

東洋文化研究所紀要 第167冊  
平成 27 年 3 月 抜 刷

升科, Shengko, Shengkoing  
——上海フランス租界における  
黄浦江沿岸埋立地の取得問題——

加藤 雄三

# 升科, Shengko, Shengkoing

——上海フランス租界における  
黄浦江沿岸埋立地の取得問題——

加藤 雄三

はじめに

いつだったろうか。ロンドンにあるイギリス国立公文書館で外務省文書、いわゆる FO 文書を閲覧しているときのことであった。ふと見慣れない英語に目が止まった。“Shengkoing”。辞書で調べても“shengko”などという動詞は当然に見当たらない。調査対象が清末・中華民国時期の上海二租界における不動産に関わる公文書であったため、恐らく漢語から英語化された言葉であろうことくらいは想像がついた。その文書をめくっていくと、何のことはない、「升科」と漢字がふられていた。

「升科」という語は決して珍しいものではない。明清両代、とくに清代、新たに開墾した田地に対し、一定年限の免税期間以降に一般の田地同様に課税することを升科と呼ぶのがもっとも一般的な用語法である<sup>(1)</sup>。升科制度の対象地は王朝の支配が及ぶ場所全体にわたる。上海では、升科は(1)領買升科、(2)溢畝升科、(3)重繳升科、(4)補価升科の四者に分かれるものとされる<sup>(2)</sup>。ひ

---

1 たとえば、『欽定大清會典則例』卷 15, 吏部・考功清吏司・田宅「雍正十二年覆準」。

2 陳 1933, pp. 122-124. 齋藤 1942, pp. 11-13 によれば、領買升科は「官有地私下ゲノ際土地局ガ一般ニ発表シテ入札競売セシムル場合ト人民ガ願出シテ私下ゲヲ受ケル場合」、溢畝升科は「計り出シ部分」について、重繳升科は「河川兩岸ヲ長ク浚

とことで「升科」と言っても、地域なりの存在形態がある。

工藤敏次郎の理解によれば、「升科」という語は上海地方では単に官有地に私権の設定を確認する官庁の一つの行政処分という意味においてだけでなく、埋立地の権利取得の手続にも使用されていた、という<sup>(3)</sup>。そして、工藤は同時に「升科」に対して“Shengko”とアルファベットをふり、欧米言語のうちに同語が採り入れられていたことを明示している。

英語の内にでも、フランス語の内にでもよいが、外国語の名詞がそのまま採り入れられることは少なくない。しかし、そうした語が動詞として用いられることはあまりないように思われる。“shengko”は上海というクレオール的な都市が創り出した稀有な用語なのかもしれない<sup>(4)</sup>。

いうまでもなく、升科は中国起源の制度である。それが“shengko”として上海の租界において援用されるとき、制度に対する理解は援用者各人の属性や個性によって異なっていた。本稿はフランス租界の黄浦江沿岸埋立地、あるいは埠頭建設にともなう升科申請権をめぐる中国、フランス、イギリスの企業と外交使節の間で巻き起こった紛争を通じて看取できる制度理解の齟齬とすりあわせの過程について論じる。

## 1. パブリック・ガーデン問題 ——租界における初期の升科問題

フランス租界黄浦江沿岸の升科問題についての検討に入る前に触れておかね

---

漢セザルトキ」に生じた灘地に関して、補償升科は「田単印論ヲ所有シ地租未納入ノ場合」に金銭を支払って土地を取得することをいう。満鉄上海1943所取「上海特別市核取升科費暫行規則」では、(1) 溢地、(2) 浜基及灘地、(3) 路基地、(4) 部照地の各種類に応じて升科費の計算方法を定めている。

3 工藤 1926, p. 21.

