

色彩環境調査

—東京 JR 山手線・中央線からの眺めより—

山 岸 政 雄

はじめに

いまわが国では、都市に居住する人たちの比率は70%に及んでいるという。さらには、たとえ農村、漁村に暮らしていても、電気、ガスのエネルギー源や上下水道、道路交通、通信の利便は都会と全く変わるところはない。国全体が都市化したともいえよう。

そんなに肥大した都市になればこそ、都市の姿を把握する術が必要である。

もちろんのこと、多くの都市論はそのために用意されてきた。題名としたカラーウォッチングも、その一端でありたいと思つてのことである。

ところで、都市景観の特徴は、専門化した人びとが創り出した機能目的に添った文化景観である。たとえば、超高層ビル街とはてしなく広がる低層住宅群の対比景観は、職住の分離を象徴している。また、公園や道路樹景観からは、安らぎを求めて働く都会人のシルエットが浮かんでこよう。自動車や電車のような移動景観は、道路の景観と相俟って、都市が高質な機能に支えられていることを意味

づけている。つまり、見える物としての景と、観る心の関係が極めて人工的、文化的意味で繋がっているところに大きな特徴がある。

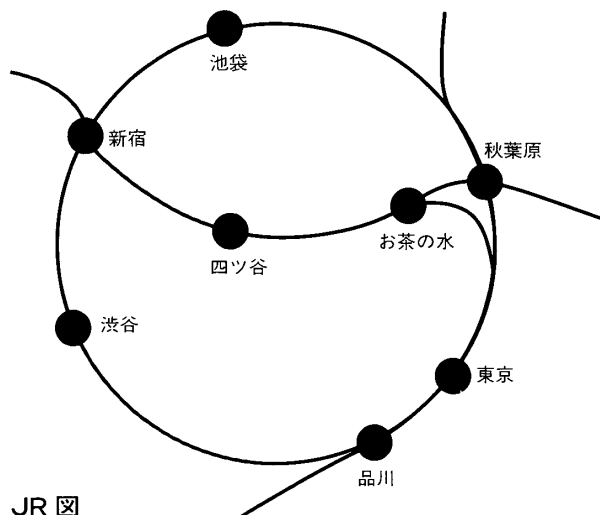
カラーウォッチングは、こんな景観の健康度を診るために、よく用いられている術である。

最近、パチンコ店や、けばけばしい広告物の色彩を騒色と言ひ、不快に思っている人も多い。都市の病と予感して行方を案じているのであろうか。京都では景観に配慮したカジュアルスタイルのパチンコ店に人気に移りつつあると聞いた。色に良否はないが、合目的な組み合わせ、配色に問題のある場合が多い。

都市を色彩で診断する目的は、各々の都市が歴史、経済、産業、気候、地勢で築かれてきた固有の色彩を収集分類をして、あるべき姿を問うことにある。

1. 目的

本研究は、車窓からの眺めの中にも、色彩をめぐる環境問題が発生しているのではないかと仮説を立てて考現しようとするものである。事例は、夥しい人びとが生活の利便としている、東京山手線と中央線沿線に展開する眺めを選んだ。敢えてこの路線を調査の対象としたのは、超過密の都市生活ゆえに強いられている通勤、通学時の車窓からの眺めは、個々人の時と質に外部強勢を加え、そこにもう一つの環境問題が提起されるのではないかと仮説したからである。今日的に言えば、騒音に類比して、騒色と言われる色彩公害論も視座に含んだ環境調査である。



