

大学生の服装に交通手段が与える影響

—運動着・部屋着の服装規範と許容度に着目して—

谷口 綾子 (筑波大学 大学院システム情報工学研究科, taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp)

Relationships between university student's clothing and travel mode choice: Focused on acceptance of sportswear and undress

Ayako Taniguchi (Graduate School of Systems and Information Engineering, University of Tsukuba)

要約

本研究では、クルマ依存社会が個々人の「服装」にもたらす影響の可能性を示唆することを目的として、運動着やリラックスするときの服装（部屋着）としてジャージ・スウェットに着目し、大学生の公的自己意識（人目を気にする度合い）、通学時の服装の「理想（規範）と現実（許容度）」を交通手段別に定量的に把握するとともに、それらと通学手段の関係について二つの仮説を掲げ、検証した。その結果、運動着・部屋着としてのジャージ・スウェット着用の服装規範・服装許容度は、交通手段によって異なること、バスや電車などの公共交通ではジャージ・スウェットはふさわしくなく（規範）、着ていけない（許容度）と大学生が考えていることが示された。また、大学への通学交通手段により、公的自己意識・服装規範・服装許容度に差があること、「クルマ通学の学生は人目を気にしない」傾向、「公共交通であるバスで通学している学生はジャージ・スウェットで電車に乗ることに抵抗がある」傾向が示された。

キーワード

大学生, 服装, 交通手段選択, 着装規範, 運動着

1. はじめに

衣食住は人間生活の基本要件である（松村, 2006）。中でも「衣」は、毛皮を持たない人間の体温調節機能として重要な役割を果たすのみならず、地位や職業を表したり、生活を豊かに彩るものでもある。

我々は常に、その日の予定や訪問先を考えて服装を選択する。この際、多くの場合、我々は社会的着装規範（辻他, 2001）（公的に定められてはいないが、大多数の人が従う着装規範:以下「服装の規範」と呼称）を考慮している。デートの時は相手の好みの服装を心がけるだろうし、目上の人と会合するときには、運動着等のラフな格好は不適切であろう。このような服装の決まり事は、制服など公的に定められているものだけでなく、多くの人が従う社会的規範としても存在している。このように、私たちの被服行動は「服装の規範」によっても決定されるのである。一方で、（規範は時代や状況に応じて変わり得るものであるが）私たちの社会の規範が、状況に応じた「服装」によって保たれるという因果関係もあり得よう。このことは「状況に応じて服装を整える」ことが、公的実践となり得ることを意味している。

被服行動や着装規範に関する研究は、主に心理学や繊維業界に関連した分野で進められている（例えば神山（1999））。また、大学生などの現代の若者の被服行動や自意識に着目した記述的研究としては、牛田（2000）、岡田（1999）、松原（2015）などが報告されている。また、泉（2002）は、高齢者の着装感情や服装への関心度と健康状態との関係を報告している。

谷口他（2013）は、大学生の服装が大学の景観に与える影響を定量的に計測し、リラックスウェア、運動着として多用されるジャージやスウェットの着用は、大学の景観にそぐわないと評価されたことを報告している。また、ジャージやスウェットで大学に通学する学生は、そうで無い学生に比べ、授業への遅刻や授業中の居眠りが多く、課題の提出等も遅れがちであり、服装が授業態度に関係していることが示されている。この中で、谷口他（2013）は通学交通手段とジャージ・スウェットの着用率との関連性を検証することを今後の課題として挙げている。

ここで、冠婚葬祭やビジネス、制服といった明確な服装規範・服装指定が無い状況（例えば大学への通学やデパートでの買い物等）において、服装の規範が存在するのか、存在するとしてその規範に従っているか否かをどのように評価するのかについて考えてみたい。評価は、自らが自分の服装をどう考えるかという主観的な評価と、周囲との比較や社会的規範の度合いから調査者が評価する客観的評価の二つがあり得る。例えば銀座のデパートに買い物や食事に行く場合、普段着よりもすこしきちんとした格好を心がけるのではなからうか。つまり、多くの人々は「銀座に買い物に行く」場合の服装の主観的な規範を有していると考えられる。一方で、銀座で買物をしている人々の服装が、規範に従っているかを観察等の方法で客観的に評価することは至難の業である。なぜなら、現代人の衣服の好みは極度に多様化しており、その人の衣服が「普段着よりもすこしきちんとした格好」であるか否かを判断することは非常に難しいからである。ぼろぼろに穴の空いた鉾の付いたデニムをかつこいと感じる人もいるし、外出時は必ずジャケットにネクタイ

