

欧州共同体の地域経済問題 (二)

清水 貞 俊

目 次

- I 序
- II 各国地域問題の概観
- III EC全体として見た地域経済の構造
- IV ECの地域政策(以上前号)
- V オランダの地域政策(以下本号)
- VI 独仏国境地域の問題

前号において各国の地域経済問題を概観すると共にEC全体としての地域経済の構造とECとしての地域政策を述べたが、そこでは地域政策の重要性は認識されつつも、これまでは各国のレベルでの政策にすぎなかったこと、ECとして地域政策の出現の必要性が主張されつつも、なお各国間の利害の対立をはらんでいることを述べた。前編を総論とするならば、本稿はその各論となる。オランダの地域政策の主要な部分は治水対策を軸とした総合開発政策であり、ECの地域政策としては最も古く、かつ成果をおさめたものとして評価される。ベルギー

においては二つ又は三つの言語地域の問題とこれと複雑にからんだ南部ワロン地方の石炭・鉄鋼業と北部の臨海工業との産業構造の変化をとまなり異民族間の対立という政治問題の解決が、地域の大幅な自治を含んだ地域政策という形をとって現われている。フランスの問題はパリに対する過度の集中対策が地域政策となるのであるが、地方分権化というよりも中央の政策によっておし進められる地域政策であり、西ドイツとの対照で、面白く、その地域政策を特に東部地方、即ち独仏国境地域の問題としてとらえて見る。このように国別の地域政策の問題点を深めながら、その力点が国によって違うことを明らかにし、ECとしての政策の共通化が如何に困難なものであるかを見て前号における所論を補強しようとするものである。

V オランダの地域政策

オランダは既に前号で概説したように四つの地域に分かれており、西部地域(アムステルダムからロッテルダムへいたるオランダの中心部)に農業及び工業を含めた経済活動が集中しており、他地域との較差はかなり大きい。低開発地域として特に力点がおかれているのは北部(グロニンゲン、フリゾン、ドレンテ)の農業地域と、南部、特にリンブルグの斜陽化地域である。これとは別にオランダは古くから治水政策としての地域政策と土地改良を行なっており、今世紀では *Zuiderzee* 計画とデルタ計画が実施され、農業、工業を含めた総合的開発計画を推進しており、都市計画、道路計画もあわせて、*Zuiderzee* 計画は北部の隔絶されたフリゾンを首都圏に近づけ、デルタ計画は南部の孤島をロッテルダム工業圏の中に包接しつつ国土開発を推進している。本章では特に *Zuiderzee* 計画とデルタ計画に焦点をしぼって述べる。

1 水とのたたかいの歴史

Holland (へほ地)・ Netherland, Pay-bas (低地) という名前が示しているように、オランダは海面より低いところが多く、国土の約半分が満潮時の水位より低いところがあり、オランダの主要な都市(アムステルダム、ロッテルダム、ハーグ、ライデン、デルフト、ハーレムなど)や主要な農地が海面下にあり、人口の六〇%がそこで働

いていることはよく知られている。海水の浸入から土地を守るために砂丘や堤防が築かれているが、自然の破壊力は大きく、この堤防を破壊して屢々海水が浸入し、オランダの歴史の一局面は水との闘いの歴史であった。

オランダの南西部分はシェルデ河 (Schelde)、マース河 (Maas)、ライン河 (Rhein) の三角州地帯で、河口で多くの島を形成している。いわゆるデルタ地帯である。海岸線に沿って中央から東北の部分は砂質又は泥炭質の土壌で、強い海流に対する抵抗力が弱く、沿岸州は幾度かの嵐でこわされ、フリースランド諸島を形成し、海水はその内部の低地に侵入して Waddenzee となった。現在陸地 (ポルダー) となっているフリースランド地方も湖や沼地であった。

フリースランド人が紀元前四〇〇年頃からこの地に住みこみ、彼等



写真1 フリースランドのテルプ

が海との闘いの先駆者となった。彼等は高潮から守るため人口的な丘 (Terp, Terpan) を構築し、その上に人家や教会を建てた。テルペンは東北地方には未だ残っており、その大きなものは海拔一〇米近くの高さで一〇〜二〇ヘクタールをカバーしている。やがて彼等はこのテルペンを連絡してつなぎ合わせることで帯状の堤防 (ダイク, Dijk) を構築するようになった。そしてこれと同時にオランダ独特の概念であるポルダーがつくられたのである。ポルダーの管理には水位の調節が決定的に重要であるが、この時代にはまだそこまではいかなかった。しかし大体紀元一、〇〇〇年位迄にフリーズランド全体がこのようなダイクで覆われたのである。ダイクは水の侵入を防ぐと共に人、家畜、車の交通にも役立った。一五世紀の初頭に風車を排水に利用する技術が考えられ、ポルダーの水位のコントロールが可能となり、多くの沼地が干拓された⁽¹⁾。

(1) ポルダーは海、湖、沼地を干拓して得られた土地である。ダイクによって囲まれ、外部からの水の侵入が阻止されている。低地のため水がしみ出るようにわき出して来るので、排水の為の溝を縦横に掘り、ポンピング・ステーションのポンプで人口的な排水を行なうのである。周囲の水利体系とはかく離され、一定の水の水準を維持している。排水溝の大きなものは運河としても利用されている。

このようにしてオランダ北部では Schagen (1456) ' Alkmaar (1564) ' Beemster (1612) ' Purmer (1622) ' Wormer (1626) ' Schermer (1636) などにポルダーが出現し、オランダの黄金時代に一三五、〇〇〇ヘクタールの土地が獲得された。一九世紀に入ってから蒸気機関が考案され、蒸気を利用したポンピング・ステーションが導入されるようになり、干拓事業は一層大規模化した。そしてハーレム海 Harlem Meer の干拓 (1848—1882) が可能となり、一八、〇〇〇ヘクタールの土地が得られたのである。ハーレム海の干拓はオランダの干拓事業に大きな自信を与え、更に大きな挑戦へと進ませる。これが今世紀の巨大な事業であった。

オランダの海に対する攻防戦は右に述べたような具合に成功裏にのみ進められたのではない。嵐により、高潮により、強い海流により、地盤の沈下により、堤防の決壊により、屢々浸水の災害が発生している。容赦ない自然の猛威に対する必死の戦いであった。今迄の大きな災害としては一四二一年、十一月十九日のものが歴史的にも大きなもので、St. Elisabeth の大災害といわれている。これは Zeeland の堤防が海に崩れ、防ぎようがないままに六五の村と一人の人が海にのみ込まれたものである。最近にいたっても災害はたえず、一七七五年、一八〇八年、一八九四年、一九一六年、一九五三年と一世紀のうちに一々二度は必らず大きな災害をもたらしている。最後の一九五三年一月三十一日の災害は激しい風によって高潮が陸の方に吹きつけ、堤防が五〇〇キロメートルにわたって決壊したもので、二六〇、〇〇〇ヘクタールの肥沃な土地が冠水し、二〇、〇〇〇匹の牛、一七五〇匹の馬をはじめ数万の家畜が死亡し、六〇万人の罹災者と二〇〇〇人の犠牲者を出し、物的損害は二〇億ギル



写真 2 1775年, 1808年, 1894年,
1916年, 1953年の災害の水
位を示す目印と月日

ダーに達すると推測されている。

防水事業は何れも巨大なものであり、巨額の経費と労力と時間とが必要であり、国家の事業としても難事業である。その計画を議会で通過させるのも容易ではない。しかし右に見たような災害を見れば、再びこの惨事を繰返すまいという国をあげての願いが、巨大な事業となって実現しているのである。ちなみ

に、一四二一年の大災害を経たあとで排水用の風車が大大的に導入され、これが一六〇一七世紀の干拓事業の契機となっており、又一九一八年にZuiderzee計画が着手されたのは一九一六年の災害の直後であり、デルタ計画遂行のためのデルタ委員会が設置されたのは、一九五三年でこれも大災害の直後であった。

2 ツイダーゼー計画

オランダのほぼ中央部に大きく入り込んだ湾があり、ツイダーゼー(ZUIDER ZEE)と呼ばれていた(第1図参照)。この湾をその入口のところで縮切ってしまおうというのがこの計画である。Zuiderzeeを閉じてしまうという考えは一七世紀に始まる。すなわち最初の整備計画は一六六七年にくわだてられている。しかしこの計画は当時においては技術的にも、経済的にも不可能なものであった。

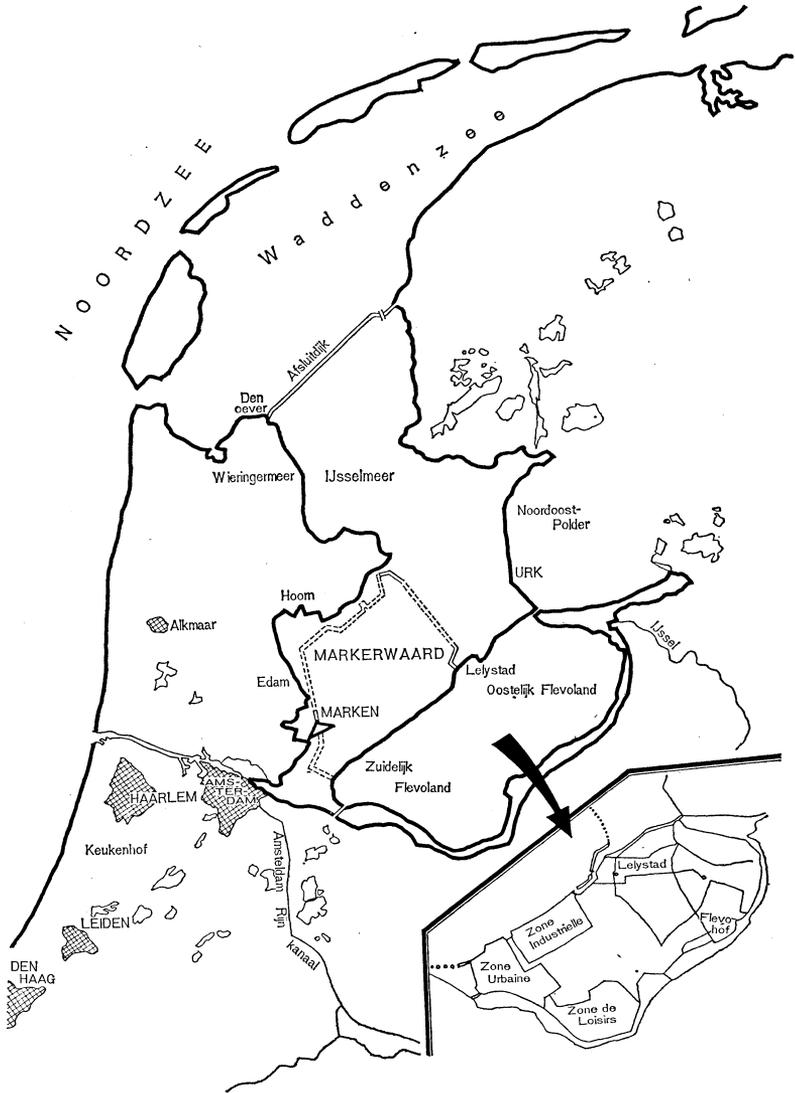
本格的な計画として提出されたのは一八九一年、技術者Cornelis Lely(1854—1929)によって提出されたのが初めてである。この計画は当時の治水大臣によって実現可能なものとして承認されたが、予算上の手続きがつかず、実際に実現にうつされたのは一九一八年で、一九一六年の大洪水を経なければならなかった。

