

# 「地域のヨーロッパ」の再検討（12）

— ドイツ・ネーデルラント国境地域に即して —

渡 辺 尚

## X 事例 5 : *Eems-Dollard-Regio/Ems-Dollart-Regio*

### (5) 1990年代後半のEDR域の状況

これまでEDRの組織と活動、中期戦略としてのGAPおよびINTERREGにもとづく諸企画を検討してきた。それではこれらの企画の根拠となったEDRの現状認識はどのようなものであったのか。ここで、1990年代後半のEDR域の状況を確かめることにする。EDRのINTERREG運営委員会が2000年4月7日に決定した、INTERREG III（2000～2006）基本計画を記載している資料⑨<sup>1)</sup>が、1990年代後半のEDRの状況を詳述しているので、以下、主としてこれにより検討を進める。

#### (i) 面積と人口

2000年時点のEDR加盟地域は、NL側はフローニンゲン、ドゥレンテ両県で、それぞれ三つのCOROP-regioから成る<sup>2)</sup>。D側はエムスラント、レーア、アオリヒ、ビトゥムントの四郡および郡級市エムデンである。なおD側域東隣のクロペンブルク郡<sup>3)</sup>に属するフリースオイテ *Friesoythe* 市およびバルセル *BarBel*, ザータラント *Saterland* の両ゲマインデがEDRに属していた。すでにみたように、ERDFによる補助金対象地域としての「計画区域」とEDRとは一致しない。D側ではビトゥムント、フリースオイテ、バルセル、ザータラントとならび、2000年時点で未加盟の旧オルデンブルク領フリースラント、アマラント、クロペンブルクの三郡が、NL側ではノールトドゥレンテ、ザイトウェストドゥレンテとならび、ノールトフリースラントおよびザイトオーストフリースラントの二つのCOROP区域が、それぞれいわば「準計画区域」として一定限度内の補助金対象区域となっていた。⑨はこれら「準計画区域」まで含めた広義の「計画区域」をEDR域とみなして論じているので、厳密な意味でのEDR域の状況の記述でないことを留意する必要がある。

「計画区域」としてのEDR域の1997年時点での総面積は19023 km<sup>2</sup>、D側域8778 km<sup>2</sup> (46%)、NL側域10245 km<sup>2</sup> (54%)で、国境線の長さは約80 kmであった。1998年時点での人口は2643036人、そのうちNL側域1538915人 (58%)、D側域1104121人 (42%)であった。人口密度はNL側域150人/km<sup>2</sup> (NL: 462人/km<sup>2</sup>)、D側域126人/km<sup>2</sup> (D: 230

人/km<sup>2</sup>)で両側域とも、NL, Dでそれぞれ人口希薄地域に属する。

人口動態で、EDRは典型的農村地域の様相を示した。両側域とも人口増加率はそれぞれの国の平均以下であった。NL側域では1980年代に人口減少が続いた後、1990～95年1.83%の微増となった。この人口停滞の主因は住民の高齢化である。これに対してD側域では同期間の人口増加率が7.4%で比較的高く、なかでも東部ドイツ、東ヨーロッパからの若年移民の受け入れ地となったエムスラントは、自然増に加えて社会増も目立った。クロペンブルク、レーア両郡でも東ヨーロッパからのドイツ系移民の流入により、外国人の対前年比増加率(1997年)<sup>4)</sup>20%を超えたほどである。この両郡およびエムスラントは、20歳未満の若年者比率はそれぞれ28%、24%、26%でD平均(1998)21%を上回り、逆に65歳超の高齢者比率がそれぞれ13%、15%、13%でD平均22%を大幅に下回った。総じて1997年のD側域の若年者比率24%(D平均21%)に対してNL側域が18%(NL平均24%)、高齢者比率はD側域の13%(D平均22%)に対してNL側域が15%(NL平均14%)であった。高齢者比率では、全国平均比較でDがNLより8ポイントも高いのに、EDR域に限れば、NL側域がD側域より2ポイント高く、大小関係が逆転している。両側域とも年齢構成でそれぞれの国内の特異な地域となっていることが判る。東西ドイツの統合、ソ連圏の解体という1990年代初の激変が、ここEDRの人口動態にも及んでいるのは興味深い<sup>5)</sup>。

NL側ではドゥレンテ県が、景観と気候の魅力に加えて保養施設の充実と低地価を売りこみ、西部の人口稠密地から健全な高齢者や富裕な年金生活者を呼びこむ政策努力を实らせ、社会増をもたらした。これが年齢構成の高齢化を加速する結果になることは避けがたい。

ちなみに、固有のEDR域の規模については、1990年代央の数値を資料⑦が与えてくれる<sup>6)</sup>。これによると、EDR域の面積は11000 km<sup>2</sup>(NL側域:5000 km<sup>2</sup>, D側域:6000 km<sup>2</sup>)、人口175万人(NL側域:100万人, D側域:75万人)、よって人口密度はNL側域がD側域の1.6倍に上り、これからも人口重心がNL側域にあることが明らかである。都市人口(1995年)は、NL側域がフローニンゲン(171000人)、エメン(94000人)、アセン Assen(53000人)、ホーヘフェーン Hogeveen(46500人)の順であった。これに対してD側域は、エムデン(52000人)、アオリヒ(38600人)、レーア(32300人)、メベン(31500人)の順であった。D側域最大都市エムデンはNL側最大都市フローニンゲンの1/3以下の規模にすぎず、NL側域三位のアセンにも及ばない。フローニンゲン市の中心性が隔絶しているといつてよい。この事実はEDR域内に働く向心力を計るうえできわめて重要なので、後にあらためて詳論する。

EDR域を対象にした資料⑦に対して、資料⑨はより広く旧オルデンプルク領の西部まで含む「計画区域」を対象にしているので、1990年代の人口動態についての両資料の記述にずれが生ずるのは当然である。とはいえ、両資料ともこの地域が総じてNL, Dのなかで人口希薄地域に属し、人口動態も小さいとの認識で一致している。ただ、資料⑨が、比較的

人口が多いものの老いたNL側域と、人口は少ないが若いD側域という対照を強調しているのに対して、資料⑦はこれにあまり重きを置いていない印象を受ける。ここで資料⑨に従うならば、EDR両側域の年齢構成の不均衡は、労働力の域内移動を惹きおこす要因となりえ、それがEDR域の地域形成を促す効果を期待できることになろう。

ところで、局地的な若年人口の増大が社会的問題となるのは、就業機会に恵まれない農村地域の若者が暴力と薬物に向かう予備軍となるからである。これの予防の最適手段がスポーツとみなされて、とりわけ国境を挟むスポーツ行事が異文化交流に役立つばかりでなく、治安維持のためにも必要とされていた。EDR理事会のもとに経済・交通委員会と並んで若者・スポーツ委員会が置かれているのは、その故である。もっとも、スポーツ各界代表とEDRとの間に国境を挟む協力協定が結ばれたのは、やっと1999年11月19日であったという。

若年者層にかかる問題として、高等教育を受けるために故郷を離れた若者の多くが、学業修了後帰郷せず、一種の「頭脳流出」現象が続いていることが挙げられている<sup>7)</sup>。さらにまた、国境を挟む域内の若者間交流が不活発であるばかりか、むしろ減退気味であったことも問題となっていた。とくにNL側域でこれが著しく、NLの若者は同世代のドイツ人から、「なぜ君たちはわれわれを嫌うのか」というたぐいの議論を押しつけられるのを嫌い、むしろ東ヨーロッパ諸国へ関心を向けるといふ<sup>8)</sup>。言語問題ともからみながら、世代交代につれてNL、D間の隣人関係が変わってきたことは、注意深く観察する必要があるであろう。

## (ii) 産業構造

EDRは農業と鉱業の比重が大きい資源産出地域である。二次産業部門（鉱業、製造業、手工業）の比率が34%（1998/99）に達したものの、鉱業資源、一次エネルギー産出の比率が高い。フローニンゲン県は世界最大級の天然ガス田を擁し（最初のガス田は1960年スロホテレン *Slochteren* で発見された）、とくに北部のオーフェレヒ・フローニンゲン *Overig Groningen* では、天然ガス生産が二次産業部門の73%（1999）を占めた。ネーデルラント・ガス連合株式会社 *NV Nederlandse Gasunie* の本社はフローニンゲン市に立地している。加えて、泥炭、砂礫、粘土採掘も盛んで、総じて鉱物資源採掘部門が比較優位に立つ。D側ではエムスラント、クロベンプルク両郡で天然ガス（Dの80%）、石油（Dの60%）の採掘、精製が行われる。ノルウェイからの天然ガス輸入も盛んで、エムデンにパイプラインが輻輳し、取引中心地となっている（Norpipe-Pipeline [東北イングランド向け] および Europipe-Pipeline I, II）。天然ガスと石油の輸送もEDR経済に特別の意義を持っている。

このほか、NL側域で化学・合成樹脂工業が発展し、デルフゼイル *Delfzijl* はNL化学工業の一大集積地となった。また、オースト・フローニンゲンもNLの工業地域の一角を占め、造船業、下請けの金属加工業、電機工業とならび農業を基盤とする食品・嗜好品加工業、製

紙業も盛んであり、フェーンダム *Veendam* に NL 最大のコンテナターミナルが設けられていた。総じてフローニンゲン県では農業と農産物加工業（1990年代初にフローニンゲン市最大の雇用企業は澱粉製造の *Avebe* であった）が伝統的産業部門であるが、1960年以降、EU 農業政策の影響を受けて農業就業人口が減少の一途をたどり（農家数・農地面積減少、ただし経営規模は拡大）農業部門から排除された労働力を吸収すべき二次産業部門の集積が薄いために、失業率が高止まりする状況が長らく続いてきた。これを変えたのが、とくに ICT 部門を中心とする三次産業部門の成長傾向である。

フローニンゲン県の「ソフトウェアおよび自動化」分野における就業人口は1995～99年に年率42.7%という高成長ぶりを示し、この70%がフローニンゲ市に集中していたという。郵便・電信・電話公社 *PTT* (*Posterijen, Telegrafie en Telefonie*) が本部 *Centrale Directie Nederland* をデン・ハーグからフローニンゲン市に移したことも、情報産業の成長を促した。

D 側域でも、とくにエムスラント郡で農産物・食品加工部門にいくつかの大企業が生まれていた。さらにまた、立地制約の少ないコールセンターが、フローニンゲンのほかに D 側域でもエムデン、パーペンブルクに立地していた。

GRP/人は1993年のEU 15平均を100とすると、NL 108, D 126, ベーザ・エムス県 116, フローニンゲン県 139, ドゥレンテ県 91で、NL 側域両県間の隔差が甚だしく、それだけに県都フローニンゲン市の中心性の強さが浮きあがる。GRP/人は1996年フローニンゲン県が50000～55000 hfl で NL 最高水準であったのに対して、ドゥレンテ県は30000～35000 hfl にとどまり、NL 最低水準であった。ドゥレンテは土地生産性が低く、古くから NL でもっとも貧しい地域とされてきた。農業経営の合理化により戦後1990年までに、農業人口は80%減少したという。それでも1990年時点で総土地面積の3/4が農地であり、東南部では施設園芸が普及していた。もっとも、主要産品のじゃがいもと甜菜糖の加工はドゥレンテ内部で行われたのではない。総じてNL 側域のGRPは、天然ガス生産部門を除くと *EDR* 域平均以下となった。GRP成長率は、NL 側域が1.5%、D 側域が2.7%超であった(1996/1999)。賃銀水準は両側域ともそれぞれの国平均を下回り、またその水準に両側域間の開きはなかった(1998/1999)<sup>9)</sup>。

両側域の産出物の販路は、それぞれ「近隣の人口稠密地」で、ライン・ルールおよびラントスタトは石油・天然ガスの最重要な販路であった。他方で、エムデンのVW工場で組立てられる乗用車は大部分がイギリスおよび海外市場向けであり、パーペンブルクのMeyer造船所の客船建造も海外船主向けだから、ライン・ルール、ラントスタトとの関係は弱い。総じてNL側の輸出依存率は一次エネルギー部門を除くと「比較的低く」(*nur eine vergleichsweise geringe Exporttätigkeit*) (1999)、フローニンゲン県ではわずかに製紙・化学・合成樹脂・金属工業が「比較的高い輸出依存率を示すにとどまった」(*Erhöhte Exportquoten finden sich*) という(1998)<sup>10)</sup>。

### (iii) 企業間協力

INTERREG 計画の枠組みで、国境を挟む企業間協力のために接触機会を増やすことを目的として、経営者会合 (Handelsforum) が定期的に催されていた。1999 年第四回会合が催され、400 社以上の企業、700 人が参加した。このほか各郡手工業者協会事務所により、経営者交流日が設けられている。この経営者会合は、D 側のリンゲン *Lingen* 郡手工業者協会の EU 担当課と NL 側の「北部中小企業」*Midden- en Kleinbedrijf [MKB] -Noord* (北部三県を管轄) により支援されていた。

