

長野冬季オリンピックの開催に伴う地域変容：長野県および白馬村の事例を中心として

著者	山本 耕三
雑誌名	熊本大学教育学部紀要 自然科学
巻	49
ページ	163-172
発行年	2000-12-15
その他の言語のタイトル	Change in Regional Structure from Holding the XVIII Olympic Winter Games : A Case Study of Nagano Prefecture and Hakuba Village in Japan
URL	http://hdl.handle.net/2298/2400

長野冬季オリンピックの開催に伴う地域変容

— 長野県および白馬村の事例を中心として —

山 本 耕 三

Change in Regional Structure from Holding the XVIII Olympic Winter Games

— A Case Study of Nagano Prefecture and Hakuba Village in Japan —

KOZO YAMAMOTO

(Received September 1, 2000)

For the XVIII Olympic Winter Games, many infrastructures were constructed such as the Nagano shinkansen, the Nagano and the Joshin'etsu highway, and general roads between Nagano City and Olympic venues in the suburbs. As a result, Nagano City has become a central place in the transportation system of Nagano Prefecture. For example, Hakuba Village was in Matsumoto City's peripheral region before the XVIII Olympic Winter Games. After the Games, however, the village has become part of both cities' peripheral region.

In spite of being a famous ski resort in Japan, fewer skiers had been visiting Hakuba Village in recent years, however, the Hakuba Ski Jumping Stadium was constructed in 1993 and Japanese ski jumpers were active in the Games in 1998, so the Stadium has become a famous summer tourist spot in the village. Since then, Hakuba Village is transforming its winter ski resort into a summer and winter resort.

Key words : Transportation System, Ski, XVIII Olympic Winter Games, Nagano, Hakuba

I. はじめに

1998年2月7日から22日の間, 長野冬季オリンピックが開催された。わが国においては, オリンピックなどのビッグイベントを誘致し, その開催に間に合わせるように基盤整備が行われた(る)例が枚挙に暇がない。例えば, 1964年の東京オリンピックと東海道新幹線, 2005年開催予定の愛知万国博覧会と中部国際空港などである。新幹線や空港などの基盤整備は, 必ずしもビッグイベントのために構想されたわけではないが, それらの早期実現を図るためにビッグイベントが利用されてきた(本多, 1996)。

本稿では, 長野冬季オリンピックを事例として, 開催地域の基盤整備がいかに進められ, それに伴って交通体系がいかに変化したかの分析を手がかりとして, 開催地域がどのように変容をしたかを明らかにすることを目的とする¹⁾。

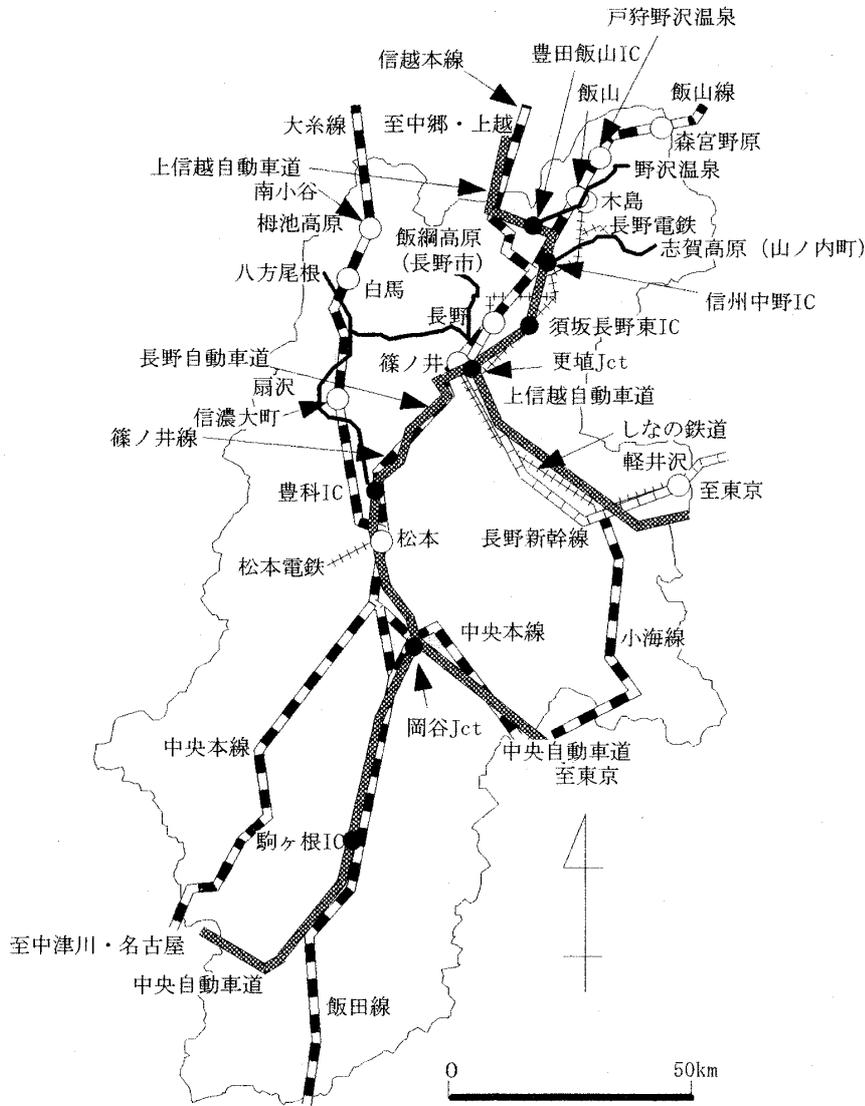
オリンピックは本来, 1つの都市が開催するものであるが, スキーは地形上の制約を伴うため, 冬季オリンピックの競技会場は1都市内で完結するとは限らない。長野冬季オリンピックの場合, 長野市が立候補したが, その競技会場は長野県北部に分散して設置された(表1)。本稿では, 長野冬季オリンピックの競技会場が設置された地域を広域的に取り上げるとともに, 会場が設置

