

宇都宮大学国際学部国際社会学科
2008 年度 卒業論文

まちの駅による地域貢献と地域連携の可能性
～栃木県におけるまちの駅を事例に～

指導教官名 中村祐司
学籍番号 050115Y
論文執筆者名 加藤沙織

要約

本論文は、地域連携によるまちづくりを目指して、その手法の 1 つとしてまちの駅を取り上げ、考察するものである。地域内連携ということで、1 地域におけるまちの駅ネットワークの実態を明らかにすることにより、まちづくりや地域におけるまちの駅の役割や地域連携への貢献の可能性について論じる。

人口減少、少子化・高齢化の問題を抱える近年、地方財政が厳しくなる中で地域連携による地域活性化が期待されている。国も地方自治体も上からの施策ではなく、地域主体で取り組む地域活性化を支援している。

このような流れの中、地域主体の取り組みの 1 つとして、「まちの駅」の取り組み数が全国で年々増加してきている。「まちの駅」とは NPO 法人地域交流センターの考案により生まれた、町を歩く人のための休憩施設であり、情報発信施設である。民間事業者による運営が多数で、そこは単なる観光案内所の役目を果たすだけでなく、人と人との交流を通してまちを元気にする役割を持った場所である。

取り組まれている地域の中で、筆者は栃木県におけるまちの駅ネットワークに焦点を当て、その実態を明らかにしていく。栃木県は全国でもまちの駅ネットワークが多数存在する場所であり、地域内での人と人との交流・連携と、それによる効果をみる上で多数の事例が見られた。さらに、まちの駅の先進的事例として、福岡県甘木朝倉地域でのまちの駅ネットワークと、九州全体でのまちの駅の盛り上がりについて取り上げた。

そして、栃木県における 4 つの事例から明らかになったこと、九州での先進的事例を踏まえ、まちの駅が地域にとってどのような役割・機能を果たしているのか、まちの駅による地域連携の可能性について筆者の考えを加えている。

目次

はじめに	・ ・ ・ ・ ・ 5
第1章 地域連携の必要性	
第1節 地域連携の重要性	・ ・ ・ ・ ・ 6
第2節 地域連携を進める動き	・ ・ ・ ・ ・ 6
第3節 まちの駅を取り上げる理由	・ ・ ・ ・ ・ 8
第2章 まちの駅について	
第1節 まちの駅の概要	・ ・ ・ ・ ・ 9
第2節 まちの駅の誕生と拡がり	
(1) 地域交流センターの活動	・ ・ ・ ・ ・ 11
(2) まちの駅連絡協議会	・ ・ ・ ・ ・ 11
(3) まちの駅の拡大状況	・ ・ ・ ・ ・ 13
第3章 栃木県におけるまちの駅の事例	
第1節 栃木県の概要	・ ・ ・ ・ ・ 15
第2節 栃木県の地域連携状況	・ ・ ・ ・ ・ 15
第3節 栃木県のまちの駅	
(1) まちの駅の設置状況	・ ・ ・ ・ ・ 18
(2) まちの駅ネットワークとちぎ	・ ・ ・ ・ ・ 18
第4節 鹿沼市のまちの駅から見えるまちづくりの伸びしろ	
(1) 鹿沼市のまちの駅構想	・ ・ ・ ・ ・ 19
(2) まちの駅ネットワークかぬま	・ ・ ・ ・ ・ 19
第5節 大平町に見られるまちの駅とまちづくりキーパーソンの存在	・ ・ ・ ・ ・ 22
第6節 小山市のまちの駅に見られるネットワーク発展の可能性	・ ・ ・ ・ ・ 25
第7節 「ばとうまちの駅」に見られる民間主体の地域づくり	・ ・ ・ ・ ・ 27
第4章 九州における先進的事例	
第1節 福岡県甘木・朝倉地域のまちの駅の特徴	・ ・ ・ ・ ・ 30

第2節 「甘木朝倉まちの駅」の取り組み	・ ・ ・ ・ ・ 30
第3節 M-9 (Machinoeki-9) まちの駅九州会議	・ ・ ・ ・ ・ 32

第5章 まちの駅による広域的連携に向けて

第1節 事例から学んだこと	・ ・ ・ ・ ・ 33
第2節 まちの駅が地域へもたらすものとは	・ ・ ・ ・ ・ 34
第3節 まちの駅の可能性	・ ・ ・ ・ ・ 35

おわりに	・ ・ ・ ・ ・ 38
------	--------------

あとがき	・ ・ ・ ・ ・ 39
------	--------------

参考文献・参考 URL・参考資料・インタビュー協力	・ ・ ・ ・ ・ 41
---------------------------	--------------

はじめに

2006 年 12 月に地方分権改革推進法が成立してから、地方の権限は大きくなった反面、財政的負担が増加し苦しい状況の自治体も存在する。人口減少、少子化・高齢化の時代において、その影響によりますます自治体の財政は厳しくなっていくだろう。このような流れの中で、市町村行政域、県域を越えた地域連携による地域活性化が推進されており、広域的な連携をすることで、日本全土における広域的活性化が目指されている。

では、市民レベルでの地域内の活性化、連携はどのようなになっているのであろうか。地方の活力となる地域が元気でなければ、市町村行政域を越えての広域的連携はなしえないのではないだろうか。

昨年、茨城県水戸市の駅前大通りで「まちの駅・みと」という施設に出会った。興味を持ち中に入って話を聞いたところ、水戸市の商工会議所が運営しているもので、観光情報や商店街で行われているイベント情報を訪れた地元の人や県外から来た人に紹介したり、休憩の場として使ったり、トイレやインターネットが利用できる案内人常駐の施設であった。単に観光案内所の機能を果たしているだけではなかった。そのときに、このような機能を果たす施設があることは、地域住民を含めた多くの人にその地域を知ってもらうきっかけになり、地域振興やまちづくりに役立つのではないかと感じた。この時の意識をきっかけに、地域における「まちの駅」の役割と連携することによる効果について詳しく調べてみたいと思った。

第 1 章では、地域連携の重要性と国が行ってきた地域連携施策について触れ、地域連携の 1 つの手法としてまちの駅を取り上げる理由について述べる。

第 2 章では、まちの駅がどのようなものか、どのような理念で作られ広まっていったのかを説明する。

第 3 章では、第 2 章で得られた情報を踏まえ、栃木県のまちの駅にスポットを当てる。まず、栃木県における地域連携構想を提示した後、まちの駅の具体例として鹿沼市、大平町、小山市、旧馬頭町（現那珂川町）のまちの駅ネットワークについて調査した結果をまとめる。

第 4 章では、まちの駅の先進的事例とされる、福岡県甘木・朝倉地域のまちの駅の特徴や設立経緯についてと、九州全体での動きについて紹介する。

そして、第 5 章では、栃木県における 4 つの事例と九州における先進的事例から学んだことを踏まえ、まちの駅ネットワークの地域における役割と地域連携における今後の可能性について考察する。

第1章 地域連携の必要性

人口減少、少子化・高齢化の問題を抱える近年において、地方の財政はますます厳しい状況となっている。2006年12月に地方分権改革推進法が成立してからは、さらに地方の役割が大きくなったが、言い換えれば地方の負担は増加し、1市町村が単独で存続することが厳しい地域も出てきている。

このような流れの中で、県域、市町村行政域を越えた地域連携による地域活性化が期待されている。地域連携とは「従来型の中央集権型の地域づくりに対して、地域が主体性と自立性をもって新しい地域政策とライフスタイルを誘導し、もって豊かな地方の時代を創造しようとする21世紀型の地域づくり方式」¹である。

ここでは、地域連携の重要性、そして地域連携を進める動きとその手法の1つとして「まちの駅」を取り上げる理由について述べたい。

第1節 地域連携の重要性

地方の自立が求められる現代、官から民へ、国から地方へという指示形態のみではなく、自治体独自のやり方で地方を活性化し、地方行政をしていくことが求められている。しかし、自治体間には格差が存在し、どの自治体も独自で策を打つことができないわけではない。また、1市町村では行えることは限られてくる。そこで、市町村が協力し連携することによって、今までできなかったことを行える可能性が出てくる。人口減少、高齢化の時代において活力を維持し、地域が活性化するためにも、地域と地域が連携し市民が交流することが必要である。高度情報化が進んだ今、道路や河川などという軸線上の連携のみならず、県域を超えた連携が可能となる。そして、連携を成功させるために必要なのは市民の参加である。

このように市民と自治体、さらには中央政府がパートナーとなり、地方が広域的に活性化することが、日本全体が活性化する第一歩であると考えられる²。

第2節 地域連携を進める動き

地域連携の主体はあくまで市民であり、地方であり、国は支援を行うというのが基本である。国の支援方法は以下の3つである。第1に、地域連携を進める上で必要な権限と財政を地方に移譲すること、第2に、地域づくり、国づくりに必要な情報公開を積極的に推進すること、第3に、民間の参画を妨げている規制を撤廃することである。

国が地域連携の考え方を示し始めたのは、1998年3月に閣議決定された全国総合開発計画³「21世紀の国土のグランドデザイン」からである。その他、主な施策としては、1998

¹ 谷口博昭・田中栄治（小学館・1998）「地域連携がまち・くにを変えるー21世紀を開く地域からの挑戦」の「はじめに」より抜粋。

² 同上「はじめに」と第Ⅰ部「いま、なぜ、地域連携か1、なぜ必要か」よりまとめた。

³ 国土総合開発法に基づく国土づくりの指針となる計画。

年度からスタートした旧国土庁の「パートナーシップ・フィールド事業」、旧自治省の「広域的連携地域活性化事業」がある⁴（これらの詳細については図表 1-1 を参照）。

図表 1-1 地域連携に関する主な国の施策（1998 年度）

21 世紀の国土のグランドデザイン	「北東国土軸」「日本海国土軸」「太平洋国土軸」「西日本国土軸」の 4 つの国土軸を形成し、相互に補完・連携することにより、多様性に富んだ美しい国土空間を形成することが目的。2010～15 年までに実現の基礎を築くことが目標とされ、そのための戦略の 1 つに「地域連携軸の形成」がある※1。
パートナーシップ・フィールド事業	国から決められた施策ではなく、地域の責任と選択で決定された地域連携施策の提案を受け、投資効果の高いもの、全国の模範となるものなど、優れたものを各省庁の連携の元、重点的に支援する事業※2。
広域的連携地域活性化事業	複数の都道府県、市町村又は広域連合等の広域行政機構が策定する「リーディングプロジェクト」 ⁵ の 1 つ。広域的連携やネットワーク形成にかかる費用を助成する事業。充当率は原則 75%であるが、中核的な基盤整備については 90%の充当がなされる※3。

資料：※1 国土交通省 HP 国土計画局 全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/zs5/index.html>（2008.10.17 閲覧）

※2 谷口博昭・田中栄治（小学館・1998）「地域連携がまち・くにも変えるー21 世紀を開く地域からの挑戦」の第 I 部「7、国等の支援策」

※3 総務省 HP ニュースリリース「広域的連携による地域活性化について（リーディングプロジェクト）（H.10.2.9）」<http://www.soumu.go.jp/news/980209.html>（2008.10.17 閲覧）

以上より筆者がまとめ、作成。

また、国土交通省事業総括調整官室⁶が推進する取り組みの 1 つで、参加と連携の地域づ

⁴ 前傾資料 第 I 部「7、国等の支援策」よりまとめた。

⁵ 21 世紀に向けての重要な地域政策課題を特定政策課題として位置付け、それらの課題に対する地方自治体等の先導的な取組に対し、積極的に支援することを目的とした事業。（総務省 ニュースリリース（H.10.2.9）「（参考）リーディングプロジェクトについて」<http://www.soumu.go.jp/news/980209a.html> より（2008.10.17 閲覧）。）

⁶ 「新地方生活圏計画に基づく地域計画推進、各種事業調整、地方拠点都市地域整備アクションプログラム等の策定、関係省庁との連携によるリゾート等の地域開発立法、大規模プロジェクト関連等特定地域整備等の特定地域整備等を総合的に講ずることにより、国土の均衡ある発展を図るとともに魅力と活力あふれた地域づくりを推進している」部署である。

