

ドイツの観光街道にさぐる 〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

河野 眞

本稿では、ドイツの街道観光のシステムが日本の観光の今後に参加になりはしないかとの観点から、ドイツの実例に注目し、そこに多少の考察を加える。全体の構成は、先ず話題を略述し、次いでドイツの観光の基本的な形態である観光街道を概観する。その概観は約150種類に及ぶため、リスト挙げてそれぞれに数行の説明をほどこすだけでもある程度の分量にはなろう。しかし本邦では全体を見渡す試みはこれまでなかったように思われ、鳥瞰図として多少の効用はあろう。それを踏まえて、次にその約150のなかから、種類の異なった幾つかを取り出してやや詳しく解説する。次の5種類である。

- a. ドイツ・アルプス街道：これが観光街道の第一号であったが、またドイツ・ワイン街道をも併せてナチスの政策がからんでいことも指摘する。
- b. バーデン・アスパラガス街道：アスパラガスがヨーロッパでは特別の食材であることを同時に取りあげる。なおアスパラガス街道には、この他にブランデンブルク州のペーリッツ周辺でも設定されている。
- c. ザクセン工業地帯街道：東西ドイツの統一後、旧東ドイツへのでこ入れも兼ねて企画された観光街道の性格があり、また環境問題を正面にすえていることでは今日のドイツの国家政策とも重なる。
- d. ドイツ歴史的な劇場街道：EU レベルで企画された文化街道の一環を構成しており、街道観光がEU のポリシーでもあることへと検討を拡大する。ちなみにこれは歴史的な劇場という建前から、バイロイトで言えば、辺境伯爵劇場は入るがワーグナーの祝祭劇場は省かれるほど厳選されている。

- e. ドイツ海賊街道 ちょっと変わった歴史好きのためのルートだがドイツ・ツーリズム・センターが集計している約150種類の観光街道の一つでもある。海賊の名前は14世紀末にヘルゴランド島を拠点に勢威をふるったクラウス・シュテルテベッカー。ドイツ人の中では特に北ドイツにおいて人気があり、ビールの銘柄にもなっているが、日本では未紹介かも知れない。日本・東アジアで類例をもとめれば、さしずめ藤原純友か倭寇の首領だった王直などがそれにあたるのであろうが、こういう種類も観光街道に仕立てられている。

概観に加えてピックアップした数種類を覗くことによってドイツの街道観光がどういうものかが分かってこよう。それを踏まえて、日本の観光のあり方にどこが参考になるのか、どの程度取り入れることができるか、そのときの障害は何であるかを検討する。その考察は勢い日独の社会と文化の比較とも重なる。観光をめぐるポリシーやその実際は文化の特質そのものであり、それゆえドイツの仕組みが参考になるとは予想しても、そっくり移植ということはありません。しかし独自の活用は考えられるだろう。それは日本に合うように工夫することでもある。

そのさい、ドイツの観光形態の基本が街道形態をとるために、それを抽象化して〈線型〉と表現してみた。それに対して日本の多くの観光資源は、種々の観光スポットが狭い空間に高密度に集中している古都など少数の事例をのぞけば、やや小さな点の散在と言ってもよい様相であることが多い。そこで、それを指すのに〈点型〉と表現した。それは一つ一つの点が、少なくとも表層観察では多くの場合自立し得ないことに留意した呼称でもある。したがって敢えてニュートラルな表現をすれば、点型から線型への組み替えはどの程度可能か、という課題である。

(1) はじめに——ドイツの観光街道を概観するにあたって

(観光における日本とドイツ)

観光は現代世界においてすこぶる一般的かつ多面的な現象である。総合的現象と言ってもよい。行楽に限定してもその中身は多岐にわたり、種類も多彩になる一方である。そのなかで近年の日本において多くの場合に

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)



ドイツ観光局による最近の日本向けパンフレット

共通して話題になるのはその経済的な効果であろう。実際、観光との取り組みは地域振興や町おこしには欠かせない部門となっている。たしかにそれは、現実の趨勢からは領けないわけではない。国際観光に限っても、その経済規模は世界全体ではOA機器に次ぎ、エネルギー関係に費やされる金額の総額と比肩するとも言われる⁽¹⁾。それゆえ今日では各方面から観光が話題になり、また研究や調査も行なわれている⁽²⁾。日本の場合、2008（平

(1) 観光の経済規模については諸書が取りあげているが、たとえば次を参照、日本政府観光局 JNT（編）『2010年版 国際観光白書——世界と日本の国際観光交流の動向』平成22年，p. 19-20。（「世界の観光産業の経済規模」）

(2) 次の標準的な動向調査を参照、観光庁（編）『平成24年度版 観光白書』平成24(2012)年

成20)年の観光庁の設置を機に、観光立国への掛け声がそれまでにない高まりを見せ、また世界遺産への登録をめぐる運動も活発である。各地域で市町村などもかかわって地域観光ガイドの資格が話題になり、さらに世界遺産ガイドも人気をよんでいる。事実として、経済効果を念頭に外客を日本への呼び込もうとする動きはこれまでになく熱を帯びている。

それには日本の現状が、高度経済成長時代とは打って変わって、経済指標の上では比較的長期にわたって停滞をきたしており、それを打開するための模索という面もあろう。もともと、観光を地域振興や町おこしとばかり結びつけられるのは筋違いの面もないわけではなく、それだけでは長続きしない脆さを併せもっている。

ところで日本と共に、観光客の送りだし国として大きな比重を見せるのがドイツである。と言うより、その送りだしの規模は日本を大きく凌駕している。ところがそれをめぐるドイツ人あるいはドイツ政府の姿勢は日本の場合とはかなり違ったものである。

日本の場合、観光庁の設置も、経済的側面を重視して国際観光における収支の不均衡を是正することが目的の一つになったところがある。日本の観光事情を世界各国と比較する種類の文献には、必ずと言ってよいほど、国際観光における日本の相対的な位置の低さと国際観光をめぐる収支の不均衡すなわち出超が取り上げられる。インバウンドとアウトバウンドの開きを縮めることが一般的な課題として意識され、白書類でもその観点からの統計や記述に比重がおかれている⁽³⁾。

しかしこの点についてドイツを比較の対象とすると、意外な一面が見えてくる。ドイツの国際観光における出超は日本の比ではない。ドイツ人観光客の外国での支出額は、日本のその3倍にもなる⁽⁴⁾。2009年度の例をとれば、ドイツ人が外国で使った金額、すなわち観光支出は概算で8兆円であるが、日本人のそれは約2兆5千億円である。大方の日本人がもつイメージとはやや異なった現実であろうが、日本人の国際観光支出は金額面では世界第七位で、中国やイタリアよりも低い。順位でも金額でも日本が

(3) 上掲げる2種類の白書も、この観点を強く含んでいる。

(4) 参照、JNT(編)『2010年版 国際観光白書』p.17-18(「国際観光支出」)。2009年では、ドイツの国際観光支出 80,800(単位百万ドル)に対して日本は25,100(単位百万ドル)である。

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

必ずしも最上位のグループに入らないのであるが、それにもかかわらずインバウンドとアウトバウンドの差異を強く意識するのは、現今の日本の条件ならびに心理的な側面をよくあらわしている。その原因もいずれは探ってみなくてはならない⁽⁵⁾。それもあって問題は多方面に広がって行くが、ここではテーマをしばってドイツの国内観光のあり方、その形態である街道観光にとりあげる。言うまでもなく、ドイツ国内の街道観光は、ドイツ人にとっては国内観光であるが、そこには多くの外国人観光客が訪れるのであり、その場合は国際観光である。観光における国際・国内は観光地・観光資源の条件としての区分ではない。

(統計数値にみるドイツ人の観光動向)

国際観光支出を話題にしたので、もう少し、ドイツの観光事情を幾つかの統計数値において見ておこうと思う⁽⁶⁾。統計は少し前の2004年時点のものであるため傾向を測る程度であるが、それでも参考にはなるだろう。それによると、ドイツ人の年間の旅行回数は延べ2億7千4百万回で、その73%は国内観光であった。また延べ宿泊日数は14億日、支出総額は概数1千200億ユーロ（1ユーロ100円なら12兆円、現在の為替レート1ユーロ約130円なら15兆6千億円）で、そのうちほぼ半分の6億1千4百万ユーロが外国での支出であった（先の日本の国際観光白書が挙げる統計では2009年についてほぼ8兆円となるのと同じ趨勢のなかにある）。したがってまた、ドイツ人が外国で支出する金額と、ドイツ国内の観光地での支出は、ほぼ同額である。

また2004年に休暇旅行（観光旅行）に出かけたドイツ人は延べ6千5百万人であった。なお休暇旅行（観光旅行）とみなし得る条件は、目的が保養（娯楽）であることと、最少宿泊数が4日であることとされている。

(5) すぐに結論に走るわけにはゆかないが、筆者が予感するところ、したがって検討を加えつつ突きとめようとするのは、何が観光をつくるのかという点で、今日の日本はなお未熟のように思われる。別の言い方をすると、観光が安定的に成り立つのは大きくは国作り、個別的就れば地域の総合的な景観・環境づくりに行き着くことであろう。逆に言うと、経済的な効果を先立たせる観光政策は長続きもせず、大きな目標にもとどかないと思われる。

(6) 数値はドイツ連邦政府統計局の Web-site による。参照、
<http://www.destatis.de/Internet/DE/Content/Statistiken/Binnenhandel/Tourismus/de>.