その目的は三つある。

- (1) 湾の沿岸をおびやかす洪水を治めること
- (2) 一二五、〇〇〇ヘクタールの肥沃な土地を得ること。即ち次のようなポルダーである。Wieringermeer Polder (20,000 ha), Noord-Oost-Polder (48,000 ha), Oostelijk-Flevoland (54,000 ha), Zuidelijk-Flevoland (43,000 ha), Markerwaard (60,000 ha) などを(第2図参照)。



第1図 1748年におけるオランダ, Zuiderzee を中心に



第2図 Zuiderzee 計画によるポルダー

(3) 残る Zuiderzee を淡水湖とすることにより、塩害をなくして周辺の土地を一層有効に使用すると共に灌漑用水、飲料用水、工業用水の供給源とすることである。

次にそれぞれのポルダーごとに工事の進展と内容を要約して見よう。

① Wieringermeerpolder と締切堤防 (Afsluitdijk)

工事は一九二〇年に始まった。この工事は Wieringen 島を本土につなぎ、また Amstel 湖をつくる工事であ

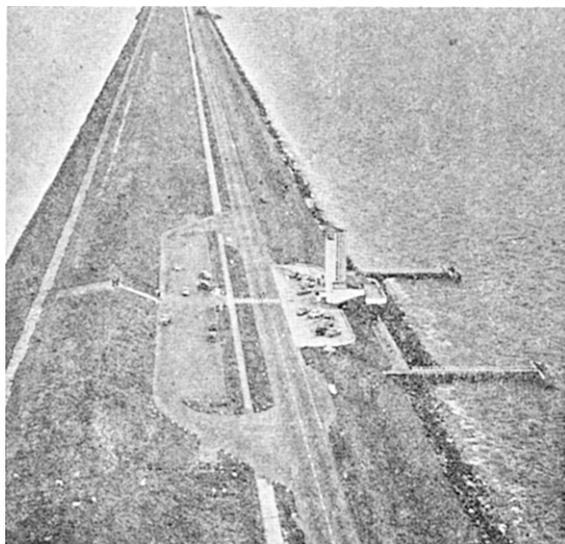


写真 3 締切堤防 (Afsluitdijk)

り、一九二四年に終った。ポルダーの干拓は一九二九年から三〇年迄続いた。北の大締切堤防の建設は一九二七年に着手され、フリゾン海岸から、Wieringermeerpolder から、そしてこの両地点の間に設けられた人口島から、合計六カ所の地点から同時に開始された。ダイクは Zuiderzee の土中 (Urk 地方) からとれる粘土でこしらえたブロックをつかって二つの外壁をつくり、その間に砂を流し込んだ。表面を更にレンガ、玄武岩 (ドイックから輸入) 及びコンクリートでかためた。仕事が進むにつれて海流は狭められ、潮の満干によって流出入する流れはものすごい速度となり工事は難行を極めたが、最後は鉄のシャッターで閉じられ、堤防は一九三二年五月二八

日に完成した。このダイクは Den Oever からフリゾン海岸迄三〇キロメートルに及び、巾は海水面と同じ高さのところ、九〇メートル、水面上の高さ七メートルで湾内は海から完全に隔離された新しい湖、IJsselmeer となった。この湖は主として IJssel 河により淡水が供給されている。これでオランダの海岸線は一、六五〇キロメートルとなり、三〇〇キロメートル短縮された。ダイクの両端に水門がつくられており、これで湖水の海への排水を可能にし、又船の航行も可能である。

② Noord-oost-polder

このポルダーは Wieringerneerpolder に続いて Zuiderzee の干拓計画の中では第2番目に実現したポルダーで四九、〇〇〇ヘクタールである。帯状のダイクが一九三七年から一九四〇年にかけてつくりられ、その長さは五五キロメートル、Vollenhove, Urk, Lemmer の三ヶ所にあるポンピング・ステーションで排水されている。ポルダーは Zuiderzee の中にある二つの小さな島、Urk と Schokland によって支えられ、最も低いところは海水面下五メートルに達する。排水のための水路と延長五〇〇キロメートルに及ぶ道路網が建設された。このポルダーの中心に主要都市 Emmeloord が建設され、現在の人口一万二〇〇〇人で、この町をかこんで一〇の村が円形に点在している。一九四二年から六二年にかけて浄化され、肥沃な農地となったこのポルダーに一六五〇の農家がある。区画割は計画的で幾何学的な光景を呈している。

③ Flevoland (Oostelijk en Zuidelijk)

東フレボランドのポルダーは Zuiderzee 干拓の第3段階を構成している。五四〇〇〇ヘクタールの面積で一九五〇—一九五七年にかけてダイクをつくり干拓した。帯状のダイクの上に道がつくりられている。その上を通る

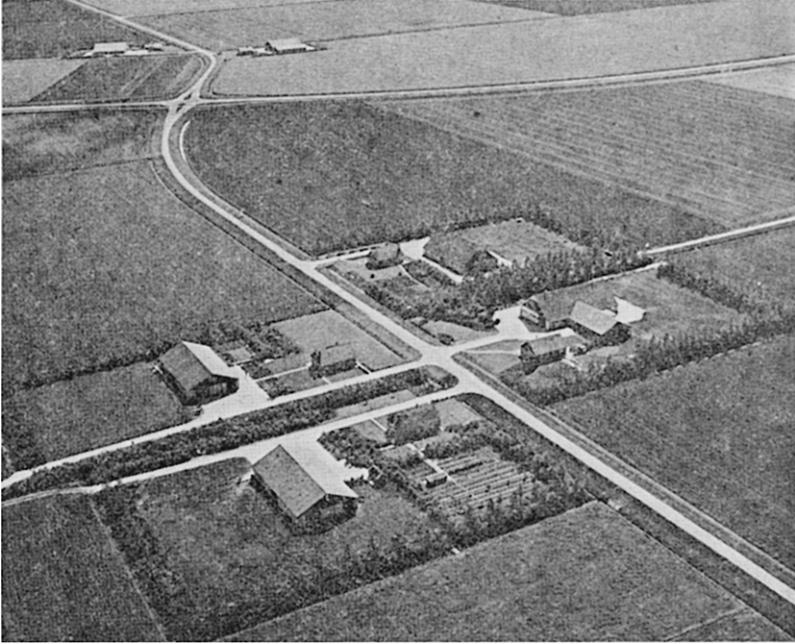


写真4 東フレボランドのポルダー

と見わたす限り膨大な平原で、麦畑や放牧場となっている。土地の八〇％は農業に向けられ、一〇％はプレリー、一〇％は森林である。東フレボランドの西北につくられた都市 Lelystad は Zuiderzee の計画者 Cornelis Lely の名にちなんで名づけられた都市であるが、フレボランドの首府として将来一〇万人規模の大都市にする予定で現在すでに着々と入植がすすみ、都市づくりが行なわれている。

南フレボランドは Knardijk という安全のためのダイクによって東のそれと分離されている。五九年―六七年にかけてつくられたダイクによって取り囲まれている。七カ月の干拓の後、四〇、〇〇〇ヘクタールにわたって葦の種まきが行なわれ、一九六九年には五〇〇ヘクタールが開墾され、油菜が栽培された。

