

# 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—

手塚 章

- |                          |                  |
|--------------------------|------------------|
| I はじめに                   | III-1 通勤流動の拡大    |
| II フランス北東部の国境地帯          | III-2 地域間連携組織の展開 |
| III 国境地帯におけるトランスボーダー化の進展 | IV むすび           |

キーワード：アルザス、ロレーヌ、国境、EU

## I はじめに

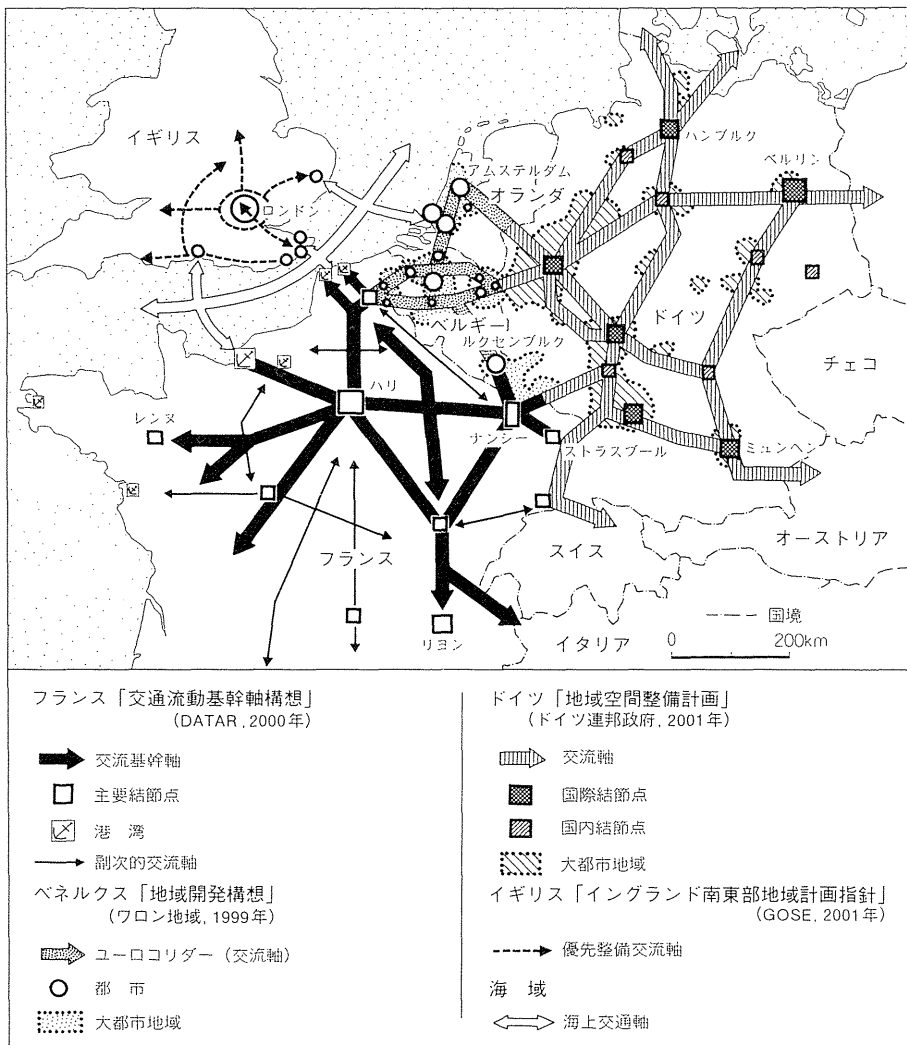
タイトルに掲げたヨーロッパ中軸国境地帯とは、1980年代末から90年代初めにかけて喧伝された「ブルーバナナ」とほぼ重なる地帯のことである。「ブルーバナナ」はヨーロッパのメガロポリスにあたり、EU統合が押し進められて「一つのヨーロッパ」が実現したあかつきには、世界最大のメガロポリスとして成長の原動力になるであろうと主張された。これまで、そのポテンシャルが生かされなかったのは、ここがヨーロッパのなかでも国境の錯綜する地帯であり、経済空間が政治的に分断されていたからである。EU統合の進展によって国境の障壁機能が消滅すれば、潜在的なポテンシャルがおのずから顕在化するというわけである。

その後、「一つのヨーロッパ」を実現するための措置が着実に積み上げられ、21世紀を迎えた現在では、EU域内の国境が障壁としての機能を大きく低下させることになった。「ブルーバナナ」という言葉自体はあまり用いられなくなったが、その将来展望は現実の地域動態に具現化され、このメガロポリス地帯は1990年代を通じてヨーロッパ随一のダイナミックな地域変容をとげてきたように思う。

このような状況に着目して、筆者を研究代表者とする研究チームは、2001年度と2002年度に「フランス・ドイツ国境地帯における地域統合の空間動態」という題目の研究プロジェクトを立ち上げ、科学研究費補助金の交付をうけてロレーヌ地方とアルザス地方を軸とする現地調査を実施してきた。また、2003年度からは「西ヨーロッパ言語境界線地帯の地域ダイナミズム」という題目のもとに、オランダ・ドイツ・ベルギーの3国国境地帯とスイス・フランス・ドイツの3国国境地帯の現地調査を企画し、その申請書を提出中である。これら2つの研究プロジェクトは、その着眼点および調査内容において一連のものであり、2つの研究プロジェクトをあわせた総合的な題目が「ヨーロッパ中軸国境地帯における空間組織の変容」と考えている。本稿は、ある意味で研究プロジェクト全体に対する序論にあたる。ただし、実際に調査を済ませたのはアルザス地方とロレーヌ地方だけなので、具体

的な記述は両地方に限定されるため、それを示すために副題をつけた。論文の題目と内容がチグハグであるとの批評は覚悟のうえである。中途段階でのまとめとして、ご寛恕をお願いしたい。

上で国境の障壁機能が大きく低下したと述べたが、それは20年前と比べた相対的な言明である。EUを構成する最も基本的な空間単位は、今日でも国家であることに変わりはない。そのことは、地域計画においても明らかで、国境をこえた範囲に対して一元的な意思決定がなされることは事実上ありえない。地方計画にしる、国土計画にしる、最終的には国ごとに決められるのが実状であろう。ただし、国境をこえて、プランニング担当者どうしが交流する機会や、調整のための公的な会合がしばしば開かれるようになったことは事実である。このような会合を通して合意された全ヨーロッパスケールでの空間整備ヴィジョンは、各国の国土整備計画にも色濃く反映するようになる。ヨーロッパ中軸地帯をめぐる地域整備構想を示した第1図は、各国ごとのモザイク模様と全体としてのヨーロッパ中



