

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (5)

— 「都市連合の三角形」の事例に即して —

渡 辺 尚

11 「EUREGIO 物流幹線」分析

(1) 「都市連合の三角形」から MONS へ

本連稿の目的は、1988年に成立したドイツ・ネーデルラント国境をはさむ都市間協力組織、トゥウエンテ連接都市（エンスヘデ・ヘンゲロ）、オスナブリュク、ミュンスターからなる「都市連合の三角形」*Städtisches Dreieck*の事例分析を通して、三都市圏それぞれのニーダーライン原経済圏 *NRUW*における関係位置をたしかめることにある。すなわち、二次大戦後45年間つづいたヨーロッパの東西分断がひとまず終わり、西ヨーロッパがEC/EU統合の拡大深化の方向の基軸を東方へ向ける局面転化が生じたとき、*NRUW*の当該三都市圏にそれぞれどのような動態ベクトルの変化が誘発されたのかを検討し、もって、トゥウエンテ連接都市およびオスナブリュクが*NRUW*の外縁（漸移地帯）に、ミュンスターが周域に位置するとの作業仮説を検証する一事例とすること、これである。

本連稿の(4)までは、1990年代半ばに開催された「都市連合の三角形」にかかる二回の国際会議の報告集を資料として利用した。本稿(5)では、それから約20年後の2010年代後半に実施されたEUREGIOの二企画による調査の結果報告を、資料として利用する。そこでまず、資料の解題と利用の際の留意点の指摘をおこなう。

最初に利用する資料は、EUREGIOのINTERREG IV A企画“Deutschland-Nederland”の一つ、*EUREGIO Güterkorridor*による調査・分析の結果報告書である。当企画は、EUREGIO域を物流地域 *Logistikregion*として位置づけるために、国境を越える共同戦略の策定に資する現状調査・分析を目的とした。当企画参加者は、オスナブリュク-エムスラント-グラーフシャフトベントハイムおよびノルトベストファーレン両IHK、ボルケン、シュタインフルト両Kr.、エムスラント、グラーフシャフトベントハイム両Lkr.、ミュンスター、オスナブリュク両市、オスナブリュカーラント経済振興会社 *Wirtschaftsförderungsgesellschaft Osnabrücker Land*、エンスヘデ、ヘンゲロ両Gem.、ドゥレンテ、フレーフォラント、ヘルデルラント、オーフェルエイセル四Prov.、アハテルフク、トゥウエンテ両Reg.であった。当企画はERDFの補助金を受け、協調資金拠出機関は、オーフェルエイセル、ドゥレンテ、フレーフォラント三Prov.、Ld. Nds.官房、Ld. NRW経済省であった¹⁾。この事業

を受託したのは、Special Foresight, TCP International, TNO の三調査機関であり、これらが2016年初から2017年夏にかけておこなった調査の結果分析の報告書が本資料である²⁾。本報告書は現状分析と施策提言との二部から成り、とくに前者は、EUREGIO 域の物流にかかる総合的な数値情報を提供してくれるので、利用価値が大きい。分析作業をはじめの前に、本資料利用にかかるいくつかの留意点を挙げておく。

第一に、企画名 *EUREGIO Güterkorridor* にあてるべき訳語である。この企画の目的は「(EUREGIO 域を) 物流地域 *Logistikregion* として位置づけるための国境を越える戦略を練ること」、もしくは「この国境地域を物流地域および北海諸港の後背地における結節点 *Knotenpunkt* (単数形であることに注意!) としてさらに発展させるための戦略を練ること」にある(4ページ、以下、引用ページを文中かっこ内に記す)。*Korridor* は両端点を直結する時間距離上の最短経路を意味し、この概念規定からして直線(もしくはこれに近い)路線を含意している。この語はよく「回廊」と訳されるが、「回廊」は構築物の外壁沿いや中庭をめぐる迂(周)回路の意である。本資料における *Korridor* の用語法は、大陸部ヨーロッパを貫通する基軸路線を意味しているので、「回廊」は原意にそぐわない。よって本稿では *Güterkorridor* を「物流幹線」と訳す。

第二に、本報告書は序論で、「EUREGIO 域が北海諸港(アントウェルペン、ロテルダム)からフィンランド湾(ヘルシンキ)にいたる東西方向3200 kmに達する「北海-バルト海幹線」*Nordsee-Baltikum-Korridor* の西側区間の中央部を占めるだけでなく、「ロテルダムからライン河沿いにアルプスを越えてジェーノバにいたる「ライン-アルプス幹線」*Rhein-Alpen-Korridor* が EUREGIO 域を「横断している」*durchquert*。よって EUREGIO 域は両幹線の交差点 *Knotenpunkt* なのだ」と、述べている。(10)しかし、かかる自己認識が当をえているとは言いがたい。たしかに東西幹線は EUREGIO 域を横断しているものの北部に偏っており、また、ライン-アルプス幹線は EUREGIO 域の西南端と斜交しているにすぎない。後者が横断しているのは EUREGIO 域ではなく、南隣の ERW (Euregio Rhein-Waal) 域なのだ。いわんや二本のヨーロッパ幹線が EUREGIO 域内で交差しているはずもない。EU の ERDF から資金補助を受けた調査事業だけに、競合関係にある ERW に対する EUREGIO の位置の優位を EU 当局へ訴求するための意図的な自己顕示と見るほかない。調査・分析自体は EUREGIO からこれを受託した調査機関が実施したが、委託者の利益関心を付度していることが窺われるのだ。もっとも、EUREGIO 域がライン-ルール地域と間接的にはあれ接続していることをひろく訴求する方向観念自体、当域が NRW の構成地域であることの反映と見ることもできるかもしれない。

第三に、*Korridor* を「幹線」と訳した上で、なお疑問が残る。本資料は、*Güterkorridor* と *Logistikregion* を等置しているばかりか、これを両幹線の交差点 *Knotenpunkt* とも呼んでいるからだ。*Korridor* はいかに広幅の帯であろうとも、空間範疇として一次元の線であ

る。これに対して *Region* は二次元の面であり、*Punkt* はゼロ次元の点である。すなわち、本資料は EUREGIO 域を点、線、面のいずれでもあるとしているのであり、かかる空間次元の混淆を見すごすわけにはゆかない。点、線、面はそれぞれ固有の空間作用をおよぼすのであり、これに対応すべき空間政策上の課題も当然に異なるはずだからだ。EUREGIO 域内の上・中位中心地点間の物流の実態分析によって、これらの NRW における関係位置の同定を旨とする本稿の目的に照らして、本資料の用語法に散見される空間認識の混乱には注意してかからなければならない。

第四に、「都市連合の三角形」に代わり、いまや *MONS* (Münster-Osnabrück-Netzwerkstad (Enschede-Hengelo-Almelo) なる呼称が使われていることである。エンスヘデ、ヘンゲロにアルメロがあらたに加わり、トゥウエンテ三都市が、「ネットワーク都市」として包括的に捉えられるにいたったのだ。ERW に加盟しているネーデルレイン河畔のアルネムとワール河畔のネイメーヘンが *KAN* (Knooppunt Arnhem-Nijmegen) とよばれる接続都市を形成しているのに倣い、これに似た集合都市圏が *Netzwerkstad* という自称をもって、EUREGIO 域にも出現したことになる。ネーデルラント東部の対ドイツ国境地帯に、相似的な集合都市圏が並立するにいたったことは、ネーデルラントの地域構造を把握する上で見すごせない地域動態である。ともあれ連続性を示すために、本稿の副題にはこれまで通り「都市連合の三角形」の旧称を用いる。

第五に、1990年代半ばには EUREGIO に未加盟だったミュンスター、オスナブリュクの両市が、この間に加盟したため、*MONS* が EUREGIO 域と大幅に重なるにいたったことである。これにともない、*MONS* にかかる共同事業企画が EUREGIO のそれとして策定・実施されるようになったのだ。EUREGIO 域は拡大したばかりでなく、領域空間としての制度化がいちだんと進んだということができよう。それはまた、EUREGIO 域が NRW の部分空間としての形をいっそうととのえたことも示唆する。

第六に、Prov. オーフエルエイセルの主都ズワレ *Zwolle* の位置づけについて言及する。2017年の加盟団体一覧を表11-1に、EUREGIO域の交通路線図を図11-1~3に示す。また、レヒオ・トゥウエンテの図を図11-4に示す。レヒオ・トゥウエンテの西側境界はかつてフェヒト川 *Vecht* (ドイツ語では *Vechte*) の支川レヘ川 *Regge* だったが、いまやレヘ川を越えて西側のサラント *Salland* に食いこみ、ここに属していた Gem. *Hellendoorn* や Gem. *Rijssen-Holt* もトゥウエンテの一部として、EUREGIO に加盟している。Prov. オーフエルエイセルの主都ズワレはこれよりさらに西方、フェヒト川が合流するズワルテワートル *Zwarte Water* および後者の本流であるエイセル河にはさまれた三角州に位置している。当時時点でズワレは EUREGIO に未加盟であったが、対ドイツ国境地帯からズワレにいたる N34 沿いのクフォルデン *Couvorden*、ハルデンベルフ *Hardenberg*、オメン *Ommen* の三ヘーメンテが加盟しており、さらに *Rijn en IJssel* および *Vechtstromen* の両治水組合のそれ

表 11-1 EUREGIO 加盟地域・地区公共団体

ネーデルラント (29)
Reg. トゥウエンテ, 14 Gem.
Reg. アハテルフク, 8 Gem..
3 Gem. (直接加盟)
2 Ws.
ドイツ (105)
Kr. ボルケン, 10 St., 7 Gem.
Kr. コースフェルト, 5 St., 6 Gem.
St. ミュンスター
Kr. シュタインフルト, 10 St., 14 Gem.
Kr. パーレンドルフ, 9 St., 4 Gem.
Lkr. グラーフシャフトベントハイム, 2 St., 4 Sgem., 1 Gem.
Lkr. オスナブリュク, 5 St., 4 Sgem., 12 Gem.
St. オスナブリュク,
Lkr. エムスラント, 1 Sgem., 2 Gem.

注: 1) Reg: Regio, St.: Stad (NL), Stadt (DE), Kr.: Kreis, Lkr.: Landkreis,
Gem.: Gemeente (NL), Gemeinde (DE), Sgem.: Samtgemeinde,
Ws.: Waterschap.

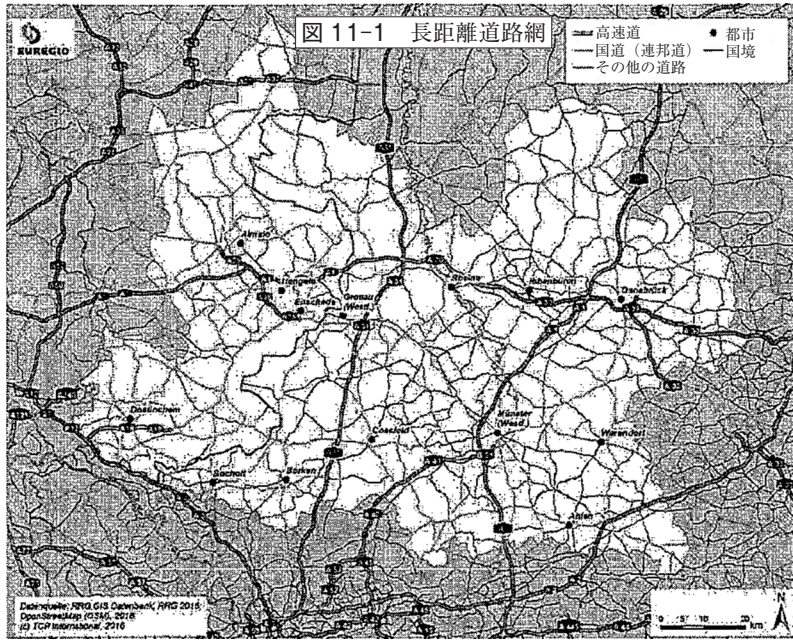
2) NL の直接加盟 3Gem. は, Coevorden, Hardenberg, Ommen.

