

日本における騒色公害の系譜とその解決

三星宗雄

キーワード：色，色彩，騒色，景観，環境，都バス，マクドナルド，ビックカメラ

はじめに

2004年12月17日に景観法が施行された。それまでは景観保護を目的とする自治体条例に止まっていたのが、景観法の施行によってその実体化が促されることとなった。自治体の景観条例はこの10年の間に約2倍に増加した（2004年12月現在524，NHK特報首都圏，2004）ことから分かるように、景観への関心は着実に高まっている。今や景観は客を集めるためのビジネスチャンスとさえなりつつある。

長野県北部の小布施町は葛飾北斎が晩年を過ごした町として有名だが、その作品を集めた北斎美術館ができたのを契機として町の景観整備を進めた結果、観光客が年間120万人に達したという（同番組放送）。筆者は景観法施行前に、北斎美術館を訪ねるために小布施の町を訪れた。実際町に入って、気がつくとして看板や広告物がまったく視界から消え、驚くほどすっきりとした印象を受けた。京都や奈良などの古都に観光客が集まるのも、もちろん歴史的な建物の見学が第一の目的であろうが、二度目、三度目というリピーターを惹きつけるのは、それら歴史的建物などによって醸し出される景観のすばらしさがあるからに違いない。街並みの色彩を整えることは決して容易なことではないが、一度そうした街並みを体験すると虜になってしまうのも事実である。

景観に関しては、建物の高さなど物理的に測定できる要素は解決が容易だが、全体としての景観の美的な評価、とりわけその美的基準の確立は単純ではない。東京国立市の景観訴訟に関する東京地裁の判決（2002年2月14日）で、藤山雅行裁判長は「良好な景観がどのようなものかは国民に共通の理解があるとは言い難い。」と指摘している。

美的な基準の確立がむずかしい理由の一つは、美が個人の感性によって異なることである。しかしながらすべてを個人的な感性に任せるなら、この種の問題に対する解決はおぼつかない。どこかで折り合いを付けていかなければならない。最終的にはそこに住む住民、行政および色彩の専門家などから構成される「街づくり協議会」のようなチームを設置し、そこで一つ一つ検討しながら決めていくというのが現実的な方法であろう。

本論文では景観を破壊する要因の1つに挙げられる、いわゆる騒色公害と呼ばれる事件の歴史的な経緯について考察し、あわせてその解決法について考究することを目的とする。

ここで扱うのは主に建築物および移動物体（都バス）であるが、それ以外にもたとえば自販機の色など騒色公害となりかねない（三星，2011b）。また全国に4万店あると言われているコンビニの看板なども対象となるような動きが見られる。

1. 視環境と視環境問題

視環境 (visual environment) とは目 (視覚) を通して得られる環境である。しかし視環境問題という言葉で意味される視環境は、比較的限定された、身の周りの環境、例えば教室の机や工場、あるいは病室における照明や色彩を指すことが多い。色彩に関連して言えば、いわゆる色彩調節 (color conditioning) と言われる分野である。

しかし景観を含めた「視環境問題」は、広い意味で「環境問題」の1つである。視覚と関係した視環境問題は、通常の問題 (騒音、水質汚濁や煤煙、ダイオキシンなどのいわゆる「公害」と呼ばれてきた問題) に比べて気づかれにくい。

それは通常の問題 (いわゆる公害) が多かれ少なかれ生命へ危害を及ぼす可能性があるのに対して、視環境問題は一般には生命への危害は生じないからである。音 (聴覚) に関する公害である騒音においてすら、健康上の不調を訴えるケースが少なくないし、またピアノ騒音に見られるように、それがもとで殺人事件が起こることさえある。

一方視覚的な公害、騒色、の場合には、一般に不快感を与える可能性はあるが、直接それがもとで殺人事件が起こったという例はない。不快な色彩は目を閉じれば消失するし、また顔をそむければ視界から外れることが多い。したがってあえて目くじらを立てなければ、それで済んでしまう性格のものである。そういう意味で視環境問題としての騒色のケースは環境問題または公害としては最後にくるものであろう。

2. 騒色公害と景観論争

2.1 騒色

「騒色 (noisy color)」は騒音に対する造語である。後述するように、「東京世田谷マクドナルド事件」(1985) の後さかんに用いられるようになったが、1968年にすでに「騒色」という言葉が用いられている。それ以前にも「騒色」ならぬ「燥色」という言葉が使用されていた (1959年) し、さらには「燥がしい色彩」という表現もすでにあったという (公共の色彩を考える会, 1989)。

騒色とは、「周辺環境との調和を著しく乱すと共に、人々に不安や不快感を与える望ましくない色づかいのこと」をいう (公共の色彩を考える会 HP)。このように周囲の環境に対して目立ちすぎ、あるいは激しすぎて、それを目にする人々に不快感を与える色彩のことである。したがって同じ色彩であってもそれが置かれる場所によって騒色となったり、ならなかったりする。一般的に騒色として問題になるのは住宅街においてであることが多く、商店街などでは「騒色」となっている色彩を取り除くとむしろ寂れた感じになってしまうこともある。

