

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

— ドイツ・ネーデルラント国境地域に即して —

渡 辺 尚

VII. 事例 2 : *Euregio Rhein-Waal / Euregio Rijn-Waal*

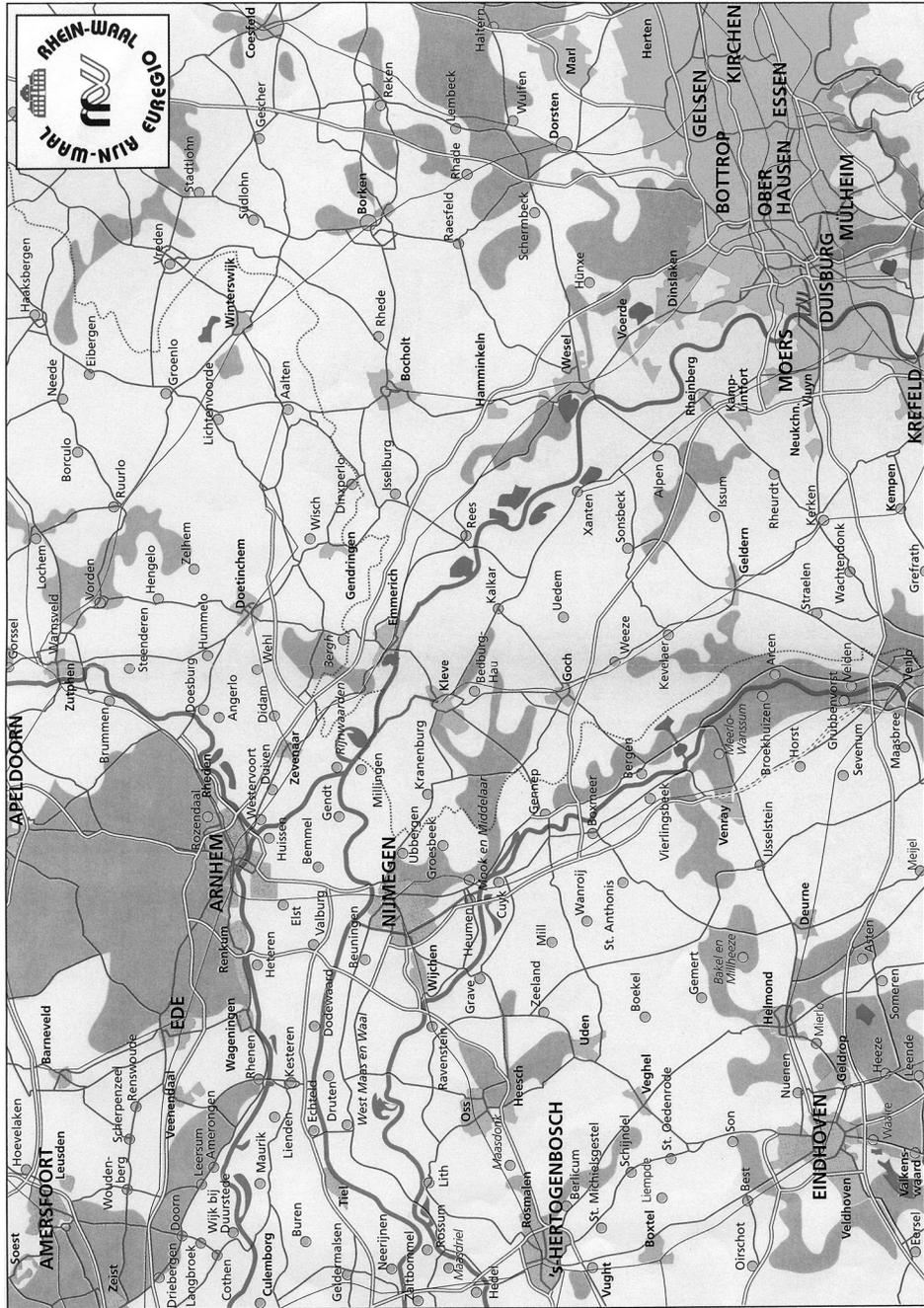
(1) 地域的特性

前出の *EUREGIO* に続いて 1963 年に設立されたのが *Euregio Rhein-Waal/Euregio Rijn-Waal* (*ERW*) である。*ERW* には以下四つの地理的特徴が見出される。まず、図 VII-1 から明らかのように、また *ERW* という名称が示すように、空間形成軸が国境でなく、これと交差する交通軸としてのライン＝ワールという国際河川であることに、国境を軸とする *EUREGIO* との対照的相違が認められることである。そればかりか、ライン＝ワールに沿う 2 本の国際高速道路、1 本の国際幹線鉄道が *ERW* を貫通し、*ERW* はヨーロッパ西北端と内陸部とを結ぶ大動脈上に位置するという、交通経済上の著しい特性を具えている。

第二に、ドイツ側の河川軸ラインがネーデルラント領に入ると分岐し、また複雑に名称が変わるとはいえ、交通経済上はワールが主流とみなされることが、*EWR* の名称に反映していることである。ラインがドイツ領域から流れ出た直後のドイツ・ネーデルラント国境をなす区間、ヒュートゥム・ミリンへ間はベイランツ・カナールと呼ばれ、これがミリンへでワールとパネルデンス・カナールとに分岐し、後者はアルンヘムで、ネーデルレインとヘルデルセ・エイセルとに分岐し、ネーデルレインはアムステルダム・レインカナールとの交差点からレクと呼ばれる。この複雑な呼称交替については、本連続論文（1）の注 20）ですでに指摘した。

第三に、国境沿いにネーデルラント側をラインと並流するマースはドイツ側を外れているとはいえ、ヘネプ（Genep）でマースに注ぐ支流ニールス（Niers）がマースと並流して、ドイツ・ネーデルラント両側地域を貫通しており、したがってマース流域経済圏の一部を *ERW* が形成していることである。ライン、マース、ニールスの三河川が *ERW* に流域共同体としての等質空間的一体性を強めていることは、軽視できない¹⁾。さらに、エイセル、ネーデルレイン、マース・ワール・カナール（Maas-Waalkanaal）、ベーゼル・ダテン・カナール（Wesel-Datten-Kanal）、ライン・ヘルネ・カナール（Rhein-Herne-Kanal）等の河川・運河が、ライン＝ワール、マースを両軸とする地域的水路網を *ERW* 域内に張りめぐらしている。*ERW* はまさに河の エウレギオ と呼ばれるにふさわしい。

図VI-1 Euregio Rhein/Rijn-Waal と河川



出所： ERW. INTERREG-2 Programm 1994-1999, 1994

第四に、*ERW*はラントスタットおよびライン・ルール地域という二大連接都市圏（コナーベーション）の中間にあって、両者を結合する機能を果たしていることである。それだけでなく、*ERW*内部でそれぞれ強度の中心性を具えるネーデルラント側のアルンヘム（ネーデルレインとヘルデルセ・エイセルとの分岐点）・ネイメーヘ（ワール河畔）連接都市（KAN=Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen）とドイツ側の巨大都市デュースブルクとが、国境を跨いで拡がる比較的人口稀薄な農業地域を挟んで対錘的位置に着いている。その意味で一種のフラクタル構造が認められる。

以上から、少なくとも二つの論点が導き出されよう。第一に、巨大連接都市圏であるラントスタットとライン・ルール地域（これを介してさらに大陸内陸部）とを直結する、ヨーロッパ大陸の大動脈上に位置するという通廊性が、*ERW*による地域形成にどのような作用を及ぼしているか、また、政策空間としての*ERW*の存在形態がこの通廊性にどれほど適合しているか、という問題である。

第二に、デュースブルク都市圏がライン・ルール地域の一部を成すことは言うまでもないので、ラントスタットに次ぐネーデルラント第二の連接都市圏 KAN の位置付けが問題となろう。ネーデルラント側地域の KAN に向かうベクトルはきわめて強いが、多数の小都市が散在するドイツ側地域には「ネーデルラント側に匹敵する一致した方向性」(eine solche gebündelte Orientierung) が欠ける一方で、東南端に位置するデュースブルクがクレーフエ・ベーセル両郡に上位中心地としての引力を及ぼしているという²⁾。この記述はやや混乱しているとはいえ、KAN とデュースブルクとに挟まれるドイツ側農村地域が、ネーデルラント寄りの西北部では KAN を、東南部ではデュースブルクを向いている蓋然性が示唆されている。換言すれば、それは KAN 経済圏が国境を越えてドイツ側にも相当食い込んでいることを示す。すると、KAN の位置付けは、①ラントスタットを中核とするネーデルラント経済圏の東端にある、②逆にライン・ルール地域と連続している、③ラントスタットを中核とする経済圏とライン・ルール地域を中核とする経済圏（ニーダーライン原経済圏）との漸移帯上にある（よって相対的に自立性の強い都市圏を形成している）、これら三つのうち何れかということになる。どれの蓋然性が比較的強いかの検討が、*ERW*分析の第二の論点となろう。

以上の二点をとくに念頭に置きながら、分析作業を進めることにする。

（2）加盟団体と成立過程

*ERW*の加盟団体は、2007年現在で50自治体およびドイツ側のクレーフエ、ベーセルの2郡（Kreis）、ニーダーライン商工会議所（Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve）、ラインラント地域連合（Landschaftsverband Rheinland）、ネーデルラント側のセントラル・ヘルデルラント商業会議所（Kamer van Koophandel voor Centraal Gelderland）である。総人口は約370万人である³⁾。これを図示すると図Ⅶ-2のよ

うになる。

*ERW*の設立過程は、1997年に*ERW*から出版された大部の広報誌によると次の通りである。ネーデルラント国道15号線拡幅工事を機に、1963年7月11日にネーデルラントのデ・ドールネンビュルフ城（Kasteel de Doornenburg）で、「ラントスタット・ホラントとルール地域との経済関係、および両者の中間にあるライン河沿いドイツ・ネーデルラント国境地帯のこれに関わる発展の可能性」を主題とする会議が開かれた。これの参加者は、ヘルデル河川地域利益共同体（Belangengemeenschap Gelders Rivierengebied）、ロッテルダム商業会議所、デュースブルク・ベーゼル商工会議所、その他の諸都市、自治体であった。これをきっかけに、さらに当時のネイメーヘ大都市圏（Agglomeratie Nijmegen）、東ヘルデラント地域共同体（Stichting Streeksbelangen Oostlijk Gelderland）、クレーフェルト商工会議所その他の両側諸都市、自治体の代表者が加わって国境を超える交流が重ねられ、その結果1969年6月23日に「エイセル、マース両河に挟まれたドイツ・ネーデルラント国境地帯の発展のための事業集団」（Arbeitskreis für die regionale Entwicklung des deutsch-niederländischen Rhein-Grenzgebietes zwischen Ijssel und Maas/Werkgroep voor de regionale ontwikkeling van het Nederlands-Duitse Rijn grensgebied tussen Ijssel en Maas）の創設にいたった。これにはネーデルラント側からヘルデルラント商工会議所連合（Samenwerkende Kamers van Koophandel en Fabrieken van Gelderland、アルンヘム大都市圏（Agglomeratie Arnhem）、東ヘルデルラント保養組合（Recreatieschap Oostlijk Gelderland）、ドイツ側から当時のクレーフェ、レース両郡が加わった。1971年5月4日に正式な創立総会が開かれ、事業集団はRegio Rhein-Waal/Regio Rijn-Waalと名称を改めた。1978年4月21日に定款を改定し、名称がArbeitsgemeinschaft Regio Rhein-Waal/Werkgemeenschap Regio Rijn-Waalに変わった。さらに1991年5月23日にイセルブルク-アンホルトで締結された「ノルトライン・ベストファーレン州、ニーダーザクセン州、ドイツ連邦共和国、ネーデルラント王国の間の自治体および他の公共団体の国境を越える協力に関する協定」（前稿、「地域のヨーロッパ」の再検討（2））の「資料」を参照）が1993年1月1日に発効したのを受けて、*ERW*は1993年11月1日にヨーロッパで初めての国境を越える公法団体である目的組合（grenzüberschreitender öffentlich-rechtlicher Zweckverband/grensoverschrijdend Nederlands-Duits Openbaar Lichaam）となった。この間に加盟団体数は1991年に35、1994年に47に増加した⁴⁾。

以上のような設立経緯に照らせば、*ERW*の制度的設立年は1971年であり、それまでの8年間は準備段階と解するべきである⁵⁾。しかし、設立年をできるだけ古く遡って誇称する傾向に漏れず、*ERW*は1963年を設立年としているので、本稿ではとりあえずこの紀年法に順う。とはいえ、*ERW*の制度的成立年の確定はわたくしの関心事でない。ライン、マース二大国際河川が貫流する国境地帯での国境を越える交流の強化に、どのような形をとってであれ

図VI-2 Euregio Rhein/Rijn-Waal



- Provinz Gelderland
- Provinz Noord-Brabant
- Provinz Limburg
- Land Nordrhein-Westfalen
- État / Staat / Staat / national boundary
- Bundesland
- Province / Provincie
- Arrondissement (B) / Kreis, Landkreis, kreisfreie Stadt (D) / COROP-regio's (NL)

出所：Ministerie van Economische Zaken/ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), *Grenzübergreifende Zusammenarbeit des Königreiches der Niederlande, der deutschen Bundesländer Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz sowie der Regionen und Gemeinschaften Belgiens im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG: Bilanz und aktuelle Förderphase INTERREG IIIA (2000-2006)*, 2001.

