

広州の都市形成過程と都市計画に関する研究*

Review Relatong to the City Plan and the Formation Process of City of the Guangzhou

田中 重光**

By Sigemitsu TANAKA

At first the "Renxiao Castle" was built by the Renxiao of the Qin period. Continuously, the "Nanyue Castle" (another name Zhaotuo) was built by the Zhaotuo of feudal lords which come into existence of the Nanyue. A culture of the Islam was prosperoused for Tang period and Song period, and was developed to the trade on the tradesman of the Arabian. The early time of the Tang period was established on the foreigner in consession of the first to the Guangzhou. The Building of the castle wall from Song period to Ming period was finished to 1564. The Qing period was built the "Thirteens Factory" at the patent trademan of the Chin, still more the concession was formative to the Shamian in view of these facts defeat of the opium war. The block plan in concession was presented influences of the city plan in Guangzhou. The influences was civilized into the Gavernment of national party that it was driven forward by the Sun ke and Lin Yunhai.

1. はじめに

中国近代の都市計画には、大上海計画¹⁾をはじめ南京首都計画²⁾などがある。孫文によって成立した中華民国政府は、政治、軍事、経済の近代化を進める一方で、新都市建設と都市改造に傾注した。孫文の死後、党を掌握した蒋介石は1927年4月、上海クーデターによって上海を支配すると、同都市では大上海計画（新都市建設）を展開し、また、南京を首都に定めて南京首都計画（都市改造計画）を策定・実施した。本研究の取り上げる広州は、古くから商業の交易港として、言い換えれば、中国大陸の最南端の雑多なる民族が混成し、辺境の地として都市が形成されてきた。ところが近代に入り、辛亥革命や軍閥割拠といった混迷する政治状況のなか、中国における早い時期に近代都市計画の影響をみて、この広州の都市改造に着手する。これらの遺溝は現在の広い街路と緑豊かな都市空間に繋がっている。

本研究は、こうした広州の都市形成過程を商業や経済の発展期に視点をおいて四期に大別する。つまりこの発展期が都市の拡張と形成に深く関与しているものと考え、第一期は、古代の草創期として秦から唐代までの東南アジア海域との交易の初期を通じた都市化現象期に当たる。第二期は、交易の隆盛期を向かえた宋代から明代の解放交易から規制貿易へと移行する過程での都市形成期をみる。第三期は、清代末の中国特許商人による十三行が成立し、広東夷館の建設をみて、やがてアヘン戦争によって近代都市計画の入口に達する。第四期は行政組

織の確立と共に、それまでの城壁を撤去して近代都市への改造が推進された期に位置するのである。

2. 既往の研究と資料

古代から近代までの広州の都市形成過程を総括的に論じた研究や論文の類は管見してもあまり例を見ない。研究書の類ではないが、今日の広州の都市の姿と将来計画を指針する上で序文に記された湯巨明の「城建綜述」³⁾（『広州市志』）がある。これは古代から現代までの広州の都市発展を極めて簡略的に概説したものであり、い幾分かの都市の通史的発展と形成過程を辿ることができ、本研究の視点とする形成過程と商業や経済行為との関係については言及していない。建築史の立場から馬田代⁴⁾や藤原⁵⁾などの研究があるが、これらは十三夷館から広東租界の沙面の建設と近代建築を概観したもので、都市計画の分野に迫ったものではない。歴史書においては「番禺縣統志」⁶⁾がある。筆文で書かれた紐綴じ書であり、特に明代の広州城に関する一部分に貴重な記述を見ることができる。また、蔣祖綬・方志欽の「簡明広東史」⁷⁾は、古代から近現代までの広東を通史的に民族、政治、経済、そして各地の都市と文化などの発達を概述しているが、都市の形成過程と経済行為との関係については論じていない。しかし、本書の広範囲に亘る包括的な記述内容は、本研究の視点の所在や当時の社会的様相を確認する上で重要な手掛かりとなっている。

本研究は主に次の資料に依拠する。古代から清代までを通史的な引用文献あるいは参考文献として「簡明広東史」を用いる。明代においては部分的であるが一次資料の「番禺縣統志」を引用文献として使用する。その他、

* Keywords : 城壁, 蕃坊, 蕃商, 沙面, 道路整備

** 正会員 工博 (株) 梓設計・計画8部
(〒144-0041 東京都大田区羽田空港1-7-1 第二綜合ビル)

近代における政治的、都市計画的関連では、中国国民党の初期広州の都市行政を記述した『一歳之廣州』⁸⁾や、地理、土地、人口、政治、財政、工務などを記録・統計した『広州年鑑』⁹⁾、さらに「城建綜述」などを引用文献あるいは文献資料として依拠したい。このように本研究は資料に基づいて論考するものである。

本研究は、古代から綿々と都市形成が行われ、その結果、近代都市計画期にどのような都市改造が採られたのかを解明することを目的とする。この試みは都市史と都市計画との関係を強化する上でも意義あるものと考えられる。

3. 広州の草創期（秦唐代）

秦以前、広州の位置する広東は、まだ中国王朝に属せず、淵源地として南粵と称されていた。春秋戦国時代を経て中原を統一した秦の始皇は、前 224年に軍を南方へ進め、現在の広東と広西に当たる嶺南を支配した¹⁰⁾。この時、嶺南が林（現在の桂林）と象（ベトナム国境に近い南寧辺り）、そして大半が広東に入る南海の三つの郡に分けられ、行政地を番禺（現在の広州）に置いた¹¹⁾。この地の尉官に就任した任嚣は、前214年に「任嚣城」¹²⁾（図-1）を築き、ここに広州の都市建設の初期が始まる。ところがこの番禺と中原との間には険しい武夷山脈がはだかり、物資の調達や軍の往来に不便であったという。そこで秦軍の指揮官は湘水と離水を繋ぐ運河開鑿を史録に命じ¹³⁾、前219年あたりから工事に着手する。これが中国古代の三大水利のひとつと言われる靈渠故道¹⁴⁾であり、後に孫文の「実業計画」にも興安運河として取り入れられる。また、始皇の南征の目的がこの地方の真珠、玳瑁（ベッ甲）、沈香（香料）などの珍品を求めた¹⁵⁾。ことを合わせて考えれば、広州の珠江から靈渠を経て長江に入り、長江から漢水、丹水を北上して長安（現在の西安）通り秦の都・咸陽に達する水運交通による南糧北馬の構想は、後の北京まで至る大運河建設の端緒にあたると考えられる。いずれにしても広州の都市発展の基礎となった。

任嚣城は広州の現在の児童公園に築城され、比較的小さな平城であった。始皇の死後、病床の任嚣に代わって尉官となった趙佗は、自ら南越武王と称して嶺南（広東）を支配し最初の独立国となり¹⁶⁾、図-2のように任嚣城を西に周囲10里（5km）程拡大して南越城（または趙佗城）を築く¹⁷⁾。図-13に示すように現在の北の越華路、西の吉祥路、南の西湖路、東の徳政路がその範囲に当たる。

高宗・劉邦によって前漢が成立すると、地方の支配体制において郡国制を採ったため趙佗ら地方功臣は、封建諸侯として以降、5世93年に亘ってこの地に君臨するものの、武帝の前漢の時世になると吸収される¹⁸⁾。前漢が紀元8年に滅び、外戚の王莽が新を興す。続く後漢に入ると西域との交易が盛んになり、物資はインド洋を渡って越南（ベトナム）に上陸し番禺にも達した¹⁹⁾。こうした前・後漢を通じて新しく興った地中海諸都市やイ

