

都市デザインと市民の意識

北沢 猛

一 はじめに

① 都市づくりの流れ

横浜市において、都市デザイン行政が^{注1}取り組まれてから、ようやく一〇年が経過しようとしている。この間に、いくつかの実例を残すとともに、都市デザインは、横浜の都市づくりの特徴となってきたと思える。すなわち、都市の機能的向上と同時に、都市環境(空間)の質的な問題に取り組むという点において、都市づくりの分野、自治体行政の中でも、特異な存在となっている。

② 環境の質について

一九七〇年前後から、開発ブームの反作用としての宅地開発要綱などの環境保全、交通事故死者がピークに達した一九六九年前後の歩行者天国などの歩行者優先の試み、さらに破壊されつつあった古い街並みなどの歴史的遺産の保存、景観の保全など、それまでにない価値観が都市行政の中で取りあげられるようになってきた。一九八〇年代前後からは、「地

方の時代」ともいわれ、「個性化」や「文化」が注目されているが、こうした動きの中でも、都市空間の質は、かなり重視されてきている。すでにアメリカでは、

一九七〇年代に、環境問題解決の中で、生活の質(Quality of Life)が、それまでの物質的豊かさの対立概念として提唱され、個人の生活の豊かさをComfortable(三〇)の反省を意味し、都市づくりの新たな視点となっている。

確かに、都市に住む人々の目は、環境の質に向きつつあるが、まだいくつもの問題をもっていると思う。まず第一に、景観、歴史的価値、個性、文化などは一般的には理解されるが、共通の問題意識として形成されていくには、難かしい側面を持っていることである。市民運動の流れから見ると、六〇年代の公害や自然破壊への反対運動にその発端を見ることができ、その後、全国的な動きとしてこの「環境の質」に係わったのは、歴史的価値の保存の運動があげられるくらいである。景観、文化などはむしろ自治体

が先行している。第二の問題を歴史保全の運動にみると、すでに一九七〇年には

「全国歴史的風土連盟」が設立されて、

倉敷や京都などの自治体の先駆的取り組み、また文化財保護法改正(街並保存への道を開く伝統的建造物群保存地区の指定)があった。一九七三年には、歴史的

都市景観保全連絡協議会(横浜市も加盟している自治体間の組織)が設立されるなど、比較的対応が進んでいる。この歴史的価値の保存の運動も、近年になり、破壊に対抗する保存から、新しい都市づくりの中で把え、単なる保存に終わらせず、今後の都市生活の中で生かされるべきであるという主張が加わっている。前記協議会の昨年の決議文は、「個性ある都市づくりを旨とす」とされた。つまり単一の「歴史的価値の保存」という視点だけではその効果に限界があり、多面的に取り組む必要を言っているのである。

都市環境のバランスの中で生かされていくことが必要である。

④アーバンデザインの役割

自治体の都市づくりの流れをごく大きくはいえ、一九六〇年代の都市基盤施設を中心とした「都市総合計画」から、一九七〇年代は、生活環境条件(指標)中心の「シビルミニマム」「コミュニティ計画」へ、さらに今日、地域の素材(特性)を生かした柔軟で融通性のある都市づくり、きめ細かい地域づくりへと転換しているように見える。環境の中でも、物的環境のこちよさ、つかいやすさという人と環境の関係が重視されてくるはずであり、都市生活の場を演出するアーバンデザインの役割も大きくなってきている。

「アーバンデザインとは市民がより良い環境に住みたいと要求している中で、視覚的あるいは感覚的問題に対して解答を与えてゆくことであり、良いアーバンデザインとは、都市全域やそれぞれの区域に明確な特徴を与え、これが市民の守

るべき資産として評価されるものを作りだす。したがって、アーバンデザインは、常に、保全と開発の的確なバランスを保ち、そのどちらも無視して仕事を進めることはできない。何が都市の中で守るべき資産なのかを、市民集会の中で検討しつつ明らかにしていかなければならない」(サンフランシスコ総合計画一九七二)

②—意識調査にあたって

こうした流れの中にあり、今後、市民にとって「都市空間の質」とは何か、守られるべき価値とは何か、真剣に議論される時期にきていると思う。

特に際立った動きが、見られるわけではないが、市長への手紙の内容に、アーバンデザインに関するものが多くなるなど、環境の質についての市民的ニーズは高まりつつあるのではないか。今年実施した「都市デザインに関する市民意識調査」の中から、関連する内容について、本稿では触れることとし、調査結果についての詳細は、報告書を参照してもらいたい。

