

進出・交通網の発達などにより、市街地の一番の核が善光寺周辺から駅前へと移ってきた。このように宗教都市から政治・交通・商業・経済・文化と、多くの機能を抱え込むことになってきた長野市をどう定義したらよいのか。この論の最初はそのようなことを考えていた。

長野青年会議所のアンケート調査によると、市民の長野市に対して抱いている像は、大方“観光中心の都市”ということである。また、政府の分類によれば、長野は“官庁普通都市”になるらしい。官庁や中心からの情報の集中が長野市の発展に寄与していることも確かである。しかし、物事を何か定義づけようとしても、現実には決してその定義に納まりきるものではない。また、その試みが果たして何になるのかを考えてみてもあまり意味がないように思える。ひととおりの長野市というものの輪郭をとらえてみて、大切なのは現在の長野市をとらえることよりも（それはもちろん一番の基盤となることではあるが）、これからのあるべき姿を考えてゆくことではないだろうかと思った。それには、この都市に住んでいる市民自らにとっての“住みよい町”を自発的に追求する姿勢をひとりひとりが保ち続け、それを市民相互で話し合い、長野市のあるべき姿としてのコンセンサスを作りあげることが、まず必要なのだと思う。

現在の市街地に見られる職住分離傾向と、そのあらわれであり、ますます進みつつある人口のドーナツ化現象。住商混在が問題となっている一方で、この現象もまた大きな問題を抱えている。都市化の度合いが大きくなるにつれ、東京などを見ればわかるように職業と住居が分離されていくわけだが、これにより、ひとりの人間の24時間を形成する根拠地がどんどん増えてゆく、つまり“生

活”が分断されてゆくのである。“統一された”とか“有機的”ということにこだわりすぎるきらいがあるかもしれないが、人間性を大切にするためにも、まず生活を終始一貫した根拠のあるものにしなければならないのは当然であろう。これからの長野市を考えてゆく上で、私が一番都市計画として重点を置いて欲しいのは、郊外の住宅地造成などではなく、まず市街地への人口呼び戻しである。それを基礎として、市街地をあまりに機能的に区分してしまわずに、市街地をもまた“生活の場”にできないだろうか、と思う。それには今のままでは建物の密集の度合いも大きすぎるし、オープンスペースも狭すぎる。また、行政上でも市民の意識の上でも、市街地の核である駅前を重んじ過ぎる傾向があるようである。駅前に集積しており、これからも集積しつつある機能をもっと分散させ、相対的に取り残されている大門地区や中央通りの北方などに新たな息吹きを与えるような再開発はできないものであろうか。

現在計画されている「交通セル方式」による再開発の中で私が一番興味を持っているのは、環状線の設置による長野大通りの開通と、長野大通りを中心としてこれからどのような機能を集積させてゆくか、それにより駅前や中央通りの機能がどう変化してゆくか、である。私は、長野大通りの開通により、市街地の核がいずれその方向に移動してゆくのではないかと、思うのだが……。また、もうひとつ、人口の呼び戻し策の行方も期待したい。都市やコミュニティについて、殆んどあずかり知らぬ私が言うことではないかもしれないが、これをきっかけに、都市のあり方といったものにも目を向けてみたいと思っている。

福岡市の内部構造

—居住環境からの考察—

吉田知子

九州における広域中心都市福岡には、中枢管理機能や商業機能の高度な集積がみられる。また、福岡市は、城下町福岡と商人町博多というふたつ

の核を持ちつづけながら発達した歴史を持つ都市でもある。このような性格を持つ福岡市において、どのような社会的性格を持つ人が、どのような居

住環境のもとに居住しているかを明らかにするのが、本論文の目的である。

快適な住環境を構成する4つの条件として、健康性・安全性・利便性・快適性をとりあげ、福岡市において、住環境に影響を与えていると思われる要素について、この4つの条件をふまえて検討した。自然的要因としては、丘陵地の存在という要素が、健康性および快適性を満たしている。社会的要因としては、交通機関、特に福岡市において発達しているバス交通という要素が利便性を満たし、住宅団地の存在は、利便性、安全性に優れ、大学の存在は、周辺地域の住環境に間接的影響を与えている。歴史的要因としては、江戸時代以降に、都心部分でみられた住みわけが、現在の同じ地域に名残りを留めていること、歴史のある町並みの存在等が、快適性を生みだしている。

国勢統計区別統計から、居住者の社会的性格、および居住の状態を示すような指標を選び、分布図を作成することによって、居住者のタイプを5種類設定し、それぞれのタイプの居住分布の状態をモデル図にあらわし、住環境もふまえて考察した。それによると、まず、都市に通勤し、年齢も比較的低いサラリーマンを主とする世帯は、大正時代以降に市に合併された住宅地に居住しており、その位置は、都心からおおむね4キロメートル以上離れた郊外に分布する。世帯主の年齢が上

がるにつれ、分布は都心周辺の住宅地にその中心を移す。これらの地域の住環境は良好である。都心付近にも緑地が多く存在するので、健康性にもさほど問題はない。快適性についていえば、都心付近の住宅地には、その地域のたどった歴史に裏うちされた落ち着きがあり、新興住宅地では新しいコミュニティをつくり出そうとする動きに、快適性追求への意欲がうかがわれる。次に製造業従事者の分布をみると、東区南部から博多区中部、および南区東部にかけての、工業地域とその隣接地域に顕著にみられる。この地域は、福岡空港にも近く、健康性・安全性が劣った住環境である。それから、老人世帯が多くみられるのは、旧商人町博多地区であり、この地区の住環境の問題点は、住宅の老朽化が進んでいることである。また前述の工業地域にもかなりの老人世帯が分布し、その住環境は、老人のためにはさらによろしくない。旧城下町福岡地区も老人世帯の多くみられるところであるが、こちらの住環境は良好である。最後に、単身世帯の分布をみると、大学のある地区と、都心および、中枢管理機能や商業機能の集積が大きい地区に集中していることがわかる。居住という側面からなると、利便性に恵まれているが、居住者にとっては、永続的に居住する場所ではないので、流動性に富むという性格を強く持つ単身者が多くを占めるのであろう。

南関東における高濃度オキシダント汚染の気候学的解析

真柄 浩 美

南関東地域におけるオキシダント濃度分布の特徴をつかみ、濃度分布に影響を与える因子を究明するために、いくつかの代表的な高濃度発生地域を選び出し、その地域の組み合わせで10個の濃度分布型に分類した。

10個の分布型の中には、局地的な高濃度型のものもあり、それらの局地性を分析した結果、地形と窒素酸化物濃度によるところが大きいとわかった。背後に山地が迫ったり、入江が複雑に入りこんでいる小田原や三浦半島は、汚染物質が滞留しやす

く局地的な汚染を生じやすいし、窒素酸化物の発生源が近くに存在することもオキシダントの濃度をあげる要因となっている。

さて、先の10個の濃度分布型は、①沿岸地方高濃度型、②内陸部高濃度型、③広域高濃度型の3つに大別できる。①の沿岸地方高濃度型は、オキシダント発生には不向きな日射時間が少なく海風の進入がおそい日にみられた。海風が汚染物質を運んでこず、オキシダントも発生しにくいいため、内陸部ではオキシダント濃度はほとんどあがらず、