

# 「地域のヨーロッパ」の再検討 (9)

— ドイツ・ネーデルラント国境地域に即して —

渡 辺 尚

## IX. 事例 4 : *Euregio Maas Rijn/Euregio Maas-Rhein/Euregio Meuse-Rhin*

### (11) 1980 年代央の *EMR* の経済・社会事情

*EMR* を対象とした前々稿、前稿では、ドイツ側域のレギオ・アーヘンに焦点を当て、アーヘン圏の位置づけを検討した。その結果、アーヘン圏が自明のごとく歴史的地域としてのラインラントの一部とみなされてきたことに疑問を呈するにいたった。そこで本稿では、そのようなアーヘン圏を構成地域として含む *EMR* 域内の 1980 年代央の社会・経済実態を探り、もってこの時点で域内空間にどの部面で求心力が働き、どの部面で遠心力が働いたかを分析する。もとより *EMR* 領域は制度空間であるから、これ自体の経済空間としての実体性を問うことはあまり意味がない。アーヘン圏分析の結果推定されるにいたった、マース河中流域に拡がる実在の蓋然性が高い経済空間の検出を、*EMR* の実態を通して試みるのが本稿の課題なのである。

資料として、*EMR* が策定した「*EMR* のための国境を跨ぐ行動計画」“*Grenzüberschreitendes Aktionsprogramm*” für die *Euregio Maas-Rhein* (以下、*GAP* と略記) を利用する<sup>1)</sup>。また、このデータと 1990 年代初に出版された EC 委員会編 *Portrait of the Regions* のデータとを対照し<sup>2)</sup>、さらに他の *EMR* 資料も補足的に利用することで実態に迫りたい。

*GAP* は序 (9-10) で、*EMR* を経済発展に有利な初期条件を具えながら、国境の分断作用によりこれの活用が妨げられている「問題地域」*Problemgebiet* と規定する<sup>3)</sup>。その有利な初期条件として以下、四つが挙げられる。

第一は、*EMR* が西北ヨーロッパの主要大都市圏が分布する空間のほぼ中央に位置し、これらのいずれとも接続が容易な厚い交通基盤ができて上がっていることである。もっとも、交通業の発展は域内に求心力と遠心力をともに生み出すので、*EMR* において正逆二様の効果のいずれが優るかは、比較検討によって初めて明らかになることである。

第二は、とくに工学分野における高等教育・研究機関の高度な集積である。アーヘン工科大学、リエージュ大学、シタルト・ネーデルラント・エネルギー開発公社等あわせて 17 の高等教育・研究機関名が冒頭に列挙されており、これ自体が科学・技術分野の基盤の厚みに *EMR* がなみなみならぬ自信を持つことを示す。これは、すでに前号 (214 ページ) で触れた

「アーヘン技術圏」という自己規定とも重なり、さらに前々号 (213 ページ) で触れたように、アーヘン圏を含むマース河中流域がニーダーラインに先駆けて産業革命の場となった歴史の遺産でもあろう。

第三は、石炭・褐炭の潤沢な産出とこれを前提にしたエネルギー工学・技術の発展、これに加えて水資源にも恵まれていることである。炭鉱業は 19 世紀にこの地域に急激な工業化をもたらしたかわりに、20 世紀後半、地域経済の落込みを惹き起した元凶である。とはいえ、長期的にみてエネルギー・水資源の豊富な埋蔵が *EMR* の強みであることは否めない。

第四は、多様な自然条件に恵まれ、国境を越える観光資源が豊かなことである。これに国境を越える固有の歴史的景観を加えることができよう<sup>4)</sup>。

*GAP* の策定過程は以下のとおりである。1980 年 3 月 20 日、ネーデルラント、ドイツ連邦共和国、*NRW* の経済相が「委任による声明」*Mandatserklärung* の方式で、ネーデルラント側の「構造改革地域」*Herstrukturierungsgebiet* (リンビュルフ県 (NL) 南部 [ゾイト・リンビュルフ]) ならびにドイツ側の郡級市アーヘンおよびアーヘン、デューレン、オイスキルヘン、ハインスベルク四郡の国境を跨ぐ行動計画作成に合意した。計画面作成はリンビュルフ県 (NL) とケルン県当局に委任され、これがさらに 1981 年 4 月、「*NRW* 州・都市開発研究所」*Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen* (ILS) に対して原案作成を委任した。その後、1981 年 7 月にリンビュルフ県 (B)、1982 年 10 月に EC 委員会、1983 年 5 月にリエージュ県が参加し、*EMR* 構成地域が出そろった。この計画面作成作業の補助のために運営委員会が設けられ、如上の参加者と地域団体がこれを構成した。さらに個別問題検討のために、作業部会が設置された。1981 年初から 1982 年初にかけてまず、ゾイト・リンビュルフ (NL)、リンビュルフ県 (B)、レギオ・アーヘンの経済的・社会的分析が行われたという。リエージュ県が加盟したあと 1984 初までにリエージュ作業部会と *ILS* により先発三地域と同様の計画面が作成され、この両者が統合されて *GAP* となった<sup>5)</sup>。

*GAP* の目的は *EMR* の有利な立地条件を活かせるように、国境障壁を除去し、国境を跨ぐ協力を強化することにあった。とくに地域開発分野における国境を跨ぐ協力に関する 1981 年 10 月 9 日の EC 委員会の勧告を実行に移して、EC の国境地域政策に資し、内部国境地域振興の手段を練るための基礎データを EC に提供することを目的とした。

以上の序文の記述から以下二つが読みとられる。第一に、*GAP* 策定の共同作業がまず *NRW*・ネーデルラント国境間で始まったことである。それは当時四つの *EMR* 構成地域のなかでリンビュルフ県 (NL) とレギオ・アーヘンとの経済関係が比較的濃かったためばかりでなく、レギオ・アーヘンと国境で接するベルギー側域が「ドイツ語共同体」*Deutschsprachige Gemeinschaft* であるためでもあっただろう。国境を挟んでドイツ語圏が向きあうという対称はネーデルラント語圏リンビュルフが二分されている事情とよく似ており、かかる微

妙な歴史地理的条件が、当共同体が属するリエージュ県の *ERM* 参加を 2 年遅れさせた (1978 年) のと同様に、*GAP* 参加についても同県の判断を慎重にさせたと思われる<sup>6)</sup>。

第二に、*GAP* 策定における EC の強い関与は既出のエウレギオに対してと同じであるが、*EMR* はこれらと異なり、基礎自治体でなく中位行政次元である「県」を構成単位とすることが、対 EC 関係においても *EMR* の独自性を窺わせることである。*GAP* の責任者として名を連ねる四人の肩書きはそれぞれ、*Commissaris der Koningin in de Provincie Limburg*, *Gouverneur in de Provincie Limburg*, *Regierungspräsident Köln*, *Gouverneur dans la Provincie Liège* である。*EMR* は「県長」*Commissaris*, *Gouverneur*, *Regierungspräsident* という中位行政機関長の協議体が政策決定権を握ることを通して、ベルギー (Région Wallonne), ネーデルラント, *NRW* 三政府が効果的に影響力を行使する権限を保持していることになる。三政府は自らに望ましからぬ EC の過度の地域介入を警戒して、予防措置を講じたのかもしれない。またこの点に、マース河流域の三国国境の結節地帯に拡がり、各構成地域の自国への帰属意識が比較的弱いとみられる地域の統治権をめぐる、EC と三政府との水面下のかけひきを窺うことができそうである。

以上を留意しながら、以下、*GAP* の記述の検討を進めてゆこう。

#### (i) *EMR* の地域構成 (11)

*GAP* は *EMR* を「[行動] 計画地域」と呼ぶが、本稿では以下 *EMR* と読みかえる。すでに述べたように、これはベルギー領リンビュルフ県、リエージュ県、ネーデルラント領「構造改革地域」、ドイツ領レギオ・アーヘンの四地域から構成される<sup>7)</sup>。リンビュルフはベルギー・ネーデルラント国境に跨るので、以下ベルギー領リンビュルフ県をリンビュルフ (B), ネーデルラント領「構造改革地域」をゾイト・リンビュルフ (NL) と表記する。

ここで、*EMR* 構成地域がいずれも、それぞれ属する国のなかで異質性を秘めていることを、あらためて留意したい。レギオ・アーヘンがニーダーラインのなかで異質な地域であること、これがアーヘンとケルンの歴史的対抗関係に反映していることを、すでに前々号 (7)、前号 (8) の検討の結果、ある程度明らかにしえた<sup>8)</sup>。また、上述のようにリエージュ県は「ドイツ語共同体」という異質な地域を抱えている。さらにまた、今日マース河より東側がマーストリヒトを主都とするネーデルラントの一県に、西側がハッセルトを主都とするベルギー領の一県に分離しているリンビュルフが、1815 年ウィーン会議以降だけをみても複雑な歴史を辿ったことも、すでに前々号 (205-206 ページ) で検討したところである。この独自の歴史が、リンビュルフにネーデルラントの他の地域に見られない特性を生んだといわれる<sup>9)</sup>。

#### (ii) 人口 (11-14)

*EMR* は表 IX-9 にみられるように 1984 年初に 360 万人の人口を擁し、ドイツ・ネーデル

ラント国境地帯五エウレギオのなかで、最大人口を抱えていた。とりわけゾイト・リンビュルフの人口密度が高く、最低のリエージュ県の3倍に達した<sup>10)</sup>。人口稠密地域はリエージュ、マーストリヒト、アーヘン、デューレン各都市圏および旧・現炭鉱地域であった。1983年を基準とする長期的人口動向は、リンビュルフ県(B)が高い増加傾向、ゾイト・リンビュルフ(NL)はゆるやかな増加傾向<sup>11)</sup>、レギオ・アーヘンは頭打ち傾向をそれぞれ示し、総じてEMRの将来人口は安定すると推計されていた(2011年の人口は398万人で増加率は11%で推計を大幅に上回った)。

### (iii) 雇用 (14-17)

表IX-9にみられるように、リンビュルフ県(B)とゾイト・リンビュルフ(NL)の失業率が、各国平均失業率と較べて際立って高い。またGDP/人はいずれも各国平均を下回り、とりわけゾイト・リンビュルフ(NL)とアーヘンはそれぞれ国または州の平均の4分の3に過ぎない。これから、わけてもゾイト・リンビュルフが最も厳しい経済状況に置かれていたことが浮かびあがる<sup>12)</sup>。1950年代末、当地域の石炭産出は、安価な輸入炭、石油、ネーデルラント産出天然ガスに押されて減少傾向に転じ、1965~74年に全12炭坑が閉山した。1960~84年にEMR域内の全炭鉱業で10万人以上が失業したという。1970年代以降の失業率が急増ぶりは図IX-2に示されるとおりであり、域内各地域の動向は以下のものであった。

