

「地域のヨーロッパ」の再検討（5）

——ドイツ・ネーデルラント国境地域に即して——

渡 辺 尚

VIII. 事例3：euregio rhein-maas-nord / euregio rijm-maas-noord

（4）経済構造（1990年代半）

前稿では、まず *EIS 2006* で直近 2006 年の *ermn* の地域概況を一瞥したあと、『1991/92 年事業報告書』により *ermn* (*GRMN*) の成立過程と内部構造を検討し、さらに 1986 年 8 月刊行の報告書『*GRMN* の国境を越える行動計画』(*GA*) により、1980 年代半の当エウレギオの経済構造を検討した。そこで本稿は、*GA* よりほぼ 10 年後の 1995 年 1 月に作成された、*Euregio-Plan : Grenzüberschreitende räumliche Entwicklungsperspektive für die euregio rhein-maas-nord / Grensoverschrijdend ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor de euregio rijm-maas-noord* (以下 *EP* と略記) の分析結果を、この間の EC 共同市場の実現が独蘭国境を越える商品・資本・労働力移動に及ぼした影響を念頭に置きながら、検討することにする。

この資料は、*ermn* の INTERREG I (1991-93) 企画として企画責任を負うメンヘングラトバハ市の委託を受けた Paul G. Jansen & BRO Adviseurs が作成して、INTERREG II (1994-99) の準備の実実施計画の指針となったものである。内容は、I 空間・絡み合い分析 (現状認識)¹⁾ と II 空間開発・戦略勧告 (戦略提言) との二部に分かれる。本文は I 部 (13 ~ 179 ページ) が 167 ページ、II 部 (187 ~ 280 ページ) が 94 ページで合わせて 261 ページ、独蘭両語による叙述を併記する構成をとっている。筆者の語学上の制約から主として独文に頼るが、随時蘭文を参照した。また、両語の語意が厳密に対応していない箇所は文脈から正確な語意を探ることに努めた。

分担執筆による本資料は、数値や細部の相違、図表と説明との不整合が散見される一方で重複が多く、とくに II に I との重複箇所の多さが目立つ。その上、委託研究の制約からか婉曲な表現を多用する傾向があるので、ページ数ほどに資料価値が高いと言い難い。とはいえ、EC 共同市場実現直後の *ermn* の現状を概観する同時代資料として、小さからぬ利用価値を具えていることに疑いを入れない。叙述に重複が多いことが分担執筆者間の調整の不十分さによるとしても、*ermn* の地域特性に対する共通認識がそれだけ浮き彫りにされている面も見落とせない。したがって、むしろ叙述の重複と韜晦の裏に潜む本資料作成者の基本認識をどれほど読み取ることができるかが、本資料の利用価値を左右すると言ってよからう。

「地域のヨーロッパ」の再検討（5）

以下、Iを主たる対象として、Iとの重複が多いIIの叙述から必要に応じて補足しながら、執筆者の現状分析を確認した上で、その検討を行う。Iは1 地域構造・絡み合いの枠組み、2 エウレギオの立地条件、3 空間秩序・地域政策の成果と影響の検討、4 将来の空間・地域発展の決定要因：空間にかかる傾向と展望、以上4部から成るが、この構成順序にとらわれずに問題分野別に叙述内容を整理した上で検討を施す。

序章で提示されるEPの基本観点は、*ermn* 領域が一つにまとまった空間構造と内部の均質な絡み合いとに欠け、対外関係、とくにライン・ルールとの関係が、今日広範な部面でエウレギオ内部の絡み合いより重要なので、支配的な隣接諸地域との絡み合いをとくに重視するというものである（14 ページ）。これは、*ermn* のドイツ側域内のみならずネーデルラント側域内にもまた、ライン・ルールからの引力が近隣ネーデルラント大都市圏からよりも強く働いているとの執筆者の認識を窺わせる。この認識がEPの一つの基調をなすが、さりとてEPはこれに徹底しているわけでもない。*ermn* の地域的指向性の把握に曖昧さを残していることは、これが極めて困難な課題であることを映し出していると言えよう。よって検討の重点がここに置かれる。

なお、煩を避けるために引用ページを後注とせず、文中かっこ内にページ数のみを表示する。また、ドイツ、ネーデルラントを独、蘭と漢字で略記することがある。知られていない地名の初出に際し、ドイツ側域に（D）、ネーデルラント側域に（NL）、ベルギー領に（B）を附すことにする。また、必要に応じて筆者の所見部分を〔 〕で括る。

1) 地域概観

① *ermn* の面積は1995年の3437km²であった（2006年に3318km²（前稿参照）で1995年より119km²減少しているが、その原因は不明である。また、1995年にクレーフェ郡南部の自治体が*ermn*、*ERW*両方に属していたが、2006年に*ermn*に属していたクレーフェ郡南部8自治体が*ERW*にも属していたか定かでない）。*ermn* の西・中央部（ネーデルラント領域と国境地帯）はNRWおよびネーデルラントの諸都市圏の中間地域性 *inbetween-Lage* が強く、東部ではライン・ルールがクレーフェルトおよびメンヘングラトバハを上級中心地 *Oberzentrum* として国境附近まで迫っている。ドイツ側域内全体にNRWの首都デュセルドルフが強い影響を及ぼしている。西・北部からは「中部ネーデルラント環状都市群」*Stedenring Centraal-Nederland* からの引力が作用し、とくに「都市的結節点」*stedelijk knooppunt* エイントホーフエからネーデルラント領域に最大の引力が及び、アルンヘム・ネイメーヘからもある程度の作用が認められる。*ermn* 南部にはMHAL地区（マーストリヒト・ヘルレ、アーヘン、リエージュ）からの影響が及んでいる。*ermn* は独蘭国境地域の5エウレギオのなかで最小だが、工業密度が最も高い。他のエウレギオにはサービス部門中心地がある

が(エンスヘデ・ヘンゲロ [EUREGIO], アルンヘム・ネイメーヘ [ERW], マーストリヒト・ヘールレ, アーヘン [EMR]), *ermn* にとりサービス機能を担うのはライン河軸, とりわけデュセルドルフである(20-25)。

②ライン河を挟むデュセルドルフ, メンヘングラトバハ, クレーフェルト3市およびメトマン, ノイス, フィーアゼン3郡は, 「デュセルドルフ中部ニーダーライン地域」*Region Düsseldorf/Mittlerer Niederrhein* なる地域開発単位を成す。ただし, クレーフェ郡南部の自治体は, デュースブルクとバーゼル・クレーフェ両郡とから成る「ニーダーライン地域」*Region Niederrhein* の中心地, デュースブルクを指向している。

ノールトブラバント県の首都, 人口25万人でネーデルラント第五の都市エイントホーフエは, 66.5万人の人口を擁するノールトブラバント東南部の中心地である。ゆえに政府から「全国的意義を持つ結節点」*knooppunt van nationale betekenis* の地位を認められている。ここには電機・金属工業が集中し, 多数の大企業(Philips, IBM, DMV-Campina, Honeywell, DAF)や*World Trade Center Electronics, Centrum voor Micro-Elektronica, Microcentrum voor de fijnmechanische industrie*等の研究・開発機関が立地している(27-31)。

③人口の約3/4を占める *ermn* ドイツ側域内の中心地は, メンヘングラトバハとクレーフェルト両市である。前者の機能的影響圏はフィーアゼン郡の西南部, ノイス郡の西縁部, ハインスベルク郡の北部に及ぶ。クレーフェルトの影響圏はクレーフェ郡南部, フィーアゼン郡東北部, ノイス郡北部の一部に及ぶ。ただし, ノイス郡の大部分は, 機能的にデュセルドルフと密接に絡み合っている(ちなみに187ページでは, クレーフェ郡南部にデュースブルクの, ノイス郡南側にケルンの影響も及ぶとしている)。クレーフェルトとメンヘングラトバハとを比べると, 前者は金属, 化学, 港湾, それにライン河軸への傾斜により, 後者より明らかに多様化している(31。メンヘングラトバハは隣接のライトと合併したため, 都心の求心力を欠く。242)。

他方でネーデルラント側域内にドイツ側域内に相当する供給中心地がない。北, 西, 南の大都市圏はいずれも離れている。そのなかでもエイントホーフエの後背地がノールトリンビュルフ郡 *Gewest* の大部分と, ミデンリンビュルフ郡の西北部に拡がっている。ミデンリンビュルフの東南部は, ザイトリンビュルフ郡の大都市圏マーストリヒト・ヘールレを指向している。ノールトリンビュルフの北部で *ermn* の域内はアルンヘム・ネイメーヘともある程度絡み合っている(32)。

④ノールトリンビュルフで自治体再編が行われなかったため, 多数の自立性の強い小自治体 *zelfstandige kleine gemeenten* が残存するので, 各自治体が中都市 *grotere steden* 機能を具えている(67)。

⑤このように両側域内の機能的絡み合いの境界が国境と大幅に一致しており, 国境の障壁効果が依然として大きい。この現状でマース河沿いのフェンローがある程度独自の位置に立

つ。ドイツ側のクレーフェルト、メンヘングラトバハに比較的近接しているにも拘らず、国境・言語障壁のために大きな心理的距離がある一方で、ネーデルラントの大都市圏から比較的離れているので、フェンローはネーデルラントの「国家空間秩序」*nationale ruimtelijke ordening*により、小中心地ながら広大な人口希薄な後背地に対する供給地機能を果たす「競合地を持たぬ都市」*stad zonder regionale concurrentie*（ZRC）と認定され、そのためフェンローに物流の結節点機能を具える「都市郡」*stadsgewest*の地位が与えられている（35）。ここは中央政府の政策の枠組みでいわゆる二次的結節点*tweedelijns knooppunt*とされ、一貫貨物輸送の先駆者の役割を演じている（101）。

⑥リンビュルフ県北部の中心地フェンローは商業、輸送・物流立地として独特の意義を持ち、ルールモントは工業・サービス業立地、また保養地としてミデンリユンビュルフで中心的機能を果たしている。フェンローとルールモントはその国境位置からして、「都市網」における「踏石」*opstap*または「橋脚」*brugpeiler*の機能を果たしうる。ドイツ側のメンヘングラトバハとクレーフェルトは人口それぞれ25万人で、エイントホーフエと同規模でありライン・ルール西橋頭を形成している（205-206）。

⑦国境をまたぐ都市網の観念は、*ermn*の高密度で統合された空間発展のための起点となる。都市集積の次元で常設の「エイントホーフエーフェンロー・ルールモントーメンヘングラトバハクレーフェルト独蘭都市会議」の枠組みのもとで、エウレギオ次元の自治体間協力が「中部ネーデルラント環状都市群」とライン・ルールとの橋渡しとなることを目指すべきである。その際エイントホーフエは、環状都市群の最東端に位置すると同時に国境をまたぐ都市網の西極ともなる。当市はネーデルラント側域内におけるその潜在的な中心地機能から、デュセルドルフよりクレーフェルト、メンヘングラトバハに相当する（205）。

⑧この独蘭都市会議は国境をまたぐ自治体間協力の新しい方策として両国内部都市網（ブラバント都市列*Brabantse stedenrij*とライン軸）の蝶番機能を引き受けて、*ermn*の統合機能を補強することができよう（208）。

⑨ライン地帯（クレーフェルトーノイス）の複芯的居住地域と並び、マース河沿い（フェンロールールモント）とフェンローフィーアゼンメンヘングラトバハグレーフェンブローホ*Grevenbroich*軸の方向とに、人口集中地帯形成の方向が現われている（224）。

