近代上海港における日本郵船会社による港湾施設建設過程 THE CONSTRUCTION PROCESS OF WHARF FACILITIES OF NIPPON YUSEN KAISHA IN MODERN SHANGHAI PORT

陳 雲 蓮*, 大 場 修**
YunLian CHEN and Osamu OBA

Shanghai Port is famous as the trade port since 1840s, but even now the construction process of this port is not very clear. So this paper is to make the problem clear by focusing on the construction of the Nippon Yusen Kaisha Hongkew Mail Wharf in 1880s. As known, Hongkew mail wharf was the first wharf of the Modern Japan in Shanghai, and to Japan, WHARF was thought as one of the basic and important conditions of Shanghai Advancement.

As a new comer to Shanghai port, Nippon Yusen Kaisha was very difficult to build wharf facilities in Hongkew harbor. In order to place their new pontoons and landing spaces, after leased the waterfront of the Shanghai Japan Consulate which was next to Hongkew Mail wharf, Nippon Yusen Kaisha had to negotiate with the Municipal Council of international settlement. Because Hongkew Mail Wharf located at the North Yangtze Road complex, where Woo Chang road pontoon that used by many Chinese also existed. And the Municipal Council who built the North Yangtze Road did not agree Nippon Yusen Kaisha to place their new facilities opposite the road. Because they thought when Nippon Yusen's facilities placed, the access from Wang Po River to North Yangtze road or Woo Chang Road pontoon will be closed, and results that foreigner boats or Chinese boats can not use the waterfront of Hongkew Harbor.

So how did Nippon Yusen Kaisha solve those problems? Here, we focused on the company's negotiation strategy and the arrangement of their new pontoons' proposal to get permission from Municipal Council. Only through these analyzes, it is thought that the construction process of HongKew Mail wharf and the mean of the work carried out by Nippon Yusen Kaisha in Modern Period will be clear.

Keywords: Nippon Yusen Kaisha, Shanghai Port, North Yangtze Road New Pontoons, Foreign Ministry of Japan, Municipal Council, Japan's Consulate in Shanghai
日本郵船会社, 上海港, 北揚子路新棧橋, 日本外務省, 工部局, 上海日本領事館

1 研究の背景と目的

明治末期の日本にとって、上海港は上海進出の基盤条件として位置づけられ重視された^{注1)}。しかし、日本が同港の港湾施設を実質的に機能させるためには、土地使用権はもとより、水面使用权、さらには港湾施設が面する道路使用权の獲得が、その前提条件として重要であった。しかし、日本側がそれらの港湾諸権利をどのように取得したのか、その具体的なプロセスは明らかになっていない^{注2)}。

近代上海港は、1920年代まで、世界第四の貿易港として発展した^{注3)}。しかし、その港湾施設の建設過程自体についても、先行研究としては『上海租界志』^{注4)}しか見当たらない。同著も、上海港については1860年代以降の同港全体の港湾施設の大まかな建設過程や、1920年代の英米仏日本による上海港の使用割合を紹介する程度である。上海租界にとって必要不可欠なインフラである上海港の空間構成、港湾施設整備の計画や建設の過程、及び近代上海の都市空間における上海港の意味、等に関しては、これまでほとんど検討されていないのが実情である。

そこで、本稿は近代上海港について、日本による港湾施設の整備状況を上海租界という都市空間の視点から検討する。そのために、本稿では近代日本海運業を代表する日本郵船会社に着目し、同社による上海港港湾施設の計画案、及びその計画案を実現させるための

各種使用权の取得過程を解明する。これにより、近代上海港の整備過程についてその一端を明らかにできると考えた。その上で、日本郵船による上海港での権利確定及びその拡張過程が、近代日本にとってどのような意味を有していたのかについて検討する。

本稿では、主として、1888～90年における日本郵船会社による虹口碼頭(Mail Wharf)の建設過程に着目する。虹口碼頭は、日本が上海港に設置した最初の港湾施設としての意義を持つ^{注5)}。それゆえ、

図1 近代日本郵船会社の上海航路 S11 年日本郵船の上海航路案内より

* 京都府立大学人間環境科学研究科 博士後期課程・学修
** 京都府立大学院 教授・工博

Graduate School, Kyoto Prefecture Univ., Doctor Course
Prof. of Kyoto Prefecture Univ., Dr. Eng.