①リンビュルフ県(B)では失業者が2万人に上り、それは石炭鉱業就業者の半分以上、全鉱工業部門就業者の35%に及んだ。とはいえ、リンビュルフ県(B)では非農業部門就業者が1976~83年の間に1%減ったに過ぎない。電機・皮革・繊維・縫製工業の縮小と、サービス産業部門の急成長が対照をなす。それにも拘わらず失業率が急増したのは、1977~85年の間に労働力人口が12%も増加したためである<sup>13)</sup>。

②リエージュ県でも失業者が2万人、全鉱工業部門就業者の12%に及んだ。非農業部門就業者が1976~83年に9%減少した。ここでも金属・皮革・繊維・縫製工業での雇用減を、サービス産業部門での雇用増によって食いとめることができなかった。そのうえ労働力人口が1977~85年に3%増えた。

③ゾイト・リンビュルフ(NL)では失業者が4万5000人、全鉱工業部門就業者の35%に及んだ。ゾイト・リンビュルフ(NL)の高失業率も、直近の労働力人口の増加(1977~85年で6%)の結果であった。これに加えて、雇用の3分の1以上が失われた石炭鉱業の閉山が依然響いていた。1976~83年に非農業部門の雇用が2%増えたが、労働力人口の増分を吸収するには足りなかった。

④レギオ・アーヘンでは失業者が1万8000人以上に上り、石炭鉱業就業者の53%以上、全鉱工業部門就業者の13%に及んだ。石炭鉱業に続いて、やがて他の鉱工業部門、なかでも金属・繊維工業が輸入圧力と対応能力の乏しさにより困難に直面した。1964~84年の間に織

維工業就業者の63%以上が失業したため、1970年代初まで比較的低かった失業率が急上昇した。1960年に鉱工業部門就業者の33%を占めた炭鉱、繊維両部門の就業者が、50%以上減少した。とはいえ、非農業部門就業者は1976~83年に1%増えた。レギオ・アーヘンでも失業率の上昇は労働力人口増に雇用増が追いつかないためであった。

#### (iv) 経済構造 (17-18)

① 産業部門別附加価値生産比率は表 IX-10 に示される。

農業部門比率はレギオ・アーヘンに属するデューレン、オイスキルヘン、ハインスベルクで比較的大きかった。他方で、もっとも工業化された地域はリンビュルフ県(B)とアーヘン郡であった。商業・交通の比率が比較的高いのはゾイト・リンビュルフ(NL)とアーヘン市であった。その他サービス産業部門では、50%弱のアーヘン市が突出していた。政府部門の比率の大きさによりレギオ・アーヘンはこの部門でNRW平均を大幅に上回る。総じて、サービス産業部門に著しく特化したアーヘン市を工業比率が高いリンビュルフ県(B)、アーヘン郡が囲み、その外側に農業地帯が広がる産業立地構造が浮かびあがる。したがって、アーヘン市の中心性が極めて高く、それがEMR域内に求心力を及ぼしていたと考えられる。

② 1982年時点での産業別就業構造は以下のようである。

EMRの産業構造は金属生産・加工業と石炭鉱業の比率が高いといえ、総じて均衡がとれていた。

リンビュルフ県(B)では三大部門、石炭鉱業、自動車製造業、金属生産・加工業が鉱工業部門就業者の53%、非農業部門就業者の22%を占めた<sup>14)</sup>。

リエージュ県では特定部門への集中度が高く、金属生産・加工業が鉱工業部門就業者の44%、非農業部門就業者の14%を占めた<sup>15)</sup>。

ゾイト・リンビュルフ(NL)では、化学工業、製材・製紙業の三大部門および土石加工・鉱物加工・ガラス製造業が鉱工業部門就業者の43%、非農業部門就業者の15%を雇用していた。「その他の工業」でゾイト・リンビュルフ(NL)の比率が5%と例外的に高いのは、ネーデルラントに独自の「社会的職場」*sociale werkplaatsen*によるもので、これは障害者や失業者のうちの特別の層に雇用を保障するものであった<sup>16)</sup>。

レギオ・アーヘンの製造業はゾイト・リンビュルフよりもはるかに多様化していた。金属製造・加工業、石炭鉱業、製材・製紙業の三大部門の雇用は、鉱工業部門の40%、非農業部門の18%を占めた。さらに、土石加工業、窯業、ガラス製造業、機械製造業、電気機械工業、皮革・繊維・縫製工業、食品・嗜好品工業がそれぞれ3%以上を雇用していた。これについてのPortraitの記述はない。

③ 以上を小括すると、次のような論点が浮かびあがる。リエージュ県の製造業が金属製造・加工業に集中し、リンビュルフ県(B)でも特定部門への集中傾向が認められるのに対し

表 IX-9 人口, 失業率, 域内生産

	人口	面積 km <sup>2</sup>	人口密度	失業率%	対全国平均比	GDP/人, DM	対全国比
Prov. Limburg (B)	726884	2422	300	25.6	131	17415	94
Prov. Liège	992061	3865	257	22.3	114	18038	97
Zuid-Limburg (NL)	719106	925	777	22.3	130	17147	76
Regio Aachen	1142091	3536	323	11	103	18055	76
EMR	3580142	10748	333				

注: 1) 人口は 1983. 12. 31/1984. 1. 1。2) 失業率は 1984 年。ベルギーのみ 1983 年。3) 域内粗生産はネーデルラントとドイツが市場価格表示, ベルギーが要素価格表示。1981 年。ベルギーのみ 1979 年。

出所: GAP, 11, 14 ページ。

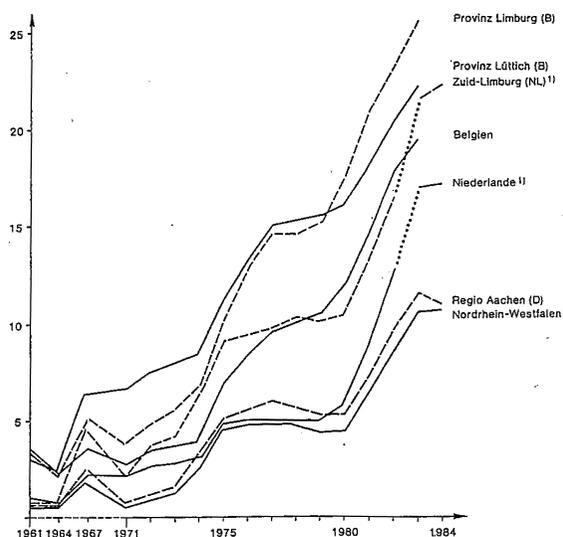
表 IX-10 産業部門別附加価値生産比率 (1979 年, %)

	農林業	工業	商・交通業	その他のサービス業
Prov. Limburg (B)	3.0(2.5)	52.4(38.8)	11.5(19.8)	33.1(38.9)
Prov. Liège	2.2(2.5)	42.3(38.8)	15.8(19.8)	39.7(38.9)
Zuid-Limburg (NL)	1.4(3.7)	38.7(33.7)	19.0(22.8)	40.3(39.8)
Regio Aachen	2.8(1.4)	42.8(49.7)	15.4(15.4)	39.0(33.5)
St. Aachen	0.4	30.5	20.2	48.9
Kr. Aachen	1.5	58.2	12.3	28
Kr. Düren	4	39.5	13.8	42.6
Kr. Euskirchen	4.9	44.7	16	34.4
Kr. Heinsberg	5.9	48.6	11.8	33.7

注: ( ) 内はベルギー, ネーデルラント, NRW。

出所: GAP, 17 ページ。

図 IX-2 失業率の推移 (1961-1984 年)



注: 1) 1983 年以降失業の定義が変わり, 数値が上方修正された。

出所: GAP, 16 ページ。

表 IX-11 経営規模別就業者比率 (1981 年, %)

	49 人以下	50-499 人	500 人以上
Prov. Limburg (B)	16.2(22.2)	22.5(37.7)	61.3(40.1)
Prov. Liège	17.6(22.2)	35.3(37.7)	47.1(40.1)
Zuid-Limburg (NL)	13.1(18.8)	32.6(45.0)	54.3(36.2)
Regio Aachen	7.3 (6.9)	36.8(37.5)	55.9(55.6)

注：( ) 内はベルギー、ネーデルラント、NRW。

出所：GAP, 20 ページ。

て、レギオ・アーヘンは最高次の中心地アーヘン市をかこむ補完地域で多様な産業部門が展開するという、比較的均衡のとれた産業構造を示す。ゾイト・リンビュルフは両者の中間に位置する。この三重の地域的産業構造が EMR 域内にどのような補完・競合関係を生みだしているかの検討が、課題として残る。

#### (v) 経営規模 (18-20)

表 IX-11 に示されるように、ベルギー領両県とゾイト・リンビュルフ (NL) の三地域で雇用規模 500 人以上の鉱工業大企業の就業者数比率がそれぞれの全国平均を大幅に上回り、これと対照的に雇用規模 49 人以下の小企業の就業者数比率がそれぞれの全国平均を下回る<sup>17)</sup>。この面における三地域のそれぞれの国における異質性が浮かびあがる。他方で大規模経営比率がレギオ・アーヘンに比較的近いことは、EMR 域内の経営構造の等質性を窺わせる側面である。

#### (vi) 国境を跨ぐ交流 (20-21)

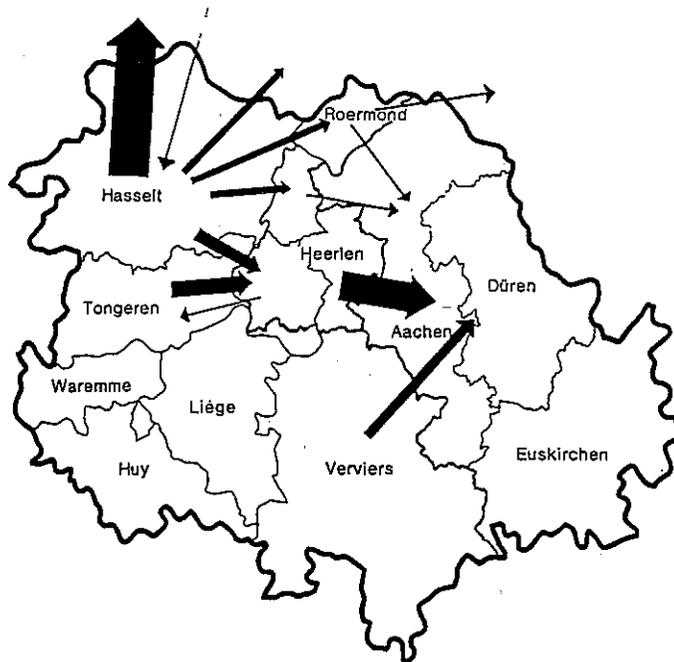
##### ① 越境通勤者の流れ

図 IX-3 が示すように、越境通勤者の流れに二つの主流が見出される。第一は EMR 域内で西から東へ向かう、すなわち、リンビュルフ (B) からゾイト・リンビュルフ (NL) へ、さらに後者およびベルビエ郡からレギオ・アーヘンへ向かう流れである<sup>18)</sup>。第二は、北の域外へ向かう、すなわちリンビュルフ (B) 北部のハッセルト郡からノールト・ブラバント (NL) へ向かう流れである。