着用でないと落ち着かない人もいる。あるいは、ヒッピーの格好をおしゃれだ、と評価する人も存在するのが現代である。よって、個々人の服装の好みを考慮した着装規範の評価を観察調査で客観的に行うことは困難であると考えられる。

そこで本研究では、一般に運動あるいはリラックスした時（例えば部屋着）に着用すると考えられるジャージ・スウェットに着目することとした。ジャージ・スウェットは、場合によっては「だらしない」と捉えられることもあり、フォーマルな場で着用する人は少ないと考えられるため、明確な服装規範・服装指定が無い状況における服装規範の有無や服装許容度を計測するのに適していると考えたのである。また、移動目的や年齢、職業によっても服装規範は大きく異なると考えられる。これらを制御するため、本研究では「大学生の通学」に着目することとした。

大学生の立場で大学通学時の服装を考えると、大学は本来学業の場であるので、理想としては、運動着と見なされるジャージ・スウェットではなく、ある程度きちんとした服装で行かなければならないと考える人は多いかもしれない。が、現実的には面倒くさい、今日くらいはまあいっか、と多少だらしない服で行ってしまう状況は少なからずあり得る。皆がこのように考えると、谷口他(2013)より、大学内の景観が悪くなる等の社会的悪影響にもつながりかねない。これはいわゆる社会的ジレンマ状況である。

また、我々が外出するときには必ず服装を選び、かつ、必ず何らかの交通手段を使用する。しかし、服装と交通手段の関係性は既往研究(谷口他, 2013)からも明らかにされていない。ここで、例えば、バスや電車で買い物に行くとき、密室のクルマと比べ「周囲の目を気にして少し服装に気を使う」ことはあり得ると考えられる。だらしないう格好でバスや電車に乗るのを躊躇するのである。同様に「通勤手段が自転車やクルマのときは通勤時の服装にそれほど気を使わなくても、バスや電車だったら少しだけ自分の服装を考える」傾向については、多くの人が首肯するのではないだろうか。このことは、皆がクルマに依存した社会では、服装に気を使わない傾向が高くなる可能性をはらんでいると考えられる。例えばクルマ依存社会として知られる米国では一般に、欧州の国々よりもTシャツ・短パン・サンダルが日常着・外出着であり「お洒落をしない」傾向が強いように筆者には思われる。クルマ依存はお洒落心をも破壊するのかもしれない。「お洒落をする」行動は他者の目があるからこそ生起するものであり、他者の目を気にしないですむ「私的空間」であるクルマ利用が多数派の社会と、「公共空間」であるバス・電車を多く利用する社会との差となって表れた可能性が考えられる。つまり、バス・電車という公共交通が有する公共性が、「服装を整えるべき」という規範を保つ可能性が考えられるのである。このように、移動手段によって着装規範が異なる可能性は存在すると考えられるが、それを実証した研究は見当たらない。

以上より、本研究では、明確なドレスコードが無く服装の自由度が高いものの、本来的には学業の場である大学を対象として、大学生の公的自己意識（人目を気にする度合い）、通学時の服装の「理想（規範）と現実（許容度）」を調査するとともに、それらと交通手段の関係について、大学生を対象としたアンケート調査により定量的に把握する。これによりクルマ依存社会が個々人の「服装」にもたらす影響の可能性を示唆することを目的とする。

2. 作業仮説

本研究では、既往研究（辻他, 2001；神山, 1999）で定義された以下の三つの心的構成概念を用いることとした。

- 公的自己意識：特に自己の服装や髪型など他者が観察しうる自己の側面に注意を向ける意識
- 服装の規範：公的に定められてはいないが、大多数の人が従う服装規範
- 服装許容度：その服を着ることができるとの度合い、着ていけるか

本章では、これらの概念を用いつつ、谷口他(2013)で今後の課題として挙げられている大学生の服装と通学手段の関係性に関する2つの仮説を措定した。以下に詳述し、検証する。

