

『公共の色彩考』

山 岸 政 雄

はじめに、

わが国でも、色彩によって醸し出される環境に公共性があると人口に膾炙されて10数年が過ぎた。その間あまり議論されなかったことのひとつに、色彩決定に携わる人は一体誰なのかと言うことがある。ちょうど1960年代の大気汚染に見る汚染源と被害者の間に居た監視官を特定でき兼ねたときの様子と似ている。その結果大気や水質の汚染は、責任の所在が明らかでないまま広がって“公害”つまり公共の財である環境を汚すこととなった。

このことと同じ立場にある色彩環境における公共性も、いつ誰がどこでどのような方法で色を決めたのかが公開されることによって培われる。例えば、カラーコーディネーター(Colour Coordinator)や市民、行政施行者、建設担当者など実に多くの人が、「誰が」に当たる意志決定者として関わっている。フランスの諺に、色には人の数だけ言い分が可能と言うのがある。ここでは、色彩が選択され環境要因として公共性が生まれるまでの、責任者の働きと意義を事例から検証して見たい。

事例 [1]

色彩調整担当者(カラーコーディネーター)像

まず、色彩調整意志決定担当者として関心の高いカラーコーディネーターの役割について考察する過程から、色彩使用の公共性を検証したい。

色彩は建築や建造物の価値を高めると考えられている。そしてこのことを理解する視点は三つある。

ひとつは設計やデザインの思想と一体化して用いられる色である。二つ目は防錆や防腐のウエザリング効果などに機能対応する部分である。三つ目は景

観と色彩の関係に見られるような、選択された色彩をめぐる文化価値への眼差しである。建築や建造物など殆どどの色彩決定はこの側面を踏まえて立ち上がってくるものと考えられる。

カラーコーディネーターはこのハードとソフトに関わる新しい職業で、カラーリスト或いはカラープランナー、カラーコンサルタントとも隣接性がある。もっともアメリカではカラーサイコロジストやカラーセラピーなど、色彩による心理療法の専門家もカラーリストと言ひむしろ本家であろうか。幾らかのニュアンスの違いはあっても色彩を専門とする活動範囲の広い職業である。

では建築や建造物あるいは都市デザインに於ける色彩決定に於いて、カラーコーディネーターが果たすべき役割や手順はどのような範疇にあると推定したらよいのであろうか。敢えて推定とするのは、生業需要の増加と受注実績の関係にまだまだ不確定の要因が多いと言う筆者の判断による。

わが国において今日で言うカラーコーディネーターが、建築や建造物の色彩の在り方に当初段階から関わるようになったのは、1972年頃からであろうか。札幌冬季オリンピックに始まったこの年は、田中角栄元総理による日本列島改造論も推進され、地方都市や市街地郊外で所謂地価高騰のドーナツ化現象が起きた。同時に日ごと環境開発が進められ、そのために人びとは次第に調和のとれた開発や環境保全を欲するようになった。また日本色彩学会など関連する学会においても都市環境や建築に於ける色彩をテーマにした研究発表が目にとまるようになってきた。ことに原色の建物の良否については、もうひとつの環境として、騒音ならぬ騒色論の契機ともなった。この研究シリーズでも一部既報したが、環

境問題は地球規模となり、前年の1971年にはストックホルムで国連人間環境会議が開かれ、日本の代表として出席をした大石環境庁長官は、川端康成の「美しい日本の私」を引き合いにして、日本の環境を守る決意を世界に披瀝した。また1973年には歴史的町並みの保存に行政が支援策を講じ、1974年には日本建築学会に大正、昭和の戦前建築調査小委員会が発足している。いずれも環境権への芽生えと符合する。そこでも美しい町並みや建物と色彩の関係が語られるようになった。カラーコーディネーターはこのような時代を背景に生まれた今日で言う環境プランナーでもある。

しかしながらより幅広い活動は1985年の円高以降からであろう。その背景にはキャブシステム(無電柱化)導入による市街地再開発や、都市のコンベンション機能の集積、いわゆるリゾート法の成立やウオーターフロント計画或いはライトアップ(ライトスケープ)など社会資本の急速なソフト化がある。また80年代のキーワードとなったアメニティー(Amenity)を担保する要因としても色彩は注目された。色彩計画やカラーデザインが人間と環境の共生条件を左右することが理解されるにつれ、次第に専門職として認知されるようになった。

カラーコーディネーターの存在が明確化することは、建築家やその設計集団が自己完結の中に置いた色彩計画を、医薬分業のように専門分化することである。このことは幾万の建築、建造物のデザインや設計に於ける創造行為の意志決定に転換をもたらすこととなった。それは設計思想の相互化であり、分かち合いを伴う全く新しい価値観を是としなければならない。つまり建築設計や構造計算の出来る人と、色彩設計の出来る人が互恵の立場に立つという、格調の高いシステムでこそ可能な文化活動へと進む。