4 上海という地名も英語では動詞“shanghai”として用いられることがあった。劉 2010, p. 9 参照。

ばならない事案がある。1865年に起こったパブリック・ガーデン問題である。おそらく、河岸の灘地における升科という手続を租界に居留する外国人が認識したのは、このときが初めてであったろう。

イギリス領事館の目の前は黄浦江と蘇州河の合流地点であり、同地で沈没した船舶のせいもあり、土砂の堆積が激しかった。1865年、工部局は外擺渡（外白渡）から北京路付近までの泥灘を地ならしして、公園を造成しようとした。1868年6月、イギリス領事ウィンチェスター（Charles A. Winchester）から上海道台応宝時に対して、30畝あまりの土地が造成されたこと、同地は娯楽目的にのみ利用され営利行為はなされないこと、地租免除を願うこと、が伝えられた。しかし、黄浦江沿岸の増地は清国「官有」地であり、地租免除の問題以前に、そもそも工部局が自由に処分できるものではない。応は「その土地は工部局が造成したが、清国の官有にかかり、地租を徴収すべきである。しかし、該地はイギリス領事館の前に位置し、娯楽の場所を造成しただけであって、四阿などを建てたとしても、営利目的ではない。洋商が該地を賃貸して営利行為をおこなわないことを条件として地租を免除する」と婉曲的に理由付けをして、ウィンチェスターの依頼に同意することで、問題は曖昧のうちに収束した<sup>(5)</sup>。

元来、河川や水路の沿岸における増地部分は政府の財産とされる。しかし、中国の慣習によれば、河岸地の業主は一定の費用を支払い、政府機関に納税すれば、かれの所有地に増地を算入することを要求する優先的な権利をもつものとされる。これが原則とされるが、結果は現地の関係官憲の意向次第である。官憲は灘地を正規の地稅台帳に登録する「升科（shengko）」として知られる事務手続の進行について随意に決定することができるようにみえる。通行権や河川利用権の確保など、中国官憲は増地に関する業主の請求を阻止する理由に

---

5 木也「外灘公園：地皮是中国官地」（上海通社 1936, pp. 480-481）。

困ることはない。外国人の保有地<sup>(6)</sup>の場合、官憲たちは水路の障害となると主張する。とくに灘地は水路拡幅といった公共の目的のために必要とされる、というのである。こうして、遅延につぐ遅延が既存の原則や規則を無効ならしめ、案件は長期にわたる文書のやりとりで陥る。けれども、時がたつにつれて、問題は徐々に解決され、実質的な合意にいたる<sup>(7), (8)</sup>。これは、1897年までに形成されたイギリス人たちの一般的な認識である。問題の深刻化を避けようとした応宝時の機転もあり、パブリック・ガーデン問題は早期に終結したが、認識の筋書きどおりに事態は進展したとあってよい。

最初の摩擦はイギリス人の升科に対する認識欠如から起こった。では、升科をみずからのものとして援用してきた清国人は、租界においていかなる行動を

---

6 清代と中華民国時期を通じて、外国人は中国側政府の主権がおよぶ領土において不動産を購入、所有することはできなかった。租界はあくまで外国人が居留を認められた地域に過ぎず、上海のようなセトルメント方式の租界では、中国人所有者から永租するという方式で不動産を取得した。土地章程などでも、永租された土地が返還されることは想定されておらず、賃貸料を支払うわけでもないで、実質的に所有と変わらないが、法的にはあくまでも租借であり、本稿では保有の語を用いる。原所有者を除き、中国人が租界内で不動産を取得することは原則的に認められていないため、権柄単などを利用して不動産を事実上取得した場合も「保有」とする。なお、加藤 2008 を参照されたい。ただし、英仏両言語の関連史料では、“tenancy”などの語に代えて、“proprietary right”や“ownership”、“propriété”といった語を意図的に用いたり、意図せずに混用している場合がある。

7 FO17/1461, Enclosure No. 2 in Sir. Claude MacDonald's Despatch No. 60, “Mr. Scott's report on the Land Office, May 1st 1897”.