もちろん住宅街の中であっても、色によっては騒色とはならない。一般に騒色となるのは、鮮やかな赤や黄色の暖色系の色である場合が多い。後に述べるように、(半)住宅街にある横浜のピンクのマンションは騒色事件となったが、はるかに住宅街らしい環境の中にあっても、青色の住宅は一般に騒色とはならない。

街の中を歩いてみると、赤や黄色が目立つ。赤や黄色などの暖色系の色は食欲を増す心理的効果があり、ファーストフード店やレストランなどでは欠かせない色になっている。しかしそれらの鮮やかな色は同時に目立つ色 (誘目性の高い色) なので、さまざま業種の広告や看板に用いられている。目立つことは広告としての機能の最も大事な特徴であるが、ややもすると騒色になりかねない恐れがある。これまでは後者を無視して、広告としての機能だけを追求すれば良かったが、現在はそういうわけにはいか

ない。〈広告〉と〈騒色〉、この矛盾する2つの機能のどこで折り合いをつけるかが求められているのである。

2.2 三大騒色事件

「三大騒色事件」という言葉は筆者が勝手につけたもので、「三大」である理由はどこにもない。しかしながらこれらの事件がきっかけになって、われわれの「騒色」に対する意識が高まったことは事実である。以下それぞれのケースについて見ていくことにしたい。

(1) 東京都バス事件（1981年）

1981年（昭和56年）3月下旬、それまで白（アイボリー）地に青（スカイブルー）であった都バスの色が一変し、黄色地に赤の帯というボディーのバスが走り始めた（図1 本誌は黑白印刷なので残念ながら読者にはその色彩については示すことができない）。前年の8月に都庁街を走るミニバス13台がまず新カラーとなり、その後当時2090台あった大型バスのうち新規購入車を中心に228台がそれに続いた。毎年約200台の新型バスを購入するので、10年後にはすべてのバスが新カラーになる予定であったという。

当時の鈴木俊一都知事の、前任者である美濃部都知事色を一掃するという政治的な狙いがあるのではないかといった報道もあった（東京タイムズ、1981年5月13日）。しかしこれについては都側は「そういう見方が出て困っている」と否定している（朝日新聞、1981年7月13日）。

その当時筆者は大学院生であったが、3月のある寒い日都心に出かけた時偶然にこの新カラーのバスを見た。その時の印象は「うるさそうだな」であったが、同時に「暖かそうだな」とも感じたことを今でも覚えている。



図1 黄色地に赤色の帯の都バス（公共の色彩を考える会 HP
<http://www.sgcpp.jp/hp/history/noise.htm>）
（車体の地色は黄、中央の帯と下部の色は赤）

「暖かそうだ」や「弱視だが、遠くからでも目立って良い」、「昔の都電の色に似ていて懐かしい」などの肯定的な声もあったが、町の多くの声は「目立ちすぎる」、「暑苦しい」、「イライラする」（バスの後ろを走るタクシー運転手）や「落ち着かない」（当のバスの運転手）、「あまりの下品さに乗る気がなくなるほどでした」（NIKKEI ARCHITECTURE, 1987年8月24日）というものであった。また色彩の専門家は「首都を走る公共輸送機関としてはイメージが悪い」、また「JISで決められている安全色彩の

中の「危険」や「注意」の色に近く、それらの色が持っている本来の機能に対して障害となる」と指摘した。

そこで早くも同年5月財団法人日本色彩研究所内に8人の色彩の専門家からなる「公共の色彩を考える会」(会長 小池岩太郎東京芸大名誉教授)が発足し、8月21日に当時の鈴木俊一都知事に改善を申し入れた。知事もそれを了承し、その後専門家チームによって現在の黄緑色とクリーム色の都バスとなった。ちなみに公共の色彩を考える会の8人のメンバーには、画家の岡本太郎氏やイラストレーターの真鍋博氏が参加していた(朝日新聞, 1981年11月20日)。

ただし現在都心部は正面だけを出した「ラッピングバス」が多く、本来の色の都バスを都心部で見るとは難しい。このラッピングバスもまた公共輸送機関としてふさわしいかどうかしばしば議論的になっている。

この都バス事件が他の騒色問題と異なるのは、他のすべてが固定された建築物であるのに対して、バスという移動物体であることである。ロンドンなどでははるかに鮮やかな赤一色のバスが有名である(図2 三星, 2010b)。それが当地で騒色問題となっているのかどうか。パトカーやタクシーでさえも原色のものが多い印象を受けたことから推測すると、おそらくなっていないと思われる。



図2 ロンドンのダブルデッカー (筆者による撮影)
(左のバスが赤色のダブルデッカー, それ以外のバスは白色,
国会議事堂とビッグベンは茶色, 左のダストボックスは青色)

これはロンドンでは、移動物体は落ち着いた街の色彩を背景にしてある種のアクセントカラーになっている。それに対して東京では喧騒な色彩が街にあふれ、都バスはアクセントカラーになるどころか、喧騒な色彩にさらに輪をかけるような役割を持っているからと推測される。移動物体をアクセントカラーとして位置づけている自治体は少なくない(例 那覇市)。