された市町村の事例として白馬村を取り上げることにする。

表1 長野冬季オリンピックにおける競技会場の分布

市町村名	競技種目
長野市 (飯綱高原)	アイスホッケー, ショートトラック, スピードスケート, フィギュアスケート フリースタイルスキー, ボブスレー, リージュ
軽井沢町	カーリング
山ノ内町	アルペン (回転・大回転), スノーボード (大回転・ハーフパイプ)
野沢温泉村	バイアスロン
白馬村	アルペン (滑降・スーパー G), クロスカントリー, ジャンプ, ノルディック複合

長野県土木部資料により作成。



——— : 長野冬季オリンピックに向けて改良された一般道路

図1 長野県における主要道路網と鉄道網

Ⅱ. 長野県における高速交通網の整備

1) 高速道路の整備

図1に、長野県における高速道路網を示した。長野県内に初めて高速道路が開通したのは1975年、中央自動車道中津川インターチェンジ（以下、ICと略す）～駒ヶ根IC間であり、この時、南信地方²⁾が高速道路によって中京圏と結ばれることとなった³⁾。同自動車道が全通し、南信地方が高速道路によって首都圏と結ばれたのは1982年のことである。中央自動車道との分岐点である岡谷ジャンクション（以下、Jctと略す）から長野県第二の都市である松本市を経て、北アルプスへの南口にあたる豊科ICまで長野自動車道が開通したのが1988年である。同自動車道豊科IC～更埴Jct～上信越自動車道須坂長野東IC間の開通は1993年であり、この時ようやく長野市まで高速道路が到達した。更埴Jct以南の上信越自動車道の開通は1996年であり、首都圏～長野市間の最短経路の高速道路が全通したのはこの時である⁴⁾。同自動車道の須坂長野東IC以北は1995年に信州中野ICまで、1997年に中郷ICまで、長野冬季オリンピック後の1999年に上越Jctまで全通し、北陸自動車道と接続した。

2) 一般道路の改良

長野冬季オリンピックのメイン会場である長野市から、あるいは高速道路のICから、一部の競技会場が設置された飯綱高原（長野市）・野沢温泉・志賀高原（山ノ内町）・白馬を結ぶ一般道路が、長野冬季オリンピックに間に合うように改良された（図1）。従来は松本市を中心都市とする中信地方の中で周辺地域としての性格を帯び、長野市との結び付きが弱かった大北地域⁵⁾が、長野市との交流が容易となったことが特筆される。

3) 長野新幹線の開通

長野新幹線は1997年に開通した。長野冬季オリンピックの開催決定以前は高崎駅～軽井沢駅間をフル規格で、軽井沢駅～長野駅間は在来線を改軌して新幹線車両が乗り入れる「ミニ新幹線」とする計画であったが、オリンピックの開催決定に伴い、全線フル規格に変更された。並行する在来線は、高崎駅～横川駅間および篠ノ井駅～長野駅間はJRのまま存続したが、碓氷峠を越えるために補助機関車の連結が必要な横川駅～軽井沢駅間は廃止された。そして軽井沢駅～篠ノ井駅間は第三セクター「しなの鉄道」に転換された（石澤，1999）。

