

## ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (2)

— 「都市連合の三角形」の事例に即して —

渡 辺 尚

### 7 SD の交通基盤

#### (1) 問題状況

すでに序論で述べたように、SD は四つの重点目標を掲げ、なかでも交通基盤の開発・整備をSD空間政策の鍵と位置づけていた。そこで本章は、交通基盤に焦点をあてる。

『提言書』は、交通基盤を①SD域内の連絡路、②SD域外との連絡路、③SD域を通過する第三地域間連絡路、以上の三種に分けて検討を加えている。ここで注意すべきは、①は域内への向心力を生むのに対して②・③は域外への遠心力を生み、よって両者はかならずしも適合的關係に立たないことである。したがって、両者のいずれを重視するかに、SDに対する基本認識の相違が反映していると言えよう。後章で論ずるように、政策努力により形成されるべき地域としてのSDに対する期待に、ネーデルラント側とドイツ側との間に隔たりがあることは否めないのだ。当然に、『提言書』作成にあたったトゥウェンテ大学とミュンスター・オスナブリュク大学との間にも、問題意識の食い違いがあったであろう。したがって、『提言書』は学術的・客観的な政策提言の形式を踏みながらも、作成者間の見解の相違を調整して作成された文書として読まれるべきものである。

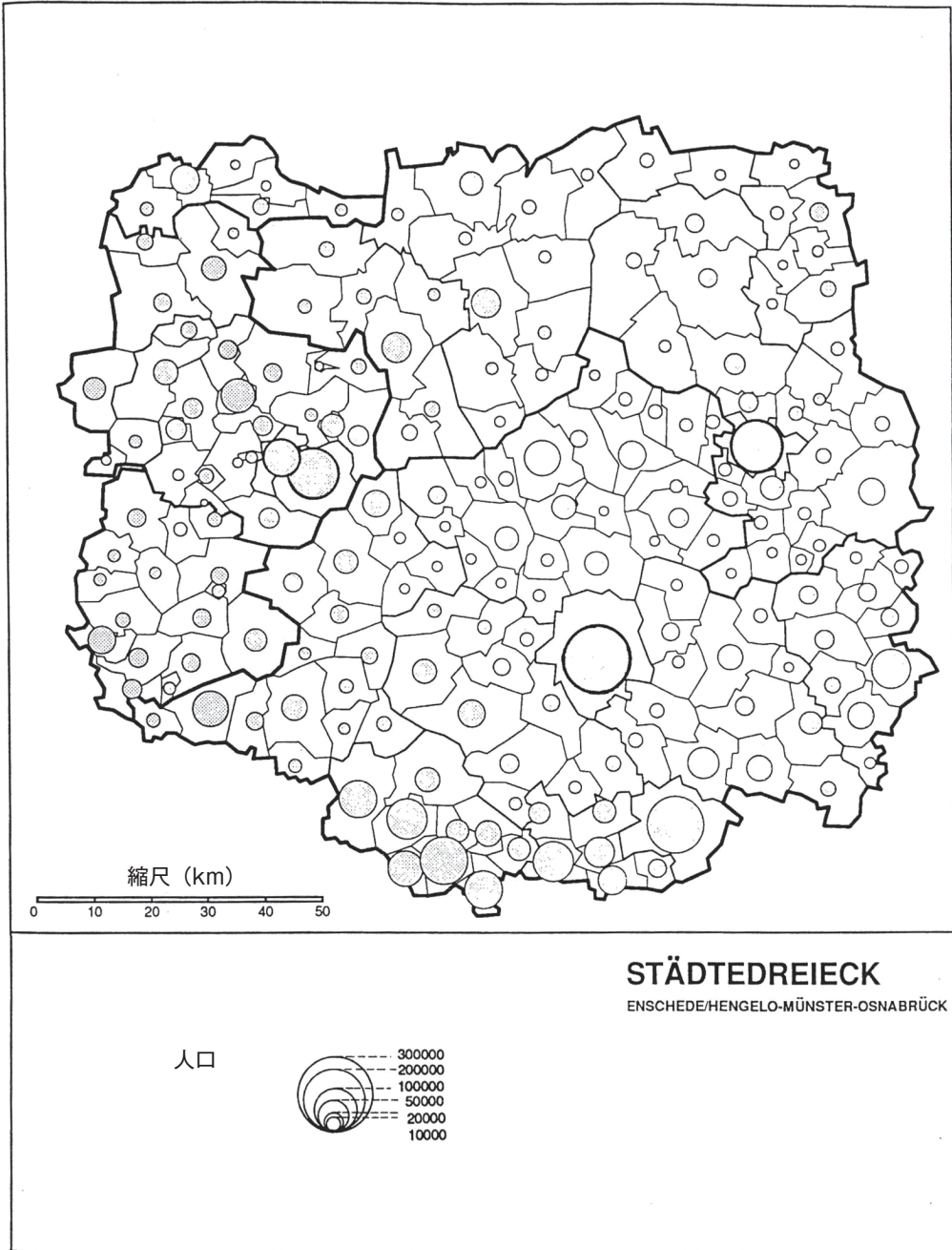
ともあれ、『提言書』をつらぬく一致した認識は、SD四市の関係位置の孤立性である。ここであらためてSDを構成する地区公共団体の分布を図示すると、図7-1、7-2のようになる。これを一瞥するだけでも、そもそもSDが一つの地域単位を形成する地理的条件を具えているのかが、問われる。『提言書』の執筆者たちもこれを問題視することで一致していた。「四市は約100kmも隔たっており、それぞれの周辺をふくめて、いかなる形でも隣接していない。これは国境を越えるか否かを問わず、都市間協力としてまればな事例である。したがって、これら四市の相互協力が、実際にネーデルラントとドイツの地区公共団体間の協力の一つの適合的形態と言えるかどうか疑問である。」(I 83)と、『提言書』は率直に述べている。そのうえで、「SDの三頂点が比較的離れているだけでなく、これらの間にある諸区域の人口密度も低い。よって、SDが輪郭を具える一つの都市的結節点 *ein städtischer Knotenpunkt* に首尾よく生成しようとするのであれば、経済的・文化的関係をより深化するための前提条件として、構造基盤〔交通基盤〕の〔域内〕接続が根本的に改善されなければ

図 7-1 SD 域の地区公共団体



STÄDTE DREIECK  
ENSCHÉDE/HENGÉLO-MÜNSTER-OSNABRÜCK

図 7-2 SD 域の地区別人口 (1990)



## ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (2)

ならない。」(I 110) と、指摘する。

図 7-1, 7-2 が描きだしているように, SD 三市 (エンスヘデ・ヘンゲロ双子都市は一市とみなす) はそれぞれ NRW の周域, 外縁に点在する孤立都市圏を形成しているものであり, これらを一つの地域に一体化することを旨とする政策的努力が, はたして空間経済上の合理性を具えているのかが問われるところである。この点からして, 『提言書』の以下の総括的提言は含意に富む。「一方ではラントスタトとベルリン・ワルシャワ間の, 他方ではスカンディナヴィアとルール地区・北イタリア間の都市的ネットワークの中で, SD は都市連合 *Städteverbund* として自己の輪郭をえがきだす好機に恵まれている。アルンヘム-ネイメーヘン結節点 *Knoothenpunt Arnhem-Nijmegen* (KAN) やハノーファのような他の交通地域 *Verkehrsregion* との競争において立地優位を確保するためには, SD は通過路として, また域外との連絡路において, 大幅に改善されなければならない。……四市間の経済的・文化的交流関係を強化するための前提条件として, SD 内部の連絡路もまた改善されなければならない。協力しあう四市はその際, 地域全体に対して触媒 *Katalysator* として機能する。同時に, 四市は相互間の距離の大きさに照らして, SD としてたしかな輪郭の形成に努めなければならない。」(I 111)

ここで, 二つの「輪郭」が含意されていることに気づく。すなわち, 「地域」としての SD の空間特性を表現する語として, 「都市連合」, 「交通地域」, 「都市的結節点」, 「触媒」という語が使われているが, 前三者は前記の②および③に, 最後者は①に関わる。そうして, 前者が第一の顔であり, 後者は第二の顔として劣後している。②, ③では SD の頂点ないし辺が前面に出るが, ①では三頂点は「触媒」にとどまり, 面としての SD を下支えする。それだけではない。②, ③では地域としての SD に遠心力が働き, 逆に①では向心力が働く。ベクトルの向きが正逆であり, よって両者の同時達成は無理である。『提言書』が, ①ではなく, ②, ③に重点が置いたことは, これの作成者がこのことに気づいていたからであろう。

### (2) SD の輸送業<sup>1)</sup>

交通基盤分析の検討に入る前に, SD 輸送業の実態を一瞥しておこう。『提言書』によれば, 1990 年代初の EC 市場統合により, 正負いずれであれ最も強い影響を受ける SD 域の産業部門は, 繊維工業および輸送業と見られていた。BRD の貨物輸送需要は高成長を予想され, とりわけ西南ニーダーザクセンのオスナブリュク圏および NRW 北部のミュンスターラントという二つの「交通地域」*Verkehrsregionen* では, 貨物輸送の増加率が全国平均を上まわると予測されていた。他方で, ネーデルラントの貨物輸送業は早くから国際化しており, 当時すでに全 EC 輸送市場の 4 分の 1 を占有していた。国による規制の撤廃, とりわけカボタージュ *cabotage* (国内輸送市場への外国企業の参入) 禁止の撤廃が, ネーデルラントの輸送

取扱業にドイツ市場を開放して、輸送車輛の稼働率を高め、もって生産性を上げることが期待されていた。(II 129). 同じSDの輸送業でも、EC市場統合により予測される影響は、ネーデルラント側とドイツ側とで違いがあったことが判る。

