

〈論説〉

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(2) — ドイツの組合組織との対比 —

河野 眞

〈要旨〉

ドイツの観光地づくり、さらにその運営を知るには、ドイツ社会の仕組みを振り返る必要がある。これを言うのは、日本の場合、多種多様な観光資源が高密度に密集している数か所を除くと、資源は分散しており、単独では観光地としては成り立たないことが多いからである。しかし類似した状況、すなわち一つ一つの地点では観光スポットが疎らにもかかわらず、隣接地点をつないで何らかのテーマにまとめてきたのがドイツのツーリズムの基本である。それはどのようにして可能だったのだろうか。それを知るには、ドイツ社会において大きな意味をもつ一種の中間集団〈組合(フェルアイン — クラブと訳されることもある)〉に注目する必要がある。組合は、ドイツの市民社会の本質的な構成素で、広く地域文化・教育・スポーツ・環境・社会活動に関与し、さらに一部では営利事業の要素をも含む事業体のこともある。それゆえ多様であるが、ここでの考察対象であるツーリズムの場合、とりわけ街道観光の生成・維持は、この種類の結集なくしては考えられない。しかしドイツの組合組織は、これまで日本では観光の角度からはほとんど注目されてこなかった。本稿では、幾つかの観光街道、これまでに言及したロマンティック街道などの他、特に「シュヴァーベン詩人街道」に焦点を当てて、組合というドイツ社会の中間集団について検討を加え、また観光研究の観点から、日本の観光地づくりとの対比をも試みた。

はじめに

筆者は先に本誌に第一回の小文を寄稿した¹。本稿は、その全体を通じ

1 河野「ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性 (1)」愛知大学国際問題研究所『紀要』第142号, p.1-49.

た考え方の概要である。計画では、「ドイツの観光街道に見る＜線型＞観光の可能性」のタイトルの下で、先ずドイツ語圏の国々の観光の現状として約150種類の観光街道を紹介し、それを踏まえて結論と若干の提言を考えていた。しかしそれほど多くの観光街道を挙げるのは、それらのほとんどは日本では知られていないために情報をもたらすことになるではあろうが、やはり分量が過大になる恐れが生じた。そこで実態にも適宜言及しながら、結論に近いものを伝える方が収まりがよいように思われた。

しかしそれによって、幾つかの遺漏が不可避となった。一つは、具体例を予め紹介しておいた上で、事例参照を促しつつ進める方法ではないために、全体として概括的な記述あるいはスケッチにならざるを得ない。と共に、水準の異なる別の問題も浮上した。筆者の意図は、ドイツの観光事情を日本のそれと比較し、参考になるところや、実地に生かせるような項目をさぐることにある。しかし基礎となる社会的条件は観光の分野に限定できるようなものではないために、社会の仕組みへと視野を広げることになったのである。

三つ目に、日本の現状を取り上げるさいの障害にも予め言及しておかなくてはならない。本稿では、ドイツの様子に照らし合わせつつ、日本の観光地づくりの問題点をさぐるために、日本の現状を批判的に観察しがちである。問題点の克服を見通した上でのことであるが、先ずはネガティブな側面にふれることになる。その場合、具体的な地名や団体名を挙げたり、プロジェクトを名指したりするのは差しさわりがあるであろう。それゆえ、日本の現状への言及は、一般的傾向にとどめることになった。

たとえば筆者の住んでいる地方でも、地方自治体が地域活性化や観光開発をにらんで国の補助金を受けて温泉掘削を行ない、火山国のこととて熱湯が沸き出す割合は高いものの、建設した施設は地元民が通うにとどまり、やがて閉鎖されて自治体には廃屋と借金が残るというケースが幾つもある。ネガティブな面を見せる常態については概括的に傾向を挙げるにとどめるほかなかったのである。しかし概括的な理解とは、見方を変えれば諸現象をいわばスケルトンにおいて透かし見ることにもなるだろう。

観光をめぐる日独の対比

外国の事情に注目した直接的な動機は、日本での観光地づくりについて限界を感じるからである。今日の日本では、長期にわたるデフレなど経済の頭打ちや世界の中での経済大国としての相対的低下、また地方の人口減少と地域経済の不振などから、国と地方自治体も観光にこれまでになく力を入れている。折からの円安や中国での富裕層・中間層の国際観光志向もあって、中国・韓国・台湾・マレーシアなどからの観光客の飛躍的増大がみられる。また中国人観光客によるいわゆる〈爆買い〉などによって、活況を呈している。2015年には、訪日外国人観光客は2千万に近づき、人数の世界ランキングははじめて16位となった²。インバウンドとアウトバウンドの収支も、一貫して出超となっていたのが初めて収入が支出を上回った。それは目下、政府や地方自治体、それに民間の諸団体がこれまでになく力を注いだことの成果であるのは間違いない。それ自体は、政策が成功したという面がある。しかし、どちらかと言えば、上からのテコ入れという性格が強い。またモチベーションにも問題がある。経済効果が何よりも重く見られることの是非である。もとより、世界屈指の観光都市パリですら、テロ事件の影響で観光客の数が減少したことを深刻に受けとめて、改めて治安回復を世界に宣伝して観光客の呼び込みを図っているように³、ツーリズムには経済的な計算は付きものである。しかしその度合いや、それに終始するのではない奥行きがなければならない。

日本の観光産業の問題点として一般的にも指摘されることだが、東京や京都などを筆頭に観光資源が高密度に集中している数地点と、他の広い地域、すなわち地方のあいだで大きな開きがある。ユネスコの世界遺産への登録などがそれを補っているところがあり、それゆえ世界遺産への認定を得ようとする運動が日本各地で盛んである。それ自体は無理のないものだが、観光資源に限らず、政治・経済・文化の一極ないしは数極集中を是正できるほどではない。観光地開発も地方振興の柱の一つとして話題になる

2 直近の観光動向は今日では白書ではなくWebsite化されていることが多い。世界観光機関（World Tourism Organization：UNWTO）のWebsiteの「世界観光ランキング」を参照、

3 参照、『毎日新聞』2016年3月18日「パリに戻ってきて テロ余波、観光客激減 - <安全対策万全：国を挙げPR>」

が、その成功例は必ずしも多いとは言えない。地方の観光地が安定して発展しているとは思えない。

その点で参考になるのが、ドイツの状況である。ドイツの観光という一般的な印象でも、特にどこか一か所ないしは数か所が決定的な重みをもつとは違っているのではあるまいか。首都ベルリンやバイエルンの州都ミュンヘンが多彩な観光資源を擁することは事実だが、訪日外国人観光客が東京や京都や思い浮かべるのとは様子がことなる。むしろドイツ観光で先ず挙がるのは「ロマンティック街道」であり、かなり下がって「メルヘン街道」がそれに続くといったことではなかろうか。つまり、特定の都市ではなく、街道なのである。日本の場合も観光街道と呼ばれるものはないわけではないが、その筆頭の「熊野古道」は往時の信仰の道そのものが世界遺産として登録されたのであり、新しく編成された種類とは趣を異にする。

ちなみに「日本ロマンチック街道」という試みがある⁴。長野県上田から群馬県を横断して栃木県宇都宮に至る約320kmのドライヴルートで、ドイツのロマンチック街道との近似を謳って昭和62(1987)年に設定された。ドイツのロマンティック街道の自然景観に着目した構想だったようである。しかしドイツのモデルは、発足時について言えば、当時ドイツを占領していたアメリカの軍人・軍属やその家族に歴史の厚みを感じさせることに主眼が置かれていた。歴史が浅いことにコンプレックスめいたものをもつアメリカ人の心理をついていたのである。実態も、やや辺地のために戦災を免れた小都市をつないでおり、中世以後まもなくの頃の小規模な市役所や古民家の街並みをたどるルートであった。したがって、自然景観の面に着目した日本人の理解とはややずれがある。もちろん外国の景勝地の名を借りて地域特性を認識したり、広く訴えたりするのは、明治時代中葉に遡る「日本アルプス」や大正時代以来の歴史をもつ「日本ライン」があり、

4 参照、「日本ロマンチック街道協会公式サイト」(<http://www.jrs-roman.org/>)；これには群馬県の11市町村が参加している。主なルートとしては北軽井沢(浅間高原)の鬼押出しから白根山を経由して草津温泉へ、また草津から中之条方面へは暮坂峠を越えて四万へ抜ける北側ルートは流浪の歌人若山牧水も越えた道とされる。南側ルートは吾妻川に沿っている。沼田までの間には、大理石村・ロックハート城などのスポットがあり、また日光までには日光連山や吹割の滝などが楽しめる、とされる。

