

港の多機能化に伴う 軍港都市キールとヴィルヘルムスハーフェンの変容

生井澤 幸 子*

The Change of the Military Port Cities, Kiel and Wilhelmshaven, through Multifunctionalization of their Ports

Sachiko NAMAIZAWA

要 旨

プロイセン王国時代に軍港が開設されたという共通点をもつドイツの2大軍港都市キールとヴィルヘルムスハーフェンを対象として、港の多機能化に伴う軍港都市の変容について考察した。キールは1882年から海のスポーツの祭典キーラーヴォッヘが開催されていたが、ヴィルヘルム2世が家族を伴って参加するようになってからは、祭典はヨーロッパの上流階級の老若男女が集う社交界としての性格をもつようになった。ドイツ帝国の崩壊後、この催しはキール市とキール市民に引き継がれ、スポーツと文化がコラボした海の祭典として甦った。キール港には、造船業・海運業・観光業に関わる事業所や埠頭がキール峡湾の海岸線に沿って分布し、しかもそれらは、中央駅から徒歩5分圏内にある。軍港は北海・バルト海運河の南側に位置する。一方、ヴィルヘルムスハーフェンは、19世紀にヤーデ条約により都市をつくることを禁止され、純粋に海軍基地として出発した。20世紀にはドイツ最大の石油輸入基地が建設され、巨大なターミナルは市民を海岸線から遠ざけた。さらに21世紀にはヤーデヴェーザーボートが供用を開始したが、ドイツ唯一の大水深港湾もまた、市民社会からは隔絶された世界となっている。これら3つの空間はいずれもアンサントを形成している。港の多機能化に伴い、軍港都市が軍港のある港湾都市へと変容したのがキールであり、一方のヴィルヘルムスハーフェンは軍港と物流基地のある都市へと変容していった。

キーワード：軍港都市、キール、ヴィルヘルムスハーフェン、キーラーヴォッヘ、アンサント

はじめに

第2次世界大戦後、軍港都市は多機能都市に転換するためにさまざまな施策を講じてきた⁽¹⁾。本論文で取り上げるドイツの軍港都市キールとヴィルヘルムスハーフェンも例外ではない。加えてドイツの場合には、東西ドイツ統一と拡大EU誕生によって、軍港の機能そのものにも変

*教授 人文地理学

化が生じ、軍関係の雇用の機会も減少の一途を辿ることになった⁽²⁾。

軍港都市が多機能都市へと転換するにあたっては、①港そのものが多機能化することによって、都市機能の多機能化をも誘発する場合②港湾機能とは全く関係のないところで都市機能自体が多機能化する場合がある。勿論、多機能化にも様々な段階があり、通常①と②が並存する形で軍港都市の多機能化は進展すると考えられる。ただし、都市と港をテーマとする筆者にとっては、港の景観は、両者の関係を概観するうえで最初の出発点となるものであり、港を一望しただけで、港の機能やそれが都市経済に与える影響をある程度予見することが可能なことから、まずは上記①に重点を置いた調査・分析から始めることにしたい。

加えて、先進国の軍港都市が直面している問題がある。軍港と関連の深い造船業の衰退である。軍港では艦艇の定期点検・修繕・装填が必須であり、そこから新船の建造をも含めたオールラウンドな造船業が発展し、都市の経済を支えてきたという事例は少なくない。しかし1990年代以降、先進国における造船業は比較優位という概念で説明されているように急速に衰退し、造船所の閉鎖・合併・規模縮小・業種の転換が相次いでいる⁽³⁾。都市経済に与えた影響は大きく、造船業に依存してきた軍港都市では、造船業に替わる新たな産業を模索している。

ところで、先の2つの軍港都市は、多機能都市化にどのように取り組んできたのであろうか。キールの発展については、これまでリュウベクとの比較という観点から論じられてきたが⁽⁴⁾、キールとヴィルヘルムスハーフェンという2大軍港都市を比較した先行研究は管見の限りでは見あたらない。そこで筆者は、都市史と港史を突き合わせながら、時系列的に両軍港都市の変容について比較検討した。そこから、港の多機能化が都市にもたらした影響や意味について明らかにすることができるからである。また、都市史と港史はいずれも最新の情報を収録できていない場合が多いので、その部分は、現地調査とインターネットによる情報の収集によって補足した。

まず2大軍港都市の比較から明らかになったことは、19世紀以降、都市が港をさらには市民社会が港をどのように認識してきたかに看過しえない差異が認められるということである。

キールには、ドイツ帝国第3代皇帝ヴィルヘルム2世が、家族を伴って毎年のように訪れていたキラーヴォッヘと呼ばれる海の祭典があった。キールは、軍港が開設されて間もない頃から、軍港には一見似つかわしくないような、上流階級の女性や子供を海・港・艦艇に集めて、彼らが飽きずに楽しめるイベントづくりを工夫し、見事に成功している。それは、艦艇にも花飾りを施すという世界を創出することであった。ドイツ帝国崩壊後も紆余曲折はあったものの、キラーヴォッヘは、市民による復活・改変・活性化を経て、世界最大級の新たな海の祭典として生まれ変わり、毎年300万人を超える人々が訪れるまでに成長した。

一方のヴィルヘルムスハーフェンは、2001年にドイツ初の大水深港湾建設予定地として選ばれたものの、地先は提供するが港湾の建設・運営・経営には参加しないと表明し、その方針を貫いた都市である。1853年に海軍基地を造ることだけを認められての出発であったことに加えて、最新鋭のコンテナターミナルもまた、都市から切り離されてしまった空間となった。

本稿の執筆にあたり、都市史と港史は、キールとヴィルヘルムスハーフェンに赴いて収集した。軍港の敷地内には通常は立ち入ることはできないが概観できる場所があるので、地形図をはじめ古地図類もあわせて収集し、現地調査に際して活用した。両港とも2001年以来、年2回の定点観察を含む現地調査を行っている。大水深港湾については、計画の段階から供用開始を経て、2018年現在に至るまでの経緯・背景・評価・問題点に関して論文としてまとめ⁽⁵⁾、本稿の3章でそれを活用している。キールに関しては、キラーヴォッへの創設と変容をテーマに日本地理学会⁽⁶⁾・公開講座等で口頭発表を行った。

