【研究ノート】

近代における香港の都市形成

寺 川 隆 司

目　　次

はじめに
1　レッセ・フェール原則に支えられた中継貿易基地・香港
2　市街地形成——香港島北部沿岸への集中化と中・西２つの都市区域の並存
3　人口動態と住宅状況——「スクワッター問題」の顕在化
4　都市インフラと都市内交通網の形成
5　埋め立て，住宅建設を中心とする都市計画
むすび

はじめに

1997年６月30日をもって，香港は1842年以来１世紀半を越えるイギリスの直轄植民地としての歩みを終えて中国へと返還され，７月１日をもって中華人民共和国香港特別行政区へと生まれ変わった．中国にとっては民族の悲願とも言える近代における半封建・半植民地的性格の残滓を清算するという歴史的大事業が成就され，はや一年と少しが過ぎさろうとしている．この間に香港では，空前の活況を呈していた経済面での返還ブームが去り，さらに97年７月初めタイに端を発するアジア通貨危機がＡＳＥＡＮ各国を襲った後に香港へと波及するという事態を経験し，現在では状況は一変し，深刻な経済不況に見舞われている．また一方，政治面では返還以前に中国政府によって公約されてきた「高度自治」が実施されてはいるものの，不況脱出のために有効な政策を打ち出せない特別行政区政府に対する市民の不満が高まりつつある．それゆえ返還後の

現在もなお香港は特別行政区に対する中国の政策とも併せて，世界の注目を集め続けている．

そもそも香港はイギリスの直轄植民地としてのその誕生以来，つねに世界経済において，その注目を浴びる都市であった．第2次世界大戦前（以下，戦前と略記することが多い）の段階ではイギリスによる中国への侵略の拠点としての役割を担い，同時に世界各国の対中貿易における重要な中継基地の機能を果たしていた．戦後も，1949年の中国革命によって中国との中継貿易機能が希薄になってからは一定程度の工業化を達成して労働集約型の加工組立工程を担う生産拠点と化し，やがてアジアＮＩＥＳの一員として「輸出志向工業化路線」のもと工業製品の急速な輸出拡大を実現し経済の高成長を図ってきた．また中国が1978年に「改革・開放」政策へと転換して以降は，対中国の中継機能を復活させるとともに隣接する広東省へと直接投資を拡大させ，中国南部地方との経済的一体化を進行させてきた．同時にまたアジア最大の国際的貿易・金融センターのひとつとして，世界有数の地位を誇ってきたのである．

そうした注目にもかかわらず，ビジネス本や現状を扱った通俗書または返還前後に洪水のごとく出版されたものは別にしても，従来香港そのものを対象とする研究は非常に少なかった[1]．特に歴史（近代経済史）の分野をめぐって浜下武志氏は，香港が研究対象とならなかった原因を「国民経済的な分析視角から，それ自体を一つのまとまりをもつ研究対象として捉えること」が困難であったと論じている[2]．すなわち香港を中国とイギリスという二重の周辺として位置づけ，どちらかに視点を据えた場合には，香港を単独の経済主体としてとらえることは難しくなると言うのである．こうした浜下氏の指摘は歴史もしくは経

1) 少々古くなってはいるが，可児弘明編『香港および香港問題の研究』東方書店，1991年，の詳細な文献目録（227-290ページ）を参照すれば，明らかである．

2) 浜下武志『近代中国の国際的契機：朝貢貿易システムと近代アジア』東京大学出版会，1990年，178ページ，および「イギリス帝国経済と中国・香港」山田秀雄編著『イギリス帝国経済の構造』新評論，1986年，495ページ．浜下氏は，香港経済史の研究は，従来，いわゆる「現状研究」として，個別局面における小状況が検討されてきた，と述べ，香港の「歴史性」が問題とされる時には，その内容はおおむね植民地政策の歴史であり，別言すれば，歴代総督の統治史であった，と論じている．

済史に限らず，経済の現状分析においても，政治・社会の分野の分析においてもある程度当てはまると思われる．同じように，香港という都市の形成過程に分析の焦点をあわせた場合でも，一つの都市の形成過程を研究すること自体が経済・政治・社会といったさまざまな学問分野にまたがるうえに，香港がイギリス（西洋）と中国の二重の性格を色濃く帯びて形成されてきた以上，その分析は非常に複雑で困難なものとなる．それゆえ日本における香港という都市の分析については，ともすれば現状における混沌と雑多という印象的特徴を並べ立てることになりがちであり，その形成過程もしくは都市問題を本格的に扱った研究が非常に少ないと言えよう[3]．

ところで筆者は前稿において，上海の都市形成過程に関して，1843年から現代までを歴史的に段階分けし，都市インフラストラクチュアの整備と都市計画そして上海の持つ経済的機能の変化という点に絞って[4]，分析をおこなった．その際，都市インフラストラクチュアと将来時点におけるそうした物理的環境整備の予めのアウトラインである都市計画には，その時点において都市が持つ経済的機能もしくは都市によって志向されている経済発展の方向が映し出されていた．

本稿では，香港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

3)　もちろん現在の日本における香港問題の代表的論者である可児弘明．中嶋嶺雄両氏の貴重な労作においても，香港の都市形成過程はかなりの程度論じられているが，やはりその研究の射程は一般的・総合的に香港全体を扱うことにとどまるものである，可児弘明編，前掲書，および『もっと知りたい香港 付・マカオ』弘文堂，1984年，中嶋嶺雄『香港 移りゆく都市国家』時事通信社，1985年，1997年新版．また香港（およびイギリス）では，1960年代後半から1970年代にかけて香港の都市分析に関して新たな展開が見られ，香港大学のドワイヤー（D. J. Dwyer），スミス（D. W. Drakakis-Smith），プライヤー（E. G. Pryor）らを中心におもに地理学の面で大きな貢献が見られることになったが，彼らの研究対象は主として戦後の都市問題．そのなかでも特に政庁の住宅政策を中心にしており，そうした分析も含めて筆者にとっては次稿の課題となるべきものである．

4)　筆者とは研究分野は異なるが建築の分野において，一面では近代建築の形式の中に映し出される近代香港における社会的状況を読み解く試みである村松 伸氏の仕事には非常に刺激を受けた．村松 伸『現代亜州城市観察 香港—多層都市』東方書店，1997年，また，すぐれて現代的な問題にはなるが，香港新空港に関連して，インフラストラクチュアの建設という視角から香港を分析するという試みである水岡不二雄「香港—新空港と『二〇四七年問題』」『世界経済評論』，1994年1月号，も非常に参考になった．

史的分析を戦前の香港における都市インフラストラクチュアの状況と都市計画および戦前の香港が持っていた経済的機能という点に絞っておこなうことにより，現代の都市香港の分析をすすめる足がかりとしたい.

1 レッセ・フェール原則に支えられた中継貿易基地・香港

アヘン戦争から第2次大戦前の間に香港がどのような過程を経て都市を形成し，どのような都市構造上の特徴を有するに至ったか，そしてその結果どのような都市問題を抱えていたかを考察するために，まず最初に戦前の香港が果たしていた経済的機能を見ておこう.

周知のように，香港の領土は香港島 (Hong Kong Island)・九龍 (Kowloon)・新界 (New Territories) という3つの部分から成り立っている[5]. 香港島はアヘン戦争の結果として1842年に南京条約によって，そして九龍はストーンカッター島 (昂船洲・Stonecutters Island) とともに第二次アヘン戦争の結果として1860年北京条約によりイギリスに割譲された. また新界は，九龍と中国本土との緩衝地として1898年に99ヵ年の期限付きでイギリスへと租借された. 当初は，植民地としての香港島の領有には軍事的拠点としての意味合いが非常に強くこめられていた[6]. 一方，アヘン戦争の結果としてもたらされたイギリスによる対中国通商の門戸開放—もちろんそれは中国にとっては治外法権・駐兵権・内河航行権さらに進んでは税関，郵政の管理にまで及ぶ極めて不平等な貿易ではあったが—は，比較的早い時期から[7]，香港を中国とイギリス間の貿易を保護

5) 戦後の都市化の過程を経て，現在では，九龍と新界の境界周辺が考慮されるようになり，香港は4つの部分から構成されているとすることが多い. 九龍と新界の境界はバウンダリー・ストリート (界限街・Boundary Street) であるが，界限街の北側に位置する九龍塘 (Kowloon Tong) 一帯は高級住宅地となり，高層住宅の建設が許されなかったから，九龍との境界は比較的明瞭であったと言える. しかし界限街の東西両端では新界へ向かって市街地が伸び，境界が曖昧になり，このため九龍北部に隣接した新界の市街化地域を新九龍 (New Kowloon) と呼ぶようになった.

6) T. R. Tregear and L. Berry, "The Birth and Early Days of Hongkong," *Far Eastern Economic Review*, Hongkong, July 17, 1958, p. 65.

7) 南京条約では第3条において，その割譲を規定し，香港を「英国臣民が必要の場合その船舶の損傷を修理しかつこれに要する材料を保蔵すべき港」と明記していたが，それだけでは香港領↗

するための有益な基地，すなわち中国南部における貨物集散地（entrepôt）として，それに加えて極東における貿易の一般的なセンターとして活用可能であるという認識がその基礎として存在していたのである[8]．

こうした認識を背景にして，香港島は割譲時わずか数千人の漁村から，急速にジャーディン・マセソン商会（Jardine, Matheson & Co.）やデント商会（Dent & Co.）など対中国貿易を営む重要ないくつかのイギリス商社の（中国本土の不安定要素の残る他の条約港を避け）活動の中心地となっていった．

こうした商社が主として従事し，香港の初期の富の蓄積に多大な役割を果たしたものがアヘン貿易である[9]．すなわち1845年から1849年の間にインド産のアヘンの75％が香港で取り扱われ，平均して1,600万香港ドル以上の価値を持つ40,000箱のアヘンが貯蔵されていたと言われている[10]．こうしたアヘンは香港を経由して中国へと輸出され[11]，香港に大きな富をもたらしていった[12]．

↘有の当初の明確な目的を読み取ることは不可能である．当時のイギリスには「不毛の島」（当時のイギリス外相であるパーマーストン Lord Palmerston による）である香港に対する「放棄論」も根強く存在していた．G. B. Endacott, *A Hisotry of Hong Kong*, Oxford University Press, Hong Kong, 1958, p. 18, 中嶋嶺雄『香港回帰　アジア新世紀の命運』中央公論社，1997年，12-14ページ．

8)　初代の香港総督であるポッティンジャー（Sir Henry Pottinger）は，「香港は，永続的な植民地であることを宣言されてから6ヶ月以内に商業と富の巨大な中心地となるであろう．」と1842年の春に述べている．G. B. Endacott, *op. cit.*, pp. 9-10, p. 72.

9)　アヘン貿易とともに初期の香港の富の蓄積を担ったのが，苦力と呼ばれる中国人労働力の輸出であった．1840年代から北アメリカ，オーストラリア，南アメリカの開発が盛んになり，中国人労働力がこの方面に吸収された（1848年にカリフォルニアに金鉱が発見され，1851年には，オーストラリアとニュージーランドに金鉱が発見された）．そのように移住した労働者の数については，1855年—14,683人，1857年—26,213人，1859年—10,217人，1861年—12,840人にのぼった．こうして香港の船舶業者は富を増大し，香港は掠奪的とも言える2つの方法でその発展の基礎を築いたのである．*Ibid.*, pp. 127-130.

10)　*Ibid.*, pp. 130-131.

11)　第二代総督のディヴィス（Sir John Francis Davis）に対して1845年秋になされた報告の中において，アヘン貿易には80隻のクリッパー（快速帆船）が従事しており，そのうち19がジャーディン・マセソン商会に，13がデント商会に属していたとされている．*Ibid.*, p. 73, およびジャーディンとデントがアヘン貿易に果たしていた役割については，p. 130.

12)　アヘン貿易に関しては，重要な植民地の歳入源であったがゆえに，19世紀末から20世紀に入って中国国内においてはもちろんのこと国際的にもアヘン廃止の気運が盛り上がっていたにも関わらず（中国では1906年の布告によって10年以内の廃止が決定された），それが完全に消滅するのは1917年4月のことであった．たとえば，1893年の時点でも，まだアヘン貿易によって歳入の↗

その後，1860年代の半ば以降，イギリス商社の蓄積したこうした富が重要な経済部門へと投資される時代がはじまった．中国へのイギリス商品の供給のための中心地となっていた香港にとって，重要な経済部門とは海運および造船業であり，投資もこうした部門から始まったのである．すなわち1865年には香港法規の下に設立された最初の企業であるユニオン・ドック社（〔Union Dock Co.〕資本金500,000香港ドル）と香港・広東・澳門汽船会社（〔Hong Kong, Canton & Macao Steamboat Co.〕資本金750,000香港ドル）と香港黄埔船渠会社（〔Hong Kong Whampoa Dock Co.〕資本金750,000香港ドル）という3社があいついで設立された[13]．と同時に，貿易の進展に伴い複雑さを加えつつあった貿易金融および為替事務の処理のため，香港上海銀行（Hong Kong and Shanghai Banking Co.）が1864年に資本金500,000香港ドルで設立された．こうして香港は，自由貿易をかかげるイギリスの基地すなわち対中貿易の中継港として海運・造船・金融などの諸産業を生み出しつつ，順調にその機能を発揮しはじめたのである．

こうした諸産業に加えて，香港は紡績と織布をはじめ19世紀の終わり頃にはロープやマッチ，石鹸，籐製品，砂糖の製錬，セメント製造など一定の製造業をも発展させていった[14]．また第1次世界大戦間には，タオルやビスケット，エナメル製品，懐中電灯などを扱う様々な小工場が製造を開始している[15]．と

↘6分の1があげられており，1906年においてさえも200万ポンド以上に達していた．*Ibid*., p. 256, pp. 273-274, および Chong Su See, *The Foreign Trade of China*, AMS Press, New York, 1970 (Reprint. Originally published, Longmans, Green, London, 1919), p. 222, p. 301, ちなみに苦力貿易，集団移民の取り扱いは1875年のマカオにおける苦力貿易の禁止を最後に消滅した．E. J. Eitel, *Europe in China : The History of Hongkong*, Oxford University Press, Hong Kong, 1983 (Reprint. Originally published, Luzac, London, 1895), pp. 500-502.

13) また他には1866年には British Traders Insurance Co., 1869 年にはバターフィールド＆スワイアー商会（太古洋行・Butterfield & Swire Co.）が支店を開設，1885年ハッチソン商会（D. Hutchison & Co.）1891年ドットウェル商会（Dodwell , Carill & Co.）など，のちの香港有力企業も進出した．

14) 代表的な企業としては，1884年に設立された香港ロープ製造会社（Hongkong Rope Manufacturing Co.），1887年設立のグリーン・アイランド洋灰会社（Green Island Cement Co.），1889年設立の香港電灯会社（Hongkong Electric Co.），1894年設立の太古製糖会社（Taikoo Sugar Refining Co.）などが挙げられる．

15) 1936年の Colonial Reports-Annual でも，主要産業として挙げられているものは造船を除い↗

はいえ，香港にとってこれらの製造業は戦前の段階ではさして重要性を持つものではなく，そのことはたとえば1939年に製造業の主要部門であった紡績と織布の工場が5,867人（ほとんどが女性）しか雇用していなかったのに対して，造船と船舶修理の部門では16,000人の中国人と280人のヨーロッパ人を雇用していたことなどにも表われている[16)]．すなわち戦前の段階では，香港の資本蓄積の重点はいまだ製造業にはなく，やはり貿易にあったのである．

つぎに戦前の段階における香港の貿易動向を考察し，この段階において香港が果たしていた経済的機能をまとめてみよう．何よりもまず戦前の香港における貿易の特徴は中継貿易であったということが出来る．独自の輸出資源をもたない香港は，その輸出は大部分が輸入品の再輸出であり，中国および東南アジアの物資の世界市場に対する集散地という特殊な地位を獲得していた．それは天然の良港という自然的条件と，すべての経済活動に対する介入を最低限にする自由放任主義（laissez-faireism もしくは free-trading laissez-faire system）の原則のもと，自由貿易港が維持され関税が最低限にしか賦課されないという経済的条件に加えて政治的安定性によるものであり，さらに港湾設備の充実・国際的な金融および商業関係の確立・豊富で安価な中国人労働力（主に港湾労働者として利用）の存在などの有利な諸条件によって支えられていた．

1840年代以来の戦前の香港の貿易動向（特にその中継貿易的側面）を概観することは決して易しい作業ではない．なぜなら1919年以前には香港貿易の公式統

↘ては，砂糖の製錬・セメント・保存加工されたショウガ・ニット製品・懐中電灯と電池・革靴・ラード，しかない．*Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Hong Kong, 1936*, His Majesty's Stationery Office, 1938, pp. 14-17.

