

# オランダ国境地域研究ノート

## —越境する人びとと空間動態の変化を視点に—

伊藤貴啓

(愛知教育大学)

- |                             |                                |
|-----------------------------|--------------------------------|
| I はじめに                      | IV 越境通勤流動の発生・吸収域とオランダ人集住       |
| II EUにおける越境通勤流動とヨーロッパ中軸国境地帯 | V オランダ国境を越える人びととEUの地域統合—結びにかえて |
| III 国境を越える人びとと越境通勤流動        |                                |

キーワード：オランダ，国境地帯，越境通勤，人口移動，EU，地域統合

### I はじめに

本小論はオランダの国境地帯における空間動態の変化について、国境を超える人びとの流動を視点にオランダとドイツおよびベルギー両国間との国境地帯を比較しながら究明しようとするものである。

筆者は先にこれら3か国の国境地帯を対象に越境地域連携の構造と性格を究明し(伊藤, 2003a), ドイツとの国境地帯にある都市, ケルクラーデがエネルギー革命に伴う炭田閉山後, 越境地域連携を進めてトランスボーダー都市へ性格を変えてきたことを報告した(伊藤, 2008)。そのなかで, ケルクラーデではドイツ人が越境地域連携の進展とともに集住するようになり, 近年, その減少とオランダ人のドイツ側への移住という国境を越える人びとの流動がみられることを指摘した。これを受けて, このような国境を越える, 国際的人口流動について, 新地理の「地理資料」の一部として既述したものの(伊藤, 2010), その資料的性格からオランダ・ドイツ国境を対象に概略の指摘にとどめざるをえなかった。そこで, 本小論では, より具体的に越境通勤流動とそれに付随する国境を越える国際的人口移動に着目して, 前稿で触れ得なかったベルギー側のデータも加えて, オランダ国境地帯全体の空間動態の変化を捉えることとした。これによって, オランダ国境をめぐるいかなる空間が地域統合の進展のなかで新たに生じてきているのかという点について予察的に考察してみたい。

EUの地域統合は, 人・物・資本・サービスの移動

の自由を進めて国境の意味を大きく変化させてきた。しかし, 独蘭国境地帯では国境の障壁の機能の低下にもかかわらず, 隣国での購買行動, とりわけ日用品の購入は活発ではない(van der Velde, 2000)。その一方で, 国境がもつ非日常性が国境を越えた, 購買活動の要因たり得るという逆説的な研究もみられる(van der Velde and Spierings, 2010)。浮田(1994)はドイツを中心とした国境地帯に関する従来の研究を, このような「国境を越えての人びとの往来に関する研究(動態的な結びつきの研究)」のほか, 「国境を挟む両側の地域の相違に関する研究(静態的な比較研究)」「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」に区分する。オランダにおける国境地帯研究は浮田の説く, 静態的な比較研究を除き, 動態的結びつきや地域間の協力・制度に関する研究を中心とし, 日本のそれも同様である。

オランダにおいて, 国境地帯に関する地理学的研究はラドボウ大学国境地帯研究所を中心に, 越境購買行動や通勤, 人口流動といった動態的結びつきに関わるもの, ユーロリジョンを介した越境地域連携に関するもの, さらに内なる国境のメンタルボーダー(van Houtum, 1999)まで多岐に亘る(van der Velde and van Houtum eds., 2000)。そのなかで, 近年, オランダからドイツ・ベルギー国境へのオランダ人の移動と集住が指摘されてきた(van Houtum and Gielis, 2006)。本研究では, この点に注目して越境通勤流動を視点に, 国境を越えた人口流動の態様を空間的視点から整理しようとするものである。

このような国境を越える人びとの行動について, 日

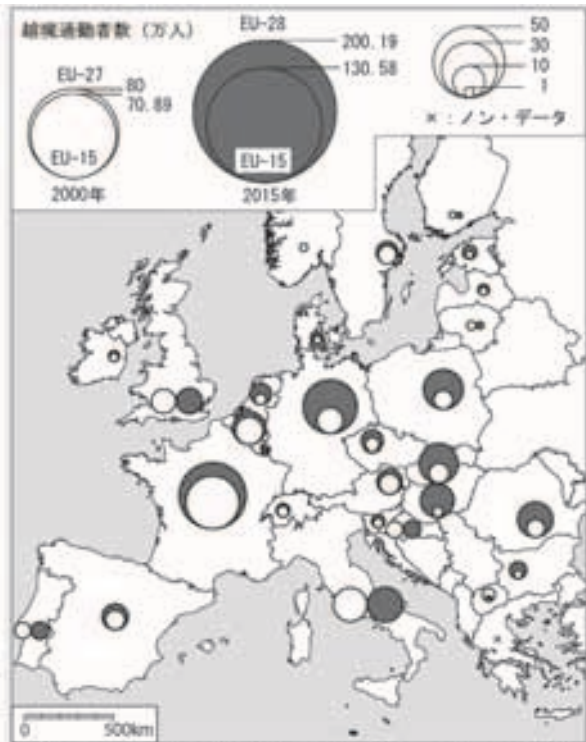


図1 ヨーロッパにおける  
越境通勤者の変化 (2000~2015年)  
〔Eurostat により作成〕

本では、呉羽 (2003・2008) や滝波 (2004) の研究がある。呉羽 (2003) は越境通勤流動のほか、購買と観光も対象に、ドイツのザールラント、フランスのロレーヌ、そしてルクセンブルグの3か国国境地帯におけるそれらの流動状況を報告し、呉羽 (2008) は Hitzelberger *et al.* (2001) によるデータを利用して越境通勤人口の分布を図化して、その吸収域としてスイスとルクセンブルグ、発生域としてフランスとベルギーを取り上げて、それらの地域的特徴を明らかにした。また、滝波 (2004) はフランス・ジュネーブ国境地帯の態様を買い物行動、越境通勤、セカンドハウス居住などのほか、文化的表象という点からも捉えている。このほか、「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」では、飯島 (1999) が地方自治体による越境地域連携について、筆者も先の拙論とともにバーゼル国境地帯でのその展開と構造について報告した (2003b)。なお、飯島はこのバーゼル国境地帯における製菓業の展開を産業集積という視点から報告している (飯嶋, 2012)。また、地理学以外では経済学分野から若森らによる共同研究 (若森・八木・清水・長尾編, 2007) が中軸国境地帯とともに、周辺地域の国境地帯も対象に地域連携と EU の地域政策との



図2 ヨーロッパにおける越境通勤者の出入国分布  
(2006/2007年)

〔Nerb *et al.* (2009) により作成〕

実態を分析している。このなかにあつて、本小論は浮田の説く、人びとの往来に関わる動態的結びつきに関する研究の枠組みのなかで、近年の越境通勤流動の転換を往来の新たな形態として捉え、それに伴う空間形成への予察的考察を行おうとするものである。

以下、次章では Eurostat および呉羽の利用した EU の越境通勤流動に関する調査報告のデータ改訂版 (Nerb *et al.*, 2009) を用いて、EU における越境通勤流動を概観し、そのなかでオランダ国境をめぐる状況を把握する。その後、国境を越える人口流動を III 章で分析した後、IV 章では越境通勤流動とオランダ人の国境地帯への集住、とりわけドイツ国境地帯へのそれについて考察する。最後に、本小論で明らかになった、オランダ国境をめぐる空間動態の変化をまとめ、EU の地域統合下における新たな空間の形成を論じてみたい。なお、オランダ・ドイツ・ベルギーにおける越境通勤流動データは、さきの Eurostat と Nerb *et al.* (2009) のほか、各国および当該州の統計局などのデータを利用した<sup>1)</sup>。

## II EU における越境通勤流動と ヨーロッパ中軸国境地帯

ヨーロッパにおける越境通勤者は、Eurostat によれ



図3 ヨーロッパにおける越境通勤流動の分布  
(2006/2007年)  
〔Nerb et al. (2009) により作成〕

ば、EU28 各国全体で 2015 年現在、200 万人に上っている(図1)。2000年当時、その人数は80万人ほどで、EU15 各国(総占有率 88.6%, 以下同)、なかでもフランス(34.5%), イタリア(14.0%), ベルギー(9.3%), ドイツ(8.1%), イギリス(7.4%)を中心とした。兩年次を比べれば、その発生がフランス・ドイツ両国において大きく伸び、ポーランド、スロバキア、ハンガリー、ルーマニアなどの東欧諸国へ広がったことがわかる。しかし、このデータは越境通勤流動の発生動向(アウトバウンド)を示すのみで、吸収(インバウンド)に関する状況を把握できない。そこで、やや古いですが、Nerb et al. (2009) によって、越境通勤流動の発生・吸収の動きをみておきたい。

Nerb et al. (2009) にれば、2006/2007年の越境通勤者は77.8万人であり、その発生・吸収ともにヨーロッパ中軸国境地帯に集中していた(図2)。EU15 各国と欧州自由貿易連合の国々のみを対象にすると、Hitzelsberger et al. (2001) による1999/2000年の状況と比べて、越境通勤者数は約49万人から66.4万人と16万人ほどの増加であった。その増加は Nerb et al. (2009) が指摘するように、越境通勤の流入という点からみれば、スイス(流入増加数5.9万人、以下同)・ルクセンブルク(4万人)・オーストリア(3.4万人)・オランダ(2.5万人)でみられ、その発生という点から



図4 ヨーロッパにおける  
国内総生産の地域差(2011年)  
(Eurostat regional yearbook 2014 により作成)

みれば、フランス(5.3万人)・ドイツ(4.6万人)・ベルギー(2.5万人)でみられた。このように、ヨーロッパにおける越境通勤流動は、その発生国としてのフランス(発生占有率36.5%, 吸収占有率1.41%, 以下同)・イタリア(6.5%, 1.4%), 吸収国としてのスイス(1.2%, 26.5%)・ルクセンブルク(0.1%, 16.4%)のほか、両者の側面を示すドイツ(15.1%, 11.1%), ベルギー(10.0%, 5.0%), オランダ(2.3%, 7.5%), オーストリア(3.4%, 6.2%)というヨーロッパの中軸国境地帯を中心としていた(図2)。

他方、中軸国境地帯から目を転じると、北欧諸国ではスウェーデンのみが発生超過であり、他の諸国は小規模ながら吸収国であることがわかる。このうち、フィンランドへはスウェーデンのみならず、エストニアからの越境通勤者がみられる(図3)。ただ、エストニアをはじめ、2004年と2007年にEUへ加盟した、東欧諸国では中軸地帯の国々と比べて、越境通勤流動の発生・吸収数は当時、少なかった。そのなかにあつて、スロバキアとエストニア・スロベニア・ポーランドはその発生域と位置づけられ、チェコとハンガリーが吸収・発生両面の性格を示した(図2)。すなわち、当時、スロバキア・エストニア・ハンガリー、スロベニアはそれぞれ3.1万人、2.0万人、1.7万人、1.3万人



図5 EUにおける越境通勤者の割合  
 (Eurostat Regional Yearbook 2016 による)

を送りだし、チェコ・ハンガリーは2.0万人と1.4万人を吸収していた。2007年加盟のルーマニア・ブルガリアも発生源であったが、EU加盟直後ということもあって、その流動は極めて小さかった。ただ、その後、ルーマニアは2015年現在、12.1万人が外国で働くまでになった。

このようにみえてくると、EUでは越境通勤流動が中軸国境地帯を中心に東欧拡大前から盛んに行われ、東欧拡大以降、東欧諸国でも盛んになったといえる。それは、EUの地域統合と東欧拡大に伴う国境の障壁性の低下を契機あるいは基盤に、国境地帯の経済的格差に誘因されて生じてきた(図4)。この結果、その発生源では、越境通勤者の総雇用者における割合が国境地帯を中心に高くなり、反対に吸収国の国境地帯では対照的に概してそれより低くなる傾向にある(図5)。

このなかにあつて、オランダ国境地帯は、ヨーロッパの中軸国境地帯に位置して越境通勤流動が盛んであり(図1・2)、とりわけベルギー・ドイツ両国からオランダへの入超を特色とする(図3)。この結果、オランダ側とベルギー・ドイツ側で越境通勤の雇用における意味は異なり、概してドイツ・ベルギー国境地帯の方が越境通勤者の割合が高い。ただ、オランダ国内でも、南部のリンブルフ州とゼーラント州の国境地帯ではその割合が高く、東部ではオーフェルアイセル州

のトゥエンテ(Twente)がベルギーと接するノールトブラバント州の国境地帯と同様の値を示すなどの差異をみせる(図5)。オランダ国境を挟む地域の経済的格差もみられるが、これらの動向はそれのみで説明できない(図4)。そこで、次章ではまず、オランダ国境を越える人びとの人口移動、すなわち相手国の国境地帯への集住をみた後、相手国から自国へとの通勤を含む、越境通勤流動の動向を探っていくこととする。

### III 国境を越える人びとと越境通勤流動

#### 1. 国境を越える人びと

オランダとドイツ・ベルギー両国では、2000年代以降、国境地帯において相反する人口移動がみられた。オランダからの人口移動では、両国、とりわけそれらの国境地帯への移住の動きが顕著であった。これに対して、ドイツ・ベルギー両国の場合、全体としてみれば、オランダへの人口移動は微増に留まり、反対にオランダ国境地帯からドイツ人は減少し続け、ベルギー人は安定的に推移した(図6)。