⑩*ermn*の都市機能は今後とも三本の居住地帯に集中するべきである。i) マース渓谷地帯、ここでは居住地機能と都市改造が重視される。重点はフェンロー・テーヘレ、ルールモント、ii) フェンローメンヘングラトバハ間の西北-東南方向の地帯。ここではフェンロー・ネテタール・シュトラレンおよびフィーアゼン・メンヘングラトバハを重点に産業機能の拡張がなされるべきである。iii) クレーフェルト・メンヘングラトバハ・ノイス（・デュセルドルフ）の三角地帯。ライン・ルールの一部として、とりわけサービス機能が重点的に拡張されるべきである（234）。

⑪人口集積地としてマース河沿い（フェンロー・テーヘレ・ルールモント・エヒト *Echt*）と国境横断軸フェンロー・フィーアゼン・メンヘングラトバハ・グレーフェンブローホークルンが挙げられる。工業立地の重心はドイツ側域ではクレフェルト、ノイス、メンヘングラトバハ、これらに次いでフィーアゼン、ビリヒ *Willich*、カールスト *Kaarst*、グレーフェンブローホ（世界最大の褐炭発電所二か所、褐炭採掘ほか）である。ネーデルラント側域内ではフェンロー、ルールモント・メリク *Melick*、ウェールト、ベンラーイが挙げられ、両側域内とも土地利用をめぐる集約農業、褐炭露天掘り、軍用地需要が競合して摩擦が起きている（43-44）。

⑫ *ermn* 内ではライン・ルール西縁が人口稠密地帯を成し、国境沿いのグレーフラート *Grefrath*、ネテタールもこの地帯の一部になるため、人口稠密地帯がライン左岸のクレフェルト、ノイスからメンヘングラトバハを経て国境を超えてマース右岸のフェンローまで伸びていることになる。これは *ermn* の諸都市がこの間比較的安定した成長軌道を進んできたことを物語る。まず郊外化、ついで近年の脱大都市化のために *ermn* の人口が持続的に増大した。居住地としての立地条件に恵まれ、内部国境地域の状況改善により今後とも人口増が見込まれる。その際、大都市だけでなく、大都市や人口稠密地域から排出される過剰人口を受け入れることにより、いくつもの中小都市の成長が見込まれる。ドイツ領側域内で例えばノイス郊外で大規模宅地建設が進行中であるが、ネーデルラント側域内では宅地需要増と宅地用地域の減少とで需給が逼迫している。市街地が事実上国境を越えてつながっているにも拘わらず、また EC 共同市場の達成にも拘わらず、国境地域の住民で越境買物行動をとったのは 50～60% にすぎず、ネーデルラント側域内は西向きにエイントホーフエト、ドイツ側域内は東向きにデュセルドルフ、デュースブルクとの絡み合いが *ermn* の空間構造を規定している（157-158）。

⑬国境に接する両側域内は二重の施設を徐々に減らし、国境による社会基盤の溝をなくすべきである。もちろん統合過程を進めるとしても、各側域内の文化的独自性が堅持されるべきであり、各側域は今後とも隣国に向けられた「文化的陳列窓」の機能を果たすことができる。両国共同の自然公園マース・シュバルム（スワルム）・ネテのための評議会が空間秩序と景観改善のためにすでに行ったように、「継ぎ目」としての国境に沿う空間的・機能的欠陥と調整欠如とを、国境沿いの自治体の共同企画を通して減らすことができる。ネーデルラント側では、ベルヘ *Bergen*、アルセ *Arcen*、フェンロー、テーヘレ、ベルフェルト *Belfeld*、バーセル *Beesel*、スワルメ *Swalmen*、ルールモント、ルールダーレ *Roerdalen* の 9 自治体、ドイツ側ではベーツェ、ケーフェラール、ゲルデルン、シュトラレーン、ネテタール、ブリュゲン、ニーダークリュヒテン *Niederkrüchten* の 7 自治体がこれに該当する（208-209）。

⑭ *EP* では国境を越える居住行動にも触れている。これによれば、1993 年初にネーデルラント側域内に 4369 人のドイツ人が居住しており、フェンロー 1230 人、テーヘレ 602 人、ル

ールモント 515 人であった。1980 年代にネーデルラント居住のドイツ人は 3/4 に減少したが、1990 年から反転し、とくにフェンロー居住者が増加した。他方で、1993 年初にドイツ側域内居住のネーデルラント人が 12500 人を数え、総人口の 0.9 % を占めた。内訳はクレーフェ郡 10305 人、フィーアゼン 3442 人、ノイス郡 2033 人、クレーフェルト 1509 人、メンヘングラトバハ 1400 人であった。数世代続けてドイツ側域内に住む例が多く、しかもさまざまな理由から大部分がドイツ国籍を取得していない（例えば徴兵制適用を避けるため）。1980 年代に始まる在独ネーデルラント人の減少傾向は、90 年代に入っても変わらなかった。

国境の向い側に住む動機はドイツ人とネーデルラント人とで明白に異なる。ネーデルラント在住のドイツ人は、建築費の低さとドイツ側の住宅供給の逼迫を挙げる。ネーデルラント住宅地の住み心地の良さ（緑地が多く、子育てがしやすい）や良質の家屋（庭の広さと開放感）も指摘されている。これに較べて結婚や職業を理由とする事例は少ない。逆にドイツ居住のネーデルラント人にはむしろ後者が主要動機となる（67-68）。

⑤当時ネーデルラントは住宅価格がドイツより 40 % 安く、家賃も 25 % 安いと言われた。両側域を較べると、ネーデルラント側の住宅の質が高いというのは、両側の住民共通の認識であった（77-78）²⁾。

都市の分布と成長にかかる以上の観察と展望は細部で異なるものの、基本的な認識の食い違いがない。マース河上流のルールモントから南北方向に、メンヘングラトバハから国境を越えて東南方向にそれぞれ伸びた二本の都市連鎖が、マース河右岸のフェンローで合して松葉のように先端部をなしている実態が捉えられている。フェンローをいわば生長点とするこの連鎖が、*ermn* 西側境界を越えてエイントホーフエに達することで、エイントホーフエがライン・ルールの先端部となる可能性を秘めていることを、この観察から見てとることができる。⑦、⑧でライン・ルールとノールトブラバント（ラントスタトでなく！）の環状都市群との関係が問題にされていることも注目に値する。

2) 人口移動

(i) 概観

ライン・ルールの西端である *ermn* は顕著な人口流入地域となった。ドイツ側域内では 1989 ~ 91 年に旧ユーゴスラビアやポーランドから、また世界各地からの難民流入が増大したが、旧東独からの流入は 1989 年の 5700 人から 1991 年の 2000 人に激減した。ネーデルラント側域内では総じて流入超過（1991 年に 500 人）だが、トルコ、モロッコをはじめとする非 EC 諸国、さらにドイツからも流入する一方で、国内の都市集積圏への流出が目立った。ネーデルラント内部の移動でみれば 1989 ~ 91 年は流出超過である。最大の流出超過を示した目的地はエイントホーフエ圏および *KAN* で、ノールトブラバント中・西部やラントスタト

南・西縁（ザイトホラント、ユトレヒト）に対しても流出超過であった。

ネーデルラント側域内からドイツ側域内への流入が安定しているのに対して、その逆の流れが増加傾向にあり、それは前者の地価、建設費、家賃が安いからであるとされる。ともあれ、ネーデルラントからの流入は NRW の社会増の 1.5 %、前者への流出は NRW の社会減の 2.1 % に過ぎない。ドイツ側域内の対近隣流出入動態は明確に東方のライン河軸に向いており、北はクレーフェ郡北部から東はメトマン郡（デュセルドルフ東隣）、南はエルフト郡（ケルン南隣）まで広がっている（47-49）。

(ii) 通勤者

①ドイツ、ネーデルラント双方を正確に比較できる数値はないという。そこで EP は、ドイツ領域について NRW 州労働省による 1991 年央の調査結果を、ネーデルラント領域についてリンビュルフ経済・技術研究所の企業登録簿 *Vestigingenregister Limburg van het ETIL* (1991) および中央統計局 CBS の調査を使う（表 VIII-8）。

総じてエウレギオ内越境通勤の水準は低いものの、ネーデルラント領域からドイツ領域への通勤者が逆よりはるかに多い。ネーデルラント側資料によると、ノールト・ミデンリンビュルフからドイツに向かう通勤者が 3170 人（フェンローから 1410 人、ミデンリンビュルフ郡から 1120 人、ベンライイから 640 人）、逆が 260 人としている。ネーデルラント側からドイツへの通勤者は大部分が *ermn* のドイツ側域内に向かうと推定されている。

NRW の労働省統計によると、ネーデルラントからドイツ側域内への通勤者は 1473 人（1433 人？）で、目的地の内訳は、フィーアゼン郡 707 人、メンヘングラトバハ 223 人、クレーフェ郡南部 221 人、クレーフェルト 154 人、ノイス郡 128 人であった。ネーデルラント側統計との食い違いは、ネーデルラントからドイツに向かう通勤者の相当数が社会保障義務無しの者であるからと推定されている。かれらの大部分が男で、下請け業者として建設業や金属工業に従事している。高い資格の職種は言語能力への要求水準が高くなるので、今なお存在する意思疎通の難しさ（おもにドイツ側）が国境を越える労働力需要増大を抑える結果となっている。また、両国の賃銀水準隔差の縮小がネーデルラントからドイツへの越境通勤者の減少を招く傾向が、1990 年代に入っても続いている。総じてネーデルラント側域内にとり労働市場としてのドイツ側域内の意義は相対的に大きく、これより強い吸引力を及ぼすのはノールトブラバント県とザイトリンビュルフだけである（50-52）。

② *ermn* のドイツ側域内からネーデルラントへの越境通勤者は全通勤者の 0.15 %（1987 年）に過ぎず、前者のライン河軸との強い絡み合いを物語る。1991 年央にドイツ側域内からデュセルドルフに 5.7 万人が通勤し、その 2/3 がノイス郡居住者であった。このほか 4～9 千人がケルン、ベーゼル郡、デュースブルク、メトマン郡に、千人以上がクレーフェ郡北部、ハインスベルク郡、エッセン、エルフト郡に通勤し、さらにミュンスターラント西南部、ルー

表 VIII-8 *ernm* の越境通勤者数（1991 年）

	クレーフ郡	パーゼル郡	デュースブルク	デュセルドルフ	メトマン郡	ケルン	ハインスベルク郡	その他の NRW	合計
ドイツ圏域内	流入 257 流出 2328	7182 5209	6710 4427	9617 57047	2779 3920	3508 8551	9789 1029	12440 9726	54726 93237
		ノールトブ ラント	ザイトリン ビュルフ	その他の NL	ベルギー	ドイツ			合計
ネーデルラント圏域内	流入 1621 流出 1757	8313 7653	3725 5360	250	1919 150	260 3170			16099 18090

注：両圏域内とも流入の合計は居住地別人数の合算を上回る。

出所：EP, 95 ページ。原数値は ETL および Landesarbeitsamt Nordrhein-Westfalen.