その後も入植及び区画整理が行なわれつつあるが、大部分はまだ葦原である。⁽¹⁾

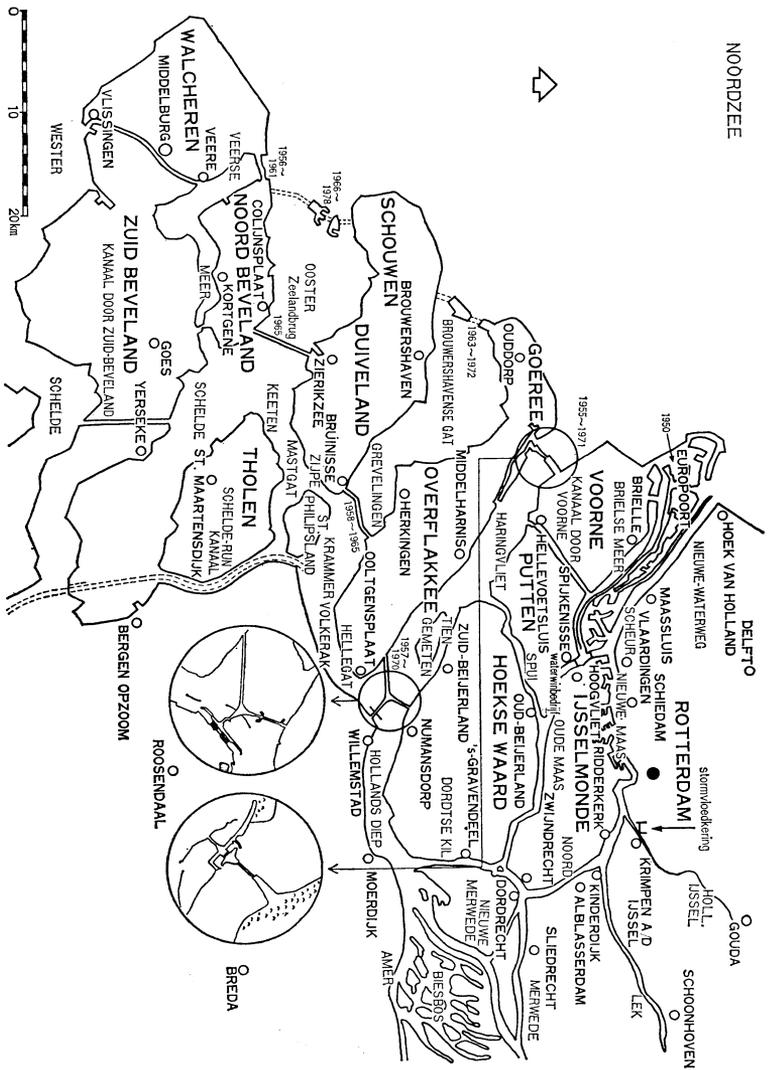
このポルダーは半分が農業用、あとはレジャー地域、住宅地域、工業地域に予定されている。フレボランドが出来ることによって、従来陸地(又は Polder)であった地域が内陸化し、環境が変化したり乾燥したりするのを防ぎ、灌漑用水を確保するため、フレボランドと本土との間に帯状の水路を残し、従来のポルダーの荒廃を防ぎつつ、この水路は湖としてレジャーに役立てる予定である。

④ Markerwaard

Zuiderzee 干拓の最後の計画として Markerwaard 干拓がある。現在すでに工事にかかっており、堤防の骨組みが一部できているが、全体としては未だ見渡す限りの湖が水をたたえている。この用法は未だ不確定であるが、大部分が都市と工業地帯、レクリエーション地帯になると考えられている。

(1) 新しいポルダーをつくるための方法としては昔から現代まで不変のやり方がつらぬかれている。即ち堤防を築き、その中の水を排水し、開懇すること、これである。しかし排水の方法が風車、蒸気エンジン、ジーゼル・エンジン、電力と変って来たし、堤防の築き方も規模が大きくなるに従って色々な技術が使用されている。Zuiderzee の場合は粘土ブロックと砂が主な材料であった。次の工事は水路と水門の建設である。ポンピング・ステーションの方へ排水を速くするため幹線水路が深く掘られ、これは後に交通路として利用される。船の通過は閘室を通じてなされる。第3の段階はこの沼地に飛行機又はヘリコプターによる葦の把種である。葦は塩分を除去し、他の自然の草木の成長を抑制し、根絶して干拓を容易にする。

この葦は最後には焼却される。排水の小水路又は地下の排水渠が掘られる。これは排水と同時に灌漑の役を果たす。このようにして得られた土地はまず国家の所有となり、国家の手による耕作と土質の研究がなされる。まず最初は油菜、小麦、大麦、うまごやしなどがつくられる。開墾後五年経過すると、この巨大な土地は約三〇ヘクタールの画地分割され、農民用の住宅が建設されて農業者に貸し与えられる。借地契約は一二年毎の更新方式をとる場合と長期



欧州共同体の地域経済問題 (一) (清水)

第3図 デルタ計画

契約（永代契約）とがあり、長期契約が増えている。農地に対する需要は多く、例えば一五〇の小作地の提供に対し三〇〇〇程の応募があったりする。これはオランダの農地全体の再編成、区画整理と大規模化に関連している。

3 デルタ計画

① 立案までの経過

北の大縮切堤防の成功により、南のライン河、マース河、シュルデ河の河口デルタ地帯の縮切りへと新たな挑戦へ進む。この地帯の治水計画も第2次大戦前からあり、三島計画、四島計画、五島計画など多くの計画があった。しかし最終的にはライン、マースの水は Nieuwe Maas を通じて海に流し、他の河口、即ち、Haringvliet, Grevelingen, Oosterschelde, Zandkreek の河口は海岸線でダム（水門）をこしらえて閉じてしまうことに落ちついた。計画の変遷をたどると、まず最も単純な方法として考えられるのが既存のダイクを高くし、強化することである。この関係でできたのが四島計画で、これは Rozenburg（ユーボートのある一画）、IJsselmonde, Voorne-Putten, Hoekse Waard の四島を一つのブロックとして、その堤防を強化しようというもので五島計画はこれに Dordt 島が加わったものである。三島計画はこれとは別の場所で更に西の方 Noord Beveland, Zuid Beveland, Walcheren の三島を一体化しようという計画であった。次にこれらの堤防の強化をともなうつつ、Haringvliet の河口を閉め切ってしまう案その他の案が出され、これらについて色々の観点から検討が加えられた。まず四島計画、五島計画の堤防の強化であるが、地盤の軟弱なところが多く、堤防をこれ以上高くした場合、それを支えることが出来ないことが判明した。又別にこの地域では浸水の危険を避けるため、多くの民家、或は

村全体が堤防の上に立っており、堤防を高くする場合、民家の立ち退きが必要で、それに要する費用が高くつくこともわかった。これらのコストを払って実施したとして得られる利点は何か。単に堤防が高くなったというだけで、以前とくらべて何ら本質的な変化をもたらさない。つまり単に水防対策という消極的な効果のみで、より積極的な地域経済開発の一環にならないということである。加えて従来と同じ延長の海岸線 (1,000 km) の堤防を土で強化するのはあまりにも古い考えで、又堤防の維持補修も馬鹿にならない。近代的感覚にマッチし、地域開発計画の一環として登場したのが、上に述べた各河口の縮切りである。堤防の上は当然に道路として利用されるので、今迄孤島であり、船及びフェリーでしか連絡できなかった島々がつながることになる。

この計画によって引き起こされる問題点は次の二つである。

(i) この河口を縮切つて中の水が淡水化されると、この内海が従来海老とマッセル貝(貽貝)の養殖場であったが、その養殖及びこれと関連した加工食品産業が打撃を受ける。

(ii) 今迄ライン、マースの流水を多くの河口から海へ流していたが、その河口を縮切り、特に流水の五〇%近くを放出していた Haringvliet を縮切ることにより、河の水位が高くなる。このことによって引き起こされる問題である。

まず(i)の問題であるが、これは確かに大きな問題であるが、全体計画の中でやむを得ない問題として、打撃を受ける漁民及び関連産業に補償金を出すと共に産業の転換の指導をするしかないとの結論に達した。(ii)の問題であるが、水位が高くなることにより当然に護岸堤防を高くし、強化する工事もともなう。しかし水位が上がることはこのことを除いては短所というよりむしろ長所の方が多くことがわかった。まずここを航行する船のトン数が

増え、ユーロポートを更によい条件にすると共に、ライン河、マース河への航行の条件もよくなる一つ。次にライン河、マース河の水位が高まることにより、ラインの支流であるIssel河を通じてIssel湖への水の流入が増えることである。従来ライン河の水は約一％がIssel河を通じてIssel湖に流入していた。しかしアムステルダム及び北部諸地方の水の需要をまかなうには少なすぎた。この需要を満たすためにアルンヘム(Arnhem)の西方のDrielでダムを作り、又同様なダムをAmerongen及びHagesteinにも作ってIssel河の流量を増やすことが計画されていた。しかしこの計画はロッテルダムを犠牲にしてアムステルダムに水を流す計画で、ロッテルダムの水位が低下し、その分だけ海水が流れ込み、周辺に塩害をもたらし、又港及び航路の条件を悪化させるものであった。河口の締切りによって水位が上げればこの問題を一挙に解決することになる。

② 計画の概要及びそのねらい

かくしてこのデルタ計画は単にデルタ地域だけでなく、国全体にかかわるものとして考えられるようになった。計画の概要は次のようなものである。

- (a) Hollandse IJssel の防波堤防の建設
- (b) 南北の Beveland の間の Zandkreek にダムをくへる事
- (c) Noord Beveland と Walcheren の間の Veerse Gat の建設
- (d) Duiveland と Overflakke の間の Grevelingen にダムをくへる事
- (e) Overflakke と Noord Brabant の間の Volkerak にダムをくへる事
- (f) Voorne と Goeree の間の Haringvliet にダムをくへる事

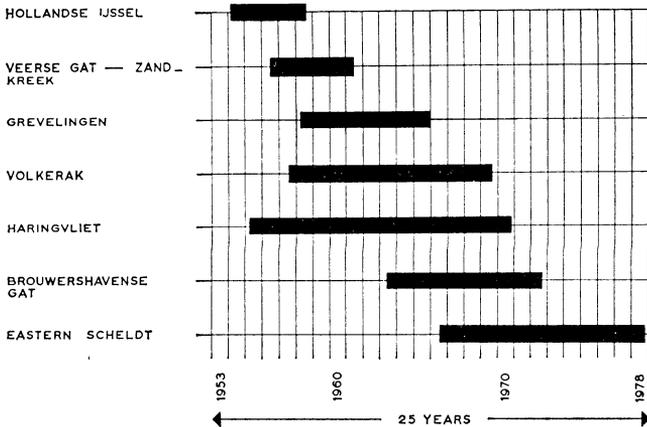
(g) Goeree ㄿ Schouwen の間の Brouwershavense Gat にダムをくへるゝ
 (h) Schouwen ㄿ Noord Beveland の間の Ooster Schelde にダムをくへるゝ
 なㄿ Nieuwe Maas ㄿ Wester Schelde だけは船の航行を
 可能にするためにあけておく。

この計画によってねらいとする点は既にほぼ言及したが、こ
 こでまとめると次のようになる。

- (a) 約四三五マイル(七〇〇キロメートル) 以上にわたる旧式の
 堤防にかわって防御すべき海岸線はわずか一五マイルに短縮
 される
- (b) 維持費が比較的安くつく
- (c) それ程の困難をとまわず、比較的安価に建設可能なこと
- (d) ダイクは孤立した島々をつなぎあわせ、隔絶された状態に
 終止符をうつこと
- (e) 海水の流入による沿岸の被害を終らせること
- (f) 今までむだに海に流していた水を新らしい湖に貯えて灌漑
 用水、工業用水等として利用すること
- (g) 若干の土地を干拓し、国土の増加をもたらすこと