名称を重ねること自体には問題はあるべくもない。ただ日本では街道形式での観光資源の整備はなお途上にあることに注目しておきたいのである。

もっとも、日本でも、近年、点をつなぐ線型のプロジェクトもないわけではない。平成5年にはじまる「道の駅」の構想⁵もそうで、今日ですでに千か所を超える。これは鉄道の駅に対して、モータリゼーションを中心に観光ルートを整備しようとする点に特色があり、自治体と道路管理者が連携して、駐車場・休憩施設・地域振興施設（地域の観光案内や郷土物産の紹介・即売場など）を一体とした道路施設で、中央省庁（発足当時は建設省、今日では国土交通省）に登録される。したがって、現代日本の喫緊の課題とされる地方の活性化への国の政策を受けた動きである。

また国土交通省が進めている「日本の道百選」の構想もあり⁶、さらに文部科学省によって平成8年に着手された「文化庁選定・歴史の道百選」の企画も進行中である⁷。これら国の省庁が主体となっている推進されるプロジェクトが隠れていた資源の掘り起こしの上で一定の成果を挙げてはいるのは事実であろう、またそれらが、多かれ少なかれドイツの観光街道を参考に行っている面があり、その点では、ドイツの事情をもう少し踏み込んで見ておくことは無駄ではない。ドイツの観光街道は、国の政策とはやや異なった性格をもつからである。

基本的な問題点

近年の日本のさまざまな政策が一定の成果をあげていることは疑えないが、抜本的に問題の構造を変えるに至っているかどうかはまた別である。地域振興ないしは地方創生は今日の日本では政府から地方自治体、さらに教育まで、行政全般の大課題でそれを看板とした各方面の掛け声は高まる一方である。しかし、現実には、一極あるいは数極集中が根本的に改まる気

5 国土交通省道路局の次のWebsite によって「概要」「沿革」、また日本全国の地域別の現状として「道の駅一覧」が広報となっている。参照、「道の駅案内」(<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/index.html>)；これを取り上げた文献の一例として次を参照、関満博・酒本宏（編）『道の駅 地域産業振興と交流の拠点』新評論 2011。

6 参照、「日本の道100選」研究会（編）国土交通省道路局（監修）『日本の道100選〈新版〉』ぎょうせい 2002。

7 選定作業はなお途上とされ、最新の状況は文部科学省の次のWebsiteを参照、「歴史の道百選」(http://www.mext.go.jp/b_menu/hakusho/nc/t19961101001/t19961101001.html)

配はない。地方がかつての日本で占めていた比重を回復してしつつあるかどうかは疑問である。むしろ地方の住民の高齢化と過疎地帯の広がりはずますます深刻化しているくらいである。大型獣を含む野生動物が農地と人間に及ぼす被害や危害も高まっている。したがって、事は観光だけのことでない。地方への税金の投入も天文学的な数字の金額になるが、その場限りの効果で、持続的な発展につながっているかどうかは疑問のことも少なくない。一口に言えば、足腰が弱いのである⁸。それはおそらく、日本社会の構造、またその構造をつくってきた国づくりのあり方に原因がある。

問題点の一つは、明治時代以来、また特に戦後の日本の発展では何よりも効率が追求されたことである。狭い地域に大人口が集中して、政治・経済・文化・情報を処理できるのは非常に効率的である。そこに住む人々、殊に一般庶民は住宅面で多少手狭をかこつことにはなるが、総じて、世界でも稀なくらいの高い利便性を享受し、あふれるほどの刺激のなかで多種多様なチャンスと向き合っている。集中によってもたらされる有り余る（公共事業費もそこには含まれるが）資金によって町は活気があり明るく清潔である。しかしその代償として、それ以外の広い地域の荒廃と衰微とを結果した。国の地方交付税交付金によって辛うじて地域行政が維持される市町村は数えきれない。よく言われる〈地元最大の企業は役所〉という状況である。そうした実情は今日多くの人々が気づいていることでもある。しかしここで取り上げるのは、根底ではそれともつながりつつも、別の次元で日本社会がかかえる問題性である。一口に言えば、中間集団の脆弱性である。

社会構造の違い：ドイツ社会の基本的構成素としての組合

先に挙げた項目であるが、観光をめぐる事情においても、より一般的な社会的な素地を話題にしないわけにはゆかない。ドイツと日本では社会の仕組みが大きく異なるのである。あるいはそれはドイツ語圏だけでなく、

8 たとえば次の概論書は、大学の観光教育でよく用いられる（筆者も参考にした一人だが）ものだが、そこでは、民間の活力がなければ持続的な観光開発あり得ないことが何か所かで説かれている。しかし同書が刊行された頃に比べて現在では抜本的に問題が解決されたとは言えないであろう。参照、井口貢（編）『観光学への扉』学芸出版 2008。

広く西ヨーロッパ諸国と日本の違いになるかも知れないが、ここでは具体的な事例をドイツに限定しているので、ドイツと日本の対比にとどめておく。それゆえドイツ社会の特質に注目して、それを日本の状況と比較することになる。

西洋は個人主義の社会であると言われる。それは間違いではないが、そこには、たいてい重大な見落としが起きている。ドイツ語圏のだけのことではないが、(筆者の知見の範囲で言えば) ドイツ語圏に特に明瞭なかたちで見られる現象が看過されている。それは、フェルアイン (Verein) の存在と機能である。これはクラブと訳す方が通りがよいこともあり、筆者もその訳語をもちいたこともあるが、最近は何組かの語をあてるようにしている。と言うのは、ありとあらゆるテーマをかかげて人々がつくる(本来は)自発的な集団であるが、法人格のことも少なくないからである。営利が関係してくることもある。しかし基本的な性格は、日本の〈組合〉と重なるところがある。すなわち経営者と従業員という雇用関係ではなく、特定の定款の下に参集した組合員による運営だからである。日本でそれに似たものを挙げるなら、労働組合や農業・漁業協同組合、生活協同組合などである。ロータリークラブや各種の学会組織も、ドイツ流に言えばフェルアインということになる。さらにドイツでは、ホビー仲間の集まりでも、そうした形態をとることが多いのである。そのフェルアインの歴史は長く見て約二世紀、したがって社会の近代化と歩みを共にしてきた。そして現代では、その二世紀足らずの歴史と、強固な定着によって、伝統となっている。ドイツ社会の殊に日常の特質を把握するには、それへの注目は欠かすことができない。当然ながら、ドイツでは社会学や法学や日常研究において何度も研究方法論が提唱されてきた⁹。また行政の側からも、その語を掲げたプロジェクトが絶えず組まれている。ドイツ政府が広報として作成したパンフレットを開いても、ドイツの地方文化は

9 民俗学を素地とする日常研究において、組合への着目を説いたものとして指標とされるのは、ヘルマン・パウジンガーの1958年の短い報告「民俗学の研究対象としての組合について」であった。参照、Herman Bausiger, *Vereine als Forschungsgegenstand der Volkskunde*. In: *Zeitschrift für Volkskunde*, (1958), S.98-104. パウジンガーまた翌年刊行された東欧からの引き揚げ民の調査『新しい移住団地』(Neue Siedlungen. Stuttgart 1959)でも組合と住民生活との関係を具体的に取り上げた。

＜組合文化＞（Vereinskultur）という言い方を見ることができる¹⁰。

先に個人主義にふれたが、奇異なことに日本では、このドイツ社会の特徴があまり知られていない。ちなみに、西洋には＜社会＞があるのに対して、日本にあるのは＜世間＞といった見方¹¹が意外に受け入れられているのも、中間集団¹²という西洋では当然の事実が、本邦では西洋文化の識者のあいだですら一般の認識となっていないことによる¹³。事實は、ドイツの場合では、＜ドイツ人は三人寄れば一組合（クラブ）＞という言い回しもあるくらいである¹⁴。この組合（クラブ）は近代国家以前の地域社会において力をもっていた町や村の運営組織、すなわち生産や納税や治安・風紀維持の組織、あるいは教会の信仰や祭礼のための団体ではなく、市民社会の成長と共に発展した団体である。先行形態をさぐればバロック時代に各国に成立した国語協会がそうであり、またそれは各国の学術アカデミーにつながるが、それらはなお市民文化の広がりを担うところまでは行っていなかった。大きな目安で言えば、十九世紀の初めに歌唱と体操を直接の結集項目として定着に向かったのである。特に時代を代表するものとなった体操組合は愛国主義と並んで自由主義の傾向をもっていた。また愛国主義も、中小領邦を含む36の領域に分かれていたドイツ語圏では民族統一を掲げていたために、領邦併存体制への批判の結集核となった。そのためナポレオン戦争後の旧体制復古期には禁止され、制約がゆるむのはようやく1848年の三月革命の直前頃からであった。そうした推移を、組合研究の必要性を説いたパイオニアの一人である民俗学・日常研究のヘルマン・パウ

10 ドイツ政府・広報課『ドイツの現状』1999年, p.176.

