

【研究ノート】

上海の都市形成過程に関する一考察

——「浦東開発計画」形成への道程——

寺川 隆 司

目 次

はじめに

I 革命前（1843年～1949年）の都市形成過程

- 1 多機能型都市としての上海
- 2 革命前の市街地形成
- 3 革命前における都市インフラ
- 4 革命前の都市計画

II 革命後（1949年～1978年）の都市建設

- 1 インフラ・都市基盤の整備・統一
- 2 不良住宅の改造と工人新村の建設
- 3 革命後（1949年～1978年）の都市計画
- 4 衛星都市との連携
- 5 生産型都市としての上海

む す び

は じ め に

中国においては、1978年より始まった「改革・開放」政策が、80年代を通じて急速に進展してきた。そして、こうした市場経済化・国際化への中国の志向は「アジア・太平洋地域」の経済的動向とも相俟って、実にダイナミックな様相を生み出している。このような背景を基盤に、なかでも90年代に入って注目をあびているのは中国が国家をあげて取り組む壮大な最重要プロジェクト・上海浦東地区開発計画である。中国はこの大規模な開発によって、さらに大量の外資を呼び込み、経済改革と対外開放のいっそうの加速・深化を試みようとしている。そしてこの計画に、多大なる国家的期待がかけられているのも、その

開発が推進される地が、外ならぬ上海であるからのように思われる¹⁾。

もともと、上海は浦東開発が決定される以前から、経済面では近・現代を通じて中国における最重要都市であり続けてきた。地理的には、中国沿岸部の南北の中心部に位置し、大陸を東西に流れる長江の河口に面し、その上流に位置する沿岸諸都市と結ばれていることに加えて、中国で最も豊かな穀倉地帯である江南の地を後背にもっている。また歴史的には、革命前からすでに、中国近代工業の発祥地として、また世界的にみても極東の金融・貿易センターとして繁栄を誇り、革命後もその国際港としての役割は失ったものの計画経済期全般を通じて依然として中国最大の工業都市であり続けた。そして現在も中国の経済的先進地として、工・商業、貿易、金融においてその中心的な役割を果たし続けている²⁾。

しかし同時に他方で上海は、1980年代以降、都市としての相対的な地盤沈下に悩まされてきた。すなわち、上海は、広東省や福建省に代表されるような「改革・開放」政策の進展を利用して外資の積極的な導入と輸出力拡大により急速な成長を高めた地域とは対照的に³⁾、最大の工業都市であるがゆえに、計画経済期の遺産に縛られたまま全国的な経済発展に奉仕させられることとな

-
- 1) この点について、鄧小平は1992年早春のいわゆる「南巡講話」でつぎのように述べている。
「上海は人材、技術、管理の面で明らかな優勢をもっており、輻射面は広い。振り返って見ると、私の大きな誤りは4つの経済特区をやったときに、上海を加えなかったことだ。それをやっていたら、今では長江デルタ、長江流域全体、さらには全国の改革開放の局面が変わっていたことだろう。」「通知 重要談話 鄧小平」中共中央弁公庁秘書局、1992年3月（邦訳「武昌、深圳、珠海、上海などの談話の要点（1992年1月18日～2月21日）」『北京週報』（日本語版）1994年第6-7号、14ページ）
 - 2) 上海が中国の経済中心地であることを、統計数字でみると、工業生産高は全国の7.1%を占め、労働者数は3.2%を占めている。1人当たり国民収入も全国平均の5倍となっている。また輸出額は全国の15.7%を占め、全市商品小売総額は4.8%を占めている。加えて、全市財政収入は全中央財政収入の11.9%を占めている。上海市統計局編『上海統計年鑑—1995。中国統計出版社、1995年、13・15ページ。
 - 3) 工農業総生産額に関して、1980年の数字を1としてみると1990年には広東省の8.05に対して上海は2.24であり（総生産額自体では全国第一位から六位へと転落）、「改革・開放」政策の中で顕著な発展を遂げた地域（江蘇省、山東省など）と比べ成長の鈍化が見てとられる。佐々木信彰「中国の都市行政」『都市問題』東京市政調査会、第84巻 第8号、1993年8月、9ページの表、8ページ-10ページ、佐々木信彰『中国経済の市場化構造』世界思想社、1993年、229ページ。

り⁴⁾、独自の新たな発展力を見いだせないで停滞へと立ち至っていたのである。この点において、上海が都市としての独自性をどこまで維持しえていたかは、客観的に見て、疑問を感じざるをえない。

また上海を実際に訪れてみると、様々な面で、都市としての「旧さ」がめだっている。南京路の繁華街としての華やかさの一方で、そこにおける交通の混乱の凄まじさは容易に見て取れるし、また少し高い建物の上から蘇州河の南岸を眺めてみれば、老朽化した住宅の群れに驚かされる。

ところで筆者は、以上のような上海の都市としての正の特徴と負の特徴は歴史的に形成されてきたものであり、近代以降の各時期における、1)都市としての上海、2)国家としての中国、および3)上海と関わりをもつ諸外国、の三者の関係にしたがって形成されてきたものであると考えている。したがって「浦東開発計画」を考察する際にも、これを上海の歴史的な正の特徴と負の特徴が現時点において集約されたものとして捉えるのであり⁵⁾、こうした特徴をその歴史的流れに沿って、全面的に明らかにしてこそ初めてその計画の意義と将来的展望も描きうると考えている。

したがって、本稿では、上海の現状を念頭に置きつつ、ひとまずその都市形成に関する歴史的な分析を都市インフラストラクチャーの整備と都市計画および上海の持つ経済的機能の変化という点に絞っておこなうことにより、「浦東開発計画」の分析をすすめる手がかりとしたい⁶⁾。

4) 計画経済期(1949年～1978年)に、中国経済の先進地である上海市の財政収入の合計額のうち86.4%が中央財政に上納され、全国の赤字地区に再配分されてきたことが知られているが、85年まで毎年80%代の高い上納率が続いた。南部 稔「上海の財政」大阪市立大学経済研究所編『世界の大都市2 上海』東京大学出版会、1986年、所収、85ページ、越沢 明・渡邊憲洋 第6章「中国」都市開発制度比較研究会編集『諸外国の都市計画・都市開発』ぎょうせい、1993年、269ページ、上海市統計局編『上海統計年鑑—1993』中国統計出版社、1993年、55-56ページ。

5) 浦東開発を「改革・開放」期以前、もしくは革命前からの歴史的過程との関わりにおいて捉えたものは、筆者の知る限りでは見当たらない。日本語文献では、前掲の都市開発制度比較研究会編『諸外国の都市計画・都市開発』の第6章や高橋孝助・古麿忠夫編『上海史』東方書店、1995年、が革命前より浦東開発までの都市形成について、扱っているが、前者は、第1節から第3節までが近・現代における中国の都市一般についてであり、その事例として第4節で上海の「改革・開放」期以降を取り扱っているにすぎず、後者も革命前の上海の形成史に力点がおかれており、革命後の上海の形成については必ずしも詳細とはいえない。

I 革命前（1843年～1949年）の都市形成過程

近代的都市としての上海は、アヘン戦争以降に形成されるが、その形成過程には、この国の近代史の複雑な歴史的要因が反映されている。まず、戦後の不平等条約の帰結として、外国人居留地である租界が設置されたことが契機となり、半植民地・上海が形成された。そして、その後中国における初歩的なブルジョアの発展を背景にして、日清戦争後、県城を含む華界においても近代的都市の建設が始まった。1914年、王朝時代の地方支配の拠点でもあった県城の城壁が撤去されたことは中国人独自の街づくりが始まったことを象徴する出来事であり⁷⁾、こうして華・洋の二面的性格をもつ近代都市上海が成立した。

つまり、上海は近代工業の自然的発生によって近代的都市になったのでも、封建的都市としての県城がそのまま近代的都市に発展したのでもないのである。こうして、租界と華界は1843年以降の約100年間、互いに補完機能を持ちつつも、それぞれ独自の発展過程をたどることとなる。しかし、このような奇形的発展過程にもかかわらず、あるいは奇形的発展をとげたがゆえに、上海は革命前の中国において最も早く近代化が始まり、当時の中国における経済的地位は他の諸都市をはるかに凌駕するものとなったのである。

すなわち革命前の上海は中国最大の生産都市（近代的工業都市）であると同時に、対外貿易・国内商業・金融の中心地でもあり、また消費都市としても顕著な発展を遂げていた多様な経済的機能を有する都市であったのである。それゆ

6) 中国の個別都市についての研究はまだ緒についたばかりであり、上海に関しては「浦東開発計画」をめぐって、これを投資先としてのみ考察する研究や革命前の上海をノスタルジックに記述する書物が目立っていると言える。その一方で、近代都市としての上海を様々な視点から網羅した張伸礼主編『近代上海城市研究』上海人民出版社、1990年、や主眼を上海という都市の形成、および「上海人」の形成に置いた前掲の高橋孝助・古麿忠夫編『上海史』などのすぐれた研究や建築史の形をとりながら一定の都市論を展開している村松 伸『上海一都市と建築 1842-1949』PARCO 出版、1991年、また比較都市史の視点をとる『横浜と上海』共同編集委員会編『横浜と上海』横浜開港資料館、1995年、など多様な視点を持つ研究も現われてきている。

7) 高橋孝助・古麿忠夫編『上海史』東方書店、1995年（以下、『上海史』と表記）3ページ。

え、本稿では、まず、当時の上海が都市としてどれほどの多機能を有していたのかを、その繁栄の頂点となった1930年代を中心に概観してみよう。

1 多機能型都市としての上海

周知のように、近代都市としての上海は、イギリスをはじめとする列強の対華経済進出の基地すなわち開港場・租界の設置から始まっている。そこで、まず開港後の上海の発展を牽引した対外貿易をみると、すでに19世紀半ばに広東を凌駕した上海の貿易額は⁸⁾、第1次世界大戦中から1930年代初頭にかけて急激に増加している。上海港は、1910年代～30年代には、常に中国の全貿易額の40～50%台と圧倒的な比重を占めており、世界10大港の一つとして数えられていた⁹⁾。たとえば、1936年には、貿易取引額の全国に占める比重は総額で約55%以上を占め、輸出額では約51%、輸入額は実に59%近くを占めていたのである¹⁰⁾。(第1表)

貿易の商品別構成について第2・第3表によって考察してみると、輸入では、19世紀時代のアヘン・綿製品を主としてイギリス・インドから輸入するという比較的単純な構成から¹¹⁾、その後の紡績・製粉業等の軽工業の発展を反映して各種の半製品や原料の割合が増加し、1931年には綿花が綿製品を抜いて第1位となった¹²⁾。輸出では、特産品である茶・生糸をイギリスへ輸出していたのが、中国農業の世界市場への結合の深化と工業発展の結果、桐油・豚毛・毛皮・金属・鉱石などが増加した¹³⁾。

8) 張仲礼主編『近代上海城市研究』上海人民出版社、1990年(以下、『上海城市研究』と省略) 117ページ、116・119・120ページの表、鄭祖安「近代上海都市的形成——一八四三年至上海城市发展述略」陳政文編『上海史研究』学林出版社、1984年、所収、179ページ。

9) 『上海史』134ページ、陳立儀・錢小明「建国前上海在全国經濟中的地位」上海市文史館・上海市人民政府參事室・文史資料工作委員會編『上海地方資料(三)』上海社会科学院出版社、1984年、所収、13-14ページ。

10) 『上海城市研究』123ページ。

11) 同上書、110ページ。

12) 同上書、112ページ。

13) 同上書、110・113ページ、対外貿易の商品構成については、程澍主編『上海市經濟地理』新華出版社、1988年、272-278ページも参照。

第1表 上海対外貿易の全国に占める割合

（単位＝1933年以前：1,000海関両，以降：1,000元）

年度	商品輸入額			商品輸出額			対外貿易総額		
	全国	上海	シェア (%)	全国	上海	シェア (%)	全国	上海	シェア (%)
1864	46,210	27,210	58.88	48,655	27,209	55.92	94,865	54,419	57.37
1910	462,965	189,785	40.99	380,833	175,672	46.13	843,798	365,457	43.31
1920	762,250	368,663	48.36	541,631	193,795	35.78	1303,881	562,458	43.14
1930	1309,756	666,601	50.89	894,844	312,668	34.94	2204,600	979,269	44.42
1936	941,545	553,095	58.74	706,791	362,274	51.26	1648,336	915,369	55.53
1937	953,386	508,844	53.37	838,770	404,672	48.25	1792,156	913,516	50.96

