

吉良・幡豆海岸地区における名鉄蒲郡線を活用した地域活性化の取組みに対する住民意識分析

廣瀨 旺則¹・三輪 富生²・早内 玄³・劍持 千歩⁴

¹ 非会員 名古屋大学大学院 環境学研究科都市環境学専攻 (〒464-8603 名古屋市千種区不老町)
E-mail: hirose.akinori.r2@s.mail.nagoya-u.ac.jp

² 正会員 名古屋大学教授 未来社会創造機構（〒464-8603 名古屋市千種区不老町）

E-mail: miwa@nagoya-u.jp

³ 正会員 名古屋大学特任助教 未来社会創造機構（〒464-8603 名古屋市千種区不老町）

⁴ 正会員 名古屋大学研究員 未来社会創造機構（〒464-8603 名古屋市千種区不老町）

西尾市吉良・幡豆海岸地区には名鉄蒲郡線があり、利用人数が少ない点が問題となっている。本研究は名鉄蒲郡線を活用した地域活性化の取り組みに対する住民意識を分析することで、幹線的な交通機関に対して、地域が関与していく形の可能性を模索することを目的としている。そこで、シビックプライドが協力行動に与える影響、個人属性や名鉄蒲郡線の利用頻度、地域の魅力・問題意識が協力行動に与える影響を分析することを目的に、西尾市吉良・幡豆海岸地区住民を対象としたアンケート調査を行った。分析の結果、地域のための取り組みに対する参画意識から協力行動へ有意な効果が確認でき、シビックプライドの向上が協力行動に影響を与えることが確認できた。また、観光関連産業従事者、転居希望がない人、地域が魅力的・不便を感じている人ほど協力行動を示す可能性が示された。

Key Words: civic pride, cooperative behavior, structural equation modeling, factor analysis

1. はじめに

(1) 研究背景

愛知県西尾市吉良町、鳥羽町からなる吉良地区、西幡豆町、東幡豆町、寺部町からなる幡豆海岸地区には、名鉄蒲郡線（吉良吉田駅～蒲郡駅）が運行されている（図-1）。2023年現在、名鉄蒲郡線の利用人数は3808人/日と、年々利用人数が減少し、輸送密度は1668人/日、名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の営業係数は351.4

である^{注1)}。現在は、西尾市と蒲郡市の補助によって維持されているが、2026年以降の名鉄蒲郡線存続が未定であるとされている^{注2)}。

本研究では、地区住民のシビックプライド意識に着目し、名鉄蒲郡線の利用促進の可能性について調査する。近年、シビックプライドの向上が地域活性化に寄与できることが注目されている。例えば、埼玉県戸田市では、既存住民の流出抑制を目的とし、戸田市の良いところ、悪いところを洗い出すため、戸田市の理想の未来をレゴブロックでカタチにするための住民参加のワークショップが実現している。また、栃木県足利市では、足利のシビックプライドを示すメッセージ「A to A じぶんらしく、あたらしく、あしかがらしく」を策定し、地元高校生や足利市出身のクリエイターなどと協働し、ロゴマークを作成している^{注3)}。



図-1 西尾市吉良・幡豆海岸地区の地図

(2) 既往研究及び本研究の目的

(2) 現在の研究及び本研究の目的
伊藤ら¹⁰⁾はシビックプライドについて、「都市をより良い場所にするために自分自身が関わっているという当事者意識に基づく自負心」と定義しており、本研究では

シビックプライドについて、伊藤ら¹⁾の定義に従う。また、Putnam²⁾は、参画について「コミュニティや公共の問題に対して積極的に関与することであり、市民が地域社会の問題解決に貢献し、公共政策に影響を与える活動は、社会的資本を築くために不可欠」としている。さらに、Putnam²⁾は協力について「協力は社会的資本の本質であり、それは共通の目的に向かって働き、集団の福祉に貢献することに他ならない。」と定義している。このように、参画は参加そのものであり、必ずしも協力的な態度や行動を必要としないのに対し、協力は積極的で相互作用的な行動であり、集団の利益や福祉に貢献するための具体的な努力を含むという違いがある。以上の定義から、本研究では参画と協力を区別して考える。

伊藤³⁾は、愛媛県今治市を事例としてシビックプライドには参画意識、アイデンティティ、愛着、持続願望があり、シビックプライドに対応するシビックプライド尺度を提案した。また、伊藤⁴⁾は、愛着からアイデンティティ、アイデンティティから参画意識、愛着から持続願望の因果関係を実証的に示している。Ajzen⁵⁾は Theory of Planned Behavior の枠組みで、参画意識と協力行動に違いがあることを示している。伊藤⁴⁾のモデルでは、シビックプライドに影響を与える要因について分析しているが、Ajzen⁵⁾の参画意識と協力行動の違いについては考慮していない。

以上より、本研究では、伊藤⁴⁾のモデルのシビックプライドに協力行動に対する意識を加え、また Ajzen⁵⁾のように参画意識と協力行動を区別して評価する。具体的には、共分散構造分析において参画意識から協力行動への因果関係を仮定し、シビックプライドと名鉄蒲郡線を活用した地域活性化の取り組みに対する吉良・幡豆海岸地区住民の意識を分析する。

2. 基礎集計

(1) 吉良・幡豆海岸地区住民へのアンケート調査

吉良・幡豆海岸地区の魅力の向上、持続的で住みやすい地区の実現のための意識調査と題して、吉良・幡豆海岸地区住民に対してアンケート調査を行った。アンケートの実施状況を表-1、アンケートの対象地域を図-3に示す。対象地区は、名鉄蒲郡線（吉良吉田駅～蒲郡駅）沿線地域とした。

調査内容については、表-2のように、問1では個人や世帯の属性、名鉄蒲郡線の利用状況、普段の移動状況を質問している。表-3、表-4のように、問2では、吉良・幡豆海岸地区の魅力や問題意識について質問している。問3では、名鉄蒲郡線を活用した7種類の取り組みに対するその望ましさ、および協力意向を質問している。な

