

アメリカ色彩事情

—デトロイト市周辺における公共の色彩—

三星 宗雄

キーワード：デトロイト，アメリカ，色，色彩，公共の色彩，環境

はじめに

広大なアメリカにおける色彩事情を簡単にまとめることは不可能に近い。本報告はそのごく一部分、ミシガン州デトロイト市周辺において垣間見たアメリカの公共色彩の一端についてのものである。ミシガン州、特にデトロイト市および近郊のアナーバー（Ann Arbor）市はかつて著者が一時勤務していた大学があることから多少地理が分かり、データ収集がしやすいという理由から調査先として選んだ。

もう一つの理由は、デトロイト市がつい2,3年前、第2のハリウッドを目指すと言明したことだ。これまでの重工業（自動車産業）の都市からソフトな映画制作の街へとイメージを転換するという計画であった。それを知って、著者は街のイメージを180度転換する前後で、デトロイトの街の景観がどのように変化していくのかを追跡するという計画を立てた。しかしこれは市長が高い税金をかけたため、映画会社が進出を断念し、露と消えた（Kaiser, 2011）。したがってこの目的の調査は変更を余儀なくされた。

デトロイト市は人口125万、広域人口（greater Detroit）は約350万人である。自動車の街としてあまりにも有名だが、現在は陰が見える。しかしお土産グッズなどには「motor city」というロゴが入っている。音楽好きの人には「motown sound」、野球好きの読者にはタイガースが、映画好きの読者には「ロボコップ」が思い起こされるであろう。そういう意味ではデトロイト市はアメリカのさまざまな側面が濃縮されている街である。

「アメリカには色がないのではないか」というのは著者の現在の勤務先の同僚の言葉である（三星, 2011d）。そうした目であらためて見てみると、確かに色がさびしい。空港内の標識は確かに無彩色が跋扈している。公共色彩の規制が厳しいとされる欧州の空港と比較しても、その特徴が際立っている（三星, 2011d）。

著者が以前研究助手として勤務していたミシガン大学の研究所も黒白のストライプパターンであった（現在もそうである）。その研究所は医学部眼科学科付属で、Kellog Eye Centerという名称である。眼に係る研究所であるからには、むしろカラフルな建物を予想するが、事実はそうではない。当時は何の疑問も感じなかったが、現在のようなテーマに取り組むようになり、環境の色彩に無関心ではいられなくなると、自然と思い出されてきた。

色彩を積極的に日常生活の中に取り入れるという色彩調節（color conditioning）の発想は、元来1940年代のA（Abbot）、B（Birren）、C（Cheskin）に代表されるアメリカの色彩学者であった（西川, 1954）。色彩の持つ力を積極的に身の回りの環境に適用し、快適な環境を作り出そうという発想であ

る。現在の室内の色彩、インテリア、標識類、パッケージ、さらにはファッションの色彩に至るまで、その色彩に対する考え方の源流は彼らの研究にさかのぼる。

そうした背景と現在のアメリカの色彩事情とは何か矛盾しているように著者には感じられる。その一見矛盾と思われる問題の解明の手掛かりを求めて、限られた時間と空間の中で収集したデータをもとに考察してみたいと思う。

1. 街の色彩景観

図1はデトロイト市近郊の道路景観である。信号機がヒモにぶら下がっている光景はアメリカのいたるところで見える。道路が広過ぎて、日本のように道路の両端だけに信号機を付けるだけでは役に立たないのであろう。

これは以前アメリカ在住の友人から聞いており、今回確認できたことの1つは、アメリカの高速道路において照明がLED化され始めた点である。わが国と欧米の都市の夜景の大きな相違点は、わが国では白い光を放つ蛍光灯が圧倒的に多いが、向こうではオレンジ色の照明が多い。それはおそらく、我が国ではトンネル照明などに使われているナトリウムランプと思われるが、街全体がオレンジ色に染まる。

それがLED化で、道路全体が白色で照らされているのだ。アメリカ在住の友人は、やはり運転の際変な感じがすると言う。馴れるにはもう少し時間がかかりそうである。

ちなみにわが国は世界の中の蛍光灯王国で、蛍光灯の生産量は年間約3.7億本に達する（管、2005）。一人当たりに計算すると年間約3本の消費となり、アメリカの2本、ヨーロッパの1~2本を大きく上回る。欧米の人は蛍光灯というよりも、白い光が苦手のようなのである。しかし今や電球色型と呼ばれる白熱灯のような赤っぽい光を発する蛍光灯やLEDも開発されているので、普及することが予想される。