（国土交通省事業総括調整官室ホームページ
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/introduce/index.htm> より抜粋。）

くりとして 1999 年より「次世代の地域づくりのモデル的实践」(2001 年に名称が「次世紀の地域づくりのモデル的实践」より変更)が行われている。これは「21 世紀グランドデザイン」で示された「参加と連携」の地域づくりを現場で具体化するため、全国各地 31 地域において、実施している取り組みである。この実践の特徴は「①行政単位の枠を越えた広域的な地域連携②役所任せではなく多様な人々・組織が参加③その地域にしかない文化・資源を生かし、地域が主体となり、独自のアイディアで競争」⁷であり、これらの理念に基づき複数市町村が連携して、NPO 等民間との協働で、地域づくりの諸活動を展開している⁸。

この実践の内容の 1 つとして、1999 年 9 月時点で「まちの駅」の社会実験が行われている。筆者はこのまちの駅を地域連携の 1 つの手法として取り上げ、現状を調査し分析する。

第 3 節 まちの駅を取り上げる理由

ここでは、地域連携の手法として「まちの駅」を取り上げる理由について述べたい。まちの駅とは言わば、町を歩く人のための休憩施設であり、情報発信施設である(詳しくは第 2 章で述べる)。

まちの駅を取り上げる理由は 3 つある。1 つ目は、多くのまちの駅の運営主体は民間事業者であるということである。民間主体でなければ活動を継続することは難しく、真の地域活性化へとはつながらないを考える。2 つ目は、地域活性化のために何か新しい施設を作り出すのではなく、既存の施設を有効に使うことができることである。多額の費用をかける必要がないので、気持ちさえあれば取り組むことが容易であり負担も少ない。そのためか、まちの駅の取り組み数は近年増加傾向にある。そして 3 つ目は、まちの駅の連携という草の根の連携が、広域的な地域連携の土台となると考えられるからである。地域内の連携があって初めて、市町村行政域、県域を越えた連携が可能となる。その地域内の連携を育む方法として、まちの駅は大変有効であると考えている。

以上 3 つの理由から、筆者はまちの駅を取り上げ、地域連携による地域活性化や、まちの駅自体の可能性について考察する。

⁷ 国土交通省事業総括調整官室「次世紀の地域づくりのモデル的实践・中間とりまとめ・報告書概要版(H.13.10)」

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/sanka/01.htm> より抜粋。

⁸ 国土交通省事業総括調整官室「次世代の地域づくりのモデル的实践」

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/sanka/01.htm> よりまとめた。(2008.4.28 閲覧)

第2章 まちの駅について

本章では、まちの駅がどのようなものであるか、どのような理念に基づいて作られたかということの説明をする。そして、まちの駅の役割や機能、まちの駅誕生の背景や全国での拡大状況など、まちの駅をめぐる動きについて見ていく。

第1節 まちの駅の概要

まちの駅は東京の「NPO 法人地域交流センター」の考案で「ひと・テーマ・まちをつなぐ拠点」として全国に広まった、町を訪れた人のための休憩、案内所である。同センターによると、まちの駅には市町村行政域を越えた連携を目指して、地域住民や、来訪者が求める地域情報を提供する機能を備え、人と人の出会いと交流を促進するというねらいがある。また、まちづくりの拠点となり、まちとまち、人と人をつなぐ役割を有するものである。

まちの駅以前に道の駅が存在しているが、両者の考え方はほぼ変わらない。しかし、国土交通省所管で市町村などの公共団体が多額の費用をかけて作る道の駅に対し、まちの駅は誰でも低予算で作ることができる。道の駅は国道や幹線道路沿いにしかないが、まちの駅は、機能さえ備えてあればどこにでも作ることができるということも特徴である。実際に、既存の施設にまちの駅の機能を備え、小規模で展開しているところが多い(図表2-1)。

図表2-1 まちの駅の例



写真：鹿沼市にて筆者撮影（2008.8.12）。

（なお、本論文では写真掲載についても図表として取り扱うこととした。）

まちの駅になるためには、以下のような機能が最低限必要である。

1. 休憩機能

誰でも利用できるトイレ、無料で休憩できるスペースを設けること。

2. 案内機能

情報ラックや観光パンフレット、地図を来訪者が自由に取りれるように設置すること。また、「まちの案内人（駅長）」が訪れた人に地域の情報を発信すること。

3. 交流機能

地域の人と来訪者の、出会いと交流のサポートをすること。

4. 連携機能

まちの駅間でネットワークし、もてなしの地域づくりをめざすこと。

また、そこがまちの駅だと分かるようにシンボルマーク（図表 2-2）を表示した看板を掲げなければならない。このマークは全国共通で、まちの駅の全国連携組織「まちの駅連絡協議会」（本章第 2 節で説明する）に入会した者で、先に述べた一定の条件を満たす施設に限り使用が認められている⁹。

図表 2-2 まちの駅のシンボルマーク



資料：「まちの駅どっと混む」

（<http://www.machinoeki.com/topflame.html>）より抜粋。

同センターによると、まちの駅には 3 つのタイプがある。

1 つ目はまちづくりタイプである。まちの駅の中でもまちの情報案内、様々な活動の様子がうかがえる、まちの総合情報交流拠点としての役割を果たすものである。例としては、道の駅、情報センター、観光案内所、役場、役所、公民館などが挙げられる。

2 つ目はテーマ重視タイプである。ある特定目的やテーマのある施設に、情報提供スペースと交流空間をプラスしたものである。例として、体験工房、音楽サロン、博物館、美術館、昆虫館、ショールーム、酒蔵、キャンプ場などが挙げられる。

3 つ目は特殊タイプである。特殊な機能・性格を持つ施設に、情報提供スペースと交流空間をプラスしたものである。例としては、福祉施設、病院、警察署、大学・学校、郵便局、国営公園などが挙げられる¹⁰。

⁹ まちの駅の全国ネットワーク組織「まちの駅連絡協議会」施行「まちの駅設置要綱（2006.4.1）」<http://machinoeki.com/topflame.html>（2008.4.12 閲覧）よりまとめた。

¹⁰ まちの駅どっと混む「まちの駅のタイプ」<http://machinoeki.com/topflame.html>（2008.4.12 閲覧）よりまとめた。

これら複数のまちの駅が市町村行政域を越えて連携することで、新たな関係性を生むことはもちろん、設置者同士の交流から、さらにまちづくり意識が高められると考えられている。

第2節 まちの駅の誕生と拡がり

(1) 地域交流センターの活動

先にも述べたように、まちの駅が誕生した背景には、「NPO 法人地域交流センター」の力が大きい。同センターは特定非営利活動法人（NPO）として、2000年2月に発足された。東京（西新橋）に本部があり、北海道、四国（高知）、九州（福岡）の3ヶ所に事務所を持つ。スタッフは2007年現在で18名である。産・官・学・野（民間人の立場）の各分野の有志が環境問題を出発点に、まちづくり、くにづくりなどに関わる情報や意見を、個人的立場で自由に行い、相互研鑽を行うと共に実践活動に反映することを意図して設立された。国・地方自治体といった公共セクターと民間団体・地域住民といった民間セクターのつなぎ役を務めている。

センターの活動は、福祉、教育、文化・スポーツ、まちづくり・くにづくり、環境、国際・地域間の交流などテーマは多岐にわたる。その活動の1つで地域連携によるまちづくり・くにづくりを目的としたものが、まちの駅の全国展開である。まちの駅の1つとして道の駅があるが、道の駅は1996年に「中国地域まちづくりシンポジウム」で提起され、地域交流センターが中心になり社会実験を行ったという経緯がある。そして、新たに地域連携という視点で提案されたのがまちの駅である。1市町村に1箇所ずつ、まちづくりの情報拠点、交流拠点を設け連携させようというのがまちの駅の趣旨である。そして全国首長連携交流会¹¹等でも地域連携をすすめる有効な手段として具体的な取り組みが検討され、モデル事業が展開された。センターは、この活動を推進する「まちの駅連絡協議会」を発足し、事務局としてまちの駅の全国ネットワーク化を支援している¹²。

(2) まちの駅連絡協議会

「まちの駅連絡協議会」はまちの駅の全国ネットワーク組織で、まちの駅に取り組んでいる市町村・団体などが、まちの駅の設置を通して地域やセクターを越えた交流連携活動を行うためのネットワーク作りの中心となっている組織である。1999年8月31日、日本経済新聞社ホールで行われた「まちの駅フォーラム」にて発足した。会長、副会長をはじめ都道府県の各エリアに2、3人の幹事、相談役、事務局長で役員が構成されている。

まちの駅連絡協議会の主な活動は、ホームページ（「まちの駅どっと混む」

¹¹ 地域主導の地域づくりを目指して平成8年に提案され、平成9年に発足したもの。それ以降、年1回のペースで2泊3日の合宿形式での会合を行い、約300人に及ぶ首長本人の参加を得て、全国の有志首長のネットワークを形成している。議論は、公共事業、農業農村、教育、環境、行政改革・公会計、川の活用、海の活用、道の活用、情報通信など多岐に及ぶ。（全国首長連携交流会 HP <http://www.leadersnetworks.jp/>）より抜粋。）

¹² NPO 法人地域交流センターHP「地域交流センターとは？」<http://www.jrec.or.jp/>（2008.4.25 閲覧）よりまとめた。

<http://www.machinoeki.com/right.html>) の運営、共通フォーマットや公式グッズ (のぼり、ステッカー等) の提供・販売 (図表 2-3)、全国のまちの駅の動向・まちづくりに関する情報提供、まちの駅関係者の交流・ノウハウの共有である。ホームページでは全国のまちの駅の活動状況やPRを行い、1つのまちの駅につき1ページの紹介ページを設けている。

まちの駅関係者の交流・ノウハウの共有では、各まちの駅の実例や取組状況を資料提供、電話相談などを通じて行っている。また、要望があれば講演・コンサルティングも行っている。さらに、全国フォーラムや勉強会、北海道、東北、関東、中部、中国・四国、九州地域等のブロックごとの地域フォーラムや勉強会をそれぞれ年に1回開催し、設置 (予定) 者同士の交流・ノウハウ交換の場を設けている。年に1回、まちの駅全国大会が開かれ、先進的なまちの駅の取り組み紹介や分科会での議論を行っている。まちの駅でつながっている全国ネットワークを活かし、まちづくりの方法や解決策について検討している。全国大会はこれまでに10回開催され、2008年は11月8、9日に静岡県富士市で開催された。

まちの駅になるためには、まちの駅連絡協議会から認定されなければならない。認定されることで会員となり、まちの駅の名称、シンボルマークが使用可能となる。会員は個人、団体、市町村と3種類あり、それぞれ年会費、新規認定料がかかる (図表 2-4)。連絡協議会の運営は、主に参加市町村・団体等の年会費、フォーラム開催費、印刷物販売、コンサルティング収入によって行われている¹³。

図表 2-3 まちの駅公式グッズ例 (左: のぼり 右: ステッカー)



資料: まちの駅どっと混む「まちの駅オリジナルグッズ」

<http://machinoeki.com/topflame.html> (2008.12.10 閲覧) より。

¹³ まちの駅どっと混む 「まちの駅連絡協議会」

<http://www.machinoeki.com/topflame.html> (2008.4.26 閲覧) よりまとめた。

図表 2-4 まちの駅連絡協議会会費制度（平成 18 年度より下記の新制度）

年会費		新規認定料
個人会員	10,000 円（2 カ所まで設置可能）	認定料 2,000 円 （新規設置 1 カ所につき）
団体会員	60,000 円（3～20 カ所）	
	100,000 円（21～50 カ所）	
市町村会員	60,000 円（1～20 カ所）	
	100,000 円（21～50 カ所）	
※51 カ所以上の場合、1 カ所につき 2,000 円		

