

# リニモの活性化と地域の活性化

## —My リニモ & My タウン—

上 原 衛

### 1. はじめに

我が国は、国土面積が狭く、かつ大都市に人口が集中しているため、鉄道網が非常に発達しており、鉄道は重要な交通手段となっている。しかし、人口の少ない地域では、鉄道路線が少ないこと、鉄道路線が通っていたとしても運転間隔が長いことから、鉄道を利用するよりも自動車を利用する方が便利であることが多いため、経営が苦しく、第三セクター化する路線が多い[1]。我が国の大都市圏以外の鉄道路線は、経営が厳しく、廃止の危機に直面している路線が多い。厳しい経営状況を救うためには、利用者や沿線住民の「マイレール意識」は路線存続のために大きなパワーとなる[1]。また、鉄道会社の収益や地域経済に貢献し、一定の活性化効果をもたらす、サポーター組織の必要性も指摘されている[2]。

2005年に日本国際博覧会（愛称「愛・地球博」。以下、「博覧会」）の開催と同時に建設された「東部丘陵線（以下「リニモ」）」は、地方鉄道という分類には属さないが、博覧会の開催をはじめ名古屋都市圏東部の産業技術を担う地域とすることを目指し、それらの施設を結ぶ足として大都市圏に接続する鉄道路線として建設された[3]。現在では地域住民の通勤・通学手段、愛・地球博記念公園への観光客の交通手段として、地域の重要な公共交通機関となっている。リニモについては、軌道法に基づき、支柱や桁等の構造部分（インフラ部）を地方公共団体が建設し、車両・駅舎・運行システム等のインフラ以外の部分（インフラ外部）第三セクターである軌道経営者（愛知高速交通株式会社。以下「会社」）が建設し、現在もリニモの運行管理等を行っている[3]。しかし、博覧会閉幕後は大幅に利用客が減少し、建設コストの減価償却費が賄いきれず、経営が厳しい状況にある。

本学学生がインターンシップで長久手市役所の市長秘書として研修を行った際に、市長から学生の感性と知識を利用したりニモの活性化についての提案を求められたことを契機として、2013年から学生を主体としてリニモの活性化と地域の活性化を目的とした「My リニモ & My タウン」活動を行ってきた。本稿では、これまでの「My リニモ & My タウン」の活動状況を取り纏めたうえで、高橋伸夫のI-I図（I-I chart: Identification-Indifference chart）[4]に注目し、鉄道路線のサポーターの活性化と地域の活性化の関係性について検討し、サポーター意識の高揚と赤字鉄道路線の活性化および地域の活性化に繋げることを研究目的とする。

## 2. リニモの現状

名古屋都市圏の東部に位置する名古屋東部丘陵地域は、「あいち学術研究開発ゾーン」の中核地区と位置付けられ、2005年の博覧会開催をはじめ、産業技術の中核圏域の一翼を担う地域とすることが目指され、その地域の施設をつなぐ足として、リニモが整備導入されることとなった。リニモ事業においては、インフラ部の整備は愛知県などの地方公共団体が行ったが、インフラ外部の整備は、軌道法に基づき第三セクターである会社が行い、現在も、リニモ運行管理等を行っている[3]。

リニモの事業費については、インフラ部 641 億円を地方公共団体が負担し、インフラ外部の 356 億円を会社が負担している。インフラ外部部分の資金調達には、出資金が 71 億円 (20%)、無利子借入 107 億円 (30%) と有利子借入 178 億円 (50%) であり、合計 285 億円の借入金には会社が返済しなければならない。

リニモ建設前の需要予測では、1日平均利用者数は、平成17年度で31,000人、平成27年度で34,000人になると予想されていた。しかし、実際の利用者数は、博覧会が開催された平成17年度こそ58,000人であったが、平成18年度には14,000人弱と大幅に減少し、平成21年度でも16,800人と、需要予測の半分にしか満たない状況が続いた。このため、会社の平成18年度の営業収益が約9億円のところ、減価償却費を含む営業経費が約37億円となり、約30億円の赤字となり、その後も赤字が続いた。平成24年度には1日平均利用者数は19,100人まで増加し、経営改善（顧客サービスの向上、増客増収、経費削減、地域との連携）により、収入でランニング・コストは賄えるようになった。特に、地域の学生や住民と連携した増収増益の取り組みや、リニモのファンづくりの推進、社員に対するCS取り組み推進が功を奏してきた。