Ⅲ. 高速交通網の整備に伴う交通体系の変容

長野新幹線の開通によって、鉄道による東京駅～長野駅間の所要時間は、平均すると在来線特急の2時間50分（1997年6月現在）⁶⁾から新幹線の1時間38分（1998年6月現在）に短縮された。往路を始発の特急、復路を最終の特急を利用する場合、目的地での滞在可能時間は東京側で10時間から13時間40分へ、長野側で11時間30分から14時間20分へと、ともに3時間弱延びた。また、運転本数も20往復/日から26往復/日に増発された（石澤，1999）。

一方、長野県第二の都市である松本市の場合はどうか。2000年7月現在、在来線特急による新宿駅～松本駅の平均所要時間は2時間45分、運転本数は18往復/日であり、目的地での滞在可能時間は東京側で11時間48分、松本側で10時間22分である⁷⁾。これらは、長野新幹線開業前の上野駅～長野駅間の場合と大差ない。

長野県内の各市町村の階層性を分析した石澤（1991, 1995a）によれば、長野県においては、経済活動の上では長野市と松本市が二大都市として存在し、前者が東北信の、後者が中南信の中心都市であるという。しかしながら、長野新幹線の開通によって、長野市と松本市の東京への交通の利便性に差が生じたこと、その上で、県内の高速道路網の整備が進んだことや、長野市と長野市外のオリンピック会場を結ぶ道路の改良が進んだことから、将来的には長野県の都市体系上の長野市と松本市の階層の差が生じる可能性がある。それ以上に、東北信内での低次の中心地、例えば飯山市や山ノ内町（の長野電鉄湯田中駅周辺）の長野市との階層格差が大きくなることが予想される。長野新幹線の開通が直ちにかつ劇的に地域的な経済活動に格差をもたらすわけではなく、その影響の有無や程度を定量的に実証するには、まだ時間の経過が必要であると思われる。そこで、長野県内のバス路線の再編成を示すことによって、長野県の都市体系上の変化の兆しを提示しようと思う。

表2は、長野新幹線の開通に伴うバス路線の再編成を示したものである。長野駅～蓮池⁸⁾間は、1990年には夏休み期間中に運行されていたが、1995年の夏休み期間には運行されなかった。しかし、2000年には上信越自動車道経由で所要時間を25分短縮した上で、1990年よりも便数は減ったものの復活している。

長野駅～野沢温泉間は1995年にはなかったが、2000年では2.5往復と便数は少ないが運行されている。長野新幹線の開通以前は、公共交通機関を利用して長野市～野沢温泉間を移動する場合、長野駅～JR飯山線飯山駅または戸狩野沢温泉駅、あるいは長野電鉄木島駅間を鉄道を利用し、これら各駅と野沢温泉間はバスに乗り継ぐ必要があった。長野駅～野沢温泉間の所要時間は、乗り継ぎがスムーズにいく場合で約1時間半である。長野駅～野沢温泉間を直通するバスは、乗り

表2 長野新幹線開通に伴うバス路線の再編成

バス路線	1990年7月	1995年7月	2000年7月
長野駅 ↓ 蓮池(志賀高原)	95分/5往復(7/21～8/31運行)	なし	70分/2往復
長野駅 ↓ 木島駅 ↓ 野沢温泉	なし なし	なし なし	53分/3往復 75分/2.5往復
越後湯沢駅 ↓ 森宮野原駅 ↓ 野沢温泉	68分/6往復 113分/5往復	68分/6往復 103分/5往復	65分/4往復 なし
長野駅 ↓ 信濃大町駅 ↓ 扇沢	なし なし	101分/6.5往復 なし	60分/6往復 100分/4往復
長野駅 ↓ 八方 ↓ 梅池高原 ↓ 白馬乗鞍	なし なし なし	なし なし なし	65分/10往復 85分/5往復 90分/3.5往復

注：時間は始発停留所からの累計である。便数は1日あたりである。

『JTB時刻表』1990年7月号、1995年7月号、2000年7月号により作成。

表3 飯山駅・木島駅・戸狩野沢温泉駅～野沢温泉間のバスの便数の変化

バス路線	1990年7月	1995年7月	2000年7月
飯山駅 ↓			
木島駅 ↓	17 往復	19.5 往復	13 往復
野沢温泉	22.5 往復	21.5 往復	14.5 往復

