

交通まちづくり分野における NPO 活動の特徴と課題

「リニモねっと」の活動経験から

島田善規

1 はじめに

言うまでもなく公共交通、特に鉄軌道は、大きな直接的・間接的便益をもたらす。論者によって整理は異なるが、誰でも利用できる（利用しやすい）安全な交通手段である点、にぎわいのある便利な都市をつくりだす交通手段である点、環境にやさしい交通体系を形成する点は、誰もが指摘する便益であろう。しかし、公共交通が都市には欠かせない交通手段であるからといって、自動的に世論の支持を得て、大勢の乗客が集まり、財政問題も起きないわけではない。

愛知万博終了後も、一部とはいえリニモへ冷ややかな視線が浴びせられている。万博で有名になった日本初の磁気浮上式リニアモーターカーであり、また名古屋東部丘陵地域の交通ネットワークを形成し、乗客も順調に増加しているリニモであるが、批判が絶えない。公共交通そのものに対して、赤字を理由に厳しい批判が相次ぐことは珍しいのではないか。ここではリニモに対する批判の内容と理由^①に立入る余裕はないが、そのある部分の問題解決には、市民・NPO の役割が重要である。しかし、リニモに限らず少なくともこの名古屋圏においては、NPO は、交通まちづくりにおける役割を十分には果たせていない。NPO 法が施行されて 10 余年を経たが、他の分野でも NPO は当初期待されたほどの役割を果たせていないと言われている。それは何故なのか再度現場の具体的な状況から探らなければならない。

この拙稿は、交通まちづくりの分野における NPO 活動の特徴と課題について、市民協働団体「リニモねっと」の活動経験を中心に報告し、一定の成果をあげつつも、なぜ期待される役割を十分に果たせないのか、その理由の一端を明らかにすることを目的とする。

2 リニモの経過と現状 —リニモねっと誕生と成長の背景—

リニモ^②は、市営地下鉄東山線藤が丘駅と愛知環状鉄道線八草駅とを結ぶ路線として 2005 年 3 月 6 日開業した。そもそもリニモは、運輸政策審議会答申第 12 号 (1992.4) で、名古屋東部丘陵地域の基盤となる中量軌道系の交通システムとして、2008 年までに整備することが適当な路線として位置づけられていた。

確かに、この路線が答申どおり順調に建設されたのは、愛知万博のメイン会場が「愛知青少年公園」に決まる (2000.9) 過程で、主要な観客輸送手段として浮上したからである。万博期間中のリニモの活躍は目覚しく、平均 1 日 10 万人の来客を輸送したが、予想されたこととはいえ、万博終了後乗客数は激減してしまった。その後、沿線大学等への通学客の増加などにより、2006 年度には 13,700 人/日、2007 年度には 15,600 人/日、2008 年度には 16,500 人/日と順調に乗客数は伸びている。しかし、計画乗車人員は約 31,500 人/日、

ようやくその半分あまりである。

このため、平成 20 年度決算公告によれば、前年度よりは改善したとはいえ、当期純損失は△2,374 百万円となっている。当面の緊急問題は、経常収支ではなく資金不足であり、このまま支援がなければ 2010 年度中には資金不足に陥り、倒産に到る危険な状態になると言われている。これに対する筆頭株主愛知県の方針は、リニモ会社が建設に要した借入金全額を、県と自治体からの出資金で置換えるという積極的な提案であり、高く評価できる。

しかし、このような県の方針にも地元負担が大きいなどの批判が出ている。その原因の一部は、説明不足など住民参加の不足にある。リニモの経営危機が表面化している今日、財政情報を詳細に開示することが合意形成の第一歩である。しかし、住民・市民に対しての情報開示は、過去も現在も不十分である。

3 リニモねっとの経験の整理と課題³⁾

3.1 設立の経緯

万博終了後の利用者の落ち込みに対する愛知県の対応は、素早く的確だった。2005 年 11 月から翌年 1 月にかけて、愛知県が開催したフォーラムと 4 回のワークショップ⁴⁾に大勢の参加者があり、主催者から継続的な活動の呼びかけもあって、参加者の中から市民組織をつくる動きが生まれた。

市民組織の設立準備会は 2006 年 2 月に発足、リニモねっと設立総会は 2006 年 7 月に開催された。会員は準備会段階で 20 余名、設立総会時には会費を納入する正会員は 90 余名に増え、現在は入退会を差引いて 100 余名となっている。なお、この他に会費納入義務のない 40 数名の協力会員がいる。

