

# 本州との比較からみた北海道のレクリエーション スキーの特色とその地域性

菊地達夫\*

## I. はじめに

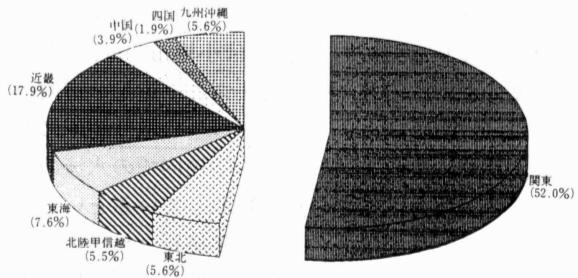
北海道は、日本国内でも有数の観光資源（観光対象施設も含む）を有する。一般的に観光行動は、国民の所得増加、余暇時間の拡大、余暇の多様性などを背景に、高度経済成長期以降急速な発展をもたらした。中でも、自然環境を利用したスキーは、スポーツの枠を越えたレジャー観光として定着してきた。これは、多くのスキー場が、日常生活圏を離れた非日常的な山岳地域にあることによるものである。そのために、多くの人にとってスキー場へは、必然的に移動を伴うため交通機関を利用しなければならない。ここでは、スキー場をロープウェイ・リフト（ゴンドラリフト含む）・Tバー・ロープトウなどの索道登行施設を有し、索道免許事業者が定期運行しているものと定義する。

さて、スキー活動形態は、大きく競技スキー<sup>1)</sup>・レクリエーションスキーに区別できる。レクリエーションスキーは、スキーヤーの身体的運動系はあまり使用することなく、気分転換・くつろぎを主体とした娯楽性と心理的な解放感を求めるこことを特色とする。

本稿は、北海道におけるレクリエーションスキーの地域性を、本州方面との比較により明らかにしようとするものである。まず、本州方面では、北海道への来道が多い関東（東京圏）地域のスキーヤーとその訪れるスキー場とする（第1図）。そこで具体的には、（1）スキーへの意識、（2）スキー場の特色、（3）スキーツアー企画・商品の特色により北海道と本州方面の違いを明確にする。

## II. スキー行動への意識とイメージの違い

ウインタースポーツの1つであるスキーに対する



第1図 冬季来道観光客の地域別割合（1996年）

資料）北海道来道観光客流动調査報告書より

るイメージは、積雪寒冷地域の北海道内と積雪がほとんど見られない東京とでは大きく異なる。東京圏におけるスキーヤーは、近県でも主として山梨県・群馬県・栃木県まで行かなければならぬ。新幹線や高速道路の拡大によりスキー場までの所要時間は短縮傾向にあるが、最短でも2時間以上は必要である。また、従来は立地不可能であった積雪の少ない地域でも、人工降雪機の導入により立地を拡大させ、都市型スキー場を発達させてきた。しかしながら、宿泊をはじめ日帰りにしてもスキーには少なくとも1日以上は滞在をする。これは、一定期間日常の生活圏から離れ、自由時間を創出することを意味する。東京圏のスキーヤーにとっては、イメージとして観光旅行と同等の意識が強いと考えられる。

こうしたスキー行動に対しての認識は、北海道内では事情が大きく異なる。北海道内では、スキーヤーの居住地域と同一の市町村にスキー場が存在することは珍しいことではない。札幌市内では、札幌国際・ティネハイランドスキー場をはじめ、大小10のスキー場が分布する。最も遠距離なスキー場でも、市街地から約1時間半（バス）で到着

\* 札幌創成高等学校

する。また、北海道第2位の人口を有する旭川市内では、6つスキー場が分布する。特に、大都市にスキー場が複数立地することは本州方面では極めてまれなことである。

学校教育におけるウインタースポーツの取り扱いが、スキー行動への意識を特徴付いている。北海道内における積雪地域では、学校教育の体育実技としてスキー授業を行うところが多い。これは、小学校・中学校・高等学校・大学（短大）と継続的に実施される。とりわけ、小中学校義務教育期間でかなり活発である。例えば小樽市では、スキー授業の他に校内スキー大会・スキー遠足・市内のスキー大会というようにスキーへの取り組みに関心が高く、本州方面における学校内での水泳の取り扱い（臨海学校含む）と類似しているといえよう。スキー授業は、スキー修学旅行と札幌市内などにおける一日スキー遠足の形態を含め学校行事としてではなく、1つの教科の一環として実施される。この授業時数は、冬季シーズンに体育の枠としてスキー遠足を充当することもある。指導者は、スキー学校の指導者に加え体育教諭が担当することも多い。また、実施場所もスキー場に限らず、裏山の山林を利用したり校庭に傾斜を造成したりすることもある。このようなことから、多くの生徒は、スキー用具を持参することとなりレンタルすることも少ない。札幌では、児童用のスキー用品を交換するバザーが実施されている。特に、父兄における財政的負担が大きいために転勤者には好評を得ている。学校教育におけるスキー授業は、身体を鍛えるための健康スポーツという目的が強い。北海道内におけるスキーヤーには、非日常性という意識はきわめて希薄であると解釈できる。

