

# 物流と人流にみる空港都市アムステルダム空間的構成

山田 徹雄

## Amsterdam and the New Gateway System

Tetsuo YAMADA

**要旨：** 近世ヨーロッパにおいて港湾都市アムステルダムは、物流や人流などのゲートウェイとして卓越した場を提供していた。現代のアムステルダムは港湾都市機能をロッテルダムに譲り、空港都市としてあらたなゲートウェイ機能を有している。ゲートウェイ機能の継続性の一因をネーデルラント人が伝統的に宗教的・人種的に寛容であることに求める仮説を提示する。

**キーワード：** アムステルダム、ロッテルダム、ランドスタット、スヒッポル空港、ゲートウェイ

### はじめに

近世においてアムステルダムがもの、ヒト、資本および情報が流入し、またそれらがフィーダーに流出するハブ機能をもつ港湾都市であったことを、先行研究によって確認し、その機能が現代においてどのような変化・展開をしているかを、主として空港機能の分析を通じてあきらかにする。

固有名詞の表記は〔表1〕に示した。

〔表1〕地名、固有名詞表記

原語表記	拙稿における表記	注
Koninkrijk der Nederlanden および海外領土を除いた通称、Nederland (単数形)	ネーデルラント	ネーデルラント政府は、2020年1月1日付けで、国名Hollandの使用を廃止し、英語表記をthe Netherlandsとした。
Luchthaven Schiphol	スヒッポル空港	我が国では、スキポール空港と表記されてきたが、原語の発音に近づけた。
オランダ語：Antwerpen フランス語：Anvers 英語：Antwerp	アントウェルペン	英語表記のアントワープがしばしば用いられる。
フラマン語：Brugge 仏語：Bruges	ブルッヘ	フランス語および英語に由来するブリュージュが旅行ガイドで用いられている。
オランダ語：den Haag	デン・ハーフ	日本語では、英語のthe Hagueに由来するデン・ハーグが用いられてきた。
オランダ語：de Lage Landen、 英語：the Low Countries	低地地域	直訳は「低地の国々」であるが、ベネルックス3国成立以前の領邦にも用いる。
オランダ語：Gent 仏語：Gand	ヘント	ゲントはドイツ語由来、ガンはフランス語由来である。
オランダ語：Vlaanderen フランス語：Flandre ドイツ語：Flandern 英語：Flanders	フランデレン	フランス語に由来するフランドル、英語に由来するフランダースがしばしば用いられる。

(典拠) 報告者作成

(注) ネーデルラントおよびフランデレンの言語、Nederlands (英語：Dutch) については、オランダ語と表記する

## 1. 先行研究に依拠した17世紀のアムステルダム

近世のヨーロッパにおいて、アムステルダムは港湾都市として傑出していた。石坂昭雄は、17～18世紀においてネーデルラントが「彗星の如き」興隆と「流星の如き」没落を経験したことを指摘し<sup>(1)</sup>、「突如、経済的興隆を遂げ、ヨーロッパ随一の大商業国家に成長した秘密は、17世紀初頭に一举に開けてきた新しい中継貿易のチャンス、とりわけバルト海地方の穀物・木材とスペインが新大陸から獲得した銀との取引を独占しえたことにあった。それは、アムステルダムなどが既に支配的地位を築きあげていたバルト海穀物貿易や商船隊と、アントウェルペンから移住してきた商人たちの南欧市場との繋がり、資本との結合によって生まれたものである。」<sup>(2)</sup>と述べた。

ヨーロッパの商業・金融の中心都市が「低地地域」the Low Countriesのなかで、ブルッヘ（15世紀）、アントウェルペン（16世紀）、アムステルダム（17世紀）と転移していったことが指摘されてきた<sup>(3)</sup>。

イン、マース、スヘルデ河口部に形成されたデルタ地帯のなかで、ブルッヘ、ヘント、イーベルなど南部低地地域と比較して「後れた地帯であった北ネーデルラント」<sup>(4)</sup>のアムステルダムがなぜ、興隆したのか？ドイツの経済史家、ヘルマン・ケレンベンツはイベリア半島から逃れたユダヤ人、セファルディム（Sephardim）、あるいはキリスト教に改宗したユダヤ人マラーノ（marrano）がアムステルダム、ハンブルクに資本と商業上の利益をもたらしたことを指摘している<sup>(5)</sup>。水島次郎は、商業ネットワークをもってきたユダヤ人が、アムステルダムで重要視され、宗教的な寛容がオランダに定着したことを指摘している<sup>(6)</sup>。アントウェルペンの没落によって、アントウェルペン商人がその資本・技術・販路を携えて、大量移住してきたことがアムステルダム中継商業の勃興の原因である<sup>(7)</sup>ことは否定し得ないであろう。

アムステルダム大学、社会・文化史家、レスハーの著書 Lesger（2006）を要約すると〔資料1〕のようになる<sup>(8)</sup>。

### 〔資料1〕レスハーの著書 Lesger（2006）の要約

アムステルダムが17～18世紀に興隆するきっかけとなった16世紀末の出来事は、南ネーデルラントにおいてスペイン支配に対する抵抗が失敗に終わったという外生的な理由による。

つまりアントウェルペンの商人がアムステルダムへ移動したことである。

アントウェルペンの商人が遠隔地から受け入れた商品を、アムステルダムがその後背地、北ドイツ、バルチック海沿岸へ向けて積み換える（transship, transit）役割を果たしていたことから、アムステルダムはアントウェルペンの商人を受け入れた。

アムステルダムでは新規商人とその情報ネットワークが旧商人とそのネットワークと結合することによって、ゲートウェイとしての地歩を固めた。

このことは、アムステルダムが商品流通のハブであるに留まらず情報のハブにもなったことをも意味している。

アムステルダムがトランジット貿易を維持するトレードセンターであるために、積み換えのための港や倉庫の設備のみならず、金融、情報、価格の透明性という形で供給者と顧客の双方にサービス機能・便宜を与えたのである。

（典拠）レスハーの著書 Lesger（2006）を筆者が要約。

アムステルダムは地方市場—地域市場—国際市場という階層性のあるステープル市場論の頂点にいたのではなく、さまざまな商品が行き交うゲートウェイだと主張したレスハーの問題意識を正当に受け止め<sup>(9)</sup>、レスハーとウェインロクスの研究<sup>(10)</sup>をも踏まえ、バルト海地方と低地地方にはさまざまな港湾都市がゲートウェイの機能を果たしており、当初はアントウェルペンが、次いでアムステルダムが重要なゲートウェイとなったことを主張したのが、玉木俊明による業績である<sup>(11)</sup>。

石坂のいうアムステルダムの「流星の如き」没落については、どのような説明ができるのであろうか？アムステルダムを中心とするオランダの商業技術・商業ノウハウなどは商人ネットワークを伝わってイギリス（ロンドン）とハンブルクに移植された<sup>(12)</sup>。物流を中心に形成されたハンブルクに対して、イギリス帝国のもとで経済活動に国家が強力に介入したロンドンが「アムステルダムの後継者として」有利であった<sup>(13)</sup>。アムステルダム資金を導入したロンド