調査自体は、①環境に対する評価、②横浜の個性に関する見方、③都市デザインの試みに対する評価、④その方法についての評価に関して行っており、基礎的なデータの収集を目標としている。ある

コンセンサスを得ることや、施策へすぐ結びつくものとは考えておらず、この結果を含め、今年「都市デザイン白書」として、都市デザインの考え方や、今後の進め方を市民に問うことを予定している。で、それも参照していただきたい。

調査は、市内居住の二〇歳以上の男女一、五〇〇人に対し、訪問面接法で行い、回収率は七三・九%であった。対象者の属性については、ここでは省略するが居住年数一〇年以上の人が、現住所で四六・三%、市内では六六・九%と高くなってきており、定住意向も八一・四%が住みたいと答えるなど、流動の激しかった一〇年ほどまえに比べ、安定し定着していく方向にあるといえる。

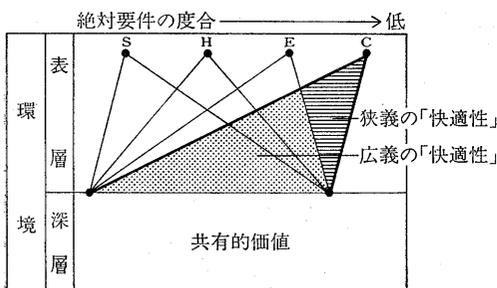
二—環境に対する評価

都市の環境に対する評価軸また充足要件として、「安全性」「健康性」「利便性」「快適性」がよくあげられる。ここでは、環境をこの四つの側面に分け、さらに快適性については、七つの項目に区分している(各項目の内容は表一に示す)。環境の四側面への分類は、よくつかわれる方法であるが、図一に示したように、狭義の規定内での評価としてあらわれることを前提としている。ことに快適性については他の要素との重複、さ

表一 環境の4側面と快適性の7項目

環境総体	安全性 (S) : 火災、地震などの災害、犯罪、交通事故などの不安がなく、生活ができる環境
	健康性 (H) : 大気、日照、上下水道などの施設について問題がなく生活できる環境
	利便性 (E) : 交通の便、買物、教育、医療、福祉など必要なサービスが容易に受けられる環境
快適性 (C)	<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間 : 歩道の整備など道の工夫や散歩など、歩行者が気持ちよく歩けること 自然 : 丘や林など親しめる自然があること 緑 : 公園や広場、道路などに緑が豊かなこと 水辺 : 海や川や池など水辺があり、水に親しめること コミュニティスペース : 広場や地区センターなどの公共施設や人が集まる場所があり、のびやかなコミュニティスペースが豊かなこと 街の歴史 : 街の歴史や生活にかかわる史跡、古い建物や街並みなどがあふれること 街並・景観 : 建物のかたちや色の調和、緑化など街並みが美しいこと

図一 快適性の表層深層構造



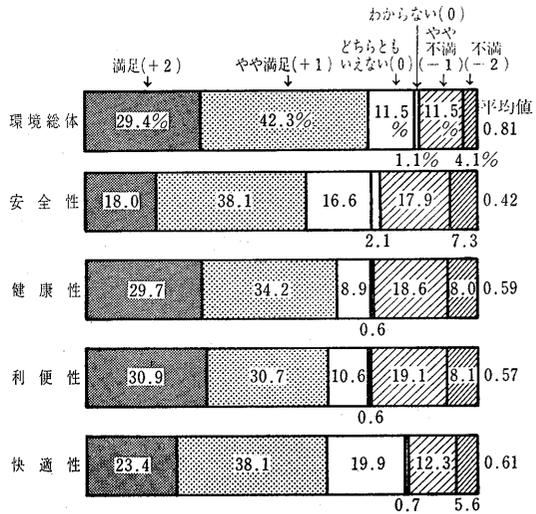
(奥田道大氏の論文より)

らにその深層にある目に見えない価値、たとえば、ある地域では評価の高い要素も、他の地域では低い評価や全く違った評価を与えられるといった共有的価値に左右される要素については、触れることはできない。また、評価の対象となる環境の空間は、日常の生活空間とし、その範囲は回答者の主観的判断に任せてある。

