

シンボルカラーを用いた港湾景観の高質化 —清水港の場合—

Refinement of Port Landscape Using Port Color —An Example of Shimizu Port—

東 恵子
By Keiko Higashi

1. はじめに

経済成長とともに港湾機能の充実が進み、港湾が生活者から隔離された産業一辺倒の空間になり、ヒューマンスケールを越えた倉庫や煙突、ベルトコンベアーなどからなる無機的で殺伐とした空間となってきた。近年、港湾を活力と潤いのある場にするため、美しく使いやすい空間をつくりだすことが求められている。産業景観が中心の港湾においては、環境色彩に重点をおいた景観づくりが地域らしさの創出に極めて有効で、これまでに神戸港、名古屋港、横浜港、北九州港などで色彩計画が策定されてきた。

本研究は、「清水港・みなと色彩計画」を事例にシンボルカラーを用いた手法とその有効性を報告するものである。この計画は目標達成に10年を考慮して進めてきたが、4年目にしですでに57%の高い進捗率を得ている。

2. 地域企業や住民の色彩志向の調査

景観計画が策定されて地域の景観として実現するには、10年単位の長期間を要する。景観のデザインや色彩に関しての合意形成は事業者の趣味や嗜好の問題にとらわれやすく、計画ができていても実現しない例も少なくない。円滑な推進計画には、その計画区域の事業者や住民の理解と協力が重要であり、色彩についての共通した認識を持つこと、すなわちシンボルカラーの設定が有効である。

今回この研究の対象とした清水港は、1999年に開港100年を迎える。500ヘクタールの臨港地区にはコンテナターミナル、重化学工場、金属工場、貯木場、港湾ドック海水浴場などをもち、国際貿易、生産、物流、観光などの多機能な港である。

また富士山を借景にした三保の松原を有する自然景観の良さに恵まれ日本三大美港の一つにあげられている。清水市景観ガイドプランの市民アンケートからも清水市の景観として、市街地のどこからも望める「山」、清水の歴史・産業に深く関わってきた「海」、清水の産業を支える場所として展開してきた「港」が指摘されている。「港」は清水市民にとって代表的な景観ともいえる結果がでている。好まれる景観として「三保の松原」等があげられているが、反面嫌いな景観としても貯木場をはじめとしてほぼ港全域があげられている。理由は「港が汚い」「暗い」などの殺伐とし雑然とした人を寄せ付けない産業空間のイメージがあるため、そのような港に対して潤いとやすらぎのある空間づくりをしようと「清水港・みなと色彩計画」を策定した。色彩計画策定のフロー（図1）に示すとおりである。

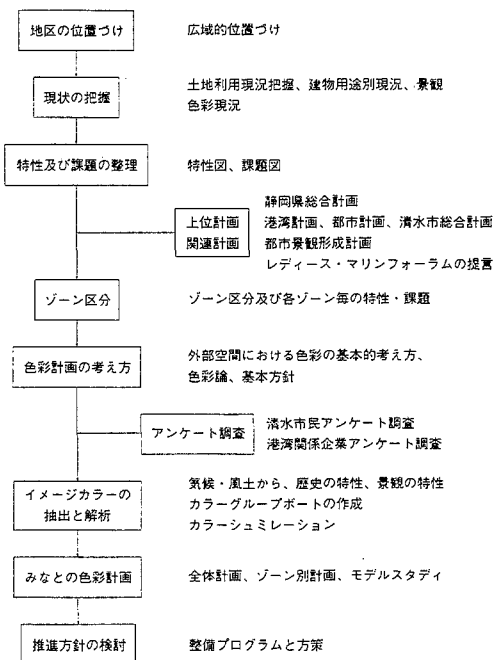


図-1 色彩計画策定のフロー

キーワード：景観、環境色彩

正会員 芸修 東海大学短期大学部生活科学科助教授
〒420 静岡市宮前町101
TEL054-261-6321 FAX 054-265-1727

環境色彩空間の設定は、その地域のアイデンティティの形成に大きく影響する。そこで地域のコンセンサスを得るために、事業者である企業や地域住民を対象とした色彩意識や港に対するイメージ、期待等の調査を行った。その結果を色彩構成、色彩の選択、配色計画の設定に結び付けることにした。アンケート調査項目を示す（表1）。

