

フランスにおける衰退産業地域の再生 —ノール・パドカレ地域の事例研究—

小 田 宏 信

- | | |
|-----------------------------|--------------------------|
| I はじめに | III-5 EU統合下における地域開発戦略 |
| II フランスにおける産業転換政策の展開 | IV 旧産炭地域「バサン・ミニエ」の変容 |
| II-1 1960年代における産業転換政策 | IV-1 産炭地域の形成と衰退 |
| II-2 1980年代における産業転換政策 | IV-2 雇用の動態 |
| II-3 EU統合下における産業転換政策 | IV-3 人口動態と地域労働市場の特性 |
| III ノール・パドカレ地域における地域産業構造の変容 | V 研究学園都市ヴィルヌーブ・ダスクの形成 |
| III-1 地域産業の沿革と構成 | V-1 新都市建設の沿革と人口構成・企業構成 |
| III-2 雇用変化の動向 | V-2 テクノポールとしてのヴィルヌーブ・ダスク |
| III-3 機械工業集積の進展 | VI 結 語 |
| III-4 繊維・衣服工業の変容 | |

キーワード：EU統合，衰退産業地域，産業転換，ノール・パドカレ地域，北フランス炭田，テクノポール

I は じ め に

1970年代以降，世界の先進資本主義国の多くは，それぞれの国民経済の中に産業の衰退に直面する地域を内包してきた．このような地域を衰退産業地域と呼称するとすれば，衰退産業地域は，多くの場合，鉱業や鉄鋼業などの素材型の産業，もしくは繊維工業などの労働集約型の産業に依存する地域である．衰退産業地域の発生は，エネルギー転換に加えて，深化する国際競争に起因するものであるが，具体的には，当該国全般においてある業種の競争優位が損なわれ他国企業に惨敗する場合，ある業種に従事する当該国企業が優位な生産性を維持するために国内の地域間もしくは国際間にまたがる立地再編を行う場合，などが考えられよう．

西欧工業国においてはとくに産炭地域の経済的衰退が顕著であった．イギリスにおいては，ランカシャー地域やミッドランド地域が斜陽化し，代わってロンドンの周辺部や南東イングランドが成長中心となり，ドイツにおいてはルール地域の停滞と一方でのバーテンビュルテンブルグ州などの南西ドイツの発展が好対照をなした．このような傾向はフランスにおいても例外ではなく，ノール・パドカレ地域やロレーヌ地域を含む北東部，およびその他のいくつかの地域が，炭田や鉄山の規模縮小および閉山，鉄鋼業の立地移動，造船業や繊維工業の衰退などを経験してきた．フランスの場合，産業衰退地域の発生を比較的早い時期から問題視し，1950年代末期から，産業衰退地域における産業転換（conversion industrielle）の実現を経済政策および国土政策の重要課題としてきた．

石原（1978）が指摘したように、西欧諸国における産業立地の再編は、欧州経済共同体（EEC）や欧州石炭鉄鋼共同体の枠組みと無関係に進行したわけではなく、そのような国際秩序に従うような形態での再編成過程であったと理解できる。1986年には欧州単一議定書が締結され、欧州は新たな段階を迎えた。そこで提起された通貨統合も1998年には実現した。また、マースリヒト条約以降、地域開発政策を含む共通政策もより実効性を深めてきたと言える。

フランスの産業衰退地域の中でも、そうした地域が多く分布する北東部の諸地域は、北フランスから南東イングランドに至るEUの中軸に位置し、フランスの国土政策にとっては戦略的な位置付けがなされる。

欧州経済共同体の段階から今日のEU統合段階に至る過程において、フランスの衰退産業地域はいかなる変容を遂げてきているのだろうか。これをノール・パドカレ地域を事例にして説明することが本稿の課題である。ノール・パドカレ地域は、ノール県とパドカレ県から構成されるレジオン¹⁾である。ノール・パドカレ地域は、中世以来の羊毛および綿を中心とする繊維工業と北フランス炭田、また炭田立地の鉄鋼業で知られてきた。

フランスの脱工業化過程の地域的影響をマクロ・スケールで分析したGaudemar and Prud'homme（1991）やフランス国内における「空間的分業」の傾向を分析したSavey（1983）は、国土の中軸部や南西部に対する北東部の競争上の劣位を指摘する。後者の指摘によれば、イル・ド・フランス地域やロース・アルプ地域などの国土の中軸地域は、研究開発労働者の集積を基礎に、南西部の諸地域は相対的に低賃金の労働力の存在を基礎に、それぞれ競争力を見出しうる。これに対して、北東部においては相対的に高賃金のブルーカラー労働力の存在に基礎をおいているために、どちらかの方向にも特化し難いことが指摘される。本稿では、むしろ、ノール・パドカレ地域において長年にわたり蓄積されてきた種々の外部経済条件を積極的に評価したい。恵まれた外部経済に加えて、本地域には立地ポテンシャルの向上という好条件が付加されてきており、このような状況の下で、本地域の産業転換はいかなる方向に収斂しつつあるのかということが、最大の論点になろう。

ノール・パドカレ地域の産業転換を扱った研究として、Meihand（1991）があるが、これは本地域全体の産業構造を概説したに留まり、地理学的視点に欠ける点是否めない。また、本地域全体やリール大都市圏に関わる地誌学的研究として、Baleste（1997）、Bruyelle（1991）、Thumerelle（1994）などがあるが、その内容が1990年代の急変期に及んでおらず、また、本稿で試みるような部分地域を単位とした記述もなされていない²⁾。

以下では、まず、フランスの産業転換政策の歩みを整理し、その過程においていかにノール・パドカレ地域が重点的に地域開発を行うべき地域へと浮上してきたかについて検討する。第2に、このことを踏まえて、ノール・パドカレ地域全体の産業転換の過程と産業集積の現状について概観する。第3には、本地域の中でも産炭地域「バサン・ミニエ³⁾」に注目し、その地域変容の過程に言及する。第4には、リール東郊の研究学園都市ヴィルヌーブ・ダスクの形成とその特質について明らかにする。

Ⅱ フランスにおける産業転換政策の展開

Ⅱ－１ 1960年代における産業転換政策

フランスの国土政策ないし経済政策において、産業転換が問題となるのは、1950年代のことである。とくに、1957年のローマ条約によって欧州経済共同体（EEC）が発足すると、各国は欧州内での新たな競争状況にさらされ、石炭・繊維・造船など競争劣位にある産業が基幹をなす地域経済の産業転換を計る必要性が生じてきた。1959年には政令によって特別転換地帯が定められ、それはDATARの創設された1962年からの経済社会発展第4次計画（1962～65年）の中にも継承された。同計画に基づき、地域開発のための助成制度が確立し、全国6地域8県に位置する産業転換地域に立地する企業に対して、産業転換補助金の賦与、減免税措置が施されることになった⁴⁾。

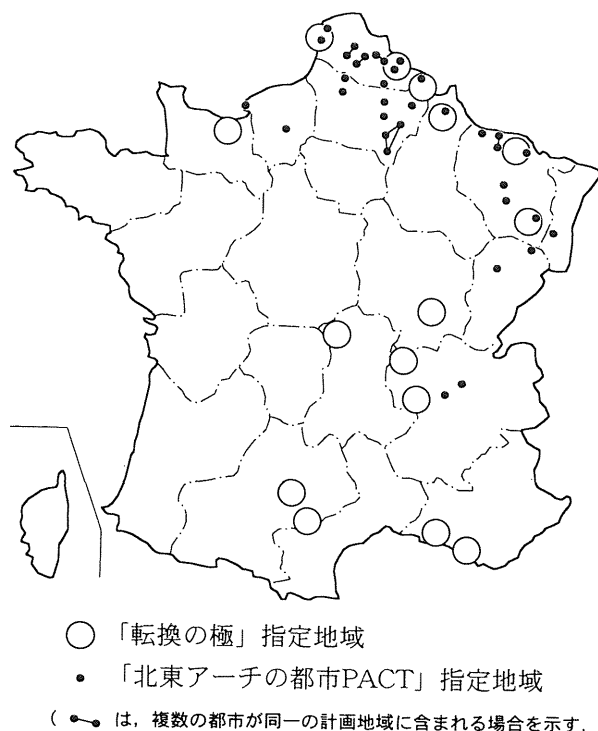
当初の産業転換政策は、必ずしも鉱山地域の転換を主眼に置いたものではなかったが、1967年に石炭の生産目標に関する協約が締結されると、炭田地域の産業転換に向けて大きく前進した。この際に、サンテチエンヌ、アレ、ドフィネ、オーベルニュの各炭田を1970～1973年に閉山することが方向づけられ、その他の炭田においても、生産縮小の計画が定められた。これを受けて、1967年にノール・パドカレ、ロレーヌ、ロワール川流域の各地域において産業転換委員会が発足し、翌68年にはロレーヌ州及びノール・パドカレ州産業転換プログラムが策定された。さらに、1972年には、鉱山地域再編のための省庁間グループ（GIRZOM）が発足した。

なお、1960年代は、フランスの国土整備計画の急進期であり、大規模工業地帯整備、均衡メトロポール、ニュータウン等の大規模な地域開発政策が立案・実行された時期として位置付けられる。これらの政策は、直接に産業転換に関わるわけではない。しかし、ノール・パドカレ地域内においては、カレーおよびダンケルク⁵⁾における鉄鋼および石油化学コンビナートの建設、リール、ルーベ、ツールコアンの均衡メトロポールとしての整備、リール・エスト新都市の建設が計画され、結果として、本地域の産業転換に大きく貢献したとみてよい。

Ⅱ－２ 1980年代における産業転換政策

1970年代末期から80年代前半にかけて、フランスの国土整備は停滞期に入る。しかし、この間、70年代の経済危機によって、同国の産業転換を必要とする地域の実情はいっそう深刻なものとなった⁶⁾。大面積の産業遊休地（friches industrielles）の発生は、雇用問題のみならず、景観悪化、汚染物質の放置など都市計画上の重大な問題としても認識されるようになった。DATARが実施した1985年の調査によると、フランス全土に約2万haの産業遊休地が発生し、その半数の約1万haをノール・パドカレ地域内に位置する遊休地が占めていた⁷⁾。

政府はこうした事態を鑑みて産業転換地域の政策を刷新し、1984年に「転換の極（pôle de conversion）」計画を定め、15地域を極に指定した⁸⁾（第1図）。ノール・パドカレ地域において、「ダンケルクおよびカレー」、「旧炭坑地帯およびバランシエンヌ」、「サンプル河谷」が含まれる。「転換の極」には、国土整備補助金（PAT）の特別給付が付与されるとともに、国土整備援助基金（FIAT）および欧州地



第1図 「転換の極」および「北東アーチの都市PACT」指定地域の分布（1986年）
 (DATAR資料より作成)。

域開発基金（FEDER）からの資金援助が確保される。

1989年には、「北東アーチの都市PACT (Les PACT Urbains de L'Arc Nord-Est)」が開始される⁹⁾。PACTとは、国土整備協調プログラム (Programmes d'Aménagement Concerté du Territoire) を意味し、1982年に開始された国・地域間計画契約 (contrats de plan État-Région) に基づいて特に問題のある地区を優先的に取り上げるものである。PACTは1988年に始まり、都市、農村、観光、教育等の各PACTに分類される。「北東アーチの都市PACT」として指定されたものは、第1図に示すように8地域にまたがる28都市である。

この間において、テクノポール計画が進展をみたことも言及されなければならない。これは、産業転換地域を直接の対象としたものではないが、メッス、ナンシー、サンテチエンヌなどの旧鉱山地域の諸都市においても、産学協同の技術開発に基づく地域経済振興が着手された。

