

都市娯楽活動における 付随・帰宅行動に関する研究

日下部 ほのか¹・川端 祐一郎²・藤井 聡³

¹学生会員 京都大学大学院 工学研究科都市社会工学専攻 (〒615-8540京都市西京区京都大学桂4)

E-mail: kusakabe.honoka.45a@st.kyoto-u.ac.jp

²正会員 京都大学大学院助教 工学研究科都市社会工学専攻 (〒615-8540京都市西京区京都大学桂4)

E-mail: kawabata.yuichiro@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

³正会員 京都大学大学院教授 工学研究科都市社会工学専攻 (〒615-8540京都市西京区京都大学桂4)

E-mail: fujii@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

市民の主観的幸福感とは文化的な都市娯楽活動の充実度から影響を受けることや、余暇活動は食事や買い物などの「付随活動」を伴った一連の体験として行われることが多いことは明らかになっているが、余暇活動における付随活動については実証的な研究が殆ど行われていない。本研究は、余暇活動後の付随活動の有無、活動場所への主観的/客観的アクセシビリティ、主観的幸福感の関係を分析し、検証した。分析の結果、帰りの交通に関する主観的アクセシビリティや同伴者の存在が付随活動の実施を促すこと、付随活動の有無と帰宅交通手段の特定の組み合わせにおいて、付随活動の実施が主観的幸福感を高めうることを示唆された。また、主観的アクセシビリティが高いことや同伴者の存在が、主観的幸福感を増加させる可能性も示唆された。

Key Words : *leisure activity, transport mode, subjective well-being, perceived accessibility,*

1. はじめに

(1) 交通政策が人々の幸福度に果たす役割

都市政策や交通政策は、経済を活性化したり地球環境を改善したりするだけでなく、人々の生活や文化の質に影響を与え得るものであり、そのような政策を検討する際には、市民の生活満足度や幸福度など、心理的な項目についても深く検討することが必要である。従来は、客観的で計測が比較的容易な便益や効率性に関する知見の蓄積と理解が進められ、政策に反映されてきた¹⁾。しかしその一方で、間接的かつ曖昧さがあり、計量化の方法が確立されていない社会心理学的な影響については、計画策定において軽視されることが多くなる傾向にあったと言える。都市政策が人々の生活の質に与える影響に関する検討は、特に社会的基盤の量的な発展が進んだ日本のような先進国において、その重要性を増している。

このように、従来の交通計画において十分に考慮されてこなかった項目の中でも、特に人々の主観的「幸福度」は、厚生水準に直接繋がりを示す指標であり重要であると言える。近年の研究では幸福度それ自体が施策目標にな

りうると指摘されている²⁾。そのため、人々の幸福度に交通インフラが与える影響については、これからの都市政策において重要な論点の一つであるといえよう。

(2) 文化的な余暇活動の重要性

従来の土木計画において、余暇活動をいかに充実させるかという観点で行われた研究や行政上の取り組みは、総じて活発ではないと言える。その理由は、余暇活動というものが極めて多様であり、また生活上「必要不可欠」な活動とはいえない³⁾などといったことが考えられる。しかし近年、労働意識や生活様式の変化による自由時間の増加に伴って、余暇活動は単なる気晴らしや暇つぶしとしてではなく、生活そのものの生きがいに直結するものとして認識されつつあり⁴⁾、生活の力点として人々にますます意識されるようになってきている。そこで、今後その改善に行政が取り組むことがより重要になると考えられるが、その取り組みを合理的なものにするためにも、余暇活動の充実方法やそれが幸福度に与える影響について実証的な知見を得ておくことには大きな価値があると言える。

都市において楽しめる娯楽活動の中には、音楽・美術・演劇などの芸術鑑賞が含まれる。マズローの欲求階層説⁹⁾においても「審美欲求」は高次の欲求に位置し、人間にとって美はきわめて崇高かつ普遍的な価値と位置付けられている。また、美の享受により高次の欲求が満たされる人は、主観的幸福感が高いとも指摘されている⁹⁾。さらに、芸術を単に鑑賞するだけでなく、身体を使い創造的活動に自ら参加することが、格別の幸福をもたらすとも指摘されている⁹⁾。

余暇活動の中でも特に芸術鑑賞をはじめとする文化的な娯楽活動は、人々の主観的な幸福感だけでなく、都市そのものの創造性においても重要であることが近年指摘されている⁷⁾。芸術文化が持つ創造的な力を生かして社会の潜在力を引き出そうとする試みが「創造的都市」という概念として提起されており、特に、経済成長がひと段落し成熟した都市においてその重要度を増している。

このように、「創造的都市」をはじめとする都市娯楽活動への参加を促す都市計画は、人々の幸福の増進や、今後の都市のあるべき姿を考える上で重要な意義がある。

(3) 余暇活動における付随活動について

劇場での芸術鑑賞において、9割以上の鑑賞者は何らかの形で鑑賞後の余韻を楽しみたいと感じており、劇場だけでなく鑑賞前後の行動を考慮した鑑賞環境をデザインする必要があると言われている⁸⁾。また、鑑賞当日の劇場利用者は、鑑賞前後の付加的な行為によって劇場に行くことに対する価値意識が育まれるとされ⁹⁾、劇場計画において鑑賞者の鑑賞という行為のみを断片的に捉えるのではなく、鑑賞前後の行動や日常生活との連続した行為であると捉えて環境を構築することの必要性も指摘されている。

また主にスポーツ観戦に着目して、「スマートベニュー」が提唱されており、来場者による活動を、スタジアムやアリーナの「外」にも広げることで、新たな交流空間が創出され、周辺地域全体の活性化につながるとされている¹⁰⁾。

これらの、芸術鑑賞やスポーツ観戦などの余暇活動に伴ってその後に行われる飲食や買い物などの行為を総称して「付随活動」と呼ぶとすると、余暇活動はそれ単体ではなく、付随活動との一連の流れで捉えた上で、その体験を充実させるための交通手段など周辺環境の設計が行われるべきだと言えるのだ。

(4) 本研究の目的

付随活動とそれに伴う帰宅時の移動を「余韻の体験」と呼ぶとすれば、余暇活動と「余韻」とを統合的に改善していくような交通政策が必要だと考えられる。本研究は、それに役立つ基礎的な研究として、人々が余暇活動

