

# データでみる軽トラ市

## (その18)

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

### SDGs と「軽トラ市」

SDGsの浸透は我が国においても目覚ましいものがあり、至るところで17アイコンを見かける。しかし、浸透は一方で感覚を鈍らせるものでもある。「軽トラ市」も直面してきたコロナ禍は、その影響が極めて広範な分野に及ぶものであり、もう一度SDGsの持続可能性を確認する必要があるように思える。そして「軽トラ市」もまた、SDGsの視点から考えることが、その将来に必要なことではないだろうか。そこで本稿では、SDGsの意味を振り返りつつ「軽トラ市」への適応を考えてみた。

#### 1. SDGsとレバレッジ・ポイント

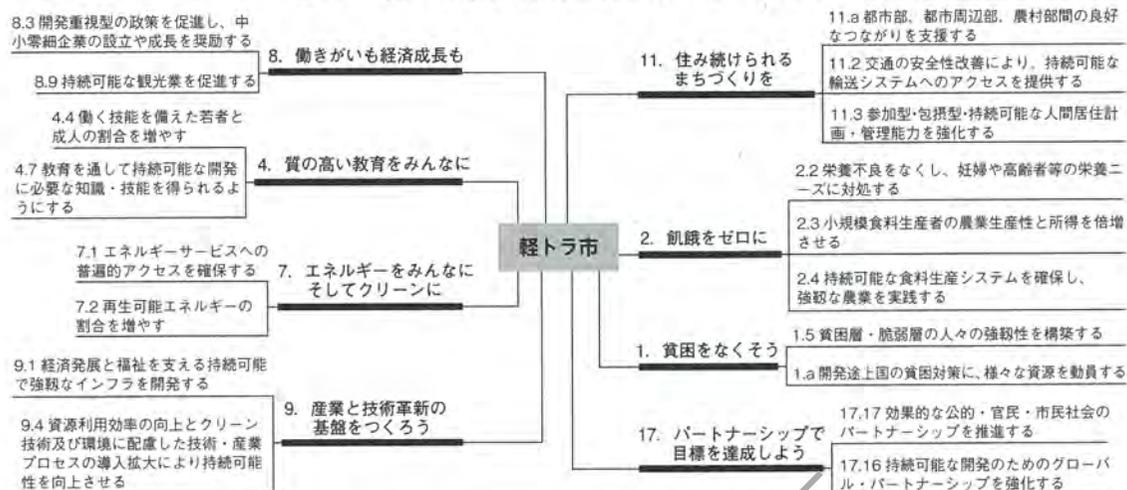
自動車業界の皆様には言うまでもないことだが、SDGsは持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals)の略であり、2015年の国連総会で全加盟国合意のもとに、2030年までの国際目標として定められたものである。

理念としては、SDGsを掲げた国連決議「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」にあるように、まず「変革」である。いま一つが、良く知られている「誰一人取り残されない：no one will be left behind」である。「取り残さない」と

の訳もあるが、対象が他者ではなくやがて「自分が取り残される」という意識をもって、考え方自体の変革にあたることになる(参考1、P5)。我々を取り巻く状況を考えれば、立ち返らねばならない原点である。

次に、SDGsの仕組みである。これには、国際合意フレームと目標コントロールをあげることができるだろう。国際合意については、発祥が国連決議であるから当然ではあるが、第2次世界大戦後からの長い経緯を経て、経済・社会・環境が統合された持続性として、地球規模での合意に至っている。この合意フレームがあるからこそ、政府も企業も、或いは個人も、考え・行動に移しうる。逆に言えば、考え・行動に移さねばならないということになる。目標コントロールは、身近な17目標と169ターゲットという行く先があるだけであり、途中の道であるルールを決めてきたコントロール手法とは全く異なる。寧ろ行く先を見つけることで、経路を創造するものである。目標からその経路を発見する手法をバックキャストと呼ぶが、そこにこれまでにないイノベーションを期待するわけである。理想だという思いも出るのであるが、世界全体が合意しているからこそ、これは可能なものと考えることができる。いわば一網打尽の構造である。根本的な変革は、こうし