16) G. B. Endacott, *op. cit.*, p. 293, ちなみに1940年当時，本文に言及した限りでの産業において，香港で登記されていた工場数を紹介しておくと（括弧内の数字は前者が香港島，後者が九龍である），乾電池 17（3/14），ビスケット・菓子 24（17/7），懐中電灯用電球 32（3/29），セメント製造 1（0/1），エナメル製品 1（0/1），造船・船舶修理 45（16/29），ニット製品・靴下メリヤス類 225（3/222），ラード 10（6/4），革製品 11（4/7），マッチ 3（0/3），香水・石鹸 10（9/1），籐製品 7（1/6），ロープ製造 1（1/0），革靴 8（1/7），シャツ・洋服製造 44（14/30），砂糖精練 1（1/0），懐中電灯 28（21/7），織布 81（3/78）となっている．S. G. Davis, *Hong Kong in its Geographical Setting*, AMS Press, New York, 1976 (Reprint. Originally published, Collins, London, 1949), pp. 204-206.

第1表　中国の対外貿易額に占める香港とイギリス本国の比重（1867～1917年）

（単位＝海関両，（　）内は中国の輸出・入額・総額それぞれに占める比率％）

国　別	1867年	1877年	1887年	1890年
中国の対外貿易額				
輸入額	—	73,233,896 (100.0)	102,263,669 (100.0)	127,093,481 (100.0)
輸出額	—	67,445,022 (100.0)	85,860,208 (100.0)	87,144,480 (100.0)
総　額	127,225,454 (100.0)	140,678,918 (100.0)	188,123,877 (100.0)	214,237,961 (100.0)
対イギリス本国				
輸入額	—	19,994,309 (27.3)	25,666,477 (25.1)	24,607,989 (19.4)
輸出額	—	27,784,423 (41.2)	16,482,809 (19.2)	13,095,284 (15.0)
総　額	52,197,794 (41.0)	47,778,732 (34.0)	42,149,286 (22.4)	37,703,273 (17.6)
対香港				
輸入額	—	27,601,643 (37.7)	57,761,039 (56.5)	72,057,314 (56.7)
輸出額	—	15,255,766 (22.6)	31,393,189 (36.6)	32,930,551 (37.8)
総　額	31,906,850 (25.1)	42,857,409 (30.5)	89,154,228 (47.4)	104,987,865 (49.0)

国　別	1897年	1904年	1907年	1911年	1917年
中国の対外貿易額					
輸入額	202,828,625 (100.0)	344,060,608 (100.0)	416,401,369 (100.0)	471,503,943 (100.0)	—
輸出額	163,501,358 (100.0)	239,486,683 (100.0)	264,380,697 (100.0)	377,338,166 (100.0)	—
総　額	366,329,983 (100.0)	583,547,291 (100.0)	680,782,066 (100.0)	848,842,109 (100.0)	1,012,450,404 (100.0)
対イギリス本国					
輸入額	40,015,587 (19.7)	57,220,955 (16.6)	77,562,700 (18.6)	89,997,051 (19.1)	—
輸出額	12,945,229 (7.9)	15,269,963 (6.4)	12,107,645 (4.6)	17,294,626 (4.6)	—
総　額	52,960,816 (14.5)	72,490,918 (12.4)	89,670,345 (13.2)	107,291,677 (12.6)	78,078,894 (7.7)
対香港					
輸入額	90,125,887 (44.4)	141,085,010 (41.0)	155,642,016 (37.4)	148,249,335 (31.4)	—
輸出額	60,402,222 (36.9)	86,858,017 (36.3)	97,226,434 (36.8)	103,669,742 (27.5)	—
総　額	150,528,109 (41.1)	227,943,027 (39.1)	252,868,450 (37.1)	251,919,077 (29.7)	274,445,434 (27.1)

（出所）黄炎培・龍淞『中国四十年海関商務総計図表（1876-1915)』龍門書店，1916年（1966年復刻），170・172・182・188・190ページ，および Chong Su See, *The Foreign Trade of China*, AMS Press, New York, 1970 (Reprint. Originally published, Longmans, Green, London, 1919), p. 287, より作成．

計が存在せず，それ以降でも1925年から1930年までの統計は欠如している[17]．

17) 1925年6月に始まった「省港大罷工」すなわち反英ボイコット以降，統計部門（Statistical Department）の機能が停止させられ，再確立したのは1930年のことであった．"1930 Colonial Report-Annual," p. 8, in R. L. Jarman ed., *Hong Kong Annual Administration Reports, 1841-1941*, Volume 4, Archive Editions, 1996, p. 362.

第2表　中国の輸入商品構成（1877～1897年）

（単位＝海関両，（　）内は輸入総額に占める比率％）

商　品	1877年	1882年	1887年	1892年	1897年
ア　ヘ　ン	30,273,577 (41.3)	26,746,297 (34.4)	27,926,865 (27.3)	27,418,152 (20.3)	27,901,056 (13.8)
綿　製　品（綿糸を含む）	18,955,795 (25.9)	22,706,784 (29.2)	37,047,931 (36.2)	52,707,432 (39.0)	78,663,280 (38.8)
そ　の　他	24,004,524 (32.8)	28,262,174 (36.4)	37,288,873 (36.5)	54,975,614 (40.7)	96,264,289 (47.4)
輸 入 総 額	73,233,896 (100.0)	77,715,228 (100.0)	102,263,669(100.0)	135,101,198(100.0)	202,828,625(100.0)

（出所）　黄炎培・龍鉩『中国四十年海関商務統計図表（1876-1915）』龍門書店，1916年（1966年復刻），1-17ページ・26-29ページ・68-79ページ・170ページ，より作成.

また銀価の変動により，香港ドルの価値も絶えざる著しい変動を見せているからである[18].

こうした資料上の制約はあるが，趨勢として香港にとって貿易上の黄金期であったのは1860年代中頃から1890年代までの時期であったように思われる（とはいえ，この時期は香港を通じる中継貿易すなわち再輸出を分析することが非常に困難であるが）. たとえば当時の中国の海関統計に基づく第1表で示されているように，香港とイギリス本国を併せて中国の対外貿易の総額に占める割合はこの時期70％近くにまで達したのであり[19]，香港に限ってみれば，1867年の25.1％・1877年の30.4％・1887年の47.3％と不断に増加し続けたのである[20].

また当時の中国の輸入の商品構成から香港の対中輸出の性格の一端を探ってみると，第2表にみられるように，1870年代後半の時点ではまだ初期の香港の富の蓄積源であったアヘンが40％強を占めていた. しかし1880年代を通じ，そ

18）香港ドルは1935年の弊制改革の結果，銀本位制を放棄し，1香港ドル＝1s. 3d. で安定させられた. S. G. Davis, *op. cit.*, pp. 166-167, 小椋廣勝『香港』岩波書店，1942年，104ページ.

19）リーマーも同様の推計を行っており，1870年代には中国の輸入の90％以上が香港，インドおよびイギリス本国よりのものであり，また中国の輸出の約70％がこの3地に対するものとし，香港とイギリス本国との合計については大体1870年代の初めにおいて中国の貿易の総額の80％であったとしている. C. F. Remer, *Foreign Investment in China*, Macmillan, 1933（東亜経済調査局訳『列国の對支投資』東亜経済調査局，1939年），p. 340.

20）リーマーは同様の時期の香港のみの中国の貿易に占める割合を1871年24.4％・1884年33.8％・1885年33.1％・1887年46.8％・1893年48％（1898年42.1％）としているが，どちらにしても1860年代から1890年代までの対中国貿易における香港の地位は上がり続け，占める割合は40％以上に達したと言っても差し支えないであろう. *Ibid.*, p. 341.

の比率は低下してゆき，1880年代後半に綿製品に取って替わられ，1897年時点では13.8%にまで落ちている．これに対し綿製品は38.8%にまで増加しており，すなわちこの期間を通じてアヘンから綿製品へと代表的商品の地位の逆転を窺い知ることが出来よう．

その後，香港は中国の対外貿易におけるその重要性を減退させていく時期へと入る．いま一度第1表を見ると，1897年にはまだ中国の対外貿易に40%代の比重を占めていたが，その後1907年には37.1%，1911年には29.7%，1917年には27.1%とその割合を下降させてゆき，香港を最大の経済的危機に陥れた世界の労働史上でも有数の長いボイコットである「省港大罷工」の影響を受けた1926年の10.9%という低シェアは例外としても，1930年には16.9%にまで落ち込んだのである[21]．

この下降の原因についてリーマー（C. F. Remer）は「上海と，1907年以降は大連の重要度が引き続き上昇していったために，香港はもはや中国の第一の門戸でも倉庫でもなくなった.」と分析している[22]．このことを実数で示すのは非常に困難であるが，前掲の第1表と第3表・第4表によって制限付きで中国の対外貿易総額に占める3港の相対的な重要性を示すことが出来よう[23]．すなわち1907年の上海47.7%・香港37.1%・大連2.4%に始って，上海は1930年代までたえず40%台を維持し，大連もその比率を伸ばし続けたのに対して，香港はその比率を一貫して低下させていた．またリーマーの推計によるとイギリスの中国への直接投資（当時，世界の列強の中でも最大のシェアを占めていた）に占める比重においても，1929年時点では上海は総額（197,961,800ポンド）のうち，76.6%（151,527,500ポンド）を占めており，香港の9.3%（27,979,000ポンド）を

21） 1926年と1930年の数字については，南満州鉄道株式会社調査部編『支那国際収支論叢』日本評論社，1941年，27-28ページ・37-38ページ・40-41ページより筆者が推計した.

22） C. F. Remer, *op. cit.*, p. 354.

23） もちろん香港は植民地であり，中国にとっては外国扱いであって，こうした数字には香港と他の2港の相互の輸入・輸出が重複していることは必ず念頭に置かれねばならないだろう．また当時の上海の経済状況を単独に分析したものについては，拙稿「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—」『経済学論叢』（同志社大学）第49巻 第1号，1997年7月，60-65ページ.

第3表　1907年における中国の対外貿易額に占める上海・大連の対外貿易額
（単位＝海関両，（　）内は中国の輸出・入額・総額それぞれに占める比率％）

地　域	中国の対外貿易額	上　海	大　連
輸　入	416,401,369 (100.0)	192,765,079 (46.3)	10,143,892 (2.4)
輸　出	264,380,697 (100.0)	131,963,578 (49.9)	2,205,677 (0.8)
貿易総額	680,782,066 (100.0)	324,728,666 (47.7)	12,349,569 (1.8)

（出所） Arnold Wright editor-in-chief: H. A. Cartwright assistant editor, *Twentieth Century Impressions of Hongkong: history, people, commerce, industries, and resources*, Graham Brash, Singapore, 1990 (Reprint. Originally published, 1908), pp. 278-279, より作成.

第4表　中国の対外貿易額に占める上海・大連の対外貿易額の比重（1909～1931年）
（単位＝％）

年　代	上　海	大　連
1909—1911	44.2	13.1
1919—1921	41.4	15.0
1929—1931	44.8	—

（出所） 厳中平『中国近代経済史統計資料選輯』科学出版社，1955年，69ページ，より作成.

大きく引き離していた[24]．こうしたことからも香港の上海（大連）に比べての相対的な地盤沈下を読み取ることができよう．

加えて1919年以降は香港の公式貿易統計の利用が可能であるので，その動向を探ってみると，**第5表**（同時に1936年度の主要貿易商品の構成をあらわす**第6表**を示しておく）に見られるように1920年以降その貿易額は漸減の傾向を示し，1920年代前半に比べ1930年代前半は輸入・輸出額および貿易総額のすべてが半分以下に落ち込んでいる．また**第7表**から相手国別にみても，香港の貿易はどの国に対しても全般的にその絶対額を低下させているが，なかでも中国への輸出は著しい減少を示していると言えよう．

香港当局は香港の貿易不振の原因に関して，その当時の分析のなかで，1. 世界的不況の結果である各国市場の中国輸出品の吸収能力の低下および中国の工業化 2. 中国による関税障壁の引き上げによる対中国輸出の減退の2点を挙

24） C. F. Remer, *op. cit.*, pp. 392-395.

第5表 香港の貿易額（輸出・入額）の推移（1919〜1936年）

（単位＝100万ポンド）

年度	輸入額	輸出額	貿易総額
1919	68.0	87.7	155.7
1920	103.9	108.3	212.3
1921	68.1	67.6	135.8
1922	61.2	60.9	122.1
1923	61.9	61.3	123.3
1924	72.1	63.6	135.8
1931	38.5	28.9	67.4
1932	41.0	31.0	72.0
1933	33.9	27.4	61.3
1934	31.7	24.8	56.5
1935	35.3	26.1	61.4
1936	28.5	22.1	50.6

（出所） *Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Hong Kong, 1936*, His Magesty's Stationery Offece, 1938, p. 19, および小椋廣勝『香港』岩波書店，1942年，102・103ページ，より作成．

げており，その対策としても 1．香港はあくまでも中継貿易の線にそって景気回復を図るべく，中国市場の重要性に鑑み，中国との関税障壁撤廃のため交渉を行い，進んでは香港と広東の経済ブロック一体化を図ること 2．香港の製造業の販路を拡張すること，ことにイギリス帝国市場内における販路拡張のため帝国内の香港に対する関税その他障害を撤去せしむるため工作することを提言していた[25]．しかし1937年7月以降，日本と中国が全面戦争へ突入するに至り，それとともに香港の経済もこうした中国の戦時状況に大きく左右されるものとなってゆくのである．

最後に日中戦争直前の時点での香港の中継貿易の性格および構成について付

25） 1935年に香港の不景気の原因を調査しかつその対策を答申するという任務を帯びた委員会の発表した報告書による，小椋廣勝，前掲書，107ページ．すなわち，一面では世界恐慌の影響と中国の工業化を受けて，香港はすでにこの時期に貿易中心の産業構造の転換期を迎えていたのであり，政庁も中継貿易を柱にすることを一方では強調しながらも，その産業構造の調整の必要を認識していたと言えるのである．

第6表　香港対外貿易の商品別構成（1935・1936年）

（単位＝1,000香港ドル）

商品	1935年		1936年	
	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額
建築材料	6,730	3,502	6,635	3,513
化学製品・薬剤	4,521	2,894	5,408	3,441
漢方薬	13,018	10,318	20,265	13,761
染料	4,261	3,553	4,736	3,636
食料品	108,025	82,187	123,411	91,912
金物類	2,651	2,041	3,937	3,072
機械類	6,740	7,392	9,060	9,947
肥料	3,435	4,882	8,886	10,221
金属類	32,784	28,711	41,032	36,973
鉱物・鉱石	2,190	2,829	2,812	8,485
果穀・種子	5,141	3,436	6,566	4,047
油脂類	33,972	25,657	39,994	33,090
塗料	1,451	1,196	1,750	1,430
紙・紙製品	8,871	5,644	13,417	7,894
糸・織物類	52,670	34,109	67,675	40,069
鉄道材料	563	1,061	84	1,155
煙草	5,863	3,236	5,891	4,321
貴金属	38,785	215,959	72,728	143,815
交通機	3,938	3,061	6,584	7,970
雑品	43,075	37,392	57,631	51,913
生畜	7,929	168	8,042	134
燃料	10,628	781	11,033	396
酒類	2,922	761	3,379	894
服飾品	3,611	6,223	4,123	12,591

（出所） *Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Hong Kong, 1936*, His Majesty's Stationery Office, 1938, p. 22, より作成.