では色彩設計の思想とはどのような範疇にあるのだろうか。先駆者で模範的な事例がある。アメリカの色彩学者 Dr. F・ビレン (Faber Birren/1900~1988) は、デズニーランドやアメリカ陸海軍の色彩コンサルタントとしても知られていた。氏は生涯にわたる色彩研究の中でカラーコーディネーターは

カラーサイエンスと二人三脚であることを述べ挙げている。例えば1973年のイギリス、ヨーク大学に於けるAIC(国際色彩学会)での招待講演-The Practical Application of Light and Colour to Human Environments-「住環境への光と色の実用」はこの視座においても記念となる講演であった。既にそこでは、アメリカの企業や研究機関が光と色と環境の関係をシステムティックに追っていることが語られた。さらに研究の範囲は、生態学、写真生態学、生理学、生理光学、眼科学、神経学、精神医学、心理学、疲れの観察、仕事の能率や美学などに及んでいてまさに学際的であった。カラーコーディネーターの資質を支える条件や範疇が明快に示唆されていると言えよう。そしてカラーコーディネーターの存在点は、科学する心にも求められねばならないことが示唆されている。

今後の当事者がDr. F・ビレンの歩みと功績にどれ程近づき、色彩計画の決定に寄与出来るかなども色彩調整担当者の検証目標となる。

事例 [2]

金沢市立小中学校における校舎外観色彩様相。

ここに見られる色彩の選択と意志決定者は広範な市民の美意識であり、公共の色彩とは何かを問う規範の考察に値する。

何処の町や都市にも固有の色彩があって、それを誇りに感じている人も多いと思う。

茶褐色の聚楽色(じゅらくいろ)が京都を、木色(もくじき)が金沢を、また泥紅柄色(どろべんがらいろ)の高山、レンガ色の横浜や神戸、多色の中にも文化を感じさせる東京など都市の数だけ象徴色がある。いまその色彩が公共の施設や地域にどのように馴染み、文化の先導に寄与しているかが問われている。理由は公共施設が景観に与える影響の大きさにあることは言うまでもない。事例とする金沢も、ちょっと見渡しただけでも市役所や県庁舎、美術館、病院、橋、電波塔など実に大きな建物が市街地空間を占有している。殊に規模が大きく数の多いのが学校であろう。人口45万人の金沢でも、小中学校と高校、短

大、大学を合わせて120余りの学校がある。各都市も同じような割合であろうと推察する。そこで、公共施設の代表格である学校建築の外観色を、金沢市立の小中学校について考察し色彩選択の在り方を問うこととした。

心地よい色彩設計が施された校舎は、子供たちの夢を膨らませ教育効果を上げると共に、町の象徴として風格をも高めてくれる。公共の色彩は環境の快適性を繋いでくれる大切な情報である。

資料は平成6年7月に、金沢市教育委員会並びに各学校から校舎外観カラー写真を提供してもらい、金沢美術工芸大学色彩研究室で測定をした。

調査対象:小学校/全61校のうち56校、中学校全23校の計79校。昭和40年(1965年)頃から鉄筋コンクリート建築に順次建て替えられた校舎である。

(1)壁の色や窓枠、タイルの外装材などは基調色、支援色、アクセントカラーに分け部位別に計測をした。また屋根色は視点高の違いから項目を別建てにした。計測は色差計を用い写真に表れた色彩の色相、明度、彩度を測る。

(2)次に得られたデータから、なぜこの体育館の屋根は赤いのかなどその意味を探る。

(3)最後に色彩使用の有効性を、学校の性格や周辺環境との関連を見据えながら総体的に検討判断した。

また色彩図表の単位は次のようになっている。図-1から8については、横軸の色相は色味の順番を示し、さらに縦軸の明度は明るさの程度で、10が最も明るくて白いレベルである。縦軸の彩度は色の鮮やかさの度合いで、15のレベルが最高の鮮やかさを示し、0は無彩色で色味は無い。

次に図-9と10は、色相を円環に配し中心軸に向かって色味が減じて行く様子が示されている。ちなみに色相対応はR(赤)YR(黄赤)Y(黄)GY(黄緑)G(緑)BG(青緑)B(青)PB(青紫)P(紫)RP(赤紫)である。

基調色/主として壁の色。(図-1、2)小学校:最も多い色彩は、ベージュグレイや黄色みのグレイと、明るい紫みのグレイで金沢の伝統色より少し明るい感じで色調が揃っていた。中学校:小学校と殆ど同じ色調であるが、砂色(サントカラー)でシニア感が出て

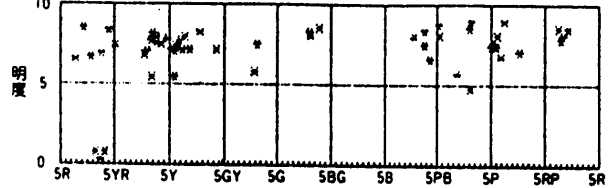
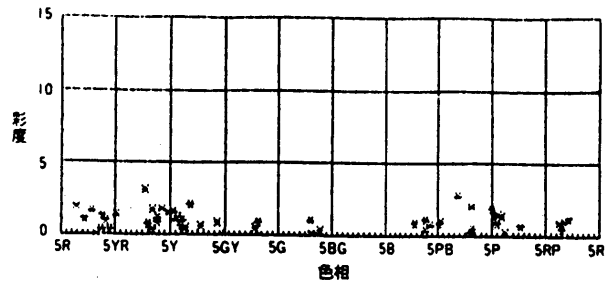