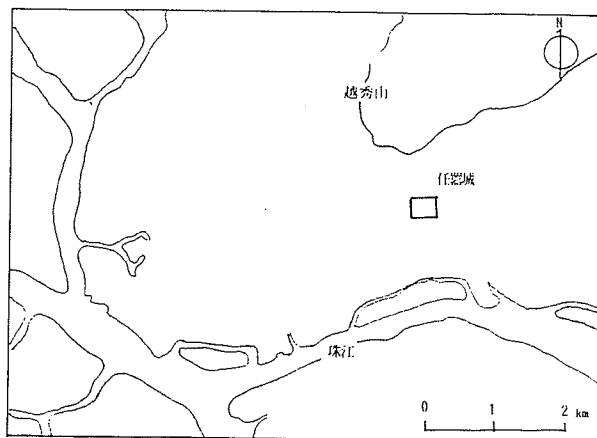


図-1 秦代 任嚣城（前 214年）概念図

（出典：文献 3）を基に1999. 10. 30本人作成）

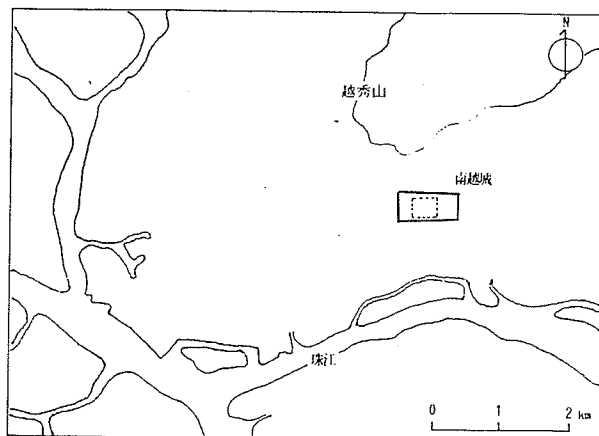


図-2 南越城（趙佗城前 200年頃）概念図

（出典：文献 3）を基に1999. 10. 30本人作成）

スラム世界、東南アジア諸国との交易は、広州の都市化に拍車を駆け、唐代に入るとさらに顕著となる²⁰⁾。

『簡明広東史』によると「唐代旅居広州的異民族以阿拉伯和波斯人為主。他們被指定愚居干城西…築石聯城以長子孫，這就是“蕃坊”」²¹⁾とあり、アラブやペルシアの商人達は、図-3に示すように城の西にその寓居が指定されると、子孫まで長じるよう石を連ねて共同居住地を築いた。これを「蕃坊」と言い、現在の光塔路の北側一帯に当たり、広州都市化の最初の一定した居住地と考えられる。「蕃」あるいは「蕃人」は野蛮や異民族などを指し、ここではその大半がイスラム教徒であった。蕃坊には「蕃坊的外商保持自己的風俗慣習和宗教信仰。他們推舉首領，由唐朝政府簡達，稱為蕃長或蕃酋，負責處理異民族之間的爭端，這實際上也是伊斯蘭教的一个教長」²²⁾とあり、蕃坊の商人は自国の風俗や習慣、宗教信仰が認められていた。彼等はその中から首領を選出して唐朝政府の公認を得、蕃長あるいは蕃酋と称した。蕃長は異民族同志の抗争の処理責任を負っていたが、実際はイスラム教の教長がこれに当たったとしている。彼等は坊内に、現在に残る懷聖寺と光塔を築き（627年）、布教の拠点とした。「旅居広州阿拉伯、波斯商人廣置田宅，開一度同当地人通婚，…外商大体尊守唐朝的法令，同漢官民友好相處，他們不但对传播伊斯蘭文化，而且对传播

唐朝文化也作出過貢獻」²⁴⁾のように、広い敷地と家を構え、当地の漢人と結婚し、アラブ商人のほとんどが唐朝の法令を遵守し、漢人の官民と親しく交遊した。ただイスラム文化を伝えるだけでなく、唐朝文化の創出にも貢献しながら伝道したとしている。当時居留していた異民族は20万人を越えるといわれ、後の唐末 878年5月、黄巢の乱での農民反乱軍が広州城を占領した際、蕃人の12万人を虐殺した²⁴⁾とも言われる。

唐代においては臣下宗瑛、杜佑、李復らによって都城が拡大(図-3)されるが、その規模は不明で、さらに、唐朝崩壊後の五代混乱期 917年には再びこの地を国号

「南漢」と称して独立、その都を広州に置いた²⁵⁾。しかし都市の本格的な拡大は次の宗代になってからである。

以上のことから、秦の時に嶺南の地として支配された広州は、任囂城を築き、唐代に入りイスラム文化の隆盛と共にアラブ商人による外国交易港として、あるいは商業物産の集積地として経済の発達に伴って都市化が始まった。そうしたなか、アラブ商人達を中心とした異民族のための居留地「蕃坊」が形成され、広州における最初の市街地となった。

4. 交易期の広州(宗明代)

宗代に入ると珠江三角洲一帯を中心に農業や鉱山、塩などの生産が盛んになり、これに水陸交通も整備され、商業の流通が拡充された。さらに 971年には外国貿易を管理する市舶司²⁶⁾(遅れて泉州、杭州、明州にも設置)が置かれ、「広州は広南諸州の樞紐、“舟行陸走、咸至州而輻輳焉”。広州城内の稲米、食塩、礦産、木材、布匹、檳榔、瓷器等多種商品銷售量很大的」²⁷⁾とあり、広州は広南諸州の中心として、舟は行き陸は走るというように全ての州から人、物が集まって込み合い、集積と流通の拠点となった。また、商品の販売量も多く、なかでも米の取引では城内に米市街(図-6)ができるほど繁盛した。当然人口の増大に繋がり1078年の広州の戸数が14,3261戸であり、これは広東21州軍(州)総戸数575,937戸の約25%に当たる²⁸⁾ほどとなった。

広州城は唐、南漢、そして宗代300年の間に東、西三城の拡張と建設が繰り返され、その面積は唐朝時に比べて4倍を越えた²⁹⁾(図-4)。宗代には十回に亘って改修され、なかでも最大規模が北宗1044年であった。番禺縣志によると「慶曆四年…廣州增築子城周5里後再知廣州復環城浚池…」³⁰⁾のように子城(中城とも呼ぶ)・周囲2.5kmが増築され、その周りに外堀が掘られたとしている。さらに1070年(熙寧3年)に「趙佗城の東の土台に東城が築かれ、西は子城と連なり」³¹⁾、1071年、詩人の程師孟によると西城・周囲10里(5km)も築かれた³²⁾と述べている。

こうして広州は市街地を城壁で囲む都市の枠組みの基ができる。その範囲は図-13に示すように現在の東が徳政路、南が文明路、西が恵福西路付近に当たる。この頃、珠江は、「小海」と呼ばれるほど内港として活況し、現

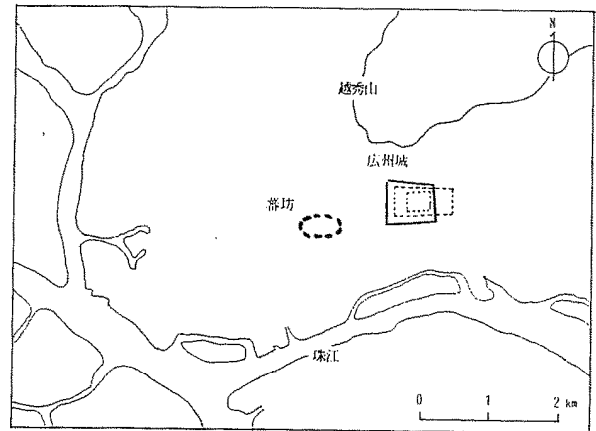


図-3 三国-唐代 広州城(880年頃)概念図
(出典:文献 3)を基に1999.10.30本人作成)

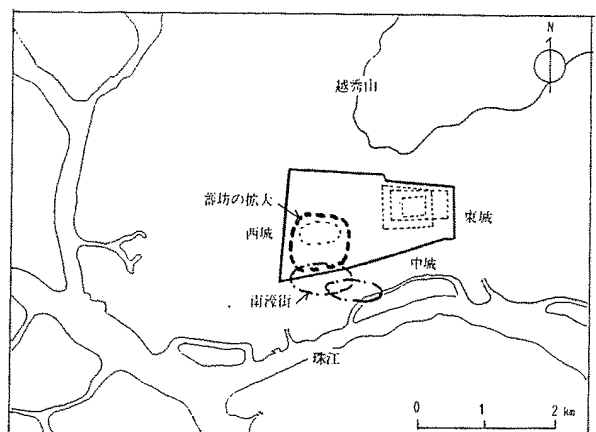


図-4 宗代 東・中・西三城(1044・1070年)概念図
(出典:文献 3)を基に1999.10.30本人作成)

在の南濠街一帯には外国商船が常時停泊していたという。そして「異民族商人在其北的「蕃坊」居住、附近還有大市街(今惠福西路)、象牙街、瑪瑙街等街巷。澳邊建有共樂樓、高五丈、面臨珠江、氣勢雄偉。」³³⁾とあるように、異民族商人居住区の蕃坊は、現在の恵福西路一帯からさらに南方の象牙街瑪瑙街まで拡大し、高さ15mもある歓楽館などが珠江に面して建ち、氣勢あらわであったとしている。こうして、宗代の「蕃坊」区域の拡大と商港としての盛況ぶりは、広州城の東西、南の城壁拡大の要因となり、ここに市街地を取り込んだ城壁都市の出現となった。