ル地域東部、ラインラント・パルツ州境まで通勤先が及んでいた (53)。

③対域外通勤者の対域内通勤者に対する超過比率はドイツ側域内がネーデルラント側域内よりはるかに大きい。ドイツ側域内に域外から通勤する 5.6 万人 (表では 5.5 万人) のうち 97% が NRW に、残りがネーデルラントに居住している。

1987 年の人口調査によると、*ermn* のドイツ側域内でネーデルラント以外からの通勤者が 15.5 万人であった。48.9 万人の総就業者の 1/3 に上る。ドイツ側域内への通勤者の居住地は、ハインスベルク郡、デュセルドルフ、バーゼル郡、デュースブルク、エルフト郡、ケルン、メトマン郡、クレーフェ郡北部に広がっていた。*ermn* がデュセルドルフ住民の労働市場として持つ意義は大きい。1987 年にデュセルドルフの対外通勤者の 28% が *ermn* のドイツ側域に就業していた。ハインスベルク郡、デュースブルク、クレーフェ郡北部では、*ermn* に向かう通勤者が 22 ~ 12% を占めた。対 *ermn* 通勤者の居住地は、さらにニーダーザクセン南部、ベストファーレン東部、ラインラント・パルツ北部にまで広がっていた (53)。

④失業率について、ネーデルラント側域内では 1991 年ノールトリンビュルフ 7.2%、ミデンリンビュルフ 6.5% で、これが前稿でみたように 2005 年にそれぞれ 9.2%、9.8% に上昇している。ドイツ側域内でも 1992 年末クレーフェルト、メンヘングラトバハがともに 9.8% だったのが、2005 年央で 13.5%、15.4% と著しく悪化している。郡部も 7.2% から 9.3 ~ 9.8% に上昇している (100)。

⑤総じてドイツからネーデルラントに向かう国境障壁を 100 とすれば、その逆は 5 ~ 10 にとどまる。ネーデルラント労働市場がはるかに高い障壁をなしているのは、ドイツ側の言語能力不足に起因する。加えてドイツ側域内が東側の都市集積圏と一体化していることが、国境を越える労働市場形成に不利に作用して可能性もある (54)。

⑥通勤者と較べて通学者ははるかに少く、通勤・通学者総数の 11% を占めるのみである。しかし域内の結合は通勤者より強い。1.7 万人の域内越境通勤・通学者のうち 6 割が通学者で、通学者の 8 割が *ermn* 内居住者である。この間に *ermn* 内越境通学者はさらに増大したと見込まれる。たとえばフェンロー高等専門学校 *Hogeschool Venlo* と交通学院 *Vervoersacademie* に数百名のドイツ人学生が在籍した (54-55)。

(iii) 越境買い出し

①国境を越える買物行動の面でフェンローが別格の地位に立つとの *GA* の指摘を、*EP* も繰り返し、やや新しい数値情報を提供している。1988 年 (この時点では EC 共同市場が未完成なので、93 年以降大きく変化したことが推定される) に、フェンローの買い物客の 42% がデュセルドルフ、デュースブルク、エッセン、ケルン、メンヘングラトバハ、ノイス郡、メトマン郡からで、1991 年に 44% に微増している。このうち 8% がデュセルドルフからであった。ゲルデルン、フィーアゼン、ケンペン等のフェンローから 25km 以内の農業地域に居

「地域のヨーロッパ」の再検討（5）

住するドイツ人でフェンローに来る者は、ネーデルラント側域内住民と同じく、最寄り品、買回り品の購買者で、買物行動が飲食を伴わず、最小限度の時間しか費やさない。概して国境の障壁作用によりフェンローはドイツ側域内にとっての購買中心地になれず、国境沿いのドイツ側域内はフェンローより遠いドイツ諸都市に向かい、ドイツ側域内住民の買物行動はデュセルドルフ、次いでクレーフェルト、メンヘングラトバハに向かった（62-63）。

② 1992年のクレーフェルト、メンヘングラトバハの買物客調査によると、クレーフェルトの買物客の30%以上が市外居住者で、フィーアゼン郡13.1%、クレーフェ郡南部2.6%、ノイス郡2.5%、ベーゼル1.6%、デューズブルク1.5%、メンヘングラトバハ1.2%であった。メンヘングラトバハの買い物客は周辺住民が37.8%、とくにフィーアゼン、ハインスベルク、ノイス各郡民が13.8%、8.5%、4.2%を占めた。ドイツ側域内の諸都市はネーデルラント人にとっても購買地としての魅力を増しており、高所得者がクレーフェルト、メンヘングラトバハのような大都市に、低所得者はカルデンキルヘンやロベリヒ *Lobberich* のような国境沿いの小都市に向かう。概して高所得者にとり国境はさほど障壁にならない。購買力の差により、越境購買の流れもまたネーデルラントからドイツに向かう方が逆向きより強い（64-65）。

以上の調査結果は、GAが指摘した事情がほとんど変わっていないことを物語る。共同市場実現の前の調査結果であるから、これはむしろ当然と言うべきであろう。ともあれここで以下の二点が論点となる。

第一に、エウレギオ境界を越える通勤者の流れで、*ermn* のネーデルラント側域内が同じリンビュルフ県内部とノールトブラバント県とを指向していることが示唆されている。これがライン・ルールとラントスタトの中間に位置するリンビュルフ、ノールトブラバント両県の地域的自立性を窺わせるものか、それともライン・ルールの伸張がリンビュルフを越えてノールトブラバントにまで及ぶと観ることを可能にするのか、なお慎重な検討を要する。いずれにしても通勤者の流れの方向は、1) ⑦、⑧で指摘された国境を越える都市連鎖の形成と符合する。

第二に、*ermn* からの越境通勤者の目的地および *ermn* への越境通勤者の居住地の南限が、ラインラント・パルツ北部（ライン河中流域）であることである。これは広域経済圏（ニーダーライン原経済圏）の南限を検討する際の材料となりうる。

3) 一次産業

(i) 農業

農業にかかる解説の基調はGAのそれとほぼ同一であり、この間に大きな変化がなかったことが窺われる。

① ノールト・ミデンリンビュルフで農業の比重が比較的大きく、ノールトリンビュルフ東

部で施設園芸と露地栽培が、ノールト・ミデンリンビュルフのそれぞれ西部で集約的養豚・養禽が、ミデンリンビュルフ南部で耕作農業が主体である。

ernn は露地・施設栽培経営が高度に集中しているため、農業・園芸生産と出荷で抜きん出た地位に立つ。とくにフェンロー、ホルスト *Horst* (フェンローの西北) は現代的アグリビジネスの中心である。とくに新栽培方法・処理法の導入、実施とフリュベンフォルスト *Grubbenvorst* (フェンロー北隣、マース左岸) での卸売市場の強い影響力とで、ノールトリンビュルフは園芸中心地としての地位を高めた。ここでの雇用比率はネーデルラント平均を上まわる。とくに野菜栽培が主体で、フリュベンフォルストの売上の 2/3 を占める。専門特化と経営規模とでネーデルラント側がドイツ側を上まわり、加えてドイツでは夏期栽培に限定されているのに対して、ネーデルラントでは通年栽培がなされている。

ドイツ側域内でも耕作・畜産と園芸が主体である。1988 年にフィーアゼン郡の専業農家比率 67% は全ラインラントで首位に立ち、これにクレーフエ郡 66%、ノイス郡 54% が続いた。クレーフエ郡は面積でラインラントの 14% を占め、穀物生産で 12%、飼育乳牛頭数で 19%、養豚頭数で 40% を占めた。クレーフエ郡南部・フィーアゼン郡北部にもドイツで唯一 1600 戸の園芸農家が集中している (244 ページでは約 800 戸の園芸農家とされ、いずれかが誤記)。生産の集約化が進み栽培品目が近年著しく減少した。集約農業・園芸地域で地下水・地表水の硝酸塩、殺虫剤、除草剤の濃度が基準値を超え、湿地生態系やその他の自然保全地区がますます乾燥し、酸性度を高めている。

ドイツ側域内の園芸では主に観賞用植物が栽培されている。相互に独立のシュトラレーン・ケーフェラール *Kevelaer* (国境沿い、シュトラレーンの支部) およびノイス・リュリンゲン *Lüllingen* (ケーフェラールの南、国境沿い、ノイスの支部) の二大「出荷協同組合」*Vermarktgenossenschaft* が、鉢植えと切り花で広域的な機能を果たしている。1993 年初から *Union Gartenbaulicher Absatzgenossenschaften* (*GA* では *Union gartenbaulicher Absatzmärkte GmbH* と表示されており、いずれかが誤記なのか、この間に改称されたのか不明) と *Niederrheinische Blumenvermarktung eG Neuss* (*NBV*) との統合交渉が進んでいるが、園芸農家の強い要請にも拘わらずこれまで提携に至っていない。他方で *NBV* と *Gartenbau-Vertriebs-Gesellschaft* (*GVG*) との統合が鉢物の出荷状況を改善した。1990 にドイツで初めての鉢物向け電子競売装置 *Topfpflanzenuhr/veilingklok voor sierplanten* がリュリンゲンに導入されて以来、園芸農家に仲介・出荷、倉庫業務、契約栽培、定時販売のサービスが提供されるようになった。これらの競売組織は半径 75km 以内に年間 55 億ヒュルデを園芸作物購入に支出する 1200 万人の人口を擁する。その 20% がフリュベンフォルストとシュトラレーンの売上げとなる (84-85)。

② 農業経営の困難は、主に農業政策の基本的枠組みが農家に不利に傾く一方で、環境負荷が増大することに由来する。よって両側域内とも多くの農家が経営の限界に直面し、負債が

「地域のヨーロッパ」の再検討（5）

増加しており、とくにドイツ側域の農家が不利を被っている。とはいえネーデルラント側も環境問題の増大により生産条件が厳しさを増している。その結果、農業就業者の減少が1,3万人に達した。*ermn*の農村地域はもはや農家だけで維持されているのではない（86）。

③デュセルドルフ地区発展計画では、シュトラレーン-ゲルデルン-ケーフェラールが地域計画的観点から集約的園芸の空間的集中に適している地域とされている。モデル事業としての枠組み計画の規模は50～80haが適当で、経営単位は栽培空間も含めて平均4haが妥当である（244-245）。

④アグリビジネス立地の開発で、ネーデルラント側では園芸農家と諸関連施設がすでに集中し始めているホルストが候補地となりうる。さらに農業研究の全国次元の一大中心であるウェーヘニンゲ大学のほかに、ホルスト、フェルプ *Velph*、デン・ボス *Den Bosch*（農業高等専門学校）が、NRW側ではラインラント農業会議所の研修・実験施設、シュトラレーンの農業学校が挙げられる（247）。

以上の観察から明らかなように、ネーデルラント第二の園芸地域とドイツ唯一の園芸地域とが国境を挟んで拮がり、事実上連続的な施設園芸地帯が形成されていることは、*ermn* 両側域の農村地域の等質性を物語る。国境の障壁作用がこの分野において最小限に抑えられていると観てよからう。

(ii) 鉱業

①ライン・マース両河沿いで砂利・砂採掘が行われている。ネーデルラント側のミデンリンビュルフ産砂利はネーデルラント需要の90%を満たす。1989年に3200haが採掘され、その跡の大部分が水面に戻された。今日主力のマース右岸域 *grensmaas*（とくにベルヘ）での採掘は、リンビュルフ県とネーデルラント交通・水利省との協定により、3500万tの砂利・砂継続採掘の後、ミデンリンビュルフの採掘が禁止されることになった。

ネーデルラントはすでに砂利・砂の輸入国に転じており、1992年にデュセルドルフ行政区が1400万tの砂利をネーデルラントに輸出し、これは当地年間産出高の40%を占める。いくつかのネーデルラント企業がドイツ側域での採掘許可を得て、砂利・砂をネーデルラントに輸出している。ベーツェ *Weeze* 地区だけでも年間200万tの砂利が隣接のリンビュルフ県に輸出されている。NRWおよびイギリス側大陸棚からのネーデルラントの砂利輸入が今後増加すると見込まれている（87-88）。

②ニーダーライン褐炭田の埋蔵量が550億t、現行1億2000万tの年産規模で300年間採掘可能とのGAによる指摘をすでに前稿で紹介した。EPは*ermn* 南部に直接の影響を及ぼしている大規模褐炭露天掘りとしてとくに *Garzweiler II* を挙げ、これは縮小されたといえ、埋蔵量13億t、炭層厚平均30m、深度210mに及び、年産3500～4500万tの現行規模で2045年まで採掘可能であるという（89）。