JR 図

2. 方法

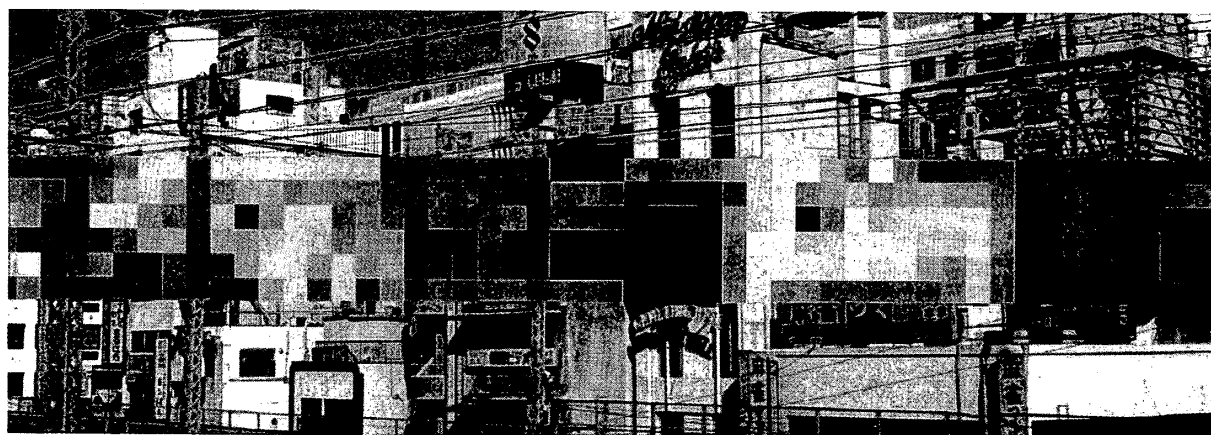
先ず心配し検討を重ねたことは、誰しも思うことであろうが、あの広い東京の色彩を、車窓からとは言うものの、果たして把握可能かの問いについてである。先例想起をすると、東京の色彩を土塊など現物収集分類をした、ジャンフィリップ・ランクロ氏による“Les Couleurs De TOKYO 1972”もよく知られている。結果的には次の観点より、孝現的方法により調査をすることとした。それは、沿線の車窓景観や風景をカラー写真で撮影をして資料を作成する。

その理由は、色彩を見ている人びとの立場に最も近づき、臨場感ある観察が可能な唯一の方法であろうと再認をしたからである。また、当該研究者のいくらかの経験“Color of the Historical City of Kanazawa Japan (AIC, 1977)”からも有効性を了とすることにした。

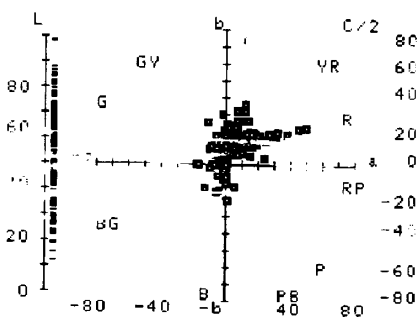
・調査日時—1990年初夏 晴天日の午前11時

から午後3時頃まで。

- ・調査立脚点—走行中の JR 線車内より沿線に向けた窓辺ガラス越し。
- ・調査対象—山手線外縁並びに内縁全周 (34.5km) 並びに中央線、新宿→お茶ノ水 (7.7km)、総武線、お茶ノ水→錦糸町 (4.3 km) の両側を可能な限り連続撮影した。
- ・撮影枚数—9 cm (タテ) × 25 cm (ヨコ) → 250枚
- ・撮影機器—FUJI PANORAMA CAMERA
- ・分析方法
 - ① 色差計測=均等色空間(UCS)モデルにおける Lab 表色系(Hunter Lab Diagram 1948)による、メッシュアナリシス法(メッシュ数、1枚につき $3 \times 10 = 30$ メッシュ面)
 - ② Hue Chroma、Value の算出と読取り。
 - ③ コンピューター操作による画面のカラーモザイク化(1枚につき $6 \times 54 = 324$ メッシュ面)を行い色彩判読を行なう。(図 I)



1. 東京—上野—池袋—新宿 (外廻り)



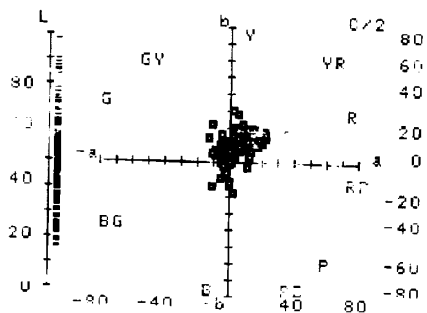
平均値 $V=6.50$ $C=1.88$

緑景が無くて壁面で仕切られた都市空間が織り成す大都会の典型的色彩があった。

JR 線を境にした内廻りの同地域との違いは、生業がそのまま表情色となっている。看板の色彩に黒や橙、さまざまな赤が多く見られるなど。東京に集中した働きの端末アンテナ色である。大都会の色彩が皇居の緑を中心に渦をまいている外縁色でもある。