上海虹口港の立地条件や使用状況、及び日本郵船会社による当港での港湾施設の計画内容を分析し、計画を実現させるための水面使用权、道路使用权、建設許可の取得過程等について、すでに虹口港における既得権を有していた上海領事館（日本外務省直轄）、及び英米租界の工部局との交渉過程、交渉戦略から追求したい。

その上で、一連の交渉過程や交渉主体双方の思惑がいかに上海虹口港における実際の施設空間に反映されたのかについて検討する。

2 研究方法と史料概要

1888 年における日本郵船会社による虹口港再整備の計画内容や、虹口棧橋の水面使用权と河岸使用权の取得に関しては、明治 21 年『清国上海領事館前面ニ於テ日本郵船會社ニ於テ借用請願一件』^{注9}を使用する。同史料には、日本郵船会社社長が外務省に提出した上海総領事館前面の河岸及び水上使用权の借用に関する請願書や、外務省のそれに対する回答書及び上海日本総領事館の意見書、1888 年に作成された日本郵船会社虹口碼頭の附近見取図が収録されている。それにより、同年時点における日本郵船会社の上海港での港湾施設の計画内容を始め、日本外務省、上海日本総領事館の上海港での港湾施設の建設に関するそれぞれの見解等が読み取れる。

一方、倉庫及び棧橋の面する道路使用权の取得過程や 1890 年の港湾施設の計画内容については、「The Minutes of Shanghai Municipal Council (North Yangtze Road New Pontoons)」(1890 年)^{注7}を用いる。同史料には、上海虹口港における港建設をめぐる日本郵船と英工部局との交渉過程が詳細に記録されている。それらにより、日本郵船の港建設計画と工部局との利益衝突と和解にいたる両者の交渉過程が明確になると考える。

また、「CADASTRAL PLAN OF THE HONGKEW SETTLEMENT 1890」と「LAND ASSESSMENT 1890」^{注8}を援用しつつ、上海港の全体構成と日本郵船会社の虹口碼頭との位置関係を分析する。

3 日本郵船会社虹口碼頭の立地条件と使用状況

本節は、日本郵船会社の虹口碼頭の立地条件、英米系港湾施設との位置関係、土地、道路、水面の使用状況から、虹口碼頭の特徴を分析した上で、同社の直面していた課題を整理しておきたい。

3-1 立地条件

日本郵船会社虹口碼頭の立地条件及び英米による上海港の使用状況を分析するために、「LAND ASSESSMENT 1890」及びそれに対応する「CADASTRAL PLAN OF THE HONGKEW SETTLEMENT 1890」を使用する。「LAND ASSESSMENT」には、虹口地区の敷地番号、所有者及び登録領事館が記録されている。「CADASTRAL PLAN OF THE HONGKEW SETTLEMENT」との照合により、1890 年時点における上海虹口地区の各国の港を明確に確認できた(図 2)。

日本郵船会社虹口碼頭の位置する北揚子路虹口港は、上海租界地の中心であった英租界(English Settlement)に近く、背後の虹口地区への上陸も極めて便利な所に位置していることが 図 2 から読み取れる。一方、上海虹口地域全体の港湾施設に着目すると、Shanghai and Hong Kew Wharf をはじめとする主要な英米系の大規模港湾施設は、Hong Kew Creek を越えた東地区に集中していたことがわかる。そして、日本郵船会社虹口碼頭は、英米系の港湾施設と比較した結果、Wang Poo River に直面する幅は狭く、奥行も浅いことが一目瞭然である(図 2)。しかし、1890 年時点で、図 2 が示している港湾施設より東の地区は、まだ十分埋め立てられていなかったため^{注9}、上海で港湾施設を確立するには、日本郵船会社は既存の虹口碼頭を拡張する他に方法はなかったと考えられる。そして、日本郵船会社が位置する北揚子路(North Yangtze Road)^{注10}虹口港は、中国人に最も多く使用されていることも事実であった(後述)。

3-2 使用状況

まず、1888 年日本郵船会社の虹口地所の土地使用状況に着目したい(図 3)。西側から東側へ、順番に日本領事館、米領事館、日本郵船会社上海支店、米源船会社(英語名不明)が黄浦江に面して立ち並んでいることが分かる。当時点で、日本郵船会社の地所は、武昌路(Woo Chang Road)と青浦路(Tsing Po Road)との間の三つの街区を占めている。ただし、武昌路と閔行路(Min Hang Road)との間の地所は、米領事館に貸し出していたことが同図からわかる。

