

論文 / 著書情報
Article / Book Information

論題(和文)	「仮想行動」概念の再考にかかる試論
Title(English)	
著者(和文)	齋藤潮
Authors(English)	Ushio SAITO
出典(和文)	景観・デザイン研究講演集, , No. 12, pp. 177-185
Citation(English)	, , No. 12, pp. 177-185
発行日 / Pub. date	2016, 11
権利情報 / Copyright	本著作物の著作権は土木学会に帰属します。 Copyright (c) 2016 Japan Society of Civil Engineers.

「仮想行動」概念の再考にかかる試論

齋藤 潮¹

¹正会員 東京工業大学 環境・社会理工学院
(〒152-8552 東京都目黒区大岡山2-12-1, E-mail:saito.u.aa@m.titech.ac.jp)

1979年に中村良夫によって提起された「仮想行動」概念を、それに影響を与えたと思われる Gibson, Appleton らの枠組、「アフォーダンス」との比較検討を行なった屋代の論考を照合しながら再検討する。「仮想行動」提起時点において、中村は、その基軸に据えた Gibson(1950)の‘プレ’アフォーダンス的枠組と、いっぽうにおいて重視した臥遊との統合を企図しているようにみえる。本稿はそこに焦点をあて、空間への「仮想の参画」という枠組で「仮想行動」概念が Gibson 流に編成されたことで、臥遊的「仮想行動」の位置づけが曖昧化したことを示すとともに、「仮想行動」概念を臥遊から再検討する。

キーワード: 仮想行動, 臥遊, 代理自我, アフォーダンス, J.J. ギブソン, J. アップルトン

1. はじめに

(1) 「仮想行動」論の提起

「仮想行動 virtual behavior (in the space)」という概念は、1979年6月に『交通行動に関連した景観体験の空間意味論的考察』¹⁾ (以下、『交通行動…』と表記)において中村良夫によって提起された。次いで1981年、中村の指導になる平田昌紀の修士論文(東京工業大学)を経て、『河川景観の象徴表現形式に関する研究』²⁾ (以下、『河川景観…』と表記)、1982年5月『風景学入門』³⁾に至る。

初出とみられる『交通行動…』では、「仮想行動」は最終的に高速道路走行時の道路線形の評価に関連づけられている。特徴的なのは、その主題に至る予備的考察として、書斎画・瀟湘八景図・名所図絵の描画上の特質が「仮想行動」という観点から検討され、高速道路走行とは一見関連性が薄いと思われる臥遊が重く扱われているという点である。

『河川景観…』では、「親水性」概念が「仮想行動」の枠組をもって再編されている。それ以前、窪田は「親水性」概念を「視覚的獲得性」(水面が見えること)、空間的獲得性(水辺に行けるもしくは水面に行けること)からなることを提起していた⁴⁾。これに対し『河川景観…』は、「視覚的獲得性」に次いで、水辺に行きたいという「仮想的行動期待」が起こり、その位置から水辺に行きやすく見えるという「親水象徴」の刺戟を経て「空間的獲得性」へと至る、この一連の流れが「親水性」の機制だとしたのである。

(2) 「アフォーダンス」と「仮想行動」

さて、“*The Perception of the Visual World*”⁵⁾ (1950, 以下, “*The Perception …*”と表記)において, J. J. Gibson は「つかんだり, 押したり, 連れ回したりすることができるかのごとく, 物が見えること」(訳書 p. 231)を「空間の意味」の第一に挙げている。これは、後に「アフォーダンス affordance」という造語⁶⁾(1977)を経て, “*The Ecological Approach to Visual Perception*”⁷⁾ (1979, 以下, “*The Ecological …*”と表記)へと展開する。

『交通行動…』発表時点(1979. 6)で「アフォーダンス」の語はすでに世に出ていたことになるが、この語が広まるきっかけとなった“*The Ecological …*” (1979)も含めて、中村は未見だったろう。ただし, “*The Perception …*” (1950)は中村の視野に入っていた。後述するが, 『交通行動…』では“*The Perception …*”が相当な紙数をもって紹介され, Gibson のいう「空間の意味」の枠組を踏まえ, 敷衍しながら「仮想行動」論が展開されている。

これも別途詳述するが, 屋代は『景観評価におけるアフォーダンス理論の有用性に関する考察』⁸⁾ (以下, 『景観評価…』と表記)の中で, 「アフォーダンス」と「仮想行動」の類似点と差異について検討し, 「アフォーダンスは仮想行動を想起させる上での上位概念であると考えられる」と総括している。

(3) 問題意識

さて, 筆者は2013年に, 「われわれの空間の経験が, 現前するリアルな環境とリアルな自分自身の相互関係で成

り立っていると考えるだけでは、何か重要な部分を削ぎ落としているように思われる。しかし、そうだからといって、歩きながら目の状況に全く関係のないことを思い描くという場合まで視野に入れて考察すべきかということになると、それは違うようにも思う⁹⁾という趣旨から、『空間の経験における異事象の交錯について』と題した小論を発表した。

そこでたとえば、中央自動車道下り線走行時、進行方向に三連のトンネル(斧窪第一, 第二, 第三)がその第一の坑口を通して第三の出口まで同軸状に見える折りの感興の解釈を試みた—それらのトンネルの手前を走行しているリアルな自分自身のうちに、前方のトンネルを次々とくぐり抜けている仮想の自分自身が同時に生きているという自己状況一である。