2. 新宿-渋谷-品川-東京 (外廻り)

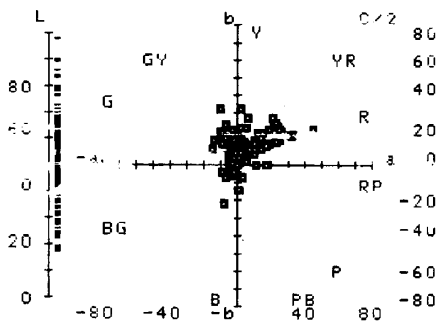


平均値 $V=6.05$ $C=1.45$

ここには山手線を明快に語る色彩像が多く見られる。ひとつはイエローイッシュな色調(TONE)が重層する中で、都会の色が奏でられている。体感雨量の割合少ない東京の快適な都市の彩りである。さらに品川、田町、浜松町では情報家電のブルー系サイン広告が景観形成の自助要因になっている。モノレールなどの移動景観も環境支援色となっている。

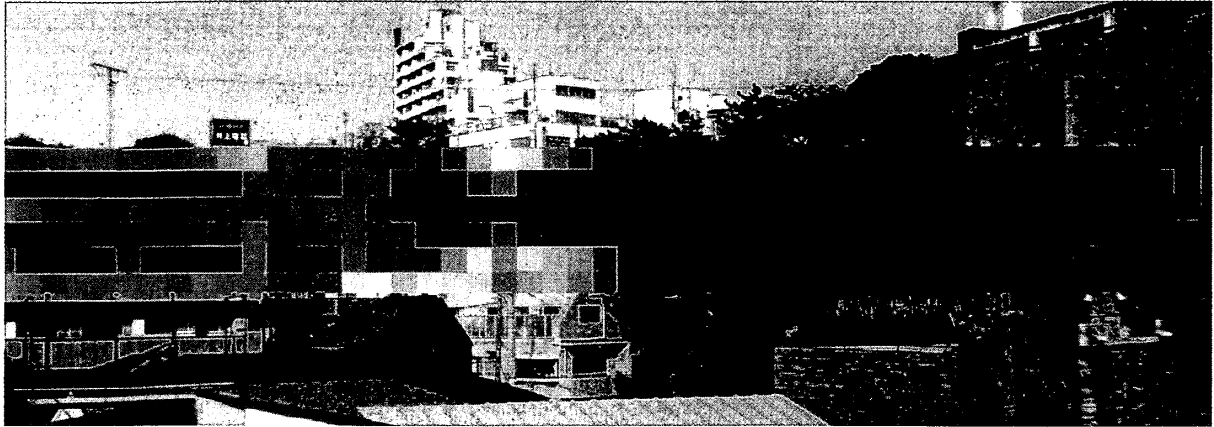


3. 東京-上野-池袋 (内廻り)



平均値 $V=4.13$ $C=3.23$

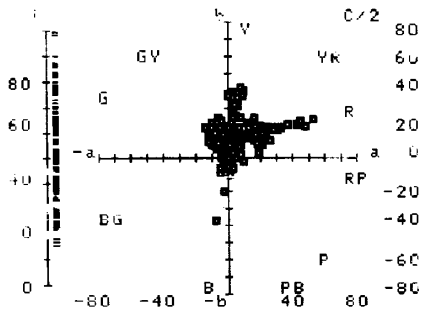
東京駅を起点とする景観は、2点で特徴づけられている。ひとつは明るくて幾らか粉っぽいベージュ色の空間が果てしなく続き、北に進むほど明度は落ちて行く。他の一点は神田、上野、日暮里、田端、大塚の各地域の個性色が際立っていることである。前者は丸ビル街など、均整のとれた日本会計社会の業務集積色である。後者は明度差が大きく屋根瓦の见えない建物の色彩が続く。



4. 池袋-新宿-渋谷 (内廻り)