- 仮説1：ジャージ・スウェット着用の服装規範・服装許容度は、交通手段によって異なる。
一般に公的な場である公共交通利用時のジャージ・スウェットに対する服装規範（ふさわしいか）・許容度（大学に着ていけるか）は、クルマなどの密室空間や、自転車のような運動要素の強い交通手段の際の服装規範・許容度よりも、低い可能性が考えられる。
- 仮説2：大学への通学交通手段により、公的自己意識・服装規範・服装許容度に差がある。
公的な場である公共交通で通学する人は、クルマ通学の人よりも、人目を気にする度合い、すなわち公的自己意識が高い可能性が考えられる。また、公共交通通学の際は、他の手段よりもジャージ・スウェットに対する規範や許容度が低い可能性が考えられる。

3. 調査方法

前章で措定した二つの仮説を検証するため、筑波大学の学生を対象としたアンケート調査を実施した。調査は2016年5月～6月、進化ゲーム論（60サンプル回収）と水環境論（44サンプル回収）の二つの講義にて、担当教員の許可を得て実施し、計104名の回答を得ることが出来た。

アンケート調査は表1に詳述する尺度を用いて実施した。公的自己意識は、既往研究「現代大学生の認知された友人関係と自己意識の関連について」（岡田, 1999）において自己意識の測定法としても採用されている菅原(1984)が邦訳した自己意識尺度のうち、「人目を気にす

表 1: アンケート調査尺度

調査項目	尺度
個人属性	学年/性別/国籍
通学時の交通手段	徒歩・自転車・クルマ・バス・電車 の5つの選択肢より当てはまるものを選択してもらい、複数利用の場合は右側の手段を代表交通手段とした。
公的自己意識	自分が他人にどう思われているか気になる/世間体など気にならない(逆転項目)/自分の発言を他人がどう受け取ったか気になる/自分の容姿を気にするほうだ/人前で何かするとき、自分のしぐさや姿が気になる/他人からの評価を考えながら行動する/初対面の人に、自分の印象を悪くしないように気づかう/周囲の人が不愉快にならないように気を配る/まわりの雰囲気をおこさないように気を配る/自分の振る舞いで他の人の気分を害さないように気を配る ※左端を「全くあてはまらない(1)」、右端を「よくあてはまる(5)」とした5件法で回答を要請。
服装規範	以降の問いでは、あなたの大学に行くときの「服装に関する意識」をおたずねします。あなた自身の基準でそれぞれにあてはまる番号一つを○で囲んでください。以下の交通手段において、スウェットやジャージなどの部屋着や運動着で大学に行くことに対してふさわしいと思えますか? ※徒歩/自転車/クルマ/バス/電車のそれぞれについて、左端を「全くふさわしくない(1)」、右端を「とてもふさわしい(7)」の7件法で回答を要請。
服装許容度	以降の問いでは、あなたの大学に行くときの「服装に関する意識」をおたずねします。あなた自身の基準でそれぞれにあてはまる番号一つを○で囲んでください。以下の交通手段において、スウェットやジャージなどの部屋着や運動着で大学に行くことができますか? ※徒歩/自転車/クルマ/バス/電車のそれぞれについて、左端を「できない(1)」、右端を「できる(7)」の7件法で回答を要請。



図 1: ジャージ・スウェットの例

る度合い」を測定する 10 項目 (クロンバックの信頼性係数 $\alpha = .77$) を採用し、この平均値を公的自己意識として用いることとした。また、本研究で対象としている運動着、部屋着 (ジャージ・スウェット) については、例として写真 (図 1) を添付し、アンケート回答者が服装をイメージしやすいよう工夫した。

4. 調査結果と考察

4.1 公的自己意識・服装規範・服装許容度の記述統計と平均値の t 検定

表 2 に、公的自己意識、服装規範、服装許容度の平均値と標準偏差を示す。また、交通機関別の服装規範と服装許容度について、それぞれ平均値の差の t 検定を行った結果を図 2 に示す。

服装規範については、自転車のスコアが最も高く、次いでクルマ、徒歩、バス、電車の順で高いことが示された。検定の結果、徒歩と自転車、自転車とクルマの間に有意傾向、徒歩とクルマには 5% 有意、それ以外の組み合わせは全て 1% 有意な差が示された。これらより、ジャージ・スウェットで大学へ通学する際の服装規範、すなわち「ふさわしさ」は、徒歩と自転車、自転車とクルマには有意傾向の差、公共交通 (バス・電車) は、徒歩・自転車・