の後に付随活動をどの程度行っているのか、それが幸福度や余暇活動そのものの頻度向上に影響しているのか、余暇活動場所へのアクセス手段やその利便性の違いによって付随活動の実施状況に変化はあるのかといったことについて、分析する。こうして得られる知見は、今後余暇活動の実施状況の改善を試み、とりわけどのような交通インフラが必要かを検討する上で有用になる可能性があり、ひいては「文化的に質の高い都市作り」に貢献する知見を提供する事を目的とする。

2. 既往研究の整理と本研究の位置づけ

(1) 主観的幸福感に関する既往研究

主観的幸福感とは「自分の生活の総合的な質が自分の希望とどの程度合致しているかについての主観的評価」であり⁹⁾、QOL(Quality of Life)評価の主観的で心理的な側面¹¹⁾として、家族や仕事など特定の領域に対する満足や人生全般に対する満足を含む広範な概念とされている。多くの研究において、主観的幸福感とは肯定的感情と否定的感情と認知的幸福感の3つで構成されると考えられている¹¹⁾。

肯定的感情と否定的感情を合わせて感情的幸福感と呼び、「うれしい」「快い」などの感情に代表される幸福水準(valence)と、「活発さ」「積極性」といった幸福活性度(activation)の2つの尺度から構成されると言われている¹²⁾。この幸福水準—幸福活性度尺度はRussellの円環モデル¹³⁾を元としている。Russellの円環モデルとは、日常的に抱く28の感情が喜びの感情(valence)と覚醒の度合い(activation)の2軸に取った平面上に円をなして配置するものである¹⁴⁾。幸福水準—幸福活性度尺度に関して、Västfjällらは、ある作業時の被験者の感情が「うれしい」「活発だ」などの形容詞にどの程度当てはまるか尋ね、得られたデータの因子分析を行い、形容詞を二つの因子に分けた。それぞれの因子内で形容詞間の相関を調べ、高い負の相関を示した形容詞のペア(うれしい—悲しい、精力的—静か等)を作成し、valenceとactivationの構成項目としてSCAS尺度(Swedish Core Affect Scale)を作成した¹⁵⁾。

認知的幸福感とは自己の生活における満足感を指す。幸福感の研究において測定に最も頻繁に用いられているSatisfaction With Life Scale (SWLS尺度)¹²⁾¹⁶⁾は、自分の人生が理想に近いのか、満足しているのかどうか、といった暮らしに関する満足感についての5つの質問群からなる尺度であり、7件法で回答された値を合計して尺度値とすることが多い。

(2) 余暇活動と付随活動に関する既往研究

芸術鑑賞を主にした余暇活動における付随活動については研究蓄積が非常に限られているが、劇場設計におけ

る周辺環境の整備の重要性に着目した研究がいくつか挙げられる。例えば、お笑い劇場利用者の鑑賞前後の行動について映画館利用者と比較した研究において、観劇の前後に飲食や買い物など何らかの行動をする人は、お笑い劇場の利用者では80.6%、映画館の利用者においては77.1%も存在するということが明らかになっている¹⁷⁾。また、観劇前後で食事をする人は過半数であり、観劇後の行動として広く定着していると言えるだろう。また、お笑い劇場利用者の多くは観劇後の食事の動機として、「公演を劇場周辺における付随活動との一連のプロセスで楽しみたいと考えている」ことを挙げていることも明らかになっている。一方、映画鑑賞を行った人は、映画館が商業施設に併設されているという環境による要因を動機として挙げており、余暇活動を行う会場周辺の環境が付随活動を促すことも示唆されている。そして、お笑い劇場における劇場周辺での付随活動のしやすさが、公演自体に対して観客が抱く「盛り上がり」や「余韻」に良い影響を与え、「また行きたい」と言う再訪意識に繋がっているということも指摘されている¹⁷⁾。また、「店の選択肢が多い」「道が狭く人も多くて歩きにくい」など、劇場が立地する街の環境が鑑賞自体の楽しみを増加させたり悪影響を与えたりすることも示唆されている⁹⁾。その他、劇場の周辺環境とそれぞれの劇場の利用者の観劇前後の食事や散歩などの行動に関する研究で、環境の誘発によって観劇後の行動が生起するケースが多いことも明らかになっている。加えて、観劇後の行動がしにくい場合であっても、利用者自身のニーズによって行動が引き起こされている場合も存在している。つまり、各劇場利用者のニーズに合わせて環境を整備することで、より行動が誘発され、利用者の満足度の向上につながるものが考えられるのだ¹⁸⁾。

スポーツ観戦に焦点を当てた研究では、サポーターにとって、伝統的にはスタジアムの周辺空間を含めた行程における経験が大切なものであったことが指摘されている¹⁹⁾。そして現在は、スタジアムなどのスポーツベニューを都市の生成と再開発を担う道具として捉えたプロジェクトが各地で起こっており、スタジアムを周辺環境を含めてデザインすることが主流になりつつある。

(3) 主観的アクセシビリティに関する既往研究

社会全体の交通計画において、利用者の「主観的」な経験が客観的な指標と同じくらい重要である可能性が、70年代から交通政策の重要な側面として認識されてきた。この分野で実施された実証研究は少ないが、Lättman²⁰⁾らによる研究がいくつかあり、その中で主観的アクセシビリティは「輸送システムを使って満足な生活を送ることがどれくらい容易であるか」と定義されている。主観的アクセシビリティを向上させる要因として、利用者が主

観的に評価した快適性や安全性などといった主観的な交通手段の品質、および利用者自身のその移動の頻度などが挙げられている。

客観的なアクセシビリティが生活満足度等に与える影響の比較は、高齢者や障害者といった特定のグループにおいては、物理的な利便性の寄与が大きいため意味があるが、様々な人が日常的に使う交通のアクセシビリティの評価においては、実際に利用した人の主観的評価のほうが多様な態度や行動に結びつきやすいとも言われ、主観的アクセシビリティは、従来の客観的なアクセシビリティの尺度を補完する尺度として重要性が高い²¹⁾。

加えて、スウェーデンの同じ地域の住人について主観的アクセシビリティと客観的アクセシビリティとの関係を調査した研究において、全般的に主観的アクセシビリティは客観的なアクセシビリティとは評価の傾向が異なることも指摘されており²²⁾、人々の幸福度や生活満足度に着目する本研究においては、主観的アクセシビリティを交通機関の利便性評価の指標として重視した分析を行う。