ンの優位性が不動となり<sup>(14)</sup>、ロンドンにはアムステルダムに従属していたが、19世紀にはアムステルダムがロンドンに従属するに至った<sup>(15)</sup>。こうした経緯を踏まえると、アムステルダムの持つ資本、ノウハウはロンドンに受け継がれたと考えるのが妥当であろう。

## 2. 現代のアムステルダム

### (1) スヒップホル空港

アムステルダム国際空港が位置するスヒップホルは、ハーレマー湖 Haarlemmermeer という湖であった。1852年からハーレマーメールポルダー（ハーレマー湖干拓地）Haarlemeermmerpolder の名の下に湖の干拓が始まった。その湖の北東に空港が建設されることになる。1916年、軍用飛行場が完成し、1920年5月17日、民間機KLMのロンドン発アムステルダム行き、De Havilland DH-16 が着陸し民用空港としての幕が切って落とされた<sup>(16)</sup>。

〔表2〕スヒップホル・グループの株主（aandeelhouder）構成

株 主	保有株式比率（%）
ネーデルラント政府 de Staat der Nederlanden	69.77
アムステルダム市 Amsterdam	20.03
ロッテルダム市 Rotterdam	2.20
ADP グループ en Aéroports de Paris	8.00

〔典拠〕 Schiphol, Weetjes et Royal Schiphol Group, Shareholder Information

スヒップホル空港を運営するスヒップホル・グループの株主構成を見ると、ネーデルラント政府がおよそ7割の株式を所有し、アムステルダム市（約2割）とロッテルダム市（2.2%）が株主であるほか、ADPグループ（8%）がこれに加わっている。（〔表2〕参照）

パリ空港公団から民営化を経て形成されたADPグループ（Aéroports de Paris S.A.）は、2008年12月、スヒップホル・グループと株式の持ち合いを発表した<sup>(17)</sup>。

〔表3〕ADPグループの株主構成

株 主	保有株式比率（%）
フランス政府	50.6
フランス以外の機関投資家	17.6
ヴァンシ VINCI	8
スヒップホル・グループ	8
フランスの機関投資家	3.6
クレディ・アグリコル	5.1
個人投資家	5.2
従業員	1.8

〔典拠〕 Group ADP, Shareholders

ADPグループの株主構成を見ると、フランス政府が過半数を所有し、スヒップホル・グループとヴァンシ VINCI がそれぞれ、8%の株式を所有している。（〔表3〕参照）ヴァンシは、国際展開しているフランスの建設・インフラ運営会社である<sup>(18)</sup>。

以下の分析においては、Covid19の影響が顕在する以前の2018年度の統計を用いる。

(表4) 起点・目的地域にみる離着陸旅客数 (単位:人)

ヨーロッパ	EU	42,140,104
	EU 以外	7,847,510
	小計	49,987,614
ヨーロッパ以外	北米	7,293,444
	南米	3,355,957
	アフリカ	2,956,186
	中東	2,433,313
	アジア	5,026,633
	小計	21,065,533
合 計		71,053,147

(典拠) Schiphol, TR 2018, p.7

(表5) 起点・目的地域にみる離着陸貨物重量 (単位:トン)

ヨーロッパ	EU	60,978
	EU 以外	177,870
	小計	238,848
ヨーロッパ以外	北米	298,957
	南米	211,560
	アフリカ	165,763
	中東	199,265
	アジア	602,104
	小計	1,477,649
合 計		1,716,597

(典拠) Schiphol, TR 2018, p.7

離着陸する旅客数では、EC との往来が活発であり ([表4] 参照) 一方、貨物専用便ではアジアとの物流が突出していることが分かる。[表5] 参照)

(表6) ヨーロッパの起点・目的国にみる離着陸件数

順位	国 名	離着陸件数
1	イギリス (UK)	92,819
2	ドイツ	45,368
3	スペイン	37,516
4	イタリア	32,134
5	フランス	30,060
6	ノルウェー	18,183
7	スイス	18,082
8	デンマーク	14,699
9	スウェーデン	12,421
10	トルコ	11,861

(典拠) Schiphol TR 2018, p.13

物流と人流にみる空港都市アムステルダムの空間的構成

(表7) ヨーロッパ以外の起点・目的国にみる離着陸件数

順位	国名	離着陸件数
1	アメリカ合衆国	24,926
2	中国	10,618
3	カナダ	4,826
4	アラブ首長国連邦	4,759
5	モロッコ	3,639
6	イスラエル	3,474
7	インド	3,245
8	ケニヤ	2,242
9	エジプト	2,172
10	オランダ領アンティル諸島	2,170

(典拠) Schiphol TR 2018, p.13

ヨーロッパの起点国・目的国においては、対イギリス（UK）が最も便数が多く、次いでドイツ、スペインの順である。スchiphol空港が資本関係においてフランス政府と密接な関係を有しているにもかかわらず、またKLMがエールフランスと経営統合しているにもかかわらず、対フランスの航空便は、それほど頻繁とはいえない。（〔表6〕参照）ヨーロッパ以外では、アメリカ合衆国および中国との航空便が頻繁に運行されている。（〔表7〕参照）

(表8) 航空会社別、離着陸件数

順位	エアライン	件数
1	KLM	246,751
2	easyjet	38,882
3	Transavia	34,233
4	Dealta Air Lines	12,025
5	Flybe	11,717
6	British Airways	111,034
7	Vueling	10,472
8	Air France	10,062
9	TUIfly	9,574
10	Lufthansa	8,031

(典拠) Schiphol, TR 2018, p.17

(表9) キャリア属性別、離着陸件数

Skyteam & partners (pax only*)	314,894
Low cost carriers	85,151
leisure carriers	19,835
full freighter carriers	15,942
legacy carriers intercontinental	13,472
legacy carriers europe	50,150
合計	499,444

\*all flights operated by KLM or in codeshare with KLM

(典拠) Schiphol TR 2018, p.18

航空会社別に離発着状況を見ると、KLMの独壇場であり、それ以外には、ロンドン・ルートン空港に拠点を置くLCC イージージェット、ネーデルラントのLCC トランサヴィア航空、イングランド・エクセター空港を拠点としLCC とは一線を画す低運賃航空会社フライビー、バルセロナを拠点とするLCC ブエリング航空、レジャーキャリアであるTUIフライなどがスヒッポル空港に運行しているが、([表8] 参照) KLM単独運航とKLMコードシェア便、すなわちスカイチーム航空連合が全体の6割以上を占めている。([表9] 参照)

起点・目的地をさらに絞り込んで相手空港を検討しよう。

(表10) ヨーロッパ以外の起点・目的空港にみる離着陸件数

順位	起点・目的空港	離着陸件数
1	Shanghai	4,114
2	New York JFK	3,570
3	Tel Aviv	3,440
4	Atlanta	2,862
5	Detroit	2,485
6	Dubai	2,467
7	Toronto	2,446
8	Nairobi	2,233
9	Minneapolis	2,223
10	Hong Kong	2,086

(典拠) Schiphol TR 2018, p.19

(表11) ヨーロッパ内の起点・目的空港にみる離着陸件数

順位	起点・目的空港	離着陸件数
1	London Heathrow	13,090
2	Dublin	9,282
3	Munich	9,179
4	Paris de Gaulle	8,688
5	Barcelona	8,476
6	Copenhagen	8,475
7	London City	8,359
8	Manchester	8,350
9	Frankfurt	8,109
10	Zurich	7,744