資料：まちの駅どっと混む「まちの駅連絡協議会年次報告」

<http://machinoeki.com/topflame.html>

「平成 17 年度のまちの駅の取り組み報告」

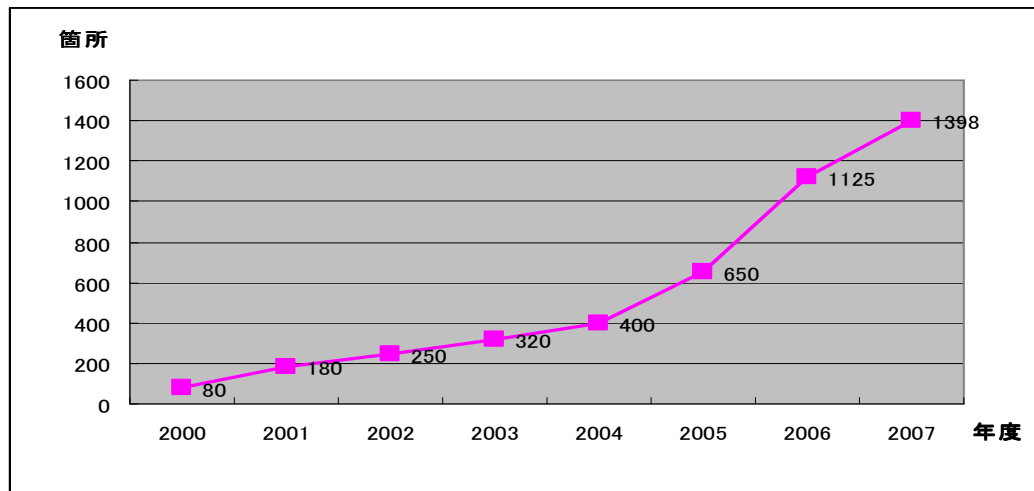
<http://www.machinoeki.com/info-room/h18.pdf>（2008.4.25 閲覧）より筆者作成。

（3）まちの駅の拡大状況

1998 年 3 月、長野県、山梨県、静岡県の 10 市町村で、公共施設を活用してまちの駅の予備実験が 1 週間行われた。その後、山梨県檜形町（現：南アルプス市）で社会実験として第 1 号が開設されたのをきっかけに、まちの駅は全国に広まっていった（手嶋 2008）。手嶋（2008）によると、当初は主に公共施設がまちの駅になることが多かったが、次第に商店等の民間事業者が地域内でネットワークを形成し、自主的に取り組むようになった。現在までの全国のもちの駅数の推移、分布状況は図表 2-5、2-6 のとおりである。活動当初は取り組んでいる箇所は少ないものの徐々に増加し、2007 年には約 1,400 もの施設がまちの駅になっている。特に 2004 年頃から急激に増加していることに対し手嶋（2008）は、まちの駅の認知度が高まり、かつ、初期の公共施設が単独で行う取り組みから、民間の店舗・施設によるネットワーク型の取り組みが一般的になっていったためだと指摘する。

実際に、まちの駅連絡協議会の年次報告（2006、2007 年度）によると、近年、ネットワーク型のまちの駅が増加しているということである。ネットワーク型とは、複数のまちの駅が集まり、独自のネットワークを作り地域活性化に取り組んでいる所を指す。まちの駅はネットワーク化することで、個人ではできなかった活動ができたり、情報交換が盛んになったりし、まちづくり意識が高められると考えられる。また、市町村行政域を越えての連携を考える場合にも、ネットワーク化されていると連携を取りやすいのではないかと思われる。

図表 2-5 全国のまちの駅数の推移



資料：手嶋隆行（2008）「商店主等の意識変化による中心商店街再生方策について～「まちの駅」を例として～」より（2007年度のみ筆者追加作成）。

図表 2-6 全国のまちの駅分布図



資料：まちの駅どっと混む「まちの駅連絡協議会年次報告」

<http://machinoeki.com/topflame.html>

「平成 19 年度のまちの駅の取り組み報告」

<http://machinoeki.com/info-room/h20.pdf>（2008.9.30 閲覧）より。

第3章 栃木県におけるまちの駅の事例

地域の活性化が叫ばれる地方において、実際にまちの駅がどのように取り組まれているのか、どのように連携しているのかを事例を用いて明らかにしていく。

ここではネットワーク型のまちの駅が盛んな地域の中から、北関東の栃木県のまちの駅を例に取り上げる。第2章の図2-3から分かるように、栃木県はネットワーク型のまちの駅が盛んなところであり、地域内連携をみる上で、適した地域であると考ええる。

位置している場所から、多様な連携の可能性を持つ同県の地域連携構想に触れた後、県内での「地域内連携＝まちの駅の連携」について見ていく。

第1節 栃木県の概要

栃木県は、関東地方の東北部に位置する内陸県で、面積約 6,408 キロ平方メートル（2005 年 10 月現在）の関東最大の県である。中央部は広大な平野が、北西部には豊かな山地が広がっている。北西部に位置する日光は観光地として有名である。交通網は発達しており、県を南北に貫く東北自動車道、国道 4 号線があり、東西方向には国道 50 号線が県南部と茨城県、群馬県を結んでいる。JR 東北本線、東北新幹線により首都東京へのアクセスもしやすい¹⁴。

東京から東北地方までを結ぶ拠点にあり、日本列島のほぼ中央に位置する同県は、地域連携においてどのようなアプローチが可能なのか。まずは、県単位での地域連携の構想について見ていく。

第2節 栃木県の地域連携状況

地域振興を進めるにあたり、県においては総合計画が策定されている。栃木県においては栃木県総合計画「とちぎ元気プラン」が 2006 年に策定され、2006～2010 年の 5 年間で「活力と美しさに満ちた郷土“とちぎ”」の実現を目指している。「とちぎ元気プラン」の第2章第3節では県土づくりの基本方針とデザインについて記載されているが、ここで県の地域連携についての考え方をみることができる。

県土づくりの基本方針によると、栃木県は交流・連携の大きな軸の交差部分に位置している。交流・連携の軸とは、1 つは首都東京に近接し、東北縦貫自動車道や東北新幹線など東京から東北地方・北海道を結ぶ軸上に位置していることである。これにより、多様で広域的な交流が行われている。もう 1 つは北関東の各都市を中心とした地域連携の一員であるということである。北関東自動車道の整備により、この連携が強化されと考えられ

¹⁴ 栃木県庁 HP 県の紹介・観光「とちぎ発見『とちぎ県のあらまし』」
http://www.pref.tochigi.jp/intro/tochigiken/hakken/aramashi1_index.html（2008.11.18 閲覧）よりまとめた。

ている。この2つの軸の交差部分に位置する栃木県は、交差することによる相乗効果が見込まれる可能性を有している所である。この交流・連携の基盤を強化・活用し、持続可能で自立・安定した地域づくりと世界を視野に入れたあらゆる分野での「国土交流拠点“とちぎ”」を目指している。

この「国土交流拠点“とちぎ”」の実現を目指すために、県は地域の特色を活かした県土づくり、交流についてのデザインを3つ提示している。

1つ目は、コリドールネットワークの強化である。コリドールとは、交通基盤を軸に、人、物、情報、技術、産業、文化などが活発に交流し、これらを通して有機的な連携が図られる地域の連なりである。センターコリドール、オーシャンコリドール、スカイコリドールと3つのサブコリドールから構成されている(コリドールの詳細は図表3-1を参照)。これらが県内で縦横にネットワークを形成し、さらにネットワークを強化することにより、県内各地域間の交流・連携が促進され、全国や世界との連携が進展すると考えられている。

2つ目は、特色ある地域づくりと交流・連携である。各地域の資源を活かした特色ある地域づくりのために、各地域で県民やボランティア、NPO、企業、行政などが連携・協力し協働の地域づくりを行うことが求められている。また、地域同士の交流・連携によって新たな魅力や活力を創出すると考えられている。

3つ目は、広域交流・連携である。県域を越えた広域的な交流・連携をすることにより、経済活動の一層の活性化や広域的課題の解決を図ることが効果として期待されている¹⁵。

現在栃木県が行っている広域的交流・連携の取り組みについては、図表3-2の通りである。

図表3-1 栃木県におけるコリドールネットワーク

主要コリドール～全国や世界とのつながり～
センターコリドール：東京都から東北・北海道地域を結ぶ広域圏を形成する主要な国土の連なり（情報・文化・人材の交流）。
オーシャンコリドール：栃木県を太平洋と日本海に結びつける広域圏を形成する連なり（国際貿易港を通じた世界との産業・文化の交流）。
スカイコリドール：成田国際空港・つくば及び福島空港（産業・文化・観光・科学技術などの国境を越えた多彩な交流）。
サブコリドール～県内の個性ある地域の連なり～
自然ふれあいサブコリドール：栃木県、茨城県、群馬県北部を結ぶ連なり（豊かな自然、歴史、文化のふれあいを通じた交流）。
歴史ふれあいサブコリドール：栃木県西部、東京圏～会津を結ぶ連なり（歴史、伝統、芸術などを活かした交流）。
清流ふれあいサブコリドール：栃木県東部、福島県、茨城県の県際地域を結ぶ連なり（那珂川沿い地域の自然、歴史、文化を活かした交流）。

資料：栃木県総合計画「とちぎ元気プラン2006～2010」（2006）「第1部 めざす“とち

¹⁵ 栃木県総合計画「とちぎ元気プラン2006～2010」（2006）「第2章第3節 県土の姿・とちぎデザイン」よりまとめた。

ぎ”の姿 第2章第3節“とちぎ”のデザイン (1) コリドールのネットワーク強化」よりまとめ、筆者作成。

図表 3-2 栃木県における広域交流・連携の取り組み (2006 年現在)

名称	地域	概要
首都圏整備計画	東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県	首都圏整備法に基づき、首都圏の建設とその秩序ある発展を図るため策定される計画。
5 県連携	福島県、茨城県、栃木県、群馬県、新潟県	5 県の一層の発展を図るため、社会基盤の有機的な連携とともに、人・物・情報・産業・文化などの連携・交流を促進する。
21 世紀 FIT 構想	県際地域市町村、福島県、茨城県、栃木県	福島 (F)・茨城 (I)・栃木 (T) 3 県の県際地域を中心として、各地域の特性を相互に活かし、連携・交流を深めることで、広域的な交流圏と自然環境に調和した 21 世紀にふさわしい新たな先導的拠点を形成しようとする構想。2 地域居住や広域観光交流の推進など。
両毛広域都市圏総合整備計画	両毛地域市町村、栃木県、群馬県	地域のより深い交流と、一体となったまちづくりを推進するために、各種 PR 事業やイベント事業のほか、公共施設の相互利用の促進などの事業を展開している。

資料：栃木県総合計画「とちぎ元気プラン 2006～2010」(2006)「第1部 めざす“とちぎ”の姿 第2章第3節“とちぎ”のデザイン (3) 広域交流・連携」より筆者編集。

以上から分かることは、栃木県は位置している場所から、隣県または関東圏内という広域での多様な地域連携・交流の可能性を有しているということである。この特性をうまく活用し、上記のような県域、国境を越えた広域的な交流・連携を図ることで、国土交流拠点としての役割を果たし、日本全体の活性化に貢献することもできると考える。そして、それを成功させるためには、栃木県内の地域も元気でなくてはならない。県レベルでの交流・連携と地域内の交流・連携があって、真の広域的連携になると考えるからである。この地域内連携・交流の1つの手法としてのまちの駅が、栃木県内でどのように取り組まれているのか、現状を探っていく。

第3節 栃木県のまちの駅

(1) まちの駅の設置状況

栃木県には2007年時点で、約194箇所のまちの駅が存在する（まちの駅どっと混む「まちの駅連絡協議会年次報告」<http://machinoeki.com/topflame.html> より）。これは全国でも上位にあたる。まちの駅連絡協議会によると、2007年6月現在で、宇都宮市、大平町、小山市、鹿沼市、佐野市、栃木市、那珂川町（旧馬頭町）、那須町、那須塩原市、藤岡町の11市町にまちの駅が設置されている。そのうち、地域内ネットワークとして取り組んでいるところは、大平町、鹿沼市、旧馬頭町であり、小山市、栃木市も実験段階ではあるがネットワーク化に取り組んでいる。その中でも82もの駅が連携している鹿沼市は、まちの駅設置数全国1位であり、まちの駅関係者からその取り組みが注目されている。

