

EU 内部の国境地域における越境通勤流動

呉 羽 正 昭

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| I はじめに | IV 発生地域からみた越境通勤流動 |
| II EU 内部における国境地域の越境通勤流動 | IV-1 フランスにおける越境通勤流動 |
| III 吸収地域からみた越境通勤流動 | IV-2 ベルギーにおける越境通勤流動 |
| III-1 スイスにおける越境通勤流動 | V おわりに |
| III-2 ルクセンブルクにおける越境通勤流動 | |

キーワード：EU, 国境地域, 通勤行動, 人口流動, 国境都市

I はじめに

国境は、一般に主権国家の領域を示すものとして理解されている。こうした国家領域の考え方が前面に登場したのは、19世紀前半のウィーン会議においてである（ベスラー、1988）。国家領域としての境界を定めるといふ枠組みにおいて、国境は人々の移動をさまざまな点で制限するという意味が強調される。国境が入り組み、また戦争のたびに国境の位置が変化してきたヨーロッパでは、国境の有する地獄的意味は多岐にわたる。しかし、近年のEUによるヨーロッパ統一化の進行、たとえばEUの機能的拡大、シェンゲン協定の実施などによって、国境の意味は大きく変化してきた。こうした変化は、たとえば、国境地域の景観に大きくあらわれている。また、人びとやモノの流動は、国境という垣根が存在しないかのように進行している。

こうしたボーダーレスなヨーロッパにおいて、かつては主権国家の辺境地域として捉えられてきた国境地域は大きく変貌している。近年、注目を集めている越境地域連携であるが（たとえば若森ほか編、2007）、その嚆矢は、1950年代末のEuregio（ドイツ・オランダ国境）の設立である。その後、多くの国境地域にユーロリージョン連携組織が設立され、1990年からはEC/EUによるインターレグ事業が開始されている。さらには、企業による国境を挟んだ地域分業体制の確立もみられ（伊藤、2003b）、また企業立地の点からも注目を集めている（Schulz und Dörrenbächer, 2005）。

国境を挟んだ地獄的なまとまりは、類似の文化といった観点からみれば等質地獄的な実体と捉えることができる。その一方で、ある中心地をとりまく機能地獄ととらえることもできる。ある主権国家を行政システムからみたひとつの機能地獄ととらえれば、国境地獄はその縁辺部に位置し、国境を挟んだ地獄は国家システムとは別次元の機能地獄を形成しているのである。本稿では、この機能について越境通勤者をとりあげる。

越境通勤者の流動に関する研究の位置づけについては、浮田（1994）が試みている。彼は、1960

年代以降のドイツ語圏における国境研究で取り上げられてきた諸問題について、国境を挟む両側の地域の静態的相違に関する研究、国境を越えての人々の往来に関する研究、および国境を挟む両側の地域にまたがる地域計画や協力関係に関する研究に分類して論じた。個別の国境地域に関して具体的に越境通勤流動を扱った研究は非常に多い（たとえば、Mohr, 1982, 1986, 2000 など）。日本で発表された研究にも多くの蓄積がある（たとえば、浮田, 1985, 1986；呉羽, 2003；滝波, 2004；鶴巻, 2007 など）。しかし、それらは、あくまでも個別の国境地域における越境通勤流動を扱ったもので、ヨーロッパ、もしくは EU という広域的な越境通勤流動を分析したものではない。

そこで本稿は、ヨーロッパとくに EU の内部に位置する国境地域における越境通勤流動の特徴を明らかにする。広域的な越境通勤流動を把握する際に、困難となるのはそのデータである。越境通勤者に関するデータは、社会保険や税金などの基礎資料に基づいて作成されているが、その算出プロセスは国や統計機関によって異なっている。そのため、EU という領域で統一的な指標に基づいて分析することが難しい。本稿では、例外的にこの問題の一部を解決して、広域的な越境通勤者の流動を把握した Hitzelsberger *et al.* (2001) を用いた。また、越境通勤者を多く吸収するスイスとルクセンブルクにおいて、越境通勤者の地域的分布、属性などから分析を加える。さらに、逆に越境通勤者を多く発生させているフランスとベルギーからの流動についても分析する。

II EU 内部における国境地域の越境通勤流動

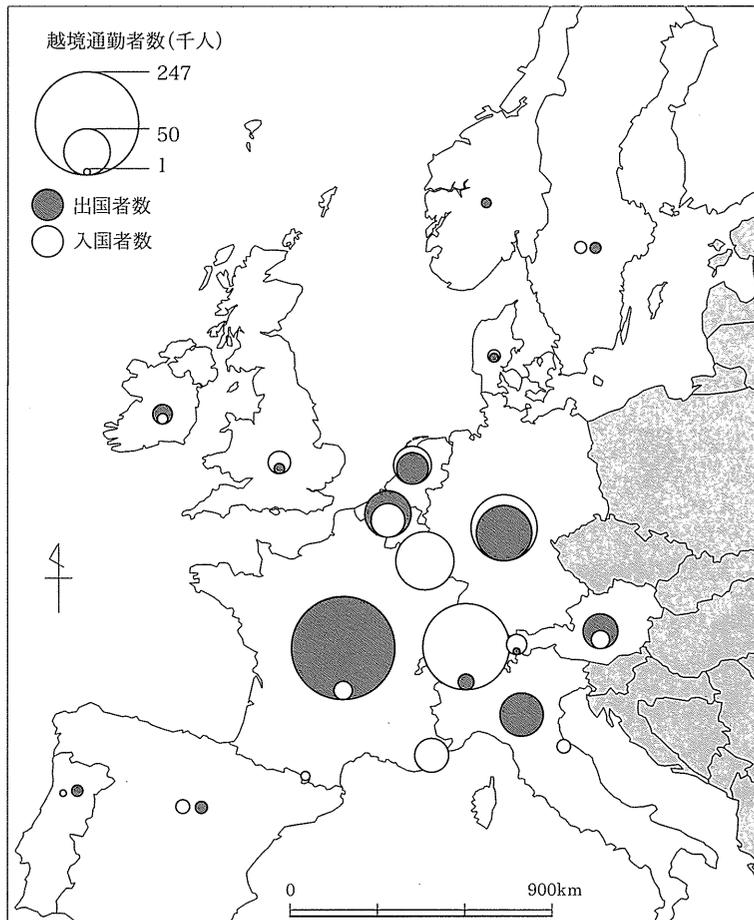
EU の領域すべてにおいて、越境通勤者数を正確に把握することは不可能である。ただし、例外的に Hitzelsberger *et al.* (2001) は、1999 年当時（一部のデータは 2000 年）の欧州経済地域 EEA 内で、越境通勤者数の全体像をつかむことを試みた。その地域的範囲は EU15 か国（ただし、ギリシャを除く）、EFTA2 か国（ノルウェー、スイス）、アンドラ、リヒテンシュタイン、モナコ、サンマリノである。彼らは各国の統計局などによる公的資料と、国境地域に位置する企業への調査に基づいて、1999 年の越境通勤者数を推定した。それによると、約 50 万人もの越境通勤者の存在が示されている。同年の国境地域全体（国境を有する NUTS3 レベル地域の全て）での就業者数は約 3,400 万人であったため、越境通勤者の割合は 1.4% であった。ちなみに、1995 年について別の機関が実施した調査と比較すると、越境通勤者数は 1995 年から 1999 年にかけて約 29% 増加した。以下では、Hitzelsberger *et al.* (2001) に基づいて EU 内部の国境地域における越境通勤流動の概要を明らかにする。