図1 軽トラ市とSDGsの目標・ターゲット



なければ出来ないということであり、変革を誘導する方法論としても極めて興味深い。

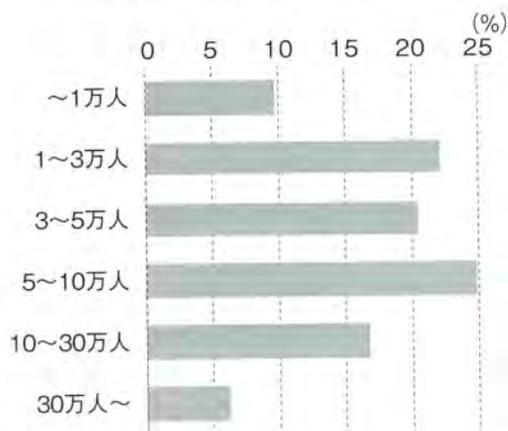
17目標と169のターゲットを、全て熟読された方はおられるだろうか。実は、筆者も今回初めて詳細に読み通してみた。それは、「軽トラ市」がSDGsからどう発展できるだろうかと考えたからである。SDGsの概念はあまりにも広く、自由である。ただ、それに甘んずると、今やっていることに17アイコンを貼ることで終わる。勿論、それは一歩ではあるが、現状をSDGsお墨付きにするのではなく、SDGsがその事業を育てるという考え方が重要である。17目標・169ターゲットは、一読すれば分かるように相互に深い関連性を持っている。つまり、一つの点を押して行けば、ドミノの様に他の課題の解決に至る道が見える可能性がある。そう考えると、槌の力点（力を加える点）の様にドミノ効果を引き出す事業がある。これをレバレッジ・ポイント（槌の力点）と呼ぶ。次に、「軽トラ市」がSDGsのレバレッジ・ポイントたり得るかを考えてみたい。

## 2. SDGsのレバレッジ・ポイントとしての「軽トラ市」

SDGsの目標およびターゲットから、「軽トラ市」の可能性を考えたものが図1である。関係が深くあるものとして8つの目標、18のターゲットをあげる事が出来た。これら一つ一つが、「軽トラ市」の物語となっていくわけである。

主要なものを見てみよう。最も重視すべき目標は「11. 住み続けられるまちづくりを」であり、ターゲットの農山村部と都市部の連携、輸送システム（これは、ただ人を動かすことから、空間自体を動かすことに範囲を拡大することが必要）、参加型の事業形成が関係深い。次いで「8. 働きがいも経済成長も」があり、「軽トラ市」を起業やイノベーションの場とすることである。また、持続的な観光への視点も重要である。これに関連して「4. 質の高い教育をみんなに」もあり、出店者や運営者となって自らのライフスタイルを発見する場とみることが出来る。「2. 飢餓をゼロに」は、高齢者など買い物弱者へ

図2 軽トラ市開催市町村の人口



の視点や、小規模生産者と一体となった食糧生産の地域循環をつくるという見方がある。コロナ禍やウクライナ侵攻により、国際性に依存し過ぎた食糧供給への不安があるが、こうした身近な活動から見直すことが出来る。「1. 貧困をなくそう」は、災害時に長期化する困難への可動商店街対応であり、更(SDGs)の視野として開発途上国への応用を含めることになる。

ここまでが現状の「軽トラ市」の成長であり、「軽トラ市2.0」であろう。次に、顕在化していないものとして、「9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに」をあげることが出来る。自動車業界が最も変わろうとしている点であり、GX(グリーン・トランスフォーメーション)とDX(デジタル・トランスフォーメーション)の応用と纏めておきたい。これは、「軽トラ市3.0」とみることが出来るだろう。そして、最後に「17. パートナリシップで目標を達成しよう」であり、これは全体の土台である。持続性を確保するには、単独セクターで出来ることだけをやっ