元代に入ると広州は、唐代の交易港としての地位を継承するが、しかしその繁栄の一端は福建の泉州港に奪われる。都市においては大きな変動もなく、ただ狭苦しい城内であったという。

明代になり、それまでの省、道の地方行政統治が変わり府県制統治へと改変される。現在と同じ広さに匹敵する広東は、広州府含む10府1直隸州に分割され、さらに広州府においては15県に分けられた³⁴⁾。これにより広州市街地が東に番禺県、西に南海県とする現在の教育路辺りで二分される³⁵⁾(図-6)。広州が再び交易都市として脚光を浴びることになるが、それは次の要因と考

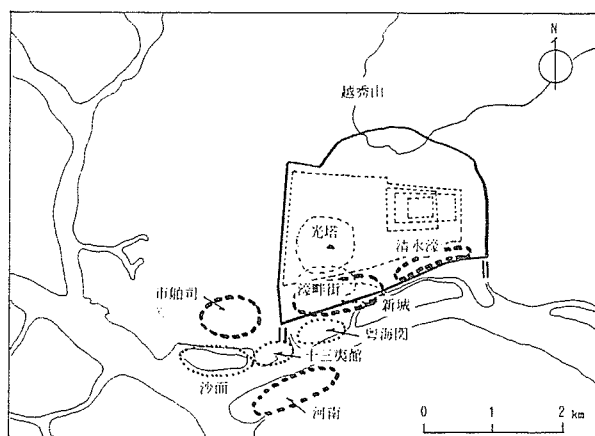


図-5 明代 老城・新城(1378年・1564年)
清代 兩翼城 概念図
(出典:文献3)を基に1999.10.30本人作成)

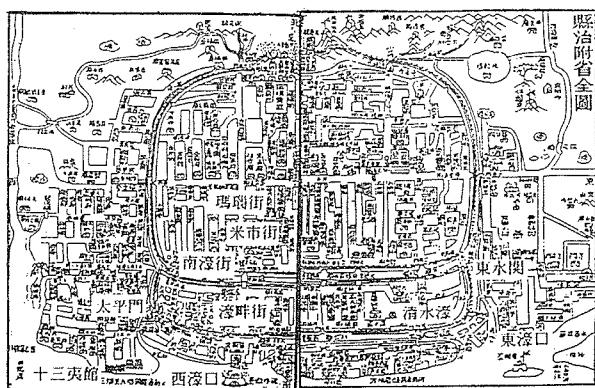


図-6 明代後期の広州城
(出典：文献6)に所収)

えられる。一つは、東江、北江、西江という大河の水運交通が確立され、南北の商路が充実されたことにある。これらの大河では鉄鍋、鉄釘、鉄銭、陶器、錫や外国産の番胡椒、宝石商品³⁶⁾などが広東や異民族商人によって国内各地に販売された。なかでも、南京では「川広雜貨」として繁盛した。二つには三角地帯における農田水利建設が大規模に行われ、これにより農業生産の向上と農産物による手工業が発達し、各地に「圩市」（集市とも言い、市場を中心の町村）ができた³⁷⁾。三つには、貢舶貿易の発達である。1370年、明朝政府は寧波、泉州と広州の3港に市舶司（税関に当たる）を設置し、広州には占城（越南：ベトナム）や泰国（タイ）、その他西洋諸国の朝貢の玄関港に当てた³⁸⁾。

明代の広州城は図-5に示すように、1378～1380年にかけて東北の山麓（現在の越秀山の一部）800余丈（約2,4km）ほどの都市域が拡大され³⁹⁾、さらに「明洪部十三年永嘉侯朱亮祖以舊城低狹又改築連三城一為…舊城亦名老城也」⁴⁰⁾、すなわち1380年、朱亮によって宗代の東、中（南城）、西の三城が連結された。これを「旧城」または「老城」と呼び、城の周囲は21里（10,5km）であったという⁴¹⁾。続いて1564年には「嘉靖42年総督呉桂芳因拓林寇事及増築東閔迄太平門所謂新城也」⁴²⁾とあり、拓林による兵変が起こるとこれが原因で総督

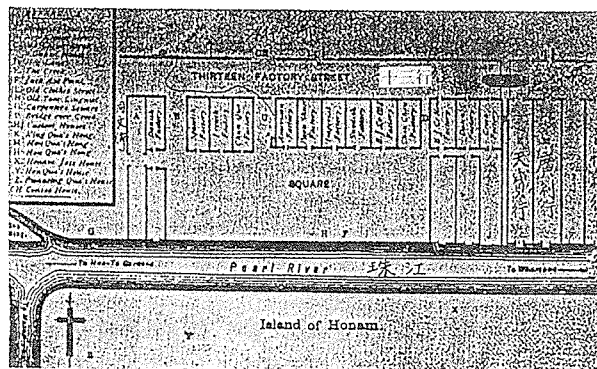
吳桂芳は、図-13に示すように東関または東水関の現在の越秀南路から万福路を通り、泰康路、一徳路を経て、西の現在の人民南路の太平門に至る「周圍6里（3km）の新城」⁴³⁾を増築する。明代中期になると広州の珠江の南岸（現在の河南）一帯に大規模な手工業地帯が出現し、綢緞（絹織物）、蔗糖（サトウキビ糖）、布匹（反物）などが生産された。

この頃の城内外の都市情景をみると、東の「清水豪」から南の「城南豪畔街」にかけて「是“天下商賈聚焉”的鬧市区」⁴⁴⁾とあり、外国商船が常時停泊し、商品取引で賑やかな「鬧市」であった。また城西では「多生産漆器、錫器和其他手工藝品、而商店則出售多種烹飪的肉棧」⁴⁵⁾とあり、多種多用の骨董品や生活洋品など生産品で溢れ、飲食の建物も多くあったようである。さらに1403年には市舶司が十八甫（現在も有る）に置かれると「房屋 120間、招待外国貢使和“蕃商”住居」⁴⁶⁾、すなわち「蕃商」と称する異民族との朝貢貿易のための居住施設が設置された。

以上のことから明代は、それまでの宗代から繁栄してきた城外の商業地や歓楽地を吸収するように南北東西へと城壁を増築・拡張した。しかし、後の清代に新設される十三行の前身となる市舶司が置かれ、そこに「蕃商」という朝貢貿易のための新しい商業と異民族（朝貢の成立は民族的意識からくるのではなく国家に近い概念と考えられ、以降、漢人を中国人、異民族を外国人と称する）居住区が生まれたことから、城外に新しい都市形成の余地を残した。

5. 清代十三行とアヘン戦争

明代の1511年から17年にかけて、ポルトガルをはじめ、遅れてスペイン、オランダ、フランス、そして1637年のイギリス東インド会社などが相次いで広州に來港して中国貿易を求めてきた。明朝政府が曖昧な態度を示すと中には大砲で威嚇する軍船も現れ、恐れをなした明朝政府は16世紀中葉、ポルトガルに限って澳門での貿易を認め、海禁（鎖国）政策を行った。この海禁が解かれるのが清代1684年で、広州、ショウ州、寧波、雲台山（現在の連雲港）の四港を開港し、海外との通商を認めた⁴⁷⁾。ま



図一7 広州十三夷館（1820年代）

(出典：梁嘉湊『廣東十三行考』，私立東海大学，1960年)

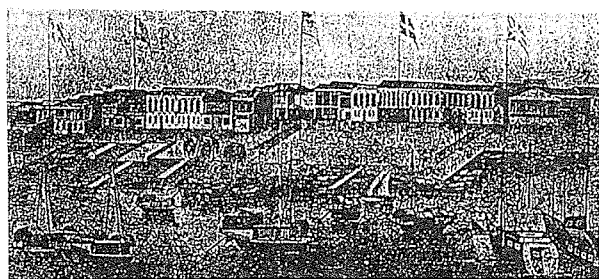


図-8 広州十三夷館の光景（1800年頃）模写図
（出典：前掲『廣州十三行考』）



図-9 広州市街地の光景（1820年頃）
（出典：前掲『廣州十三行考』）

た、この二年前の1682年、粤海関（税関、図-5）他の四海関が設置され、粤海関は広州の現在の文化公園から珠海南路一帯に置かれた。

ここにきて商人の形態も変化する。唐代に創始され宋代に完成した市舶司制度は、明代に継承され、1556年のポルトガルとの朝貢貿易の際に、時の海道副使汪白權が「客綱」あるいは「客紀」と称する外国人との取引に関する規律・規則を設け、これを広州他の漳州、泉州の商人に委託したことで、それまでの自由交易から政府管理下の貿易に変わり⁴⁸⁾、政府直結の行商と呼ばれる中国特許商人（公行）が台頭する。彼等は1686年月5、図-7に示すような外国人商館である「十三夷館」（図-8）を建設した。中国特許商人を俗に「十三行」と称して外国商品の取引価格、納税、管理・販売や政府と外商人の仲介などを政府から請け負った⁴⁹⁾。十三夷館は広州の外城から数百メートルほど南西に隔てた現在の遺構である十三行通りの南側、文化公園と珠江までの一帯に位置していた（図-13）。珠江に面して前庭が採られ、その後方には各国の商館が建ち並び、商館を抜けると十三行街（THIRTEEN FACTORY STREET）があり、その東側には西濠の小川を挟んで天寶行や廣利行、怡和行らの行商⁵⁰⁾の建物が並んでいる。彼等は、1720年以降になるとさらに独占体制を強化するため公行制度を導入し売値に納税30%を付加⁵¹⁾して利鞘を稼ぎ巨万の富を築く。