1章 プロイセン王国にとっての海と港

プロイセン王国を築いたホーエンツォレルン家 Haus Hohenzollern は南ドイツのシュヴァーベン Schwaben 地方を発祥の地とし、シュヴァーベンの山城であるホーエンツォレルン城から北ドイツ平原へ進出し、最終的にはドイツ帝国を築くことになる。その過程で領土はバルト海さらには北海にまで達した。ベーニッシュ Bönisch は、このことを「Vom Fels zum Meer」と表現している⁽⁷⁾。最終的には、バルト海にはキール、北海にはヴィルヘルムスハーフェンという2つの軍港を開設することになる。海には疎いといわれていたホーエンツォレルン家であるが、ドイツ300諸侯の中で、海・船・港の重要性を最も理解していた一族であると言っても過言ではない。

1192年にシュヴァーベンのツォレルン伯爵フリードリヒ1世は、神聖ローマ皇帝ハインリヒ6世によってニュルンベルク城伯に任じられフランケン地方にも領地を獲得することになった。これが、ホーエンツォレルン家が北に向かうことになった最初の一步であり、その後の繁栄に繋がる動きでもあった。1218年に領地の分割が行われ、長男のコンラート1世がフランケンの領地とニュルンベルク城伯というタイトルを相続しフランケン系の始祖となった。一方、次男はシュヴァーベン系の始祖となり、旧来の領地とタイトルを相続している⁽⁸⁾。

なかでも1415年に、フランケン系を出自とするフリードリヒ6世が、神聖ローマ皇帝よりブランデンブルク辺境伯に任じられ、ホーエンツォレルン家としてはさらに北に向かって勢力を拡大し、北ドイツ平原に進出してベルリンに居を定めることになった。さらに2年後には選

帝侯という特権が認められて、有力な諸侯としての地位を確立させた⁽⁹⁾。

加えて、一族の傍系の出であるアルブレヒトは、ドイツ騎士団領を廃止してプロイセン公国を樹立したものの継承者に恵まれなかったために、本家筋に当たるブランデンブルク選帝侯ヨハン・ジギスムントがそれを継承することになり、1618年、ブランデンブルク＝プロイセンが成立した。ホーエンツォレルン家の領土は大きく拡大したが、当初から領土はモザイク状態で連続面としてのまとまりを欠くものであった。本体ともいえるべきは西方のブランデンブルク辺境伯領であり、後から加わったのがかつてのドイツ騎士団領であるプロイセン公国である。

その後スペイン継承戦争に際して、ホーエンツォレルン家のフリードリヒ3世は、ハプスブルク家に加担する見返りとしてプロイセンの王を名乗ることが許され、1701年にフリードリヒ1世としてプロイセン公国の首都ケーニヒスベルクで戴冠した。プロイセン公国は神聖ローマ帝国の領土外にあったからである⁽¹⁰⁾。

プロイセン王国は、1843年から1852年にかけて断続的に続いたデンマーク王国との第1次シュレスヴィヒ＝ホルシュタイン戦争に敗れた。デンマーク王国による海上封鎖は当時、軍港を有していなかったプロイセン王国にとって大きな痛手となった。海・船・港には縁がなかったホーエンツォレルン家に、なんとこれらに精通したアーダルベルト・フォン・プロイセン Adalbert von Preußen が登場し、海軍力は戦時だけに限らず、通商・工業の発展にとっても極めて重要であると説いた。王子は船旅をこよなく愛し、船旅の経験も豊かであったことから、北海の沿岸に軍港を開設する必要があることとその立地にふさわしい場所はヘペンス Heppens 以外には考えられないと主張した。現在のように科学的データを駆使してコンピュータで導いた結論ではなく、各地を旅した際に磨かれた観察眼による決断であった⁽¹¹⁾。この観察眼が並外れたものであることは、21世紀になってコンピュータが証明してくれることになるが、これについては後述する。

ところでヘペンスは、当時プロイセン王国の領土ではなかった。そこでプロイセン王国は、1853年にオルデンプルク大公国との間にヤーデ条約を締結し、軍港建設のために313haの土地を購入した。軍港の建設は海軍大将でもあった王子に一任された。この時のプロイセン王はフリードリヒ・ヴィルヘルム4世であったが、軍港の完成を待たずに死去した。彼の弟であるヴィルヘルム1世が王位を継ぎ、完成したばかりの通称ヘペンス港に自分の名前、つまりヴィルヘルムの港 Wilhelmshaven とせよと命じた⁽¹²⁾。

一方キールの場合、1865年プロイセン王国のヴィルヘルム1世の時代に、現在ではポーランド領となっているダンツィヒから海軍の駐屯地がキールに移転してきた。この時すでに北海・バルト海運河の建設が計画されており、北海も視野に入れてキールが選定された。1871

年にはヴィルヘルムスハーフェンと同様、ドイツ帝国の軍港となった⁽¹³⁾。

プロイセン王国は、12の州 *Provinz* から構成されていた。バルト海に面している州としては、東プロイセン州（州都ケーニヒスベルク）、西プロイセン州（州都ダンツィヒ）、ポンメルン州（州都シュテットイン）があり、北海とバルト海の両方に面した州としてシュレスヴィヒホルシュタイン州（州都は1879～1917年まではシュレスヴィヒ、その後キール）が、北海に面した州としてはハノーファー州（州都ハノーファー）があった。

北ドイツ平原を北上してバルト海にまで達したホーエンツォレルン家の領土は、1866年の普墺戦争の勝利によって、北海沿岸を含む西側への拡大を果たしたことになる。シュレスヴィヒホルシュタイン州とハノーファー州はその時に誕生したものである。

プロイセン王国は1871年のドイツ帝国成立以降も形式的ではあるが王国として存続し、第9代プロイセン国王兼第3代ドイツ皇帝ヴィルヘルム2世の退位によって消滅した。

キールもヴィルヘルムスハーフェンも軍港都市としての出発は19世紀であるが、キールはすでにプロイセン王国の領土であったのに対して、ヴィルヘルムスハーフェンはオルデンブルク大公国の領土であり、土地を購入するにあたって締結されたヤーデ条約は、その後、プロイセン王国とヴィルヘルムスハーフェン市にとっての足枷となった。これについては3章で詳述する。