まず、越境通勤者の分布を国別に検討してみよう。第 1 図によると、出国者数、入国者数ともに特定の国に集中する傾向が明らかである。出国者数ではフランスが約 25 万人を送り出しており、全体の半数を占めている。これに、ドイツ、ベルギー、イタリアが続いている。一方、入国者数ではスイスが 17 万人と最も多く、全体の約 35% を占めていた。次いで、ドイツ、ルクセンブルク、オランダとなっている。出国・入国者数をあわせて考えると、これらの越境通勤者は、地域的にはヨーロッパ中央部に集中していることがわかる。

出国者数と入国者数の差異を考えると、越境通勤者の流入超過であるのは、スイス、ルクセンブルク、ドイツ、モナコなどで、いずれもその差が 20,000 人以上に達している。一方、流出超過が目立つの

は、とくにフランスとイタリアで、ベルギーおよびオーストリアでも 20,000 人以上の流出超過となっている。

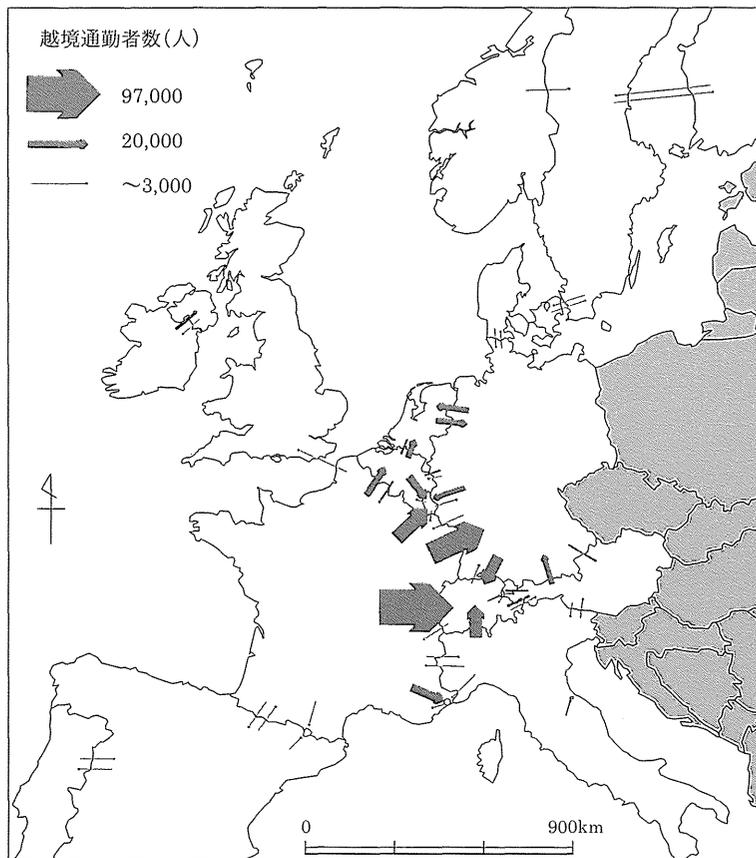
次に、国別の流動に注目する（第 2 図）。最大の流動はフランスからスイスへのもので、約 97,000 人に達する。これに続くのは、フランスからドイツへの流動（約 61,000 人）、フランスからルクセンブルク（約 42,000 人）、イタリアからスイス（約 34,000 人）、ドイツからスイス（約 32,000 人）であった。このように、スイス、ルクセンブルク、ドイツなどが強い吸引力を有し、隣接諸国の越境通勤者を惹き付けている。第 2 図を地域的な視点で見ると、ヨーロッパの中心軸であるブルーバナナに沿って、多くの越境通勤流動がみられることがわかる。以下では、これに関連して越境通勤者を大量に受け入れるスイスおよびルクセンブルクへの越境通勤者の特徴について述べる。



第 1 図 EEA 諸国における越境通勤者の分布（1999 年）

注 1) 越境通勤者 1,000 人以上の入国者または出国者のいる国のみ表記。

(Hitzelsberger *et al.*, 2001 による)



第2図 EEA 諸国における越境通勤者の国別流動（1999年）
 (Hitzelsberger *et al.*, 2001 による)

Ⅲ 吸収地域からみた越境通勤流動

Ⅲ-1 スイスにおける越境通勤流動

スイスに入国する越境通勤者数は、2007年の第2四半期では、約195,700人に達している。越境通勤者の居住国（国籍とは異なる）に注目すると、同時期、フランスが54.3%で最大で、次いでイタリア21.7%、ドイツ20.6%、オーストリア3.4%であった。その動向をみると、近年、増加傾向にある（第3図）。こうした増加傾向はフランスからの越境通勤者の増加によるところが大きい。ちなみに、スイス統計局の越境通勤者統計には、東に接するリヒテンシュタインとの流動は除外されている。

次に地域的な分布について述べる。第4図は、カントンごとに出発国別に越境通勤者についてみたものである。まず1999年の状態をみると、バーゼルを含む北西スイスで3分の1を占めており、これにジュネーヴの4万人、ティチーノ（イタリア語圏カントン）の3万人と続いている。ジュネーヴがフランス人のみ、さらにティチーノはイタリア人のみであるのに対して、北西スイスでは、フランス人に加えドイツ人の越境通勤者が多いことが特色である。一方スイス東部では、オーストリアから

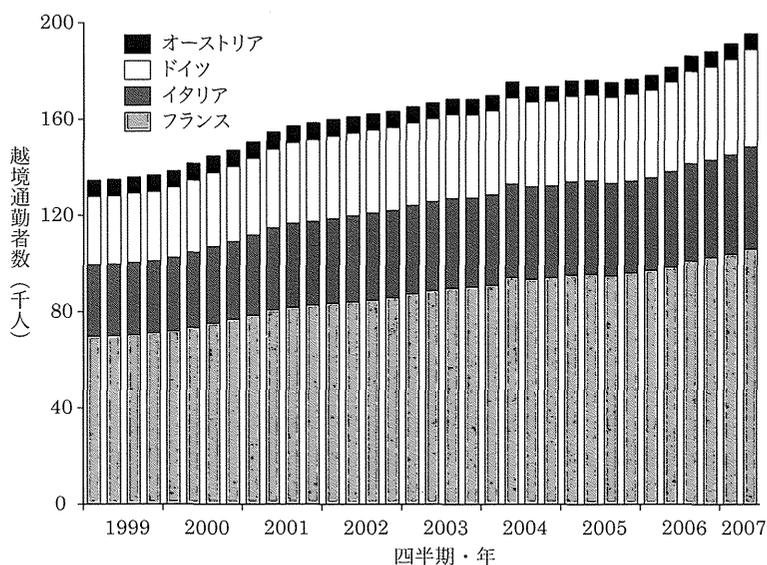
の越境通勤者がわずかながら存在する。

2007年になると、こうした傾向は若干の変化を示す。とくに、フランスとイタリアからの越境通勤者の増加によって、ジュネーヴ、ヴォーおよびティチーノでは大きな増加がみられるようになった。ジュネーヴでは26,000人から48,000人へ、ヴォーでは8,000人から14,000人へ、さらに、ティチーノでも26,000人から39,000人へと増加した。一方、北西スイスでも越境通勤者数は増加しているものの（バーゼル・シュタットおよびラントシャフトで、約39,000人から48,000人へと増加）、2003年頃以降は停滞傾向にある。さらに、スイス東部では変化がほとんどない。