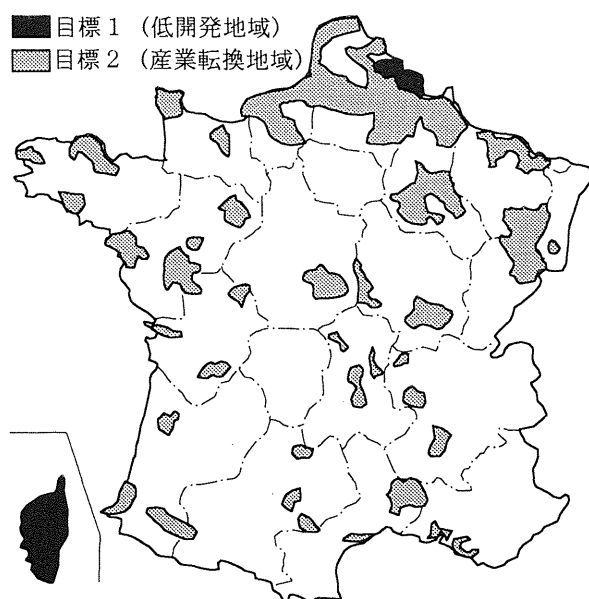
II-3 EU統合下における産業転換政策

1986年の欧州単一議定書が採択されると、フランスの国土整備は、欧州統合に向けて新たな段階に達した。地方分権化と欧州統合に耐え得る国土整備構想が希求されるようになり、内閣内においてもフランス国内で完結するような国土整備の意味は損なわれ、諸プロジェクトは世界市場との関連で策定すべきであるという認識が生じてきた¹⁰⁾。

第10次経済社会発展計画（1989～92年）においては、「EC統合市場への適応」が重要な課題となり、①ブルーバナナと通称されるイギリス東南部からイタリア北部へ至る弧状の発展軸への近接性を活用した地域開発、②ヨーロッパ規模の大都市圏の育成、③フランス北東部における産業転換の推進、などが国土整備の重要案件として取り上げられた。EU統合に伴い、フランス北東アーチ軸は、衰退産業からの産業転換をはかるという以上に、EUの中軸として戦略的な位置付けに変化してきている。

実際、北東アーチ軸における地域開発の強化は、フランスにおける財政資金の地域間配分に看取することができる。例えば、1994～98年期における国・地域間契約に基づく財政支出の22の地域への配分に着目すると、ノール・パドカレ地域への配分割合は10.8%であり、イル・ド・フランス地域のシェア（14.6%）に次いで高率であることがわかる。しかも、同期間における本地域への配分割合は、1989～93年期における配分割合（9.7%）に較べて1.1ポイント上昇している¹¹⁾。

同様の現象は、EU地域開発政策における資金配分にも認められる。EU構造基金に基づく、地域開発政策は、1989年以降、特定分野に対する集中的配分を実現すべく、「1～4, 5a, 5b, 6」の7つの優先目標（objective）を設定した¹²⁾。これらのうち、「目標2」が衰退産業地域の産業転換を対象としたものである。1994～99年の計画期間のフランスにおける「目標2」対象地域は、イル・ド・フランス地域、リムザン地域、島嶼部を除く、20地域において分布している（第2図）。その中でも、ノール・パドカレ、シャンパーニュ・アルデンヌ、ピカルディ、ロレーヌ等の地域で対象地域の面積



第2図 EU地域開発政策「目標1」および「目標2」に基づくフランスの地域指定（1994～99年期）

注）本図のほか、ギアナ、グアドロープ、マルティニク、レユニオンの4海外県も目標1の対象となった。

（EU委員会資料による）。

割合が大きいことが指摘できる。1994～98年の期間にEU地域開発政策によって配分された金額は第1表に示す通りであるが、ノール・パドカレ地域をはじめとするフランス北東部への優先配分が明確に看取できる。フランスに割り当てられた欧州地域開発基金1兆6千億ECU（欧州通貨単位）のうち、約24％にあたる約3,800億ECUがノール・パドカレ地域に配分されている。

ノール・パドカレ地域に関しては、「目標2」に加えて、低開発地域の開発促進を目的とする「目標1」の適用も受けている。「目標1」地域はイタリア南部、スコットランド、アイルランド、旧東ドイツ、ギリシア、スペイン、ポルトガル等、EUの中でも周縁的地域に指定されているのが通例であり、ノール・パドカレ地域が「目標1」の適用を受けたのは異例ではある¹³⁾。

Ⅲ ノール・パドカレ地域における地域産業構造の変容

Ⅲ-1 地域産業の沿革と構成

ノール・パドカレ地域は、パリ盆地と北ヨーロッパ平原へと続くフランドル低地の境界に位置する。かかる境界に石炭を含んだ層が露出して、北フランス炭田と作り上げた。北フランス炭田の開発は1720年代に始まるが、炭田開発が本格化するのは19世紀初頭以降のことである。18世紀に農村の家内織物業の著しい伸長をみた本地域は、1786年の英仏通商条約、1789年のフランス革命、さらには

第1表 EU地域開発政策「目標2」に基づくフランスの地域別開発計画の予算配分（1994～99年期）

	総費用		うち EU 負担分	
	(ECU million)	構成比 (%)	(ECU million)	構成比 (%)
ノール・パドカレ	1,264,969	17.2	378,573	23.6
ロレーヌ	409,336	5.6	174,861	10.9
ペイ・ド・ラ・ロワール	427,954	5.8	163,852	10.2
ピカルディ	477,247	6.5	140,793	8.8
ブルターニュ	343,586	4.7	119,231	7.4
シャンパーニュ・アルデンヌ	508,753	6.9	114,581	7.1
ラングドック・ルシヨン	561,416	7.6	99,590	6.2
オーベルニュ	357,148	4.8	82,926	5.2
ブルゴーニュ	335,177	4.5	70,196	4.4
ポワトゥ・シャラント	200,645	2.7	63,390	4.0
フランシュ・コンテ	235,261	3.2	56,650	3.5
ミディ・ピレネ	176,785	2.4	53,398	3.3
サントル	234,494	3.2	38,229	2.4
ローヌ・アルプ	745,842	10.1	15,884	1.0
アキテーヌ	535,931	7.3	14,320	0.9
バス・ノルマンディ	251,862	3.4	8,611	0.5
オート・ノルマンディ	90,046	1.2	3,102	0.2
プロヴァンス・コート・ダジュール	72,411	1.0	2,675	0.2
アルザス	144,411	2.0	2,388	0.1
合 計	7,373,274	100.0	1,603,250	100.0

EU負担金額の大きい地域より順に配列した。

(EUコミッション資料より作成)。

1820年代の激しい国際競争に直面し、繊維工業の基幹産業としての地位を維持しつつも、炭田開発、近代製鉄業の導入を含めた近代工業化の途を模索するようになった¹⁴⁾。1824年には、染色の触媒に用いる硫酸を製造する工場が操業を開始し、以後、化学工業も発展を示した。

1834年のバランシエンヌへの製鉄所の立地、1847年におけるオイニ炭田の発見、それに前後するノール鉄道の開通（1846年）は炭田開発を一気に大規模化に導いた。1930年代の全盛期において、北フランス炭田は、国全体における生産の3分の2の産炭量を誇った。第2次世界大戦後、炭田は国有化された。その後、1960年代から斜陽化がはじまり、70～80年代の縮小期を経て90年12月に最後の炭坑が閉鎖された。バランシエンヌを中心に発達した炭田立地型の鉄鋼業も原料指向の変化も相まって、1960年代以降、ダンケルクのコンビナートへと生産を移動させてきた。石炭・鉄鋼と並んで、本地域の基幹産業であり続けてきた繊維工業もリール大都市域では最大の雇用を維持しつつも、少なくとも従業者数でみる限り、順次生産規模を縮小している。

上記のような伝統的基幹業種に代わる産業の育成が、1960年代来、産業転換政策として進められてきた。その結果、自動車産業や国営印刷所の旧炭田地域への誘致、あるいは国立研究機関のヴィル・ヌーブ・ダスクへの立地を実現し、ある程度の成果を収めてきている。

1995年現在の本地域における製造業の業種構成を第2表にみる。事業所数と従業者数の双方から判断して、本地域の最大の産業は金属工業であるとみてよい。しかし、同工業は特化係数からすると1を若干上回るに留まっている。事業所数および従業者数に特化係数までを加味するとすれば、本地域を最も特徴付けているのは、繊維・衣服工業である。逆に、皮革・靴、および電気機械において特化係数が1を大きく下回り、これらの2業種の相対的な脆弱性が指摘できる。上述した業種以外にお

第2表 ノール・パドカレ地域における製造業の業種構成（1995年）

	事業所数			従業者数		
	実数 (事業所)	構成比 (%)	対全国 特化係数	実数 (人)	構成比 (%)	対全国 特化係数
食品	2,722	29.5	1.0	37,054	13.4	1.0
繊維・衣服	1,257	13.6	1.9	45,439	16.4	2.3
皮革・靴	30	0.3	0.3	952	0.3	0.2
木材・木製品	245	2.7	0.8	3,341	1.2	0.6
製紙・出版・印刷	782	8.5	0.8	21,961	7.9	1.0
コークス、石油	13	0.1	1.4	1,361	0.5	0.7
化学	203	2.2	0.9	14,322	5.2	0.7
ゴム・プラスチック	245	2.7	0.9	10,754	3.9	0.7
非金属材料	367	4.0	1.0	19,786	7.1	1.8
金属	1,455	15.8	1.1	53,313	19.3	1.3
一般機械	583	6.3	1.0	17,197	6.2	0.8
電気機械	564	6.1	0.7	14,698	5.3	0.4
輸送用機械	170	1.8	0.9	28,610	10.3	1.0
その他の製造業	593	6.4	0.8	8,073	2.9	0.6
	9,229	100		276,861	100.0	

(ASSDIC, Evolution de l'emploi: Région Nord-Pas de Calais,より作成)。

いても、特化係数が若干低いものも認められるが、これは繊維・衣服のシェアの高さに影響されてのことである。本地域の製造業は、繊維・衣服工業に著しく特化しつつも、皮革・靴および電気機械を除く各業種に多角化していると判断できよう。

Ⅲ－２ 雇用変化の動向

INSEEの雇用推計によると、1995年現在における本地域の製造業従業者数は35万人である。1974年の60万人と比べると19年間で42%の雇用減を示している。同期間におけるフランス全体の減少率は23%であり、このことからかなり著しい雇用減少であると判断できる。

雇用変化の動向には時期・地域に応じた相違が存在する。

ノール・パドカレ地域において、単位地域別・時期別に製造業雇用の増減をみると（第3図）、初期のカレ地区およびブローニュ地区を例外とすれば、各時期を通じて、西部地域よりも東部地域で雇用減少の傾向が強い。これは、東部地域で、石炭・鉄鋼・繊維などの伝統的業種への経済的依存がなされてきたためである。なお、75～82年のカレおよびブローニュの低迷は、造船および石油化学工業の不振に基づくものである。