（出所） 張仲礼主編『近代上海城市研究』上海人民出版社，1990年，123ページをもとに作成。

第2表 上海の主要輸入商品構成

（単位＝%）

商 品	1850年	1890年	1913年	1921年	1931年	1936年
ア　　ヘ　　ン	54.0	22.0	12.3	—	—	—
綿　　製　　品	—	—	43.1	25.0	7.0	2.2
綿　　織　　物	33.0	44.0	—	—	—	—
綿　　糸	6.0	—	—	—	—	—
紡　　織　　品　　類	—	—	2.8	3.5	5.9	3.1
雑　　貨	6.0	16.0	3.6	5.5	6.1	11.3
金属および鉱石	—	—	1.0	7.7	19.9	6.2
小　　麦	—	—	—	0.1	9.0	2.0
メ　　リ　　ケ　　ン　　粉	—	—	0.3	0.2	0.2	0.2
砂　　糖	—	—	—	6.3	4.6	0.6
石油および灯油	—	—	5.0	3.4	2.1	0.9
ガ　　ソ　　リ　　ン	—	—	2.1	0.3	1.0	2.1
米	—	—	—	—	0.5	0.1
そ　　の　　他	1.0	18.0	29.8	48.0	43.7	71.3
合計(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

（出所） 張仲礼主編『近代上海城市研究』上海人民出版社，1990年，110・113ページより作成。

第3表 上海の主要輸出商品構成

(単位=%)

商品	1850年	1890年	1913年	1921年	1931年	1936年
生糸	52.0	34.0	27.7	28.4	17.9	8.1
茶	46.0	30.0	12.2	4.2	9.6	6.9
桐油	—	—	1.6	1.1	3.9	18.7
豚毛	—	—	2.0	1.3	1.6	4.3
皮および皮製品	—	—	10.7	4.4	5.3	5.8
その他	—	36.0	45.8	60.6	61.7	56.2
合計(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(出所) 張仲礼主編『近代上海城市研究』上海人民出版社, 1990年, 110・113ページより作成。

上海港に輸入される製品には、綿花・セメント・葉煙草・石炭など上海付近でほとんどが消費される工業原料もあったが、砂糖・石油・巻煙草のように一部は上海付近で消費され、一部は長江流域一帯に再移出されるものもあり、また綿製品のように大半が長江中上流地域まで運ばれるものもあった。輸出品も、その多くは上海以外の土地で生産され、上海へと運ばれてきたのである¹⁴⁾。

上海は南京・九江・漢口・宜昌・重慶などの長江沿岸都市や寧波・天津・福州などの沿海都市と汽船によって結ばれており、とくに蘇州・杭州・無錫などの江南の近隣都市とは頻度の高い航路を持っていた¹⁵⁾。したがって、上海における対外貿易はこうした航路をつうじて国内の商業網、商業活動と密接に結びついていたのである。

こうした外国貿易、商業活動の中枢を支配していたのが、英国資本のいわゆる「三大財団」と呼ばれる怡和洋行 (Jardine, Matheson & Co ジャーディン・マセソン商会)・太古洋行 (Butterfield & Swire Co バターフィールド&スワイアー商会)・新沙遜洋行 (Messrs. E. D. Sasson & Co サッスーン商会) を始めとする外国商社であった¹⁶⁾。なかでも、開港後、最も早く上海に進出したジャーディン・マセソン

14) 古澤賢治『上海の産業『商業』』大阪市立大学経済研究所編, 前掲書, 所収, 165ページ。

15) 『上海城市研究』124ページ, こうした上海が全国の中でも最重要の貿易都市となった原因すなわち上海がもつ優位性については同書, 115-127ページに詳しい。

16) 「三大財団」と、亜細亜火油公司・英美烟公司を含む四大企業によって、上海の英国資本のノ

ン商会は貿易・保険・不動産業はもちろんのこと、軽工業や鉄鋼などの製造業に対する投資活動も積極的に推進し、そのなかで巨大資本に成長したのであった¹⁷⁾。

こうした洋行に担われた貿易の発展に伴う上海と国内各地の市場との結合関係の強化は、やがて上海に、軽工業基地として発展する条件の一つを与えることにもなった。とりわけ綿紡織工業においては、上海の工場では、原料綿花を近隣の江蘇・浙江省等から容易に入手しうることによって急速な成長が果たされていたのである。

つぎに、日清戦争後から初歩的な発展を開始していた工業についてみてみよう。上海の近代工業は、第1次世界大戦期から飛躍的な発展を遂げる。大戦によって、従来、市場を支配していたヨーロッパ商品の輸入が途絶えたため、民族工業は「黄金時代」と呼ばれる空前のブームを迎え¹⁸⁾、上海では紡織工場を中心に多くの工場が開設された。1930年代を迎えると上海の工場数は全国の34%、工業生産額は50%、労働者数は43%をそれぞれ占め¹⁹⁾、1934年には、大小約4,000の工場が存在する中国最大の工業都市であった²⁰⁾。

紡績業や製糸業を中心に繊維工業や製粉業・煙草業を中心とする食品工業など軽工業の比重が高かったことが、上海の工業の大きな特徴である²¹⁾。なかでも上海の工業の中核は、紡績業であった。在華紡と呼ばれる日本資本の紡織工場や民族工業の紡織工場が次々と建てられ、上海の全工場の資本の約6割、労働者の約4割を占めた。もちろん、同時に上海は全国の中心地でもあって、

、全企業の資産の60%、労働者の53%、土地の52%が占められていた。

上海沿革編写組「帝国主義在旧上海経済掠奪簡述」上海市文史館・上海市人民政府参事室・文史資料工作委員会編、前掲書、所収、7ページ、またサッスーン商会については、張仲礼・陳曾年『沙遜集團在旧中国』人民出版社、1985年、や藤原恵洋『上海 疾走する近代都市』講談社、1988年、104-111ページ。

17) 『上海史』108-110ページ、浜下武志『香港』筑摩書房、1996年、160-188ページ。

18) 『上海城市研究』66-79ページ、また Marie-Claire Bergère, J. Lloyd trans., *The Golden Age of The Chinese Bourgeoisie 1911-1937*, Cambridge University Press, 1989, も参照。

19) 陳立儀・錢小明、前掲論文、18ページ。

20) 『上海史』136ページ。

21) 『上海城市研究』317、321-323ページ。

1930年には、工場数で全国の48.03%、資本額で44.6%、労働者数で50.2%、機械設備では53.6%が集中していたのである²²⁾。

また、上海は近代工業都市であると同時に国際金融、国内金融の中心でもあり、「東洋のニューヨーク」と呼ばれていた。1935年の上海には、全国の銀行146行のうち約40%に当たる59行が集中していた²³⁾。外国銀行の集中度はいろいろ高く、1937年の統計によれば、全国の外国銀行29行の93%に当たる27行が上海にあった²⁴⁾。なかでも、匯豊銀行(Hong Kong & Shanghai Banking Co., Ltd. 香港上海銀行)の上海支店はイギリスの中国進出のための金融的中枢として、香港の本店に続いて1865年に開設された銀行であるが²⁵⁾、中国政府の借款供与や、中国の関税、塩税なども管理して、中国の金融業界に君臨し、強大な支配力を掌握していた。そしてまたこうした匯豊銀行に代表される金融資本の活動をつうじて、上海は列強の中国支配と權益獲得の中心地となりえたのである。また、中国の民間資本の銀行も1897年に開設された中国通商銀行を最初として²⁶⁾、次々と設立されていき、1936年の統計によると、上海には中国資本の銀行が58行あり、全国の総銀行数の35%を占めていた²⁷⁾。また1927年に南京国民政府成立の際には新政権の国家銀行である中央銀行が上海に置かれ、それまで清朝および北洋軍閥の国家銀行としての役割を務めてきた中国銀行もここに本店を構えるようになった²⁸⁾。

さらに、消費の先進地としても上海は、他の都市に抜きんでていた。その中

22) 島 一郎『中国民族工業の展開』ミネルヴァ書房、1978年、35ページ、また『上海城市研究』318ページも参照。

23) 林 要三「上海の歴史」大阪市立大学経済研究所編、前掲書、40ページ、また、1936年には、全国の銀行・錢莊(両替商)・信託公司の運用可能な資産のうち、上海がその47.8%を占めていた。上海研究中心・上海人民出版社編『上海 700年(1291-1991)』上海人民出版社、1991年、153ページ。

24) 林 要三、同上論文、39ページ。

25) 匯豊銀行については、『上海城市研究』261-273ページ、および浜下武志、前掲書、212-223ページ。

26) 『上海城市研究』274-275ページ。

27) 陳立儀・錢小明、前掲論文、20ページ。

28) 『上海城市研究』295ページ。

心は上海随一の繁華街である南京路（現・南京東路）であり、綢緞・銀楼・雑貨などの有力な専門店が華・洋商とりまぜて軒を連ねたほか、1917年に開店した先施百貨店を皮切りに日中戦争までに永安・新新・大新の香港華僑による4大百貨店が開業し、きびすを接して、華やかな商戦を繰り広げた²⁹⁾。これらのデパートは、「環球百貨店」と銘打って多くの舶来商品を品揃えしただけではなく、ホテル・レストランや遊楽場も備えた、近代的都市に特有の商業的消費文化を象徴する施設であった。また映画館や劇場、「新世界」・「大世界」などの総合娯楽施設のあいつぐ開設も上海の消費都市としての先進性を示すものであろう³⁰⁾。

以上に述べたように革命前の上海は、多様な経済的機能を有する近代的都市であったのであるが、しかし、同時にその半植民地的性格のゆえにこの地を支配する列強の影響を色濃く映し出す、いびつな形成過程をとげてきた。そこで以下では、まず革命前において上海の市街地がどのように形成されたかを概観し、さらにそれを基礎に、都市機能の基盤であるインフラストラクチャー（以下インフラ）の敷設状況を中心にその奇形的性格を詳しく考察してみることにする。

2 革命前の市街地形成

まずは、革命前の上海における市街地形成過程の概要をみることによって、アヘン戦争を契機に歴史的に形成されたこの国の半植民地的性格が、どのように地理的に反映されていたかをみることにしよう。上海の前史は、宋代に設けられた皇城を起源とするが³¹⁾、ここではアヘン戦争以降、すなわち1842年8

29) 近代の上海におけるデパート業の成立の背景も含め、「四大公司」による多彩な企業活動については、島 一郎「近代上海におけるデパート業の展開——その沿革と企業活動——」『経済学論叢』（同志社大学）第47巻 第1号、1995年11月、が詳しい。

30) 消費都市としての上海は、村松 伸、前掲書、281-302ページ、および藤原恵洋、前掲書、178-194ページ、両者とも生活に非常に密着した建築の分野を扱う専門家による叙述であり、非常に興味深い。

31) 1843年以前の上海については、林 要三、前掲論文、19-23ページ、および羽根田市治『上海の縣城志』龍溪書舎、1978年、33-75ページ。

月の南京条約締結による翌43年の開港以降の上海を検討の対象とする。この時期の市街地形成の最も大きな特徴は共同租界・フランス租界、および華界（中国人地区）という3つの互いに別個の地区に分かれて、発展が進んだことにあるだろう。

租界の成立は、1845年の土地章程の発布によって洋涇浜（現・延安東路）以北、李家庄（現・北京東路）以南の、東は黄浦江岸から西は河南路に至る一帯にイギリス租界が成立したことに始まる。次いで、48年にはアメリカが呉淞江以北の虹口一帯に租界を設定し、最後にフランスが49年、県城と洋涇浜とに挟まれた地域を租界とした。租界はその後、幾度も不法に拡張され、1863年にはイギリス租界がアメリカ租界を併合して、共同租界となり、1914年には、フランス租界の面積を合わせると租界の面積は、約33 km²にも及んだ³²⁾（第1図参照）。また、租界の外には、さらに越界道路によって築かれた地区（内戦に乗じて不法に構築した道路によって囲まれた地域）が連なり、租界に準ずる治外法権が行使され³³⁾、それも合わせると約65 km²にもなり（第2図参照）、国民党統治期の上海市域の約13%にも相当する領域を占めたのである。