リニモの利用者の3割が長久手市民であり、利用者の4割が長久手市に所在する駅を目的地としており、リニモは長久手市民の足として利用されている。長久手市では、2010年は現役世代5.3人で高齢者1人を支えているが、2050年には現役世代2人で高齢者1人を支える時代が到来する。高齢者が現役世代に頼ることができなくなる時代となり、車を運転できなくなった高齢者の移動手段に関して問題が生じることになる。今後、車ではなく、公共交通機関を必要とする人が増加することが予想され、公共交通機関の採算が取れないから「廃線」にするという経済合理性のみの判断を行うのではなく、採算が取れなくても「維持確保に努力」という対応が必要となってくる。地域が支える公共交通機関、すなわち、マイレール意識やサポーター意識の醸成が必要になってくる。

## 3. My リニモ & My タウン 活動の経緯

2013年8月に長久手市の市長秘書のインターンシップに参加した本学学生に対して、市長からビジネス学部での学びを活かしてリニモ活性化のアイディを出して欲しいという呼びかけがあった。早速、指導教官の著者を通じてビジネス学部内の有志8人を集め、リニモに関する実

地調査や、長久手市、愛知県、愛知高速交通株式会社の方々とミーティングを重ね、プランをまとめ上げた。そして約半年後の2014年2月に長久手市役所で開催された事業提案報告会で(1)駅周辺施設の活用施策としての愛・地球博記念公園での企業との交流会開催、(2)車内の活用施策としてのリニモおもちゃ箱計画、(3)駅構内の活用施策としての駅ナカショップ計画の3つのプランを提案し、市長をはじめ職員の方々から賛同を得た。産学官連携のプロジェクトに対して、学生たちは大学で得た知識を活かし地域に貢献することを目指し、日本初の磁気浮上式リニアモーターカー、リニモの活性化と地域の活性化をミッションに掲げて3つのプランに取り組んでいくこととなった。

#### 4. My リニモ & My タウン 活動状況

##### 4.1 「学生主催の企業との交流会」開催（2014年5月）

2014年5月に、第一弾となる「学生主催の企業との交流会」をリニモ沿線にある愛・地球博記念公園で開催した。リニモを介して、人と人が交流する場をつくりたいという思い、さらに、リニモの利用者を増やすためには、乗車する目的が必要だという考えに基づき、学生たちは、リニモに乗って企業説明会に行こうという発想に至った。そこでは、企業の方々や学生だけでなく、市民にもリニモに乗って参加して頂き、企業・業界の「今」や学生の就職活動について認識してもらえる場をつくり、リニモと地域の活性化を図りたいというプロジェクトとなった。愛知淑徳大学キャリアセンターの協力も仰ぎ、20社以上の企業の協力を得て、2か月ほどの準備期間で「業界説明会」「個別企業説明会」「企業のOB・OGと学生・市民との交流会」「学生の自己PRプレゼンテーション」「模擬面接」「学生の企業研究発表会」を盛り込んだイベントを実施することができた。

##### 4.2 愛知県「リニモ沿線地域ものづくり活動支援事業」に応募・採択（2014年7月）

2015年3月15日（日）の「リニモ開業10周年感謝祭」を控え、長久手市長に提案した3つの企画の内、残りの2つである「リニモおもちゃ箱計画」「リニモ『駅ナカ』わくわく weekly 計画」の実現を目指し、2014年7月に募集された愛知県の「リニモ沿線地域ものづくり活動支援事業」に応募し採択された。

##### 4.3 「リニモおもちゃ箱計画」（2015年3月）

「リニモおもちゃ箱計画」は、長久手市長からリニモを実際に使った学生らしい発想を出して欲しいという期待に応え、学生の視点で考えたリニモ車内でのエンターテインメント事業である。すなわち、リニモの車内を飾り付けしておもちゃ箱にするという発想である。単に、学生

