

分断から統合へ？

—ポーランド西部国境における「分断された領域」のいま—

仙石 学

I. ポーランド西部国境の「分断された領域」

2004年にEUに加盟したポーランドを含む中東欧8カ国は、2007年12月21日にシェンゲン協定にも正式に加盟し、その結果として加盟国相互間での国境コントロールは廃止されることとなった¹。これはポーランドの場合であれば、陸続きの国としては周辺の7カ国のうち、ドイツ、チェコ、リトアニア、およびスロヴァキアの4カ国との間で相互に国境が開放されたことを意味する。本稿はこのうち、ポーランドとドイツの国境となっている「ポーランド西部国境」における「分断された領域」に着目し、国境の移動が自由化される前後の「分断された地域」の状況およびその変化について検討することを目的としている。

ここで西部領域の「分断された領域」とは、第二次世界大戦以前は旧ドイツの「同じ町」もしくは「同じ地域」であった領域で、対戦の結果として旧ソ連の意向を反映する形で確定された、現在のポーランド西部国境となる「オーデル・ナイセ線（ポーランド語ではオドラ・ヌィサ線）」により異なる2つの国（ポーランドと当時の東ドイツ）に分断された地域を指すこととする。次に「分断された領域」をここで取り上げる理由としては、一度は国境で分けられて交流も限定されていた地域が、ポーランドのシェンゲン協定加盟により再度自由な往来が可能となったことで、分断されていた地域が再び「結びつく」可能性が生じたということがある。ドイツとポーランドの間では、ポーランドのEU加盟前後で両国をつなぐ鉄道や道路が整備されたことで両国の間でのさまざまな形の往来が増加し、特にワルシャワとベルリンの間を中心としたカーゴの通過量は大きく伸びているとされる（Komornicki 2008, 136-142）。だが国境が開放されて交流が増えることが、果たして分断された地域の「再統合」に結びつくかどうか、また実際に再統合への動きが存在している場合でもそれがどのような形で実現するかについては、必ずしも明確ではない。本稿ではいくつかの「分断された領域」の事例を比較しながら、現在の状況とその背景について検討を加えていくこととしたい。

以下第2節では、「分断された領域」として4つの事例—「フランクフルト・オーダー（Frankfurt an der Oder）とスウビツェ（Słubice）」、「グベン（Guben）とグビン（Gubin）」、「ゲルリッツ（Görlitz）とズゴジェレツ（Zgorzelec）」、および「ウゼドム島（Inzel Uzedom）（ポーランド名ウズナム島（Wyspa Uznam））」—をとりあげ²、それぞれの事例におけるシェンゲン前後の地域間協力をめぐる現状を整理し、多くの場合実質的・永続的な協力の形成には困難が伴っていることを明らかにする。次いで第3節では、協力関係の構築が困難な理由として、地域間協力を促進する枠組みが十分に整備されていないという制度的要因と、国境がソフト化しても「国の違い」は簡単には克服することができないという心理的要因を整理した上で、それでもそれらの要因を克服して、新たな協力関係を構築しつつあるように見える事例を紹介する。第4節では全体の議論をまとめた上で、それでも西部国境はポーランドの他の国境（南部および東部）に比べるとはるかに相互協力のための条件は整っており、今後は協力が進展する可能性は他の故郷地域と比べて高いことを、比較の視点から整理していく。

1 ただし空路に関しては、2008年3月29日までは空港での国境検問が引き続き行われていた。

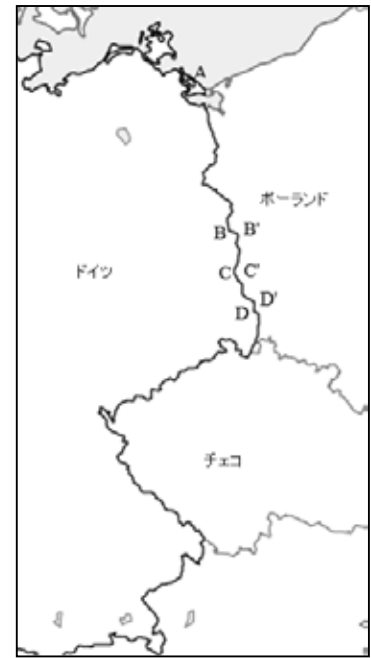
2 なお地名の記載順は、戦前はこの地域がドイツ領であったことを踏まえて、ドイツ語・ポーランド語の順で記載している。

II. 「分断された領域」の現状—4つの事例から

先にも挙げたとおり、ここで事例とするのは、「フランクフルト・オーダーとスウビツェ」、「グベンとグベン」、「ゲルリッツとズゴジェレッツ」、および「ウゼドム島（ポーランド名ウズナム島）の4つの「分断された地域」である（それぞれの地域のおよその所在地は図1を参照）。ここでこの4つの地域を事例とする理由としては、ウズナム島をのぞいてももとは「一つの町」であり、過去には緊密な結びつきが存在していたこと並びにウズナム島も島としては一つの生活圏にあったものがやはり国境変更によりそれが分断されたという点で他の町と同じように考えることができること、現在ではこれらの町は国境地域における拠点となっていて、それぞれが4つの町・島が属するユーロリージョンにおいて中核的な役割を果たしていること³、またこのような事情ゆえに、この地域における国境を越える協力に関してはある程度の研究が蓄積されているということによる。以下それぞれの町もしくは島における協力の現状について、簡単に整理していくこととしたい。