(典拠) Schiphol TR 2018, p.20

(表12) 月別旅客数の動き

	アムステルダムを起点および目的地とする旅客数 (Origins & Destinations)	トランスファー旅客数 Transfer	トランジット旅客数 Transito	合計 Total
1月	2,898	2,011	10	4,919
2月	2,866	1,876	9	4,750
3月	3,401	2,159	9	5,568
4月	3,919	2,098	7	6,024
5月	4,260	2,133	6	6,400

物流と人流にみる空港都市アムステルダムの空間的構成

6月	4,081	2,296	8	6,386
7月	4,386	2,379	8	6,773
8月	4,497	2,339	8	6,844
9月	4,073	2,324	7	6,404
10月	4,133	2,270	8	6,410
11月	3,316	1,981	9	5,306
12月	3,163	2,097	9	5,269

(典拠) Schiphol TR 2018, p.22

(表 13) ヨーロッパ諸国との人の往来

順位	起点・目的国	人数
1	UK	10,412,860
2	スペイン	5,959,122
3	ドイツ	4,540,967
4	イタリア	4,172,367
5	フランス	3,554,338
6	スイス	2,130,173
7	トルコ	2,067,638
8	ノルウェー	1,826,022
9	デンマーク	1,710,297
10	ギリシャ	1,699,635

(典拠) Schiphol TR 2018, p.23

(表 14) 非ヨーロッパ諸国との人の往来

順位	起点・目的国	人数
1	アメリカ合衆国	5,952,210
2	中国	1,727,727
3	カナダ	1,341,234
4	アラブ首長国連邦	1,234,773
5	インド	882,200
6	オランダ領アンティル諸島	673,703
7	イスラエル	568,468
8	ブラジル	512,752
9	モロッコ	493,269
10	南アフリカ	480,206

(典拠) Schiphol TR 2018, p.24

(表 15) ヨーロッパ内の起点・目的空港にみる往来旅客数

順位	空港	IATA code	旅客数
1	London Heathrow	LHR	1,746,691
2	Barcelona	BCN	1,418,895
3	Paris Charles de Gaulle	CDG	1,238,297
4	Dublin	DUB	1,194,651

5	Copenhagen	CPH	1,090,783
6	London	LGW	1,083,403
7	Rome	FCO	1,064,657
8	Manchester	MAN	1,042,622
9	Madrid	MAD	1,035,686
10	Munich	MUC	996,203

(典拠) Schiphol TR 2018, p.26

(表 16) ヨーロッパ以外の起点・目的空港にみる往来旅客数

順位	空 港	IATA code	旅客数
1	Dubai	DXB	901,460
2	New York	JFK	880,556
3	Atlanta	ATL	812,286
4	Toronto	YYZ	684,935
5	Detroit	DTW	621,630
6	Tel Aviv	TLV	583,006
7	Minneapolis	MSP	552,069
8	Curacao	CUR	514,997
9	Shanghai	PVG	430,817
10	Hong Kong	HKG	426,366

(典拠) Schiphol TR 2018, p.27

(表 17) 貨物専用機の起点・目的地空港

順位	起点・目的空港	IATA code	重量 tonnes
1	Shanghai	PVG	206,102
2	Nairobi	NBO	85,701
3	Moscow	SVO	79,260
4	Doha	DOH	64,630
5	Guangzhou	CAN	48,580
6	Chicago	ORD	48,142
7	Singapore	SIN	47,526
8	Quito	UIO	47,378
9	Hong Kong	HKG	41,961
10	New York	JFK	41,272

(典拠) Schiphol TR 2018, p.31

ヨーロッパ以外の空港ではニューヨーク JFK を抑えて上海空港との間の運行が最大である。([表 10] 参照) ヨーロッパ内の空港では、ロンドン・ヒースロー、ロンドン・シティ、マンチェスターなど UK の空港との関係が深い。([表 11] 参照)

スヒッポル空港で他の便に乗り換えるトランスファーの旅客数が年間を通じて安定的に推移していることから([表 12] 参照)、ハブ空港としてのスヒッポルの機能が安定的であり、アムステルダムがまさに旅客のゲートウェイとなっていることの証左である。

ヨーロッパ諸国との人の往来では、対 UK が圧倒的に多数を占めている。([表 13] 参照) 非ヨーロッパでは、ア

アメリカ合衆国に次いで中国が2位に収まっている。（〔表 14〕 参照）

往来する旅客数の観点からヨーロッパ内の空港をみよう。ここでもロンドン・ヒースロー、ロンドン・ガトウィック、マンチェスターなど UK との人的交流が目立つ。（〔表 15〕 参照）ヨーロッパ以外の空港で、首位を占めるのはドバイであるが、ドバイもアムステルダム同様にゲートウェイ機能を有すると考えられる。（〔表 16〕 参照）

貨物専用機の起点・目的地空港では、上海が突出しており、それ以外にも広州白雲、香港など中国の空港が目立つ。（〔表 17〕 参照）中国とヨーロッパの物流の関係が想起されるであろう。

〔表 18〕 ヨーロッパの空港 離着陸旅客数（トランジット直行便を除く）順位

順位	起点・目的空港	IATA code	旅客数×1,000
1	London Heathrow	LHR	80,102
2	Paris Charles de Gaulle	CDG	72,197
3	Amsterdam	AMS	70,957
4	Frankfurt	FRA	69,411
5	Istanbul Atatürk	IST	68,188
6	Madrid Barajas	MAD	57,813
7	Barcelona	BCN	50,104
8	Munich	MUC	46,222
9	London Gatwick	LGW	46,076
10	Moscow Sheremetyevo	SVO	45,799

（典拠） Schiphol TR 2018, p.35

〔表 19〕 ヨーロッパの空港 離着陸貨物重量順位

順位	起点・目的空港	IATA code	重量×1,000 tonnes
1	Frankfurt	FRA	2,087
2	Paris Charles de Gaulle	CDG	1,987
3	Amsterdam	AMS	1,716
4	London Heathrow	LHR	1,685
5	Istanbul Atatürk	IST	1,237
6	Leipzig	LEJ	1,210
7	Luxembourg	LUX	895
8	Liège	LGG	872
9	Cologne/Bonn	CGN	845
10	Milan Malpensa	MLP	558

（典拠） Schiphol TR 2018, p.35

ここでヨーロッパの空港のなかで、アムステルダムがいかなる位置にあるかを確認する。離着陸旅客数ではロンドン・ヒースロー、パリ・シャルルドゴールについて第3位（〔表 18〕 参照）、離着陸貨物重量では、フランクフルト、パリ・シャルルドゴールについて第3位（〔表 19〕 参照）である。

スヒッポル空港の貨物専門部門が、スヒッポル・カーゴである。スヒッポル・カーゴが扱う貨物は、ハイテク機器、薬品、食品、生花などである<sup>(19)</sup>。