さらに国際・国内観光全体について交通手段の種類をみると、その内訳は、乗用車48%、飛行機36%、バス10%、鉄道6%となっている。また乗用車による観光目的地はドイツ国内に加えて、デンマーク、イタリア、クロアチア、オーストリア、スイス、ハンガリー等である。さらに国内・国外を問わず滞在日数を集計すると、年間で平均12.9日である。また14歳以上のドイツ人一人当たりの年間の観光支出額は812ユーロ（1ユーロ100円なら8万円余、現在の1ユーロ130円なら10万5千円）であった。

この数値はそれ自体ドイツ人の観光行動のさまざま側面を見せてくれるが、それは改めて取り上げたい。

（ドイツの観光資源の単位は街道：背景としての自動車文化）

ここでドイツの観光立国としての特徴を取り上げるのは、理由がある。それは、現在の状況では、日本の観光事情がドイツのそれはとはかなり違ったものであること、それにもかかわらず、ドイツの事例は今後の日本の観光のあり方に参考になると思われるからである。その要点はどこにあるかと言うと、観光資源の多くが特定の形態に統一されていること、具体的には観光街道（Ferienstraße）という形態に組まれていることである。そしてこれが、その直接の原因においてだけでなく、そこでの組織の作り方において参考になるのである。

なぜドイツでは、観光スポットの多くが街道観光の形態で整理されているのであろうか。その直接の原因は、一口に言えば観光行動が自動車交通と密接だからである。その事情は、観光街道の形をとるドイツの観光地の集計をになう組織を見てゆくとよく分かる。ドイツ国内の観光地の状況を把握している中央の組織はフランクフルトの「ドイツ・ツーリズム・センター」（DZT）⁽⁷⁾であるが、この中央組織の設立の母体となったのは「ドイツ・ツーリズム連合」（DTV）⁽⁸⁾で、それは自動車交通の団体から発展し

(7) 「ドイツ・ツーリズム・センター」（Deutsche Zentrale für Tourismus e.V. 略称 DZT）は1948年に「ドイツ・ツーリズム連合」（DTV）が中心になり、ドイツ連邦産業・科学技術省（Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie）の外郭団体としてツーリズム・マーケティングを担う組織として設立された。本部はフランクフルト・アム・マインに置かれている。

(8) 「ドイツ・ツーリズム連合」（Deutscher Tourismusverband e.V. 略称 DTV）は1902年に結成された「ドイツ交通組合連合」（der „Bund Deutscher Verkehrsvereine）の後進で、1948年に上

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

た組織であった。また以後も DZT に集計されるツーリズムでは「ドイツ自動車連盟」(ADAC)⁽⁹⁾が最も重要な連携組織となっている。したがってドイツの観光街道は自動車文化の現れという面がある。観光街道として表示されるもののなかには、敢えて街道に組む必要があるのかとおもえるような内容のものまで見受けられるが、それは自動車文化が背景だからである。ともあれ自動車交通が土台であり、構造の骨格であることは動かないが、他方ではそれにとどまらず広く社会的・文化的な広がりをもみせている。

ちなみにドイツ人の場合、観光に限らず一般の交通手段として自動車がもちいられる割合は非常に高い。それにはバスの利用もふくまれるが、それも併せると自動車87,60%、鉄道7,85%、飛行機4,55%とされる(2002年の数値)⁽¹⁰⁾。そうなると、ドイツほどにまでは自動車交通の割合が圧倒的ではない日本では、それを基礎にした観光システムは簡単には引き写せないとも見える。しかしドイツの場合もバスの利用が含まれており、その点では上の数値は必ずしも乗用車と結びついた条件にまったく制約されているわけではない。さらに言い添えれば、ドイツ人の家庭での乗用車の保有率は約四分の三とされ、それは逆に四分の一は自家用車をもたないのである。実際、敢えてマイカーを選択しない人々も多いのである⁽¹¹⁾。

ともあれ、自動車文化の性格をもつために、ドイツの観光システムは統一性があり分かりやすい。日本の場合には自動車という背景でまとめることには無理があるにしても、何らかの統一した規準で観光資源が区分される形態は参考になるのではないかと思われる。この問題には、ドイツの実

記の DZT の設立の母体となったほか、1961年にベルリンで設立された「ドイツ・ツーリズム・ゼミナール」(Deutsches Seminar für Tourismus in Berlin) の中心になった団体でもある。次の Web-site を参照、<http://www.deutschertourismusverband.de/>

- (9) 「ドイツ自動車連盟」(Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. 略称 ADAC) は自動車ドライバーをサポートする組織で会員数1500万人、本部はミュンヘンに置かれている。「全ドイツ自動車クラブ」とも訳される。日本の JAF にほぼ相当する。
- (10) ドイツ交通および建設・住宅省のいわば交通白書(2003年版)による2002年の統計による。参照、Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.), *Verkehr in Zahlen*. 32. Jg. (2003).
- (11) 自動車をめぐるドイツ人の国民性の諸相については次の拙訳のなかの「クルマ馬鹿」の一節を参照、ヘルマン・パウジンガー(著)『ドイツ人はどこまでドイツの? 国民性をめぐるステレオタイプ・イメージの虚実と因由』文緝堂 2012, p. 3-10.

例をさらに詳しく見た後にもう一度立ち返ろうと思う。

(日本でよく知られたドイツの観光街道：ロマンティック街道とメルヘン街道)

次にドイツの観光街道のなかで、先ず日本人になじみのあるものを挙げてみたい。今日、人気をあつめているドイツの二つの観光街道がある。「ロマンティック街道」と「メルヘン街道」である。それらを魅力的とみるのは決して日本人だけの特異現象ではないが⁽¹²⁾、日本人のあいだでの人気振りはドイツでも話題になる。その程度には訪れる人のなかで日本人は高い割合を示している⁽¹³⁾。

ロマンティック街道が日本人のあいだで関心をあつめるようになったのは1980年前後からであったとおもわれる⁽¹⁴⁾。一般的な背景は海外旅行の

(12) ここで対比的に言及するとすれば、たとえばフランスのモン・サン・ミシエルなのであろう。その人気は圧倒的に日本人によるもので、同地を訪れる観光客の半数以上が日本人であるとも言われる。西洋人の場合も、モン・サン・ミシエルは決して観光地でないわけではないが、その意味合いは少し異なるかも知れない。ちなみに、モン・サン・ミシエルはイギリスのコーンウォールにも同様の地形において建設されており、また両地の原型はイタリアのモンテ・ガルガーノ (Monte Gargano) のモン・サン・ミシエルである。

(13) 2010年にロマンティック街道のウェッブ・サイトに「ロマンティック街道の60年」という記事が掲載されたが、そこでは、〈1997年に、日本人で観光旅行へ行けるような人の93%がロマンティック街道について知っている〉ことが特筆された。参照、<http://www.badmergentheim.romantische-strasse/de>

(14) 参照、比較的早い時期に言及された事例と次のエッセー集に「ロマンティック街道」の一文が収録されている。参照、瀬戸内晴美 (著) 『終りの旅』集英社 1979；1980年末頃でもなおドイツ観光ではようやく評判となり始めた歴史的風物への西洋研究者たちによる案内として企画された性格にあったようである。小谷明・阿部謙也・坂田史男・坂田智剛『ドイツ：ロマンティック街道』新潮社 1989；1990年代に入り国際観光がますます一般的となるなかでロマンティック街道がドイツの中心的な観光目的となり、他の主要都市と並んで併記されるようになった。参照、ワールド joy 編集室 (編) 『ドイツ：フランクフルト・ミュンヘン・ベルリン・ロマンティック街道・メルヘン街道』山と溪谷社 1991；近畿ツーリスト『ヨーロッパ周遊の本：ロンドン・パリ・ローマ・ロマンティック街道・スイス・オーストリア』1993 (改訂第版)；長谷川つとむ (著) 『ロマンティック街道』高文堂出版社 1996；キークリエイション企画『ドイツ：ベルリンとミュンヘン・ロマンティック街道』(ドイツ街道観光双書1) 美術出版社 1997；さらに2000年代以降は、ロマンティック街道に特化した多くのガイドブックが現れるまでになったが、その辺りを示す一例として「るるぶ」ガイドブックの2006年版と2007年版のタイトルの移り変わりを挙げる。参照、『るるぶドイツ・ロマンティック街道：ベルリン・フランクフルト・ミュンヘン・ドレスデン』JTBパブリッシング 2006。『るるぶドイツ・ロマンティック街道』JTBパブリッシング 2007。

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)



ロマティック街道6日間とメルヘン街道とハルツ紀行6日間

ドイツ観光局の最近のパンフレット（前出）より

簡便化であろうが、ロマティック街道が吸引力をもった特殊要因は、西洋の歴史的文物への日本人の関心が著名な名所旧跡の段階からさらに進んで、町のたたずまいや街並にまで広がったとき、それを満たし得る観光地群として射程に入ったということであろう。メルヘン街道となる、ある意味ではさらに次の段階に位置するといえるべきか、歴史的景観から、さらに進んでヨーロッパの風物をファンタジーとして愛好する段階になったときに、それに当てはまる観光スポット群として見えてきたという脈絡で

あったと思われる⁽¹⁵⁾。後者のガイドブックが増えるのが1990年代に入ってからであるのはそれを映しているようである。なおこの二種類の観光街道は今ではドイツ人のあいだでもある程度定着しており、ガイドブックが何種類も作られている⁽¹⁶⁾。なおロマンティック街道が1950年代のドイツの観光政策の代表的な産物でもあったことは後にふれる。

(観光街道とドイツにおけるその特質)

街道をたどる旅そのものは、昔からその事例はいくらでもあった。巡礼はその端的な事例として、観光行動の先行形態としてよく挙げられる。またドイツで言えば、たとえばアルプス山麓の耕地や牧場が手狭な地方は、古くから種々の行商人が生まれた場所であった⁽¹⁷⁾。出稼ぎや遍歴職人も、いつの時代にも街道を歩いていた。

しかしまた故郷を離れる行動は、耕地や牧草地にとぼしい窮屈な山間いの町や村だけのことだけではなかった。相続慣習もまたその原因となった。たとえば南西ドイツの歴史を見ると、中世末期以後近代が深まる時期になっても、分割相続地帯と一子相続地帯が明らかな区分をつくっていた⁽¹⁸⁾。後者を伝統としてきた村落部では、今も村の要所々々にまるで郷土博物館をおもわせる豪壮な旧家があらわれる。そうした見事な屋敷家屋が維持されたのは、広大な農地と多くの使用人が立ち働く広く権威的な屋敷が一子相続によって継ぎおくられてきたからに他ならない。逆にみれば、

(15) メルヘン街道は上記のワールド joy 編集室(編)『ドイツ：フランクフルト・ミュンヘン・ベルリン・ロマンティック街道・メルヘン街道』(1991)が比較的早い事例であるが、以後、手軽にヨーロッパ旅行が可能になるなか、ヨーロッパのメルヘン的な雰囲気としてのヨーロッパの都市や風物との触れ合いとして人気を高めていった。参照、藤代幸一(文)佐伯和子(画)『ドイツ・メルヘン街道物語』東京書籍 1996.; 長谷川つとむ(著)『メルヘン街道』(ドイツ街道観光双書2)高文堂出版社 1997.

(16) Willi Sauer / Wolfgang Kootz, *Romantische Straße vom Main zu den Alpen. Deutschlands bekannteste und beliebteste Touristik-Route*. 2008.

(17) この方面の文献は数多い(ただし歴史学のこの水準からみて正確ではないものも多い)が、上記の論文集にも、次の2編が入っている。参照、Christian Grass, *Mit Gütern unterwegs — Hausierhändler im 18. Und 19. Jahrhundert*. In: *Reisekultur* (注15), S. 62-69.; Heiner Boehncke, *Bettler, Gaukler, Fahrende*. In: *Reisekultur* (注15), S. 69-74.