【図1】4地域の所在地

A:ウゼドム島、B:フランクフルト・オーダー、B':スウビツェ
C:グベン、C':グベン、D:ゲルリッツ、D':ズゴジェレッツ
(出典) <http://www.sekaichizu.jp/> の白地図より筆者作成



a) フランクフルト・オーダー/スウビツェ—「幹線」に存在することの不幸

最初の事例として取り上げるのは、ワルシャワとベルリンを結ぶ鉄道・道路の幹線上に存在するフランクフルト・オーダーとスウビツェである。スウビツェは1945年まではフランクフルトの郊外の町でダムフォシュタット (Dammvorstadt) と称されていて、フランクフルトの路面電車もオーダー川を越える路線が存在していた⁴。1945年の国境分断後は両都市間の交流は1970年代の一時期をのぞいて停滞していたが、社会主義体制が崩壊した直後の1990年には、両都市の間で最初の協力協定が締結され、その後両都市の間では行政面での協力や産業開発、労働者の移動、保健、教育などの面での協力が進展した。特に顕著な点として、1998年のフランクフルト・オーダーにあるヨーロッパ大学ヴィアドリナとポズナンのアダム・ミツケヴィツ大学との共同教育機関となる“Collegium Polonicum”の設立 (スウビツェ) や (Herrschel 2011, 158)、2000年の2カ国語教育を行う幼稚園“Euro Kita”の設立 (フランクフルト・オーダー) の設立に見られるような、教育面での協力が進んでいることをあげることができる。

だが両都市の協力は、必ずしも全て順調に進んでいるとは言いがたい。基本的には両都市間の協力は定期的な協議の開催のみで、これまでのところ専門の部局や機関が設置されているわけではない。またEUの資金投入によりベルリン・ワルシャワを結ぶ鉄道や道路の幹線が整備された結果、特に若年層が国境の町を離れて労働市場の大きな「自国の大都市」に向かう傾向が現れていることも指摘されている (Herrschel 2011, 159)。さらに現在では、フランクフルト・オーダーは人口減少に伴う「縮小都市 (Shrinking City)」対策に重点が置かれているのに対して (Herrschel 2011, 158)、スウビツェの方は近隣の町コシュティンとともに「経済特区 (Special Economic Zone Kostrzyn-Slubice)」に指定されていることで新規投資が増えているという対極的な状況にあることも⁵、両都市のさらなる協力の進展を難しくしているという側面がある。実際に市民レベルでの相互の交流は買い物での訪問などが中心で、またかなりの割合で「隣国の隣町」を訪問したことがないという層もかなり存在している (仙石 2007)⁶。

このような状況を反映していると考えられるのが、先に挙げた路面電車のスウビツェへの路線の復活計画であ

3 ウゼドム島のシフィノイシチェはユーロリージョン・ポメラニア (Pomerania)、フランクフルト・オーダーとスウビツェはプロ・エウロパ・ヴィアドリナ (Pro Europa Viadrina)、グベンとグベンはスプレヴァ・ヌィサ・ブプル (Sprewa-Nysa-bóbr)、そしてゲルリッツとズゴジェレッツはヌィサ (Nysa) において、それぞれ中心的な役割を果たしている。

4 フランクフルト・オーダー市の路面電車の歴史に関するホームページを参照 (<http://magazin.tram-ff.de/tramnachslubice.php>、以下ホームページはすべて、2014年1月22日接続)。

5 ポーランド情報・海外投資庁 (Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych: PAIiIZ) のホームページ (http://www.paiz.gov.pl/investment_support/sez/kostrzyn)、および Gwosdz et al.(2008) および Dolata(2008) も参照。なおコシュティン=スウビツェの経済特区について検討したドラータは、この経済特区が地域の経済発展や労働市場に与えた影響はあまり大きくないことを指摘している (Dolata 2008, 181-183)。

6 2012年の段階でも、フランクフルト・オーダーの市民の18%はスウビツェを訪れたことがないという指摘もある (https://www.diplomatie.diplo.de/index.php?option=com_content&view=article&id=1120:mdp4-slubice&catid=192&Itemid=890&lang=en)。



〔図2〕 フランクフルト・オーダーとスウビツェをつなぐ橋
(出典) 著者撮影、対岸の街並みがフランクフルト・オーダー

サ川)とオーダー川(同じくオドラ川)が合流する地点の手前がある、グベンおよびグビンである。ここも本格的な交流が再開されるのは体制転換後のことで、1990年に最初の協力協定が締結された後、やはり都市開発、観光、教育、市民交流、教育などの面での協力が行われてきた。特に1990年代後半意向は、1998年の共同事業による汚水処理を行う企業の設立(Musial-Karg 2009, 250注28)⁸、「欧州都市実験モデルグビン・グベン(Model experiment Euro Town Guben/Gubin)」としてWorld Expo 200への共同立候補(1998年)、INTERREG IIIを利用した都市再生プランの策定(2000年)、あるいは町の長期計画としての「グビン・グベン2030」プランの策定(2002年)などを積極的に実施してきた。

