

## EUの都市政策

山本, 健兒  
九州大学大学院経済学研究院 : 教授

<https://doi.org/10.15017/14634>

---

出版情報 : 経済学研究. 75 (5/6), pp.39-63, 2009-03-31. 九州大学経済学会  
バージョン :  
権利関係 :



# EUの都市政策

山 本 健 児

## 目 次

- 1 はじめに
- 2 欧州委員会による都市認識
- 3 経済成長原動力としての都市への注目
- 4 社会的排除の場としての都市への注目とその克服プログラム
  - 4.1 Urban Pilot Projects
  - 4.2 URBAN Community Initiative
  - 4.3 URBAN II Community Initiative
- 5 おわりに

### 1 はじめに

EUはさまざまな政策領域をもっているが、その都市政策にわが国のEU研究者は注目してこなかった。例えば1990年代以前に刊行されたEUに関する代表的な研究書あるいは解説書たる田中（1982、pp.164-178）、田中（1991、pp.111-118）、大西・岸上（1995、pp.105-124）、田中（1998、pp.113-118）は、EUの地域政策を紹介する独自の章や節を配置しているが、都市政策については言及していない。もっとも、1990年代半ば頃までは都市がECないしEUにとっての重要な政策領域になっていたわけではないので、それは当然のことかもしれない。

しかし、後述するように1990年代後半にははっきりと都市がEUの政策領域として位置づけられるようになっていたにもかかわらず、2000年以降にわが国で刊行されたEUに関する概説書でも都市は注目されていない。例えば細

谷・長尾（2000）に収録されている飯倉（2000、pp.91-92）は、都市政策の上位概念たる地域政策についてすら触れていない。わずかに、EUとドイツとの関係を扱う章のなかで、「地域評議会」（The Committee of the Regions）<sup>1)</sup>の設置がドイツの諸州による要求に対応したものであることに言及しているだけでしかない。内田・清水（2001、p.30、pp.58-65）も「地域評議会」の存在と地域格差問題に若干のページを割いてはいるが、都市政策についてはまったく触れていない。他方、島野・岡村・田中（2000、pp.189-194、pp.261-277）と田中・長部・久保・岩田（2001、pp.218-223）はEUの地域政策について一定のページを割いて解説している。しかし、やはり都市政策については言及していない。同様のことは、『日本EU学会年報』をみても言える。地域政策に関する論文は例えば長谷川（2000）や成田（2001）のようにいくつか掲載されてきたが、都市政策に関する論文は掲載されたことが

ない。

都市をEUが政策領域としてとりあげる背景には、EU統合の基本原則として補完性原理を明確に謳ったマーストリヒト条約がある。したがって政治学からのEU研究では都市が取り上げられてもよいように思われるが、中村(2005)もまた都市どころか、regionすらさほど意識していない。社会諸科学のなかで地域や都市に着目する伝統をもつ経済地理学からのEU研究成果たる辻(2003、p.218)もまた、都市内部の地区間格差に言及してはいるものの、都市政策については言及していない。

しかし、当のEUは、1980年代末以降、都市を重視するようになってきている。その背景に、欧州の主要都市が結成したEU(EC)に対するロビー組織としての意味を持つEUROCITIESの活動があることについて、筆者(山本、2004a)は既に論じたことがあるので、ここでは繰り返さない。本稿の目的は、そこで十分には論じなかった、最近年にいたるまでのEUの都市政策の推移を紹介することにある。本稿ではまず、EUがなぜ都市を重視するのか、その意味についてまず述べておきたい。その一部は山本(2004a)で述べたが、この間に筆者が読んだ別の資料も含めて再論したい。ついで、EUが都市を重視する根拠の一つである経済成長の原動力としての都市に関する政策について述べる。しかしEUが都市に着目するのは、これが経済成長の原動力だからというだけでなく、社会的排除<sup>2)</sup>が集中的に表われる場所だからでもある。この問題を克服するための政策について、本稿第4章で概説する。その際、EUの3つの具体的な都市政策プログラムのうち、Urban Pilot Projectsについてはその具体例をいくつか紹介するが、URBAN Community Initiative とこの後継

プログラムたるURBANII Community Initiativeについては、具体例を記さない。筆者は、この2つについて、具体的事例に即した詳細な検討を別に行うことを予定しているからである。最後に、EUの都市政策の意義と今後の展望について述べる。

## 2. 欧州委員会による都市認識

欧州委員会が政策領域として当初意識していた都市問題とは、大気汚染、水質汚染、騒音、廃棄物処理などのいわゆる生活環境問題である(Commission of the European Communities 1990)。しかし、1990年代後半には、グローバリゼーションに伴って発生する都市の社会経済的諸問題、すなわち経済競争力を高める場所としての都市、そして社会的排除の場所としての都市にEUは着目するに至っている(European Commission 1997。以下、この文書を『都市アジェンダ』と略記する)。もちろん、『都市アジェンダ』は1997年に突然出されたものではなく、そのための準備期間があったし、そのさなかの1994年に社会的排除の克服を目指すためのURBAN Community Initiativeが実施されるにいたっている(山本、2004a、p.72、pp.80-81)。したがって、欧州委員会による都市政策の意義づけの変遷を精密に把握するには、1990年代前半に展開された、EUをめぐる各アクターの動きを研究しなければならないが、そのための資料を十分に集めているわけではないので、本稿ではそれについて論及しない。しかし、『都市アジェンダ』には、現在にまでいたる欧州委員会の都市認識がよく示されているので、その部分のみ紹介しておきたい。『都市アジェンダ』に表現された欧州諸都市に関する欧州委員会の現状認識は、つぎ

の11の論点にまとめることができる<sup>3)</sup>。

1. 欧州の人口の約80%が都市に居住しており、それゆえそれら諸都市が共通に抱える問題は、欧州の問題といえる。
2. 大都市では経済成長を実現しているが、雇用の増加に結びつかないという問題がある。
3. どの都市でもサービス部門が雇用の大きな比重を占めるが、その約3分の1は非市場的サービス部門に属する。しかし、財政制約のゆえに、そのさらなる成長は見込めない。
4. グローバリゼーションの中でより大きな困難に直面している都市は、天然資源を基盤とする工業都市、または伝統的農業部門に依拠する地域の中心都市である。
5. 今後の成長都市は、ハイテク工業、ハイテクビジネス、国際貿易、情報通信技術ならびにこれと密接に関係する交通結節点、教育・研究などに特徴を持つ都市である。これらの活動が立地するためには環境と生活の質が重要である。
6. 都市内には、社会的排除にさらされる人びとが集住する近隣地区の問題がある。これは、経済的社会的格差拡大の問題である。
7. 都市システムの中での各都市の位置づけに不均衡がある。都市システムとは諸都市間の結合の全体像という意味である。
8. 大気汚染・騒音・廃棄物処理などだけでなく、建築物という文化遺産や緑地空間という自然的遺産も都市住民の生活の質に影響を与える。
9. 都市内の各地区は特定の機能に特化する傾向を示してきたが、都市を魅力あるものにするためには持続可能性・多様性・混合<sup>4)</sup>を可能にする都市計画が必要である。
10. 都市への住民のアイデンティティが希薄化

しつつある。それは民主主義への脅威である。

11. 都市問題を解決するための、多様なレベルの政策主体間の協力を可能にする制度的枠組みが整備されていない。そのため都市問題が激化し、結果として人々が都市に住みたくないと思うようになってきている。これは、発展と社会に関する欧州モデルに対する最大の脅威である。

以上の認識の上に立ってEUが必要と考える都市政策は次の4つである<sup>5)</sup>。

1. 経済競争力と雇用を促進する政策。
2. 経済的社会的結束を奨励する政策。
3. 諸都市を全欧州的なネットワークに組み込むことを支援する政策。
4. 持続可能な開発を促進し、都市における生活の質を向上させる政策。

この4つのうち、第1は、都市を経済成長原動力の場として位置づけることであり、第2は都市内部の特定地区を社会的排除の場とならないような政策を講ずるということである。この2つを、欧州の諸都市に対して、その規模や地理的位置の如何に関わらず可能にさせるために、第3と第4の政策を必要とする、というのが欧州委員会の認識であると解釈できる。それは、『都市アジェンダ』の冒頭にある都市認識 (European Commission, 1997, p.3)、すなわち社会的経済的統合の場所、経済的繁栄と持続可能な開発の源泉、そして民主主義の基盤という3つの意義をもつものとして都市を認識することにつながる。

### 3. 経済成長原動力としての都市への注目ー 『都市とリスボン・アジェンダ』ー

欧州委員会は都市を経済成長の原動力の場として位置付けていると述べたが、EUの政策全体と照らし合わせるならば、世界経済におけるEUの経済的地位を高めるための政策は、都市政策として表われたのではなく、欧州レベルで単一市場を形成する政策として表われたとみるべきである。この意味で、経済成長のために都市を重視してこれにてこ入れしようとする政策をEUが追求すべく、実際に具体的な政策を執行してきたというわけではない。ヒト、モノ、カネ、情報の移動を妨げる障壁としての国境の役割を小さくしようとする政策こそが、つまりEU内での経済に関わる障壁としての国境をなくすことこそが、EUの経済成長戦略である。

しかし、その効果が国、地域、都市によって異なることに欧州委員会は着目してきた。その一つの表れがEuropean Commission Directorate-General Regional Policy (2005)、すなわち『都市とリスボン・アジェンダ』である。これは、2000年3月23～24日におけるリスボンでの欧州理事会で採択されたいわゆる「リスボン・アジェンダ」あるいは「リスボン戦略」と欧州諸都市とがどのような関係にあるかを概括したものである。リスボン戦略とは、グローバリゼーションと知識基盤社会の到来に対応して、欧州の経済成長を促進し、良質の雇用を生み出すための戦略である。具体的には情報通信技術の活用を重視している (European Council, 2000)。

2005年3月22～23日にブリュッセルで開催された欧州理事会は、リスボン戦略の中間評価を行った。その結果、それ以前の5年間で進歩が見られた一方で、後れも無視できないものがあ

り、目標を達成すべくリスボン戦略を再スタートすることが決定された。そこでは成長と雇用を最重要視していることが見て取れる。すなわち、競争力基盤を革新させ、成長ポテンシャルと生産性を高め、社会的結束を強化すべく、力点は知識・イノベーション・人的資本の最適化に置くとしているのである (European Council, 2005, pp. 3-4)。

