

くらしと協同をたずねて

「停車場」ならぬ「停人場」づくりで地域住民の創造性を回復？！ ～全国まちの駅連絡協議会を訪ねて

熊倉 ゆりえ (明治大学大学院商学研究科博士後期課程)

1. はじめに：「まちの駅」とは

富山県のとあるまちに、お酒や駄菓子を置いている小さなお店がある。平日の真昼間、おじさんたちが集まってそこで一杯やっている。夕方になると、学校帰りの子どもたちが集まってきて、一緒に宿題をして帰る。ある「まちの駅」の一風景である。

「まちの駅」というのをご存知だろうか。これは、NPO 法人「地域交流センター」によって提起されているコンセプトである。「無料で休憩できるまちの案内所」を全国につくろうとの試みであり、公共施設や個人商店などの既存施設を「まちの駅」として先述の NPO が事務局を務める「全国まちの駅連絡協議会」が認定する形式がとられている。「まちの駅」に認定されるための必須アイテムは、①「まちの駅マーク」のついた看板やステッカーなどを掲げること、②公共施設職員や商店の店員などが「まちの案内人」として常駐していること、③無料でトイレや休憩場所を提供すること、④地域の情報提供ツールとしてパンフレットや地図を置いていることの4つである。現在「まちの駅」に認定されている施設・建物は全国に約 1,500 カ所ある。施設の業態で最も多いのは小売店 (3～4 割) であり、この他に観光案内所、製造業、文化・学習施設、飲食店などがある。地域別に見ると、「まちの駅」設置箇所が多いのは、新潟県、栃木県、福岡県、富山県、福

島県、鹿児島県などの地方都市である。1 日あたりの平均施設利用者は 20 人以下が 45%、20～50 人が 20% となっている。

我々は日常生活の中で、自宅や職場・学校を行き来している。あるいは旅行に行ったら、多くの人々は目的の駅から観光スポットのような目的地に一直線に向かうであろう。こうした人間の移動のルーティーンの途中で、ちょっと一休みできる停車場 (人間が停まるので、「停人場」と言うべきか) があったとしたら、どのようなことが起こるのだろうか？さらに、そもそも国や鉄道会社が建てるものだった「駅」というものを、市民の力で作り出したら、何が起こるのか？「まちの駅」の取り組みは地域や施設によって多様を極めるが、本稿ではその一部を紹介しつつ、その意義や可能性について筆者なりに考えてみたい。



まちの駅の外観の例。
店先ののぼりに「まちの駅マーク」が見える。

2. 「まちの駅」の「種の起源」

2.1. コンセプトの誕生

先述の通り「まちの駅」として認定されている施設は全国に約 1,500 あるが、その実態は多様である。市町村に 1 つの「まちの駅」を設置している場合もあれば、市町村単位で商店・飲食店・美術館・寺など 50 以上の施設をネットワーク化している場合もある。「まちの駅」の多様な取り組みは、いかにして生まれ、いかなる進化の歴史を辿ってきたのであろうか。

「まちの駅」の起源は、もはや我が国で周知のものとなっている「道の駅」にある。というのも、「道の駅」というモデルをつくるための社会実験を行った主体も、NPO 地域交流センターなのである。環境問題の調査研究に広く関わっていた任意団体として、ごみの美化問題が最初のテーマであり、高速道路における車からの空き缶のポイ捨て廃止も課題の一つであった。そこで、地域案内やトイレを設置した「道の駅」の社会実験においては、「道の駅」にごみ箱があることでポイ捨てがどれくらい減るか、という調査費等を活用して、1991 年と 1992 年に 1 か月間の仮設実験を行った。現在「道の駅」と言えば物産販売所のイメージが強いが、当初のコンセプトは、広域エリア間に「各駅停車」的な停留所をつくることによる衛生環境の改善や休憩場所の確保のほか、これまで自動車利用者が通り過ぎるだけであった地域の観光情報の発信基地をつくり、地域間連携を推進することであった。1993 年に国土交通省（当時は建設省）道路局が制度化したことで「道の駅」は全国各地に設置されていく。設置数が増えるとともに、当初のコンセプトを離れ、地域間連携や地域情報の提供という

