

研究ノート

上海の租界と欧米の石油会社の競争

—— 亜細亜石油会社を事例に ——

孫 安 石

SON Ansuk

非文字資料研究センター研究員 神奈川県外国語学部中国語学科教授

はじめに

—— スタンダード石油会社と都市の景観変容

『非文字資料研究センター News Letter』(第36号)の研究調査報告の中で、筆者は「租界とスタンダード石油会社の跡地の景観変容について」という一文を寄せ、19世紀以降中国各地に展開している欧米の石油会社について触れたことがある。すなわち、日本の第三艦隊司令部編『揚子江案内』(第三艦隊司令部、1935年)に含まれる上海、九江、沙市、漢口などの地図にはほぼ間違いなく「スタンダード石油」、または同社の中国名である「美孚洋行」という表示があることに言及し、およそ次のように述べた。⁽¹⁾

19世紀後半に入ると欧米の産業革命の影響が中国にも本格的に押し寄せ、中国各地の租界には、各種の新たな近代産業が次々と誕生したが、そこに欠かすことができない動力源の一つが石油であった。そして、中国で最も頭角を現したのが、アメリカ・ニューヨークに拠点を置いた American Standard Oil Co. of New York (美孚洋行、スタンダード石油)で、同社は1870年代には中国に進出し、1913年に上海に Texaco Petroleum Co. (テキサコ石油)が進出するまでほぼ40年間にわたり中国の石油市場を独占していた。『揚子江案内』に含まれた各都市の地図には、当時の中国の石油市場を独占していたスタンダード石油と亜細亜石油(イギリス資本、Asiatic Petroleum Company)が保有していた石油備蓄庫の場所が明記されていたのである。

中国市場における欧米の石油会社の活動については、呉翎君『美孚石油公司在中国』(台湾、稻郷出版

社、2001年)の研究が発表されている。それによれば、スタンダード石油は、1903年の上海の浦東を皮切りに、1904年には煙台と漢口に、1906年には鎮江に、1908年には福州と厦門に、1910年には沙市にそれぞれ石油備蓄設備を建設し、ほぼ全中国をカバーする石油備蓄のネットワークを築いたというから、その進出の速さには目を見張るものがある。⁽³⁾

昨年行った九江、沙市、漢口の調査において最も驚いたことは、100年以上前に設置されたスタンダード石油の石油備蓄庫の場所が、現在も中国石油化工集団(SINOPEC)の石油備蓄庫として活躍しているのを確認したことであった。清朝から中華民国、そして中華人民共和国の成立を経て、文化大革命という混乱や改革開放という長い歳月を経た今も、スタンダード石油の周辺の都市景観は予想とは裏腹に変化をみせていないのである。

前回の一文の中では、1920年代の上海においてスタンダード石油と亜細亜石油が、浦東側の埠頭に新た



図1 沙市の日本租界の地図

(出典：第三艦隊司令部編『揚子江案内』1935年より、部分)

に「ベンジン・タンク」を建設することをめぐって激しく対立したことに触れたが、紙幅の関係で立論の根拠になる関連資料を提示することができなかつた。⁽⁴⁾ イギリスの亜細亜石油とアメリカのスタンダード石油が、中国の上海でどのような利権をめぐって争っていたのか。そして、それに対して日本はどのような態度で臨んでいたのか。日本外務省外交史料館が所蔵する史料をもとに「上海港々則」をめぐる国際政治の一面について若干の補充をしたい。⁽⁵⁾

一、「上海港々則」と亜細亜石油の ベンジン・タンク新設計画

そもそも上海の港に危険な爆発物を持ち込むことは、「上海港々則」により厳しく制限されていた。すなわち、1910年に改正された「上海港々則」によれば、「ナブサ」、「ベンジン」、「イセル」などの爆発物を含む各種の荷物は上海港の第11地区コスモポリタン船梁の下流の浦東側において積み下ろしと貯蔵を行うことが原則として定められていた。特別に利用が必要な場合は、ドラム缶5000グラム分を超えない範囲で、港務司が適当と認める倉庫に陸揚げし、かつ貯蔵

