

IAPH のベストプラクティスアプローチは開発中の港と隣接の街との関係を円滑にしなければならぬと、ウォルフガング ホルティネンとクラウディア グロースバイシェは説明する



港と隣接地域のよい関係

Good neighbours

すぐ後ろには街が見える往来激しいハンブルグのエルベ川

港湾計画において一般的な戦略を描くことは大きなチャレンジである。港はグローバル経済の影響を受ける一方で、非常に固有な形で地域レベルでの相互作用も受ける。

歴史上、港は、入植地が船の防護や商品の輸送などの機能を必要としたため、設立された。それ故に、隣接地域の利益のため、貿易と輸送が開始された。

有力な人の入植とすべてのビジネスという重要な海の入り口の組み合わせは、港に特別な魅力をもたらした。多くのケースでは、港は隣接地域の開発のきっかけとなり、従来は、港と隣接地域に対してとても密接でお互いに利益をなす関係をもたらす。

最近までは、特に職場の近くで生活をしなければならなかったので、港と隣接地域の空間的な発展でさえ同調して生じていた。

港の拡充が生じるとき逆の局面が訪れました。なぜなら、その開発はしばしば隣接地域の領域を干渉し、働く人々の家を破壊しなければならず、それは住民が引っ越しを強いられることを意味するからである。

長年にわたって、隣接地域の開発と港の必要性の分離が生じていました。港は、産業や商業活動のための領域を必要としますが、それらはゴミ、騒音、空気汚染を引き起こすかもしれませんが、その一方で、住宅街は静けさときれいな空気を必要とします。これは、お互いの開発を妨げ、停滞させる危険を作っています。

グローバル化により港は、空間的な発展に対する態度の修正を強いられた。港は、国際貿易におけるきわめて重要な役割を担うだけでなく、隣接地域の国際的な取引のための中心的な位置へととなっていかなければならない。

港は隣接地域のために海洋ビジネスとより広い国際的な経済に関する利益を生み出す一方、空間的な開発は経済のグローバル化の早いペースにより生み出される需要についていくことができない。経済状況はとても早く変化するが、空間的な適用はより長い時間を必要とする。

かなり多くの港は何世紀にもわたって隣接地域の中心に近くで発展してきた。そこでは港と隣接地域との間の衝突を引き起こすことなく簡単に1次元の開発が実現することはなかった。

特に船のサイズやコンテナの取り扱いといった点における技術の進歩は、岸壁の拡張や強化という、港の構造に対する広範囲の変更をいくつか必要とした。

もし、港関係の運用のための表面積の追加が他の使用を犠牲にして供給されたる必要があれば、衝突の余地を与えることにもなる。

代案のひとつは、農業(田園地域、グリーンフィールド)用地または再利用産業(再開発用地、ブラウンフィールド)用地に、新しい港の領域を建設することであり、アントワープ市ではデルゲンドックのためにそれが行われた。

”

もう一つのありうる解決方法は、埋め立て地に港を拡大することです。このようなブルーフィールドの開発はロッテルダムのマースフラクテではうまくいっているが、多くの港では実務的な選択肢ではない。”

これより、港の空間的な開発においては2つの傾向が出現していることがわかる。

一つ目は、ブラウンフィールドにも拡張しながらも、大概はグリーンフィールドとブルーフィールドの開発によって、将来を見据えた港の領域の作成をもたらす。2つめのトレンドは、港の活動のための領域が見つからない場所で生じ、現在および将来の経済的な要求に適用できないでいる。

これらの港は停滞し、そしてそのほかの用途、たとえば水際の住居、ホテルやレジャー・アメニティ施設、に変化していくであろう。それは、多くの港街ですばらしい魅力と成功をもって証明された戦略である。

経済開発を刺激しながら、同時に港で、両方のトレンドとも動いている。

2つめの傾向は、たいていは住居と商業環境の混じり合ったなかで、ウォーターフロントでの都市地区を提供するという、新しい役割を港に与えた。そして、-より多くの生産性のある港としての再開発かそれとも新しい都市地区をつくるための再開発-そ