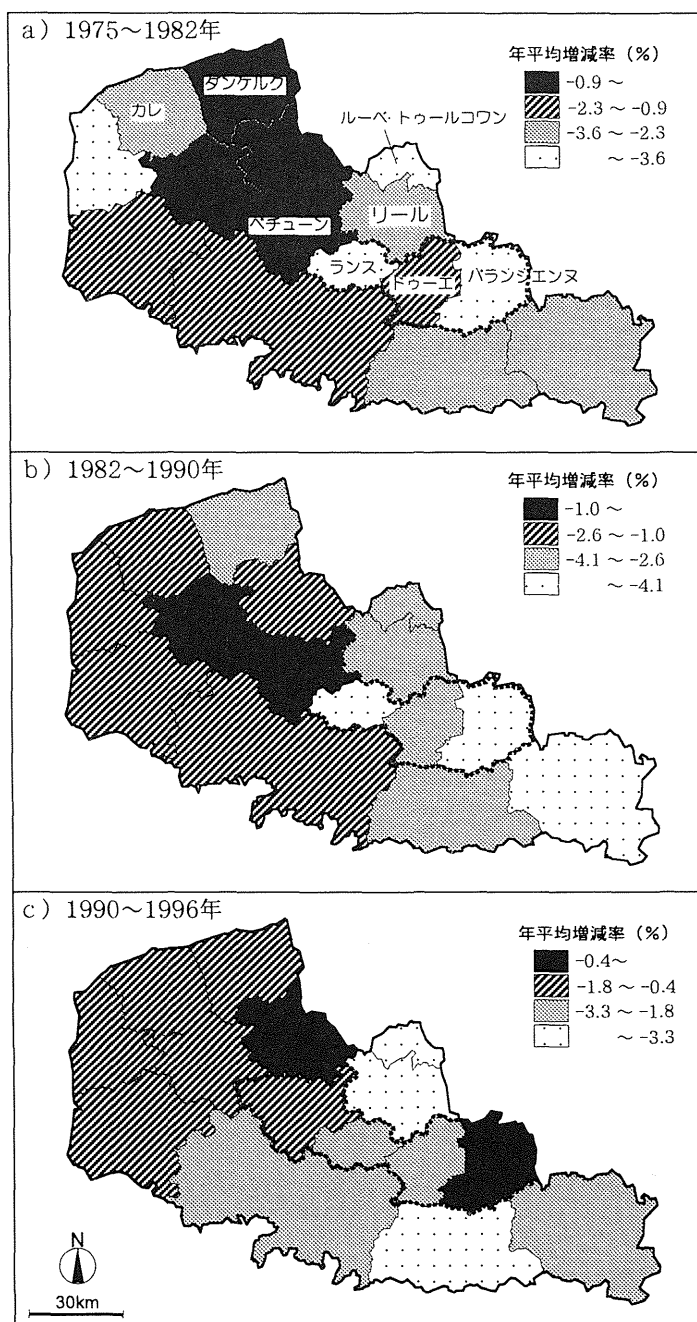
東部地域のなかでもバサン・ミニエの範囲、とくに最後まで採炭が継続され、鉄鋼業も発展したバランシエンヌ地区およびランス地区で1980年代まで著しい雇用減が生起した。1990年代になると、リール・ルーベ・ツールコアンの大都市域で相対的に減少率が高く、炭田地帯ではむしろ安定した状況になってきている。このことは90年代以降、旧炭田地帯において代替産業が相対的にみて安定した発展を示していること、一方で、繊維工業に大きく依存してきた大都市域の産業経済が新たな構造再編に直面していることを示唆している。

次に、郡を単位地域にして工業従業者の業種類型別内訳をみると（第4図）、明瞭な地域分化の様相が看取できる。リール地域では繊維を中心する消費財工業、西部地域ではダンケルクのコンビナートとも関連して中間財工業に特化しており、旧炭田地帯では自動車工業など資本財工業に特化する傾向が認められる。

石炭・繊維・鉄鋼の各業種に代わって雇用機会を確保するために、自動車産業の誘致が社会党政権の下で進められてきた。とくに、1967年のパリ・リール間高速道路の開通はパリからの工業分散の前提条件になった。リールにはプジョー、ドゥーエ地区にはルノー、ベチューン地区にはエンジン生産のフランセーズ・ドゥ・メカニック、バランシエンヌにはクライスラー、またルーベにはタイヤ生産のミシュランがそれぞれ立地した。1995年現在、本地域の輸送用機械製造業の従業者数はこの前3者による約1万2千人を含め、約2万9千人に達している。

Ⅲ－３ 機械工業集積の進展

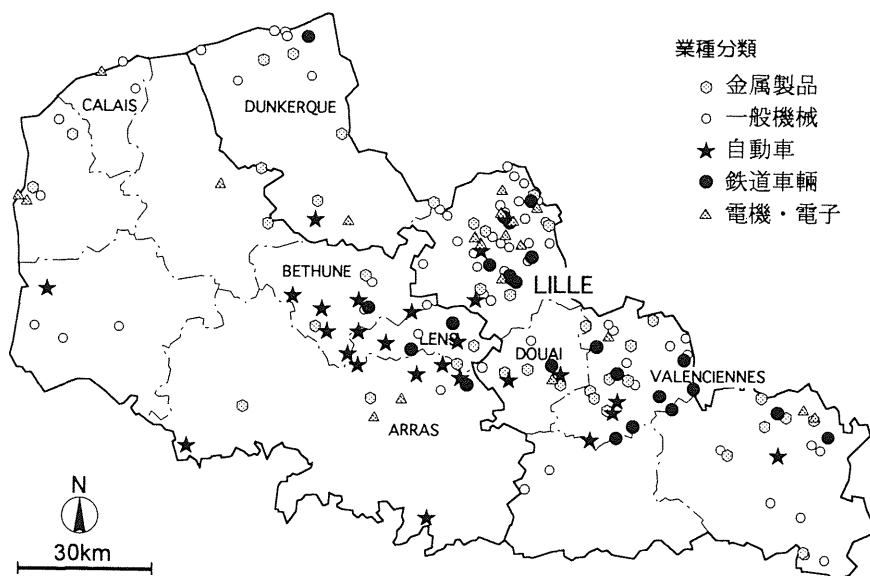
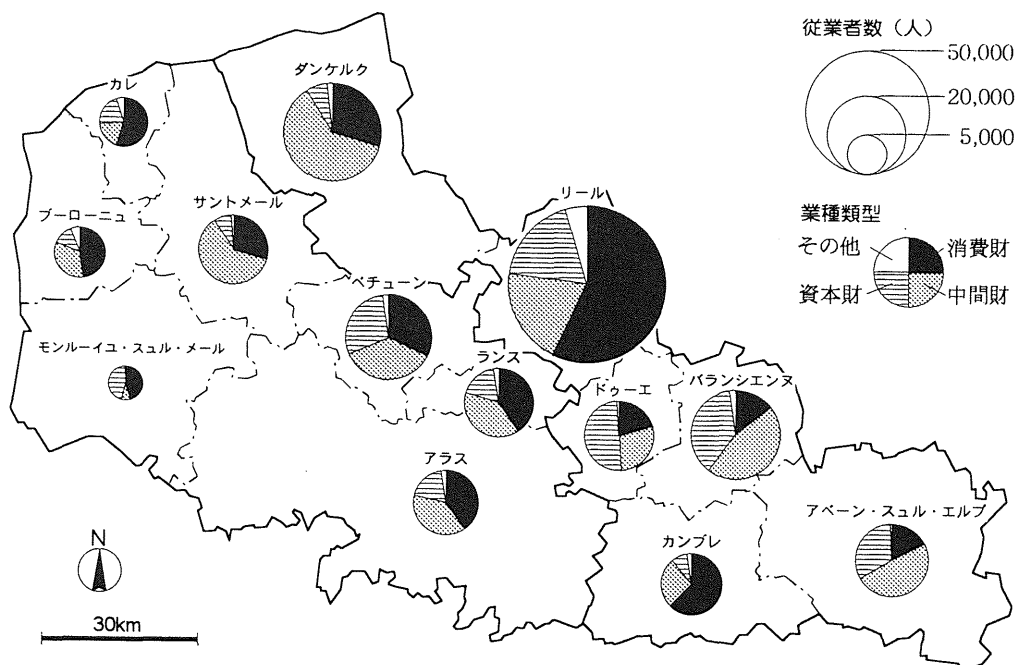
産業革命期には、リールの繊維工業は生産設備の面でイギリスから輸入した織機に依存していたといわれ、自前の機械技術を蓄積する傾向が弱かったためである。繊維工業地域においては繊維工業がいわゆる先行産業となつてその後の機械工業の発展を促していくことが多いが、リールの場合、必ず



第3図 ノール・パドカレ地域における地域別雇用増減 (1975～1996年)
(INSEE, Estimations d'emploi より作成)。

しもこうした過程をたどっていない。

今日、リール大都市域から旧炭田地帯にかけての約40～50kmの圏域において自動車工業を始めとする機械金属工業の地域的集積が顕在化している(第5図)。しかし、輸送用機械には、自動車および自動車部品製造業のみならず、鉄道車両や鉄道設備、あるいはこれらの部品を生産する工場も含ま



れる。TGVの車両もこの地域で生産されており、鉄道交通の要衝であることが、鉄道車両産業を發展させ、それとの関連で各種の関連加工業が發展したことは、本地域の機械工業集積の裾野を広めていると言える。

1995年現在、北フランスにおける完成車メーカーは約12,000人を雇用して、年産50万台を実現している。約140社の自動車関連製造業が存在し、完成車メーカーで働く12,000人に加えて、38,000人強を雇用している。フランス全土の8.6%にあたる

プジョーおよびルノーの部品供給業者の75%はノール・パドカレ地域を中心として500km圏内に立地していると言われる。しかも、マースリヒト条約以降、日系の部品サプライヤーの立地が目立つようになっており、ブリヂストンが1988年に進出したのを皮切りに、カーエアコンの部品を製造するカルソニックおよび小倉クラッチが進出し、これに加えて、1998年7月現在で、さらにトヨタ自動車、曙ブレーキ工業、旭硝子の立地が決定している。

トヨタ自動車は、1997年12月に、バランシエンヌに欧州第2工場の工場建設を発表した。同工場は、操業開始を2001年頭に予定しており、当初約2,000人の従業者を雇用し、小型乗用の世界戦略車¹⁵⁾を年間15万台生産することになっている。イギリスの欧州第1工場への近接性に加えて、ヨーロッパ市場の中心に位置するということ、また自動車産業の既存の集積があることから本地域への立地決定がなされたものである。トヨタを含め日本の自動車メーカーのヨーロッパへの直接投資は、これまでイギリスが中心であったが、イギリスがEUの通貨統合に加わらなかったことが、為替変動によるリスクのないユーロ通貨地域への投資を促すことになったと判断できる。トヨタ自動車の進出はEU通貨統合の最も明示的な影響であると考えることができる。トヨタ自動車は、イギリスからに加えて、ルノーやプジョーを通じて本地域の自動車部品製造業からの部品調達を予定しており、これが実現すれば本地域における機械系工業の集積はトヨタ生産方式の普及を伴ってさらに充実していくと予想される。

Ⅲ-4 繊維・衣服工業の変容

ノール・パドカレ地域は、ことにリール、ルーベ、ツールコアンの大都市域には、羊毛製品および綿製品に関して、紡績、染色、整理、織布、縫製といった一連の工程および流通機能が全て立地しており、世界的にみても一大繊維産地をなしている。

本地域における繊維工業の歴史的起源は必ずしも明確ではないが、18世紀における農村工業の成長が産地化を促進したとみられる。フランス一般に較べて人口密度の高い本地域の農村は積極的に織物工業を導入していった。ダンケルクなどノール県西部において粗亜麻工業、リール等のノール県中部からアラス等のパドカレ県東部において毛織物工業、バランシエンヌやカンブレ等のノール県東部において細亜麻工業が成立した。18世紀末期には諸種の経済環境変化から亜麻工業の衰退、綿工業の導入などの転機がもたらされ、19世紀末までに、都市部への空間的集中を伴って、リールでは綿製品、ルーベおよびツールコアン、またカンブレでは羊毛製品へと特化するようになった。一方で、バランシエンヌのように産炭の発展に伴い繊維工業以外に地域経済の活路を見出した地域もある。