これをより具体的に数値でみてみよう。オランダから両国への人口移動は、ドイツ国内のオランダ人が1996年の11.3万人から2010年に13.5万人(1996年の119.4%、以下同)と2万人ほど増加したのに対して、ベルギー国内で7.7万人から13.4万人(173.6%)へとドイツの倍以上の5.7万人も増えていた。同時期、オランダ国内のドイツ人とベルギー人はそれぞれ1.4万人(約5.4万人から6.8万人、119.4%)と0.3万人(2.4万人から2.7万人、112.0%)の増加に過ぎなかったのに比べれば顕著な増加と言えよう。なかでも、その増加は、オランダ国境地帯に住む、ドイツ人が2.3万人から1.7万人(73.9%)へと減少し、ベルギー人も約1万人で変化がなかったのに対して、ドイツ国境に住むオランダ人は約3万人から5.4万人(181.8%)へ、ベルギー国境では3.4万人から7.2万人(212.4%)に急増したことからわかるように、国境地帯への集住を中心としていた。この結果、オランダ国内におけるドイツ人とベルギー人のうち、国境地帯居住者の割合はそれぞれ1996年の42.7%と43.6%から2010年に25.0%と37.0%に低下し、反対にドイツ・ベルギー両国内におけるオランダ人の国境地帯居住者はドイツで26.3%から40.0%へ、ベルギーで43.9%から53.7%へと高まったのである。

このような国境を越えた人びとの移動は、オランダ国境地帯をめぐって、その両側に各国人の集住域をも

たらずこととなった(図7)。ただ、その集住は先の相反する動向を反映して、ドイツ人とベルギー人では異なってもいた。すなわち、オランダ国内のドイツ人とベルギー人はともにオランダの環状大都市圏ラントスタットのほか、国境地域に集住する。しかし、ドイツ人がラントスタットを除く、他の都市集積域にもみられたのに対して、ベルギー人はフローニンゲンを除けばオランダ南部に集住する傾向にあった。また、

国境地域をみると、ドイツ人はエンスヘデ、ナイメーヘンといったオランダ東部の国境都市のほか、南部のマーストリヒト、フェンロー、ヘーレン、ケルクラーデなどのリンブルフ州の国境都市へ集住した。ベルギー人はリンブルフ州のマーストリヒト、ノールトブラバント州のアイントホーフェン、ブレダ、ティルブルフの各都市圏のほか、ゼーランド州南部の国境地域に集住する。

これらに対して、オランダ人はドイツのニーダーザ

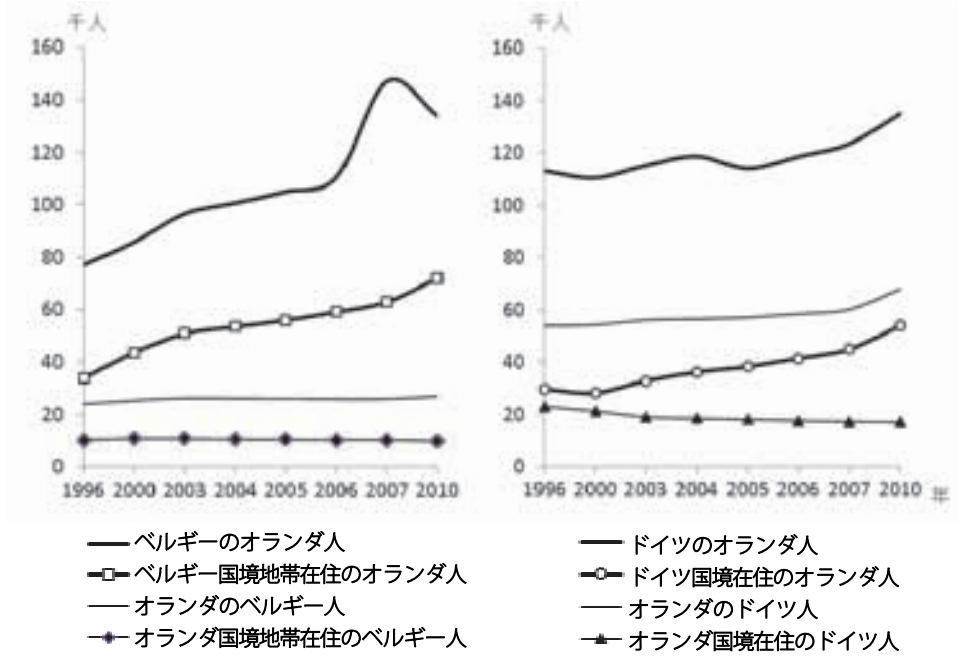
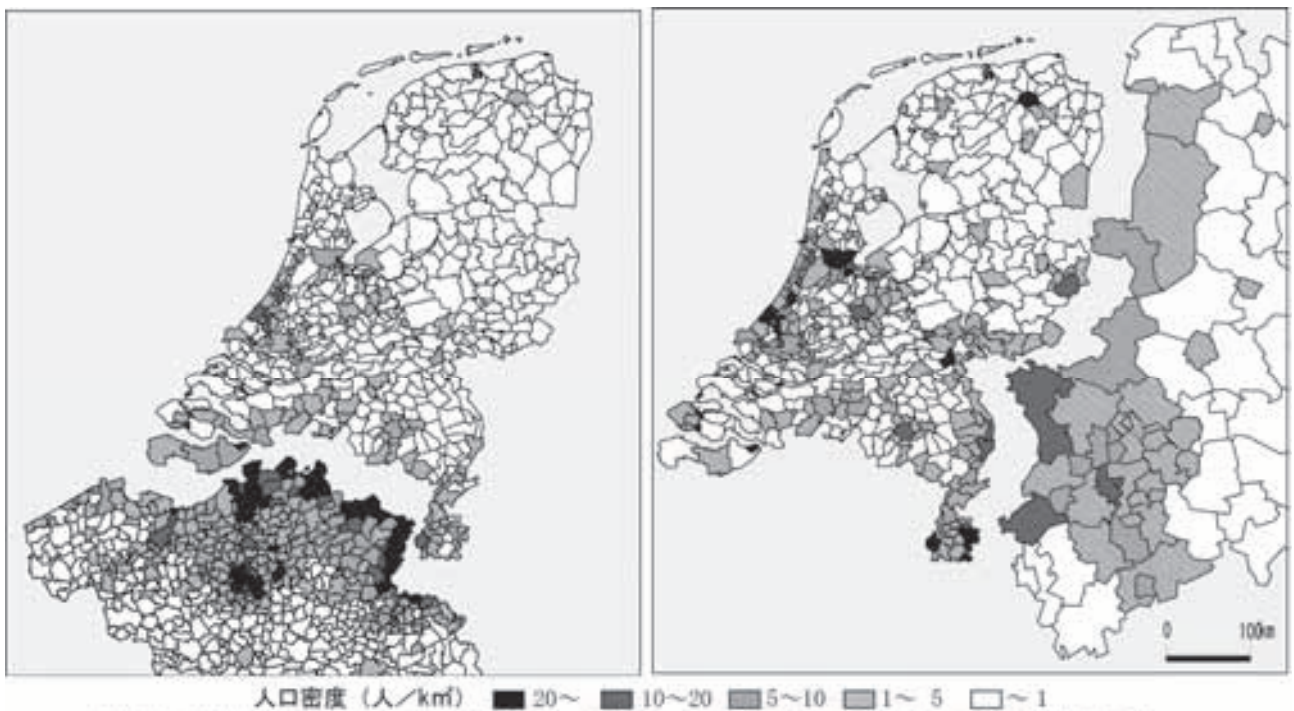


図6 オランダ・ドイツ・ベルギーにおける国境を越える人びとの変化(1996~2010年)  
(オランダ中央統計局資料により作成)

クセン州とノルトラインヴェストファーレン州の国境地域、なかでも前者のグラーフシャフト・ベントハイム郡、後者のクレーヴェ郡、ハインズベルク郡、デュッセルドルフに集住し、ベルギーのフランデレン地方のうち、東フランデレン州北部からリンブルフ州に至る地域、とりわけアントウェルペン、ヘント、ハッセルト、そしてブリュッセルの都市圏域と国境都市に集住域を形成していた(図7)。



(オランダ側はベルギー人・ドイツ人の、ベルギー・ドイツ側はオランダ人の人口密度を示す)

図7 国境を越える人びと(2010年)  
〔CBS, PBL, Wageningen UR(2011)により作成〕

2. 越境通勤流動とオランダ

このような国境地域における集住域の形成は、従来の「自国から国境を越えて他国へ」通勤する、越境通勤流動と異なって、「他国に居住して、国境を越えて母国へ」通勤する新たな動きに負うところが大きい。その意味では、EU の地域統合進展に伴う、新しいトランスボーダー空間の形成と考えることもできよう。この動きをオランダ環境評価庁と中央統計局発行の『Arbeidsmarkt zonder grenzen (ボーダレスな労働市場)』からみてみよう (図 8)。

オランダの越境通勤流動では、前述のようにドイツ・ベルギーからの入超を特徴とした。図 8 をみると、その主な要因がドイツ・ベルギー側からのオランダ人による越境通勤にあることが理解できる。オランダへの越境通勤者は 2012 年現在、ドイツとの間で 27,200 人、ベルギーとでは 29,200 人の入超であり、オランダ人がドイツ・ベルギーからの入超数のそれぞれ 4 割と 6 割を占めていた。この結果、オランダは越境通勤流動において、吸収国としての性格を示していたと言える (図 2)。しかし、このような性格は従来の動向と異なり、さらにドイツ・ベルギー両国間でも異なっていた。

オランダは前述のように、越境通勤流動においてスイス・ルクセンブルク・ドイツと同様に吸収国としての高い地位を示す一方で、フランスを別格としてもドイツ・ベルギー・オーストリアとともに主要な発生国の一つでもあった。この吸収・発生というオランダの両面的性格は、2000 年代初頭までベルギーからの 1 万人内外の入超のほか、それと同規模か、上回るドイツへの出超によってもたらされていた (図 9)。この結果、オランダは 1990 年代半ばに約 1.4 万人の出超状態を示した。その後、ドイツへの越境通勤者数は、1995 年の 16,195 人をピークに減少傾向に転じ、2004 年に 9,390 人と 1 万人を割るまでになった。他方、オランダ・ベルギー間では、ベルギーへの越境通勤者数が 1990 年の 4,110 人から 2000 年に 6,200 人、2012 年に 8,036 人と

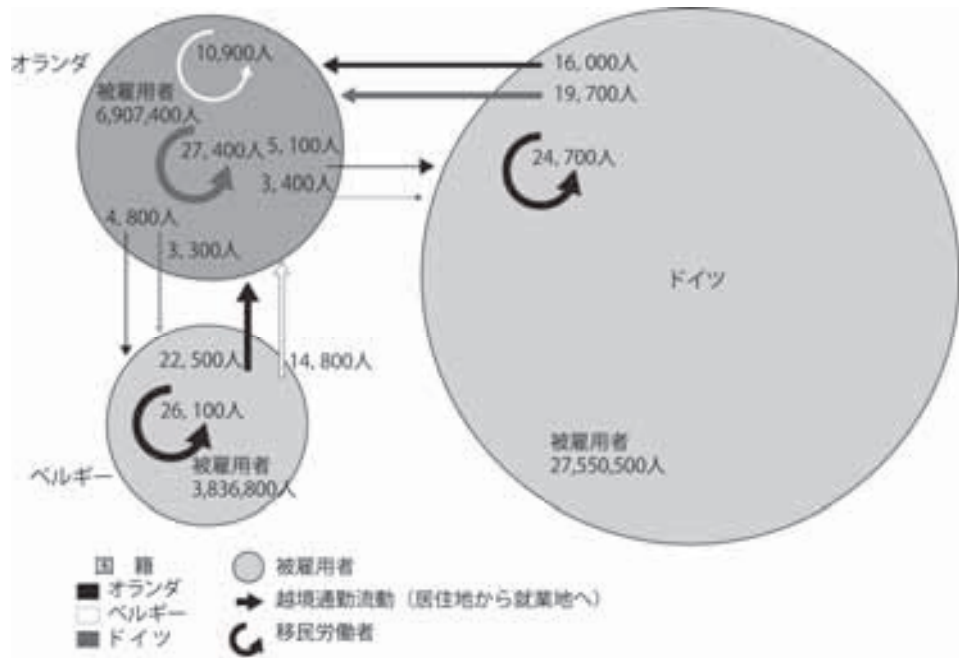


図 8 オランダをめぐる越境通勤者と移民労働者 (2012 年) (Weterings and van Gessel-Dabekausen, 2015 より引用)

それぞれ 1990 年の 1.5 倍、1.96 倍と増加傾向を示す一方で、ベルギーからの通勤者数の増加は 1990 年代半ばに減少傾向を示し、2000 年代初頭まで緩慢であった。すなわち、その通勤者数は 1990 年の 15,315 人が 1995 年に 13,735 人と 95 年の 89.7% に減じ、この年を底に増加に転じたものの、2000 年に 16,740 人、2005 年に 20,395 人とそれぞれ 95 年の 1.09 倍、1.33 倍と緩やかな増え方であった。ところが、2012 年に、その値は 34,560 人を数え、95 年の 2.26 倍を示すまでに急増したのである。この結果、オランダ全体の越境通勤者数は 2000 年に 2,840 人の入超に転じ、その値が 2002 年に約