の両方のケースにおいて、新しい隣接地域が作られそして組織されなければならない。

理想は、街により合致した港を作ると同時に、港に対してより頑強で影響されない街をつくる方法をみつけることによって、より近い共存を作り出すことである。

これらの2つの傾向は、実際に共存し得ます。クルーズ船のようなソフトな港の施設と結合した新しい都市の利用のための魅力的なウォーターフロントは、確かに港の再開発を促進します。

マルセイユとバルセロナさらにはハンブルグをみなければならない。そこではハーフェン市が形成されており、様々な港の領域が現在そして未来のコンテナの輸送の要求にこたえるために拡大を続けている。

港と隣接地域の境界で生じている争いの形式と原因においては、世界中に多くの共通点があることが分析により示されている。

これらの典型的な問題は異なるカテゴリーの元で分類できる。

土地利用に関する計画の戦略、興味の衝突および不一致は、長く続く隣接地域と港との間の論争の、特に豊富な根拠であるようだ。

環境の分野もそのひとつであり、たとえば騒音と公害により、よく関係に緊張が走る分野である。

オーバーラップする問題は公共施設と輸送においても生じる。たとえば、港の関連の輸送が街の混雑を引き起こすときなどである。

そして、もし、あたらしく開発された都市地域のコミュニケーション戦略が隣接する港エリアのイメージを破壊するならば、一見害のなさそうなマーケティング分野でさえ困難を生み出す可能性がある。

おのおのの港にあてはまる特別な条件の多様性が、これらの問題を解決する一般的な方法を見いだすことを困難にしているにもかかわらず、港と隣接地域の争いの解決に対して取り組んでいる港と街のプランナーの助けになるであろう有望な優良事例の解決方策がたくさんある。

それらは、港の拡張方法であろうと完全に新しい港の開発であろうと関係なく、港と隣接地域の境界での特別な計画のための責任を負う人たちの助けにもなるはずである。

いくつかの港では、そのような衝突は手に負えないものではなく、一見反対に見える土地利用が、一緒に首尾よく監理できることを示している。

しかし、妥協点を見つけて、真剣にそしてシステムティックに将来起こるであろう衝突を予測することは大切である。以下のページでは、ハンブルグとジェノバの港と街の境界での再開発計画の例を示す。

ウォルフガング ホルティネンは、ハンブルグ港湾管理委員会の港計画の責任者です。クラウドディア グロースバイシェは、再開発プロジェクトにおける優良事例のためのIAPHのデータベースのプロジェクトマネージャです。

最良の実例のためのガイド

2007-2009 のワークプランのため、港の開発、管理および施設のグループからなる IAPH の港のプランニングと開発のテクニカルコミティーは、「港の再開発プロジェクトの成功事例の収集と分析を行い、港の再開発のためのガイドブックを準備すること」で同意する。

これは、ドイツのハンブルグ港湾管理委員会の港計画の責任者であるウォルフガング ホルティネンによって引き継がれました。

アイデアは、港と隣接地域の境界での再開発計画の最良な実例を調査することである。実例によって説明された特定の問題と転用可能な解決策を示すであろう。

結果は、IAPH のメンバ向けのウェブサイトのうえで利用可能な、最良の実例のデータベースになるであろう。その調査は港と街の国際機関(IACP)の援助をうけている。5月にはプロジェクトは終了するので、ジェノバでの第 26 回 IAPH 世界港会議で明らかになるでしょう。

ここハンブルグのハーフェン市のように、慎重な計画をもってすれば、港のそばで、生活と職場のスペースが統合されることが可能である。

(抄訳者: 港湾空港技術研究所 海洋・水工部 主任研究官 有川太郎)

(校閲: 国土交通省港湾局 国際・環境 国際企画室)