表 2: 公的自己意識・服装規範・許容度の平均と標準偏差

	n	M	SD	
公的自己意識平均	100	3.62	0.54	
服装の規範 (ふさわしいか)	徒歩	103	5.38	2.01
	自転車	103	5.48	1.92
	クルマ	100	5.41	1.98
	バス	100	4.17	2.29
	電車	100	3.74	2.29
服装許容度 (着ていけるか)	徒歩	102	4.36	1.39
	自転車	102	4.43	1.35
	クルマ	100	4.29	1.42
	バス	100	3.29	1.60
	電車	100	3.01	1.62

注: n 度数、 M 平均値、 SD 標準偏差

クルマよりも「ジャージ・スウェットはふさわしくない」と評価されていることが統計的に有意に示された。

服装許容度については、自転車のスコアが最も高く、次いでクルマ、徒歩、バス、電車の順で高いことが示された。検定の結果、徒歩とクルマにのみ有意差が示されず、徒歩と自転車には 5% 有意、自転車とクルマには有意傾向、それ以外の組み合わせは全て 1% 有意な差が示された。これらより、ジャージ・スウェットで大学へ通学する際の服装許容度、すなわち「着ていける」は、徒歩とクルマには差が無く、自転車とクルマには有意傾向の差があり、公共交通 (バス・電車) は、徒歩・自転車・クルマよりも「ジャージ・スウェットを着ていけない」と評価されていることが統計的に有意に示された。

ここで、国立健康・栄養研究所 (2012) では、交通手段別の日本人の平均的な運動強度が示されており、例え

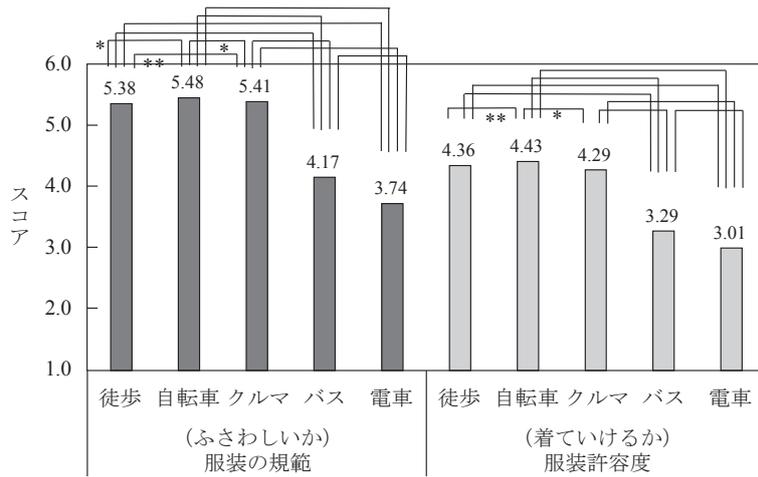


図2：ジャージ・スウェットへの服装規範と服装許容度の対応のある平均値の差のt検定結果
注：* $p < .1$, ** $p < .05$, 無印 $p < .01$

ば体重 70 kg の人が 10 分間、電車・バスに立って乗ったとき 12 kcal、クルマの運転 18 kcal、自転車 (8.9 km/h) 29 kcal、通勤通学時の歩行は (5 km/h) 35 kcal となっている。徒歩と自転車は、クルマ・バス・電車に比して運動強度が高いことから、運動着と見なされることの多いジャージ・スウェットという服装が「ふさわしい」「着ていける」と評価されたものと考えられる。一方で、運動強度が比較的低い「クルマ」と「バス・電車」の間に、ジャージ・スウェットの服装規範と服装許容度に関して有意な差異が示されたことは、バス・電車が公共空間、クルマが私的空間であるという差異に起因する可能性が考えられる。つまり、バス・電車という公共交通が有する公共性が、「服装を整えるべき」という規範を活性化している可能性が示されたと言えよう。

これらの結果より、「仮説 1：ジャージ・スウェット着用の服装規範・服装許容度は、交通手段によって異なる」

が検証された。この結果には多くの人が首肯できるであろうし、自明とも言えるが、それを定量的に示したことが本研究の意義の一つである。

4.2 通学手段別の公的自己意識・服装規範・服装許容度

表 3 に、代表通学手段別の公的自己意識、ジャージ・スウェット通学に対する服装規範、服装許容度の平均値と標準偏差を示す。筑波大学では学生の約 70 % が自転車通学、次いで電車通学が約 15 %、徒歩・クルマ・バス通学はそれぞれ約 5 % であった。