はいけないということでもある。ここにもグローバルが顔を出す。自動車業界から考えれば日常のことかもしれないが、「軽トラ市」の場である地域の方向性としては、将来的な国際性も意識しなければならないことだろう。

### 3. 重点項目と「軽トラ市」の現状

次に、4つの重点的な目標について、「軽トラ市」の可能性を出来るだけデータに基づいて考えてみたい。

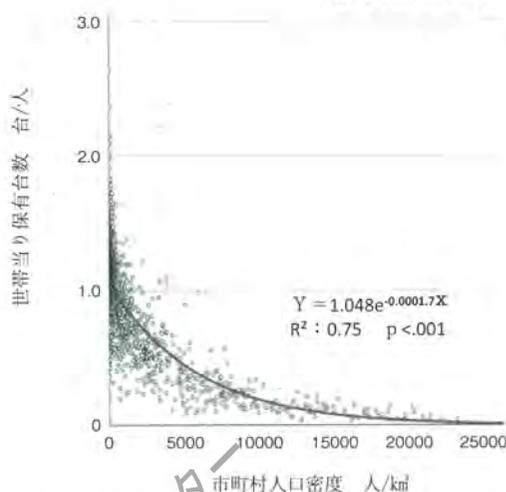
#### 3-1 住み続けられるまちづくりを

住み続けられるまちづくりに、「軽トラ市」が有効であるかどうか。まずは、「軽トラ市」が実施されてきた都市規模をみってみる。小規模都市で開催されているとすれば、人口減少の影響を受けやすい地域に対して「軽トラ市」が有効と考えられよう。図2は、「軽トラ市」開催101市町村の人口を示したものである。平均値は9万人、中央値は4.7万人であった。半分程度が5万人以下の小規模市町村で開催されている。三大軽トラ市でみると、発祥の地である岩手県雫石町が1.7万人、宮崎県川南町1.5万人、愛知県新城市4.4万人であるから、小都市で継続性を持つことが示されている。一方、大半の「軽トラ市」は各市町村の中心部で開催されているが、市町村内や周辺地域のより人口減少の厳しい地区に、当該「軽トラ市」から出張できるかということについても考える必要がある。主要な「軽トラ市」では、このような出張軽トラ市や分散型軽トラ市が提唱されている。まだ、恒常的な活動の事例を知らないが、十分その可能性はあるとみている。新城軽トラ市など愛知・静岡県境地域の軽トラ市出店者への直近の調査(2021年10月実施、703出店者対

象、292回収、回収率41.5%、以下「21年調査」とする)では、中山間部への出店に対して「出店に興味がある:12.4%」、「条件次第ではあるが興味がある:51.4%」であった。勿論、より大きな都市部への出張も可能であり、その場合は収益性の拡大ということになる。固定的な商店街では、地域の人口規模が絶対条件になるが、可動商店街ではベースを小都市に置いて、都市部に販売に出かけるという形態が考えられる。この様に、「軽トラ市」は可動商店街として農山村部と都市部の連携を可能なものとする。

次に輸送システムであるが、これは公共交通に収斂すればよいというシンプルな話ではないだろう。人口減少等で存続が厳しい地域に軽自動車が多いということから考えれば、軽自動車の未来が、その地域の未来に重なってくる。軽自動車保有台数と地域の関係は専門の皆様には常識であろうが、一般的にはなかなか分かり難い。そこで、全軽自協が集約している軽自動車車両数(参考2)および普通・小型自動車の保有車両数(参考3)と市町村地域データを組み合わせたデータ・ベースを作成し、政令市の区を含む全市区町村1,896の状況を分析してみた。軽自動車の保有台数と人口密度が関係するというこれはこれまでも知られているが、今回の分析でも一定の関係性が確認された。図3は、世帯当たり軽自動車保有台数と人口密度の関係性をみた指数グラフであるが、人口密度が下がると世帯当たり台数が急増していることが分かる。軽自動車全体では、回帰式の当りはまり度合を示す決定係数が0.75であり、回帰式による予測の精度はかなり良いと判断できる。