3) 2Ws. は, Rijn en Eijssel, Vechtstromen のそれぞれ一部。

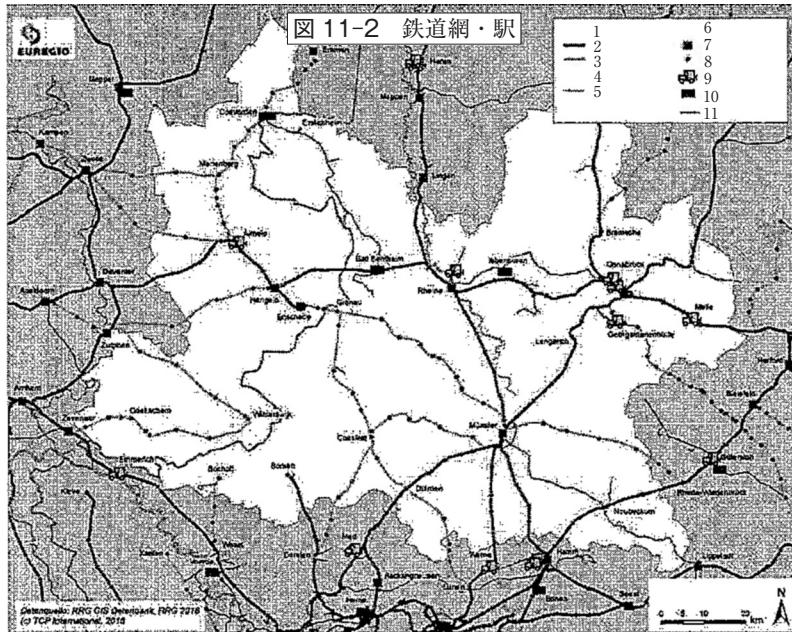
出所: *Endfassung*, 2017

ぞれ一部も EUREGIO に加盟しているので, Prov. オーフェルエイセルのエイセル河域までの区域が事実上 EUREGIO に加盟しているとみてもあながち不当ではない。すなわち, EUREGIO の拡充により, オーフェルエイセルの重心が東側のトゥウエンテにかたむいたことが示唆されているのだ。EUREGIO 域の拡大により, 西はエイセル河から東はフンテ川 *Hunte* (ベーザー河支流) までの地域が制度空間化したことが, NRUW の空間構造にどのような作用をおよぼしたのかが, 問われることになる。

最後として第七に指摘しておきたい点は, 1990 年代の資料では「西東軸」*West-Ost-Achse* と呼んでいたのに対して, 本資料では「東西連絡」*Ost-West-Verbindung* と表記され, 本来の方位順序にもどっていることである。すなわち, 序論で「EUREGIO 域における現在の (交通) 構造基盤の基軸は, 道路交通では「北南高速道路」A1 (ルール地区-ブレーメン・ハンブルク) および A31 (ボトゥロプ *Bottrop*-エムデン) ならびに国境を越える「東西高速道路」A1/A30 (アムステルダム-ライネ-オスナブリュク-ベルリーン) である。…鉄道輸送における広域的基軸は, 二大幹線, 「東西連絡」(アムステルダム-ライネ-オスナブリュク-ベルリーン) および「北南連絡」(ルール地区-ミュンスター-オスナブリュク-ハンブルク) である」と, 記述している。(5)「西東」から「東西」への順序の再逆転は, この 20 年間に物流が上位 (西)・下位 (東) 間の落差による一方的なベクトル (直流) から, 東

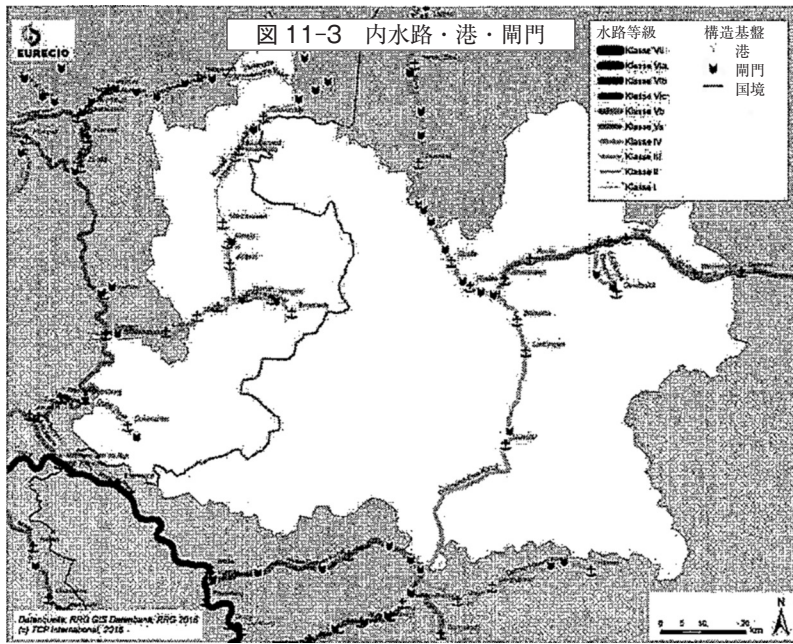


出所：Endfassung, 30 ページ。



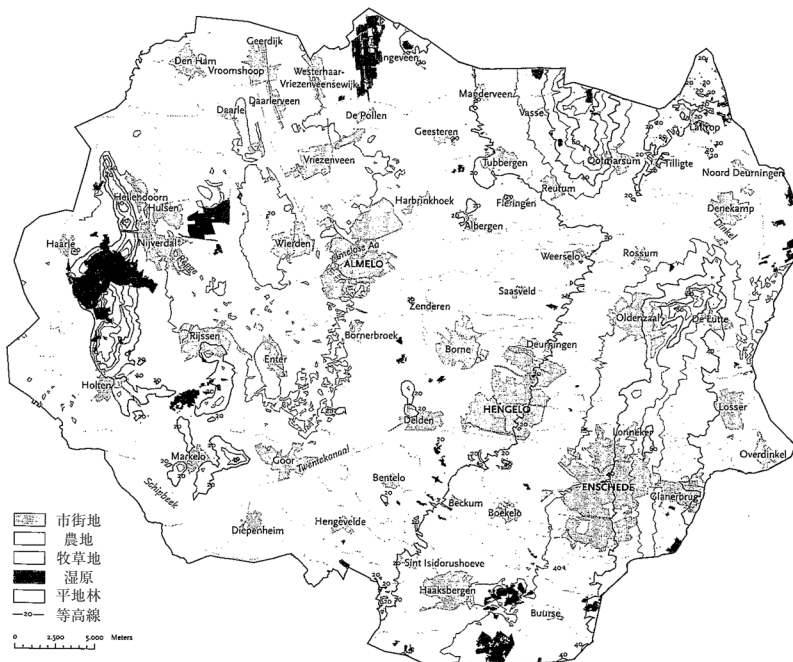
出所：Endfassung, 30 ページ。

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (5)



出所：Endfassung, 31 ページ。

図 11-4 トウウェンテの地勢・土地利用



出所：John van Zuidam, OALE GROOND GESCHIEDENIS VAN HET TWENTSE LANDSCHAP, Utrecht 2018, 6 ページ。

西双方向への水平的な交流に変わったことを反映しているのではないか。

以上七点を留意しながら、本論に入る。

(2) EUREGIO 域における物流拠点

輸送機関相互間の貨物積替え拠点として、「貨物輸送センター」(GVZ *Güterverkehrszentrum, freight village*), 内水港, コンテナ積替駅, 道路-鉄道ターミナル (RoLa *Rollende Landstraße*), 空港が挙げられ, EUREGIO 域内には 27 施設を数える (表 11-2)。これらの大部分が EUREGIO 域北部のアルメロ-ライネ-オスナブリュク間およびミュンスター-オスナブリュク間に集中している (14-15)。

これからも, EUREGIO 域の西南端をかすめる「ライン-アルプス幹線」ではなく, ライン-ルール地域とブレーメン-ハンブルクをむすぶ南北幹線こそ, EUREGIO 域内では東西幹線に匹敵する意義を具えることが浮かびあがる。また, 東西・南北両幹線の交差点たるオスナブリュクと南北幹線の中継点たるミュンスターの位置機能が異なるのは当然であろう。

(3) EUREGIO 域内の物流事業者と物流組合

EUREGIO 域内の物流事業者は 2526 社を数え, このうち 1412 社がドイツ側, 1114 社がネーデルラント側に立地する。物流事業者の最大集積地はトゥウエンテ三市であり, ミュンスター, オスナブリュクがこれらに次ぐ (表 11-3)。さらに幹線に接続する支線沿い, ミュンスター-ライネ / イベンビューレン *Ibbenbüren*, アルメロ-クフォルデン / ドゥティンヘム *Doetinchem*-ボホルト *Bocholt* 間にも物流事業者の集積がみられる (16)。

表 11-2 EUREGIO 域内の物流拠点

	ドイツ側域	ネーデルラント側域
GVZ	ライネ, オスナブリュク	クフォルデン-エムリヒハイム
内水港	ブラームシュ, イベンビューレン(3), ラートベルゲン, ミュンスター, オスナブリュク(3), ライネ(3), シュペレ-フェンハオス(3)	アルメロ(3), クフォルデン, エンスヘデ, フレーボクスト, ヘンゲロ, ズラレ, カンペン (ザイデルハーフェン)
RoLa / コンテナ駅	CTT パートベントハイム, イベンビューレン-ウフェルン, オスナブリュク-EHB/Nosta, ライネ KLV	ETC クフォルデン, カンペン, MSC メベル, ヘンゲロ CTT コンピターミナル
空港	ミュンスター-オスナブリュク	アムステルダム-レーリスタト

注：(3) は道路, 鉄道, 水路三機関間積替え拠点で 5 ヶ所, 他は道路・鉄道 (または水路, または空港) 二機関間積替え拠点。

出所：Endfassung, 14, 16 ページ。

表 11-3 貨物輸送事業者数
(Akteure)

ミュンスター	152
エンスヘデ	136
オスナブリュク	127
ハルデンベルフ	89
アルメロ	78
オルデンザール	69
ヘンゲロ	68
グレーフェン	61
ボホルト	58
ドゥテインヘム	58

出所：Endfassung, 16 ページ。

表 11-4 EUREGIO 域の物流企業の事業提携網

Logistikpotal Niedersachsen
Wachstumsregion Hansalinie
Emsachse-Logistikachse Ems
Kompetenznetz Individuallogistik (KNI)
Bundesvereinigung Logistik (BVL)
Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME)
Logistik Initiative Greven
European Transportregion Twente (ETT)
Port of Twente
Logistikstammtisch Rheine
LogistikNRW
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik (VVWL)
Dryport Emmen
EEE Logistics Network
Maritimes Kompetenznetzwerk (MRIKO)
Wirtschaftsverband Emsland
Deutsche GVZ Gesellschaft
Ondernemersorganisatie (EVO)
Transport en Logistiek Nederland (TLN)
Koninklijke BLN-Schuttevaer
Koninklijke Nederlands Vervoer

出所：Endfassung, 19 ページ。

これら物流事業者の提携網として 21 のネットワークがあり (表 11-4), その事業範囲はそれぞれ全国一円 (BVL, BME, Koninklijke BLN-Schuttevaer, Koninklijke Nederlands Vervoer), 限定された地域 (Hansalinie, Emsachse), 局地的範囲 (Dryport Emmen-Couvorden, Port of Twente, Logistik Initiative Greven) と多層的だが, 国境を越える連携組織はまだ存在しないと, 報告書は言う (16-17)。

(4) EUREGIO 域内の貨物輸送量

2014 年に推計で 5 億 9300 万 t の貨物が EUREGIO 域内で輸送された。このうち通過が 3 億 600 万 t (51.6%), 移入が 1 億 400 万 t (17.5%), 移出が 9900 万 t (16.7%), 域内輸送が 8400 万 t (14.2%) であった。コンテナ移入の多くが再移出されるので, コンテナ移出の大半は再移出分になる。その実態は, ロテルダム, アントウェルペン, ハンブルクの三大港から EUREGIO 域内の物流センターへ搬入された貨物が, そこで一定の加工措置をほどこされた後 (附加価値物流 *value added logistics*), EUREGIO 域外へ再移出されるという過程を経るものである。EUREGIO 域内で輸送量の大きい区域は, ドイツ側では Lkr. オスナブリュク (2900 万 t), Kr. シュタインフルト *Steinfurur* (3200 万 t), Kr. バーレンドルフ

Warendorf (数値記載なし) で、ネーデルラント側ではノールトオーフェルエイセル (3100 万 t)、フレーフォラント (3200 万 t)、トゥウエンテ (2900 万 t) であった。(23)

ここで、移入元、再移出において北海諸港との関連が重視されているのに対して、ラインルール地域との関連に言及されていないのはなぜか、という疑問が湧く。おそらく南北幹線経由の通過輸送貨物の過半はラインルール地域から出荷されたものであろう。北側に隣接するミュンスターラントで追加加工をほどこすまでもないからである。ミュンスターラントの Kr. シュタインフルトと Kr. バーレンドルフ、両クライスの物流密度の高さがこれを物がたると解してよいのではないか。

輸送機関別輸送量比率は、道路が 85%、鉄道と水路が 7% ずつで、道路輸送が卓越している。ただし、ネーデルラント側域では、レヒオ・ザイトオーストドゥレンテを例外として、水路輸送の比率がドイツ側より高い。これはとりわけオーフェルエイセル (15~20%)、フレーフォラントにあてはまるという。これに対してドイツ側では、鉄道の比率が相対的に高く、とくにベントハイム域では 35% に達している。トゥウエンテの水路輸送とベントハイムの鉄道輸送とはコンテナ輸送において連動しているのだ。

