

データでみる

まちが活きる可動商店街

図1 軽トラ市まちが活きる可動商店街表紙



人 口が縮減する中で、地域活性化の切り札になる軽トラ市。長く続いたコロナ禍を漸く脱して、2023年11月には軽トラ市 in ジャパンモビリティショー 2023、12月には全国軽トラ市 in はままつが開催され、全国的に活気づきつつある。軽自動車が主役となる軽トラ市の発展を期待して「軽トラ市まちが活きる可動商店街」を4月1日に刊行した。

1. はじめに

「データでみる軽トラ市」の連載を本誌に開始したのが2020年6月号である。筆者の属する愛知大学の研究を中心に、出来るだけ実態調査に基づいた展開を心掛けた。それは、軽トラ市に裏打ちされなければ政策にならないという経験に基づいている。しかしながら実態は研究報告とエッセイを混ぜた内容で、研究報告としては物足りず、エッセイとしては面白みに欠けるものであった。だが、この間に多くの方々からご感想をいただきお礼に堪えない。連載20回の区切りとなるところで、これまでの連載と軽トラ市に関する方々のインタビューをまとめた「軽トラ市まちが活きる可動商店街（以下、本書）」（図1）を4月1日に交文社より刊行したので、軽トラ市の近況と本書の概要をご紹介します。

本書は、人口減少で疲弊する我が国のまちまち、特に地方の人々とまちの空間を活かす可動商店街という視点から軽トラ市を描いている。勿論、軽トラ市を始める一歩となることを期待しての出版である。同時にデジタル技術の急速な展開に対して、人間中心であって欲しいという思いから、固定・可動・仮想の地域ベストミックスを主張している。固定

軽トラ市 (その20)

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



図2 軽トラ市の分布 (日本自動車工業会2023)

とは建築された固定の都市や地域であり、仮想とはバーチャル空間である。可動の空間をこの間に入れることで、人間中心にリアルとデジタルの調和を図りたいということである。やや飛躍があるが、軽トラ市が物や人を動かすこと中心のMaaSから、まちの空間を動かす可動都市への端緒になればと考えている。

2. 軽トラ市の近況

○軽トラ市の開催状況

本書紹介の前に、コロナ後の全国の軽トラ市の開催状況についてまとめておこう。データは(一社)日本自動車工業会の資料である。この調査の初期には筆者たち愛知大学チームも協力したのであるが、2023年度中に開

催されている軽トラ市をホームページ等から確認したものである。図2の全国マップは、昨年11月の軽トラ市 in ジャパンモビリティショー2023にも掲示されていたので、ご覧になった方もおられると思う。

軽トラ市総数は135である。コロナ禍前に当方で把握していた軽トラ市は100程度であるが、名称を重ねてみると新たにスタートした軽トラ市が多くあることに気づかされた。勿論、軽トラ市は登録の必要があるわけではなく、把握の仕方によって数値は流動する。しかし、全国に100~200というのが、現時点の軽トラ市総数であろう。広域ブロック別の開催数とカッコ内の人口100万人当たり開催数で比較すると、全国では総数135 (1.1)、北海道・東北28 (2.0)、関東16 (0.4)、中部40 (1.9)、近畿14 (0.6)、中国8 (1.1)、四国7 (1.9)、九州・沖縄22 (1.6)となっている。首都圏、近畿圏という大都市圏では開催が少なく、地方での開催が多いことに変わりはない。人口100万人当たりの開催数で見れば、軽トラ市の開発余力は「ある」と言えるだろう。ちなみに中小企業が5年ごとに実施している商店街実態調査の最新版(2021年)によれば、全国の商店街は13,408である。この1/10程度つまり1,000程度の軽トラ市型商店街が出来れば、日本の地方は随分変わるだろう。この連載の中で一貫して申し上げていることである。