とはいえ、エンスヘーデ-ヘンゲロの輸送業が、1980年代に全国平均以上に雇用拡大をつづけたのは、強度の輸出性向のゆえではなく、トゥウエンテ貨物輸送企業の中小企業性によるものであったと、『提言書』は指摘している。トゥウエンテ-サルラント商工会議所によると、エンスヘーデ-ヘンゲロを中心とする全トゥウエンテ貨物輸送業者の半数近くが、50人未満の雇用規模であった。この中小規模性は、むしろ当業種の輸出性向を弱める一因であったという。とはいえ、この2年間のトゥウエンテ輸送企業の対外業務の急増ぶりと、設備更新・合理化投資へ向かう企業が全国平均を上まわる比率からして、トゥウエンテの当該企業がEC域内市場創出を好機として捉えようとする積極的姿勢が窺われると、『提言書』は指摘している。オーフェルエイセルでの聴取り調査の結果、輸送部門企業は外国企業との協力態勢を組むことを効果的手段と見て、とくに同規模のドイツ企業を好ましい協力相手とみなしていたという。

以上の、ネーデルラント貨物輸送業が当時全EC輸送市場の4分の1を占有していたという記述と、トゥウエンテ貨物輸送業の輸出性向が弱く地場市場志向であったという記述とを照らしあわせると、EC市場を抑えていたのはラントスタトの大規模輸送業者であったことが浮かびあがる。他方で、国境地域トゥウエンテの中小輸送業者は、まずは国境の撤廃による地続き効果の上昇を活かすべく、SD域内市場への進出を積極化したであろう。とすると、オスナブリュクはラントスタトの大規模輸送業者の東方ベクトルの強化と、トゥウエンテ中小輸送業者のSD市場への参入との、二重の競争圧力に直面したことになる。

事実、トゥウエンテと同じく貨物輸送業の比重が大きいオスナブリュクは、市場自由化によるネーデルラントからの競争圧力が強まることをとくに警戒していた。とはいえ、多くの企業が業務拡大に楽観的であり、とりわけ貨物空輸、国際的輸送取扱業、連接貨物輸送<sup>2)</sup>の成長が予測され、しかも多くの企業がネーデルラント企業と協力態勢をとる戦略を打ちだしていた。オスナブリュク輸送業は、トゥウエンテ輸送業との共存に適合的な条件を具えていたのだ。なお、ミュンスターでは輸送業の比重がきわめて小さく、1991年の当該業種の被用者構成比は4%を占めたにすぎない。(II 129-132)

以上から、トゥウエンテとオスナブリュクの輸送業は、競争関係の可能性を秘めながらも、ひとまず戦略的提携態勢を組むことで一致していたと言えよう。両地に共通するかかる利害関心は、ミュンスターが共有しえないものである。これはそのまま、前二者の位置特性の共通性、すなわち両者がNRUWの外縁に位置することの反映と観ることができるであろう。

### (3) 国・ラントの交通軸構想

EC 市場統合が域内輸送市場におよぼす作用にかかる SD 域の問題状況を、以上のごとく総覧したうえで、『提言書』は交通基盤分析に向かう。

EC 市場統合に際して、ネーデルラント中央計画局 (RPD) *Rijksplanologische Dienst* は、中・東部ヨーロッパは外航海運に適した港が少ないので、ハンブルクやロテルダムのような西部ヨーロッパの大規模海港が取扱量を増やすとの見通しに立ったという。よって、ラントスタト-ベルリン交通軸の枢軸性の強化により、とりわけ通過輸送におけるロテルダム、スヒボホルの国際的地位の堅持を期待できるとの戦略的観点を RPD は表明した。それは、この東西軸上に位置するレヒオ-トゥウエンテとオスナブリュクとが、ラントスタトを大陸部ヨーロッパ東・北部につなぐ連絡地域 *Verbindungsregion* としての役割を担えるとの見通しに立つものでもあった。他方で、SD を通る東西軸が KAN-ルール地区を貫く東西軸との競争関係に立つことも、RPD は認識していた。(II 146-147)

かかる RPD の現状認識の評価には留保が要る。というのは、EC 統合市場の東方拡大により最大の利益を期待できたのは、ラントスタトではなくハンブルクだからだ。ヨーロッパの東西分断により固有の後背地である中・東部ヨーロッパ市場から遮断され、長らく苦境にあえいできたハンブルクにとり、EC 統合市場の東方拡大による、とりわけ同じエルベ河流域に位置するベルリンやザクセンとの直結の復活は、起死回生の好機となるはずなのだ。それはとりもなおさず、東西ヨーロッパ分断の下で、西ヨーロッパ市場の主軸である南北軸の起終点の独占を享受してきたロテルダム-ラントスタトを襲った、新しい試練にほかならない。東西軸の形成 (または再生) による南北軸の意義の相対化に加えて、その東西軸の支配権をにぎるのがドイツの海港となれば、ネーデルラントにとり容易ならざる事態と受けとめられたにちがいない。東西軸形成 (再生) に際してネーデルラント側の主導権掌握を旨とせず、ロテルダム-ラントスタトの異様なほどの打ちこみ方から、むしろ強い危機感が伝わってくるのだ。

他方で、この東西軸の主線をめぐる SD と KAN の競争関係の重視は、ラントスタトとは水準のちがう、SD 固有の地域的危機感の反映と解せられる。このような二重の危機感が、『提言書』の作成者に交通軸問題をとりわけ重視させることになったのだ。

「地域のヨーロッパ」とは、地域間競争の自由化でもある。よって、競争力を具えた「一つにまとまった地域」*eine geschlossene Region* の形成を標榜する SD (既述のように、この目標設定が *EUREGIO* のそれと矛盾しているにしても) がとるべき重点政策として、『提言書』は優先順に以下三つを挙げている。いずれも交通政策に属することが注目される。すなわち、①東西軸の活用と開発、②SD 内の基盤整備、とりわけ上位中心地点間の交通の整備、③SD 外部の経済中心地との連絡の便、以上である。(II 150-151)

ネーデルラントの RPD および住宅制度・空間秩序・環境省は、空間秩序政策において、

ヨーロッパ内部に都市ネットワークを張りめぐらせるための通路形成を重視していると、『提言書』は言う。空間秩序分野における国境を越える協力を主題とする、1992年2月6日に開催された「Nds. 空間秩序規定」(NiROV) *Niedersächsische Raumordnungsverordnung* 大会で、デカー *Prof. Dekker* (所属不明) が、都市ネットワーク開発の可能性について詳論したという。そのなかでかれは、ネーデルラントの観点からすれば、ラントスタートルール地区—ハノーファー—ベルリン—東ヨーロッパへ延びる都市間ネットワークが重視されるべきであると説いた。つづいて同年11月23日にエンスヘデ—ヘンゲロで開催されたSD四市議会議員会議において、RPDのビュエイス *Buijs* が、「都市間ネットワーク」とは結節点 *knooppunt* のネットワークの意であるとして、これの類型区分をおこなった。かれによれば、SD自体は「小規模な工業中心地」*ein kleines Industriezentrum*、ルール地区は「大規模な工業中心地」、ラントスタトは(全体として)一つの「主港」*main port*もしくは「古典的主都」*klassische Metropole*、ハンブルク—ブレーメンも(両市一体となって)一つの「主港」、ベルリンは「古典的主都」に、それぞれ類別される。(II 153)。これから、ネーデルラントの空間認識の独自性が浮かびあがる。経済空間は全ヨーロッパに分布する人口稠密地点 *Ballungszentrum* の集合として捉えられ、これらは政治的・経済的機能および人口規模により、「工業中心地」、「主港」、「主都」の三範疇に類別される。いずれも単一都市または一群の都市としての点であって、面(地域)ではない。都市集合体のラントスタトも総体として一つの「主港」または「主都」、すなわち点として捉えられているのだ。ハンブルク、ブレーメンを一括して一つの都市集合としていることも同様である。よって、この両港のほかに、エルベ河口のククスハーフェン *Cuxhaven*、ベーザー河口のブレーマハーフェン *Bremerhaven*、ノルデンハム *Nordenham*、それにおそらくヤーデ湾口のビルヘルムスハーフェン *Wilhelmshaven* も加えて、北海沿いに点在する一群の港湾都市を、あたかも「ドイツのラントスタト」と観ているかのごとくである。かかるネーデルラント特有の空間認識から発する「都市間ネットワーク」観念が、ドイツにおけるそれと同一なのか、また、そもそも「地域のヨーロッパ」の理念に整合しうるのか、検討に値する問題である。「地域」とは空間を面として一元的に捉える認識であり、したがって、「地域のヨーロッパ」は点集合としての「都市のヨーロッパ」とは次元を異にするからである。ここで、ネーデルラントとドイツとの空間政策上の基本認識の相違が浮かびあがる。これはまた、SD理念にも矛盾が潜んでいることを示唆する。すなわち、「三角形」*Dreieck / driehoek* の含意は、三本の線により結ばれる三つの点でもあり、三本の線によりかこまれる一つの面でもある両義性を帯びる。この両義性のいずれに重点を置くかで、空間政策の基本姿勢が異なってくる。そこで以下、とりわけこの観点から、『提言書』の分析の検討作業を進めることにする。

表 7-1 エンスヘデ・ヘンゲローオスナブリュク

	直線距離	運行距離	容量	所用時間
道路 a	83	100	4 車線	55 分
道路 b	76	103	2・4 車線	63 分
鉄道 a	83	100	1 本 /2 時間	69 分
鉄道 b	76	108	1 本 /2 時間	84 分
水路 b	76	352	IV 級・12 閘門	48 時間 30 分