しかしながら、「異事象の交錯」として筆者が挙げた経験例がいずれも身体の物理的移動の上に展開しているために、「われわれの空間の経験が、現前するリアルな環境とリアルな自分自身の相互関係で成り立っていると考えるだけでは、何か重要な部分を削ぎ落としているように思われる」という問題のうちに、もっと焦点化すべき何かがあるように思われた。ただし、「仮想行動」概念をもってこれを追求しうるか否かについては、判断を留保したのである。

このたび、あらためて追求を試みるにあたって、「仮想行動」という概念の再整理、再検討が必要であるようにも思われた。たとえば、a)先述したように、中村が『交通行動…』で、高速道路走行とは一見関連性が薄いと思われる臥遊を重く扱ったことは何を意味しているか。特に、Gibsonの「空間の意味」の枠組みを敷衍して中村は「仮想行動」論を展開しているように見える。しかし、Gibsonの「空間の意味」と臥遊との間にはなお懸隔があるようにも思われるがどうか。b)「アフォーダンス」概念と「仮想行動」概念との関係についての屋代の考察は、これにどのような示唆を与えるか。c)『交通行動…』に見え隠れするAppletonの“*The Experience of Landscape*” (1975, 以下, “*The Experience…*”と表記)の影響は放置してよろしいか等々、「仮想行動」について概念的に検討すべきことはいくつかあるように思われる。

中村の意には反するかも知れないが、「仮想行動」概念を少なくとも Gibson の枠組から切り離し、臥遊という観点から焦点化することで、むしろ、われわれの空間の経験のある種の部分をよりダイナミックなものとして記述できるように思われる。とくに、固定された身体状況において成立する「真性」の臥遊の醍醐味が、まさに移動している身体に現前する景観の中にさえ現れるという局面を記述してみたい、と、そのような問題意識が生まれたのである。

(4) 研究の目的

以上の背景をもとに、小稿では次の3点を研究の目的とする。

- ① Gibson の「空間の意味」あるいは「アフォーダンス」、Appleton の「象徴」、中村の「仮想行動」における概念的な類縁関係を整理・検討する。
- ② 屋代が『景観評価…』で指摘した「アフォーダンス」と「仮想行動」との差異について再検討する。
- ③ ①②を踏まえ、「仮想行動」概念が Gibson 流に編成されたことで、そこに臥遊の占める位置が曖昧化したことを示すとともに、「仮想行動」を臥遊という観点から焦点化することを試みる。

2. Gibsonの「空間の意味」・「アフォーダンス」

“*The Perception…*” の第 11 章で、Gibson は知覚における「空間の意味」(あるいは「空間的意味」)について論じている(訳書 pp229-248)。そこでは、物の形、大きさ、色彩など空間を形成している要素やその全体が、それ自体として純粹にではなく、それらが表象している「意味」とともに知覚されていることが強調されている。Gibson は「意味には多くの水準と種類がある」として差し当たり 6 つの「意味」を列挙している(同, p. 231)。

i) 乳児が環境との接触を経て獲得していく「原初的かつ具体的種類の意味」。大人にとって「つかんだり、押したり、連れ回したりすることができるかのごとく、物が見えること」。

ii) 「用途」。「食物は食べられるように見え、靴は履けるように見え、火は暖かく見える」。

iii) 「器具、装置、構造物、機械の意味」(これについて Gibson は特に説明を加えていない。それらをもつ働きのことを指すものと思われる)。

iv) 「物の価値や感情的な意味」。物に魅力を感じたり、物が嫌悪を感じさせたりすることと関連する。

v) 「サイン」としての意味。(現前しない)他のものや事象を示唆するシステムとしての意味。「雲は雨のサイン」、「赤信号は停止を意味する」。

vi) 「シンボル」。名前、旗、ことば。「相互に交流する人々の間で共通して使用され、完全に文化によって決定される」。

このうち、v) はインデックス(赤信号と停止との関係は、約束事による意味=シンボルではないかなど、疑問なしとしなが)、vi) がシンボルに相当し、いわゆる記号論的に整理しうる種類の「意味」を指しているものと思われる。いっぽう、i) ii) iii) の「意味」がのちに「アフォーダンス」という枠組で位置づけなおされることになる。

その「アフォーダンス」については既に多くの出版物があるから、ここでは特に触れない。

Gibsonの関心はこれらの「意味」が生得的なものか学習によって獲得されるものかにも向けられ、中村も『交通行動…』でこの点に相当踏み込んだ解釈を試みているが、それは少なくとも本稿の当面の関心ではない。

3. AppletonとGibsonの論考の類似性

本稿第1章に挙げた文献をみる限り、Appleton(1919-)とGibson(1904-1979)の論考とはよく似ている。それは、前者が景観の普遍的価値を生息適地という動物行動学的観点から追求しようとし、後者が従来の心理学的思考枠組みの超越をもって、より普遍的な動物一般を含む生態学的枠組を希求していることに発する、ある意味では偶然にして当然の結果とも言える。そして、前者が地理学出身、後者が心理学出身ということが、両者の研究的交流、引用関係の乏しさを招いているということも容易に想像される。

しかしながら、両者の類似性は、他方を視野に入れ、そのアイデアを摂取している(しかも学術的には無視している)とも受け取れるほどであるのが、興味深い。

(1) 「表面」「肌理」

Appletonの“*The Experience…*”(1975)は、眺望-隠れ場の潜在性を地表の状況から検討するにあたって、「表面」・「肌理」なる語を用いている(訳書 pp. 139-143)。たとえば、「表面」は「形状」と「肌理」によって分類でき、「形状」からみれば、「水平の」、「垂直の」、「傾斜した」、「凸状の」、「起伏のある」に区別され、「凸状の表面は眺望の価値を、凹状の表面は隠れ場の価値を暗示」するなどとしている。また、「肌理は…表面が光を反射する力…で区別される特性」だとし、「地表」、「水面」、「霧状の表面」に区別され、「地表」について言えば、「広々とした」、「樹木に覆われた」、「建築による」に細分できるとする(訳書 pp. 139-140, 表-4)。