「公益」機能は軽視されがちになり、物産販売施設としていかに「収益」を上げるかが焦点となってしまう傾向がみられた。また、「道の駅」は道路の一部として、幹線道路沿いに自治体が設置するものであるが、幹線道路のない自治体や国道が通っていても適地がないという自治体から、「道の駅」的な施設を整備することができないかという声が複数聞かれた。そこで地域交流センターは、1998 年から地域連携拠点としての「まちの駅」づくりの実証実験に取りかかった。

2.2. 実験当初に想定された「まちの駅」の姿

具体的には、静岡県・山梨県・長野県に「中部横断自動車道」がつくられる際、沿線の約 50 の市町村で「中部西関東地域連携軸協議会」を立ち上げ、「地域連携軸」をつくることを目指した施策を実施した。市町村や県をまたいでの広域マップを作成したり、広域地域の小さな連携拠点を「まちの駅」と称して地域・観光情報の設置場所を広域内に点在させた。既存施設を情報提供の拠点として開放し、そこに無料で利用できるトイレや休憩場所を並存させるという実験事業である。その後、同様の実験事業を、北関東や北東北でも実施した。当初「まちの駅」の取り組みは、極端に言えば市町村ごとに行政主導で一つずつ設置して市町村間の連携軸をつくることを想定して進められていた。例えば、実験後の 2001 年、新潟県長岡市（市民生活部）は、デパート跡地を自治体として買い取り、そこに「ながおか市民センター」という「まちの駅」を設置した。まちの情報コーナー・イベント広場・市民ギャラリーなどの一般的な市民センターの機能に加え、「まちの案内人」が観光案内から市役所内の手続きなどの相談にのってくれるのが特徴的である。

このように自治体が「まちの駅」を市民センターとして設置する場合、次のような効果が期待できよう。例えば、官民交流の促進、地域に関する情報発信の効率化、隣の自治体にも「まちの駅」が設置された場合にはコミュニティどうしの結びつけ効果などである。また、「まちの駅」としてトイレを無料で貸し出すことで、自治体などが公共トイレを建設するためのコスト削減にもなる。

2.3. ネットワーク型「まちの駅」の誕生

その後、全国の行政や地域住民の想像力・創造力によって、「まちの駅」のコンセプトは多様化していく。最初のきっかけは、福岡県甘木朝倉広域観光協会が「まちの駅」設置の実験事業を行うに際して発した「問い」である。「まちの駅は、市町村に一つしかつくっちゃいけないのですか」「いや、そんなことはない」ということに気づかされて、自発的に手を挙げた商店など 20 数ヶ所に「まちの駅」の看板を掲げて実証実験を行い、まちづくりの可能性を証明した。「あまぎ・あさくらまちの

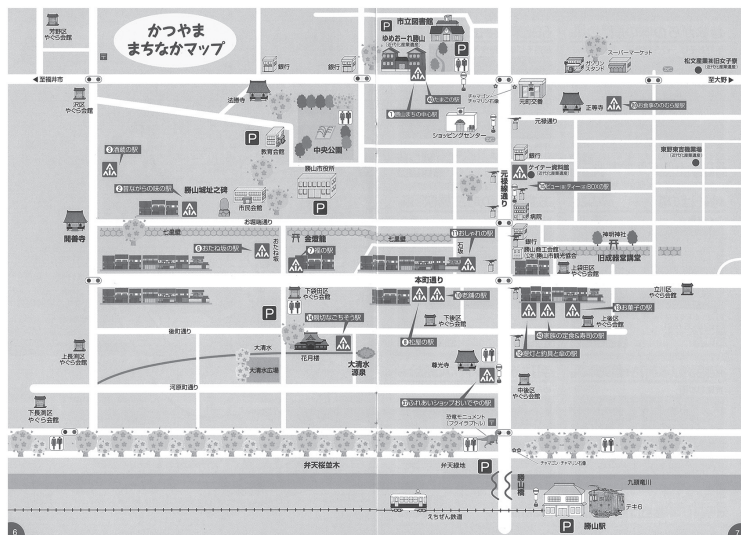
駅」はネットワーク型「まちの駅」の先駆けとなった。現在では、ビール工場・観光施設・菓子屋・酒屋・福祉施設・コンビニなど、60 ヶ所以上の「まちの駅」が設置され、朝倉市と周辺 6 町村にはそこここに「まちの駅」ののぼりが見られるようになった。「あまぎ・あさくら」モデルは、「この指とまれ方式」で地域の商店や施設の参加を促進するものである。そして、多様な主体が集まることにより、スタンプラリーやイベント開催などの創意工夫がなされることがわかった。このような波及効果の大きいネットワーク型「まちの駅」は、全国で「まちの駅」に取り組む他の主体にも影響を与えた。先述の「ながおか市民センター」も 2006 年からは、地域内 30 ヶ所の公民施設をネットワーク化した「越後長岡まちの駅」という取り組みを開始している。