注：距離は km。

a：ヘンゲローオスナブリュク

b：エンスヘデーオスナブリュク

出所：II 166 ページ。

#### (4) SD 域内の交通軸

諸地点の関係位置を規定する交通経済上の要因の一つが、時間距離である。そこで、まず『提言書』による時間距離分析を追うことにする。なお、各種交通機関における基本指標は、以下のごとくである。(II 163-166)

道路 (BAB: Bundesautobahn ([ドイツ] 連邦高速道路); B: Bundesstraße ([ドイツ] 連邦道路), A: Autosnelweg ([ネーデルラント] 高速道路)

平常速度：高速道路：109 km/h; 二車線道路：98 km/h;

一車線幹線道路：68 km/h

容量：車線数

鉄道 容量：軌道数, 運行頻度

水路 閘門通過時間 平均 44 分

容量：最大載荷重量 IV 級：1350 t; V 級：2300 t

船脚：(バラ積み 1500t) 9 km/h

##### ① エンスヘデ・ヘンゲローオスナブリュク (II 155, 表 7-1)

道路：A 1—BAB 30 により直接に接続し、BAB 30 はロテ *Lotte* で BAB 1 と交差する。

鉄道：オルデンザールーバートベントハイムーライネ経由で直接に接続しており、複線・電化路線である。

##### ② エンスヘデ・ヘンゲローミュンスター (II 155, 168, 表 7-2)

道路：B 54：二車線。

鉄道：エンスヘデーグローナオ間は 1980 年代初に休止した（後述のように 2001 年に再開）。したがって、1990 年代当時は、エンスヘデ・ヘンゲローミュンスター間の経路はライネ経由の迂回路線であった。



表 7-2 エンスヘデ・ヘンゲローミュンスター

	直線距離	運行距離	容量	所用時間
道路 a	64	80	2 車線	70 分
道路 b	56	71	2 車線	60 分
鉄道 a	64	86	1 本 / 2 時間	70~82 分
鉄道 b	56	94	1 本 / 2 時間	85~97 分
水路 b	56	265	IV 級・9 閘門	36 時間

注：距離は km。

a：ヘンゲローミュンスター

b：エンスヘデーミュンスター

出所：II 167 ページ。

表 7-3 オスナブリュクミュンスター

	直線距離	運行距離	容量	所用時間
道路	45	60	4 車線	33 分
鉄道	45	50	1 本 / 1 時間	23 分
水路	45	87	IV 級・3 閘門	12 時間

注：距離は km。

出所：II 169 ページ。

### ③ オスナブリュクミュンスター (II 155-156, 169, 表 7-3)

道路：BAB 1 で結合しており、四車線である。近いうちに六車線に拡幅予定であった。

鉄道：複線・電化路線。

水路：DEK および MLK で接続していた。

ここで、表 7-1, 7-2 により、エンスヘデを基点にするオスナブリュクおよびミュンスターまでの距離を比較してみよう。前者に対する後者の運行距離の比率は、道路で 68.9%，鉄道で 87.0% だが、所要時間はそれぞれ 95.2%，101.2% となり、鉄道利用の時間距離は前者が後者をわずかながらも下まわる。直線距離では前者が後者の 1.4 倍に達するにも拘らず、時間距離がほぼ等しいことは、ミュンスター方に較べてオスナブリュク方の交通基盤整備の優位を示す。

次に、表 7-2, 7-3 により、ミュンスターを基点にするエンスヘデおよびオスナブリュクまでの距離を比較する。前者に対する後者の運行距離の比率は、道路で 84.5%，鉄道で 53.2% だが、所要時間はそれぞれ 55.0%，27.1% である。エンスヘデ方に較べてオスナブリュク方の交通基盤整備の優位が明らかで、とりわけ鉄道の優位が目だつ。

最後に、表 7-1, 7-3 によりオスナブリュクを基点にするエンスヘデおよびミュンスターまでの距離を比較する。前者に対する後者の運行距離の比率は、道路で 58.4%，鉄道で 46.3

## ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (2)

% だが、所要時間はそれぞれ 52.4%, 27.4% と下まわっている。ここでも、道路に対する鉄道の優位が目だつ。

以上を踏まえて、ここで①、②、③の三者比較をおこなう。まず、直線距離では 76 km, 56 km, 45 km と開きがあり、SD が等辺三角形ではないことをあらためて確認できる。三辺のうちの最短辺の③で、交通基盤の整備が最も進み、最長辺の①がこの点で②を上まわっていることも判る。それでは、③の交通基盤の比較優位は、ミュンスター—オスナブリュク間交通路を軸とする、一つの内部性を具えた経済空間の成立を示唆するものなのか。おそらくそうではなかろう。③は表 7-8 が示すように、一次的には、ルール地区—ハンブルク・ブレーメン南北軸の一区間を成す。ゆえに②と較べて③は、地域形成軸としてよりも通過路としての機能が強くはたらく。交通基盤の比較優位はこの通過路機能が生みだしたものであり、当該両市域の相互接合への指向を表すものではない。言い換えれば、③は、オスナブリュクもまたミュンスターと同じく NRUW の周域に属することを示唆するかのよう見えながら、実は、オスナブリュクが境界に位置することで、通過路形成に適合的な属性を具えていることを示唆しているのだ。他方で、①が②よりも直線距離が長いにも拘らず、時間距離がほぼ等しいことは、交通密度で①が②を上回ることを表し、しかも、これが①の通過路性に規定されており、エンスヘデ・ヘンゲロもまた NRUW の境界に位置することを示唆するものである。むしろ通過路性が最も弱い②、すなわちエンスヘデ—ヘンゲロ、ミュンスター両市域間の交通基盤の比較劣位が、地域構造におよぼす作用こそ検討の余地があると考えられる。

### (5) SD の対外接続路線

次に、SD の対ラントスタト・ルール地区・ハンブルク/ブレーメンの関係位置をたしかめるために、SD を三地域に接続する交通路線に焦点をあてる。ラントスタト、ルール地区、ハンブルク/ブレーメンの基準点はそれぞれ、鉄道はアムステルダム、デュースブルク、ハンブルク、道路はアムステルダム、ドルトムント、ハンブルク、水路はアムステルダム、デュースブルク、ハンブルクである。(II 171)

#### ① SD—ラントスタト

道路は、ヘンゲロが A1 およびこれから分岐する準高速道路により、直接ラントスタトに連絡している。

鉄道は、A1 に沿う鉄道、フェーリュウエ *Veluwe* 線 (デーフェンテル *Deventer*—アペルドールン *Apeldoorn*—アメルスフォールト *Amersfoort* 経由) が複線化・電化されている。これの南側にはズトフェン *Zutphen*—アルンヘム経由の路線が通じているものの、ヘンゲロ—ズトフェン間は単線、未電化であった。そこでネーデルラントの政府と国鉄は、ラントスタト—ベルリール東西軸の一区間となるべきヘンゲロ—ズトフェン間の複線化・

表 7-4 SD—ラントスタト

	直線距離	運行距離	容量	所用時間
道路 a	121	152	4 車線	86 分
道路 b	182	252	4・2 車線	2 時間 34 分
鉄道 a	121	156	2 本 /1 時間	1 時間 51 分
鉄道 b	182	304	1 本 /2 時間	3 時間 07 分
水路 c	156	225	IV 級・6 閘門	29 時間 30 分
水路 d	207	329	IV 級・6 閘門	41 時間
空路 e	141		4 便 / 日	30 分

注：距離は km。

a：ヘンゲロー—アムステルダム；b：ミュンスター—アムステルダム

c：ヘンゲロー—ロテルダム；d：ミュンスター—ロテルダム

e：トゥウェンテ空港—スヒッポル空港

出所：II 172 ページ。

電化を計画していた。

水路は、エンスヘデ・ヘンゲロはトゥウェンテ運河経由でラントスタトに接続していた。

(II 156, 171-172, 198, 表 7-4)

## ② SD—ルール地区

道路は、ミュンスターが BAB 1, BAB 43 によってルール地区に直結し、グローナオ東側で国境線沿いに SD を南北に貫通する BAB 31 が、SD 北部のシュトルフ *Schüttorf* (パートベントハイムとライネの中間点) で BAB 30 と交差して、南部ではルール地区ボトロブ *Bottrop* にいたる。ゆえに、BAB 31 のエムデン方への延伸、とくに A 1, BAB 30 との交差点までの延伸が SD のネーデルラント側域にとり望ましい。というのも、オホトゥロフ、パートベントハイムより南側の経路が、エンスヘデ・ヘンゲロとルール地区との直結を可能にするからだ、『提言書』は指摘している。当時は、エンスヘデ・ヘンゲロにとり、A 31—BAB 30—BAB 31 の経路が、ルール地区にいたる時間距離が最短だった。

鉄道は、ミュンスター—オスナブリュク間を複線・電化路線がむすび、南方へは複線・電化路線が二本、ミュンスターとルール地区とをむすんでいた。

水路は、ミュンスターおよび SD 域西部は、DEK によりルール地区に直結している。他方で、エンスヘデ・ヘンゲロはトゥウェンテ運河をいったん西行し、エイセル河に出て、さらにライン河を經由してルール地区にいたる迂回路をたどらなければならない。ゆえに、両運河を接続し(約 50 km)、加えてトゥウェンテ運河と MLK の容量を格上げすることが計画されていた。(II 156, 173, 193, 200-203, 表 7-5)

表 7-5 SD—ルール地区

	直線距離	運行距離	容量	所用時間
道路 a	49	67	4 車線	40 分
鉄道 b	92	100	1 本 /1 時間	59 分
鉄道 c	98	180	1 本 /2 時間	2 時間 21 分
水路 b	92	95	IV 級・6 閘門	15 時間
水路 c	98	189	IV 級・6 閘門	23 時間