第一については、レギオ・アーヘンからさらに東に向かう流れはなく、また、その逆もない。レギオ・アーヘンから西へ向かう流れもない。わずかにゾイト・リンビュルフ (NL) のルールモントからドイツへ向かう細い流れが見出されるにすぎない。これは、レギオ・アーヘンが国境の西側地域に強い引力を及ぼしていることを、すなわち両リンビュルフとレギオ・アーヘンとの間に求心力が働いていることを示す。

他方で、第二の北に向かう太い流れは、域外のノールト・ブラバント (NL) がリンビュル

図 IX-3 越境通勤者の流れ (1982 年)



注：1) 矢印の太さは Hasselt から Heerlen に向かう流れが 5000 人、最細の矢印が 300 人を表し、300 人未満は表示されない。

2) Verviers の越境通勤者は 1977 年。

出所：GAP, 20 ページ。

フ (B) 北部に強い引力を及ぼしていることを示し、それは EMR 域内に遠心力として作用しているであろう。

また、ベルビエ郡を除きリエージュ県は越境通勤者を送り出してもいなければ、受け入れてもいない。この部面でみれば、リエージュ県だけが他の EMR 構成地域との関係が比較的弱いようである。

なお、GAP は国境を越える人流と物流の疎外要因を詳述しており (21-23)、1980 年代前半の同時代資料として貴重である。とはいえ、1993 年 1 月 1 日からの EC 域内移動の自由化 (税関撤廃) によりすでに過去のものとなった問題や、国境地帯に固有でなく国制の違いによる問題がほとんどなので、本稿の検討対象から外すことにする。ただ、NRW の労働行政当局が、州内の建設業における不正雇用を 10 万人、そのうち 60% がイギリス人およびネーデルラント人であるとみていたことだけを、つけ加えておこう。

## ② 買物行動の流れ

生活圏の輪郭を確かめるうえで越境通勤の流れとともに重要なのは、買物行動の流れであ

る。ユーロ導入前の当時は為替相場の変動によって一定しないものの、通勤者と同じく総じて西から東へ向かう流れが主であると見られていた。マーストリヒトはリンビュルフ県 (B) の東縁から買物客を引き寄せていた。マーストリヒト中心部での通行人聴取り調査によると、15.1% がベルギー人であり、そのうちの89% がフラーンデレ地域 (リンビュルフ県 (B)) から来たことが判った。とくにマーストリヒトの伝統的な金曜市場を、多くのベルギー人が訪れたという<sup>19)</sup>。

アーヘンでは、アーヘン地区小売商組合によると売上高の3~5% がネーデルラント・ベルギー人向けであった。逆向きの流れは弱かった。たとえばヘールレ (NL) でのドイツ人向け売上げは、わずか0.7% と見積もられていた。為替相場が有利なときに食料購入のためベルギーに向かう流れを除けば、ゾイト・リンビュルフ (NL) およびレギオ・アーヘンからベルギーに向かう買物客の流れは、国境地帯にしかるべき買物中心地がないために限られていたという<sup>20)</sup>。

後出の中心地構成からすれば、ユーロ導入後も買物行動の流れに大きな変化はないと推量される。

### ③ 行楽の流れ

行楽地も生活圏の一部として軽視できない。EMR は少なからぬ行楽地を抱えており、乏しいデータから、域内の隣国住民を惹きつけていたことが推定されている。1981年、外国行楽に向かったネーデルラント人の40% をリンビュルフ人が占め、目的地としてベルギーとドイツがそれぞれ40% を占めたという。この場合日帰り旅行が対象なので、EMR 域内行楽が主であったであろうと推量される。国境を越える社会的交流もまた、EMR 域内にある程度の求心力を及ぼしたであろう。

### ④ 物流

リエージュ県を除く全地域で輸出率が各国平均を上回り<sup>21)</sup>、とりわけリンビュルフ県 (B) の輸出性向が強い。1983年この県の鉱工業生産物の78% が輸出された。EMR 域内貿易比率について正確な数値情報を得られないが、「あまり高くない」*ehers schwach* というのが専門家の一致した見解であったという<sup>22)</sup>。

しかし、このことからすぐに物流面でEMR 域内に働く求心力が弱いということとはできない。求心力については、EMR を構成する各地域の域外からの輸・移入額に占める域内他地域からの輸・移入額の比率が問題なのであり、しかもこれについては数値が与えられていないからである。

## (viii) 交通基盤 (23-30)

### ① 道路

広域道路網については、総じてEMR は発達した高速道路網を持ち、これは域外と結ぶ広

域高速道路網に連結していた。ただアイフェル、ハインスベルク郡、リンビュルフ県 (B) ではまだ高速道路網が十分に整備されていないと、指摘されている。

域内交通網も、総じてよく整備されていた。ただ、ここでも国境地域ならではの問題が二つ挙げられる。すなわち、国境で接続すべき路線の必要性をめぐる双方の認識の相違、および国境沿いの町の中心部の迂回路を建設しようとする隣接国に食いこんでしまう場合に、国家次元の取決めが必要となる問題である。

## ② 鉄道

EMR の各構成地域内では鉄道網が総じてよく発展しているものの、改善の余地が随所にあった。リンビュルフ県 (B) では、ヘンクープリュセル間およびハセルトーアントウェルペ間が電化されたのみであり、またミデン・リンビュルフ (B) からマースラントおよびノールト・リンビュルフ (B) までの輸送力が不足していた。リエージュ県では幹線の最高時速が 100~120 km にとどまっていた。ゾイト・リンビュルフ (NL) では、ルールモントーフェンロ間が単線かつ未電化であった。レギオ・アーヘンでは、ケルンーオイスキルヘントリア間が未電化であった。

国境を越える鉄道路線は各国内路線と較べて不十分であった。リエージュ県 (B) とレギオ・アーヘンは貨物・旅客輸送用の幹線 1 本と貨物用支線 1 本とで接続するだけであった。国境を挟む両リンビュルフ間は、2 路線 (ルールモントーオーフェルベルト *Overpelt* およびマーストリヒトービルゼ *Bilzen*) で接続しているだけであり、設備が不良で、貨物輸送に供せられるにとどまっていた。ゾイト・リンビュルフ (NL) とリエージュ県はマーストリヒトーリエージュ間で接続しているだけであった。ネーデルラント・ドイツ間には 3 本の路線があったが、そのうちのアーヘン経由の 1 本だけが旅客輸送に供せられていた。他の 2 路線、ルールモントーベークベルク (*Wegberg*) 間およびハールレーヘルツォーゲンラート間は貨物輸送に供せられるだけであった。

EMR 各構成地域内の旅客輸送密度はゾイト・リンビュルフ (NL) がもっとも高かった。エイントホーフエールルールモントーシタルトーハールレ間およびシタルトーマーストリヒト間は一定間隔で運行されていた。リンビュルフ県 (B) では、ブリュセルおよびアントウェルペとの連絡線の運行頻度が高かった。リエージュ県 (B) では、ブリュセルおよびナミュールとの連絡線ならびに国境を越えるアーヘンとの連絡線の運行頻度が高かった。レギオ・アーヘンではアーヘンーデューレンーケルン区間が最も運行頻度が高かった。これと並んでアーヘンーメンヘングラトバハール地域路線が重要であった。国境を越える鉄道路線は、アーヘンーマーストリヒト (6 本/日)、アーヘンーリエージュ (27 本/日)、リエージューマーストリヒト (17 本/日) の 3 線しかなかった (1985 年夏期)。これを補うのが多数の国境越え定期・臨時バスの運行であったという。

国境を越える鉄道網の技術的障害は給電電圧の相違であった。NMBS (ベルギー国鉄) は

3 kV 直流, NS (ネーデルラント鉄道) は 1.5 kV 直流, DB (ドイツ連邦鉄道) は 15 kV 交流である<sup>23)</sup>。したがって国境を越える輸送には交直流機関車または交直切換設備が必要であるが, この問題はベルギー・ドイツ間では基本的に解決されていた。旅客輸送ではアーヘン駅に交直切換セクションがあり, ベルギーの交直両用機関車がケルンまで乗り入れていた。貨物輸送用にはモンツェン *Montzen* (B) が交直切換駅となる予定であった。アーヘン—モンツェン区間のベルギー側が未電化なので機関車を二度換えなければならず, このためかなりの遅延を生んでいた。

ネーデルラント・ベルギー間ではマーストリヒト—リエージュ間の電化により, ようやく電化区間ができた。また, ドイツ・ネーデルラント間の毎時分輸送について, NS も DB もヘールレーアーヘン区間経由に関心を示さないが, マーストリヒト—ビゼ *Visé*—アーヘン間の接続には前向きであったという。

国境を越える公共旅客輸送を妨げるものとして, 各国バス交通網間が統一的な運賃制度を欠いていることが指摘されている。

以上の実態分析は, 国境を越える路線接続と一貫運行とを妨げる各国間の制度的・技術的相違や, 単線・未電化区間が多く残っていることを指摘するだけにとどまっている。1980年代がヨーロッパで道路輸送の持続的拡大により鉄道旅客輸送が縮小傾向を辿っていた, いわば一次モダルシフトというべき時代であったことを考えると, 鉄道経営が直面した構造危機に触れていないことが訝しまれる。

### ③ 水路

水路網については *EMR* 構成地域間に大きな違いがある。ベルギー側両域とゾイト・リンビュルフ (NL) で水路網が発達しているのに対して, レギオ・アーヘンは可航水路を欠く。最も重要なのはリンビュルフ (B)・リエージュ両県を貫通するアルベール運河, リエージュ県・ゾイト・リンビュルフ (NL) を貫流するマース河, ゾイト・リンビュルフ (NL) のユリアナ運河で, いずれも積載量 2000 t の船が航行でき, アルベール運河の大部分の区間は同 9000 t の船が航行できた。このほかりンビュルフ県 (B) にいくつかの小運河があるが, ほとんどの区間が同 600 t までの許容量しかなく, その利用が減少傾向にあった。

ベルギーではアルベール運河の拡張が進行中であり, リンビュルフ県 (B) の他の運河も積載量 1350 t 船 (ヨーロッパ標準船) 用に拡張されることになっていた。

ゾイト・リンビュルフ (NL) ではユリアナ運河が, とくにステイン *Stein*—マーストリヒト間が狭隘だが, 当時はこれで足りるとみなされていた。さらに, 同運河のマースブラハト *Maasbracht* およびボルン *Born* の閘門が短すぎると指摘されていた。*EMR* 域外に及ぶが, ウェッセム *Wessem*—ネーデルウェルト *Nederweert*, ネーデルウェルト—ウエルト *Weert*—中継点 *Stop Loozen* およびネーデルウェルト—ノールト・ブラバント間が拡張されなければならないとも指摘されている。

また、ベルギー・ネーデルラントからは、テルナーイエ *Ternaaien* とラナイエ *Lanaye* の両閘門が隘路となっており、第四閘門の新設またはカーベルク (Caberg) 運河の建設により改造されるべきであるとみられていたことが、指摘される。