2章 軍港都市キールと海の祭典キーラーヴォッヘ

軍港キールにどのようにして海の祭典キーラーヴォッヘ *Kieler Woche* は誕生したのであろうか。この祭典は、海の祭典としては北ヨーロッパ最大の規模を誇り、世界有数のものである。2018年のキーラーヴォッヘは6月16日から24日まで9日間開催され、来訪者は300万人を超え、4,000人を超えるヨットマンが参加した。また催し物の数は2,000を超えた⁽¹⁴⁾。

(1) 皇帝ヴィルヘルム2世とキーラーヴォッヘ

きっかけは、1881年9月1日、キール峡湾で海軍のヨットマンが仲間内で楽しんでいたレースであった。このレースを偶然目撃したのが、北ドイツレガッタ協会に所属する2人のヨットマンで、彼らはもっと大々的にヨットレースを開催したいと考えた。そこで1881年の冬に、ハンブルクとキールのヨットマンをハンブルクの商人であるマインホルトの邸に集め、以下のような協定を結ぶことに成功した。それは1882年の夏に、北ドイツレガッタ協会が海軍の協賛を得て、キール峡湾で世界最大規模のヨットレースを開催するというものであった。こうし

て1882年7月23日、第1回ヨットレースが開催された。2～3年後には、キールのヨットレースはレガッタスポーツの最高峰と称されるようになり、キラーヴォッヘへと発展していくことになった⁽¹⁵⁾。

ところで、この海の祭典がひととき注目されるようになったのは、1889年から毎年のように皇帝ヴィルヘルム2世が妻と子供達を伴って参加するようになったからである。1889年に初めてレガッタに参列したヴィルヘルム2世は、ヨット競技の初心者ではあったが、熱心なファンであった。彼はこの時に、持ち回り優勝杯を提供している。皇帝は家族同伴でやってきたので、しだいにヨーロッパの貴族・外交官・軍人・政治家も皇帝に倣い家族を伴って参加するようになった。そのために会場となったキール峡湾周辺では、女性や子供に配慮することが求められた⁽¹⁶⁾。

しだいにキラーヴォッヘは、単にヨット競技だけに力点を置いた海のスポーツの祭典にとどまらず、ヨーロッパの社交界をも巻き込んで華やかなキールの祭典へと変容していった。艦艇やヨットにも花飾りが取り付けられてお祭り気分を盛り上げ、艦艇上ではダンスパーティーや食事会が開催された。また海上だけではなく、市内の森ではピクニックも行われた。キラーヴォッヘは、ヨーロッパの上流階級の老若男女にとって、誰もが何らかの娯楽を見いだせる祭典として大変人気があった⁽¹⁷⁾。

実は皇帝ヴィルヘルム2世にとってもキラーヴォッヘは1年で最高の楽しみとなった⁽¹⁸⁾。皇帝は彼のヨットである流星号やホーエンツォレルン号に、たとえ上流階級に属していない市民であっても海のスポーツマンであるならば招待したといわれている。キラーヴォッヘには、1892年、ロシアのアレクサンドル3世が彼のヨットである北極星号で訪れている。1897年にはベルギーのレオポルド2世が、また1904年には、イギリスのエドワード7世が参列している⁽¹⁹⁾。

実は、キラーヴォッヘが開催されるようになってから10年あまりの期間は、まだ北海・バルト海運河が建設されていなかった。そこで北海側からキールにやってくるヨットマンには、テニングからアイダー運河を利用してキールに来ることが推奨されていた⁽²⁰⁾。キール軍港を拠点とする艦艇やキール峡湾で毎年開催されるヨットレースに参加する船のために、1887～1895年にかけて北海・バルト海運河が建設された。運河の幅・水深・鉄道橋の高さは、これらの船のサイズに合わせて設計された。船の大型化の進展は、21世紀と同様に当時も必至であり、1907～1914年にかけて第1回目の拡張工事が行われた⁽²¹⁾。

(2) 皇帝退位後のキーラーヴォッヘの変容

しだいに戦時色が濃くなっていく過程で、ヴィルヘルム2世の、そしてヨーロッパの上流階級のためのキーラーヴォッヘは、軍港キールならびにドイツ帝国海軍の軍備を誇示する目的での開催へと変容していった。しかし、これは長くは続かなかった。第1次世界大戦の終結と皇帝の退位によって状況が急変したからである。大戦によって多くのものが失われた。皇帝というヨット競技の支援者・キール軍港・軍需産業・造船業・艦隊・帆船そして何よりも大きな痛手となったのはヨット連合のメンバー達の命が失われたことであった。また、ヴェルサイユ条約により、艦艇の建造も取得も禁止された⁽²²⁾。

1919年、キーラーヴォッヘの終了後に、今後の開催内容についての話し合いが、ヨットマンならびにヨット競技以外のスポーツ連合のメンバーとキール市との間で行われた。しかし、斬新なアイデアを取り入れつつ、それでいて万人受けするような催し物をその時点では考案することが不可能であった。そこでキール市は1920年から新たな道を模索するべく本格的にキーラーヴォッヘと取り組むことになった⁽²³⁾。

とはいえ、それまではただのエキストラに過ぎなかった一般の市民が、皇帝と上流階級のための催し物として存続してきたキーラーヴォッヘを今後どうするかについて議論することは容易なことではなかった。当時のドイツでは、一般市民には社会的な娯楽は存在しなかった。なかでも労働者階級に至っては、ヨットスポーツを思想的に拒否していた。なぜならば、ドイツにおいてはヨットの伝統は、皇帝のための政治的なものであるという認識が一般的であったからである。そこで出された結論としては、芸術・文化・スポーツのヘルプストヴォッヘに転換するというものであった。秋の何とか週間という、どこにでも見られる催し物である⁽²⁴⁾。