次に、郵船会社の虹口碼頭をめぐる各種都市基盤の権利について整理しておきたい。北揚子路は工部局が建設し、その管理権も工部局が有している^{注11}。その証拠として、同局は、黄浦江と北揚子路との間に、鉄の柵(Iron railing)を設置していた。更に、閔行路前の「控船用小棧橋」は武昌路棧橋と称され、それも公共施設として使用されていた(6-1 節の史料 9-②を参照)。

図 2 1890 年における上海港の各国の港施設分布状況 CADASTRAL PLAN OF THE HONGKEW SETTLEMENT 1890 より作成

図3 1888年日本郵船会社上海虹口支店の附近見取図 原図(外交史料館所蔵より)作成

最後に、虹口碼頭の水面利用状況を把握しておきたい。青浦路と南尋路(Nan Zing Road)との間の土地前面の水面は郵船会社が所有するが、米国の源船会社が借用していた(図3)。それに隣接する西側に、郵船会社の大棧橋、工部局管理の公共用の「武昌控船用ノ小棧橋」が存在している。いわば、1888年時点で、郵船会社の地所は、武昌路と青浦路との間まで拡大したものの、使用可能の水面は、実際は郵船会社の棧橋の前面とその周辺しかないと考えられる。

以上、本節では、上海虹口地区全体の港湾施設の空間的特徴を示した。その結果、日本郵船会社は、虹口港の立地条件、上海日本領事館との位置関係、工部局における北揚子路の既得権、水面の利用状況などといった複雑な問題を抱えていたことを明らかにした。

4 虹口碼頭整備のための交渉プロセス

日本郵船会社は、図4の示す活動を行なっていたことが2節で取り上げた研究史料群の解釈より確認できた。本節では分析の便益上、その活動の概要をまず説明しておきたい。第1の作業として、日本外務省及び日本上海領事館と交渉して、領事館前面水面使用権を借用し、第2には道路使用権及び建設許可を取得すべく工部局に申請する。これら一連の交渉を経て、日本郵船会社は初めて実質的に虹口港での権利を確立したことになる。交渉過程の具体的な内容は、5、6節にて詳細に追求していく。

図4 日本郵船会社の港湾施設の建設過程モデル図 (図中のSTEP1、STEP2はそれぞれ図3と図5と対応する)

5 虹口碼頭の水面使用権の拡張

港湾権利を確立するための第1ステップは、水面使用権の拡張である。日本郵船会社は、まず、上海日本総領事館前の水面への拡張

を目論んでいた。本節では、1888年港湾施設の計画案を示した上で、上海日本総領事館前の水上権の借用をめぐる日本郵船会社と上海日本領事館及び日本外務省との交渉過程を検討する。

5-1 1888年における日本郵船会社の虹口碼頭新計画

史料1からは、虹口地所の拡大と共に、大棧橋の増設も計画されていることが読み取れる。1888年の計画では、新規買入した地所(米領事館に貸し出している)の前面に1ヶ所、日本領事館の前面に1ヶ所、計2ヶ所の大棧橋の新築が計画されていた(史料1、図3)。

史料1 明治廿一年六月十五日 在上海 領事高平小五郎

去四月三十日發送第五十六号貴信ヲ以來訓有シ郵船會社棧橋建築場ノ義ニ付テ既ニ第五十七号拙諒ニテ回申致シタ処数日前該社支配人來館...(中間略)該支配人ハ図面ヲ差出シ現在ノ棧橋ヨリ當館地東隅ニ即チ該社新規買入地ノ水面ニ於テ一個ノ棧橋ヲ新築シ更ニ當館地ノ水面ニ於テ一個ヲ増築シ都合三個ニ致度趣トノ事ニ付ケ果シテ右様ノ計劃ナレハ最初拙官ヨリ本者ヘ回申ノ致方モ有リノ趣ヲ述テルハ右図面ハ朱口ニ有旨(下線は筆者より)

計画実現のためには、日本領事館前面の水面が極めて重要となる。上海虹口港での新棧橋計画に応じ、東京日本郵船会社社長の森岡昌純は、早速外務省通商局に「清国上海領事館前面ニ於テ日本郵船会社ニ於テ借用請願書」(史料2)を出した。森岡は、上海港における日本領事館と郵船会社の敷地が接する約150尺(45m)の河岸地及び水面は棧橋建設上に極めて重要な場所柄であり、その貸与を外務省に請願すると同時に、港湾業務はなるべく静穏に行い、領事館に対する不都合を起さない等を主張している(史料2)。

