

個人と地域の特性から見た住民のバス事業への参加意識の要因分析

Analysis of Factors That Affect Resident's Attitude of Participation to Management of Bus Service

谷内 久美子・猪井 博登・新田 保次
Kumiko Taniuchi, Hiroto Inoi, Yasutsugu Nitta

In Japan, bus transportation services with resident participation have been increasing gradually. However there have been no studies about relation between bus services with resident' participation and using social capital. This research attempts to clarify regional peculiarity related to resident participation in bus transportation, using "social capital" concept. This research focuses on securing funds and supplying the bus in management of bus transportation service. As a result, it became clear that communities which residents will to participation in management of bus transportation have following features. Cognitive social capital is related to attitude towards participation in bus service. In the area where cognitive social capital is high, since there are many people who trust the others and should solve troubles in community by themselves, it is thought that they show positive responses about participation in bus service.

Keywords: citizen participation, bus transportation, social capital, attitude survey, rural community
市民参加, バス交通, ソーシャル・キャピタル, 意識調査, 過疎地

1. はじめに

現在、わが国では高齢化が進行しており、2009年には65歳以上の高齢者の割合が22%となっている¹⁾。また、2002年の乗り合いバス事業の需給調整規制廃止により、郊外部や過疎部では乗合バスの休廃止の動きが強まっている。そのため、過疎部や郊外部では、自家用車を利用できない人々は、移動を自由に行うことができない状況に陥っている。

そうした中、地方自治体がコミュニティバスと称して、バスを運行する事例が増加している。しかしながら、多くの自治体バスは利用者が少なく、公共財源の持ち出しが過剰に拡大するおそれがある²⁾。この原因として、自治体に公共交通の運営のノウハウが不足していることも挙げられるが³⁾、沿線住民にとって自分たちが支えなければならぬバスであるとの認識が薄いことも理由の一つとして挙げられる。

住民に対してバスが必要であると認識してもらう方策の一つとして、地域住民のバス運営の責任の一端を担ってもらう方法が考えられる。自治体に運転手の確保と運行管理の一部を任せている高千穂町ふれあいバス⁴⁾や、住民組織が運行計画、資金計画を作成している舞鶴市自主運行バス⁵⁾や倉敷市乗合タクシー⁶⁾など、行政が主導しながらも住民がバス運行の責任の一端を担っている事例が増えつつある。

しかし、舞鶴市や倉敷市のように行政が主導している市においても、すべての地域で住民参加のもとバスを運行しているのではなく、バス路線が存在しない状態が続いている地域も多い。バスに対する住民参加に関する研究としては、出口ら⁴⁾、森栗ら⁷⁾のようにバスの事業化プロセスを検証している研究や、福本・加藤のようにバス運営に関わる主体の役割分担と運営スキームの検討をしている研究が

あるが⁸⁾、どのような地域であれば住民がバス運営に参加することができるのかを明らかにしている研究は少ない。猪井らは、住民が主体となったバスが成立している地域の特徴として、住民間のつながりが強く、まとまりがある地域であると述べているが⁸⁾、定性的な記述にとどまっている。こうした地域住民同士が共有している帰属意識やつながりは、「ソーシャル・キャピタル (以下、SC)」として捉えることができる。SCとは、「人々の協調性を高めることによって社会の効率性を高めることができる『信頼』、『規範』、『ネットワーク』といった社会の特徴」と定義されている概念である⁹⁾。SCが豊かな地域では、地域住民のつながりが強く、地域の課題に対する共通認識が作りやすいことから、その結果として住民が主体となったまちづくりが可能になると予想される。

このSC概念を用いることにより、信頼や規範といった目に見えない抽象的な要素を定量的に測定し、さらにそれらもたらす影響を検証することができる。このような視点に立った研究として、河上がまちづくり組織とSCとの関係性を分析している¹⁰⁾ほか、谷口らはSC形成の構造やまちづくり意識の関連について分析している^{11), 12)}。また、SCという用語を用いていないが、鈴木らは風土への接触量が地域感情に与える影響や地域での協力行動に及ぼす影響を分析している^{13), 14), 15)}。これらの研究は、SCと一般的なまちづくり活動との関連性を考察しており、住民が具体的な事業を行うことを想定した分析は行われていない。