(18) このエピソードは、18世紀末のザルツブルク大司教領国の統計資料と19世紀の旅行記の記載に依拠しつつ、次の拙著(印刷中)で取り上げる。参照、河野(著作)『民俗学のかたち——ドイツ語圏の学史にさぐる』創土社 2014 (予定)

後継ぎ以外の子弟は、外へ出てゆかねばならなかった。彼らを待ちかまえていたのは、下級の僧職や、職人・商人の徒弟となる運命であった。〈シュヴァーベン人と悪貨を／悪魔が世界に撒きちらす〉という有名な言い回しの背景がそれである⁽¹⁹⁾。遍歴職人の幾分かはそうしが条件によって生み出されたのだった。

しかしそうした昔の職能者たちの旅は、種類がどれほど多彩であっても、そのなかに現代の観光行動は入っていない。現代の観光は生活の糧を得る労苦なのではなく、それを免れたり、脱出を果たすところに特質がある。つまり余暇 (Urlaub) なのである。また長期休暇が „Ferien“ と総称されるのも、決してレットルだけのことではない。„Ferien“ の語源は、ラテン語の “feriae” すなわちドイツ語では „Feste“ „Festtage“ で〈祭り〉である。今日の語法では „Urlaub“ は個別の休暇、„Ferien“ は夏・冬季の長期休暇やクリスマス・復活祭期など決まった時節の休暇といった使い分けがあるものの、基本的にはどちらも拘束されない解放された日々を指す。英語の “vacance” が〈から〉であるのもまた非拘束を意味する点で同じ方向をしめしている。そうした非拘束が心のシステムとして確立されたときに、はじめて余暇は成立する。もとより歴史を遡れば、それぞれの機縁で余暇の要素を併せもつ行為の種類はあったであろう。巡礼もそうであり、また語源とかさなる祭りのひとときもそれに属した。遍歴職人も、そのおとずれた先の住民の目には、旅の空を謳歌する気楽な生き様と映ることがあったかも知れない。しかしまたそれは、土地に腰を落ち着けた人が、通常はその現在ある身上と引きかえようとは思わない浮き草の境遇でもあった。そして浮き草はまた浮き草なりに、掟や約束にしばられていた。余暇がたしかの意味をもつには、その反対の拘束の側に自由がなければならなかった。自由な人間が、その意思によって契約するところの労働である⁽²⁰⁾。労働における自由の原理があってはじめて、そこをひととき自由意思で選択して離れる行為が余暇の意味をもつ。それゆえ大規模なかたちでは、成熟した

(19) 前掲書(注11)を参照、『ドイツ人はどこまでドイツ的?』p. 64-65.

(20) 〈余暇の時代〉として1920年代のドイツを、特にハノーファーに焦点をあてて企画された次の論集を参照、*Wochenend und Schöner Schein: Freizeit und moderns Leben in den Zwanziger Jahren: das Beispiel Hannover*, hrsg. von Adelheid von Saldern und Sid Auffarth unter Mitarbeit von Susanne Döscher-Gebauer und Uta Ziegen. Berlin 1991.

工業社会がはじめて実現した人生の一部の過ごし方の形態であり、さらにポスト工業社会にある者が可能性と課題をさぐりつつある人生のかけらである。

(街道観光)

観光機会が街道観光という形で、あるいは何らかの周遊行動として提供されるのは、決してドイツに限られることではなく、むしろ観光行動の基本と言ってもよい。よく観光の前身として挙げられる巡礼も広く見れば街道観光と言えなくもない⁽²¹⁾。さらに日本の江戸後期に庶民の間にまで定着した旅となれば、伊勢参りであったり富士登拝であったり身延詣であったりし、その一つを枠組みとする『東海道中膝栗毛』が端的に示しているように街道観光の要素を強くもっていた。それゆえ街道観光は観光の基本と言ってもよいであろう。ドイツの場合でも、現代につながる観光案内書を見ると、ルートを提示して、見るべき観光スポットをまとめて解説するという形態が最初期から行なわれていたことが判明する。具体的には、旅行案内シリーズでドイツにおいて早く現れたベデカーの初巻は『ライン旅行—マインツからケルンへ』⁽²²⁾で1828年(1830年説もある)であった。以後、そのシリーズは今日にいたるまで、各地域の中や地域と地域をまたぐルートや路線の提示を基本としている。

しかし今日のドイツの街道観光は、まったくその延長線上にあるわけではない。それは今日の観光街道の第一号は1927年に提唱されたドイツ・アルプス街道⁽²³⁾であるとする一般の解説からもうかがうことができる。またそれに続いて観光街道として早いグループに入るものに1935年のド

(21) 一例を挙げれば、ドイツの主に民俗研究者による観光関係の論集もまた『旅行文化：巡礼から現代のツーリズムへ』のタイトルで編まれている。参照、*Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, hrsg. von Hermann Bausinger, Klaus Beyrer, Gottfried Korff. München [C. H. Beck] 1999.

(22) *Rheinreise von Mainz bis Cöln, Handbuch für Schnellreisende*, hrsg. von J. A. Klein. Koblenz [Baedeker] o.J.

(23) この第一号とされる観光街道の案内書としてナチ時代に入ってから次の写真集が編まれた。参照、*Die deutsche Alpenstraße*, unter Mitwirkung von Adolf Stojs und Waldemar Wucher, bearbeitet von Hans Schmithals. Berlin [Volk und Reich] 1936.

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

イツ・ワイン街道⁽²⁴⁾と1938年のバイエルン東部方面街道があることから事情を知ることができる。二つの街道はナチス・ドイツの政策であった⁽²⁵⁾。前者は葡萄栽培農家の窮状を解決するための農業政策の一環であり、後者は隣接する東の国々との国境付近に国民の目を向けさせるため、道路自体も多分に軍用であることを射程に置いて建設された。このナチス・ドイツの関与という要素をどう見るかは難しいが、事実として現代に通じる余暇の活用を労働政策として大々的かつシステムティックに導入したのはナチス・ドイツであった。政権獲得直後からナチス・ドイツは、ドイツ全土の労働組合を事実上解散させて労働戦線の傘下に起き、また労働戦線の一部門として余暇とレクリエーションを担当するワーキング・グループ「歓喜力行」を創設した⁽²⁶⁾。勤労国民に積立金制度を作り、国内旅行だけでなく、それまで一般民衆には手がとどかなかったマヨルカ島やカナリア諸島などへのクルーズの企画もそこでの取り組みであった。フォルクスワーゲンもまた〈歓喜力行車〉として構想された。ナチ政権のかかる政策は、究極の政治目的や本質はともかく、成り立ちにおいては大衆に依拠した政権が、社会のトレンドを探り出した性格を持っている。しかしまたよく知られた別の事例を挙げるなら、目下日本でも課題になっている勤労者に連続2週間の休暇を保証するというILOの条項は1936～37年のフランスの人民戦線政府の政策にさかのぼる⁽²⁷⁾。人民戦線の遺産はプラスに

(24) 今日でも人気の高い観光ルートであるため多くのガイドブックが編まれており、次はその一例である。参照、*Deutsch Weinstraße*, von Gisela Atteln. Ostfildern [DuMont Reiseverlag] 2000.

(25) ナチス・ドイツのアウトバーン建設への理念については当時宣伝を兼ねて広く発せられた次の書物を参照、*Deutschlands Autobahn — Adolf Hitlers Straßen* von hrsg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsches Straßenwesen Dr. Otto Reismann. 1937.; またナチス・ドイツ期から20世紀末頃までを見渡してドイツの交通網の変遷を概観した次を参照、Thomas Zeller, *Straße, Bahn, Panorama: Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*. (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, Bd. 3a). Frankfurt am Main [Campus] 2002.

(26) ワーキング・グループ「歓喜力行」による当時の宣伝・勧誘の出版物は余暇を直接テーマにしたものでも多数に上るが、特に余暇年鑑に当たる次のシリーズを挙げる。参照、*Nationalsozialistische Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, Urlaubs-Reisen 1937*. 以後毎年刊行された。; ナチスの余暇政策の中心に立ったローベルト・ライの構想についてはライ自身の思想宣伝書を参照、(Robert Ley), *Deutschland ist schöner geworden*, hrsg. von Heinz Dauer und Walter Kiehl. Berlin [Mehden] 1936.

(27) 次の Web-site での公開論文を参照、鈴木宏昌「フランスのパカンスと年次有給休暇」労働政策研究・研修機構 No. 625 / August 2012 www.jil.go.jp/institute/zassi/backnumber/2012/08/

評価され、ナチスであればマイナスとすることは是非はともかく、両者とも政治が絡んでいた面があった。しかしまたその時々政治的な要素や直接かかわった人々の思惑を超えて、時間の経過とともにものごとの本質が次第に明らかになっていったと見ることもできる。

(モータリゼーションと集団行動)

ところで、ドイツの観光が街道観光の形態をとる割合が大きいことには、はっきりした要因がある。はじめにふれたことでもあるが、観光街道と称されるルートのほぼすべてが自動車道路という点である。すなわちモータリゼーションが可能にし、またモータリゼーションを存分に活かすところにドイツの観光街道は成りたったのである。事実、ドイツの連邦道路のほぼ9割が何らかの観光街道に組み込まれていると言われている。わずかにハイキング・コースや、時には鉄道ルートが挙げられはするが、それは付随的である。ドイツの観光街道の成立時期が1930年前後であること、また拡大のエポックが1950年代、次いで70年代であることも、自動車観光という点において理解できることになる。

特に注意すべきことの一つを挙げると、自動車によって一定のルートをたどる観光行動となると、乗用車に家族や友人と一緒に乗って気ままに周遊するというイメージを持ってしまい勝ちなことである。それは観光街道を提供する側にもふくまれていた視点でもある。早くナチ政権がフォルクスワーゲン（国民車）の実現を政策として掲げたときにも、すでに家族による週末の行楽が目標として挙げられていた⁽²⁸⁾。もともとフォルクスワーゲンの国民への提供は戦争への突入で実現しなかった。

それはともあれ、当時さかんになりつつあったレクリエーションとしての観光旅行も、さらに現代の観光行動も、ドイツ人の場合、一台ごとの乗用車による自由なドライブが主流かとなると、そうとも言い切れない。これはドイツ人の国民性ないしはドイツ社会の特質でもあるが、意外に団体

pdf/045-054.pdf

(28) フォルクスワーゲンの構想とナチス・ドイツについては次を参照, Wolfgang König, *Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft: ‚Volkprodukte‘ im Dritten Reich. Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft.* Paderborn u.a. 2004.