たちが考えた飾り付けを行うのではなく、地域住民との交流を念頭に置き、リニモ沿線の長久手市をはじめ愛知県内の小中学生に「夢」「宇宙」「ファンタジー」という3つのテーマを設定してリニモ車内の内装のデザインを、2014年12月3日から2015年1月12日の冬休み期間を利用して募集した。169件もの応募があり、3つのテーマごとに2案ずつ採用した。そして、学生たちが手作業で子どもたちの個性豊かなデザインを忠実に再現した。飾り付けをした特別車両は、リニモ開業10周年感謝祭当日一般公開され、考案者の小中学生を愛知県・沿線各市から表彰する式典も学生の司会のもとで開催し、ステージで賞状授与式を行った。飾り付けられたリニモは、考案者の小中学生とその家族、リニモ関係者約80名を乗せ、陶磁資料館南駅から藤が丘駅まで貸切運行した。

#### 4.4 「リニモ『駅ナカ』わくわく weekly 計画」(2015年3月)

「リニモ『駅ナカ』わくわく weekly 計画」は、3月15日(日)の「リニモ開業10周年感謝祭」の当日及びその前後の日曜日(3月1日、8日、22日)に、リニモの各駅にのべ11店舗のショップをオープンさせ、地域住民との新たな交流を生み出す場づくりを目標とした事業である。ビジネス学部の学生だけでなく、学内のボランティア団体や地域の方々もショップを出店した。

#### 4.5 平成27年度「長久手市協働まちづくり事業活動助成金」採択(2015年6月)

2015年6月、「My リニモ& My タウン」に関して平成27年度長久手市協働まちづくり事業活動助成金に応募し採択された。

#### 4.6 「企業・学生・地域住民の交流会」開催(2015年8月)

平成27年度の活動として、2015年8月24日(月)、31日(月)の両日、愛・地球博記念公園 地球市民センターで「企業・学生・地域住民の交流会」の第二弾を実施した。今回も愛知淑徳大学キャリアセンターの協力のもと、のべ約30社の地元企業の参加を得た。2014年5月に実施した「学生主催の企業との交流会」と同様、個別企業説明会や業界説明会を開催した。前回の催しに以下の内容を追加した。すなわち、キャリアセンター職員による就職活動講座、就職活動を終えたばかりの4年生による就職体験報告会、グループディスカッション、自己分析コーナーの設置の4つの催しである。また、2回目となった今回は、特に広報活動に注力し、リニモ沿線の大学のキャリアセンターに学生が出向き、パンフレットを配布してイベントをアピールすることによって、さまざまな大学の学生の参加を得た。

表1 Myリニモ &amp; Myタウン活動内容

日程	活動内容
2013年8月	長久手市役所の市長秘書としてゼミ生がインターンシップに参加。市長から、リニモの活性化のアイデア作成依頼。
2014年9月～2015年2月	リニモに関する実地調査や、長久手市、愛知県、愛知高速交通株式会社の職員の方々とのミーティングを重ね、プランを作成。
2014年2月	長久手市役所で開催された事業提案報告会で3つのプランを提案。
2014年5月	愛・地球博記念公園 地球市民交流センターで「学生主催の企業との交流会」を開催。
2014年7月	愛知県の「リニモ沿線地域ものづくり活動支援事業」に応募、採択。
2015年3月	「リニモ開業10周年感謝祭」において、「リニモおもちゃ箱計画」「リニモ『駅ナカ』わくわくweekly計画」を実施。
2015年6月	平成27年度「長久手市協働まちづくり事業活動助成金」に応募、採択。
2015年8月	愛・地球博記念公園 地球市民センターで「企業・学生・地域住民の交流会」を開催。
2015年12月	「駅ナカショップ」を開催。

#### 4.7 駅ナカショップ開催（2015年12月）

2015年12月5・6日に、2回目の駅ナカショップを開催した。2日間でのべ7店舗の駅ナカショップをオープンし、地域住民との交流を図った。

## 5. 鉄道路線のサポーター組織について

経営難に陥った鉄道路線は、地元の自治体からの支援による第三セクター化のみに頼るのではなく、自身の創意工夫により廃止の危機を免れて来た地方鉄道路線も少なくない。山下・金子[1]は、こうした地方鉄道路線に多く見ることのできる利用者の「マイレール意識」に注目し、その存続要因に関する一連の研究を展開している。地方鉄道路線にとって、利用者や沿線住民の「マイレール意識」は路線存続のための大きなパワーとなっている[1]。規模が小さく、かつ利用者が少ない地方鉄道路線では、マイレール意識を持ったひとりのパワーが相対的に大きな役割を果たす可能性を秘めているからである[5]。

