

EU 統合下におけるリール大都市圏の構造変容

高橋伸夫・手塚章

- | | |
|------------------------------|----------------------------|
| I はじめに | III-3 ノール・パドカレ地域における都市システム |
| II リール大都市圏の地域的変容 | III-4 大学生の入学圏 |
| II-1 人口動態と人口構成 | IV EU 統合とリール大都市圏 |
| II-2 産業の変遷過程 | IV-1 位置的環境条件の変化 |
| III ノール・パドカレ地域におけるリール大都市圏の役割 | IV-2 「ユーロシティ」整備事業の展開 |
| III-1 5つの地域区分 | IV-3 国際的連携の進展 |
| III-2 地域的都市システム | V むすび |

キーワード：リール，EU，国境，大都市圏，都市システム

I はじめに

リール大都市圏は、フランスに存在する大都市圏のなかで、きわめて特異な性格をもっている。その最大の特性は、連担する市街地がフランス・ベルギー間の国境をこえて、ベルギー側にまで延びていることである。国境付近に位置し、その影響圏が隣国までおよぶストラスブールのような例はあるものの、市街地そのものが国境をまたいで切れ目なく連担する大都市はリールだけである。リール大都市圏の成長と空間構造は国境の存在と密接に関連しており、リール大都市圏は、しばしば国境の西側のみに展開する「180度の大都市圏」と呼ばれてきた。

第2の特性は、フランスの他の大都市圏にみられるような中心核の卓越性が希薄なことである。リール大都市圏の中心核は、20世紀を通じてリール・ルーベ・ツールコアン の3都市からなり、リール市の卓越性はそれほど明確ではなかった。むしろ、これらの3都市がライバル的な関係にあったとさえいえる。さらに、リール市の南方20~40キロメートルには、かつての北フランス炭田がほぼ東西に連なり、バランシエンヌ・ドゥーエ・ランス・ベチューンなどの中規模都市が列状に点在している。人口が高密度に分布する旧炭田地域は、影響圏という観点で広義のリール大都市圏に含まれようが、従来それほどリール市と機能的に結びついていたわけではなかった。一つにはリール中心核の求心力が比較的弱体であったし、また、炭田地帯の諸都市がかなり自立的な性格をもっていたからである。すなわち、リール大都市圏はフランスにはめずらしく多極分散的な空間構造を示している。

第3の特性は、リールの関係位置にみられる。これには2つの側面がある。一つはフランス国内のスケールで、他の地方主要都市にくらべた場合、リールのパリに対する近接性が非常に高いことである。その結果、パリの影響力に押されて、リール大都市圏の範囲がリヨンやトゥールーズなどよりも空間的に限定されている。関係位置のもう一つの特性は、リールがヨーロッパの中核地域に位置して

いることである。ロンドン・パリ・ルール・ラントシュタット（オランダ中央部の都市群）というヨーロッパ有数の大都市地域は、いずれもルールからほぼ等距離（200～300キロメートル）に位置している。また、ヨーロッパ連合（EU）の実質的な首都であるブリュッセルとは、たかだか100キロメートルしか離れていない。したがって、フランスという国スケールでみられる周辺性と、ヨーロッパ全体のスケールでみられる中心性が、ルールでは他にないほど明確に共存している。

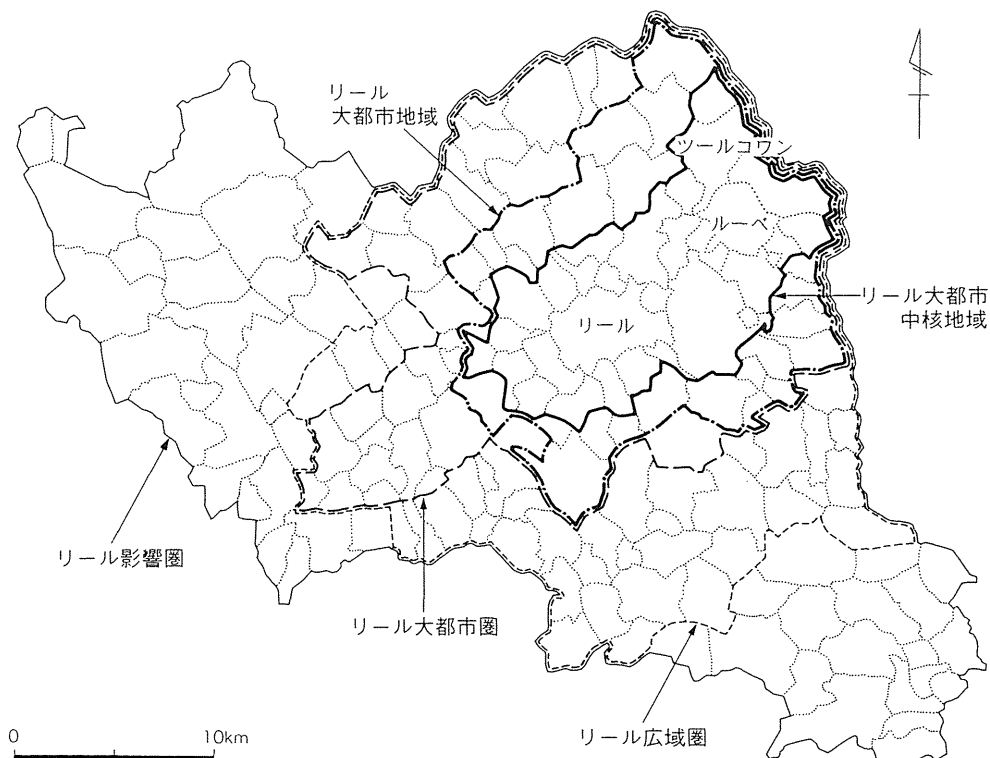
本稿では、近年におけるルール大都市圏の構造変容を、これらの地理的特性と関連づけながら考察することにした。EUの統合化プロセスは、国際経済におけるグローバル化の進展と相まって、近年のルール大都市圏に大きなインパクトを与えてきたが、上で指摘した3つの特性はEU統合の進展によって、どれも従来とは全く異なる状況に直面せざるをえなかった。国境機能の低下にともなう空間組織の再編成の問題、炭坑の閉鎖や斜陽産業の衰退にともなう産業転換と地域整備の問題、ヨーロッパ・スケールでの中心性を活用するために必要なインフラストラクチャー整備と魅力的な中心核形成の問題などは、1980年代から熱心に取り組まれてきたが、決して解決済みというわけではなく、現在もおお構造転換は未完成というべきであろう。しかし、構造変化がすでに進みつつあることも事実であり、変化の方向性は明確にみてとれるように思われる。

前述したように、ルール大都市圏の空間構造は単純でなく、捉えがたい点にこそ特徴がある。そこで、本論に入る前に、ルール大都市圏を把握する空間的な枠組みについて用語と概念の整理をしておきたい。

第1図は、ルール大都市圏にかかわる多様な空間単元を示したものである。フランスの場合、最小の単位地域はつねにコミューンであり、すべての空間単元はコミューンの集合体として表される。ルール市、ルーベ市、ツールコアン市は、ルール大都市圏の中心核を形成するコミューンであり、1999年に実施された国勢調査によれば、人口はそれぞれ182,228、95,629、93,386である。図に示したいくつかの範囲は複数のコミューンが合わさったもので、自治体的性格をもつものから計画策定のための区域、さらには統計区域など多様である。これらには、それぞれ特有なフランス語の呼称が与えられているが、その内容を考慮して以下では次のような日本語表現を対応させた。

- (1) リール大都市中核地域 (Cœur de l'agglomération)
- (2) リール大都市地域 (Agglomération de Lille)
- (3) リール大都市圏 (Lille Métropole)
- (4) リール広域圏 (Arrondissement de Lille)
- (5) リール影響圏 (Aire d'influence résidentielle)

これらのうち、地域単元として頻繁に用いられるのが、(2)(3)(4)の3つである。「ルール大都市地域」は、連担市街地が関与するコミューンの集合体であり、国勢調査のたびごとに設定される。市街地が隣接コミューンに拡大すれば、そのコミューンは新たに大都市地域に編入されるわけである。フランス革命以降、コミューンの合併がほとんど行われてこなかったフランスでは、ほぼ全ての大都市が元来のコミューン領域をこえて市街地を膨張させている。「大都市地域」は、このようなフランスの実状を考慮して、実質的な都市人口を把握するために設定された統計地域である。



第1図 リール大都市圏：多様な地域設定

これに対して「リール大都市圏」は、複数コミューンからなる大都市を一元的に管理・運営するために設けられたコミューン連合体である。1968年に創設された「リール大都市圏」は86のコミューンから構成され、公共交通機関（バス、地下鉄など）の整備・運営をはじめとして、広域的な行政サービスに大きな役割をはたしている。ちなみに、「リール大都市圏」のフランス語名称は長らく la Communauté Urbaine de Lille (略称 CUDL) であったが、近年になって Lille Métropole に改称した。

「リール広域圏」は、フランスの行政地域区分では県の下位に位置する郡 (arrondissement) の領域である。125のコミューンから構成され、大都市圏整備計画 (マスタープラン；SDAU) は「リール広域圏」を対象領域として策定される。

これら3種類の区域は、理念としてのリール大都市圏を、いわば操作的に確定する3通りの仕方といえる。他にも「リール影響圏」など、何種類かの区域設定が存在するものの、通常よく用いられるのは上記3区域である。以下の記述でも、統計数値入手の便宜上、これら3区域の数値が場合に応じて使い分けられることになる。

また、広い意味でのリール大都市圏としては、バラシエンヌからベチューンに延びる旧炭田地域を含めて考えることができる。マイカーの普及と高速道路網の整備にともなって、これら旧炭田地域とリール大都市地域との結びつきは強まる一方である。そこで、以下の記述においては、リール大都市圏の広域的な展開をとらえるために、ノール県とノール・パドカレ地域という2つの地域単元を適

宜使用することとした。

他方、市街地が国境をこえてベルギー側に延びるリール大都市圏の特性を考慮すると、フランス国内に限定したこのような区域設定がきわめて不十分なことはいうまでもない。本来ならば、国境をまたいで広がる大都市圏を一元的にとらえるような区域設定を行って、その枠組みでリール大都市圏の地域構造を論じるべきであろう。しかし、現実には国境が行政をはじめとする諸制度の分割線になっており、統計数値の入手の点からも、そのような一体的取り扱いは非常に困難である。当面は、フランス側に限定された考察を中心にとし、「国境をまたいだ大都市圏」についての考察は、Ⅳ－3節「国際的連携の進展」に止めることにする。

Ⅱ リール大都市圏の地域的変容

Ⅱ－1 人口動態と人口構成

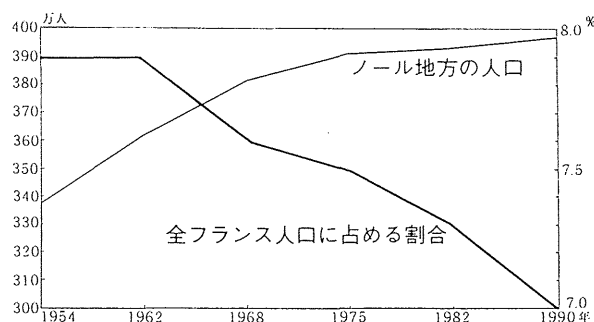
1) 人口増加と人口停滞

ノール・パドカレ地域の面積は、フランス国土の2%にすぎないほどに狭いが、そこに399.5万(1995年)の人口が分布し、その値は全フランス人口の7%に相当する。当地域は、フランスの中でもパリ市を中心としたイル・ド・フランス地域に次ぐ人口高密度地域である。その値(322人/km²)は、フランス全体の人口密度の約3倍に達する。北フランスからベルギーにかけては、ヨーロッパの中でも人口高密度地帯であり、リール市から150キロ圏内には、人口800万の集積がある。ここでは、リール大都市圏が展開するノール・パドカレ地域の人口について概観する。ノール・パドカレ地域においては、リール大都市圏の動向が本地域の将来の指針に大きく関わっている。

人口高密度地帯は中世からすでに形成され、100人/km²の水準を長い間保持していた。当然、諸産業の発達で人口増加を喚起し、当地域では1801年から1911年までに全人口は127万から300万に増加し、1世紀余りの間に2.4倍に及んだ。ちなみに、上記の期間にはフランス全体の人口は、1.5倍の増加にとどまった。とくに、1906年から1911年の5年間に、本地域は全フランスの人口増加の3分の1を担うほどの人口成長を示した。

しかし、第一次世界大戦後から現在に至るまで人口増加の速度は一様ではなく、1968年までの増加は顕著であったが、その時点を過ぎると人口の伸びは著しく鈍化した(第2図)。また、第1表が示すように、ノール・パドカレ地域が、従来、そして現在も人口増加を続けうる要因は、自然増加によるものであり、他方、社会増加は年々マイナスの値を高めている。

リール大都市圏の中核には、リール市が位置する。その人口は、1975年に189,650、1982年に168,524、1990年に172,149であり、人口減少の傾向を呈示し、大都市圏内の都心部の空洞化が進んでいる。このリール市を囲んで、上でもすでに述べたように、現地では5つの範囲が定められている。これらのうち、リール大都市圏は面積が644km²、人口が106.7万であり、リール広域圏は面積が879km²、人口が115.2万である。これらの人口の値は、前者の場合、ノール・パドカレ地域の26.7%、後者の範囲では28.8%に達する。そのため、リール大都市圏はノール・パドカレ地域の3割弱の人口を擁していることになる。



第2図 ノール・パドカレ地域の人口変化
(INSEE 資料による)。

第1表 ノール・パドカレ地域の人口変動

	社会増加	自然増加	人口増加	年変化率 (%)			
				社会増加	自然増加	人口増加	フランス全体
1954-62年	- 1.98万人	28.14万人	26.21万人	-0.07	1.01	0.94	1.00
62-68	- 4.84	20.41	15.57	-0.21	0.91	0.70	1.12
68-75	-11.94	21.56	9.62	-0.44	0.80	0.36	0.83
75-82	-14.66	16.60	1.94	-0.53	0.60	0.07	0.46
82-90	-17.10	20.32	3.22	-0.54	0.64	0.10	0.51