(2) まちの駅ネットワークとちぎ

県内でまちの駅を広めようという意識から生まれ応援活動を行っているのが、「まちの駅ネットワークとちぎ」の吉田恵子氏である。ネットワークといっても組織ではなく、2004年の設立当初から、栃木県職員の吉田氏が一人で活動を行っている。名前は福岡県でまちの駅の応援団として活躍している「まちの駅ネットワークふくおか」に倣ってつけられた。吉田氏は地元宇都宮市の中心市街地の衰退を感じ、市街地に自由に使えるトイレがないことを気にしていた。そのときに知ったのがまちの駅であった。それから、地域交流センターを訪問し、まちの駅の勉強会に参加した後に「まちの駅ネットワークとちぎ」としての活動を始めた。

吉田氏の今までの活動は、主に県内の広報誌や雑誌、新聞へのコラム寄稿、ラジオ出演、まちの駅全国大会への参加、県内を中心とした講演会などである。2004年8月から2007年11月まで、月に2回かわら版「とちぎのまちの駅」を発行していた。栃木県内を中心としたまちの駅情報を載せたものであり、ホームページで見ることができる。さらに、吉田氏は県域を越えたまちの駅の交流活動にも携わった経験がある¹⁶。

吉田氏へのインタビューを元に、注目すべきと考えた鹿沼市、大平町、小山市、旧馬頭町のまちの駅ネットワークについて、それぞれの実態を探っていききたい。

第4節 鹿沼市のまちの駅から見えるまちづくりの伸びしろ

鹿沼市は人口約10万3千人、面積490,62平方キロメートル（2008年現在）の栃木県の県央西部に位置する市である。2006年に旧栗野町と合併した¹⁷。

¹⁶ 2008年7月10日、まちの駅ネットワークとちぎ代表・吉田恵子氏へのインタビュー調査より。

¹⁷ 鹿沼市 HP「鹿沼市紹介」

http://www.city.kanuma.tochigi.jp/Koho/Kanumacity/index_kanumacity.htm
（2008.12.10閲覧）より。

(1) 鹿沼市のまちの駅構想

鹿沼市はまちの駅を公募し、市全域にまちの駅を普及することやその連携を支援している。担当しているのは企画部特定課題推進室である。市は 2005 年 4 月に策定した中心市街地新拠点整備計画「まちなか創造“夢”プラン」の中で、大型店跡地を含む周辺地域に大型駐車場等を備えた道の駅に近い「まちの駅“新・鹿沼宿”」（以下「新・鹿沼宿」）を整備することを決定した。「新・鹿沼宿」が観光交流の新たな拠点となり、中心市街地の活性化につながることを期待されている¹⁸。

「新・鹿沼宿」は 2007 年に工事が着手され現在も建設中であるが、この計画に合わせて、市は 2005 年から市内の施設や商店等が自主的に開設するまちの駅の支援を行っている。第 1 次募集では 31 駅、第 2 次募集では 39 駅、合計 70 駅がこの年まちの駅に認定された。そして、この 70 駅によって「まちの駅ネットワークかぬま」という独自の組織が結成された。2006 年にはネットワーク主体でまちの駅設置が推進され、この年は 14 駅、2007 年は 4 駅が新たに認定され、2008 年 8 月現在では 82 箇所のまちの駅が存在する。

このように、「新・鹿沼宿」を公設民営の大きなまちの駅として中心にすえ、市内の民間施設を小さなまちの駅として設置し連携することによって、回遊性を高めたまちづくり、市民主体の地域活性化を目指している。

まちの駅設置に際して、市は最初のきっかけづくりを支援している。具体的内容としては、まちの駅連絡協議会への加盟手続きと団体会費 60,000 円の負担、新たにまちの駅になる施設への設置初期共通物品の提供（共通ロゴ看板や情報ラック、のぼり旗等）、市の広報やホームページでのまちの駅の PR などである。また、ネットワークから要請があれば、公募や支援のために総会に出席したり、相談を受けたりしている。しかし、あくまでも市はまちの駅になる「きっかけ作り」を支援するのみで、市民に頼む形でまちの駅設置を推進しているのではない。公募の際は依頼するのではなく紹介する形で行い、費用面での支援についても、最初だけで後の運営は市民に任せている。つまり、市民の自主性が大切だと考えられている¹⁹。

(2) まちの駅ネットワークかぬま

「まちの駅ネットワークかぬま」は、2006 年 3 月に発足した。発足にあたり、2004 年の第 1 次募集（実験的設置）で認定された駅の中から、9 名が準備メンバーとして発足までの検討を行った（発足に至るまでの経過は図表 3-3 を参照）。ネットワーク組織の発足は、民間からの自主的な取り組みであり、行政は準備メンバーには加わらずサポートという形で関わった。

¹⁸ 鹿沼市市役所ホームページ「かぬまのまちの駅」

<http://www.city.kanuma.tochigi.jp/Kikaku/matinoeki/toppage.htm> (2008 年 5 月 19 日閲覧) よりまとめた。

¹⁹ 2008 年 8 月 12 日、鹿沼市役所経済部・福田義一氏へのインタビュー調査（福田氏は現在、企画部特定課題推進室所属ではないが、まちの駅設置促進策開始時に携わったということでインタビュー調査を行った）、および企画部・特定課題推進室「鹿沼市の『まちの駅』設置促進について」（2008.8.12）よりまとめた。

図表 3-3 まちの駅ネットワークかぬま発足への歩み

期日	内容
2005 年 8 月	・ 鹿沼市が施設や商店等が自主的に設置する「まちの駅」を支援する方針を決定
9 月～11 月	・ 第 1 次公募（モデル設置） ・ ネットワーク組織作り開始
2006 年 1 月	・ 1 次認定駅から組織作りのための準備スタッフを募集→9 名応募 ・ 第 2 次公募
2 月	・ 第 1 回準備スタッフ打ち合わせ（意見交換、アンケートの集約、会則や事業計画の考え方を整理） ・ 第 2 回準備スタッフ打ち合わせ（会則や事業計画の素案作成）
3 月	・ ネットワーク組織検討会（会則、会費、事業、発足総会などの素案について意見交換） ・ 第 3 回準備スタッフ打ち合わせ（会則、事業計画等、総会資料作成） ・ ネットワーク組織発足総会

資料：鹿沼市「まちの駅」18 年度新規設置希望者研修会、まちの駅ネットワークかぬま駅長会議（臨時総会）資料（2006.12.15）より筆者作成。

ネットワークの運営は、1 駅 5,000 円という年会費を元に、代表をはじめとする 10 名程度が中心となって行っている（2008 年度は 14 名）。スタッフの任期は 2 年であり、さまざまな人がネットワークの運営に関われるようにしている。現在事務局があるのは、観光物産協会が運営している「まちの駅 彫刻屋台の駅（屋台のまち中央公園）」（図表 3-4）であり、会議などに使用している。会議は年に 1 回行われる総会のほか、必要に応じて開催され、スタッフ内で決定したことを各ブロックに分かれているメンバーに随時通知している。

ネットワークとしての主な活動は、「まちの駅ガイドマップ」の作成、「まちの駅スタンプラリー」の開催、視察などの受け入れがある。その中のメインイベントである「まちの駅スタンプラリー」は、2006 年から始められ、5 月から 11 月末までの期間に 20 駅以上回ると、回った駅数に応じて駅での食事券や割引券、地元の特産品などの景品がもらえるという特典がつく。開始初年度の全体参加者数は約 2,800 人、賞品対象参加者は約 130 人であった。また、県内外から月に 1, 2 回の視察を受け入れているということから、鹿沼市のまちの駅ネットワークは注目度が高いということが伺える。実際に、視察に来た後に鹿沼市を参考にしてまちの駅を立ち上げた地域もいくつか存在する。

市外のまちの駅との交流については、埼玉県本庄市、新潟県見附市、長岡市と経済、観光面での交流をしている。例えば、新潟県見附市とは、まちの駅設置の農産物直売所同士が話し合い、特産品の交換を行っている。一方で、市内でも回覧板などを作って情報交換や情報発信を行っているブロックがあり、地域内で連携や交流を持つところもある。

82 箇所ものまちの駅が存在する鹿沼市では、ネットワークすることにより、個別でやる

よりも情報発信量が多くなり、アピールしやすいという面がある。また、82 という多数が連携しているということで、注目され、他の地域の模倣されることも多い。スタンプラリーという企画も、多種多様なまちの駅が多く存在するためにできる活動である。

しかし一方で、課題もある。それは、まちの駅の取り組みに温度差があるということである。鹿沼市の場合、まちの駅数が多く、設置範囲も広いことからいくつかのブロックに分かれて連携を行っている。その中では、活性化しているブロックとそうでないブロックがあり、「まちの駅」ということを負担に感じている駅も存在する。この課題を解消し、まちの駅全体の質を向上させるために、次の公募時にまちの駅を続けるかどうかという意思表示を求めるという案も出ている。

連携活動の傍らで、ネットワークが事業主体となる新たな取り組みが計画されている。観光情報提供ネットワークづくり事業「かぬマニア」である。これは、「国土交通省 2008 年度『新たな公』によるコミュニティ創生モデル事業」²⁰に選定された取り組みで、「鹿沼を好きな人＝かぬマニア」を市内外から募集し、携帯電話やパソコンを使って市民の「かぬマニア」から市外の「かぬマニア」に鹿沼市の旬な情報を提供するというものである。2008 年 10 月には「かぬマニア」の募集を行い、11 月に情報受発信のシステム作りを開始、2009 年 3 月にモデル事業のまとめをする計画である。

以上のように、「まちの駅ネットワークかぬま」は、その連携数を活かした活動を行っている。駅間の温度差はあるものの、82 箇所ものまちの駅ができたことは、行政の PR 活動の効果であることはもちろんのこと、行政に依存しない市民のまちづくり意識、おもてなしの心が根付いていたからだと考えられる。行政の現在の支援の形について「現状に不満なところは特にない。これからも現在のような協力をしてもらえれば」とネットワーク代表の阿部氏は述べた²¹。2009 年のまちの駅全国大会は鹿沼市で行われる予定である。これからの活動にも期待したい。

²⁰官民の多様な主体が協働し、地域の伝統・文化等の埋もれゆく地域資源を活用してコミュニティを創生しようとする活動をモデル的に実施することにより、「新たな公」による地域づくりの全国展開を通じ、地域活性化や国土管理上の諸課題への対応を図ることをねらいとしたもの。「新たな公」とは、行政だけでなく多様な民間主体を地域づくりの担い手と位置づけ、その協働によって、地域のニーズに応じた社会サービスの提供等を行おうとする事業である。（国土交通省 HP「国土計画「新たな公」による地域づくり」

<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/aratana-kou/index.html> (2008.11.10 閲覧) より。)

²¹ 2008 年 11 月 6 日、まちの駅ネットワークかぬま代表・阿部博氏へのインタビュー調査、および鹿沼市『『まちの駅』18 年度新規設置希望者研修会、まちの駅ネットワークかぬま駅長会議（臨時総会）資料』（2006.12.15）、まちの駅ネットワークかぬま『『まちの駅ネットワークかぬま』の主な活動等について』（2008.10.28）よりまとめた。

図表 3-4 彫刻屋台の駅（屋台のまち中央公園）



資料：鹿沼市 HP「かぬまのまちの駅 屋台彫刻の駅」

<http://www.city.kanuma.tochigi.jp/Kikaku/matinoeki/kanumalist/14yatainomati/14yatainomati.htm> (2008.12.10 閲覧) より。

図表 3-5 鹿沼市まちの駅の例



写真：鹿沼市にて筆者撮影（2008.8.12）

第 5 節 大平町に見られるまちの駅とまちづくりキーパーソンの存在

大平町は、人口約 3 万人、面積 39, 80 平方キロメートル（2006 年現在）の栃木県南部に位置する町である²²。

大平町で初めてまちの駅が誕生したのは 2001 年で、このとき登録した「香秘と芸術と人の駅（喫茶店『香秘 銀河鉄道 地球ステーション MOE』）」が栃木県で最初のまちの駅である。その後、徐々に設置数を増やし現在 19 のまちの駅が、ネットワーク組織「まちの駅ネットワークおおひら」の会員となり、活動に取り組んでいる。ネットワーク組織が設立したのは 2007 年 10 月である（発足に至るまでの経過、まちの駅数の推移は、図表 3-6 を参照）。