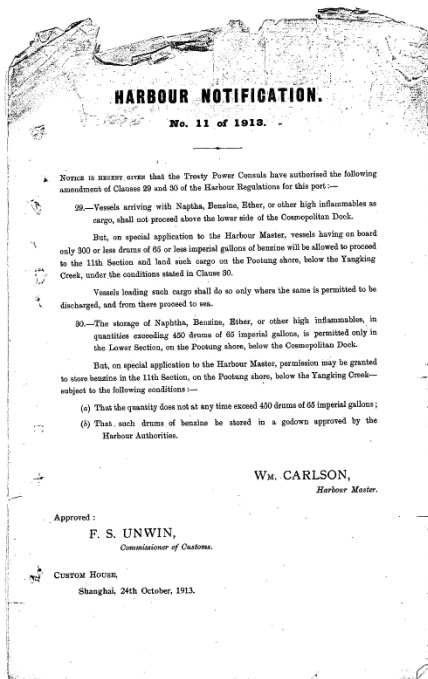


図2 上海港々則（「Harbour Notification No. 11 of 1913」）

（出典：大正2年10月「上海港々則修正に関する件」付属文書）

（6）
することのみが許可されていた。

しかし、徐々に上海における自動車のガソリン需要が高まり、上海港における石油を貯蔵するタンク施設の増設が必要になってきた。そこで亜細亜石油は、1921年5月に同社の浦東側の石油タンク敷地内に容量約1500トンの「ベンジン・タンク」を新設する計画を上海総商業会議所（Shanghai General Chamber of Commerce）に提出した。

残念ながら現存する日本側の史料には亜細亜石油の計画や提案に関する公式の文書は含まれていないが、上海総商業会議所が亜細亜石油からの要求を上海のイギリス総領事に転送する文言の中で同社のベンジン・タンクに関する最初の言及が見られる。

史料からわかるのは、亜細亜石油が新たなベンジン・タンクを設けようとした理由が、増加するガソリン需要に応えるためであったのは事実だが、一方で、従来のようにドラム缶に貯蔵する方式では経費の節約が期待できないという損得勘定があったことも否定できない。

しかし、上海の港湾に危険物を持ち込むためには「上海港々則」の改正が必要で、上海港務局の理解は勿論、中国における欧米諸国の権限を定める北京の領

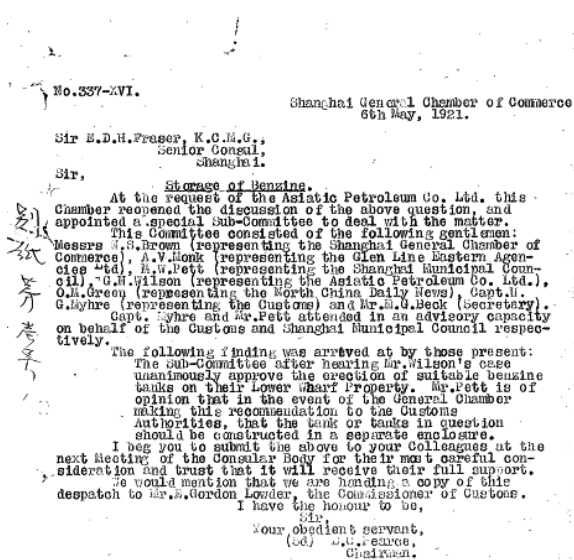


図3 No. 337-XVI. Shanghai General Chamber of Commerce, 6th, May, 1921

（出典：JACAR、アジア歴史資料センター、Ref.B10073383500、外務省外交史料館）

(7)
事団会議の許可をも得る必要があった。亜細亜石油は、この目的を達することを狙い、ひとまず、上海総商業会議所にベンジン・タンクを新設する案件を提案したのである。