ところが1924年にキール港に祭典用に装飾されたバルト海艦隊が入港すると、この沈滞したヘルプストヴォッヘに変化が訪れた。祭典用に艦艇が装飾されているのを見た市民に、かつてのキーラーヴォッヘの景観がよみがえったのではないかともいわれているが、市民の間で軍港とヨット競技の結合を復活させることを歓迎するムードがしだいに高まっていった。そして、これが正式にキール市議会で決定されたのは1927年のことであった。戦前に回帰して、競技と社交的な催し物とのコラボでいくという方針を軍港都市キールは選択したのである⁽²⁵⁾。

(3) 現在のキーラーヴォッヘ

現在でも、1927年に決定した方針は全く変わっていない。レガッタに参加するヨットマン、あるいは見学するのを目的とする人達はもとより、美しい帆船のパレードやキール峡湾に上がる花火を楽しみに集まる人達もいる。それだけではない。さまざまなジャンルの音楽・演劇・

パントマイムなど海や船とは関係がない文化活動を楽しみにやってくる人達も多い。何しろ老若男女に何か必ず楽しめる機会を提供できることがキーラーヴォッヘの最大の特長だからである。

キール峡湾とそれを取り巻く市街地を舞台として開催されるキーラーヴォッヘは、キールの中央駅を降りるとすぐ目の前の海が舞台となっており、会場へのアクセスは抜群である。

3章 ヴィルヘルムスハーフェンに形成された3つのアンサント

(1) 19世紀に生まれたアンサント

1853年にオルデンブルク大公国からプロイセン王国に割譲された土地は、軍事的目的にのみ利用してもよいという制限付きのものであった。つまり北海沿岸にプロイセン海軍の基地を設置し、軍港を開設することだけが認められたというに過ぎなかった⁽²⁶⁾。

そのためプロイセン王国は、1853年の条約締結に際して、後にヴィルヘルムスハーフェン市となるヘベンスを港湾都市として発展させることは断念せざるをえなかった。商港の開発は許されてはいなかったからである。加えて割譲された土地には、海軍の駐屯地を維持しうる最低限の人数の商工業者だけを居住させることができるとされた。この制限は、ようやく1864年2月16日の条約によって撤廃された。しかし、この段階では市民が居住を許された土地はかろうじて生活できる最低限の広さの空間であった⁽²⁷⁾。

当時、都市の境界線には市壁が設置されており、ヴィルヘルムスハーフェン市は陸地の縁に押し込められた形態の閉鎖空間であり、行政的にも飛地であった。つまりアンサント Enceinte であった⁽²⁸⁾。こうした発想で防御を固めるやり方は、1870～1871年の戦争を経験して、ドイツ帝国が成立するまで続いた。都市の人口は1871年6,170人（そのうち軍人は896人）で、その後1880年12,592人（軍人3,184人）、1890年15,471人（軍人3,938人）、1898年27,646人（軍人11,458人）と増加していった⁽²⁹⁾。ちなみに、2014年のデータではあるが、都市の人口は75,534人、ヴィルヘルムスハーフェン軍港を母港とするフリゲート艦は15隻、兵士ならびに関係者を含めた乗員数は9,000人となっている⁽³⁰⁾。

軍港の面積は6km²、水深は16mで、当時としては世界最大級の船の停泊が可能であり、水域も艦隊の基地として十分なだけの面積を有していた⁽³¹⁾。干満の差が大きいといわれている北海ではあるが、ヤーデ湾の西岸は、それに対処できる場所であると判断されたのである。とはいえ、1899年の都市図⁽³²⁾を見ると、ヴィルヘルムスハーフェン軍港は、堀込式・閉鎖型であり、埋立て式・開放型が基本である日本の港とは、構造上大きく異なっている。軍港は旧

港 Der alte Hafen と新港 Der neue Hafen からなっており、それぞれが独立してヤーデ湾に接続する形をとっているが、両者は内部で繋がっている。ヤーデ湾との接続部にシュロイゼ Schleuse が設置された潮汐依存型で、船の入出港に際して自由度が高いとされる開放型の港ではない。これは現在でも全く変わっていない。

1 万分の 1 の都市図⁽³³⁾から、旧港の大半を占めているのは帝国造船所 Kaiserliche Werft であることがわかる。また造船所の敷地内にある主な施設としては、ボイラー製造所・各種の機械器具製造所・鋳物工場・乾式ドック・艦艇用の艀装場・兵器庫が配置されていることが確認できる。この造船所は面積 77ha、従業員 5,000~6,000 人で、ドイツ帝国 3 大帝国造船所の 1 つであった。他の 2 つはキールとダンツィヒにあったが、ヴィルヘルムスハーフェンの帝国造船所は、その中でも最大規模のものであった。艦艇の新造はもとより、定期点検・修繕・改造・兵器の装備等、必要なすべての作業をここで完結することができた。また、艦艇以外の各種船舶の建造も行われていた⁽³⁴⁾。第 2 次世界大戦後に閉鎖され、再び造船所は復活したものの、現在では新船の建造は行っていない。

(2) 20 世紀に生まれたアンサント

1956 年 11 月に Nord-West-Oelleitung GmbH が設立された。オフィスは海岸部にあるヘペンサーグローデン Heppenser Groden に置かれており、その事業内容は以下の通りである。ヤーデ湾にある航路の近くまで伸びた配管橋の先端には、大型タンカーが沖合に停泊した状態で原油の積み降ろしが可能なようにシーバースが設置されている。ここからドイツ各地にある精油所までパイプラインを敷設することによって原油を輸送する⁽³⁵⁾。エムスラント、ライン・ルール地方、ハンブルクに立地する精油所が顧客である。最も長いパイプラインは 391km に達し、ケルンの近くにあるヴェッセリンク Wesseling まで原油を輸送する。ハンブルクーハルブルクの精油所へのパイプラインは全長 142km である⁽³⁶⁾。1958 年 11 月に創業を開始するやヴィルヘルムスハーフェン港はドイツ最大の原油の輸入港となった。