図-1 金沢市立小学校56校 基調色 1994

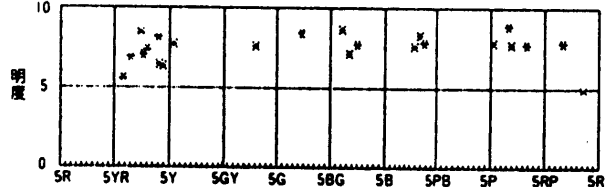
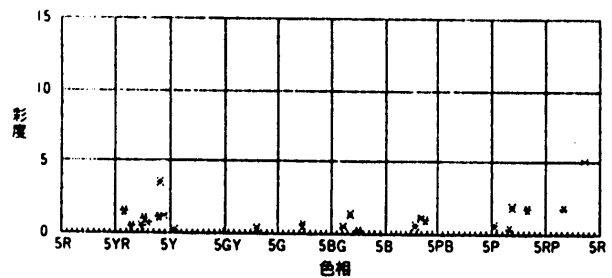


図-2 金沢市立中学校23校 基調色 1994

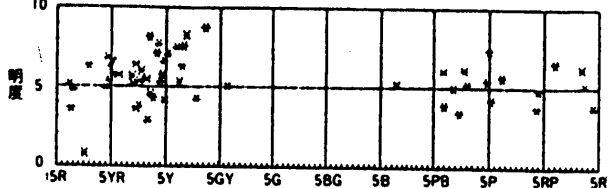
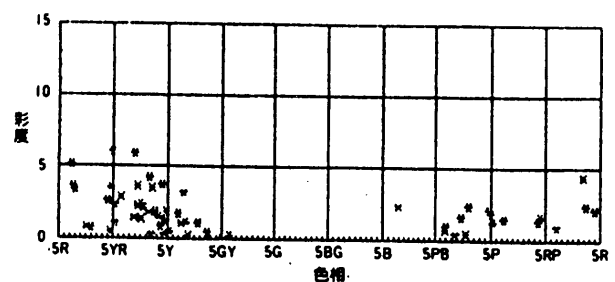


図-3 金沢市立小学校56校 支援色 1994

いた。

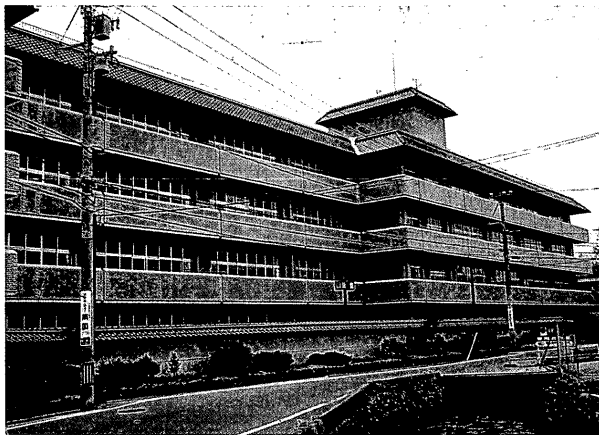
支援色/玄関ポーチやツートンカラーの補助色など。
 (図-3, 4) 小学校:明るい栗色や、明るくて鈍い黄土色と、灰みのラベンダーの藤鼠(ふじねず)が中心で、色差の幾らか大きいのが特徴的である。中学校:小学校と殆ど同じである。

アクセントカラー/校門や校舎周りの緑樹植栽など。
 (図-5, 6) 小学校:緑樹の濃い緑に代表される色と、栗色の赤みがかかったバートンシェンナなどの周辺色がアクセントになっている。

