

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (3)

— 「都市連合の三角形」の事例に即して—

渡 辺 尚

9 いわゆる「西東軸」*West-Ost-Achse* について

(1) 「西東軸—単なる輸送軸にあらず—」

ここで、SDの枠組でネーデルラント側が打ちだした「西東軸」に焦点をあてる。1990年代、ヨーロッパの東西対立が終息し、全ヨーロッパ規模の等質な経済空間の再形成へ向かいだした機運をとらえて、「西東軸」の創出可能性に戦略的価値を見いだしたことこそ、その下準備としてSD形成をネーデルラント側からドイツ側にはたらきかけた主要動機だったことが浮かびあがるからである。ここで、*West-Ost-Achse*を日本語として自然な「東西軸」ではなく、あえて「西東軸」と直訳する理由は後論する。これにかかる資料として利用するのは、1996年にエンスヘデで、つづいて翌年にオスナブリュクで開催されたSD会議の報告集である¹⁾。両報告集に収録された挨拶、報告、参考資料の要点をたしかめながら、これらにSD四市のそれぞれの立地条件がどのように反映しているかを順次検討するのが、本章の目的である。これまでとおなじく、引用ページを文中のかっこ内に注記する。

まず、1996年5月23日にエンスヘデで開催されたドイツ、ネーデルラント、ポーランド三国会議は、「西東軸—単なる輸送軸にあらず—」*West-Ost-Achse: Mehr als eine Transportachse!*を主題に掲げた。主催者は、オーフェルエイセル、ヘルデルラント両プロフィンスのそれぞれの王任長官 *Commissaris van de Koning* (der *Koningin*) の J.A.M. Hendrikk および Dr. J.C. Terlouw であった。報告集の序文によると、ネーデルラント交通相・Jorritsma-Lebbink およびドイツ連邦交通省交通・環境・空間秩序局長補佐 (Ministerialdirigent) Rolf Stamm により、この会議が準備された。「西東軸」への新参のポーランドを代表して当会議に参加したのは、ワルシャワ経済大学交通・経済学講座主任の Prof. Dr. W. Januszkiewicz である。「三地域関係」が一挙に「三国関係」に格上げされたことが、ネーデルラント側のなみなみならぬ意気ごみを感じさせる。もっとも、当日のプログラムに記載されている挨拶・報告原稿のなかで本報告集に収録されているのは、討議資料を除くと、1挨拶、3報告にとどまり、ヤヌシュキビッチの報告原稿は収録されていない。「報告集」とはいえ、事前に提出された原稿を仮綴じにして体裁をととのえたものに見える。とはいえ、収録された各原稿が立ちいった分析に値する資料的価値を具えていることは疑いをいれ

ない。他方で、参加者名簿にミュンスター代表の名が見あたらないことは奇異の念をいだかせる。これは、SDにおけるミュンスターの位置づけが他の両市域のそれと異なり、ネーデルラント側がエンスヘデ-ヘンゲロとオスナブリュクとの結合を最重視していたことを窺がわせるものである。

報告内容の検討に先だち、ネーデルラント側のプロフィンスイ、ヘメーンテの当局が各管轄領域の利益を代表する権限をどれほど具えているのかを、たしかめておきたい。1848年の改正憲法以来、ネーデルラントの国と地域・地区公共団体との関係は、「分権化された単一国家」と規定されて今日にいたっている。国とプロフィンスイ、ヘメーンテとの関係の法制は、憲法 *Grondwet* (第123～第136条) ならびにプロフィンスイ法 *Provinciewet* およびヘメーンテ法 *Gemeentewet* により規定されている。そこで、ここでは Kortmann and Bovend'Eert のコメンタールにより、要点を押さえることにする²⁾。まず、今日12を数えるプロフィンスイの最高機関は「プロフィンスイ議会」 *provinciale staten* で、議員は直接選挙、比例代表制、4年任期で選ばれる。議員定員は居住人口にしたがい、39～83名である。行政実務執行機関はプロフィンスイ庁 *gedeputeerde staten* で、王任長官 *Commissaris van de Koning* (ベアートリクス女王在任中の当時は、*der Koningin*) および副長官 *gedeputeerden* の協議体 *college* である。副長官の定員は3～9名で、プロフィンスイ議会議員の内外から4年任期で指名される。

ヘメーンテの最高機関は「ヘメーンテ議会」 *gemeenteraad* で、議員はプロフィンスイ議会議員と同様の方式で選ばれ、定員は9～45名である。ヘメーンテの執行機関はヘメーンテ長 *burgemeester* と副ヘメーンテ長 *wethouders* との協議体であり、副ヘメーンテ長はヘメーンテ議会議員の内外から4年任期で指名される。定員は最少2名で、議員定員の20%以下である。

王任長官とヘメーンテ長は第三の機関で、6年任期で王令により任命される。プロフィンスイ議会とヘメーンテ議会はそれぞれ秘密委員会を設置し、王任長官、ヘメーンテ長の候補を審査し、その結果をそれぞれプロフィンスイ議会およびヘメーンテ議会ならびに内務大臣に通知する。これを受けて、プロフィンスイ議会およびヘメーンテ議会はそれぞれ2名の候補者を内務大臣に推薦し、これにもとづき内務大臣はそれぞれ2名を国王に推薦し、国王がそれぞれ1名を任命する。すなわち、王任長官の候補者はプロフィンスイ議会が、ヘメーンテ長の候補者は長官が原初的推薦権を有し、内務大臣による推薦という手続きを経て、それぞれ二人の候補者の中から一人を任命するのは国王の権限である。

とりわけ王任長官は、プロフィンスイ公務員であると同時に国家公務員でもあり、後者の任務においては内務大臣に対してのみ責任を負う。ヘメーンテ長は国家公務員ではないとはいえ、長官により推薦され王令により任命されるかぎりにおいて、「王任ヘメーンテ長」 *Burgemeester van de Koning* であることは王任長官と変わりがない。

なお、注意すべきことは、プロフィンスイ、ヘメーンテとも立法権と行政権の区別が明確でないことである。「一般行政事務」*algemeen bestuur*と「日常的行政事務」*dagelijks bestuur*との区別はあるものの、そもそも *bestuur* (administration) は立法権、行政権を共に意味しており両義的である。両権を共に具えているのは、それぞれプロフィンスイ議会、ヘメーンテ議会で、「一般行政事務」は立法分野であれ、狭義の行政分野であれ、それぞれプロフィンスイ議会、ヘメーンテ議会の権限に属する。「日常的行政事務」はそれぞれ実務担当機関に任せられ、これはまた、プロフィンスイ議会、ヘメーンテ議会での決定のための準備とその実施にあたる。日本の「市役所」、「町役場」にあたる日常的行政実務機関の実態は、プロフィンスイ、ヘメーンテでは最高決定・執行機関たる議会の下部機関にすぎない。

長官とヘメーンテ長の権限は、第一に、プロフィンスイ議会、ヘメーンテ議会の議長を務めることである。長官は定期的にヘメーンテ内を巡回し、かつ、ヘメーンテ長候補を内務大臣に推薦する義務を負う。

ヘメーンテ長は警察権力をにぎり、公共の秩序の維持を図る権限を具えている。火災発生の際は、消防活動の総指揮官となる。このほか、緊急事態に対処する広範な権限を具え、状況次第で緊急命令を発することも認められている。

以上の瞥見からしても、ネーデルラントの地域・地区公共団体制度が、ドイツのそれとかなり性格を異にすることが判る。長官もヘメーンテ長も内務大臣の複数候補の推薦を経て国王により選任される以上、国に対してプロフィンスイまたはヘメーンテの利益をどれほど代表しうるかは、事案ごとに慎重な検討を要する。国家公務員の性格も併せもつ長官に対して、地元の利益をより強く代表しうるのはヘメーンテ長であるとの予断に立つことは、控えなければなるまい。このことを念頭に置きながら、以下、順次、発言内容の分析を進める。

① エンスヘデ市長マンス drs. Johannes H.H. Mans の挨拶

マンスは歓迎挨拶のなかで、まずエンスヘデ-ヘンゲロ連接都市の SWOT 分析を手短かにおこなう。「強み」として挙げられるのは、両市の位置の優位であり、両市がともに「西東軸に向いたネーデルラントの正門」*das niederländische Tor zur West-Ost-Achse*であると指摘する。さらにトゥウエンテ大学をはじめ優れた研究機関の集中、国境都市として毎週数万人ものドイツ人が買い物や休養に訪れるという、ドイツ側隣接地域との人流の大きさを挙げる。次いで、「弱み」として挙げられるのが高失業率である。「好機」として、東西対立の終息により SD 域が再生した統合ヨーロッパ空間の「西東軸・北南軸」の交点となることで、位置の優位がいっそう強まったことを挙げる。「脅威」について触れていないものの、おなじく「西東軸」上に位置するアルンヘム-ネイメーヘン結節点 (KAN) *Knooppunt Arnhem-Nijmegen* との競争を意識していることは疑いをいれない。(1-2) 隣接する二つのエウレギオ、*EUREGIO* と *Euregio Rhein-Waal* との競争関係がこれの反映であることも、

容易に推定できる。

ここで、「西東軸に向けたネーデルラントの正門」という一見妥当な自己規定に潜む二つの問題点を挙げる。第一は、「正門」に *das Tor* と単数定冠詞が附されていることである。ネーデルラントの東方指向のベクトルの筒口が、ほかならぬエンスヘデ-ヘンゲロであるという自己認識の表明は、おなじく「正門」でありうる国境沿いの KAN をあえて無視した用語法であるかにひびく。アルンヘムを主都とするプロフィンスイ ヘルデルラントの長官が当会議の共催者であるだけに、この単数定冠詞のもつ対 KAN 牽制作用を軽視することはできない。オーフェルエイセル、ヘルデルラント両プロフィンスイの共通利益ではなく、前述のようにエンスヘデ-ヘンゲロもしくはレヒオ トゥウェンテの位置の優位こそが強調されているのだ。これは両市が NRUW の漸移地帯上に位置するがゆえの中間地性、結節性および同じく漸移地帯上に位置する KAN との競合関係の反映でもあろう。

第二は、冒頭で触れた「西東軸」という直訳に潜む問題である。方位の語順は、日本では「東西南北」（よって「東西」が主軸、「南北」が副軸）であるのに対して、ヨーロッパでは「北南東西」（よって「北南」が主軸、「東西」が副軸）の順である³⁾。この原則からはずれてあえて「西東軸」と呼ぶのは、西から東へ向かう直流の指向性を強調するためにちがいない。「西東軸」とは双方向性の等位の交流軸ではけっしてないのだ。とはいえ、これはあくまでネーデルラント側の視点からの指向であり、ドイツ側の視点からすれば軸流は双方向性の交流であるはずだ。SD 四市のうち西東軸と北南軸との交点に位置するオスナブリュクでは、東方指向と西方指向とが重なり、「西東軸」であると同時に「東西軸」でもあったのではないか。後に登壇するオスナブリュク市長が「西東軸」の用語法にどのような含意をこめるか、やがて見ることになるろう。ここでは、「西東軸」という用語法が、すぐれてネーデルラント側の立場からの表現であることは疑いをいれず、当国際会議の主題設定自体がすでに双方の位置の差異が生む緊張関係を孕んでいたことだけを指摘しておく。

以上、二点を念頭に置いて、マンスの立論を追ってゆこう。かれが「北南軸」（スカンディナーヴィアからハンブルク、ブレーメン、オスナブリュク、ミュンスターを經由してライン-ルール地域にいたり、さらに南方へ向かいイタリアに達する）に言及してみせるのは、ドイツ側 SD 両市に対する配慮から出た世辞にすぎず、「北南軸」はトゥウェンテの利益代表としてのマンスの主たる関心事ではないとみてよかろう。ただし、トゥウェンテとブレーメンとの歴史的関係については、慎重な検討を要する。連稿 (1) で論じた、19 世紀の西ミュンスターラント-トゥウェンテ綿工業の発展をささえた基礎条件の一つとして、大陸部ヨーロッパ最大の米綿輸入基地であるブレーメンがはたした役割の大きさは推測に難くない。これの定量的解明は今後の課題として残る⁴⁾。

「西東軸」上で展開されるべき事業として、マンスは当軸上に位置する諸地域間の貨物・旅客・情報の流通の発展に寄与するためのいわゆる価値附加物流 *value added logistics* を挙

げる。貨物に加工をほどこして価値を附加するために必要な用地の拡大が、主港 *mainports* (複数形はロテルダム海港とスピホル空港を含意) では困難になってきたと、かれは言う。さらに複合一貫貨物輸送拠点 *Kombi-Terminal*⁵⁾ の開発の必要性も指摘する。この目的実現のために早急に着手されるべき事業として挙げられるのが、レヒオ トゥウエンテを經由してドイツ側鉄道と接続するための、ベーテウエ鉄道路線⁶⁾ の北回り支線の建設、ミテルラント運河と接続するためのトゥウエンテ運河の延伸、トゥウエンテ空港およびFMOへの各連絡路の改善(軍用空港であった前者の民間空港への転換計画が、ドイツ側からの強い反対もあって蹉跎したことは、連稿(2)で詳論した)、ラントスタトーベルリーナーワルシャワ間の直結、この四点である。(3)