アジアはスヒッポル空港の重要なマーケットである。航空貨物のおよそ35%がアジアとの行き来である。とくに、近年、eコマース製品（e-Commerce goods）の中国との取引が急増している。重要な商品には、エレクトロニクス、ファッションアイテムのみならず、粉ミルク、ベビーフードも含まれている<sup>(20)</sup>。

スヒッポル空港の輸入品の35%以上が生花であり、世界貿易で扱われる生花のおよそ60%がスヒッポル空港

経路である。多くの生花が東アフリカ、南アフリカから搬入され、その一部が当日の午前中にアールスメール花市場 Aalsmeer Flower Auction (オランダ語: Bloemenveiling Aalsmeer) で取引され、再び同日中に北米やアジアに空路で搬送されている。

生花輸送のピークは第一四半期、とくに Valentine's Day と International Women's Day である、一方、8月には球根の輸出がピークを迎える<sup>(21)</sup>。

## (2) 港湾都市ロッテルダム

現在では、ロッテルダムがヨーロッパを代表する港湾都市であるのに対して、港湾都市としてのアムステルダムの影は薄い。

ロッテルダム港がアムステルダム港を凌ぐ決定的な出来事は、1866年に建設が始まったロッテルダム港と北海を直結するニューエ・ワテルウエフ de Nieuwe Waterweg が1872年に完成し、時間距離の短縮に加え船底が深い船舶の侵入も可能となったことであった。ニューエ・ワテルウエフは、現在ではドイツのニーダーラインへと内陸水運で結ぶ物流の大動脈の一部を形成している<sup>(22)</sup>。

このことから、『オランダ経済・気候政策省 企業誘致局』は、自虐的に「ドイツの最大の港は? ……それはロッテルダム港です。」と語っていた<sup>(23)</sup>。

(表 20) 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング (単位: 万 TEU)

	1980年		2020年	
	港湾名	取扱量	港湾名	取扱量
1	ニューヨーク	194.7	上海	4,350.1
2	ロッテルダム	190.1	シンガポール	3,687.1
3	香港	146.5	寧波舟山	2,873.4
4	神戸	145.6	深圳	2,655.3
5	高雄	97.9	広州	2,319.2
6	シンガポール	91.7	青島	2,200.5
7	サンファン (プエルトリコ)	85.2	釜山	2,159.9
8	ロングビーチ	82.5	天津	1,835.6
9	ハンブルク	78.3	香港	1,797.1
10	オークランド	78.2	ロサンゼルス/ロングビーチ	1,732.7
11	シアトル	78.2	ロッテルダム	1,434.9
12	アントウェルペン	72.4	ドバイ	1,348.6
13	横浜	72.2	ポートケラン (マレーシア)	1,324.4
14	ブレーメン	70.3	アントウェルペン	1,204.2

(典拠) 国土交通省

(注) TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) とは、物流における貨物の量を表す単位で、20フィートの海上コンテナに換算した荷物の量を表す。

世界の港湾別コンテナ取扱個数を〔表 20〕で確認すると、ロッテルダム港は1980年にはニューヨークに次いで世界2位であったが、2020年には中国国内の港湾の進出によって、11位へと後退したが、それでもこの間、取扱量は7.5倍に拡大し、依然としてヨーロッパで1位であることには変わりはない。

物流と人流にみる空港都市アムステルダム空間的構成

(表 21) ロッテルダム港における貨物取扱量 (単位・100 万トン) 2020 年

		入荷貨物	出荷貨物
ドライバルク (乾貨物)		56.9	6.9
	鉄鉱石、スクラップ	19.7	3.0
	石炭	16.5	0.7
	農産物	9.3	1.0
	その他ドライバルク	11.4	2.1
リキッドバルク (液状貨物)		148.9	43.1
	原油	92.5	1.1
	鉱油製品	31.4	28.6
	液化天然ガス	5.8	0.5
コンテナ		76.3	74.8
ブレイクバルク		13.9	14.0
合計		296.0	140.8

(典拠) Port of Rotterdam Authority, *Facts and Figures*, 2021

ロッテルダム港で扱われている貨物のうち、ドライバルクとリキッドバルクにおいてインバウンドがアウトバウンドを大幅に上回っていることから、世界各地の貨物がここに集積していることがうかがえる。([表 21] 参照) ここでリキッドバルクのうち、液化天然ガスは、ロシア北極圏のヤマル (YAMAL) からの搬入が増加していることがロッテルダム港当局から指摘されている<sup>24)</sup>。

(表 22) ロッテルダム港における貨物移出入先 (単位・100 万トン) 2019 年

	入荷貨物	出荷貨物
ヨーロッパ	147.8	56.7
アフリカ大陸	36.9	9.8
アメリカ大陸	73.9	19.6
アジア	59.9	40.3
オセアニア	7.1	1.2
不明	0.1	15.9

(典拠) Port of Rotterdam Authority, *Facts and Figures*, 2021

(表 23) ロッテルダム港コンテナ輸送機関分担率

輸送機関	分担率 (%)
内陸輸送	65
フィーダー	34
デポ	1

(典拠) 林 (2015)

(表 24) ロッテルダム港コンテナ内陸輸送の内訳

輸送種別	分担率 (%)
道路	53
バージ	36
鉄道	11

(典拠) 林 (2015)

貨物の移出入先では、インバウンド先がヨーロッパ、アメリカ大陸、アジア、アフリカ大陸の順であり、アウトバンドではヨーロッパ、アジア、アメリカ大陸の順である。〔表 22〕 参照)

ロッテルダム港であつかうコンテナのロジスティックスは、内陸輸送が 65%、フィーダーが 34% であり (〔表 23〕 参照)、さらに内陸輸送の内容は、道路輸送 53%、バージ (Barge 平底の船) 36%、鉄道 11% となっている。(〔表 24〕 参照)

ロッテルダム港から内陸水運によって、マース河、ライン河、さらにはマイン川、ドナウ河と結ばれている。従って、ネーデルラント国内、ドイツ、ベルギー、フランス、スイスと連絡し、ネーデルラント国内、ドイツ、ベルギーへは 2 日以内、スイスのバーゼルへ 4 日以内で到着する。ロッテルダムからドイツのデュースブルクに向けて毎日、1 万 6 千トンの石炭と鉄鉱石がバージで運ばれている<sup>(25)</sup>。

ロッテルダム港を出発するトラック輸送のうち、40%がロッテルダム地域内へ、50%がドイツへ輸送されている。特に重要な輸送路がドイツ国境へ向かう A15 号線 Snelweg A15 である<sup>(26)</sup>。

ロッテルダム港内のマースフラクテ西駅 (MaasvlakteWest) とルール地方を結ぶ貨物専用鉄道、ベトウヴェ線 (Betuweroute, Betuwelijn) が 2007 年に開通した。50Hz 交流 25KV の電化によってドイツ西部との物流が高速化、フリークエント化が図られた<sup>(27)</sup>。ロッテルダムからは、毎週、400 便以上の国際コンテナ貨物列車が発着し、ドライバルクおよびリキッドバルク輸送のためのブロックトレイン Block Train が毎日、運行されている。3 時間でドイツ国境に達し、ヨーロッパの主要な目的地に 24 時間以内に到着する<sup>(28)</sup>。