*Grenzmonitor* (後出) による調査の結果、企業間協力において法規上の相違が最大の障壁とされ、このほか言語、文化、心情の相違も軽視できないことが判った。隣国の資格証明を認めたがらず、ネーデルラント語を理解せず、異文化接触に不安を持つ者が、とくにドイツ側に目立つという。ともあれ *Grenzmonitor* によれば、企業の 54% が国境を挟む協力を肯定的にみていた。他方で、これに否定する側は国際競争による費用や行政上の諸問題の増大、企業秘密と人材の流出を理由として挙げたという。1990 年代いたってなお、国境を挟む企業間の相互不信感がかくも強かったことはむしろ意外である<sup>11)</sup>。

### (iv) 雇用

1998 年の失業率は、フローニンゲン県が約 17% と NL (約 9%) で例外的な高率を示し、エムデン市も約 16% で D 平均 (約 13%) を上回り、都市圏の高失業率が目立った。1990 年のフローニンゲン県の失業率は 12.6% (NL 7.4%) だったから、1990 年代に進んだフローニンゲン県の雇用情勢の悪化が目立つ。長らく NL で最高の失業率を示し続けた農業県ドゥレンテが、1998 年に 11% 強 (1990 年で 10.5%) にとどまったから、NL 側域両県の対照が著しい。D 側域でも 1990 年のエムデン市の失業率は 9.2% (BRD 5.2%, Nds 6.8%) だったから、都市圏の雇用状況の悪化は D 側でも同様であった。季節変動の激しい建設・観光業には男性が就労し、そのため失業者も男性側に多く、とくに D 側域の失業者の男女比は、男 57.6% に対して女 42.4% であった (1999. NL 側域は 54.4% 対 45.6%)。失業者の半分以上が長期失業者で、これに占める外国人の割合は 1/3 に上った (1999)。

求人は NL 側域の商業・サービス業が主となり (1998)、とくに観光業では *EDR* 全域で外国人、近隣住民への求人が強い。就業形態では短時間就業者が NL 側域で 23% 以上を占めたのに対して、D 側域では 19~23% (1999 年) にとどまり、また短時間就業者が NL で女性に多いのに対して、D では逆であった。両側域における就業構造の相違が目立つ。

通勤は D 側域で *EDR* 外部の諸中心地へ向かい、域外東部の Nds 西北部の諸都市、ビルヘルムスハーフェン、プレーマハーフェン、オルデンプルク、デルメンホルスト、プレーメン、オスナブリュクが通勤先であった。この限りで D 側域には東に向かう遠心力が働いていたことが判る。他方で、NL 側域ではノールト・ドゥレンテがフローニンゲン市への通勤

圏となり、1990年代初に数千人が通勤していたという。

EDR 内部の国境を越える通勤では、1997年 NL 側域から D 側域に向かう数が逆方向の数と較べて、フローニンゲン県で7倍、ドゥレンテ県で4.5倍に上った。その後、国境を越える通勤の流れは次第に双方向をとるようになった。というのは、NL 企業がとくに介護分野、金属加工業、電気機械工業で、D 側域農村部からの越境通勤者を専門労働者として迎えるようになったからである。1995年以來、D 側域から NL 側域に向かう数が5倍になり、1999年に1日あたり2000~2500人に上ったと推計されている。また *Grenzmonitor* は、NL 側域住民の80%、D 側域住民の73%が職業上または私的な目的で、定期的に国境を越えると伝えている<sup>12)</sup>。

資料⑦も雇用情勢について、1997年 NL 側の域の失業率は16% (フローニンゲン県19%、ドゥレンテ県12%)、NL 平均は12%、D 側域16%、Nds/ブレーメンは13%強であった。東西ドイツ統一直後の好景気が1993年頃収まった後は、D 側域の就業者数はNds、D と較べて減った。D 側域の高い構造的失業率は、主に農業経営の規模拡大と機械化の進展によるもので、農業部門と製造業部門の比重が過大であることが、この傾向を強めたという。

EDR の経済構造の弱点は、企業集積度の低さ、外部による管理(親会社への依存)の下での少数業種構造、両側域企業間交流の弱さ、三次産業の低位、そうして未開発の後進地域という風評であったという<sup>13)</sup>。

#### (v) 金属工業の雇用状況

すでに前稿で論じたように、1996年 EU 委員会が域内各地の労働官署、地元労働組合、地元経営者団体と協力して *EURES-Crossborder-Projekt* を始めた。これを受けて、EDR も1999年に「社会経済諮問委員会」*Sozialwirtschaftlicher Beirat (SWR-EDR)* を設置した。EDR 域内の労働組合、経営者団体、商工会議所の代表者から成るこの委員会は、地域政策、社会基盤、EU 諸企画の分野において、EDR の理事会と総会に助言することを任務とした。

この委員会の成立に先だって、*EDR-EURES-Crossborder* により実施されたアンケート結果報告が、資料⑦である。労働市場における国境を越える交流と協力という目的の実現のために、様々な経済部門、業種の動向を観察することが、*EURES* 活動の一つとなった。そこで、EDR ではまず金属工業部門が調査対象になり、その報告書が1998年3月15日に公表された。国境を越える雇用の面で先行部門であることが、金属部門が最初の調査対象に抽出された理由であるという。これは金属工業の雇用状況を企業アンケートによって調査したものである。そればかりでなく、これは1990年代後半のEDR 域の現状分析も行っており、資料⑨と対比できる利点がある。

この調査報告書の執筆を担当したザーネン *Drs. T.J. Zanen* は、金属工業調査報告に先だってEDR 域の現状分析を行い、次のように述べている。「200年前に国境が確定するまで

当域 [EDR 域] はかなり自立性の高い (mit ziemlich selbständigen Kreisen) 諸郡から成り、これらは「一体化された地域」*ein zusammenhängendes Gebiet* として、経済的、文化的に強い関係を結んでいた。それは各方言の類似性に表れる。低地ドイツ語、フローニンゲン方言 *Gronings*、ドゥレンテ方言 *Drents* は相互に理解可能である。しかし、現在の EDR 域の境界は社会、経済の実態に合っていない。D 側域は NL 側域に較べて南北に伸びすぎている一方で、D 側域でフローニンゲン市の対錘として中心地の役割を担うべきオルデンプルク市 (1996 : 148700 人) が、域外にとどまっている。ゆえに、「関連地域」*assozierte Gebiete* であるオルデンプルク、ビルヘルムスハーフェン、オスナブリュクの数値もここでは参照する。]<sup>14)</sup>。

以上の概観は四つの問題点を含んでいる。そのうちの一つ、言語問題は後論するとして、ここでは三点について考察する。

第一に、D 側域が NL 側域に較べて南北に伸びすぎているという空間的非対称を問題にすることは、D 側域南部のエムスラントと北部のオストフリースラントとの間に地域差が伏在するとの認識を前提にする。この認識は、南北軸としてのエムス河の地域形成作用に対する否定的評価を含意するものである。これは資料⑨の認識と食いちがう (注 37) を参照)。

第二に、EDR 域内の空間的不均衡を是正するために、フローニンゲン市の対錘となるべきオルデンプルク市を EDR に含めるべきだという主張は、D 側域内の南北差よりも、域内北部と域外東部のオルデンプルクとの東西差の方が小さく、よって、フローニンゲン、オルデンプルク両市を結ぶ東西軸が EDR 域の主軸であるとの認識を含意する。すなわち、南北軸としてのエムス河を主軸とする立場に対して、北海岸地帯を貫く東西軸を主軸とみなす立場である。おそらく、この二つの立場はそれぞれある程度実態を反映しているであろう。このことは、EDR の空間指向の多方向性、そのかぎりでの南北方向と東西方向への遠心力の均衡を示唆するものであり、この点に、逆説的ながら EDR 域の空間的安定性の根拠を求めることができるのかもしれない。

第三に、とはいえ、後論するようにオルデンプルク市がエムス河と独立の水系をなすベーザー河流域に位置する (オルデンプルク港はベーザー河支流フンテ川 *Hunte* 沿いに立地) ことを考慮するならば、多数の EDR 住民がオルデンプルク方面に通勤する現状の評価には、なお慎重を要する。そのためには、D 側域から NL 側域、とくにフローニンゲン大都市圏に向かう労働力と、D 側域からベーザー河流域に向かう労働力との、中長期的比較作業を行うことが必要であろう。

ここで、アンケート結果の検討に移る。EURES が金属工業部門を最初の調査対象に選んだのは、EDR 域内で今後、隣域から労働者を採用する意向を持つ企業がこの部門で最多だからという。当時すでに金属工業部門は観光部門とならび、国境を越える通勤労働者数で目立っていた。原材料調達面でも同様である。ここで金属工業部門は、金属精錬業、金属加工

業、機械製造業、自動車製造業、輸送手段製造業に分けられている。

NL 側域で金属工業部門の産出量が地域需要を超えることが強調され、この超過分の多くが D 側域に販売されていたという。D 側域でも同様であったが程度は低い。とはいえ、NL 側域の金属部門の成長率は、NL の当該部門の成長率を下回った。D 側域ではエムデンの VW 工場が圧倒的な地位を占める。1997 年、当工場は 8000 人以上を雇用し（1985 年は 12000 人）、D 側域のみならず EDR 域内で突出した大規模金属工業企業だった。

金属加工業でこの 10 年間に雇用が 66% 増えた。この部門の大きな成果が、金属部門全体の雇用の 17.9% の上昇に寄与した。雇用形態では両側域間に大きい相違があった。すなわち、厳しい労働立法により D 側域で派遣労働者を雇用している企業が 14% にとどまるのに対して、フリースラントを加えた NL 北部三県で、金属部門企業の 48.5% が派遣労働者を雇用していた。通常雇用はフローニンゲン、ドゥレンテ両県で労働者の 19.5% にとどまったが、D 側域で 97% に達した。ただし、EDR の二大金属部門企業である、エムデンの VW 工場とパーペンブルクのマイア造船所を除けば、雇用形態における両側の開きは小さくなるという。総じて EDR 全域で、1994 年工業部門雇用の 30% を金属部門が占めた。これは NL 平均より 6% 高いが、D 平均より 10% 低かった。

以下は、書面アンケートの結果報告である。NL 側域で 6 人以上、D 側域で 5 人以上を雇用する全金属工業企業を対象とした。NL 側域 380 社、D 側域 284 社、計 664 社に質問票を送り、189 社から回答を得たので、NL 側域 26.3%、D 側域 31.3%、平均 28.5% の回収率であった。回答企業の大部分が独立企業で、17% が子会社であった。投資決定権に関して、両側域とも非独立企業の 80% が部分的な権限を持つことが確認された。生産開発では 1/3 以上が完全な、41% が部分的な裁量権を与えられ、裁量権皆無企業も 20% 以上に上った。これらの非自立的企業は、人事政策において裁量権が小さいが、それでも 33% が完全な、53% が部分的な裁量権を持ったという。

EURRES、および INTERREG を知っている企業は 10.1% にすぎなかった。

域内金属工業企業の 2/3 が原材料 *Vorprodukt* の 50% 以上を域外外国領から調達し、20% が域内自国側域から調達した。国境を越える原材料調達では、5.6% の企業が 10~19% を、18% が 1~9% を調達した。よって、75% 以上の企業が国境を越える調達に無縁であった。なお、総じて NL 側企業が D 側企業より国境を越える調達に比較的積極的であったという。

販路については、域外外国領内の売上が 50% 以上を占めるのが全金属工業企業の 51%、域内自国側域の売上が 50% 以上を占めるのが 30% であった。域内隣国側域での売上が 20% を占める企業は 3% 強にとどまった。

以上から、調達、販売とも国境の両側域の分断状況は否むべくもない。それでも金属工業企業の 50% 以上が域内隣域からの調達を増やしたいとしていた。もっとも売上については、



NL 側域の企業の 19% 以上が域内隣域での売上を今後増やしたいとしているのに対して、これに相応する D 側域企業はわずか 2% にとどまった。逆に、D 側域企業の 60% 近くがかかる期待をもたないと明確に表明したという。NL・D 側域企業間の隣域関心に明らかな落差が認められる。

雇用に関して、189 社のうち 24 社 (12.5%) が隣域から一人以上の労働者を雇っていると回答した。NL, D ほぼ半々である。24 社のうち 14 社の隣国労働者は通勤者でない。国境を越える移住労働者は NL 側 17 人に対して D 側 6 人、総じてネーデルラント人が国境を越える移住をドイツ人ほどためらわないことが浮かびあがる。国境を越える通勤者を雇っているのは 7 社 (NL: 5, D: 2。10 社のはずなので、3 社が無回答ということになる) で、通勤労働者は合計 37 人、内訳はドイツ人 31 人、ネーデルラント人 6 人であった。以上から、国境を越える労働者は、ネーデルラント人が勤務先近くに移住し、ドイツ人が国境を越えて通勤する傾向の違いが認められる。