第1図 ユーロコリダー：ヨーロッパの中軸地帯  
(DATAR資料による)

軸地帯（ユーロコリダー）重視の風潮という2面性をよく表している。

以下では、アルザス・ロレーヌ地方を具体的な素材としながら、国境をこえた統合の進展と、さまざまな側面でモザイク模様が根強く存続するアンビバレントな状況を、具体的な資料に基づきながら素描することにした。

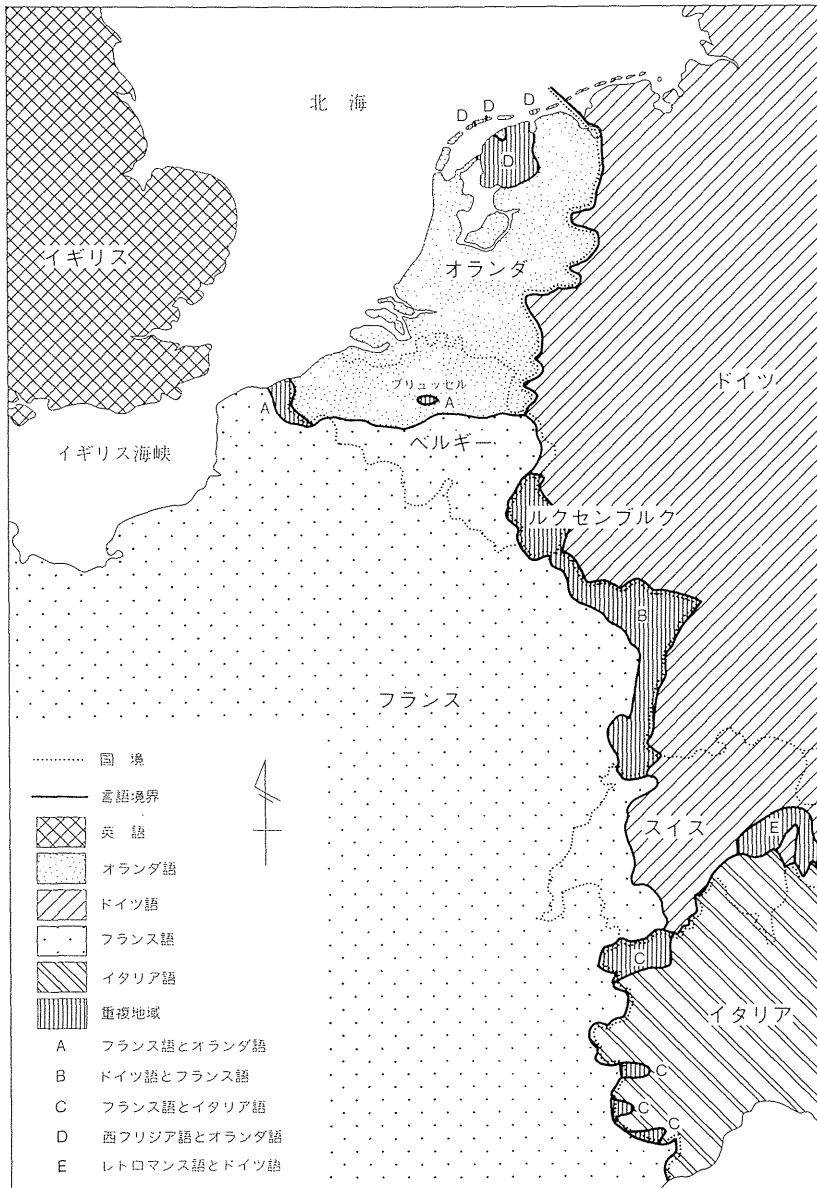
## Ⅱ フランス北東部の国境地帯

アルザス・ロレーヌ地方に話しを進めるまえに、本論文の題目であるヨーロッパ中軸国境地帯について、その地理的特質を指摘しておきたい。ヨーロッパ中軸国境地帯として筆者が想定している領域は、ほぼベネルクス3国からドイツ・フランス・スイスの国境地帯にいたる一帯である。ここには、ヨーロッパ最大の大都市地域であるライン・ルール都市域が存在するとともに、オランダのラントシュタット都市域、ドイツのライン・マイン都市域など、ヨーロッパを代表する大都市地域が集中している。すなわち、ヨーロッパ・メガロポリスのまさに中核部分である。ここでは、高い人口密度と都市密度をもつ空間がとぎれなく続いており、EU統合のもとでダイナミックな経済発展をとげつつある。

他方で、この地帯は国境線と言語境界線が複雑に錯綜する地域である（第2図）。とりわけ、西ヨーロッパの2大言語集団（ゲルマン系言語とラテン系言語）が、ここで境を接している。それゆえ、文化的・政治的に異質な空間が、ここで複雑にぶつかりあっていると見ることもできる。注目すべきは、第2図からも明らかのように、政治的境界（国境）と文化的境界（言語境界）が必ずしも一致しないことである。その結果、EUの論理と国家の論理、地域の論理、住民の論理が複雑に錯綜することになる。近年におけるアルザス地方の動向は、それをよく示しているように思う。

フランス北東部の国境地帯は、上述のヨーロッパ中軸国境地帯のなかで、その西側部分にあたる。経済発展という点からすると、長い間ここは国境の障壁効果にわざわざされて、経済ポテンシャルが高いにもかかわらず、東側にくらべ著しく立ち遅れていた。以下では、その間の状況を国境の形成とからめつつ述べることにする。

フランス北東部の国境線は、ルイ14世の時代に、その基本的輪郭が定められた。ただし、ノール地方とベルギーの国境線が18世紀の初頭にはほぼ確定され、その後300年近くにわたって、ほとんど動かなかったのに対して、アルザス・ロレーヌ地方の国境線は目まぐるしい変化を示した。ロレーヌ公領がフランス王国に編入されたのは、1766年のことにすぎず、19世紀においても、普仏戦争の結果として、アルザスの全域とロレーヌのドイツ語地域がプロイセンに併合された。そのため、フランスにとって、この北東部国境地帯は「敵であるゲルマン勢力」に対する前線地帯という性格をもったのである。かくして、この地帯の国境的性格が、経済活動の自由な発展をさまたげた。同じことは、フランス国境の東側についてもなりたつが、ここではオランダやドイツ、スイスの経済的核心地域がすぐ近くに存在するために、国境の障壁効果が比較的せまい範囲に限定されている。フランスの場合、経済的な核心地域であるパリとの間に、シャンパーニュ地方やロレーヌ地方といった広大な人口希薄地域が存在したために、国境地帯の孤立性が一段と強められたのであろう。