3.2 順調な立上がりとリーダー

当初のきっかけを行政がつくり市民組織の発足をうながす試みは多い。しかし、数回のワークショップから組織がうまく立上るとは限らない。既成組織や著名人を集めただけの自立できない「市民組織」もあると聞く。順調に立上がったリニモねっとは、県の強力な支援で維持されているとの誤解さえある。

リニモねっとが順調に立上がった理由を次のように自己分析している。

- ①背景として、一方ではリニモへの批判はあるものの、公共交通とそれを活かしたまちづくりの大切さについてある程度理解されていたこと
- ②万博ボランティア経験者に、リニモに対する強い親近感があったこと
- ③運営・進行した中間支援 NPO のファシリテーションが適切であったこと
- ④参加者の中から、主催者の呼びかけに応えるリーダー集団が生まれたこと

NPO が成功する鍵は、リーダー集団にあると言われているが、なぜこのフォーラムでリーダー集団がすみやかに生まれたのかについては、偶然の要素も多い。ただ、万博が背景のひとつであることは間違いない。現在の世話人中約半数が万博ボランティア経験者で

ある。なお、現在の世話人 14 名のうち、準備会設立時のからの世話人は 4 名のみである。全会員でみても準備会からのメンバーは 10 名余である。つまり立上げたメンバーと育てたメンバーは必ずしも一致しない。この理由について一点だけ指摘するが、統率力のあるリーダーであるほど幾つもの NPO の中心で活躍することは、いろいろな意味で難しい。また、ワーキングの中から世話人を選ぼうとすると、目立つ人が選ばれる場合もあるのではない。しかし、目立つ人にリーダーシップがあり実務能力があるとは限らない。一部に団塊の世代待望論があるが、現世話人中には 2 名しかいない。女性は 1 名、女性パワーの組織でもない。沿線住人は 8 名である。14 名中 12 名が定職を持ち、事務局・世話人ともに専任はいない。資金難で全員無給、活動費でさえ大半が持ち出しである。

リニモねっともリーダー不足は深刻である。交通まちづくりは多様で総合的な課題であり、取組む問題も具体的に絞りにくい。たとえばリニモの財政問題を論じるだけでも、高度な知識が必要であり市民レベルでは容易ではない。交通まちづくりにかかわる人材を育てる教育・研究の社会的装置が必要である。

3.3 活動の目的

万博以降愛知県内では、万博に触発された多くのボランティアグループが生まれた。その雰囲気の中かで生まれたリニモねっとだが、「おもてなしボランティア」団体ではなく、明確なミッションを持った「交通まちづくり NPO」として設立された。会則には、会の目的として「この会は、リニモの利用を促進し、公共交通としての役割を持続的に果たすことに寄与するとともに、リニモを活用した環境にやさしい交通体系を実現し、愛・地球博の成果を継承した住みよいまちづくりを、他の市民団体などと協働して進めることを目的とする。」と掲げている。「持続的に」の一言に、経営問題への批判ではなく、強い関心を含ませた。このミッションは明確であるが、実はあまり議論にならなかった。準備会での議論は組織の運営ルールに集中するが、後述する。

3.4 活動実績と見えてきた課題

準備会以来 4 年余の間に活発な活動を行ってきた⁵⁾。その内容は「リニモねっとブログ」(<http://plaza.rakuten.co.jp/linimonet/>)で紹介されている。マスコミにも度々報道され、今ではリニモねっとの活動は住民・利用者にも良く知られている。

この実績を、活動スタイル別に「事業型」「お手伝い型」「運動型」「調査学習型」に分けてその例を紹介する。活動スタイルの違いとは、マップ作りを例に具体的に説明すると、「事業型」とはマップの作成自体を市民団体が主体的に行う形、「お手伝い型」とはマップの作成自体は事業者や行政が実施し、市民団体はそれに参加し手伝う形、「運動型」とは事業者や行政に対してマップ作りを実施するよう働きかける形、「調査学習型」とはマップ作りそのものとは別にマップ掲載情報の調査などを重視する形である。ただ実際の場面では、これらの活動スタイルは混然とし並行的に取り組まれることも多い。