現代においても、繊維・衣服工業は著しい国際競争下に置かれた部門であり、資本集約化を伴った省力化が絶えず進行している。とくに1973年の石油危機時の経済不況は再編の引き金となり、以後、90年代に至るまで一貫して生産を縮小してきている。1995年時点で1975年と比較すると従業者数で6割強の減、付加価値額でも4割減となっている。にもかかわらず、ノール・パドカレ地域全体で1995年現在、45,439人の雇用を確保しており、リヨン、パリにつぐ、繊維・衣服産業の集積地であることに変わりはない。この値はフランス全体の雇用の17%を占める。また、45,439人のうち、48%に当たる21,887人の雇用はルーベおよびツールコアンを含むリール郡の事業所でもたらされている。その他、カンブレ（5,837人）、ダンケルク（3,671人）、カレ（3,399人）の各郡において繊維・衣服産業が発達している。

現在の本地域から産出される最終製品としては、婦人服、アンダーウェア、紳士服、絨毯・モケット類、住宅内装用・家具用の綿製品、カーテン、フェルト等が主だったものである。中間段階の綿糸・梳毛糸・綿生地・梳毛生地・綿生地が他地域に移出されることも少なくない。

すでに本地域から繊維・衣服品の北アフリカなどへの生産の移管がなされているが、海外移管の困難なものがあり、その第1は、オートクチュールなどの高級品であるが、第2には、通信販売用の製品が挙げられる。

ノール・パドカレ地域は、通信販売形態の小売業がフランスで最も発達した地域であり、1998年の売上高は320億フランで、2万人以上がこれに従事している。うち4千人程度が通信販売業者は電話注文センターに勤務している。ネットワークを利用して消費者からの受注、在庫管理、商品発注、商品発送までを結合した電子商取引が行われるようになっている。衣服の関する限り、リール大都市域にはトロワ・スイス社をはじめ主要8社の衣服の通販業者が集まっており、印刷業も含めて、リール地域の多数の繊維・衣服メーカーが通販業者の生産・流通体制のもとに組織されるようになっている。実は、こうした通販部門に地域的集積が競争優位を発揮している。なぜならば、通信販売特有の需要変化に対して既存産地ゆえに対応しやすいということである。通常の流通であれば、複雑な流通段階で需要の変動を吸収できるが、通信販売の場合、売れ行きの見込みが立ちにくく需要に即座に対応しなければならないと面を抱えている。こうした需要変動に対して、産業集積が活用されている。

Ⅲ－5 EU統合下における地域開発戦略

1980年代末以降、ノール・パドカレ地域における産業転換は、新たな段階を迎えた。1986年に交わされた単一欧州議定書の締結、また翌87年の英仏海峡トンネル事業の着工は、ノール・パドカレ地域をフランスにおける産業衰退に直面する一地域としての地位から、ヨーロッパの旅客・貨物流動の一大結節点としてのポテンシャルを有する地域へと引き上げたのである。

英仏海峡トンネルは1991年の貫通の後、1994年に供用を開始した。これにより、リール・ロンドン間はユーロスターによって2時間で結ぶことを可能にし、しかも、ビギーバック方式の導入によってトラック輸送の時間短縮にも貢献した。1998年現在、年間631万人の乗客と70万台のトラック、および3,141万tの貨物が英仏海峡トンネルを往来している。

このような立地ポテンシャルの向上の中での、EU地域開発政策の体系整備とその本地域への適用はまさに時宜を得たものであった。本地域へのEU地域開発政策の適用をみると、「目標1」の適用として、ノール県のバランシエンヌ、ドゥーエ、アペーン・スュル・エルプの各地区が、「目標2」の適用として、ノール県のルーベ・ツールコアン、リール（部分指定）、ダンケルク、カンブレ、パドカレ県のランス、ベチューン、カレ、ブーローニュ、モンルイユ（部分指定）、アラス地区（同）の各地区が挙げられる¹⁶⁾。

1989年以降、ユーラ・リール・センターおよびリール・ヨーロッパ駅の建設¹⁷⁾、リールのインナーシティのうち2,400haの区域の再開発計画、各種産業団地の建設、高等教育機関の施設整備などに欧州地域開発基金が、また、職業訓練機関の整備に欧州社会基金が投じられている。さらに、本地域とイギリスのケント地域、ベルギーのフランドル西部地域、ハイノー地域との間で、EU地域開発計画のアンテレグ・プロジェクト（interreg project）の適用を受けており、国境を越えた地域整備も進行しつつある。

以上の他、産業、物流および通信に関わるインフラストラクチャー整備がノール・パドカレ地域およびリール大都市圏の重点課題となっている（第6図）。大規模な産業施設整備としては、オートボルヌ・サイエンスパークの建設計画、バイオ産業の育成を目標としたユーラサンテ計画など、物流施設整備としてはドゥールージュを始めとするロジスティック・プラットフォームの建設計画など、通信施設整備としては、ルーベにおけるユーロテレポート計画などが挙げられる。

ドゥールージュは旧炭田地帯のドゥーエとランスの中間に位置し、ヨーロッパ全体を後背地とする物流拠点が発達している。建設地点は、ノール高速道路、ラ・ドゥール運河および国有鉄道という3種の交通機関に面しており、「マルチモダル拠点」として建設されるものである。併せて本地点には200haの工業団地の建設が進められており、2001年には建設が完了する見込みである。

ノール・パドカレ地域をより広域を後背圏とした経済拠点へと育成するためには、物流管理および電子商取引を円滑化させるために情報通信技術の深化、また通信インフラの整備が不可欠であることが指摘されている。その意味では、ヴィルヌーブ・ダスクにおける情報通信技術に関連した研究機関の蓄積は今後の地域発展に貢献しようし、ルーベの繊維工業の遊休施設を活用したユーロテレポートの整備とそれを結節点とした高速通信網の整備は今後の地域経済発展にとって、重要な外部経済条件となろう。

Ⅳ 旧産炭地域「バサン・ミニエ」の変容

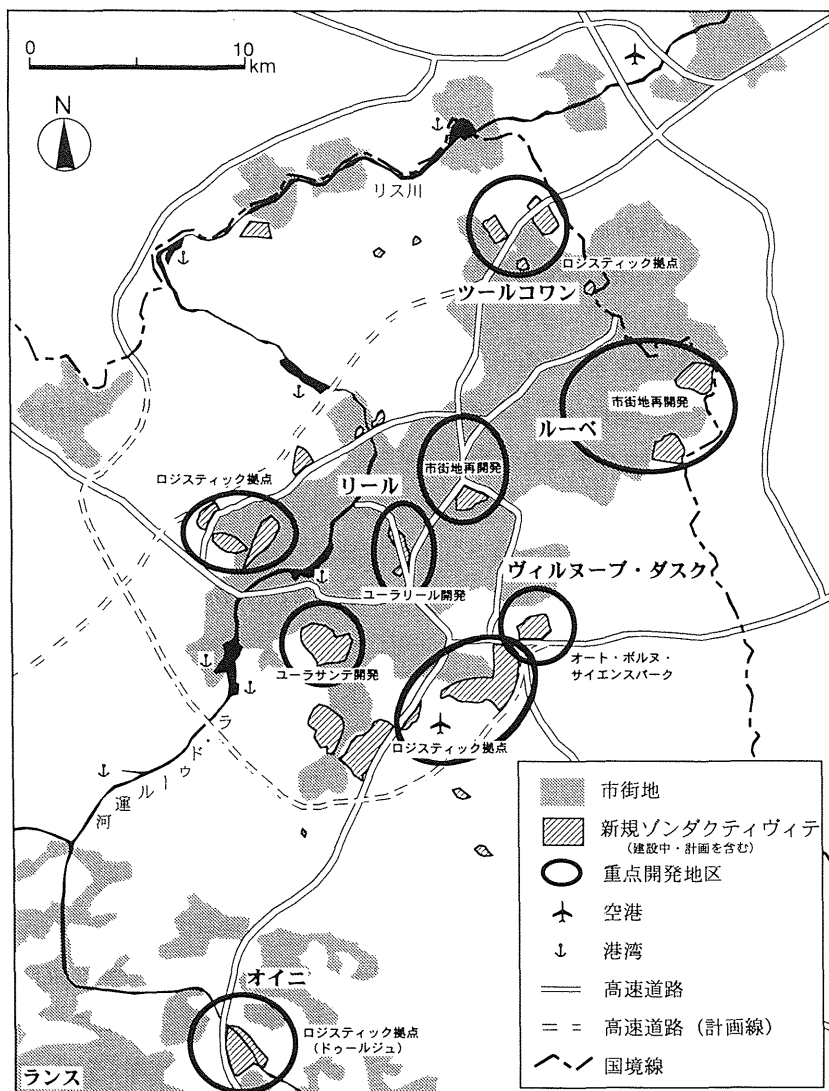
Ⅳ-1 産炭地域の形成と衰退

北ドイツ平原の北西縁、アルトワ丘陵とアルデンヌ高原の北麓に沿って、フランスとベルギーの両国にまたがり東西約140kmに円弧を描く産炭地域が発達してきた。両国にまたがる炭田地帯の採掘は、東から西へと拡大してきた。エイノー地方のモンズ東方で17世紀に採掘が始まったのが起源であり、1720年代以降、フランス側のバランシエンヌ地区にも拡大した。19世紀の半ばまで、フランスにおける炭田開発はドゥーエよりも東方に限られていたが、既述の通り、ノール鉄道の開通（1846

年)とオイニにおける石炭鉱床の発見(1847年)に伴い、1850年以降、ドゥーエよりも西方のランス地区およびベチューン地区へと拡大した。

第一次世界大戦開戦までに、バサン・ミニエは、48の産炭拠点(siege)と164の堅坑を有する一大産炭地域へと成長した。1912年現在で10万4千人の炭坑夫が産炭に従事し、その3分の1の世帯が入居可能な34,548戸の炭坑住宅¹⁸⁾が同年までに供給された。しかし、本地域が第一次世界大戦の前線上に位置したことから、同大戦中に多くの産炭施設は失われた。逆に、従来の産炭施設の損失が契機となり、1920年代の復興によって生産性は大きく向上し、フランスの産炭量の3分の2のシェアを占めるまでに至った。1929年には、バサン・ミニエ全体で、18万8千人の炭坑夫が働いた。

1946年5月には18の採炭企業が国有化され、ノール・パドカレ炭田公社(HBNPC)が設立された。



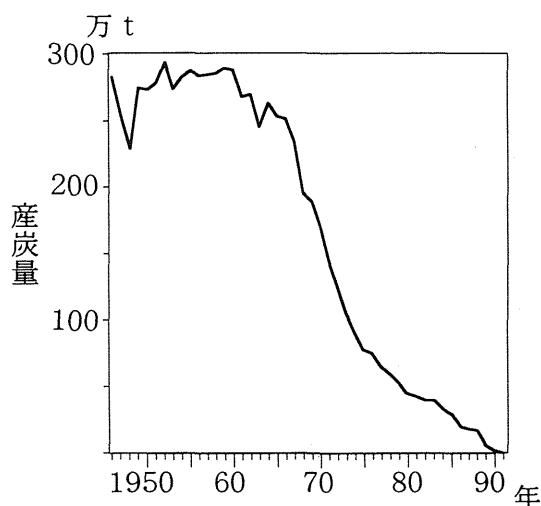
第6図 1990年代におけるリール大都市圏の大規模開発拠点
(リール・ルーベ・ツールコワン商工会議所資料より作成)。

同公社はその設立時に、9のグループからなる1,150km²の鉱区に112の炭坑、そして21万人の労働者を有した。以後1950年代まで、同公社の年間産炭量はほぼ2800万tで推移するが、1960年代頭より生産量は縮小期に入り、1971年には1,400万tへと半減し、1979年には700万tとさらに半減した(第7図)。これは、欧州石炭鉄鋼共同体の結成に基づく国のエネルギー政策の変化、また、合衆国、旧ソ連、中国などとの競争関係の激化から1959年に炭田の順次縮小が決定されたためである。1960年代中期から1970年代初期までの大幅縮小期を経て、1990年12月には最後まで操業を続けてきたオイニ第9炭坑が閉鎖され、これをもって本地域の炭田は完全閉山となった。