代表通学手段別に、公的自己意識・服装規範・服装許容度に統計的有意な差異があるかを検証するため、一元配置分散分析を行った結果を表 3 の右端に示す。表 3 より、公的自己意識と電車の服装許容度に有意傾向の差異が示された。よってこの二つに Turkey の一対比較を行ったところ、「公的自己意識」については自転車通学与クルマ通

表 3：通学手段別 公的自己意識・服装規範・服装許容度の平均値と標準偏差

主な通学手段	徒歩			自転車			クルマ			バス			電車			一元配置分散分析		
	n	M	SD	n	M	SD	n	M	SD	n	M	SD	n	M	SD	F 値	p 値 (片側)	
公的自己意識平均	5	3.44	0.48	70	3.66	0.51	6	3.08	0.65	4	3.75	0.83	15	3.67	0.50	1.87	0.06	
服装の規範 (ふさわしいか)	徒歩	5	6.60	0.89	73	5.42	1.96	6	4.83	2.40	4	6.50	1.00	15	4.67	2.32	1.39	0.12
	自転車	4	7.00	0.00	74	5.53	1.92	6	4.83	2.23	4	6.25	1.50	15	4.87	2.03	1.36	0.13
	クルマ	4	7.00	0.00	71	5.35	2.03	6	5.17	2.23	4	6.00	1.41	15	5.20	1.97	0.81	0.26
	バス	4	6.00	2.00	71	4.28	2.24	6	3.83	2.56	4	3.00	2.71	15	3.60	2.29	1.22	0.15
	電車	4	6.00	2.00	71	3.69	2.27	6	3.83	2.56	4	3.00	2.71	15	3.53	2.23	1.13	0.17
服装許容度 (着ていけるか)	徒歩	5	4.80	1.64	72	4.42	1.37	6	4.17	1.94	4	3.50	2.08	15	4.27	1.03	0.57	0.34
	自転車	4	5.50	1.29	73	4.48	1.29	6	4.17	1.94	4	3.75	2.50	15	4.20	0.94	1.08	0.18
	クルマ	4	5.50	1.29	71	4.28	1.42	6	4.17	1.94	4	3.50	2.08	15	4.27	1.03	1.05	0.19
	バス	4	4.75	2.22	71	3.32	1.60	6	3.33	2.16	4	2.25	1.50	15	3.00	1.00	1.42	0.12
	電車	4	4.75	2.22	71	2.97	1.62	6	3.33	2.16	4	2.00	1.15	15	2.87	1.06	1.69	0.08

注：n 度数、M 平均値、SD 標準偏差

学に5%有意 ($p = .045$)、電車通学とクルマ通学の学生に有意傾向 ($p = .075$) の差異が示された。つまり、クルマ通学の学生は、自転車通学や電車通学の学生よりも公的自己意識が低く、人目を気にしない傾向にあることが示された。また、「電車の服装許容度」については、徒歩通学とバス通学に有意傾向 ($p = .057$)⁽¹⁾ の差異が示された。このことは、徒歩通学の学生は、ジャージ・スウェットで電車に乗ることへの服装許容度が、バス通学の学生よりも高い傾向にあることを示している。

これらの結果より、「仮説2：大学への通学交通手段により、公的自己意識・服装規範・服装許容度に差がある」は検証された。クルマ通学の学生は自転車通学や電車通学の学生よりも公的自己意識が低く、人目を気にしない傾向が、また、バス通学の学生は徒歩通学の学生よりも「ジャージ・スウェットで電車に乗ることに抵抗を感じる」傾向が示された。

5. おわりに

本研究では、クルマ依存社会が個人個人の「服装」にもたらす影響の可能性を示唆することを目的として、大学生の公的自己意識（人目を気にする度合い）、通学時の服装の「理想（規範）と現実（許容度）」を交通手段別に定量的に把握するとともに、それらと通学手段の関係について二つの仮説を措定し、検証した。

その結果、運動着・部屋着としてのジャージ・スウェット着用の服装規範・服装許容度は、交通手段によって異なること、バスや電車などの公共交通ではジャージ・スウェットはふさわしくなく（規範）、着ていけない（許容度）と大学生が考えていることが示された。

また、大学への通学交通手段により、公的自己意識・服装規範・服装許容度に差があること、クルマ通学の学生は人目を気にしない傾向があり、公共交通であるバスで通学している学生はジャージ・スウェットで電車に乗ることへの抵抗が強い傾向が示された。

