

大水深港湾ヤーデヴェーザーポートの開発における 3つの連邦州と1都市の対応

生井澤 幸 子*

Decision of Three Bundesländer and a City concerning the Development of Deepwaterport JadeWeserPort

Sachiko NAMAIZAWA

要 旨

ドイツでは、港は都市が開発し、管理し、経営するものであり、国が主導するものではない。しかし、ドイツ初の大水深港湾であるヤーデヴェーザーポートはそれとは異なり、首位のハンブルク港とそれに続くブレーマーハーフェン港を補完する目的で、国家的プロジェクトとして始動した。目的達成のためには、ハンブルク・ブレーメン・ニーダーザクセンの3つの連邦州ならびにヴィルヘルムスハーフェン市の連携が必須であることは、連邦だけでなく、当事者にとっても明らかなことであった。しかし結果的には、このプロジェクトに参加したのは、ブレーメン州とニーダーザクセン州のみであった。ハンブルク州は拒否し、ヴィルヘルムスハーフェン市は地先の提供は拒まないが、資金提供に関わることは全面的に拒否する旨を表明した。そこで筆者は、3州1市を対象として、こうした決断に至った背景について考察した。続いて、供用開始後も含めた新たな動きに注目し、想定外の状況にどのように対応しようとしているかを調査した。その結果、港湾開発があまりにも政治的な問題として扱われてしまったこと、ハンブルクとブレーメンとの連携が困難な背景、想定外の状況に対し、港湾経営者オイロゲートが、次々と新たな施策を講じてきたプロセスについて明らかにすることができた。

キーワード：大水深港湾、ハンブルク州、ブレーメン州、ニーダーザクセン州、ヴィルヘルムスハーフェン市

*教授 人文地理学

はじめに

ドイツの港湾研究は、港湾都市を対象とし都市史を踏まえた上で港の土地利用ならびに港湾機能の変遷をテーマとしたものが主流である。これらは、ヘルムート・ヌーン Helmut Nuhn⁽¹⁾の流れを汲むもので、カルトグラフィーの秀逸さに特徴がある。

ところで、2012年9月にドイツ初の大水深港湾ヤーデヴェーザーポートが供用を開始した。大水深港湾を水深何 m と定義するかは、国によってさまざまである。入港する船の最大サイズをどの程度に見積もるかによって決まるため、船の大型化がどこまで進むのか予測不可能な現状にあっては、定義はすぐに変更されることになる。ドイツの場合には、2017年時点で18mと定められている。それでも、マラッカマックスタイプのコンテナ船がコンテナを満載した状態では、入港は不可能である。

ヤーデヴェーザーポートが、ドイツの既存の港と異なるのは、水深だけではない。港は都市が主導して、建設・管理・経営に当たってきたが、軍港ではないにもかかわらず、この大水深港湾は国家的プロジェクトによって推進され、連邦政府（以後、連邦と略すが、独語では Bund）によって建設の目的まで定められていた。連邦は、ドイツ第1位のハンブルク港と第2位のブレーマーハーフェン港を補完するためと明言していた。建設候補地選定のための調査も連邦が行い、最終的にはハンブルク州・ブレーメン州・ニーダーザクセン州の3つの連邦州が協議してヴィルヘルムスハーフェン市の地先に決定した。

結局は連携が実現せずに問題を複雑化させてしまった要因としては、3つの連邦州と1都市がそれぞれ別個の論理で、国家的プロジェクトに対応してしまったことがあげられる。これについては、2001年3月30日の建設地決定までのプロセス、その際の連邦州と都市の対応、それらに関する評価について理解するには、H-Dieter Simonsen が収集した資料⁽²⁾が有効である。その後の経過については、新聞記事⁽³⁾やインターネットから得られる資料に拠るしかないが、いずれにしても研究論文という形で公表されたものは、管見の限りでは見あたらない。

また、補完のための港にしては、施設能力が不必要に高いことが疑問視されてきた港でもある⁽⁴⁾。つまり連邦は、ハンブルク・ルアーブルレインジに属する港湾間の競争を意識しているのではないかという憶測が飛び交った。

供用開始から5年を経た現在でも、新たな港湾利用促進政策の成果については、結論がでるまでにはまだ時間を要するであろうし、実はそれ以外にも未知数と言わざるを得ない部分も少なくない。しかしこの段階で、3つの連邦州と1都市の対応、加えてそれが意図するところを筆者なりに整理・検討してみたいと思う。すでに、筆者は港湾都市ハンブルク⁽⁵⁾⁽⁶⁾・ブレー

大水深港湾ヤードヴェーザーポートの開発における3つの連邦州と1都市の対応

メン⁽⁷⁾・ブレーマーハーフェン⁽⁸⁾・ロシュトク⁽⁹⁾を対象として現地調査を行い、都市と港の関係をテーマとして考察してきた。一方大水深港湾は、Hafen ohne Stadt（都市なき港）かつHafen ohne Hinterland（後背地なき港）として出発した。上記のStadt mit Hafen（港をもつ都市）あるいは、ロッテルダムのようなHafen mit Stadt（都市のある港）⁽¹⁰⁾と比較するためにも、大水深港湾ヤードヴェーザーポートの開発の背景にあるもの、そして供用開始後5年間の動向を総括しておこうと思う。

1. 川の港から海の港へ

ドイツの港の多くは日本でいう河川港であり、川の河口部ないしは河岸に立地する川の港である。ドイツ最大の港であるハンブルク港も河川港であり、エルベ川を110km遡ったところに位置している。しかしドイツでは、たとえ河川港であっても外洋を航海する船が入港可能な開港の場合には、海港Seehafen⁽¹¹⁾と呼ばれている。よってハンブルク港をはじめ、ブレーメン港、リュューベク港、ロシュトク港なども河川港ではあるが海港である。港が立地する場所よりも港湾機能の方を重視する考え方に基づいている。

ところが1990年代に入ると、船の大型化が予想をはるかに超える速度で進み、河川港ではマラッカマックスタイプのコンテナ船には対処できなくなるのではないかと懸念する声が、海運関係者の間からあがった。ドイツ最大の貿易港ハンブルクも例外ではないという指摘が、港湾関係者の危機感を一層募らせることとなった。こうした声に対して、最初に動き出したのは連邦であり、2度の調査によって、ヤード湾Yadibusenの一面にあるヴィルヘルムスハーフェンWilhelmshaven市地先が建設候補地として選定された。これが、ドイツ初の大水深港湾ヤードヴェーザーポートJadeWeserPort開発への第一歩であった。

