

景観色彩計画をめぐる諸問題について—人工景観美学の仮定と面分割方式の提案*

An Study of the Regional Color Planning*

島村桂こ**

By Keiko SHIMAMURA**

1. はじめに

景観デザイン・設計においては、一般に実施段階では、対象の色、形態、素材を切り離して扱うことはない。視覚現象に限定して考えるならば、景観は本来少なくとも先の3属性を有し、景観の視覚現象的側面は、色、形態（ここでは高さ、大きさ、位置等も含める）、材質の「三位一体」とであると言える。しかし、計画段階で行政側がこれら景観の属性をすべて同時に仔細に扱うのはかなり困難である。これには、背景に民主主義社会において景観行政が対峙する景観デザインにおける市民の自由の権利といった哲学的かつ倫理的問題があると同時に、計画段階においては従来から、設計段階程の具体性が求められていないという、より単純な理由が考えられる。

では、景観の計画段階において実施設計のような仔細な「三位一体」型の規定が必ずしも必要ではないとすると、ガイドラインのような景観に関する基準は、どれほど仔細なものが望ましく、又「三位一体」であるはずの景観属性について別々に扱った基準を設置することは、是とされるべきなのだろうか。

現実には前述の2つの疑問は答えられぬまま、近年、市全体や港湾景観レベルの色彩計画を策定する自治体が多くなってきた（表-1 港湾色彩計画の事例）。本稿は先の疑問に直接答えるものではないが、景観形成における色彩計画の位置づけを考察し、現

状において用いられている色彩計画の方法について問題点を指摘し、最後に主に港湾物流地区を対象とした色指定の方法として、面分割方式を提案する。

2. 景観形成における色彩計画の意義

1) 景観改善の容易さ

色彩計画が策定される背景の1つとして、既に道路や建築物等が建設され、人々が生活を開始してしまつた景観を改善する方策として、色彩は他の属性に比較して、比較的経済的で即効性が高い属性であることがあげられる。形態や材質を変更する場合は、建て直しを余儀なくされることが多いが、壁面が塗装されている場合は、塗料によって塗りかえが可能である。特に港湾地域の物流施設は形態が単調で低品質な素材が利用されることが多い。又既に壁面の汚れが目立つものが多い。そこで、色彩面の刷新を図るという方策が、港湾景観の改善の方法として注目されるに至つたと考えられる。

2) 多様性と秩序による人工景観美学

景観形成における色彩計画の位置づけを考える上で、今日の人工景観の特徴を捉えるために、景観の視覚現象を形成する基本的な3属性の組合せを、各属性の種類の多少の観点から考えると、表-2のようになる。属性の種類の多さとは、色については明度、彩度、色相、輝度、光沢等の異なる要素の数の多さを、形態については、面を構成するライン、形状、大きさ等の異なる要素の数の多さを、素材については、材質の異なる要素の数の多さを意味することとする。

現代の日本の都市景観は一般に色、形態、素材すべてにわたって多種類であり、表-2の(8)の状態にあると言える。一方、古代、中世、近世の都市景観は、洋の東西を問わず、素材は現代程には多くはなく、色や形の種類の違いもそれほど大きくなく、

表-1 港湾色彩計画の事例

色彩計画 実施港湾	管理者	色彩計画名称	策定年度
神戸港	神戸市	神戸港カラー作戦	昭和47年度
名古屋港	名古屋市	名古屋港カラー計画	昭和61年度
横浜港	横浜市	みなと色彩計画	昭和62年度
北九州港	北九州市	カラーマップ北九州	平成3年度
清水港	静岡県	みなと色彩計画	平成3年度

*キーワード：景観、港湾計画

**正会員 学博 アースワークス 代表

(〒171 東京都豊島区目白4-17-1-202)

(2)又は(3)の状態にあったと考えられる。(1)の状態は、砂漠のような景観や原始社会に見られる。一般的に大きく言って都市景観は(1)から(2),(3)へ、(2),(3)から(4)~(8)へと推移していると仮定できる。

問題は、(2)や(3)の状態においては、たとえば北斎や広重の版画から類推される江戸の街並みや現実のイタリアのプラノ島の街並みにおいては、調和のとれた人工景観美が見出されるのに対し、(4)~(8)に該当する現代の日本の都市景観には、なかなかそのような美しい景観美が見られないことにある。次々に新しい素材が開発される一方で、古いスタイルの、古い素材の建造物も残存するという状況の中で、景観は色も、形態も、素材もすべてばらばらで調和が失われてしまっている。しかし、(4)~(8)の状態にあっても、今後新しい景観美が創出されないとは言いきれない。が、それはどのようなものとなるのだろうか。景観計画という名の景観コントロールにおいては、色、形態、素材を限定することにより景観要素の種類を減らし、不揃いな景観を揃え景観に秩序を与えていく。つまり、これは現状景観を(2),(3)に近づける方向にあり、従ってこれは(4)~(8)の中には人工景観美の可能性は存在し

