

工業都市から観光都市へ

ードイツ・ルール地域のデュースブルク市とオーバーハウゼン市を例に

武田 竜弥

1 はじめに

二〇〇七年に島根県の石見銀山関連遺産群が登録名「石見銀山遺跡とその文化的景観」としてユネスコの世界文化遺産に登録されて以来、わが国でも産業遺産を観光対象とする産業遺産観光が注目を集めるようになってきた。関連書籍の動向を見ても、以前は文化財保護という観点から産業遺産を扱うものが多かったが、近年では見学や観光に主眼を置いた書籍の出版が増えている¹。こうした状況に後押しされるかのように、二〇一四年には群馬県の富岡製糸場関連遺産群が登録名「富岡製糸場と絹産業遺産群」として、また二〇一五年には山口、福岡、長崎、鹿児島など八県にまたがる近代化産業遺産群が登録名「明治日本の産業革

命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」として同じく世界遺産に登録され、大きな人気を呼んでいる。ここにきてようやくわが国においても産業遺産観光が観光の一ジャンルとして一般に認知されてきた感がある。

だが改めて考えてみると、この種の観光が今後も持続的に発展しうるかどうかはいまだ予断を許さない。たとえば先に挙げた石見銀山遺跡なども、世界遺産登録に沸いた二〇〇七年と二〇〇八年は大きく入込客数を伸ばしたが、二〇〇九年には早くもその反動減に見舞われた²。富岡製糸場や産業革命遺産群についても同じようなことが起こらないとは限らないのである。

産業遺産は地域の歴史を伝える貴重な文化財である。産業遺産観光の発展は個性溢れる町づくりを支え、産業遺産そのものの保護にも寄与する。またそれは地域住民と観光者の双方に楽しみながら歴史を学ぶ機会を提供し、両者の実り豊かな交流を促進する。そこにはリゾートや遊園地などとは違った観光の文化的意義が存在するのである。このような産業遺産観光を一過性のブームに終わらせないためにも、その持続的発展には何が必要か今一度考えてみる必要がある。

本稿は以上のような問題意識から、ドイツ・ルール地域の二都市を例に産業遺産観光のあ

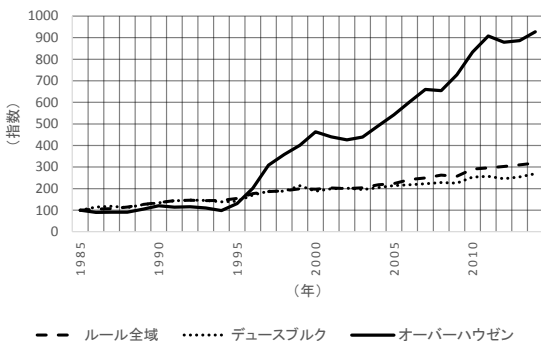


図1 1985年を基準とした入込客数の推移

出所：Landesdatenbank NRW より作成

注) ベッド数が9 (2012年以降は10) 以上の宿泊施設を対象に調査

り方を検討したものである。ルールを取り上げるのは、この地域が産業遺産観光の先進地であるヨーロッパにおいて、近年最も大きな成功を収めたところだからである。先行論文(武田、二〇一四)で詳述したように、ルールは一九世紀以来ドイツの石炭・鉄鋼業の牽引役を務めてきた。しかし一九五〇年代後半の石炭危機を境に地域経済が壊滅的な打撃を受け、深刻な停滞に見舞われた。これを打開したのが、一九八九年に開始された「エムシャーパーク国際建築博覧会」(Internationale Bauausstellung Escher Park, 以下IBA)である。このプロジェクトを機にルールは地域の構造転換に成功し、今日ではドイツを代表する産業遺産観光地として国内外から多くの訪問客を集めている。

今回特に注目するのは、そのルールの中でも対照的な状況にあるデュースブルク市とオーバーハウゼン市である。図1は、一九八五年を一〇〇とした場合のルール全域と両市の入込客数の推移をまとめたものである。ここに示されているように、ルールはこの間ほぼ一貫して入込客数を増やし続けてきた。これはルールが観光地としての認知度を高め続けていったこと、言い換えるなら、観光地としてのブランド化に成功したことを物語っている。