なお、すでに国境を越える通勤者または移住者を雇ったことがある企業は、今後隣域からの労働者を増やしたいとの意向を表明したとしている。

金属工業部門の国境を越える労働力移動が様々な障害にぶつかることは、回答企業の 3/4 が隣域からの労働者募集の際に雇用仲介制度の不備に直面するか、そもそも仲介制度の存在を知らず、求職者や労働法規の相違にかかる情報不足にも直面することに、明瞭に示されている。言語障壁を挙げる企業は予想に反して 50% にとどまり、情報不足 (80%)、法規の相違 (70%)、国境を越える社会基盤の不備 (52%) より低い。調達と販売の面でも、言語障壁は労働市場の制度的障壁より低い 40% にとどまる。この数値をどのように評価するかはさておいても、金属工業企業の 40% が言語研修制度の整備を期待し、また、NL 北部の金属工業企業の 60% が企業間のやりとりに言語能力が重要だとする、直近のフローニンゲンでの調査の結果は、言語問題の重要性を浮きぼりにしているといえよう。総じて、NL 側に隣域への積極的関心が強いことが窺われる。

1997 年の EDR 域内における金属工業部門の通勤者について、80 社以上の金属工業企業が隣域から一人以上の労働者を雇用していると推定されている。全体で 190 人のうち 25 社 130 人が本来の通勤労働者で、ドイツ人 110 人、ネーデルラント人 20 人である。このほか合わせて 60 人を雇う 55 社で勤務先の所在地近辺に居住する労働者の割合は、1 (D) : 12 (NL) であるが、これはむしろ個人的、偶発的要因によるとしている<sup>15)</sup>。

このアンケート結果は、EDR 域の各方言の親近性を強調し、言語障壁がそれほど大きいものでないとする著者の認識を裏づけているかに見えるが、これは資料⑨に示される認識とずれがあることをあらためて指摘したい。

(vi) 研究・開発体制

地域の内発的経済発展を可能にする要件の一つが、研究・開発力であることはいうまでもない。この面で、20世紀末にいたるまでEDR域内に所在する研究・開発機関の国境を越える協力はほとんどなかったという。ただ、EDR域内唯一の総合大学、国立フローニンゲン大学 *Rijksuniversiteit Groningen* (学生数20000人)の研究水準が高く、国境を越えて通学するドイツ人学生も少なくない。このほか、NL側には

- *Hanzehogeschool van Groningen* (International Business School), 15000人, デルフゼイルに1200人。
- *Hogeschool Drenthe* (エメンに本部。アセン, メベル *Meppel* にも学部) 1500人。
- *Christelijke Hogeschool Noord Nederland* (レーウワルデン *Leeuwarden* に本部。エメンに支部)。
- このほか一連の小規模教育機関があり、ほとんどがフローニンゲン市に集中していた。
- 域外には *Noordelijke Hogeschool Leeuwarden*, *Hogeschool voor Voeding, Milieu en Landbouw* (*Vann Hall Instituut*), Leeuwarden があった。

D側域には

- *Fachhochschule Ostfriesland* (エムデン, レーア)。これは2000年初にビルヘルムスハーフェン, オルデンプルクのFHと統合された。なお, ここにはNds唯一の学科がある。
- *Fachhochschule Lingen* 経営工学に注力しており, *Fachhochschule Osnabrück* の一部。

以上の概観からしても、研究・高等教育体制でNL側が優っていることは明らかである。また、大学間協力の態勢でもNL側が積極的であるとみなされていた。国立フローニンゲン大学を除き、総じてEDRの諸大学は地元産業と結びついた風力、パイプライン、食品を主たる研究分野としており、全国水準の優れた研究分野がなく、大学と企業の協力もみるべきものがなかったという。とくにD側域の大学の地元評価が低く、前述のように、外部の有力大学への進学者が戻ってこない「頭脳流出」問題に直面していた。フローニンゲン大学のD側提携先がオルデンプルク大学やオスナブリュク大学であり、また、D側域の単科大学がオルデンプルクの単科大学と統合されたり、オスナブリュク単科大学の出先であったりすることも、高等教育水準でD側域がNL側域に匹敵しえないことの例証となろう。

ここで、フローニンゲン大学に少なからぬドイツ人留学生が在籍する現状に照らして、D側域からNL側域に知的労働予備軍が流入している状況が浮かびあがる。フローニンゲン市の上級中心地性を保証するのが、フローニンゲン大学の卓越した地位であると言ってよからう。

このほか、大学以外の研究開発機関として、「技術革新・起業家センター」、「技術パーク」がフローニンゲン、アセン、エムデン、メベンにあり、さらにフローニンゲンに「北ネーデ

「ラント技術センター」*Technologiecentrum Noord-Nederlands* (TCN) があった。INTERREG による助成企画として、生体医学技術分野で、行政、経済、研究機関の協力が北ネーデルラント（フローニンゲン大学、フローニンゲン単科大学、産業界）、西北ドイツ（オルデンプルク大学、オストフリースラント単科大学）、ドゥレンテ大学の技術移転財団により実施されている中小企業技術革新助成の企画が挙げられている<sup>16)</sup>。

### (vii) 職業教育

NL 側に「地域教育センター」*Noorderpoort-Collge* がフローニンゲン、アピンヘダム *Ap-pingedam*、フェーングダム、ウインスホーテン *Winschoten*、スタッカナル、デルフゼイルの各地に、D 側域には「職業学校」*Berufsakademie Ostfriesland* (BAO) がレーアとリンゲンに所在し、このほか「実業専門学校」*Fachoberschule* がある。ちなみに EDR 域の抱える経済的問題と農村の性格による低い評判が、域外からの高資格労働者の流入を阻んでいたという。

なお、初めての試みとして、*FH Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven*、*Berufsakademie Ostfriesland* (レーア)、*Hanzehogeschool* (フローニンゲン) 三者間の *Triade* と称する協力が始まった。それは三次産業部門職業教育の公私立施設間の国際協力の初めての事例であったという。INTERREG I でも EDR における職業教育機関の国境を挟む協力が行われた<sup>17)</sup>。

### (viii) 空間構造

#### ○ 土地と水

とうもろこし（飼料）、穀物、油菜を作付けする集約農業と養分の乏しい土壌のために、EDR 域は農地への過剰施肥、水肥（畜産産物）の散布で、とくに NL 側域の土壌の窒素濃度が高まっていた。さらに、海岸および島部で砂地が海風と海水により浸食される問題が起きていた。このほか、農業と海岸・島部での水の季節的過剰利用による水質悪化が時に発生するが、概して地下水は水質悪化を免れていた。

砂地地帯では農薬と化学肥料が雨水により流出するので、地下水汚染が惹き起こされていた。とくにクロペンブルクのような飼養家畜頭数の多い地域で、地下水が硝酸塩で甚だしく汚染されており、1/3 の地域で飲料水に不相当とされていた。地表水も影響を受け、とくに D 側域の小川の水質の悪化が甚だしい。NL 側域でも地表水の水質改善がさほど進んでいなかった。

このほか、水利工事と農業用水工事の影響を受けて水路変動が生じ、これが、「計画区域」における季節的洪水の原因とみられていた。これはとりわけフローニンゲンとメベン周辺、ハーゼ川 *Hase*・エムス河流域で発生する。直接の原因は強雨で、オスナブリュク地域にあ

## 「地域のヨーロッパ」の再検討 (12)

るハーゼリユネ *Haselünne* およびリーステ *Rieste* の雨水貯留池は降水の一部を貯留するだけで、他は未調整のままハーゼ川・エムス河を抜けてドラルト湾に排出される。その際、かなりの農地が冠水して農家に損害が生じている。この季節性洪水を除けば、概してエムス河、ハーゼ川、フェヒタ川 *Vechta* の源流から河口にいたる水流システムは、自然保全の観点からも支障のない形で維持されていた<sup>18)</sup>。

### ○ 大気

大気汚染による森林被害は総じて減少傾向にあるが、海岸の疎林地帯の被害は、内陸部の森林密度の高い地帯を上回り、しかも増大傾向を見せていた<sup>19)</sup>。

### ○ 上水・下水および廃棄物

*EDR* の両側域とも、上水供給を大部分、地下水に頼っていた。したがって、水源保全区域では補償金納入制度により利用制限を図っている。ベーザ・エムス県の公設下水浄水場につながる家庭の比率は82%で、Ndsの平均(90%超, 1999)以下であった。

*EDR* では食品工業の比重が大きいため、ごみ総量に占める生ごみの比率が高い。生ごみは処理施設で再加工され、アオリヒ郡ではNdsで最高の50%以上の再利用比率を示す(1999)。D側域では再生不可能なごみは埋め立てられるのが常で、焼却処理はエムデン市だけで行われていた。当時、エムス河左岸域のザルツベルゲン *Saltzbergen* にごみ焼却場の建設が計画されていた。NL側域ではドゥレンテ県の国境から50 km近くの地点で、すでにごみ焼却場が稼働していたが、当時、ここでD側域のごみを受け入れる見通しはまったく立っていなかったという<sup>20)</sup>。

### ○ エネルギー

D側域には天然ガス・石油・石炭火力発電所があり、リンゲン(エムスラント)附近の原子力発電所は1988年に送電を開始し、もっぱらNRWに電力を供給していた<sup>21)</sup>。これを補完するのが、風力・木材火力発電所であった。他方NL側では、電源をほとんど天然ガスに頼っていた。また*EDR*の海岸部では風車群が点在していて、これが景観を損ねるとして、観光業との緊張関係が生まれていた。

すでに触れたように、*EDR*域は天然ガス、石油の生産基地であり、エネルギー部門は*EDR*経済を支える基盤であった。他方で、ノルウェイ領北海油田産出の天然ガス、石油が*EDR*を経由して、ライン・ルール等の各地へ再輸送されている。位置に恵まれたエムデンは天然ガス・石油の国際流通の「回転盤」として機能し、また、INTERREG II CによりEU企画*BOP* (Benefits of Pipelines)の助成対象になった<sup>22)</sup>。

## ○ 環境分野での協力

1993 年 INTERREG の枠組みで、エムスラント郡と「東南ドゥレンテおよび東フローニンゲン地域評議会の自治体間協力連合」*Intergemeentlijk Samenwerkingsverband Zuid-Oost Drenthe en Streekraad Oost-Groningen* との間に地域環境情報システムが構築され、環境問題にかかるデータの相互提供が始まった<sup>23)</sup>。

## (ix) 交通

## ○ 道路

NL 側域の貨物輸送では道路輸送が支配的であり、D 側域でも鉄道・水運比率が低い。したがって、道路基盤整備が EDR に死活的意義を持つ。

交通、通信、エネルギー三分野における「全ヨーロッパ網」*Transeuropäische Netze* (TEN) の交通分野で EDR に関わる部分は、ライン軸（ヨーロッパ回廊）、南北軸（ライン・ルール・プレーメン・ハンブルク・スキャンディナヴィア）、東西軸（ラントスタトーベルリン—東ヨーロッパ）の三軸を基軸としており、これへの接続をエムス軸（域内南北軸）と北海軸（域内東西軸）とによって図ることが優先課題とされた。そのために D 側域の高速道路 A31 の完成が当時とりわけ重視されていた。

EDR 域内の最重要な道路軸は、東西方向に、北部の NL 側域 A7 (E22) —D 側域 A28 (E22) が通り、これはラントスタト—フローニンゲン—オルデンプルクを結ぶものである。これと並行する南部の東西軸は、NL 側域 N37 (E233) —D 側域 B402—B213 (E233) で、これは NL 側域フローニンゲンから南下する A28 (E232) と D 側域の当時未完成の A31 とを結び、さらに東進して A1 (E37) にいたる。この経路も EDR 域を西にラントスタトと東にプレーメン、ハンブルクと結ぶ、西南から東北に延びる路線である。1997 年に「都市環ゾラレ・エムスラント」による E232/233 の拡充の必要性を訴求する研究成果が公表されたため、NL 側域で N37 を高速自動車道に格上げする作業が始まり、D 側域でも A31 に接続する道路を高速自動車道に準ずる形で整備することを決定した。

南北方向では、NL 側域 A28 (E232) がフローニンゲン南部をラントスタトと結ぶ基線である。D 側域 A31 (エムスラント線) はエムス河および国境線と並行して EDR の南北に延び、EDR の NRW、とりわけルール地域との接続を可能にする。ただし、エムスラントのビートゥマルシェン・シュバルテンポール *Wietmarschen-Schwartenpohl* および NRW のオホトゥルプ *Ochtrup* との間、約 35 km が当時なお未完成で、EDR はこの区間の完成を早める努力を傾けていた。ちなみに、この予定区間完成時の経済効果を実証する研究も、INTERREG 補助金で行われた。

