

データでみる軽トラ市 (その12)

愛知大学 三遠南信地域連携研究センター長
地域政策学部教授

戸田敏行

可動商店街に向けて

軽トラ市についての調査結果を順次記載して1年となった。そこで、今回はこれまでの連載を踏まえて、将来展開についてまとめたい。軽トラ市への着目点を振り返ると、人口縮減化において維持が困難となる都市機能に対して、都市自体（不動産）を可動化させることによって、可動都市として都市の対応性を高めようというものである。そのモデルとして、軽トラ市を可動商店街の主要な構成要素と仮定して、その特性を考えてきた。

連載の内容は8点である。1. 軽トラ市の全国開催状況（2020年6月号）では、軽トラ市が多様な形態をもって全国に広がっており、地域に根付いた運営形態と継続性を持っていることを示した。2. 出店車の特性（2020年7・8月号）では、出店車は出店継続性が高く、自治体を越える広域的な移動性を示しており、固定店舗や個別移動販売との複合性を有していること、3. 出店車の車体利用（2020年9・10月号）では、車体と外部空間を一体的に活用しており、都市機能との連動性があることをみた。4. 来街者の特性（2020年12月号、2021年1月号）では、軽トラ市が近隣住民の日常的な買い物と遠隔地からの観光利用を共存させており、会話がその魅力となっていること、5. 商店街への効果

（2021年2月号）では、軽トラ市は空き店舗率の比較的高い商店街にも応用されており、店舗の開店等の効果と軽トラ市への商店参加性が確認されていることをみた。6. 軽トラ市のもたらす感動（2021年3月号）では、出店者の行動や思考の変化を生む感情面の効果を有しており、7. 軽トラ市の広がり（2021年4月号）では、拠点軽トラ市をモデルに全国的な広がりを持っており、拡大に向けたシステム化の可能性があることに着目した。

これらは平常時の軽トラ市の特性である。現在のコロナ禍にあっては、多くの軽トラ市が開催困難となっているが、コロナ禍の対応として、感染症対策と地域活性化を共存させる軽トラ市が挑戦されていることを、8. コロナ禍での軽トラ市（2020年11月号）で取り上げた。

今回はこれまでの実態分析を踏まえて、1. 軽自動車関連企業からみた軽トラ市への視点、2. 軽トラ市のモデル化、3. 軽トラ市の社会浸透、について述べてみたい。

1. 軽自動車関連企業からみた軽トラ市への視点

まず、軽自動車関連企業から軽トラ市をどの様にとらえることが出来るのか考えてみたい。少なくとも3つぐらいの視点（公益性、開発性、市場性）があるのではないかと、筆

者には思える。勿論、専門外の意見であり判断が甘いというご指摘があるだろうが、今後の検討素材としてあげておきたい。

第1の視点は、やはり公益性であろう。社会貢献というと、企業と社会を分離した響きがあるが、社会の持続性が企業活動の持続性を支えるわけであり、企業も含んだ公益性と考えたい。具体的には、地域活性化が一番にあげられる。人口が減少する中での地域活力、言い換えれば未来を展望することが難しい。特に、地方部には有用な施策が少ないと言える。こうした中で、軽トラ市は地域を活性化させているということである。コロナ禍を考えれば、感染症対策と地域活性を両立する手法も不可欠であろう。次いで、高齢化等によって買い物に行けない方々への買い物機会の確保である。近隣の商店が無くなることによって、自力で食品を確保できない状況をフード・デザート（食の砂漠）と呼ぶが、交通弱者である高齢者が増大することでこうした地域が広がっている。筆者が、昨年行ったコロナ禍での移動販売車（個車）調査では、生活必需品を扱う移動販売が販売額、利用者数ともに伸びていた。これらは生きていける地域の確保とも言えるだろう。宅配があればいいという意見もある。しかし、宅配とは家から出ない状況を意味しており、特に増加する独居高齢者の心身の健康にとって課題が生じやすい。家から出て、人と会い、話をすることでの健康確保は重要な公益性である。

第2に開発性についてである。開発性については、機能多様化、集合化、固定空間化の3方向があると思える。まず機能多様化である。これは取りも直さず、軽トラ市出店車の機能に向けた開発であり、既に東京モーターショーでも軽トラ市仕様車が出展されてい