越境通勤者の年齢構成は地域的に異なっている。39歳未満と40歳以上に分けると、スイス全体ではほぼ半分ずつの割合である（2007年）。しかし、フランスからの越境通勤者がほとんど占めるスイス西部のカントン（南からジュネーヴ、ヴォー、ヌーシャテル、ジュラ）では、39歳未満の割合が、いずれも55%を超えている。さらに、この傾向はティチーノでもみられる（53%）。一方、北西スイスでは、逆に40歳以上の割合が、60%程度に達している。

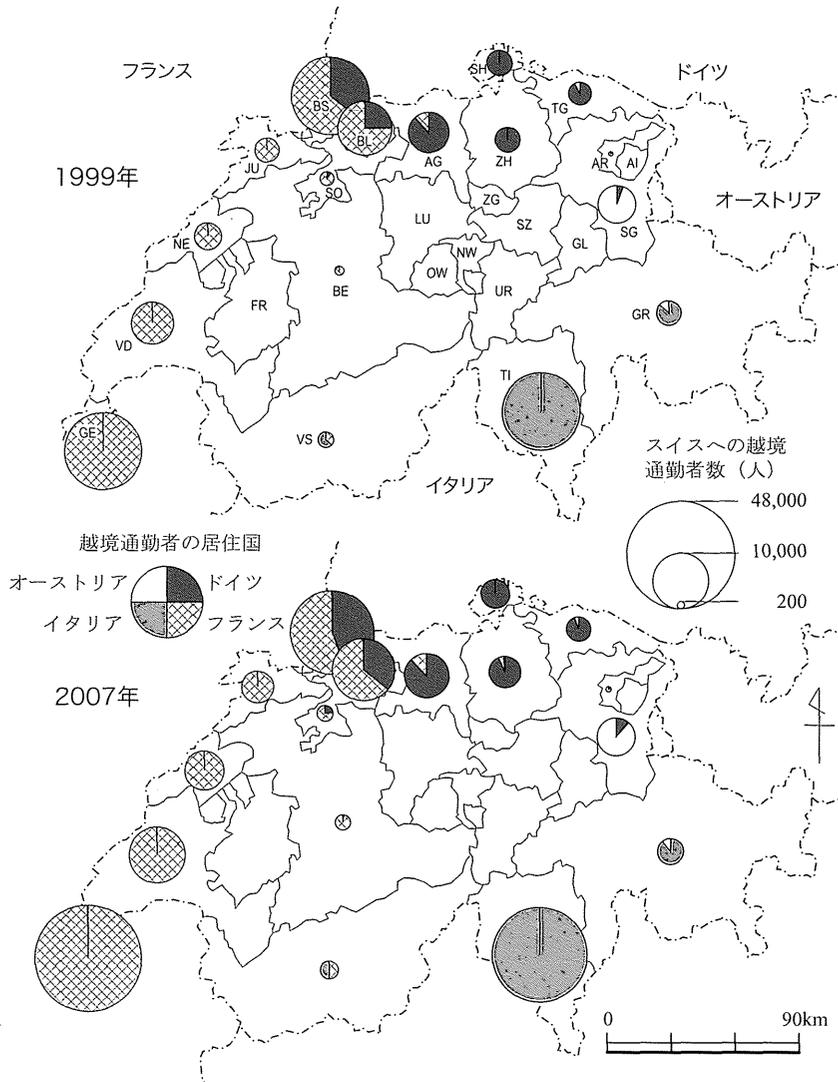
就業先では59%が第三次産業、40%が第二次産業で、第一次産業はほとんどいない（2007年）。一方、スイス全体の産業別就業者数の割合は、第三次産業が72%を占め、第二次産業は24%にすぎない（同年）。つまり、越境通勤者は、製造業（とくに化学産業、機械製造業）に従事する割合が非常に高い。同様の傾向はスイスに在住する外国人労働者についても当てはまる。

次に、越境通勤者がスイスの就業者数に占める地位について検討する。第5図は、スイスにおける就業者数に占める越境通勤労働者の地位をあらわしたものである。ちなみに、2005年における就業者数（第一次産業を除く）は約370万人に達し、越境通勤者数は176,000人（2005年平均）であるの



第3図 スイスにおける越境通勤者数の出発国別推移（1999-2007年）
（スイス統計局資料による）

で、その割合は4.8%である。スイスにおける全就業者の分布は、国土の北半分、つまりアルプスの高位山地以外の地域に集中する傾向にある。第4図で示したように、越境通勤者はスイスの国境地域に流入するため、チューリヒ、ベルン、ルツェルンなど大都市には少なく、全体の就業者数に占める割合も極端に少ない。一方、ジュネーヴ、ティチーノ、バーゼルでは越境通勤者が就業者数の20%



第4図 スイスにおける越境通勤者のカントン別分布の変化 (1999-2007年)

注1) スイスのカントンの略語は次による。ZH: チューリヒ, BE: ベルン, LU: ルツェルン, UR: ウーリ, SZ: シュヴィーツ, OW: オプヴァルテン, NW: ニトヴェルテン, GL: グラールス, ZG: ツーク, FR: フルブル, SO: ソロトウルン, BS: バーゼル・シュタット, BL: バーゼル・ラントシャフト, SH: シャフハウゼン, AR: アッペンツェル・アウサーローデン, AI: アッペンツェル・インナーローデン, SG: ザンクト・ガレン, GR: グラウビュンデン, AG: アールガウ, TG: トゥールガウ, TI: ティチーノ, VD: ヴォー, VS: ヴァレー, NE: ニーシャテル, GE: ジュネーヴ, JU: ジュラ

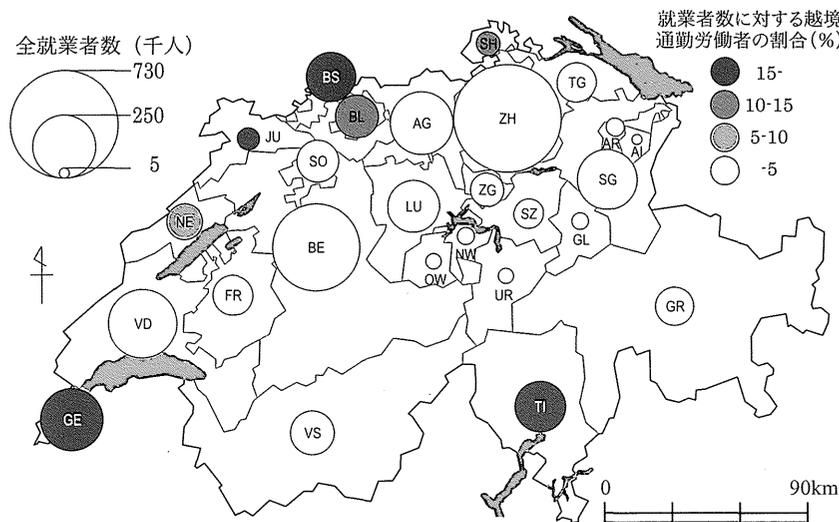
2) 1999年, 2007年ともに第2四半期の数値。(スイス統計局資料による)