次にスキー場へのイメージに対しても触れておきたい。東京圏のスキーヤーが抱くとりわけ北海道のスキー場へのイメージは、雪質が良い（パウダースノー）・広大である・混雑していない・寒いなど、であろう。特に強調されることは雪質である。これは、スキー操作に大きく影響する。本州方面におけるスキー場は、水分を多く含んだ湿雪が多い。この湿雪は、正確な加重操作による高いスキー技術を必要とする<sup>2)</sup>。一方、北海道の雪質は、寒冷気候条件から本州方面と比較すると水分

をあまり含んでいない。こうしたパウダースノーでは、雪が非常に軽量のために、多少の加重操作の誤差があってもスムーズにターンを描くことができる。また、混雑していないというイメージは、上信越のスキー場に行く場合、しばしば交通渋滞に巻き込まれることや駐車場の満車、スキーゲレンデ上での混雑といった事柄と対比して考えられる。ゲレンデ上の混雑は、ファンション表現の場として若者の交流が盛んとなっている。さらに北海道内のスキーヤーは、本州方面のスキー場に行くことはきわめて珍しいので、スキー場事情を比較するチャンスに乏しい。このため、本州方面のスキーヤーが持つイメージはほとんど認識できないと考えられる。

このことは、北海道が東京圏と比較して単にスキー場までの所要時間が短いということだけを意味するものではない。つまり、北海道でのレクリエーションスキー行動は、日常生活圏の延長線上で構成されている傾向が高い。具体的には、1日の生活行動の中で就業・就学後にナイタースキーを楽しむことを可能とする。

### III. スキー場の立地および設備からみた地域性

#### 1. 北海道におけるスキー場の分布

スキーでは、約30cm以上の積雪量が滑走に必要とされている。北海道内でどの地域でもスキー場が存在するわけではない。平野部が多く降雪の少ない太平洋岸にはスキー場が極端に少ない（第2図）。分布で見ると、日本海側の気候条件を有している内陸部に集中している。北海道のスキーエリアは大きく3つに区分できる。それは、都市部に近く観光市場の大きい札幌圏・旭川圏とニセコ山系一帯である。札幌圏では、まず市民スキー場の特性を持つ。藻岩山（株）りんゆう観光・ばんけい（株）ばんけいスキー場があり、少し離れて手稲山にはハイランド（株）王子緑化・（財）札幌オリンピック手稲山記念ランド、オリンピア（株）オリンピア）といった札幌冬季五輪におけるアルペン会場となった本格的コースを有する。市内南部では、真駒内（株）コクド・ふじのヘルスランド国際（株）ふじの公園）スキー場、定山渓温泉の奥地には札幌国際（株）札幌リゾート開発公社）スキー場、また赤井川村には近年開発されたキロロリゾート



第2図 北海道におけるスキー場分布(1996年現在)

資料) 立風書房97北海道スキー場ガイドより

(株ヤマハ) スキー場が立地している。日本海を望む小樽市は古くから著名なアルペン選手を育ててきたが、市内山手には小樽天狗山(株中央バス)朝里川温泉(株日観興業)スキー場が立地している。

旭川圏では、市内に(株)旭川振興公社が経営する伊ノ沢市民・嵐山市民・旭山市民スキー場の他サンタタウンなど遊園地・ニコラスタワーを併設するサンタプレンゼントパーク(株)ダンケジャパン)が立地している。市内南部には、高速ゴンドラを持つカムイスキーリンクス(株)旭川神居山スキー場)・クワッドを持つキャンモアスキービレッジ(株)キトウシ国際スキー場)が立地している。北部近郊には、北海道地区の準指導員検定会場として有名なびっぷ(比布町役場商工観光課)スキー場が立地している。また、山岳スキー場として有名な大雪山黒岳(株)りんゆう観光)・旭岳(株)大雪山ハイランド)が位置する。この大雪山系の2スキー場は標高が高く、大雪山国立公園特別地域に立地するため開発が難しく、スキー場のコース設定が限定されおもしろみに欠ける。このため、他のスキー場がクローズした春スキーに注目がある。

ニセコ山系は「東洋のサンモリッツ」とも呼ばれており、スキー場の眼前には羊蹄山が位置する国内有数のスキー場集積エリアとなっている。それは、ニセコアンヌプリ(1309m)山頂へと索道を

伸ばしたニセコひらふ・花園(株)ニセコ高原観光・(株)東急不動産)・ニセコひらふアルペソリフト(株)サンモリッツリフト)・ニセコアンヌプリ(株)中央バス)・ニセコ東山(株)ニセコ開発・コクド系)スキー場を中心に立地している。これらのうちニセコひらふアルペソリフト以外の3大スキー場は、リフト共通パスポートシステムを1995年から導入するなど協力体制を組むようになってきたが<sup>3)</sup>、今だ道内のスキー場は単発型が多く、本州の志賀高原・蔵王スキー場のように単一で統一的な運営形態を行っているところはほとんどみられない<sup>4)</sup>。その周辺では、モイワ(839m)にニセコ国際モイワ(株)ニセコリゾート)・チセヌプリ(1134m)にニセコ連邦チセヌプリ(蘭越町)・ワイズホルン(1046m)にニセコワイス(株)ニセコ高原観光ワイズ事務所)スキー場が立地する。また、ニセコ連邦西端の岩内岳(1086m)にニセコいわない国際(株)ニセコウエストバレー)スキー場が立地し、ニセコ山系は大小様々な8つのスキー場から構成されている。