ところがその同じルールの中でありながら、両市の状況は大きく明暗が分かれる。たしかにデュースブルクもIBAの終了する一九九九年まではルール全域と足並みをそろえて入込客数を伸ばしてきたが、二〇〇〇年以降はその伸び率が鈍化してきた。これに対してオーバーハウゼンは、当初こそ伸び悩んだものの、一九九四年を底として飛躍的に入込客数を伸ばしている。

宿泊者数の統計を見ても、オーバーハウゼンの伸び率は突出している(表1)。二〇〇〇年と二〇一四年の延べ宿泊者数を比較すると、デュースブルクやルール全域の伸び率が十四〇―一五〇%台であるのに対して、オーバーハウゼンの伸び率は十一四〇%を超えている。オーバーハウゼンはデュースブルクと比べると、面積がおよそ三分の一、人口も四割程度の小さな町にすぎない。にもかかわらず、デュースブルクを上回る宿泊者を集めているのである。

表 1 2014 年の延べ宿泊者数

	延べ宿泊者数	人口千人当たり	対2000年比
オーバーハウゼン	460,556 人	2,201 人	+146.8%
デュースブルク	459,092 人	945 人	+42.9%
ルール全域	7,377,303 人	1,462 人	+57.7%

出所：RVR (hg.) (2015) より作成

人口千人当たりに換算すると、デュースブルクが九四五人、つまり住民一人に対して宿泊者が一人にも満たないのに対して、オーバーハウゼンは二二〇一人、住民の二倍以上の宿泊者を集めている。これはすでに立派な観光都市といえよう³⁾。

デュースブルクとオーバーハウゼン、両者の差異は一体何に起因するのか。本稿では両市の取り組みの比較を通じてその理由を探り、そこから産業遺産観光を持続的に発展させるための手がかりを得たい。

2 デュースブルク市の観光振興策

(1) デュースブルクの地勢と歴史

デュースブルクはライン川とルール川の合流点に位置する、ルールの玄関口である(図2)。その歴史は古く、市内からはローマ時代の遺跡が出土している。デュースブルクはもともライン川の河畔に建設された町だったが、一三世紀にライン川の流れが西に移動したため、町は内陸

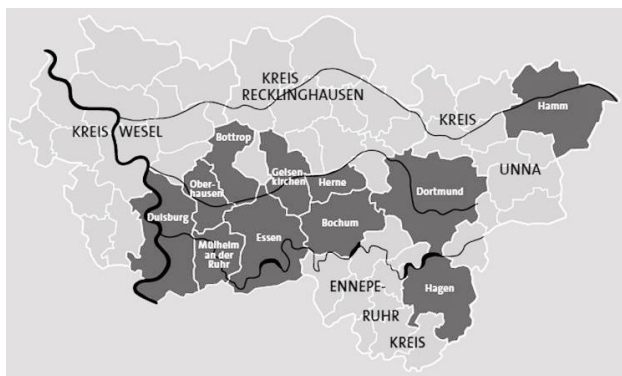


図2 ルール地域（黒い部分が独立市）

出所：RVR (hg.) (2012)

部に取り残されることとなった。これが現在の旧市街である。これによりデュースブルクは水運の拠点としての機能を失い、一時は大きく衰退した。

一九世紀に入り、ルールの石炭・鉄鋼業の発展が始まると、旧市街から北西におよそ三キロ、ルール川河口の北側に位置するルールオルトが新たな拠点として台頭した。またその地の利に目を付けたクルップやティッセンなどの企業がライン川沿岸部を中心に次々と製鉄所を建設し、あわせて炭鉱の開発も進んだ。一九世紀半ばにはライン川とヴェーザー川を結ぶケルン＝ミンデン鉄道が開通し、さらに大量の物資が輸送されるようになった。

こうしてルールが発展していくにつれて、物資の集積地としてのデュースブルクの役割はます

ます大きくなっていった。炭鉱を掘るには木材などの資材が大量に必要となる。またルールの大半はもともと湿地帯だったため、地元だけでは急増する食糧需要を賄いきれない。そこで一九世紀後半、かつてライン川が流れていた地にライン川と旧市街とを結ぶ運河と港が開削され、そこに炭鉱建設用の木材置場や食料貯蔵庫、製粉所などが建てられた。これが内陸港である。さらに二〇世紀初頭にはルール川の北側にライン川とルール内陸部（ドルトムント・エムス運河）を結ぶライン・ヘルネ運河が開通し、鉄道と運河を併用した物資の輸送が可能になった。