(INSEE の資料による)。

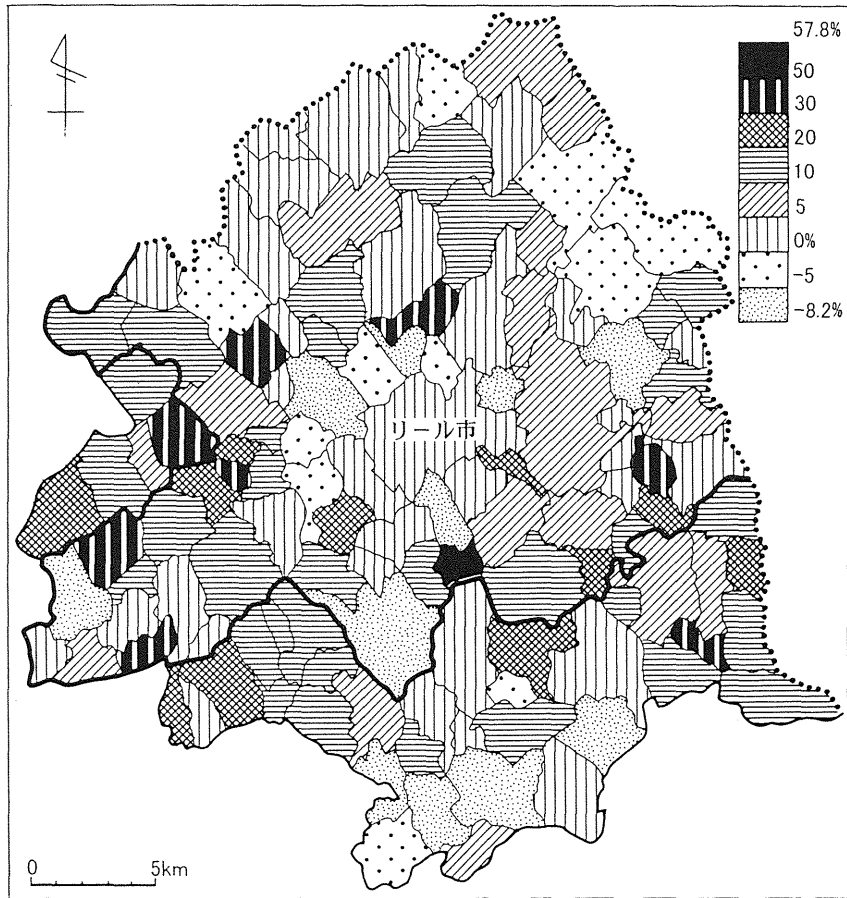
1968年以降、リール広域圏の人口増加は停滞期に入った。1968年から1975年までの間に、人口はわずかに45,123増加したにとどまった。1970年代初頭に発表された大都市圏整備計画書によると、1990年には147万に達すると予測されたが、実際には、1982年に112.6万、1990年には115.2万にとどまり、計画人口と現実とに大きな乖離が生じた。

第3図が表示しているように、コミューンごとの1982～90年までの人口増加の地域的様相は、リールでは微増をし、ルーベとツールコワンの旧市街地では減少をした。一方、リール市の南東部から南西部、さらには北部の一部では人口増加が見られ、郊外化が進展した。このような大都市圏内での郊外化は、フランスの中ではリールとリヨンで際だっている。

また、当地の出生率の低下が、他のフランス諸地域と同様に、徐々に進んでいる。すなわち1962～68年には20‰、1982年以降は17.7‰であったが、フランスの他の大都市圏の低下傾向に比べると、いまだ高率である。一方、死亡率の低下もゆるやかに進行している。すなわち、1982年から90年まで9‰であった。その結果、リール大都市圏は自然増加率が相対的に高まりつつある。上記の状況から、リール大都市圏の自然増加率は、1982年には6.75‰、1990年には21.6‰に達している。人口構成が若年層に相対的に集中していることや、出生率が依然として維持されていることは、地域の発展にとって好条件である。

2) 外国人の人口動態

リール大都市圏は国境に位置し、しかも鉱工業化が急激に進展したために、外国人の流入が顕著な

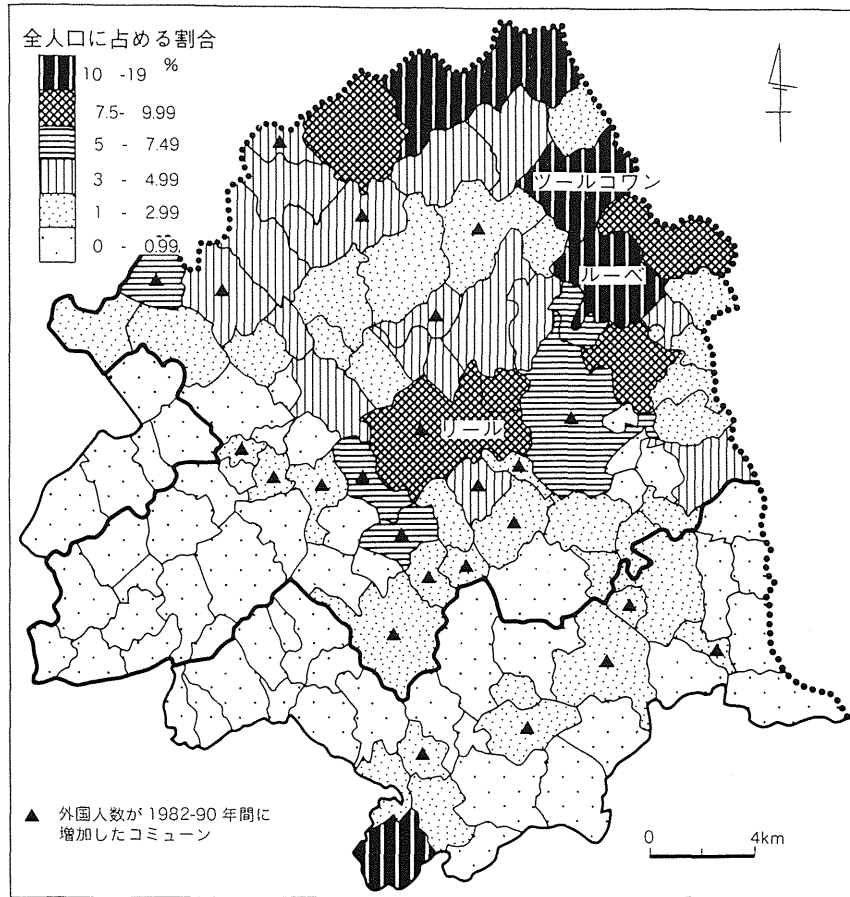


第3図 リール広域圏の人口変化（1982-90年）
 (Bruyelle, 1991による).

現象であった。外国人の流入を大別すると、三つの時期が認められる。まず最初に、19世紀から1914年までは、フラマン系ベルギー人の流入であり、ベルギーに居住して通勤する人びとも存在した。第二期は、1920年代のポーランド人の移民であり、彼らは炭鉱夫として就業することが多かった。なお1920年代から45年にかけては、ポルトガル、スペインそしてイタリアからの少数の流入者もあった。第三期は、第二次世界大戦後の外国人の到来であった。マグレブ諸国の労働者が大半であり、就中、モロッコ人は炭鉱に、アルジェリア人は繊維産業に従事した。

1982年に、リール広域圏内に80,816人の外国人が居住し、彼らは全人口の8.6%に相当した。しかし、1990年以降、外国人居住者数はわずかずつ減少し、71,156人になり、総人口の7.4%を占めるにすぎない。この間の減少は、帰化したり、死去あるいは転出によるものであった。

リール広域圏内には、外国人労働者の居住分布に著しい地域的差異が存在する。第4図が示すように、外国人の比率は全体として北部に高く、南部に低い。ルーベ市とツールコワン市を中心とする北東部セクターには、1982年に広域圏内の全外国人の54%が集まっていた。前述のように、1990年以降、外国人数は減少しつつあるが、ルーベとツールコワンの両市を合わせると、1990年現在、広域圏



第4図 リール広域圏における外国人の居住分布（1990年）
 (Bruyelle, 1991による)。

内に居住する外国人の38.4%が集まっている。

リール市は、1990年には、16,300人の外国人を受け入れて、その数は全人口の9.5%に達する。同市への諸機能の集積により、外国人の絶対数は増え続けている。一般に低所得者層の外国人の流入は、古い市街地の老朽化した地区における低家賃の住宅に向けられる。あるいは低家賃の社会住宅群に外国人が流入し、結果として、セグリゲーションが進む。リール市の場合、マグレブ人のゲッターの出現がとくに問題を生起させている。移民の第二世代に至るようになって、彼らを現地に同化させるか、あるいは国外退去を迫るか、経済不況下で市当局はジレンマに直面している。ちなみに、国境沿いでのベルギー人の移民と、逆にフランス人のベルギーへの移民に関しては、同化という問題は従来生じてこなかった。

リール大都市域の外国人のうち、51%はマグレブ諸国からの流入であり、彼らのうち3分の2はアルジェリア人である。アルジェリア人の特性は、男性率が55.6%（1990年）と高く、フランス全人口の48.1%と比較すると著しく異なる。加えて、彼らの19歳以下の人口の割合も高い。フランスの場合、労働組合が一般的に強固であるために、経済不況期には既存の労働者を解雇することなく、若年層を新規に雇用することを避ける傾向があり、若年層の失業率が高い。上記のような外国人の人口特

性と未熟練労働者の高比率が主要な原因となって、外国人の失業率が高い。フランス全土の中でもノール・パドカレ地域は高い失業率に悩んでいる。とくにリール大都市圏では、外国人の失業率はフランス人のそれのおよそ2倍に達している。

移民の第二世代を迎えて、住宅・雇用をはじめとした外国人問題は深刻であり、とくに外国人の集中地区に対する施策が重要視されている。

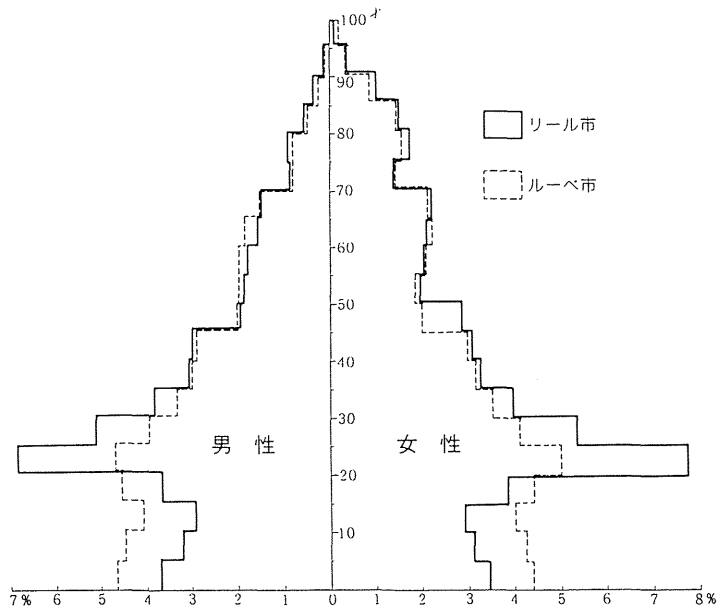
3) 人口構成

リール大都市圏は、フランスの大都市圏の中では、人口構成からみて最も若いといえよう。すなわち、0～19歳層の人口が多く、60歳以上層の割合が相対的に低い。しかし、出生率の低下と若年層の流出は、1968年以降、20～39歳層の増大をもたらして、人口の高齢化が進みつつある。リール大都市圏の中核であるリール市では高齢化が進み、郊外ではそれに比較して若年層が卓越し、その様相は他の大都市と類似している。ただし、大都市圏の外縁部の小都市や農村部では、高齢者が多くなっている。

前述のように、若年層が多数を占め、それに対して高齢者が少数であることは、第5図にみられるように人口ピラミッドの形状を細長いものにしてしている。ただし、リール市では20～30歳層が多数を占めている。この層に対する雇用機会が多いことや大学の立地によって、人口流出があるものの、流入がまさっている。この傾向は、リール市の東側に隣接するニュータウンのヴィルヌーヴ・ダスクでより顕著である。

4) 最近の人口動態

1999年4月に人口センサスの調査が行われる以前には、ノール・パドカレ地域の人口は400万を越えると予測されていた。しかし、それは実現できずに、第2表のごとく、最新の人口は3,990,167にと



第5図 リール市とルーベ市における人口構成 (1990年)

(INSEEの資料による)。

どまった。当地域における近年の人口増加は、きわめてわずかである。上記の3,990,167は、1990年の調査に比べると、わずかに25,000人増えたにとどまった。すなわち、1万人あたりわずかに7人増えたにすぎない。この値は、全国平均値が35人であるため、5分の1に相当する。

ノール・パドカレ地域に位置する2つの県は、同様な人口増加傾向を示し、1980年代には、パドカレ県は1990年代の人口増加の3倍に達していた。わずかな人口増加にとどまった理由は、両県とも出生率の著しい低下によるものである。出生者数は、1990年の6万から毎年5.5万規模に低下している。もし、この地域がフランス内で自然増加が高率のままであり、出生率が平均値以上であったとしても、死亡率はつねに高いために自然増加率は低下することになる。ちなみに、年間約3.7万の死亡数が記録されている。当然、この自然増加に加えて、社会増加も重要である。当地域は平均して毎年1.7万人の転出人口がある。この数値は1990年の2万人に比較すると、わずかに減少している。

人口を地域的に概観すると、都市部は現状を維持している。中心都市リールは、人口1万を増やし、ヴァランシエンヌはわずかに2,800人を増加させたが、ルーベでは2,000人以上の減少を数えた。人口数からみて上位9位までの都市規模は変わらなかったが、ヴァランシエンヌは、アラスをぬいて10位にランクされた。農村地帯と大都市周辺部では、人口減少が続いている。そして郊外での人口減少は、顕著になっている。しかし、郊外での人口増加は、都市中心部から従来よりも遠隔地へ移動することによって生じている。

II-2 産業の変遷過程

ノール・パドカレ地域は、中世からヨーロッパにおける工業地域の中核地をなしてきた。すなわ

第2表 ノール・パドカレ地域における人口動態（1999年）

	人口数	1990年と1999年の比較
		%, △増加, ▼減少
全ノール地方	3,990,167	+0.6△
うちノール県	2,549,785	+0.7△
パドカレ県	1,440,382	+0.5△
主要都市		
リール	182,228	+5.9△
ルーベ	95,629	-2.2▼
ツールコワン	93,386	-0.4▼
カレ	77,230	+2.6△
ダンケルク	71,181	+1.2△
ヴィルヌーヴ・ダスク	65,138	-0.3▼
ブーローニュ	44,784	+2.5△
ワートルロー	42,694	-2.2▼
ドゥーエ	42,377	+0.5△
バランシエンヌ	41,234	+7.3△
アラス	40,545	+4.0△

(INSEEの資料による)。

ち、産業革命後も最先端の工業技術が当地につねに導入され、フランス全土の最重要な工業生産地として、本地域は主導的な役割をはたしてきた。主要な鉱工業は、石炭業、繊維工業そして鉄鋼業の三つであった。しかし、いずれの工業も今や世界の市場競争によって衰退し、「伝統的工業」という名称すら付されるようになった。一方、先進国の産業構造は脱工業化を指向し、フランスの工業地域である当地域も転換を強いられている。