事業型の分かりやすい例は、「リニモ・フォトコンテスト、リニモ写真展」であろう。水準の高い作品が集まり展示会も好評だった。これを駅の通路などで展示すれば効果的であ

るが、リニモ会社からは会社の事業ではないので主催者側で道路占用許可を取ってほしいと言われた。ところが私人では道路占用許可を取れないので、東部丘陵線連絡協議会（事務局愛知県）に名前だけ共催団体に入ってもらい許可をとってもらったが、県の担当者の好意的な対応がなければとても進まない。会社の掲示板を使わせてもらえないので、展示パネルを手作りした。長久手町などから一定の補助金を得たが、何割かの自己負担が伴う。写真の水準が高く各所から利用の申込が来たので、今後の活動資金に充てるため著作権料を払っていただけないかお願いしたが、県やリニモ会社を含めて未だに払っていただいた例がない。補助金も同一事項で二度は取れない。30万円程度の経費が捻出できず、結局このコンテストは二度実施して中止した。

「リニモまつり」も事業型の例である。なかでも主催団体となった二回目は、リニモ会社の協力も得て大規模なものを実施し、延べ3000人程度の来客があった。特に車内でのファッションショーは、話題性がありマスコミに何度も取り上げられた。しかし、このリニモまつりも、会社に周年祭をやる意思がなく、貸切列車などの費用を負担する資金もなく、三度実施して中止している。

定着してきたリニモウォーキング・イベントであるが、当初2007年度は県からの受託事業として10回実施した。延べ17,000人も参加者があり大成功であったが、その運営には苦しんだ。愛知県からの受託料は5百万円を超えたが、一回あたりは50万円余にしかない。参加賞のピンバッチ、マップ等印刷費などに一回40万円近くはかかる。看板等は金がないから手作りした。一年間、半専任で従事してくれた世話人へ支払った人件費は、100万円に満たなかった。他の世話人もかなりの作業量になったが原則無報酬である。金の面よりも苦しんだのは、自主性創造性が認められなかったことだ。スタッフが下見して決めたコースが、県の担当者の指示で変えられてしまうので、下見しなくなった。信号のある交差点・横断歩道などにも、指示されるまま40～50名の誘導員を出すことを求められた。現場を巡視監督する県の担当者からは、次々と指示が来る。寒い日、雨の中長時間立ちっぱなしでは、人の良いボランティア達からも苦情が出る。ピンバッチの数は仕様書では1500個だったが不足しては参加者に申し訳ないと、人件費を削って2000個に増やした。実際に最高2200人の参加があり、混乱は最小限に抑えられた。若干余ったピンバッチは、疲れた体でその日のうちに個数を数えさせられ、すべて県に所有権があるとして提出を求められた。イベントには事故はつき物である。怪我した人への対応に保険会社との折衝、その詳しい報告書の提出を求められた。苦情の対応は精神的に辛い。

このような事態は、必ずしも県の担当者の個人的な資質によるものではない。通常行政の請負契約は、税金の適正な執行を担保するため、行政側に極めて有利に契約書・仕様書が作られている。担当者の顔が現場監督のそれになるのも、制度上は理解できなくもない。当然のことをしただけという意識だろう。根本的には協働の精神による対等の契約制度が整っていないことに問題がある。

しかし、事業型にこだわり無報酬であの労働を続けることは不可能である。県にはもう受託する意思はないことを伝え、次年度からは基本的には愛知県が準備・運営する企画に、お手伝い型で「参加」している。

以上のような経過があり事業型の活動は、もう二年近く実施していない。リニモねっとは、本来事業型を中心として活動するべきだと考えていた。リニモの場合現段階では、完

成した交通システムをいかににより良く運用・活用するか、つまり直接的には乗車人員の増加、根本的にはリニモを活用したまちづくりが最大の目的であり、事業的性格の強い活動が多くなるからである。しかし、現実にはこのような戦略的展望は理解されにくい。「事業」とはリニモ清掃の受託でもするのかという誤解さえ内部にもある。事業をやろうとしても、人件費どころかわずかな経費さえ確保できない実体がある。事業型の活動を担いうる主体にリニモねっとが成長できるかどうか、悲観的になりつつある。

一方、お手伝い型の活動は、会員誰もが参加しやすく、来客からリニモへの共感を得る効果も大きく、取り組みやすい活動である。「リニモ de 夏休み」や「リニモ de イルミトレイン」など、リニモを支援する県や長久手町主催のイベントも活発に行われており、ボランティアの動員要請は対応できないほど来る。このような「おもてなし」ボランティアに意欲を持つ会員も多いため、今では最も大きな比重を占めようになっている。しかし、お手伝い型を重点にすると、お手伝いの枠を越えた活動能力が育たず、安上がりどころかただ働きの「下請け組織」になってしまう恐れがある。実際に最近では、企画運営への参画意識は弱くなり、ボランティアを手配するだけという雰囲気になりつつある。