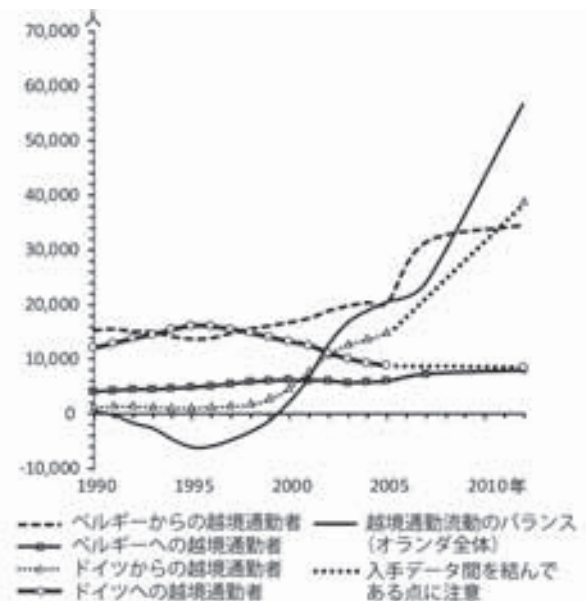


図 9 オランダをめぐる越境通勤者の変化 (1990 年～2012 年) (オランダ中央統計局、ベルギー全国疾病傷害保険機構資料により作成)

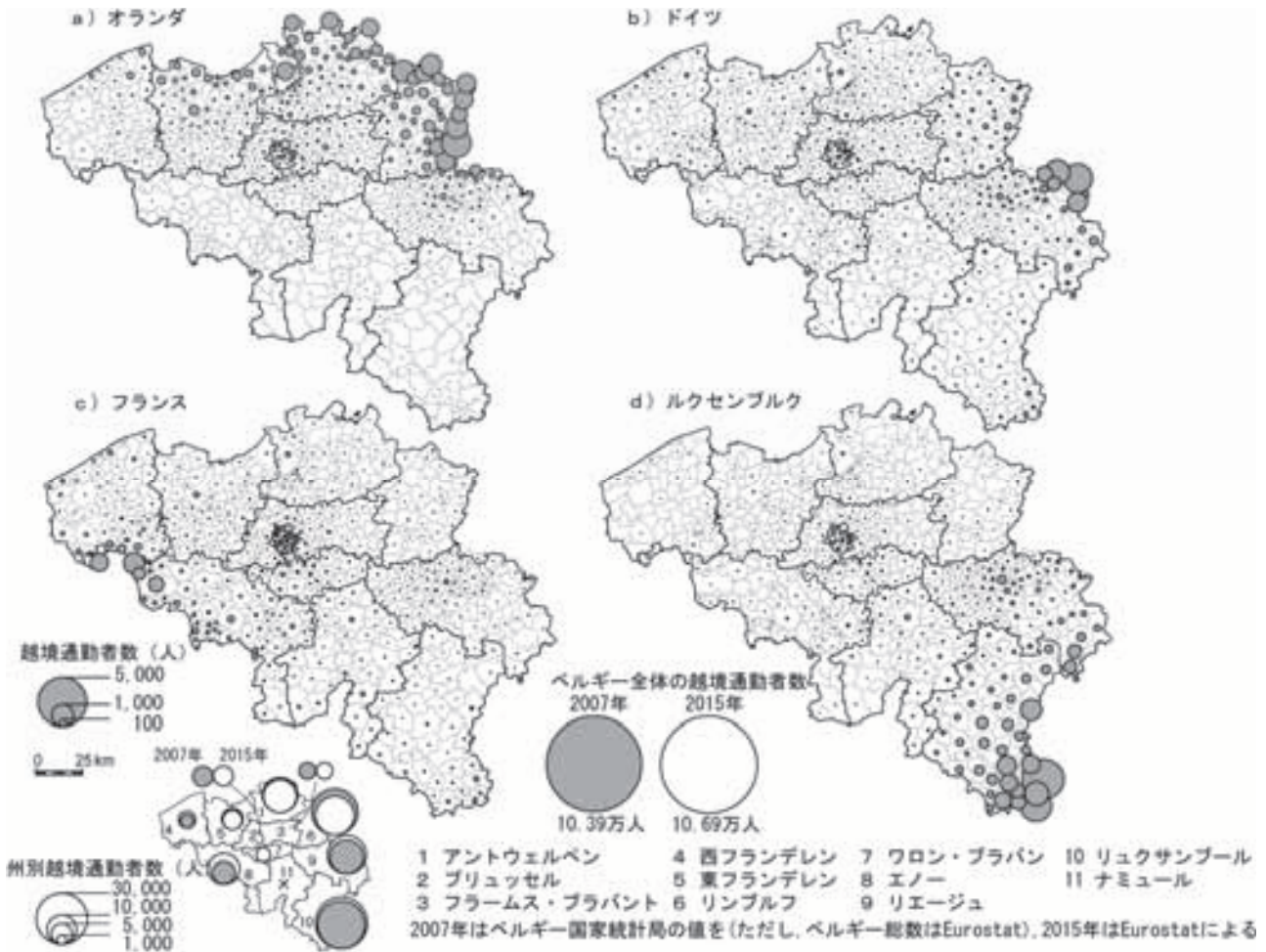


図10 ベルギーにおける通勤先別越境通勤者の分布（2007年）  
（ベルギー国家統計局資料およびEurostatにより作成）

1.3万人、2005年に約2万人、そして2012年に5.7万人と拡大してきた。

このように、オランダは越境通勤流動において、2000年代に入って発生・吸収国から吸収国としての性格を強めていった。そして、そのターニングポイントが1990年代半ばであった。では、このような越境通勤流動の転換によって、オランダをめぐる越境通勤流動は3か国のいかなる地域を発生・吸収域として起こったのであろうか。次章はこの点をみていきたい。

#### IV 越境通勤流動の発生・吸収域とオランダ人集住

##### 1. ベルギーとの越境通勤流動

ベルギーはヨーロッパにおける越境通勤の有数な発生国の一つである。Eurostatによれば、2015年の越境通勤者はブリュッセル首都圏0.45万人（占有率4.2%、以下同）、ワロン地域6.32万人（59.1%）、フランデレン地域3.92万人（36.7%）の10.69万人を数え、フランス語圏のワロン地域で過半数以上を占める。やや古

いが、その発生域を2007年のデータを用いてコミューン別にみてみたい。なお、2007年当時、越境通勤者数は10.39万人と2015年より0.3万人少ないだけだが、地域的にみると、ブリュッセル首都圏域0.46万人（4.4%）、ワロン地域4.86万人（46.8%）、フランデレン地域5.06万人（48.7%）とワロン地域とフランデレン地域の比重が逆転していた。これは2007年以降、ワロン地域のリュクサンブール州・リエージュ州・エノー州において越境通勤者が増え、反対にフランデレン地域のリンブルフ州・アントウェルペン州で減少してきた結果であった（図10）。

ベルギーからの越境通勤者は2007年当時、統計局の資料によれば、オランダへ22,743人（全体の38.1%、以下同）、ルクセンブルクへ18,263人（30.6%）、ドイツへ8,747人（14.7%）、フランスへ6,616人（11.1%）、イギリスへ848人（1.4%）、その他へ2,461人（4.1%）の59,678人を数えた。オランダ・ルクセンブルク・ドイツ・フランスの4か国を対象に、その発生域をみると、オランダへの越境通勤者はフランデレン地域のア

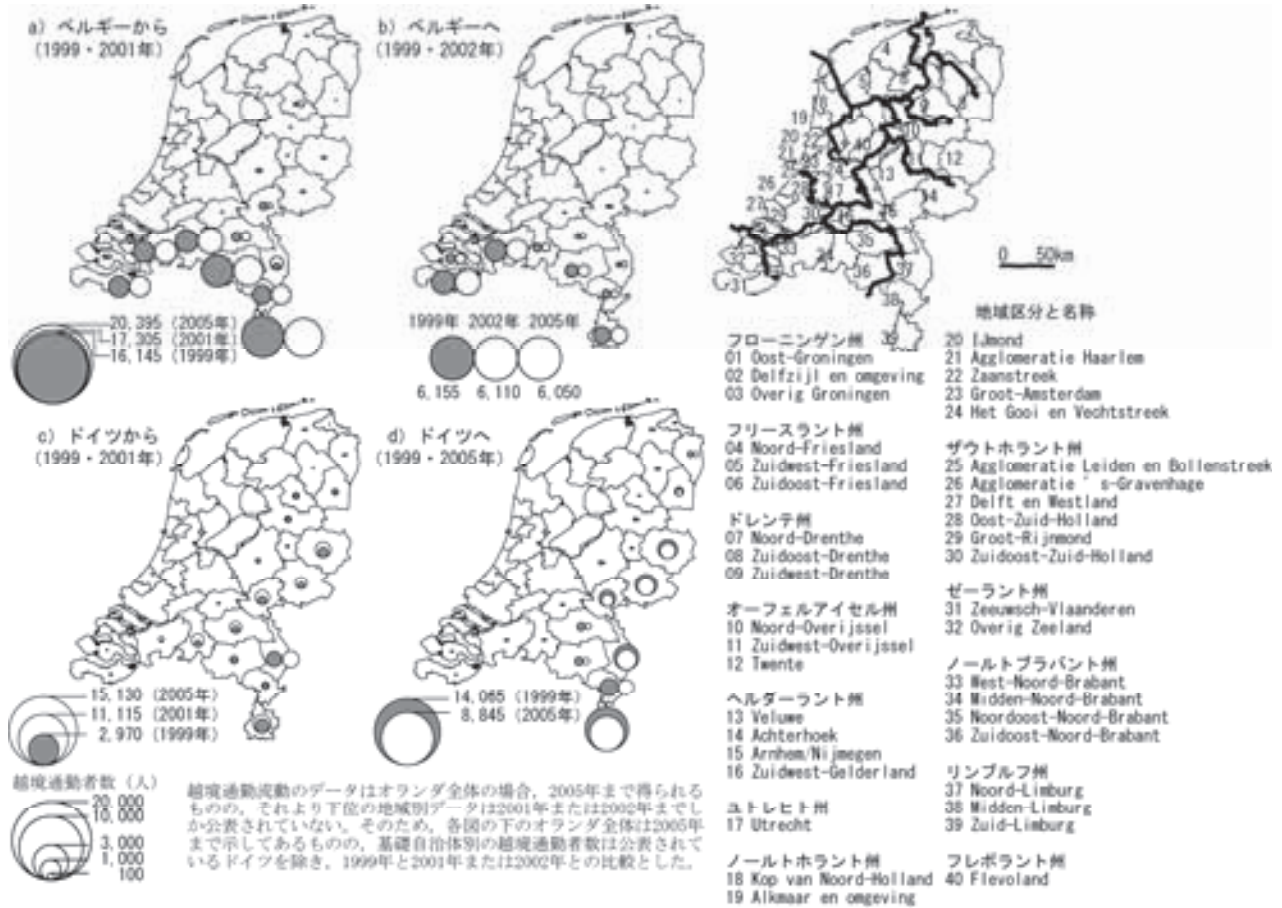


図 11 オランダにおける越境通勤流動 (オランダ中央統計局使用により作成)

ントウェルペン州とリンブルフ州のオランダ国境に近接するコミューンに集中していた。これに対して、ドイツへの越境通勤者はワロン地域のドイツ語共同体のコミューン (例えば Eupen, Kelmis, Raeren など) に、フランスへはエノー州の Tournai, Mouscron といった、フランスのリエール大都市圏に近接する地域に、ルクセンブルクへはリュクサンブール州の州都 ARLON ほか、AUBANGE や MESSANCY といったルクセンブルク広域行政圏へ近接するコミューンに多くみられた (図 10)。これらから、越境通勤流動に距離減衰傾向がみられるとともに、言語的同一性が大きく作用していることが理解できる。このほか、それは現在の国境が画定するまで同一国であったという歴史的経緯、さらに国境を越えた都市ネットワークなどの交流軸を地域的基盤としていた。この点をオランダ側の吸収域と国土計画上の位置づけからみてみたい。

オランダでは、ベルギーからの越境通勤者がリンブルフ州・ノールトブラバント州・ゼーラント州に集中する (図 11)。なかでも、それらはオランダの国土計画上、各州の経済的中核地域をなす、マーストリヒト、エイントホーヴェン、ティルブルフ、ブレダ、テルニューゼンを中心とした、都市ネットワークで多くみら