図3 軽自動車世帯当たり保有台数と市町村人口密度



軽トラ(四輪貨物トラック)だけでも決定係数0.60であった。一方、普通・小型自動車(登録自動車計)では、こうした強い関係は認められない(決定係数0.36)。更に、これを地図に示したものが図4である。世帯当たり軽自動車保有台数が多い市町村順に5つのグループに分けて、上位の2グループを地図に示したものである。軽自動車全体の場合、最大のグループは平均1.46台/世帯の379市町村であるが、県境中山間部に多くが位置することが分かる。

更に、軽トラだけを抜き出して分布をみると、一番台数の多い市町村グループは、平均0.48台/世帯の379市町村であり、図5のように、県境中山間地域の特性が強くなっている。なお、これら市町村の約8割は話題となった消滅可能性都市(2016)にリストアップされている。筆者は県境地域自治体の研究を長らく行ってきたが(参考4)、こうした厳しい条件にある地域にとって、軽自動車やその一部である軽トラの持つ戦略性が、住み続

図4 軽自動車世帯当たり保有台数の上位市町村分布

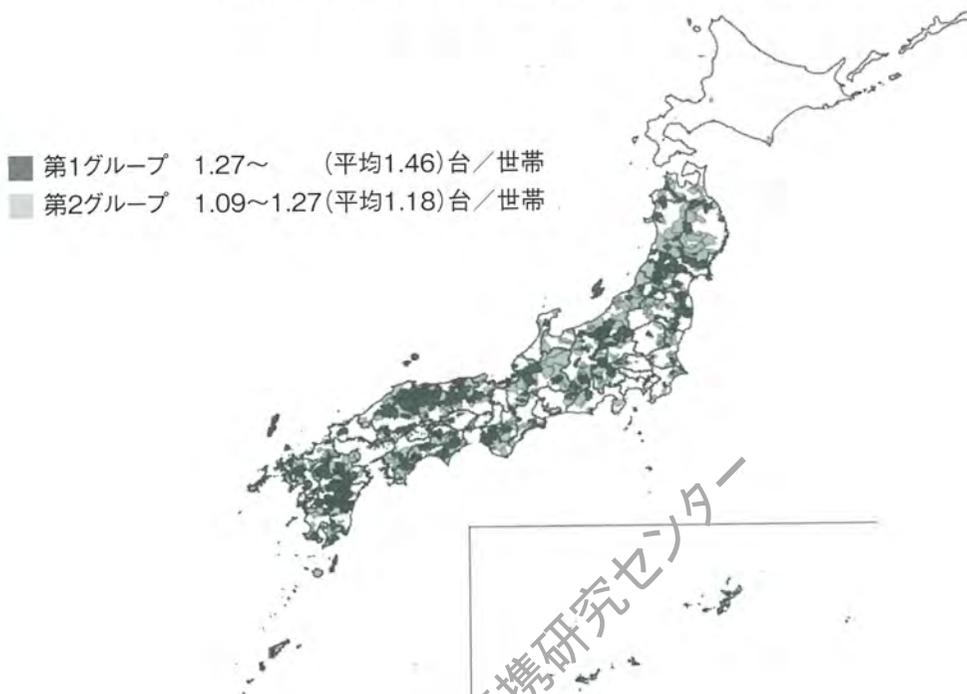


図5 軽トラック世帯当たり保有台数の上位市町村分布

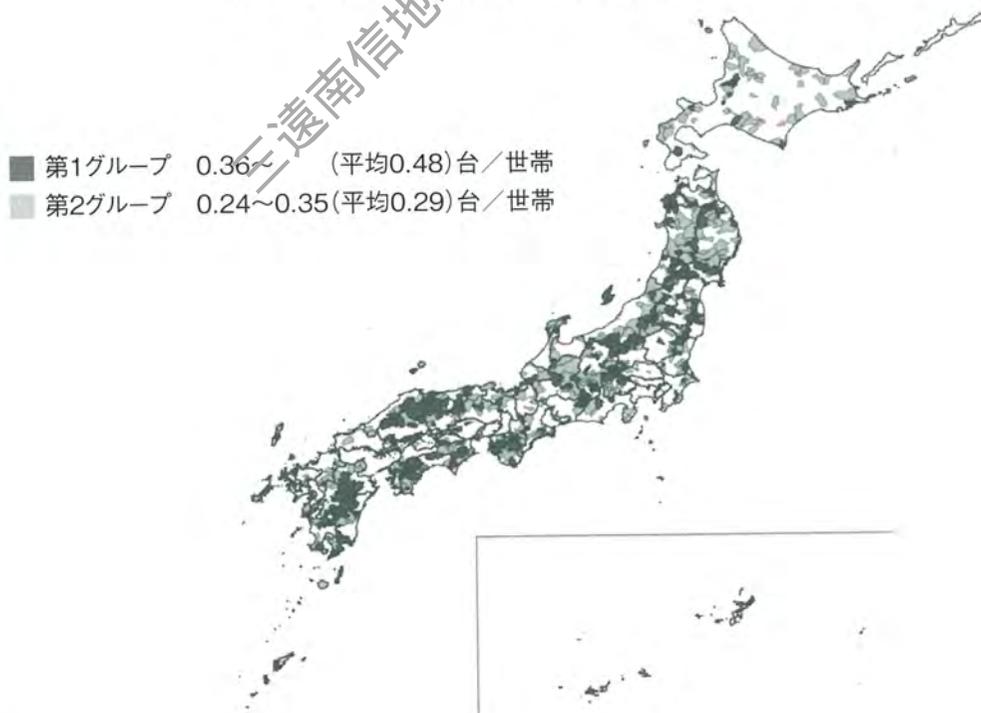


図6 普通・小型自動車世帯当たり保有台数の上位市町村分布