そこで、本研究では、バス運営への住民参加を題材として取り上げ、SC概念を用いて、住民のバス運営への参加意識を高める要因を定量的に分析する。参加意識の要因としては、SCのほか、高齢者の割合、公共交通の運営状況といった地域特性、個人属性を考慮する。

2. SC の計測方法に関する既往研究の整理

「SC」は、橋や道路などの有形で目に見える物質的資本ではなく、社会や地域に対する信頼関係やネットワークを一種の資本としてとらえる考え方である。既往研究において、SC の様々な計測方法が提唱されているが、計測方法は大きく分けて2つある。一つは主としてネットワークの構造に着目して計測する方法であり、もう一つは SC の要素について代理指標を設定して SC 指数を計測する方法である。表-1 に主な計測方法を示す。

SC のネットワークの構造に着目して分析を行っている既往研究の例として、Coleman¹⁶⁾がある。SC の要素の代理指標を設定して計測する既往研究の例として、Putnum⁹⁾、世界銀行^{17), 18)}、内閣府国民生活局¹⁹⁾といった既往研究があり、信頼や規範、ネットワークを代表する指標を計測している。SC の代表指標を選択するにあたり、Uphoff はネットワークや社会組織に関連した「構造的 SC」、個人の心理的な変化プロセスや態度に直接影響を与える「認知的 SC」の2種類に分けて測定することを提案している¹⁸⁾。両者は相互に関連し、構造的 SC を維持しているのが認知的 SC であり、認知的 SC は構造的 SC により強化、再生産されている。

代理変数を用いて SC を計測する手法は、ネットワークの構造を把握することはできないが、さまざまな事象との関係性を分析できる。本研究では、住民のバス運営への参加意識と SC との関係性を把握することから、パットナムの定義に基づいた代理変数を用いて SC を測定する。

表-1 既往研究における SC の定義と計測方法

著者名 ()内は年	定義	計測方法
Coleman ¹⁶⁾ (1990)	個人に協調行動を起こさせる社会の構造や制度	恩義と期待、情報チャンネル、社会規範という3つの形態に分類
Putnum ⁹⁾ (1993, 2000)	人々の協調行動を活性化することによって社会の効率性を高めることのできる信頼、規範、ネットワークといった社会の特徴	コミュニティ組織生活、公民問題への参加、ボランティア活動、インフォーマルな社交性、社会的信頼を代表する14の指標からなる合成指数
世界銀行 ^{17), 18)} (1999, 2000)	社会構造全般と対人関係にかかわる個人の行為を規定する規範全体	SCAT(Social Capital Assessment Tool)、コミュニティ、世帯、組織の3つのレベルでの調査を行い、計測
内閣府国民生活局 ¹⁹⁾ (2003)	(Putnum の定義に基づいている)	他人への信頼、日常的なつきあい、地域での活動状況を代表する指標からなる統合指数
河上 ¹⁰⁾ (2005)	「社会資本」と「自然資本」を維持管理する制度を一体的に規定する概念	まちづくり条例の制定率やまちづくりNPOの数
谷口・芝池 ¹²⁾ (2008)	地域社会がうまく機能していくような、人間関係や互いの信頼に基づいた水平なネットワークのつながり	住民のささやかな参画行動と地域の誇り信頼感といった意識を表す指標

3. 調査の概要

(1) ケーススタディ地域の概要

本研究は、岡山県美作市を対象とした。美作市は、岡山県の北東部に位置し、行政区域全体を過疎地域に指定されている。人口は31,643人、高齢化率は34.7%、人口密度は73.7人/km²であり、人口は減少傾向にある(2007年10月現在、住民基本台帳)。美作市は、2005年3月に勝田町、大原町、美作町、作東町、英田町、東粟倉村の5町1村が合併して発足した。そのため、美作市内では、民間バスのほか市営バス、福祉バス等様々なバスが運行しているが、バス路線の運行本数が少ない地域も多い。商業施設、医療施設は、旧美作町や旧大原町に集中している。

また、市内に3路線を持つ神姫バスが、2009年10月には路線を休止すると表明している。美作市は、2008年10月より土居小学校区において、住民組織と協働して需要応答型バス(DRT)の運行実験を行っており、ほかの地域にも住民組織と協働したバスサービスを拡大していく方法を検討中である。