ここで、「西東軸」の東端がワルシャワ(ビスワ河流域)と想定されていることが、二つの点で注目される。ワルシャワまでの経由地のボズナニはオドゥラ河支流バルタ川流域に位置し、またオドゥラ河口にはシュチェチンが位置する。したがって、「西東軸」構想はポーランドのバルト海港であるシュチェチンとグダニスクと競合し、両港の成長力をそぐ可能性を秘めているからである。すなわち、「西東軸」構想は、北海にそそぐベーザー河(プレーメン)、エルベ河(ハンブルク)、バルト海にそそぐオドゥラ河(シュチェチン)、ビスワ河(グダニスク)という並流する四本の大陸河川軸を東ね斬りにして、諸「北南軸」のベクトルの効力を一括して弱めることで、統合ヨーロッパ最大の海港口ロテルダムの独占的地位の堅持、強化をねらうものなのだ。この戦略的関心においては、エンスヘーデ-ヘンゲロの空間政策はラントスタトの利益の最大化をめざすネーデルラントの国策に適合していると言える。当然に予想されるドイツ側からの批判は、後述するシュタム報告により率直に表明される。

最後にマンスは、地区公共団体は国際的活動の展開のために重要な役割をはたせるとして、企業誘致、助言・指導、研究助成、公民共同事業企画を事例として挙げる。(4) 地域開発の主導権をにぎるのは国やプロフィンスイではなく、地区共同体へメンテナンスであるとの自己認識が表明されているのだ。ネーデルラントの地域政策において、メンテナンスが具える固有の主体性⁷⁾ が、トゥウエンテ接続都市エンスヘーデ-ヘンゲロではNRUWの漸移地帯上に位置することで具わった空間動態の自律性により、いっそう強められていることを見てとることができる。

② 討議資料「西東軸—輸送軸以上のものか？」 *West-Ost-Achse: mehr als eine Transportachse?*

当報告集の冒頭に収められているのが、討議資料としてネイメーヘンの *Buck Consultants International* (以下、BCIと略記)により準備された論点提示である。当会議の共催者の一人がヘルデルラントの王任長官であることを考慮すると、ヘルデルラント最大都市ネイメー

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (3)

ヘンのコンサルタント法人により準備された当資料は、直接にはヘルデルラントの、間接的には同じく「西東軸」上に位置してエンスヘデ-ヘンゲロと競合する KAN の利益関心を反映しているとみることができよう。これを念頭に置きながら、以下、内容を検討する。当資料は、(i) 序論、(ii) 本論、(iii) 行動目標、(iv) 当会議の論点、(v) 資料、の5部から成っているが、本稿の関心に合う (i)、(ii)、(iii) の分析および (v) の利用に限定する。

(i) 序論

BCI は、「軸」*Achse* の定義から始める。すなわち、「軸」とは経済的にむすびついた、またはむすびつく可能性のある諸地域から成る「鎖」*Kette* であり、ここにおいて各種主要輸送軸（の束）が、持続的経済発展の担い手として機能する。ヘルデルラント、オーフェルエイセル両プロフィンスイ当局が訴求する「西東軸」とは、ネーデルラント西部のラントスタトからベルリンへいたる広幅の「地帯」*Zone* であり、この地帯上に両プロフィンスイが位置する。そこで、「西東軸」上に分布する諸地域それぞれの競争力と諸地域間の相互関係とをいかにして強化するかが、当会議の中心課題になる、と。(1)

この記述からも、「西東軸」構想がSDによってではなく、両プロフィンスイ当局の共同戦略、ゆえに事実上、ネーデルラント政府により国策として打ちだされたことが浮かびあがる。当然にそれは、ヘルデルラントに位置する KAN の利益関心とも共鳴するものであろう。それでは、KAN が「西東軸」に目を向ける理由はなにか。KAN はラントスタトとラインルール地域とをむすぶライン河軸（「北南軸」）上にあり、この位置の絶対優位が脅かされるおそれはありえないはずなのに、なぜ東へも向かおうとするのか。それは、エルベ河軸（ハンブルク—ベルリン—ザクセン）の復活により、ライン河軸がこれまで享受してきた、西ヨーロッパ物流の主軸としての特権的地位が脅かされることへの、危機意識に動かされたためであろう。しかし、KAN がいまや東へも眼を向けたことは、前述のように、エンスヘデ-ヘンゲロには東方への「正門」としての自己認識に対する挑戦と映ったにちがいない。ネーデルラントの国策として策定された「西東軸」構想は、東方への「正門」をめぐるエンスヘデ-ヘンゲロと KAN との競合を生み出す問題性を孕んでいたのだ。

(ii) 本論

まず、「西東軸」があらためて定義される。これは主要輸送軸がネーデルラント（アムステルダム-ロテルダム、アルンヘム-ネイメーヘン、エンスヘデ-ヘンゲロ）からドイツ（オスナブリュク、ハノーファー、ブラオンシュバイク、マクデブルク、ベルリン）、ポーランド（ポズナニ、ワルシャワ）を経てロシア（モスクワ）にいたる一つの「区域」*Gebiet* であると規定される。ここでは、ラントスタト—ベルリン間に焦点をあて、これは延長が直

線距離で800 km, 幅100 kmの地帯 *Zone* であり, 南側はロテルダム—ネイメーヘン, 北側はアムステルダム—ベルリートをむすぶ [北緯52度線の中軸とする] 線でそれぞれ画されるとする。(5) (図9-1を参照)

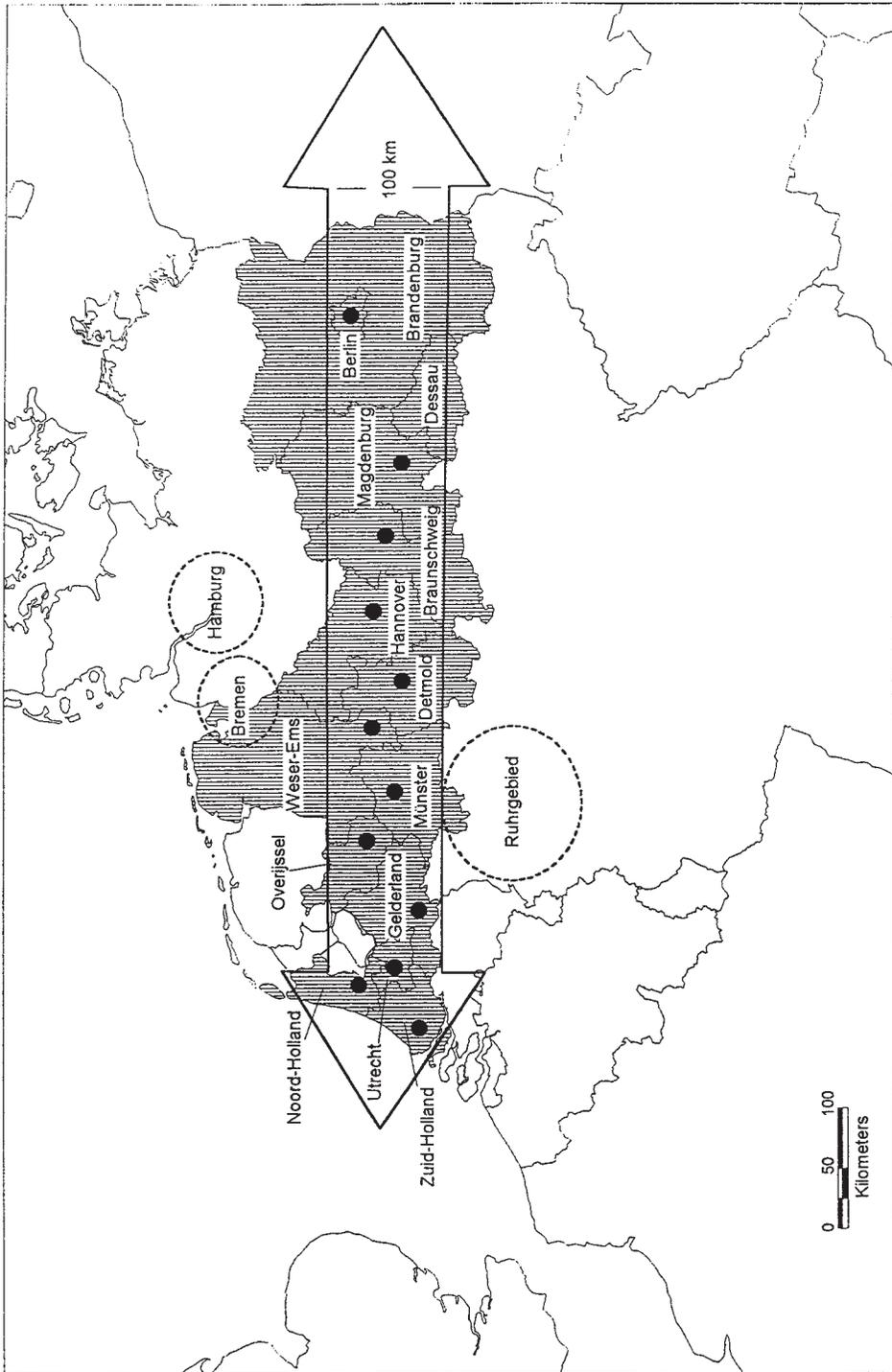
これによれば, 「西東軸」とは, 東南方へ口を開けた蹄形をなして都市がつらなるラントスタトを東向きに変え, そのままベルリートを延ばす, いわば「拡大ラントスタト」として描きだされることになる。ネーデルラント人にとり, ラントスタトはあたかも都市集会的空間秩序の理念型であるかのようなのである。

ここで二つの問題点が挙げられる。一つは, 「西東軸」の西端が自明のこととしてラントスタトと規定されているのに対して, 東端規定が多義的であることである。当面はベルリートを延ばす, さらに東へどこまで延ばすかはEUの東方拡大の進展次第という判断は, 当時の状況下では現実的であったと言えるかもしれない。とはいえ, 「軸」は両端があって初めて軸として機能する。一端が不明瞭なものをはたして本来の「軸」または「帯」と呼ぶことができるのだろうか。両端が一義的に規定されていない線は線分とは言えず, 単なる方向線ではない。一見ささいな疑問をここで発するのは, より根本的な疑問につながるからである。それは, そもそも「西東軸」の東端を規定することが可能なのか, という疑問である。「西東軸」の東端を問うことは, EU拡大の東限, すなわち「ヨーロッパ」の東限を問うことにほかならない。これは昔も今もヨーロッパ人にとり解答不可能な難問であり, よって, ヨーロッパ人はこの問いを発することを自らに禁じてきたのだ⁸⁾。

さらに, べつの問題点が挙げられる。「西東軸」を西から東へ向かって延びる帯であるとして, これの南限と北限を画するにあたり, 前者をロテルダム—ネイメーヘンをむすぶ線にするならば, 後者をなぜアムステルダム—ヘンゲロをむすぶ線にしないのか。ヘンゲロ—エンスヘデをあえて外していると思われぬ。BCIは, 「西東軸」をラントスタトからほかならぬ $\dot{K}\dot{A}\dot{N}$ を経てベルリートをいたる帯として描きだそうとしているのだ。ここにも, $\dot{K}\dot{A}\dot{N}$ とエンスヘデ—ヘンゲロとの競合関係が反映している。とはいえ, 具体的な空間政策構想をえがくためには後者を無視するわけにはゆかない。そこでBCIは, まず「西東軸」上の各種交通軸の現状および建設・計画状況を表9-1, 表9-2に示すように総覧した上で, 以下の5点を重点目標として提示する。

- 1) ロテルダムを起点とする A15 とトゥウェンテ方面へ向かう道路との接続。後者は, レッセン *Ressen*—ゼーフエナール *Zeevenaar* (A12)—ファルセフェルト *Valseveld* (A18)—エンスヘデ間。
- 2) A3 および A2 とバートエインハオゼン *Bad Oeynhausen* との接続。
- 3) アルンヘム—ヘンゲロ経由アムステルダム—ベルリート間の ICE 開通。
- 4) アルンヘム—ファルビュルフ *Valburg*—オルデンザール—バートベントハイム間の貨物輸送専用鉄道 (バーテユウェ線) 建設。

図 9-1 「西東軸」の範囲



出所：BCI, 6 ページ。

SD 表 9-1 「西東軸」上の交通基盤

地域/ラント	Prov./RB	高速道路	IC 路線	水路
NL (West)	ノールトホラント	A1	アムステルダム	アムステルダム-レイン運河
	ザイトホラント	A12, A15	ロテルダム	ニーウエワールテルウエフ, レク
	ユトレヒト	A12, A28	ユトレヒト, アーメルスフォールト	レク
NL (Oost)	ヘルデルラント	A1, A12, A15	アーペルドールン アルンヘム	ネーデルレイン, エイセル, ワール
	オーフェルエイセル	A1, A35, A28	デーフェンテル, アルメロ, ヘンゲロ, エンスヘデ	トゥウエンテ運河
Nds.	ベーザー-エムス	A30	オスナブリュク	ミテルラント運河
	ハノーファ	A30, A2	ハノーファ	ミテルラント運河
	ブラオンシュバイク	A2	ブラオンシュバイク ボルフスブルク	ミテルラント運河
NRW	ミュンスター	A30	ミュンスター (南北線 経由)	ミテルラント運河
	デトモルト	A30/A2	ビーレフェルト (同上)	ミテルラント運河
Sachs.-Anh.	マクデブルク	A2	マクデブルク, ブルク	ミテルラント運河
BRB	ブランデンブルク	A2	シュテンダル, ラーテナオ ブランデンブルク, フランクフルト a.d.O.	エルベ-ハーフェル運河 オーダー-シュプレー運河
Berl.	ベルリン	A2	ベルリン	オーダー-シュプレー運河