ネットワーク型「まちの駅」の成功は、他の地域の自治体職員や住民の目を惹くことになる。「あそこではこうやっているのか」といったように、地域同士でまちづくりのノウハウを参考にし合うといった新たな効果が見出せる。また、地域全体に「ま

ちの駅」のマークのついたのぼりやステッカーがそこそこに見られる、という地方都市の活気ある風景は、マスコミによって取り上げられるという効果も生じさせた。

2.4. 派生した地域活動

「まちの駅」が単独施設ではなくネットワークとして存在することによって、派生する機能が増えることとなった。例えば、埼玉県本庄市では、「まち



ネットワーク型まちの駅 の例 (福岡県勝山市)

の駅」のネットワークをNPO法人化し、地域のお祭りの一部の運営請負や、駅の中の情報ステーションを指定管理者制度を通じて運営受託をしたりしている。

また、「まちの駅」が学校以外のオルタナティブな教育・学習の場を生み出すことにつながっている事例もある。宮崎県高鍋町の「まちの駅」では、「まちゼミ」という取り組みがある。これは、地域の様々な商店が、それぞれの商いを一連の講座にすることで、地域の学習の場になっている。また、富山県富山市では、子どもたちの夏休みの自由研究で、地域の「まちの駅」を訪問し、「商い」やものづくりの体験をしたり、新聞を作成する学習プログラムを企画・運営している。

このようにして「まちの駅」のコンセプトは、地域ごとの行政や地域住民の自発的な創意工夫によって進化してきた。「まちの駅」が実現する地域活性化とは、直接経済効果につながるか否かは別として、公共施設の職員・商店の店員・子どもなど多様なアクターの結節点をつくり、「みんなが自由に集まれるパブリックな空間」を構築していくことであると言える。実は「まちの駅」に認定された施設の多くは、「まちの駅」に認定されたことによって本業の業績や利用者数が変わったとは感じていないようだ。しかしながら約50%の「まちの駅」は地域活動との関わりが増えたと感じている。全国まちの駅連絡協議会事務局・稲葉氏いわく、ネットワーク型の「まちの駅」は、「これまで付き合いのなかった団体や、『まちの駅』同士が付き合うようになる」ことを可能にしている。また、NPO 地域交流センター代表理事・橋本氏は、地域のために自分のもっているちょっとした資源を提供することで多様な主体が地域に対して「開かれる」効果があるという。「まちの駅」

は、公共施設のみならず民間の商店をも、ある意味で「公」的な場として開放するものなのではないだろうか。さらに、気軽に人が集まれるので、そこに情報や知恵も集まる。人と情報・知恵が集まると、何かしらかの新たな「企て」を始めことができる。そうして、「まちの駅」に集まった人々が一緒にやりたいことを見つけ、新たな活動が派生してきたのであろう。

3. 「まちの駅」の仕組み

「まちの駅」は市民の自発性によって生まれるものである。例えば、100ヶ所以上の「まちの駅」がある栃木県鹿沼市でさえ、自治体や「先輩まちの駅」から商店や地域住民に対して「まちの駅」を設置するよう積極的にはたらしかけることはしていない。頼まれたからなるのではなく、地域のアクターの自発性・自主性をあくまでも尊重しているということである。