前後を占めており、越境通勤者の存在が重要な役割を演じている。

一般に、EUの空間的領域に関する問題のひとつとして、スイスのEU未加盟がある。スイスは、ヨーロッパの中心地域とされるブルーバナナの中で、ドイツからイタリアに至る重要なルート上に位置する。したがって、たとえばEU内の物資の移動にとって重要な位置を占めているのである。しかしながら、スイスは1992年5月にEC加盟申請を行ったものの、未だEUには加盟していない。さらに、2001年のEU加盟の早期交渉開始を求める国民投票も約8割の反対により否決された。一方、スイスは、1960年にEFTA（欧州自由貿易連合）に加盟し、1972年7月にはECと自由貿易協定を締結した。ヨーロッパの経済統合は後にEEA（欧州経済地域）に発展するものの、スイスでは1992年12月の国民投票でEEA加盟協定批准が否決された。しかし、EEAに非加盟による不利益を避けるため、1994年からスイス政府とEUとの間で2者間協定交渉が開始され、EUとの関係強化も模索されてきた。これまでに、第一次協定（2002年6月発効）、第二次協定（2004年12月）が締結されている。また、2005年5月には、シェンゲン協定が国民投票で承認された（協定の実施時期は未定）。

周知の通り、スイスは永世中立国であり、またカントンの権限が強い連邦である。外交に関しては、例外的に連邦がその役割を担ってきた。しかし、1960年以降、バーゼル地域（伊藤、2003b）、ボーデン湖地域、ジュネーブ地域（清水・石田、2007）では国境を越えた地域連携が進んできた。こうした状況下、1999年の憲法改正によって、カントンが一部の外交機能を有することが可能となった。それによって、越境連携の活動は活発化している（飯嶋、2007）。

こうした政治的背景、スイスにおける給与水準の高さ、さらには多言語国家であることが多くの越



第5図 スイスにおける就業者数に占める越境通勤労働者の地位 (2005年)

注1) スイスのカントンの略語は第4図参照。

2) 就業者数は2005年の事業所統計 Betriebszählung による第二次・第三次産業就業者数のみ。

3) 越境通勤者数は2005年第1四半期から第4四半期の平均。

(スイス統計局資料による)

境通勤者を惹き付けている。その結果、フランス語地域ではフランスから（滝波，2004）、イタリア語地域（ティチーノ）ではイタリアから、ドイツ語地域ではドイツやオーストリアからの越境通勤者を多く受け入れている。

III-2 ルクセンブルクにおける越境通勤流動

ルクセンブルクは、越境通勤流動に関して、EU 内部で重要な地位にある。流動のほとんど全ては流入であり、巨大な吸収地域となっている。第1表は、ルクセンブルクへの越境通勤者の推移を示したものである。越境通勤者数は、毎年順調に増加し、2005年には約121,100人である。居住地に注目すると、最大の送り出し地域はフランスであり、その数は2005年で62,000人に達する。これにベルギー（32,200人）、ドイツ（27,000人）が続いている。いずれも、毎年増加傾向を示している。一方、国籍をみると居住地とは若干異なっている。これは、たとえば、フランス在住のイタリア人などによる越境通勤が存在するためである。また、性別では、男性が女性の2倍近いことが特徴的である。

次に、越境通勤者数の地位をルクセンブルク全体の就業者なかでみてみよう。第6図は、形態別給与労働者数の推移を示している。ルクセンブルクにおける全就業者数は増加傾向にあり、2004年には約28万人に達する。このうち、ルクセンブルク人の就業者は約8～9万人にすぎず、また1970年以降、その規模に大きな変化はない。それに対して、ルクセンブルクに在住する外国人の就業者数は年々増加し、ルクセンブルク人のそれに近づく規模になっている。一方、越境通勤者数は急成長し、両者を上回るようになった。越境通勤者数は1980年代半ばまでは2万人以下であったが、その後、急激に増加した。とくに1990年以降の増加が著しく、2000年頃にルクセンブルク人、在住外国人の就業者数を超えて114,400万人に達し、2005年には12万人を超えた（第1表）。

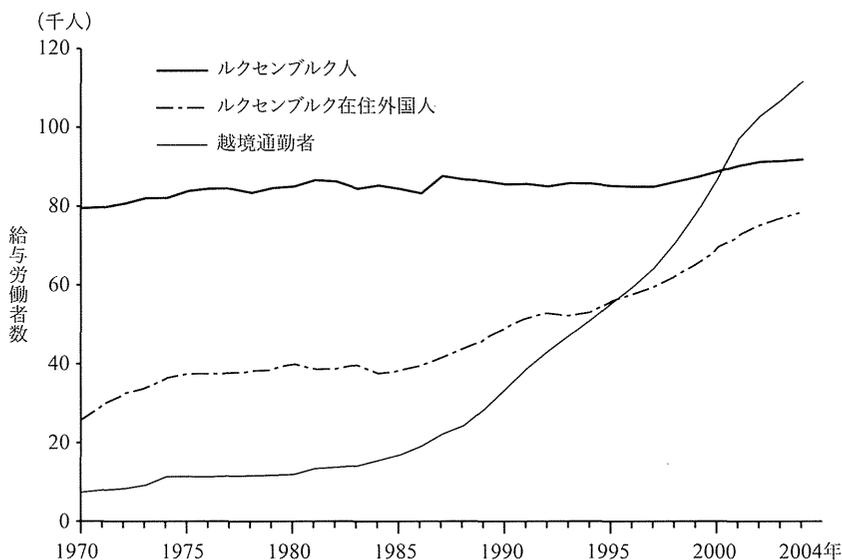
次に、ルクセンブルクにおける越境通勤者の職種に注目する。第7図は、ルクセンブルクにおける就業者の職種について示したものである。これによれば、ルクセンブルク人の場合、公務員の割合が非常に高い。公務員に占めるルクセンブルク人の割合は約90%で、さらにルクセンブルク人の就業