けられるまちづくりに大きな意味を持つことが感じられる。参考として、図6に普通・小型自動車の同様の分布を示しておく。軽自動車との差異が感じられるのではないか。

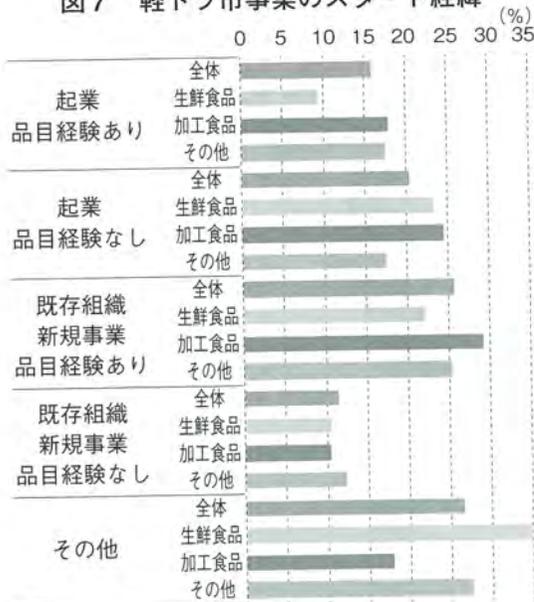
SDGsを近江商人の三方良しになぞらえて、四方良しと言うことがある(参考1、P129)。加えられる一方とは、未来である。地域の「未来良し」といえる軽自動車の戦略が重要ではないだろうか。こうした地域分析は、別の機会に触れてみたい。また、参加型の事業形態については、これまでに書いてきたように売り手(出店者)、買い手(来街者)、地域(運営者)の三方良しである。特に一般的なキッチンカー出店と「軽トラ市」の違いは、地域(運営者)が基になっていることであり、地域に根の生えた事業であることを忘れてはならない。

### 3-2 働きがいも経済成長も

出店者の働き方については、これまでに既報(その3)等で、営業形態も固定店舗の出張から移動販売専門までのタイプがあり、出店目的も「軽トラ市」での売上のみならず、固定店舗への誘導や試作品の販売などに広がりがあることを示した。これは個別出店者の目的に沿った多様性を示していることであり、出店者の個性を活かした働き方とみることが出来よう。また、既報(その10)では、出店者が「軽トラ市」に感動体験を持っており、自身の考え方や行動に変化を及ぼしてきたことをみた。働くことの意味を考えれば重要な要素である。