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)



テュービンゲン市の錠前職人の団体旅行1955年 ニーダーヴァルト記念碑

行動が多いのである。これはドイツ社会に隅々まで行きわたった組合 (Verein) と関わっている。〈ドイツ人は三人よれば一組合〉 (Drei Deutsche — ein Verein) という言い回しもあるほど、組合 (ないしはクラブ) という結集組織は社会に深く根をおろしている⁽²⁹⁾。それは職業的な集まりからプライベートな集いにまで及び、日本語では該当する適切な語が見出しにくく、まさにドイツ社会の〈結衆の原理〉と言ってもよいくらいである。しかもそれは、近代社会の本格的な形成と共につよまった趨勢であった。近代の特に市民社会の性格を強めた19世紀初めから、組合は新たな

(29) 前掲書 (注13) の次の節を参照、『ドイツ人はどこまでドイツの?』p. 74-81:「ドイツ人は三人寄れば一クラブ」

結衆のあり方として広まったからである。それゆえまた今日では組合による集いは因習として若者からは忌避される傾向があると共に、逆に若い世代が組合を自ら結成することもめずらしくない。ドイツ人とドイツ社会の基底において毀誉褒貶をけみしつつも常に作動している集団志向として組合（Verein）は大きなテーマであるが、それはともかく、組合の催し物として観光が企画されることも多いのである。これは観光街道のリストやその宣伝からはすぐに読みとりにくいものの、現実の動きとして注目を要する項目である。ちなみにここでは参考までに、1950年代にテュービンゲン市の錠前師組合がライン河畔ニーダーヴァルト記念碑（ヘッセン州リュエデスハイム）を訪れた団体旅行の写真と、最近の「ラウジッツ工業地帯エネルギー街道」の見学者団体の写真を載せた。どちらも団体旅行であり、伝統的な職能者の組合活動と、現代の環境保護への関心が、行動形態としては共通性を示すのである。なお、ニーダーヴァルト記念碑は、1871年の普仏戦争の勝利の直後から建設が始まったドイツ帝国成立のモニュメントで、1883年に完成した。高さ38メートル、台座にはゲルマニア女神像が立っている。

（ロマンティック街道の生成事情）

ドイツの観光街道設定の大波は、その後、1950年代と1970年代に起き、そして最近では東西ドイツの再統一後の政策として、特に旧東ドイツ地域に重点を置いて1990年代から2000年代にまたもや大波が起きた。このうち1950年代にいかにもその時代らしい性格をもって生まれたのがロマンティック街道であった。そもそもこの名称には、ドイツ人のあいだでは普通は名付けられないような、洗練されていない語感がある。野暮ないしは俗美（キツチュ）と言ってもよい。しかし分かりやすくはある。要するに、元はアメリカ人へのアピールであった。当時ドイツは東西に分たれ、さらに西ドイツは西側陣営3カ国、アメリカ、イギリス、フランスに分割して占領統治されていた。しかしそれと並行して戦後の荒廃から幾らか立ち直り、次の経済的な興隆、いわゆる〈ラインの奇蹟〉のきざしもわずかに見えていた。窮乏してはいたが進取の気迫はついていたのであろう。とまれその時期に、アメリカ占領地域であったバイエルンの西端をつなぐ帯状



新旧が入り混じる戦後の旅行の一コマ（1950年頃）— 家族旅行の途中あるいはキャンプ：戦前のアドラー社製“Trumpf junior”（1936年型）を停めて路傍の野外で昼食をとる家族（椅子が三脚あり、父親が写真を撮っているのであろう）、その傍らを最新のトランジット・バスがノンストップで通り過ぎる（GM“Old Look”1948年型かも知れない）

の空間にアメリカ人の軍人・軍属を観光客として呼び込むために考え出されたのが、この分かり易くも大味な名称であった。一連の街道としてまとめられたのは、古い街並みを残す小都市をつなぐルートで、ドイツ人には比較的身近な景観である。しかしアメリカ人には、自国の歴史が浅いという思いがトラウマのようにになっているところがある。その国民性ともなった歴史への渴望を、占領軍や軍属について満たすことを探った着想の成果であり、誕生は1950年とされている⁽³⁰⁾。同時にこの1950年代の半ばから西ドイツはモータリゼーションの大波に入って行き、それはとりもなおさず、自動車文化と一体となった観光の大波でもあった⁽³¹⁾。今日ではドイツ

(30) ロマンティック街道に関する文献の多くがこの年次を挙げている。なおそれを明示した最初のドイツの全国誌の事例では、1954年に地理・景観を主要テーマとするグラビア教養誌『メリアン』がそれを特集したナンバーであったとされる。参照、*Die romantische Straße*. Merian, 7Jg., Heft 12/1954.

(31) 2006年に1950, 60年代を回顧する一般向きのグラビア写真集のシリーズが刊行された、そのなかの二つがとりあげているのはこのエポックであった。その一冊には『私たちの最初の

人のあいだでもロマンティック街道が違和感なく受けとめられ、〈最も知られ最も愛されるドイツの街道〉⁽³²⁾といったキャッチ・フレーズも聞かれるようになっていく。戦術的に付与された後光が、いつしか付与した者の心理にもまぶしく映るようになっていったのである。古い文物が周囲から姿を消してゆく趨勢のなかで、自己光輝のフィードバック⁽³³⁾が起きたとも言えるだろう。

(東西ドイツの再統一と観光街道の新たな波)

なお先に挙げた東西ドイツの統一からしばらくして起きた街道観光設定の新たな波についてもふれておく。それは、東ドイツ時代に西ドイツは先進国の水準に比べて立ち遅れていたインフラの整備や環境汚染の解決、さらに旧東ドイツ地域への経済的なテコ入れも重なっていた。西ドイツで蓄積された街道観光の知恵を活用する動きもおきた。ベーリッツ・アスパラガス街道などがそれで、特産品の重なりを活かして、南西ドイツのバーデン地方の見本を巧みにとりいれたのである。古城街道やヴェッティン家街道も、東ドイツ時代には訪問が思うに任せなかった歴史文物や史跡への関心を、統一政府の支援をも生かしながら、観光スポットへ組み上げたのである。

しかしまた「ドイツ再統一体験街道」のようなそのテーマにぴったりであった観光街道は、受けとめ方にやや複雑なものがある。歴史の記憶を風化させないという趣旨は趣旨として、その主要なスポットは旧東ドイツ政府によって国境に沿って設けられた自国民の逃亡をふせぐ監視所であり圧政と恐怖政治を回想させるものとなっている。そのため、旧東ドイツ地域で時に高まりをみせる懐旧志向からは積然としないものがあるようである。

クルマ』、もう一冊には『私たちの最初の休眠』のタイトルがついている。参照、; Reinhard Bogena, *Unser erstes Auto in den 50 und 60 Jahren*. Gudensberg-Gleichen [Wartberg] 2006.; Helmut Blecher, *Unser erster Urlaub in den 50 und 60 Jahren*. Gudensberg-Gleichen [Wartberg] 2006.

(32) 前掲書(注16)のタイトルを参照。

(33) この動向は、近代における民俗文化の生成の一要素として、ヘルマン・パウジンガーによって指摘された。次の拙訳を参照、ヘルマン・パウジンガー(著)河野(訳)『科学技術世界のなかの民俗文化』文楯堂2005, p. 207.

(ドイツの観光街道の鳥瞰へ)

以上は、ドイツの観光街道についてめぼしい特徴をあらかじめ拾って見たのであるが、先へ進むには、先ず観光街道のあらましを見わたしておかなければならない。そこでDZTの挙げるリストを基本にして鳥瞰を試みた。しかしDZTのリストには、まったくアクチュアルな情報とは言い切れないものもまじっているように思われた。実際には各地域でさらに細かな工夫や特殊な企画がある一方、リストに挙がっているものでも(わずかではあるが)実態をもはや伴わないものも含んでいる。たとえば「ドイツ靴街道」などはその名称での観光者はほとんど見られず、解説にはそのことにもふれておいた。

なお列挙した観光街道のそれぞれに付けた短い解説は、主に該当する観光街道のホーム・ページによっており、多くは詳しい案内を割愛して極くたく要点のみを拾った。それでも約150種類となると、おのずと現代ドイツのある種の断面ともなるだろう。先にもふれたが、観光街道に関する情報は日本では系統的には提供されていない。先の2種類のような特定の事例だけに集中的に簡便な教養書が編まれているほかは、古城や宮殿がわずかに取り上げられる程度⁽³⁴⁾、あるいは〈魔女〉のような日本の読書界の一部で人気のあるテーマをドイツ案内に重ねてみたりといった具合である。それら一つ一つが今日の日本の西洋文化への関心を反映していることでは意味があることは否定しないが、ドイツの観光事情の構図をつかむという観点からは、一度は、観光街道を粗くではあれ見渡しておくことも必要なのである。

(34) この分野の案内書の日本での刊行を見わたすと、1990年代にはまだしもさまざまな種類への関心への萌芽があったとも見えるが、その後は先に挙げたロマンティック街道とメルヘン街道にほとんど特化していったようである。1980年代末から90年代いっぱい刊行された次の諸書を参照、橘川真(著)『ドイツ古城街道物語』グラフィック社1989; 相原恭子(文・写真)『ドイツファンタスティック街道夢紀行』グラフィック社1989; 若月伸一(著)『ドイツ宮殿街道紀行:華麗なる宮殿文化』クレオ2007; 野田浩資(著)『ワイン街道美食の旅』グローバルメディア1999; 西村佑子『“グリム童話”の魔女たち:ドイツ魔女街道を歩く』洋泉社1999。

(2) ドイツ観光街道の概観

アール川赤ワイン街道 Ahr-Rotweinstraße

ラインラント＝プファルツ州、ライン河の支流アール川地域はドイツの中では比較的少ない赤ワインの産地、アール川の谷間の葡萄栽培地帯をめぐるワイン街道で、距離は25km と比較的短い。比較的早く1978年に提唱された。

アイシュグルント・ビール街道 Aishgründer Bierstraße

ドイツ各地で提案・企画されたビール街道の一つで、中部フランケン地方(バイエルン州)ノイシュタット・アン・デア・アイシュ＝バート・ヴィンツハイム郡(LK: Neustadt an der Aisch-Bad Windsheim)のなかのビール酒場とビール醸造所をめぐる観光ルート、アイシュ川に沿って西はバート・ヴィンツハイム(Bad Windsheim)から東はユールフェルト(Uehlfeld)まで。沿道には、古くは1639年まで遡るビール醸造工房まで中小の地ビール工房と酒場が点在し、博物館や教会堂も多い。



ノイシュタット・アン・デア・アイシュバートの位置
(Neustadt a.d. Aisch-Bad)

塩古道 Alte Salzstraße

リューネブルクとリューベックを結ぶ街道。リューネブルク近郊では岩

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

塩が採れ、それがハンザ同盟の扱う魚の塩漬けは不可欠であった。塩を運搬する街道としては11、12世紀から機能しており、それを回想する観光街道。

アルトランドめぐり Artland-Route

ニーダーザクセン州オスナブリュック郡の地域めぐり。1990年代にクヴァッケンブリュック (Quakenbrück) を出発・帰着地とする142kmの自転車めぐりの探訪路がまとめられた。

バーデン・アスパラガス街道 Badische Apargelstraße

1934年にオープンしたシェヴェッツインゲン (Schwetzingen) からブルッフザール (Bruchsal) やカールスルーエ (Karlsruhe) を経てリヒテナウ=シェルトツハイム (Lichtenau-Scherzheim) までの136kmの自動車道。基本はヨーロッパでは特別な食材とされ季節感ゆたかな食材であるアスパラガスの栽培地帯を通りながら堪能することにあるが、バーデン北部の中小の古都の建物や博物館をも組みこんだ文化観賞の旅ともなっている。

