



近代上海港の発展と黄浦江の航路整備

日時：2023年6月23日（金）15:00～17:00

場所：対面+ Zoom のハイフレックス開催

対面会場：横浜キャンパス・非文字資料研究センター会議室

陳 雲蓮（群馬大学グローバルイニシアチブセンター）

はじめに

近代上海において、黄浦江航路とその両側の港湾施設は上海の都市形成と発展に大きく寄与していた。これまでの近代上海に関する都市史、建築史、租界史の分野において、黄浦江の航路整備や港湾施設の建設過程に関する実証的研究はまだ多く見られない。本稿は、筆者による近代上海港研究の一部の成果として、(1) 1842-45年のアヘン戦争以降の開港初期の黄浦江の整備状況、(2) 1905-11年における黄浦水路局 (Huangpu Conservancy) と黄浦江航路の整備、(3) 英国のパターフィールド&スワイア商会 (太古洋行、以下 B&S 商会) の港湾施設について報告する。

1 開港初期の黄浦江の整備状況、1845-1874

上海の黄浦江は、北に黄海に注ぐ長江につながり、南に向けて呉淞口から上海市内へと蛇行しながら流れている。開港前の1750年に上海の全域はほぼ黄浦江につ

ながる運河網に覆われていた (図1)¹⁾。開港後、黄浦江は外洋との海運交通を担うが、運河網は内陸部との交通 (密輸も含む) を担っていた。現代の上海地図と照合させると、大部分の運河は埋め立てられたが、市街地に運河はまだ断片的に残っている様子がわかる。

近代の黄浦江航路と両側の港湾施設の整備は「1845年土地章程」の締結から始まった。

まず、初代の上海英国領事バルファ将軍と上海道台宮慕久が協議して結んだ「1845年土地章程」²⁾の第二条において、黄浦江の外灘 (バンド) で土地を借りた商人らは、それらの土地が面する黄浦江の水面にプライベートの埠頭あるいは棧橋の建設が許可され、関係者以外の者による埠頭への無断侵入が禁止された。続いて、第三条において、黄浦江の水面で公共道路と同じ幅の公共埠頭の建設が決められた。この二条の内容は英租界当局による黄浦江の港湾施設の建設と管理に関する最初の条例であった。1855年までに英租界の面する黄浦江を中心に、公共用の棧橋と外国人商人ら私用の棧橋が建設されていた³⁾。

次に、1860年代の上海地図には上海港の範囲、すなわち黄浦江における船が停泊できる水域はまだ示されていない。1873 (明治6) 年の「清國上海全圖」⁴⁾を見ると、上海日本領事館は工部局が発行した「港内定則」に基づいて黄浦江における船の停泊場と航路の範囲は南側の仏租界の境界線から北側の楊樹浦 (河) までとし、その航路を第一区から第九区までに区分されていたことがわかる。さらに、日本領事館は黄浦江両側の埠頭名も調査し、それらの情報を同地図に記している。その目的は、当時、上海に来る日本人に「某岸有某碼頭」を案内するためであった。日本側が作成したこの地図に