以上、部分的に改善の余地をのこしているものの、マース河を軸にした運河網が、ネーデルラント・ベルギー領両リンビュルフ県およびリエージュ県にすでに高度に発達していたことが明らかである。

#### ④ 空路

*EMR* 域内には二つの民用空港があった。マーストリヒト近郊のベーク *Beek* にあるゾイト・リンビュルフ空港とリエージュのピアセ *Bierset* 空港である。ゾイト・リンビュルフ空港は高速道路が直接しており、ピアセ空港も高速道路が近くを通るものの、両空港とも公共交通機関での接続が劣悪であった。そのうえ貨物鉄道の接続もなかった。このほかアーヘンメルツブリュク *Merzbrück*、オイスキルヘン郡のダーレマー・ビンツ *Dahlemer Binz*、リンビュルフ県 (B) のハセルト、ヘンク、スパに小規模飛行場があった。

ゾイト・リンビュルフ空港は当時とくに貨物取扱量が急増していた。1973年に滑走路が1800 m から2500 m に延長されたため、貨物取扱量は1984年までに580%、13603 tの増加をみた。ドイツ、ベルギー企業も当空港を利用しており、*EMR* の貨物便空港としての意義を高めていた。これは *EMR* 域内に働く求心力を物流面で強める効果を及ぼしていたと推定される。

他方で、貨物輸送に較べ旅客輸送は低調であった。エイントホーフエーアムステルダム經由ロンドン便があり、定期航空の便数は1974~84年に33%、2354回に増えた。これに加えて1984年にチャーター便数が1000回を数えたという。

ピアセ空港は、ベルギーで唯一の軍民両用空港であった。それゆえ大型機発着に必要なすべての設備 (3287 m の着陸路、消防車等) を具えていた。当時、民用部分に対する大規模投資が行われ、その結果、民間路線の便数と乗客数は1983年に1873便、12671人に達した。毎日ロンドン行き往復便2便およびルルド、ジャージー、ニースを結ぶチャーター便があったが、貨物便はわずかであった。

他方で、両空港が旅客便で隣国の利用客を呼びこむことは難しいと指摘される。かりに南ドイツ便を開設したとしても、*EMR* 域内のドイツ側住民は二度国境を越えなければならず、国際便となるため運賃が割高になり、そのうえそもそも航空会社が南ドイツ便の認可を得ることは不可能であったからという。

ゾイト・リンビュルフ空港とピアセ空港は、前者が貨物輸送に、後者が旅客輸送に重点が置かれていたようであるが、後者の貨物輸送がなぜ低調であったのか、両空港が競合したためなのかについて、*GAP* は触れていない。

## ⑤ パイプライン

石油製品のパイプラインが張り巡らされていることが *EMR* の利点で、これが化学工業企業の投資を促す基盤となっていたことが指摘される<sup>24)</sup>。

## ⑥ 小括

以上の検討から、*EMR* 内で道路、鉄道、水路、空路の各交通様式が比較的均等に発展していることが明らかとなった。国境による各様式の遮断作用が随所でみられるにせよ、また、様式間の接続に改良の余地が多分に残るにせよ、総じて、各様式の適的な組合せにより、*EMR* の多元的かつ機能的な交通基盤が高度に整備されていたことが窺われる。これによって中継地機能が高まり、それは地域形成を促す求心力を高めたであろう。GAP の交通路線地図が不鮮明なので、その代わりに *SEGEFA* 作成 (1994 年) の交通路線図を図 IX-4、IX-5 として掲げる (*SEGEFA* については、注 24) を参照)。

## (ix) 職業・高等教育 (31-32)

三国の教育制度が異なるので相互比較が難しく、よって域内各地域と全国平均との比較しかできないと *GAP* はいう。

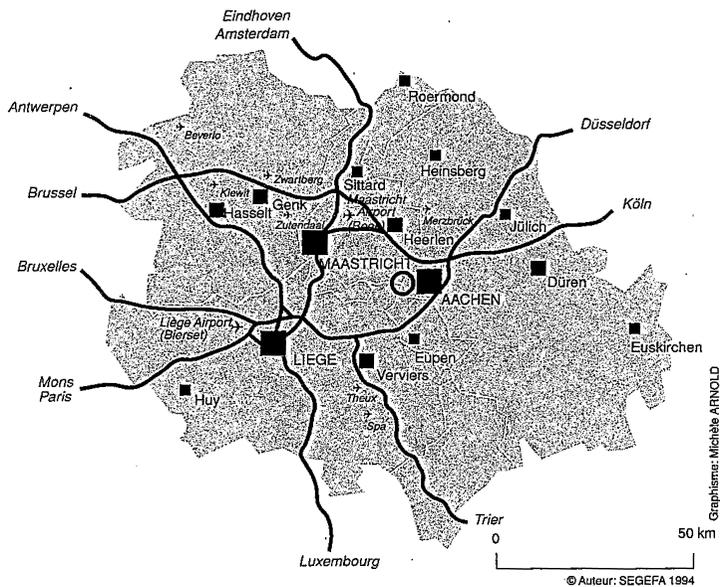
リンビュルフ県 (B) では 1981/82 学年度に、52% の生徒が職業教育の実務・座学の授業を受けた。職業教育学校が小自治体にも行き渡り、「伝統型」の学校で職業教育の比重が全国平均を大幅に上回った。非大学高等教育を受ける学生の比率も比較的大きかった。高等教育機関は県都ハセルトに集中した。もっとも、総合大学 *Limburgs Universitair Centrum Diepenbeek* と経済大学 *Managementscholen van Hasselt* は、1983/84 年度にそれぞれ 846 人ないし 751 人の学生が登録したに過ぎず、その意義は小さかったという<sup>25)</sup>。

リエージュ県の教育制度は、公立学校、「改革学校」制度、職業教育の高い比率が特徴であった。1981/82 学年度に全国平均を上回る 58% の生徒が職業教育を受けた。非大学高等教育を受ける学生の比率は、当県は全国平均をやや上回る。高等教育では 19 世紀初に設立されたリエージュ大学 *Université de Liège* が別格で、およそ 1 万人の学生が在籍していた<sup>26)</sup>。リエージュや県内の重要都市に各分野の工業専門学校 *Ecole d'ingénieur* がある。

ゾイト・リンビュルフ (NL) にはいくつかの中等・高等職業教育学校と並んで、マーストリヒトとハールレに学術的教育機関があるが、当時まだ拡充途上であった。これらと並びシタルトのネーデルラント・エネルギー開発協会 *Nederlandse Energie Ontwikkelingsmaatschappij* の名が挙げられる。総じて複線の学校制度のもとで中等・高等職業教育を受ける生徒・学生の比率は、全国平均を大幅に上回った。問題は、教師採用が限られているにも拘らず師範学校の子学生の比率が高いことであった。また、大学教育を受ける者の比率は全国平均を下回るとみられていた<sup>27)</sup>。

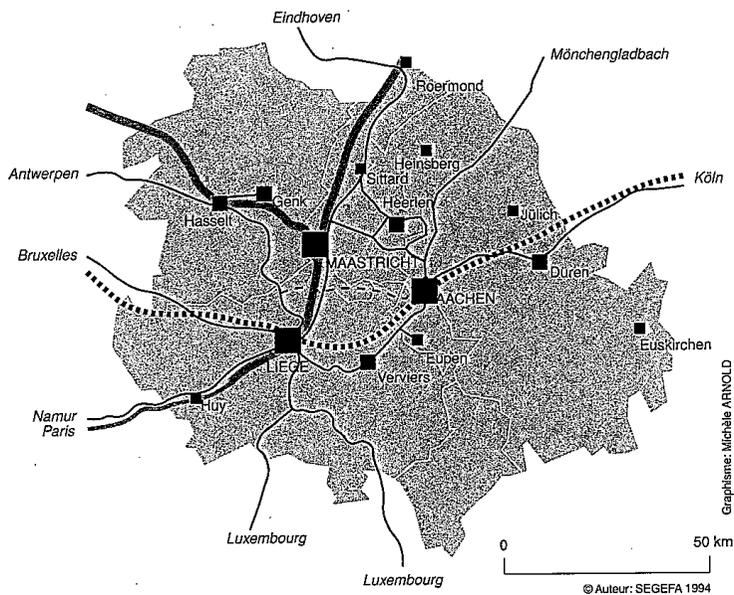
レギオ・アーヘンでは工科大学とアーヘン単科大学が際立っている。前者は 3 万 1000 人

図 IX-4 道路および空港



注：1) 太線が高速道路 *Autoroute*。航空機表示は大が地域空港 *Aéroport régional*，小が飛行場 *Aérodrome*。■は大きさの順に一，二，三級都市 *Ville de niveau 1, 2, 3*。○は三国境界の交差点。  
出所：SEGFEFA, 8 ページ。

図 IX-5 鉄道および水路



注：1) 細線が鉄道路線。点線は貨物線。太い点線は高速道路予定線。太線は水路。太いのが積載重量 2000 t 超，細いのが同 1350 t 以上 2000 t 以下。  
出所：SEGFEFA, 9 ページ。

以上の学生と自然科学・工学分野だけで約 1200 人の研究者を擁し、さらに多様な研究・教育分野を持ち、ヨーロッパの代表的工科大学の一つである<sup>28)</sup>。さらに、ユーリヒの原子核研究所が 3500 人以上の研究者を抱えていた<sup>29)</sup>。高等教育・研究機関は際立っているが、中等職業教育の供給は需要に応じきれず、供給倍率は NRW 平均を下回ったという。

以上から、両リンビュルフで中等職業教育制度が充実し、これが不備なレギオ・アーヘンを補っていたようである。リンビュルフからレギオ・アーヘンへの越境通勤者の太い流れは、これからも説明できるであろう。これに対してリエージュは、リエージュ大学、スラン情報大学、リエージュ工科大学、リエージュ鉱山業国立研究所、リエージュ新技術センターを擁し、EMR 内でアーヘンに劣らない技術研究開発の拠点であったようである。他方で中等職業教育がレギオ・アーヘン以上に充実しているので、アーヘンと競合関係の側面がむしろ強かったのではないかと推測できる<sup>30)</sup>。

#### (x) 環境 (34-37)

##### ① 大気

ドイツ側地域に強制適用される大気汚染物質の排出量規定は、他の地域と較べてはるかに広範囲に及ぶ。硫黄酸化物だけは EMR 全地域において EC 規制が通用した。大気汚染は EMR 各構成地域で許容範囲に収まっていたとはいえ、局地的にみれば、リンビュルフ県 (B) のハセルト、リエージュ周辺マース河沿域、ゾイト・リンビュルフのヘレーン *Geleen*、レギオ・アーヘンのバイスバイラ *Weisweiler* の大気汚染が酷かった。さらに、当時全ヨーロッパ次元の問題であった森林枯死および国境を越える汚染物質の飛散に EMR も見舞われていた<sup>31)</sup>。

