

ドイツ観光街道をゆく

ドイツ観光街道調査視察団

今回の視察旅行で最も高い頻度で見たのは何か、と聞かれれば、迷わず農村風景と答えることになる。どこまでもうねうねと続く田園も、林も川も、古い民家の街並みも、ひとまとめに農村風景と言ってしまうのは、ある種、便利である。

我々は、この風景に至った農地整備の実態や景域の勉強もおろそかにしたまま、まず現地を見てきたわけだが、各地で見たグリーン・ツーリズムやルーラルパスの断片を北海道の現状と照らしながら述べてみる。
(草刈 記)

ドイツのグリーン・

ツーリズム

樹計画舎D.O

藤本 直樹

グリーン・ツーリズムとは

近年、「グリーン・ツーリズム」という概念が、国や地方自治体の構想・計画、各種の調査報告書、新聞やテレビなどのマスメディア等で取り上げられている。グリーン・ツーリズム（Green Tourism）とは、「農山漁村で楽しむ、ゆとりある休暇」を意味している。グリーン・ツーリズムを具体的に

説明すると、このような農山漁村において、自然の山野を歩いての山菜取りや溪流・海辺での釣りを楽しむ、農家民宿（ファームイン、ファームステイ）や農家レストランで田園の暮らしや農業・酪農体験を経験する、あるいはその土地の料理・特産品に触れたりするなど、心豊かな余暇を過ごすことである。

グリーン・ツーリズムは、バカンス（長期休暇）をとる習慣が定着しているイギリスをはじめドイツ、フランスなどで広く普及しており、緑豊かな自然や伝統文化と触



ロマンチック街道の沿道景観

れあう余暇を過ごすことが、ライフスタイルの一部となっている。

ドイツにおけるグリーン・

ツーリズムの取り組み

西欧諸国の中でもドイツでは、グリーン・ツーリズムに対する取り組みがかなり早くから進められている。

ドイツにおけるグリーン・ツーリズムの発祥は、バイエルン州とされているが、同州は酪農、畜産が盛んなドイツ・アルプスの山岳地帯であり、畑作を営農できる農業条件にはないことに加え、北海道の地方部と同様に過疎問題、嫁不足といった構



景観に配慮した木製のサイン

造的な問題を抱えている地域であった。

バイエルン州での具体的なグリーン・ツーリズム推進のきっかけは、州政府独自の農業政策であり、ファームインとして八ベッド以下の宿泊施設を整備する際には、「農業付帯施設」として補助金が支給される。また、小規模な農家が協力関係を結び、農業機械等への過剰投資を極力抑えていく中から、酪農、畜産の体験観光が生まれたわけである。

このように、ドイツのグリーン・ツーリズムは田園、森林、農家で余暇を過ごしたい国民的なニーズと同時に、構造的に農地等の規模拡大が



農家民宿に併設された牛舎の内部

難しい地域での農業施策の手段の一つとして歩みだした。

現在では、農業の条件不利地域における対策として位置づけられており、連邦政府、州政府、ドイツ農業協会、食料農業省普及サービス協会、ドイツ農民連盟、農民銀行等がグリーン・ツーリズムの推進・展開に取り組んでおり、約二万戸の農家が宿泊施設を提供するに至っている。

ドイツにおけるグリーン・

ツーリズムの形態

ドイツ人は、世界各国の中で最も旅行好きな国民の一つと言われている



トラックから薪をおろす農婦

る。わが国と比較すると、年間総労働時間は約五〇日分も短く、その差がそのままバカンスに当てる日数の違いに現れている。

しかしながら、むやみに贅沢な旅行を楽しむのではなく、ファームイン等の廉価な宿泊施設に長期間滞在し、釣り・カヌー・読書・散策などを楽しんでいる。

われわれが宿泊したファームインの話では、春秋には1週間程度、ピークとなる夏休み時期には二週間以上にも及ぶ滞在が一般的とのことである。その宿泊料金は、一泊朝食付きのルームチャージが、二人部屋で三千元、四人部屋で六千元程度であ



清潔感あふれる農家民宿の内部

る。各部屋にはキッチン・シャワー・トイレなどが完備され、四人部屋の面積は筆者の自宅とそう変わらない一五坪ほどもあった。

ファームイン等に宿泊してグリーン・ツーリズムを満喫する人たちは、都市部に居住する中流階級の家族連れが中心とのことである。さすがにドイツでも、都市部の子供たちは身近に農村景観や放牧風景を見る機会はなく、訪れた観光客は「非日常的」な自然環境の中で思いつきりバカンスを楽しんでいる。

