

## 軽トラ市における先行事例の視察効果に関する研究 A Study on the Effect of Inspection on Advanced Cases in the K-Tora Ichi

徐 非凡（愛知大学）・戸田敏行（愛知大学）

### 1. 研究の背景と目的

定期市の新たな形態として、軽トラックによる市「軽トラ市」が全国100箇所以上で開催されており、衰退する商店街等の活性化策として定着しつつある。2015年11月には「全国軽トラ市でまちづくり団体連絡協議会（以下：軽団連）」が発足しており、「全国軽トラ市・地域創生」宣言を決議し、軽トラ市相互の連携にも新たな発展をみせている。2005年に第1号とされる岩手県雫石町でスタートし、10年余を経て、軽トラ市は全国的な活動を継続しており、全国の特徴を明らかにするとともに発展のメカニズムを探る必要がある。

### 2. 軽トラ市の実態

#### （1）軽トラ市の概要と分布

軽トラ市は2005年に岩手県雫石町で「雫石よしゃれ通り商店街」の賑わい創出を目的としてスタートした。その際に「元祖軽トラ市」の名称が商標登録された。それは、特定企業による「軽トラ市」の名称の独占を避けるためであったということであり、当初から全国化される視点を持って始められたと言える。

「軽トラ市」の全国分布状況を把握するため、2015年、2018年、2019年の3回に亘って、軽トラ市運営団体にアンケート調査を行った（以下：全国調査）。対象は、「軽団連」の事務局がインターネット検索結果から作成した「軽トラ市」を実施している団体リストに、筆者らのヒアリング調査結果を加えたものであり、全数で164団体が確認された。このうち活動を停止していると考えられるのが59団体（文書・電話での停止連絡36団体、未回答のうちHPによって1年以内の継続が確認できない23団体）であり、これを除く105団体が、2019年9月時点における「軽トラ市」の最小団体数と考えることができる。「軽トラ市」実施105団体の分布は図1に示している。一見して全国に広がっていることが分かる。地方別では、北海道・東北地方16団体、関東・甲信越地方27団体、東海・北陸地方25団体、近畿地方8団体、中国・四国地方11団体、

九州・沖縄地方18団体である。人口100万人あたりで見ると、北海道・東北地方1.11団体、関東・甲信越地方0.53団体、東海・北陸地方1.66団体、近畿地方0.39団体、中国・四国地方0.97団体、九州・沖縄地方1.25団体であり、大都市圏である首都圏・近畿圏に少なく、地方部に多い傾向にある。



図1 軽トラ市の全国分布

#### （2）三大軽トラ市と軽トラ市の全国広がり

「軽トラ市」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（以下：雫石軽トラ市）」、愛知県新城市の「しんしろ軽トラ市のんほいルット（以下：新城軽トラ市）」、宮崎県川南町の「『定期朝市』トロンロン軽トラ市（以下：川南軽トラ市）」を日本三大軽トラ市と称しており、日本列島の北、中央、南に位置している。三大軽トラ市の平均来街者数をみると、雫石町が4,000人、新城市が2,500人、川南町が10,000人となっている。全国調査における「どこの軽トラ市を参考にしたか」という設問では、「雫石軽トラ市」が25%、「川南軽トラ市」が16%、「新城軽トラ市」が19%と、多くの軽トラ市が、三大軽トラ市からノウハウ移転していることが分かった。

さらに、広がり具合をより明確にするために、各

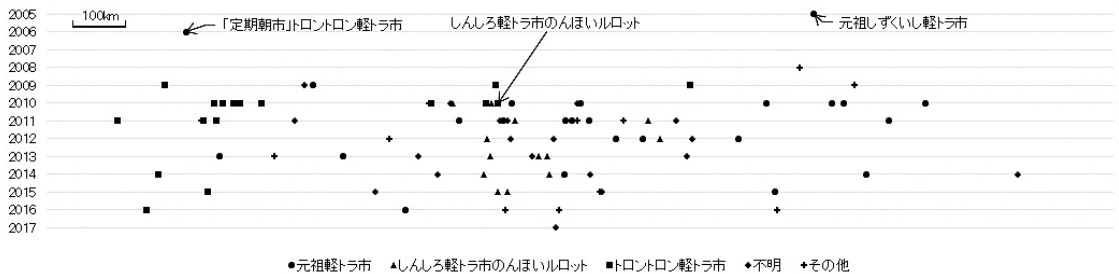


図2 三大軽トラ市から全国への広がり

「軽トラ市」の初開催年次を表す時間軸を縦軸とし、開催地の相互距離を反映する横軸を引き、作成した散布図が図2である。三大軽トラ市から全国への広がり具合をまとめると以下ようになる。(1) 雫石軽トラ市の場合は、サンプル間の相互距離の平均値は437kmとなっており、時間的、空間上の分布共にかなり幅広くなっており、長期間に亘って広範囲に影響していると言える。(2) 川南軽トラ市の場合は、サンプル間の相互距離の平均値は249kmとなっており、九州地域にとっても大きな影響を与えていることが分かった。