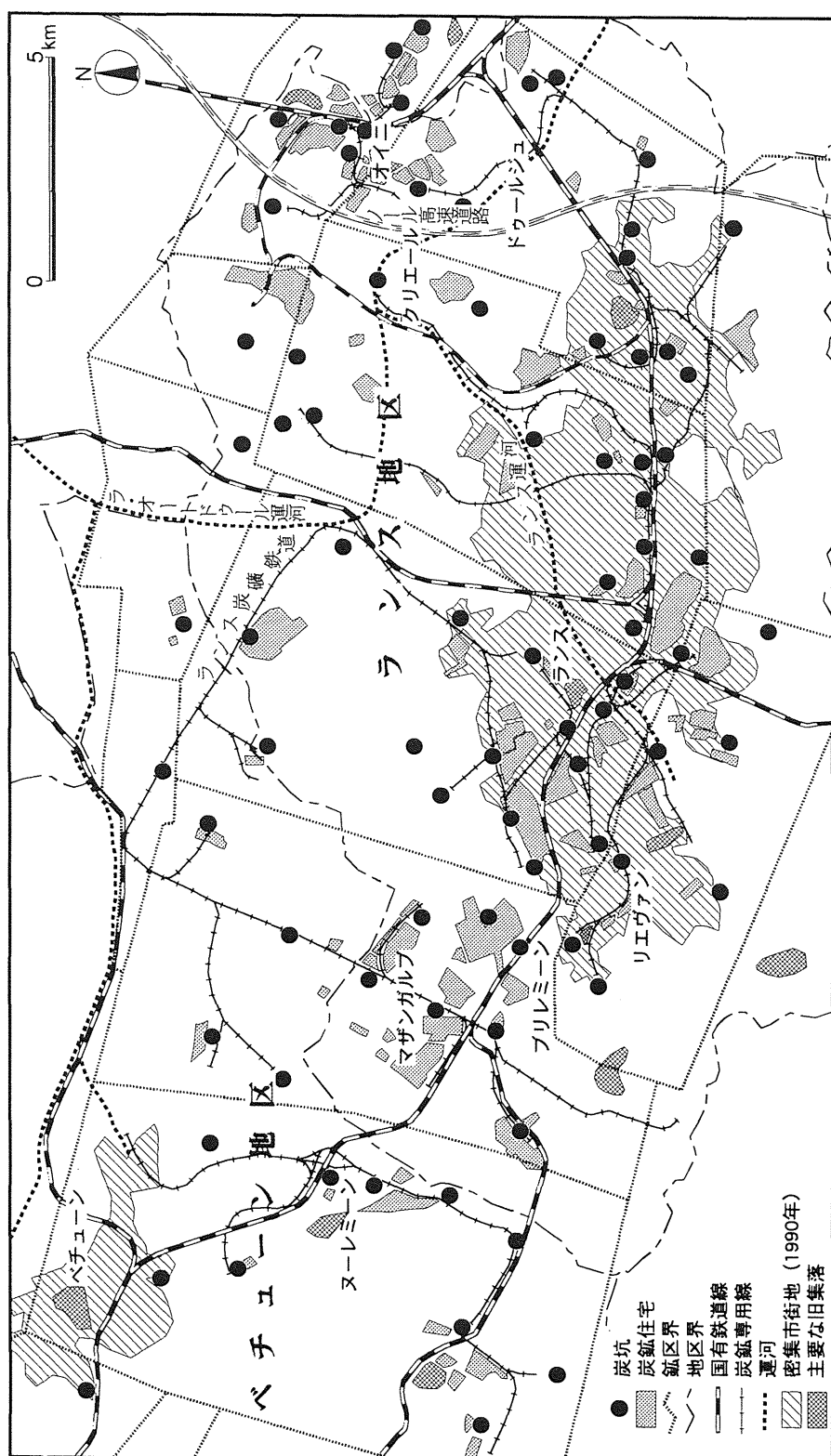
バサン・ミニエは、ベチューン、ランス、ドゥーエ、バランシエンヌの4つの核を有するベルト状の都市的集積の様相を呈している¹⁹⁾。1990年現在、ノール・パドカレ地域の総面積の17%に当たる2,122.1km²の面積に同地域の総人口の32%にあたる126万人がここに居住している。しかし、炭田開発の以前においては、中世の囲郭都市としての歴史を有するドゥーエ、バランシエンヌを除けば、農村集落が点在していたにすぎない。

炭田開発は農村地域の景観を一変させた。100を越える堅坑が採掘され、そこに資材を供給したり選炭を行う産炭施設群が出現した。石炭は専用鉄道を経て、国有鉄道もしくは水運によって出荷された。1970年代にまでに炭坑夫が居住する炭坑住宅は約11万戸に、採炭ズリの積まれたズリ山は約200ヵ所に及んだ。第8図は、バサン・ミニエ西部の状況を示したものであるが、オイニ、ランス、マザンガルブ、ヌーレミーンなどが、石炭および採炭資材輸送の結節点としての役割を果たし、周囲には多数の炭坑住宅街が形成された。

炭田の閉山後は、炭坑用地は工業団地に転用され、炭坑住宅の多くは継続して住宅として使用されている。旧専用鉄道用地の一部は新たな道路整備に供され、専用鉄道のある一部分は新たに進出した工場の専用線として稼働を続けている。一方、地区内に点在するボタ山や選炭排水の沈澱池は貴重な



第7図 ノール・パドカレ地域における産炭量の推移(1946～91年)
(HBNPC資料より作成)。



第8図 バサン・ミニエ西部における炭坑・炭坑住宅・輸送網の分布 (1960年代)

注) 既に閉山となった炭坑, および廃止となった専用線も含む。

(Le Maner (1995) 所収の各鉱区の計画図およびIGN発行地形図より作成)。

余暇空間として再生されている。炭田時代に蓄積された都市基盤のストックが、閉山後の産業転換のために活用されていると言えよう。

Ⅳ－２ 雇用の動態

炭田の閉山や製鉄業の衰退はバサン・ミニエの経済に甚大な影響を与えた。一方で、産業転換政策の中で、それらを代替する雇用機会が発展を遂げているのか否かが重要な論点になろう。

ここではまず、完全閉山に相前後する10年間ににおける大規模事業所の雇用変動に目を向けたい(第3表)。10年間で1,000人以上の雇用機会が22事業所から15事業所へと減少し、合計で25,370人の雇用が失われている。雇用機会喪失の最大の要因は、言うまでもなく炭田の閉鎖にある。1985年時点で、ランス地区およびバランシエンヌ地区に採炭を行う国営の事業所が5ヵ所存在し、そこでは合計17,300人の従業者が雇用されていた。すなわち、1985年以降、1990年の完全閉山までに17,300人の炭坑労働者の雇用が失われたことになる。炭田と結び付きを有してきた製造業もまた大きな要因となっている。製鉄業のユジオ社の場合、85年においてベチューンおよびバランシエンヌ地区に1,000人以上の事業所だけで3工場を有し、3工場で5,920人の従業者を擁した。95年までにバランシエンヌの2工場を閉鎖し、残るベチューン地区の1工場も900人近い数の従業者を削減し、1,850人となった。製鉄業の同社の場合、かかる合理化によってバサン・ミニエから約4,000人分の雇用を減じたことになる。

第3表においては、輸送用機械製造業においても、7,000人近い雇用減が看取できる。既述の通り、バサン・ミニエでは産炭を代替する産業として自動車産業が1960年代以来、育成されてきており、同産業が最大の雇用機会になるに至っている。しかしながら、同産業においても1980年代から合理化が進行しており、ことに1990年前後のフランス経済の低迷期には大規模な雇用削減を行った。それはルノー工場で顕著であった。また、炭田に代わる国家による大規模雇用機会の創出・維持として、各地区の中央病院が重要な役割を果たしていることは興味深い。

上記の検討は製造業の育成が産業転換の重要な手段になり得ていないという印象を与えかねないが、やや長期的にみると、1990年以降、製造業雇用はほぼ安定した状況になっているというのがむしろ正確な表現であろう。第9図にみるように、1980年代まで著しい雇用減を記録してきた各地区

第3表 バサン・ミニエにおける従業者1,000人以上の雇用機会(1985・95年)

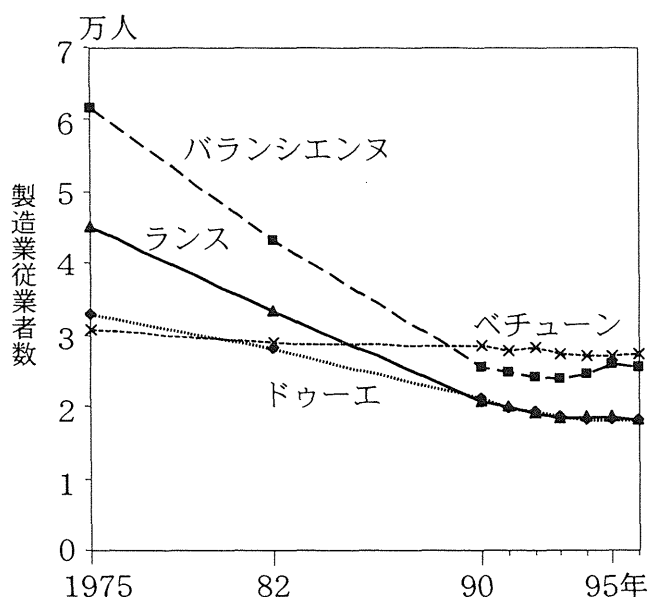
	1985年		1995年	
	従業者数(人)	事業所数	従業者数(人)	事業所数
採炭業	17,300	5	0	0
製鉄・製鋼業	5,920	3	2,890	2
輸送用機械製造業	24,260	8	17,380	6
その他の製造業	3,160	2	1,330	1
建設業	1,960	1	3,350	2
総合病院	5,470	3	7,750	4
計	58,070	22	32,700	15

(INSEE, Bridge,より作成)。

の製造業の従業者数は、1990年以降、ほぼ横ばいの推移に転じている。統計上は明らかにならないが、1990年代後半以降、日系の自動車部品メーカー等の進出によって本地域の製造業は新たな段階に入っており、今後の雇用拡大は十分に予期し得るものである。

バサン・ミニエの雇用総数も1990年以降には上向いている（第4表）。第1次産業・第2次産業における雇用減を相殺しても余るだけの第3次産業における雇用拡大があり、結果として、1990年から96年までに約1万人の雇用が増加している。今後、流通業務団地等の整備によって物流業の集積が活発化し、第3次産業における雇用もさらに拡大する見込みがある。

上述してきたように、1960年代来、絶えず減少の趨勢にあったバサン・ミニエにおける雇用は1990年代に至ってはほぼ下げ止まりの状態となり、今後、雇用増加の趨勢に転じる可能性は十分にある。すでに30年以上の永きに渡って継続されてきた産業転換はようやくにして功を奏してきたと言えるのではないか。雇用創出の目的のために主に炭坑用地跡地等を活用して、ゾンダクティヴィテ（業務団地）²⁰⁾が整備されてきた。バサン・ミニエ西部のベチューンおよびランス地区のみで、1995年現



第9図 バサン・ミニエにおける地区別にみた製造業従業者の推移（1975～96年）
（INSEE, Estimations d'emploi, より作成）。

第4表 バサン・ミニエにおける産業部門別従業者数の増減（1990～96年）
（単位：人）

	1990年	1996年	増減（96～90年）
第1次産業	7,315	6,013	－1,302
第2次産業	120,490	112,205	－8,285
第3次産業	209,048	229,288	20,240
計	336,853	347,506	10,653