お、アンケートで設定した7つの取り組みは実際に実施・検討されているものではなく、他所での取り組みを参考に著者らがアンケート上で提示したものである。表-5のように、問4では、伊藤³⁾、伊藤⁴⁾の研究に従って、地域やコミュニティに対する考え方について質問している。問2、問3、問4では“5.強く思う”、“4.思う”、“3.どちらともいえない”、“2.あまり思わない”、“1.全く思わない”的5段階評価で回答を求めた。

表-1 アンケートの実施状況

実施期間	2024年2月2日～2月20日
実施方法	全戸へ郵送配布（各世帯に2通）、またはウェブフォーム回答
対象者	旧吉良町のうち沿岸域（吉田・白浜小学校区）及び旧幡豆町（幡豆・東幡豆小学校区）の全世帯（図-3）
配布数	7744通（各世帯に2通）
回収数	郵送：1593通、ウェブフォーム：547通（回収率27.6%）

表-2 アンケートの調査内容

問1	個人・世帯属性、名鉄蒲郡線利用、日常移動
	性別、年齢、居住年数、観光関連産業への従事、名鉄蒲郡線の利用頻度・目的、転居希望の有無、世帯人数、送迎頻度など
問2	吉良・幡豆海岸地区の魅力・問題意識
問3	名鉄蒲郡線を活用した取り組みへの望ましさ、及び協力意向
(1)	名鉄蒲郡線の住民割引
(2)	名鉄蒲郡線を活用した観光プロジェクト
(3)	名鉄蒲郡線を活用したおでん列車・ビール列車
(4)	駅舎での地域住民の交流スペース
(5)	駅舎でのカフェ・レストラン
(6)	駅舎での小中高生向け学習施設
(7)	駅舎を活用した図書館
問4	地域やコミュニティについての考え方

表-3 吉良・幡豆海岸地区の魅力

(1)	名所・旧跡などの見所が多くて魅力的だと思う
(2)	キャンプ場などの野外活動施設が多くて魅力的だと思う
(3)	博物館などの文化施設が多くて魅力的だと思う
(4)	自然の美が多く残っている
(5)	町の雰囲気が魅力的だと思う
(6)	美味しい食べものが多い
(7)	私はこの地域の観光地の知識を豊富に持っている
(8)	この地域はマイカーを使った観光が便利だと思う
(9)	公共交通機関を使った観光が便利だと思う

表4 吉良・幡豆海岸地区の問題意識

(1)	地域内へ車で流入する観光客が迷惑だ
(2)	地域内を歩き回る観光客が迷惑だ
(3)	地域内の公共交通が不便だ
(4)	地域の活気がない
(5)	地域住民の交流が不足している
(6)	地域内で買い物や外出をする商業施設が不足している
(7)	地域の子どもや中高生が勉強や部活をするのが不便だ
(8)	地域の若者が暮らしにくい
(9)	高齢者が楽しく過ごせる施設や機会が不足している

表5 地域やコミュニティについての考え方

(1)	地域社会の一員として責任を真剣に考えている
(2)	自分のような人間が地域社会で重要な役割を果たすと思う
(3)	地域社会をよい場所にするための自分なりの貢献ができる
(4)	自分は地域社会に変化を起こすことができると思う
(5)	人生の大部分が地域に結びついている
(6)	「吉良(幡豆海岸)地域の人」という言葉は、自分がどのような人物かをよく説明する言葉である
(7)	地域は自分にとって特別な場所である
(8)	地域の市民であることは自分にとって重要である
(9)	地域は他のほとんどの地域より良い場所である
(10)	地域を批判している人がいたら地域を擁護する
(11)	家族や友人に地域の商店を使うように勧める
(12)	地域のスポーツチームを積極的に応援する
(13)	地域は住みやすいと思う
(14)	地域が好きだ
(15)	地域の雰囲気や土地柄が気に入っている
(16)	地域に自分の居場所がある
(17)	地域にずっと住み続けたい
(18)	地域は大切だと思う
(19)	地域になくなってしまうと悲しいものがある
(20)	地域にいつまでも変わってほしくないものがある



図3 アンケートの配布地区

(2) 個人属性

アンケートには 2140 通の回答があった。このうち個人属性や地域やコミュニティに対する考え方など、分析が必要な項目に未記入がない 2135 票のデータを用いる。

アンケート回答者と吉良・幡豆海岸地区の実際の居住

者の年齢別割合を図4に示す。アンケート回答者の年齢は、実際の居住者の年齢分布と比較して高齢者が多い。これは各世帯に配布したことから、子供ではなく親や祖父母が率先して回答し、子供からの回答が少なくなったことが原因であると考えられる^{注4)}。

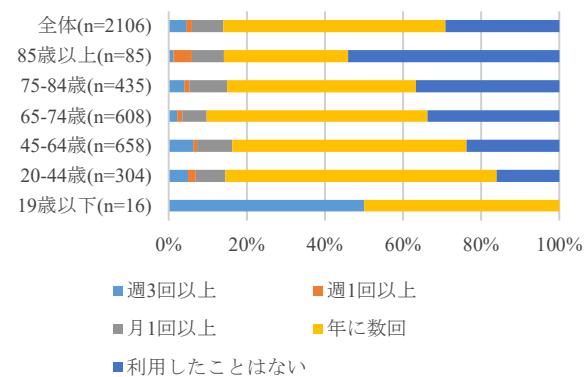
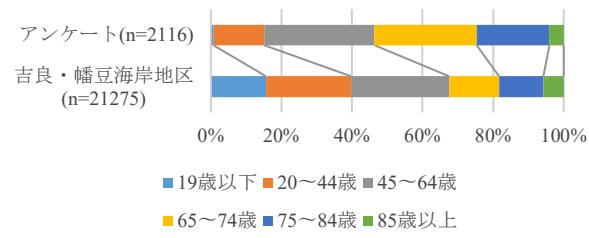