11 西洋史家、阿部謹也は西洋の＜社会＞と日本の＜世間＞という対比の論客として知られている。参照、阿部謹也（著）『世間とは何か』（講談社現代新書）1995.; 同（著）『日本人の歴史意識－「世間」という視覚から』（岩波新書）2004. — 筆者の見るところでは、阿部謹也のこの種の論説では、西洋の中性以後の集団形成に関する言及はほとんどなく、欧米学界の研究成果もまったく使われていない。

12 「中間集団」の術語は、日本では社会学でも中央省庁の行政でも、町内会などの地域コミュニティ、あるいは＜家族や企業＞あるいは＜企業共同体＞という理解がなされているところがある。たとえば次を参照、内閣府（編）『平成19年版 国民生活白書—つながりが築く豊かな国民生活』2007.

13 次の拙論を参照、「社会と世間は西洋と日本を区別する基準だろうか」愛知大学『文学論叢』第151輯（2014）, p.35 68.

14 このフレーズを節のタイトルとした次の文献を参照、ヘルマン・パウジンガー（著）河野（訳）『ドイツ人はどこまでドイツ的？』文鏡堂 2012年 第二章第四節「ドイツ人は三人寄れば一クラブ」

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(2) —ドイツの組合組織との対比—

ジンガーは次のように記している¹⁵。

組合（クラブ）設立において今日まで基準となるものの波が起きたのは十九世紀前半であった。各地で歌唱組合が発足した。やや遅れて体操組合が成立した。組合のこの二種類のタイプは、リベラリズムとナショナリズムを骨子とした運動の重要な担い手であった。1848-49年の革命に先立つ時期には、多くの組合のなかで、国を支配する者たちの非民主主義的な恣意に対する抵抗が形をとった。殊に体操者トゥルナーたちは、政治的転覆に加担しているとの嫌疑を受け、そのため王政復古期には多くの国で《体操取り締まり》が告知された。一八四八年以降、リベラルな理念に戻ると、組合組織は、今度はナショナリズムの考え方を代表する役割を息長く一層つよく果たすこととなった。

ドイツの組合組織の発生とその後の展開を簡潔に見渡している。なおここで言われる1848/49年の革命とは三月革命で、それ自体は挫折したが、長期的にはドイツの市民社会としての資質を高めた。また体操者（トゥルナー）とは、体操教育と愛国心の結合を説いて実践した《体操の父》（1778-1852）フリードリヒ・ヤーンの思想に沿った体操運動の活動家を指す。ドイツ帝国の成立の後、ドイツ全土に広まった組合は、紆余曲折を経ながらも、地域の市民的な結集や、活動の種類ごとの団体として、ホビーや学術や公益、さらに営利ともかざる結集のあり方と最も一般的な型となっていた。それはスポーツを見ても分かることである。ドイツ・サッカー聯盟は、ドイツ各地の数万におよぶサッカー組合の頂上組織である。そうした仕組みはサッカーだけのことではない。

ドイツの教育システムと地方政治における組合の役割

なお言い添えれば、組合の公共的な性格が最も意味を持つのは教育である。これまた日本では意外に知られていないが、ドイツの小・中等教育の学校には、通常、グラウンドが設けられていない。学校は昼で終わり、児

15 同上 77頁

童たちは午後になると地域の多種多様な組合（クラブ）でそれぞれに合ったスポーツや文化の活動をして過ごす。それゆえ、ドイツの教育は、学校・組合・家庭の三角形で構成される。日本が学校と家庭の二極であるのとは根本的に異なっている。日本の場合、近年、その弊害が深刻化して、ようやく社会問題となってきている。学校教師は、クラブ活動の指導や監督に時間と労力をとられて過重負担を強いられ、科目担当と生徒の資質の把握という本務を果たすのが難しくなっている。ドイツの場合、クラブ活動にあたるものは多種多様な組合が担当している。組合にはあらゆる世代が参加しており、そこで児童は活動を通して社会人となる階梯を踏んでゆく。フェルアインがドイツ人にとっての＜社会的人格の訓練場＞と言われる所以である¹⁶。それどころか、パウジンガーのフェルアイン研究のなかには、こんなエピソードも入っている¹⁷。－ 風刺作家のクルト・トゥホルスキーが、「ヨハネによる福音書」の巻頭の章句を解釈した。有名なく初めにロゴス（言葉）ありき＞である。ゲーテも『ファウスト』のなかで、これをいかに解釈するか、という場面を設定した。天地開闢と共にあったのは何か、＜初めに力ありき＞、＜初めに行為ありき＞。それを踏まえてトゥホルスキーはこう論じる。

初めに組合ありき。ロゴスにこれ以外の訳語を当てるのは、畢竟、文献学者の誤訳である。

こういう冗談が飛ぶくらいにまで、組合という結集の仕方はドイツ人の生活とは切ってもきれないのである。

ちなみに、目下、文部科学省が推進している＜総合型地域スポーツクラブ＞¹⁸はドイツの組合組織、とりわけ学校児童が放課後にはスポーツ関係組合で過ごすあり方を見本としているところがある。これ自体は平成10年代から始まったプロジェクトであるが、またドイツの市民生活と地域コ

16 同上 79頁

17 Hermann Bausinger, *Sportkultur*. 2006, S.44.

18 参照、文部科学省のHP「総合型地域スポーツクラブ育成マニュアル」(http://www.mext.go.jp/a_menu/sports/club/main3_a7.htm)

コミュニティの要素を取れ入れようとする日本政府の何度目かの試みの現在の形態である。昭和期の末には、通商産業省が、勤労者のリタイア後の生活スタイルとして導入を試みたこともあった。しかし地域の生活が種々の組合組織と密接に結びついている仕組は容易には移植できない。またドイツの組合文化の全体像への認識も日本では今一つである。

またドイツの場合、組合が社会性を帯びた結集でもあるため、特に地方政治では大きな意味を持っている。地方政治家、たとえば市・村長は、自治体の規模にもよるが、概して十以上の組合の会員であり、また幹部のことが多い。市村議会議員なら、五、六種類の組合のメンバーと言われる。選挙において組合が集票の単位になるのは、ごく普通のことである。また公共性のつよい組合は、その活動内容に応じて公的な支援を受けている。消防組合はその最たるものであるが、スポーツ組合の殊に小・中等教育に相当する段階がそれに含まれる。

背景の説明に手間取っているように思われかねないが、これを踏まえておかないと、ドイツ社会の日常の仕組みが理解できないからである。もっとも、組合はそれだけを切り離すわけにはゆかないところもある。ドイツ社会の他の重要な部門、就職や就労の実際から退職にいたる労働のあり方、職能や資質の評価方法、税金に対する国民の理解の仕方、老後と年金の考え方と制度、これらと有機的に関連し、またその関連において不可欠なのである。その点で、日本でこのところ次第に育ちつつあるNGOなどの地域的や目的別の結集が、そこまで行っていないのとかなり相違する。ドイツの場合、そうした組合組織という結集形態は二世紀近い蓄積の産物である。と共に、それは伝統として、基本的には保守的な性格にある。それゆえ、組合を克服しようという動きも絶えず起きるが、それを目指す改革者たちの集まりもまた組合になってしまうという笑えないような現実がある¹⁹。

19 組合組織の保守性とその克服の問題をあつかったものにはヘルマン・パウジンガーのスポーツ論集に収録された論考「組合スポーツは過去のもの？」がある。参照, Hermann Bausinger, *Sportkultur*. Tübingen 2006.

ドイツの観光地づくりとその維持における諸組織の役割、および組合の意義

ドイツ社会では、スポーツ・趣味など重要な活動が組合組織の形態において行われることを指摘したが、そこから見ると、観光地の生成と展開にもそれがかわっていることは容易に推測されよう。しかしそれらはいかなる関係にあるのであろうか。もちろんさまざまなパターンがありはするが、ここでは基本的な型を理解することにつとめたい。

ドイツの場合、国内の観光地の大半は、＜街道＞に組まれている。直訳すると＜休暇街道＞となる“Ferienstraße”や＜ライブ街道＞“Erlebnisstraße”である。それを把握して情報を発信している正面の機関は「ドイツ・ツーリズム・センター」(Deutsche Zentrale für Tourismus)である²⁰。ドイツ経済・エネルギー省の外郭団体で、運営経費の85%は同省から支出されており、残りの25%が活動収益である。巨大な機関であるが、これ自体、組合(Verein)の形で法人である。この中央機関の下に、現在登録されている観光街道は約150種類で、国道のほぼ九割が何らかの観光街道に組み込まれている。もっとも、約150の観光街道のなかには実際にはあまり活動をしていない休眠状態のものもあり、逆に新しい観光街道が加わることもある。

比較的新しいものには、たとえば、環境汚染がひどかった産業遺産をたどる旧東ドイツの工業地帯をつらぬくルート「ラウジッツ工業地帯エネルギー街道」(Energie-Route Lausitzer Industriekulturl) ²¹や、同じく旧東ドイツ時代の圧政の記憶をたどる「ドイツ統一ライブ街」あるいは「警告記憶街道」(Erlebnisstraße der deutschen Einheit / Straße der Mahnung und des Gedenkens) ²²がある。後者は、旧東独政府によって脱国者をふせぐために国境沿いに設けられた機銃装置と鉄条網をそなえた当時の監視塔などを改めてたどるコースである。これらはかなり政治的な性格で、ドイツ統一を果たした西

20 DZTの前身や母体については本稿(1)で幾らか説明をほどこした。参照、愛知大学国研『紀要』第142号(2013), p.6-7.

21 本誌に掲載された次の拙稿を参照、河野「ドイツの観光街道に見る＜線型＞観光の可能性(1)」愛知大学国際問題所『紀要』第142号(2013), p.43-45.