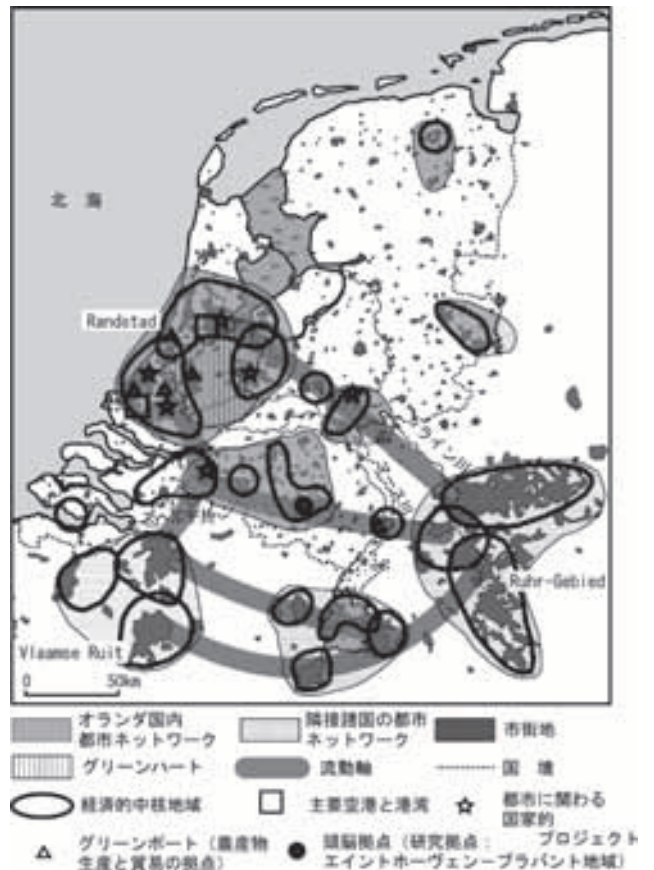


図 12 オランダの空間戦略と流動軸 (Nota Ruimte および Provinciaal Omgevingsplan Limburg により作成)



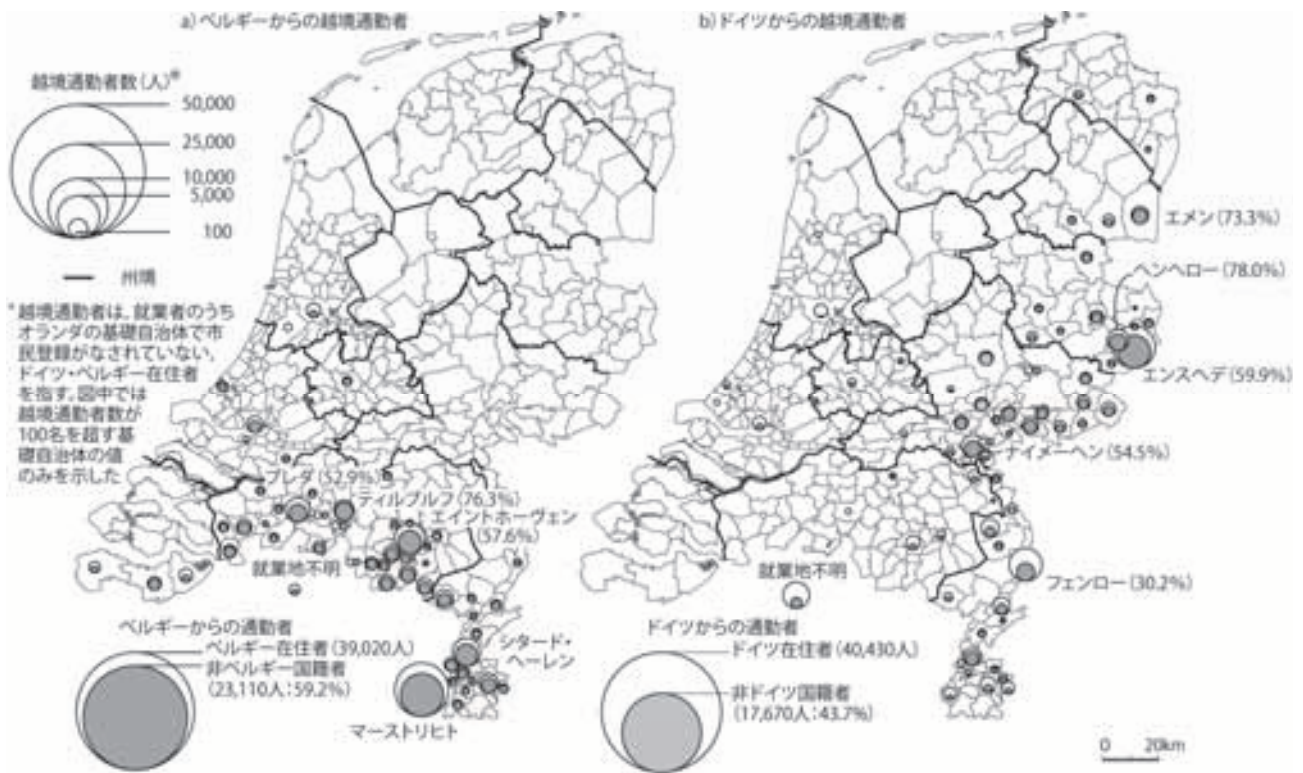


図13 ドイツ・ベルギーからの越境通勤者の就業地の分布 (2012年)  
(オランダ中央統計局資料により作成)

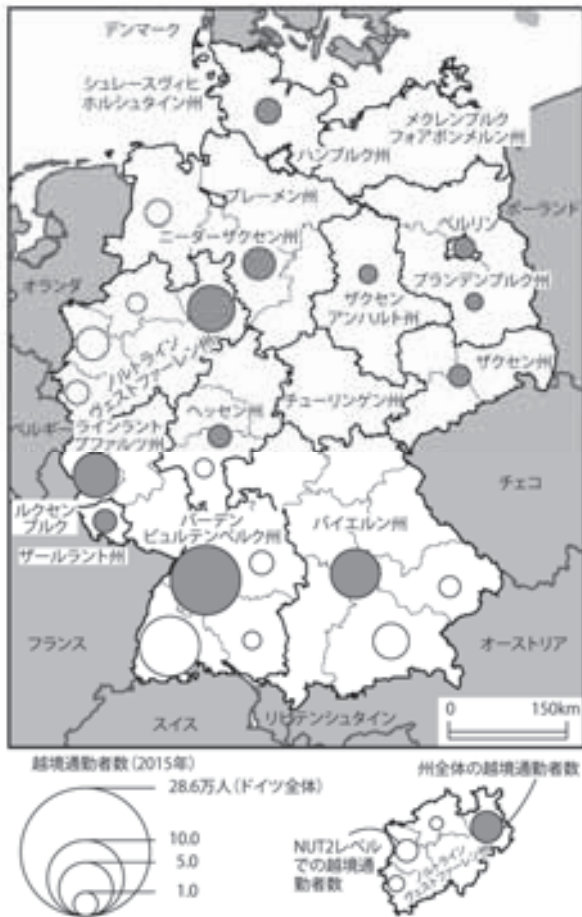
れた (図 12)。このうち、マーストリヒトを経済的核とするリンブルフ州南部には 2001 年に 4,835 人が、アイントホーフェンを核とするノールトブラバント州南東部には 2,815 人が、ブレダを核とする西部には 1,610 人がベルギーから通勤していた。オランダ側の越境通勤者に関する近年のデータとして、中央統計局はオランダの基礎自治体に住民登録されていない、ドイツ・ベルギー在住の労働者数 (2012 年現在) を公表している。このデータにはドイツまたはベルギー在住の労働者数のほか、ドイツまたはベルギーの国籍別労働者数も含まれる。そこで、就労自治体別にドイツまたはベルギー在住者数と当該国の国籍をもたない労働者数から越境通勤流動の動向をみてみたい (図 13-a)。

2012 年現在、ベルギー在住のオランダへの就業者は 3.9 万人を数え、従来と同様に、ゼーラント州からノールトブラバント州、そしてリンブルフ州の経済的中核地域に集中する。このうち、リンブルフ州 (1.6 万人、占有率 41.2%、非ベルギー国籍 1 万人) とノールトブラバント州 (同 1.5 万人、38.6%、0.95 万人) で全体の 8 割ほどを占め、これらにザウトホルラント州 (同 0.26 万人、6.7%、0.14 万人) とゼーラント州 (同 0.23 万人、5.9%、0.08 万人) が続いた。これら吸収域の核は、リンブルフ州の場合、マーストリヒトとシタード・ヘーレンであり、ノールトブラバント州の場合、アイントホーヴェンからブレダまでのブラバント都市圏

(Brabantstad) であった。なお、オランダの国土計画上、アイントホーヴェンはイノベーションを生み出す、ブレインポートに位置づけられ、マーストリヒトはドイツのアーヘン、ベルギーのハッセルトおよびリエージュとともに国際的な都市ネットワーク (それぞれの頭文字から MAHL と呼称) の形成地域とされる。これら以外に、ベルギーからの越境通勤は、アムステルダム、ハーグ、ロッテルダム、ユトレヒトというオランダの環状大都市圏を構成する、大都市で点的にみられる点も特徴である。

これに対して、オランダからベルギーへの越境通勤者は、ベルギーからの通勤者の分布と対照的に、ゼーラント州からノールトブラバント州西部に多くみられた (図 11)。この地域はベルギーのアントワープ、ブリュッセル、ヘント、ルーヴェンによる大都市圏 (その形状からフランデレンダイヤモンドと呼称) に近接する地区であり、ノールトブラバント州の経済的中核地域からみればやや外れた地域といえる。

以上のように、ベルギーからの越境通勤流動は、ベルギー国境との近接性の高い、リンブルフ州南部の MAHL やブラバント都市圏を吸収域としていた。反対にオランダからの流動はベルギー側の都市ネットワークに近接する地区に集中していた。国境地帯の都市ネットワークは、越境通勤流動の吸収域としての性格を有すると言えよう。その一方で、オランダの環状大都市圏を構成する 4 大都



市への流動もみられた。これらの点を含めて、次にドイツとの越境通勤流動をみていこう。

## 2. ドイツとの越境通勤流動

ドイツはヨーロッパにおいてフランスに次ぐ越境通勤流動の発生国である一方、スイス・ルクセンブルクに次ぐ吸収国でもある。その発生分布をみると、東欧諸国と接する州よりバイエルン州からバーゼルを中心とした、スイス・フランスとの3か国国境地帯を抱えるバーデンビュルテンベルク州、さらにルクセンブルク・ベルギー・オランダと接するラインラントプファルツ州からニーダーザクセン州にかけて多くみられることがわかる(図14)。2006および2007年に、ドイツからスイスへの通勤者は42,476人を数え、これにルクセンブルクへの28,800人とオランダへの26,634人が続いた。反対に、ドイツへの流入では、オランダからの越境通勤者がフランスの51,221人、オーストリアの10,573人に次ぎ、10,401人を占めた。この結果、オランダは越境通勤流動において、アウトバウンド全体の22.7%、インバウンドのそれの12.0%を占め、ドイツからの越境通勤流動の吸収またはドイツへのその発生

国として重要な地位にあると言えよう。また、その流動では、前述のようにオランダへの出超を特徴とした。

その発生域は2005年当時、ニーダーザクセン州からノルトラインヴェストファーレン州の国境地帯、とりわけ後者に多くみられ、ベルギー同様に距離減衰の傾向があると言えよう(図15)。ノルトラインヴェストファーレン州では、越境通勤者がアーヘン市とアーヘン郡、クレーヴェ郡、ボルケン郡に多くみられた<sup>2)</sup>。すなわち、アーヘン市とアーヘン郡、クレーヴェ郡、ボルケン郡の越境通勤者はそれぞれ2,994人、1,353人、1,234人、1,185人であった。この動向は2012年においても同様である(図16)。

オランダにおける吸収域はベルギー同様に、環状大都市圏の4大都市への流動もみられるが、その空間戦略において都市ネットワークを形成する、ブラバント都市圏、リンブルフ州南部、オーファーアイセル州東部のトゥエンテ、ヘルダーラント州東部のアーネム・ナイメーヘン都市圏、さらにフェンローを中心とする経済的中核地域を主とした(図13-b)。前述のうにリンブルフ州南部はMAHLと呼ばれる国際的都市ネットワークを形成して、フランデレンダイヤモンドからライン・ルールに向かう交流軸に、同様にアーネム・ナイメーヘンもラントスタットからライン・ルールへ至る交流軸に位置する。また、トゥエンテはアルメロ・ヘンヘロー・エンスヘデというオランダ側の都市ネットワークをドイツ側のグローナウを中心とした地域と結び、国際的ネットワーク形成を意図した地域であった(図12)。ただ、非ドイツ国籍者に注目すれば、オランダ東部のエメンからナイメーヘンにかけて、その割合が高く、リンブルフ州ではその値が前者より低くなる傾向がある。これら非ドイツ国籍者は後述するように、ドイツ国境地帯へ移住したオランダ人であり、この高低の差異はドイツ側へのオランダ人集住の差異、言い換えれば、越境通勤流動の質的差異を意味する。