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

1963年にネーデルラント側が先手を打って踏み出した事実こそ、わたくしの関心を惹くのである。なぜなら1963年はエリゼ条約締結の年にほかならないからである。前出したように、ドゥ・ゴールとアーデナオアとが仏独の歴史的和解を世界に印象づけた戦後ヨーロッパ史を画する国際政治的演出は、ネーデルラントにとり自国の安全保障を脅かしかねない深刻な事態として映った⁶⁾。エリゼ条約締結の半年後にネーデルラント側から、直接には道路拡幅工事を契機に国境の両側地域の交流強化に向かう動きが始まったことは、仏・西独接近の動きに対する危機意識が、ネーデルラント側で国境地域の住民層にまで浸透していたことを示唆するものであろう。すなわち、ERW結成にあたりネーデルラント側が主導的に動いたのは、仏・西独接近に対するネーデルラント側からの官民一体となった牽制行動の一環として解せられるのである。その際、仏・西独間のようにライン河を越える協力でなく、ライン河に沿う協力を顕示することで、ネーデルラントは対西独関係における対仏差異化を狙っていたに違いない。ERWがとくに国境を越える交通基盤と交通役務の改善のために設立されたとされることは、この推定を裏づけてくれる⁷⁾。

（3）ERWの域内地域別産業構造

ここで、ERW域内の産業構造を主に *Euregio Rhein/Rijn-Waal* の記述にしたがって、構成地域別に点検することにする。

①アルンヘム・ネイメーヘ結節点 (Knooppunt Arnhem-Nijmegen : KAN)

前述のように、ヘルデルラントの県都アルンヘムはネイメーヘとともに、ラントスタットに次ぐネーデルラント第二の接続都市圏を形成しており、とくにラントスタットをのぞく三次部門の最大の集積地である。KANはトゥウェンテ、エイントホーフエ、ユトレヒト、アムステルダム、デン・ハーハ、ロッテルダムと並び、「行政変動大綱法」(Kaderwet bestuur in verandering)の対象として特別の地位を有するネーデルラント7地域 (regio) の一つであり、ヘルデルラント県の経済・技術的中核である。KANは25の都市・自治体から構成される公法上の目的組合 (regionaal Openbaar Lichaam) で、1997年現在で約67万人の人口を擁し、このうちアルンヘムが13万4千人、ネイメーヘが14万7千人で、拮抗していた。後述のデュースブルクの人口が1995年に53.6万人だったから、KANによってネーデルラント側はドイツ側の巨大都市圏デュースブルクと中心地機能上の均衡を保っていることになる。

KANの立地特性は何よりもラントスタットとルール地域とを繋ぐ鉄道、道路、ライン＝ワール輸送経路の要衝に求められる。ネイメーヘのCTN、ネイメーヘとアルンヘムの間に位置するヴァールビュルフ (Valburg) の貨物積替地としての多方式一貫輸送センター (Multimodaal Transport Centrum : MTC Valburg) はとくに重要な物流拠点である。総じて製造業と物流業との融合、すなわち附加価値物流 (Value Added Logistics : VAL)、いわ

表Ⅶ-1 ERW 両側地域の失業率

	1990	1993		1990	1993
Duisburg	12.5	13.4	KAN	9.2	8.5
Kr. Kleve	7.6	8.6	Achterhoek	3.0	4.3
Kr. Wesel	9.5	9.7	Veluwe	3.7	4.6
			Noord-Limburg	3.8	3.7
			Noordoost-Brab.	5.3	5.5
NRW	9.0	9.6	NL	5.9	6.5
BRD (West)	7.2	8.2			

出所：INTERREG-2 Programm, 18 頁。

ゆる *Industriation* の重要性が、ここでは早くも 1990 年代半に十分認識されていた。これに基づいた KAN の地域政策上の戦略的重点は、20 年間で千ヘクタールの事業用地開発と、100 万 m² の事務所面積創出におかれていた⁸⁾。

際だった立地上の優位を当てに、Philips Information Systems や Digital Equipment のような多国籍企業が両市のいずれかに活動拠点を置き、AKZO はアルンヘムに本社を置いている。先端技術企業数はネーデルラントの他の地域と比較しても多いと言われている。先端技術企業団地としてネイメーへの Universitair Bedrijvencentrum, Mercator Technology & Science Park, アルンヘムの HBO-Businesspark 等も挙げられる。さらにまた、比較的大規模な保険会社は ERW ではネーデルラント側だけに存立し、いくつかの保険会社が本社機能を KAN に集中している。

KAN の産業構造は三次部門が 74 % (1988 年) でヘルデルラントの 69 %, ネーデルラントの 70 % を超えているにも拘わらず、ヘルデルラントで失業率も最も高いのがこの接続都市圏であった。資料が古いのが難であるが、ユーロスタットによると 1990 年の KAN の失業率は 10.4 % で、ヘルデルラント (7.2 %), ネーデルラント (7.4 %) の失業率を大幅に上回っていた。これと対照的に二次部門が 39 % とヘルデルラントで最高の比率を示すアハテルフクの失業率は 5.1 % で、最低値を示した⁹⁾。これと数値が異なるが、同時期のドイツとの対比のために表Ⅶ-1 を掲出しておく。この時期は NRW の失業率がネーデルラントのその 1.5 倍に達したこと、ドイツ側ではデュースブルクが NRW 平均を、ネーデルラント側では KAN のみが全国平均をそれぞれ大幅に上回っていることが目立つ。この状況が現在なお存続しているかどうかは資料の制約で保留せざるをえないが、三次産業化がかならずしも雇用状況の改善をもたらすものでないことを示す事例として看過できない。さらにまた、KAN とデュース

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

ブルクの失業率の運動性が窺われることも、両者の地域的ベクトルを探る上で参考になる。

KANの三次部門企業は売上げの三分の二をERWの外部に負っており、また商業・管理分野企業の集積をその特徴と言われている¹⁰⁾。ラントスタットに次ぐ商業機能を具えるKANが、売上げの三分の一をERW域内で実現していることは、KANの補完地域(Ergänzungsgebiet)が国境を越えてドイツ側に深く食い込んでいることを示唆する。

アルンヘム、ネイメーヘ、クレーフェ、エメリヒに囲まれる2万haに及ぶ国境地域は、「ヘルデルの門」(De Gelderse Poort)と呼ばれる。この地域は特有の景観に富み、自然保護地域であるが、ネーデルラント側の砂・粘土採掘業が景観を破壊しており、景観保護と経済発展との両立という厳しい課題に直面している¹¹⁾。

またKANの西隣りの、ワールとマースに挟まれるレヒオ・リフィーレンヘビート(Regio Rivierengebied)のベテウエ(Betuwe)は、果物生産の中心地である。このレヒオの就業人口の四分の一は県外、とくにラントスタットに通勤しているという¹²⁾。よってKANの西側地域の経済的ベクトルは、ラントスタットを向いているとみてよからう。

②レヒオ・アハテルフク(Regio Achterhoek)

レヒオ・アハテルフクはヘルデル・エイセル、ライン、国境に囲まれ、「伯爵領」(de Graafschap)と呼ばれて来た地域で、17都市・自治体から構成される目的組合(bestuurlijk samenwerkingsverband)であり、1997年現在で人口は25万6千人であった。このレヒオはEUREGIOにも加盟しており、同時に二つのエウレギオに加盟する地域の一例である。本レヒオの経済構造は農・工業の絡み合いから成立した中小企業性の業種に刻印されており、金属工業、出版業、印刷業、建設業、木材加工業、煉瓦製造業、食品・嗜好品加工業と、かなり多岐にわたる。東ヘルデルラントの河川地域で沼鋳床(Sumpferze/moraeserz)の堆積により、古くからとりわけ古エイセル(Oude IJssel)沿いに「小屋(hutten)」と呼ばれた鑄鉄場が、ドイツ領のイセルブルク(Isselburg)から国境を越えてエイセル河畔のドゥースビュールヒ(Doesburg)まで広範に営まれていた。金属工業はこの伝統を継いだものであり、その限りで国境を越える金属工業の連続的拡がりがある歴史的基盤を具えていることになる¹³⁾。

本レヒオの基幹産業と言うべき農業と結びついた製粉業、ビール醸造業、芥子加工業の中小企業性食品加工業は、元来、「局地的需要」(lokaler Gebrauch)に応えるものであった。他方で、建設業と木材加工業では資材を供給する多数の中小企業が簇生し、その商圏は「国境」を越えて拡がっている(Markt weit über die Regions und Landesgrenzen hinaus)。これらの指摘から、当地の地場産業が国境を越えてドイツ側市場にも食い込んでいる現状が看取できる。このレヒオはドイツ側地域との経済的連続性がかなり強いとみてよい。当地の中心地はドゥーティンヘム(Doetinchem)である¹⁴⁾。

③レヒオ・ウェストフェーリュエ/ファレイ (Regio West-Veluwe/Vallei)

本レヒオはワーヘニンゲ (Wageningen), エーデ (Ede), バルネフェルト (Barneveld) 等 6 自治体の連合で, 人口は 1997 年現在で 25 万人であった。ラントスタットとルール地域との中間にある地の利に恵まれ, ネーデルラントで有数の高成長地域と目されている。本地域の経済的重心は南部にあり, エーデとレク河沿いのワーヘニンゲが中核をなしている。ワーヘニンゲは農業大学 (LUW : Landbouwniversiteit Wageningen), 農学研究所 (Directie Landbouwkundig Onderzoek : DLO), ヘルデル開発株式会社 (N. V. Gelderse Ontwikkelingsmaatschappij), ヨーロッパ環境研究機関 (European Environmental Research Organisation : EERO), 環境機関であるウェトランズ・インターナショナル (Wetlands International), 農業・農村開発技術センター (Technical Centre for Agricultural and Rural Development : CTA), 干拓・開発国際研究所 (International Institute for Land Reclamation and Development : ILRI), 農業開発研究国際センター (International Centre for Development-orientated Research in Agriculture : ICRA), ネーデルラント海事研究所 (Maritiem Research Instituut Nederland : MARIN), 民間の気象研究所 (Meteo Consult) その他の研究・国際機関が集中し, また, とくに分離独立企業のためにアグロ・ビジネス団地 (AGRO-Businesspark) や企業技術センター (Bedrijfstechnologisch Centrum) が開設されている。なかでも 1918 年創立の LUW は, ネーデルラントがヨーロッパでフランスに継ぐ農産物輸出国となるのに大きな役割を果たしたと言われる。ワーヘニンゲ市はヘルデルラント県, ヘルデル開発公社 (Gelderse Ontwikkelingsmaatschappij) その他の公的機関とともに, 1996 年ワーヘニンゲ知的都市財団 (Stichting Kennisstad Wageningen) を設立した。その中核を成すのが LUW と DLO である。