第7表 香港の貿易額（輸入・輸出別）と相手国別構成（1924～1936年）

（単位＝1,000香港ドル，（ ）内は輸入・輸出総額に占める比率％）

（輸入）

相手国	1924年	1931年	1932年	1933年	1934年	1935年	1936年
中国	77,785 (12.8)	200,422 (27.2)	169,993 (27.2)	155,187 (31.0)	146,522 (35.2)	123,314 (33.8)	152,041 (33.6)
イギリス帝国	139,569 (22.9)	134,932 (18.3)	133,659 (21.4)	98,311 (19.6)	61,496 (14.8)	50,880 (13.9)	58,919 (13.0)
日本	77,586 (12.8)	68,303 (9.3)	21,280 (3.4)	25,289 (5.0)	36,669 (8.8)	43,132 (11.8)	58,039 (12.8)
蘭印	80,393 (13.2)	79,950 (10.8)	61,620 (9.9)	38,886 (7.8)	34,675 (8.3)	22,576 (6.2)	38,334 (8.5)
タイ	53,233 (8.8)	47,129 (6.4)	57,822 (9.3)	50,184 (10.0)	33,464 (8.0)	20,535 (5.6)	29,780 (6.6)
仏印	93,452 (15.4)	50,681 (6.9)	52,669 (8.4)	42,373 (8.5)	26,245 (6.3)	32,573 (8.9)	25,760 (5.7)
アメリカ	50,281 (8.3)	57,200 (7.8)	46,125 (7.4)	31,209 (6.2)	29,343 (7.1)	26,462 (7.3)	32,181 (7.1)
ドイツ	15,605 (2.6)	37,560 (5.1)	25,708 (4.1)	19,076 (3.8)	13,537 (3.3)	16,346 (4.5)	23,618 (5.2)
ベルギー	5,923 (1.0)	15,018 (2.0)	12,920 (2.1)	8,416 (1.7)	4,880 (1.2)	4,788 (1.3)	6,599 (1.5)
その他	14,494 (2.2)	46,545 (6.2)	42,252 (6.8)	32,006 (6.4)	29,088 (7.0)	24,383 (6.7)	27,079 (6.0)
合計	608,321 (100.0)	737,740 (100.0)	624,048 (100.0)	500,937 (100.0)	415,919 (100.0)	364,989 (100.0)	452,350 (100.0)

（輸出）

相手国	1924年	1931年	1932年	1933年	1934年	1935年	1936年
中国	337,886 (62.4)	295,052 (54.4)	279,818 (59.3)	227,006 (56.3)	156,244 (48.1)	132,804 (49.0)	149,739 (42.7)
イギリス帝国	51,673 (9.5)	62,545 (11.5)	46,070 (9.8)	41,147 (10.2)	46,064 (14.2)	37,660 (13.9)	61,577 (17.6)
日本	29,952 (5.5)	27,523 (5.1)	13,492 (2.9)	12,884 (3.2)	11,447 (3.5)	11,497 (4.2)	17,955 (5.1)
仏印	43,654 (8.1)	33,932 (6.3)	29,902 (6.3)	24,273 (6.0)	24,095 (7.4)	14,459 (5.3)	17,370 (5.0)
タイ	21,510 (4.0)	22,615 (4.2)	16,387 (3.5)	14,546 (3.6)	14,664 (4.5)	10,441 (3.9)	14,506 (4.1)
蘭印	8,965 (1.7)	14,228 (2.6)	10,789 (2.3)	9,574 (2.4)	8,507 (2.6)	6,193 (2.3)	9,722 (2.8)
アメリカ	21,158 (3.9)	20,167 (3.7)	18,308 (3.9)	19,284 (4.8)	18,573 (5.7)	21,248 (7.8)	28,436 (8.1)
マカオ	—	25,651 (4.7)	22,430 (4.8)	21,384 (5.3)	17,364 (5.3)	13,294 (4.9)	13,001 (3.7)
広州湾	—	18,753 (3.5)	3,489 (0.7)	9,965 (2.5)	8,018 (2.5)	9,333 (3.4)	10,586 (3.0)
その他	26,437 (4.9)	21,584 (4.0)	31,175 (6.5)	23,029 (5.7)	20,128 (6.2)	256,929 (5.3)	27,973 (7.9)
合計	541,235 (100.0)	542,050 (100.0)	471,860 (100.0)	403,092 (100.0)	325,104 (100.0)	271,033 (100.0)	350,865 (100.0)

（出所） *Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Hong Kong, 1936*, His Majesty's Stationery Office, 1938, p. 20, p. 21, および小椋廣勝『香港』岩波書店, 1942年, 102-106ページ, より作成.

け加えておこう．香港の資料においてその中継貿易的側面に直接に言及されるのは，1938年のコロニアル・レポート Colonial Report-Annual である．ここでは1937年７月以前の香港の貿易を以下の４つのカテゴリーに分類している[26]．

1．香港における消費（香港での産業・工業に要する原料を含む）のための輸入および香港原産の製品の輸出（地場輸出），2．中国の外国貿易の中継―中国以外の国への中国製品の再輸出および中国以外の国において産出された製品の中国への再輸出，3．中国の沿岸における貿易―中国のある地域から輸入される製品の中国の他の地域への再輸出，4．中国に関係しない中継貿易―中国以外の国から輸入された製品の中国以外の第三国への再輸出．

続けて，この Report ではあくまで概算という形ではあるが上記の４つの分類に沿って中継貿易の構成が示されている[27]．そこでは香港への輸入の３分の１が香港における消費のための輸入であって，そのうち25％が中国より，残り75％が中国以外の諸国よりもたらされている．また輸出の10％もしくはそれ以下が香港産の製品の輸出（たとえば製糖，革靴など）となっている．それゆえ輸入の３分の２，輸出の90％（以上）が再輸出ということになる．そしてこの再輸出のうち，中国における沿岸貿易が約10％，中国に関係しない中継貿易が20～25％，その残りであるほぼ70％が香港を通ずる中国と中国以外の諸国との間の中継貿易となっている．

こうして香港はその植民地としての成立以来，貿易（特に中継貿易）の分野においてその資本を蓄積し，1860年代中頃から1890年代までの間に最盛期を謳歌した．しかし，その後は上海・大連などの発展につれて，中国の対香港貿易

26) "1938 Colonial Report -Annual," pp. 64-65, in R. L. Jarman ed., *op. cit.*, Volume 5, pp. 420-421.

27) この構成は香港の貿易において取り扱われる個々の商品品目を調査すること（個々の商品の価値を見積もること）によって得られた概算であるらしいが，その計算方法は必ずしも明確ではない．ただし第６表の輸入額と輸出額の差額より地場消費の代表的商品が生畜・燃料・酒類であること，また輸出額と輸入額の差額および本文で述べたような香港の工業化の程度より服飾品（特にゴム靴・肌衣・シャツ・靴下といったところ）が地場輸出の代表的商品であると推定することは可能である．加えて地場商品の輸出として考えうるのは，雑品に含まれる懐中電灯や製糖・セメント・ロープ・綿布などであろう．

依存度は低下しこの分野における優位性もまた徐々に低下させていったのである．しかもこの段階では，それにかわるべき地場資本による工業化を基礎にした地場輸出が中継貿易を凌駕する段階には依然至っておらず，やはりその経済活動の中心は中継貿易に置かれていたのであり，なによりも中国との関係に依存していたのである．

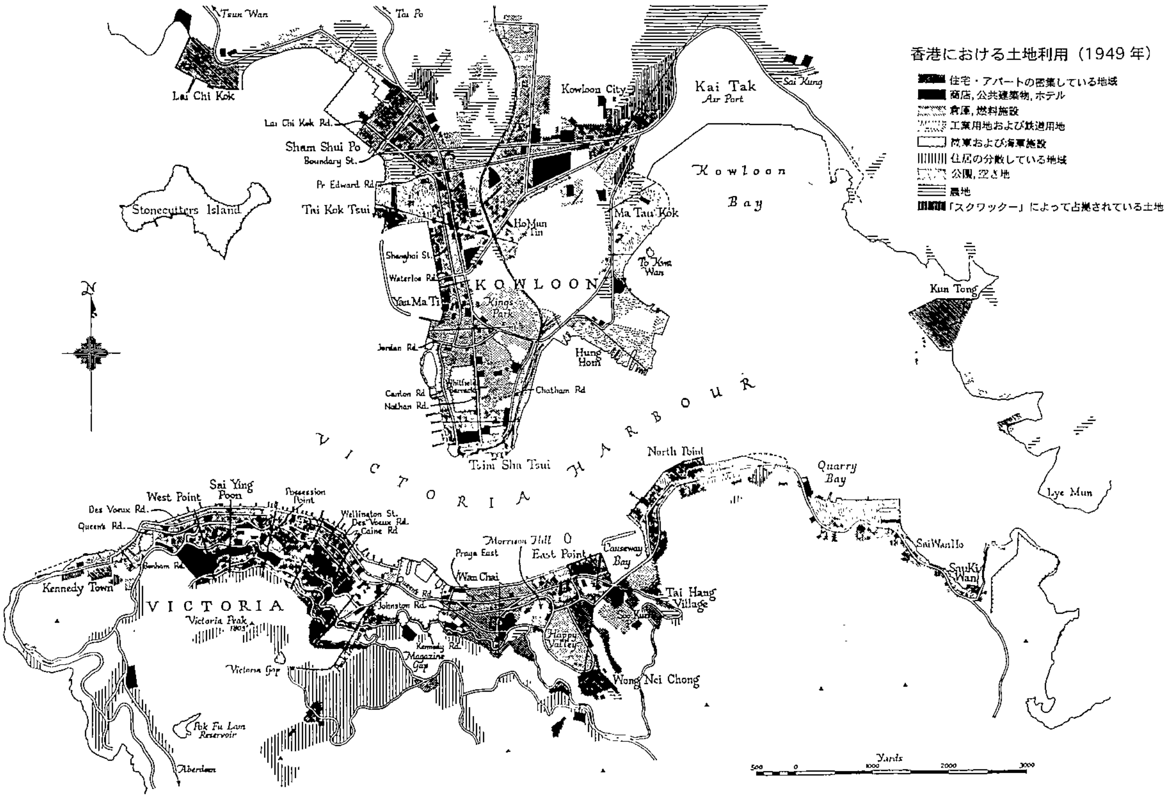
2 市街地形成——香港島北部沿岸への集中化と中・西2つの都市区域の並存

以下，香港の都市形成過程を考察するにあたって，まずヒューズ（R. H. Hughes）による1949年における香港の土地利用図（第1図）を提示しよう．この図からは香港の戦後初期の段階における港湾施設区・行政区・商業区・住宅区・（九龍半島の初期の工業区）などのおおまかな機能分化を読み取ることが出来る．と同時にこの図は戦前における香港の都市形成過程が至った結果を示す見取図とも言うことが出来る．そこで，本節ではまず戦前においてこうした都市の各機能がどのように形成され，香港という都市が，当初の西洋・中国を問わないいわば冒険的な貿易商人や流入する中国人の定住する場としてどのように形成されていったのかを概観してみることにしよう．

中継貿易こそがその経済的機能の中心にあった戦前の香港にとって，その都市化はまず，港すなわちヴィクトリア・ハーバー（維多利亜港・Victoria Harbour）と港湾施設に依存していたと言うことができよう[28]．それゆえ，このヴィクトリア・ハーバーを重要な命綱とする香港の都市化は，なによりもまずその海岸線に沿って進行した[29]．1841年6月に正貿易監督官であったエリ

28) ヴィクトリア・ハーバーは17平方マイル（〔約44.0 km^2〕1941年時点）の地帯におよび，東西に2つの入り口をもっている．東の方が500ヤード（約457 m）の幅であり，60フィート（約18.3 m）の深さを持っており，西の方が3マイル（約4.8 km）の幅，深さは東よりもかなり浅瀬となっている．こうした天然の深水港がヴィクトリア・ハーバーの特徴であり，そのためあらゆる種類の船舶に対応可能であるというのが利点であった．しかも潮の干満の差が8フィート（約2.4 m）と小幅であり，世界の他の多くの大きな港とは異なり，常時船舶の出・入港が可能であった．

29) 当初，香港島の領有は本質的に軍事的なものであった．領有当時，九龍半島の先端には中国による砦が2つあった．それゆえに香港島の北岸には3つの砲台が設置され，ヴィクトリアの市↗



第１図　1949年における香港の土地利用図

（出所）　R. H. Hughes, "Hong Kong: An Urban Study," *The Geographical Journal*, March 1951, p. 18 と p.19 間に綴じ込まれた図より.

オット（Captain Charles Elliot）によって海に面した33の区画の土地の売買が最初におこなわれて以来[30]，わずか数年の間に東西を結ぶ海岸沿いの目抜き通りであるクイーンズ・ロード（皇后大道・Queen's Road）と海との間の長さが約2マイル（約3.2 km），幅が150ヤード（約137 m）を越えない帯状の土地（東のモリソン・ヒル〔摩理臣山・Morrisson Hill〕から西のポゼッション・ポイント〔Possession Point〕に至る土地）に[31]，「プラヤ」（商品の積み降ろし施設・倉庫などの港湾施設と商社が並ぶ海岸線）すなわち交易のための空間が形成されていった．その上でこうした市街地形成の核となったのがヴィクトリア・シティ（現在の中環・Central）であった．

その一方で海岸沿いのヴィクトリア・シティが市街地の核として発展したのは，香港島の地勢的な要因によって決定されていたとも言える．クイーンズ・ロードの南側には，ほとんどその全長に沿って切り立った急勾配の丘陵地が広がり，それが海岸のすぐ近くまで下りてきており，海岸沿いの平らな土地はほとんどと言ってよいほど存在しなかったのである[32]．こうして，第2図に示されるように北部海岸沿いに都市化が進行していったのである．

その後ヴィクトリア・シティには1860年代にかけて政府，裁判所，軍，教会など植民地の支配と秩序維持に必要な公共施設が次第に配置されてゆき[33]，そ

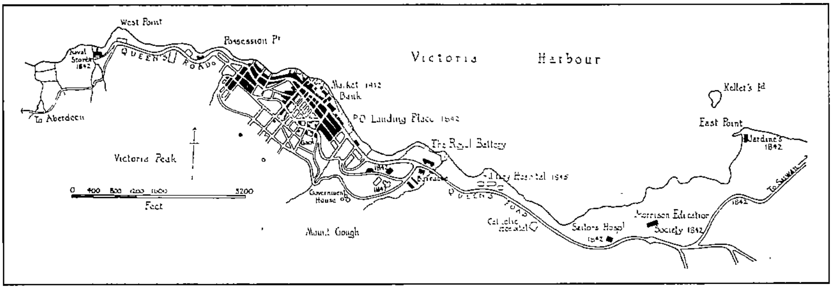
↘内および周辺ばかりでなく，西灣（Sai Wan）・香港仔（Aberdeen）・赤柱（Stanley）などの戦略的要所に兵舎が置かれた．

30) 初期の香港島の北部沿岸の土地をめぐる私的資本と香港総督（政庁）との対立については，E. J. Eitel, *op. cit.*, pp. 172-174 ; T. R. Tregear and L. Berry, "The Birth and Early Days of Hongkong," p. 66.

31) クイーンズ・ロードは1842年の初めにウェスト・ポイント（West Point）からイースト・ポイント（East Point）までが完成し，同年中に筲箕湾（Shau Kei Wan）まで延びた．ちなみにその後間もなく，筲箕湾―赤柱間が1845年に，ヴィクトリア―香港仔間が1846年に，香港仔―赤柱間が1848年にそれぞれ建設され，香港島を周回する環状線道路が完成した．ちなみに香港島を南北の方向に貫く道路は，1924年になって黄泥涌峡（Wongneichong Gap）―淺水灣（Repulse Bay）間の道路の開通によりやっと灣仔（Wanchai）と淺水灣が結ばれるまで，存在しなかった．

32) イースト・ポイントの東西すなわち銅鑼灣（Causeway Bay），モリソン・ヒル近くなどにも若干の平地はあった．ちなみにジャーディンはこのイースト・ポイントに香港最初の石造・レンガ造りの商館と倉庫を建設して拠点を築き，その発展を開始した．

33) こうした公共建築は，クイーンズ・ロードの南側に等高線に沿ってこれに円弧を描くように設けられたいわゆる等高線道路であるアッパー・アルバート・ロード（上亜厘畢道・Upper↗



第２図　香港島の初期（1848年）における北部沿岸沿いの都市化

（出所）　T. R. Tregear and L. Berry, "The Birth and Early Days of Hongkong," *Far Eastern Economic Review*, Hongkong, July 17, 1958, p.67.

のうえ商業区が整備され，洋風の美観を備えた都市の輪郭が形成されていった．そして1890年代から1900年代初頭にかけて香港の植民地的性格を象徴的にあらわすもの，たとえばクイーンズ広場（1896年にヴィクトリア女王の像が据えられたため皇后像広場・Statue Square とも呼ばれる）そしてその周囲には香港の西洋人たちの社交の中心であった香港クラブ，シティ・ホール，香港上海銀行などの建築物を配して，植民地支配の中枢都市としての姿が整えられていったのである[34]．

同時にまた香港の都市形成の初期の頃より西洋人の移住者たちは，気候や衛生に対する配慮から海岸沿いの低地帯を避けて[35]，自らの住宅区を丘陵地であ

↘Albert Road)，ローワー・アルバート・ロード（下亜厘畢道・Lower Albert Road）に沿って設けられた．村松 伸，前掲書，137-139ページ．また具体的には行政府，最高法院（1848年），総督府（1856年），駐香港イギリス軍司令官邸（1846年），聖ジョーンズ教会（1849年），またシティ・ホール（1869年），クロック・タワー（1862年）などを挙げることが出来る．E. J. Eitel, *op. cit.*, p. 279, p. 401, p. 468, Arnold Wright editor-in-chief : H. A. Cartwright assistant editor, *Twentieth Century Impressions of Hongkong : history, people, commerce, industries, and resources*, Graham Brash, Singapore, 1990(Reprint. Originally published, 1908), p. 129, また "Historical and Statistical Abstract of the Colony of Hong Kong, 1841-1930," in R. L. Jarman ed., *op. cit.*, Volume 4, pp. 387-495, はこうした公共建築を含め公共施設（道路の建設なども含む）の建設に関して適宜参照した．

34)　村松 伸，前掲書，141-145ページ，大坂 彰「高密度なイギリス植民都市」加藤祐三編『アジアの都市と建築』鹿島出版社，1986年，168-172ページ．

35)　台風や嵐などの自然災害のほかに，初期の香港においてはマラリアなどの熱病・流行病が公衆衛生を脅かしていた．

るヴィクトリア・ピーク（扯旗山・Victoria Peak）の北側の斜面に（現在ではミッド・レベル〔半山区・Mid Levels〕と呼ばれている）発展させ[36]，やがて西洋人コミュニティの増加と富裕な中国人のその地区への進出につれて，こうした西洋人の住宅区は丘をより上へ上へと移動してゆくことになった[37]．

その一方で被支配者たる中国人の側では居住区が西洋人とまったく区別されることになり，その結果ヴィクトリア・シティの西側に「バザール」（中国人の居住区）が植民地支配の初期の頃から形成されていった．こうした中国人の都市区域の代表的なものがローワー・バザール（Lower Bazaar）とアッパー・バザール（Upper Bazaar）である[38]．両者とも現在の上環（Sheng Wan）に位置し，前者はジェロヴィス・ストリート（蘇杭街・Jerovis Street）とボンハム・ストランド（文咸街・Bonham Strand）あたり，そして後者はクイーンズ・ロードをはさんで現在の中央市場（Central Market）の反対側に[39]，中国人による住宅・商店が多数入り乱れた形で立地していった．

このような香港がもつ中・西2つの都市区域が並存する都市構造の形成を明確にするために，注目しておきたいのがいまひとつの中国人の都市区域である太平山（Tai Ping Shan）の形成過程である．前掲のアッパー・バザールは1844年に，ガヴァメント・ヒル（〔Goverment Hill〕総督府が位置する）の土地が公的な目的で政庁に確保されたため，ヴィクトリア・シティが東への発展を望めなくなり西への発展を定めた時，その支障となることから太平山へと移転させら

36) 当初は等高線道路であるボンハム・ロード（般咸道・Bonham Road）やケネディ・ロード（堅尼地道・Kennedy Road）やカイネ・ロード（堅道・Caine Road）あたりの高度の所から始まった．

37) 頂上付近のいわゆるピーク（山頂・the Peak）に初めての永住者が現われたのは1874年のことであり，また後に述べるピーク・トラムの1888年の開通と1924年のスタブス・ロード（Stubbs Road）そしてそれに続くマガジン・ギャップ・ロード（馬己仙峡道・Magazine Gap Road）という二本の自動車道路の建設がピークの住宅地区としての発展を速めることとなった．R. H. Hughes, "Hong Kong: An Urban Study," *The Geographical Journal*, March 1951, p. 7.