NL 側も A31 の意義を認識しており、A37 が 2005 年にまでに竣工の予定だったので、これの国境終点から A31 との接続地点までの道路を、四車線に拡充することが重要であると

されていた<sup>24)</sup>。

### ○ 鉄道網

EDRにおける鉄道輸送は、道路輸送にくらべて意義は低い。フローニンゲン—レーアー—オルデンプルク路線はラントスタトとブレーメンをつなぐものだが、輸送サービスと速度は不十分であった。しかし、この路線の重要性に照らして、当路線の整備拡充がINTERREG IIの企画で実現した。路線補修工事により運行速度が上がり、貨物輸送も見こめるにいった。

南北路線はエムス河、国境線、A31と並行して、ノルトダイヒ *Norddeich*—エムデン—レーアー—ライネー—ミュンスターの経路をとる。これがEDR域とライン・ルールとの直接の接続を可能にする。ノルトダイヒまで複線化されていることは、GVZ デルペン（後出）にとっても、観光路線としての意義も大きい。オストフリース諸島と北海岸への観光客の大部分はNRW住民だからである。このほかEDR域内各地に短距離輸送鉄道路線があり、一部は私鉄である<sup>25)</sup>。

なお、INTERREG補助金により、デルペンに「エムスラント貨物輸送センター」*Güterverkehrszentrum (GVZ) Emsland*が開設された。ここはドルトムント・エムス運河から分岐してオルデンプルクに向かうキュステン運河 *Küstenkanal*の起点であり、またA31に近く、水路、道路、鉄道の各輸送機関間の接続のための各種物流サービスが提供される。NL側域ではフェーダムがこれに相当し、さらにクフォルデン、メベル、フローニンゲン、エームスハーフェンも、これと同様の機能を働かせている。長期的観点からEDRをヨーロッパ交通網に結びつける利益関心を共有するNHIの枠組みでも、国境を挟む協力が始まっていた<sup>26)</sup>。

### ○ 水路網

EDRの交通軸のうち南北軸はエムス河軸に規定されている。道路、鉄道とともに水路も、ドルトムント・エムス運河（内水路）、エムス河（海水路）、NL側域の南北運河 *Zuid-Noord-Kanaal*から成る。加えて、D側域に新しい内水路として「エムス並行運河」*Ems-Seitenkanal*の建設構想も生まれていた。NL側ではドゥレンテ本運河/北ウィレム運河 *Drentse Hoofdvaart/Noord-Willems-Kanaal*がメベルから北に向かう重要内水路であった。

東西方向ではD側域のキュステン運河が貨物輸送で重要な役割を演じている。これはパーペンブルクからオルデンプルク海港を経由してベーザー河の海港（ノルデンハム *Nordenham*, ブラーケ *Brake*, エルスフレート *Elsfleth*, ブレーメン（ブレーマハーフェン））を結ぶ。さらに、このキュステン運河の北側のエムス・ヤーデ運河 *Ems-Jade-Kanal*がエムデンをヤーデ湾と結んでいる。NL側域ではエームス・スタルケンボルフ運河 *Eems- en Starcken-*

*borgh-Kanaal* がエイセル湖に臨むレマ *Lemmer* とデルフゼイルを結ぶ内水路の西部区間となっている。

国境を越える小運河も重要であり、ハーレン (D) とテル・アーペル (NL) を結ぶ *Harren-Rütenbrock-Kanal* が代表例である。こほか小舟旅行に適した小水路が、とくに NL 側域に多い。

D 領のオストフリース諸島と本土との連絡船は一部 NL と結んでおり、ボルクム *Borkum* (最西端の島) と NL のエームスハーフェンとの間に連絡船の便がある<sup>27)</sup>。

ここで、D 側域の運河について立ちいって検討しよう。まず、最重要なドルトムントーエムス運河 (DEK) について、*Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen* のウェブサイトによれば、以下のごとくである。DEK は 1899 年に開通した。現在では起点ドルトムントから 225.82 km のパーペンブルク付近で内水路が終わり、「エムス下流・海航路」*Seeschiffahrtsstraße Unterems* が始まる。1968 年まではエムス河下流およびこれからオルダーズム *Oldersum* で分岐して、エムデン内港 (265 km) にいたるエムス並行運河 *Ems-Seitenkanal* が DEK の最終区間であった。DEK はルール地域のダテルン *Datteln* からミテルラント運河の分岐点ベルゲスヘーフエデ *Bergeshövede* 近くのベフェルゲルン *Bevergern* (108.50 km) までの南区間と、ここからパーペンブルクまでの北区間に二分される。大型船による大量のばら積貨物は南区間からミテル運河に輸送されるので、DEK の輸送量で南北隔差が生じている。北区間では、キュステン運河の分岐点であるテルペンとパーペンブルクの間のヘアブルム *Herbrum* がすでに海面の干満の影響を受けるので、パーペンブルクが海港であることは不思議でない。また、エムス河と DEK が合流するメペン以北では河流が激しく蛇行するので、グレーゼン *Gleesen* (138.00 km) からパーペンブルクまでの並行運河 (SGP) の建設計画がすでに 1938 年に確定したが、工事はいまだに完成していない。DEK は開通時、可載量 750 t であったが、1968 年に改修工事が完成して、積載量 1350 t のヨーロッパ標準船の通航が可能になった。平均幅 50 m、水深 3~5 m、高低差 70 m、閘門 15、約 40 の港があり、工業用水、飲用水の供給機能も果たしている<sup>28)</sup>。

キュステン運河 (KÜK) は、同じく *WSA Meppen* によれば、ベーザー河下流に注ぐフンテ川と DEK をつなぐ運河として、1921~1935 年にかけて建設された。全長 69.63 km で、湿原地帯の排水路としても機能している。東部区間はすでに 1893 年に建設されたフンテエムス水路 *Hunte-Ems-Kanal* (オルデンプルク湿原干拓用排水路) を水運用に改修したものである。後者の大部分は、今日、カンペ *Kampe* から分岐して西北に延びるエリーザベトフェーン運河 *Elisabethfehnkanal* (EFK) として利用に供されている。KÜK は 1935 年の開通時点で、積載量 600/750 t まで通航可能であったが、現在では 1350 t まで増量している。フンテ川はオルデンプルク市から運河化され、エルスフレートでベーザー河にそそぐ。KÜK は今日でも排水路として機能しており、オルデンプルク低地の洪水は KÜK を通して、

エムス河またはフンテ川に排水される。キュステン運河はドイツの運河のなかでコンテナ輸送量が最大とされる。

ちなみに、旧フンテーエムス水路はオルデンプルクからカンペ、エリーザベトフェーンを経てオスタハオゼン *Osterhausen* まで全長 44.43 km であった。これはレーアでエムス河にそそぐ右岸支流レーダ *Leda* と接続したようである（地図で未確認）。したがって、フンテーエムス運河という名称は正確とはいいがたく、正しくはフンテ川とエムス河の支流とを接続する運河と称するべきだったろう。1935年に *KÜK* が完成すると、カンペからの旧区間は *EFK* と呼ばれるようになった。今日なお建設当時の姿をとどめており、運河幅 15 m、水深 1.50 m で、全長 20 m、幅 4.50 m、喫水 0.90 m 以下の舟のみが通航を許可されている<sup>29)</sup>。

エムデンとビルヘルムスハーフェンを結ぶエムスーヤーデ運河 *Ems-Jade-Kanal* は、*Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz* によれば、1880年から1886年にかけて建設された。全長、72 km。今日では輸送路としての意義を失い、もっぱら水上スポーツ、観光用に利用されているようである<sup>30)</sup>。

以上の検討から、エムス河流域とベーザー河流域とを結ぶ東西方向の運河として、南側のミテルラント運河（ベルゲスハーフェーミンデン間、終点のエルベ河接続点マクデブルクまでは 320 km）とともに、北側のデルベン—オルデンプルク間のキュステン運河が、輸送路として大きな役割を果たしていることが判る。

#### ○ その他の交通機関

*EDR* における空港の地位は低い。フローニンゲン付近のエールデ *Eelde* に国内空港があり、スヒプホル空港と定期路線で結ばれている。D 側域にはエムデンに小規模空港があるほか、オストフリース諸島に小飛行場があるだけである。

近距離公共旅客輸送（*Öffentlicher Personennahverkehr: ÖPNV*）については、両側域ともその役割が小さいとはいえ、都市内交通と通学で重要な役割を果たしている。旅客輸送で DB が路線を縮小する方針をとっているため、状況は近距離交通客に不利になる一方であった。また、遠距離旅客輸送部門では東西軸の赤字が深刻であった。他方で、国境を越える *ÖPNV* 協定にもとづく計画が策定され、すでに実施に移されていた。ニウエスハンス (NL) —レーア (D) 間、テル・アーベル (NL) —ハーレン (D) 間、エメン (NL) —メペン (D) 間に国境を越えるバス路線が開通した。さらに 2000 年にレーア—フローニンゲン間の鉄道路線が改修されることになっていた<sup>31)</sup>。

国境を越える *ÖPNV* 路線は、国境を越える通勤、通学に必要な交通基盤であり、これの整備、拡充の動きが始まったことは、*EDR* 域内の統合を促す効果を生むであろう。



## (x) 港湾

EDR 域の交通分野で固有な領域をなすのが、港湾である。EDR 域内には、エムス河を挟み NL 側にエームスハーフェン、デルフゼイル、ロウエルソーク *Lauwersoog*、D 側にエムデン、レーア、パーペンブルクの六海港（Seehafen）がある。このうち NL 側の最後者はフェリー・漁港なので、商港として機能しているのは五港である。エムデンは VW の地元工場で組み立てられた乗用車ばかりでなく、全 VW 車の船積み拠点として、またパーペンブルク港は客船建造でドイツを代表するマイア造船所の立地として、よく知られている。他方 NL 側では、エームスハーフェンがスカンディナビア、バルト諸国向けの発航港として機能している。それでは、ロッテルダムからハンブルクにいたる北海岸の諸海港のなかでエムス五海港はどのような位置にあるのか、また相互にどのような関係にあるのか。資料⑨は、*DNRK-UK Nord* の資料（1997）にもとづいて、五海港は「国境を挟んで補完関係を保っている」（*pflegen grenzübergreifende Verflechtungen*）と記述しているが<sup>32)</sup>、実態はどのようなのか。五海港について資料④が比較的詳細な情報を提供してくれるので、以下、これにしたがって検討する<sup>33)</sup>。

資料④の要点は以下のとおりである。

①エムス五港はいずれも小規模である。自治体運営のレーア、パーペンブルクはエムス河口部の域内港であり、ドラルト湾岸のデルフゼイル、エームスハーフェン、エムデンは EDR を域外に結んでいる。

②現場渡比率（*Locoquoten*）の高いデルフゼイル、レーア、パーペンブルク諸港は、とりわけ地元の製造業の動向に規定されている。ここでは地元企業の競争力を高めるために、積替機能よりも荷役設備の改良が決定的に重要である。

③デルフゼイルでは同一または関連業種（化学、アルミニウム）が集積しているので、これに合わせた荷役特化が重要である。この企業の販路は域外にあり、また原料供給地へ加工立地を移す傾向が認められる。レーアとパーペンブルクに立地する製造企業は少なく、販路も域内にとどまる [これはマイア造船所を除いてのことであろう]。

④エムデン、エームスハーフェンのように現場渡比率の小さい港は、港間の競争に曝されている。よって、積替設備と複合一貫輸送設備の改善が重要である。

⑤エムデンでは地域経済にとり工業機能が積替機能より重要な意義をもつ。エムデン、パーペンブルクの被備者数は多いが、大部分が造船業に従事し、荷役比率は小さい。

⑥諸港の取扱貨物はある程度特化している。比較的大規模港のデルフゼイルとエムデンは貨物構成の多様化に向かっている。これに対して、小規模港のレーア、パーペンブルクでは貨物構成の変化がさほど見られない。

⑦エムス諸港間で以下の面で競争関係が発生している。イギリス中部およびスカンディナビアを結ぶ定期航路、ならびに天然ガス・液化ガスの輸出入でエムデンとデルフゼイル・エ

ームスハーフェン間に、木材・林産品および製紙業一次・最終製品の輸出入で、エムデン、デルフゼイル、パーペンブルク三港間にそれぞれ競争関係が生まれている。この競争状況はとりわけエムデンとデルフゼイル・エームスハーフェンとの間で競争制限を生んでいる。他方で、レーア、パーペンブルク両港と他の三港との間に競争関係はない。