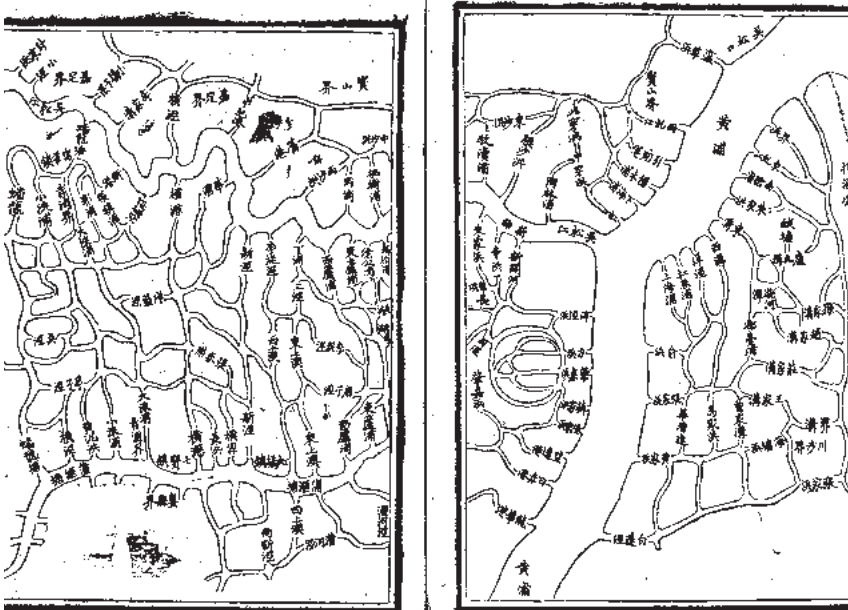


図1 1750年の黄浦江と上海地区の水路網

より、工部局が上海における黄浦江航路とその港湾施設を管理していた様子をうかがえる。

2 黄浦江水路局と黄浦江航路の整備、1905-1911

2-1 黄浦江水路局の成立

1901年に清朝と八カ国の間で調印された「辛丑条約」により、1905年に外国人と中国人の商業団体及び領事団体が黄浦港の機能と将来性をはかるため、上海で黄浦江水路局（＝黄浦浚浦局）が成立される運びとなった。

黄浦江水路局の重役メンバーは上海道台、上海海関の外国人税務司、海岸の調査官が務める。顧問団体は北京に駐在する五つの国の公使が選ばれ組織されていた。これら五つの

国については、原文史料の中で具体的な国名は挙げられておらず、上海で出港、入港する際に支払った貨物税の上位五カ国が選ばれていた。その中に、清朝との貿易量が常に上位を占めていた英国は必ず入っていたと考えられる。この五つの国の公使は、中国における自国の貿易利益を判断基準とし、黄浦江水路局が効率的に各種事業を行っているかの監視役を務めていた。

黄浦江水路局の主な仕事内容は次の5項目である。

(1) なるべく早めに技術的な課題を解決する。ここに、(a) 浚渫工事の最終目的、(b) 目的を達成するための方法、(c) その方法を施行するための積算、という三つの項目が含まれる。(2) 既存の港湾機能を効率の良い状態に維持する。新しい港湾施設の建設も含む。(3) 長江から上海までの航路を維持する。諸状況と資金が許す限り、航路は、最低限、春季の引き潮時の水深は20 ft (6.096 m)、幅は900 ft (274.34 m) とする。(4) 資金が可能である限り、河の状態を維持または改良するために、新しい港湾工事を行う。(5) 両岸の地主たちと協力して港湾施設の改良を行う。この種の協力により、浚渫工事の費用を手頃で適切な値段に調整する⁵⁾。

2-2 1909年新アストリア航路の開設と1911年黄浦江浚渫工事

1887年から、黄浦江上流の中央部分にすでに二つの大きな浅瀬ができ、この時点で黄浦江の平均水深は2.1 mから8.4 mしかなかった⁶⁾。川底に堆積した砂層により、川底は高くなると、黄浦江の水位は高まり、市街地は常に河水が溢れる危険に曝されていた。1905年に上海は確かに大洪水に見舞われた。