垣間見た農村景観と

ルーラルパス

はまなす財団

草刈 健

ビーゲンスバッハにて

十月十三日の宿泊地ビーゲンスバッハ(Wiggens bach)はケンプテンの近くであった。ケンプテンは一六〇〇年代にドイツで初めて、合筆による耕地の大型化と道路づくりなど、農地整備が行われた記念の地である。このビーゲンスバッハを夕方

歩いてみた。中心の教会からしつかりとした町並みが続いていて、飾り気がない。花飾りらしいものもほとんど目につかない。しかし、殺風景か、と聞かれればそうでもない。本通りから小道に入って一〇〇mもすると、そこは牧場のようにきれいな農地が広がっており、今、歩いてきた道は丘の上をゆっくり蛇行しながら、一kmほど先の別の集落に続いていた。土地の起伏にあまり手をつけないうで区画整理、道路配置が行われてきたと推察でき、一見美的である。

しかし、零細農地や離れた農地の集約化とアウトバーンの建設、連邦国道の整備に重点がおかれたため、景域・生態景観が著しく破壊されたようだ。現在ではそんなネガティブな結果を引き起こさないよう景域計画の専門家を交えて事業計画を策定し、住民関与も進んできた。

一見美的である田園がドイツでは実際に先述のような評価が下されていることを考えると、現在のドイツでは少なくとも見た目の「美」や人間側の「快」「効率」を越えた「環境への負荷の軽減」「生物との共生」が社会合意、あるいは思想として根付いている、と実感する。

一方、街並みの建物群は十分に古さと新しさが調和した堅牢なものに映る。歴史のある建造物は、ある意味では長い時間生きている古木や大木、地質年代を生きる山々と同様、「昔から存在する」というその一点で意義がある。「昔からずっとそこにあつたかのように存在する」そのものに、わたしたちに「快」を感じさせる要素が潜んでいる。「不変」「保守」「継続」「肯定」、これらは安心につながる。「これはいいものだ」

「OKだ」「継続に値する」「誇りだ」「その中に暮らす人間はhappyだ」。こうして日常生活を「肯定」と「安心」で包む。ピースバッハのあわただしい薄暮の散歩時、小さな落ち着いた集落・街並みとルーラルパスとを眺め歩きホテルに戻るころ、周辺はもうとつぷりと暮れていた。



ノイシュバンシュタインからみた農地と集落



教会から田圃に坂を下る



田舎らしい砂利と落葉のルーラルバス



ルーラルバスのサイン



車道と並ぶルーラルバス

ヘルゲンスバイラーにて

「わが村は美しく」コンクルの受賞地、ヘルゲンスバイラーは一九七八年、バイエルン州で金賞、翌一九七九年、国から銀賞を受賞した。決め手は道路整備だった。

幹線から一本入ったところに村のメインルートがあり、十一世紀にできたという教会に続いていた。パーティの面々が博物館に入っている間に、小さなサイン（地上二m、縦二〇cm、横三〇cm、「rund weg」と表示）を発見して道なりに歩いてみた。そこは、教会から右手に折れるルートであり、坂を下って三〇〇m

ほど入ったところで、農地の中の農道になっていた。舗装されておりエッジの処理もしっかりしていた。道はここも大きくうねり、遠くの林の方へと続いていた。

このルートに踏み込んだ時、トラクターが農地へ走っていった。ルーラルバスなのだから当たり前だが、ほんの時折農用車を通るだけの道は、確かに歩くのには快適だ。平日であるためもあるが、歩行者が気兼ねなく歩ける環境というのは、考えてみるとわたしたちの日常から消えてしまったのではないか、と思いがたまる。

さて、村の教会の裏手に回ると、

そこは細い農道がのび、採草場が谷間のトウヒ林に続いて、ため息がもれるようなドイツ的景観であった。トウヒ林やパスはその緑の中で、わずかな「図(Figure)」となっており、その構成だけでも十分絵になるしくみになっている。大面積の「地(Ground)」と「図」、この構成を美と感ずる仕組みは多くの民族が持っているだろうが、ドイツに見られるような、緑の「地」はしばしばヨーロッパ的と称され、北海道がヨーロッパ的といわれるのも、大面積の単調な「地」をもつこの構成が似ているからだ。