(2) アンケート調査の概要

アンケート調査は、住民協働型のバスの運行実験を実施している土居小学校区を除いた美作市全域の市民を対象に実施した。調査対象者は、住民基本台帳から小学校区別に無作為に抽出し、世帯ごとに調査票を2票郵送で配布し、郵送で回収した。配布数は5,604票で、回収部数1,588部、回収率28.3%である。調査の概要を表-2に、回答者の属性を表-3に示す。

また、地域ごとの分析を行う際には、23の自治振興協議会を単位として行う(表-4)。自治進行協議会は、美作市内には住民によって組織される団体であり、まちづくり活動を行っており、行政との協働型のバスを運行する際の受け皿となる組織である。

表-2 調査の概要

調査時期	2008年11月
調査内容	・個人属性 ・普段の交通の利用状況 ・バス運営への参加意識 ・SC
調査方法	郵送配布(世帯ごとに調査票を2票同封) 郵送回収
対象者	小学校区別に住民基本台帳から無作為に調査対象世帯を抽出。(土居小学校区を除く)
配布数	2,802世帯、5,604票
回収数	1,103世帯、1,588票 (世帯回収率39.4%、回収率28.3%)

表-3 回答者の属性

性別	男性 720(47.2%)、女性 805(52.8%)
年齢	45歳未満 141(9.2%)、45~54歳 155(10.1%) 55~64歳 343(22.4%)、65~74歳 385(25.1%)、 75歳以上 508(33.2%)
自家用車の利用	自分で運転できる 1,040(73.1%) 送迎してもらえる 259(18.2%) 利用できない 124(8.7%)
交通手段	普段バスを利用している人の割合: 379(24.4%)

表-4 自治振興協議会の概要

団体数	23 団体	
人口	1,000 人未満	13 (56.5%)
	1000~2000 人	5 (21.7%)
	2000 人以上	5 (21.7%)
高齢化率	35%未満	14 (60.9%)
	35~40%	4 (17.4%)
	40%以上	5 (21.7%)
バスの運行本数*	5 往復/日以下	6(26.1%)
	5~10 往復	0(0.0%)
	10~20 往復	12(52.2%)
	20 往復以上	5(21.7%)

*バスは一般の民営バス、市営バス、市営福祉バスを含めている。

(3) バス運営への参加の方法

住民がバス運営に参加する方法は多種多様であるが、特に、運行資金の確保、バスの運行において住民が関わることは、十分に財源がない地域やバス供給者が存在しないような地域においても、バス運営の実現と継続に寄与するものと考えられる。

そのため、住民による運行資金の確保の方法として、バスの利用の有無に関わらず一定の金額を負担してもらうことと明示した上で、バスの負担金への支払いに対する賛否を聞いた。また、バスの運行に関しては、運転ドライバーや広報活動を提示した上で、ボランティアとして参加するかどうかを聞いた。

(4) SC の調査項目

本研究では SC の調査項目の選定にあたっては、に示した既往研究を参考として、ネットワークを表す「構造的 SC」と信頼・援助規範を表す「認知的 SC」の両方を取り上げた。選定した項目を表-5 に示す。

構造的 SC としては、地域内のネットワークの程度を把握するために「一般的な近所づきあいの程度」、「近所の人への健康気づかい」を調査項目とした。認知的 SC としては、信頼感を表す「一般的信頼感」、他者に対する援助規範を表す「返済援助規範」、「弱者救済規範」、「地域解決意識」を調査項目とした。返済援助規範、弱者救済規範の質問内容は、箱井らの援助規範意識に関する研究²⁰⁾を参考とした。

参加意識との関係性を分析するために、SC 指数を算出する。算出方法は、各項目を相互比較が可能なように基準化（平均を 0、標準偏差と分散を 1 となるように標準化）した後、構造的 SC、認知的 SC のそれぞれについて各項目の単純平均を指数とした。なお、数値が高いほど、SC が高

表-5 SC 調査項目

構造的 SC
・一般的な近所づきあいの程度
・近所の人への健康の気づかい
認知的 SC
・一般的信頼感（「一般的に、人間は信頼できるものだと思う」という考え方への賛否）
・返済援助規範（「以前私を助けてくれた人には、親切にすべきである」という考え方への賛否）
・弱者救済規範（「不当な立場で苦しんでいる人は、少しでも助けるべきである」という考え方への賛否）
・地域解決意識（「地域で困ったことがある場合は、住民で解決すべきである」という考え方への賛否）