²² 大平町 HP「位置・面積」<http://www.town.ohira.tochigi.jp/maytown/matiiti.htm> (2008.12.11 閲覧) より。

「統計書」<http://www.town.ohira.tochigi.jp/machi/toukei/toukei2006/index2006.htm> (2008.12.11 閲覧) より。

図表 3-6 まちの駅ネットワークおおひら発足への歩み

期日	内容
2004 年 10 月	・ 第 6 回全国まちの駅総会・勉強会参加【栃木県宇都宮市】(企画財政課、産業振興課、都市計画課)
2005 年 10 月	・ 第 7 回全国まちの駅総会・勉強会参加【新潟県見附市】(企画財政課)
2006 年 3 月	・ 大平町第 5 次総合計画後期基本計画の観光レクリエーションの施策の一環としてまちの駅設置を推進することを位置づけ
4 月	・ まちの駅連絡協議会加入促進等補助金交付要綱策定 ・ 町の HP にまちの駅設置を知らせるページを作成
9 月	・ まちの駅制度説明会開催 ・ 新たに 7 箇所のまちの駅が認定 ・ 第 9 回まちの駅全国フォーラムへの参加
10 月	・ 広報おおひら 10 月号にてまちの駅への加入を広報
12 月	・ 新たに 4 箇所のまちの駅が認定
2007 年 4 月	・ 広報おおひら 5 月号にてまちの駅への加入を広報
6 月	・ まちの駅ネットワークおおひら設立準備委員会設立
9 月	・ まちの駅ネットワークおおひら設立準備委員会全体会議
10 月	・ 第 10 回まちの駅全国大会 in 上野への参加 ・ まちの駅ネットワークおおひら設立総会 ・ 新たに 5 箇所のまちの駅が認定

資料：まちの駅ネットワークおおひら設立総会資料（2007.10.19）より筆者作成。

図表 3-6 から分かるように、まちの駅が周知され、設置に至ったのには行政側がまちの駅の情報を広報誌などで発信したことがきっかけとなっている。現在もホームページでまちの駅募集の案内を行っている。まちの駅設置事業に主に携わっているのは、企画財政課である。まちの駅連絡協議会への加入までの事務的な手続き等の補助として、1 施設 15,000 円の補助金を支給している²³。また、ネットワークに対しても町から補助金が支給される。2007 年度は 10 万円の補助金が支給され、まちの駅連絡協議会団体会費（60,000 円）、新規入会費（2,000 円×5 施設分）、研修費補助（30,000 円）として予算が組まれた。この補助金と会費（1 駅 5,000 円）を運営費として、まちの駅に必要な備品をそろえたり、イベントを行ったりしている²⁴。

「まちの駅ネットワークおおひら」代表、柳田和子氏は「いこいの駅（ほっとはうす）」（図表 3-7）の駅長である。2005 年に町の広報誌でまちの駅を知り登録した。「いこいの駅」は旧議員事務所を借り受けており、室内ではまちの駅関係やその他の友人による作品

²³ 大平町 HP「まちの駅連絡協議会加入促進等補助金交付要綱」

<http://www.town.ohira.tochigi.jp/machi/gyoumu/kikaku/machieki/machieki.html>
（2008.10.30 閲覧）参考。

²⁴ まちの駅ネットワークおおひら設立総会資料（2007.10.19）「平成 19 年度収支予算について 1. 収入」参考。

が展示・販売されている。「いこいの駅」は会員のたまり場・相談所のように使われている。元々個人でまちの駅を始めたが、まちの駅数が増え始めるとネットワーク化を進める設置準備委員会の委員長として、行政と協力しながらネットワーク作りに携わってきた。ネットワークの運営は行政と相談して行っている印象が強く、現在の事務局は町の企画財政課にある。

図表 3-7 いこいの駅（ほっとはうす）



写真：大平町にて筆者撮影（2008.10.29）。

ネットワークすることで、町の行事に参加する際にまちの駅同士が協力しての活動が可能となった。イベントやまちの駅独自の活動を行うときに、随時駅長会議を開いている。ネットワークとしての主な活動は、「みんなでワイワイまちの駅シアター」である。このイベントは、昔行われていた野外映画祭を再現しようと企画されたもので、今までに2回開催されている。どちらの回もまちの駅となっている施設を会場とし、ネットワーク会員が中心となって準備を行った。映画祭を通してまちの駅同士の懇親、地域との交流を深めることがねらいであり、この映画祭を定期的なイベントにしたいという思いがある。町外のまちの駅との交流については、今までに茨城県水戸市や栃木県鹿沼市、東京都墨田区のまちの駅との交流がある。例えば、墨田区とは、都心部で災害があったときの受け入れという面での協力体制について話し合われた。

ネットワークの代表を務める一方で、柳田氏は様々なまちづくり事業に携わっている。まちの駅に取り組む以前からの活動であり、その活動、人脈が土台となり、まちの駅の活動があるといえる。活動において、まちの駅だからという特別な意識はなく、柳田氏の言葉を借りれば「今までの活動にまちの駅がついてきたという感覚」である。まちの駅についてもその他の事業についても、行政と住民をつなぐパイプ役としての役割を果たす柳田氏は、まさにまちづくりのキーパーソンといえる存在である²⁵。

また、大平町では、まちの駅のネットワーク化を進めると同時にいくつかのまちづくり事業を行っている。「おおひら・まちナビ事業」と「おおひらコンシェルジュ制度」である。前者は国土交通省の支援事業で、2007年に開始された。行きたい場所のマップコードを入

²⁵ 2008年10月29日、まちの駅ネットワークおおひら代表・柳田和子氏へのインタビュー調査より。

力することで、目的地までのルートを案内してくれる携帯電話用のシステムである。後者は、地域交流センターの提案で「2006 年度全国都市再生モデル調査事業」²⁶に応募し選定されたもので、まちの駅及びまちづくりのための人材育成を目的とした研修プログラムである。この制度の検討と第 1 回研修は、2006 年 10 月～2007 年 2 月まで行われた²⁷。これらの事業とまちの駅をうまく連携させることにより、まちづくりの幅が広がったといえるのではないかな。

以上を踏まえ、大平町のまちの駅からは受けた印象は、あくまでもまちづくりの一環としてのまちの駅ということである。まちの駅という枠に捉われないまちづくりを行っていることが実感される。このように、特別「まちの駅になったから」という意識に基づく活動ではなく、以前から根付いてきた活動、そしてキーパーソンの存在が大平町でのネットワーク化の成功の秘訣であると考えている。

第 6 節 小山市のまちの駅に見られるネットワーク発展の可能性

小山市は、人口約 16 万人、面積 171,61 平方キロメートル（2007 年現在）の栃木県南部に位置する市である²⁸。

小山市は、ネットワーク型のまちの駅を実験的にを行っている所である。現在まちの駅は 13 箇所存在し、その全てが JR 小山駅の西口周辺に位置しており歩いて回ることができる。13 のまちの駅の中心となっているところが「まちの駅・思季彩館」（以下、思季彩館）である（図表 3-8）。

²⁶ 市町村、NPO 等の地域が「自ら考え自ら行動する」都市再生活動。内閣官房都市再生本部が全国からの提案を募集し、選定・支援をしている。（都市再生本部 HP「全国都市再生の推進」<http://www.toshisaisei.go.jp/05suisin/index.html>（2008.10.30 閲覧）より）。

²⁷ 提供資料「おおひら・まちナビマップ『おおひら・まちナビ』とは？」、「まちの駅ネットワークおおひら設立総会資料（2007.10.19）」よりまとめた。

²⁸ 小山市役所 HP「小山市プロフィール」

http://www.city.oyama.tochigi.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=AC010000&WIT_oid=icityv2::CommonGenre::1749&m=1&d=（2008.12.10 閲覧）

「統計 平成 17 年国勢調査の結果について」

http://www.city.oyama.tochigi.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=AC020000&WIT_oid=icityv2::Contents::7639（2008.12.10 閲覧）より。

図表 3-8 まちの駅思季彩館



写真：小山市にて筆者撮影（2008.7.31）。

思季彩館設置は、空洞化の目立つ JR 小山駅周辺の中心市街地活性化のために市が行った事業で、同敷地内の「おやま開運館」と共に 2007 年にオープンした。旧漬物店と石蔵だった建物を住民からの要望で市が借り受け、改装した。思季彩館には、観光交流センターの機能を設けたほか、「おやまブランド」をはじめとする地元の様々な商品や農産物の販売をし、軽食も提供している。また、1ヶ月 1,000 円で借りられるレンタルボックスには、小山ならではの工芸品や酒など、個人や商店がアピールしたいものが展示されている。石蔵のおやま開運館は、イベントやミニコンサートができる多目的スペースになっている²⁹。

思季彩館は、市の指定管理者制度になっており、市の委託で商工会議所が運営している。思季彩館で働く人の人件費や家賃は市が負担し、光熱費、水道代などは売り上げから出すことになっている。市の商業観光課と思季彩館の従業員で週に 2 回会議を設け、営業状況の分析、お客様の年齢層や構成、売れ筋、イベントの企画などについて話し合っている。思季彩館の支配人である江原猛夫氏は、東京方面の駅で宣伝活動を行うなど積極的な活動を行っている³⁰。

図表 3-9 思季彩館内の様子



写真：小山市にて筆者撮影（2008.7.31）。

²⁹ 朝日新聞記事（2007.4.3）「にぎわい復活へ『まちの駅』開業 名産品販売、休憩施設も JR 小山駅西口」よりまとめた。

³⁰ 2008 年 7 月 31 日、まちの駅思季彩館支配人・江原猛夫氏へのインタビュー調査より。

商工会議所の運営による思季彩館以外の 12 のまちの駅は、全て個人商店である。その中で「皮革と交（あや）の駅（アトリエゆうじん）」（図表 3-10）の駅長である清水とみ子氏は、地元グループ「根っこの会」の会長であり、2006 年にまちの駅となった。根っこの会は女性がまちづくりに関わり、まちを元気にしようという想いで発足された女性グループである。

まちの駅を知る以前から、訪れた人とコミュニケーションをとることでまちを活性化したいという考えで活動を行っており、まちの駅となった現在も根っこの会としての活動を続けている。まちの駅の機能である情報発信や地域の案内のほか、思季彩館のイベントに協力することが主な活動になっている。個人商店ゆえ大きなことをするのは難しいが、今後は県内・外のまちの駅との情報交換や交流に取り組んだり、小山独自のイベントを作ったりしてみたいということである。清水氏は、「根っこの会の考え方がまちの駅の考え方に合っていたので、続けることができる」と述べた³¹。根っこの会のメンバーが全てまちの駅になっているということではないが、大平町同様、地域に根付いたものがあることはネットワーク化する上で重要なことではないだろうか。

上述のような個人のまちの駅に対する市の支援は、今のところ年会費の助成である。今後、市側ではまちの駅の募集をし、関わりを増やしたい姿勢であるという。

図表 3-10 皮革と交（あや）の駅



写真：小山市にて筆者撮影（2008.7.31）。

第 7 節 「ばとうまちの駅」に見られる民間主体の地域づくり

那珂川町は、人口約 2 万人、面積 192,84 平方キロメートルの栃木県の北東部に位置する町である。2005 年に旧馬頭町と旧小川町が合併し、誕生した³²。ここでは、那珂川町になる以前の馬頭町で広まったまちの駅についてみていく。

³¹ 2008 年 7 月 31 日、皮革と交（あや）の駅（アトリエゆうじん）駅長・清水とみ子氏へのインタビュー調査より。

³² 那珂川町役場 HP「那珂川町へようこそ！」町のデータ

<http://www.town.tochigi-nakagawa.lg.jp/>（2008.11.25 閲覧）よりまとめた。

馬頭町のまちの駅は、2004 年、18 施設が実験的に設置したことから始まった。同年 10 月に栃木県の宇都宮大学で開かれた全国まちの駅総会・勉強会をきっかけに、美術館、窯元、飲食施設、神社、寺院、観光協会などがまちの駅となり、まちの駅マップ作りを行った³³。このようにして広がったまちの駅のネットワーク組織が、「ばとうまちの駅」である。現在は、20 箇所のまちの駅が設置されている。ネットワークの運営は、必要に応じて会費を徴収し、年会費やパンフレット作成費に充てることになっている。また、会員から問題提起があった時に、随時会議を設けている。