だが当初は「ユーロタウン」のモデルとされた両都市であるが、2000年代に入るとそれ以上の協力の進展はみられず、ここ数年は低迷した状態にあることが指摘されている(Dürschmidt 2008)。この点については、グビン・グベン地域は国境間の主要なネットワークから外れていて、また国境を越える鉄道も体制転換後に廃止されたことで、両国の交流の蚊帳の外に置かれてることとなり、先のフランクフルト・オーダー/スウビツェとは逆の形で住民が地域に残らなくなっていること、主要な作業や観光などの拠点もなく、地域に人を引き留める要因が少ないこと、および住民の間で信頼が十分に構築されておらず、言語的な障害も大きいことなどが背景にあるとされる。この地域については、ヴィアドリナ大学の存在がかるうじて学生を引きつけているフランクフルト・オーダーの事例と比べても、より厳しい状況にある。

c) ゲルリッツ/ズゴジェレツ—比較的交流は進んでいるが……

次に取り上げるのが、ナイセ川流域の南部にあるゲルリッツ・ズゴジェレツの事例である。ゲルリッツは1950年に当時の東ドイツとポーランドの国境をオーデル・ナイセ線と定めたゲルリッツ条約の締結地であるが、ここは他の地域と異なり、1970年代には国境が部分的に開放され、ポーランド側からドイツ側への通勤も見られるようになっていた。ポーランドで『連帯』運動が活発化した80年代初頭には一時国境は閉鎖されるものの、1980年代後半

る。これはEUの地域間交流に対する資金援助であるINTERREG IIIを利用して、第二次大戦前には存在していたスウビツェの市街地までの路面電車の路線を復活させる計画で2005年に提起されたが、フランクフルト・オーダーで行われた住民投票で反対が多数となったことでこの計画は中止された。その後2009年に再度路線延長が提起されたものの、これも結局立ち消えとなっている⁷。住民の関心が低くまた経済的にも停滞している状況においては、地域交流をすすめるようなインフラを整備することそのものも困難になると考えられる。

b) グベン/グビン—忘れ去られた街?

次に取り上げるのが、ナイセ川(ポーランド語ではヌイ



〔図3〕 グビン・グベン国境
(出典) 著者撮影、奥がグベン(ポーランド)側

7 Märkische Oderzeitung Frankfurt 紙の2009年5月12日の記事による(http://www.moz.de/index.php?id=75&tx_rsmddailygen_pi1%5Barticle%5D=68008&tx_rsmddailygen_pi1%5Baction%5D=show&tx_rsmddailygen_pi1%5Bcontroller%5D=Articles&cHash=4db046eed1e05d629a24029fe776cd81)。ちなみに2012年の12月9日からは、フランクフルト市の交通局(SVF)がスウビツェの市内まで運行するバス路線を開設している。

8 グビン・グベン下水処理公社(Przedsiębiorstwo Oczyszczania Ścieków Gubin-Guben)について詳しくは、同社のホームページ<<http://www.pos.zgora.pl/>>も参照のこと。

には再度国境が開放され、2つの町を結ぶ路線バスおよびタクシーも運行されるようになった（Ragut and Welter 2012, 68-70）。そして1989年にはビザなしでの渡航が可能となり、1991年には交流協定が締結され、あわせて交流実施機関としての「ヨーロッパハウス・ゲルリッツ（Europa-Haus Görlitz e.V）」が設立されることとなる（Ragut and Piasecki 2012）。

2つの町の協力は、1998年の「ヨーロッパシティ・ゲルリッツ/ズゴジェレッツ」を形成し、教育や文化、経済、都市サービスなどで共同で問題に対処することを決定してから、さらに進展することとなる。2002年には「都市2030年（Projekt miasta 2030/Stadt 2030）」プロジェクトを開始して、共通都市開発のための2都市間の交流を強化するほか、2030年までには両市の市議会や市の予算を一元化し、行政を効率的に運営することも目標に掲げている。また2006年には災害や事故の際に相互協力を行う協定が締結され、協力の範囲も広がられている。