##### ② 水

域内各地域の水問題は次のような形で現象した。まず、リエージュ県は水供給の季節変動に悩まされていた。雪解け後にマース河が増水する一方、降雨量の小さい夏期に水位が著しく低下する。レギオ・アーヘンでは褐炭露天掘りによる地下水位の低下が問題となっていた。ゾイト・リンビュルフでは地下水の供給量が限られているので、需要増大に対応するために地表水に頼らざるをえない。そのうえ炭坑閉山の結果、深い地層から浸みだす汚染水によって水質の悪化が惹き起された。水源保全も困難な課題で、地質構造に照らせば全ゾイト・リンビュルフで化学産業が禁止されるべきであると、GAP は指摘する。

国境を挟む問題は以下のような形で顕在化した。

○ネーデルラント・ドイツ国境沿いの両側地帯で予想される地下水利用の増大が、当面まだ採取と均衡がとれている地下水体の涵養速度を超え、枯渇に導くと危惧されていた。

○ライン盆地 (D) の褐炭露天掘りによる地下水位の低下が、長期的にみてゾイト・リンビュルフ (NL) の水採取を困難にすると危惧されていた。この問題をめぐり、ドイツ・ネーデ

## 「地域のヨーロッパ」の再検討 (9)

ルラント国境水域委員会およびドイツ・ネーデルラント空間秩序委員会で当時交渉が続いていた。

○ネーデルラント側域のユーバハ・オーフェル・ワルムス *Ubach over Worms* 附近のワウバハ *Waubach* に設けられたごみ処理場は、ドイツ側域の水源保全地域に隣接しているため、ドイツ側域の地下水の汚染が危惧されていた。

○水採取地域と水保全地域との調整が急を要した。テフェレン *Teveren* (D)、スヒンフェルト *Schinveld* (NL) 両浄水場のように配置が不自然な事例もあった。

○水源保全地域の表示にかかる三国の規定の食い違いも問題であった。

### ③ 下水処理

下水処理施設は *EMR* 全域でまだ不十分であった。とくにベルギー領両域で汚水処理場が不足していた。1981年リンビュルフ県 (B) で住民 112万 5000人の需要に対して 28万 7000人分の処理能力しかなかった。リエージュ県では汚水処理場を利用できる世帯は 7%に過ぎなかった。これに対してネーデルラント・ドイツ側域では、大部分が中央集中方式の生物学的処理場に接続していた。河川水系との関連で、汚水処理問題もまた国境を越えることになる。もっとも、近年の汚水処理施設の整備により、地表水の水質はところにより大幅に改善された。

### ④ 廃棄物

家庭廃棄物について、三国とも小規模で管理しにくい廃棄物処理場を閉鎖して、いくつかの集中施設に統合することが進められている。*EMR* の家庭廃棄物処理能力は中期的に足りている。これに対して特殊廃棄物処理は中期的に大きな問題を抱え、現存の処分場の拡大もしくは隣接地に新設する必要性に迫られていた。

土壌汚染について、とりわけオーフェルペルト *Overpelt* (B)、リエージュ近辺のマース河沿域、シュトルベルク (D) が金属工業の立地であるために、またステイン *Stein* (NL) ではすでに閉鎖された鉛積替場であったために、問題が生じていた。これらの地域で講じられている対策は功を奏しているものの、全域で過去の負の遺産の影響がなお及んでいた。

### ⑤ 騒音

騒音規制がネーデルラントとドイツで営業騒音に対して、ネーデルラントではさらに交通騒音に対して行われている。しかしベルギーには、これに相当する規制が当時まだなかった。

騒音公害のうちその範囲が広域に及ぶ航空騒音では、マーストリヒト近郊のゾイト・リンビュルフ空港とリエージュのピアセ空港が問題となる。便数の増加により、とくにゾイト・リンビュルフ空港周辺の住宅地域の被害が大きくなっていった。これとともに、ドイツ側域にあるブリュッゲ *Brügge*、ビルデンラート *Wildenrath*、ガイレンキルヘン-テフェレン *Geilenkirchen-Teveren* 各軍用飛行場からの国境を越える騒音が、ネーデルラント側の住宅地、自然保護・保養地域に被害を及ぼしていた。冷戦時代がまだ終わらない当時、NATO軍

用飛行場が散在していたドイツ・ネーデルラント国境地帯に、共通の騒音問題が発生していたことの記録である。

#### ⑥ 自然・景観

比較的狭い、厳しい制約下にある自然保護地域と並んで、規制の緩やかな広い余暇・保養地がある。リンビュルフ県 (B) ではケンペン地域, ゾイト・リンビュルフ (NL) では南部に計画されている景観公園メルゲルラント (泥灰岩地帯) と北部のルール (Roer/Rur) 渓谷・メエインウェヒ *Meijnweg*, レギオ・アーヘンでは北部の広範な地域と南部からリエージュ県東部にかけてアイフェル, アルデネンのドイツ・ベルギー自然公園, さらに, 国境を跨ぐ自然公園マース・シュワルム・ネテ (NL, D) の一部とセルフカント (D), ブルンスム (Brunssum) 原野 (NL), マース渓谷 (NL, B) では砂利・砂採掘跡にできた水上スポーツ地帯が挙げられている<sup>32)</sup>。

#### ⑦ 小括

環境問題は人為的公害であれ, 自然景観または自然災害であれ, 等質地域を形成する一因となる。とくに, 大気, 水の汚染が *EMR* 域内共通の深刻な問題となることで, 国境を越える防災意識の共有が住民の一体感を強めたであろう。とはいえ, この等質地域は領域空間である *EMR* の境界を越える広域なので, *EMR* 域内にただちに求心力を生むわけではない。

### (xi) 集落形態と空間秩序 (37-40)

#### ① 構造

リンビュルフ県 (B) の北部と中央部では集落の拡散がみられる。それは, 農業に向かない砂地のゆえに地価が比較的安いからである。加えて建設規制がゆるやかなため, 集落の野放図な拡散が惹き起された。さらに, ケンペン炭田の炭坑が相互に遠く離れ, 既存の集落から離れて開坑されるので, 新炭坑の周辺に新しい集落が生まれることになる。

リエージュ県の本来の集落形態は集村であった。北部ではたいてい開けた平地にある。アルデネンでは他の地域よりも小規模で, 渓谷か水源の盆地にある。ヘルファ *Herver* とオイペン地域は, かつて生垣に囲まれた孤立住居が散在する典型的景観を呈していた。しかし, 19 世紀の工業化とともにいくつかの地域, とりわけマース渓谷で住居が密集し, しかも住居地域と業務地域とが混在する事態となった。リエージュ県でもベルギーの規制のゆるやかな建築法のために, 県内の多くの地域で乱開発が目立つようになった。

ゾイト・リンビュルフ (NL) とアーヘンの炭田では, リンビュルフ県 (B) と異なり炭鉱が密集し, 既存の住居地域の近くに開坑されることも珍しくなかった。その結果, ここでは人口稠密地点が生まれ, 当時なお中心地として機能していた。その好例がヘールレである。この炭鉱地帯が当時, 問題地域となっていた。

レギオ・アーヘン南部のアイフェルと [ゾイト・リンビュルフの] レス (LöB 黄土) 地域

では、集村が集落形態として支配的であった。しかしここも戦後いちじるしく外延的に拡がってしまい、住民が近隣都市に通勤する純粹の住居地域になってしまった。

以上の記述は、EMR 全域が工業化の進展およびとくに二次大戦後の乱開発によって、集落の歴史的秩序が失われる経過をともに辿った実態を描き出す。

## ② 中心地構成

上述の住居地域の変容がどのような中心地分布を生みだしたかを示すのが、図 IX-6 である。これによると EMR の中心部でアーヘン、マーストリヒト、リエージュの一級中心地が三角点を形成し、これを囲むようにデュレン、ヘルレ、ベルピエ、ハセルトの二級中心地が分布し、さらに後者を囲むように三級から六級にいたる中心地が階層構成をなして分布していることが判る。この中心地構成は、比較的強い求心力を具えた同心円構造をとる経済空間の存在を示唆している。

## ③ 空間秩序政策

ネーデルラントと NRW は国 (州)、地域、自治体による三階層計画体制をとっている。現在 NRW に四種の開発計画がある。地域次元では、アーヘン、デュレン、ハインスベルク三郡および、アーヘン市向けの地域開発計画がある。これらの地域開発計画は自治体次元で土地利用・市街地建設計画として具体化される。

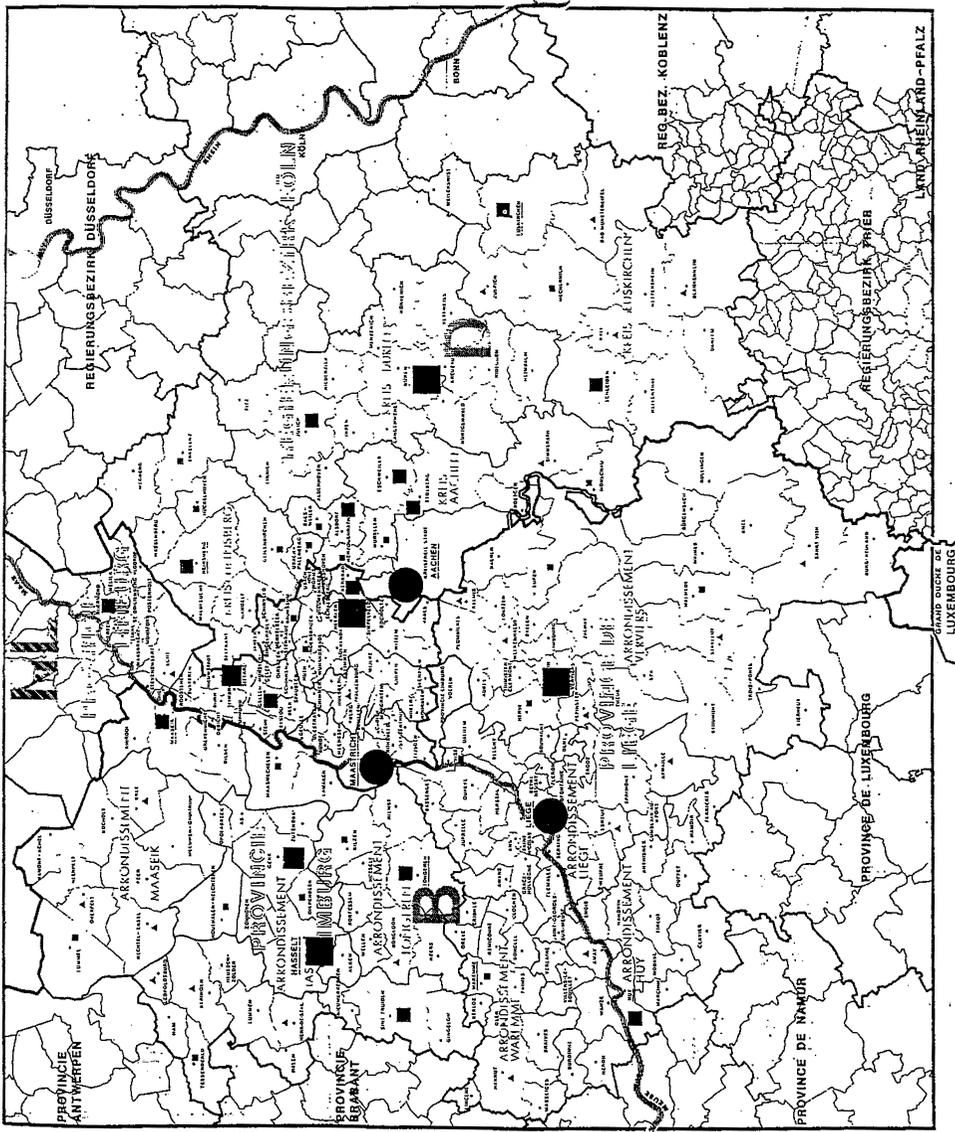
ネーデルラントでは、国の開発構想が空間秩序文書、構造概要・構想に示される。地域次元では、ゾイト・リンビュルフ (NL) に「ゾイト・リンビュルフ地域計画」*Streekplan Zuid-Limburg* が適用され、この地域の北部には、1982 年に公表された「ノールト/ミデン・リンビュルフ地域計画」*Streekplan Noord- en Midden-Limburg* が適用される。自治体次元では構造・開発計画 *Structuur- en bestemmingsplannen* が適用される。