注：距離：km

a：ミュンスター—ドルトムント

b：ミュンスター—デュースブルク

c：ヘンゲロー—デュースブルク

出所：II 173 ページ。

表 7-6 SD—ハンブルク・ブレーメン

	直線距離	運行距離	容量	所用時間
道路 a	244	291	2・4 車線	3 時間 23 分
道路 b	244	321	4 車線	2 時間 58 分
道路 c	179	225	4 車線	2 時間 06 分
鉄道 c	179	242	1 本 /1 時間	1 時間 47 分
水路 c	179	366	IV 級・8 閘門	43 時間

注：距離：km

a：ヘンゲロー—ハンブルク

b：ヘンゲロー—ハンブルク（オスナブリュク経由）

c：オスナブリュク—ハンブルク

出所：II 175 ページ。

### ③ SD—ハンブルク・ブレーメン

道路は、SD 東部と両ハンザ都市を BAB 1 が接続していた。

鉄道は、オスナブリュク経由で複線・電化路線が SD と両ハンザ都市を接続していた。

水路では、SD と両ハンザ都市は直結されていない。ミュンスターおよびオスナブリュクが、迂回経路としてベーザー河、または MLK / DEK / キュステン運河 / エルベ沿岸運河経由で両ハンザ都市と連絡していた。(II 156-157, 表 7-6)

以上から、ミュンスターが他の SD 三市と較べてルール地区指向性が強く、ルール地区との関係位置において、他の三市より強い近接性を持っていることが判る。これからしても、ミュンスターを NRW の周域に位置づけるのが妥当であろう。

表 7-7 ラントスタト—SD—ルール地区

	直線距離	運行距離	容量	所用時間
道路 a	194	253	4 車線	2 時間 24 分
道路 b	194	297	4 車線	2 時間 50 分
鉄道 c	156	200	1 本 /2 時間	1 時間 56 分
鉄道 d	156	336	1 本 /2 時間	4 時間 26 分

注：距離：km

a：アムステルダム—ドルトムント最短経路（アルンヘム経由）

b：SD 四市のいずれかを經由

c：アムステルダム—デュースブルク最短経路

d：SD 四市のいずれかを經由

出所：II 182 ページ。

表 7-8 ハンブルク・プレーメン—SD—ルール地区

	直線距離	運行距離	容量	所用時間
道路 a	266	342	4 車線	3 時間 11 分
鉄道 b	316	392	1 本 /1 時間	3 時間 20 分
水路 c	316	515	IV 級	不明

注：距離 km。SD 四市のいずれかの経路が最短経路

a：ハンブルク—ドルトムント

b：ハンブルク—デュースブルク

c：ハンブルク—デュースブルク。MLK・DEK 経由。所要時間は原表の誤記のため不明である。

出所：II 183-184 ページ。

## (6) 通過路としての SD

### ① ラントスタト—SD—ルール地区（II 182, 表 7-7）

SD は KAN と異なり、ラントスタト—ルール地区軸上に位置していない。よって、道路・鉄道で KAN が SD に対し位置の優位に立つことは明らかである。

### ② ルール地区—SD—ハンブルク・プレーメン

SD は道路・鉄道・水路でルール地区—ハンブルク・プレーメン軸上に位置するが、KAN はラントスタト—ハンザ都市水路軸上にあり、SD と競争関係が発生する。（II 183-184, 表 7-8）

## (7) 交通基盤計画

### ① 道路

ネーデルラント側では A35 を拡充して、1995 年までに対ドイツ国境にいたる *Enschede-Oost* までの完成を予定していた。逆方向の西方へ向かっては、2000 年までに A18 をエンス

## ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (2)

ヘデからハークスベルヘン *Haaksbergen* まで建設の構想があり、さらにこれをファルセフェルト *Varsseveld* まで延伸して、ロテルダムにいたる A15 に接続の予定であった。これにより、トゥウェンテとラントスタト西南部（とくにロテルダム）との直結が実現する。他方で、ドイツ側の連邦交通路計画によれば、BAB 31 の北方延伸が一つの重点目標になっていた。これはルール地区をエムス-ドラルト地域（エムデン港）にむすぶもので、当時はオホトゥロプ-ノルトまでの区間を建設中で、1994 年に完成の予定であった。他方、B54 を国境まで延伸し、ネーデルラント側の N35 と接続する事業は、いっこうに進んでいなかった。(II 159, 160).

以上の、当時の状況から読みとられる、三頂点をむすぶ三辺のうちトゥウェンテ-ミュンスター間連絡に対する政策関心が比較的弱かったことは、NRUW の境界上のトゥウェンテと周域上のミュンスターとの位置特性の相違が、国境による分断作用を一層強めているためと、解せられる。

### ② 鉄道

ラントスタト-ベルリーンの東西軸の一区間となるべきズェトフェン-ヘンゲロ区間は、2005 年ごろまでに複線・電化工事が完成の予定であった。この区間が EC の IC 鉄道網に編入されることを目指すネーデルラント政府の委託により、アムステルダム-ヘンゲロ-オスナブリュク-ベルリーンの高速度鉄道路線、いわゆる「ハンザ線」の可能性調査が進められていた。これに対して DB は、ハンザ線よりもラントスタト-アルンヘム-ルール地区路線の拡充に重点を置いていた。(II 160).

鉄道投資政策においても、ネーデルラント、ドイツ両当局の重点の置きどころが異なることは明らかである。

### ③ 水路

トゥウェンテ運河と MLK との接続の可能性にかかる調査が、当時ネーデルラント側で進められていた。同時に、トゥウェンテ運河の規模を四級から五級へ格上げすることも要望されており、ドイツ側でも DEK, MLK 両運河が五級へ格上げされることになった。両運河の接続による所要時間短縮効果は、『提言書』によれば表 7-9 のようになる。(II 161, 199-202). これを見ると、所要時間短縮効果が大きいのは、エンスヘデー-オスナブリュク (72.2% 減)、エンスヘデー-ミュンスター (56.9% 減)、ヘンゲロ-ハンブルク (41.8% 減)、オスナブリュク-ロテルダム (19.8% 減) の順である。逆に、ミュンスター-ロテルダム、ヘンゲロ-デュースブルクは新規接続区間を経由すると、かえって時間距離が延びる。したがって、両運河接続により所要時間の大幅な短縮を期待できるのは、エンスヘデー-オスナブリュク、エンスヘデー-ミュンスター、ヘンゲロ-ハンブルクということになる。すなわち、トゥ

表 7-9 トゥウエンテ運河・MLK 接続効果

		直線距離	航路延長	閘門	所用時間
エンスヘデーオスナブリュク	現行	76	352	12	48 時間 30 分
	接続後	76	108	—	13 時間 30 分
エンスヘデーミュンスター	現行	56	265	9	36 時間
	接続後	56	103	—	15 時間 30 分
ミュンスター—ロテルダム	現行	207	329	6	41 時間
	接続後	207	336	—	44 時間
オスナブリュク—ロテルダム	現行	238	416	9	53 時間
	接続後	238	329	—	42 時間 30 分
ヘンゲローデューズブルク	現行	98	189	3	23 時間
	接続後	98	198	—	30 時間 30 分
ヘンゲローハンブルク	現行	244	720	19	91 時間
	接続後	244	412	—	53 時間

注：距離は km。航路容量はいずれも IV 級。  
出所：II 199-202.

ウエンテ運河と MLK との接続による水運増大効果を期待できるのはもっぱらネーデルラント側であり、ドイツ側にこの利益は均霑しない。費用対便益一般ではなく期待便益の地域的偏りが、この計画を未達に終わらせた要因であろう。『提言書』にみなぎる両運河接続への強い期待感はネーデルラント側の利益関心を反映しており、次章でみるトゥウエンテ空港再開に対するドイツ側の露骨な警戒感と興味深い対照を成している。

#### ④ 接続貨物輸送

接続貨物輸送 (KLV) *Kombinierter Ladungsverkehr* は、*combi-terminal*、*multimodaale terminal*、*Güterverkehrszentrum* (GVZ) と呼ばれる積替施設を備える。SD 域内の GVZ は、当時ライネだけにあった。ここで 1988 年に *combi-terminal* が稼働し、年間 38000 貨物単位 *Ladeinheit* の積替能力を具えており、拡張工事が当時すでに始まっていた。ヘンゲロ、オルデンザール附近でも、鉄道・道路輸送積替施設の建設計画が進んでおり、当該地点が東西軸上に位置するため、A1 道路輸送の積替拠点となることが予定されていた。オスナブリュク港附近でも GVZ 建設計画が進んでいた。他方ミュンスターでは、KLV 施設が数年前に閉鎖された。このほかミュンスターとライネをむすぶ鉄道の沿線で、ミュンスター—オスナブリュク空港 *Flughafen Münster-Osnabrück* (FMO) 附近のグレーフェン-レケンフェルト *Greven-Reckenfeld* に郵便貨物取扱拠点 *Frachtzentrum der Post* が建設中であり、DEK と MLK の分岐点、ヘルステル-イベンビューレン *Hörstel-Ibbenbüren* には貨物集配拠点があった。

## ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (2)

SD 域に三つの KLV が鼎立するのは過当競争をまねく恐れがあり、ヘンゲロとオスナブリュクの二カ所で十分であると、『提言書』は指摘している。既存のライネの KLV 施設への低い評価は、ルール地区からエムス河口へ向かうベクトルの相対的弱さの反映であろう。(II 133, 159, 161, 169-170, 204)