これらは先行するGibsonの“*The Perception…*”(1950)の関心ときわめて近い。たとえば、同書第5章(訳書 pp. 71-91)の「要約」に次のようなGibsonの記述がある。「視覚ワールドを見るための基礎的条件は、光を反射し、網膜に光を投影する物理的な面の配列である」、「面の知覚のための一般条件は、きめを生み出す様式を備えた順序刺激」であり、「縦断面あるいは傾斜面の知覚のための一般条件は、勾配とよばれる一種の順序刺激である」(訳書 p. 90)という次第である。しかしながらAppleton(1975)にGibson(1950)の引用はない。

(2) 人工物について

“*The Experience…*”(1975)第4章「象徴性の枠組み」で、Appletonは「人工的に作った隠れ場」に触れ、それは「構築されたという事実そのものによって、自然の力による征服から人間が解放されたという主張…が象徴される…脆くて敏感な人間を、そのままさらされる敵の脅威から護るという明らかな目的を見通して、慎重に注意をはらいながら計画された聖域」(訳書 p. 135)だとする。

これは、Gibson “*The Ecological…*”(1979)の「人類はなぜその環境の形や物質を変えてきたのだろうか。それは、環境が人間にアフォードするものを変えるためである。人類は、人類に資するものをいっそう有効にし、人類に害となるものをより抑えてきた」(訳書 p. 140)に類似、かつ先行する。しかし、Gibson(1979)にAppleton(1975)の引用はない。

(3) 「隠れ場」

Appleton “*The Experience…*”(1975)は、よく知られるように、動物行動学者 K. Lorenz “*King Solomon’s Ring*”(1949 独語初版, 1952 英訳版)から示唆を得て、‘to see without being seen’つまり、他者に見られることなしに周囲を見ることが出来る状況が動物の生存に有利であり、この状況が象徴的に現れている景観を人間は好むとした。特にAppletonの「隠れ場の象徴」に関する言い回しには、次のようなものがあることに注意されたい。‘…窓、アルコーブ…これらすべては容易に隠れ場へ近づけることを暗示する。実際には近づけなくても、近づけるとわかるだけで隠れ場の概念は刺激される’(訳書 p. 137. 下線引用者)。

Gibsonは、“*The Ecological…*”(1979)の第8章「アフォーダンスの理論」に「場所と隠れ場所」なる項を設け(訳書 pp. 147-148)、「知覚に関する生態学的アプローチによって明らかになる重要な種類の場所は、隠れる所(hiding space)をアフォードする場所である」といい、「完全な隠れ場所は完全な囲いによってアフォードされる。しかし、見られることなしに見ることを許すふし穴やスクリーンがあることに注意」と述べる(訳書 p. 148. 下線引用者)。

両者はきわめて近接した議論を展開しているが、上述の論点について言えばGibson(1979)はAppleton(1975)の後発である。むしろ「アフォーダンス」のニュアンスさえAppleton(1975)に先行的にみられるが、前者に後者の引用はない。ちなみに、Gibson(1979)にはK. Lorenzへの言及もない。

(4) AppletonによるGibsonへの言及

Appletonは、“*The Experience…*”(改訂版 1996)の第11

章(初版に対する加筆部分に相当)で、はじめて Gibson “*The Ecological…*”(1979)に、しかしながらごく簡単に言及している。曰く「その他に眺望-隠れ場理論の主題に関連する一九七五年以降の思想は、ギブソンのアフォーダンスという術語に具体化する。ギブソンがそれで意味するのは、環境が観察者に持つ重要性のことで、『私にとって環境には何があるのか』と語る言葉に含意される。これにより、環境の認知で明らかになる好ましい機会の環境と、結果的にそのような場所を好むようになることとの関係が直接示唆される」(訳書 p. 346. 下線引用者)。迷沢なので原典から意識しておく。

Another post-1975 idea germane to the theme of prospect-refuge theory is embodied in Gibson's term affordance(Gibson, 1979). By this he means the capacity of an environment to communicate some particular significance for the observer, implied, one might say, in the phrase ‘what's in it for me?’ This points very directly to the relationship between an environment of favourable opportunity, as disclosed by environmental perception, and a resulting preference for that sort of place(原書 p. 239).

1975 年以降、眺望-隠れ場理論の主題に密接に関連する概念がギブソンの用語、アフォーダンスの中に明確に現れている。この語によって、彼は、観察者にとって格別な意味を伝達する環境の力 - 言わば「何がわたしに益するのか」が暗示される - を表現している。この語は、環境の知覚によって立ち現れる「好機を含む環境」と、その種の場所を結果的に好むこととの関係を、きわめて直接的に指し示している。

かくして Appleton の言及は、内に概念的先駆者としての自負を滲ませながらも、きわめてそっけない。「隠れ場」にかかる言説で、Gibson(1979)が Appleton(1975)に酷似している点についてもっと追求してもよいかと思われる。あるいは、Appleton(1975)が Gibson(1950)に言及しなかったことの負目がそうさせているのかも知れない。Gibson(1950)の「空間の意味」の後に、Appleton(1975)がこれにやや似た「象徴」概念(「隠れ場」の象徴、「眺望」の象徴、「危険」の象徴)を登場させ、いっぽう Gibson(1950)は、「空間の意味」をのちに「隠れ場」概念を巻き込んで Gibson(1977, 1979)「アフォーダンス」として発展させていくという流れに、両者間の微妙な関係がほの見えるようである。