1978 年にネーデルラント王国およびヘルデラント県により設立された N. V. Gelderse Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) は, 「ベンチャーキャピタル回転基金」を初めとする各種基金が多くの企業に危険資本として投入されている。さらに 1997 以来 GOM は EU の革新推進計画の実施を委託されており, 革新的企業にこの計画から 2300 万ヒュルデ (Gulden) が支援された。1994 年からは銀行, GOM, 大学, 当局によって設立された基金, Linnaeusfonds が, 高度革新的製品に資金援助をしている。さらに GOM は 1998 年の開設を目指して, 地域取引所「ユーロ即時市場」(Euro Click Market) の創設に当たっていた。

交通基盤についてみれば, ワーヘニンゲ港はロッテルダムとデューズブルクの間の最大港であり, 取扱貨物の太宗は飼料と砂である。また, 西フェーリュエ北部のネイケルク (Nijkerk) 港はアムステルダムと直結する重要港である。ユトレヒト-アルンヘム間, アーメルスフォールト-エーデ/ワーヘニンゲ間の鉄道も重要な輸送軸である。水路, 鉄道にまして重要なのが高速道路網であり, とりわけユトレヒト-アルンヘム-オーバーハオゼン路線は, すでに人口 10 万人を超えるエーデを要衝とする西フェーリュエが輸送, 商業で果たす

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

役割に貢献している。バルネフェルトとネイケルクを要衝とする北部では、アムステルダム－アペルドールン路線、アメルスフォールト－ズボレ路線が重要である。

他方でフェーリュウエでは製紙業が発展しており、また農業も西フェーリュウエで依然として重要性を保っている。畜産が全地域に拡がり、バルネフェルトは家禽・鶏卵生産の一大拠点である¹⁵⁾。

本レヒオがネーデルラント輸出農業の発展のための開発拠点となったことは、とりわけNRW市場との関係で興味深い。今日、ネーデルラントはヨーロッパでフランスに次ぐ農産物輸出大国であり、よってネーデルラントの産業構造を三次産業主導型とみるのは一面的に過ぎる。ネーデルラントからNRWへの食料輸出は33億5131万ユーロ（2005年、暫定値）に達し、これはNRWの食料輸入総額115億2285万の29.1%に上る。ネーデルラントはフランスのほぼ3倍規模の、NRWへの最大の食料供給者なのである¹⁶⁾。この意味で、NRWとネーデルラントとの経済的相互依存関係の一つの結節点がワーヘニングということになる。

ここで、ERWの産業構造の一基幹部門である農業が、1990年代来厳しい状況に直面していることにも触れておかなければならない。ここでの農業は乳牛飼養、資本集約的養豚・肉牛飼養、施設園芸が中心である。いずれも過剰生産による収益性の低下、EC共同農業政策の価格保証から所得保証への転換、「肥料協定」(Mestakkoord)による化学肥料投入規制が、とくにネーデルラント側の集約的畜産を直撃している。施設園芸も生産規模を拡大したベルギー、フランス、および低賃金と品質改良とを武器にした南欧、北アフリカからの競争圧力に曝されている。とくに環境問題への対応として農業の粗放化が考えられるが、ERW農業はすでに土地利用の限界に達している。よって、現実的選択肢として飼養家畜頭数の削減を迫られているのが現状である¹⁷⁾。

④レヒオ・ブラバント・ノールトオースト (Regio Brabant-Noordoost)

当レヒオでは16自治体がStreekgewest Brabant-Noordoostを形成している。伝統的な純粋農業地域であったが、ス・ヘルトヘンボス ('s Hertogenbosch) /エイントホーフエ (Eindhoven) /ネイメーヘ/ベンラーイ・フェンロー (Venray-Venlo) 四角地域の基盤上で、急速に産業構造の転換が進行している。工業化の拠点はボックスメール (Boxmeer)、キュエイク (Cuijk)、オス (Oss)、ユーデン (Uden)、フェーヘル (Veghel) であり、伝統的な農業・畜産の蓄積の上に食品加工業が開花して、今日ではアグリビズネス的性格を具えるにいたり、さらに生命工業も芽生え始めている。オスには化学工業が立地し、ユーデンは医学産業の拠点である¹⁸⁾。

ノールトブラバント県全般に視野を拡げれば、かつてプロテスタントが支配的なネーデルラントにあってマース河の南側はカトリックの基盤として知られ、ERW西隣の県都ス・ヘルトヘンボスは800年の歴史を誇る商都であるとともに、ネーデルラントのカトリック地

域の中心であった。しかし、長らくノールトブラバントを代表した繊維工業、皮革工業、タバコ工業が1960/70年代に衰退し、代わって1980年代より先端技術と三次部門とを軸にして新しい産業展開が始まった。電機工業、食品・嗜好品工業、金属加工業、機械製造業が中心となり、さらにいったん衰退した伝統的な繊維・皮革工業も、経営立直しと技術革新とによって盛り返している。その結果ノールトブラバントは今日ネーデルラントでもっとも工業化された県となり、わけでもノールトオーストはゾイトオーストに次いで二次部門の比率が高かった(1988)。

このための労働力供給は、マース、ワール両河以北からの移住の増大により可能になった。それはラントスタット経済圏の拡大がノールトブラバントにも及び始めたことを意味し、また不可避免的にカトリック色を弱める効果を生んだ。なお、ノールトブラバント全般に視野を広げれば、二本の通勤の流れが認められ、それは、西隣のゼーラントおよびベルギーから本県南部へ向かう流れと、本県西部とラントスタット間の地域に向かう流れとである¹⁹⁾。そのかぎりではノールトブラバント県の西部のベクトルは、ラントスタットに向いているとみることができよう。

⑤レヒオ・ノールト-リンビュルフ (Regio Noord-Limburg) 北部

マース河沿いの3自治体から成る本レヒオは人口が約3万人で、ERW加盟レヒオのうちで最小である。1980年代初頭以来、農業地域から物流・保養・観光地域への転化が進み、アグリビジネスも発展した。当地の失業率は比較的安く、3自治体の一つ、マース河畔のヘネプ(Genep)がキュエイク、ノールト・リンビュルフ、KANからの通勤者を吸引しており、リンビュルフ県の「ノールト・ミデン・リンビュルフ地域計画」(Streekplan Noord- en Midden-Limburg)において中核的地位を与えられている。物流、卸売、輸送業の企業がヘネプ周辺に集中している。二本の高速道路が交差する物流基地「国境」(De Grens)は、北海沿岸地域とドイツとを結びつける機能を発揮して高成長を続けている²⁰⁾。

リンビュルフ県はドイツとベルギーとに挟まれ、マース河に沿って細長い形をしており、丘陵地帯の南部と比較的平坦な北部とで地域性が二分される。南部ではかつて石炭鉱業が栄え、都市化が進み人口稠密であるが、1965～75年の石炭鉱業の衰退のため高失業率地帯になった。しかし、産業構造転換がしだいに効を奏し始め、1980年代より失業率が低下傾向にある。これに対して北部は農業地帯であるため失業率がはるかに低かった(1990年)。マース河底の砂の採取のため水面が広がった結果、北部と中部とに水上スポーツに適した地点が随所に出現し、観光業促進の好条件となっている。立地条件からしてリンビュルフ農業も輸出性向が強い。ERWに近接するマース河畔のフェンローには、ヨーロッパ最大のコンテナ・ターミナル「陸の港」(droog haven)がある²¹⁾。

⑥クレーフエ郡（Kreis Kleve）

本郡は16都市・自治体から成り、2005年初の人口は30.7万人であった²²⁾。1990年初に26.6万人であった人口は増加傾向を示す。ネーデルラントのヘルデルラントの地名は、本郡の南部にある中都市ゲルデルン（Geldern）に由来し、国境の両側地域の歴史的等質性を示唆している。クレーフエの産業構造は比較的均衡がとれているが、隣接のブラバント・ノールトオーストに似て食料・嗜好品工業が比較的発達しており、しかもこれらは地場農業と結合したアグリビジネス的性格を具えている。これは景気変動に左右されにくい業種であり、本郡の雇用状況の安定化に役立っている。製造部門では富士フィルムの子会社が立地し、南部のシュトラレーン（Straelen）にはドイツ最大の冷凍食品・アイスクリーム製造企業の本社があることも看過できない²³⁾。

ここでクレーフエの食品加工業が、歴史的にみればネーデルラント資本により成立したことが注目に値する。ネーデルラント企業がドイツの保護関税を回避するため、1888年クレーフエとゴッホに大規模マーガリン製造子会社を2社設立した。この立地選定に当たり、原料調達に有利であるばかりでなく、ネーデルラントの本社工場にも、大消費地のライン・ルール地域にも近いことが決め手となった。さらに20世紀初に、ネーデルラント企業2社がクレーフエに製菓子会社を設立した。このようなネーデルラント資本の積極的進出により、シュピク（Spyck）、エメリヒ、クラネンブルクにも油脂、乾パン、チョコレート、ココア、喉飴などの食品加工業、食品加工用機械製造業（エメリヒ）が成立した。その結果、一次大戦前までにニーダーライン北部はまさに国境地帯であるがゆえに、経済成長地域に転化したのである。一次大戦勃発を契機にシュトラレーンに開設された青果物・花卉競売市場も、ネーデルラントの市場組織を模したものである²⁴⁾。

物流ではさらに、国境を挟む貨物輸送拠点Logi' TradePort Emmerich-'s-Heerenbergが重要である。貨物航空については、英空軍用のベーツェ・ラールブルフ（Weeze-Laarbruch）空港が、英軍撤退により1999年から貨物空港として供用されている。このほかにもフォルケル（Volkel）とデーレン（Deelen）とに軍用空港があり、これまた民間空港への転用が期待されている²⁵⁾。

EWRドイツ側地域で直接国境に接しているのはクレーフエ郡だけなので、ここで国境を越える通勤者（Grenzpendler）の動きを一瞥しよう。1990年代初の動向は表Ⅶ-2に示す通りであった。ドイツ側よりもネーデルラント側の失業率が低いにも拘わらず、ドイツ側が入超、しかもほぼ10倍に達することは興味深い。ネーデルラント側からの目的地は、クレーフエ、エメリヒ、バーゼルだけで1560人と95%を占め、逆にネーデルラントに向かう国境越え通勤者はすべてクレーフエ・バーゼル両郡の住民であった。概して国境を越える労働市場の不全は、租税、社会保険、資格承認にかかる制度の相違に起因し、さらにドイツ側のネーデルラント語能力の欠如が足枷になっていると指摘されている²⁶⁾。

表VII-2 ERW 域内越境通勤者

	1990	1992	1993
NL 側 (全国) → D 側 (全国)	(12120)	1650	(14580)
D 側 (全国) → NL 側 (全国)	(1450)	170	(1550)

注：参考値として NL/BRD 間の総数を括弧付きで挙げた。

出所：INTERREG-2 Programm, 19 頁。

1990 年代初の動向がどれほど長期動態を反映するものであるかの判断は保留せざるをえないが、このような状況を生み出している要因が制度・構造上のものであり、また当時の数値が比較的安定していて、今後も大幅な増加が認められないと予測されていたかぎり、現在でもほぼ似たような状況にあらうと推定できる。後出のように、ERW の INTERREG IIA, IIIA の企画のうちで、資格教育・労働市場分野が国境を越える労働市場の展開を促進するための直接の企画分野だとすれば、社会・文化的統合分野の企画は、とりわけ両側住民の接触を多面的に促すことにより、ドイツ人のネーデルラント語習得意欲の喚起を遠回りに狙う、国境を越える労働市場の間接的な拡大策とみることができる²⁷⁾。