戸狩野沢温泉駅 ↓			
野沢温泉	11.5 往復	11.5 往復	5.5 往復

注：便数は1日あたりである。

『JTB時刻表』1990年7月号，1995年7月号，2000年7月号により作成。

換えの手間を省いたものの，所有時間の短縮は約15分にすぎない。野沢温泉村は飯山市の商圏に属するため（石澤，1995b），飯山市～野沢温泉村間の旅客流動があり，長野駅～野沢温泉間の直通バスの開業後も従来のバスは存続しているが減便されている（表3）。長野駅～野沢温泉間の直通バスの便数は2.5往復にすぎないが，この便数の増加以上に，1995年以降に飯山駅・木島駅・戸狩野沢温泉駅～野沢温泉間のバスは減便されている。さらに長野電鉄は木島線を乗客減のため廃止する意向であり⁹⁾，地方における近年の公共交通機関の衰退ぶりがここでも顕著である。

野沢温泉に関してもう1つ特筆すべきことは，1995年には上越新幹線越後湯沢駅を結ぶバスが設定されていたのに対し，2000年にはそのバス路線は越後湯沢駅～JR飯山線森宮野原駅間に区間が短縮されたことである（表2）。長野新幹線の開通に伴い，首都圏～野沢温泉間を最も速く移動する経路が上越新幹線から長野新幹線に代わったのである。なお，森宮野原駅は長野県栄村にあるが，同村は新潟県に接している。石澤（1995b）によれば，同村は新潟県に中心をもつ商圏の一部であるという。

長野駅～信濃大町駅間は1990年は運行されておらず，1995年までに運行開始され，1995年の所要時間は1時間41分であった（表2）。2000年になると，便数は1995年と大差ないが，所要時間が1時間に短縮されている。この間，このバスが走行するルートは，長野市とオリンピック白馬会場を結ぶ「白馬ルート」として改良が進められた。また，このバス路線は2000年には立山黒部アルペンルート長野県側の入口である扇沢まで直通している。したがって，長野新幹線は，立山黒部アルペンルート観光のアクセスとしても利用可能である。

長野駅～白馬乗鞍間は長野新幹線の開通に伴って開業した路線である（表2）。白馬駅前を経由する。「八方」は八方尾根スキー場の麓にあるバスターミナルである。一部の便は梅池高原へと足を延ばしている。長野新幹線開通以前は，公共交通機関を利用して首都圏～大北地域間を移動する場合，もっぱらJR中央本線～大糸線利用であったが，長野新幹線開通後は長野新幹線～長野駅発着バス利用というルートができた。白馬村役場での聞き取りによると，首都圏から北アルプスを訪れる観光客は，現在では自家用車で高速道路を利用する者の割合が大きいが，公共交通機関を利用する場合，現在でも中央本線～大糸線利用が多く，また，冬季のスキー客についてはスキーツアーのバス利用が多いという。首都圏の住民が宿泊を伴う北アルプス観光に便利な時間帯に中央本線の特急2.5往復が大糸線まで延長運転しており¹⁰⁾，それを利用する場合，新宿駅～信濃大町駅間は平均3時間10分，新宿駅～白馬駅間は3時間36分である。新宿駅～松本駅間の特急は30分ないし1時間おきに運転されているが，必ずしも大糸線の普通列車との接続がよいわけではない。

ところで，長野駅発着バスは，首都圏からの観光客を呼び込む新たなルートとしての機能より

も、現実には大北地域の住民が用務等で長野市や首都圏へ出向くための便利なルートとして機能している¹¹⁾。長野新幹線～長野駅発着バスを利用する場合、東京駅～信濃大町駅間の平均所要時間は2時間56分、運転本数は6往復/日、東京駅～白馬駅間はそれぞれ2時間55分、10往復/日である¹²⁾。したがって、長野新幹線～長野駅発着バス利用の方が中央本線～大糸線利用よりも所要時間も短く実質的な便数も多い。また、日帰りの場合の滞在可能時間については、信濃大町駅発着便の場合、長野市内10時間25分・東京都内6時間32分、同じく八方発着便の場合、長野市内12時間40分・東京都内9時間1分である。逆方向の場合、大町市内での滞在可能時間は7時間15分、白馬村内でのそれは白馬駅前停留所で乗降するとして10時間15分である。にもかかわらず、長野駅発着バスの首都圏からの観光客の利用が少ない理由としては、首都圏においてこのバスの知名度がまだ高いこと、安価な旅行商品にこのバスが組み込まれていないことが挙げられる。しかし、その最も大きな理由としては、家族連れや小グループの場合、自家用車利用の方が交通費が安価であることに加えて、冬季のスキー客の場合は自分のスキー板を自家用車に積み込むこと、夏季の観光客の場合、特に周遊型の観光¹³⁾をする際には、都市観光でない限り自動車は不可欠であることなど、現在の自然と親しむ観光のあり方そのものが自動車利用に向かわせていることにある。

