではなく、地元住民・企業から都市計画案を提出してゆくことが大切である。

神戸市以外の地域では通常の生活が行われており、ケミカルシューズ産業が取り残されていかないためには、震災前の状態ではなく、それ以上の

発展が要求される。以前から抱えていた問題点を検討し、再建してゆかなくてはならない。そのためには、人材育成のための靴の専門学校の設定や、大手企業と中小企業の共生、アジア系在日外国人を中心としてのアジア型国際都市の形成などが考えられるであろう。

三重県北部における降雪の総観気候学的研究

浦 場 三砂織

三重県北部は多雪地ではないが積雪が20cmを越えることもあり、交通機関等への影響が大きい。1995年12月25日から27日にかけての大雪では四日市の積雪量は48cmを記録した。これは四日市が鈴鹿山脈と養老山地がつくる谷間の吹き出し口に位置しているためであるといわれている。しかしその時の四日市の約10キロほど東北にある桑名にはその3分の1ほどの降雪しかもたらされなかった。

四日市と桑名の降雪には相反する傾向があり、それは850hPaの風向によるものであるという研究がすでにされている。そこで、三重県北部の降雪分布に地形が与える影響についての調査を、地上風はより地形の影響を受けやすいと考え、地上風のデータを使って行なった。対象地点は桑名、四日市、亀山、津の4地点とし、更にそれに岐阜県関ヶ原、大垣の2地点を加えた。そして、三重県北部の降雪分布タイプを四日市多い（四日市タイプ）、桑名多い（桑名タイプ）に分け、更にそれを関ヶ原の降雪量との比較によって6タイプに分類しそれぞれのタイプについての特性を調べた。

その結果、四日市タイプ、桑名タイプともに降雪時間、風向、風速の面にそれぞれ特性が見られ

た。

降雪時間に関しては、降雪時間が比較的長いときは四日市と桑名の降雪量の差は小さくなり、また四日市、桑名と関ヶ原の降雪量の差も小さくなる。逆に降雪時間が長いときは差が大きくなる傾向があることがわかった。

風向に関しては、それぞれのタイプ、それぞれの地点に特性が見られた。しかし事例数が少ないため、信頼性が低く、確かな傾向をよみとることはできなかった。

風速に関しては、桑名タイプでは桑名が、四日市タイプでは四日市がというように降雪のあるときに風速が多地点に比べて弱くなる傾向が見られた。このことから“微地形と積雪の関係は風速の弱いところで一般に積雪が深い”という現象が比較的大きなスケールの場合にも当てはめることができると考えられる。

三重県北部の積雪分布に対する地形の影響に関しては推測の域を出ない結果となってしまった。しかし、今回地上風向を見てきて、なんらかの特性があるのは確かである。今後、更に事例を増やせば信頼性の高い結果が出せるだろう。

「在日」日系ブラジル人と日本の地域社会

—静岡県小笠郡小笠町を事例として—

大 谷 桃 子

1990年入管法が改正され、日系人には、日本での就労を含めた活動に制限がない在留資格が付与

された。以来6年。日本経済の状況は大きく変化したにも関わらず現在18万人にも上る日系ブラジ

ル人（以下ブラジル人）が、日本で就労・生活している。

本論文では、景気後退以後の日本の地域社会においてブラジル人がどのように就労・生活しているのか、またブラジル人の日本滞在が長期化の様相を見せる中、日本社会はどのような対応に迫られているのか、さらに、それらの事実から、ブラジル人と日本人との「共生」をめぐる可能性について考察した。

日系ブラジル人には、他の外国人労働者とは異なる側面がいくつかあり、滞在の長期化も手伝って日本社会に与えるインパクトは幅広く大きい。1つは合法的に就労できるということである。ブラジル人は景気の雇用調節弁といわれることが多かったが、ブラジル人を雇用している事業所の中には、ブラジル人が労働者として欠くことができない存在になりつつある。そしてブラジル人の就労においては、人材派遣会社の働きも見逃すことができない。

2つめは日本人と何らかの血統があることである。これはアイデンティティの問題や日本人による差別への非難から、ブラジル人のその複雑な心境が窺えた。

3つめは家族を呼び寄せているということである。子供を伴っての来日は就労現場だけでなく、教育現場にも大きな影響を与えており、試行錯誤の現場での先生方の取り組みが印象的であった。そしてこれは日本側だけでなく、ブラジル人の子供たち自身の将来、家族にとっても大きな問題となっているのである。

日系ブラジル人の多くは、経済的な目的によって来日している。日本で生活しているとは言っても、彼らが接する日本社会とは、1日のうちの大半を過ごす就労先を意味し、日本社会と直接の接触を持つことは非常に少ない。それは、彼らはいずれはブラジルに帰国すると考えており、日本への永住を希望する人は少ない。日本にいてもブラジルでの生活習慣を大きく変えなくてもすむようになった。日本社会とブラジル人との間には常に第3者が介在するという理由から、日本社会と関わろうという意識が強いとはいえない。一方、日本人側もブラジル人を一時滞在者とみなし、交流の必要性を感じているとは思えない。したがって、現在お互いの生活が平行線で進んでいるのも、むべなるかなといった状況なのである。これに対する是非を論ずるのは容易であるが、状況を変えていくとしたら、どう変えていくのかについて一朝一夕には答えがでない。

今後ブラジル人の滞在がさらに長引くのか、それはブラジルの経済・社会状況や子供の意志など複数の要因が複雑に絡み合い、当事者であるブラジル人にとっても、先行きがかなり不透明である。そういう中で我々が考えていくべきことは、もう既にブラジルという「異文化」が日本に根を下ろしつつあり、このままの状況が進行すればセグリゲーションになりかねないの恐れもあることを頭に入れながら、まずお互いの相違を厳しく認識し、そのうえで、「交流」「共生」について再考することではないだろうか。

藤沢市湘南台地区の鉄道敷設の影響について

大橋 聡子

神奈川県藤沢市東部に現在ある小田急江ノ島線の湘南台駅に、平成9年の予定で相模鉄道いずみ野線と横浜市営地下鉄線が延伸される。この湘南台地区は藤沢市の副都心として区画整備が行われ、市の文化施設も次々建設されている新しい町である。ここに横浜へのアクセスを飛躍的に便利にする路線が延びることによる人の移動の変化を、鉄道の乗降者数予測を中心として探ることにする。

データの入手が困難を極め、それだけ企業利益や個人々の生活に直接影響を与えるのを感じ、現代人の生活にしめる交通の重要性を改めて実感させられた。

まず現在の湘南台地区の住民に加えて、大和駅で相模鉄道線に乗り換えていた人、藤沢駅でJRに乗り換えていた人、また現在ほかの駅を出発点としている人の湘南台駅へのアクセスを予想する。