①—環境総体への快適性の占める割合
環境総体については、満足層が七割を占め、比較的评价が高いことを示してい

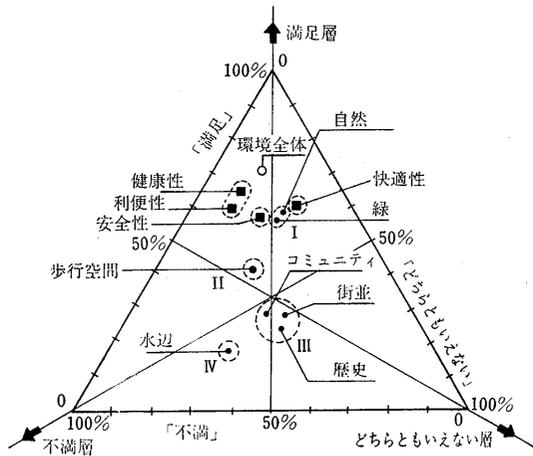
環境の四側面については、「健康性」「利便性」「快適性」「満足層」で、満足層が六割を越えている。これらの評価に満足から不満まで、それぞれ12～11のウェイトを与え「平均値」を出してみると、快適性が最も評価が高いことがわかる(図12)。

図一2 環境の評価

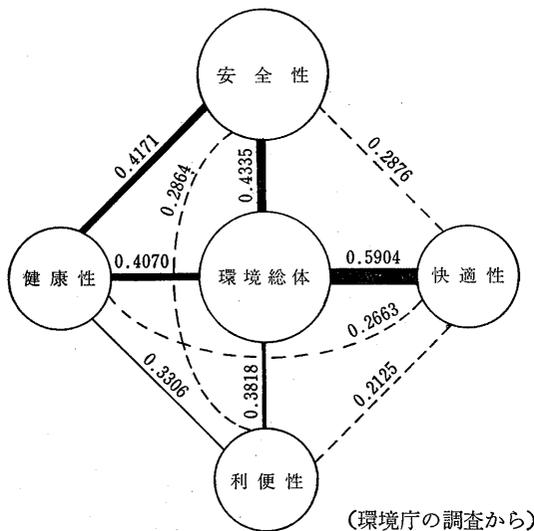


この四つの側面の相互関係を見るために、回答分布を図13に表わすと、その相互距離から、回答の相似性により三つのグループに分かれる。「健康性」「利便性」は、「どちらともいえない」という人が少なく、比較的評価の安定した項目といえるが、快適性は、満足層が多い割りに、他の側面に比べ、評価のしにくい不安定な項目と言

図一3 環境の4側面と快適性の7項目



図一4 環境の各側面の関連度



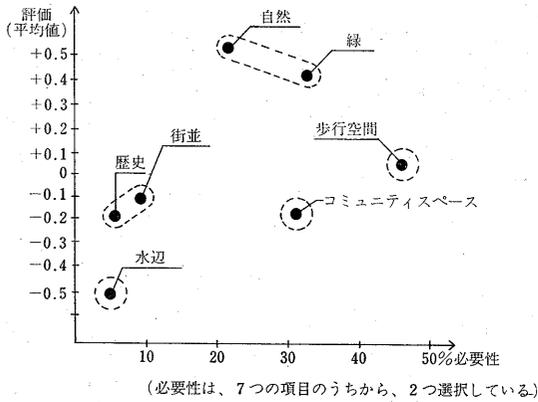
(環境庁の調査から)

える。また、利便性と、快適性は、もっとも相似性が薄い項目であるのがわかる。環境全体と四側面について、クロス分析による関連性をみると、各側面の満足層で、環境全体に対する満足の比率が高い傾向がみられるが、とりわけ安全性と快適性が、環境全体と相関が高いと言える。

この結果については環境庁の全国調査でも同様の結果が得られており、図14のような関連度(関連係数)が示されている。各項目について他の項目の寄与を一定にした場合、その項目独自の寄与度を偏相関係数として定量化している。詳しい説明は省略するが、これによると、快適性(0.4171)、健康性(0.4070)、利便性(0.3306)は、環境全体との相関が比較的高い(0.5904)が、快適性は、他の項目との相関が低い(0.2663)。

②「快適性の諸視点の評価」
快適性の評価について、さらに表1-1に示したように七項目に分類したものであるが、物理的側面を中心に、「静けさ」「活気」といった感覚的なもの、近所づきあい、コミュニティ、文化、遊びなど活動そのものには触れず、それらの場としての都市空間の質について聞いている。都市デザインの尊重すべき視点や価値をあげたのであ