この頃の広州は、城外の西一帯の商港区が珠江に沿って城東の現在の東華路辺りまで街区が伸びている。図-9は当時の広州市街の光景である。左手の二階建て菜館と奥の私家の園林らしき植樹が見え、そこから出て来た

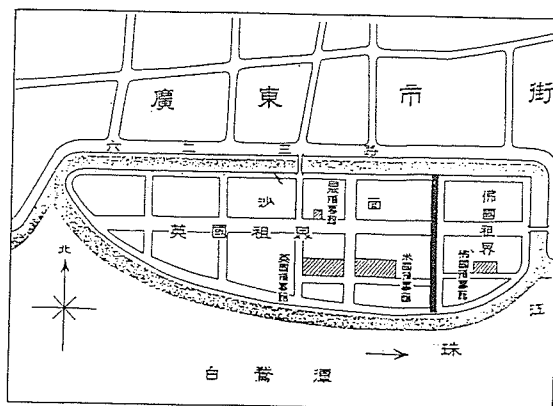


図-10 広東租界・沙面
（出典：植田捷雄『支那に於ける租界の研究』）

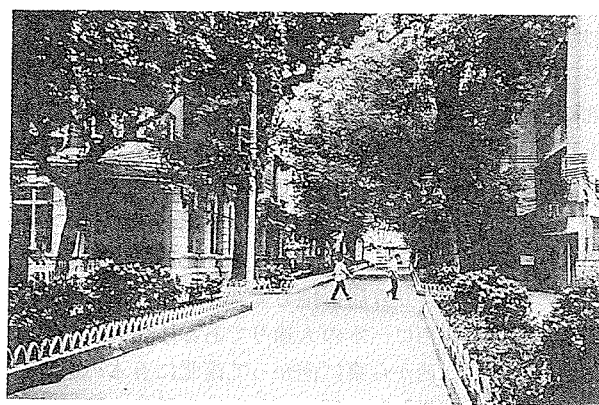


写真-1 現在の沙面大街
（出典：本人撮影1998.7.11）

苦力が籠らしきものを担っている。しかし、道路幅員は手前が広く奥が狭いようで一定でない。道路は舗石のようであり、また、歩車道分離ではないことが分かる。恐らく図-6に記載されている道路や通りを示す言葉として街、巷、里⁵²⁾が使用され、これらの持つ意味が都市内の単なる空間の場所・位置の名称として捉えているため交通路という概念がなかったものと考えられる。

1759年になると再び海禁を強め、外国との貿易は廣州一港に限ることになり、これがアヘン戦争まで続く⁵³⁾。アヘン戦争（1840-1842年）は、貿易不均衡を打開するためにイギリス東インド会社が仕組んだ策謀であった。イギリスは1773年頃から中国にインド産アヘンの輸出に乗り出していたが、1834年になると中国貿易独占権の道も閉ざされる。また、中国自身もそれまでのアヘン輸入代価の累積で銀保有が枯渇寸前という状況や、中毒症の蔓延による社会不安などが重なった⁵⁴⁾。1839年の林則徐によるアヘン没収と焼棄がアヘン戦争の起因となり、武力に勝るイギリスの勝利によって広州を含む五港が開港され、こうしてイギリス人の商業の自由と安全な居住権が獲得された⁵⁵⁾。しかしアヘン戦争は中国に対して政治、経済、社会他の多くの欧米近代主義思想をもたらしたばかりか、都市計画においても近代都市計画思想の影響を促し、その第一歩が沙面の建設であったと考える。

広州では、アヘン戦争後のイギリス、フランス両国に

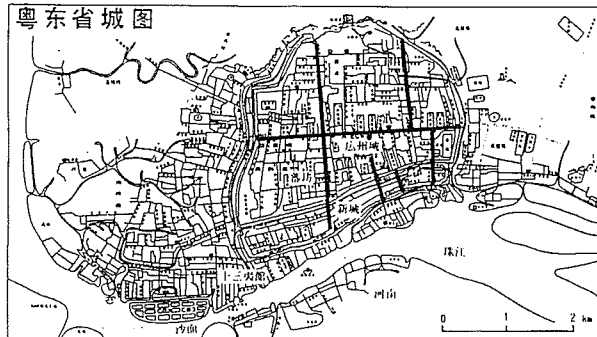


図-11 清代末の広州城と市街地図
(出典：文献 3) に所収)

よるアロー号事件の際に焼失した夷館に代わって、その西側の珠江に面する楕円形の砂州を租借し、居留地が建設される。この砂州を沙面と称し図-10に示すように広さ「約55エーカー（約0.22km²）」、東西に約870m、南北に290mの大きさ⁵⁶⁾で、周囲を花崗岩で護岸工事を行い埋め立てた。南岸は珠江、北岸と東岸、西岸は運河に面した出島である。埋立て工事は、イギリスとフランス両国の費用分担に基づいて、中国側の手によって進められ1861年に完了した⁵⁷⁾（なお、時期を同じくして日本の横浜のアメリカ居留地も完成している）。沙面の街区計画は、東西に一本の大通りである沙面大街・幅員約24mを通し、西から東に向かって南北に五本の道路（1～5街・幅員7.8～10.5m）⁵⁸⁾を設け、周囲には環状道路を巡らし、12の区画に分けている。街区の5分の1に当たる5街の通りで、西側をイギリス租界、東側をフランス租界とに分割した⁵⁹⁾。1865年にイギリス領事館が建設されると暫時、建物が建築される。その間、都市インフラ整備は課税によってまかなわれ、写真-1に示すような沙面大街の緑化が「アヘン戦争の賠償金」⁶⁰⁾を用いて整備された。

図-11は前述したように秦代以降、清代にかけて都市形成が行われてきた結果の広州市街地であり、広州城を中心に南に新城、その西南に城壁に張り付いて城外の市街地が広がっている。道路状況といえは場所的・位置的に形成された市街地空間の中に湾曲した不正形な通りが混在しているだけである。これに対して沙面は広州城の城外の南西に位置し、広州市街地とは運河の北側と東側に架かる二ヶ所の橋で結ばれている。沙面が都市整備され、各国の領事館や教会、共同住宅などのネオバロックの建築様式を持った建築物が建ち並ぶにしたがって、「広州市街の北の対岸、六二三路にはそれらを真似た疑似広東風バロック建築（現存する）が建てられ、さらに他の市街へと流布していった」⁶¹⁾。

広州の近代化は、アヘン戦争以降、沙面建設や清政府が推進した西洋近代化摂取の運動である洋務運動によって始まった。当時の粵督張之洞は、1874年に広州機器局を設立し鉄砲や汽船の製造に乗り出す⁶²⁾。1876年にはイギリス技師を招聘して黄埔ドックを建設した⁶³⁾。道路整備については、近代以前まで「都市や地方を含めた

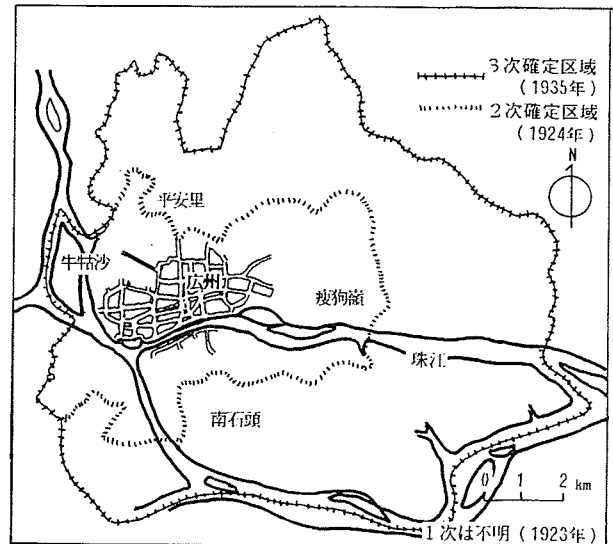


図-12 広州市の全市域
(出典：文献 8) を基に1999.10.30本人加筆・作成)