二〇世紀前半には二度にわたる世界大戦のため、デュースブルクも大きな被害を受けた。しかしその卓越した地の利のため、デュースブルクはその都度繁栄を取り戻した。だが一九六〇年代、石炭危機に端を発したルールの衰退は、この地にも影響を及ぼさずにはいなかった。デュースブルクには大きな炭鉱が三箇所あったが、二〇〇八年のヴァルズム炭鉱の操業停止をもって市内すべての炭鉱が閉山となった。また製鉄所についても一九八五年にマイデリヒにあったティッセンの製鉄所が、一九九九年にラインハウゼンにあったクルップの製鉄所が閉鎖となった。

ただしルール全体で見ると、鉄鋼業はライン川沿岸部に集約される形で整理されたため、

デューズブルクには今もなお製鉄所、製鋼所、コークス工場などが残っている。その代表格が一九九九年に合併・成立したティツセン・クルツプ社の製鋼所とコークス工場（ブルックハウゼン）、ルクセンブルクに本社のあるアルセロール・ミッタル社の製鋼所（ルールオルト）、そして南部にあるクルツプ・マンネスマン製鉄所である。また石炭やコークスの輸送がなくなってもデューズブルクが交通の要衝であることは変わらず、現在もヨーロッパ最大級のコンテナ基地として西部ドイツの物流の要となっている。

（2）デューズブルクとIBA

前述のように、ルールは一九五〇年代後半の石炭危機を境に、地域経済が壊滅的な打撃を受けた。具体的な数字を一九六〇年と二〇〇九年で比較すると、石炭の採掘施設は一二五箇所から四箇所、採掘量は一一五四〇万トンから一〇九〇万トンに、従業員数は三一・三万人から二・一万人に激減した⁴。さらにルールでは二〇一八年までに石炭の採掘を停止することが決められているので、あと数年もすれば採掘施設も採掘量も従業員数もすべてゼロになる。鉄鋼業については二〇〇一年にドルトムントの最後の高炉が操業停止となり、これによって二〇〇年以上にわたるルール内陸部での製鉄の歴史は終わりを告げた。

表2 IBA エムシャーパークのプロジェクト・グループ

I. エムシャー・ランドスケープパーク

エムシャー川流域に残存する様々なタイプの緑地に産業遊休地を加え、300 km²にわたる広域緑地システムをつくる

II. エムシャー水系の自然再生

採炭・採鉱による地盤沈下や水質汚染を最新のシステムを使って改善する

III. 産業建造物の保存利用

残された産業施設、炭鉱施設を保存して活用する

IV. 公園の中で働く

産業遊休地を再整備して、緑溢れる「産業パーク」として再生させる

V. 住まいとまちづくり

戦前に建てられた労働者住宅などを改修して、伝統的な町並みを生かした住宅を整備する

出所：永松・澤田 (2006)より作成

ルールの危機を救うため、ドイツ政府は一九五九年から二〇〇五年までにおよそ二二八〇億ユーロもの補助金を投入した⁵。しかしその多くは国内炭の価格の維持や失業対策などに使われ、地域の再生には結びつかなかった。

この苦境を打開すべく、地元のノルトライン＝ヴェストファーレン州 (Nordrhein-Westfalen, 以下NRW州) が実施したのが、IBAであった。これは州が資本金を全額出資する公社を設立し、そのもとで市民参加によるコンペやワークショップなどを積み重ねて地域の環境改善と産業構造の転換を図るという試みだった。プロジェクトは五つの柱からなっていた (表2)。このうちデュ

スブルクで注目されるのは、次の三つのプロジェクトである。

① デュースブルク・ノルト景観公園

先に述べたように、デュースブルクでは一九八五年にマイデリヒにあったテイッセンの製鉄所が閉鎖となった。一九九二年、市はIBAプロジェクトの中でその残存施設を取得し、総面積一八〇万平米にも及ぶ公園へと整備した。一般公開は一九九四年からである。園内には高炉や貯炭庫、ガスタンクなどの産業遺産が保存・公開されているほか、それらを再利用したスポーツ施設や自然庭園などが設けられている。デュースブルク観光の目玉ともいえる施設である（図3）。