一方、アムステルダムとドイツ、ニーダーラインを結ぶ内陸水路は、19 世紀末に計画・開削が始まったメルウェーデ運河 Merwedekanaal が十分に機能せず、アムステルダム・ライン運河 Amsterdam-Rijnkanaal が完成したのは 1952 年のことであった。しかも最近に至るまで水路の幅を拡幅せざるを得ない状態であった<sup>(29)</sup>。また、アムステルダムが北海運河によって直接北海と結ばれたのは、1976 年であった<sup>(30)</sup>。

(図 1) ロッテルダムとパイプライン



(典拠) Port of Rotterdam, Pipeline Network

もうひとつ、ロッテルダムには、内陸との物流で大切なインフラストラクチャーが存在する。ロッテルダム港からは、ヨーロッパ各地へパイプラインが結ばれている。これを〔図 15〕に示した。なお、ウクライナ問題でロシアが供給を制限しているのは、バルト海の下をロシアからドイツまで走る海底天然ガスパイプライン、ノルドストリーム: Nord Stream であり長期契約に基づく取引である。一方、ロッテルダムにタンカーで到着するものはスポット買いである<sup>(31)</sup>。

### (3) KLM

KLM (De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) は、直訳すれば王立航空会社であるが、日本では英語の KLM Royal Dutch Airlines から KLM オランダ航空と称してきた。

EU においては、航空の規制緩和以降、企業統合が活発化してきた。その結果、現在では、サベナ・ベルギー航空、スイス航空、オーストリア航空などの旧ナショナル・フラッグ・キャリアがルフトハンザの傘下にある<sup>32)</sup>。

こうした状況下で、フランス政府が 54.4%の株式を所有するエールフランスとネーデルラント政府が 14%の株式を有する KLM は、2003 年 9 月、株式公開買付け public exchange offer を通じて統合する意思を表明し、持株会社 エールフランス・KLM のもとに両社を統合することを発表した<sup>33)</sup>。

EU 委員会 la Commission européenne は、とくにハブ空港間路線については、市場支配力が形成される可能性があるとして認めつつ、深刻な疑念はないと判断し、効果的な問題解消措置として、発着枠の返上を求め、その発着枠をグループ会社やアライアンスを組んでいる会社に譲渡しないで、配分者に戻すことを求めた。なお、アムステルダム～パリ間には、高速列車 Thalys に代替性があると判断している<sup>34)</sup>。

2004 年 6 月、エールフランス KLM 株式を、ニューヨーク証券取引所、パリ・ユーロネクスト市場およびアムステルダム市場に上場。エールフランス株の大半を民間部門に移すことによって民営化し、フランス政府の株式所有を希薄化することとした。11 月にはフランス政府は、エールフランス KLM の持ち株比率を 44%から 23%に引き下げるために株式を市場に売却した。さらに 2005 年から 2006 年にかけてフランス政府は、エールフランス KLM 株式を売却し持ち株比率を 23%から 18.6%に引き下げた<sup>35)</sup>。

(表 25) エールフランス KLM の株主構成 (2010 年 3 月 31 日現在)

	株式所有比率 (%)	議決権所有比率 (%)
フランス政府	16	16
従業員および元従業員	12	12
金庫株	2	
浮動株	70	72

(典拠) AIR FRANCE KLM, *Registration Document 2010-11*, p.232

2010 年 3 月 31 日当時、エールフランス KLM の株主構成は〔表 25〕に示したように、フランス政府が 16%の株式を所有していた。

2017 年にエールフランス KLM は、ヴァージン・グループから 220,000,000 ポンドでヴァージン・アトランティックの 31%の株式を購入し、一方、751,000,000 ユーロにのぼる増資を通じて、デルタ航空と中国東方航空が、エールフランス KLM 株のそれぞれ 10%を購入することを発表した<sup>36)</sup>。

この新株発行によって、フランス政府の株式持ち分は 18%から 14%へと低下した。(〔表 26〕参照)

(表 26) 株主構成の変化 2017/2016

	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
フランス政府	14%	18%
デルタ航空	9%	—
中国東方航空	9%	—
従業員および元従業員	4%	6%
浮動株	64%	76%

(典拠) AIR FRANCE KLM, *Registration Document 2017*, p.299

2019 年 2 月 27 日、ネーデルラント政府は、エールフランス KLM 株式を、市場を通じて買い増したと、こ

これはネーデルラントの利益を守るためであったと、を発表した<sup>37)</sup>。

これによって、フランス政府の株式持ち分 14.3%に対してネーデルラント政府の持ち分は 14.0%となった。([表 27] 参照)

(表 27) 株主構成の変化 2019/2018

	2019年3月31日	2018年3月31日
フランス政府	14.3%	14.3%
ネーデルラント政府	14.0%	0.0%
デルタ航空	8.8%	8.8%
中国東方航空	8.8%	8.8%
従業員	3.8%	3.9%
金庫株	0.3%	0.3%
その他	50.0%	64.0%

(典拠) AIR FRANCE KLM, *document denregistrement universel 2020*

#### (4) アムステルダムと鉄道 (国際交通)

アムステルダム中央駅 Station Amsterdam Centraal からロンドン セント パンクラス国際駅 London St. Pancras Int. の間には、国際列車ユーロスター (Eurostar) が運行されている。当初、この路線はブリュッセルでの乗り換えを含め、平均4時間40分かかっていたが<sup>38)</sup>、2018年4月にロンドン～アムステルダム間の直通ユーロスターが1日2本運行を開始し、所要時間が4時間7分となった。感染症 COVID-19 終息後には1日5本の運行が計画されている<sup>39)</sup>。

パリを起点にベルギー、オランダ、ドイツを結ぶ国際列車がタリス (Thalys) である。パリ～ブリュッセル～アムステルダムを結ぶ直通列車の運行は、1996年に始まった<sup>40)</sup>。タリスは、アムステルダム中央駅、アムステルダム・スヒッポール空港、ロッテルダム、アントウェルペン、ブリュッセル南駅 (La gare de Bruxelles-Midi, station Brussel-Zuid)、パリ北駅を結ぶ。アントウェルペンまで1時間12分、ブリュッセルまで1時間50分、パリまで3時間18分である。通常、毎日11便が運行されている<sup>41)</sup>。

2019年の秋、ユーロスターとタリスを統合する計画が発表された<sup>42)</sup>。2022年3月29日、EU委員会は両社の統合を認め<sup>43)</sup>、両社は、ブリュッセルに本社を置く持株会社「ユーロスター・グループ」Eurostar Groupのもとに置かれた<sup>44)</sup>。

(表 28) ユーロスター・グループの株主構成

株主	構成比 (%)
フランス国鉄旅行運行会社 SNCF Voyageurs	55.75
ケベック州投資信託銀行 la Caisse de dépôt du Québec	19.31
ベルギー国鉄 la Société nationale des chemins de fer belges	18.50
ヘルメス・インフラストラクチャー Hermes Infrastructure	6.44

(典拠) Rtbf.com,

同社の株主には、フランス国鉄旅行運行会社 SNCF Voyageurs、ベルギー国鉄 la Société nationale des chemins de fer belges などが名を連ねる。([表 28] 参照)