22 参照、同上 p.45.

ドイツと現在のドイツ政府の姿勢に沿っていた。しかし、もちろん一部の民間の動きにも支えられてのことであった。

関連業者の諸団体が推進力となって成り立つ場合もある。「ドイツ宝石街道」はフランクフルトを起点にして、原石の仕入れの町から宝飾品加工の町まで、専門の業者があつまる幾つかの都市をつなぐルートである。

また「ドイツ・キャベツ街道」はシュレースヴィヒ＝ホルシュタインやニーダーザクセン州のキャベツ栽培地域の農協の連合である。

さらに「シュテルテベッカー街道」(Störtebekerstraße)は歴史上の人物クラウス・シュテルテベッカー(Klaus Klaus Störtebeker 1360頃-1401)²³の足跡をたどるもので、関係する北ドイツの幾つかの港町の歴史愛好家と都市政府によってつくられた。「海賊街道」とでもいうべきもので、シュテルテベッカーは日本で言えば、さしずめ藤原純友か王直のような存在である。とは言っても、そこにはドイツ史ないしは西洋近代史の綾がからんでいる。シュテルテベッカーが脚光を浴びるようになったのは十九世紀末頃からであった。つまりドイツ帝国が経済大国・軍事大国化の道を歩みはじめ、海洋国家をも望見するようになったとき、歴史上の変わり種が、海洋大国イギリスの私掠船のフランシス・ドレークと重ねるような視点から見直されたのである。そして第一次世界大戦の後、そこにルサンチマンが重なって、数多くの伝説が掘り起こされ、また繰り返して小説の主人公にもなった。

観光街道の種類を挙げ、それぞれに説明をつけていると切りがないので、先へ進もうと思う。問題は、観光街道づくりの過程である。ドイツ・ツーリズム・センター(DZT)への登録は最終段階で、そこへ行けば逆にそこから国内外の旅行社への斡旋などもおこなわれる。つまり観光資源として制度のなかに入ってゆく。そこへ行くまでの過程について日本から見た場合、最も注目すべきは、ドイツの観光資源の多くが街道に組まれているという、これまでもふれてきた基本そのものである。ドイツでは普通の形態であるが、これは日本に置き直すとかなり難問のはずである。なぜな

23 Wilhelm Fischer, *Störtebeker, Der grösste Seeräuber aller Zeiten. Bd.1: Störtebeker Kampf und Aufstieg*, Göttingen 1954.

ら、複数の自治体にまたがるからである。行政が、市町村ごとであり、連繋は容易ではないことは日本もドイツも同じである。県や州のような上級の自治体がそれを調整することもないではないが、それが出発点そのものであることは稀である。もっとも、「歴史的な劇場街道」²⁴などのようにEUの枠として推進された数か国にまたがる国際的なプロジェクトや、「ドイツ温泉街道」のような州単位の企画もないわけではないが、それが一般的というわけではない。

「シュヴァーベン詩人街道」に見る観光街道の実現過程

日本の場合とかなり似通っていて、その点では現実的な参考にすることができそうな種類のなかから、詩人・作家街道を取り上げよう。具体的には「シュヴァーベン詩人街道」である。シュヴァーベン地方²⁵、その地域の作家たちと言っても日本ではほとんど知られていないが、「シュヴァーベン詩人街道」は、南西ドイツのシュヴァーベン地方にゆかりのある約百人の詩人・文筆家に関係する場所をつなぐ自動車道路と支路の散策道から成っている²⁶。1977-78年に地元の文学者や詩人・作家の関係場所を綴る観光街道が提唱された。主だった作家・文人は百名余りであるが、その記憶が比較的狭い地域に結びついている文人や学者も含まれている。そして南西ドイツのシュヴァーベン地方の178市町村によって構成される。詩人・作家だけでなく、神学者カール・バルトや政治家テオドル・ホイスマスも混じっている。後者は第二次世界大戦後の西ドイツの初代大統領となった人物でもある。またシュヴァーベン地方の地方の出身者にまったく限られる

24 「歴史的な劇場街道」(Europastraße Historische Theater)は2003年から、そのための組合組織(Perspectiv – Gesellschaft der historischen Theater Europas e.V.)がEUの支援を得て着手した規模の大きな文化プロジェクトで、本部は<ゲーテの町>バート・ラウホシュテット(Bad Lauchstädt)とベルリンに置かれ、北欧・中央・南欧にいたるEUの広い地域の十六世紀から十九世紀までの名劇場をたどる5ルートが観光街道として登録された。なおラウホシュテットはザクセン＝アンハルト州の温泉町で、ゲーテが1802年から約十年間頻繁に訪れた歴史をもつ。

25 この地方については次の文献の拙訳を参照、ヘルベルト・シュヴェート & エルケ・シュヴェート(著)河野(訳)『南西ドイツ シュヴァーベンの民俗 年中行事と人生儀礼』文楫堂 2009。

26 詳細なカタログは次を参照、Reiseführer Schwäbische Dichterstraße. 1997. その簡略版として次の案内書を参照、Frank Fröhlich / Jörg Aae, Seliges Land! Die schwäbische Dichterstraße. 2007.

ドイツの観光街道にさぐる〈線型ツーリズム〉の可能性(2) —ドイツの組合組織との対比—

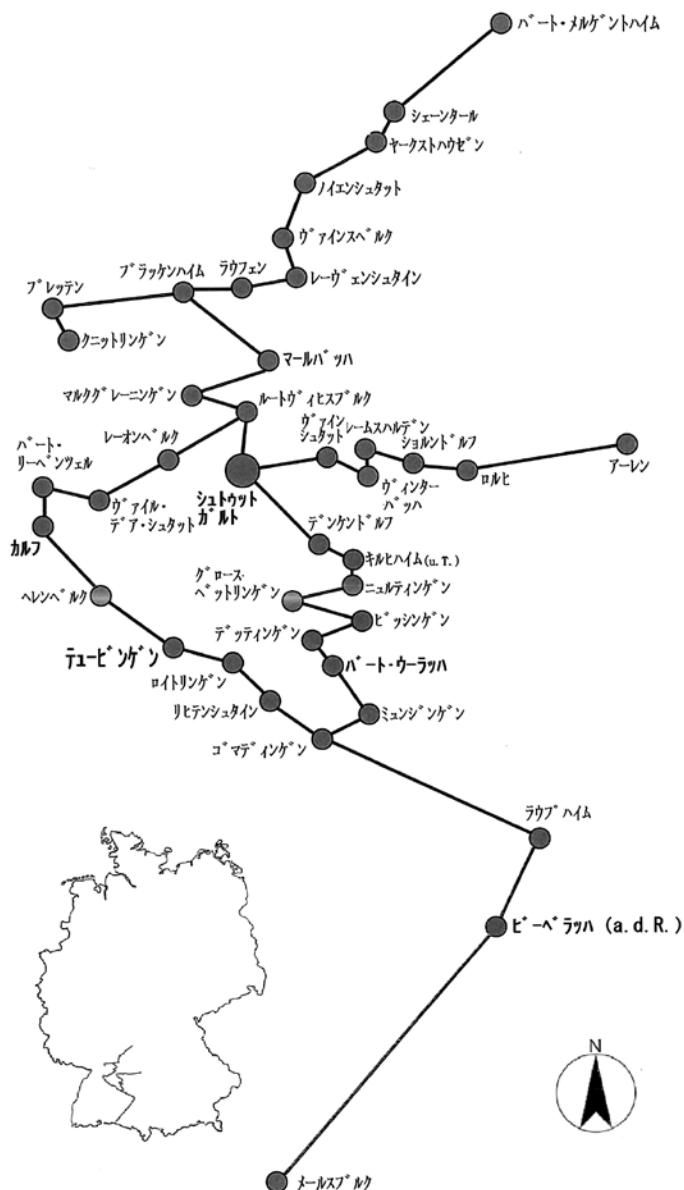
わけでもないヨーロッパ有数の温泉地であるバーデン＝バーデンでは、バルザックの滞在に因む場所や、ドストエフスキーが賭博にふけたカジノの記憶も含まれている。