(4) 本研究の位置付け

本研究は、余暇活動のアクセシビリティや主観的幸福度と、余暇活動の後に行われる外食や飲酒、買い物などの付随活動との関係を、アンケート調査を通じて検討する。従来の幸福感研究では高齢者を対象とするものが多かったが、本研究では全年齢層を対象にして、付随活動の実態、余暇活動における帰りのアクセシビリティとそれが付随活動や主観的幸福感に及ぼす影響等についてアンケート結果の分析を行う。具体的には、「付随活動を行うことで余暇活動の満足度や幸福感が上がる」「帰りのアクセシビリティが向上することで付随活動の質や余暇活動を行う頻度が向上する」といった仮説を検証することで、余暇活動のみならずそれに伴う人の動きを促進させるような交通政策が人々の幸福にとって有益であるか否かを明らかにする。

3. 研究方法

(1) 調査概要

クロス・マーケティング社のインターネット調査サービスのモニターから東京都23区、政令指定都市20都市に在住している20代から60代の男女それぞれ50名、計500人を抽出した。また、クロス・マーケティング社を通じて、米英のインターネット調査サービスのモニターからニューヨーク都市圏(以下ニューヨークと呼ぶ)及びロンドン市(以下ロンドンと呼ぶ)に在住している20代から60代の男女それぞれ50名、計1000人を抽出し、同様にWebによるアンケート調査を実施した。

(2) 調査項目

a) 個人属性

個人属性として、年齢、性別、職業、居住地、年収、結婚、子供の人数の回答を使用した。

b) 主観的幸福感に関する項目

主観的幸福感に関しては、日常生活における感情的幸福感和認知的幸福感がそれぞれ測定されている。感情的幸福感、幸福水準-幸福活性度尺度を用いてvalence軸とactivation軸を測定し、認知的幸福感については、生活への満足感尺度(SWLS尺度)を用いて計測したものである。幸福水準-幸福活性度尺度については、SCAS尺度の質問項目を参考に北川ら²⁹⁾が抽出した形容詞に基づいて、表1のように6組の形容詞のペアを質問項目として使用する。各形容詞のペアに対し、4段階の感情水準を設定し、それぞれの水準について日々の暮らしの中でそうした感情を抱く度合いを「とても頻繁に感じた」から「全く感じなかった」までの5件法で尋ねた。

表-1 感情的幸福感の測定に用いた形容詞対

幸福水準	うれしいー悲しい 幸せなー不幸な 快いー不快な
幸福活性度	積極的なー消極的な 活発なー退屈な ハッキリした感じー眠たい感じ

また変数化にあたっては、各形容詞対について、以下の例に示すように、感情の「水準」及び「活性度」の指標値を作成した。下記の算定式より求めた感情の水準と活性度に関する指標の加算平均から感情的幸福感の尺度を構成した。

【形容詞対「うれしい-悲しい」を用いた例】

$$\begin{aligned}
 & 3 \times (\text{「とてもうれしい気持ち」を感じた頻度}) \\
 & + 1 \times (\text{「少しうれしい気持ち」を感じた頻度}) \\
 & - 1 \times (\text{「少し悲しい気持ち」を感じた頻度}) \\
 & - 3 \times (\text{「とても悲しい気持ち」を感じた頻度})
 \end{aligned}$$

認知的幸福感を測定するためのSWLS尺度については表2に示す質問項目を用いた。それぞれ「いいえ」と「はい」を両端とした7件法にて回答を依頼、各項目の回答値を合計し、SWLSの尺度値として用いることとした。

c) 余暇活動に関する項目

余暇活動に関しては、すべての参加者に実施状況について回答を求め、余暇活動の種類、頻度、活動仲間、活動を開始する時刻のデータが得られている。

余暇活動の種類は、まず「コンサート等を聴きに行く」、
「ミュージカル・舞台・落語等を観に行く」という2つ

表-2 認知的幸福感の測定に用いた質問項目

- ・ほとんどの面で私の人生は私の理想に近い
- ・私の人生はとても素晴らしい
- ・私は自分の人生に満足している
- ・私はこれまで、自分の人生に求める大切なものを得てきた
- ・もう一度人生をやり直せるとしてもほとんど何も変えないだろう

の活動について、すべての参加者に回答を求めている。

またこれに加え、上記の2つの余暇活動以外で6つの選択肢の中から「実験参加者が最もよく行うもの」(以下「最頻余暇活動」と呼ぶ)を選択した上で、その活動について回答することを求めた。

頻度に関しては、「週/月/年」から選択をした上で、回数の回答を得ている。活動仲間に関しては、「一人ですることが多い」「友人とすることが多い」「家族とすることが多い」「同僚とすることが多い」「その他」の5つの選択肢を提示した。

d) 交通手段に関する項目

余暇活動へのアクセス(交通手段)について、参加者には余暇活動場所まで「行く」場合と「帰る」場合のそれぞれについて回答してもらった。

「行く」場合では、出発地点、交通手段、移動時間、一回当たりの費用を尋ねている。また、Lättmanらの主観

表-3 主観的アクセシビリティ指標

- ・行き/帰りの移動は、不都合なく、「スムーズ」(円滑)にできますか?
- ・行き/帰りの移動で使う「交通手段」が便利だからこそ、その活動ができると思いますか?
- ・行き/帰りの移動で使う「交通手段」に満足していますか?