以上の観察から、砂利・砂経済に関する限り、リンビュルフ県は NRW と一体化していると見てよい。

(iii) 軍用地

軍用地は農・鉱業と同じく広大な面積を必要とするので、農・鉱業と共通の問題を抱えている。そこで便宜的に一次産業に含めて検討する。

① *ermn* は独蘭国境全域のなかでもっとも軍用地の密度が高い。とりわけ広大な面積をとる軍用空港のような施設は、ドイツ側域に集中している (266)。

② 軍用地総面積は 45km² を超え、その内訳は以下の通りである。

i) ブリュゲン英軍弾薬庫 (1200ha) (ブリュゲン *Brüggen* にある英軍の旧弾薬庫用地は約 1200ha で、転換面積で最大となる。構内はさまざまな基盤施設を備え、自治体面積の 1/5 を占める。この用地の広さと、一方では自然公園にあり、他方で既存の産業地区に近接する位置とに照らし、どの用途に転換するかを検討を急ぐべきである。270)。

ii) ブリュゲン英空軍飛行場 (883ha)。

iii) ベーツェ・ラールブルフ *Laarbruch* 英空軍飛行場 (616ha) (NATO 軍用空港ベーツェ・ラールブルフ (650ha) は約 40 年間ヨーロッパ最新の、ゆえに最も現代的な軍用空港なので、中距離用空港として民間用にそのまま使える。1999 年に英空軍の撤退が確定しており、人口の 35 % をイギリス人が占めその購買力は 2 億 DM と見込まれるので、ベーツェが打撃を受けることは必定である。266 ; 空間計画目標設定の背後に再生立地 *Recycling Standort* の観念があり、とくに軍用地跡地の活用が重視される。ベーツェ・ラールブルフで目下英空軍が利用している NATO 空港が、遅くとも 1999 年に軍用停止となる。クレーフェ郡は NRW と共同でここを民間空港として利用し、産業界からの航空需要に応えることを構想している。「産業空港」の着想は NRW とネーデルラントとの既存空港を補完する多面的な利用範囲 (貨物航空、商用旅行航空、航空機検査・修理・整備、試験・訓練飛行、物流業務) を考えたものである。227) ³⁾。

iv) ベンラーイ (NL) のデ・ペール *De Peel* 軍用飛行場 (550ha)。

v) メンヘングラトバハの NATO 司令部 (病院を含む) (421ha)。

vi) メンヘングラトバハのホルト・ダーレン原野 *Holter・Dahlener Heide* (289ha) (メンヘングラトバハ市内で軍用地は 700ha 以上に及ぶ。それゆえ当市は NRW で軍用土地台帳面積比率がケルンに次ぐ第二の市である。軍用地を使用しているのは連邦国防軍の北部国内司令部、NATO「連合戦術空軍」・陸軍北部部隊の司令部である。英軍にとりメンヘングラトバハはドイツにおける最重要基地であり、ベルギー・米軍もここに軍用車両・兵器庫を保持している。最大の面積をとっているのは NATO 司令部 (ラインダーレン・コンプレックス) で、米軍が撤去したあここに多国籍干渉部隊が駐留している。ピクラート *Wickrath* (メンヘン

「地域のヨーロッパ」の再検討（5）

グラトバハ市南部）でかつての軍用地にすでに新しい住宅用地が整備され、英軍施設の再利用が検討されている。これ以外でもメンヘングラトバハ都心への近さによって価値の高い土地として、英軍電気・機械技師団（REME：Royal Electrical and Mechanical Engineers）工場（8.6ha，1992年春撤退）、現在英軍が駐屯している連邦道路57北側のホルト原野（166ha）、米軍が駐屯している南側のダーレン原野（124ha）が挙げられる。267-268）

vii) ヘロンゲン *Herongen* 弾薬庫（D，フェンロー東北隣）、ロイト *Leuth* 演習場（D，フェンロー東南隣）、フェンロー原野、シュトラレーン、ネテタール（203ha）（連邦国防軍弾薬庫ホルトフイス原野 *Hothuysen Heide*（50ha）はシュトラレーンの *UGA Niederrhein* の立地に近接している。弾薬庫用地は中心的園芸作物卸売市場（EuroMarkt Rhein-Maas）の敷地として確保されるべきである。*EuroMarkt Rhein-Maas* は長期的に園芸作物卸売において、大卸売市場フリュベンフォルスト（NL）、シュトラレーン、リュリンゲン、ノイスの機能的、地域的協力関係を強める可能性を秘めている。中期的にこれらの協力や集中は期待できないにしても、長期的には約55億hflの園芸作物を購入する1200万人の販路のすぐ近くにあるため、ヨーロッパ最大の出荷基地の一つが成立するだろう。268-269；ヘロンゲン・バンクム *Wankum* 原野の弾薬庫（約150ha）は景観保護区域にあり、生態系条件に恵まれている。270）

viii) ルールモント演習場（約200ha）

ix) ケーフェラル・トゥピステーデン *Twisteden*（130ha）弾薬庫（ケーフェラル・トゥピステーデンのアメリカ軍の弾薬庫は1994年初にケーフェラル市に返還される。60%が森林の160haに及ぶ敷地の20haが連邦資産局の所有である。この土地は約1000万DMを投じて馬飼育場 *Traberpark*（Den Heyberg）に転換されることになった。1995年春に最初の馬がトゥピステーデンに投じられる予定で、最大2000頭まで収容可能である。267）（92）。

ermn 国境地帯のドイツ側域におけるNATO基地の偏在は、戦後のドイツ占領期の連合国軍事施設配置の遺産という歴史的、地政学的条件によるものである。1990年代にその基地の騒音公害、地下水汚染が表面化し、用途転換が問題になったのは、まさに冷戦終結による緊張緩和を映し出す。他方で、この地域に広大な軍事基地に供することができる原野が多いという自然的条件もまた軽視できない。それは、この広大な等質空間である国境地帯が経済圏の「隙間」であったことを示唆するからである。この「隙間」空間の小さからぬ部分が長らくNATO軍という多国籍軍の基地に利用されてきたことは、この「隙間」空間に脱国籍化、国境の意義の低下をもたらす作用を及ぼしたはずである。この点も留意されるべきであろう。

4) 二・三次産業

(i) 産業動向

① *ermn* の1992年の就業者数は60万人で、ネーデルラント側域内とドイツ側域内との比

表 VIII-9 *ermn* の産業部門別就業者数比率 (1992 年, %)

	一次	二次 (製造業)		三次 商・交通業	四次		公務 サービス
		生産者向け サービス	消費者向け サービス				
ネーデルラント側域内	3.7	36.3	(29.3)	20.4	8.4	25.1	5.7
ノールトリンビュルフ	4.8	34.5	(28.4)	21.1	8.2	25.6	5.2
ミデンリンビュルフ	2.1	38.6	(30.5)	19.5	8.7	24.5	6.4
ドイツ側域内	1.3	48.0	(40.2)	22.7	8.3	13.3	6.5
クレーフェルト	0.6	51.0	(45.1)	20.4	8.3	12.6	7.1
メンヘングラトバハ	0.5	45.7	(38.6)	22.1	8.4	15.6	7.6
フィアゼン郡	1.4	48.5	(42.3)	21.9	7.4	13.4	7.1
ノイス郡	1.0	47.8	(38.0)	25.3	8.2	12.6	5.1
クレーフェ郡 (南)	4.9	42.6	(32.5)	22.2	2.7	20.6	7.0
<i>ermn</i>	2.0	44.8	(37.2)	22.1	8.3	16.6	6.3
ネーデルラント	1.7	26.9	(19.6)	22.7	13.0	28.7	7.0
NRW	0.8	46.4	(37.0)	19.5	9.8	15.3	8.3

注：四次部門の生産者向けサービスは、金融、保険、法務・経営助言等。

消費者向けサービスは、飲食業、学術、芸術、保健等。これは EC の標準産業分類と異なる。前稿 (4)、表 VIII-1、注 5) を参照。

出所：EP、95 ページ。原資料は RWI (一部 Dr. Paul. G. Jansen)。

は 1 : 3 であった。このうち 5 ~ 10 % が域外に就業し、雇用の地元集中度は比較的高いと言える。鉱業、製造業、建設業、公・私サービス業就業者は域外に雇用を求め、商業、交通業、通信業は域外者に雇用を与えている (94)。

両側域内とも一次部門比率が相対的に高いのは、前述のように農業・園芸が主要産業の一つだからである (表 VIII-9)。

② *ermn* は工業部門の比重が大きく、製造業はクレーフェルト (化学、金属、機械製造、繊維)、フィアゼン郡 (消費財、食品、嗜好品)、ノイス郡 (金属、化学)、ノールトリンビュルフ (機械製造、金属)、ミデンリンビュルフ (電機、金属) に分布している。建設業は雇用力が大きい、局地的市場に依存しており、*ermn* 内部に均等に分布している。[メンヘングラトバハがもはやクレーフェルトと並ぶ工業中心地とみなされないことが印象的である。] サービス部門はドイツ側域内でデュセルドルフが中心的地位を占める。中心地に立地する必要のない企業が周辺に移転する傾向にあるため、ライン・ルールに位置することでドイツ側域内は恩恵を蒙っている。そのため、「デュセルドルフ・中部ニーダーライン」の全域が NRW のサービス業立地に発展した。ネーデルラント側域内のサービス部門が 60 % でネーデルラント平均の 70 % を下回るのは、ラントスタトから離れた内陸部に位置しているからとされる。総じて *ermn* は工業地域 (44 %) であるが、いわゆる二次部門にもサービス業職種が増大する傾向にあることを軽視してはならないと、指摘されている (96-97)。

③ 域外就業が 5 ~ 10 % にとどまる高い地域内雇用は、クレーフェルトとメンヘングラトバ

ハの存在，加えるに繊維工業のような支配的であった特定産業の衰退にも拘わらず，他の諸分野の伸長で補足されているからである。この経済的多様性により *ermn* は地域経済として比較的高い自立性を堅持し，他の立地に対して構造的優位を示すと評価される。

NRW で 1987～92 年に最大の雇用の伸びを示した製造業は，建設業，消費財加工業，金属加工業，自動車製造業，電機製造業で，ドイツ側域内で製造業被雇用者の 52%，もしくは全就業者の 25% が成長力に富む工業部門に就業していた。サービス業では全就業者の 30% もしくは広義のサービス業就業者の 61% が，成長力に富む諸分野（商業仲介，輸送部門，飲食店経営，法務・経営助言，その他のサービス）に従事していた。

他方でドイツ側域内の製造業の輸出比率は高く（1990 年 41%，NRW は 28%），これが隣接諸経済地域に対する経済的自立性の強さを支えている。クレーフェルトは NRW の郡級都市のなかでレバークーゼン（バイエルの本社工場が立地）に次ぐ輸出力を具えるという（99-100）。

④ *ermn* 内部または周辺に立地する技術志向企業，とりわけ情報・通信技術分野におけるエイントホーフエ，フェンロー，ノイス・デュセルドルフに拠点を置く企業（Philips, Océ van Grinten, Print Service, Rank Xerox, IBM, Canon, Mannesmann, Nokia）が自生的発展の豊かな可能性を孕んでいる。ネーデルラント側で技術革新拠点 InnovatieCentra の網がフェンロー，ヘルレ，エイントホーフエ，アルンヘムにかかり，ドイツ側には商工会議所の技術助言（メンヘングラトバハ，デュセルドルフ，デュースブルク）や技術移転施設（ZENIT Mülheim, TZK Kleve, GTT Duisburg 等）がある。エウレギオ全域を視野に収めるケンペン *Kempen* の「ニーダーライン技術・起業拠点」*Technologie- u. Gründerzentrum Niederrhein* が，目下建設中である（248-249）。