街道は、シュヴァーベン地方の北東端パート・メルгентハイム（マイン＝タウバー郡Bad Mergentheim, / Main-Tauber Kr.）からボーデン湖畔メルスブルク（Meersburg / Bodenseekreis）に至るルートだが、直線ではなくシュヴァーベン各地を縦横に交錯している。参考まで言えば、二つの起点を結ぶ直線では、期せずしてその東に走るロマンティック街道と並行する形になる。

（提唱者）詩人・作家・文学者の記念地を綴るというのは地味な企画であるが、これが実現した要因を考えてみたい。提唱したのは、マールバッハに拠点を置く「シラー協会」であった。フリードリヒ・シラー（Friedrich Schiller 1759-1805）はゲーテと並び称され、またゲーテと密接に交流をしつつドイツ文学の黄金時代を築いた文豪で、「ヴィルヘルム・テル」、「ドン・カルロス」、「メアリー・スチュアート」などの劇作家として著名である。またベートーヴェンの第九交響曲（いわゆる「合唱」）の第四楽章はシラーの詩「喜びを歌う」に曲をつけたものである。シラー協会は1895年にシュヴァーベン・シラー組合（Schwäbischer Schillerverein）として創設され、1947年に現在の名称「ドイツ・シラー協会」（Deutsche Schillergesellschaft）となり、やはり組合形態である。同協会はまた、ドイツ語圏を包含する自由参加団体「ドイツ文学アーカイヴ」（Deutsches Literaturarchiv DLA）を1955年にシラーの生地マールバッハで設立し、後者は2005年には「ドイツ文学アーカイヴ＝マールバッハ」（Deutsches Literaturarchiv Marbach）と改称された。ドイツ・シラー協会が主導的な団体である。

なお「シラー国民博物館」（Schiller Nationalmuseum）もこれと密接に関係する。1890年代後半にその機運が起き、シラーの誕生日の記念日である1903年11月10日にネッカー川を見下ろす「シラーの丘」（Schillerhöhe）に開館した。博物館はまたシラーの生家の保存を担当している。そして今日では、シラーの丘には、「現代ドイツ文学ミュージアム」も併設されている。これらを見ると、改めてシラーがドイツ人の間で圧倒的な声価が得てきた

「シュヴァーベン詩人街道」とそのドイツ国内の位置





啓蒙主義時代の作家ヴィーラント (Christoph Martin Wieland 1733-1813) の生家(ビーベラッハ近郊オーバーホルツハイム Oberholsheim bei Bieberach a.d.Riß) を描いた銅版画 (1841) —現存しないが、今日は記念資料館が設けられている。



フリードリヒ・シラー (Friedrich Schiller 1759-1805) の生家 (ネッカー川畔マルバッハ Marbach am Neckar)



Es ist ein einfaches, aber sehr interessantes Buch, das sich mit der Geschichte der Wissenschaften beschäftigt. Es ist ein Buch, das für alle Menschen geeignet ist, die sich für die Geschichte der Wissenschaften interessieren. Es ist ein Buch, das für alle Menschen geeignet ist, die sich für die Geschichte der Wissenschaften interessieren.



シュトゥットガルトのシラー広場に立つシラー記念碑 (1839) — ドイツ全土の多数のシラー記念碑のなかで最初の本格的な銅像

ドイツ・バロックの作家グリムメルスハウゼン (Hans Jakob Christoffel von Grimmelshausen 1622-76 生地は今日のヘッセン州ゲルンハウゼン、没地はバーデンのレンヒェン) の小説『ジンプリチシムス (阿呆物語)』(1668) の表紙

ことがうかがえる。実際に十九世紀後半あたりでは、その人気をむしろゲーテ以上であった。これには、シラーの文体がドイツ語のもつダイナミズムを最大限に引き出したところがあり、とりわけ劇作の表現は、聴いた者をとらえて離さない躍動感をもっている。

今の問題に返ると、「シュヴァーベン詩人街道」を提唱したのは、自由参加団体「ドイツ文学アーカイヴ：マールバッハ」で、そこでの主要な活動団体は組合組織「ドイツ・シラー協会」であった。ちなみに日本でもよく博物館などで「友の会」が作られているが、これが組合と対比できるか、それとも義務性の薄い自由参加団体と見るかは判断に迷うが、やはり後者ではなかろうか。組合となると、同業者や同学・同好者の集まりとはいってもかなり拘束性が高いのである。しかし雇用関係ではなく組合組織という基本は動かない。

(発展) 多数の都市は地点に分散する詩人・文人の追憶地が一連のものとして生まれ、自動車観光ルートにまでまとまることができた直接の要因は、ドイツ人にとって最もポピュラーな詩人・作家であるシラーを顕彰する有力な団体「シラー協会」がイニシアティブをとったことにあった。同質の民間団体のなかの有力な団体を中心になったために、広域的なシステムづくりがかなりスムーズに進んだようである。有力都市の文化財・文藝関係の組合が加わったことも大きな弾みになった。特に州都シュトゥットガルトや古い大学都市で多くの文人が活躍したテュービンゲン市の数組合が参加したことがことによって、プロジェクトは実現に向かった。テュービンゲンでは、古くは哲学者ロイヒリンや宗教改革者メランヒトンの事績があり、また十八・十九世紀ではヘルダーリーンが塔守としていた追憶、さらにテュービンゲン大学で教えたフリードリヒ・テオドル・フィッシャーの事績などである。それに加えて、ヘルマン・ヘッセの生家を管理し「ヘッセ・ミュージアム」を要するシュヴァルツヴァルトのカルフが参加も推進力となった。もっとも（細かいことを言えば）、ヘッセの関係資料はマールバッハの「ドイツ文学アーカイヴ」が多数所蔵しており、そこからの貸与によってカルフのミュージアムの展示が成り立ったという経緯もあった。もちろんシュヴァーベン地方の最大都市シュトゥットガルトにも詩人・

学者・文人の多数のミュージアムがある。たとえば哲学者ヘーゲルの生家はミュージアムの扱いである。またシュヴァーベンを代表する作家エードゥアルト・メーリケはルートヴィヒスブルクの生まれ、シュトゥットガルトに没し、メーリケ協会がそれらの関係地を繋いでいる。

当然ながら、百人を超える詩人・学者・文人のなかには、ポピュラーとは言えない人々も混じっている。たとえば中世末期の作家ゼバスティアン・ブランド（Sebastian Brand 1457/58-1521）はドイツの国語の教科書にその詩歌の一節が載る人物ではあるが、非常に一般的というほどではなく、経歴もよく分かっていない。ルートヴィヒ・ウーランド（Ludwig Uhland）、グスタフ・シュヴァープ（Gustav Schwab）なども、ドイツ文学史では重要であるが、観光資源としてどこまで意義をもつかは疑問である。日本では言えば、西山宗因や上島鬼貫や横井也有にゆかりの土地といった感じで、国文学では欠かせない存在であっても、観光資源となり得るかはあやしい。

また誰もが知る名前であっても、シュヴァーベン地方との関係が部分的な場合もある。たとえばグリムメルスハウゼン（Hans Jakob Christoffel von Grimmelshausen 1622頃-76）はドイツ・バロックの小説としては最高傑作の作者であるが、生没地は共に現在のヘッセン州である。しかし主著『ジムプリチシムス（阿呆物語）』（1668/69）を刊行するより前の1649年から1661年まで現在のシュヴァルツヴァルトの数か所で旅館主や城代官や村名主といった支配層の差配をつとめた経歴が、その地方のドイツ人には土地の貴重な遺産とみられているようである（ちょうど夏目漱石と熊本や松山のような関係である）。

以上を言うのは、あまり知られていなかったり、その名前がローカルな範囲にとどまっていたりする人物が多数含まれるからである。単独であれば、資料価値はあっても観光資源にはなりようがないのである。しかしそれらを一連のものに組み立てることによって、ここで言えばシュヴァーベンの文筆の全体像が浮かび上がる。多くの人を呼び寄せるのが難しい微名や忘れられた存在までが、そこには組み込まれる。その効果はさておき、こういう形で観光ルートが設定されることについて、改めて要点を挙げてみたい。それを言うのは日本との対比と、そこから参考になる諸点を得たいからである。