史料2 明治二十一年四月廿六日 日本郵船会社社長森岡昌純 外務大臣伯爵大隈重信 宛の請願書

在清国上海港日本領事館ノ御所所有ニ属スル前面ノ河岸別紙繪図面之通凡ソ百五十呎ハ全港弊社所有ノ河岸ニ連接シ弊社業務上殊ニ棧橋建設上極メテ必要ノ場所柄ニ付特別ノ御詮議ヲ以河岸并水面共弊社ヘ御貸下被成下候様仕度然ル上ハ拜借ニ係ル約定等屹度遵奉可仕ハ勿論業務取扱ノ際静穏ヲ旨トシ領事館ニ對シテ不都合等決シテ相掛間敷候又此件ニ関シテハ沿街住民ニ於テモ異存無之趣ニ有候間何卒願意御聴許被成下度別紙繪図面相添此段奉願候。

5-2 外務省及び上海日本領事館の判断

しかし、上海日本総領事高平小五郎は、日本郵船会社の水面借用の件には反対であった。その反対理由に焦点を当てたい。

まず、日本領事館前面の全体には、交際上の必要から芝生を植え庭苑を造り立てている。当地のような賑やかな所では、交際のための庭苑は種種の用途を有すると総領事は主張する(史料3-①)。

最後に、領事館の前面に棧橋を建設することになれば、領事館前面一体は郵船の繋ぎ場所となり、領事館の体裁を損ない快適性を欠くことになると指摘する(史料4)。

送第五十六号貴信茲當館前面二河岸地百五拾尺郵船会社ニテ借用致度趣願書ニ付ケ其許否如何ニ関シ拙官意見ヲ述デ様□訓ノ趣

3-① 右河岸地百五拾呎ハ即ち当館前面ノ地ノ総体ノ幅員ニテ目下芝居ヲ植付ケ庭苑ニ作立□成居ノ□□ハ夏期ニ□交際上必要ニ有之ヲナス当地ノ如キ熱鬧ノ地ニ在テハ館特ニゴ家族等一同ノ為メ種種ノ用途ヲ有之ニ付。

(…前略)該支配人ヲ居然ル之右図面若シ採用ニ成レハ該社ニテハ
シテモ全体ノ水面ヲ借用旨ト致処仮全水面シテモ当館ノ前面一体
郵船ノ繫泊場ト成レハ体裁ヲ損シコンフォルトヲ欠キ不都合勘上
□若本者ノ裁令ニ□フヘキハ勿論ノ義シテ敢テ拙官ノ意見ヲ主張
ノ義ニハ無シ旨尚該社ノ申立テ次第モ有シ可然□□理由ノ度ヲ重
シテ及具申ト也(下線は筆者)

しかし、外務省は上海総領事の意見を取り入れず、直ちに郵船会社の日本領事館前面における棧橋建設計画を許可した。当時の外務大臣大隈重信は、上海領事館前面の河岸地及び水面は日本郵船会社にとって必要不可欠な場所として、同社への使用許可を出し、あわせてその使用料金を使用の比例に応じて徴収し、また港湾の維持費も全額日本郵船会社が負担するようにと指令した(史料5)。

その結果、上海日本総領事高平小五郎は、外務省の決定には極めて不満(史料 6)を抱えながら、「此際兒戲ノ類スル報酬ハ勿論一切ヲ

…当館ノ地所ハ之ニ反シ直ニ水面ニ連接致居ニ付其地先ニ接シテ繫船場ヲ設ケル時ハ本館トノ距離借ニ數口ニ遙キサレハ昼夜喧噪ナルヲ欠レス夏期ニ於テ油煙ハ一直ニ館内ヘ散入シ植生上ノ關係モフ少且固有ノ美景ヲ失シ随ケ大ニ地価ニモ關ルヘキ義ニ付若シ一私人ノ所有地ナラシメバ寧ロモ地面ヲ合セシ売渡ス單ニ水面ヲ限貸与スヘキ筈無し□共本件ノ場合に於テハ同会社ニテ事務拡張ノ一盛挙ニ因リふ防止本□數條ノ故障アルスモ係ル□□…□看之本者於テモ勿分□□趣ニ拠ヨリ…此際兒戲ノ類スル報酬ハ勿論一切ヲ徴收無シ方該テ特許ノ趣旨ヲ顯ニ□紙トシ此際復申ト也

本年五月其会社ノ請願ニ對シ在上海帝國領事館前面水上使用ノ件ニ對其破格金額ハフル可指定旨指令ノ度□□全般詮議ノ上其破格全ヲ免除シ其代リトシテ右水面貸與中領事館用品ヲ揚卸スル場合ニ於テ該棧橋ヲ使用スルヲ得セシムヘシ□モ此場合ニ於テハ豫メ其会社ニ打合スベシ