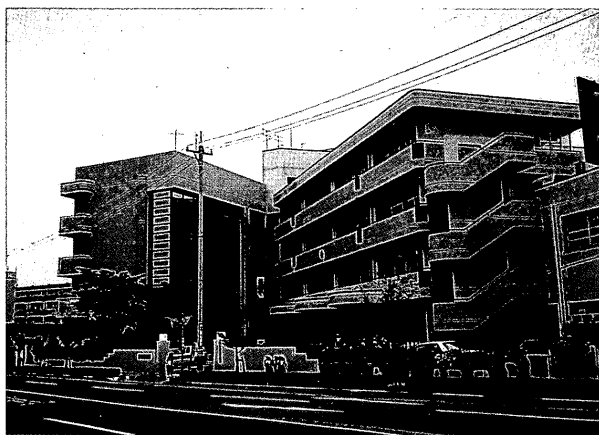
ことに緑樹色の果たす役割は多大である。

中学校:緑樹以外のアクセントカラーが無いのがいくらか寂しい感じがする。

屋根の色(体育館など)/鉄筋陸屋根の色彩カウントはしない。(図-7, 8) 小学校:明るい灰色の黄系色から



金沢らしい茶色系でまとめられた金沢市立中央小学校



長田町小学校

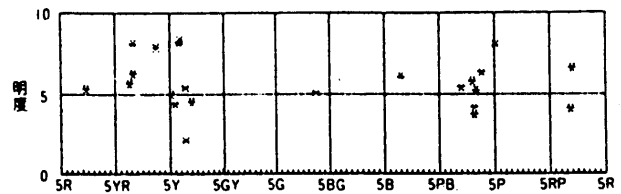
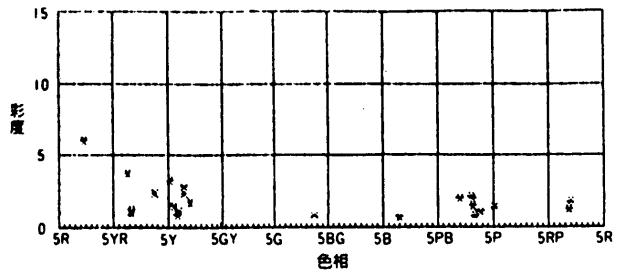


図-4 金沢市立中学校23校 支援色 1994

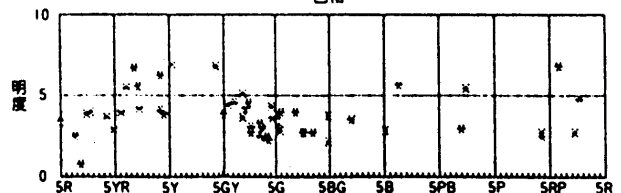
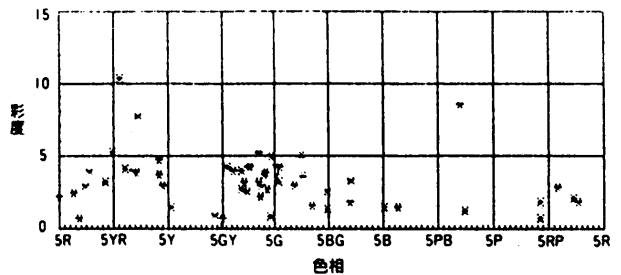