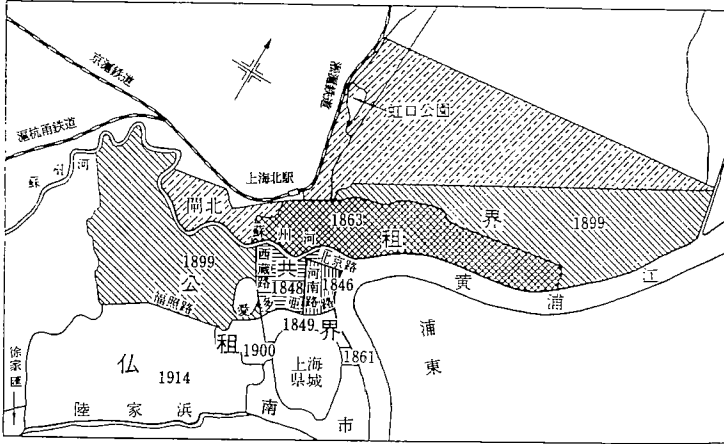
租界内の行政については、1854年制定の第2次土地章程では3租界における共同の議決機関として外国人の借地人会議（のちの納税人会議）、執行機関として参事会（工部局）を設置することが定められている。しかしフランス租界は1862年にはここから離脱し、独自の行政執行機関として公董局を設立したので、以降、共同租界においては工部局、フランス租界においては公董局がそれぞれ独自に租界の統治と建設に当たることになる³⁴⁾。

では、その租界内における土地利用の分化についてみてみよう。列強の中国への進出が深まり、それにつれて上海が都市として膨張するにつれて、共同租

32) 上海市資料叢刊『上海公共租界史稿』上海人民出版社、1980年、17-42ページ、林 要三、前掲論文、24-26ページ、杉野明夫「社会主義建設のなかでの中国」大阪市立大学経済研究所編、前掲書、55ページ。

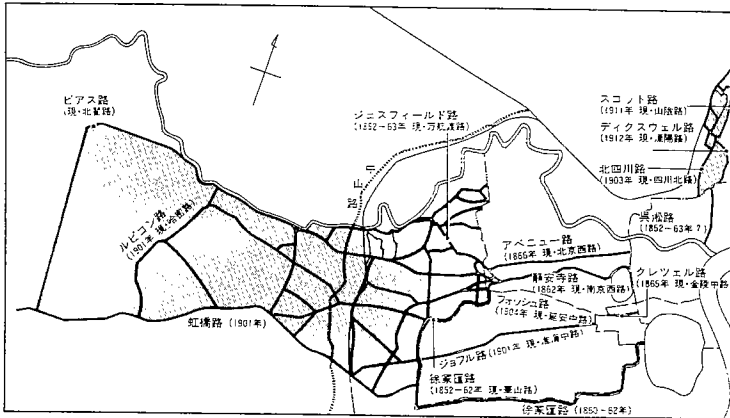
33) 越界道路については上海市資料叢刊、同上書、86-101ページ、杉野明夫、同上論文、56ページ、藤原恵洋、前掲書、68-69ページ、村松 伸、前掲書、79-81ページ。

34) 『上海史』37-40ページ。



第1図 公共租界とフランス租界の拡張

(出所) 大阪市立大学経済研究所編『世界の大都市2 上海』東京大学出版会、1986年、55ページの地図をもとに、上海市資料叢刊『上海公共租界史稿』上海人民出版社、1980年、小堀倫太郎『写真集 懐かしの上海』国書刊行会、1984年、6-7ページを参照して作成。なお図中の数字は、それぞれの租界の成立および拡張の年度である。



第2図 越界道路による租界の拡張

(出所) 村松 伸『上海—都市と建築 1842-1949』PARCO 出版、1991年、80ページ、なお租界における越界道路を地理的に把握するために、上海市資料叢刊『上海公共租界史稿』上海人民出版社、1980年、の『上海公共租界越界築路簡図』も参照。

界の中心を成す黄浦江沿いの外灘 (=ザ・バンド) 一帯は租界の発展につれて
しだいに、外国公館・税関・工部局・銀行・洋行などのオフィス街として、南
京路 (=大馬路, 現・南京東路) は百貨店・有名商店の立ち並ぶショッピング街
として、福州路 (=四馬路) は娯楽街として分化していった³⁵⁾。また工業区と
しては、黄浦江沿い西岸の楊樹浦方面と蘇州河沿い南岸が、水路利用可能な既
成市街地の外周部として、紡績工場を中心に、製粉・皮製品・機器などの諸工
場が並んでいた³⁶⁾。住宅は、都心部においては、オフィス、商業などの施設に
混在して、早くから密度の高い多層住宅が建てられていたが、やがて租界が西
部へ延びるに従い、その地域が住宅街としてあらたに専用化し、特にフランス
租界西郊や西部越界道路沿いの地域は高級住宅街 (=花園住宅, 後掲) となった。
共同租界の北東部すなわち虹口については、かつてのアメリカ租界であるが、
日露戦争後より日本人の居住が増え始め、その大半は密集市街地と化していっ
た。

つぎに、華界における市街地形成について述べておこう。1926年に国民党政
府は、一応の統一政権を樹立すると南京・北京・天津・上海の4都市を中央政
府直轄の特別市とした。上海特別市の区域は、租界を囲む広い領域にわたった
が、実質的に都市部と呼べるのは、共同租界の北側に連なる閘北、フランス租
界南側の南市、県城内および黄浦江対岸の浦東の一部の諸地区に限られた。こ
れら華界の特徴とは言えば、密集市街地の形成、零細な作業場と住宅との混在、
国内各地からの流入者や難民の居住する劣悪な棚户区 (=スラム街, 後掲) の発
生、衛生状態の悪さと火災の危険など、きわめて無秩序で無計画な状態が挙げ
られる³⁷⁾。

こうした無秩序で雑然とした地理的状况について、問題点を工場と住宅の立

35) このような土地利用の分化の様子は、商務院書館発行の『上海指南 増補九版』民国5年
(1916年) などから伺い知ることができる。たとえば、ショッピング街に関しては6-16ページ
(巻6)、娯楽街に関しては1-19ページ(巻5)を参照。

36) 同上の『上海指南 増補九版』1-6ページ(巻6)を参照。

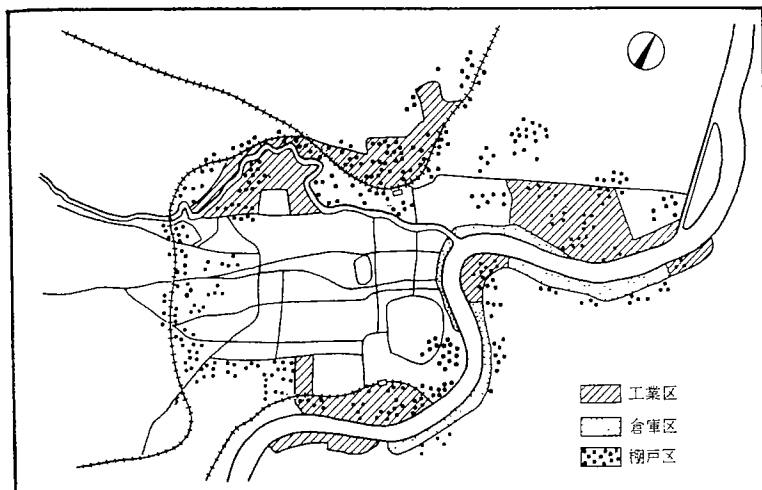
37) 『上海城市研究』457ページ。

地に絞ってしまし詳しく述べてみると、数多くの工場が立地している黄浦江・蘇州河の両岸に住宅が混在しており、民衆の生活環境がきわめて劣悪なものとなっていたことが挙げられよう。外国資本は運輸と経営の便のために黄浦江沿岸に工場を設立し、後続の民族資本もこれに習ったため、その両岸は埠頭・倉庫・工場で占拠され、滬東の楊樹浦と滬西の曹家渡に最初の工業区が形成された。すなわち20世紀の初頭には、この両工業区には上海の軽工業の全工場のうち80%以上が存在し、両工業区とその周辺には労働者の家族の居住するスラム街＝棚户区の形成が始まったと言われている。その後、滬南（現在の南市一帯）の製造局・日暉港、浦東の陸家咀、閘北などにも工業区が形成されていった³⁸⁾。しかし1937年8月、日本軍の攻撃（第2次上海事変）によって、多くの工場が租界内に避難したため工業分布は大きく乱れ、革命直前になると過半数の工場が住宅区にまで分布するようになった。たとえば、1949年5月には、10,079に達していた工場のうち、非工業区にあるものが5,886もあり、総数の58.4%を占めていた³⁹⁾。燃えやすい、爆発しやすい有害な工場も住宅区に分布し、こうして非工業区においては、工場と住宅の混淆する、また工業区においては、工場と棚户が隣接する不合理な分布状況が形成されたのである（第3図参照）。

こうして、近代上海は地理的に、北部、北東部、西部、南部へと外縁部に拡張してゆきながら、市街地は共同租界・フランス租界・華界という三つの管轄に分割され、それぞれ独自の発展をとげる結果となったのであり、こうした状況のもとでは、整合性のある統一的な都市計画や政策は、もとより策定されようもなかったのである。

38) 『上海史』71-72ページ、141ページまたこの中でも挙げられているが、Marie-Claire Bergère, *op. cit.*, pp. 117-123 も参照。

39) 杉野明夫「社会主義建設のなかでの中国」、64-65ページ。



第3図 革命前の上海における棚戸区の分布

(出所) 大阪市立大学経済研究所編『世界の大都市2 上海』東京大学出版会、1986年、65ページ、なお革命前の棚戸区の分布を地理的に把握するために、張仲礼主編『近代上海城市研究』上海人民出版社、1990年、458ページ、の地図も参照。

3 革命前における都市インフラ

以上のようないびつな市街地形成の結果として、革命前の上海が抱えていた深刻な都市問題をさらに詳しく把握するために、つぎにそしてインフラの分断状況を具体的に考察することにしよう。その際、まず最初に検討の基礎としてふれておかなければならないのは、革命前の上海がすでに抱えていた膨大な人口の問題であろう。この問題について第4表をもとに考察してみよう。

革命前の上海の人口は租界地区に極端に集中しており、華界でも県城のある南市および閘北地区で密集していた⁴⁰⁾。特に租界では、1853年の小刀会の蜂起の際に県城内に居住していた民衆がなだれこみ中国人の租界内居住者は一気に

40) 開港初期には華界の人口が上海の総人口の99%を占めていたのが、1942年時まえばは租界の人口が62%を占めるようになっていた。『上海城市研究』57ページ、また杉野明夫「社会主義建設のなかでの中国」、63ページ、も参照。

第4表 上海の人口統計（1852年～1950年）

（単位＝人）

年 度	共同租界	フランス租界	華 界	総人口
1852	—	—	544,413	544,413
1853	500	—	—	—
1855	20,243	—	—	—
1865	92,884	55,925	543,110	691,919
1900	352,050	92,268	—	—
1910	501,541	115,946	671,866	1,289,353
1915	683,920	149,000	1,173,653	2,006,573
1927	840,226	297,072	1,503,922	2,641,200
1930	1,007,868	434,807	1,702,130	3,144,805
1932	1,074,794	478,552	1,580,436	3,133,782
1936	1,180,969	477,629	2,155,717	3,814,315
1937	1,218,630	477,629	2,155,717	3,851,976
1942	1,585,673	854,380	1,049,403	3,919,779
1949	—	—	—	5,029,200
1950	—	—	—	5,726,300

（出所） 大阪市立大学経済研究所編『世界の大都市2 上海』東京大学出版会、1986年、58ページ、および上海市統計局編『上海統計年鑑—1993』中国統計出版社、1993年、64ページ、より作成。