第2図 ヨーロッパ中軸地帯の国境と言語境界線  
 (「世界民族言語地図」東洋書林による)

たとえば、ロレーヌ地方では、豊富な鉄鉱・石炭資源に裏打ちされた製鉄業の発展が、金属加工や機械産業の発達をもたらさなかった。戦略的に重要な性格をもつために、主要な敵国に近いロレーヌ地方が意図的に避けられたといわれている。また、アルザス地方の国境都市ストラスブールにしても、著しい成長をとげたのは1870年以降におけるドイツ時代のことである（1870年に7万であった人口が、1911年には22.5万まで急成長している）。ノール地方は、もともと商業が発展したフランドル地方の一部であったが、フランスに帰属してからは、厳重に監視された国境線がノール地方とフランドル地方を分かつことになった。

しかし、20世紀の半ばまで、国境線の存在が強烈なインパクトを与え続けてきたことは確かだが、フランス北東部の国境線がイタリア国境やスペイン国境とは事情が全く異なる人為国境であることを忘れるべきではない。イタリア国境とスペイン国境がフランス・アルプスの稜線やピレネー山脈の稜線と（数か所の例外はあるが）ほぼ一致しているのに対して、フランス北東部の国境線は主として軍事的な均衡がもたらした結果であり、平地上あるいはなだらかな丘陵上に設定された人為的な国境である。

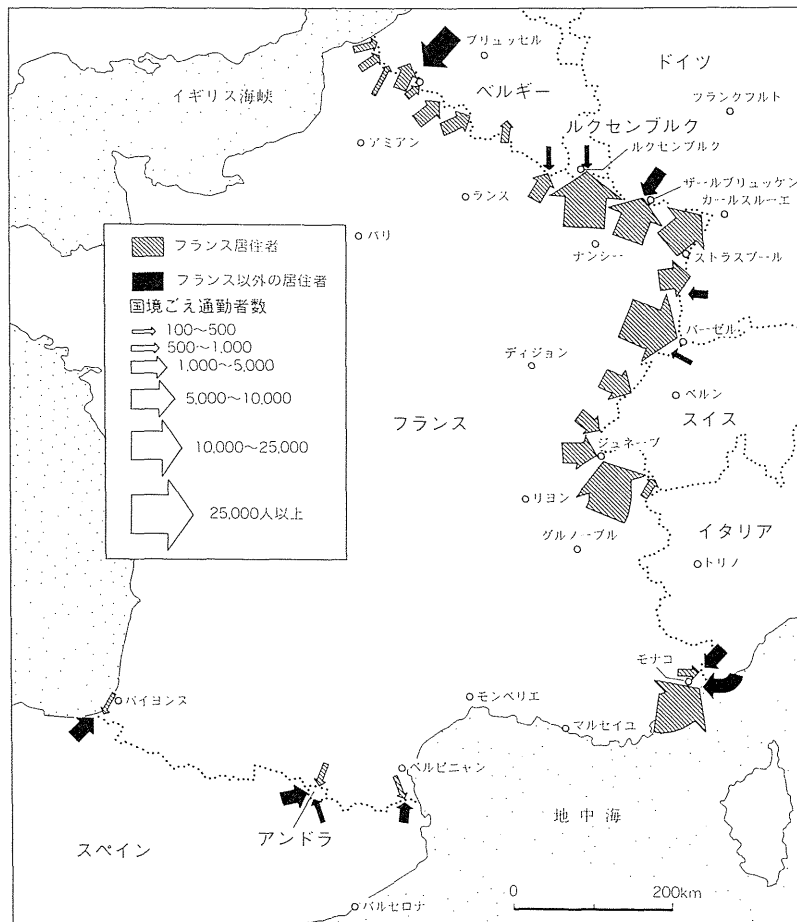
このような性格の違いは、国境線に沿ってみられる文化景観（いわゆる国境景観）に著しい相違を生み出した。すなわち、フランス北東部の国境地帯では、国境線の両側にはほぼ連続的な市街地が形成されている地区が少なくない。EU統合が進展した今日では、これらの都市域が国境をこえた連携を深めつつある。このような実例を北から南にむかって列挙すると、リールを中心とする大都市地域、ルクセンブルクからフランスのロングウィイにかけての連担市街地、ザールブリュッケンを中心とする大都市地域、ストラスブールを中心とする大都市地域、バーゼルを中心とする大都市地域がある。これらに、ジュネーブを中心とする大都市地域を加えると、ヨーロッパにおける「国境をまたいだ大都市地域」が勢揃いしたような印象すらある。国境の両側に市街地が連担する現象は、工業化や都市化が進展した19世紀後半から広くみられた事実ではあるが、EU統合の深化とともに、このような地域的現実が多様な側面にわたるトランスボーダー化の進展と空間組織の変容をもたらしたことは、ある意味で必然的な成り行きであった。

### Ⅲ 国境地域におけるトランスボーダー化の進展

ここでいうトランスボーダー化の進展には、さまざまな側面が存在する。EU域内の国境が障壁としての機能を失うにつれて、ヨーロッパ中軸国境地帯では、国境をまたいで多様な交流が深まりつつある。ここで取りあげる通勤流動や行政面での連携のほかに、買い物行動や観光レクリエーションなど人の移動をとともなう交流、企業進出や投資などの経済的交流、教育面や文化面での共同事業など、さまざまなトランスボーダー型の交流がみられる。フランス北東部の国境地域は、上述のあらゆる側面において交流が活発な地域として特徴づけることができる。この地域に比較すると、たとえばスペインとの国境地帯では、カタルーニャ地方とルシヨン地方にしる国境の両側に広がるバスク地方にしる、相互の文化的類似性はきわめて大きいですが、地形的な障壁にもわざわざいわれて、多方面にわたる日常的で緊密な交流はみられないのが実状であろう。したがって、アルザス・ロレーヌ地方については、多様な側面での交流実態を網羅的に取りあげる方法もあるが、記述内容に具体性をもたせるという観点から、以下では考察の焦点を通勤流動と自治体間の連携にしぼることにしたい。

#### Ⅲ-1 通勤流動の拡大

アルザス・ロレーヌ地方が、フランスの国境地帯のなかで「国境をこえた通勤流動」の最も活発な地域であることは、第3図が明確に示している。フランスから他国に向かう通勤者数が1万以上の線は図中に6本存在し、これを北からあげるとルクセンブルク、ザールブリュッケン、カールスルーエ、



