

第7回越境地域政策研究フォーラム
分科会1「越境地域計画と広域連携」

三遠南信地域越境ネットワークの形成
～軽トラ市を事例に～

戸田 敏行（愛知大学）

本稿では、三遠南信地域を対象とした越境地域計画に位置づけられる「軽トラ市（軽トラック等を移動店舗とした定期市）」を事例に、県境を越える越境ネットワーク形成への展開可能性を検討する。

1. 越境ネットワークと軽トラ市

(1) 三遠南信地域の越境地域計画

愛知・静岡・長野の県境地域である三遠南信地域は、天竜川・豊川の流域圏であり、歴史的文化的な共通性と、人口県レベル14位、製造品出荷額6位、農業生産額7位という経済集積の大きさから、県境を越える地域形成が進展してきた。その特徴は、産学官民から成る越境地域計画を有している点にある。計画策定の背景としては、行政、経済の代表者からなる三遠南信サミットを、県境を越えた多様な主体の意思決定を行う「合同の場」としてきたことがある。この越境地域計画が「三遠南信地域連携ビジョン」であり、第1次ビジョンが2008年度策定、続く第2次ビジョンは2018年度に改訂されている。

第2次ビジョンでは「軽トラビジネスなど地域の特性を活かしたソーシャルビジネスの促進」が重点プロジェクトとされ、ソーシャルビジネスの視点から「軽トラ市」の越境ネットワーク化が位置づけられている。

(2) 軽トラ市の構成要素とネットワーク化

「軽トラ市」は、2005年に岩手県雫石町で始まり、全国的な展開を見せている。その構成要素は、「地域を守るマネジメント」と「自動車技術」と考えられる。

「地域を守るマネジメント」とは、商店街の店主や地域づくり活動を行ってきた人材に蓄積されるものであり、地域維持を目標とする。「自動車技術」とは、移動性を確保するものであり、技術の進展によって新たな展開を取ろうとしている。現象としては、縮減社会の中で維持が困難となった商店街と軽トラックの保有台数の多さが結びついて、展開している。筆者はE.Fシューマッハが述べた「人間の顔を持った技術」という、人間と技術の融合形態として「軽トラ市」を捉え

ており、自動車が可能とする空間的な越境性と共に、社会システム、地域主体の越境を含蓄した越境ネットワークへの展開を期待している（図1）。

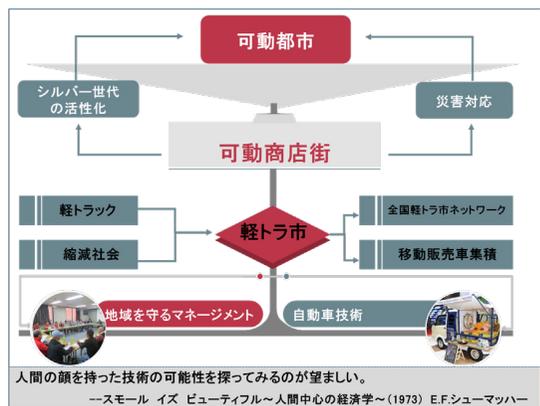


図1 軽トラ市の構成要素

2. 軽トラ市の実態分析

(1) 全国的設立傾向と組織化

「軽トラ市」は全国に存在しており、本センターの全国調査によれば100程度が把握されている。その分布は、北海道から沖縄に至っており、全国的な活動といえることができる。発祥の地である岩手県雫石町の「元祖しずくいし軽トラ市」、愛知県新城市「のんほいロット軽トラ市」、宮崎県川南町「『定期朝市』トロントロン軽トラ市」を三大軽トラ市と呼び、後続する「軽トラ市」がこの三大軽トラ市から派生している。全国の「軽トラ市」が集まる「全国軽トラ市」も年1回開催されており、この開催を契機に「全国軽トラ市でまちづくり団体連絡協議会（略称、軽団連）」が設立されている。2019年には、東京モーターショーに「軽トラ市」が設置されるなど、軽自動車業界との連携も高まっている。また2015年には、「全国軽トラ市地域創生宣言」が採択されており、地方創生への主体的な指向性を有している。全国の開催状況を分析すると、来場