2万人に達し、「華洋雑居」が始まった⁴¹⁾。これを契機として、その後も1860年頃の太平天国の戦乱の波及、1911年の辛亥革命、1932年の第1次上海事変、1937年の第2次上海事変など近代中国が遭遇した数々の戦乱や社会的動乱ごとに、治外法権に守られて、特殊な安全状態を保っているという理由から膨大な人口が市外から絶えず流入してきた。このことが上海の人口過密状態を形成する一要因となったことは疑う余地がない。しかし、それにもまして近代工業の誕生とその後の発展こそが多数の労働者を吸引し、商業・サービス業の発展が繁栄を求める人々を引きつけたのである⁴²⁾。それゆえ、革命前の上海にはその全時期を通じて、巨大な人口圧力が働いていたと言うことができ、その総人口

41) 『上海史』37-38ページ。

42) 当時の上海に働いていた巨大な人口圧力の原因については、『上海城市研究』55-56ページ、および杉野明夫「社会主義建設のなかでの中国」、57-63ページ。

は1910年代初頭に100万人に、20年代末には300万人にも達していたのである。

こうした巨大な人口圧力を前提としたうえで、第1に問題となるのは、当然住宅問題であろう。革命前の上海における居住区の展開について概観すると、租界に多数の中国人が流入し、租界を中心に人口が密集化するにつれて、1)外国人および中国の上層階級が居住する西方地区、と2)労働者や戦禍を逃れて移動した無産階級が居住する工業区・倉庫区・鉄道の周囲に形成された棚户区、そして3)市の中心区における中小ブルジョア階級および一般市民の居住区、の三極に分化していったととらえることができる⁴³⁾。この三極において、それぞれに適した住宅の形式、すなわち西方における花園式住宅、棚户区における棚户・簡屋、中心区における里弄住宅が見られるが⁴⁴⁾、なかでも棚户は、バラック建の仮設応急住宅であり、壁、屋根は存在するが低質の不良住宅である簡屋と共に不良住宅地区を形成し、その居住条件はまさに劣悪そのものであった。

つぎに挙げられるのは、道路と交通の問題である。租界は、共同租界もフランス租界もともに黄浦江沿いの外灘から西へ西へと発展していったが、それにしたがって道路もまた東から西へ越界道路を築く方式で延長されていった⁴⁵⁾。このため、東西の方向に並行する多くの幹線道路は生まれたが、南北の方向には直通する幹線道路は、境界が障害となってほとんど築かれなかった。またこうした租界の割拠が交通の整合的発展をはばみ、各租界を支配する外国資本がそれぞれの交通会社をもっていたので、全上海の交通はばらばらであった⁴⁶⁾。たとえば市街電車は、1908年3月に最初にイギリス資本の上海電車公司による

43) 革命前の住宅区については、斎藤和男「市街地住宅の展望と住民意向」大阪市立大学経済研究所編、前掲書、所収、239-260ページ。

44) 斎藤和夫、同上論文によれば、この段階における住宅は、細かくは①棚户・簡屋、②旧式里弄住宅、③新式里弄住宅、④花園式住宅、⑤公寓式住宅に分類される。それぞれの様式と分布する地区については239-257ページを参照、また里弄式住宅については、村松伸、前掲書、89-95ページ、も参照。

45) 1929年当時、全市の道路496kmのうち75%が租界に存在した。『上海城市研究』505ページ。

46) 杉野明夫「社会主義建設のなかでの中国」、64-65ページ、また具体的には、「上海駅から南市までの距離はわずか五キロであったが、その間には四回も乗りかえをして、四つの交通会社のキップを買って、やっとのことで目的地に着くことができた。」という記述がある。「上海開放されて16年の変化」『人民中国』（日本語版）1965年6月号、13ページ。

ものが共同租界と越界道路沿いに敷設されたのを皮切りに⁴⁷⁾、続いてフランス租界でフランス資本の上海法商電車電灯公司によるものが営業を開始、華界の滬南にも1913年に華商電車会社が営業を開始するといったふうにてある。また、バス会社の場合も同様に、1924年にイギリス資本の中国汽車会社が公共租界で営業を開始し、28年には中国資本の滬南公共汽車公司、公共汽車会社が滬南・閘北において営業を開始するといった具合にてある⁴⁸⁾。

したがって、歩行者に加え自動車・電車・トロリーバス・バスなどの「近代的」な交通手段と、人力車・小車・大車などの「前近代的」な交通手段が雑多に行き交う市内の交通運輸には多くの困難が存在した⁴⁹⁾。工場製品と原料の倉庫が全市の各所に分散していたり、相互に協業関係にある工場も一カ所に集中していなかったりするため、その間を往復する貨物運輸が頻繁をきわめるなかで、滬東・滬西・滬南のいくつかの工業区の相互間に直行する道路交通がなく、大量の貨物運輸は市の中心区を突ききらねばならず、市街区の交通負担を荷重にしたこと（特に洋涇浜・外灘・外白渡橋^{ザバンド・ガーデンブリッジ}一帯において人の流れ、車の流れが過度に集中したことが挙げられる⁵⁰⁾、工業区の分布が入り組んでいたうえそこへの交通網も整備されていなかったこと、などが挙げられよう。また個別の道路についても、平均でわずか7.75 mとその幅員が狭かったこと⁵¹⁾、道路間の距

47) そのコースは、静安寺を出発し、經愚園路（現・常德路）—委文義路（現・北京西路）—卡德路（現・石門二路）—静安寺路（現・南京西路）—南京路（現・南京東路）—外灘に至るものであった。叶亜廉・夏林根主編『上海的発端』上海翻訳出版公司、1992年、91ページ。

48) フランス租界においては、1927年にフランス資本によるバス会社が営業を開始している。林要三、前掲論文、36ページ、また『上海城市研究』473-474ページ・494-495ページ、村松 伸、前掲書、294-296ページ、も参照。ちなみに上海最初のバスは、1922年に中国資本の公利汽車公司によるものである。叶亜廉・夏林根主編、前掲書、93ページ。

49) 上海初の自動車は1901年に輸入されていた。またトロリーバスは1914年に共同租界で、1926年にフランス租界でも運行されるようになっていた。叶亜廉・夏林根主編、同上書、89-90ページ。

50) 1926年4月～5月に、交通状況の調査が行なわれているが（二日間かけて朝7時～夜7時までの12時間が対象）、外白渡橋においては、歩行者50,000人、人力車15,000台程、自動車と自転車それぞれ4,000台弱、トラック1,200台、路面電車900台、一輪車250台、バス170台となっていた。村松 伸、前掲書、294ページ、『上海史』53・142ページも参照。

51) 杉野明夫「社会主義建設のなかでの中国」、64-65ページ、なお上海の各道路については、叶亜廉・夏林根主編、前掲書、79-86ページ。

離が短く交差点が多いこと、道路の両側に商店が密集していることなどが都市機能の十分な発展を妨げた問題点として挙げられるであろう。

第3に挙げられるのは、水・光熱などの都市インフラの分断状況である。これらの公共施設は著しく不足していたうえ、しかも大部分は外国資本によって経営され前掲の交通機関と同様に各々の系統をつくり、分割状態におかれていた⁵²⁾。これらを個別にみても、まず上水道に関しては、1881年にイギリス資本が楊浦浦に上海自来水公司を設立した。しかし、そのサービスはもっぱら外国人向けであって共同租界にのみ給水し15万人に供することができた⁵³⁾。一方、フランス租界では公董局(1897年に設立された法租界董家渡水廠、のちに上海法商電車電灯公司によって経営される)によって、さきのイギリス資本企業と給水範囲が区分され、別に給水管が設けられた。また華界内には、1905年に建設された内地自来水公司、1911年の閘北水電公司、1934年の浦東自来水廠の3つの水道工場があった⁵⁴⁾。

このように各租界および華界の上水道の管線は各社が管轄し、統一した規格をもたないことによって、管網系統が乱れ配置がきわめて不合理であるといった結果を招いた。たとえば、愛多亜路(=エドワード七世路、現・延安東路)は公共租界とフランス租界の境界線であったがその下には2本の水管が埋まり、互に通じているわけではなかった。また、さきほどの内地自来水公司与フランス租界の水道会社とは距離にして600mほどしか離れていなかったが、各自が独立の管網系統をつくり交差し互いに連結していなかった⁵⁵⁾。さらに水道会社の取水設備は工場・人口の密集する黄浦江下流に設置され、給水幹線は多くが東西の方向に向かい、したがって南北の縁辺地区では水圧が不足したこと、

52) 革命前の上海の公共事業(交通も含め)は、そのほとんどが外国資本によって支配されていた。たとえば1936年～1948年において、全市の発電施設の91.7%、発電量の90.6%、1948年において水道水の73.4%、ガスの97.4%が外国資本の手によるものであった。『上海城市研究』503-504ページ。

53) 林 要三、前掲論文、35ページ。

54) 『上海城市研究』485ページ。

55) 同上書、501-502ページ。

また、たとえ同一区域内でも幹線配水管の口径が不揃いであるため水位差の損失が大きかったことなども挙げられる。

こうして革命前の水道供給面積は全市の22.4%を占めるにすぎず⁵⁶⁾、水質も良くなかった。また普通の簡易住宅には水道は引かれず、共用の給水栓（全市に159ヵ所）を利用しており⁵⁷⁾、租界および都心以外の周辺部および貧困地区は汚染した河川水を飲用しうるのみであった。

下水道については、租界内では投資を節約するために合流制の下水系統を採用し、処理を施していない汚水を中国人居住地区に流入させ、肇家浜（後掲）などを汚染した⁵⁸⁾。

次に電気に関しては、1882年にイギリス資本の上海電光公司（1893年に工部局によって買収され工部局電気処となり、のちに1928年アメリカ資本に吸収され上海電力公司となる）が設立され⁵⁹⁾、共同租界に供給を行った。一方、フランス租界では、1907年フランス資本が上海法商電車電灯公司をひらき、フランス租界にサービスを行った。また華界では、中国資本によって1907年に開設された内地電気公司、1912年開設の華商電車公司（この2つは1918年に合併して華商電気公司となる）が南市地区に、1911年開設の閘北水電公司が閘北地区に、1919年開設の浦東電気公司が浦東地区にサービスを行った⁶⁰⁾。こうした電力会社も水道の場合と同様、電力系統に問題があり、各自に系統を形成し、互いに連結せず、相互調整もほとんどなかった。また、共同租界およびその他の地区の電力は220ボルトであったのに対し、フランス租界では110ボルトであって、この面でも調整はなかったのである⁶¹⁾。

56) 1950年1月の統計では、水道供給人口は441万人であり、総人口の88.7%を占めるにすぎなかった。同上書、504ページ。

57) 「上海 開放されて16年の変化」, 14ページ。

58) 杉野明夫「社会主義のなかでの上海」, 69ページ。

59) 叶亜廉・夏林根主編, 前掲書, 127-129ページ。

60) 他にも、1935年に開設され滬西の越界道路地区に電力供給をおこなった中国・アメリカ合資の滬西電力公司や、華界における翔華電気公司や真如電気公司等上海の電力供給の状況は極めて不統一な様相を示していた。『上海城市研究』487・502ページ。

61) 杉野明夫「社会主義のなかでの上海」, 68ページ。

近代都市の神経系統ともいべき電話についても事情は同じである。1881年に大北電報会社が営業を開始した後、その業務を引き継いだイギリス資本の華洋徳津風公司（のちに1930年、アメリカ資本の上海電話会社に吸収される）と市が経営する上海電話局によって分割され、互いの電話網は不統一であった⁶²⁾。

最後に、石炭ガスについて触れておくと、1862年にイギリス資本の設立したガス会社（大英自来火公司のちに1900年改組され上海煤氣股份有限公司となる）が共同租界とフランス租界に供給したが⁶³⁾、やはり、石炭ガスの供給範囲は租界内滬西の外国人高級住宅区に限られ、革命前の全市の石炭ガス日産量は最高30.5万m³で、供給人数は全市総人口の5%を占めるにすぎなかったのである⁶⁴⁾。