図-6 快適性7項目の必要性



結果は図-5に見る。結論は、満足層が不満層を上回っているのは「自然」「緑」という自然的要素と、「歩行空間」であり、最も評価が低いのは「水辺」で、不満層が五割を越えている。一方「街の歴史」「街並景観」では「どちらともいえない」と答える人が三〇%にもなり、

結果は図-5に見る。結論は、満足層が不満層を上回っているのは「自然」「緑」という自然的要素と、「歩行空間」であり、最も評価が低いのは「水辺」で、不満層が五割を越えている。一方「街の歴史」「街並景観」では「どちらともいえない」と答える人が三〇%にもなり、

図-7 地域区分 (ゾーンとブロック)

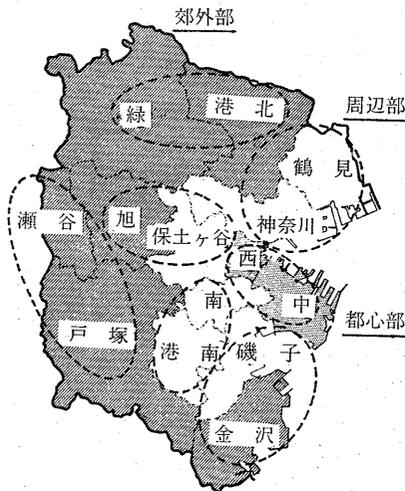
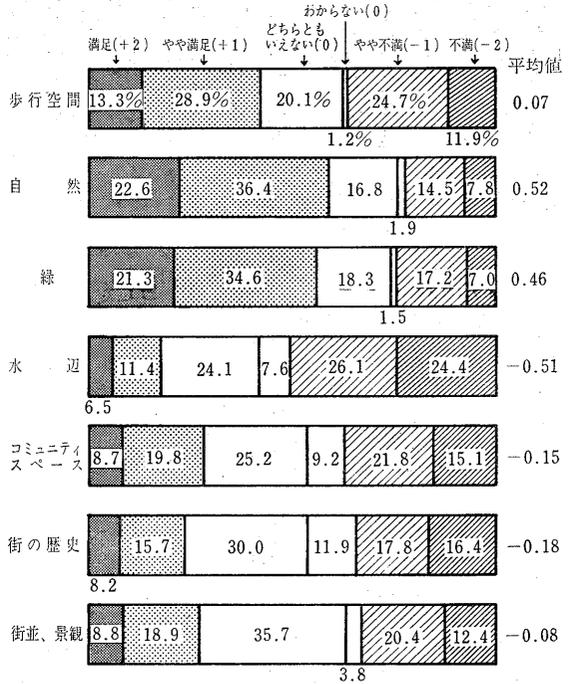


図-5 快適性の評価



評価がしにくい、なじみの薄い問題として受けとられている。図-3にその回答の相似性をみると、「緑」-「自然」、「歴史」-「街並」-「コミュニティスペース」に、相似性が認められる。前述した環境庁の調査では、快適性の構成項目が若干異なっているが、「歩行空間」が最も高く、「街並」「緑」-「歴史」-「水辺」の順に「快適性」全体への寄与度が高いことを示している。今回の調査では、この関係を、直接、今後の重要性(必要性)として質問したが、その結果は「歩行空間」-「自然」-「緑」-「コミュニティスペース」-「街並」-「歴史」-「水辺」という順位となり、先の調査とほぼ合致し、これは一般的傾向といえるようである(図-6)。

また、「歩行空間」「コミュニティスペース」は、評価が低いうえに要求が強く、優先的事項であるといえる。不快な要素の質問に対しても、「路上駐車」「狭い道路」「乱雑な駅前」など歩行空間に関するものが多く、不満がある人ほど必要性を言う傾向がある。逆に「歴史」は、満足している人ほど、必要性を感じており、その価値を知り、享受するほど、要求が高まっていくといえる。「水辺」については、満足度も必要性も低く、あまり日常生活で触れる機会がないのか、特異な位置づけとなり質問の設定をしたときの予想とは違った結果であった。