『都市とリスボン・アジェンダ』は、上記の欧州理事会によるリスボン戦略再スタートのための基礎資料の一つとなったのではないかと推測される。そこでは、Urban Auditという、EU加盟国はもちろん若干の未加盟国も含めて27カ国の258都市について、人口・社会・経済・環境・交通・情報・余暇などに関する200項目以上にも上る比較可能な統計データに基づいて、欧州諸都市の2001年時点での経済的差異を分析している。その分析から見出せる事実は以下の11点にまとめることができる<sup>6)</sup>。

1. 都市人口の特徴は、それが属する国の人口の一般的特徴と大きく異なる。つまり、単身世帯が多く、子どもが少なく、子どもを持つ場合でも片親世帯である傾向が都市では強い。高等教育を受けたものが多く、就業率が低く、失業率が高いという特徴も都市は示す。

このような都市人口の構造的特徴は意外なことではないが、高等教育を受けたものが多いという事実と、就業率が低く失業率が高いという事実とはやや矛盾するように見える。実はこれは、都市内での格差が大きいことを暗示しているのであり、高等教育を受けたものに低就業率・高失業率が見られるということではない。

2. 都市間の差異は諸国間の差異や諸地域間の

差異よりも大きい。特に、1996年から2001年までの人口変化率という指標でみると、ドイツ、イタリア、イギリス、ポルトガルの各国内部での都市間の差異が極めて大きなものであり、5年間の人口増加率が5%前後に達する都市がある一方で、減少率が5%前後に達する都市もある。東欧諸国の都市の多くは人口減少したが、その減少率と大差ない数値を示す都市が西欧諸国にも多い。

都市間の差異が諸国間の差異よりも大きいということ自体は、ある意味で当然のことである。分析のための単位が大きければ大きいほど、その内部にある格差が表面に現れないからである。また、ドイツの場合、旧東ドイツの都市のほうが人口減少傾向をより強く示す。しかし、『都市とリスボン・アジェンダ』には明記されていないが、旧西ドイツの都市でも人口減少傾向を示す都市がある。それは特にルール地域とザール地域に目立つ<sup>7)</sup>。

3. 2005年に再定義されたリスボン戦略を進めるためには、働く場所と投資をする場所とがより魅力ある場所になる必要がある。この点で鍵となる要因は交通である。ビジネスにとってまず重要なのは市場へのアクセスであり、それを可能にするのが交通である。ただし、製造業とサービス・知識経済とでは、重要な交通の様相が異なる。前者にとっては水運と陸運とが依然として重要であるが、後者にとっては航空と高速鉄道がますます重要になってきており、したがって都市にとってもそうである。欧州市場全体へのアクセシビリティを欧州諸都市間で比較すると、陸運だけで見ればEUの地理的中心に位置する都市がより有利である。それはロンドン、パリ、ミラノ、ミュンヘン、ハンブルクを結ぶ線で囲

まれたエリアに相当する。しかし、地理的周辺であっても一国の首都あるいは大都市であれば航空便数の多い空港があり、陸運でのアクセシビリティの不利さを航空が補うことは可能になる。陸運と空運の両方を考慮に入れると、欧州市場への近接性に優れた都市の分布は多核心的なパターンを呈する。

上のような状況把握に続いて、各都市の一人当たりGDPが、各都市の全欧州市場へのアクセシビリティと相関関係にあることが強調されている。しかし、これを示すグラフを見ると、その相関関係はさほど強いとは言えない。交通上の位置は、経済成長の可能性を提供するにすぎないからであり、都市の一人当たりGDPは、いかなる産業が、そしていかなる企業がそこで活動しているかという要因によってより強く規定されるからである。

4. 都市は雇用・余暇・文化・買い物の中心であり、そのため都市内交通も重要である。この点で、公共交通の重要性が主張されており、北欧諸都市のパフォーマンスのよさとイギリスの悪さとが対比されている。

近年の日本ではコンパクトシティへの回帰あるいはその形成が強調され、そのモデルとして欧州の都市が往々にして挙げられる。その際、歩いて回れる程度の範囲に諸機能を集中させることがコンパクトシティへの道であるという論調を見受けることがある。ところが、モデルとして称揚されている欧州の都市を実際に訪れてみれば分かることだが、実は徒歩での容易な到達可能性よりもむしろ、都市内公共交通の充実によってコンパクト性が確保されている。この点で、ドイツの諸都市の中で最も顕著な発達を遂げたのはミュンヘンであろう。この都市では1972年のオリン

ピックを契機に、郊外と結合する鉄道たるSバーンと地下鉄とが整備され、その後も最近年に至るまでそれらの延伸とネットワークの稠密化、そして運行頻度の向上によって、既存の市街電車やバスとあいまって、都市内のみならず大都市圏内の公共交通網が非常によく整備されている<sup>8)</sup>。

5. 情報通信技術の発達によって、都市の繁栄が交通アクセシビリティや物理的近接性に依存する程度は軽減しうる。事実、フィンランドのオウルやアイルランドのコークといった、ヨーロッパの中での地理的周辺諸国の中のさらに周辺的な位置にある都市が、グローバルな知識経済の中で十分競争力を発揮しているという。しかし、デジタル・ディバイドの存在は否定できない。それは既存の欧州における中核周辺モデルに沿うものではなく、西欧と東欧との間、都市と農村地域との間で激しい。

このような認識を『都市とリスボン・アジェンダ』は示しているが、欧州内部で地理的な意味での周辺的位置にある諸都市の多くはオウルやコークのような経済的位置にあるわけではない。上の特徴は、都市間格差や都市内地区間格差だけでなく、伝統的な地域格差もまた無視できないこと、そしてこれは情報通信技術によって部分的に克服しうることを示したものとえよう。しかし、既に上記3に関するコメントの繰り返しになるが、情報通信技術もまた経済成長の可能性を与えるのであって、より重要なことは、当該都市の外に広がる世界に対して販売できる財やサービスを提供する産業・企業があるか否かである。

6. 鉛や二酸化硫黄などによる大気汚染の問題は、欧州の諸都市ではもはや深刻な問題では

ない。しかし、酸化窒素やオゾンといった微粒子の問題は依然として深刻である。大気の本質を都市住民は依然として気にしているが、それに劣らず騒音問題に敏感である。特に南欧の諸都市でそれが顕著である。他方、コンパクトシティを実現するためには都心部の空き地利用の問題がある。さらに廃棄物処理の問題もある。この情報を得ることのできる130都市の平均でみれば、廃棄物の約50%が埋め立てられ、約25%が焼却処理され、約20%がリサイクルされ、そして残りの約5%が何らかの方法で加工されているという。しかし都市によってその処理の方法は大きく異なり、ほとんど埋め立てている都市が30%、ほとんど焼却処理している都市が10%ある一方で、廃棄物の50%以上をリサイクルしている都市もある。

一般的には地球環境問題に含まれない騒音や土地利用の問題について付言しておくたい。南欧だけでなく例えばドイツの都市でも、特定の道路に沿った住宅での騒音問題は決して見過ごすことのできない問題である。筆者の見聞の限りにおいてはあるが、往々にしてそこでは家賃が安く、建物の質も十分とはいえず、経済的に弱い立場の移民が集中する傾向にあるからである。また、上記の都心部の空き地というものも、むしろ都心周縁部というべきで、産業化時代に建設された工場がグローバルな競争に耐えられず閉鎖ないし撤退して未利用地となっているところがある。ドイツではルール地域に特にそれが顕著である。

7. 文化は創造的な産業を誘致して都市を振興させる重要な手段となっている。知識経済で活躍する人々をひきつけるには文化が重要で

あると多くの市長は認識している。この場合の文化とは、オペラやオーケストラ、博物館・美術館といったいわゆるハイカルチャーだけではなく、たくさんのカフェバーとそこでの小規模なライブミュージックといったインフォーマルな文化活動も含む。後述するURBAN IIの枠組みで、ベルリンの衰退地区の再開発と文化産業の振興とを組み合わせた事例が紹介されている。また、欧州では欧州文化首都という事業が以前から実施されており、これによって以前とは比較にならないほどの集客を実現したり都市イメージを変えたりした都市の事例が紹介されている。

欧州文化首都という事業は、必ずしも都市の経済振興を目的として始まったわけではないが<sup>9)</sup>、1990年にグラスゴーでそれが実施され、かつ都市の経済的再生に成功したとみなされて以降、文化振興が経済振興につながるという考え方が欧州諸都市の市長によって共有されるようになったと思われる<sup>10)</sup>。いうまでもなくその理論的基盤を提供するのはFlorida (2002) である。

8. イノベーションと特許とは必ずしも同一ではないが、特許申請とその取得がイノベーションの一部あるいは一過程を構成することは事実である。そして人口当たりの特許申請数比率が農村地域では低く都市において高いこともほぼ普遍的に観察される。これは都市において、研究、ビジネス、資本の3つが集中しているからにほかならない。このことを認識して大学とビジネスの世界とを結びつける試みが盛んになされているものと思われるが、実際に『都市とリスボン・アジェンダ』の中で記されているのは大学への研究資金の投入増加である。

9. Florida (2002) の考え方を基盤にして、知識労働者イコール高等教育修了者とみなし、その人口比率が都市で高いことがグラフで示されている。知識労働者は、質の高いアメニティとサービスを伴う良好な生活環境を有する都市にひきつけられるというのである。上記のグラフによれば、欧州諸国のなかの相対的小国では確かに都市が国の平均以上の高等教育修了者比率を示しているが、フランス、イギリス、ドイツといった人口大国やオランダではそれに著しく立ち後れている都市が少なくない。なおイタリアについてはデータが提示されていないので分からない。

ともあれそうした劣位にある都市の中に、例えばドイツ・ルール地域のドルトムント市やデュースブルク市があるはずである。その具体的データが提示されているわけではないので明確ではないが、ドルトムントは産業構造転換に苦しみつつも、それをめざしてさまざまな方策を採ってきた。そのドルトムントが、欧州地域開発基金の目的2の資金を利用して、情報技術分野での雇用増を中心に、2010年までに7万人分の雇用を創出する計画を持っていることが『都市とリスボン・アジェンダ』でも紹介されている。

10. 都市は雇用の中心という意味を持っている。都市住民だけでなく、その後背地たる農村地域や中小都市の住民に対しても就業の場を提供していることが多い。にもかかわらず、都市での就業率は国の平均を下回ることが多い。現に就業している人だけでなく、就業機会を探している活動人口比率（労働力人口比率）という点でも、都市は国よりも低い値しか示さないことが多い。その理由として、託児施設不足のために就業機会の探索