第3図 フランス国境におけるトランスボーダー型通勤流動（1999年）  
（MOT資料による）

バーゼル、ジュネーブ、モナコをそれぞれの主要な目的地にしている。このうち、アルザス地方とロレーヌ地方には、それぞれ2本ずつが存在しており、アルザス地方には他にも5千人以上の線が1本みられる。流動の絶対量からみて、アルザス・ロレーヌ地方がフランス最大の「国境ごえ通勤者」の発生源であることは明白であろう。

ちなみに、ジュネーブとモナコへの通勤が、同じフランス語圏地域への流動であるのに対して、アルザス・ロレーヌ地方からの通勤は、ドイツ語圏（ルクセンブルクの場合、純粋なドイツ語圏とはいえないが）を目的地にしている点で性格が異なっている。

他方、流動密度という相対的な観点からも、アルザス地方とロレーヌ地方はフランス国内で上位を独占している。すなわち、全労働人口に占める「国境ごえ通勤者」の比率は、アルザス地方が8.5%、ロレーヌ地方が6.4%で3位以下を大きく引き離している（統計年次はともに1999年）。もちろん、この種の現象は国境線の近くに偏在するため、より細かなスケール（たとえば雇用ゾーンごと）でみると、比率が30%を上まわる事例さえみられる。たとえば、アルザス地方のヴィッセンブール地区

とロレーヌ地方のロングウィ地区では、「国境ごえ通勤者」の比率が33%に達している。コミュニケーションにみれば、さらに高い比率が現れることはいうまでもない。

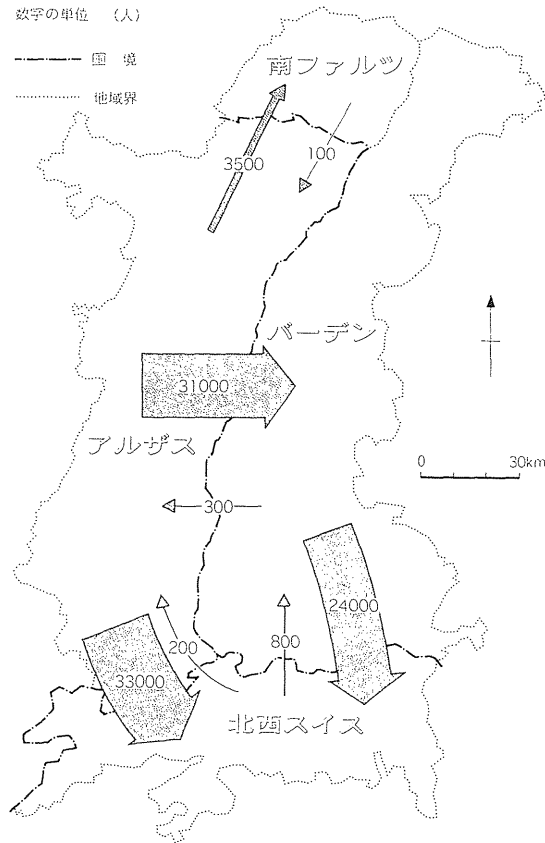
アルザス地方とロレーヌ地方に共通するもう一つの特徴として、両地域からの「国境ごえ通勤者」数が1980年代以降、一貫して急速に増加しつつある事実を指摘することができる。これは、ジュネーブやモナコへの通勤者数が1990年代に入ってから横ばいに転じた事実と対照的である。これは、フランスから他国に向かう「国境ごえ通勤者」の主要目的地のなかで、ルクセンブルクとドイツへの流動量が継続的に著しい伸びを示しているためである。なかでも興味深い点は、とくに1990年代にはいつてから、フランス在住のドイツ国籍者がドイツに通勤する事例が激増したことである。1990年には全体で3千人強にすぎなかったものが、1999年には3倍以上の1万人強に膨れ上がった。その多くは職場を変えずに住居だけをフランスに移したもので、ほとんどがアルザス地方とロレーヌ地方を転入先としていた。したがって、1999年時点におけるドイツへの「国境ごえ通勤者」約6万のうち、約18%がドイツ国籍者であることになる。これは、1990年代になって目立つようになった新しい現象といえる。

#### 1) アルザス地方の事例

アルザス地方は、全労働人口に占める「国境ごえ通勤者」の割合がフランスで最も高い地域である。以下では、アルザスにおける「国境ごえ通勤者」の特性と近年の動向について、注目すべき2つの点を指摘しておきたい。

第1は、主要な流出地域がアルザス地方の南と北に偏在していることである（第4図）。いうまでもなく、南の地域からはバーゼルに向かう通勤流動が発生し、北の地域からはカールスルーエに向かう通勤流動が生じている。その中間地域では、「国境ごえ通勤者」の絶対数にしる密度にしる、一部の例外地区をのぞいて低下する。前掲の第3図では、中間地域からの流動を北部とは別に表示していたが、北部にくらべると絶対量ははるかに少ない。また、中間地域では、ドイツに向かう「国境ごえ通勤者」のかなりの部分（半数ちかく）がフランスに移住したドイツ人であるという特性もある。大まかにいえば、フランスからドイツに向かう通勤流動の大半は、アルザス地方の北部から発生している。南北両地域からの「国境ごえ通勤者」数は、1960年代以降、一貫して増加傾向を示してきたが、1970年代後半には石油危機後の経済不振のもとで、スイスに対してもドイツに対しても一時的に減少した。また、1990年代には、スイスへの「国境ごえ通勤者」のみが停滞傾向を示すようになった。この結果、1960年代以降、つねに最大の目的地であったスイスは、その座をドイツにゆずりわたした（1999年現在、ドイツへの通勤者数が36,606人、スイスへの通勤者数は33,224人である）。

第2は、先にも触れたように、アルザス地方で発生する「国境ごえ通勤者」のなかに、外国人が多く含まれるようになったことである。このような現象は、1980年代からみられたが、目立つようになったのは1990年代のことであり、主たる担い手はドイツ人であった。1999年現在、アルザス地方の「国境ごえ通勤者」7万人には、ドイツ人が5,400人、スイス人が1,200人含まれている。したがって、この分を差し引けば、現在でもスイスがアルザス人にとって最大の通勤目的地なのである。ちなみに、1990年代にみられた上述の現象は、アルザスの人口構成に関する従来のイメージを大きく変



