

ワイナリー間交通システムに関する実証的研究

An empirical study on the passenger transportation system between wineries

北海道大学大学院工学院 ○学生員 宮崎 夏樹 (Natsuki Miyazaki)
北海道大学大学院工学研究院 正 員 高野 伸栄 (Shinei Takano)

1. はじめに

北海道の農林水産業を担う地方農村部では、人口減少や少子高齢化により、地域社会の活力や社会的サービスの低下が懸念されている¹⁾。こうした地域において、その魅力や特性を最大限利用し、地域社会の活力の維持向上を図る取り組みが重要である。

近年、そうした取り組みの1つにワインツーリズムが注目を集めている。ワインツーリズムは、「経済的機能」、「交流人口の増加」、「文化的な生産と消費を喚起する機能」、「新たな地域文化の醸成機能」を有し、地域政策上の優位性がある²⁾。しかし、日本のワインツーリズムは、欧米と比較すると、ワイナリーの規模、飲食や宿泊施設等の設備が未発達であることから、発展過程にあり、その価値向上に向けた施策が必要である。

こうした現状の中、ワイナリーは、立地特性上、公共交通機関が未発達な地域に存在するため、ワイナリー観光を行う際、ワイナリー間の移動は、自家用車やレンタカーに大きく依存している。つまり、ドライバーは「ワインを飲む」というワイン観光における重要な目的を果たすことができない。また、日本では、ワイナリーを周遊するための交通として、循環バスや借り上げタクシーといった交通システムが存在するものの、このような既存のワイナリー周遊交通は、補助金に依存しているものが多く、自立的な運行に至っていないことが多い。行政の財政圧迫や地方農村部の人口減少や高齢化による人手不足の観点から、将来的な継続は難しい。このような背景から、自家用車に依存することなく、飲酒可能となり、ワイナリー間を自由に周遊できることができ、さらに、経済的に自立可能な交通体系の構築はワインツーリズムの発展ならびに価値向上に大きく繋がると考えられる。

また、これまでワインツーリズムの経済効果や機能に関する研究はなされているものの、上記で述べたような交通課題や交通システムに大きく着目した研究は少ない。

以上を踏まえ、本研究の目的は、生産空間として重要な役割を担う地方農村部の持続的な発展に期待できるワインツーリズムの活性化に向けて、アンケート調査を実施し、ワインツーリズムの交通課題を中心とした現状の把握、ならびにワイナリー間を周遊する上での適正な交通システムの提案を行うことである。

2. 三笠・岩見沢市のワイナリーでのヒアリング調査

2.1 調査の概要

本研究では、第一段階として、ワイナリー観光の現状や交通課題を中心とした課題意識を明らかにするため、三笠市及び岩見沢市内の3か所のワイナリーにおいて、来

訪者50人(n=50)を対象に事前に作成したアンケート表を元にヒアリング調査を実施した。調査の概要を表-1に示す。回答者50人のうち、居住地は、42人が道内、そのうち札幌市が20人、そして8人が道外であった。

表-1 ヒアリング調査の概要

調査日	2019年10月6日
調査場所	宝水ワイナリー(岩見沢市) 山崎ワイナリー(三笠市) TAKIZAWAワイナリー(三笠市)
調査方法	アンケート表を元にヒアリング
サンプル数	50
調査項目	・個人属性 ・交通手段 ・ワイナリー観光における課題意識

2.2 ヒアリング調査結果

(1) ワイナリー来訪者の交通手段について

ワイナリー観光で利用されている交通手段は、図-1に示すように、道内客では9割が自家用車、道外客では自家用車とレンタカーが合わせて6割以上という回答であった。このことから、本地域におけるワイナリー観光を行うための交通手段として、自家用車またはレンタカーに大きく依存していることが分かった。

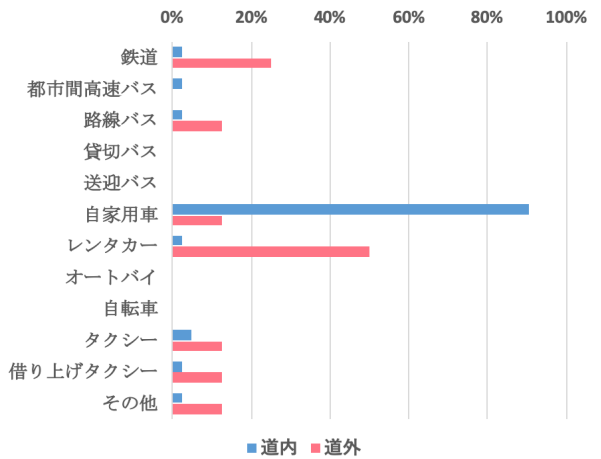


図-1 ワイナリー来訪者の交通手段

(2) ワイナリー観光における課題意識について

ワイナリー観光を行う際の課題意識について、図-2に示す。「公共交通機関の脆弱性」に対する課題意識が

24 %と高い値を示し、ワイナリーの立地特性上、公共交通が未発達な地域に点在するがゆえに、交通手段が自家用車やレンタカーに頼らざるを得ないのが現状であるからだと考えられる。また、「ハンドルキーパーの確保」という課題意識についても 24 %と高い割合を占めていた。これは、ワイナリー観光を行う際に、交通手段として自家用車またはレンタカーを選択した場合、運転手はその場でのワイン等の飲酒ができないことに起因していると示唆される。