「監視・批判」は、本来市民活動の重要な役割である。しかし、このような運動型の活動にはほとんど取組めていない。その理由は、行政やリニモ会社との良好な関係を維持したいという会員の意識が強いためである。例えば、モリコロ公園への来訪者にもっとリニモを利用してもらうよう提言書をまとめようとしたが、公園の駐車場料金が安すぎる点の指摘など刺激的な項目には世話人会の賛同が得られず、提言書としてまとめることができなかった。

そこでアドボカシーにつながる「調査・学習型」の活動に力を入れている。専門家の話を聞こうとか、まずは実態を調べようという提案には反対は出ないし、少数のスタッフでも実施できる。講演会や「モリコロパーク来園者交通行動実態調査」の実施のほか、「環境にやさしい交通を考える市民フォーラム in なごや」(2008.11, 市民団体報告会, シンポジウム, 写真展, リニモ見学会等, 参加者約 150 名, 単一課題での開催を除けば, 交通まちづくり全般をテーマにした市民が主催するフォーラムとしては, 名古屋圏では初めて開催された。)などを実施してきた。

3.5 活動の資源

NPO 活動の最大の資源は人材であるが、リニモねっとの会員は必ずしもリニモ沿線に住んでいるわけではない。沿線を広くとらえても、沿線住人といえるのは半分には満たない。一方、万博ボランティア経験者の会員は全体の半数を占めており、その存在はリニモねっとの性格に強い影響を与えている。沿線住人以外の会員の中には、交通まちづくりへの関心から参加している人も少なくない。なかにはオピニオンリーダーと言える方もあり、実行動への参加はともかく、貴重な存在となっている。会員中でほぼ毎日リニモを利用する人はわずかであり、リニモねっとは利害関係集団ではない。

物的、財政的資源は極めて乏しい。年 1000 円の会費は事務経費にしかならない。補助制度を利用したくても、何割かの自己負担の用意が困難という実態である。日本では寄付文化は育っておらず期待できないのが現実だ。行政等と対等な関係を確保していくために

は、自己財源を確保し受託収入や補助金に頼らない必要がある。しかし、交通まちづくり NPO の場合、どのように自己財源を確保するかが問題となる。財源を確保し有給専任の人材を確保することは、NPO の発展に欠かせない条件であり、起業家精神を発揮することも必要であろうが、この分野での起業の展望は明るくない。

リニモ会社からは、会議室の提供などの便宜を受けている。活動実績を重ねるにつれて、長久手町など行政からの無形の支援も増大している。このような協働関係の蓄積も大きな資源である。

3.6 組織方針

市民団体の内部統制のあり方については、「来た人が構成員、やる気のある人が世話人」のような、ガバナンスを軽視した自然成長的な意見も実際には多い。準備会の発足から設立総会まで5か月の間に、10回もの準備会会議を開催し、正式発足に向けたニューズレターも7号発行したが、議論のかんりの部分が組織運営ルールのあり方に費やされた。具体的には、会費を徴収するかどうか、会則をどの程度明確に定めるかどうか、会員・世話人の資格・定義、将来法人化を目指すかなどであった。結局世話人の間で意見はまとまらず、二重組織にすることとした。

リニモねっとは、事業が気軽に実施でき、また誰でも参加しやすくするため、法人格のないゆるやかな幅広い団体として設立された。しかし、明確な実施責任を求められる事業や、多額の予算・契約を伴う事業などは、法人格のない簡便な運営ルールによる任意団体が実施するには限界がある。例えば任意団体では銀行口座の開設もできず、個人名義となってしまう。万一事故が起きれば個人責任となってしまう。一方では会議議事録は大雑把で良いなど運営しやすい。

「特定非営利活動法人リニモクリエイト」は、リニモねっと同文の「設立目的」を掲げ、法人格を持った兄弟団体として有志により設立（設立2006.8）された。両団体は役割を分担しつつ、事業に取り組んでいる。この二重組織という形は、不備な NPO 会計制度にも柔軟に対応でき、他の市民団体にも参考となるのではないか。なお、ここで NPO 会計制度の不備とは、寄付税制の話などではなく、例えば資金留保が認められない点や、公益法人会計制度に準じた簿記の仕訳方法の複雑さなど実務的な問題を指している。