を諦めたり、自分の技能にみあう雇用機会がなかったり、移民マイノリティに属するため就業機会を得にくいという理由で探索を諦めたりする人びとの存在が考えられる。リスボン戦略では2010年までに就業比率を70%にまで上げることを目標としているが、この水準に達する都市は、10%程度しかない。そもそも、国の平均を上回る就業率を示す都市は、どの国でもごく少数である。この点で成功している都市はパリ、ストックホルム、ミュンヘン、バルセロナだとのことである。そうだとすれば、これらの都市が高い就業比率をいつから何故に実現できているのか、ということが研究に値するということになる。

11. 雇用に関する都市の問題は高い失業率にも表われている。調査対象都市の67%は所属する国の平均よりも高い失業率を示す。しかも、失業者は都市内の特定地区に集住する傾向を持つ。失業者の多くが中等教育修了資格を持っていないことも示唆されている。

そのような都市は構造不況都市といえる。その構造不況に陥ったのは、多くの場合1970年代から1980年代初めと思われるが、そうした構造不況に関する具体的事実とそうなった理由については、個別の都市に即して分析するしかない。仮に上の時期に構造不況化し、それが今日に至るまで続いてきたのだとするならば、20年以上にわたって構造不況を欧州の諸都市はしのいできたことになる。長期にわたる構造不況にともかくも耐えうる力をもっているとすれば、その力の源泉はどこにあるのか、ということも探求すべき研究課題ということになる。

以上のような順序での分析を経て、『都市とリスボン・アジェンダ』は、社会的結束に関わる問題としての都市内の格差問題に論及している。欧州の都市の多くは、その内部に剥奪あるいは欠乏が集中する近隣地区を抱えている。ここでは、貧困、失業、犯罪、低質住宅、公共交通アクセスの弱さが複合している。都市内にあるそうした貧困地区と裕福な住民の住む街区との間の格差は、都市間の格差や地域間の格差よりも大きい。人口5万人から25万人の中規模都市であれ、25万人以上の大規模都市であれ、その多くで都市内の失業率に関する地区間格差が大きいことを如実に示すグラフが掲げられている。そしてこれから、概して失業率が高い都市ほど失業率の都市内地区間格差が大きい傾向にあることを読み取ることができる。都市の失業率が10%を越えると、失業率が40%あるいは60%すら超える近隣地区があることも記されているが、それはむしろ例外的である。グラフを素直に読めば20%あるいは30%を超える近隣地区の出現も稀ではないというべきである。ともあれ、そうした地区では、社会的排除の別の要素、すなわち貧困、健康不良、低質住宅、犯罪、交通アクセスの不便さもまた伴うことが記されている。失業率の地区間格差については2001年時点のベルリンの事例が地図で示されており、この地図から、都心周縁部のうちの南東部すなわちクロイツベルクと北西部すなわちヴェディングで失業率が20%から30%強の間にあることが分かる。

ところで、社会的排除が集中する近隣地区は移民が集住する地区でもあることが多い。したがって、『都市とリスボン・アジェンダ』はこの点について、節を改めて論及している。欧州の都市では移民比率が高い都市もあれば低い都市

もある。高い都市は首都や大都市であることが多い。その移民の多くはEU加盟国以外の国の出身者から構成されている。ただし、移民といっても、その定義が問題になる。外国籍住民だけを問題にするなら、例えばアムステルダムは13%の住民が移民ということになる。オランダに帰化した移民を加えれば30%に上る。さらに、オランダで生まれた2世3世を加えれば、すなわち移民の子弟で生まれながらにしてオランダ国籍を持つ人びとを加えれば、実にアムステルダム人口の45%が移民といえる、ということが紹介されている。

かつて血統主義を採っていたドイツも条件付出生地主義の国籍法に21世紀に入ってから転換した<sup>11)</sup>。したがって欧州では、国籍だけで移民あるいは移民の家族構成員かどうか判断できるわけでない国が少なくない。そして移民という表現は、本来その人自身が国境を越えて移住してきたことを意味するはずである。その一方で現実には、たとえ欧州の国で生まれて育ち、かつその国の国籍を持っていたとしても移民的生活世界に暮らす人は少なくない。とりわけ移民が集中する近隣地区では、移民の母語のみで暮らすことも不可能ではない。このような人々も含めた集団を指すのに移民という用語は、もはや適切とは言い難い。そこで、少なくとも近年のドイツでは、「移民の背景を持つ人びと」という表現が用いられている。

そのことはともあれ、『都市とリスボン・アジェンダ』では、具体例を示しながら、都市内近隣地区間で、住宅の質、貧困、犯罪発生率などにおいて顕著な違いがあることも示されている。そしてそうした問題を抱える地区に「移民の背景を持つ人びと」の比率は非常に高いという現実が示されている。

#### 4. 社会的排除の場としての都市への注目とその克服プログラム

前節での『都市とリスボン・アジェンダ』紹介からもうかがい知ることができるように、経済成長を指向し、そのために情報通信技術やその他の先端産業の育成によってイノベーションを指向する、あるいは知識社会指向の経済発展をめざす「リスボン戦略」を掲げているとはいえ、EUがこれを都市に適用して考える際に、都市内での社会的排除の問題に考慮を払わざるを得ないとしていることは明らかである。そしてこの問題に正面から立ち向かおうとするEU (EC時代からの) 独自の都市政策が<sup>12)</sup>Urban Pilot Projects、URBAN Community Initiativeおよびこの後継プログラムたるURBAN II Community Initiativeである。これらの政策はEUの機構の中では地域政策総局が担当している。本節ではこれらの概要を紹介する。

##### 4.1 Urban Pilot Projects<sup>12)</sup>

Urban Pilot Projectsは、都市が経済成長・発展、技術革新、公共サービスの中心となっている一方で、混雑、汚染、産業衰退、社会的排除の最も悪しき事例を提供する場となっているという認識の下に、これらの問題に対する先進的な取り組みに対して、欧州地域開発基金から補助金を支給するプロジェクトと位置づけられ、1990年に開始されて1999年まで継続された。助成対象となったプロジェクトは、革新的な施策であると認定された11カ国33都市のものであり、1990年から1993年まで第1期のプロジェクトが実行された<sup>13)</sup>。同じ枠組みで1996年に欧州地域開発基金からの補助を希望する都市の公募がなされ、503の申請の中から14カ国26都市の

プロジェクトが認められ、1997年から1999年までそれらが実行された。パイロットプロジェクトに選定された都市の一覧は表1に示されている。ここから、とくに第1期において首都が選定されている国の多いこと、そして産業構造転換に苦しんでいる都市が選ばれているわけでは必ずしもない様子をうかがい知ることができる。しかし、筆者が研究対象としているドイツからは、ベルリン、ブレーメン、ドゥレーズデン、ドルトムント、ライプツィヒなどが選ばれており、いずれも産業経済面での困難を抱えている旧西ドイツ北部の都市か、または旧東ドイツの都市である。ノインキルヒェンはザールラントの小都市であるから旧西ドイツ北部にあるとはいえないが、Gogoll (1985) によれば石炭

鉄鋼産業が盛んだったところであり、失業率が高く産業構造転換に苦しんでいるという意味では上記の諸都市と同様である。

しかし、実際に実行されたことは、必ずしもそのような社会経済的な問題を解決するためのものとは限らない。例えばベルリンでは、ライヒスターク（国会議事堂）近くのシュプレー川にかかるクローンプリンツェン（皇太子）橋の再建が、第1期パイロットプロジェクトとして実行された<sup>14)</sup>。この橋は自動車交通のためだけではなく、歩行者にも自転車にも公共交通にも利用されやすいように設計されたので、これによってシュプレー川によって断絶されていた都心部の2つの地区の往来が容易になったことは事実であるが、左岸地区はライヒスタークや首

表1 Urban Pilot Projectsが実行された都市

国	第1期	第2期
イギリス	ベルファスト、ジブラルタル、ロンドン ペーザリー、ストーク・オン・トゥレント	ハダースフィールド、レスター
フランス	<b>ボルドー</b> 、リヨン、マルセイユ モンペリエ、トゥールーズ	<b>ボルドー</b> 、ブザンソン
ドイツ	ベルリン、ブレーメン、 ドゥレーズデン、ノインキルヒェン	ブレーマーハーフェン、ドルトムント、ライプツィヒ フリードリヒスハイン（旧東ベルリン内）
ベルギー	アントワープ、 <b>ブリュッセル</b> 、リエージュ	<b>ブリュッセル</b>
オランダ	フローニンゲン、ロッテルダム	ユトレヒト
イタリア	ジェノヴァ、ヴェニス	プリンディジ、ミラノ ナポリ、トリノ
デンマーク	オールボー、コペンハーゲン	ランデルス
スペイン	<b>ビルバオ</b> 、マドリッド ボブラ・デ・リリエト、バリアドリッド	<b>ビルバオ</b> 、グランカナリア グラナダ、レオン
ポルトガル	リスボン、ポルト	ヴィラ・ド・コンデ
アイルランド	コーク、 <b>ダブリン</b>	<b>ダブリン</b>
ギリシア	アテネ、テッサロニキ	アレクサンドルポリス、西アテネ
スウェーデン		ブアールン、ボールレンガ
オーストリア		グラーツ
フィンランド		ヘルシンキ

資料：下記のEU地域政策総局のホームページをもとに作成。

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase\\_i.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase_i.htm)

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase105.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase105.htm)

注：ゴシック字体で示した都市は第1期、第2期ともに選定された。

ベルリンも両期にわたって選定されたが、具体的な地区は異なる。

スウェーデン、オーストリア、フィンランドは、第1期開始時にはEC未加盟だった。

相官邸などがあり、一般住民が住むような場所ではない。また政府関係者が右岸地区に行くかといえば、そのような施設が上記の橋近くの右岸地区にあるわけでもない。したがってこの橋がなければ都市が機能しないというほどのものではない。事実、注14) に記したEUのホームページには、分断されていたベルリンが一つに統合されたことを象徴する意味が重要であったと記されている。