今回はもう少し経済面に着目して、「軽トラ市」が新しい仕事を生み出すという面を考えてみたい。SDGsのターゲットには、中

図7 軽トラ市事業のスタート経緯 (%)



小零細企業の設立や成長がある。特に、コロナ禍で傷んだ商店や飲食店の再生受け皿になれば意義が大きい。さて、実態である。図7も21年調査の結果であるが、「軽トラ市」出店者が新規ビジネスとして活動を開始したかを調べたものである。全体では、7割程度が何らかの新規性を持った事業であったことが分かる。そのうち、起業（品目に取り扱い経験あり+取り扱い経験なし）が36%、既存組織の新規事業（品目に取り扱い経験あり+取り扱い経験なし）が37%であった。特に興味深いものは起業である。販売品目の取り扱い経験もなかった起業が20%あるということは、個店が小規模であるとしてもなかなかすごい値である。

年齢別の事業開始時期も調べているが、60代や70代でも10年くらい前から事業を始めており、転職やリタイア後への応用性も感じられる。新城軽トラ市の実例を紹介したい。ご夫婦での出店で、二人ともウィークデーには

図8 軽トラ市を学ぶ学生達



別の仕事を持っている。時間に余裕がある夫人が主で出店を始めて、ご主人が休日出店に参画している。夫人が主導しながら、やがてはご主人がリタイア後に専門化する形態に思える。軽トラ市にかかわらず、こうした起業を婦唱夫随型と筆者は命名しているが、幸せなライフスタイルではないか。これらは「働きがいも経済成長も」に、しなやかに繋がる。

さて、観光については、既報（その7）で来街者の特性をみてみた。市外、県外からの来街者は観光的な集客であり、「軽トラ市」での販売品がそのまま観光土産になるという持続性を持つ。観光としての広がりや、まだまだ可能性があるようにも思える。資源はあるのだから、今後の工夫が重要だろう。

「4. 質の高い教育をみんなに」についても触れておきたい。筆者は、職業上も「軽トラ市」が教育題材として有効であることを感じてきた。当初は、ゼミで取り組んでみたが、一般講義での学生の興味もなかなか高い。図8は、筆者が担当する講義での現地調査風景である。自主活動で「軽トラ市」に取り組む学生達もいて、現在筆者の属する学部での活動では、2グループに60名ほどが属している。コロナ禍で活動が制限されていたの

で、これからの活動に期待している。

### 3-3 飢餓をゼロに

SDGsの目標は「2. 飢餓をゼロに」ではあるが、関係するターゲットとしては高齢者などの買い物弱者、小規模生産者と一体となった食糧生産の2点をあげた。前者は、中山間部への出店が顕著であり、3-1で調査結果からの可能性を示した。また、既報（その15）では、公営住宅など都市部での需要にも触れている。友人の福祉環境デザインの研究者によれば、歩いて自由に行動できる徒歩圏は500m、支援や介護が必要となると200m以内であるという（参考5、P120）。その範囲で、食の供給や人との交わりが持てることが、生きることに繋がる。しかし、固定の施設を増やすことは無理であり、移動店舗や屋台に期待とのことである。これらは分散型軽トラ市の必要性であり、可能性であろう。

次に、後者の食糧生産との関係について、地元材料や地元加工へのこだわりをみておく。図9は、21年調査結果で出店者の地元材料・地元加工への思いを示したものである。「地元であることが不可欠」が3割、「不可欠ではないがこだわりがある」がやはり3割である。地元の出店者であるから、当然と言えば当然であるが、不可欠だとの思いやこだわりを持っていることは、地域資源の循環に繋がるものである。品目別にみれば、生鮮食品は当然であるが、加工食品も高い値となっている。次に、金額ベースで地元比率を出してみよう（図10）。材料の地元比率は全体で6.5割、生鮮食品8.6割、加工食品6.7割である。同様に加工の地元比率では、全体が6.7割、生鮮食品7.4割、加工食品7割となった。ま

