



ハーフェンシティの創造には、市内中心部や旅客ターミナルへの地下鉄接続を含め、新たなインフラが求められている。

### 計画中の再活性化

#### Revitalisation through planning

(概要)

ハンブルク中心地近くに位置する、かつての港湾地区「ハーフェンシティ」の再活性化について、その計画に至る経緯、配慮された事項と克服された船舶からの排出ガス、騒音、土壌汚染等課題について、現在の取組み状況を含めた報告。

港が近いということは、おしゃれな都心の発展を妨げるものではない。ユルゲン・ブルンスベレントルグ (Jurgen Bruns-Berentelg) がハンブルクのハーフェンシティ (HafenCity) 再開発の近況を P&H に報告する。

ドイツ第2の大都市ハンブルクでは、かつて港湾地区だった地域を新しい都市街区にする開発が進められている。この地域は、まさにエルベ川岸という、何物にも変え難い魅力的な位置であるとともに、シティセンターとハンブルク中央駅とからともに、たったの徒歩2分という好立地でもある。ハーフェンシティの2地区はすでに完成しており、第1公共広場と川辺の遊歩道はハンブルク市民や旅行者に親しまれている。

この地域を開発する機会がハンブルク市に訪れたのは、今回が初めてではない。19世紀後半、ハンブルクはシュパイチャーシュタット (Speicherstadt) 倉庫街のレンガ造りの建物が並ぶ世界でもっとも近代的な港だった。当時を思い起こさせるものとして、

倉庫の一部が歴史的モニュメントとして保存されている。

20世紀後半のコンテナ輸送の発展は、ハンブルク港の存在感の低下をもたらした。新たな貨物ターミナルがノーデルエルベ(Norderelbe)の南の別の岸に整備され、この地域は徐々に荒廃していった。

自由都市でハンザ同盟都市であるハンブルク市議会は、1997年、ついにこの地域の再開発を決定した。12,000人の市民の住宅や、40,000人の雇用を生む事務所や商業施設も計画された。商業施設や歴史的カイシュピールヒャー(Kaispeicher)倉庫のハンブルク国際海事博物館のような世界に発信する文化施設等も計画に盛り込まれた。

2020年に再開発が完了すると、ハーフェンシティは157ヘクタール(陸地:123ha、水面34ha)の大きさになる。200以上の個々のプロジェクト構想によれば、ハーフェンシティは200万m<sup>2</sup>もの床面積を誇ることになる。

この変革計画を実施可能とするには、いくつかの課題に取り組まなければならなかった。港湾と工業地域としての役割を果たしてきたこの地域には、その痕跡が残されており、中には保存するに値するものもあった。これらには歴史的な泊地や岸壁も含まれていた。その他の残留物は、当初、ハーフェンシティが典型的な「ブラウン・フィールド(利用されなくなった工業用地)」だったこともあり、様々な場所で激しく汚れた土壌を伴った障害物であった。かつて、ハンブルクのほとんどにガスを供給していたガス工場の周辺では、20万m<sup>3</sup>(トラック2万台分)の土が掘削され、熱処理されるか、安全に埋立保管された。このエリア合計7haの汚染除去に、1,700万ユーロが費やされた。

すべての課題が、この地域の歴史のせいではない。このサイトの位置関係から、海運業の騒音や排出ガスは計画段階で配慮されていた。ハーフェンシティはノーデルエルベの北岸沿いに伸びており、南岸はいまだ港湾地域として活用されている。

街のあたらしい部分は、もう1つの大きな魅力、旅客ターミナルとなっている。現在、その運航は仮設ターミナルビルで行われているが、クイーン・メリーツウ号のような豪華客船航路を含む100隻以上の船が、早ければ2010年にも就航すると見込まれている。これらの船はすでに定期的に就航しており、船はまさに街の中心に係留されるから、乗客はハンブルクで最も美しい市街地の中心スポットへ直接行くことができる。

「その地区の魅力は、都市部と港湾の融合にある」

この開発は、立て続けに新たな課題を生み出した。旅客ターミナルを利用するこれらの船は、最も魅力的な居住地域、事務所地域のごく近傍に停泊することになる。このため、騒音や排出ガスの扱いについての解決策が必要となったのである。

クルーズ船はその停泊中に、船上で必要なエネルギーを船舶エンジンでまかなうため、多量の排気ガスを放出する。この過程で、有害な物質、おもにSO<sub>2</sub>が放出される。EUの新たなガイドラインのおかげで、船舶の燃料に含まれる硫黄濃度は劇的に減少

していくと見込まれる。2007 年以來、4.5%から 1.5%に減少し、2010 年時点では 0.1%になると見込まれている。

陸上電力供給装置もまた、排気ガスの削減を大いに助長するだろう。このため、ハンブルク市は、EU が資金を出すエルベ川岸でのパイロットプロジェクトの実施に手を挙げた。この EU による資金援助は、不可欠である。これがないと、船社が、パイロットプロジェクトに関する新たなコストのためにハンブルグ港を避けたがることとなるかも知れない。



ハーフェンシティの再活性化されたウォーターフロントエリアは、ハンブルク市民や観光客の人気エリアとなっている。

さらに、船舶への陸上からの電力供給の接続、電圧、電流について国際標準の規格が設定される必要があるだろう。岸壁でクルーズ船に電力を供給する発電所の必要容量もまた、明確にされるべきである。