この要求は、「ガソリンの円滑な運用を確保するため」という本来の趣旨からすれば、上海の租界を管轄する欧米諸国の領事団からも支持されるべきもので、大きな問題なく解決されるかに思えた。しかし、上海の領事団会議において意見の調整を試みたところ、日本から異議が表明されたのである。

二、亜細亜石油のベンジン・タンクと

日本側の三井物産会社の石炭置き場

勿論日本側も、上海全体のガソリン供給のため便宜を図るという目的に異議を唱えたわけではなかった。日本側が危惧した最大の問題は、亜細亜石油が新たにベンジン・タンクを建設する場所が三井物産の石炭置き場に隣接しているため、万が一事故が起こった場合は大きな損失を被ることになるという点であった。つまり、『タンク』を建設せんとする場所の上流隣接地は三井物産会社の石炭置き場にして、常に五六万噸の石炭を貯蔵し居り、又其の後方には我が同興紡績が約七万噸の工場を建設せんとて、既に内密に地所を購入（浦東側に於て外人が土地を購入するには極めて秘密にせざるときは支那人よりの反対あり。故に本件は未だ公となし難き事情の下にあり）し、既に約百万弗以上の投資をなし居り。又該地点前の浮標には日本郵船会所の欧州航路船の繫留するあり。万一タンク爆発等のことありたる場合に其の損害の及ぶ処蓋し尠少ならざる（後略）」⁽⁸⁾ことが懸念されたのである。

三井物産が新設されるベンジン・タンクの建設に反対していたのは、同社の Assistant manager 高橋の名義で上海総領事山崎馨一宛に送られた意見書（英文、図4を参照）の中でも繰り返し指摘されている。すなわち、

「(前略)我々(三井物産)の石炭置き場には一年中、約5万トン前後の石炭が備蓄されています。我々の石炭置き場の最大容量は8万トンであ

りますが、備蓄量は6万トン以下に抑えています。近くには既に亜細亜石油のオイルタンクが設置されており、事故が起こることを心配しています。以上のような環境の上、さらにベンジン・タンクが設置されるのであれば、我々にとってはさらなる危険(Risk)を感じるようになります。これらに加えて、我々の石炭置き場には800軒以上の民家が立ち並び、1万人以上の労働者(Co-⁽⁹⁾lies)が働いています」

と述べており、三井物産が事故の発生に対して強い懸念を抱いていたことがわかる。勿論、同興紡績も利害関係がなかったわけではないが、まだ工場を実際に建設していたわけではなく、土地購入についても公にされておらず、また日本郵船の浮標問題も三井物産に比べれば大きな問題ではなかった。

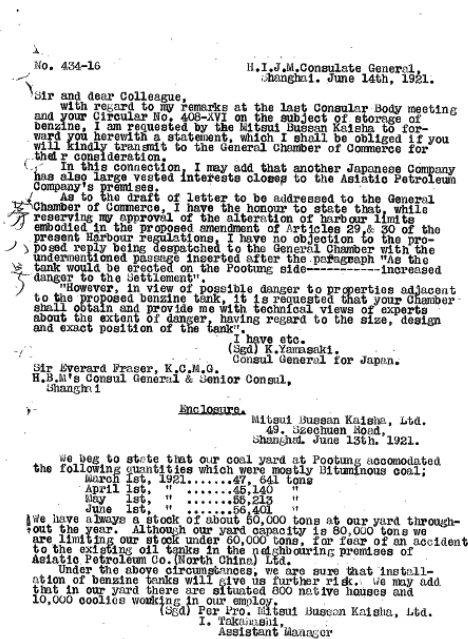


図4 No. 434-16 Enclosure. June 13th, 1921
(出典：JACAR、アジア歴史資料センター、
Ref.B10073383500、外務省外交史料館)