図5 名鉄蒲郡線利用頻度の年齢別割合

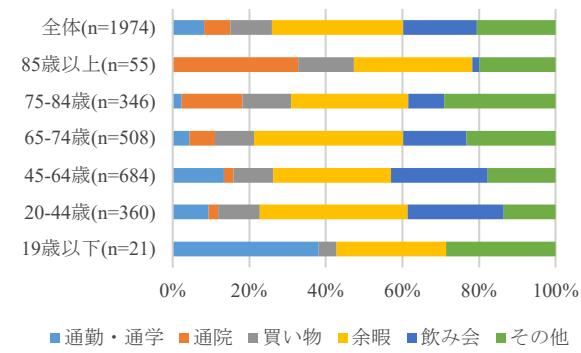


図6 名鉄蒲郡線の利用目的の年齢別割合

(3) 名鉄蒲郡線の利用

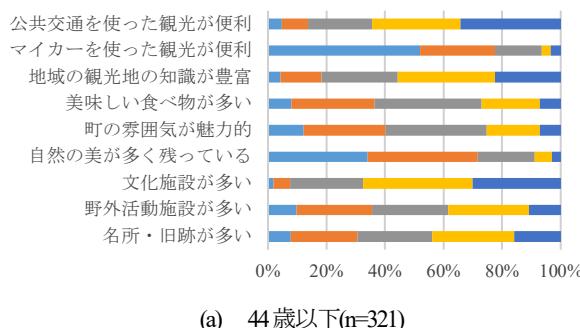
名鉄蒲郡線の年齢別の利用頻度を図5、名鉄蒲郡線の年齢別の利用目的を図6に示す。

名鉄蒲郡線の利用頻度について、19歳以下では週3回以上利用する人が 50.0% (8 人) であり、全年齢のうちで最も利用頻度が高く、85歳以上では利用したことはない人が 54.1% (46 人) であり、全年齢のうちで最も利用したことがない住民が多いことが分かる。したがって、

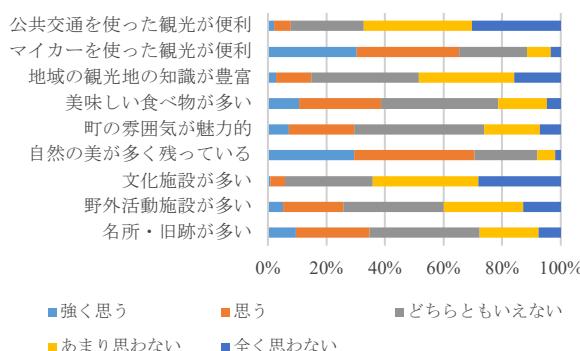
若年層による名鉄蒲郡線の定期的な利用が多いといえる。名鉄蒲郡線の年齢別の利用目的について、19歳以下では通勤・通学を目的で利用する人が38.1%（8人）であり、全年齢のうちで最も割合が高い。また、85歳以上では通院を目的で利用する人が32.7%（18人）であり、全年齢のうちで最も割合が高い。さらに、余暇を目的で利用する人は、年齢による利用割合の差があまりない。

（4）吉良・幡豆海岸地区の魅力・問題意識

今回のアンケートでは地域の魅力として9つの尺度、問題意識として9つの尺度について回答を得た。地域の魅力の集計結果を図-7、問題意識の集計結果を図-8に示す。「自然の美が多く残っている」、「マイカーを使った観光が便利」という設問について、「強く思う」、「思う」と回答した人の割合は、全年齢で多い。また、「文化施設が多い」、「公共交通を使った観光が便利」という設問について、「強く思う」、「思う」と回答した人の割合は、全年齢で少ない。



(a) 44歳以下(n=321)



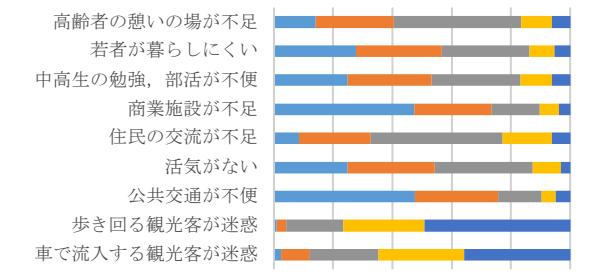
(b) 45歳以上(n=1795)

図-7 吉良・幡豆海岸地区の魅力

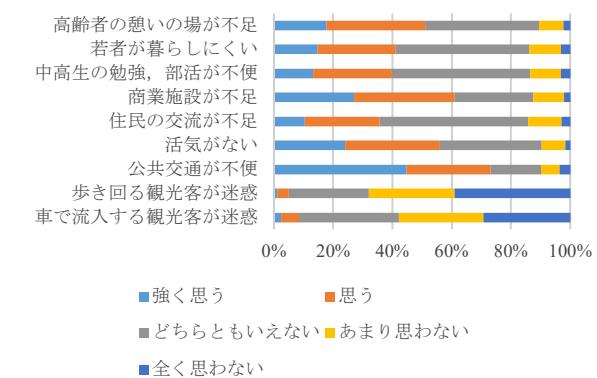
「車で流入する観光客が迷惑」、「歩き回る観光客が迷惑」という設問について、「強く思う」、「思う」と回答した人の割合は、全年齢で少ない。また、「公共交通が不便」という設問について、「強く思う」、「思う」と回答した人の割合は、全年齢で多く、「商業施設が不足」という設問について、「強く思う」、「思う」と回

答した人の割合は、全年齢で多い。

以上より、吉良・幡豆海岸地区では、名鉄蒲郡線を使った生活環境、観光が不便と感じている住民が多く、名鉄蒲郡線を活用できていないか、サービスレベルが十分でないと考えられていることが分かる。