欧州共同体の地域経済問題(一)(清水)

一一五 (一一五)



第4図 デルタ計画のタイムテーブル

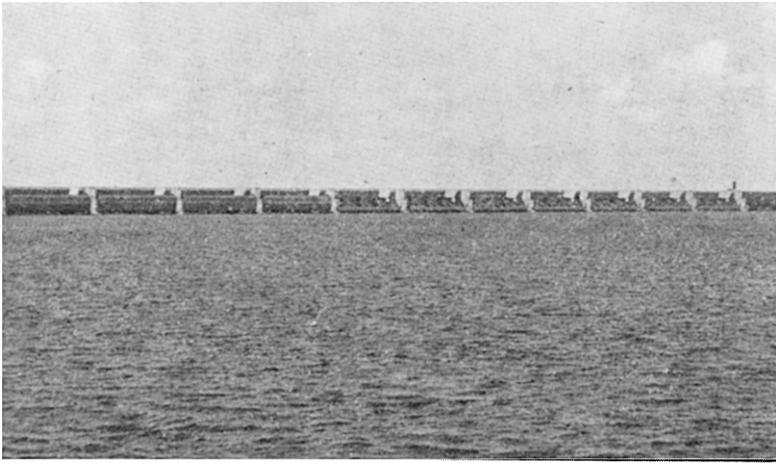


写真5 Haringvliet のシャッター式水門ダム

(h) レクリエーション地帯の建設

③ デルタ・プランの実施

一九五三年の大水害はオランダ人をふるえ上からせた。同年二月にデルタ委員会が設置され、技術的に未解決な問題を残しながら可能なところから工事にかかることになった。全体のタイムテーブルは第四図のようである。まず Hollandse IJssel の堤防建設から始まったが、一番大きな工事は Haringvliet の締切ダムであった。この河口はライン河、マース河の水の五〇％を流していた点で特に重要であった。Zuiderzee の場合と違ってこの締切りはシャッター式の水門ダムである。湖の側と海の側とそれぞれ二対になった一七のシャッター・セグメント、即ち両側で三四のシャッター・セグメントからなっている。このセグメントはそれぞれ独自に操作可能で、湖の水位が増減した時には中央のコントロール室でエレクトロニックスの作用で水門を一つ一つ上下させ開閉することが出来る(写真5では右側の七つのセグメントは閉じており、左側の四つのセグメントは開いている)。従って完全な締切りでなく、河口としての役割も果し

ており、流水の増加による洪水に備えている。大きな水の流れも予想してアイスカタールも備えている。氷点下になって凍結の恐れのある時は水門を一部開いて潮の流れを導入して凍結を防ぐ。水門の上は幹線道路になり、四車線の高速道路の他に緩速車道、自転車道、歩道がついている。Haringvlietを縮切る前に Volkerak を縮切る必要があった。もしここを縮切らずに先に Haringvliet を縮切ると大量の水がこちらに流れ込むからであった。

Veerse Gat は南方の三島計画を形成するもので Haringvliet の縮切りとは一応別のものである。ここでは技術的に浮船 (caisson) にセメントをつめて沈めるといふ新しい方法がとられ、その後の工事の一つのパターンとなった。

デルタ計画はこのように一連のダム建設の他に Haringvliet 南方の架橋、Ooster Schelde のほぼ中央に五キロメートルの Zeelandbrug (ゼーランド橋) の建設なども含んでいる。

4 若干の経済的考察

以上 Zuiderzee 計画とデルタ計画について計画の内容を見てきたが、その経済的意義を見よう。

まず最初に半世紀以上かかって実施されて来た計画の過程で IJsselmeerpolder の性格が変わって来たことがあげられる。

即ち Wieringermeer Polder の場合は純粹に農業的性格のものであったが、南フレボランドの場合はむしろ都市として、つまり工場地域、住宅地域、レジャー地域に大きなウェイトを与えている。これからくる Mar-

kerward のポルダーも同じような性格のものと考えられる。そして Noord-Oost-Polder の場合は両者の中間的な性格をもっている。

これは一つには地理的、立地的条件に照応し、他方では開発された歴史的時期に照応する。地理的に見た場合、Wieringer ポルダーは半島の北端で、経済的立地計画から見た場合、農地として利用するのが最適であるからだ。南フレボラントと Markerwaard はアムステルダムに隣接し、車で三〇分以内の範囲になるので、住宅、工場

第1表 オランダの農地の変化 (ha)

	1963	1968	1970	1971	1972
ポルダー化、干拓による増加	569	2,285	—	9,965	4,026
その他による増加	191	418	440	241	223
計	761	2,703	440	10,207	4,249
都市への転用による減少	8,383	7,710	8,440	10,529	9,365
その他による減少	177	227	1,174	346	1,400
計	8,561	7,937	9,615	10,874	10,765
バ ラ ン ス	-7,800	-5,234	-9,175	-667	-6,516

出所 JETRO アムステルダム・オフィス提供によるオランダ政府資料より。

地域に適しているからである。 Noord-Oost-Polder の場合は全体としては農村地域であるが、東の方にグロニンゲン(フロンヘン)の天然ガス地域をひかえ、今後の経済開発の重点の一つとして IJssel 湖よりも東部の一帯がおかれているし、又フロンヘンとアムステルダムの丁度真中に位置しているところから中間的性格がでてくる。歴史的に見ても、オランダはかつての農業国オランダから工業国オランダへと急速に転換しつつある。このことは人口的に見ても農業人口の減少、工業人口の増加となってあらわれており、又耕地面積から見れば、新たなポルダーの開発による農地の増加にもかかわらず、それを上まわる都市化によってネットにおいては農地の減少を来たしつつある(第1表参照)。このような時代と共に土地に対する需要構造が変ってきており、それが Wieringermeerpolder, Noord-Oost-Polder, Fle-

第2表 オランダ各地域の人口のネットの流出入

	1960—1967年の総流出入数	1960年の人口を基礎とした1960—1967年の流出入数の%	1年間平均の%
主要な地域			
Groningen	- 3,704	-0.78	-0.10
Friesland	-16,243	-3.39	-0.42
Drenthe	+ 6,078	+1.95	+0.24
Overijssel	- 2,231	-0.28	-0.04
Gelderland	+58,065	+4.57	+0.57
Utrecht	+21,688	+3.19	+0.40
Noord-Holland	- 8,087	-0.39	-0.05
Zuid-Holland	-20,101	-0.74	-0.09
Zeeland	- 6,916	- 2.44	-0.31
Noord-Brabant	+32,672	+2.18	+0.27
Limburg	- 246	-0.03	+0.00
オランダ全体	+57,923	+0.51	+0.06
大地域分類			
北 部	-13,869	-1.09	-0.14
東 部	+55,834	+2.69	+0.34
西 部	- 6,500	-0.12	-0.02
南 部	+25,510	+0.96	+0.12

出所 Commission des Communautés Européennes, L'Evolution régionale dans la Communauté, 1971.

Voland の間の性格の変化としてあらわれている。

次にこれは Zuiderzee 計画やデルタ計画のみの結果ではなく、それらの計画をその一環として含んだオランダの地域政策全体の結果であるが、人口の過度の集中が阻止され、分散化傾向がでてきつつあることである。従来オランダの西部、特に Noord-Holland 及び Zuid-Holland は人口

の集中地域であったが、第2表で見られるようにこの地域の人口は最近流出傾向にある。流出した人口は一方ではアムステルダムから東及び南へ、即ち Drenthe, Gelderland, Utrecht へ、又ロッテルダムから南方へ、即ち Noord-Brabant へ流出している。第3表は第2表に続いて特に六八年、六九年の数字を示しており、一般的傾向としては第2表と変りない。西部に対する人口のネットの流出入は第2表ではマイナス(流出)の値、第3表ではプラス(流入)になっている。しかしこれはユトレヒト州における数字が大きくプラスとなっているので北ホランド州及び南ホランド州においては人口は依然として流出しており、しかも流出率 $\%$ は一九六〇——一九六七年の平均よりも高くなっている。第3表を第2表と比較した場合、六八年、六九年においては更に新しい傾

第3表 オランダ各地の人口のネットの流出入

	絶 对 数		年平均増減率%	
	1968	1969	1968	1969
主要地域				
Groningen	-2,358	-1,952	- 0.46	- 0.38
Friesland	- 838	- 974	- 0.16	- 0.19
Drenthe	+1,505	+2,347	+ 0.42	+ 0.64
Overijssel	- 557	-1,722	- 0.06	- 0.19
Gelderland	+6,493	+8,283	+ 0.44	+ 0.55
Utrecht	+7,636	+7,645	+ 0.97	+ 0.95
Noord-Holland	-2,874	-3,315	- 0.13	- 0.15
Zuid-Holland	-4,738	-2,767	- 0.16	- 0.09
Zeelnd Noord-Brabant	+ 807	+ 946	+ 0.27	+ 0.31
Limburg	+5,280	+9,485	+ 0.30	+ 0.53
Zuidlijke IJsselmeer Polders	-6,155	-2,836	- 0.62	- 0.28
	+2,092	+1,556	+16.22	+10.44
オランダ全体	+5,877	+16,406	+ 0.05	+ 0.13
大地域分類				
北 部	-1,691	- 579	- 0.12	- 0.04
東 部	+8,028	+8,117	+ 0.33	+ 0.33
西 部	+ 24	+1,563	0.00	+ 0.03
南 部	- 68	+7,595	0.00	+ 0.25

出所 第2表に同じ

の人口流入について若干説明を追加する。フレボランドは既に見たように東フレボランドと南フレボランドに分かれ、東はポルダーとして完成しており、南は六八・六九年には一部、入植が行なわれているが、まだ大部分は未完成である。ここで特に記すべきことは一九六八年にフレボランドの首府 Telystad の発展を促進する制度が施行されたことである。これは一九六八年から一九七四年迄有効で、それによると、オランダの西部地方からレリーシュタットに企業が移転し、それにもなつて労働者の移動をとまらう企業は、移転労働者一人につき、一