図9 材料・加工の地元重視度 (%)

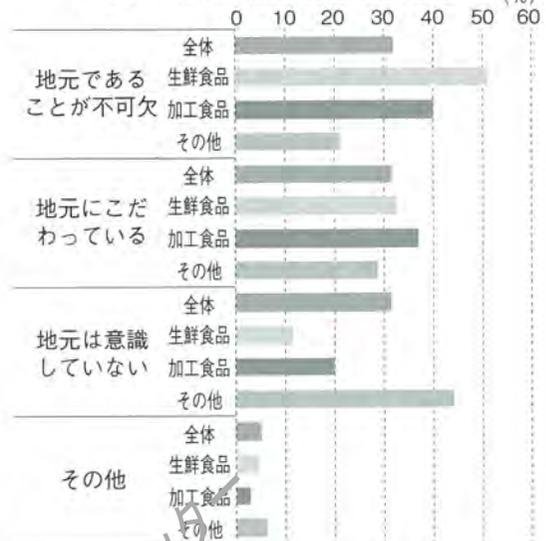


図10 材料・加工の地元比率 (%)



た、食品以外の品目でも地元比率は高い。今回のデータは、出店者の認識に頼っているが、個別の実測調査を行えばより明確になるだろうし、地元生産者との繋がりが広がる重要な視点と言えよう。

### 3-4 エネルギーをみんなにそしてクリーンに／産業と技術革新の基盤をつくろう

軽トラ市3.0の今後の取り組みとしてGXとDXについて、地域側からの感想を述べておきたい。まず、GXであるが、何と言ってもガソリンスタンド減少への対応がある。軽自動車登録台数の市区町村別分布でみた様に、人口密度が低い地域の生活を支えるのが軽自動車であるから、身近なエネルギー問題

としてEV化は切実である。生活を維持するには、ガソリンスタンド減少とのレースと言ってもよい。筆者は、県境山間部の調査によく出かけるが、記憶していたガソリンスタンドが無くなっている場合、危険な状況に直面することになる。こうした背景から、軽EV車の浸透や普通充電器設置は、地域維持に不可欠なことである。

航続距離を限定してバッテリーをコンパクトにすることも理にかなっている。「軽トラ市」出店者調査を行っていても、地域によって出店範囲の広がり異なるようであるから、幾つかのバリエーションがあれば利便性が高いようにも思える。地域エネルギー開発も様々なトライがなされてきたが、地域需要とのマッチングがまだまだ弱い。軽EVが浸透してくれば、エネルギー地域需給圏という考え方も具体的である。

軽EVが、どの程度増加する時に地域がどう変わり得るのか、これは現実的な研究課題である。「軽トラ市」は、そのパイロット的な役割、イメージ形成を果たすものである。「軽トラ市」の出店者は、軽という限られた空間で事業を完結させるために最小限を考えており、必然的に環境意識が高くなる。ソーラーパネルでエコ営業という姿もみかけるが、「軽トラ市」会場となる商店街が充電の場となる光景を早く見てみたいものである。また、普通・小型車を軽に替えるとCO<sub>2</sub>排出は2割以上減であるという(参考6)。重量を考えれば当然であり、もし車のEV化が巨大なバッテリーを指向することになるとすれば些か疑問を感じる。軽自体がGXフレンドリーだという視点は、SDGsでの不可欠

