

テークでみる

～コロナ禍での「軽トラ市」～

「軽トラ市」は、地域の重要な事業であるが、コロナ禍での自粛を余儀なくされてきた。

今月は、コロナ対策を行った「軽トラ市」の事例、全国の「軽トラ市」に対するアンケート調査から、コロナ禍での「軽トラ市」を考えてみたい。

本誌に軽トラ市の実態を連載してきたが、大きな気掛かりはコロナ禍にある。「軽トラ市」を継続できるのかということである。そこで、今月はコロナ対策を行った「軽トラ市」の開催事例と全国の「軽トラ市」へのアンケート調査の結果から、コロナ禍における「軽トラ市」のあり方を考えてみたい。現時点（10月15日）では、コロナ感染はやや落ち着きを見せている。しかし、完全な終息となるまで、危機感は拭い去れないであろう。また、今回取り上げるのは「軽トラ市」に限定した内容であるが、コロナ禍の野外イベントのモデルとして考えることもできるだろう。

1. コロナ禍での軽トラ市開催事例

1-1 コロナ対応型軽トラ市

①開催の背景

コロナ対策を行った「軽トラ市」の事例として愛知県の新城軽トラ市を紹介する。新城軽トラ市は、毎月第4日曜に約80台の出店車で開催されている。本年2月の119回まで、台風で中止となった1回を除いて休止なく継続されてきた。しかし、3月のイベント自粛要請、4月の緊急事態宣言に伴って開催を中止する状況となった。この中断期間は、webによって通常よりも頻繁なワーキングチーム・ミーティング（森一洋氏をリーダーとする約10名）が行われ、再開の形態が探られていった。筆者も参加したが、コロナ対策の発案から具体的手法の合意まで、「軽トラ市」が優れたまちづくりであることを実感させるものであった。

何とか「軽トラ市」を継続させようという思いのもとに、5月、6月に開催されたのが、コロナ対応型軽トラ市「のんほい軽トラらんど」である。この時期に「軽トラ市」が満たすべき条件は、感染症対策の徹底と疲弊した市内商業者への支援である。そこで、通常の「軽トラ市」とは名称、開催場所、出店車、会場配置などが異なっている。通常の

軽トラ市(その6)

愛知大学 三遠南信地域連携研究センター長 戸田敏行
地域政策学部教授

「軽トラ市」と比較したものが表1である。

②開催の特徴

まず感染症対策である。感染症対策としては、マスク着用、検温、消毒、連絡先の記入を入り口で行う。全来場者の感染症対策を実施するためには、出入口が限定できる開催場所を選ぶ必要がある。こうしたことから、市役所に隣接しフェンスで囲われた防災空地を利用することとなった。出入口は一つで、屋内施設以上の感染症対策を行える。これまでの「軽トラ市」で形成された行政との円滑な関係が、場所確保の前提にあった。次に、市内事業者への支援である。これは出店車を市内事業者に限定するということであり、市内事業者を支援するエール便（持ち帰り）の出店も行っている。会場内での飲食は禁じ、持ち帰り専用である。つり銭のやり取りが発生しない値段の設定など、細やかなアイデアが盛り込まれている。

会場の配置（図1）は、出店車の台数を限定し中央に配置、来場者の交差を防ぐために、会場は一方通行としている。我々のチームは、会場全体を見通したビデオ撮影を行い、来場者間の接触を調べてみた。結果的に、人

の接触は出店車の周りだけで起きている。そこで、順番待ち客の空間確保と出店車販売面での客集中の低減が課題となった。「軽トラ市」は、販売者と客との会話や商品を見て決める楽しさがある。こうした楽しさを保つ工夫を要するが、これらの検討は通常時においても、対応できる客数を増加することにもつながるだろう。

最後に名称についてである。「軽トラ市」は商店街振興から始まっているために、商店街を離れて、従来の「のんほいロット」という名称利用は無いわけである。ミーティングには、こうした参加者の強い思いが表れる。コロナは危機であるが、危機はなくてはなら