「マイレール意識」と類似の概念として、「サポーター意識」[2]がある。地方鉄道の衰退が進攻する中で、地方鉄道路線を活性化させるために活動する住民が主体となったサポーター組織が、近年誕生しており、この組織が地域活性化活動を行うなど、活躍の場を広げ、地域に大きな影響を及ぼしている[2]。高橋光斉[2]は、サポーターを「主にローカル線が運行される沿線地域において、そのローカル線の維持・活性化のために何らかの支援・貢献活動をする人」と定義し、サポーター組織の取り組みは、鉄道会社の収益や地域経済に貢献し、一定の活性化効果をもたらしていることを指摘している。

## 6. 組織におけるメンバーの活性化と組織活性化

山下[6]は、組織におけるメンバーの学習と、それによるメンバーの「活性化」を重視し、高橋伸夫[4]による「組織活性化の定義」およびそれを図示した「I-I chart」に従って、「活性化されたメンバー」を定義し、さらに、「組織活性化」の概念を以下のように整理している。

高橋伸夫[4]は、組織活性化の問題を視覚的に捉えるために、図1のようなI-I chartを提案している。図において無関心度指数 (Indifference) は無関心圏の大きさを表し、これが小さいほど能動的な状態であることを意味する。逆に、無関心圏が大きい場合は、組織の命令に対して従順で上から言われたことに従うが、自分から能動的に問題を見つけて解決しようとしな。一方、一体化度指数 (Identification) は、組織と目的・価値を共有している程度を表し、これが大きいほど組織と一体化していることを意味する。

したがって、活性化されたメンバーは無関心度指数が低く一体化度指数が高いタイプ3のメンバーであり、タイプ1は組織の命令に忠実であるがあまり自分から能動的に行動しようとしな。また、タイプ2は目的・価値の点では組織と一線を画しているが行動の点では命令に従うタイプであり、さらに、タイプ4は組織的な行動をまったく期待することができない非貢献者タイプである。

このように、高橋伸夫[4]は、組織活性化の議論を視覚的に展開し、その理論的基盤を与えているが、どちらかといえば議論の主眼は、組織よりもむしろメンバーの活性化の問題に当てられている。そこで、山下[7]は、I-I chartの焦点を組織のメンバーに定め、高橋伸夫の言うタイプ3 (活性化された組織) を「活性化されたメンバー」として位置づけ直すことにより、組織における活性化されたメンバーを次のように定義している。組織における活性化されたメンバーとは、組織と目的・価値を共有している度合い (一体化度指数) が高く、かつ能動的に問題を見つけ解決しようとする度合いが高い (無関心度指数が低い) メンバーである。

一方、「組織活性化」については、活性化されたメンバーが多くなることで (その相乗効果も含めて)、組織全体の一体化度指数が高く、無関心度指数が低くなることとして位置付けている。

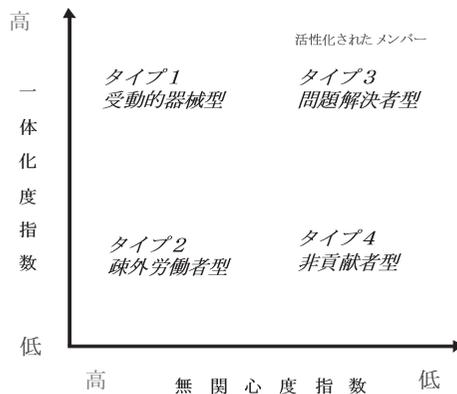


図1 高橋伸夫[4]のI-I chart

## 7. 鉄道サポーターにおけるメンバーの活性化とサポーター意識の関係性

高橋光斉[2]が指摘しているように、地方鉄道路線のサポーターは、鉄道路線の維持・活性化のために支援・貢献活動をする人であり、その活動が鉄道会社や地域経済の貢献し、活性化効果をもたらしていることが分かる。このことを、山下[6][7]ならびに高橋伸夫[4]の組織におけるメンバーの活性化と組織活性化、I-I chart を用いて表現すると以下のフレームワークが提示できる。