しかし、基本的に違う点がある。

それは道路の切り方と排水路である。道路の作り方は不勉強で資料を持ち合わせないが、いわゆる不自然な直線がない。道路を作る際の切り盛り土量が最小になるような緩斜面を斜めに横切るような位置どりをする。トランシットを覗いてエイヤツと直線で設計してしまう単純さではなく、むしろ使いやすさや慣例を重んじるようなそんな道なりである。

もうひとつは排水路である。日本では道路設計上、あらゆる所に数十年確立降雨ではじき出された雨水をのめる排水溝が義務付けられたりするが、牧場や採草地ではそんなものは要らないのだ、という現場の声を



芝生の「地」と森の小道



ヒュッセンで見たヨシ原。
刈りこまれた芝の中でピオトープの島に見える



ヴィース教会裏の農地とルーラルパス。農村景
観の人気素材がパッケージとしてほの見える

北海道でよく聞いた。少しだけくぼませておくだけで大雨が降ればその低みが排水溝として機能し、しかも西洋芝は一週間程度の冠水では枯れない。

この手法は、美しい田園景観を作るときに欠かせない「緑の地（green ground）」を形づくる。また、掘割がないこの方法だと、路肩から採草地の本体まで一様であり、しかも大型トラクターで安価に、そして一体的に管理できるのである。千歳空港の芝地管理とまさに同じ方法であり、この路面と芝地の「ツライチ」は、単純明快な景観管理作業である。ドイツの農村景観を一見心地よく見せる秘訣はこんなところにも潜んでいると思う。

さらに三つ目を上げると、ここがドイツ的なところだと思うが、中途半端な自然・半自然がないことである。それがいいことかどうかかわからないが、ブッシュのようなもの、多様な植生が入り混じる雑草地がない。芝は芝、トウヒの林はトウヒの林、というように土地利用の境界が極めて杓子定規でくっきりしている。いわゆる、人工から自然にズルと移行することがない。

ほかの農村の話だが、農地にピオトープを作ろうというとき、農道と農地の間に約3m幅のピオトープゾーンを設けているところもある。これは農村における「美しさ」「快適さ」と並ぶ重要な概念であるためだろうか。この点は今の北海道の逆である。北海道では、先の排水溝が邪魔したり、法面勾配がきつすぎたり、はたまた、土地の所有者や管理者が異なったりで、このゾーンの管理が結構いい加減であり、沿道の農村景観をしまらないものにするのがあり、結果的にそこがピオトープゾーンになったりする。招かざるピオトープゾーンはいわゆる美的さ・快適さとはちよつと違う。そんな現状は、北海道の誇る農村景観・美瑛でもほぼ同じである。

しかし、こうして日独の農村景観をおおざっぱに比較してみると、北海道の沿道などの「ごちゃごちゃは、ピオトープだと開き直すことで昇華することもできるのではないか。実際、野生生物保護で色々な提案を続けている小川巖氏（エコネットワーク代表）は、北海道新聞紙上で「路肩の雑草を刈るのは昆虫を殺すことになるからやめよ……」という意味の

発言をされていた。わたしは当時からまったく逆の立場をとっており、沿道の原野景観などを意味のあるものとして見せるため、縁取りのように路肩の芝(天端だけでも)を年数回は刈るべきだと主張してきた。そうすることによって、路肩よりはるかに多種多様な生物が生息する原野が、意味のある「原生花園」に見えるようになる。

ベルナウ教会にて

ボーデン湖を右に見ながらリンドウに向かう途中、バロック建築で有名だというベルナウ教会に寄った。アメフランシに似ているというボーデン湖を展望したあと、畑のようにみえる教会の西側に寄ってみると、そこには垣根があつて教会と農地の境になっていた。この垣根の伸びすぎた灌木に埋もれるように「wanderweg」のサインを発見した。この手のサインは決して自己主張させないのはちょっとした美学である。ローテンブルグの「weg」、サインも車のナンバープレートより一回り小さく、3mほどのポールに共架され、存在はきわめて地味だった。ヘルゲ

ンスバイラーも灌木に隠れていた。ここもやはり空間に飛び出してはいない。むしろ緑の中に埋め込んでいる。

つまり、散歩のようにヒューマンスケールの行動においては、視認性は低くても大丈夫だという合意があるのではないかと思われる。むしろ、その手法に慣れると小さいものは徒步関係のサインだ、という割り切りもできるような気がする。そんな地味で小さなサインでも、結構歩行者は見つけることができる。地域の人が日常的に使うサインではなく、初めて歩いてみようとする住民やたまの旅行者が対象になることを考慮しても、不用意にしゃしゃり出さないものだと了解する。それは「まちづくりのおしゃれ」と言えよう。