図1 デトロイト市近郊にて

図2は同じくデトロイト近郊の商店街の風景である。一階建ての低層な店舗が立ち並ぶ。かなり鮮やかな色彩の看板も見られる。モールを形成せずに、このように道路の沿線に店舗が並ぶ光景は著者には非（北）アメリカ的に映る。ただしこの先少し走ると住宅街となり、このような店舗は一切なくなる。「直線形のショッピングモール」と言えようか。

上で非（北）アメリカ的と書いたが、南アメリカではいたるところに見られる光景である。この街に入った時、著者はとっさに以前過ごしたアルゼンチンの郊外の町を思い出した。



図2 デトロイト市近郊にて



図3 デトロイト市近郊にて



図4 デトロイト市中心部

図3はやはり道路沿線で見えた建築物である。案内してくれた友人によると、ミシガン州では、このような、グレーやや茶色みがかった色彩の建築が多いという。また手前の円柱形の建物は例外で、多くは四角い形状の建物が多いようである。

上の友人の証言を裏付けるのが図4のデトロイト市中心部の景観である。まさにグレーの高層ビルの中に茶色のビルが混じって見られる。しかし最近では図5のようなガラス張りの高層ビルが出現し、新しい顔を形成している。図4の伝統的なスカイスクレイパーと比べ、図5のモダンなビルはあまりにも機能的過ぎ、伝統的な街並みとうまく融合しているとは思えない。図6は市内で見た新旧のビルの景観である。デザイン、色彩、高さのどれをとってもマッチしているとは思われない。



図5 デトロイト市の新しい顔

しかし図7、図8、図9などはいくつも調和している例であろう。色彩の観点から見ると、グレーや茶色、クリーム色が多いようである。図10は全体としては必ずしもマッチしているとは思えないが、右側の2つの建物はおそらく駐車場ではないだろうか。高さはずいぶん違うものの、左側の黒白ストライプの高いビルと同じデザインとし、それとの調和を図っている。ただそれをカバーするかのように似たような色彩の「覆い」が施されているのは、その意図がよく分からない。



図6 デトロイト市内にて



図7 デトロイト市内にて



図8 デトロイト市内にて



図9 デトロイト市内にて



図 10 デトロイト市内にて

2. 大学

案内してくれた **Kaiser** 氏が勤める大学を図 11 と 12 に示す。例によって広大な敷地で、建物は全体の中のほんの一部にすぎない。全体として白またはグレーで、その中に茶色の建物や部分的に青色の壁が混じって見える。この大学は理工系の大学で、白やグレーを基調として、その雰囲気醸し出している。青色が自然科学を連想させるのはわが国の大学生の特徴であり、アメリカの大学生にはないと思っていたが（千々岩，2001）、現在ではそうとも言い切れないようだ。



図 11 デトロイト近郊の大学の風景（1）



図 12 デトロイト近郊の大学の風景 (2)

3. 標識 (サイン) 類の色彩



図 13 デトロイト市内にて

図 13 は市内で見た標識である。パーキングの標識と道路標識はいずれも最もよく目立つ色の組み合わせ（黄色地に黒，橙色地に黒）になっていて，色彩心理学のテキストのような彩色である。注目すべきは，左下に見える「一方通行」の標識である。これが黒白である。この黒白の標識は全米で統一されているようで，著者にはアメリカの印象を強く抱かせるものの1つである。黒白のパーキング標識もある（図 14）。黒白のパーキング標識はわが国ではめったに見ないものである。



図 14 黒白のパーキング標識



図 15 デトロイト市内にて



図 16 高い位置にある原色の塗色ロゴマーク

図 15 と 16 はそれぞれレストランの看板と印刷会社の塗色されたロゴマークである。レストランの場合には 1 階にやや原色に近い看板があり、2 階部分に小さな赤色の看板が見える。1 階の色彩の活用は比較的自由にし（オーナーの自由な表現とし）、高い位置の色彩については、街の色彩景観の統一という観点から、制限を加えるというのはしばしば用いられる手法である（那覇市，2003；三星，2011a）。図 15 の 2 階の場合ぐらいは OK なのであろうか。しかし図 16 の色彩はめずらしいケースである。