(a) 44歳以下(n=321)

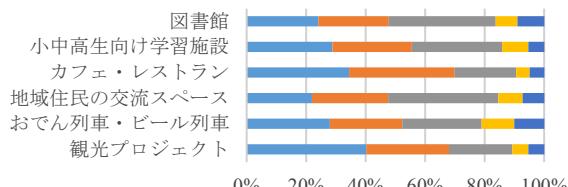


(b) 45歳以上(n=1795)

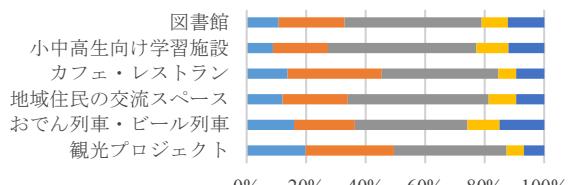
図-8 吉良・幡豆海岸地区の問題意識

（5）想定される施策に対する協力意向

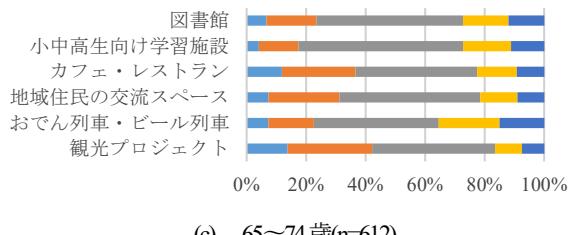
今回のアンケートでは想定される施策として7つの施策について回答を得た。なお、7つの施策は表-2の問3の7つの施策のことである。しかし、名鉄蒲郡線の住民割引について、住民割引への住民の協力内容が不明瞭であったため、今回の集計では残りの6つの施策について考察する。集計結果を図-9に示す。年齢が高くなるにつれて、施策に協力したいと思うと回答した人の割合が減少していることが分かる。このことから、比較的若い住民ほど、名鉄蒲郡線を活用した地域の活性化に対して協力的であるといえる。



(a) 44歳以下(n=321)



(b) 45~64歳(n=661)



(c) 65~74歳(n=612)

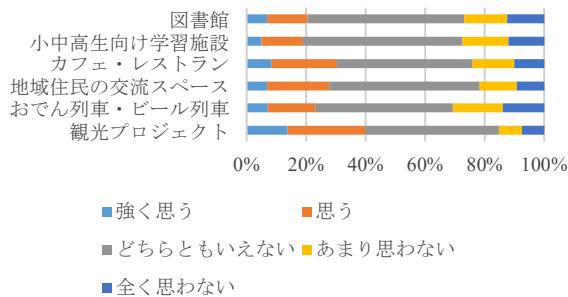


図9 想定される施策に対する協力意向

(6) 地域やコミュニティについての考え方

今回のアンケートでは地域やコミュニティについての考え方として20個の尺度について回答を得た。集計結果を図-10に示す。「変化を起こす」、「重要な役割」など、参画意識を問う設問について“強く思う”、“思う”と回答した人が少なく、参画意識は高くないことがわかる。また、「地域が好き」、「雰囲気や土地柄を気に入っている」、「地域は大切」など、愛着を問う設問について、“強く思う”、“思う”と回答した人が多く、地域に愛着を持っている住民が多いことがわかる。

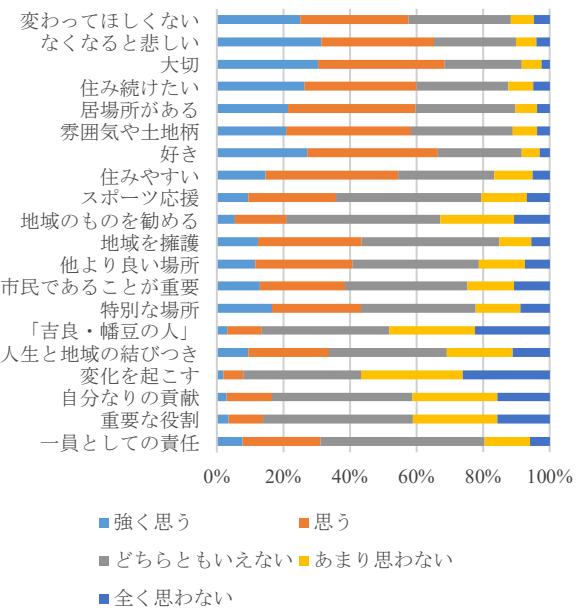


図-10 地域やコミュニティについての考え方

3. シビックプライドと協力意向の関係

(1) 仮説モデル

本研究では、共分散構造分析によって、シビックプライドと名鉄蒲郡線を活用した地域の活性化施策への協力意向の関係を分析するとともに、個人属性・名鉄蒲郡線の利用、地域の魅力・問題意識に関する認識が、住民のシビックプライドの各因子にどのように影響するかを分析する。各潜在因子間の関係は伊藤³⁾のモデル構造と同じである。また、伊藤⁴⁾を参考に、地域の魅力・問題意識をシビックプライドの源泉として組み込んだ場合についても分析を行った。

また、図-9より44歳以下では、想定される施策に対する協力について、“強く思う”，“思う”と回答した人の割合が半数を超えている回答が多く、45歳以上では、協力したいと回答した人の割合が半数を超えているものはない。このことから、44歳以下、45歳以上では協力したい意向が異なるとして、因子分析や共分散構造分析では44歳以下(n=321)と45歳以上(n=1795)に分けて分析する。

(2) 地域活性化施策に関する因子分析

地域住民にアンケートで提示した施策（名鉄蒲郡線を活用した観光プロジェクト、名鉄蒲郡線を活用したおでん列車・ビール列車、駅舎での住民交流スペース、駅舎でのカフェ・レストラン、駅舎での小中高生向け学習施設、駅舎を活用した図書館）に対する協力意向が同様でない可能性があるため、これらの施策に対する協力意向