第4図 アルザス周辺地域におけるトランスボーダー型通勤流動（2002年）  
（INSEE資料による）

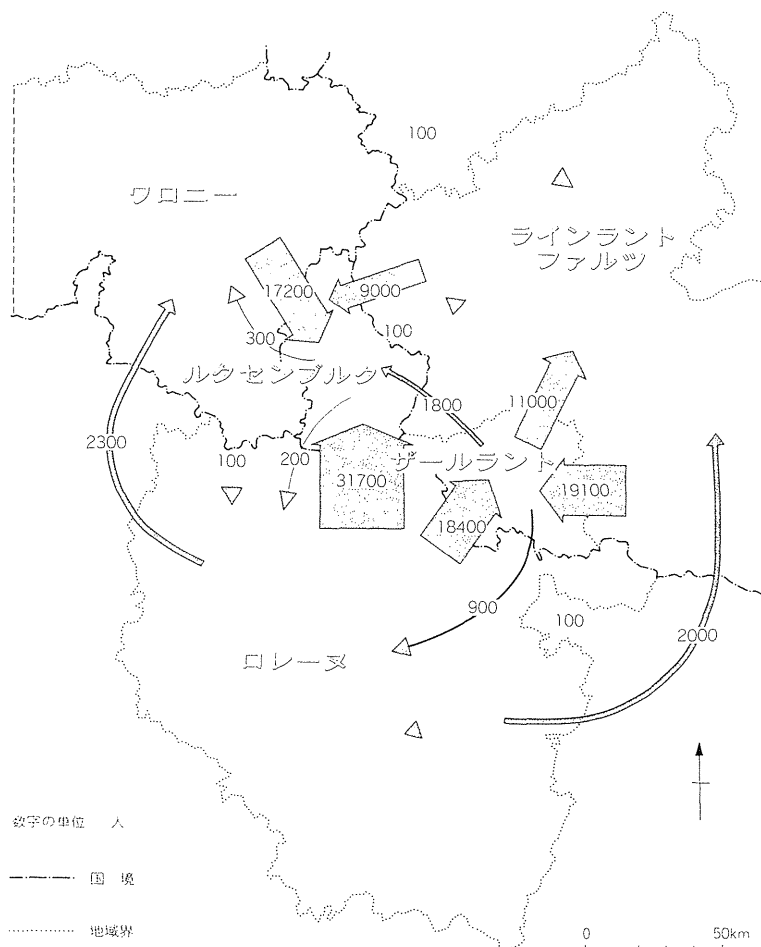
えつつある。アルザスに居住する外国人として、これまではヨーロッパ系のイタリア人とポルトガル人、非ヨーロッパ系のアルジェリア人とモロッコ人が目立つ存在といえた。しかし、1999年の時点で人口が多いものを国籍別に並べると、トルコ人（28,929人）・ドイツ人（15,811人）・モロッコ人（14,991人）・アルジェリア人（12,273人）・イタリア人（11,629人）・ポルトガル人（11,188人）となる。トルコ人の場合、1970年代の後半から急速な増加を示すようになり、1980年代には最大グループに躍り出たのに対して、ドイツ人は1990年代に入ってから急増したという特徴がある。

## 2) ロレーヌ地方の事例

アルザス地方と同様に、ロレーヌにおける「国境ごえ通勤者」の特性と近年の動向に関して、以下では3つの点を指摘しておきたい。

第1は、ここでも、主要な流出地域が、ルクセンブルクとザールブリュッケンに隣接したロレーヌの国境地域に偏在していることである。同時に、前者が製鉄業で栄えた地区、後者は炭田地域というように、いずれも1970年代後半から深刻な産業衰退にみまわれた地域であることが、ロレーヌ地方の特徴である。すなわち、鉄鋼業や鉄山・炭田などの衰退で職を失った多くの労働者が、豊かな隣国に雇用先をみいだすという構図である。ロレーヌ地方から流出する「国境ごえ通勤者」数はその後も





第5図 ロレーヌ周辺地域におけるトランスボーダー型通勤流動（1997年）  
（INSEE資料による）

増え続け、1990年代には増加のペースをさらに上げている。その結果、1999年には合計64,763人を数えるにいたり、かつて大きかったアルザス地方との差を急速に縮めている。また、県単位で見れば、国境にそって延びるモーゼル県がフランス最大で、合わせて49,206人におよぶ「国境ごえ通勤者」を送り出している。

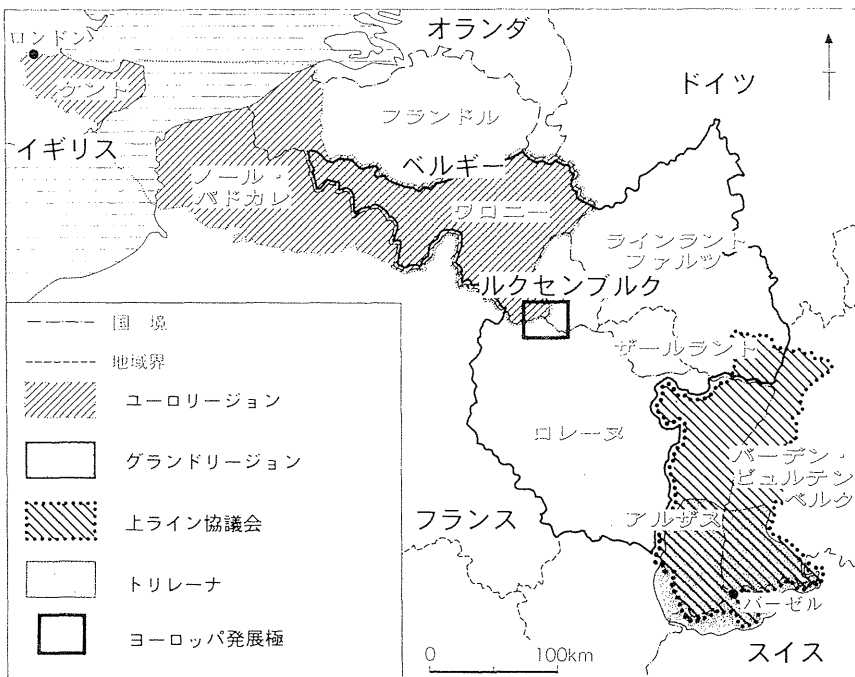
第2は、このような持続的増加をもたらした最大の原因が、ルクセンブルクの経済的な繁栄にあることである。ルクセンブルク・ザールラント・ロレーヌの3地区は、かつて製鉄を軸にする重工業地域という類似の性格をもっていたが、ひとりルクセンブルクがEUの首都機能を部分的に受けもち政治・金融都市として発展をとげたことで、現在では労働力の吸引力に決定的な格差が生じている。ルクセンブルクは、EU15か国のなかで外国人住民比率の最も高い国である（なかでも、ポルトガル人とイタリア人が多い）が、これに加えてフランス・ベルギーから大量の通勤労働者を迎え入れるわけで、国内労働市場における外国人労働者の比重はきわめて大きい。言語的な側面から、ルクセンブルクの「ラテン化」を強調する研究者さえいる。

