

## 分科会1「越境と可動性」 可動都市へのアプローチ －クルマはマチになれるのか－

戸田 敏行（愛知大学）

本稿は、軽トラ市を事例に、移動手段であるクルマが移動空間としてマチ機能を果たしうるのかというテーマを論じたものである。なお、本稿は雑誌「地域開発（日本地域開発センター）」2021年秋号に特集した「柔軟化する都市：戸田編集」に基づいており、変革に対応する都市の柔軟化を空間の可動性に求めたものであり、続く藤谷氏、野瀬氏の報告と一体的に企画している。

### 1. 本研究の問題意識：クルマとマチの関係性

クルマとマチの関係性を考えてみれば、マチはクルマによって蹂躪され続け、将来的なマチづくりはほぼクルマを排除する方向にあると言えよう。一方で、マチの置かれる状況は人口減少、高齢化、防災など厳しいものがある。また、自動車産業自体も、脱炭素の環境問題、あるいはデジタル化等で100年来の変化と言われている。そこでクルマを移動空間と見立てることで、この両者間に協働的な関係性を構築できないかというのが、一連の軽トラ市研究の問題意識である。些か大括りではあるが、可動都市という名称を問題提起している。過去を遡れば、都市成長時代においてはクルマをマチに引き付けた議論もなされており、1968年の川添登「移動都市論」、1979年の上田篤「くるまは弱者のもの・ツボグルマの提唱」などがある。これらは議論の域を出るものではなかったが、マチもクルマも成熟した今日、実態的な都市戦略として再考に値するものであろう。

### 2. なぜ軽トラ市がモデルか

次に、軽トラ市が可動都市のモデルとして考えられるかということであるが、①日本のマチにあった形態であること、②まちづくりの自律性を有していること、③全国に広がりを持っていることの3点を挙げたい。第1の日本のマチにあった形態としては、軽トラックの浸透性（実際には軽トラックだけに限定する軽トラ市は1割程度で軽トラックのイメージを重視している）、次に軽自動車のサイズが地方の狭い道路

幅、町並みの連続性、販売する際の荷台の高さ等に適合している。そして将来的なGX（グリーントランスフォーメーション）、DX（デジタルトランスフォーメーション）でクルマは小型化する方向にあるということである。第2のまちづくりの自律性では、商店街経営者などが運営母体となっており、2005年にスタートした岩手県雫石町から15年以上継続、近年のコロナ禍を経ても補助金に頼り切らず継続意欲を持ち続けている点がある。例えば、コロナ禍を除いて10年間、月1回の開催を行っている新城軽トラ市は、30名程度の体制を継続している。第3は、図1に示すように全国に偏りなく広がりを持っているということである。都市規模的には、現時点では小規模市町村が主であり、都市部展開は今後の可能性であろう。

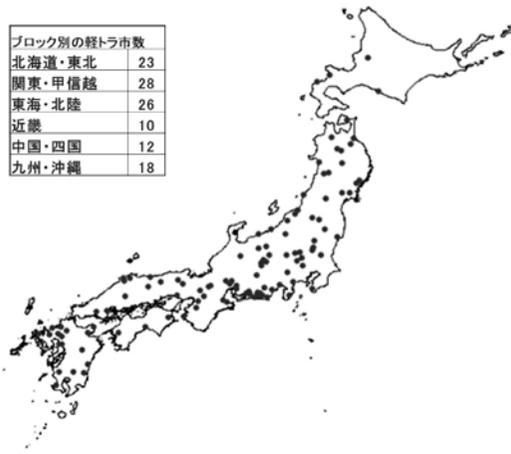


図1 全国軽トラ市開催状況

### 3. 軽トラ市の特性

次に、可動都市としての軽トラ市の特性を、①空間利用、②来街者、③出店者、④軽トラ市相互連携の4点からみる。①空間利用としては図2に示すように、平均30台ほどの出店であり、一定のマチを形作る。出店場所は道路型が多く、道路に出店して既存の商店街