注：Sachs-Anh.：ザクセン-アンハルト

BRB：ブランデンブルク

Berl.：ベルリン

出所：BCI, 23 ページ。

5) ファルビュルフ, オルデンザール, ライネ, オスナブリュクの複合一貫貨物輸送用の倉庫・積替え施設の開発。(6)

以上の5構想のうち2) はドイツ連邦交通省所管の事案であり, これをネーデルラント側が構想として打ち出したことに対するドイツ側の反応については, 後述する。

3) について, 1990年代末のネーデルラントにおける高速鉄道(HST) *high-speed-train* 運行の実情は以下のごとくであった。1996年6月, アムステルダム-ロテルダム-アントウェルペン-ブリュッセル-パリ間(南北線)のHST路線が開通した。ただし, ネーデルラント側域では在来線軌道がそのまま利用されたので, 対ベルギー国境-ロテルダム区間の高

SD 表 9-2 「西東軸」上の交通基盤 (計画・建設中)

計画	進行状況	完工予定
VDE : A2 ハノーファー-ベルリン間建設	一部開通, BVWP	2000
A30/A2 オスナブリュク-ハノーファー間建設	一部開通, BVWP	2000
A30/A2 接続 (パートエインハオゼン)	計画策定予定, BVWP	2000 以前
A15/A18 トゥウエンテ	予備調査段階, MIT	
A1 アムステルダム-アメルスフォールト	予備調査段階, MIT	
A12 ユトレヒト-アルンヘム	実施計画, MIT	1999
A12 リュネテン-ビュニク間拡幅	予備調査段階, MIT	
A15 ロテルダム港	予備調査段階, MIT	
A15 ロテルダム周辺拡幅	実施計画	2000/2003
ICE ハノーファー-ベルリン	建設中, BVWP	2000
ICE Oost (アムステルダム-ユトレヒト-アルンヘム経由)	予備調査段階, MIT	2006
ICE アルンヘム-ハノーファー (アムステルダム-ベルリン)		
ロテルダム-ユトレヒト鉄道連絡線増強	実施計画, MIT	2002 以前
ハンザ旅客鉄道便 レーリスタ-トゥウエンテ	予備調査段階, MIT	2004
東北連絡便 アルンヘム-ファルビュルフ-オルデンザール-パートベントハイム (貨物・旅客)	検討段階, MIT	
ベテユウエ区間 (ロテルダム-ドイツ後背地間連絡貨物便)	実施計画, MIT	2002
ベルリン分岐点 (各種計画)	一部稼働, BVWP	各種各様
トゥウエンテ運河改修	実施計画, MIT	2002
トゥウエンテ-ミテルラント運河建設	検討段階	
ミテルラント運河 ベルリン-ハノーファー ((VDE) / ハノーファー対ネーデルラント国境方面)	建設中, 一部開通	2002
MTC ファルビュルフ (道路-鉄道, 鉄道-水路)		
CT トゥウエンテ		
地域的積替え拠点カンペン		
GVZ (ライネ, オスナブリュク等)		

注 : VDE : ドイツ統一交通企画 *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit*

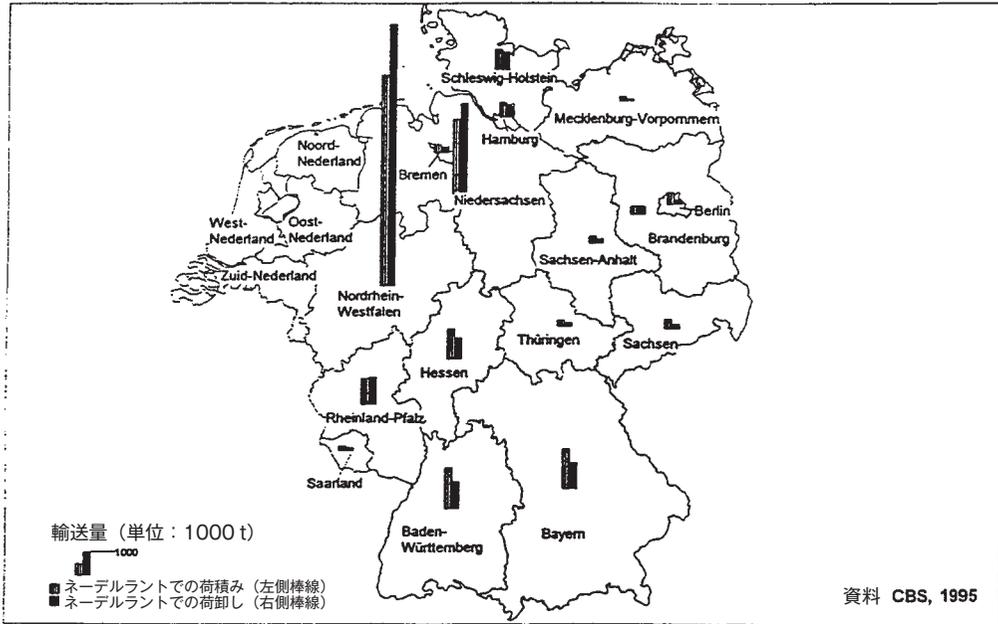
BVWP : 連邦交通路基本計画 *Bundesverkehrswegeplan*

MIT : 交通・構造基盤中期実施計画 *Mehrjahresprogramm Infrastruktur und Transport*

出所 : BCI, 24 ページ。

速鉄道運用のための改修工事が 2002 年を目標に進められていた。ロテルダムからアムステルダム (中央駅 CS ではなく, スヒプホル空港駅) 間は専用路線を新設する計画であった。第二の東西線 (アムステルダム (スヒプホル) -ユトレヒト-アルンヘム-ケルン-フランクフルト a. M.) は建設が始まったところで, 2000 年ごろに開通予定であった。さらに, アムステルダムをハンブルク, コペンハーゲン, ベルリンとむすぶ第三路線の構想もあった

図 9-2 ネーデルラント輸送業者による道路貨物輸送のドイツ発着量 (1994 年)



出所: BCI, 14 ページ。

が、これはまだ「だいたい先のこと」*in the more remote future* とされていた。アムステルダムだけでなくロテルダムにとっても、ドイツ (ライン河流域) へ向かう「東西線」が「南北線」よりはるかに重要であったが、ロテルダムは計画中の「東西線」から外れてしまうことが致命的であった。そこで、ロテルダム—エイントホーフェン—ケルン間的高速鉄道路線の構想が生まれていた。また、この路線をロテルダムから西へフクファンホラントまで延伸し、そこからイギリスのハリッジまで運航する高速フェリーに連絡する構想も生まれていた⁹⁾。以上の 1990 年代末の状況からして、ラントスタトとベルリーンを高速鉄道でむすぶ構想は、ネーデルラント側にとっても至急の政策課題ではなかったとみてよからう。

つづいて、当時の輸送状況が確認される。(14) まず、ネーデルラント—ドイツ間のネーデルラント企業による道路貨物輸送の方向分布が図 9-2 のように示され、3 点の注釈がほどこされる。

- 1) ドイツからネーデルラントへ向かう道路輸送量の半分は、NRW (とりわけ、デュセルドルフ、ケルン両 RB) および Nds. (とりわけベーザー—エムス) を発送地とする。
- 2) 逆に、ネーデルラントからドイツへ向かう道路輸送量の半分が、NRW および Nds. を仕向地とする。
- 3) ドイツ東部市場拡大は、当面期待できない。

以上の実状を反映して、13 大規模物流企業の営業拠点の「西東軸」上の分布は、表 9-3

SD表 9-3 大規模物流事業者の「西東軸」上の営業拠点

	Randstad	NL (Oost)	Nds.	NRW	Sachs. Anh. BRB/Berl.
Schenker-Rhenus	6	2	7	18	5
Kühne & Nagel	6	2	3	10	2
Nedlloyd	22	10	5	13	9
Frans Maas	7	3	4	7	3
Bilspeidition	1	2	1	4	
DFDS	1				
Dachser		1	5	11	7
Wim Bosman	4	3			
UPS	4	1	6	15	5
Mayne Nickless	2				
Ocean Group	4		2	4	1
Pakhoed	6	1			
Harry Vos	3				
合計	66	25	33	82	32

出所：BCI, 26 ページ。

に示されるようになる。(14-15) ネーデルラントにかぎって言えば、輸送・物流企業の半数以上がラントスタトに集中している。他方、港湾業務の拡張についてみると、ロテルダム港から東隣のドルトレヒトへの移転が目だつ。これの主因はロテルダムの用地不足である。ドイツでも似た現象が生じており、ハンブルク・ブレーメン港湾地区の用地不足のために、隣接のシュレースビヒ-ホルシュタイン (SH) とニーダザクセン (Nds.) が溢出先として地の利を得ている。

ロテルダムの後背地で港湾関連事業が急増する「事実上の副港化」*virtuelle Subharbourisierung* が、フェンロ、KAN、西部ブラーバントで起きている。有利な位置、比較的安価な人件費・地価のゆえに、ロテルダムの港湾機能がライン河、およびマース河の上流域へ向かっている。ドイツでも似たような現象が、ロテルダムほど明白でないとはいえ、ハンブルクとブレーメンの後背地、とりわけファリングポステル *Fallingbostel* 周域¹⁰⁾、フランクフルト a.M. およびデュセルドルフのそれぞれの周域で生じていると、指摘される。(16-17) しかし、同じ北海に臨む大規模海港であるロテルダムとハンブルク・ブレーメンとの空間動態が似ているかに見えても、それぞれの動因の比較検討はなお残された課題であろう。

(iii) 行動目標 *Aktionsrichtungen*

行動目標としてBCIは6点を挙げるが、そのうち2点が本稿の関心にてらして重要である。(20)

第一に、大規模投資がおこなわれた（または計画中の）「西東軸」上の地域間協調事例として、ネーデルラント東部—ボズナニ間の定期貨物列車運行計画が挙げられる。これについては、翌年の会議で具体案が討議されるので、後論する。

第二に、国境を越える経済界相互間の、および公的機関相互間の共同企画を積極的に推進すべきであるとして、その事例として、「エウレギオ」のための空間秩序上の構造計画の策定が挙げられる。SD結成がエウレギオに倣った地域創出運動であることをも窺わせる言明である。ただし、ここでは「エウレギオ」が *die Euregio* と単数定冠詞附けで表記されているので、*Euregio Rhein-Waal* を含意していることは否めない。当会議の主題からすれば、*EUREGIO* もふくめて *die Euregios* と複数形で表記すべきであっただろう。ここにも、KAN とエンスヘーデ-ヘンゲロとの対抗関係が顔を覗かせている。

以上の、BCIが提示した論点を敷衍し、かつ理論化したのが、次のクリニック報告である。

③ H. Arien van Klink 「ロテルダムの港湾ネットワークにおけるヘルデルラントとオーフェルエイセル」 *Gelderland und Overijssel im Hafennetzwerk von Rotterdam*

ファンクリニックはロテルダム-エラスムス大学の地域的港湾・輸送経済部門の研究員で、ロテルダム港の発展にかかる専門家のようなものである。かれはまず、ネーデルラントを「流通国」 *Nederland Distributieland* として長期的に強化するために、より大きな枠組みで考え、また行動しなければならないとして、ロテルダムの機能的・空間的發展過程を、東部ネーデルラント（KAN、トゥウェンテ、アハテルフク）との関係をふまえて四段階に分ける。それは、

- 1) 貿易の拡大による積替え中心地になり、商業・手工業の拠点としての港湾。取扱い貨物は農・鉱産物で、梱包形態。積卸しは労働集約的。
- 2) 工業化。工業集積の場としての海港。散積み原料輸入の激増。海港規模が従来の港湾区域を越えて、海港関連工業だけでなく海港非関連工業の立地も包摂するようになり、諸施設は資本集約度を傾向的に高める。
- 3) 国際化。工業・配送活動をともなう主港としての海港。大規模大陸間コンテナ輸送。分配活動は周域へ移転して「港湾地域」 *Hafenregion* の形成。
- 4) コンピュータ化。商品流通の制御中枢としての海港。物流制御という新しい事業分野の形成。伝統的港湾事業は新しい需要と両立せず、前者は周域へ移転する。後背地の結節点との協力により、海港はより広い土地供給を受け、諸事業と商品流通とをより効果的に制御できるようになる。

ロテルダムは3) から4) への移行過程にあり、4) では海港は後背地、結節点と組んで港湾機能の拡散へ向かうが、その動態は一円的拡張ではなく、ネットワーク形成だと、かれは指摘する。(1)

ここでファンクリンクが強調するのは、空間の不連続的拡大、ネットワークの形成である。以下のようにかれは言う。市場環境変動は港湾機能の空間変動をもたらし、港湾地域の境界を越えて港湾活動の分散化がすすむ。とはいえ、時間距離に対する厳しい要求から、海港周辺の任意の場所が新たに港湾地域へ組み入れられるのではなく、この拡張過程はむしろ空間的不連続性を生む。そのため、それぞれが特定の活動に適したいくつもの結節点による一つの港湾ネットワークの形成にいたる。このネットワークは機能上、補完関係に立つ三つの部位、「連鎖ネットワーク」*Kettennetzwerke* (輸送)、「複合ネットワーク」*Komplexnetzwerke* (企業立地)、「編成ネットワーク」*Fomationsnetzwerke* (積替え) から構成される。(1-2)