道路輸送の主たる貨物は、食料および梱包貨物 *Stückgut* (衣料, 家具, 電機等) および建設資材である。輸送量のおよそ半分は通過輸送で、移出入・域内輸送はほぼ等量である。

道路輸送においては国境による分断効果が明瞭に表われていると、報告書は指摘する。ネーデルラント側域内の道路輸送者は EUREGIO 域内外のネーデルラント領内の輸送にあたり、ドイツ側域でもしかりである。国境を越える道路貨物輸送の相対的低位は相互運用性 *Interoperabilität* に難があることを示唆すると、報告書は指摘している。この記述は、アムステルダム-ベルリン間の東西幹線の一区間であるトゥウエンテ-オスナブリュク路線が EUREGIO 域の基軸輸送路であるとの指摘、また、EUREGIO 域では道路輸送比率が 85% と卓越しているという指摘と、一見矛盾する。これをどのように解釈すれば整合するのか、この疑問を念頭におきながら分析をつづける。

ネーデルラント側域で重きをなす内水航運の主要貨物は、飼料、建材、石油製品、コンテナである。国境を越える水路が多く、最重要な発着港は、ロテルダム、アントウェルペン、アムステルダム (穀物・石油・コンテナ輸入) およびルール地区 (建材輸出) である。

鉄道貨物輸送は、70% が EUREGIO 域内を通過する。ロテルダム-東北ヨーロッパ、ルール地区-北ドイツ、東北ドイツ-ベルギー・フランスが三大路線で、主要貨物品目は建築資材、化学製品、コンテナである。EUREGIO 域内ではバートベントハイムが鉄道輸送の最大の要衝である。(23-25)

2010 年代前半に 2030 年までの物流長期予測が公表された。ユーロッパ全般については *Europäisches Referenzszenarium* (2013)、ネーデルラントについては *IDVV WLO Szenario* (2012)、ドイツについては *Verkehrsverflechtungsprognose* (2012) である。これらによる

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (5)

と EUREGIO 域内の貨物輸送に大きな変化は見こまれない。道路輸送はひきつづき最も重要な輸送機関であり、物流方向種別比率（域内、移出入、通過）にも大きな変化は予想されない。ただし、貨物の品目構成には変化の可能性が指摘されている。シナリオにより異なるものの、基本的に共通する予想は以下の通りであった。①貨物種目の多くが安定成長する。②化石燃料輸送の減少が見こまれるが、減少率は不確実、③コンテナ輸送は、とりわけ水運と鉄道で高い成長が見こまれる。(26-27)

(5) EUREGIO 域内の輸送機関別基盤構造

報告書は、ここでも EUREGIO 域では北部を東西方向に貫く北海域-バルト海域間 TEN-V 幹線と南部で「接する」*tangiert* TEN-V ライン-アルプス幹線とが「交差している」*kreuzen sich* と、不正確な記述を繰り返す。本報告書は各交通機関の基盤構造を列挙しているが、本稿の問題関心は、NRUW の外縁の一部とほぼ重なるはずの東西幹線が沿線地域にどのような空間作用をおよぼすかを点検し、もってこの幹線上につらなる諸地点の位置属性を検証することにある。そこで、東西幹線との対比を明確にするために、それらの方向も附記する。その際、東西幹線の支線もしくは補線とみなされるものは「東西」、EUREGIO 域の南隣のライン-ルール地域への指向性を具えるもの、もしくは NRUW 域内輸送路とみなされるものは「南北」とする。EUREGIO 域外路線については、表示できない。

- ① 道路 多くは片側二車線で、高速道路では片側三車線または四車線の区間がある。
 - (i) A1 (NL)-A30 (DE) アムステルダム-アーペルドールン-ヘンゲロ-ライネ-オスナブリュク-ハノーファー (東西)
 - (ii) A1 (DE) ルール地区-プレーメン・ハンブルク オスナブリュクで A30 と交差 (南北)
 - (iii) A31 (DE) ボトゥロプ-エムデン。(南北) ライネで A30 と交差
 - (iv) B54 (DE)-A35 (NL) ミュンスター-グローナオ-エンスヘデ-アルメロ (南北)
 - (v) B70 (DE) ライネ-ボルケン-ニーダーライン (南北)
 - (vi) B67 (DE) デュルメン-ボルケン-ボホルト (南北)
 - (vii) N18 (NL) エンスヘデ-ドゥティンヘム (東西)
 - (viii) N343 (NL) クフォルデン-デーデムスファールト *Dedemsvaart*-オルデンザール *Oldenzaal* (東西)
 - (ix) N349 (NL) デーネカンプ *Denekamp*-アルメロ (東西)

別所で報告書は、道路貨物輸送の主要路 *Hauptgüterrelationen* として以下 5 本を挙げている。(a) アーペルドールン *Apeldoorn*-ヘンゲロ-ライネ-オスナブリュク-ハノーファー (A1-

A30-A2), (b) メペル *Meppel*-ホーヘフェーン *Hoogeveen*-メペン *Meppen*-ハーゼリユネ *Haselünne*-クロペンブルク *Cloppenburg*-ブレーメン (A28-B402-B213-A1), (c) アルメロ-ホーフェフェーン (N36, N48), (d) ドルトムント-ベクム *Beckum*-ビーレフェルト (A2), (e) ドルトムント-ミュンスター-オスナブリュク-ブレーメン (A1) . (53) このうち, (b), (c), (d) の 3 本は 28 ページに挙げられていない。また, (b) が (a) と並行するもう一本の東西軸ととして, 副軸を成していることが判る。(28, 44, 53)

② 鉄道

- (i) アムステルダム-アーペルドールン-デーフェンテル-アルメロ-ヘンゲロ-ライネ-オスナブリュク-ハノーファー-ベルリン A1-A30 と並行 (東西)
 - (ii) ルール地区-ミュンスター-オスナブリュク-ブレーメン-ハンブルク (南北)
 - (iii) アルメロ-ズラレ-レーワルデン *Leeuwarden (Ljouwert)* (ズラレ-フローニンゲン) (東西)
 - (iv) ハム *Hamm*-ミュンスター-ライネ-エムデン (南北)
 - (v) ケルン-ドルトムント-ハム-ビーレフェルト-ハノーファー-ベルリン 西南部で EUREGIO 域を斜断 (南北)
 - (vi) アルネム-ズウトフェン *Zutphen*-デーフェンテル-ズラレ
- 以上の幹線のほかに貨物専用線として, 以下 4 線が挙げられる。
- (vii) バートベントハイム-エムリヒハイム *Emlichheim* (-クフォルデン) (東西)
 - (viii) ライネ-イベンビューレン-オスナブリュク (東西)
 - (ix) イベンビューレン-レンゲリヒ *Lengerich*-ギュータスロー *Gütersloh* (南北)
 - (x) ミュンスター-ノイベクム *Neu Beckum*-リップシュタト *Lippstadt* (南北) (28-31)

③ 水路

以下, 三本の水路が EUREGIO 域を貫通している。

- (i) ドルトムント-エムス運河 (DEK) (南北)
- (ii) ミテルラント運河 (MLK) ヘルステル *Hörstel* で DEK から分岐 (東西) MLK から分岐するオスナブリュク連絡運河 *Stichkanal Osnabrück* (SKO)
- (iii) トゥウエンテ運河 *Twente kanaal* (東西) エイセル河に接続。アルメロから北方へ延びるアルメロ-デハントリク運河 *Kanaal Almelo-De Haandrik* (東西)

このほか, メペル-ホーヘフェーンをむすぶホーヘフェーン運河 *Hoogeveense Vaart* の延伸運河 *Verlengde Hoogeveense Vaart* が国境を越えて東へ延び, EUREGIO 域北端を横断している。(東西)

なお, トゥウエンテ運河のロヘム *Lochem* より西側区間は最近 Va に格上げされたが, 東

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (5)

側区間, DEK, SKO が当時 IV 級で, MLK は Vb 級であった。

EUREGIO 域外の隣接地域には, 南側にベーゼル-ダテルン運河 *Wesel-Datteln-Kanal* (WDK) およびダテルン-ハム運河 *Datteln-Hamm Kanal* (DHK) が通っている。さらに西南側にはライン (レイン) の分流ネーデルレインおよびワールが西流し, 西側ではエイセルが北流してエイセル湖に注いでいる。(31)

閘門については, 営業時間の制約のため, ドウスビュルフ *Doesburg*, ハステ/ホラヘ *Haste/Hollage*, ヘンゲロ, メベルスライス *Meppelsluis* の閘門が隘路になっている。とくに, オスナブリュク, エンスヘデ両港への入港に遅滞が生じている。さらに, ベフェルヘン *Bevergen*, デルデルン *Deldern*, エーフデ *Eefde*, ロデ *Rodde* に加えてハステ/ホラヘも, 閘室容積過小のため隘路になっている。さらにまた, 船舶大型化にともない, 運河に架かる橋の中央部の高さがコンテナ船通行の障害になっている。トゥウエンテ運河の約 20 本の橋, ライネ, オスナブリュク, ゲルマー *Gelmer*, ミュンスターの各運河橋がこれに該当する。当時, 最新型の三段積みコンテナ船は MLK の東側からしか EUREGIO 域内に進入できず, しかも DEK 諸港への寄港は物理的に不可能であった。(31-32, 54)

④空路

EUREGIO 域内に現存する国際空港は FMO だけである。軍用空港だったトゥウエンテ空港の旅客空港化への試みが挫折した過程については, 本連稿 (2) で詳論した。その後, 貨物機用空港への転用計画が打ちだされたが, これも撤回された。他方で, 目下地域空港としてビジネス機用および観光旅行使用に使われているアムステルダム-レーリスタト空港 *Luchthaven Amsterdam-Lelystad* をアムステルダム-スヒプホル空港の補完空港として拡張する中期計画が進んでいた。(32) FMO にかかる問題状況については, 後述する。

(6) 物流構造基盤の問題状況

当時まだ決定にいたらなかった「連邦交通路計画」(BVWP) 2030 および MIRT Outline Plan 2016 にもとづいて, 報告書は以下のように問題状況を概観している。

① 道路

高速道路に重点を置くいくつかの大規模改良計画とともに, 各地で局地的改良計画が組まれており, それはまず市街区迂回路 *Ortsumgehung* の新設である。EUREGIO 域内の道路はほとんどの区間が日中渋滞なく流れているが, 定常的に徐行・渋滞が発生する区間がある。EUREGIO 域内には 5 本の主要貨物輸送路 *Hauptgüterrelation* があり, これらの多くが連邦道 *Bundesstraße* である。また, 全交通量に占めるトラック比率は次の国境区間できわめて高いという。すなわち, A37-B402 (エメン-メペン), A12-A30 (オルデンザール-バート

ベントハイム), N35-B54 (エンスヘデ-グローナオ), A12-A13 (ゼーフェナール *Zevenaar* -エメリヒ), A77-A57 (ヘネプ *Gennep*-ゴホ *Goch*) である。このうち後二者は EUREGIO 域外なので, 前三者が問題になる。この指摘は, 道路輸送は国境の両側それぞれの域内輸送比率が大であり, 国境を越える道路貨物輸送は低位であるとの 26 ページの指摘と食いちがう。さしあたり, 越境区間では乗用車にくらべてトラックの比率がより高いと解釈するほかない。総じて, いくつかの区間ではトラック比率が 25% 超, 高速道と主な連邦道では 15% 超, 主要区間では 20% 超であった。

重度の渋滞が発生する区間として, A1 (ミュンスター-カーメン *Kamen*, オスナブリュク以北の片側二車線区間: 南北), A2 (ビーレフェルト附近, レクリングハオゼン *Recklinghausen*-オーバハオゼン *Oberhausen*: 南北), A30 (オスナブリュク附近: 東西), A3 (オーバハオゼン-ベーゼル *Wesel*: 南北), B54 (ミュンスター-グローナオ全区間: 南北), ネーデルラント側では A1 (アーペルドールン-デーフェンテル: 東西), A28 (メペル-ズワレ), A50 (アーペルドールン-アルネム), A12 (アルネム-対ドイツ国境), N50 (ズワレ-カンペン *Kampen*) が挙げられている。なかでも A50, A28, A1 のズワレ, アーメルスフォールト, アーペルドールンをむすぶ三角区間は限界に達していると, 報告書は指摘している。ただし, これらの区間はいずれも EUREGIO 域外なので, 本稿では脇へおく。

ここで注目したいのは, ミュンスター-カーメン間 (A1), ミュンスター-グローナオ間 (B54), ビーレフェルト附近 (A2) が, 重度の渋滞が発生する区間とされていることである。これは, ミュンスターラントとオストバストファーレンそれぞれの地域的輸送密度の高さを表しているとみられるからである。なお, A2 のレクリングハオゼン-オーバハオゼンはルール地区内路線なので, 論ずるまでもない。