参考までに公共の色彩を考える会の主な活動の内容を以下に記す(公共の色彩を考える会, 1989より抜粋。字句の一部は筆者が改変した。現在公共の色彩を考える会はNPO法人として活動している)。

1) 都への具申

都バスの塗色問題を契機に、黄赤の新塗色の改善について具申した。

2) 研究協議

快適な環境を創る上での視覚的な要因として、有効要因と阻碍要因を明らかにし、今後の活動に反映させる。

◆有効要因の適正な活用を称揚し、その助長波及をうながす。

例として、

- ・水辺、河川、堀、池、噴水、水流等を生かす。
- ・公園、緑地、オープンスペース、並木、植栽、花壇等、緑樹を生かす。
- ・坂、丘、眺望点等、地形を生かす。
- ・生態系を保存し生かす。
- ・建築、シンボル、ストリートファニチャー等の優れた造形を生かす。
- ・歴史的建造物、文化財等歴史的遺産を尊重する。
- ・美しい街並みを整える。
- ・特色をもったディストリクト（地区）を創る。
- ・人間的で快適な歩道を考える。
- ・色彩、形体の優れた車輛及び道路施設。
- ・色彩、形体が優れ、掲出方法、掲出場所の適切な広告。
- ・解りやすい誘導サインシステム。
- ・弱者への配慮をもつ諸施設。

◆阻碍要因を洗いだし、それらの抑制、改善、あるいは撤去については市民運動を展開しつつ、その方法を示唆していく。

その例として、

- ・捨て看板など違反広告物の撤去をうながす。
- ・景観を阻碍する野立看板の撤去をうながす。
- ・標識類に寄生して掲出した広告物の撤去をうながす。
- ・粗悪な置看板、自動販売機等の抑制をうながす。
- ・色彩、形体の粗悪な屋外広告物の抑制をうながす。
- ・粗悪な街頭装飾物の抑制をうながす。
- ・建物から突出した広告物の形体、色彩、掲出方法について改善をうながす。
- ・電柱広告はその色彩、内容、掲出について、改善をうながす。
- ・架空電線の整理と地下埋設についての実施をうながす。
- ・色彩、形体の粗悪な車輛の改善をうながす。
- ・屋外広告物の掲出についての適量を示唆する。
- ・行政に対して屋外広告物に関する条例の改正を含めた再検討をうながす。
- ・高所突出構造物の赤白表示の一律的施行について改善をうながす。

また「同考える会」では毎年全国から街並み、建造物、橋梁などの構造物、ストリートファニチャーなどの公共の色彩において優れた事例を取り上げ、「公共の色彩賞」として顕彰を行っている（「考える会」ウェブサイトの URL：<http://www.sgcpp.jp/>）。

(2) 世田谷マクドナルド事件（1985年）

1985年（昭和60年）9月下旬、東京世田谷区太子堂2丁目の12階建てマンションの屋上に日本マクドナルド会社の広告塔の建設が始まった。それは高さ12.5m、横15m、幅5mの巨大なネオンサインで、当初の計画では4面に取り付けるネオンは企業カラーの赤、黄、白を組み合わせ、点滅しながら

36 パターンを描く予定であった。

この建設計画を知った住民側は「赤色は刺激性が強く、最も疲労感を与える色、さらに点滅により、イライラや不眠も起こる」と反対運動を展開した。会社側は「色の感じ方は個人差もあり、難しい。赤と黄は、うちの企業カラーでもあるし……。」(朝日新聞、1985年11月10日)として、初め難色を示していたが、「騒色公害」として新聞やTVで大きく報道されたこともあり、何度かの協議の結果1986(昭和61)年3月8日住民側との合意にいたった(NIKKEI ARCHITECTURE, 1987年8月24日)。

合意内容は、赤色ネオンは使わない、住民側の点滅式をすべて中止して欲しいという要望に対し、4面のうち2面だけ黄と白の点滅とする、というものであった(朝日新聞、1986年3月6日)。

マクドナルドの看板に関しては、その後京都を初め各地で鮮やかな赤色の代わりに、茶色を用いる店も増えてきた。ちなみにヨーロッパではわが国とは比較にならないほど色彩の規制が厳しく、パリのシャンゼリゼ通りにあるマクドナルド店などは、マクドナルド店であることが分からないほど簡素である(図3)。



図3 パリのマクドナルド店(撮影 畑田明信氏)
(Mの文字の色は黄色、壁は黒、その上に白色の McDonald's の文字。
そのすぐ上の庇はやや赤みがかったくすんだ茶色か)

ちなみにこのネオンの広告塔は1995年撤去された。それは単純に10年の耐用年数に達したことが理由であった。

(3) 高崎ビックカメラ事件(1986年)