もちろんドイツの港湾都市も1990年代に至るまで、川の港の限界について静観してきたわけではない。1827年には早くも、ブレーメン市長ヨハン・スミットJohann Smidtは、ハノーファー王国からヴェーザー川の河口部に150haの土地を購入し、外港ブレーマーハーフェンを建設した。市内にある川の港ブレーメンの限界を突破するためには、外港を建設する以外方法はなかった⁽¹²⁾。ただ当時としては、船の大型化が水深18mを必要とするところまで進むとは想定されていなかった。しかもエスチュアリーに沿う外港ブレーマーハーフェンは港湾用地の拡張が不可能な港であり、たとえ大水深港湾に転換させたとしても限界があった。一方、ハンブルクは、エルベ川を水深18mまで浚渫したいと主張し続けてきた⁽¹³⁾。しかし連邦をはじめ流域の自治体、環境保護団体からの激しい反対にあって断念せざるをえなかった。だがハン

ブルクは、2017年時点でもこの主張を撤回してはいない。

これ以外にも対策を講じた川の港町がある。大きく蛇行して流れるトラーヴェ Trave 川の河口から 17~18km 上流にあるリューブク市は、1913年に河口部にあったトラーヴェミュンデ Travemünde 市を合併した。その結果、河口部にバルト海フェリー輸送網の基地と豪華クルーズ船用の埠頭を開発することができた⁽¹⁴⁾。リューブクは旧市街全域が世界遺産に登録されているので、クルーズ船の寄港地として人気が高い。旧東ドイツ最大の貿易港を有していたロシュトック市は、1323年にヴァルネミュンデ Warnemünde という漁業集落があった河口部の土地を購入している。直接、海に出られる土地へのこだわりがあったことが市史には記されている⁽¹⁵⁾。

これらのことから、ドイツの港湾都市は、川の港から海の港へという流れのなかでさまざまな対策を講じてきたことがわかる。本論文で海の港と表記したのは、海港では港の立地する場所が川であるのか海であるのかが判別できないからである。西洋史の分野では、海の港を沿岸港、川の港を河口内港と呼んで明確に区別している研究者もいる⁽¹⁶⁾。

ところで EU が結成されて以降も、EU 内部では海陸を含む総合的な交通ネットワークに関して議論されることはなかった。そこで関係各国は、独自にネットワークの整備を進め、港に関していえば、自国で首位の実績を誇るコンテナ港湾を、EU のハブ港湾として育成するべく港湾政策を展開してきた⁽¹⁷⁾。そうした状況にあって、大水深港湾が存在しないドイツでは、単に 18m の水深を有する岸壁を既存の港に配備するのではなく、水深 18m かつ 2 方向に拡張の余地を残した海の港を新たに開発するという国家的プロジェクトが推進されていくことになった。

2. 大水深港湾の開発をめぐる 3 つの連邦州と 1 都市

連邦は、計画を最初に公表した段階から、ハンブルク港とブレーマーハーフェン港を補完するために、大水深港湾を開発する必要があると明言している。それでも連邦の意図がわからないといわれるのは、既存の港を改修する⁽¹⁸⁾のではなく、新しい海の港を開発するという方式が採用されたことに起因するものである。つまり北海に沿うルーアーブル・ハンブルクレインジに属するコンテナ港湾間の競争に対処することが大水深港湾の目的であり、補完というのは口実に過ぎないのではないかと考える人がいても不思議ではないからである。

しかし、連邦が望む大水深港湾を開発すれば、ドイツ最大のハンブルク港と第 2 位のブレーマーハーフェン港に何らかの影響が及び、場合によってはこれら 2 港が衰退してしまう可能性

もありうるとマスコミで取りざたされると、連邦は改めて、あくまで補完のための大水深港湾であると公言し、そのためにもハンブルク・ブレーメン・ニーダーザクセンの3州とヴィルヘルムスハーフェン市が連携する必要があることを強調した⁽¹⁹⁾。連邦と3州1市が共同で開発し、供用開始後の港湾経営には、ハンブルクとブレーメンが共同であたるという連邦案への理解を求めて、プロジェクトに参加することの是非について問うた。科学的な調査をもとに選定された大水深港湾の建設予定地自体に反対はなかったが、3つの連邦州と1都市の対応は以下に述べるように、連邦が当初から目論んでいたと思われる共同開発・共同経営という路線を実現するには程遠いものであった。

(1) ヴィルヘルムスハーフェン市の対応

埋立地造成のために地先を提供することになる当市の上級市助役アルノ・シュライバー Arno Schreiber は、そのこと自体には反対しないが、プロジェクトへの参加は拒否すると迷うことなく表明している。彼の意見を要約すると、概略以下ようになる。人口85,287人(2000年)の財政難を抱える1都市が、多額の費用を負担することになるプロジェクトへの参加など考えられない。しかも、軍港都市として発展してきたという背景はあるものの、コンテナ港湾建設ならびにノウハウをもたない都市がリスクを冒してまで関わることではない。軍港都市から脱皮して多機能都市へと転換することが当市の最重要課題であり、このプロジェクトはハンブルクやブレーメンといった港湾のエキスパートに任しておけばよい。その結果、ヤードヴェーザーポートが発展すれば、なんらかの経済的波及効果が当市にももたらされるであろう⁽²⁰⁾。

2000年11月15日付のフランクフルターアルゲマイネには、シュライバーの政治的能力に関して „Die zähe Arbeit im Hintergrund zahlte sich aus“ という表現⁽²¹⁾で讃えている。背後で辛抱強く動いていた彼の功績は無駄ではなかったということだろうが、それ以上の詳しい情報については筆者も把握できていない。ただそれ以降も、ヤードヴェーザーポートに関わった政治家のなかでうまくやったと評価されているのはシュライバーであることだけは事実である。

(2) ニーダーザクセン州の対応

地先を提供することになるヴィルヘルムスハーフェン市がニーダーザクセン州のクライスシュタットである関係で、州の首相であるジグマール・ガブリエル Sigmar Gabriel は、2000年に打診を受けた時からこの選定には満足していた。北海に面する数少ない連邦州の1つであるにもかかわらず、ハンブルク・ルアーブルレインジに属するコンテナ港湾が1つも存在して

しなかったからである。

ヴィルヘルムスハーフェン市はこのプロジェクトには全く投資をしないことを最初から表明していたので、州としてはヤーデヴェーザーポートとどのように関わるかについてブレーメン州と協議を重ねた⁽²²⁾。その上で、両州は連邦との交渉の結果、埋立地の造成を初めとするインフラ整備を両州が共同して担当することを決定した。そのためのヤーデヴェーザーポート開発会社が2003年に設立された。資本金比率はニーダーザクセン州50.1%、ブレーメン州49.9%であった⁽²³⁾。