以上から、NL 側両港は競争関係にないようだが、D 側港との間に、また D 側港相互間に取扱貨物によっては競争関係が生まれていることが判る。しかしこの指摘は、資料⑨だけでなく資料⑧の記述（前稿（11）、注 19）とも食いちがう<sup>34)</sup>。また、別の資料は、エムデンを「国外にもよく知られた総合港」（*der weltweit bekannte Universalhafen*）であるとして、自動車製造業、造船業で潤っており、あらゆる貨物の最重要な [DEK Nord で?] 積替港であり、RoRo 施設、コンテナターミナル、橋形クレーンを備えていると高く評価している<sup>35)</sup>。このようなエムデン港の位置づけは、エムス五港がいずれも小規模であるとする資料④と食いちがう。どうやらエムス五港の位置づけ、相対評価は割れているようである。したがって、総合判断を保留せざるをえないが、少なくとも、エムス五港が総体として EDR 地域経済の向心力を強めているとまでは言えないようである。

ちなみに、Nds、ブレーメン両ラントの共同事業であるビルヘルムスハーフェン港の *JadeWeserPort Wilhelmshaven* への拡張工事が 1993 年に始まり、2012 年 9 月に完工して供用開始の運びとなった。エムス五港にとりもっとも身近な競争相手であるはずのビルヘルムスハーフェン港の拡張工事が当時進行中であつたにも拘わらず、参照したかぎりではこれに言及した EDR 側資料がないのは、奇異な感じを与える<sup>36)</sup>。

#### (xi) 空間秩序

##### ○ 土地利用

土地利用別面積比率（NL 側域は 1993 年現在、D 側域は Nds 統計 1998 年版）は、NL 側域が農地 69%、森林 6%、水面 12%、居住地 5%、交通路 3%、D 側域が農地 71%、森林 10%、水面 3%、居住地 7%、交通路 5% であつた。まず眼につくことは、農地面積比率が EDR 平均で 71%、最小のエムデンでさえ 61% で、EDR が典型的な農業地域であることである。他方で、水面比率は NL 側域 12% に対して D 側域 3% で、NL 側域の景観が農業とともに内水面によつても規定されていることが判る。さらに、NL 側域が D 側域に較べて面積が小さいにも拘わらず人口が多く、しかも居住地面積の比率が小さいことは、とくに都市部の人口密度が D 側域よりはるかに高いことを示す。

D 側域の一人当たり居住面積が比較的大きいことに対して、資料⑨は敷地、建坪がそれだけ広いことが交通路面積と移動距離との増大をもたらし、また居住区域の無制限な拡張を招きがちであると、批判的解釈を施している。たしかに、居住地面積に対する交通路面積の比率は D 側域が比較的大きいとはいえ、これからただちに生活空間の快適性比較を行うこ

とは無理であろう。なお、天然ガス採掘現場が陸上にあるとき、どの土地利用種別に入るのか不詳である<sup>37)</sup>。

### ○ 定住構造

総じて農村的構造に特徴づけられる EDR 域は、多数の小自治体の散在によって定住様式が刻印される。D 側域には「上級中心地」*Oberzentrum* がなく、多くの住民が域外のオルデンプルク、ビルヘルムスハーフェン、オスナブリュクなどの上級中心地へ向かう。中級中心地は多数に上り、「上位中級中心地」*großes Mittelzentrum* として、エムデン、リンゲン、「中位中級中心地」*mittelgroßes Mittelzentrum* として、ノルデン、アオリヒ、レーア、パーペンブルク、メペン、クロペンブルクが挙げられる。これより下位に「下級中心地」*Grundzentrum* が比較的密な網を形成しているが、いずれも人口の社会減による生活基盤の縮小に見舞われていた。D 側域では 1997 年当時、いわゆる「エマおばさんの店」*Tante-Emma-Laden* の消滅が社会問題となっていた。

NL 側域では、NL で六位の大都市であり、北部三県の中心地であるフローニンゲン市が「上級中心地」*stedelijk knooppunt* とされ、したがって EDR 唯一の上級中心地となる。NL 政府はとりわけエールデ空港の拡充により、フローニンゲン市の中心地機能をさらに高めようとしていた。これと並び、エメン、アセンが NL の大都市政策の枠組みで優先的開発の対象になっていた。NL 側の EDR 域外の上級中心地として EDR 域にも影響を及ぼす都市として、ズラレ、エンスヘデ・ヘンゲロ、アルンヘム・ネイメーヘン、レーウワルデンが挙げられる。

EDR 域内都市の中心性の格付けは、交通網、特に道路網の結節機能にかかっており、とくにエムス軸が定住構造の主要規定要因として作用するという。エムス河および DEK に沿う都市はこの南北軸から離れている都市より成長力が大きいので、エムス河に並行する A31 の完成が沿線地域の発展を促すとして、A31 の戦略的重要性が再び強調される。ズラレーエムスラントをつなぐ NL 側域の N37 も、この「都市環」をルール地域につなげるものとして重視されていた<sup>38)</sup>。

資料⑨に拠るならば、D 側域の定住空間は北海岸とルール地域とをつなぐエムス軸に沿う南北方向への線的動態を示していることになる。この場合、D 側域の定住空間形成にはたすキュステン運河の役割が無視され、もっぱら DEK に眼が向けられていることに疑問が湧く。上級中心地を持たない D 側域の住民が西側の EDR 域内唯一の上級中心地フローニンゲに向かわず、東側の D 側域外の諸上級中心地に向かうにも拘わらず—この現象自体、検討の対象になるのだが—、なぜ定住空間が東西軸に沿って形成されないのかという、当然に予想される疑問に資料⑨は答えようとしていない。他方で NL 側域では、上級中心地フローニンゲン市がラントスタトとプレーメン・ハンブルクにいたる広域東西軸の中心点に自ら

を位置づけ、南隣ドゥレンテや西隣フリースラントを補完地域として組み入れて、同心円的都市圏形成に向かう面的動態を示すように見える。すなわち、D側域に働くルール地域へ向かう遠心力と、NL側域に働くフローニンゲ大都市圏に向かう向心力との均衡が、EDR域の空間特性として伏在しているように思われる。事実そうであるならば、後者が前者に恒常的に優る条件が揃ったとき、本来の地域性を再生産するための現実的可能性がEDR域に生まれたことになるのであろう。

### ○ 空間計画 *Raumplanung*

ここで空間計画にも眼を向けよう。空間計画にかかるEDRの国境を挟む協力の程度はきわめて低い。姉妹都市関係や国境を越える都市圏形成の例が少なく、バテン/ワデン諸島の協力組織である *Euregio-die Watten* が例外であるという。

国境を挟む空間計画の検討に入る前に、NL、Dの空間計画体制を概観しておこう。まずNLの空間計画は三層に分かれる。全国水準では住宅建設・空間秩序・環境保全省 (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) が「全国空間政策」を策定する。中間水準では県当局が有効な情報を提供するが、拘束力を持つ計画を策定しない。最下層の自治体水準では、戦略的大枠計画と土地利用計画を定め、市自治体が再開発計画を策定する。

これに対して、Dの空間計画体制は多層化されている (Mehr-Ebenen-System)。連邦が空間秩序の大枠制定の権限しか持たないのに対して、各ラントは強い計画権限を与えられている。後者は自己の空間秩序法またはラント計画法を具え、空間秩序基本計画とその具体化計画とを策定する。ラント計画の一部としての地域計画は、ラントにより異なる。Ndsでは郡 *Kreis* が、地域計画の担い手として地域的「空間秩序具体化計画」 *Regionales Raumordnungsprogramm* (RROP) を策定する。郡級市では「土地利用計画」 *Flächennutzungsplan* がこれに相当する機能をもつ。最下層の自治体水準では、詳細に規定された建設指導 (土地利用計画, 確定建設計画) が行われる。

このほか事実上の強制力を具える非公式空間開発手段が少なからずあり、DNRK/NDCROによる「国境を挟む空間秩序面での開発構想」 *Grenzübergreifendes Raumordnerisches Entwicklungskonzept* (1997年)、「ベーザ・エムスRIS作業集団」 *Arbeitsgemeinschaft RIS Weser-Ems* による「ベーザ・エムス地域技術革新戦略」 *Regionale Innovationsstrategie Weser-Ems* (1998年)、NL側の「北部のための羅針盤」 *Kompas voor het Noorden* が好例である<sup>39)</sup>。

国境を越える地域計画にかかるNL/D政府間協定の起点は、共通の国境線、国境を越える河川、国境近辺の土地所有、国境を越える地域交通、その他の国境問題について定めた1960年の国境条約である。これより2年も前にEUREGIOが成立したことを思うと、両国

政府に先立って国境地域の自治体がまず地域間相互協力に踏み出した、<sup>・</sup><sup>・</sup><sup>・</sup>下からの動きの革新性があらためて浮きぼりにされる。

国境条約に続いて国境を越える空間計画の制度的枠組みを創り出したのは、1967年の政府間協定である。これにもとづき Nds, NRW の両ラントも参加した *DNRK/NDCRO* が設立され、これは国際法上で認められる団体となった。D・NL 国境からそれぞれ 20 km まで幅の範囲の地域が対象となり、南北に二分されて、それぞれ部会 (Unterkommission Süd/Nord; Ondercommissie Zuid/Noord) が設けられている。両部会とも、1990年代に「国境を挟む空間秩序基準」を策定した。UK Süd は「国境を挟む空間秩序基準」*Grenzübergreifendes Raumordnerisches Leitbild* (1995) を、UK Nord は「国境を挟む空間秩序にもとづく開発構想」*Grenzübergreifendes Raumordnerisches Entwicklungskonzept* (1997) をそれぞれ策定し、地域開発の空間秩序を重視した規制の強化を狙った。これは法的効力をもつものではないが、UK Nord はこの「構想」のもとでの行動計画において、特定の企画を実施するよう当局に提案するまでにいたっている。国際法上の公法団体とはいえ、その政策行動が法的強制力をもたないかぎり、私法団体である *EUREGIO* と競合する一面を持つことは避けがたいであろう<sup>40)</sup>。

#### ○ 自然と景観

ここで、とりわけ一次産業および観光業を左右する、EDR 域の風土特性を観ることにしよう。EDR 域の自然と景観を規定しているのは、沿岸部の干潟 *Watt* と陸上部の湿原 *Moor* である。まず沿岸部では、前述のように NL のエイセル湖 *IJsselmeer* 沖からユラン (ユトラント) 半島西部沖にいたるまでの北海岸域に、ワデン諸島 (西フリース諸島) *Waddeneilanden*、東フリース諸島 *Ostfriesische Inseln*、北フリース諸島 *Nordfriesische Inseln/Nordfriiske Ailönje* が連なり、これらと本土海岸との間に干潟 *Waddensee*、*Niedersächsisches Wattenmeer*、*Hamburgisches Wattenmeer*、*Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer*、*Vadenhavet* が広がっている。この北海岸一帯の干潟はいくつもの領海を含む一つの等質空間を形成しており、国境により区分された「国立公園」化は、この等質性をいささかでも損なうものでない。したがって、この独自の自然景観はけっして EDR 域のみに限定されたものではない。このことを念頭に置きながら、この景観が EDR にとりかけがえのない観光資源であることを、以下みてゆこう。

まず、沖合オストフリース諸島の景観は、本土の一部と同じく、砂浜と砂丘が大部分を占める。島部の構造的問題は海風と海水による土壌浸食で、土地保全のために、浜麥の植付け、消波ブロックの設置など費用のかかる措置がとられている。島部と本土海岸との間に国立の「ニーダーザクセン干潟自然公園」*Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer* が広がり、D 側だけでも 2400 km<sup>2</sup>、ピオトープの種類も豊富である。とりわけオストフリース諸島は

観光価値の高い土地に恵まれ、海水浴場に適さずとも、日帰り観光旅行に適した小さな港町がある。EUの「動植物生態圏命令」*Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Richtlinie*の枠組みで、ニーダーザクセン干潟海自然公園はドラルトの一部も含めて最大の*Natura-2000*区域に指定された。

他方で、本土の景観は以下のごとくである。陸地保全堤防の後ろに肥沃な湿地 *Marsch* が広がる。牧草地、排水路、無数の小川・水路、風車がこの地帯の景観を形づくる。森林は疎らで、海岸地帯は *Nds* で森林面積最小地域である。海岸から遠ざかるにつれて湿原、砂地 *Geest* が増え、特有な「湿原の景観」*Fehnlandschaft* を呈する。緑地はほとんど放牧地として利用されている。国境沿いのブルタンゲ *Bourtange* 湿原やドゥレンテ東南部の湿原が代表例である。内陸部に進むにつれて砂地が支配的となり、一部は森林地帯となる。南部の砂地地帯には松、ぶな、柏が多い。湿原と砂地を縫って小川が流れ、多面的な役割を果たしている。