しかし、着実に活動を進めるためには、ふさわしい組織を意識的に作り出すことが重要である。市民団体は会員の関心と意欲に依拠して柔軟に取り組む必要があるため整っていないが、リニモねっとは簡単な会則と会費（世話人会決定による）を定め、総会、世話人会、実行委員会を設置して活動している。

3.7 成長戦略

交通まちづくり市民活動の成長戦略を考える上で、参考となる理論や経験は数多くある。これらを参考に仮説ではあるが、リニモねっとは、人々（会員を含む）の認識と理解を高めること、市民や地域におけるネットワークの形成を重視すること、取り組みやすい・自主的な・グループとしての活動をまず蓄積することの三要素を、統合的に取り組むことが有効

な戦略であると考えてきた。つまり、図1のようにそれぞれの要素が相互に源泉であり成果であるという関係にあると考え、この相互作用の循環と蓄積を軸にした戦略をたてた。この成長戦略を毎年の活動方針や総括の指針とし、その適否を検証している。これまでの経験の範囲では、有効な成長戦略であると考えている。

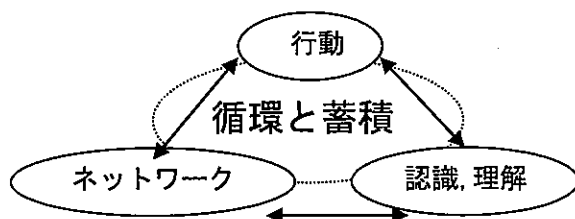


図1 リモネっとの成長戦略

3.8 ネットワーク形成の現状

上記のように、リモネっとはネットワーク形成を重要な成長戦略のひとつとして考えてきた。活動が続けるなかで、地域の人々や他団体とのネットワークを積極的に作り上げてきた。その成果は会員構成にも現れている。リモネっど会員には、他の市民団体にも属している者が少なくない。準備会から正式発足の短期間に、会員が急拡大した理由でもある。もともと意欲的な人が多いとも言えるが、ネットワークづくりの中でリモネっどの目的や活動に賛同しての加入であると評価している。近隣大学の学生の参加や、友人に誘われたボランティアがまた友人をというつながりが着実に広がっている。ただ、学生とのつながりはすぐに切れてしまう。3年前リモまつりで作り上げた学生達とのつながりはもう残っていない。毎年作り直す仕組みづくりが求められる。

他の交通まちづくりNPOとのネットワークづくりは、始まったばかりである。名古屋圏では交通まちづくりNPOは多くない⁹⁾。まだ力が弱いからこそ、多岐にわたる交通まちづくりの課題に、ネットワークの力で取組むことを目指し、継続的な連絡組織の結成を呼びかけるなどつながりを広げる努力をしているが、この面では前進していない。

しばしば「市民・企業・行政の協働」と語られるが、交通まちづくり分野では、この三者の連携が効果的に行われている例は多くないように思える⁷⁾。リモネをめぐる三者の協働についても、一定の成果を挙げつつも相乗効果が発揮される水準ではないと感じているが、客観的な評価にゆだねたい。課題の多くは協働のシステムづくりが進んでいないことにあると考えているが、ここで論じる余裕がない。

4 論点の補足—活動スタイルと組織運営方針

先にリモネっどの活動実績を「お手伝い型」「事業型」「運動型」「調査学習型」の「活動スタイル」に分類して説明したが、この点について補足する。

この「活動スタイル」とは、NPOが公益性・公共性をどのような形で行政等と分担・分権していくのかという目的達成戦略にかかわる、メンバーの素朴な感覚・イメージを意味している。活動が具体的に表に現れた段階では、「市民参加の形態」になると考えている。