冒頭で言及したように、ニーダーラインでは元来ネーデルラント語が使われていた。というよりも、ドイツ北部からベルギーのフラーンデレに拡がる *Niederdeutsch* の一方言としての *Niederfränkisch* が、ニーダーライン＝ワール・レク地域の共通語だった。言語政策を根幹に据える近代民族国家の政治国境の画定が、言語境界を不可避免的に生み出したのである。200 年前の言語状況の原状回復を目指すエウレギオの努力がどこまで成功するか、刮目に値する。

ともあれ、ERW 域内の国境を越える通勤者の流れがまだ大量現象となっていないといえ、この数値は、局地的にみれば国境に接するクレーフェ郡のとりわけ国境地帯が、KAN やブラバント・ノールトオーストとの地域的連続性を具えていることを窺わせるに足るものと言えよう。

⑦ベーゼル郡 (Kreis Wesel)

本郡は 1975 年にディンスラーケン (Dinslaken)・メーアス (Moers)・レース (Rees) 3 郡が合併してできたもので、13 都市・自治体から成り、2005 年初の人口は 47.7 万人であった。1990 年初は 43.9 万人で、クレーフェ郡と並び人口は増加傾向を辿っている²⁸⁾。本郡は NRW でもっとも経済力の強い郡の一つで、就業人口の 40% が製造業、エネルギー・水供給業、鉱山業に従事している。石炭鉱業は 20 世紀に入って本郡の南部、東南部の基幹産業となり、1970 年代以降構造不況に襲われながらも、20 世紀末になお 3 炭坑が稼働していた。1984

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

年にフェーアデ（Voerde）でヨーロッパ最大の石炭火力発電所が稼働を開始している。また1990年代半ばにいたってもなお、製造業部門の雇用の50%以上が直接、間接に石炭鉱業に関連する業種に依存していた。総じてERWのドツ側地域は投資財製造業が弱く、よって鉄鋼・石炭鉱業の再構築へと向かいがちであった。

他方で、クレーフェ・ベーゼル両郡では石炭鉱業に依存しない、機械製造業、電機工業が育ち始めており、ベーゼル郡ではさらに、環境技術、再生技術も芽吹いている。本郡にはこのほかヨーロッパ最大の岩塩鉱の一つが立地している。本郡北部の屋根瓦製造業は地場産業として知られており、砂・砂利生産は、NRWの需要の半分以上を満たすばかりか、相当量をネーデルラントに輸出しており、ライン・ルール地域とラントスタットの膨大なコンクリート需要に応える生産拠点をなしている。農業では肉牛飼養・養豚が重要である。

本郡を貫流するライン河の左岸は45km、右岸は30kmで、NRWでは最長であり（ライン河のNRW貫流部分の長さは226km）、5の港がある。本郡はライン・ルールとネーデルラント・ベルギーの経済地域の「連結環にして緩衝地域」（Bindeglied und Ausgleichsregion）とみなされている²⁹⁾。これが事実であれば、本郡より国境寄りのクレーフェ郡はKANの補完地域をなすことになろう。

⑧ デュースブルク

2005年に50.4万人の人口を擁したデュースブルクは、ERWの最大都市である。しかし、1990年の人口は53.2万人であり、1995年に53.6万人に微増したもののその後は減少傾向を辿り、クレーフェ・ベーゼル両郡と対照的動態を示す。とはいえ、デュースブルクの課題は市人口の維持よりも、総人口が1200万人を超え、市場規模は6000万人に及ぶと言われるライン・ルール地域における一中心地としての地位の堅持であろう。デュースブルクがライン河運の最大の要衝であり、世界有数の河港の立地であることに加えて、ヨーロッパ最大の鉄道貨物駅の立地でもあることが、当市の物流上の中心地機能を保証する最重要の条件であることに、あらためて眼が向けられるべきである³⁰⁾。環境保護の社会的要請に応えるモーダルシフトの機運のもとで、河運と鉄道とを接続する複合一貫輸送の発展に支えられて、ライン河運でドイツ・ネーデルラント国境通過貨物量は1990年代末で年間1.4億tであったが、2010年までに1.7億tと20%増が見込まれている。この予測をもとに安定水位（GIW）を2.50mから2.80mに深める浚渫工事が、1990年代後半にネーデルラント側で始まっている。

ここで、NRWの主要ライン河港別貨物取扱量の推移をみると、表Ⅶ-3から看取できるように、取扱量は漸増傾向にある。表出したNRW14港のうちデュースブルク港の占める比率は、2000年を頂点としてそれ以前は漸増、それ以後は漸減というゆるやかな波を描いているが、総じて55～60%の間を比較的安定して推移している。このことから、デュースブルクがライン河運の最大の要衝としての地位を堅持していることが窺われ、これは過去半世紀

表Ⅶ-3 NRW の主要ライン河港別貨物取扱量推移 (1996～2005年・単位：1000t)

港 湾	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bonn	577	463	500	493	449	509	483	462	519	478
Lürlsdorf	353	358	378	397	398	381	289	281	318	315
Wesseling	3200	3144	3258	2560	2257	2709	2606	2499	2970	3179
Köln	10543	11210	11437	11229	12288	13103	13190	13220	14710	14976
Leverkusen	1872	2112	2110	1746	1764	1433	1887	1983	2243	2265
Stüzelberg	115	318	370	414	424	414	518	681	820	1021
Neuss/ Düsseldorf	7566	7791	7891	7222	7194	7281	7232	7198	8032	8519
Krefeld- Uerdingen	3263	3058	2849	2737	3082	3066	3553	3318	3292	3380
Duisburg	42208	47037	47621	45816	50148	46961	47110	45962	48945	49243
Duisport	14720	16594	16756	14086	14406	14986	14177	12978	13318	14636
Homburg	1767	1994	1664	1456	1287	887	918	897	945	975
Huckingen	7585	8786	7980	8364	8684	9919	9678	9277	9459	8980
Rheinhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweigern	14905	16623	18455	19131	22481	18644	19739	19812	22220	21749
Walsum	2691	2789	2528	2530	3024	2303	2387	2681	2745	2781
Rheinberg	2756	2729	2794	2603	3040	2731	3059	3254	3663	2940
Wesel	538	440	493	632	691	949	1171	1116	1078	1003
Emmerich	948	961	1126	1339	1437	1261	1135	962	930	1085
Kleve	131	152	154	191	186	174	172	86	106	65
Spyck	1082	1072	1158	1022	1062	1245	1311	1306	1406	1476
合 計	75152	80845	82139	78401	84420	82217	83716	82328	89032	89945
Duisburg(%)	56.2	58.2	58.0	58.4	59.4	57.1	56.3	55.8	55.0	54.8

注：(1) 原表は港湾名がアルファベット順に列記されており、ライン河物流の動きが解りにくいので、上流から下流に向かって立地順に並べ替え、さらに合計値およびデュースブルク港のみの構成比を算出した。

(2) デュースブルク港は総称であるので、これを構成する個別主要港別の数値も参考値として表出した。Duisport は Duisburger Hafen AG (旧 Ruhrorter Häfen AG) が管理する公共港であり、他は企業専用港である。ティッセン・クルップ製鉄所が管理するラインハオゼン港の数値は不明。

出所：LDS NRW, *Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 2006*, 452 頁。

の構造改革が効を奏していることを物語るものである。今日デュースブルク諸港は貨物輸送センター・デュースブルク・ニーダーライン (Güterverkehrszentrum Duisburg-Niederrhein : GVZ-DUN) に結集して、相互に密接な協力を目指している。

表Ⅶ-4 ERW ドイツ側地域の失業率

公共職業紹介所	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Duisburg	17.4	15.8	15.2	13.8	13.5	13.6	14.8	15.3	18.7	17.4
Wesel	11.1	10.5	10.1	8.9	8.7	8.4	9.1	9.2	10.5	10.7
NRW	11.9	11.1	10.8	9.5	9.4	10.0	10.7	11.0	13.0	12.1

注：LDS NRW, *Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 2004, 2005, 2006*.

デュースブルクは1958年から石炭鉱業、続いて鉄鋼業と二度の構造危機の波に襲われ、後者は1987年にその頂点に達した。そのためこの間に雇用は三分の一に収縮し、1990年代末に人口でデュースブルクの6割に過ぎないマンハイム並に落ち込んだという。石炭・鉄鋼業の衰退で直撃されたのは従業員50人未満の中小企業で、1961年以来ほぼ40年間で約6500の中小企業が倒産し、その後をなお埋めきっていない³⁰⁾。表Ⅶ-4から明らかなように、デュースブルクはNRWで依然として失業率が最も高い公共職業紹介所地区であり、隣接のベールがNRW平均を下回っているのと対照的である。

この苦境から脱するための構造改革がつとに始まり、かつての石炭・鉄鋼業の立地から多様な経済活動立地への脱皮を図る努力が続いているが、1990年代半にいたっても製造業部門の雇用の70%が鉄鋼業およびこれに関連する部門で占められていた。ここで、デュースブルクの基幹産業である鉄鋼業の発展にも、ネーデルラント資本が貢献したことに触れておかなければならない。いずれも1854年にデュースブルク・ホッフフェルトに設立されたJohannishütte (Deutsch-Niederländischer Actienverein) と Hütte Vulkan とは、ネーデルラント資本の進出事例である。ちなみに前者はクルップに吸収合併され、後者は二次大戦直後の工場解体により撤去された。くわえて化学工業も、デュースブルクを代表する産業である。1850年代に鉄鋼業勃興の大波が生ずる前に、1824年にクルティウス (Friedrich Wilhelm Curtius) による硫酸塩工場がデュースブルク・カスラーフェルトに設立され、1838年にデュースブルク・ホッフフェルトにソーダ工場 (Sodafabrik Matthes & Weber) が設立されて、すでに一時代を築いていた³²⁾。

他方で、1992年来の長期不況で商業、交通、金融、保険部門が打撃を受けながらも、デュースブルクの三次産業化が徐々に進行していることは事実である。その結果、石炭鉱業の撤退の傷はかなり治癒し、かつての炭坑が今日、商工業地区に転化している。たとえばかつての Neumühl, Diergardt Schacht I, II がそれぞれ商工業園区 Neumühl, Diergardt/Mevisen, Gewerbepark Asterlagen として面目を一新している。すでに1995年に地域粗生産における三次産業部門の比率は58%に達して鉱工業を上回り、デュースブルクは物流・流通部門における中心地機能を高める方向に向かい始めている。

今日デュースブルク港はライン・ルール地域の国際貨物輸送の多方式回転盤となり、貨物輸送のための顧客サービスセンターの設立や、企業内研修活動施設の提供により、デュース

ブルクに鉄道に関わる多様な役務が集中し始めている。ロッテルダム起点の遠距離貨物輸送鉄道用のベテューエ線 (Betuwelijn) 建設や、アムステルダム－アルンヘム－デュースブルク－ケルン間的高速鉄道線の延伸計画が、国境を越える交通基盤の拡充を促している。他方で、「内港」(Innehafen) の改造により、かつての穀物倉庫集積場が「サービス集積場インネハーフェン」(Dienstleistungspark Innehafen) に変わった。「ニーダーライン・ビジネス集積場」(Businesspark Niederrhein) には企業向けサービス事業や企業管理部門が移転してきている。とはいえ、都市規模で同等の他のドイツ都市と較べると三次産業部門の比重は依然として小さく、それは鉄鋼業と関連する役務業種が多いために、鉄鋼業の立直しが関連役務業種まで縮小を迫るからだと言われる。

