

データでみる軽トラ市 (その23)

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

元祖しずくいし軽トラ市 20周年

○20周年記念軽トラ市

7月20日、東北新幹線盛岡駅から田沢湖線に乗り換えて雫石駅に着く。日頃は、元祖しずくいし軽トラ市（以下、雫石軽トラ市）に伺うので早朝の下車になるが、この度は午後2時である。雫石軽トラ市20周年記念イベントである「軽トラ市」に参加のためである。軽トラ市の始まりは、平成17年（2005年）7月の雫石軽トラ市の第1回であり、20周年を迎えようとしている。会場であるよしゃれ通り商店街への緩やかな坂道を登りながら、ここから全国の軽トラ市が広がった20年の重み考えた。

図1は軽トラ市のポスターである。開催時間は午後3時～7時。当日の出店は29台で、7月の通常軽トラ市の52台に比べると少ないが、出店店舗が通り全体に連なっている。来街者は4,200人、これは軽トラ市の4,400人にそん色ない人数である。出店店舗の配置も、商店街の飲食店の前を空けて、飲食をより楽しめるようになっている（写真1）。軽トラ市事務局である雫石商工会多田主任によれば、夕市の開催は役場からの要望もあったという。朝だけでなく夕市への広がり、一つの方法であろう。会場に近づくと、近隣の家族連れが多く集まって来られることが感じら

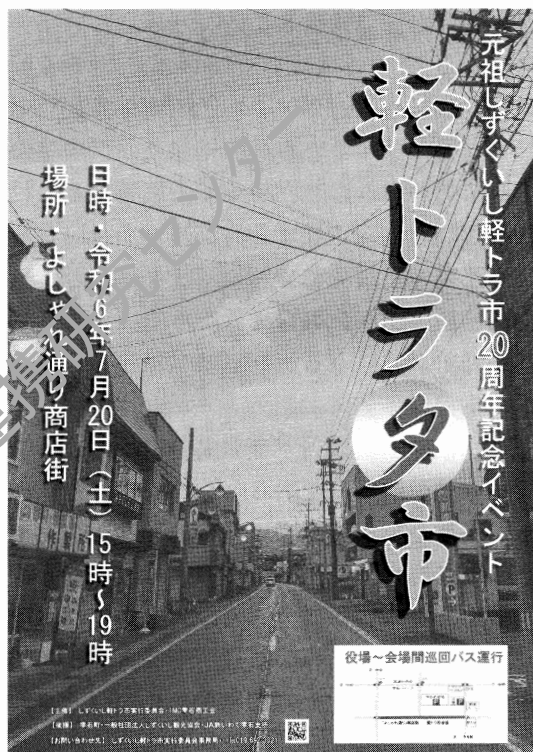


図1 20周年記念軽トラ市ポスター



写真1 飲食店の前を空けた配置



写真2 若者や子どもが多い軽トラ市

れ(写真2)、地域の方々がお祭り感覚で楽しめる場となっている。顔見知りの出店者の方々に聞いてみると、初めての試みでどの程度の商品を準備すればよいか迷ったという。しかし完売が続発しており、軽トラ市の新たなバリエーションと言えるだろう。

〇20周年を振り返る

表1は、本年4月に刊行した「軽トラ市-まちが活きる可動商店街」のp66に記した零石軽トラ市の年表である。改めて年表を見返してみると、まちづくり全体の流れと軽トラ市の原点ということの2点を感じる。

まず、まちづくり全体の流れであるが、20~30年の年代的に3つに分かれる。昭和30年代の商店街の成立から昭和50年代のバイパス開通までが、商店街の安定期だろう。昭和31年(1956年)は経済白書に「もはや戦後ではない」が記録された成長期である。そして昭和50年代からはバイパス整備によって人の動きの主流から外れ、大型店も地域外に立地する。平成11年(1999年)から零石町の人口が減少に転じており、商店街の模索期である。そして、平成17年(2005年)から軽トラ市が始まり、可動商店街へのスタートである。勿論、軽トラ市を以て、商店街の持続性が担保されたということはない。しかし、新しい可