以上の検討から、ネーデルラント側が西ヨーロッパの「主港」*main port* ラントスタトを、やがて中・東部ヨーロッパの主港となるべきベルリンに直結する大陸部横断東西軸の整備を戦略的に重視し、SD の位置優位をこの観点から認めていたことが浮かびあがる。トゥウエンテ運河と MLK の直結計画をネーデルラント側が積極的に進めていたことも、これを物がたまる。これに対してドイツ側は、ライン河口部のロテルダムをルール地区と不可分の「外港」*outport* とみなしていたようである。したがって、ドイツ側の戦略的重点は、ルール地区—ラントスタト軸の整備・拡充に置かれ、この基軸の補完軸ないし有事の際の迂回路として、エルベ河口（ハンブルク）、ベーザー河口（ブレーメン）、エムス河口（エムデン）へ向かう交通軸にも政策的関心を寄せていたということであろう。ここに、両国の空間政策ベクトルの基本的相違が認められる。オスナブリュクは、ネーデルラント側から見れば、ベルリンへ向かう交通軸の一結節点だが、ドイツ側、とりわけ NRW と大幅に重なる NRW から見れば、ブレーメン—ハンブルクへ向かう交通軸の一結節点なのだ。

ネーデルラントとドイツの交通軸戦略の相違が明白に露呈したのが、東西軸をめぐるシンポジウム場である。この検討は章をあらためておこなうことにして、その前に空港問題を検討しておきたい。

## 8 SD における空港問題

### (1) 問題状況

SD 創出による四市・三頂点間協力の主要目的の一つが、「経済的・文化的に一体化した地域の形成」にある以上、三頂点間の比較的長い距離にてらして、まずは明確な地域的輪郭を描きだすことに努力を傾注するべきだと、『提言書』は繰り返して指摘する。そのために交通政策の重点が置かれるべき課題として、ヘンゲローオスナブリュク間の交通基盤の拡充および FMO 拡充の二つが挙げられている。(I 25)。FMO 拡充は戦略的最優先事項の一つと目されていたのだ。しかも『提言書』は、FMO が他の交通機関と異なる問題状況に置かれているとして、FMO 問題を別個に、かつ相当の紙数を割いて論じている。そこで、本稿も節をあらためて空港問題を検討する。

他の交通機関と異なる問題状況とは、SD 域内のもう一つの空港、トゥウエンテ空港 *Luchthaven Twente* の全面的民間空港化により FMO との過当競争が生じる危惧を、当時す



でドイツ側域が抱きはじめていたことである。かかる問題状況を意識して作成された『提言書』は、そもそも SD 域内に二つの空港が必要なのか？ 一港あれば十分でないのか？ という問題提起をおこなうことから検討作業をはじめ。SD 域内で「エウレギオ空港」の役割をになうべきは FMO のみであるとして、これの発展のための条件の検討に重点が置かれるのだ。ドイツ側とネーデルラント側との間に問題意識の食いちがいがある以上、『提言書』の共同作成にあたったミュンスター・オスナブリュク大学とトゥウエンテ大学との間にも意見の相違があったはずだが、これは『提言書』に反映されていない。(II 203). 前述のように『提言書』は、トゥウエンテ運河と MLK との接続については、ネーデルラント側の利益関心に近い観点に立っているため、空港問題についてはドイツ側の意向に副うことで均衡を図ったと見ることもできるかもしれない。

FMO については、ドイツ空港経営史という新領域を開拓した山田徹雄の先行研究がある<sup>3)</sup>。山田はその労作のなかで、2000 年代の FMO の企業形態、出資構成、運航便などについて詳細な分析を施しているため、これにより『提言書』作成からほぼ 15 年後の FMO の実態を知ることができる。ただ、トゥウエンテ空港はネーデルラントの空港であるため当書の対象外なので、これの全面的民間空港化の動きを牽制する狙いを秘めた『提言書』の分析は、山田の業績を補完する意義をもつはずである。

『提言書』はトゥウエンテ空港の存在価値について、これは [当時なお] 主として軍用空港として使用されており (一部、民間航空にも利用)、また地理的位置からして、民間空港化しても [FMO と較べれば] 発展の可能性にとほしく、今後とも局地的にとどまるであろうとの評価をくだす。(I 29). この「地理的位置」というのは、トゥウエンテ空港がエンスヘデ市心から 6 km、ヘンゲロ市心から 4 km しか離れていず、騒音・安全対策を講ずることの困難に加えて、民間空港として先行している FMO とわずか 60 km しか離れていないという含意であると、解せられる。他方で、ミュンスター市北隣のグレーフェン市 *Greven* に位置する FMO は、ミュンスター市心から 25 km、オスナブリュク市心から 35 km も離れているので<sup>4)</sup>、かかる問題は生ぜず、大型機発着を可能にする滑走路延伸と空港までの到達時間距離の短縮が当面の主要課題になる。滑走路延伸が生態環境破壊をとまなうことへの社会的批判は、FMO に関するかぎりまだ表面化していなかったようである。

グレーフェンは DEK が開通するまでエムス河の可航区間の上限地点であった。かつてトゥウエンテ・西ミュンスターラントで繁栄した繊維工業の拠点の一つであったが (前稿 6 を参照)、これの衰退の後、地域再生をねらって開設されたのが FMO である。これの運営主体は FMO 有限会社 *FMO Flughafen Münster-Osnabrück GmbH* であり、当時ミュンスター市が 35.2%、オスナブリュク市が 17.1% を出資しており、両市だけで持分比率が 50% を超える公有空港であった。空港被用者は約 500 人規模に過ぎなかったが、1986 年に国際空港 (三級) に認定されてから旅客・貨物・郵便取扱量は西ドイツ空港の平均を上まわる成長

## ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (2)

をとげ、この実績をふまえて、1995年から新しいターミナルの建設が始まることが予定されていた。FMOのかかる成長可能性に注目して、これを効果的に促進するための政策を『提言書』は論じているのだ。(II 134)<sup>5)</sup>

### (2) 1990年代初の状況

FMO成長のための条件として、『提言書』は次の五点を挙げている。

- ① FMOの受入れ容量にまだ十分な余裕があり、とくにデュセルドルフ空港の容量が近い将来限界に達したとき、その補完として機能しうる。
- ② ヨーロッパ高速鉄道網の整備が進んでも、東西・南北両軸上の400 km超の長距離便において、FMOの対鉄道優位はゆるがない。
- ③ SD四市では、輸出性向の強い化学・機械製造・電機サービス分野のいわゆる「航空親和業種」*luftverkehrsaffine Wirtschaftszweige*の比重が大きく、定期便増発が利用客の増加を惹きおこす。
- ④ これまで貨物便は旅客便にくらべて成長率が低位にとどまったが、1995/96年に予定されているグレーフェンレーケンフェルトの郵便貨物取扱拠点の完成により、近隣のブレーメン空港に匹敵する貨物便の増加が予測される。
- ⑤ 航空親和業種の企業流出を防ぐ一方で、企業誘致を図り、国際見本市や国際会議の開催地としての条件を整備することが可能である。(I 28-29, 118, 130-131)

『提言書』がとくに重視するのは、FMOの利用客数が1986年国際空港に昇格した後、とくに1990年代に入りめざましく増えはじめたことである。10年後には年間利用客数が100万人を超えると予測されている。これの要因として、『提言書』はEU市場統合およびドイツ統一による東部ドイツへ向かう旅客需要の増大を挙げている。しかし、これは西部ドイツの空港すべてにあてはまることなので、これだけでFMO利用客の急増を説明することはできない。興味ぶかい現象であるだけに、この原因追究は今後の課題であろう。ともあれ、FMOはミュンスターラント、オスナブリュクエムスラントーベントハイム域、ベストファーレン東部の一区域、ルール地区東北部(ウナ *Unna* 市周辺)を固有の集客圏(300万人)とし、これに広義の集客圏としてルール地区、ベストファーレン東部の他区域、さらに潜在的集客圏としてエンスヘデーヘンゲロを加えると750万人に上る。デュセルドルフ空港はFMOにとり、とりわけチャーター便で最強の競争相手であり、また、FMO利用客の半数近くがデュセルドルフ空港利用客でもあった。当時、デュセルドルフ空港は繁忙期6カ月の発着回数を74000回から71000回へ減らすことを計画していた。デュセルドルフ空港発着回数の減少は、FMO利用客数の増加をもたらすというのが、『提言書』の予測であった。(I 128-129)<sup>6)</sup>

このように『提言書』は、デュセルドルフ空港との補完・競争関係を重視する一方で、ドルトムントやブレーメンからの競争圧力はまだ表面化していないと述べている。しかし、2000年代を時期対象にした山田は、FMOとドルトムントとの競争関係が強まったことを指摘する一方で、デュセルドルフが低価格航空便の多いドルトムント、ケルン/ボン、パーツェ *Weeze* からの競争圧力を受けていたことを挙げている<sup>7)</sup>。1990年代のFMOの急成長により、集客圏が大幅に重なるドルトムントとの競争関係の激化が進んだのは、FMOがNRUW中核部から受ける引力の反作用と言うべきものであろう。それはまた、ハブ空港であるデュセルドルフの補完機能をめぐる、FMOとドルトムントとの競争関係の顕在化でもあったのだ。