向を検出できる。即ち Zuidlijke IJsselmeer Polders に対する統計が加わっていること、即ちフレボランドが一つの独立した地域として市民権をもってきたことであり、同時にここに対する人口流入が急速に進行していることが第一、次に今迄人口の流出地域であった南方デルタ地域の Zeeland が六八年には流入地域となつており、しかも加速化されつつあることである。Zeeland が人口流入地へと変化したことは、デルタプランとの関係があると考えられる。フレボランドへ

万フローリンを受けとる。補助金の上限は三〇〇万フローリンと、不動産投資額の二五%までとする、というのである。一九七三年に地域政策は更に展開され、一九七三—七七年迄の計画が示された。この計画では(1)発展を促進する地域 (2)発展を抑制する地域 (3)抑制も促進もしない中間地域とに分け、(1)の中にはリンブルグ南部、北部の他にレリーシュタットにニュータウン⁽¹⁾を作る計画が入れられている。

(1) ニュータウンといってもレリーシュタットや Noord-Oost-Polder の Emmeloord のようにポルダーにつくられるニュータウンはフランスや英国のそれとは趣が異なる。周囲は農地や森林で高層住宅は必要なく、かえって景観を害する。ここでは都市計画のもとに幹線道路、支線道路がつくられ、それに面して門があり、前庭と裏庭のある一戸建の住宅がつくられる。

又デルタ地域に対して人口が流入したことも注目すべきである。デルタ計画は現在東シエルのダム工事だけが残っており、他の工事は終わっている。デルタ地域の島々は道路網で完全に本土とつながった。そしてロッテルダムを中心としたオランダ西部の経済圏の中に組入れられたのである。しかしタイムテーブルを見てもわかるようにデルタ計画がほぼ形をなしたのは一九七〇年以後である。したがってこの地域の発展は今後の問題である。

第3にこれらの治水計画が国家財政の中でどの程度ウエイトを占めているだろうか。オランダの治水事業は既に見たように総合的開発計画として計画されており、道路建設と不可分であるし、農業ポルダーにあつては土地改良その他の投資、又最近のポルダーでは商業・工業誘致のための方策もある。更に住宅建設も行なわれている。従つてこれら全体にわたる支出を総合的に見る必要があることはいう迄もないが、ここでは少々データ不足の感をいぬめない。第4表は一九七〇年におけるオランダ政府支出の内訳けであるが運輸、治水、公共事業のもとに

第4表 1970年におけるオランダ政府支出の内訳

	100 万 ギルダー	%
行政管理費	1,121	3.87
防衛	3,893	13.44
対外関係	204	0.70
開発援助	792	2.73
司法及び警察	1,406	4.85
運輸、治水、公共事業	3,038	10.49
産業、商業	705	2.43
農業、漁業	1,232	4.25
科学・教育	7,781	26.84
文化、リクリエーション	658	2.27
社会事業	3,063	10.57
衛生	283	0.98
住宅	2,540	8.77
戦争補償	6	0.02
国債	2,243	7.74
計	28,965	100

Ministry of Foreign affairs, The Kingdom of the Netherlands.

する一定の刺激となり、又インフラストラクチュア建設ともなつて、別の面でも経済に貢献している。そういった意味でオランダの治水計画はヨーロッパの地域計画の中で成功したものといえるだろう。

一九八〇年には Zuiderzee 計画もデルタ計画も完成する。それに続く第3の局面としてオランダは更に野心的な挑戦を考えている。即ち Waddenzee 計画である。これはフリースランドの沖合に点在する島々を互いにつなぎ又、それらを本土とつなぐ計画である。計画はまだ具体的な形をとってはいない。Zuiderzee 計画とデルタ計画、それに Waddenzee 計画をあわせるとほぼ一〇〇年にわたる大計画であるが、海に対する挑戦と防御はオランダ人の執念とまでいえるだろう。

かかれているのが治水事業と直接関係のあるものである。総支出に占める比重は一〇・五%であるが、この内容の三分の二迄は道路建設である。つまり現在ゾイダーゼー計画とデルタ計画が並行して行なわれているが、その主要な出費は道路の建設につかわれているのである、支出の割合はかなり高いことは事実だが、他の国でも道路建設にはかなりの支出をしており、オランダの支出が法外に高いとはいえないし、又、この支出が経済に対

VI 独仏国境地域（アルザス・ロレーヌ）の問題

1 アルザス・ロレーヌの意味

ECの地域政策上若干の分類を行ってきた。即ち所得水準の低い地域、失業率の高い地域、人口流出の多い地域、農業が支配的な地域、斜陽化地域、国境地域等である。これらの分類でアルザス・ロレーヌを見た場合、人口流出地でもあり、失業率の高い地域でもあるけれども、基本的には斜陽化地域であり、同時に国境地域である。

斜陽化地域としてとらえた場合、ロレーヌは石炭・鉄鋼地帯であり、アルザスは繊維産業地帯であり、両地域の産業構造は異なっている。従ってかかえている問題や産業の再転換の程度も異なっており、決してアルザス・ロレーヌと一まとめにして論ずることはできない。以下においてはこの二つの地域を別々にそのかかえている問題を掘り下げながら見ていく。

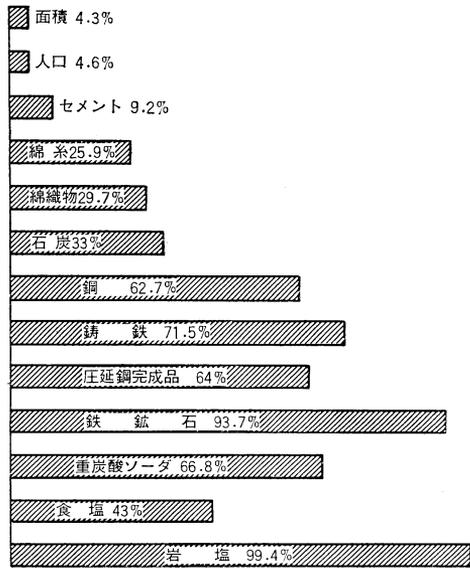
同時にこの地域は国境地域である。国境といってもフランスの西部、西ドイツの東部等々も国境であるが、独仏国境地域はそれらとは異なった重要性をもっている。即ちこれら地域はヨーロッパの辺境ではなく、統合欧州の中心部に位置しており、石炭・鉄鋼・繊維産業を中心として、かつてフランス産業の原動力となるべく見られていた地域である。ロレーヌについていうならば、西ドイツのザールと接した地域は炭坑地帯であり、ルクセンブルグ、ベルギーと接した地域は鉄鉱地帯で、共にフランスの鉄鋼業地帯である。かつてかのシューマン氏が独

仏の争いの源であった石炭と鉄鋼業を統一することにより、両国経済の繁栄の源にしようと考えた、その中心の一つがこのロレーヌであった。アルザスは西ドイツのバーデンとライン河を隔てて対峙しており、地理的には黄土地帯で肥沃な農業地域であると共に、ライン河の水と電力とで新しい機械、化学工業が発展しつつある。ロレーヌ＝ザール、ロレーヌ＝ルクセンブルグとは異なった意味で一つの工業地帯を形成しつつあるが、これも国境という人為的障壁で分断されており、発展が阻害されている。もし経済的国境がとり払われた場合には一つの地域として共通の運命をたどるべき地域である。E.E.Cの範囲内で共通の開発計画が実現されるならば、国境にまたがった一つの工業地帯ができるだろう。これら国境地帯では一方ではそのようなきざしが見られるが、又同時にそれに反撥する傾向も強い。以下においてアルザス及びロレーヌの経済構造を分析しながら、そのかかえている問題点、開発における独仏間の協力と対立を見て行きたい。

2 ロレーヌ

(1) ロレーヌの経済構造

経済的には北ロレーヌと南ロレーヌに別れ、南は昔ながらの田園経済を維持しており、果樹園、ブドウ島、穀物栽培、放牧などに適している。北ロレーヌは農耕、牧畜も盛んであるが、交通発達し、石炭、鉄鉱石の開発によって鉄鋼業を中心とした工業地帯となっている。第4図はフランス経済全体に占めるロレーヌの地位を示したものが、これで分るように岩塩、鉄鉱石の大部分と石炭のかなりの部分を供給しており、これらを原材料とする鉄鋼業、化学工業がロレーヌの主要産業である。それに加えて若干の織物業が発達している。



出所 Henri Nonn: Les Vosges et la Lorraine

第4図 フランス経済に占めるロレーヌの地位

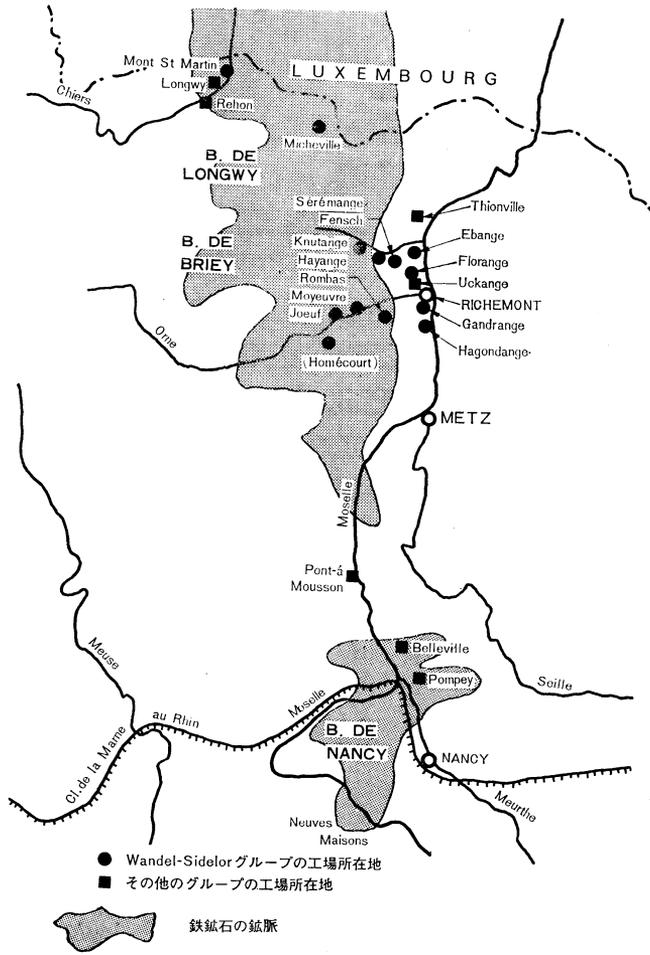
の減少に直面し、ロレーヌの石炭業者は発電、化学工業に進出する努力をしている。

ロレーヌの岩塩鉱床は世界でも最も重要なものの一つであり、七〇〇億立方メートルの開発可能容積をもって
いる。古くから知られていたが、大々的に開発し始めたのは一八一九年からである。一九七〇年における岩塩生
産は二九、五〇〇トンで、これはフランスの岩塩生産のほぼ全量であり、精製された食塩生産は二九二、〇〇〇
トンで、フランスの食塩全生産の四〇％にあたる。食塩を利用して化学工業が発達している。Dombasle (Solvay
et Cie), la Madeleine (Pechney-St-Gobain), Varangéville 及び St-Nicolas-de-Port (Saline du Midi et de l'Est),