8 Ibid. 升科によりもたらされる利益をめぐって、清国官憲同士が權益を奪い合うという事態も発生した。1895年、両江総督張之洞はみずからの工業計画に必要な資金を求めて上海に特使を派遣し、正規の方単発給を伴わない土地売買の禁止、河岸増地払下対価の両江総督への支払を命じた。いずれもそれまで外国人が関与する場合は上海道台が掌管していた手続であるが、実務が混乱するにいたった。まもなく張は離任し、劉坤一が着任するにおよんで、すべての手続はもとにもどされた。

とったのであろうか。また、それに対処したフランス租界の関係者はどのように問題の解決を図ろうとしたのであろうか。次章からはいよいよ考察の舞台をフランス租界に移す。

## 2. 1880年代の金利源碼頭問題<sup>(9)</sup>

公的には1873年1月14日に設立されたものとされる輪船招商局は、同じころ浦東瀾泥渡に埠頭を購入したのを皮切りに、翌年には東虹口の耶松碼頭（後の北棧碼頭）を購入、1877年にはラッセル商会買収と同時に同社が保有する各地の埠頭を接収した。同社保有の埠頭の内、上海で重要なものは金永盛、虹桥、金益盛、南碼頭、金利源、金方東の各埠頭であった<sup>(10)</sup>。

フランス租界東端の南半分を占める金利源碼頭は招商局にとって最もよい立地の埠頭であるとされる。江海関により第1区として区画されることとなる新開河（Quai de la Pagoda）から十六舖巡捕房（Poste de l'Est）までのフランス埠頭（Quai de France<sup>(11)</sup>）ともともと呼ばれていたこの錨地は、汽船が繫留できる埠頭のうちでもっとも県城に近く、揚子江・沿海・華北の諸航路を航行す

---

9 金利源碼頭問題に関する先行研究としては、董枢「金利源碼頭外交史話」（上海通社1936, pp. 350-357）と黎1998がある。夏揚2007, pp. 165-176は董と黎の両論考の引き写しのようなものであり、改めて参照する価値は少ない。本章は基本的にFO671/471/561, Enclosure No. 5, “Study of the alluvial lands of the Whangpoo on the French Concession, Translation of Report prepared by L.Bourgeat, Avocat-Conseil de la Municipalite, 1911”に依拠して議論を進め、情報が重複する部分については董と黎の両論考も合わせて参照した。

10 招商局総管理処1929, p. 22.

11 後述するように、この本来のQuai de Franceの北側はQuai du Whangpooと呼ばれる。Quai de Franceはやがてフランス租界の黄浦江岸全体を指す名称となった。

る招商局の船舶はここから出港し、乗客と貨物とで雑沓するようになった<sup>(12)</sup>。

金利源碼頭の問題は埠頭の公有の可否という民政問題であったのが、いつの間にかナショナリスティックな問題にすりかわっていった。行政当局（総領事館・公董局）と沿岸地権者の間の紛争は、輪船招商局とフランス本国政府が支持するフランス人沿岸地権者の間での争いにシフトし、行政当局は討論の場からフェイドアウトした<sup>(13)</sup>。

そもそも黃埔条約に始まる清仏間の諸条約では清国人による開港場における不動産保有の実質的な禁止はなされていない。にもかかわらず、条約の理念はあきらかに実態と対立するものであった。つまり、条約の用語における“*la Concession*”が開港場たる上海においてフランス人が居住するために劃定された特定区画を意味し、結果として清国人の旧居住者を排除するのであれば、また、フランス人の租界外居住権が否定されるのであれば、フランス側当局は清国人が租界において不動産を保有する権利を拒否できることとなる。こうした発想は、フランス本国外務省から上海総領事に絶えず伝えられていた<sup>(14)</sup>。

招商局が関わって問題となった最初の土地譲渡は法冊55号地をめぐるものである。同地の招商局への譲渡は1880年3月16日に領事令により認可された。その際に総領事が認可の理由として挙げたのは、「輪船招商局の事業は租界に設立された外国企業と同視できる。」というものであった。この後、招商局は1881年5月28日と1882年1月7日にもフランス埠頭における土地取得の認可を総領事館から受けている<sup>(15)</sup>。

上海総領事館側は資金が潤沢で強大な海運会社の設立がフランス傘下の各港

---

12 東亜同文会調査編集部 1922, p. 325.