いことを示している。各調査項目と SC 指数との相関係数を算出した結果、いずれの項目においても相関係数が 0.7 以上となった。よって、各項目が指数の構成要素として適切であるといえる。

4. 地域特性と住民のバス運営への参加意識

(1) 住民のバス運営への参加意識

居住地のバスの便の充実に対する意見を聞いた結果が図-1、バスへの負担金に対する賛否および運営ボランティアの参加意向を聞いた結果が図-2 である。

バスの充実が必要だと感じている人は 73.0%と多いものの、バスの充実に対して負担金を支払うことに対しては「賛成」が 37.2%、「反対」が 36.0%と意見が分かれる。また、運営ボランティアへの賛成意識に対しては、負担金の支払いよりも「反対」と回答する人が少なくなり、「十分協力できないが賛成」が 49.6%と半数近くの人が消極的ながらも住民が運営ボランティアに対して賛成しており、「協力したい」と回答している人は 7.7%である。

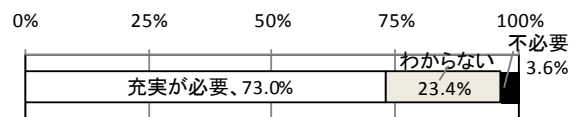


図-1 バスの便の充実に対する意見

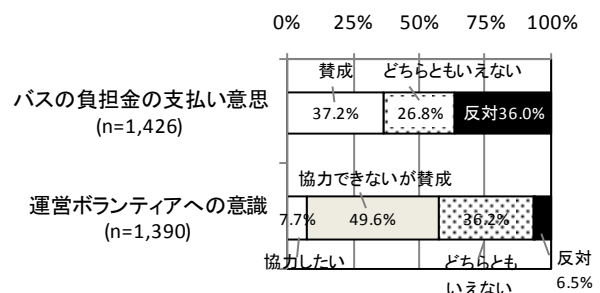


図-2 バス運営への住民参加に対する意識

(2) 地域の状況と住民のバス運営への参加意識

① 地域の高齢化率と住民のバス運営への参加意識

地域内に移動に困難を抱えている人が多いほど、地域内のバスに対するニーズが高くなるため、バス運営への住民参加も高まるものと考えられる。そこで、地域ごとに、バスの負担金の支払、運営ボランティアに対して協力・賛成している人の割合と、地域の後期高齢者率をグラフ上に示したものが図-3、図-4 である。後期高齢者には車を運転できない人あるいは運転を近い将来に止める人が多く含まれているため、移動に困難を抱えている人を表す指標として用いた。運営ボランティアへの協力・賛成意識に関しては、「協力したい」、「十分協力できないが賛成」と回答している人の割合をそれぞれ算出している。

バスの負担金の支払いと地域の後期高齢者率には有意な相関がみられた。後期高齢者率が高い地域ほど、負担金の支払いに賛成する人の割合が高い傾向がある。

一方、運営ボランティアへの賛成意識に関しては、後期高齢者率との相関はみられない。これは、後期高齢者率が高い地域は、バスの必要性が高いものの、高齢のため運営ボランティアを担うことができない人が多いため、後期高齢者の割合が低い地域との差があまり出なかったのではないかと考えられる。

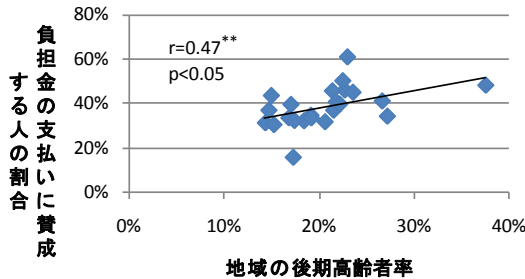


図-3 後期高齢者率とバスの負担金の支払意識

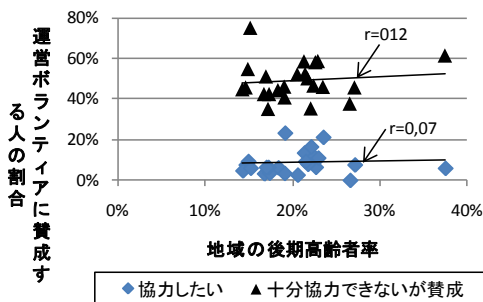


図-4 後期高齢者率と運営ボランティアへの協力・賛成意識

②公共交通の利便性と住民のバス運営への参加意識

地域内の公共交通の利便性が低いほど、バス運営への住民参加も高まるのではないかと考えられる。そこで、地域ごとに、バスの負担金の支払、運営ボランティアへの賛成に対して賛成している人の割合と、バスの運行便数の関係を示したものが図-5、図-6である。