⑤ 「主導部門観念としての繊維」*Leitbranchen-Konzept Textil* は，この部門がドイツ側域内で伝統的に占めてきた，また今後とも長期にわたり占めるはずの特別の経済的地位から導き出される。たえざる構造変動に繊維部門が曝されているといえ，この部門がすでに業績で底入れし，経営的にやっつけざるを得ない水準に戻したから，繊維機械工業は工業部門において成長推進力の役割を担うことができた。機械製造，生産，販売，研究・開発，教育・資格附与を包括して，繊維・デザイン部門の諸企業の協力体制を築くことが望ましい。ノウハウと経験を誇る老舗企業，国際的大市としてのデュセルドルフの *IGEDO*，ニーダーライン単科大学，繊維専門学校がそのための起点となる。繊維部門は国際指向が強く，クレーフェルト，メンヘングラトバハの企業はアメリカの南カロライナ州に 30 以上の子会社 *Dependancen* を持っており，*ermn* は繊維産業の国際網の「継ぎ手」*Textilrelais* の役割を引き受けることができるほどである（249-250）。

⑥ 各側域内の国境沿いに立地して国境を越える関係を生む（*grenzübergreifende*）産業地域と異なり，国境を越えて広がる（*grenzüberschreitend*）産業地域はフェンロー・テーヘ

レ・シュトラレーン・ネテタールに集中するべきである。というのもこれらの市街地が隣接しているからである。とくにネテタールーテーヘレ・フェンロー地区は高速道路のドイツ側 A61 の付け替えとネーデルラント側 (A67/73) との接続により、国境を越える一つの産業団地 *Gewerbepark/bedrijvenpark* に発展できるからである。この共同目標は地域的に合意され、両側域内の商工会議所により支持されている。さらにドイツ側国境沿いのシュトラレーンヘロンゲンに産業団地の建設が考えられる (264-265)。

⑦ *ermn* と上級中心地機能を担う諸都市は将来三次産業化の全般的傾向により利益を受けるだろう。クレーフェルト、メンヘングラトバハはデュセルドルフからの溢出効果を受け、商業・サービス企業、とくに生産者向けサービス企業が成長の担い手になろう。ネーデルラント側では地域的发展政策がとりわけ園芸と物流部門との強化に向けられ、ノールトリンビュルフ、とくにフェンロー区域に後者が集中している。営業用地の開発が効果を発揮し、ノールトリンビュルフをヨーロッパの分配中心立地として選択した国際的大企業が進出している。園芸では両側域内で異なる、それぞれ特化した栽培技術による地域間競争が激化している。総じて *ermn* 地域は全体として自己充足性の高い経済地域 *eine komplementäre Wirtschaftsregion* に発展しており、*ermn* 内部の局地的特化にそれが表れている (100-102)。

⑧ 独蘭の地域的「継ぎ目」*Nahtstelle* である *ermn* の経済は、総じて製造業が雇用を減らす傾向と対照的にサービス部門が重要性を増すであろう。とくに「古典的」産業部門（繊維・鉄鋼業）が打撃を受け、広く展開した工場立地ばかりでなく、本社立地にもその影響が及んでいる。その反面で、交通の便に恵まれ上級中心地機能を具えたクレーフェルトやメンヘングラトバハが、三次部門化の一般傾向の恩恵に与ることになろう。サービス部門内部ではとりわけ分配サービスのための位置に恵まれているため、商業と交通業への集中がさらに進むであろう (174)。

⑨ ライン・ルールの西端にあるという位置により、*ermn* は将来デュセルドルフ経済圏の溢出効果により利せられ、新サービスの重点が *ermn* の東部、とくにクレーフェルト、メンヘングラトバハ、ノイスに置かれることになろう (240)。

(ii) 日本企業

① 当時盛んであった日本企業のデュセルドルフ圏進出 (約 400 社、7000 人以上) に、*EP* は強い関心を寄せている。空間余度が乏しくなったデュセルドルフ圏への進出が今後困難になるので、代わって *ermn* が日本企業の受け皿となることが予想される。この間にドイツ側域のメンヘングラトバハ、ビリヒばかりでなく、ネーデルラント側域のフェンローにもいくつかの日本製造企業が進出した (175)。

② デュセルドルフ圏の拡張は西方向にのみ可能であり、そのため近年 *ermn* の企業誘致努力が成功を収めている。日本はアメリカとネーデルラントに次ぐ対 NRW 直接投資の多い国

「地域のヨーロッパ」の再検討（5）

である。デュセルドルフ圏に約 400 社の日本企業が進出している。デュセルドルフ対岸のメーブルシュ *Meerbusch* に日本企業の第二の集中拠点がある。大デュセルドルフ圏に 7000 人の日本人が居住している。メンヘングラトバハ・ピリヒ圏は日本の製造企業の一つの重点立地を形成している。近年ここに 10 社を超える日本製造企業が進出した。フェンロー圏にも日本およびアメリカから多種の企業が進出しており、ここがヨーロッパの分配基地となっている (263)。

日本企業の進出先が右岸のデュセルドルフからラインを越えて左岸に拡がり、さらに国境を越えてマース流域にいたる動きは、総じて多国籍企業の進出が国境の障壁効果を緩和する作用を及ぼすはずである。そればかりか、この作用が、ライン・ルールがマースまで拡がる方向性を強めることが注目される。

ここで、*ermn* の経済的自立性の強さが強調されることの含意が問われる。*ermn* の経済的重心がドイツ側域内にあり、そのドイツ側域内がライン・ルールの一部をなすというのが *EP* の基本的認識である以上、全体としてみた *ermn* の経済的自立性の強さの強調は、*ermn* がライン・ルール内部の地域間分業関係のなかで一つの自立的空間単位をなすとの認識を映し出す。それはリンビュルフ県に隣接するノルトブラバント県、とくに中部ネーデルラント環状都市群とライン・ルールとが実態としてすでに接しているとの認識を潜ませている。

(iii) 国境を越える取引

① 1991 年に行われた *ermn* の 450 企業（製造業、商業、サービス業）の仕入れと販売の地域分布調査の結果は、表 VIII-10 に示される。*ermn* の両側域内ともそれぞれの国内市場に強く指向しており、またネーデルラント企業がドイツ企業より輸出性向が強いことが明きらかとなる。とくに、機械製造業、建設業、繊維工業、電機工業の輸出性向が強い (60-62)。

② *ermn* は空間的・機能的構造の現状をみると、その多彩な共同企画・活動にも拘わらず、まだ自意識 *Selbstverständnis* を具えそれに基づく行動 *angemessene Außenwirkung* をとる「地域」*Region/regio* でない。現在の両側域相互間の絡み合いは各側域内のそれと比べると弱く、これはとくに労働市場のような持続的絡み合いにおいてそうである。それでは *ermn* を国境を越える「自律的生活空間」*selbsttragender Lebensraum* に発展させるためにどうしたらよいか。ここで、*ermn* の二様の発展方向が考えられる。現状維持で近隣の都市集積圏と強く結びつく「結合シナリオ」と、逆に自己を隣接地域から切り離し、不足部分のみを移入する自立的発展戦略、「アウトルキー・シナリオ」とである。望ましくかつ現実的な戦略は、「統合体制のなかでの自律的發展」*Eigenentwicklung im integrierten Kontext* であろう (200-201)。

経済的自立性の強さに着目しながら *ermn* がまだ地域でないとする判断は矛盾しているようにもみえる。しかし、国境を挟む両側域の絡み合いの弱さによる地域的個性の弱さと、*ermn* の比較的均衡のとれた産業構造に基づく経済的自立性の強さとを前者を現実態、後者を

表 VIII-10 *ermn* 企業の仕入地・販路比率 (1991 年, %)

		<i>ermn</i> 域内	域外ネーデ ルラント	ルール 地域	ケルン・デュセ ルドルフ圏	その他の ドイツ	他の EC 諸国	他のヨー ロッパ	海外
ネーデルラ ント企業	販路	19*	48	2	4	8	12	3	4
	仕入地	21*	40	6	4	9	13	3	4
ドイツ企業	販路	29	3	11	14	26	9	2	6
	仕入地	20	9	12	12	33	4	2	8

注：*原表数値を本文の叙述に合わせて修正。

出所：EP, 61 ページ。原資料は *Stadt-u. Regionalplanung Dr. Paul G. Jansen*。

可能性に置き換えるならば、かならずしも矛盾しているとは言えない。しかし、「現実的戦略」と「結合シナリオ」とは大同小異でないのか。

5) 交通, 物流

(i) 鉄道・道路・水路網

①東西軸としてデュースブルクとエイントホーフエを結ぶ高速道路 (A40 [D]・A67 [NL]) が、ライン・ルールとラントスタトもしくはベルギー諸海港を結ぶ幹線としてエウレギオ中央部を貫通しており、エイントホーフエーフェンローーメンヘングラトバハーケルンの鉄道路線 (ブラバント線 [NL]・490 号線 [D]) も重きをなしている。水路ではマース・ライン両河の間にはネイメーへのマース・ワール運河があるだけで、国境を越える運河がない。マース河に並行するユリアナ運河 (右岸, マーストリヒトーヘール *Heel* [ルールモント南隣]) のほかに、ミデンリンピュルフがワセム・ネーデルウェルト運河 *Kanaal Wassem-Nederweert* (ルールモントの南-ネーデルウェルト) およびザイト・ウィレムス運河 *Zuid-Willemsvaart* (ローゼ Lozen [B] - ウェルトーヘルモント *Helmond* - スヘルトーヘンボス *'s-Hertogenbosch*) 両運河によりベルギー水路網に接続している。ドイツ側にはライン河港 (左岸) としてクレーフェルト, ノイス, シュテュルツェルベルク *Stürzelberg*, ドルマーゲンが並ぶ。マース河には元来砂利・砂採掘用から発した港が数多く、フェンローと並び貨物取扱量からして重要な諸港がミデンリユンピュルフのヘーレ *Haelen* (左岸), ルールモント (右岸), ヘール (左岸), マースブラハト *Maasbracht* (右岸) 間に集中している。さらにユリアナ運河沿いのマーストリヒト, ステイン *Stein*, ボルン *Born* の諸港, および程度は劣るがライン・ワール沿いのエメリヒ, ネイメーへ両港の後背地が *ermn* にも及んでいる (39)。

②ライン・ワールでネーデルラント領域からクレーフェルトまでの浚渫と水路拡張とが計画され、マース・ユリアナ運河でも積載重量 2000t, 艀 2 列連結押航方式 *Doppelschubverband/ 2-baks duwvaart* 規模への水路拡張が計画されていた (217-218)。

③マース河の舄2列連結押航方式導入が可能になるような拡張と、両運河の拡張工事の続行とが、水運競争力を強める結果をもたらし、また、ドイツ側域経済中心地とマース河域重要港との接続を改善することが望まれる（223）。

以上の叙述は、ネーデルラント側域の運河網の四通八達ぶりが、この地域とネーデルラント中心部との結合を強める交通基盤として機能していることを示唆する。しかし、その結合がリンビュルフ県から遠隔のラントスタトやベルギー海港都市群に向かうのか、それともリンビュルフ県西隣のノールトブラバント県に向かうのか、検討の余地を残す。

(ii) 貨物輸送

1991年に *ermn* 内越境貨物輸送量が3640万t、その1/9が鉄道輸送であった。これはネーデルラント・NRW間の越境貨物輸送量の55.9%に上る。1980年から道路輸送が倍増し、鉄道輸送は25%増にとどまったが、ネーデルラント・NRW間の全鉄道輸送量の90%が *ermn* 経由であった。1991年に318万tと対NRW輸送の95%に達した。対ネーデルラント輸送は75万tで対ネーデルラント鉄道貨物輸送の74%を占める。このうちエイントホーフフェンローーメンヘングラトバハーケルン経路によるNRWの輸入が317万t、輸出が63万tであった。これに対してエメリヒ経由ライン河沿いの鉄道輸送は輸入で16万t、輸出で24万tに過ぎなかった。