フランス国鉄旅客運行会社は、2020年のSNCFフランス国立鉄道会社グループの再編によって誕生したSNCFの子会社であり、旅客列車の運行を行う<sup>45)</sup>。

アムステルダム中央駅とフランクフルト a.M. 中央駅を結ぶインターシティ ICE International は、ドイツ鉄道とネーデルラント鉄道によって日に6便運行されている。所要時間はデュッセルドルフまで2時間11分、ケルンまで2時間38分、フランクフルトまで3時間55分である。また、アムステルダム中央駅とベルリン東駅を結ぶインターシティ

IC は日に 5 便運行され、所要時間は 6 時間 15 分である<sup>(46)</sup>。

オーストリア連邦鉄道（ÖBB）が 2016 年 12 月 11 日のダイヤ改正から運行している国際夜行列車ナイト・ジェット Night Jet はアムステルダムからも 2 系統、運行されている。

ひとつはアムステルダムから、ユトレヒト、アルンヘム、デュッセルドルフ、ケルン、フランクフルト a.M.、を経てニュルンベルクにいたり、そこからアウクスブルクを経てミュンヘンに至る車両とリンツを経てミュンヘンに至る車輛に分岐する列車である。アムステルダム－ミュンヘン間の所要時間は約 12 時間、ウィーンとのそれは約 13 時間 40 分である。ÖBB はさらに、2022 年にアムステルダムからユトレヒト、アルンヘム、デュッセルドルフ、ケルン、フランクフルト a.M.、マンハイムを経てバーゼルに至る列車を運行開始した。所要時間は約 12 時間である<sup>(47)</sup>。

## 小括

スヒッポル空港および KLM による航空輸送連関、アムステルダムを起点とする国際列車の運行等の分析を通じて、アムステルダムは、現在においても、人・ものが通過するゲートウェイであることが明らかとなった。

人の流れでは、EU 内での移動、とくに UK との人の流れが緊密である。非ヨーロッパとの人流では、アメリカ合衆国との関係が突出しているものの、中国との関係も無視し得ない。また、アムステルダムは高速列車によってロンドン、パリ、ベルギーやドイツとの間に人的な連関がある。

モノの流れでは、中国、特に上海との関係が緊密であり、エレクトロニクス関係の貨物にそれが現れている。生花は、主にアフリカから搬入したものを、アムステルダムの市場を通じて世界に販路を求めている。

資本関係においては、フランスとの結びつきが大きい。エールフランスと KLM の「結合」、スヒッポル空港グループと ADP グループの株式持ち合い、ユーロスター・グループの株主構成などにフランスの、それもフランス政府の影響が強くあらわれている。そうであるからこそ、ネーデルラント政府は、エールフランス KLM 株の「敵対的」ともいえる買収を行ったのであろう。

近世の「港湾都市」であったアムステルダムの海運ゲートウェイ機能は、ロッテルダムに移ったといえるであろう。

ロッテルダムに集積した貨物は、道路、鉄道、河川・運河を通じてドイツを初めとする西ヨーロッパ各地に輸送されている。ロシアから輸送されるエネルギー資源は、ロッテルダムを経由し、パイプラインを通じて、主にドイツへ流れている。

ここで我々は、アムステルダムとロッテルダムを一体的にとらえることができないのか？という課題に直面する。現代のアムステルダムを考える際、ロッテルダムを含めたより広域を対象にその機能を考えるべきではないか？

国際空港を有し、旅客、物流の結節点であるアムステルダム、港湾をそなえヨーロッパ物流の中心であるロッテルダム、それに加えて王宮、国会議事堂、中央官庁のあるデン・ハーフ den Haag、ネーデルラント鉄道、最大の結節点かつ道路網の結節点であるユトレヒト Utrecht およびその周域を加えた地域はラントスタット（Randstad）と呼ばれている<sup>(48)</sup>。

ラントスタットという言葉は、KLM 創業者であるアルベルト・プレスマン（Albert Plesman）が 1938 年、緑に覆われた海岸沿いに連なる都市を上空から見て、“Een randstad!”（英語にすると A ring city!）と叫んだ、と伝えられている<sup>(49)</sup>。

ネーデルラント、とくにラントスタットのゲートウェイ機能と、宗教的・人種的寛容精神との間になんらかの関係があるのではなからうか。

ネーデルラント人が伝統的に宗教的に寛容であることをネーデルランセ・トレランティ（Nederlandse tolerantie）という言葉であらわす。「独立戦争」と言われている 80 年戦争を主導したカルヴァン派は、当時、多数派ではなかったことをまず、確認しておきたい<sup>(50)</sup>。

そもそもネーデルラントは、プロテスタント国家とはいえるのであろうか。プロテスタント内部では、16 世紀前半、宗教改革はルター派に始まり、次は再洗礼派が主流となり、16 世紀半ば以降、カルヴァン派が影響力を持っていた<sup>(51)</sup>。

しかし、80 年戦争当時、カルヴァン派は人口の 10% に過ぎなかった<sup>(52)</sup>。ヘゲモニーを掌握しているカルヴァン派

といえども、他の宗派、他の宗教にも配慮せざるを得なかったといえるであろう。

(表 29) 現代アムステルダム市民の宗教

宗 派	構成比 (%)
キリスト教 (Christendom)	17
ローマカトリック (Rooms-katholiek)	10
プロテスタント (Protestants-christelijk)	5
イスラム教 (Islam)	14
ユダヤ教 (Jodendom)	1
無宗教 (Geen verwant)	56
不明 (Onbekend)	3

(典拠) Gemeente Amsterdam, *Onderzoek en Statistiek Fact Sheet*, number 5, juni 2001

現在のアムステルダム市民の宗教を〔表 29〕に示す。この項目に「関わりなし」(Geen verwant) という選択肢があり、かつそれが市民の 56% を占めていることも興味深い。彼らは宗教的に寛容であるのか、無関心であるのか？ 仮に後者であるとするなら、ネーデルラントの人々にとって、宗教に優先する人生哲学があるのであろう。

ワールド・ポピュレーション・レビューによると、2012 年のアムステルダム居住者のうち、49.5% がネーデルラント人を祖先とし、50.5% が外国からの移民を祖先に持つと、指摘している<sup>53)</sup>。

人種、宗教に対する無関心がゲートウェイ機能を支えているのではあるまいか。

#### (追記)

本稿は、第 74 回軽井沢夏期大学における講義「近世のアムステルダムと現代のアムステルダム」(2022 年 8 月 2 日) の一部をもとにアカデミックな論文として作成した。

#### 注

- (1) 石坂 (1968)、p.2
- (2) 石坂 (1968)、p.54
- (3) 奥西 (2014)、p.17-19
- (4) 石坂 (1974)、p.54
- (5) Kellenbenz (1976)、p.7-8
- (6) 水島 (2002)
- (7) 石坂 (1974)、p.24
- (8) レスハーのプロフィール、業績はアムステルダム大学のサイト (de Universiteit van Amsterdam) を参照。
- (9) 玉木 (2006)、p.53
- (10) Lesger and Wijinroks (2005)
- (11) 玉木 (2006)、p.56
- (12) 玉木 (2008)、p.351
- (13) 玉木 (2008)、p.350
- (14) 玉木 (2006)、p.61
- (15) 玉木 (2008)、p.351
- (16) Schiphof, Weetjes
- (17) El economist
- (18) VINCI, Home
- (19) NFIA (2019)、p.9
- (20) Royal Schiphof Group, *Cargo and Aviation*, 2021
- (21) Royal Schiphof Group, *Cargo and Aviation*, 2021
- (22) Henk van der Lugt
- (23) NFIA (2019)、p.2
- (24) Port of Rotterdam Authority, *Room for Today and Tomorrow*, p.12 ヤマルについては、本村 (2017) 参照。