さらに 1970~1981 年にかけて、グローデンに新たに大企業が進出した。Alusuisse Atlantik GmbH・北西ドイツ火力発電所 AG・モービル石油 AG の精油所・インペリアル化学工業である。しかし、ヴィルヘルムスハーフェンの景気は 1979 年のオイルショックによって急激に悪化した。1985 年 4 月には精油所は操業を停止した。やっと売却先が決まり、1991 年に Beta Raffinerie Wilhelmshaven GmbH として操業が再開された⁽³⁷⁾。1997 年には、ヴィルヘルムスハーフェン石油精製株式会社が経営を引き継ぎ、更に 2006 年には ConocoPhillips が工場の設備を所有することになった。次いで、Hestya エネルギーに設備は売却された。2018 年現在、

石油の精製は行われておらず、タンクのみがターミナルとして利用されている。タンクの中身はヴィルヘルムスハーフェンで精製された石油ではなく、半分はヨーロッパ諸国から、残りはロシア・アフリカから輸入されたものである。

(3) 21世紀に生まれたアンサント⁽³⁸⁾

ドイツの港湾は河口内港が中心で、沿岸港は少ない。ドイツ最大の貿易港ハンブルクもエルベ川の河口内港であり、北海から110kmの位置にある。しかし、1990年代に入ると、船の大型化が予想以上に進展し、河川港ではマラッカマックスタイプのコンテナ船には十分に対処できないのではないかという声が海運関係者からあがった。これには港湾関係者も危機感をつのらせたが、最初に動き出したのが連邦政府であった。

ドイツの場合、軍港を除けば、港の建設・管理・運営を主導してきたのは都市である。ここにきて連邦政府は、大水深港湾の早急な開発の必要性和大水深港湾はハンブルク・ブレーマーハーフェンの2港を補完するためのもので、3港の連携は必須であると公言した。1998年と2000年の2回の調査に基づき、収集された科学的データをコンピュータで解析し、大水深港湾の建設地はヴィルヘルムスハーフェンが最適であるとの結論を得た。大水深港湾は、ドイツ初の埋立て式・潮汐非依存型・開放型の本格的な沿岸港であることが絶対的な条件であった。つまり、1章で述べたように、経験と観察による選定と科学的根拠に基づいた選定の答えは一致したということである

そこで、候補地となったヴィルヘルムスハーフェン市をはじめ、ハンブルク州・ブレーメン州・ニーダーザクセン州の間で大水深港湾候補地の是非とプロジェクトに参加するか否かを巡って話し合いが行われた。その結果、候補地に関しては異存なしということで一致したが、プロジェクトに参加すると表明したのは、ブレーメン州とニーダーザクセン州のみであった。

大水深港湾の候補地であるヴィルヘルムスハーフェン市の上級市助役アルノ・シュライバー Arno Schreiber による、地先は提供すれども参加せずという表明は、ドイツ国内で大きな反響を呼んだ。2000年11月15日付の新聞フランクフルターアルゲマイネは、彼の政治的手腕を高く評価する論評を掲載した。

シュライバーの意見を要約すると以下のようなになる。人口85,287人(2000年)の財政難を抱える都市にとって、大水深港湾建設のための多額の費用の一部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。確かに軍港都市として発展してきたという背景はあるものの、コンテナ港湾の建設・管理・経営に携われるだけの経験もノウハウももたない都市である。多大のリスクを冒してまで関わるだけの意味はない。こうしたプロジェクトは、ハンブル

クやブレーメンのような港湾のエキスパートに任せるべきである。そして大水深港湾ヤーデヴェーザーポート JadeWeserPort が軌道に乗り発展するならば、当市にも何らかの経済的波及効果をもたらされることは間違いない。軍港都市から脱皮して、多機能都市へと転換を図ろうとしている当市にとって、工場誘致・企業の支店誘致が先決である。

ヤーデヴェーザーポートの着工が認められたのが2008年3月、2012年1月には4,600万㎡の浚渫砂による360haの埋立てが完了した。2012年に一部供用を開始し、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、連邦政府が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の供用開始であった。

ところでヤーデヴェーザーポート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）であり、この数値から判断すると、確かに補完機能を担う港として計画されていることは確かである。2014年の実績では、ハンブルク港972万8,666TEU、ブレーマーハーフェン港579万5,624TEUであるから、270万TEUは2港の存立を脅かすような目標高とはいえない。しかも、同年のヤーデヴェーザーポートの実績は67,076TEUである。

実は、ヤーデヴェーザーポートはその施設能力の全容が明らかにされた段階で、単に補完のためだけに計画された港ではないのではないかという憶測が飛び交った。というのも、コンテナ港湾の施設能力を示す岸壁総延長・ガントリークレーンの基数・岸壁水深のどれをとってもハンブルク・ブレーマーハーフェンの2港に引けを取らず、それどころか岸壁水深は18mとまさにドイツ唯一の大水深港湾である。おまけに2方向への港湾用地の拡大の可能性を有しており、これはロッテルダムと比較しても遜色がないものといえる。

(4) 小括

これまで3つのアンサントについて時系列的に述べてきた。19世紀には、北海の海軍基地としての機能を全うすることだけが都市に課せられた義務であり、港湾都市としての発展は10年以上にも渡って阻害されてきた。その後も都市の重要な産業は、軍事産業としての造船業であり、5,000人以上の労働者を擁していた。北海の縁に立地し、壁に囲まれたアンサントであり、行政的にも飛地で、周囲をオルデンプルク大公国に取り囲まれていた。

第2次世界大戦後に、原油の取扱い施設として配管橋やシーバースを有する企業が進出し、ドイツ各地の精油所に原油をパイプラインで輸送する事業を展開した。現在ではヴィルヘルムスハーフェン港はドイツ最大の石油輸入港である。石油精製工場も進出し、1979年のオイルショックまでは活況を呈したが、今では工場は閉鎖されタンクのみがターミナルとして利用さ

れている。臨海部の広大な原油積み換え基地は、市民を海岸線に寄せ付けないアンサントである。

21世紀に入って、ヤーデ湾に面する沿岸港ヤーデヴェーザーポートが供用を開始した。ドイツで唯一の大水深港湾で埋立て式・開放型のコンテナ港湾である。ヴィルヘルムスハーフェン市は、港湾建設のために地先は提供するが、多額の開発資金の一部を負担してまで、建設・管理・経営には参加しないと表明した。ドイツでは、都市が港の建設・管理・経営を主導してきたので、港が立地している都市が港との関係を拒絶するというのは、確かに前例がないことではある。ヴィルヘルムスハーフェン市が、連邦政府が主導した国家的プロジェクトであるヤーデヴェーザーポートを自らの意思でアンサントと認識したということは、ヴィルヘルムスハーフェン市が、港の多機能化ではなく都市の多機能化によって、軍港都市からの脱皮を図るべく大きく舵を切ったことを示すものといえよう。