図1 コロナ対応型軽トラ市の全体像

表1 コロナ対応型軽トラ市と通常の軽トラ市の比較

	コロナ対応型の軽トラ市	通常の軽トラ市
名称	のんほい軽トラらんど	のんほいロット
開催場所	新城市役所本庁舎南側臨時駐車場 (防災空地、約1,500㎡)	新城中央通り商店街 (約500m)
開催日	第4日曜日	毎月第4日曜日
開催時間	10:00~13:00(5月) 9:00~12:30(6月)	9:00~12:30
出店料	1,000円	3,000円
主たる目的	市内商業者支援	商店街の活性化、にぎわい作り
休憩場所	なし(持ち帰り専用)	あり
出店台数	13台(5月)、19台(6月)	約80台
来場者数	約300名	約2,500名
主なPR方法	Facebook、新聞掲載、 商店街掲示チラシ	HP、Facebook、新聞掲載、 市行政防災無線
当日スタッフ数	約20名	約30名

ぬものを再確認する機会とも言えるだろう。

1-2 通常の軽トラ市開催とコロナ対策

①開催の背景

5月、6月の「のんほい軽トラらんど」開催後の7月は開催直前に市内感染者の発生があり中止、8月も県内の感染者数の拡大から中止となった。この間にマーケティングチームによって、通常の軽トラ市会場を対象とした感染症対策マニュアルが、出店者、来場者、運営スタッフ別に整備されていく。屋内施設以上のきめ細やかさである。こうした経緯を経て9月27日に、通常の軽トラ市としては、7ヵ月ぶりの開催となった。コロナ禍では、三密が起りやすい屋内を避けて、オープンカフェなどの野外営業を促進するため、道路占用許可基準が緩和されている。こうした状況からみれば、「軽トラ市」はコロナ禍でより活用できる取り組みと言えるだろう。

②開催の特徴

来場者は、健康状態の確認、体温の測定、接触確認アプリのインストール推奨、名簿の記入、消毒という手順を経て入場する。こうした感染症対策を実施するには、「のんほい軽トラらんど」と同様に出入口を限定しなければならない。新城軽トラ市では、道路に対する路地からの入場を止めることによって、入り口を5ヵ所に限定している。入り口で来場者に拒否されないかとの懸念を持っていたが、寧ろ挨拶が交わされ、地方都市コミュニティの厚みを感じさせられた。図2は入場受付である。来場者が列を作って待つわけであるが、入り口を関所とせず、交流の場とするスタッフの気配りがみえた。

会場の出店車は通常の80台から50台に減らし、出店車間の間隔を通常の7mから10mとしている。このことによって密集低減を狙っている(図3)。会場での飲食禁止は、「のんほい軽トラらんど」と同様である。開催時間



図2 入り口で記帳する来場者



図3 間隔をとって順番を待つ来場者

は30分短縮。来場者は1800名弱であるが、時間換算すればほぼ通常通りの数であった。

何よりもまちの活気が戻ったという印象である。来場者も開場前から集まり、入場後は最頂のお店を探している。妨げられてきただけに、対面の魅力が一層強く感じられた。運営スタッフは、出店者間を回りながら、久しぶりの出店を気遣っている。やはり人の繋がりが「軽トラ市」を作っていることを強く感じさせられた。

我々は、全出入り口での入退場数の測定、複数の固定鳥瞰ビデオ、会場でのビデオ収録を進めた。図4は、15分ごとの会場滞在者数と来場者が移動する道路面積から算出した来場者間の距離である。平均値で見ると、来場者間の距離は最も入場者の多い時間帯でも、ソーシャルディスタンスとされる2mを上回っている。総量的にはソーシャルディスタンスは守られ、個別来場者が人の距離をとる注意と、先に述べた出店車周りの密度低減

