

中華民国期の上海市工務局による既存道路の整備事業に関する研究：旧上海県域内外の道路整備における土地収用に着目して

箕浦，永子
九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門

<https://hdl.handle.net/2324/7174521>

出版情報：Journal of the City Planning Institute of Japan. 56 (2), pp.413-419, 2021-10-25. 日本都市計画学会
バージョン：
権利関係：© (c) The City Planning Institute of Japan. All Rights Reserved.



中華民国期の上海市工務局による既存道路の整備事業に関する研究

—旧上海県域内外の道路整備における土地収用に着目して—

Study on Rearrangement of Roads in Modern Era by the Shanghai Municipality Construction Bureau

- Land Expropriation in Rearrangement of Roads inside and outside the former Shanghai Walled City-

箕浦 永子*
Eiko Minoura

This study clarified the road maintenance projects by the Shanghai Municipality Construction Bureau during the Republic of China, focusing on land expropriation. The main results of the study are: 1) Only a part of the road improvement plans was realized during the Republic of China. 2) Compensation was paid under the land expropriation legislation. However, the City of Shanghai made the beneficiaries bear the cost of building the road. 3) Based on case study, it was confirmed that land expropriation was completed based on the beneficiary payment regulations. From above, it was clear during the Republic of China, these public works projects related to urban planning were planned and implemented parallel to the process of establishing the city administration. The system of the administration and the financial situation of city administration was also taken into consideration when planning public works.

Keywords: Rearrangement of Urban Space, Local Government, Public Works, Land Expropriation, Modern City Planning

都市再編, 地方政府, 公共事業, 土地収用, 近代都市計画

1. はじめに

清朝が崩壊し中華民国が成立すると、あらゆる行政組織が再編され、地方都市は市政による行政運営が進行していった。都市再編に関しては、欧米出自の近代都市計画の手法が広がるなか、中華民国国民政府による「打倒旧城郭、建設新都市（古い城郭を壊して、新しい都市を造ろう）」のスローガンのもと、各都市で近代的な都市再編が進められていった。この実態は未だ不明瞭な部分が多く、中国近代都市計画史における課題のひとつである⁽¹⁾。

そこで本稿では、伝統的都市空間の近代的再編について解明することを目標として、地方政府が行う公共事業のうち既存道路の整備事業について、特に土地収用に着目しながら明らかにすることを目的とする。研究対象は上海とし、旧来の上海県域とその周辺に着目する。上海は県域を中心とする小規模な地方都市のひとつに過ぎなかったが、欧米列強による租界地形成によって都市空間が劇的に変貌し近代都市の代表といえるまでに成長した。中国近代における独自の都市計画を解明するには、行政権が掌握された租界地よりも、県域をはじめとする既存の都市空間を検討することが適切であるといえる。

上海の市政は、まず 1927（民国 16）年 3 月 22 日に成立した上海臨時市政府に始まる。同年 7 月 7 日に上海市公所を引き継ぐ形で上海特別市が正式に成立し、1930（民国 19）年に直轄市としての上海市が誕生した。このもとに創設されたのが、上海特別市工務局であり、後に上海市工務局と改称された（以下、工務局）。そこで本稿では、研究方法として工務局が実施した公共事業の年次報告『上海特別市工務局業務報告』『上海市工務局業務報告』（以下、『業務報告』）⁽²⁾、また『上海工務局之十年』⁽³⁾を中心的資料として用い、ならびに個別の道路整備の事業がわかる資料⁽⁴⁾を用いた。

そして、これらの公共事業を市民がどのように知ったのか、1872（同治 11）年から 77 年にわたり上海で発行されていた日刊紙『申報』⁽⁵⁾などを用いて考察する。

2. 上海市工務局による公共事業の概要

工務局による公共事業は『業務報告』に記録されており、工務局が創設された 1927（民国 16）年から 1931（民国 20）年までの公共事業の計画内容や実施状況がまとめられている⁽⁶⁾。これによると公共事業は当時の上海市域を対象として、道路、橋梁、護岸、港湾、水利、公園、公共建築、住宅に関する事業に概ね分けられる。

中心的な公共事業は道路事業であり、道路の新設計画や既存道路の修繕、道路両端の排水溝の整備などを対象とする。道路の新設計画は、道路網の郊外への拡大が目指された。既存道路の修繕や拡幅は、主に中心市街地である旧上海県域や上海鉄道駅周辺など既存の都市空間において整備が計画された。橋梁、護岸、港湾の各事業は、新規工事と修繕工事が対象となっている。橋梁は新規よりも修繕の事業数が多く、既存の橋梁の状態に応じた修繕工事が鋭意行われていた。市民が自らの資金で工事を行う「自建」という取り組みも見られ、護岸と港湾に関して記録されている。個人や会社、商店などが自ら行っており、工務局は実態を把握して『業務報告』に記録している。水利事業は、浚渫と堤防の工事を中心としており、水路交通の持続のための工事が行われていた。公園事業は、近代的な都市公園を新設するもので、大規模都市公園を新設する計画のほか、旧県域の城壁撤去後に新設する公園や、宗教施設である文廟を改造し公共性を備えた公園にするものなど、既存の都市空間のなかに設ける工事が行われた。公共建築は、市場、小学校、公衆便所、公安局など、それまでに無かった近代