(3) 新城軽トラ市の場合は、時間的には、2009年から2015年に集中して分布しており、平均距離は71kmであり、中部地域に影響している。空間的にも分散型ではなく、相対的に集中している。

### 3. 先行事例の視察効果について

—新城軽トラ市をケーススタディとして—

#### (1) 新城軽トラ市への視察団体

新城軽トラ市の事務局にご協力を頂き、2010年から2019年までの視察登録名簿を得ることができた。このデータに基づいて考察した結果を図3のようにまとめた。10年間に新城軽トラ市を視察したのは全部で72団体であり、地理的な分布は地図に示している。まず来訪者の所在地については、東海四県が60%であり、そ

れ以外の地域が40%である。来訪者数の年次推移を右側に示す。2010年から2012年の3年間の来訪者がかなり多く、その合計は全体の半数程度を占めており、その後、来訪者が少し減少したことが明らかである。

また、72の来訪団体のうち、地元で軽トラ市を実施したのが29団体であることから、新城軽トラ市への視察が軽トラ市の実施実現にどのような影響を及ぼすかについて検証する必要がある。

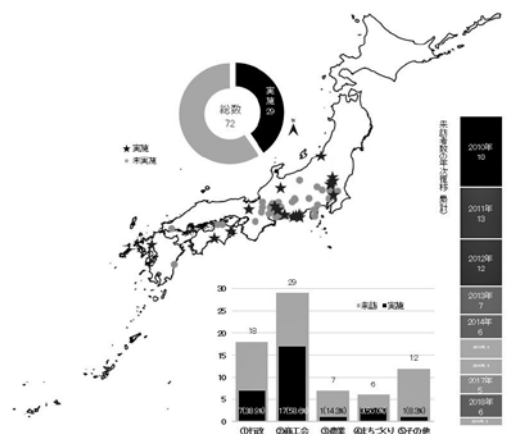


図3 新城軽トラ市を視察した団体の分布と数の年次推移

(2) 来訪団体種別からみた実施状況

図3の右下に示すように、72の来訪団体のうち、行政、商工会、農協、まちづくり団体、その他の数はそれぞれ18、29、7、6、12であり、軽トラ市を実施した29団体のうち、行政、商工会、農協、まちづくり団体、その他のそれぞれの数は7、17、1、3、1である。「実施率」に着目すると、商工会が58.6%で最も多く、次に「まちづくり団体」が50.0%、「行政」が38.9%の順であり、商工会などに視察が軽トラ市実施の方針確定と意思決定のきっかけになっており、視察を行う主体の種別によって実施率が異なると考えられる。

(3) 同じ団体の複数来訪と同じ市町村において複数団体の来訪

また、新城軽トラ市の視察名簿データと全国調査で収集したデータを結合し、まず、視察時期と開催時期を比較する。「視察してから軽トラ市を実施」と「開催後の視察」を区別した結果を図4のようにまとめた。視察してから実施した団体が9つであり、実施した後に視察を行った団体の数が8となった。なお、大半の団体は1回しか視察を行わなかったが、2回以上視察を行った団体も3件あった。

また、同じ団体が複数回の視察を行った団体がある

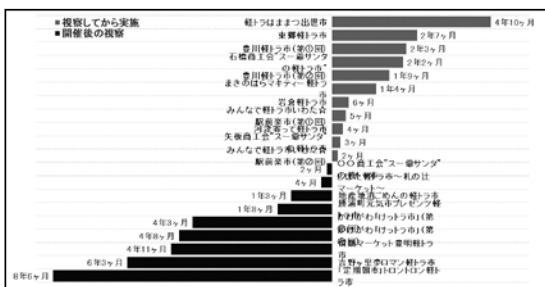


図4 視察時期と開催時期の関係

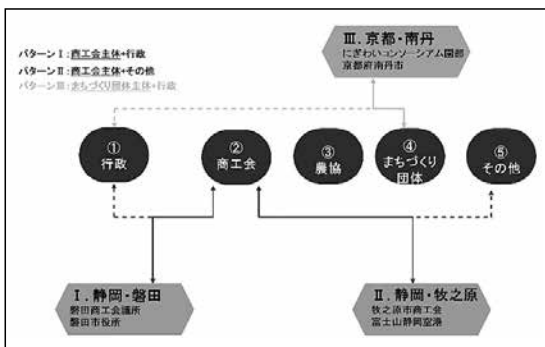


図5 同じ市町村において複数団体の来訪パターン

一方で、同じ市町村において異なる複数の団体が視察を行った事例もあった(図5)。

4. 新城軽トラ市を視察した団体を対象にアンケート調査の実施

(1) 調査概要

全国三大軽トラ市である新城軽トラ市を視察した65団体を対象にアンケート調査を実施した。本アンケート調査は、2010年から2019年にかけて「新城軽トラ市」を視察した団体を対象として、視察の効果や充実すべき事項を調査した。調査期間は2020年10月8日～2020年10月30日までで、26の視察団体の担当課より回答を得た(回収率は40%)。