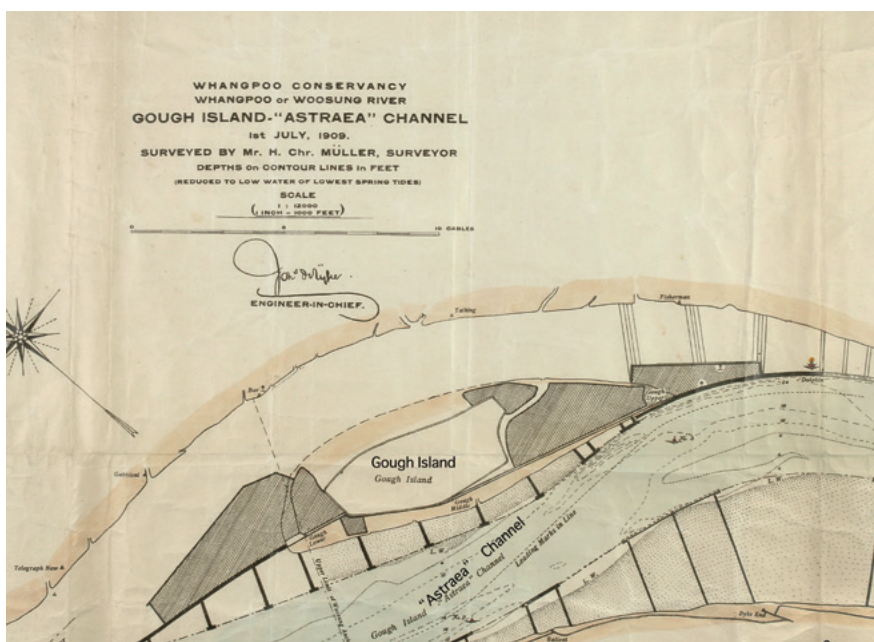


図2 1909年ゴフ島付近のアストリア航路

この難局を打開するため、1909年4月30日に英領事館で各国の領事、黄浦江水路局の職員が会議を開いた。在上海オランダ領事館と清朝の招聘を受け、日本から直接上海に渡った日本内務省の招聘技師であるオランダ人デ・レーケも出席した。彼は黄浦江浚渫の首席技師として1910年12月まで上海で勤務した⁷⁾。領事たちと水路局は黄浦江の浚渫工事の早急実施を決定した。1909年7月1日にデ・レーケは黄浦江水路局の測量技師とともにゴフ島周辺の新航路設計図「ゴフ島、アストリア航路」(図2)を作成した⁸⁾。

ゴフ島は沈殿した砂の堆積によりできた島である。デ・レーケの計画は、ゴフ島の東側にあった古い航路を閉鎖し、アストリア航路を開設することであった。なお、この工事の最終目標は、黄浦江全体にわたり、ノーマル・ラインで示される幅160 ft (48.768 m)、平均水深18 ft (5.49 m)の新航路の開設、呉淞灯台の設置、航路の中央に船舶を案内するための「案内マーク・ライン」の設定にあった。

この計画の注目すべき点は、呉淞周辺のキジ・ポイント（北港嘴）に「公共衛生ステーション」、新アストリア航路の入り口に「信号ステーション」を設け、上海に入る船の衛生確認と安全運行を図った点であった。

情報の伝達も重要であった。上海で新アストリア航路開通の情報は、早速、1909年8月14日に上海海関発行の「1909年第6号港湾通知」により、長崎、横浜と大連のハーバー・マスターに伝えられた⁹⁾。しかし、それらのハーバー・マスターは日本人船主に広く通知していなかった関係で日本籍の船はゴフ島周辺で相次ぎ事故に遭った¹⁰⁾。日本籍船の一連の事故により、1909年11月22日、上海港のハーバー・マスターは上海海関