④ 地域の比較

地域分析には、三種類の地域区分を行っているが、いずれも、他のデータとの比較のため、行政区を単位としている。分類Ⅰ(ゾーン別)は、市域を「都心部」、「周辺部」、「郊外部」という三層構造としてとらえており、分類Ⅱ(ブロック別)は、隣接し、比較的近い地域特性の二区を、グルーピングした(図-7)。

環境の総体的評価は、地域的差は小さいが、わずかに、都心から郊外へ向かう

図-9 地域別に見た快適性の評価

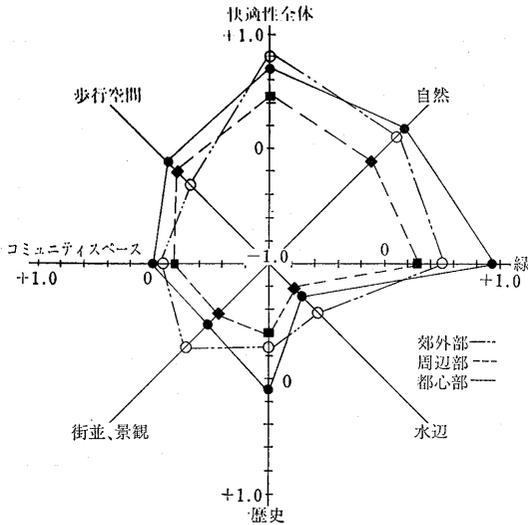
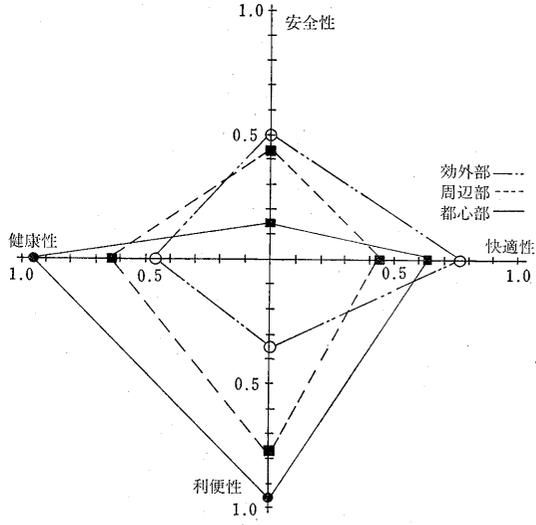


図-8 地域別に見た環境評価



(評価の数字は「平均値」を示す)

特徴的なのは、「快適性」についてであり、周辺部での評価が最も低いことである。さらにこの地域では快適性の七つの項目についても「歩行空間」を除き、すべてが最も低いことがわかる。

このことは、都心部が、市街地の熱度があり、一方で、緑地、公園、歩行空間

ほど高くなっていく。しかし、環境の側面に分けてみると、かなりゾーン間で地域的格差が見られる。「健康性」「利便性」は、都心から郊外へと低くなり、逆に「安全性」は都心から郊外へ高くなる傾向にあり、ほぼそれらの施設の整備、土地利用状況交通事情などの客観的データによる地域特性と合致する。

一方開発が進みつつあり、市街地の熱度の低い郊外地では、依然、「利便性」や「健康性」という基盤整備が要求されているが、残された自然などにより快適性は、さほど低い評価ではない。しかし、いずれ周辺部と同様の傾向が生まれるはずである。その際には、「歩行空間」に関する問題が一つの鍵となるのではないだろうか(図-8、9)。

の整備が、バランスよく行われているのに比べ、基盤施設の整備が進んでいると思われる周辺部が、古くから、都心地域の後背地として、中小工場の立地や、流入人口の居住地化が密集した既成市街地を生み、さらに、戦後の宅地開発によりすでに限界に達しているためであると考えられる。今後の要望も、「街並」についてが強いなど特徴を示している。この地域では、基盤施設の整備から、快適性、環境の質へと要求が、移ってくると思われる^{注18}。

三 街の魅力について

① 横浜の都市イメージ

横浜は、街としての魅力(この調査では「個性」「美しさ」という言葉を用いた)があるかという質問に対して、四人に三人は、「ある」と答えており、評価が高い。参考までに、他都市の意識調査

を見ると、「美しい都市」とする人が広島市で六〇%(昭和五十五年)^{注13}、札幌市で七六%(昭和五十六年)^{注15}である。また、他の都市に住んでいる人から横浜は、どう見えるか。北九州市の調査(昭和五十五年)^{注10}では、「美しい都市」の一位は京都市で、以下札幌、宮崎、金沢、神戸となり、横浜は東京をおさえてようやく一六位であった。