実は、ニーダーザクセン州とブレーメン州の間には、1930年から国際交通や貿易に関してはドイツの利益を最優先し、無駄な競争は避けなければならないという条約が締結されており、加えて1963年には共同州計画を制度化したという政治的背景がある。ニーダーザクセン州に浮かぶ小さな島のような存在に過ぎないと認識しているブレーメン州としては、ニーダーザクセン州との良好な関係が築けてこそ存立を維持できると考えており、今回のヤーデヴェーザーポートの開発に際しても連携することを前提とした協議が行われていた⁽²⁴⁾。

ニーダーザクセン州の対応に関するコメントは管見の限りでは見あたらない。一方、州の港湾政策については、ホームページをはじめ関連するサイトから、詳しい資料を入手することができる。それによると2017年現在、ニーダーザクセン州としては、大水深港湾ヤーデヴェーザーポートをはじめ、エムデン、ノルデンハム、ブラーケ、クックスハーフェンなどの多くの海港を抱える連邦州として、港の利用促進のために積極的な活動を、海港をもたない連邦州に対して展開していく必要があるとしている。都市州と呼ばれるハンブルクやブレーメンとは異なり、ニーダーザクセン州は特にヤーデヴェーザーポートだけに重点を置いた政策を取っているわけではない⁽²⁵⁾。しかもドイツでは、港の管理・運営・経営は本来、都市が主導して行っており、州としては、それを支援するというスタンスが取られてきたという歴史的背景があることを忘れてはならない。

(3) ブレーメン州の対応

ブレーメン市長ヘニング・シェルフ Henning Scherf は、このプロジェクトには極めて積極的な対応を示した。このプロジェクトへの参加は当然のことであり、大水深港湾が供用を開始したことによって、ブレーマーハーフェン港が衰退することがあったとしても、ブレーメンとしては問題にはしないという決断であった。ブレーメンの市営企業 BLG がヤーデヴェーザーポートの経営に携われるならば、ブレーメンは港湾都市としてやっていくことができるというのが、その理由であった。

わが都市の港を犠牲にすることも厭わないというブレーメンの思想は、ハンブルクのわが都市の港とともに生きていくという思想とは、本来相容れないものである。それは、ハンブルク市長オルトヴィン・ルンデ Ortwin Runde がプロジェクトには参加しないと表明し、その後もハンブルクが一貫した姿勢を貫いていることに対する非難⁽²⁶⁾という形で表面化する。しかし、ブレーメン市長の真意は、ハンブルクを非難することではなく、ハンブルクとの連携の実現にあったといえる。インタビューで語られた連携を訴える彼の極めて私的な理由からそのことを推察することができる⁽²⁷⁾。

大水深港湾のインフラ整備はともかくとして、経営にも参加しないというハンブルクの決断は、ブレーメンには愚かとしか思えなかったのであろう。近い将来水深18mを確保できないならば、港は衰退の一途を辿ることになるとシェルフが考えたとしても無理はない。

ハンブルクが愚かであるかどうかは別として、ヤードヴェーザーポートは、ハンブルクとブレーマーハーフェンの2港を補完するために必要であると明言してきた連邦は、ハンブルクがこのプロジェクトから抜けるということを想定してはいなかった。ブレーメン市長シェルフも、連携してこそ実現できるとヴェルト紙のインタビューでハンブルクに呼びかけた⁽²⁸⁾。

これは、連邦だけに限った考え方ではない。ヴィルヘルムスハーフェン港湾経済協会会長ヨン・H・ニーマン John H. Niemann もハンブルクが参加しなかったこのプロジェクトには意味がなくなってしまったとして、大変残念に思うとコメントしている⁽²⁹⁾。

上記のような経過を経て、最終的に経営権を獲得したのはBLGの子会社であるオイロゲート Eurogate であり、2006年に40年のコンセッション契約で落札し、オイロゲート・コンテナターミナル・ヴィルヘルムスハーフェン株式会社を設立した⁽³⁰⁾。インフラ整備はブレーメン州とニーダーザクセン州が共同で行うことが決まっていたが、上物施設の整備はオイロゲートが一手に引き受けることになった。オイロゲートは、世界的なコンテナターミナルオペレーターではあるが、ハンブルクが経営に参加しないという想定外の状況のなかで、3億5,000万ユーロという巨額の投資を必要とする事業⁽³¹⁾に単独で取り組むことを疑問視する声が上がっていた。

そこで、オイロゲートは株式の30%をマースクコンツェルンの子会社であるAPMターミナルズ・インターナショナルに売却した。同じくマースクコンツェルンの子会社であるマースクラインは、コンテナ船保有隻数世界第1位の海運会社である。オイロゲートは単独でヤードヴェーザーポートを運営するリスクを回避し、共同経営者としてマースクコンツェルンを選んで、資金面での負担の軽減とヤードヴェーザーポートの利用促進を図ろうとしたものと考えられる⁽³²⁾。

ところで、ブレーメンの外港に対する執着は今に始まったことではない。1827年のスミット市長の政治的手腕に対する評価とその結果誕生したブレーマーハーフェン港の成功は、いつの時代にあっても条件に適った港を獲得し続けていくことが重要であるという思想をブレーメンに植え付けたといえる。しかもナチス時代には、ハノーファー王国から購入した150haの土地の所有権を没収されている。ただその際にも、水域を含めた港湾用地のみはブレーメンの主権が認められていた。戦後、当該地域は、ブレーメン市に返却され、残る部分がブレーメン州ブレーマーハーフェン市となった⁽³³⁾。この経験によってブレーメンは、港湾経営に際しては、港湾用地の所有権には必ずしも拘る必要がないことを学んだといえる。

従って、ヤーデヴェーザーポートの経営権をブレーメン市の市営企業であるBLGの子会社の1つ、オイロゲートが獲得したことは、ブレーメンとしては理想的な展開であった。ただ、巨額の投資が財政的に逼迫したブレーメン都市州にはかなりの負担となる⁽³⁴⁾。ニーダーザクセン州との連携には問題がないとはいえ、ハンブルク都市州との連携には失敗したという状況のなかで、ヤーデヴェーザーポートに期待されている補完という機能は、果たしてどのような形で発揮されるのだろうか。2つの重い課題を抱えたブレーメンを危ぶむ声は、2006年以降、しだいに高まっていった。

それにしても、3港の連携とは、具体的にはどのような方式で行われるべきであったのだろうか。ほとんど議論されることはなかったが、マラッカマックスタイプの超大型コンテナ船をヤーデヴェーザーポートで引き受ければよいというだけでは、3港の連携は図れない。しかも港を物流の拠点と位置づけ、ネットワークの形成の問題としてだけ捉えた場合には、港と都市さらには港と後背地という観点は欠落してしまうことになる。ハンブルクはこの点を恐れたが、ブレーメンにとっては瑣末な問題であった。