さらにまた、工業都市デュースブルクの印象が強いために、三次産業部門導入の必須条件としての居住環境の、つとに固定した低い風評を覆すのが容易でないという事情も働いている。それだけに、「国際建築展示場エムシャー園区」(Internationale Bauausstellung Emscher Park) の枠組内での企画、「景観公園北デュースブルク」(Landschaftspark Duisburg-Nord) 等は、「緑の都市」としてのデュースブルクを訴求する努力の一例である³³⁾。

(4) ERW の形態、構造、機能

1991 年 5 月 23 日に締結されたイセルブルク－アンホルト協定 (前号参照) に則り、ERW は 1993 年 11 月 1 日にそれまでの事業共同体 (Arbeitsgemeinschaft) から目的組合に変わった。これの定款は資料的価値があるので、以下、1999 年 10 月 1 日に修正された最新版に即して逐条的に紹介することにする。

① ERW の法的形態は目的組合であり、所在地はドイツ側のクレーフェである。目的組合としての ERW は 1978 年設立の事業共同体としての ERW の承継団体であり、これにはイセルブルク－アンホルト協定第 3 条第 3 項により、ドイツ法、とくにノルトライン・ヴェストファーレン州法が適用される (第 1 条)³⁴⁾。

② ERW はその構成員による国境を越える地域間協力を促進し、支援し、調整することを目的とし、この目的のために企画 (Projekt) を実施する (durchführen)。ERW は第三者から資金の拠出を受ける。ERW は構成員、市民、企業、団体、官庁、その他の諸機関に国境を越える活動に際して、および問題が生じた際に助言する (第 3 条第 1 項)。

国境を越える協力は以下 13 領域で行われる：1) 経済発展、2) 教育・授業、3) 交通・輸送、4) 土地利用計画 (Raumordnung)、5) 文化・スポーツ、6) 旅行・保養、7) 環境保全・廃棄物再利用、8) 自然保全・景観保全、9) 社会的諸問題、10) 保健制度、11) 災害予防、12) 電信電話、13) 安寧秩序 (第 3 条第 2 項)。

③ ERW の目的に賛同する自治体、自治体連合、公法団体は、申請にもとづくエウレギオ評議会 (Euregiorat) の決定により ERW の構成員資格を得る。また ERW から離脱できる

（第4条第2, 3項）。

④ *ERW* の機関はエウレギオ評議会と理事会（Vorstand）である。エウレギオ評議会は *ERW* の最高機関であり、*ERW* の構成団体のうち人口2万人以下の自治体は1人の、2万人超10万人以下の自治体は2人の、10万人超の自治体は3人の代表をエウレギオ評議会に派遣する。他の構成団体は、その管轄地域が *ERW* 領域の一部を含むならば、それぞれ2人の代表者をエウレギオ評議会に派遣する。さらにネーデルラント側自治体は College van Burgermeester en Wethouders の代表1人を、ドイツ側自治体・自治体連合は専務首長もしくは郡長またはその法定代理人を、その他のネーデルラント側およびドイツ側の公法団体は会頭、理事長、事務局長（Geschäftsführer）、議長を派遣する。*ERW* 構成員は各代表の代理人を任命する（第7条第1～3項）。

エウレギオ評議会は4年任期の議長（Euregiovorsitzender）および議長代理を、ドイツ側、ネーデルラント側から交互に互選する。ただし、ネーデルラント側が議長の場合はドイツ側から議長代理が選出され、その逆もしかりである（第7条第6項）。

エウレギオ評議会は定款に別段の規定が設けられないかぎり、*ERW* のすべての事案を管掌し、とりわけ以下の事項に対して決定権を有する：1) 予算、政策立案、目的設定、2) 収支決算、理事会・事務局長の任期満了承認、3) 定款の改定、4) 新構成員承認、5) 分担金規定、6) 6年任期の事務局長の専任、事務局長代理の任命、ネーデルラント側が事務局長の場合は代理はドイツ側、その逆もしかり、7) 委員会、臨時作業部会の設置、業務規則制定、8) 委員会委員長の互選、9) 委員会委員長代理の互選、10) 臨時委員会委員長の互選、11) 臨時支出の承認、12) 勤務評価、13) 組織構築、職制設計、14) 就業条件（第7条第7項）。

エウレギオ評議会は少なくとも年に2回開会する。投票権を有する代表の過半数をもって定足数とする。議決は出席代表者の単純多数決による。定款改定は、イセルブルク-アンホルト協定の第8条第2項を害することなく、定款に基づくエウレギオ評議会代表者数の三分の二の多数決を要する。エウレギオ評議会の会議は原則として公開される（第8条1, 3, 4, 6項）。

⑤ 理事会は、エウレギオ評議会議長・議長代理、エウレギオ評議会の3委員会委員長、2人のエウレギオ評議会構成員、以上7人により構成される。理事会はドイツ側、ネーデルラント側構成員の均衡が重視される。都市、自治体の規模の相違が理事会構成に反映されることとする（第9条第1項）。

理事会は事務局長の上司であり、1) 事務局長に委任されていないかぎり、エウレギオ評議会の議決案の準備と実施、2) 職制計画の提示、3) 事務局長をのぞく職員の任免、昇進、4) 広報活動、以上を管轄する（第9条第1, 2項）。

理事会および理事会構成員はエウレギオ評議会によって責任を問われ、エウレギオ評議会の信頼を失ったときは解任される（第9条第5項）。

理事会の定足数は構成員の半数超であり、議決は出席者の単純多数決をもってなされる。会議は非公開である（第 10 条第 1～3 項）。

⑥事務局長は事務局を指揮し、委任を受けて理事会の議決案を準備、実施する。さらに理事会の委任を受けて、エウレギオ評議会の議決案を準備、実施する。事務局職員の構成がドイツ・ネーデルラント側で均衡が保たれるよう努力される（第 11 条第 1～3 項）。

⑦エウレギオ評議会は少なくとも以下の 3 委員会（Ausschuss）を置く：1）財務・企画委員会（財務計画、企画、企画資金）、2）経済委員会（土地利用計画等）、3）国境を越える相互理解委員会（社会的問題、スポーツ・文化等）。エウレギオ評議会は 4 年任期の各委員長・副委員長を互選する。委員長がドイツ側のときは副委員長はネーデルラント側とし、その逆もしかりである。各委員会は委員長、副委員長および 16 人の委員から構成される。ドイツ側委員は、デュースブルク市、バーゼル郡、クレーフェ郡から各 1 人、商工会議所から 1 人、バーゼル・クレーフェ両郡の自治体から各 2 人、ネーデルラント側委員は 10 万人超の自治体 [アルンヘム、ネイメーヘ] から 2 人、商業会議所から 1 人、人口 10 万人以下の自治体から 4 人、さらに自由枠で 1 人が推薦される。委員会委員長の提議にもとづき、派遣元の団体と協議の上、委員会委員を任命し、エウレギオ評議会がこれを承認する。委員会の協議結果は理事会を通してエウレギオ評議会の議決に附される（第 12 条第 1～5 項）。このほかエウレギオ評議会は企画に関連する臨時作業部会を置くことができる（第 12 条 a）。

⑧構成員は年度分担金を納付する。会計年度は暦年であり、次年度の会計計画ならびに政策目標設定および計画は、当年度の 7 月 1 日より前に提出されることとする。決算は次年度 7 月 1 日より前に提出され、決算委員会で検査される。決算委員会はエウレギオ評議会により構成員 4 人をもって設けられ、そのうち 2 人はネーデルラント側の、2 人はドイツ側の構成団体を代表する（第 13 条第 1～4 項）。

⑨監督官庁はイセルブルク－アンホルト協定第 9 条第 3 項の規定にしたがい、ノルトライン・ベストファーレン州内務省またはこれが指定する官庁である。監督官庁は同上協定の第 9 条第 4 項の規定にしたがい、自治体間の協力事業を管掌するネーデルラント側の監督官庁（ヘルデルラント、リンビュルフ、ノールトブラバント各県）と協議する（第 14 条）。

⑩解散は、この目的のために 2 ヶ月の会期をもって招集されるエウレギオ評議会の特別会議で、出席者の三分の二の多数決により決定される（第 16 条第 1 項）。

（5）ERW と INTERREG

① INTERREG I

D'Hondt よると、すでに 1976 年に国境地域の行動計画策定にかかる EC 命令（Richtlinie）が発せられた。しばらく時をおいて 1981 年に、地域開発分野における国境を越える協調の勧告（Empfehlung）が欧州委員会から出され、続いて 1984 年の ERDF 勧告が、加盟国に国境

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

を越える行動計画の策定を促した。*ERW*がこれに応じてこの問題領域における補助金確約をとりつけたのは、やっと1988年であり、1990年5月に国境を越える開発・行動構想が確定し、100万DMの最初の補助金がEUから下りた³⁵⁾。

この構想にはすでに具体的な事業分野の一覧が盛り込まれており、これは1991年2月に提出されたINTERREG I（1991～93年）における*ERW*の行動計画（Operationelles Programm）に具体化された。同年12月にEC委員会からの認可が下り、325.2万ECUの補助金が確定した。この計画のもっとも重要な目標は、①1993年以後のヨーロッパ共同市場への柔軟な移行の促進、②地域に固有な国境問題の解決、③国境を越える統合の強化、の三点であった。ネーデルラント、NRWの経済省との協議の結果、ネーデルラント・ベルギー・ドイツ国境地域に関して7重点分野が確定した。

各重点分野の企画案はまず*ERW*事務局で、①国境を越える性質か、②域内に広く関わるか、③経済構造改善・雇用創出に資するか、④地域的基盤が保証されているか、⑤自生的条件を活用しているか、⑥計画期間内に完遂できるか、という6点に即して審査された上で、エウレギオ評議会によりINTERREG運営委員会（Lenkungsausschuss）の審査にかけられるものが選定される。「運営委員会」はネーデルラント経済省、ヘルデルラント県庁、NRW経済省、デュセルドルフ県庁、*ERW*の各代表から構成される。すでに*EUREGIO*の項で述べたように、「運営委員会」は企画採択の最終決定だけでなく、ネーデルラント、NRWの共同負担額の決定も行う。決定は全会一致によって行われる。なお、INTERREG計画の資金管理は、NRW、ネーデルラント、NRW投資銀行（INVESTITIONS-BANK NRW）三者間の特別取決めによって行われる。NRW投資銀行は*EUREGIO*、*ERW*、*ermn* 3エウレギオのEU補助金とネーデルラント、NRWの共同補助金とを管理する³⁶⁾。

INTERREG IのEC補助は表Ⅶ-5に示す通りである。ネーデルラント、NRW、地元自治体等の負担割合が不明なので資料として不十分なものであるが、ECが平均で45.5%とほぼ限度（50%）に近い補助金を出していること、ECの重点補助対象が1と2であるにも拘わらず、経費総額に占めるEC負担の割合が比較的低いことが、注目される。経費総額の49.5%を占める1と2に対するEC補助率が、44.0%と平均以下であるのは、この分野におけるネーデルラント、NRWの自助努力もまた比較的強いことを表すものであろう。

さらに注目されるのは、*ERW*自身が25企画のうち12企画の主体になっていることで、これは*ERW*が目的組合になったことで初めて法的に可能になった。このうち最大の費用が計上されたのが、クレーフェ市郊外の旧貴族の館、Haus Schmithausenを*ERW*事務局棟として改築事業で、121.7万ECU、総経費の17%を占めた。さらに1993年末の開館式典の際に2日間にわたるシンポジウムが開催され、これの費用11万ECUもINTERREG資金から支出された。*ERW*独自企画の一覧は表Ⅶ-6の通りである。INTERREG計画における独自企画と他の企画主体への干渉とにより、*ERW*が一つの新しい「[行政]次元」,[当局]としての