ロレーヌの炭坑はザール炭田の延長であり、
Forbach から Faulquemont まで幅二二〇キ
ロメートルで四〇キロメートルにわたって展開
している。埋蔵量の豊富なこと、鉱床の濃密な
こと、鉱脈が規則正しく並んでいることなどの
利点をもち、フランスの石炭業においては有望
な地域で北部の Pas de Calais の炭坑に較べれ
ば開発の条件ははるかに有利である。年間の採
炭量は一九六四年には一五六〇万トンに達した
が、最近では一二〇〇万〜一三〇〇万トンを維
持している。燃料源としての石炭に対する需要

Dieuze (Kuhlmann), Sarraube (Solvay) の町に工場がある (カッコ内は会社名)。

ロレーヌの最も重要な産業は鉄鋼業である。ルクセンブルグ太公国との国境地帯、アルデンヌからチオンビル、メッツ、ポンタムソンを経てナンシーの南に至るまでの非常に広い断続的な帯状の地帯が鉄鋼業地帯で、その中



Marcel Baleste: L'economie française より
第5図 ロレーヌの鉄鋼業

心はメツツとナンシーである(第5図)。ロレーヌ鉄鋼業はほぼ一世紀前から建設されてきた。しかし実際の産業活動はその赤鉄鉱(mine)の輸出から始まった。そのミネットの巨大な鉱床はE C S Cの中で卓越した地位を占めている。五三メガトンの鉱石の採掘はフランスの鉄鉱生産の九四%にあたり、E C S Cの鉄鉱生産の四分の三を占める。しかしこの地で鉄鋼業が発展したのは比較的最近になってからである。その理由は一つにはロレーヌのミネットは磷酸塩の不純物を含んでおり、このため鑄鉄がもろくて使用に耐えないためであり、又一八七一年からロレーヌのかなりの部分がドイツ領となり、分断されたことによる。しかしその後製鉄技術の面でトーマス製鋼法が開発され、磷酸塩が除去されるようになって急速に鉄鋼業が発展してきた。

現在鉄鋼業の中心は北部のロンウィ付近、チオンビル付近、南方のポンタムソン地区の三地区で、ロンウィ付近は鉄鉱石の五%、鋼の二〇%、チオンビル付近は鉄鉱石の九〇%、鋼の六五%、ポンタムソン地区は鉄鉱石の五%、鋼の六%を産出している。このようにチオンビル付近がロレーヌの製鉄業の文字通りの中心となり、この周辺にはJouff, Homécourt, Rombas, Hagondange, Gandrange, Richemont, Serémange, Hayange等に近代的工場が出来ている。

(2) ロレーヌの直面している問題

ロレーヌは以上見たようにフランスの工業地帯であり、かつては「フランスのルール」と呼ばれたが、戦争直後の復興ブームが終るや、産業活動はむしろ後退し始めた。その理由は多くある。量こそ多いが質の悪い鉄鉱石、石炭と繊維産業の斜陽化、非能率的な鉄鋼業、そしてこれらの産業に多く依存しなければならないところに問題がある。これらの問題について見てみよう。

まずロレーヌの赤鉄鉱 (minette) の質の問題である。第一に鉄含有率が少ない。含有率の多い普通の鉄鉱石 (mine) に対してロレーヌの鉄鉱石は特に minette といわれる程で、鉄の含有率は三〇〜三五%にすぎない。五〇〜六〇%の含有率のあるアメリカやアフリカの鉱石と比較すると競争力が弱く、特に最近海岸地方に発展しつつある近代的鉄鋼業と競争上難点をもっている。含有率の少ないことは、それだけ輸送費が高くつくことを意味し、製鉄する場合、石炭をこの地に運んで来て製鉄するのがよく、逆に石炭産地にこの鉱石を運んで製鉄するとコストが高くつく。このことはミネットの輸出を大きく妨げている。第二にこのミネットが燐酸塩を含んでいる問題である。これはトーマス製鋼法によって技術的には除去可能となり、又その副産物として燐酸肥料(トーマス燐肥)が出来るという利点を持つ。にもかかわらず、最近の製鋼法は酸素製鋼法、電気製鋼法といった新しい方法が採用され、トーマス法は旧式の方法と化した。かくしてロレーヌの鉄鋼業の設備の古さが国際競争力を弱くしている。

次にロレーヌの問題は二次加工産業の発展の遅れが著しいことである。この地域の斜陽化傾向が明らかとなり、一九六四年に産業の再転換を進めるための産業適応地区に指定され、一九七一年には更に国家による追加的な刺戟が加えられたけれども、ロレーヌはその鉄鋼を加工する工業を發展させることができていない。これは隣接の西独のザールと対象的である。ザールも石炭地域で、同様に産業の再転換を必要とする国境の不利な地域であった。しかし、ここでは再転換に成功し新たな産業が發展しつつある。これに対しロレーヌでは鉄鋼の加工は例えば薄鉄板、針金、鋼管、レールといったような半製品の段階以上に出ていず、せっかくの鉄鋼業が、これを基礎としてロレーヌに機械産業、重工業を發展させることにつながないのである。その理由としては次のようなこ

第5表 ロレーヌの鉄鋼業と支配グループ

製鉄所所在地	支配グループ
Neuve-Maison	Châtillon-Commentry (ベルギー・グループ)
Pompey	Creusot-Loire グループ
Longwy-Villerupt	Lorraine-Escaut → Usinor (北フランス・グループ)
	Haut Fournaux de chiers → Providence (ベルギー・グループ)
	ARBED (ルクセンブルク・ グループ)
Thionville	Lorraine-Escaut } → Usinor (北フランス ・グループ)
Uckange	
Jœuf, Moyeuvre, Hayange	De Wandel
Rombas, Micheville, Homécourt	Sidelor
Knutange, Hagondange, Séremange, Ebange, Florange	Somosjds (Société mosellane de sidérurgie) } → Wandel- Sidelor グループ
Grundrange	Sacilor

支配されているからである。鉄鉱山の鉱区も、それぞれのグループに分かつされ、統一を妨げている。このように外部のグループによって支配されていることが、外部グループに従属させ、独自の工業を發展させずに、外部グループに対する原料・半製品の供給地と化してしまつたのである。外部グループに属することの今一つの問題は設備投資もロレーヌの利益よりも、別の地域に本拠を有するグループの利益によって左右される問題である。例えばダンケルク及び北フランスに地盤をもつ Usinor はロレーヌのミニネットの鉄鉱石としての不利性のため、

とが考えられている。即ちロレーヌの鉄鋼業はそれぞれ外部の金融資本とつながつた別のグループに属しているといふことである。第5表は各製鉄所と、それを支配しているグループを示しているが、大きく分けてベルギー・グループ、クルーズー・ロワール・グループ、Usinorグループ、WandelSidelorグループに分れる。ベルギーグループも単一ではないし、又ルクセンブルグ・グループのARBEDも一枚加わっている。ヨーロッパではドイツでもフランスでも六〇年代を通じて鉄鋼業の再編成が進められたが、ロレーヌではWandelSidelorグループの再編成が進められた他は鉄鋼業の再編成は困難である。それぞれ利害関係の対立する別の金融資本によって

ロレーヌの工場の縮小を計りつつあるといった具合である。

ロレーヌのもう一つの問題はロレーヌ工業地帯全体の統一性にとほしい点である。ロレーヌ工業地帯の中心はメッツとナンシーで、二つの極をもった二重性、その調和をどうしていくかがこの問題である。この二重性は一八七一年の普仏戦争でフランスが敗北し、ロレーヌの半分をドイツにとられた時から始まる。一八七一年にドイツはすでに開発されているロレーヌの主要工業地帯をドイツ領に編入するような具合に国境を設定した。その中心都市がメッツであった。これに対してフランスに残されたのは鉄鋼地帯としてはあまり重要でないと考えられた Longwy と Villerupt、それにナンシー地区であった。フランスはナンシーを中心に鉄鋼業の再編成をはかる努力を続けてきた。かくしてナンシーはメッツに対立すべく運命づけられ、メッツを中心とする経済圏と、ナンシーを中心とする経済圏は共に相対立する性格を持っている。ロレーヌが再びフランスの下に統一された現在において、特に第二次大戦後はナンシー地区は今世紀初め頃の重要性にくらべればメッツ地区に比して見おろりがしている。いまやロレーヌ鉄鋼業の心臓部は Hagondange か、Thionville までの工場地区で、ロレーヌの六五%の鋼がここで生産されている。それに対するナンシーの抵抗があるし、又バリの政府もロレーヌにおける発展の極をメッツ・チオンビルにおくことに対しては歴史的経緯から抵抗を示す。