(2) 調査結果

まず、視察地の決定段階について、新城軽トラ市を視察地として選択した理由をみた(図6)。24の回答数のうち「実績があるから」が23件となり、「地理的に近いから」、「紹介者が居たから」はそれぞれ8件と3件になっている。三大軽トラ市の一つである「新城軽トラ市」は、十分な実績と成熟したノウハウにより、強い影響力を持っていることが分かった。

次に、視察の目的を図7のようにまとめた。まず、

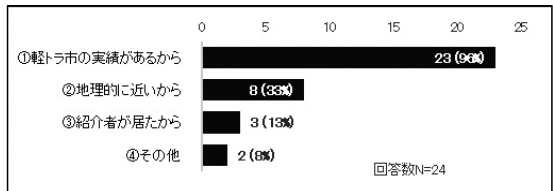


図6 「しんしろ軽トラ市」を視察地として選んだ理由

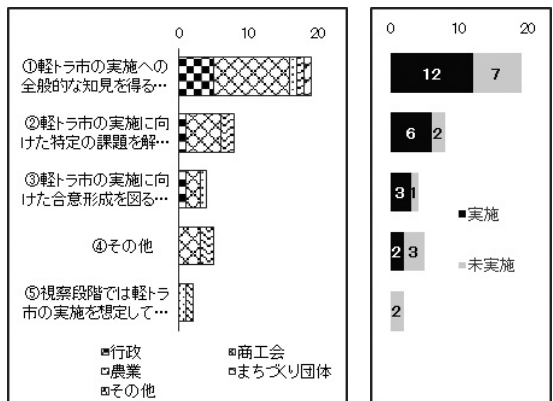


図7 種別と実施状況別の視察目的

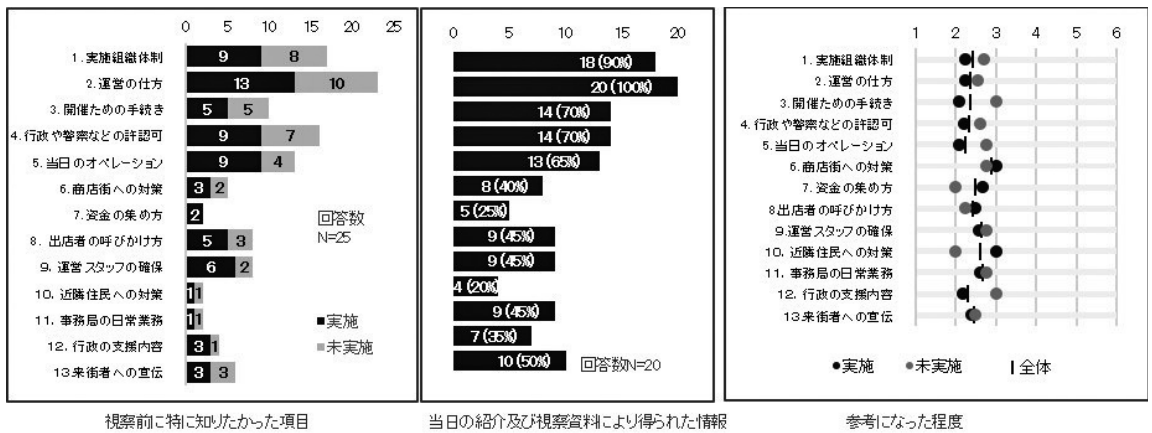


図8 視察の内容と参考程度

「軽トラ市の実施への全般的な知見を得るため」の回答が19件と最も多く、次いで「軽トラ市の実施に向けて特定の課題を解決するため」が8件であった。「軽トラ市の実施に向けた合意形成を図るため」が4件、「視察段階では軽トラ市の実施を想定していなかった」が2件で、その他が5件であった。また主体の種類によって回答が異なる。視察当初の動機と意図は、実施結果に大きな影響を与えていると言える。