しかしながら、バスの負担金への支払意識、運営ボランティアへの協力・賛成意識のいずれについても、地域内のバスの運行便数との間に相関はほとんどみられなかった。この理由としては、回答者の24%しかバスを利用していないことから、公共交通の利便性を認識していない人が多いと考えられる。そのため、公共交通の利便性と住民のバス運営への参加意識の間に相関がみられないのではないかと考えられる。

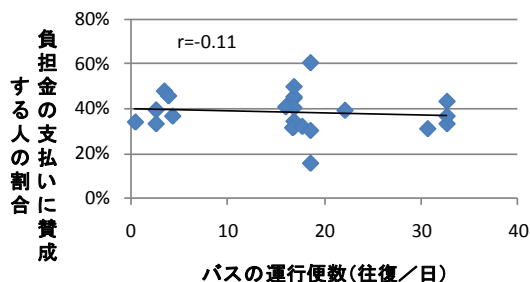


図-5 バスの運行便数とバスの負担金の支払意識

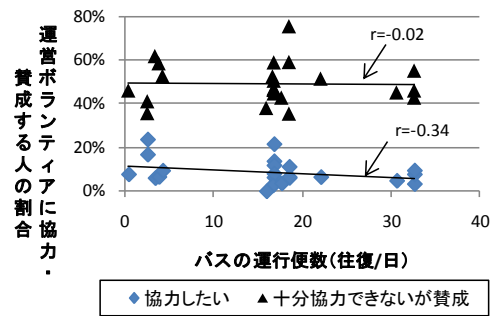


図-6 バスの運行便数と運営ボランティアへの協力・賛成意識

③SC と住民のバス運営への参加意識

地域ごとのバスの負担金の支払、運営ボランティアへの賛成に対して賛成している人の割合と、SC の関係を示したものが図-7、図-8である。

バスの負担金の支払い意識に関して、構造的、認知的のいずれのSCについても統計的に有意な相関がみられた。近所づきあいを活発に行っている人が多い地域ほど、また一般的信頼感や援助規範を強く持っている人が多い地域ほど、バスの負担金に賛成している人の割合が多い。

運営ボランティアへの協力・賛成意識に関しては、「十分協力できないが賛成」と回答している人の割合と構造的SC、認知的SCとの相関がみられたが、「協力したい」と回答している人の割合とは相関がみられなかった。この理由としては、認知的SCが高くとも、職業や居住地などより近所づきあいなどの構造的SCを高くすることが困難になる。そのため、認知的SCの方が協力・賛成意識に与える影響が強いと考えられる。