4. 『交通行動…』にみる「仮想行動」の検討

(1)Gibson の「空間の意味」の取り扱い

中村は、『交通行動…』で Gibson “*The Perception…*” (1950)の「空間の意味 spatial meaning」を取り上げてい

る。そこでは、先(本稿第2章)に紹介した i)～vi)のうち、はじめの3つを「空間の操作的意味 manipulative meaning」と位置づけている。その上で、i)を「仮想の空間運動的意味」、ii)を「仮想の利用または必要に基づく意味」、iii)を「機械的意味」と言い換えている(p. 54, 1ft).

中村によれば、i)は「空間の中への自己の身体の仮想的移動までを含む、極めて積極的自己関与が、その中核を成している」とし、ii)は「若干それが後退し、対象物自体の属性としての性格が強く、仮想の行動の誘発、または禁止という心的機制はややうすらいでいる」とする。また、iii)については、「対象物の内部に働く自己完結的な仮想的操作として知覚される」として「例えば、橋脚は桁を下から支え上げているように見える」が、「よく注意して自省すると、橋脚にかかる力は、観察者の仮想の筋肉感覚によって、はじめて心理的に実在しうるのだと思われる」と書く。これを「いわば、橋脚が観察者自身の代理、または延長としての役割を果たすという形の心機制によって、やはり間接的に、空間への自己の仮想の参画が果たされているといえる」と結んでいる(以上、p. 54, rgt, 下線引用者)。

つまり、中村は、Gibson が例示した「空間の意味」のうちの3つを仮想の空間操作という観点から読み替え、しかも、観察者自身がそれらを通じて空間に仮想的に参画する契機となるものだと解釈している(下線部)。

これらの解釈はそれ自体としては十分に成り立つであろうし、そこに何か大きな齟齬があるようにも思われない。中村がいわば創始者として提起する「仮想行動」とは、Gibson 流の枠組を包含する振幅のあるものだと認めてしまえば、そこに異議を差し挟む余地はないわけである。

しかしながら、どこか腑に落ちない部分がある。たとえば、iii)について、これを「間接的」な「空間への自己の仮想の参画」だということ、あるいは「橋脚が観察者自身の代理」とみなすところは、やや強引なようにも思われる。後述するが、とくに臥遊が i)～iii)のどれか、たとえば「仮想の空間運動的意味」とみなす i)に含まれる、あるいは関連づけられるものとする、ますますしっくりこないのである。

したがって、中村の解釈に便乗する前に、Gibson に即してこれら「空間の意味」を素朴にみることにしよう。まず、i)は、物の形に応じたプリミティブな操作感覚を指している。ii)は、物に織り込まれ、物の形と分ちがたく結び合わされた用途を指す。iii)は、物にそれを効率的に果たすべく組み入れられた機能。効率的で無駄がないがために、その形から推測容易な機能・動作を指しているように思われる。

以上に照らし合わせると、i)が「仮想的操作」にもつ

とも素直に対応する機制であると言えよう。しかし、中村が『交通行動…』で後述することになる臥遊において、i)の働きははたして積極的に位置づけられるかどうか。特に、Gibsonがのちに展開する「アフォーダンス」の枠組から逆に照射すれば、i)がii)にもiii)にも及ぶということには注意しなければならない。つまり、靴は本来の用途のとおり履けるように見えるかもしれないが、そのつま先部分を手で握り、踵の部分で何かを打つことをアフォードする可能性があるし、扇風機はその基本的機能を直観させるかも知れないが、首の部分を手で持って振り回し、台座で何かに衝撃を与えることをアフォードする可能性があるのである。形が誘発するこのようなプリミティブな操作感覚こそがi)の本質だとすれば、これは臥遊とはおよそ縁遠い「心的機制」ではなからうか。

次に、たとえば橋は、それが現前することで「渡る」という用途に応じた行動をそのまま誘発するという点ではii)にも関わり、力学的な原理と作用に応じた形態としてiii)にも関わる。しかし、このうち臥遊との親近性が高いのは、むしろ前者ではなからうか。たとえば、画中の舟・道・橋・家は、あらかじめ織り込まれている用途にしたがって、見る者の行動を仮想的に誘発する。舟に乗り、道を歩き、橋を渡り、家で休息をとる、のごとくである。

このように考えると、『交通行動…』で中村が提起する「空間の操作的意味」と「仮想行動」とは、少なくとも臥遊を語る上では必要十分というわけではなさそうであるし、かえってそこに着眼のずれのようなものを認めざるを得ないのである。

(2) Appletonの「象徴」概念の影響

『交通行動…』で提起された「仮想行動」概念は、ギブソンの“*The Perception …*” (1950)を理論的基盤として意識していることには疑いがない。しかし、記述内容を精査すると、重要な枠組をAppleton “*The Experience …*” (1975)に依拠していることも判明する。しかも、中村は“*The Experience …*” (1975)について、「交通行動以外の象徴的意味体験については、例えば、参考文献5を参照されたい」(p. 57, rgt)と書くにとどめ、『交通行動…』の本論の中ではまったく引用がない(参考文献5とはすなわち“*The Experience …*” (1975))。