それ以外のスキー場としては、リゾート系大規模スキー場であるルスツリゾート(株)加森観光)・フラノ(株)コクド)・アルファリゾートトマム(株)アルファコーポレーション)・サホロリゾート(株)サホロリゾート・地中海クラブ)各スキー場が立地している。また、従来のスキー場を再編したMt・レースイ(株)夕張ハイインバレー)・エイペックスリゾートトーヤスキーパーク(株)エイペックス)も存在する。これらのうち、フラノ・トマム・サホロは、リゾート法との関連で、その事業展開が話題を呼んだものである<sup>5)</sup>。

これとは全く別の無名町村営スキー場が道北・道東地域に散在しておりスキー場数ではかなりの数に及んでいる。その特徴は、索道施設が少なく、外来者が誰もいない顔見知りばかりで地域の児童が多い。このように北海道内のスキー場は、分布数では広範囲に立地しているというより、むしろ市場性の高い都市近郊とニセコ山系に偏っていると言える。これらの有力著名スキー場の集中構造は、PR活動に特徴がある。その活動は、索道施設・場内デザインなどの情報提供をパンフレットやCMを通して実施している。

## 2. スキー場設備の地域性

北海道内では、スキーが日常生活の延長線上にあることから、スキー場もそれに対応するようなシステムを有する。1日の生活行動の一環として部分的にスキー行動が行われるために、営業時間やリフト券料金システムにその特徴を見出すことができる。札幌圏のスキー場では、ナイタースキーを営業しないところは1カ所に限られる。週末には、営業時間を午後10・11時まで延長するスキー場もある。前述したように就業・就学後にも対応できるようになっている。このことは、リフト券料金システムのあり方にも変化をもたらした。まず、時間券の導入であり、札幌圏では大部分のスキー場で採用されている。これは、制限時間を2・3・4・6時間というように細かく設定し、安価で利用しやすくなっている。また、ナイター専用のシーズン券・平日シーズン券・初滑り券・スプリング券といったものも存在する。

近年札幌圏のスキー場では、リピーターの定着が重要とされるため、スキーロッカーの設置をしているところがある。これは、スキー板・ポールなどを1週間・1ヶ月・1シーズン預かり、スキー場へのアクセスを容易にしている。特に、自家用車を保有していないくとも公共交通機関などによりスムーズにスキーに行くことができる点は、本州方面では想像できないことかもしれない。

道内のスキー場には、長野県の志賀高原・野沢温泉スキー場に見られるように宿泊業を中心としたスキー集落の形成はあまり顕在していない。とりわけ札幌圏・旭川圏の都市近郊スキー場では、それぞれ宿泊する場合は市街地に滞在する傾向が強い。ゴンドラやクワッドリフトを有し3000m以上のロングコースを持つ札幌国際・ティネハイランド・カムイスキーリンクなどでは、スキー場周辺の宿泊施設はほとんど皆無である。

一方、主に東京圏のスキー場が訪れる本州方面的スキー場では、北海道とはかなり様相が異なる。まず、営業時間では、北海道のようなナイター時間の延長ではなく、早朝スキーの営業が見られる。これは、東京を深夜出発するために、スキー場に早朝到着するスキー場に対応したためである。上越の神立高原・苗場・岩原スキー場では、午前4時30分や5時30分から営業を開始した。そ

れに伴い、仮眠室の設置も行われている。

首都圏のスキー場は、積雪量が少ないところが多い。そのために、コース造成のために人工降雪機を導入するところが見られる。栃木県のハンターマウンテン塩原・山梨県の富士天神山スキー場では、積雪はコースのみで他の山林にはほとんど積雪がみられないのが景観上の特色である。また、群馬県川場・山梨県ザイラーバースキー場のように、駐車台数によって入場客数を制限しているスキー場も存在する。

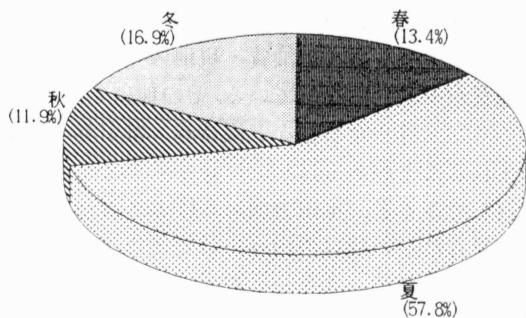
以上から、市場の特性において、そのニーズに適応するようなスキー場設備が導入されている点が理解される。とりわけ、東京圏のスキー場が多い上信越のスキー場では、対策の変化が急速に進んでいる。また、北海道内の都市近郊のスキー場では、きめ細やかなサービスにより地元スキー場のニーズに答えようとしている。