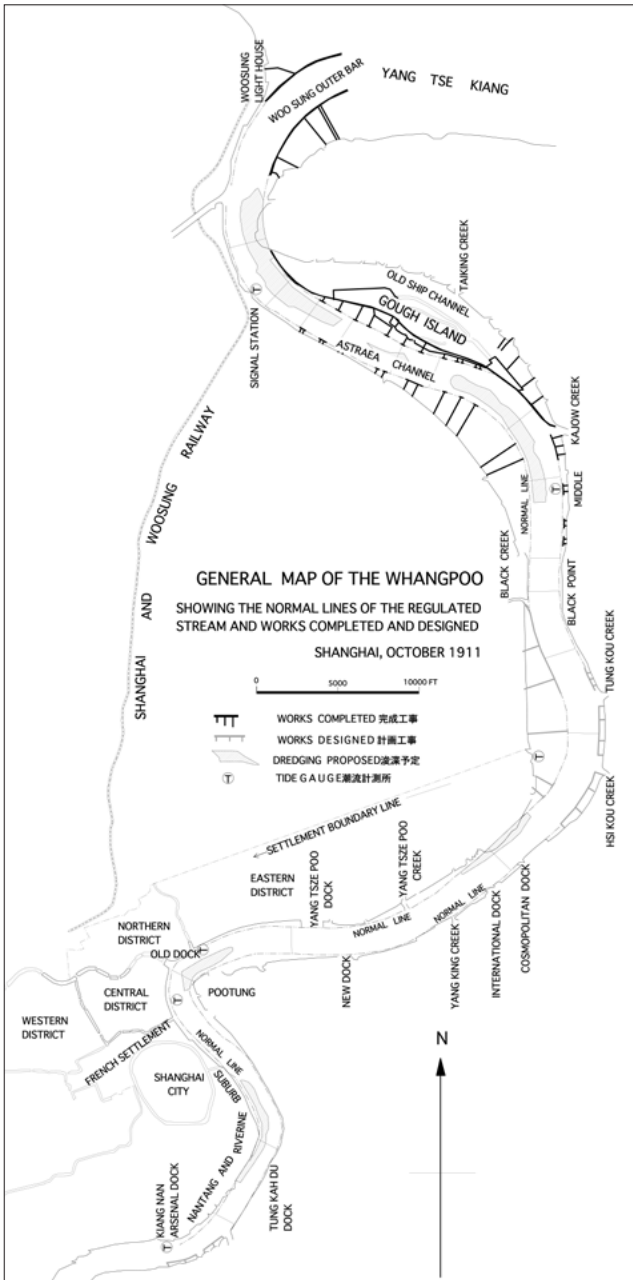


図3 1911年黄浦江地図、浚渫位置、完成と未完成の土木工事を示す

に20部の「1909年第6号港湾通知」を送り、日本人関係者に配布するようにと要請した¹¹⁾。

新アストリア航路の整備に続き、1911年に黄浦江全体の浚渫工事が行われた。それは黄浦江に「大手術」を施すような改修計画であった。浚渫範囲は呉淞アウトバー(呉淞沙)から上海県城までの部分に当たる。「1911年黄浦江地図」には「完成した工事」、「これから計画する護岸、棧橋、6カ所の浚渫場所、潮の測定場所」を示している(図3)¹²⁾。

1911年の調査では、黄浦江で砂の浅瀬ができた場所は、呉淞港に近いキジ・ポイント周辺、カジョー・クリーク(高橋河)周辺、楊樹浦地区の水面、市街地中心部

の浦東ポイント(陸家嘴)、及び県城の南側にある南塘附近の水面である、と確認された。この浚渫工事は1910年9月13日に終わる予定であったが、悪天候や護岸コンクリートの散乱により、工事は難航し、同年の10月末まで延びていた。

しかし、浚渫工事が実施されても、船舶は呉淞の長江口から上海の内港までの航路を順調に通行できるようにはならないと判断された。その原因は1911年10月18日にデ・レーケの後任を務めたヒューゴ・ヴォン・ヘイデンスタム(Hugo von Heidenstam)の報告からわかる。具体的に、1909年に開通したばかりの新アストリア航路の凸面河底は徐々に航路の真ん中に向かい上昇し、過去の8カ月において、すでに6ftから7ft(約1.83-2.13m)の高さまでとなった。なお、ゴフ島の湾曲する部分において、水深の深い航路が急激に狭まったことにより、ハーバー・マスターは船投錨のブイの位置変更を余儀なくされた。それでヘイデンスタムが「黄浦江整備の継続プロジェクト」を提案した¹³⁾。

このように、1909年から1911年にかけての整備事業は近代の上海港の基盤を作った。しかし、近代、黄浦江水路局による黄浦江の航路整備は浚渫工事にとどまったといえる。個別の埠頭建設は主に民間の会社が行った。

