

# データでみる軽トラ市 (その16)

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

## 復活する軽トラ市

### ○軽トラ市の再開

2021年8月号(連載15)以来、連載に間が空いてしまったが、その主要因がコロナ禍による軽トラ市の休止であった。勿論、地域ごとのコロナ感染者数によって対応は異なり、小規模な軽トラ市や、比較的規模が大きな軽トラ市でも継続して開催されているものもある。しかし、これまでの連載に述べたように、全国の軽トラ市がコロナ禍に大きな影響を受けてきたことは間違いない。コロナ禍が収束に向かうことで、ようやく昨年10月頃から軽トラ市が再開されてきた。これも本稿を執筆している1月半ばのことであり、2月には変化を迎えているかもしれない。それでも、軽トラ市の再開をみたことは、その持続力を確認できるものであった。

個人的に関連の深い、三遠南信地域(愛知県・静岡県・長野県の県境地域)の軽トラ市(連載13、2021年6月号参照)においても、日本三大軽トラ市の一つである新城軽トラ市(しんしろ軽トラ市のんほいロット)が10月24日に11か月ぶりの再開。月1回の開催であり、後述するように11月、12月とも開催となった。浜松駅前の道路を閉鎖する大型イベント、浜松軽トラ市(軽トラはままつ出世

市)は、11月28日に2年ぶりの再開。続いて、季節ごとに年4回の開催である磐田軽トラ市(みんなで軽トラ市いわた☆駅前楽市)は12月12日に2年ぶりの再開、12月18日には掛川軽トラ市(かけがわけっトラ市)が、1年10か月ぶりに開催と、1年から2年ぶりに続々と軽トラ市が蘇った。

いずれの軽トラ市も台数を少なめに設定して、車間距離を空けることで密集を避け、入り口で来街者の手を消毒する。軽トラ市によっては検温や会場の一方通行を設けるコロナ対策を行っての再開である。食べ歩きを制限した設定を各軽トラ市ともにとっており、軽トラ市の醍醐味を減じざるを得ないことは、まだコロナ禍を感じさせた。ただ、軽トラ市会場外で飲食できる工夫や、試飲・試食のみは可能とするなど、知恵を絞っての再開である。

各軽トラ市の雰囲気若干紹介したい。まずは、新城軽トラ市である。写真1は軽トラ市を待ちわびた人々。そして写真2が、10月の再開軽トラ市でのワーキングリーダー森氏とサブリーダーの三輪氏である。軽トラ市は、地域の人的資源によって成り立つ「まちづくり」であり、長い休止期間に関係者のモチベーションを持続する労苦は簡単なことではない。



写真1 再開された新城軽トラ市  
＜2021年11月撮影＞



写真2 新城軽トラ市の森リーダー（右）、三輪サブリーダー（左）  
＜2021年10月撮影＞

次に、浜松軽トラ市である。残念ながら、新城軽トラ市と同日開催のために、最も来場者の多い午前中に会場に行くことができず、到着したのは客足が引いた正午前であった。

目にしたのは会場に並ぶ完売車である。写真3は、農産品直販車である。JAとぴあ浜松を介しての参加だが、勿論完売。軽トラに野菜トレーを数段積みにして来たが早々に完売、会場にストックする方法がなかなか話題となった。近隣店舗からの出店（乾物類）で

は、店舗との間を幾度も往復しての商品補充であったという。

次に、磐田軽トラ市も同様に賑わいを見せた。写真4は、近隣中学生のボランティアによる入り口での消毒お願いである。これでは協力を断ることは出来ない。最後は掛川軽トラ市であり、写真5は鈴木修スズキ㈱相談役である。ここにあげた全会場に訪れておられ、その情熱に感銘を受けた。また、到着の遅れた浜松軽トラ市は別として、全会場で各