さて、この「wanderweg」だが、畑を等高線にほぼ沿いながら湖の方へ下りながら横断しており、湖側はブドウ畑、上手はりんごの果樹園。路面は舗装されていないが、眺めはいいし、変化もある。サインには2kmと5kmと小さく書いてあるので、この距離の二コースがあるのだろう。湖に下るこのコースは、パスの先の方が三〇〇mほどで民家の家並

みに続いていた。

そこへ大きなエンジン音をとどろかせてトラクターがやってきた。トラクターに荷台を二つ連結した大型のもので、その農夫ら二人は減速もしないでまさに我が物顔でパスに入ってきて、ドドドッと去って行った。やはりどうみてもトラクターが我が物顔をして走ってもいい道路であることが明らかなので、こちらは道端に寄って、しばし見守るだけである。ドイツのルーラルパスというのは所詮、農道を使わせてもらっているのだと了解する。

一方、英国にはドイツのルーラルパスに似た面をもったパブリックパスがある。これは一五世紀から一八世紀にかけて大地主が農地を囲い込み(エンクロージャー)、放牧をはじめたために、仕事や生活の用で土地を自由に歩けなくなった住民が自由な通行を求めた結果、地域住民のために取られた方策が、パブリックパスである。土地の所有者にお願いして確保した道であり、こうして歴史的に形成されたのが「通行権(public right of way)」である。このパブリックパスには徒歩のみの「footpath」、徒歩、馬、自転車の



ベルナウ教会で見たルーラルパスのサイン



ルーラルパスの湖側はブドウ畑。山側はリンゴ畑。道は集落に続く

「bridle way」、自動車を含むあらゆる交通手段が可能な「byway」の三種がある。^(*)ドイツで見るルーラルパスは、その意味では「byway」に近い面があり、森の中は「footpath」に近い感じである。

その他の小道と北海道モード

ルーラルパスという範疇に入れるべきかどうか微妙な小道に、森の中の小道、平地の山のへりにある散策路がある。保養地のキャンパスの中のルートもパスに変わりはないが、ルーラルよりもアーバン風であることが多い。また、森林系のパスはルーラルとは異質の物に映る。前者は農業と散歩、後者は基本的にフットパスであり、療養や健康と散歩が結びついたような、あるいは少しメンタルな部分を持つているようだ。そのせいかどうかはわからないが、森のフットパスは、遠景を眺望できるベストビューポイントにベンチがあるコースが多かった。

ところで、田園地帯や里山での散歩ができればいいな、と淡い願望を持つ人は少なくない。ましてやドイツや英国のルーラルパスやフット

パスを現地もしくは写真等でみたひとなら、「かくありたし」と願うはずだ。

さて、それではそれがどんなふうにかわが北海道に当てはめることができるか。空知地方など水田地帯を念頭にして漠然とわたしが考えるのは、ひとつは「山の辺ルート」である。これは、水田地帯の縁の山や森林に接する部分の利用である。そのあたりに土地利用の境界、または植生の境界があること。民有地が多く、山林側の評価額が低いこと、したがって買取りが比較的容易だったり、無償使用の網掛けが比較的しやすいと考えられること。山の辺はあらずましいこと。水田の俯瞰景が得られること。ルートが曲線になりやすいこと。森林保育の活動プログラムを組みやすいこと（林の修景がしやすいこと）。生産財の搬出が容易であること、などがそのプランの背景である。などを考えると、その仕上がり形態は、英国の「bridle way」もしくは「byway」ということになるうか。

水田地帯そのものはどうかといえば、現在の方形の圃場は、散策などのレクリエーション性とは一応相い

れないものとみえる。むしろ、休耕田の抛出、分合筆、都市住民の買い取り運動（トラスト）とリンクして、農地（水田）の中に防風林をかねた環境林をつくり、それを新しい時代の「鎮守の森」に仕立てていってはどうかと思う。基本的にそれは、郷土樹種の林帯（長い時間をかけた地域活動で都市住民も参加）づくりと、「bridle way」（作業車OK）によって構成されるものである。

いずれにしろ、日本の（いや、この際、北海道と言ったほうがよさそうだが）ルーラルパスのような空間をどうしたら市民の手にすることができるか。まずルーラルパスへの憧れがそこへの合意の源になるはずだ。田園の緑の中でくつろぐ心地よさを感じ取る感性と時間が、北海道方式ルーラルパスやグリーンツーリズムを動かす原動力である。

^(*)参考文献：「英国におけるアウト・ドアライフ」平成十一年 オホーツク委員会