1) 主要な三大伝統工業

(a) 石炭業

石炭業の嚆矢は、1720年代にまでさかのぼる。石炭層はリール市の南方に、帯状に伸びている。東端のヴァランシエンヌから西方向へ向かってドゥーエ、ランス、そしてリス川近くまで、長さは約120キロメートルに及ぶが、幅は10～15キロにすぎない。白亜紀層におおわれた石炭層が発見されることによって、石炭業が開始された。

石炭業の最盛期は1930年代であり、当時の産出量は3,500万トンに及び、国内生産量の3分の2に達した。1944年には18の私企業が国有化されたが、採炭の機械化によって、22万人の炭坑夫が減少する事態にいたった。しかし、採炭量は年間2,700～2,800万トンを維持していた。採掘された石炭は国内の各地に移出されたが、当地には石炭を燃料としたり原料とするコークス加工業、ガラス工業、火力発電、石炭化学工業などの関連産業が発達した。

当該工業の衰退は、1960年代から始まった。石炭層は地下深く、薄くて断層により分断されるなど、ルール地方をはじめとする外国の炭田に比較すると、採炭の効率が低かった。炭田としての不利性のみならず、エネルギーの主体が電力・石油・天然ガスに移行したことも大きな要因である。フランス国鉄、フランス電力公社、フランスガス公社などが当地域の石炭の大口需要者であったが、それらの需要が急速に減少した。

石炭の産出量の減少は、諸対策にもかかわらず、劇的な状況であった。1974年には1,200万トン、1980年に400万トン、1985年には230万トンであり、1988年には110万トンにまで低下した。そして、1990年12月21日に最後の炭坑が閉山となり、270年間にわたった炭坑業の歴史に幕がおろされた。実に、その間、18億トンの石炭が当地から掘り出されたことになる。

(b) 繊維業

当地域の繊維業は、古代にまでさかのぼるといわれるほど古い。中世においては、まず毛織物が発達し、ヨーロッパ第一の生産中心地となった。そののち、亜麻そして18世紀には綿織物の生産が加わってくる。繊維工業が地域的にも生産的にも最も集中したのは19世紀末であり、その生産はリール（とくに綿織物）、ルーベとツールコワン（とくに毛織物）に集中した。それらの成長は、当地の石炭や水に依存することもあったが、地元資本家が投資し、ベルギーのフランドル地方の労働者層の関与が主要な要因であった。

近年では、本地域の繊維業も衰退を続けている。1950年には、当該産業の就業者は19万人を擁していたが、1995年初頭には44,000人にすぎなくなった。ただし、生産量の減少は従業員数ほどではない。たとえば、綿糸の生産量は、1970年には87,210トンであったが、1995年には47,746トンに低下し

ている。しかし、繊維工場の閉鎖は続いている。

繊維工業の衰微は段階的に進行した。1950年代には機械化が進んだが、その機械を導入するために資金が必要となり、繊維工業は労働集約型工業から装置型工業へと移行した。その過程で資本力の弱い小規模工場は、閉鎖を余儀なくされた。1960年代から70年代にいたって、地元資本でありながら、数社の大規模企業が生産を主導し、生産の集中がより一層進んだ。

1980年代に入ると、外国企業の進出があって企業間の競争がより一層進み、結果として、従業員数が減少した。一方、世界市場での繊維工業の競争も激しくなり、発展途上国での安価な繊維製品の生産・流通も当地域の生産を脅かすようになった。さらに、金融機関が繊維工業に対する融資にきわめて消極的になったことは、当該工業にとって大きな打撃であった。加えて、化学繊維工業への転換も十分な進展をみせず、さらには、繊維業関係の企業がホテル業や後述する通信販売業などに進出することで第三次産業化の道を歩んだ。

第3表が示すように、繊維・衣服・皮革工業部門の就業者比率は、1974年の41.3%から1988年の29.0%へと急速に低下した。しかし、1988年現在、リール大都市圏では依然として約38,000の雇用を有している。しかも、第3表に示されているように、繊維工業従事者は比較的規模の大きな工場に属している。

(c) 鉄鋼業

製鉄業の立地は、本地域の西部を流れるサンプル川に沿って始まった。モージュ市に石炭が輸送され、ベルギー人の資本によって工場が設立された。1834年には、ヴァランシエンヌに製鉄工場が開設された。当地には石炭が産出し、ロレーヌ地方から鉄鉱石が輸送された。1947年に主要工場の本社も現地に創業されたが、1963年には本社・工場がダンケルクへ移転した。そして、1980年にはヴァランシエンヌの製鉄所も閉鎖された。

第3表 リール広域圏における工業の変容

	1974年				1982年				1988年			
	従業員		工場数		従業員		工場数		従業員		工場数	
	総数	%	総数	%	総数	%	総数	%	総数	%	総数	%
繊維、衣服、皮革工業	96,395	41.3	1,085	17.4	59,452	33.8	784	13.7	38,142	29.0	630	11.7
金属・機械工業	45,329	19.4	1,264	20.3	36,918	21.0	932	16.3	27,246	20.7	986	18.3
うち電気・電子工業	8,898	3.8	156	2.5	5,004	2.8	137	2.4	4,639	3.5	199	3.7
化学工業	7,671	3.3	146	2.3	7,458	4.2	125	2.2	5,850	4.4	110	2.0
食品工業	19,251	8.2	758	12.2	16,608	9.4	821	14.3	13,010	9.9	723	13.5
建材、ガラス、セラミック	4,296	1.8	179	2.9	2,986	1.7	123	2.1	2,022	1.5	119	2.2
木材、家具	4,470	1.9	298	4.8	3,959	2.2	262	4.6	3,430	2.6	230	4.3
製紙・ダンボール・印刷	15,837	6.8	330	5.3	11,711	6.7	319	5.6	12,307	9.4	390	7.3
ゴム・プラスチック	3,821	1.6	94	1.5	3,138	1.8	87	1.5	3,558	2.7	104	1.9
公共事業	34,270	14.7	1,978	31.7	30,677	17.4	2,134	37.3	24,403	18.5	1,972	36.7
その他	2,291	1.0	101	1.6	3,079	1.8	140	2.4	1,643	1.3	114	2.1
合計	233,631	100	6,233	100	175,986	100	5,727	100	131,611	100	5,378	100

(ASSEDICの資料による)。

当地域における製鉄所の立地移動は、ヨーロッパの他地方の事例と類似している。まず、製鉄所が鉄鉱石と石炭産地に近接して立地し、内陸部に位置した。しかし、外国産の安価な鉄鉱石と石炭が大量に輸入されたために、近代的製鉄業は臨海部立地に移行した。そして、内陸部の製鉄業が急激に衰退したわけである。

ノール・パドカレ地域は、1995年現在、823.4万トンの鋼鉄を生産し、就業人口は14,000を数え、その生産はフランス全土の45.5%に達している。そのうえ、当地域は、フランスの鉛・亜鉛のほぼすべてを生産している。1990年代に入って、ダンケルクではアルミニウム国内全生産量の半分、ブーローニュではマンガン全生産量の半分、カレではチタン酸化物の同じく半ばが生産されている。このように、当地域の非鉄産業も全国的にみると重要な分野である。

2) 新しい工業の創成と立地

(a) 伝統工業からの派生工業

石炭業の他産業への転換は、労働組合運動の影響もあって順調ではなかった。残されたズリ山から建築材を作成したり、石炭にまじる不燃岩石の抽出や、ズリ山そのものを人工スキー場にするといった余暇活動への活用策も検討されたが、十分なものではない。石炭化学工業の開発も進められたが、石油化学工業に対抗できうるものではなかった。

他方、繊維工業は斜陽産業といわれながらも、繊維・衣服工業分野全体では、現在でも1,500の事業所があり、52,000の従業員が働き、業種としては最大の雇用力を依然として保持している。繊維工業は、染色・洗剤・糊付けなどの各種工程があるために、それらが化学工業を当地域で発展させる萌芽となった。また、繊維工場は大きなスペースを有し、しばしば都市域内に位置していたため、工場の跡地は改修されて、住宅・オフィス、託児所、劇場など、新たな空間利用へと転換していった。

鉄鋼の生産は、それを原料として加工し、当地域内で付加価値を高める方向へと展開した。その最大の契機は、パリ地方から当地域への自動車産業の分散であった。自動車の部品加工業からはじまって、車輛製造業（TGV、地下鉄、市電などの製造）、さらには造船業も発展するようになった。

(b) 新工業の創出

当地域の農業は、工業地帯に混在していて、集約化が進んでいる。農業の集約化の歴史は18世紀にさかのぼり、小規模農場の併合、大規模な資本家的農業経営も工業化の進展とともに成立した。低湿なフランドル平野では、排水路網の発達する農地に亜麻やテンサイなどの工芸作物が栽培されている。その南に広がる肥沃なアルトワ丘陵東部では小麦、大麦、テンサイ栽培が、西部の森林帯では牧畜が盛んである。農業人口率の低さにもかかわらず、農業生産性は高い。また、これに伴って食品工業も古くから発達してきたが、今日、近代工業の仲間入りをしている。当地域の食品工業は、イル・ド・フランスとブルターニュに次いでフランス第3位である。1995年現在、36,000人の就業者が存在し、フランス全体の8.7%の生産量、10.5%の輸出入荷量を占めている。主な製品は、缶詰、冷凍食品、乳製品、砂糖、チョコレート、ビスケット、食用油など多品目にわたる。ただし、食品工業の従業員数は第6図にみられるように減少傾向にあり、第4表が示すように工場の規模は他業種に比べると小さい。

第4表 リール広域圏における工業の構成（1988年）

	工場の規模（従業員数）					
	1～9人	10～49人	50～99人	100～199人	200～499人	500人以上
工場数（%）	64.2	26.2	4.9	2.7	1.5	0.5
従業員数（%）						
繊維工業	1.6	13.0	15.3	20.0	26.3	23.8
衣服工業	6.1	23.9	23.5	19.5	17.2	9.8
食品工業	15.9	15.1	12.1	11.5	31.2	14.2
化学工業	4.3	16.1	11.1	10.4	20.1	38.0
金属・機械工業	8.5	28.7	13.7	15.0	15.0	19.1
公共事業	19.4	35.0	12.3	11.7	13.0	8.6
全工業	9.9	24.0	14.4	15.6	20.3	15.8

(ASSEDIC の資料による)。

当地域は、前述のようにいつの時代にも先端部門を生み出してきた。その背景には企業家精神、高い技術力、良質な労働力などの存在がある。そのため、現在、エレクトロニクス産業、情報産業、ロボット技術開発、オフィスオートメーションシステム開発などに取り組んでいる。1995年現在、当地域は、エレクトロニクス産業と情報産業に関連した150の事業所と2,000人の就業者を擁している。ニュータウン、テクノポリスそして大学を組み合わせた「ヴィルヌーヴ・ダスク」がリール市に隣接して建設されたが、新技術の開発や新しい工業の創出には、今のところ十分に機能していないのが人びとの不満とするところである。

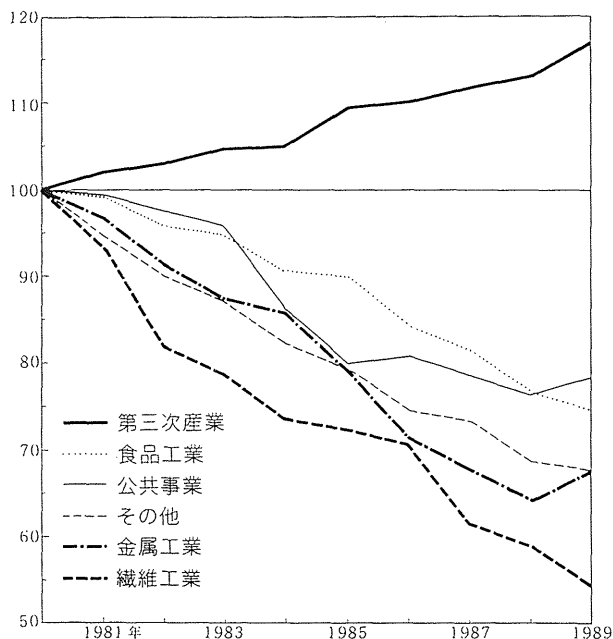
3) 脱工業化の過程

(a) 第三次産業化

当地域は「古くから工業が栄えた」ところと呼称されてきた。このことは、つねに伝統工業の存続という課題を内包していることでもあった。そのため、先進地域で始まった脱工業化への道のりを歩むことには、他地域に比較して障害が多かった。この地域の製造業は、1931年には就業者数で60%強を占めていた。第二次世界大戦後になって、1962年にもその値は54%であり、フランス全土の37%の値と大きな差が生じていた。しかし、そののち、リール市を中核にして、ノール・パドカレ地域は急速に第三次産業化していく。1990年にはその値が33.3%に低下し、全フランスの30.3%に近づくようになった。すなわち、当地域の第三次産業率は、就業者数からみて1962年に36%、1990年に63.1%であり、その間、全フランスではそれぞれの年代で42.3%と64.1%になっていた。この数値をみるだけでも、本地域の第三次産業化は急激に進み、全国の平均値にほぼ近づいたことになる。

第6図は、1980年から1989年までの第三次産業化の推移を示している。すなわち、繊維工業ほかの第二次産業関連の就業から第三次産業への移行が明確である。

さらに、第7図はノール・パドカレ地域の就業構造の変容をより詳細に物語っている。エネルギー産業（主として石炭業）従事者が、年々減少を続けている。同時に製造業のうち消費財工業部門の縮小が目立つ。一方、第三次産業のうち、商業就業者数の経年変化は大きなものではなかった。しかし、サービス業の伸び率が顕著であり、第三次産業化は、換言すると、当地域ではサービス業化の過程でもあった。