者は1回平均約1700名、年間開催回数は約8回となる。小規模多頻度型、中規模中頻度型、大規模少頻度型の類型を有しており、様々なタイプをみることができ(図2)。

(2) 軽トラ市の特性と効果

「軽トラ市」の特性を運営、出店内容、来街者の3面から示す。

運営面では、継続意思が高いことである。全国調査では、54%が恒常化を目指しており、イベントの範囲を越えたものになっている。運営者は地域づくりの担い手が多く、これまで多くの活性化事業の困難さを経験して「軽トラ市」に至っており、10年を経過する団体も多い。これらは「軽トラ市」が、まちづくりの重要な手法と考えることを示している。また、年間運営費は「10～50万円」が37%と最も多く、全般的に低費用である。このうち補助金も含まれるが、費用的にみて継続性を確保し得る地方創生事業とみることができる。

次に出店内容である。当初は、地場の農産物などの朝市的な販売内容に限られていたが、食料品でもデザイン性を有するものやキッチンカーによる調理品と多様化している。また、靴や衣料もファッション性のあるもの、エステなどのサービス、更に地元の高校の試作販売など教育面との連携も認められる。これらの出店構成は、地域ごとに特性を有しており、可動商店街とみることができる。

また、来街者の特性であるが、会話を求めて「軽トラ市」に来ている点が確認できる。これは人と人との接触であり、対面販売の原型とも言える。これまでの行動調査では、平均滞在30分に対して10分を超える会話時間が確認されており、先に言及した「人間の顔を持った技術」を展開する重要な視点と言えよう。

最後に効果である。ここでは、商店街への効果に限定するが、調査した商店街では、開催する「軽トラ市」を通じて、通常閉店しているが「軽トラ市」開催日に開店する店舗が33%認められた。また、通常と異なった来客に対応する中で、新商品の開発や後継者が帰ってくるなどの効果が認められる。既に希望を失った地方都市の商店街にとって、有益な展開と言えよう。

3. 軽トラ市の越境ネットワーク化

(1) 出店者の越境的広がり

越境ネットワークを形成するには、出店者自体が境界を越えて行動していることが前提条件となる。ある「軽トラ市」に登録した各400～500台の居住地分布を

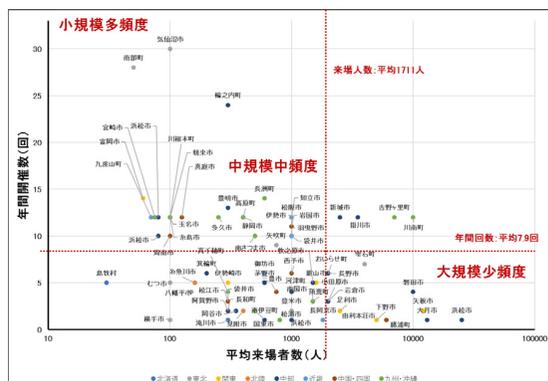


図2 軽トラ市の規模と頻度

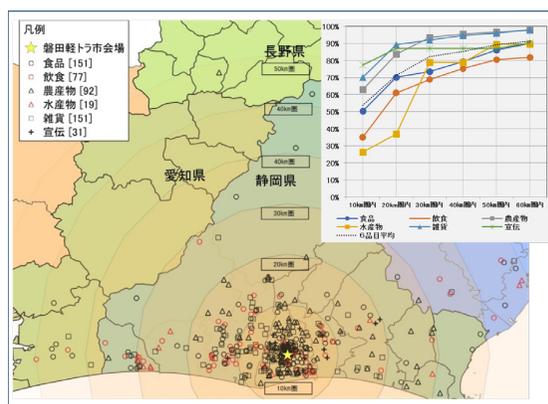


図3 出店者の分布図

調査したところ、累積80%となるのは30km程度である。地場性の強い農産物は20km程度、加工食品は40km程度、キッチンカーなどの飲食では50km程度となる(図3)。いずれも市町村界を越えて、開催位置によって県境を十分に跨いでいる。こうした「軽トラ市」を連続することで、空間的な越境ネットワークを促進することになる。一方で、調理等に伴う保健所の許可は県境を越えることができず、これらは地域システムを越境する課題となっている。

(2) 越境に向けた組織体制

三遠南信地域では、先のビジョンの位置づけを受けて、愛知県新城市、静岡県掛川市、磐田市の「軽トラ市」や本センター、官民による三遠南信地域連携ビジョン推進会議事務局(SENA)が共同した「三遠南信軽トラ市ネットワーク会議」を設けて、越境ネットワーク化を検討している。これらの活動によって、空間、社会システム、地域主体の越境を含んだ「軽トラ市」越境ネットワークへの展開が可能であると考えている。