図5 1890年虹口港における日本郵船会社の港灣施設の計画図
史料8-①の内容より作成

に附属の棧橋(鉄製、長さ特定できない)を設置する計画であった(史料 8-①の下線部分、図 5)。この新計画案により、郵船会社の虹口港の実質的機能は、日本領事館敷地の西側の敷地境界線から青浦路までの範囲に及ぶ。

さらに、上記の港湾施設の工事進行のために、日本郵船会社は工部局に対し、北揚子路を黄浦江の間に設置している鉄の柵(Iron Railing)の一部分の移動を要求する (史料 8-①)。

史料 8 North Yangtze Road New Pontoons 1890.2.25

8-① Letter from the agent of the Nippon Yusen Kaisha is read intimating that he intend removing the existing pontoon to a line with the eastern boundary of their premises and placing a new pontoon to the Westward of it, 240 feet in length, by 30 feet in width, along the waterfront of their premises in North Yangtze Road. He also intends constructing three new jetties, 1 between the Qingpoo and Nanzing roads, 1 between the Nansing and MinHong roads, and 1 between the MingHong road and Woochang roads, as during the construction of these jetties there will be some interference with the sidewalks, which it will be necessary to remove a portion of the iron railing along the river, and to replace a portion to close the approach to one of the existing jetties which will then be disused. He aids for permission to carry out the works at once(下線は筆者).

8-② A plan showing the positions which it is proposed to place the pontoon is submitted and a report by the Surveyor stating that the proposed alteration as the position of the pontoon will shut off all access from the river to the landing spaces at the Minhang and Nanzing road which are much used by nations, (He understands that later on it is intended to place a third pontoon in front of the Japanese Consulate which will practically close all access to the Woochang Road pontoon)

8-③ Mr. adler suggests that the Chinese authorities should stop a pontoon being placed in front of the Japanese Consulate and mentions that the Woochang road pontoon was moved there from the Ming Hang road at the request of Mr.Yuend who promised that approach should always be open for boats. Mr. Janeen said that it is the only landing place now on this side of the Hongkew creek, and point out that when the pontoons are placed as proposed not only will their moving chains, interference with boats, Steamer discharging at them will overlap the side of them.

6-2 建設をめぐる日本郵船会社と工部局との対立

工部局は、日本郵船の港計画に対し、早速拒否をした。その理由は以下の 3 点になる。

- 1 日本郵船会社の埠頭及び棧橋の新計画により、中国人が多く使用している黄浦江(Wang Poo River)から青浦路、南尋路、閔行路へのアクセスが全部閉鎖される。そして、日本領事館前に必ずや第三の棧橋が建設されることが予想され、その結果、武昌路棧橋へのアクセスも全部閉じられてしまうことが危惧される(8-②、図 5)。
- 2 武昌路棧橋は、黄浦江から虹口地区における唯一の船の停泊場所(Landing place)であるが、日本郵船の新棧橋の建設により、同社の船のチェーン(chains)や荷揚げ(discharging)等は、武昌路棧橋側の船と重なるはずと見なされた (史料 8-③)。
- 3 中国人苦力の水汲み用の階段が閉鎖され、それらに不便を掛ける

ことも考えられる(史料 9)。

史料 9 North Yangtze Road New Pontoons 1890.3.4

The letter from the Agent of the Nippon Yusen Kaisha is again submitted. The approach from the river to the steps at the Min Hang and Nan zing Road will be closed, but Mr. Dutch says that this won't matter, as the steps are only need by goolies who came to them fill the buckets with water. (下線は筆者より)

上記 3 点、すなわち虹口港の一般利用者、中国人労働者への支障を理由に、工部局は同社の計画を堅く拒んだ。これに対し、日本郵船会社の対応は注目される。

まず、郵船会社は、新築予定の棧橋と武昌路棧橋との間に、11～15feet(3.35～4.6m)の距離を明確に設けるため、船のチェーンや荷揚げ等は武昌路棧橋の障害にならないと説明した。そして、新棧橋の突き当たりに使用者の便利を提供するための階段を設置する。なおかつ、中国側の港湾管理の役人である「河泊司(Heboshi)」からすでに新棧橋計画の許可も得ていると工部局へ反論する(史料 10)。