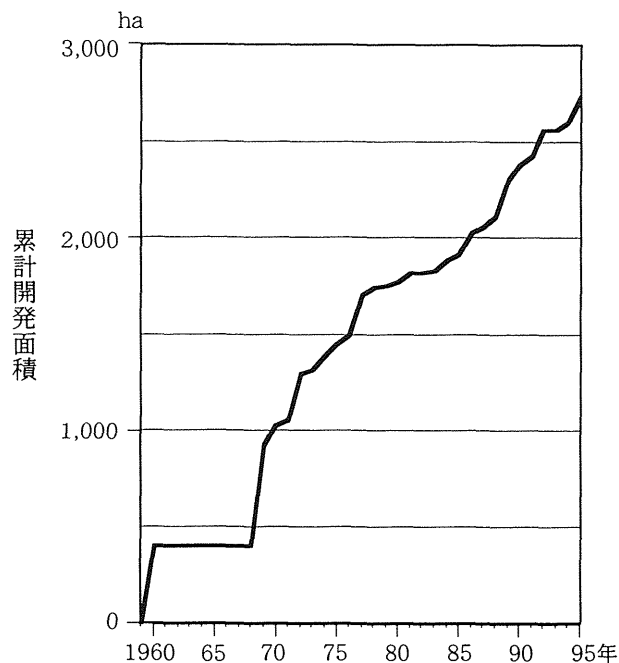
（INSEE, Estimations d'emploi, より作成）。

在でゾンダクティヴィテ整備の累計面積は2,733haに及び（第10図），これが創出した雇用機会は約4万5千人である．ゾンダクティヴィテが創出した雇用は両地区の総雇用の26％に当たる．

Ⅳ－3 人口動態と地域労働市場の特性

国勢調査の各実施年次の間の人口動態をみると（第5表），バサン・ミニエからの人口流出は，1960年代の初期から始まっているが，68年まではそれを自然増加が上回り，同年に人口は131万とピークに達した．以後，80年代初期まで自然増加を大きく上回る人口流出が続いた．1982～90年期においては人口減少は著しく緩和しており，90年センサスは人口126万を示した．INSEEの推計によれば，今後，高齢化に伴う自然減少に伴って人口は2020年には約112万まで減少する見込みである．

本地域の労働市場の特性として，ブルーカラー労働者および外国人労働者の比率の高さ，女性就業



第10図 バサン・ミニエ西部におけるゾンダクティヴィテ開発の推移（1959～95年）

注）ベチューン郡およびランス郡の合計を示した．

（ORHA, Recensement des zones d'activites dans le Nord-pas-de-Clais, より作成）．

第5表 バサン・ミニエにおける人口動態（1962～90年）

（単位：人）

	年平均自然増減	年平均社会増減	年平均人口増減
1962～68年	12,569	－8,249	4,320
1968～75	9,635	－13,654	－4,019
1975～82	6,347	－10,022	－3,675
1982～90	6,607	－7,341	－734

（INSEE, Recensement de la population,より作成）．

比率の低さ、さらには高失業率が指摘できる。

まず、職業構成に着目すると（第6表）、ノール・パドカレ地域全体のブルーカラー率が35.4%であるのに対し、バサン・ミニエではこれを大きく上回る39.5%である。一方で、高級管理職の割合は、地域全体の8.8%に対し、6.9%に留まっている。学歴においても15歳以上の人口のうち、バカロレア資格を有するか高等学校程度の教育を修了している住民の割合は、24.5%であり、地域全体の割合27%を2.5ポイント下回っている。

外国人労働者について言及するとすれば、その流入は1920年代に始まったものである。当時の炭坑労働力の不足からポーランドへの求人が進められた。さらに、第二次世界大戦後にはイタリア人、1960年代から70年代にかけてはアルジェリア人やモロッコ人の流入が中心となり、1975年には81,889の外国籍人口を数えた。1990年現在、外国籍人口は51,989にまで減少しているが、マグレブ諸国出身者がその過半を占めている（第7表）。

また、バサン・ミニエの全事業所で働く女性従業者の割合は、1996年現在、41.8%であり、これはノール・パドカレ地域の42.5%を0.7ポイント下回っている。

1987年から1993年までの各年頭の失業率を平均するとバサン・ミニエの平均失業率は、15%である。この値は、同期間における全国平均失業率の9.9%と大きな隔たりがあり、ノール・パドカレ地域の平均失業率の13.2%をも凌いでいる。バサン・ミニエにおける失業率の大きさは、第1には雇

第6表 バサン・ミニエにおける職業構成（1990年）

単位：%

	バサン・ミニエ	ノール・パドカレ
自営農民	1.5	2.8
職人・商人・企業経営者	6.8	6.8
高級管理職	6.9	8.8
中間管理職	19.4	20.0
ホワイトカラー労働者	25.9	26.2
ブルーカラー労働者	39.5	35.4
合計	100.0	100.0

(INSEE, Recensement de la population,より作成)。

第7表 バサン・ミニエにおける国籍別人口構成（1990年）

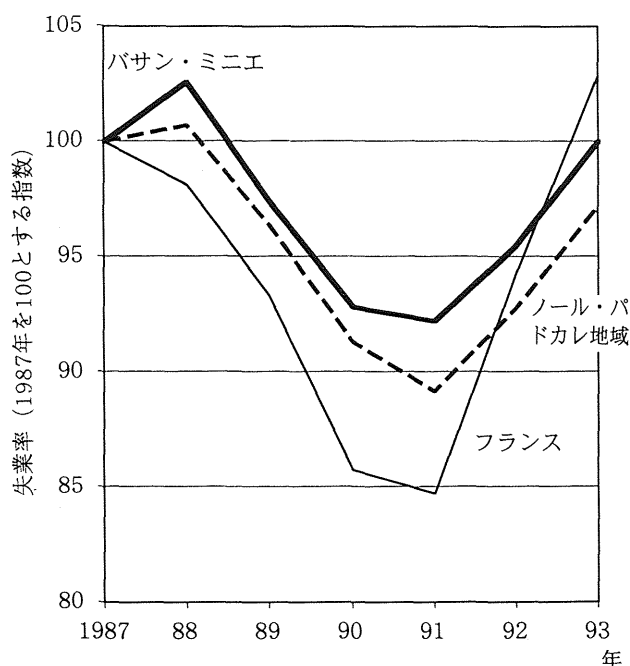
国籍	人口	構成比 (%)
フランス	1,211,426	95.9
モロッコ	15,908	1.3
アルジェリア	12,469	1.0
ポーランド	8,504	0.7
イタリア	7,548	0.6
ベルギー	2,036	0.2
その他	5,524	0.4
外国籍人口小計	51,989	4.1
合計	1,263,415	100.0

(INSEE, Recensement de la population,より作成)。

用機会の絶対的減少に帰せられる。これに加えて、第2に、ノール・パドカレ炭田公社が55歳定年制を定めていたために、少なくとも1980年代まで本地域の企業にわたって早期定年の雇用慣行が続いてきたこと、第3に、炭坑における労働が主に男性労働力に依存してきたために、今日に至っても本地域における労働市場で女性労働力が十分に活用されていないことが指摘できる²¹⁾。

高い失業率が指摘できるとは言え、その年次変動は大きくはない(第11図)。1990年の好況の後、フランス経済は深刻な不況に直面し、フランスの失業率は顕著な変動を経験した。その間においても、バサン・ミニエの失業率は比較的安定して推移している。このような景気変動に対する労働市場の安定性には、中小企業が果たす役割が大きい。1993年現在、バサン・ミニエの全業種の44,290事業所のうち、92%にあたる40,541事業所は常雇従業員9人以下の事業所である。炭田時代に起源を有する中小企業群の集積が、地域労働市場の安定性に寄与している点は無視し得ないと言ふべきである。

最後に、バサン・ミニエ居住者の通勤先の分布について考察したい(第8表)。全就業者の82.3%がバサン・ミニエ内で就業しており、10.3%がリール地区を指向している。10.3%の全てがリール市へ通勤しているわけではないにせよ、バサン・ミニエがリール大都市圏の一部に組み込まれたと考えるには十分な値である。地区による相違に言及すると、ランス地区においては、ほぼ全域において市街地化が進行し、石炭産業に代わる大規模な雇用機会が成長しなかったため、自地区内就業率は低水準であり、隣接するドゥーエ地区やベチューン地区の就業機会、もしくは高速道路による近接性を活用してリール大都市圏の就業機会に依存する割合が高い。また、バランシエンヌ地区においては、自地区内就業率が高率であるにも関わらず、ベルギーやイル・ド・フランスへの通勤も目立っている。



第11図 バサン・ミニエにおける失業率の推移(1987～93年)
(ASSEDIC資料より作成)。

第8表 バサン・ミニエ居住者の通勤先内訳（1990年）

上段：人，下段：構成比（%）

地区名	自地区内	他のバサン・ミニエ	リール大都市圏	その他のノール・パドカレ	イルド・フランス	その他のフランス	外国	合計
ドゥーエ	55,223 73.8	5,291 7.1	9,470 12.7	3,085 4.1	886 1.2	694 0.9	176 0.2	74,825 100.0
ヴァランシエンス	84,765 84.9	3,290 3.3	4,722 4.7	3,264 3.3	1,350 1.4	910 0.9	1,536 1.5	99,837 100.0
ランス	73,950 69.2	11,060 10.4	14,465 13.5	4,993 4.7	1,207 1.1	987 0.9	152 0.1	106,814 100.0
ベチューン	66,543 73.7	6,125 6.8	9,683 10.7	6,306 7.0	940 1.0	657 0.7	77 0.1	90,331 100.0
合計	280,481 75.4	25,766 6.9	38,340 10.3	17,648 4.7	4,383 1.2	3,248 0.9	1,941 0.5	371,807 100.0

(INSEE, Recensement de la population, より作成)。

V 研究学園都市ヴィルヌーブ・ダスクの形成

V-1 新都市建設の沿革と人口構成・企業構成

ヴィルヌーブ・ダスクは、リールの東方に位置する研究学園都市である。

同研究学園都市の建設の発端は、1960年代中期より構想が論じられ、1971年の第6次経済社会発展計画によって予算化されたフランスのニュータウン計画にある²²⁾。同計画においては、エヴリーをはじめとするパリ盆地の5都市、リール、ルアン、リヨン、マルセイユそれぞれの近郊の3都市の計9都市の建設が位置付けられたが、その際にリール・エスト（リール東部）新都市として公表されたのが、今日のヴィルヌーブ・ダスクである。

リール・エストの建設は、1969年の用地買収に始まった。建設予定地には、アスク、フリースクおよびバビロンの3コミューンがあったが、それらは1970年に合併し、2,800haの面積を有する新コミューンとなった。1983年にニュータウンの建設がほぼ完了し、1986年にはソフィアアンチポリス、グルノーブル、についてフランス3番目のテクノポールとなった。市域の36%に相当する1,000haのオープンスペースが存在することから「緑のテクノポール」とも呼ばれている。

合併当初約2万4千であった人口が、1982年に59,868、1990年に65,595と急激に増加し、1999年現在で65,138とほぼ頭打ちとなっている。1990年の国勢調査によれば、住民の平均年齢は29歳と低い。バカロレア相当の学歴を有する住民が33%で、うち37%が大学卒に相当する学位を有している。

1992年現在、民間企業の事業所数は約2,800であり、うち、88%が第3次産業、11%が第2次産業である。従業者規模別の構成でみると、9人以下の事業所が88%、10～49人の事業所が9%と、中小企業の割合が高いことで特色付けられる。ベンチャー型の中小企業が多く創業をみており、1992年現在、ソフトウェア開発などの研究開発支援業務が408事業所存在し、全事業所の15%を占める。同様に本コミューンの経済活動の特徴付ける要素として、第3次産業の中に卸売業が多く含まれることも指摘できる。1994年には、トロワ・スイス社を始めとする5社の大企業の誘致に成功し、900人近くの新たな雇用機会を生み出した。