船舶からの排出ガスはハーフェンシティの計画初期段階で考慮されていた。だから、作成されたコンセプトは陸上電力供給に頼ったものではない。計画の規則は早い時期に定められた。例えば、クルーズターミナルのごく近くは居住エリアではなく、オフィス、商業エリアにすべきといったことが決定された。

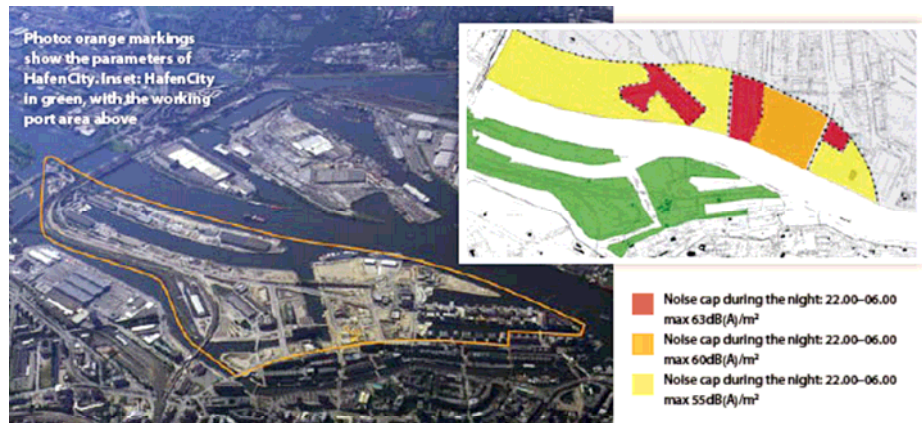
騒音の防除についてもまた、考慮されていた。ハーフェンシティへの建設が許可された建物には、一定の要件が課された。それは例えば、ベッドルームの配置や窓の設置に関することである。高度な防音性能を確保するため、音を吸収する素材が使用されていなければならなかったが、港湾から生じる大きな騒音のレベルにも拘わらず、二重の外壁は必要とされなかった。建物購入契約合意書には港からの騒音に対する容認条項も含まれていた。これらの解決策は、新たな開発の色々な部分で最良の結果を生むことを可能にした。

新しい地区の魅力は、都市部と港との融合の成功にある。歴史的な港湾泊地の最古のものは、再解釈され、今日、歩行者が伝統的船舶を見る為のポンツーン上のプロムナードとなっている。有名な旅客船の到着ごとに、数千人の人々による祝賀会が催される。

ハーフェンシティは、住宅やオフィスの大きな需要がある、最高のウォーターフロントの立地条件によって、将来も発展し続けていこう。世界に展開する様々な企業が立地の検討もしくは、すでに立地している。

しかし、このプロジェクトはまだ発展中だ。ハーフェンシティは2020年代初頭になってようやく開発が終わる。これは最初の着工から20年後のことだ。今まで、1,000人以上の建築家が、将来建設される建物の様々なコンペに参加した。その中には、国際的に認知された、エリック・ファン・エグラッタ(Erick van Egeraat)、ジャケス・ヘルゾ

グ(Jacques Herzog)、ピエール・ドゥ・ミューロン(Pierre de Meuron)、マシリミアーノ・フクサス(Massimiliano Fuksas)、レム・コールハース(Rem Koolhaas)やリチャード・メイヤー(Richard Meier)などが含まれている。



(P28 図表)

写真: オレンジのラインはハーフェンシティの範囲を示す。

挿入図: 緑色はハーフェンシティ、上方は現在も利用中の港湾地域

(凡例)

赤: 夜間(22:00-6:00)騒音規制 最大63dB(A)/m<sup>2</sup>

橙: 夜間(22:00-6:00)騒音規制 最大60dB(A)/m<sup>2</sup>

黄: 夜間(22:00-6:00)騒音規制 最大55dB(A)/m<sup>2</sup>

### 近隣と仲良くやっていくこと

ハーフェンシティ再開発の異なった地区に、各々最高の利益をもたらす様に使用することを確保するには、騒音を規制する方策が必要不可欠なものだった。港湾として利用されている地域では、夜10時から朝6時までの夜間、越えてはいけない騒音基準が含まれている計画条例が定められた。居住地域への近接の度合いに応じて、3段階に規定(上図参照)されている。住宅開発の仕様には、騒音防御策が導入されているが、第1に、わずか窓が開いた状態の寝室内で夜間最大 30dBとしている。このために、特殊な防音窓が開発された。

指定境界内で、開発者は規定されたレベルへ騒音を減らすための独自の方法を選択する余地がいくらかあり、二重の外壁の必要はない。

これらの公共の規定は、建物購入契約書における港から生じる騒音の容認条項によって補完されている。

もう1つのハーフェンシティ全体の騒音低減の方策は、新開発地域とハンブルク中心市街地を結ぶ優れた公共交通機関網を整備することによって、乗用車の使用を不必要とすることである。

1日40,000人の通勤客の利用が見積もられており、新たなU4地下鉄を整備し、既存の北側へU1地下鉄、西側へU3地下鉄への接続とする。これに加えて、ハーフェンシティを十文字に広がる広範囲な自転車と歩道網が整備される。

(抄訳者:国土交通省港湾局 国際・環境課国際企画室 国際調整係長 川俣 満)

(校閲:栗本鐵工所 名古屋支店 顧問 笹嶋 博)