第6図 リール広域圏における就業人口の変容
(Bruyelle, 1991による)。

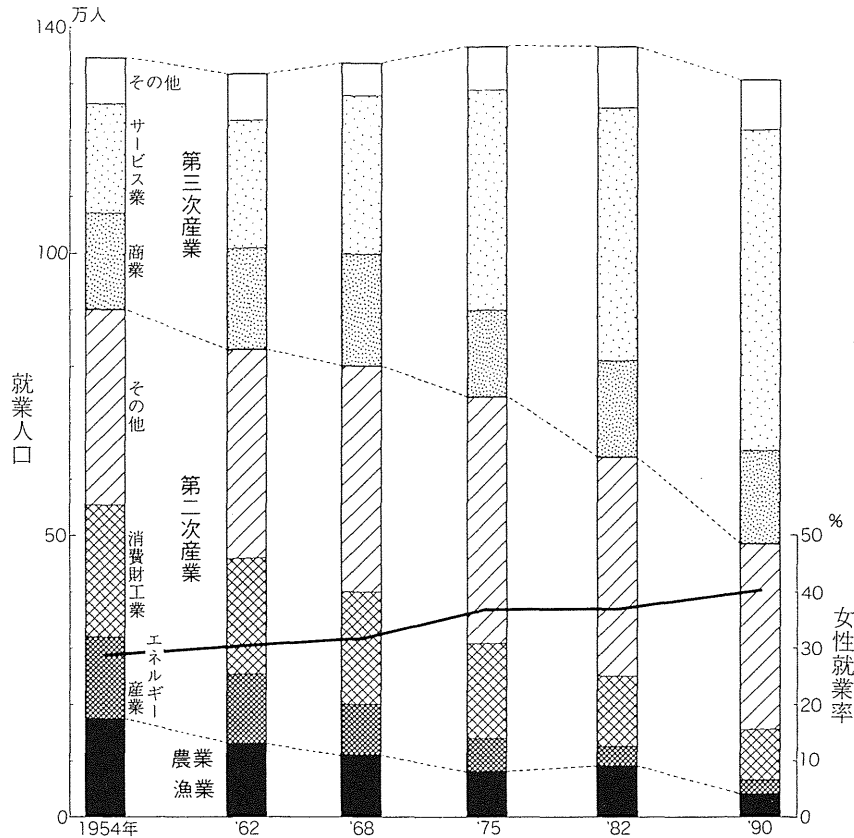
一方、第7図に示されているように、女性の就業率も年々高まっていることを特記せねばならず、この事象は本地域での就業構造の成熟化を明示するものである。

(b) 通信販売業

前述の伝統的主要産業のうち、繊維産業の事業所の中から、繊維を衣料品類に製造し、付加価値を高めて流通させる通信販売業が本地域でめざましい発展をしている。通信販売業の当地での歴史は古い。最も開業が古いのは、1922年のルドウト (La Redoute) 社であり、次いでトロワ・スイス (Les Trois Suisses) 社が1933年に、さらにブランシュ・ポルト (La Blanche Porte) 社やダマール (Damart) 社が相次いで創業した。ダマール社以外の事業所は、多品種にわたるカタログ販売のみに専念している。

現在、当地域はフランス全土の通信販売業出荷額の75%を占めるほどであり、ヨーロッパ最大の集積地である。最大の規模をほこるのはルドウト社であり、従業員数6,000人に達する大企業に成長し、カタログ送付先は1,800万にのぼる。

通信販売業は繊維工業から誕生したが、「第三次製造業」ともいえる新しい産業であり、明らかに第三次産業化の動向に対応したものである。リール大都市圏内では、就中、ルーベとツールコワンに事業所が集中し、今後も成長の期待ができる産業である。通信販売業の発展は、輸送業、段ボール箱製造業、印刷業などといった関連産業の成長を促し、雇用の機会を創造している。第3表においても、製紙・段ボール・印刷業が、近年、従業者と工場数を伸ばしている様相を読みとることができる。



第7図 ノール・パドカレ地域における就業人口の推移
(INSEEの資料による)。

Ⅲ ノール・パドカレ地域におけるリール大都市圏の役割

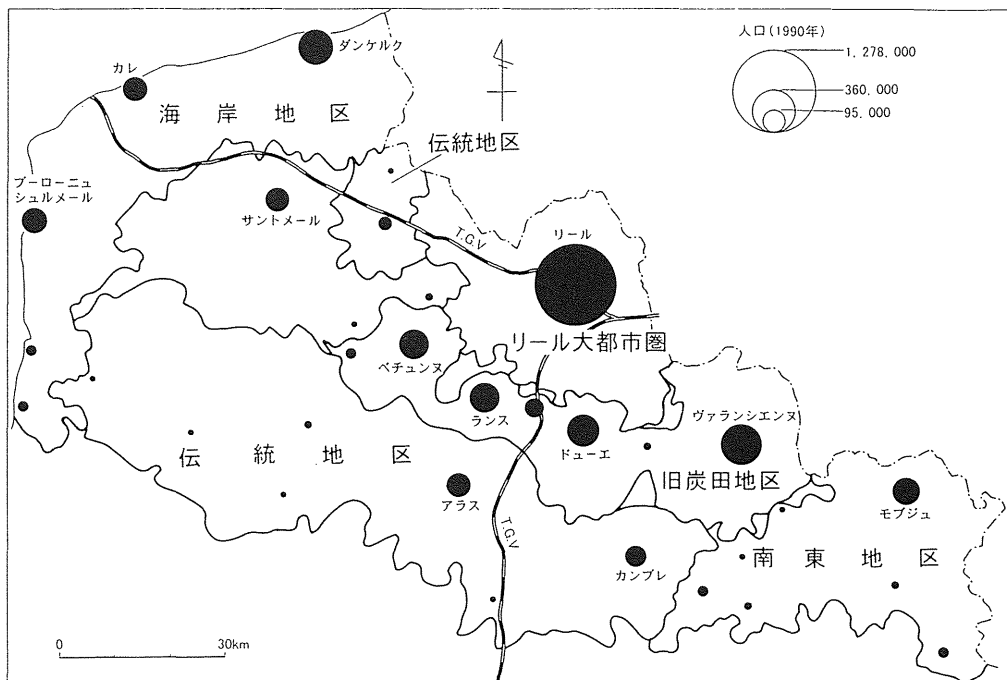
Ⅲ-1 5つの地域区分

都市群の立地からみると、ノール・パドカレ地域は次の5つの地区に区分できる (Damette, F. et al., 1997)。

- リール大都市圏
- 海岸地区
- 旧炭田地区
- 南東地区
- 伝統地区

1) リール大都市圏

東西方向に細長く伸びるノール・パドカレ地域のほぼ中央部北側に、リール大都市圏が広がり、その南側に三日月型状に旧炭田地区が展開する。したがって、リール大都市圏を中心として、環状に都市群の配列がみられ、海岸地区と南東地区が最外縁部に位置する。この都市群立地の状況下で、旧炭田地区が現在まで残存し、西のベチューンから東のヴァランシエンヌまで、炭坑の閉鎖後も中規模都



第8図 ノール・パドカレ地域における5つの地区
(Damette, F. et al., 1997による)。

市が連続して立地している。

リール大都市圏は、南方で旧炭田地区に接しているが、東西方向に翼を伸ばし、西側にはアーズブルク群の一部を含み、東翼はサンアマンに接している。大都市圏内には、リール、ルーベ、ツールコワンの3つの核が存在し、さらにレカンとヴィルヌーヴ・ダスクの小さな中心核もある。この大都市圏から南と北西方向に、そのサービスの一端を担う副次的な中心地があり、それらはラバセ、スクラン、ポンタマルクおよびオルシである。以上の中心地はリール旧市街から約20キロメートルの圏域におさまる。

2) 海岸地区

ノール・パドカレ地域の海岸地区には、4つの都市群が含まれる。まず第一は、ダンケルクを中心としており、その都市域は広大である。内陸部に立地するベルグに向かって市街地が広がっている。この都市域は、ダンケルクと西側に隣接する工業地域であるグランドサンスをも包含する。さらに西側にはグラヴリンとブルブールの工業地域が立地し、内陸部のオルムーまでは住宅地域が展開している。

一方、カレは、その都市部と郊外部を含むが、都市域の広がりは一面的である。ただし、内陸部に入り込んだところに小中心地のアルドルが立地する。

ルーヌシュルメール地区では、自然的基盤と歴史的過程から、二次的な中心地のマルキーズとデスヴルのほかに多数の小さな中心地が立地する。

海岸地区の最南端は、観光・保養地帯の小中心地が連なり、それらはエタプルとベルグの間に位置

する。

3) 旧炭田地区

ノール県とパドカレ県のそれぞれの都市システムの特徴は、比較的単調である。ノール県では、炭田開発が既存の都市システムに変容を加えたが、パドカレ県では、炭坑によって都市が新たに誕生した。

旧炭田地区は3つに区分される。東部はヴァランシエンヌとドゥナンの都市システムにおおわれている。一方、西部には、ベチューンのように炭田とはあまり関係せずに、周辺の農村部の中心地として成長してきたものもある。中央部には、ドゥーエとランスが立地するが、都市間の結合は強くない。しかし、この位置は他地域との結合関係を成立させるには好都合である。まず、地域中心都市アラス、リール大都市圏、そしてパリへの近接性が高い。しかし、炭田地区に成長し、しかも比較的孤立した都市群がいかにリール大都市圏の影響下に組み込まれるかが直面する問題である。

4) 南東地区

この地区には古くからの3つの都市と小都市群が立地する。金属工業が中核であったモーブージュは、ソンプル川に沿った小都市群の上位に位置する地方中心都市である。アヴスヌは、農産品・食料加工業を集積させた小都市であり、周辺部に工業的コミューンを誕生させてきた。繊維工業で栄えたコウドリは小都市が集中する地方に位置する。この地区での問題は、都市群が小分割されて、都市システムの下位に存在するものが多数を占めることである。

5) 伝統地区

本地区は、都市・農村関係が明瞭に成立し、とくに特色のないものである。カンブレからノール・パドカレ地域の南部を東西方向に広がる地帯である。この地方には、県庁所在地のアラスも存在し、パリとベルギーを結ぶ交通路も通っている。しかし、この地区の西方向に進むと、主要な中心地は少ない。

フランドル地方での伝統地区は、海岸地区とリール大都市圏の間に位置する。

上記の5地区は、東西方向に3地帯に分割することも可能である。すなわち、中央地帯、東地帯および西地帯である。

中央地帯はリール大都市圏から南下して、旧炭田の中西部（ベチューン、ランス）を通り、それにドゥーエとアラスの2つの都市圏を含んでバポウムにいたる。東地帯はヴァランシエンヌとその周辺の都市群とカンブレとエノー地方およびソンプル地方を含む。第三は西地帯であり、海岸地区、フランドル内陸部が包含される。このような3地帯構造は、リール大都市圏が中心となってノール・パドカレ地方を構造化していることは勿論のことであり、中央地帯の役割は大きい。また、この構造を強化し、あるいは変容させるであろうパリ大都市圏の影響も、今後、注視せねばならない。

III-2 地域的都市システム

都市間あるいは地域間の結合関係を定量化することは重要である。しかし、それを解明するための

流動資料はきわめて限られている。ここで使用する指標は通話量であるが、電話による連絡という行動は、人間の諸活動のなかで重要な意味を持つため、一つの指標ながら総合的な結合関係が明らかになると期待できる。

ここでは「通話率」という指標を用いるが、その算定式は以下の通りである (Damette, F. et al., 1997)。

$$\text{通話率} = \frac{K \cdot F}{m \cdot m'}$$

ただし、K：定数（全国平均が通話量 1 になるように定める）

m, m'：当該 2 都市の人口

F：当該 2 都市間の通話量

計算の結果、通話率に関して以下に列挙する 3 枚の地図が得られた（第 9 図）。

- i. ノール・パドカレ地域内での地域間結合
- ii. リール大都市圏と当地域ならびに隣接地域との地域間結合
- iii. リール大都市圏とフランス全土との地域間結合

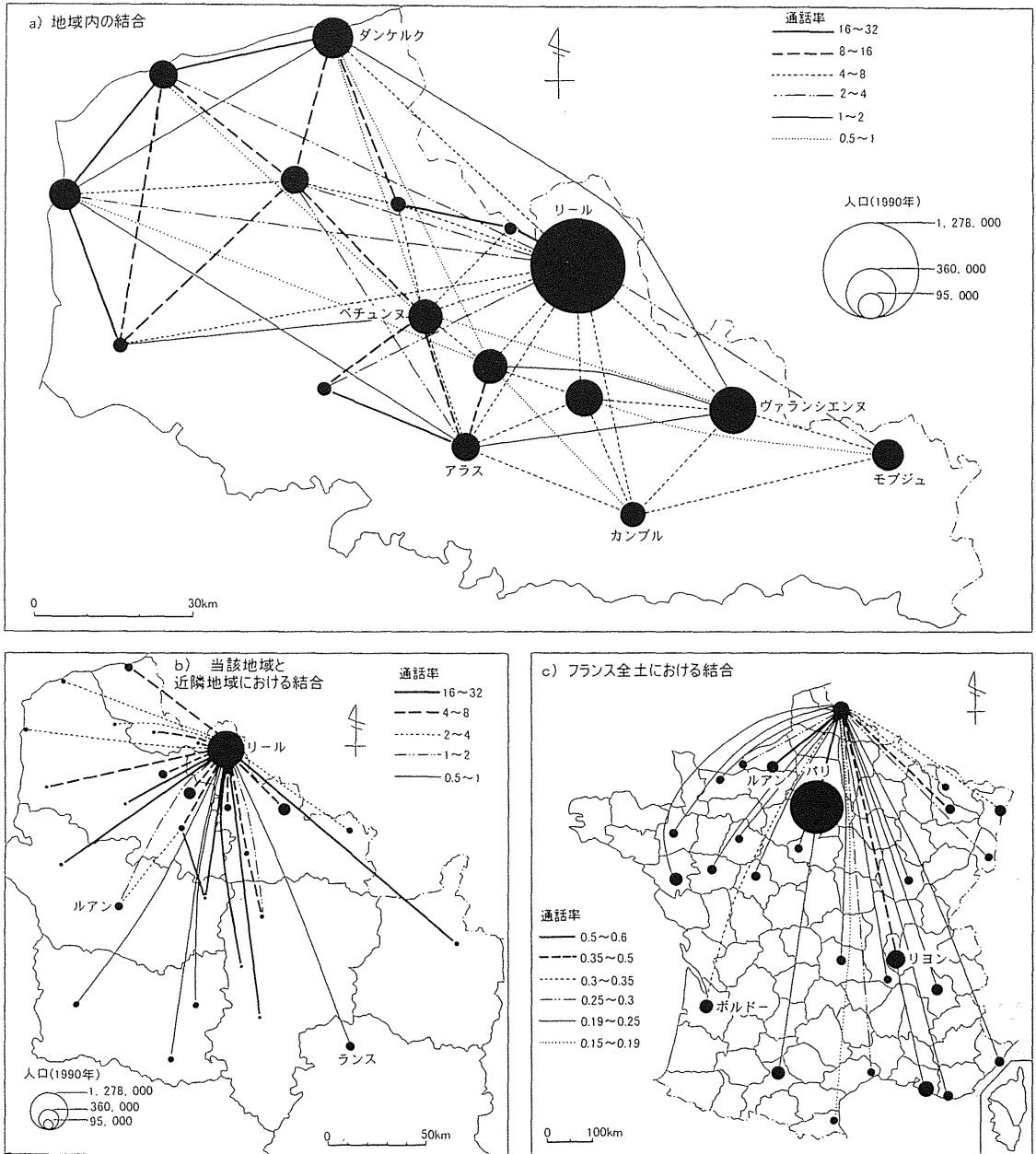
上記 i の地図の特徴は明瞭である。ノール・パドカレ地域内では、リール大都市圏が飛び抜けて大きな力を発揮しながら、他地域と結合している。各都市は、まず、リール大都市圏との結合関係を強く保持している。リール大都市圏は国境を背にして、180度に広がる都市圏の形状を如実に示している。また、その形状はリール大都市圏を結び目とする完全な扇状である。そのため、リール大都市圏以外の諸都市間の結合は希薄である。しかし、以下の 3 つの都市間結合は、ある程度際だっている。

