

比較し、さらにその時刻が逆転発達時間帯（午前）であれば抽出し、同様に視程と比較した。どちらの場合においても相関は認められず、その原因を視程の測定方向とNOx濃度の主な測定地点の方向が全く逆であることにあると考えた。

次にNOx濃度と湿度を視程の時と同様の方法で比較すると、最大値の場合に相関が見られ、さらに湿度70%以上でNOx濃度の最大値・第2位の値をとることがわかった。これは水蒸気とNOxが共に滞留していると考えられる。

さらにNOx濃度と天気を比較した。一日の各天気の測定回数に応じて晴・主に晴・主に曇・雨の日というように4つに区別して各々の天気群のNOx濃度平均を出した。すると、雨の日の高濃度を除いては、晴から主に曇の日になるにつれNOx濃度平均の値が小さくなっていることがわかった。これは荒生ほか（1980）で示されていた好天の日の逆転発達の報告に矛盾しないと考えられる。視程・湿度と同じように逆転時間帯（午前）

で絞った場合も同じ結果となった。

最後にNOx濃度と風向を比較した。NOx濃度が最大値の場合は主にNからENEの範囲、第2位の場合は主にNからESEの範囲だった。逆転時間帯（午前）で絞った場合は最大値で主にNからNEの範囲、第2位の場合は主にNからESEの範囲だった。これらの結果のうちNOx濃度が第2位の値の時において、荒生ほか（1980）の報告による主にNからEの90°の範囲よりも大きい、NからESEの範囲となったことはさらに追求する余地がある。

以上、NOx濃度と気象要素（視程・湿度・天気・風向）の関係を見てきた。中でもNOx濃度と風向の関係には荒生ほか（1980）と異なる結果が出たため、これから追求する余地を残すこととなった。また、本稿では議論の対象としなかった逆転発達の年・月別の偏りについても今後の議論を望まれる。

変容する横浜中華街

重田 信子

横浜中華街は、雑然とした雰囲気と極彩色の中華風建築で彩られた「本物の中国文化」が味わえる場として、強力なイメージを形成し発信してきた。これにより、マイノリティーコミュニティであるエスニックタウンでありながら、横浜を代表する観光地となった。

しかし、2003年から中華街は、「中華街大通り商店街環境整備事業」に着手し、元町のような大人の落ち着いた街並みの形成を目指している。このような見解が出てきた要因には、第一に経済要因が挙げられる。中華街での消費金額は、官々接待批判の煽りや屋内型チャイナタウンの誕生、長引く日本経済の不況の影響などから、1997年の7割程度に落ち込んでいる。そのため中高年層をターゲットとする戦略へとシフトし利益回復を図ろうとしている。中高年層の消費金額は平均以上であることに加え、来街者数も増加傾向にあり、リピート率も高い。中華街関係者は、「100万人の観光客よりも10万人のリピーターが欲しい」と述べている。

第二は文化要因である。横浜中華街では華僑の現地化（華人化）が進行している。近年は日本語使用者が多数派となりつつあり、今回の改装が日本人の「癒しブーム」という、日本文化の受容ともみなすことが出来る。しかし一方で、改修工事の際に、本物の中国の街並みに戻すことを意図したり、関帝廟や牌楼を保持したりするなど、中国文化に固執する面もある。これらの現象は、日本社会での生活が長期化するに従い、彼らが多様なアイデンティティを構築している現われであると考えられる。

横浜中華街は、華僑が日本社会で生きのびる為に集団化し、戦略的に築いてきたコミュニティである。街はとりまく経済状況に応じて中華空間を演出してきたが、2世3世の華僑へ代替わりをするに従い、日本文化と中国文化のハイブリッドなアイデンティティ保持者や日本アイデンティティ保持者は、この街を見世物としての空間ではなく自分達が暮らしやすい街へと変革しようとしている。周囲と同じような日本風

の街並みにすることは彼らの日本社会における一定の同化も示唆するが、中華風建築を残すことは日本社会が彼らを同質の者とは見なさずオリエン

タルイメージを彼らに求め続けることの表れでもある。

視覚障害者からみた都市環境—高田馬場を事例として—

高橋 花

少子高齢化をふまえ、高齢者や障害者にも利用しやすいまちづくりをめざす対策が増えている。なかでも視覚障害者は、視覚による街路空間の把握が困難であるため、移動の際にもっともバリアを感じやすいとされている。弱者にとって利用しやすい都市環境は、だれもが利用しやすいユニバーサルデザインの創出に効果的であると考えられる。

視覚障害者は、自動車等の運転は不可能なため、歩行による移動が多い。歩行についての予備調査では、日常的な外出行動に際しては、各自の障害の程度に応じて歩行の手がかりを探し、それらを結ぶルートを想定していることがわかった。手がかりは、音・匂い・人や車の流れなど、個人によってさまざまである。これに対し、都市環境のなかで遭遇するバリアの多くは共通であり、放置自転車や路上駐車などの予測不可能なバリアに集約される。

このような背景をふまえ、程度の異なる障害を持つ視覚障害者に対して、東京都新宿区高田馬場1丁目での通学行動に同行し、歩行環境を調査した。その結果、視覚障害者は、一般に人通りの多い場所を避けて歩行することがわかった。移動の際に人や各種のバリアに接触することが大きなストレスとなるためである。さらにアンケート調査を実施した結果によると、白杖を利用しているか否かで周囲の対応に差があることがわかった。白杖利用者はその外見から視覚障害者として容易に

認識され、周囲からの配慮を受けることが多い。

調査地域は、ターミナル駅の近接地域であり、昼間人口が多く人口が流動する特徴をもつ。住・商・業務・教育などの各機能が混在し、地域の周縁部は幹線道路に囲まれた商業地域であり、内部は住宅が密集している。幹線道路沿いは交通量が多く、人通りが絶えないため、住宅地内部の狭い街路は、車両や歩行人の抜け道として利用される。この際、人通りを避けて歩行している視覚障害者との接触が起きる。調査地域では、誘導ブロックや盲導チャイムなど視覚障害者関連の設備が充実していることから、晴眼者も視覚障害者の存在をある程度認識してはいる。しかし白杖を利用しない視覚障害者の存在は意識されていない。また晴眼者の多くは視覚障害者の行動に対しての知識がないため、配慮不足が感じられる。視覚障害者は誘導ブロック上のみを伝って歩くとの誤解から、誘導ブロック上は避けていても付近に駐輪してしまい、衝突が起きる。調査地域でも、予備調査の結果と同様に、放置自転車などのバリアに悩まされていることがわかった。

こうした状況の改善のために、新宿区でも撤去作業や条例改正などの対策を行っているが、ほとんど効果はない。視覚障害者への理解を促す教育などソフト面の対策が求められるが、流動が激しいために、昼間人口層には教育の機会が与えられにくく、現状では意識の改革が困難である。

厚木基地と周辺の地域社会

橋本 弥沙

厚木基地は神奈川県の大和市・綾瀬市の密集した市街地に位置し、飛行訓練によって生じる騒音は周辺住民に多大な被害を与え続けている。本論文は、厚木基地の実態を捉え、行政が行っ

ている基地対策を総括し、住民の基地に対する意識を調査したうえで、基地と周辺地域社会との関係を明らかにすることを目的とした。

厚木基地は約507k m²の広大な面積を有し、綾