このように叙述される景観も、けっして *EDR* 域に固有でない。ともあれ、湿原地域の合理的な利用は、牧草地、放牧地にするか、観光資源化するほかないであろう。そのためいくつもの景観自然保全区域 *Landschafts- u. Naturschutzgebiet (LSG, NSG)* が指定されている<sup>41)</sup>。

## (xii) 観光

以上のような *EDR* 域の風土的与件から、*EDR* 域で観光業が重要産業として位置づけられるのは当然である。とくに D 側域の海岸・島部で、観光業の重要性が高い。ここでは、住民一人あたり 20~70 泊/年 (1997, 1998 年) という記録がある。1998 年ボルクム *Borkum* (オストフリース諸島最西端の島) は 180613 人の観光客を迎え、その半数は NRW 住民であった。同年オストフリース諸島での平均宿泊数は 11.1 日に上った。

意外なのは、D 側域と較べて NL 側域の観光業の意義が小さいことである。とくにフローニンゲン県は観光業を重視していないという。それはおそらく観光資源に乏しいからでなく、諸産業の集積が比較的厚いからであろう。これに対してドゥレンテ県は多様な宿泊施設が比較的整っている。とはいえ、観光部門への投資で両県とも NL で下位に沈んでいた。両県の観光業従事者が 13800 人にすぎなかった (1998 年) のに対して、D 側域ペーザ・エムス県では 45000 人に上った。ところが、雇用条件が悪いために、高失業率にも拘わらず求人が埋まらない状況だったという。

自然条件に恵まれているにも拘わらず、*EDR* は観光価値を高めた自己訴求が不得手で、域内の互いに似た下位地域間、たとえば、オーストフローニンゲンとオストフリースラント、ドゥレンテとエムスラントとの間で相互に広報宣伝を行う程度にとどまっていた。それでも、観光業の重要性が認識される傾向のもとで、すでにみたように INTERREG 計画によりこの

分野で多くの企画が実現した。水路、自転車道、徒歩道の小規模な整備、ORGANEUM構想（エールデ、メペン、レーデ *Rhede*、ベリングラルデ *Bellingwolde* の諸博物館の連携）の具体化と実施の助成、橋梁や閘門の自動化や広報宣伝活動の支援による水路観光の魅力訴求などが、すでに実施されていた。とりわけ重要なのは、自転車道路網の整備で、INTERREG 補助金により改善、拡幅され、密になった。すでに述べたように、国境を越える遠距離自転車道を代表するのが、臨海部、内陸部を横断する *United Countries Tours (UCT)*、*International Dollard Route* である<sup>42)</sup>。

### (xiii) 社会的状況

ここで、国境警察行政に触れておこう。シェンゲン協定締結により域内移動の自由化が実現した。それは、国境を挟む共同の警察権行使を必須とし、とりわけ国境地帯の警察が連携態勢を整えることを緊急課題とした。概して警察行政は国水準の統一性を要するだけでなく、管轄区域の設定も警察責任に応じた固有の適正範囲に限定される。なかでも国境を挟む地域の共同警察行政は、防災体制とともに国境を挟む行政協力のなかでもっとも日常的緊急性の高い分野であり、よって当該地域での刑事事件に効果的に対応できる適正範囲の設定は、行政技術上も必須となる。その意味で、この分野で単に D/NL 間の協力態勢ばかりでなく、州境を挟む *EUREGIO* と *EDR* との協力態勢も組まれていることが注目される。

すなわち、1994年に *EDR* の INTERREG 計画地域と *EUREGIO* との間で 19 か条綱領が制定された。これは国境を挟む協力の詳細を規定しており、「Nds-NL 調整作業集団」*Koordinierende Arbeitsgemeinschaft Niedersachsen-Niederlande* (KODAG Nds-NL) が *KODAG NRW-NL* とともにこの綱領の実施に当たっている。隔月に NL、D 各地域の自治体の代表者が集まり、さまざまな分野で取決めを行う。代表者を送る自治体は、D 側がベーザ・エムス郡当局、オルデンプルク警察・地域連絡事務所リンゲン、NL 側はフローニンゲン、ドゥレンテ、エイセルラント、トゥウエンテ当局である。六部会 *Arbeitsgruppe* (AG) で各個別分野を管轄している。AG I：教習、研修、AG II：捜査、情報交換、法的支援、AG III：技術、情報交換、ネットワーク構造、AG IV：危険予防、交通、保護・補導、環境保全、AG V：新聞、広報、AG VI：犯罪対処特別領域と、管轄分野は広範囲にわたる。この六部会体制は 1994 年末以来存続しており、19 か条綱領改定とあわせて再編成されることになっていた (1999 年末現在)。

*KODAG* 協力は *EDR* 固有の活動や INTERREG 計画の策定と直接に関係なく行われているものの、*KODAG* は INTERREG 計画諸企画の実施主体として機能している。具体的には、国境を挟む協力の改善のためのセミナーや語学研修の開催である。これまでに 1000 人以上の警察行政・現場担当者がこのセミナーに参加したという<sup>43)</sup>。

(xiv) 住民意識

ここで、地域形成の最重要な指標の一つである、住民意識に眼をむけよう。興味深いのは、EDRの文化的状況が抱える諸問題の原因を、D側地域元の関係者たちが都市と農村に対するNds政府の不公平な文化政策にあるとみていたという指摘である。D側域では、Ndsの州都ハノーファーに対する反感は否むべくもなく、ハノーファーから遠く離れている農村地域[EDR]として、州都がエリート意識を脱して、鄙の文化に眼を向けることを願っていたという(1999年)。EDRのD側域の州都ハノーファーに対する距離感の大きさが窺われる。さらにまた、国境を挟む文化交流についても、地元関係者は絶対的情報不足を訴え、「誰一人として[国境の向こう側の]隣人がいま何をしているのかを知らない。」というのが、1999年の実情であったという。

このようにD側域が首都圏ともNL側域とも切りはなされている実情を強調する一方で、景観、建築、文化的特徴とならび、EDRが「同郷人意識」*landsmannschaftlicher Hintergrund*に刻印され、この「共属意識」*Zusammengehörigkeitsgefühl*がとくに方言の伝統によって保持されてきたとも、資料⑨は指摘している。方言を話す者の数は減る一方だが、少数者の危機意識の高まりがかえって共属意識を強め、方言を若い世代に伝えようとする機運が高まっていた。この方言保存運動は、演劇、歌唱、文学、朗読、講演、礼拝、同郷人集会などの多彩な形をとって行われている。加えて、郷土料理、郷土舞踊などの伝統文化(たとえばフローニンゲン県の周辺域(オメランデン *ommelanden*)も重視されたという。

EDR域の言語状況についてすでに触れたが、*Grenzmonitor*による電話アンケートによれば、NL側域でドイツ語をまったく話せない者が6%にとどまるのに対して、D側域では78%がネーデルラント語を話せないことが判明した(1993年)。NLではドイツ語を学校の授業科目に入れているのに対して、D側でネーデルラント語授業がきわめて少ない実情を反映している(今日では、NLでもドイツ語は選択科目でさえない)。総じて隣国の日常生活、文化、歴史についての知識がD側はNL側よりかなり劣っていた。NL側域でドイツ連邦首相の名を知っていると答えた者が46%に上るのに対して、D側域でネーデルラント首相の名を知っていると答えたのは7%にとどまったという。

こういう言語状況において、言語文化交流の努力が続けられていた。たとえば、「地域間図書館協力企画」*Projekt für interregionale Bibliotheks Kooperation* (PIB)が文化面での国境を挟む協力の第一歩として、INTERREG I, IIで補助金を受けた。また、メディアでは、季刊情報誌 *Grenzlos* (二カ国語、全域で配布)および「都市環ズラレ・エムスラント」内で発行される *Städerring/Stedenring News*がある。このほか地方紙、週刊誌に、「お隣から」の欄が定期的に掲載されていた<sup>44)</sup>。

隣国語理解力に反映している、EDR域内両側域の相互認識または相互関心における非対称性は、EDR域としての地域的一体性の形成が容易ならざる難事であることを窺わせる。



そればかりか、両側域ともそれぞれ域内に局地的伝統文化とそれに結びついた郷土意識を随所に残しており、したがって、両側域がそれぞれどれほどの一体性を具えているかも、なお検討の余地が残っているように見える。*EDR* 域内の住民気質は、NL か D かの単純二分法で済まない、重層的に屈折した局地性を帯びているようである。

ところで、資料⑦はエムス河下流域の諸方言の類似性を重視し、*EDR* 域の言語文化圏としての等質性を強調している。他方で資料⑨では、両側域の交流を妨げる要因の一つとして言語障壁が挙げられている。実態把握における両資料の食いちがいを、どのように理解するべきか。

総じて、地域形成における初期条件としての言語文化圏の基盤を評価するうえで忘れてならないのは、なんらかの事情で強度に閉鎖的な地域を別にするならば、民族国家の言語政策による標準語（国語）化の進行と方言の衰退という一般的傾向をおくとしても、地域的言語圏の安定性は、社会的人口動態の様式と情報化の進展を背景にした世代交代とにより、つねに脅かされているという事実である。とくに *EDR* 域においては、すでに観たように 1990 年代以降、国境の両側域で言語の担い手の変動が続いていることが無視できない。すなわち、NL 側域では、とくにドゥレンテに NL 西部から高齢者が移住する一方で若者が流出し、D 側域では東方から若い移民が流入するという住民の入替え現象が発生している。これは、言語国境が政治国境に重なる傾向をさらに促すであろう。後論するように、*EDR* 域で文化遺産としての方言の保存運動が盛んになってきたこと自体、方言の使い手が激減していることの逆証とみることができよう。

他方で、本来の地域が言語においても地域性の再生産力を具えていることを見落としてなるまい。たしかに *EDR* 域で社会動態により住民の入替え現象が発生しているとはいえ、それは部分現象にとどまる。方言使用が衰退に向かっていることは事実だとしても、それがそのまま共通語使用への移行が急速に進むことを意味するわけではない。

NL・D 両言語圏の最近の事情について、次の指摘が参考になろう。「ネーデルラント人の間でドイツ語への関心は低いままである。数千人のドイツ人がネーデルラント語を学んでいるのに、ドイツ語を学ぶネーデルラント人は数百人とどまる（NL には 20000 人のドイツ人が留学し、NL はドイツ人にとり較べるものがない留学先である）。学校でのドイツ語授業はもはや必須でない [最近、選択科目からも外された]。……国境地域の共通の方言は死に絶えた。若いドイツ人とネーデルラント人は、今日、たいてい英語で話しあう。両言語の強い親近関係を考えれば奇妙なことよ」<sup>45)</sup>。

#### (xv) 東隣域オルデンプルクとの関係

##### ○ オルデンプルクの領域的同一性

最後に、*EDR* の東部に隣接するオルデンプルクの側から、*EDR* の D 側域を観てみよう。

旧ドイツライヒのプロイセン領ハノーファー州およびオルデンブルク、ブラオンシュバイク、シャオムブルクーリベの三ラントから構成される新ラント Nds が創設されて、2016 年で 50 年になる。この間、Nds の行政区域構成はたびたび変わった。2014 年初から EDR の D 側域は、オルデンブルクおよびオスナブリュクとともに、Nds の新しい四行政管区（「地域開発管区」*Amt für regionale Landesentwicklung* (ArL)、ラント任命の担当委員 *Landesbeauftragter* が管轄）の一つ、「ベーザ・エムス管区」*ArL Weser-Ems*（当局所在地オルデンブルク市）を構成している<sup>46)</sup>。

他方で、EDR の D 側域は歴史的地域として北部のオストフリースラントおよび南部のエムスラントから成り、近代史において両地域とも、19 世紀にいたるまでプロイセン、ハノーファー両大邦による争奪の的となった<sup>47)</sup>。これと対照的なのが旧領邦オルデンブルクである。オルデンブルクは小領邦であるにも拘わらず、領域的の一体性と政治的自立性を長期にわたり維持したからである（1854～1937 年、ビルヘルムスハーフェンがプロイセン領であったこと、およびリュベック *Lübeck* とビルケンフェルト *Birkenfeld* の両飛び地を除く）。遅くとも 1774 年以降、一次大戦後の共和政移行にいたるまで、オルデンブルク家はほぼ 1 世紀半にわたり中断なく当地に君臨した。すなわち、1774 年伯領から公国に、1829 年に大公国に、1918 年に共和国 *Freistaat*（1934 年からラント）にと、国制が変わりはしたものの、1946 年新ラント Nds の一部になるまで、政治的自立性を堅持しえた。小邦でありながら、近代ドイツ史を通して領域的の同一性をもっとも明確に残す地域として知られている<sup>48)</sup>。「何世紀にもわたる政治的・文化的自立性は住民の間に強い郷土意識 *ein intensives Heimatgefühl* を生んだ。」<sup>49)</sup>