表1 NPOの活動スタイルと組織運営方針の違い

区 分	事業型	お手伝い型	運動型	調査学習型
事業実施の責任	事業の実施者として責任は重い, 責任所在の明確さ必要	直接の責任は委託者がもつ, 受託関係の範囲で一定の責任	事業実施の責任は負わないが社会的責任は重い	事業実施の責任は負わないが社会的責任は重い
組織の意思決定	意思決定の明確さ・迅速さが必要	会員の合意・共感が重要, 意思決定は遅くても可	会員の合意・共感+社会的な支持+決定の明確さ・迅速さ	組織としての意思決定は重要ではない
モチベーションの維持	事業の成果, 有給職員は報酬	社会貢献などによる自己実現・共感	運動の成果	学習啓発による自己(会員)の成長
管理組織の形	役割分担としてのピラミッド型	役割分担の不明確な並列型	役割分担をした並列型, ピラミッド型も	役割分担の不明確な並列型
事業費用の負担, 会費	費用は原則自ら負担, 一部は受託事業収益や補助による	事業の実施者ではないので事業費用の負担なし, 運動の初期は会費無しもあり	事業費用の負担なし, 行政等からの補助は警戒, 運動の初期は会費無しもあり	費用は原則自ら負担, 一部は受託事業収益や補助による
予算, 会計処理	予算規模が大きく会計基準にそった厳格な処理が必要	予算規模が小さく簡易な処理	運動が広がれば予算規模が増え厳格さも必要	予算規模が小さく簡易な処理
会員数	多くなくても可	多い方が良い	多いことが必要	多くなくても可
規 約	明確, 網羅的	大雑把でもよい	大雑把, 運動が広がれば明確に	大雑把でもよい

交通サービスへの市民参加の形態について、「監視・批判型(アドボカシー型)NPO」と「事業型NPO」という形態が考えられると提起されている⁹⁾。しかし、前者について言えば、リニモの監視批判者もリニモねっとも、アドボカシーや組織的な批判活動をあまり行っていない現状もあり、これを二つに分け、一方は監視批判を中心にした「運動型」の活動と呼び、一方をアドボカシーへの発展を展望する「調査学習型」の活動と呼んだ。また後者については、「事業型」がひとつの形態であることは確かであるが、企業の社会的な活動や行政の事業を手伝うというスタイルも現実には存在するため、「お手伝い型」も事業へのひとつの参加形態と認めてよいだろう。

4タイプに分ける意義は、経験的な実態がそうだという点だけでなく、組織運営方針が大きく異なってくるところにある。会の設立に当たって組織運営ルールをめぐって活発な議論が行われたことを先述したが、これは活動スタイルについてのイメージの違いが根底にあったためと考えている。この意見の違いを表1に整理したが、活動スタイルのイメージが違えば、組織運営方針についての意見が大きく異なってくることが分かる。このような違いは決して価値観の相違ではないのだが、軽視できない厄介な問題である。他の市民団体でも、同じような対立しやすい議論が繰り返されているのではないだろうか。

5 今後の課題

以上、事業型の活動が困難に陥り、お手伝い型が中心になっていること、運動型の活動には賛同が得られず、調査学習型を重視していることを述べてきた。今後の課題は多いが、当面求められることは、リニモの財政危機に対して批判的な意見が多く現れている現状を受けて、アドボカシーにつながる調査学習型の活動を強化することである。この批判を、関係者が真摯に受け止めるべき部分と、不十分な理解から生じる部分とに整理し、これを広く市民・関係者に提示して反論を仰ぎながら、共有化と合意形成を得る努力が求められている。このような共有化と合意形成が進まなければ、市民参加型の交通まちづくりの発展は望みようがない。同時にこの活動は、交通まちづくり行政の実行・評価段階での市民参加であり、運動型への転化の可能性をも含むと言える。

このような形、このようなテーマでの合意形成などを進める手法について、確立されたものはないだろう。しかし、これこそ NPO が試行錯誤的に取り組む活動にふさわしい。すでに今、「リニモとことん語る会」という合意形成の社会実験に取り組んでいる。この実験は実践的課題であるだけでなく、交通まちづくりについての研究課題でもあると考えている。

