

ハンブルク港の再開発

—— Speicherstadt から HafenCity へ ——

生井澤 幸 子*

The redevelopment of Port of Hamburg From Speicherstadt to HafenCity

Sachiko NAMAIZAWA

要 旨

ハンブルク港の再開発である HafenCity は、日本ではまだあまり知られてはいないが、欧州最大規模のウォーターフロントの再開発である。世界的にみても、ウォーターフロントの再開発は1970年代から盛んに行われ、ほとんどのプロジェクトが90年代には完了している。産業構造の転換とコンテナ化の進展が再開発の主要な要因とされる。しかし、ハンブルク港のプロジェクトは1997年に公表され、現在でも続行中である。なぜ、他港より大幅に遅れて着手されたのか。それには、普遍的な再開発の要因に加えて、ハンブルクに特有な要因があるのではないだろうか。筆者は、開発対象地区が自由港地区であったことに注目し、自由港地区が指定された19世紀後半のハンブルクについて、都市史と港史を用いて検討することから開始した。続いて、HafenCityに関する史資料を整理し、開発の背景・経緯・特色・理念・目的・問題点について概観した。その結果、ハンブルクが抱える都市問題のなかに、HafenCityの建設と密接にかかわる部分があることが明らかになった。①EUの拡大に伴う自由港地区の価値の低下②アルテンヴェーダーコンテナターミナルの建設によって生じた莫大な負債③ヤーデヴェーザーポートの建設・経営に不参加を決めたことなどである。ハンブルクは出遅れたわけではなく、これらの状況を鑑みて時機到来と判断し、開発に着手したのである。

キーワード：自由港地区、再開発、ハンブルク、Speicherstadt、HafenCity

*教授 人文地理学

はじめに

ハンブルク港の再開発として知られる HafenCity¹ は、欧州最大の規模を誇るウォーターフロントの再開発であり、2015 年現在で、計画の 70% が完成したといわれている。しかし世界的にみれば、ウォーターフロントの開発は 1970 年代から始まり²、1990 年代にはほとんどのプロジェクトが完了している。いずれもコンテナ化の進展や産業構造の転換が、開発の主要な要因とされている³。では、ドイツ最大の貿易港であるハンブルク港の再開発は、何故、他港より大幅に遅れて着手されたのであろうか。

ところで、研究対象である HafenCity (図 1) は、日本では、まだ本格的には紹介されていないウォーターフロントの再開発の事例である。もちろんドイツでは、年を追うごとに、文献の数は増えてきた。しかし、単に観光案内に過ぎないものや、テーマが限定されていて開発の全貌がわかりにくいものが多いのも事実である。また、新聞⁴や雑誌の記事も豊富にある。それらはいずれも、開発を評価する立場から書かれたものと批判する立場から書かれたもの、単に情報のみを掲載したものに大別される。

筆者は、2001 年から現在に至るまで、プロジェクトの進捗状況を年 2 回の現地調査による資料の収集⁵やインタビューをもとに追跡してきた。当初、それらはこのプロジェクトの明るい未来を予感させる情報に溢れていた。しかし、開発が終わりに近づくにつれて、厳しいコメントや評価の方がむしろ目立つようになってきた。それらは、HafenCity の景観に関するものから、ハンブルク市による港湾行政・港湾経営、さらには港湾都市ハンブルクの盛衰にかかわるものまでと多岐に渡っている。

筆者は、21 世紀になって本格的に、ウォーターフロントの再開発に着手したハンブルクには、先に述べた普遍的な要因に加えて、ハンブルクに特有の歴史的背景があったのではないかと考え、まずは都市史⁶ならびに港史⁷を紐解くことから始めようと思う。その際に、開発対象地が自由港地区であったことを鑑み、自由港地区とそこに立地する Speicherstadt⁸ 誕生の経緯を明らかにする必要から、19 世紀後半のハンブルクについて概観する。

次に、できる限り幅広く HafenCity に関する基本的な史資料⁹を整理・検討した上で、開発の背景・経緯・特色・理念・目的・問題点等を明らかにしていきたい。そして最後に、都市ハンブルクにとっての HafenCity の意味について、筆者の見解を述べたいと思う。

1. 自由港の存続と Speicherstadt (図 2)