ファンクリンクの理解は、点である海港は機能進化につれて周域へ古い機能に移転させ、「港湾地域」としての空間の連続的拡大へ向かう。ただし、これには制約があり、ある限度を超えると空間動態は不連続な分散形態をとり、中心点と分散点とを線でつなぐ空間編成を生む、というものである。これを「網状」と呼ぶのははたして妥当なのだろうか。というのは、すべての地点が他のすべての地点と直接または間接につながる本来の「網状」ではなく、すべての地点が海港地域としての中心点とのみ結びつく「放射状」を呈するからである。たとえば、トゥウェンテとKANとをむすぶ線は、かれの視野の外に置かれている。かれが描きだすロテルダムの空間動態は、範疇としては点であるロテルダムという「海港地域」が、その肥大化した都市機能を周辺の諸地点へ分散し、これら各地点が中心のロテルダムに直結することで、いわば「拡大ロテルダム」として現象することになる。しかも、それにとどまらない。つづけてかれはこうも述べるからだ。ロテルダムは3億tもの貨物の集散地で、ヨーロッパ最大の港であり、西ヨーロッパの大部分を後背地にしている。しかし、中・東ヨーロッパではこれから地歩を固めなければならない。ゆえに、新しい構造基盤整備により、他港に対する競争優位を強化しなければならない、と。ロテルダムの独占的地位の堅持、強化の目標を公然と表明するファンクリンク報告は、ハンブルク、ブレーメンに対する挑戦の響きさえ発しており、これに対するドイツ側の強い反発をやがてみることになる。(1-2)

ファンクリンクと同じくハンブルク、ブレーメンの再興に警戒の念を強めている論者として、ファンパルドンが挙げられる。かれは言う。「ネーデルラントの対ドイツ輸出の一つの特徴は、NRW市場への強い依存である。……ルール地区がドイツ経済を牽引している間は、ネーデルラントの地位は鉄壁であった。しかし、これはつとに過ぎさった。南ドイツの諸ラントがはるかに強い成長力を見せつけ、いまや前面に躍りでてきている。しかし、ネーデルラントの南ドイツ市場占有率はとるに足りない。加えて、ドイツ統一後ブレーメンと、なかんずくハンブルクが旧東ドイツの諸ラントおよびその背後に群がる東ヨーロッパ諸国への中継港として息を吹きかえした。率直に言って、ネーデルラントはこれらの地域への参入で時機を失さないよう、注意しなければならない。¹¹⁾」

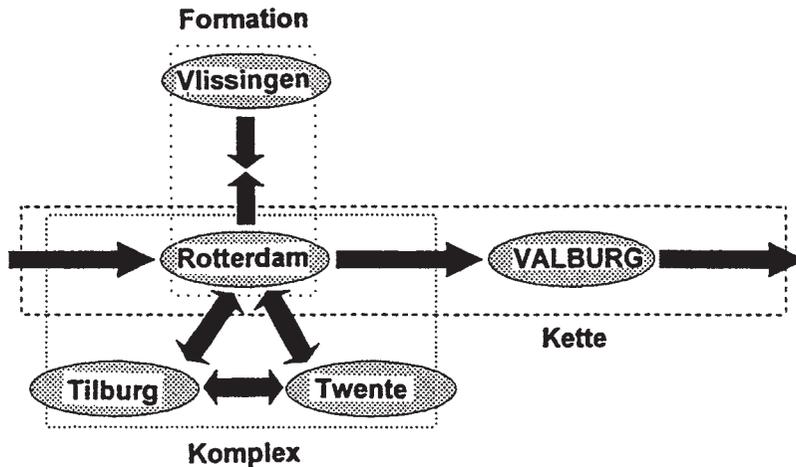
ファンクリンクはロテルダムに焦点を当てているが、ネーデルラントの経営者団体である VNO, NCW は、ネーデルラントの空間秩序政策として都市間、レヒオ間の連続・複合ネットワークの形成を旨としているという。これからして、かれの見解がネーデルラント経済界の空間秩序観念を代表していることが判る。ここには、ドイツ的な「地域」*Region* とは異質な空間観念が表出しているように見える。レヒオ *regio* の直訳に「地域」を当てるほかはないとして、ネーデルラント語における含意は「都市集合体」ということになろうか。レヒオ トゥウェンテも単一の地域の名称というよりも、むしろ、エンスヘデ、ヘンゲロ、アルメロ等の諸都市の集合体の総称と見るべきではなかろうか。国土の四分の一が海面下にあるネーデルラントは、国土自体が一つの「海域」とみなされ、諸都市はこの海域に浮かぶ島々として現象し、それぞれが自律的な全方位性を具えるように見える。したがって、ネーデルラント人においては国土とは面ではなく点の集合であり、ゆえに内外空間を分かち境界観念もドイツ人のそれと趣きが異なり、陸上国境線というよりも領海線に近いものになろう。諸都市をむすぶ道路は、陸上の「海路」ということになろうか。

ファンクリンクは、ロテルダム港は 238000 人の雇用を生み、10 人の港湾労働者がネーデルラント全国で 44 人の雇用を生みだしていると言う。とはいえ、レヒオ ロテルダムの港湾事業から上がる利益は減少する一方で、失業率も高く、投資額も全国平均を下まわるほどだと言う。かかる停滞の原因を、かれはライン河口域の過密化が外部不経済性をまねいたことに求める。これが、海港機能の分散 *maritime Dekonzentration* をうながし、その結果、輸送・物流部門でネーデルラントでは 1987~1993 年に 4 万人の雇用が生まれたのに対して、ライン河口域では 5000 人分を失ったと言う。

他方、この間にレヒオ ロテルダムの産業構造が変化し、伝統的・低附加価値分野である輸送・物流事業が停滞する一方で、物流制御とマーケティングという新しい高附加価値分野が生まれた。とりわけ技術集約的サービス企業の集中が輸送取扱部門でみられ、いくつかの輸送取扱業者は空間的制約から逃れるために管理中枢をロテルダムに残す一方で、倉庫用地はドルトレヒトの諸都市やブラーバントへ移したと、かれは述べる。(3) (図 9-3 参照)

ここでファンクリンクは、主港ロテルダムの一部としての東部ネーデルラントへ視線を転じ、以下のように述べる。1987~93 年に輸送部門で当地域の雇用は 5000 人増加した (アハテルフク 1100 人、トゥウェンテ 1600 人、KAN 2300 人)。これは東部ネーデルラントがロテルダム港の連鎖ネットワークの一部になったことを示す。東部ネーデルラントは伝統的にロテルダム起点のネットワークの一部を成し、各種海上輸送の流れが東部ネーデルラント経由で中部ヨーロッパへ向かい、その逆もまたしかりであった。新しい現象は、東部ネーデルラントがロテルダムから移転される海港事業経営の受入れ地になり、単なる連鎖ネットワークから複合ネットワークになったことである。海上貨物輸送を生みだした新企業の立地により、海港との関係がいっそう強まった。ロテルダム港に輸出入される貨物の東部ネーデル

図 9-3 港湾ネットワークとしてのロテルダム



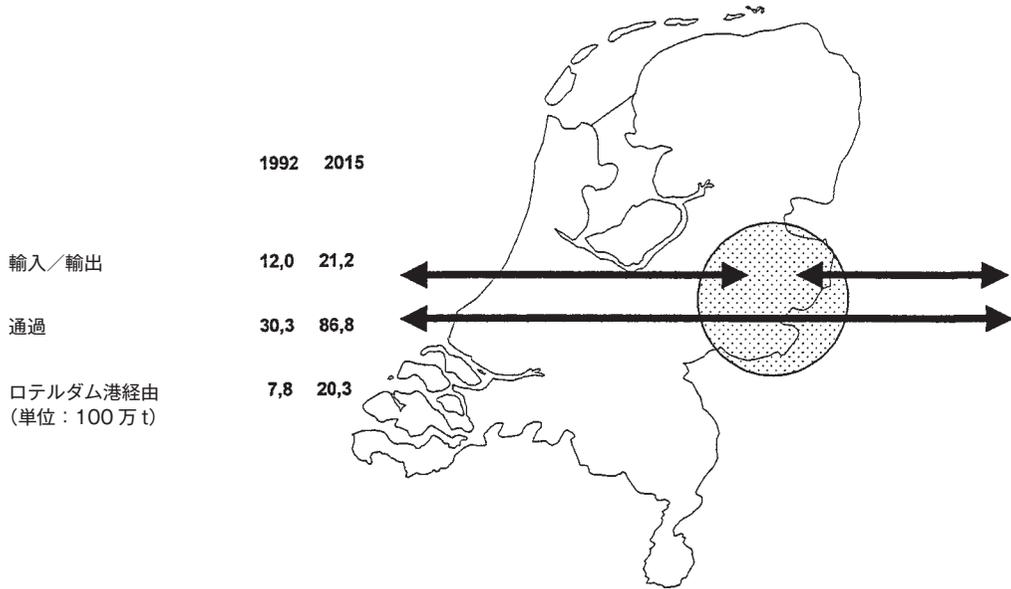
出所：van Klink, 3 ページ。

ラント発着量は、1992年に780万t（うちコンテナは15%、約10万TEU）で、輸送機関別比率は、道路53%、内水路（トゥウェンテ運河）41%、鉄道6%であった。ネーデルラント中央統計局（CBS）は、東部ネーデルラントを経由してロテルダム発着貨物輸送量を2030万tと予測していた。(4) (図9-4参照)

以上のように、トゥウェンテをロテルダムの工業機能の最適の移転先とみるファンクリンクの判断は、東部ネーデルラントがドイツ、ポーランドへの固有の指向性を具えており、それは繊維工業が培った歴史的関係にもとづくとの認識をふまえたものである。東部ネーデルラントには中部ヨーロッパと取引関係をむすぶ企業が比較的多く、1990年にSDが形成されるや、はやくもその2年後にオーフェルエイセルが「西東軸」上に位置する諸地域の相互協力と呼びかけたのもそのゆえであると、かれは言う。しかも、予想されるネーデルラントーポーランド間の輸送量の増大に対応できるよう、トゥウェンテ当局は諸企業とともに、当時アルメローポズナニ間の定期鉄道便の開設の準備を始めていたが、これはロテルダム港との接続を考慮したものではないと、かれは附言する。(5) ラントスタトとは別に東部のトゥウェンテが自律的にポーランドとの結合を模索したことは、両者の東方指向が一見重なってはいても、同一のものと言えるのかという問いを誘発する。

ファンクリンクの叙述は、東部ネーデルラントの工業地域トゥウェンテが、ドイツ、中部ヨーロッパにかつて繊維工業時代に培った市場機会を再発見したことこそ、トゥウェンテに独自の「西東軸」構想の起点であったことを示唆している。これは、ラントスタトの新たな東方指向とは別の自律的な動きと言うべきであろう。すなわち、東部ネーデルラントの地続き的・伝統的ドイツ市場指向と、ラントスタトの新しい不連続的東方指向とが共鳴して「西東軸」戦略が国策的次元で打ちだされたことになる。とはいえ、この二つの指向性はと

図 9-4 トゥウエンテ・アハテルフク・KAN 発着・通過輸送量



出所：van Klink, 5 ページ。

きに不協和音を発する可能性を秘めているのではなかろうか。トゥウエンテにとり「西東軸」とは、NRUW 上に位置するがゆえに中核のライン-ルール地域からの引力が比較的弱いという立地条件が可能にする、東方への指向強化の政策手段でありうるだろう。それを、ロテルダムが主港の機能の部分的代替として利用することは、ネーデルラント内部にあらたな「東西緊張」を生み出すことになりはしないか。

つづけて、ファンクリンクは言う。国際化とコンテナ化という時潮のために、貨物輸送の流れはもはや特定の港にむすびついていない。そのため諸港間の競争が激化するなかで、各港にとり後背地との結合を強めることがますます重要になる。そこで、結節点間協力が「主港の新形態」形成へ向かい、複数の結節点が役割分担を調整しあうことになる。ロテルダム港の主要機能は、コンテナおよび散積み貨物の大規模積替え、石油化学立地、物流システム制御にあり、これらの中核事業から外れるものは外部地域への移転をせまられる。東部ネーデルラントは、ライン河口域〔ロテルダム〕での遂行がもはやむずかしくなった諸事業の受けいれに適している。とりわけ中部ヨーロッパ向け配送を手がける現地企業の存在が大きい、と。(6)

最後に、ファンクリンクはトゥウエンテと KAN の競争を調整する可能性に触れて、次のように述べる。1995 年ロテルダムと東部ネーデルラントとの連携へ向かう動きがはじまり、ロテルダムが KAN と協定をむすび、ファルビュルフ附近の複合一貫貨物輸送センター *Multimodale Transport Centrum* 建設にロテルダムが協力することになった。この協定締結

により、バーテュウェ貨物鉄道線建設の意義が再確認された。そのため、トゥウエンテとKANが競争関係を調整する必要が生まれた。KANは「大陸部の回転盤」(連鎖ネットワーク)、トゥウエンテは「産業用地供給による企業立地」(複合ネットワーク)としてそれぞれ機能しうるので、両者の機能的補完関係の実現は可能だ。ただしそのためには、港湾ネットワークの一元的制御が必須になるが、これはロテルダム港湾当局には荷が重すぎる。そこで一つの開発公社、KANや関係レヒオ[トゥウエンテ]の出資になる「ホラント主港株式会社」*NV Mainport Holland*を設立してこれに委託するのが望ましい、と。なお、ロテルダム港のスピンオフとして再形成されるべき東部ネーデルラントの労働力需要に、ロテルダムの失業者をあてることが考えられると、かれは提言する。(7-8)