ただしこの両都市の間でも、必ずしも協力が順調に進んでいるわけではない。「都市2030年」プロジェクトの終了後は2市の間の交流は減少しているし、また両市の市長および市の執行部からなる運営委員会も現在ではその活動が停滞している。この両都市の場合、協力を推進するという方向では一致しているものの、協議から得られた頭囲が具体的な成果を生んでいないことも指摘されている（Knippschild 2008, 109）。そしてこのように各種のプロジェクトが継続しない理由としては、両市の行政組織や権限に相違があること、言語の相違が交流を阻んでいること、あるいはお互いに相手に対する偏見があることなどが指摘されている。またズゴジェレッツに関しては、やはり近くにポーランドの経済特区（Legnica および Kamienna góra）があり、投資がズゴジェレッツよりもそちらに向いてしまっていることも、両市の交流を抑制する一因となっているという指摘もある（Ragut and Welter 2012）。また両都市は共同で2010年の欧州文化都市に立候補していたが、こちらは採択されなかったこともさらなる交流の進展を抑制したとみられる。

d) ウゼドム島/ウズナム島—「結節点」にあるが故の強み？

最後に取り上げるのが、オーダー川河口のシチェン湾に存在するウゼドム島である。この島はドイツ帝国期には「皇帝の海水浴場」とも称されたリゾート地であるが、第2次世界大戦期にはナチスによりミサイル基地が置かれ、また体制後には国境が分断されるとともに、ポーランド側のシフィノウィシチェにソ連の海軍基地、ドイツ側のペーネミュンデにミサイル基地がそれぞれ置かれるというように、体制転換の前までは軍事拠点として利用されていた。

この島の場合もともとが一つの町というわけではなかったこともあり、国境地域における協力の動きが現れるのは他の地域より遅く、污水处理プラントの共同運用が始められたのが1997年、ポーランドのシフィノウィシチェ市と隣接するドイツのヘリングスドルフ市の間で協力協定が締結されたのが、1998年のことであった。その後は他の事例と同様に、都市計画や環境保護、観光振興、行政協力などでの協力が協議されるが、特に「国境融合プロジェクト」を通じた遊歩道や自転車道の整備、イベントの実施、水族館や娯楽施設などの観光施設の整備、あるいは鉄道やバスの連絡網整備などが積極的に推進されている。2007年にはシフィノウィシチェとヘリングスドルフの間でパートナーシップ協定が締結され、EUの合同プロジェクトの実施なども含めた協力推進が検討されている。この地域に関しては、特に国境間における各種のインフラ整備や観光振興で一定の成果を上げている点が、他の地域と異なるところである。このようにこの地域では具体的な協力が進展している理由としては、当地が交通の結節点で、特にシフィノウィシチェはどこに移動するにしても必ずここに一度「立ち寄り」必要がある地域になっていること、またシフィノウィシチェはドイツのみならず北欧やバルト諸国ともフェリーの便があり、多面的な交流が可能となっていることをあげることができよう。



〔図4〕 ゲルリッツ・ズゴジェレッツ国境の橋
（出典） 著者撮影、橋の向こうがズゴジェレッツ（ポーランド）側

ただし両地域間の協力は、最初から順調に行われていたわけではない⁹。ウゼドム島におけるドイツとポーランドの国境は2007年までは基本的に閉鎖的で、国境を越えられるのはヘリングスドルフのオールベックのみ、しかも移動は歩行者か自転車のみで、自動車の通行は認められていないという状況にあった。この点については、ウゼドム島の内部では中核となるのがポーランド側のシフィノイシチェ市であることから、ドイツ側には国境を開放すると党内におけるシフィノイシチェー極集中が進むのではないかという危惧が存在していたことが影響している。他方でシフィノイシチェの側は、2002年に市の中核となっていた漁業会社オドラが閉鎖されると、ドイツからの観光客およびお買い物客に地元経済の活路を見いだそうとして、ドイツからの客層を想定した商業施設や観光施設を整備するようになった。その結果としてオールベックを越える人の流れが急増し、国境通行の増加に両国が対応する必要に迫られることとなった。



〔図5〕 シェンゲン後に一切の障壁がなくなったウズナム島（ウゼドム島）の国境（出典）著者撮影

この段階においてもドイツ側は国境開放には積極的ではなく、国境における自動車通行の全面開放を求めるポーランド側に対して、ドイツ側はバスのみ通行を認めるという態度をとっていた。だがドイツ側でも、ウゼドム島に路線を展開するウゼドム海浜鉄道（UBB: Usedomer Bäder Bahn）は、ある程度の乗客の見込めるシフィノイシチェまでの延長を希望していたが、これにはシフィノイシチェ側に、国境から市内までドイツからの訪問者を運んでいた馬車業者などの関係者の反対が存在していた。最終的にこの問題は、鉄道の延伸と引き替えに道路を全面開放するというシフィノイシチェ側の提案が通り、オールベックの国境は完全に開放されることとなった。だがその結果として両国間の移動・交流は増大し、シフィノイシチェからドイツに向かう観光客も増加したことで、国境開放はポーランドのみならずドイツ側にも一定の恩恵を与えることとなった。ただしシフィノイシチェの側はこれで必ずしも協力が十分に進展するとは考えておらず、例えばドイツのメクレンブルク＝フォアポンメルンの州議会で極右のドイツ国家民主党（NPD）が一定の支持を得ていることには、不安を有しているとされる（Drzonek 2009, 271-272）。この点でこの地域の協力がより進展するかどうかは、今後の動向も見ることがある。