38) このふたつの地区より，さらに西に西営盤（Sai Ying Pun）と呼ばれる中国人の住宅と商店の密集した地区がある．

39) 両地域における土地使用料（Crown Rent）はローワー・バザールが1年につき5香港ドル，アッパー・バザールが4香港ドルであった．

れることになったのである．この移転は，これが香港の歴史上初の公的な目的による土地の回収もしくは政庁による初の環境の改良・再開発の事例としてばかりでなく，太平山という形で中国人区域を西洋人区域から分離させた点でも興味深いものと言えよう[40]．

そもそもヴィクトリア・シティでは1877年までポッティンジャー・ストリート（砵典乍街・Pottinger Street）の東側において中国人の居住が禁止されており[41]，この通りの東・西で人種による居住区分がおこなわれていたのである．1877年以降でも1888年に「ヨーロッパ人の地区を保留することに関する法令」(The European District Reservation Ordinance) が公布され，ヴィクトリア・シティの一定の地域内に中国人式の建物（住宅・アパート）を建てることが禁止されることとなった．もちろんこの法令は直接に中国人を差別したわけではなかったが，彼らが慣れ親しんできた住居に制限を加えたという点で，なお中・西の居住区分は存在したままだったと言えるのである[42]．

また前掲の富裕な中国人の居住者が増加しつつあったピーク地区においても，1904年の「ピーク地区を保留することに関する法令」(The Peak District Reservation Ordinance) によって[43]，標高788フィート（約 240 m）以上の地域にお

---

40)　この移転問題に関しては，Dafydd Emrys Evans, "Chinatown in Hong Kong : The Beggings of Taipingshan," *Journal of The Hong Kong Branch of The Royal Asiatic Society*, March 1971, pp. 71-76, に詳しい．

41)　G. B. Endacott, *op. cit.*, pp. 174-175, 村松 伸，前掲書，151ページ．

42)　Peter Wesley-Smith, "Anti-Chinese Legislation in Hong Kong," p. 95, in Ming K Chan ed., *Precarious Balance : Hong Kong Between China and Britain 1842-1992*, M. E. Sharpe, c, 1994, 同法令の序文には「熱帯性の気候におけるヨーロッパ人の衛生と快適さに必要とされている生活条件と，占有者で混雑させられ中国人の居住者の習慣にならって使用されている家屋の近隣であるということとはまったく相容れないものであり，植民地への中国人の流入はヴィクトリア・シティにおけるそのような生活条件を手に入れることが可能な地域を絶えず狭めている．そこでそのような条件が確保される地区を法律によって保留しておくことは望ましいのである．」とあり，このように初期の香港においては（西洋人の）「公衆衛生」を促進しようとする政策がたびたび中国人を差別すること，あるいは中国人地区の分離に結び付いてきた．

43)　この法令はやがて「ピーク地区（居住）に関する法令」(The Peak District [Residence] Ordinance) へと中国人にとってはより厳しい形で強化され．1946年まで存続する．この過程は，*ibid.*, pp. 98-101. なお同論文は，こうした反一中国人という性質をもったさまざまな法律について詳細な分析がなされている．

いては中国人の居住が禁じられた．そして第2次世界大戦後の1946年にこの法令が撤回されるまで，ピーク地区は香港における中・西の分離構造を象徴的に体現する空間として存続していくのである．

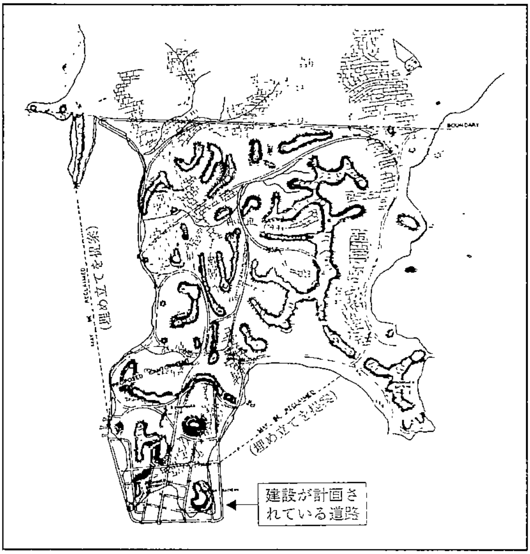
以上のように戦前の香港はその都市形成の過程において，香港島西部の北岸沿いへと都市の機能を集中化しつつ，同時に中・西2つの都市区域が並存するという都市構造を形成するに至った．しかしながら戦前の香港の都市化に関するこの2点の特徴に加えて，さらに言及しておかなければならないのは，対岸である九龍半島の都市化についてである．確かに一般に論じられるように，九龍半島は香港島市街地に対する周縁的かつ補助的な役割を果たすにすぎず，基本的にこの性質は戦後のかなり遅い段階まで変わることはなかったとも言える．しかし，戦前においても香港全体に対してこの地域が果たした役割やその都市形成過程は決して過小評価されるべきものではない[44]．

1860年の割譲以来[45]，九龍半島の都市化は香港島の場合とはやや違った形で進行した．後に詳しく述べるように，1863年時点の第3図a）を参照すれば（同時に戦後最初期の1947年の図も挙げておく），香港島の都市形成に比べると，埋め立て地の形成や道路の配置の点で，事前に将来の発展を見越した計画が立てられていたことが読み取れる．すなわちその実現や実際の発展過程がどうで

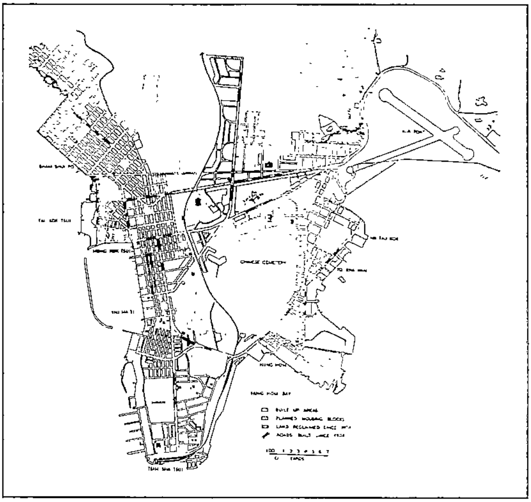
44) たとえばヴィクトリア・ハーバーひとつをとってみても，1860年の九龍半島の割譲がもつ意味は非常に大きい．このことにより，イギリスと中国の双方の司法権による港の中央における領域の分割がなくなり，一元的にイギリスの管理下におかれることになったのである．しかしながら，その港が完全な形で初めて成立したと言えるのは，1898年に新界が租借され，中国との境界線が約24 km北方へと押し下げられた時のことであった．ここにいたって，ヴィクトリア・ハーバーが東方の鯉魚門（Lei Yue Mun）からストーンカッター島の西の端および西方のグリーンアイランドまで完全な形で出現したのである．

45) 九龍半島の割譲はイギリスにとって，なによりもまず軍事上より良い拠点を獲得したことを意味した．それゆえ当初，駐香港イギリス軍は割譲された全地帯の使用を要求し，大駐屯地を設けようと画策した．しかしこの要求は，九龍を香港島の過密化を緩和させる手段とみなし非軍事的に発展させようとする政庁の意図と衝突することになり結局，折衷案へと至る．後に1920年になって尖沙咀（Tsim Sha Tsui）のネイザン・ロード（彌敦道・Nathan Road）をめぐる開発が計画された時に，折衷案の産物であり計画の障害となったウィットフィールド・バラック（〔Whitfield Barracks〕兵舎）の移転に関して，政庁と軍の対立は再燃することになる．T. R. Tregear and L. Berry, “The Development of Kowloon,” *Far Eastern Economic Review*, July 31, 1958, p. 131, and “The Growth of Modern Kowloon,” August 7, 1958, p. 168.

a）



b）



第3図　a）　最初期（1863年）において提案された九龍の都市化
　　　　b）　戦前における都市化を経た九龍（1947年）

（出所）　T. R. Tregear and L. Berry, "The Development of Kowloon," *Far Eastern Economic Review*, July 31, 1958, pp. 131, 135.

あったかは別としても，相対的にみて都市計画の関与する度合が香港島の場合よりも高かったように思われるのである．しかも九龍半島の場合には工業区の萌芽の形成という志向が色濃くみられるのも特徴のひとつであろう．

その中で最も注目すべきは[46]，尖沙咀・油麻地（Yau Ma Ti）・大角咀（Tai Kok Tsui）・紅磡（Hung Hom）の4地域であろう．尖沙咀（ジョーダン・ロード〔佐敦道・Jordan Road〕の南側の地域）では，1875年までに居住区と港湾施設（倉庫）のための開発が始まり，また半島の先端部では埋め立ても始まっていた[47]．同時期に油麻地（シャンハイ・ストリート〔上海街・Shanghai Street〕の周辺）では，現在中国人の店舗の立ち並ぶ商業センターの原型が形成され始めている．さらに1880年に大角咀では，新しい造船所を中心にして開発が開始されている．また紅磡でも1864年とかなり早い時期に設立された紅磡造船会社を中心にして（しかし紅磡と九龍半島の他の地域とを結ぶ道路は1892年まで建設されなかった），香港最初の工業地帯の形成とも言える開発が進められた[48]．その上，1900年代初頭までにこれら4地域のそれぞれが大規模な埋め立てとそれに続く道路網の形成を経験した．たとえば，尖沙咀では1881年から1883年までの間にカントン・ロードの西側，カオルーン・ポイントからネイヴァル・ヤード（Naval Yard）までが埋め立てられ，油麻地では1902年までにリクラメーション・ストリート（新塡地街・Reclamation Street）の東側が埋め立てられ，そして大角咀では政庁主導の形で計画がたてられ部分的に完成し（全体が完成したのは1928年のことである），紅磡ではグリーン・アイランド洋灰会社の主導の下に

46) 九龍半島市街区を南北に貫くネイザン・ロードはカントン・ロード（廣東道・Canton Road）とともに1865年にその建設が開始された（当時の呼称はそれぞれロビンソン・ロード〔Robinson Road〕，マクドネル・ロード〔Macdonnel Road〕，ちなみに改称は1908年のことである）．道幅が狭く曲がりくねっている香港島のクイーンズ・ロードに対して，1920年代に幅100フィート（約30.5 m）に広げられ，のちに広東地方にまで通じる大動脈となっていった．

47) 1867年にカオルーン・ポイント（Kowloon Point）で500フィート（約152.4 m）の防波堤を伴う初の大規模な埋め立てがなされた．

48) 他には旺角咀（〔Mong Kok Tsui〕建築・ボート・ダイズ），馬頭角（〔Ma Tau Kok〕製革），土瓜湾（〔To Kwa Wan〕製革）などに製造業の発展の萌芽がみられた．T. R. Tregear and L. Berry, “The Development of Kowloon,” p. 133.

埋め立てがなされた．道路に関しては，紅磡と九龍半島の他の地域とを結ぶものが1892年までに建設され，後に北へ向かっても延ばされ九龍城（Kowloon City）と接続された．また大角咀では1896年に道路網が設置された．

その後，1898年の新界の租借や[49]，後に述べる1911年の九広鉄道のチャイニーズ・セクション開通，そしてその結果としての九龍—広州間の貫通[50]，1923年フェリー・ボートによる香港島と九龍の連絡開始，といった一連の建設を契機としながら，1920年代以降九龍半島の都市化は進展してゆく．特に上記の４地区はその発展とともに[51]，引き続き埋め立てや道路網の整備の過程を経て，拡張してゆくのである[52]．

以上述べたように九龍半島の都市化は初期的工業区の形成という意味で，前節で述べたような19世紀末からの一定の製造業の発展という香港の経済的機能の変化の兆しに相応した都市化ということができるのかもしれない．しかし，あくまで戦前の香港の経済機能の中心が中継貿易であったことを反映して，その都市としての中核も香港島北部海岸一帯に限られていたのである．

49）新界租借後，九龍半島市街区の郊外区の形成という意味では，戦前においても大埔（Tai Po）・九龍城・啓徳（Kai Tak）・深水埗（Sham Shui Po）といった地区は重要性をもっていたが，その本格的な展開はやはり戦後のことである．ちなみに九龍半島と新界とを結ぶ道路は，本文で述べたもの以外に，大埔とステーション・ストリート（Station Street）が1904年に接続された．また新界内においては，1919年に荃灣（Tsuen Wan）とキャッスル・ピーク（Castle Peak）が接続されたのを最後に新界を周回する環状線が完成した．

50）九広鉄道の開通にともなって，紅磡湾が大規模に埋め立てられ，鉄道の操車場や修理のための格納庫などに用地を提供することとなった．また尖沙咀のカオルーン・ポイントでも終着駅の建設用地のために埋め立てがさらにおこなわれ，ソールズベリー・ロード（梳士巴利道・Salisbury Road）の海側（現在の香港文化センターの位置）に1916年関連施設を加えて完成した．

51）ただしこの時期，尖沙咀は他の三地域に比べ開発の速度が遅かったようである．それは人口の面においてもみられ，1921年から1931年の10年間でおよそ4,000人ほど増加しただけである（同時期に大角咀は深水埗と合わせおよそ50,000人の人口増加があった）．T. R. Tregear and L. Berry, “The Growth of Modern Kowloon,” pp. 168-169.

52）本文で述べたような発展をとげた九龍半島の市街区はすべて海岸沿いであったが，1920年代から30年代にかけて内陸地である何文田（Ho Mun Tin）一帯において当時のヨーロッパの都市計画の基準に従うような住宅区が形成されたことは興味深い．R. H. Hughes, *op. cit.*, p. 8.