## IV. スキーツアー商品からみた地域性

北海道内のスキー場にとって今後重要なこととして、道外からのスキー客をいかに取り込むかという課題がある。北海道は、本州方面に立地するスキー場と比較した場合、東京・名古屋・大阪といった3大都市圏からの距離が遠い。そこで、ここでは近年の道外観光客の動向を概観した上で、スキーツアー商品の比較を進めたい。具体的には、東京都内で発行されているスキーツアーパンフレットの内容分析から、本州方面のスキーツアーと北海道へのスキーツアーに関してその行程、内容などを比較・検討し、スキー場における集客経営戦略の一端を位置付けていきたい。

### 1. 道外観光客の動向

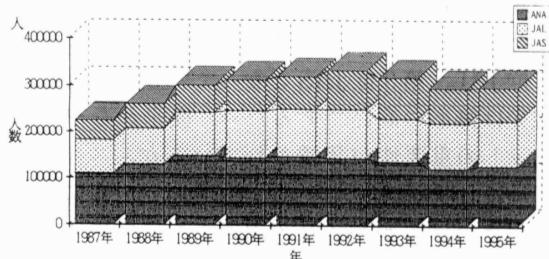
北海道には、現在多様な観光目的により観光客が来道している。まず、来道観光客の特徴を整理しておきたい。道内における多くの観光産業での最大の課題は、通年営業の難しさである。道内における道外からの季節別観光客の割合を見ると、夏季(57.8%)に集中する傾向を呈し、他の季節は停滞している。(第3図)。夏季における観光形態としては、自然探賞(57.9%)・都市見物(32.1%)・温泉(25.2%)などの目的が多い。北海道の夏季は、本州と比較すると冷涼で避暑地的



第3図 季節別の道外観光客の割合（1996年）

資料) 北海道来道観光客流動調査報告書より

な性格を持つため、入込み数が増加している。また、来道する観光客の出発地では、東京を含む関東地域が52%と最も多い(第1図)。これは、交通アクセスで羽田一新千歳間など幹線の航空便が主流であることによる。他地域からは、近年まで北海道への直通便が少ないので割合が低くなっていた。その他の北海道までのアクセスには、鉄道・フェリー<sup>6)</sup>といった交通機関もあるが1996年度では航空機の62.7%に対して、鉄道(10.8%)、フェリー(20.6%)となっている。冬季には航空機の割合は70%以上(1996年度)となっており圧倒的なシェアである。



第4図 各航空会社の北海道スキーツアー客の推移

資料) 北海道商工労働観光部観光室資料より

第4図は、各航空会社のスキーツアー客の推移を表したものである。前述のとおり、来道する観光客の大半は、航空機を利用しているため、この航空旅行客をもって大まかなスキー客の推移を捉えることが可能である。これを見ると、バブル経済期が続く1990年前半では順調な上昇を示し、1992年には318,800人のスキーツアー客が来道している。しかしながらバブル経済崩壊以降の1993

年以降は、経済の不況の影響を受けて減少傾向にあるが、必ずしも大幅な落ち込みを呈しているわけではない。

## 2. 本州におけるスキーツアーの特色

ここでは、北海道における地域性を明らかにするにあたり、本州方面のスキーツアーについて検討しておきたい。東京の旅行代理店には、毎年秋以降膨大な種類のスキーツアーに関するパンフレットが氾濫することが恒例となっている。東京におけるスキーツアーの企画は、サミーツアー・オリオンツアー・トップツアーなど、1980年代に急増する。それらのパンフレットでほぼ共通することは、本州方面のスキーツアーと北海道へのスキーツアーが別冊子として区別して取り扱いされていることである。この要因は、北海道観光の位置付けのほか、アクセスの方法にある。本州方面のスキーツアーは、マイカープランを別にすると多くはスキーバスツアーか鉄道利用のツアー(JRシップル号・新幹線利用)により構成されている。これらのスキーツアーは、出発時間と集合場所<sup>7)</sup>に特色がある。大都市東京地区とスキー場との所要時間では、交通渋滞の影響もあり時間の有効活用を図るべく各スキーツアーは苦心している。これらのツアーは、出発時間が深夜の場合が多い。東京地区(新宿・渋谷・原宿・千駄ヶ谷・後楽園・池袋など)を午後10時・11時に出発し、有力スキーエリアである上信越・東北・白馬山系の各スキー場には、翌早朝の到着となる。このため、前述したように早朝スキー・仮眠施設を用意するスキー場も見られる。週末の場合は、ツアー料金は高めの価格設定<sup>8)</sup>となり、金曜日の深夜に出発し土曜日・日曜日の午後まで目一杯滑走が可能となり、日曜の夜・深夜に東京に到着するスケジュールとなっている。日程的にはややハードであるが、スキーを存分に楽しむためには効率的である。