第1表 ルクセンブルクへの越境通勤者数の推移（1974-2005年）

単位：千人

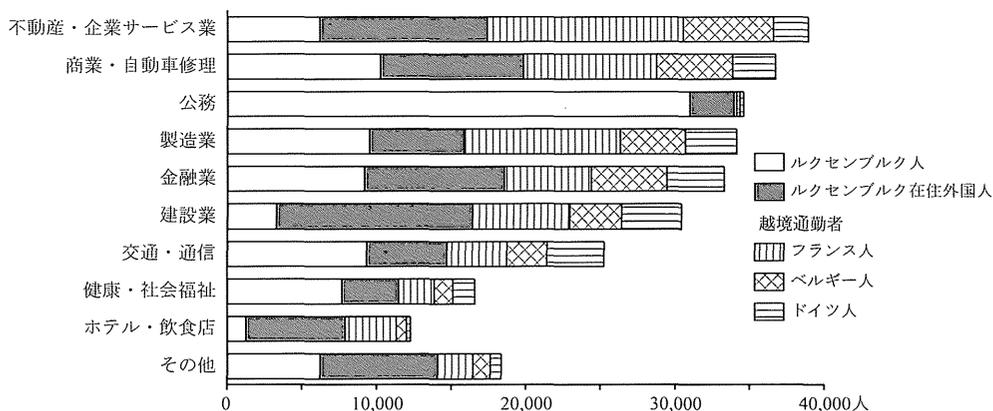
年	総数	居住地			国籍					性別	
		ベルギー	フランス	ドイツ	ベルギー	フランス	ドイツ	イタリア	その他	男性	女性
1974	11.4	5.7	4.4	1.3	5.3	4.1	1.3	0.6	0.1	9.8	1.6
1980	11.9	5.7	4.7	1.5	5.2	4.5	1.5	0.6	0.1	9.7	2.2
1990	35.3	12.3	16.6	6.4	10.8	15.7	6.0	1.1	1.7	24.3	11.0
1995	56.9	17.2	29.5	10.2	15.4	27.3	9.7	1.4	3.1	38.8	18.1
2000	90.3	25.0	48.3	17.0	22.8	45.7	16.1	1.7	4.0	61.2	29.1
2001	100.1	27.5	53.3	19.3	25.0	50.7	18.2	1.9	4.3	67.8	32.3
2002	104.9	28.8	55.5	20.6	26.1	52.9	19.4	1.9	4.6	71.1	33.8
2003	108.8	29.6	56.8	22.4	26.9	54.0	21.0	1.9	4.9	73.9	34.9
2004	114.4	30.8	59.2	24.4	27.9	56.3	22.7	2.0	5.4	77.8	36.6
2005	121.2	32.2	62.0	27.0	29.3	58.9	25.1	2.0	5.9	82.2	39.0

（ルクセンブルク統計局資料による）



第6図 ルクセンブルクにおける形態別給与労働者数の推移 (1970-2004年)

(Allegrezza et al., 2005 による)



第7図 ルクセンブルクにおける給与労働者の職種 (2004年3月)

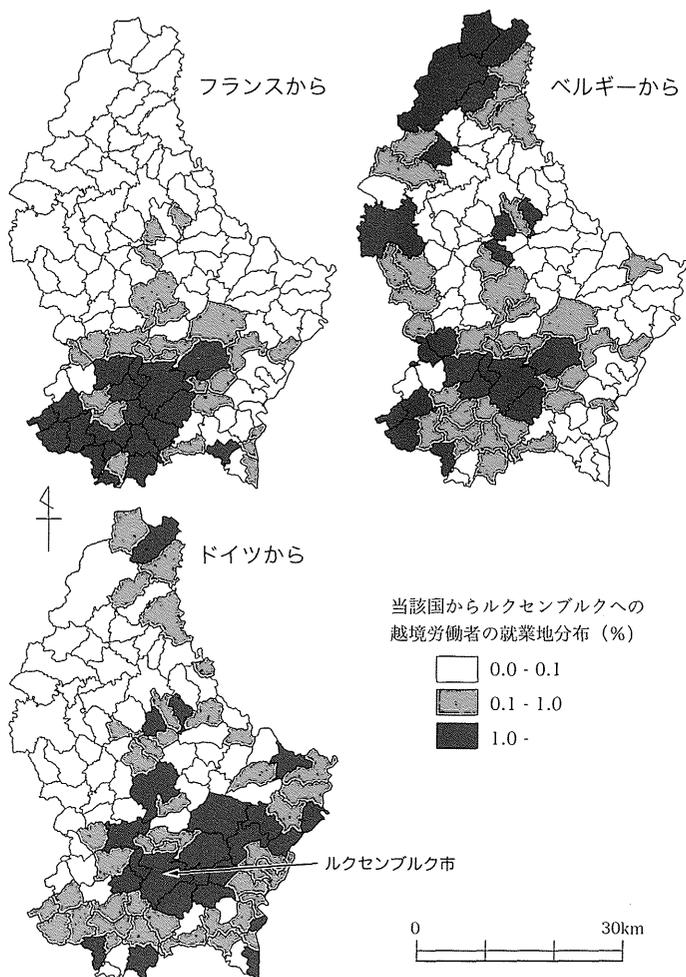
(ルクセンブルク統計局資料による)

者の33%が公務員であることがわかる。一方、越境通勤者はルクセンブルク人に次いでホワイトカラーの割合が高いといえる。とくに不動産関係や小売業が多く、また製造業の割合も高い。逆に、ルクセンブルク在住外国人は、より低賃金の職に就く場合が多い。とくに建設業が卓越する傾向にある。つまり、越境通勤者は、ルクセンブルク人に次いでホワイトカラー系の職種に就く場合が多い。一方、単純労働に関しては、在住外国人が主体であり、越境通勤者は少ない傾向にあるといえる。

最後に、越境通勤者の就業地について述べる。第8図によると、一般に首都ルクセンブルク市とその周辺地域に集中している。しかし、越境通勤者の居住地からの近接性も就業地に大きな影響を与え

ている。すなわち、ロレーヌからの越境通勤者の場合、フランスとルクセンブルクの国境付近を就業地とする通勤者が多い。またドイツからの場合にはルクセンブルク東部に、ベルギーからの場合、ルクセンブルク西部や北部での就業者が多くみられる。

このように越境通勤者を大量に吸収するルクセンブルクであるが、その最大の要因はルクセンブルクを中心性の高さである（呉羽，2003）。ルクセンブルクにおける1人あたりのGDPは約80,000米ドルで（2005年，IMF）、世界最高レベルにある。また、2007年には10万米ドルを超えることが予想されている。その結果、平均賃金がかなり高い。さらに多くの国際機関が存在すること、工業だけでなく金融・サービスを中心とした第三次産業に特化することといった都市機能が著しく大きい。国際機関としては、EUの諸機関の集中がみられる。すなわち、欧州裁判所、EU会計監査院、欧州議会事務局、EU投資銀行、欧州委員会の部門の一部（たとえばEU統計局など）の立地がみられる。