表VII-5 ERWのINTERREG I 企画の費用負担

重点分野	企画	経費総額	EC 負担		
			(%) ¹	(%) ²	
1 通信・情報網形成	7	1862881	836825	25.7	44.9
2 交通・輸送・構造基盤	2	1387000	693500	21.3	50.0
3 余暇・観光	7	1673470	720000	22.1	43.0
4 職業訓練・労働市場	2	620000	310000	9.5	50.0
5 環境保護	3	489200	214950	6.6	43.9
6 革新・技術移転	3	815000	326725	10.1	40.1
7 企画管理	1	300000	150000	4.6	50.0
合 計	25	7147551	3252000	100.0	45.5

注：(1) 単位は ECU。

(2) (%)¹は EU 負担総額に占める各重点分野の割合、(%)²は経費総額に占める EU 負担の割合。

(3) 2の大部分は、2企画のうち1、1993年末に完成した事務局棟、クレーフェの Haus Schmithausen 改築費用にかかるものであり、よって EU 補助金は1と3とに重点的に配分されたことになる。

出所：INTERREG-2 Programm, 31 頁。

性格を強めるにいたったことは否みがたい³⁷⁾。

② INTERREG IIA

INTERREG IIA (1994～99年)の企画構想は、1980年代末に策定された基本構想に含まれ、INTERREG Iの経験で確認された「強弱点对比分析」(Stärken-Schwächen-Analyse)の結果を踏まえたものである。この分析によって導き出された ERWの特性は、以下の通りである。

- 1 経済条件は比較的優れている。販路の大きな可能性、優れた構造基盤、秀でた企業立地条件、役務・施設の比較的優れた供給、優れた環境、多様な労働力の供給、観光と余暇利用の良好な可能性。
- 2 両側地域の統合は企業誘致のための条件の改善をもたらす。すなわち役務と施設との供給がある程度相補い、市場拡大に寄与する。
- 3 経済構造は弱くない。しかし雇用減少の危険がある。
- 4 労働市場の状況は比較的不調である。
- 5 両側地域はかなり大きい相違を見せる。ERWはけっして等質地域 (homogene Region) でない。社会的、経済的絡み合いの程度が低い。

表Ⅶ-6 INTERREG I における ERW の独自企画

企 画 名	ECU
1 Haus Schmithausen 改築（事務局用） ¹⁾	1217000
2 開館記念シンポジウム ¹⁾	110000
3 事業用不動産の国境を越えるデータ・バンク開設（エウレギオ諸機関と他の諸組織のためのソフトウェア開発と配備とを含むデータバンクの開設）	68630
4 自動電子情報網形成による国境を越える通信・情報交流改善のための、国境を越えるメールボックス体系の構築	548040
5 情報資料、行事日程表、博物（美術）館一覧、消費者情報、EU 規制に関する情報の発信による、また、大綱計画 GUIDE ²⁾ の枠組みでの地域新聞との共催企画や語学講座などの組織による、隣国の社会・文化的、社会・経済的状況のエウレギオ住民に対する情報提供	220000
6 ERW内の国境を越える部材供給・受委託関係促進のための国境を越える企業目録の作成	400000
7 国境を越える性格を具える計画、企画に関する ERW構成団体間の相互相談のための申込み・情報センターの設立	150000
8 ERWの4観光企画の調整と共同広告：地域全体にわたる小冊子と旅行者用地図の作成	60000
9 隣国にかかる語学力、一般的知識および ERW組織の拡充のための公務員交換実施計画（研修講座設計と実施）	320000
10 国境を越える労働力流動性と職業教育の改善のために既存の教育施設の現状調査：雇用の相互代替の促進、EU 資格基準（Euro-Qualifikationen）の利用しうる情報の調査と広報、資料センターの開設	300000
11 国境を越える協力の推進による、ERW内医療体制の利用可能性と質との改善のための研究の実施	210000
12 企画管理	300000
合 計	3903670

注：1) 1と2だけで1～12合計の34%を占め、またこの合計はINTERREG Iの総経費の54.6%に達する。

2) EUの「TELEMATICS APPLICATIONS 計画」の枠組みでの教育・訓練企画のためのテレマティクス。Ramsay, Anne, *Eurojargon*, 6th ed., 2000. *Telematics* に日本語の定訳がまだないので、さしあたり、「コンピュータ無線通信」と仮訳しておく。

出所：Miosga, 116-117 頁。

表Ⅶ-7 ERW の INTERREG IIA 企画の費用負担

重点分野	経費総額		EU		NRW/NL		地元自治体等	
1 空間構造	2306		1153		691.8		461.2	
	10.0	100.0	10.0	50.0	10.0	30.0	10.0	20.0
2 経済・技術・革新	9224		4612		2767.2		1844.8	
	40.0	100.0	40.0	50.0	40.0	30.0	40.0	20.0
3 環境・自然・景観	2306		1153		691.8		461.2	
	10.0	100.0	10.0	50.0	10.0	30.0	10.0	20.0
4 資格教育・労働市場	3459		1729.5		1037.7		691.8	
	15.0	100.0	15.0	50.0	15.0	30.0	15.0	20.0
5 社会・文化的統合	3459		1729.5		1037.7		691.8	
	15.0	100.0	15.0	50.0	15.0	30.0	15.0	20.8
6 技術的支援	2306		1153		691.8		461.2	
	10.0	100.0	10.1	50.0	10.0	30.0	10.0	20.0
合 計	23060		11530		6918		4612	
	100.0	100.0	100.0	50.0	100.0	30.0	100.0	20.0

注：(1) 6 重点分野はそれぞれ以下のような実施分野 (Maßnahme) から成る。1 空間構造：①地域計画，②構造基盤・輸送・交通・電気通信網・事業用空間創出，2 経済・技術・革新：①経済，②革新・技術移転，③観光・休養，3 環境・自然・景観：①自然再生・自然保護，②環境汚染防止，4 資格教育・労働市場：①労働市場，②通学教育・研修，5 社会的・文化的統合：①市民・官庁間の対話，②社会・健康保険政策との調整，6 技術的支援：①計画実施の支援，②計画管理。EUREGIO の場合と重点分野は同一だが，これの Aktionsbereich と ERW の Maßnahme とは完全に同一ではない。前稿 (2) の表 VI-5，注 1) を参照。

(2) 上段は実数値 (1000 ECU)，下段は負担割合 (%)。ただし，左側は費用負担者ごとの分野別構成比，右側は分野ごとの費用負担者別構成比。

(3) 企画数は不明。

出所：INTERREG-II Programm，68-69 頁。

6 環境の質にもっと注意を払わなければならない。

以上の認識を踏まえて，INTERREG-II 計画のための一般的戦略目標が次のように定式化された。すなわち，「持続的発展の原則を考慮に入れながら，国境に位置するがゆえに眠っている社会・自然・経済部面の可能性を展開させるための諸条件を創出すること」。これから，さらに三つの下位目標が設定された。

- 1 営業面・非営業面を問わず，接触をもたらす ERW 内の経済的絡み合いの強化。
- 2 とくに両側地域で相補う諸施設の活用による地域経済的立地条件の改善。
- 3 域内における組織上の資源の統轄³⁸⁾。

表VII-8 ERWの認可取得企画一覧（2004年末現在）

企画名	企画主体	企画名	企画主体
1 空間構造		5) ERW内の教育統一・国認可の養老研修	BFZ Wesel
②交通・移動・調達/通信		6) 国境を跨ぐ雇用政策の原動力としての労働志向の活動家	DGB-Bezirk NRW
1) 航空・物流・商工業のため交通結節点エウレギオセンター	Kreis Kleve	7) ERW内の Hogeschool van Arnhem en Nijmegen/ Fachhochschule Gelsenkirchenの国境を越える協力	Hogeschool van Arnhem en Nijmegen
2) SPNV Emmerich-Arnhem	Stadt Emmerich	8) ESPRO-Uni. Nijmegen/ Maastricht/ Aachen/ Duisburg/Düsseldorfのエウレギオ学習計画：ヨーロッパの生活と労働	Universität Duisburg-Essen
3) 国境を越える洪水の防止	Deichschau Kranenburg	9) Euregio Transher : 独蘭国境地域の透明な労働市場促進のための代理人	ROC Nijmegen
4) Kleve-Nijmegen 両市間の国境を越える近距離公共輸送力の改善	Stadt Kleve	10) 多国間水管理	RU Nijmegen
2 経済・技術・革新・観光		11) ERW 技術情報 - 社会事業センター	Hogeschool van Arnhem en Nijmegen
①中小企業間協力・国境を跨ぐ市場		12) EAB-エウレギオ内研修施設取引所	Theodor Brauerhaus
1) eBusiness Rhein-Waal fe-M@le power	ESTA Bildungswerk e.V.	5 社会・文化的統合	
2) Euregio-Communication-Center (ECC) 設立	Kreis Kleve	①社会的連携網・日常的国境問題の処理	
3) エウレギオ中小企業相談	LGH	1) ERWの小料理人	Hotel- u. Gaststättenverband Nordrhein e.V.
②技術開発・移転		2) 国境を越える保健衛生基本計画	Universitair Medisch Centrum St Radboud
1) Ecolpolis Wageningen Rhein-berg	Gemeente Wageningen	3) 障害者のための連携網	Stichting Arbeidsintegratie Werkenrode
2) Netzwerk Rhein/Waal	BRUT	4) スポーツ 2004 (スポーツによる教育のヨーロッパ年)	Europäische Akademie des Sports Velen e.V.
3) 極小化学反応器：拡大市場向けの微小素子	Fraunhofer Gesellschaft e.V.	5) 相談業務と経験交換・養護教育施設	Landschaftsverband Rhein-
4) 国境を越える無線広帯域・農村地域用の通話網	Fraunhofer Gesellschaft e.V.		
③休養・観光			
1) ローマ時代の昔を蘇生させる	Museum Het Valkhof, Nijmegen		
2) 文化と城郭	Culture & Castles e.V.		
3) ライン河沿い自転車道	Touristik Agentur NiederRhein GmbH		
4) 地域を超える旅行市場形成による ERWの経済・労働市場構造の強化	ERW		
3 環境・自然・景観・農業			
①環境・自然・景観			
1) 「緑の帯」行動	Naturschutzbund		

2) Ketelwald	Deutschland Landesverband NRW Naturschutzbund Deutschland Landesverband NRW	6) バイキング	land P r o v i n z Gelderland Abt. Wasser Caritasverband Kleve e.V.
②農業		7) 余暇と路上での若者の麻 薬常用	
1) 国境を越えて統合された品 質保証制度	GIQS e.V.	②文化・文化遺産・啓発	<i>ERW</i>
2) 農業用の建物の新利用	L a n d w i r t - s c h a f t s k a m - m e r N R W	1) 人々同士 第 1 段	St. Hamminkeln
		2) Transistor	<i>ERW</i>
		3) 人々同士 第 2 段	Bevrijdings- m u s e u m - Groesbeek
4 資格教育・労働市場		4) 60 年の余暇	Stichting Schloss Moy- land
①労働市場開発・労働者流動 性・資格教育/職業訓練/雇用 の国境を越える連携網		5) 国境を越えるレンブランド	
1) 運行代行業者のための現代 的物流	Stadt Emme- rich	6 技術的支援	
2) <i>ERW</i> 職業教育の情報事務所	Stichting ROC Nijmegen	①計画管理 INTERREG IIIA	<i>ERW</i>
3) <i>ERW</i> の高知能化のために	Stichting ROC Nijmegen	1) INTERREG 共同事務局	<i>ERW</i>
4) <i>ERW/ermn</i> 向けの国境を越 える労働市場監視の開発・ 試験	Pro Arbeit Niederrhein	2) INTERREG IIIA 計画管理	<i>ERW</i>
		②報告・検査・評価・情報・広報	
		1) 情報と広報 INTERREG III A	<i>ERW</i>
		2) <i>EUREGIO/ERW/ermn</i> の PGI* および <i>EDR</i> の PGI の ための半期評価実施	<i>ERW</i>
		3) PGI のための 5%検査実施	<i>ERW</i>

注：* PGI= Programm der Gemeinschaftsinitiative (EC 行動計画).

