

に従って、流行アイテムの浸透が決まってくるのが分かった。

そして「銀座」と「渋谷」という異なるファッションの舞台において、そこで繰り広げられる人々のパフォーマンスも異なるものであることがわかり、ファッションと場所のつながりが確認できた。またさらに、「ファッション」と「場所のイメージ」の間には、さらにそのイメージがファッションを生み出す、という相互作用の関係があるといえることがわかった。

そして現在、「銀座」・「渋谷」で展開されているファッションに、かつての「みゆき族」、「渋谷カジ」のようなく銀座的・く渋谷的となる名称がついていなくとも、人々が「銀座」・「渋谷」に出かけてくる限り、彼らはそこをパフォーマンスの舞台として、選んでいるのであり、そこで繰り広げられるパフォーマンスとしての「ファッション」は、十分にく銀座的なるもの・く渋谷的なるものとしての意味を帯びてくるのである。

成田市における空港と都市圏の影響について

岡澤花子

成田空港を擁する千葉県成田市は、都心から約55kmに位置しているが、この地域は空港関連の開発が進み、空港関連の従業者が増加していると同時に、東京都市圏に入り、東京方面への通勤者も増加していると考えられる。そこで、成田市に対して「空港」と「東京」という2つの要因が与える影響について考えたい。

空港関連開発として、空港周辺地域では18カ所の内陸工業団地の整備が行われ、成田市でも野毛平工業団地・豊住工業団地が造成された。これらの工業団地の進出工場では、空港建設によって離農した人々を含めた多くの地元住民を雇用しており、地域経済にプラスの影響を与えている。また、空港内事業所・

関連企業の従業者とその家族の転入による人口増加分を収容する目的で成田ニュータウンが造成され、空港開港とともに人口が急増した。アクセス面では、鉄道ではJRの「成田エクスプレス」・京成の「スカイライナー」が都心と空港を約1時間で結ぶようになり、道路では、主要なものとしては東関東自動車道・湾岸道路・京葉道路・首都高速7号線・国道51号線等が整備され、周辺地域住民の利便向上につながった。

成田市の人口の推移をみると、空港開港以前はほとんど増加はみられなかったものの、開港時には空港関連の従業者の転入が大半を占めていると思われる急激な増加をみた。それ以降は、都市圏内の他市町村とほぼ同様に推移している。産業別にみると、第1次産業は、空港建設によって農地が減少したため、衰退を余儀なくされた。大きく遅れていた第2次産業は、内陸工業団地の造成によって急速に発展した。第3次産業は、空港開港に伴ってその従業者数は急増し、その後も都市圏内の他市町村を上回る勢いで増加を続けており、人口増加の直接的要因であると考えられる。また、昼間人口・流出入人口の推移をみると、空港開港時に流入が急増し、昼間人口は100%を超えるようになった。空港関連の従業者数の増加は成田市のみにとどまらず、周辺市町村や東京にまで及んでいる。空港開港後には、流出も都市圏の他市町村と同様に増加しており、都心へのアクセスが向上したことにより、東京方面への通勤者が増加していることがわかる。

さらに成田市を地区別にみると、空港開港時に空港関連の従業者の転入によって人口が急増した地区で、近年増加の勢いが鈍化してきている。一方で、都心へのアクセスに恵まれている地区では、近年宅地開発が進み、東京方面への通勤者の増加が目立っている。

以上のように、成田市は空港建設に伴って開発が進み、空港関連の従業者が多数転入するという「空港」の影響を強くうけるようになったが、それがきっかけとなって都心への

アクセスが向上したため、東京方面への通勤者が増加するという「東京」の影響も強くなるようになった。空港開港時はもちろん、現在でも「空港」の影響は成田市にとって非常に強いものであることには変わりはないが、「東京」の影響も徐々に強くなってきていることがわかった。

北太平洋北西部における 台風経路について

片岡久美

日本は、台風の移動経路上に位置し、毎年必ずと言っていいほど、台風の上陸・接近がみられる。台風の上陸・接近によって、日本は、様々な被害に見舞われるため、台風が日本に上陸・接近するかしないかは、人々の大きな関心である。そのため、台風経路の研究には以前から力が注がれてきた。

本研究では、台風についてより定量的に把握することを目的として、5° ずつの緯度先を通過する際の台風の特徴を調べる。

使用する資料は、気象庁発行の『TROPICAL CYCLONE TRACKS IN THE WESTERN NORTH PACIFIC 1951-1990』。この台風経路図から、1961年～1990年の30年間に、日本を中心とした北緯25°～45°、東経110°～180°の範囲内において、北緯25°、30°、35°、40°、45°の5つそれぞれの緯度線を通じた台風すべての、日付・経度・気圧の値を読み取り、個数とともに、平均・頻度分布の集計を行った。

また、考察においては、集計した平均値を基に30年間の各年について、個数・日付・経度・気圧それぞれの特徴を、30年間の平均値に対する大小で表わし、それぞれの特徴の経年変化やパターン分けを考えた。

その結果、年毎の台風の特徴の経年変化としては、個数は減少の傾向があること、日付は早い年と遅い年の周期が短くなってきていること、経度に関しては、西寄りと東寄りの

2年周期が見られるが、70年代はずっと東寄りだったこと、また、気圧は強い年と弱い年の周期が長くなってきていることなどが分かった。

パターン分けにおいては、台風を個数・日付・経度・気圧などの要素で表わすことで、30年間に{強・西・東}と{弱・東・遅}の2パターンが多かったことや、30年間の中で同じパターンが現れる回数をまとめた。

現在、台風の研究の中で注目されているのが、温暖化による影響である。注目を浴びているのは、温暖化によって台風が減少するという説だが、本研究においても年別による考察で、同じような結果が得られた。

緯度線5° 毎における台風の基礎資料はそろっているため、今後は年別の集計だけでなく、月別の集計や、経度・気圧別の集計なども行ない、考察を深めていけば、より温暖化などの影響を裏づける結果も得られるであろう。

駅前放置自転車に関する要因分析 —東京都内主要駅を例にして—

工藤加乃

利用する駅周辺の放置自転車の状況を筆者自身が見てきて「駅前放置自転車を発生させる原因は何であるのだろうか」というのが本研究の出発点である。そこで、東京都から発行されている『駅前放置自転車の現況と対策』(1997)、『今後の放置自転車対策のあり方に関する調査研究報告書』(1996)を参考に、東京都内の駅周辺をフィールドにして、数字による分析で駅前放置自転車が発生する要因を明らかにするというのが本研究の目的である。

調査対象となる駅の選定は、東京都の『駅前放置自転車の現況と対策』(1997)に記載されている駅を対象に、乗り入れ台数3000台以上の駅を抽出し、それらの駅の放置率を求めた。放置率が一桁台から始まって90%台までそれぞれ1つずつ駅を選定する方向を取っ