すなわち、高橋伸夫[4]の言うタイプ3の活性化されたメンバーを積極的なサポーターとして位置づけることができる。この組織（本研究の場合、鉄道路線運営会社と地域）における活性化されたメンバーは、組織と目的・価値を共有した度合い（一体化度指数）が高く、かつ能動的に問題を見つけ解決しようとする度合いが高い（無関心度指数が低い）メンバーであり、積極的サポーターとなる。この活性化されたメンバーであるサポーターが多くなることで、組織（会社・地域）全体の一体化度指数が高く、無関心度指数が低くなり、組織が活性化するという、「I-I chart を用いた地方鉄道路線における活性化されたサポーターと組織活性化のフレームワーク」を提示することができる[8]。

## 8. My リニモ & My タウンにおけるアンケート調査

2014年5月、2015年3月、2015年8月に実施した、「学生主催の企業との交流会」、「リニモ開業10周年感謝祭」、「企業・学生・地域住民の交流会」において、リニモ利用に関するアンケート調査を行った。以下にその内容と分析結果を示す。

### 8.1 アンケートの内容・結果

#### (1) 性別

表2 回答者の性別

	男性		女性		合計
	人数	割合	人数	割合	
2014年5月	39	51.3%	37	48.7%	76
2015年3月	53	54.6%	44	45.4%	97
2015年8月	18	38.3%	29	61.7%	47
合計	110	50.0%	110	50.0%	220

(2) 年齢構成

表3 回答者の年齢構成

	10代		20代		30代		40代		50代		60代		70代以上		合計
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
2014年5月	16	21.1%	33	43.4%	10	13.2%	11	14.5%	3	3.9%	3	3.9%	0	0%	76
2015年3月	12	12.4%	18	18.6%	17	17.5%	23	23.7%	5	5.2%	8	8.2%	11	11.3%	97
2015年8月	2	4.3%	30	63.8%	8	17.0%	5	10.6%	0	0%	2	4.3%	0	0%	47
合計	30	13.6%	81	36.8%	35	15.9%	39	17.7%	8	3.6%	13	5.9%	11	5%	220

(3) 住所

表4 回答者の住所

	名古屋市		長久手市		日進市		豊田市		瀬戸市		その他		合計
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
2014年5月	24	31.6%	2	2.6%	2	2.6%	4	5.3%	2	2.6%	42	55.3%	76
2015年3月	41	42.3%	13	13.4%	4	4.1%	8	8.2%	5	5.2%	26	26.8%	97
2015年8月	16	34.0%	2	4.3%	0	0%	2	4.3%	1	2.1%	26	55.3%	47
合計	81	36.8%	17	7.7%	6	2.7%	14	6.4%	8	3.6%	94	42.7%	220

(4) リニモの利用頻度

表5 回答者のリニモ利用頻度

	ほぼ毎日		週に数回		月に数回		年に数回		本日が初めて		利用したことが無い		無回答	合計	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合			
2014年5月	1	1.3%	0	0%	2	2.6%	40	52.6%	14	18.4%	19	25.0%	0	0%	76
2015年3月	3	3.1%	5	5.2%	13	13.4%	58	59.8%	14	14.4%	4	5.1%	0	0%	97
2015年8月	0	0%	0	0%	3	6.4%	15	31.9%	10	21.3%	18	38.3%	1	2.1%	47
合計	4	1.8%	5	2.3%	18	8.2%	113	51.4%	38	17.3%	41	18.6%	1	0.5%	220

(5) 来場した交通手段

表6 回答者の来場交通手段

	リニモ		自動車		自転車		徒歩		無回答		合計
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
2014年5月	40	52.6%	33	43.4%	2	2.6%	1	1.3%	0	0%	76
2015年3月	84	86.6%	9	9.3%	0	0%	1	1.0%	3	3.1%	97
2015年8月	21	44.7%	23	48.9%	0	0%	0	0%	3	6.4%	47
合計	145	65.9%	65	29.5%	2	0.9%	2	0.9%	6	2.7%	220

(6) リニモのサポーターになりたいか

表7 回答者のリニモ サポーター意識

	全くなりたくない		あまりなりたくない		どちらでもない		なりたい		非常になりたい		無回答		合計
2014年5月	5	6.6%	6	7.9%	40	52.6%	16	21.1%	4	5.3%	5	6.6%	76
2015年3月	4	4.1%	7	7.2%	50	51.5%	15	15.5%	6	6.2%	15	15.5%	97
2015年8月	4	8.5%	5	10.6%	28	59.6%	7	14.9%	0	0%	3	6.4%	47
合計	13	5.9%	18	8.2%	118	53.6%	38	17.3%	10	4.5%	23	10.5%	220