再開発の対象となった地区は、ドイツ帝国時代に自由港地区に指定された場所である。実は、ハンブルクは1189年5月7日に、フリードリッヒ1世から、ハンブルク市民の独立を保証し、関税や手数料なしで、エルベ川の河口にあるクックスハーフェン Cuxhaven からハンブルク港に至るまで商品を運んでもかまわないという特権状を公布されたといわれている¹⁰。その後も、ハンブルクは都市の全域で、自由な通商が認められ、ザンクト・パウリ Sankt Pauli からヴァンズベク Wandsbek までの地区では、無関税で商品を輸入することが可能であり、かつ輸入した商品を加工して再輸出する際にも関税がかからなかった。これこそが、ハンブルクの繁栄の原点であるとされ、ハンブルク港の誕生日も5月7日とされた¹¹。

ところが、1871年にドイツ帝国が成立すると、ビスマルクは経済的にも自由都市ハンブルクを支配することを目論んだ。1880年には、クックスハーフェンからエルベ川を横切って、その上流をハンブルクに至るまでドイツの関税地帯に編入すると通告してきた。この年の10月に、ハンブルクの有力な商人団は、ビスマルクと交渉して、自由港地区を残してくれるように要請した。説得にあたって、ハンブルク港の繁栄は、都市ハンブルクの繁栄だけにとどまらず、ドイツ帝国の繁栄にも繋がるものであると主張した。経済感覚に優れていたビスマルクには、これに反対する理由などなかった。そこで彼は、1881年5月25日、自由港地区が設けられるならば、ドイツ帝国の関税地帯に包含されても構わないというハンブルク市議会の要請を受理した。加えて市議会は、1881年から1888年までの7年間を移行期間として準備に充て、1888年10月15日に正式に加入するという条件をビスマルクに認めさせた。ハンブルク市民にとって、この交渉は、経済的な繁栄を維持するためのものでもあったが、それ以上に、自由都市ハンブルクの名誉を守るための闘いでもあったと認識されている¹²。

ところで、この7年間という準備期間は、何のために使われたのであろうか。自由港地区に設定されたヴァントラーム Wandrahm、ホレンディッシャーブローク Holländischer Brook、ケールヴィーダー Kehrwieder 間は、ただ一つの例外もなくすべての建物が撤去され、ここには、加工工場をはじめ、住宅、個人商店を建設することが禁止された。600を超える倉庫や700あまりの上屋は、新たに建設された Speicherstadt に移転させた。つまり、自由港地区は、Speicherstadt と港湾施設のみから構成されることになった。新しく建設された Speicherstadt は、列状に並ぶ、レンガ造りのネオゴシック様式の倉庫群からなる。確かに機能としては倉庫であるが、外観は城と見まがうほど重厚で豪華な建築物である。

こうしたハンブルクの大胆な決断によって、裕福な交易商人が居住していたルネッサンス様

式の大邸宅をはじめ、1684年の大火の後で、建築様式を統一して建て替えられていた労働者用の組み木造りの住宅など、建築史的にも文化財としても価値の高い建築物が、スラムの住宅と同様に、跡形もなく取り壊されて撤去されてしまった。その数は約1000戸、ここに居住していた人は2万人を超える¹³。

自由港地区は、ハンブルクにとっては都市の命の源泉であり、それ故に聖域とされた。聖域であるからには、人は住んではならないという旨の法律が市議会において制定された。ここで働く人達すべてが、自由港地区以外から通ってくるようになった。その多くは徒歩であった。

こうして1888年以来、人の居住を拒んできた自由港地区に大きな変化が生じたのは、1997年8月20日のことであった¹⁴。市議会において、この法律に疑問を呈し、改定を求める内容の動議が出され、それが議会を通過したからである。港に人が住んでこそ港湾都市であり、その原型は中世のハンザ時代の港に求められるということで意見の一致をみた。

2. Speicherstadt が立地する自由港地区の再開発計画の概要

聖域の再開発にあたっては、Speicherstadt はできる限り修復し、保存するという方針が取られた。それは、歴史的にみても Speicherstadt は、都市ハンブルクがドイツ帝国に対して都市の名誉を守ったことの証しであると、市民に認識されていたからである。ただし、保存するだけではなく活用することに意味があるとされたことは、特記すべきことである。また、用途は同じく倉庫であっても、Speicherstadt に立地していないものに関しては撤去して、跡地を都市的土地利用に供することが市議会で決定された。また、Speicherstadt にある倉庫であっても、修復・改築・改装の対象となったものも存在する。カカオ倉庫であったシュパイヒャーアー SpeicherA の基礎部分だけを残し、その上に新たに継ぎ足す形で、コンサートホールを建設することが計画された(図3)。エルベフィルハーモニーと名付けられたこのホールには、HafenCity のシンボルかつランドマークとしての役割が期待されている¹⁵。