13 FO671/471/561, Enclosure No. 5, pp. 35-36. ただし、総領事館による黄浦江沿岸の升科の管掌が事態の背景にありつづけたことも指摘される（上海通社 1936, p. 352）。

14 FO671/471/561, Enclosure No. 5, p. 36.

15 Ibid. 上海通社 1936, p. 350.

や清国内各港からフランス租界にもたらす経済的な利益を期待していた。招商局が清朝政府と強いつながりを持ち、そのことがもたらす政治的な結果については目をつぶっていた、と公董局参事会顧問弁護士ブルジャ (L. Bourgeat) はいう<sup>(16)</sup>。

一方、フランス外務省は、総領事による招商局への土地取得の認可が政治的な判断によるものと決めつけ、フランス租界に危険をもたらし、清仏間の条約の精神にもとるものであるとした。同省は、租界内で外国人にのみ認められた不動産取得のあらゆる権能を清国人が例外的にであっても享受することを拒絶しなければならない、と考えていた<sup>(17)</sup>。

清朝政府の援助を受ける招商局という強大な企業を租界内に開設させたことの結果は、河岸増地の保有権に関する問題が惹起され、公董局が招商局に埠頭建設の許可を与えたことによってもたらされた果てしのない議論であった。

招商局は 1881 年にフランス埠頭の再建と拡張に関して公董局参事会と接触した。いわゆる金利源碼頭と倉庫群、そして、沿岸道路であるが、それらの土地の大部分を招商局は保有者として、あるいは賃借者として占有していた。のちの黄浦江岸 (Quai du Whangpou) の事案と同様に、新埠頭の整備は河岸増地の問題を巻き起こした<sup>(18)</sup>。

招商局からフランス埠頭再開発の話が出たとき、行政当局は公共の権利の論理をたてにその実施について保留した。1881 年 9 月 28 日、公董局参事会は招

---

16 FO671/471/561, Enclosure No.5, pp. 36-37. 用語としての “Conseil de la Municipalité” あるいは “Conseil d’Administration Municipale” と “Municipalité” をフランス人は明確に公董局参事会と公董局として区別している。その訳語である “Municipal Council” と “Municipality” にもその区別は反映される。しかし、英国人は “Municipal Council” を公董局とその参事会の両方の意味で混用しており、用例ごとに判断されなければならない。“Municipality” は公董局の意味でしか用いられない。

17 Ibid., pp. 37-38. 上海通社 1936, pp. 351-352.

18 FO671/471/561, Enclosure No. 5, p. 38.



招商局からフランス埠頭に屋根付きの埠頭を造成したいという要求と付帯案を受けた。それに対し、招商局が保有を主張し造成を申請している該地は公董局参事会からは行政当局の財産として考えられており、公董局参事会はその権利証書、賃貸借契約書、譲渡契約書など河岸地の保有者を証明する文書の提出を招商局に求めるむね、参事会副議長からの回答があった<sup>(19)</sup>。

1882年6月26日、公董局参事会は外国宣教会(Mission Etrangeres, 三徳堂)の代理人から、太古路(Rue. Takou)と福建路(Rue. Fokien)の間の同教会保有の増地について招商局に認められたのと同様の倉庫建設について認可を受けたいむね、文書を受けた。参事会は慎重な態度をとり、同教会が倉庫建設を希望する事情を述べるように要請した<sup>(20)</sup>。

外国宣教会の主張は、(1)そもそも権利証書を発行する権能さえ持たない公董局参事会が前浜の所有者のようにふるまうことに根拠がないこと、(2)同教会の所持する権利証書に埋立などにより形成された当該区画の隣接地は同教会の財産に帰すると明記されており、埠頭造成について制限を受けるいわれのないこと、の2点であった<sup>(21)</sup>。この見解は道台や領事との協議に基づき道契などの権利証書に記載される条項と租界行政当局の法令・決議といずれが優越するかという問題提起にもつながる。