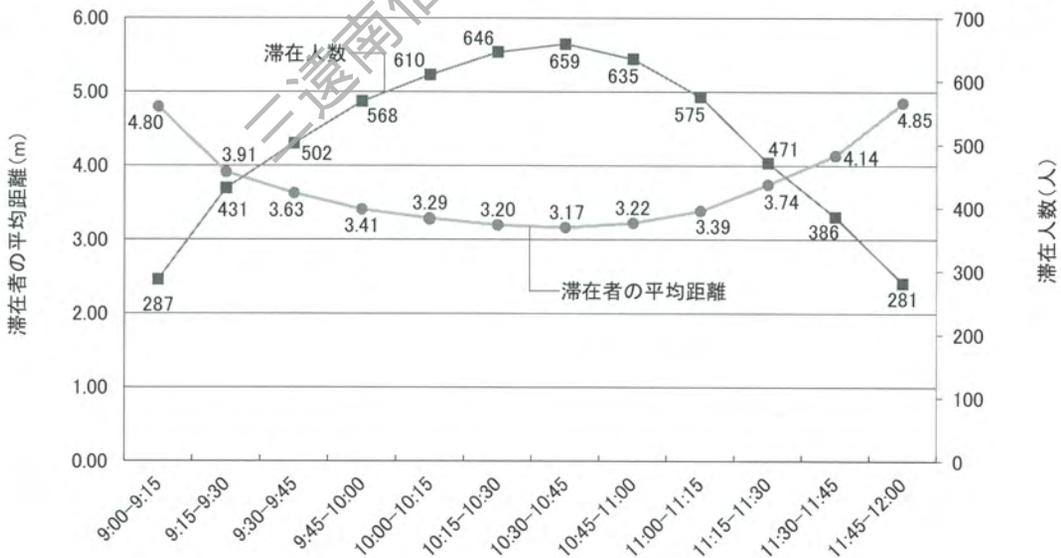


図4 会場滞在者数と来場者間平均距離の推移

データでみる軽トラ市(その6)

を工夫することで、屋内施設と比較しても安全な場所が提供されるということになろう。

何よりも考えられる感染症対策を全て行い得た自信は、コロナ禍という危機の中にも樂觀を持ち得ることになったと思える。

2. コロナ禍における「軽トラ市」の全国動向

新城軽トラ市の開催状況について紹介したが、全国の「軽トラ市」の状況はどうだろうか。ここからは2020年9月に本センターで実施したアンケート調査の結果をまとめてみる。送付数は124団体（コロナ前に終了した団体を除く）、回収は90団体、回収率72.6%である。

2-1 開催状況

① コロナ禍での商店街の状況

まず、「軽トラ市」が開催されている商店街や周辺地域の人出を確認してみる(図5)。緊急事態宣言が出された4月と経済活動再開期の6月を比較しているが、4月では通常の2~3割程度と大幅減少しており、「軽トラ市」を開催する地方の商店街等でもコロナの影響が厳しいものであったことが分かる。6月は回復基調にはあったが、それでも半分程度と回答されている。

② コロナ禍での「軽トラ市」開催状況

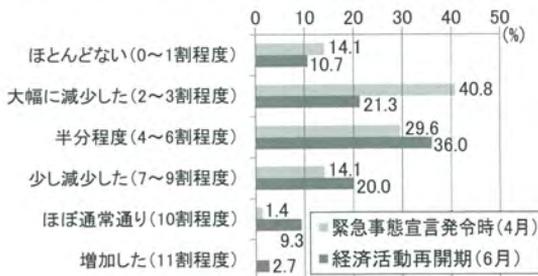


図5 通常時と比較した商店街等の人出

次に、軽トラ市の開催状況である。「通常通り開催」、「コロナ対応で形を変えて開催」、「休止」、「軽トラ市を終了」に分けて、状況を見ている。期間は、3月から9月である(表2)。まず、コロナ禍によって軽トラ市をやめるケースが多いのではないかと懸念である。しかし調査結果では5団体と、それ程多いものではなかった。次に開催に目を向けると、4月、5月は2団体のみであり、ほとんど開催されていない状況であった。これが、6月以降徐々に開催数が増加しており、7月に21団体、9月時点では24団体となっている。コロナ禍で「軽トラ市」を開催しないとした「休止」団体は、5月が最も多く45団体、それ以降も30団体程度が休止状況にあることが分かる。新城の「のんほい軽トラらん」の様にコロナ対応で形を変えての開催は3団体とまだ少ない。軽トラ市が毎月開催ではなく、当該月に開催予定がないという団体もあり、これらを差し引いて割合を求めると、7月~9月で4割程度が通常通りの開催に戻ったと言えるだろう。

開催している団体を、出店台数の規模別でみる。全国の「軽トラ市」の出店台数平均は約30台であるが、3月の開催団体は20台以下のやや小規模な「軽トラ市」であり、4月、5月は、10台以下という小規模「軽トラ市」に限定されている。6月から50台を超える比較的規模の大きな「軽トラ市」も再開し始めている。しかし80台を超えるような規模の大きな「軽トラ市」は、新城軽トラ市が縮小開催した例を除いて、10月1日時点で再開していない。この様に「軽トラ市」の規模が再開に影響している。