IV. 白馬村におけるスキー客の減少とその対応

1) 白馬村の観光開発

白馬村の観光開発は明治末の夏山登山者に対する山小屋経営を起源とするが、開発が本格化したのはスキーの大衆化に伴ってである。第二次大戦前はスキーといえばもっぱら山スキーのことを指し、スキー人口も限られていたが、戦後になるとリフトが設置されるようになり、ゲレンデスキーという形で大衆化が進んだ(石井, 1977)。白馬村は、梅池高原を有する北隣の小谷村とともに、長野県における有名スキー場が多く分布する地域の1つである。スキー場の立地条件は、白坂(1982)によると、積雪量・雪質・地形・滑走可能期間などの自然条件のみならず、大都市圏の住民が週末スキーを楽しむために訪れることができる時間距離であることなどの社会・経済的条件をも満たす必要があった。これらの条件を満たしていたのが、長野県北部や新潟県の国鉄上越線沿線であった。スキーの大衆化によってスキー場周辺では宿泊需要が急増した。一方で地元の農家は農業生産様式や生活様式の変化に伴って、冬季の農閑期の副業として民宿経営に乗り出していった。

白馬村では、1960年代以降、平川の扇状地など、水利に恵まれず雑木林ないしは原野であった土地が別荘地として開発され分譲されるようになっていった。1960年代に開発された別荘地こそ別荘が建ち並んだ。しかしながら、1970年代以降に開発が始まった別荘地は、わが国にペンションという宿泊施設が紹介された時期と重なり、転職して観光地でペンション経営を目論む人たちが営業目的で別荘地を購入し、「ペンション村」が成立した(石川, 1993)。

2) 白馬村におけるスキー客の減少と夏季観光客の増加

わが国におけるスキー場の利用客数は1990年代前半にピークを迎え、以降は減少に転じている。図2はそれを白馬村について示したものである。白馬村内のスキー場の利用客数は、1991年にピークに達し、緩やかに減少していたが、1997～1998年の落ち込みが大きく、1999年は再び増加に転じた。白馬村役場での聞き取りによれば、1997～1998年の落ち込みが大きいのは、1997

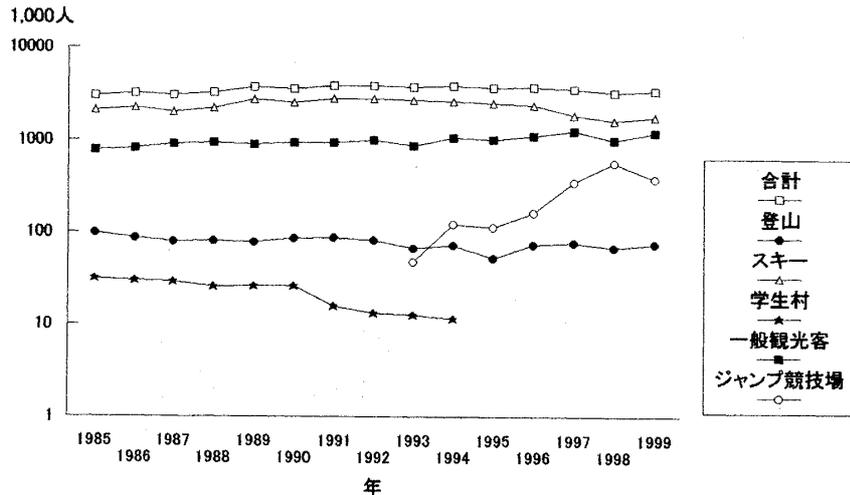


図2 白马村における目的別入り込み観光客数の推移 (推計値)
白马村観光国際課資料により作成

年末のスキーシーズン入りから1998年の長野冬季オリンピック終了まで、一般スキーヤーが白马村のスキー場を敬遠したためであるという。白马村は長野冬季オリンピックにおけるスキー競技のメイン会場の位置付けであり、ジャンプ競技やアルペン競技、クロスカントリー競技が行われた(表1)。1999年は対前年比で増加に転じてはいるものの、1996年と比べれば減少しており、長期的には減少傾向にあるといえよう。図2において、1996年値と1999年値を結ぶ直線を引けば、1997～1998年に白马村のスキー場を敬遠した一般スキーヤーの数が推測できると思われる。