(多様な観光街道の一定地域で重なり) 第一に、特定のテーマにそって材料を組み立てることは、ドイツの観光資源の表示の仕方における型というところがある。実際には、観光者は、赴いた特定の場所ではさまざまな種類の観光資源に接するという行動をとることが少なくない。シュヴァーベンであれば、同じ地域のほぼ全域あるいは一部を他のテーマによる観光街道が交叉している。「シュヴァーベン＝アルプス街道」(Schwäbische Albstraße)²⁷、「シュヴァーベン温泉街道」(Schwäbische Bäderstraße)、「シュヴァーベン・ワイン街道」(Schwäbische Weinstraße)²⁸、「ヴュルテムベルク・ワイン街道」(Württembergischer Weinstraße)、「上部シュヴァーベン・バロック街道」(Oberschwäbische Barockstraße)、「上部シュヴァーベン水車街道」(Mühlenstraße Oberschwaben)「ネッカー川＝アルプス＝アーレ川・古代ローマ人街道」(Römerstraße Neckar-Alb-Aare)、「シュヴァルツヴァルト高山街道」(Schwarzwaldhochstraße)、「ホーエンツォレルン街道」(Hohenzollernstraße)²⁹、「牧歌(イデュレ)街道」(Idyllische Straße)の別名をもつ「自然公園シュヴァーベン＝フランケンの森」(Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald)³⁰などである。

またシュヴァーベン北辺を、1950年代まで遡る「城館街道」(Burgenstraße)がかすめている³¹。参考までに言い添えれば、今日ではマンハイムからチェコのプラハまでという国際的な観光街道であるが、1954年に発足したときはマンハイムからハイルブロンを経由してニュルンベルクまでであった。城砦・城館をたどるルートの設定は、ドイツを占領統治していたアメリカ人の軍人・軍属の歴史への憧れに的を絞っていたところがあり、その点で

27 詳細なカタログは次を参照, Reiseführer *Schwäbische Dichterstraße*. 1997. その簡略版として次の案内書を参照, Frank Fröhlich / Jörg Aadae, *Seliges Land! Die schwäbische Dichterstraße*. 2007.

28 シュヴァーベンないしはヴュルテムベルク地方のワインに関する文献は非常に多いが、ここでは観光の観点から概括的な次を参照, Natalie Lump, *Remstal-Stuttgart. Weinlandschaft mit Tradition und Vision*. Leinfelden-Echterdingen [DRW-Verlag Weinbrenner] 2003.

29 参照, Horst Schöck, *Hohenzollernstraße - Eine Reise durch Geschichte und Natur*. Berlin [Grebennikov Verlag] Berlin 2013.

30 *Natur – Heimat – Wandern: Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald*, hrsg. vom Schwäbischen Alpenverein e.V. und Verein Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald e.V. 4.Aufl. Stuttgart 2006. "

31 数十年にわたって数種類の案内書が編まれているが、ここで比較的新しく総合的でもある次を挙げる。参照, Herbert Walchschöfer, *Die Burgenstraße, Touristische Reiseführer von Mannheim bis Prag*. Ubstadt-Weiher [Kraichgau Verlag] 2000.

は「ロマンティック街道」と当初の目的を同じくしていた。

さらにドイツ政治史の記憶では三月革命にゆかりの土地をつなぐ「デモクラシー街道」(Straße der Demokratie) も一部がシュヴァーベンと重なっている。これはフライブルク(ブライスガウ)からフランクフルト・アム・マインまでの280kmで、特にその起点からしばらくの区間は挫折した革命家ヘッカーとシュトルーヴェの行進路である³²(日本で言えば、さしずめ幕末の天狗党の行路を追憶するようなものである)。

シュヴァーベンの北西辺では、カールスルーエを起点にする「ベルタ・ベンツ記念ルート」がかすめている³³。カール・ベンツの妻ベルタが夫の発明した自動車をも1888年に自ら走行して宣伝を試み、期せずして最初の女性ドライバーだけでなく、ドライバーそのもののパイオニアとなった道筋である。

他にも地方的・狭域的な観光街道が幾つも交叉しており、事実、その地域の市町村が編んだパンフレットにはそうした多様な観光スポットについて案内がなされている。つまり、その地域に存在する多様な観光スポットを並列させていることでは、日本の市町村の観光パンフレットとそう変わらない。また地域別の部建てをとる「ベデカー」や「ミシュラン・ドイツ版」もそうした構成である。したがって市町村別など特定地点の案内に加えて、テーマ別という別の角度からの、もう一つの編集の仕方が定着していると見ることもできる。

(ドイツ型としての街道観光) 第二に注目すべきは、城館や温泉やワインや歴史上の事件といったテーマ別の編集が観光ルートを編むときの〈型〉となること、またそれが実現するような条件である。観光が旅である以上、街道は基本要素であるが、モータリゼーションのなかで改めてその要素が特筆され一般の意識にも定着したのはドイツの特徴であった(あるいは広

32 参照, Susanne Asche / Ernst Otto Bräunche (Herausgeber für die Arbeitsgruppe S.d.D.) , *Straße der Demokratie – Revolution, Verfassung und Recht*. Karlsruhe [Info Verlag] 2.Aufl.2011.

33 “Bertha Benz Memorial Route” を取り上げた比較的新しい文献として次を参照, Angela Elis, *Mein Traum ist länger als die Nacht. Wie Bertha Benz ihren Mann zu Weltruhm fuhr*. Hamburg [Hoffmann und Campe] 2010.; Anna Schnekker / Dietmar Stanka / Edgar Meyer, *Bertha Benz Memorial Route – Geschichte und Kultur entlang der ersten automobilen Fernfahrt*. Berlin [Grebennikov] 2013.

くヨーロッパ諸国にもあてはまるところがあるが、ここでは話題をドイツに絞る)。と共に、それを支えたのは社会的条件であった。日本で観光が街道の形態ではあまりシステム化されてこなかったのは、おそらくそのための条件が日本には欠けていたからだった。これまでも見てきたように、ドイツの場合、観光街道の提唱から形成は、通常、民間団体から始まるのである。そしてある段階で行政がかかわって整備まで進む。すなわち下から上へという動きである。それなくしては多くの市町村にまたがるシステム作りは難しい。市町村など地方行政が縦割りであるのは、日本もドイツもおそらくそう変わらない。市町村のあいだで行政の次元ですり合わせをするのは、役所の業務の通例として腰が重くなる。横の連携が不得手なのは日本だけではなく、役所の通弊である。しかもドイツの場合、公務員でも細分化された専門家意識が強く、日本以上に融通がきかないところすらある。この点で一般論を言い添えれば、種々の事業所でも各部署の担当者の専門家意識が非常に強いために、逆にそれを調整するノウハウを高度に発達させてきたようである。専門外のことであるが、ドイツ人が巨大組織の運営に長じているのは不思議な感じがする。しかし組合の課題への取り組みや、他の組合との調整では機転や融通がはたらくことを見ると、そうした資質も確かなのであろう。とまれ、今の話題の観光街道の提唱から基礎作りは、民間団体である組合が地域をまたがってアイデアやプログラムを先ず進めてゆくことが多いようである。もとより組合の活動内容は無限に多様であるが、根幹では同じ組合組織として共通した結集原理と運営方法をもっており、それが伝統として共有されている。

なお伝統的とは、とりもなおさず組合組織が概して保守的であることをも意味する。その保守性は革新政党と対立するようなものではなく、国政における野党もそれはそれで伝統に根差した存在である。事実、野党系の組合も多い。またそこには階層も絡んでいる。スポーツ大国ドイツの土台もスポーツ関係の組合組織であるが、テニスや乗馬は上流の人々によってつくられていることが多い³⁴。サッカーもまた数万の組合から成っている。そして地方では、市町村や、さらに会の地区の組合があり、その連携と

34 Hermann Bausinger, *Sportkultur*. 2006, S.110f.

して練習やトーナメントが行われる。そうした民間団体どうしの連携が日常的に行なわれ、ノウハウも培われている。それと同じような事情が、文化財の保護活動や町の美化や各種のホビーの集まりでも見ることができる。そうした社会に広く一般に定着した市民の行動の一つとして、関心のある人々とその組合が観光街道に取り組んでゆく。もちろん成功するものだけでなく、失敗する場合も、不発に終わる場合もある。そうした振幅をも含みながら、市民の活動が存在する。

別の側面であるが、組合の活動には、余暇の活用や、リタイアした人たちがボランティアでかかわっていることが多い。したがって、労働のあり方や年金制度とも関係する。しかし今日のドイツの高福祉高負担が実現するよりずっと前から組合組織は機能していた。また今日のドイツは日本と較べて平均労働時間が約二割短い³⁵、それは近年のことで、組合がその特質を発揮してきた歴史ははるかに長い。もし社会の^{ベーシック}基底的条件を問うとすれば、国土の住民分布のあり方、すなわち国民のかなり多数が地方に暮らし、地方文化が健在という国づくりが根本的な要因と言えるところはあるだろう。ドイツの場合、首都ベルリンはどれだけ年月が経っても住民が400万人を超える気配がなく、200万人都市はハムブルクとケルンだけである。