表2 軽トラ市の開催状況（3～9月）

開催状況	3月		4月		5月		6月		7月		8月		9月	
	団体数	割合 (%)												
通常通り開催	6	6.7	2	2.3	2	2.2	14	16.1	21	23.9	17	19.3	24	27.6
形を変えて開催	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.1	3	3.4	2	2.3	2	2.3
休止	32	36.0	31	35.2	45	50.0	34	39.1	24	27.3	30	34.1	31	35.6
軽トラ市自体を終了	3	3.4	4	4.5	4	4.4	5	5.7	4	4.5	4	4.5	5	5.7
この期間の開催予定がなかった	48	53.9	51	58.0	36	40.0	31	35.6	35	39.8	34	38.6	24	27.6
その他	0	0.0	0	0.0	3	3.3	2	2.3	1	1.1	1	1.1	1	1.1

③「軽トラ市」再開の意向と条件

「軽トラ市」の再開意向をまとめたものが図6である。「早期再開」、「状況対応」、「危機回避」の3タイプに分かれるようである。早期再開タイプは、「再開済み」25団体、「早期に再開」3団体の合計28団体32%であり、再開のための行動は既にとられている。一方、危機回避タイプは「感染危険が少しでもあれば再開しない」13団体、「終了・再開しない」7団体の合計20団体23%で、コロナ禍では再開しないとしている。中間的な状況対応タイプは、「感染が落ち着いたら対策をしたうえで再開」の31団体36%である。現時点では、早期再開タイプ、状況対応タイプ、危機回避タイプが、極端な差のない比率である。これらを見ると、先行している早期再開タイプの経験の集約化と、状況対応タイプの「軽

トラ市」への情報共有が重要に思える。

次に再開の条件である。我が国のコロナ対策の基本的な考え方は自粛である。これは議論の多いところであるが、自粛である以上その判断は磨らなさねばならない。新城軽トラ市のみならず、早期再開タイプの「軽トラ市」でも悩んだところであり、状況対応タイプはなおその判断待ちの中にあると考えられる。そこで、早期再開タイプと状況対応タイプの軽トラ市団体に、通常開催に戻しうる条件を尋ねてみた。

図7は再開の第1条件と、1位から5位までの条件を重みづけで合計した結果である。第1条件は、圧倒的に「市町村内の感染状況の鎮静化」である。報道では大都市中心に感染者数が論じられるが、市町村内の感染者数はたとえ少数の発生であっても「軽トラ市」再開の絶対的な障害となっている。次に、1～5位の条件に重みづけした（1位5点、2位4点、3位3点、4位2点、5位1点）合計得点を見る。まず、「都道府県内の感染状況の鎮静化」が高くなっている。ガイドラインとしては、政府のガイドラインはあまり気にされておらず、都道府県、市町村からの発表が重視されている。興味深いのが、「地域