- ②5 Port of Rotterdam, Inland Shipping
- ②6 Port of Rotterdam, Road Transport
- ②7 NOS Nieuws, Betuwelij 10 jaar, Rail Cargo Information Netherlands et RTV Oost 以下の英語情報をも参照 (Betuwe line)
- ②8 Port of Rotterdam, Rail Transport
- ②9 Amsterdam-Rijnkanaal
- ③0 谷本 (1982)、p.5
- ③1 Nord Stream, Die Pipeline
- ③2 Lufthansa Group, *Geschäftsbericht 2021*, p.249-251
- ③3 Airfrance KLM, *Registration Document 2016*, p.277
- ③4 吉田 (2005) p.247-250
- ③5 Airfrance KLM, *Registration Document 2016*, p.277
- ③6 AIR FRANCE KLM, *Registration Document 2017*, p.6
- ③7 La tribune et Reuters
- ③8 Eurail.com
- ③9 EUR trein Lijnkaart - Amsterdam Centraal
- ④0 株式会社欧州エクスプレス et Interrail.eu
- ④1 Amsterdam Tips
- ④2 La lettre du cheminot
- ④3 LExpansion.com
- ④4 Rthf.com
- ④5 SNCF VOYAGEURS
- ④6 Amsterdam Tips
- ④7 ÖBB Night Jet
- ④8 Dutchreview, What is Randstad?
- ④9 Cornips et al (2018)
- ⑤0 Gijseijt-Hofstra (1994), p.37
- ⑤1 水島 (2002), p.109
- ⑤2 水島 (2002), p.113
- ⑤3 移民者は 16～17 世紀におけるイベリア半島から渡来したユダヤ人セファルディム、フランスから逃れてきたユグノー、フランドレンから移住してきたプロテスタントなどが近世の移民者であったが、20 世紀にはまず独立後のインドネシアからの移民がこれに加わり、1960 年代からイタリア、スペイン、モロッコ、トルコから出稼ぎ労働者がアムステルダムに集まってきた。1970 年になると独立後のスリナムから移民が押し寄せた。(World Population Review)

## 参考資料・文献一覧

### 一次資料

(オランダ語)

Gemeente Amsterdam, *Onderzoek en Statistiek Fact Sheet*, number 5, juni 2001

(英語)

AIR FRANCE KLM, *Registration Document 2010-11*,

AIR FRANCE KLM, , *Registration Document 2016*

AIR FRANCE KLM, *Registration Document 2017*,

Lufthansa Group, *Geschäftsbericht 2021*,

Royal Schiphon Group, *Cargo and Aviation*, 2021

Port of Rotterdam Authority, *Facts and Figures*, 2021

Port of Rotterdam Authority, *Room for Today and Tomorrow*, 2021

Schiphol, TR 2018: Schiphol, *Traffic Review 2018*, Amsterdam, 2019

(フランス語)

AIR FRANCE KLM, *document denregistrement universel 2020*

(日本語)

NFIA (2019): :Netherlands Foreign Investment Agency, *Why invest in Holland?*, 2019

### 文献資料 (紙媒体)

(日本語文献)

石坂 (1968) : 石坂昭雄 「17・18 世紀におけるアムステルダム仲継市場の金融構造：その系譜と継承」北海道大学『経済学研究』18 (3),

1968

- 石坂 (1974) 石坂昭雄「オランダ共和国の経済的興隆と17世紀のヨーロッパ経済：その再検討のために」、北海道大学『経済学研究』24-4、1974
- 奥西 (2014)：奥西孝至「欧州統合における低地地方（ベルギー・オランダ）の歴史的役割」『国民経済雑誌』209-4、2014
- 谷本 (1982)：谷本谷一「国際空港に対する物流面からの一考察」『大阪産業大学産業研究所報』第5号、1982
- 玉木 (2006)：玉木俊明「近世におけるヨーロッパの経済発展とオランダの役割——アムステルダム・ロンドン・ハンブルクの関係——」『京都マネジメントレビュー』第19号、2006
- 玉木 (2008)：玉木俊明『北方ヨーロッパの商業と経済 1550-1815年』知泉書館、2008
- 林 (2015)：林 克彦「EUにおける貨物輸送市場の変化と持続可能性」『物流問題研究』第64号、2015
- 水島 (2002)：水島次郎「オランダ政治における宗教的寛容と歴史的文脈」『東洋学研究』41-2、2002
- 本村 (2017)：本村眞澄「ロシア北極圏の石油・ガス開発の現状」『土木学会論文集 B3』、73-2、2017
- 吉田 (2005)：吉田有希「米・EUの航空分野における企業統治規制」『国際公共政策研究』10-1、2005  
(英語文献)
- Cornips et al (2018): L. Cornips, V. de Rooij et D. Smakman, *The Randstad area in the Netherlands*, London, 2018
- Kellenbenz (1976): Kellenbenz, Hermann, *The Rise of the European Economy: An Economic History of 1500-1750*, New York, 1976
- Lesger (2006): Lesger, Clé, *The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange: Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries, c. 1550-1630*, Aldershot, 2006
- Lesger and Wijinroks (2005): Lesger, Clé and Wijinroks, Eric, *The Spatial Organization of Trade: Antwerp Merchants and the Gateway Systems in the Baltic and the Low Countries c.1550*, in: Hanno Brand (ed.), *Trades Diplomacy and Cultural Exchanges: Continuity and Change in the North Sea and the Baltic c. 1350-1750*, Hilversum, 2005  
(オランダ語文献)
- Gijseijt-Hofstra (1994): Marijke Gijswijt-Hofstra, *De Nederlandse Tolerantie: Een Mythe?*, *Journal Groniek: Historisch Tijdschrift*, 27, 1994