ここでの話題は観光地づくりの仕組みであるが、筆者の経験を記しておきたい。筆者がこれに気づいたのは、今から20年ほど前のことであった。当時、テュービンゲン大学の民俗学の研究所に滞在して、街並み保存に関わっている人に話を聞いたり、ファスナハットの祭り行事の内情を調べたり、昔話の語り手を訪ねたりしていた。そのなかで偶々メスキルヒの近傍で「ホーエンツォレルン街道」にボランティアでかかわっている歴史愛好家と出会ったことがあったのである。またその後もさまざまなフェルアイ

35 参照、OECD Library: http://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-economic-outlook_16097408「経済協力機構」の統計は2004年であるため今日の状況とはややずれがあるが、その時点では日本の経済活動人口の年平均労働時間は1746時間、それに対してドイツは1397時間であった。ただし内容まで踏み込むと、世界で二番目に労働時間の短いドイツの場合、(日本とは労働の観念に違いがあることは別にしても) 短い労働時間という枠付けが当事者の心理的圧迫や中間管理職の過剰負担など、さまざまな問題を生んでいるマイナス面の実態もあり、バラ色ばかりではない。しかし大局的にはドイツの労働環境の方が次の時代を見越しているとは言えそうである。

ン（組合）の活動家と接することがあり、それらを通じて次第にドイツの地方文化の仕組みについてまとまった印象をもつようになった。それは、文献としては読んでいた一連のフェルアイン研究が実感を伴ってきたということでもあった。ちなみにその方面のパイオニアは、ドイツ民俗学の改革者ヘルマン・パウジンガーであった。その最初の成果は、第二次世界大戦後の、東欧からの引揚げ民による『新しい移住団地』であった³⁶。当時は引揚げ民研究の領域に現れた新機軸の成果と評されたが、現在から振り返ると、ドイツ系の人々が集落を一からつくる場合、事態はどのように推移するかというケーススタディであると共に、数十か所での調査をもとに一般論を抽出する試みとなっている。そしてそこで大きな調査項目となっていたのはフェルアインであり、またフェルアインに行き着く前の人々の交流の実態の把握であった。この観点は、パウジンガーのその後の研究でも柱の一つになっており、国民性の研究でも³⁷、またスポーツ文化の解明³⁸でもその観点が縦横に生かされている。

なお言い添えると、ドイツの諸学界の動向を見ると、集団形成を問うことが常にフェルアインという枠組みに限定したかたちでなされてきたわけではない。たしかに個別研究を見ると、歴史的な研究にせよスポーツ研究にせよ、フェルアインを取り上げたものは見渡しがきかないほどの数に上る。そうした中、別の角度から集団志向のメンタリティを問うことが研究水準を高めたところがある。たとえば今日のドイツ社会学において社会集団の研究では一頭地を抜いた成果であるゲルハルト・シュルツェの『ライブ社会（経験社会）』³⁹はその代表的なものである。フェルアインと呼ば

36 参照, Hermann Bausinger / Markus Braun / Herbert Schwedt, *Neue Siedlungen. Volkskundlich-soziologische Untersuchungen des Ludwig Uhland-Instituts Tübingen*. Stuttgart 1959. 全訳を計画しているが、今のところはケーススタディの一部の紹介である。参照, H・パウジンガー / M・ブラウン / H・シュヴェート（著）河野真（抄訳・解説）「新しい移住団地 - 東ヨーロッパからのドイツ人引揚げ等の西ドイツ社会への定着にかんするルートヴィヒ・ウーラント研究所による民俗学・社会学調査」愛知大学国際問題研究所『紀要』第94号（1991）、第96号（1991）、第98号（1993）、第99号（1993）。

37 参照,（前掲注 13）パウジンガー（著）河野（訳）『ドイツ人はどこまでドイツ的？』

38 参照,（前掲注 16）Hermann Bausinger, *Sportkultur*.

39 Gerhard Schulze, *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursociologie der Gegenwart*. Frankfurt a.M. 1992. なおタイトルは日本では通常「経験社会」と訳されるが、筆者は „Erlebnis “ の流行語としての語法を念頭に<ライブ>と試訳している。

れる中間集団の実際があまりにも多様であることを考えると、それは必然的とも言える。しかしフェルアインの場合、たとえ事業所の性格を持っていたとしても、経営者と従業員から成るのではない、という点で、スポーツ組合やホビーのクラブとも共通しているのである。

観光開発における〈日本型〉とその問題点：行政主導と業者委託

最後にふれておきたいのは日本の場合で、そこでは事態はどのように推移するであろうか。組合にあたるような団体の形成は貧弱である。それは幾重もの意味で言えそうである。まず、愛好家の団体が市町村のなかで占める位置が不安定である。地方政治家が組合のメンバーに入っているのが普通という状況でもない。何らかのテーマで結集した人々の団体が小さくても、他に同質の多くの団体が存在して連携や協力を得られるような状態ではない、地方の文化活動も組合文化と言えるようなシステムではない。市民団体の存在がひ弱で、市町村を超えて同種の団体が連絡をとったり、協力しあったりという関係にまではなかなか進まない。それに、日本では市民運動が、どちらかと言えば現行の体制や行政に批判的な傾向であることも、現実的な力をもち得ない要因となっている。市政や村政との人的な重なりも希薄で、行政側は、市民団体を先ずは批判勢力と見て警戒心をいだくことも稀ではない。良し悪しはともかく、市民団体と行政の協力関係は容易には期し得ないのである。

それに比べてドイツ社会では、行政と市民団体である組合の交流や協力関係が根付いている。それには組合の保守性も与っている。もともと1848年の三月革命当時は、組合は、民主主義とリベラリズムを標榜していたが、1871年のドイツ帝国の成立を機に基本的には体制を支える組織へと変わっていった。たとえば体操組合が軍隊の教練の一部を引き受けるようになったのは、その端的な現れである。もっとも、国政次元の野党の傘下の組合も成立した。組合が一部では社会的に同質であることをも素地にしていたために、同じ体操組合でも労働者体操組合が各地につくられた⁴⁰。しかし

40 Hermann Bausinger, *Sportkultur*. 2006, S.43ff. 収録された論考「組合スポーツは過去のもの？」だけでなく、組合に注目した記述は随所に見られる。

それも含めて、組合組織は社会の有機的で不可欠な構成素となっていた。

もとよりそうした伝統の是非は別である。今日のドイツでは組合組織が生活の場からんでいることを厭う若者たちも少なくない。煩わしく古臭いしがらみと感じる人々も多い。そのためスポーツであれば、＜組合スポーツ＞ではなく、人間関係に淡泊でいられる業者経営のスポーツ・クラブに通う傾向も見ることができる。しかし組合組織が社会に根付いている構図を覆すまでの動きには発展しない。組合と共にある暮らしは、窮屈ではあるが、脱出するところまではゆかない、いわばドイツ人にとっての＜世間＞なのである。

ともあれ、ドイツのような社会の仕組みがよいか悪いは別として、そうした強力な中間集団をもたない日本ではものごとはどのように推移するであろうか。ここではツーリズムを話題にしているが、市町村を超えたプロジェクトはどのように進められるであろうか。たとえば県が呼びかけて、市町村の観光関係者が一堂に集まって協議することもないわけではない。それがそのまま広域的な観光地づくりへ発展することはそう多くはない。民間団体のひ弱なのである。そのため、日本の＜小型＞とでも言えるものがあるとすれば、それは業者の存在がそれではなからうか。

（筆者の経験から）

日本の地方行政の場合、種々のプロジェクトに業者がかかわる度合いが高いように思われる。たとえば、国会で地方創生関係の新しい法案が審議・可決されると、それに付随する補助金のあり方も含めて、業者が情報をキャッチし、整理して地方自治体に働きかけるといったことがよく起きる。

観光関係を直接取り上げるのは差しさわりがあるため、別の分野での筆者の経験を挙げ追う。墓地公園を例にとってもよい。墓地不足や価格の高騰が都会では問題になっており、永代墓所と墓地公園というアイデアが話題になった時期がある。筆者もそれに加わったのだったが、市議会への提案を準備するために、先ず諮問委員会が作られる。域内の宗教団体、すなわち仏教・神道・キリスト教の代表に、学識者を加えて審議会が構成され、そこに行政側から、関連する部課長が幹事として参加する。何度かの、ごく一般的な話し合いが済むと、次の段階へ進む。一口に言えば、業者が作