1986(昭和61)年6月に旧国鉄高崎駅東口にビックカメラ高崎東口店がオープンした。シートが取り除かれ、出現した建物は鉄筋コンクリート一部3階建てで、約1000m²の外壁がすべて油性蛍光塗料のオレンジ色という驚くべきものであった。住民は「ノイローゼになりそう」、「目がくらくらしてくる」、「建物は恐ろしい生物のようだ」などの苦情を訴えた(毎日新聞、1986年6月25日)。道路と並木を隔てた群馬銀行高崎栄町支店では薄手のカーテンで防御策を講じたが、好天の日にはカーテン越し

に反射光が差し込み、室内がオレンジ色に染まった。そのため涙が出る行員もいたという。会社側は「色彩に対する感覚は個人によって違う。この色は安売り店としての商売上のセールスポイント」として譲らなかったが、高崎市は市民団体「高崎地域保健委員会」の陳情書が出されるにおよび、同年10月24日ビックカメラに対して全国で初めて改善勧告を出した（日本経済新聞，1986年10月25日；NIKKEI ARCHITECTURE，1987年8月24日）。ビックカメラ側は最終的にこれを受け入れ、1987（昭和62）年6月ベージュ系の色に塗り替えた（図4）。塗り替え費用は約300万円であったという。現在はオレンジ色の枠も塗り替えられ、壁全面がベージュ色である。

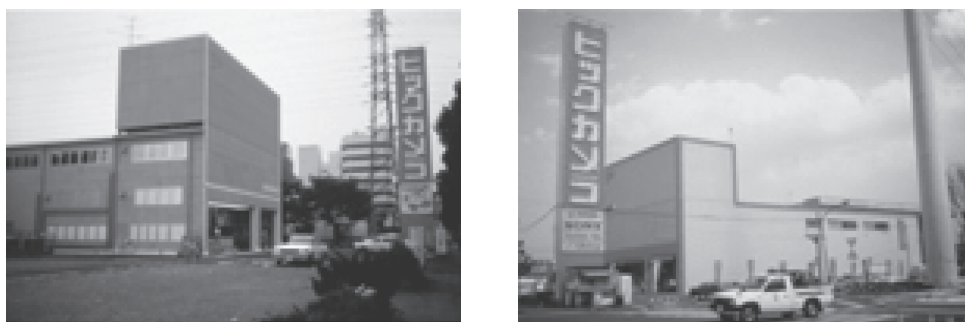


図4 JR高崎駅前ビックカメラ店（左：改修前，右：改修後）（公共の色彩を考える会
HP <http://www.sgcpp.jp/hp/history/noise.htm>）
（左 全面オレンジ色，右 外壁の枠だけがオレンジ色，その中はベージュ色）

2.3 最近の騒色公害・景観論争

(1) 横浜ピンクのマンション事件（1997年）

横浜市青葉区の住宅街に外壁がピンク色のマンションが出現した（図5）。マンションは4階建ての全30戸から成り、現在も入居中である。ただし1階部分はテナントが入っている。1階部分は白に近いピンク色で、上階に行くにしたがって濃いピンク色となる。

当時道路を挟んで反対側のマンションに住んでいた住民は「窓から見えるのはピンクの壁ばかり。ストレスで食欲もわからない」と訴えた。その部屋はピンクのマンションからの照り返しで白い壁がうっすらとピンク色に染まった。

しかしマンションの設計者である山口和男氏は「この街はグレーの暗い色の建物ばかりなので、明るさ、暖かさを与えようと考えた末の色です。21世紀を先取りした建物だ。あの色以外には考えられない」と主張した（読売新聞，1997年5月8日）。横浜市の「中高層建築物等の建設に係る住環境の保全等に関する条例」には「建築主が配慮すべき項目として」、「建築物の意匠，色彩等の周辺の景観との調和」を掲げているが、市側は「配慮の内容は建築主が考えることで、このように配慮したと建築主側が言えば行政としてはそれ以上のことは言えない」としている（読売新聞，1997年5月8日）。また条例化には反対であり、どこまでも双方の話し合いでの解決を勧めている。

これは騒色を考える上で常につきまとう問題である。上にあげた騒色公害にも見られたように、色彩に対する感性は基本的に個人によって異なり、一概にどの色がいいとは言えないところがある。

この現場に実際に立ち会ってみて少し複雑な思いをしたのは、このマンションは全体としてみれば住宅街の中にあるが、前面の通りはかなり交通が激しく、長い距離に渡って商店街になっていることである。その中には全面青や緑の建物も見られ、その部分だけを見ればピンクのマンションもそれほど違和感を感じない。しかし背面は典型的な住宅街であり、またそれ以上に壁からの反射光の「実害」がある