② 内陸港の再開発

ルールの石炭・鉄鋼業の衰退後、内陸港は周囲の建造物ともども荒廃にまかされていた。しかし一九九三年、市がIBAプロジェクトの中でこれを取得し、再開発が進められた。現在ここには、残された建造物を再利用した事務所、美術館、住宅、ヨットハーバーなどが整備されている。また旧市街とルールオルトの間には産業観光をテーマとした遊覧船も往復し



図3 デュースブルク・ノルト景観公園



図4 内陸港



図5 ドイツ内陸航行博物館

③ドイツ内陸航行博物館

ルールを中心に、河川や運河を利用したドイツ内陸水運の歴史を紹介する産業博物館である。ルールオルトにある。博物館そのものは一九七四年に設立され、七九年からは旧ルール

ているが、その発着所もこの内陸港の入口にある（図4）。

オルト区役所の建物で展示が行われていたが、九八年にIBAプロジェクトによって現在地に移転した。現在の建物は一九〇八—一〇年に建設された屋内プール（一九八五年閉鎖）を改装したもので、当時流行したユーゲントシュティールの様式を伝えている（図5）。

これら三つのプロジェクトを表2に示したIBAの柱に当てはめると、デュースブルク・ノルト景観公園はⅠとⅢを組み合わせた事例、内陸港の再開発はⅡを軸にⅢとⅣを加味した事例、ドイツ内陸航行博物館はⅢの事例に当たるといえる。これら三箇所はいずれもルール地域連合（Regionalverband Ruhr, 以下RVR）が開発した観光ルート「産業文化の道」のアンカーポイントとなっており、ルール全体の観光拠点としての役割も担っている⁶。

（3）デュースブルク観光の現状と課題

前項で述べたように、デュースブルクはIBAの中で三つの大きなプロジェクトを成功させた。これによりデュースブルクの集客力は上がり、同市はIBA開催中の一九九九年までルール全域と足並みをそろえて入込客数を伸ばしてきた。ところがIBA終了後、とりわけ二〇〇三年以降はその伸び率が目立って鈍化してくる。具体的な数字を見ると、一九八九年

から九九年までの伸び率が十六九%なのに対して、二〇〇三年から一三年までの伸び率は十三〇%に留まっているのである⁷。これは一体なぜなのだろうか。

理由は大きく二つ考えられる。一つは、エッセンを中心とするルール内陸部の吸引力が増したことである。二〇〇一年にエッセンとゲルゼンキルヒエンの間にあるツオルフェライン炭鉱遺産群がユネスコの世界文化遺産に登録された。また二〇一〇年にはそのエッセンがEUの選定する「ヨーロッパ文化首都」に選ばれた。これらによりルール内陸部への観光客は大きく増したが、反面、通過点に位置するデュースブルクは割を食う形となってしまったのである⁸。

もう一つは、観光振興に対する危機感の違いである。先に述べたように、ルールの鉄鋼業はライン川沿岸部に集約される形で整理された。そのためルール内陸部では石炭業も鉄鋼業もすべてなくなり、産業構造の転換は待たなしの状況に追い込まれた。そうした中で新たな収益の柱として期待されたのが、観光だった。ルール内陸部の都市にとって、観光振興はいわば生き残りをかけた戦いだったのである。

これに対してデュースブルクでは、現在もなお鉄鋼業や物流業が基幹産業として生き残っている。それ自体は幸せなことであるが、その分観光振興への熱意がルール内陸部に比べて

いささか弱いというのも事実である。実際、観光者として現地を訪れてみると、町の規模の割に入込客数が少ないこともあって、閑散とした印象を受ける。たしかに景観公園や旧市街などの拠点はそれなりに賑わっているのだが、点と点が十分に結ばれていないため、町全体としての活気が乏しいのである。今後デュースブルクが観光都市として発展していくには、豊富な観光資源を縦横に結ぶシステム作りが必要であろう。

3 オーバーハウゼン市の観光振興策

(1) オーバーハウゼンの地勢と歴史

オーバーハウゼンはデュースブルクの東隣、北側に位置する町である(図2)。ただしローマ時代から交通の要衝として栄えた後者とは異なり、オーバーハウゼンは一九世紀に至るまで住む人もまばらな寒村にすぎなかった。