以上にわたって、いびつな市街地形成とその帰結としての都市問題、中でもインフラの分断状況を考察してきたが⁶⁵⁾、こうした上海の公共事業は、イギリス・アメリカ・フランス・日本など上海に権益をもつ列強がそれぞれ占拠した土地において自己の利益に従い、思い思いに形成を試みたものであり、そこには何らの統一性も整合性もなく、まさに半植民地的都市・上海の性格を十分に反映したものであったといえよう⁶⁶⁾。したがって、こうした分断状況と三極間における地域格差の解消という上海にとって重要な課題の根本的な解決は、租

62) 『上海城市研究』487・502ページ。

63) 1865年にフランス租界にもフランス資本による法商上海自来火行が設立されているが、1891年に大英自来火公司によって併合されている。『上海城市研究』483-484・494-495ページ、叶亜廉・夏林根主編、前掲書、124ページ。

64) 杉野明夫「社会主義のなかでの上海」、68ページ。

65) こうした局面は中国語では「三界四方」（すなわち公共租界・フランス租界・華界その中の南市・閘北を指す）と呼ばれている。鄭祖安「近代上海都市の形成——八四三年至上海城市发展述略」、204ページ。

66) 藤原恵洋、前掲書、61ページでは、租界のこうした性質を租借地との大きな違いとして捉えている。イギリスの初代上海領事であったバルフォアは居留地を中国政府とイギリス政府との貸借関係のある租借地（コンセッション）の形式で獲得しようと努力したが、上海側の反対にあい、結局、外国人居住地域として中国政府から許可されたに過ぎないセトルメントの形式に落ちついた。セトルメントの形式では、外国人の土地購入希望者は直接、中国人地主から買い受けることになる。コンセッションでは外国政府が予算を与え、担当の公共事業体が都市施設の建設を受け持つが、セトルメントでは、個々の土地購入者の必要に応じて、都市施設が設けられていく性格が強い。その結果、実際の街づくりにおいて、両者の間には大きな違いが出てくると述べている。また、『上海史』102ページも参照。

界が外国人支配から解放される革命後をもたねばならなかったのである。

4 革命前の都市計画

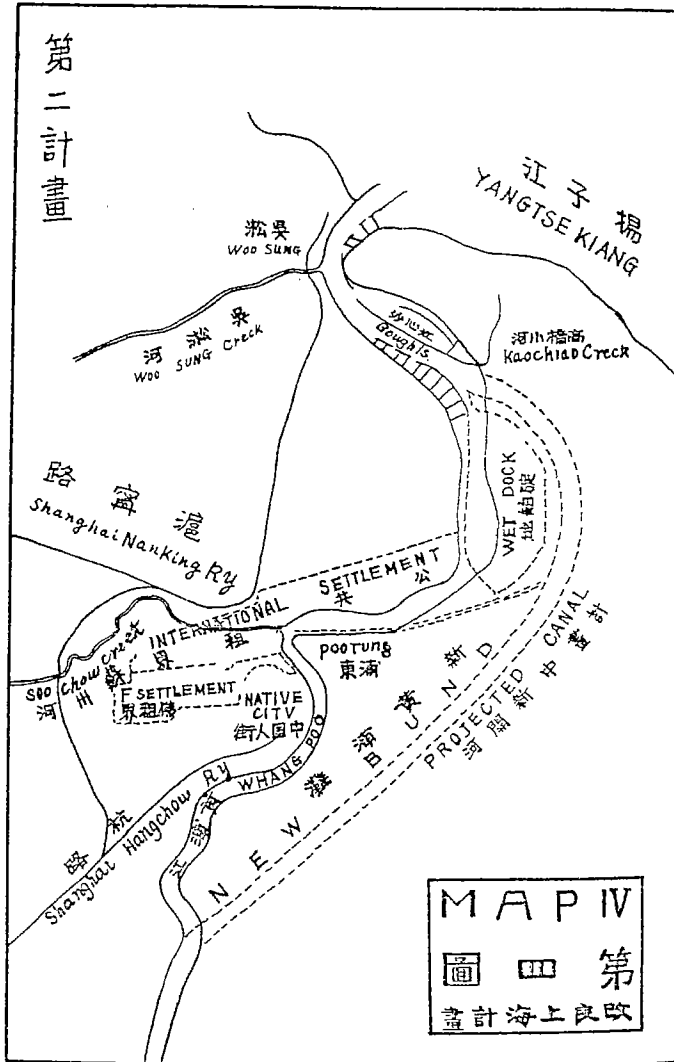
以上のような列強による上海の分断と支配は中国の民衆にとっては、もとより大きな屈辱であり、したがってこうした状況から脱却して中国人の手で租界を回収し、統一した計画のもとに上海を中国人主導で再構築しようという試みが生まれてくるのは当然のことであった。とりわけ辛亥革命、第1次世界大戦とそれに続く「五・四運動」「五・三〇運動」を引き金に各地で高揚をみせた民族運動を背景に、上海においては租界を回収し、植民地的な旧都市を改造し、自らの手で新都市を建設しようとする気運が醸成されていったのである。そこで以下において、1920年代から30年代にかけて、こうした民族運動の高揚を背景に形成されてきた中国人の手による2つの都市計画をとりあげてみよう。

第1のプランとして挙げられるのは、1922年に出版された『建国方略』（第2章「実業計画（物質生産）」）において孫文が提示した「東方大港」の案であろう⁶⁷⁾。この書において、孫文は中国の国家経済発展の方策として国土の一大改造計画を第6計画まで示しているのだが⁶⁸⁾、そのうちの第2計画として上海の改良計画を提示している。計画の主眼は、黄浦江を東に蛇行させ、外灘を回避して龍華（フランス租界から西南約10 km）のさらに南へ接続することにあった。旧黄浦江は埋め立てて道路とし、中央政府の管轄とする。また浦東に新都市を建設し、新たな外灘を造り上げ、その上楊樹浦に新しい港湾施設を建設する、といった壮大な計画である⁶⁹⁾（第4図参照）。

67) 孫文『建国方略』（『孫文全集』第二巻 邦訳 第一公論社版、1939年、所収、224-234ページ）

68) 「東方大港」以外の他の構想について述べておくと、第1計画において華北における大貿易港の建設、第3計画において華南における大貿易港の建設および広州市の改良、第4計画において中国全土にわたる鉄道10万マイルの建設、第5計画において食糧・衣料・住宅・自動車・印刷の五産業の振興、第6計画において鉄鉱・石炭・石油などの地下資源の開発および関連工場の建設が提示されており、交通・港湾・水力・鉱工業・農業・灌漑・植林・植民などの広域の分野にわたっている。同上の孫文『建国方略』（邦訳）、また藤村久雄『革命家 孫文』中央公論社、1994年、141-148ページも参照。

69) 孫文はこう述べている。「この新開河は約三十平方哩の地を囲むこととなるから、これを住ノ



第4图 孫文の「東方大港」案による上海

(出所) 孫文「建国方略」(『孫文全集』第二卷 邦訳 第一公論社版, 1939年, 所収)

もっとも、「東方大港」案に盛られた新運河の開設や黄浦江の埋め立てといった計画は、当時の中国の経済的力量や技術水準からみれば実現の困難な空想的なプランにすぎないともいえるだろう。しかし、重要なのはこの計画には、上海の中心を租界の外国人から中国人の手に奪回しようとする民族興隆の意志が強く反映されている上、この課題への対応を国家的事業として位置づけていることなのであり、それはこの後、現在までのいくつかの上海の都市計画においても、歴史的背景を異にしながらも受け継がれていく連続性の一つなのである。

次いで挙げられるのは、1926年5月の国民党政府直属の上海特別市成立後に立案された「大上海都市計画」であろう⁷⁰⁾。これは、北の呉淞から南の龍華まで東西は浦東から滬西までの共同・フランス両租界を含む862.43 km²の範囲を上海の市域とし、租界は将来回収することを前提として、当面は「特別区」として位置づけ、それを含む「大上海」を建設するという計画を描いたものである。この計画の前段階として、まず上海特別市がもくろんだのは、道路による租界包囲の策であり、これは租界回収運動の一環と位置づけることができる。すなわち、このことに関して、1927年冬に始まり、30年に一部竣工した全長17 kmの中山路の建設が非常に重要な意味をもつのは、越界道路による長年の租界の膨張をこの環状道路によって抑制しようと中国側が狙ったという点にある（第2図における中山路の地理も参照）。

そして続いて推進された「大上海都市計画」の基本構想は、呉淞（既成市街

、宅地の中心とし、かつ新黄浦港を作ることとし、現在の曲りくねった黄浦江は全部埋めて広い道路及び商店地とする。この埋立てた土地は当然国家の所有とすることは言うまでもない。」すなわち黄浦江を蛇行させる案には、租界および貿易の権益を外国人の手から奪回するという意志が込められていた。同上の孫文「建国方略」（邦訳）232-234ページ、村松 伸、前掲書、219-220ページ。

70) 大上海計画については、鄭祖安「国民党政府『大上海計画』始末」陳政文編『上海史研究』学林出版社、1984年、所収、208-227ページ、村松 伸、前掲書、210-227ページ、藤原恵洋、前掲書、196-204ページ、『上海史』164-165ページ、「支那側の大上海計画建設工作与其の成果（上）（中ノ一）（中ノ二）（下）」『東亜』東亜経済調査局、1936年8月号；同9月号；同10月号；同11月号も参照。

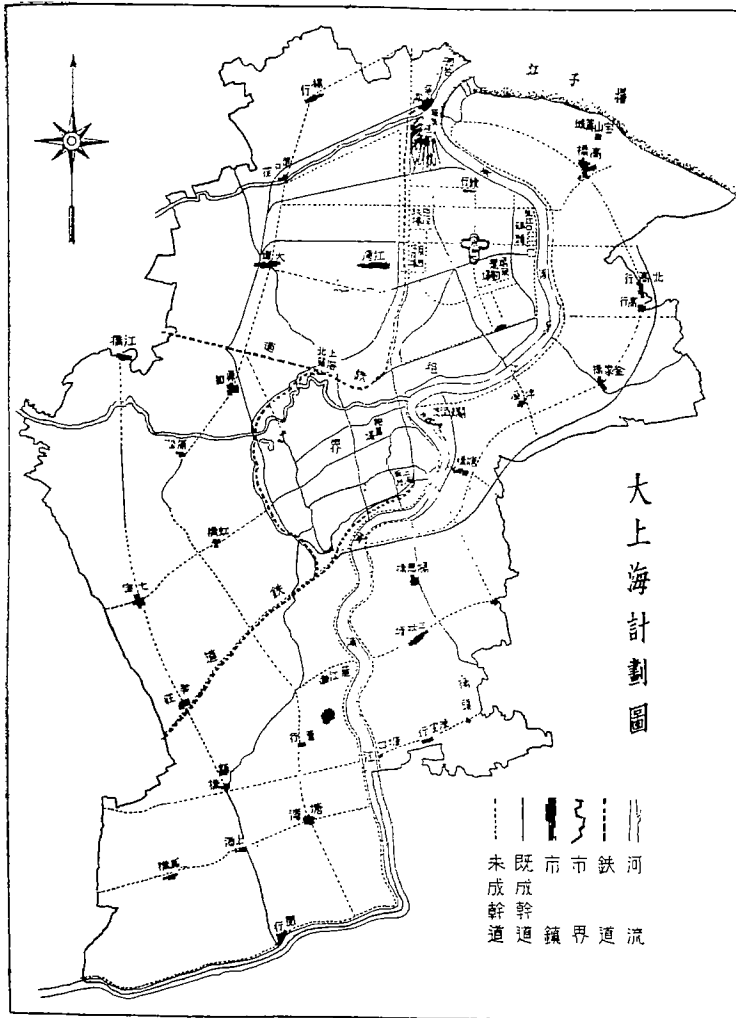
地の北方、黄浦江下流)に新商港を築き、租界との間(上海市街東北郊外の殷行郷)に新都市(新たな市中心区)を建設して、上海全市を行政区・工業区・商港区・商業区・住宅区の5つの用途別地域に区分し、各地区の間を結ぶ系統的な道路を敷設し、地区ごとにその用途に応じた再開発をすすめるという非常に大規模なものであった。なかでも「市中心区域計画」は詳細かつ入念に立てられたが、それは次のようにまとめられる。1)交通計画(①水運・②鉄道・③道路)、すなわち、①新商港の建築および呉淞河の整備・延長によって内陸の水運を結合させること。②分散していた滬寧鉄道・淞滬鉄道の北駅、滬杭甬鉄道の南駅を連結し、新しい上海中央駅を設け、しかも港湾と効率よく接続すること。③幹線道路と普通道路の2種類の道路を設定し、前者を市中心区域・新商港・新上海中央駅・租界を結びつけるものとし、後者を市中心区域とその周辺の商業区・住宅区における内的交通網とすること、などである。2)用途区域計画、例えば行政区においては市政府庁舎・博物館・図書館・運動場などの公共施設の設計と建設が計画され、住宅区においては高層住宅の甲種住宅区と低層の乙種住宅区の2種が構想されるなどである(第5図参照)⁷¹⁾。