平均値 $V=5.03$ $C=1.64$

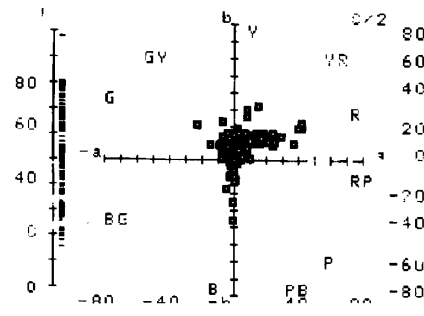
東京の魅力は山手線の円環上に点在する、ターミナル街競演の複合性にあるといわれる。都市の強さでもある。この境界も彩り鮮やかな賑わいにおいて魅力的空間である。高田馬場から新宿、原宿へと進む被写体には、極彩色の看板も多い。しかしそこには騒色の不快感はさほどない。不快なのは色の使い方や場所への配慮であって、色が悪いのではない。

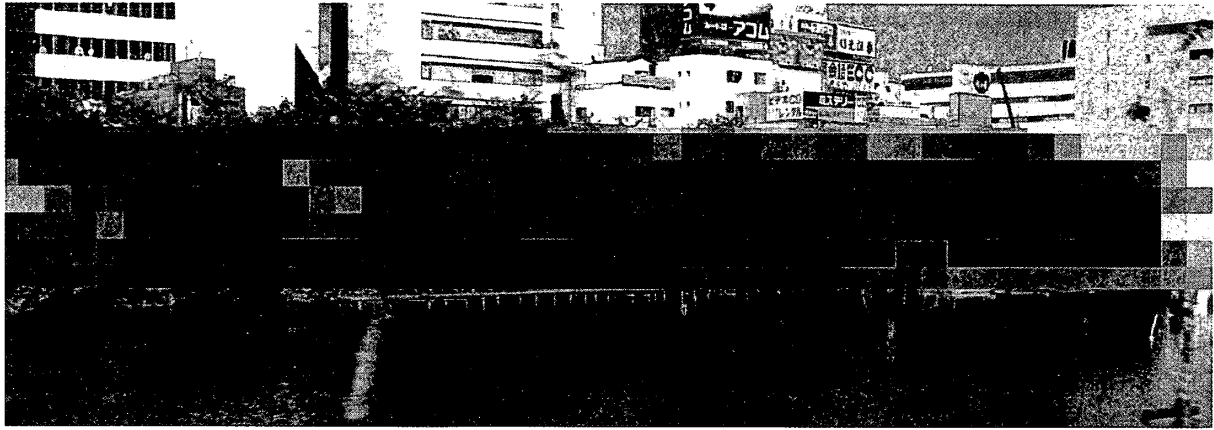


5. 渋谷-品川-東京 (内廻り)

平均値 $V=4.50$ $C=2.61$

比較的緩やかな景観で推移をして来た沿線である。しかし近年は大崎に於ける市街地再開発に見られるように、もう一つの東京の色彩景観が生まれた。パールホワイト、ベージュグレイ、砂色などの明るいカラーレンジ(色彩帯)に包まれている。また有楽町の近景では、ローズやピンク系のパウダーカラーが賑わいの色となっている。

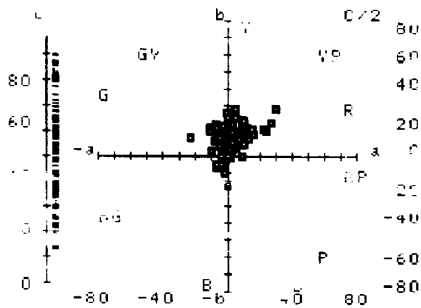




6. 新宿-四ツ谷-(秋葉原)-東京 (左側)

平均値 $V=5.26$ $C=1.46$

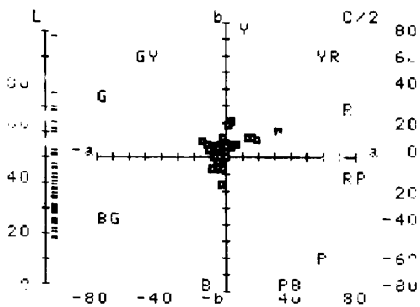
景観に見据えられることにより成長する文化特性があるならば、まさにこの沿線景観を越える地域はない。区間の日々乗客数は約100万人である。市ヶ谷駅から飯田橋駅までの外濠に沿った景観には、暖色系でやや明るく鮮やかな、媚びることのない東京の風格がある。また秋葉原では多色相の懸垂幕や看板が、活力のある商集積の空間を支えている。



7. 東京-四ツ谷-新宿 (左側)