“*The Experience …*” (1975)に中村が冷淡であるにもかかわらず、その影響は次のような点から明らかとなる。

まず、「象徴」の語の使用である*^{注1}。Appletonは眺望-隠れ場理論を展開するにあたり「象徴」の語を使用している。この語は、同理論が、眺望、隠れ場あるいは危険が野生動物にとって実質的かどうかを問うのではなく、景観にそれを直感的に暗示するような空間状況が含まれているかどうかを問うものだとする文脈の中で使用され

ている。曰く「眺望の象徴」、「隠れ場の象徴」、「危険の象徴」である。『交通行動…』においては、「妨害の象徴」なる語が用いられているが、これは、Appletonの「危険の象徴」を彷彿とさせる。

次に、Appletonの特に「隠れ場の象徴」に関する言い回しと同様の趣旨が『交通行動…』においても語られている。先にも引用したがAppletonは、「…窓、アルコーブ…これらすべては容易に隠れ場へ近づけることを暗示する。実際には近づけなくても、近づけるとわかるだけで隠れ場の概念は刺激される」(訳書 p. 137, 下線引用者)と書いている。これに対して『交通行動…』には、「透視形態が円滑さを欠く線形は運転に伴う仮想行動への妨害の象徴として働く…逆にいえば、それが物理的に妨害的であるかどうかとは、一応別問題である」(p. 58, 1ft, 下線引用者)という表現がみつかるといえる。

ただし、中村はこの「象徴」概念についてかなり踏み込んで論及しており、『交通行動…』でAppletonの「象徴」を単に引き写しているとは言い難い面もあることには注意を要する。

中村は「景観とは外部空間の知覚自体、並びにそれに帰因する、美的情動の随伴を特徴とする精神活動の全体を指す」と言い、「その精神活動は象徴過程を伴う、極めて複雑なもの」と述べる(p. 53, 1ft)。ただし、ここでいうところの「象徴」とは、いわゆる約束事としての象徴、言わばコードによって読み解かれるような象徴ではない。「景観自体を一つの象徴と考える」(p. 57 1ft)とも言いつつ、「厳密に言えば、現に目撃されている、視覚心理学的な空間でなく、何らかの抽象過程を経た、現実に関するダイナミックなイメージ(心像)が象徴(Symbol)としての資格を有するというべき」とする。「イメージの形成は人間の精神活動の本質に強く根ざしたもので、目撃とともに遅滞なく自発的に行なわれるもので、視覚的形象としての景観をもって即ち象徴としても同じことになる」(p. 57, rgt 脚注)とする。

難解だが、われわれは景観にかんする個別具体的な体験をただそのままに受容しているのではなく、その生々しさを失わないまま、これを類型としての普遍性を有する表象へと一挙に押し上げる自発的な機制の中において体験しているということらしい。たとえば、二度と同じ表情を見せることのない峻岳の夕映えとそれに伴う情動が、その個別性は温存されたまま、夕映えというより普遍的な表象と感動へと統合されていく直中で、常にリアリティを伴って生じていることを思えばよいのであろうか。

景観体験に伴う「高次の象徴作用」について、「現下の個別的仮想行動体験を超えた、その類概念、または、より根源的な類の原型の表象、並びにその空間形象が、暗

喩 (metaphor) の力によって表現しうる一切の表象と情動が存在する」(p. 57, 1ft-rgt)と語る中村の真意を精確に理解する努力を筆者はもはや放棄するが、おおよそのところは以上のようなものだろうと思考する。

「象徴」とは、個別具体的な体験と、類形としての普遍性をもった表象とが、思弁を経ずに結合されるという関係における「象徴」である。もちろん、Appleton の「象徴」もまさにこのような枠組の上にあるだろう。

(3) 臥遊への言及について

臥遊については、本項に先立って本章(1)項で考察したが、『交通行動…』が臥遊に言及している問題についてあらためて考えてみたい。

中村は、第2章で「仮想行動」を総括している。しかもそれは、全10頁の論考のうち2頁を臥遊と「代理自我」の解説に充て、「本項で述べたことを、そのまま風景知覚における仮想行動の特徴と考へて、それを改めて列挙」(p. 57, 1ft)したものであった。

以下、それを引用する(下線引用者)。

(i) 風景知覚には、空間の操作的意味を源泉とする多様かつ重層的な仮想行動が伴う。行動型式は空間の透視型(ママ)態と関連するが、特に空間の中を移動するという広義の交通行動を本論文ではとりあげる

(ii) 空間への仮想的参加は、基本的には自我の空間関与であり、景観内の人物は代理自我としての性格を有し、仮想的参加の促進効果をもつ。

(iii) 空間のシーケンシャル(継起的な)体験によって、空間参加意識は高められる。

(iv) 誘発される仮想行動の様式および空間に対する抵抗感は、空間の真の形状ではなく、その透視形態に依存して決まる。

(v) しかも、仮想行動する自己の架空の身体寸法は、それを受け入れる空間の実スケールと非斉合的である(例えば、遠くの家や橋が“手にとるよう”に見える)。すなわち、仮想行動と空間との関係は超論理的傾向を有する。

本稿第4章で紹介した中村のスタンスに比して、ここでは臥遊を基軸とした「仮想行動」論が展開されており、中村自身がそれを「空間の操作的意味」と言い換えた Gibson の「空間の意味」の位置づけは相当に遠のいていることがわかる。Gibson のニュアンスを残しているのは (i), (iv) の下線部のみと言ってもよい。