こうした計画は、既成の都市の改造というよりも、あくまで新しい市街地を積極的に生み出そうとするものであって、やはり上海の経済的中心を中国人の手に奪回することを目指した「東方大港」案が継承されていると言えるであろう⁷²⁾。

しかしその後、1937年8月に第2次上海事変が起り、上海の華界は日本軍の占領下に入り、中国人の手による上海の都市計画はついでに失ってしまうこととなる⁷³⁾。しかし、ここで述べた2つの都市計画は、なお萌芽的なものであったと

71) 村松 伸、前掲書、223-226ページ。

72) 革命以前には、もう一つ都市計画が試みられている。ただし、これは前の二つとは意味の異なるものであり、1938年3月に日本政府の傀儡である中華民国維新政府が成立したことを受けて、あくまでも日本の立場から大東亜秩序建設の一環として、大日本帝国の都市を上海北郊に建設しようとしたものであった。越沢 明「日本占領下の上海都市計画(1937年~1945年)」『都市計画別冊学術研究発表論文集』日本都市計画学会、20号、1980年、43-48ページ、吉村辰夫「上海の都市建設」『都市問題』東京市政調査会、第29巻第1号、1939年、71-85ページ、荒木 猛「上海の新都市建設計量」『都市問題』東京市政調査会、第30巻第4号、1940年、689-702ページ。



第5図 「大上海都市計画」による上海

(出所) 「支那側の大上海計画建設工作と其の成果(I)」『東亜』東亜経済調査局, 1936年8月号, 52ページ.

はいえ租界という半植民地色を払拭し、中国経済の中心都市・上海を統一的な形で中国人の手に取り戻そうと試みた国家的対応策であったという点で、その革命後の実現への前駆的役割を果たしているものとして評価できるだろう。

II 革命後（1949年～1978年）の都市建設

1945年、第2次世界大戦が終結し、国民党政府は日本の占領区下におかれていた旧租界を含む上海市全域を接收し、ここにおいてようやく租界をも含めた上海市全域の中国の主権の下での統一という長年の念願が政治的には実現された。その後、中国革命の進展、国民党政権の崩壊とともに、1949年5月27日上海市は解放され、まもなく中華人民共和国の成立に伴い、その直轄市となった。

革命後の中国にとって、都市建設に関して最も重要視されていた課題は、まず何よりも長年にわたる封建的、植民地的支配のもとで低迷し続けた生産力を飛躍的に発展させるため、経済建設の柱とされた工業化の基地としての都市づくりを積極的に推進することであり、そのために当面、半封建・半植民地体制のもとで形成されてきた歪んだ都市の諸性格を改造することであった。

こうした革命前の都市の状態を抜本的に改め、ここに工業化のための基地を構築しようとする基本的な方針について、毛沢東はすでに革命前夜の1949年3月の中国共産党第7期中央委員会総会において重要な提起を行っている⁷⁴⁾。すなわち彼はこの会議において、革命後の建設任務に関して、活動の重点が農村から都市へ移されることを指摘し、次のように述べた。「都市の生産を回復し

73) 「大上海都市計画」の成果を少し述べておくと、もっとも成功したのが道路・橋梁・下水道の建設であり、公共施設の建築も市政府庁舎（現・上海体育学院本館）が1933年10月に完成したのを始め、博物館（現・長海医院）、図書館（現・同済中学）、運動場、プール、病院などが完成している。現在、この地区が上海の郊外の住宅地区や文教地区として位置づけられるのは、この時期の建設に多くを依っている。また呉淞の新商業港は、計画の場所自体が虬江に移され規模も縮小された形で建設された。また住宅区と商業区の建設は進まなかった。その理由は、旧市街である租界を離れると不便であるうえ、日本軍の再侵攻の可能性の高い地区であったからである。「支那側の大上海計画建設工作と其の成果」（中ノ一）85-103ページ、（中ノ二）82-93ページ、および『上海史』164-165ページ。

74) 毛沢東「在中國共産党第七屆中央委員会第二次全体會議上的報告」1949年3月（『毛沢東選集』邦訳 第四卷〔下〕、新日本出版社、所収、169-188ページ）

発展させ、消費的な都市を生産的な都市に変えたとき、人民の権力ははじめて強固なものになる。」⁷⁵⁾

すなわち、ここから読み取れることは、半封建的・半植民地的な古い都市から社会主義の新しい都市への変容は、「消費的な都市」から「生産的な都市」への転換をもととして進むということである。

ところで、こうした工業都市建設を推進するために必要な当面の都市改造の課題については、当然のことながら、諸都市がそれぞれの歴史的形成過程のなかで備えてきた具体的な特徴に相応して進めることが必要であった。この点に関して1954年に孫敬文は旧中国の諸都市を以下の3タイプに類型化して、分析している⁷⁶⁾。

- 1) 古い歴史をもつ封建的な消費都市（北京、西安、開封など）、近代工業はほとんど存在しない、城壁と格子型街路で代表される、都市計画は封建王朝の意思に基づく。
- 2) 典型的な半植民地的都市（上海・天津など）、近代工業の基礎は貧弱であり、各外国租界が独立王国をなし、道路、水道、電力などの公共施設がバラバラであった。租界のビルは周辺に広がったスラム街と好対照をなしていた。
- 3) 日本など帝国主義諸国が計画的に建設した都市（長春、ハルビンなど）、その計画性は植民地経営の要請に基づくものであった⁷⁷⁾。

上海は、ここでは、第2のタイプに分類されているが、これらの諸都市はどのタイプに属するにしても、いずれもそれぞれの支配者層に奉仕する目的で建設されたものであり、住民の大多数を占める一般民衆は狭隘で不衛生な地区に押し込められ、大抵の家屋は狭く、上水道や排水設備のないところが多かった

75) 毛沢東「在中国共産党第七屆中央委員会第二次全体会議上の報告」（邦訳）194ページ。

76) 孫敬文「適応工業建設需要加強城市建設工作」『人民日報』1954年8月12日号。

77) 杉野明夫「中国の大都市建設——上海を中心として——」『都市問題研究』都市問題研究会、第40巻第2号、1988年、1988年2月、112-113ページ、越沢 明「中国の都市建設(1)」『アジア経済』アジア経済研究所、第17巻第7号、1976年7月、21-22ページ。

という事実がここで指摘されている。それゆえ、上海をも含めて革命後の都市の改造は、まずこれらを人民に奉仕するものに置き換えるところからはじめられねばならないのである。しかし同時に上海に関して言えば、第1のタイプ・第3のタイプが一応の統一性をもって都市形成がなされてきたのに対し、上海は列強の半植民地的支配のための拠点として形成されてきたがゆえに、市街地のいびつな形成とその結果としての都市基盤の分断という奇形的性格を強く持っていたのであり、したがってここでの民衆に奉仕するための都市への改造の第一歩は、こうした分断的な都市基盤を早急に整備・統一することではなければならないのである。

では、こうした工業都市の建設という基本目標のもとに、革命後の上海においては、当面どのようにして租界時代の半植民地性を取り除き、独立し統一された国家にふさわしい近代的都市としてのインフラ・都市基盤の整備、統一がはかられたのであろうか、その成果および限界を本章で以下において考察してみたい。

1 インフラ・都市基盤の整備・統一

革命後、ただちに着手された上海の都市改造のなかでその性格を象徴的にあらわすものといえは、何よりもまず競馬場とゴルフ場の撤去が挙げられるであろう。これらはもちろん、革命前の外国人支配つまり租界を代表する施設であり⁷⁸⁾、労働者のための都市づくりには相応しくないものとされた。こうして、市内中心部に広大な空間を占めた競馬場は1952年に人民公園と人民広場に、ゴルフ場は1955年に西郊公園（現在の上海動物園）に改造されたのである⁷⁹⁾。

こうした改造と時を同じくして、1950年から1953年にかけていちやくスラム街の改善事業が行われている。具体的には、ドブの埋め立て、ゴミ除去、便

78) 革命前の競馬場については、叶亜廉・夏林根主編、前掲書、319-321ページ、村松 伸、前掲書、300-301ページ。

79) 杉野明夫「社会主義建設のなかでの上海」、71ページ、および孫懐仁主編『上海社会主義経済建設発展簡史1949—1985』上海人民出版社、1990年、124・265ページ。

所の設置、上下水道の設置などである⁸⁰⁾。また、1954年には肇家浜（市南部のドブ川）の改造工事が着手され、市民の生活環境に有害な工場の移転も始まっている⁸¹⁾。

こうした応急的な改造事業をすすめた後にいよいよ、諸インフラ施設の本格的な統一作業が開始された。まず上下水道については、革命後、人民政府は5つの水道会社を接収し、給水事情の改善を行っている。1954年に成立した上海自来水会社の統一管理の下に、太い給水管が埋められ、5つの給水網はつなぎあわされた⁸²⁾。こうして給水の統一した調整がおこなわれるようになり、また2つの貯水池と15のポンプステーションも設置されたので、水圧が高くなり、水の出もよくなった。1956年までに水道管（75 mm 以上）約 400 km、下水管約 260 km が完成、汚水処理場も 5ヶ所増設された⁸³⁾。

電力については、1953年に上海電業管理局が成立し、上海市の電力は 50 Hz、220 V に統一化の動きがはじまり、1956年には長年の分割状況によりやく終止符が打たれた。次いで、1962年には華東送電網が完成した⁸⁴⁾。また、都市ガスと電話についても、ガスは1953年に上海煙気公司によって経営が統一化されガスパイプを 45 km 増加させ⁸⁵⁾、電話もかつての2つの電話会社が統合し、それを機に郊外に向かって電話線を延ばすことになる⁸⁶⁾。

次に前章でも、都市機能の統一性のうで大きな障害としてとりあげていた

80) 越沢 明「都市政策の変遷と都市計画」小島麗逸編『中国の都市化と農村建設』龍溪書舎、1978年、所収、46ページ、杉野明夫「社会主義のなかでの上海」、69ページ。なお、上海市は、都市建設の管理機構を設立し、健全なものにするため、1951年市政建設委員会を成立させ、翌52年に家屋、土地、不動産を管理する市房地產管理局を設立している。

81) 越沢 明「都市政策の変遷と都市計画」、46ページ、および孫懷仁主編、前掲書、265ページ。

82) 林 要三、前掲論文、42ページ。

83) 「上海 開放されて16年の変化」、15ページ、上海市城市規画弁公室「上海控制大城市發展、建設郊区小城镇若干問題的探討」1978年10月（越沢 明訳「上海の都市建設」『都市計画』日本都市計画学会、105号、1979年10月、71ページ）、この訳注によると1957年当時、約600万人の住民のうち約400万人が馬桶、約100万人が注水馬桶を使用しており、汚水処理が一つの問題になっていた。

84) 林 要三、前掲論文、42ページ。

85) 孫懷仁主編、前掲書、265ページ。

86) 「上海 開放されて16年の変化」、15ページ。

市内交通の混乱がどのように改善されていったのかみてみよう。まずバスや電車の路線は調整され、全市の体系的な交通網が形成された。市内のバス、トロリーバスの路線は79系統になり、営業キロ数も革命前の4倍以上に、台数も3倍以上に増え、大型車が占める比重も高まった⁸⁷⁾。