について因子分析（最尤推定法、プロマックス回転）を行ったが、どちらの年齢層についても因子数は1となり、施策を区別する必要はないことが分かった。そこで、これら施策への協力意向に影響する1つの潜在因子を“協力行動”と名付けた。

(3) 名鉄蒲郡線の利用とシビックプライドの関係

個人属性や名鉄蒲郡線の利用状況等と潜在因子との関係を考慮した共分散構造分析を行った。個人属性や名鉄

蒲郡線の利用に関する変数として、観光関連産業従事者ダミーは、自分または家族に従事者がいる場合に1をとる。名鉄蒲郡線多頻度利用は、月1回以上乗っている場合に定期的な利用者であるとして1を取るダミー変数である。転居希望なしについては、転居希望がない人は1を取るダミー変数とした。4人以上世帯については、4人以上世帯で1を取るダミー変数、多送迎は、月数回以上送迎をする人は1を取るダミー変数である。また、居住年数は対象地域に居住する年数である。

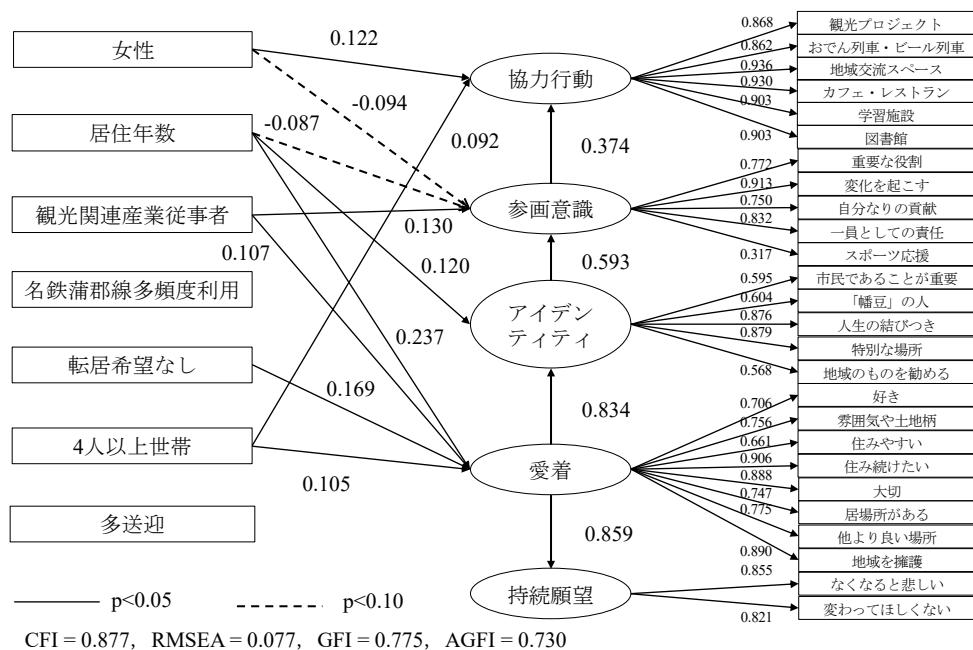


図-11 個人属性、名鉄蒲郡線利用とシビックプライドの関係図（44歳以下）

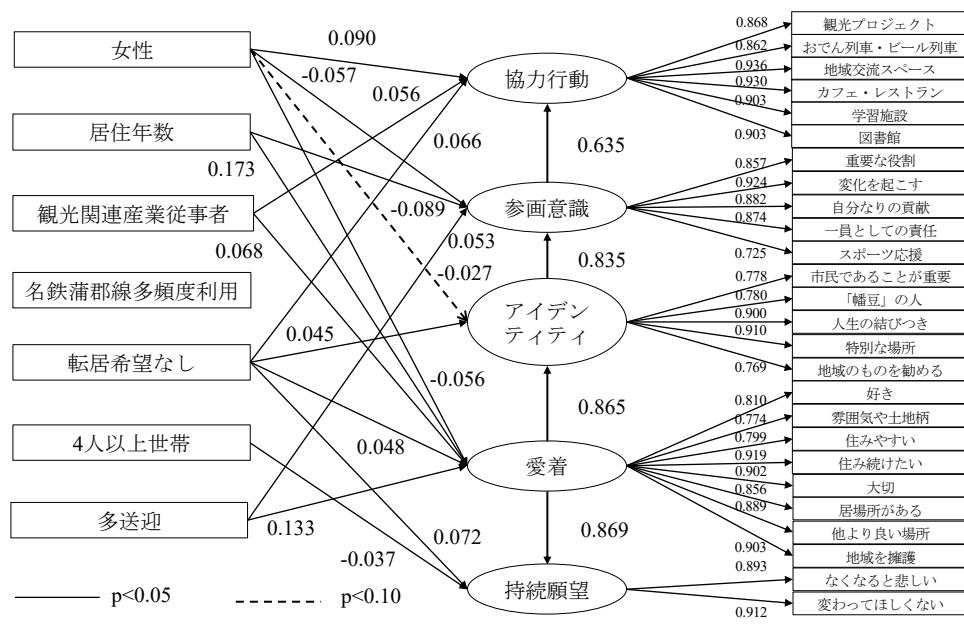


図-12 個人属性、名鉄蒲郡線利用とシビックプライドの関係図（45歳以上）

44歳以下の結果を図-11、45歳以上の結果を図-12に示す。44歳以下のモデルでは適合度が低く、被験者間で潜在意識の差異が大きいと考えられる。特に、44歳以下のデータでは、協力行動を加えず伊藤⁴⁾のシビックプライド尺度のみによるモデルを推定しても、その適合度は低かった(CFI=0.889, RMSEA=0.080, GFI=0.804, AGFI=0.753であった)。どちらの年齢層についても、参画意識から協力行動への因果関係が統計的に有意に推定されたが、45歳以上の方が参画意識から協力行動へより強い影響を与えることが示された。すなわち年齢が高い住民ほど、地域をより良い場所にするために自分自身が関わっているという当事者意識が協力行動に繋がることが分かる。