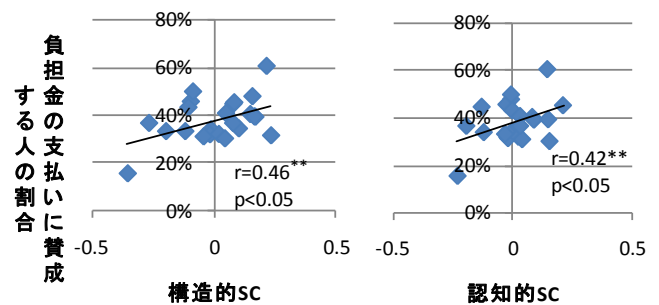


図-7 SC とバスの負担金の支払い意識

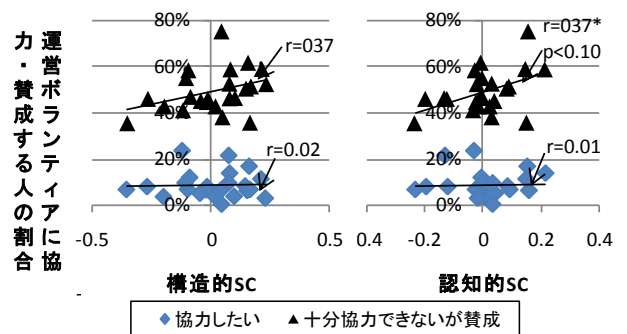


図-8 SC と運営ボランティアへの協力・賛成意識

(3) 住民のバス運営への参加意識の要因分析

この項では、住民のバス運営への参加意識に個人属性と地域特性がそれぞれどの程度影響を与えているのかを把握する。そのため、バスの負担金の支払意識、運営ボランティアへの意識を外的基準とし、個人属性、居住地の特性、個人のSCを説明変数として、数量化Ⅱ類分析を行った。個人属性としては、「本人の年齢」、「歩行可能距離」を用いた。また、「自家用車の利用有無」は独立性の検定を行った結果、バスの負担金の支払意識と関係性が見られなかったため除外した。地域特性としては、(2) ②において相関がみられなかった「バスの運行頻度」を除き、「居住地域の後期高齢者率」を用いた。SC 関連項目は、他の項目との多重共線性が発生しない組み合わせとして、構造的SCとして「近所の人の健康きづかい」を、認知的SCとして「一般的信頼感」を選択した。バスの負担金の支払意識の要因分析結果を図-9に、運営ボランティアへの協力・賛成意識の要因分析結果を図-10に示す。

バスの負担金への支払い意識、運営ボランティアへの協力・賛成意識のいずれに対しても最も影響を与えているのは、認知的SCの一つである「一般的信頼感」であった。「一般的信頼感」に比べると影響は小さいが、構造的SCを表す「近所の人の健康の気づかい」を行っている人ほど、バスの負担金、運営ボランティアのいずれについても参加に賛成する傾向がある。

個人属性に関しては、45歳未満、75歳以上の人、歩行可能距離が300m~1kmの人が、バスの負担金の支払いに賛成する傾向がある。45歳未満の人は他の年代に比べ、未成年の子どもと同居している人が多いことが影響しているのではないかと考えられる。75歳以上の人、長い距離は歩けないが中程度の距離を歩くことができる人は、バスサービスを利用する可能性が高いため、賛成の意を表す人が多いのではないかと考えられる。しかしながら、歩行可能距離が300m未満と短い人は、バスの負担金の支払い、運営ボランティアのいずれの参加においても反対する傾向がある。これは、歩行可能距離が300m未満と短い人は、自家用車の運転ができない人が68%と多いがバスを使っていない人が89%を占めており、バスで移動するのが困難である人が多いことが理由として考えられる。また、運営ボランティアへの参加について、運転ができない人は反対する傾向がみられた。これは運転ができないと地域内を移動するのが困難であるため、運営ボランティアに参加することが困難になるためではないかと考えられる。

また、居住地域の後期高齢者率は、バスの負担金に対する支払いに対して、他の項目より影響を与える度合いは小さいが、後期高齢者率が高い地域に住んでいる人ほど賛成する傾向がある。運営ボランティアへの参加に対しては、後期高齢者率が20~25%の地域では、参加に賛成する傾向があるが、25%以上になると賛成の傾向が弱い。