的アクセシビリティ指標をもとに表3に示す3つの質問項目を設けた。

「帰る」場合は「行く」場合と同様に出発地点、交通手段、移動時間、一回当たりの費用、そして主観的アクセシビリティ指標の回答を依頼している。加えて、帰りの移動を始める時刻、そして帰りの移動に不便な点があるかどうかを聞いている。

e) 付随活動に関する項目

付随活動に関しては、余暇活動後に他の活動を行うかどうか、また行う場合はその種類について「食事」「買い物」「お酒を飲む」「カラオケ」「ゲームセンター」「その他」の6つの選択肢を提示した。鑑賞後に飲食店に立ち寄る人が多いことは既往研究でも明らかになっており¹⁷⁾、「食事」「お酒を飲む」行動は付随活動として定着していると考えられる。また、物販店舗への「買い物」を行う人も多いということも既往研究において指摘

されている¹⁷⁾。また、周辺にお店が多い環境が付随活動を誘発する可能性も示唆されていたため、繁華街や複合モールなどに見られる「カラオケ」「ゲームセンター」も選択肢に加えた。

4. 分析結果

(1) 尺度の信頼性

本研究で用いた幸福度尺度の信頼性を確認するためクロンバックの α を算出した。全ての尺度において $\alpha > .70$ と一定程度の信頼性が認められたため、前述の算出法に基づき作成した尺度を用いた。また、余暇活動のアクセシビリティとして主観的アクセシビリティ尺度を測定しているが、その信頼性を確認するためクロンバックの α を算出した。すべての尺度において $\alpha > .90$ と一定程度の信頼性が認められた。以上の結果を表4に示す。

表4 尺度の信頼性分析における α の値

尺度名 (項目数)	東京	ニューヨーク	ロンドン
幸福水準 (3項目)	0.878	0.885	0.893
幸福活性度 (3項目)	0.714	0.776	0.750
感情的幸福感 (6項目)	0.855	0.887	0.884
認知的幸福感 (6項目)	0.925	0.928	0.919
コンサート (6項目)	0.951	0.934	0.942
ミュージカル (6項目)	0.967	0.933	0.945
最頻余暇活動 (6項目)	0.963	0.948	0.960

(2) 付随活動の有無を従属変数とした回帰分析

付随活動を促進する要因を探索的に分析するため、コンサート/観劇/最頻余暇活動それぞれの後に付随活動を行うかどうかを表すダミー変数を従属変数とするロジスティック回帰分析を、都市ごとに行った。余暇頻度がありにも大きい回答は不適正回答と判断し、正規分布の上側1%分位点(平均値+(2.326348×標準偏差))を閾値として、それを超える回答を分析から除外した。

まず、個人属性として回答者に尋ねた項目のうち、性別、年齢、子供人数、結婚の有無、世帯年収を変数化し、説明変数候補とした。性別は男性を0、女性を1とし、結婚の有無に関しては未婚を0、既婚を1とするダミー変数を作成した。年齢・子供人数は値をそのまま投入した。世帯年収は幅を持った選択肢から選ぶ質問となっているが、各選択肢の金額幅の中間点をとることで数値化した。ただし、「200万円未満」は100万、「\$20,000未満」「£20,000未満」は10,000と換算し、「答えたくない」と回答した被験者は分析の対象から除いた。

個人属性、活動頻度、帰りの主観的アクセシビリティ、帰りの費用と時間(帰りの客観的アクセシビリティ)、帰りの交通手段ダミー(電車・バス・クルマ…のそれぞ

れに該当する場合に1となるダミー変数)、同伴者ダミー(同伴者が居る場合に1となる)を変数候補とし、ステップワイズ法により変数選択を行って、ロジスティック回帰分析を行った。ステップワイズ法に投入した変数の一覧を表5に示す。

表5 ステップワイズ法に投入した変数一覧

頻度、帰り主観的ACC、帰り費用、帰り時間、帰りの交通手段ダミー、同伴者ダミー、性別ダミー、年齢、主婦ダミー、学生ダミー、無職ダミー、世帯収入、結婚ダミー、子供人数

選択された変数によるロジスティック回帰分析結果を表5～表8に示す。以下、分析のパターンが多数になったため、代表的なもののみを掲載する。

表5 付随活動有無を従属変数とするロジスティック回帰分析の結果(ミュージカル・東京)

	非標準化			
	係数	標準誤差	有意確率	オッズ比
子供人数	-0.56	0.19	0.00	0.57
頻度	0.06	0.03	0.06	1.06
主観ACC 帰り	0.47	0.13	0.00	1.60
同伴者D	1.38	0.37	0.00	3.98
定数	-2.75	0.74	0.00	0.06

N=253, $R^2=0.110$, 調整済み $R^2=0.148$

表6 付随活動有無を従属変数とするロジスティック回帰分析の結果(コンサート・ニューヨーク)

	非標準化			
	係数	標準誤差	有意確率	オッズ比
性別	-0.52	0.22	0.02	0.60
年齢	-0.02	0.01	0.03	0.98
頻度	0.01	0.00	0.01	1.01
帰りタクシーD	2.63	1.05	0.01	13.87
同伴者D	0.93	0.36	0.01	2.55
定数	0.03	0.50	0.96	1.03

N=423, $R^2=0.105$, 調整済み $R^2=0.141$

表7 付随活動有無を従属変数とするロジスティック回帰分析の結果(ミュージカル・ニューヨーク)

	非標準化			
	係数	標準誤差	有意確率	オッズ比
年齢	-0.02	0.01	0.01	0.98
主観ACC 帰り	0.19	0.08	0.02	1.21
帰り費用	0.04	0.02	0.01	1.04
定数	-0.01	0.54	0.98	0.99

N=421, $R^2=0.045$, 調整済み $R^2=0.061$

表-8 付随活動有無を従属変数とするロジスティック回帰分析の結果 (コンサート・ロンドン)

	非標準化		有意確率	オッズ比
	係数	標準誤差		
年齢	-0.02	0.01	0.01	0.98
帰り費用	0.07	0.02	0.00	1.07
帰り時間	-0.02	0.00	0.00	0.98
定数	0.90	0.45	0.05	2.46

N=410, R²=0.097, 調整済みR²=0.131

東京では、どの余暇活動においても、帰りの主観的アクセシビリティと同伴者ダミーが統計的に有意な正の影響を及ぼしていることが示唆された。また、観劇と最頻余暇活動においては頻度も正に有意な結果となった。

ニューヨーク都市圏では、コンサートと最頻余暇活動において同伴者ダミーが正に有意な結果となった。コンサートにおいては、頻度と帰りのタクシー利用も正に有意な影響を及ぼした。ニューヨークの観劇においては、帰り費用が正に有意、つまり帰りの交通手段にお金をかける人ほど付随活動を行っている、という結果が得られた。これは、交通費が高くなる遠出の非日常感によって付随活動が誘発された結果である可能性が考えられるが、厳密には別途検証が必要であろう。

ロンドンのコンサートにおいては、ニューヨークの観劇と同様に帰り費用が正に有意になっていることに加え、帰り時間が負に有意、つまり帰り時間が短い人ほど付随活動を行っていることが示された。これは、客観的アクセシビリティの良さが付随活動を促す可能性を示唆するものである。ロンドンの観劇および最頻余暇活動において同伴者ダミーが正に有意となっており、どの都市においても余暇活動において同伴者がいることが付随活動を促す可能性が示唆された。