(4) ハンブルク州の対応

何故ハンブルクは、国家的プロジェクトから離脱し、わが町の港とともに生きていくと決断したのであろうか。ハンブルクは連邦による大水深港湾の選定地自体に問題があるとは考えていない。ただ、大水深港湾を新たに建設するために、北海を360ha埋め立てるとエルベ川を18mまで浚渫するのでは、環境に与える負荷はどちらが大きいだろうかという疑問を投げかけてきた。

このエルベの浚渫に関しては、プロジェクトが稼働する以前から、ハンブルクの悲願であった。わが町の港の発展と都市の発展とは不可分の関係にあり、既存の港をいかに活用していくかが重要な課題となるからである⁽³⁵⁾。

海から110kmも離れた海港をもつハンブルクは、わが町に存在しない港に巨額の投資をするよりも、ハンブルク港の施設能力の向上のために常に投資をし続け、港を最新鋭の状態にしておくことが必須であるとも指摘している⁽³⁶⁾。

さらにハンブルクが大水深港湾の機能を疑問視するのは、後背地を持たない単なる物流拠点に過ぎない施設だからである。ハンブルク港の後背地は1990年のドイツ再統一とその後の拡大EUの成立によって東欧を包含するまでに拡大した⁽³⁷⁾。補完という機能を義務づけられた物流拠点ヤーデヴェーザーポートには、当初は、後背地という概念は存在せず、あるのは前方地という概念のみであった。ここでコンテナは、マラッカマックスタイプの超大型コンテナ船から、中小型のコンテナ船に積み替えられて海上フィーダーされる。どこに輸送されるかが重要であり、ハンブルク港やブレーマーハーフェン港ならば、連邦が意図する連携による補完機能をヤーデヴェーザーポートが果たしたことになる。

確かにエルベの更なる浚渫がこれ以降も認められずとすれば、コンテナ船の大型化に対処できないハンブルク港は、いずれハブ港としては機能できなくなるであろう。しかし、その際に連携すべき港としては、果たしてヤーデヴェーザーポートがふさわしいかどうか。ロッテルダムならどうだろうか。そして、ハブ港としての機能を喪失したハンブルク港とともに生きていく港湾都市ハンブルクには、どのような生き残りのための策があるだろうかといった課題が市議会でもハンブルク経済界でも議論されてきた⁽³⁸⁾。

経営に参加してはどうかという連邦の説得にも応ずることはなかったハンブルクが生き残りのための策として打ち出したのが、ハーフェンシティ Hafencityであった。港でなくなった場所を港町に変えていくという計画である。港を単に物流の拠点として位置づけるのではなく、人や企業が集まる場所として捉えているのがハンブルクである。港に人が住んでこそ港町であり、港を訪れる人がいてこそ港町であるという発想である。加えて、ハーフェンシティが事業拠点として世界の企業から選ばれるなら、ハンブルク港が大水深港湾ではないことに拘る必要はないと考えている⁽³⁹⁾。

3. 供用開始後のヤーデヴェーザーポートならびにオイロゲートの動向

1998年に大水深港湾建設予定地選定のための最初の調査が行われ、着工が認められたのが2008年3月、2012年1月には4,600万m³の浚渫砂で360haの埋立てが完了し、ヤーデヴェーザーポートとして一部供用を開始したのが2012年9月、全面的な供用開始は2016年であった。

ハンブルクとブレーマーハーフェンの2港を補完するための大水深港湾は、国家的プロジェ

クトとして出発したものの、連邦の意図した連携の構図が一部しか実現できなかったという状況下で供用開始を迎えた。そして、補完のためと銘打った港の年間コンテナ取扱い目標個数は270万TEU（20フィートコンテナ換算個数）であった⁽⁴⁰⁾。

これまで述べてきたように、ヤーデヴェーザーポートは、特にハンブルクとブレーメンの市民に、出発の時点から一貫して、政治的な話題を提供し続けてきた。本来ならば、もっと議論すべき重要な経済的な問題がおざなりになってしまっているというのが一般的な見方である⁽⁴¹⁾。

ヤーデヴェーザーポートの年間の目標高270万TEUという数値は、確かに補完機能を担う港として計画されたことを示しているといえる。2014年の実績では、ハンブルク港972万8,666TEU⁽⁴²⁾、ブレーマーハーフェン港579万5,624TEU⁽⁴³⁾であるから、270万TEUは2港の存立を脅かすような数値であるとはいえない。しかも、ヤーデヴェーザーポートの同年の実績は67,076TEU⁽⁴⁴⁾であり、目標には大幅に達していない。ちなみに欧州第1位のロッテルダム港の実績は、1,229万7,570TEU⁽⁴⁵⁾で、2位のハンブルク港との差は大きいと認識されている。

ところで、この67,076TEUはマラッカマックスタイプのコンテナ船によってもたらされたものであろうか。水深18mを必要とするコンテナ船を優先的にヤーデヴェーザーポートへ入港させているのかどうかについて、施設能力を確認した後で検討してみたい。

(1) 補完のための港が有する卓越した施設能力と実績との乖離

実は、ヤーデヴェーザーポートは単に補完のための港ではありえないと内外から指摘されてきた。施設能力が高く、かつ港湾用地の拡大がロッテルダム港の場合と同様に容易だからである。そのためにドイツには国家的プロジェクトとしてEUにおけるハブ港を開発するという目的があったのではないかとも言われている。

コンテナ港湾の施設能力を比較する際には、岸壁総延長・岸壁水深・ガントリークレーンの基数が指標として用いられる（表1）。表1を見る限りでは、水深以外の数値はハンブルク港やブレーマーハーフェン港の中間をいくことがわかる。とするならば、ヤーデヴェーザーポー

表1. コンテナ港湾の施設能力の比較（2017年）各港のホームページより作成

港湾名	岸壁総延長 m	岸壁水深 m	ガントリークレーン 基数
ヤーデヴェーザーポート	1,725	18	16
ハンブルク港	1,400	16.8	15
ブレーマーハーフェン港	1,829	16	18

大水深港湾ヤードヴェーザーポートの開発における3つの連邦州と1都市の対応

トは拡張の余地があることも含めて、ドイツ第1の港として機能しうる可能性を秘めているといえる。川の港ハンブルクとエスチュアリーに位置するブレーマーハーフェン港は、ともに港の拡張が不可能であり、水深もハンブルク港 16.8m、ブレーマーハーフェン港 16m で、これが現時点では限界である。

施設能力では2港を凌駕するヤードヴェーザーポートであるが、コンテナ取扱実績ならびにコンテナ船入出港情報から、供用開始後の動向について概観した。それによると、2013年 76,117TEU、2014年 67,076TEU、2015年 426,700TEU、2016年 481,720TEU とコンテナ取扱個数は増加している⁽⁴⁶⁾。まだ目標には大幅に達していないものの、2015年以降の伸びは著しいと言える。