他方、ドゥレーズデンでのパイロットプロジェクトは、ベルリンのそれと性格がやや異なる。これは市内の劣化状況が激しいノイシュタット地区にある19世紀建設になる屋内プール「ノルトバート」の修繕である。プールの修繕再建によって地区の再活性化を目論んだものであり、地区住民への余暇施設の提供という意味を持つ。さらに修繕再建に従事する人として地元で失業していた若者を雇用したため、雇用機会と技能習得機会の提供という意味も持つ。この点で、ベルリンのプロジェクトに比べて、より住民指向的と評価できる。実際に建設を実行したのは、ドゥレーズデン市の100%子会社の建設企業である。ノイシュタット地区の住宅の66%が住宅内に浴室・シャワー設備がないこともあり、ノルトバートの再建は単に余暇施設にとどまらず、住民の衛生施設の提供という意味も持つ<sup>15)</sup>。

プレーメンでは、移民比率と失業率のいずれもが高い地区の社会経済的再生を目指すプロジェクトが実行された。その地区の名称をとったテネファ地区パートナーシップ機関が設立され、地区住民のための雇用促進事業が実施された。地区住民の需要に応えるための宅配サービスや集合住宅へのコンシェルジュの配置（雇用機会の創造）、長期失業者や女性のための職業

訓練・相談、中小企業での現場訓練などがその主たる内容である。こうしたさまざまな施策の中には期待した成果を挙げなかったものもあるとのことだが、少なくとも職業訓練の参加者数は多かったことが記されている<sup>16)</sup>。その一方で、こうしたローカル・レベルでの雇用創出の試みが、実際に失業率の低下につながった否かは明確でない。

石炭鉄鋼業地域であるザールラントに位置するノインキルヒェン市では、工場跡地の再活用が計画された。工場跡地の再開発自体は既に1980年代半ば頃から市当局が取り組んできており、ECのパイロットプロジェクトとして実行されたのは、その枠組みの中で2つの施設を建設することだった。ひとつは操業を休止した高炉を修繕し、市の歴史を象徴する文化遺産として保全することであり、他の建物も修繕して文化ホールや博物館文書館の機能をもたせた。このような建物の機能変化によって住民のローカル・アイデンティティを高めたりツーリストの呼び込みに役立てようとしたりした。いまひとつは、工場跡地が都心部に近いこともあり、都心部の拡張計画とマッチした景観形成である。その際、産業廃棄物・排出物で汚染された土地を自然公園へと整備するだけでなく、中小企業などが立地するための地区も整備された<sup>17)</sup>。この意味において、エコロジーと文化を明示的に取り込んだ都市再開発計画と評価できる。しかし、それが雇用創出につながったか否かは、注17) に記したホームページの記述だけでは分からない。

第2期は第1期と別の都市、別のプロジェクトが採択された。ベルリンは第2期でもEUのプロジェクトに組み込まれたが、具体的な場所は全く別のフリードリヒスハイン地区である。

ここは、都心部のすぐ東に連続する地区であり、フランクフルト門へとつながる大街路カール・マルクス・アレーが東西に延びており、したがって地区を南北に分断している。この大街路の両側には見事なファサードを施した集合住宅が立ち並び、各建物の1階には商店が入っている。いくなればスターリン風建築物に覆われた、旧東ベルリンの代表的な街路である。東西ドイツ統一後、東ベルリンの産業は大打撃を受け、この地区からは2万人分の雇用が失われ、地区住民の失業率は13%へと高騰した。この経済的問題を解決するための事業がパイロットプロジェクトとしてEUによって採択されたのである。

そのために中小企業コンサルタント機関が設置された。これはサービス産業の中小企業ビジネスを活発にするための相談に応じたり、その仕掛けを構築したりする仕事を行った。都心のすぐ近くということで、サービス産業のポテンシャルの高い地区とみなされていたにもかかわらず、それがうまくいってなかったからである。同機関は建設業部門の中小企業の支援も行った。地区内にある歴史的建造物の修繕、文化施設への転換、修繕のための熟練労働者の養成（失業している若者への雇用機会の提供）といった、ドゥレスデンのノルトバート・プロジェクトと同じコンセプトの事業によって、建設業中小企業が支援を受けている。鉄道ヤードの再開発も同じ趣旨である。その際、エコロジカルな建築材の利用、歴史的建造物の保全、アドベンチャー・プレイグラウンドの設置など、住民の余暇活動も配慮された<sup>18)</sup>。

ライプツィヒでは「建設産業とトレーニング」というプログラムが実施された。これは、1990年時点での市内の住宅25万8千戸のうち19

万6千戸が緊急に修繕を必要とする劣悪な状況にあり、住宅建物のうち25%は人が住めるような代物ではなかったことを受けてのことである。東西ドイツ統一後の産業崩壊によって失業者が急増していたこともあり、建築物の修繕技能を普及させるための企画、家主に修繕のための投資を促し、かつそのための資金調達の相談に応じたりテナントを発掘したりする事業もプロジェクトに含まれた<sup>19)</sup>。

第2期の別のパイロットプロジェクト、ブレーマーハーフェンの事業は、造船業に従事する人びとが多く住むグリーンハーフェ地区の再生事業である。1980年代初めまでこの都市の造船業は活発だったが、その後国際的競争の中で衰退の一途をたどり、地区の失業率は上昇した。その打撃を最も受けたのはトルコ、スペイン、ポルトガルなどからの移民であり、こうした移民の人口に対する比率はこの地区で3分の1に達していた。地区は生活関連施設も不足しており、まさしく衰退していた。地区の再活性化のためにとられた手段は多機能サービスセンターの設置である。ローカル経済活動を振興し、地区のマイナスイメージを払拭させようというのがその狙いである。中小企業へのさまざまなサービス提供（スタートアップのためのアドバイス、マーケティング、環境意識の高揚等々）、週末のフリーマーケットの開催、地区在住移民の集会所・相談所、ローカルテレビ局の設立、女性の起業支援、長期失業者のための職業訓練等々である<sup>20)</sup>。

ドルトムントでは、1960年代から1970年代にかけて開発された大規模住宅団地シャルンホルスト・オストがプロジェクトの対象となった。この地区の住宅のうち93%がいわゆる社会住宅であり、東欧からの移住者が集住し、失業率が

高い水準にあった。しかし、この地区で実施された事業は、失業克服策ではなく、生活環境の整備である。具体的には家庭ごみの収集方法が非合理的だったので、その改善が図られた。この住宅団地ではごみ収集のための十分なスペースがなかったので、コンテナを各所に配置し、そこに誰でもごみを捨てることのできる方式をとっていた。そのため、住民はごみ減量のインセンティブを持たなかったし、地区外の住民がそのコンテナにごみを捨てることもあった。その結果、地区の一般家庭廃棄物の量は、ドルトムント市の平均の3倍から10倍に達するほどだった。これは当然、ごみ処理のコストを上昇させた。

そこで市当局は、ごみ収集の改善を図るために、地区住民のコミュニティ意識を高め、コミュニティへの統合を促進させ、もってごみ減量を実現しようとした。まず、あらゆるごみを捨てることのできた巨大なコンテナから、ごみの種類を分別し、それに応じて捨てるコンテナを分けるという方式に変えた。ダンボール、ガラス、紙、生ごみ、電気製品、衣服、家具などに応じてコンテナを変えるのであり、そのコンテナを用意する費用はプロジェクトからまかなわれた。また、ごみ収集のための費用を各世帯から徴収するが、その際、各世帯がごみの量を減らそうとするインセンティブを持てるような仕組みが作られた。その詳細は記されていないので分からないが、コンテナを世帯単位に配置しなければ、その実効は上がらないはずである。しかし、世帯単位で、それだけ多数のコンテナを用意することは、住宅建物スペースからして考えられない。もちろん、そのようなインセンティブ喚起の工夫やコンテナの適正配置がなされるだけでなく、廃棄物処理のための教育

がなされなければならない。これもまた幼稚園、学校、商店などを通じて行われた。このごみ処理のためのプロジェクトとどのように関わるのか、その詳細は不明であるが、地区にある職業訓練施設や中小企業と協力して、そのプロジェクトが進められたという。おそらくは、ごみ収集のための人員配置であり、ごみ収集に係る中小企業での雇用増加、ということであろう。ともあれ、結果として地区内での雇用が増加し、ごみの量が半減し、ごみ収集費用が1世帯1年間当たり450マルク低下した<sup>21)</sup>。これは確かに大きな成果である。しかし、半減程度であれば、依然としてドルトムント市の平均を超える一般家庭ごみが排出されていることになる。地区の住民の所得水準が低く、失業率が高いにもかかわらず、である。

#### 4.2 URBAN Community Initiative

URBAN Community Initiative（以下URBANと略記）というプログラムの中にあるCommunityとは欧州共同体のことであるが、より具体的には欧州経済共同体を意味する。Urban Pilot Projectが2期に分けて実施されたが、その2つの期間の狭間にある1994年にURBANが開始され、1999年まで実施されたので、このプログラムはUrban Pilot Projectの第2期と重なっている。

Urban Pilot ProjectとURBANとはほとんど同じ趣旨を持っているが、後者のほうが都市内の特定地区への社会的経済的問題の集中をより強く意識しているように思われる。EU地域政策総局のホームページには環境問題の特定地区への集中も問題にしている様子が記されているが<sup>22)</sup>、実際にはこの問題以上に、貧困、社会的排除、失業、社会的アメニティの欠如の問題と、これらの問題解決のための新しい都市ガバナンスが

重視されている。それは、以下のような文言に表われている。

「貧しい生活条件は個人の問題や困窮をさらに悪化させるし、(その結果として生まれる：引用者補注) 社会的沈滞と経済的機会の欠如は諸個人をしてその環境に対して敵対的行動をとらせる。この悪循環は、問題が最も鮮明に表われる地区で特に顕著なコンフリクトと不均衡の増大の原因となっている。URBANという施策が斬新なのは、個人の価値を再定置することによってこの悪循環を断ち切ろうとすることにある。その際、個人の生息地を通じてそれを行うところにそのユニークさがある。

URBANは極端な困窮状況にある近隣地区をターゲットとする。住民の孤立、貧困、排除の問題に、その物理的社会的環境の全体を改善することによって取り組む。近隣地区は個人の繁栄を増大させるための諸条件を設定するミリューとなる。

URBANの統合的アプローチは都市的生活のあらゆる側面を考慮に入れる。すなわち老朽化したインフラの改善を、経済および労働市場の活動と結びつけるというアプローチが採用される。これは、衰退する近隣地区に内在的な社会的排除を克服するための施策、および環境の質を高める施策によって補完される。

現地の市民がプログラムの開発と実行に明白にコミットすることがURBANの成功の一部を構成する。市民は意思決定に参加することになる。都市の困窮の問題は草の根レベルで解決される」<sup>22)</sup>