などと連動する形態となっている。また、自動車と外部空間の一体的な利用にも工夫が凝らされている。②来街者についてであるが、新城の事例から見ると、市内のみならず市外や県外からも集客しており、通常の商店街と観光施設的な傾向を併せ持っている。特徴としては、図3に示すように、市内は定期的な来場、市外は初めてと不定期、県外は初めて、居住地によって来街頻度の傾向を持っている。また、年齢別にみると、高齢者は定期的、壮年・若者は不定期・初めての比率が高くなる。③出店者を営業形態的にみると、専業者の比率は1割程度であり、固定店舗の出張販売や直販が多い。出店者の居住地に商業ベースを持ちながら、個別に発生している集積であることが分かる。また、東海地域の事例では、50km圏程度から出店している。各軽トラ市から50kmの範囲を示すと出店圏域が重複しており、軽トラ市相互の関連性が潜在していることが分かる。出店者の感動意識を調査した結果では、相当数の感動体験が把握され、出店者の自主性が確認される。④軽トラ市相互連携の事例として、本センターが三遠南信地域軽トラ市ネットワーク会議を組織しているが、相互連携への要望が把握されている。

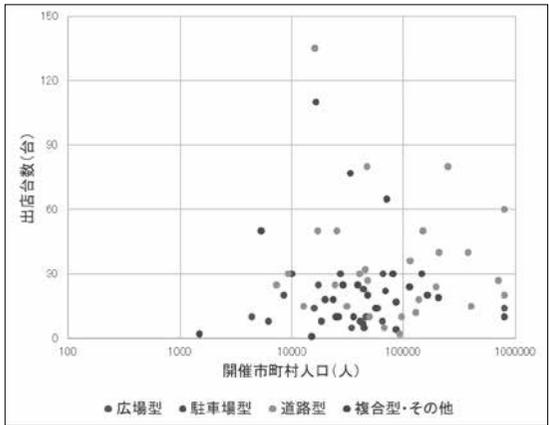


図2 軽トラ市出店台数と開催地人口

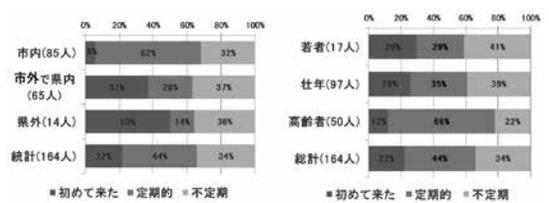


図3 新城軽トラ市来街者

#### 4. 自動車業界の展開

クルマとマチの融合を図るには、自動車企業の位置づけが重要となる。軽トラ市に対しては、地域振興事業として応援する個別企業の取り組みから始まり、自動車企業団体としての取り組みが進展しつつある。具体的には、軽トラ市仕様車の開発や2017年東京モーターショーでの軽トラ市開催等であり、日本自動車工業会の軽自動車委員会での軽トラ市応援事業の実施である。自動車ファンづくりの一環として実施されているが、軽トラ市の持つ可能性に着目されつつある。例えば、自動車の未来都市を構想するウーブンシティが実施される静岡県裾野市では、可動商店街として軽トラマーケットがスタートしている。

#### 5. 可動商店街への展望

図4は、軽トラ市の促進を図るとともに、可動商店街への展開を示したものである。可動商店街としては、商店街が動くことで、参加者の繋がりや発想の喚起、フードデザートへの対応、地域資源循環、起業や商店再生機会の提供を行う。このためには、軽トラ市自体の強化が必要であり、出店者、個別軽トラ市、拠点軽トラ市、軽トラ市の集合体である全国軽トラ市を効果的に結びつけることが不可欠であり、国の政策、自治体政策、出店者マッチング、車体開発などの連動が重要となる。これは一つのスケッチであるが、クルマが適切にマチとしての機能を有するには、これらを総合的に構想する協働体制が不可欠である。

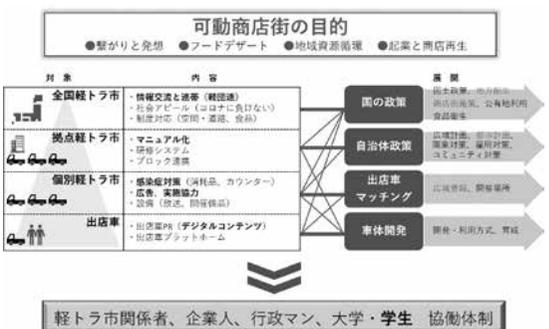


図4 軽トラ市から可動商店街へ

参考文献  
 ・戸田敏行「クルマはマチになれるのか」地域開発2021. 秋 Vol.639  
 ・戸田敏行「データでみる軽トラ市(1~16)」軽自動車情報 2020年6月号~2022年2月号