2030 年には, ネーデルラント側の高速道路が最大負荷時に隘路性をいっそう強めると予測された。ドイツ側でも A1 (ミュンスター-カーメン, ブラームシェ *Bramsche*-ホルトドルフ *Holtendorf*: 南北), A2 (レクリングハオゼン-オーバハオゼン: 南北) もしかりであった。連邦道, 国道も容量限界に達するが, とりわけ負荷過重になると予測されたのが, ネーデルラント側では N35 (アルメロ-ズワレ: 東西), N36 (アルメロ以北), N18 (ファルセフェルト *Varssefeld*-エンスヘデ: 南北), ドイツ側では B54 (ミュンスター-シュタインフルト: 南北), A31-エンスヘデ間 (南北) である。(43-44, 53)

② 鉄道

鉄道は多くの区間が容量限界に近づいており, とりわけ, ドイツ側域の IC, 普通旅客列車, 貨物列車が共用する区間がそうである。EUREGIO 域内で運行頻度の高い区間では一日の運行本数が 200 本を超え, とりわけ拠点駅では 300~400 本/日が発着する。

EUREGIO 域内の鉄道貨物輸送の基軸は, 北部のバートベントハイム/リングエン *Lingen-*

表 11-5 貨物列車本数の増減

線 区	2006/2007	2016
オスナブリュク-レーネ (東西)	55	108
エメリヒ-オーバハオゼン (南北)	60	90
ライネ-オスナブリュク (東西)	70	97
ミュンスター-レクリングハオゼン (南北)	35	44
ライネ-リンゲン (東西)	60	72
オスナブリュク-ブレーメン (南北)	75	71
ハム-ブースト (南北)	45	22
ミュンスター-オスナブリュク (南北)	75	37
ミュンスター-ハム (南北)	70	29
ハム-ドルトムント (南北)	35	12
ミュンスター-ライネ (南北)	60	7

出所：Endfassung, 107 ページ。

ザルツベルゲン *Salzbergen*-ライネ-オスナブリュク-レーネ *Löhne* 路線および南部のベーテュエ線-ゼーフェナル-エメリヒ-ルール地区路線の両軸であり、これにかなりの開きをもってドルトムント-ビーレフェルト-レーネ路線およびルール地区-ミュンスター-オスナブリュク-ブレーメン路線がつづく、報告書は言う。(54)

ここで注目されるのは、表 11-5 に示される貨物列車の本数の増減である。これから見てとられるように、東西幹線のドイツ側区間では貨物列車本数が増えている一方で、ミュンスター-レクリングハオゼン間をのぞく他の区間では、貨物輸送便が減っている。とりわけミュンスター-ライネ間は 60 本から 7 本への激減ぶりである。これは非都市圏 *Fläche* 発着荷の輸送を特定の物流拠点間輸送に合わせるために集約した結果であると、報告書は述べている。しかし、総じてミュンスターを結節点とする南北便の減少ぶりは、はたしてこれだけから説明しきれぬのだろうか。疑問なしとしない。よって、ミュンスターラントの鉄道輸送量の増減の実態の把握は、さしあたり措くほかはない。

貨物列車運行比率においては、表 11-6 で示されるように東西路線が優越している。貨物専用線は、クフォルデン-エメリヒハイム-バートレントハイム間、ベーテュエ線、ミュンスター-ノイベクム-リプシュタト間、ライネ-シュペレ *Spelle* 間であると、報告書は言う。しかし、後述のようにライネ-シュペレ間は廃線になったはずである。この間に貨物線として復活したのであろうか。これの確認もまた課題としてのこる。

設計容量と実際の運航本数とを比較すると、EUREGIO 域内ではミュンスター-リュネン *Lünen* 間、ヘンゲローアルメローデーフェンテル区間、マーリエンベルフ *Marienberg*-ズワレ間が隘路になっており、そうなる可能性が強い区間として、ミュンスター-ハルテルン *Haltern* 間、エンスヘデ-ズフトフェン間、ドゥティンハム-ゼーフェナル間が挙げられて

表 11-6 貨物列車比率の高い線区
(%, 2016 年春)

ゼーフェナル-オーバハオゼン (南北)	60
リンゲン-ザルツベルゲン (東西)	60
オスナブリュク-レーネ (東西)	58
ライネ-オスナブリュク (東西)	58
ライネ-ザルツベルゲン (東西)	50
オスナブリュク-ボームテ (南北)	46
ザルツベルゲン-バートベントハイム (東西)	42
バートベントハイム-オルデンザール (東西)	41
ハム-ビーレフェルト (南北)	34
ハルテルン-ミュンスター (南北)	31

出所：Endfassung, 46 ページ。

いる。2030 年に、とりわけミュンスター-デュルメン-ハルテルン線区の隘路がいつそう深刻になると予測されている。ミュンスター-ライネ間も容量限度に達している一方で、ミュンスター-リューネン間の負荷は BVWP による拡充計画で軽減されようと、報告書は述べている。(46-47, 54)

鉄道網整備は各地で散発的におこなわれており、ドイツ側ではバートベントハイム-ライネ-イベンビューレン-オスナブリュク-ハノーファ区間および東南域が重視されている。ネーデルラント側では Reg. アハテルフクとクフォルデンが重視されている。ドイツ側の東西幹線整備重視は、IC 路線と貨物路線の併用をより合理化するための整備を目的とするものとみられる。ただ見すごすことができないのは、この合理化の一環としていくつかの「貨物輸送取扱施設」*Güterverkehrsstellen* (GvSt) の廃止案が検討されていることである。2016 年春に DB Cargo がこれらの最適配置のための検討資料を公表した。これによれば、EUREGIO 域内にかかる計画では、廃止がバートベントハイム、ベクム、ハスベルゲン *Hasbergen* (Kr. オスナブリュク)、リューディングハオゼン *Lüdinghausen*、ライネ、ライネ-シュタトベルク *Rheine-Stadtberg* の六カ所、規模縮小がエムスデテンシュタト *Emsdetten-Stadt*、ゲオルクスマリーエンヒュテ *Georgsmarienhütte* の二カ所、取扱い変更がア-ハオス *Ahaus*、デュルメン *Dülmen* の二カ所となっている。DB Cargo の経営合理化計画の一環であることは疑いないにしても、GvSt がどのような施設なのか詳細が不明である以上、この評価は控えざるをえない。(40)

③ 水路

ドイツ側域で DEK の全面的改修が足踏みしているのに対して、ネーデルラント側域ではいくつかの閘室の拡張、増設の計画が策定されている。

表 11-7 年間開門通過隻数 (2015 年)

Sambeek	35816	
Weurt	31789	
Friedrichsfeld a)	20574	
Münster c)	19751	21100
Amerongen	16667	
Datteln a)	16155	
Eefde	13113	14600
Spolderssluis Zwolle	12886	15617
Driel	11055	
Bevergern	8277	8150
Delden	7998	8740
Meppelerdiepbrug b)	6917	
Herbrum a)	6205	
Dörpen	5064	
Meppel zuid	3973	
Henrichenburg c)	2648	3700
Aadorp	2003	
Doesburg	1962	
Hollage/Haste	1220	2220
Hengelo	847	1150

注：(1) 局地的地名が少なくないので、原語で表示する。

(2) a) 貨物船のみ、b) 2012 年、c) 2013 年。

(3) 右欄は 2010 年の数値

出所：Endfassung, 49-50 ページ。

EUREGIO 域内外の開門通過船舶数は、表 11-7 で示されるように、847 隻（ヘンゲロ）から 35000 隻以上（サムベーク *Sambeek*）とばらつきがあり、平均 9800 隻 / 年である。2010～2015 年はベフェルゲルン *Bevergern*（DEK のライネ附近）の 2% 増を除き、すべて減少した。その原因の説明はない。大部分の開門の稼働率は通年で中程度である。しかし、ベフェルゲルン、エーフデ、ミュンスター、スポルデルスライス *Spoldersluis* では容量限界を超えることがある。ベフェルゲルンとエーフデの開門改修で負荷率はいったん減るだろうが、エーフデでは再び高まるおそれがある。スポルデルスライスの隘路は改修により当分は正常化するとみられる。

大型化する船舶（延長 110 m, 幅 11.45 m）は、古い開室の許容容積を超える。フレーセン *Gleesen*, ハセルテ *Hasselte*, ロデ, フェンハウス *Venhaus* の国による改修計画は、船舶大型化への対応にほかならない。ホラヘ / ハステでの同様の改修の動きもこの事由による。ともあれ、エーフデ開門が改修されれば、デルデンの開門改修が中期的に必須になる。(49-50)

(7) 小括

以上、2010年代半ばのMONS域=EUREGIO域の輸送機関別の構造基盤、運航状況、隘路を検討してきた。その結果浮かびあがってきた論点を、ここでまとめておきたい。

第一に、MONS域北部を東西に貫通するネットワーク都市-オスナブリュク間区間が貨物輸送の基軸をなし、しかも通過・再移出輸送が卓越する意義を具えることからして、これがラントスタト-ベルリン間の大陸部ヨーロッパ物流幹線の一区間として機能していることがほぼたしかめられた。かかる長距離輸送軸の一区間の中継機能は、本連稿(1)で提示した原経済圏の外縁(漸移地帯)に立地する中心地点の三属性、すなわち自律性、中間地性、結節性の空間作用とみなすことができる。

第二に、この東西基軸と四地点(エンスヘデ、バートベントハイム、ライネ、オスナブリュク)で南北軸が交差しており、これら南北軸がいずれもミュンスターを經由することがたしかめられた。これから、中核と外縁をむすぶ中間点としてのミュンスターの固有な空間機能を見てとることができる。

第三に、ライン-ルール地域からベルリン方面へ向かうベクトルを秘めたもう一本の東西軸の存在が浮かびあがってきた。それは、EUREGIO域の東南端を斜交してビーレフェルトを経てレーネで、EUREGIO域北部を横断する東西軸と合流する物流軸である。これは、オスナブリュクの東南に位置するビーレフェルトが、NRUWの漸移地帯上に位置するのではないかとの推測を誘発する。

第四に、ミュンスター-オスナブリュク線がライン-ルール地域-ハンザ都市間の物流軸の一線区であるように、ミュンスター-ライネ線がライン-ルール地域-エムデン間物流軸の一線区であることに照らして、オスナブリュク-ラントだけでなくグラフシャフト-バントハイムもまた、ミュンスターラントとの地続き効果により、ライン-ルール地域に連結していると見られる。このことから、ミュンスターがNRUW内でトゥウエンテ・ネットワーク都市およびオスナブリュクとは異なる関係位置にあることが浮かびあがる。ライン-ルール地域へ向かうミュンスターのベクトルは、MONSの他の両都市域とくらべてはるかに強いようなのだ。

第五に、総じてネーデルラント側域では水路の比重が、ドイツ側域では鉄道の比重が相対的に大きいことが明らかになった。ネーデルラントを「陸のネーデルラント」と「海のネーデルラント」とに大別できるとはいえ、前者でさえ、ドイツとくらべると水路の意義がより大きいのだ。とはいえ、MONSを構成するドイツ側の両都市、ミュンスターもオスナブリュクも水運都市であることは、この両市の具えるネーデルラントとの経済地理的親和性を示唆している。

以上の論点を念頭に置きながら、ほぼ同時期におこなわれたエウレギオの別の企画の調査報告書を次に分析する。

12 EUREGIO Spoorregio / Schienenregion

(1) 企画概要

INTERREG VA 総合企画“Deutschland-Nederland”の枠組みで実施された別の個別企画“EUREGIO Spoorregio / Schienenregion”は、ERDFの補助金を得て2016年1月から23ヵ月かけて実施された調査・分析である³⁾。Prov. オーフエルエイセルが主導し、協力機関はベントハイム鉄道、IHK ノルトベストファーレン、IHK オスナブリュク-エムスラント-ベントハイム、Lkr. グラーフシャフトベントハイム、Lkr. オスナブリュク、ミュンスター、オスナブリュク両市、ミュンスターラント近距離鉄道旅客輸送目的組合 (ZVM)⁴⁾、Prov. ドゥレンテ、Reg. トゥウエンテであった。協調資金拠出機関は、オーフエイセル、ヘルデルラント、ドゥレンテの三 Prov., Ld. Nds. 官房、Ld. NRW 経済省であった。

本企画は四つの個別企画から成り、EUREGIO 自身の総括報告とともに、調査を受託した二つの調査機関からの結果報告書が公表されているので、これらを資料として利用する。本企画は、アムステルダム-ベルリン間の東西軸 IC 鉄道路線とこれに接続するドイツ・ネーデルラント国境地域鉄道路線とを、本線・支線が一体化した鉄道網として捉え、この機能向上のためにほどこされるべき措置の策定を目的とする。前出の *EUREGIO Güterkorridor* 企画が貨物輸送を対象としたのに対して、本企画は旅客鉄道輸送に焦点をあてる。そのため EUREGIO 域の空間動態にかかる現状と問題状況を、人流の側面から検討することになる。