以上のような理念を持つURBANに採択されたプログラムの件数は118に上る。そのうち85件が1994年に、33件が1996年に事業を開始した。プログラムへのECからの資金提供は、欧州地域開発基金と欧州社会基金による。合計して891百万 ECU (1996年価格) がECから提供された。欧州地域開発基金がその82%を、残りを欧州社会基金が負担した。しかし、URBANプログラムのために投資された金額は総計18億ECUに上る。それは、国、州、都市自治体、民間などの資金も投入されたからである。したがって、こうした各種の資金の中で最大の比重を占めるのはECの資金であるが、全体に占めるその比重は50%弱でしかない。

欧州の構造諸基金は、この時期に大きく分けて6つの分野に充当されていたが<sup>23)</sup>、そのうち目的1という、欧州全体の水準から見て開発が後れた地域にある都市が優先的にURBANプログラムとして採択された(図1)。全体に占めるその割合は57%に上る。他方、目的2、すなわち産業衰退の激しい地域に位置する都市もまた重視され、このタイプの事業実施地区が全体の27%を占めた。プログラムが実施される地区に居住する人口は合計すると約320万人である。したがって、1つのプログラムがターゲットとする地区の平均人口は約2万7千人になる。平均面積は5.8km<sup>2</sup>である。これは近隣地区あるいは都市内の行政地区に相当すると書かれているが、近隣地区というには広すぎると言わざるを得ない。そのほとんどは人口10万人を超える都市にあるが、ギリシアの選定地区は小都市にあるものが多い<sup>24)</sup>。

選定されたプログラムの43%は、インナーシティ、すなわち都心周縁部にある。他方3分の1強は当該都市の地理的周辺部に位置する。前

者は産業化時代に都市化した場所であり、後者は第2次世界大戦後以降に建設された大規模住宅団地であることが多い。さらに、その2つの類型に含まれない地区として、当該都市の歴史的都心部に位置するものがある。これは全体の約20%を占める。いずれにせよ、物理的にも社会経済的にも衰退あるいは沈滞という問題、すなわち、高い失業率、住宅の質の低さ、住宅建物やインフラの劣化、社会的アメニティの欠如などの問題を抱えている。選定された地区の失業率の平均は22%ときわめて高いが、最小の11%から最大の60%までそのレンジは幅広い。インナーシティに位置するプログラム対象地区はイギリス、フランス、スペインに多い。歴史的都心部にある対象地区はイタリアとスペインに多い。周辺部の大規模住宅団地が対象地区となっているのはオランダ、ドイツ、イギリスに多い。どのような種類の地区であるにせよ、それまでのEUの都市政策と比べたURBANの特徴は、住民参加を重視したところにある。困窮状況にある地区の住民自身が、地区の再活性化のために何をすべきかを考え、事業の実施主体となることが強調されている。なお、多くは住宅地域であるが、工場跡地の問題が取り上げられている場合も若干ある。これはベルギー、デンマーク、ドイツ、スペインに見られる<sup>24)</sup>。

#### 4.3 URBAN II Community Initiative

URBANプログラムは1999年に終了したが、これを引き継いでURBAN II Community Initiative（以下、URBAN II と略記）が2000年から2006年にかけて実施された。その概要についても、EUの地域政策総局のホームページでの記載<sup>25)</sup>等をもとに紹介する。

URBAN II 実施の背景をなすのは、European

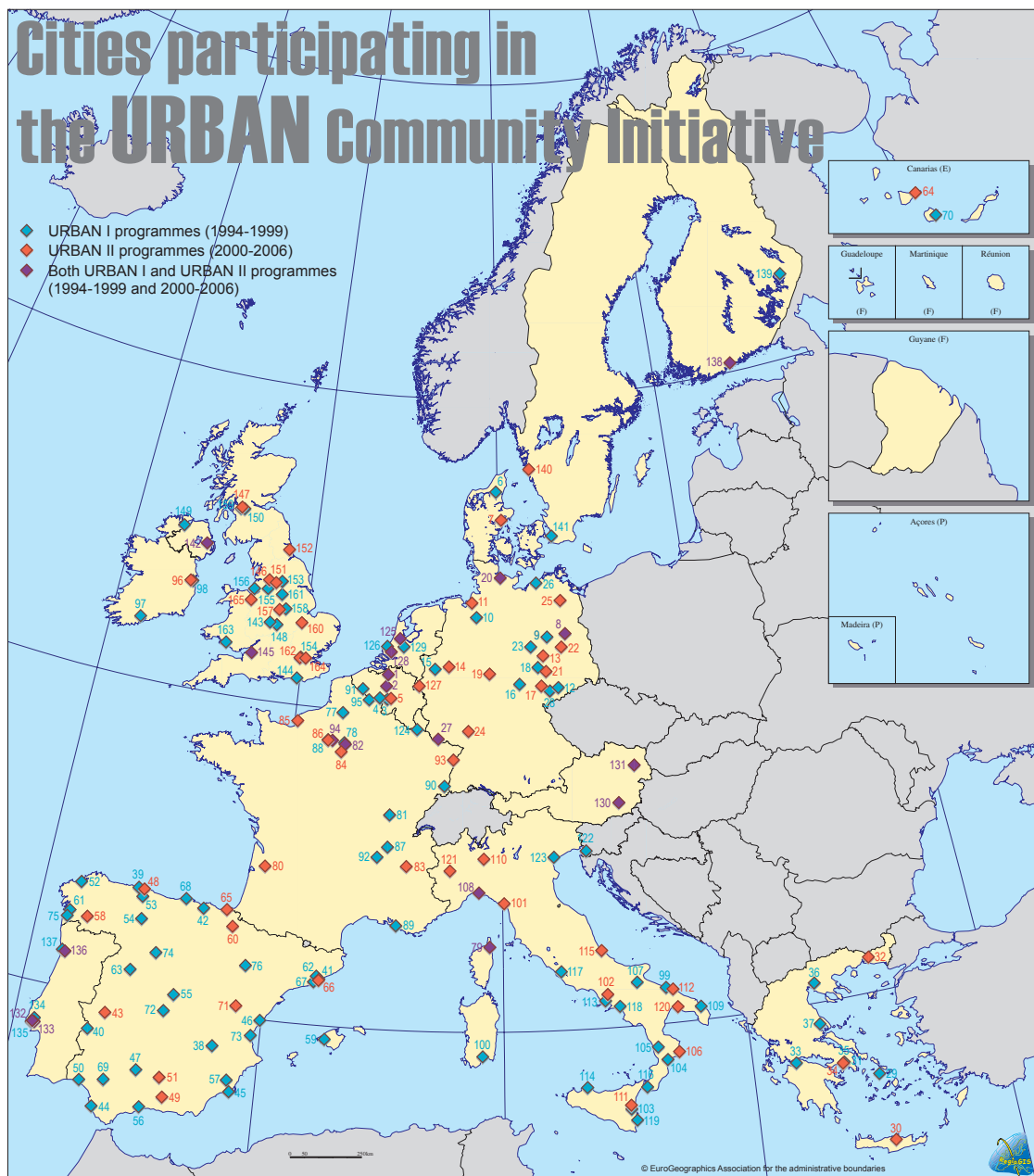
Commission（1997）について表明された欧州委員会の都市政策に関する公式文書European Commission（1998）であると記されている。また、URBAN IIは構造諸基金の充当目的が3つに再編成された後のプログラムであり、目的1と目的2に指定されている地域に所在する都市が選定に際して優先された<sup>25)</sup>。

URBAN IIの目的は2つあるとされている。1つは、中小規模の都市および大都市における衰退地区に関する高度に革新的な経済社会再生戦略の企画と実行を促進することである。先行プログラムたるURBANが人口10万人以上の大規模ないし中規模都市を念頭に置いたのに対して、中小都市をも含めた点にURBAN IIの特色のひとつがある。第2の目的は、都市の再生と持続可能な発展に関する知識と経験をEUの中で共有し、再強化することである<sup>25)</sup>。このために、URBACTと略称されている「経験交流のための欧州ネットワーク」というプログラムもまた、URBANとは別に遂行された<sup>26)</sup>。

各都市の個別プログラムは、欧州委員会が設定したガイドライン<sup>27)</sup>に基づかなければならないが、その枠組みの中で各都市は、次の6つの目的を達成すべく、革新的な経済的社会的な地区再生のモデルを提示することが期待されている。

1. 住宅建物の修繕と緑地の創出などによる生活条件の改善
2. 環境・文化・サービス面での雇用の創出
3. 不利な状況にある社会的諸階級の教育・訓練システムへの統合
4. 環境に優しい公共交通システムの開発
5. 効率的なエネルギー管理と再生可能なエネルギー源の利用拡大
6. 情報技術の利用

図1 URBAN及びURBAN IIに採択された都市の分布



出所： [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/pdf/URBAN12\\_a\\_3\\_final\\_3\\_c.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/pdf/URBAN12_a_3_final_3_c.pdf)  
2008年4月3日アクセス。

**Belgium**

- 1 Antwerpen
- 2 Bruxelles/Brussel
- 3 Charleroi
- 4 Mons-La Louvière
- 5 Sambreville

**Denmark**

- 6 Ålborg
- 7 Århus

**Germany**

- 8 Berlin
- 9 Brandenburg
- 10 Bremen
- 11 Bremerhaven
- 12 Chemnitz
- 13 Dessau
- 14 Dortmund
- 15 Duisburg (Marxloh)
- 16 Erfurt-Ost
- 17 Gera
- 18 Halle
- 19 Kassel
- 20 Kiel
- 21 Leipzig
- 22 Luckenwalde
- 23 Magdeburg (Cracau)
- 24 Mannheim - Ludwigshafen
- 25 Neubrandenburg
- 26 Rostock
- 27 Saarbrücken
- 28 Zwickau

**Greece**

- 29 Ermoupoli
- 30 Iraklio
- 31 Keratsini
- 32 Komotini
- 33 Patrai
- 34 Perama
- 35 Peristeri
- 36 Thessaloniki
- 37 Volos

**Spain**

- 38 Albacete
- 39 Aviles
- 40 Badajoz
- 41 Badalona
- 42 Barakaldo
- 43 Cáceres
- 44 Cadiz
- 45 Cartagena
- 46 Castellón de la Plana
- 47 Cordoba
- 48 Gijón
- 49 Granada
- 50 Huelva
- 51 Jaen
- 52 La Coruña
- 53 Langreo
- 54 León
- 55 Madrid - Carabanchel
- 56 Malaga
- 57 Murcia
- 58 Orense
- 59 Palma de Mallorca
- 60 Pamplona
- 61 Pontevedra
- 62 Sabadell
- 63 Salamanca
- 64 San Cristobal de la Laguna
- 65 San Sebastián (Pasajes)