的な施設が建設された。また、公共住宅として、平屋の長屋を供給し貸し出す事業も行われていた。住宅については、新築数や修理・修繕数を把握して記録するほか、事業としては危険住宅の取り締まりが行われ、老朽化住宅に対する改善指導や、場合によっては強制撤去も行われた。

以上のように工務局による公共事業には、大規模な新規計画がある一方で、既存の都市構造や施設などの整備や修繕に関する事業が行われており、緊急性や必要性の高い事業から推進されていた。

3. 旧上海県城における既存道路の整備事業

3-1. 既存道路が抱える課題

城内の道路整備は、市政前に道路行政を担っていた上海工巡損局が既に道路拡幅に取り組んでいたことが『申報』1921（民国 10）年 1 月 11 日付「工巡損局整頓路政」より確認できる。「城内および南市一帯の街道はもとも幅が広くないため、かつて工巡損局が決めた該当家屋を取り壊して所有者には移ってもらい、道路幅を 4 丈（約 13.2m）に広げる」⁽⁹⁾という方針のもと、測量員を多く派遣して道路を測量し、まだ取り壊していない家屋があれば標をつけるなどとして、作業を開始したことを報じている。

1927（民国 16）年 7 月 7 日に上海特別市が成立してから工務局が道路行政を引き継ぎ、『業務報告』によると既存道路の整備事業は、鉄道駅が設置された閘北区、旧県城を中心とする滬南区を主な事業対象としていた。

特に上海県城は元代の 1292（至元 29）年に建置されて以来の歴史が積層しているため、既存道路は道幅が狭くて曲折するものが多く、民国期に交通手段が移行していくなかで問題が生じるようになっていた。図-1 は、工務局による道路整備が実施される直前の 1928（民国 17）年の状況を示している。環状となっているのが旧来の城壁であり、1912（民国元）年より取り壊され⁽⁹⁾、外堀が埋め立てられて道路となり、路面電車の路線となっている。城内には多くの道路が網目のように張り巡らされており、曲折する状態も見

て取れる。城内については、工務局も 1928（民国 17）年の『業務報告』第 2-3 期に「滬南の道路の多くは曲折しており、中華路と民国路による環状交通を除き、全く系統だっていない。旧城内は雑然としていること甚だしい。現在、東から西に至るのは方浜路や肇嘉路などがあるといえども、みな湾曲が甚だしく、かつ道路幅は狭く、それゆえ現代の交通の利器を十分に活用することができない。」と記しており、課題を認識している。

また、清末の地図⁽¹⁰⁾を見ると城内には多くの水路を確認できるが、図-1 の 1928（民国 17）年時点ではほぼすべての水路が埋め立てられて道路となっている。特に、東西を貫通する方浜路と肇嘉路はもともと水路であり、その曲折具合がその痕跡を留めている。

このように城壁と水路を道路に再編した以外は旧来のままであり、租界形成後の人口増加に加えて交通手段が移行していくなかで、道路整備の必要性が増していた。

3-2. 既存道路の整備計画

図-2 は、1928（民国 17）年の『業務報告』第 2-3 期に示される滬南区の道路整備計画図である。工務局が考えた計画は、基本的には既存道路をもとにした拡幅事業であり、滬南区の全域にわたって東西や南北に貫通し接続するように計画された⁽¹²⁾。主要な事業対象道路は、整備後の道路名（道路幅）という統一路（24.4m）、和平路（20.0m）、肇周路（20.0m）、裏馬路（17.5m）、松雪路（15.0m）、方浜路（15.0m）、蓬萊路（12.5m）、麗園路（12.5m）である。1930（民国 19）年 1-6 月『業務報告』第 6 期の第一表によると、滬南区において事業対象となった道路数は 125 におよび、計画された道路幅には 50.0m、30.0m、24.4m、24.0m、21.4m、20.0m、18.5m、18.0m、17.5m、15.3m、15.0m、12.5m、11.0m、10.0m、9.2m があり、最も多いのが 10.0m、次に 12.5m であった。既存道路が湾曲や屈曲している場合は、道路線形がなめらかになるように街区内を貫通させて新しい道路を敷設する計画もあった。事業対象道路は滬南区の全域にわたるが、



図-1 工務局による道路整備前の既存道路⁽⁹⁾



図-2 工務局による道路整備計画⁽¹¹⁾

図-1に見られるような細街路も未だ多く存在し、これらは事業対象外となって従前の状態を留めることとなった。

主要な事業対象道路の拡幅計画を見ても。統一路は、城内の中央を南北に縦断する道路であり、市内名勝のひとつである豫園の西を通る。図-3 左は、1928（民国 17）年の『業務報告』第 2-3 期に掲載される滬南区の道路整備計画図にある統一路の一部である。黒色で塗りつぶされているのが拡幅計画の道路幅であり、既存道路を拡幅する部分と街区内に道路を新設する部分があることがわかる。図-3 右は同一部分における 1922（民国 11）年の地図であり、計画道路沿いに既存建物が建ち並んでいるため多くの土地収用が必要となることがわかる。一方、城内の中央を東西に横断する幹線道路として計画された和平路は、清末までは水路であったが、民国になって埋め立てられて肇嘉路となり、さらに工務局により和平路と改称されて拡幅計画がなされた。図-4 上は 1928（民国 17）年の道路整備計画図にある和平路の一部であり、既存道路を拡幅する部分と街区内に道路を新設する部分とがある。図-4 下は 1922（民国 11）年の地図であり、和平路も計画道路沿いに既存建物が建ち並んでいる。他の主要道路も同様であり、特に城内は全域にわたって建物が建ち並んでいるため、道路整備にかかる土地