このような三井物産の憂慮に対して、日本の領事館側は、安全問題をめぐって三井物産と亜細亜石油に対して互いに一步譲り「妥協」させることで問題の解決を図った。

「将来三井物産会社乃至利害関係を有する邦人側と亜細亜石油会社との間に何等か妥協（例へば万一爆発によりて損害を醸したる際は之れによりて蒙むる損害は亜細亜石油会社に於て之れを負担す）成立するに於ては強いて反対するの必要無之様被存候」⁽¹⁰⁾

この文面を額面通り受け止めると、上海の日本領事館が三井物産の懸念を真摯に受け止め、妥協案を準備しているように見えるが、実は、日本領事館としては亜細亜石油の提案を後ろから支援するイギリス側に大いに配慮する必要があったのも否定できない。すなわち、

「三井物産会社よりの苦情を基として他の利益をも擁護する方針に出づることとし、尚又『ベンジタンク』を建設することは主義に於て異議なく、唯其場所が余り市街に近き上流なることが好ましからざる次第なる処、本官が『ベンジタンク』建設の提議其物に直接反対することは総商業会議所役員及其主張を強く援助する首席（英国）領事の手前余り意地悪く思わるる観有之候に付、港則変更には未だ賛意を表し難きも首席領事より総商業会議所宛に照会を發することには大体同意

(11)
すること（後略）」

とせざるを得なかったのである。

そして、日本側は三井物産が要請した安全性に関連する抗議を考慮しつつ、イギリスや黄浦江改修国際技師会議の様子を眺める政治的な判断を加味せざるを得なくなった。

「該タンクには充分危険防止の手段を講じあるを以て専門家（ママ）の鑑定によるも安全なるものなるに付当方の抗議を撤回する様致度旨申越有之候。依て之れを三井物産会社に移牒し専門（ママ）的見地より篤と研究せしめ若し果して先方申し出の如く安全なるものに於ては徒らに反対するも面白からずと被思考候処、幸に当地黄浦江改修国際技師会議開催中なりしを以て兼て港務部長の提議せるが如く本件を同会議に諮回すること機宜の処置と認め」た。⁽¹²⁾

図5は上海のイギリス総領事H.B.M.から北京の領事団会議に送られた書簡であるが、当初、亜細亜石油のベンジタンクの建設要求に対して上海港務局と工部局の消防隊が安全を理由に許可していないことや日本側からのベンジンの危険性に対する憂慮が表明さ