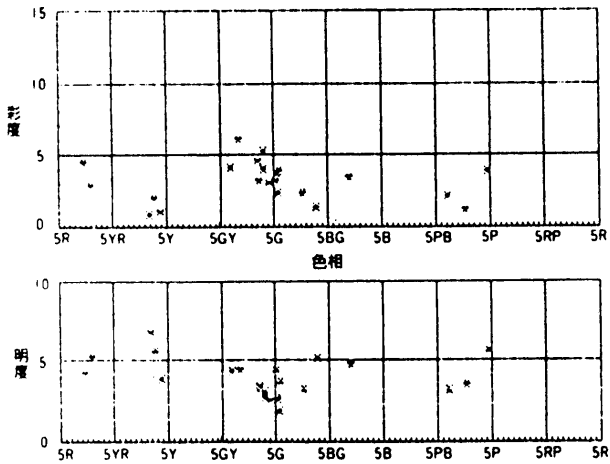
図-5 金沢市立小学校56校 アクセントカラー 1994



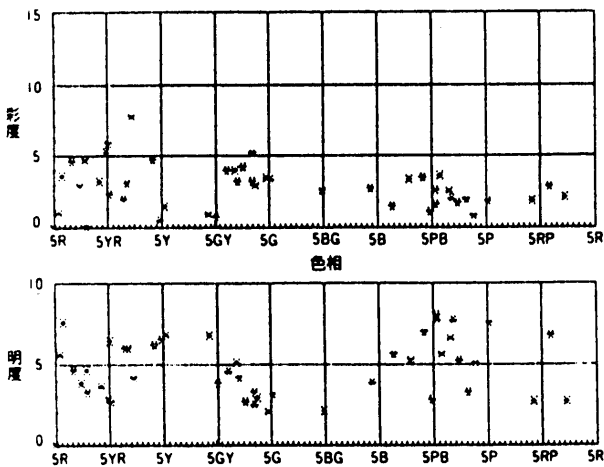
兼六中学校



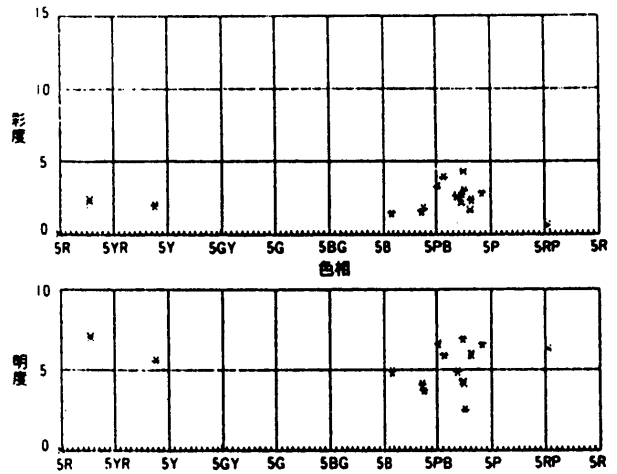
泉野小学校



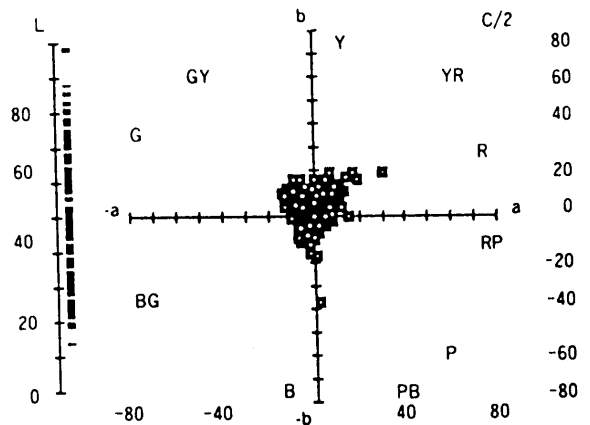
図一六 金沢市立中学校23校 アクセントカラー 1994



図一七 金沢市立小学校56校 屋根の色(体育館など) 1994



図一八 金沢市立中学校23校 屋根の色(体育館など) 1994



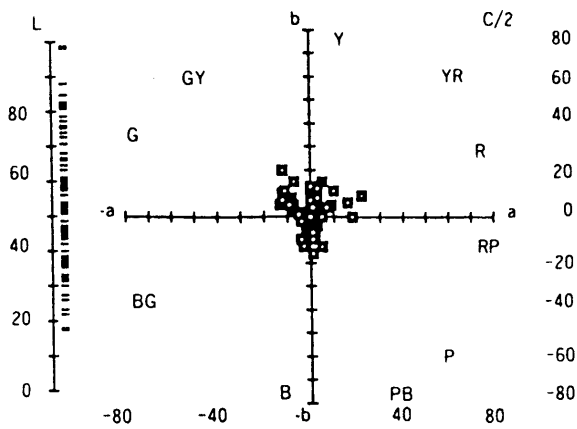
期日：平成6年7月、調査学校数：56校、校舎撮影：金沢市教育委員会、色差計測項目(1)基調色(2)支援色(3)アクセントカラー(4)屋根色(体育館など)

図一九 金沢市立小学校 校舎外観色彩調査

青紫系まで幅の広い色調が見られた。

中学校:中明度、低彩度の青紫系が多く塗られている。中学校であることを意識しているのであろうか。
 小学校全体の色(図-9)金沢らしい焦げ茶色を基本にして、その明るさを高めた色調で統一されていたことは特記に値する。公共の色彩の施策例としても関心が持たれそうである。

中学校全体の色(図-10)グラフに示されたように色彩の範囲は小学校と相似している。したがって穏や



期日：平成6年7月、調査学校数：23校、校舎撮影：金沢市教育委員会、色差計測項目(1)基調色(2)支援色(3)アクセントカラー(4)屋根色(体育館など)

図一10 金沢市立中学校 校舎外観色彩調査



西南部中学校

かな学校の風景が、町の其処此処に見え隠れしていると言える。

：このような調査結果から公共の色彩譜の作詞、作曲とその奏者は伝統的な美意識に支えられた金沢市民自身であったことが審らかとなった。

金沢の風土色は、豊かな緑樹と茶色系の建物の色が、犀川、浅野川の河岸段丘に細やかに折り重なって四季を彩っている。校舎の色彩も高明度で低彩度な白濁色(パステルカラー)と茶色の疑似木色の温もり色が環境の主役となって調和していた。

その結果、予想以上に校舎の外観色が地域空間に溶け込んでいることが明らかになった。いま、公共の建造物を巡るデザイン思想は百花繚乱である。金沢

の小中学校で綴られた色彩譜から重ねて公共施設の色彩が果たす役割の大きさが明瞭になった。

事例 [3]

道路橋色彩に於ける公共性

ここでは自然景観の中で道路橋と言う極めて人工的な建造物がどのように色彩選択され調和し、新しい景観価値を育てゆくかを色彩の公共面から考察したい。

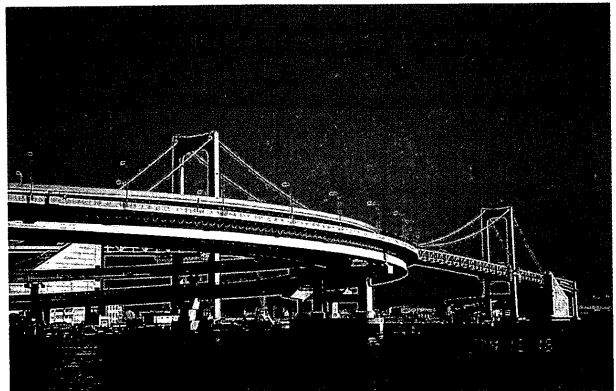
1993年来のロングセラー小説、R,Jウォラーの「マジソン郡の橋」"The Bridges of Madison County" (文芸春秋刊)は、このことつまり橋の色が、小説の舞台になることで色彩の在り方を探るきっかけとなった。

