

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。

この結果、湘南台からの発生・集中を合わせた駅前広場利用者は約2倍に増え、湘南台を乗換駅として利用する人の数はのべ約6万人と考えられる。その内訳としては、小田急線18,820人、市営地下鉄道13,900人、相模鉄道線13,290人となっている。のぼり方面への3線の分担は小田急60.4%、地下鉄39.8%、相模鉄道28.5%となる。

新設される駅の乗降者数やその駅勢区について考えた結果新設駅の乗降者はそれぞれ「下飯田」駅（地下鉄）7,850人、「立場」駅16,670人、「中田」駅7,670人、「踊場」駅9,060人となる。

戸塚駅へのアクセス交通手段の変化も必然的に起こる。バスでのアクセスの割合は現在の約半数になると考える。これは横浜市が当初目標にしていたことで、この結果バス路線の縮小は必至であるが、逆に湘南台駅では駅勢区拡大のためにバス路線を増やす対策をとる予定である。

行政側の考えとしては、横浜市は「みなとみら

い21」計画の一部であるこの計画の実施で、横浜市の都市機能の充実を図り、同時にみなとみらい21地区での就業人口を増やすことで、300万都市としてふさわしい環境を作ろうという長期的目標を持っている。本音としては、東京に次ぐ日本第二の都市にも関わらず昼間人口が夜間人口を下回るという不名誉を打開したいのである。一方藤沢市は大きな影響を受けるというのにのんびりした構えである。地域住民は概して歓迎ムードであるが、湘南台地区の商業者は客足が遠くののではないかと不安を持っていることも事実である。事実私の受けた印象では延伸線はどれも採算がとれるほどの乗降者は見込まれず、また小田急線、バスともに乗車数は減り、良いことといえば周辺地域の開発が進んで人口が増えることぐらいのものである。もし鉄道業者、行政側とも長期的な視野での投資であったなら問題はないが、短期的にはあまり意味を持たない計画であるようだ。

## 都市周辺部混住化地域の町内活動と住民意識

—千葉市「おゆみ野」を事例として—

小川千春

千葉市は最近都市化が急速に進み、その一環として大規模な住宅地が次々と計画されている。今回の論文では、都市近郊農村を都市住民の居住空間として捉えた上で、旧住民を旧来からの居住者、新住民を他の地域から新興住宅地への来住者とし、その相互の交流と各々の生活意識をみることで、対象地域を捉えようとした。

激しい都市化による地域社会の構造的変化の中で、地域住民組織の崩壊の口にされて久しい。しかし、今回の調査結果から、この崩壊の前に来るべき構造体として、生活の充実を目標として目覚めた“市民型住民層”に指示をうけたコミュニティが成立されることが望ましい、といえるだろう。もしここでいうコミュニティを、市民の自発性と自立的な活動に支えられた地域生活の体系としてとらえ、地域住民組織を、そうした生活体系と地域への共属感情を契機として形成される住民活動の単位とするならば、間違いなく、既存の地域集団を支える基盤が大きく変化したのだと考

えて良く、すなわちそれは、下の6つの要因にあると考えられる。それは、1、都市化に伴う人口移動。2、昼夜間人口の格差の増大による地域社会の空洞。3、核家族化の進行。4、地域内における住民形態の多様化および事業所の混在における地域生活形態の分断化。5、地域連帯性の気迫化。6、住民の行政との距離の拡大。である。

また、上記したような地域社会の構造的変化とともに、都市化によって押し進められていく生活構造の変化や、生活圏の拡大、あるいは、都市機能の発達による私生活領域の自足性と閉鎖性、さらには町内会の単位としての家のもつ比重の低下という状況がある。そして同時に見逃すことができないのは、この変化があまりにも短期間に、しかも急激に引き起こされてきたということである。こうした状況の下で、旧慣的な地域集団にかわる新しい機能集団や組織が未成熟のまま、住民個々が裸の姿で急激な変化にさらされている。そして行政もまた、これへの対応に迫られていった時、