第3は、アルザスと同様に、ここでもドイツ人の来住が目立っている。ザールブリュッケンのフランス側近郊には、ドイツ人を主要な住人とする分譲地がいくつも存在し、ドイツ人コロニーらしきものが形成されている。新聞記事の伝えるところでは、フランス側で住宅建設をのぞむドイツ人は、地価の安さとともに、そこでの建築規制がドイツ側より緩やかなことを理由にあげるそうである。そうであるならば、それは単に「国境の消滅」がもたらした現象とはいえない。制度的な意味での国境格差が、これらの移動を誘発していると考えられるからである。ちなみに、ルクセンブルク人に関しては、この種のフランス来住という動きはそれほど目立っていない。

### Ⅲ-2 地域間連携組織の展開

ヨーロッパ中軸国境地帯では、買い物行動や通勤流動などといった日常生活面での交流とともに、中央政府間あるいは地方自治体間の協力や連携組織づくりが活発である。自然的な土地のまとまりとは無関係に国境が錯綜するこの地帯こそがEU統合の出発点であり、かつブリュッセル・ルクセンブルク・ストラスブールなどEUの首都機能をにやう都市が集中する中核地域だからであろう。

第6図は、フランス北東部の国境地域がかかわるトランスボーダー型の連携組織を示したものである。もちろん、これですべてというわけではなく、範囲が限定される組織については記されていないものが多い。すなわち、トランスボーダー型の行政連携組織には、地方レベルや市町村レベルなど、異なったスケールの組織が重層的に存在しており、それぞれが異なった役割を演じている。また、活動実態を検討すると、きわめて活発な組織からほとんど開店休業の組織まで、地域間連携組織の中にはかなりの温度差がみられる。たとえば、図中に示されているユーロリージョンは1985年に設立さ



第6図 フランス北東部周辺におけるトランスボーダー型地域間連携組織 (2000年)

れたもので、いまでは多数存在するユーロリージョンの草分け的存在であるが、現在はほぼ休眠状態におちいつている。この点でいうと、アルザス・ロレーヌ地方が関与する連携組織の多くは、相対的にみて活動がきわめて活発な部類に属するといえることができる。

#### 1) アルザス地方の事例

第2次世界大戦後のアルザス地方における地域間連携組織の展開は、大きく3段階に区分することができる。具体的なイニシアチブの初めは、スイスのバーゼル市を中心とする地域間連携組織Regio Basiliensisの呼びかけ（1963年）であろう。また、これよりも少し北側の地区では、たがいに隣接するコルマールとフライブルクを中心にCIMABという連携組織が立ちあげられた。国境をまたいで大型の共同事業が初めて実施されたのもアルザス南部であり、フランスとスイスの国際協定（1962年）に基づいて2か国共同のバーゼル・ミュールーズ空港がフランス国内に建設された。1975年に関係3国（フランス・ドイツ・スイス）間で「ボン協定」が締結されるまで、上記のような個別的試みが模索された期間が、地域間連携組織の展開にとって第1段階といえる。

1975年のボン協定では、上ライン地域に関して3国政府間委員会の設立と、北地区・南地区それぞれでの地域間協議会の設立が合意された。したがって、これ以降、国境をまたいで諸問題を協議する機関が公的に存在し、しばしば協議のための会合が開催されることになった。しかし、会合はしばしば開かれたものの、具体的な事業が活発に推進されるようになるのは、ようやく1990年代に入ってからのことである。したがって、1990年頃を境として第2段階と第3段階を区分しようとする見方は、それほどのはずれとはいえない。具体的にいうと、1990年からは、EUの域内国境地域を対象とする支援プログラム（INTERREG）が開始され、上述の政府間委員会・地域間協議会を仲介役として数多くのトランスボーダー型協力事業が実施されるようになった。また、北地区と南地区に分かれていた地域間協議会は、1991年から「上ライン協議会」として統合され、地方レベルにおいても「上ライン」の範囲が上位単位として確立した。INTERREGプログラムは、第1期（1990-1993）・第2期（1994-1999）・第3期（2000-2006）と期を改めるごとに予算が大幅に増額され、多方面にわたるトランスボーダー型の協力事業に多額の資金を供給している。その意味では、予算的裏付けを得た1990年代以降の第3段階こそ、自治体間のトランスボーダー型交流が開いた時期といえる。

INTERREGの枠組みでは、国境をまたいだ地域間で、きわめて多様な組み合わせに基づく協力事業が行われている。しかし、継続性と活動実績を兼ねそなえた地域間連携組織としては、上述の上ライン協議会に加えて、トリレーナおよびパミナの2組織が重要である。そこで以下では、これら3つの連携組織について、主要な特徴をそれぞれ簡潔に述べることにする。

上ライン協議会はアルザス全域を含む連携機関で、1991年以降、定期的に年2回ずつ会合を重ねてきた。もともと関係3国の中央政府間における合意に基づく組織であり、代表団は地域代表であるとともに国家代表としての性格を有している。たとえば、上ライン協議会におけるアルザス側の首席代表は、フランス内務省の官僚であるアルザス地域圏知事がつとめている。ちなみに、1998年からは、同じ範囲を対象としながらも、各地域の地元選出議員から構成されるライン会議が新たに活動を

始めている。それゆえ、全体を統括する組織には、現在、上ライン協議会とライン会議の2つが並存している。1990年代を通じて、上ライン協議会のイニシアチブのもとに、さまざまな事業が行われてきた。上ライン全体を対象とする地域整備計画の指針案づくりや、地域共通の学校教育用副読本づくり、さらには、著名な観光ガイドであるミシュラン・シリーズの中に「上ライン」版を作成し刊行することなど、それらは教育・文化・観光・地域計画をはじめ多様な領域にわたっている。いずれの事業も、その事業費の一部をINTERREG（すなわちEUからの補助金）に依存していたことは言うまでもない。