4章 市民社会と港の関係を促進する要因

これまで2つの軍港と軍港都市を比較しながら論じてきた。4章では、史資料からは読み取れない最新情報を現地調査で補いながら、市民社会と港の関係を促進する要因について考察する。

キール港とヴィルヘルムスハーフェン港の港域をそれぞれ1:8000と1:9000の都市図を参考にしながら、埠頭と背後地の土地利用に関する現地調査を行った。いずれも予備調査を踏まえた上で、本調査は2018年8月に実施した。そこから、これら2つの軍港が立地する港の自然条件、経済・社会条件の違いが、市民社会と港の关系到与える影響について調査・分析する。

(1) 都市の位置と港内における軍港の位置

北海に面するヴィルヘルムスハーフェンは、幹線から大きくはずれており交通の利便性という点ではキールに劣る。ドイツ第2の都市ハンブルクからは、ブレーメンとオルデンプルクで乗り換えて、待ち時間を含めると4時間あまりを要する。さらにベルリンからの場合、ハンブルク・ベルリン間はICEでも6時間半を要し、10時間を超える旅となる。プロイセン王国、続くドイツ帝国の時代には、首都ベルリンから軍港ヴィルヘルムスハーフェンへの旅は一日がかりであっただろう。一方、バルト海に面するキールへは、ベルリンからだどハンブルクを経由して7時間40分と、時間距離にして2時間半程度短いということになる。ヴィルヘルム2世は、海・ヨット・ヨット競技をこよなく愛した人であるが、彼が妻や子供達を伴って、毎年

のようにキールに出かけたのは、所要時間も関係していた可能性がある。

ヴィルヘルムスハーフェン軍港は現在でもドイツ最大の軍港であり、海軍の兵器に関する研究所の本拠地でもあることから、特別に開放する日を除いては立ち入り禁止である。それでも地図とグーグルアースを併用すれば軍港内部の構造はかなりわかる。それと、施設が存在しない海沿いの箇所は3mほどの高さのフェンスに囲まれているだけで、そうした場所からも軍港の内部を概観することは可能である。それでは物足りない軍港見学者のために、軍港に隣接する海岸線沿いのプロムナードに海軍博物館がある。2隻の艦艇が常時係留されていて乗船可能である。陸置きではあるが、Uボートも展示されている。筆者は毎年8月にここを訪れることにしているが、夏でも見学者が少ないので、博物館や公共交通機関の関係者に、その理由について聞いてみた。交通の利便性に問題があることと、観光客を受け入れる宿泊施設が不足していることが原因だというのが彼らの一致した見解であった。

キール軍港は、北海・バルト海運河がキール峡湾と接続する地点のすぐ南側に位置している。ここにも立ち入り禁止区域はあるが、海岸沿いの道路から軍港は容易に一望できる。水域が複雑に入り組んだヴィルヘルムスハーフェン軍港とは異なり、峡湾の一面だけを占有するシンプルな構造である。しかも、隣接する水域にはヨットハーバーがあり、艦艇とプレジャーボートがひしめくように並んでいる。その脇で、夏になると若者達がボード遊びに興じ、日本では見かけない海水浴用の施設もあって、閉鎖的なヴィルヘルムスハーフェン軍港とは異なり、かなり開放的な景観を呈している。

キール軍港からの艦艇の出動は、すでに1990～2010年の軍備縮小によって、地中海での国際航路の安全確保・アフリカの角周辺海域における海賊対策・難民救助を中心とした平和的活動へと変化している。1911年には兵士ならびに軍関係の仕事につく一般市民の数は約30,000人にのぼったが、2015年には3,800人で、そのうちの1,650人が海軍の兵士であった⁽³⁹⁾。

(2) ヤーデ湾とキール峡湾の自然条件と臨海部の土地利用

ヴィルヘルムスハーフェン軍港が立地するヤーデ湾Jadebusenは、Busenという単語が示すとおり湾の形状からきている。ヤーデ湾には航行河川の流入は見られない。水深わずか2mのエムス・ヤーデ運河があるが利用価値は低い。ヤーデ湾の西岸に北から順にヤーデヴェーザーボート、石油輸入基地、軍港が並び、いずれも市民の立ち入りが通常は禁止された空間であり、市民を水辺から遠ざける施設配置となっている。唯一の開放空間が軍港に隣接した南側の地域で、観光船の発着所・プロムナード・博物館2館、水族館、ユネスコ世界自然遺産センターなどがあり、レジャーと海の保養地としての空間を提供している。中央駅を基点とすれば、北に

ヤーデヴェーザーポート，北東に石油輸入基地，東に軍港，そして南に唯一の開放空間となっている海岸がある。

中央駅からヤーデヴェーザーポートまでは1時間に1本のバスがあり，所要時間は50分，石油輸入基地に行くバスの便はない。軍港には徒歩10分あまりで到達できる。そこはかつての帝国造船所の正門で，労働者の出入口であった建物があるが，立ち入り禁止である。開放空間である南の海岸部には徒歩数分で到達できるが，観光施設が立地しているプロムナードまで行くにはバスか自家用車を利用することになる。

一方，キール軍港が立地するキール峡湾 Kieler Förde は水河地形のフィヨルドであるという記述もあるが，よくわからないという説もあって成因に関しては不明である。長さ17km，幅2～3km，水深は16mあり，湾奥部も十分な水深を確保できることから大水深港湾といわれた時代もある。しかし，ドイツでは現在，大水深港湾は水深18m以上の港と定義されているので，水深16mのキール港を大水深港湾と呼ぶことは少なくなった。キール峡湾に流入する航行河川は存在しないが，北海・バルト海運河のバルト海側の出入口がある。