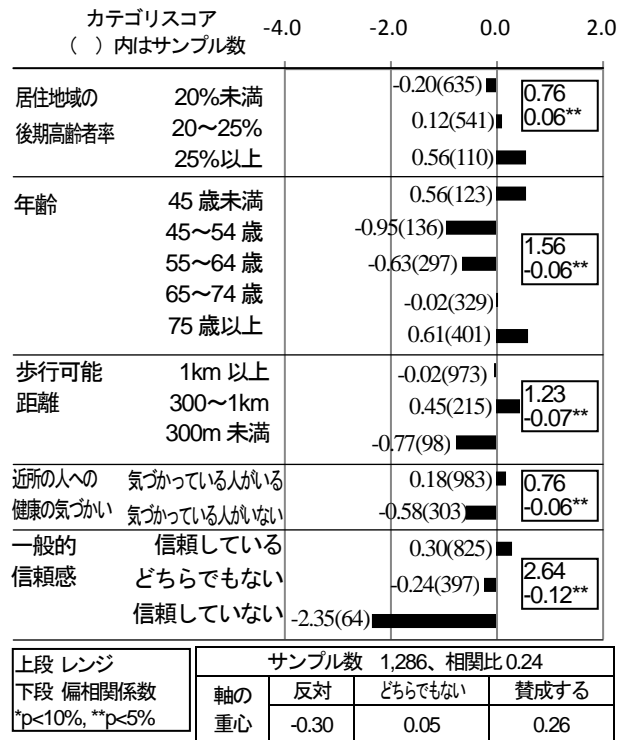


図-9 バスの負担金の支払意識の要因分析結果

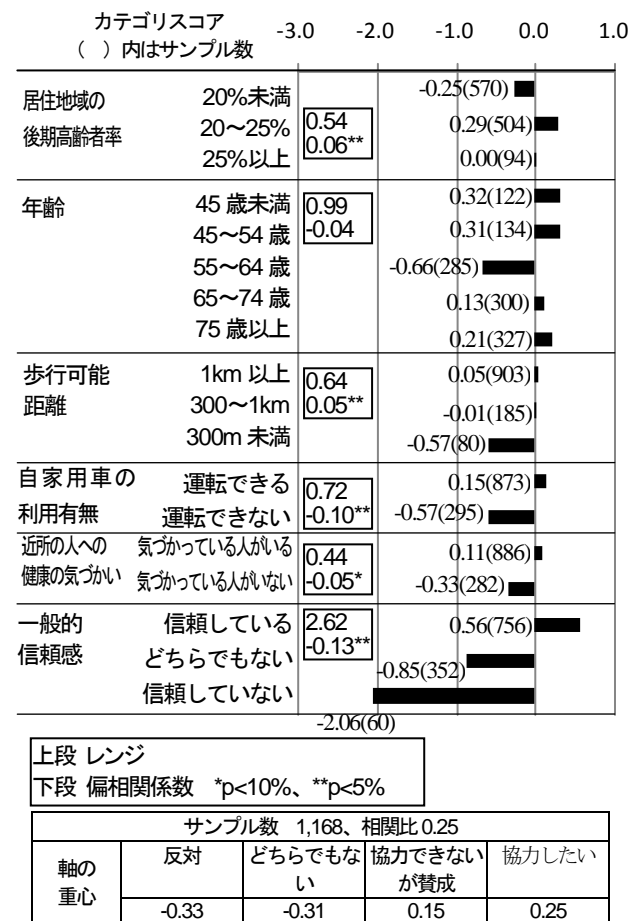


図-10 運営ボランティアへの意識の要因分析結果

5. おわりに

本研究では、バス運営への住民参加を題材として取り上げ、SC 概念を用いて、住民のバス運営への参加意識を高める要因を分析した。

この結果、バスの負担金の支払意識、運営ボランティアへの協力・賛成意識に SC が影響を与えていることが明らかになった。特に、認知的 SC はバス運営への参加意識に最も大きな影響を与えていた。また、近所づきあいなどの地域内のネットワークに関する構造的 SC も意識に影響を与えていた。

SC 以外の地域の特徴に関しては、高齢者の割合が多い地域の方が、バス運営への住民参加に賛成する人が多かった。高齢者は移動に困っていたり、近い将来において困る可能性が高く、地域内にそうした人々が多数いることは、住民がバス運営に参加する誘因の一つになるのではないかと考えられる。一方で、公共交通の利便性とバス運営の参加意識には、関係性が見られなかった。バスの利用者が少ないことから公共交通の不便さを認識していない人が多いと考えられ、公共交通の利便性が住民のバス運営への参加意識に影響を与えていないのではないかと考えられる。

個人属性に関しては、高齢者や中距離しか歩けない人など移動に関して困っている可能性が高い人において、バスの負担金の支払いに対して賛成する傾向が強かった。また、自家用車を運転できるかどうかは、バスの負担金の支払い意識に影響を与えていないが、運営ボランティアへの協力・参加意識には影響を与えており、運転ができない人はボランティアへの協力・参加意識が低かった。

今回の研究では、SC 概念を含めて、住民のバス運営への参加意識に影響を与えている要因が明らかになった。これを用いることにより、行政や専門家等が地域に介入した場合に住民に参加を求めるバス事業が可能なのかを判断することができると考えられる。また、住民のバス運営への参加意識を促すためには SC が不可欠であることが明らかになったが、どのようにすれば地域内の SC を醸成することができるのかが明らかになっていない。今後、行政や専門家等がどのように地域に介入すれば、住民のバス運営への参加が積極的に行われ、継続しうるのかを把握することが必要である。それらを明らかにすることは、バス運営への住民参加の普及に役立つものと考えられる。