以上をまとめると、主観的アクセシビリティの良さは付随活動を促す傾向が示唆されており、これは本研究の仮説を支持している。また、多くの場合において同伴者の存在が付随活動を促し得るという結果が得られた。

東京の観劇、最頻余暇活動と、ニューヨークのコンサートに関して、その余暇活動を行う頻度が高い人が付随活動を行うことが統計的に示唆されている。これに関しては、頻繁にそれらの余暇活動を行う人は付随活動を行い得る機会も多くなるということであろうと考えられる。

(3) 主観的幸福感を従属変数とした回帰分析

次に付随活動の実施や帰りの交通手段の利便性が、主観的幸福感に及ぼす影響について検討するため、従属変数を感情的幸福感及び認知的幸福感として、線形回帰分析を都市ごとに行った。(2)と同様に、余暇頻度があまりに大きい回答は不適正回答と判断し、分析から除

外した。

説明変数の候補として、(2)で変数化した個人属性と、各余暇活動の頻度、主観的アクセシビリティ、同伴者ダミー、付随活動ダミーに加えて、交互作用項として、付随活動ダミーにそれぞれの余暇活動の頻度を掛け合わせた項目、付随活動ダミーに主観的アクセシビリティを掛け合わせた項目、主観的アクセシビリティに頻度を掛け合わせた項目、付随活動ダミーに帰りに利用する交通機関ダミーを掛け合わせた項目の中からステップワイズ法により変数選択を行い、都市ごと余暇活動ごとに回帰モデルを分けて重回帰分析を行った。投入した変数一覧を表34に示す。

表-9 ステップワイズ法に投入した変数一覧

頻度、主観的ACC、同伴者ダミー、付随活動ダミー、付随活動ダミー×頻度、主観的ACC×頻度、付随活動ダミー×各交通機関利用ダミー、性別ダミー、年齢、主婦ダミー、学生ダミー、無職ダミー、世帯収入、結婚ダミー、子供人数

a) 感情的幸福感を従属変数にした分析

分析の結果を表 10～表 12 に示す。

表-10 コンサート関連変数が感情的幸福感に与える影響 (ニューヨーク)

	非標準化係数	標準化係数	t 値	有意確率
(定数)	-6.03		-4.58	0.00
主観ACC	0.81	0.22	4.59	0.00
世帯収入	0.00	0.20	4.33	0.00
性別	-1.27	-0.13	-2.84	0.00
同伴者D	2.66	0.18	3.73	0.00
付随活動D×帰りバスD	-2.27	-0.09	-1.91	0.06
主観ACC×頻度	0.01	0.26	3.54	0.00
頻度×付随活動D	-0.02	-0.17	-2.44	0.02
年齢	0.04	0.10	2.17	0.03

N=423, R²=0.229, 調整済みR²=0.212

表-11 ミュージカル関連変数が感情的幸福感に与える影響 (ニューヨーク)

	非標準化係数	標準化係数	t 値	有意確率
(定数)	-4.28		-3.60	0.00
主観ACC	1.00	0.27	5.58	0.00
世帯収入	0.00	0.18	3.69	0.00
性別	-1.20	-0.12	-2.63	0.01
付随活動D× 帰りタクシーD	-4.84	-0.13	-2.65	0.01
年齢	0.04	0.13	2.60	0.01
無職D	-1.43	-0.10	-2.03	0.04

N=421, R²=0.184, 調整済みR²=0.170

表-12 コンサート関連変数が感情的幸福感に与える影響
(ロンドン)

	非標準 化係数	標準化 係数	t 値	有意 確率
(定数)	-3.50		-3.11	0.00
主観 ACC	0.98	0.25	5.01	0.00
無職 D	-2.35	-0.13	-2.70	0.01
付随活動 D×帰り徒歩 D	4.55	0.13	2.71	0.01
結婚 D	1.15	0.12	2.34	0.02

N=410, $R^2=0.111$, 調整済み $R^2=0.101$

東京では、コンサートにおける同伴者ダミーと主観的アクセシビリティ、観劇における主観的アクセシビリティが正に有意な変数となり、付随活動や帰りの手段に関する変数は採用されなかった。

ニューヨークでは、東京と同様にコンサートにおける同伴者ダミーと主観的アクセシビリティが感情的幸福感に正の影響を及ぼすことに加え、コンサートにおける主観的アクセシビリティ×頻度の交互作用も有意な変数として採用された。一方で「コンサートにおける付随活動ダミー×帰りにバスを利用するダミー」交互作用項と、「コンサートにおける頻度×付随活動ダミー」の項は感情的幸福感に関して負に有意な結果となった。また、観劇においては主観的アクセシビリティが正に有意に、「付随活動ダミー×帰りにタクシーを利用するダミー」の交互作用項が負に有意となった。劇場に行きやすい人は感情的幸福感が高く、付随活動を行うとタクシーで帰ることになるアクセシビリティの低さによって感情的幸福感が下がるという可能性がある。最頻余暇活動に関しては、主観的アクセシビリティと、「主観的アクセシビリティ×頻度」の交互作用項が正に有意となった。

ロンドンでは、コンサートについて主観的アクセシビリティと「付随活動×帰りが徒歩のダミー」の交互作用項が正に有意となった。これより、歩いて行けるようなアクセスのいいところにコンサート会場があって、帰りに付随活動ができるような生活が感情的幸福感を高める、という解釈ができる。また、観劇に関しては、劇場への主観的アクセシビリティが高いことが感情的幸福感を高めることも示唆されている。最頻余暇活動に関しては、感情的幸福感に有意に影響を与えた変数はなかった。

以上をまとめると、余暇活動場所への主観的アクセシビリティが高いことが感情的幸福感に正の影響を与えている場合が多いことがわかり、これは弓場らの研究結果と一致するものである。付随活動に関しては、特定の余暇活動において感情的幸福感に正の影響を及ぼす場合があるが、全般的には感情的幸福感に大きな影響を与える要因ではなかったと考えられる。

b) 認知的幸福感を従属変数にした分析

分析の結果を表43～表51に示す。

表-13 ミュージカル関連変数が認知的幸福感に与える影響
(東京)