これに対して、トリレーナとパミナは、上ライン地域のそれぞれ一部分を対象としている。トリレーナ（TRI-RHENA）は、上ライン地域の南部を占め、アルザス南部・バーデン南部・バーゼルの3地域から構成されている。旧称はREGIOで、これは3つのREGIO（Regio Basiliensis；Regio du Haut-Rhin；Freiburger Regio）の連合体を意味していた。トリレーナにおいても、情報・文化・環境・教育など、幅広い分野にわたる協力事業を行ってきたが、とくに近年では、バーゼル大都市圏において郊外鉄道路線のフランス側乗り入れが実現している（1997年）。これは、ミュールーズを発着駅とするもので、フランス側の電気系統にも適合するよう車両を改造するとともに、国境検査を免除するという特典が付与されている。パミナ（PAMINA）は、上ライン地域の北部を占めており、カールスルーエの影響圏とほぼ重なっている。南部に比べると連携の歴史は浅いが、1990年代以降、急速に協力の度合いを深めてきた。現在では、共通の地域整備計画さえ立案中で、これに基づいて国境周辺地域の整備を進めようとしている。また、ドイツ側に通勤するフランス人や、フランス側に住居を求めるドイツ人など、仏独2か国にまたがる多様な問題に関して、その調整や解決のために活動している。

南部と北部で活発な動きがみられるのに対して、ストラスブールを中核都市とする中部では、これまでトランスボーダー型の連携組織が十分に育ってこなかった。これは、ストラスブール市当局の意識が、あまり国境に向いていなかったためと考えられる。しかし、1990年代に入ってから、対岸のケール市とともに、ライン川を主要な対象とする地域整備計画が積極的に推進されるようになった。また、現在進行中であるストラスブール大都市圏の地域整備マスタープランにおいても、隣接するドイツ側の地域整備計画との協調が重視され、両国関係者の協議会がしばしば開かれている。

## 2) ロレーヌ地方の事例

ロレーヌとその周辺地域は、第2次世界大戦後におけるEU統合の歩みのなかで、重要な意味をもつ地域といえる。まず、EU統合の直接的な出発点であるヨーロッパ石炭鉄鋼共同体（ECSC）は、ロレーヌ・ザールラント・ルクセンブルクの国境地域に存在する地下資源の活用について、国際的な協調体制を構築することを主要なねらいとしていた。その中核的な推進者ロベール・シューマンは、ルクセンブルク生まれでロレーヌを地盤とする政治家であった。

かくして、上記3地域からなる連携組織の立ち上げは、アルザスのそれよりも4年先行していた。すなわち、1971年にはSaar-Lor-Lux政府間委員会の協議が開始されている。当初、3地域だけであった対象地区は、その後、ラインラントファルツの一部、さらにはラインラントファルツの全域、ワロニー地方を包含するようになった。地域の呼び名としてはSaar-Lor-Luxが近年まで広く用いられてき

たが、範囲の拡大に応じて、現在では「グランドリージョン」という表現が徐々に浸透しつつある。政府間委員会とは別に、1986年には地元選出議員による「地域間議員会議」が創設された。ただし、これは実務担当者の協議機関というよりも、国の枠組みをこえた議員の国際交流組織という色彩が強い。

これに対して、対象地域が限定された連携組織としては、「ヨーロッパ発展極」が注目される。フランスのロングヴィを中心広がる製鉄業地域は、1960年代の末から急激な衰退にみまわれた。フランス・ルクセンブルク・ベルギーの3国国境にかけて立地していた製鉄関連工場群は、1985年までにはほぼ百パーセント消滅してしまった。ヨーロッパ発展極は、この産業衰退地区を立て直すために構想されたものであり、EU内部の国境地域であることから「ヨーロッパ統合の実験室」として注目されたわけである。1985年の発足から、事業が一段落をむかえた1999年にいたるまで、この地区に対してはINTERREGによる資金援助や各国政府の補助金など、多様な財源から多額の財政資金が拠出され、交通インフラストラクチャーの整備や進出企業の誘致などに費やされた。われわれが現地を訪問した2001年の夏には、3か国にまたがる産業団地地区が、ことインフラストラクチャーに関するかぎり完成状態に近づきつつあった。しかし、企業の進出状況は決して順調とはいえず、とくにフランス側で空き地が目立っている。その点からみると、14年間にわたった3国共同の開発事業は、あまり大きな成果をあげなかったともいえる。

ロレーヌ地方に存在する比較的狭い範囲での連携組織のうち、公的な位置づけをもつ組織としては、これ以外にザールブリュッケンからフォルバック（フランス）にかけてのコナベーションを対象地区とする連携組織がある。フランス側・ドイツ側を合わせて約20の地方自治体が連携し、共通の都市計画や整備事業の遂行を目指すものであり、アルザス地方と同様にINTERREG制度を有効に活用している。1997年には、カールスルーエ協定に基づいて、上述の地方自治体がZukunft Saar-Moselle Avenirを結成するにいたり、さらに多面的な共同事業（たとえば、共通工業団地の造成、言語理解教育の普及など）を推進しようとしている。

#### Ⅳ む す び

本論考では、アルザス地方とロレーヌ地方を具体的な事例としながら、EU統合時代におけるトランスボーダー型の地域間交流について述べてきた。アルザス・ロレーヌ地方はヨーロッパ中軸国境地帯に属し、1980年代以降、国境の障壁機能が著しく低下したことで大きな空間変容をとげてきた地域である。同様の現象は、フランス・ベルギー国境地域やオランダ・ドイツ・ベルギー国境地域にもみることができる。ただし、その具体的な様相は地区により異なっており、本稿で対象としたアルザス地方とロレーヌ地方にしても、共通点は目立つものの、その具体的な状況には差異がみられた。

同時に、本稿で取りあげた通勤流動と自治体間交流は、トランスボーダー型地域間交流の部分的な側面であり、この他にも多様な交流現象がみられることはいうまでもない。たとえばアルザス地方では、第2次世界大戦後の早い時期からドイツ企業やスイス企業の進出が活発にみられる。また、買い物行動などにみられる都市の影響圏も、パーゼルやカールスルーエ、ストラスブールなどの地方中心

都市では、国境をこえて他国の領域内に拡大する傾向がみられる。これら多様な側面におよぶ交流に関しては、われわれの研究チームに属するメンバーそれぞれが、個別テーマあるいは個別事例にそくして詳細に検討する予定である。

EU統合の追い風をうけて、ヨーロッパ中軸国境地帯の各地では、1980年代以降、国境をこえた地域間交流を加速度的に深めつつある。今日では、住民の日常生活のレベルでほとんど国境の影響が感じられないほどである。しかし、本文中でも指摘したように、法律的・制度的・文化的な側面では、国境が今なお空間的な不連続線であることに変わりはなく、自治体間の連携にさいしても大きな障害となっている。その意味で、国境は依然として重要な地理的要因である。したがって、国境の地理的意味がどのように変容しつつあるかという問題は、EU統合の成果と意味が注目されている現在、ヨーロッパを地理学的にとらえるさいに最も興味深い問題の一つであるといえよう。