筆者は、これをもって「仮想行動」にかんする中村の本来の関心は、Gibson よりもむしろ臥遊や「代理自我」にひそむ心的機制にあったとみる。臥遊や「代理自我」は、その伝統的な意味合いでは、実在としての身体はほぼ固定したままで、身体の移動を仮想する経験に属する。そのような固定的身体に、移動を仮想する能力(想像力)がなんらかの刺戟によって惹起されること。これこそが関

心の焦点であろう。

中村は、「わが国の山水画、特に瀟湘八景型山水画」に「臥遊を楽しむための実用的道具としての性格」(p. 57, 1ft)を認めた上で、その「根本的な原因」を「実空間の風景自体が、空間の操作的意味に基づいた仮想の行動を誘発する性質を持っているから」(p. 57, 1ft)とする。

しかし、この意味における「仮想行動」の一種の衝動が実空間における経験から絵画の表現形式へと移植されたとみる見解には、いまひとつ検討の余地があるように思われる。わが国宮廷文化、たとえば和歌文学の世界が、実景というよりは屏風絵をもとに展開してきたことや、『土佐日記』をはじめとする紀行文学の中世、近世を通じた発展を念頭におくと、むしろ、表象化された移動の体験に接して想像を逞しゅうする人々の感性が嘗々と磨かれてきたとみるべきではないか。

筆者は、臥遊的な「仮想」の「行動」という点では、表象が実空間に先行しているとみる。日本の庭園はたしかに実空間ではあるけれども、それは移動の仮想的体験の立体的表象とみるべきであろう。枯山水の庭石を雲海に顔を出す岩山と見立てて広大な宇宙を仮想的に逍遙し、回遊式庭園の細く折れ曲がった園路に山野を旅するイメージを重ねる。庭園はそのような心的機制を刺戟するように営まれているとも言えよう。

『交通行動…』は、国際交通安全学会という発表の場で、その趣旨に合致するように調整されなければならなかったとみるべきだろう。中村はその最終章(第3章)でとくに高速道路走行について言及しているが、そこに臥遊は登場しない。登場させる余地がないというべきだろう。そしてたとえば、「透視形態が円滑さを欠く線形は運転に伴う仮想行動への妨害の象徴として働く」(p. 58, 1ft)と書く。

ここでまず、この記述から「に伴う仮想行動」を割愛し、「透視形態が円滑さを欠く線形は運転の妨害の象徴として働く」と Appleton 流に記述しても趣旨は伝わることに注意したい。高速道路走行を話題にするとき「仮想行動」すらその位置づけを弱めているのである。にもかかわらずここであえて「仮想行動」を挿入しているのは、前章(第2章)で「仮想行動」を総括していることを受ける意図があろう。しかもその総括は、臥遊を念頭においたものだった。

5. 屋代の指摘の検討

冒頭で紹介したように、屋代は『景観評価…』で中村の「仮想行動」概念と Gibson の「アフオーダンス」概念の比較検討を試みている。そこでは、まず、その前提

的議論(とりわけ、主客二元論からの離脱)が類似していることを指摘している(p.960, 1ft). しかし、これは中村がGibson『*The Perception...*』(1950)の「空間の意味」,そこに含まれる‘プレ’アフォーダンス的議論の上に「仮想行動」論を展開している以上、ある意味当然の帰結であると言ふべきである。

(1) 行動の誘発

屋代の論考においてそれよりも重要な論点は「アフォーダンス」と「仮想行動」の着眼のずれにある。中村が『交通行動…』で、「誘発される仮想行動の様式および空間に対する抵抗感は、空間の真の形状ではなく、その透視形態に依存」(p.57, 1ft)と述べたことを受け、屋代は『景観評価…』で、「アフォーダンスは、動物(人間を含む)と外界との関係性の中に潜在する環境の特質(意味・価値・効用)であって…行動(仮想行動を含む)を誘発する性質ではない」(p.960, 1ft)という。

この指摘は、中村の「仮想行動」が、Gibsonの(‘プレ’アフォーダンス的ニュアンスとしての)「空間の意味」の一部を「空間の操作的意味」として据え直し体系づけられたとしても、結局のところ「アフォーダンス」とは基本的に重なり合わない部分をもっていると指摘しているに等しい。屋代もまた、少なくとも「アフォーダンス」で、つまりは、(‘プレ’アフォーダンス的ニュアンスとしての)Gibsonの「空間の意味」で臥遊は語れないのではないかと指摘していることになる。

(2) 透視形態

屋代の次の指摘も臥遊とのからみで意味深長である。

「中村は透視形態を重視しているが、アフォーダンス理論からは、透視形態よりもむしろその透視形態をもたらす空間そのものの構造や形状こそが、不変の構造として知覚され、アフォーダンスの源泉となる点に注目すべき」(p.960, 1ft).