以上放置できないケースであろう。

筆者がゼミ生と一緒に何度かこのピンクのマンションを訪れた際、何人かの学生は「この色はいい」と素直に表現した。この事件は未解決のままである（2011年現在）。



図5 横浜ピンクのマンション（筆者による撮影）
（1階のテナント部分は白、大きな白色の底をはさんで、
2階から4階まで徐々に濃くなるピンク色）

（2）国立景観論争（2001年）

この論争は騒色とは直接関係ないが、騒色を含めた景観問題がいかに複雑なものであるかを教えてくれるので記しておこう。1999年明和地所は同市のJR国立駅とJR保谷駅を結ぶ通称「大学通り」沿いに高さ44m、14階建ての高層マンション「クリオ国立」の建設計画を発表した。その当時はこの土地で高さ44mの高層建築は規制されていなかった。明和地所は都の建築確認を受けて2000年1月から建設に着工した。それを知った上原公子市長は同月急きょ臨時市議会を招集、周辺の建物の高さを20m以下に制限する条例を可決、2月1日に施行した。しかし会社側はその後も工事を続け、2001年12月に完成した。マンションは東西南北の4棟で全343戸、2002年2月から分譲が始まり、うち229世帯が入居している（2004年10月現在 読売新聞2004年10月27日）。

図6はマンションが建設中の時の写真である。写真を見る限り確かに街路樹より高い建築物は見当たらない。もしマンションが予定通りに建築されたら（実際に建築されたのだが）、周辺の景観は一変することは想像に難くない。ただ惜しまれるのは、マンションよりもはるかに高い送電用鉄塔が見受けられるし、また一部にせよ架空電線が視界を横切る点である。

ここまでは高層マンションの建設計画が市条例の施行の前か後か、また高さだけの比較的単純な問題であるように見える。しかし本当の問題は以下の点にある。その大学通りは300本以上のサクラやイチヨウが植えられた西東京有数の文教地区で、国立市では前市長時代に景観条例を作り、大学通りは条例で景観保護の重点地区に指定されていた。実際国立市はマンションの計画段階から指導を繰り返し、近隣住民も反対していた。

したがって重要なのは、そこに住む住民に景観の維持を求める利益（景観利益）あるいは景観を享受する権利（景観権）があるかどうかである。

訴訟の一つは2006年2月結審した。それによると住民の景観権は認められず、国立市は明和地所に

損害賠償金 2,500 万円を支払うこととなった。



図6 国立市大学通り。後方に建設中の高層マンションが見える
(筆者による撮影)

以下に国立景観論争を巡る他の訴訟について記す。

■都相手の住民訴訟 東京地裁（市村陽典裁判長）は「高さ 20 m 超の部分は違法建築。是正を命じなかった都職員の対応は違法」とした（2001 年 12 月 5 日）。都が控訴し、控訴審（高裁）では住民側が逆転敗訴（2002 年 6 月 7 日）。

■明和地所などに対する「20 m を超える部分の撤去を求める住民の訴訟」 2002（平成 14）年 12 月 18 日に東京地裁（宮岡章裁判長）は「抽象的な景観権は直ちに認められないが、景観利益はある。」とし、大学通りに面する 1 棟の高さ 20 m 超部分（7 階以上）の撤去を命じた（読売新聞 2002 年 12 月 18 日）。

■同控訴審 2004 年 10 月 27 日東京高裁（大藤敏裁判長，高野芳久裁判長が代読）は「景観が良好かどうかは人によって違う主観的なものであり，裁判所が判断することは適当ではない」として，住民の景観利益認めず，高さ 20 m 超の部分の撤去を命じた一審判決を取り消した。住民は上告する方針（読売新聞 2004 年 10 月 27 日）。

■明和地所による国立市に対する損害賠償などを求めた訴訟
2002 年 2 月 14 日，東京地裁（藤山雅行裁判長）は「景観保持の必要性を過大視している」として同市に 4 億円の損害賠償を命じた。市側は控訴する方針（読売新聞 2002 年 2 月 14 日）。その中で藤山雅行裁判長は「良好な景観がどのようなものかは国民に共通の理解があるとは言い難い。」と指摘している（同日発行日本経済新聞）。上に述べたように，この裁判は国立市が明和地所側に 2,500 万円支払うことで結審した。

(3) 楳図かずお邸裁判（2009 年）

2008 年 3 月に東京武蔵野市の住宅街に建設された漫画家楳図かずお邸の赤白ストライプ「まことちゃんハウス」（図 7）をめぐって住民側が起こしていた裁判に対する東京地裁による判決が 2009 年 1 月 28 日にあった。それによると「その建物は周囲の住宅街にあって目立つものの，周囲の環境の調和を乱しているとはまでは言えない」というものであった。提訴していたのは 2 人だけで，周辺住民の総意とはいかなかったようだ。原告の 2 人は高齢を理由に控訴を断念したため，楳図かずお氏の勝訴となった。

株図かずお氏のコンセプトは「力強いエネルギッシュな赤のストライプと何もない余白の白」というものであった。ただテレビ番組でインタビューを受けていた人たちの中には否定的な声もあった。



図7 株図かずお邸（まことちゃんハウス
<http://matome.naver.jp/odai/2126880526996038101/2126881719597454803>)
(赤と白のストライプ。入口と出窓は暗い緑色。少し青色も見える)

(4) 福山市（広島）鞆（とも）の浦景観訴訟問題（2009年）

この訴訟は必ずしも騒色に関わるものではないが、色彩を含む景観に対する裁判所の判決がこれまでと比べて大きく一歩を踏み出したように思われるので記録にとどめておきたい。