写真3 浜松軽トラ市 完売出店車（農産品直販）  
＜2021年12月撮影＞



写真4 磐田軽トラ市 入り口の中学生ボランティア  
＜2021年12月撮影＞



写真5 掛川軽トラ市に参加する鈴木修スズキ相談役(中央) <2021年12月撮影>

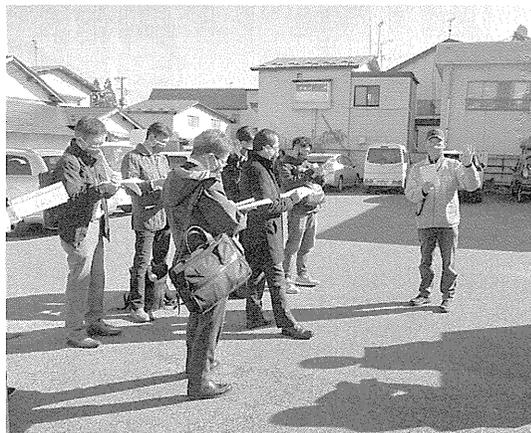


写真6 栗石軽トラ市での日本自動車工業会メンバーと説明する相澤氏 <2021年11月撮影>

市の市長さんにお会いでき、地元自治体の意気込みを感じるものでもあった。

### ○自動車業界の活動

以上が、軽トラ市再開の紹介であるが、この間に自動車業界からの動きも活発化している。一つは、全軽自協とともに自動車業界から軽トラ市に着目した日本自動車工業会(以下、自工会)の活動である。2019年の東京モーターショーで軽トラ市を開催したことは、記憶に鮮明である。自工会軽自動車委員会

(委員長：奥平総一郎ダイハツ工業社長、副委員長：鈴木俊宏スズキ社長、委員：スズキ、ダイハツ工業、日産自動車、本田技研工業、三菱自動車工業)では、2021年度事業に「軽まつり」として軽トラ市応援を打ち出している。これを受けて、愛知大学も実施協力した全国軽トラ市運営団体へのアンケート調査、自工会マスクの配布、軽トラ市の現地視察、自工会ホームページに全国軽トラ市情報の特設ページを設置、そして軽トラ市での車両展



写真7 新城軽トラ市への自動車工業会出展① <2021年12月撮影>



写真8 新城軽トラ市への自動車工業会出展② <2021年12月撮影>



写真9 新城軽トラ市への自動車工業会出展③  
<2021年12月撮影>

示も進めてきた。写真6は、軽トラ市発祥の地である「元祖しずくいし軽トラ市」を視察する軽自動車企画部会、軽まつりタスクフォースのメンバーである。軽トラ市自体の賑わいは勿論のこと、約50台の出店車が道路に一瞬にして並び、また通行規制解除後に一瞬にして退去する。すなわち可動のマチであることが印象深かったと聞いた。いずれも現地では体験しなければ分からないことである。

そして、写真7～9は12月26日の新城軽トラ市で行われた自工会の車両展示である。軽トラ市仕様車、消防車、福祉車と、来街者の生活感に近い展示であり、興味を引いていた。特に、個別メーカーの宣伝がなく、軽自動車業界一致の活動が印象的であった。

最後に、ウーブン・シティのある静岡県裾野市の「軽トラマーケット」について、続報を紹介しておく。第1回が2021年6月5日（詳細は、連載14、2021年7月号参照）であったが、第2回が2021年11月20日に開催された。出店車のタイプも趣向が凝らされていた。そして、写真10に示すように水素エンジ



写真10 裾野市軽トラマーケットで電力供給する水素エンジン車 <2021年11月撮影>

ン車が会場内の電力を賄うものとなっており、ウーブン・シティの裾野市ならではのものではなかった。

自動車新技術と軽トラ市の融合も不可欠な視点である。軽トラ市に求められる説明に「なぜ軽トラなのか」という質問があることは幾度も書いてきた。主には、軽トラの浸透性と軽自動車のサイズが日本の道路、街並みに適合していると説明してきたが、もう1点加えることが必要だろう。それは、現在の動向であるDX（デジタル・トランスフォーメーション）、GX（グリーン・トランスフォーメーション）によって、クルマは小型化するということである。情報化され、自在な需要に対応でき、脱炭素化に向けたクルマは小型化せざるを得ないのではないか。そこに軽自動車の技術が活かせることは門外漢でも想像がつく。そして、その小型化したクルマが集合、あるいは連結するマチこそが今後の展開である。軽トラ市が、その最適なモデルであることに変わりはない。以降も、軽トラ市に関する情報を適時掲載したい。