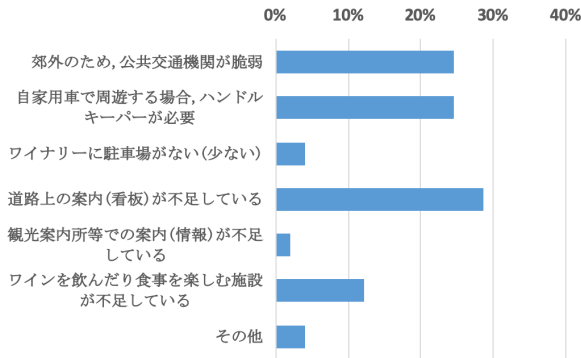


図-2 ワイナリー観光での課題意識

以上のヒアリング調査を踏まえると、現状のワイナリー周遊のための交通は未発達であり、自家用車やレンタカーに大きく依存せざるを得ない。しかし、運転手は、現地で「ワインを飲む」といったワインツーリズムの大きな目的を果たせない。したがって、現状の交通体系では、ハンドルキーパーの確保という観点も大きな課題であることが示された。自家用車やレンタカーに依存することなく、ワイナリー間を自由に周遊することができる交通システムの構築が必要であると考えられる。

3. 新たなワイナリー間周遊交通システム提案に向けたアンケート調査

ワイナリー間周遊交通として適した新たな交通システム構築に向けて、交通手段選好意識を明らかにするため、アンケートによる意識調査を行った。調査対象は、ワインツーリズムを行う潜在的な可能性を有していると考え得る、① 道内在住でワイナリーに興味のある方、② 道産ワインを提供している店舗（飲食店・酒屋）の来店者の2パターンとした。

本研究では、自家用車に依存しないワイナリー間周遊交通としての新たな交通システムとして、図-3 に示すようなリアルタイム予約型乗り合いタクシーを提案する。利用者は、リアルタイムで人数や現在地、目的地等の情報をスマートフォン等の通信機器から入力し、解析されたそれらのデータが乗り合いタクシーに送られ、複数の利用客を効率的なルートで輸送可能となる交通体系である。そして、本調査では、「リアルタイム予約型乗り合いタクシー」、「循環バス」、「借り上げタクシー」、「自家用車」のサービスレベル等の要因と水準(表-2、図-4)を設定した。そして、図-4 のような交通手段選択のモデルケースを提示し、ワイナリー観光を計画する上で、

どの交通手段の選択を行うかを尋ねた。

ワイナリー間周遊における交通手段選択モデルを「循環バスを利用する」、「借り上げタクシーを利用する」、「リアルタイム予約型乗り合いタクシーを利用する」、「自家用車を利用する」の4項目の多項ロジットモデルによって構築し、モデルの説明変数とパラメータを推定した。この分析結果及び考察に関しては、会場にて発表する。

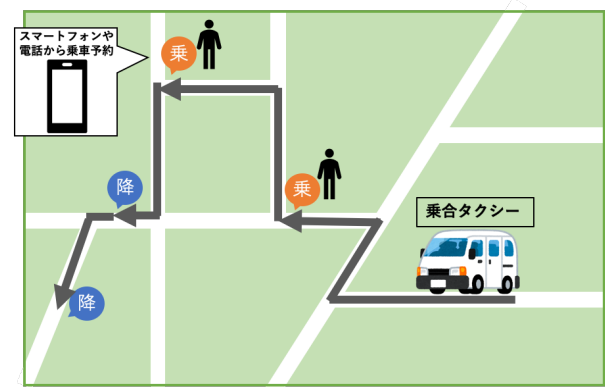


図-3 リアルタイム予約型乗り合いタクシー

表-2 要因と水準

	水準1	水準2
乗り合いタクシー待ち時間(分)	10	20
乗り合いタクシー料金 (円 / 回)	500	1000
レストランの有無	有り	無し
循環バス運行本数	1時間に1本	2時間に1本

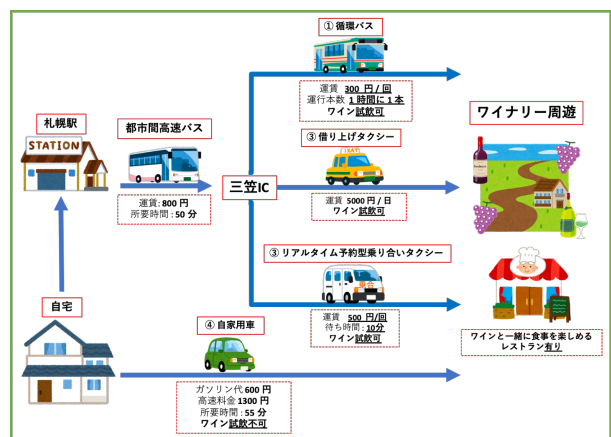


図-4 調査票のイメージ図

参考文献

- 1) 北海道開発局 開発調査課；平成 27 年度北海道の人口低密度地域における農村の維持に関する基礎調査
- 2) 八反田 元子；農村と都市の創造的関係の構築に対する観光の機能に関する研究:ワインツーリズムを事例として, 2016