出所：Gemeinsames INTERREG-Sekretariat bei der Euregio Rhein-Waal (Hrsg.), *Bilanz 2004 INTERREG IIIA*, 2005.

以上の目標設定に基づいて策定された INTERREG IIA の重点分野別の費用負担は、表Ⅶ-7 に示す通りである。6 分野すべてにおいて EU50%，NRW/NL30%，地元自治体等 20%と負担割合が一律であり、また、重点分野 2 が経費総額の 40%を占め、費用負担者ごとの分野別構成比も 2 が一律 40%となっている。この表からは、重点分野 2 がいずれの費用負担者にとっても最重要な分野と目されていることが確認できるだけである。

③ INTERREG IIIA

表Ⅶ-8 は INTERREG IIIA (2001～2008 年) の枠組みで認可された企画名の名称と主体の一覧であり、表Ⅶ-9 は重点分野 (Schwerpunkt) ・実施分野 (Maßnahme) 別の費用負担である。この両表から以下のことが読み取られる。

第一に、経費総額の重点分野別構成比は、2 (40.5%)，5 (17.7%)，4 (12.2%)，6 (12.0%)，3 (10.7%)，1 (6.9%) の順である。これを INTERREG IIA と比較してみると、

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

後者は2（40.0%）、4（15.0%）、5（15.0%）、1（10.0%）、3（10.0%）、6（10.0%）の順であるから、ほとんど変りがない。ともに重点分野2の比率の高さが目立つだけである。

そこで次に、*EUREGIO*の場合（III A）と比較すると、ここでの順位、2（42.8%）、1（22.8%）、4（17.3%）、5（8.2%）、6（6.7%）、3（2.3%）と一致するのは、首位（2）と3位（4）のみである。とくに、*EUREGIO*で2位を占めた1が*ERW*では最下位に落ち、*EUREGIO*で4位に留まった5が*ERW*では2位に上がっていることが目立つ。しかも、重点分野1の実施分野①「国境を越える統合された空間・機能開発」の企画数が、*EUREGIO*では6を数えるのに対し、*ERW*では皆無である。これは*EUREGIO*で交通基盤の整備が比較的重視されるのに対して、*ERW*ではその逆であるという印象を与え、それは*ERW*の経済構造がライン河に沿う交通基盤を基軸にしており、*ERW*はとりわけ国境を越える交通基盤・役務の改善を目的として設立されたという自己認識³⁹⁾から背馳しているように見える。しかし、*ERW*を貫通する交通基盤の基本的機能がラントスタットとルール・ライン地域とを直結することになり、*ERW*貫通部分は通廊として機能しているに過ぎないことを考慮すると、これはあながち不自然でない。*EUREGIO*のように域内輸送路がそれぞれ国境の内側にとどまっているところでは、国境を越えて両者を繋ぐというエウレギオ内の事業が戦略的意義を持ちうるであろう。これに対して、*ERW*内のライン＝ワール沿いの物流拠点の能力拡大や輸送路線の延伸、拡充はエウレギオの次元を超えており、したがって、これを直接*ERW*の活動目標に設定することは、エウレギオ本来の目的から逸脱することになりかねない。よってEUからの補助金も期待できないことになる⁴⁰⁾。ゆえに*ERW*での重点分野1にかかるエウレギオ内構造基盤の拡充は、たとえば域内の近距離公共旅客輸送網（ÖPNV：Öffentlicher Personennahverkehr）の整備などに限られてくることになる⁴¹⁾。

総じて、*ERW*では国境を貫通する国際河川ラインが、つとに国境の断絶効果を他地域より比較的弱めているという初期条件のもとで、経済的波及効果の弱い通廊機能をどのようにして域内の内発的発展の要因に転化させられるかが、*ERW*にとり古くて新しい戦略的課題であることが、あらためて浮き彫りにされるのである。

ここで重点分野1の活動分野②の4企画のうち3）「国境を越える洪水の防止」企画だけで、重点分野1の総経費の84.3%、地元自治体等負担の82.8%を占めていることが注目される。これはラインとニールス、さらにはイセル＝オウデ・エイセルという水流により、つとに国境が突破されているだけでなく、等質空間としての国境を越える流域共同体が、災害（洪水）共同体としての側面をも具えることを示唆しているからである⁴²⁾。

第二に、EUの負担割合が*EUREGIO*で平均39.0%に留まっているのに対し、*ERW*では47.6%とほぼ限度に達していることである。逆に地元自治体等の負担割合は*EUREGIO*で32.7%を占めるのに対して、*ERW*では27.4%と比較的低い。NRW等州・国の負担割合は、*EUREGIO*で28.3%、*ERW*で25.0%と大きな差がなく、しかもいずれも地元自治体等負担割

表Ⅶ-9 ERW の INTERREG IIIA 企画費用負担 (2004 年末現在暫定値)

重点分野(企画数)	経費総額		EU		NRW/NL		地元自治体等	
1 空間構造	3188750.70		1465667		828200		894883.70	
② 交通・移動・調達/通信(4)	6.9	100.0	6.6	46.0	7.1	26.0	7.0	28.1
2 経済・技術・革新・観光	4404015		2202007		1321204		880804	
① 中小企業間協力・国境を跨ぐ市場(3)	9.5	100.0	10.0	50.0	11.4	30.0	6.9	20.0
② 技術開発・移転(4)	6331328		3151279		1660168		1519881	
	13.6	100.0	14.3	49.8	14.3	26.2	11.9	24.0
③ 休養・観光(4)	8097317		3542708		1584146		2970463	
	17.4	100.0	16.0	43.8	13.7	19.6	23.3	36.7
3 環境・自然・景観・農業	1031457		215728		256692		259037	
① 環境・自然・景観(2)	2.2	100.0	2.3	50	2.2	24.9	2.0	25.1
② 農業(2)	3951336		1975668		1185474		790194	
	8.5	100.0	8.9	50.0	10.2	30.0	6.2	20.0
4 資格教育・労働市場	5645573.09		2672313.74		1568653.26		1404606.09	
① 労働市場開発・労働者流動性・資格教育/職業訓練/雇用の国境を越える連携網(12)	12.2	100.0	12.1	47.3	13.5	27.8	11.0	24.9
5 社会・文化的統合	5143850		2568954		893774		1681122	
① 社会的連携網・日常的国境問題の処理(7)	11.1	100.0	11.6	49.9	7.7	17.4	13.2	32.7
② 文化・文化遺産・啓発(5)	3080492		1540242		163212		1377038	
	6.6	100.0	7.0	50.0	1.4	5.3	10.8	44.7
6 技術的支援	4403448		1881578		1788287		733583	
① 計画管理 INTERREG IIIA(2)	9.5	100.0	8.5	42.7	15.4	40.6	5.8	16.7
② 報告・検査・評価・情報・広報(3)	1186002.95		593001.48		355800.08		237201.39	
	2.6	100.0	2.7	50.0	3.1	30.0	1.9	20.0
合計(48)	46463569.74		22109146.22		11605610.34		12748813.18	
	100.0	100.0	100.0	47.6	100.0	25.0	100.0	27.4

注：(1) 上段は実数値 (Euro)、下段は負担割合、ただし左側は費用負担者ごとの分野別構成比、右側は分野ごとの費用負担者別構成比。実数値は原表の企画ごとの数値を「措置」ごとにまとめて集計し、この集計値から2種の構成比を算出した。

(2) 1 ①にかかる ERW の企画はない。

(3) EUREGIO では NRW, Nds, NL の負担割合が区分できたが、ERW では *Nationale Mittel* として一括計上されているので細目は判らない。ERW は Nds との境界を含まないので、対象は NRW と NL

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

だけである。

- (4) 同一資料の別表で、*ERW*にかかる2004年末までに実行された企画数は48、これに対して支出が認可されたEU補助金は21839143ユーロで、2001～2008年の補助金認可枠29838377ユーロの73.2%が消化され、7999234ユーロが未消化とされている。この数値は本表の数値と一致しない。

出所：Gemeinsames INTERREG-Sekretariat bei der Euregio Rhein-Waal (Hrsg.), *Bilanz 2004 INTERREG IIIA*, 2005.

合を下回っている。このことから、総じて *EUREGIO* の地元自治体等が、自己資金調達において *ERW* より積極的であることが窺われる。

第三に、EUは各エウレギオに対する補助金額の50.4% (*EUREGIO*) または40.2% (*ERW*) を重点分野2に支出しており、EUにとりいずれのエウレギオに対しても2が最重点分野とされていることは明らかである。他方で、地元負担比率が平均値を大幅に上回っているのは、*EUREGIO* では1 (40.0%)、4 (41.0%) だが、*ERW* では5 (37.2%) のみである。概して、地元自治体等は制約された自己資金を緊急度がもっとも高い分野に集中投入するはずだから、*EUREGIO* は1と4とに、*ERW* は5に重点を置こうとしている姿勢が読み取られる。EUと各エウレギオとの重点分野のずれを補完関係とみるか、それとも基本関心の食い違いとみるかは残された課題である。

(6) 小括

以上の検討作業から、*ERW* の地域的ベクトルについてどのようなことが言えるであろうか。*ERW* 域内を貫流するライン＝ワール、マース両国際河川が、*ERW* 域内を流域共同体として等質空間たらしめているだけでなく、鉄道、道路をも束ねる国際交通基軸として国境の壁をつとに打破しており、よって少なくとも表面的には、*ERW* 域内を一種の機能空間たらしめる統合効果を生んでいることがほぼ確かめられた。産業革命期以来のネーデルラント資本が、まさに地続き効果を狙ってニーダーラインに進出してきた歴史に照らしても、*ERW* 域内両側地域にとり国境地帯性もしくは辺境性は、実は本質的な問題になりえない。問題はすでに冒頭で述べたように、むしろ顕著な通廊性が一見、両側地域を結びつけながらも、現実には *ERW* 外部の両極、ラントスタットとライン・ルール地域から働く引力を強めさせ、それが *ERW* 両側地域を引き裂くベクトルを生んでいる節が認められることである。そのかぎりでは、ラントスタットとライン・ルール地域とをそれぞれ中核とする二つの経済圏の境界が、国境と部分的に重なりながら、*ERW* 域内を縦断しているのではないかととの推測が成り立つ。失業率においてネーデルラントでも突出して高かったKANとデュースブルクとの相関が、少なくともKANのラントスタットに対する相対的自立性を窺わせるに足りることを留意しながらも、レヒオ・アハテルフク東部からベーゼル郡、クレーフェ郡南部を経て、ドイツ領西北端を北から南にかけて縦断する広幅帯上で両極からの引力が均衡し、よってニーダーライ