那珂川町では、毎年 5 月の連休中に「花の風まつり」というイベントが行われている。これは、町内の各施設、個人を含めた約 60 箇所の団体が参加するイベントである。美術館や温泉、神社・お寺の他、無料おもてなしとして個人商店または自宅を開放しておもてなしをする所もある。言わば小さな祭りが約 60 あり、訪れた人は、自分の興味のある祭りを好きなように回り、楽しむことができるというものである。このイベントは毎年盛り上がるイベントではあるが、季節限定であるため、通年でおもてなしのできる施設を作ろうという目的からまちの駅の設置に至った。

ネットワーク発足以来、「花の風まつり」などのイベントはもちろんのこと、那珂川という川をテーマにした新しい連携活動を行っている。それが、「川の駅連絡会」である。川の駅とは、「川沿いの公的、私的な多様な施設（防災、親水、観光、商業、教育、福祉関連の施設）等を活用して、日常的な親水、休憩、観光、健康増進、教育など多様な目的のために使おう」³⁴というものである。同連絡会では、那珂川での川旅を中心に伝統文化との交流イベントを開催している。那須烏山市の「川の駅」と交流があり、那珂川流域を核とした連携や地域活性化も視野に入れている。その他ネットワークの活動の例としては、2008 年 10 月に栃木県の保健福祉部と連携して「認知症サポーター養成講座」を行った。県の取り組みで開催されている講座で、認知症について正しく理解し、認知症の方やその家族の方が安心して暮らせるまちづくりをめざすことが狙いである。

馬頭町のまちの駅を PR する方法として、「馬頭・観光案内！」という地元有志が作成しているホームページで、まちの駅情報を中心に周辺の観光情報を発信している。まちの駅という共通性をつくりネットワークすることにより、今までお互いの連携が取られていなかった部分も協力してアピールすることが可能になった。しかし、まちの駅間で、おもてなしの取り組みに多少の温度差があることが課題である。今後の目標は、さらなる地域活性化のためにまちの駅を活用する開発を行っていくことである。そして、より多くの事業を展開できるよう、NPO 法人化の申請中である³⁵。

馬頭町のまちの駅の最大の特徴は、ネットワーク組織の運営に関して行政などからの公的な援助を全く受けていないということである。先述した鹿沼市、大平町、小山

³³ 朝日新聞記事（2004.11.2）『『まちの駅』に馬頭の 18 施設名乗り 県北部初』参考。

³⁴ NPO 地域交流センター、まちの駅連絡協議会（地域交流センター運営協議会・2007）「溜まり場によるコミュニティづくり 地域のコミュニケーションを深める手法としてのまちの駅事例集」p.23 より抜粋。

³⁵ 2008 年 11 月 22 日、ばとうまちの駅代表・藤田眞一氏による質問回答、および観光情報掲載サイト「馬頭・観光案内！」（<http://info.bato.me/>）よりまとめた。

市のまちの駅ネットワークは、いずれも何らかの形で行政の支援を受けており、協力体制をとっていた。行政側から見れば、まちの駅設置による中心市街地活性化や地域の回遊性向上を見込み、設置推進や支援する姿勢をとることは地域活性化のための 1 つの方法である。しかし、その支援は永続的に続くものとは限らない。馬頭町の場合は、観光協会が中心となっているものの運営費用はもちろん、広報面も民間事業者が中心に行っている。ネットワーク代表の藤田氏によれば、今後も援助を受ける予定はないという。まちの駅とは地域の連携・交流を深め、地域活性化につなげようというものであるから、民間主体であることは前提条件である。馬頭町の例は、その理念を忠実に実行していると同時に、民間のみでのまちの駅ネットワークのあり方を提示しているのではないだろうか。

第4章 九州における先進的事例

九州全体でのまちの駅数は、400 に上ろうとしている。その中で、福岡県甘木・朝倉地域のまちの駅ネットワークは、まちの駅の先進的事例とされている。なぜ先進的なのか、その特徴とともにまちの駅設置の経緯について触れる。そして、福岡県を含む九州全体でのまちの駅の盛り上がりについても取り上げる。

第1節 福岡県甘木・朝倉地域のまちの駅の特徴

まちの駅の先進的事例としてまちの駅関係者の間で模範とされているのが、福岡県の甘木・朝倉地域のまちの駅である。甘木・朝倉地域は福岡県の東南部に位置し、朝倉市（2006年に旧甘木市、朝倉町、杷木町が合併）、筑前町（2005年に三輪町、夜須町が合併）、東峰村（2005年に小石原村、宝珠山村が合併）で構成された面積 366 平方キロメートルの地域である。現在甘木・朝倉地域には、62 箇所のまちの駅がある（2008.2 現在）。これまで主流だった公共施設にまちの駅を設置する方法から、地域のさまざまな店舗や施設をまちの駅とし、ネットワーク化したことが甘木・朝倉のまちの駅の特徴である。この取り組みがあつてから、全国のまちの駅は特定施設（公共施設）中心型からネットワーク型へとスタイルが変化していった。その意味で、甘木・朝倉のまちの駅は、まちの駅の先進的事例となっている。

第3章で述べた栃木県でのまちの駅ネットワークは、1つの市町村内でのネットワークであるが、甘木・朝倉地域でのまちの駅ネットワークは、朝倉市、筑前町、東峰村の3地域にまたがって形成されている。なぜ、3地域でうまく連携が取れているのか。この地域では、従来広域市町村圏が作られており、市町村間の広域連携が形成されてきたからである。そのため、自治体という壁を越えたまちの駅の連携が行いやすい環境であつたといえる³⁶。

第2節 「甘木朝倉まちの駅」の取り組み

甘木・朝倉地域のまちの駅は、甘木・朝倉地域振興計画の一環として、地元市町村や各種団体の協力によって 2001 年から社会実験として行われた。（詳細は図表 4-1 を参照）。

³⁶ 「甘木朝倉まちの駅調査報告書」（2007）北九州市立大学法学部政策科学科・森裕亮ゼミナール「Ⅰ.まちの駅とは 2.まちの駅の現状」「Ⅱ.甘木朝倉まちの駅調査研究報告 1.(1)甘木朝倉圏域について」よりまとめた。

図表 4-1 甘木・朝倉地域における「まちの駅」社会実験の経緯（2001～2003 年）

年度	経緯	
2001 年	活動内容	・甘木・朝倉広域観光協会（甘木市観光協会）の事務局がある甘木鉄道甘木駅構内の観光案内所「ほとめく館」にまちの駅の発想に基づく「甘木・朝倉まちづくり情報センター」を設置 ・民間事業者への参加呼びかけ→21 の民間事業者による「広域型まちの駅」の社会実験の開始
	効果	・民間事業者に「まちの駅案内人」という公共的位置づけを与えることで、地域のことを考える意識が芽生えた ・まちの駅間の連携によって、自主的な地域内交流や地域間交流が芽生えた
	課題	・認知度が低いため集客力が弱い ・まちの駅を始めたことによる「即効的効果＝売り上げ」が表れなかったため、駅長のモチベーションが低い ・他の地域、他の商店等との違いが確立していない（アイデンティティの弱さ）
2002～2003 年	活動内容	・20 駅程度の新たなまちの駅の公募→民間事業者だけでなく、公共施設もその対象に加える ・まちの駅の PR（イベント会場での紹介ブース設置、放送局や新聞社への取材・宣伝依頼、まちの駅来訪者へのアンケートによるブランドイメージの探り） ・駅長会議の設置（まちの案内人である駅長が集まり、研修や情報交換などを行い、連携を強化することが目的） ・まちの駅周辺地域でしか入手できない「ここだけ情報」、期間限定でしか発信できない「特ダネ情報」の運用→これらの情報は、メールやファックスで各まちの駅や関係者に発信される
	効果	・マスコミによるまちの駅の認知度上昇 ・まちの駅関係者の意識向上とブランドイメージ確立のきっかけを創出
	課題	・公共施設型まちの駅の特徴や意識の弱さ（公共施設型まちの駅が主体となり、まちの駅に「まちづくりが起きる場」としての役割を持たせたい）

資料：田村馨・手嶋隆行（2003）福岡大学商学論叢第 47 巻 4『「まちの駅」からはじまるまちづくりー福岡県甘木・朝倉地域における「まちの駅」社会実験をとおして』
<http://manefuku.net/machinoekistudy.html>（2008.10.22 閲覧）より筆者作成。

2003 年までに関しては、図 4-1 の経緯を経て朝倉広域観光協会（朝倉市観光協会）が中心となり広域連携（ネットワーク）のシステム作りを行った。それから、現在も同様に観光案内所の「ほとめく館」は、「ほとめきの駅」として、各駅と地区の情報を取りまとめ、

発信している。2006年の2月4、5日には「第8回まちの駅全国大会」の会場になり、まちの駅関係者の事例発表や意見交換が行われた³⁷。

まちの駅は観光的側面が強いが、この地域では、さらなる役割として住民に対する防犯の機能を持たせている。まちの駅を「こども110番」として緊急時などに駆け込もうということを広報している³⁸。筆者が幼い頃に、緊急時には民家や商店に駆け込んで助けを求めるように教えられたことを思い出し、この取り組みをすることで、「まちの駅」と見れば助けを求めに入りやすく、甘木・朝倉地域の場合、設置数も多数で広範囲なので防犯機能は高いと思われる。また、地域全体で子供たちの安全を守っているという意識醸成がなされ、地域の結びつきも強まると考えられる。

第3節 M-9 (Machinoeki-9) まちの駅九州会議

第1、2節では甘木・朝倉地域のまちの駅について触れたが、ここでは九州全体のまちの駅の盛り上がりとして「M-9 まちの駅九州会議」について取り上げたい。「M-9 まちの駅九州会議」とは、九州、山口、沖縄の9県が集い情報交換・交流を図る会議である。2008年4月に地元有志により提案・企画され、9月に第1回目が朝倉市にて開催された。九州以外の人でも、まちの駅に取り組んでいる人、まちづくりに関心がある人であれば誰でも参加できる。

会議の流れは、総論として全国まちの駅の事例紹介や研究報告、分科会としてテーマ別での九州における事例報告、これからの九州のまちの駅のあり方、というものである。この会議を通して、九州全体のまちの駅の交流や意識向上、課題の認識や解決策、これからの方向性などを一致させることで、まちの駅を通じた県域を越えての連携が目指されている。第2回目は鹿児島県で開催されることが決定している³⁹。

全国大会とは異なり、九州という範囲を狭めた会議であることから、地域に密着したより詳細な話し合いが期待できる。この取り組みを継続させることで、市町村行政域、さらには県域を越えた地域連携が九州では実現されようとしている。エリア単位でまちの駅会議が開かれることは、先進的であり日本全体の連携にもつながるものである。

³⁷ まちの駅どっと混む「まちの駅全国大会 第8回」

<http://machinoeki.com/topflame.html> (2008.11.25 閲覧) よりまとめた。

³⁸ 甘木朝倉まちの駅運営協議会発行パンフレット(2008年度版)「あまぎあさくら・まちの駅」参考。

³⁹ まちの駅ネットワークふくおか(代表：手嶋隆行氏)HP「九州まちの駅」

<http://manefuku.net/kyushumachinoeki.html> (2008.11.25 閲覧) よりまとめた。

第5章 まちの駅による広域的地域連携に向けて

第3章では栃木県内のまちの駅ネットワークの取り組みについて、4つの事例をみるとからそれぞれの実態について述べた。第4章ではまちの駅の先進的事例として、福岡県甘木・朝倉地域についてと、九州の市町村行政域を越えた連携についてみてきた。