自由港地区を取り巻く水域に関しては、港としては利用しない水域であっても、埋め立てることはしないという方針を取った。ドイツの河口内港の場合、利用価値がなくなった水域は埋め戻す¹⁶ のがむしろ一般的であり、ハンブルクのこの決定は、今後の水域のあり方を考えるうえでも、ドイツ国内で注目されることになった。

これは日本の港湾都市だけをみていたのでは、理解し難い問題である。エルベ川の河口から110 km 遡ったところに位置しているハンブルクの場合、港を拡大するということは、すでに出来上がった都市の一部を犠牲にすることを意味する。つまり、エルベ川に接続させるように人

的に水路を掘削しなければ、港の拡大は不可能であり、それは、すでに都市化された地域を水路や港湾用地に転換することであった。ここでは、都市と港は競合せざるを得ないのである。

最終的に開発の対象とされた地区の面積は155 ha（水域55 haを含む）で、歴史的なSpeicherstadtの列状の倉庫群と並行して、マンション・オフィスを中心とするビルが、ほぼ等間隔に線状に並ぶアムザントアカイ / ダルマンカイ地区 Am Sandtorkai/Dalmannkai Quartierをはじめ（図4）、10の地区から構成されている。全部で100棟のビルからなるHafenCityは、2020年に完成の予定である¹⁷。

また、ここでは、世界都市ならびに世界への門を標榜するハンブルクの理念を世界に向かって知らしめるために、世界各国の建築家にマンションやオフィスの設計をコンペという形式で依頼するという方式を採用した。結果的に選ばれたのは、ドイツ・デンマーク・イタリア・オーストリア・スイス・アメリカ合衆国等の建築家の作品であった¹⁸。最終的には2万人の雇用を創設し、5,500戸の住宅を提供することを想定した再開発である。

欧州最大規模の再開発に際して重視されたのは、国際都市ハンブルクを彷彿させる景観を創設することであった。それは、世界の企業が支店や営業所を開設するにあたって、ハンブルクを選択するか否かという問題とも結びつく。もちろん、ハンブルクがもつ経済・社会的条件が重要なのは当然のことであるが、加えて、ここHafenCityのもつ景観や雰囲気も決して無視できない条件となりうると考えられた。そのためには、いわゆるドイツの都市らしさを感じさせないことが、国際都市ハンブルクには相応しいという考え方が根底にあった¹⁹。

また、このマンションに住むということは、エルベ川を見下ろす高級住宅地に住むことを意味した。ハンブルクでは、以前からエルベを見下ろすゲーストGeestと呼ばれる台地の上に住むことがステータスとされ、例えば、ブランケネーゼBlankenese²⁰はその典型的な事例である。実は、HafenCityは全域が、マルシュMarschと呼ばれる低湿地に立地しており、ゲーストは存在しない。しかし、21世紀のハンブルク市民にとっては、そんなことはもはやどうでもよかった。都心に近接したHafenCityに人が住むようになってこそ、やっとハンブルクは本来の港湾都市になれるということに意味があったのである。最初に完成したマンションに入居者が移ってきたのは、2005年のことであった²¹。

3. 再開発計画の進展に伴って顕在化した問題

100棟の建物のなかには、大学・KITA²²・コンサートホール・立体駐車場・博物館・ケッセルハウスKesselhaus²³等も含まれてはいるが、オフィスビルとマンションが大半を占めている。

列状に倉庫群が並ぶ Speicherstadt と道路一本を隔てて、水路沿いにある地区が最初に開発された。かつてのザントアカイ Sandtorkai である²⁴。

この地区を訪れるためには、旧市街にある既存の地下鉄駅から約 20 分歩くか、タクシーもしくは自家用車を利用するしかないという状況が長く続いた。やっとバス路線が開設されたのは、2007 年のことであり、地下鉄が開通したのが 2012 年であった²⁵。いずれもハンブルク中央駅と結ばれている。居住が開始されてから、交通ネットワークが整備されるまで、実に 5 年以上が経過していた。まずは、建物を建てるのが優先され、それに先行して地下鉄工事を開始しなかったことで、交通の利便性を欠く住宅地という印象を植え付けてしまった感がある。