こうしたスキーツアーの増加で、関連産業にいかに変化をもたらしたのであろうか。まず、一般にスキーバスツアーを利用した場合では、スキーバスは1つのスキー場を目指すのではなく一定範囲のスキー場集積地域を1エリアとしているケースが少なくない。これは、バス乗車率の向上策と

なっている。このため往路では、乗車客が少なく空席が目立つことはあまりない。東京からでは、白馬ルート、志賀高原ルート、北志賀ルート、野沢・斑尾高原ルート、妙高高原ルート、上越ルート、福島ルート、蔵王ルート、安比高原ルートといった有力スキーエリアへのスキーバスツアーが設定され人気が高い。その他にも、安比高原ルートの盛岡、信越ルートでの長野といった途中降車場を加え、高速路線バスの未発達だった時期には空席対策としてスキーパーク以外の利用者を取り入れる会社もあった。帰路は現地を夕方・夜に出発し、複数のスキーパークを巡回し東京に向かう。路線バスとは違い、会員制貸切バスであるために全席指定席である。特にスキーバスは、往路と同じバスに乗車するとは限らないために利用客の確認は大切であり、現地での添乗員を用意することにしている。しかしながら、一日の業務時間は、わずか30分程度であるため、多くの現地添乗員は、バスツアーや契約を結んでいる宿泊施設に滞在させ、添乗業務以外は、宿泊施設の業務をこなし労働力を効率的に利用している。このためこうした業務は、東京地区在住のスキーラバーをターゲットとし、シーズンアルバイトとして募集した若者の手にゆだねられることが通例であろう。

深夜直行のスキーバスの運行は、スキーパーク以外に経由地のドライブインの営業にも影響をもたらした。スキーバスの休憩は、貸切タイプであまりトイレが付いていないことからスキーパーク到着までに2・3回の休憩時間を設ける傾向がある。このため、複数のツアーハウスのバスが一定の時間に経由地のドライブインで販売需要を引き起こしていた。現在は、上信越自動車道の開通により無くなつたが、かつて志賀高原ルートなどでは碓氷峠直下の横川ドライブインでの休憩時に名物の峠の釜飯を、通常800円のところ600円でディスカウントして販売していた。このため冬季の売れ残りがなく、スキーバスの出発後に閉店していた。現在では、上信越自動車道の開通により、このような光景は一般道の民間ドライブインから、高速道路サービスエリアの利用へと変化している<sup>9)</sup>。

### 3. 北海道へのスキーツアーの特色

北海道へのスキーツアーでは、そのアクセスに

は航空機が多く利用される。ツアーフレームは、東京からの往復航空費・宿泊費・現地スキーパークまでの交通費がセットになっている。その他にも、スキーパークのリフト券や食事券など優待券・割引券などが含まれることがある。パンフレットをより詳細に検討してみると、本州方面におけるスキーツアーには見られない独自の内容を目的とする場合が少なくない。それは、スキーと観光や都市滞在（ステイプラン）をセットにしたものである<sup>10)</sup>。

例えば、札幌ステイプランの場合、スキーはティネや札幌国際スキーパークで行い、それとは別にアフタースキーのステイプランとして札幌の市内観光が含まれている。この市内観光としては、食事プランが比較的多く、ジンギスカン・ビール・ラーメン・かに・寿司といった道内観光物産を、そのメニューの売り物としている。一部のステイプランでは、小樽運河・北一硝子見学、その他ではオホーツクの流氷や札幌雪祭りをプラスするプランも存在する。その他の特徴として、北海道スキーツアーは日程の面で、設定が最低3日間であり、本州方面のスキーツアーと比較して滞在期間が長いことが指摘できる。

次に各航空各社が主催するスキーツアーの内容を検討する。ここでは、JAL・ANA・JASの3社の商事子会社による企画商品の比較により見ていきたい。各航空会社の利用率は、第1位ANA、第2位JAL、第3位JASとなっている（第4図）。観光は無形の商品であるため、従来からパンフレットの重要性が認識されているが、スキーツアーにおけるパンフレットの表紙は、いかに人々を引き付けるかが各社の課題となっている。スキーのパンフレットに限らず、観光イメージを創造させる役割を持つ。ANAが、「いい雪に乗りにいこう」など北海道の雪質をアピールしているのに対して、JAL・JASにはツアーユニット利用時の諸特典の内容が掲載されている。また、JAL・JASには、最近流行のスノーボードも宣伝されているがANAにはスノーボードの文字が見あたらない。しかしながら、ANAには先述のコピー自体にスノーボードを誘因する要素を含んでおり「滑りに行こう」ではなく、「乗りにいこう」とある点に注目したい。スノーボードは、スポーツ技術的にサーフィンと類似した飛躍したアピール性がある。こ