収用の関係者がかなり多くなることを示している。

1928（民国 17）年の道路整備計画は民国期にどこまで実現されたのか。民国末年の 1949（民国 38）年 4 月に出版された地図⁽¹⁴⁾をもとに考察すると、まず主要な事業対象道路では 1949（民国 38）年までに計画通り全通した道路は無い。最も実現させているのは城外黄浦江側の裏馬路で、南端を残して約 9 割を完成させている。部分的に実現させているのは、方浜路、和平路、蓬莱路、松雪路である。未着手であるのが、城内の統一路と城外の麗園路と肇周路であった。城内におけるすべての事業対象道路における民国末までの実施状況を見ると、かつての城壁である民国路や中華路に近い街区の道路は実施が進んでいるが、中心部の街区ほど着手されていないことがわかる（図-5）。これより、実現可能な箇所から順次実施していたことがわかった。

4. 土地収用の方針

前述のとおり、工務局による既存道路の整備計画には民国末までに実現しなかった道路もあった。計画通りに進まなかった理由には社会情勢によるところも大きい。新設道路の敷設や既存道路の拡幅のためには道路沿いの既存建物の撤去や立ち退きが生じるため、このことが事業の進行を遅らせたことが大きいと考えられる。

4-1. 国民政府公布「土地徴収法」

道路整備のため土地を収用する際には、国民政府が 1928（民国 17）年 7 月 28 日に公布した「土地徴収法」（全 49 条）に準じて行われた。ここでは、1930（昭和 5）年 4 月にまとめられた日本の外務省条約局による仮訳を参照する⁽¹⁶⁾。まず、「第一条 国家ハ左記ノ場合ニ於テ土地徴収ノ必要アルトキハ本法ニ依リテ之ヲ行フ」とあり、道路整備は公共事業となるため「左記」のひとつである「（一）公共事業ノ企画経営」に該当する。ここでいう公共事業とは、「第

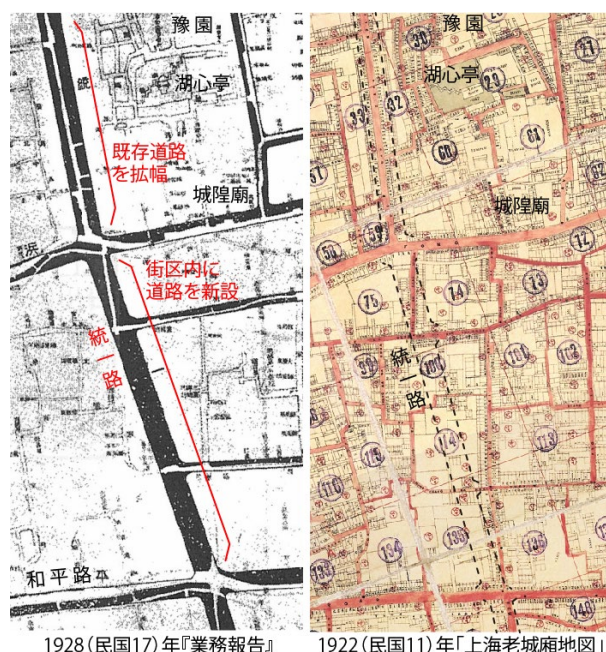


図-3 統一路の拡幅計画と土地収用⁽¹³⁾



図-4 和平路の拡幅計画と土地収用⁽¹³⁾

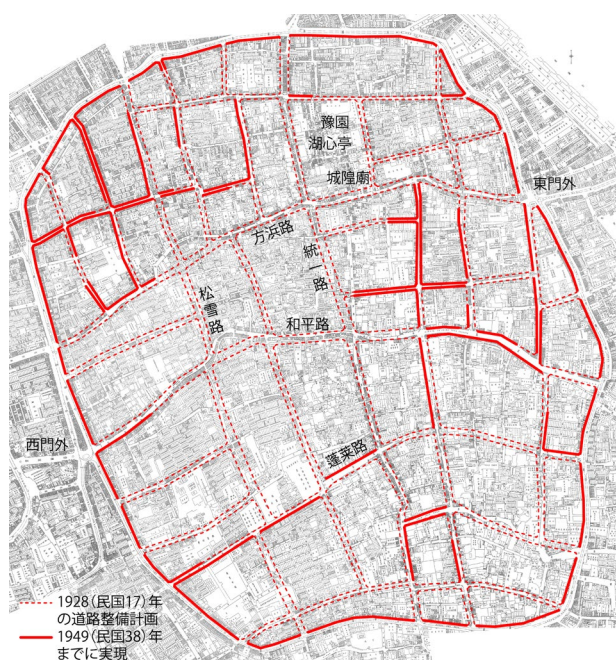


図-5 城内における整備計画の実施状況⁽¹⁵⁾

二条 前条第一項第一号ノ公共事業ハ左記各号ノ場合ノ一ニ該当スルモノニ限ル」として「左記」のうち「(二) 交通開発ニ関スル事業」が道路整備に該当するため、本法が適用される。土地収用に際し土地所有者等が被る損失に対しては、「第三十条 土地所有人及関係人カ土地徴収ノ為メ通常受クル所ノ損害ハ事業興辨人ニ於テ之ヲ補償スヘシ」として補償されることとなっており、「第三十七条 補償金ハ現金ヲ以テ給付スヘキモノトス」にあるように現金で補償金が支払われる。なお、「第四十八条 本法施行後従前ノ中央及地方ノ土地徴収ニ関スル法規ハ之ヲ廃止ス」と明記されているため、この法の施行後は中華民国の全域にわたり上位法として適用されることとなる。