さて、これらの吸収域はドイツへの越境通勤流動の主要な発生地域でもあった(図11・16)。そのなかで、トゥエンテ、とりわけエンスヘデからドイツ側のグローナウにかけては、かつてヨーロッパ屈指の綿工業地帯とそれに付随する金属工業地帯であり、歴史的に越境通勤が盛んであった(石坂, 1998)。第二次世界大戦後、本地域が独蘭国境地帯でいち早く、越境地域連携活動を始め、その主体となるEUREGIOを開設し、EUの地域統合のモデルとなったのもこのような歴史的経緯による。単なる近接性だけでなく、歴史的背景が越境通勤流動の地域的基盤として作用したと言えよう。

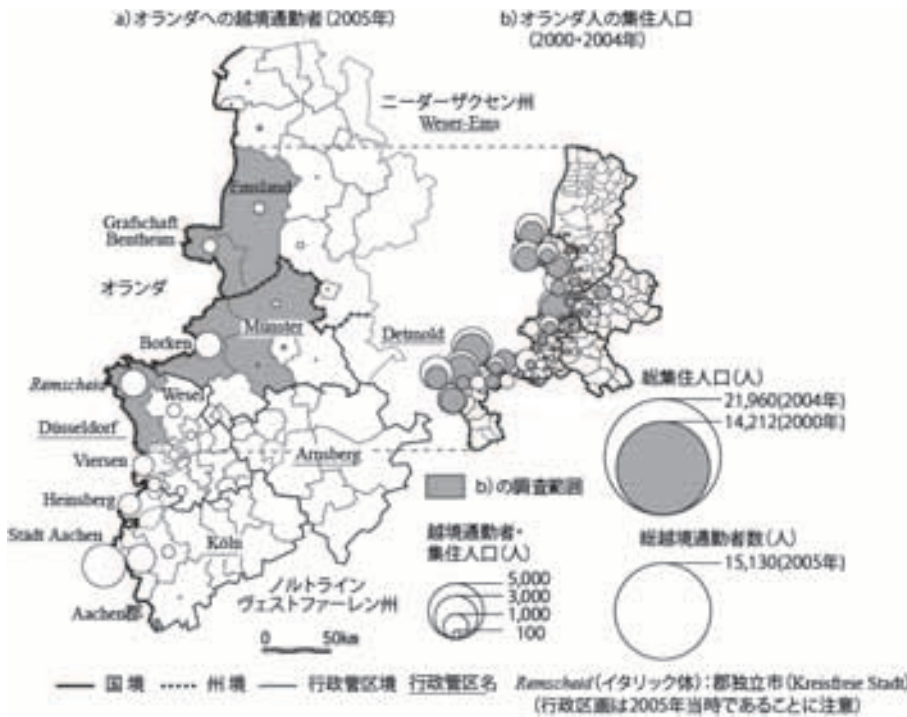


図15 ドイツにおけるオランダへの越境通勤流動とオランダ人集住 (Grenzpendlerzahlen および Wonen in Duitland により作成)

リンブルフ州を含め、オランダにおける吸収域、さらに発生域には大きな立地の変化はみられない。しかし、ドイツへの越境通勤者数は1999年の14,065人から2005年に8,845人と大幅に減少した後、2012年に9,400人とやや持ち直しているものの、オランダからみれば入超、ドイツからみれば出超構造を示すことは先に述べた通りである。このような越境通勤流動の転換について、ドイツ側のノルトラインヴェストファーレン州における越境通勤流動の動向からみていこう。

### 3. 独蘭越境通勤流動の転換と地域経済

ノルトラインヴェストファーレン州における越境通勤流動では、オランダとベルギーで1990年代後半以降、対照的な傾向を示してきた。すなわち、オランダからの越境通勤者数が1990年代半ばをピークに減少へ転じたのに対して、ベルギーからのそれは1990年代初頭に急増した後、2001年をピークとして安定的に推移してきた。具体的には、オランダからの越境通勤者数は1990年の8,222人から93年に1.6万人を越えてわずか3年でほぼ倍になったものの、96年の16,973人をピークに減少傾向へ転じて2007年に9,673人になり(図17)、2012年に9,400人にまで減少した<sup>3)</sup>。これに対して、ベルギーからのそれは1990年に2,254人とオランダからの4分の1弱の人数に過ぎなかったが、93年に4,908人とオランダ同様に急増した後、2001年の6,145人をピークとして、引き続き6千人内外で安定して

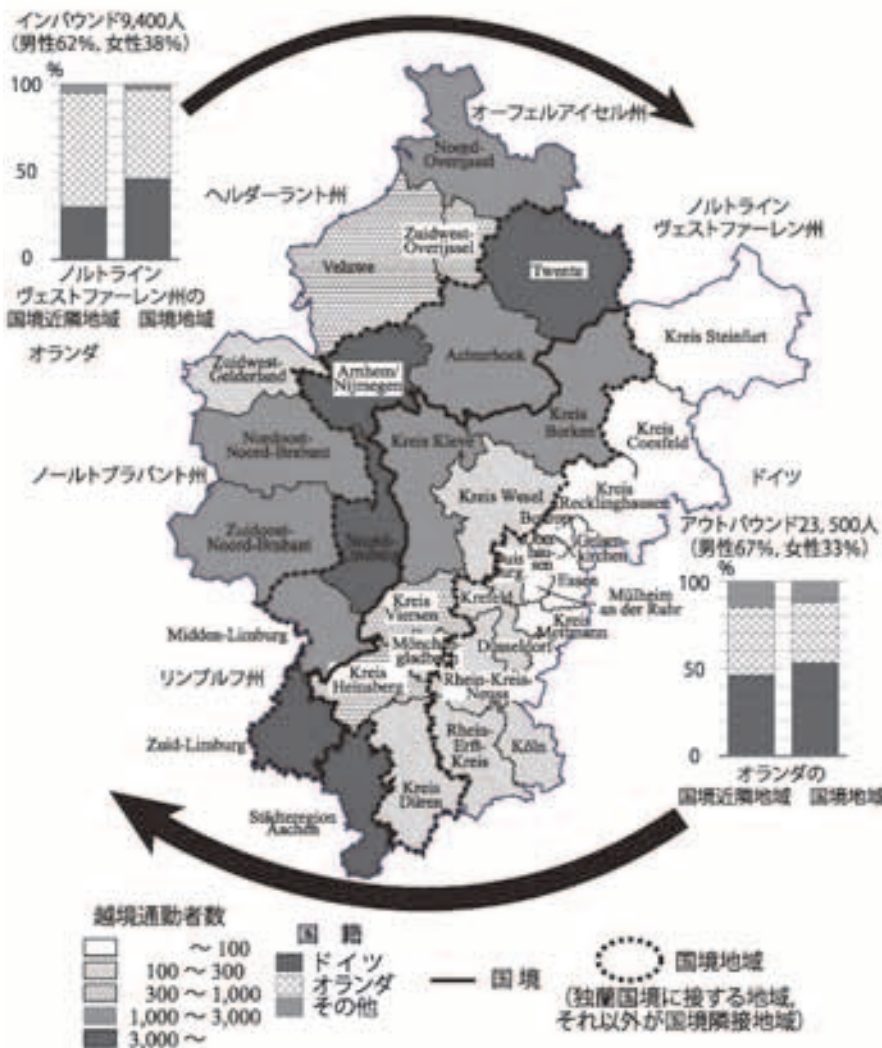


図16 独蘭南部国境地帯における越境通勤者の分布(2012年) (De arbeidsmarkt in de grensregio's van Nederland en Noordrijn-Westfalen による)

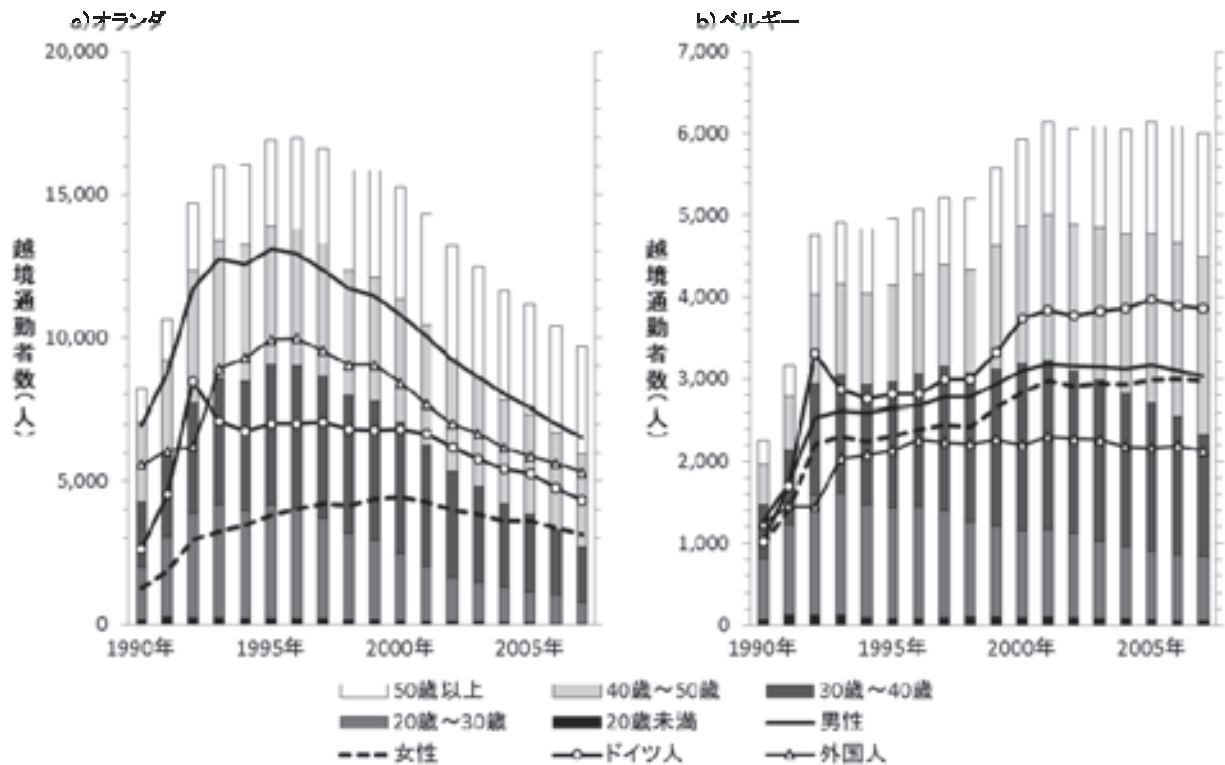


図17 ノルトラインヴェストファーレン州におけるオランダ・ベルギーからの越境通勤者の変化（1990年～2007年）  
（Pendler in NRW 2007 により作成）

いる。このような差異は同時に両国の越境通勤者における男女比、ドイツ人・外国人の動向、年齢別構成の差異でもあった。なお、オランダからの越境通勤者のうち、外国人のほとんどはオランダ人であるため（図16）、ここでは外国人をオランダ人と読み替えて分析する。

オランダからの越境通勤者では、男性が1990年に84.7%を示していた。しかし、その割合は低落傾向を示して2007年に67.5%となり、2012年に62%にまで低下した。この過程で、男性の越境通勤者は1995年の13,087人をピークに減少へと転じたのに対して、女性の減少傾向への転換は2001年以降と男性より遅かった。これに対して、ベルギーからの越境通勤者では、当初から男性の割合は56.5%とわずかに過半数を上回る程度であり、2001年以降に男性がやや減少傾向を示したものの、男女ともオランダの動向と異なっていた。同様の差異は、ドイツ人の越境通勤者数の動向でもみられる。

ドイツ人の越境通勤者は両国ともに1993年まで急増した後、減少に転じたものの90年代後半は安定的に推移する。しかし、オランダからのそれが2001年以降減少に転じるものの、ベルギーからは1999年から2000年にかけて再び急増した後、3.8千人内外を維持している。また、オランダ人は1996年をピークに減少してい

くに対して、ベルギー人の越境通勤者数は96年以降、2.2千人内外で安定している。この結果、オランダからの越境通勤流動は1996年をピークに減少に転じ、ベルギーでは反対に増加傾向を示してきたのである。このように、オランダからの越境通勤流動の減少は、前述したオランダ国境地域におけるドイツ人の減少のほか、オランダ人、とりわけ男性がベルギー人と異なってドイツへ越境通勤しなくなったことによると言えよう。

このような越境通勤流動の発生・吸収要因の一つとして、労働市場の地域的差異が従来、指摘されてきた<sup>4)</sup>。ここでは失業率を指標にそれを見てみよう。図18は、オランダ国境をめぐる越境通勤流動の吸収・発生域が距離減衰的であることを踏まえ、それらの中核をなす南部オランダ地域（リンブルフ州およびボールドブラバント州）、ノルトラインヴェストファーレン州、フランデレン地域を対象に、1999年以降の失業率を性別・年齢別に示したものである。ただ、1998年以前について、この地域レベルでの統計を一律に得られなかったため、国レベルの失業率の動向を補完的に図19として示した。

南部オランダ地域の失業率は1990年代以降、2010年までノルトラインヴェストファーレン州やフランデレン地域よりも全体、そして男女別、さらに各年齢層において低かった（図18）。これ以前の動向も踏まえ