#### オンライン資料

- 複数の言語サイトを典拠とすることから、ラテン語表記 (in interrete sub) を用い、末尾に閲覧の日、月、年度を記載する。脚注、文中において略記した出典の正確な表記は：に続けて記す。  
(英語)
- Amsterdam Tips: Amsterdam Tips, International Trains to/from Amsterdam, in interrete sub: <https://www.amsterdamtips.com/international-trains-amsterdam>, 23.06.2022
- Betuwe line: Betuwe line, in interrete sub: [https://ec.europa.eu/ten/transport/priority\\_projects\\_minisite/PP05EN.pdf](https://ec.europa.eu/ten/transport/priority_projects_minisite/PP05EN.pdf), 01.06.2022
- Dutchreview, What is Randstad?: Dutchreview, What is the Randstad? The complete explainer, in interrete sub: <https://dutchreview.com/culture/randstad-explainer/>, 19.06.2022
- El economista: El economista, Aéroports De Paris and Schiphol Group Create a Leading Global Alliance in the Airport Industry, in interrete sub: <https://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/897259/12/08/Aeroports-De-Paris-and-Schiphol-Group-Create-a-Leading-Global-Alliance-in-the-Airport-Industry.html>, 30.05.2022
- Group ADP: Group ADP, Shareholders, in interrete sub: <https://www.parisaeroport.fr/en/group/finance/aeroports-de-paris-shares/shareholders-structure>, 31.03.2022
- Interrail.eu: Interrail.eu, Thalys high-speed train routes, in interrete sub: <https://www.interrail.eu/en/plan-your-trip/tips-and-tricks/trains-europe/high-speed-trains/thalys>, 01.06.2022
- ÖBB Night Jet: ÖBB Night Jet, in interrete sub: <https://www.nightjet.com/en/>, 23.06.2022
- Port of Rotterdam, Inland Shipping: Port of Rotterdam, Inland Shipping, in interrete sub: <https://www.portofrotterdam.com/en/logistics/connections/intermodal-transportation/inland-shipping>, 17.06.2022
- Port of Rotterdam, Pipeline Network: Port of Rotterdam, Pipeline Network, in interrete sub: <https://www.portofrotterdam.com/en/logistics/connections/intermodal-transportation/pipeline-network>, 17.06.2022
- Port of Rotterdam, Rail Transport: Port of Rotterdam, Rail Transport, in interrete sub: <https://www.portofrotterdam.com/en/logistics/connections/intermodal-transportation/rail-transport>, 17.06.2022
- Port of Rotterdam, Road Transport: Port of Rotterdam, Road Transport, in interrete sub: <https://www.portofrotterdam.com/en/logistics/connections/intermodal-transportation/road-transport>, 17.06.2022
- Reuters: Dutch acted like 'corporate raider' on Air-France KLM: French government source  
Reuters, 27.02.2019, in interrete sub: <https://www.reuters.com/article/us-netherlands-air-france-klm-france-idUSKCN1QG10U>, 07.06.2022
- Rotal Schiphol Group, Shareholder Information: Royal Schiphol Group, Shareholder Information, in interrete sub: <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/shareholder-information/>, 25.11.2021
- World Population Review: World Population Review, Amsterdam Population 2022, in interrete sub: <https://worldpopulationreview.com/world-cities/amsterdam-population>, 31.05.2022)

(オランダ語)

Amsterdam-Rijnkanaal: Amsterdam-Rijnkanaal, in interrete sub: <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/vaarwegenoverzicht/amsterdam-rijnkanaal#kenmerken>, 16.06.2022

de Universiteit van Amsterdam: de Universiteit van Amsterdam. Dr. C.M. (Clé) Lesger, in interrete sub: <https://www.uva.nl/en/profile/l/e/c.m.lesger/c.m.lesger.html?cb>, 06.06.2022

EUR trein Lijnkaart - Amsterdam Centraal: Eurostar | Amsterdam Centraal - London St. Pancras Int., EUR trein Lijnkaart - Amsterdam Centraal, in interrete sub: [https://moovitapp.com/index/nl/openbaar\\_vervoer-line-EUR-Netherlands-101-850999-45690292-0](https://moovitapp.com/index/nl/openbaar_vervoer-line-EUR-Netherlands-101-850999-45690292-0), 27.05.2022

Henk van der Lugt: Henk van der Lugt, Historisch Genootschap Hoek van Holland. in interrete sub: <https://wos.nl/nieuws/artikel/het-eerste-zeeschip-in-de-nieuwe-waterweg>, 16.06.2022

NOS Nieuws, Betuwelijn 10 jaar: NOS Nieuws, Betuwelijn 10 jaar: doorslaand succes of eeuwige belofte?, in interrete sub: <https://nos.nl/artikel/2178469-betuwelijn-10-jaar-doorslaand-succes-of-eeuwige-belofte#:~:text=Betuwelijn%2010%20jaar%3A%20doorslaand%20succes%20of%20eeuwige%20belofte%3F>, 01.06.2022

Rail Cargo Information Netherlands :Rail Cargo Information Netherlands, De betekenis van de Betuweroute, in interrete sub: <https://www.railcargo.nl/spoor-in-cijfers/de-betekenis-van-de-betuweroute>, 01.06.2022

RTV Oost: RTV Oost, Flinkke vertraging Duitse deel Betuwelijn, jaren langer goederentreinen over Twentelijn. woensdag 15 februari 2017, in interrete sub: <http://www.rtvoost.nl/nieuws/default.aspx?nid=263090>, 01.06.2022

Schiphol, Weetjes: Schiphol, Weetjes, in interrete sub: <http://www.schiphol.nl/InDeSamenleving/Junior/Weetjes.htm>, 20.05.2022

(フランス語)

La lettre du cheminot: La lettre du cheminot, 17.octobre, 2019, in interrete sub: <https://www.lettreducheminot.fr/entreprise/eurostar-thalys-histoire-dune-fusion/>, 01.06.2022

La tribune: Air France-KLM dans le chaos après le coup de force l'Etat hollandaise, La tribune, 27.02.2019, in interrete sub: <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/air-france-klm-dans-le-chaos-apres-le-coup-de-force-de-l-etat-hollandais-808902.html>, 07.06.2022

LExpansion.com: LExpansion.com, 31 mars 2022, Fusion Eurostar-Thalys : la Commission européenne donne son feu vert, in interrete sub: [https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/fusion-eurostar-thalys-la-commission-europeenne-donne-son-feu-vert\\_2170876.html](https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/fusion-eurostar-thalys-la-commission-europeenne-donne-son-feu-vert_2170876.html), 01.06.2022

Rthf.com: Rthf.com, Ferroviaire : le rapprochement Thalys-Eurostar acté par la création d'une holding, in interrete sub: <https://www.rthf.be/article/ferroviaire-le-rapprochement-thalys-eurostar-acte-par-la-creation-d-une-holding-10983772>, 01.06.2022

SNCF VOYAGEURS: SNCF VOYAGEURS, ORGANISATION & CHIFFRES CLÉS, in interrete sub: <https://www.sncf.com/fr/sncf-voyageurs/presentation>, 02.06.2022

VINCI, Home: VINCI, Home, in interrete sub: <https://www.vinci.com/>, 30.05.2022

(ドイツ語)

Nord Stream, Die Pipeline: Nord Stream, Die Pipeline, in interrete sub: <https://www.nord-stream.com/de/das-projekt/die-pipeline/>, 12.07.2022

(日本語)

Eurail.com: Eurail.com, アムステルダムーロンドン間の鉄道路線, in interrete sub: [https://www.eurail.com/ja/get-inspired/popular-routes/how\\_get\\_amsterdam\\_london\\_train](https://www.eurail.com/ja/get-inspired/popular-routes/how_get_amsterdam_london_train), 27.05.2022

株式会社欧州エクスプレス: 株式会社欧州エクスプレス, Thalys, in interrete sub: <https://www.railohshu.jp/news/rosen/thalys03.html>, 01.06.2022

国土交通省: 国土交通省, 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング, in interrete sub: <https://www.mlit.go.jp/common/001358398.pdf>, 09.02.2022