2009年10月1日、古今和歌集にも登場する歴史的町並みが残る広島県福山市の鞆の浦の埋め立て・架橋事業をめぐる訴訟で、広島地裁は県知事に対し、埋め立て免許の交付を差し止める判決を言い渡した。そのなかで裁判長は「景観は国民の財産」と明言した。さらに住民に享受すべき景観利益が存在するとした。

下に鞆の浦景観訴訟の判決要旨を記す（読売新聞、2009年10月2日）

「鞆町に居住している者は、鞆の景観による恩恵を日常的に享受している者であると推認され、法律上の利益を有する者に当たる。埋め立て免許が交付されれば、鞆の浦の景観利益について重大な損害を生ずるおそれがあると認められ、これを避けるためにほかに適当な方法があるとも言えない。したがって、上記の景観利益を有する者の訴えは適法である。

広島県や福山市（事業者）が予定している対策は、鞆の浦の景観侵害を補填（ほてん）するものとはなり得ない。鞆の浦の景観の価値は私法上保護されるべき利益であるだけでなく、瀬戸内海における美的景観を構成するものとして、また文化的、歴史的価値を有する景観として、国民の財産とも言うべき公益である。」

しかしここでもテレビで報道された埋め立て・架橋事業推進派の人たちや鞆の浦町の人たちの話の中には、疑問の声もあった。参考までにその疑問を下に記す（読売新聞2009年10月2日）。

- ・町自体は過疎化が進み、このままでは（開発なしでは）誰も住まない町になりつつある。
- ・このままでは（鞆港を横断する橋が建設されないと）町中の渋滞がひどく、緊急の場合に障害となる。
- ・鞆の浦の景観が北海道の人たちにとってどれほどの財産と言えるのだろうか。

という論調であった。

ちなみに靱の浦はあの宮崎駿監督が「崖の上のポニョ」の構想を練ったところとしても知られている。宮崎監督自身も「一度決めたからと言って、何が何でも開発しなければならないという発想はそろそろやめるべきだ」とコメントした。

3. 解決に向けて

以上わが国で起きた主な騒色公害について見てきた。それらに共通しているのは、a) 住宅街である、b) 色彩が鮮やかな赤や黄色などの暖色系である、の2点であろうか。上に述べたように、移動物体である都バスの場合はやや例外的な側面がある。

そうしてみると解決策はおのずと見えてくる。

(1) 住宅街を避ける。

これは環境色彩計画におけるゾーニング (zoning) につながる。ある共通した機能を持つ建築物を1つの地域にまとめるという手法である。マクドナルドやビックカメラなどの店舗は商業地域に集合してもらう。こうしたショッピングモールはアメリカなどではお馴染みであるが、最近わが国においても珍しくない。ショッピングモールの中であれば多少の騒色は許容されるであろう。

このゾーニングの手法は最も簡便な解決策といえるが、最良の解決策ではないように思われる。たとえば騒色問題だけではなく、新しい建築物と古い建築物とが混在する場合に、それらを空間的に分離するのではなく、うまく融合できないものかと思うのである。図8は京都で見たその例である。両サイドを伝統的な町屋風家屋に囲まれた洋風建築物である。高さが一致していれば申し分ないが、それほど違和感はない。同じような方法で色彩についても融合させることは可能ではないかと思うのである。ちなみに右隣の建物の屋根には太陽光発電パネルが搭載されているようであるが、景観としては望ましくないように思われる。



図8 京都丸太町通にて (筆者による撮影)
(中央の建物の外壁はくすんだ黄色または黄土色。
両隣りは黒色)

(2) 高さを制限する。

これはおそらく建物の高さ制限がある地域または2,3階以上で高彩度の色彩が規制されている地域で取られている（取らざるを得ない）手法である。国立景観論争で見たように建築物そのものの高さ制限もあるが、看板の高さ制限も見られる。街の全体景観を形成する高層部には色彩の規制をかけ、一方視界に部分的な色彩しか飛び込んでこない1階部分の色彩については比較的自由に任せるといった条例を持つ自治体は多い。図9と図10はそうした例である。図10の例はまた色彩の抑制（赤色の不使用）を伴ったものである。

初めて図9の看板を見た時は思わずその奇妙さに笑ってしまったことを記憶している（ゼミ生と一緒に出かけたのであり、一人で笑ったわけではない）。高さに合わせて看板全体の大きさを調整するべきと痛感する。



図9 短縮看板1（鎌倉 筆者による撮影）（通常青色に白字の看板）



図10 短縮看板2（那須 筆者による撮影）（白地に茶色の7とi。茶色地に白の「酒」）

(3) デザインを縮小する。

彩度の高い色彩の面積を縮小するという方法もある。さらには実際の壁面または看板そのものの面積を縮小するという方法も採用されている。上で触れた三大騒色事件のマクドナルド社やビックカメラ社が最終的に合意した解決策もこの中に入る。もっとも後者は外壁全面をベージュ色に塗り替えられたので、縮小ではなく、前面塗り替えである。