- 66 Sant Adria de Besos
- 67 Santa Coloma de Gramenet
- 68 Santander
- 69 Sevilla
- 70 Telde
- 71 Teruel
- 72 Toledo
- 73 Valencia
- 74 Valladolid
- 75 Vigo
- 76 Zaragoza

**France**

- 77 Amiens
- 78 Aulnay-sous-Bois
- 79 Bastia
- 80 Bordeaux
- 81 Chalon-sur-Saone
- 82 Clichy-sous-Bois - Montfermeil
- 83 Grenoble
- 84 Grigny - Viry
- 85 Le Havre
- 86 Le Mans
- 87 Lyon
- 88 Mantes-la-Jolie
- 89 Marseille
- 90 Mulhouse
- 91 Roubaix-Tourcoing
- 92 Saint Etienne
- 93 Strasbourg
- 94 Val-de-Seine (Les Mureaux)
- 95 Valenciennes

**Ireland**

- 96 Ballyfermot
- 97 Cork
- 98 Dublin

**Italy**

- 99 Bari
- 100 Cagliari-Pirri
- 101 Carrara
- 102 Caserta
- 103 Catania
- 104 Catanzaro
- 105 Cosenza
- 106 Crotone
- 107 Foggia
- 108 Genova
- 109 Lecce
- 110 Milano
- 111 Misterbianco
- 112 Mola di Bari
- 113 Napoli
- 114 Palermo
- 115 Pescara
- 116 Reggio di Calabria
- 117 Roma
- 118 Salerno
- 119 Siracusa-Ortigia
- 120 Taranto
- 121 Torino
- 122 Trieste
- 123 Venezia-Porto Marghera

**Luxemburg**

- 124 Differdange-Dudelange

**Netherlands**

- 125 Amsterdam
- 126 Den Haag
- 127 Heerlen
- 128 Rotterdam
- 129 Utrecht



# The URBAN Community Initiative

**Austria**

- 130 Graz
- 131 Wien

**Portugal**

- 132 Lisboa
- 133 Lisboa - Amadora
- 134 Lisboa - Loures
- 135 Lisboa - Oeiras
- 136 Porto - Gondomar
- 137 Porto - Vale de Campanha

**Finland**

- 138 Helsinki - Vantaa
- 139 Joensuu

**Sweden**

- 140 Göteborg
- 141 Malmö

**United Kingdom**

- 142 Belfast
- 143 Birmingham
- 144 Brighton
- 145 Bristol
- 146 Burnley
- 147 Clyde Waterfront
- 148 Coventry
- 149 Derry
- 150 Glasgow North
- 151 Halifax
- 152 Hetton & Murton
- 153 Leeds
- 154 London
- 155 Manchester (Moss Side and Hulme)
- 156 Merseyside
- 157 Normanton in Derby
- 158 Nottingham
- 159 Paisley
- 160 Peterborough
- 161 Sheffield
- 162 Stockwell
- 163 Swansea
- 164 Thames Gateway
- 165 West Wrexham

出所： [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/pdf/URBAN12\\_a3\\_final\\_3c.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/pdf/URBAN12_a3_final_3c.pdf)

2008年4月3日アクセス。

欧州開発基金からの融資は、プログラム対象都市が目的1の地域にある場合には、プログラム経費の75%まで、そうでない場合には50%までをカバーするものとされている。その際、EUからの支援総額は350万ユーロから1500万ユーロまでの範囲に収まるものとされている。URBAN IIに採択された都市の数は70都市、2000年から2006年までの支援総額は7億2830万ユーロに上る<sup>28)</sup>。URBANの支援総額はユーロに換算して9億ユーロ(1999年価格)だったので<sup>25)</sup>、URBAN IIはURBANに比べて小規模なプログラムになったといわざるを得ない。

## 5 おわりに

以上、述べたことを要約しよう。欧州委員会は、ECの時代から都市政策の必要性を認識し、具体的にはUrban Pilot Projectsという形で1990年代初めから都市再生に取り組み始めた。その背景には、経済成長の原動力が都市であり、その原動力が効果を発揮するためには社会的排除の場と化している都市内部の特定街区の問題を克服しなければならないという認識がある。社会的排除がなくなれば経済成長の原動力としての実効が上がるといえるのか、その論理については明快でないが、地域間格差問題としての都市内街区間格差問題を看過できないと欧州委員会が認識していることは確かである。

Urban Pilot Projectsと並行してURBANが、そしてこの後継プログラムとしてURBAN IIが推進された。Urban Pilot Projectsにあっては廃棄物処理問題や老朽住宅問題などへの取り組みの色彩が相対的に濃かったが、URBANでは社会的排除の克服が前面に出るようになった。URBAN IIでは再び環境問題もまた決して後景に退いている

わけではない様子をEU自身の資料から読み取ることができるが、少なくともオランダ、イギリス、フランス、ドイツなどのEU内先進国では、社会的排除の克服に重点がある。

実は、URBANもURBAN IIもEUの構造諸基金投入に関する中期的財政計画の枠組みの中で実施された。現在EUは、2007年から2013年の中期計画の中で構造諸基金の投入を実行している。そしてこの現在の中期計画にはURBAN IIの後継プログラムは設定されなかった。都市問題が解決したから、というわけではない。むしろ、かつての社会主義東欧諸国が次々とEUに加盟した結果、EU内の地域格差が国々の間で、あるいは国と基礎的自治体の中間に位置づけられる空間的スケールでの諸地域の間で、きわめて大きなものになったがゆえにこの格差の克服のために、つまり旧社会主義東欧諸国の経済開発のために構造諸基金を使わなければならなくなったがゆえに、先進諸国の都市内困難地区の問題克服のために特別に割り振る資金がないと判断されたからであると思われる。

現時点での構造諸基金活用に関する中期計画を準備する過程で欧州委員会から欧州理事会と欧州会議に宛てて発行された文書には、「経済成長というものは、貧困、社会的排除、環境諸問題を克服するためにデザインされた諸手段が伴うときに持続可能となる」という認識が示されている。この認識のもとで、都市の魅力を高めるためには都市間あるいは欧州規模でのアクセシビリティと都市内のモビリティの両方を保障し、特に不利な立場におかれている人々にとっての社会的サービスへのアクセスが改善されなければならないこと、及び都市空間の中での自然的・物理的環境の健全さと文化資産の活用がまず謳われている(Commission of

the European Communities, 2006, pp. 4-7)。これは、旧社会主義東欧諸国の都市の現状を意識したものであると解釈できる。他方で、都市でのイノベーション形成・企業家精神の発揮・知識経済化を推進し、雇用の創造と不利な立場に置かれた人々の教育水準を高めること、都市内近隣地区間の格差を克服することもまた「結束政策と都市」との関係において重要な課題であると指摘しているのは (Commission of the European Communities, 2006, pp.7-10)、従来からのEU加盟国、とりわけ先進諸国の都市を念頭に置いているからであろう。

したがって、現在、明白に都市をターゲットとする政策をEUが取っていないとしても、都市がEUにとって重要性を減じたわけではないし、都市問題が解決されたと欧州委員会がみたからというわけではない。そのもうひとつの証左に、2007年～2013年のEU地域政策を概説したパンフレットがある。ここでは、欧州社会基金を用いて、「不利な立場にある人びとのために、差別と戦い、労働市場にこの人びとがアクセスすることを支援することによって社会的包摂を強化する」ことが、依然としてEUの政策課題であるとうたわれている (European Commission, Directorate-General for Regional Policy, 2008, p.5)。また2006年4月26日の地域評議会総会における欧州委員会地域政策総局長の演説 (Hübner, 2006) では、同年春の欧州理事会を踏まえて、2007～2013年の期間における結束政策でも都市が重要な役割を果たすことになる、と明確に述べられている。

欧州委員会自身、URBANとURBAN IIを成功した事業であると2006年時点で評価し、そう評価できる根拠をさまざまなレベルの政府が協力し、地元自治体が部局横断的に地区ベースで諸

課題を統合的に取り組むとともに民間部門や諸団体と協力し、そして市民の参加を得て遂行されたことに求めている (European Commission, Directorate-General for Regional Policy, 2008, p.12)。しかし、州政府、中央政府、EUが都市内困難地区の諸問題克服を支援する際には、結局のところ資金拠出が中心にならざるを得ない。他方、実際にその諸問題を克服するためには、当該都市自治体と当該地区住民の活動によらざるを得ないことは明白である一方で、こうしたローカルな力だけではいかんともしがたい問題もありうる。そこで、EUの都市政策の実効をみるためには、政策対象となった個別の街区の状況とそこで実際に遂行された事業を検討するとともに、ローカルな困難性をもたらした構造的条件もまた検討する必要がある。本稿はそこまで踏み込んだものではない。今後の課題としたい<sup>29)</sup>。

付記：本稿は日本学術振興会科学研究費補助金に基づく「ドイツ大都市圏内の問題地区再生と都市ガバナンスに関する社会地理学的研究」(課題番号：18520612, 研究代表者：山本健兒)の成果の一部である。

#### 注

- 1) regionという単語が英和辞典で地域という訳語をまず与えられているためか、地域評議会という訳語が定着しているように思われる。しかし、regionの原義を考察した竹内 (1980, p.761)によれば、これは国を統治するために領土をいくつかに分割した古代ローマ帝国アウグストゥス皇帝時代のregioに起源する概念だとのことである。しかしこれと現在のイタリアにおけるregioneとの間に直接の関係はないし、同じイタリアでも北部・中部と南部の間ではその意味合いが当初異なっていた上に、スペインのregionやフランスのrégionも独自の意味を持っており、それらの間での違いについて、論文全体の記述を通して示唆している。しかし、竹内の考察から我々は、regionというものが市町村スケールの自治体と国家との間のスケールを持つ空間的広がり、長い歴史の中で実体を持つにいたった領域であると一般化できる。その実体を構成する要素として、住民の帰属意識があるし、国家の地方制度のなかでの自治というものもありうる。この最後の意味でのregionに対応して、連邦制をとる国家の場合はもちろん、イタリアのような本