横浜の個性や魅力を与えている要因・場としては、港やその周辺、元町・伊勢佐木町・中華街といった横浜の特徴的な商店街を上げる人が最も多く、一方人が集まる横浜駅付近が少なかった。他の調査^{注14}でも見られた港町としてのイメージを強くうけていることがわかる。しかし、三溪園や称名寺に代表されるような、伝統的価値を重視していることも見逃せないことである。

横浜の魅力の中心は、関内地区周辺にあるのだが、近年の都心部の街について、六割以上の人が変わったと感じ、さらにその半数以上が、その変化が個性や魅力を生んだとしている。都心地域では近年の街づくりが評価をうけていると考えられる。しかし、都心へ「よく行く」「時々行く」人(主観的判断による)は、五四%にすぎず、都心と郊外に住んでいる市民との結びつきが薄く、横浜の魅力は実感ではなく、単なるイメージや言葉

に終わってしまう可能性もある。

② 地域の個性とは

身近な地域で「横浜らしさ」を感じるか。これに対しては、七四%の人が「感じない」とし、横浜の魅力が都心に集中していることを示す一方、その「必要性がない」とする人が六四%を占めた。これに対し、「地域としての個性や魅力」については、「感じない」とする人が五九・七%を占めたものの、必要性を四〇%の人が感じ、全体としては、地域の個性を求める傾向にある。ゾーン別には、周辺部で低く、ブロック別では、金沢・磯子、港北・緑、中・西で高く、快適性の満足度と対応している。さらに、快適性のうち「街並」の満足層が、地域的個性を感じる割合が高く、関連性の強いことがわかる。このように、地域の個性は、都市空間の質・快適性が、判断の基準となっており、環境の評価と関連性を持たない「横浜の都市イメージ」とは、異なった視点から捉えられている。

四 アーバンデザインの

試みについて

横浜市において、公共、民間、あるいはその協同を問わず都市デザインの配慮がなされた地区や施設二〇カ所について

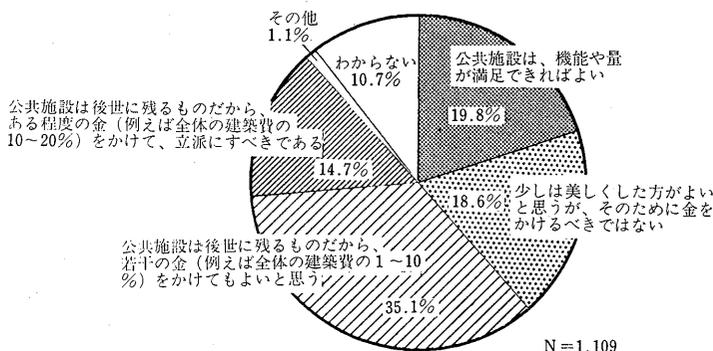
て、認知度、魅力の有無、横浜（その地域）らしい街づくりか、などを見てみた。認知度（二〜三年以内に行ったり見たりしたもの）は①横浜駅東口駅前（六六・二%）、②元町（五七・九%）以下③山下公園周辺地区、④馬車道、⑤都心プロムナード、⑥イセザキモール、⑦横浜スタジアム、⑧地下鉄（五〇・〇%）という順である。魅力を感じたもの（見た人のみへの質問であるが、市民全体にならず）は、①都心プロムナード、②山下公園周辺地区、③馬車道、④横浜スタジアム、⑤元町通りであり、横浜らしい街づくりとして最も評価されたのは山下公園周辺地区であった。このように、街づくりがなされた結果としての空間については、評価が高いのであるが、そのプロセス、方法を見るところであろうか。

① 方法Ⅰ（公共空間について）

都市空間の質の向上にとって、道路や公園、公共建築など、公共空間の果たすべき役割は非常に大きいわけであるが、この建設や維持管理を行う行政には、一方で地域の公平性や、他の施策とのバランスが求められている。

ここでは、歩行者空間と公共建築の質の向上について聞いてみた。まず歩道の整備については、よく知られている都心

図一〇 公共施設の質と建設費のバランス



プロムナードを例にとったが、舗装や標識などの工夫に対する見方は、「今のままでよい」「歩道のない所もあるのに」という人は少なく、支持層が八割あった。

公共施設の建設については、近年「文化一%システム」が、他都市に広まり、ある程度評価も得られるようになってきた。横浜市では、こうした「予算の上乗せシステム」を採用していないが、公共