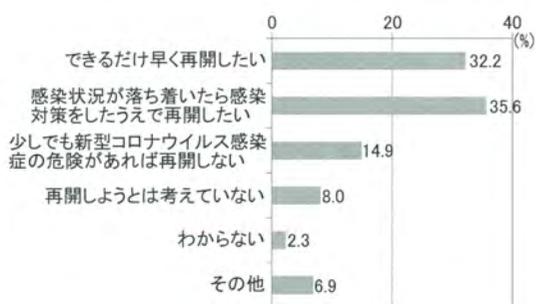


図6 軽トラ市再開の意向

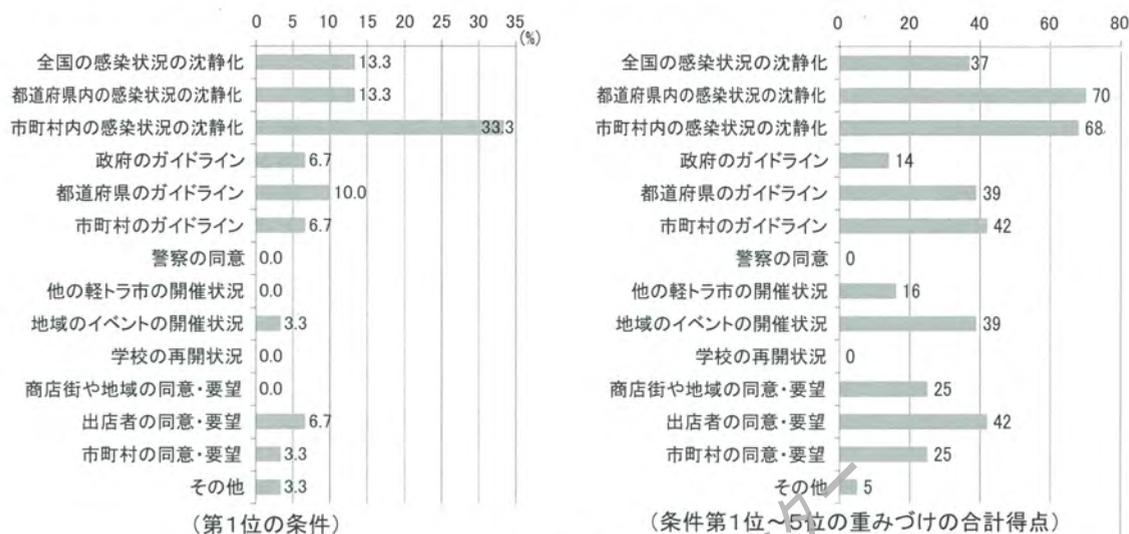


図7 軽トラ市再開の条件

のイベントの開催状況」である。再開を待つ各イベントが横睨み状況ということであろう。地域の指標となるイベントを止めると、連鎖的に他のイベントが止まるということもある。「軽トラ市」は、概ね市町村のシンボリックな行事であり、他のイベントに与える影響も大きいだろう。一方、「出店者の同意・要望」が重視されており、出店者との連携が開催の必須条件であることが分かる。

2-2 コロナ対策の推進

①実施できる感染症対策

感染症対策は、新城軽トラ市で述べた様に、来場者、出店者、運営スタッフの3者に必要である。ここでは、最も困難と考えられる来場者への感染症対策実施可能性を、基本対策、会場対策、来場数対策、感染症発生時対策に分けて、図8に示す。

基本対策では「マスクの着用」94%、「会場入り口での手指消毒」90%で、どの軽トラ市でも実施可能とみてよいだろう。一方、困難と考えられるのが、個人的対応となる「検

温等の健康確認」13%である。次に会場対策では、「来場者の間隔確保」は48%と実施可能性がある。次いで「飲食禁止」23%と、食歩歩きへの対応を考慮していることが分かる。その他、従来「軽トラ市」で目標としてきた賑わい形成に反する来場数対策、感染症発生時対策としての「接触確認アプリのインストール」、「受付での名簿記入」などの個人的対応は困難と考えられている。

これらを概観すると、個人的対応以外の対

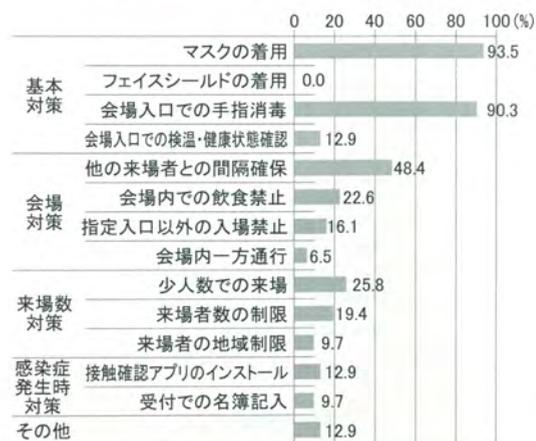


図8 来場者感染症対策の実施可能性

策でも屋内施設と同等水準は確保できるように思える。先に述べた新城軽トラ市では、すべての対策を行っており、実施上の手法や課題などを他の「軽トラ市」と共有する取り組みも始まっている。

②コロナ対策と連携相手

さて、感染症対策を満たしながら「軽トラ市」を再開するためには、他機関との連携が必要となる。その連携相手をまとめたものが図9である。「軽トラ市」を開催するための通常の連携相手は6月号に述べたが、その際の数値との比較も加えてみる。最も多いコロナ禍での連携相手は地元商店街で49%、通常時から12ポイント増加している。次いで、行政が43%と通常時から15ポイントも増加している。この様に危機対応として、行政機関や地元商店街との連携が不可欠なものとなっている。また、情報に関してメディアとの連携が求められていることも特徴的である。