ベルギーにはこの種の開発計画がない。リンビュルフ県 (B) には各郡に縮尺 2 万 5000 分の 1 の郡計画があり、住居地域、営業地域などの用途地域が詳細に示される。しかし、これが自治体・地域開発基本計画に基づいているわけではない。フラーンデレ全域に対する広域の開発計画は当時なお策定中であった。ワロニの「地区計画」ではリエージュ県は六地区 (計画地域) に分けられ、このうち五地区の計画はすでに認可を受けており、リエージュおよびその周辺に対する第六地区に対する開発計画も 1986 年のうちに認可される見込みであった。

## ④ 国境を挟む協力

国次元では、空間秩序分野の協力を推し進め国境地域にかかる空間政策を調整するための、空間秩序委員会 (ドイツ・ネーデルラント空間秩序委員会、ドイツ・ベルギー空間秩序委員会、ベネルクス空間秩序委員会) が設けられていた。これらの委員会はすでに多くの提言を行い、かつ計画を策定しているが、いくつもの空間秩序計画の調整は多くの場合形式的な次元にとどまっていた。

図 IX-6 中心地構成



注：1) ●は一級中心地，■は大ささの順に二，三，四，五級中心地，▲は六級中心地。

出所：GAP, 39 ページ。

これらと並んで地域的、局地的次元でも協力機関が設立され、EMR やハインスベルク・リンビュルフ国境地域協力会議 *Arbeitsgemeinschaft Grenzland* が代表的事例である。これらはとくに社会・文化領域で多彩な活動を重ねてきた。

## (xii) おわりに

以上の検討の結果、アーヘン圏と西隣のリンビュルフとの親和力が比較的強く、アーヘン圏の地域関心は東でなく西に向いており、よってアーヘン圏がラインラントではなくむしろマースラントに属するとみなされるべきことが、ほぼ確かめられた。しかも、これが1980年代という時代局面の様相にとどまらず、歴史構造に規定された地域特性とみなされるべきこともである。マース河はライン河に対して独立した水系として固有の地域形成力を秘めており、流域に及ぼす求心力によって自ずと形成される経済空間の少なくとも一部と、制度空間としてのEMR とが大幅に重なりあうとみるのが妥当であろう。

## 注

- 1) GAP ドイツ語版を入手しえたのはEMR 事務局の好意のお陰である。これは1986年、県知事四人の会議で採択された163ページ以上におよぶ大部の計画書である。I 経済・社会分析、II 開発目標、III 開発活動、IV 計画実施の4章から成り、さらにIは1 EMR の実態、2 EMR における開発活動、3 総括EMR の長所と問題点、の3節に分かれる。ただ残念ながら入手できたのは総ページの1/3、51ページまでであり、よって第1章第1節を利用できるにすぎない。とはいえ、これだけでも1980年代前半のEMR の実態把握に足りる基礎統計数値をほぼ網羅しているため、資料的利用価値が十分にあると考えられる。以下、煩を避けるために引用ページを文中かっこ書きする。
- 2) Commission of the European Communities, *Portrait of the Regions, Vol. 1, Germany, Benelux, Denmark, Luxembourg* 1993. 本書は当時のEC加盟国の経済事情を、各加盟国NUTS2 (Province/Provincie (B), Provincie (NL), Regierungsbezirk (D)) 単位で、1980年代の統計数値に基づき詳述したものである。1980年代前半の統計資料に基づくGAPと、1980年代を通して視野に収めるPortraitとの相互対照は、時期的ずれを考慮する必要があるものの、両者の相補的利用が可能であると判断した。
- 3) ECは1975年に「ヨーロッパ地域開発基金」ERDFを設置し、1988年に地域構造政策の効率性を高めるために五つの優先目的Objectiveを掲げた。これの対象となる160の「問題地域」にEMR領域の一部が含まれた。工業衰退地域(目的2)とされたのはリンビュルフ県(B)のほぼ全域、リエージュ郡、リンビュルフ県(NL)の東部炭鉱地帯のいくつかの郡、アーヘン、ハインスベルク、デューレン各郡の一部、また後進農業地域(目的5b)とされたのはオイスキルヘン郡の農村地帯であった。*Die Euregio Maas-Rhein: Informationsdokument: Studie von SPG Consultants*, 1993, 3ページ。
- 4) 繰り返し押しよせた歴史の波が、EMR域に共通の遺産を残し、それは市壁の造り、住民の習慣、芸術と文化、手工業の伝統、仕事ぶりに見てとることができるという。1989年に域内重要都市の協力のためにMHAL行動計画が策定された。MHALはMaastricht/Heerlen, Hasselt/Genk,

*Aachen, Liège* の頭文字の組み合わせである。同上書, 1, 11 ページ。注9) も参照。

- 5) ここで、1980年初のネーデルラント経済が破綻に瀕していた時代背景を頭に入れておこう。戦後ネーデルラントと西ドイツの景気循環は1994年まで並行曲線をえがき、1980年代は両曲線がほぼ重なったほどだが、ネーデルラント経済の不況はドイツ経済より深刻であった。経済学者のファン・パリドンは1945～2001年のネーデルラント戦後経済史を4期に分け、1960年と1983年を転換期とみている。地域次元の危機はすでに第二期「福祉国家時代」の1960年代に始まっていた。繊維、製靴、造船の伝統産業が構造不況に陥り、加えて1959年フローニンゲ県で発見された天然ガス田が自国内のリンビュルフ炭鉱業を衰退させる結果を招き、1966年に全炭鉱の早期閉山を目指す政府決定にいたった。これにより10万人の雇用が失われ、補助金と諸政府機関（例えば全国被用者年金機構 *Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds*）の移転によってもリンビュルフが地域的構造危機を脱することは困難であった。さらに1970年代の石油危機は、石油価格と連動する天然ガス価格の高騰による貿易収支の黒字とグルデン高を招き、その結果、製造業一般が国際競争力を失うにいたった。不熟練労働者、55歳以上の中高年男性労働者の失業が急増したため、社会保険給付負担が過大となり、1973～83年の戦後第三期「危機の時代」に、実質経済成長率が4.7%から1.7%に、財政赤字が0.8%から-5.8%に低下し、失業率が2.5%から9.7%に上昇した。就業人口は3.1%減少し、とくに工業部門の縮小が目立った。部門別就業人口比率で製造業・建設業が36.7%から28.4%に減少する一方で、サービス産業部門が56.8%から65.9%に増大した。このような危機に直面して、1982年に成立したリュベルス (Lubbers) 政権 (1982～1994年) の主導により、労働者・経営者団体間でいわゆるワセナール協定 *Akkoord van Wassenaar* が結ばれた。これは、労働組合が無期限に賃銀抑制を受け入れる代わりに、企業は労働時間短縮、短時間労働の導入、早期退職を柱とする雇用確保・増大を目指すという合意を内容とするものであった。政府も財政赤字を削減する一方で、競争力強化のために全国にイノベーションセンターを設置する等積極的政策努力を傾けた。これらの諸改革がしだいに効を奏して、1980年代半ば以降ネーデルラント経済は回復に向かい始めたものの、労働市場の構造問題の根治にいたらなかった。ようやく1993年リュベルス政権が「労働不能者法」*Wet Arbeidsongeschiktheid* (WAO) 改正を断行し、100万人に達しようとした社会保険受給者数を大幅に減らしたことで隘路が打破された。ネーデルラント経済の新たな拡大が始まったのは、リュベルス政権からコク (Kok) 政権に交代した1994年ごろ (実質経済成長率3.2%) とされる。これ以降、かつて「オランダ病」*Dutch disease* と揶揄されていたネーデルラント経済は、一転「オランダの奇跡」*Dutch miracle*、「ポルダー・モデル」*Polder model* と注目されるようになった。GAPはリンビュルフ (NL) が「危機の時代」から「回復の時代」に移行する1980年代前半に策定されたことになる。Kees van Paridon, *Modell Holland: Erfahrungen und Lehren aus der niederländischen Wirtschafts- und Sozialpolitik*, in: Müller, Bernd (Hrsg.), *Vorbild Niederlande? Tips und Informationen zu Alltagsleben, Politik und Wirtschaft*, Münster 1998, 79-89 ページ; 同, *Wiederaufbau-Krise-Erholung: Die niederländische Wirtschaft seit 1945*, in: Wielenga, Friso/Taute, Ilona (Hrsg.), *Länderbericht Niederlande: Geschichte-Wirtschaft-Gesellschaft*, Münster 2004, 388-409 ページ。リュベルス政権時代の政治・社会動向は、同書所収の政治史家 Wielenga による, *Konsens im Polder? Politik und politische Kultur in den Niederlanden nach 1945*, 97-101 ページを参照されたい。なお、長坂寿久『オランダモデル 制度疲労なき成熟社会』日本経済新聞社、2000年、の初章「オランダの奇跡は「パートタイム