そのため、Nds 成立当初、オルデンブルクとブラオンシュバイクは *Verwaltungsbezirk* と称し、旧ハノーファー州を構成した六地区の後身、六県 *Regierungsbezirk* と区別され、県長 *Präsident* も *RB* の *Präsident* と比べて特権を与えられていた。加えて 1975 年に公法団体、*Oldenburgische Landschaft* が創設され、地域文化遺産の保全に当たることになった。1978 年の行政改革で Nds は四県に再編成され、その一つとしてベーザ・エムス県 *RB Weser-Ems* が創設されてオルデンブルク県 (*Verwaltungsbezirk*) はアオリヒおよびオスナブリュクの両県 (*Regierungsbezirk*) と合併（県都オルデンブルク）した。その結果、200 年来の領域的の同一性を失ったことになる。さらに、2005 年に県制度が廃止され、州任命の担当委員の管轄区に代わった<sup>50)</sup>。とはいえ、州委員管轄区は事実上、旧県域と重なっており、2010 年現在の EU の NUTS 2 という区域構成も変わりがない<sup>51)</sup>。

このように、1978 年以降、EDR の D 側域はオルデンブルク、オスナブリュクとともにベーザ・エムス県（管区）を構成しているが、これによって旧オルデンブルク領域の地域的独自性が消えたわけではない。それどころか、1947 年のブリテン占領軍政府命令に始まる旧ラントの伝統の制度的保証は脈々と受け継がれ、1993 年の改正州憲法にも活かされてい

る。すなわち、ハノーファ、オルデンプルク、ブラオンシュバイク、シャオムブルクーリベの旧四ラントの伝統尊重にかかる条項である<sup>52)</sup>。1840年設立のオルデンプルク商工会議所の管区が今日なお旧オルデンプルク領域と合致していることも、オルデンプルクの経済空間としての一体性を保たせている<sup>53)</sup>。

#### ○ オルデンプルクと隣接地域との関係

それではオルデンプルクは近隣地域とどのような経済関係を展開したか。以下、断片的ながら、Henneberg und Lucke 編の叙述のなかから、参考事例を拾いだしてみる。

18世紀末、オルデンプルク産のバター、チーズ、果物がブレーメン、ハンブルク向けに、豚がオストフリースラント向けに、牛がシュタートラント *Stadland*、ブートヤーディンゲン *Butjadingen* (ともに、ベーザー河下流左岸域) からだけでも、年に千頭が遠くはケルン、フランクフルト、マーストリヒトまでの範囲に出荷されていた。また、若者をナサオやオランダに送りこむ傭兵募集人を、当局が厳しく取り締まったという<sup>54)</sup>。オルデンプルクが農・畜産物をドイツ各地に広範囲に供給していたことを窺わせる事例である。そればかりか、「オランダ行き」*Hollandgänger* と呼ばれた、傭兵も含む労働力の供給地の一つとして、ネーデルラントともある程度の関係を持っていたことが判る。

郵便馬車も週2回、ブレーメンーオルデンプルクーアオリヒーフローニンゲンーファルケンブルクーデルメンホルストーブレーメンーハンブルクの経路で運行された<sup>55)</sup>。すでに18世紀のうちに、ハンブルクからフローニンゲンにいたる北海沿いの地帯に国際郵便経路が開設され、オルデンプルク市もその経路上に位置を占めた。前三月期にはオルデンプルク市ーハノーファ市間で週2回郵便馬車が往復した<sup>56)</sup>。

鉄道も、プロイセンとの協定に基づき、1869年にオルデンプルク市ーレーア間が開通して、オルデンプルク市は鉄道によるエムス河との接続を実現した。続いてプロイセンとネーデルラントとの協定に基づき、レーア南寄りのイアホーフエ *Ihrhove* から国境を越えてニウエスハンスまでの路線が、オルデンプルクの費用負担で建設され、これは1876年に開通した。この路線によりオルデンプルクはNLと直結するにいたった。いずれもプロイセンとの協定により、オルデンプルクの列車がプロイセンの路線を利用することができたからである<sup>57)</sup>。

しかし、オルデンプルクにとり最も重要な鉄道路線はブレーメンーオルデンプルク市ービルヘルムスハーフェンだった<sup>58)</sup>。すでに建設が始まったヤーデ湾軍港への石炭その他の必要物資の補給のために、プロイセンは軍港に接続する鉄道を必要としていた。そこで、プロイセンおよびブレーメンとの協定に基づき、まずオルデンプルク市ーブレーメン間が、続いてオルデンプルク市ーヘベンス *Heppens* (1911年周辺農村と合併してリュストリンゲン市 *Rüstringen* となり、1937年ビルヘルムスハーフェン市と合併) 間が開通した<sup>59)</sup>。

これを契機にオルデンプルク領内の幹線・支線鉄道建設が急速に進み、1908年までに、オルデンプルクは他の農業領邦と比べて際立って支線網が密な領邦になっていた<sup>60)</sup>。

鉄道によりルール地域から石炭を調達し、農業に必須の人造肥料を領内各地に供給する一方で、農畜産物（果物、野菜、牛乳）をハンブルク、ハノーファおよびルール地域に出荷することができた<sup>61)</sup>。

蒸気鋤の導入により開拓が機械化され、ヤーデ湾の肥沃な柔泥が不毛の砂地、荒地を新しい沃土に変えた。ベーザー河口のノルデンハム *Nordenham*（プレーマハーフェンの対岸）から年間、何千頭もの家畜がイギリス向けに輸出された。ブレーメンには工業投資に必要な土地も労働者層も欠けていたので、対岸オルデンプルク領のデルメンホルストがブレーメン商人の資本により工場都市に成長した<sup>62)</sup>。

以上のような史的点景をつなぎ合わせると、オルデンプルクがとりわけブレーメンと密接な経済関係を展開してきたことが浮かびあがる。これは、地勢からしてもむしろ当然のことである。オルデンプルク市はベーザー河の支流フンテ川に臨む港湾都市であり、オルデンプルクがベーザー河流域に位置するのは動かしがたい事実なのだ。

すでに述べたように、1893年に完成したフンテーエムス水路につなげて、1935年にキュステン運河がデルベン—オルデンプルク間に開通した。これによるエムス、ベーザー両河の接続は、鉄道路線による両河接続がそうでなかったように、エムス河流域がオルデンプルク都市圏の後背地になったことを意味するものではない。オルデンプルクは昔も今も西（エムス河）ではなく、東（ベーザー河）を向いているのだ。ベーザー河を軸とするオルデンプルクとブレーメンとの経済地理的関係の強さを示す、以下の事例を挙げよう。1817年ドイツ初期の汽船がブレーメン—オルデンプルク領ブラーケ間に就航した<sup>63)</sup>ことは、オルデンプルクがハノーファと対抗するために、ベーザー河下流区間をブレーメンとの共同利用区間としたことを示唆する。ちなみに、ノルデンハムに北ドイツ・ロイドとの提携で巨大な埠頭が建設され、1891年から週に2便、ノルデンハム—ニューヨーク間を快速汽船が往復した。1896年以後ロイドがプレーマハーフェンを拠点とするまで、とりわけ南オルデンプルク（オルデンプルガー・ミュンスタラント、カトリック地域）からのアメリカ移民を運んだという<sup>64)</sup>。

オルデンプルクとブレーメンとの強い関係を示すものとして、さらに金融機関が挙げられる。ブレーメンとオルデンプルクを両拠点とする *Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg—Girozentrale—* (1983) の前身は、*Staatliche Kreditanstalt Oldenburg-Bremen* (Staatliche Kreditanstalt Oldenburg と Bremer Landesbank が1938年合併) であり、その前身は1883年創立の *Bodencredit-Anstalt im Herzogtum Oldenburg* である。これとならんで *Landesversicherungsanstalt Oldenburg-Bremen* も挙げられる<sup>65)</sup>。

オルデンプルクとブレーメンとの密接な関係を示す最近例は、政策地域としての「ブレー

メーン-オルデンブルク大都市圏」*Metropolregion Bremen-Oldenburg* 計画の策定である。2006年11月に「登記社団・西北部ブレーメン-オルデンブルク大都市圏協会」*Verein Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e. V*が結成された。これにはブレーメン、Ndsの両ラント、旧オルデンブルク領域の六ラントクライス（Ammerland, Cloppenburg, Friesland, Oldenburg, Vechta, Wesermarsch）および旧ハノーフェ領域のベーザー河流域四ラントクライス（Cuxhaven, Diepholz, Osterholz, Verden）、デルメンホルスト、オルデンブルク、ビルヘルムスハーフェン、ブレーメン、ブレーマハーフェンの五市が加盟し、総人口約270万人を擁する地域である。海上輸送・物流、自動車、航空・宇宙、エネルギー経済、保健経済、農業・食料経済の分野での協力を目的としている<sup>66)</sup>。

この法的形態は登記社団なので、公法団体ではない。したがって、これが広域行政圏を具える新しい自治体の創出を意味するものではけっしてない。さしあたり、Ndsの一部およびブレーメンにまたがる、ラント境界を挟む地域間協力の新しい試みであるにすぎない。とはいえ、旧オルデンブルク領域と都市国家ブレーメンとの歴史的経済関係を踏まえた、ベーザー河下流域大都市圏の形成をめざす動きが、EDRがめざす国境を挟む地域形成と逆向きの動きであることは否めない。Ndsの政策関心は、ブレーメンと結ぶことにより州内に巨大都市圏を創出し、もって州域内の向心力を高めることにあるのだろう。それは、INTERREGにより国境を挟む地域形成を促進し、もって域内国境の分断効果の最小化を図る、EUの空間政策に対する牽制を意図したものと観ることさえできるのである。

それでは、将来ブレーメン-オルデンブルク大都市圏が形を整えるにつれて、これがEDRのD側域に遠心力を生み、その結果、エムス河下流域がベーザー河下流域経済圏に組みこまれる可能性が強まるのだろうか。たしかに、その可能性を否定することはできない。しかし同時に、旧オルデンブルク領域がブレーメンとの関係を強めることにより、前者とエムス河流域圏との関係が相対的に弱まり、その結果、この地域に対するフローニンゲン都市圏からの引力、すなわちEDR域内の向心力が強まる可能性もまた、否定できないのである。

#### (xvi) 小括

以上の検討からしても、ドイツ・ネーデルラント国境地域の五エウレギオのなかで、工業が高度に集積した中核都市圏、またはその遺産を欠くという意味で唯一の「辺境地帯」に形成されたEDR域が、実体空間としては未生の、EDR創設によって初めて輪郭を与えられた政策空間に過ぎないのか、という疑問に答えるにはまだ早い。

たしかにEDR域はNL側、D側とも比較的人口希薄地域であり、農業地域の性格を保持したままである。とはいえ、唯一の上級中心地NL側域のフローニンゲン市の存在を軽視してはなるまい。これが事実、国境を越えてD側域にまで向心力をどの程度及ぼしているのか、また、それがベーザー河流域の産業集積地から働く遠心力を上回っているのか、この問

いに答えるにはなお実証分析を重ねる必要がある。ただ、自然環境に規定される度合いが強いだけに等質空間としての性質が強い農業地域のなかの、フローニンゲン市という上級中心地の唯一性は、制度的障壁が除かれさえすれば、地続き効果が働いて向心力が強まる可能性を秘めていること、また臨海部に立地する位置特性がEDR域の対外依存の方向を分散させ、特定の外部への指向性を相対化する効果を生んでいること、この二つはEDR域の構造的空間特性として確認してよいように思われる。