III. なぜ「交流」はすすまないのか—制度的要因と心理的要因

前章では4つの「分断された領域」の現状を整理したが、ウゼドム島をのぞく地域では交流は必ずしも順調には進んでおらず、ある程度の交流が見られるウゼドム島でも必ずしも全ての障害が克服されているというわけではないという状況にあることを、確認することができるであろう。ではなぜもともとは「同じ町（領域）」であったはずのところで、国境が開放された後でも本格的な交流が進展しないのか。サルミェント＝ミアバルトとロマン＝カムハウスは、地域間協力が進展するか否かについては（1）行政組織、（2）法的基盤、（3）経済および福祉レベルの差および地域間インフラの発達度、（4）財政基盤、および（5）地域の文化やアイデンティティという5つの要因が作用する可能性があることを指摘しているが（Sarmiento-Mirwaldt and Roman-Kamphaus 2013, 1625）、ここではこれを「制度的な要因（上の（1）、（2）および（4）」と「心理的要因（上の（3）および（5）」とした上で、それぞれの要因について検討していくこととする。

制度的な要因としては、以下のような点を上げることができる。まずドイツとポーランドの間で地方行政の制度および権限が異なり、その地域で決められることに違いがあること、特に連邦制を取るドイツでは地域（州）に相対的に大きな権限があるのに対して、ポーランドの県は自治体ではあるもののその権限は限定的で、各種のプログラムの実施などについて中東政府との協議が必要となる場合が多いこと、並びに両者の間での地方単位の相違のために、適切なパートナーが存在しない場合があるということがある（Herrschel 2011, 157）。行政に関しては制度的な面のみ

9 以下の記述は、基本的に Drzonek(2009) の内容に依拠している。

でなく、地域におけるスタッフの認識不足という問題も指摘されている (Ciok and Raczyk 2008, 39)。これは地域のスタッフが相手の国のことに詳しくなく、そのために地域間協力や INTERREG III の重要性を認識していないことや、あるいは優秀なスタッフが国境地域から中央へと流出してしまうことなどに現れている。

次に現時点では多くの場合、地域間交流／協力が「定期的協議」や「一過性のイベント」にとどまっていて、恒常的な制度を形成して交流を行うという場合が限られているという問題もある。このように協力がスポット的なものとなる理由としては、地域間協力に関する法制度が十分に定められていないという問題がある (Knippschild 2008, 112-113)。この点について、現時点では地域間協力について具体的な規定を行う公法ないし国際法は存在せず、私法により組織や財政の管理を行うのが一般的となっている。そのために国境を越えて「公権力」を行使するような制度を形成することは不可能であり、そのために今のところ、ゲルリッツとズゴジェレッツが目指している「議会」や「予算」の共同化は困難なものとなっている。

最後に地域間協力のために必要な資金を提供するはずの EU の枠組みが、地域にとって使いにくいものとなっているということがある。例えば 2000 年から 2006 年の間は、国境間協力は主として INTERREG III からの資金提供がなされていたのに対して、ポーランドに関しては 2004 年の EU 加盟までは PHARE CBC からの資金提供がなされていたが、この 2 つの制度には互換性がない上に、特に INTERREG III の資金は EU 内でしか利用できないことで、国境間協力での利用は限定的なものとなっていた (Ciok and Raczyk 2008, 35)。その後ポーランドが 2004 年に EU に加盟したことでポーランドは INTERREG III に直接参加できるようになったものの、今度は INTERREG III の期間が中途半端となった上に PHARE CBC からのプロジェクトの転換で支障が生じるということとなった。さらに INTERREG III およびその後の「欧州地域協力 (European Territorial Cooperation, 2007-2013)」では資金額が大きくなったことで、逆に地方の基層自治体やユーロリージョンには敷居が高くなったことも指摘されている (Ciok and Raczyk 2008, 38-40)。

次に心理的な要因としては、以下のようなものがあげられる。まず根本的なものとしては言語や文化、慣習の相違がある (Rogut and Welter 2012, 79-80)。特に言語に関しては、ポーランド側ではドイツ語がある程度受容されていても、ドイツ側ではポーランド語に対する抵抗感が大きくまたポーランド語を学ぶインセンティブが弱いことでコミュニケーションに支障があること、英語が利用できる場合には英語を用いるものの、国境地域ではそれも難しい場合が多いことが指摘されている (Asher 2005, 137-139; Rogut and Welter 2012, 76)。加えてドイツとポーランドの間には「歴史問題」が存在しており (Knippschild 2008, 104-105)、これも相互の理解の妨げとなっている。

相手に対する「認識の差」の存在もある。例えば国境地域における企業家の認識を調査したログートとヴェルターは、ドイツ側ではポーランドに対してスケジュール管理や品質の問題に疑問を呈していて、逆にポーランド側ではドイツの製品に不審を抱いているというインタビュー結果を示している (Rogut and Welter 2012, 80-81)。またフランクフルト・オーダーとスウビツェの調査を行ったアシェは、ドイツ側ではポーランドの人々を「二流市民」とみなしていて、ドイツの店舗でもポーランドから来た人は物取りに来たかのような差別的な扱いを受ける場合もあること、他方でポーランドの側でも、ドイツに買い物に来る人は自国では物を買えない貧困層であるとみなしているというように、相互に相手に対して「偏見」があることを指摘している (Asher 2005: 135-137)。

