

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

た結果、八王子駅、京王八王子駅、永山駅、立川駅、国立駅、中野駅、三軒茶屋駅、成増駅、巢鴨駅、竹ノ塚駅の10駅をサンプルとすることにした。分析手法は、重回帰分析を用いることにした。

目的変量を放置台数として、説明変量の選定を行った。東京都の『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)により、「駅勢圏人口」「バス路線数」「駅と自転車駐車場の距離」「自転車駐車場の収容台数」の4つを説明変量とした。

分析の結果、「バス路線数」は説明変量として適切でないことが判明したため、残る3つを説明変量として再び分析を行った。その結果、7つの駅についてはこの3つの要因が当てはまる上、なかでも「駅と自転車駐車場の距離」が主な要因であると判明した。また、予測値と実測値の誤差率が高かった。つまり、これら3つの説明変量だけでは説明のできない、国立駅、三軒茶屋駅、中野駅の3駅について、ヒアリング調査、既存のアンケート調査によって他の原因を探ることにした。

国立駅の場合は、実測値が予測値よりはるかに小さな数字になった。何が放置自転車を減らしているのかをヒアリング調査した結果、整理指導員による駅利用者への注意・喚起、そしてモラルの向上に努めていることであった。三軒茶屋駅も実測値が予測値よりも小さかったが、これは筆者が駅勢圏を区画する際に、東急世田谷線の駅勢圏を考慮しなかったことによると思われる。中野駅は、この3駅の中で唯一、実測値が予測値を上回っていた。その理由を、既存のアンケート調査から分析してみた。そこから推測されることは、中野駅利用者の意識の中に、モラルがどうかというより、面倒くさいことは避けようとする傾向が多分にあるということであった。

以上のように、重回帰分析からは、放置の原因は「駅と自転車駐車場の距離」が主であることが分かった。しかし、地域差があり、放置自転車への取り組み方や意識の差が放置

台数を左右することも判明した。放置自転車対策は、役所だけに任せるのではなく、個人や家族、企業単位で問題意識を持ち、取り組むことが一番の解決方法であると思われる。

NGO活動における ワーキングツアーの役割 —中国緑化協力団体を例に—

倉持幸恵

ワーキングツアーとは、NGOが団体活動のために主催するものであり、現在の日本では、スタディーツアーの一部と認識される場合が多い。

『緑の地球ネットワーク(以下、GEN)』は1992年に準備会発足、93年4月に正式発足した、個人を尊重し横に広がる人間関係、ネットワークを団体の基本姿勢として、中国黄土高原の緑化協力を行うNGOである。現地でも、個人重視の考えは日中双方において貫かれており、役職名に頼らず、本人の人格や能力で活動を行うという魅力を持つ。

しかしそれは逆に言えば、その本人でなくてはならない、他の誰とも代わることができないという制約でもある。このように個人に負うところが大きく、かつ一つの協力地で中心となるGEN運営者は1名であるため、その人物が退会すると団体としての協力活動全体が中止される危険があり、不安定さを内包しながら活動しているといえる。

財政にも余裕はなく、団体の運営費は会費が主なため、団体の存続には会員数が重要となる。GENの会員数は、発足者のツテが限界に達した後は、1~2年で退会する会員をツアー参加者で補いながら一定を保ち、ツアー参加者の増加が全体数を増加させる、とツアーが大きく影響している。

しかし、現地活動において、ワーキングツアー参加者は労力として見られていない。協力地の山西省大同市とは、北京の砂防及び水源確保のために、古くから行政による緑化が行われてきた。しかし、植樹の数字を指示と