中央駅から道路一本隔てて，各種の埠頭が海岸線に沿って連なる。湾奥部は，3つの埠頭に囲まれており，その背後地は Kai-City Kiel と呼ばれる再開発地区⁽⁴⁰⁾で，現在建設が進められている。駅前には観光船の発着所で周辺にはレストランやカフェが並ぶ。キール峡湾の西岸に沿って中央駅に近い方から，大型フェリーの基地であるスウェーデン埠頭⁽⁴¹⁾，豪華客船専用埠頭であるバルト海埠頭，海運博物館埠頭，いくつかのスポーツハーフェンが続き，北海・バルト海運河の手前がキール軍港である。東岸は大型フェリー基地であるノルウェー埠頭⁽⁴²⁾，造船所，火力発電所が連なる。キール峡湾は幅が狭いのでこれらは駅前の観光船発着所から一望できる。

キールの人口は2017年には249,023人で，市街地は峡湾の海岸線を取り巻くように広がる。ハンザ都市キールの旧市街は海運博物館埠頭の背後にある。空爆のため歴史的建造物は残っていないが，道路・町割り・堀が当時を彷彿させる。キールは1946年にシュレスヴィヒホルシュタイン州の州都となった。州政府関係の役所はスポーツハーフェンの背後に集中している。つまり海沿いにキールを象徴する都市機能の集積が認められる。

キール峡湾のランドマークといえばホヴァルツヴェルケ・ドイツ造船 HDW のクレーンである。ここでは新船の建造が現在でも行われており，最新の受注が3隻のイスラエルの艦艇であったことはキール市民にとっては周知のことである。キールに本社を置く造船所は，1838年にボイラーの製造工場として設立され，1849年に軍艦用のボイラーを製造し砲艦に搭載された。初めて蒸気船を建造したのは1865年で，1871年に帝国海軍キール造船所となり，ドイ

ツ海軍の急成長とともに事業を拡大してきた。敗戦後の倒産、再出発、買収、事業縮小を経験し、1960年代の最盛期を経て、1970年代以降、経営環境は厳しい。ただし現在でも2,400人の従業員を雇用するキールでは有数の事業所である⁽⁴³⁾。

以上のことから、キールは海・港・海岸線へのアクセスに優れ、キール峡湾に人が集まりやすい地域構造を有していることがわかる。市民と港の関係は19世紀から育まれてきたが、自然条件、経済・社会条件もまたそれを促進する方向に作用したと考えられる。

おわりに

ドイツの2大軍港都市キールとヴィルヘルムスハーフェンは、軍港の開設がプロイセン王国の時代であるという共通点はあるが、港の多機能化に伴う軍港都市の変容という点から詳細に分析してみるとその違いは大きいことがわかる。

都市史と港史を整理・検討し、さらに現地調査やインターネット検索による情報をも加味して以下のような結論を得た。

キールには19世紀以降に育まれた都市と港ならびに市民社会と港という発想が認められるのに対して、ヴィルヘルムスハーフェンには現在に至るまで、そうした発想が認められないということである。その発端となったのが、キール軍港開設後まもなく、軍港を舞台として開催されるようになったキーラーヴォッヘであった。海のスポーツの祭典であると同時に、ヨーロッパの上流階級の老若男女を対象とした社交界でもあるこの催し物は、当初は市民には縁のないものであった。しかし第1次大戦後に、キール市は、海のスポーツの祭典と文化的な催しのコラボというかつてのキーラーヴォッヘを復活させ、さらに発展させて、現在に至っている。北海・バルト海運河の建設を前提としてキール軍港は開設されたのであるが、運河の幅・水深・運河を横切る鉄道橋の高さは、艦艇のサイズだけではなく、キーラーヴォッヘに参加する帆船・ヨットのサイズを考慮して設計されている。開設の早い時期から軍港自体に集客力があつたキールに対して、ヴィルヘルムスハーフェン軍港にはそうした状況は認められない。

加えて、キール峡湾が有する自然条件が、海岸線を有効に活用することを可能にしている。つまり、長さ17km、幅2~3kmであるにもかかわらず、水深が16mあり、湾奥部まで十分な水深が確保できるドイツには珍しい天然の良港である。ドイツの主要な港は河川港であるが、キール港は潮汐非依存型・開放型の港で、海岸線に護岸工事を施すことによって埠頭 Kai として活用できる沿海岸港である。大型フェリー埠頭や豪華客船埠頭、観光船発着所やヨットハーバーといった集客力のある施設が、中央駅から徒歩5分圏内に立地している。

水陸交通の結節点としての利便性はドイツで最も高く、中央駅から海・港へのアクセスは良好である。それは、海運業の発展と港の観光地化に寄与してきた。現地調査を行った日にも、大型フェリーであるカラーライン・ステナラインだけではなく、豪華客船として人気の高いアイダが入港しており、見物客で賑わっていた。まさに港は人が集まる場所であり、港町の景観を呈しているといえる。

キール港には、従業員数では市内有数の HDW が規模は縮小されたとはいえ、現在でも艦艇を含む新船の建造を行っている。修繕のみを行うようになったヴィルヘルムスハーフェンの造船所、リューベクに見られる業種の転換でマリナーや老人ホームになった造船所や、再開発によって物流基地となった造船所と比較すると異色である。

ヴィルヘルムスハーフェンには、ヤーデ湾の西岸の縁に沿うように3つのアンサントがある。北から順にヤーデヴェーザーポート、石油輸入基地、軍港が接続しており、市民を海岸線から遠ざける構造となっている。19世紀にはヤーデ条約によって都市を創ることを禁止されていた時期はあるが、その後の港の土地利用も、都市からは切り離された世界を形成することになった。ヤーデヴェーザーポートは、ヴィルヘルムスハーフェンが初めて、自らアンサントとすることを選択した空間である。南岸のみは市民や観光客が海に親しめる空間を提供しているが、集客力の向上は今後の課題である。