本章では、第3、4章で見てきたまちの駅の事例を踏まえ、ネットワークとしての取り組みから見えてきたこと、ネットワークの効果や課題点などに加え、まちの駅の役割、さらには地域連携においてこれからどのようにまちの駅が発展していくのか、その可能性について筆者なりの考察を加える。

第1節 事例から学んだこと

第3章では栃木県内のまちの駅ネットワークについて、第4章では九州におけるまちの駅の先進的事例を見てきたが、まとまってイベントなどの活動を行っているという共通点はあるものの、地域によってその構成や活動はさまざまであり、地域独自の取り組みを行っているという印象を受ける。しかし、どの地域も自分たちの地域の良い所を知ってもらい、地域活性化につなげたいという思いが根底に存在する。それゆえ、まちの駅ネットワークを通して見えてきたことは、地域連携をはじめ、地域活性化やまちづくりにおける効果や課題である。ここでは主に、栃木県内の事例から学んだことを具体的に挙げていきたい。

第1に、「まちの駅」は、行政と市民の官民協働の1つの形だということである。第3章で取り上げた鹿沼市、大平町、小山市は行政から金銭面、広報面での支援を受けている。行政の支援を受けるか受けないか、受けることでうまくいくかどうかということは、それぞれのネットワークの体質によると思うが、上記3市町では現在のところうまくいっている印象を受けた。特に、鹿沼市、大平町の場合は、行政とネットワークのバランスがうまく取れているのではないかと考える。

このことから考える官民協働の成功の秘訣は、「まちの駅ネットワークとちぎ」代表の吉田氏も述べていることであるが、行政が支援に徹するということである。3市町の場合、行政の支援は金銭的援助、広報に留まっている。決して行政側がまちの駅ネットワークの主導権を握ってはいないのである。第3章第4節の鹿沼市の事例でも述べたが、活動の主体は市民であることが大切なのである。官民協働を進めるとき、行政側からの要請ではなくあくまで市民（民間）主体で、行政は後ろ盾的な役割を果たすことが望ましいと考える。

しかし、まちの駅の連携のみに絞って言えば、必ずしも行政の支援が必要というわけではない。「ばとうまちの駅」の例がそれを証明している。行政からの支援で最も大きいものが、金銭的援助である。援助を受けることで市民の負担は軽減されるが、受けることで考えられるデメリットは、第3章第7節の「ばとうまちの駅」でも述べたが、金銭的援助は永久に続くという確証がないということである。市町村や県単位の連携ではなく、まちの駅は草の根的な連携ということを考えれば、行政から金銭的に自立していることが本来の姿なのかもしれないが、その地域それぞれに適した取り組み方があるので、一概にそうと

は言えない。

第2に、まちの駅ネットワークはまちづくり意識がまちの駅設置以前から根付いている所で広まり、定着しやすいのではないかということである。大平町の例では、まちづくり活動に積極的なキーパーソンたる存在がおり、小山市の例では、「根っこの会」という既存の女性グループの存在があった。元からまちづくり活動に積極的なので、新たに活動の幅を広げるという意味や、考えがまちの駅に合っていたということで取り組みやすかったのではないかと考える。鹿沼市、旧馬頭町においてはそのような情報は得られなかったが、地域を元気にしたいという思いを地域住民が共有しているからこそ続けられる取り組みである。

市民が主体となり継続して活動をすることが、まちづくり活動において何よりも効果を発揮させることであると思うが、どのように取り組んでいくべきか分からない人、または個々人で取り組んでいた人にとって、まちの駅という共通キーワードで括ることは、市民のやる気を掘り起こし、活動を継続させる要素になるのではないだろうか。そして、まちの駅という共通性をきっかけにその思いやつながりが、より強いものになることもあると考える。

そして第3に、これは、まちの駅に限らず、その他のまちづくり団体に対しても言えることであるが、ネットワーク化することで国や自治体から提示されるまちづくり事業に応募、参加しやすいということである。鹿沼市では観光情報提供ネットワークづくり事業「かぬマニア」、大平町では国土交通省の支援事業「おおひら・まちナビ事業」と2006年度全国都市再生モデル調査事業「おおひらコンシェルジュ制度」、旧馬頭町では「認知症サポーター要請講座」がその例として挙げられる。

特に、国が行う大規模な取り組みは、主に事業対象が地域であり、事業主体は自治体や民間団体である。ネットワーク化することによって、個人では行えない取り組みに挑戦し、活動の機会が増加、内容の幅が広がることで、地域の活性化のための大きな前進となるかもしれない。さらにイベントではなく、事業として実験的に行うので、「Plan-Do-Check-Action」の形をとり、データや結果に基づいたより確信的な効果が望めるのではないかと考える。

一方、ネットワーク化することの課題として考えられることは、個々の駅によって意識に差があることがネットワーク自体の印象に影響するということである。鹿沼市、旧馬頭町で、代表の方がまちの駅間で取り組みに差があるということを課題として挙げていた。

実際問題として、まちの駅募集時になんとなくか、周りとの付き合いでまちの駅になったという駅もある。そのような駅ややる気を失ってしまった駅、負担に感じている駅に無理にまちの駅を続けてもらうことは、まちの駅来訪者への印象を悪くし、ネットワーク全体のモチベーションを下げることになる。この課題は個々人の意識に関わることなので一概に解決策を打ち出すことは難しいが、1年に1回程度意識調査を行うなどして、質の向上を図っていくという方法を取ることが、解決例として考えられる。

第2節 まちの駅が地域へもたらすものとは

それでは、拡大したまちの駅は、地域にどのような点をもたらすのか。

まちの駅が地域にもたらすものは、第1に観光面でのアピール効果である。まちの駅には、地域を盛り上げよう、まちの駅を通して地域の良いところを知ってもらい、来訪者にとってまた来たくなる場所にしようというような観光的側面があり、ネットワーク化していれば、イベントなども行いやすい。それによる商業効果を少なからず事業者は期待する。しかし、よい観光資源ではあると思うものの、商業利益を第1に求めると失敗するのがまちの駅である。まちの駅活動には、利益優先ではない「おもてなし」の心が必要である。

第2に、地域住民と地域外来訪者の両方にとって、コミュニケーションの場となることである。まちの駅を通して新たな出会いが生まれ、特に高齢者にとっては憩いの場となりえる。

第3に福岡県甘木・朝倉地域の事例のように、まちの駅が防犯の機能を持つということである。多数の駅がネットワーク化している所では、設置範囲が広範囲なので防犯機能は高いと思われる。また、地域全体で住民の安全を守っているという意識醸成がなされ、地域の防犯意識の向上も期待できるのではないだろうか。

そして第4に、先述はしていないが、大学がまちの駅になることによって、地域と大学の接点ができ学生が地域に目を向けるきっかけを作り出す可能性があるということである。

新潟県長岡市にある長岡大学は、2007年度から実験的にまちの駅をスタートした。大学施設の開放やイベントを行い、地域住民に対して大学を身近なものにしようという試みを行っている⁴⁰。栃木県宇都宮市でも宇都宮共和大学がまちの駅を実験的に行ったが、「駅長」を常駐させることは難しく、普段はあまり活動をしていないのが現状である。

大学がまちの駅になることは、誰が「駅長」の担い手になるのかということや、大学をオープンにしすぎることは防犯の面で不安があるという問題がある。しかし、大学がまちの駅の機能を持ち、地域に開けた大学にすることは、大学と自治体・民間の交流を盛んにする効果を生む可能性がある。産学官連携がその例であり、地域の活性化や地域貢献に役立つ可能性がある。現在、地域との接点がない学生の目を地域に向けさせ交流を促すためにも、大学がまちの駅の機能を持つ意義はある。また、そういった地域との交流を通して学生がまちの駅に関心を持ち、研究し情報発信することでまちの駅存在を広く世に広めるという効果も期待できる⁴¹。

第3節 まちの駅の可能性

第1, 2節では、まちの駅自体の効果や課題について述べたが、まちの駅が地域にもたらす効果や役割は多様であり、その多くがプラス要素であると考えている。地域内でしっかりと交流・連携がまちの駅を通して取られていることは、地域活性化にとって大きな力となると考える。

⁴⁰ 長岡大学 HP「まちの駅 長岡大学」

<http://www.nagaokauniv.ac.jp/m-center/machi/machi.html> (2008.12.9 閲覧) 参考。

⁴¹ 2008年6月12日、宇都宮大学シティライフ学部教授・古池弘隆氏へのインタビュー調査より。

しかし、本論文の最終目標である広域的地域連携を目指すのならば、地域内でのまちの駅の連携のみではなく、市町村行政域、県域を越えた連携を行うことが肝心である。その意味で重要な事例と言えるのが、九州における「M-9 まちの駅九州会議」である。この会議は市町村行政域、県域を越えたまちの駅同士の連携である。まちの駅の連携の発展的な形であり、市民レベルでの広域的地域連携といえる。九州の事例のような取り組みが全国で行われると仮定すると、大きな単位でのまとまり同士の交流・連携が図られるのではないかと考えられる。

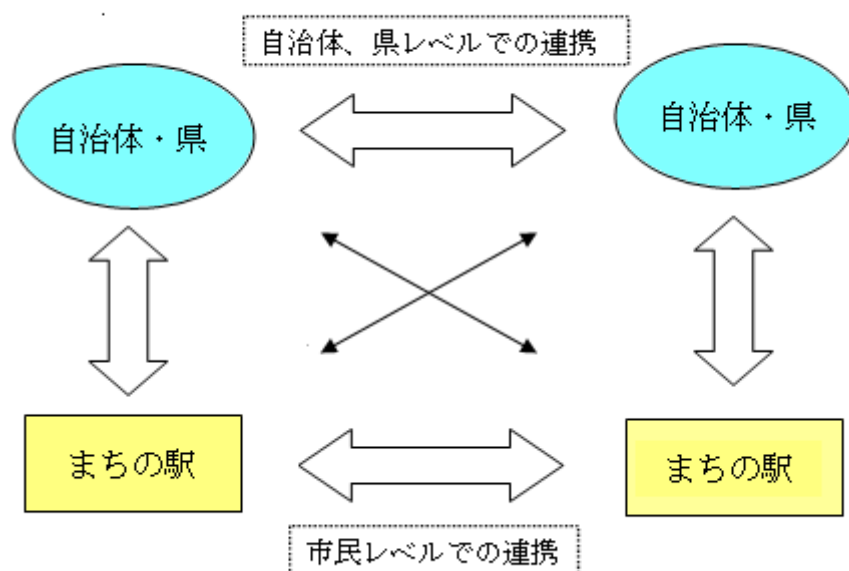
栃木県においてもまちの駅による地域間連携の可能性は大いにある。同県はまちの駅ネットワークが盛んな地域である。多数あるネットワークが市町村行政域を越えて連携することで、栃木県全体の活性化につながることを期待できるのではないだろうか。そのためには、地域ごとのネットワークがしっかりと連携をとり、発展していかなければならない。

栃木県において今はその発展段階であり、広域的なつながりを作るためには、期間が必要であるとともに、やはり、先陣を切るキーパーソンが存在が必要だと考える。すぐには難しいことではあるが、例えば、ネットワークの代表者同士の交流の場を設け、お互いの情報交換を行うことでも地域間連携のきっかけとなるのではないだろうか。

以上のように、まちの駅が地域間連携にもたらすプラス要素は大きいだろう。地域連携という視点からのまちの駅の利点は、①既存の施設を活用できるため市民が取り組みやすい点、②同じ想いを共有するもの同士が「ネットワーク連携する」ことで地域のつながりが強くなる点、③テーマを持つ駅同士が市町村行政域を越えて交流・連携できる点である。まちの駅は、市民レベルでの連携の1つのファクターとして、その可能性を十分に持った意味のある取り組みであると思われる。

もちろん、真の意味での広域的地域連携を実現するためには、市民レベルでの連携と大きな単位での自治体、県レベルでのそれが必要であるということを忘れてはいけない。栃木県における地域連携の構想を第3章第2節で述べたが、県が北関東隣県との連携を図るため、国土交流拠点としての役割を果たすためには、達成するための要素の1つとして「県内での特色ある地域づくりと交流」が挙げられている。1つ1つの地域が活性化することにより、県全体が活性化することになる。この考え方は、栃木県に限らず、他県にも当てはまることだろう。自治体・県レベルでのネットワーク連携、市民レベルでのネットワーク連携、この2つがあってこそ意味のある連携となり、日本全土における活性化につながるのではないだろうか。