(7) 以下の4つの施策を行った場合、サポーターになっても良いと思うか。

(7-1) 住民を交えた地域の会合がある

表8 サポーターとしての一体化度（住民を交えた地域の会合）

	全く思わない		あまり思わない		どちらでもない		思う		非常にそう思う		無回答		合計
2014年5月	5	6.6%	15	19.7%	26	34.2%	16	21.1%	6	7.9%	8	10.5%	76
2015年3月	5	5.2%	12	12.4%	37	38.1%	30	30.9%	4	4.1%	9	9.3%	97
2015年8月	1	2.1%	11	23.4%	21	44.7%	11	23.4%	0	0%	3	6.4%	47
合計	11	5.0%	38	17.3%	84	38.2%	57	25.9%	10	4.5%	20	9.1%	220

(7-2) SNS（Facebook、Twitterなど）からの情報を豊富に発信する

表9 サポーターとしての一体化度（豊富な情報発言）

	全く思わない		あまり思わない		どちらでもない		思う		非常にそう思う		無回答		合計
2014年5月	4	5.3%	11	14.5%	22	28.9%	24	31.6%	7	9.2%	8	10.5%	76
2015年3月	4	4.1%	12	12.4%	30	30.9%	31	32.0%	9	9.3%	11	11.3%	97
2015年8月	2	4.3%	9	19.1%	19	40.4%	12	25.5%	2	4.3%	3	6.4%	47
合計	10	4.5%	32	14.5%	71	32.3%	67	30.5%	18	8.2%	22	10.0%	220

(7-3) サポーターが実施するイベントがある

表10 サポーターとしての一体化度（サポーターのイベント実施）

	全く思わない		あまり思わない		どちらでもない		思う		非常にそう思う		無回答		合計
2014年5月	2	2.6%	7	9.2%	23	30.3%	28	36.8%	8	10.5%	8	10.5%	76
2015年3月	4	4.1%	3	3.1%	26	26.8%	40	41.2%	14	14.4%	10	10.3%	97
2015年8月	1	2.1%	7	14.9%	16	34.0%	17	36.2%	3	6.4%	3	6.4%	47
合計	7	3.2%	17	7.7%	65	29.5%	85	38.6%	25	11.4%	21	9.5%	220

(7-4) リニモのサポーターになったら何らかの特典がもらえる

表11 サポーターとしての一体化度（サポーターとしての特典）

	全く思わない		あまり思わない		どちらでもない		思う		非常にそう思う		無回答		合計
2014年5月	1	1.3%	8	10.5%	25	32.9%	22	28.9%	12	15.8%	8	10.5%	76
2015年3月	8	8.2%	2	2.1%	23	23.7%	41	42.3%	14	14.4%	9	9.3%	97
2015年8月	1	2.1%	5	10.6%	20	42.6%	17	36.2%	1	2.1%	3	6.4%	47
合計	10	4.5%	15	6.8%	68	30.9%	80	36.4%	27	12.3%	20	9.1%	220

(8) 以下の4つの質問について、該当する程度を答えよ。

(8-1) リニモは、地元の路線として、地域のため、なくてはならない存在であると思いますか？

表12 リニモの必要性に関する無関心度

	全く思わない		あまり思わない		どちらでもない		思う		非常にそう思う		無回答		合計
2014年5月	1	1.3%	10	13.2%	16	21.1%	33	43.4%	11	14.5%	5	6.6%	76
2015年3月	1	1.0%	4	4.1%	15	15.5%	45	46.4%	24	24.7%	8	8.2%	97
2015年8月	2	4.3%	8	17.0%	13	27.7%	16	34.0%	5	10.6%	3	6.4%	47
合計	4	1.8%	22	10.0%	44	20.0%	94	42.7%	40	18.2%	16	7.3%	220

(8-2) リニモの運行サービス、および広報活動やイベント等について、関心を持っていますか？

表13 リニモの運行サービス、広報活動、イベント等に関する無関心度

	全く思わない		あまり思わない		どちらでもない		思う		非常にそう思う		無回答		合計
2014年5月	4	5.3%	14	18.4%	28	36.8%	19	25.0%	6	7.9%	5	6.6%	76
2015年3月	0	0%	6	6.2%	18	18.6%	46	47.4%	18	18.6%	9	9.3%	97
2015年8月	3	6.4%	9	19.1%	17	36.2%	15	31.9%	0	0%	3	6.4%	47
合計	7	3.2%	29	13.2%	63	28.6%	80	36.4%	24	10.9%	17	7.7%	220