ヴァランシエンヌは、モブージュやカンブレと強く結びつきながら、当地域における地方中心都市の役割を担っている。一方、アラスは、同じ旧炭田地帯に位置するランスとの結合を強めている。海岸部に目を転じると、ブーローニュとカレの結合が目立つ。

他方、リール大都市圏の影響は、ノール・パドカレ地域の近隣地域にまで及んでいる。とくに、アミアンを中心とするピカルディー地域は、リール大都市圏と強く結びついており、他にもボーヴェやコンピエーニュにまでその影響力が達している。さらに、シャンパーニュ地方やアルデンヌ地方にも、その影響がみられる。

ノール・パドカレ地域と他のフランスとの結合関係は、リール大都市圏によって担われている。以下の 2 点が重要である。一つは、パリとの強い結合関係である。もう一つは、他の地方大都市、たとえばリヨン、ボルドー、ストラズブルなどとの結合関係であり、ルアンとの結合も注目に値する。

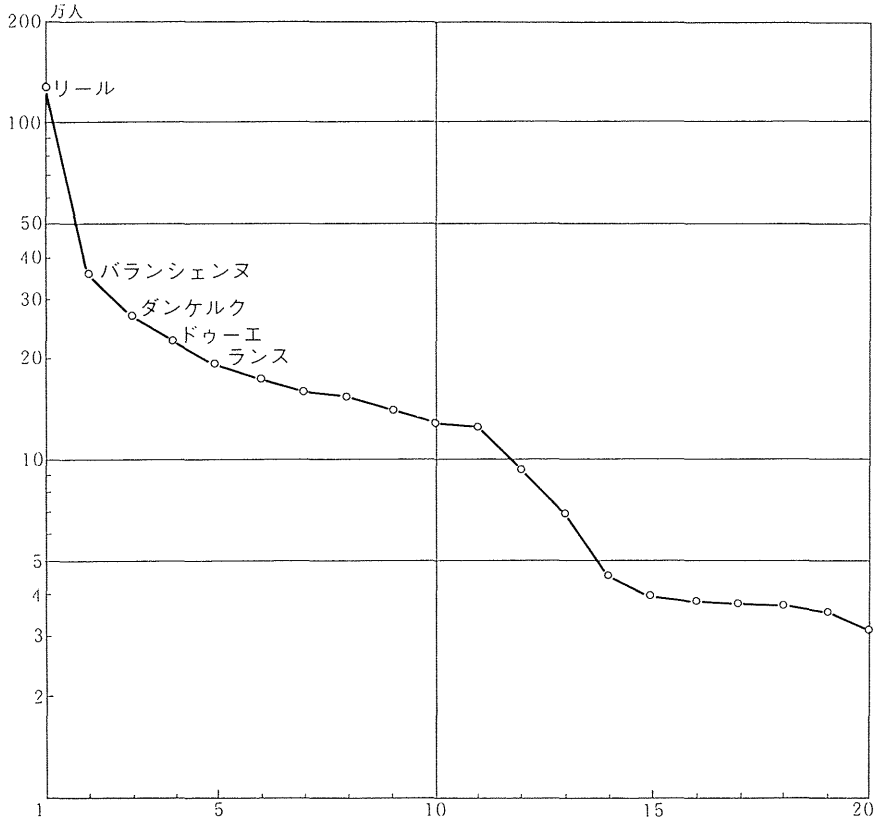
全体的にみて、ノール・パドカレ地域内外との結合関係は、パリ以外の地方の中での大都市圏がきわめて高水準に達している。すなわち、ノール・パドカレ地域内のすべては、実質的にリール大都市圏の影響下にあるといえよう。パリに近接しながら、リール大都市圏の影響圏が明確に確認できるのは、リールの中心性が非常に高いためである。



第9図 ノール・パドカレ地域を中心とした通話圏 (1990年)
 (Damette, F. et al., 1997による).

III-3 ノール・パドカレ地域における都市システム

ノール・パドカレ地域における都市の順位規模を図化すると、第10図のようになる。人口128万(1990年)のリール大都市圏(コミュン数158)はノール・パドカレ地域のほぼ3分の1を集めて、典型的なプライメイトシティ型を呈する。都市圏人口別にて第2位のヴァランシエンヌから第12位のカンブルまでの11の都市圏人口数を加算すると200万余に達し、全人口の51%に相当する。す



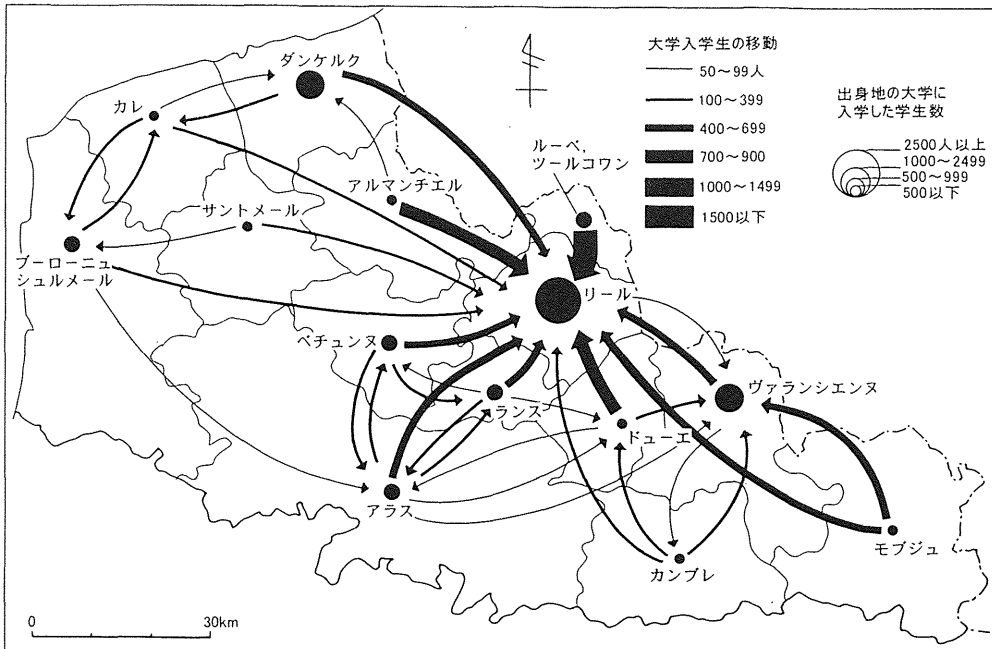
第10図 ノール・パドカレ地域における都市の順位規模曲線 (1990年)

なわち、第1位のリール大都市圏から第12位までの都市に83%の人口が居住し、その他の都市と農村にはわずかに17%しか人口が分布していない。

ノール・パドカレ地域の都市密度は、フランスの中では著しく高いと、従来しばしばいわれてきた。リール大都市圏を別にすると、人口10万以上の都市圏は10に達する。しかし、人口3～9万の都市はわずかに4である。一方、人口1～3万の中小都市（フランスでは人口2万の都市は中規模都市と一般的に表現される）は13を数える。そのため、ノール・パドカレ地域の都市成長は、リールを除くと、高次機能を有する都市はなく、中小都市群が多数分散立地していることになる。

Ⅲ-4 大学生の入学圏

ノール・パドカレ地域における全学生数の3分の2、すなわち85,000人はリール大都市圏内に集中している。リール大都市圏に立地する主要な大学は、国立大学が3校と私立大学が1校である。リール大都市圏のうちリール市とそれに隣接するヴィルヌーヴ・ダスクには、大学生が合わせて76,000人いるが、そのうち地元出身の学生は3分の1にすぎない。リール大都市圏（ルーベ、ツールコワン、アルマンティエールを含む）でも、55%の学生が圏外の出身者である。この数値が示すように、リール大都市圏の高等教育機能は、圏域外の学生に依存している。



第11図 ノール・パドカレ地域における大学生の入学圏（1993年）
（GESES-PUELの資料による）。

リール大都市圏内の大学への入学者は、西のダンケルク、カレ、ブローニュシュルメールなどから、東はモブージュにいたるまで、ノール・パドカレ地域全体にわたっている。一方、ダンケルクでは、その大学区域外からの学生数はわずかに20%を占めるにすぎず、大学生の入学圏は狭く局地的である。

しかし、1987年以降、リール大都市圏の大学生の吸引力は低下傾向にある。1987年度には65%の学生が圏域外から流入したが、1993年度にはその比率が46%に下がった。この値が示すように、大学生の入学先の選択は、空間的に狭まる傾向を示している。ただし、日本の大学における修士・博士課程に相当する大学院生の数は、リール大都市圏内に全体の87%が集中している。

Ⅳ EU 統合とリール大都市圏

以上の考察では、リール大都市圏をノール・パドカレ地域の一部として把握し、その相対的な比重や役割、さらには近年における変化傾向を記述してきた。しかし、最近では、EU 統合の進展にともなって新たな立地環境が生まれつつあり、これが1990年代のリール大都市圏にダイナミックな地域変容をもたらしている。そこで、以下では、広域的な空間スケールからみたリール大都市圏の特性と動向について考察することにした。

Ⅳ-1 位置的環境条件の変化

近年における位置的環境条件の変化は、大きくみると、すべてEU 統合の進展と関連している。す

なわち、まず第一に、国境でのさまざまな規制が消滅したことで、国境がしだいに空間的バリアーとしての機能を失いつつある。これは、間近に存在するフランス・ベルギー国境が、経済活動や人口移動、市街地形成などに強い影響を与え続けてきたリール大都市圏において、重大な地理的効果をもたらざるをえない。

第二に、EU スケールでの高速交通ネットワークが形成されることで、ヨーロッパの核心地域に位置するリール大都市圏に、その利点を活用できる可能性が生まれたこと。1994年に開通したユーロトンネルは、こうした交通環境の変化を象徴するものであり、1998年に開業したリール・ブリュッセル間のTGV新線は、それまで鉄道による接続が劣悪だった両都市間をわずか30分で結ぶことになった。

変化の第三の側面は、地域整備計画や都市計画の推進において、地方自治体が大きな役割を演じるようになったことと関連している。政治的意思決定や財政資金の多くが地方自治体に委譲されたこと、EU統合の進展にともなってEUスケールでの大都市間の競争が激化したことなどが、近年における地方政府の積極的な事業展開を生み出した。国際化が進展しつつある状況下で、地方政府のビジョンは国境をこえて描かれるようになり、多くの都市が「ユーロシティ」という標語をかかげている。かくして、政治的な側面でも、リール大都市圏の位置的環境は大きく変わったわけである。

これらのうち、地方政府による事業構想や事業展開については次節で詳しく述べることにする。以下では、上で指摘した最初の2点について、若干の補足を加えておきたい。

1) 国境の開放

域内における国境規制の撤廃は、EU統合のもっとも具体的な成果のひとつといえる。域内関税が廃止されたのちも、商品が国境をこえるときには各国が要求する複雑な書類を税関に提出して検査を受ける必要があった。提出書類の簡素化が実現したのは1988年のことであり、国境でのチェックが廃止され税関施設が無用の長物と化したのは、1993年以降のことにすぎない。一方、移動者の自由通行が実現したのも1993年以降のことである。ちなみに、移動者に対する国境規制の撤廃はシェンゲン協定に基づいており、すべてのEU加盟国がこの協定に加盟しているわけではない。フランスとベルギーは、ともにシェンゲン協定に加盟しているため、現在では国境検問施設が(通常は)無人のままに放置されている。いずれの場合も、国境規制が全廃されてから数年しか経ていないため、施設そのものは現在も使われないうまま残存しているが、やがて他の利用形態に置き換えられるにつれて痕跡をとどめなくなろう(写真ページ参照)。

2) 交通ネットワークの再編

上述のような国境の開放を、実際の交通流動や経済活動の国際化に結びつける役割を果たすのが、「国境をこえる」交通ネットワークの整備にはかならない。単一市場議定書に基づいて、EC(当時)が国境規制の撤廃に向けた努力を開始した1980年代末は、同時にヨーロッパ・スケールでの交通ネットワーク計画が積極的に推進された時期でもあった。上でも述べたように、リール大都市圏はヨーロッパの中核地域に位置している。ロンドンやパリ、ルール地方の都市群、オランダ中央部の都市群(ラントシュタット)など、ヨーロッパを代表する巨大都市地域がリール大都市圏の周囲を取り巻いており、位置的な中心性という点ではブリュッセルに匹敵するポテンシャルの高さをもつといえ

る。しかし、1980年代にいたるまで、その高いポテンシャルは錯綜する国境線に妨害されて十分に生かされてこなかった。このことは、幹線鉄道についてだけでなく、高速道路や内陸水路についてもあてはまった。

EU 統合は、リール大都市圏がもつポテンシャルの高さを最大限に引き出しうるような交通ネットワークの建設を、国境をこえて推進する機運をもたらした。まず高速幹線鉄道についていえば、ユーロトンネルの建設が1986年に決定され、かつ同じ年にTGV北線（パリ・リール間）の新設が決定されている。TGV北線が営業運転を開始し、パリ・リール間がちょうど1時間で結ばれるようになったのは1993年のことである。さらに、1994年にはユーロトンネルが開通し、ロンドン・リール間が約2時間で結ばれた。1998年には、リール・ブリュッセル間のTGV新線が開業し、両都市間の時間距離がわずか30分に短縮されたことは先に述べた。TGV新線はブリュッセルからアムステルダム方面とケルン方面に向けても延びる予定であり、これらの区間が完成すればリール大都市圏は他のヨーロッパ大都市圏にきわめて高い近接性をもつことになる（第12図）。このような方向での交通インフラストラクチャー整備は、内陸水路建設においても高速道路建設においても、同様に進められてきた。1988年には、バランシエンヌ・リール・ダンケルクを結ぶ内陸水路がヘントからアントウェルペンにいたる運河と直結され、国境線での不自然な分断が解消された。道路交通に関しても、リールからベルギー・オランダ・ドイツに通じる高速道路網が着実に整備されつつあり、リール大都市圏の国際的な近接性は1990年代に飛躍的に向上した。