○まちづくりと軽トラ市

軽トラ市がまちづくりであることに間違いはないが、総合的にまちづくりを行っている自治体が軽トラ市をどのようにとらえてもらえるかも課題である。そこで、全国軽トラ市

in はままつのシンポジウムでは、軽トラ市が開催されている浜松市、磐田市、掛川市、新城市の各市長さんにご登壇いただき、まちづくりと軽トラ市を語っていただくこととした。まちが活きるために、自治体の政策化は不可欠だからである。本誌1月号の全国軽トラ市の報告と若干重複するが、その際の論点をまとめると、①中心市街地活性化への効果確認、②軽トラ市活性への協力提案、③新たなまちづくり価値の創出となった。①は商店街の活気であり、関連する人々の元気を引き出しているということである。②は国交省の制度を用いた歩道の活用やデジタルアプリなどがある。特に興味深く思ったのは、商店街の空き店舗利用に自治体に関与するというものである。過疎地における空き家利用に行政が関与することは通常となっているが、商店街においてもこうした働きかけは重要であろう。軽トラ市を1ステップとして固定店舗を形成しようという流れにとっても有効に思えた。③は新たなまちづくり価値の創出であり、農工商が連動した6次産業化の拡大、軽トラ市から周辺部への移動販売の創出、観光に特化したいわば観光型軽トラ市の発展などである。自治体の首長さんたちが、こうした指向性を持っておられることは、軽トラ市の展開に重要なことである。

もう一点まちづくりについて加えておきたい。それは市町村よりも広域的に地域を考える国土計画からのアプローチである。かつて国土計画と言えば全国総合開発計画であり、田中角栄氏の日本列島改造論を思い起こす方もあるだろう。現在は国土形成計画という名称のもとに国土計画がなされており、全国を

国土刷新に向けた重点テーマ①
「地域生活圏」の形成

＜地域生活圏のポイント＞

日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」の形成を実現する「共」の視点

- ① 官民パートナーシップによる「主体の連携」
- ② 分野の垣根を越えた「事業の連携」
- ③ 市町村界にとらわれない「地域の連携」

→地域課題の解決と地域の魅力向上

＜変わる地域の姿（イメージ）＞

デジタルの徹底活用によるリアル空間の質的向上

※エリアは、地域の文化的・自然的特性を活かすつ、生活・経済の実態に即して地域が主体的にデザイン（ひとつの目安として1時間圏10万人程度以上）



全国どこでも暮らすが便利で快適に暮らせる社会

図3 地域生活圏の形成（国土交通省資料）

対象とした全国計画と中部圏など8つの広域地方圏を対象とする広域地方計画からなっている。昨年7月に第3次国土形成計画の全国計画が閣議決定されており、現在、各地域で広域地方計画策定が進んでいる。この国土計画の重点の一つが、人口減少の中で地域の生活を支える地域生活圏（図3）の構想である。一つの目安として10万人程度で地域のデザインをするとされるが、ポイントは①官民パートナーシップによる「主体の連携」、②分野の垣根を越えた「事業の連携」、③市町

村界にとらわれない「地域の連携」である。つまり従来の枠組みを越えて生活圏を維持するというものであり、デジタルの徹底活用も挙げられている。具体的に多くの住民の日常生活を考えると、デジタルを有効に活用するためにも可動的な地域づくりの可能性が高いと考えられる。こうした背景によって、国土計画から軽トラ市への注目も高まっている。国土計画の所管は国土交通省国土政策局であるが、浜松での全国軽トラ市には、国土政策局の担当課長をはじめとしたメンバーが会場



図4 軽自動車世帯当たり保有台数の上位市町村分布

内にブースを設けた。軽自動車の世帯当たり保有台数は、人口密度が下がるほど高くなる。この統計的な検証は、この圏域の中でも述べたことであるが(図4) 国土を支える軽トラ市という視点が今後重要になるだろう。

さて、本書の編集段階で震災が発生した。言うまでもなく1月1日に発災した能登半島地震である。東日本大震災の際には復興軽トラ市と銘打った取り組みが幾つかみられた。簡単なヒアリングの範囲では、現在の軽トラ市のような持続的なものではないようである。既に能登半島の被災地において軽トラックが活躍していることは見聞きしているが、より軽トラ市との連携が展開できるように思える。新城軽トラ市では、2月の開催から能登産品の応援販売を始めている。震災の応援であるから、その継続性が重要である。私事