スキー場の利用客数が減少傾向に転じる中で、スノーボードがブームとなっていった。したがって、狭義のスキー客数はスキー場の利用客数の減少傾向以上に減少しているものと思われる。スノーボードの登場当初は、中・上級スキーヤーにとってあこがれのスキー場ほど、スノーボードを全面禁止ないしは初心者向けゲレンデに限定してスノーボードに開放する傾向があった。スノーボードでの滑り方は、スキーヤーにとってじゃまに感じられるからである。一方で、スノーボードは中・上級スキーヤーにとってのあこがれのスキー場に対するあこがれの思いがないという。彼らはむしろ、スキー場への時間距離を重視する傾向にある。近年の人工降雪機の普及により、気温さえ低ければ積雪量が多いことよりも大都市からの時間距離が短いことが、スキー場の立地条件として重要になってきている。長野県においては、積雪量が少なく従来はスキー場の適地とはいえなかった軽井沢や南信地方に、人工降雪機の利用を前提としたスキー場が新たに開発されていった(小林, 1993)。その結果として、宿泊を伴うスキーではなく、日帰りや、深夜自家用車で出発し、高速道路出口からスキー場までの渋滞に巻き込まれないうちに到着し、車内で仮眠をとってからスキーないしはスノーボードを始めるという、「夜行日帰り」型のスキーが近年では主流になっている。

以上のような近年のスキー場をめぐる動向を考慮すると、白马村のように宿泊を伴うスキーを前提とし、かつ八方尾根スキー場のような中・上級スキーヤーにとってあこがれのスキー場であるほど、スキー客数の減少や、減少する中での質的变化の影響を強く受けることになる。

このような事態への対応として、八方尾根スキー場では、1997年に一部の緩やかなゲレンデをスノーボードに解禁し、1999年には一部の急斜面を除いてスノーボードを解禁するまでになった。現在は、スキーとスノーボードの比率は6:4であるという。スノーボードの禁止は、グループの中にスキー派とスノーボード派の両方がいる場合のスキーヤーまでをも八方尾根スキー場から

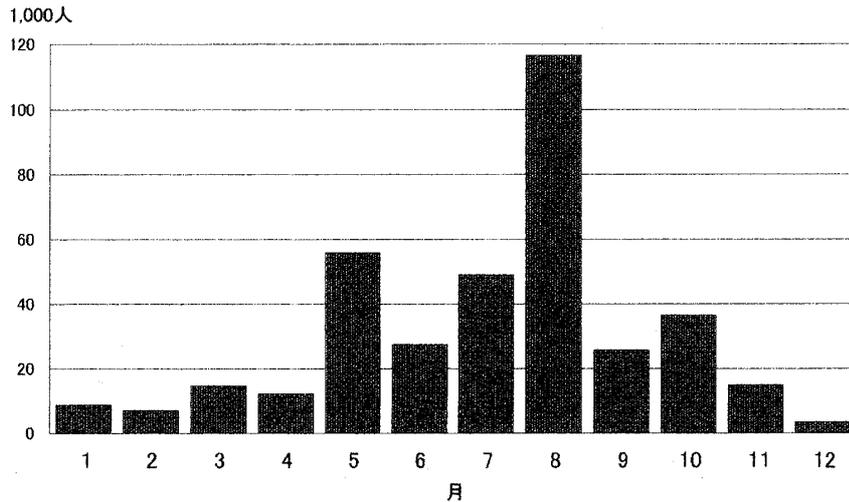


図3 白马ジャンプ競技場の月別観光客数（1999年）

注：リフトの有料乗車人員

白马村観光国際課資料により作成

締め出すことになっていたことを考慮した結果、スノーボードを解禁したという¹⁴⁾。

次に、白马村内のスキー場の利用客がどこから来ているかについてみると、白马村役場での聞き取りによれば、首都圏・中京圏・近畿圏からが1:1:1の比でほぼ等しく7割を占め、残りの3割が長野県等その他からであるという¹⁵⁾。人口比に比べて中京圏や近畿圏からのスキー客の比が大きいのは、首都圏からみれば新潟県のJR上越線沿線のスキー場と競合関係にあるのに対し、中京圏・近畿圏からは、大規模なスキー場としては白马村内のスキー場が最も近いからであるという。首都圏からは、自動車利用の場合の時間距離は大差ないが、鉄道利用の場合は上越地区が優位に立つ。例えば、上越新幹線には駅と直結したガーラ湯沢スキー場がある。したがって、長野新幹線+長野駅発着バスというルートができたことが、白马村内のスキー場に目に見える効果を及ぼすとはいえないであろう。