成したパンフレットが審議会で紹介されるのである。パンフレットには、他の市町村の墓地公園の仕様が写真や図解で載っている。さすがに専門業者の作成によるものだけあって、卒のない仕上がりになっている。既存の施設への視察団が組まれることもあるが、そのさいも業者のパンフレットが主要な材料である。すでに他の市町村での成功例がデータとして添えられているため、市議会に提案するにあたって、市政担当者は安心して議会での質問にそなえることができる。議会は成算の保証をもとめ、それは必然的に他所で成功実績のある企画を歓迎する傾向となる。やや図式化になるが、審議会の役割は、つまるところ、行政のもとに寄せられた業者の提案を（最終的な絞り込みは市政担当者にとっておかれるが）基本的な枠組みとすることへのいわゆる有識者のゴーサインのためのものとなる。だからと言って、一概にそれが間違いとも言えない。それに代わるよりよい方法はなかなか見当たらないのである。

これと同じことが、観光地づくりでも行なわれている。やはり業者への委託を多く見ることできる。それは決してマイナスということではない。たとえば、中部地方の広域的な観光開発プロジェクト「昇龍道」は中部運輸局、北陸信越運輸局及び中部広域観光推進協議会が主体となって、中部地方の自治体や財界の結集を図り、また大手銀行系のシンクタンクの参画を得て目下推進されているもので、国策に近いものだけあって着実に成果を挙げている。と共に、基本的には上から下へという型である。とは言え、それがマイナスとも言い切れない。国際観光の振興が国家的な課題とされる現在ではそれが効率的な方法であり、また業者も研究を重ねてプロジェクトには卒がなく洗練されていることが多い。それゆえ〈日本型〉と言ってもよい面すらある。またそうした大規模な政策的プロジェクトでもなければ、所期の成果は難しいのも現実であろう。しかし、国の省庁やその直属の地方支部、県単位の地方公共団体が、専門業者と提携して進めるという方式は、国家の補助金政策などが継続する間は活気を見せるが、それが途絶えると共に委縮に向かうリスクをはらんでいる。合理的・効率的なプロジェクトと民間の自主性のひ弱さというギャップは、決してツーリズムだけのことではない。

観光とまちづくり

もっとも、日本の場合も、民間の活力が見られないわけではない。今日では<まちづくり>を合言葉にした活動はかなり盛んである。観光街道の面から日本の傾向を見ると、そうしたジャーナリズムの分野での目安を挙げれば<まちづくり新世紀>をうたって雑誌『The まちづくり View - Series book』が創刊されたのは1988年7月であった⁴¹。実際の動きとしても、いわゆる<地域ブランド>の指標の一つと言ってよい大分県湯布院の「まちづくり」が多くのハードルを乗り越えて本格化したのは1980年前後だったようである。中部地方では愛知県足助町がまちづくりの橋頭保となる三州足助屋敷を発足させたのが1980年であった⁴²。鳥取県境港市が同市出身の漫画家にちなむ「水木しげるロード」に向けて動き始めたのは1989年でオープンは1993年であった⁴³。この種の動きは他にも挙げることできるが、今日につながるまちづくりのパイオニアたちの活動が時代の菌車と噛み合い始めたのがその頃であったと思われる。それ以後も独自性に富んだ目覚ましい事例はいくつかもあり、21世紀に入るところには小布施のまちづくりが新たなモデルとして登場した⁴⁴。ちなみに、この方面の基幹団体である日本観光協会の機関誌が2009年新年号までの『季刊 観光』から『季刊 観光とまちづくり』⁴⁵へとタイトルを改めたのも潮流の変化をあらわしている。今日、<観光とまちづくり>は時代の合言葉となっている。そして話題となった新潟県村上市の「町屋再生プロジェクト」をはじめ多彩な取り組みを見ることができる⁴⁶。さらに大局的には同じ時代状況と言えようが、一般財団法人「地域活性化センター」が昭和60（1985）年に発足したこと、同センターが平成9（1997）年から「ふるさとイベント大賞」のコ

41 「The まちづくり View - Series book」Vol.1. 第一法規社 1988.

42 「The まちづくり View - Series book」Vol.7. 第一法規社 1990. この号の二つの記事を参照、「西風の湯布院 まちづくり - 世代の競演」、「ルポ 歴史を溯るまちづくり - 足助町の試み」

43 境港市観光協会会長による次の回想記を参照、舩田知身『水木しげるロード熱闘記』ハーベスト出版 2010.

44 参照、セーラ・マリ・カミングス『小布施ッション』日経BP企画 2002.; 川向正人『小布施まちづくりの奇跡』（新潮新書）2010.

45 公益社団法人日本観光協会『季刊 観光とまちづくり』

46 最近では「地域づくり叢書」（古今書院）の企画が注目される。安福恵美子（編）『観光まちづくり再考 - 内発的観光の展開へ向けて』そのなかには

ンクールを主宰していることも注目してよい。

またその脈絡からは、いわゆる〈観光カリスマ〉にもふれておかななくてはならない。地域の観光開発にたずさわった百人の達人が内閣府と国土交通省の企画で選定されたもので⁴⁷、ジャーナリズムでもよく取り上げられた。そのなかには民間のリーダーもおれば、自治体の担当者もいる。

そこで気づくことがらの一つに、特定地点の観光資源の掘り起こしの事例が多いことである。別の面から言うと、点と点をつなぐ線の開発は活発ではない。多くの地域では、観光資源になるような素材はまばらに分布していて、それらは独立しては魅力を発揮し得ない。そのあたりを解決するノウハウもまた喫緊であろうとおもわれる。

さらにもう一つ補足的に言えば、行政主導の場合には、そこには光と影の両面がある。称賛されている成功例の陰で、大きなリスクも隠れている。筆者の身近な地域のことだが、自治体の長が独自の取り組みとして、その土地に戦国時代に存在したとされる城砦の再興を地方振興事業として国の補助金を得ながら実行したことがある。しかしその建物は魅力がなく、赤字も併せてお荷物となっている。歴史学の裏付けを欠いていたために、学術的な意義もないのである。さらに恐ろしい事例がある。愛知県豊橋市の事例だが、市主導で「ドイツ村」というテーマパークが企画された。自治体は経費として約500億円を見込み、役所は推進に向けて一色になった。用地の選定も済み、ドイツ中世史などの専門家が顧問として加わって形が整っていた。それに対して地元の有識者が危惧を発しても白眼視される有様だった。その直後、いわゆるバブル崩壊が起きて、実行には至らずにすんだのである。役所や役所の担当者の権限の大きさを思い知らされたできごとでもあった。

47 2002年から2005年にかけて内閣府と国土交通省が委嘱した「観光カリスマ百選選定委員会」によって選定された。今日では次のWebsiteを参照、観光庁HP「観光カリスマ一覧」；また選定当時の動向としては次の文献を参照、日本観光協会（JNTA）『観光カリスマ 地域活性化の智慧』2005；百人が選定された後、担当省庁によって編まれた次の手引書を参照、国土交通省総合政策局観光資源課（編）『観光カリスマが教える地域再生のノウハウ』2007；この政策に沿った多くの実用書や雑誌の特集が編まれたが、その一例として次を参照、市原実『地域再生の仕掛人・観光カリスマ100選 — 達人たちが勧める行ってみたい「あの街・この街」』2009。週刊誌の特集の一例として次を参照、『週刊 DIME』2007年10月14日号特集「全国47都道府県＜観光力＞ランキング」（この号は愛知県足助町が取り上げられている）。

観光カリスマが偉大な模範であることは言うまでもない。共に、他方では自治体の首長や担当の係官の思い込みで事が進んでゆく事例も少なくないと思われる。また役所の主導というより国の政策にも通じた業者の提案に沿ったプロジェクトが企画される動きも絶えず起きている。一般的に言えば、民間での動きに対して理解を示し、ある時点で促進に向けて調整するというのが官庁の役割ではないかと筆者は考えている。そのもとになる民間の動きが活発ではないという現実が、国や自治体の主導を生んでいるのであろうが、土台を見直すことが大事ではなかろうか。

〔付記〕 本稿は、国研プロジェクト「国際観光の多角的研究」（2007～2009年度）の研究成果の一部である。

Summary

On the Holiday Routes in Germany and the Possibility of the Route-Type Tourism in Japan (2) — an Essay on the Club-organization and its Functions in German Societies.

KONO Shin

The present paper deals with a comparison of tourism between Japan and Germany. A paying attention to the social structure in the German countries is unavoidably necessary, to understand the character of the tourism in Germany and especially its management. It is meaningful for the Japanese tourism, because in German many locations with few tourism resources are constructed to the tourism streets that are confirmed approximately 150 in all. To elucidate how they can be realized we need to focus on the club organizations (*Verein[e]*) as the characteristic collective form in Germany that is essentially connected also with the tourist spots and putting together of them to the theme streets. For these purposes here the “Swabia poets and writer street” that is stretched around southwest Germany are analyzed from the except the “romantic street” that was considered in the previous paper