続いて、ヤードヴェーザーポートがコンテナの取扱個数に関して、ハンブルク・ルーアーブルレインジに属するハンブルク・ブレーマーハーフェン・ロッテルダム・アントヴェルペンの4港に影響を及ぼしたか否かについて検討した。図1を見るとブレーマーハーフェン港だけが漸減しているのがわかる。これが果たしてヤードヴェーザーポートの影響かどうかを確認するために、ヤードヴェーザーポートインフォセンター（以後、インフォセンターと略す）での聞き取り調査を行った⁽⁴⁷⁾。その結果、これはオイロゲートによるコンテナターミナル利用促進活動の一環であり、ブレーマーハーフェン港に入港予定のコンテナ船を一部、ヤードヴェーザーポートに回したことによるものであることが明らかになった。ブレーマーハーフェン港とヤードヴェーザーポートの経営者はいずれもオイロゲートであることから、こうした連携は今後と

ル・アーブル＝ハンブルクレインジの4港の比較

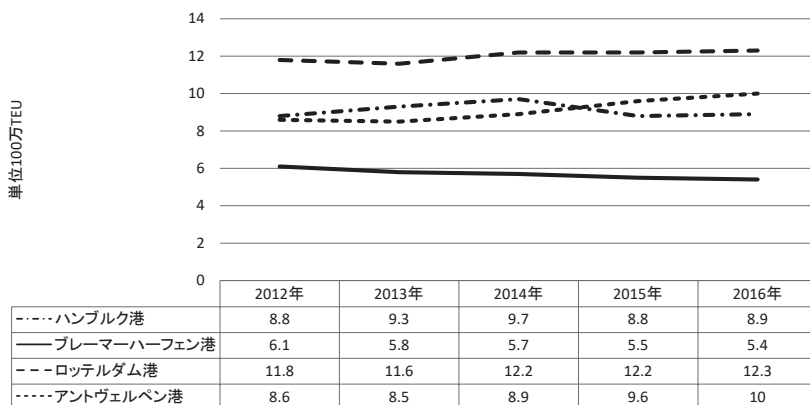


図1. ヤードヴェーザーポートの供用開始と各港の動き

資料：ハンブルク州統計局発行統計報告より筆者作成

表2. ヤーデヴェーザーポートのコンテナ船入出港状況 2017/3/25～2017/4/6

船 名	入港日	出港日	重量トン (TDW)
Mette Maersk	3月25日	3月25日	194.829
Petkum	3月28日	3月28日	16.975
Heinrich Schepers	3月29日	3月29日	13.031
Maersk Guayaquil	3月29日	3月30日	117.500
Evelyn Maersk	3月31日	4月1日	158.200
Diamantis P	3月31日	4月2日	30.340
Gustav Maersk	4月1日	4月1日	115.993
Alsterdijk	4月4日	4月4日	21.150
Heinrich Schepers	4月5日	4月5日	13.031
Maersk Genoa	4月5日	4月6日	117.500

資料：http://www.jadeweserport.de/nc/en/operations/port-office/ship-arrivals.html
より筆者作成

も行われるだろうということであった。

さらにヤーデヴェーザーポートに入港したコンテナ船のうち、水深18mを必要とするものが、どの程度の割合を占めているのかをホームページに掲載されたデータで確認した(表2)。2017年3月25日から2017年4月6日と短期間のデータではあるが、この間に入港したコンテナ船のTDW(重量トン)から判断すると、水深18mを必要とする可能性がある船は、 mette・マースク Mette Maersk のみである。短期間のデータではあるが、表2からは多様なサイズのコンテナ船が入港していることが確認できる。加えて、コンテナヤードにはアウトバーンA29と接続されている道路や16車線もある臨港鉄道が敷設されており、ヤーデヴェーザーポートは、すでに補完機能だけに特化した港ではないことが推察される。

(2) 重視された前方地と軽視された後背地

本来ヤーデヴェーザーポートは、北海・バルト海沿岸の地域を前方地と想定して開発された。ここで積み替えて、前方地へフィーダーするための港である。そこでまずは、ヤーデヴェーザーポートの補完機能から派生するネットワークについて、定期フィーダー航路の開設状況に着目した。フィンランド航路・スカンディナヴィア航路・スウェーデン航路・ロシア航路・ベネルクス・スカンディナヴィア航路が開設されており、寄港地としてはヘルシンキ・コトカ・ヘルシングボリ・グディニア・イエーテボリ・サンクトペテルブルク・オーフス・ハンブル

ク・ブレーマーハーフェン・ロッテルダムがあげられる⁽⁴⁸⁾。船のスケジュールについては公表されているが、取扱個数やその増減などは公表されていない。それ以外にも、インフォセンターの展示資料によれば、オスロ、マルメ、コペンハーゲン、シュチェチン、フェリックスストウトとの間にも定期航路が開設されているが、頻度・取扱個数・増減などのデータは公表されていない。また、長距離定期航路に限ってみれば欧州・極東航路に重点が置かれ、特に中国の大規模コンテナ港湾との関係が密である。

筆者は、これ以上詳細なデータの入手には限界があることから、コンテナターミナルの見学会にも参加してみた⁽⁴⁹⁾。現在、見学はインフォセンターが用意したバスに乗り、コンテナヤードを周回しつつ説明を受けるという形で行われている。ただし、ヤードに降り立つことはできない。車内での説明によると、建設当時から中国との関係が緊密であり、ガントリークレーンもすべて中国製、冷凍倉庫の中身も中国産の豚肉とのことであった。コンテナの大半は香港・上海の2港から来たもので、見学当日に停泊中であった3隻の中小型コンテナ船はスカンディナヴィア諸国へ向かうフィーダー船であるという説明を受けた。コンテナにはすべてマスクと表示があり、見学会の当日（2017年8月15日）は、それ以外の海運会社のものを見つけないことはできなかった。

ところで、ヤードヴェーザーポートの計画段階においては、後背地に関する議論はほとんどされてこなかった。後背地重視型のハンブルクがプロジェクトに参加していないことも、後背地の軽視に拍車をかけることになったと筆者は考えている。後背地に関しては、アウトバーンA29の延伸とヴィルヘルムスハーフェンとオルデンプルクを結ぶ鉄道路線の電化ならびに複線化だけは、当初から取り上げられていた。ドイツには内陸水運に恵まれた港が多いが、実はヤードヴェーザーポートには可航河川も運河も存在せず、背後地の交通体系の整備に関しては必須であると認識されていた。

しかし、交通体系の整備はアウトバーンを除いては完成しておらず、2017年8月現在においても、複線化工事のためにファレル Varel とザンデ Sande 間は、週末だけになったとはいえ、バスによる代替交通が行われていた。