最後に、夏季の観光について簡単にふれておく。北アルプスの夏季の観光は、登山やトレッキング¹⁶⁾、学生のスポーツ合宿、受験合宿が中心であった。しかし、白马村への入り込み観光客数はスキー客の割合が大きく、1992年まではスキー客が7割以上を占めていた(図2)。1993年に完成した白马ジャンプ競技場が観光施設としても注目され、長野冬季オリンピックが開催された1998年には50万人を超える人が訪れた。スキー客の減少と白马ジャンプ競技場観光客の急増で、1999年には白马村への入り込み観光客のうちスキー客の比率は52%にまで低下している(図2)。図3は、1999年における白马ジャンプ競技場の月別観光客数を示したものである。これを見ると、白马ジャンプ競技場の観光は夏季に集中していることがわかる。白马村役場での聞き取りによれば、白马ジャンプ競技場の観光客はバスツアーによる通過型観光が多く、必ずしも白马村内での宿泊客の増加には結びついていないという。入り込み観光客数の上では、白马村は1990年代前半までは冬型の観光地であったのが、1990年代後半には夏・冬型の観光地に変わったといえよう。白马ジャンプ競技場の観光客数は、長野冬季オリンピックでの日本人選手の活躍のインパクトが薄れるにつれ、1998年をピークとして減少するであろうが、札幌市の大倉山シャンツェが札幌市内の観光ポイントとして定着していることを考慮すれば、一定の観光客数は維持していくものと思われる。

V. おわりに

以上の考察を要約すれば、以下のようなになる。

1998年の長野冬季オリンピックの開催に向けて、長野県においては、新幹線や高速道路、長野市や高速道路のインターチェンジと長野市外のオリンピック会場を結ぶ一般道路の改良が行われた。それらの基盤整備に伴い、長野市を中心とする交通体系も整備された。その結果、従来は松本市に対する周辺地域であった白馬村が通勤や物流において長野市との関係を強めるなど、長野県における都市体系の変化の兆しが観察された。しかし、対東京という点に関しては、変化の有無や程度を把握するには時間の経過が不十分であり、変化の有無や程度を明瞭に観察することはできなかった。

次に、スキーによって発展してきた白馬村の観光が、スキー人口の減少とスキー客の質的变化が同時進行する中で、また、地元でオリンピックが開催される中で、いかなる対応をとり、変容していったかを考察した。その結果、従来は冬季のスキーに特化していた白馬村の観光が、スキー客の減少と夏季の観光ポイントとして白馬ジャンプ競技場が加わったことにより、夏・冬型の観光地に変わりつつあること、また、冬季のみに着目しても、狭義のスキー以外をも含むウインターリゾートに変わりつつあることが明らかになった。

謝 辞

本稿は、1999年度「地理学実習Ⅱ」として2000年3月に実施した長野巡検で得られた知見および2000年8月に実施した補足調査の結果に基づく。実習の際には白馬村観光国際課の篠崎孔一氏・野沢温泉村商工観光課の森 博美氏に便宜を図っていただいた。末筆ながらお礼申し上げます。

注

- 1) 長野市における冬季オリンピックの開催に伴う地域変容に関しては、長野市の都市化過程との関連について論じた石澤(1999)がある。また、長野冬季オリンピック自体の検証としては、長野県地方自治研究センター(2000)が詳しい。
- 2) 長野県は、慣習的に、長野市を中心とする北信地方、松本市を中心とする中信地方、上田市を中心とする東信地方、飯田市を中心とする南信地方に分けることがある。指標によってはさらに細かく分けたり、逆に東北信、中南信と二分することもある。
- 3) 本節は、建設省道路局監修(1999)：『高速道路便覧 '99年版』全国高速道路建設協議会による。ただし、本稿では高速道路の路線名称は正式名称ではなく、一般になじみのある通称を用いた。
- 4) 長野ICから首都圏への普通車の場合の高速道路の所要時間と料金は、中央自動車道経由高井戸ICまで3時間18分・5950円、上信越自動車道経由練馬ICまで2時間33分・4900円である。日本道路公団ホームページ <http://www.japan-highway.go.jp> による。
- 5) 大町市と北安曇郡(白馬村・小谷村など)を指す。
- 6) ただし、在来線特急は上野駅～長野駅間の運転であったので、その所要時間である。なお、東京駅～上野駅間の所要時間は8分であり、上野駅での乗り換えに数分を要する。
- 7) 『JTB時刻表』2000年7月号によって求めた。ただし、他に夜行急行1往復があるが、平均所要時間や滞在可能時間の算出には含めていない。また、臨時特急・臨時急行も含めていない。
- 8) 山ノ内町の志賀高原にある。
- 9) 信濃毎日新聞2000年8月9日朝刊。なお、JR飯山駅と長野電鉄木島駅は千曲川の対岸にある。飯山市の中心市街地は飯山駅周辺であり、木島駅周辺は市街化されていない。長野駅～飯山駅・木島駅間