ないことを意味することになるのだろうか。

この点について考える一助としてG.D.Birkhoff¹⁾の美度の公式を参照する。G.D.Birkhoffは、ギリシャ以来の「美は複雑さの中の秩序にある」(order in complexity)という考え方を公式化した。aesthetic measure (美度)をMとし、element of order (秩序の要素)をOとし、element of complexity (複雑さの要素)をCxとし、美度は以下の式で表わせるとした。

$$M=O/Cx$$

美の基準値、複雑さや秩序の要素の具体的な捉え方については疑問が残るが、「複雑さの中の秩序」という考えを人工景観にあてはめ、複雑さを色、形態、素材の種類の数とし、秩序を統一感、ばらばら感の大小、ないしは人間にとっての認知のし易さの難易度として捉えると、人工景観美は、図-1のI, II象限にあると仮定される。

美には様々なものがある。単純で美しいものや高度、複雑でかつ美しいもの、不協和音の美やミスマッチの美もある。類似する色の組合せにも、対比する色の組合せの中にも美しいものがある。しかし「ミスマッチ」は、既に人間の認知し得る秩序の中にとりこまれ、発見された美である。Birkhoffの公式によると、高い複雑さを有するもの、低いレベルの複雑さを有するもの、それに呼応した秩序の高さを有せば、同じ美度を持つことになる。しかし他に比較して低秩序で認知され難いものは、美の基準が低くなる。従って、美しくないと感じられる景観は、人間が理解し得る認知の枠組みの外にあるために、ばらばらに見えたり、醜悪に見えると想定される。「殺風景」、「混とん」とした景観は、前者は景観要素の種類が少なく、後者は多いが、共に秩序のレベルが低い。

Birkhoffの公式が正しいとすると、現代日本の景観はCxの増加に見合ったOの増加が見られないために、美度が減少しており、大量消費社会の新しい景観美を創出するためには、Oを増加させなければならないと言える。ただし、これは単純に景観要素の数を減少させることを意味するのではなく、むしろ現状の景観要素間に、より大きな枠組み(秩序)を形成し、構造化を促すことを意味すると思われる。

従って、色彩計画は、現状の不揃いな景観の、少

表-2 色、形態、素材の種類の多少の組合せ

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
色	少	少	多	多	少	少	多	多
形態	少	多	少	多	少	多	少	多
素材	少	少	少	少	多	多	多	多

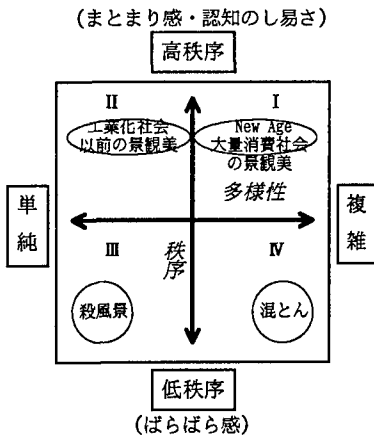


図-1 多様性と秩序による人工景観美学の仮説

なくとも「三位一体」であるはずの色、形態、素材属性を有す要素間に何らかの秩序を形成することに意味があり、景観の一属性である色のみを扱い、単純に色を指定することを目的とするものではない。色彩計画は、景観全体の美しさを目指し、景観の形態や素材に対しても配慮されたものとなって初めて景観形成において意義を有すと言えよう。

3. 色彩計画をめぐる諸問題について

ここでは、実際に景観色彩計画を考える前に考慮すべきと考えられる諸問題を示す。

1) ベースカラーとアクセントカラーの指定

従来の色彩計画においては、ベースカラーとアクセントカラーを指定する方法がとられることが多い。港湾によりアクセントカラーの対象が異なるが、前述の港湾色彩計画においても、この方法がとられている。神戸港や名古屋港においては、屋根やクレーン等がアクセントカラーの対象とされている。横浜港や北九州港、清水港では、外壁の付属設備類や壁面のライン等を対象としている。

しかし共通する点は、ベースカラーとアクセントカラーの指定が個々の構築物を対象としている点である。が、なぜ個々の構築物についてベースカラーとアクセントカラーを使用しなければならないのか。壁面の単調さを避けるために、デザイン上異なる色で線等を引くことが考えられるが、壁面に変化をつけるためには必ずしもアクセント色を必要とするわけではない。中には単調で茫洋として目立たない建築群があってもよいのではないのか。

従来の色彩計画で用いられているベースカラーとアクセントカラーによる色指定の方法は、やや安易ではないかと考える。地域には、各々特性があり、建築も多様化している現状において、同じようにベースカラーとアクセントカラーを指定することは、地域特性や形態特性を軽んずることになりかねない。

2) 色彩の範囲指定

色彩基準の色指定においては、マンセル値（色相、明度、彩度）により指定色を呈示するか、マンセル値の範囲を指定する方法がとられているが、どちらが望ましいのだろうか。屋根、外壁、付属物、外壁のアクセント色等のすべてについて、各々自由度の高い指定を行うことに問題はないのか。