年表

元祖しずくいし軽トラ市

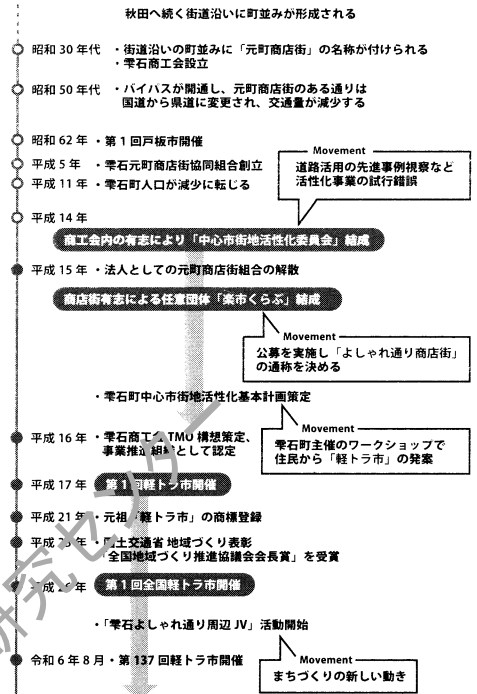


表1 元祖しずくいし軽トラ市年表
「軽トラ市-まちが活きる可動商店街」p66より

能性を発明したことは間違いのないことであり、その有無は圧倒的な差である。全国の商店街の大半が、なおも模索期にとどまっているのは残念である。

次に軽トラ市の原点ということである。第1は、始めたということである。いつも軽トラ市は発明品と言っているが、発明は効果が分かり難いものである。そこをスタートしたことであり、全ての軽トラ市はこの判断の上に乗っている。第2は平成21年(2009年)の商標登録である。独占するためではなく、独占を防ぐための商標登録である。縮減社会は独り勝ちが成立しない。寧ろみんなが活用できる手法の開発こそが持続性を形づくるのであり、非常に意味の深いことである。第3は平成26年(2014年)の全国軽トラ市の開催で



写真3 相澤委員長（右）と筆者

ある。軽トラ市の特性である全国ネットワークもここから生まれている。詳しくは、同書に掲載した相澤潤一実行委員長のインタビューをお読み頂きたい。

○20周年の想い

さて、夕市終了後に、相澤委員長、諏訪副委員長、高橋副委員長に20周年の想いを聞いた。皆さんの20年最大の思い出は何かを伺うと、全国軽トラ市に尽きた。正確には全国大会を開催するための主要軽トラ市への行脚である。第1回全国軽トラ市は2014年であるから、雫石軽トラ市スタートから9年を経ている。全国の軽トラ市が集まることで知恵と仲間を得ていく発想だが、賛同者がなければ開始できない。それ故の行脚である。当時、相澤さんが40代、副委員長は30代であって、三大軽トラ市をはじめ、スズキの鈴木修会長（当時）にも賛同を得てゆくわけである。偶然も重なりながら、歴史が形成されている。

さて、リーダーである相澤さん（写真3）は、「いかに効率的な運営で効果的な開催ができるかを模索して、20年が経過した感じです。軽トラ市を介して全国の皆さんと繋がり、軽トラ市も進化しています。軽トラ市で町全体の賑わい創出を考えていきたい。」と語る。筆者自身の軽トラ市との出会いは2015年

からであるが、相澤さんの挙げる「軽トラ市の運営」、「軽トラ市の進化」、「町全体の賑わい創出」が、課題を明らかにしながら進展していることを感じる。

○20年を超えて

雫石軽トラ市の20年の歩みは、軽トラ市が20年を超えて継続するまちづくりであることの実証である。しかも、それが全国に広がりを持っているということである。これからの軽トラ市がどのような展開を持ってゆくのか、誰しも興味深いことであろう。

最後に最近の出来事を2点紹介したい。第1は災害復興についてである。軽トラ市が、被災した市街地の復旧を待たずに実施できる事業であることは間違いない。具体的には、能登のシンボルでもある輪島朝市の復興に軽トラ市が活用できないかということである。これに関して、日本自動車工業会軽自動車委員会の鈴木俊宏委員長は、復興支援への軽トラ市活用の検討を述べており、能登の地元である石川県軽自動車協会（岡田喜一会長）からは輪島市朝市組合に軽トラック2台が7月19日に寄贈されている。この動きは広がりを持っており続報としたい。第2点は、軽トラ市からの町全体の振興ということである。三大軽トラ市の一つである川南軽トラ市のリーダーであった元川南町商工会長の宮崎吉敏さんが、8月11日の選挙で町長となった。軽トラ市の総合的な地域波及をみる好機である。

筆者には、各個軽トラ市が振興する軽トラ市1.0、軽トラ市相互のネットワークが機能する軽トラ市2.0、そして軽トラ市全体が新たな社会創造に繋がる軽トラ市3.0とみるのがよいように思っている。これらが並走しながら相乗効果を生む。それが20年を超えた軽トラ市の姿ではないだろうかと感じた。