- の列車本数は、JRが16往復/日、長野電鉄が15往復/日で大差ないが、運賃はJRが570円に対して長野電鉄は1130円と、JRのはほぼ倍額である。
- 10) 下り特急は新宿発8:00・南小谷着11:55, 新宿発10:00・南小谷着13:45の2本, 上り特急は信濃大町発7:55・千葉着12:25, 南小谷発12:36・新宿着16:36, 南小谷発14:50・新宿着18:36の3本である(『JTB時刻表』2000年7月号による)。観光シーズンには臨時特急や松本始発・終着の定期特急の大糸線への延長運転が多数なされる。また、夜行急行は下りのみ、定期1本と臨時2本が大糸線に乗り入れている。
 - 11) 大北地域～長野市間の鉄道は三角形の二辺を回ることになり直通運転もしていない。両地域間の鉄道による旅客流動は無視できるものと思われる。なお、バス利用に限定しないが、寺井(1998)は、「白馬ルート」の道路改良後、白馬村へはこれまで松本市から納品されていたものが長野市から来るようになったこと、白馬村から長野市への通勤も行われるようになったことなど、白馬村が急速に長野市との関係を強めていることを指摘している。
 - 12) 『JTB時刻表』2000年7月号によって求めた。
 - 13) 受験合宿など、夏季の1ヶ所滞在型の観光客数は落ち込みが激しい。白馬村では、「学生村」と称して受験合宿などを受け入れていたが、1994年を最後に一般観光客と統計上の区別をすることをやめている。
 - 14) 野沢温泉村役場での聞き取りによれば、八方尾根スキー場と同じく有名スキー場である野沢温泉スキー場もスノーボード解禁が遅れ、2000年シーズン(1999年末からのシーズン)でようやく解禁したという。野沢温泉スキー場の場合はスノーボード解禁の結果、客数が対前年比増加に転じたという。
 - 15) 野沢温泉村役場での聞き取りによれば、同村の場合では中京圏+近畿圏で、首都圏と同じ割合になるという。
 - 16) 北アルプスの登山は本格的な装備と技術が必要であるが、スキー場のリフトの頂上からしばらくは、本格的な装備や技術を要さないトレッキングコースとして整備されており、夏季もリフトを営業している。八方尾根スキー場の場合、八方池までが「八方尾根自然研究路」というトレッキングコースであり、八方池を過ぎると唐松岳への登山道となる。

文 献

- 石井英也(1977):白馬村における民宿地域の形成. 人文地理, vol.29, pp.1~25.
- 石川敏幸(1993):冬季リゾートとなった白馬ペンション村. 信州地理研究会編:『変貌する信州Ⅱ』信濃教育会出版部, pp.214~217.
- 石澤 孝(1991):長野県における都市体系序論—長野県における都市体系の現状—. 信州大学教育学部紀要, no.72, pp.133~148.
- 石澤 孝(1995a):長野県における都市規模の比較に関するノート. 長野県地理, no.14, pp.15~23.
- 石澤 孝(1995b):長野県における商業地システム—商圏構造の分析から—. 長野県地理, no.13, pp.1~9.
- 石澤 孝(1999):『地方都市における都市化と農地の転用—長野オリンピックにともなう開発の場合—』第一住宅建設協会, 85p.
- 小林 詢(1993):ひろがる冬のリゾート地—スキー場の開発. 信州地理研究会編:『変貌する信州Ⅱ』信濃教育会出版部, pp.11~14.
- 白坂 蕃(1982):中央高地椴池高原における新しいスキー集落の形成. 地理学評論, vol.55, pp.566~586.
- 寺井篤樹(1998):上意下達の巨大イベントから内発的地域づくりへ—認識を欠いた「費用対効果」と「優先順位」—. 江沢正雄・レオナルゼン, D.・谷口源太郎・バーグ, P.・矢崎利和・徳武正司・中村葉子・内山卓郎・今井寿一郎・野池元基・寺井篤樹・千葉明日香・渡辺隆一・清川博明・友田三津夫:『長野五輪 歓喜の決算—肥大化五輪への批判と提言—』川辺書林, pp.173~197.
- 長野県地方自治研究センター編(2000):『長野冬季オリンピック白書—県民から見たオリンピック—』長野県地方自治研究センター, 254p.
- 本多勝一(1996):『本多勝一集 第25巻 日本環境報告』朝日新聞社, 454p.