のようなコピーによるイメージ戦略が、ANAによって展開されていると考えられる。

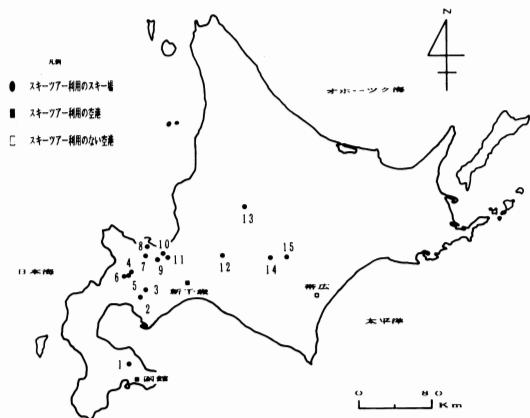
さてツアーの企画にあたって、どのスキー場を選択するかについては、東京（羽田空港）からスキー場近隣の道内空港への定期便の運航形態に関連している（第1表）。従来幹線を中心に運航されていたJAL（第5図）では、新千歳・函館空港によりツアーガ構成されている。新千歳空港からは、ティネ・札幌国際スキー場に加えて朝里川温泉・ばんけいスキー場の札幌圏とニセコ・Mtレースイ・トマム・サホロ・富良野・ルスツ・キロロ・エイベックストーヤスキー場を選択対象としている。函館空港からは、函館七飯スキー場のみとなっている。また、トマム・サホロスキー場の最寄り空港である帯広空港は、最近の参入であり1日1便に限られている。このために新千歳空港（南千歳）からJR石勝線の特急列車に乗り換えてコ

第1表 各航空会社スキーツアー利用によるスキー場と空港（1997年度）

スキー場名	利用空港	JAL	ANA	JAS
1 函館大沼	函館	○	○	
2 エイベックスリゾートトーヤスキーパーク	新千歳	○	○	○
3 ルスツリゾート	新千歳	○	○	○
4 ニセコひらふ	新千歳	○	○	○
5 ニセコ東山	新千歳	○	○	○
6 ニセコアンヌプリ	新千歳	○	○	○
7 キロロリゾート	新千歳	○	○	○
8 朝里川温泉	新千歳	○	○	
9 札幌国際	新千歳	○	○	○
10 ティネハイランド・オリンピア	新千歳	○	○	○
11 ばんけい	新千歳	○		
12 Mt. レースイ	新千歳	○	○	○
13 フラノ	新千歳・旭川	○	○	○
14 アルファリゾートトマム	新千歳・帯広	○	○	○
15 サホロリゾート	新千歳・帯広	○	○	○
16 札幌北広島プリンスファミリー	新千歳		○	
17 カムイスキーリンクス	旭川		○	○
18 大雪山旭岳	旭川			○
19 大雪山黒岳	旭川			○
20 糠平温泉	帯広			○
21 阿寒湖畔	釧路			○
22 端野メビウス	女満別			○

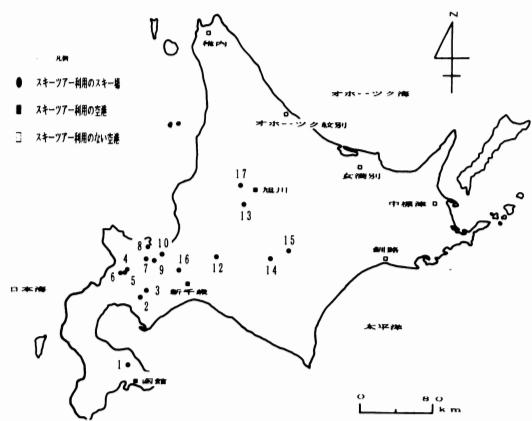
資料) 各社スキーツアーパンフレットより作成。

注) ○印は、各社の利用を示す。



第5図 JALにおけるスキーツアーチケットのスキー場分布

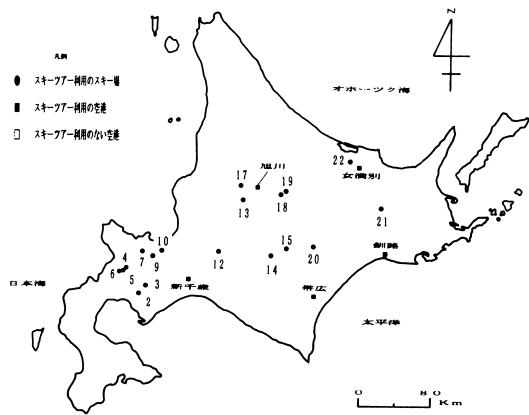
資料) 当社パンフレットより



第6図 ANAにおけるスキーツアーチケットのスキー場分布

資料) 当社パンフレットより

スが設定されている。ANA（第6図）でも、JAL同様に運航便数の多い新千歳・函館空港が起点として利用されている。この他に、稚内・オホーツク紋別・女満別・根室中標津・釧路・旭川への路線が設定されているが、便数が少なく空港周辺にスキー場が乏しいことからスキーツアーチケットの利用は見られない。JAS（第7図）では、従来からローカル線を運航してきたことを反映して、新千歳空港・旭川空港・帯広空港・釧路空港・女満別空港といった全道各地に複数のコース設定している。