ファンクリンクの所論を要約すると、以下のようになろう。かれは、ロテルダムから見た東部ネーデルラントを二つの地域に分ける。第一はKANであり、こことライン-ルール地域との地理的近接関係を活かすために、ここをロテルダムの狭義の港湾機能の移転先にする。第二はトゥウエンテであり、ここの繊維工業の遺産である工業基盤およびドイツとの歴史的市場関係を活かして、ロテルダムからの港湾関連製造企業の移転先にする。かれは、起点にして中心点であるロテルダムの諸機能の分散的移転による、事実上のロテルダム市域の拡張を重視しているのだ。これは、「西東軸」上でKANとトゥウエンテはロテルダムの機能分担によってのみ共存しうるといふ、露骨なばかりにロテルダム中心的な構想というほかはない。しかし、「西東軸」上に位置するといっても、トゥウエンテが東方の西北ドイツへ向かうのに対して、KANはライン河沿いに南方へ指向しているのであり、両者のベクトルの角度の開きをかれは軽視しすぎてはいないか。

④ Rolf Stamm 「ドイツ連邦政府から見た西東軸の意義」*Die Bedeutung der West-Ost-Achse aus der Sicht der deutschen Bundesregierung*

ファンクリンクの問題提起に真っ向から反論したのが、ドイツ連邦交通省のシュタムである。じつは当報告原稿は、執筆者名を欠いている。しかし、参加者一覧に挙げられた連邦交通省関係者はシュタムだけなので、かれが当報告者であると見てよからう。かれは、以下の指摘をもって論述をはじめ。ネーデルラント側から提示された地図には、ロテルダムからワルシャワにいたる経路が描かれている。これはBRDにとり全面的な問題だ。われわれは、港湾政策、ドイツ経由の通過輸送、ドイツ構造基盤政策にかかるネーデルラント側の所論を、客観的かつ批判的に検討しなければならないと、まず釘を刺す。

つづけて言う。他の諸港を補助港 *Federhafen* として格下げするようなロテルダムの主港戦略を、ドイツ側が受けいれる余地はなく、また、その必要もない。かかる戦略は、ネーデルラントの国策からすれば望ましいかもしれないが、全ヨーロッパ的観点からすれば決してそうではない。ロテルダムの近隣港であるブレーメン、ハンブルク、アントウエルペ

ン、ルアーブルは競争関係にありながらも、唯一の主港が生まれないように協力してきた。そのうえ、「主港」戦略は、ドイツの「道路から海路へ」という理念に反する。ドイツは道路網の過重負担を減らすため海上輸送距離を延ばす政策努力をかたむけてきたのだ、と。

(1)

この主張から、北海沿いにつらなる諸海港のロテルダムに対する共通の警戒心を読みとることができる。シュタムは、ロテルダムの独占にとまなう道路輸送の過密化による社会・経済的費用の上昇を抑えるために、海上輸送の拡大をめざす諸海港間の協調関係の強化を共通目標として提示することで、自説を正当化しようとする。ロテルダムの肥大化が道路輸送の過密をまねくことは不可避であり、それはモーダルシフトに逆行する結果をもたらすという批判である。この批判の底には、戦後ほぼ半世紀にわたりドイツ最大の主港ハンブルクが後背地から切りはなされて低迷している間に、ロテルダムがライン河軸上の物流を独占し、ヨーロッパ最大の海港に成長したことに対する強い反発が窺われる。

つづいてシュタムは、ロテルダムと両ハンザ都市港との関係に焦点をあて、次のように言う。ロテルダムは伝統的にライン河流域を後背地にしてきた。しかるに、ロテルダムを基点とする「西東軸」構想は、ブレーメン、ハンブルク両港それぞれの後背地に対する歴史的権益を侵すことになる。両港の機能は発達した後背地との交通網にささえられ、逆にこの交通網の効率性は両港からの需要にささえられている。「西東軸」はこの交通網の機能麻痺をもたらし、その上、ロテルダムとその新しい東方後背地とをむすぶ交通路整備の負担を、ドイツに押しつけることになる。ドイツは、道路輸送量の激増に備え、国内の政治的困難に耐えながら交通構造基盤を大幅に拡張せざるをえなくなる。その結果、ロテルダムの利益をドイツの納税者が負担することになるのだ、と。(2)

シュタムは、ロテルダムがライン-ルール地域ばかりか西南ドイツを後背地として、さらにマイン-ドーナウ運河を経由してオーストリア、バルカン半島にまでつながったことを、すなわちライン河域-ドーナウ河域が前者の後背地であることを認めた上で、両ハンザ都市もまたそれぞれ後背地のための海港であることの認識をロテルダムにせまる。ドイツの東西分断により固有の後背地から切断（ハンブルク）または疎外（ブレーメン）されてきた両ハンザ都市が、ほぼ半世紀ぶりに後背地との歴史的関係を修復しようとしているその矢先に、ロテルダムが横槍を入れることは受けいれがたいとの、強い反発が率直に表明されているのだ。かかるドイツ側の反応は容易に予想されることなのに、なぜネーデルラント側はかくも平然と「西東軸」構想を打ちだしてみせたのか。

ここで「海港-後背地」という空間構造に対する認識もまた、ドイツ側とネーデルラント側で異なるのではないかとの、疑問が湧く。おそらくドイツ側は、ロテルダムはライン-ルール地域もしくはライン河流域を世界市場へ媒介する最も重要な海港であり、それゆえライン河流域を固有の後背地とみなしているはずとの肯定的認識に立っているであろう。他方で

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (3)

ロテルダムからすれば、そのような認識はドイツ側が思うほどには強くないのかもしれない。総じて都市は、市場環境の変動に地域間関係を適応させる自由を保持しており、またそうあるべきだというのが、ロテルダムの基本的立場であろう。たしかに、1990年代初までロテルダムは西ヨーロッパ経済統合の空間主軸であるライン河流域の最大の海港として、卓越した地位を占めてきた。しかし、これは時代状況がもたらした特別の地の利と言うべきものであって、ロテルダムが一つの経済圏に必須の構成要素として組みこまれたわけではない。ロテルダムが市場環境の激変を受けて、ベクトルを南方ではなく東方へ向けなおすことは、都市として当然な自律的対応にほかならない。たとえそれが両ハンザ都市とそれぞれの歴史的後背地との再結合を妨げる結果をもたらそうとも、都市間競争の自由は保障されなければならないというのが、ロテルダムの立場であろう。

前稿で論じたトゥウェンテ空港問題で顕在化した、ドイツ側とネーデルラント側との間の公共施設間の「過当競争」に対する認識の違いを、ここでも見てとることができる。

ついでシュタムは、ドイツの通過交通量の実態に目を向ける。1980~1995年にドイツの通過道路輸送量は3倍増になり、2010年までにはさらに倍増すると予測されていた。これに反して、鉄道と水路は通過貨物輸送量の増加に寄与していない。ここでかれは、ドイツ連邦交通省が1995年5月23日に発表した「ドイツの通過貨物輸送」と題する交通政策の内容を紹介する。その要点は以下のようなものであった。

- 1) すべての貨物輸送機関のネットワークの効率を高めるために、通過貨物輸送面で対策を講じる。
- 2) 水路と鉄道強化のために秩序政策上の対策を講ずる。当時、外国車は全道路交通の5%を占めるだけであったが、貨物自動車にかぎれば21%を占め、そのためドイツは毎年10億DM以上を連邦高速道路建設・補修についやしている。よって、ドイツ政府は高速道路利用料を現行の1250 ECUからすくなくとも3500 ECUへ即時引き上げることを目指しているが、とりわけネーデルラントがこれに反対している。
- 3) 高速道路利用制限措置としての大型貨物自動車の利用料金上げが実現しない場合に備えて、鉄道、水路の競争力を回復するために通過道路輸送の制限を講ずること、すなわち、通過輸送を特定の道路のみに限定し、週末に通過輸送を禁止することを検討している。(3)

最後に、シュタムは交通基盤整備の現状を紹介する。

- 1) 当時、EU議会、閣僚理事会で検討中だった「全ヨーロッパ網」(TEN)構想に、アムステルダム—エンスヘーデ—オスナブリュク—ハノーファー—ベルリン高速鉄道路線は提示されず、また、1992年8月31日締結のドイツ—ネーデルラント貨物・旅客輸送改善にかかる協定にも、これが盛り込まれなかった。
- 2) 1995年6月開催のEU交通相理事会において、トゥウェンテ運河—ミテルラント運河

の接続が「当面見合わされたこと」*der vorläufige Verzicht*は、ドイツ側の立場と一致する。この構想が経済効果を見こまれないと判断された根拠は、ネーデルラントとドイツが共同で1993～94年に実施した費用便益分析の結果である。

- 3) ドイツ側の構想になるヨーロッパ交通網は、「連邦交通路計画92」*Bundesverkehrswegeplan 92* (BVWP) にまとめられている。BVWPの重点は機能的な「西東交通動脈」*West-Ost-Verkehrsader*の創出である。ただし、これは鉄道、道路、水路のハノーファ東の再結合が、「ドイツ統一交通企画」*Verkehrsprojekte Deutsche Einheit* (VDE)として重視されたためであり、その一部はすでに実現していた。(4)

以上の1)からは、EU統合拡大・深化の枠組みにおいて、アムステルダム—ベルリン間の高速鉄道直結が優先課題とされていなかったことが判る。2)からは、両運河接続を当面見合わせるという判断を、ネーデルラント、ドイツ双方がすでに共同でくださしていることが確認できる。3)からは、ドイツも「西東軸」開設を旨ざしているものの、これはあくまでドイツ内部の「西東結合」の復活を目的としたものであり、ネーデルラント側の「西東軸」構想とは似て非なるものであることが判る。「二次大戦後、主要な交通は北南方向に流れてきた。ドイツ統一の実現とヨーロッパ分割の終焉とは、西東双方向の交通量の増加を予想させるが、これに対する構造基盤は欠けたままだ」というシュタムの現状認識は、新統一ドイツという政治的領域の枠組みで、「国民経済」としての経済空間統合を達成したいとの願望を示唆している。原経済圏論の観点からすれば、かかる空間秩序政策がどれほどの合理性を具えているかは検討の余地があるにしても、政治経済学的観点からすれば、これが交通政策上の優先課題とされたことは理解できる。

以上のシュタムの忌憚のないネーデルラント批判から、またもやドイツとネーデルラントの空間観念における相違が浮かびあがる。ネーデルラント側がヨーロッパ空間を自律的大都市圏の鎖状 *Kette* もしくは紐状 *Schnur* の連結または中核都市の放射状 *Ausstrahlung* の機能分散として捉えているのに対して、ドイツ側は面 *Fläche* の形成、すなわち地域 *Region* 析出の可能性を秘めた、諸都市が編みだす網状 *Netz* として捉えているように見える。ドイツ側からすれば、ベーザー河流域のブレーメンとハノーファ、エルベ河流域のハンブルクとベルリン、この四都市をむすぶ交通基盤の整備により、東西ドイツ分断線の痕跡を抹消することこそ、空間秩序政策上の最優先の課題だったであろう。旧西ドイツ領域内部のブレーメン—ハノーファ間の北南方向には、東西分断線沿いという辺境条件下にあってもある程度の交通基盤が整備されていたが、ハンブルク—ベルリン間、ハノーファ—ベルリン間は東西ドイツ国境線により分断されていた。この分断を修復することこそドイツ側の急務だったのだ。ロテルダムはライン河流域の外港としての機能をこれまでどおり存分に発揮すればよい、しかし、東西方向の流れはドイツに任せよ、これがシュタムの、したがってドツ連邦政府の譲れぬ立場であったとみてよい。それでは、おなじドイツ側のオスナブリュクは、「西

東軸」構想にどのような反応を示したのか。最後にこれを見よう。

⑤ オスナブリュク市長 Hans-Jürgen Fip 「国境を越える協力は必要だ」 *Grenzüber-schreitende Zusammenarbeit ist notwendig*

フィブはまず、ヨーロッパが新しい方向性 „Go east“ を打ちだしたと明言する。(1) 「西東軸」創出が西ヨーロッパの東進運動にはかならないことを、このことばは率直に表明している。その上で、かれは言う。1989年の四市協定により成立したSDの中心課題は、「西東軸」の拡充およびこれと従来の「北南軸」(ハンブルク—ブレーメン—ライン—ルール地域)との接合、加えて物流上の回転盤になることだ、と。(5) かれは「西東」、「北南」両軸の交点というオスナブリュクの位置の利点を挙げるが、両軸の重要性を等しくみているのではない。「ラントスタトからエンスヘデ、ヘンゲロを経てオスナブリュクへ、さらにベルリン、ワルシャワへ向かう「西東軸」の交通の便の改善は、われわれ [SD 四市] の共通利益にとり最も重要な事案なのだ *steht mit an oberster Stelle*。」(7) 「西東軸がTENの一部としてEUに認められ、水路ではトゥウェンテ運河とミテルラント運河との接続が認められるべきで、これによりロテルダム—ハノーファー間航行時間は30時間も短縮される。目下、ネーデルラントと両運河接続の費用便益分析がおこなわれていることは承知している。……両運河接続のような大計画は長期的観点からのみ評価することができ、とくに、より広いヨーロッパの枠組みで考えられるべきであり、慣れしたしんできたヨーロッパ観念をより広いものに変えなければならない。」(8)