道路貨物輸送は、1991年に210万台、3240万tが *ermn* の国境を越えた。これはネーデルラント・NRW道路貨物輸送の、台数で52%、貨物重量で53%に達する。GAによれば1980年台央に独蘭間の道路貨物輸送量の40%を占めていたから、*ermn* 経由が増加傾向にあったことが窺われる。3本の高速道路のうち、シュトラレーン経由（A67 [NL] - A40 [D]）が90万台、1530万t、シュバーネンハオス経由（フェンロー A61）が50万台、680万t、ゴッホ経由（A77 [NL] - A57 [D]）が30万台、480万tであった。対NRW輸入が120万台、1850万t、対ネーデルラント輸出が90万台、1390万tであった [GAではニーダールフ（シュトラレーン）-シュバーネンハオス経由が1/3を占めたとされているのに対し、EPでは68%と2/3を超えるので、この相違はいずれかが誤記であるためと思われる]。ともあれ *ermn* では1980年以降道路輸送がネーデルラント→NRWで台数117%増、輸送量116%増とそれぞれ倍増し、逆向きが台数64%増、輸送量71%増となった（58-59）。

(iii) 物流拠点

①ネーデルラントはロッテルダムとスヒプホル *Schiphol* という二つの「一次結節点」*knooppunten van de eerste orde*、いわゆる「主港」*mainport*を持つが、これに次ぐ結節点を欠く。よって「主港」はバートウエ線（ロッテルダム-ゼーフエナール Zevenaal [パネルデンス運河沿い]）でドイツの後背地と結ぶ貨物輸送路線を持たねばならない。その沿線域にいく

つもの「二次的結節点」*knooppunten van de tweede orde*が集中することになる。ネイメーヘ・ファルビュルフ *Valburg* (ワールを挟みネイメーへの対岸) とフェンロー・テーヘレが第四特別文書 *Vierde Nota Extra* で「内陸基地」*binnenlandse terminal* に採用されたので、フェンローは二次的結節点として認められている。「主港」ロッテルダムの衛星、「延長された埠頭」*verlengde Kade* であるフェンローでは、貨物積替拠点と輸送・物流団地が *Venlo Trade Port (VTP, 150ha)* およびその拡張部 *Trade Port West (200ha)* の敷地で開発されている。物流企業用に特化した *VTP* 用地は過去 5 年でほぼ完売された。最終的に 350ha の用地に約 1 万人の雇用が見込まれている。高速道路・鉄道網に直結し、水路にも近いフェンローの目標は、所与の位置の優位を活かして「輸送都市」*transportstad* に発展することである (107-109)。

②ネーデルラントは「流通立国ネーデルラント」*Nederland Distributieland* という標語を掲げ、これが「全国交通計画」(交通・水利省, 住宅供給・空間秩序・環境保護省, 1989/90) で具体化される中心目標の一つとなっている。全国交通計画でフェンローは一貫貨物輸送拠点 *intermodaal (goederentranspoort-) knooppunt* の資格を与えられている (132)。

③近年ロッテルダムに入荷する貨物の流れが変わった。今日では高附加価値製品の部材となる半製品の入荷が増え、これは販売市場の近くで最終的に組み立てられる。より川下の加工企業の進出や高附加価値製品の組み立てと品質検査が、未来志向の生産基地としての *ermn* の今後の課題となる (257)。

④ *VTP* に拠点を置く企業の重点はますます物流の特別な機能 (価値附加物流) に移り、輸送機能は外部企業に任されるようになった。国境を越える密接な協力がフェンロー・ネテタール間に行われ、後者が貨物輸送拠点フェンローの機能の一部を代替することが望ましい。貨物輸送拠点フェンローはかくて「国際的・分散的貨物輸送拠点フェンロー・ネテタール」に発展できよう。競争条件が変化したため、多くのドイツの輸送取扱業者がフェンロー・テーヘレの拠点から撤退し、本拠地への新しい集中が行われたあと、エウレギオの分配中心地で交通経済の集中が一段と進むだろう。計画中の「エウレギオ産業立地メンヘングラトバハ・ユーヘン *Jüchen* (前者の東南で隣接)」の一部が一つの候補となろう (258-259)。

⑤他方 NRW にはすでに 10 の貨物輸送基地があり、デュセルドルフ、デュースブルクがその中核である。中部ニーダーラインではデュセルドルフの既存の、および計画中の諸施設とともに、*ermn* のドイツ側域からノイス港 (一貫貨物輸送拠点がある)、ドルマーゲン・シュトゥルツェルベルク両港、郵便貨物基地のクレフェルト・ヒュケルスマイ *Krefeld-Hückelsmay* (地図で確認できず) もこれに入れられるべきである。ニーダーライン物流の最適化のために「分散的貨物輸送基地デュースブルク・ニーダーライン」*GVZ DUNI* が構想されてよい。この後背地はライン・ルールを超えて広がるはずである。企業港ラインハオゼンとデュースブルク公共港以外にも、リペ河口域 (ベーゼル, フェールデ *Voerde*, ヒュクセ *Hüxe*), パトベルク *Pattberg*, ニーダーベルク *Niederberg*, ホーエンブートベルク *Hohenbudberg* (こ

の三者の位置を地図で確認できず）およびクレーフェルトの諸港がこの基地に属すれば、両立地ともライン・ルール西部への供給分担と負荷軽減とに資することになる（109）。

⑥一貫貨物輸送の拠点となす貨物輸送基地、一貫輸送拠点、港湾など、機能が異なる多様な分散的施設が協力することで全体供給能力が強化される。ドイツ側域のこれらの諸立地はフェンローとともにライン左岸全域を後背地とする「国境をまたぐ分散的貨物輸送拠点」*grenzübergreifendes dezentrales Güterverkehrszentrum* となろう（223）。

⑦ *ermn* は位置と交通の便により、回転盤機能の条件に恵まれている。優れた鉄道・港湾関連基盤を具える立地で交通に傾斜する諸経済部門を束ねることで、通過地帯にとどまる危険を回避できる。交通貨物の流れの一部を *ermn* 内部で堰きとめ、これに加工を施して附加価値を高めることである（239-240）。

(iv) 鉄道改革

① *ermn* の両域内でモーダルシフトのための対策が優先されるようになった。ベートウエ線計画が実現すると、貨物輸送量が大幅に増加するため、ライン河輸送の負荷が著しく増大する。よって、ドイツ・ネーデルラント国境地域は1993年9月に、鉄道路線のヘンゲロ *Hengelo* 経由ベルリン方向への北方迂回線とフェンロー経由ケルン方向への南方迂回線とを建設するという、ベートウエ線に対する保留条件にかかる基本的合意に達した。この2本の迂回線は通過貨物輸送の分散を可能にするものである。2本の迂回線のうち *ermn* 内部を通る南方迂回線は、マース河沿いにフェンローまで伸び、そこからフェンローーメンヘングラトバハーケルンという経路をとる。そのためにネーデルラント側域でマース河沿いに路線を複線化（カルデンキルヘンーデュルケン間、ライト中央駅ーオーデンキルヘン間、さらにメンヘングラトバハ、ライト両中央駅間の三線化；219ページ）・電化し、またドイツ側でもすでに単線では限界に達しているため複線化が必要である。二次大戦までに複線規格で建設されているので、路盤、橋梁、地下通路も問題ない。そこから分岐するいわゆる「フィーアエン大曲り」の複線化も望ましい。これはデュースブルクのライン河鉄橋の拡張の必要性とも直接に関連している。長期的にみればアントウエルベ港とライン・ルールとを結ぶ鉄道路線の拡充も今後の問題であろう。これはライン河とベルギーの海港とを直接に結び、*ermn* のドイツ側域南部に経済効果を及ぼすはずである。現在国境で途切れているウェールトールールモントーダールハイム *Dalheim* (D)ーベークベルク *Wegberg*ーメンヘングラトバハ路線はまだ半分しか複線化・電化されていないが、国際的貨物輸送に供せられる必要が生ずれば全線複線化・電化が問題になろう。これにとどまらず、同路線はエウレギオ内の近距離旅客輸送区間としての機能を発揮しうる（109-110）。

② 1994年8月にノイス・ライン河港で自動車輸送基地が開業した。建設費5000万DMを要しECおよびNRWから補助を受けたこの施設は、新車輸送を道路輸送から水路・鉄道輸

送に切り替えることを目的とする。製造企業はノイスで新車を仕向け地ごとに仕分けし、VW [ポルスブルク]、BMW [ミュンヘン] 両社がこれを利用するならば、新車を運んだ船や列車が帰り荷を積めるので合理的となる (111)。

③目下、ライン・ルール環状鉄道 *Ringzug Rhein-Ruhr* により、地域内梱包貨物輸送を鉄道にとり戻すことが検討されている。これはライン・ルールを周回する路線に 24 時間運転で貨物列車を短い間隔で運行し、任意地点で積下しを行い、遠距離輸送への中継点まで輸送する構想である。この環状鉄道に *ermn* はライン・ルール西縁で接続が可能である (168)。

④近距離公共旅客輸送について、局地的にドイツ側ネテタールと国境を挟んで向かい合うネーデルラント側諸自治体域との間で、国境を越える交通が盛んだが、場所により事情がかなり異なる。このことも考慮し、近距離公共旅客輸送では以下が検討課題となる。I) クレーフェルトおよびメンヘングラトバハに区間準急 *InterRegio* の停車、IC 停車駅へ格上げ、ii) フェンローに IC 停車、iii) ライン左岸域の近郊鉄道網の拡充と近距離公共旅客輸送連絡としてウェールト・ルール・モンターベーク・ベルク・メンヘングラトバハ鉄道路線の復活、iv) 近距離公共輸旅客輸送網、時刻表、運賃表の国境を越える調整と接続、v) 国境を越える交通供給体制改善のため、メンヘングラトバハ・ウェールト間の利便性の向上。たとえばメンヘングラトバハでの接続を便利にした上で定時点運行、新型車両の導入、駅の増設など、vi) 農村地域での近距離公共旅客輸送の供給保証 (219, 256)。

以上の鉄道輸送にかかる提言は *GA* の提言とほぼ同一であり、この間に後者がほとんど活かされていないことが浮き彫りにされる。総じて *ermn* の人、貨物の流れの大部分が出発地、目的地を域内に持たない通過輸送であり、*ermn* 内両側域間の流れはまだ比較的細いというのが *EP* の実態認識である。逆説的に言えば、「通過輸送地帯」にとどまっていること自体が *ermn* 空間の「負の等質性」を生み出す一要因になっていると観ることもできる。しかし問題はそれにとどまらない。輸送分野にかかる *EP* の現状分析は、ネーデルラントがロッテルダム (エーロポールト) とアムステルダム (スヒプホル) を中核とする多層的な輸送中心地の網を全国的に広げているのでなくて、両者が後背地のライン・ルールに直結しているのが実態であるとの基本認識を踏まえている。それは、この中間に位置する *ermn* が、現状では「通過輸送地帯」にとどまっているとの認識と整合するかに見える。しかし、*ermn* がライン・ルールの一部をなすという認識と、*ermn* がラントスタト、ライン・ルール両コーナーベイションの間の「通過輸送地帯」にとどまるという認識とは明きらかに矛盾する。*ermn* がライン・ルールの一部であるならば「通過輸送地帯」は *ermn* の外部にあるはずだからである。*EP* はこの矛盾する二つの認識の間を揺れ動いている。逆に、まさにこの揺れにこそ *ermn* の地域性把握の難しさが映し出されているとも言えよう。

6) 環境問題

環境問題は、国境を越えて *ermn* の両側地域を等質空間化（負の等質化）する人為的・自然的要因である。それは軍事基地化と別の意味で、国境の意義を低下させる。時代の要請を受けて *EP* は詳細に環境問題の検討に紙数を費やしている。以下、1990年代初の *ermn* の環境状況の証言とも言える *EP* の実態認識を検討する。