3 人口動態と住宅状況——「スクワッター問題」の顕在化

第2次世界大戦後，新興の発展途上国における急速な都市化にともなう深刻な問題群のうちの最大のもののひとつとして，驚くべき人口増加に対する住宅供給の絶対的不足が挙げられるであろう．香港もまたその例外ではなく，戦後の急速な人口増加が大規模な「スクワッター」(〔Squatter〕都市における不法占拠者）問題を創出し，それ自体に関する分析や香港政庁の対応策，すなわちクリアランスや再定住をめぐる分析も数多くなされてきた．

しかし，こうした問題は，香港においては戦後発生した新しい問題ではないのであって，戦後ほど顕著でないにせよ，実際には1842年の植民地としての成立以来つねにその都市化を悩ませてきた難題であり，そして同時に戦前の香港が抱えていた他の深刻な都市問題群の基礎をなすものでもあったのである．この点に注目し，本節では戦前の人口動態の分析を軸にして全般的な住宅の居住状態を概観してみよう．

第8表によると，南京条約によって香港島がイギリスに割譲される前年の1841年のわずか5,650人から，日本と中国が全面戦争へ突入する前年（1936年）の966,358人（あるいは後掲の第9表における日本軍によって占領がなされる1941年のおよそ164万人）に至るまで香港の人口は著しい伸びを示している．こうした急速な増加の最大の要因はやはり，香港を自由放任主義に基づく自由貿易港とすることがイギリスの政策の基礎であったことであろう．したがって香港への，もしくは香港からの移動に対する制限は最低限のものとなっていたと言えるのである．またたとえ仮に人口移動に対する厳密な制限が意図されるとしても，地理的に海岸線の形状を見れば一目瞭然であるように，香港は海からの莫大な進入路と容易に越えることが可能な中国との境界線を有していたのであり，ジャンクやサンパンを用いた流入は極めて容易であったと言えよう．

人口移動の面でもその原則として貫かれていた自由放任主義は特に後背地・中国との関係において重要であった．植民地としての成立以来，香港は中国南

第8表　戦前の香港における人口動態（1841～1936年）

（単位＝人，かっこ内は中国人の総人口に占める比率％）

年　度	総　人　口	中　国　人	中国人以外	総人口の増加＋減少－
1841				
（5月）	5,650	5,650 (100.0)	—	—
(10月)	15,000	12,250 (81.7)	2,750 (18.3)	＋ 9,350
1846	21,835	20,449 (93.7)	1,386 (6.3)	＋ 6,835
1851	32,983	31,463 (95.4)	1.520 (4.6)	＋ 11,148
1856	71,730	69,251 (96.5)	2,479 (3.5)	＋ 38,747
1861	119,321	116,335 (97.5)	2,986 (2.5)	＋ 47,591
1866	115,098	111,482 (96.9)	3,616 (3.1)	－ 4,223
1870	124,198	115,444 (93.0)	8,754 (7.0)	＋ 9,100
1876	139,144	130,168 (93.5)	8,976 (6.5)	＋ 14,946
1881	160,402	150,690 (93.9)	9,712 (6.1)	＋ 21,258
1886	181,720	171,290 (94.3)	10,412 (5.7)	＋ 21,318
1891	224,814	214,320 (95.3)	10,494 (4.7)	＋ 43,094
1896	239,419	226,710 (94.7)	12,709 (5.3)	＋ 14,605
1901	300,660	280,564 (93.3)	20,096 (6.7)	＋ 61,241
1906	329,038	307,388 (93.4)	21,560 (6.6)	＋ 28,378
1911	464,277	445,384 (95.9)	18,893 (4.1)	＋135,239
1916	528,010	514,620 (97.5)	13,390 (2.5)	＋ 63,733
1921	625,166	610,368 (97.6)	14,798 (2.4)	＋ 97,156
1926	710,000	691,000 (97.3)	19,000 (2.7)	＋ 84,834
1931	780,518	761,149 (97.5)	19,369 (2.5)	＋130,473
1936	988,190	966,358 (97.8)	21,832 (2.2)	＋147,717

(注)　5年ごとの数値をとったが，1871年の数値が見当らないため，1870年の数値でこれに代えた.

(出所)　"Historical and Statistical Abstract of the Colony of Hong Kong, 1841-1930," in R. L. Jarman ed., *Hong Kong Annual Administration Reports, 1841-1941*, Volume 4, Archive Editions, 1996, p. 497, p. 500, p. 504, p. 508, p. 512, p. 516, p. 520, p. 524, p. 528; S. G. Davis, *Hong Kong in its Geographical Setting*, AMS Press, New York, 1976 (Reprint. Originally published, Collins, London, 1949), p. 215; T. R. Tregear and L. Berry, "The Birth and Early Days of Hongkong," *Far Eastern Economic Review*, Hongkong, July 17, 1958, p. 69, より作成.

第9表 香港の人種別人口構成（1911～1941年）

（単位＝人，（ ）内は中国人の総人口に占める比率％）

人種	1911年	1921年	1931年	1941年
中国人	438,873 (96.1)	610,368 (97.6)	821,429 (96.7)	1,615,629 (98.6)
ヨーロッパ人	5,185 (1.1)	9,025 (1.5)	8,820 (1.0)	11,313 (0.7)
インド人	2,012 (0.4)	2,012 (0.3)	4,745 (0.5)	7,379 (0.4)
ポルトガル人	2,558 (0.6)	2,057 (0.3)	3,197 (0.4)	2,922 (0.2)
その他	8,111 (1.8)	1,704 (0.3)	11,560 (1.4)	1,094 (0.1)
合計	456,739 (100.0)	625,166 (100.0)	849,751 (100.0)	1,639,337 (100.0)

（出所） S. G. Davis, *Hong Kong in its Geographical Setting*, AMS Press, New York, 1976 (Reprint. Originally published, Collins, London, 1949), p. 96, より作成.

部の貨物集散地（entrepôt）として機能し，中国との調和・共存関係を損なうことは香港にとって死活問題とも言えるものであった[53]．ゆえに人口の移動に関しても，1898年の北京条約において中国国民の香港への自由な流入および香港からの流出が一条項として規定されたのである．一方中国においては1851年に勃発した太平天国の乱をはじめとして，1900年を頂点とする義和団事件，1911年の辛亥革命など数々の戦乱や社会的動乱が引き続き，香港における移民の流入をもたらす要因として働いた[54]．

以上のように自由放任という人口移動の原則を基にして，香港における貿易および産業の発展とその結果としての高い生活水準，また中国と比較し安定的に保たれた秩序と安全な状態，すなわち中国人の避難の場として果たした役割などが香港への持続的な移民の流入を引き付けたのである．

統計資料によってこうした人口の動態をみてみると[55]，前掲の第8表および

53） 1925年の反英ボイコットが，香港が中国との良好な関係を維持することの絶対的な必要性を劇的に証明していたと言える．

54） 特に日中戦争が開始された1937年からの4年間における中国人の流入は，他のどの時期をも凌駕し，その数は750,000人とも推定される．

55） ここでは詳しく述べることは出来ないが，香港の人口動態においては初期の頃から男女構成の比率に大きなギャップが見られ，全人口に占める男性の構成比が圧倒的に高かった．すなわちこの男女構成のギャップは，中国から香港に出稼ぎに来る男性が単身でやって来ていたことを示していたが（のちに故郷へ戻るかどうかという意図はさておき），1900年代初頭以来，その構成比には変化が見られる．1901年当時には1,000人の男性に対して女性387人であったが，1911年・↗

第10表　香港の地区別人口構成（1911～1931年）

（単位＝人，（　）内は総人口に占める比率％）

地区	1911年	1921年	1931年
香港島	244,499 (53.5)	347,401 (55.6)	410,921 (48.4)
九龍半島市街	67,497 (14.8)	123,448 (19.7)	264,675 (31.1)
新界	83,795 (18.4)	83,163 (13.3)	98,905 (11.6)
水上(居住者)	60,948 (13.3)	71,154 (11.4)	75,250 (8.9)
合計	456,739 (100.0)	625,166 (100.0)	849,751 (100.0)

（出所）S. G. Davis, *Hong Kong in its Geographical Setting*. AMS Press, New York, 1976 (Reprint. Originally published, Collins, London, 1949), p. 95, より作成.

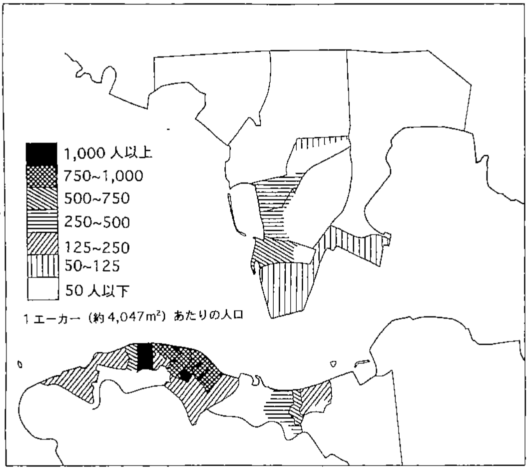
人種別の人口構成をみた第９表からは人口の大部分を構成しているのが中国人であるのがわかる．中国人の構成比は当初から90％以上を占め，1910年代以降は常に95％以上であり，1941年には98.6％を占めるにいたっている．また第10表からは香港島・九龍半島・新界（および水上居住者）ごとの人口構成がうかがえるが[56]，農業もしくは漁業に従事している新界や水上居住者の人口はかなり安定しており[57]，そのほとんどは香港土着の人々であると言ってよいであろう．一方すでにみたように香港島（および九龍半島市街）は戦前において急激な都市化を経験したのであり，移民の流入も著しかった地域であるということが出来る．1897年の段階で160,000人以上，その当時の総人口の69％がヴィクトリア・シティの狭い一帯に集中していたと言われているが[58]，表からは九龍半島

↘1921年・1931年には（1,000人の男性に対して）女性が433人・642人・749人と増加していっている．すなわち，別に厳密ないくつかの分析が必要ではあるが，中国人が家族を中国から呼び寄せ，香港への永住化を選ぶ傾向が高まってきたのではないかという推論はたてることが出来る．S. G. Davis., *op. cit.*, pp. 103-105.

56) 第８表と第９・10表では数値（特に総人口）に相違が見られるが，前者は毎年発表されていたAnnual Report の数値をもとにしており，そのいっぽうで1911年・1921年・1931年に公式なセンサス（人口調査）がおこなわれているという事実を考えると，後者（S. G. Davis）はセンサスの数値をもとにしていると推定される．

57) C. P. Lo, "The Population: A Spatial Analysis," p. 132, in T. N. Chiu and C. L. So eds., *A Geography of Hong Kong*, Oxford University Press, Hong Kong, 1983, では，戦前の地区別人口の分類に新九龍が含められているが，それによると総人口に対する比率はそれぞれ1911年３％・1921年２％・1931年３％と低い水準で安定しており，九龍城・啓徳といったところの発展はやはり戦後を待つことになるのである．

58) *Ibid.*, p. 128.



第4図 地域別の人口密度（1931年）

（出所） R. H. Hughes, "Hong Kong: An Urban Study," *The Geographical Journal*, March 1951, p. 12.

の都市化を受けて1911年・1921年にはある程度の人口の分散がみられるものの，香港島がやはり他を圧して55％周辺の高い集中度を示している．また1931年の数値からは，九龍半島市街が1920年代に急速に都市化を進行させた一端をかいま見ることが出来るが[59]，戦前の段階では人口の面においてもその中心は依然香港島北岸にあったのである．さらに，1931年のセンサスをもとに作成された地域ごとの人口密度を示す**第4図**も前述した香港島の北部海岸線の狭い一帯の都市化に照応しており，1エーカー（約 4,047 m^2）あたり1,254人という香港における最高の人口密度を示したところも含めて，特にセントラルおよびその周辺の特定の地域では超過密化の状態が出現していると言うことが出来る[60]．

このような過密地帯における当時の生活状態を典型的に示すものとして，特に中国人の居住区の住居を例に挙げてみよう．こうした住居の初期のものは移

59) たとえばローによると，大角咀は1931年の人口が1921年にくらべて306.7％，油麻地は111.9％，旺角（Mong Kok）は103.1％増加したという．*Ibid.*, p. 128.

60) ちなみに当時のロンドンにおいて記録された最大の人口密度は1エーカー（約 4,047 m^2）あたり238人であった．R. H. Hughes, *op. cit.*, pp. 10–11.

民の出身地である中国南部の農村家屋の伝統を，香港における人口圧と土地の稀少性に適応させ高層化したものであった．すなわち奥行きが約40フィート（約12.2m）と深く，幅が約15フィート（約4.6m）と狭い[61]，およそ3～4階の建物が列を成しており，それぞれの住居の1フロアは高さが約12フィート（約3.7m）である．階段は狭く，それぞれのフロアの窓は小さく，採光や換気は不十分であった．何よりも，こうしたフロアの半数以上が木製の間仕切りによって，およそ8フィート（約2.4m）四方の狭い空間に分割され，そのそれぞれが一家族もしくは数人に占有されていたのである．また各フロアにヴェランダやキッチンがあったが，それらの居住する全家族の共用であり，便所の配備は総じて不十分なものであった．1931年のセンサスでは，セントラル周辺の地区でこうした住居1つあたりで平均39人の居住が一般的に記録されており，また平均で54人の居住を記録した地区もあった．すなわち，こうした住居がお互いに密接して建てられ，そしてその住居ひとつずつを非常に多数の人間が占有していたことは当時の香港がすでにかかえていた過密化の問題を象徴的にあらわすものである．

こうした極めて過密かつ劣悪な条件で，一般の中国人労働者が生活せざるをえない要因はいくつも存在した．たとえば1930年代においては，香港における熟練労働者の収入は**第11表**に示されているように1ヵ月につき大体20香港ドルから100香港ドルであり，非熟練労働者の方はおよそ13香港ドルから24香港ドルの範囲内にあった（女性労働を除く）．この収入に対し，当時成人1人につき1ヵ月間で，食料に対する支出に最低4香港ドルかかったと見積もられている[62]．従って家族の食費を考慮すると，住居に対して割かれる費用は必然的に小さなものとなったのである[63]．

---

61) こうした寸法は中国産のモミ材に規定されている．この時代の香港の住居を中心とする建築物の物理的形態については，*ibid.*, pp. 9-10.

62) Luke S. K. Wong, "Urban Housing and the Residental Environment," p. 234, in T. N. Chiu and C. L. So eds., *op. cit.*

63) また通常，中国人は大きな家族をもち，その上たとえば親類が移住してきた場合それを一緒に住まわせることを考えると，ひとつ屋根の下に何世代もの家族が同居するという事態が現われ↗

そのうえ，職場の位置も過密化に大きな影響を及ぼしている．前節で述べたように，香港の都市化の特徴はヴィクトリア・ハーバーを中心とする香港島の北岸一帯への集中であり，九龍半島の都市化が急速化していくのは1920年代以降のことであった．したがって港湾労働者はもちろんのこと，製造業労働者・商業労働者の居住もその一帯に集中せざるをえなかったのである[64]．また次節で述べるように市内公共交通にも大きな問題があった．たとえば労働者のほとんどが，主に公共交通の運賃を支払う余裕がないという理由から，自らの職場の近くに居住する傾向が強くあったのである[65]．

こうして巨大な人口増加の圧力を基礎にして，上記のようなさまざまな要因が複合的に働いて香港の人口の過密化は形成されていったのである．しかもこうした状況のなかで「スクワッター」問題が戦前においても徐々に醸成されていたのである．当初，香港の初期の歴史においては，「スクワッター」問題が公衆衛生や都市の発展に対するそれほど深刻な脅威として報告されたことはなかった[66]．なぜなら戦前の都市化の中心であるヴィクトリア・シティにおいては，前述のように中国人の居住の制限に関する法律が存在しており，それに伴い警察が強い管理能力をもっていたためであった．すなわち不法占拠者を強制的に立ち退かせることは可能であったのである[67]．しかし初期においてもヴィ

↘てくる．

64) 製造業も実に家内的な性質を帯びており，自らの住居の地階において営まれるということが多かった．

65) こうした一般の中国人労働者が直面していたやむを得ない要因によって，数々の埋め立てや建築用地の発展（九龍市街区，新九龍，新界も含めて）にもかかわらず，超過密化の緩和は遅々として進まなかった．それゆえ一方では多数の家族が雑居し，しかも実質的にはスクワッターが存在するという状況にもかかわらず，他方では多数の居住者のいない空の家屋が置き去りにされるという有様であった．たとえば，1883年には400を越すそして1935年には3,000を越す家屋が空のままであったという．Luke S. K. Wong, "Squatters in Pre-war Hong Kong," *Journal of Oriental Studies*, Hong Kong University Press, January 1970, p. 196.

66) ただし1844年に当時総督であったデイビスがクイーンズ・ロードへのヴェランダの侵入およびマット・ハウス（〔mat houses〕仮屋）の建築に反対することを公表しており，「スクワッター」問題はすでに香港の植民地としての始まりの時期から存在していたのである，T. R. Tregear and L. Berry, "The Birth and Early Days of Hongkong," p. 66.

67) 典型的な具体例としては，1886年における堅尼地城（Kennedy Town）から120におよぶ仮屋が立ち退かされたことが挙げられる．居住者たちは九龍などへ移るように勧告されたが，しか↗

第11表　1936年当時の各業種労働者の賃金水準

（単位＝香港ドル）

業　種	賃　金	業　種	賃　金
建築業（日給）		建築業（日給）	
大工・れんが積み工	0.80〜1.15	肉体労働者	0.30〜0.50
塗装工	0.90〜1.15		
左官	0.90〜1.60	造船および技術（日給）	
造船および技術（日給）		肉体労働者	0.70〜1.00
電気技術工	1.00〜1.40		
整備工・組み立て工	0.80〜1.55	交通業（日給）	
旋盤工	1.00〜1.40	低賃金未熟練労働者	0.60〜0.70
交通業（月給）		（人力車夫）	0.60〜0.70
トラム運転手	36.00〜45.00		
トラム車掌	30.00〜39.00	その他（日給）	
バス運転手	30.00〜55.00	炭鉱労働者	0.80
バス車掌	18.00〜35.00	女性労働者（工場）	0.15〜0.75
鉄道業（年俸）			
運転手	540〜1,000		
切符発売係・車掌	600〜1,000		
集札係	420〜 600		

（出所）*Annual Report on the Social and Economic Progress of the People of Hong Kong, 1936*, His Majesty's Stationery Office, 1938, pp. 24-26, より作成.

クトリア周辺（たとえば加路連山〔Caroline Hill〕や銅鑼灣，北角〔North Point〕など）にはスクワッターが一つの地区を形成しつつ判然と存在しており，都市の過密化が進行するにつれて，また都市化の範囲が拡大するにつれてその問題は少しずつ顕在化してきていた[68].