【注および参考文献】

- 1) 島田善規, 2010, 「リニモと交通まちづくりの現状と課題」, 『交通権』27号, 交通権学会。
- 2) 営業キロ 8.9 キロ, 9 駅, 所要時間約 17 分, 総建設費約 1,013 億円(うち会社施工分約 356 億円), 主な株主・愛知県 (30.8%)・名古屋鉄道(株) (15.0%)・長久手町 (9.7%)・名古屋市 (9.2%)。
- 3) 島田善規, 2007, 「リニモを支える NPO 活動の経験から」, 『運輸と経済』第 67 巻第 8 号, 運輸調査局。
- 4) 「東部丘陵線(リニモ)活用方策検討モデル事業」「リニモを活かした地域づくり・地域交通のためのフォーラム」。フォーラム参加者は関係者を含め 180 名, ワークショップには 30~40 名参加。
- 5) 主な活動実績
2006.3 「リニモ開業 1 周年記念市民協働イベント」(略称:「第 1 回リニモまつり」) 実施
2006.7 愛知の交通まちづくり講演会開催, 磯部友彦中部大学工学部助教授
2006.11~12 「第 1 回リニモ・フォトコンテスト」「リニモ写真展」の実施
2006.11~2007.2 モリコロパーク来園者交通行動実態調査を実施しその分析結果を発表
2007.3~4 第 2 回リニモまつりの実施。3.25 メインイベント, 4.8 イベント列車「ファッションショー in リニモ 2007」の実施
2007.3 リニモ早春ウォーキング(5 回)への参加
2007.7 愛知の交通まちづくり講演会の開催, 森川高行 名古屋大学大学院環境学研究科教授
2007.10~11 リニモ秋色ウォーキング(5 回)の実施
2007.11 IC カードシステム導入に関する陳情書を愛知高速交通株式会社に提出
2008.1~4 第 2 回リニモ・フォトコンテスト, リニモ写真展の実施
2008.2~3 リニモ早春ウォーキング(5 回)の実施
2008.5 「リニモ体験乗車クイズ」ークイズ リニモ・ネア GW スペシャルの実施
2008.11 「環境にやさしい交通を考える市民フォーラム in なごや」の開催
2008.10~11 リニモ秋色ウォーキング(5 回)への参加
2008.12 「ながくてイルミネーションプロジェクト・イルミトレイン」への参加
2008.2~3 リニモ早春ウォーキング(5 回)への参加
2008.5~6 リニモ新緑ウォーキング(3 回)への参加
2008.7~8 リニモ de 夏休みへの参加
2008.10~11 リニモ秋色ウォーキング(5 回)への参加

2008.11～12 「リニモ de イルミ 2009」への参加

2008.11～2009.3 「リニモとことん語る会」の実施

- 6) 交通まちづくり NPO のネットワークづくりを目的のひとつとして、「環境にやさしい交通を考える市民フォーラム in なごや」を開催した。参加は次の 11 団体。「とよはし市電を愛する会」「NPO 法人生活バス四日市」「公共交通利用促進ネットワーク」「竹内恒夫研究室名チャリプロジェクト」「NPO 法人サイクル・エコ」「NPO 法人市民・自転車フォーラム」「関に電車を望む会」「まちづくりと市民の足を考える懇談会」「交通問題勉強会(東海自治体問題研究所)」「NPO 法人 ITS プラットフォーム 21」, 「リニモねっと」。他の地域との比較をしていないため印象的になるが、名古屋圏の特徴は、参加団体数からも推測できるように、公共交通が不便な地域であるにもかかわらず、交通まちづくりの市民活動が全般的に弱いことである。むしろ自動車型交通体系の地域だからこそと言うべきかもしれない。特に名古屋市内では弱い。名古屋市交通局が公共交通の大半を担っているという全国でも珍しい都市であるが、何か関係があるだろうか。一方、名古屋市周辺地域での動きが活発になっている。これは名鉄電車・バス、JRバスの一部路線の廃止、ピーチライナーの撤退という状況を反映したものであろう。
- 7) 浅井康次(日本政策投資銀行)は、「地方鉄道活性化方策の事例と示唆について」(地方鉄道活性化・再生に関する研修会資料, 2009.6) のなかで、自治体と地域社会の支援のパワーバランスが悪いことが鉄道活性化の障害になっていることを指摘しているが、この資料の中で浅井は、企業(鉄道事業者)自身の役割の重要性について全く指摘していない。
- また、東浦亮典(東京急行電鉄)は、「東急沿線のエリアマネジメント」(リニモ沿線地域づくりシンポジウム, 2009.11) のなかで、地域価値の向上に必要なプレーヤーは、鉄道事業者をはじめとする「地域密着企業」「行政(議員)・商店街連合会」「地域・住民・商業者」であり、その連携・協力が重要であると指摘しているが、東急の活動報告からは、議員除けば行政自体の役割は表面には出てこない。
- 8) 谷本寛治・唐木宏一, 2004, 「NPO と社会サービス—交通サービスを提供する NPO を中心に」, 『運輸と経済』第 64 巻第 8 号, 運輸調査局。

(島田善規: 市民協働ネットワーク「リニモねっと」)