製鉄の歴史は古く、すでに一七五八年にはルール最古ともいわれる聖アントニー製鉄所がオスターフェルトに建てられた。しかし当時の燃料は木炭、動力は水車で、その規模は限られていた。一八〇八年にこの聖アントニー製鉄所とシュテルクラデーにあった二つの製鉄所

が合併し、のちにグーテホフヌング製鉄所 (Gutehoffnungshütte, 以下GHH)へと発展する企業が生まれた⁹。このとき中心的な役割を果たした人物の一人が、ルールオルト出身の企業家フランツ・ハニエル(一七七九—一八六八)である。ハニエルはその後ツオルフェライン炭鉱やオーバーハウゼン炭鉱などの創業にも関わり、ルールの石炭業と製鉄業を結びつけるキーパーソンとなった。

オーバーハウゼンが工業都市として大発展を遂げるのは、ケルン—ミンデン鉄道が開通してからのことである。一八四七年にオーバーハウゼン中央駅が開業、その数年後には駅前にアルテンベルク亜鉛工場が建設された。またそれとほぼ時を同じくして駅の東西にコンコルディア炭鉱とオーバーハウゼン炭鉱が開かれた¹⁰。一八七五年にはGHHの管理部門も中央駅から北東におよそ二キロのエッセナー通りに移った。

二〇世紀初頭には、オーバーハウゼンでエムシャー川と並走するライン—ヘルネ運河が鉄道の北側に開通し、石炭や鉄鉱石などの輸送がますます容易になった。運河と鉄道の間には炭鉱、高炉、コークス工場、ガスタンク、発電所などの施設が軒を連ね、そこで働く労働者とその家族で町の人口は急増した¹¹。こうしてオーバーハウゼンは、エッセンと並ぶルール最大級の石炭・鉄鋼の町となっていた。

しかし新興の工業都市であつたがゆえに、その没落もまた劇的であつた。G H Hの製鉄施設は石炭危機最中の一九六九年にテイッセンに売却され再生が図られたが、その努力もむなしく一九七九年に最後の高炉が操業停止となつた。一九八一年にはアルテンベルク亜鉛工場が閉鎖された。また一九六八年にはコンコルディア炭鉱が、一九九二年にはオスターフェルト炭鉱が操業停止となり、これによつて市内すべての炭鉱が閉山となつた。残されたのは、汚染された河川や土壌、使われなくなつた工場や施設の放置、高い失業率とそれに伴う都市のスラム化などであつた。こうした中でオーバーハウゼンはI B Aの時代を迎えた。

(2) 観光都市への転換

市経済のほとんどを石炭・鉄鋼業とその関連産業に依存してきたオーバーハウゼンにとつて、一九八〇年代はまさに市の存続に関わる危機の時代であつた。市の課題は大きく二つあつた。一つは荒廃した自然や住環境の改善、もう一つは新たな基幹産業の確立だつた。そして後者の核として期待されたのが、観光だつた。

オーバーハウゼンの観光の軸は、他のルールの諸都市と同じく産業遺産観光である。かつてはルールでも最大級の工業都市であつただけに、残された産業遺産の数も多い。ただオー

バーハウゼンの場合、これに加えてある施策が行われた。ノイエ・ミツテの再開発である。以下に、工業都市から観光都市への転換を図ったオーバーハウゼンの施策を項目別にまとめよう。



図6 エムシャー川とライン=ヘルネ運河

①環境の改善

この事業で決定的な役割を果たしたのが、IBAである。IBAはその名(エムシャーパーク国際建築博覧会)の通り、もともとはエムシャー川流域の環境改善を目的としたプロジェクトであった。オーバーハウゼンはエムシャー川の河口から遡って最初の独立市に当たるため、環境改善のための取り組みも重点的に行われた。その一つが、一九九九年に開催されたNRW州オーバーハウゼン庭園博である。これはエムシャー川の北側にあつたオスターフェルト炭鉱の跡地を緑溢れる庭園へと再整備し、博覧会の会場として利用することで地域の環境改善

を象徴的にアピールするというプロジェクトだった。IBAを契機としてエムシャー川流域の環境は大幅に改善され、かつて汚水にまみれていた一帯は緑豊かな田園地帯へと姿を変えつつある(図6)。

またIBAは都市部においても、GHHの旧ゲストハウスを改修し、新しい建物を加えて環境保護技術センターとする事業やオーバーハウゼン中央駅とその周辺の再整備事業などを手掛け、地域の環境改善に貢献している。