史料 10 North Yangtze Road New Pontoons 1890.3.4

The letter from the Agent of the Nippon Yusen Kaisha is again submitted. Mr. Brand says that he called on Mr. Dutch who informed him that he intended placing the pontoon in the positions mentioned in his letter, but that the access to the Woochang road pontoon from the river will not be interfered with, as there will be a clear space of 11-15 feet between the two pontoons. The steamers loading, or discharging at the new pontoon will not overlap the side of it. And the moving chains will be so arranged as not to interfere with boats and if the Council wish it. Steps will be placed at the end of the pontoons for the conveniences of those wishing to land at them. He also mentioned that he has got permission from the Heboshi to place the pontoon as proposed

次、日本郵船会社は、北揚子路虹口港の交通量調査を実施し、そのデータを工部局に提示した。1890 年 3 月 10 日の AM6:00～PM11:00 の間における虹口各港の交通量は、乗客 1462 人、外国系船舶 8 艘、小船 607 艘、水上苦力 800 人、水船 214 艘、その他の苦力 360 人であった(史料 11-①、表 2)。このデータから、北揚子路虹口港は、一般乗客の他、中国系の小舟(Sampan)及び中国の労働者苦力(Goolie)によく使用されていた。

すなわち、北揚子路虹口港における多量の交通量に対し、既存の武昌路棧橋及び港のみでは対応ができなくなることを客観的に示して、新棧橋、港湾の整備の必要性を提唱した。

表 2 1890. 3. 10 AM6:00～PM11:00 の虹口各港の交通量調査結果

Passenger 乗客	Foreign Boats 外国系船舶	Sampan 小舟	Water Goolies 水上苦力	Water Boats 水船	Other Goolies その他苦力
1462人	8艘	607艘	800人	214艘	360人

このような計画案の調整と交通量調査という日本郵船の戦略により、工部局の対応は変化を見せる(史料 11-②)。

史料 11 North Yangtze Road New Pontoons 1890.3.11

11-① The following report of the traffic at the different jetties in the North Yangtze Road on the 10th from 6 am to 11 pm, is then submitted:

Passenger 1462 Foreign Boats 8
Sampan 607 Water goolies 800

11-② Some discussion then takes place about the right of the Council to refuse the permission applied for in the course of which it is mentioned that Mr. Dutch to determine to place the pontoon in the positions stated in his letter and that, unless the Council are prepared to carry the mater further, it would be perhaps better not to refuse his application, but it is finally decided to inform Mr. Dutch that the permission applied for cannot be granted.

さらに、日本郵船会社の交渉活動は止まらなかった。郵船会社は、一般使用者の黄浦江へのアクセス通路を設けた平面図を工部局に提出した。具体的には青浦路と南尋路との間、南尋路と閔行路との間に1インチ(約50cm)程の階段を設け、それにより黄浦江から各道路へのアクセスや、中国人の水を汲むためのアプローチも確保できるとした(史料12-①、図6)。上記対応策により「The company will be glad to carry out these works, or to ache upon any other suggestions which may be made either by the Harbor authorities or the Municipal Council for meeting the convenience of the public.(North Yangtze Road New Pontoons 1890.3.11 より抜粋)」と、同社は港の公共利便の向上により積極的に協力すると主張する。

図6 1890年新栈橋計画の調整案(史料12-①の内容より作成)

しかし、工部局は「近隣の所有権及び公共の権利と便利を第一にする。残念ながら工部局と日本郵船会社との間の意見はどうしても不一致のため、この件を当港のチーフ裁判官リチャードに仲裁してもらう。裁判期間中は、一切の関連工事は中止すべき」(史料12-②)と、依然強く日本郵船会社の港施設の新計画を拒否した。

このような工部局の態度に対し、日本郵船会社はどのように対応したのか、次節において追求する。

史料12 North Yangtze Road New Pontoons 1890.3.11

12-① a plan showing the works which the Nippon Yusen Kaisha prepared to carry out for affording to the public facilities of access to the river. These consists of one inch of steps between the Qing poo road and Nanzing roads, and one between the Nan sing road and Min hang roads, leaving the wishing steps which would be available for the drawing of water and other purpose for which they are now need.

12-② That the Council having regard to the right of neighboring proprietors, as well as to public right and convenience cannot sanction any interference with the access to and from roads as is proposed to be done by the Nippon Yusen Kaisha according to the plans submitted to the Council, and as there apparent to be a conflict of opinion between the Nippon Yusen Kaisha and the Council as to their respective right,

the council authorities Mr.Waineiorght to intimate to Mr.Willimson, he is noting for the Nippon Yusen Kaisha that they are prepared to submit the question to the final arbitration of Sir Richard, the Chief Justice at this port. All further proceedings in connection with the works now in progress to be stopped pending the decision of the Chief Justice in the matter.