さらに、想定外の問題として浮上したのが、来訪者用の駐車場は計画されていないということであった。先に登場した立体駐車場は、オフィスビルに仕事で訪れる人のためのもので、それ以外の利用者については、計画段階では考慮されなかった。しだいに再開発が進展していくと、新聞や雑誌で盛んに取り上げられている HafenCity を見たいという来訪者が増加した。さらに現在では、ハンブルクの一大観光地となったために、駐車場の不足は一層深刻な問題となっている。企業の誘致と定住者の創出が最大の目的であった再開発にとって、集客能力を向上させて地域の活性化を図るということは、副次的な目的でしかなかったであろう。

マンションの建設により定住者を創出し、本来の港湾都市に回帰するという目的を達成するには、それほど時間を要するわけではない。ただし、生活のための利便性についてはこれまでに、ほとんど議論されてはこなかった。いずれ、都心との交通ネットワークが整備されるというだけで、生活の質的向上を目指すための施策は、全く講じられてこなかった。スーパーマーケットも生活必需品を販売する専門店も立地してはいない。最近になって、観光客向けの商品を扱う小売店・カフェ・レストランなどが開店した。それらは、オフィスビルやマンションの一階に出店したものか、ネオゴシック様式の倉庫を改装して出店したものかのいずれかである。結果として、生活感を感じさせないというのが、HafenCity の特色となった²⁶。

しかし、これまでに述べてきたことは、必ずしも多くの人々の関心事となっているわけではない。次々と 100 棟の建物が完成していくにつれて、HafenCity の景観も完成に近付いてきており、この景観こそが、マスコミだけではなく一般市民をも巻き込んで、絶えず話題を提供してきた。100 棟が各々自由な発想でデザインされたことで、統一感を欠いた独特の景観が創設されたからである。この景観を評価する意見としては、①ドイツの都市らしさがないので、世界都市・国際都市には相応しい②ガイドブックを片手に街歩きをするのは楽しく、飽きさせない魅力があるといったものが主流である。逆に評価しないという意見としては、①奇妙な景観であり、ここに住むとしたら疲れてしまう②ここまで統一感がないと、オフィスとしての格調

が保てない③外からでは機能を推測しにくいビル群に不安を覚える④一棟ごとに個性を競い合うビル群と、保存が決まり世界文化遺産に登録を目指している Speicherstadt の景観とは調和しないといったものが目立つ²⁷。

4. ハンブルクが抱える問題と HafenCity との関係

ここまでは、景観に現れた問題を中心に取り上げてきた。しかし、その背後にある問題を看過してしまっただけでは、HafenCity を論ずるうえで、十分とはいえない。そこで、ハンブルクが抱える問題のなかに、HafenCity の建設とも関連している部分があるのではないかと考え、既存の文献を検討した結果、以下の3点に意義を認め、考察の対象とした。

(1) EU の拡大と自由港の意義

ハンブルクのウォーターフロントの再開発が、現在まだ進行中であるというのは、再開発対象地が名誉ある自由港地区であったことを考えれば、むしろ当然のことかもしれない。この港湾施設は、老朽化により利用価値が低下していた。加えて最新鋭のコンテナ施設がエルベ川南岸のアルテンヴェーダー Altenwerder に新設されて、港の核心部はすでにそこに移りつつあった。にもかかわらず、1888 年以来、所有していた無関税という特権を放棄するにあたっては、それなりの理由が必要だった。それは EU の拡大に伴い、自由港地区の存立基盤は危うくなり、新たな機能を付与する必要性に迫られているという認識を市民が共有することにほかなかった。そのための時間が必要であった。これも、ハンブルク港の再開発が遅れた原因の1つである。

ただ、1997 年の市議会において、「港に人は住んではならない」という法律が廃止された際に、EU の拡大の意味について市議会で言及されたかどうかはわからない。それを裏付ける資料を、筆者はまだ見つけていない。EU は、ドイツ・フランス・イタリア・オランダ・ベルギー・ルクセンブルクの 6 か国を母体として発足し、1973 年第 1 次拡大、1981 年第 2 次拡大、1986 年第 3 次拡大、1995 年第 4 次拡大、2004・2005 年の第 5 次拡大、2013 年第 6 次拡大によって、現在 28 か国が加盟している²⁸。域内の関税撤廃は、政策の目玉の一つである。