① *ermn* の大気汚染物質の大部分はライン・ルールから排出され、リンビュルフ県の硫黄・窒素酸化物の80～90%が国外から飛来し、その半分がドイツを発生源とする。他方で、リンビュルフ県の主に工業部門からの排出物の95%が県外に飛散し、硫黄・窒素酸化物の総排出量はネーデルラント平均の2倍に達した。ここ20年来の対策により硫黄酸化物排出量は大幅に減ったが、アンモニア排出量は集約畜産の拡充でむしろ増加している。ネーデルラントでもっとも深刻な問題はアンモニアによる大気汚染で、これはリンビュルフ西北部でネーデルラント平均の2倍に達している。これがノールト・ミデンリンビュルフの森林と自然保全地区に由々しき損害をもたらし、農業と観光業に被害を及ぼしている。その元凶は農業自体、とりわけ畜産である。とくに過敏な環境のデ・パール地域で雨水の酸性が全国平均の20%以上に達し、樹木の1/3が枯れ死、またはそれに瀕しており、当地はネーデルラントで最も甚大な森林減少に見舞われている地域となった（121-122）。

② *ermn* には無数の河川が流れ、国境を横断する流水にかかる利害調整がとくに重視されてきた。ドイツ・ネーデルラント国境条約に基づき、1963年にドイツ・ネーデルラント国境河川委員会が設置され、水量調整ばかりでなく近年は水質・地質保全にも取り組んできた。リンビュルフ県も河川保全の分野で望ましい国境を越える合意と統合を目指して、ドイツの諸水利組合と協力してきた。

国境地帯の水質が近年大幅に改善されてきたとはいえ、1990/91年のリンビュルフ・NRW国境地帯調査により、23か所の検査地点のうちケンデル *Kendel*（地図で確認できず）とスワルム *Swalm/Schwalm* 二本の川だけしか、「一般環境水準規定」*Normen Algemene Milieukwaliteit*（AMK: NL）と *Allgemeine Güteanforderungen*（AGA: D）とを同時に満たさないことが判明した。最近のマース河の水質は1982年に比べて明らかに改善されたとはいえ、年間100日に及ぶ低水位期間にかなりの区間で汚染される。汚染物質の多くは上流のフランス、ベルギーから流出してくる。これよりはるかに少ないとはいえ、国境地帯の支流・支流からも汚染物質が流れ込んでいる。ルール *Roer/Rur*（ルールモントで右岸からマースに合流）は塩化物、硝酸塩の濃度が高く、ニールス（ヘネブ *Gennep* 付近で右岸からマースに合流）、スワルム/シュバルム（スワルメ *Swalmen* で右岸からマースに合流）も汚染度が高く、酸素含有量が少なく、酸性が強い。

ライン河は1980年代に水質改善が進み、とくに酸素含有量、重金属、各種有機ハロゲンの

指標が改善したが、富栄養化は改善の余地を残す。1990年の品質検定でライン河の水質は中位水準（II級）ないし要注意水準（II/III級）であった。

1993/94年の年末年始のライン、マース両河の大水は流路可航化が及ぼす悪影響を如実に示した。生態学上の水質だけでなく、地表水の急速な排出により水流の自己浄化作用が失われた。この悪影響は農業の排水設備が春・秋期に地中水分を急速に排出することにより強められ、夏期に水が不足し、農業にも森林地区にも悪影響を及ぼしている。

農業への悪影響をできるだけ軽減するために、ノールトリンビュルフでマース河から小川への導水が行われている。これにより水の化学成分が代わり、とりわけペール川上流域で水流と川岸の植生および動物の構成変化を惹きおこした。ドイツ・ネーデルラント自然公園マース・シュバルム・ネテに水質の変化に敏感な湿地帯の生物圏が無数にある。地表水の質はとくにノールト・ミデンリンビュルフの砂地で、大気成分悪化と過剰施肥とにより損われている。とりわけマース、ルール、ニールスの川岸と氾濫池が重金属と有機微細不純物とにより悪影響を受けている（123-125）。

③ *ermn*にはネテタール、ブリュゲンの飲料水収集施設の保全域の一部がネーデルラント側に、逆にベルヘ、ハニク *Hanik*, グローテ・ヘイデ *Groote Heide*, テーヘレ, レーフエル *Reuver*, ヘルケンボス *Herkenbosch* の同様施設がドイツ側に広がっている。地下水も排水設備と灌水による急速排水により悪影響を受けている。そればかりか, *ermn*各地で飲料・工業用水供給のための地下水の収集, 広大な面積を要する砂利・砂採掘, 褐炭露天掘り, ラテラール *Lateraal* 運河（地図で確認できず）建設が甚大な影響を及ぼしている。そのため源流が細り, 地下水位が低下し, それに伴い環境上の機能がたえず損われるという結果を招く。地下水位低下による脱硝化能力の減少, および過剰施肥と大気中の有害物質量の増加とが重なり, 地下水最上層の硝酸塩含有量に対する飲料水基準を, ノールト・ミデンリンビュルフ, とくにマース河西側の地下水収集地域の50%以上が守ることができないでいる。

ドイツ側域内でも過剰で不要な肥料, 液肥, 殺虫剤の投入により, とりわけ集約農業地域（フィーアゼン, ハインスバルク, クレーフェ3郡）の地下水の濃度が飲料水命令の基準を大幅に超える。国境をまたぐ水保全地域レーフェル（NL）/ブリュゲン（D）では地下水の汚染がひどく, 汚染度の低い水と混ぜてやっと最低限の水質を確保している（125-126）。

④さらに農業と環境保護との軋轢がデ・ペール区域とマース河沿い域北部でとくに目立つ。そこでは集約農業が自然・景観, 保養・余暇機能の著しい障碍になっている。それゆえにデ・ペール地域は第四特別命令で, とくに重大な, また特殊な環境問題のため, 統一的にして土地柄にあった地域開発と環境政策とが推進されるべきであるとされる, いわゆる *ROM (ruimtelijk ordening en milieubeleid) -gebieden* の一つに数えられている。環境問題対処のために, ネーデルラントのいくつもの省とノールトブラバント, リンビュルフの両県とが1992年に協定を結び, デ・ペールとマース河沿い域北部のために *ROM* 政策の一層の精緻化を図る

ことになった。ここでの全般的目標は、地下水の限界値を超過させるにいたる過剰施肥を制限することにある。磷酸塩汚染のこれ以上の悪化を遅くとも 2000 年に食いとめ、窒素も 1986 年比で 70～90%減らすことが目標である。そのために人工肥料と家畜排泄物が大幅に制限されることになる。とはいえ目下ごく少数の農家しか規定された基準を守ることができないので、地表水と地下水の硝酸塩と磷酸塩の負荷はさしあたりわずかしか減らず、目標年までの目標達成は無理であろう（126）。

⑤農業によるアンモニア汚染がデ・ペールほど高いところは、全ヨーロッパにない。これを減らすために、2000 年までに 1988 年基準で 50～70%，2010 年までに 80～90%減らす計画である。地域的に異なる機能分担を実現するために、環境改善地域 *milieu-herstructureningsgebied* と環境基盤地域 *milieu-basisgebied* とに分けられた。後者に集約農業を集中し、前者に自然・環境機能を保持しようというものである（127）。

⑥ゴミ焼却に関して、マースブラハト（NL）とベーツェ（D）で計画中のゴミ焼却場と国境近くのゴミ集積場、ドイツ側のベーツェ-ベンブ *Weeze-Wemb*、ニーダークリュヒテン、ローテンバハ *Rothenbach*、ネーデルラント側のワンバハ坑 *Wambach-Groeve*（テーヘレ）、フェルゴーセ坑 *Groeve Vergoossen*（エヒト）は、それぞれ隣国に懸念を惹き起こしている（130）。

⑦さらに国境地域にいくつもの軍用地があり、それらが土壌汚染をもたらしている可能性がある。とりわけ水質を害する物質使用で、たとえばルールブルフとブリュゲン両飛行場は土壌汚染が推定され、しかも国境を越えて影響を及ぼしている恐れがある（130）。

⑧総じて *ermn* は環境価値が高く、魅力的景観に恵まれているにも拘わらず、国境地域であるため、軍事施設が広大な土地を占拠して景観を損ない、地表・地下水汚染が進み、さらにドイツ側域で英軍使用のルールブルフ、ブリュゲン両空港から生ずる離着音が隣接地域に被害を及ぼしている（92）。

⑨ *ermn* 地域では甚大な騒音公害が軍用飛行場から惹き起される。とくに NATO 飛行場ルールブルフは、ネーデルラント側のベルへと国立公園デ・ハーメルト *de Hamert* とに公害を及ぼしている。またブリュゲン空港は、とくに国境をまたぐ自然公園マース・シュバルム・ネテおよびスワルメ、ルールモント、ルールダーレ、さらに国立公園メインウエフヘビート *Meinweggebied*（地図で確認できず）に公害を生んでいる。ネーデルラント航空法に国内に騒音公害をもたらす外国の空港に対する規制がない。これらの空港に対しては騒音公害法 *wet geluidhinder* に則り、航空法と大規模空港騒音公害命令 *gelundbelasting grote luchtvaartterreinen* の規定に準拠して騒音保護地区 *geluidzones* が規定された。1984 年に外国空港に対する騒音保護命令 *geluidszoneringsverordening* がノールト・ミデンリンビュルフで決定された。これによりドイツ側域にある軍用空港ブリュゲンとルールブルフに対する騒音保護地区が確定した。

この間にマーストリヒト（ベーク *Beek*）空港がデ・ペール空港の代わりに拡大する見通し

となった。というのもデ・パール空港が引き続き軍用に使われるからである。ドイツ側域の軍用空港が民間空港に転ずることがあれば、騒音公害が減ることは期待できない (127-128)。

7) 空間経済的政策

(i) 国・ラント次元

①ネーデルラント政府は、農業に関して「構造基準 緑の空間」*Structuurschema Groene Ruimte* (農業・自然保護・漁業省, 住宅供給・空間秩序・環境保護省, 1993) で、フェンロー・テーヘレ地区を施設園芸のための地域的中心として規定し、当地区は地元農家増大の余地を十分に残すだけでなく、拡大余地のない西部の園芸農家を受け入れる役割を果たすべきものとしている (132)。

②NRW ではいわゆる「地域化された構造改革」(経済・中間層・技術省, 1990) 路線を目指して、州政府の勧告に基づき 15 地域が設定された。そのうちの 하나가 *ermn* ドイツ側域を含むデュセルドルフ・中部ニーダーラインであり、自己責任による地域開発構想が練られた。交通部門では「連邦交通路計画」(連邦交通省, 1992) が 2012 年までの 20 年間の見通しを策定している。環境・景観保護分野では *Natur 2000* (環境・空間秩序・景観省, 1990) に基本構想が盛り込まれている (134-135)。

(ii) 県・行政区次元

①県・地域次元で、ノールト・ミデンリンビュルフに対してリンビュルフ県が新しい地域計画 *streekplan* (1994 年) により、全国次元の空間秩序的開発の地域的具体化もしくは適用を提示した。他方で、1992 年のノールト・ミデンリンビュルフの構造展望の作成にあたり、とりわけ工業と物流との複合の強化による経済構造改善が重視されている。1992 年の地域計画では、ノールト・ミデンリンビュルフに多様な特殊機能が期待されていたことが判る。それは、i) 接続機能：「主港」と一貫貨物輸送推進の需要とから、フェンローを二次的の結節点として建設する、ii) 部材納入機能：地場小規模工業指向、iii) 在庫機能：アグリビジネス重点の開発を狙う、iv) 滞在機能：自然空間が秘める可能性を活かし観光・保養分野を地域経済政策の眼玉(「槍の穂先」*speerpunt*) にする、以上である。新しい地域政策案は、「自立した地域」*regio's op eigen kracht* という国家的目標と足並みをそろえて、ノールト・ミデンリンビュルフそれぞれに自己組織化の可能性を自由に開発させようとするものである。ノールト・ミデンリンビュルフの諸計画は、地域経済開発と地域的組織能力とを両郡において強めることを狙っている (135-136)。