図表 5-1 理想の広域的地域連携イメージ図



おわりに

本論文では、地域連携による地域活性化について、国や栃木県という1つの自治体の姿勢について触れた後、地域内連携の1つの形としての「まちの駅」の活動について論じてきた。

主に、栃木県内の事例を通してその効果や課題、可能性について論じたが、調査を通じて、実際に運営している人々の意識や、まちの駅ネットワークとしての活動が地域活性化やまちづくりに与える影響が明らかになった。まちの駅という取り組みは、まちづくり活動の1つであり、ネットワークする上で官民協働の形をとることもできる。課題は存在するが、観光面であったり、地域住民のための役割であったり、地域に貢献している可能性は高い。さらには、第4章で述べた福岡県の事例のように、まちの駅による市町村行政域を越えた連携も可能となる。

まちづくり分野で今、地域コミュニティという言葉や存在が注目されているが、人と人とのつながりを作るという意味では、まちの駅も地域コミュニティの1つではないかと筆者は考える。それも、市町村行政域を越えることのできるコミュニティである。まちの駅というものが生まれるまで、全国で共通の地域内ネットワークは存在しなかったとも言えるかもしれない。その意味でまちの駅の出現は大きいと考える。

地域連携による地域活性化を国も自治体も推進しているものの、市民レベルの私たちがその内容を知ることは稀なのではないかと思う。まちの駅は私たちの身近にある。その実態を知り、自分たちが地域について知ることやコミュニケーションの場として活用することも可能である。しかし、全ての地域にまちの駅が適しているとは限らない。あくまで連携の1つの形として捉えた上で、まちの駅が地域連携推進の追い風になっていると確信している。まずは本論文を通して、少しでも多くの方がまちの駅に関心を持つことを望む。

あとがき

卒業論文を書き終えて一番に感じたことは、「まちづくり研究は難しい」ということでした。まちづくり研究は自分の足で情報を稼ぎ、自分が研究対象の中に入り込んでこそ真実が見え、価値のある研究となるのではないかと思います。よって、長期にわたって行い、中途半端な気持ちで行ってはいけないのではないかと思います。自分自身を振り返ってみるとどうでしょう。（自分に厳しく評価すれば・・・）中途半端だったに違いありません。

本論文のテーマであるまちの駅は、私が3年生のときに初めて知り、頭の隅で何となく卒論にしようかなと考えていたテーマでしたので、まちの駅をテーマに書き上げることできて大変嬉しく思います。そして、今まで知らなかったまちの駅の実態について少しでも知ることができ、自分なりに収穫を得ることができました。

しかし、研究論文とは普遍的なものでなければならぬと考えます。書き進めていくうちに、まちの駅が論文になりえるのだろうかという疑問され浮かびました。何とか形にはしたものの、自己満足で終わってしまったように感じます。フィールドワークが足りなかった、また、何か提案のようなものができればよかったとも考えましたが、今の自分にはこれが精一杯だったと思います。反省点が多々あります。

しかし、これまでレポート程度のものでしか書いたことのない私にとって、卒業論文という大きなものを仕上げたことは、大変貴重な経験であり、卒論を通して多くの方々と知り合えたことは財産です。この論文を書き上げることができたのは協力してくださった皆様のおかげです。

インタビューにご協力いただいた宇都宮大学シティライフ学部教授の古池弘隆氏、「まちの駅ネットワークとちぎ」代表の吉田恵子氏、「皮革と交（あや）の駅（アトリエゆうじん）」駅長の清水とみ子氏、「まちの駅思季彩館」支配人の江原猛夫氏、鹿沼市役所経済部の福田義一氏、「まちの駅ネットワークおおひら」代表の柳田和子氏、「まちの駅ネットワークかぬま」代表の阿部博氏、「ばとうまちの駅」代表の藤田眞一氏、お忙しい中お時間を割いてくださり誠にありがとうございました。皆様のご協力なしには、論文の完成はありえませんでした。

また、情報提供などの面でご協力いただいた、うつのみや市政研究センターの梓澤昌徳氏、NPO 法人地域交流センターの遠藤あおい氏、朝倉市観光協会の馬場美由紀氏に感謝いたします。また、論文を大変参考にさせていただきました上、研究の姿勢などをご指摘くださった「まちの駅ネットワークふくおか」代表の手嶋隆行氏など、まちの駅を通して知り合うことができた全ての方々に心より感謝申し上げます。皆様にはご迷惑をおかけしたと思いますが、温かく接して下さり研究の励みになりました。この経験をこれから社会に出る上での糧としていきたいと思います。

最後に、ゼミの皆様へお礼を言わせていただきます。

ゼミの3年生のみんなへ。ジョイントを通して仲良くなったね。後輩がたくさんできて嬉しかったし、みんなが頑張っているのを見て自分も頑張ろうって思ったよ。ゼミ活動を通して学んだことは、自分の自信になっていくよ。影ながら応援しています。本当にありがとう。

一緒に卒業するみんなへ。3年生の時のジョイント合宿、まちづくり提案からずっと一緒に頑張ってきたね。卒論は自分との戦いだっただけで、みんなも頑張っていることを思うと自分も励まされました。それから、上田さんと櫛田さん。ゼミに入ってきてくださり嬉しかったです。お二人と一緒に過ごすことができ、本当に楽しかったです。ゼミ活動で苦しいときも楽しいときも一緒に過ごしたみんなは、私にとってかけがえのない仲間です。本当にありがとう。一生友達でいましょう。

院生の大宅さんへ。大宅さんには3年生の時から本当にお世話になりました。論文に関する的確なアドバイスを下さったり、お忙しい中私たちのことを気にかけてくださったり本当にありがとうございました。大宅さんの存在は大きかったです。

最後に中村祐司先生へ。今振り返れば、先生の研究室に入ったのは、2年生の時に先生の地方自治論の授業を取ったことがきっかけでした。あの授業を通してまちづくりにさらに興味が湧いたことを覚えています。先生の研究室に入って本当に良かったです。ゼミ活動を通して学んだことは、学生生活においてとても貴重で価値のある経験であり、自分の成長につながるものでした。そのような機会を与えてくださったことに心より感謝申し上げます。先生のゼミで経験したことは絶対に忘れません。本当にありがとうございました。

2008年12月13日

加藤沙織

参考文献・参考資料・参考 URL・インタビュー協力

参考文献

- ・谷口博昭・田中栄治（小学館・1998）「地域連携がまち・くにを変えるー21 世紀を開く地域からの挑戦」

参考資料

- ・手嶋隆行（2008）「商店主等の意識変化による中心商店街再生方策について～「まちの駅」を例として～」
- ・栃木県総合計画（2006）「とちぎ元気プラン 2006～2010」
- ・鹿沼市「まちの駅」18 年度新規設置希望者研修会、まちの駅ネットワークかぬま駅長会議（臨時総会）資料（2006.12.15）
- ・企画部・特定課題推進室「鹿沼市の『まちの駅』設置促進について」（2008.8.12）
- ・まちの駅ネットワークおおひら設立総会資料（2007.10.19）
- ・まちの駅ネットワークかぬま『『まちの駅ネットワークかぬま』の主な活動等について』（2008.10.28）
- ・「おおひら・まちナビマップ『おおひら・まちナビ』とは？」
- ・朝日新聞記事（2007.4.3）「にぎわい復活へ『まちの駅』開業 名産品販売、休憩施設も JR 小山駅西口」
- ・朝日新聞記事（2004.11.2）「『まちの駅』に馬頭の 18 施設名乗り 県北部初」
- ・NPO 地域交流センター、まちの駅連絡協議会（地域交流センター運営協議会・2007）「溜まり場によるコミュニティづくり 地域のコミュニケーションを深める手法としてのまちの駅事例集」
- ・北九州市立大学法学部政策科学科・森裕亮ゼミナール（2007）「甘木朝倉まちの駅調査報告書」
- ・甘木朝倉まちの駅運営協議会発行パンフレット（2008 年度版）「あまぎあさくら・まちの駅」

参考 URL

- ・国土交通省 HP
国土計画局 全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」
<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/zs5/index.html>
国土計画「新たな公」による地域づくり
<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/aratana-kou/index.html>
- ・総務省 HP ニュースリリース「広域的連携による地域活性化について（リーディングプロジェクト）」

- <http://www.soumu.go.jp/news/980209.html>
- 国土交通省事業総括調整官室 HP
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/introduce/index.htm>
 - 国土交通省事業総括調整官室 HP 「次世代の地域づくりのモデル的实践」
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/sanka/01.htm>
 - まちの駅どっと混む
<http://machinoeki.com/topflame.html>
 - 全国首長連携交流会 HP
<http://www.leadersnetworks.jp/>
 - NPO 法人地域交流センターHP 「地域交流センターとは？」
<http://www.jrec.or.jp/>
 - 栃木県庁 HP 「県の紹介・観光」
http://www.pref.tochigi.jp/intro/tochigiken/hakken/aramashi1_index.html
 - 鹿沼市役所 HP
「鹿沼市紹介」
http://www.city.kanuma.tochigi.jp/Koho/Kanumacity/index_kanumacity.htm
「かぬまのまちの駅」
<http://www.city.kanuma.tochigi.jp/Kikaku/matinoeki/toppage.htm>
「かぬまのまちの駅 屋台彫刻の駅」
<http://www.city.kanuma.tochigi.jp/Kikaku/matinoeki/kanumalist/14yatainomati/14yatainomati.htm>
 - 大平町 HP
「位置・面積」
<http://www.town.ohira.tochigi.jp/maytown/matiiti.htm>
「統計書」
<http://www.town.ohira.tochigi.jp/machi/toukei/toukei2006/index2006.htm>
「まちの駅連絡協議会加入促進等補助金交付要綱」
<http://www.town.ohira.tochigi.jp/machi/gyoumu/kikaku/machieki/machieki.html>
 - 都市再生本部 HP 「全国都市再生の推進」
<http://www.toshisaisei.go.jp/05suisin/index.html>
 - 小山市役所 HP
「小山市プロフィール」
http://www.city.oyama.tochigi.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=AC010000&WIT_oid=icityv2::CommonGenre::1749&m=1&d=
「統計 平成 17 年国勢調査の結果について」
http://www.city.oyama.tochigi.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=AC020000&WIT_oid=icityv2::Contents::7639
 - 那珂川町役場 HP 「町のデータ」
<http://www.town.tochigi-nakagawa.lg.jp/>
 - 観光情報掲載サイト「馬頭 観光案内！」

<http://info.bato.me/>

- ・田村馨・手嶋隆行（2003）福岡大学商学論叢第 47 巻 4『「まちの駅」からはじまるまちづくりー福岡県甘木・朝倉地域における「まちの駅」社会実験をとおして』

<http://manefuku.net/machinoekistudy.html>

- ・まちの駅ネットワークふくおか（代表：手嶋隆行氏）HP「九州まちの駅」

<http://manefuku.net/kyushumachinoeki.html>

- ・長岡大学 HP「まちの駅 長岡大学」

<http://www.nagaokauniv.ac.jp/m-center/machi/machi.html>

インタビュー協力

- ・宇都宮大学シティライフ学部教授 古池弘隆氏（2008 年 6 月 12 日）
- ・「まちの駅ネットワークとちぎ」代表 吉田恵子氏（2008 年 7 月 10 日）
- ・「皮革と交（あや）の駅（アトリエゆうじん）」駅長 清水とみ子氏（2008 年 7 月 31 日）
- ・「まちの駅思季彩館」支配人 江原猛夫氏（2008 年 7 月 31 日）
- ・鹿沼市役所経済部 福田義一氏（2008 年 8 月 12 日）
- ・「まちの駅ネットワークおおひら」代表 柳田和子氏（2008 年 10 月 29 日）
- ・「まちの駅ネットワークかぬま」代表 阿部博氏（2008 年 11 月 6 日）
- ・「ばとうまちの駅」代表 藤田眞一氏（2008 年 11 月 22 日）