- 革命」からも参考になる。
- 6) 「ドイツ語共同体」が旧プロイセン領のオイペン *Eupen*, マルメディ *Malmedy* 両郡とほぼ重なることは、すでに前々稿でみたところである (207 ページ)。住民の 6 分の 5 がドイツ語系であったにも拘わらず、一次大戦後の住民投票で圧倒的多数がドイツにとどまることを拒否したオイペン・マルメディは、ザール地域と好対照をなす。二次大戦後、事実上フランスの属国と化したザール地域は、当地の「ヨーロッパ化」を盛り込んだ 1954 年のザール規約を、1955 年の住民投票で 3 分の 2 以上の多数をもって否決し、1957 年 1 月 1 日ドイツ連邦共和国に第十番目のラントとして編入されたからである (経済統合は 1959 年 7 月 5 日)。“Saargebiet”, “Saarland”, in: Köbler, Gerhard, *Historisches Lexikon der deutschen Länder*, 7. Aufl., München 2007, 178, 589-590 ページ。ドイツ語系住民がつねにドイツ領土への帰属を望むとは限らないことを示すオイペン・マルメディの事例は、一次大戦までここを領域の一部としていたレギオ・アーヘン自体の帰属意識を探るうえでも興味深い。
  - 7) 「ドイツ語共同体」がリエージュ県とは独立の五番目の加盟地域となったのは 1992 年 6 月 29 日であるから (代表は首相 *Ministerpräsident*)、GAP 策定時点ではまだ四地域構成であった。*Informationsdokument*, 2, 5 ページ。
  - 8) *Portrait* は NUTS2, ドイツでは *Regierungsbezirk* を分析単位としているので、ケルン県の一部であるレギオ・アーヘンについて特別のページを割いてはいない。ともあれ、ケルン県が二つの都市圏、すなわちライン河沿いのレーバクゼンからケルンを経てボンにいたる「ライン河南流路」(southern Rhine track) 都市圏と西縁のアーヘン都市圏からなる、二芯構造として捉えていることが読みとられる。アーヘンについては以下のように記述されている。ケルン県五大都市のうち四市がライン側沿いに集中しているのに対して、[ケルンに次ぐ] 第二の、かつより小さい都市圏の中心であるアーヘン市は、三国境結節点に位置し、国境の向かい側でアーヘンの鏡像をなすマーストリヒト、リエージュをそれぞれ中心とする都市圏と組んでいる。アーヘン圏はケルン県の中でも際立った研究・開発力の集積を誇りにしている。アーヘン都市圏は近年まで [ライン河沿い都市圏より] はるかに経済的苦境にあったが (1990 年の失業率はアーヘン市が 8.5%, アーヘン郡が 8.1%, ケルン県平均が 6.5%, ただしケルン市も 8.1% とアーヘン市並みであった), この間に経済構造の均衡がとれてきた。*Portrait*, 100-101 ページ。国境を挟んで向かい合うアーヘン、マーストリヒト、リエージュが相互に「鏡像」*mirror image* を成すという認識は興味深い。
  - 9) 「カトリックの古い伝統と近隣のベルギーやドイツの方言と共通する方言とによって、リンビュルフはネーデルラントの他の地域と異なる。」*Portrait*, 262 ページ; Böcker, Anita/Groenendijk, Kees, *Einwanderungs- und Integrationsland Niederlande: Tolerant, liberal und offen?* In: Wielenga/Taute, 前掲書, Farbtafel II; Koopmans, Joop W./Huussen, Arend H., *Historical Dictionary of the Netherlands*, 2nd. ed., Lanham 2007, 137 ページ。
  - 10) リンビュルフ県 (NL) は、人口密度の高いネーデルラントのなかでもとりわけ人口稠密な県であった。*Portrait*, 262 ページ。
  - 11) 1970 年代後半までリンビュルフ県 (NL) は比較的高い人口自然増の傾向を保っていた。しかし、[ローマ・カトリック] 教会の影響力が弱まるにつれて出生率が急激に減少し、近年 [1990 年代初] では人口増加率がネーデルラントのなかでも比較的低い水準に落ちこんでしまった。1990 年時点で、ゾイト・リンビュルフの人口は 63 万 6000 人でリンビュルフ県人口の 58%, 人

口密度 933 人/km<sup>2</sup> は同じリンビュルフ県内のノールト・リンビュルフの3倍、全国平均の2倍を超える。これと対照的に1980~90年の人口増は2.5%にとどまり、これはノールト・リンビュルフ(4.9%)の2分の1弱で、全国平均(5.7%)と較べると2分の1にも満たない。*Portrait*, 263-264 ページ。

- 12) 1990年代初ままでを視野に収める *Portrait* は、GAP よりだいたい楽観的なゾイト・リンビュルフ像を描き出す。前者によると、1960年代半に始まる石炭鉱業縮小で、リンビュルフ(NL)は大量失業と閉山した炭鉱が人口集中地点に残存する問題に直面した。たしかに、炭鉱閉山により1965~75年の間に4万4000人の雇用が失われたうえに、関連産業において約30万人の雇用が失われた。しかし、国・県当局の大規模な再構築計画により石炭鉱業は「跡形もなく消えうせた」。1970年代末以来、とくにゾイト・リンビュルフは目覚ましい経済復興をとげた。いまだに再構築過程が進行中なのは、県の東南部ヘールレ周辺にすぎない。ここ以外のゾイト・リンビュルフでは、石炭鉱業施設が最新の工業施設に置き替わり、1990年の失業率はゾイト・リンビュルフが8.6%、リンビュルフ県平均が7.2%、全国平均が7.4%だったから、1990年代初までにリンビュルフ県全体でみれば構造危機を完全に脱したと言ってよい。*Portrait*, 262-263 ページ。

*Portrait* は次のようにも補論している。リンビュルフ県の雇用は1990年初、ネーデルラントのどの県よりも製造業に依存していた。その要因の一つは、数年来多くの外国製造企業が直接投資をしたからである。また、リンビュルフ県再構築計画の一環として、過去20~30年間いくつもの政府部門がリンビュルフ県に移された。もっとも、持続的な好況により1984年以来雇用増が国の平均を上回っているが、短時間労働者の比率の急激な上昇が目立った。リンビュルフ県で1983年に全被傭者の19%であった短時間労働者の比率が、1989年に29%に増えた。*Portrait*, 265 ページ。

ちなみに、短時間労働者の急増は1960年代以降のネーデルラント労働事情全般を特徴づける現象である。1960年ごろまで既婚女性、とくに小児を抱える女性は労働市場に参入しなかった(1960年の女性の労働力率は26%でEC平均48%の半分にとどまった)。1960年代に労働市場に参入する既婚女性が増えたが、保育園制度の未整備のため多くが短時間労働に従事した。1985年の女性の労働力率は39.5%、そのうち短時間労働者が57.5%を占めた(男性は75.6%ないし13.8%)。van Paridon, 前掲論文(2004), 405-406 ページ。

- 13) 総じてリンビュルフ(B)の失業率はフラーンデレ平均の1.5倍に達した。1990年のリンビュルフ県(B)の失業率は、8.8%で全国平均は7.6%であった。高失業率の原因は、第一に女性の長期失業者が多いことであった。次いでケンペンの炭鉱が次々に閉山するためであり、雇用が1986年末の14727人から1991年3月末の2710人に激減した。遅くとも1993年1月1日までに全炭鉱が閉山することになっており、炭鉱夫の転職のための再訓練、廃鉱の埋め立て、炭鉱住宅の改築が大きな問題になっていた。*Portrait*, 162 ページ。
- 14) *Portrait* はリンビュルフ県(B)の経済状況について2ページしか割いていない。要旨は以下のとおりである。リンビュルフ県(B)は行政上マーセイク *Maaseik*、ハセルト *Hasselt*、トンゲレ *Tongeren* の三郡に分かれるが、社会・経済的には五地域に分かれる。北部、東部のマースラント *Maasland* の両地域がマーセイク郡を構成し、中・西部がハセルト郡と大幅に重なる。南部はトンゲレ郡の南半分である。北部は若年人口が多いので際立って人口増加率が高く(1980~90年の人口増加率は8.1%。これに対してリンビュルフ県平均が4.8%、全国平均が

「地域のヨーロッパ」の再検討 (9)

0.9%), 外人労働者の多い中・西部も同様であった。これと対照的に南部は、平均年齢が高く人口増加率が低かった(同上年間にトンゲレ郡の人口増加率は3.3%)。工業は県人口の29%を占めるだけの中部に集中し、雇用の48%を占めた。サービス産業部門は主都ハセルトに集中し、これは全リンビュルフ(B)の中心地として機能していた。衰退に向かうケンペンの石炭鉱山は、西部リンビュルフから東部のマースラントへ向かう地帯にあり、男性失業率が著しく高かった。*Portrait*, 163 ページ。

- 15) *Portrait* はリエージュ県の経済状況についても2ページしか割いていない。要旨は以下のとおりである。工業基盤再建のための集中的な努力が実を結び、鉄鋼業が再生を果たし、大規模兵器製造業、機械製造業、航空工業が生まれ、多様な分野における(農産物加工・食品工業、電子工業、生物工学等)中小企業の高密な網が張り巡らされた。サービス産業部門も重視されるようになった。地域別にみると、リエージュ県中・東部のリエージュ、ベルビエ両郡はかつて石炭鉱業と繊維工業が栄えた伝統的鉱工業地帯であり、上述の構造転換の主たる舞台となった。鉄鋼業は依然リエージュで健在であり、将来性に富むようにさえ見えた。他方で、農業地域の県西部のユイ *Huy*、ワレム *Waremme* 両郡は、農産物加工・食品工業を起点にしてしだいに工業化を進めていた。このように *Portrait* はリエージュ県の現状を総じて楽観的に観ながらも、伝統的な鉄鋼業が根を下したりリエージュ盆地が住民の高齢化、人口減少、伝統産業の閉鎖による高失業率で苦境にあるとの認識を示し、経済再建が長期的な課題であるとしている。ちなみに、1980~90年にリエージュ県の人口は0.8%減少し、わけてもリエージュ郡は3.6%減少した(全国平均は0.9%増)。1990年の失業率はリエージュ県で11.0%(全国平均7.6%)、リエージュ郡では12.4%に達した。*Portrait*, 178-179 ページ。
- 16) リンビュルフ県(NL)の経済で比重が大きい工業は長い伝統を持つ。生産と雇用に占める製造業の比率は全国平均の1.5倍に達する。過去8年間、生産高、雇用、投資は全国平均を上回る成長を示した。リンビュルフ工業で主なもの化学工業、樹脂工業、金属加工業、機械製造業、建材・陶器・ガラス製造業であった。リンビュルフ工業は外国企業投資に大きく支えられており、被傭者の6分の1が外国企業に雇用されていた。*Rank Xerox* (アメリカ)、*Rockwool* (デンマーク)、*Hoechst* (ドイツ)、*ENCI* (ベルギー)、*Mosa* (フランス)が代表的外資であった。最大雇用部門はサービス産業であり、小売業と建設業が中心である。これにゾイト・リンビュルフに拠点を置く旅行業が続き、これは急速に拡大していた。*Potrait*, 267 ページ。
- 17) リンビュルフ県(NL)では、200以上の外国企業が拠点を置き、大企業(少なからぬ外国企業の事業所を含む)が工業就業者の43%を雇用し、附加価値生産で60%を占めた。代表的部門は金属加工業と化学工業で、*Volvo Car*、*DSM* (Dutch State Mines: 化学)、*Sphinx* (窯業)、*Rank Xerox*、*Océ* (複写機)、*KNP* (製紙)、*Medtronic* の名が挙げられている。雇用の62%を吸収するサービス産業部門、輸送業、流通業も重要な役割を果たしていた。マーストリヒト空港は航空貨物で重要性を増していた。*Portrat*, 266 ページ。
- 18) リンビュルフ人はかなり土着的で、当県はネーデルラントでも移住比率が最も低い県の一つである。この10年間の外部からの流入数も全国平均より少ない。他方で、リンビュルフの越境通勤者の流れは圧倒的に東に向かう。6500人のリンビュルフ県(B)人が毎日リンビュルフ県(NL)に通勤し、8300人のリンビュルフ県(NL)人がドイツに通勤する。逆向きは2、3百人にとどまる。*Portrait*, 264 ページ。
- 19) 石炭鉱業の再構築の結果、ゾイト・リンビュルフは工業とサービス産業が展開する地域に変貌