バーデン・ワイン街道 Badische Weinstraße

ドイツの観光街道としては早い時期の1945年にオープンした。バーデン=バーデン (Baden-Baden *WB*) からスイスに近いヴァイル・アム・ライン (Weil am Rhein *WB*) までシュヴァルツヴァルトの西麓をたどる全長200kmの自動車道路。

バイエルン東部方面街道 Bayerische Ostmarkstraße

バイエルン州の東辺パッサウ (Passau チェコとオーストリアの国境) と同州の北東端ホーフ (Hof) を結ぶ連邦道路85号線、22号線、15号線から成り、ナチス・ドイツ期の1938年に軍用道路としての活用をも射程において建設された。「バイエルン東部方面」管区 (Gau: Bayern Ostmark) は当時、中世の呼称が復活されて使われた名残りである。因みに東部方面 (Ostmark) 管区はオーストリアに付けられた名称であった。建設には「バイエルン東部方面」収容所の1600人の囚人が使われた。チェコとの国境

に沿っているところから、第二次世界大戦後は NATO 軍の軍用道路としても役割を果たしてきた。

ベーリッツ・アスパラガス街道 Beelitzer Spargelstraße

連邦道路246号線とブランデンブルク州道88号線から成り、ブランケンゼー (Blankensee) からベーリッツ (Beelitz) を経てレーニン (Lehnin) に至る。1990年代からベーリッツ・アスパラガス組合 (Verein Beelitzer Spargel e.V.) が提唱して運営をはじめた。ベーリッツはブランデブルク州ポツダム=ミッテルマルク郡 (LK. Potsdam-Mittelmark) の小都市 (人口約1万2千人)。



絵地図 ベーリッツ・アスパラガス街道

山街道 Bergstraße

ヘッセン州南部のダルムシュタット (Darmstadt) から南下し、バーデン=ヴュルテンベルク州ハイデルベルク (Heidelberg) の南ヴィースロッホ (Wiesloch) に至る約67kmの散策路。小高い丘陵地が続くオーデンヴァルトの西端にあたり、標高150m前後の高原地の南向きの温暖な斜面にブドウ畑が連なる穏やかな山里である。温暖な気候で古くから知られていた。ネッカー川などのライン河支流などの水路に対する表現。

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

ベルタ・ベンツ・メモリアル・ルート Bertha Benz Memorial Route

自動車の発明家カール・ベンツ (Karl Benz 1844-1929) の妻ベルタ (1849-1944) は、1888年、夫の発明品の有用性を証明するため、夫に内緒でベンツ 3号機を自ら運転して、マンハイム (Manheim) からベルタの生まれ故郷プフォルツハイム (Pforzheim) まで、馬車の代わりに自動車で旅をした。このため、ベルタは「車を運転した初めての女性」と呼ばれている。ベルタのコースは定かでないが、バーデンのブドウ畑の間などを通ったようである。

2008年2月25日、ドイツ観光街道として正式に発足した。二つの非営利団体「ベルタ・ベンツ・メモリアルルート組合」(Bertha Benz Memorial Route e.V.) と「ベルタ・ベンツ・メモリアル・クラブ (Bertha Benz Memorial Club) が運営にたずさわっている。往路はマンハイムからプフォルツハイムまでの約104km、折り返しの復路は約90kmである。

ビールと古城の街道 Bier- und Burgenstraße

バイエルン州パッサウ (Passau) からテューリンゲン州バート・フラケンハウゼン (Bad Frankenhausen) にいたる連邦道路85号線、500kmがこの名称で観光街道となっている。1977年にクルムバッハの旅館主ギュンター・リマー (Günter Limmer) によって「ビールと古城の街道」組合 (Bier- und Burgenstraße e.V.) がつくられたことに遡り、当初はクルムバッハ (Kulmbach) とルートヴィヒシュタット (Ludigstadt) 間79kmであった。その後、数年間に連邦道路85号線のそれぞれの区間が追加され、やがて85号線の478kmに脇道を加えた547kmとなった。沿道には20数か所に古城や古館があり、また博物館も点在する。2007年には観光街道としての30周年が祝われた。

袋ボトル街道 Bocksbeutelstraße

袋型のワインボトルに特色がある中部ドイツのフランケン地方 (バイエルン州北西部) の地域的な散策路で、ドイツ・ワイン街道の一部でもある。起点はヴェルツブルクで、西へ向かうコースはアシャフェンブルク (Aschaffenburg) まで、また東へ向かうコースはカステル (Castell) とイ

ブホーフェン (Iphofen) とイッペスハイム (Ippesheim) まで、北へ向かう場合はハメルブルク (Hammelburg) まで、さらに南へ延びる道はゾマーハウゼン (Somerhausen) とオクセンフルト (Ochsenfurt) とタウバー谷 (Tal der Tauber) までである。



フランケン地方の袋ボトル (Bocksbeutel)

ブラームガウめぐり Bramgau-Route

ニーダーザクセン州オスナブリュック郡北辺ブラームシャの観光ポイントをめぐる103kmの散策路で、出発地・帰着点ともオスナブリュック。三十年戦争の終結となったヴェストファーレン条約の締結場所となったオスナブリュックの市庁舎のような歴史的な場所もあれば、巨石文化の遺跡もまじっている。

古城街道 Burgenstraße

1954年からマンハイム (Mannheim) からハイルブロン (Heilbronn) を経由してニュルンベルク (Nürnberg) に至る古城街道のためのワーキン・グループが活動を始めたことに遡り、その他の地区でも同種の動きが起き、2000年に全ての活動グループが一つの組合にまとまった。また1994年からはチェコの古城ともつないで「黄金の都プラハ」まで延長された。中・

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

南ドイツが中心であるが、チェコ・ルートをも併せると、総延長は1,000kmに及ぶ。2004年を活動開始から50年記念として、街道の観光スポットが整理された。それによると、バーデン=ヴュルテムベルク州23か所、ヘッセン州2か所、バイエルン州18か所、テューリンゲン州1か所（ヘルトブルク城）、チェコ13か所であるが、代表的な観光スポットに限定しているため海外の観光客にも分かりやすく、また需要に応じて選定には工夫がなされている。



ドイツ古城街道

テューリンゲン古城街道 **Burgenstraße Thüringen**

2010年3月1日に「テューリンゲン古城街道」組合が結成され、本部はコーブルク城 (Veste Coburg) に置かれ、また宣伝のための活動拠点がヴァイマルの城館の一部 (Bastille Residenzschloss Weimar) に置かれた。外国では案内が得にくいため、やや具体的に記す。次の12カ所から成る。

コーブルク城 (Veste Coburg)：ザクセン選帝侯の城館、1530年にルターがここに滞在した。ヘルトブルク城 (Veste Heldburg)：1317年に遡るが16世紀と19世紀に改築され、1982年には倒壊したため、1989/90年に再建された。キューンドルフのヨハネ騎士団城 (Johannerburg Kühndorf)：1099年にヨハネ騎士団が拠点としたことに遡る。紆余曲折を経て中世末にヘン

ネベルク家に、次いでザクセン侯家の行政拠点となった。1991年に私人が買い取り、民間人の所有となっている。ヴァルトブルク城 (Die Wartburg)：1067年に遡り、12世紀には宮廷文化の中心地となり、ワーグナーの「タンホイザー」の舞台でもある。ザクセン選帝侯の拠点としてルターがここにかくまわれ、聖書の翻訳が行なわれた。それを踏まえて1817年にヴァルトブルク集会が開かれてドイツ統一への国民的な動きの場となった。クロイツブルク城 (Die Kreuzburg)：当時、ヴァルトブルク城と同じく当時テューリンゲン方伯であったルドヴィング家 (Ludowing) によって1170年に建てられ、340mに及ぶ石の囲壁と櫓屋が現存する。ハンガリー国王の娘で後に聖女となったエリーザベト (hl. Elisabeth 1207-31) は4歳からここで暮らし、1222年に息子ヘルマンを産んだ。13世紀中にヴェッティン家の所有となり、行政の拠点として1879年まで続いた。18世紀にザクセン大公ヨーハン・ヴィルヘルムによってバロック式の城館に改築された。1981年に老朽化で倒壊に瀕していた城館の保存のための運動が起き、1991年に修復を終えて公開された。キュフホイザー帝国城塞 (Kyffhäuser Reichsburg)：ここにあった帝国城塞が1118年に破壊され、またフリードリヒ1世バルバロッサが改めて廃城とした。フリードリヒ1世帝の活動の場として19世紀のドイツ統一後、民族的・国民的な追憶地となった。それを背景に1897年に皇帝ヴィルヘルム1世の巨大なモニュメントが建設された。ヴァイセンゼー／ルンネブルク城 (Runneburg Weissensee)：肥沃なテューリンゲン盆地を見渡す要所で、1168年にフリードリヒ・バルバロッサの異母妹ユッタが方伯夫人としてここに拠点としていたことなど中世史への追憶から再建された。グライヒェン3城 (Die Drei Gleichen)：アウトバーンA4号線の両側に近接して聳える三つの小粒な城塞はその名前から共通の運命をもつとする幾つかの伝説がまつわるが、元は銅の生産に恵まれた地方に別々に8世紀から11世紀にかけてつくられた。グライヒェン家に由来するグライヒェン城 (Burg Gleichen)、テューリンゲン盆地で最も古く、文学作品にも描かれてきたミュールブルク城 (Mühlburg)、春先に満開のスノーフレークが人気のヴァクセンブルク (Veste Wachsenburg) は、いずれも後世の再建で、今はレストランや博物館となっている。ヴァイマル城 (Die Bastille Weimar)：ユネスコの世界

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

遺産「クラシック・ヴァイマル」の一部で、城館は10世紀に遡るが、何度も火災に遭い、今日の建物は18世紀のバロック様式である。オルデンブルク=リープシュテット城 (Ordensburg Liebstedt)：12世紀からリープシュテット家の居城であったが、1331年にドイツ騎士団 (Ordo Teutonicus) の拠点となり、1809年にナポレオンによって騎士団が廃止されるまで続いていたために、この名称となっている。ドイツ騎士団の城郭の代表例で三重の堀をもち、外郭の煉瓦造りなど14、15世紀の遺構をもっている。ロイヒテンブルク城 (Die Leuchtenburg)：1221年にロープデブルク家 (Lobdeburg) の居城として建てられ、後にヴェッティン家の下で14世紀から18世紀まで周辺400ヶ村の支配の拠点となった。15世紀以来、一部は監獄となった。ドイツでも最も美しい山城の一つとして知られ、陶磁器コレクションも展示されている。ザーレ川辺ブルク城 (Schloss Burgk an der Saale)：ロイス家の名流が夏季と狩猟の離宮として用いてきた上部テューリゲン地方で最も大きく美しい城館とされる。中世末の形態をつたえる櫓と跳ね橋が残り、本館はバロックとロココの様式である。