来は単一国家を標榜していた場合も、「州」という訳語が与えられている。他方、渡辺（2000、p.46）は、現在のEUのなかでregionに関する統一的な見解があるわけではないが、各国家の地方制度の中で、国家の次に位置づけられる領域単位を地域と理解する方向に向かいつつあるし、連合国家体制を取る国では下位国家がそれに相当するという趣旨のことを述べている。ただし、ヨーロッパでは現実には、例えばEuregio、Regio Basiliensis、Regio Aachenのような語句が用いられているし、ドイツではMetropolregionという用語も積極的に用いられており、必ずしも従来の地方制度の枠組みでは捉えきれないregion概念が普及している。それでもなおかつ、このような近年用いられているRegioあるいはRegionが、市町村という基礎的自治体の領域よりも広く、かつ国家よりも狭い範囲の空間的広がり、社会的経済的一体性をもちうる場所を表現するために使われているという意味では、竹内や渡辺によるregion解説と矛盾するものではない。

他方、日本語としての「地域」は、たとえばアジア太平洋地域という表現にみられるように国家を超える広大な面積の広がりにも、子供の教育は地域ぐるみで行うべきという表現に見られるように小学校区というきわめて狭い範囲に対しても用いられる、融通無碍にとむ用語である。それゆえ、EUにおけるThe Committee of the Regionsに相当する日本語として「地域評議会」が適切か否か、再検討の余地がある。

2) 社会的排除 (social exclusion) という概念は物質的貧しさ、あるいは金銭的な貧しさだけを意味する通常の貧困だけでなく、社会的参加の力を失っている状況を指す用語である。岩田 (2008、p.ii、pp.20-22) によれば、曖昧さがつきまとっている用語であり、実態を分析するためというよりもEUの政策を表現するために用いられるようになった用語という側面を持っているとのことである。この解釈は妥当かもしれないが、筆者はこの概念の実態分析のための有効性が次の点にあると考えている。すなわち、都市内の近隣地区あるいはこれよりも広い街区というスケールの空間に居住する人々の多くが、個人レベルであるいは世帯レベルで貧困であり、しかもこの貧困と相互にかつ複合的に作用しうるさまざまな社会的問題に地区ないし街区住民全体がさらされているときに、その小空間スケールでの問題状況を全体的に表現する用語という意味を、社会的排除という概念は持っている。古典的な意味での貧困と相互にかつ複合的に作用しうる社会的問題には、例えば住宅それ自体や居住環境の劣悪さ、失業、弱い政治参加、地区や街区へのアイデンティティ喪失などがある。さらに居住環境は、街路や公園などの公共空間の状況や市内中心部への公共交通、汚染物質の排出状況といった物理的な環境と、近隣地区住民どうしの関係や犯罪の発生状況などの社会的環境とに分けることができる。

3) European Commission (1997、pp. 3-8)。山本 (2004a、pp.68-71) に、この11点をより詳しく述べておいた。

4) 混合とは、一定の空間内に多様なものが調和的に併存することを意味する。たとえば都心部といえども業務機能だけでなく居住機能も存在すること、商業地に特

定の小売機能だけでなく飲食店やイベント空間なども併存すること、住宅地域が多様な住民の居住空間となること、などを意味する。したがって混合とは多様性と類似している。しかし単に多様性というだけならば、その多様性を構成する個々の要素が空間的に分離することを妨げないが、混合はそうではない。

5) European Commission (1997、pp. 8-13)。山本 (2004a、pp.71-74) に、4つの政策をより詳しく述べておいた。

6) 以下、11点にまとめた特徴は、『都市とリスボン・アジェンダ』で記されていることや掲載されている図表から読み取れることを筆者なりに要約し、かつ若干のコメントを加えたものである。取り上げた個別の点が上記文献のどのページで記されているかについては割愛した。なお、筆者はドイツの都市を専門的に研究しているので、コメントではドイツに言及することが多い。

7) Berlin Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2006、S.36-37) による。ここには、市郡別にみた1990年から2004年までの人口増減と、2004年から2020年までのその予測とが地図で示されている。

8) 筆者は1970年代末と80年代末に各2年間ミュンヘンに居住したことがあり、その後も近年にいたるまで折に触れてミュンヘンを訪問してきたので、本文のミュンヘンに関する記述は筆者の体験を踏まえたものである。ちなみに、企業にとってビジネスの拠点としての価値がどの程度あるかという関心から、欧州の主要都市に関するランキングを作成したものにCushman & Wakefield (2007) がある。Cushman & Wakefieldは不動産企業であり、欧州の主要企業500社へのアンケート調査に基づいて1990年以降、毎年そのランキングを公表している。上掲書 (p.9) によれば、ビジネス拠点としての価値を左右する重要な要因は12あり、「都市内およびその周辺への交通の容易さ」は第10番目に重要とされているが、第5番目から11番目までの要因の間での重要度の差はさほど大きくない。しかも、第2に重要であるとされている「市場・顧客への容易なアクセス」という要因には、部分的に都市 (圏) 内公共交通もまた関わると考えることができる。なお、「都市内およびその周辺への交通の容易さ」という点で上位にランクされた都市は、ロンドン、パリ、ベルリン、アムステルダムであり、これに続いてバルセロナとミュンヘンとが第5位に位置づけられている (上掲書p.27)。

9) 欧州委員会のホームページによれば、「欧州文化首都」事業は、1985年にギリシアの文化担当大臣のイニシヤチブのもと「欧州文化都市」というタイトルで開始された事業を先駆とする。その目的は、開催都市の文化振興でも経済振興でもなく、欧州の人びとの間の文化的交流を促進することにあった。1980年代の開催都市はアテネ、フィレンツェ、アムステルダム、ベルリン、パリと続いた。http://ec.europa.eu/culture/our-programmes-and-actions/doc443\_en.htm 2009年1月12日閲覧

10) 上記の注9) からも分かるように、グラスゴーは「欧州文化都市」事業を開催した最初の構造不況都市であり、かつ文化と縁遠い都市とみなされていたのではないかと思われる。事業成功の具体的姿とその要因につい

てまだ筆者はつまびらかにしていないが、山田（2003）を参照されたい。

11) 山本（2004b, pp.54-56）に、ドイツの国籍法改正の経緯と、条件付出生地主義の意味を記しておいたので参照されたい。

12) これに関する情報は、もっぱらEUの地域政策総局のホームページから得ている。そのURLは以下の通りであり、閲覧日は2008年4月3日である。

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/frame1.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/frame1.htm)

13) その結果は、Urban Pilot Projects' Annual Report 1996に掲載されているとのことだが、そのフルペーパーを筆者はみていない。なお、33都市でいっせいにパイロットプロジェクトが実施されたのではなく、まずロンドンとマルセイユが、ついで1991年から1992年にかけて24都市が、さらに1993年に7都市が加わった。

14) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase105.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase105.htm) 2008年4月3日閲覧。

15) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase111.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase111.htm)

なお、ドゥレースデンのノルトバート修繕再建に関するより詳細なことは下記のホームページで閲覧できる。以下紹介する他都市のパイロット事業に関するホームページも含めていずれも2008年6月19日閲覧。

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/bullet08.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/bullet08.htm)

16) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase108.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase108.htm)

17) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase123.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase123.htm)

18) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase211.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase211.htm)

19) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase218.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase218.htm)

20) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase205.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase205.htm)

21) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/upp/src/phase208.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase208.htm)

22) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/initiative/src/frame1.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/initiative/src/frame1.htm)

2008年4月3日閲覧。以下、URBANに関する説明は、引用はもちろん、具体的な数値も含めて、このEU地域政策総局のホームページに依拠する。

23) 構造諸基金とは、EUの「結束政策」のために用いられるいくつかの基金を包括的に指し示す用語である。ただし、EUの結成とともに設定された「結束基金」は構造諸基金の中に含まない。構造諸基金は、国よりも小さなスケールの地域で不利な経済状況にある地域、労働市場のなかで不利な状況にある人びと、産業構造全体の中で支援を必要とする部門への支援のために用いられる基金である。具体的には、1975年に設定された欧州地域開発基金、1960年に設定された欧州社会基金、1962年に設定された欧州農業指導保証基金、1992年に設定された漁業指導資金援助手段の4つである（Phinnemore & McGowan, 2002, pp.347-348, p.48）。EUの都市政策は

地域政策の枠組みの中に位置づけられる。そして地域政策の体系化と整合化がなされるのは、1987年7月1日に発効した「単一欧州議定書」の130条a項において、諸地域間の格差を縮小し、不利な条件下にある地域の後れを小さくすることが共同体の義務とされて以降のことである。EC市場統合政策を推進したドローールのイニシアチブで、1988年に、EC予算に占める地域格差是正のための支出比率を、それまでの15%から31%へと大幅に増額することが決定された。その際、構造諸基金は優先度の高い次の5つの目的のために充当されることになった。

1. 開発の後れている諸地域の開発と構造的調整の支援。
2. 工業の衰退に著しくみまわれている地域の転換。
3. 失業の長期化の克服。
4. 青年の職業生活への統合支援。
- 5 a. 農業構造の適応促進。
- 5 b. 農村地域の開発支援。

この5つの目的のうち、明確に地域政策といえるのは1、2、5 bの3つである。さらに、1992年に調印されたマーストリヒト条約を受けてEUが1993年に創設されることと、地域格差の是正は、「経済的社会的結束」の名のもとで追求されることとなった。優先度の高い目的も、従来の目的3と目的4が統合されて目的3となり、別に新たな目的4（産業の変化、生産システムの変化への労働力の適合）が設けられるとともに、人口希薄地域の開発が目的6として追加された。さらに1999年3月にベルリンで開催された欧州理事会は「アジェンダ2000」を採択し、そのもって「経済的社会的結束」政策は、2000年から2006年の7年間にわたって実施されるものへと改定された。その際、6つの目的は次の3つに再編成された。

- 目的1：発展が立ち後れている地域の開発と構造的調整  
 目的2：構造的困難に直面する地域の経済的社会的転換  
 目的3：人的資源の開発

以上の構造諸基金の使用目的の変遷については、山本（2002, p.87）で紹介したものを再掲したが、現在進行している2007～2013年の中期計画の枠組みでは、上の目的がさらに再編されて、「収斂」（convergence）、「地域の競争力と雇用」（regional competitiveness and employment）、「欧州の領域的協力」（European territorial cooperation）の3つになっている。収斂は旧社会主義東欧諸国をターゲットとしており、地域の競争力と雇用は2006年までの目的2に対応し、欧州の領域的協力は国境をまたいだ地域協力を意味する。欧州地域開発基金、欧州社会基金、結束基金の3つから各目的に充当する金額は、上の順番で2828億ユーロ、550億ユーロ、87億ユーロとされており、総予算の81%以上が目的「収斂」のために当てられている。[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/object/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/object/index_en.htm) 2009年1月17日閲覧。

24) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/initiative/src/frame1.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/initiative/src/frame1.htm)

ならびに[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/initiative/src/intor3.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/initiative/src/intor3.htm) いずれも2008年4月3日閲覧。

25) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/urban/intro](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/intro)

- en.htm 2008年4月3日閲覧。
- 26) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/towns\\_prog\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/towns_prog_en.htm) 2008年4月3日閲覧。
- 27) ガイドラインは、I. URBAN IIの目的と原則、II. 適格地区の条件、III. 応募のための準備と選考、IV. モニタリングと評価、V. 資金、VI. 時期の6章と欧州地域開発基金からの資金の適格使用に関する添付文書から構成されている。これによると、例えば、対象地区の人口規模は2万人以上とする、という条件がII. 適格地区の条件(第11項)に記されている(Commission of the European Communities, 2000, p.4)。筆者は、ドイツのデュースブルク市でURBANに採用されたマルクスロー地区よりも、問題がより著しいブルックハウゼンがなぜURBANにもURBAN IIにも採用されなかったのか不思議に思ったことがあるが、このような人口規模に関する制限があるからと思われる。ブルックハウゼンの人口は2000年末時点で6737人、これに対してマルクスローは18,964人だったし、1997年まで2万人を上回っていた。(デュースブルク市統計局提供資料Einwohner Statistik der Stadt Duisburg)。人口2万人以上規模であれば、近隣地区neighbourhoodスケールとはいえない、というのが筆者の考えである。ちなみにマルクスロー地区もブルックハウゼン地区も筆者は踏査しているが、この経験からすればマルクスロー地区は複数の近隣地区から構成されているとみなすことができる。
- 28) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/urban2/budget\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/budget_en.htm) 2008年6月23日閲覧。
- 29) EUの都市政策の対象となった都市とその街区の状況についてはドルトムントを事例に(山本, 2009a)、またその具体的な事業とその成果及び問題点についてもドルトムントを事例に(山本, 2009b)公表した。また、EUの都市政策をみる場合には、当該都市が所属する国や州の都市政策との関係も考慮に入れる必要がある。ドイツについてはURBANおよびURBAN IIと同じ目的を持つ「社会的都市」プログラムが1999年以降実施されているし、これの先駆的政策をノルトライン・ヴェストファーレン州は1993年から実施してきた(山本, 2007)。これらの拙稿も、本稿とあわせて参照いただければ有り難い。
- (参考文献)
- (邦文)
- 飯倉章(2000)「EUとドイツ」、細谷・長尾(2000、pp.80-96)所収。
- 岩田正美(2008)『社会的排除—参加の欠如・不確かな帰属—』有斐閣。
- 内田勝利・清水貞利(編)(2001)『EU経済論』ミネルヴァ書房。
- 大西健夫・岸上慎太郎(編)(1995)『EU 政策と理念』早稲田大学出版部。
- 島野卓爾・岡村堯・田中俊郎(編)(2000)『EU入門』
- 竹内啓一(1980)「『地域』の概念と地域主義—比較研究、イタリアの場合—」、『一橋論叢』84巻6号、pp.758-765
- 田中素香(1982)『欧州統一—EC発展の新段階—』有斐閣。
- 田中素香(1991)『EC統合の新展開と欧州再編成』東洋経済新報社。
- 田中素香・長部重康・久保広正・岩田健治(2001)『現代ヨーロッパ経済』有斐閣。
- 田中俊郎(1998)『EUの政治』岩波書店。
- 辻 悟一(2003)『EUの地域政策』世界思想社。
- 中村民雄(編)(2005)『EU研究の新地平』ミネルヴァ書房。
- 成田真樹子(2001)「EU域内格差に関する考察」、『欧州統合の理論と歴史』日本EU学会年報、第21号、pp.192-208。
- 長谷川秀樹(2000)「EU島嶼地域とPOSEI」、『21世紀へ向かうEU』日本EU学会年報、第20号、pp.258-279。
- 細谷千博・長尾悟(編)(2000)『テキストブック ヨーロッパ統合』有信堂。
- 山田晴通(2003)「『文化都市』グラスゴーの新しい顔 国際地理学会議(IGC)2004年大会の会場周辺」、『地理学評論』76巻、pp.i-ii。
- 山本健兒(2002)「欧州連合の地域政策」、『歴史地理教育』No.643、pp.83-89。
- 山本健兒(2004a)「ユーロシティーズとEUの都市政策」、経済志林(法政大学経済学会)71巻4号、pp.47-84。
- 山本健兒(2004b)「ベルリン在住トルコ人の日常生活と生活意識—ベルリン市外国人応嘱官が実施した社会調査結果の解釈—」、『地誌研

- 年報』(広島大学総合地誌研究資料センター)、13号、pp.53-82。
- 山本健児 (2007) 「ドイツの都市政策における「社会的都市プログラム」の意義」、『人文地理』59巻3号、pp.205-226。
- 山本健児 (2009a) 「ドイツの都市内社会的空間的分極化は激化したか?」、『地理学評論』82巻、pp.1-25。
- 山本健児 (2009b) 「グローバリゼーションのもとでの欧州の都市政策—ドイツ・ドルトムント市の問題街区再生事業に焦点を当てて—」、『日本EU学会年報』第29号、掲載受理済み、印刷中、pp.221-244 (予定)。
- 渡辺 尚 (2000) 「ヨーロッパと地域」、渡辺 尚 (編) 『ヨーロッパの発見—地域史のなかの国境と市場—』有斐閣、pp.1-56。
- (欧文)
- Berlin Institut für Bevölkerung und Entwicklung (Hrsg.) (2006) *Die demographische Lage der Nation. Wie zukunftsfähig sind Deutschlands Regionen?* München: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Commission of the European Communities (1990) *Green paper on the Urban Environment. Communication from the Commission to the Council and Parliament.* Brussels.
- Commission of the European Communities (2000) *Communication from the Commission to the Member States of 28.4.00 laying down guidelines for a Community Initiative concerning economic and social regeneration of cities and of neighbourhoods in crisis in order to promote sustainable urban development URBAN II.* Brussels.
- Commission of the European Communities (2006) *Cohesion Policy and cities: the urban contribution to growth and jobs in the regions. Communication from the Commission to the Council and Parliament.* Brussels.
- Cushman & Wakefield (2007) *European Cities Monitor 2007.* 下記ウェブサイトから入手可能。http://www.berlin-partner.de/fileadmin/chefredaktion/documents/pdf\_Presse/European\_Investment\_Monitor\_2007.pdf
- European Commission (1997) *Towards an urban agenda in the European Union.* Communication from the Commission. Brussels.
- European Commission (1998) *Sustainable Urban Development in the European Union: A Framework for Action.* Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Brussels.
- European Commission. Directorate-General for Employment and Social Affairs (2003) *Working together at local level for more and better jobs for all.* Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. Brussels.
- European Commission Directorate-General Regional Policy (2005) *Cities and the Lisbon Agenda: Assessing the Performance of Cities.* Brussels.
- European Commission, Directorate-General for Regional Policy (2008) *Working for the Regions. EU Regional Policy 2007-2013.* Brussels.
- European Council (2000) *Presidency Conclusions. Lisbon European Council 23 and 24 March 2000.* http://council.europa.eu/ueDocs.cms\_Data/docs/pressData/en/ec/00100-rl.en0.htm
- European Council (2005) *Presidency Conclusions*

- Brussels, 22/23 March 2005.
- Florida, R. (2002) *The Rise of the Creative Class*.  
New York: Basic Books.
- Gogoll, W. (1985) Neunkirchen. In: *Diercke Lexikon  
Deutschland. Bundesrepublik und Berlin (West)*,  
Braunschweig: Westermann Verlag, S.293.
- Hanhörster, H. (2001) Whose neighbourhood is it?  
Ethnic diversity in urban spaces in Germany.  
*GeoJournal* Vol.51, pp.329-338.
- Hübner, D. (2006) Regions and cities have to play  
an active role in the implementation of Cohesion  
Policy. [http://europa.eu/rapid/pressReleases  
Action.do?reference=SPEECH /06/262&format=  
HTML&aged=0 &language=EN&guiLanguage=fr](http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=SPEECH/06/262&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=fr)  
から入手可能。
- Phinnemore, D. & L. McGowan (2002) *A Dictionary  
of the European Union*. London and New York:  
Europa Publications.

[九州大学大学院経済学研究院 教授]

# Urban Policy of the European Union

YAMAMOTO Kenji

The purpose of this article is to grasp the characteristics of the urban policy of the European Union. The European Commission already understood the necessity to implement its own policy for the cities in the European Community in the 1980s, partly responding to the pressure of EUROCITIES. The European Commission recognizes that cities are motor of economic growth and development of the EU in the knowledge-based society, and that the economic growth could not be sustainable without overcome of social exclusion and environmental problems. Thus the EU or the EC launched Urban Pilot Projects in 1990 at first, then URBAN Community Initiative in 1994, and URBAN II Community Initiative in 2000.

At first, the EU noticed environmental aspects of urban problems such as traffic noise, air pollution, wastes etc. It turned, however, its attention gradually to the social exclusion, which remarkably appears in specific districts and neighborhoods in urban spaces. All these programs were financed from structural funds of the European Community, especially from the European Regional Development Fund. It means that urban policy of the EU is a part of its regional policy. The subsidies from the structural funds covered about half of the total investment for the regeneration of cities, and the other half of the budget was covered by national, regional and local governments involved in the programs as well as by the private sector.

While cities under difficulties of industrial structure were not always adopted in the Urban Pilot Projects, cities of this type were adopted much more in the programs of URBAN and URBAN II, especially in the economic advanced countries within the EU. In these cities, social exclusion is more apparent than in the other types of cities, at least in Germany. The European Commission finds its urban policy successful. And there is no program succeeding URBAN II in the regional policy of the EU between 2007 and 2013. But urban problems of social exclusion is not yet resolved in the advanced countries, as long as the present author knows on the basis of his own fieldwork in German cities. It is necessary to reexamine how successful the programs of URBAN and URBAN II have been. In order to practice this reexamination, we should intensively research into individual cities.

[Faculty of Economics, Kyushu University]