3 近代上海におけるバターフィールド&スウィアの港湾施設

B&S商会は今も存在する英国リバプール発祥の大手海運会社である。同商会は、1872年に上海に本部を置いて太古海運会社を設立し、中国の沿岸部、長江流域、日本、香港とヨーロッパをつなぐ国際航路を運営し始めた。

仏租界バンドの太古埠頭は上海港における太古海運会社の本部でもあった。以下、建設年代に従い、太古埠頭を旧ブロックと新ブロックに分け、それぞれの特徴を分析する。

旧ブロック 1873年から、B&S商会は中国人地主から土地、河岸を買い足す一方、既存の60軒の中国人家屋と1軒の病院を壊したあと、仏租界のバンドで事務所と倉庫の建設を始めた¹⁴⁾。敷地は北に永安街(Rue Colbert)、東に仏租界のバンド、南に県城の河浜路(Quai De Fosses)に囲まれた街区に位置する。黄浦江に面する幅は218ft(約65.44m)である。太古埠頭の建物は長い河岸に沿って外壁面が一直線に立ち並んでいた(写真1)。

棧橋と物資運搬の動線 B&S商会の上海事務所、海関検査所及び公開倉庫の専用第3号棧橋(幅60.6m、長さ7.88m)、12、18、14番倉庫専用の第4号棧橋(幅57m、長さ8.48m、鉄製)と埠頭が建物の正面に対して置かれていた(図4)。倉庫の入り口はいずれも埠頭に面し、建物は妻入で奥行きが深かった。船から棧



写真1 1900年 B&S 商会の仏租界バンド埠頭旧ブロック (B&S 商会ロンドン本社所蔵)

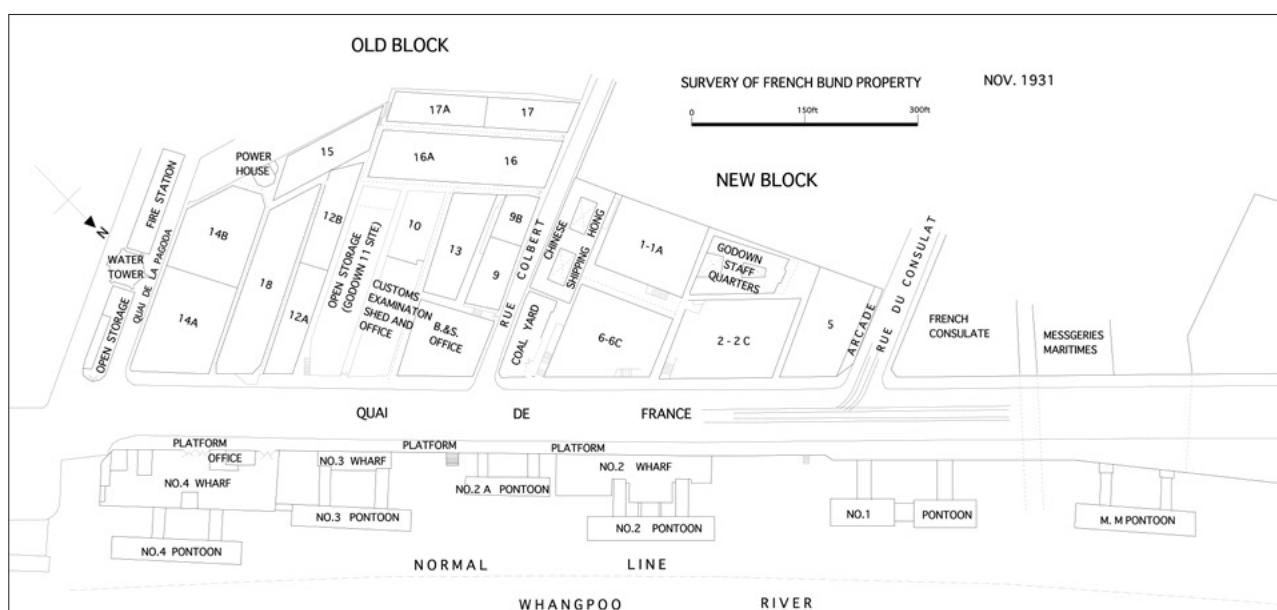


図4 B&S 商会仏租界のバンド埠頭、1931年調査図面 (B&S 商会ロンドン本社所蔵)