4-2. 上海特別市公布「上海特別市築路征費暫行章程説明」

土地徴収法には「第四十七条 内政部省政府特別市政府ハ必要アルトキハ本法ヲ補充スル単行章程ヲ起案シ國民政府ノ許可ヲ申請スルコトヲ得」とあるため、本法を適用するにあたり各行政単位で個別の章程を起案することができる。上海特別市もこの条文をもとに「上海特別市築路征費暫行章程説明」(全12条)⁽⁷⁾を公布している。

前文には、まず上海特別市の全体の財源には限りがあり、そのうち道路整備に用いることができるのはわずかであるため、必要とされる道路整備を実施していくには財政的に厳しい状況であると述べられている。次に、道路整備にともなう土地収用の補償について公平性を欠いていると述べる。理由として、道路整備を実施するにあたっては、土地を収用される者には土地徴収法に基づき補償金が支払われるが、さらに整備によって土地の価値が上がるため利益となる点、当該道路の利用者は限られた市民であるものの、全市民から集金した財源から支払われる点をあげている。これらの背景を抛り所として、欧米の各都市や上海の租界でも採用されている補償方法を用いたいと、道路整備における道路建設のための徴収費を集める方針とした。つまり本章程は、市の財源不足を補うべく当該整備道路の関係者から集金するために、規程を定めるものである。

道路建設のための徴収費を請求する対象者は、「第三条 本特別市は道路の敷設や整理、およびその他附属工事にあたっては、本章程の規程に依拠し、当該道路の両側および付近の土地の所有者あるいは関係人に向けて費用を徴収する。」と定められる。これは、道路整備によって利益を得る者(受益者)という考えに基づいており、土地を収用されるものの補償金を得られ、かつ整備によって所有する土地の価値が上がり利益を得られる者、道路整備により利便性が上がるという利益を得られる当該道路の利用者、ということ対象を定めている。また、徴収費の使用目的は、「第四条 本章程が規定する徴収費は、道路建設のために土地が収用された時に給付する補償金に用いる。必要な時、市政府は道路建設の工事費を徴収する。」と定め、土地収用により所有者に給付する補償金に用いられる。

このように上海特別市では、財源が厳しい状況であることを理由に、補償金の財源を当該整備道路の関係者から徴

収するという受益者負担の方針を立てた。市民に負担をかけることになるが、徴収費の額は、土地収用の面積に応じて軽減されており、収用面積が少なれば徴収費の割引は小さく、収用面積が多ければ徴収費の割引は大きくなっていき、すべて収用される場合の徴収費は免除となる。

4-3. 上海市公布「上海市築路征費章程」

「上海特別市築路征費暫行章程説明」が公布された後、1930(民国19)年11月8日に「上海市築路征費章程」(全21条)⁽⁸⁾が公布された。これは、先の暫行章程第4条に記載される「必要な時、市政府は道路建設の工事費を徴収する」に基づき規程を定めるものである。

道路建設の工事費について、「第3条 本章程規定により徴収する築路費(道路建設費)とは、工程費(工事費)と基地費(地区費)の2項に分けられる。」と定めている。1つめの工程費(工事費)は、「甲 工程費(工事費)とは、道路、溝渠、橋梁、排水路等の建設費、および家屋の解体等の費用を包括する。」として、道路建設にかかる工事全般に用いられる。2つめの基地費(地区費)は、「乙 基地費(地区費)とは、土地収用の補償費を包括する。」とあり、道路建設により収用された土地に必要なものとして一律に課されるものとなるが、不足する補償費の財源を補うものであるとみられる。

請求の対象者については、「第6条 徴収する時は、面積を根拠とし、道路建設による受益者を範囲とする。新路線より、両側の奥行に向かってそれぞれ当該道路の規程幅の2倍を標準とする。もし特殊の状態であれば、市政府の酌量により増減する。」と定めており、当該道路に面する者および道路幅の各側2倍の奥行にかかる土地所有者までを範囲としており、当該道路に直接面していなくても当該道路を利用する受益者として対象とされた。

徴収費と同様に、築路費(道路建設費)の納付にも配慮があり、工程費(工事費)については道路幅に応じて割引がある。道路幅が広いほど割引が大きくなるが、これは道路幅が広ければ奥行方向に含まれる土地所有者が増えるためであろう。また、経済的理由で徴収費を期限までに納付することが難しい場合は、1年を限度として延期が認められる。それでも難しい場合は、土地等の全部または一部を競売にかけられ、それでもって納付するものとし、余剰があれば所有者に返金することも明記された。

5. 小東門外：集水街・方浜路の合併事業にみる土地収用

道路整備による土地収用がどのように行われたのかわかる事例として、小東門外をもとに考察する。

5-1. 小東門外の課題と計画

工務局が考える小東門外における道路状況の課題は、1928(民国17)年の『業務報告』第2-3期に「交通の要衝である小東門は交通量が激しく、現在車馬が通行することはできるものの、方浜路またの名を陸家石橋街の幅は10メートルに満たない。すべての電車や路線バスは例外なくすべてここに集中し、交通の混雑は最高潮に達している。こ