IV-2 「ユーロシティ」整備事業の展開

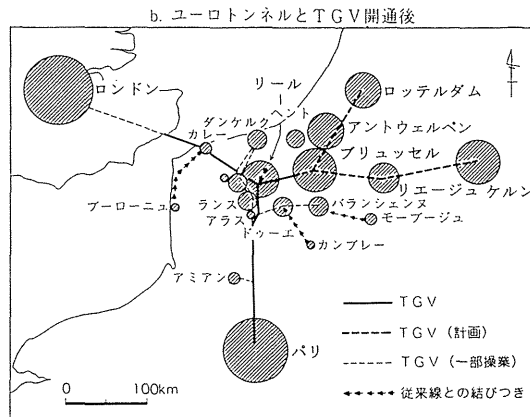
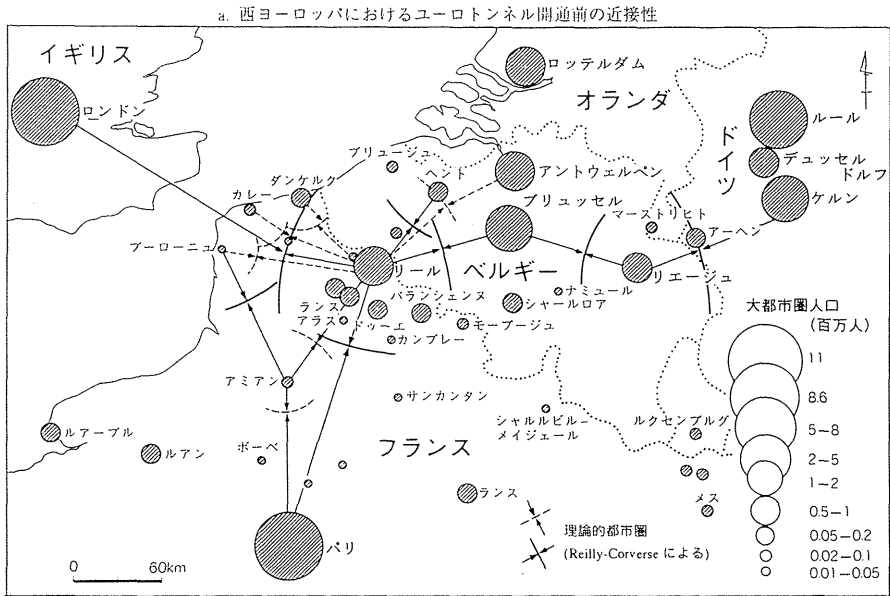
EU内における近接性の飛躍的向上は、リール大都市圏に経済的活性化の展望を与えたが、同時にそれは大都市間競争の激化を意味しており、通過空間として経済的に沈滞・埋没する危険性をはらんでもいた。国境の消滅は、リール大都市圏を類似の位置的環境をもつブリュッセル大都市圏と直接相対させる結果をもたらす。また、パリとの時間距離が1時間に短縮されることによって、リールの経済的活力が吸い取られる恐れもあった。

プラスにもマイナスにも作用しうる新たな環境条件に直面して、リール大都市圏を構成する自治体や諸組織は、内部的な利害の対立をこえ、大都市圏全体としての発展戦略を構築する必要性に迫られたといえる。1985年に創設された「リール大都市圏工業誘致事務所」（APIM；Agence de la Promotion Industrielle de la Métropole）は、こうした要請に対応する初期の試みであったといえよう。APIMは、「リール大都市圏自治体連合」と「リール・ルーベ・ツールコワン商工会議所」が共同で設立した組織であるが、活動を始めるとすぐ、工業部門にとどまらず流通部門やサービス部門の事業所を国際的に誘致することの重要性に気づき、1989年には名称を「リール大都市圏国際誘致事務所」（APIM；Agence de la Promotion Internationale de la Métropole）に変更している。さらに、1990年には、リール大都市圏の地域整備計画と地域発展戦略を構想するための組織として「リール大都市圏開発整備事務所」（Agence de Développement et d'Urbanisme）が創設され、リール大都市圏の一体的な整備・開発にむけて体制が強化された。

このような制度面での体制作りと歩調を合わせるように、1980年代の後半から1990年代にかけては、「ユーロシティ」（すなわちヨーロッパ・スケールでの都市発展）をめざして、リール大都市圏の各所で多様な都市建設事業が展開されてきた。EU統合の流れに呼応するこれら諸事業のなかで、まさにその中核をなす事業が、TGVのリール駅周辺地区を対象とする「ユーラリール」開発事業である。そこで以下では、まず「ユーラリール」開発事業の動向を概観し、その後に他の開発整備計画についても簡単に触れることにしたい。

1) 「ユーラリール」開発事業

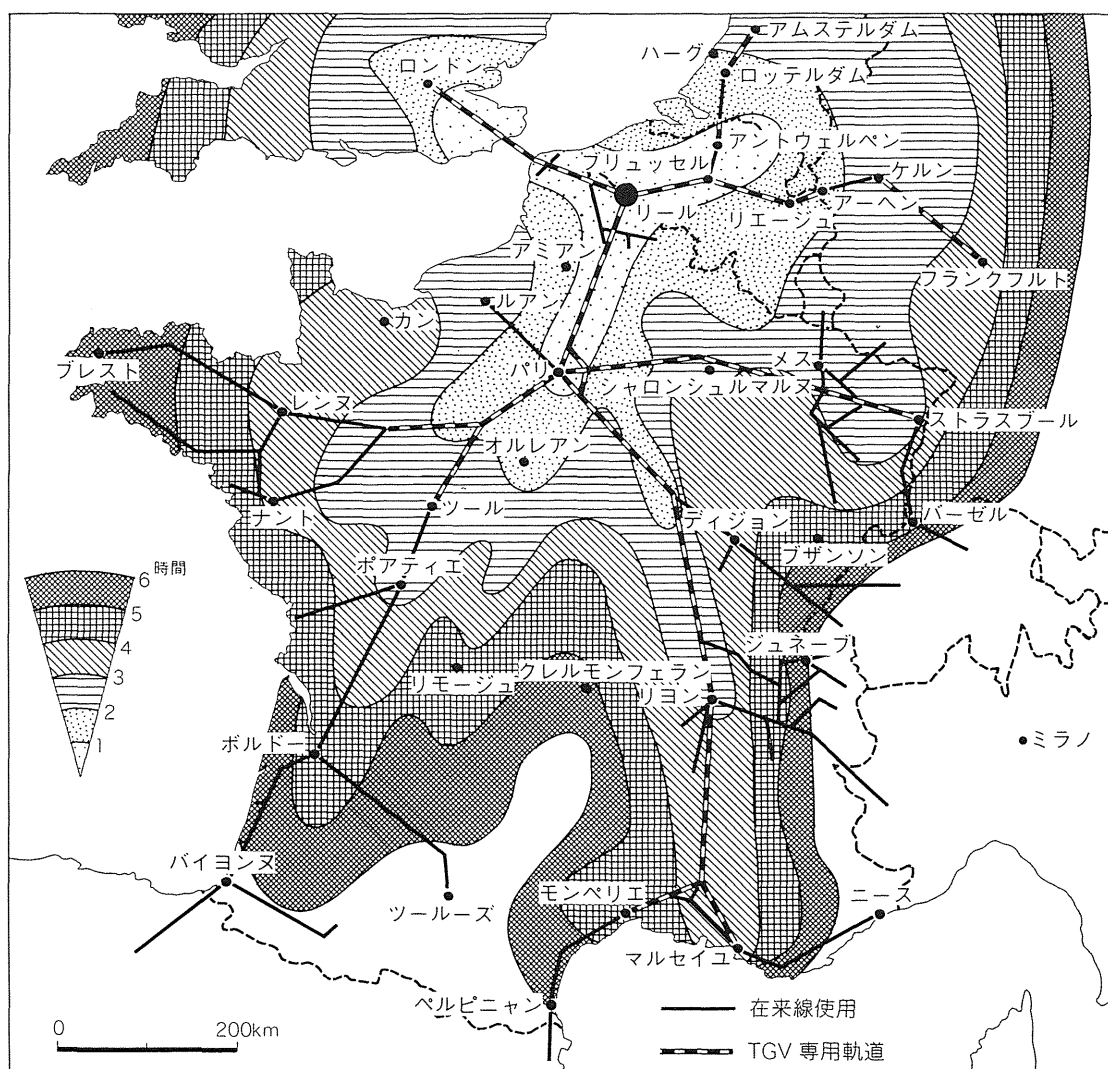
「ユーラリール」とは、TGVのリール・ヨーロッパ駅を中心とする約70ヘクタールに及ぶ新都心地区の名称である。従来、フランス国鉄のリール中央駅は、旧市街の東端に位置するリール・フランドル駅であったが、そのすぐ東側に残されていた広大な軍用地を活用して、近代的な新都心建設事業



第12図 ユーロトンネル開通にともなう時空間の縮小 (Bruyelle, 1988による)。

が展開された。当初、TGV 新線はリール市街地を迂回するように敷設される予定であったが、TGV 網の充実ともなう近接性向上（第13図）をリールの都市発展に結びつけるために、政府やフランス国鉄に強く働きかけて立地変更を実現したという経緯がある。旧市街のすぐ近くに広大な遊休地が存在したという好条件とともに、これを好機にリールをヨーロッパ都市（ユーロシティ）として売り出そうとする地元政財界の強い意思が背景にあることを見逃すわけにはいかない。

ユーラリールの目標は「国際ビジネスセンター」の建設であり、リール発展の目に見えるシンボルとして中核的な役割が期待された。そのため、TGV 駅舎にしろ周辺のビル群にしろ、競合する他の大都市をしのぎ国際的な企業を引きつける魅力ある建築が目指された。この大規模なプロジェクトを推進するために、第三セクターの「ユーラリール社」が設立されたが、そこにはリール市をはじめと



第13図 2015年におけるリールからの時間距離（TGV を利用した場合）
（INSEE, 1995による）。

する地元自治体とフランス内外の金融機関が顔を連ねている。

リール・ヨーロッパ駅を別にすると、ユーラリール建設事業では4つの主要なプロジェクトが進められた。その中心は、リール・フランドル駅とリール・ヨーロッパ駅にはさまれた「ユーラリール・センター」の建設であった。この巨大な複合機能施設には、床面積31,000m²のショッピングセンターが設けられ（1994年開業）、現在、大規模スーパーの「カルフル」や約150の専門店が入居している。その他に、文化・教育機能（商業専門学校、映画館など）、居住・宿泊機能（ホテル、学生用宿舎など）、オフィス機能など、さまざまな機能をこの施設は含んでいる。

第二は、リール・ヨーロッパ駅の上にそびえたつ2つの高層ビルである。「クレディリヨネ」ビルと「リールヨーロッパ」ビルがそれで、ともに国際的な企業のオフィスとして利用されることを想定していた。これらの高層ビルは、1995年および1996年に相次いで完成したが、入居者の募集はそれほど順調ではなく、筆者らが訪問した1998年の夏においても「リールヨーロッパ」ビルでは入居者募集中の広告が目立った。また、入居企業のリストをみても、当初に予定されていたほど国際性が感じられないのが現実である。

第三は、国際会議・展示場「リール・グランパレ」（1994年）の建設であった。ここには、座席数40から1,500まで、さまざまな規模の会議室やホールが整備されるとともに、商業見本市や大規模な催し物に使われる大ホール（20,000m²）が設けられた。

上記3地区の主要施設が、ほとんど時を同じくして1994～96年に開所したのは、いうまでもなくパリ・リール間のTGV新線開業（1993年）とユーロトンネルの完成（1994年）を意識してのことである。これらの他に、駅前のオープンスペースとして、約10ヘクタールの広さをもつアンリ・マチス公園が整備されており、旧市街に乏しい緑地空間を提供することになる。ちなみに、その駅前正面広場には、1980年代から1990年代前半にかけて大統領をつとめたフランソワ・ミッテランの立像が置かれている。これは、ユーラリールの開発事業が、ユーロトンネルやTGVなどの国家的な大事業を背景として、中央政府との緊密な連携のもとに推進されてきたことを象徴している。

しかし、その目標がきわめて高く、また事業規模が巨大であるだけに、ユーラリール開発事業が難しい問題点を抱えていることも事実である。高層オフィスビルにしても、3棟の建設が予定されていたが、入居者難のために2棟目の「リールヨーロッパ」ビルですら空室が目立つ状況である。著名な建築家の設計になる2棟のオフィスビルは、賃借料金に相対的な割高感があるという問題点も指摘されている。また、大規模な一流ホテルに乏しい点が、リヨンなどと比較した場合、リールの大きな弱点である。誘致活動は活発に展開されているものの、ここでも現実的な成果はまだ得られていない。いずれにせよ、ユーラリール地区の開発事業によって、リールの都心部が面目を一新したことは確かである。ただし、周辺大都市との厳しい競争のもとで、ユーラリールが所期の目標どおり「国際ビジネスセンター」に成長できるかどうかは、まだ未確定な状況にある。

2) その他の開発事業

「ヨーロッパ都市への飛躍」を目指して、リール大都市圏ではユーラリール以外にも多面的な事業が展開されているが、以下では代表的なものにしぼって触れることにしたい。

ルーベの都心部に整備されつつある「ユーロ・テレポート」は、ユーラリールと並んで最も象徴的な事業であろう。ベルギー国境に近いルーベでは、もともと国際的な通信が活発で、フランス最大の通信販売企業ルドウト社もここを本拠にしている。かつて繁栄を誇った繊維企業モットボス社の工場を利用した施設には、フランス・テレコム社のテレポート基地をはじめとして、コミュニケーション関連の文化・教育施設や、産業博物館、オフィス施設の整備などが進められている。テレポートの建設は、衛星通信の発達とともに1980年代半ばからヨーロッパ各地で進められてきたが、ルーベの場合、ベルギー国境に近いという地の利を生かした事業といえる。

また、1970年代以降、ニュータウンとして建設が進められてきたヴィルヌーヴ・ダスクにおいても、大学や研究所が集中している科学都市（Cité Scientifique）に隣接して、ハイテク企業を誘致するサイエンスパーク整備事業が展開されている。ここには、エレクトロニクス関係の国際的な企業を誘致することが目指されており、70ヘクタールの敷地には「エレクトロニクス産業ヨーロッパ都市」（Cité Européenne de l'Electronique）という名称が与えられている。