また、視察の内容及び視察により得られた情報の参考程度を図8に示す。「視察前に知っていた項目」は、「実施組織体制」と「運営の仕方」がもっとも多く、次に「行政や警察などの許認可」、「当日のオペレーション」が続いている。その一方、「当日の紹介及び視察資料により得られた情報」は、「運営の仕方」が100%で一番多く、次に「実施組織体制」が90%となっていた。また「開催のための手続き」、「行政や警察などの許認可」、「当日のオペレーション」についての説明も充実していたことが分かった。両者を比較すると、当日の紹介及び視察資料の情報は、事前に知っていた項目に加えて、実施後に発生する課題についての情報も含まれたことが分かった。視察により得られた情報の参考程度を図8の右側に示す。1から6までの評点は「実施の決断要素となった」、「非常に参考になった」、「参考になった」、「どちらでもない」、「あまり参考にならなかった」、「参考にならなかった」を意味する。まず、全体では、平均で2、3点を付けられていることから、視察することが実施に向けての参考になったことが明らかとなっている。その中で「当日のオペレーション」の評価がもっとも高い一方、「商店街への対策」が相対的に低い点数を付けられた。理由としては、商店街

ごとに個別の事情が異なるためであると考えられる。また実施した団体と実施しなかった団体の回答を比較すると、「実施組織体制」、「運営の仕方」、「行政や警察などの許認可」、「運営スタッフの確保」、「事務局の日常業務」、「来街者への宣伝」においては、実施した団体の評価は実施しなかった団体の評価よりやや高くなっている。また、「開催のための手続き」、「当日のオペレーション」に対する評価は実施した団体のほうが相当高くなっている。なお、「商店街への対策」、「資金の集め方」、「出店者の呼びかけ方」、「近隣住民への対策」については、実施した団体からの評価は比較的低いことが分かった。以上のことから、実施に向け直面する共通課題については高い評価が得られているが、個別課題はそれぞれの団体の事情に左右されることから評価が低くなると考えられる。

最後に、ノウハウ移転の促進にあたり、先進事例への視察が大事であることから、視察した時の課題と望ましい支援やプログラムについて尋ねた結果が図9と図10である。「実施した時の主な課題」については、「軽トラ市が開催されている日程に時間が取りにくい」との回答が多い。また、「望ましい支援やプログラム」は「軽トラ市実施マニュアル」、「より多くの事例の紹介」があるほか、広報の仕方、出店品目のコンセプト、長く継続するための秘訣といったことも挙げられた。

## 5. 総括

全国に広がりつつある「軽トラ市」は、衰退する地方の商店街が活気を取り戻す事業として、大きな期待が寄せられている。本研究は全国の軽トラ市の拡大パ

ターン及び各「軽トラ市」を開始する際に、先行する「軽トラ市」を視察することの有効性を明らかにし、視察の効果や充実すべき事項を考察した。

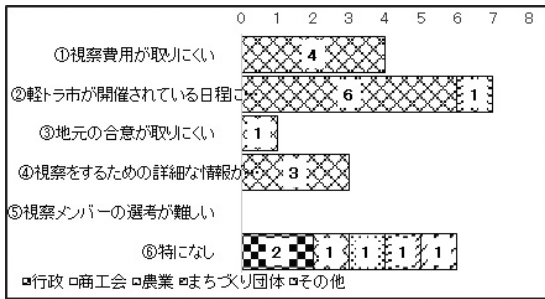


図 9 視察した時の主な困難

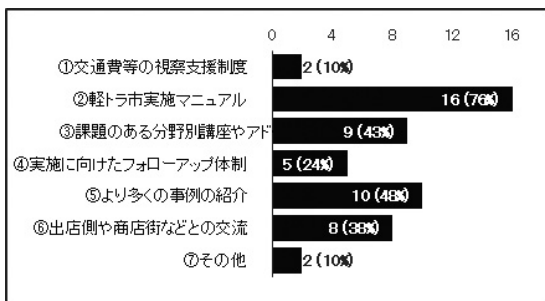


図 10 必要と思われる支援プログラム

参考文献

- ・下黒沢，広田，三宅（2010）：来場者と出店者にとっての青空市の意義-しずくいし軽トラック市を事例として．農村計画学会誌29，pp.209-214.
- ・松下，糸井，櫻井（2013）：青空市のローカル・フードシステムへの貢献に関する一考察:茨城県「つくいち」を事例に．筑波大学農林社会経済研究，29，pp.19-32.
- ・根岸，熊野（2018）：軽トラ市の地域経済効果と今後の課題-宮崎県川南町を事例として特集-．日本建築学会大会学術講演梗概集F-1 都市計画，pp.369-370.
- ・戸田，小川，小澤（2017）：「軽トラ市」の実態分析と将来展開に関する考察．地域活性学会研究大会論文集，517，pp.396-399.
- ・戸田（2020）：データでみる軽トラ市（その1）全国の軽トラ市．軽自動車情報，814，pp.4-13.