項 目	市 民	企 業
1 調査対象者	清水市内の居住者を対象	港湾関連企業114社
2 方 法	配付を依頼し郵送による回収	配付を依頼し郵送による回収
3 実施時期	1991年10月中旬～11月10日	1991年10月中旬～11月10日
4 回収状況	配付数 500通 回収数 240通 回収率 48%	配付数 144通 回収数 70通 回収率 49%
5 調査項目	(1)回答者のプロフィール (2)清水市のイメージ及びイメージカラー (3)清水港のイメージ及びイメージカラー (4)清水港の好きな場所・嫌いな場所 (5)清水港の利用状況 (6)色彩を考える上での意見	(1)企業のプロフィール (2)企業のロゴマーク、シンボルカラー (3)清水港に求めるイメージ (4)建物・工作物の色彩に対する考え方 (5)主要施設の配色について (6)色彩を考える上での意見

表-1 アンケート調査項目

(1) 企業アンケート調査結果

会社の建物の色については、「現状で満足している」46%に対し、「何らかの形で改善の必要がある」39%、「不満足」3%「色彩計画が出されたら検討したい」12%であり、なんらかの形で改善したいと考える会社が54%にのぼる。改善するとしたらなに色が良いかを113色の色票を貼った表から3色選択してもらった。

色相としては青系が多く次いで緑系、ベージュ系が選択されている。トーンはパールトーン、ライトトーンであり、黄赤系の赤系のダークトーンも選択している。

企業の外壁や屋根の色彩の変更を依頼すれば対応「できる」と答えた事業者は37%、「できない」と答えた事業者は63%で半数以上が対応できないと回答をしてきた。「費用面」を理由としてあげたものが74%と最も多く、「社のイメージと色彩計画で提案された色がかけ離れていてはできない」「機能的に指定されたものを使用しなければならない」等の意見もあり、色彩について共通の認識をもつことの難しさを示している。

また清水港にある主要施設（倉庫、タンク事務所）についての配色計画を記述式で設問した。その結果、7～10年毎に塗りかえ計画をしていることがわか

り、このことから塗りかえ時期にあわせて色彩計画による配色の検討が可能であることがわかった。清水港にふさわしい色はなに色かという問いに対しては、パールトーン、ライトトーンの選択が多く、明るさ、さわやかさを求めていることが考えられる。後述の市民アンケート同様に清水港に対しては海、空等のイメージから青系の方向が見受けられる。

企業のCIカラーが有るのは42%、ロゴマークがあるというのは、52%であった。ロゴマーク、CIカラーの色は赤色系、青色系と白が多く、文字には黒、赤系が多かった。

(2) 市民アンケート調査結果

清水港の利用度は、毎日1回・週1回利用という回答が17%と少なく、港が市民から遠い存在であることはこの調査でもわかる。

清水港に対するイメージとは、「富士山が見えるところ」という印象が27%と高く、「倉庫や工場があって暗くて近づきにくい」が続く。

生産・物流機能を港のイメージとしていることが読みとれる。

「富士山の見え、三保の松原が存在する景勝地としての清水港を色に例えたらなに色か。」という問いに対しては、青色系（青色、青緑色、緑青色）を81%の人が選択している（表2）。これは、性別、年齢、出身地、利用状況及、在住地区によって差はみられない。