しかし、目標を大幅に下回る取扱実績が続いたことで、前方地にのみならず、ようやく後背地の開拓にも目が向けられるようになった。新たな取り組みに着手したのは、港湾経営者のオイロゲートとインフラ整備を担当したニーダーザクセン州であった。港湾都市がもつ都市と港の関係は、ヤードヴェーザーポートには存在しない。例えば、ハンブルクのように、わが町の港とともに生きていくと表明する市長もそれを支える市議会も市民も地元企業も存在しないのである。

(3) オイロゲートによるポートセールス

日本では、港湾の発展のために、つまり取扱貨物量（コンテナの場合には取扱個数）を増加させるために、海運会社に対して定期航路の寄港・新しい航路の開設・寄港頻度の向上を要請するための活動を行うこと、あるいは背後地の企業に対して、港湾の利用を要請するなどの活動を行うことをポートセールスと呼んでいる。これは、日本の港湾管理者が使い始めた用語であり和製英語なので、海外では使われていない。

もちろん、同じような活動は海外の港湾でも行われている。ヤーデヴェーザーポートの場合には、ポートセールスの主体はオイロゲートである。前述したようにニーダーザクセン州も関わってはいるが、州にとってはいくつもある海港の1つとしてヤーデヴェーザーポートを支援しているという形態を取っている。

本来ならば、主体となるのは港湾が存在する都市であるが、事実上の港湾経営が市営企業によって行われている場合には、後者が中心となる。ただし、政治的問題が絡んでくる場合には、州が主導的な役割を担うことも多い。ハンブルクとブレーメンはいずれも都市州であるため、ハンブルク都市州と HHLA、ブレーメン都市州と BLG という構図が成り立つ。

日本の場合には、市営企業による港湾経営は行われていないので、横浜港は横浜市、神戸港は神戸市が主体となってポートセールスを実施してきた。ちなみに東京港の場合は東京都である。名古屋港は、愛知県と名古屋市が管理組合方式で経営しているので、市と県が連携してポートセールスを行っている。

オイロゲートが具体的な成果を上げてきたのは、世界的な海運会社に対して行ってきたポートセールスである。成果は、ホームページで公表される⁽⁵⁰⁾。これまでに、Hapag Lloyd（ドイツ）・NYK（日本郵船）・K-Line（川崎汽船）・MOL（商船三井）・Yangming（台湾）の航路誘致にはすでに成功していた。加えて2017年4月より、ヤーデヴェーザーポートには、新たに6つの海運会社が寄港するようになった。COSCO Shipping・OOCL・CMC CGM・Evergreen・Hamburg Süd・Hyundai Merchant Marineである。それぞれ中国（前2者）、フランス、台湾、ドイツ、韓国の世界的な海運会社である。

実は成功の裏には、ヤーデヴェーザーポートに注目してくれていた港があった。後発のコンテナ港湾として同じような立場に置かれていた中国の青島港である。青島港の首脳部は2016年7月、ハンブルクにある中国領事館に、ヤーデヴェーザーポートとの連携強化のために協議したいという旨を伝えた承された。会議には、コスコ・ヨーロッパならびにエバグリーンエージェンシーの代表者、そしてオイロゲートの代表者が出席して行われたが、成果があったといえるだろう⁽⁵¹⁾。

こうした前方地の開拓と合わせて、2006年から背後地の企業に対するポートセールスが、出資者であり経営者であるオイロゲートと出資者であるニーダーザクセン州との連携のもとに行われている⁽⁵²⁾。前述したように、ニーダーザクセン州にはいくつかの海港があるため、大水深港湾のためのポートセールスとそれ以外の海港に対するポートセールスに分けて広報活動を行ってきた。長距離海上輸送にはヤーデヴェーザーポートを、そしてイギリス・スカンディナヴィア諸国・バルト海沿岸諸国への短距離海上輸送には、それ以外のニーダーザクセン州の海港をという具合である。実際には、近接した港湾間で実情に合った形の機能分担が自然にできあがるわけではない。

活動の対象地域としては、ラインラント・バイエルン州・ザクセン州のドレスデンが挙げられる。いずれの地域でも対象となるのは、輸出入に関係する商工業者ならびにロジスティクス関係の企業や海貨業者である。対象者の具体的な固有名詞は一切公表されていない。加えて、筆者はまだ成果に関する報告を確認していない。ポートセールスが成功した場合には、日本では公表され、新聞にも掲載されることが多い。ドイツでも、メーカーがどの港から自社製品を輸出しているかというデータを秘匿することはないので、成果があればいずれ公表されるであろう。

いずれにせよ、前述の対象地域はヤーデヴェーザーポートの背後地として想定されている地域であると考えられる。筆者が問題にしたいのは、想定された根拠が不明であることと、この想定によれば、ハンブルク港やブレーマーハーフェン港の背後地とも重なってしまうということである。利用者の最大の関心事は、貨物の発地から港までの時間距離、港の施設能力というよりは寄港している航路の種類・本数・頻度などである⁽⁵³⁾。競合する港湾が複数あるなかで、背後地を開拓することは決して容易なことではない。

(4) オイロゲートが繋ぐ3つの港

ヤーデヴェーザーポートが、目標とする取扱個数を大幅に下回っている現状を打開するために、オイロゲートは、ブレーマーハーフェン港に入港予定のコンテナ船をヤーデヴェーザーポートに回していることについては、すでに述べた。両港ともにオイロゲートが主要なターミナルオペレーターであり、そのために可能になったことではあるが、本質的な問題解決にはならないことは明らかである。また、両港ともにマースクグループのAPMターミナルズ・インターナショナルが進出しているという共通点もある。

ところでハンブルク港はHHLAが主要なオペレーターであり、外資系企業は参入していない。港湾用地7,200km²は100%ハンブルク市が所有しており、それを市営企業HHLAに賃貸

するという形式が取られている。HHLAは、このうちの1.4km²をオイロゲートに貸している
ので、ハンブルク港にはオイロゲートのコンテナターミナルも存在している⁽⁵⁴⁾。

オイロゲートは、連邦が当初から連携を想定していた3港でコンテナターミナルを経営して
いることになる。最もハンブルク港のターミナルは小規模なものではあるが、拠点があること
は確かである。そのために、ヤーデヴェーザーポートとプレーメンならびにハンブルクの2港
との間には専用の列車を走らせている。連邦が望んだ3港の連携は実現しなかったが、オイ
ロゲートは、不完全な形ではあるが、3港にある自社のコンテナヤードを専用列車で繋いでい
る⁽⁵⁵⁾。見学会の討論の席上で、筆者の質問に対してインフォセンターからは、ハンブルク港
の独立した動きは確固としたものであり、そのことに関しては状況の変化があるとは考えてい
ないが、ヤーデヴェーザーポートとプレーマーハーフェン港は連携の道を今後とも探りなが
ら、プレーマーハーフェン港はドイツ第2位、ヤーデヴェーザーポートは第3位という認識に
基づいて港湾行政を展開していく旨の解答があった。