### (3) 政策提言

以上の現状認識にもとづいて、『提言書』は以下の政策提言をおこなう。

- ① FMOをBAB1に直結するための引込み専用道路の建設。
- ② エンスヘデー-FMO間の道路は二車線、ヘンゲロー-FMO間の最短時間距離路線は、A1-BAB30経由で迂回度が高い。そのため、トゥウエンテの航空旅客・貨物便需要に対してスヒプホル空港の競争力が卓越している。よって、トゥウエンテ-FMO間の道路連絡の改善が望ましい。
- ③ FMOにはSD四市から直結する鉄道連絡線が欠けている。そこで、以下の対策が検討に値するとして挙げられる。
  - (a) ミュンスター-オスナブリュク間鉄道路線からFMOにいたる支線の建設。
  - (b) ミュンスター-オスナブリュク間鉄道路線をFMO経由にするための移設。
  - (c) ライナー-ミュンスター間鉄道路線からFMOにいたる支線の建設。
  - (d) ライナー-ミュンスター間鉄道路線をFMO経由にするための移設。
  - (e) エンスヘデーグローナオ間の鉄道路線復活とFMOにいたる連絡支線の建設。  
FMOの搭乗棟前には鉄道用地が確保されていた。
- ④ 長距離航空使用大型機のために離陸路の延伸。
- ⑤ FMO集客圏内に欠けている「空港親和業種」*flughafenaffine Gewerbe*の誘致を図る。
- ⑥ FMO GmbHへのエンスヘデー、ヘンゲローの出資。そのために空港名をHOMO (Hengel-Osnabrück-Münster-Enschede)に改称することも一案。(I 30-31, 128-136)

以上の提言のうち、③(e)は部分的に実現した。1981年に休止されたエンスヘデー-ミュンスター間線区は、2001年に旅客輸送を復活したからである。延長64km、単線、非電化区間であることは1981年以前と変わらない。運行事業者はDBで、路線名はRB64, Euregio-Bahnとして1時間に1本の運行頻度で、1日7往復である<sup>8)</sup>。

表 8-1 FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH の持分構成

社員 <i>Gesellschafter</i>	持分比率 (%)
Stadtwerke Münster GmbH	35.06
Beteiligungsgesellschaft des Kreises Steinfurt mbH	30.28
OBG Osnabrücker participations- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH	17.2
Greverer Verkehrs GmbH	5.89
BEVOS participations- und Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH Landkreis Osnabrück	5.08
Kreis Warendorf	2.44
FMO Luftfahrtförderungs GmbH	2.08
Kreis Borken	0.45
Kreis Coesfeld	0.45
Landkreis Grafschaft Bentheim	0.45
Landkreis Emsland	0.45
IHK Nord Westfalen	0.07
IHK Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim	0.03
Handwerkskammer Münster	0.03
Handwerkskammer Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim	0.03

監査役会 *Aufsichtsrat*

議長 *Vorsitzender*: Dr. Martin Sommer : シュタインフルト・クライス長

第一副議長 1. *Stellvertretender Vorsitzender*: Markus Lewe : ミュンスター市長

第二副議長 2. *Stellvertretender Vorsitzender*: Wolfgang Griesert : オスナブリュク市長

取締役 *Geschäftsführer*: Prof. Dr. Rainer Schwarz

出所 : <https://www.flughafen.fmo.de> 2021. 06. 11.

⑥については FMO GmbH へのエンスヘデ、ヘンゲロの資本参加は実現していない。それどころか、2006 年時点では社員として名を連ねていたフェーリュウエトウウエンテ商業会議所 *Kamel van Koophandel Veluwe en Twente* が、現在では姿を消している<sup>9)</sup>。ここで、現時点での FMO GmbH の社員と持分比率を一覧すると表 8-1 のようになる<sup>10)</sup>。2006 年時点と較べると、ネーデルラント側社員が消えた代わりに、*FMO Luftfahrtförderungs GmbH* が新たに加わり、SD ドイツ側域の地区公共団体すべてが社員として名を連ねている。社員構成に関するかぎり、2010 年代に FMO はエウレギオ空港というよりも、むしろドイツの空港としての性格を強めたように見える。これは、トゥウエンテ空港の民間空港化をめぐる表面化した、SD 域内の両国関係の緊張を反映していよう。もっとも、次節で詳論するように、これはエウレギオの存続を揺るがすほどのものではなかった。とはいえ、これは、SD 域内のドイツ側域、ミュンスターラントおよびオスナブリュク・エムスラント・ベントハイム域が、FMO という中心地点機能を具える空港の急成長によって、NRUW の一部としての空間的等質性を強めていることを示唆する事件であった。

これに対して、②はエンスヘデ・ヘンゲロがスピホル空港の集客圏に属することを指摘

表 8-2 SD 両空港の定期便

目的地	直線距離 (km)	便数 (便/日)	所用時間 (分)
FMO 発			
ベルリン	382	7	65
ドゥレーズデン	424	2	80
フランクフルト	225	4	55
フリードリヒスハーフェン	494	1	115
ライプツィヒ	328	2	95
ミュンヘン	505	3	65
シュトゥットガルト	371	2	75
ロンドン	540	1	90
パリ	500	2	95
ツューリヒ	511	2	85
トゥウエンテ空港発			
スヒプホル	141	4	30
パリ	500	1	90

出所：II 172, 174, 176.

している。エンスヘデからスヒプホルまでの直線距離が約 150 km で、FMO までのその 2 倍強でしかないのであれば、利便性で FMO にはるかに優るスヒプホルの利用をトゥウエンテの住民が選好するのは当然であろう。表 8-2 が示すように、当時の両空港の定期便の目的地は重なってはず、例外的にパリ便だけが競合路線であったにすぎない。SD 域内の空港市場は分断されていたのが実態だったのだ。これは、トゥウエンテがラントスタトからの強い引力を受けていることを如実に物がたる。そこで以下、2010 年代にドイツ側からの強い反発を生んだ、トゥウエンテ空港の民間空港化問題を一瞥しておこう。

#### (4) トゥウエンテ空港の民間空港化

前述のように『提言書』が、SD 域内に二つの民間空港が必要なのか、また、その併存が可能なのかという問題意識をもって空港問題の検討にあたったことは、『提言書』が作成された 1993 年にはトゥウエンテ空港の民間空港への転用がすでに取沙汰されていたことを物がたる。ヨーロッパにおける冷戦状況の終焉にともない NATO 軍用空港が閉鎖されてゆく動きのなかで、トゥウエンテ空港も例外ではありえない。とはいえ、FMO より 1000 m 長い 3000 m 滑走路と軍用空港ならではの先端技術を装備した管制施設を具えているトゥウエンテ空港を、そのまま廃港にできないことはむしろ当然であろう。たしかに 2007 年トゥウエンテ空港は軍用空港としての機能を止め、民間機による一部使用も中止されはした。しかし、翌 2008 年にはネーデルラント政府がトゥウエンテ空港の価値を重視するとの声明を出

し、これがドイツ側をいたく刺激したのである。FMOの離陸路延伸計画の具体化は、単に長距離使用大型機の発着を可能にするためだけでなく、トゥウエンテ空港との新たな競争に備えるためでもあったのだ。ところが、FMOの離陸路延伸計画に環境保護団体が立ちをはだかった。この問題は単なるネーデルラント対ドイツの二分法では割り切れない複雑な様相を呈しはじめたのである。そこで、この問題が最も緊迫した2008年～2013年6年間の経過を一覧表にまとめてみたのが、表8-3である。これの出所はミュンスターの地元紙 *Westfälische Nachrichten* の電子版 (<http://www.westfaelische-nachrichten.de>) である<sup>12)</sup>。これは採録漏れが少なからずあるはずなので断片的情報でしかないが、それでも、エウレギオ内のドイツ・ネーデルラント関係がつねに親和的ではないことを示す事例の記録として、無意義ではなかろう。また、WN紙の報道は当然のことながらドイツ側の利益関心を代表しており、ネーデルラント側の報道は別の論調であったはずという留保も付け加える<sup>13)</sup>。

トゥウエンテ空港の民間航空再開問題は2014年以降も二転三転したが、現在当空港はおもに社用機、各種飛行・安全技術試験、航空機器開発、中古機駐機・修理・解体などの用途に利用されている<sup>14)</sup>。

ところで、表8-3が描き出す事件の推移を通して、一つの問題点が見え隠れしていることに気づく。それは、ネーデルラント、ドイツ双方の問題意識の否みがたいずれである。ドイツ側が「過当競争」に対する危機感を募らせているのに対して、ネーデルラント側は「過当競争」に対する「過当評価」をむしろ抑制しているかに見える。「過当競争」発生の可能性を認めはするものの、これは総合的費用対便益計算上の判断材料の一つにすぎないと言わんばかりなのだ。ここで、ドイツ側がFMOの先行者利益を守りぬこうとする利己的動機を、「過当競争」論で正当化していることは否みようがないが、この論法は「地域」観念の彼我の相違を浮きぼりにするものでもある。SDが目ざすべき「地域」とは、構成地区間の関係が相互補完的であるべきで、「地域」の一体性を損なうおそれのある競争関係は一定限度内に抑えられるべきだとする、静態的地域観念をもってドイツ側は臨んでいる。これに対してネーデルラント側にとり、点的空間としての都市こそ「地域」の現実形態なのであり、諸都市が張りめぐらすネットワークは不断の都市間競争によって再編成されるべき動態的経済空間なのだ。都市間ネットワークを全ヨーロッパ的規模で再編するための第一段階としてSDに参加しているに過ぎないというのが、ネーデルラント側の立場であろう。トゥウエンテ空港の正式名称 *Regionaal Luchthaven Enschede Twente* の *regionaal* とは *stedelijk* と同義なのだ。この「地域」対「都市」の対立がより明瞭に浮かびあがるのが、次章であつかう「東西軸」をめぐる論争である。