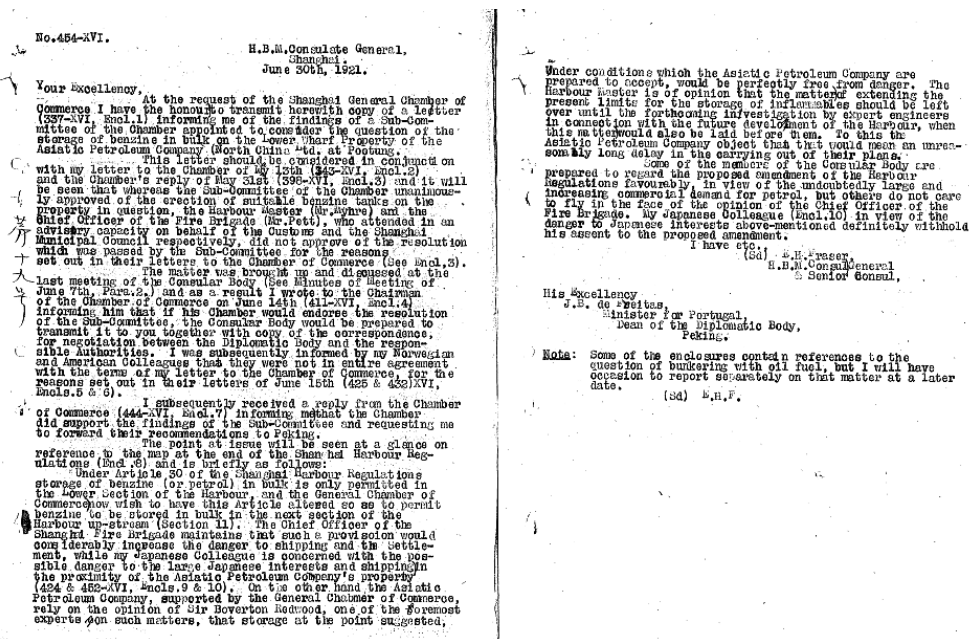


図5 No. 454-XVI. H. B. M. Consulate General Shanghai, June 30th, 1921
(出典：JACAR、アジア歴史資料センター、Ref.B10073383500、外務省外交史料館)

れていることが記されている。

以上のような経過をふまえて、亜細亜石油が浦東側にベンジン倉庫を新設する問題は、「上海港々則」の第29条（制限を超過するベンジンを積載する船舶は港湾の内部に進行できないとする条項）と第30条（規定を超過する多量のベンジンを貯蔵はできないとする条項）を改正することで文案の調整に入り、問題は解決するかに思えた。

三、スタンダード石油の要求

ところが1921年7月に入って、些か異なる状況が出現した。アメリカの領事から上海の領事団会議に向けて、ベンジン・タンク新設を認める条件として、引火点の低い燃料油に対する規制を緩めることが求められたのである。この燃料油の規制緩和を求めたのは言うまでもなく、アメリカ資本のスタンダード石油であった。同社の要求は次のようなものであった。

「当（上海）港々則第二十八条によれば、燃料油も他の鉱油と同様港内第八区の下流浦東側又は董家渡棧橋或は南碼頭棧橋に於てのみ荷役を許可せられ居るも、改正案によればアーベル式試験器により引火点華氏百五十度以下の燃料油は当港々務部の承認を経たる船舶により港内何れの場所にても荷役し得と云ふに有之候。原来燃料油は引火点極めて低くして取扱上危険少く、米国総領事の提議に対しても当地税関側に於て格別の異議を称⁽¹³⁾へず、上海総商業会議所亦之れに賛成」した。

幸い、上海の港湾全体において燃料油の供給を円滑に行いたいというスタンダード石油（アメリカ）の求めに対しては、その他の欧米諸国からも反対の意見はなく、日本側も日本郵船とその他の利害関係者に問い合わせた結果、別段異議のないことが確認され、亜細亜石油が求めたベンジン・タンク新設とスタンダード石油が求めた燃料油の荷役許可の拡大という二つの要求は全面的に認められることとなった（図6を参照、アメリカ領事からの手紙によればスタンダード石油からの要請は4月11日になされたとされている）。

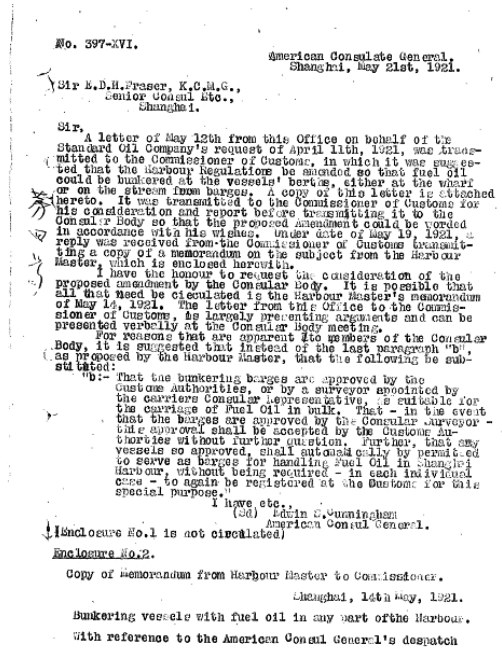


図6 No. 397-XVI. American Consulate General Shanghai, May 21st 1921. (出典：JACAR、アジア歴史資料センター、Ref.B10073383500、外務省外交史料館)