たとえば浮浪者，ストリート・スリーパー（street sleeper），「ナイト・スクワッター（night squatters）」なども都市内に目立ち始めていた．特に「ナイト・スクワッター」の存在は興味深いものである．1903年の「公衆衛生と建築

↘し本文で述べたような生活上の必要性から，当局の網をくぐり，やはりヴィクトリア周辺にとどまりつづけたのであった. Luke S. K. Wong, "Squatters in Pre-war Hong Kong," p. 198.

68) 筲箕湾や香港仔，それから九龍半島の大角咀，紅磡，九龍城といった所にも「スクワッター」は密集していった.

物に関する法令」(Public Health and Building Ordinance) の規定では，居住者が床面積15平方フィート以下（約1.4 m^2）そして550立方フィート（約15.6 m^3）以下の空間しか占有していない場合，どんなものであろうとその住居は過密であるとみなされ禁じられ，こうした空間を貸すこともまた貸しすることも違法とされた．そして夜の11時から翌朝の5時までその過密状態が存在している場合，そうした空間が貸されもしくはまた貸しされたという明らかな証拠があるとされた．この法による取り締まりの結果，そうした状態で生活していた居住者は家財だけ残し，また食事は屋内でとりながらも，該当する夜の時間帯だけは外出もしくは屋外で寝るというような異常な事態まで起こったのである[69]．

その後，日中戦争に突入した1930年代後半には中国からの莫大な避難民が押し寄せ[70]，道路を不法占拠することが通常の状態となっていくのである[71]．こうして戦前の段階においても，香港にとって人口圧力の増大が大きな負担となっていたこと，そして一部の特定地域への人口集中・過密化，その結果としての「スクワッター」の存在が顕在化しきわめて深刻な問題として立ち現われていたことが明らかになった．

4 都市インフラと都市内交通網の形成

それでは都市の形成過程を考察するうえで，その物理的構成の面で大きな比重を占める都市内の交通網を含むインフラストラクチュア・社会的資本に関して，戦前の香港の場合はどうであったのかを概観してみよう．その際，香港市内のインフラストラクチャーはほぼイギリス資本の私企業による独占状態のもとに形成されたということは見逃すことが出来ない大きなポイントであるように思われる．まず全体的にみて香港におけるイギリスの公益事業投資に関して

69) *Ibid.*, p. 203.

70) そうした避難民は広東省からのみではなく，上海や汕頭や福建など中国のあらゆる地方からやって来た．それゆえ，彼らは以前の移民とは異なり，香港内に親類や友人をもっていないことも多かった．

71) 建物の屋上の空間を不法占拠するという「ルーフトップ・スクワッター (rooftop squatters)」も数多く見られたという．

第12表　1936年における業種別投資額
（単位＝香港ドル，（　）内は総投資額に占める比率％）

業　種	企業数	投資額(払込資本金額)
金　融	5	33,540,250 (22.5)
工　業	12	10,331,365 (6.9)
公共事業	7	24,946,691 (16.7)
航運業	5	9,975,555 (6.7)
貿易業	32	40,757,061 (27.4)
その他	8	29,483,864 (19.8)
合　計	69	149,034,786 (100.0)

（出所）小椋廣勝『香港』岩波書店，1942年，156-157ページ，より作成．

第13表　1936年時の公共事業の各部門別にみた投資額
（単位＝香港ドル）

各事業部門	投資額（払込資本金額）
電気事業	14,500,000
ガス事業	2,242,857
バス事業	3,500,000
電車事業	3,750,000
合　計	23,992,857
	（うち香港島）11,992,857
	（九龍）12,000,000

（出所）『資料甲第十九號C　諸外国の対支投資　中巻—第一調査委員会報告書』東亜研究所，1943年，282・283ページ，より作成．

みると，1936年における香港へのイギリス資本の投資総額は払込資本金にして149,034,786香港ドルであったが，そのうち公益事業の投資額は第12表に示されているように24,946,691香港ドルであり，貿易・金融に続き全体の16.7％を占めており，ほぼ同時期におけるこれら公共事業の各部門別にみた投資額は第13表の通りであった．

つぎに各部門の個別事業ごとに考察を加えてみよう．まずガス事業に関しては，1861年に英国系の株式会社である香港支那自来火公司（Hong Kong & Chi-

na Gas Co., Ltd.）が設立され[72]，香港島にガスの供給を開始し，のちに1892年には九龍半島への供給も始めた．工場は香港島のウェスト・ポイントおよび九龍半島の油麻地に置かれ，1908年には約130,000,000立方フィート（3,681,600 m^3）のガスが製造されて3,000を超える顧客に対して販売された[73]．ガスは産業用，および公共の照明（のちには電気へと少しずつ置き換えられてゆく）もしくは家庭での使用に用いられたが，1908年当時の料金は1,000立方フィート（28.32 m^3）につき2.75ドルであり，他の燃料に比べて高料金ゆえに家庭での使用は少なく，特にヨーロッパ人に限られていたと思われる[74]．

次に電気事業に関しては，香港島において1889年に英国系の株式会社である香港電燈公司（Hong Kong Electric Co., Ltd.）が設立され[75]，当初は灣仔に25 KWの蒸気発電機2機をもつ工場を置いて，政庁との契約のもとに街灯とピーク地区への揚水ポンプに対し供給をおこなった．のちに1921年に工場が北角へと移され，現在もここに位置している．また1936年時点の発電所容量は41,360 KWであった[76]．この企業は香港島にのみ電燈・電力・電熱を供給していたが，一方九龍半島では1901年に中華電燈電力公司（China Light and Power Co., Ltd.）が設立され[77]，九龍半島一円への供給が開始された．中華電燈電力公司は当初，

---

72) 香港支那自来火公司はロンドンのガス会社の子会社であり（1954年にその株の大部分が香港の持ち株会社によって手に入れられ，経営および本社の香港への移管がなされた），1936年の払込資本金は157,000ポンド（第13表ではこれを1936年のレートである1ポンド＝15元，1香港ドル＝1.05元で換算して充てた）であった，『資料甲第十九號C　諸外国の対支投資　中巻―第一調査委員会報告書』東亜研究所，1943年（以下，『諸外国の対支投資』と省略），274・275ページ．

73) Arnold Wright editor-in-chief : H. A. Cartwright assistant editor, *op. cit.*, p. 166.

74) 1956年当時は1,000立方フィート（28.32m^3）につき11.5～13ドルであり（1908～1956年の間の時期の料金は不明であるが），以下で述べる電気料金と比べられても割高であった．Edward Szczepanik, "Economics of Public Utilities in Hongkong," *Far Eastern Economic Review*, December 29, 1955, p. 802.

75) 1936年の払込資本金は6,000,000香港ドルであった．

76) 料金は1941年当時，電灯が1 KWHごとに16セント，電力が7.5セント，電熱が5セントであったと推測される．*Ibid.*, p. 802 および『諸外国の対支投資』269・270ページ．なおこの報告書の数字は元表示であり，1934年のものであるが，Szczepanik と誤差はほぼないと言ってよいと思われる．また大量の消費者に対して，割引がみられるがその率についてもこの報告書は詳しい．

77) 1936年の払込資本金は8,500,000香港ドルであった．

広東への供給を行うために登記された英国系の株式会社であるが，1903年に九龍（チャットハム・ロード〔漆咸道・Chatham Road〕）に工場を設置し，1909年に広東における工場と設備を売却した後はその事業を九龍半島のみに限定することになった．また1938年の発電所容量は195,000 KWであった[78]．

また電信・電話については，ケーブルや電信による通信は中継貿易の基地としての香港形成の初期より発展してきたものであり，たとえば香港における貿易の顕著な発展の契機となったものとして，1869年スエズ運河の開通とともに[79]，1871年6月上海—ロンドン間に電信が開かれ[80]，その後急速な遠隔通信（telecommunicaton）の発達があったことが挙げられる．電話についても，都市部に電話が登場したのが1881年のことであり，その事業に関しては1925年に香港徳津風公司（Hongkong Telephone Co., Ltd.）が設立され，香港市内および九龍における電話営業を開始した[81]．

こうしたガス・電気・電話の公共事業に，次に述べるトラム，ピーク・トラム，バス，フェリーといった市内交通機関（九広鉄道を除く）を加えると，香港市内のインフラストラクチャーはほぼイギリス資本の個別私企業による独占状態にあったと言うことが出来る．しかし，給水事業に関してのみは事情が異なり，植民地内における生活用水の供給は政庁の公共事業部門（Public Works Department）の管理下に置かれていたのである．それはこの生活用水の供給という問題が，第2節で述べた香港における過剰かつ過密な人口問題と最も先鋭的に衝突するものであったことに起因していると思われる．すなわち香港では

78）料金は1941年（1934年）当時，電灯が1 KWHごとに18セント，電力が7セント，電熱が5セントであった．Edward Szczepanik, *op. cit.*, p. 802および『諸外国の対支投資』274ページ．

79）1880年には中国の対ヨーロッパ貿易はほとんどすべてスエズ運河経由になり，香港—ロンドン間の距離は喜望峰経由にくらべて25.6％の短縮，上海—ロンドン間は24.1％に短縮された．小椋廣勝，前掲書，76ページ．

80）上海—香港間のケーブルが完成したのは1869年のことであった．また香港—シンガポール間は1871年，香港—マニラ間は1880年，香港—広東間は1881年のことであった．

81）市内電話は，1906年支那日本電話会社（China and Japan Telephone & Electric Co., Ltd.）が政庁より25ヵ年の電話敷設権を得ることにより設けられたものであるが，その後この企業から香港徳津風公司による電話事業独占へと至る沿革は明らかではない．

初期の頃より，急激に増加する人口に対して必要とされる生活用水をどのように供給するかが政庁を絶えず悩ませてきた非常に大きな問題であったのである.

そうした難問を解決するための最初の試みが[82]，1859年に作業が開始された薄扶林（Pokfulam）における200万ガロンの供給能力をもつ貯水池，およびそこからボンハム・ロードのタンクまでの水路の建設であった．しかし1863年に完成した時点で，すでに人口は1859年の86,941人から124,850人に増加しており，これでは不十分であることが判明した[83]．その後も生活用水の不足に対処するために[84]，大潭（Tai Tam）の貯水池（1889年完成）・ダム（1897年完成）を始め，黄泥涌峡を含むこれら3ヵ所を中心にいくつもの貯水池やダムが企画・建設されてゆくが[85]，そのたびにつかの間の解決の様相を呈するだけですぐに人口の増加の問題に直面することとなり，不十分な状態は根本的に解消することはなかった．最終的には大潭篤（Tai Tam Tuk）に1917年大規模な貯水池が完成されたことによって香港島の水の貯蔵量は14億1,900万ガロンに達したが，1920年代後半にはそれでも不十分であることが明らかになった．一方，九龍半島でもその人口の増加にともなって1890年代の初頭より生活用水の不足が表面化し，特に急速な都市化を経験した1920年代には深刻な問題となった．したがって1898年の新界の租借は，生活用水の供給源としての面でも九龍半島にとっても香港島にとってもその都市の形成に非常に重要な意味をもったのである[86]．

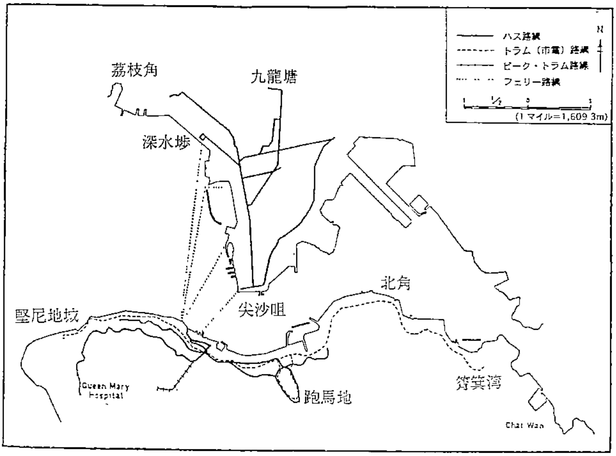
次に都市内の交通網の形成についてふれておこう（時期は1947年と戦後ではあ

82) 当初（1851年時点），都市における生活用水供給源は5つの井戸だけであった.

83) 早くも1871年には同じく薄扶林に6,600万ガロンの貯水池が企画された.

84) たとえば1877年の時点で水道水が配されていたのは香港島において発展の激しかった都市の西半分の地区だけであり，東半分やピーク地区は井戸や川の水に頼っていたのであって，この状態は東半分の地区では1889年まで，ピーク地区ではポンプが設置される1891年まで解消しなかった．また1885年にプライス（J. M. Price〔Surveyor General〕）が指摘したように，当時香港の一日につき一人当りの水の割り当て量は4ガロンであって，イギリス国内で最低19ガロンの必要が満たされていたことと比べられると非常に劣悪な状態にあったのである．T. R. Tregear and L. Berry, "Hongkong's Water Conservancy and Population," *Far Eastern Economic Review*, August 14, 1958, p. 201.

85) 1901年の時点では香港島の水の貯蔵量は5億1,100万ガロンに達した.



第5図　市内公共交通機関の路線図（1947年）

（出所）C. K. Leung, "The Growth of Internal Public Passenger Transport", p. 141, in D. J. Dwyer ed., *Asian Urbanization: A Hong Kong Casebook*, Hong Kong University Press, 1971.

るが，都市内の公共交通機関の路線図である第5図も示しておく）．戦前の香港島における最も重要な交通機関のひとつとしては2階だてのトラム（市電）が挙げられる．これは英国系の香港電車公司（Hong Kong Tramways Co., Ltd.）によって1902年に敷設され[87]，ヴィクトリアの海岸に沿って堅尼地城から筲箕湾までの9.25マイル（約14.9 km）の距離を複線で運行されていた[88]．ちなみに1940年にはのべ8,000万人の乗客を運んだとされている[89]．またピークの居住区のために1888年にワイヤー・ケーブルによるトラムが設置された．これは英国系の

86) 都市の水源としての新界の利用は1906年の九龍水塘（Kowloon Reservoir）の完成（3億5,200万ガロンの供給能力）に始まり，城門河（Shing Mun River）をめぐる貯水池の開発，1932年のヴィクトリア・ハーバーを横断するパイプ・ラインの構築，1936年のジュビリー・ダム（Jubilee Dam）の完成，と進められた．その結果，香港の水の総貯蔵量は60億3,100万ガロンとなった．

87) 香港電車公司自体は，もともと1902年に設立された香港電気軌道公司（Electric Traction Company）が1910年に改組されたものである．また香港電車公司の1936年の払込資本金は3,250,000香港ドルであった．

88) 1902年の設置当初は東端は銅鑼灣まででであり，1904年に筲箕湾まで延長された．また第一次世界大戦までは銅鑼灣—筲箕湾間は単線であった．

89) S. G. Davis, *op. cit.*, p. 130.

香港山頂火車公司（Peak Tramway Co., Ltd.）によって[90]，セント・ジョン・カセドラル（St. John's Cathedral）近くから標高1,306フィート（約398 m）のヴィクトリア・ギャップ（爐峰峡・Victoria Gap）に至る約1マイル（約1.6 km）を運行されていた.

次にバスに関して述べると，香港のバス・サービスは2つの企業によって提供されており，九龍半島および新界においては英国系の九龍汽車公司（Kowloon Motor Bus Company., Ltd.）によって，香港島においては華人系の中華汽車公司（China Motor Bus Company., Ltd.）によってバスが運行されていた.両者はともに1933年設立であり[91]，1936年の時点で，前者は101台，後者は84台のバスを運行していた．特に九龍半島では，トラム・サービスが存在しなかったため，九龍汽車公司によるバスが市内交通において大きな役割を果たしていたと考えられる.

さらに香港島と九龍半島の間を結ぶ戦前の公共の交通機関で最も重要であったのはフェリーであり，これは2つの独立した企業によって運営されていた.一方は1898年に設立された英国系のスター・フェリー会社（天星小輪船有限公司・Star Ferry Co., Ltd.）であり，ヴィクトリア・シティから九龍半島の南端までの約1マイル（約1.6 km）を結ぶひとつのルートのみを運行していた．他方は1924年に設立された華人系の香港・油麻地小輪船有限公司（Hongkong Yaumati Ferry Co., Ltd.）であり，設立当時はたった11艘の小さな木製のボートで3つのルート（香港島―旺角・油麻地・深水埗）を運行していた．後に九龍半島・新界の他の地域や近隣の島部（大嶼山〔Lantau Island〕，長洲〔Cheung

---

90) 1885年に設立された香港高地電車公司（Hongkong High Level Tramway Co.），が1891年にJ. D. ハンフリー公司（J. D. Humphreys）によって継承され，その後1905年に香港山頂火車公司となった．また1936年の払込資本金は500,000香港ドルであった.

91) もともと香港には1933年以前に少なくとも両地域に3つづつの計6つのバス会社が存在したが，合併がおこなわれ，1933年にバス・サービスを運行する権利を与えられたのが本文の2つの会社である．C. K. Leung, "The Growth of Internal Public Passenger Transport," p. 140, in D. J. Dwyer ed., *Asian Urbanization: A Hong Kong Casebook*, Hong Kong University Press, 1971, また九龍汽車公司の1936年の公称資本金は3,500,000香港ドルであり，第13表では，不明の払込資本金に代えてこれを充てた.