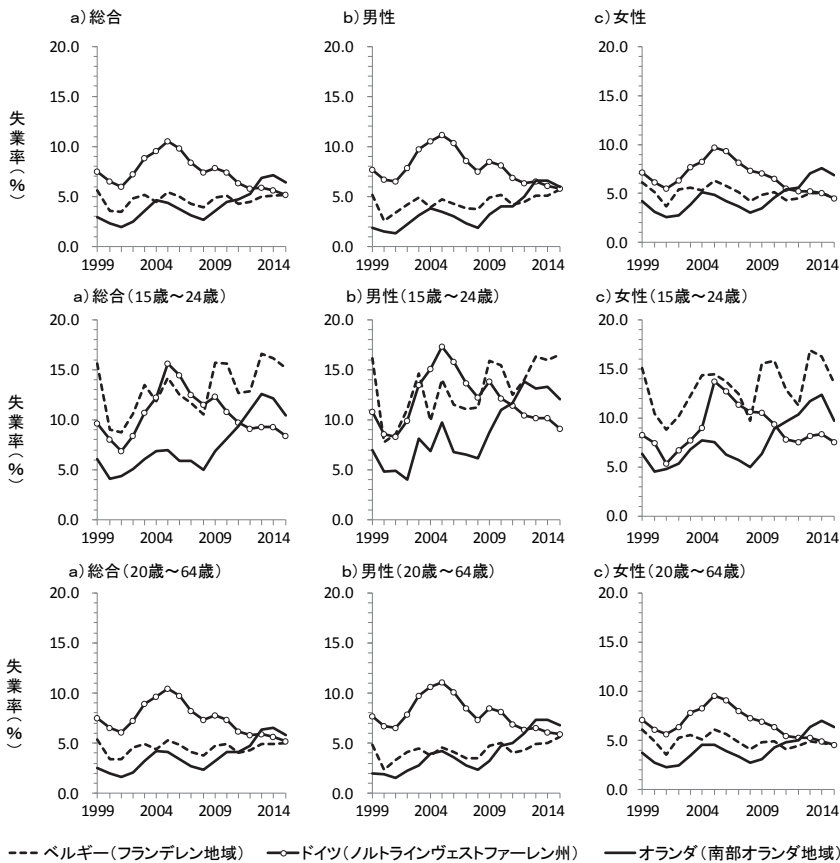


図 18 オランダ・ドイツ・ベルギー3か国国境地帯における失業率の変化(1999年~2015年)  
(Eurostatにより作成)

ると、オランダの失業率はドイツへの越境通勤流動が減少に転じた1996年からドイツのそれを明確に下回るようになったことが理解できる。これ以前、オランダの失業率は1982年のワッセナー合意を受けて、80年代を通じて改善がみられるものの、90年代の景気減速を受けて再び上昇に転じていた。この過程で、ドイツのそれと比べると、全体的にはほぼ同率で推移してオランダ側に明確な優位差はみられなかった。とりわけ、25歳未満の若年齢層に限れば、その失業率は男性で1995年まで、女性で2000年までドイツより高く推移して、国境を越えて通勤する誘因になり得たと推察できる。2001年以降、女性の越境通勤者が減少に転じたのも、このような状況を反映したものと見えよう。

他方、フランデレン地域の失業率は全体で見れば、2010年前後までオランダより高く、ドイツよりも低かった(図18)。ただ、若年齢層では、男性が2004年から2008年、女性が2008年のみ、ドイツより低い値を示したものの、基本的にはドイツを上回っていて全体と異なる傾向を示した<sup>5)</sup>。1998年以前、ベルギー全体でも同様に若年齢層はドイツの失業率を上回り、全年齢層では女性がドイツよりも高く、男性はほぼ同等のレベルであった(図19)。このような女性失業率の高さがベルギーからドイツへの越境通勤者において、オランダと比べて高い女性比率をもたらしたのであろう。

以上から、独蘭国境地帯における越境通勤流動の転換は、ベースとなる地域経済の好不調とともに、年齢・性差による求人動向を反映したものであったとすることができよう。これは単に独蘭国境のみ

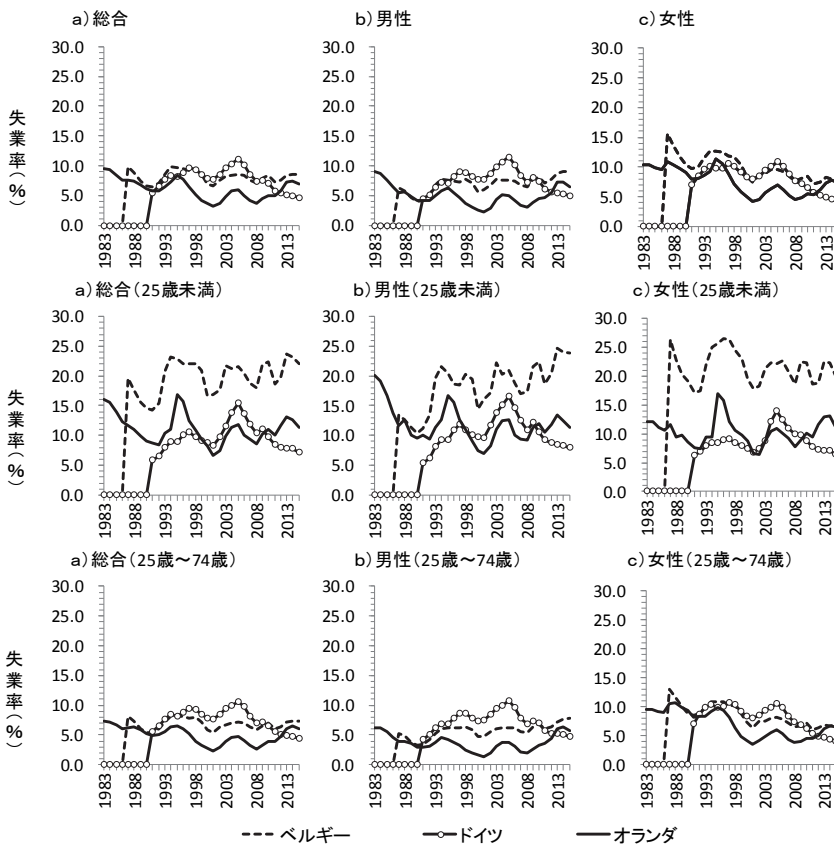


図 19 オランダ・ドイツ・ベルギーにおける失業率の変化(1983年~2015年)  
(Eurostatにより作成)

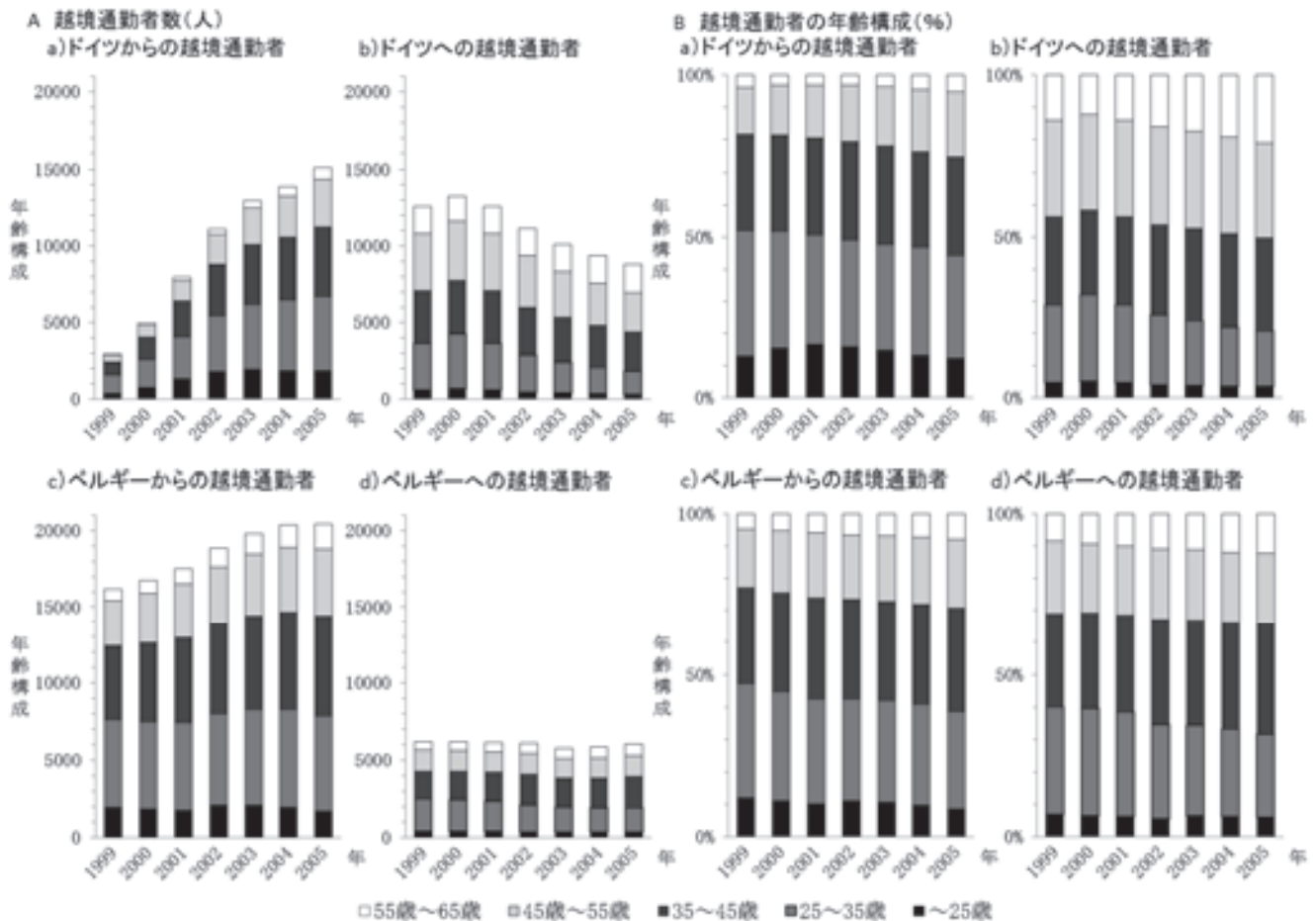


図 20 オランダ・ドイツ、ベルギー間の年齢別越境通勤者とその構成比の変化（1999～2005年）  
（オランダ中央統計局資料により作成）

ではなく、ベルギーとのそれでも同様であった。その意味で言えば、地域経済の動向が従来の指摘のように、越境通勤流動の地域的基盤と作用したことが理解できる。しかしながら、2010年以降、ドイツ経済の好調さを反映して、再び独蘭の失業率は逆転する（図18・19）。にもかかわらず、オランダからドイツへの越境通勤者数は、少なくとも2012年現在まで減り続けている。この点も含めて、最後に越境通勤者の年齢構成を視点にその流動の変化の地域的意味を考察したい。

#### 4. 越境通勤者の年齢構成とオランダ人集住

越境通勤者の年齢構成は、1999年から2005年についてデータを入手できた（図20）。前述のように、南部オランダ地域の失業率は同時期に、フランドレン地域やノルトラインヴェストファーレン州と比べて各年齢層・性別において最も低く、ベルギーが若年齢層を除いてそれに続いていた。このような地域経済の状況を反映して、越境通勤流動では、オランダからのアウトバウンド流動ではドイツへ向かう動きで常に減少、ベルギーへのそれで停滞という異なる傾向を示し、オランダに向かう、インバウンド流動では反対に人数が

常に増加していた（図20）。このなかで興味深いのは、アウトバウンドの減少とインバウンドにおけるドイツの伸びの高さという対照性のほか、両方向の流動における年齢層、とりわけ35歳未満層とそれ以外の対照的な動きであった。

ドイツへの越境通勤者は1999年の12,570人から2005年に8,815人と99年の7割にまで減少した。このなかで、35歳から45歳未満層と55歳以上層がこの減少率を下回ってより高い残存率を示す一方で、25歳未満層と25歳から35歳未満層はそれぞれ2005年に99年の51.6%と50.6%というようにほぼ半減してしまった。このような若年層とそれ以上の年齢層で異なる越境通勤流動の動向は、ベルギーでも同様にみられた。このアウトバウンドにみられる変化は、南部オランダ地域と比べて、ノルトラインヴェストファーレン州とフランドレン地域における若年層の失業率が高く、とりわけ2000年代前半にオランダとのその格差が広がったことによって、若年層を中心に母国へ就業するようになったことが要因としてあげられよう（図18）。

インバウンドにおけるドイツからの越境通勤者の拡大も、この失業率の低さ、つまり南部オランダ地域の

経済の好調さを反映したものであるが、他方で、独蘭国境地帯における不動産取得費や生活費の差異が流動の地域的基盤として作用していた<sup>6)</sup>。前者はインバウンドの越境通勤者の増加が年齢層によって異なることから理解できる。