市民が国境を越える交流・協力を強い関心を有さず、行政の側が積極的なイニシアティブをとってもそれが受け入れられない場合が多いということも指摘されている。この点についてグビンとグベンの国境間協力を検討したマーティセンとバークナードは、公式のレベルでは国境間協力・ネットワークへの形成に積極的な対応が取られていたとしても、地域住民の間では国境間協力には関心が向かないばかりか、むしろ疑念や反感が存在する場合も多いこと、特に事例としたドイツのグベンにおいてはエスニック的な言説や、あるいはポーランドとの経済的競争にさらされることへの危惧などでより強い反対が現れていることを示している (Matthiesen and Bürknerd 2001, 46-47)。実際に国境地域の住民に対するアンケートにおいても、ドイツ側の回答者の 4 分の 3 は相手国に買い物に行くものの、相互の交流に定期的に参加するという人は 20% 程度しかおらず、また地域交流プログラムが実施されていることを知っている人は半数以上でも、自分の住んでいる地域が地域間交流の枠組みであるユーロリージョンに参加していることを知る人は少なく、特にユーロリージョンの名称まで知っている人は 10% 程度しかいないということが明らかにされている (Gorzalak 2007, 234)。

さらにはドイツとポーランドの間であれば、一般的にはポーランドに比べてドイツの方が経済水準が上と考えられ

ている。だがポーランド西部国境のみに関していえば、ドイツ側は旧東独の周辺で、今回取り上げたいずれの地域においても体制転換後に大幅な人口減や失業率の急増を経験しているのに対して (Knippschild 2008, 103; Jóskowiak 2009, 16)、ポーランド側はいずれにおいても微減か現状維持にとどまっている上に、ポーランド西部はポーランドの中でも相対的に経済水準が高い地域で、先に述べた「経済特区」の効果もみられること、およびポーランドのEU加盟後はポーランドでも物価が上昇していることから現在では両者の間の相違が相対的に小さくなっていて、これが協力の効果を弱めているという指摘もある (Rogut and Welter 2012, 68, 79)。異なる相手と協力することによるメリットが小さくなれば、国境を越えて協力をより進展させようというインセンティブも、当然小さくなることとなる。

このような心理的障壁が状況が生じた背景には、この地域が分断されてから半世紀以上の時間が経過し世代が交代しているということももちろんあるが、ポーランドに関しては現在の住民で元々この地域に居住していた人の子孫に当たる人は3%程度に過ぎず、逆に40%以上は第二次大戦後の「国境移動」によって、この地域が「分断された」後で現在のウクライナに当たる旧東部領域から移住してきた人々の子孫であること、およびそのためにドイツとポーランドの間で両者を架橋する共通の歴史や記憶が存在していないことも影響しているとされる (Herrschel 2011, 155-156)。ユスコヴァクは、地域間交流の発展には国境を越えた共通の関心と利益が必要であることを指摘しているが (Jóskowiak 2009, 17)、現状ではそれいずれもが国境の両側に十分に感じられていないことも、相互の協力を妨げる要因として作用している

ただしここであげたような障害については、これを乗り越えようとする動きも現れはじめてはいる。例えばグビンにおいては、第二次世界大戦の際に破壊されてその後廃墟となっていた教会の修復を訴えたポーランド人神父の呼びかけに対して、グビン・グベン両市の市民が寄付を行いそれをもととした基金が設立され、その資金により教会の塔が修復されたという事例がある (Dürschmidt 2008)。またフランクフルト・オーダーとスウビツェに関しては、NGO団体のスウブフルト協会による「スウブフルト・シティ・プロジェクト」を通して、「架空の1都市」として両市の市民の交流を進めるといった試みも存在している (Musial-Karg 2009)¹⁰。制度的な面でも、ゲルリッツより南のチェコ・ポーランド・ドイツの3カ国国境地域に存在するチッタウ (ドイツ)、ボガティニア (ポーランド)、およびフラーデク・ナド・ニソウ (チェコ) の3市による「都市ネットワーク小トライアングル」においては、年間で20回から30回という頻繁な定期的協議に加えて、3市による協議会を常設化して年2回重要事項を決定する会議を行う、あるいは年間6万ユーロほどの3市共通予算を設定し、国境協力に関する支援を行うという形で、協力を制度的なものとする試みを進めている (Knippschild 2008, 107-108)。このような動きはまだ限定的なものであるかもしれないが、市民の意識の変革、および行政による協力の制度化が進展するようであれば、今後の国境間協力の形、ひいては地域におけるガバナンスの形にも、変化が見られるようになるかもしれない。