順位	色	%	備 考
1	青色	55%	晴れ渡る空 澄んだ秋空 五月の青い空 青空に浮かんだ雲 冬の青空 松がそびえる青空 澄んだ空 八月の青色の空 どこまでも続く空と海 九月の青空 澄んだ風景 富士山が見える時の青空 夏の色 海と白い船 青い海 海を背景とした景色 海越に見える日本一の富士山 雪の富士山に海 水平線に見える海 生命力のある水 静かな海 小島から見える海 七月の海 正月の海の色 澄んだ海水 天気の良い日の出 富士山 ユニフォーム 松の木をバックに浮かぶ青いヨット 新入社員 心
2	青緑色	20%	快晴の大海 青々とした夏の海 海と松 海と空 海と富士山 海岸の松原 沖の方の海の色 真夏の山 深い海の色 水と空の水平線 新緑 お茶 花が緑に変わる頃
3	緑色	7%	松 五月の新緑 山の緑 澄んだ海
4	緑青色	6%	人気のない 寂しい 汚れた海 澄んだ秋空 冬の駿河湾
	灰色	6%	砂浜から広がる海 くすんだ雲 使えなくなった蛍光灯 汚い海水 暗い港 活気のない海 ごみ

表-2 清水港のカラーイメージ調査

3. シンボルカラーの設定と色彩計画の展開

(1) シンボルカラーの設定

アンケート調査結果を基にして、ベースカラー、アクセントカラー、アクセサリカラー、シンボルカラーの色彩構成とその色彩の抽出を行った(図2)。また港の地域特性に応じ8つの地域にゾーニングし、各々の配色を検討した。

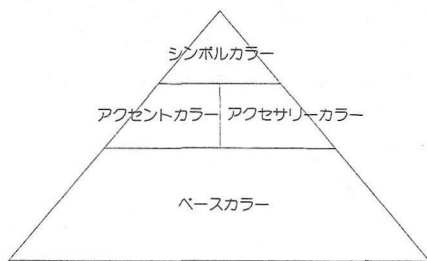
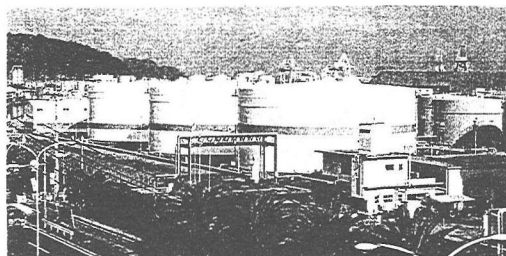


図-2 色彩構成

ベースカラーは、風景の「地」基調色になる色である。清水港には日本平という眺望地点があることから、屋根の色を湾を巡るようにブルー系からグリーン系そしてブルー系とグラデーション配色した。外壁の色も全地域は同じペールトーンで統一したが色相を変化させ選択幅をもたせた。

アクセントカラーとしては、港湾工作物等の規模を意識させないよう大きさを軽減し、地域毎の共通イメージをもたせる色として設定した。

他港の色彩計画と違う大きな特徴はシンボルカラーとアクセサリカラーの設定にある。特に今回の色彩計画のポイントであるシンボルカラーは、清水港のシンボリックな色であり、ポートカラーといって



東港・タンク他工場内(袖師第2埠頭・東港地区) 1990

(図3) シンボルカラーの面積と使い方
タンク群はベースカラーを基調にし約15%の部分ラインをシンボルカラー10B7/8Nを配色した。

もよい。すなわち、8つの地域共通のものとして港全体のアイデンティティを示し港湾全体を代表する色であり、地域の嗜好色の81%を占める青系〜青緑系の中からそのひとつとしては10B7/8アクアブルーを選んだ。この色は港の将来計画、企業や市民が港に求めるイメージに対応する「清潔な、清らかな、平和な、シンプルな、真新しい」という意味をもつ。しかしこの色は、空間を表すには適切だが形になりにくい色であることから、N9.5ホワイトと共にセパレートカラーとして展開することにより、配色効果を上げることを考えこの2色をシンボルカラーとした。