ザクセン鉄道ルート Dampfbahn-Route Sachsen

ザクセン州の鉄道は2009年からザクセン=オーバーラウジッツ・鉄道協会によって保存や回顧の運動が進められてきた。旧東ドイツのザクセン州には昔の鉄道が多く運用されており、また鉱山を要する工業地帯である上部ラウジッツでは鉱石の搬出などに山間部ではナローゲージの軽便鉄道が



ザクセン鉄道ルートの案内

多彩に使われてきた(750mm 狭軌など)。それらの総延長は650kmに及ぶ。大まかにはドレスデンを起点に3本の路線があり、さらに支線が伸びている。沿線の多くの鉄道関係者の協力によって100を超える駅舎が保存され、また数か所には鉄道博物館が設けられている。

ドイツ並木街道 Deutsche Alleenstraße

バルト海のリューゲン島 (Rügen) からスイスとの国境ボーデン湖の島ライヒェナウ (Reichenau/Bodensee) まで全長2,900kmにおよび、観光街道のなかで最も長い。その最初は1993年5月3日にその名称が宣言されたリューゲン島からブランデンブルク州の北端ラインスベルク (Rheinsberg) までで、そう長いものではなかった。提唱者は森林学者で自然保護活動家のハンス・ヨアヒム・フレーリヒ (Hans Joachim Fröhlich 1923-2008) であった。フレーリヒはヘッセン森林局に勤務し、巨樹・古木保全のオピニオン・リーダーで、自動車道の建設などで従来の並木と古樹が犠牲になってゆくことに警鐘を鳴らしたのであった。街道は、その後、ドイツ自動車連盟 (ADAC)・ドイツ・ツーリズム連盟・ドイツ森林保護同盟その他の機関が協力して「ドイツ並木街道実行委員会」(Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße e.V.) が結成されて運営にあたっている。

ドイツ・アルプス街道 Deutsche Alpenstraße

ボーデン湖畔リングダウ (Lindau am Bodensee) からベルヒテスガーデンのケーニヒ湖 (Königssee) までのアルプス山麓をたどる450kmの自動車道。1927年に功労賞医師クノルツ (Sanitätsrat Dr. Knorz) によって提唱され、ドイツの最初の観光街道となった。その特色はハイキング・コースではなく自動車道という点にあり、乗用車が一般の移動手段として定着に向かう趨勢のなかでの構想であった。それが現実性を増すのはナチ時代に入ってからであり、アウトバーンの生みの親とも言えるナチスの技術大臣フリーツ・トート (Fritz Todt 1891-1942) の関与によるところが大きかった。当時は自動車による行楽の揺籃期でもあったため、それに特化した目的設定ではすまず、政治的な意味合いも絡んだ。その一つはヴァルベルク自動車



ドイツ・アルプス街道

道（Wallbergstraße）の建設計画であるドイツとオーストリアを隔てる峻嶒な山岳の峠越えの自動車道の建設によってオーストリアを二分するというプランで、1934年にオーストリアでのナチスの一揆が失敗した状況下での構想であったが、ナチス指導部が政治状況や技術的な問題から放棄した。そうした紆余曲折を経ながらも、アルプスの山岳美と古き良き村々の風物をたどるロマン的な憧れを具体化するものとしてアルプス自動車道をたどる人が増えていった。険しい谷間に懸かる橋梁に代表される道路建設における工業技術と、回顧性やふるさと感情が交錯するものとして、アルプス街道は、今日にいたる観光街道のモデルとなった。

ドイツ宝石街道 Deutsche Edelsteinstraße

宝飾品作りの伝統をもつラインラント＝プファルツ州のナーエ川辺イーダル・オーバーシュタイン市（Idar-Oberstein an der Nahe RP）とその周辺をめぐる約70kmの散策路。同市内にはドイツ宝石取引所と宝石博物館が活動している。また街道沿いには多数の宝飾品の加工・販売の店の他、小規模な宝石博物館が存在する。1976年からは、地域の18歳から27歳までの女性のなかから宝石の女王が2年ごとに選ばれて、宝飾品の地域の代表として活躍している。



宝石街道 宝石博物館（イーダール＝オーバーシュタイン Idar-Oberstein）向かいには世界の宝石取引のセンターの一つである「ドイツ・ダイヤモンド＝宝石取引所」（Deutsche Diamant- und Edelsteinbörse）の25階建てビルがそびえている。

ドイツ古民家（木骨家屋）街道 Deutsche Fachwerkstraße

1990年に発足し、北海沿岸のエルブミュンドゥング（Elbmündung）からボーデン湖に至る。7つの支線を併せた総延長3,000km近い。母体となったのは1975年に設立された「ドイツ木骨家屋都市ワーキング・グループ」（ARGE Deutsche Fachwerkstädte e.V.）で、伝統家屋の保存とその観光への活用をめざし、以後、ドイツを縦断して97都市が〈木骨家屋をつなぐ〉



ドイツ古民家（木骨家屋）街道

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

ことをモットーとして参加して、1990年に統一的な団体が成立した。

ドイツ・フェリー街道 Deutsche Fährstraße

キール (Kiel *SH*) からブレーマーフェルデ (Bremervörde *NS*) に至る250kmに、2004年5月にこの名称があたえられた。沿線には50か所にわたって、橋、閘門、跳ね橋、フェリーによる渡航場所があり、水を横切る実感を味わうルートである。



ドイツ・フェリー街道の案内 (ロゴ)

ドイツ沼地ルート Deutsche Fehnroute

ニーダーザクセン州の東フリースラントやエムスラントやクロッペンブルク郡を貫く全長165kmの自動車・自転車道。„Fehn“は沼沢地の意で、北ドイツのその地方では、排水路と風力による排水のための風車が経つ独特の光景が広がる。ルートは1992年5月1日にオープンした。

アルプスからバルト海への休暇街道 Deutsche Ferienroute Alpen-Ostsee

アルプス山中のベルヒテスガーデンのケーニヒスゼー (Königssee/Berchtesgaden *BY*) からバルト海のフェーマルン島プットガルデン (Puttgarden/Fehmarn *SH*) までの全長1738kmの自動車道で、バイエルン、バーデン=ヴュルテムベルク、ヘッセン、ニーダーザクセン、シュレスヴィ

ヒ=ホルシュタインの諸州を貫く。

ドイツ・ホップ街道 Deutsche Hopfenstraße

バイエルン州のハラータウ（Hallertau or Holledau とも）すなわちフライジングからアーベンスベルクに至る連邦道路301号線のニックネーム。バイエルン州のほぼ中央部、インゴルシュタット（Ingolstadt）、ケールハイム（Kehlheim）、ランツフト（Landshut）、モースブルク（Moosburg）、フライジング（Freising）を含む一帯は、世界のホップの三分の一が生産される大ホップ栽培地であり、ホップ街道の名称は非公式には1955年に、公式には2006年6月23日に宣言された。



六月のホップ畑—雌雄異株・風媒花の雌株のみがつける穂花（Hopfendolde 花ではない）を受粉前に摘み取る（ドイツや日本では未授精のみであるが、授粉後のものをも用いるところもある）

ドイツ・キャベツ街道 Deutsche Kohlstraße

1986年からシュレスヴィヒ・ホルシュタイン州のデイトマルシェン郡（Kr. Ditmarschen）では秋の遅い時期に「キャベツの日」（Kohltage）という祭りが催される。ちょうど南ドイツのワイン祭りを思わせる。デイトマルシェン地方では19世紀末からキャベツの栽培がはじまり、今日ではヨーロッパで最大のキャベツの産地として、毎年2500～3000ヘクタールの耕

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)



ドイツ・キャベツ街道



ドイツ・キャベツ街道 キャベツ祭りの看板

地に 8 千万球のキャベツが植付けられる。

祭りの期間にはキャベツの女統領たち (Kohlregentinnen) が選ばれるが、他所のように祭りの女王という言い方をしないのは君主とは一線を画してきた地元の伝統であるとされる。祭りは舞台上でキャベツを切るセレモニーで始まり、Kohl-EXPO (Wesselburn)、キャベツ・マーケット、5 マルク or 3 マルク料理 (現在はユーロに読み替え：原語は Heiermann-Gerichte / Drei-Taler-Gerichte) の披露などがあり、またキャベツ・ルートのツーリズムが企画される。ルートはキャベツ農場、キャベツ博物館

(ヴェッセルブルン)、農具見学、即売会、キャベツ料理のレストラン、キャベツ健康法講習、キャベツ・クイズのアトラクションなど（最近の事例では）16か所を回る。

ドイツ長城（＝古代ローマの防塁）街道 Deutsche Limes-Straße

1995年に発足した自動車道で、古代ローマ人がゲルマン人などへの防衛のためにライン河とドナウ河の間に建設した長城形式の防塁の遺構を中心に、古代ローマの遺跡や博物館をむすんでいる。運営にあたる「ドイツ・リーメス街道組合」(Verein Deutsche Limes-Straße e.V.)はアーレン (Aalen *WB*)に置かれ、83の市町村・郡・ツーリズム関係組織と連絡をとっている。なおその主要ルート550kmは2005年にユネスコ世界遺産に「上部ゲルマン＝ラエティア長城」(Obergermanisch-Raetische Limes = ORL)として登録され、起・終点はラインブロール (Rheinbrohl *RP*)とカステル・アイニング (Kastell Eining an der Donau *BY*)。なお古代ローマの属州名としての上部ゲルマン (Germania superior)はフランスとスイスの国境付近からヘッセン州南部までの地域で中心都市の後進はマイantz (Mainz *RP*)、またラエティア (Raetia)はシュヴァルツヴァルトからイン川までの地域で中心都市の後進はケムプテンやアウクスブルク。

自動車道は、バート・ヘニンゲン (Bad-Henningen) からヴェスターヴァルト (Westerwald)、タウヌス地方 (Taunus)、ヴェッテラウ (Wetterau)、ハーナウ (Hanau) からメイン川に至り、次いでアシャッフエンブルク



ニーダ (Nieda フランクフルト市域) —古代ローマ帝国時代の遺跡

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)



フェルトベルク街道—ローマ時代の浴場施設の遺跡
パート・カステルパート (Bad Kastellbad)

(Aschffenburg)からミルテンベルク (Miltenberg)に至る。なおこまでルートでは途中からオーデンヴァルト (Odenwald) からホーエンローエ平地 (Hohenroher Ebene)、シュヴァーベン・フランケン・ヴァルト (Schwäbisch-Fränkischer Wald)、シュヴァーベン・アルプス (Shwäbische Alb)、アルトミュール (Altmühl) を通るルートもあり、どちらも終点はドナウ河畔レーゲンスブルク市内のカステル・アイニングで、全長800kmに及ぶ。またそれを区分してハイキング・コースも数種類もうけられている。