- した。くわえてマーストリヒトは歴史遺産に恵まれた古都であり、国際空港も備え、魅力的な買物地、行楽地となった。充実した施設に魅せられて多くのドイツ人やベルギー人がここを毎週訪れる。とはいえ、マーストリヒトとその周辺は、いつもネーデルラント人自身の間で人気の高い行楽地であった。*Portrait*, 263 ページ。マーストリヒトは国際会議（1992年ヨーロッパ連合条約締結！）の開催場所や国際機関の立地としても重要性を増している。同、266-267 ページ。
- 20) 古い帝国都市アーヘンは、ベルギーおよびネーデルラントの消費者にとっても好みの買物地であり、つねにいかなる土地よりもここでヨーロッパ世界を実感できる。*Portrait*, 101 ページ。
- 21) *GAP* ではリンビュルフ (NL) の貿易動向に触れていないが、*Portrait* は以下のように記述している。リンビュルフ県の工業部門で高い比率を示す大工業も、中小企業もともに輸出志向が強く、製造業ばかりでなく農業にもサービス産業にもこれが当てはまる。平均輸出比率は 60% に達する。*Portrait*, 266 ページ。
- 22) ここでドイツ・ネーデルラント貿易関係を刻印する三つの特徴を頭に入れておこう。第一に、戦後ネーデルラントの最大の貿易相手国がつねにドイツであったことである。1970~79 年、ドイツはネーデルラントの輸出先として 31.6%（二位ベルギー・ルクセンブルク [B/L] は 14.5%）、輸入先として 26.0%（二位 B/L は 13.7%）を占めた。1980~89 年もドイツは輸出先として 28.6%（二位 B/L は 14.4%）、輸入先として 23.8%（二位 B/L は 12.6%）を占めた。第二に、ネーデルラントの対ドイツ貿易はラント別にみると対 *NRW* 貿易に集中し、南ドイツ（バーデン・ビュルテンベルク、バイエルン）との関係がいたって弱いことである。2006 年ネーデルラントの対ドイツ輸出の 42.1% が *NRW* 向けであり（1970 年代半は約 50%）、対ドイツ輸入の 28.0% が *NRW* からである。これに対して対南ドイツ貿易は輸出で 16.3%、輸入で 24.7% にとどまった。第三は、ネーデルラントの対ドイツ輸出に占める工業製品の割合が二重の意味で比較低位であることである。すなわち 2006 年、工業製品比率が対ドイツ輸出の 58.3% にとどまったのに対して、対ドイツ輸入では 80.6% にのぼったこと、およびドイツと隣接する 10 カ国のなかで 58.3% という比率が最低であった（最高のスイスは 92.4%）ことである。van Paridon, 前掲論文（2004）, 378-379 ページ；同, *Geht es noch enger? Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und den Niederlanden nach 1945*, in: Klemann, Hein. A. M./Wielenga, Friso (Hrsg.), *Deutschland und die Niederlande: Wirtschaftsbeziehungen im 19. und 20. Jahrhundert*, Münster, et al. 2009, 87-112 ページ。
- 23) *NMBS* (Nationale Maatschappij der Bergische Spoorwegen) はベルギー国有鉄道のネーデルラント語表示であり、フランス語では *SNCB* (Société Nationale des Chemins de fer Berges)。*NS* (Nederlandse Spoorwegen) は旧ネーデルラント国有鉄道で現在は *NS* 株式会社。*DB* (Deutsche Bundesbahn) は西ドイツのドイツ連邦鉄道。東西ドイツ統一後、東ドイツのドイツ国有鉄道 *DR* (Deutsche Reichsbahn) と合併して、現在のドイツ鉄道 *DB* (Deutsche Bahn) となった。いずれも 1990 年代以降、上下分離が行われ、さらに旅客鉄道（ネーデルラントではこれとは別にネーデルラント高速鉄道 *NS Highspeed* も）および貨物鉄道に分離した。ちなみに、現在でも三国の給電電圧は変わっていない。ただし、ベルギーの高速新線は 25 kV 交流である。渋井甲斐「交流・直流切替セクションを歩く」『鉄道ピクトリアル』June 2013, 73 ページ。
- 24) 1994 年当時、マース河を縦軸にして各種パイプライン網が張り巡らされていた。輸送品は窒素、酸素、プロピレン、エチレン、水素、塩化ビニール、石油製品の 7 種に上った。SEGEFA (リ

「地域のヨーロッパ」の再検討 (9)

- エージュ大学経済地理学研究所), *EUREGIO MEUSE-RHIN: EUROPE CONCRET* (Brochure réalisée par le SEGEFA), 8 ページ。
- 25) 1994 年当時 LUK は応用経済学部しかなく, 自然科学部, 医・歯学部が準備中で, 教員は 280 人であった。同上冊子, 14-15 ページ。
- 26) 1817 年創立のリエージュ大学はベルギーのフランス語圏最大の大学の一つで, 当学のウェブサイトによれば, とくに生命科学, 栽培農学, 地球科学, 経営学, 工学に強みを発揮している。11 学部がリエージュ, ジャンブル *Gembloux*, アルロン *Arlon* に別れ, 学生総数 2 万人, そのうち 23% が外国人で 1800 人が博士課程在籍である。したがってこの 30 年間に学生数が倍増したことになる。http://www.studyinbelgium.be/en/institutions/universite-de-liege-headquarters 2013/05/12. 1994 年当時は 8 学部 (哲学・文学, 心理学, 法学, 理学, 医学, 応用科学, 獣医学, 経済学・社会科学) がリエージュ・キャンパスにあり, 教員数 1800 人であった。SEGEFA, 14 ページ。
- 27) リンビュルフ県は初等・中等・高等教育において広い範囲に及ぶ職業訓練を行い, 中等・高等教育ではコース選択の幅が広い。ゾイト・リンビュルフには二つの大学がある。*Portrait*, 264 ページ。国立マーストリヒト大学 *Rijksuniversiteit Maastricht* は 1994 年当時, 6 学部 (医学, 保健学, 基礎科学, 経済学, 人文科学, 法学), 教員数 1280 人であった。このほかマーストリヒトには複数の *Internationaal insituut te Maastricht* があった。ヘールレの大学は *Open Universiteit Heerlen*。SEGEFA, 14 ページ。ちなみに, カトリック教会が支配的なリンビュルフで (Koopmans/Huussen, 前掲書, 137 ページ), 中・高等職業教育制度が発展したことは, プロテスタンティズムの職業倫理にかかる周知の M. ウェーバーの理解に修正を迫るものである。
- 28) アーヘン工科大学 (正式名称は「ライン・ベストファーレン工科大学アーヘン」*Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen* [RWTH]) は前々稿 (221 ページ) でみたようにハンゼマンの遺産であり, フランスの *École polytechnique* に範をとったドイツ初の工科大学である。あまたある EMR の高等教育機関のなかでも別格の存在であり, 教育・研究分野の最大核として EMR 全域に求心力を及ぼしていると思われる。それだけになお, 大学名に「ライン・ベストファーレン」を冠していることに, NRW 州立大としての名称と立地の史的特性との微妙なずれを認めざるをえない。2012/13 年冬学期の学生総数 37917 人, 修士・博士学位取得者 5749 人, 外国人学生約 5000 人, 教授 496 人, その他の教員 4492 人, 助手 2346 人, 9 学部 (数学・自然科学, 建築学, 土木工学・測量学, 機械工学, 鉱山・地質学, 電気工学, 哲学, 医学, 経済学) 260 研究室, 7 共同研究センターを擁し, 年間予算総額 7 億 8800 万ユーロであった。http://www.rwth-aachen.de/2013/5/12.
- 29) ドイツ連邦共和国が主権を回復した 1955 年に, 「NRW の共同原子力研究所」設立計画が動きだした。NRW 政府は 1957 年 11 月, ユーリヒ東南の州有林地にこれを建設することを最終的に決定し, 1958 年 6 月 10 日, 原子炉建設が始まった。立地選択にあたりアーヘン, ボン, デュセルドルフ, ケルン各大学との交通の便が重視されたという。東海村の原子力研究所で実験用原発が臨界点に達したのが 1957 年 8 月 27 日であるから, これより 2 年ほど遅れたことになる。Bruckner, Clemens, *Zur Wirtschaftsgeschichte des Regierungsbezirks Aachen*, Köln 1967, 420-421 ページ。「ユーリヒ核研究所」*Jülich Kernforschungsanlage GmbH* は, この間に「ユーリヒ研究センター」*Forschungszentrum Jülich* の一部局に再編されたようである。当センターは健康, エネルギー, 環境の三重点分野に情報技術を加え 53 研究分野に 9 研究所を擁し, その一つ

「核物理学研究所」*Institut für Kernphysik* (IKP) が旧研究所の後身とみられる。当センターは資本金 52 万ユーロ、ドイツ連邦共和国が 90%、NRW が 10% を出資する有限会社である。2011 年の予算は 484372000 ユーロであった。2011 年の福島原発事故を受けて脱原発に踏み切ったドイツ連邦政府のエネルギー政策転換が、当研究所の核エネルギー研究にどのような影響を及ぼすのか注目される。<http://www.fz-juelich.de/2013/5/12>。ちなみに、当センターのスーパーコンピュータ (IBM 製) の計算速度は、2012 年 11 月現在、世界第五位であった (日本の理化学研究所の京は世界第三位)。日本経済新聞、平成 25 年 5 月 6 日。

- 30) 1994 年当時の科学・技術領域 15 分野における民間研究所の評価によると、「極めて重要」がレギオ・アーヘンに 5、リエージュ県に 3、「重要」が 4 ないし 2 あったのに対して、研究所を欠く分野が 6 ないし 4 であった。この意味で、後者の方がむしろ均衡がとれていることになろう。SEGEFA, 16 ページ。なお、1991 年 11 月リエージュ大学、マーストリヒト大学、RWTH 三大学間の協力協定 *Alma Abkommen* が結ばれた。*Informationsdokument*, 11 ページ。
- 31) ライン・ルールとベルギーの工業地域に挟まれたリンビュルフは国境を越える大気汚染の犠牲者である。これがリンビュルフ自体の排出する汚染物質に加わり、リンビュルフの酸化物濃度は全国水準より 15% 高い。主たる排出者は工業、発電所、農業、自動車である。*Portrait*, 267 ページ。
- 32) ノールト/ミデン・リンビュルフは比較的平坦であり、農業地帯の景観を呈していた。マース河床から長年にわたり骨材を採掘したために水面が拡がり、水上スポーツの恰好の場となった。*Portrait*, 263 ページ。