ドイツからのインバウンド流動は、1999年の2,970人から2005年に15,130人と5.09倍の伸びをみせた。年齢別にみて、その増加率を下回ったのが25歳未満層(4.83倍)と25歳から35歳未満層(4.18倍)だけであり、50歳代後半層(7.13倍)と45歳から55歳未満層(7.06倍)はともに7倍を超える伸びをみせ、35歳から45歳未満層も5.19倍を示した。ベルギーからの越境通勤流動の場合、全体の増加率は1.26倍とドイツよりも緩やかであったが、年齢層が下がるにつれて増加率も低下していった。すなわち、50歳代後半層の2.13倍から45歳から55歳未満層の1.49倍、35歳から45歳未満層の1.36倍、25歳から35歳未満層の1.08倍、25歳未満層の0.89倍となり、35歳未満層で平均増加率を下回って減少傾向を示した。インバウンドの越境通勤流動において、ドイツ・ベルギーともに40歳後半以上層の伸びが全体を大きく上回る意味を独蘭国境地帯へのオランダ人集住と不動産取得コストの点から考えてみたい。

前述のようにオランダ側のトゥエンテやアーネム・ナイメーヘンの双子都市圏に近接するドイツ側に同時期、オランダ人が多数集住するようになった(図6・7・15)。例えば、先述したクレーヴェ郡のオランダ人は2000年の6,057人から2004年に8,787人に増え(図15)、2009年12月に15,296人と2000年の2.53倍に急増していた。Micheli *et. al.* (2014)は、オランダ国境地帯においてドイツ側の住宅価格がオランダ側と比べて約16%も低く、全体としてみれば、オランダ人が自国の国境地帯に住む場合、約26%も高い価格で不動産を取得することになると指摘する。確かに、南部オランダの失業率低下と歩調を合わせて、オランダの住宅価格は急上昇をみせ、反対にドイツのそれは極めて安定的に推移し、2000年代以降、1975年当時の価格さへ下回っていた(図21)。ドイツとの国境地帯に居住する、オランダ人にとってドイツ側に住宅を取得して家族とともに国境を越えて移住し、オランダ側へ越境通勤するのは経済的合理性に基づく行動となった(Graef and Mulder, 2003)<sup>7)</sup>。このことが前述の年齢層によるインバウンド流動の差異をもたらしていたと考えられる。

さらに、越境地域連携の主体である、EUREGIOなどでの聞き取りでは、不動産取得コスト以外に生活費



図21 オランダ・ドイツ・ベルギーの住宅価格の変化(1975~2016年)

(Mack and Martinez-Garcia, 2011 により作成)

の差異を人びとが国境を越えてドイツ側に集住する理由として指摘された<sup>8)</sup>。そこで、オランダ・ドイツ・ベルギー3か国の家計最終支出と価格水準指数をEurostatのデータから比較し、さらに国境地帯の各都市における生活費を比較サイトしてみた(表1)<sup>9)</sup>。価格水準指数からみると、概してドイツが各項目でこの3か国のなかでは低い水準であることがわかる。また、家計最終消費支出をみると、ドイツのそれがEU28か国の平均レベルであるのに対して、オランダとベルギーはそれぞれ109と107を示して、やや高いことが理解できる。なかでも、オランダは「食品とソフトドリンク」を除いて、3か国のなかで最も高い水準を示す項目が多い。しかし、これらは国全体を対象としたものであるため、オランダ・ドイツ・ベルギー国境地帯におけるトランスボーダー都市の状況を次にみてみよう。

オランダ・ドイツおよびオランダ・ベルギー国境地帯において、前述の越境通勤流動・集住において中核をなす、諸都市を比べてみると、オランダ・ドイツ国境地帯では衣類などの一部ではEurostatと異なって、オランダの都市のいずれかが最も低い値を示すものの、相対的にみれば、ドイツのアーヘンが低い値を示すことが多い。ただ、不動産関連では、独身世帯向けアパート賃料ではアーヘンが最も低いものの、ファミリー向けはそうとも限らず、住宅取得ではアーヘンの方が高い値を示す。とはいえ、オランダ人のドイツ国境への集住はアーヘンなどの都市部というより、オランダと国境を接する、より小規模な農村部の基礎自治体で

表1 オランダ・ドイツ・ベルギーの価格水準指数と生活費の比較(2016年)

項目	国 国境地帯 都市名	オランダ				ドイツ		ベルギー		参考 東京(円)	備考	
		Euro stat	独			Euro stat	アールヘン(€)	Euro stat	アントウェル ペン(€)			
			エンスヘデ (€)	ナイメーヘン (€)	マーストリヒト (€)							白・独
食品とソフトドリンク	98	1.30	1.30	1.23	1.00	2.00	1.68	234.33	ホワイトブレッド(500g)			
		11.00	10.00	6.00	13.00	103	13.49	108	18.50	1,675.29	牛肉(1kg)	
		0.75	0.85	1.00	0.98	108	0.46	108	1.01	160.77	ミネラルウォーター(1.5l)	
アルコール飲料とタバコ	106	1.00	1.00	1.20	0.82	92	0.83	95	1.00	300.56	ビール(0.5l 国産ドラフト)	
		6.20	6.20	6.50	6.20	92	5.00	95	6.00	449.50	マルボロ1箱	
衣類	108	73.33	70.25	85.80	84.44	100	82.50	108	88.00	7,666.25	ジーンズ(リーバイス501相当)	
靴	113	85.00	85.00	102.50	82.73	98	86.00	108	88.00	8,740.74	ナイキランニングシューズ(ミッドレンジ)	
電気・ガス	104	150.00	182.47	148.25	175.43	117	139.35	94	134.19	18,678.31	85㎡のアパート(電気、暖房、水道、ごみ)	
家具・カーペットなど	112	-	-	-	-	92	-	110	-	-	-	
調理家電ほか	102	-	-	-	-	98	-	107	-	-	-	
エレクトロニクス	110	-	-	-	-	96	-	106	-	-	-	
自動車・バイク・自転車など	114	22,000.00	24,000.00	21,915.00	25,000.00	95	18,500.00	102	20,000.00	2,570,000.00	フォルクスワーゲンゴルフ1.4リッター(相当 新車)	
交通手段	111	1.50	1.65	3.00	3.00	116	2.62	102	2.30	200.00	初乗り片道切符(地域交通)	
		4.50	3.48	7.00	3.50	116	2.75	102	3.00	730.00	タクシー初乗り料金	
通信	111	20.00	23.33	23.11	26.94	100	25.67	121	43.94	3,862.21	インターネット(10 Mbps, 容量制限なし, ケーブル/ADSL)	
		0.10	0.16	0.08	0.12	100	0.11	121	0.21	42.44	プリペイド携帯通話料金1分	
レストラン・ホテルなど	110	50.00	50.00	60.00	50.00	97	35.00	114	65.00	5,800.00	中級レストランでのコース料理(大人二人)	
		7.00	8.00	8.00	7.00	97	7.00	114	8.00	700.00	マックミール(マクドナルド)	
住宅 関連	アパート賃料(独身 世帯向け)	-	517.67	786.67	856.25	865.38	-	456.67	-	681.76	126,947.37	1ベッドルーム 市中心部
		-	460.60	512.50	566.67	736.64	-	378.00	-	560.71	78,026.32	1ベッドルーム 市郊外部
		-	950.00	1,220.00	1,275.56	1,238.33	-	1,000.00	-	1,191.67	325,000.00	3ベッドルーム 市中心部
		-	800.00	775.00	1,021.88	884.09	-	900.00	-	993.75	153,851.85	3ベッドルーム 市郊外部
		-	1,614.75	2,566.67	3,000.00	2,674.00	-	2,800.00	-	2,550.00	1,863,784.14	市中心部 1㎡あたり
住宅取得	-	1,600.00	1,716.67	1,600.00	1,925.00	-	2,150.00	-	2,209.38	828,370.69	市郊外部 1㎡あたり	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
家計最終消費支出	109	-	-	-	-	100	-	107	-	-	-	
報告者人数(人)	-	24	33	47	81	-	45	-	100	199	-	

オランダ・ドイツ・ベルギーのEurostat欄はEU28を100とした場合の各国の値を示す。国境欄は蘭がオランダ、独がドイツ、白がベルギーを示す。各市および日本はインターネット上の生活費比較サイトのデータを示したものであり、単位は3か国がユーロ、日本が円となる。各データは各都市の報告者レポートに基づくが、Eurostatの項目で該当しないものは「-」で示した。下線は3か国または5都市における各項目の最低値を示す。なお、東京のアパート賃料ではSUUMO(http://suumo.jp/)が参考にされていた。

(Eurostat: Comparative price levels of consumer goods and servicesおよびhttp://www.numbeo.com/cost-of-living/により作成)

あり、そこでの不動産取得はより安価であることが Micheli *et. al.* (2014) の研究ほかによっても報告されている<sup>10)</sup>。では、ベルギーのアントウェルペンとの比較ではどうであろうか。アントウェルペンは電気・ガスのほか、一部例外があるものの、アパート賃料、住宅取得および電気・ガスといった固定経費でオランダより安価な値を示す。それ以外のものはオランダとほぼ同等か、高い場合が多いものの、国境のどちら側でも安価な方で購買すればよく、固定経費の安さは生活する上で魅力となろう。このような価格差が地域住民にとって容易に比較できるのも単一通貨ユーロの導入によるところが大きい。最後に、オランダをめぐる国境地域の空間動態の変化と EU の地域統合に関わりをまとめて、本小論を閉じたい。

## V オランダ国境を越える人びとと EU の地域統合 —結びにかえて

本小論は、オランダをめぐる国境地帯の空間動態の変化を「国境を越える人びとの流動」から捉えようとした。本国境地帯はヨーロッパの中軸国境地帯に位置し、EU においても越境通勤流動の発生・吸収の有数な舞台の一つであった。しかし、その流動は 1990 年代半ばを起点に、まず独蘭国境地帯でオランダからのア

ウトバウンドからインバウンドの増加という転換がみられ始め、2000 年代半ばからオランダ・ベルギー国境地帯においてもインバウンドの急激な増加がみられて、全体としてみればドイツ・ベルギーからのオランダへの入超という特性を示すようになった。

この空間的転換をその発生・吸収域からみると、オランダをめぐる越境通勤流動はアウトバウンド・インバウンドともに国境から距離減衰傾向を有して、国境地帯を中心に生起している現象であることが明らかとなった。さらに、アウトバウンドでは、オランダ国境に近接するベルギーのフランデレンダイヤモンドと呼ばれる大都市圏やオランダ南部からドイツ・ベルギーの国際的都市ネットワーク MAHL、さらにラントスタットからドイツのルール地方に至る交流軸上のアーネム・ナイメーヘンやトウェンテからドイツのグローナウに至る都市ネットワークなどを発生域とし、インバウンドではこれら発生域と同様の地域のほか、ラントスタットの 4 大都市、さらにノールトブラバント州のエイントホーヴェンを中核とするブラバント都市圏を吸収域としていた。これらは国土計画上の経済的中核地帯を中心とし、オランダ国内における都市ネットワークおよびベルギーまたはドイツ側との国際的な都市ネットワークを形成している。

越境通勤流動の転換は、当然のことながら 3 か国



境地帯の地域経済の動向とともに、年齢・性差による求人動向を反映したものであった。このことは失業率を指標にみると、それが独蘭国境地帯の場合、オランダ側の若年層にまで改善が波及した後に生じていたことから理解できる。しかし、近年、ドイツ経済の好調さを反映してオランダ側の失業率がドイツ側を上回っているにもかかわらず、越境通勤流動の転換には歯止めがかからず、オランダからの通勤者数の減少、ドイツからの通勤者の増加は続いている。

このことは単に地域経済の動向だけではない、他の地域的要因が越境通勤流動の転換に作用していることを意味する。そこで、越境通勤者の年齢構成を確認すると、オランダへのインバウンド流動において、若年層の伸びが全体の増加率を下回り、45歳以上層が平均を大きく上回って増えていた。このことはベルギーからの越境通勤者でも同様であった。この地域的背景には、ドイツ・ベルギー国境地帯へのオランダ人集住という国境を挟む人口移動がある。それらの集住も国境からの距離減衰傾向を示す一方、ベルギーではアントウェルペン、ヘント、ハッセルト、そしてブリュッセルの都市圏域と国境都市への集中を特徴とした。これに対して、ドイツではニーダーザクセン州のグラーフシャフト・ベントハイム郡、ノルトラインヴェストファーレン州のクレーヴェ郡、ハインズベルク郡というオランダと国境を接する農村的色彩を帯びた地域のほか、デュッセルドルフに集住していた。

このような国境地帯への集住は、EUの地域統合の進展に伴って、国境の障壁性が低下したことが大きい。その先頭に立ったのが、これら3か国とルクセンブルク・フランスであった。1985年に、5か国はシェンゲン協定を結び、域内国境の段階的撤廃に合意し、90年にシェンゲン協定を施行するための協定を締結して、95年に域内国境検査を廃止した。これらが下地になって、「人の移動の自由」は、1997年のアムステルダム条約（99年発効）によってEUの法体系に組み込まれた。他方、1999年にはユーロが法定通貨となり、2002年からユーロ紙幣・硬貨の流通が始まった。この結果、国境を挟む地域では、彼我の価格差がより明瞭になり、移動の自由と相まって経済的合理性に基づいた、他国国境地帯への近距離移住が進展したのであった。この結果、van Houtum and Gielis (2006)が指摘するように、オランダをめぐる国境地帯にオランダ人の集住がみられるようになった。ただ、1990年代後期を対象にした研究では、独蘭国境地帯ではこのような流動が極めて少なく、自国内での流動に積極的な様子が報告されて