おわりに

これまで筆者は、ドイツの海港について都市と港という観点から考察してきた。海港とはい
うものの、ドイツの港は基本的に河川港である。海港ハンブルクは、北海から110kmも遡
ったエルベ川の河岸に位置する、ドイツ最大の港である。しかし、1990年代以降、予想をは
るかに上回る速度で船の大型化が進み、ハンブルク港といえども河川港である限り、衰退の可
能性は免れないと指摘されるようになった。

こうした状況を鑑みたドイツ連邦政府は、国家的プロジェクトとして大水深港湾を建設する
必要があることを公言した。1993年のことであった。

大水深港湾の条件として、沿海岸港・潮汐非依存型かつ開放型であることが求められ、その
ためには埋立て式を採用する必要がある。もちろん、エルベ川を18mまで浚渫すれば、ハ
ンブルク港を大水深港湾に造り替えることも可能ではあった。しかし、連邦をはじめ流域にあ
る自治体や自然保護団体としては、この方式を認めるわけにはいかなかった。

21世紀になって、ようやくドイツの港湾は掘込式から埋立て式へと転換していくことにな
る。掘込式である限り、たとえ水深の問題が解決されたにせよ、港湾用地の拡張に際しては、
都市と港湾との間に競合が生じることは避けられない。港湾の拡張のためには、都市を破壊す
る必要が出てくるからである。つまり港湾都市は、都市か港かという選択に迫られることにな
る。そうした意味からも、ヤーデヴェーザーポートは、すべての問題から解放された最新鋭の

大水深港湾として登場するはずであった。

しかし連邦が、ヤードヴェーザーポートはハンブルク港とブレーマーハーフェン港を補完するための港であると明言したことで状況は大きく変化する。実は、補完という機能を大水深港湾が発揮するには、ハンブルク、ブレーメン、ニーダーザクセンの3つの連邦州、ヴィルヘルムスハーフェン市の3州1市による連携が前提条件となることは、誰の目からも明らかであった。しかし、国家的プロジェクトへの参加については、3州1市はそれぞれが独自の論理で判断し、結局足並みが揃うことはなかった。

ためらうことなく参加を拒否したヴィルヘルムスハーフェン市の判断は見事であったと評価された。多額の投資に見合うだけの経済的価値があるか否かに関しては疑問が残るということ、コンテナ港湾の開発・経営のノウハウが全くないというのが理由であった。市の地先は提供するので、港湾経営のエキスパートであるハンブルクとブレーメンが連携して担当してくれるなら、当市にも必ず経済的波及効果はあるだろうと上級市助役は述べている。

確かに、ヴィルヘルムスハーフェン市の立場からすれば、この判断は適切であると筆者も考えている。しかし、これによってヤードヴェーザーポートには、都市と港という関係はなくなってしまったのである。ドイツでは、港を主導してきたのは都市である。州はそれを支援する立場であり、軍港ならいざ知らず、商港に関しては、国家の介入は稀である。介入された場合に、常に独自路線を死守してきたのがハンブルクである⁽⁵⁶⁾。いずれにせよ、ヤードヴェーザーポートの供用開始に伴い、ドイツで初めて都市なき港がここに誕生したことになる。

続いて拒否を表明したのはハンブルクであった。わが町の港とともに生きていくというのが理由である。港湾都市にとって、都市と港の関係、ひいては後背地と港の関係は絶対的なものであり、ともに発展の道を探っていくというのが、ハンブルクの思想である。

単なる物流拠点にしか過ぎないヤードヴェーザーポートに投資するより、わが町の港を最新鋭の状態に保つことが重要であり、そのためにこそ投資をし続けていくという方針を打ち出している。その結果、港としての機能を失った場所は港町に変えていくという **HafenCity** と名付けられたプロジェクトにも多額の投資をしてきた。都市と港は不可分の関係にあることをハンブルクの事例は示唆している。

この国家的プロジェクトにいち早く賛同し、ブレーマーハーフェン港が衰退することがあったとしても構わないと公言したのはブレーメンであった。ブレーメンは市営企業である **BLG** の活躍の場が与えられ、グローバルターミナルオペレーターとしての機能が発揮されるなら、ブレーメンは港湾都市であるという考え方に立っている。そのためにも、ドイツ初の大水深港湾に **BLG** が参入することは、港湾都市ブレーメンの発展にとって必要不可欠であるとして

いる。

ブレーメンにとってニーダーザクセン州との連携はすでに確立しており、今回も両者だけが連邦の意向通りに動いた形になっている。ヤーデヴェーザーポートの実質的な経営者はBLGの子会社の1つオイロゲートであり、オイロゲートはまた、ブレーマーハーフェン港の経営者でもある。つまり、この2港は、極めて自然な形で連携する道を歩み始めた。入港船舶を状況に応じてコントロールすることは、本来、こうした関係にある港湾間でのみ可能なことかもしれない。

本稿は、2012年3月、首都大学東京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ものに、その後の調査結果を加えて、まとめたものである。

注

- (1) ドイツの港湾研究の第一人者であり、都市地理学・交通地理学関係の業績が多い。伝統的なドイツ地理学を志す研究者は、先ず彼の業績から学ぶ。
- (2) Simonsen, H. *Mit dem JadeWeserPort die Zukunft gewinnen*, Centrum Cartographie Verlag, 2001, pp. 207
- (3) *Die Welt* の記事から、JadeWeserPort に関するものを2001年から継続的に収集している。現地で購入する場合もあるが、多くはWELT Edition-Digitale Zeitung を利用している。
- (4) 港湾政策研究所の樋口嘉章は、2012年9月、ヤーデヴェーザーポートの視察の機会を得た際に、補完港であるとの説明を受けたが、ハンブルクとブレーマーハーフェン両港を凌ぐ施設であったことを指摘している。
- (5) 生井澤幸子、ハンブルクーハンザ都市が選んだ道一、『朝倉世界地理講座9 中央・北ヨーロッパ』、朝倉書店、2014、pp. 445-450
- (6) 生井澤幸子、「ハンブルク港の再開発— Speicherstadt から Hafencity へ—」、『川村学園女子大学研究紀要』、第27巻第1号、2016、pp. 1-14
- (7) 生井澤幸子、「港湾都市ブレーメンによる外港の経営と港の再開発」、『川村学園女子大学研究紀要』、第28巻第1号、2017、pp. 47-63
- (8) ブレーメンの外港であるため、前掲書(7)に収録
- (9) 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
- (10) Schenk, G. Rotterdam, Verlag Peter Rump, 2017, p. 107
- (11) Brunotte, E. usw. (HG) *Lexikon der Geographie in vier Bänden*, Spektrum Akademischer Verlag, 2002, pp. 211-213
- (12) Benschmidt, A. und Kube, A. *Bremerhaven und Umgebung 1827-1927*, Ditzien Druck und Verlag, 1993, pp. 16-20
- (13) <http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/> (最終確認 2017年9月14日)