(2) 市の財政を圧迫するアルテンヴェーダーコンテナターミナル

エルベ川を 110 km も遡ったところに位置するハンブルクが、20 世紀最大の環境破壊と非難されながらも、最新鋭のコンテナターミナルを自由港地区の対岸に完成させたのは、2002 年

のことであった。当時も、ドイツ最大の貿易港であったハンブルク港が、今後ともその地位を維持していくためには、不可欠な施設であったという点では異論はない。

しかし、そのための建設費は市の財政を大きく圧迫する。にもかかわらず、今後ともハンブルクは、港湾施設の効率化のために積極的に投資を続行していかなければ、コンテナ港湾間の競争には勝てない。こうした状況のなかで、欧州最大規模のウォーターフロントの再開発計画が発案されたのである。そこで少しでも財源を確保するために考えられたのが、ハンブルク市が所有する HafenCity の土地を建物の所有者となる企業に、賃貸ではなく売却するというものであった²⁹。

港湾用地をしかも聖域といわれていた自由港地区の用地を売却せざるをえないほどに、アルテンヴェーダーコンテナターミナル建設に関わる負債は多額であった。長きにわたって、HafenCity の景観についての議論は止まるところを知らない。だが、市有地の売却を認めるべきではなかったという記事が新聞や雑誌に掲載されるようになったのは、つい最近のことである。

(3) ヤーデヴェーザーポート JadeWeserPort の建設・経営に不参加を決めたハンブルク

EU におけるコンテナハブ港湾をドイツにも建設しようというプロジェクトが、連邦政府によって開始されたのは、1993 年のことであった。1998 年と 2000 年の 2 度に渡って、建設用地選定のための調査が実施され、ヴィルヘルムスハーフェン市 Wilhelmshaven の地先を埋め立てて、ドイツ初の大水深港湾が建設されることになった。ヤーデヴェーザーポートと名付けられた、水深 18 m. のコンテナ港湾は沿岸港であり、潮汐非依存型港湾であった。ドイツの大港湾はすべて、掘り込み式であるため、埋立て式の大港湾は画期的なものとして注目された³⁰。

しかし、これが完成すれば、ドイツ第 1 の貿易港ハンブルクと第 2 のブレーマーハーフェン港 Bremerhaven に与える影響は少なくないことから、2001 年、連邦政府は関係する 3 つの自治体の長を呼んで、意見を求めた。ハンブルク市長オルトヴィン・ルンデ Ortwin Runde、ブレーメン市長ヘニク・シェルフ Henning Scherf、ニーダーザクセン州首相ジクマール・ガブリエル Sigmar Gabriel はいずれも賛同の意を表明したが、その実、3 者の思惑はかなり異なっていた。ハンブルク市長は、新たな港湾を建設するよりは、エルベ川を水深 18 m. まで浚渫する方が、工事費も安く、工期も短く、環境への負荷も少ないと述べた。しかし、連邦と下流域にある自治体の反対は必至であり、断念せざるをえなかった。ブレーメン市長は単に賛同しただけではなく、ブレーメンの市営企業である BLG に港湾の経営権を与えて欲しいと主張した。

ハンブルク港の再開発

ニーダーザクセン州首相は、同州にはこれまで大港湾が存在しなかったことから、建設にあたっての協力は惜しまないが、経営権については要求しなかった³¹。

最終的には、インフラ工事のためのヤーデヴェーザーポート開発会社設立のための資金を出すか否かに焦点が絞られ、ブレーメン市とニーダーザクセン州が出資者となることが決まった。ハンブルクだけは、市から遠く離れた外港よりも市内にある港と共に生きていくと宣言し、この計画から完全に撤退した。この2001年の決定は大きな波紋を呼び、特にブレーメン市長がハンブルクは愚か者であると新聞のインタビューで答えたことに注目が集まった。

これによって、ハンブルクの港湾政策は自ずと明確化したといえる。港湾用地の拡張にも水深18m.の達成にも、いずれにも限界のある河口内港の発展には、どんな方策が考えられるか。港の機能は物流だけではない。HafenCityを成功させることが、外港を持たないと決めた港湾都市ハンブルクにとっては、最重要課題であるとの認識が市政府や市民の間で高まっていった。