本企画を構成する四企画は、①エメン-ノルトホルン-バートベントハイム (ライネ) 区間の鉄道接続、②ズラレ-エンスヘデ-グローナオ-ミュンスター区間の鉄道接続の最適化 (直通化)、③アムステルダム-ヘンゲロ-オスナブリュク-ベルリン区間の東西幹線の高速化と改善、④ FMO 連絡便の改善、以上である。

各個別調査報告の検討に入る前に、ここでもまた留意すべき点を挙げておく。総括報告は、EUREGIO 域には重要な都市域がすくなくならずあるとして、ミュンスター、ネットワーク都市トゥウエンテ、オスナブリュク (St. および Lkr.)、Lkr. グラーフシャフトベントハイム、Kr. シュタインフルト、Kr. ボルケン、Reg. エメン / クフォルデン、ズラレを列記している。この記述は、二ヵ所で注釈を要する。

第一は、ネットワーク都市トゥウエンテが「エンスヘデ、ヘンゲロ、ボルネ *Borne*、オルデンザール、アルメロから成り、総人口は 369000 人を数える」としていることである。1980 年代の「都市連合の三角形」発足期の三頂点の一つは、エンスヘデ、ヘンゲロ両市だけであり、前出の *Güterkorridor* 企画ではアルメロが加わり三市構成だった。これに対して、本企画では、さらにボルネ、オルデンザールが加わり五市構成になっている。ここで注目されるのは、エンスヘデを除く四市がアムステルダム-ベルリン間東西幹線のトゥウエンテ

線区内に連鎖しているのに対して、Reg. トゥウエンテの主都エンスヘデはこの東西幹線からはずれ、これとヘンゲロで接続する支線区に位置することである。エンスヘデが国境をはさむグローナオを經由して、ミュンスター、さらにルール地区を指向することは明かである。この本線・支線関係は、Reg. トゥウエンテが具える二本の東方ベクトルのうち、ヘンゲロからオスナブリュクを経てベルリールンへ向かうベクトルが、ミュンスターを經由してラインルール地域へ向かうベクトルに優位することを含意する。これは、ネーデルラント側からみたミュンスターとオスナブリュクの位置付けの違いを窺わせるものである。それはまた、NRUW における両市の関係位置の相違を反映しているとみることができよう。

第二は、「外周部に」*am äußersten Rand* というあいまいな表現ながら、ズラレが、事実上、EUREGIO 域の構成地域とされていることである。すでにみたように、ズラレは現時点で EUREGIO に未加盟であった。それにも拘わらず本企画が Prov. オーフェルエイセルの主導で起案、実施されたことは、当 Prov. の主都ズラレを EUREGIO 加盟団体に準ずるとみる認識が一般にひろがっていたことを物がたる。前出の Güterkorridor 企画でもズラレを EUREGIO 域の「周辺」*Einzugsbereich* に位置するとして、EUREGIO 加盟の諸都市と事実上同等にあつていることを見たが、本企画でもそれは変わらない。すなわち、EUREGIO に加盟しているか否かをとわず、ドイツ国境とエイセル河には含まれたトゥウエンテとサラント *Salland* を一体としてとらえる地域観念がひろがっていることが窺われるのだ。それはまた、エイセル河を境とするネーデルラント国土の東西分立構造の反映でもあろう。

以上を留意しながら、各個別企画の検討に入る。

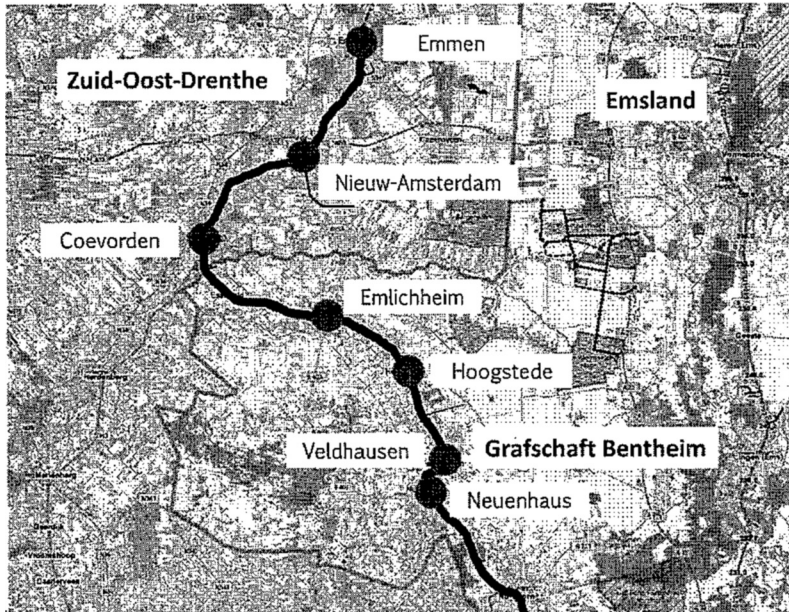
(2) エメン-ノルトホルン-バートベントハイム (ライネ) 鉄道接続

① 地域概況

本企画については、EUREGIO の総括報告と併せて、ベントハイム鉄道 AG, Lkr. グラーフシャフトベントハイム, Prov. ドゥレンテの委託を受けて、ハノーファの CIMA 地域経済研究所 GmbH およびフローニンゲン大学経済地理学科が作成した調査報告書を、資料として利用する⁵⁾。

1970 年代半ばにグラーフシャフトベントハイムの大方の地域で近距離旅客鉄道輸送 SPNV が休止された後 40 年間、既存の鉄道網は貨物線として利用されるだけだった。Lkr. グラーフシャフトベントハイムの大部分の都市やゲマインデの近距離旅客輸送 ÖPNV はバス輸送に切りかえられた。ÖPNV の供給不足は通勤者にいちじるしい制約をもたらし、自家用車通勤の著増をまねくにいった。しかし、近年の Nds. における SPNV 復活の波に乗り、当線区も旅客輸送の再開計画が進んでいる。2015 年 10 月に Nds. とベントハイム鉄道との間に協定がむすばれ、Nds が費用の大部分を引きうけることで、2018 年 12 月ノイエン

図 12-1 ノイエンハオス-エメン延伸路線



出所：Endbericht, 4 ページ。

ハオス-バートVENTハイム間の SPNV の再開が決まった。ひきつづきノイエンハオスから 40 km 北方のネーデルラントのエメンまで延伸する構想 (図 12-1) が検討されている。(3)

エメン-ライネ間鉄道路線は、まだ TEN-T 戦略に組み入れられていない。一方で、BVWP 2030 の枠組みで、バートVENTハイム-(ライネ)-レーネ区間は 200 km/h 走行を可能にするため改修されることになっている。そうすると、エメン-バートVENTハイム間路線は高速幹線に接続する支線として機能しうることになる。(9)

Lkr. グラーフシャフトVENTハイムの中位中心地点は、ノルトホルン *Nordhorn*、ライネ、リンゲン、メペンで、とりわけクライス主都ノルトホルンは人口約 52000 人で、Lkr. の経済・購買・サービスの中心地として、部分的に上位中心地点の機能がはたらいっている⁶⁾。ネーデルラント側のエメンは人口 85000 人の工業都市であり、Vlinderstad Emmen Centrum によりネーデルラント北部で最大の屋根付き商店街を備える。また、A37 により西側ホーフフェーン方面および東側対ドイツ国境方面とむすばれるため、ネーデルラントの対ドイツ・スカンディナーヴィア輸出の拠点の一つになっている。(11) 前記の 11 (5) で見たように、道路輸送においてエメンはアルメロ・ヘンゲロとならび、もう一本の東西幹線の基点なのだ。

Nds. 西部は 2000 年代以降人口増加傾向をたどり、とくにニダグラーフシャフトVENTハイム (グラーフシャフトVENTハイム西北部) ではネーデルラント人の流入が目だった。

ドイツ側域の不動産価格と生活費が比較的低い上に、ネーデルラント人年金生活者に対する税法上の優遇が国境附近への移住をうながしたからである。しかしここ数年来、不動産価格の差異がちぢまり、またネーデルラント人年金生活者への課税方式が変わったため、2011年以降、ネーデルラント人流入の伸びがとまった。それでも外国人 18000 人のうち 10000 人をネーデルラント人が占めている。日常生活上この地域では国境は事実上存在していないと言ってよい。

他方、ネーデルラント側域の人口動態は停滞しており、Reg. サイトオーストドゥレンテの人口は約 170000 人で変動がない。2035 年までの予測では、ネーデルラント側域だけでなく、Lkr. グラーフシャフトベントハイムも人口減少が見込まれていた。(16-17)

国境をはさむ両国側域とも中期展望で人口減少が予測されている状況下で、地域活性化の手段として旅客鉄道便の再開が構想されたことになる。沿線人口減少と鉄道便の衰退との悪循環の逆転をめざす旅客便復活・延伸策の根拠は、当路線がバートベントハイムで東西幹線に接続し、これの支線として機能することから期待しうる効果に求められよう。

② 雇用状況

本地域で就業者数は、エメン (46500 人)、ノルトホルン (20600 人)、クフォルデン (14000 人) で、エメンが突出している。ノルトホルンでは通勤者の流出入が均衡しているのに対して、バートベントハイムでは流入通勤者がはるかに多い。近隣都市では、リンゲン (26000 人)、メペン (18000 人) が比較的多い。2008 年以降の経済危機にも拘わらず、バートベントハイムとビートマルシェン *Wietmarschen* は経済成長をつづけ、グラーフシャフトベントハイムの他の地域も比較的早く復旧した。この雇用増の担い手は、健康、社会保障、商業、交通、物流である。これに対してネーデルラント側域の雇用水準は、停滞もしくは下降から脱しえていない。これはとりわけ Philips Lighting (エメン) が 2016 年末の操業停止を決定したことが響いていると、報告書は述べている。(19)

③ 期待される効果の総覧

再開予定のバートベントハイム-ノルトホルン-ノイエンハオス間 SPNV をさらにエメンまで延伸することで期待される効果を、報告書は以下のように総括する。

(i) 交通・地域上の効果

- バートベントハイム、ノルトホルン、エメン三市の鉄道接続が生むシナジー効果。
- グラーフシャフトベントハイムのなかでも後進地域ニーダグラーフシャフトベントハイムの経済成長の促進。
- RB61 および東西 IC 幹線との接続による支線機能の向上。

(ii) 経済効果

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (5)

- 鉄道開通による企業の立地条件の改善，沿線不動産価格の上昇。
- SPNV の北方への延伸により，新しい労働力供給源の開発。大学が立地するエメンへの直通により専門的人材供給源への接近。
- 地元住民に今までより弾力的な雇用機会を創出。

(iii) 人口動態効果

- 住宅地需要の増大。
- 定住者増加もしくは専門的能力を具える若年層の居住を促し，域外流出の食い止め。
- ネーデルラント人の定住促進。

(iv) 観光・保養立地

- 新観光客層の誘引。ネーデルラント人観光客の招致。
- 湯治・自転車旅行客の増加。
- 日帰り旅行客の増加。(65-66)

以上の期待効果をふまえて，ここでノルトホルン-ノイエハオス旅客鉄道便の再開と，これを国境を越えてクフォルデン/エメンまで延伸することの意義を考察する。この構想はまず，NRUW の外縁に位置すると目されるノルトホルンの位置特性，自律性と結節性を反映しているとみられる。かかる解釈は，NRUW の北側にひろがり北海岸域にいたる人口希薄な北ドイツ低地平原 *Norddeutsches Tiefland* に散在する小都市の関係位置を，どのように捉えるべきかという基本的問題を誘発する。これまでの漸移地帯の検証作業において，漸移地帯の外部空間もしくは原経済圏と孤立大都市圏の間の「隙間空間」は視野の外におかれてきた。しかしこの問題は，北海岸域からバルト海岸域にかけてひろがる北ドイツ低地平原の海岸域の経済地理的意義を，孤立大都市圏が点綴する北ヨーロッパに固有な地勢景観の理解とあわせて把握することを要する重い論点なのだ。これを留意した上で，本計画が漸移地帯の位置特性が表出した事例とみられる理由を，以下敷衍する。