6-3 日本郵船会社と工部局との和解

工部局の裁判所への提訴という事態に対し、日本郵船側も裁判における工部局の仲裁内容を探りつつも、裁判期間中工事の取り下げは出来ないとの立場をとった(史料13の下線部分)。実際、日本郵船会社は、裁判期間中も工事を続けていた。例えば、既存の栈橋を郵船会社の敷地の東境界線に移し、閔行路と武昌路の間に新しい埠頭を造っていた(史料14)。それに対し工部局は、「日本郵船会社が工部局を無視することは、大きな間違いであり、北揚子路と黄浦江との間の鉄の柵を撤去しない限り、郵船会社の新築予定の大倉庫は機能できない」と日本郵船会社に警告した(史料15)。

史料13 North Yangtze Road New Pontoons 1890.5.27

Letter from Mr.Weirineon to Mr. Wainevrigh is read asking for information regarding the point which the Council wish to have submitted for arbitration but declining to agree to the work being suspended in the meantime, as the proposal much be submitted to the director in Tokyo, which involves a delay of month or two.

史料14 North Yangtze Road New Pontoons 1890.5.25

The Surveyor reports that the Company have removed their pontoon to the Eastern boundary of their property as proposed and that it now overlap the limited of the road by about12.5 feet, they are also removing some of the old dock line and constructing a new landing place between the Min hang and Woo chang road.

史料15 Nippon Yusen Kaisha 1890.12.16

The Chairman adds that the Nippon Yusen Kaisha now find that they made a mistake in ignoring the Council, as they have to build a large new go-down, and made arrangements with the new Steamer Co. about wharf-age and Store-age which they cannot conveniently carry out so long do the railing along the North Yangtze road remains as it is.

結局、日本郵船会社と工部局との交渉は、1891年4月の和解成立まで続く。和解の内容は、以下の通りである(史料16)。

- 1 工部局における北揚子路の権利を認めるために、日本郵船会社は毎年、10両の白銀を工部局に納入する。
- 2 公共使用者は、荷物の下し等の際に、自由に郵船会社の栈橋を使用することが出来る。
- 3 日本郵船の船舶と同様に、荷物船、Sampan と他の小舟も日本郵船のプランが示す港に入れること。これにより、西洋人、中国人も日本郵船の港の使用権が正式に認められた。
- 4 日本郵船会社の栈橋と公共用の武昌路栈橋の間に明確の45フィートの距離を設ける。

日本郵船会社が和解条件に同意した結果、工部局は北揚子路及び黄浦江との間の柵を撤去し、日本郵船の港施設の建設工事を許可した。これにより、日本郵船の上海虹口港での権利が確立する。

史料16 Nippon Yusen Kaisha 1891.04.01

That the company pays to the Council for the privilege accorded by

way of recognitions of the Council right in the matter, the Sum of Ten tael per annual.

That the public be allowed all facilities for landing or cut backing gorge or passengers on, or from, the Company pontoons, not inconsistent with the free use there of by the company.

That gorge boats and Sampans and other small boats be able at all times to have free access to the jetties shown on the plans.

That a clear space of Forty Five feet be kept between the company vessel and pontoon and the public pontoon at the end of the Woochang Roads...(中間略)

The Nippon Yusen Kaisha should be specified after some discussion about the above suggestions in the course of which the Chairman points out that the rental named is a nominal Sum, and is merely intended to be an acknowledgment by the Nippon Yusen Kaisha of the right of the council over the North Yangtze Road and that on the plan the distance between the two pontoons is specified it is decided to have the letter written out and forwarded.