アメリカ、アイオワ州マジソン郡にある赤錆びた屋根付きの橋、ローズマン・ブリッジが舞台になって繰り広げられるネオロマン小説である。

文学の内容に触れる資格はないが、表紙にある余り見たことのない赤いフードのついた木橋とその色彩に興味を抱いた。フードの形状は幌馬車風でこの地方には他にも幾つかあるらしい。風雨から木質を守るのであろうか。

その橋の形と色の組み合わせが極めて個性的で、世界中で数限りなく架けられた名橋のひとつなのではないかと思える。

特異な橋によって繋がれたアイオワの風景が著者の心を魅了し名作に継ながったに相違ない。そこでこの小説本の表紙を契機に、更なる道路橋の魅力や



レインボーブリッジ (東京)

公共性に接近してみたいと思う。

たしかにここ数年来、一般の人たちも道路や橋の色彩やデザインに大きな関心を持つようになってきている。最も大きな要因は本州と四国の連絡橋の相次ぐ架橋であろう。また最近では東京レポートタウンへの大動脈として昨夏、1993年に開通した「レインボブリッジ」(918メートル)がある。ことにこの橋は、主塔やケーブル、補剛桁、ケーブルの引っ張り重しの役をするアンカレッジに到るまで、景観に配慮された照明がなされ人々を魅了している。照明デザイナーの石井幹子氏のデザイン哲学で、機能と美と環境の関係を具体的に説明してもらった意義は大きい。あるいはまた、この9月4日に開港した関西国際空港への連絡橋も、電車の走る二層橋が新しい文化景観となった。

掲げた例はいずれも渡海橋であるが、日常生活で視界に入ってくるのは高速自動車道路の桁橋や一般国道、地方道に見られる数え切れない道路橋、歩道橋の有り様である。もっとも走行中に橋が意識されることは割合に少ない。あるのはカーブによる見通しや、川や谷を渡る際の見え隠れと走行音の変化くらいであろうか。にもかかわらず、道路橋と景観や環境価値への関心は高く、さらなる市民権を獲得しつつあるようだ。

例えば橋の色彩をめぐる賛否両論などである。その色彩選定は、地域の様子を左右する事柄として、快適な環境を享受する権利にまで及ぶものとされ、アンケートを行って決定されるようなケースも多くなっている。安全でより快適なデザインや色彩設計が求められている。このように考え行動することが当たり前前の社会に、日本もようやく至ったと理解すべきであるか。

美しい風景を背にした建物に過激な色彩を自己目的のみに使い、長い年月に亘って人々に不快感を及ぼすような、良識に反する感覚で市民や消費者と共存する事は困難になって来た。

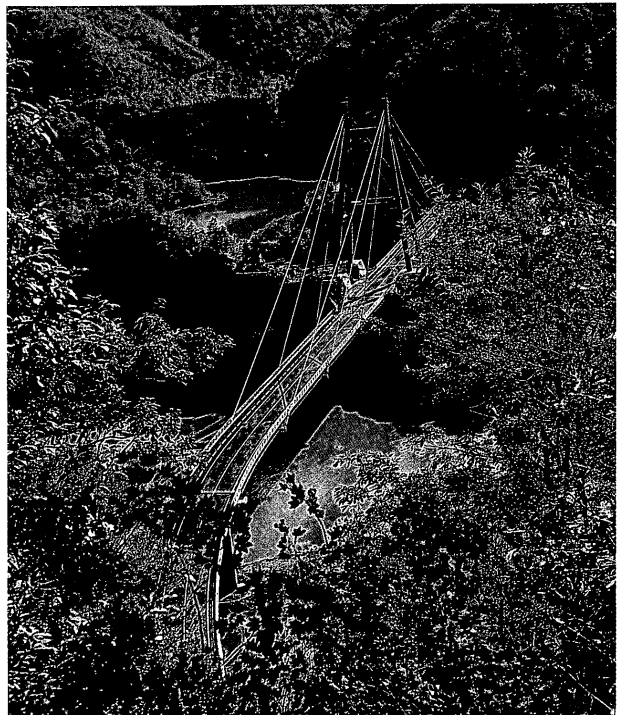
閑話ながら、たとえば赤い色が問題視されたときは、赤い色の使い方が悪いのであって、「赤」が悪いと言っては可哀想だ。

たしかに今日、環境や景観施策に配慮した美しい配色も随分多くなった。例えば東京浅草の吾妻橋から日の出棧橋までの隅田川に架かる橋の色は、遊覧船のためでなく東京の景観色として定着している。

では道路橋の魅力と問題点は何であろうか。ひとつには景観施策と配色の在り方に、もうひとつは橋の色の見え方に視点がある。探してみたらよい例があった。

冒頭のマジソン郡の7橋にあやかろうと探した訳でないが、越中五箇山(富山県)と飛騨白川郷(岐阜県)の秘境を結ぶ国道156号線に「飛越七橋虹のかけ橋」があった。富山湾に注ぐ庄川の源流に架けられた道路橋であるその位置は、檜の小判を連珠した楽器「ささら」の響きで踊る「こきりこ唄」と、合掌造りの集落で知られる中部山岳ルートにある。橋は飛越峡合掌ライン(63.5k)のほぼ真ん中に庄川を右に左にしながら7橋が次々と架けられている。合掌ラインは昭和54年(1979年)に設けられたもので既に観光ルートの名門である。