写真11は鎌倉駅前の銀行の看板である。左は2003年撮影、右は2007年撮影のものである。当銀行の企業色である赤色が縮小されている。ただしどちらの場合も入口のドアにいろいろ貼ってあり、決して美観とは言えない。

(4) 赤色や彩度の高い暖色を使用しない。

マクドナルド社（図3）やビックカメラ社の解決策はこれに当たる。図12は会津若松で見つけたマック店である。このような地方の小都市にあっても環境色彩への意識は高い。ただし現在はこのマック店はない。

元祖「騒色」という言葉の生みの親であるマクドナルド店の騒色対策をいくつか紹介しておきたい。図13は鎌倉駅前の店である。この店はゼミ生との鎌倉探訪の度に目にしてきたが、2003年ごろまでは通常の赤、黄、白の「トリコロール」だったのが、2005年ごろに看板の地の色がめずらしい銀色に変わった、その後図13にあるような赤みがかった茶色の地色に変わり現在にいたっている。したがってここ数年の間に二度看板の色が変わったわけである。看板の色にかなりの神経を使っていることが窺い知



図 11 鎌倉駅前の銀行（左：2003 年撮影，右：2007 年撮影 いずれも筆者による撮影）
 （左 赤地に白色のロゴマークと銀行名 右 白地に赤色のロゴマーク，黒色の銀行名）



図 12 赤色を排したマック店（会津若松市 筆者による撮影）
 （3 階の壁の M 字は黄色，壁はうすいベージュ色，McDonald's の字は白色。2 階の庇は赤色）



図 13 鎌倉駅前のマック店（筆者による撮影）
 （地の色は赤みがかった明るい茶色。M 字は黄色，McDonald's は白）

れる。

図 14 は白色の看板のマック店である（京都）。図 15 は横浜周辺ではあまり見られないもっともシンプルな看板である（大和駅前）。騒色を意識した対応なのか，それとも他に理由があるのか定かではな



図 14 白い看板のマック店（京都
<http://www.biwa.ne.jp/~yatchan/photograph.htm>
 (地は白色, M字は黄, 「マクドナルドハンバーガー」は赤色)



図 15 赤色のないマック店（大和駅前 筆者による撮影）
 (M字は黄, McDonald's は白色, 外壁は黒。夜の撮影)

いが、表面的にはパリやベルリンにも負けないぐらい厳しい色彩の統制である。図 16 は草津で見た究極のセブンイレブンである。実際には白とこげ茶色だが、一見すると無彩色に見える。セブンイレブンの4色のストライプは2階の屋内に見られる。

4. まとめ

以上わが国における騒色公害の系譜およびその解決策について見てきた。「わが国」と書いたが、もちろん筆者の知る狭い範囲の出来事である。中央には知られていない騒色事件が地方にもあるであろう。本報告では地方として会津若松市における取り組みしか紹介できなかったが、地方での取り組みはむしろ東京などの大都市以上に発展しているのかも知れない。横浜に隣接する一大観光地である鎌倉における色彩への取り組みはかなり遅いと痛感してきた。騒色への取り組みが始まったのはここ2,3年である。

実際これまで公衆トイレや自販機の色彩についての調査を通して分かったことは地方における取り組



図 16 「無彩色」のセブンイレブン（草津 筆者による撮影）
（SEVEN-ELEVEN は白色，その下の庇はこげ茶色）

みがすばらしいということであった。どちらかという西高東低または南高北低の傾向はあるが（三星，2008；2009a；b，2011b），いずれにしても色彩に対する意識の高さはいったいどこからくるのかという驚きを禁じ得ないのである。

騒色について考えていく過程で1つの疑問にぶつかった。それはどうして色彩の使用を抑制する必要があるのか，というきわめて基本的な疑問である。進化の過程でせっかく備わった色彩の感覚をむしろもっと活性化し，さらに楽しむべきではないか。それに対しては，色弱の人など色彩弱者の人たちへの配慮はここではさておき，やはり「騒音」の持つ害（すなわち公害）を考えると分かりやすいのではないか。あまりにも騒々しい色彩に取り囲まれると，本当に堪能したい色彩，草花や自然の織りなす微妙な色彩のニュアンス，色彩に込められたさまざまな信号（安全への信号を含む）が隠されてしまうからではないかと自問自答している。上に述べたように，騒音と比較して騒色の場合は気づかれにくいのである。

また欧米においてあれほど色彩に対する抑制が強いのはなぜか。かつてパリのシャルルドゴール空港に尾翼に赤い鶴のマークを描いた日航の旅客機の乗り入れが禁止されたことがあった。そのために日航は赤色を金色に変えたという出来事があった。日航のパリ支店も金色の鶴のマークを通りに面したウィンドウに貼ったという（村山，1988）。現在は赤色のまま乗り入れているようである（未確認）。

これだけ強い色彩に対する抑制を目の当たりにすると，それが何か文化の質と関連性があるのではないかと考えるのは当然であろう。特に世界に先駆けて花開いた論理的または科学的な思考の発達との間には何か関連性があるのだろうか。