道路に関しても、旧県城を縦貫する河南南路を始め、南北を走る幹線が18本新設された。また滬東と滬西の2つの工業区を結び、市の東西を貫く天目路が作られ、バスと電車の8本の路線が通った。さらに1958年には中山環状道路の工事が始まり、全長21 km、幅35 mのコンクリートで舗装した上海市区を循環する幹線道路が開かれることになった。これらの道路の開設は、市内と近郊工業区の公共交通と貨物運輸を著しく改善した。同時に、上海から閩行への道路、曹陽新村（後掲）の北から安亭に至る道路など新工業地帯や各県の町に向かって一連の郊外区自動車道路が開かれ八方へ通じた全市の道路網を形成するにいたった。

その上、市内交通の改善を促進したのは、既設道路の改修であり、例えば、西藏北路などは、以前は6 mの幅員であったのが、革命後28 mに拡張され、北は東西の幹線とつながり、南は市の中心部に通じて、市の南北を結ぶうえで大きな役割を果たすこととなった⁸⁸⁾。

こうしてインフラの分割状況に終止符が打たれ、統一性をもった都市建設への志向が大きく前進することになったのである。

2 不良住宅の改造と工人新村の建設

革命後の上海の都市建設において、インフラ・都市基盤の整備とともに重視されたのは不良住宅の改造と住宅の増設である。その際、住宅問題として深刻であったのは、旧租界および市中心区と貧民地区との間の歴然たる格差が負の遺産として存在していたことである。上海には、革命直後の調査で200戸以上

87) 同上13-14ページ、および孫懷仁主編、前掲書、451ページも参照。

88) 杉野明夫「社会主義建設のなかでの上海」、71ページ、および孫懷仁主編、前掲書、265ページ。

のスラム街が322カ所もあり、総数は20万戸、住民は100万近くに達していた⁸⁹⁾。たとえば、閘北区は特にスラム街の密集した地域であるが、この地域の住宅総面積 262万8,000 m² のうち 5 級建築（使用可能な年限が 5～15年）は 100万3,000 m²、6 級建築（使用可能な年限が 5 年以下）は 92万1,000 m² であり、合わせて実に総面積の73%を占めていたのである⁹⁰⁾。

この閘北区、滬寧鉄道の上海北駅近くに位置する代表的スラム街のひとつであった蕃瓜弄（面積 5 ha、人口 8,700 人）の改造を具体的にみてみよう。ここは、革命前に民族資本家が経営するいくつかの綿紡績工場であったのが 1937 年の第 2 次上海事変によって瓦礫となり、その後、難民や貧民があばら屋を建てて住みつき、およそ 3,800 あまりのバラックに 20,000 人以上の人が暮らしていた場所であった。それが、革命直後から、応急の簡易住宅が建設され、1963 年に国家投資による全面的な住宅改良が始まった。翌年、住民は新しい 5 階建ての中層アパートへ入居をはじめたが、その総建坪は 66,900 m² で 1,965 世帯を収容するものであった⁹¹⁾。

こうしたスラム街の改造と並んで、革命後のこの段階においては、住宅団地の新設もまた特徴の一つである。1946 年から 1956 年にかけて、人口は 414 万人から 558 万人に増加したが、住宅総面積の増加は 2,359 m² から 2,682 m² に増えただけであったので、一人当たり住宅面積は 5.7 m² から 4.8 m² へと低下していた⁹²⁾。したがって、こうした住宅問題に対処するため、既存の市街地を包囲するように、大・中型規模の労働者住宅団地（工人新村）の建設が、政府直営で開始された⁹³⁾。工人新村の建設は、労働者の住宅の確保がその狙いの一つ

89) 上海社会科学院経済研究所城市経済組『上海棚户区的变迁』上海人民出版社，1965年，59-60 ページ，越沢 明「都市政策の变迁と都市計画」，91-92ページ，『上海城市研究』457ページ。

90) 顧忠濤・王震慶「上海市閘北区改建規画」『建築学報』，1958年 8 号，85-86ページ。

91) 越沢 明「都市政策の变迁と都市計画」，93-94 ページ，「上海 開放されて16年の変化」，17 ページ。

92) 越沢 明「都市政策の变迁と都市計画」，60ページ。

93) 杉原明夫「社会主義建設のなかでの上海」，70・72ページ，斎藤和夫・赤崎弘平「都市建設の歩みと方向」大阪市立大学経済研究所編，前掲書，所収，226ページ，斎藤和男，前掲論文，257-260ページ，「上海 解放されて16年の変化」，16ページ。

であり、それゆえ市街地の外周部に工場と職住接近する形で建設されたのである。すなわち、これは、労働者住宅の拡充と労働者の通勤距離の短縮を同時にはかったものであり、労働者中心の工業都市としての基盤整備と位置づけられよう。1951年に最初の工人新村である曹楊新村が建設されて以来、1959年までに大量に建設され、総面積468m²に達し、60万人分の住宅を解決した⁹⁴⁾。

こうして、前段階より負の遺産として残された半植民地的性格を払拭し、分断されていたインフラを統一して都市基盤の統一化をすすめた政府の方策すなわち各都市問題への統一的対処は、非常に大きな成果をあげたように思われる。しかし、これらの成果は、この章の冒頭でも挙げたように毛沢東の「生産的な都市」への転換の志向と深く結び付いたものであり、したがって後に「改革・開放」の時代の新たな社会的必要性に直面した時、新たな問題が生じてくる限界を帯びていたのである。

3 革命後(1949年~1978年)の都市計画

これまで具体的に述べてきたように、上海においては、革命前の負の遺産を克服し、統一的な都市建設が進められてきた。それと同時に、その進行過程においてこの時期の上海が、国家主導の色彩の濃いものではあったが独自の都市計画を持つようになり、都市としての発展の方向性を模索し、それを推進していったことも見逃されてはならないだろう。

革命後、1978年以前の上海の都市計画としては、1953年に立案され、1959年に大幅改訂された都市基本計画がある⁹⁵⁾。この都市計画に関しては、公表資料が乏しく具体的な内容を把握しにくいのであるが、1953年のもの(以下、53年計画)とその改訂版である1959年のもの(以下、59年計画)との間には大きな相違があり、またその基礎をなす上海市の都市建設の基本戦略にも大きな相違が

94) 越沢 明「都市政策の変遷と都市計画」, 88ページ。

95) 上海市城市規画弁公室「上海控制大城市發展, 建設郊区小城鎮若干問題的探討」(邦訳) 71ページ, 越沢 明「現代中国の都市制度と都市成長(Ⅱ)」『アジア経済』アジア経済研究所, 第21巻第2号, 1980年2月, 67ページ。

あると思われるので、ここで採りあげることにする。

まず53年計画であるが、これはソ連人専門家の指導によって作成されたものであり、その特徴としては、上海を単一の都市として外延的に拡大させることにある。すなわち上海の既存の市街地（140 km²）を計画面積 600 km² の巨大都市へと発展させ、旧市街を大幅に改造するという構想である。しかし、規模が大きすぎる上、実状に合わず、ただ美観を追求したものであった。そこで、中央工作組の指導の下にプランを作り直したものが、59年計画である。この計画の特徴は「組合都市」と呼ばれるものであり、旧市街を利用し、その拡大を規制し、別途にその周辺に遠郊工業都市を建設しようとするものであった。ここにおいて、郊外に12の衛星都市を建設するプランが提出されている⁹⁶⁾。

この2つの計画を比較して、特徴的なことは、あくまでも53年計画が単一の拡大した都市と旧市街の根本的改造を志向しているのに対して、59年計画の方は旧市街は利用し、新たに衛星都市を付け加えることによって、都市間の連結・提携による活性化を志向しているという点である。と同時に、この2つの計画には、当時の中国の国家としての発展戦略が大きく反映されているように思われる。すなわち、53年計画においては、ソ連の影響をまだ脱していない大規模な重工業建設（農村を犠牲にして都市の発展を優先する）の発展戦略、そして59年計画には、毛沢東のいわゆる「二本足で歩く」方針に象徴される都市と農村の差別をなくし、同時に発展させようとする中国独自の発展戦略があらわれている。前者の戦略より帰結する、単一の都市として大都市化を目指す方向と、後者の戦略より帰結する、都市化の規模を抑え諸都市の連携を目指す方向とは、この段階以降、それぞれの歴史的・経済的背景に応じて、上海が選択する都市としての発展戦略の二つの方向とも言えるのである。

96) 衛星都市については、上海市城市規画弁公室「上海控制大城市發展，建設郊区小城镇若干問題的探討」（邦訳）66-71ページ、錢聖鈺「上海市衛星城鎮規画問題」『建築學報』、1958年8号、80-82ページ、斎藤和男・赤崎弘平、前掲論文、227-230ページ、越沢 明「都市化の動向と都市化整備の展望」石川 滋編『中国經濟の中長期展望』日中經濟協會、1988年、所収、220-224ページ、また尾島俊雄『中国の建築事情』彰国社、1980年、66-76ページ、も参照。

しかし、方向性は異なるにせよ、どちらの計画にしてもその根底には「生産的な都市」としての上海が建設目標として横たわっていることは見てとることが出来よう。この意味においてこの段階での都市計画は上海が工業都市へと特化してゆく過程における産物なのである。

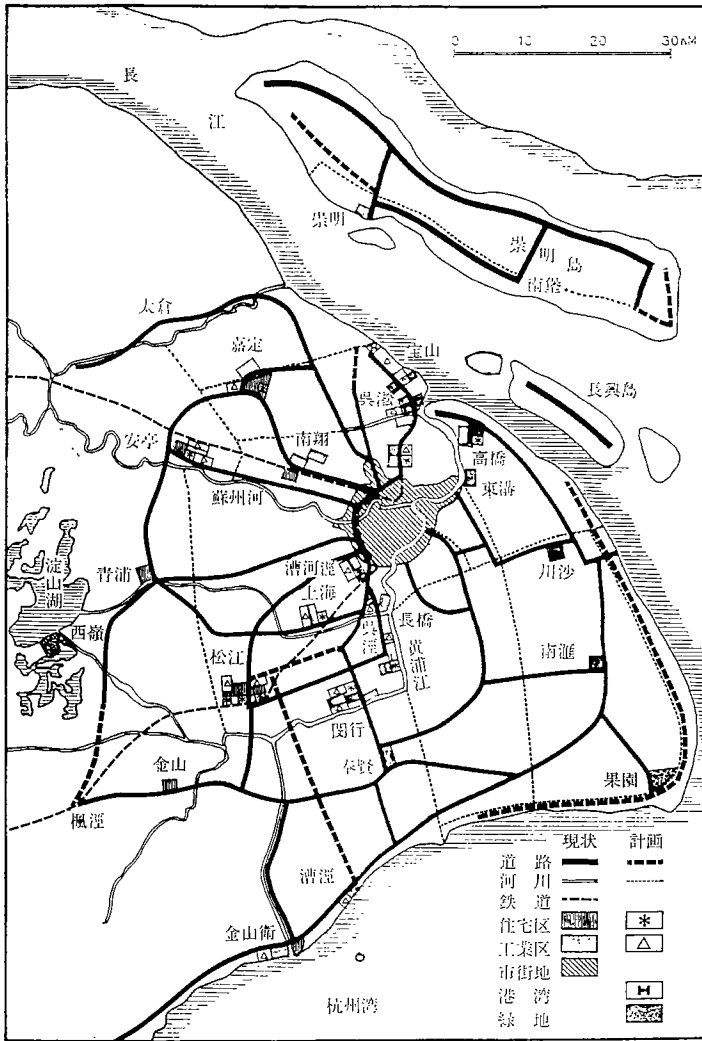
4 衛星都市との連携

次に、59年計画によって志向された上海の衛星都市が、どのように展開していったかをここでは追ってみよう（第6図参照）。上海の近郊へと展開したケースと遠郊へと展開していったケースとがあるが、まず近郊への展開を採り上げよう。