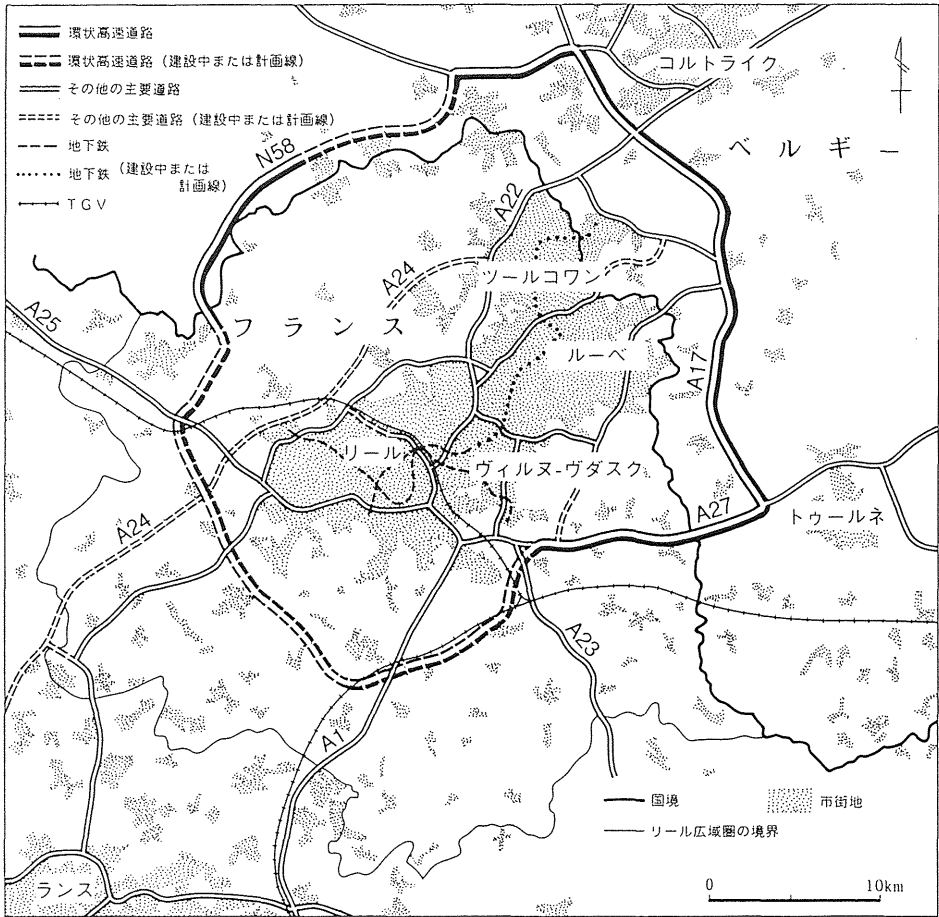
ユーラリールにしるユーロ・テレポートにしるエレクトロニクス産業ヨーロッパ都市にしる、いずれも1990年代になってから本格的な事業が進められたものであり、国境をこえて国際化を推進することにリール発展の将来を展望する地域戦略を反映している。1998年に策定されたリール大都市圏整備計画（マスタープラン）は、こうした地域発展戦略を明示したもので、冒頭にかかげられた5大テーマにおいても、「国際化の推進」が真っ先にあげられた。第14図に示した幹線道路整備計画でも、ベルギー側との協力に基づく「国境横断型」環状高速道路の整備が最優先課題の一つとされており、都市交通の軸となる地下鉄をベルギー側まで延長することさえ計画されている。

IV-3 国際的連携の進展

国境をこえての交流は、リール大都市圏の場合、繊維産業の発展とともに19世紀の後半から非常に密接であった。しかし、それは資本や労働力という経済的な側面についての交流であって、政治・行政面での連携はEU統合の進展を背景に近年ようやく活発化したものである。現在、リール大都市圏が関与している国際的な地方自治体連携組織には、コミューン・レベルから地域圏レベルまで、大小さまざまな組織がある。以下では、それらのうち特に重要と思われるものについて述べることにしたい。

1) COPIT (Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière)

リール大都市圏にとって最も重要であり、かつ直接的な係わりを持つ組織は、「国境横断自治体協力常設会議」（COPIT）であろう（第15図）。これは、フランス・ベルギー両国にまたがる市町村レベルの自治体連携組織であるが、成立したのは1991年のことにすぎない。それまで、部分的には国境をまたぐコミューン連携組織がみられたが、リール大都市圏の範囲を包括するような組織は存在しなかった。COPITは、5つのコミューン連合組織（フランス側のCUDL、ベルギー側のLEIEDAL、WIER、IEG、IDETA）が連携したものであり、これによって国境の両側に展開するリール大都市圏を全体として包括しうるフレームワークが初めて実現したことになる。COPITには、フランスとベルギーを合わせて161のコミューンが所属しており、これらの人口を合算すると約170万に達する。



第14図 リール大都市圏の幹線道路整備計画
 (「リール大都市圏整備計画 (1998年)」による)。

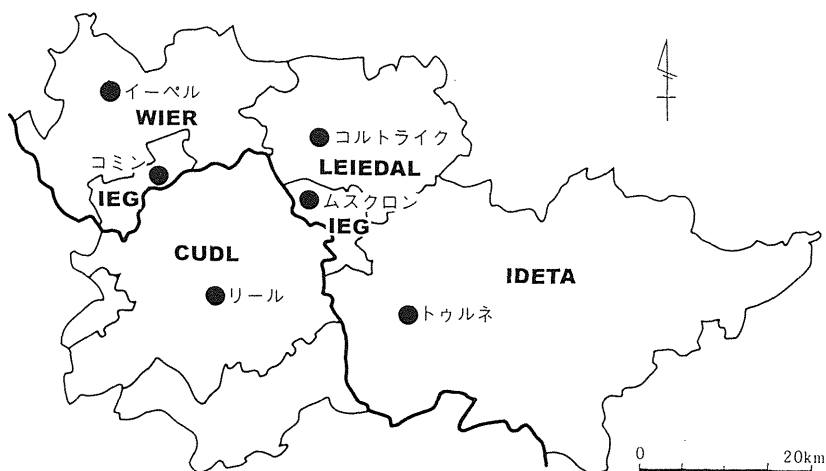
COPIT は、結成以来、公共交通をはじめとして上下水道・経済振興・地域計画など、多様な側面で共同作業プロジェクトを推進してきた。また、1998年には、これらの範囲をすべてカバーする地域整備計画 (GROOTSTAD プロジェクト) の推進が決定され、EU の財政的援助を享受しながら、国境の両側にまたがる真に一体的な大都市圏整備への道を踏み出した。

また、COPIT とは枠組みが異なるが、リールやコルトライク、トゥールネ、ムスクロンなど6つの商工会議所が連携した「EURO-6」という組織もある。これは1991年に成立したもので、国境をこえたインフラストラクチャーの整備 (特に環状高速道路の建設) を主要な目標にしてきた。前節でも環状高速道路について触れたが、その計画推進には COPIT や EURO-6 も深く関与してきたのである。

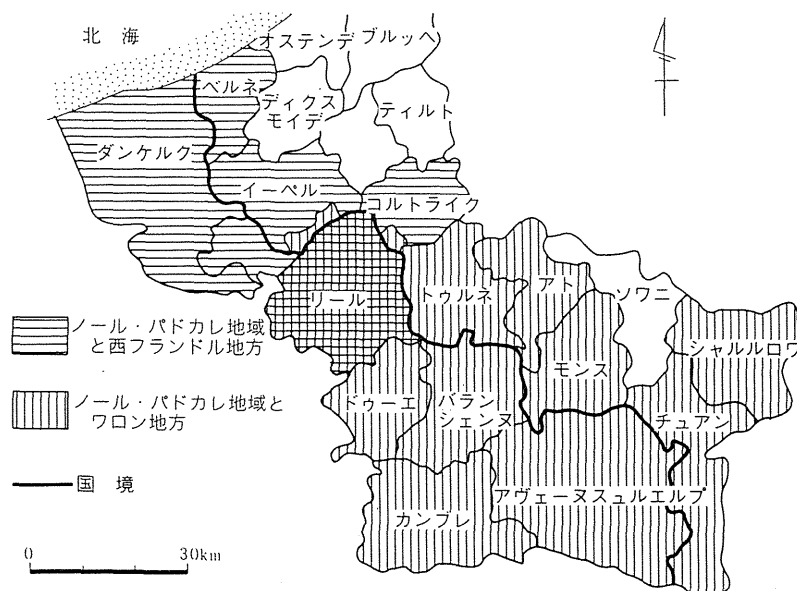
2) その他の自治体間連携組織

国境横断型の連携組織を規模の大小にかかわらず列挙すると、EUROREGION, INTERREG (ノール・パドカレ地域と西フランドル地方), INTERREG (ノール・パドカレ地域とワロン地方), COMINES-EUROPE, EUROZONE などがある。

(1) COPIT



(2) INTERREG



第15図 リール大都市圏が関与する国境横断型の地域連携組織
(Ginet, 1994による).

これらのうち、EUROREGIONは地方レベルの連携組織であり、フランスのノール・パドカレ地域、イギリスのケント州、ベルギーのフランドル地域、ワロン地域、ブリュッセル地域の5自治体から構成されている。1985年の会合以来、国境横断型の組織としては比較的古い歴史をもつが、ベルギー国内における地域間対立の余波を受けて、現在ほぼ休眠状態である。しかし、国境をこえて自治体が協力関係をむすぶ先駆けになったという点で、この組織がもつ歴史的意義は高い。

INTERREGは、国境地域の国際協力を推し進めることを目的としたEU中心の事業であり、ヨー

ロップ各地の国境に多数の組織がみられる。これらのうち、リール大都市圏が関与しているのは、第15図に示した2組織であるが、リールは2組織に重複して係わる唯一の地区になっている。これは、リール大都市圏がフランス語とオランダ語の言語境界線をまたいで広がっているためであり、INTERREGの枠組みの中でリール大都市圏は特例的に扱われている。

COMINES-EUROPEとEUROZONEは、ともに大都市圏内部に限られた地区を対象とする自治体連携組織である。その意味では、特殊な地域条件に基づく局地的な組織といえる。しかし、それだけに自治体間の連携は密接である。COMINES-EUROPEは、国境のリス川をはさんで両側に存在する2つのコミューン（CominesとComines-Warneton）が結成した組織である。ベルギー側のCominesは、フランス語圏であるワロン地域の飛び地であり、そのため国境をこえてフランス側との結びつきが強い。EUROZONEは、ルーベやムスクロンなど、リール大都市圏の北東部に位置する5コミューンからなる組織である。ルーベからムスクロンにかけての地区は、連担市街地が国境をこえて連なる典型的な地域であり、国境線は数キロメートルにわたって市街地に覆われている。そのため、住民の生活行動は国境をこえての行き来が多く、一体的な交通計画がとくに望まれる地域である。現在、ここではバス路線が国境をこえて設定されているが、将来的には地下鉄の延伸も視野におさめられている。

V む す び

旧炭田地帯を含む広い意味でのリール大都市圏は、第二次世界大戦以降、二重の意味での構造転換を迫られてきた。第一に、19世紀以来著しい発展をとげた工鉱業部門（繊維業、鉄鋼業、石炭産業など）が、いずれも衰退の危機にみまわれた。これらの伝統産業に代わって、リール大都市圏の経済発展をささえる産業部門を創出することが、当面する最大の課題であった。しかし、もう一方で、ヨーロッパ・スケールにおけるリール大都市圏の位置づけという空間の意味での構造転換を見逃すわけにはいかない。かつてリールは、国境を背にした「180度の大都市圏」として性格づけられた。EU統合にともなう国境の開放は、リールが「フランスの周辺」から「ヨーロッパの中心」へと転換する可能性を開いた。同時に、国境の開放は、リール大都市圏の直接的な競争相手として、ブリュッセルやロッテルダム、ドイツの諸都市などが現れたことを意味した。リール大都市圏の発展は、もはやフランス国内の枠組みではなく、ヨーロッパ全体のスケールで構想せざるをえない。

構造転換の第一の側面については、多くの努力がなされてきたが、まだ完了には程遠い段階にある。各地に点在する遊休地（閉鎖された鉱山や工場の跡地、ボタ山など）、全国平均を大きく上回る失業率が、そのことを明確に示している。中央政府の地方分散政策によって、ルノーの自動車組立工場をはじめ、多数の事業所が旧炭田地帯やリール周辺に進出してきたが、伝統産業の衰退にともなう雇用喪失を補填するまでには至っていない。また、地方政府のイニシアチブで、ヴィルヌーヴ・ダスクを中心とするテクノポリス建設が進められたり、ルーベの繊維関連企業が通信販売に活路を見いだしたりと、リール大都市圏の各地で産業転換のこころみが部分的に進行している。しかし、全体としていえば、旧来の伝統的構造を、産業経済の面においても都市景観の面においても、依然として払拭できないでいる。

したがって、EU 統合の進展にともなう空間的な構造転換は、リール大都市圏にとって非常に大きな意味をもつ挑戦であった。リール発展の契機を、フランス国内ではなくヨーロッパに求める流れは、1980年代以降、急速に強まりつつ現在に至っている。地域計画のキーワードは、1970年代には「産業転換」(reconversion)であったが、1980年代後半以降になると「開放」(décloisonnement あるいは ouverture)が強調されるようになり、ヨーロッパ指向が明確に見て取れる。ユーラリールやユーロ・テレポートなどの建設事業はその表れであり、COPIT などの国際的連携組織もそれと密接に関連している。これらの事業が具体的な成果を生みだし始めたのは、1990年代に入ってからのことである。従来、パリとの近接性ばかりが目立ったリール大都市圏は、ユーロトンネルの開通によってイギリスと結びつくようになった。また、TGV 網の拡充によって、ベルギー・オランダ・ドイツとの結びつきも飛躍的な向上が期待できる。かくして、リール大都市圏が直面する二重の意味での転換は、まだ未完成とはいえ、たがいに関連し合いながら大きく進み出したといえよう。

本研究は、高橋伸夫を研究代表者とする文部省科学研究費、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)の成果の一部である。現地調査にあたっては、在フランス大使館今里譲氏、INSEE (フランス統計経済研究所) ノール・パドカレ地域事務所の M. Delesalle 氏ほかの方々、リール大都市圏開発局の S. Dendievel 氏、ユーラリール事務所の M. Piau 氏、リール商工会議所の F. Berteloot 氏ほかの方々など、関係諸機関の方々の協力を得た。また、フランス側の研究分担者であるパリ・ソルボンヌ大学副学長 J.-R. Pitte 教授とリール科学技術大学の P.-J. Thumerelle 教授にはさまざまな便宜をはかって頂いた。製図は本学の宮坂和人氏にお願いした。ここに記して、深く感謝する次第である。

参考文献

- Bruyelle, P. (1981): *L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de-Calais*. Thèse d'Etat, Paris, 1220p.
- Bruyelle, P. (1988): Tunnel sous la Manche et mutations urbaines dans la région Nord-Pas-de-Calais. *Hommes et Terres du Nord*, (1988), 2-28.
- Bruyelle, P. (1991): *La communauté urbaine de Lille*. La Documentation française, Paris, 192p.
- Bruyelle, P. and Thomas, P.R. (1994): The impact of the Channel Tunnel on the Nord-Pas-de-Calais. *Applied Geography*, 14, 87-104.
- Damette, F. et al. (1997): *La région du Nord-Pas-de-Calais, villes et système urbain*. Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, Lille, 111p.
- Flatrès, P. (1974): *Nord et Picardie*. Flammarion, Paris, 423p.
- Gamblin, A. (1998): *La France dans ses régions (Tome 1)*. SEDES, Paris, 384p.
- Ginet, P. (1994): *Les conséquences du décloisonnement frontalier pour la métropole lilloise*. Thèse de Doctorat, Lille, 412p.
- INSEE (1994): *Tableaux économiques Nord-Pas-de-Calais*. INSEE, 154p.
- INSEE (1995): *Atlas Nord-Pas-de-Calais*. INSEE, 200p.
- Lentacker, F. (1974): *La frontière franco-belge: Etude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations*. Thèse d'Etat, Lille, 460p.
- Paris, D. (1988): Création d'entreprises et développement régional: les pépinières d'entreprises, l'exemple de Nord-Pas-de-Calais. *Cahiers du CREPIF*, 24, 37-53.
- Paris, D. (1993): *La mutation inachevée: mutation économique et changement spatial dans le Nord-Pas-de-Calais*. L'Harmattan, Paris, 365p.
- Thumerelle, P.-J. (1982): *La population de la région Nord-Pas-de-Calais*. Thèse d'Etat, Lille, 1924p.
- Thumerelle, P.-J. et al. (1994): *Les Pays du Nord*. Editions Bonneton, 432p.
- 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 I 部), 107, 87-100.