Chau]）へのルートが加えられ，1932年には運搬具用のフェリーが導入された[92]．

以上のように上記の公共交通機関がいずれも私営によって設立されたのに対して香港内の唯一の鉄道である九広鉄道はやや事情が異なり，市内公共交通のなかで唯一政庁によって所有されているのである[93]．この鉄道は中国とイギリスの両国により共同の管理のもとに置かれていたが，1910年にブリティッシュ・セクションが開通し，翌1911年チャイニーズ・セクションが開通した．そのブリティッシュ・セクションは尖沙咀から羅湖（Lo Wu）までの22マイル（約35.4 km）の距離であり[94]，新界の山岳地帯を避けて，沙田（Sha Tin）の北方で海岸沿いに迂回して走っている．その上1937年には広東—漢口間の鉄道と接続して，香港から広東・長沙・漢口・北京・奉天（瀋陽）を経由して，シベリア横断鉄道に連絡しそしてイギリスへと至ることが可能になった．

ではこうした公共サービスが戦前の香港市民の生活にとってどのような意味をもっていたのかを若干考察しておこう．ピーク地区やミッド・レベル地区に居住するイギリス人や他のヨーロッパ人はともかく，香港の人口の大半を占める一般の中国人の大部分にとってその居住空間はかなり劣悪なものであった．高層化し過密化した建物の分割された住居において，採光や換気の面での劣悪な条件ばかりでなくガスや電気の供給も外国人優先のために不十分であったのは言うまでもないが，水道水でさえも地階でしか利用できないという有様であった[95]．しかも市内交通の料金も，第14表に示されているように，こうした

92) 導入当初は一日につき平均500台の自動車を運搬していたという．

93) 香港と広東（中国）とを結ぶ鉄道に対しては，それが企画された1860年代の中期以降一貫して，海運業者を中心として香港内に強い反対意見があった．海上交通が命脈であった香港にとってそのような鉄道は不要なものであり，珠江（および西江・北江・東江）を定期的に往復する船舶に余計な競争という負担をかけるという理由からであった．1906年，当時の港湾長官（Hong Kong Harbour Master）であったベイジル・テイラー（Basil Taylor）の発言はそういった意見を代表するものである．また1934年の時点でさえなお，香港・広東・澳門汽船会社が（政庁所有の）鉄道から仕掛けられる「不公平な」競争に対し異議申し立てをおこなっていることは非常に興味深い．S. G. Davis, *op. cit.*, pp. 130-131.

94) チャイニーズ・セクションは89マイル（約143.2 km）である．

95) Luke S. K. Wong, "Urban Housing and the Residental Environment," p. 233.

第14表 戦前の市内公共交通の料金

各公共交通機関	料 金
スター・フェリー	
一等（大人）	10セント
一等（子供）	5セント
二等	4セント
一カ月の定期（一等）	6香港ドル
トラム（全区間均一料金，1941年）	5セント

（出所） Edward Szczepanik, "Economics of Public Utilities in Hongkong," *Far Eastern Economic Review*, December 29, 1955, p. 803, および S. G. Davis, *Hong Kong in its Geographical Setting*, AMS Press, New York, 1976 (Reprint. Originally published, Collins, London, 1949), p. 130, より作成.

市内交通が職場までの通勤に用いられるとして第11表の当時の非熟練労働者の1ヵ月の賃金およそ13香港ドル～24香港ドルを基準に考えると，たとえばフェリー（1ヵ月の定期）ならおよそ賃金の25～50％を占める高価格であったことになる．このことは他の公共交通機関についてもあてはまることであり[96]，それゆえすでに述べたように，労働者のほとんどが自らの職場の近くに居住することを余儀なくさせ，特定の地域の過密化という状況を生み出すことになる．したがって住宅環境も含めて香港市民の大部分を占める一般の中国人にとって，公共事業は不十分であるどころか利用しがたい劣悪な状況であったと論じることが出来よう．

最後にインフラストラクチュアの状況に関して，戦前の中国において経済的に最重要都市であった上海との比較を試みておくことは決して無意味なことではないであろう．中国革命以前の上海は中国最大の生産都市（近代的工業都市）

96） 香港島・九龍半島とも戦前のバスの料金は不明であるが，1954年の料金（中華汽車公司が20セント，九龍汽車公司は都市内で1マイル〔約1.6 km〕の区間なら10セント・それ以上なら20セント・および新界は距離に応じて違ったレート）とスター・フェリーおよびトラムが戦前に比べて1950年代初期は100％値上がりしたことを考えると，かなり単純計算ではあるが，戦前のバス料金は5～10セント（一ヵ月にして3～6香港ドル，往復で6～12香港ドル）ぐらいであったのではないかと思われる．1954年の料金は，Edward Szczepanik, *op. cit.*, p. 804.

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．加えてその都市形成の過程において，租界と華界が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った中・洋の二面的性格を強くもつ近代都市であり，この中・洋の二面的性格という点では香港と同様であった．しかし香港の場合と異なっていたのは，租界としての上海という都市が複数の諸外国の意のままに形成されるといういびつな半植民地的な性質を強く帯びていたことであり，それゆえ社会的資本も諸国の権益にしたがって分断状態に置かれていたことであった．すなわち上海の交通網を含む公共事業は，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恣意的に形成したものであり，そこには何らの統一性も整合性もなかったことが大きな特徴であった[97]．これに対して，戦前の香港のインフラストラクチュアは，香港がイギリスという単一の国による完全なる植民地であって，イギリスの個別の私的企業による独占状態にあったがゆえに，近代の上海において経験されたようなインフラストラクチュアの分断状況あるいは不統一な状況（たとえば上水道の管網系統の混乱・不統一など）を経験したわけではなかった．しかしながら戦前の香港の場合も経済活動の全般的領域におけるレッセ・フェールの政策のもとで，都市内における超過密状況そしてその結果としての住宅環境の劣悪さ，「スクワッター」問題の顕在化，さらには交通網を含む社会的資本の不十分さなどといういびつな性格を形成してきた．そしてこうした個々の都市問題それぞれに，完全なる植民地状態であったがゆえに，上海とはやや異なる形での中・洋の二面的性格，しかも一般の中国人にとって圧倒的に不利な状況が支配していたのであった．

97）詳しくは拙稿「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―」『経済学論叢』（同志社大学）第49巻 第1号，1997年7月，70-77ページ．

5 埋め立て，住宅を中心とする都市計画

これまで戦前における香港の都市形成過程とそれに伴うきわめて深刻ないくつかの都市問題について論じてきたが，それではこうした都市内の諸矛盾の解決を志向するような都市計画が戦前に策定されることはなかったのであろうか．本質的に都市計画は，現在および将来の都市住民が満足のゆく生活を送れるように最適な生活環境および労働環境を築いてゆくために必要不可欠な物理的環境そして施設を都市に提供することを目的とするものである．その限りでは，幾人かの論者が指摘しているように戦前の香港にはこうした意味での全体的・統合的な都市計画は正式には存在しなかったと言ってよい[98]．すなわち都市生活に必要かつ充分なインフラストラクチュアや公共サービスを提供するような全体的な計画は欠如していたのである．それゆえ香港の都市としての発展は適切な計画が存在しないままに進行していった．

たとえば都市計画には，土地の実際の利用に対し政府が管理し規制する力を行使することが含まれるであろうが，香港政庁が現実に成しえたことは，すべての経済活動に対する介入を最低限にする自由放任主義の政策のもとで，土地をブロック・区画へと分割し私的なデベロッパーにリースすることだけであった．その結果，土地の利用を管理し規制することへの配慮はほとんど成されず，基本的なインフラストラクチュアを建造するのに必要とされる土地を供給することへの配慮さえ欠くこととなった．

しかしながら，全体的・統合的な都市計画は欠落していたとはいえ，都市が

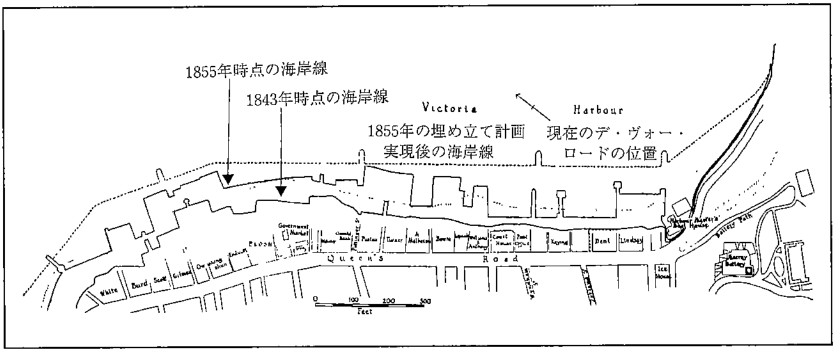
98) 香港において最初の全体的・統合的な都市計画と言えるものが策定されたのは，1947年に著名なイギリス人の都市計画家であるアバークロンビー（Sir Patrick Abercrombie）が都市の発展計画に関する香港政庁の顧問として任命され，翌年その計画を公刊した時のことであった．計画には，香港の人口を最高200万人に制限する人口政策を始め，産業配置，将来における埋め立て，ヴィクトリア・ハーバーを横断するトンネル，新しい交通網，ニュー・タウンの可能性といった多様な論点を含んでいた．K. S. Pun, "Urban Planning," pp. 188-189, in T. N. Chiu and C. L. So eds., *op. cit.*, and "Urban Planning in Hong Kong : Its Evolution Since 1948," *Third World Planning Review*, Vol. 6, No. 1, February 1984, p. 61 ; C. P. Lo, *Hong Kong*, Belhaven Press, 1992, pp. 105-107.

発展してゆくにつれて生み出されてゆく諸問題に対して，解決への志向がまったく存在しないというわけではなかった．すなわち個々の問題分野を対象とする断片的な対策はこの時期においても見てとることが出来るし，これらを総合的な都市計画策定への萌芽的，もしくは先駆的なものとみることも出来よう．そこでこうした戦前の香港における都市計画の萌芽をいくつか挙げておこう．

まず最初に埋め立てに関する計画をとりあげてみよう．厳密に言うと，埋め立て計画が都市計画に包括できるかどうかは議論の分かれるところであろうが，一面では，利用可能な土地がきわめて稀少であったうえに都市の発展にともなって急激に増加してゆく人口に対処するための戦前の香港における最初期の都市計画のひとつと考えることが出来るであろう．また，それがあとでとりあげる住宅計画と接合されてゆく面があることから考えても，ここで述べておくことは的外れではないであろう．香港島における初期の植民地の開発には３つの可能な方向性があったと言える．その一つはすでにみたように非常に狭い平らな土地一帯を北部海岸に沿って開発を拡張していくことであり，もう一つは内陸へすなわち丘の上の方へ向かって拡張していくことであり[99]，最後の一つが海へ向かって埋め立てという手段を用いて拡張していくことであった．３番目の方向，すなわち埋め立て計画は，他の２つにくらべてある程度の長期性をもつ計画性が存在しても不思議ではないように思われるが，特に香港島におけるその進行は実に漸進的な過程であって，言い換えれば各状況に応じた，長期性に欠ける場あたり的と言ってもよいほどに断片化された様相を呈していた．また初期の埋め立てにおいては，政庁の提示する埋め立て計画と個別の土地所有者の利害（あるいは陸軍・海軍という土地所有者）との対立がひとつの大きな基調をなしており，そのことにも注目しながらみてみよう．

最初の埋め立てに関する計画は，途切れずにつながったバンドすなわちプラヤを作りあげようとすることから始まった．このプラヤを形成するという埋め立て計画は当初控え目な形で1851年に構想され，1855年には第４代総督のバウ

99）すでに２節で述べたように現実にピーク地区における居住地の開発という形でなされた．



第6図　香港島における私的に形成された海岸線と1855年の埋め立て計画

(出所)　T. R. Tregear and L. Berry, "The Birth and Early Days of Hongkong," *Far Eastern Economic Review*, July 17, 1958, p. 67.

リング (Sir J. Bowring) によってネイビー・ベイ (Navy Bay) から銅鑼灣まで拡張されてそこに王室の土地所有権を確立するというより拡大された計画になった．そのうえ政庁が主張したのは，海へ向かって個別所有者によってすでに私的に埋め立てられていた土地も王室の所有権に属するということであった[100]．それゆえヨーロッパ人の土地所有者は激しく反対し[101]，1859年に「プラヤ法案」(Praya Ordinance) は立法議会において廃案となった．この敗北の結果，**第6図**に見られるように埋め立てのための防波堤は以前と同じように断片的にしかも不規則な形で私的に形成され続けたのである[102]．

とはいえ，こうした挫折にもかかわらず，断片的な形でではあるが公的な形式をとった埋め立てに，いくつかの進歩がみられた．1868年にはウィルマー・ストリート (Wilmer Street) とボンハム・ストランド間に2,700フィート (約

100) 1855年当時，王室の所有権に対立するような私的な埋め立て (第6図) は298,685平方フィート (約2.8 ha) に達していた．E. J. Eitel, *op. cit.*, p. 328.

101) 特に先鋭的な異議申し立てを繰り広げたのが，デント (J. M. Dent) とリンゼイ (Lindsey) であった．

102) その後，1863年には第五代総督ロビンソン (Sir H. Robinson) によって，1867年には第六代総督マクドネル (Sir R. Macdonnel) によって計画が同様に提示されたが，いずれも個別の土地所有者の反対に遭い頓挫している．

823 m）の防波堤によって，8.5エーカー（約3.4 ha）の埋め立てがなされ，イースト・プラヤ（East Praya）が一部構築され，その結果1873年までにはかろうじて途切れずにつながったプラヤ（だいたい，現在のデ・ヴォー・ロード〔徳輔道・Des Voeux Road〕に沿っている）が完成した．

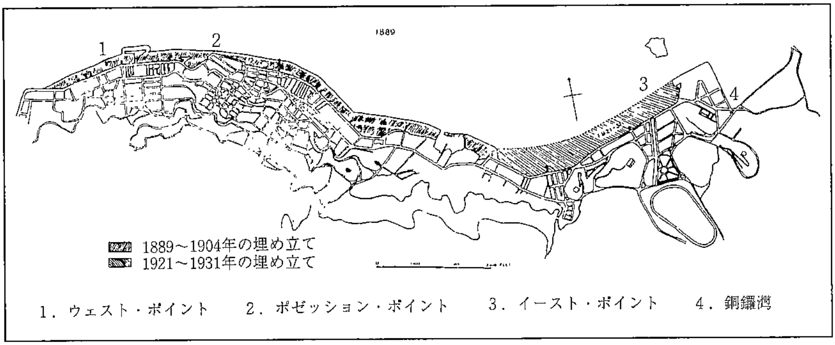
その後，1874年に台風が防波堤を破壊したことをきっかけに，プラヤの拡張が計画されるが，1879年まで着工がなされず，実際に完成したのが1880年であった．この拡張計画の完成のあと，他の埋め立て計画は非常に促進され，1883年には銅鑼灣において1,400フィート（約426.7 m）の防波堤が建築され，1884年までに23エーカー（約9.3 ha）が埋め立てられ，1886年には堅尼地城においても3,690フィート（約1,124.7 m）の防波堤により，22エーカー（約8.9 ha）が埋め立てられた．

そして1887年には政庁側のプライスによって注目すべき提案がなされた．すなわちプライスは「人口の密集，特にその都市の中心地区における密集は，現在，公衆衛生の維持に責任がある人々に不安を引き起こさざるをえない程度にまで達している．諸悪は中国本土からの新規の移住者の増加とともに年々増大しており，毎月600人あるいは毎年7,000人以上の割合でこの地に到着している．」と述べ，銅鑼灣においてさらに27.5エーカー（約11.1 ha）の埋め立てをおこない，そこに1,200の中国人用の住居を建設するという計画を提示した．おそらく香港における都市計画史上初めて，各分野ごとの応急的な対策にすぎなかった埋め立て計画（土地の稀少性に対する対策）と住宅計画（公衆衛生に対する対策）が直結し総合的解決が志向された提案として注目に値するものであると思われる[103]．

さらにこうした埋め立て計画が公衆衛生に対する対策と直結する流れのなかで[104]，1889年に「新プラヤ埋め立て」法案 No. 16 のなかに含まれた大規模か

103) T. R. Tregear and L. Berry, "Land Reclamation on Hongkong Island," *Far Eastern Economic Review*, July 24, 1958, p. 98.

104) 一連のプラヤ埋め立て計画の反対者として立ちはだかっていたのは，海岸沿いの個別土地所有者ばかりではなく海軍・陸軍当局もそうであった．当時の土地委員会のメンバー↗



第7図 香港島における埋め立ての進行（1889～1931年）

（出所） T. R.Tregear and L. Berry, "Land Reclamation on Hongkong Island, " *Far Eastern Economic Review*, July 24, 1958, p. 98.