このように二つの極が存在することが、フランスの地域政策上、今後の発展方向を決定する妨げとなっている。

3 アルザス

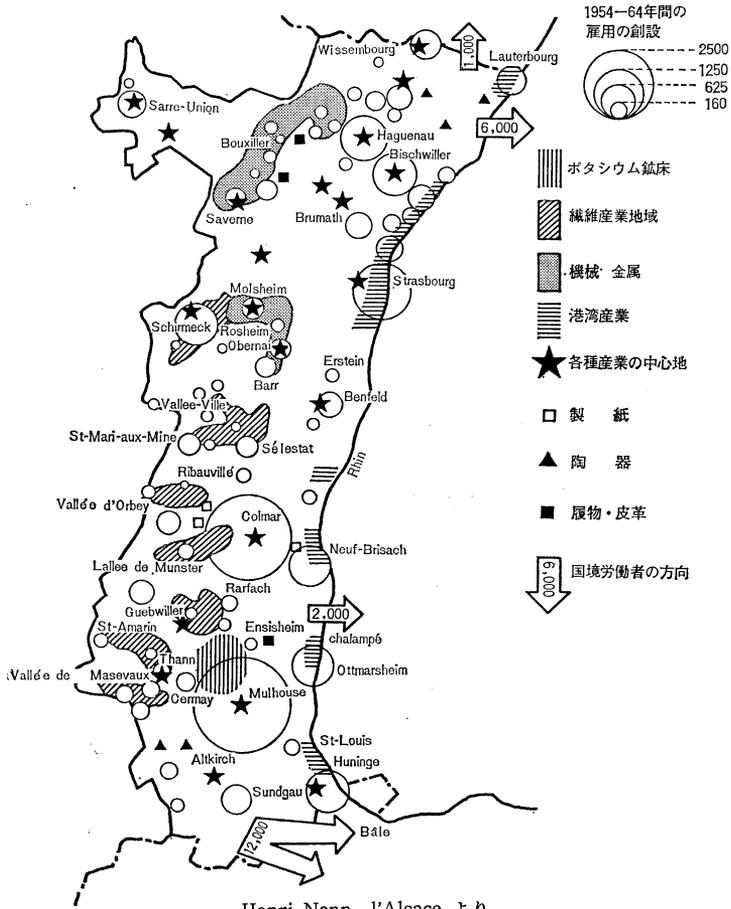
(1) アルザスの経済構造

ラインの上流地方、フランスではヴォージュ山麓に沿ってストラスブルからコルマールを経てミュルーズに到る迄の地域、西ドイツではシュヴァルツヴァルト(黒い森)の山麓に沿ってカールスルーエからバーデン・バーデンを経てフライブルグ、或は更にその南方迄の地域はライン河の流域で、肥沃な黄土によって覆われている。アルザスも南のバーデンも共に農業地帯として有名で、アルザスでは特にストラスブルからタン迄ワイン・ルートが通じ、ブドー酒の産地であり、丁度ラインをはさんで対岸も、西ドイツにおける有名なブドー酒、*Gratzacher, Freiburger, Norsinger, Schlossberger, Glottertäler* を産する。

アルザスはこのように一般的なイメージとしては農業的であるが、同時にストラスブル、ミュルーズを中心に工業化も行なわれてきた。アルザスの農業以外の主要な産業は繊維産業、ポタシウム(カリ)産業、電力、石油産業である(第6図参照)。

アルザスに繊維産業が導入され、発展したのは一八世紀のことである。一七四六年にミュルーズに大きな捺染産業がおこった。これはインドから輸入した織物を模倣したもので、インド更紗と呼ばれて大流行し、繊維産業の基礎ができた。その後この地はドイツ領に編入され、また戦後の繊維産業の斜陽化といった不利な条件にもかかわらず、綿糸、綿織物業は現在なおアルザスにおける支配的産業である。このことは同時にアルザスの経済的な困難の原因でもあり、綿織物の一部は合織によっておぎなわれているけれども、斜陽化の影響は大きく、一九五〇年には四万人いた織工も一九七〇年には二万人に半減している。

アルザスは地下資源にはとほしい。ミュルーズの付近 *Nonnenbruch* の森の地下で一九〇四年に石油のボーリング調査をしていたところ、偶然にカリ塩の巨大な鉱床が発見された。アルザスのカリ鉱床は世界で三大鉱床の



第6図 アルザスの産業

一つに入っており、世界のカリ生産の一一％を供給している。

ヨーロッパには炭坑は多くあるが石油は殆んどない。しかし、アルザスはヨーロッパでは最も古い石油産出地域の一つとして知られている。Pechelbrunnの油田はルイ一五世の頃から知られている。ただ最近では中東の石油の方がコストが安くつくため、一九六三年以後は採油はやめている。しかし石油の精製は続けており、ストラスブルの北方、Reichstett-Vendenheim, Herrlisheimに大きな精油所があり、原油は南ヨーロッパ・パイプラインによって供給されている。ここにはオランダからの天然ガスも供給され、又、ライン河、黒湖、白湖の水力発電による電力などを利用して化学工業も発展している。

(2) アルザスの問題——ロレーヌ及びバーデンとの比較において——

以上アルザスの主要産業を見てきたが、若干の問題を指摘しておきたい。

まずこの地も独仏国境にあって、戦争、又はドイツによる占領の影響が大きかった点はロレーヌと同様である。まずドイツの政策によって繊維産業が都市からヴォージュの山麓においやられたこと、国境地帯には重要産業に対する投資がなされにくかったことなどが過去の問題として指摘できる。

第二に問題はやはり繊維産業に対する依存の大きいことで、繊維不況の影響を蒙っている。この影響は特に五〇年代に大きく、その後、化学工業、機械産業方面への転換が徐々に進んだ。ロレーヌとの対比で見ると、ロレーヌは鉄・石炭が中心だから戦後の需要旺盛で発展したが、五〇年代末から不振となり、まだ産業の多様化に成功していないが、アルザスの場合は繊維を中心にはやくから不況に見舞われ、最近一〇年間はやっと不十分とはいえ産業の転換により近代産業が発展しつつある。五〇年代の不況時を対岸の西ドイツ、バーデンと比較す

第6表 アルザス、ロレーヌ、ザール、バーデンの雇用の変化 単位 1,000人

	1954	1962	1968
ロレーヌ	799.3	830.4 (+3.89%)	837.2 (+0.82%)
アルザス	546.2	533.5 (-2.33%)	561.0 (+5.15%)

	1950	1961	1962	1968
ザール	410.6	434.7 (+5.87%)	410.5	395.2 (-3.73%)
北バーデン	698.7	839.3 (+20.12%)	831.7	809.5 (-2.67%)
南バーデン	694.7	829.8 (+19.45%)	828.0	839.6 (+1.40%)

出所 Commission des Communautés Européennes: L'Evolution régionale dans la Communauté 1971.

もまだできていない。

4 インテグレーションの結果

(1) 共同市場の効果

ECSAにより石炭と鉄鋼、鉄鉱石の関税が撤廃され、また一九六八年七月からはEECの関税同盟の形成で

ると対象的である。アルザスの雇用減に対し、バーデンの発展は目を見はるものがある。これは西ドイツの地方分権化政策の成功と一般に評価されているが、機械、電気、原子力等の新しい成長産業が発展している。例えばカールスルーエではジーマンス、シィンガー、ダイムラー・ベンツなどがあり、労働者の六〇%がこのような成長産業で働いている。かくしてアルザスの貿易バランスは赤字だがバーデンのそれは黒字でライン河の右岸と左岸の発展の差の要因となっている。

第三にアルザスにはストラスブール、コルマール、セルスタット、ミュルーズといった町があるが多くは古い伝統的な美しい町だが、ミュルーズ以外は伝統産業を維持しており、発展の原動力となるようなダイナミック性に欠ける。パリにつながる幹線道路

全商品に対する関税障壁が撤廃されたが、ロレーヌ・ザール・ルクセンブルグ地域、アルザス・バーデン地域で国境を越えた形での地域的単一市場は形成されなかった。国境を越えた取引はまだ多くの障壁によって妨げられている。

その原因としてまず通貨問題がある。共通通貨政策、或は通貨同盟が確立していないことは共通農業政策の運営で大きな困難をもたらしていることはよく知られている。しかし農業以外の市場でも別の形で混乱が発生している。例えば一九六九年以後数次にわたるマルクの切上げ、フランス・フランの切下げ、又その後における共通変動制からのフランスの離脱は、単に為替取引上の困難のみでなく、商品の対外価格の変動を通じて国境取引に大きな混乱を発生させている。競争条件が逆転するケース、従って商品の流れが乱されることが起つてき、安心して国境を越えた取引ができない。

第二にエネルギー政策の違いがある。E E C 成立以来、共通エネルギー政策樹立の必要性が痛感され、努力が続いている。しかし現在迄のところ、各国間の利害の対立とエネルギー源の多様性のため、大きな成果をあげていない。石炭に対する保護政策は国によって異なるし、石油製品に対する租税は国によって異なり、共同体内でのエネルギーの自由流通市場は形成されていない。異なった価格のエネルギーを用いて生産し、異なったエネルギー政策の下にある独仏の企業は単に競争条件が不平等になっていただけでなく、地域内における相互の協力を妨げている。

第三に商法の違い、社会負担の違い、租税制度の違いなども統一市場の形成を妨げている。例えば租税についていえば、E E C の税制はかなりの部分がT V A (付加価値税)に統一された。このように制度としては統一さ

れたが、その税率は異なっており、従って国境でフリーパスにはならない。

第四にインフラストラクチュアとしての輸送網の不足がある。アルザスにおいても、ロレーヌにおいても幹線輸送網がパリにつながらず、むしろ西ドイツの方につながっていること自体、フランスの地域政策として大きな問題だが、そのドイツへの連絡も十分ではない。ロレーヌでは鉄道、自動車道、運河等かなり発達しているが、それでも鉄鋼生産のための原料、半製品、完成品を供給し、又それを市場へもたらすには輸送手段が不十分である。アルザス・バーデン間でも隔壁としてのライン河の存在は大きく、しかもライン河を渡することは世紀の初めよりもかえって困難となっている。即ち、一九一四年には橋を渡って対岸へ行く通過点は一八あったが二度の戦争で破壊され、一定の復旧はあったとしても現在の通過点は一〇であり、しかも一方において残っている橋は老朽化と旧式设计のため、他方において輸送手段(トラック等)の大型化のため、近代的輸送に耐えなくなっている。