の路線は長くないため、拡幅しようと思えば難しいことではないだろう。また、南側の集水街を調べてみると、路面には凹凸があり幅は狭くて状態が悪くなく、方浜路とまさに共通している。」と記されている(図-6 左)。

この状況を解決するために集水街側を拡幅して東門路とする計画がなされる(図-7)。しかし、「両路合わせて 15m として、もし前後を譲歩してもらわずかな部分が残ることとなり、もはや建物としての用をなさなくなる。」と、集水街と方浜路の間の土地建物に不利益が生じることとなった。そこで、道路拡幅のための土地収用によって各戸の土地建物がどうなるのか整備前後の面積をもとに検討した。最終的に、集水街を拡幅し方浜路の道幅を狭める道路整備計画とし、集水街北側の各戸に対して集水街側の土地を収用するかわりに方浜路側の土地を各戸に提供するという換地が行われることに決まった。

この件について、初めて『申報』で報じられたのは 1928 (民国 17) 年 8 月 16 日付「計画拓寛方浜路」である。「小東門外の方浜路と集水街は、道幅が狭いため拡幅が待たれている。交通の利便性からみて、両路の間隔はとても近く、このままにしておくわけにはいかない。両路が同時に存在する必要もなく、工務局長は路政の見地から改善するために両路を合併する工程計画を策定し、市政会議に提出した。第 80 回市政議会の議決を経て工事計画は通過し、換地にかかる費用等の方法は、工務局と土地局で協議のうえ再決定した。」との記事で、工務局長が市長に提出した工程計画を掲載している。次に報じられたのは 1928 (民国 17) 年 12 月 1 日付「工務局整頓城廂道路」であり、先に報じられた内容を簡潔にまとめつつ、「この計画は既に市政会議で通過し、近日中に実行される。」と締めくくっている。

5-2. 合併事業の実施経緯

事業は、まず集水方浜両路の家屋の取り壊しと土地の移譲から始まる。実施状況について『申報』1929 (民国 18)

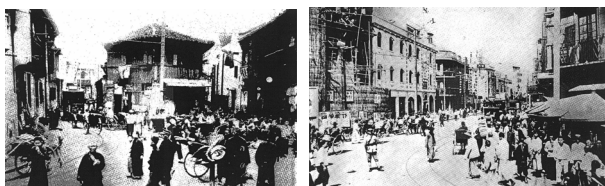


図-6 集水街・方浜路の道路整備前(左)と整備後(右)⁽¹⁹⁾

合併集水方浜両路施工計画図

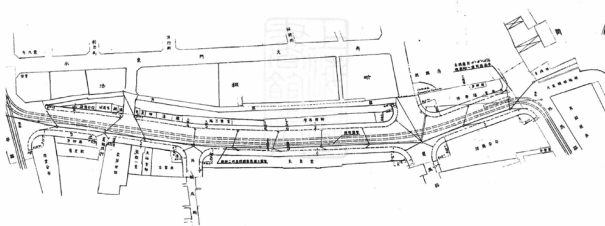


図-7 集水街・方浜路の合併計画図⁽²⁰⁾

年 2 月 28 日付「市工務局市政建設之業務報告」において、「集水方浜両路合併の改築と新路の工事について調べる。事業はすでに期日を決めて実行している。当該道路を停めて、路線を妨げる家屋の取り壊しと土地の譲渡を進めようとしている。工務局は登記を分けて、土地局立ち合いのもとに測量を終える。一方、市政府は布告周知し、期限を切って取り壊しと移譲を記録する。その時に延期を願う所有者には、市政府は半月の延期を許可した。2 月末期限のものはそれ以前に一律取り壊しと移譲を終えた。以上、工程は順調に進行している。」と報じている。

次に『申報』が報じたのは 1929 (民国 18) 年 11 月 5 日付「集水街改建馬路」であり、道路工事の着工に関する記事となる。「滬南区の十六舖から小東門の集水街は、一部の家屋が既に取り壊されて地面が現れており、(道を) 合併させてひととき大きな道路を完成するために、昨日から路面を敷設する工事が開始された。アスファルトを流し込み、道路の両端には、強固で大きな瓦の筒でもって溝とする。両端には鋼板で挟み、竣工した後は、十六舖の外灘・裏馬路・小東門大街・民国路・中華路を貫通する。いずれも賑やかな重要路線であり、行き交う人や車、馬が途切れることはなく、商業の行く末はなおいっそう進展するだろう。」と報じている。

このように『申報』では公共事業の節目で随時報じており、一見すると大きな問題も無く順調に進んでいるかのように見受けられるが、家屋の取り壊しと土地の移譲がほぼ終わった 2 月末から 11 月の道路着工までに半年以上が経過しており、順調とは言えない状況にあったとみられる。