る。軽トラ市や移動販売車の広がりには、益々自動車機能の多様性を求めるであろう。軽自動車のキャンピングカーも一般化しており、コロナ禍ではテレワークに対応した軽オフィス車も報告されている。車が都市の機能を担ってくるとすれば、その機能が多様化するの は必然であろう。次に、集合化である。軽トラ市は、軽自動車単体ではなく、集合してその機能を果たしている。これは、これまでにあまりない自動車利用のパターンではないか。集合化を考えれば、機能多様化も多くの車種を生むということではなく、組み合わせとみることが出来る。現時点の軽トラ市は、似通った機能の車の集合体であるが、集合と結合によって総合された機能を創ることを考えれば、エネルギー車、調理車、冷凍車など機能特化が進むこともあるだろう。最後に、固定空間化であり、車がまちと一体となることである。出店車の車体利用でみたが、外部空間と車体を一体化するということであり、景観性や電気・ガスの提供、空き地や空き店舗の活用など、軽トラ市を前提とした商店街計画である。既に住宅と車の接合は検討がなされているが、地域側が車の機能を補完することもあり得る。また、もう少し範囲を広げると、車のシェアリングも地域の機能とみることが出来る。軽トラ市を10倍にと言いつけているが、このためには出店車のシェアリングや地域プラットフォームとしての出店車整備も考えられよう。

第3に市場性である。これは容易ではないが、開発性で述べた多様な機能の開発がやがて市場性につながることを期待したい。軽トラ市の出店車を考えれば、1回の平均が30台程度であった。これが100ヵ所であるので3000台程度、今回の分析から出店を登録している

台数はその数倍であり5000～1万台程度と考えられる。これが10倍となれば5～10万台程度となる。推計と言うにはあまりに雑であるが、増大していく方向にあることは間違いないのではないか。一方、軽トラ市自体はまちづくりである。自動車産業が大きく変化するように、まちづくりも変化の中にあり、新たな市場性がある。地域の独自性や公益的な要素を考えれば、ソーシャルビジネスの創出や連携が重要となってくるであろう。軽トラ市運営団体や出店者と軽自動車関連企業との交流も新たな分野づくりである。このようにみえてくると、軽自動車関連企業にとって、SDGsの観点からも軽トラ市は有意義な事業である。

2. 軽トラ市のモデル化

1の視点は、軽トラ市は拡大可能であるという前提に立っている。各軽トラ市は、先行事例の努力の結晶であり、これらを咀嚼して拡大のためのモデル化を進めることも必要に思える。ここでは、3つのモデル化として基本モデル、広域連携モデル、地域モデルを提案したい。

基本モデルは、個別軽トラ市のモデル化である。各軽トラ市は、その地域や人物による極めてユニークな存在である。一方、創設から15年を経てモデル化が可能な部分が多い様に思える。開催頻度や規模、開催場所等の差異も明らかになってきており、導入するモデルを選定できるようにすることであり、それに沿った設立時（許認可、地域合意形成、出店車募集、地域PR等）と運営時（出店者管理、販売方法、空間配置、開催準備、各種参加プログラム、経理等）の基本マニュアルや扱いやすいPCソフトも有益であろう。やや静的にまとめたが、こうした整備によっ

て、軽トラ市本来の魅力である人の交流や地域資源循環という面を深化させることである。さらに可動的な都市と考えれば、より挑戦的な実験を実装するというモデル化もあり得るだろう。

第2は、広域連携モデルである。軽トラ市の出店車の空間範囲が数十kmと市町村の範囲を越えて広域に及んでいることに起因している。複数の軽トラ市が相互連携することで、軽トラ市のメニューを増やしていくものである。筆者が活動する愛知県・静岡県・長野県の県境地域では、愛知県の新城軽トラ市、静岡県の浜松軽トラ市、磐田軽トラ市、掛川軽トラ市等が連携する研究会を設けている。小さな試みではあるが、ゼミの学生の活動も連動している。勿論、軽トラ市相互の情報交換の機会であり、コロナ禍で実現していないが共同事業の計画もある。重要なことは、新たな軽トラ市がスタートするとき、出店車が既存の軽トラ市をベースに構成されることであり、これは既に起こっている。各軽トラ市は地産地消的な商品構成であるので、さらに遠隔地連携が魅力を創ることが想定される（互産互消とも言えるだろうか）。北海道などの物産展が全国で好況なことを応用することも可であろう。