【謝辞】

本論文のアンケート調査にご助力をいただいた美作市役所協働企画課に謝意を表す。

【参考文献】

- 1) 総務省, 人口推計, <http://www.stat.go.jp/data/jinsui/tsuki/index.htm>, 2009年4月
- 2) 竹内伝史, 古田英隆 (2008), コミュニティバス事業の総括の試み—計画における理念と現実、運行後の実態そして評価, 土木計画学研究・論文集, Vol.25, no.2, pp.423-430
- 3) 加藤博和 (2006), 合併市町村におけるバス施策の動向—東海3県の事例—, 土木計画学研究・講演集 (CD-ROM), Vol.34, No.217
- 4) 出口近士, 吉武哲信, 上村考喜, 飯干淳志 (2007), 高千穂町におけるコミュニティバス事業化プロセスの計画学的視点からの分析, 土木計画学研究・論文集, Vol.24, no.4, pp.895-906
- 5) 福本雅之・加藤博和 (2008), 地域公共交通の運営方式に関する適材適所の検討, 土木計画学研究・講演集 (CD-ROM), Vol.33
- 6) 倉敷市交通政策課, <http://www.city.kurashiki.okayama.jp/dd.aspx?moduleid=6649>, 2009年4月
- 7) 森栗茂一, 土井勉 (2008), 自治体ぐるみの住民協働交通まちづくり計画—山口市交通まちづくりから, 土木計画学研究・講演集, Vol.37
- 8) 猪井博登, 新田保次 (2004), 住民が主体となったコミュニティバスの運行に関する研究—津名町長沢地区の事例をもとに—, 土木計画学研究・講演集, Vol.29,
- 9) Putnam, Robert D.(2000): *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*, New York:Simon and Schuster. [柴内康文訳: 孤独なボウリング—米国コミュニティの崩壊と再生, 柏書房, 2006]
- 10) 河上牧子(2005): 環境・まちづくりとソーシャル・キャピタル・地域力, 日本のソーシャル・キャピタル, NPO研究情報センター, pp79-89
- 11) 芝池 綾・谷口 守・松中 亮治 (2007): 意識調査に基づくソーシャル・キャピタル形成の構造分析—地域への「誇り」や「信頼」がもたらす影響, 都市計画論文集, No.42, pp. 343-348
- 12) 谷口守・芝池綾・松中亮治 (2008), ソーシャル・キャピタル形成とまちづくり意識の関連, 土木計画学研究・論文集, Vol.25, No.2, pp.311-318
- 13) 鈴木春菜・藤井 聡 (2008), 「地域風土」への移動途上接触が「地域愛着」に及ぼす影響に関する研究, 土木学会論文集D, Vol. 64, No. 2, pp.179-189
- 14) 鈴木 春菜・藤井 聡 (2008), 「消費行動」が「地域愛着」に及ぼす影響に関する研究, 土木学会論文集D, Vol. 64, No. 2, pp.190-200
- 15) 鈴木春菜・藤井聡 (2008), 地域愛着が地域への協力行動に及ぼす影響に関する研究, 土木計画学研究・論文集, Vol.25 No.2, pp.357-362
- 16) Coleman, James S. (1988), *Social Capital in the Creation of Human Capital*, *The American Journal of Sociology*, Vol. 94, pp. S95-S120.
- 17) Krishna, A. and Uphoff, N.: *Mapping and Measuring Social Capital: A Conceptual and Empirical Study of Collective Action for Conserving and Developing Watersheds in Rajasthan, India*, *Social Capital Initiative Working Paper Series*, No.13, World Bank, 1999.
- 18) Uphoff, N.: *Understanding social capital: learning from the analysis and experience of participation*, *Social Capital: A Multifaceted Perspective*, The World Bank, Washington. D.C., 2000
- 19) 内閣府経済社会総合研究所編: コミュニティ機能再生とソーシャル・キャピタルに関する研究調査報告書, 2005
- 20) 箱井英寿, 高木修 (1987): 援助規範意識の性別、年代、および、世代間の比較、社会心理学研究、第3巻第1号、pp.39-47