色指定において、色の範囲を指定することに問題があると考えれば、範囲指定そのものよりもむしろ指定の幅にあると考えられる。色彩計画の目的は不揃いで煩雑な景観に人工景観美を形成することにあると考えるが、あまりに広範囲な色指定をすると、逆に景観の多様性を高める場合もあり得る。色選択の自由度を高める方法には、色の範囲を指定する以外に、指定色の色数を増やすという方法も考えられる。色指定の自由度の問題については、さらに検討が必要であろう。

3) 色彩基準の対象単位と範囲

色彩計画においては、施設の規模や種類別に色彩基準を設定するという方法がとられる場合もあるが、対象地域をゾーニングするのが一般的な方法である。前述の港湾の事例は、すべてこの方法をとっている。しかし、対象が広範囲になると、1つのゾーンがかなり広くなり、地域のアクセントとなるべき箇所に留意したり、形態や素材にまで配慮する等のきめ細かな対応をすることが困難になる。たとえば、県レベルで色彩基準を設定しようとする、膨大で綿密な色彩計画を実施しない限り、大まかな基準となり、実際にあまり成果が期待できないか、広範囲に同じ様な色彩景観が出現する可能性を与えることになる。望ましい景観形成を行うための、色彩計画の対象の単位や、色彩基準が有効に働くゾーンの範囲について、今後さらに検討する必要があると言える。

4. 色彩計画における面分割方式の提案

壁面を面に塗り分けることは既に様々な建築について実施されているが、ここでは港湾の特に物流地区に対する色彩計画のための色指定の方法として、面分割方式を、ベースカラーとアクセントカラーによる色指定にかわる手法として提案する。

近年、物流地区では、大型倉庫が次々に建設されているが、景観上あまり好ましいとは言えない。人間のスケールからはずれた、のっぺりとした巨大な壁面は、殺伐として圧迫感がある。面分割方式は、このような大型倉庫の圧迫感の軽減、現代日本に顕著な不揃いな景観における秩序形成、さらに港湾にふさわしいダイナミズムの形成を目的とする。

面分割方式は、基本的には面分割色（ドミナントカラー、アソートカラー）により壁面を分割する方

法である。が、場合によっては、面分割色に最上部色を加えることもある。ドミナントカラーは、ゾーンのイメージカラーとなるもので、①壁面における高さ指定がなされた、壁面の大部分を占める色、又は②面積的には大きくないが必ず壁面に使用する目立つ色である。最上部色は、対象の高さが高い場合において、壁面の最上部に用いる色であり、概ね地上Nm以上のように指定する。アソートカラーは、最上部色より下の、ドミナントカラー以外の部分に使用する色であり、色彩デザインによっては使用しないこともある。アディショナルカラーは、面分割色及び最上部色上にデザイン上必要と感じられる場合に、線又は極小さな面積の面として使用する色で、壁面に変化をつける役割をする。ゾーンの色彩テーマから景観がアクセントを有することが望まれる場合は、色指定においてドミナントカラー（②のタイプ）又はアディショナルカラー、或いは屋根に、他の色との関係でアクセントになる色を選定する。

図-2は、面分割方式の1例を概念的に示したものである。これは、ドミナントカラー（①タイプ）の高さがある程度揃っていることにより、不揃いな現状景観にまとまり感が生ずること、壁面が分割され、最上部色が空と馴染む明るい色になっていることにより、圧迫感が減少されることを示している。

面分割方式を用いず、すべての建築を同色にしたとすると、グルーブ感は生ずるが、形態の不統一感や圧迫感は緩和されない。つまり面分割方式は、色と形態（高さ）上の共通特性を与えることにより、

ある秩序を生み出そうとするものであり、色彩基準を単なる色選定から、景観色彩デザインへと近づけようとする計画手法である。

4. おわりに

面分割方式の提案は、New Ageの人工景観美の創出を目指すものであるが、有効性はまだ確認されておらず、素材に対する細かな配慮も欠けている。今後は、多様性と秩序の観点から、人工景観美についての考察を深めると共に、面分割方式について、その有効性を検討したいと考える。

港湾事例の調査に関しては、(株)地域開発研究所のご協力を得ました。ここに感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 日本色彩学会編：新編色彩科学ハンドブック，東京大学出版会，p.595，1980。Moon, Spencerの色彩調和論の解説の中での引用による
- 2) 神戸港・神戸港臨港地区カー作戦委員会報告書，神戸港臨港地区カー作戦委員会，1972年3月
- 3) 名古屋港カーマニュアル“ロマンと活気にあふれた港づくり”，名古屋港管理組合，1986年12月
- 4) みなと色彩計画(ハソフット)，横浜市港湾局，1993年3月
- 5) カラーレスナンス北九州(ハソフット)，北九州市都市計画局，1992年7月
- 6) 清水港・みなと色彩計画策定調査報告書，静岡県清水港管理局，1992年3月