ながら阪神淡路大震災のあった神戸の出身であり、この点はよく理解できる。こうした応援の輪も軽トラ市間に広がるであろう。また、能登半島地震はこれまでの震災と異なった半島部でインフラが弱く、人口減少・高齢化の激しい地域に起こっている。簡単に言えぬことではあるが、復興に軽トラ市や可動的な地域づくりが役割を持つことが出来るのではないかと思える。災害と共に生きていかなければならない我が国にとって、こうした視点は不可欠であろう。今後の軽トラ市の課題である。

3. まちが活きる軽トラ市

さて、ここからは本書の紹介である。具体的内容は実物を手に取っていただきたいと思うので、執筆の背景や関連情報を中心にご紹



図5 熱心に語られる鈴木修相談役と筆者

介したい。

構成は、第1章「軽トラ市の魅力」、第2章「全国に広がる軽トラ市」、第3章「仕掛け人が語る軽トラ市」、第4章「軽トラ市で繋がる人々」、第5章「軽自動車企業からみた軽トラ市」、第6章「軽トラ市の展望」、付録「軽トラ市を始めたい方に」と、6章+付録からなっている。第2章と第4章が、本書に掲載してきた「データでみる軽トラ市」を基にした実態分析であり、第1章はスズキ(株)相談役の鈴木修さんへのインタビュー、第3章は日本の三大軽トラ市である岩手県雫石町、愛知県新城市、宮崎県川南町の各軽トラ市を仕掛けたリーダーへのインタビュー、第5章は(一社)日本自動車工業会軽自動車委員会の鈴木俊宏委員長(スズキ(株)社長)、武田裕介委員(ダイハツ工業(株)CS本部長)と筆者のディスカッションである。これらを踏まえて第6章で将来への展望を述べ、軽トラ市を始めたい方のために、運営のアウトラインと視察のための主要な軽トラ市リストを付録として加えている。

○第1章 軽トラ市の魅力

自動車業界のレジェンドであり軽トラ市を



図6 雫石軽トラ市から広がった軽トラ市の分布

バックアップしてこられた鈴木修相談役へのインタビューは、貴重な記録である。インタビューは、スズキ歴史館内にある軽トラ市紹介コーナーで実施した(図5)。オープンな会場であり、来館者がインタビュー風景を写真に収めているのも印象的であった。インタビュー終了後は、展示品の野菜類を手にとって販売ポーズも取っていただいた。本書の帯はその時の写真であり、キーワード「軽トラ市は、地方活性の切り札。地方が元気になれば日本全体も元気になる。」はご持論であり、インタビューの中で語られたものである。ちなみに、ご出身地である岐阜県下呂市でも軽トラ市が始められようとしており、5月第4日曜日にスタートする。

○第2章 全国に広がる軽トラ市

第2章は、「なぜ軽トラ市か」、「全国の軽トラ市」、「ネットワーク化する軽トラ市」、「軽トラ市の広がり方」、「軽トラ市の運営者」の5節構成である。



図7 新城軽トラ市の紹介 (本書第3章より)

軽トラ市が通常のまちづくりと異なっているのは、全国ネットワークが機能していることである。より正確に言うならば、軽トラ市という発明品が2005年の雫石軽トラ市から始まり、今日の100余りに伝播する軌跡を追うことができ(図6)、それが無理のないネットワークを作っていることである。その上に、全国軽トラ市がジャパンモビリティショー軽トラ市が成り立っている。このネットワークを担っているのが、軽トラ市運営者の方々であり、このミクロからマクロへの繋がりが、軽トラ市の醍醐味である。

○第3章 仕掛け人が語る軽トラ市

第3章は、前章の運営者の深掘りである。三大軽トラ市である岩手県雫石町の「元祖しずくいし軽トラ市」実行委員長の相澤潤一さん、宮崎県川南町の「『定期朝市』トロントロン軽トラ市」代表の宮崎吉敏さん、実行委員長の市来原進さん、事務局の井尻裕子さん、そして愛知県新城市「しんしろ軽トラ市