V-2 テクノポールとしてのヴィルヌーブ・ダスク

1986年にヴィルヌーブ・ダスク市、リール・ルーベ・ツールコアン商工会議所、リール科学技術大学、地域技術研究所（DRRT）によって、ヴィルヌーブ・ダスク・テクノポール協会が発足した²³⁾。

本テクノポールは、全国の数多いテクノポリスのなかでも国立の教育機関および研究機関が豊富に立地していることによって特色付けられる。教育機関としては、リール科学技術大学（USTL）およびシャルルドゴール大学、工業技術短期大学（IUT）ノール校の3大学、さらに7つの技術専門学校があり、これらの教育機関に通学する学生数は52,000人に達している。また、研究機関数は約200機関であり、そこに2,300人の研究者が雇用されている。200機関のうち国立機関が106であり、うち31が国立科学研究センター（CNRS）の下部組織、70がUSTLの研究所、他にフランス繊維研究所（ITF）、交通運輸研究所（IRCHA）、アグロノミック研究所（INRA）、砂糖研究所（IRIS）、ノール電子・マイクロエレクトロニクス研究所がある。

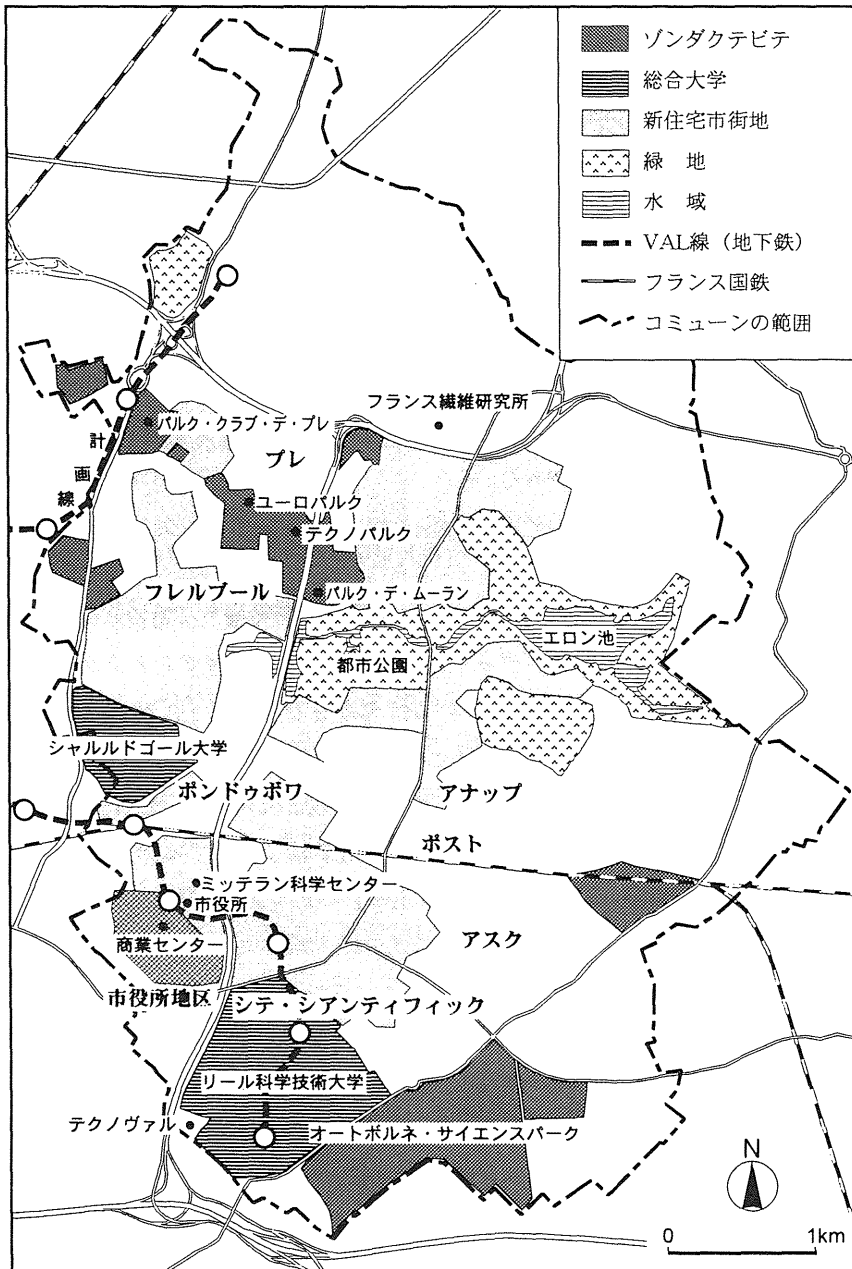
テクノポールとしてのヴィルヌーブ・ダスクの核心は、南部のシテ・シアンティフィック地区と北西部のプレ地区である（第12図）。

シテ・シアンティフィック地区は、地下鉄VAL²⁴⁾1号線の終点に位置し、市役所を中心としてショッピングセンターが並ぶオテルドビル地区、シャルルドゴール大学の位置するポンドゥボア付近地区を経て、リール中心部と結び付けられている。13学部47専攻を有するリール科学技術大学の学生数は2.2万人、教官数は1,236人である（1999年）。同大学のほか、同大学キャンパスには、国立リール科学高等学校（ENSCL）、リール中央学校（ECL）、新リール通信技術学校（ENIC）、リール技術大学校（EUDIL）などの研究教育機関、またリール機械研究所をはじめとする研究機関がある。キャンパス南西隅にテクノヴァルと呼ばれる建物群があり、産学官の共同交流の場となっている。テクノヴァルは、コミュニケーションの主導によって1989年に開設された施設で科学大学や諸研究機関への近接性を指向した企業群および共同研究機構が入居している。

一方、プレ地区は民間のサイエンス・パークが集中している地区である。主にサイエンス・パーク用に造成された民間のゾングクティヴィテの8団地が位置する。8団地合計で約20haと敷地面積は広くはないが、そこに234社が進出し、2373人を雇用している（1995年現在）。そのなかでも、パルク・クラブ・デ・プレは、フランス・パラス銀行とその傘下の商工不動産会社（SICOMI）が1980年に建設したものある。これは、同一資本によって全国に建設された「パルク・クラブ（Parcs-Clubs）」のうちの一つであり、同一名称の全国協議会に加盟している²⁵⁾。なお、「ユーロパルク（Europarc）」と呼ばれるサイエンス・パークは、地方自治体交流協会の支援の下に発足した財団が全国のテクノポールの十数か所に建設したものの中の一つである。

プレ地区にもVAL 2号線が延伸予定である。これが開通すればリール都心部への近接性は格段に向上するが、シテ・シアンティフィック地区、また本来都心として位置付けられる市役所地区との一体性が確保されないところに問題は残る。これは高速道路や国有鉄道線によって市域が分断されているという全般的な都市設計上の問題にも通じる。

1990年代に入ると、ヴィルヌーブ・ダスクは新たな展開をみせており、1996年には市役所地区に



第12図 ヴィルヌーブ・ダスクの概観 (1998年)

(リール大都市圏開発局資料, IGN 発行地形図より作成)。

研究学園都市のシンボルとしてフランソワ・ミッテラン科学センターが開設された。同センターには、1,000m²の展示スペースをはじめ、研修施設やプラネタリウムがある。リール科学技術大学の隣接地には、ヨーロッパにおける研究開発の1つの中核を目指して、約150haの敷地を有するオートボルヌ・サイエンスパークが90年代になって建設されており、民間の研究機関の誘致活動が行われている。

Ⅵ 結 語

本稿はフランスの衰退産業地域、とくにその北東部に位置するノール・パドカレ地域の産業転換について考察してきた。同国における産業転換政策は、1950年代末期にはじまり、鉱業の生産規模縮小が方向付けられるに及んで、1960年代中期からより強化された。1980年代中期からは、「転換の極」政策の導入やEU地域開発基金の運用によって、同国の産業転換政策は新たな段階に達している。

EU統合による国境線の役割の減退と英仏海峡トンネルをはじめとする交通網の整備は、国土の北縁に位置するノール・パドカレ地域の立地ポテンシャルを飛躍的に向上させた。ノール・パドカレ地域は、産業転換をはかるべき地域の一つという以上に、フランスにおけるEUの中軸地域として国土整備上重点的に地域開発を行うべき地域へと浮上してきた。

かつて、産炭や製鉄業が興隆を極めたバサン・ミニエにおいては、1960年代以来、産業転換が進められたにもかかわらず、1980年代に至るまで著しい数の雇用減少を経験してきた。従来からの都市基盤ストックや産業遊休地を活用した地域整備が行われた結果として、1990年代になると雇用減少や人口の社会減少にはほぼ歯止めがかかり、外国からの直接投資も誘引するようになり、本地域は新たな局面を迎えている。

一方、ヴィルヌーブ・ダスクは、新たな市街地の造成と研究開発機能および頭脳労働者の集積という意味でバサン・ミニエとは好対照をなす。ここでは、国策としてのニュータウン計画や均衡メトロポール政策によって、またフランスの財界主導のテクノポール運動の中で、研究開発に突出する地域空間が形成されてきた。EU統合後には、ヴィルヌーブ・ダスクもまた、大規模サイエンス・パークの造成など、新しい展開を示している。

フランスの産業転換政策とノール・パドカレ地域の地域実態には、以上のような変容が認められる。それでは、本稿の冒頭で提起したように本地域が単に豊富なブルーカラー労働者の雇用という点に留まらない産業転換の新たな方向性を示しているとすればそれはいかなるものであろうか。

第1には、地域中小企業の集積を活用した地域経済発展の方向性である。工業化の起源が古い本地域は、幸いにして幅広い業種の中小企業群の集積に恵まれている。中小企業の集積は、需要の変動に対して敏感に対処できる多品種小量型の生産を可能とし、大量生産部門が本地域で失った競争優位を再度獲得し得るものである。実際に、本地域の繊維工業は通信販売向けの生産に特化しつつあり、予期し難い需要の変動に対して柔軟な生産・出荷体制を築いている。また、自動車産業においても日本のトヨタ自動車が進出し、過大在庫の危険を回避できるトヨタ生産方式を押し進めようとしている。日本型の生産方式が本地域の部品製造業者にも普及するとすれば、多品種小量型の生産体制がいつそう確固たるものになる。さらには、本地域の製造業・流通業において通信情報技術の活用が促進されれば、生産および流通の同期化によって中小企業集積の利点が最大限に発揮され得る。

第2には、研究開発機能と生産機能とを結合させた地域経済発展の方向性である。本地域には、繊維工業や産炭業が興隆を極めた時代からの熟練もしくは半熟練労働者の雇用の伝統がある。これに加えて、ヴィルヌーブ・ダスク研究学園都市の開発は、頭脳労働者の集積をもたらした。両者は相異な

る労働市場を形成しているが、両者の結合によって新たな発展の契機が予期し得る。すなわち、研究開発機関にとっては、生産・試作機能と結び付くことによって、基礎研究に留まらない応用研究・開発研究の領域に展開が可能であるし、製造業にとっては、試作品市場への参入のみならず、研究開発からのフィードバックによって新たな高付加価値製品の生産が可能である。現在のところ、必ずしも両機能が十分に結び付いていないことは否めないが、これは電子系の技術に特化した研究開発機能に対して、業種構成上において電機・電子産業の集積が脆弱なことに起因している。