橋、埠頭、倉庫への物資運搬動線という点から、この作りは労働者がスムーズに倉庫に物資を入れられるように考慮していたと考えられる。

プラットフォーム プラットフォームは荷物が倉庫または船に運ばれる前に、一旦、荷物を預ける場所、または乗船客と港湾労働者の待機場所でもある (写真1)。B&S 商会は1912年、1933年、1934年の3回にわたり、道路と埠頭の間にあるプラットフォームを拡張した¹⁵⁾。1932年には3、4番埠頭の面積も拡張した。その結果、仏租界のバンド埠頭の棧橋は黄浦江航路の境界線を示したノーマル・ラインのぎりぎりの所まで置かれるようになった (図4)。

倉庫 黄浦江に面する表の部分において、北側から南側へと順番に (図4)、B&S 商会上海事務所 (1905-1906年築、鉄筋コンクリート造、煉瓦外壁、4階建て)、海関検査事務所 (1900-1901年築、1904年に10番倉庫より改修、煉瓦壁 & 木造小屋組で、瓦屋根)、公開倉庫 (1930年焼失の11番倉庫の跡地に建つ)、12番 (詳細不明)、14番倉庫 (1907年築、3階建て、



写真2 1931年 B&S 商会の仏租界バンド埠頭新ブロック (B&S 商会ロンドン本社所蔵)

煉瓦造、鉄製屋根) が建つ。電気とほかのエネルギーを提供していたエネルギー室 (1908年築、2階建ての煉瓦造) は14番倉庫の裏側に建てられた¹⁶⁾。

新ブロック その建設は1912年に仏国宣教師団体 (Missions Étrangères) の土地、河岸及び水上にあっ



た棧橋とブリッジを購入した時からスタートした。B&S 商会は同時に仏領事館の所有地とその前面の水面を 99 年間の賃貸契約で借用した¹⁷⁾。敷地は旧ブロックと永安路 (Rue Colbert) の北側にあり、東に仏租界のバンド、北に領事館路に囲まれる場所にあった。敷地の正面は永安路の北側から領事館路の南側までであったが、河岸と水面の使用権は永安路の北側から仏領事館南側の境界線まで至り、全長 145.5 m であった (図 4)。

建物は南側から北側へと順番に、石炭積み場、海運事務所、6-6C 倉庫、2-2C 倉庫、5 番倉庫があった (写真 2)。

海運事務所 1922 年竣工で 4 階建て鉄筋コンクリート造煉瓦外壁、瓦屋根で、1 階には、二つの 48 m×17.2 m の中庭があり、給食室、キッチン、四つの執務室、13 の部屋があり、1 階から 3 階は、合わせて 25 の部屋と三つの使用人室が設けられている。

6-6C 倉庫 1922 年 4 月 6 日竣工、鉄筋コンクリート造と煉瓦外壁、間口 40.3 m、裏は 31.08 m で、北西面 28.96 m、南面 31.8 m であった。階高は 1、2 階とも 2.1 m で、その他の階は 2.7 m であった。

2-2C 倉庫 1932 年築、鉄筋コンクリートと煉瓦外壁造で、6 階建てで、間口 43 m、裏側 43 m、北側 32.6 m、南側 30.3 m であった。南面に外階段があり、階高 3 m であった。

5 番倉庫 1930 年築、2 階建て、鉄筋コンクリート造と煉瓦外壁、東正面は 21.8 m、北側 36 m、南側 44.84 m、西側 22 m、高さは確認できなかった。