つ包括的な計画がたてられ[105]，その後紆余曲折を経て，第7図で示されているように1904年完成した．こうして完成した埋め立て地は全部で65エーカー（そのうち59エーカー〔約23.9 ha〕がネイヴァル・ドック〔Naval Dockyard〕とウェスト・ポイントの間であり，残り6エーカー〔2.4 ha〕がウェスト・ポイントより以西においてであった）であり[106]，そこには埠頭およびコンノート・ロード（干諾道・Connaugt Road）の建設が含まれる．また新プラヤの壁の長さは10,263フィート（約3.1 km），高さは27フィート（約8.2 m）に及んでいる．

この後の着目すべき埋め立て計画としては，1921年にネイヴァル・ヤード

↘(Land Commisioner) はこのように述べている．「遅かれ早かれ，もし人口が増え続けるのならば，空間の不足と土地の価値に関して必要とされるのは，海軍および陸軍によって占有されている空間が放棄されなければならないことであろう．」それゆえに，こうしたプラヤ計画が漸進的ながらも達成されてゆくことは，島領有の最初期の意義であった軍事的性質を香港が払色しはじめたことをも意味するであろう．T. R. Tregear and L. Berry, "Land Reclamation on Hongkong Island," p. 99.

105) 海岸沿いの個別土地所有者の反対を克服するために，政庁の管理のもとに各自が100平方フィート（約9.3 m²）ごとに2～3香港ドルの費用を負担して埋め立てをおこない，自分の区画に接する新しい土地を手に入れることが出来るという妥協的方法がとられた．それゆえに土地の稀少性に対する公的な対策としてはまだまだ完全とは言えないものにとどまったと言える．こうした妥協が成立する過程については，G. B. Endacott, *op. cit.*, p. 210, も参照．

106) 埋め立てられた65エーカーのうち，33.73エーカー（約13.7 ha）が建築用に利用され，残りが道路や空き地のためにとっておかれた．

(Naval Yard）からイースト・ポイントまで防波堤を建築し，灣仔にあたる土地すべてを埋め立てる「プラヤ東部埋め立て計画」(Praya East Reclamation Scheme）として知られるものがある．これは1931年に完成し，香港でも最も活気のある過密化した地域のひとつになっていった[107]．

こうして見ると，香港島における土地の稀少性に対しての対処策であった埋め立て計画は，個別の土地所有者の利害や軍という土地所有者の利害に対応しながら，漸進的にそして断片的な形で進められてきたことが理解出来よう．したがって，これのみをみる限りでは，プライスの提言のように埋め立て計画と住宅計画が接合されるという注目すべき流れはあるものの，まさしく都市計画が都市の発展を方向づけるというよりもむしろ都市の発展の結果やむを得ず都市計画が要請された，というのが実情であったように思われる．

直接的にはここでの論旨からはずれることになるが補論的に述べてみると，たとえば戦前の香港の経済的命運をにぎっていた港湾をひとつとってみても，そこに計画の介在する余地はあまり存在しなかった．すなわち戦前におけるヴィクトリア・ハーバーへの政庁の及ぼす公的な影響力は非常に制限されていたと言える．それが最もよくあらわれているのが，港湾の発展の初期における波止場や埠頭の不足であろう．その理由としては，ひとつは沖で船荷を外洋船からジャンクやサンパンへと舷側越しに積み替えるという長年の慣習のためであり，これが成立するのは豊富で安い港湾労働力の存在があってのことであった．また，もうひとつは政庁が波止場や埠頭などこれらの施設の発展に対し基本的にはその建設を私的商人にまかせるという自由放任主義がここでもまた貫かれていたためであった．たとえば施設の不足という問題を克服すべく，政庁が港湾に対して一定の影響力を及ぼすことを意図して1885年に諸施設の調整を試みる法案（Sir John Bowring's scheme）が提出されたが，立法議会において商業側からの反対に遭い，その計画は頓挫している．

その後もまた政庁は，将来における港湾の発展には新しい諸施設の開発と現在あるものの改良のための長期的な計画が必要であるという認識から，1899年の「埠頭

107）またイースト・ポイントほど目立っていたわけではなかったが，同時期に銅鑼灣と鰂魚涌(Quarry Bay）の間の地区において埋め立て計画が達成されている．

法案」(Pier Ordinance) において，あらゆる私的に所有された埠頭の土地のリースの期限を今後50年間とすることを規定した．しかし，現実には1949年末で期限が切れることを嫌って，1925年以降の私的資本による埠頭の建設の例は1件しか見られない．

その一方で，諸施設の需要に対する供給の圧倒的不足がますます深刻な問題となってきた．たとえば1924年当時に港湾技師 (Port Engineer) であったダンカン (John Duncan) の見積もりによると，ヴィクトリア・ハーバーには一日平均70隻の外洋船が存在し，その半分が波止場を必要としていた．すなわち需要の半分は満たされていなかったことになる．同時に，この需要を埋めていたのは船荷のジャンクやサンパンへの積み替えであり，それを可能にしたのは豊富な港湾の非熟練労働力の存在であった．

結局こうした状況のなか，港湾の公的管理に向けて政庁の具体的な計画が提示されたのは，1941年になってデヴィッド・オーエン (Sir David Owen) が『香港港の将来における管理と発展』(Future Control and Development of the Port of Hong Kong) を記してからのことであった[108]．

では，住宅計画に関してはどのようであったのだろうか．すでに述べたように香港島北部沿岸一帯における超過密化は戦前の香港の都市問題のうちきわめて深刻なものであり，これを基礎にして住宅問題も「スクワッター」問題も発生していたのであった．それゆえ政庁側もこの事実を重要視し，その調査のためにさまざまな委員会 (commission) が組織され，解決のためにいくつかの対処策がはかられた[109]．すなわち前掲のプライスの提言ののち，1902年に住宅委員会 (Housing Commission) が「香港住民の住宅問題に関する報告」(Report on the Question of Housing of the Population of Hong Kong) を公にした．そこに

108) David K. Y. Chu and T. N. Chiu, "Laissez-Faireism in Port Development: The Case of Hong Kong," pp. 145-148, in B. S. Hoyle and D. Hilling eds., *Seaport Systems and Spatial Change: technology, industry, and development strategies*, Wiley, c, New York, 1984, ただし両著者は港湾に対する政庁の介入の拡大・港湾に対する公的管理には懐疑的である，また S. G. Davis, *op. cit.*, pp. 122-124, も参照.

109) ここでの住宅計画の考察は，S. K. Wong, "Squatters in Pre-war Hong Kong," pp. 199-202, の戦前の住宅問題に関する分析に多くを依っている．また常設の委員会は committee であり，各個別の問題ごとに調査・報告・提言をおこなうために必要に応じて組織される委員会は commission であるが，ここでは適当な訳語がないため，両者とも委員会とした.

おいては主に公衆衛生の観点から，中国人の住居のさまざまな欠点が指摘され，あらたな住居基準が提示されていた．この基準は，すでに3節で触れたように翌1903年の「公衆衛生と建築物に関する法令」へと結実することになった[110]．法令には住居の様式・高さ・改造に対する制限条項をはじめ，庭やバルコニーなどの開けた空間の必要性や住居のうしろの通りを清掃することの必要性などが含まれていた．また所有者はすべての住居の建物に便所を設置することを要請され，どのような種類であろうと仮の一時的な建造物を現在ある建物に付加することを禁じられた．こうした一連のことがらは住居の採光や衛生の状態を改良することを意味していたのであった．加えてデベロッパーは新しく建築する際に，この法令を管理するために特別に設置された建築庁（Building Authority）の承認をもとめて，計画と図面を提出しなければならなくなったのである．したがって，この法令もまた香港における都市計画の先ぶれをなすもののひとつと言えるであろう．とはいえ，この法令も抜本的な解決にはならず，既存の建物については現状が容認・維持されたままであったのであり，そこでは過密化も変わらないどころか人口の増加につれて悪化する一方であった．

また前掲の1902年の報告の中に含まれていた，建築家ダンビー（W. Danby）の提言にも注目しておくべきだろう．彼は堅尼地城の空き地に「数棟から成る労働者階級のモデル住宅」（Blocks of Model Working Class Dwellings）を建てることを主張していた．構想されたその住宅は3階建てであり，建物の真ん中に採光と換気のための中庭を持ち，道路と広い通路によって周りを囲まれることになる．地階には，店舗がふたつ入ることが出来る空間・ひとつの大きな炊事場（水道の蛇口が装備される）・男女別々の便所を持ち，そして2階と3階には，すべての居住室から出入り可能な中庭に面したヴェランダ・道路に面した側に配されたバルコニーを持つ（それゆえ，すべての居住室は採光と換気が充分である）．それぞれの棟には，大人一人につき300立方フィート（約8.5 m^3）が割り当てられ，371人居住することが可能である．この住宅を，ダンビーは27棟建てる

110)　C. P. Lo, *op. cit.*, p. 106.

ことを提案したのであった．しかも彼は，この住宅建設が政庁主導でおこなわれるべきであり，当時の労働者階級の生活費用を勘案し，公的な援助がおこなわれるべきであると強く主張したのである．この提言が注目に値するのは，プライス以来の流れを受けて香港史上初めて提起された低所得層（労働者階級）に対する低コスト公営住宅建設の計画であったからなのである．しかしながら，この計画は政庁によって採用も実現もされることはなかったのであり，まさに構想のままに終わることとなった．

続いて1923年に組織された住宅委員会（Housing Commission）はその報告において，過密化の問題に対処するために新しい建築用地を開発し，その利用計画を準備することを強調した．特にこうした用地として想定されていたのは，前掲の「プラヤ東部埋め立て計画」達成後の新しい灣仔であり，九龍半島であった[111]．またこの調査報告において特に着目すべきは，過密化の問題に関連して，都市内の交通が重要視されたことであろう．ここでは都市内の交通網を可能な限り拡張することばかりでなく，その運賃に関しても低減されるべきことが提言されたのである．すなわち，たとえ劣悪な条件であろうと職場の近くに居住せざるをえなかった労働者の事情に着目したのであり，そうした過密化を織り成す要因のひとつを軽減することが考慮の中に入ってきたのである[112]．

戦前の段階において，最後の住宅委員会（Housing Commission）が1935年に組織されたが，この委員会は1938年まで報告書を公刊しなかった．というのも

111) すでに述べたように九龍半島は，香港島にくらべ相対的に都市計画の関与する度合が高かったと言えるであろうが，1920年には公共事業委員会（Public Work Committee）が「住宅問題に関する報告」で九龍半島の発展を強調し，また1922年には「香港の都市計画案のための調査と報告」のための委員会（commission）が組織され，建築用地の配置を中心とする九龍半島に関する都市計画の作成がはかられた．

112) この報告におけるもうひとつの大変興味深い論点は，香港内における建築業に従事する労働者が不足しないように，中国から流入してくる労働者を引き寄せて定住させることを提言したことである．香港内における低価格の収容施設が不足していることがそういった労働者に香港へやって来ることを思いとどまらせているのならば，政庁はこれらの労働者に収容施設を提供すべきであると主張したのである．

1937年に日本と中国が全面戦争へ突入し，イギリス政府は香港に対する明確な態度を決定しかねていたからであった．1938年の報告においては過密化と住宅の問題に関して，これまでの委員会が提出してきた論点，すなわち公衆衛生の面での施設をより充実させること，新たな土地を開発すること，交通網をより改良すること，が再び繰り返されたにすぎない．しかしながら，この報告とは別に，委員会の書記官（Secretary）であったオーエン（W. H. Owen）によって提出された覚書には，より重視されるべき論点が含まれているように思われる．

オーエンが指摘したのは，過密化の問題に対処するのに1903年の「公衆衛生と建築物に関する法令」を中心とする衛生に関する諸法令を厳格に施行することをもってしても，そこに低コストの住宅もしくは収容施設の提供がともなわないならば，その効果は限定されるということであった．すなわち「ナイト・スクワッター」の例に明らかなように，法令の厳密な実施は過密な地区の居住者にとって，代わるべき住宅あるいは収容施設が存在しないならば，そうした過剰な人々を「スクワッター」へと変えてしまうことになるにすぎないという指摘である．彼が提案した解決策は以前の各委員会の提言と同様に，過剰な人口を新しく開発される地区へと分散させることであった．しかしその提言にはもう一点着目すべき指摘が付け加わっていた．すなわち彼は労働者が生計をたてる手段の重要性，つまり産業の創出を強調したのであった．もちろん，産業の創出をともなう新しい地区を開発し，そこへ労働者を引き付けるためには，交通の面でのそしてガス・電気・水道の面での，インフラストラクチュアが政庁によって充分に提供される必要がある．それゆえ，この提言は戦前の香港の都市問題が全体的・統合的に考えられるべきであるという認識が出来上がりつつあったことを示すものとも言えるのである．

これに加えて，1935年の住宅委員会は都市計画に関してひとつの重大な提案をおこなった．それは，都市計画と住宅の問題に関し一定の権限を持ち，政庁へと提言・勧告をおこなうような常設の委員会（committee）を編成すべきであるということであった[113]．この提案が1939年６月の「都市計画に関する法令」

(Town Planning Ordinance) の可決へと至り，この法令が以降の都市計画（に関する立法）を指導・監督する役割を担うこととなったのである[114]．この法令では，都市計画局（Town Planning Board）の設立が規定され，関係する政府部門からの代表と民間からの非公式なメンバーとから構成されることとなった．また都市計画局の主要な責務は，既存の都市区域と都市区域へと発展する可能性のある区域に関する将来の設計のために計画の草案を組織的に準備することであった．ここに至ってまた全体的・統合的な都市計画を策定してゆく制度的素地が出来上がりつつあったと言える．しかし，都市計画そのものは第2次世界大戦の勃発と1941年から1945年までの日本による香港の占領のために，1947年にアバークロンビーが都市の発展計画に関する香港政庁の顧問として任命され，翌年に実質上香港初と言える計画を公表した時まで，実現されることはなかったのである．

こうして最後の段階において，戦前の香港を悩ませてきたきわめて深刻な都市問題群への対処，すなわち土地の稀少性に対する新しい土地の開発，そしてそこへの人口の分散化，住宅状況の改善，公衆衛生に関する施設の改善（そこにはガス・電気・水の供給状況の改善も含まれるであろう），交通網のより一層の充実と運賃の低廉化などの諸課題が，産業の創出という論点とともに，より統合的・総合的に考慮される素地が出来上がることになった．そしてその際に，都市計画が大きな役割を果たしうる可能性も生み出されたわけである．しかしそうした都市問題群への本格的な対処と統合的・総合的な都市計画の作成という課題は戦後に残されることとなったのである．

む す び

これまで考察してきたように戦前の香港は，イギリスによって直轄植民地化

113) C. P. Lo, *op. cit.*, pp. 106-107.
114) この法令には，（都市）計画の目的とは地域社会の衛生・安全・便益・全般的な福利を促進することであると明記されている．K. S. Pun, "Urban Planning," p. 189.

されて以来，自由放任主義の原則の下に，主として対中貿易を中心とする中継港としての経済的機能を果たしてきた．それゆえ，その都市化もあくまで港湾を核にして，香港島北部沿岸に集中的に進められてきた．またそれとともにイギリス（西洋）的性格と中国的性格の二重性が常に変わることなく，その都市形成過程に刻印されてきた．そしてこうした都市化の特徴を背景にして，負の性質を帯びた問題としてつねに露呈されてきたのは，まず第一に人口の急激な増加であった．この人口増加は香港島北岸の過密化を生み出し，そこでは「スクワッター」の存在も含めて住宅問題，特に中国人の劣悪な住宅環境の問題，それと同時に圧倒的に不十分な公共施設・サービスの供給の問題，都市内の公共交通の問題も深刻化していた．

それではこうした困難な事態に対し，政庁側によって都市内の諸矛盾の解決を志向するような都市計画が策定されたかと言えば，この時代においては，なお都市の開発の根本となる土地の稀少性を解決する試みである埋め立ての面においてさえ，長期的見通しはなく断片的な対策に終始していたといいうる．とはいえ現実に各都市問題の解決が迫られるなかで，徐々にそれらを全体的・統合的に考慮しうる土台が醸成されてゆき，戦後の最後の時期において，総合的な都市計画を策定する素地が固められる結果になったのである．しかし戦前においては，都市計画そのものは策定されず，まさに準備段階とも言えるものを終えたにとどまり，戦後を迎えることとなったのであった．

その後周知のように，戦後の香港は1949年の本土における中国革命によって，対中に関する中継機能を希薄化されることとなり，みずからの工業化そして「輸出志向工業化路線」の道を歩んでゆくこととなる．その際に戦前から残された都市内の矛盾がどのような様相を見せるか，またそこに実際の都市計画がどのように関わってくるのか，は筆者にとっての今後の研究課題である．とりわけ，そこで筆者が強い関心をもつのは，1）香港島の過密化を緩和するための九龍・新界への都市の外延的発展，2）きわめて過密な状態にある労働者（・スクワッター）を分散化させ組織するための労働者住宅もしくはニュータウ

ン政策の展開，３）前２者と深い関連を有する都市内インフラ・都市内交通網の整備，４）全体的アウトラインとしての都市計画の展開，である．

ともあれ今回の歴史的分析を足がかりとして，引き続き現代の都市香港の考察をすすめてゆきたい．