な主張である。

次に、DXである。軽自動車を活用した福祉介護・共同送迎サービス(例えばダイハツ「ゴイッショ」)などでは情報連携が行われており、商用車のCASE技術を追うCJP(Commercial Japan Partnership)での展開も明らかになってくるであろう。さて「軽トラ市」においては、これまで3点ぐらいの視点が話題に上った。第1は、デジタル化を「軽トラ市」の情報浸透に用いるもので、学生の意見を聞くとSNSネイティブ世代らしく必ず出てくる。当初、広報の一環程度に考えていたが、ほぼ全員のレポートに記載されているので、彼らにとってデジタル対応が無いのは情報が無いのと同じなのである。各出店者がHP作成をゼミでトライしたことがあるが、更新がうまくいかなかった。しかしデジタル環境も随分変わってきた。そこで、バーチャルとリアルを組み合わせた、バーチャル軽トラ市もアイデアである。全国に地域性の高い商品を扱う「軽トラ市」があるとすれば、そのバーチャルネットワークも魅力的であろう。デジタル田園都市国家構想の一環としても、地方創生に繋がり、ワクワクする展開ではないか。第2に、「軽トラ市」がプラットフォームとなって、地域の生産と商品を繋ぐ視点、第3は分散型軽トラ市に関して、地域需要をマイクロに把握し応答することがある。これらは、GXと併せた地域実験として内容を検討してみたい。

#### 4. パートナースhipで目標を達成しよう SDGsとしての軽トラ市

まとめとして、「17. パートナースhipで目標を達成しよう」について、3点をあげて

おきたい。第1は、「軽トラ市」パートナーシップの強化である。「軽トラ市」が動き出すことで、様々なパートナーシップが生まれたであろうし、パートナーシップを活かしてこそ新たな展開を生むことが出来る。パートナーシップは産学官金とよく言われるが、地域の商品の連携や起業などを考えると、地域金融機関の参加が重要となってくる。また、パートナーシップには2面があるだろう。第1は個別「軽トラ市」が持つパートナーシップ、そして2番目が「軽トラ市」全体として広げるパートナーシップである。「軽トラ市」は、創設者である雲石軽トラ市の努力もあって、全国連携を形成している。現在起こっている軽自動車業界との連携も、こうした積み重ねの上であり、その展開が重要である。もう一点、本稿でも触れたが、国際連携である。コロナ禍という現象は海外でも起こっており、屋外の可動的な商業性は重視されている。これらの相互連携は力強いと思える。

第2は、第1の延長でもあるが、「軽トラ市」がイノベーションのプラットフォームになることである。大変革の時代には、ミクロな成功例を見出して、そこに人が集まる。「軽トラ市」も、そうした事業になりつつあるように思える。勿論、以前からマチづくり関係者の視察は多いのであるが、コロナ禍に入ってから異質な分野から訪問する人たちが増えている様に思える。自動車企業関係者もそうであろうし、大学もそうである。本稿で述べたようなSDGsの視点が展開すれば、一層異質な人々の集まりとなるであろうし、それがイノベーションを生むことになる。その芽は既存の「軽トラ市」の中にあると筆者

は感じている。

第3は総括になるが、「軽トラ市」がSDGsのレバレッジ・ポイントとなることによって、軽自動車が地域資源としてカウントされるようになることである。地域資源として様々な資源の数が記されるが、自動車台数がカウントされた地域を見たことが無い。しかし、人口減少に直面する地域にとって、軽自動車は明らかに地域資源である。こうした地域において、様々なセクターとの協働を創出しながら、軽自動車の地域役割を顕在化させていくのが「軽トラ市」であろうし、それが「誰一人取り残されない」社会に繋がるものと考えている（参考7）。

なお、本稿で用いたデータの作成には、愛知大学三遠南信地域連携研究センターの内山志保助教、徐非凡助教（現名古屋大）、鈴木伴季研究員の協力を得た。

（参考文献）

1. 蟹江憲史「SDGs（持続可能な開発目標）」、中公新書2020
2. 市区町村別軽自動車車両数No.43（令和3年3月末）：全国軽自動車協会連合会
3. 市区町村別自動車保有車両数（令和3年3月末）：一般社団法人自動車検査登録情報協会
4. 戸田敏行「三遠南信地域と越境地域政策」、地方財務2022年6月号p186-195
5. 森一彦「福祉環境デザイン原論」、大阪公立大学共同出版会、2022年3月
6. スズキ環境ビジョン2050
7. 戸田敏行「クルマはマチになれるのか～軽トラ市から可動都市へ～」、地域開発2021秋号p18-22