女性であることはどちらの年齢層でも協力行動に強い影響を与えるが、参画意識が低下することが示された。このことから、女性は施策に協力意向が高いが、それが協力する理由が地域を良くすることではなく、社会への同調意識などの消極的な理由であると推察できる。また、居住年数が長い人は全ての年齢で参画意識への直接効果が負であるが、地域への愛着やアイデンティティを経た間接効果がそれを超える正値となる。すなわち地域に長く居住するほど地域への愛着やアイデンティティが高まり、参画意識や協力行動につながることが分かる。

また、観光関連産業従事者であることは、年齢層によらず地域への愛着が強いこと、また44歳以下であると参画意識が協力行動につながり、45歳以上であると直接的に協力行動につながることも興味深い。いずれにせよ地域に根付いた産業に従事することからくる地域を良くしようとする意識の高さがうかがわれる。名鉄蒲郡線の利用頻度について、参画意識や協力行動に影響を与えると仮説を立てたが、有意とならなかった。

4人以上世帯について、44歳以下の若い住民は地域への愛着を経た協力行動や協力行動への直接的な意欲が高いものの、45歳以上では持続願望のみが高いことも興味深い。また、45歳以上の送迎頻度の高い住民ほど、地域への愛着や参画意識が高いことも示された。

(4) 地域の魅力・問題意識に対する因子分析

地域の魅力・問題意識が、シビックプライドや協力行動に与える影響を把握するため、地域の魅力に関する9個の尺度、および地域の問題意識に関する9個の尺度を合わせた18個の尺度について因子分析を行った。44歳以下の住民における結果を表-6に、45歳以上の住民における結果を表-7に示す。分析手法は最尤推定法、プロマックス回転を用いた。44歳以下の住民については、因子数は4となり、それぞれ“観光の見所が多い(ML2)”, “町の雰囲気が魅力的(ML4)”, “観光客が迷惑(ML1)”, “地域が不便(ML3)”とした。

一方、45歳以上の住民については因子数は3となり、それぞれ“地域が魅力的(ML2)”, “観光客が迷惑(ML1)”, “地域が不便(ML3)”とした。

表-6 地域の魅力・問題意識に対する因子分析(44歳以下)

	ML3	ML2	ML4	ML1
名所・旧跡が多い	0.05	0.76	0.12	-0.04
野外活動施設が多い	0.06	0.67	0.04	-0.06
文化施設が多い	0.09	0.91	-0.22	-0.02
自然の美が多く残る	0.00	-0.11	0.90	0.14
町の雰囲気が魅力的	-0.12	0.19	0.64	0.12
美味しい食べ物が多い	-0.08	0.27	0.44	0.00
観光地の知識が豊富	0.03	0.38	0.21	-0.02
マイカーによる観光が便利	0.15	-0.07	0.37	-0.15
公共交通による観光が便利	-0.06	0.50	-0.06	0.03
流入する観光客が迷惑	0.05	-0.04	0.11	0.71
歩き回る観光客が迷惑	0.09	-0.04	0.01	0.98
公共交通が不便	0.56	-0.02	0.13	-0.09
活気がない	0.64	-0.10	-0.23	-0.01
住民の交流が不足	0.45	0.03	-0.08	0.10
商業施設が不足	0.59	-0.15	0.09	-0.01
子供の勉強施設が不足	0.68	0.05	0.09	0.08
若者が暮らしにくい	0.71	0.12	-0.16	-0.03
高齢者施設が不足	0.52	0.08	0.10	0.04

表-7 地域の魅力・問題意識に対する因子分析(45歳以上)

	ML2	ML3	ML1
見所(名所・旧跡)が多い	0.83	-0.07	-0.07
野外活動施設が多い	0.81	-0.08	-0.03
文化施設(博物館)が多い	0.68	-0.04	0.11
自然の美が多く残っている	0.66	0.13	-0.13
町の雰囲気が魅力的	0.77	-0.10	0.03
美味しい食べ物が多い	0.74	-0.04	-0.01
観光地の知識が豊富	0.68	-0.01	0.05
マイカーによる観光が便利	0.46	0.19	-0.06
公共交通機関による観光が便利	0.53	0.01	0.15
流入する観光客が迷惑	0.04	0.07	0.79
歩き回る観光客が迷惑	-0.04	-0.01	0.99
公共交通が不便	-0.02	0.62	-0.03
活気がない	-0.06	0.73	-0.04
住民の交流が不足	0.11	0.59	0.03
商業施設が不足	-0.07	0.66	0.03
子供の勉強施設が不足	0.02	0.67	0.06
若者が暮らしにくい	-0.04	0.72	0.03
高齢者施設が不足	0.01	0.73	-0.01

(5) 地域の魅力・問題意識とシビックプライドの関係

伊藤⁴⁾に倣い、因子分析で得られた因子をシビックプライドの源泉に取り入れ、共分散構造分析を行う。

44歳以下の住民における結果を図-13に、45歳以上の住民における結果を図-14に示す。適合度について、ここでも44歳以下の住民については適合度が十分に高く

ないことが示された。また、このモデルでも全ての年齢で参画意識から協力行動への因果関係が統計的に有意に推定されたが、45 歳以上の住民の方がより強い影響が見られた。

年齢層によらず、観光の見所が多いと考えるほど、協力行動に直接的な影響、および愛着やアイデンティティ、参画意識を経た間接的な影響が見られた。このことから、他の地域にはない観光名所・施設の存在が地域への愛着やアイデンティティとなり、地域を活性化する施策に対する協力へつながっていることが分かる。一方で、観光客が迷惑と感じる場合では、年齢層によらず地域への愛着を弱める点は興味深く、協力行動に負の影響を及ぼすばかりか、44 歳以下の住民においては協力行動に直接的な負の影響を及ぼすことが分かる。したがって、前

