

1. はじめに

服装の選択は個々人の社会的行動を円滑にするのみならず、社会そのもののあり方にも大きく影響を及ぼす。とりわけ、服装は個人を視覚的に表現するものであり、その選択はまちの視覚的要素の集合体であるまちの“景観”や“たたずまい”に変化をもたらすであろう。これまで、まちの景観については構造物の意匠や看板のあり方、自然環境など物理的な構造物が主に着目されてきた。しかし、服装を含む個々人の振る舞いが都市景観の構成要素であり、まちで生活する人々がもたらす影響も小さくないことが指摘されている¹⁾²⁾。それゆえ、景観の改善はその景観に関与するひとり一人の人間の行動が変容することによってもたらされることが考えられる。

さて、服装の選択はまちの景観に影響を及ぼすのであると同時に、まちのあり方によって服装の選択も影響を及ぼされることが考えられる。このため、多くの他者が自分を視認するような状況では、そのような他者の目を意識した服装を選択するであろう。例えば、バスや電車・鉄道の駅などの公共交通機関を利用する際や、商店街や百貨店、レストランなどの公共的な場所では、きちんとした服装や身だしなみに気を遣った格好で訪れなければ、周囲の人々との調和がとれず居心地の悪い空間となってしまうたり、社会のルールを少々逸脱したことへの羞恥を感じてしまう可能性がある。それ故、そのような公共交通機関を利用したり公共的な空間を訪れたりする際には、他者に配慮して服装を気遣う人が多くなると想定される。一方、自動車の車内は閉ざされた空間であり、自動車利用中は車外の他者との距離も大きくなる。また、コンビニエンスストアや小規模なスーパーに車を使って訪れる際は他者との接触機会が少なくなるであろう。そのような場合は、服装による居心地の悪さや羞恥心を感じない可能性がある。もちろん、自動車を使っているだけでも服装に気を遣った格好で出かけることはあるだろうが、同じ生活スタイルの人が自動車の利用割合が高くなれば、服装に気を遣う機会が少なくなってしまうと考えられる。

すなわち、公共交通を利用する機会が多いまちでは、他者を意識し身だしなみを気遣う人が多くなる一方で、自動車利用頻度が多いまちではそうでない人が多くなってしまうのではないかと推察される。このように、交通手段や日常生活における他者との接触の程度が、服装選択や態度に影響を及ぼしていると考えられる。

さらに、本研究では服装意識に影響を及ぼす要因として、個人の「大衆性」に着目した。「大衆性」はとにかく自分には様々な能力が備わっており、自分の望みどおりに物事が進むであろうと盲信する傾向である「傲慢性」と自分自身の外部環境からの閉塞性を示す「自己閉塞性」から構成される心理指標である³⁾。先述の通り、服装への意識・行動には他者の存在の認知と配慮が影響を及ぼすと考えられるが、「大衆性」はこのような他者への意識や配慮の傾向を直接的に示すものであると想定される。

そこで本研究では、我々の服装への態度に着目し、日常的な交通行動・大衆性がその意識に及ぼす影響を検証することを目的とした。

2. 調査概要

本研究では、2014年1月にインターネットによるアンケート調査を行った。母集団である調査会社のモニターの中から全国各地に居住する満20～69歳の男女から、居住地と個人属性による化三段抽出法によって、500人のサンプルを抽出した。

(1) 調査項目

調査項目は、「日常の交通行動」、「交通手段と服装の選択に対する意識」、「大衆性」、「個人属性」である。

日常の交通行動については、「徒歩」、「自転車」、「自動車」、「電車・バス」を用いた移動の頻度をそれぞれ尋ねた。交通手段と服装選択に対する意識については、徒歩、自転車、自動車、電車、バスの各交通手段について、「どの程度お洒落な交通手段だと感じるか?」、「服装に気を配る交通手段か?」を

5 件法で尋ねた。また、運動着を着用した際、利用に抵抗を感じる交通手段と、運動着を着用して公共交通機関を利用することはだらしなく感じるかどうかを 5 件法で尋ねた。

大衆性については、既往研究³⁾から、傲慢性・自己閉塞性の各尺度を構成する質問項目の中から簡便のため因子寄与率の高い 5 項目を抽出し、用いた。この項目の信頼性係数 α はそれぞれ 0.70 と 0.68 であった。

(2) 回答者の属性

本調査では、層化三段抽出を用いて被験者を抽出した。第一次抽出単位を大都市圏と地方、第二次抽出単位を性別、第三次抽出単位を年齢とした。すなわち、大都市圏(東京、埼玉、千葉、神奈川、愛知、岐阜、三重、大阪、京都、滋賀、兵庫、奈良、和歌山)に在住している各年代(20～29 歳、30～39 歳、40～59 歳、60～69 歳)の男女各 25 名、計 250 名、地方(大都市圏以外すべて)に在住している各年代の男女各 25 名計 250 名となった。

回答者の自家用車所有の有無については、所有している回答者が 322 名(64.4%)、所有していない回答者が 178 名(35.6%)であった。

3. 結果

(1) 交通手段別の服装への意識について

まず、各交通機関について、利用の際に「服装に気を配る交通手段か」をそれぞれ「全く気を配らない～非常に気を配る」の 5 件法で尋ねた。評価の平均値を算出し得られた結果を図 1 に示す。この結果、電車・バスを利用する際に服装により高い配慮を