図 17 道路標識

図 17 はデトロイト近郊の道路標識である。青地に白数字，赤い帽子をかぶったお馴染みの interstate のマークである。韓国における高速道路のマークがアメリカのマークに酷似していることは以前触れた（三星，2010b）。韓国の色彩事情は，明らかにアメリカ志向である。図 17 の中で，M10 とある標識はミシガン州内の高速を表すが，黒白である。こうした彩色もわが国ではないかも知れない。

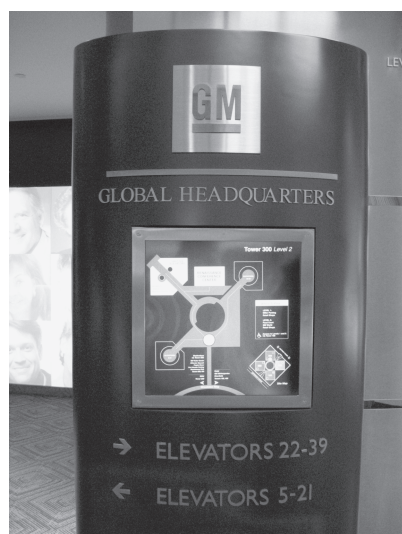


図 18 案内表示板（デトロイト市，GM ビルにて）
無彩色が多い。



図 19 同



図 20 案内表示（デトロイト市内にて）
下部の地図は主に青色と黄色に
よって塗り分けられている。

図 18～21 は各種案内表示板である。もちろん無彩色が多いことを示すのが目的である。その中で青色と黄色で塗り分けられていた地図を見た（図 20）。これはおそらく赤緑の色弱者（彼らは赤と緑を区別できず，色としては黄色と青を区別するだけである）に対する配慮，すなわちカラーユニバーサルデザインの表れであると思われる（三星，2011a：b）。



図 21 エレベーター内の表示板（ロイヤルオークシティ市の病院にて）

4. 空港の色彩

図 22 と 23 はそれぞれロサンゼルス空港の出入国管理および乗り継ぎの連絡通路である。図 24 は韓国釜山空港の連絡通路である。どちらもよく似ていて、無彩色志向である。また青が大変印象的である（図 22）。

公衆電話も基本的に無彩色と部分的な青色である（図 25）。待合室も無彩色志向であり（図 26），そうした中で自動運転のトラムの真紅が鮮やかである。移動物体はアクセントカラーであり，かなり鮮やかな色彩が用いられるという原理がここでも見られる。これはロンドンにおける真紅のダブルデッカーと同じ発想である。



図 22 ロサンゼルス空港の出入国管理



図 23 ロサンゼルス空港の連絡通路



図 24 釜山空港の連絡通路



図 25 公衆電話（デトロイト空港）



図 26 自動運転のトラム（デトロイト空港）
無彩色の中で赤色の車体が映える。

5. セブンイレブンとマック

さてコンビニエンスストアはわが国には約 4 万店あるとされ、わが国の名物のように考えられているが、もちろんアメリカにもある。というよりわが国のコンビニの多くがアメリカ原産なのである。セブンイレブン、ローソン、サンクス、スリーエフ等々。ただしファミリーマートはわが国の国産で、メジャーなコンビニではこれが唯一である。

アメリカのセブンイレブンとて、その色彩はわが国のものと何ら変わらない（図 27, 28）。色彩的に何か周囲の環境に配慮しているような形跡は見られない。ただし外の看板は高さが短い「短縮看板」であった（図 28）。この店ではいつ頃から短縮看板としたのか、あるいは最初からそうなのか、分からないが、住宅街へとつながる道路沿線の店舗であることからの配慮であろう。わが国でもところどころで見られる（三星, 2011d）。



図 27 セブンイレブン（デトロイト市近郊にて）



図 28 同

図 29 と 30 はそれぞれ道路沿線と空港内のマクドナルド店である。道路沿線のマック店は思い切り原色の色彩のように見えるが、よく見ると屋根の赤は真赤ではなく、やや紫がかった赤紫色である。この彩色に著者は周囲の環境に配慮されていると感じた。空港内の赤も極力小さな面積に抑えられ、やはり騒色を避けた配色と言えるのではないだろうか。