「まちの駅」に認定されるためには、全国まちの駅連絡協議会（以下、協議会）事務局に連絡、必要書類を提出し、認定を受ける。全国まちの駅連絡協議会は2000年に発足したもので、全国の「まちの駅」の代表や、市長などの首長、そして事務局としてNPO 地域交流センターのスタッフが入るといふかたちで構成されている。認定にはあえて厳しい基準を設けておらず、前述の通り、①「まちの駅」の看板などの設置、②まちの案内人の常駐、③無料のトイレや休憩場所の提供、④情報発信という4つの条件を満たしていれば良い。このうち3つ目について、例えば「休憩場所」と言っても極端に言えば椅子1つ置いているだけでも良い、ということにしている。名称も、「〇〇まちの駅ネットワーク」や「〇〇ステー

ション」など好きなように決められる。認定基準を厳しくしないことは、「まちの駅」に取り組もうとする地域住民らが創意工夫をこらせる余地を残していることを意味すると言えよう。

設置・運営にかかる費用は、「まちの駅」に取り組もうとする主体が自分たちで準備することになる。ただし、ネットワーク型の「まちの駅」は住民活動団体として、地域の自治体や商工・観光団体等の地域活動助成や公募事業などに応募することで資金調達をしているところもある。協議会からの資金補助や基金などの取り組みは、現在は予定されていないとのことである。

「まちの駅」設置のためには、協議会への加盟と年会費・新規認定料も必要になる。認定費は新規 1 ヶ所につき 2,000 円、年会費は個人会員で 10,000 円（2 ヶ所まで設置可能）、団体会員は 60,000 円（3～20 ヶ所）もしくは 100,000 円（21～50 ヶ所）、市町村が会員になる場合も同様に 60,000 円（1～20 ヶ所）もしくは 100,000 円（21～50 ヶ所）となっている。協議会では、「まちの駅」のロゴマークの入ったステッカー・のぼり・卓上に置けるミニのぼり等を製作しており、「まちの駅」に取り組む主体はこれを購入することも可能であるが、手作りでも良い。ロゴマークの色は、原則的には緑地に白であるが、景観等に配慮した色の変更は認められている。このような大きな原則だけを定めるやり方も、人々の主体性を引き出す効果を持っているのであろう。

全国の「まちの駅」同士が交流する媒体は、協議会が年 2 回発行するニュースレターや、年 1 回の全国フォーラムがある。全国フォーラムは、年ごとに全国各地で開催しており、企画や運営は開催地の「まちの駅」に関わる人々が担っている。ゲスト講師を招いての講演や分科会、お芝居を練

習して披露したり、地域の名所などを巡るエクスカージョンの企画などもある。

4. 実践的な課題

現在抱えている課題として、次の二点がある。第一に、「まちの駅」の認定を受けたものの、様々な事情のために活動を休止・中止してしまうところも多いということである。ネットワーク型の「まちの駅」の場合、定例の会議を開催することが多いが、業種や業態の異なる組織同士が集まるのは、時間的制約などがあり難しい。会議がうまくまわらないと、ネットワークとしての活動も困難になるのであろう。また、ネットワークとしてイベントを開催したり、ネットワークそのものを拡大したりといった活動は、一人のリーダーに役割が集中してしまい、リーダーが辞めてしまうとネットワークとしての活動全体が無くなってしまうというパターンもある。

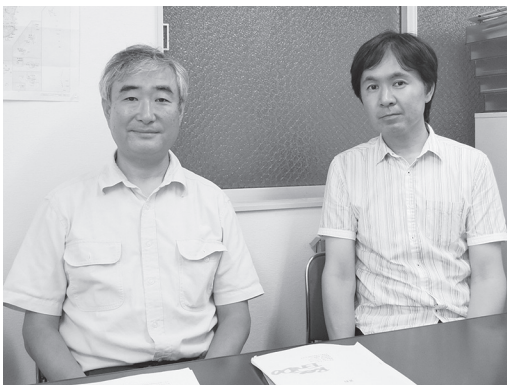
第二に、「まちの駅」というコンセプトの認知度の低さである。先述のように「まちの駅」の認定基準が厳密なものではないがゆえに、全ての「まちの駅」の取り組みに共通したメリットを説明しづらい。また、「道の駅」のように国の政策に組み込まれているわけではないので、公的資金補助も無い。全国まちの駅連絡協議会の財政状況では、十分に宣伝費をかけることも難しいという。例えば、全ての「まちの駅」が外国人観光客等へのサービス提供機能を備えているのであれば、観光庁などからの支援も望めるが、そのような高いハードルを設定すれば「まちの駅」に取り組もうとする施設は少なくなってしまうのであろう。そうしたジレンマを抱えている。