富山県側から和紙の原料名の楮(こうぞ)橋(紫色/トラス橋・107m)、火の川原橋(藍色/トラス橋・120



合掌大橋 (写真提供 飛越峡観光協議会)

m)、宮川原橋(青色/トラス橋・128m)、小白川橋(緑色/トラス橋・126m)、成出橋(若草色/アーチ橋・198m)、飛越橋(赤色/桁橋・149m)合掌大橋(黄色/斜長橋・440m)の7橋、7色である。

先ず観光資源に溪谷橋の連続イメージを取り入れ、虹のかけ橋にした先見性は既に高く評価されていると思う。色彩語を冠にする観光施策は難しいものであるが、観光土産店や食堂の人達の色彩説明も行き届いていた。つまり土地の人たちが一様に納得しているところに橋が色によって魅力的になる意義を感じる。

橋を渡って考察出来た色彩世界は次の通りである。富山側から見えて来る色は、高欄や橋桁にやや白濁したブルーやグリーン系統の色がつづく、やがて飛越橋の赤色で風景にアクセントがつき、合掌大橋の黄色でクライマックスに到る。カラフルで分かりやすく楽しいコンセプトになっている。ただ、いくらか細かな点を言えば、褪色が重なって一部いわゆるパステルカラーに傾いた配色が気に懸かった。

最近、住宅や建物、歩道の敷石、ベンチなどの環境支援具に至るまで淡いパステル調の色彩が実に多く使われている。パウダーミルクのようなやさしい色調は時として景観の折り目を曖昧にしかねない。これからの環境と色彩についての宿題であろう。ここではまた、橋の色順が目印の役目をもつことも身近に体験出来て、色彩が道路を巡る情報であることも知らされる。

道路橋と色彩のもうひとつの視座は、色の見え方についてより配慮をした設計の必要性である。晴れた日と雨の日、霧の中では全く異なる様相になることはだれでも知っている。しかしこのことへの事前評価はまだ充分ではない。晴れた日の色は手に取るように見え、雨の日は濡れ色となって色濃く別の色かと思わせる。霧の中では色の存在感が薄れ、その不透明感がかえって魅惑的環境を醸し出す。秘境を繋ぐ虹の橋から学ぶことは多い。期待される道路橋色彩の公共性は、織り込み済みの情報を良識(コモンセンス)の作法で結ぶことから始まるのと言える。

事例 [4]

色彩修復 (Colour Restration)の公共性

建設省は第11次道路整備5カ年計画の一環としてバス専用レーンのカラー舗装を進めることにした。

そこで道路と言う極めて公共性の高い空間が、バスレーン専用線の導入に際して色彩修復でどのように公共性を維持したかを事例検証したい。

計画案によれば事業の目的は、わが国の産業、経済、生活様式の多様化と能動化による「広域」「随時」「高速」のモビリティニーズへの対応の一助として、バスレーンのカラー化について検討し施策をすると記されている。またなぜ施策を助長促進をしなければならぬかのデータとして、バスの表定速度が示されている。

総運行キロを延べ運行時間で除した値は驚く程遅い。例えば3大都市圏における平成4年末の速度は14km/hと言う。地方都市でも16km/hである。遅滞によるロスタイムの不経済は社会成長の行方に明らかに竿をさしている。そこで改善策として道路の拡幅、交差点の改良などと共にバスレーンのカラー化を計画することになったとのこと。つまり道路の識別性を高め機能を向上させ交通整理をするために色彩を利用しようとの考えである。勿論のことであるが色彩機能の先達利用は交通信号である。

では自動車社会改善のリリーフエースとして登場したこのアイデアルなコンセプトはどのような視点で役割を果たし得るのであるだろうか。またいくらかの想定される結果責任についても考察してみたいと思う。

たしかに昨今、色彩への関心の高まりはかつてないほど大きいものがある。何故か?答えは簡単である。それは色彩世界へのアプローチが日本語の「いろ」や仏教世界の隠語である「色即是空 空即是色」といった観念的説明の時代から「色彩情報」に変わったからである。そこにはコンピューターによるテクノロジー世界が介在し、いまだ見ることの出来なかった世界が色彩で知見可能になったことに起因している。例えばリモートセンサーでキャッチアップされる放射や反射光は、市街地の植生や生産緑地の

緑被率を色で識別して伝えてくれる。あるいは体温エネルギーに彩色反応をするスキーウエアーも、色彩情報がいっばいで売れ筋の商品となった。色彩が日々の生活を一段と蘇らせるシステム情報であることが実感されるようになったことと深く関わっている。ただ、このような色彩の情報化までには通過儀礼もあった。1970年代から80年代にかけて、商品に着色をして差別化をはかる色彩商品の流行も一例であろう。さすがに豆腐に色を着けるといった愚はなかったようであるが、単に色を施すというレベルで終始した開発行為は情報時代の文化を説明するモードにはならなかった。そして今日、色彩は人や物、環境を支えるに不可欠なシステム要因として注目されるようになった。いくらか正して言えば、色彩化の時代から色彩情報システム化の時代に入ったと言える。