5. おわりに

これまで調査・分析してきたことを総括し、都市ハンブルクにとってHafenCityとは何かについて、筆者の見解を述べたい。

ハンブルク港の再開発は、世界のほとんどの港湾都市と比較して、着手された時期がかなり遅い。しかも、欧州で最大規模の再開発である。何故、ハンブルクは出遅れたのであろうかという思いがあって、調査を開始した。結論からいえば、ハンブルクは決して出遅れたわけではないことが明らかになった。

つまり、EUの拡大と共に自由港地区の存立基盤は脆弱化し、新たな都市的土地利用が求められていた。しかし、もはや最新鋭のコンテナターミナルに転換できるだけの条件には恵まれていなかった。そのために選ばれたのは、対岸のアルテンヴェーダーであった。いずれにせよ、北海に注ぐエルベ川を110kmも遡ったハンブルクに、当時としては世界最大級のコンテナ船を入港させるという計画であり、市は多額の負債を抱えることになってしまった。加えて、ハンブルクはドイツ連邦が計画した、沿海岸港・大水深港湾・潮汐非依存型の開放型港湾・埋立式港湾という条件をすべて兼ね備えたコンテナ港湾ヤーデヴェーザーポートの建設・経営に不参加の意を表明した。外港となるヤーデヴェーザーポートの建設や経営よりも、ハンブルク港と共に生きていくという道を選んだからである。

なかでもハンブルク港の再開発に最も弾みをつけたのは、1997年に市議会に出された動議

であった。1888 年以來、自由港地区に人は住んではならないという法律を遵守してきたハンブルクが、中世のハンザの時代に回帰するために、先の法律を撤廃することを決定したのである。

こうして HafenCity は誕生した。機をみるに敏なハンブルク³²が、まさに時機到来と判断したのである。世界の有力な港湾都市は 1970 年代から 80 年代にかけて盛んに港の再開発を行ったが、ハンブルクはそれに触発されることはなかった。ヤーデヴェーザーポートの建設・経営に参画しないことをプレーメン市長になじられようとも、ヴィルヘルムスハーフェン港湾経済協会会長に不参加を嘆かれようとも³³、独自の判断を貫いてきた。

こうしたハンブルクの生き方は、今に始まったことではない。ハンザが陰りを見せてきた 15 世紀に、ハンブルクは、ハンザのリーダーであり、都市同盟の盟友でもあったリューベク Lübeck からしだいに距離をおくようになる。ハンザの衰退をいち早く予感し、バルト海から北海へ、さらには大西洋へと目を向けたのである。それと同時に、イングランドの交易商人が台頭してきたことの意味を、どのハンザ都市よりも早い段階で理解し、相互主義を取り入れてハンブルクの商船をイングランドの私掠船から守ったのである³⁴。

また、近年になると東欧の自由主義化とそれに続く EU 加盟を鑑み、中世から近世初頭にかけての盟友リューベクとの関係を復活させている。バルト海がまたもや視野に入ってきたからである。北海に注ぐエルベ川沿いのハンブルクは、トラーヴェ川 Trave によってバルト海と繋がるリューベクとの間の陸路を制することの意味をよく理解している。それによって、ハンブルク港の後背地は東欧をも包含することになるからである³⁵。

ハンブルクにとって HafenCity とは、単に港の再開発というだけに留まらず、外港は持たないと決めたハンブルクにとっては、発展のための切り札としての意味もあることがわかる。つまり、港湾都市ハンブルクの発展とは、港の発展であり、都市の発展であり、後背地の発展であると、ハンブルクが認識していることを示唆しているといえよう。