述したような魅力ある地域づくりは重要であるが、その結果、観光客が地域の生活環境に悪影響を与える状況を回避する必要がある。

最後に、地域が不便だという意識は、年齢層によらず参画意識や協力行動に正の影響を及ぼしている。このことから、対象地域の住民においては、地域が不便である状況を改善しようとする意識が高く、まちづくりへの取り組みに協力してくれるといえる。

また、個人属性や名鉄蒲郡線の利用頻度等よりも、地域の魅力や問題意識の方がシビックプライドや協力行動への係数の絶対値が大きい傾向にある。したがって、地域に対して関心が高い住民ほど、地域を良くしようとする意識が高い傾向がある。

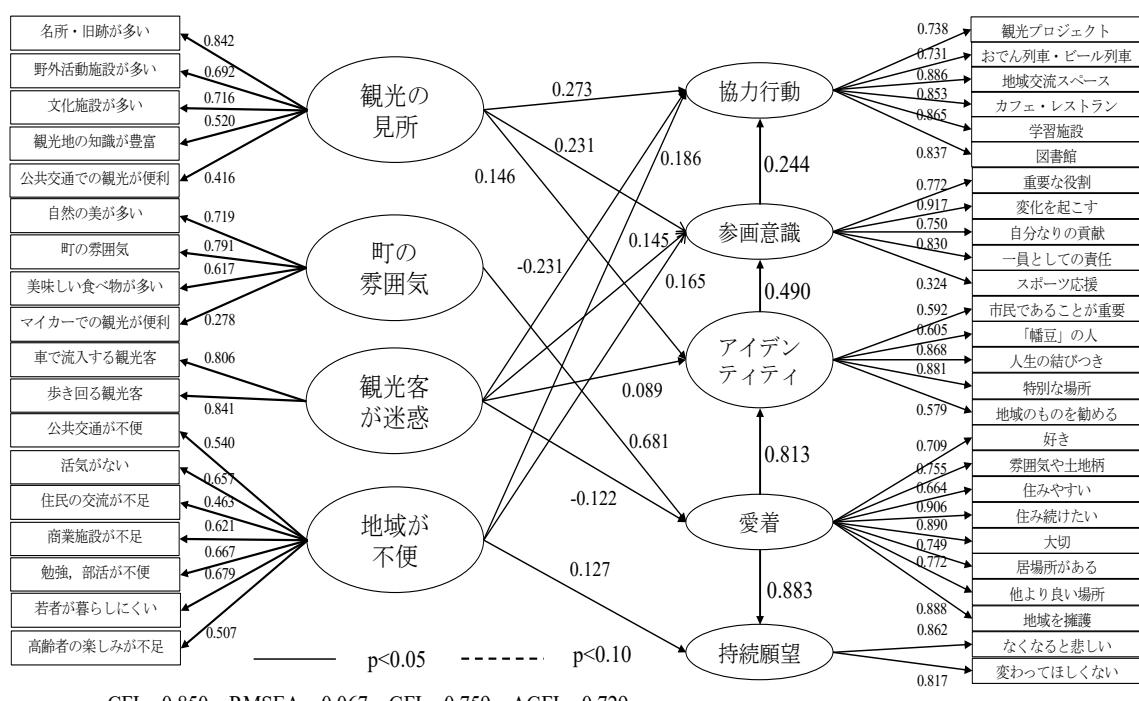


図-13 地域の魅力・問題意識とシビックプライドの関係図（44歳以下）

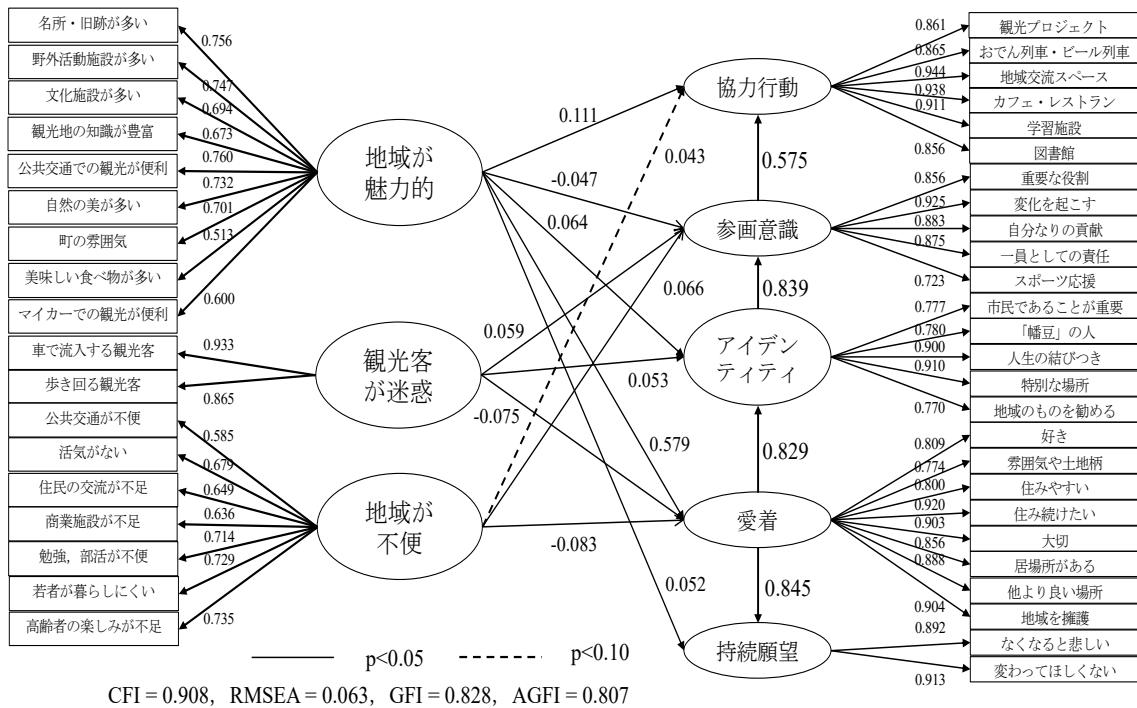


図14 地域の魅力・問題意識とシビックプライドの関係図（45歳以上）

4. 結論

本研究では、シビックプライドと名鉄蒲郡線を活用した地域活性化を目指した施策への地域住民の協力意向の関係を分析すること、個人属性・名鉄蒲郡線の利用、地域の魅力・問題意識が、住民のシビックプライドの各因子にどのような影響を与えるのか分析することを目的として、共分散構造分析を行った。以下に本研究で得られた知見、今後の課題を要約する。

(1) 得られた知見

名鉄蒲郡線の利用について、若年層による定期的な利用、高齢層による不定期な利用が多い。また、比較的若い住民ほど、名鉄蒲郡線を活用した地域の活性化に対して協力的であるといえる。さらに、年齢が高い住民ほど、地域をより良い場所にするために自分自身が関わっているという当事者意識が協力行動に繋がることが分かる。そして、女性、観光関連産業従事者、転居希望なし、4人以上世帯、多送迎、地域に対して関心が高い住民ほど、地域を良くしようとする意識が高い傾向がある。

(2) 今後の課題

44歳以下の分析について、適合度が高いモデルを探用し、協力行動への影響を高くすること、参画意識から協力行動に影響を与えるモデルだけでなく、アイデンティティ、愛着、持続願望から協力行動に影響を与えるモデルの検討が必要である。また、本研究では年齢で分けて共分散構造分析を行ったが、他属性で分類して共分散

構造分析を行うことで、名鉄蒲郡線高頻度利用が協力行動に影響を与える可能性がある。さらに、名鉄蒲郡線の駅から家までの距離を考慮した上で、名鉄蒲郡線の利用と協力行動の関係を明示すること、地区ごとの協力行動の違いを分析することが必要である。

謝辞：本研究には、内閣府総合科学技術・イノベーション会議の下で推進する「戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) 第3期/スマートモビリティプラットフォームの構築」(研究推進法人：国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構) (NEDO 管理番号：JPNP23023)の成果が含まれています。

NOTES

- 注1) 2023 年度の名鉄西尾・蒲郡線の利用人数、輸送密度、営業係数を西尾市公式ウェブサイトを参照した。
https://www.city.nishio.aichi.jp/_res/projects/default_project/_page_001/002/035/20241121siryou.pdf
- 注2) 名鉄蒲郡線の運行に対して、西尾市、蒲郡市の補助について、西尾市公式ウェブサイトを参照した。
https://www.city.nishio.aichi.jp/_res/projects/default_project/_page_001/002/035/20140815-103249.pdf
- 注3) シビックプライドの向上が地域活性化に注目されている具体例について、以下のサイトを参照した。
https://www.publicweek.jp/ja-jp/blog/article_67.html#06
- 注4) 令和 6 年の西尾市の居住者の年齢分布について、西尾市公式ウェブサイトのオープンデータを参照した。
<https://www.city.nishio.aichi.jp/shisei/tokei/1001558/1003759.html>

REFERENCES