②産業遺産の保存と公開

これについては、オーバーハウゼン市が属するラインラント地方連合(Landschaftsverband Rheinland、以下LVR)が主導的な役割を担ってきた¹²。LVRは一九八四年、域内に残された貴重な産業遺産を一元的に管理するため、六つの都市にまたがる分散型の博物館、ライン産業博物館を立ち上げた。館名は二〇〇八年にLVR産業博物館と改称され、今日に至っている。

中心となるオーバーハウゼンには、六つの展示場がある。展示の規模が最も大きいのは、中央駅前にある旧アルテンベルク亜鉛工場を改装した展示場である(図7)。ここには往時使



図7 旧アルテンベルク鋳鉛工場



図8 オーバーハウゼン中央駅構内



図9 聖アントニー製鉄所の遺構

われた機械類が集められ、ルール重工業の歴史をテーマとした展示が行われている。また中央駅構内には、ホームの一部を利用した展示場もある(図8)。

産業考古学的に価値が高いのが、ルール製鉄業発祥の地ともいわれる聖アントニー製鉄所の遺構である(図9)。二〇〇六年に発掘が開始され、二〇一〇年から一般公開された。向かいにある旧管理事務所では、関連の文献資料を中心とした展示が行われている。

残り二つの展示場は、GHHが一八四六年に建設したアイゼンハイム労働者団地と近代工業建築の巨匠ペーター・ベーレンスが設計した旧GHH中央倉庫（一九二五年竣工）である。前者はルール最初期の労働者団地として知られる。

I B A 関連では、オーバーハウゼンのランドマークともいえるガスタンクが有名である。高さ一一七メートルにも及ぶこのガスタンクは、一九二九年竣工当時ヨーロツパ最大の規模を誇っていた。一九八八年に操業を停止したが、九四年、I B A のプロジェクトにより展示会場としてよみがえった（図10）。先に紹介した旧アルテンベルク亜鉛工場とともに、観光ルート「産業文化の道」のアンカーポイントにも選ばれている。図6は、このガスタンクの屋上から撮影したものである。

オーバーハウゼンにはこのほかに、立坑櫓、ボタ山、給水塔など数多くの産業遺産が残されている。またラインⅡヘルネ運河にはゲルゼンキルヒェンのノルトシュテルン公園¹³との間に遊覧船が就航しており、かつて石炭船が往復した航路をたどることができる。

③ノイエ・ミツテの再開発

オーバーハウゼンが独自に推進したのが、ラインⅡヘルネ運河の南岸、旧GHH主力工場



図10 オーバーハウゼン・ガスタンク



図11 ツェントロ（内部）



図12 ツェントロ（中庭）

跡地の再開発である。工場の閉鎖後、一帯は放置された施設などで荒廃を極めていたが、一九九一年、市は外資の導入に成功し、その再開発に着手した。

まず跡地中央に建設されたのが、ドイツ最大級の商業施設ツェントロである。敷地面積は一二万平米にも及び、水辺を演出した庭園や多数の飲食店も併設されている(図11、図12)。その西側にはコンサートなどに利用されるホール(ケーニツヒ・ピルスナー・アリーナ)が

建てられた。前述のガスタンクもこちら側にある。さらにツェントロの東側にはミュージカル劇場、北側には遊覧船の発着するマリーナ、大型プールのあるアクアパーク、屋外遊園地のアドベンチャーパークなどが整備された。そして市はこの一帯をノイエ・ミッテ（新都心）と名付け、中央駅周辺の旧市街とノイエ・ミッテとを結ぶ市電を復活させ、アクセスの便を図った¹⁴。

(3) オーバーハウゼンの躍進の理由

前項でまとめたように、オーバーハウゼンは危機に瀕した一九八〇年代以降、NRW州、LVR、RVR、IBA、外資など、あらゆる手段を駆使して工業都市から観光都市への転換を図ってきた。鉄鋼業や物流業などの基幹産業が生き残ったデュースブルクとは異なり、オーバーハウゼンは観光を新たな市経済の中心に育てていったのである。

先に述べたように、オーバーハウゼンの観光の軸は産業遺産観光にある。市内には優れた産業遺産が数多くあり、それらを結ぶだけで充実した観光ルートを提供することができる。しかしながらオーバーハウゼンの躍進の理由は決してそれだけではない。いくらオーバーハウゼンに優れた産業遺産があるといっても、ルールにはそれに勝るとも劣らない産業遺産が