(8-3) リニモの運賃や運行サービスの改善点について、積極的に発言したいと思いますか？

表14 リニモに対する積極的発言に関する無関心度

	全く思わない		あまり思わない		どちらでもない		思う		非常にそう思う		無回答		合計
2014年5月	3	3.9%	13	17.1%	29	38.2%	20	26.3%	6	7.9%	5	6.6%	76
2015年3月	2	2.1%	13	13.4%	41	42.3%	24	24.7%	9	9.3%	8	8.2%	97
2015年8月	1	2.1%	10	21.3%	24	51.1%	9	19.1%	0	0%	3	6.4%	47
合計	6	2.7%	36	16.4%	94	42.7%	53	24.1%	15	6.8%	16	7.3%	220

(8-4) リニモの沿線施設との共同利用に関する新しいサービスができれば、ぜひ体験したい  
 と思いますか？

表15 リニモと沿線施設の新サービスに関する無関心度

	全く思わない		あまり思わない		どちらでもない		思う		非常にそう思う		無回答		合計
	1	1.3%	4	5.3%	19	25.0%	36	47.4%	11	14.5%	5	6.6%	
2014年5月	1	1.3%	4	5.3%	19	25.0%	36	47.4%	11	14.5%	5	6.6%	76
2015年3月	0	0%	3	3.1%	14	14.4%	52	53.6%	20	20.6%	8	8.2%	97
2015年8月	2	4.3%	2	4.3%	12	25.5%	27	57.4%	1	2.1%	3	6.4%	47
合計	3	1.4%	9	4.1%	45	20.5%	115	52.3%	32	14.5%	16	7.3%	220

## 8.2 アンケート結果の考察

3回のイベントの参加者は、男女が半々で、年代は20代、30代が多い（表2, 3）。来場者はリニモの主な沿線である長久手市の住民ではなく名古屋市在住者が36.8%と多かった（表4）。したがって、リニモの利用頻度は年に数回・初めて・利用したことが無い人が約9割であった（表5）。イベントへの参加は6割以上がリニモを利用して来場しており（表6）、イベント開催がリニモ利用に繋がっていることが分かる。

リニモのサポーターになりたいかとの問いに対して、「どちらとも言えない」が5割以上、「なりたい」と「非常になりたい」は2割程度であった（表7）。

アンケートの(7)は、施策を行った場合「一体化度」（組織と目的・価値を共有している度合い）がどの程度になるかを測定する目的で行った。サポーターになりたいと回答した人は、上述の通り2割程度であったが、何らかの施策があればリニモのサポーターになっても良いと思う人は30%ないしは50%と増加することが分かる。サポーターになっても良いと思う人が最も多い施策は「(7-3) サポーターが実施するイベントがある」（表10）であった。我々が開催したようなイベントを頻繁に開催することによってサポーターが増える可能性があることが分かる。一方、「(7-1) 住民を交えた地域の会合がある」（表8）の施策はサポーターになっても良いと思う人が30%程度にとどまっている。上述の通り、回答者の約37%が名古屋市の住民であり、リニモの沿線は主に長久手市であるため名古屋市民は地域（長久手市）住民を交えた地域の会合には関心が向かないものと思われる。

アンケートの(8)は、イベント参加者の「無関心度」（無関心圏の大きさを表し、これが小さいほど能動的な状態であることを意味する。逆に、無関心圏が大きい場合は、組織の命令に対して従順で上から言われたことに従うが、自分から能動的に問題を見つけて解決しようとしなくて測定する目的で実施した。「(8-4) リニモの沿線施設との共同利用に関する新しいサービスができれば体験したいか」（表15）と「(8-1) リニモは、地元の路線として、地域のためなくてはならない存在であると思うか」（表12）という問いに対して、それぞれ、66.8%、60.9%が「そう思う」「非常にそう思う」と回答している。