平均値 $V=3.43$ $C=2.14$

東京を出てお茶の水駅を過ぎる頃から、法^{のり}面空間が現れ景観も断たれる。したがって景観成長のリズムは、神田川外濠沿いほどでない。むしろ茶系で控えめな色調が景観価値をたかめている。また車窓から見上げる箇所では色の見えに角度の指定が伴い、色彩景観も個性的である。景は見られる物で、観は見る心であるならば、その典型景観はここにある。



3. 結果と考察

① 色彩データについて。

調査前に予測していたことは2つあった。

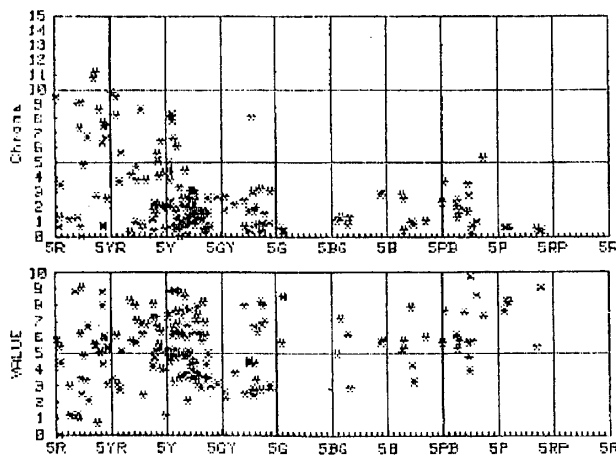
ひとつは、色相は全域に亘って多色化して、かつ高彩度な顕色空間にプロットされるのではないかと。もうひとつは、明るく眩しい鏡面色のような多彩な現象色が充満しているのではないかとということである。

結果的には、図II、IIIにみられるように、色相は7.5Yをピークに明度は6~7、彩度は3が分岐点である。ちなみに、伝統都市金沢の色相様相が5YR 5/4によって代表されていることに比べると、大都市東京の個性は明快な都会色であった。

もうひとつの視点である、現象色の種類別差異の程度も、それ程大きなものではなかった。つまり色彩は、環境の中にあっては、単体色で減少するものではなく、見え隠れや、隣接色との比較意識の中で個の主張がなされるとの、自己規制と自助作用が暗々裏に働いているように観察されたからである。

② 環境との関係について。

ここでは、沿線に立て造られたものの色彩が、車窓からの眺めという連続空間の中でどのような色域帯(カラーレンジ)となって環境を形成しているかが注視点である。第1には、明るいベージュグレーの東京から、暗くて色調の強い上野を過ぎ、彩度の上る高田馬

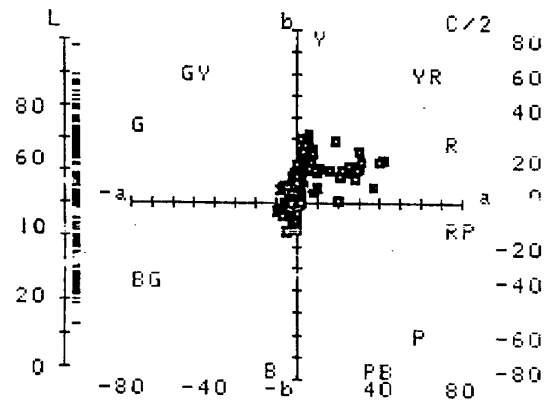


(図II)

場、新宿、原宿。イエローイッシュでトーンの揃った建物が見え隠れする渋谷、品川方面へと沿線のアップダウンのカラーレンジは続いていた。

中央線では、お茶ノ水や市ヶ谷沿線の一部の方面は、視界が遮られて不快色が続いている。しかし、反対側の沿線はアラカルトなカラーリズムが感じられる色彩界が広がっていた。

お茶ノ水から秋葉原、錦糸町に至る総武線沿線では、何よりも、家電街のけん垂幕や、そで看板の多色相高彩度が環境を支配していた。ここでもはや騒色を超えた、都市に不可欠な賑わう空間としての座が確保されていた。以上のことから沿線の色彩環境が、大都会に暮らす人びとにとって、以外にも活力と日々の楽しみを与える自助要因になっていることが解ってきた。このことは、東京への一極集中や魅力の大きさとも無縁でなさそうでもある。色彩環境と都市の発展の相関を追う契機としたい。



(図III)

(平成4年10月17日受理)