おなじドイツ側でありながら、フィブの論調はシュタムのそれとあきらかに違う。また、「西東軸」の東端はベルリンではなくワルシャワと明言したうえで、オスナブリュクをラントスタトからワルシャワにいたるまでの単なる経由地ではなく、それ以上の意義を具える中継点(含意は、むしろ一基点)と見ていることも軽視できない。「西東軸」とはオスナブリュク以西と以東の二区間に分れる二本の軸から成り、両軸の接合地点にオスナブリュクが位置していると、かれは訴求しているのだ。さらにまた、シュタムによれば、両運河接続の可否にかかる費用便益分析作業はすでに終わり、1年前にEU交通相理事会で当該計画を当面中断するとの結論が出ていたはずである。それを承知の上で、フィブがあえて「分析作業中」と現在進行形で言ってみせたことは、当該計画の復活をねらって関係当局に再考をうながす政治的発言と受けとるべきであろう。

これまでの検討からして、フィブがドイツ連邦政府ではなくネーデルラント政府と立場をおなじくしていることは疑いない。それはなぜなのか。東西ドイツ分断により固有の後背地ベルリン、ザクセンとの歴史的結合を切断されたハンブルクは、ライン—ルール地域を代替後背地化することで環境不全をしのいできた。これは、二次大戦直後のドイツ分割占領期に、西北ドイツを占領地区にしたイギリス軍政府による政策的誘導から始まることを、わた

くしはすでに指摘した¹²⁾。ハンブルク・ブレーメン—ライン—ルール地域間の「北南軸」の意義は、ドイツ分割という時代状況の強制によりもたらされたものなのだ。たしかに、ブレーメンにかぎっていえば、ブレーメンはベーザー河流域もしくはNds.西部を固有の後背地としており、オスナブリュクもこの後背地に属する。したがって、オスナブリュクにとりブレーメンとの直結が重大な意義をもつことに変わりはない。とはいえ、東西分断線が消滅したいま、ブレーメンのベクトルが東寄りになり、ブレーメンからみたオスナブリュクの意義は低下するにちがいない。いわんや、ハンブルクがベルリン、ザクセンとの再結合へ向かうことは必至であり、その結果、ハンブルク—ライン—ルール地域間の「北南軸」の一区間を成すブレーメン—オスナブリュク間の「部分的北南軸」の意義は大幅に低下し、オスナブリュクがこれまで享受してきた位置の特別利益が激減することは避けられない。そうであれば、ネーデルラントとともに、あらたな「西東軸」の開発、強化によってこの危機を克服するほかはない。かかる危機意識から、オスナブリュクがネーデルラント側と立場を同じくしてもけっして不思議ではないのだ。それはまた、オスナブリュクをライン—ルール地域と東部ドイツ、中・東部ヨーロッパとをむすぶ線上に位置づけなおし、「北南軸」に替えて「西東軸」を主軸に切りかえることでもある。これは、オスナブリュクがNRUWの漸移地帯上に位置するがゆえに可能な、ベクトル変換の自由の発現と言ってよからう。

最後にフィブは附言する。われわれは[SD]地域内結合も強化しなければならない。たとえば、ネーデルラント[エンスヘデ]とミュンスターの鉄道接続を挙げたい。これはさらにカセル、ザクセン、チェコへ向かう重要な交通路につながるはずだから、と。(9)カセルはベーザー河上流に沿う都市であり、エンスヘデ—ヘンゲロからザクセンのライプツィヒにいたる鉄道路線は、オスナブリュク—ハノーファ経由が最短の時間距離になる。一見、オスナブリュクとミュンスターの利益の一致を示唆するかに見えて、じつは、オスナブリュクがベルリン方面ばかりでなくザクセンへ方面へも視線を向けていることを、訴求しているのだ。これは、ネーデルラントとザクセン、チェコとの連絡においても、オスナブリュクが中継地として適的な位置にあることの訴求でもあると解釈できる。

(2) 「西東軸上の都市三角形—ヨーロッパ経済・交通政策にかかる期待」

1997年オスナブリュクでふたたび「西東軸」にかかる国際会議が開催された。標記の主題、*Die Städtedreieck auf der West-Ost-Achse — Erwartungen an die europäische Wirtschafts- und Verkehrspolitik*が示すように、前年のエンスヘデ会議と異なり、当会議はSDと「西東軸」との関係に焦点を当てている。当会議は、EU議会、閣僚理事会、EU委員会の各代表をまねき、かれらにSDへの支援を要請する場にしたもので、これまた前年のエンスヘデ会議と異なり、ミュンスターの代表も参加して報告をおこなっている。以下、各報告内容を順次検討する。

① オスナブリュク市長 H.-J. フィブの主催者挨拶

フィブはまず、東西分断が解消したことで、EU にとり *Go east* がいまや目標になったと、前年の会議と同じことばで始める。これまで東西ヨーロッパが相互に「未知の地」*terra incognita* であったとして、対等の邂逅であるかのごとく言いながら、東ヨーロッパをかつての北アメリカにおける西部フロンティアになぞらえることで、東西ヨーロッパの再統合の実態が西ヨーロッパによる東ヨーロッパの吸収合併にほかならないとの認識に立つことを洩らしている。(1)「西東軸」とは、ヨーロッパのあたらしい「東漸運動」におけるドイツとネーデルラントとの主導権争いの場でもあるのだ。他方で、この期待感に満ちたかれのことばは、統合ヨーロッパ内部に「西東落差」*West-Ost-Gefälle* という新しい構造分断線が引かれる可能性が生まれたことの認識が、かれに不足していることを露呈してもいる。

その「西東軸」上に位置する SD は、「物流上の回転盤」*logistische Drehscheibe* という新しい課題を負うにいたったと、フィブは言う。(2)「[SD における] 物流サービス企業と輸送企業の比重の大きさがかかる機能の基盤をなす。……われわれは単なる通過地域 *Transit-region* 以上になることを狙っている。ただし、われわれが交通上の回転盤と自己規定するとき、ある特定地域 [ロテルダム] へのサービス提供者とみなしているわけではない。ドイツ諸海港が「西東軸」への重心移動がもたらす影響を警戒していることは承知している。しかし、この警戒は根拠を欠く。もしもわれわれがアントウェルペンからハンブルクへいたる北海沿いの諸地域が、それぞれ「ただ一つの港に依存する状態」*Einhäfigkeit* に陥ることを避けようとするならば、われわれは海運業者たちに現実的な選択の機会をあたえるべきである。選択の余地とは、なによりも後背地との可能なかぎりの結合機会の提供にある。「ロテルダムにも機会を等しく与えるべきであり、それがオスナブリュクにとっても有利なのだ。」(3)

フィブの言は、中・東ヨーロッパという将来性に富む新しい後背地を、ハンブルク（およびブレーメン）に独占（寡占）させるべきではないということにほかならない。さらに、かれはだめ押しをおこなう。「もちろん交通路線建設の決定権は EU の各加盟国にある。しかし、通商の流れが国境内にとどまらないのと同じく、交通軸もまた、全ヨーロッパ的な、国境を越える観点から扱われなければならない。」(4) これが、前年のエンスヘデ会議におけるシュタム報告に対する反論であることは明らかである。

前年につづいて、ロテルダムの利益をあからさまに代弁しているかに響くフィブの言辞から、二つの含意を読みとることができる。一つは、ロテルダムと両ハンザ都市との競争関係の維持によって、後者による中・東部ドイツ市場の独（寡）占を防ぐことが、オスナブリュクの利益に適うという、前年の発言の繰返しである。両ハンザ都市が固有な後背地たる中・東部ドイツ、東部ヨーロッパとの結合を復活する一方で（ブレーメンについていえば、市場関心のペーザー河左岸域（Nds. 西部）から右岸域（同、東部）への重心移動）、ロテルダム

の後背地がライン河流域でありつづけるとするならば、その隙間に位置するオスナブリュクはヨーロッパの新しい大動脈配置から外されてしまうことになりかねないという、危機感の表明である。

もう一つは、北海沿いの諸海港を挙げるにあたり、フィプが「アントウェルペンからハンブルクまで」という表現で、あえてロテルダムの名を伏せていることである。この作為が、かえってかれがロテルダムの利益を代弁していることを示唆している。中・東ヨーロッパをハンブルクが後背地として独占することを防ぐためにロテルダムの参入を図ること、これがオスナブリュクの利益に適うというのが、かれの立場であることは疑いをいれない。

② オーフエルエイセル王任長官 Jan. A. M. Hendrikx 「『西東軸』：単なる輸送問題以上のもの」 *Die West-Ost-Achse: Mehr als eine Transportsachse*

フィプの挨拶につづいて第一報告をおこなったのが、オーフェルエイセル王任長官 J. A.M. ヘンドリクスである。かれはまず、「西東軸」を以下のように定義する。これは、ラントスタトからネーデルラント、SD、ハノーファ、ベルリートを越えて東ヨーロッパまで延びる、経済的にむすびついた一連の鎖である、と。(5) ここでは、かれは「西東軸」の東端を東ヨーロッパとしている。ただし、後論では東端を東ヨーロッパ・スカンディナーヴィアとしており(8)、東端規定は一義的でない。そもそもスカンディナーヴィアからアドリア海にいたる広義の東ヨーロッパを「西東軸」の東端とすることは、無概念的用語法と言わざるをえない。ともあれ、「西東軸」上には、これの発展を可能にする地域規模を超える経済・物流機能をもたせたいくつもの結節点があるとして、かれは、わけても国際水準に達したロテルダム、アムステルダム両主港その他から構成されるラントスタトおよびベルリート、ならびにこれらより程度が劣るもの *in geringerem Maße* ハノーファを挙げる。(5) ネーデルラント側の立場からすれば、アムステルダムとロテルダムをまずベルリートに直結することが戦略的目標であることを率直に語っているのだ。さらにまた、こうも言う。「『西東軸』はラントスタト、ルール地区、ドイツの諸海港、ベルリート、東ヨーロッパのような大都市圏を仲介する機能を具える、一つの地域 *eine Region* になりたいと願っている。」(7)

ヘンドリクスは「西東軸」を一つの「地域」にしたいと言うが、ヨーロッパを貫通する長大な「帯」 *Gürtel* を、「個性をそなえる歴史空間一般」¹³⁾としての「地域」の範疇でとらえる用語法は、はたして当を得ているのだろうか？ この事例からしても、ネーデルラントではドイツでよりも *Region (regio)* が広義に使われることが判る。空間範疇としての点、線、帯、網、面、の区別がネーデルラントではドイツでよりもゆるやかであることに、これまでたびたび触れてきたが、空間にかかる基本概念の用語法のずれが、議論の噛みあわせを不徹底に終わらせていることを留意するべきであろう。それだけではない。かかる用語法のずれは、地理的観念一般の相違を、ゆえに「ヨーロッパ」観念そのものの相違を示唆して

いないかとの疑問が誘発される。この根本的問題については、章をあらためて考察する。

ここで、ヘンドゥリクスは前年のエンスヘデ会議を回顧して言う。当会議で、戦略的観点からヨーロッパの地域的・交通経済的将来像が提示された。これは賛同を得た一方で、とりわけドイツ連邦政府の逡巡、いやむしろ拒否的な反応を惹きおこし、「西東軸」構想に対する関係機関の受けとめ方が分かれた、と。(7-8) ドイツ側の批判を意識しているからこそ、かれは「西東軸」上に位置する都市として、ベルリンとならべてハノーファを挙げたのであろう。「西東軸」のドイツ側区間の大部分を占めるニーダーザクセンを、単なる通過地域と観ているわけではないと示唆することで、ドイツ側からの批判をある程度和らげる効果をねらったにちがいない。

つづけてヘンドゥリクスは言う。ドイツ統一とベルリンの首都復帰とはドイツの重心を東方へ移し、ドイツの東方指向はさらに強まるだろう。これはネーデルラント政府が決定した戦略に反映している。それはネーデルラントをロテルダム-ライン河口域およびアムステルダム-スヒプホルを槍先とする「ヨーロッパの流通国」 *europäisches Distributionsland* にすることだ。ネーデルラントは諸後背地との結合という点では、ライン河軸 *Rheinkorridor* およびベルギー、フランスに重点を置いてはいる。とはいえ、東ヨーロッパへの利益関心が高まるにつれて、新しい軸、われわれの「西東」軸がこれに加わるのだ、と。(8-9)

ヘンドゥリクスによれば、「西東軸」とはネーデルラントの新しい後背地にほかならない。ここで、かれの「後背地」の用語法が、前年の会議でのシュタムタムのそれと異なることが浮かびあがる。「後背地」とは港湾（もしくは中核都市）と需給関係によって直接に結合したその周域を指す。すでに論じたように、この周域をネーデルラント側は、諸条件の変動とともに港湾の位置との適合性が変わるのに応じて、変形、増減が止むことがない諸市場圏の集合体として捉え、これを「後背地」と呼んでいるようである。他方ドイツ側は、港湾と周域は固有の需給関係に規定されて有機的な一体性を具えるにいたった経済空間を形成するとして、これを「後背地」と呼ぶように見える。ドイツ的意味での「後背地」は、ある程度の非代替性、排他性を帯びて固有の輪郭を具える「地域」として現象することになろう。たしかに、港湾の位置特性は、新機軸の遠隔輸送技術の導入による時間距離の短縮に影響される。とはいえ、これは自然地理的距離の短縮を意味するものではけっしてない。「後背地」概念においてもまた、ドイツ側とネーデルラント側との用語法の対照が目にとまるのである。