〔図6〕 グビンにおいて尖塔の部分が復興された教会 (右側)
(出典) 著者撮影

IV. 他の国境との比較—西部国境にはまだ可能性？

ここまでの議論から、現在までのところポーランド西部国境における国境間協力は、ポーランドのEU加盟およびシェンゲン協定参加を経てもなお、制度的および心理的障害のためにその進展はもとは「同じ町 (地域)」であった領域の間でも限られた範囲のものとなっていること、ただし近年はそのような状況に変化の兆しが現れつつあるが、その動向はまだ明確でないことが、確認できたと考えられる。社会主義期に国境の交通、特に市民レベルでの交流が

¹⁰ スウブフルト・プロジェクトのホームページは http://www.slubfurt.net/en_start.html。なおムシャウ・カルグは、グビンとグベンの間にも同様の「グビエン・プロジェクト」があることを記しているが (Musial-Karg 2009, 255)、こちらは現時点では活動を行っていないようである。

ほぼ一世代にわたり実質的に遮断されていたことで両者の間の「心理的距離」が大きくなり、それは短期間で克服することは難しいものとなっていることが、確認できるであろう。

ただしそれでも、西部国境は他の国境地域と比べるとまだ可能性があるとも言える。例えばポーランドの南部国境に関してはチェコとスロヴァキアがあるが、この両国とは経済水準や物価水準が近いゆえに「買い物客の交流」のようなことが起こりにくく、またいずれの国も「西欧指向」があることで、隣接する東の国との交流に必ずしも熱心ではないということがあり、国境協力により実施されるプログラムは限られたものとなっていることが多い。この点に関連して先に挙げたサルミェント＝ミアバルトとロマン＝カムハウスは、ポーランドとドイツおよびスロヴァキアの国境交流を比較した上で、文化の近いスロヴァキアとの関係の方が政策の決定や実施では優れているものの、相違の大きいドイツとの間の方がプログラムを地域の実情に合わせる政策のイノベーションという点で優れているという形で、西部国境の方が「文化が異なる」ゆえに協力を促進するための施策が追求される可能性が高いということを指摘しているが (Sarmiento-Mirwaldt and Roman-Kamphaus 2013)、これはまさに、十分に成功していないものも含めて、様々なプログラムが西部国境では提起されていることと結びついているであろう。

これが北部および西部のロシアやベラルーシ国境に関しては、条件はさらに悪くなる。この点についてはポーランドのズゴジェレツと東部のベラルーシ国境にあるビャワ・ポドラスカ (Biała Podlaska) の事例を比較したラガートとピアセツキは (Rogut and Piasecki 2012)、北部国境の場合相手側の地方組織および地域協力へのインセンティブが弱いこと、並びに「EUの境界」となったことで国境コントロールが厳格化されたことで、地域間協力の条件は非常に悪くなっていることを指摘している¹¹。その中でウクライナとは近年国境交流が増加しているものの、国境地域には拠点となる都市が存在していないこともあり、その量は西部領域に比べると圧倒的に少ないものとなっている。ロシアとベラルーシの場合は政治体制の問題が、ウクライナの場合は国境地域の居住が少ないことが、この地域における地域間協力を制約している (Krok 2007)。このような状況から考えた場合、ポーランド西部国境はまだ「相対的に」ではあるが、もっとも今後の協力の可能性が開かれている地域なのかもしれない。

<付記>

本稿は2013年8月1日に実施された、神戸大学異文化研究交流センター (IReC) 研究部プロジェクト「EUアイデンティティの構築とその政治的意義」2013年度第2回研究セミナー「分断から統合へ?—ポーランド国境における『分断された領域』のシェンゲン後を比較する」の報告内容を、修正の上とりまとめたものである。また本稿は、科学研究費補助金・基盤研究C「中東欧諸国における福祉と経済との連関の比較分析」(2012年度～2014年度、課題番号24530163、研究代表者・仙石学)、および同・基盤研究(B「マルチレベル・ガバナンス化するヨーロッパの民主的構造変化の研究」(2011～2013年度、課題番号:23402019、研究代表者・小川有美立教大学法学部教授)の成果の一部である。

<文献>

- Asher, Andrew D., 2005, "A paradise on the Oder?: ethnicity, europeanization, and the EU referendum in a Polish-German border city," *City and Society*, 17:1, 127-152.
- Ciok, Stanisław, and Andrzej Raczyk, 2008, "Implementation of the EU community initiative INTERREG III A at the Polish-German border: an attempt at evaluation," in Markus Leibenath, Ewa Korcelli-Olejniczak, and Robert Knippschild, eds., *Cross-border governance and sustainable spatial development: mind the gaps!* Berlin: Springer-Verlag, 33-47.
- Dolata, Michał, 2008, "The role of special economic zones in the socio-economic development of Poland's border regions: the case of the Kostrzyn-Słubice special economic zone," in Markus Leibenath, Ewa Korcelli-Olejniczak, and Robert Knippschild, eds., *Cross-border governance and sustainable spatial development: mind the gaps!* Berlin: Springer-Verlag, 175-183.
- Drzonek, Maciej, 2009, "Położenie przygraniczne a zachowania wyborcze: casus lewicz w Świnoujściu [国境外に関する立場と有権者の確保: シフィノイシチェにおける左派のケース]," in Jarosław Jańczak and Magdalena Musiał-Karg, eds., *Pogranicze polsko-niemieckie po 2004 roku: nowa jakość sąsiedztwa?* Torun: Wydawnictwo Adam Marszałek, 262-282.