それを窺わせるのが 1929 (民国 18) 年第 4-5 期の『業務報告』にある。「(前略) もともと 3 月に着工する予定であったが、店舗の引っ越しと家屋の取り壊しの後となるため、再三延期となった。7 月初旬、本局は家屋の前面を譲り受け、周囲を竹網で囲った。7 月 29 日に取り壊しが完了し着工を開始したが、取り壊した後の材が積み上げられたまま除去されていなかったため、さらに進行は遅れた。9 月中旬になって、工事を始めることができた。始めに溝管を埋設し、外馬路から西に向かって工事を進めて 2 か月を経て完成した。道路の端石の工事と溝管の工事も同時に進行し、12 月初旬に完工した。路面の工事は 2 つの部分に分けられた。路面電車の軌道となる中間部分は、華商電気会社が自社で舗装工事を行うものとして 10 月 30 日に着工した。その両脇の車馬道は、本局が舗装工事を行うものとして 11 月 5 日に開始した。歩道は、両側の店舗が未完成なので、敷設できていない。(後略)」とあり、店舗の引っ越しと家屋取り壊しの延期や工事の各工程の遅れなどが原因で、けして順調に進んだわけではなかった。

5-3. 合併事業にともなう土地収用

前述のとおり、本事業は 2 本の街路を対象に 1 本(集水街)を拡幅し 1 本(方浜路)を狭めるという計画であった(図-8)。土地収用が行われたのは集水街に面する両側の土地であり、集水街の北側は南側よりも多く収用されたが、

方浜路側の土地を補償地として提供された。もとの所有面積、道路に収用される面積、後方に提供された面積、整理後の所有面積などを整理したのが表-1 である。

4 章で述べたように、公共事業により土地収用される場合は、土地徴収法に基づき補償金が支払われる。これにより集水街の両側は土地収用面積に応じて補償金が支払われるが(表-1 補償金額)、北側は集水街側の収用面積から方浜路側に提供された面積を差し引いた面積に対して補償金額が算出されている。

徴収費については、収用される面積がもとの面積の7割未満のため(表-1 収用割合)、「上海特別市築路征費暫行章程説明」の「第五条 道路建設により切り取られる両側の土地において、もとの面積の7割および7割以下からその10分の1未満を切り取られる者は、一律当該地の時価3割を徴収費とする。」に則って、3割となっている(表-1 徴収割合)。そのうえで、各土地の面積に応じて道路建設のための徴収費(徴収築路費)が算出されている(表-1 道路建設徴収費)。家屋解体費は、徴収費から補償される額とみられる。