最後に、ヘンドゥリクスはSDに言及する。SDの出発点は、その中継ぎ機能の強化である。その際、「西東軸」上の、またはこれの周辺に立地する諸集団の利益が対立しないことが必要条件になる。しばしば「西東軸」はロテルダム港の延長であり、北ドイツ諸港の地位を危うくしかねないと思われてきた。しかし、これはけっしてわれわれの意図ではない。「西東軸」はドイツの大都市を全方位でむすびつける一つのシステムである *Unsere Achse ist Teil eines Systems, das die großen deutschen Städte in alle Richtungen miteinander*

verbindet。SDはこれの好例であり、まさに西東・北南結合の交点なのだ。」(8-9)

「ドイツの大都市を全方位で結びつける」という発想自体が、非ドイツ的な空間観念ではないのか。ドイツの大都市は、孤立大都市圏として原経済圏の隙間またはその近辺に位置して、原経済圏間または原経済圏とヨーロッパ内外の経済圏とを媒介する作用を果たしているという観点からすれば、これはただちには受け入れがたい。たしかにドイツの大都市もベクトルの多方向性を具え、また環境変動に合わせて基本方向を変更する自律性を具えていることは、その属性と言ってよい。とはいえ、孤立大都市圏のベクトル転換の範囲は、原経済圏のベクトルにより制約されている。したがって、方向転換の自律性に限界があるハンブルクと、全面的な「方向転換の自由」を主張しうるロテルダムとを同列におくことがはたして妥当なのか、これも今後の検討課題として残しておきたい。逆に言えば、ネーデルラント側がドイツの孤立大都市圏にラントスタトと同水準の多方向性（もしくは無指向性）を期待することは、前者の原経済圏との構造的結合、すなわち特定の指向性を妨げる結果になりかねない。これを考慮せず、ハンブルクとその固有の後背地、とりわけザクセン（ミテルエルベ原経済圏）との歴史構造的結合を軽視するヘンドゥリクススの行論は、ドイツ側からの批判を封じうる説得力が十分とは言えないように思われる。

③ ヘンゲロ市長 Wolter Lemstra「都市三角形の紹介」*Vorstellung des Städtedreiecks*

EU諸機関の代表を前にして、SDを紹介するのが、レムストラの役割である。かれはまず、SDというエウレギオの事業が「西東軸」（ラントスタトからワルシャワまで）、「北南軸」（ハンブルクからルール地区まで）という二本の全ヨーロッパ的輸送軸の交点に位置する戦略的有利性を具えるとして、1989年以来、四市が協力関係を深めてきた経緯を紹介する。(11)

ここで、「北南軸」の北端をハンブルク、南端をルール地区と比較的みじかく限定していることが注目される。トゥウエンテ工業にとりドイツ西北部の両ラント、Nds. と NRW が地続きの隣接市場として特に重視されてきたことを物がたるからだ。

つづいてかれは、SD四市の市勢を一覧した上で(12-13)、「西東軸」を以下のように紹介する。「[ベルリーンの] 壁の崩壊以来、新しいヨーロッパ空間が生まれ、これは既存の北南指向に西東指向を加えるにいたった。日をおかずに (in kurzer Zeit) 一本の西東交通軸が成立し、これはヨーロッパの主港口テルダム-アントウェルペンから発し、ネーデルラント-ドイツ低地を越えてベルリーンのみならず、ザクセン、ポーランド、チェコ、さらにその先の経済地域へ向かっている。」(13) この言明で注目されるのは、次の二点である。第一は、「西東間の交通軸が生まれた」*ist eine West/Ost/Verkehrsachse entstanden*と現在完了形で述べていることである。「西東軸」の形成を既成事実としているのだ。当時点においてこう言いきることは、勇み足だっただろう。第二に、ヨーロッパの主港をロテルダム-アン

ニーデルライン原経済圏の漸移地帯 (3)

トウェルベンとしていることである。これまで「西東軸」の起点としてネーデルラント側が挙げてきたのは、ロテルダム（海港）とアムステルダム（空港）だったのに、ここではアムステルダムをアントウェルペンに入れ替えている。ベルギーのアントウェルペンを挙げて、「西東軸」の起点はネーデルラントばかりでなく EU が本拠を構えるブリュセルを首都とするベルギーでもあると示唆することで、EU 当局の歓心を買おうとしたのであろう。

つづいてかれは、「西東軸」形成の効果が SD ですでに表れているとして、以下の事例を挙げる。

- 1) ラントスタトから AI 経由でベリーンへいたる道路交通の増加。
- 2) ロテルダム—ドイツ間貨物鉄道路線としてベーテュウエ線北回り路線敷設計画の策定作業開始。
- 3) アムステルダム—ベルリーン間の高速鉄道便構想。
- 4) トゥウエンテ運河を延伸してミテルラント運河に接続する計画。

かれは 2) を敷衍して言う。ロテルダムからベーテュウエ線経由ルール地区にいたる輸送量の増大の見通しが立たないため、ベーテュウエ線の北回り線をトゥウエンテ—オスナブリュク連絡線として計画変更するのが望ましいと、NRW が通告してきた。これは好機であり危機でもある。SD 域が通過交通の場に終わるおそれがある半面で、SD は輸送と物流の分野で好機を見出せるはずだ、と。(14) 2) ~4) はすでに言及したように、ドイツ側の消極的もしくは拒否的姿勢のために進捗しないか、中止になった企画である。あえてこれらを並べたてて EU 当局者に訴求することが、レムストラの狙いであったのだろう。これからしても、SD 構想がネーデルラント側の危機意識の所産であったことが確認される。ただし、「ネーデルラント側」といっても、ラントスタトもしくはこれの利益を代表するネーデルラント政府とトゥウエンテとの立場がどれほど重なっているかは、検討の余地をのこしている。

④ ミュンスター市長 Marion Tüns 「都市三角形の理念として交通」 *Leitbild Verkehr des Städtedreiecks*

テュンスがまず指摘するのは、「北南軸」の意義である。「SD は重要な開発交通軸である、スカンディナーヴィア—オスナブリュク—ミュンスター—ライン—ルール地域—ライン—メイン地域—北イタリアをむすぶ「北南軸」沿いに位置する。」(16) テュンスが強調するのは「北南軸」、それもスカンディナーヴィアから北イタリアいたる大陸部ヨーロッパ横断軸の意義であって、「西東軸」のそれではない。「西東軸」を重視するオスナブリュク市長とは対照的である。ともあれ、交通軸に焦点を合わせる点では他の論者と変わりがない。交通接続の改革、開発および交通量の環境親和的な増大による SD 経済力の強化は、SD の目標達成の前提条件であるとして、彼女はそのため基本方針 *Leitlinien* 9 項目を挙げる。そのうち 4 項目が「環境親和性」 *umweltgerecht, umweltfreundlich* に、3 項目が域内旅客輸送に関り、東

西間遠距離貨物輸送の発展に焦点をあてる他のSD三市と一線を画している。「旅客・貨物輸送」*Personen- und Güterverkehr*という連語表現を頻用する点でも、他の論者と異なる。(16-17) これは、彼女の目がSDの外部へではなく内部へ向かっていることを示唆する。とはいえ、彼女も「西東軸」を、またこの軸上の貨物輸送を軽視しているわけではない。彼女もまた、全ヨーロッパ的交通軸、とりわけラントスタート-エンスヘデ-ヘンゲロー-オスナブリュク-ハノーファー-ベルリン-ワルシャワにいたる「西東軸」強化の必要性を指摘して、ネーデルラント側の論者と足並みをそろえてみせる。(18) とはいえ、彼女の最大の関心事はSDを「北南軸」と「西東軸」との中心的な積替え基地にすることのようであり、視線は東方へではなく、SD内部へ向けられる。具体策として挙げられるのが、すでに建設が始まったライネの貨物輸送センター *Güterverkehrszentrum* (GVZ)、オルデンザールのKLVターミナル、計画中のオスナブリュクGVZ、ミュンスターのコンテナターミナル、これらによるSD域内GVZ網の形成であり、各施設間の相互協力がSDの安定した流通経済基盤を生むことの期待を表明する。(18) ミュンスターにとり、「北南軸」が主軸、「西東軸」が副軸であり、後者は前者とSD域内で交差することでSD域内に積替え拠点網をひろげ、よってSD域の「面化」、すなわち地域化を促進するかぎりにおいて重視されているのだ。

総じてテュンスは、交通量の無制限の増大がSD域内の環境破壊をもたらすことを強く懸念しながらも、SD域内の旅客輸送方式の改善に重点を置く一方で、SD域外との全ヨーロッパ的貨物輸送網の整備が域内の積替え拠点網の形成をうながすことを期待していると見てよからう。オスナブリュク、エンスヘデ-ヘンゲロが「西東軸」の発展によるSDの対外関係の拡大に関心を寄せているのに対して、ミュンスターは逆に対内関係に目を向け、SD域内の空間密度が高まり、地域形成作用がはたらくことに期待をよせているのだ。NRUWの漸移地帯に位置するオスナブリュクおよびエンスヘデ-ヘンゲロと、周域に位置するミュンスターとの空間関心の基本方向の相違を見てとることができる。

⑤ エンスヘデ市長 Jan Mans 「都市三角形とヨーロッパの交通政策」 *Das Städtedreieck und die europäische Verkehrspolitik*

マンスはまず、この間のSDの活動を振り返る。EUREGIO フォールム議長でもあるかれは、最初のエウレギオ、EUREGIOの実績をEU当局者に披露する。SDのEuregio-Business-Messeへの参加、道路・鉄道政策にかかる管轄官庁への口頭・文書による請願、四市議会議員の会議の開催(1996年3月15日、ミュンスター)、エンスヘデ、オスナブリュク両単科大学間の協力協定締結、エンスヘデ教育計画開発研究所によるエンスヘデとグローナオ、Kr.ボルケンとの小学校教育協力企画(隣国語による授業)等、EUREGIOを場とする活動事例が挙げられる。(21)

このように、INTERREGからの補助金を受けたエウレギオ活動を通して、SD域内の協

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (3)

力関係が順調に深化していることを紹介した上で、かれは、とくにヨーロッパ議会交通輸送委員会委員の支援を仰ぎたいと、二点に焦点をあてて請願する。第一は、アムステルダム—ヘンゲロー—オスナブリュク—ハノーファー—ベルリン間の直通高速鉄道の実現である。SD—ベルリン間の定時旅客輸送は貨物輸送の開始をうながす契機になるとも指摘する。(22) 第二は、トゥウェンテ運河をミテルラント運河に接続して全ヨーロッパ水路網に編入することの要請である。約 40km の間隙をうずめることで、ネーデルラント—ハノーファー間の航行時間は約 30 時間短縮されると、かれはその効果を強調する。たしかに、両国の所管当局による費用便益分析が短期的には否定的結果になったことを知ってはいる。とはいえ、全ヨーロッパの利益に適うこの計画を、環境保護と長期的な観点に立って再検討してもらいたいと、かさねて要請する。最後に、バーテュウェ線北回り支線の SD 接続、ハンブルク—ブレーメンとルール地区との鉄道便 [の改善?], ミュンスター—エンスヘデ間の鉄道便復活の重要性を訴える。ミュンスター—エンスヘデ間の道路接続についても、A35 (ネーデルラント側) と B54 Neu (ドイツ側) との接続計画の進行の遅れに照らして、EU からの支援を要請する。(23)

EUREGIO 代表として、マンスも「北南軸」重視の姿勢を示してはみせるものの、明確に「北南軸」に力点を置くミュンスター市長テュンスとの立場の相違は否みようがない。

⑥ オスナブリュク経済振興公社 *Wirtschaftsförderung Osnabrück*, Dr. Alexander Fischer 「SD の物流計画の紹介」*Vorstellung von Logistik-Projekten des Stadtdreiecks*

フィシャーは、「物流地帯」および「エウレギオ的ドイツ—ネーデルラント複合一貫貨物輸送のパイロット列車企画実現のための両国間の協力—SD の物流回転盤構築のための第一歩」と題する二つの企画を紹介するが、後者が本稿の論題に適うので、これを紹介する。この企画は、ロテルダム—オスナブリュクおよびミュンスター—オスナブリュク二本の路線が集束するオスナブリュクから、ベルリンを経てポズナニにいたる専用列車 *Ganzzug, dedicated train* の運行の試みである。この目的は、SD 域内の重要な発着点に連絡する専用列車を投入して、複合一貫貨物輸送の拡充を図ることにある。これに対応できる SD 域内の重要拠点として、先にテュンスが挙げた SD 域内の GVZ, KLV 拠点を、かれも列挙する。(30)

これについて、ミュンスター商工会議所の委嘱を受けて、ピースバーデンのコンサルタント法人 Trans Care が鑑定書「とりわけ KLV を考慮したミュンスター商工会議所管区のための統合貨物輸送構想」を作成し、このなかでのオスナブリュクとエンスヘデ—ヘンゲロも視野にいたる当会議所管区内の KLV の実態調査分析にもとづく実施提案を、かれは紹介する。その試行計画は、ミュンスター—ラント—ベルリン間の KLV パイロット列車の平日運行である。これは、ミュンスター、ライネ、イベンビューレン三積替地からベルリン方面

行き貨物列車がそれぞれオスナブリュクへ向かい、ここで専用列車に編成されて、ベルリーンのハンブルク・レーアテ連絡貨物駅 (Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof Ubf, the Berlin Hamburger and Lehrter goods transfer stations)¹⁴⁾ または GVZ ブスターマルク¹⁵⁾ まで運行されるという案であった。さらに、この構想とはべつに、ミュンスター商工会議所管区では、HET (Entwicklungsgesellschaft zum Kombi-Terminal Oldenzaal) がオルデンザールーボズナニ間の専用列車を計画し、これはすでに週2便、アルメローボズナニ間で運行が始まっていたという。この運行にあたるのは Poltrain Betreibergesellschaft で、当社の出資者は Neederlandse Spoorwegen (NS) と RSC (Rail Sevice Center, Twente, 旧 HET) であった。(30-31)