	非標準 化係数	標準化 係数	t 値	有意 確率
(定数)	13.94		14.83	0.00
結婚 D	2.76	0.20	2.71	0.01
世帯収入	0.00	0.19	2.63	0.01
同伴者 D	2.33	0.16	2.24	0.03
付随活動 D×帰りクルマ D	6.54	0.14	2.05	0.04

N=253, $R^2=0.190$, 調整済み $R^2=0.173$

表-14 コンサート関連変数が認知的幸福感に与える影響
(ニューヨーク)

	非標準 化係数	標準化 係数	t 値	有意 確率
(定数)	11.10		6.81	0.00
世帯収入	0.00	0.21	4.44	0.00
主観 ACC×頻度	0.01	0.26	5.77	0.00
主観 ACC	1.18	0.20	4.33	0.00
結婚 D	3.00	0.19	4.06	0.00

N=423, $R^2=0.241$, 調整済み $R^2=0.233$

表-15 コンサート関連変数が認知的幸福感に与える影響
(ロンドン)

	非標準 化係数	標準化 係数	t 値	有意 確率
(定数)	9.27		5.45	0.00
主観 ACC	1.51	0.25	5.33	0.00
結婚 D	2.08	0.14	2.49	0.01
主観 ACC×頻度	0.01	0.17	3.67	0.00
無職 D	-3.73	-0.14	-2.92	0.00
世帯収入	0.00	0.11	2.30	0.02
子供人数	0.80	0.12	2.20	0.03
付随活動 D	1.45	0.09	2.01	0.04

N=410, $R^2=0.225$, 調整済み $R^2=0.210$

表-16 最頻余暇活動関連変数が認知的幸福感に与える影響
(ロンドン)

	非標準 化係数	標準化 係数	t 値	有意 確率
(定数)	15.14		13.41	0.00
世帯収入	0.00	0.30	4.31	0.00
子供人数	1.07	0.17	2.44	0.02
学生 D	7.53	0.18	2.63	0.01
同伴者 D	2.16	0.14	2.02	0.05
主観 ACC×頻度	0.00	0.16	2.29	0.02
付随活動 D×帰りバス D	2.64	0.14	1.98	0.05

N=491, $R^2=0.229$, 調整済み $R^2=0.202$

東京では、コンサートに関しては感情的幸福感の場合と同様に同伴者ダミーと主観的アクセシビリティが正に有意となった。また、観劇においては、同伴者がいることと共に付随活動を行った後クルマを利用して帰ることが認知的幸福感に正の影響を与えることが示唆された。

最頻余暇活動については、余暇活動に関わる変数で有意な結果は得られなかった。

ニューヨークでは、全ての余暇活動に関して主観的アクセシビリティと「主観的アクセシビリティ×頻度」の交互作用項が認知的幸福感に正の影響を与えることが示された。

ロンドンでは、ニューヨークと同様、主観的アクセシビリティと「主観的アクセシビリティ×頻度」の交互作用項が正に有意になるとともに、コンサートの帰りに付随活動を行う人は認知的幸福感が高いということも示唆された。観劇に関しては、主観的アクセシビリティが正に有意となった。最頻余暇活動に関しては、同伴者ダミーや「主観的アクセシビリティ×頻度」の交互作用項が正に有意であると共に、付随活動を行った帰りにバスを利用する人の認知的幸福感が高いことが示唆された。以上をまとめると、特定の余暇活動において付随活動が

認知的幸福感に正の影響を与えること、また特定の交通手段との交互作用によって認知的幸福感に正の影響を与えうることが示唆された。加えて、多くの場合で余暇活動場所への主観的アクセシビリティが高い上で活動頻度が高い人は認知的幸福感が高くなる可能性も示された。また、複数の余暇活動において同伴者がいることも認知的幸福感に正に有意になっており、注目すべき要因であると考えられる。

なお、研究の主たる検証課題ではないが、個人属性を表す変数のうち世帯収入の変数がどちらの分析でもほとんどの場合において正に有意な結果がみられ、主観的幸福感に関する複数の研究で指摘されている結果と同様であることが確認できた。世帯収入は正に幸福感に影響を与えるケースが多かったが、特定の場合においては、付随活動や余暇活動への主観的アクセシビリティおよび頻度がそれと同等の影響を与え得ることが示唆された。

最後に、(2) および (3) の分析の結果を表17、表18にまとめた。主観的幸福感に関して、付随活動関連の変数が与える影響で負の場合よりも正の場合の方が多かったため、一部ではあるものの付随活動は主観的幸福感に良い影響を与える可能性が示唆された。

表-17 付随活動の有無に有意に影響を与える変数一覧

	東京			ニューヨーク			ロンドン		
	コンサート	観劇	最頻余暇活動	コンサート	観劇	最頻余暇活動	コンサート	観劇	最頻余暇活動
余暇活動頻度		+	--	++				++	
帰り主観的ACC	++	++	++		++				
帰り費用					++		++		
帰り時間							--		
同伴者	++	++	++	++		++		++	++
帰り電車									
帰りバス									
帰りクルマ									
帰り自転車									
帰り徒歩									
帰りタクシー				++					
性別				--					
年齢				--	--		--	--	
主婦									
学生									
無職									
世帯収入									
結婚	--								
子供人数		--							

++, --は5%水準で有意, +, -は10%水準で有意

表-18 主観的幸福感に有意に影響を与える変数一覧

	東京						ニューヨーク						ロンドン					
	コンサート		観劇		最頻余暇活動		コンサート		観劇		最頻余暇活動		コンサート		観劇		最頻余暇活動	
	感情	認知	感情	認知	感情	認知	感情	認知	感情	認知	感情	認知	感情	認知	感情	認知	感情	認知
頻度																		
主観的ACC	++	+	++				++	++	++	++	++	++	++	++	++	++		
主観的ACC×頻度							++	++		++		++						++
同伴者	++	++		++			++											+
付随活動													++					
付随活動×頻度							--				++		++					
付随活動×電車																		
付随活動×バス							-											+
付随活動×クルマ				++														
付随活動×自転車																		
付随活動×徒歩													++					
c付随活動×タクシー									--									
性別							--		--					--	--			
年齢							--	++	++	--					--			
主婦												++						
学生		++	++		++	++												++
無職									--				--	--	--	--		
世帯収入	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++					++
結婚	++		++	++	++		++		++				++	++	++	++		
子供人数													++		++			++