施設のデザイン、周辺環境との調和を考慮しており、水準が高いと言える。しかし、限られた行政財源の中で行うことの難しさはあるといえる。道路、公園、学校などの公共施設の質の向上と、建設費への投資のバランスについては、図一〇のように、解答にバラつきがあるが、若干のお金をかけてもという積極派が五割を占めている。

② 方法Ⅱ（行政と市民の協力）

都市空間の質の向上は、公共空間だけでは達成されず、民間企業や市民など幅広い協力体制が不可欠であるが、こうした点については、どうであろうか。

横浜市が、特に力を入れてきた広場設置や壁面後退という街づくりの一つの方法について、山下公園周辺地区や馬車道を例にとってみた。限られた道路空間では、歩行者が楽しめ、街の魅力を高め得ない場合、住民（建主）の協力により歩道や広場を提供してもらうことに対しては、六割の人がこれを支持している。地域別には、周辺部でこの方法を支持する層が多く、逆に都心部では、「人が多く集まる所」といった条件つきの人が多いが目につく。

この結果から、限られた都市空間の中で、都市生活の質を確保していくためには、ある程度協力していく姿勢があると

考えられる。

他都市で、行われた意識調査^{注7,16}から、景観に係わるものを抽出してみると、緑などの自然的景観に対し、街並、建築、広場といった都市的景観は、概してその認知度や要求がまだ低いことがわかる。しかし、こうした都市的景観の整備のためには、私権の制限もある程度やむをえないという方向に進みつつある^{注10}。これら調査で共通しているのは、景観の阻害要因として、無秩序な広告物、建築、電柱などがあげられていることである。これらに対しては、屋外広告物法や、建築基準法などが、最低限の安全性や周辺環境への影響を規定しているだけである。環境の質という「公共の福祉」から見れば、私権は最大限に保障されてしまっているといっても過言ではない。

では今後、どういう方法で、環境の質的向上と私権の制限をバランスさせていくか。①法や条例により地域にあった基準を定めるといふ行政主導型が三二%、②自分たちの地域や街で話し合い共通のルールとしていく自主協定型が二五・七%と二分される。③現在の法律のままよしとする一三・二%に対し、①、②の積極的に考えている人が多い。(行政主導型は、二〇代、サラリーマンに比較的多く見られ、自主協定型は、三〇代、商工サービス業に多い傾向が見ら

れる)

④ 方法Ⅲ (共通のルール)

街並や景観の構成要素をとっても非常に多いのであるが、すべてが統一され、整然としたものが良いとは限らない。まず共通のルール(デザイン原則)としていく要素、つまり、その街の特色は何かという問題につきあたるのである。例えば、山下公園周辺地区では、建物の用途、最上階の公開性、出入口の位置、広場、壁面後退(青空)、広告物の大きさ、位置、山下公園への日照などが、一方、馬車道では、建物の一、二階の用途、壁面後退(二階部分)、建築の色彩、広告物の大きさと色などを対象に街づくりを進めている。このように、地区により、その要素も、統一すべき範囲(自由度)も変わってくるのである。

一般的に理解しやすい街の色について考えてみると、現在、関内地区で横浜市が提案しているレンガ色の基調については、その印象が強まり、効果を上げていると思われる。さらに、今後、それぞれの街の色をある程度統一していくことに對しては、好ましいとする人が五九・三%、好ましくないとする人が一五・三%であった。色の問題は、かなり興味をもたれていることがわかる。しかし、他都市の報告からは前述したように、共通の

ルールは、必要としながらも、札幌では、建物の色は自由にとり人が六割おり、また大阪では、色よりも高さ、形の統一を望むなど、都市の特性によって異なっている。無論、横浜の各地域でもその特性によって異なるはずである。

都市デザインの方法Ⅰ～Ⅲのそれぞれの項目に関して、常に積極的な人、常に消極的な人と、はっきり分かれる傾向がある。また若い年代ほど積極派が多く、興味をもっているが、実際身近な所でのまちづくりへの参加意欲は、全く逆に、高年齢層ほど強くなるのである。都市空間の質の改善の方法については、確実な支持層があるものの、十分な論議がつくされておらず、市民の果たす役割も具体的な認識となっていないと考えられる。