図9 コロナ禍での軽トラ市の連携先機関

次に「軽トラ市」相互の連携である。アンケート結果（図10）では、「連携する必要がある」が7割近いものであり、危機の際に「軽トラ市」相互の連携を構築することが重

要に思える。連携で求められる内容は、「開催方法に関する情報交換」が66%と最も多く、「コロナ禍での開催のための取り組み状況」の62%が続く（図11）。再開のための条件（図7）としては決して高くないが、再開に至るまでの「軽トラ市」相互の支え合いは、重要な要素と言えるだろう。こうした危機時の連携から、平常の「軽トラ市」事業連携に発展することは、十分に考えられる。

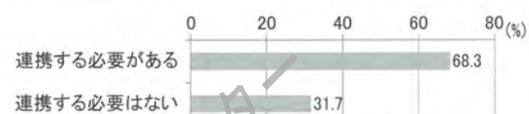


図10 軽トラ市相互連携の必要性



図11 軽トラ市相互連携の内容

③コロナ対策の新たな視点

最後に、コロナ対応時での新たな視点を尋ねており、主なものに触れておきたい。

まずは、分散型軽トラ市への試みである。コロナ禍でも継続している「軽トラ市」は、小規模なものであった。つまり、来場者自体の分散を図るということである。さらに従来の「軽トラ市」が地域内に小規模分散するというので、出張軽トラ市やドライブスルー型軽トラ市というアイデアもあった。新城軽トラ市の場合でも「のんほい軽トラらんど」

のノウハウは、いつでも地域分散型軽トラ市に展開できるという議論が交わされていた。

次に、「軽トラ市」本来の魅力である対面性を強化するアイデアである。その中には、通販業者など従来の「軽トラ市」出店者とは異なった分野からの参入を考えるという意見もある。また、来場者との直接接触を低減するために、電子決済を増加させるという意見がある。宮崎県の川南軽トラ市では、電子決済と地域通貨を組み合わせた取り組みが、宮崎県の事業である「みやざき商店街にぎわい回復事業」に採択されている。

最後にデジタル化である。対面こそが「軽トラ市」の魅力であり、対面を否定するデジタル化は、本末転倒である。しかし、対面の魅力を引き立てるバーチャル「軽トラ市」との組み合わせもあり得るだろう。これらは「軽トラ市」の新しい展開を示唆しており「軽トラ市」相互のネットワーク化にも有効だと思える。

3. コロナ禍での「軽トラ市」

本稿では、コロナ禍で開催した「軽トラ市」の状況を新城軽トラ市から、そしてアンケート調査から全国の「軽トラ市」のコロナ対策をまとめてみた。最後に3点の感想を述べておきたい。

第1の感想は、「軽トラ市」はコロナ禍でも継続しているということである。アンケート結果には書き切れていないが、「軽トラ市」再開の最大の理由は、「地域の活力を維持するため」であった。多くの地域にとって、「軽トラ市」は地域活力のシンボルである。そうした意識を有して、「軽トラ市」が取り

組まれていることに着目したい。

第2は、感染症対策についてである。イベント自粛中での再開には、出来る限りの感染症対応を生み出す。今回は新城軽トラ市を事例にあげたが、その他の「軽トラ市」も感染症対策に多くの配慮を払っている。一度完全な対策を行い得ると、状況に応じて対策を低減することもできる。一方、これらの対策には、通常以上に人手がかかる。やはり全国アンケートでは、感染症対策を実施できない最大の理由として、人手の増加をあげている。そこで、これらの対策にもっと技術を適応できないかと思う。まずは厚労省の感染症アプリの浸透であろう。こうしたアプリが浸透すれば、入場チェックという概念が軽減される。地域レベルでもアプリの浸透とその推進策を検討すべきと思える。また、来場者密度をコントロールするための入場数測定などは自動化が図りやすい。これらに自動車企業側との連携があれば助けになると思える。

最後に、「軽トラ市」はイベントであるかということである。勿論、一時的な人の集まりという点ではイベントである。しかし、継続的に開催され地域の活力を維持しているとすれば、恒常的なまち機能とみることができであろう。恒常的とすれば、屋内施設よりもコロナ対策に適合した空間と考えられる。今回の連載の最初に、「軽トラ市」は可動商店街であると期待を述べたが、コロナ禍がこうした議論を発展させる機会になればと思う。

次回からは、まちづくりの観点として「軽トラ市」の来場者特性、商店街への影響などを調査結果から述べてみたい。