第8図 ルクセンブルクにおける越境通勤者の就業地（2004年）

注：単位地区はゲマインデ。

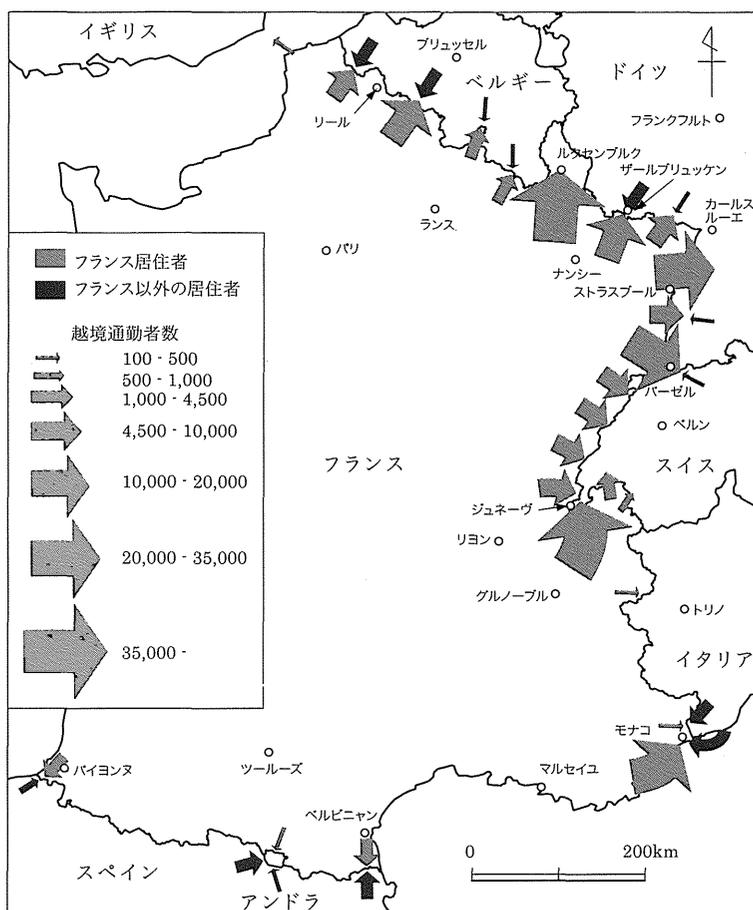
（Wille und Ohnesorg, 2005 による）

また産業基盤に注目すると、従業員500人以上の企業はルクセンブルク国内に38(2000年)あり、その従業員数の合計は5万人に達する。こうした大企業のうち半数は工業が占める。また銀行部門全体でも1万人弱の従業員数が存在する。また、ルクセンブルクの言語はドイツ語の方言であるルクセンブルク語であるが、ドイツ語とフランス語も公用語であり、これらの複数言語、とくにロマンス系のフランス語とゲルマン系のドイツ語が通じる文化環境の影響も大きい。

IV 発生地域からみた越境通勤流動

IV-1 フランスにおける越境通勤流動

第1図で示したように、フランスは最も多くの越境通勤者を送り出している。通勤流動の主要な吸収先は、上述したスイスとルクセンブルクである。これについてより詳細にみていこう。第9図は、フランス国境から隣接国への越境通勤者数(2005年)をあらわしたものである。フランスと他国との国境のうち、海洋、アルプスとピレネーの山脈といった自然障壁の存在を除いたほとんどの地域で、



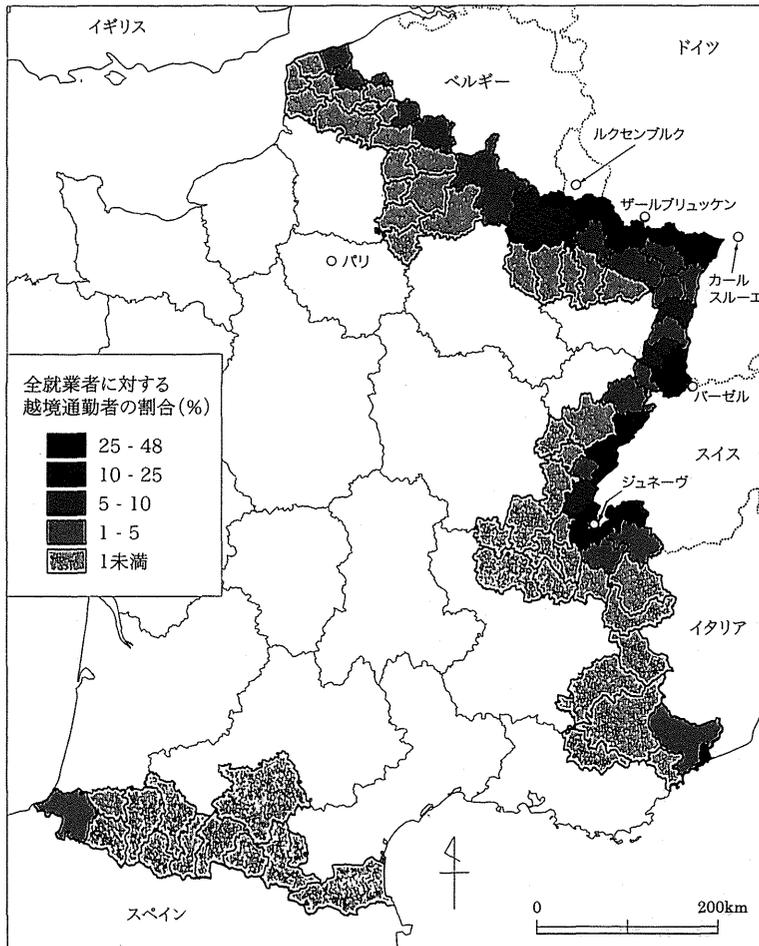
第9図 フランスにおける越境通勤者数の分布(2005年)

(MOT : Mission Opérationnelle Transfrontalière 資料による)

越境通勤者がみられる。最も多いのはルクセンブルクへの越境通勤者で、60,000人を超えている（第1表）。次いでスイスのジュネーヴへの流動で、45,000人に達する。さらにモナコやベルギーへの通勤者も多い。また、リールを中心としたノール・パドカレ地域でも流動が多い（村山，2003）。

これらの流動は同じフランス語圏への通勤という点で共通するが、ドイツからスイスのドイツ語圏にかけての地域での越境通勤者数も多く存在する。これは、フランス語の通じないドイツの、ザールブリュッケン、カールスルーエ、フライブルク、バーゼルへの流動が主体である。これが、フランス北東部において、他の地域の越境通勤流動と異なる特徴である（手塚，2003）。フランスからザールラントへの越境通勤者に注目すると、製造業など非熟練部門に就業する人が多い（呉羽，2003）。

フランス国内の国境地域において、越境通勤者はどの程度の割合になるのだろうか。第10図は国境地域における全就業者に対する越境通勤者の割合を地区別にみたものである（1999年）。一般的には、国境に接する地区ほどこの割合が高くなっている。つまり、越境通勤者は国境線の近くに偏在



第10図 フランスの国境地域における越境通勤者数の割合（1999年）

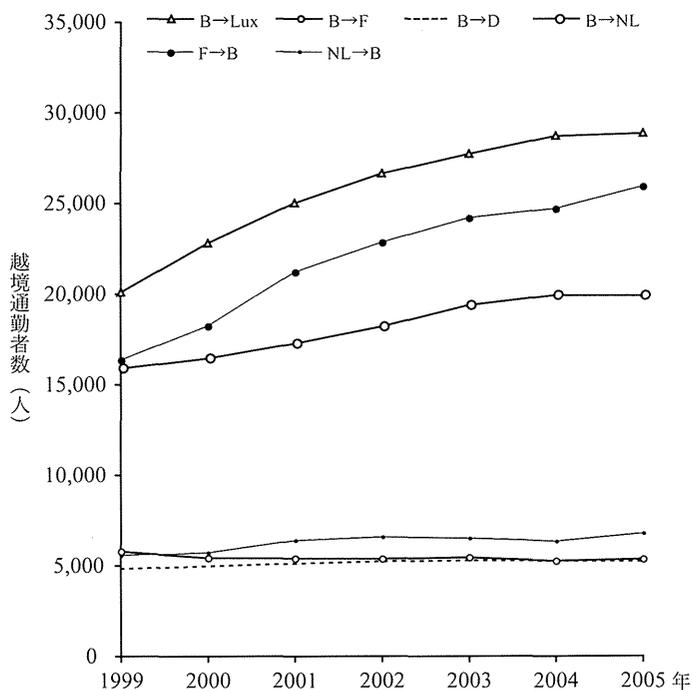
(MOT : Mission Opérationnelle Transfrontalière 資料による)