中国の道路事情は極めて劣悪で一輪車が最も重要な交通手段で、二輪車や四輪車を通せる「路」がなかった⁶⁴⁾と言う。つまり、近代に入ると「路」という言葉が自動車の通行可能な道路を指し、また、都市間を結ぶ郊外の幹線道路を管理上の区分として「公路」⁶⁵⁾と称した（以降、現在まで通じる）。広州では「光緒十二年（1886年）、在天字馬頭堤岸修築馬路、長僅36.6米、為廣州修築馬路（道路）之始」⁶⁵⁾とあり、1886年に天字碼頭（埠頭）に当たる沿岸道路（現在の沿江中路）・長さ366mを改築し、これが広州における近代道路「路」建設の端緒となる。さらに図-11に示すように広州城において、本の道路が整備されている。たとえば東西の門を結ぶ惠愛（福）路（現在の中山路）と南北の中華路（現在の解放路）の十字形を基軸に惠愛路から北に倉辺路や南の永漢路（現在の北京路）、德政路、文德路の一部などである。これらがいつ頃整備されたかについては文献等で確認できないが、しかし1861年の沙面建設以前の図-6の資料には見当たらないものの、図-11には下方に沙面市街図が書かれ、しかもこの地図が沙面建設から34年も経ていることから沙面建設後のものと推察される。その他、東濠口から西濠口までの沿岸道路・長さ3.60kmが建設される⁶⁶⁾。さらに中国の近代化の波は、その他1906年広州と武漢を結ぶ粵漢鉄道の回収や広州電報局、官と商業組合による自來水廠（給水場）の設置、さらに1911年の広州と香港・九龍を結ぶ広九鉄道の開通、河南や黄埔に火薬、紡績、食品加工、煙草、建材、機械、船舶修理・建造などの近代工業が建設されて行く⁶⁷⁾。

以上のことから清代の広州は、政府の中国商人への特化政策によって中国特許商人が現れ、粵海関と「十三夷館」が置かれた城外の南西部を中心に発達した。さらにアヘン戦争後の沙面建設は、西欧列強による都市建設の一端と都市計画の重要性を見せ、広州の近代都市計画や「近代建築へと広く影響を与えていった震源地」⁶⁸⁾で

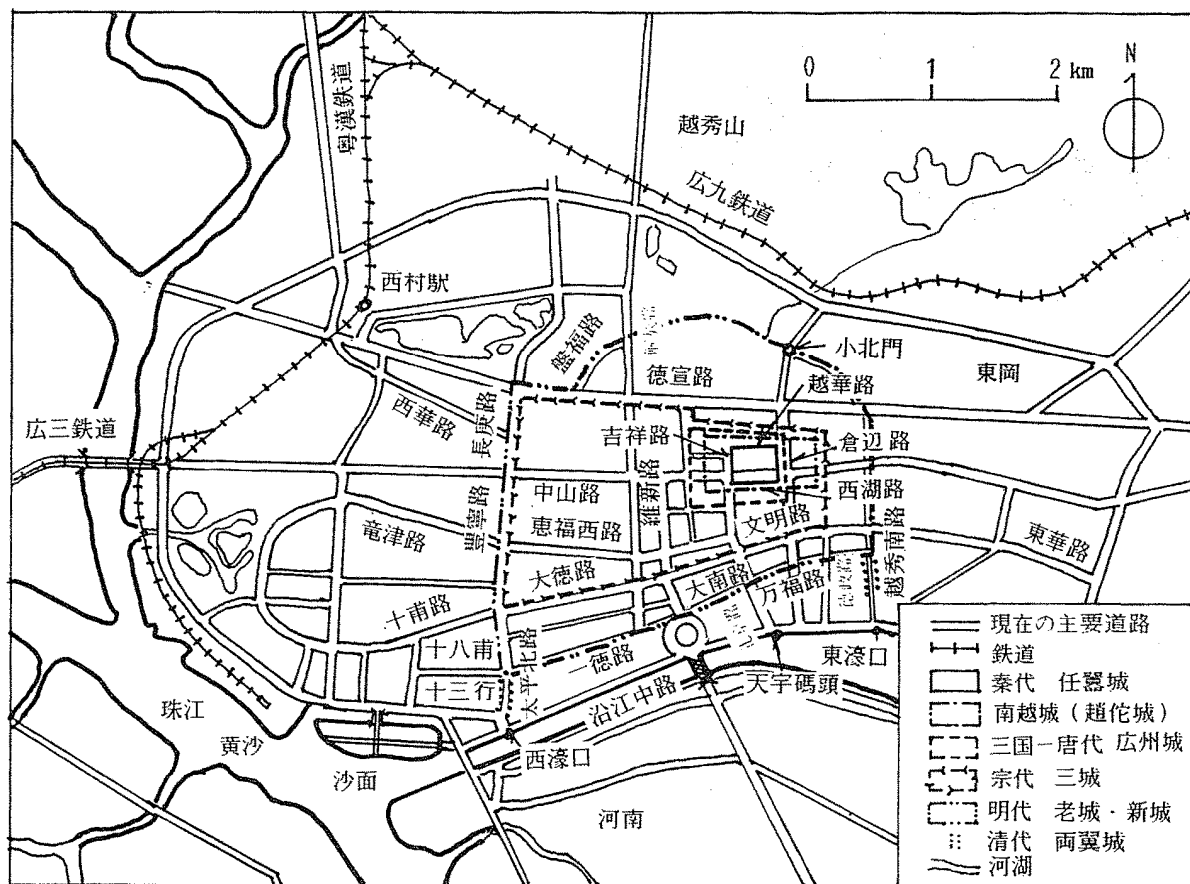


図-13 広州市の城壁変遷と現在（概念図）
（出典：文献 3）を基に1999.10.30本人加筆・作成）

もあった。さらに沙面は、都市の一角に基盤状に整備された緑化道路や、歩車道分離、街路樹、その他などの近代都市計画を導入し、それらが広州の都市計画へと影響したと考える。

6. 近代都市改造期の広州（民国・1912-1936年）

1912年、辛亥革命において清朝を倒した革命軍は、孫文を臨時大總統に指名し、中華民国政府を樹立する。孫文は自らの革命の本拠地である広州の首班に胡漢民を都督として選出した。胡漢民は、近代都市への脱皮を思案するが、その大きな障壁となったのが城壁の存在であった。そこで、城壁を解体して最新の道路建設と既設道路の拡幅計画を建議し、工務司が置かれた。しかし孫文が袁世凱の暴走に合い三ヶ月で大總統を辞任すると、袁世凱は陳炯明を広東総指令に指名、胡漢民を罷免した。

清代末から辛亥革命以降、資本主義経済の影響を受けた中国商人は「外国企業・商社の下に資本を蓄積し、買弁商人（外国企業のため働く中国商人）となり民族工業を創設」⁶⁹⁾し、さらに、前述した広州の中国特許商人（十三行）の多くも外国企業と提携し買弁貿易商會を結成する⁷⁰⁾。広東では、1912年までに工場数 2,426社と膨れ、その内1902～1912年にかけて830社、1912年時だけでも214社が創設され全国でも11.8%を占めるようになった⁷¹⁾。中国民族工業の発展は農産物や日用品類の

軽工業製品など、民族産業の成長と振興が進み、1914年以降の第一次世界大戦期から直後にかけて「黄金時代」を迎える⁷²⁾。

広州から陳炯明を失脚させた孫文は、1917年広東政府を成立させ、翌年の1918（民国7）年に広州における最初の行政機関となる市政公所を設置した。督弁（市長職）には当時財政庁長の楊永泰が就任する。『一歳之廣州市』⁷³⁾によると楊は「魏邦平為警察廳長楊永泰財政廳長實主其事。而倫允襄伍希侶等為之規畫、二人皆歐美留学生也宿軍政之勢力、一方折城、一方築路。放手進行、不顧一切、實為極好時機」とし、当時、警察庁長の魏邦平と共に欧米留学生の倫允襄、伍希侶らに全市区道路計画の作成を依頼し、軍政の勢力を借りて、一方では城壁の解体、一方では道路建設と手放して進行し極めて好時期であったという。全市区計画は、全計画路線長24英里（38.61km）の内の8英里（12.87km）を二年かけて建設⁷⁴⁾するが、残りは次の政府庁が引き継ぐ。1921年2月には孫文の息子の孫科⁷⁵⁾を市長に迎えて広州市政府庁が成立し、広州暫行条例の公布による財政、工務局を含む六局、二十課が設置された。新市域は図-12のように東を瘦狗嶺、南を南石頭、西を牛牯沙、北を平安里とし、当分の間の暫定権宣区域にした。孫科は、全計画路線建設を継続すると共に、5月には暫行縮寛（狹隘）規則を公布⁷⁶⁾、「其寬度據孫市長面告、計分三等、一等100