のんほいロット」ワーキンググループリーダーの森一洋さんへのインタビューである。軽トラ市を牽引する方々であるが、まさに三者三様でもある。軽トラ市の発想から実施、継続に至るプロセスを、各リーダーの想いを中心に描いている。人の情を描くには些かコンパクトになり過ぎた感もあるが、軽トラ市の基盤を知るには最適であろう。

これまで雫石は元祖、川南は日本一という肩書があったが、新城にはなかった。三者が並ぶに

は残念である。そこで、「日本どまんなか軽トラ市」という提案をさせていただいたところ、面白いということになっている(図7)。これも、本書の副産物である。

○第4章 軽トラ市で繋がる人々

第4章では新城軽トラ市を対象とした実態調査を中心に「軽トラ市の出店者」、「軽トラ市への来街者」、「軽トラ市を行う商店街」、「コロナ禍と軽トラ市」をまとめている。データに基づいているので少し硬いかもしれないが、読み込んでいただくと軽トラ市のメカニズムがイメージできる。軽トラ市でこれらの人々が繋がっているのであるが、軽自動車業界からは出店者や出店店舗が興味深いだろう。店舗のバリエーションや営業形態、どこから出店しているかという地域分布、売上げや客数などの基本的な条件を示している。少し踏み込んで軽トラ市での出店者の感動、出店店舗と配置場所の空間利用、来街者と出店者の会話時間など、これら取り上げた研究テ

ーマにも興味を持っていただければ、軽トラ市の見方が広がるだろう。

○第5章 軽自動車企業からみた軽トラ市

第5章のディスカッションは、11月3日に開催された軽トラ市 in ジャパンモビリティショー 2023に合わせて実施しており、モビリティショーの雰囲気も伝わる。軽自動車開発の特性と軽トラ市、日本型のモビリティ社会を、という筆者にとって興味深いご意見をいただくことができた。ディーラーを軽トラ市の拠点にというテーマは、筆者のように地域づくりを専門にしている立場からは極めて新鮮である。どちらかと言えばクルマとマチは背を向けやすいものという認識が続いてきたが、真逆の視点である。軽自動車だけに限ってということで、スズキとダイハツの2社に着目すると、ディーラー約1,600、ディーラーと販売契約を結んだ業販店は7万とも言われている。この中から、一定割合がまちづくりに関与していただければ、日本のまちづくり、特に地方のまちづくりは大きく変わるのではないかと感じさせられる。図8は㈱スズキ自販東海が新城軽トラ市の真ん中にオープンする新城店である。同社の高山祐博社長は「軽トラ市の中へのディーラーは日本初。商店街や商工会、市役所、地場の業販店さんと連携して地域密着で地元を盛り上げたい」と語っており、その展開に期待したい。

○第6章 軽トラ市の展望・付録

○第6章 軽トラ市の展望・付録

第6章は軽トラ市の展望であり、これは本書をお読みいただきたい。付録は、軽トラ市を始めたい方のための運営アウトラインと主要軽トラ市リストである。運営アウトラインは、新城軽トラ市をベースにしている。各軽



図8 軽トラ市の真ん中に進出したディーラー

トラ市は第3章でも分かるように運営手法が異なる。しかし、まず一つのタイプをイメージしていただくことが重要であろう。イメージを持てば、次は実物を見にいくということである。各軽トラ市にお声がけさせていただき、了承いただいた32軽トラ市を掲載している。なるべく多様な軽トラ市となるように、歴史ある軽トラ市から新しいものまで、地域的にも全国に分散するようにしている。留意したのは、運営者の顔が見えることであり、出来るだけお話しいただける方の顔写真を掲載している。

4. おわりに

今回は最近の軽トラ市の状況と、4月に出版した「軽トラ市 まちが活きる可動商店街」の概要を紹介した。人口縮減する我が国において軽トラ市の果たす役割は大きく、一層の進展を期待したい。また、地域づくり・まちづくりの研究としても、微力ながら継続していきたいと思う。末尾ながら「データでみる軽トラ市」連載の機会を与えていただいた全国軽自動車協会連合会、そして連載に目を通していただいた皆様に御礼を申し上げたい。