アンケート(7)と(8)の結果から、何らかの施策を実施することによって組織（会社・地域）と

目的・価値を共有した度合い（一体化度）を高くすることが可能となり、沿線施設との共同利用に関する新しいサービスを体験することによって無関心度を低くし、能動的に問題を見つけ解決することが可能であることが分かる。施策の実施や沿線施設の共同利用に関する新しいサービスを実施することによって、活性化されたメンバーである積極的サポーターを増加させることによって、組織（会社・地域）が活性化するという、7節で提示した「I-I chartを用いた地方鉄道路線における活性化されたサポーターと組織活性化のフレームワーク」を示唆する結果が得られたものと考えられる。

## 9. おわりに

本稿では、2013年の秋から実施してきた「My リニモ& My タウン」の活動状況について整理し、取り纏めた。そして、著者らが先行研究[8]で提示した「I-I chartを用いた地方鉄道路線における活性化されたサポーターと組織活性化のフレームワーク」に関して、「My リニモ& My タウン」の施策を実施した際のアンケート調査によって、活性化されたメンバーである積極的サポーターの増加と組織（会社・地域）活性化の関係性について検討し、サポーター意識の高揚と赤字鉄道路線の活性化および地域の活性化に繋げることができた。今後は、このフレームワークに関する定量的分析モデルを構築し、実証分析による検証を行い、提案フレームワークとモデルの妥当性を確認したい。これにより、鉄道路線のサポーター意識の高揚と赤字鉄道路線の活性化および地域の活性化に関わるさらなる研究に繋げたい。

また、「My リニモ& My タウン」は、愛知高速交通株式会社、長久手市、愛知県の協力を得た産学官協同のプロジェクトであるが、企画から運営に至るまで学生が主体となって実施している活動である。大学教育においては、自己完結的な専門教育による理論的側面を育成しつつ、さらに、アクティブラーニングを通じた企画・運営・実施を可能とする応用実践的な人材育成が必要となっている。「My リニモ& My タウン」に学生が自主的に取り組み、実践することによって、この両面を育成することが可能となる。「My リニモ& My タウン」の活動を通して、学生たちは活動することの重要性を感じ取っている。すなわち、「My リニモ& My タウン」の活動があるからこそ、会社や地域の中に積極的なサポーターが増加し、活性化の方向に変化していくことを実感している。実は学生たち自らが活性化したメンバーになっており、彼らの活動が会社や地域に伝播していくのである。今後も、学生主体の活動として「My リニモ& My タウン」の活動を継続していきたい。

（本研究と活動は、2014年度愛知県の「リニモ沿線地域ものづくり活動支援事業」に基づく助成金、2015年度「長久手市協働まちづくり事業活動助成金」ならびに2015年度愛知淑徳大学研究助成費研究の一環として行われたものである）

## 参考文献

- [1] 山下洋史, 金子勝一: “長野県における鉄道路線の存廃と第三セクター化に関する研究—長野鉄道としなの鉄道を中心に—”, 明治大学社会科学研究所「総合研究」2013年度研究成果報告論文集, pp. 147-15 (2013)
- [2] 高橋光斉: “鉄道会社とサポーターによるローカル線と地域の活性化: サポーター組織の活性化効果と存在意義” 北海道大学大学院国際広メディア・観光学院院生論集, 8, pp. 57-70, (2012)
- [3] 愛知県: 愛知県における外部監査 (平成 22 年度) 「地域振興部交通対策課及び同課が所管する出資法人にかかる財務に関する事務の執行について〜リニモ事業を中心として (第 5 章)」<http://www.pref.aichi.jp/0000037171.html>, 2015 年 4 月 23 日取得
- [4] 高橋伸夫: 「組織の中の決定理論」, 朝倉書店 (1993)
- [5] 金子勝一, 山下洋史: “銚子市の地方活性化と銚子電鉄”, 第 45 回日本経営システム学会全国研究発表大会講演論文集, pp. 198-201, 2010
- [6] 山下洋史: 人的資源管理の理論と実際, 東京経済情報出版, 1996
- [7] 山下洋史: “組織における情報共有と知識共有の概念を基礎としたマネジメント・モデルの研究”, 明治大学博士 (商学) 学位論文, 2004
- [8] 上原衛・鄭年皓・山下洋史: “I-I Chart を用いたリニモのサポーター意識に関する研究”, 第 54 回日本経営システム学会全国研究発表大会講演論文集, pp. 148-151, 2015