合併集水方浜路路線計画及収用地畝圖

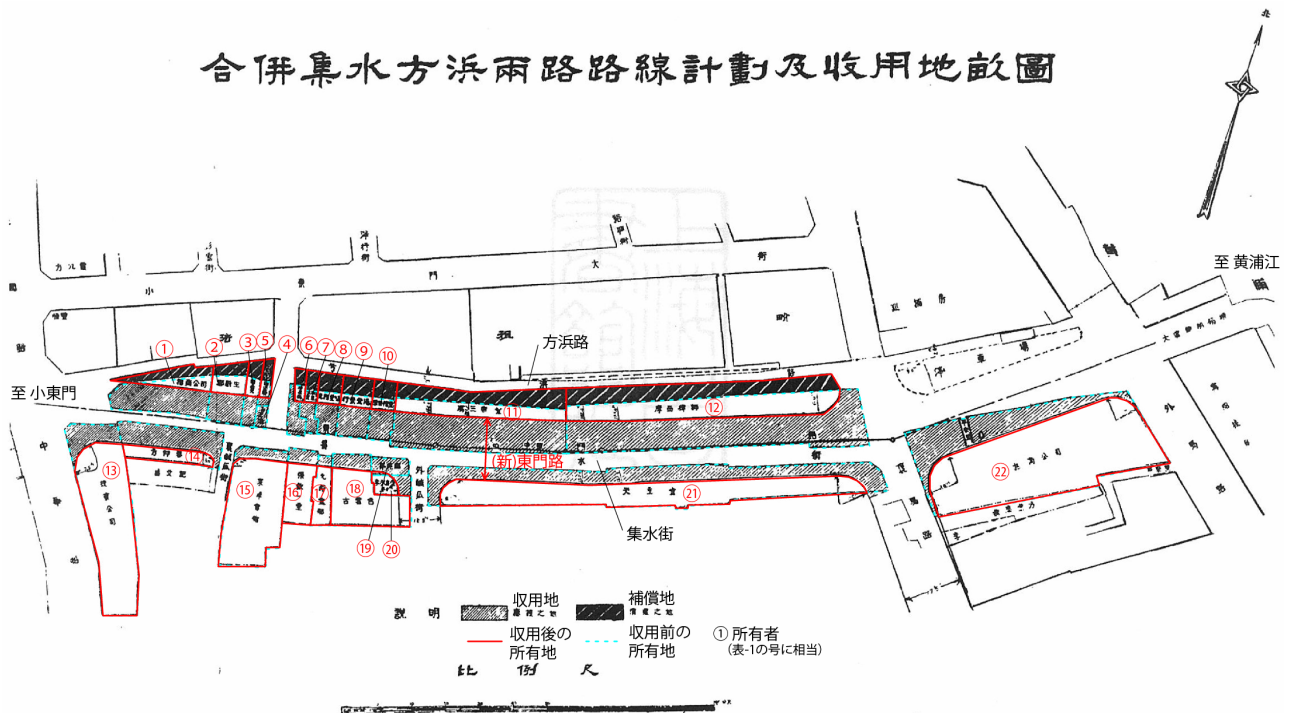


図-8 集水街・方浜路の合併計画と土地収用図⁽²¹⁾

表-1 集水街・方浜路の合併事業にともなう土地収用と補償⁽²²⁾

	号	所有者	もとの所有面積 (㎡)	収用面積 (㎡)	補償地面積 (㎡)	今後の所有面積 (㎡)	実質の収用面積 (㎡)	収用割合 (%)	徴収割合 (%)	単価 (元)	補償金額 (元)	家屋解体費 (元)	道路建設徴収費 (元)	新築/改築
道路北側	①	招商局	286.014	227.345	66.003	124.673	161.341	56.4	30.0	50,000	12,097.80	-	6,435.00	3層市房1所
	②	鄭蔚生	133.340	82.671	33.335	84.004	49.336	37.0	30.0	50,000	3,700.00	-	3,000.00	3層市房3棟
	③	顧鼎元	57.336	35.335	22.001	44.002	13.334	23.2	30.0	50,000	997.60	-	1,290.00	3層市房1棟
	④	潘正濤	22.001	22.001	14.667	14.667	7.334	33.3	30.0	50,000	549.45	-	495.00	3層市房2棟
	⑤	顧雲九	24.001	10.001	1.333	15.334	8.667	36.1	30.0	50,000	649.80	-	540.00	3層市房1所
	⑥	泰友鶴	70.670	54.669	16.668	32.668	38.002	53.8	30.0	50,000	2,851.40	155.36	1,590.00	3層市房1棟
	⑦	袁凝遠堂	48.669	34.668	20.001	34.002	14.667	30.1	30.0	50,000	1,098.65	121.38	1,095.00	3層市房2棟
	⑧	郁光裕堂	82.004	56.670	39.335	64.670	17.334	21.1	30.0	50,000	1,297.65	356.13	1,845.00	3層市房1所
	⑨	湯行素堂	124.673	88.671	51.336	87.338	37.335	29.9	30.0	50,000	2,795.65	339.28	2,805.00	3層市房2棟
	⑩	陳世德堂	87.338	61.336	33.335	59.336	28.001	32.1	30.0	50,000	2,102.55	223.02	1,965.00	3層市房及醬園計7所
	⑪	馮三榮堂	740.704	532.693	226.678	434.688	306.015	41.3	30.0	50,000	22,942.15	1,500.35	16,665.00	3層市房23棟
	⑫	摩西律師	1,328.066	881.377	375.352	822.041	506.025	38.1	30.0	50,000	37,047.60	4,181.76	29,880.00	4層市房1所
道路南側	⑬	茂業公司	584.029	100.005	-	484.024	100.005	17.1	30.0	50,000	7,489.80	363.32	13,140.00	3層市房1所
	⑭	方仰春	314.016	207.344	-	106.672	207.344	66.0	30.0	50,000	15,543.00	723.80	7,065.00	改造門面及平房頂4間
	⑮	泉漳會館	522.026	47.336	-	474.690	47.336	9.1	30.0	50,000	3,962.65	521.55	11,745.00	3層市房1棟及2層住宅
	⑯	張欽一堂	184.676	34.668	-	150.008	34.668	18.8	30.0	50,000	2,603.80	108.90	4,155.00	3層市房2棟
	⑰	郁光裕堂	108.005	7.334	-	100.672	7.334	6.8	30.0	50,000	550.80	37.02	2,430.00	(建設無し)
	⑱	古雲台	339.350	78.671	-	260.680	78.671	23.2	30.0	50,000	5,904.40	145.92	7,635.00	(建設無し)
	⑲	顧純懿	51.336	46.669	-	4.667	46.669	90.9	30.0	50,000	3,499.65	150.28	385.00	(建設無し)
	⑳	李承志堂	65.337	28.668	-	36.669	28.668	43.9	30.0	50,000	2,651.10	90.65	1,470.20	3層市房29棟3層市房10棟
	㉑	天主堂	1,396.737	504.692	-	892.045	504.692	36.1	30.0	50,000	37,814.75	2,270.56	31,425.00	3層市房17棟
	㉒	招商局	2,465.457	401.353	-	2,064.103	401.353	16.3	30.0	50,000	30,138.70	1,289.87	55,470.00	

※面積の単位は原史料では「畝」で表記されるが本表は「㎡」に換算している。

なお、集水街側の土地が収用されたことにより、ほとんどの既存家屋は取り壊されることとなった。表-1 に示したとおり、道路整備後はほとんどが3層で一部4層の、鉄筋コンクリート造によるビル型の建物に取って変わった。

本事業にともなう土地収用にかかる補償は、国民政府による「土地徵收法」ならびに上海特別市による「上海特別市築路征費暫行章程説明」に準じて実施され、1930（民国19）年1月26日に開通した（図-6 右）。工務局による1930（民国19）年『合併集水方浜両路工程紀要』の結論に、「本市が施行した道路建設のための徴収費の方法は、旧市区の整理によって現在の価格をつくりだしてまもないが、その効果はすでに見る価値がある。旧知の受益者分担制度は、特に普及する価値がある。」と記しており、この徴収方法を高く評価している。1930（民国19）年11月8日には上海市によって「上海市築路征費章程」が公布され、徴収方法を確立させていったといえる。

6. おわりに

本稿では、中華民国期の上海市工務局による既存道路の整備事業について、土地収用に着目して明らかにしてきた。主な対象を1292（至元29）年に建置された上海県城とし、伝統的都市空間がいかに近代的再編をみたのか紐解いた。