本稿の大意は、2010 年 3 月、法政大学で開催された日本地理学会春季学術大会において発表した。

注

1. ハンブルクで考え出された造語である。Hafen はドイツ語で港, City は英語で都市。しかし, これを港湾都市と訳してはならない。英語論文でも HafenCity のままで使われている。
2. 日本開発銀行都市開発研究グループ訳編, 『ウォーターフロントの再開発—都市再生の新潮流とアメリカの開発手法—』, 理工図書, 1987, p.13
3. Schubert, D. (Hg.) *Hafen-und Uferzonen im Wandel Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, Leue Verlag, 2001, pp.15-544
4. ドイツの大学の図書館に必ず備えられている Die Welt とハンブルクに関する情報が豊かな Hamburger Abendblatt を継続して利用。
5. HafenCity にあるケッセルハウスには, HafenCity に関する文献・官庁資料・パンフレット類が揃っていて, 入手も可能である。
6. Möller, I. *Hamburg*, Klett-perthes, 1999, pp.7-256
7. Engel, S. und Tode, S. *Hafenstadt Hamburg Von der Alster an die Elbe-Hafenentwicklung im Strom der Zeit*, Verlag Hanseatischer Merkur, 2007, pp.8-179
8. 日本の観光案内書には, 倉庫都市あるいは倉庫街と訳されているが, それでは本質を見えにくくしてしまう恐れがあるので, 原語表記とした。カタカナ表記は日本人には馴染まぬ音である。
9. HafenCity Hamburg GmbH と HafenCity Infocenter im Kesselhaus が中心になって発行しているテーマ別の一連の報告書が基本的な資料である。開発者の側から書かれたものなので, 問題点についてはわかりにくい。
10. 前掲書 7, pp.12-13
11. Gutberlet, R. *Die Speicherstadt Hanse, Handel, HafenCity*, Europa Verlag, 2000, pp.5-12
12. Kossak, E. *Speicherstadt und HafenCity*, Ellert&Richter Verlag, 2006, pp.40-43
13. Thomas, H. und Meyhöfer, D. (Hg.) *125 Jahre Speicherstadt Hamburgs faszinierendes Backsteindenkmal von der Kaiserzeit bis heute*, Junius Verlag, 2013, pp.9-24
14. GHS und STEB. *Masterplankonzeption*, 1999, p.10
15. HafenCity Hamburg GmbH. (Hg) *Themen Quartiere Projekte*, 2014, p.53
16. Schlottau, K. und Tilgner, D. (Hg) *Der Bremer Überseehafen*, Edition Temmen, 1999, pp.155-161
17. 前掲書 15, pp.14-43
18. HafenCity Hamburg GmbH. (Hg) *Gebäude in der HafenCity*, 2014, pp.6-95
19. GHS und STEB. (Hg) *Städtebaulicher Wettbewerb—Das Ergebnis*, 1999, pp.4-27
20. ハンブルクの西部, エルベ川を見下ろすゲーストと呼ばれる台地の上から, その斜面一帯に広がる高級住宅地。エルベ川の遊覧船から見る, 緑が豊かで, 白い瀟洒な家々が点在する景観は, ハンブルクでも有数の観光地となっている。それらの家は, 長期航海に出る大型船の船長・機関長が所有しているものが多いことで知られる。
21. 前掲書 15, pp.68-69
22. Kindertagesstätte の略。全日制託児所。HafenCity の KITA は, カタリーナ教会が経営する私立の小学校に併設されており, 一日中子供を預かってくれる施設である。
23. Speicherstadt にかつて蒸気エネルギーを供給していた施設である。2000 年以降は, HafenCity の情報センターとして機能している。資料を収集するには便利な場所であり, 見学者も多い。

24. Lange, R. *Der Sandtorhai Der erste Bauabschnitt der HafenCity*, Elbe&Flut Edition, 2007, pp.8-93
25. 前掲書 15, pp.68-69
26. Menzl, M. und González, T. und Brecker, I. und Vogelsang, S. *Wohnen in der HafenCity*, Junius Verlag, 2011, pp.8-114
27. 前掲 5
28. 駐日欧州連合代表部公式ウェブサイト（最終確認 2015 年 11 月 5 日）www.euin-japan.jp
29. 前掲書 14, p.12
30. Wilhelmshavener Hafenwirtschafts Vereinigung e.V. *Häfen & Wirtschaft*, CCV Concept Center Verlag, 2013, pp.82-83
31. Simonsen, H.-D. *Mit dem JadeWeserPort die Zukunft gewinnen*, Centrum Cartographie Verlag, 2001, pp.25-26
32. 高橋 理, 『ハンザ同盟 中世の都市と商人たち』, 教育社歴史新書, 1986, p.256
33. 前掲書 31, pp.19-20
34. 前掲書 32, pp.256-258
35. 遠藤（生井澤）幸子, *Baltic range の復活と旧東ドイツの港湾都市*, 小林浩二 / 大関泰宏編著『拡大 EU とニューリージョン』, 原書房, 2012, pp.158-167