図-14 広州市首次制定道路建設規画（1929年）
（出典：文献 8）に所収）

英尺（30m），二等80英尺（20m），三等70英尺（21m）」という，一〜三等級の道路幅員を定め，さらに6月，同規則の修正に13条の条項を加えて重ねて公布している。たとえば，第1条・市街地の全ての居住家屋は道路幅員3.6〜4.8 mに面すること。第2条・市街地の建物で総数の四分の一以上が商店に属する居住家屋は道路幅員4.2〜6.0 mに面すること。また第3条では四分の三以上が商店専用家屋に属すれば4.8〜8.0 mに面すること⁷⁷⁾として，市街地居住形態と用途による道路幅員の規定を設け，近代都市計画の道路整備行政を敷いた。こうして建設された道路は図-13に示すように，前述の24英里の残り9英里（14.48 km）と7英里（11.26 km，図-16）が完成した⁷⁸⁾。それらの道路は，老城の跡に東の越秀路や南の文明路，大南路，大德路，西の豊寧路（現在の人民中路），長庚路（現在の人民北路），北の盤福路から越秀山を越えて小北門に繋がり，さらに新城の跡には越秀南路，万福路，泰康路，一德路と太平北路一帯の道路他などである。さらに，城壁解体の土や砂，磚石を利用して東の東岡一帯や，西の広三鉄路の黄沙駅から西村駅までを新しく開拓し，市区域の範囲に加えた。既存道路の拡幅計画では，德宣路（現在の東風路）や，越華路，大東路と惠愛路の現在の中山路，惠福路，維新路他などがある。また第一公園（現在の人民公園）一帯には広州市政府庁や後に広東省政府などが置かれ行政中心区に当てられた。こうして孫科は以後二回ほど市長職を勤め広

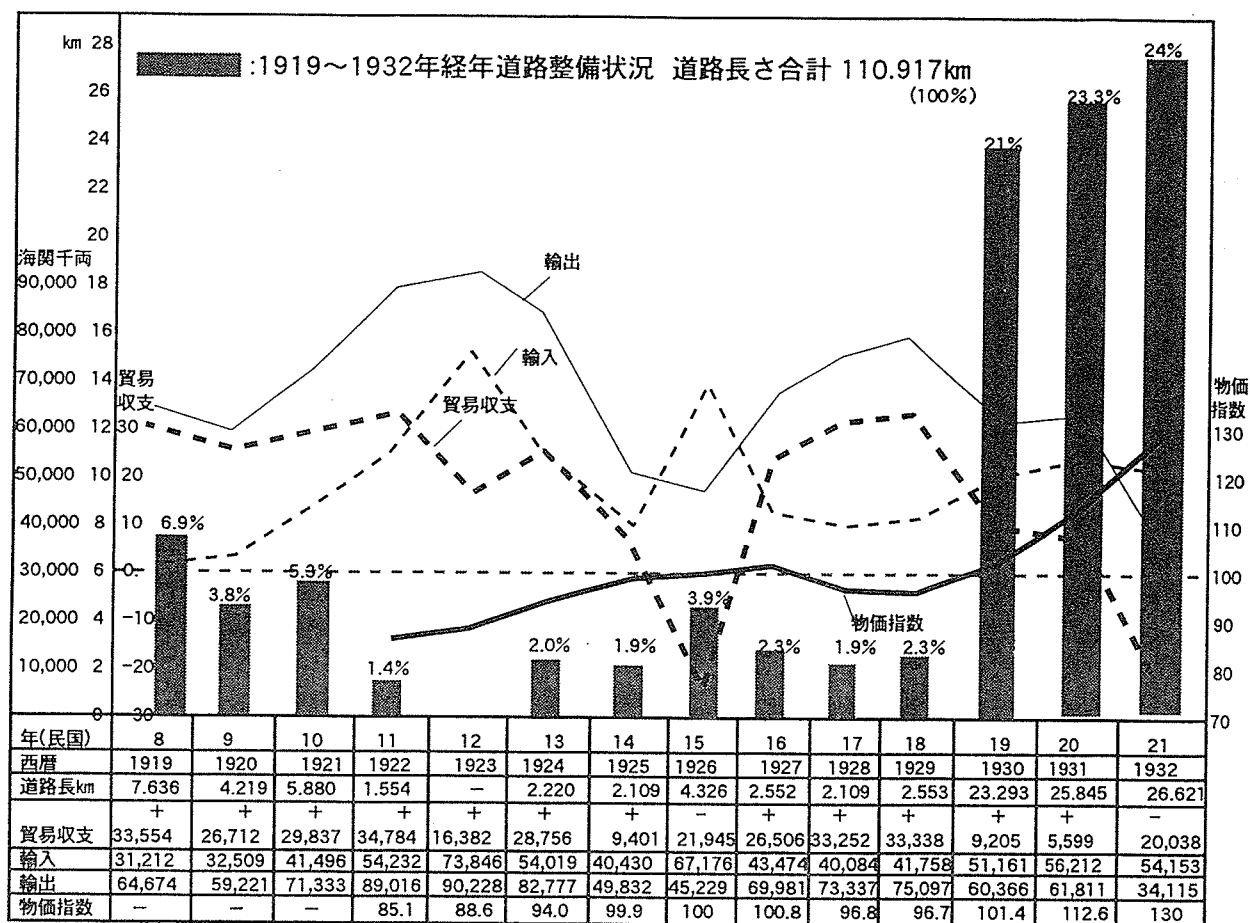


図-15 広州市城市設計概要草案（道路系統図
- 1933年確定）（出典：文献 8）に所収）

州における初期の都市近代化を推進した。この経験と功績は後の蒋介石の下で緑地系統の都市計画である南京首都計画⁷⁹⁾を策定することになる。

その後孫科の都市施策を継承したのが林雲孩⁸⁰⁾であった。林雲孩は1923年と1927年の短期間に市長職を経験するが，続く1928年に三度目の広州市政委員長（この頃は市長職から合議制が採られていた）に就く。林雲孩はこの年2月18日に在日広東総領事館の森田寛蔵を通じて「広州市復興事業上参考トナルヘキ書籍寄贈」⁸¹⁾を当時の外務大臣田中義一に申し込んでいる。それは関東大復興事業に関する復興計画書やそれに関連する統計などの資料請願であった。実際，それが役立ったかは不明である。しかし同年12月には城市設計委員会が設置震災され，翌月年の1929年8月には「首次制定道路建設規画」（図-14）を策定している。これは全市61路線の市区道路と25路線の郊外道路からなるものであり，後の1930年の工務局長程天固による「広州市工務局実施計画」や，さらに1932年の劉紀文市長による全市域に亘る「広州市城市設計概要草案」（図-15）の策定に繋がり，図-16に示すように集中的な道路整備となっている。劉は草案で，土地利用と共に道路幅員の等級をさらに前進させ，大通りを30〜40m，幹線25〜30m，一等20〜25m，二等15〜20，三等10〜15mの五等級に分け都市空間の充実を図っている。こうして全市域面積は図-12のように1921年の市政府庁以来，1923年の一次確定区域 23.83km²，1924年の第2次確定区域 61.34km²，1935年の第3次254.00km²」⁸²⁾という，当初より約11倍に拡大している。道路整備に至っては，図-16に示すように完成した全市区内路線の長さが，市政公所成立時の1918年で6.40kmであったものの，1919年から1928年までに32.605km，1929年の林雲孩市政委員長以降，1932年の劉紀文市長までに78.312kmとなり，この4年間では毎年平均19.578kmという驚異的な建設高となっている。合計すると110.917 kmに及んでいる⁸³⁾。この内，市区内道路が79.33km，郊外道路31.587kmという内訳となる。人口もそれなりに増加しているが，1928年の約81万人，1930年の約85万人，1932年には約112万2千人となり4年間で31万人にも増加している⁸⁴⁾。