あちらこちらに残されているのである。もしオーバーハウゼンの観光振興策が産業遺産観光のみに特化していたとしたら、それらとの差別化ができず、オーバーハウゼンの突出した成功はなかったであろう。

では、一体何がオーバーハウゼンの躍進をもたらしたのか。一言でいえば、それは「観光の複合化」である。オーバーハウゼンは産業遺産観光を軸としつつも、それに自然観光やシヨッピング、スポーツ、コンサートなどを組み合わせることによって観光の複合化を図ってきたのである。

その象徴的な事業がノイエ・ミツテの再開発である。ここはもともとGHHの主力工場の敷地であったため、ガスタンクやベーレンス・ハウスなどの産業遺産も同じエリアにある。またラインⅡヘルネ運河を挟んだ対岸には、アイゼンハイム労働者団地や立坑櫓の残るオルガ庭園（旧オスターフェルト炭鉱）もある。このノイエ・ミツテを新たな商業と娯楽の中心とし、市内最大の産業博物館（旧アルテンベルク亜鉛工場）のある中央駅前からのアクセスを改善することによって、大きな相乗効果が生み出されたのである。一九九四年を境にオーバーハウゼンの入込客数が飛躍的に増大していったのは、その相乗効果の現れといえる。

4 おわりに

オーバーハウゼンが行った「観光の複合化」とは、いわば二重の意味での差別化戦略だった。いくらノイエ・ミツテの再開発といっても、ショッピングやコンサートだけなら、所詮オーバーハウゼンは大都市の敵ではない。ましてや外国からの観光客ともなれば、わざわざショッピングのみを目的にオーバーハウゼンを訪れる必然性はないのである¹⁵。

ルールの観光客が増え続けているのは、ルールにしかないもの、世界的に有名なルールの産業遺産を見たいという人々が増え続けているからに他ならない。オーバーハウゼンは、産業遺産観光を推進することによって世界的に注目を集めるルールの拠点都市としての性格をアピールし、ノイエ・ミツテの再開発によって他のルールの諸都市との差別化を図ったのである。

翻ってわが国の状況を見ると、産業遺産観光はまだまだ単体で考えられているというのが現状である。各自治体や地元観光協会のホームページなどを見ても、産業遺産の紹介はそれだけで独立していることが多い。産業遺産観光の歴史の浅いわが国では致し方ないのかもしれないが、こうしたやり方をしている限り、持続的発展は難しいだろう。

観光地の持続的発展の鍵は、リピーターの確保にある。世界遺産として話題に上れば一度は観光客が増えるであろうが、それだけでは不十分なのである。一度見たけれどもまた見てみたい、一度行ったけれどももう一度行ってみたい、こう思わせる戦略が必要である。そのためにも、核となる産業遺産に他の観光資源を有機的に組み合わせることで、地域の魅力を多面的に構成しアピールしていく「観光の複合化」こそが求められる施策かと思われる。オーバーハウゼンの事例は、その手がかりを与えてくれる。

謝辞

本研究の一部は、JSPS 科研費 JP23614007 及び JP15K01943 により行われた。助成に感謝申し上げます。

注

- 1 たとえば、平井東幸他編『産業遺産を歩こう』（東洋経済新聞社、二〇〇九年）、日本修学旅行協会編『近代の産業遺産をたずねる』（山川出版社、二〇一一年）、二村悟『これだけは見ておきたい 日本産業遺産図鑑』（平凡社、二〇一四年）などがある。このほかムック本なども含めると、関連の書籍は枚挙に暇がない。