本稿は、2001～2002年度の2か年にわたる科学研究費補助金（海外学術調査）「フランス・ドイツ国境地帯における地域統合の空間動態」の研究成果である。2001年には主としてロレーヌ地方、2002年には主としてアルザス地方を調査対象地域とした。約1か月にわたる現地滞在中には、さまざまな機関・個人の方々にご協力をいただいた。なかでも、1年目の現地調査を案内して下さったアンドレ・アンペール教授（ナンシー第2大学）と2年目の現地オルガナイザーであるジャンリュック・ピエルメイ教授（ストラスブール第1大学）には多大なご尽力をたまわった。また、本論文中の図は、本学の宮坂和人氏に製図していただいた。以上、記して感謝の意を表したい。

#### 参考文献

- Brücher, W. et al. (1982): *Saar-Lor-Lux-Atlas. Pilotstudie*. Schriftenreihe der Regionalkommission Saar-Lor-Lux, 8, 87 p.
- Chassignet, D. (1996): L'intégration transfrontalière et ses conséquences spatiales dans le Sud-Alsace. *Revue Géographique de l'Est*, 36, 113-131.
- Gaunard, M.-F. (1998): Réflexion sur une stratégie d'organisation des espaces urbains frontaliers: agglomérations ou réseaux de villes transfrontaliers dans l'espace Saar-Lor-Lux. *Hommes et Terres du Nord*, 1998 (1), 17-24.
- Goyer, A. (1999): Le secteur de l'Etoile à Strasbourg: de la difficulté de produire de l'espace urbain. *Revue Géographique de l'Est*, 39, 87-95.
- Harster, P. (1995): PAMINA, un nouvel esprit transfrontalier. *Historiens & Géographes*, No.347, 431-442.
- INSEE (1994): *Vivre en Lorraine et travailler à l'étranger*. INSEE-Lorraine, Nancy, 85 p.
- INSEE (1995): *Travailleurs sans frontières*. INSEE-Lorraine, Nancy, 136 p.
- INSEE et DRIRE (1996): *L'industrie lorraine*. INSEE-Lorraine, Nancy, 86 p.
- Kleinschmager, R. (1995): Alsace dans les perspectives d'une Euro-région. *Historiens & Géographes*, No.347, 443-444.
- Kleinschmager, R. (1997): *Strasbourg: une ambition européenne*. Anthropos, Paris, 216 p.
- Kleinschmager, R. (1998): Réflexions sur les frontières étatiques intérieures de l'Union européenne. *Revue Géographique de l'Est*, 38, 145-150.
- La Grande Région (2000): *Annuaire statistique 2000, Saar-Lor-Lux-Rheinland/Pfalz-wallonie*. INSEE-Lorraine, Nancy, 148 p.
- Mathieu, J.-L. (1998): *Quelle union pour l'Europe?* La Documentation Française, Paris, 64 p.
- Michna, R. (1995): Le Rhin Supérieur: une région européenne intégrée? Actualité des échanges frontaliers entre l'Alsace et le Pays de Bade. *Historiens & Géographes*, No.347, 445-456.
- Nonn, H. (1982): *Strasbourg et sa communauté urbaine*. La Documentation Française, Paris, 200 p.
- Nonn, H. (1999): *Villes et aménagement régional en Alsace*. La Documentation Française, Paris, 246 p.
- Reitel, F. (1982): *La Lorraine*. PUF (Que-sais-je?).
- Reitel, F. (1987): *Das Militär und sein Einfluß auf die*

- Raumordnung in den französischen Grenzregionen. in Brücher, W. and Franke, P.R. ed., *Probleme von Grenzregionen: Das Beispiel SAAR-LOR-LUX-Raum*. Saarbrücken, 29-40.
- Reitel, B. et Zander-Cayetanot, P. (1998): Les stratégies d'aménagement des principales municipalités d'un espace transfrontalier, le Rhin supérieur. *Hommes et Terres du Nord*, 1998 (1), 25-33.
- Roth, F. (1987): Espace sarrois et Lorraine, relations et convergences 1815-1925. in Brücher, W. and Franke, P.R. ed., *op. cit.*, Saarbrücken, 67-84.
- Schulz, Ch. (1996): L'agglomération transfrontalière du Pôle Européen de Développement (PED) Longwy-Rodange- Athus. *Revue Géographique de l'Est*, **36**, 133-150.
- Schulz, Ch. (1998): *Interkommunale Zusammenarbeit im Saar-Lor-Lux-Raum*. Saarbrücker Geographische Arbeiten, **45**.
- Schulz, Ch. (1998): L'intercommunalité sans frontières? Etat actuel et perspectives de la coopération transfrontalière des collectivités locales dans l'espace Saar-Lor-Lux. *Mosella*, **23**, 1-22.
- Schulz, Ch. (1999): Saar-Lor-Lux : un espace modèle pour l'intégration européenne? *Bull. Assoc. Géogr. Franç.*, **76**, 398-407.
- Schulz, Ch. (1999): City-networking and bottom-up development by transborder co-operation: the influence of local authorities in the *Saar-Lor-Lux* region. in Knippenberg, H. and Markusse, J. ed., *Nationalising and denationalising European border regions, 1800-2000*. Kluwer, Dordrecht, 223-240.
- Soutif, V. (1999): *L'intégration européenne et les travailleurs frontaliers de l'Europe occidentale*. L'Harmattan, Paris, 363 p.

## Spatial Transformations in the Transborder Areas of European Megalopolis: The Case of Alsace-Lorraine

Akira TEZUKA

Alsace and Lorraine belong to European Megalopolis, which has been characterized not only by many national boundaries, but also by main linguistic divide of Western Europe. Under the integration of European Union, one can observe the extremely diverse and intensive connections of transborder type in this zone. The author examined in this paper two aspects of these connections, that is, transborder commuting and regional (or municipal) associations of transborder type.

With the abolishments of border controls, national boundaries of Alsace-Lorraine have lost its significance as an obstacle to passengers. Today, inhabitants in this area hardly perceive the influence of this political boundaries in their everyday life. But, as pointed out in this paper, national boundaries remain important divide lines in terms of juridical, institutional, and cultural aspects, which continue to form an obstacle to the construction of transborder associations. In this sense, the geographical meaning of national boundaries remain to be one of most interesting questions in the regional geography of Europe.

Key words: Alsace, European Megalopolis, Lorraine, Transborder area.