今回の調査は、都市デザイン、環境の質にかかわる断片を見たにすぎないが、要求は強まりつつあると思う。アンケート調査にはおのずと限界があり、施策や計画の確認、検証として利用されるケースが多いが、今後地域の素材を生かした柔軟な都市づくりには、有効な手段となる可能性をもっている。特に、その素材(特性)の抽出にあたっては、専門家と住民間に、判断のズレがあるというレポート^{注4}もあり、今後の都市づくりが、地区や地域へ目を向ける中で、アンケート

調査もミクロなレベルでの抽出方法として利用できるよう検討されるべきものかもしれない^{注10}。

五 まとめ

1、環境の質―都市の環境は「安全性」を絶対要件として、次いで「健康性」「利便性」があり、そのプラスα的存在としての「快適性」「環境の質」といった計画的優先は、その評価をする住み手にとっては無縁である。むしろ、それぞれが狭義の意味でみれば、快適性に重要性を与えている。

2、生活の実感―「快適性は、実は安全性が保障されているから、あり得るのだ」という議論に対しては、「地域への愛着が諸側面の一様な高さ結びつくものではない」という反証ができる。「車の通過できない路地が、子供の遊び場や、住民の憩いの場となり、路地に出た植木が色どりを添えている」などといったことが、「幅の広い道路」「不燃化した建物」がもたらす環境に比べて、生活の実感として高く評価されることもある。

3、快適性、アメニティという漠とした議論から、実際の歴史的価値の保存、景観、文化などの実践の過程へ移りつつある。

4、都市デザインの視点―快適性の七つ

の項目は、実は、横浜市の都市デザイン行政の視点である。坂、丘、海などの地形、緑という自然的要素の活用を基本的条件として、歩行空間の改善、広場などの触れ合いの場など都市的スペースは、関心や参加意欲の高い課題として、景観や歴史的資産の活用は、今後問題を提起し理解を得ていく課題として考えられる。

5、環境の質、都市空間の質の向上に関する施策は、単一目標型ではなくなるであらう。

6、都市デザインの方法については、積極的な支持層がある一方、十分な理解を得ていない面がある。

7、地域の個性化―何が共通の価値となるのか。共有的価値は、ある現実的契機により増殖していくと考えられる。ある空間を生み出すことで参加したこと、使

ったこと、管理維持したこと、その運動の中で、地域のよりトータルな可能性を開くことになる。

8、新しい軸―定住意向は、年々高くなる傾向にあると思える。これは、他の都市でも見られる現象であり、過密な都市で限られた空間に住みつけようとする市民に対し、多種多様な空間の構成主体とそれぞれの論理に対して、自治体は「環境の質」をとらえることで、都市行政の新しい軸を作りうるのではないだろうか。

〈参考文献・資料〉

- (1) 調査季報66「市民の提案による21世紀への横浜の街づくり」石毛、小松崎 ちず子
- (2) 調査季報63「都市を流れる川」石井 ちず子
- (3) 調査季報47特集・アーバンデザインの課題

- (4) アメニティと都市計画 デイヴィッド・L・スミス
- (5) 快適環境創造への道 財団法人自治協会
- (6) 望ましい環境に関する意識調査 昭和五十四年 環境庁
- (7) まちづくりに関する世論調査 昭和五十四年 北九州市
- (8) 都市づくりの課題に関するアンケート調査 昭和五十七年 福岡市
- (9) 市政に関する意識調査 昭和五十六年 福岡市
- (10) 都市景観に関する市民意識調査 昭和五十五年 北九州市
- (11) 都市景観についての世論調査 昭和五十七年 大阪市
- (12) 川崎市市民意識調査(イメージと環境) 昭和五十五年 川崎市
- (13) 都市美に関する市民意識調査 昭和

- 五十五年 広島市
- (14) 市民アンケート調査報告書 昭和五十二年 京都市
- (15) 札幌市政世論調査 昭和五十六年 札幌市
- (16) 世論調査 昭和五十五年 埼玉県
- (17) 横浜市民の生活意識の方向に関する調査 昭和五十四年 都市科学研究室
- (18) 区の魅力づくり調査 昭和五十四年 都市デザイン室
- (19) 神戸市市街地保全整備計画調査 昭和五十七年 神戸市
- (20) 地域社会に対する世論調査 昭和五十五年 東京都

〈前企画調整局都市デザイン担当〉