いる (Janssen, 2000)。その意味で、このような集住の空間的含意は、興味深い研究対象と言えよう。

このような集住では、地域社会との関わりがまず問題とされよう。やや古いのが、Graef and Mulder (2003)は2001年以降、ドイツ国境地帯に移住したオランダ人の場合、それ以前の移住者家族と比べ、子弟の教育を初等・中等教育ともにオランダ側で受けさせる割合が高いことを報告<sup>11)</sup>し、地域のドイツ人隣人がオランダ移住者にもつ、肯定的評価を覆す要因となりかねないことを指摘している。というのは、ドイツ側住民からみれば、この事態はドイツの教育システムへの不信と捉えられるからである。

EUの地域統合下、独蘭国境地帯ではオランダ人移住者に就業のみならず、教育のほか、社会的ネットワークにおいても従来のオランダ側を基盤とした日常生活を送ることができる状況を生みだしていた。言い換えれば、中軸国境地帯のような地域では、移住先の新たなホスト社会との関係性より従来の母国での関係に重きを置く、移住民の集住に伴う、空間の形成がみられ始めていることを指摘できよう<sup>12)</sup>。しかし、ホストの地域社会と移住したオランダ人との間にどのような関係がもたれ、いかなる変化が空間的にもたらされているのか。本研究は統計的に越境通勤流動を空間的に整理したため、このような点には触れることができなかった。移住した住民の属性を含め、ミクロなスケールから国境を越えた人びととそうでない人びとを対比し、どのような関係を国境の両側で構築しているのか、つまり地域統合によって、オランダをめぐる国境地帯で出現した、移民コロニーの空間的変容とその意味を実証的に明らかにすることが求められよう<sup>13)</sup>。

本小論は平成20～22年度科学研究費補助金基盤研究(B)「ヨーロッパ流動軸(ユーロコリダー)の形成にともなうライン地域の空間再編(課題番号20401041)」(代表、手塚章筑波大学教授、現名誉教授)の研究成果の一部を平成24年度大幸財団人文・社会科学系学術研究助成「EU国境地帯における空間動態の変化とニューリージョンの形成—独蘭国境地帯を事例として—」によって補足したものである。本研究を進めるにあたり、手塚章先生をはじめ、科研費メンバーの呉羽正昭(筑波大学)、兼子純(当時、筑波大学、現愛媛大学)、小田宏信(成蹊大学)、伊藤徹哉(立正大学)の各氏、さらに現地調査でリエージュ大学のMérnee-Schoumaker教授とCharlier氏、ベルギー国家統計局リエージュ支局、Euregio Maas Rijnのローキン氏、ラドボウ大学のvan der Velde博士にお世話になった。以上、記してお礼申し上げたい。

末筆ながら、本小論を筆者にヨーロッパ国境地帯研究という新

たな研究の地平を与えて頂いた、故高橋伸夫先生と手塚 章 先生の学恩に感謝して謹呈させていただきます。

### 注

- 1) ベルギー側の越境通勤者のデータはベルギー全国疾病傷害保険機構 (Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering) の統計資料『*Statistieken van de grensarbeiders*』の各年版も用いた。
- 2) アーヘン市とアーヘン郡は 2009 年 10 月 21 日に合併して、アーヘン都市圏 (StädteRegion Aachen) になったが、ここでは統計年次にあわせた行政単位で図化を行ったため、当時の名称で記述した。
- 3) オランダ側とドイツ側の統計において、同一年であっても差異がみられることには注意が必要である。このため、両者の傾向として、ともに減少傾向にあることをここではまず確認しておきたい。
- 4) 例えば、Janssen (2000) を参照。
- 5) にもかかわらず、図 17 において若年層の人数が減少する要因は他日を期したい。
- 6) Hansen and Nahrstedt (2000) は越境通勤が失業率や賃金、生活費の地域差のほか、住宅供給、家族関係や結婚、さらに言語的同一性や文化によって促進される一方、同時にこれらや子弟の教育などが阻害要因になることを指摘する。なお、先に筆者はドイツとの国境都市ケルクラーデを事例に、このような不動産価格の両国の差異が両国民を他方に吸引する様子を報告したことがある (伊藤, 2008)。
- 7) この点は Graef and Mulder (2003) によると、2001 年以降、オランダ東部からドイツ側へ移住した、オランダ人へのアンケートにおいて、移住理由の上位 5 位までに「ドイツにおける土地価格」「ドイツにおける住宅価格」「ドイツの空間と緑」「土地の供給見通し」「住宅の質」が挙がることから理解できよう。このほか、ドイツ政府による住宅助成も一部、理由に挙げられたほか、オランダにおける所得税の改正に伴う不動産取得の促進もその契機と言えよう。なお、Graef and Mulder (2003) ではオランダ側の住宅取得費が 350 m<sup>2</sup>の土地付きで、当時 25~30 万ユーロであったのに対して、ドイツ側では 17.5~20 万ユーロで済むことが報告されている。
- 8) ただ、生活費は時期によってオランダ側とドイツ側で変化していて、拙論 (2008) のようにオランダ側が低く、ドイツ人がオランダ側に不動産を購入して暮らす時期もあった。
- 9) 本データはインターネットにおいて、報告者がレポートしたデータを基にしているため、報告者の母集団がある程度あることも選定の条件とした。なお、参考に東京のデータも示した。
- 10) Micheli *et al.* (2014) のほか、前掲 7) の Graef and Mulder (2003) を参照
- 11) 前掲 7) の Graef and Mulder (2003) によれば、初等教育の場合、2000 年以前の移住家族の 65%がドイツ側の教育システ

ムを利用していたのが、2001 年以降の家族では 44%に低下し、同様に中等教育の場合、その割合がドイツ側 50%からオランダ側 89%になったと言う。

- 12) 前掲 6) の Hansen and Nahrstedt (2000) がデンマークとドイツ国境地帯ではやや状況が異なることを報告している。
- 13) その際、渡辺尚による一連の独蘭国境地帯を対象にした『地域のヨーロッパ』の再検討』に関する著作のように、地域の歴史的背景を含めた空間形成との関わりも踏まえる必要がある。

### 文献

- 飯嶋曜子 1999. ヨーロッパにおける国境を越えた地方自治体間連携. 経済地理学年報 45-2, 79-99
- 飯嶋曜子 2012. 国境を越えた産業クラスターの形成—独仏スイス国境地域におけるパイオバレーを事例として—. 獨協大学ドイツ学研究 65, 69-87
- 石坂昭雄 1998. 西ヨーロッパの国境地域における工業地帯の形成と展開—トゥウェンテ/西ミュンスターラント綿業地帯とザール=ロレーヌ=ルクセンブルク=南ベルギー鉄鋼・炭鉱地帯を例に—. 社会経済史学 64-1, 28-51
- 伊藤貴啓 2003a. ドイツ・オランダ・ベルギー国境地域における越境地域協力の展開とその構造—Euregio Maas-Rhein を事例として—. 地理学報告 96, 1-20.
- 伊藤貴啓 2003 b. 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
- 伊藤貴啓 2008. オランダ南部リンブルフ州におけるトランスボーダー都市ケルクラーデの地域性格—越境地域連携を視点として—. 地理学報告 106, 15-32
- 伊藤貴啓 2010. 地理資料 オランダにおける越境地域連携の展開—独蘭国境地帯に注目して—. 新地理 58, 43-53
- 浮田典良 1994. ドイツの国境. 地理学評論 67, 1-13
- 呉羽 正昭 2003. Saar-Lor-Lux 国境地域における人口流動. 筑波大学人文地理学研究 27, 155-170
- 呉羽正昭 2008. EU 内部の国境地域における越境通勤流動. 人文地理学研究 32, 51-67
- 滝波章弘 2004. ジュヌボワ・サボワイヤール地域にみられる国境の透過性—の過去, 現在, 表象. 人文科学研究 11, 43-72
- 若森章孝・八木紀一郎・清水耕一・長尾伸一編著 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
- 渡辺 尚 2005~2016. 「地域のヨーロッパ」の再検討 (1)~(12). 東京経大会誌 (経済学) 247~289
- CBS, PBL, Wageningen UR 2011. *Wonen over de grens, 1996 – 2010* (indicator 2060, versie 01, 14 oktober 2011). [www.compendiumvoordeleefomgeving.nl](http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl). CBS, Den Haag; Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag/Bilthoven en Wageningen UR, Wageningen

- Centraal Bureau voor de Statistiek 2015. *Kenmerken van werkende personen zonder inschrijving in Nederland en met binding Duitsland of België, 2012*. [https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2015/16/150415-maatwerktabellen-vooronderzoek-niet-in-nederland-wonende-werknemers\\_14213.xls?la=nl-nl](https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2015/16/150415-maatwerktabellen-vooronderzoek-niet-in-nederland-wonende-werknemers_14213.xls?la=nl-nl)
- Centraal Bureau voor de Statistiek 2015. *De arbeidsmarkt in de grensregio's van Nederland en Noordrijn-Westfalen*. <https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2015/31/arbeidsmarkt%20ontwikkelingen%20nl-nrw.pdf>
- European Union 2014. *Eurostat regional yearbook 2014 edition*. <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-HA-14-001>
- European Union 2016. *Eurostat regional yearbook 2016 edition*. <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-HA-16-001>
- Graef, P. and Mulder, J. 2003. *Wonen over de grens Een onderzoek naar woonmigratie van Nederlanders naar Duitsland*. I&O Research: Enschede
- Hansen and Nahrstedt 2000. Cross-border commuting: Research issues, and a case study for the Darnish-German border region. In van der Velde, M. and van Houtum, H. eds., *Borders, regions and people*. London: Pion, 69-84.
- Hitzelberger, F., Reuter, J., and Steinle, W. 2001. *Scientific Report on the Mobility of Cross-border Workers within the EEA FINAL REPORT*. MKW Wirtschaftsforschung GmbH: Munich, empirica Delasasse: Cologne.
- Huijgen, G. and Reijmer, I. 2005. *Wonen in Duitsland. Een Kwalitatieve Verkenning van Actuele Ontwikkelingen*. I&O Research: Enschede
- Janssen, M. 2000. Borders and labour-market integration: Where is the difference between interregional and cross-border mobility? In van der Velde, M. and van Houtum, H. eds., *Borders, regions and people*. London: Pion, 47-68.
- Mack and Martinez-Garcia 2011. *International House Price Database*. Dallas Fed. <http://www.dallasfed.org/institute/houseprice/>
- Micheli, M., Rouwendal, J., and Dekkers, J. 2014. *Border Effects in House Prices. Tinbergen Institute Discussion Paper 14-141/VIII*, <http://papers.tinbergen.nl/14141.pdf>
- Ministerie van VROM 2006. *NOTA RUIMTE RUIMTE VOOR ONTWIKKELING Katern over nieuw ruimtelijk beleid in 2006*.
- Ministerie van VROM 2006. *NOTA RUIMTE NATIONAL SPATIAL STRATEGY SUMMARY Creating space for development*. <http://www.vrom.nl/docs/internationaal/engelsesamenvattingnr.pdf>
- Nerb G., Hitzelsberger, F., Woidich, A., Pommer, S., Hemmer, S., and Hezcko, P. 2009. *Scientific Report on the Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries FINAL REPORT*. MKW Wirtschaftsforschung GmbH and Empirica Kft. <http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=3459&langId=en>
- NUMBEO, <http://www.numbeo.com/cost-of-living/>
- Planbureau voor de Leefomgeving 2008. *Wonen over de grens (2007)*. <http://www.ruimtemonitor.nl/kennisportaal/default.aspx?menuco mid=26&pid=34&id=4628&themeld=330>
- Provincie Limburg 2006. *Provinciaal Omgevingsplan Limburg summary*.
- Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering : *Statistieken van de grensarbeiders*. <http://www.riziv.fgov.be/nl/documentzoeken/Paginas/default2.aspx?k=title%3a%22statistieken%20van%20de%20grensarbeiders%22>
- Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Statistik-Service West 2008. *Pendler in Nordrhein-Westfalen 2007*. Düsseldorf
- van der Velde, M. 2000. Shopping, space, and borders. In van der Velde, M. and van Houtum, H. eds., *Borders, regions and people*. London: Pion, 166-181
- van der Velde, M. and van Houtum, H. eds. 2000. *Borders, regions and people*. London: Pion
- van der Velde, M. and Spierings, B. 2010. Consumer Mobility and the Communication of Difference: Reflecting on Cross-Border Shopping Practices and Experiences in the Dutch-German Borderland. *Journal of Borderlands Studies* 25-3 · 4, 191-205
- van Houtum, H. 1999. Internationalisation and mental borders. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 90, 329-335.
- van Houtum, H. and Gielis, R. 2006. Elastic Migration : The Case of Dutch Short-distance Transmigrants in Belgian and German Borderlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 97, 195-202.
- van Houtum, H. and van der Velde, M. 2004. The power of cross-border labour market immobility. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 95, 100-107.
- Weterings, A. and van Gessel-Dabekausen, G. 2015. *Arbeidsmarkt zonder grenzen*. PBL (Planbureau voor de Leefomgeving): Den Haag