上海の浦東側に新たなベンジン・タンクを設置する件については、上海の租界運営を統括する首席領事という地位を占めていたイギリスの総領事が、自国の企業である亜細亜石油の希望が達成されるよう特別に尽力したことは、ある程度予測がつく。そして、この亜細亜石油の要求に対して、アメリカの領事が自国のスタンダード石油の燃料油の荷役を上海の港湾全域において可能にするよう要求を提出したのも、国際政治を背景にした熾烈な競争、という点から十分に理解できる。

むすびに代えて — 上海の租界と石油会社の競争について

以上、上海の租界を舞台に繰り広げられた欧米の石油会社の競争とそれに対する日本側の対応などについて、日本外務省外交史料館が所蔵する関連史料を紹介した。今回の史料紹介により、1921年に亜細亜石油によって試みられた、上海の浦東側にベンジン・タンクを建設するという新たな事業が、上海の港湾と土木事業をめぐる利権の争いであり、また国と国が利権を

めぐって角逐するという国際政治の舞台ともなっていた、という事実を確認できたことは、大きな収穫の一つであったといえる。

本来であれば日本側の史料の他に、イギリス側（イギリス領事館と亜細亜石油）や上海港湾局の史料を読み込む必要があり、また上海で発行されていた『*North China Daily News*』などの記事を通して、上海の欧米人が危険物の取り扱いをどのように認識していたのか、などについて触れる必要もあった。さらに、このような欧米の動きに対して中国政府と上海市がどのような対応をとったのか、などについても言及しなければならなかった。中国の鉄道と鉱山をめぐる欧米列強の利権争いについては多くの先行研究があるが、港湾や船舶などについては意外にも研究蓄積が多くないため、今後の課題にしたい。

最後になったが、亜細亜石油のベンジン・タンクの新設とスタンダード石油の燃料油に対する規制緩和の要求は最終的にどのような決着をみたのか、について触れておこう。結論から言えば、二つの規制緩和は、1921年に決着を見ることができなかった。1921年末から1922年にかけて、上海では黄浦江の改修をめぐる国際技師会議が開催され、港湾の安全を脅かす危険物を取り扱う倉庫や埠頭の設備が、黄浦江の上流に設置されることには根強い反対の意見が出されており、北京の領事団会議や上海総商業会議所であってもこれら専門家の意見を尊重せざるを得なかったのである。その後、「上海港々則」が整備される過程で、解決に向かうことになる。

注

- (1) 孫安石「租界とスタンダード石油会社の跡地の景観変容について」神奈川大学『非文字資料研究センター News Letter』第36号（非文字資料研究センター、2016年9月）、16～17頁。
- (2) 第三艦隊司令部編『揚子江案内』（第三艦隊司令部、1935年）。
- (3) 呉翎君『美孚石油公司在中国』（台湾、稻郷出版社、2001年）。
- (4) 注1の17頁を参照。
- (5) 本稿で使用する日本外務省史料については、「上海港に域拡張並に港則修正に関する件 明治39年12月／上海港々則修正に関する件 大正2年10月」（出典：

JACAR、アジア歴史資料センター、Ref.B10073383500、外務省外交史料館）を参照し、整理した。

- (6) 「上海港々則修正に関する件」大正2年10月、注5と同じ。
- (7) 「亜細亜石油会社ベンジン・タンク建設の為め港則変更に関する件」、大正10年7月6日、在上海総領事山崎馨一から在支那臨時代理公使吉田伊三郎宛、注5と同じ。
- (8) 注7と同じ。
- (9) No.434-16 Enclosure. June 13th, 1921、注5と同じ。日本語は拙訳による。
- (10) 注6と同じ。
- (11) 注6と同じ。
- (12) 注6と同じ。
- (13) 注6と同じ。