図2 Speicherstadt に立地するネオゴシック様式の倉庫 2012年8月 筆者撮影

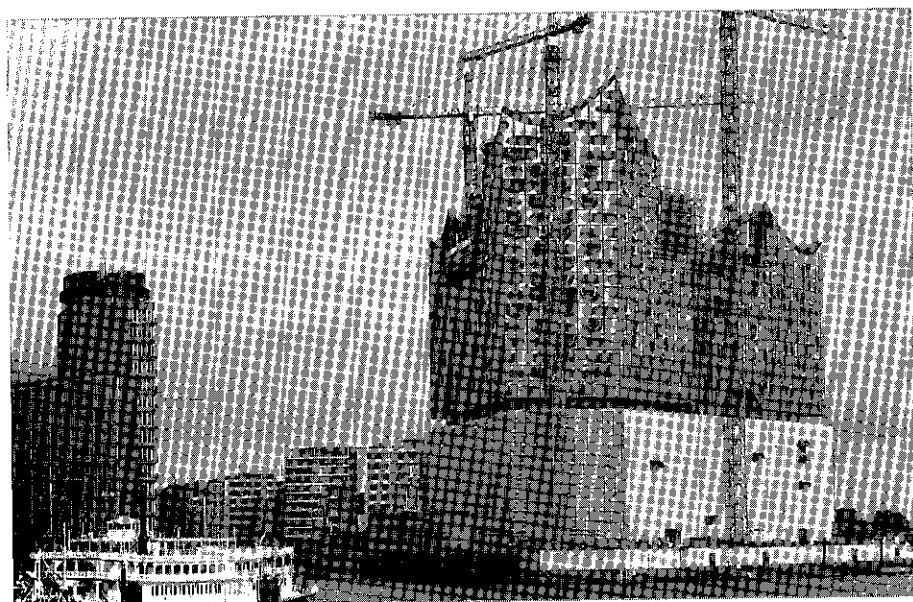


図3 建設中のエルベフィルハーモニー 2013年8月 筆者撮影

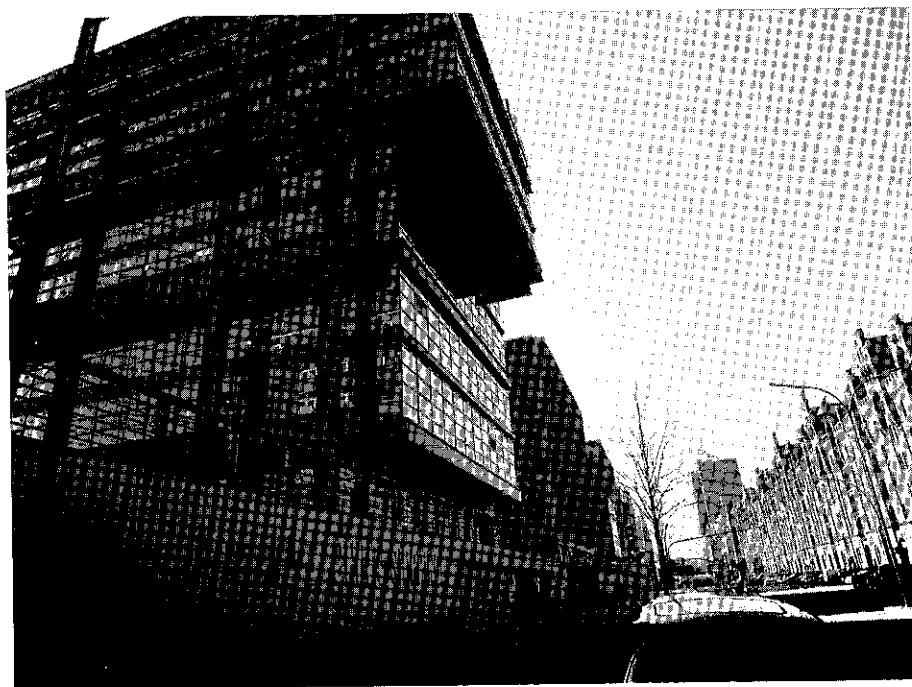


図4 SpeicherstadtとHafenCity 2012年3月 筆者撮影