シンボルカラーの使用にあたっては、以下の項目に注意することにした。

①港の一体感求めるために、施設の一部に必ず配色する。

②ランドマーク的なものは重点的に考え、シンボルカラーのみで配色する。

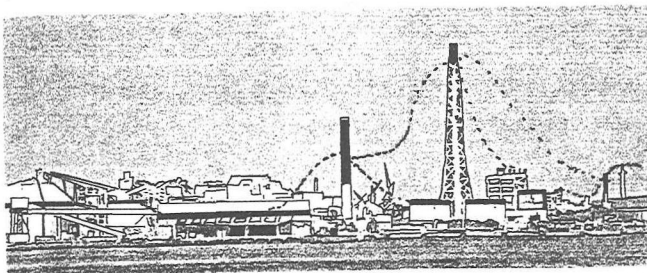
③その他の施設は、大きさにもよるが外面の15%位はシンボルカラーを配色する(図3)。

④塗る場所は誰にも見えるところ、しかも隣合う構造物の間で色の流れが見えるように地形を考えて視線が無理なく移るように配色する(図4)。

これら①②③④によって港に一体感を与える。

アクセサリカラーは、企業の意向や独自性を尊重するために設定した。使用の仕方は、アクセントカラーと同様である。

「清水港・みなと色彩計画」は塗り分け方式とはらずに港全体の空間の調和をはかりながらも個々の施設の独自性と個性を尊重する配色デザインとした。



(図4) 風景の中のシンボルカラーの流れ
施設・工作物の外壁は地区毎のベースカラーから選択している。アクアブルー10B7/8Nの配置は風景全体で考える。図の■部分は10B7/8であり、...は視線の流れ。

(2) 色彩計画の展開

平成4年3月計画を策定後4年の間に約150施設の塗りかえが行われた。その進捗の経緯をみるとランドマーク施設を中心に半径1kmの区域に塗りかえが広がりをみせている(図5)。港のシンボル施設のコンテナクレーン群は航空法の関係から紅白であることが義務づけられているが、清水の場合は半径2km圏内にクレーンの高さ以上の山があることからシンボルカラーに塗りかえことが可能であった。平成5年から8年までにコンテナクレーン全機を順次塗りかえた。洗練された景観が形成されている。ランドマーク的存在の電力の煙突(H.5.7)、新1号上屋(H.5.1)、コンテナクレーン(H.5.7)は計画策定から1年以内にシンボルカラーを中心に配色され塗りかえられた。港で一番高い150mの電力煙突は、支柱部をN9.5のホワイトに先端をアクアブルーで配色し象徴性をもたせた。このホワイトは、曇りの日でも周辺の景観と調和しながら輝きをもつ色として、伊豆半島の黄金崎からも視認できる。また新1号上屋は水際線に近く、入港時に視認しやすい。入り江構造の地形条件により対岸が見やすい形状になっていることから、水際線の施設の進捗状況が一般的に高くなっている。

特に港湾景観の代表とするコンテナクレーンや煙突などの紅白構造物が地域のアイデンティティを持つシンボルカラーで塗りかえられた時の地域住民や企業に与えるインパクトは「美しさ」への認識といってもよい。

このようなことから「どの」「どの施設」の塗りかえを手掛けるかという最初のステージプランの重要性、施設配色デザインの質が大きな要因として考えられる。

4. まとめ

本研究の結果をまとめると以下になる。

- ①計画段階から地域の意識、意向を把握しそれらを取り入れるシステムづくりが不可欠である。
- ②地域を形成する企業、住民の意向、個性を十分に尊重する。
- ③地域の精神的一体感を認識するためにシンボルカラーが大きな役割を示す。
- ④計画初期の段階ではランドマークの施設から色彩計画の実行にうつし、地域に与える「景観美」に対するインパクトを与え事業者の啓発を促す。
- ⑤色彩の空間的配置や階調性及び連続性といった秩序だてのある配色が計画の継続性を促す。

本稿は、色彩計画の進捗を高めている要因として、シンボルカラーの有効性について考察したものである。次稿では、本色彩計画が地域住民やに及ぼした影響及び評価について報告したいと考えている。

参考文献：東恵子「清水港湾色彩計画の調査研究」

東海大学短期大学部紀要第25号

東恵子「環境色彩に関する研究No. 1、2」

東海大学短期大学部紀要第27号、29号

図-5
ランドマークの
位置と進捗分布