大水深港湾ヤードヴェーザーポートの開発における3つの連邦州と1都市の対応

<http://bund-hamburg.bund.net/themen/> (最終確認 2017年9月14日)

- (14) Archiv der Stadtgeschichte (HG) *Travemünde vom Fischerort zum See-und Kurbad*, Schmidt-Römhild, 2005, p. 205
- (15) Barnewitz, F. *Geschichte des Hafens Warmemünde*, Edition Godewind Verlag, 2009, pp. 89-103
- (16) 深沢克己, 『海港と文明 近世フランスの港町』, 山川出版社, 2002, pp. 70-81
- (17) BLG C, HPC, ISL, OIR und PLANCO *Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015*, 2000, pp. 1-80
コンサルティング会社と研究所が共同で作成した報告書である。
- (18) 前掲書 (2), p. 44
- (19) 前掲書 (2), p. 25
- (20) 前掲書 (2), p. 149
- (21) *Die Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 15. November 2000
- (22) Marten Barfuß, K. und Müller, H. und Tilgner, D. (Hg) *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005*, Edition Temmen, 2008, pp. 252-253
- (23) <https://www.niedersachsen.de> (最終確認 2017年9月14日)
- (24) *Die Welt*, 24. Oktober 2001
- (25) News Datalansicht: Jade Weser Port <http://www.jadeweserport.de/> (最終確認 2017年9月14日)
- (26) *Hamburg ist dumm*. ハンブルクは愚かであると度々言われる。ヤードヴェーザーポートの件だけではなく、エルベの更なる浚渫を訴えるたびに新聞等で書かれている。
- (27) <http://www.rbb-online.de/zurperson/> (最終確認 2017年9月14日)
- (28) *Die Welt*, 2. März 2002
- (29) 前掲書 (2), pp. 19-20
- (30) 前掲書 (7), p. 58
- (31) 前掲書 (7), p. 59
- (32) 前掲書 (7), p. 58
- (33) 前掲書 (7), pp. 51-53
- (34) 前掲書 (7), p. 60
- (35) 前掲書 (2), p. 193
- (36) <https://hhla.de/container/ueberblick.html> (最終確認 2017年9月14日)
- (37) 前掲書 (9), p. 159
これ以外にも、ハンブルク港が今、ハンガリーで活躍しているわけと題する記事もある。<https://www.welt.de/regionales/hamburg> (最終確認 2017年9月14日)
- (38) 前掲書 (6), pp. 8-9
- (39) 前掲書 (6), pp. 4-5
- (40) <http://www.ndr.de/nachrichten> (最終確認 2017年9月14日)
- (41) 前掲書 (2), pp. 7-8
- (42) <https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag> (最終確認 2017年9月14日)
- (43) 同上
- (44) 同上
- (45) 同上
- (46) <https://logistik-aktuell.com/2017/08/18> (最終確認 2017年9月14日)

- (47) 2017年8月15日に実施, Am Tiefen Fahrwasser 11 Wilhelmshaven
- (48) <http://www.jadeweserport.de/verkehre/liniendienste.html>
- (49) 毎年1回8月(2017年は8月15日)に参加。大型バスで港を1時間かけて回り, 説明を受ける。これに参加する以外に港の見学はできない。
- (50) <http://www.jadeweserport.de/presse-media/news-detailansicht/artikel/>(最終確認 2017年9月14日)
- (51) 同上
- (52) 同上
- (53) 遠藤(生井澤)幸子, 「清水港の港湾機能と後背地の変容」, 『地理学評論』, 第54巻第6号, 1981, pp. 320-328
- (54) <http://www1.euogate.de/Terminals/Hamburg> (最終確認 2017年9月14日)
- (55) <http://www.jadeweserport.de/verkehre/schiene/verbindungen.html> (最終確認 2017年9月14日)
- (56) 前掲書(5), pp. 446-447

参考文献

1. 遠藤(生井澤)幸子, 「清水港の港湾機能と後背地の変容」, 『地理学評論』, 第54巻第6号, 1981
2. 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
3. 生井澤幸子, ハンブルク—ハンザ都市が選んだ道一, 『朝倉世界地理講座9 中央・北ヨーロッパ』, 朝倉書店, 2014
4. 生井澤幸子, 「ハンブルク港の再開発— Speicherstadt から Hafencity へ—」, 『川村学園女子大学研究紀要』, 第27巻第1号, 2016
5. 生井澤幸子, 「港湾都市プレーメンによる外港の経営と港の再開発」, 『川村学園女子大学研究紀要』, 第28巻第1号, 2017
6. 樋口嘉章, 「ドイツの新・大水深コンテナターミナル ヤーデヴェーザーポート」, 『港湾』, 11号, 2012
7. 深沢克己, 『海港と文明 近世フランスの港町』, 山川出版社, 2002
8. Archiv der Stadtgeschichte (HG) *Travemünde vom Fischerort zum See- und Kurbad*, Schmidt-Römhild, 2005
9. Barnewitz, F. *Geschichte des Hafens Warnemünde*, Edition Godewind Verlag, 2009
10. Benschmidt, A. und Kube, A. *Bremerhaven und Umgebung 1827-1927*, Ditzén Druck und Verlag, 1993
11. BLG C, HPC, ISL, OIR und PLANCO *Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015*, 2000
12. Brunotte, E. usw. (HG) *Lexikon der Geographie in vier Bänden*, Spektrum Akademischer Verlag, 2002
13. Gabcke, H. *Bremerhaven in zwei Jahrhunderten 1948-1991*, NWD-Verlag, 1995
14. Marten Barfuß, K. und Müller, H. und Tilgner, D. (Hg) *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005*, Edition Temmen, 2008
15. Möller, I. *Hamburg*, Klett-perthes, 1999
16. Nuhn, H. *Seeverkehr und Umstrukturierungen der Häfen*, *Nationalatlas der Bundesrepublik Deutschland: Verkehr und Kommunikation*, Spektrum Akademischer Verlag, 2001

大水深港湾ヤードヴェーザーポートの開発における3つの連邦州と1都市の対応

17. Nuhn, H. und Pries, M. Hafenstädte, *Nationalatlas der Bundesrepublik Deutschland: Dörfer und Städte*, Spektrum Akademischer Verlag, 2001
18. Roder, H. *Bremen Handelsstadt am Fluss*, Verlag H. M. Hauschild, 2002
19. Schenk, G. Rotterdam, Verlag Peter Rump, 2017
20. Simonsen, H. *Mit dem JadeWeserPort die Zukunft gewinnen*, Centrum Cartgraphie Verlag, 2001