ここで「透視形態」は『交通行動…』にとって高速道路の線形設計に言及する重要な概念である。実際のところ、運転者の走行の最中、運転動作に影響を与えるのは道路の平面線形ではなく、運転席に現前するその透視形態である。そして、この「透視形態」こそは、いっぼうで臥遊とも繋がっていく。臥遊に現前するのは、精確な意味において「透視形態」とは呼べないまでも、仮想的に身を寄せるべき家屋や、参拝すべき寺院の佇まい、谷間に分け入る道筋のうねりである。

ちなみに、屋代は「アフォーダンスは仮想行動を想起させる上での上位概念」(p.960, 1ft)としているが、以上の検討からすれば、両者は本質的に統合困難な概念だと言ふべきだろう。

6. 身体の移動と臥遊的「仮想行動」

(1) 身体の物理的移動と景観

中村の『交通行動…』には、道路走行中の経験についての興味深い次のような記述がある。「(安全走行上、必要とされる)視距以遠の(道路)線形についての運転者の評価は現下の運転行動と直接結びついているのではなく、景観としての知覚によると考える方が納得しやすい。すなわち、運転行動の延長としての仮想の走行が、はるか遠方の(道路)線形上で既に生じつつある」(p.57, 1ft. ()内は引用者挿入)。



写真-1 上信越道下り 妙義 IC 手前の景観(筆者撮影)。線形の大きなうねりは、やがて右奥の切り通しの中に消えて行く。



写真-2 中央道上り 79.3kpst 付近の景観(筆者撮影)。うねるような線形を経て、茂みの右方に栈道部が遠望される。



写真-3 東北道上り 190.3kpst 付近の景観(筆者撮影)。道路は遥か遠方で緩やかなカーブを描きながら切り通しに消えて行く。

ハンドル操作やアクセルの加減調整等、現下の運転動作は、交通安全上確保すべきとされる視距を超えたはるか遠方の道路の線形の見え方から影響を受けはしない。しかし、運転者は、その時点で、遠方の道路上を走行する仮想的イメージを持ち始めている、というのである。

ここには、(a)運転者の目前に動的に展開する景観と、

(b)はるか遠方に確認される静的な景観とが併存していること、(c)運転者は、前者においてアクティブに応答しながら、後者において臥遊的に道路線形をなぞっているという現実と仮想の2つの行動が同時に成立していることへ議論を発展させる契機が含まれている(写真-1, 2, 3).

ちなみに、このうちの臥遊的「仮想行動」の成立には、よく知られたわれわれの奥行知覚の特性が関与している。われわれの空間の知覚では、水平・鉛直のサイズは距離に比例して圧縮されて見え、奥行のサイズは距離の2乗に比例して圧縮されて見えるという事実である。したがって、遠方の道路線形は、曲線部なら実際以上に紆余曲折し、上り坂なら実際以上に勾配が立ち上がっているように見える。しかも、現下の走行においても、進行方向遠方の道路線形の特徴的な見え方の変化は比較的鈍い。すなわち、観賞の対象になりうるのである*^{注2}。

しかしながら、中村は「仮想の走行が、はるか遠方の(道路)線形上で既に生じつつある」ことを臥遊的「仮想行動」に繋げることなく、Appleton 的な「妨害の象徴」に結びつける。前文に続けて曰く「ところが、仮想行動は、空間との対応関係が超論理的であって、現実の制約よりも、運転行動に潜在する固有の願望に従った、しかも大づかみな行動をとろうとするので、透視形態における曲率の急変や縦断方向の複雑な動きとの間に隔離が生じる。透視形態が円滑さを欠く線形は運転に伴う仮想行動への妨害の象徴として働く、と言い換えることもできる」(p. 57, 1ft, 下線引用者)。

これを Gibson(1979)から照射すれば、「透視形態が円滑さを欠く線形は」滑らかな走行をアフォードしないということになる。

中村のこの記述はそれ自体としては妥当だとしても、これによって結局のところ、アクティブな交通行動に伴う「仮想行動」に臥遊的機制の出番がないかのような道筋が引かれてしまった。これでは、『交通行動…』で紙数を割いたはずの臥遊は、あくまで画中において展開する伝統的な意味での臥遊に収まってしまう。それなら、画中を離れて、実空間において臥遊的機制は生まれるのか。

身体を静止させて山水画や枯山水庭園なる表象に向かうとき、そこに臥遊的な「仮想行動」の機制が働くなら、同じように身体を固定して表象ならぬ実空間に対するときはどうか。筆者は、実のところ、普通には臥遊の機制は顕著に現れないと考えている。実空間には、主体=観察者以外に主体的に動く要素が数多く存在するからである。

かりに、臥遊的な「仮想行動」の機制が働くとすると、それはどんな場合か。たとえば人間の動きがはっきりとは視認できないぐらいの距離と高みから地上を俯瞰するとき、つまり、実空間が静止した世界的広がりを見せ

ているときではないか。それと、本稿が関心を向けているところの、今、身体がまさに移動しているとき、中村の言を借りれば「行動の延長として」、実空間の中に臥遊的の局面が生まれるということである。もちろんそれは、移動に伴って状況を刻々と変化させる主体の立ち位置近傍の景観のうちにはではなく、ずっと先の、絵のように見える移動路の景観のうちにある。そして、このときこそ、まさに移動の渦中にあるわたしは、いずれそこを通過するであろう遠方の移動路を今、ここにおいて臥遊するという、リアルと仮想の二重の景観体験の中を生きることになる。

このような体験は、臥遊の立体表象としての回遊式庭園にみられる。たとえば苑路を歩いていると、少し先に橋がかかっているのが見える。橋は、路上の少し離れた位置から、ある傾きをもって見える(skew view)。つまり橋がその姿とともに橋面を覗かせるかのようにわざわざ据えられていることが多い。そこでは、おそらく、今、苑路を歩いている自分自身と、あの橋を渡っている仮想の自分自身とがオーバーラップしている。

角を曲がったら突然、橋があるというような設えでは、「われわれの空間の経験が、現前するリアルな環境とリアルな自分自身の相互関係で成り立っている」だけの単純な経験にとどまろう。