図 29 マクドナルド店（デトロイト近郊にて）



図 30 マクドナルド店（デトロイト空港内）

6. 終わりに

以上アメリカにおける、ごく限られた範囲内での色彩事情について見た。デトロイト市と言っても極めて限定された場所におけるデータであり、またひょっとしたら都合のいいデータだけを収集したかも知れない。アメリカおよび他国における色彩の出現分布の総体が分からないので、今回の調査から性急に結論を導くことは避けたいと思う。その地域、国または文化における色彩の「無彩色度」を示す指標づくりが重要と思われる。それは今後の課題である。

その中で著者が不思議に感じるのは、公共色彩の抑制が厳しいとされる欧米の美的感性は「直線志向」であり、一方比較的寛容なアジア、わが国を含めて、では「曲線志向」が強いのではないかという点である。それはそれらの国々の国旗を見ればすぐに分かる。そうして見ると、色彩の抑制＝直線、色彩への寛容＝曲線という図式が考えられる。

一方でわが国の感性の原点は触覚であるという考え方がある（佐々木，2010；三星，2009）。また西洋の感性の原点は視覚であるという考え方もある（三星，2009）。触覚と視覚は、いわゆる近感覚と遠感覚を思い起こさせる（三星，2010c）。それらの関係については時間の都合上後日あらためて考察したい。

最後に、著者がこの目的のためにアメリカに出発したのは（正式には出発しようとしたのは）2011年3月11日であった。空港内の店で買い物をしている時に、地震が来た。さすがに国際空港だけあって揺れはそれほど大きく感じなかったが、看板や表示板などがぶつかり合って生じる大きな音が恐怖感を増大させた。直ちに避難命令がでて、全員空港ビルディングから退去させられたが、著者は最後まで建物内に残り、カメラのシャッターを押し続けた。そのために空港関係者の方に怒られる結果となった。図31と32はその時のスナップである。結局空港内で1泊し、アメリカへは翌日出発した。その日の出来事については後日まとめ、記録に残しておきたいと思う。



図 31 地震直後の成田空港



図 32 成田空港で 1 泊

引用文献

- ベルク, オギュスタン (1990) 『日本の風景・西欧の景観 そして造景の時代』, 篠田勝英訳, 講談社現代新書.
- 千々岩英彰 (2001) 『色彩学序説』, 東京大学出版会.
- Kaiser S. (2011) 私信.
- 三星宗雄 (2009) 風景の理解, 神奈川大学人文研究 168, 1-28.
- 三星宗雄 (2010a) ロンドンの色彩, 神奈川大学人文研究 170, 1-21.
- 三星宗雄 (2010b) 韓国色彩事情, 神奈川大学人文研究 171, 1-22.
- 三星宗雄 (2010c) 遠感覚・近感覚再考, 神奈川大学人文学研究所報 44, 73-88.
- 三星宗雄 (2011a) カラーユニバーサルデザインの実現に向けて, 神奈川大学人文研究 173, 127-156.
- 三星宗雄 (2011b) ユニバーサルデザインはどこにある, 神奈川大学人文学研究所報 45, 1-21.
- 三星宗雄 (2011c) 風景の中の自販機, 神奈川大学人文研究 174, 95-113.
- 三星宗雄 (2011d) 日本における騒色公害の系譜とその解決, 神奈川大学人文学研究所報 46, 35-51.
- 三星宗雄編著 (2011e) 『世界の色の記号—自然・言語・文化の諸相』, 御茶の水書房.
- 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.
- 西川好夫 (1954) 『色彩の心理』, 法政大学出版局.
- 佐々木健一 (2010) 『日本の感性—触覚とずらしの構造—』, 中公新書.
- 菅 洋平 (2005) 蛍光ランプの環境対応, 照明学会誌 89, 188-191.

Colors of America

— The public colors in Detroit and its suburbs —

MITSUBOSHI Muneo

Key words : Detroit, America, color, environment

Abstract

Photos were taken of the buildings, street furnitures, and various sorts of public signs in the City of Detroit and its suburbs. Their colors were analyzed in order to make sure whether achromatic colors are predominant in the public colors in America.

The results were not so clear-cut that no conclusion was drawn at this stage. It was necessary, the author said, to create an index to show “the achromaticness” in the environment.