市政後における既存道路の整備事業は工務局が主管し、1928（民国17）年に道路整備計画が出されたが、民国期に実現した道路は限られていた。その背景には、道路整備のための土地収用が事業の進行を遅らせたと考えられた。そのため、土地収用に関する当時の法令より対処方法を把握した。土地収用に際しては補償金が給付されることとなっていたが、上海市の場合は財源不足を理由に事業対象道路の受益者より徴収費を納付させた。これには、欧米の各都市や上海の租界で採用されている受益者負担の補償方法を用いることとし、徴収にかかる規程を上海市独自に公布した。このことは、欧米由来の近代都市計画の受容を示す一例とみることができる。そして、道路整備の事例として集水街・方浜路の合併事業を取り上げ、公共事業が実施されていく過程を読み解き、土地収用にかかる補償についても上海市による章程をもとに実施されていたことを確認した。

以上のように、中華民国期の都市計画に関する公共事業は、市政が確立していく過程において、財政難に向き合いながら手法を検討し、計画の実現に向けて尽力していたことが明らかとなった。

<謝辞>

本研究は、JSPS 科研費 JP18K04539 の助成を受けて行った研究成果の一部である。記して謝意を表す。

【補注】

- (1) 中華民国期の上海については、新都市建設としての大上海計画への関心が高く、代表的なものに田中重光（1993）「大上海計画（1927-1936 年）の成立と内容—中国近代都市計画の史的研究 1」（日本建築学会計画系論文報告集、447）や魏枢（2011）

『大上海計画啓示録 近代上海市中心区域的规划变迁与空间演进』（东南大学出版社）などがある。既存の都市空間の再編に関しては、蘇州を対象とした箕浦永子（2008）「中華民国期蘇州における都市改造と住宅地開発に関する研究」（都市計画論文集、43(3)）や同（2015）「近代中国の都市再編事業と民間の役割に関する研究—中華民国期蘇州の社会公共事業と商会の活動を通して」（都市計画論文集、50(3)）の研究がある。

- (2) 参考文献 1)。本文中の引用文は筆者訳。
- (3) 参考文献 2)。本文中の引用文は筆者訳。
- (4) 参考文献 3)。本文中の引用文は筆者訳。
- (5) 参考文献 4)。本文中の引用文は筆者訳。
- (6) 上海市工務局の公共事業については、箕浦永子（2019）「中華民国期の上海市工務局による公共事業とその新聞報道」（都市・建築学研究（九州大学大学院人間環境学研究院紀要）、第 35 号）に整理されている。
- (7) 「南市」は県城を中心とした周辺地区で、市政後は「滬南区」となる。なお本稿では旧来からの城内を「県城」、市政が開始された 1927 年以降を「旧県城」と記す。
- (8) 1928（民国 17）年「実測上海特別市上海市図（一）」をもとに筆者加筆。
- (9) 呉馨編輯（1914）『上海拆城案報告』。
- (10) 1898（光緒 24）年「新繪上海城廂租界全図」。
- (11) 参考文献 1)『業務報告』第 2-3 期所収 1928（民国 17）年「上海特別市道路系統図 滬南区」をもとに筆者加筆。
- (12) 滬南区の道路整備事業に関しては、『申報』1929（民国 18）年 2 月 28 日付「市工務局市政建設之業務報告」で 1 月分の業務進行状況が報道されている。
- (13) 図-3 左および図-4 上は参考文献 1)『業務報告』第 2-3 期所収 1928（民国 17）年「滬南区道路整理時之状況」をもとに筆者加筆。図-3 右および図-4 下は 1922（民国 11）年「上海老城廂地図」をもとに筆者加筆。
- (14) 1949（民国 38）年『上海市行號路図録 下冊』。
- (15) 図-5 は、前掲補注(11)と前掲補注(14)を照合し整備状況を把握したうえで、前掲補注(14)の地図をもとに筆者加筆。
- (16) 外務省条約局第二課「支那国治外法権撤廃問題調査資料第十三輯 国民政府法務関係並ニ其他法規」、国立国会図書館デジタルコレクション。
- (17) 参考文献 1)『業務報告』第 2-3 期および参考文献 3)に所収。
- (18) 参考文献 3)に所収。
- (19) 図-6 は、参考文献 1)『業務報告』第 4-5 期より転載。
- (20) 参考文献 1)『業務報告』第 2-3 期より転載。
- (21) 参考文献 1)『業務報告』第 2-3 期の図版をもとに筆者加筆。
- (22) 参考文献 3)に所収される第一表と第二表をもとに筆者作成。

【参考文献】

- 1) 上海特別市工務局（1928）『上海特別市工務局業務報告 民国十六年七月至十二月』。上海特別市工務局（1929）『上海特別市工務局業務報告 民国十七年 第二三期合刊』。上海特別市工務局（1930）『上海特別市工務局 業務報告 民国十八年第四五期合刊』。上海市工務局（1931）『上海市工務局業務報告 第六期 民国十九年一月至六月』。上海市工務局（1931）『上海市工務局業務報告 第七八期合刊 民国十九年七月至二十年六月』。上海市工務局（1932）『上海市工務局業務報告 第九十期合刊 民国二十年七月至二十一年六月』。
- 2) 上海市工務局（1937）『上海工務局之十年』。
- 3) 上海市工務局（1930）『合併集水方浜両路工程紀要』。
- 4) 上海書店（1983-1987）『申報』影印本。