++, -は5%水準で有意, +, -は10%水準で有意

5. 結論

(1) 本研究の成果

本研究では、東京、ニューヨーク及びロンドンで行ったアンケート調査結果から、都市娯楽活動における付随活動の有無、活動場所への主観的/客観的アクセシビリティ、主観的幸福感の関係等を分析した。

まず、主観的幸福感の基本統計を見ると、東京は他の2都市に比べてかなり低いことが分かる。アンケートを行った年と同じ2018年の世界幸福度ランキングでは、アメリカとイギリスがそれぞれ18位と19位であるのに対し、日本は54位と低くなっている²⁴ため、データの偏りによるものではないと考えられる。また、東京はコンサートや舞台の鑑賞といった文化的な余暇活動を行う頻度が総じて低い。OECDの調査によると、アメリカやイギリスに比べて、日本人の余暇時間は低く、仕事に使っている時間が長い²⁴。これらを踏まえると、余暇に関心を向ける生活の余裕が無いことが、日本人の幸福度に影響を与えている可能性が考えられる。

そして、本研究の主題である「付随活動」も、以下のように幸福度に影響を与えていることが示唆される。

まず付随活動の実施を促す要因分析の結果を振り返ると、総じて、主観的アクセシビリティの高さが付随活動を促す傾向が示唆され、本研究の仮説を支持する結果となった。ただし、移動にかかる費用や時間といった客観

的アクセシビリティは、必ずしも良い場合に付随活動が促されるのではなく、むしろ交通費にお金をかけて遠出した非日常感が付随活動を促す等の可能性も存在することが示唆された。また、どの都市でも年齢が若いの方が付随活動を行う傾向が見られた。

次に主観的幸福感に関して、活動場所への主観的アクセシビリティが高いことが感情的幸福感に正の影響を与えている場合が多く、これは弓場ら²⁶の研究結果と一致するものであった。また、頻度が有意な変数として選択されずに主観的アクセシビリティ単体で有意な場合も多かったことから、その活動場所に行きやすい場所に住んでいるだけで感情的幸福感が上がる可能性が考えられる。認知的幸福感に関しては、主観的アクセシビリティと頻度の交互作用が多くの場合で変数として採用された、特にニューヨークにおいては全ての種類の余暇活動において正に有意になったことが特徴的で、活動場所へ行きやすいことや、活動場所へ行きやすい上にその活動頻度が高いことが効果的であることが示された。

付随活動に関する変数は、全般的には感情的幸福感に大きな影響を与える要因ではなかったが、特定の余暇活動において感情的幸福感に正の影響を及ぼしているものがあつた。また、特定の余暇活動において付随活動が認知的幸福感に正の影響を与えること、加えて特定の交通手段との交互作用によって認知的幸福感に正の影響を与えることが示唆された。また、付随活動は正に有意で

あるにも関わらず交通機関との交互作用項が負に有意になっている場合などがあり、交通機関における体験が幸福感を損なっている可能性も示唆された。

これらの結果から、都市ごとに幸福感を高める余暇活動の楽しみ方の解釈が可能である。例えば、東京においては、「同伴者と共に舞台などを見に行った後に、付随活動を行って、クルマを利用して帰る」ような生活が認知的幸福感を高めている可能性がある。ロンドンにおいては、「自宅からのアクセスがよい場所にコンサート会場があって、帰りに付随活動をしつつ、歩いて帰るような生活」が感情的幸福感を高める可能性がある。加えて、「同伴者と共に最頻余暇活動を行った後に、付随活動を行って、バスを利用して帰る」ことで認知的幸福感が高まる可能性が示唆された。

付随活動の有無および主観的幸福感に関して、同伴者ダミーが正に有意になる場合が多く存在し、同伴者の存在が付随活動を促したり主観的幸福感を増進したりする要因として注目すべきであると考えられる。なお、研究の主たる検証課題ではないが、個人属性を表す変数のうち世帯収入の変数が主観的幸福感についての分析でほとんどの場合において正に有意な結果がみられ、主観的幸福感に関する複数の研究で指摘されている結果と同様であることが確認できた。加えて、結婚ダミーも正に有意、すなわち結婚している人の方が主観的幸福感が高い場合が多いことも示唆された。

最頻余暇活動における帰りの変数について解釈が困難な変数が複数あったが、これは最頻余暇活動が複数の余暇活動の内容を含むものであることによる設計上の問題によるものではないかと考えられる。また、最頻余暇活動の選択項目に含まれる「映画を見に行く」「スポーツを観戦しに行く」の中にそれらをテレビで見ている回答者が相当数含まれている可能性が弓場らによって指摘されており、付随活動やアクセシビリティに関してそれらの回答者のものの影響が強く出た場合に考察が難しい結果となったと考えられる。

以上より、主観的アクセシビリティの高さが付随活動を促し得ること、また付随活動の実施や娱乐场所への主観的アクセシビリティの高さが主観的幸福感を増進する場合があることが示され、すべての分析ケースにおいてではないものの、本研究の仮説が支持される結果が得られている。世帯収入や結婚など、従来の研究において主観的幸福感を高める主要な要因とされてきた属性については、本研究でも主観的幸福感に正の影響を及ぼしていたが、興味深いことに一部の分析ケースにおいては、付随活動や余暇活動への主観的アクセシビリティおよび頻度がそれらと同等の影響を与え得ることが示唆された。

これらの事実から、交通政策において従来重視されてきた「移動時間の短縮」や「費用の削減」といった客観

的評価だけではなく、その交通機関の使いやすさなど利用者の主観的な評価が、都市住民の幸福を増進する上で重要であることが、改めて示唆された。そして本研究独自の発見として、「付随活動」の実施が主観的幸福感の向上に寄与する可能性があること、そして主観的アクセシビリティは付随活動の実施にも大きな影響を及ぼしていることが示唆された。今後の都市開発・交通計画においては、都市娯楽そのものの楽しみやすさのみならず、それに伴う付随活動の実施のしやすさも考慮した議論が行われるべきであると言えるであろう。