これらはいずれも相関関係であり、因果関係を示したものでは無いが、公共空間である公共交通は人々の公的な意識を活性化させ、服装に気を使う傾向を促進する可能性を示唆していると言える。

今後の課題として、本研究における調査では、学生が実際にジャージ・スウェットで通学した経験、回数を問うておらず、「行動」と公的自己意識、服装規範、服装許容度との関係を把握することが出来ていないことが挙げられる。また、本研究の成果が対象者や地域によらず一般化できるのか否か、大学生のみならず、一般の社会人を対象とした通勤手段別の公的自己意識、服装規範、服装許容度、そして被服行動の間の関係性についても、調査分析したいと考える。

さらに、人々の服装選択には距離や行き先のフォーマル度、同行者の属性といった他の要素も関連している可能性が高い。例えば同じ買い物目的であっても、徒歩2分のコンビニへ買い物に行くときは、リラックスウェアとしてのジャージやスウェットで行くこともあろうが、

徒歩15分の駅ビル商店街に買い物に行くときはジャージやスウェットで行く人は減るだろう。今後は、単に交通手段だけでなく、距離や行き先の用務、フォーマル度等も考慮した調査分析を進めていきたい。

謝辞

本研究は、平成28年度筑波大学社会工学類_都市計画実習（メンバー：瀬藤乃介・二神克也・飯野雅貴・岩岡宏樹・川嶋優旗・柴田峻平・高木力貴也・ダシドンドグ オノン バヤル・日高大志、TA：佐々木洋典）で得られたデータを再分析し、まとめたものである。この実習に関わった先生方、技官の方々、関係者の方々に謝意を表します。

注

⁽¹⁾ 本稿では、有意確率10%未満 ($0.05 \leq p < 0.10$) を「有意傾向」とする。

引用文献

- 泉加代子 (2002). 高齢者の着装感情や服装への関心度と日常生活・健康状態との関係. 繊維機械学会誌, Vol. 55, No. 4, 141-148.
- 神山進 (1999). 被服行動と社会心理学 - 装う人間の心と行動. 北大路書房.
- 国立健康・栄養研究所:改訂版「身体活動のメッツ (METs) 表」(2012年4月11日改訂版). <http://www.nibiohn.go.jp/eiken/programs/2011mets.pdf>.
- 松原詩緒 (2015). 大学生における着装基準尺度の研究. 文化学園大学紀要, 人文・社会科学研究, Vol. 23, 35-49.
- 松村明 (編) (2006). 大辞林第三版. 三省堂.
- 岡田努 (1999). 現代大学生の認知された友人関係と自己意識の関連について. 教育心理学研究, Vol. 47, No. 4, 432-439.
- 菅原健介 (1984). 自意識尺度日本語版作製の試み. 心理学研究, Vol. 55, No. 3, 184-188.
- 谷口綾子 (2013). 大学生の服装と景観・授業態度との関連分析—筑波大学の事例. 土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol. 69, No. 5(土木計画学研究・論文集第30巻), I-309-I_316.
- 辻幸恵・高木修・神山進・牛田聡子・阿部久美子 (2001). 着装規範に関する研究 (第7報) —着装規範同調・逸脱がもたらす感情と規範意識高低による差異—. 繊維製品消費科学, Vol. 42, No. 11, 728-724.
- 牛田聡子 (2000). 現代若者における自己の身体像と被服. 成安造形短期大学紀要, Vol. 38, 83-90.

Abstract

In this study, the author verified relationships between university student's clothing and travel mode choice focusing on acceptance of sportswear and undress with aim to indicate an effect on people's choice of cloth bringing by motorization. The measurements were three, degree to avoid attention from others,

evaluation whether a sportswear would be ideal cloth for commuting to university (norm)/real cloth for commuting to university (acceptability). Students were requested to answer the three measurements each of travel mode. The results showed that norm and acceptability for sportswear while commuting were significantly different by travel mode. Students regarded sportswear while commuting by public transport as wrong cloth. By commuting modes, there were significant difference of acceptability to put on a sportswear. Student who commute by car had a tendency not to avoid attention from other people, and student who commute by public transport had a tendency of hesitation to put on a sportswear while commuting by train.

(受稿：2017年5月17日 受理：2017年7月19日)