ミュンスターラントとトゥウェンテにおける KLV の発展のための協力のあり方をめぐり、ミュンスター商工会議所とネーデルラント側当事者との間の会議が、SD の枠組みですでにひらかれたことも、フィッシャーは報告する。その内容は、定期貨物列車の平日運行の計画であった。これは、ロテルダム発、ヘンゲロ、ライネ、イベンビューレン経由の列車とミュンスター発の列車とをオスナブリュクで専用列車に編成し、ベルリーン、ボズナニへ向かわせるものである。SD 域内の輸送取扱業者および輸送業者へのアンケートの結果、当専用列車の貨物輸送量はミュンスターラントから最少で週4便、最多で週20便に達する。ネーデルラントからはこれを大幅に超える輸送量が予測された。(31) 運行時刻計画と運賃についても、DB との間で協議がすでにはじまっていた。KLV パイロット列車運行は、Poltrain と Transfracht International (DB の子会社) との共同事業になる見こみで、運行開始日として 1997 年 9 月 1 日がすでに予定されていたという。(31-32) この計画の実現により、SD は「物流上の回転盤」としての位置をかため、KLV 用の立地強化を積極的に進めることができるとの期待感を、かれは表明する。その上でかれは、環境経済、交通経済の両面で意義ぶかいこの SD のエウレギオ的企画支援のために、EU の KLV 強化促進プログラム予算からの資金補助を要請する。(33)

フィッシャー報告で注目されるのは次の二点である第一は、ネーデルラント鉄道がトゥウェンテーボズナニ間の直行専用貨物列車の試験運行をすでに始めていたことである。これからも、ネーデルラント側の「西東軸」にかける熱意を、あらためて見せつけられる。

第二は、オスナブリュク市の外郭団体による報告だから当然だとはいえ、SD 域内のいくつもの KLV 拠点のなかで、オスナブリュクにハブ機能が割りあてられていることである。SD からベルリーン-ボズナニへいたる「西東軸」鉄道路線の事実上の起点はオスナブリュクと位置づけられ、ロテルダムではない。ロテルダムからオスナブリュクへいたる路線は「連絡便」*Flügelzüge, feeder trains* 扱いなのである。ベルリーン、ポーランドへ向かう「西東軸」の「正門」はオスナブリュクにほかならないとの自己認識が表明されているのだ。「西東軸」上に位置するエンス-ヘデヘンゲロ、KAN、オスナブリュクのいずれもが、「東方

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (3)

への正門」を名乗ってゆずらない状況が浮かびあがる。この「正門争い」は、これらの都市いずれもが、NRUW 上の漸移地帯に位置するがゆえの競争関係の発現と見ることができよう。

(3) 小括

以上、1996年にエンスヘデで、次いで1997年にオスナブリュクで開催された、「西東軸」を主題にする二つの会議の報告・挨拶原稿を、順次分析してきた。その結果、「西東軸」に対するネーデルラント政府とドイツ連邦政府、SD四市それぞれの基本姿勢が明らかになり、当事者間の利益関心の公然たる、もしくは微妙な食いちがいが検出することができた。さらにまた、この分析作業はいくつかの新しい問題点を浮かびあがらせもした。ここで、以上の検討結果をまとめ、また論点整理をおこなおう。

第一に、「西東軸」の創出・整備をめざすネーデルラント側の強い意欲と、これを生んだ強い危機感を認識するにいたったことである。また、ネーデルラント側から打ちだされた「西東軸」構想に、ドイツ側が対応を迫られている構図も明らかになった。これは、1990年代のEU統合の急激な拡大・深化による域内市場状況の激変が、ネーデルラント経済に与えた衝撃の強さを物がたる。

第二に、「ネーデルラント側」といってもけっして一律ではないことが浮かびあがった。西部(ラントスタト)と東部(トゥウエンテ)それぞれの新しい東方指向が一見重なるものの、後者の起因は東部固有の地域性に求められるべきことが推定されるにいたった。

第三に、ドイツ側のオスナブリュクとミュンスター両市も、それぞれ独自の指向性を見ることが明らかになった。オスナブリュクはドイツ連邦政府との対立をも辞せず、ネーデルラント側の東方指向に合わせる一方で、「西東軸」上の単なる中継点にとどまらず、オスナブリュクを基点として「西東軸」に双方向性を具えさせる(したがって「東西軸」にもなる)戦略的観点に立とうとしている。他方でミュンスターにとり、「西東軸」は副軸で、「北南軸」こそ主軸とみなされていることが窺われるにいたった。ともあれミュンスターが、この両軸の交点に位置するSD域の輸送業における積替え地機能の拡充により、SD域を「経済地域化」することに重点を置いていること、ゆえに他のSD都市がSD域外部へ眼を向けているに対して、ミュンスターがSD域内部へ眼を向けている対照が浮きぼりにされた。

第四は、SD域外に位置するにも拘らず、KANが両会議の影の参加者として各報告でたびたび言及されたことである。これは、トゥウエンテのSD両市、エンスヘデ、ヘンゲロとKANとの、「西東軸」における「東方への正門」の位置争いが、両会議の参加者の共通関心事であったことを示唆する。

以上四点から、本連稿の目的、すなわち「西東軸」に対するSD四市の基本姿勢の比較検討により、四市それぞれのNRUWにおける位置付けを例証しようとする目的が、ある程度

達せられたように思われる。すなわち、エンスヘーデ-ヘンゲロ（KANも）およびオスナブリュクは漸移地帯上に位置し、ミュンスターはこれより内部の周域に位置するという作業仮説が、「西東軸」にかかる各都市の対応の相違を合理的に説明できることをもって、その有効性を例証されえたと言うことができるであろう。

他方で、前述のように新しい問題点も浮上してきた。その第一は、ネーデルラントがなぜかくもあからさまな東方指向を打ちだせたのか（打ちだしたのか、ではない）という疑問である。そもそも近現代ネーデルラントは一貫して、かつ全面的に、西へ向いてきたのではなかったか。この西から東への方向転換を、二次大戦後の西ヨーロッパ経済空間の主軸となったライン河軸を独占的に支配してきたロテルダムの卓越した位置の優位が、今やライン河軸の意義の相対化により揺らぎは始めているという危機意識だけで説明できるのだろうか。あるいはまた、ロテルダム、アムステルダムに代表されるラントスタト諸都市のベクトル転換の自由は、ドイツのハンザ都市のそれよりはるかに大きいということをもって、説明が足りるのだろうか。

第二は、ネーデルラント内部の「東西分立」の有無にかかる問題である。東部が西部と一見重なる東方指向を打ちだしているかにみえても、その起因が固有の地域的利益関心にもとめられるとするならば、それはどのようなものとして把握されるべきものなのか。そもそもネーデルラントは単一の経済空間なのか。「小国」ネーデルラントよりもさらに「小国」のベルギーが、ワロニとフラーンデレンの二地域構成をとっていることに照らせば、ネーデルラントに地域分立が潜んでいてもおかしくないのだ。

以上の二つの新しい問題提起は、これまでドイツ側から、もしくは内側から観察してきたNRUWの構造を、ネーデルラント側から、もしくは外側から見なおすことでもある。これを次章の課題とする。

注

- 1) これまたミュンスター市の Herr Detlef Weigt の提供になるものである。氏のご厚意にかさねてお礼を申しあげる。
- 2) Constanijn A.T.M. Kortmann and Paul P.T. Bovend'Eert, *Constitutional Law of the Netherlands An Introduction*, 2007, 43~51 ページ。ネーデルラントに独自の「治水にかかる事案」*waterstaat* にあたる地域公共団体「治水組合」*waterschap* についてはここでは措く。
- 3) 日本とヨーロッパでは主軸と副軸の違いはあれ、「東西」*Ost und West* の順は同じである。したがって、*Ost-West-Achse* が自然な表現であるのに、あえて *West-Ost-Achse* と逆順にしたのは、「西から東へ」という西を基点として東へ向かうベクトルを明示するためであろう。日本語としても不自然な「西東軸」という直訳をあえてしたのは、かかる解釈による。ちなみに、1980年代にドイツの南北地域間の経済的落差が構造問題として表面化したとき使われた用語は、*Süd-Nord-Gefälle* であった。「南」の「北」に対する優位をこの語順が端的に表している。

- 渡辺尚「「東西較差」と「南北較差」—ドイツ的経済空間の史的構造」、田中豊治・柳澤治・小林純・松野尾裕編『近代世界の変容』、リプロポート、1991年、所収。
- 4) 1358年にハンザ同盟に加盟したブレーメンは14世紀後半に最初の興隆期を迎え、16世紀前半、宗教改革の潮流のなかでカルバン派の拠点都市になり、17世紀初にネーデルラントの影響下で新しい興隆期を迎えた。この歴史的経緯からしても、ブレーメンはもっともネーデルラントに親和的なドイツ都市のひとつと言ってよい。1783年に建国直後の合衆国と直接貿易を始め、1827年にベーザー河を60kmくだった河口部の三角江に臨む旧要塞地をハノーファから取得して、外港ブレーマハーフェン *Bremerhafen* を建設し、1857年に *Norddeutscher Lloyd Shipping Company* を創設した。1847年にブレーメンがオスナブリュクと、オスナブリュクは1856年にミュンスターと、つづいて1865年にアルンヘムと鉄道路線につながった。かかる輸送・物流基盤の整備の進行とともに、対アメリカ貿易がめざましく成長し、19世紀のブレーメンはヨーロッパ最大の移民送出し港になる一方で、植民地物産、わけても原綿のドイツ最大の輸入・取引拠点になった。この実績をふまえて、1871年のドイツライヒ成立の翌年、1872年に、ブレーメンに「原綿取引委員会」 *Komité für den Baumwollhandel* の名称のもとに「原綿取引所」 *Baumwollbörse* が開設の運びになったのである。Gerhard Köbler, *Historisches Lexikon der deutschen Länder*, 7. Aufl., 2007, „Bremen“. <https://baumwollboerse.de/geschichte/> 2022.05.06.
 - 5) 高見玄一郎は「ランドブリッジ」という語の解説で、「この表現は、近々一〇年くらいの間に、海と陸、あるいは海と空との一貫複合運送の発達によって生まれた専門用語である。」と述べている（傍点は引用者）。同『港の世界史』、講談社、2021年、345ページ。本稿の対象となる *Kombinierter Ladungsverkehr* は、鉄道、道路、内陸水路の諸モードの連結運用による貨物輸送方式を指すので、高見の用語法を念頭に置きながらも、意味を明確にするために「複合一貫貨物輸送」という訳語をあてる。
 - 6) ベーテウエ *Betuwe* は、レクとワールの両河にはさまれた一帯を指す地域名である。
 - 7) ヘメーンテは、その課税権がいちじるしく制限されている一方で、土地の造成、売買、賃貸で大幅な裁量権を具えており、これがヘメーンテの財政基盤を強める効果をもたらしている。これについては、Barrie Needham, *Dutch Land-use Planning The Principles and the Practice*, 2014, が参考になる。当文献については後論する。
 - 8) 1952年のパリ (ECSC) 条約から2009年のリズボア条約にいたるまでの一連のヨーロッパ統合条約が、「ヨーロッパ」の地理的範囲の定義を欠いていることは象徴的である。「ヨーロッパ人」が「ヨーロッパ」の範囲は自明という前提に立たざるをえなかったことを示唆しているからである。しかし、パリ条約70周年の2022年、ロシアのウクライナ侵略により、ロシアはヨーロッパなのかという古くて新しい問いが「ヨーロッパ」に突きつけられ、「ヨーロッパ自明史観」がまたもや揺さぶられている。
 - 9) Leo van den Berg and Peter Pol, *The European High-Speed Train and Urban Development Experiences in fourteen European urban regions*, 1998, 22-23, 124-125, 234 ページ。
 - 10) リューネブルガーハイデの西南部、ハンブルク、ブレーメン、ハノーファをむすぶ三角形のほぼ中央にあり、ベーザー河の支流アラー川 *Aller* の支流バーメ川 *Böhme* 沿いに位置し、ハンブルク—グルトオー—ハノーファをむすぶ鉄道路線が通る。近年、*Bad Fallingb.ostel* と市名を変えたようである。

<https://www.badfallingbostel.de/wirtschaft-bauen/wirtschaft/> 2022.05.19.

- 11) Kees van Paridon, Wirtschaftliche Beziehungen zwischen den Niederlanden und Deutschland: Über wirtschaftliche Entwicklung, Handel, direkte Investitionen und >Poldermodell<, in: Gebhard Moldenhauer, Jan Vis (Hrsg.), *Die Niederlande und Deutschland Einander kennen und verstehen*, Münster et al., 2001, 362 ページ。
- 12) 渡辺尚『エウレギオ 原経済圏と河のヨーロッパ』京都大学学術出版会, 2019年, 39-40 ページ。
- 13) 同上編著『ヨーロッパの発見 地域史のなかの国境と市場』有斐閣, 2000年, 342 ページ。
- 14) レーアテ *Lehrte* はハノーファー東側近郊, 「ハンブルクーカセル」北南軸との交点。
- 15) プスターマルク *Wustermark* はベルリン西側近郊の地名。