## (5) 小括

次章へ移るまえに、鉄道・道路・内航水運と航空・外航海運、交通方式の両範疇がそれぞれ

表 8-3 トゥウエンテ空港再開発問題の推移

1995	FMO が大陸間路線便運航を可能にするため離陸路を 3600 m に延伸する計画を公表。
2007	トゥウエンテ空港の軍用空港としての利用を中止。民間航空利用も中止。
2008	ネーデルラント政府が、スヒボホル空港の過重負担の軽減および軍用機利用の便から、トゥウエンテ空港再開発の国家的意義を強調。
2009/6 月	ネーデルラントが国、Prov. オーフエルエイセル、エンスヘデ市の三者協議でトゥウエンテ空港を「地域空港」へ転換する方針を固める。市は 2700 人の雇用創出を期待し、国はスヒボホルの過密緩和のためにエイントホーフエン、レーリスタトとともにトゥウエンテを補助空港にする方針。年間 20 万人の利用客を見こむ。ドイツ側は、FMO の強力な競争者になることを警戒。
2009 夏	ライプツィヒの連邦行政裁判所 (BVG) が、FMO の離陸路延伸を認めたミュンスターの高等行政裁判所 (OVG) の判決に誤りあるとして、差しもどす。
2009/9/11	トゥウエンテ空港問題をめぐり、オルデンザールで開催された EUREGIO-Rat の会議で双方が協議。FMO 監査役会議長 Thomas Kubendorff (シュタインフルト・クライス長) が、「この規模の空港二つが共存するには、本地域は狭すぎる。」と述べ、ネーデルラント側からの情報提供の不足やドイツ側域の環境への配慮に欠けることに不満をもらす。
2009/10/15	Markus Piper (Lotte), Hans-Gert Pöttering (Bad Iburg), Burkhard Balz (Hannover), FMO 集客圏を選挙区にする三名の EU 議会議員が、トゥウエンテ空港再開発計画、とりわけ国やプロフィンシからの補助金に対する EU の競争政策からの判定を求める書簡を送付。FMO 出資者が破滅的競争をおそれ、ネーデルラント側へ FMO への出資を呼びかけるもネーデルラント側は反応せずと、訴える。Prov. オーフエルエイセルの交通問題担当副長官 Job Klaasen が、「FMO は EUREGIO の中であっても、ドイツ側域のための空港だ。」と、WN 紙に語る。
2009/12/14	エンスヘデ市議会、トゥウエンテ空港再開発案を大差で可決。
2009/12/16	オーフェルエイセル議会、16 日深夜、トゥウエンテ空港再開発計画案を 24 対 23 で否決。多数派の労働党 (PvdA) が反対。反対派は当計画の実現可能性を疑い、FMO との近接と環境への悪影響を懸念。ネーデルラント交通省報道官 Karin van Rooijen が、「ネーデルラント政府はトゥウエンテ空港再開発に関心を持つので、新事態に直面した今、プロフィンシおよび市と早急に協議を始める。トゥウエンテ住民の意見が割れていることに照らして、空港再開発支持者をいかにして増やすかが課題。」と、WN 紙に語る。
	三連立与党がトゥウエンテ空港再開発計画の規模縮小で一致。エンスヘデ市はこれを支持。ドイツ側では、NRW, Nds. の政財界がプロフィンシ議会の否決を歓迎。FMO 取締役 Gert Stöver が、「ネーデルラント政府がプロフィンシ議会での否決を無視するとは考えられない。ネーデルラントの内情に通じた人たちは、プロフィンシ議会が否決したならばこの問題はけりがついたということだ、と言っている。私もそう思う。この十日間、ネーデルラント側と話しあいを重ねた結果、私たちの説得が効を奏し、多数派だった再開発派が減りはじめたとの感触を得ていた。FMO への資本参加の要請とエンスヘデから FMO にいたる交通基盤の整備が今こそ重要になった。これで離陸路延伸が決まれば、需要は飛躍的に伸びるだろう。」と、WN 紙に語る。

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (2)

2009/12/30	2010年にネーデルラント政府がトゥウェンテの旧軍用空港の民間空港への転用を決定の方針と、WN紙が報道。 環境保護派が提訴したFMO離陸路延伸にかかる審理を、2010年春に開始することをミュンスターのOVGが決定。2009年のFMO利用客は140万人。
2010/1/27	プロフィンシ議会がトゥウェンテ空港にかかる審議日程の確定を延期。オーフェルエイセルとエンスヘデは地域開発のためにトゥウェンテ空港用地を国から買収する方針を表明。FMO監査役会議長が「ネーデルラント人と組んでFMOをEUREGIO空港へ発展させるために、ネーデルラントとの交通の便の改善が必要。」と、強調。
2010/2/11	2009年12月のオーフェルエイセル議会での否決を受けて、キリスト教民主党、右派自由党、労働党三派は、連立政権維持のために当該計画の重点を地域開発に移すことにした。地域の雇用と経済に利することを条件にして民間空港への転用を認める。騒音許容範囲を一次案の38km <sup>2</sup> から8km <sup>2</sup> へ大幅に縮小する。さらにFMOとの密接な協力を図る。この条件でJob Klaasenが新計画案を練り、議会へ提出することが決定された。[WN紙報道]
2010/2月	Stöverとドイツ自然保護連盟 <i>Naturschutzbund Deutschland</i> (NABU) ラント支部長Josef Tumbrinckが三度にわたり協議。しかし、2月に物別れに終わる。Stöverは、離陸路延伸工事を二期に分け、一期工事で3000mまでの延伸にとどめ、さらに多少の短縮も可能であるとの妥協案を提示。これに対してNABU側は、延伸自体に絶対反対なのではなく、エムス河支流で空港脇を流れるElting-Mühlenbachを、暗渠で離陸路下を通さず、自然流路の開渠として残すならば、3000mまでの延伸に同意すると言明。結局折りあわず。[WN紙、5/10報道]
2010/3/3	ネーデルラント統一地域議会選挙。 TUL-Niederlande社長Steven van der Heidenが、「トゥウェンテ空港再開発は経済的に非現実的だ。しかし、民間空港化が実現するならば、当社機がこれを利用することは否定しない。」と、WN紙に語る。
2010/3/10	Prov. オーフェルエイセル当局が、議会宛にトゥウェンテ空港再開発計画審議を待望するとの書簡を送る。FMOへの資本参加要請を拒否し、逆にトゥウェンテ空港経営の入札にFMOの応札を要請。 当該案件担当のプロフィンシ副長官Theo Rietkerkが、「トゥウェンテ空港周辺地区開発計画案」を公表。騒音許容範囲を縮小、環境保護を重視、年間120万人の利用客・31000tの取扱い貨物・3400人の雇用を見こみ、空港再開発を地域開発計画の一環と位置づける。
2010/4/27	トルコのErtan Bayarがトゥウェンテ空港再開発投資を引きうける意向を表明。
2010/5/28	Gert Stöverが、「世界的不況から脱した今年、FMOはイスタンブル、イズミル、シルト、リミニ、ツューリヒ、ポーゼンとむすぶ6路線の運航を予定。「広大な地の空港」 <i>Flughafen in der Fläche</i> としてのFMOには離陸路延伸が必須。トゥウェンテ空港の民間空港への転用は経済的に無意味。」と、WN紙に語る。
2010/6/16	オーフェルエイセル議会、トゥウェンテ空港再開発案を28対17で可決。
2011	トゥウェンテ空港経営を3社が申し出る。この年、FMO利用客数130万人。
2012/3/5	Area Development Twente (ADT)が、2014年中にトゥウェンテ空港再開発工事開始と発表。最少利用客数120万人を目標にして、低価格航空会社に照準を当てる。
2012/4月	入札開始。



2012/4/19	管轄省副大臣の Joop Atsma が、二、三の航空会社が就航意欲を表明と発表。とりわけ TUI のネーデルラント子会社 Arke-Fly の名を挙げる。ドイツでは FMO に近すぎるとの批判が相次ぎ、国境沿い区域の住民は騒音を危惧。EU 委員会は、国とプロフィンシからの 1620 万 € の出資が競争政策に反する補助金に当たらないか審査中。[WN 紙報道]
2012/12 月	ADT がトゥウエンテ空港再開発事業への応札無しと発表。
2013/5/28	エンスヘデ市が、遅くとも 2016 年にトゥウエンテ空港操業再開の予定と発表。
2013/6/11	ADT の CEO, Leo van Ree が、昨年未入札が不達に終わった後、2013 年初にレイセン Rijssen (トゥウエンテ) の企業 Reggeborgh の Dik Wessels が事業引受けを申出と公表。ADT は再開発費用を 5000 万 € と見積もる。また、ブリュセルの Avi-apartner が空港運営を引受け、Arke-Fly とトゥウエンテの低価格航空会社 Transavia が提携して就航予定、と発表。
2013/6 上旬	国、オーフェルエイセル、エンスヘデが合計 500 万 € を補助すると保証。ADT は 2500 人の雇用創出を見こむ。

注：とくに記載のないものは当日付けの WN 紙報道。

出所：<http://westfaelische-nachrichten.de/aktuelles/muensterland>

2009: 11. 06., 11. 11., 11. 21., 12. 4., 12. 14.~20.; 2010: 04. 10., 04. 23., 06. 01., 06. 17.

2012: 04. 20.~21.; 2013: 06. 11.