7 計画最終案

「CADASTRAL PLAN OF THE HONGKEW SETTLEMENT 1893」に基づき、郵船会社の虹口港の計画最終案を復元した(図6)。日本郵船会社は、1888年時点で米国源船会社に貸し出した水面を回収し、既存の栈橋をそこに移動し、それに隣接して新栈橋を設置した。武昌路栈橋は、武昌路と一直線の所まで移動したことが確認できる。

まず、日本上海総領事館前面の水面に、栈橋は建設されなかった。日本領事館前面の水面使用範囲は、あくまでも武昌路栈橋の周辺の水面に止まっていたと考えられる。これにより、領事館前面のウォーターフロントへの影響も最小限に収められた。

図6 1893年日本郵船会社の虹口港の最終計画案
1888年郵船会社の虹口支店地図と1893年地籍図より作成

次に、工部局の意見と最終案との関係を考えたい。新栈橋と武昌路栈橋との間の距離は具体的な数字は得られていないものの、比較的広いことが確認できる。そして、武昌路栈橋は、図6で示すように領事館前面及び郵船会社の水面を使用することが出来る。そのため、工部局が指摘した「武昌路栈橋へのアクセスが閉じられてしまう」ことは避けられたと考える。

虹口港の港湾整備とその構成は、日本郵船会社と上海総領事館、及び工部局の三者間の妥協により結実した。このようにして明治末期に整備された虹口港の栈橋、埠頭及び郵船会社の倉庫は、1945年の終戦まで機能し、現在も中国側の施設として使用されている。

8 結論

本稿は、日本郵船会社による近代上海虹口港での港湾施設の構成と計画内容を明らかにしつつ、水面使用权、道路使用权及び建設許可の取得をめぐる日本外務省、日本上海領事館、さらには公共租界工部局との交渉過程を追求することで、明治末期の日本による上海租界における開発実態の一端を明らかにした。

注目すべきは、本論が明らかにした日本郵船会社による既得権を有する英米人との交渉、衝突、和解の一連の過程である。上海における権利確保は、上海において後発の日本が常に直面せざるを得ない難題であった。第3節で取り上げたように、上海虹口港における日本側の港湾施設は、英米系の施設と比べ決して主流ではなかった。それでも、日本郵船会社は、戦略的に、客観的に公共の利便を主張しつつ計画案を調整して応じ、英米人に妥協しつつも上海における自らの権利を入手した。これにより、日本は、1888～90年時点で上海進出の本格的かつ重要な一歩を踏み出した。

日本郵船会社虹口碼頭の背後の虹口地区は、近代上海の日本人街として知られている。日本郵船会社による1888～90年の虹口港での権利獲得は、まさに日本が上海市街地へと進出する重要な前提条件を確立したことを意味する。しかも、近代日本による上海での都市開発はまさにこの北揚子路虹口港から始まったことも、筆者らの既往研究が明らかにしている^{注12)}。では、日本が虹口港から、どのように上海における自らの種々の都市施設を作り上げていったのか。今後、この点をさらに追求する予定である。

注

注1) 陳・大場「1890～1910年代における上海日本人居住地の形成背景」『日本建築学会2008年度学術講演梗概集F-2』2008年

注2) 日本郵船会社の発祥に関し、日本郵船会社編『日本郵船50周年史』は詳細に記録している。1875年、三菱会社は米国太平洋郵船の上海航路、上海における倉庫、港湾施設を買収し、それは、近代日本の上海航路の始まりである。1885年、日本郵船会社は、三菱会社から独立し、虹口港倉庫地所を同社より引き継ぎ、主体として上海航路を独自に運営し始めた。
注3) 後藤春美『上海をめぐる日英関係 1925-1932年』P18 東京大学出版会、2006年

注4) 上海租界志編集委員会編、上海社会科学院出版社、pp458～459、2001年、
注5) 虹口碼頭は、1914年の郵船会社の匯山碼頭(Wayside Wharf)の埋立てまでには、近代日本における上海での最初の港湾施設であった。日本郵船会社上海虹口碼頭会社は、土地4,138坪、事務所・倉庫等14棟、3,790坪の規模まで達した。(日本郵船会社貨物課編、『我が社各航路沿革』1933年、日本郵船歴史博物館所蔵より)

注6) 外務省外交史料館所蔵3-12-1史料より

注7) 上海檔案館所蔵

注8) 同上

注9) 前掲2節の「Cadastral Plan of The Hongkew Settlement 1893」より確認出来る。この地図には、同地区の河沿いの地区には、地籍番号が割り当てられているものの、陸地方向の奥行が非常に浅いため、まだ完全に埋め立てられていないことが事実である。

注10) 北揚子路の名称に関し、日本郵船会社の地図史料には「洋子北路(North Yangtze Road)」と書かれている。一方、工部局側の史料には「北揚子路(North Yangtze Road)」と書かれている。本文では後者の名称に統一する。

注11) 北揚子路の築年はまだ不明であるが、その所有権は工部局にあることが第6節の史料16の下線部分より確認できる。

注12) 京都府立大学人間環境科学研究科2008年度博士後期課程中間報告より