本鉄道路線のドイツ側基点ノルトホルンは，Lkr. グラーフシャフト ベントハイムの主都である⁶⁾。この Lkr. はミュンスターラント北部に直接するエムスラントの最南部を占める。この Lkr. の西北部，ネーデルラント側へかんぬき状に突きでた地域，ニーダグラーフシャフトベントハイムを東南から西北へ貫流するフェヒテ *Vechte* (ネーデルラントではフェヒト *Vecht*) 川沿いに，ノイエハオスを経て国境を越えた地点に，クフォルデンが位置している。アルメロから国境沿いに北上してきた鉄道路線は，このクフォルデンを経てエメンにいたる。エメンは Prov. ドウレンテの最大都市である。国境と平行して北流するエムス河の中流部とフェヒト (フェヒテ) 川に挟まれた地域に「ブルタンガーモール」*Bourtanger Moor* と呼ばれる低地湿原がひろがっている。この湿原地帯のただなかに位置するエメンは，かつてネーデルラント東部の泥炭出荷拠点として，北部のフローニンゲン (Prov. フローニンゲンの主都) やアセン *Assen* (Prov. ドウレンテの主都) への泥炭供給基地であった。泥

炭資源を基盤にした化学産業の集積は、塗料製造大手の AkzoNobel の進出をまねくにいった。「泥炭化学」の展開はネーデルラントに固有な現象かもしれない。

このエメンとの鉄道接続が目ざされているノルトホルンは、東西幹線上のパートベントハイムから直線距離で 15 km 北方に位置し、これと鉄道でむすばれているだけでなく、アルメローノルトホルン運河 *Kanaal van Almelo naar Nordhorn* によりアルメロと、エムス-フェヒテ運河 *Ems-Vechte-Kanal* によりエムス河とむすばれている。ノルトホルン、ライネ、ヘンゲロは正三角形に近い二等辺三角形の頂点をなしており、かかる地域交通網における卓越した結節性からして、ノルトホルンもまた NRW の外縁に位置する他の諸都市とともに、自律的に周辺の小中心地点とむすんで粗目の交通網を結(す)いていることが窺われる。ただし、この地域的交通網の意義は、何よりもノルトホルンが東西幹線上のパートベントハイムと直結していること、すなわち東西幹線の支線として機能しうること求められよう。ミュンスターを經由して NRW の中核、ライン-ルール地域との接続が期待されているわけではないのだ。ここに、外縁(漸移地帯)上に位置する都市の特性が表れている。

(3) ズラレー-エンスヘデ-グローナオ-ミュンスター接続の最適化・直通化

ここでは、EUREGIO による総括報告および四企画のうち三企画の調査結果を収録している railistics / Goudappel Coffeng の報告書を併せて、資料として利用する⁷⁾。ページ数の記載は後者にだけあるので、以下、引用ページ数の記載は後者の場合にかぎる。

当企画は、ズラレー-エンスヘデ-グローナオ-ミュンスター路線の最適化とエンスヘデ-ミュンスター間電化計画に二分される。後者が前者の前提条件となるので、まず後者が検討対象になる。

近年、ミュンスター-エンスヘデ間の輸送人数は増加傾向をたどっている。2015 年の年間輸送人数は 625000 人で、2030 年に 755000 人と予測され、ズラレー-ミュンスター間の直通運転が実現すればさらに 310000 人の増加が見こまれた。しかし、エンスヘデ-グローナオ間は単線であり、しかも未電化である。(42-43) そのため、とくにドイツ側線区で容量隘路が生じている。しかし、現在の軌道では 3 両超の気動車の充当はできない。また、エンスヘデ-グローナオ間はホーム長の制約のため 2 両連結が限度である。この制約打破のためには二階建て電車の供用しかなく、これはこの路線の電化を前提とする。

本調査部会は共同企画者の ZMV を介して、軌道管理者である DBNetzAG による当線区電化の実施可能性にかかる調査をおこなった。その結果、当線区の電化に要する初期費用は約 7600 万 € (建設費が 6400 万 €, 調査費が 1200 万 €) と見つめられた。ディーゼル車を電車に置きかえれば、年間 1625t (32%) の CO₂ 排出量削減効果が見こまれ、エネルギー費用の削減とあわせて年間 80 万 € の節約が可能であるとも予測された。なお、この調査の枠組みでは、30 分間隔運行のためのミュンスター中央北駅の改装(ほぼ完成)とアルテンベ

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (5)

ルゲ *Altenberge*-ノルトバルデ *Nordwalde* 間の複線化計画を除き、ミュンスター-エンスヘデ間の複線化と今後のダイヤ編成は検討されていない。

輸送人数の増加については、ミュンスター-エンスヘデ線区の電化によりズワレ-エンスヘデ間急行便をミュンスターまで延伸することが可能になるため、輸送人数は4万人/年増、エンスヘデ-グローナオ線区では7万人/年増と予測された。ズワレ-エンスヘデ間はすでに電化されており、ディーゼル車充当は順次削減され、2017年12月10日以降は電車のみの運行の予定になっていた。

現行のエンスヘデ-ミュンスター間の事業認可は2026年12月半ばまで有効なので、この期限満了を待ってはじめて電車充当への転換が可能になる。他方で、ズワレ-エンスヘデ間の鉄道事業者 Syntus への免許の発効が2017年12月10日で、有効期間は15年(2032年12月まで)である。よって、ミュンスター-エンスヘデ間の電化およびミュンスター-ズワレ間直通便開通の目標時期を2026年12月にするためには、ズワレ-エンスヘデ間鉄道事業者との調整が必要となる。(40-43)

報告書にもとづく以上の現状と予測をふまえて、本企画の意義を以下、考察する。

すでに触れたように、トゥウエンテ・ネットワーク都市のうち、国境に直接するエンスヘデは、ヘンゲロ-オスナブリュク東西幹線からはずれており、ヘンゲロから分岐する支線でこれに接続しているにすぎない。これが示唆するのはエンスヘデが直接向かうのはオスナブリュク方面ではなくミュンスターであることから、エンスヘデのベクトルがミュンスターを經由してライン-ルール地域へ指向していることは明らかである。両市はかかる関係位置にありながら、両市間のドイツ側区間にいまだに高速道がなく、連邦道 B54 でむすばれているだけである。ネーデルラント側域のアルメロからの高速道 A35 は、エンスヘデで行きどまっている。すでにみたように、B54 はつとに容量限界に達しており、そのため B54 の拡充改修に加えて、エンスヘデ-ミュンスター間の旅客鉄道便の拡充が現実的政策課題になるのだ。

さらにまた、Prov. オーフェルエイセルの主都ズワレをエンスヘデを經由してミュンスターにむすぶ、直通便開設構想も注目される。それは以下の理由による。

ズワレはライン河の分流エイセル河が北上してズワテルワートルと分流する地点に位置し、しかも後者に注ぐフェヒト川(ミュンスター西郊が水源)の合流点に挟まれている。すなわち、ミュンスターとズワレが鉄道路線で直結すれば、これはフェヒト川の水源地と本流への合流点とが鉄道で接続することを意味する。これはミュンスター-ラント、トゥウエンテ、サラントを貫通する河川軸による流域としての等質空間性を鉄道路線の開通が可視化する効果を生む。地勢が経済的地続き効果を生む最も強固な基盤であることは、交通技術がいかに進歩しようと変わりはない。

さらにまた、エンスヘデはズワレとミュンスターをむすぶ南北軸(正確には東南・西北

軸)の中継点として、アルメロ・ヘンゲロはアムステルダムからベルリンへ向かう東西軸の中継点として、それぞれ機能する。よってトゥウエンテ・ネットワーク都市を一体化してみるならば、ここで二本のベクトルが交差することになる。これは、ミュンスターからブレーメン・ハンブルクへ向かう南北軸(正確には西南・東北軸)とアムステルダムからベルリンへ向かう東西軸との交点に位置するオスナブリュクと対称を成す。エンスヘデを経て西北へ、オスナブリュクを経て東北へ向かう二本の放射線状ベクトルの起点がミュンスターにほかならないのだ。それは、NRUWの中核たる南隣のラインルール地域から発する引力の北方ベクトルを受けて、これを二方向へ放射する作用であり、NRUWの周域に位置するがゆえに可能な、ミュンスターに固有な空間作用と行うことができよう。

さらにまた、ズラレ-ミュンスター間の鉄道直通は、オーフェルエイセルとミュンスターラントとの歴史地理的親和性に根ざしたものと見ることができ、これはまた、ネーデルラント国土がエイセル河の東西で異なる歴史風土に二分されることを物がたると言ってよからう。

(4) アムステルダム-ヘンゲロ-オスナブリュク-ベルリン東西幹線の高速化と改善

本総合企画の四個別企画のうち「アムステルダム-ヘンゲロ-オスナブリュク-ベルリン東西幹線の高速化と改善」は、本総合企画の中心をなすものであるが、本稿では、これの立ち入った検討は省くことにする。本稿の基本関心は、NRUWにおけるMONSの関係位置をたしかめることにあり、ヨーロッパ横断IC路線の一線区としてのEUREGIO域の役割の検討には重きを置いていないからだ。

ただし、言及をはぶくことができない点がある。それは2017年12月にビーレフェルトからバートレントハイムまでのRB61が、ヘンゲロまで延伸したことである。この路線のヘンゲロ-オスナブリュク区間は、まさにIC東西幹線の一線区にほかならない。RB61のヘンゲロまでの延伸は、Prov.オーフェルエイセルの委託を受けてベストファーレン-リペ近距離交通目的組合(NWL: *Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe*)、およびLd.ニーダザクセン近距離交通会社(LNVG: *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen*)が事業者となり、ヘンゲロ-ビーレフェルト間の毎時運行を開始した。当路線の開通により、トゥウエンテからオストベストファーレンにいたる諸地域が直通鉄道路線でつながったことになる。

EUREGIOの鉄道政策がこの東西幹線に焦点を当て、これの一線区としてのEUREGIO域内区間の拡充、整備に最重点を置こうとしていることは疑いない。しかし、それだけにとどまらないことが、調査結果から浮かびあがる。IC長距離旅客列車、中・近距離地域旅客列車、貨物列車という営業速度が大幅に異なる複数の列車種が同一路線で運行している線区では、ダイヤ編成がきわめて困難な課題になるからだ。このことは、本区間の域内交通需要の大きさを物がたるものでもある。すなわち、ヘンゲロ-オスナブリュク間線区は単なる高速ICの通過区間ではなく、域内の生活路線でもあるのだ。これは、NRUWの外縁上にあ

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (5)

るヘンゲロからオスナブリュク間の諸都市が、相互に自律的な地続き効果を活かしあえる連鎖上の位置にあることの表出でもあろう。

さらにまた、この事業は、とりわけビーレフェルトのNRUWにおける関係位置をさぐる手がかりを与えてくれる点で、意義ぶかい。当路線は、ミュンスターラントの北・東限を画するトイトブルク山地に沿って延びているからだ。トイトブルク山地は、イベンビューレン附近からリペ川 *Lippe* の水源地、バートリペシュプリング *Bad Lippespringe* までつづき、これにつながるエゲ山地 *Eggegebirge* がさらに南方へザオアラント *Sauerland* まで延びている。この両山地はライン河水系とベーザー河水系の分水界を成しており、かかる地勢はNRUWの外縁(漸移地帯)が東部から南部へ延びる方向の見通しを立てる上でひとつの拠りどころとなる。

(5) FMO 連絡便の改善

本調査時点で、FMO 行き的高速バスがミュンスター中央駅およびイベンビューレン駅から運行していた。夏期にはオスナブリュクからの高速バス便が組まれた。そこで、FMO とバス・鉄道との連絡便の改善を目的にして、ヘンゲロ-ライネ間およびエンスヘデ-ミュンスター間の各鉄道線区との連絡の可能性が検討された。

2017年12月にRB61がパートベントハイムからヘンゲロまで延伸したことにより、ヘンゲロからFMOまでの連絡が改善された。イベンビューレンでの空港バスへの乗換え時間は7分で、ヘンゲロから90分でFMOに到達できるようになったからだ。これに照らして、トゥウエンテとFMOとの連絡改善を目的とする調査結果にもとづき、エンスヘデ、ライネからのFMOへのバス直通便開通の実施可能性の調査、およびバス運行を需要に適合させるためのバス事業者(Flirbus等)との交渉を、railistics/Goudappel Coffengは提案している。

なお、当時はネーデルラントからFMOまでの直通連絡便がなく、エンスヘデからは公共交通機関で2時間12分かかった。2017年12月以降も約30分短縮されただけである。そのため、ネーデルラント人利用客は5%にとどまった。(47-48, 51-52, 54)ネーデルラント人利用客の少なさは、トゥウエンテ空港民間空港化にFMO側が執拗に反対してついに計画撤回に追いこんだことを考えると、まことに皮肉な現象である。しかし、ネーデルラント人客の少なさばかりではない。近隣空港、とりわけドルトムント、パーダボルン *Paderborn* の両空港との競合もしくは住み分けも浮かびあがる。表12-1から見てとられるように、ルール地区に立地するドルトムント空港の利用客数がFMOの2倍以上に上るのは当然としても、パーダボルンの規模がFMOの規模にほぼ匹敵していることは注目に値する。これから、オストベストファーレンがパーダボルン空港の商圏に属することは推定に難くないからだ。オストベストファーレンの中心地ビーレフェルトはFMOまでの距離が85.1km、公共交通機関利用による空港までの所要時間は1時間54分もかかる。したがって、ビーレフェルト