れおよぼす空間形成作用の相違を、あらためて考察しておきたい。前者ではいずれも、点としての端子（ターミナル）をむすぶ線が軸として機能し、この線（一次限）に沿う空間を帯として面に二次元化する作用をおよぼす。さらに、この帯が縦横に張りめぐらされることにより網が形成され、網の目が小さくなるほど空間の等質度が高まり、かくてこの二重の面化作用により一円空間が編みだされ、地域が析出して来る。

他方で、航空（海運はさておく）は三次元空間を形成するようになって、実は一次元の線さえ形成しない。端子としての空港と空港の間は不連続であり、空港は分散した点にほかならず、網を形成するのではけっしてない。点は特定のベクトルに偏らない全方位性を具え、したがって、これの空間形成作用は端子としての空港を中心点とする同心円の拡大へ向かう。これは面の形成に見えて、じつはあくまで拡大した点、すなわち孤立都市圏の形成にほかならない。内航水運をふくむ広義の陸上交通が地表を走る路線を軸として地域を形成するのに対して、空港・海港は都市を形成するのだ。

ドイツ側は、SD の三頂点に囲まれた未成の空港都市 FMO を道路、鉄道で三頂点に直結することで、SD 域内の網の目の密度をいっそう高め、もって SD 域の地域化を促成することに重点を置いたであろう。この意味で、NRUW の中核に位置するデュセルドルフ空港の補完機能をめぐる、とりわけドルトムント空港との競争で優位に立つために、SD 域内の任意の地点から FMO までの時間距離を前者までのそれよりも十分に短くするための域内交通基盤の整備は、前節 (7) で検討した域内交通基盤拡充とは次元が異なる。(7) における「域内」とは、事実上、三頂点をむすぶ帯上にほかならなかったからだ。これと異なり、域内の任意の地点から FMO へ達するための近距離公共旅客輸送 *öffentlicher Personennah-*

*verkehr* (ÖPNV) の網の整備は、(7) でいう三頂点間交通路の整備以上に、SD 域の地域化を促成する効果を生むことが期待できよう。ただし、それは、NRUW 内部から SD 域という部分空間を新たに分立することではなく、NRUW の空間的新陳代謝の一局面と見るべきである。

これに対してネーデルラント側の意図は、エンスヘデ、ヘンゲロ、オルデンザール三都市に囲まれるトゥウエンテ空港を接着剤とする一つの大都市圏の創出、いわばネーデルラント東部にラントスタットの飛び地を生みだすことにあっただろう。ネーデルラント政府が強調するエンスヘデ空港の「国家的意義」とは、同空港のかかる空間形成作用への期待であったにちがいない。ここに、北海沿いの低地に都市連合として国土を形成してきたネーデルラントの歴史構造的特性、固有の都市指向性が反映している。

さらに、ネーデルラント側が両空港の集客圏は異なるとして、両空港間に起こりうる「過当競争」をドイツ側ほどには危惧していなかったことは、地域形成と都市間競争との緊張をめぐる彼我の理解の相違はさておき、集客圏の実態の認識にもとづくものであったことも見落としてはならない。FMO の集客圏にトゥウエンテもふくまれると FMO 当局が強調したとしても、それは潜在的需要に対する期待でしかなく、FMO に対する有効需要としてはまだ実在していなかったのだ。表 8-2 でみたように、当時トゥウエンテ空港からはスヒプホル行きの定期便が毎日 4 便運航していた。これは、トゥウエンテ住民が、長距離航空サービスの供給をおもにスヒプホルに求めていたことを示唆する。したがって、かりにトゥウエンテ空港が民間空港に全面的に転化して定期便路線を増やすとしても、それはスヒプホルの長距離航空サービスに向かっていた需要の一部を取りこむにすぎない。もっとも、FMO へ向かってきた国境沿いのドイツ側域の航空需要を吸いとる可能性は十分にある。したがって、「過当競争」の懸念を抱くのはもっぱら FMO 側であり、トゥウエンテ空港側に失うものはなかったのだ。SD 域の航空需要におけるこの非対称性は、トゥウエンテがライン・ルール地域からの引力を受けながらも、これに平衡する引力をラントスタットからも受けていることを示唆する事例である。

注

- 1) 『提言書』で頻用される用語、*Verkehrswirtschaft*, *Güterverkehrswirtschaft*, *Güterverkehrsgewerbe*, *Transportwirtschaft* に当てるべき訳語は自明でない。日本の商法・航空法では「運送」が使われている。他方、日本標準産業分類では、大分類の運輸業・郵便業 (H) が、鉄道業、道路旅客 (貨物) 運送業、水運業、航空運輸業他の中分類に仕分けられている。このほか国土交通省 (運輸省は改称されたが、運輸審議会は残る) の省名も考慮に入れると、公式用語として「運輸」、「運送」、「交通」の三つの類語が併用されていることになる。このことを留意しながら、本稿では、「交通」または「輸送」に訳し合わせる。
- 2) *Kombinierter Ladungsverkehr* の試訳。長距離貨物輸送において、経済的・環境的観点から最

適の輸送手段の組合せを言う。とりわけ道路輸送から鉄道・水路輸送への移行、いわゆるモーダルシフトが含意されている。

- 3) 山田徹雄『ドイツ資本主義と空港』日本経済評論社, 2009年。270-276 ページ。
- 4) 山田とはほぼ同時期に FMO について短い論文を発表したゲルケンスマイアは, FMO までの距離をミュンスターから 25 km, オスナブリュクから 27 km としている。地図で測ってみると直線距離の比は 13 : 19 なので, 山田の記述が正しいと判断する。ゲルケンスマイアは資料を誤記したのだろう。Sören Gerkenmeyer, Der Flughafen Münster/Osnabrück: Bedeutung und Entwicklung des Luftverkehrsangebots, 2007 (2009 改訂). [https://www.lwl.org/LWL/kultur/Westfalen\\_Regional/Verkehr/FMO](https://www.lwl.org/LWL/kultur/Westfalen_Regional/Verkehr/FMO) 2021.05.19.
- 5) 引きつづき 1994~2000 年の 7 年間で利用客数は 4.5 倍増になり, ドイツの空港のなかで最大の伸び率を示した。Gerkenmeyer, Abb.1 を参照。
- 6) 山田は FMO 当局の説明にしたがい, FMO の集客範囲を, NRW 北部, Nds. 西部, オーフエルエイセル, 北限はクロペンブルク/オルデンプルク, 東限はミンデン/ビーレフェルト, 南限はルール地区北部, 西限はエンスヘデ, ヘンゲロ, アルンヘムとしている。山田, 前掲書, 271 ページ。ゲルステンマイアは, 自家用車で 60 分以内の FMO 到達範囲の人口が約 500 万人, 60~90 分の到達範囲の人口が約 700 万人としている。Gerstenmeyer, 前掲論文, 2 ページ。
- 7) 山田, 前掲書, 218, 271 ページ。山田は FMO の競争空港として, ドルトムントのほかにはプレーメン, ハノーファ, パーダボルン/リプシュタト, ベーツェ, トゥウエンテを挙げている。ゲルステンマイアも, わずか 80 km しか離れていないドルトムントとの競争が最も激しいと指摘し, このほかの競争空港としてハノーファ (約 160 km), デュセルドルフ (130 km), ケルン/ボン (170 km), アムステルダム (190 km) を挙げてる。Gerstenmeyer, 同上。
- 8) <http://nrwbahnarchiv.bplaced.net/linien/RB64.htm>, 2021.05.05.
- 9) 山田, 前掲書, 273 ページ。
- 10) ここで *GmbH* にかかる訳語について触れておく。日本の有限会社法はドイツの「有限責任会社法」*Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung* (1892) に倣い, 1938 年に制定され (なぜか「責任」が抜けて「有限会社」), 商法改正にともない 2005 年に廃止された (「会社法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」第 1 条 3 号)。旧有限会社は株式会社として存続が認められている。*GmbH* の会社機関名の訳語は, 旧有限会社の機関名をあてることが妥当であろう。*Aktien-Gesetz · GmbH-Gesetz*, 31. Auflage, Beck-Texte im dtv, 1999; 『現代法律百科辞典』ぎょうせい, 2000 年, を参照。よって, *Gesellschafter* を「社員」, *Geschäftsführer* を「取締役」と訳す。田尻五郎『ドイツ政治経済法制辞典』郁文堂, 1990 年; 山田晟『ドイツ法律用語辞典』改訂増補版, 大学書林, 1993 年, を参照。
- 11) 山田は, FMO の離陸路を 2175×45 m としているが (山田, 前掲書, 270 ページ), 現在, FMO は 2170×45 m と公表している。<http://www.flughafen-fmo.de>, 2021.06.05.
- 12) 得がたい現地紙報道にかかる情報を入手できたのは, ひとえにミュンスター在住の Monika & Konrad Dahlmann 夫妻のおかげである。ご夫妻のご厚意に深く感謝申しあげる。
- 13) 表 8-3 に挙げられるネーデルラント側当局者の役職の訳語についてここで説明しておく。まず, 2009 年 10 月 15 日に表出の Klaasen 副長官について。この職名を WN 紙は *Deptierter* と表記しているが, *gedeputeerde* のドイツ語直訳である。ネーデルラントのプロヴィンシ *provincie*

## ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (2)

の最高行政機関 *gedeputeerde staten* は、王任長官 *Commissaris van de Koning* および 3~9 名の副長官 *gedeputeerde* から構成される。*gedeputeerde* は「代理人」を意味するが、民意の代理人ではなく国王の代理人の意である。そこで本稿では「副長官」と試訳する。ネーデルラントのプロフィンシは国家行政の地域別単位なので、これを「県」や「州」に和訳することは当をえない。次に、2012 年 4 月 19 日に表出の副大臣 Joop Atsma について。WN 紙の表記する *Staatssekretär* は *staatssecretaris* のドイツ語直訳である。これは特定の問題を担当し、閣議には連ならない点を除けば、大臣と同格の権限を持つ。ドイツの *Staatssekretär* はバイエルンをのぞくと官職であるが、*staatssecretaris* は政務職である。よって、「副大臣」と試訳する。Constantijn A.J.M. Kortmann and Paul P.T. Bovend'Eert, *Constitutional Law of the Netherlands An Introduction*, 2007, 45, 102-103 ページ。

- 14) <https://www.twente-airport.nl/en/about-twente-airport>, 2021. 06. 05.