ン原経済圏の漸移帯の一部を形成しているのではないかというのが、本稿のさしあたりの見通しである。

注

- 1) ユトレヒトからクレーフェを経てデュースブルクにいたる地域は、16世紀初まは単一のネーデルラント・ニーダーライン文化圏を形成していた。19世紀初にいたってもニーダーラインでは日常ネーデルラント語が使われていたので、プロイセン領のレース・クレーフェ・ゲルデルン郡では、公式行事の際にネーデルラント語を使うことが、政府から固く禁じられたほどだという。さらに、1815年のウィーン会議による国境画定でクレーフェ、ゲルデルンがマース河との接続を遮断された上に、プロイセンの関税線がニーダーラインとネーデルラントとの従来の通商関係を阻害したため、とくにドイツ関税同盟成立後はルール地域から西、北の地域は辺境に追いやられたという。政治国境=関税国境が経済的・文化的地続性を損なう人為的要因であった傷痕が、この地域を刻印している。Burkhard, Wolfgang, *Abriß einer Wirtschaftsgeschichte des Niederrheins*, Duisburg 1977, 15-16, 38頁。
- 2) ERW, *Zusammengefaßt*. 刊行年と頁数とを欠く薄い冊子であるが、記述からして刊行年は1993年と推定される。
- 3) <http://www.euregio.org/>, 2007/06/25 閲覧。1992年に人口規模が232.5万人、加盟団体数が38自治体および7地域公共団体(1994年に人口規模260万人、41自治体および6地域公共団体)であったので、15年間に加盟団体が10増え、人口は1.6倍増になったことになる。1992年だけで6自治体が加盟し、とくにデュースブルクが加わったことで、ネーデルラント側に傾いていた人口分布の不均衡が解消されて、重心が地理的均衡点近くに移動した。ただし、この間にドイツ・ネーデルラント両側において自治体、広域自治体、商工会議所の再編がなされているので、加入率の時系列的な比較は難しい。なお、原加盟団体が脱退したのは、ネーデルラント側の Recreatieschap Oost-Gelderland である。*Zusammengefaßt* ; ERW, *INTERREG-2 Programm 1994-1999 Euregio Rhein-Waal*, 1994, 4頁。
- 4) D'Hondt, E. M., *Ontstaan en Ontwikkeling van de Euregio Rijn-Waal*, in : van Beek, J. J. & Sturme, Anja (Hrsg.), *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, Oldenburg 1997, 16-17, 20頁 ; *INTERREG-2 Programm*, 26-27頁。前書は一種の広報誌としての性格から、資料として利用するには制約が多いが、1990年代末のERWを構成する各地域の経済構造とINTERREG計画の各重点分野の問題状況とを一覧できる利点がある。なお、本書の記述を、前掲の *INTERREG-2 Programm*、およびほぼ同時期にECから出版された *Potrait of the Regions* により随時補強する。

目的組合の法源は、ネーデルラントでは Wet Gemeenschappelijke Regelingen, ドイツでは NRW 州法としての Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit である。後者については Mayen/Sachs/Seibert (Hrsg.), *Landesrecht Nordrhein-Westfalen*, Baden-Baden 2005, 294-302頁を参照(第4条(1)「個別の任務を引き受ける権限を持つ、または義務を持つ自治体および自治体連合は、その目的を達成するために目的組合に結合することができる(自由な目的組合)。義務的任務であるときも、目的組合に結合できる(義務的目的組合) ; 第5条(1)「目的組合は公法団体である。」)

ちなみに、ERWがヨーロッパ初の国境を越える目的組合を目指すにあたり、エウレギオとして先行したEUREGIOに対する競争心が働いていたと、Miosgaは指摘している。Miosga, 前掲

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

- 書, 124 頁。
- 5) Woyke は設立年を 1971 年としている。Woyke, 前掲書, 113 頁。また, Miosga は 1971 年に *Arbeitskreis für die regionale Entwicklung des deutsch-niederländischen Grenzgebietes Regio Rhein-Waal* が制度化された団体 (feste Einrichtung) として設立されたと, 微妙に異なる記述をしており, *ERW* の創設年の理解は先行研究で一致していない。Miosga, 前掲書, 108 頁。
 - 6) Wielenga, 前掲書, 109-112 頁。
 - 7) Martin, Hans-Peter, Grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur und Logistik in der Euregio Rhein-Waal, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 142 頁。
 - 8) Jansen, G. J., Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), 同上書, 24 頁。
 - 9) Commission of the European Communities, *Portrait of the Regions*, Vol.1, 220-224 頁; von Ameln, Hermann, Kredit- und Versicherungsgewerbe, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 110 頁; *INTERREG-2 Programm*, 11 頁。
 - 10) *INTERREG-2 Programm*, 22-24 頁。
 - 11) Boxem, J. C., Landschapsontwikkeling : Voorbeeld “De Gelderse Poort”, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 148, 150 頁。
 - 12) *Portrait of the Regions*, 221, 223-224 頁。
 - 13) イセルブルク-アンホルト協定で広く知られるようになったイセルブルクは, *ERW* に境界の外側に隣接したままである。Issel 川 (ネーデルラント領内の下流は Oude IJssel) に面し, 1794 年ニーダーラインでもっとも早く製鉄所 (Minerva-Eisenhütte) が設立された都市である。ミネルバ製鉄所は 1861 年時点でなお, 高炉 1 基, キューボラ 4 基を備え, 年間 6650 ツェントナーの鑄鉄, 4950 ツェントナーの鑄鉄製品を生産して, ニーダーライン鉄鋼業の最古参としての存在感を保持していた。最大手の Niederrheinsche Hütte, Phönix AG, Johannis-Hütte, Eisenhütte Vulcan が設立されたのは, ようやく 1850 年代前半にいたってからである。Burkhard, 前掲書, 149 頁。
 - 14) Peters, L. H. J., Regio Achterhoek, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 28, 30 頁; *Portrait of the Regions*, 221, 225 頁。なお沼鉄床 (bog ore) とは沼沢などの低湿地で鉄などの金属物質の酸化物が沈殿して形成された低品位の鉄床をいう。『マグローヒル科学技術用語大辞典』改定第 3 版, 日刊工業新聞社 2000 年。
 - 15) Sala, J. F., Regio West-Veluwe/Vallei : Kennis en Distributie, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 32-34 頁; Karssen, C. M., Landbouwniversiteit Wageningen, 同上書, 59 頁; Vrijhoef, W.I.J.M., Innovatie in de Grensregio, 同上書, 135-136 頁; *Portrait of the Regions*, 221, 224 頁; *INTERREG-2 Programm*, 11 頁。
 - 16) Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein und Westfalen, *Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 2006*, 437, 441 頁。
 - 17) *INTERREG-2 Programm*, 20-21 頁。
 - 18) Drs. Bouwmans, O. P. M., Regio Brabant-Noordoost : Een landelijk gebied met een bedrijvige traditie, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 36-39 頁; *INTERREG-2 Programm*, 22 頁。
 - 19) *Portrait of the Regions*, 256-260 頁。
 - 20) Berger, E. A., De kop van Noord-Limburg, een regio met toekomst, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 40, 42 頁。

- 21) *Portrait of the Regions*, 263, 266 頁。
- 22) 以下ドイツ側の人口統計は, Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen, *Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 2006*, に拠る。
- 23) Mörs, Norbert, Lebensraum mit Perspektiven - Der Kreis Kleve, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 44, 46 頁 ; *INTERREG-2 Programm*, 22 頁。
- 24) Burkhard, 前掲書, 54, 76, 122 頁。
- 25) Martin, 前掲論文, 138 頁 ; *INTERREG-2 Programm*, 9 頁。
- 26) *INTERREG-2 Programm*, 19 頁。
- 27) INTERREG II 計画にかかる社会・文化的統合では, ①市民と当局間の対話, ②社会・健康保険の調整という二つの措置が挙げられ, 前者では, 「国境を越える市民同士の接触がついには日常茶飯事 (eine Selbstverständlichkeit) となることを目指して, 1) 市民, 団体, 当局等のための接触と催物とを組織すること, 2) 多様な分野における (国境の両側の) 官庁・公務員同士の接触を強化すること, 3) 国境を越える活動, 可能性, 諸問題に関する市民向け情報提供を, メディアと協力しながら強化すること, 4) ERW の市民と当局との間の国境を越える対話を促進する場の提供, 5) 消費者相談の強化, 以上の企画が挙げられている。 *INTERREG-2 Programm*, 60-61 頁。
- 28) 鉄鋼不況のさなかの 1980 年代に ERW の平均人口増加率 (3.2%) を大幅に上回ったのは, ネーデルラント側でレヒオ・ブラバント・ノールトオースト (7.4%), ドイツ側でベーゼル郡 (6.9%) であった。KAN の南への拡張とライン・ルール地域の西北への拡張とが同時的現象として認められ, 両者が次第に接近している様子が窺われる。 *INTERREG-2 Programm*, 15 頁。
- 29) Nebe, Bernhard, Kreis Wesel - Hochwertiger Gewerbestandort, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 48, 50 頁 ; *INTERREG-2 Programm*, 20-22 頁 ; Burkhard, 前掲書, 120 頁。
- 30) デュースブルク港の歴史と現状については, 渡辺尚「近代ヨーロッパにおける海と陸との変容」: 川勝平太・濱下武志 [編]『海と資本主義』東洋経済新報社, 2003 年, を参照。
- 31) Bensch, German, Industrielandschaft im Wandel, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 72 頁。1990 年代前半の ERW 企業のうちで, ドイツ側では 75%, ネーデルラント側では 80% が, 従業員 50 人未満の製造業部門中小企業もしくは手工業であった。 *INTERREG-2 Programm*, 20 頁。
- 32) Burkhard, 前掲書, 30-33, 149-151 頁。
- 33) Dressler, Jürgen, Duisburg : Stadt am Schnittpunkt von Rheinschiene und Ruhrgebiet, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 52, 54-55 頁 ; Bensch, 前掲論文, 78, 94 頁 ; Martin, 前掲論文, 138 頁 ; *INTERREG-2 Programm*, 21, 23-24 頁。
- 34) 注 3) 参照。
- 35) D'Hondt, 前掲論文, 18 頁。Miosga は, 1989-91 年期の ERDF 予算により, ERW に対して EC から年間 230 万 DM の補助金が下りたと述べており, D'Hondt の記述と一致しない。Miosga, 前掲書, 112 頁。
- 36) *INTERREG-2 Programm*, 26, 29-30 頁。
- 37) Miosga, 前掲書, 116, 120, 125 頁。
- 38) *INTERREG-2 Programm*, 40 頁。
- 39) Martin, 前掲論文, 142 頁。
- 40) INTERREG IIA 企画策定に際して, ERW は醒めた認識を示している。「国境を越える構造基盤

「地域のヨーロッパ」の再検討（3）

と企業立地空間造成のエウレギオ内での可能性という面における、諸問題解決を目指す空間政策的企画の遂行は、INTERREG II の枠組みではかなり困難である。この枠組の EU 予算が構造基盤投資のために不十分であることを忘れてはならない。したがって、活動分野は主に、特殊で小さな問題の解決や、第三者の投資に必要な諸条件の創出に向けられる。電子情報網はこの活動分野でとくに重視される。というのも、経済界と当局との間の情報交換と接触のためにその意義がますます増しているからだ。」*INTERREG-2 Programm*, 48 頁。

- 41) *ERW* 内の国境を越える旅客輸送体制は不備であり、1994 年時点で鉄道路線が 1 本、バス路線が 3 本残るだけで、ネイメーヘ・クレーフェ間の鉄道路線およびゴッホ・ベルヘ（Bergen：マース河畔のネーデルラントの小市）間のバス路線は数年前に廃止されたという。*INTERREG-2 Programm*, 9 頁。
- 42) ニールス川は長さが 115km, 流域面積 1350km², 住民数は 75 万人に達する。かつては暴れ川だったが、1927 年に「ニールス組合」(Niersverband) が結成されて洪水防止と水質浄化の本格的な努力が始まり、今日ではこれとリンビュルフ浄水組合 (Zuiveringschap Limburg) とが共同で水質保全に当たっている。Melsa, Armin K., Die Niers, Ein Grenzüberschreitender Fluss/De Niers, een grensoverschrijdende Revier, in : *Euregio Rhein/Rijn-Waal*, 151 頁。

【謝辞】 本稿執筆にあたり、とくに術語の意味を確かめるために、東京経済大学図書館の長谷康夫氏にたびたびお世話になりました。記して謝意を表します。

【附記】 本稿は 2006 年度東京経済大学個人研究助成費（A）「EU 中核部の空間経済的分析」による研究成果の一部である。