表 12-1 空港利用客数・便数

		2014	2015	2016
FMO	利用客数	894390	815005	781753
	便数	34844	33515	34479
パーダボルン	利用客数	764000	772000	706268
	便数	35300	36500	33631
ドルトムント	利用客数	1965723	1985379	1918898
	便数	30266	31687	29208

注：便数は貨物便を除く。
出所：Endbericht, 49 ページ。

圏の住民の利用空港は比較的近いパーダボルン空港とみてよからう。(51) そればかりか、オスナブリュクを FMO にむすぶ直通バス便も夏期限定の臨時便しかないことを考慮すると、オスナブリュガーラントの南部は FMO ではなく、パーダボルン空港の商圏に属すると推定される。これは何を意味するか。ミュンスターラント南部がドルトムント空港の、オストベスタファーレンがパーダボルン空港の、トゥウエンテ、ネーデルラント東北部がアムステルダム-スヒプホル（レーリスタト）空港の商圏にそれぞれ属するとすれば、FMO 固有の商圏はミュンスターラント中・北部からエムスラント南部（オーバグラーフシャフトベントハイム）に限られることになる。それは FMO がミュンスターラント中・北部の地域的結節点として機能していることでもある。FMO はミュンスター市とならぶミュンスターラントの最上位中心地点と言えるのだ。

13 オスナブリュガーラントの関係位置

本稿では「都市連合の三角形」=MONS の構成諸都市の NRW における関係位置をさぐるために、輸送部門にかかる二つの EUREGIO 企画による調査の結果報告書を資料として利用し、これらの分析を進めてきた。その結果、一方でトゥウエンテ・ネットワーク都市とオスナブリュク、他方でミュンスターが範疇的に異なる関係位置を占めることを、ある程度検証しえたと判断する。

ここで、以上の作業を補強するために、オスナブリュガーラントの地域ベクトルをいくつかの事例によってたしかめたい。資料として利用するのは、オスナブリュガーラントの郷土誌に収録された四本の論文である⁸⁾。

(1) 輸送業者 August Frye の事業展開⁹⁾

1921 年にオスナブリュクで輸送業を始めた August Frye（「フライ」と読むか「フリー」

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (5)

と読むか不詳。よって以下、原語で通す)は、当時、旅客・貨物(郵便をふくむ)輸送を独占していたライヒ鉄道とライヒ郵便の事業範囲の隙間をねらい、鉄道駅と顧客先とを直結する貨物集配便の事業を始めた。(10) やがて木材を伐採地から製材所へ直送する事業にも手をひろげ、半径 50 km 圏内では鉄道便より速くかつ効率的に木材を搬送する態勢を整えるにいたった。(12) 1920 年代半に馬車輸送からトラック輸送に切りかえ、1930 年代後半には大型トラック隊を編成し、長距離輸送体制を敷いて、ブレーメン、ハンブルク他の北海港湾都市、レーバクゼン (Agfa, Bayer), デュセルドルフ (Henkel) その他のライン-ルール地域、ロイナ *Leuna* (ザクセン-アンハルトの工業都市) 地区に積替え拠点 *Relationen* (Umschlagpunkte を意味する業界用語だと、著者は言う) を置いた。そのため同業者と提携し、「ドイツトラック輸送連合」(DKS: *Deutsche Kraftwagen Spedition*) を結成した。(15-17)

二次大戦後の最初の長距離輸送は、デュセルドルフのヘンケル工場から調達した石鹼原料の搬送であった。また、長距離・梱包貨物輸送のために DKS を復活した。(20) 1951 年には BP の石油製品をタンクローリで輸送する事業に参入し、1953 年にルール地区のグラトベク *Gladbeck* に開設した営業所に 6 台のタンクローリを配置して、ライン-ルール地域の給油所へ石油製品を配給した。さらに GASOLIN と ARAL も取引先に加え、リンゲンとブレーメンにある両社の精油所近くに営業所を構えた。(20)

以上の略史から、オスナブリュクに本拠を置いて宅集配便事業をはじめたベンチャー企業が、ライヒ鉄道、ライヒ郵便の市場支配の隙間を縫い長距離トラック輸送分野に参入して企業成長を遂げ、さらに、戦後は石油元売り会社と提携して石油製品配送事業に重点を移し、西ドイツの急速なモータリゼーションに貢献したことが判る。その Frye の主たる商圏はライン-ルール地域にほかならなかった。他方で、石油製品の仕入れ先のハンザ都市にも事業拠点を構え、ライン-ルール地域と北海岸域とをむすぶ長距離道路輸送の担い手として機能した Frye は、NRUW の漸移地帯上に位置するオスナブリュクに立地する企業としての固有のベクトルを表出した好事例と言えよう。

(2) オーバハオゼン-ライネ-クバーケンブリュク鉄道路線の開通と廃線¹⁰⁾

1879 年に開通し、1988 年に廃線になった当路線は、「ルール工業の誕生の地」オーバハオゼンとクバーケンブリュク *Quakenbrück* を直結し、クバーケンブリュクで、ハムからミュンスター、オスナブリュクを経てオルデンプルクにいたる本線と連絡する。ルール地区と北海岸域 (ビルヘルムスハーフェン *Wilhelmshaven*, ブレーメン) とを最短距離でむすぶことを目的としたライン鉄道のこの新路線は、1879 年 7 月に 30 台の蒸気機関車の充当をもって開通した。(23-25)

ここで、沿線住民のブリューネ *Brüne* なる酪農家の事例が紹介されている。かれは、

1910 年ごろ、ライネの一駅北隣のシュペレ *Spelle* から毎夕最終便で 6~8 缶の牛乳をルール地区向けに積みだし、これは翌朝には顧客の許にとどけられた。ちなみに、1897 年 5 月 1 日のダイヤによると、シュペレ-オーバハオゼン間の営業距離は 115.1 km、所要時間は 4 時間 11 分、よって平均時速約 27.5 km となる。ブリューネは何戸もの契約農家から牛乳を調達し、集荷を大型犬に曳かせた荷車でシュペレ駅まではこんだという。(26) 20 世紀初頭、ライネ近辺の酪農村がルール地区の牛乳需要に応える供給地の一つになっていた事例である。

当路線は当初複線にする計画であったが、ミュンスター-オスナブリュク-ブレーメン・ハンブルク路線が優先されて複線化にいたらなかった。それだけでなく、ルール地区とブレーメン・ハンブルクとを最短距離でむすぶ軍事的機能への警戒が、ベルサイユ条約で複線化が禁止される事由になったことも興味ぶかい、事実、二次大戦中この単線は軍用線として活用されたため、甚大な空爆被害が発生した。(28) 他方で、当路線には電信線等の線路脇の障害物がなかったため、通常路線では搬送不可能な大型貨物を搬送でき、「超大型貨物輸送列車」*LÜ-Züge* (*Züge mit Ladenmaßüberschreitung*) と呼ばれた列車で、冷戦期には戦車などの搬送に重用された。そのため、当路線は「NATO 鉄道」とも呼ばれたという。(29) ヨーロッパにおける鉄道が、旅客・商品輸送だけでなく、軍用鉄道としても機能してきたことを見落としてはなるまい。しかし、当路線は 1969 年に旅客輸送が廃止され、1992 年をもって貨物輸送も廃止された。冷戦終了とほぼ期をおなじくして廃線となったことになる。(29-30)

ここで興味深いのは、ルール地区と北海岸域港湾都市との接続はミュンスター-オスナブリュク路線が優先され、ライネ経由がこれの補完にとどまったことである。これはおなじく NRUW の漸移地帯上に位置していても、ライネのルール地区へ向かうベクトルがオスナブリュクのそれにくらべて弱いことを示唆するものだろう。それは、ライネにおいては東西ベクトルが南北ベクトルに優越することの裏返しでもある。

ライネのこの東西ベクトルは歴史的に規定されている。ハノーファー王国がプロイセン王国に合併される前、両王国の協定により、両王国が共同でエムデン-ライネ-ミュンスター間の南北路線を、プロイセンがオスナブリュク-イベンビューレン-ライネ間の東西路線を建設することが決まった。これにより、ライネが南北・東西路線の結節点の地位を獲得した。しかし、プロイセンの鉄道建設検査官 *Eisenbahnbauinspektor* の W. Glünder は、1872 年になっても、アムステルダム-ズラレ-リンゲン-フレーレン *Freren*-ディープホルツ *Diepholz*-ハノーファー-ベルリン路線の建設を主張したという。(23) アムステルダム-ベルリン間東西鉄道幹線の構想は、20 世紀末にネーデルラント側から初めて打ちだされたのではなく、百年以上も前、ドイツライヒ成立期に同様の構想がプロイセンで生まれていたのだ。

(3) Natrup-Hagen 駅開設と駅前工業団地開発¹¹⁾

第三に取りあげるのは、オスナブリュクからミュンスター方面の近郊に位置する Gem. Hagen am Teutoburger Wald に開設された Natrup-Hagen 駅が、当ゲマインデ工業化の核になった事例である。

ハノーファー西部鉄道により 1855 年にハノーファー-ミンデン-オスナブリュク-エムデン路線が開通し、1871 年 9 月 1 日にミュンスター-オスナブリュク間が開通、1874 年までにフェンロからオスナブリュク経由ハンプルクまでがむすばれた。これを受けて 1889 年に旅客駅 Natrup-Hagen が開設され、1904 年に当駅は貨物取扱も開始した。これが、当駅を核にした現地工業化の起点になった。(33) 早くも翌 1905 年に、気力煉瓦製造所 *Dampfziegelwerk Natrup-Hagen G.m.b.H.* が当地初の機械製工場として設立されたからである。当工場は近くのノルマン山 *Nollmanns* で産出する粘土を原料にもちいて煉瓦を製造し、製品を鉄道でルール地区向けに出荷した。原料資源の賦存と製品出荷に適合する鉄道便とが当工場立地の決め手になったのだ。さらに 1932 年に、August Hebrok と August Berentelg が共同で新しい煉瓦工場を設立した。原料は同じくノルマン山地産出粘土を使い、燃料用のルール炭がナトゥルプ-ハーゲン駅まで鉄道輸送され、駅から荷車で工場まで搬送された。製品の輸送は鉄道利用が引きあわないので、1 台の大型トラックと 2 台のトレーラー付きトラクターで建設現場へ直接搬送した。出荷先は南はミュンスターラントから北はブレーメンにまでおよんだ。(35)

二次大戦後 1961 年に、当駅に直結した工業団地建設計画がゲマインデ議会で決まった。土地の選択にあたり、駅に直結しているばかりでなく、地元工業化の起点になった煉瓦製造所がここに立地し、さらに当団地の基軸道路となる *Legericher Straße* がオスナブリュク、ミュンスター、ルール地区へ通じる街道であることが物を言った。(36)

1972 年 Gem. Hagen と Gem. Niedermark が合併して Gem. Hagen am Teutoburger Wald が成立した。(38-39) ナトゥルプ-ハーゲン駅は 1905 年以降旅客駅としては閉鎖されていたが、1980 年代に旅客駅として復活し、ミュンスターおよびオスナブリュクへ向かう通勤者の利用が増え、そのための駐輪・駐車場が駅周辺に数か所設置されている。(43)

以上の略史から、貨物駅を核にした当地の工業化が、当地で製造される煉瓦がルール地区やミュンスターラントへ出荷される一方で、燃料炭をルール地区から供給されるという、地域間産業連関を基盤にして展開してきたことが見てとられる。この展開は、先にみたオーバハオゼン-ライネ-クバーケンブリュク路線がたどった過程と対照的な相違をなす。後者では、旅客輸送ばかりか貨物輸送も 1992 年をもって廃止されたのに対して、1905 年に貨物専用線になったナトゥルプ-ハーゲン駅が 1980 年代に旅客駅としても復活したからだ。オスナブリュク域のミュンスターラント・ルール地区へ向かうバクトルは卓越していると見るができる。

(4) Johann Heinrich Huckriede の小麦・小麦粉卸業¹²⁾

最後に、19世紀中葉の小麦・小麦粉卸売業者 Johann Heinrich Huckriede geb. Auf der Heide (1804—1888) の事業活動に目を向ける。かれは、オスナブリュク市の東郊シュレーデハオゼン *Schledehausen* (Lkr. オスナブリュク) で自ら小麦栽培をいとなむかたわら、小麦・小麦粉の買付けと旅館・飲食店・製パン業者への卸売をおこなった。オスナブリュガーラントではライ麦作付けが卓越し、小麦作付けに向く土地は限られていた。フクリーデは小麦・小麦粉調達を、シュレーデハオゼンから 9 km 離れたドゥラートム *Dratum* (Lkr. オスナブリュクの Kirchspiel Gesmold) の Colon Burrelsmann と組んでおこなった。(74-75)