(2) 移動路の視覚的欠損部分の心的補完

Appleton は “*The Experience …*” で「風景におけるコミュニケーションのパターン」という言い方で、次のように言う。「目はさまざまな部分を架空の道でつなぐように、実際に見える要素を結びつけようとする。例えば公園内の車道が視界から消えて死角となった土地へ続き、少し先で再び現われると、連続性は感じられなくても、連続する移動の経路が暗示されて、目はその終点の方向へ導かれる」(訳書 p. 156)。

これは、あくまでも Appleton 特有の生息地論の一環であり、道路状況の事前の確認が移動の容易性に繋がり、空間を有利に利用できるという文脈の中での論述である。

しかし、移動途中に、はるか前方に視界から消えている道路部分を補完して、前後を連結させる想像力こそは、ほとんど臥遊的「仮想行動」に随伴する心的機制ではないか。道路状況の事前の確認ということも、結局はそのルートを目でなぞるといった行為を伴い、それはすなわち仮想的に身体を移動させることにほかならない。

実際、山水画には補完的想像を喚起する描画手法はたびたび採用されてきた。臥遊の立体的表象としての日本庭園もしかり。特に身体の移動を前提として営まれた回遊式庭園には、苑路のやや遠い先行きがしばしば植込みや築山の影に隠れ、目で負うとまた顔を出すというような

仕立が豊富に盛り込まれている。このようなとき、わたしたちは今、歩いているという現実の中で、苑路の先行きに目を走らせ、目を遊ばせながら、仮想的に遠方をも歩いているのである。

6. おわりに

以上、語りきれなかったことを多々残しながらも、本稿が冒頭に掲げた目的は、一応は達成された信じ、もはやここにまとめを繰り返さない。

本稿の最大のねらいは、やや大きげさに言えば、Gibsonから引き離すことによって臥遊的「仮想行動」の位置づけを明確化すること、しかも身体の移動の最中にもそのような心的機制が作動し、われわれの交通行動が複雑にして生き活きとしたものになっているということへの論及である。ただ、そのような心的機制の存在について、客観的に立証などはしていない。あくまで筆者の経験を踏まえた仮説にとどまっているにすぎない。

いっぽう、ねらいを遂げようとして、あたかもわが師を糾弾するかのような論調になってしまった。しかも、『交通行動…』を執筆した師の意図について、筆者が誤解している可能性は捨てきれない。だからこそ、もっと婉曲に穏やかに書けないものかと、読み返してみても思ったが、投稿締切直前で推敲がままならなかった。師はよく文章の冗長を禁じたから、このような直裁的な書き方にもあるいは目をつぶって下さるものと信じるほかない。

また、「仮想行動」を屋代以降の論考、たとえば、実証的な観点から「仮想行動」に踏み込もうとした池原(2012)¹⁰⁾の研究も検討すべきであったが、残念ながらその時間的余裕はなかった。機を改めることとしたい。

注

*1 : ちなみに、Gibsonの“*The Perception…*”の後半(9章ならびに11章)に‘symbol’の語が数回登場するが、記号論上のicon, indexと区別される意味ジャンルとしてsymbol(意味するものと意味されるものとの間に必然的關係性がみとめられない記号)が使用されており、しかもこの‘symbol’は少なくともGibsonの論考の主軸にはない。むしろ、Gibsonでは(空間の)「意味」meaningという用語がAppletonのいう「象徴」に近い。

*2 : たとえば写真-1を見て、手前から遠方にかけて移動を仮想する—つまり臥遊的「仮想行動」が起こるといふとき、それはあくまで写真-1を1枚の静止画として眺めていることによる。移動の最中であつては、運転者に、刻々と変化する車両近傍を臥遊する余地はない。

参考文献

1) 中村良夫(1979) : 交通行動に関連した景観体験の空間意味

- 論的考察, 国際交通安全学会誌, Vol. 5, No. 2, pp. 52-61
- 2) 平田昌紀, 中村良夫, 北村眞一(1981) : 河川景観の象徴的表現形式に関する研究: 土木学会第36回年次学術講演会講演概要集, pp. 135-136
 - 3) 中村良夫(1982) : 風景学入門, 中公新書650, たとえば, p. 100
 - 4) 窪田陽一(1975) : 河川景観の計画手法に関する研究, 土木学会講演概要集, 掲載号, 頁数など不詳.
 - 5) J. J. Gibson(1950) : *The Perception of the Visual World*, The Riverside Press (邦訳/東山, 竹澤, 村上(2011) : 視覚ワールドの知覚, 新曜社)
 - 6) J. J. Gibson(1977) : *The Theory of affordances. Perceiving, acting, and knowing: Toward an ecological psychology*, pp. 67-82 (Hillsdale, NJ:Lawrence Erlbaum) 筆者未見.
 - 7) J. J. Gibson(1979) : *The Ecological Approach to Visual Perception*, Houghton Mifflin Company (邦訳/古崎 敬, 古崎愛子, 村瀬(1985) : ギブソン 生態学的視覚論—ヒトの知覚世界を探る—, サイエンス社)
 - 8) 屋代雅充(2009) : 景観評価におけるアフォーダンス理論の有用性に関する考察, ランドスケープ研究オンライン論文集, Vol. 2, pp. 956-964
 - 9) 拙稿(2013) : 空間の経験における異事象の交錯について—吉本隆明『日本語のゆくえ』から—, 景観・デザイン研究講演集, No. 9 pp. 145-155
 - 10) 池原樹里(2012) : 風景鑑賞時における注視行動と仮想行動に関する研究 -日本庭園を対象にして-, 早稲田大学創造理工学部社会環境工学科 卒業論文