1958年頃から、大・中規模工場の郊外移転と新設を目的に黄浦江上流の閔行、呉涇、両地区に新衛星都市が計画され、外航船が接岸できる工業基地とあわせて計画的住宅団地の建設が進められた。次いで、火力発電所、重電気、工作機械、機械材料などの工場が両地区へ進出すると共に、労働者住宅団地（工人新村）が形成された。また呉淞地区にも鉄鋼、化学関係などの工場があいついで進出し、労働者住宅街が形成された。これらは、第1段階の衛星都市づくりとして注目され、のち1982年になって、それぞれ市区部に編入された。この近郊へと展開した衛星都市に該当するのは、閔行（電気機械中心）・呉涇（化学）・呉淞（冶金）・五角場・高橋（石油化学）・桃浦（化学）・漕河涇（計器）・長橋（建材）などである。

つぎに、遠郊へと展開したケースであるが、これは1958年に隣接省の一部が市域に編入され、郊県部が10県 5,908 km²に拡大したことが契機となり、衛星都市づくりも開始されたというものであり、二つのタイプに分けられる。

一つは、コンビナート開発と結び付いたものであり、例えば杭州湾北岸の金山石油化学コンビナートとその住宅団地が挙げられる。特徴としては、生産区と居住区が分離して配置され、一定のルールに従って建設が進められている。いま一つは、内陸の県域などの既成都市を核にした衛星都市づくりであり、嘉



第6図 上海の衛星都市

(出所) 上海市城市規画弁公室「上海控制大城市發展、建設郊区小城鎮若干問題的探討」1978年10月（越沢 明訳「上海の都市建設」『都市計画』日本都市計画学会，105号，1979年10月，68ページ）

定、松江などが、これにあたる。これら遠郊へと展開した衛星都市は、安亭(計器、自動車中心)・嘉定(計器)・松江・金山衛(石油化学)である⁹⁷⁾。

これらの衛星都市の建設は、上海の市区の人口、生産機能などを分散させるという目的で進められ、1982年の時点で、労働者・職員は38万人(全市の8.0%)、常住人口41万人(全市の3.5%)、工業企業440、工業固定資産は全市の約3分の1、工業生産額は全市の約6分の1を占めている⁹⁸⁾。ただし、それら衛星都市への人口の分散が成功したかは疑問であり、市区から衛星都市へと通勤している者は、就業者のうち約25万人とも見積られている⁹⁹⁾。

5 生産型都市としての上海

以上のように、上海はこの時期を通じて、革命前の課題であった半植民地的都市としての性格を払拭し、都市基盤の統一化に成功し、その上国家として上海に関する都市計画をも独自に策定し推進してきた。しかし同時にこの時期、他面ではこの章の冒頭に挙げた毛沢東の提起のように「生産的な都市」への転換が強調され、革命前には有していた国内商業・対外貿易・金融などの多様な経済的機能を中央集権的計画経済の下で急速に失い、上海は多機能型都市から生産型都市すなわち工業都市へと変化していった。

国内商業の面においては、第1次五カ年計画期以降、都市商業は商業部、農村商業は全国供給販売合作社、穀物、食用油脂は食糧部、工業製品生産手段は

97) 斎藤和男・赤崎弘平、前掲論文227-230ページ。

98) 上海社会科学院『上海経済』編輯部編『上海経済(1949-1982)』上海人民出版社、1983年、49-50ページ、54ページ。

99) 越沢 明「都市化の動向と都市化整備の展望」、222ページ、市区から衛星都市へと通勤する傾向の原因としては、以下のようなことが挙げられる。①戸籍、賃金、福利、住宅、子供の就学・就職、食品の配給など切実な生活面の問題で市内から衛星都市に移り住むと不利になる。②マーケット、託児所、病院、映画館など都市的な生活・娯楽施設が、市内より劣っている。③衛星都市の規模が小さく、工業の業種が単一であるため、共稼ぎ世帯と一緒に生活することができない、などである。(特に①については、中国では、都市政策に関するひとつの根本的な問題である。中国では都市と農村との間の人口移動を厳しく規制し、その手段として戸籍管理を利用してきた。都市と農村の戸籍は厳密に区分され、食料配給、生活待遇、就業などの面で区別を作り出している。)

物資部門というように中央行政部門による垂直的な管理体制がとられた。また重要な消費財、物資については中央政府あるいは中央の各部門が統一的、計画的に買い付け、ふり分ける行政的システムがとられた。そのもとで革命前の上海の商業活動を支えてきた私営商業は「社会主義的改造」を通じて一掃され、流通機構の全面的な再編成がおこなわれたのである¹⁰⁰⁾。

このように、国内の流通は、都市と農村、工業と農業、消費財と生産財、さらには地域ごとに分断され、上海の全国最大の商業基地としての役割は消失していった。

対外貿易に関しても、建国当初から国家の統制、厳格な管理がめざされていた。1952年以降、対外貿易部の作成する輸出入計画と外貨収支計画に基づいて、国営対外貿易專業会社が具体的な輸出入業務を行うシステムが形成された。これ以降、輸入業務は北京の輸出入総会社に集中され、上海は輸出業務を中心とすることとなった。しかし、輸出自体が経済建設に必要な輸入を賄うための外貨の獲得という位置づけであり、貿易の中核機能は中央政府が掌握していた。その上、50年代の中国の国際経済関係は、ソ連、東欧を主とするものに切り換えられ、それらの国との取引には陸路が使われたことも国際港としての上海には大きな痛手であった。

金融面では、48年末に中央銀行であり、かつ短期信用供与もおこなう中国人民銀行が設立された後、52年末までにすべての民間銀行が消滅させられ、中国人民銀行、財政からの無償投資の交付をおこなう中国人民建設銀行、農村の投融资を扱う中国農業銀行、農村信用合作社、外国為替を扱う中国銀行などの少数の国有化された銀行からなる制度が完成したのである¹⁰¹⁾。

こうして、革命前の上海を特徴づけた国内商業・対外貿易・金融などの多様な経済的機能が衰退し、上海の経済機能はもっぱら工業生産に特化していった。

100) 河地重蔵・藤本 昭・上野秀夫 『アジアの中の中国経済』世界思想社、1991年、105・106ページ。

101) 『上海史』250-251ページ。

第5表 基本建設投資額に占める軽工業・重工業投資額の割合 (単位=万元)

時 期	基本建設 投資総額	投 資 額		投資総額に占める割合(%)	
		軽工業	重工業	軽工業	重工業
1950～1952年	20,834	1,279	5,970	6.1	28.7
第1次5カ年計画期	137,061	14,308	41,715	10.4	30.4
第2次5カ年計画期	413,848	35,959	234,401	8.7	56.6
1963～1965年	134,467	14,064	68,664	10.5	51.1
第3次5カ年計画期	235,478	16,359	130,396	6.9	55.4
第4次5カ年計画期	552,985	59,606	301,137	10.8	54.5
第5次5カ年計画期	832,020	57,208	433,028	6.9	52.0

(出所) 上海市統計局編『上海統計年鑑—1987』上海人民出版社, 1987年, 233・235ページより作成。

この工業生産は主に重工業を優先させたものであり、第5表をみると、基本建設投資に占める重工業投資(機械・電器工業および鋼鉄工業を中心とする)の割合は第2次五カ年計画以降は、常に50%を超え、軽工業への投資は一貫して10%台もしくはそれ以下であった(商業投資は3%弱)ことがわかる¹⁰²⁾。たとえば、機械・化学・冶金工業などの各部門においては、中国全体の生産額の中で、82年にそれぞれ15.4%・12.8%・15.2%とかなり高いシェアを占め¹⁰³⁾、苛性ソーダ・粗鋼・鋼材・エチレン・プラスチックなどの素材生産、精密工作機械・精密計器・自動車・トラクターなどの加工工業の部門、化学肥料製造、石油プラントの分野などでも優位を占めている。また同時に上海の工業は、ほとんどの部門を網羅しており、中国で全国的に区分されている166の工業部門のうち上海には145部門の工業が存在していたのであり、革命前の上海には修理と組み立てを主とした機械工業しかなくモーターやポンプをつくるのがやっとであったのに比べると¹⁰⁴⁾、大きな成長を遂げたのである。したがって、計画経済期の上海が、革命前の軽工業の先進地という位置づけに加え、重工業の基地

102) 商業投資については、杉野明夫「中国の都市問題と上海」大阪市立大学経済研究所編、前掲書、所収、14ページの表を参照。

103) 藤本 昭「上海の産業『工業』」大阪市立大学経済研究所編、前掲書、所収、131-132ページ。

104) 朱濟新「上海——社会主義工業の基地」『人民中国』(日本語版)1965年6月号、40-42ページ。

としての役割をも併せ持つようになったことは、総合型工業都市として大きく発展したと言えるであろう。

この結果、上海の産業構造は革命前に比べて大きく変化した。すなわち第3次産業の割合は大幅に縮小し、第2次産業が非常に肥大化した。また工業部門では、軽工業、主に紡績業を中心としていた構造すなわち52年時において、工農業総生産額中、軽工業が75.3%、重工業が19.9%を占めていたのが、78年には軽工業48.0%、重工業49.4%となっている¹⁰⁵⁾。すなわち革命前の多機能型都市上海は、総合型工業都市として成長しながらも単機能型都市へと変貌していったのである。

以上で、革命以降、1978年より始まる「改革・開放」期以前まで（「文化大革命」期すなわち1966年～1976年については、都市計画行政は麻痺し、都市建設はほぼ停止していたと言ってよい。）の上海の都市建設を概観し、それらを背景にして上海が都市として志向した発展の基本的方向をみてきた。こうして上海は、国家の主導のもとで、都市基盤が統一化され、整備されたという面では一定の成果をあげながらも、他面では主に工業都市として単一的に機能することとなっていったのである。

む す び

これまで考察してきたように、革命前の時期において、上海は多様な機能を有する国際的な都市として繁栄を謳歌したが、それは諸外国の意のままに形成されるという半植民地的な性質を強く帯びたものであり、それゆえ社会的資本も諸国の権益にしたがって分断された状態に置かれることとなった。このような状態に対して、中国人による上海の建設への志向は革命前の時期においてもなかったわけではなく、統一的な状態の模索として都市計画が想定されたもの

105) 上海市統計局編『上海統計年鑑——1987』上海市人民出版社、1987年、26ページ、またこの統計によると国民総生産額に占める第1次産業・第2次産業・第3次産業の割合は、1952年の3.8%・53.6%・42.6%が、1978年にはそれぞれ4.0%・77.4%・18.6%となっている。

の、その根本的な解決は革命を待たねばならなかった。

そして革命後の時期において、上海は国家的な統一の下で、半植民地性を除去し、社会的資本の統一・整備を成し遂げた。しかし、同時にその反面、革命前には有していた国際的な性格と多様な経済的機能を失うこととなった。そしてその後は、生産にのみ重点を置く計画経済期の国家の政策を反映して中国最大の総合的な工業都市としては機能し続けたが、あくまで単一の機能に特化した都市として「改革・開放」の時代を迎えることになったのである。

周知のように中国は、1978年の中国共産党第11期中央委員会第3回総会を契機に国家の政策を根本的に転換し、市場経済化・国際化への志向を強く打ち出すことになる。この「改革・開放」の時代を迎えて、本稿で考察してきたような都市形成課程を経てきた上海は新たな課題に直面することとなる。それは、1) 国家と地方政府の間の生じた矛盾を克服して都市の自立性を確立する課題、2) 市場経済の導入による金融、商業、サービス業などの第3次産業の国民経済に閉める位置の変化に応じて、かつて都市が持っていた多機能性を再現させる課題、3) 外国資本の誘致をつうじて都市の国際性を復活させる課題、とまとめることができる。

さらに1990年代に入って、中国が市場経済化・国際化の更なる拡大・深化をはかる中で提起された上海における「浦東開発計画」は、世紀をまたぐ大規模な都市計画であり、それはこれまでの上海の都市形成の歴史的課程をすべて集約するなかで位置づけなければならないであろう。これらは筆者にとって、当面する今後の研究課題である。

いずれにせよ21世紀を目前にし、中国をめぐる国際経済関係がきわめて脚光をあびているなか、未来の中国・上海に関する的確な展望を描くためにも、上海の都市形成の歴史から学ぶことは非常に多いように思われるのである。