軍港都市キールは、都市と港、そして市民社会と港との関係が、19世紀からしだいにできあがっていく過程で、港町として発展していくことになった。一方、そうした空間的・意識的な関係を育むことができなかった軍港都市ヴィルヘルムスハーフェンの場合は、港の多機能化が必ずしも港町の発展には結びつかなかったといえるだろう。ヴィルヘルムスハーフェン市は、港の多機能化ではなく都市の多機能化によって軍港都市からの脱皮を図るべく、方針を転換したことが明らかになった。

注

- (1) Nuhn, H. und Pries, M. *Hafenstädte, Nationalatlas der Bundesrepublik Deutschland: Dörfer und Städte*, Spektrum Akademischer Verlag, 2001, pp. 94-95
- (2) Jungölter, M. *Kiel Kleine Stadtgeschichte*, Verlag Friedrich Pustet, 2016, p. 153
- (3) Haaker, H. *120 Jahre Eisen-und Stahlschiffbau in Lübeck*, Verein für Lübecker Industrie- und Arbeiterkultur, 2010, pp. 5-60
- (4) 高橋理, 『ハンザ「同盟」の歴史 中世ヨーロッパの都市と商業』, 創元社, 2013, pp. 266-268
- (5) 生井澤幸子「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」, 『川

- 村学園女子大学研究紀要』, 第 29 巻第 1 号, 2018, pp 83-103
- (6) 生井澤幸子, 「ユラン半島東岸の港湾都市キールとリューブクの変容」, 2016 年度日本地理学会秋季学術大会発表要旨集
- (7) Bönisch, G. “ Vom Fels zum Meer ”, *Geschichte*, Nr.2, 2011, p. 17 独語で岩山から海へという意味
- (8) Hofbauer, K. *Das Preußische Könighaus*, Börde-Verlag, 2016, pp. 5-6
- (9) 同書, p. 8
- (10) 同書, p. 14
- (11) Wein, M. *Wilhelmshaven im Spiegel der Zeit*, Rasch & Röhrling Verlag, 2015, pp. 22-23
- (12) 同書, pp. 30-31
- (13) 前掲書 (2), p. 74 (14) <https://www.kieler-woche.de/> (最終確認 2018 年 9 月 10 日)
- (15) Kroll, K. *Kieler Woche*, Wachholtz, 2007, p. 9
- (16) 同書, p. 10
- (17) 同書, pp. 10-11
- (18) Aissen, P. *Die Kieler Woche unter Wilhelm II.*, Grin Verlag, 2008, p. 6
- (19) 前掲書 (15), p. 15
- (20) 前掲書 (15), p. 9
- (21) Geffers, A. *Nord-Ostsee-Kanal*, Schöning Verlag, 2016, pp. 4-7
- (22) 前掲書 (15), pp. 18-19
- (23) 前掲書 (15), p. 19
- (24) 前掲書 (15), p. 20
- (25) 前掲書 (15), p. 21
- (26) Lohse, C. *Wilhelmshaven – Mit Plänen und Bildern, einem Stadtplan als Beilage und einer Karte*, Kommissionsverlag, 1899, p. 51
- (27) 同書, p. 51
- (28) 同書, p. 51
- (29) 同書, p. 67
- (30) Bücher, S. *Wilhelmshaven Die grüne Stadt am Meer*, Brune-Mettcker Verlag, 2014, p. 38
- (31) 前掲書 (26), p. 82
- (32) 前掲書 (26) に添付された地図, 1:10000, Plan der Stadt Wilhelmshaven und der Oldenburgischen Vorort Bant, Heppens, u. Neuende 1899.
- (33) 同地図
- (34) 前掲書 (26), pp. 90-99 (35) <https://www.nwovhv.de> (最終確認 2018 年 9 月 10 日)
- (36) 前掲書 (11), pp. 102-103 (37) <http://firmenregister.de/> (最終確認 2018 年 9 月 10 日)
- (38) 拙著である前掲書 (5) の要約である。アンサントという表現は論文では使用していない。
- (39) 前掲書 (2), p. 153
- (40) BAW Institut für regionale Wirtschaftsforschung, *Hafenareale als urbane Investitionsstandorte*, Regioverlag, pp 59-68
- (41) スウェーデンの海運会社ステナラインがキールとエーテボリを 14 時間で結んでいる。
- (42) ノルウェーの海運会社カラーラインがキールとオスロを 20 時間で結んでいる。
- (43) 前掲書 (2), pp. 74-79

生井澤 幸 子

参考文献

1. 高橋理, 『ハンザ「同盟」の歴史 中世ヨーロッパの都市と商業』, 創元社, 2013
2. 生井澤幸子, 「ユラン半島東岸の港湾都市キールとリューベクの変容」, 2016年度日本地理学会秋季学術大会発表要旨集
3. 生井澤幸子「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」, 『川村学園女子大学研究紀要』, 第29巻第1号, 2018
4. Aissen, P. *Die Kieler Woche unter Wilhelm II.*, Grin Verlag, 2008
5. BAW Institut für regionale Wirtschaftsforschung, *Hafenareale als urbane Investitionsstandorte*, Regioverlag
6. Bönisch, G. “Vom Fels zum Meer”, *Geschichte*, Nr.2, 2011
7. Bücher, S. *Wilhelmshaven Die grüne Stadt am Meer*, Brune-Mettcker Verlag, 2014
8. Geffers, A. *Nord-Ostsee-Kanal*, Schöning Verlag, 2016
9. Haaker, H. *120 Jahre Eisen-und Stahlschiffbau in Lübeck*, Verein für Lübecker Industrie- und Arbeiterkultur, 2010
10. Hofbauer, K. *Das Preußische Könighaus*, Börde-Verlag, 2016
11. Jungölter, M. *Kiel Kleine Stadtgeschichte*, Verlag Friedrich Pustet, 2016
12. Kroll, K. *Kieler Woche*, Wachholtz, 2007
13. Lohse, C. *Wilhelmshaven—Mit Plänen und Bildern, einem Stadtplan als Beilage und einer Karte*, Kommissionsverlag, 1899
14. Nuhn, H. und Pries, M. *Hafenstädte, Nationalatlas der Bundesrepublik Deutschland: Dörfer und Städte*, Spektrum Akademischer Verlag, 2001
15. Wein, M. *Wilhelmshaven im Spiegel der Zeit*, Rasch & Röhrling Verlag, 2015