- 1) 伊藤香織, 紫牟田伸子 : シビックプライド 2 【国内編】 - 都市と市民のかかわりをデザインする, 176p, 宣伝会議, 2015. [Ito, K. and Shimuta, N.: Civic Pride 2 【Domestic Edition】 - Designing the relationship between the city and its citizens , 176p, 2015.]
- 2) Robert • D • Putnam(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, 36p, 49p, 柏書房, 2006. [Robert D Putnam(Shibauchi, Y's translation), Bowling Alone : The Collapse and Revival of American Community, 36p, 49p, 2006.]
- 3) 伊藤香織 : 都市環境はいかにシビックプライドを高めるか—今治市を事例とした実証分析-, 都市計画論文集, Vol.52, No.3, pp.1268-1275, 2017. [Ito, K. : How urban environment enhances civic pride: an empirical analysis of Imabari city, Journal of The City Planning Institute of Japan, Vol.52, No.3, pp.1268-1275, 2017.]
- 4) 伊藤香織 : シビックプライドの源泉としての都市環境及び諸要素-富山市中心市街地と富山地域を事例として-, 都市計画論文集, Vol.54, No.3, pp.615-622, 2019. [Ito, K. : Urban environment and factors as a source of civic pride : a case study of Toyama city center and Toyama area, Journal of The City Planning Institute of Japan, Vol.54, No.3, pp.615-622, 2019.]
- 5) Ajzen, I : The theory of planned behavior. Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50, pp.179-211, 1991.

(Received ?)
(Accepted ?)

Analysis of Citizens' Attitudes Toward Efforts to Revitalize the Community Utilizing the Meitetsu Gamagori Line in the Kira and Hazu Coastal Districts

Akinori HIROSE, Tomio MIWA, Gen HAYAUCHI and Chiho KENMOCHI

The Meitetsu Gamagori Line in Nishio City faces the problem of low user numbers. We need the cooperation of the residents for measures utilizing the Meitetsu Gamagori Line. In this study, we conducted a questionnaire survey whose purpose were to clarify the influence of civic pride on cooperative behavior and the influence of personal attributes, frequent use of the Meitetsu Gamagori Line, local attractions, and local problems on cooperative behavior. As a result, the increase in civic pride had an influence on cooperative behavior, and women, people working in tourism-related industries, those who have no desire to relocate, and people who find the region attractive or inconvenient had an influence on cooperative behavior.