(2) 今後の課題

今回行った回帰分析において、統計上有意な変数は出たものの、多くの分析で決定係数が小さいものが多かった。今後の課題として、適切な統制変数を加えること等によってより当てはまりの良いモデルを構成できる可能性がある。例えば、既往研究で主観的幸福感を決定する要因として指摘されていた健康状態に関する変数や、余暇活動に関する満足度、その余暇活動にかかる予算などはデータとして取得していないため、これらを考慮した分析を行うことで分析が改善する可能性があると考えられる。

謝辞：本研究は、公益財団法人国際交通安全学会(IATSS)の2018年度プロジェクト「都市の文化的創造的機能を支える公共交通の役割」(研究代表者:中村文彦横浜国立大学教授)の支援により行われたものであり、この場を借りて感謝を申し上げます。

参考文献

- 1) 藤井聡：土木計画学—公共選択の社会科学、学芸出版社、2008。
- 2) Diener,E., Lucas,R., Schimmack,U. and Helliwell,J. : Well-Being for Public Policy, Oxford University Press, 2009.
- 3) 橋本成仁, 恒藤佑輔：地域とのつながりに着目した高齢者の生活交通の利用と主観的幸福感との関係に関する研究, 土木計画学研究・論文集, Vol.75, No.5, pp771-778,2019.
- 4) 川岸海荷, 北野幸樹：時間的・空間的側面からみた余暇活動の動向と特性について：近隣余暇関連施設に関する研究その 1, 日本建築学会計画系論文集, Vol.61, No.487, pp.167-176,1996.
- 5) Maslow, A.H. : The Farther Reaches of Human Nature, Viking Press, 1971.
- 6) 大曾根悠子, 前野隆司：美しさと幸福の関係解析：審美欲求に着目したアンケート教唆に基づいて、慶應義塾大学大学院システムデザイン・マネジメント研究科修士論文, 2012.

- 7) Landry, C. : The Creative City—A Toolkit for Urban Innovators, London, Demos, 2008.
- 8) 遠山直子, 添田昌志, 大野隆造 : 劇場の周辺環境と鑑賞前後の行動との関係, 日本建築学会大会学術講演梗概集, E-1, pp.1127-1128, 2003.7.
- 9) 相田文, 坂口大洋, 菅野實 : 劇場利用の鑑賞行動と志向性について : 劇場利用圏のモデル構築に関する研究 その 2, 学術講演梗概集, E-1, pp.87-88, 1999.
- 10) 株式会社日本政策投資銀行 : スポーツを核とした街づくりを担う「スマートベニュー」～地域の交流空間としての多機能複合型施設～, 2013
- 11) Diener, E. : Subjective well-being, Psychological Bulletin, Vol. 95, No. 3, pp. 542-572, 1984
- 12) Diener, E., Emmons, R. A., Larsen, R. J. and Griffin, S. : The satisfaction with life scale, Journal of Personality Assessment, Vol. 49, No.1, pp. 71-75, 1985.
- 13) Russell, J. A. : A circumplex model of affect, Journal of Personality and Social Psychology, Vol. 39, No. 6, pp. 1161-1178, 1980.
- 14) Russell, J. A. and Barrett, L. F. : Core affect, prototypical episodes, and other things called emotion: Dissecting the elephant, Journal of Personality and Social Psychology, Vol. 76, No. 5, pp. 805-809, 1999.
- 15) Västfjäll, D., Friman, M., Gärling, T. and Kleiner, M. : The measurement of core affect: A Swedish self-report measure, Scandinavian Journal of Psychology, Vol. 43, No. 1, pp. 19-31, 2002.
- 16) Pavot, W. and Diener, E. : Review of the satisfaction with life scale, Psychological Assessment, Vol.5, pp. 164-172, 1993.
- 17) 山本杏子, 小島隆矢 : 類似施設との比較によるお笑い劇場利用者行動の特徴 お笑い劇場の利用者行動と顧客満足に関する研究 その 1, 日本建築学会環境系論文集, Vol.79, No.695, pp.37-44, Jan., 2014
- 18) 山本杏子, 小島隆矢 : お笑い劇場利用者の類型化及び利用者行動の劇場間比較 お笑い劇場の利用者行動と顧客満足に関する研究 その 2, 日本建築学会環境系論文集, Vol.79, No.702, pp.649-654, Aug., 2014
- 19) 橋本純一 : スポーツ観戦環境の設計(III) -変容するスポーツ・ベニューとその未来-, 信州大学環境科学年報, Vol.41, 2019
- 20) Lättman, K., Olsson, L. E. and Friman, M.: Development and test of the Perceived Accessibility Scale (PAC) in public transport, Journal of Transport Geography, Vol.54, pp. 257-263, 2016.
- 21) Lättman, K., Friman, M., and Olsson, L. E.: Perceived accessibility of public transport as a potential indicator of social inclusion. Social inclusion, 4(3), pp.36-45, 2016..
- 22) Lättman, K., Olsson, L. E., and Friman, M.: A new approach to accessibility - Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel. Research in Transportation Economics. 2018.
- 23) 北川夏樹, 鈴木春菜, 中井周作, 藤井聡: 日常的な移動が主観的幸福感に及ぼす影響に関する研究, 土木計画学研究・論文集, Vol. 67, No. 5, pp. 697-703, 2011.
- 24) OECD Statistics : Time Use, https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIME_USE#[Accessed 2020-1-28]
- 25) 弓場雅斗, 川端祐一郎, 藤井聡 : 都市娯楽活動へのアクセシビリティが主観的幸福感に及ぼす影響に関する研究 : 土木学会論文集 D3, Vol.75, No.6, pp.267-276, 2020

(?)

A STUDY ON ACCOMPANYING EVENTS OF LEISURE ACTIVITIES AND RETURNING-HOME BEHAVIOUR

Honoka KUSAKABE, Yuichiro KAWABATA and Satoahi FUJII

It is thought that urban leisure activity has a certain influence on the degree of happiness of people, and many people enjoy leisure activity with accompanying events such as eating out, drinking alcohol, and shopping. Nevertheless there are few empirical studies about accompanying events of leisure activity. In this research, we examined the relationship between accessibility to the activity place, incidental activity, and subjective well-being. We used not only objective accessibility index such as time or cost, but also a perceived accessibility scale in order to pay notice to subjective well-being. Results showed that high perceived accessibility of returning home and companion could induce the accompanying events by some activities. Furthermore, results indicated that some combination of accompanying events and mode of transport could raise subjective well-being.