(2) 資本及び労働の移動

以上見たようにEECの成立によっても市場の統一がはばまれていくという事実が、逆に国境を越えた資本及び労働の移動をひき起こしている。ロレーヌ市場或はフランス市場に商品売り込もうとするザールの企業がザール国境にある本社からわずか数キロメートルしか離れていないロレーヌの地に子会社を設立する例が多くあるのもその一例である。

労働者の移動についていえば、独仏国境地帯はドイツ語、フランス語の二カ国語通用地域で、労働者は流動的で、かつてはアルザスはバーデンから、ロレーヌはザールから労働者を受入れていた。しかし最近ではドイツの経済発展がフランスを圧倒し、国境労働者の流れは逆にフランスから西ドイツへ、或はスイスへと流れている。

アルザスもロレーヌも共に国境地域に住む人々が国境を越えて他の地域で働らく人々の住宅区域となりつつある。その数字は一九六九年の二一、三〇〇人から一九七二年には三七、六〇〇人と倍近くになっている。西ドイツの方が産業が多様化しており、そのため労働者の希望にかなった多くの仕事があり、労働条件もフランスより良く、何よりも賃金が高いのが魅力である（西ドイツの方が税込みで約五〇％高い）。このような国境労働者は西ドイツの産業立地にも影響を与え、例えばメルセデス・ベンツはアルザス・プラティナート国境のわずか数キロメートル北方に工場を建て、アルザスの労働者を雇い入れている。

もう一つの方法は資本移動によって、すなわち国境を越えてフランス内部に工場を建設することである。この方法は土地が容易に入手できること、フランス市場に直接売り込めること、又、ロレーヌの一定地域においては地域開発補助金を得られることなどの利点をもっている。アルザス・ロレーヌに対する西ドイツの投資は過去一五年間に目ざましい増加を示している。西ドイツの投資はロレーヌの北部及びアルザスの北部に集中しており、一九六〇年代後半のアルザス北部の工業部門の新雇用の四〇％は西ドイツの会社の工場によって提供された。西ドイツ資本の他にロレーヌの西北部はベルギー・ルクセンブルグの資本が入っており、又アルザスの南部はスイスの資本が入り込んでいる。第7図はアルザス・ロレーヌの外国企業の種類と規模をあらわしている。

外国資本の流入はこのように産業資本だけに限られてはいない。不動産に対する投資が多くなされており、これはアルザス人の反感をかっている。モーゼル河上流地方及びヴォージュ山麓地方にドイツ人が、ライン上流地方にドイツ人及びスイス人がセカンド・ハウスを購入し、週末に、パカンスに、レジャーを求めてやってくる。フランスの労働者は職を求めて西ドイツに働きに出かけ、西ドイツの隣人はレジャーを求めてフランスに来る。

このような現象は「アルザスの再従属化」とさえいわれ、フランス人に不快感を与え、感情的なしこりとなっている。

5 国境を越えた協力計画への模索

(1) ロレーヌ

まずフランス国家のレベルでのロレーヌの開発計画を見よう。フランスではパリ地区への集中を緩和するため八つの均衡化都市 (métropoles d'équilibre) をつくることを考えている。ロレーヌにその一つが考えられている。地域改善のための国家の機構としてロレアムロレーヌ I'OREAM-Lorraine (l'Organisation d'Etude et d'Amenagement de l'Aire métropolitaine) があり、ロレーヌにこの均衡化都市をつくる多くの戦略を考えている。一九六九年の法令ではナンシーロメッツ地区に集中化の極をつくり、中央との連絡を密にすることを定めている。モーゼル河とセーヌ川の連絡、モーゼルと地中海、北海との連絡の加速化、モーゼルとザールとの連絡などが考えられている。しかしこれだけでは不十分で、例えばメッツロザールブリュッケン間の自動車道をパリ迄延長する計画はまだ具体化に到っていないし、又ロレーヌをストラスブール、サベルヌへ、或はラングルやディジョンへ連絡することは計画にも示されていない。

ECSCとしてザール、ロレーヌ、ルクセンブルグに対し、経済・社会構造改善研究のための支出を行なってきたが、その他にECSC条約第五六条に従って地域経済構造を改善するための信用供与を行ってきた。一九六〇年から一九六八年迄の間にこの額はロレーヌに対して八五〇〇万DM、ザールに対して一六〇〇万DM与え

られた。

ロレーヌ・ザール・ルクセンブルグ地域には国境を越えた様々な組織がある。

最も古いものは *Semois-Moselle-Sarre* 地域間研究会であり、これは、ザール、ロレーヌ、ルクセンブルグ太公国、ベルギーのルクセンブルグ州、それに西ドイツのトリアーの各行政官の代表者から成っている。ここで意見を交換しあつて自国の計画を立てる場合隣の地域で何が考えられているかを考慮に入れることができる。企業間のレベルでは *Lorraine-Luxembourg-Sarre* 接触委員会が一九六七年に設置され、それぞれの地域から五つの企業が代表して出席している。

特にザールとロレーヌ間の経済開発と地域改善について協力しあうため一九六八年に二つの協会がつくられた。一は *la Société française d'étude pour l'aménagement et le développement économique des régions frontalière de la Lorraine (SOFADE)*——ロレーヌ国境地域開発フランス研究会——であり、他は *die Gesellschaft für wirtschaftliche Zusammenarbeit Saar mbH (GWZ)*——ザール経済協力協会——である。前者はザルグミースにあり、後者はザールブリュッケンにある。SOFADEは市長、議員及び企業の代表者で構成され、GWZはザールブリュッケンの市の職員、ザール商工会議所、それに銀行と建築業者グループによって構成されている。SOFADEとGWZの両者は連携しあつてフランスとザール国境間に独仏商業協力センター建設計画をたてている。

ロレーヌとザールでは更に地域政策の協力関係を樹立することも考えており、公的レベルでの会合も持たれてゐる。

この他に C E C O F A 計画がある。これはザルグミース及びザールブリュッケン地区に一大商業・経済地区をつくろうという計画である。これは独仏両国の商品取引市場や倉庫の創設なども含み、独仏両国で学者、政治家による研究がなされている。交通問題、経済構造変革問題、法律問題等多岐にわたる問題が含まれている。

企業レベルでは複合化学工業ザールロール (Sartor) 設立構想があり、これは、クラレンタール (Klarenthal) の精油所、カールリンゲン (Karlingen) のアンモニア工場、ベージシュ (Besch) の肥料及びフォルムアルデヒド尿素工場を結合しようというもので、この計画が進めば独仏国境の経済対立はある程度減殺されると考えられている。

次にアルザスとバーデンの協力関係であるが、ライン河の最も上流地域に、スイスのバーゼル地区も含めて、まず最初の協力組織として Regio がある。これはバーゼルを中心とし、スイスの北西部、南アルザス、南バーデンを結合したもので、ユラ山系、黒い森、それにヴォージュ山系で囲まれたライン地方の経済的、政治的、文化的発展を組織化し、促進することを目的とするものである。したがって Regio は三カ国の代表からなる協会を設立し、新しい産業振興のため計画調整と融資を行ない、かつ、商品の集散地や地域銀行のような共通のインフラストラクチュアを作ることを提案している。

ラインに沿って稍下ったアルザスの中部地方ではこの地域の開発を共同でおしすすめるためそれぞれのコミューンのグループからなる組織がある。アルザス・ロプライヌガウ利益共同体 la Communauté d'intérêt Moyenne Alsace-Brigau (CIMAB) で、ノランヌ側から Colmar, Guebwiller, Sélestat, Ribeauvillé、ドイツ側からは Emmendingen, Freiburg-im-Breisgau の各コミューン、商工会議所、農業会議所のグループで組織

されており、ラインをはさんだ兩岸の経済的利益を擁護していこうとするものである。

更に下ってアルザスの北部、ストラスブル付近ではストラスブルとカールスルーエの商工会議所の代表者の定期的な会合がもたれている。ここでも地域開発や経済発展計画についての意見交換がなされているが特に兩都市で共通に利用する国際空港の建設計画がある。

(3) 結 び

以上各地域における協力関係を見てきた。ロレーヌにおいては、ロレーヌ、ザール、ルクセンブルグの三カ国にわたる国境地域において、石炭業、鉄鉱業及び鉄鋼業に対して地域の開発、インフラストラクチャーの創設、新しい産業の導入、そして重工業の集中化をはかろうとしている。又アルザルスにおいては、欧州の中央部における交通の錯綜した十字路、即ち、ライン河を軸とする河川交通とその右岸、左岸に發展する鉄道、自動車道をあわせて、地中海から北海へ抜ける交通の要地であり、又それと交わってパリから中央ヨーロッパへの通路ともなっている。このような交通の要地としての利益を最大限に活用し、産業を發展さすため、ラインの左岸と右岸の協力が兩地域の發展につながる。

かくして兩地域共色々な協力の試みがなされているのだが、実際にはそれぞれの地域の連帯と協力は必ずしも順調には進んでいない。その理由としてはまず第一にその時々々の景気の好・不況により様々な感情がでてきて協力の推進に水をさしていることである。つまり、好況時には市場問題はそれ程深刻でなく、市場統合を進めようとする熱意が不足するし、逆に不況の時は他地区からの商品流入に警戒的になり、協力が水がさされる傾向があることである。第二にロレーヌの中心がはつきりせず、ロレーヌとザールの協力よりもメッツとナンシーの調

整の方が先決で、これがロレーヌとザールの関係に悪影響を及ぼしていることである。第三にロレーヌよりもザールの方が、又アルザスよりもバーデンの方が経済発展力が強大で、フランス側に警戒心、或は微妙な国民感情の反撥をもたらしていることがある。第四に西ドイツでは地域開発にあたり州がかなりの権限をもっているが、フランスの地域はそれを持っていないこと、又西ドイツでは民間の計画立案組織 *Planungsgemeinschaften* が地域改善計画の策定にあたり一定の役割を行使するが、フランスではそれらは完全に公権力の下にあり、両者の対話が困難なことなど多くの問題をかかえている。これらの困難をどうのり越えて協力関係を樹立するかが、ただ単にロレーヌとザール、アルザスとバーデンの地域に極限されず、ドイツとフランスの協力をかためていく一つの鍵になると考えられる。