こうした都市改造事業推進の背景には諸要因が考えられるが，なかでも経済の動向はその一因であると推察される。図-16は，1919〜1932年までの経年道路整備状況や広州港の対外貿易とその収支，さらに物価指数の統計を纏めたものである。経済発展の指標として貿易収支をみると，前述したように第一次大戦争以降の黄金時代は1926年に一旦下降するものの，1929年の世界経済恐慌まで続き，経済活動の活況が窺える。これを物価指数でみると，1922年のややデフレぎみの物価は年々上昇して比較的安定した経済状況を示しているが，1929年の恐慌を境に貨幣下落によって物価上昇と過剰な購買力（需要）が原因で，インフレ現象となっている。1922〜1929年までの道路整備の状況は物価指数の変動に連動しながら，



注 物価指数:1926年を100とし、米類、食品、衣料、燃料、金属、建築、その他190品目を含む。「広州批発物価固定基期指数表」
 経年道路整備状況統計:廣州年鑑編纂委員会『廣州年鑑』巻末、同編纂委員会、1935年
 貿易統計:程浩『廣州港史』海洋出版、p.p. 150-237、1985年

図-16 1919~1932年広州の経年道路整備・貿易収支・物価指数(文献を基に2000.2.8本人作成)

1930年以降の集中政策に至っている。これは黄金時代やその後の中期的貿易黒字収支によって経済の生産財、資本財、外貨獲得財などのストックが後押し、大幅な都市整備実施へと進んだものと考えられる。なお、1926年の収支の赤字転換は国内での五四運動などによるストライキが影響している。

その他、経済活動として1929~1936年頃には海外にいる華僑の存在が大きく貢献している。「橋准(華僑の仕送り)一項、1933年2.5億多元、1934年為1.85億多元、1935年為2.68億元、1936年又増加五千万元」⁸⁵⁾ というように多額の投機的資本が広州に入ってきた。この頃には商工業も近代化が進み、広州近郊の西村には、敏土廠(セメント工場)、電力廠、硝酸廠、肥田料廠(肥料工場)、電解廠、飲料廠等」とする工業区が建設された⁸⁶⁾。また河南の紡績工場や製紙工場、なかでも南石頭の規模145,870 m²の製紙工場は当時中国最大施設の誕生であった⁸⁷⁾。さらに1933年2月には広州の南北の交通の要となる海珠大橋がアメリカの慎昌洋行によって103万2千両で建設に着手、1933年2月15日に開通した。⁸⁸⁾ また、広州市東の郊外には天河空港が建設され、市も航空事業に参入。さらに1936年には粵漢鉄道も全線開通させている。

以上のことから、民国期に入った広州は、アヘン戦争

による清末の寡頭的な特許商人が解体された後、資本主義の台頭に支えられ、関連な経済活動と伸張をみて、都市改造計画が推進された。その最初の取掛かりが古代より綿々と築かれてきた城壁の撤去作業であり、その位置に道路を建設することにあった。孫科は暫行縮寛規則を公布して道路整備の推進と郊外整備の拡大に尽力を注いだ。孫科以降の広州は好調な経済活況に支えられ、総合的な都市計画の策定が次々と進められた。

7. おわりに

こうして中国南方の大都市・広州の都市形成過程を古代の秦代から1936年の民国期までを述べてきた。

広州は、草創期の秦代に任嚳城が設けられ、そして8世紀から15世紀にかけて海を渡ったイスラム文明の隆盛に乗って都市化への一歩を踏み出した。これまで広州における外国人居留地はアヘン戦争後の沙面とされていたが、しかし、イスラム教徒のアラブ商人による「蕃坊」という居留地が最初であったことと、都市化の発端となったことを明らかにした。

宗代から明代に亘って世界交易港として繁栄し「蕃坊」の居住区は広がり、さらに南濠街一帯の活況により宗代の後期に城壁が拡大され城内(都市内)に組み込まれる。明代も同様に東の清水濠や南濠畔街の発展により三城と

新城の増設となった。こうして周辺市街地の発達に応じて城壁の増築が繰り返され、都市域の拡大に至る。明代の末になると市船司が城外の西に設置され、加えて「番商」という外国朝貢貿易のための商業と居住区が築かれた。これが新たな都市の拡張と形成に通じることになる。アラブ商人の勢いは次第に衰退し、代わって中国商人が台頭する。清代の広州はアヘン戦争まで中国特許商人によって支配され、十三行の出現となる。都市は十三行と粵海関の置かれた南西部辺りに重心を移し、アヘン戦争後の沙面建設に至る。この沙面の都市モデルは後の広州を近代都市計画の推進に向かわせた。

民国期に入ると近代都市計画の影響と資本主義経済の下で推された広州の都市改造は、古い城壁を解体しその跡に道路を築き、新しい都市空間を形成していった。

広州の都市形成における近代都市計画上の意義を次のように整理する。

第一に、沙面建設は中国近代において各地に置かれた租界の内、最初に近代都市計画が導入されたと考える。南京条約で香港を割譲し、上海をはじめ五港が開港される。香港では1860年代後半から香港島での街区建設が始まっている⁸⁹⁾。上海では、1846年に租界に道路碼頭委員会が設置され、道路の改修や埠頭の整備に当たった⁹⁰⁾。道路建設自体は、小刀会が上海懸城を占領したことから、これにイギリス軍が制圧に協力し、これを口実に、以来、租界拡大を視野に入れた「越界筑路」という軍用道路を築いたのが最初であり⁹¹⁾、その場合、都市計画や街区計画に沿ったものではなかった。したがって沙面のような広幅員道路や歩車道分離、街路樹という近代都市計画の要素は含まれてはいない。

第二に、国内での中国人の手による一定の近代都市計画の導入は管見しても広州が先駆をなしたと考える。中国による近代都市計画の多くは、1927年から1936年の間に、前掲の大上海計画や南京首都計画その他陪都（副首都）計画としての重慶⁹²⁾などで策定・実施されている。このことは広州がこれまで見てきたように海外との交易・交流の起点と深く関係していることと、孫文などによる中国革命の拠点⁹³⁾でもあったからである。孫文はこの地で「実業計画」⁹⁴⁾を筆録し、そのなかで中国の発展のためには鉄道と道路の建設が絶対不可欠であることを強調。なかでも「公路（自動車道路）20万哩の建設を提唱した孫文に、アメリカのフォード社（フォード社は1908年にT型フォード自動車を完成）から借款の申出があったとか」⁹⁵⁾という噂が出るほど、国内から諸都市に至るまで近代化を推進することであり、その始まりが広州であった。

第三に、広州の都市近代化は、オースマンが行ったパリ改造計画にちなんで、秦代から築いてきた城壁の解体から始まった。道路を建設するに当たって道路の機能と効率性を図るため暫行縮寛規則を公布し、市街地居住形態と用途に応じた道路幅員規定を実施しているのが特徴である。いわゆる今日にみる土地利用と道路幅員との接

道関係の在り方を示している。この時期日本では1919年都市計画法が公布されている。こうした道路整備行政はその後、林雲孩や劉紀文という首長によって広幅員道路の強化実施に繋がっていることを合わせれば、将来のモータリゼーション社会の到来や都市防災などに配慮したものとも考えることも可能である。

大正14（1925）年、畑大太郎の広州視察談⁹⁶⁾によれば「市街は市区改正（都市計画）が良く整っており、道路等も東京より遥かに宜しゅうございます。公園も欧羅巴、亜米利加で見るような規模の公園が出来て居りまして」と述べており、すでに1925年の時点で近代都市計画による道路と公園の一部が完成している。