するのである（手塚，2003）。とくに割合が高い地域は、ルクセンブルク国境からジュネーヴまで連続的に分布している。これらの地域から日常的に越境通勤流動が発生している。さらに、フランスにおける地価の安さを反映して、フランスに移住するドイツ人やスイス人も増加している（Ramm, 1999；Michna, 2002）。彼らは、フランスに居住しながら、ドイツやスイスに通勤している。

フランスの場合、中央集権の性格が強く、国境地域は辺境として性格付けられてきた。さらに、ノール・パドカレ地域からロレーヌ地域にかけては、石炭産業の斜陽化とともに産業衰退地域にもなっている。また、隣接国での給与水準の高さが、越境通勤を促進していると考えられる。

IV-2 ベルギーにおける越境通勤流動

ベルギーにおける越境通勤者は、2005年には、出入国あわせて約93,000人であった。1999年には約70,000人であり、それ以降は毎年増加傾向にある。第11図は、方向別に越境通勤者数の推移をみたものである。これによると、ルクセンブルクへの出国、フランスからの入国、オランダへの出国が大多数を占めており、それらはいずれも増加傾向にある。2005年時点では、それぞれ約29,000人、26,000人、20,000人に達している。一方、オランダからの入国、フランスへの出国、ドイツへの出国は、どれも5,000人規模で近年安定している。ちなみに、ドイツおよびルクセンブルクからの入国数は極端に少なく、前者が800人前後、後者は400人前後で推移している。越境通勤者流動のバランス



第11図 ベルギーにおける越境通勤者数の推移（1999-2005年）

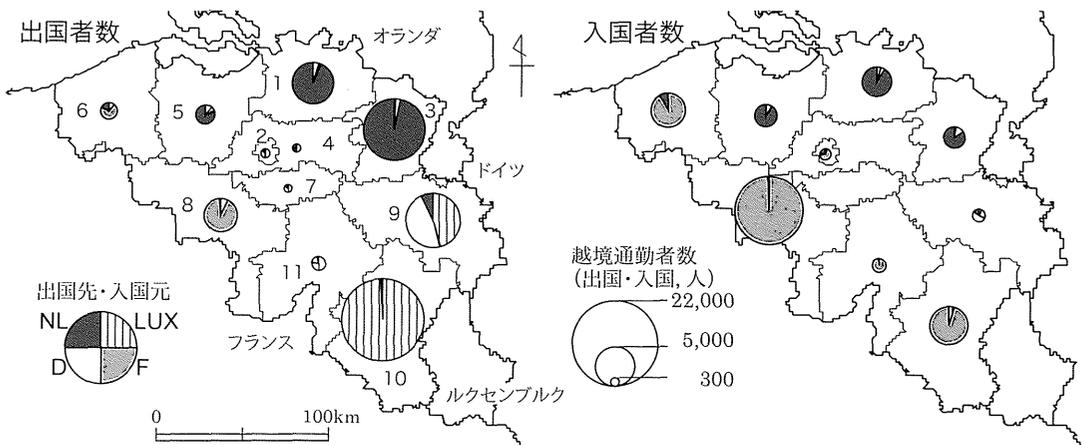
注：ドイツおよびルクセンブルクからの入国数は極端に少ないため表示していない。
（ベルギー統計局資料による）

(出国者数マイナス入国者数)で考えると、全体では約 25,000 人のマイナスとなる。とくに、ルクセンブルクとの関係では 28,000 人以上のマイナスである。

ベルギーの州別に、越境通勤者の分布をみると(第 12 図)、国境に接する県で多くの越境通勤者がみられる。ベルギー人による出国ではルクセンブルクへ向かう通勤者が最も多いが、その発地は近接するリュクサンブール州で約 22,000 人と最も多い。リュクサンブール州では越境通勤者の 99%がルクセンブルクで就業している。一方、リエージュ州からルクセンブルクへの通勤者も多く、約 4,500 人達する。ただしリエージュ州ではドイツに向かう越境通勤者数が、ルクセンブルクの場合を若干上回っている。次に、ベルギー北部の諸州ではオランダへの越境通勤者が目立つ。リンブルフ州ではオランダへの通勤者数が 12,000 人に達している。その西隣のアントウェルペン州でも 5,000 人強の通勤者がオランダへと向かっている。最後に、国土の南西部からはフランスへの越境通勤者がみられる。その規模は 5,000 人を超え、ドイツへの越境通勤者よりもわずかに多い。エノー州からの出国が目立つ。

入国者に注目すると、国土の北部ではオランダから、南部ではフランスからの越境通勤者がほとんどを占める。いずれも、国境を有する州に集中している。最も多いのは、エノー州におけるフランスからの越境通勤者で、約 15,000 人に達している。

以上のような越境通勤者の地域的特徴をまとめると、まず隣接諸国への近接性が指摘できる。とくにベルギー南東部のリュクサンブール州からルクセンブルクへの流出が顕著にみられる。さらに指摘できることは、言語環境の影響である。ベルギーは北部のフレマン語(オランダ語)圏(ヘレンデレン地域)と、南部のフランス語圏(ワロン地域)とに二分される。北部では言語が共通であるオランダへ越境通勤者が多い。たとえば、オランダのマーストリヒトへの越境通勤、南部ではフランスの語



第 12 図 ベルギーにおける州別越境通勤者の分布 (2005 年)

注：数字は州名を示す。1：アントウェルペン Antwerpen、2：ブリュッセル Brussels、3：リンブルフ Limburg、4：フラームス・ブラバント Vlaams Brabant、5：東フランドレン Oost-Vlaanderen、6：西フランドレン West-Vlaanderen、7：ブラバン・ワロン Brabant wallon、8：エノー Hainaut、9：リエージュ Liège、10：リュクサンブール Luxembourg、11：ナミュール Namur (ベルギー統計局資料による)

通じるルクセンブルクへの越境通勤，さらにフランスからの越境通勤者の流入が卓越するのである。さらに，ドイツ語人口が存在するリエージュ州では，ドイツへの流動がみられる。

V おわりに

本研究の目的は，ヨーロッパとくに EU の内部に位置する国境地域における越境通勤流動の特徴を明らかにすることであった。EU15 か国地域での越境通勤流動，流動の吸収地域であるスイスとルクセンブルク，流動の発生地域であるフランスとベルギーに関する分析の結果は以下のようにまとめられるであろう。

多くの国境地域は，主権国家という枠組みでは，一般に辺境地域としての性格が強かった。しかし，EU 拡大やその過程で生じたシェンゲン協定の進行によって，さまざまな側面で国境は開放されてきた。こうした国境の開放によって，越境通勤者は急激に増加し，国境を越えた通勤圏が形成されている。越境通勤流動がみられる地域はヨーロッパの中央部(ブルーバナナ)に存在する。この傾向は，ヨーロッパの中心地域であるブルーバナナの内部もしくは隣接する地域であるという性格と無関係ではないだろう。リール，ルクセンブルク，ザールブリュッケン，ストラスブール，バーゼル，ジュネーヴという国境都市(手塚，2003)の勢力圏が拡大する構図は，もちろん国境の開放がもたらしたものであろう。しかし，これらの国境都市は，ヨーロッパの中心軸に位置することによって，その後背地域に多大な都市機能を及ぼしているのである。一方で，スイスの EU 非加盟という問題も存在するが，スイス自身も EU により緊密な立場をとりつつある。