第7図 JASにおけるスキーツアーユ用のスキー場分布

資料) 当社パンフレットより

JAL・ANAの新千歳空港を起点としたコース設定とは対照的に、JASでは戦略的に道東地域を含めた広範囲なスキーツアーコースの設定が可能となっている点が特徴である。例えば、釧路空港からの阿寒湖畔スキー場、女満別空港からの端野メビウススキー場、帯広空港からの糠平温泉スキー場のような、従来主として地域住民を対象としてきたようなスキー場も、スキーツアーコースの設定により定期的に道外スキー客を送り込むことができるようになったのである。とりわけ、東京一帯広線では1997年2月の乗車客における前年同月比が29.6%増となり、この要因を今季からの格安スキーツアード入の影響と見ている<sup>11)</sup>。また、フラン・トマム・サホロスキー場には、札幌から出発するリゾート列車<sup>12)</sup>が、当初ギャラント方式で販売されていたが、現在ではリゾートの旅情ムードを演出するなど新たな観光要素として成長している。このように、JAL・ANAでは新千歳空港を起点とし、札幌市内での滞在やリゾート列車を利用するというツアーリスト、JASでは道内各地に分散させ、スキー場までの時間的短縮や地域観光との結びつきを強化するというツアーリストとに大別される。また、北海道へのスキーツアードは、各社冬季の早朝便などオフピーク時の空席を埋めるため、通常の往復料金の半値以下の団体料金で設定されている。このため、東京のビジネスマンによ

るスキー目的以外の利用も散見されるものの、道民にはその恩恵ではなく、航空機利用が差別化されている感がしてならない。

## V. おわりに

本稿は、北海道における近年のスキー観光・レクリエーションスキーの特徴を、東京圏のスキーの意識とそれらの入り込みが多い本州方面とのスキー観光との比較を中心に考察してきた。具体的には、スキーの持つ意識の違いによりスキー観光のあり方が規定されていく。東京圏のスキーでは、非日常的なものとして捉えているのに対して、北海道内のスキーは、スキー場までの近接性や学校教育の影響により日常生活の延長線上として捉えている傾向が強い。とりわけ、東京圏でのスキーは抱く北海道へのスキーイメージは意図的に作られたものが定着するものである。その代表的な効果が観光パンフレットである。このように東京圏のスキーは、北海道へのスキー観光に対して一定のイメージを持っている。しかしながら北海道のすべてのスキー場が、イメージに沿った雪質が常にベストな状態に整えられているのではないし、広いゲレンデを有しているというわけでもない。特に、雪質は標高が高いスキー場は多くないので、3月ともなればパウダースノーというわけにはいかない。滑走期間を見ても、5月まで滑走可能なスキー場は、ニセコ・大雪山・キロロ・札幌国際・中山峠スキー場などのスキー場に限られる。つまり、パンフレット上のイメージを持続することの可能なスキー場は現実にはきわめて限定されているのである。その限定された有力著名なスキー場が、北海道へのスキーツアード商品の選択対象となっており、その他の多数の小規模スキー場は本州方面のスキーには全く見向きもされていないのが現実である。

今後の北海道へのスキーツアードの展開として、羽田発着枠の拡大に伴いJASの大幅な増加や格安航空会社の参入が注目される。これまでの価格設定や諸特典の多様性に加え、新たな選択対象のスキー場の増加が予想される。とりわけ、コクド系が運営する道東の津別や道北の深川スキー場あたりが期待される。また、1998年に実施される長

野五輪の影響も大きいと予想される。特にインフラ整備により、大都市圏との所要時間が一層短縮されている。さらに長野五輪は、白馬・志賀高原・飯綱高原・野沢温泉というように広域自治体で実施されることにも注目される。このようなことから北海道へのスキーツアーや北海道内のスキー場運営に対しての工夫がより一層求められる。

## 謝 辞

本稿を作成するにあたり、北海道教育大学岩見沢校の武田泉先生には終始ご指導いただきました。資料収集では、川崎市在住の鈴木理代氏、(株)日本旅行札幌教育旅行支店の岡島史郎氏、北海道商工労働観光部観光室・北海道観光連盟の方々には大変お世話になりました。記して感謝したい。