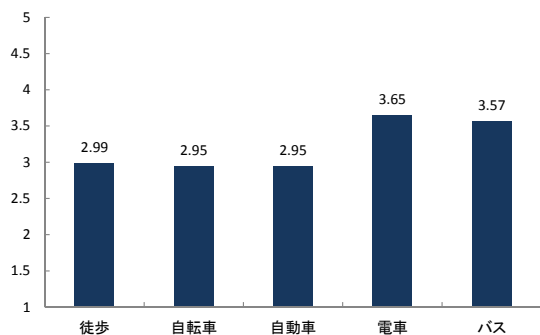


図 1：服装に気を配る程度 (n=500)

表 1：運動着を着用しての利用に抵抗を感じる交通手段

	抵抗がある		抵抗がない	
	人数(人)	割合(%)	人数(人)	割合(%)
徒歩	165	33.0	335	67.0
自転車	143	28.6	357	71.4
バイク(原付含む)	161	32.2	339	67.8
自動車	159	31.8	341	68.2
電車	436	87.2	64	12.8
バス	402	80.4	98	19.6
その他	21	4.2	479	95.8

表 2：回答者の交通分担率

	大都市圏在住 (n=246)		地方在住 (n=237)	
	分担率 (%)	外出頻度 (回/月)	分担率 (%)	外出頻度 (回/月)
徒歩	30.23	9.76	18.75	6.18
自転車	15.79	4.71	11.88	3.63
自動車	30.84	8.5	60.1	15.78
電車・バス	23.13	7.54	9.27	3.08

有する傾向が示された。また、電車・バスの各回答値の平均とそれ以外の交通機関の各平均値との差は 1%水準で統計的に有意であった。さらに、回答者を大都市圏・地方に分割して分析しても同じ傾向であった。

また、スウェット、ジャージを着用しての利用に抵抗を感じる交通手段を複数選択形式で尋ねた結果を表 1 に示す。表 1 に示す通り、電車、バスにおいて、抵抗があると回答した割合がそれぞれ 87.2%、80.4%と他の交通手段と比較して高い割合であった。また、スウェット・ジャージについてはこれらを着用して公共交通機関を利用することがだらしなく思うか、という設問に対して「全く思わない」「思わない」と回答した回答者が 12.8%なのに対して、「とてもそう思う」「そう思う」と回答した回答者は 51.6%であり、わが国の成人において服装への配慮・節度に欠けると捉えられておると想定される服装である。すなわち、公共交通を利用する際には他の交通機関と比較して服装に配慮し、配慮に欠けると他者から思われるような服装を着用することを避ける傾向が高い可能性を示唆する結果であると考えられる。

次に、日常の交通行動について尋ねた設問から、各回答者のひと月あたりの合計トリップ数を求め、

各回答者の交通手段分担率を算出した。その結果を表2に示す。さらに、大都市圏と地方のそれぞれでこの分担率と普段の服装への配慮の程度についての相関分析を行った。その結果、大都市圏の回答についてはいずれの交通手段の分担率とも有意な相関が示されなかったが、地方の回答については電車・バスの利用率との正の相関が、係数は.13と小さいものの5%水準で有意だった。

(2) 大衆性と服装への配慮

次に、大衆性の各尺度と服装への配慮の各項目の相関分析を行った。この結果を表3に示す。表3に示される通り、相関係数は.13~.19と小さいものの、自己閉塞性と有意な負の相関が示された。この結果は、外部環境からの閉塞性が高いほど服装への配慮が低くなる傾向を示唆するものである。

4. まとめ

本研究では、服装への態度に着目し、アンケート調査を実施して日常的な交通行動や大衆性とその意識に及ぼす影響を検証した。その結果、自転車や自動車と比較して、電車やバスを利用する際の方が服装に気を使う傾向が示された。さらに、地方都市(政令指定都市がない都道府県)では、公共交通利用率と服装意識に有意な相関が示された。また、大衆性を構成する2因子のうち、とりわけ自己閉塞性が公共の場での服装意識に影響を及ぼす可能性が示唆された。

個人の服装の選択は、もちろん当該個人の価値観や嗜好に基づいた意思決定に委ねられるものであるが、その帰結がまちのありように影響を及ぼ

すと共に、まちのあり方にも影響される社会的な側面を有する。本研究で得られた結果から、他者との接触が多い公共交通を利用する際には服装への意識が高まる可能性が示唆された。したがって、このような交通行動の利用を促進し、他者やまちへの視野を醸成することで公共の場での服装への態度を変容させる可能性があると考えられる。すなわち、まちづくりにおいてコンパクト・シティや低炭素都市などで目標とされる、公共交通や他者が多く集うような公共的空間を利用するようなまちには、他者への配慮・服装への態度という観点からも妥当性を有する可能性があると推察される。

参考文献

- 1) 青木義次, 岡田篤生, 尚炯鍾: 都市空間における人と景観の相互作用, 日本建築学会大学学術講演梗概集(関東), 1988
- 2) 藤井聡: 態度・行動変容施策に基づく景観改善, 景観・デザイン研究講演集 No.3 2007
- 3) 羽鳥剛史, 小松佳弘, 藤井聡: 大衆性尺度の構成 — “大衆の反逆” に基づく大衆の心的構造分析, 心理学研究, 第79巻, 第5号, pp.423-431, 2008.

表3: 大衆性尺度と服装への配慮の相関分析

	傲慢性	自己閉塞性
服装への配慮_徒歩	-.057	-.156***
服装への配慮_自転車	-.019	-.183***
服装への配慮_自動車	-.023	-.108**
服装への配慮_鉄道	-.152***	-.180***
服装への配慮_バス	-.158***	-.182***
普段の服装への配慮	-.061	-.190***
公共交通での運動着※の着用はだらしがない	-.011	-.131***
運動着※の着用者が増えると街の雰囲気が悪くなる	.029	-.137***

※ジャージ・スウェット ** p<.05, *** p<.01