ドイツ・メルヒェン街道 Deutsche Märchenstraße

グリム兄弟とその昔話に因む町々をめぐる自動車道で、兄弟の生地ヘッセン州ハーナウからブレーメンの音楽隊のブレーメンまで、あるいは海坊主 (Klabautermann) の伝説が伝わる外港ブレーマーハーフェン (Bremaerhaven) まで約600kmである。成立は、すでに1975年4月11日に、シュタイナウ (Steinau an der Straße HE) で「ドイツ・メルヒェン街道ワーキング・グループ」(Arbeitsgemeinschaft Deutsche Märchenstraße) が設立されたことに遡る。その後、街道の整備にはグリム兄弟とその昔話に関する約40都市が加わるまでに発展し、2007年には組合組織 (Verein „Deutsche Märchenstraße e.V.“) に統合された。また自然保護の趨勢にも応えて、街道は8か所の自然公園を含んでいる。



ドイツ・メルヒェン街道 グリム兄弟の生地
ハーナウ（ヘッセン州）からブレーメンに至る

ドイツ靴街道 Deutsche Schuhstraße

ライン・ヘッセン地方南部から西プファルツ（RP）までの300km以上の自動車道にこの名称がつけられている。1977年にピルマゼンス（Pirmasens RP）において提唱された。同地方は19世紀から工業による靴生産の中心地であったが、輸入品の攻勢と生産拠点の外国への移転によって、大量生産としてのドイツの靴工業はほとんど成り立たなくなった。その挽回を目指して設定されたが、あまりふるわず、今日ではこの名称での観光街道は低調である。なおルートには、自然保護区であるプファルツ森＝北ヴォーゲーゼン（Pfälzerwald-Nordvogesen）が組み込まれている。

ドイツ水門ルート Deutsche Sielroute

ニーダーザクセン州のヴェーザー川とヤーデ川が北海に注ぐ地域を貫く約220kmの自動車道。一体は水流調整のための小さなダムや河流の水位のための水門が数多くあり、そうした風土に特有の景観をたどる街道。

ドイツおもちゃ街道 Deutsche Spielzeugstraße

おもちゃ作りの伝統のある町が多いテューリンゲン州とバイエルンのフランケン地方をたどる観光ルートで、テューリンゲンのヴァルタースハウ

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

ゼン (Waltershausen) からエルフルト、アルンシュタットを経て中部フランケンツイルンドルフ (Zirndorf BY) までで、数条の枝道を含み、総延長は約300kmになる。玩具のなかでも特に人形に重点が置かれている。主要な担い手は玩具生産の中心地で玩具博物館を擁するゾンネベルク (Sonneberg)、人形の町として知られ人形博物館を要するノイシュタット・バイ・コーブルク (Neustadt bei Coburg)、それに玩具製作の歴史をもつニュルンベルク (Nürnberg) などである。これらをはじめ、沿道には約20か所に特色ある玩具コレクションをもつ博物館が存在する。また著名な玩具メーカーもこの沿道に拠点を置いている。たとえばラウエンシュタインには浴槽用セルロイド人形を手がけ、現在もプラスチック人形の老舗であるシルトクレート社 (Schildkröt-Puppen und Spielwaren GmbH in Lauenstein TH 1896年創業) があり、ゾンネベルクには旧東ドイツ時代から国営企業であった鉄道ジオラマのピコ社 (1962年に前身の数社を統合して創業、現在は Piko Spielwaren GmbH として民間企業) が活動し、レーデントール (Rödental/Oberfranken BY) には“Baby Born”のロゴで知られるのツァップ・クリエーション社 (Zapf Creation AG) が拠点を置いている。毎年、5月から10まで沿道の各地で玩具のイベントが開かれている。

ドイツ鶴街道 Deutsche Storchstraße

北ドイツを約450kmにわたって走る自動車道路。エルベ河流域はポーランドに次ぐコウノトリの飛来地・繁殖地の一つである。州ではシュレスヴィヒ=ホルシュタイン、ニーダーザクセン、メクレンブルク=フォアポメルン、ブランデンブルク、ザクセン=アンハルトにまたがる。なおヨーロッパの鶴は日本のとは異なり嘴の赤いシュバシコウ (朱嘴鶴) で、ドイツ語では羽毛の色から „Weißstorch“ (シロコウノトリ) とも称される。このシュバシコウの飛来・繁殖を助ける運動が2008年に始まり、ポイント地点に標識がつけられた。なお観光街道は北ドイツの次の4か所の自然公園・自然保護区をめぐるルートともなっている。メクレンブルク・エルベ渓谷自然公園 (Naturpark Mecklenburgisches Elbetal)、ニーダーザクセン=エルベ谷自然保護区 (Biosphärenservat Niedersächsische Elbtalaue)、エルベ河畔自然公園 (Naturpark Elbufer-Drawehn)、中部エルベ自然保護区

(Biosphärenreservat Mittelelbe).

ドイツ・セラミック街道 Deutsche Tonstraße

ブランデンブルク州のベルリンから北の地域、部分的にはフォアポメルンを含んで走る215kmの観光街道。19世紀からの都市の大発展と建築の近代化を背景に煉瓦の需要が急増した。これには北ドイツには石材が乏しい基本的な制約も関係していた。そのためこの地域ではセラミック工業が発達したが、それに適した陶土は豊富であった。なおここで言うセラミックは煉瓦・屋根瓦・タイルを包括している。街道の起点になるヴェルテン(Velten)のあるオーバーハーヴェル郡(Lk. Oberhavel BB)はかつてセラミック工場が林立していた土地でもあるが、その地に早く1905年に開館した博物館(Ofen- und Keramikmuseum Velten)で特に人目を惹くものにはタイ



バイエルン・セラミック街道の表示(ロゴ)



ドイツ・セラミック街道 ツヴィーゼル(Zwiesel)のクリスタル・ピラミッド

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

ル張りの大きなストーヴがある。19世紀の都市の富裕層に好まれた調度品であった。他にも屋根瓦や煉瓦作りに関する多数の博物館が点在する。セラミック街道は一部でドイツ並木街道やブランデンブルク氷河期街道とも重なっている。



ヴェルテン (Velten) 「セラミック・陶磁器博物館」
陶器製のストーヴのコレクション

ドイツ時計街道 Deutsche Uhrenstraße

シュヴァルツヴァルト中央部から南下しバール (Baar) に至る山間の自動車道。シュヴァルツヴァルトに数多い手作り時計の工房と時計博物館をめぐるルート。この地域で時計工房が営まれている町はダイスリンゲン (DeiBlingen) やロットヴァイル (Rottweil) やザンクト・ゲオルゲン (St. Georgen) など20か所以上になる。時計は主に手造りの木製の郭公時計 (Kuckucksuhren) である。博物館のうちコレクションに定評のあるのは、フルトヴァンゲンの時計博物館 (Uhrenmuseum in Furtwangen)、フィリンゲン=シュヴェニンゲンの時計産業博物館 (Uhrenindustriemuseum in Villingen-Schwenningen)、グューターバッハ村の時計博物館 (Dorfmuseum Gütenbach)、ザンクト・メルゲン僧院の博物館 (Kloster Museum St. Märgen)、またショーナッハ (Shonach) には世界最大のカッコウ時計がある。作業を見学できる工房もある。

ドイツ火山街道 Deutsche Vulkanstraße

ライン河からアイフェル高地に至る280kmの自動車道。アイフェル地

方は火山活動によって形成されて地勢であり、その様子をさまざまな形で目にすることができる。また地域には「火山の土地アイフェル」を掲げるジオパーク (Geopark Vulkanland Eifel) も設けられている。この地域を火山をキーワードにしてまとめるプロジェクトは2008年に発足し、39市町村から委員を集めたドイツ火山学協会 (Deutsche Vulkanologische Gesellschaft = DVG) が運営にかかわっている。

ドイツ・ワイン街道 Deutsche Weinstraße

地域的なルートにもかかわらず全国的な名称を冠しているのは、提唱が1935年であり、早い時期の観光街道の一つであることによる。シュヴァイゲン=レヒテンバッハの「ドイツ・ワイン門」(Deutsches Weintor in Schweigen-Rechtenbach RP) からフランス国境に沿って北上し、ボックハイムの「ドイツ・ワイン街道の館」(Haus der Deutschen Weinstraße) に至



ドイツ・ワイン街道

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

る85kmで、連邦道路38号線と271号線から成る。その成立はドイツ現代史の一齣でもある。

プファルツ地方はライン川流域に次いでワインの生産量が多い地域であるが、第一次大戦後は1930年までフランスの占領地区となったためにフランス国内産の扱いで販売するしかなかったため、知名度において劣るプファルツ・ワインの販売は不振を続けた。占領から抜けだした後も、特に1934年は平年の2.5倍という未曾有の豊作となったためにワインの価格は暴落した。それを解決するためにナチ政権が行なったのがワイン街道の宣言であった。シュヴァイゲンに道路をまたいで応急に木製の「ワインの門」を懸け、1935年10月10日に予備走行を行なった後、当時のナチ政府ライン＝プファルツ管区指揮官ヨーゼフ・ビュルケル (Josef Bürckel 1895-1944) は10月19日にバート・デュルクハイム (Bad Dürkheim) において



ドイツ・ワインの門 フランス側から撮影



同：ナチスの鉤十字（ハーケンクロイツ）が削られたドイツ国家の紋章

ワイン街道を宣言するセレモニーを行ない、翌10月20日の日曜には「葡萄とワインの祭典」(Fest der Traube und des Weines)を挙行了した。早朝、一機の飛行機が沿線を祝賀飛行し、次いで指揮官が先頭に立ってシュヴァイゲンからボックハイムまで自動車によるパレードを行ない、それには300台の自動車が参加した。祝典のモットーは〈闘いと民—ワインと真実〉(Kampf und Volk — Wein und Wahrheit)であった。このセレモニーによってプファルツ・ワインの売れ行きは急拡大し苦境から抜け出すことができた。その効果を持続させるために、ナチ政権は、翌1936年にはシュヴァイゲンの「ワインの門」を石造に変えた。さらに1937年にはプファルツ一帯の地域住民に葡萄栽培地帯としての自覚をうながすために〈どの家にも一樹の葡萄を〉として、シンボリックに葡萄を植えさせた。これらの政策によってプファルツ・ワインはドイツの西部地域に完全に定着した。これが、第二次大戦後、ドイツ各地でワイン街道のモデルになった。

ドイツ野生街道 Deutsche Wildstraße

1970年に提唱されたアイフェル地方の自然と野生動物にふれる観光街道。ダウン(Daun)を発着地とし、ゲーロルシュタイン(Gerolstein)、ビーレスボルン(Birresborn)、ノウシュトラースブルク(Neustraßburg)、ゴンドルフ(Gondorf)、マンダーシャイト(Manderscheid)、ギレンフェルト(Gillendorf)を回る周遊路。途中には230ヘクタールの赤鹿保護公園があり、アカシカ(Daun)やイノシシ、1998年からはジブラルタルからアフリカ系のベルベル猿も放し飼いされたサファリ公園となっている。