### 注

- 1) 競技スキーは、アルペン・フリースタイル・ノルディックなどを中心とし、規制されたコースにおけるタイム・技術点により競争するものである。
- 2) スキー技術の難しさは、ターンにおける加重操作にある。一般的には、外スキーにターン導入時加重を行う。悪雪では、その正確な加重操作によりスキーコントロールが維持される。
- 3) 以前では、ニセコひらふ・ニセコアンヌプリ・大和ルツツ（現ルスツリゾート）の3社の共通リフト券を販売していた実績を持つ。ニセコひらふ（アルペンリフト）・ニセコ東山・ニセコアンヌプリの各スキー場は、山頂付近で交わる。本州方面では、複数のスキー場が隣接するのは五龍とおみ・白馬47やガーラ湯沢・石内丸山・湯沢高原などに見られるが北海道内にはニセコ以外には見られない。このこともスキー場間の協力体制がないことに影響している。
- 4) 札幌国際・ティネハイランドスキー場間では、1996/97シーズンより共通シーズン会員券（85,000円）を発売し、特典として駐車場料金を無料とした新しい試みも見られる。
- 5) フラノ・トマム・サホロは、その他5地区を加えた北海道富良野・大雪リゾート地域整備構想における重点整備地域（27,062ha）である。この構想は、国際山岳リゾートゾーンの形成を共通テーマとしながら、立地環境特性、自然環境の保全との調和、既存の観光関連施設の立地状況およびその拡充整備、特定施設の整備計画、秩序ある土地利用等を相互的に判断して、それぞれ独自の機能と特性を有し、様々なニーズに対応できる多様性を備えた8地区を設定し、相互に機能分担を図りつつ有機的な連携を図ることによって国際レベルの長期滞在型リゾートとして整備しているものである。
- 6) 北海道と本州方面を結ぶ定期航路は、函館と青森・野辺地・大間間、太平洋岸では、釧路・苫小牧・室蘭と仙台・東京・横浜・八戸間など、日本海岸では、小樽と新潟・敦賀・舞鶴間がある。特に、夏季におけるツーリングの利用が最近目立っている。
- 7) 東京地区では、最終出発地を原宿・千駄ヶ谷・渋谷・池袋・新宿・後楽園などとし、その近隣である埼玉県（大宮）、東京都（八王子）、神奈川県（横浜・横須賀・本厚木・小田原）、静岡県（沼津）、山梨県（大月）、千葉県（柏・千葉）などから最終出発地までの送迎を行っている。この間の送迎費は、ツアーレートに含まれている。
- 8) ツアーレートは、12月から4月上旬まで設定されている場合が多い。価格設定は、年末年始が最も高く、次に1・2月の金曜日出発が高い。比較的安価なのは、月曜から木曜までの平日・シーズン開始・シーズン終わりである。また、同じツアーや料金格差の他に特典の違いがある場合もある。
- 9) このような深夜の予想外の営業チャンスの類似事例としては、JR長野駅の信州立ち食いそばの早朝営業や松本行夜行普通列車の大月・甲府（現在廃止）、東武鉄道「スノーパル」号の新藤原駅での長時間停車などでも見られた光景である。
- 10) JAS「'97北海道 de SKI & 観光 欲ばかりなあなたにピッタリの北海道が必ず見つかる!!」のキャッチフレーズで札幌、旭川、釧路、帯広の4路線から自由な時間帯とコースを選べる商品を広告している。
- 11) 北海道新聞夕刊1997年3月13日掲載。
- 12) ギャランティ方式は、アルファコンチネンタルエクスプレスが最初で車両デザインとしても破格のものであった。その他リゾート列車はフラノエクスプレス・クリスタルエクスプレス・トマムサホロエクスプレス・ニセコエクスプレス・ノースレインボーエクスプレスがある。

### 参考文献

- 石原照敏（1996）：『問題地域と国際競争』大明堂180ページ。
- 大野隆男ほか（1996）：『リゾート開発を問う』新日本出版、197ページ。
- 吳羽正昭（1991）：群馬県片品村におけるスキー観光地域の形成、地理学評論、64A、818-838。
- 吳羽正昭（1995）：新潟県湯沢町におけるスキー場開発の進

- 展, 愛媛大学法文学部論集 文学科編, 29, 131-155.
- 白坂蕃 (1986) : 「スキーと山地集落」明玄書房, 159ページ.
- スノービジネス編集室(1992) : スノービジネス, 夏号, 51, 1-12.
- スノービジネス編集室(1996) : スノービジネス, 冬号, 69, 1-12.
- 聖心女子大学「社会人類学ゼミ」(1996) : 私たちをそぞる観光パンフレットの威力, 観光人類学, 新曜社, 84-92.
- (財)全日本スキー連盟(1994) : 『日本スキー教程』, スキージャーナル, 10-14.
- 武田泉(1991) : 富良野大雪地域におけるリゾート開発の動向と地域的対応, 札幌大学教養部紀要, 39, 68-89.
- 武田泉(1994) : リゾート開発による開発討議と地域変動—キロロ・サホロ・トマム(北海道)・湯布院(大分県)のケースからの検討, 札幌大学産業研究所所報 8, 173-187.
- 北海道商工労働観光部観光室 : 来道観光客流動調査報告書, 北海道商工労働観光部, 3-26.
- 堀場弘喜 (1991) : 新スキー場の開設に伴う塩原温泉の変容, 千葉大学地理学報告 2, 65-68.
- 八木浩司ほか(1991) : 東北地方におけるスキー場開発の推移とその立地類型, 東北地理, 43, 161-180.
- 山村順次 (1995) : 『新観光地理学』大明堂, 270ページ.
- 万木孝雄ほか(1993) : 大規模リゾート開発による地元経済への波及効果, 農村計画学会誌, 12-2, 34-44.
- 脇田武光・石原照敏編 (1996) : 『観光開発と地域振興』大明堂, 165ページ.