② *ermn* ドイツ側域内に対する行政区 *Regierungsbezirk* 次元の空間秩序・ラント計画による地域目標は、「デュセルドルフ地域開発計画」(1986) で明文化されている (137)。

(iii) 基礎自治体・自治体連合次元

さらに、*ermn* の構成単位である基礎自治体が、近年いっそうの自己責任と自発性を目指す地域開発構想・計画を策定した。ネーデルラント側でノールト・ミデンリンビュルフそれぞれの郡（ヘウエスト）次元で、地域開発計画が策定された。ドイツ側域内にかかる地域協力は「デュセルドルフ・中部ニーダーライン地域会議」（1986年）を機に制度化された。ここで初めて、この経済地域の基本条件と立地条件との改善のための今後の協力の在り方をめぐり包括的に協議され、その結果、「一つの共通の地域観念」*ein gemeinsames Regionalkonzept*（1993年）が生み出されたという。当会議による今後の地域内協力の重点項目として、土地の活用、交通、廃棄物、職業教育、近隣地保養、旅行、軍用地の諸問題が挙げられている。1995年時点で33自治体が参加しているが、まだ規約もなく、地域の誘導委員会、地域委員会、在デュセルドルフの事務局があるだけである。当会議と*ermn* との活動がうまく噛み合うために、両方に加盟している自治体の存在がものを言うはずである。当会議のこれまでの活動が地域的観念をかなり強めたとはいえ、まだ「一つにまとまった地域としての自己意識」*ein einheitliches Regionalbewußtsein* が育っていない（137-139）。

以上の検討から、ネーデルラント政府も NRW 政府も、「地域」の自己責任の原則を掲げて、下位地域の自立的発展の促進を空間政策の根幹に置いていることが認められる。ただし、ネーデルラント、NRW 双方とも下位地域が多層化しており、「地域」観念はけっして一義的でない。ネーデルラント側では国、県（リンビュルフ）と郡（ノールト・ミデンリンビュルフ）の3層に、NRW 側でも連邦、ラント（NRW）、行政区（デュセルドルフ）、基礎自治体連合（デュセルドルフ・中部ニーダーライン）の4層に多層化している。それにも拘わらずネーデルラント、NRW 双方とも、重層的な地域計画をそれぞれの側で調整・統合する機能の担い手が不明である。いわんや国境を挟む両側での独自なかつ重層的な地域政策を調整・統合する機能をどこが担うのかについて、*EP* は言及していない。

そもそも国境をまたぐ空間としての *ermn* に、ネーデルラント、NRW 両政府が「自己責任」と「自発性」に裏打ちされた「一つにまとまった地域としての自己意識」を具える新しい地域次元の析出を期待しているのか、疑わしい。少なくとも、双方の政策当局者が地域政策上 *ermn* をどのような地域単位として位置づけているかを、*EP* の記述から読み取ることも難しい。むしろ、連邦、国・ラント、県・行政区、郡・基礎自治体各次元で国境の両側で策定される諸地域政策が、かえって *ermn* 内部の両側域の断絶を再生産する結果を招いていないか、検討の余地があろう。隣の *ERW* と対照的に、*ermn* は公法団体になることをこれまで拒み続けてきた。非官僚的、弾力的な長所を具えるゆるやかな団体の形態の実績に照らし、これを変える必要がないとの理由からであるという（142）。この立場には、国境の両側の政府、自治体による多層的な地域政策が、地域としての *ermn* の自己形成にかえって妨げになるとの認識が潜んでいるのではあるまいか。

8) *ermn* の自己認識

ermn は元来国境の両側の住民を互いに近づけ、国境障壁を低めるために設立されたものである。この活動のお陰で、かつて互いに接触がなかった諸団体がいま *ermn* の作業部会で協働している。利益関心のずれは少ないといえ、とりわけ言語問題がドイツ側に潜在する。住民間の「エウレギオ意識」*Euregio-Bewußtsein* はまだきわめて低く、電話調査によると回答者の 6% が *ermn* を多少とも知っているか、自分がこのエウレギオ住民であることを知っているにすぎない。これに対して回答者の 1/4 が、自治体や商工会議所との国境を越える協力を知っていた。ヨーロッパ統合の進展につれて国境を越える協力が必至であることを多くの人が理解しているといっても、それがエウレギオをただちに連想させるわけではない。

ermn が一つの「統一体」*Einheit* か否かについて見解が分かれる。ドイツ側域住民の「一体性」*Zusammengehörigkeit* に対する肯定的態度は明らかだといえ、まだいかなる「共属感情」*Gemeinschaftsgefühl* も生まれていない。企業次元で両国の大企業の 1/3 が国境を越える協力を知っている。ただネーデルラント側の認知度はドイツ側に比べて明きらかに低い。自治体と商工会議所では、後者が *ermn* の構成員であるために協力を高く評価する一方で、前者の半数は、傾向として評価が低いか、存在を認識していない。企業は *ermn* を、しばしば手に余るほどの広範な分野を抱えこむ準自治体 *Quasi-Gebietskörperschaft* とみている (142-144)。

以上の観察は、*ermn* の構成員、すなわち住民、企業、自治体、商工会議所等の間における *ermn* 認知度が総じてきわめて低いこと、したがって、共属感情の芽生えもまだみられないことを明きらかにしている。政府や上位自治体の地域政策の対象として「地域」として十分に認められていないだけでなく、両側域住民の共属感情の点からも実体性がきわめて弱いとみなければならない。

このような現状認識は、すでに物流拠点としての地位を確立したフェンローと、今後サービス業拠点に転化するべきクレーフェルト、メンヘングラトバハとの間のなくもがなの競合を避けるために、機能分化が必須となることを含意する。しかし、機能分化の具体的な展望を *EP* は示していない。国境を挟む自治体が反発しあう面があることは、フェンローを当初 NRW 側でも越境貨物輸送中心地として連邦交通路計画にとり入れることが予定されていたにも拘らず、ドイツ側のさる自治体（自治体名不明）がこれに応じないため実現にいたらなかった事例 (109) が示している。

ここで、企業次元の *ermn* の認知度でネーデルラント側がドイツ側より低いことが注目される。むしろ逆であって当然だからである。この意外な現象は、ネーデルラント側のライ

ン・ルール指向性はその逆よりも強い実態が、*ermn* という制度への関心の低さをもたらしているからではないかと考えられる。

9) 小括

以上、*EP* の叙述を8項目に整理して、現状分析と展望・提言を点検した。これから導き出される問題点をまとめると以下のようになる。

第一に、*ermn* が全体としてライン・ルールの一部をなしているのか、ライン・ルールとラントスタトとの中間地帯をなしているのか、それとも *ermn* がまだ地域的一体性を具えるにいたらず、ドイツ側域内がライン・ルールの一部をなし、ネーデルラント側域内は中間地帯であると観るのか、*EP* の観点が定まっていないことである。ネーデルラント側域からの越境通勤者の17.6%がドイツに向かい、その逆方向は0.3%にとどまること、ネーデルラント側域内企業の販路の14%、仕入地の19%をドイツが占めるのに対して、ドイツ側域内企業の販路の3%、仕入地の9%をネーデルラントが占めるにすぎないこと、以上の事例はドイツ側からネーデルラント側域内に働く引力が、逆向きの引力に勝っている例証となる。もちろんこの地域的ベクトルがただちに *ermn* の地域的一体性を生みだすものでないし、住民感情として地域的一体感がまだ生まれていないとしても不思議でない。*ermn* のドイツ側域内がライン・ルールの一部をなすことはほぼ疑いえないとしても、政治・言語国境の断絶作用がネーデルラント側域をその外にとどまらせている実態を見誤ってなるまい。とはいえ、少なくともネーデルラント側域がライン・ルールの漸移地帯をなすと観ることはあながち不当でなかろう。すると、この漸移地帯がどこまで拡がっているかが問題になる。

第二に、ここでエントホーフエを中心とするノールトブラバントの位置づけが論点として浮上する。*EP* の検討により、ネーデルラント側域がもっとも強い地域的絡み合いを示すのはノールトブラバントであることが確かめられた。そのノールトブラバントがエントホーフエからクレーフェルトまでの都市連鎖の形成により、*ermn* ドイツ側域内との地域的連続性を示し始めたことも指摘されている。この点を考慮するならば、ノールトブラバントもまたライン・ルールの漸移地帯とみることが可能になる。

第三に、ここでフェンローの位置づけが問題になる。ネーデルラント政府はフェンローをロッテルダムの「延長された埠頭」と位置づけ、ラントスタトとライン・ルールとの中継機能を期待している。他方でフェンローは同じマース河沿いのルールモントとともに、国境をまたぐ都市連鎖の「踏み石」、「橋脚」の役割をも期待されている。後者は、都市連鎖を介してライン・ルールがノールトブラバントまで拡張するための橋頭保の役割を果たす可能性を孕む。すなわち、フェンローがラントスタトとライン・ルールとの中継地なのか、それともノールトブラバントとライン・ルールとの中継地なのかという位置づけに、検討の余地が残

っていることになる。

第四に、*EP* は *ermn* のドイツ側域について、デュッセルドルフ圏（ライン・ルール）の溢出効果を繰り返し強調するが、ラントスタットの溢出効果についてはほとんど言及がない。かりに *ermn* をライン・ルールとラントスタットの中間地帯とする観点に立つならば、後者の東方への拡張（西方への拡張は地理的に不可能）と前者の西方への拡張とがどのように相互作用を惹き起こすかという問題は、*ermn* にとどまらず独蘭国境地帯のすべてのエウレギオに共通する根本的問題であろう。

注

- 1) 経済用語としての *Verflechtung/verflechting* の英訳は *amalgamation*（融合）/*integration*（統合）とされている（*Pons*）。しかし英訳では複数の空間または組織が単一になること（空間形成結果）に関心が向かい、その要因は主たる関心事でない。これに対して *Verflechtung /verflechting* は、当該の空間または組織を構成する諸経済主体それぞれの機能が複合的に噛み合う面（空間形成要因）に焦点が当てられる。この語は経済空間分析における独蘭語文献の基本概念でもあるので、「絡み合い」という直訳をそのまま使うことにする。
- 2) 本原稿執筆中に、*EUREGIO* の *INTERREG IV* 企画としてミュンスター大学地理学教室による調査報告書「*EUREGIO* のドイツ側域内における移住と居住にかかるアンケート結果」が公表された。これにより、ミュンスターラントでネーデルラント人が国内より広く、優れた不動産を安く手に入れられることが移住の主要動機であることが明らかになった。1990年代初の *ermn* の調査結果と逆である。ネーデルラントにおける人口増にともなう不動産価格の高騰がネーデルラント人のドイツ移住を促している逆転現象は、きわめて興味深い。これは関連資料として別稿で紹介したい。
- 3) ベーツェ空港のその後の動向を、山田徹雄『ドイツ資本主義と空港』（日本経済評論社、2009年）が「もうひとつの「デュッセルドルフ空港」」（214-225 ページ）で丹念に追っている。これによると予定通り 1999 年に英空軍が撤退し、2003 年 5 月に民間空港として操業開始の運びとなった。ちなみに山田は *Weeze* を「ヴィーツェ」と表記しているが、長母音の“ee”は「エー」と表記するのが妥当であろう。