それゆえに、今後取り組むべき課題と

しては協議会ならびに NPO 地域交流センターとして、「まちの駅」の現場の声をホームページなどで情報発信していくことであるそうだ。こうすることで、「まちの駅」を地域住民がより利用しやすくすることができると考えられている。

5. おわりに：「まちの駅」の意義

孤立あるいは無縁社会といった言葉に象徴されるように、地域の人間関係の希薄化が叫ばれて久しい。「まちの駅」の取り組みは、地域の人と人、組織と組織の間の分断を埋める、あるいは、地域の中に「半公的」な場をつくっていくものとなっている。橋本氏いわく、「まちの駅」のような地域のゆるやかなつながりをつくることで、地域の中での人々の「助け合い」や「励まし合い」につながることを期待していると言う。また、「まちの駅」の取り組みの特徴は、先述の通り、細則主義的に細かな規定を NPO から提示するのではなく、原則主義的に地域の創意工夫を大いに発揮できるようになっているその仕組みである。「コミュニティデザイナー」という肩書きで数



NPO 地域交流センター代表理事・橋本正法（左）氏と
全国まちの駅連絡協議会事務局・稲葉建（右）氏

年前からメディアにも登場する山崎亮氏は、地域住民自身がまちづくりをする「コミュニティデザイン」というものはレクリエーション（re-creation）のようなものであると言う。道などのインフラ整備は、本来は住民自身でやっていたが、ある時期から行政任せになり、住民の参加の余地はほとんどなくなっていた。しかし人口減少や近年の自治体の財政緊縮などにより、再び「まち」を自分たちでつくることができるようになったこのことは、地域住民の創造性（creativity）を回復するプロセスそのものであるという。まさに「まちの駅」というコンセプトも同様のプロセスを生み出すものとして捉え得るのであり、今後「まちの駅」がより一層、多様に進化していくことを期待したい。

【参考 Web サイト】

地域交流センター Website

http://www.jrec.or.jp/what_rec.htm

まちの駅 Website <http://www.machinoeki.com/>

全国まちの駅連絡協議会「平成 28 年 4 月 18 日全国まちの駅調査アンケート結果報告」

<http://www.machinoeki.com/machinoekinews/pdf/questionnaire201604.pdf>

【参考文献】

遠藤あおい (2005) 「人と人の出会いと交流を促進する『まちの駅』」『区画整理』Vol.48, No.3, pp.51-55.

奥野敦哉 / 第三銀行 (2009) 「経営者にインタビュー『まちの駅たぬみせ納豆工房』で地域に恩返し」『SanginReport』No.28, pp.1-7.

鯉江康正 (2013) 「『まちの駅』をフィールドとした学生活動とそれによる学生の成長記録」『地域研究』No.23, pp.73-83.

田中栄治 (2007) 「『まちの駅』からの地域づくりのすすめ」『土地改良』No.258, pp.32-38.

古池弘隆 (2006) 「『道の駅』と『まちの駅』—新たな地域連携を目指して—」『高速道路と自動車』Vol.49, No.12, pp.5-8.

まちの駅ネットワークかぬま・まちの駅連絡協議会 (2009) 「元気な鹿沼！まちの駅リレー」『地図中心』No.446, pp.3-7.

三橋重昭 (2012) 「『まちの駅』を拠点にまち歩きも楽しめる—岩手県千厩新町商店街—」『専門店』2012.11-12, pp.52-55.

山崎亮 (2012) 『コミュニティデザインの時代—自分たちで「まち」をつくる—』中公新書