注 \_\_\_\_\_

- 1) 資料番号については前稿 (11) の注 3) を参照。
- 2) COROPは *Coördinatie Commissie Regionaal Onderzoeks-Programma* (地域調査計画調整委員会) の略語で、これが1971年ネーデルラント全土を40のCOROP-gebiedenに分割した。COROP-gebiedenの基準は、結節点 *Knooppunt* を含み、地勢と歴史の一体性を面として具えていることで、*provincie* と *gemeente* との間の層であり、NUTS 3に相当する。フローニンゲン県は *Oost-Groningen, Delfzijl en omgeving, Overig Groningen* に、ドゥレンテ県は *Noord-Drenthe, Zuidoost-Drenthe, Zuidwest-Drenthe* にそれぞれ三分割された。http://www.cbs.nl/2015/09/03. EC, *Portrait of the Regions*, Vol. 1, 1993, 195 ページも参照。
- 3) クロベンブルクは旧オルデンプルク領。いわゆる *Oldenburger Münsterland* に所在する。
- 4) カッコ内の数値は、資料⑨が依拠した公刊資料の刊行年を表す。以下、同じ。
- 5) 資料⑨ 9-12 ページ。二次大戦後、旧ドイツ領東部からの被追放民、逃亡民の多くが、それまで農業地域であったバイエルンやシュレースビヒ・ホルシュタインに定住したことはよく知られている。ソ連圏解体後の東部からの移民の一部が人口希薄なEDR域に流入したことは、当然の成りゆきである。なお、*Portrait* によれば、NL側域のドゥレンテではフローニンゲンやトゥウェンテの高等教育機関に就学する若者の流出を、西部からの高齢者の流入が補って余りあり、1962年以来社会増が続いていた。*Portrait*, 80, 210 ページ。
- 6) 資料⑦ 9 ページ。
- 7) 国立フローニンゲン大学は人気が高いうえに、卒業生の多くがそのままフローニンゲン市を離れないという。そのため高学歴者の失業率が高く、フローニンゲン市の立地する *Overig Groningen* の失業率は、1990年NL平均7.4%の2倍近い13.0%に達した。*Portrait*, 198-199 ページ。
- 8) 資料⑨ 43-45 ページ。
- 9) 資料⑨ 13-15 ページ。*Portrait*, 196, 199-200, 208-209, 211, 213 ページ。NL側域では部門別粗生産 (1996)、D側域では部門別就業人口比率 (1997) なので、EDR全域の数値としては問題がある。
- 10) 資料⑨ 16 ページ。この記述は「フローニンゲン工業はきわめて輸出志向が強く (very export-oriented)、売上高の半分を輸出が占め、この輸出比率はNL平均を5%上回る。これはとくに食品加工業と化学工業に負うところが大きい」という、*Portrait* の記述と食いちがう。*Portrait*, 200 ページ。
- 11) 資料⑨ 16 ページ。
- 12) 資料⑨ 16-19 ページ。*Portrait*, 79, 91, 196, 199, 209 ページ。

- 13) 資料⑦ 11-12 ページ。
- 14) 資料⑦ 9-10 ページ。
- 15) 以上のアンケート結果は、資料⑦ 15-19 ページ。
- 16) 資料⑨ 19-20, 24-26 ページ。
- 17) 資料⑨ 25-26 ページ。
- 18) 資料⑨ 26-27 ページ。ハーゼ川はオスナブリュク南方に源を發し、メベンでエムス河に合流する。フェヒタ川はミュンスタラントに源を發し、エムス河の西側をこれに並行して北流し、エムスラントで西に向きを変え、国境を越えてエイセル河に合流する。
- 19) 資料⑨ 27-28 ページ。
- 20) 資料⑨ 28-29 ページ。
- 21) 2015 年 9 月現在、D で稼働中の原子力発電所は 8 基である。RWE/E.ON 経営のリンゲン原子力発電所 *KKE Kernkraftwerk Emsland*, Lingen (出力 1400 MW) は、8 基のうちで最後、2022 年 12 月までに稼働停止の予定となっている。*Wirtschaftswoche*, <http://www.wiwo.de>, 2015/09/02.
- 22) 資料⑨ 13, 29-30 ページ。
- 23) 資料⑨ 30 ページ。
- 24) 資料⑨ 30-32 ページ。「都市環ズラレ・エムスラント」は NL 側域 11 市, D 側域 7 市の国境を挟む協力組織である。NL 側 11 市は, *Meppel, Zwolle, Staphorst, Ommen, Avereest, Hoo-geveen, Emmen, Hardenberg, Gramsbergen, Couvorden, De Wolden*, D 側域 7 市は *Haren, Meppen, Haselünne, Lönigen, Lastrup, Twist, Cloppenburg*。加えて、オーフェルエイセル、ドゥレンテ両県、エムスラント郡、オスナブリュク・エムスラント商工会議所、ズラレ・ドゥレンテ商業会議所とも協力関係にあった。NL 側では *EUREGIO* の構成県であるオーフェルエイセル、D 側域では *EDR* 域外のオスナブリュクも関わっている。*EDR* 域の一部が隣接 *EUREGIO* 域の一部と協力関係を持つことは、*EDR* と *EUREGIO* の親和関係を窺わせる一例である。
- 25) 資料⑨ 33 ページ。資料⑦によれば、国境を越える旅客鉄道輸送はフローニンゲン—オルデンブルク間の路線があるだけで、しかも条件が悪く、三回/日の往復にとどまっていた。貨物輸送ではクフォルデン (NL) —ベントハイム (D) 間が私鉄経営で再開され、DB との接続が可能になったという。資料⑦ 10 ページ。
- 26) 資料⑨ 34-35 ページ。
- 27) 資料⑨ 33-34 ページ。
- 28) <http://www.wsa-meppen.de/> 2015/09/03. *DEK* の建設が、ライン河畔デュースブルク・ルールオルト鉄鋼企業に較べてスウェーデン産鉄鉱石輸入で立地上不利な、ドルトムント鉄鋼企業の対抗策として実現したことについては、Karl-Peter Ellerbrock, *Zur Bedeutung des Dortmund-Ems-Kanals für den Stahlstandort Dortmund vor dem ersten Weltkrieg*, in: Dascher, Ottfried und Kleinschmidt, Christian (Hrsg.), *Die Eisen- und Stahlindustrie im Dortmunder Raum: Wirtschaftliche Entwicklung, soziale Strukturen und technologischer Wandel im 19. und 20. Jahrhundert*, Dortmund 1992, を参照。*DEK* はドルトムント鉄鋼企業の利益のために建設されたものだから、ルール地域を除く運河沿いの地域に対する経済効果は小さかった。たとえばミュンスターは、*DEK* 港建設により、穀物や建材の積替地になったものの、これが地

元工業の発展を促すまでにいたらなかった。1917年にDEKの分岐水路であるミテルラント運河の第一区間、ヘルステルHörstel附近からミンデン経由ハノーファーまでの区間が完成して初めて、ルール地域を超える広域的意義を持つにいたった。Kopper, Christopher, Räumliche Integration, Verkehr und Mobilität, in: *Westfalen in der Moderne 1815-2015: Geschichte einer Region*, Münster 2015, 220 ページ。デュースブルク港に次ぐドルトムント港の歴史と現状については, Ellerbrock, Karl-Peter (Hrsg.), *Der Dortmunder Hafen: Geschichte—Gegenwart—Zukunft*, Münster 2014, を, また, EDRに直接かかわるDEKの北区間に関する最新情報については, Eine Projektarbeit des Logistik-Semianrs der Fachhochschule Osnabrück, *Binnenschifffahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal: Überlegungen zum Ausbau der Nordstrecke*, 2004, をそれぞれ参照。

- 29) <http://www.wsa-meppen.de/> 2015/09/03.
- 30) <http://www.nlwkn.niedersachsen.de/> 2015/09/03.
- 31) 資料⑨ 35-36 ページ。
- 32) 資料⑨ 34 ページ。
- 33) DIALOG, *Aegis Projekt Zusammenfassung der Projektinhalte*. AEGISは *Allgemeine ökonomisch-geographische Inventarisierungs- und Entwicklungsstudie* の略称。これは, 1994年9月12日にブレーメンで開催されたNHI学術会議・三大学長会議での報告記録である。1993年1月のEC域内市場自由化に直面して, EDRの委託により, フローニンゲン国立大学空間科学部 *Faculteit van Ruimlijke Wetenschappen* がエムデンのオストフリースラント単科大学およびオルデンブルク大学附置研究所 *Arbeitsstelle DIALOG* と協力して, EDRの経済活動および域内五港の開発の可能性を点検するため2年間の調査を始めた。その中間報告が当資料である。
- 34) ちなみに, 資料⑦はNL側のエームスハーフェンとデルフゼイルは積替港 *Umschlagshafen* であり, 1994~96年に5%の成長を見せたが, D側三港との相互間輸送の実績はほとんどないという。10ページ。もっともこれだけから, 両側の諸港が相互に競争関係にあったのか, 補完関係にあったのかを導きだすことはできない。なお, *Portrait* は, 装置産業の事業所が際限もなく広がっているデルフゼイルに対して, エームスハーフェンは積替港に特化しているとして, 両港の相違を指摘しており, 資料⑦の記述と食いちがう。*Portrait*, 197 ページ。
- 35) *Binnenschifffahrt auf dem DEK*, 12-13 ページ。これはエムデン港を [ドイツ北海岸でハンブルク, ブレーメンに次ぐ] 三位の海港, かつヨーロッパで最大級のRoRo港になったとする, エムデン港当局に従った記述とみられる。<http://www.nports.de/de/standorte/emden/> 2015/09/14.
- 36) <http://www.jadeweserport.de/> 2015/09/15.
- 37) 資料⑨ 36-37 ページ。
- 38) 資料⑨ 37-38 ページ。
- 39) 資料⑨ 39 ページ。
- 40) Spiegels, Thomas, *Grenzüberschreitende Regionalplanung zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, Rechtsvergleich und Realisierungsmöglichkeiten*, Münster 2000, 663-665 ページ。
- 41) 資料⑨ 40 ページ。ちなみに, EUには100を超える「環境命令」があり, 五次EU環境行動計画は加盟国の行動の指針となっている。「FFH命令」は, 生存が危ぶまれている種と生息地



を特別保護区域として指定し、これらの全ヨーロッパ規模の連絡網形成を目的としている。*EDR* の NL 側域の *FFH* 区域として、ワデンゼーはじめ 11 が指定された (2000)。D 側域ではニーダーザクセン干潟海自然公園、ドラルト、エムス河等をはじめ 26 が指定された (1999)。鳥類保護命令区域として、NL 側域でワデンゼーはじめ 13、D 側域でドラルトを含むオストフリース干潟海をはじめ 6 が指定された (1983)。資料⑨ 79-80 ページ。

- 42) 資料⑨ 21-24, 36 ページ。
- 43) 資料⑨ 42-43 ページ。
- 44) 資料⑨ 50-51 ページ。
- 45) Driessen, Christoph, *Geschichte der Niederlande: Von der Seemacht zum Trendland*, Regensburg 2009, 253 ページ。ちなみに著者はネーデルラント人である。
- 46) Die Landesbeauftragten für regionale Landesentwicklung, <http://www.stk.niedersachsen.de/> 2015/08/26.
- 47) Köbler, 前掲書, *Emsland* および *Ostfriesland* の項目を参照。
- 48) Welp, Jürgen, Die territoriale Entwicklung des Oldenburger Landes; Lombard, Andreas, Haus und Land. Das Herzogtum und Großherzogtum Oldenburg von 1773 bis 1918, in: Henneberg, Jörg Michael und Lucke, Horst-Günter (Hrsg.), *Geschichte des Oldenburger Landes: Herzogtum, Großherzogtum, Freistaat*, Münster 2014, を参照。Köbler, 上掲書, *Oldenburg* の項目も参照。
- 49) Lombard, 上掲論文, 169 ページ。
- 50) Eckhardt, Albrecht, Vom Großherzogtum zum niedersächsischen Verwaltungsbezirk Das Land Oldenburg 1918-1946, Henneberg u. Lucke, 前掲書所収, 215 ページ。
- 51) eurostat, *Eurostat regional yearbook 2014*, 附図参照。
- 52) Eckhardt, 214 ページ。Nds 憲法の「第 72 条 旧ラントの特別の重要性と伝統的諸制度」の条文は、以下の通りである。「(1) 旧ラントのハノーファ、オルデンブルク、プラオンシュバイク、シャオムブルク・リベの文化的・歴史的重要性は立法と行政によって保護され、助成されなければならない。(2) Nds 全州に適用される組織上の措置のためにその変更または廃止が必要でないかぎり、これらのラントの「地元結びついた」(heimatgebundene) 伝統的諸制度は、引き続き「地元の利益に」(heimatlichem Interesse) 供することができ、かつ維持されなければならない。」Niedersächsische Verfassung, in: *Beck'sche Textausgaben: Verfassungen der deutschen Bundesländer mit dem Grundgesetz*, 10. Aufl., München 2014, 259-260 ページ。
- 53) Hellmond, Thomas, Was vom Großherzogtum übrigblieb: Banken, Versicherungen und Wirtschaftskammern, Henneberg und Lucke, 上掲書所収, 277 ページ。
- 54) Lombard, 前掲論文, 55 ページ。
- 55) 同上論文, 54 ページ。
- 56) 同上論文, 98 ページ。
- 57) Beyer, Burkhard, „Ganz ohne Eile“? Die Eisenbahnen des Großherzogtums Oldenburg, Henneberg und Lucke, 前掲書所収, 221 ページ。
- 58) 同上論文, 228 ページ。
- 59) Lombard, 前掲論文, 141 ページ。
- 60) Beyer, 前掲論文, 224 ページ。

「地域のヨーロッパ」の再検討 (12)

- 61) 同上論文, 235 ページ。
- 62) Lombard, 前掲論文, 142 ページ。
- 63) 同上論文, 99 ページ。
- 64) 同上論文, 142 ページ。
- 65) Hellmold, 前掲論文, 261, 266-269 ページ。
- 66) <http://www.stk.niedersachsen.de/> 2015/08/26.