仏租界のバンドにおける太古埠頭の建物の詳細を検討することにより、倉庫建築において、新ブロックの海運事務所と倉庫は 1920 年代以降の建物で鉄筋コンクリート造のものが多く、旧ブロックの倉庫は 1900 年代の煉瓦外壁と木骨構造が主流であったことが判明した。倉庫の規模と収容能力は、新ブロックは旧ブロックの倉庫に比べ大幅に拡大された。その傾向は近代上海港の倉庫建築の変遷を表しているといえる。

おわりに

以上、本稿は 1845 年の上海開港以降から 1930 年代までの上海港の黄浦江航路の整備と港湾施設の特徴について概観した。

まず、1840 年代から 1860 年代までにおいて上海黄浦江の棧橋や公共埠頭の建設は英租界当局と外国人商人が主体的に行い、浚渫やブイの設置など黄浦江航路全体の整備はまだ行われなかった。1880 年代に入ってから、港湾整備の専門の見地から、工部局によって黄浦江

の水深や浅瀬の調査が始まり、黄浦江全体の浚渫工事が構想された。しかし、資金や事業体制の問題で実現されなかった。1905 年に黄浦江水路局が成立されると、上海外国領事団、北京公使団、上海道台を後ろ盾とした黄浦江航路の整備が行われた。具体的に、1909 年から 1911 年まで、新アストリア航路の開設、黄浦江の浚渫工事、航路幅を確保するためのノーマル・ラインの設定、検疫の面からの公共衛生ステーションの設置が実現できた。これらの施設は近代上海港黄浦江航路の基礎的インフラとなった。

次に、東アジアで大規模な航路を経営していた B&S 商会の仏租界のバンド埠頭に着目し、上海港の港湾施設の一部を解明した。B&S 商会は旧ブロックの港湾施設の正面性を強調するため、倉庫や事務所は洋風のレンガ造建物を仏租界のバンドに建て、それらの前に棧橋、埠頭、プラットフォームを設置した。一方の新ブロックでは鉄筋コンクリート造の大規模な倉庫と海運事務所を建設した。両ブロックの建物は異なる特徴を表していた。この点は、今後、近代上海港の港湾建築の特徴を検証するための参考になると考える。

【注】

- 1) 『同治上海縣誌』、巻 3-32、紋録 1 巻、上海、南園志局重刊、1872 年。
- 2) 英国ナショナルアーカイヴ所蔵、請求記号：F.O. 233。
- 3) 「1855 年上海外国租界地図」(Ground Plan of the Foreign Settlement at Shanghai, 1855) 英国ナショナルアーカイヴ所蔵、請求記号：F.O. 925/2299。
- 4) 在滬三宅庸輔校正、崎陽 蒲池從三發兌、東京玉蘭齋貞秀模寫。日本国立国会図書館所蔵、請求記号：YG913-152。
- 5) *The Conservancy of Huangpu*、日本外務省外交史料館所蔵、請求記号：3. 3. 13. 2。
- 6) 「1887 年黄浦江実測調査図」、日本外務省外交史料館所蔵、請求記号：3. 12. 2. 28 を参照。この平均水深は同図における黄浦江の水深に示された数字より算出したものである。
- 7) デ・レーケの活動に関しては *The Huangpu Conservancy, Huangpu Conservancy Board, Shanghai, January 3, 1911*、「自明治三十九年至明治四十三年 黄浦江改修一件」第三巻に収録される。日本外務省外交資料館所蔵、請求記号：3. 13. 2. 11。
- 8) 同上。
- 9) 同上。
- 10) 同上。1909 年 9 月 28 日、「チサ丸」という船がゴフ島附近の古い航路に入り、その近くの行き止まりの狭い所に突入し、座礁した結果、船の後背部が割れてしまった。ついで、10 月 26 日に「タモン丸」も古い航路に入り、呉淞の内港で座礁した。「キサタカ丸」も 10 月 20 日に同じ事故に遭った。
- 11) 同上。
- 12) 同上。
- 13) 同上。
- 14) B&S 商会社内史料 *Property Register 1936*, p. 216。
- 15) B&S 商会社内史料 *Property Register 1936*, p. 197。
- 16) 同上。
- 17) 同上。