- 2 石見銀山のある島根県大田市の統計によると、石見銀山の入込客数は、二〇〇六年四〇〇〇、二〇〇七年七一三七、二〇〇八年八一三二、二〇〇九年五六〇二、二〇一〇年五〇四八(単位百人)と推移している。『統計おおだ 平成二二年版』参照。
- 3 二〇一一年以降、ルールの独立市で住民の二倍以上の宿泊者を集めているのは、エッセン市とオーバーハウゼン市のみである。RVR (hg.) (2015) 参照。
- 4 RVR (hg.) (2010) 参照。
- 5 前掲書参照。
- 6 ルール地域連合とは、NRW州の一一独立市四郡が二〇〇四年に結成した自治体連合である。通常この範囲が「ルール地域」と呼ばれる。「産業文化の道」については武田(二〇一四)参照。
- 7 Landesdatenbank NRW による。
- 8 州都デュッセルドルフには、利用客数国内第三位のデュッセルドルフ国際空港がある。デュースブルクはこのデュッセルドルフとエッセンの間にあり、もともと「中抜き」されやすい位置にある。
- 9 社名は、*Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Hynssen* である。これが一八七三年に株式会社化されて、*Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb* (グーテホフヌング製鉄所、略称GHH)となった。
- 10 コンコルディア炭鉱の事務所は、当初オーバーハウゼン中央駅内に置かれていた。RVR (hg.) (2000) 参照。
- 11 一九二九年にオスターフェルトとシュテルクラードがオーバーハウゼンに編入され、人口も一九万人を超えた。Parent (2011) 参照。
- 12 NRW州にはラインラント地方連合とヴェストファーレン＝リッペ地方連合という二つの自治体連合があり、それぞれ行政の一端を担っている。前述のルール地域連合とは、前者から四独立市一

- 郡、後者から七独立市三郡が両地方連合とは別に別に連合を組んだ組織である。
- 13 I B A のプロジェクトによりノルトシュテルン炭鉱の跡地に整備された公園（一九九七年公開）である。
- 14 この路線はオーバーハウゼンの石炭・鉄鋼業の衰退に伴い、一九六九年に廃線となっていた。
- 15 二〇一三年の統計によれば、オーバーハウゼンの入込客に占める外国人の割合は二五・二％、そのうちの三八・六％がアジアやアメリカなどEU圏外からの訪問客であった。Stadt Oberhausen (2014) 参照。

参考文献

- Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (=IT.NRW) (hg.): Landesdatenbank NRW (<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online>).
- Parent, Thomas: Das Ruhrgebiet, DuMont Reiseverlag 2011.
- Regionalverband Ruhr (=RVR) (hg.): Duisburg: Industriekultur am Rhein, RVR 1999.
- RVR (hg.): Oberhausen: Industrie macht Stadt, RVR 2000.
- RVR (hg.): Atlas der Industriekultur Ruhrgebiet, RVR 2005.
- RVR (hg.): Bahnen im Revier, RVR 2006.
- RVR (hg.): Duisburg: Stadt und Hafen, RVR 2007.
- RVR (hg.): Kanäle und Schifffahrt, RVR 2008.
- RVR (hg.): Kleiner Atlas Metropole Ruhr: Das Ruhrgebiet im Wandel, RVR 2010.
- RVR (hg.): Kleiner Zahlenspiegel der Metropol Ruhr, RVR 2012.
- RVR (hg.): RVR-Datenbank-Statistik, RVR 2015.
- Stadt Oberhausen (hg.): Statistisches Jahrbuch der Stadt Oberhausen Jahrgang 2014, Winkel, Ralf & Zielsing, Günter: Landschaftspark Duisburg-Nord, Mercator-Verlag 2009.

島根県大田市『統計おおだ 平成二二年版』二〇一一年。

武田竜弥「ドイツ・ルール地域における産業遺産観光と地域振興」、日本観光学会編『日本観光学会誌』第五五号、二〇一四年、二一―三一頁。

永松栄（編著）、澤田誠二（監修）『IBAエムシャーパークの地域再生』水曜社、二〇〇六年。

From Industrial City to Tourist City **—Case Study of Duisburg and Oberhausen in the** **German Ruhr Region—**

Since the 19th century, the Ruhr region has been the heart of German coal mining and heavy industry. But with the coal crisis in the late 1950s the Ruhr region faced serious and long-term industrial decline. To resolve the situation, the State of North Rhine-Westphalia created an experimental project — the International Building Exhibition Emscher Park in 1989-99. This project achieved great results and the Ruhr region became one of the most popular areas of industrial heritage tourism in Europe. In this paper, we analyzed the tourism policy of City Oberhausen by comparison with the neighboring City Duisburg, and clarified that the success of Oberhausen was based on the strategic integration of industrial heritage and the other tourism resources.



武田竜弥 | Tatsuya TAKEDA
名古屋工業大学大学院工学研究科
ドイツ文学・感性社会学
准教授