第3のモデル化は、地域モデルである。これが可動商店街を指向したモデル化である。可動商店街とは、軽トラ市のみをいうのではなく、地域内に広がった出店車の総合形である。軽トラ市出店車が、軽トラ市以外の移動販売を行っていることは既報した（2020年8月号）通りであるが、地域全体、一般的には市町村単位で可動商店街を構成するモデル化が有益だと思える。これらを概念的に示したものが図1である。現在の軽トラ市は、出店

車が集合する拠点であり集合型である。集合型を母体に、各地区に小規模に広がる分散型があり、また周回する移動販売がある。コロナ禍では、密集をさけるために集合型を分散型、周回型に分化することも有益である。目的としては、出店車の台数が大きな集合型である軽トラ市は賑わい(多様性)、周回型の移動販売は生活維持(必須性)と異なってくる。これらが一つの市町村内に展開するのである。詳しくは、別の機会に述べたい。

3. 軽トラ市の社会浸透

こうしたモデル化が軽トラ市実現につながるには、軽トラ市の社会浸透が必要であろう。そのためには、情報発信、制度活用、産学官連携の3点が重要に思える。

情報発信である。まず、個別の軽トラ市の情報が近隣地域に広がるのが正攻法である。特に、コロナ禍においては、屋外で開催する軽トラ市の取り組みは有効性が高い。ワクチンによるコロナの終息が望まれるが、世界的な終息が無い限り、いずれかの地域で変異株を発生し、また世界に広がるというのがこのウイルスの特性ではないか。そう考えれば、感染症対策を具備した軽トラ市は社会的な意義が高い。これも既報(2020年11月号)したところであるが、実施のためには軽自動車関連企業からの技術的な支援(入場者管理、密接防止部品など)が重要に思える。次に、全国的な情報発信であり、雫石軽トラ市がスタートさせた全国軽トラ市は、きわめて重要な役割を有している。また、東京モーターショーでの軽トラ市開催は、軽トラ市を軽自動車関連企業と繋ぐ重要な機会であり、そ

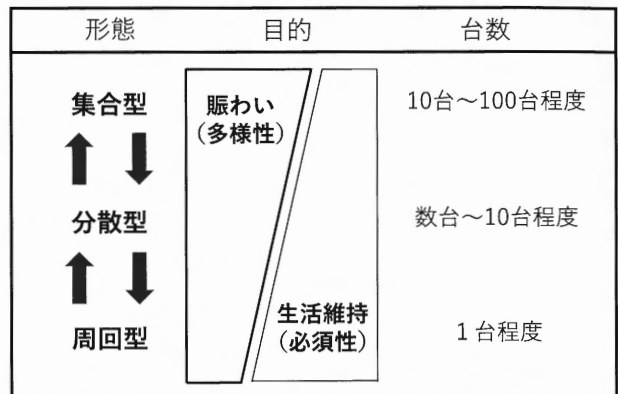


図1 軽トラ市の地域モデル化

の継続と発展が望まれる。

次に、制度対応である。これも既報の中で折に触れて記してきたが、軽トラ市を開催する上で、道路や空地利用を促進することである。これは、近年様々な利用可能性が広がっており、軽トラ市として空間利用制度への提案を行うことであろう。商店街活性化に関する制度の活用や、地方創生に関する取り組みの活用もあろう。また、県境を跨ぐ広域的な出店車の移動では、食品営業の許可に関する対応も重要である。

最後に、産学官連携の必要である。筆者は大学の立場から、軽トラ市にかかわっているが、研究や教育として教員や学生の多様な取り組みが可能に思える。軽トラ市は、商店街、出店者、運営を担う経済団体や行政が基本的に関係しており、まさに産学官連携の場と言える。こうした連携は、個別軽トラ市を対象として、また、軽自動車企業からみた視点や軽トラ市のモデル化を考えれば、全国レベルでの仕組みも必要となるだろう。

今回は、1年の区切りとなるため、これまでの報告に基づいた私見を述べてみた。様々なご意見を頂ければ幸いである。