三星（2009b；2010a）は色彩に対する接し方が，わが国では「色彩は感じるまたは愛でるもの」であるのに対して欧米では「色彩は思考の対象」という違いがあるのではないかとした。もしそうであるなら，色彩の調和（騒色は調和からの逸脱である）とは感性ではなく，思考の産物なのであろうか。宗教なども影響しているのであろうか。

最後に米国の文化において色彩がどのように扱われているかという疑問がある。筆者が知る数少ない米国の空港はどこでもグレーの色彩が圧倒している（図 18）。筆者の友人は，米国には色が無いのではないかとさえ断言した。成田空港の色彩はどちらかという米国の空港に近いが，それでも比較すると米国の空港よりも色彩がある。



図 17 ロンドン・ヒースロー空港
 (表示板は黄色地に黒文字および
 緑地に白文字 筆者による撮影)



図 18 米国・ミネアポリス空港
 (表示板はすべて黒地に白文字
 筆者による撮影)

米国に住む筆者の別な友人によると、米国においては「色 color」は「肌の色 colored」に結びつく可能性があり、人種差別の誤解を招く恐れがあるという。ただそれが直ちに環境における色彩の抑制に結びつくとも思われませんが、実体は分からない。さらに世界に先駆けて実生活における色彩の活用を展開したのは、他ならぬ A (Abbott, A.G), B (Birren, F), C (Cheskin, L.) に代表される米国の色彩学者なのである。

空港の色彩だけで論じることは無謀だが、米国における色彩に対する強い抑制は何か米国文化の他の側面と矛盾しているように感じられるが、実体はどうなのか。これらについても今後の課題である。

引用文献

朝日新聞, 1985年11月10日.

朝日新聞, 1986年3月6日.

朝日新聞, 1981年7月13日.

朝日新聞, 1981年11月20日.

<http://www.biwa.ne.jp/~yatchan/photograph.htm>

<http://matome.naver.jp/odai/2126880526996038101/2126881719597454803>

<http://www.sgcpp.jp/hp/history/noise.htm>

小池岩太郎・細野尚志監修／公共の色彩を考える会編 (1989)『公共の色彩を考える』, 青娥書房.

毎日新聞, 1986年6月25日.

三星宗雄 (2006)『環境色彩学の基礎』, マックローリン出版.

三星宗雄 (2008) 沖縄の色, 神奈川大学人文学研究所報 41, 123-132.

三星宗雄 (2009a) 公衆トイレのアンソロポロジー, 神奈川大学人文学研究所報 42, 13-31.

三星宗雄 (2009b) 風景の理解, 神奈川大学人文研究 168, 1-28.

三星宗雄 (2010a) 調和と美の間: ムーン & スペンサーの色彩調和論をめぐる 2, 3 の問題, 神奈川大学人文研究 172, 29-54.

三星宗雄 (2010b) ロンドンの色彩, 神奈川大学人文研究 170, 1-21.

三星宗雄編著 (2011a)『世界の色の記号—自然・言語・文化の諸相』, お茶の水書房.

三星宗雄 (2011b) 風景の中の自販機, 神奈川大学人文研究 174, 95-113.
村山貞也 (1988) 『人はなぜ色にこだわるか』, KK ベストセラーズ.
那覇市都市計画部都市計画課編 『那覇市タウンカラースタンダード』, 2003 年.
NHK 特報首都圏「わが町の景観をどう守る」(2004 年 12 月 17 日放送)
日本経済新聞, 1986 年 10 月 25 日.
日本経済新聞, 2002 年 2 月 14 日.
NIKKEI ARCHITECTURE, 1987 年 8 月 24 日.
東京タイムズ, 1981 年 5 月 13 日.
読売新聞, 1997 年 5 月 8 日.
読売新聞, 2002 年 2 月 14 日.
読売新聞, 2002 年 12 月 18 日.
読売新聞, 2003 年 5 月 10 日 (朝).
読売新聞, 2003 年 11 月 28 日 (夕).
読売新聞, 2004 年 10 月 27 日.
読売新聞, 2009 年 10 月 2 日.

A line of noisy color pollutions in Japan and their solutions

MITSUBOSHI Muneo

Key words : color, noisy color, pollution, landscape, environment, bus, McDonald's, Bic Camera

Abstract

Several cases in noisy color public pollutions in Japan were described with pictures. There included were the cases of Tokyo municipal bus in 1981, neon signs of a McDonald's in 1985 and a building of Bic Camera Company in 1986. The author called those three cases "The biggest three noisy color pollutions in Japan", since those three pollutions, the author says, made Japanese conscious to noisy color.

The author suggested four possible solutions as below:

- a. Zoning, i.e. the buildings or the signs with very vivid colors should be restricted into a limited area.
- b. Vivid colors should be restricted in lower places, from which pedestrians can see only a part of it.
- c. Vivid colors should be decreased in size.
- d. Vivid colors should be decreased in saturation. Vivid red or orange colors can be replaced with brown or beige or something like low-saturated colors.

Finally the difference found between Japan and European countries and the United States concerning the severeness for noisy colors was briefly discussed.