参考文献

- 1) 田中重光「大上海計画（1927-1936年）の成立と内容」pp.99-108、日本建築学会計画系論文集、第447号、1993年
- 2) 田中重光・三浦裕二「南京首都計画（国都建設・1927-1936年）の成立と内容」pp.49-66、土木学会論文集、No.530、1996年
- 3) 湯巨明ほか「城建綜述」（『広州市志（巻三）』）pp.3-49、広州市地方志編纂委員会、広州出版社、1995年
- 4) 田代輝之「広州」（『全調査東アジア近代の都市と建築』、大成建設（株）、1996年）
- 5) 藤原恵洋「広東夷館から白天鵝賓館へ」（『アジアの都市と建築』pp.181-190、鹿島出版会、1986年）
- 6) 梁鼎芬・丁仁長『番禺縣志』40巻、古蹟・城址、1931年
- 7) 蔣祖縁・方志欽主編『簡明広東史』pp.1-927、広東人民出版社、1993年
- 8) 廣州年鑑編纂委員会『廣州年鑑』同編纂委員会、1935年
- 9) 黄炎培『一歲之廣州』商務印書館、1922年
- 10) 前掲『簡明広東史』p.67
- 11) 前掲『簡明広東史』p.68
- 12) 前掲『簡明広東史』p.68
- 13) 前掲『簡明広東史』p.68
- 14) 前掲『簡明広東史』pp.67-68。「靈渠」の原名「湑渠」あるいは「零渠」であり、最も早い史料記述は「淮南子・人間訓」に見られる。
- 15) 南支派遣軍報道部編『広東誌』p.46、広東東洋文化研究所1940年
- 16) 前掲『広東誌』p.48
- 17) 米倉二郎、陳橋驛、馬安東『中国の諸都市』p.87、大明堂、1990年。前掲『簡明広東史』p.80
- 18) 前掲『広東誌』p.50
- 19) 前掲『広東誌』p.51
- 20) 前掲『広東誌』pp.51-52
- 21) 前掲『簡明広東史』p.138。「蕃坊」については前掲「城建綜述」p.4や『広東誌』p.55にも記述ある。広州には唐で大食と呼ばれたアラビア商人が多く居留していた。瘦人相撲（瘦せた相撲とり）、肥大新婦（太った花嫁）とともに窮波斯（貧乏なアラビア人）という言葉まであり、それほど広州には富裕なアラビア商人が居留していた。布目潮風、栗原益男『隋唐帝国』pp.438-439、講談社、1997年
- 22) 前掲『簡明広東史』p.139
- 23) 前掲『簡明広東史』p.139
- 24) 前掲『広東誌』p.56
- 25) 前掲「城建綜述」p.4
- 26) 前掲『簡明広東史』pp.170-171
- 27) 前掲『簡明広東史』p.169
- 28) 前掲『簡明広東史』p.150
- 29) 前掲『簡明広東史』p.166
- 30) 前掲『番禺縣志』古蹟・城址一
- 31) 前掲『中国の諸都市』p.87。また史料によっては周囲13里（6.5km）とある。
- 32) 前掲『番禺縣志』古蹟・城址一
- 33) 前掲「城建綜述」p.5
- 34) 前掲『簡明広東史』p.205
- 35) 前掲『簡明広東史』p.205
- 36) 前掲『簡明広東史』p.254
- 37) 前掲『簡明広東史』p.257
- 38) 前掲『簡明広東史』pp.259-260
- 39) 前掲『簡明広東史』p.255
- 40) 前掲『番禺縣志』古蹟・城址一～二
- 41) 前掲「城建綜述」p.5。前掲『中国の諸都市』p.87
- 42) 前掲『番禺縣志』古蹟・城址二
- 43) 前掲『番禺縣志』p.5。前掲『中国の諸都市』p.87
- 44) 前掲『簡明広東史』p.255
- 45) 前掲『簡明広東史』p.255
- 46) 前掲『簡明広東史』pp.260-261

- 47) 高見玄一郎『港の世界史』p.215, 朝日新聞社, 1989年
- 48) 前掲『簡明広東史』p.261
- 49) 前掲『簡明広東史』p.380
- 50) 梁嘉淋『廣東十三行考』pp.174-175, 私立東海大学, 1960年
- 51) 前掲『簡明広東史』p.381
- 52) 前掲『番禺縣志』巻頭の地図に記載。その他, 中国近代の市街地図にはこれらの語彙が使用されている。
- 53) 前掲『港の世界史』p.215
- 54) 市古宙三『中国の近代』pp.27-36, 河出書房新社, 1990年
- 55) 前掲『中国の近代』pp.37-49
- 56) 前掲『廣州』p.391
- 57) 前掲『広東夷館から白天鵝賓へ』p.184
- 58) 1998年の廣州都市調査で本人の実測による。
- 59) 前掲『広東夷館から白天鵝賓へ』p.184
- 60) 前掲『広東夷館から白天鵝賓へ』p.184
- 61) 前掲『広東夷館から白天鵝賓へ』p.184
- 62) 前掲『城建綜述』p.6
- 63) 前掲『城建綜述』p.6
- 64) 狭間直樹, 岩井茂樹, 森時彦, 川井悟『データでみる中国近代史』p.22, 有斐閣, 1996年。
- 65) 前掲『データでみる中国近代史』p.6。ここでは公路を自動車道路と解釈されている。
- 66) 前掲『上建綜述』p.6
- 67) 前掲『城建綜述』p.6
- 68) 前掲『広東夷館から白天鵝賓へ』p.184
- 69) 堀田光義ほか『中国近現代史・上巻』p.238, 東京大学出版会, 1987年
- 70) 程浩『廣州港史』pp.133-139, 海洋出版社, 1985年
- 71) 前掲『簡明広東史』pp.653-654
- 72) 前掲『中国近現代史・上巻』p.238
- 73) 前掲『一歳之廣州市』pp.40-41, 商務印書館, 1922年
- 74) 前掲『一歳之廣州市』p.41, 汪兆銘『工務局報告書』pp.1-45 (『廣州市市政概要』, 廣州市市政廳, 1921年)。
- 75) 1912年カリフォルニア大学に留学。卒業後, コロンビア大学で経済学修士号取得, 1925年父・孫文の死後, 国民政府委員に就任。1926年中央執行委員。1928年, 鉄道部長, 考試院副院長, 1932年立法院長(國家兩院議長)に就任。1949年アメリカに移住するが1965年, 台湾に定住, 1967年中央評議委員, 第一主席を歴年, 1973年死去。汪新『南京国民政府軍政要員録』, 春秋出版社, pp.104-106, 1988年
- 76) 前掲『一歳之廣州市』p.41
- 77) 前掲『一歳之廣州市』pp.42-43
- 78) 前掲『一歳之廣州市』p.41
- 79) 前掲『南京首都計画(國都建設・1927-1936年)の成立と内容』。孫科は政府委員としてこの計画を策定した。この計画の特徴は19~20世紀初頭にかけてアメリカで発達した緑地系統の都市計画, すなわち緑地システム(パークシステム)を導入した都市の改造計画であり, 主要な道路, 公園などの都市施設やインフラ整備, 建物施設の一部分が完成している。後に廣州市長となる劉紀文もこの計画が進むなか南京市長に就任し策定に加わっている。前掲『南京首都計画(國都建設・1927-1936年)の成立と内容』pp.49-66
- 80) 1884年に孫文の同盟会に参加。その後民国政府の派遣としてアメリカに留学, 1919年帰国し孫文の秘書となり, 実業計画を中国語に翻訳する(原文は英文)。1927年広東省政府委員, 財務長庁, 1927年廣州市長に復任, 1936年民国政府審計部長, 中央監察委員歴任。(台北・国史館所蔵資料)
- 81) 外務省外交資料館所蔵「帝都復興関係雜件」G.1.1.0.2-1
- 82) 前掲『廣州年鑑』巻3, 土地, p.4
- 83) 前掲『廣州年鑑』巻11, 工務, 巻末
- 84) 前掲『廣州年鑑』巻4, 人口, p.1
- 85) 前掲『城建綜述』p.7
- 86) 前掲『城建綜述』p.7
- 87) 前掲『城建綜述』p.7
- 88) 前掲『廣州年鑑』, 巻11, 工務, p.28
- 89) 大坂彰『高密度なイギリス植民地都市ー香港・マカオ』(『アジアの都市と建築』p.1706, 鹿島出版会, 1986年)
- 90) 徐公肅, 丘瑾璋『上海公共租界史稿』p.316, 上海人民出版社, 1984年
- 91) 植田捷雄『支那に於ける租界の研究』p.109, 巖松堂, 1941年
- 92) 同済大学都市規劃教研究編『中国城市建设史』p.180-187, 中国建筑工業出版社, 1985年
- 93) 堀川哲男『孫文』pp.186-190, 講談社, 1983年
- 94) 『実業計画』は「建国方略」三部作で構成されており, 1917年に完成させている。孫文が長年にわたって構想したものであり, 「社会主義的工業化」を目標とし, 先進国の資金と技術援助を得て, 鉄道, 港湾, 道路, 運河, 河川を含む交通網の整備, 商港, 商業地域の整備, 通信, 灌溉その他多数の中国総合開発に関する壮大な計画を記述し, 指示したものである。前掲『孫文』p.192
- 95) 上海日報社調査編纂『中国年鑑(1932-1933)』p.358, 上海日報社, 1932年。公路20万哩は1935年までの整備目標。
- 96) 貴族院議長官舎編『(男爵)畑大太郎講演録』p.5, 1925年12月15日