樅の葉街道 Eichenlaubstraße

ザールラント州北辺84kmの自動車道、モーゼル川辺パール(Perl/Moel)からフライゼン(Freisen/Kr. St. Wendel)に至る。モーゼル・ワイン・ルートとも交錯する。途中のザールシュライフェ(Saarschleife)も名勝で知られる。なお樅と訳されるEicheすなわちオークは檜と表記する方が正しいが、慣用にしたがう。古くから最も優れた建材とされ、またヨーロッパの森の代表的な樹種でもあり、ドイツ帝国や今日のドイツのシンボルでもあるが、生育地も巨木も減少している。

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

エルブリング・ワイン・ルート Elbling Route

エルブリングは白ワインの素になる葡萄の品種で、その栽培はモーゼル川流域にほぼ限定され、しかも希少である。古くはドイツの白ワイン作りでは最も一般的な葡萄の種類であったが、17世紀からはオーストリア系のジルヴァーナー (Silvaner 葡萄栽培面積では30%) や、色と香りに優れたリースリング (Riesling 栽培面積は20%以上) に押され、現在エルブリングの栽培面積は0.6%に留まっている。それをもとめる上部モーゼルのニッテル (Nittel RP) からイーゲル (Igel RP) までの自動車道である。

エルベ川岸辺街道 Elbufer-Straße

この名称の観光街道は、現在、機能していないようである。上記のドイツ鶴街道とほぼ重なり、それにとってかわられたように思われる。

エルム高地街道 Elm-Hochstraße

ニーダーザクセン州のブラウンシュヴァイクから北西20kmあたりから広がるエルム高地は約470km²のエルム＝ラップヴァルト自然公園 (Naturpark Elm-Lappwald) とされており、ドイツでは最大のブナ林である。その保護地区に沿った自動車道を指す。

ラウジッツ工業地帯エネルギー街道 Energie-Route Lausitzer Industriekultur

ザクセン州に主に含まれるラウジッツ地方は褐炭の上に漂っていると言えるような土地である。特に19世紀から20世紀への転換期からは露天掘りで石炭採掘が行なわれてきた。また現代史のなかでは特に東ドイツの最も重要なエネルギー供給地であった。しかしそれは土地や景観や人々の暮らしを犠牲にすることでもあった。1960年以後、1990年代までに限っても、8万ヘクタールの土地が露天掘りに供され、80の村が消滅したとされる。東西ドイツの統一は、あだかも石炭エネルギーがあまり意味を持たなくなる大きな変化ともかさなっていた。そのため再統一後のドイツでは、ヨーロッパ規模の環境見直しとも連携しつつ、特に旧東ドイツの重点箇所について改造計画が着手された。とりわけラウジッツ地方については、国際改造モデル (Internationale Bauausstellung = IBA) の対象として2000年から

2010年まで「ピュックラー伯追憶地改造国際計画」(Internationale Bauausstellung Fürst-Pückler-Land)として〈風土〉(Landschaft)をテーマにヨーロッパで最大の改造計画が推進されてきた。大規模な土質改良や新たに人造湖が建設され、また旧東独時代の石炭採掘施設を博物館として保存することも進められた。なおこのプロジェクトにピュックラー伯(Hermann von Pückler-Muskau 1785-1871)の名前がつけられたのは、ゲールリッツ近傍のムスカウ城に生まれたプロイセンの世襲貴族で世界旅行家、同時に故郷であるこの地方の風物を愛したロマン主義の担い手の理念が振り返られたのである。観光街道はこの大プロジェクトと結びついてお



ドイツ・エネルギー街道
(旧東ドイツ) ヴェルツォウ南地区 (Welzow-süd) の石炭の露天掘り



ドイツ・エネルギー街道 (旧東ドイツ) の産業遺産と案内表示

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)



ラウジッツ・エネルギー街道―見学者の団体

り、エネルギーや工業形態の変化を、産業遺産や博物館、さらに操業中の新旧の工場施設によって確かめることができるものとして、IBA と並行して推進されている。

ドイツ再統一体験街道 Erlebnisstraße der deutschen Einheit

東西ドイツの分裂時代の記憶をたどる、東西ドイツの分断に関係する土地や施設をつづる自動車道で、路線は今日のドイツの10州にまたがり総延長2,500km に及ぶ。東ドイツが設けた監視所などの施設は当初撤去する予定であったが、分断の記憶を残し警告とすることをもとめる世論によって、部分的に保存されることになり、また東西分断時代の資料を博物館に収集することも推進された。その弾みになったのは分断時代の東ドイツの体制をテューリンゲン州において経験し、その多くをドキュメントとして発表したエアハルト一家 (Familie Elke, Andreas und Manuel Erhard) の活躍であった。一家の数点の共著は2004年にドイツ統一市民賞を得るなど反響を呼んだ。また観光街道は、多数の自然公園と自然保護区をつなぐことによって環境保護の運動とも重なっている。観光スポットを種類別に挙げると、東ドイツの監視所など分断時代に直結する施設が80か所、博物館が25か所、自然公園が17か所、各種の自然保護区が150か所である。

ファンタスティック街道 **Fantastische Straße** ハイデルベルクを起点とし、シュヴァルツヴァルトを通り、ボーデン湖中のコンスタンツまで行き、ネッカー川沿いにチュービンゲンなどを回ってハイデルベルクへ帰着する周遊路。古都、温泉、森など典型的な観光スポットであり、またヘルマン・ヘッセの生地カルフを含まれ、外国人には特に人気がある。



絵地図 ドイツ・ファンタスティック街道
カルフの人物は同市出身のヘルマン・ヘッセ

フェルトベルク街道 **Feldbergstraße**

ヘッセン州内の古代ローマ人の道として、フランクフルト北西に存在するローマ人の居住地跡のニッダ (Nida or Nidda) から、同じくローマ人が居住して浴場施設が発掘復元されているタウヌス山地のフェルトベルクの城塞跡 (Kastell am Kleinen Feldberg) までをたどる古代史追憶の道で、またタウヌスの森を抜ける自然に親しむ散策路でもある。

手仕事体験休暇街道 **Ferienstraße „Handwerk erleben“**

オーバラウジッツ (Oberlausitz) はドイツの主にザクセン州とポーランドにまたがる地域で鉱物資源に恵まれているなどの条件から近代の早い時

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

期から工業が発達したが、時代に変化とともに伝統産業の性格が変わったものも少なくない。旧東独の産業の再生の意味を併せつつ、それらをまとめて広く社会にアピールするために2002年1月1日にオーバーラウジッツ=ニーダーシュレージエン・マーケティング協会 (Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH /MGO) が設立され、地域の伝統産業の振興と情報発信が図られ、また観光街道としてもアピールされるようになった。

フランケン・ビール街道 Fränkische Bierstraße

バイエルン州内の観光街道。バイロイトを起点としてバイロイト郡 (LK: Bayreuth)、クウムバッハ郡 (LK: Kulmbach)、リヒテンフェルス郡 (LK: Lichtenfels)、バムベルク郡 (LK: Bamberg) を経由して、フォルヒハイム郡 (LK: Forchheim) でアイシュグルント・ビール街道と接続する。沿道には160か所余りの中規模以上のビール醸造所と、50-100の小規模のビール醸造工房が存在する。

フランケン防塁教会堂街道 Fränkische Wehrkirchenstraße

非常時に集落の防塁の機能を果たすようにつくられた教会堂で、ドイツでは15、16世紀に多く建設され、またバーデン=ヴュルテムベルク州、バイエルン州、ヘッセン州に分布し、バイエルン州では特にフランケン地方での密度が高い。それらを訪ねる趣旨の散策路であるが、観光街道の詳細は不明。

「フランケン^{ヴァルト}森」高地街道 Frankenhochstraße

クローナッハを起点・終点としてフランケン地方を周遊する散策路。クローナッハはルーカス・クラナッハ (Lucas Cranach der Ältere 1472頃-1553) の生地として知られる (没地はヴァイマル)。また町の上方に聳えるローゼンベルク城塞は今日の建物はバロック様式であるが、13世紀から知られ、難攻不落の軍事拠点として、フォルヒハイム郡 (Forchheim) と並んでバムベルク司教伯の要害であった。上部フランケン地方の20-30か所の古城・教会堂・温泉地・博物館を自動車でめぐるルートで、主にク

ローナッハ市ルーカス・クラナッハ=ツーリズム・イベント実行委員会 (Tourismus- und Veranstaltungsbetrieb der Lucas-Cranach-Stadt Kronach) によって運営されている。

フランケン^{ヴァルト}森 街道 Frankenwaldstraße

フランケンヴァルトまたはフランケンの森は、ドイツ、フランケン地方北東部の中低山地である。テューリングンの森とフィヒテル山地の間に位置する。最高峰は標高794mのデプラベルク、2番目に高いのはテューリングン州ブレンナースグリュンに近い標高792mのヴェッツシュタインである。テューリングンの森からフランケンヴァルトへの移行は明確でない。テューリングン州南東部の一部の町はフランケンヴァルトに位置づけられる。

フリースラント水車街道 Friesische Mühlenstraße

ニーダーザクセン州の北西部、北海に近いフリースラントに残る9基の粉挽き水車と1基の揚水水車をたどる70kmの自動車道。

ノルトライン=ヴェストファーレン州サッカー街道 Fußballroute NRW

サッカーをテーマにした同州の自動車周遊路。15都市を結ぶ全長825kmに及ぶ。起点はアーヘンで、ラインラント、ニーダーライン、ルール地方、ミュンスター地方を通過してビーレフェルトに至る。発案者は西ドイツ・サッカー&陸上競技協会 (**Westdeutsche Fußball- und Leichtathletikverband: WFLV**) の事務局長グレーゴル・グダエヴィッチ (Gregor Gdawietz) であった。同協会に同地域のサッカー組合や各都市の観光関係組織が協力して運営されている。

ヴェッティン家街道 Fürstenstraße der Wettiner

ヴェッティン家 (Haus Wettin) は、遠祖は10世紀後半まで遡る全ヨーロッパでもロバール=カペー諸家に次いで由緒のある支配家門で、主にザクセン地方とテューリングン地方を支配した有力諸侯であった。主流はザクセン選帝侯家であるが、分家も多い。家名は現ザクセン=アンハルト州の

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(1)

ヴェッティン城に由来する。その家門が建設にたずさわった多数の旧跡を訪ねる街道で、ドイツの5州とポーランドの一部におよび、また名所旧跡の多さから5道に分類される。

ヴェッティン城 (Burg Wettin / Schloss Wettin ザクセン=アンハルト州ヴェッティン市)はヴェッティン家の発祥の地とも比定される場所にあり、文献には12世紀半ばから現れる。中世にはマグデブルク大司教の行政府となったこともある。以後も所有者や教会領邦やプロイセン王家など変遷があり、建築も幾多の改修が行なわれ、今日の形態となったのは19世紀前半であるが、時代を通じてドイツ歴史には深くかかわってきた。



ヴェッティン城