以上の2点は、現段階においてはあくまでも発展の理想型ではある。しかしながら、再度指摘したように、ノール・パドカレ地域は、EU統合と交通条件の整備によって、フランスの衰退産業地域の中でも、最も発展可能性を有する地域へと変貌を遂げ、さらには国家政策上も本地域の開発に優先権が与えられていることは紛れもない事実である。しかし、翻ってフランスの国土スケールの産業配置に目を転じるとすれば、フランスの衰退産業地域は、EUの中軸部に位置する地域とそこから遠隔の地で、明暗を分けつつあることは想像に難くない。EU中軸部から遠隔に位置する産業集積地域の現状分析と考察については別稿の課題としたい。

本研究は、1998年度文部省科学研究費国際学術研究「EU統合下におけるフランスの空間動態」(No.10041062)に基づく研究成果の一部である。研究代表者の高橋伸夫先生(筑波大学)、および手塚 章(同)、村山祐司(同)、平 篤志(香川大学)、松村公明(秋田大学)の各先生からは、海外調査に不馴れな筆者に対して多くの有益な御助言を賜った。現地調査に際しては、リール科学技術大学地理学部のチュメレル教授、リール・ルーベ・ツールコアン商工会議所、リール大都市圏開発局、フランス統計経済研究所(INSEE)ノール・パドカレ地域支所等の諸機関の皆様方から様々な御協力を得た。以上記して心より御礼申し上げます。

注

- 1) Régionに対して、「州」、「地域圏」など様々な訳語が与えられているが、本稿においては直訳して「地域」の訳を用いることとする。
- 2) 本稿は文部省科学研究費、国際学術研究「EU統合下におけるフランスの空間動態」に基づくものであり、同課題に基づく、ノール・パドカレ地域に関する既刊の報告として、外資系企業の進出に着目した平(1999)、とくに国境線の意義の減退に着目してリール大都市圏の構造変容を明らかにした高橋・手塚(2000)、通勤流動からリール大都市圏の構造変容を定量的に明らかにしたMurayama(2000)がある。
- 3) ノール・パドカレの産炭地域は、鉱山地帯を意味する語句が固有名詞化して「バサン・ミニエ(Bassin minier)」と呼称されている。
- 4) 1960年代前半までのフランスの地域開発計画については、熊野(1966)参照。
- 5) ダンケルクのコンビナートに関しては、Bruyell(1973)参照。
- 6) 例えば、ロレーヌ州では、1974年に鉄鋼業で65,000人、鉄鉱山で20,000人、繊維工業で15,000人の雇用減少を招いた(財自治体国際化協会パリ事務所編, 1998b, p.26)。
- 7) Thibaud(1991), pp.84-86所収の1986年4月付けDATAR文書による。
- 8) 「転換の極」に関しては、Venin(1991), pp.41-46所収の1986年1月付けDATAR文書に詳しい。
- 9) 「北東アーチの都市PACT」については、Thibaud(1991)参照。
- 10) これらについては、自治体国際化協会パリ事務所編(1998a, pp.20-22)、による指摘である。
- 11) 自治体国際化協会パリ事務所編(1998b, p.50)、および、国土計画協会編(1993, p.62)、所収のDATAR資料より筆者算出。
- 12) 6つの優先目標のうち、「目標1(低開発地域)」、「目標2(衰退産業地域)」、「目標5b(農村地域)」、「目標6(人口低密度地域)」の4目標が対象地域を限定した政策である。なお、2000~2006年の計画期間においては、旧「目標1」と旧「目標5」が統合されて新「目標1(開発の遅れた地域)」へ、旧

- 「目標2」と旧「目標5b」が統合されて新「目標2（構造的困難に直面する地域）」へと再編された。
- 13) EU中核部における伝統的な工業地域が「目標1」に指定としてされた例として、ノール・パドカレ地域のほか、ベルギーのエイノー地域、イギリスのマーザーサイド（リバプール）地域がある。
- 14) プロト工業化論の視点から、本地域の織物工業を論じた研究として、Deyon（1979）、佐村（1995）などがある。
- 15) 日本で1999年1月より製造を開始した「ヴィッツ」を「ヤリス」の名称で販売する予定である。
- 16) いずれも1994～99年期における指定状況である。なお、ここでのノール・パドカレ地域の地区区分は、INSEEの設定した15区分に基づいている。
- 17) 「ユーラ・リール計画」については、平（1999）、高橋・手塚（2000）に詳しい。
- 18) 本地域においては、炭坑住宅のことを19世紀には「コロン（coron）」と呼ばれていたが、20世紀頭より居住条件の向上から「シテ（cité）」の名称に改められた。本地域の炭坑住宅に関しては、La Maner（1995）に詳しい。
- 19) バサン・ミニエとは、INSEEの統計単位に従うと、ドゥーエ、バランシエンヌ、ベチューン、ランス、の4地区を意味する。なお、ドゥーエとバランシエンヌの2地区に関しては、同名称の郡の範囲と一致するが、ベチューン及びランスに関しては同名称の郡以外のコミューンも含まれる。1990年現在、2,122.1km²の面積を有する4地区内に294コミューンが位置し、ノール・パドカレ地域の総人口の31.9%にあたる126万人がここに居住している。
- 20) フランスにおいては、工業団地、研究団地、オフィスパーク、大規模小売店舗用の団地等を、ゾングテヴィテ（zone d'activité）の名称で総称している。
- 21) このような指摘は、Legrand et Merlen（1994）によってなされている。
- 22) フランスのニュータウン計画については、高橋（1987, pp.102-117）に詳しい。
- 23) ヴィルヌーブ・ダスクの発足とその後の運営に関しては、Bruhat（1990, pp.86-91）に詳しい。
- 24) VALとは、軽量自動輸送機関（Véhicule Automatique Léger）であり、リール科学技術大学の自動化研究室の協力を得て、マトラ社が1970年代に開発を行ったものである。VAL 1号線（13.3km）は1983年に、VAL 2号線は1989年に開業した。リールのほか、トゥールーズ、レンヌ、ボルドーなどの都市の地下鉄にVALシステムが導入されている。
- 25) 1990年現在、パルク・クラブは全国13テクノポールに計15ヵ所建設され、788企業が入居している（Wackermann, 1992, pp.72-73）。

参考文献

- 石原照敏（1978）：『フランスの地域構造と産業立地』大明堂，275p.
- 加藤裕幸（1994）：EUの地域開発政策(1)―構造基金による補助金制度の現状―。『地域開発』，362，40-46.
- 熊野英昭（1966）：フランスの地域開発政策について。工業立地，5（3），49-70.
- 財国土計画協会編（1993）：『ヨーロッパの国土計画―国際共生型国土創成を目指して―』朝倉書店，172p.
- 佐村明知（1995）：工業化要因の地域性に関する一考察―フランス・ノール地方を中心に―。大阪大学経済学，44（3・4），1-20.
- 財自治体国際化協会パリ事務所編（1998a）：『フランスにおける地域開発―その制度の変遷と事例―(1)（Clair Report, No. 163）』財自治体国際化協会，90p.
- 財自治体国際化協会パリ事務所編（1998b）：『フランスにおける地域開発―その制度の変遷と事例―(1)（Clair Report, No. 164）』財自治体国際化協会，73p.
- 平 篤志（1999）：フランス，ノール・パドカレ地域における外国系企業の立地展開。香川大学教育学部研究報告（第1部），107，87-100.
- 高橋伸夫（1987）：『改訂版・フランスの都市』二宮書店，147p.
- 高橋伸夫・手塚 章（2000）：EU統合下におけるリール大都市圏の構造変容。人文地理学研究，24，131-168.
- Baleste, M. (1997): Le Nord-Pas de Calais. Baleste, M. et al. *La France: Les 22 régions*. Armand Colin, Paris, 79-97.
- Bruhat, T. (1990): *Vingt technopoles, un premier bilan*. La documentation française, Paris, 214p.
- Bruyell, M. (1973): Une nouvelle étape dans l'expansion de la sidérurgie Dunkerquoise. *L'Information Géographique*, Novembre, 1973, 240-246.
- Bruyelle, P. (1991): *La communauté urbaine de Lille*. La Documentation française, Paris, 192p.
- Délégation à l'aménagement du territoire et l'action

- régionale (1970): *La politique d'aménagement du territoire: loi de finances pour 1970*. La Documentation française, Paris, 128 p. 日本地域開発センター編 (1971): 『各国の総合開発計画 (II) フランス』至誠堂, 218p.
- Deyon, P. (1979): La diffusion rurale des industries textiles en Frandre française à la fin de l'ancien régime et au début du XIX^e siècle. *Revue du Nord*, 240, 1-23.
- Gaudemar, J.-P. and Prud'homme, R. (1991): Spatial impacts of deindustrialization in France. Rodwin, L. and Sazanami H. eds. *Industrial Change and Regional Economic Transformation*. Harer Collins Academic, London, 105-136.
- Légrand, M.- M. et Merlin, R. (1994): Les hommes et les femmes après l'arrêt des mine: la question démographique. *Les dossiers de PROFILS* (INSEE, Nord Pas-de-Calais), 33, 5-14.
- Le Maner, Y. (1995): *Du coron à la cité*. Centre Historique Minier de Lewarde, Lewarde, 120p.
- Meilhaud, J. (1991): La Reconversion du Nord-Pas-De-Calais. Wachter, S. ed. *Redevéveloppement des zones en déclin industriel*. La Documentation française, Paris, 134-150.
- Murayama, Y. (2000): Changing Spatial Structure of the Lille Metropolitan Area under EU Integration. *Journal of Geography*, 109(3), 427-444.
- Savey, S. (1983): Organization of production and the new spatial division of labour in France. Hamilton, F. E. I. and Linge, G. J. R. eds. *Spatial Analysis, Industry and the Industrial Environment. Vol. 3: Regional Economies and Industrial Systems*. John Wiley & Sons, Chichester, 103-120.
- Thibaud, S. (1991): Les PACT urbains de l'Arc Nord-Est. Wachter, S. ed. *Redevéveloppement des zones en déclin industriel*. La Documentation française, Paris, 77-89.
- Thumerelle, P.-J. et al. (1994): *Les Pays du Nord*. Editions Bonneton, Paris, 432p.
- Vennin, B. (1991): Conversion industrielle: une affaire d'Etat. Wachter, S. ed. *Redevéveloppement des Zones en Déclin Industriel*. La Documentation française, Paris, 30-46.
- Wackermann, G. (1992): *Les Pôles technologiques: Une mode ou une nécessité?* La Documentation française, Paris, 142p.

Redevelopment of Declined Industrial Area in France: A Case Study of the Nord Pas-de-Calais Region

Hironobu ODA

This paper aims to point out new aspects of the French declined industrial areas after the EU integration. It refers to, firstly, historical overview of national policies for industrial conversion, and secondly, industrial and regional change of the studied area.

National policies for conversion have started at the late 1950s. Throughout the 1960s and 70 s, the national government took the devised appropriate measure for the regions that faced economical difficulties such as declines of the coal industry and the textile industry. After the 1980s, the policies shift from their initial target to the new strategic aim. In other words, the government policy is oriented toward construction of the French Northeast Belt as the European heartland with competitive advantages. Today, the Northeast Belt is not mere ensemble of declined industrial areas, also miracle zone with many potentials under European cooperation and competition.

In particular, the Nord Pas-de-Calais Region has lately attracted considerable attention because of its locational advantage at a crossroads the European countries and its abundant stock of infrastructure. This means not only that the region has attracted a mount of investment, but also that spatial agglomeration of SMEs has obtained an important locality among global economy. In one hand, former coal mining region is becoming an industrial district of automobile production, in other hand, the textile production area has acquire a kind of flexibility with the information technology.

Key words: EU integration, declined industrial area, industrial conversion, Nord Pas-de-Calais Region, Northern French Coal Fields, Technopole