ちなみにシステムは自動車がそうであったように、丸いタイヤと四角いトレイにアンブレラ(傘)の無関係な要素が関係づけられて生まれた文化であった。知的組み替えのゲームの所産である。したがって色彩を駆使してのバスレーン修復も、赤い道路は識別に有利であっても疲労を招くといった切り離された関係を精緻に見極めるなど、快適な道路環境の整備をシステムチックにとらえることが大切である。

まさにこの色彩修復は、色彩の物理や生理、心理、現象、様相を背景とした色彩選択の規範、パラダイムを問う行為の総体として注目された。バスレーンの色彩によって全く新しい自動車社会の秩序と公共の理念が形成されると言っても過言ではない。全国各地で施工が始まると、色彩選択された道路が歓迎される社会情報になるか否かは、微妙な意志決定のタイミングに委ねるケースが多くなると思う。ある色彩における反射率のような機能特性は、地域や地方の日照条件と相関するであろうし、また地域の象徴色、シンボルカラーは必ずしも機能色とはならないことなどである。そして何よりも予測のできないことは、数キロメートルあるいはより長い距離に及ぶ色の帯が市街地を「うねる」ことも予想され、

景観や風景との調和とどのように関わってくるかの心配である。

1938年であるからかなり以前になるが、今日でもよく参考にされる色彩の明視度に関する研究がある。アメリカの色彩学者ルーキッシュ(Matthew Luckiesh)によるもので、背景となる色とその上に置かれた色の組み合わせと明視性の順位についての研究である。それによれば、明視度の最も高い組み合わせは黄色と黒である。つまりアスファルトの黒には黄色のバスレーンが最も効果的となる。だがしかし、美しく快適な道路環境の形成とイコールではない。最も明視度の低い組み合わせは緑と赤である。赤い色のバスレーンに緑り色のバスが入ったら明視性が悪く危険でさえある。ことに近年、バスボデーの色彩デザインは個性を競って多色多彩である。それゆえにカラーゾーンにおける色彩融合や色彩同化作用などで、時には見えにくく、またデリケートな色彩のバスがバスレーンの色彩に負けてしまって醜くなることも懸念される。あるいはまた、色彩レーンを見つめて走り来た後の信号灯の見えには色彩残像が重なるであろうから、レーンの色彩の如何によっては時にはより鮮やかに、また鈍く見えるケースもあろう。

日々定時にカラー道路を走るドライバーの疲労感も十分に検証考慮されねばならない。

いくらかの心配もしてみたが、新しい社会秩序が色彩修復と言う複合システムによって形成を待っている事の意義は公共の色彩施策としても期待される。

おわりに

これまでに検証して来たいくつかの事例でも明らかのように、いまわれわれを取り巻く環境は「色彩」と言う柔らかな情報によって繋がれている。

そして判明した重要な視点は、色彩の選択決定論者がカラーリストのような専門家のみならず、良識ある平衡感覚の溢れた市民へ次第に移行しつつあることであった。その発芽は1981年(昭和56年)5月に東

京都バスの色彩改善運動を契機に発足した「公共の色彩を考える会」のボランティア活動であったことはつとに知られているが、いまその潮流はますます強まってきた。たとえば1994年に計画実施された、金沢市に於けるボランティア活動、「ごみ清掃車の色彩デザイン」-金沢青年会議所(金沢J C)-は色彩デザインを一般公募したが応募数が1128点に及ぶほど大きな反響を得ている。

- 協会)
 事例2 文部省監修「教育と施設」p. 54-56 1994秋号(文教施設協会)
 事例3 「道路建設」No. 561 p. 18-19 1994(日本道路建設業協会)
 事例4 「道路建設」No. 550 p. 26-27 1993(日本道路建設業協会)



「ごみ収集車色彩デザインコンテスト」展示 金沢J C/1994

この先駆例は、1992年の横浜市における企画実施活動であるが公共の色彩を考える時代の転換点になるかもしれない。まさに公共の色彩が市民権を得る一里塚であろう。そしてこれに類する例は益々多くなっている。橋やタワーなど大規模な建造物は勿論のこと、農村景観やウオーターフロントの色彩計画、町村や都市の景観条例の制定とカラーシンボルの検討等の施策が相次いでいる。

色彩で繋がる情報の選択決定への関心と監視は高まるばかりである。

そこには色彩デザインの可否によって生活の快適基盤が左右されることへの認識が鮮明に伺える。今後この事象は一層の高まりを見せ、ハード開発優先で長い間歪められて来た環境公共性が真に蘇って行くものと思われる。

(以上)

註

初出文献

事例1 「公共建築」Vol. 36 No. 140 p. 48-49 1994(公共建築