11 この点については、北部および東部においては、西部国境に比べて国境通過ができるポイントが非常に少ないことも影響しているとされる (Krok 2007, 218-220)。

- Dürschmidt, Jörg, 2008, "Between Europeanization and marginalization: 'nested urbanism' in a German-Polish border town," in Marek Nowak and Michał Nowosielski, eds., *Declining cities/developing cities: Polish and German perspectives*. Poznań: Instytut Zachodni, 57-76.
- Gorzela, Grzegorz, 2006, "Granica polsko-niemiecka: od napięcia do współdziałania w ramach programu współpracy transgranicznej Unii Europejskiej [ポーランド・ドイツ国境：EU 国境間協力プログラムの枠組みにおける緊張から協働へ]," in Grzegorz Gorzela and Katarzyna Krok, eds., *Nowe granice Unii Europejskiej: współpraca czy wykluczenie?*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, 223-236.
- Gwosdz, Krzysztof, Wojciech Jarczewski, Maciej Huculak and Krzysztof Wiederman, "Polish special economic zones: idea versus practice," *Environment and Planning C: Government and Policy*. 26, 824-840.
- Herschel, Tassilo, 2011, *Borders in post-socialist Europe;: territory, scale, society*. Farnham: Ashgate.
- Jóskowiak, Kazimierz, 2009, "Polsko-niemiecka współpraca transgraniczna w procesie integracji europejskiej [欧州統合過程におけるポーランド・ドイツ国境間協力]," *Sprawy Międzynarodowe*, 62:2, 11-22.
- Knippschild, Robert, 2008, "Inter-urban cooperation in the German-Polish-Czech triangle," in Markus Leibenath, Ewa Korcelli-Olejniczak, and Robert Knippschild, eds., *Cross-border governance and sustainable spatial development: mind the gaps!* Berlin: Springer-Verlag, 101-115.
- Komornicki, Tomasz, 2008, "Transborder transport: the case of Poland's present and future Schengen area boundaries," in Markus Leibenath, Ewa Korcelli-Olejniczak, and Robert Knippschild, eds., *Cross-border governance and sustainable spatial development: mind the gaps!* Berlin: Springer-Verlag, 133-146.
- Krok, Katarzyna, 2007, "Współpraca przygraniczna jako czynnik rozwoju lokalnego [地域発展の要因としての国境間協力]," in Grzegorz Gorzela, ed., *Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG-u*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, 212-235.
- Matthiesen, Ulf, and Hans-Joachim Bürkner, 2001, "Antagonistic structures in border areas; local milieux and local politics in the Polish-German twin city Gubin/Guben," *Geojournal*, 54, 43-50.
- Miosga, Manfred, 2008, "Implications of spatial development policies at European and national levels for border regions: the case of Germany," in Markus Leibenath, Ewa Korcelli-Olejniczak, and Robert Knippschild, eds., *Cross-border governance and sustainable spatial development: mind the gaps!* Berlin: Springer-Verlag, 15-31.
- Musiał-Karg, Magdalena, 2009, "Słubfurt i Gubien jako nowa jakość kreowania miast podzielonych [分断された町の新機軸としてのスウブフルトとグビエン]," in Jarosław Jańczak and Magdalena Musiał-Karg, eds., *Pogranicze polsko-niemieckie po 2004 roku: nowa jakość sąsiedztwa?* Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek, 238-261.
- Rogut, Anna, and Bogdan Piasecki, 2012, "Governance structures and practices in cross-border cooperation: similarities and differences between Polish regions," in David Smallbone, Friederike Welter, and Mirela Xheneti, eds., *Cross-border entrepreneurship and economic development in Europe's border regions*. Cheltenham: Edward Elger, 211-234.
- Rogut, Anna, and Friederike Welter, 2012, "Cross-border cooperation within an enlarged Europe: Görlitz/Zgorzelec," in David Smallbone, Friederike Welter, and Mirela Xheneti, eds., *Cross-border entrepreneurship and economic development in Europe's border regions*. Cheltenham: Edward Elger, 67-88.
- Sarmiento-Mirwaldt, Katja, and Urszula Roman-Kamphaus, 2013, "Cross-border cooperation in Central Europe: a comparison of culture and policy effectiveness in the Polish-German and Polish-Slovak border regions," *Europe-Asia Studies*, 65:8, 1621-1641.
- 仙石学, 2007, 「ユーロリージョンの『限界』 - EU 加盟前後のポーランド西部国境領域を事例として」 宮島喬・若松邦弘・小森宏美編 『地域のヨーロッパ - 多層化・再編・再生』 人文書院, 248-272.