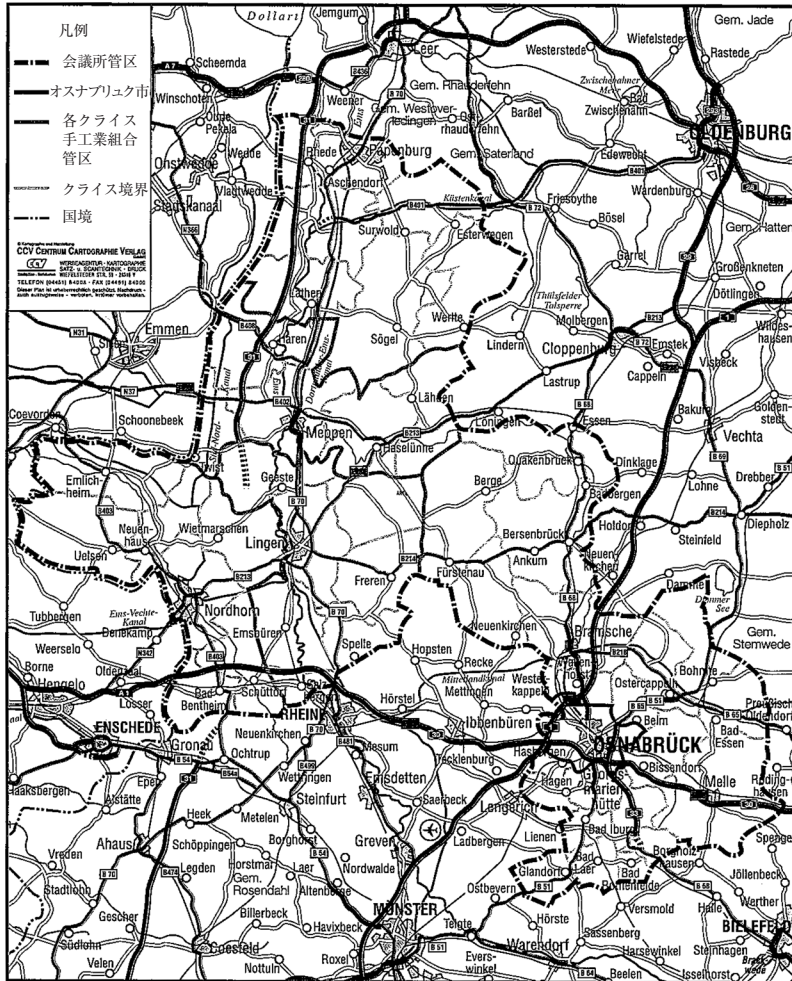
主な小麦買付け地は一定せず、地元のシュレーデハオゼンとゲスマルトだけでなく、時にはビーエン山地 *Wiehengebirge* 北麓のハルペンフェルト *Harpenfeld* (Lkr. オスナブリュク) からローテンウフェルン *Rothenuffeln* (Kr. ミンデン) にいたる地域からも買付けている。さらに遠隔のプレーメン、ビュケブルク *Bückerburg*, ミンデンにまで仕入れ地をひろげている。長期的にみれば、地元のシュレーデハオゼンとブレルスマンが比較的安定した調達先であった。仕入れた小麦の製粉は、地元のシュレーデハオゼンおよび近隣の製粉業者に委託している。

小麦粉の販路は、砂質土壌のためライ麦産地であるエムスラントを主として、さらにこれの北側に接するヒュムリングやトゥウエンテにまでひろがっていた。すなわち、リンゲン、ノルトホルン、メペン、ハーゼリユネ、オルデンザールが主たる仕向け地であった。(76-77)

フクリーデの事業協力者ブレルスマンの農場所在地であるゲスマルトは、オスナブリュク市を貫流するハーゼ川の上流域に位置する。オスナブリュクより下流域に位置するブラームシェを抜けて北流したハーゼ川は、クバーケンプリュクで向きを変え、ヒュムリング台地の南縁に沿って西流し、ハーゼリユネを経てメペンでエムス河にそそぐ。かかる地勢の俯瞰からして、このハーゼ-エムス線こそハノーファ王国 (Prov.) 西南部、オスナブリュガーラントとエムスラントをむすぶ交通軸を形成していたことが浮かびあがる。自重、荷重が大きい貨物輸送の陸路として、傾斜の比較的ゆるやかな川筋が選好されるのは、馬車・鉄道時代を通して変わりがない。オスナブリュガーラントの農民出身の小麦粉卸売業者の商圈が、東はベーザー河畔から西はトゥウエンテまで、とりわけオスナブリュカーラント・エムスラント一円にひろがっていたことは、ハーゼ-エムス河川軸による流域共同体が形成されていたことを窺がわせるのだ¹³⁾。

オスナブリュガーラントとエムスラントが Ld. ニーダザクセンの Reg.-Bez. オスナブリュクとして行政単位を形成しているばかりでなく、地域経済空間単位としても制度化されている例を、図 12-2 から見てとられるように当地域の手工業会議所管区の位置と形状が示す。1900年にオスナブリュク、アオリヒ *Aurich* の両 Reg.-Bez. を管区として、オスナブリュク

図 12-2 オスナブリュク-エムスラント手工業会議所管区



出所：Teuteberg, 附図

手工業会議所が設立された。しかし、アオリヒはオスナブリュクから 200 km も離れているため、単一の管区としての一体性を維持することが困難であり、早くも 1908 年に二つの会議所が分立するにいたった。これは逆に、地理的距離からいえばかならずしも近いとは言い難い、オスナブリュク-エムスラントとエムスラントとの関係距離の近さを示唆するものではある。とはいえ、エムスラントの内部でも、とりわけエムス川河左岸域では、一次大戦前の交通事情の下で手工業者の地域的組織化は容易でなかったという¹⁴⁾。

ここで、フリーデの事業活動の意義が、所与の歴史的経済空間を基盤にしただけではとどまらないことを指摘したい。すなわち、ライ麦消費地域における稀少・高級食材たる小麦粉の需要が広域にわたり点在し、フリーデの企業家活動によりこれへの供給体制が整えら

れて行ったことは、日常的消費生活圏より高次の、あたらしい広域消費生活圏の形成をも意味する。これは、やがて鉄道時代を迎えたとき、この地に鉄道網がひろがってゆくための空間基盤を準備するものであったにちがいない。そうであれば、フクリーデの広域小麦粉供給事業は、この地の本源的蓄積過程の経済空間史的一局面であったと言えるかもしれない。

14 総括

本連稿では、「都市連合の三角形」、MONS, EUREGIO という、国境を越える地域間協力によるあたらしい制度空間編成の動きに注目し、これの分析により NRW における三都市圏それぞれの関係位置をたしかめることを目指してきた。その際、重点を置いたのは NRW の外縁（漸移地帯）にあると想定されるトゥウエンテ・ネットワーク都市およびオスナブリュクの位置特性の検出である。これまでの分析の結果、両都市域が自律的に相互に、また周辺の中小中心地点と交通路線でむすびあい、粗目の交通網を結（す）いていることが明らかになった。これは地続き効果一般の作用の表出にほかならない。とはいえ、この網目の密度は中核や周域におけるそれとくらべると、かなり低いように見える。すなわちこの作用は、網状空間形成にとどまり、緻密な布地を織りだすまでにいたっていないのだ。漸移地帯に位置する諸都市のかかる空間形成作用の特性を浮きだたせるためには、中核と外縁との中間にひろがる周域のそれと対比してみることも有用であろう。そこで、次に周域の事例としてミュンスターラントに焦点をあてることにする。

注

- 1) <https://www.euregio.eu/de/euregio-güterkorridor> 2019.09.07 閲覧。
- 2) Spacia Foresight・TCP International・TNO, *Studien zum Interreg-Projekt EUREGIO Güterkorridor EUREGIO / Goederen-corridor Endfassung des Abschlussberichts*. 17.01.2017.
- 3) <https://www.euregio.eu/de/wohnen-infrastructure/projekte/euregioschienenregion> 2019.09.07 閲覧。
- 4) Zweckverband SPNV Münsterland. ここで本稿で使われる鉄道関係の他の略語も挙げておく。BVWP: *Bundesverkehrswegeplan*, ERTMS: *European Rail Traffic Management System*, ESTW: *Elektronisches Stellwerk*, ETCS: *European Train Control System*, IC: *Intercity*, ICE: *Intercity Express*, MS-LOK: *Multisystem-Lokomotive*, ÖPNV: *Öffentlicher Personennahverkehr*, PlaNOS: *Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GbR*, RB: *Regionalbahn*, RE: *Regional-express*, SGV: *Schienengüterverkehr*, SPNV: *Schienenpersonennahverkehr*. TEN-T (V): *Transeuropäische Infrastruktur-Netze-Transport (Verkehr)*
- 5) CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH / Department of Economic Geography, University of Groningen, *Regionalwirtschaftliche Effekte einer Verlängerung des SPNV auf der Verbindung Emmen-Rheine*, 02. September 2016

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (5)

- 6) グラーフシャフト ベントハイムは中世以来、ホラント、ミュンスター、プロイセンの影響下で、複雑な家系分裂と再統合、領域の伸縮を繰り返しかえし、1804年分裂していたGrfsch. ベントハイムとGrfsch. シュタインフルトが合併した後、1815年Grfsch. ベントハイムがハノーファー領に、Grfsch. シュタインフルトがプロイセン領に編入された。1866年プロイセンによるハノーファーの併合を経て、1946年以來ニーダザクセンの最西南部を成す。Köbler, Gerhard, *Historisches Lexikon der deutschen Länder Die deutschen Territorien vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, 7. Aufl. 2006, 57-58, 685 ページ。
- 7) Forschungskonsortium Goudappel Coffeng / railistics, *Spoorregio / Schienenregio Endbericht*, September 14. 2017
- 8) Heimatbund Osnabrücker Land e.V. et al. (Hrsg.), *Heimat-Jahrbuch Osnabrücker Land 2018*. 引用ページを文中かっこ内に記す。
- 9) Götte, Hermann, Die Spedition August Frye in Osnabrück Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte in der Region Osnabrück, 同上書, 10-22 ページ。
- 10) Schwietert, Jürgen, Oberhausen—Rheine—Quakenbrück Eine Eisenbahnlinie mit Geschichte (n), 同上書, 23-32 ページ。
- 11) Brand, Johannes, Der Bahnhof Natrup-Hagen und Entwicklung eines Gewerbegebietes, 同上書, 33-46 ページ。
- 12) Brandt, Klaus, Johann Heinrich Huckriede geb. Auf der Heide (1804-1888) Seine wirtschaftlichen Aktivitäten um die Mitte des 19. Jahrhunderts anhand seines Anschreibebuchs, 同上書, 74-81 ページ。
- 13) エムスラントは、南北方向はエムス川下流域、ライネ-アシェンドルフ-パーペンブルク *Aschendorf-Papenburg* 間、東西方向は右岸域でメベンより東部のハーゼ川下流域およびその北側のヒュムリング台地、左岸域ではブルタング低湿原までひろがる地域を言う。13世紀末にミュンスター大司教本部領に編入されて以来領域の変遷をかさね、1815年にハノーファー領、1866年にプロイセン領になり、この間しだいにニーダグラーフシャフトリンゲンとグラーフシャフトベントハイムもふくむようになった。1946年にニーダザクセン領に編入され、オスナブリュッカーラントとともにReg.-Bez. オスナブリュクを構成する。Köbler, 前掲書, 167 ページ。エムスラントの広大な低湿原の開発を目的とする連邦主導の計画が、Emslandplanとして1950年に制定された。Brackmann, Thomas, Kultivierung mit dem Dampfpflug Der Emslandplan, in: Graf, Sabine, Fiedler, Gudrun & Hermann, Michael (Hrsg.), *75 Jahre Niedersachsen Einblicke in seine Geschichte anhand von 75 Dokumenten*, 3. Aufl., Göttingen 2021, 113-115 ページ。
- 14) Teuteberg, Hans-Jürgen, *Auf steter Suche nach der Neuen Mitte Handwerk im zwanzigsten Jahrhundert*, Hrsg. von der Handwerkskammer Osnabrück-Emsland zu ihrem einhundertjährigen Bestehen, Bramsche 2000, 79, 83, 113-114 ページ。

訂正

前稿 (4) に誤記があったので、訂正する。6 ページ下から5~4 行目、「ノルトホラントの主都アムステルダムが王国の首都、ザイトホラントの主都デンハーハが政府所在地とし

て分立するにいたった。」を、「ノールトホラントのアムステルダムが王国の首都（プロヴィンスイ主都はハールレム）、ザイトホラントの主都デンハーハが、政府・国会の所在地として分立するにいたった。」に訂正する。