越境通勤行動は，国境を挟んだ給与水準の差異，労働市場の差異によって発生する。しかし，フランスが抱える国境地域の経済不振，さらには言語文化も影響を及ぼしている。越境通勤者を大量に吸収するスイスの一部のカントンやルクセンブルクでは，就業構造上，彼らの労働力が不可欠になっている。ただし，越境通勤者の労働国での地位は一般に低いのが実情である。また，越境通勤者は男性に多いこと，それぞれの国や地域の労働市場の特徴に応じて年齢構成に差があることも特徴である。

ヨーロッパ統合の深化とともに，国境が有する障壁機能は低下している。フランスとベルギー，ルクセンブルク，スイスのフランス語圏とでは，共通のフランス語が通じるという点で国境の障壁性はより小さくなっているであろう。一方，フランスとドイツのように言語の全く異なる地域間でも，通勤流動による機能地域の形成がみられるのである。その一方で，国家という政治地域が存在し，そこでの独自の政策が存在する以上，国境はある程度の政治機能を有した存在である。こうした政治地域としての境界に加えて，個々の文化地域としての境界が存在する。もちろんそれぞれが重層する場所もある。こうした，さまざまな境界や国境，もしくはそれによって形成される境界地域や国境地域がどのように異なっているのか，さらにそれがどのように変化するのかについて今後検討する必要があるだろう。

本稿は、平成17～19年度文部省科学研究費補助金（基盤研究B）「ヨーロッパ中軸地帯におけるトランスボーダー都市の空間動態（代表者：手塚 章；課題番号：17401030）」の成果の一部である。現地において、貴重な助言・協力をいただいたボン大学のH. Toepfer教授に深く感謝する次第である。

参考文献

- 飯嶋曜子（2007）：EU統合に伴う国境地域の変化－ユーロリージョンの展開。小林浩二・呉羽正昭編：『EU拡大と新しいヨーロッパ』原書房，115-129。
- 伊藤貴啓（2003a）：ドイツ・オランダ・ベルギー国境地帯における越境地域連携の展開とその構造－Euregio Maas-Rheinを事例として。地理学報告，**96**，1-22。
- 伊藤貴啓（2003b）：バーゼル国境地域における越境地域連携の展開とその構造。地理学報告，**97**，22-46。
- 浮田典良（1985）：オーストリア・スイス国境がその両側の地域に与える影響。細井淳志郎先生退官記念論文集出版事業会編：『地域をめぐる自然と人間の接点』同会，55-67。
- 浮田典良（1986）：国境通過旅客交通の地域性－西ドイツとその隣接諸国との国境における－。水津一朗先生退官記念事業会編：『人文地理学の視園』大明堂，453-464。
- 浮田典良（1994）：ドイツの国境。地理学評論，**67A**，1-13。
- 呉羽正昭（2003）：Saar-Lor-Lux国境地域における人口流動。人文地理学研究，**27**，155-170。
- 清水耕一・石田聡子（2007）：スイス国境地域における越境地域間協力。若森章孝・八木紀一郎・清水耕一・長尾伸一編：『EU経済統合の地域的次元－クロスボーダー・コーペレーションの最前線－』ミネルヴァ書房（京都），105-125。
- 滝波章弘（2004）：ジュヌボア・サボワイヤール地域にみられる国境の透過性－その過去、現在、表象－。人文科学研究（高知大学），**11**，43-72。
- 鶴巻泉子（2007）：越境労働と国民国家－アルザス地域の「フロンタリエ」から見たEU統合問題。宮島喬・若松邦弘・小森宏美編：『地域のヨーロッパ－多層化・再編・再生』人文書院（京都），273-397。
- 手塚 章（2003）：ヨーロッパ中軸国境地帯における空間組織の変容－アルザス・ロレーヌ地方を中心として。人文地理学研究，**27**，33-47。
- ベスラー著，手塚 章訳（1988）：『政治地理学入門』古今書院。Boesler, K.-A. (1983) : *Politische Geographie*. Teubner, Stuttgart.
- 村山祐司（2003）：リール大都市圏における構造変化の空間的側面。高橋伸夫・手塚 章・村山祐司・ジャンロペール＝ピット編：『EU統合下におけるフランスの地方中心都市－リヨン・リール・トゥールーズ』古今書院，211-229。
- 若森章孝・八木紀一郎・清水耕一・長尾伸一編（2007）：『EU経済統合の地域的次元－クロスボーダー・コーペレーションの最前線－』ミネルヴァ書房（京都）。
- Allegrezza, S., Brosius, J., Gerber, P., Hausman, P., Langers, J, Schuller, G. and Zanardelli, M (2005) : *Les salariés frontaliers dans l'économie luxembourgeoise*. Statec, Luxembourg.
- Hitzelsberger, F., Reuter, J. and Steinle, W. (2001) : *Scientific report on the mobility of cross-border workers within the EEA*. MKW Wirtschaftsforschung, Munich.
- Michna, R. (2002) : *Deutsche Zuzügler im südlichen Elsass: Probleme der Europäisierung des Immobilienmarktes. Regio Basiliensis*, **43**, 125-137.
- Mohr, B. (1982) : *Elsässische Grenzgänger in der Region südlicher Oberrhein*. IHK- Südlicher Oberrhein, Freiburg i. Br.
- Mohr, B. (1986) : *Deutsche Grenzgänger in der Nordwestschweiz: Pendelverflechtungen am Hochrhein*. Helbing und Lichtenhahn, Basel. (=Schriften der Regio (Regio Basiliensis), Nr.9.1) .
- Mohr, B. (2000) : *Grenzgängerverflechtungen in der Regio TriRhena: Entwicklungen und Strukturen. Regio Basiliensis*, **41**, 27-37.
- Ramm, M. (1999) : *Saarländer im grenznahen Lothringen. Geographische Rundschau*, **51**, 110-115.
- Schulz, C. und Dörrenbacher, H.R. (2005) : *Grenzraum Saarland-Lothringen: Vom Montandreieck zur Automobilregion? Geographische Rundschau*, **57** (12), 20-26.
- Wille, C. und Ohnesorg, S. (2005) : *Grenzgänger und grenzüberschreitender Arbeitsmarkt in der Großregion, vorläufige Fassung*. Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle, Saarbrücken.

The Mobility of Cross-border Commuters on the Border Regions in the EU

KUREHA Masaaki

The purpose of this study is to examine the mobility of cross-border commuters on the border regions within the inner parts of the EU. The number of Cross-border Commuters is increasing based on the policy by the EU, the Schengen Agreement, and various attempts by cross-border cooperation. Most of cross-border commuters exist in the European Megalopolis ranging from Luxembourg to Geneva. In this Megalopolis, the main destination of the commutation is Switzerland and Luxembourg, where commuters can obtain relative high wage. France represents the main original region of the flow. French commuters go to Switzerland, Luxembourg or Germany every day to work there. The flow of cross-border commuters is mainly based on the economic difference between original regions and destinations. Linguistic environment also plays an important role to push the cross-border commuting in the French speaking regions. The enlargement of the cross-border commutation promotes to form of a new functional region which node locates in a border city.

Key words: EU, border region, cross-border commuter, border city, European Megalopolis