Geographical Transformation of the Lille Metropolitan Area under EU Integration

Nobuo TAKAHASHI and Akira TEZUKA

The spatial structure of the Lille Metropolitan Area is very specific among French great cities. Firstly, its urbanized area crosses the Franco-Belgian border and is extended largely on Belgian territory. This is the unique case in France. Secondly, the Metropolitan Area has four city-centers, i.e. Lille, Roubaix, Tourcoing and Villeneuve d'Ascq. The multi-centric spatial structure like Lille is very rare in France, too. Lille has long suffered from these double handicaps for urban and economic development.

The opening of national boundaries under the European integration has brought a drastic change on the geographical situation of the Lille Metropolitan Area. Formerly, Lille was characterized as the northern dead-end of France. With the Channel Tunnel and TGV, Lille is nowadays one of the most accessible cities in the European core area. To make the best use of this favorable condition, the metropolitan government of Lille has launched several big projects in the 1990's. In this paper, the authors examined various aspects of the geographical transformation in the Lille Metropolitan Area under such changing circumstances.

Key words: Lille, EU, Franco-Belgian border, Metropolitan area, Urban system

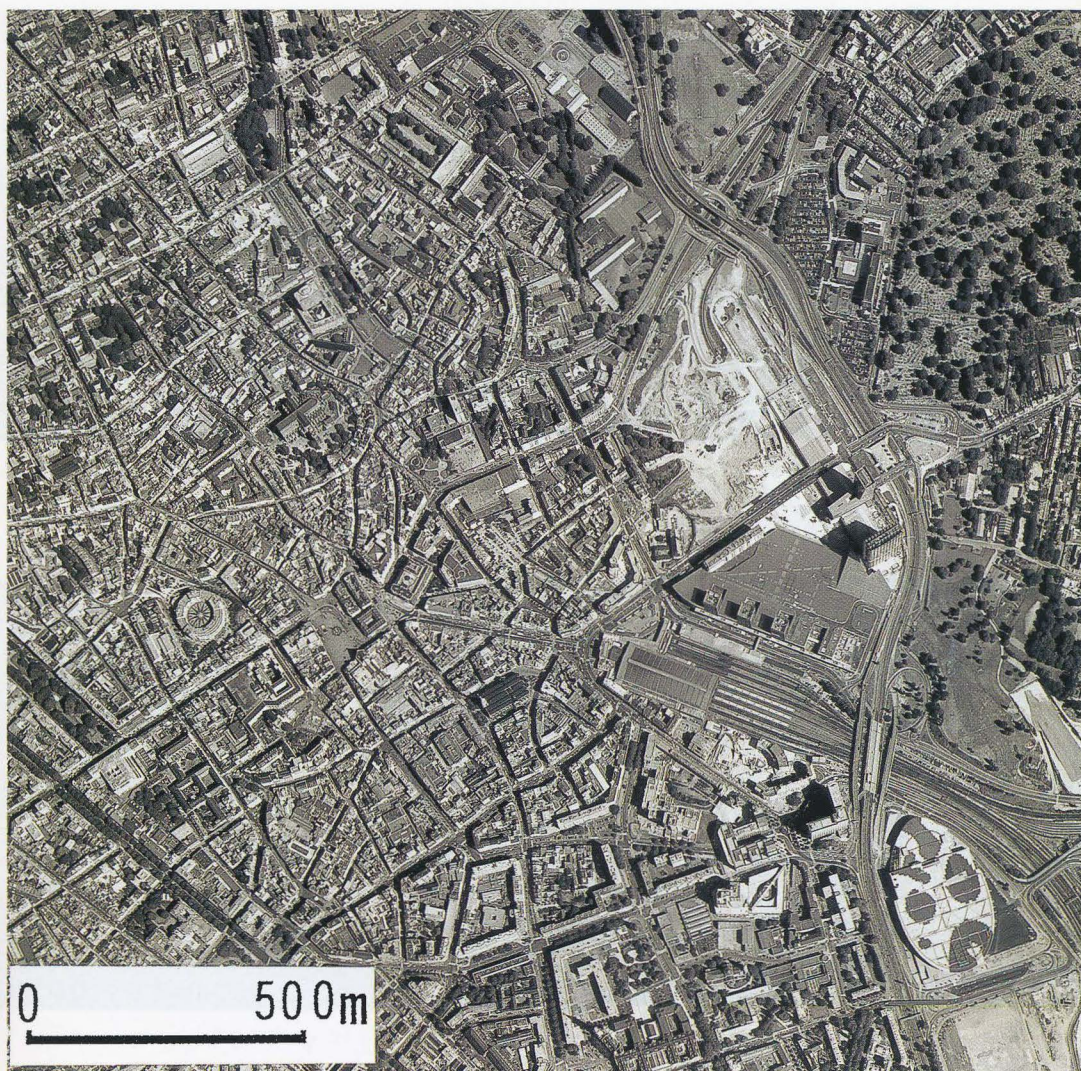


写真1 リール都心部とユーラリール地区

写真の右下から中央に延びているのがフランス国鉄（SNCF）の路線で、先端にリール・フランドル駅がある。駅前通りの先にある長方形の広場がドゴール広場で、通常はグラン・プラス（「大広場」の意）と呼ばれている。ここが、過去から現在まで、リールの都市活動において中心的な役割を果たし続けてきた。ユーラリール地区は、フランドル駅の右側に広がっており、上から順に、造成途中のアンリ・マチス公園、フランドル駅に隣接したユーラリール・センター、鉄道の南側に国際展示場「リール・グランパレ」が見られる。TGVの専用軌道は、この区間を地下で通過するが、ユーラリール・センターをはさんでフランドル駅の反対側にリール・ヨーロッパ駅がある。

（フランス国土地理院，1995年撮影）

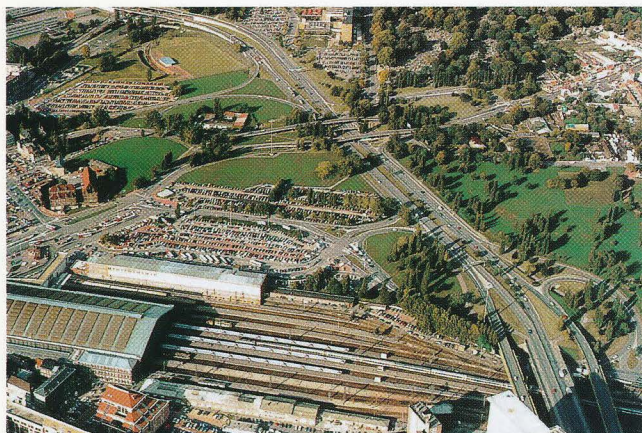


写真2 事業開始前のユーラリール地区
(1989年)

ユーラリール地区の造成事業が開始されたのは、1990年のことである。ここは要塞施設のすぐ外側に位置していたため、軍事上の理由で長らくオープン・スペースであった。

(ユーラリール社提供)

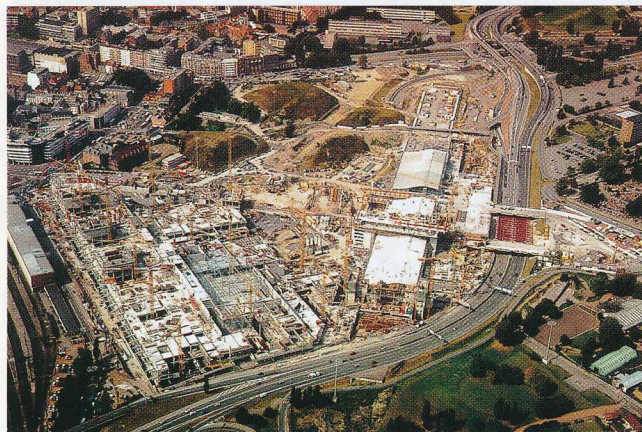


写真3 造成途中のユーラリール地区
(1993年)

ユーラリール・センターが左側に、リール・ヨーロッパ駅が中央右側に見える。前者がオープンしたのは1994年9月であり、後者が旅客を受け入れ始めたのは1994年5月のことである。

(ユーラリール社提供)

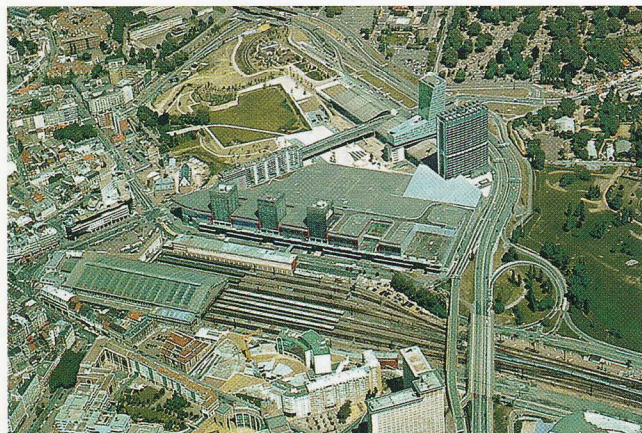


写真4 完成に近づいたユーラリール地区
(1997年)

リール・ヨーロッパ駅の上にとびえる2つの高層ビル(クレディリヨネ・ビルとリールヨーロッパ・ビル)は、それぞれ1995年と1996年に完成した。

(ユーラリール社提供)



写真5 ユーラリール・センター

カルフルールを中心とする大型ショッピングセンターは、地下に大きな駐車場を備え、店舗の種類や顧客層などといった点で、近接する都心商店街と相互に補い合うように構想された。

(1998年、手塚撮影)



写真6 クレディリヨネ・ビル（左側）とリールヨーロッパ・ビル（右側）

外国企業を引きつけるために、2つの高層ビルの設計にあたっては、国際的に著名な建築家が起用された。

(1998年、手塚撮影)



写真7 アンリ・マチス公園

リール・ヨーロッパ駅から旧市街の方向を撮影したものである。手前の中心部に置かれているのは、ミッテラン元大統領の立像。

(1998年、手塚撮影)



写真8

ドゴール広場（グラン・プラス）

中世には、ここで市（いち）が開催され、商業活動の中心をなしてきた。広場の中央に置かれた石柱とその上の女神像は、フランス革命時に外国軍の侵入を受けたさいの激しい都市攻防戦を記念したものである。

（1998年、手塚撮影）



写真9

旧商品取引所

17世紀に建設された商品取引所の建物で、グラン・プラスに面している。フランドル都市群の一中心であったリールの商業的繁栄を、象徴的に示す建造物といえる。左奥の時計塔は商工会議所であり、リールがフランドル都市文化圏に属することを示している。

（1998年、手塚撮影）



写真10

ジェントリフィケーションが進む旧市街

大聖堂周辺の旧市街は、近年、建造物の修復や改築が進められ、1階部分には専門店が入居するなどして次第に高級な街区に変貌しつつある。

（1998年、手塚撮影）

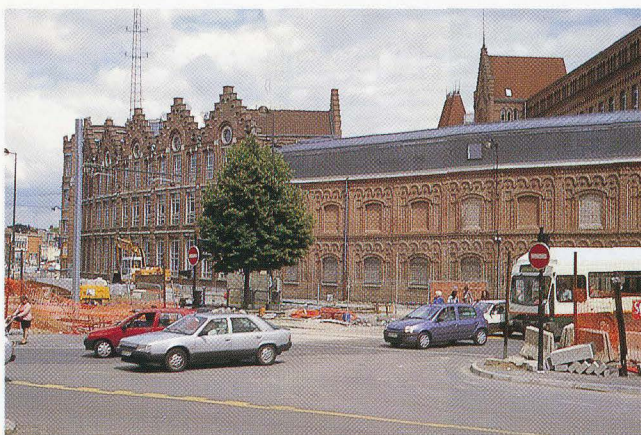


写真11 ユーロ・テレポート

ルーベ市の都心近くに整備されつつあるユーロ・テレポート。外観は、繊維企業モットボス社の建造物をそのまま利用している。
(1998年、手塚撮影)



写真12 旧炭田地帯における炭住地区

かつて多数の坑夫を収容していた炭住地区は、炭鉱が閉鎖された後、次第に通勤者住宅化しつつある。炭住の改修・整備と再利用の促進は、旧炭田地帯の大きな課題である。ランス付近。
(1998年、手塚撮影)



写真13 ボタ山の再利用

ボタ山の再利用として、斜面を利用したグラス・スキー場が整備されているところもある。ランス付近。

(1998年、手塚撮影)



写真14 ムスクロン付近の国境景観

国境をはさんで、ベルギー側に商店街が見られることが多い。これは、かつての両国の物価水準を反映している。今日では、フランス側に立地した郊外ショッピングセンターで買い物するベルギー人が目立つ。

(1998年、手塚撮影)



写真15 メネン付近の国境景観

生活道路をはさんで右側がフランス、左側がベルギーである。陸続きの部分では、国境を示す景観要素が次第に消滅しつつある。

(1998年、手塚撮影)



写真16 税関の建物跡

国境規制の撤廃によって、機能を停止した税関施設。ムスクロン付近。

(1998年、手塚撮影)