翌1883年、招商局は清国官憲と結託して升科手続を利用してフランス租界の不動産権益を侵害しようとした。このときにも租界行政当局の言動は明らかに矛盾していた。

3月3日、フランス総領事は上海道台邵友濂からの照会を受け取った。「1883年1月28日に上海知県から受けた呈文によると、『先頃、わたくし知県は代理

---

19 Ibid., p. 39.

20 Ibid., pp. 39-40. このときまでに招商局と外国宣教会との間で土地譲渡に関する交渉がもたれたが、合意にはいたらなかった。

21 Ibid., p. 40.

人を選任し、1部局と紳士委員会を設置して、黄浦江沿岸の大東門外側から小東門外側までの25保7および8図付近に形成された土地を丈量しようとした。該部局は各区画を地冊(地租台帳)に登記し、税率表と土地価格にもとづいて、地租などを徴収し、正式に領収書を発行する。現在、この丈量はほぼ完了したが、十六舖巡捕房からフランス、(旧)イギリス、(旧)アメリカ租界に沿って、虹口から宝山区との境界にいたるまでにも、黄浦江岸には少なからぬ堆積増地があり、財源を増大させるためにも丈量の上、地冊に登記されるべきであろう。外国商人によって租借された土地の増地は、浮き橋が付設されたり、家屋が築造されたりしているため、厳格な調査をおこなうと同時に、関連手続の章程を作成する必要がある。それゆえ、地保に増地の丈量をおこなわせるための特別な機関を設置することを許可されたく、道台に問い合わせた。そして、華洋理事同知(judge of the English Mixed Court)陳福勳とフランス租界会審委員(judge of the French Mixed Court)翁秉鈞に当該業務に関する協力を依頼して、代理人(地保)とともに丈量をおこない、土地を劃定するものである。さらに英仏米の各領事にも自国の商人に通知できるよう連絡したい。』とあった。この呈文からすれば、黄浦江沿岸に形成された増地は清国政府の所有に帰し、当然に法に遵って地冊に登記されるべきものである。わたくし道台は知県に章程の起草と当該機関の設置を命じ、英米の各領事と陳・翁兩名に通達した。貴領事も自国民に本案の趣旨を通知されたい<sup>(22)</sup>」。

---

22 Ibid., pp. 41-42. 上海通社 1936, p. 352. ここにおいて、“register”の訳として「登記」の語を用いたが、上海通社 1936でも同語が用いられる。河岸区画保有者の升科権が一定期間経過後に失効すれば、中国官憲の裁量により当該時点での占有者(使役者・賃借者)である招商局が升科をおこなうことも可能となるが、この案件では利用されたのであった。その場合、中国側の地冊にのみ登記して、地券を取得すればよいこととなる。一般に、租界内で永租することによって得られた保有地は、保有者の国の上海領事館を通して上海道台などの中国官憲に地冊への登記と道契の発行を申請し、同時に領事館に保管される土地登記簿にも登記される。升科の場合

この照会は、租界の河岸区画保有者が自己保有地の沿岸に形成された増地に関して保有者となることを望むのであれば、升科費を清国政府に納付する義務があることを述べたにとどまるが、フランス当局や保有者から異議を唱えられはしなかった。ただし、上海道台は河岸地保有者がその権利を喪失する可能性があることだけでなく、一定の期間が経過すればその権利が失効することも口にしないことで、輪船招商局に協力したのであった。さらに、該照会をよく読めば、升科権の執行に必要な手続の主導権が清国官憲に握られようとしていることがわかる<sup>(23)</sup>。

1884年初頭、フランス埠頭の土地保有者であるフランス郵船と外国宣教会は新埠頭建設にともないかれらの保有地に接するかたちで形成された土地に関して道契の発行を受けられるよう清国官憲と調整するようフランス領事に申し入れた。フランス郵船の要請は4月14日にフランス総領事ルメール (Victor Lemaire) に届けられ、15日に上海道台邵友濂に転達された。道台からの回答には、「フランス郵船の保有地に新しい土地が添増され、同社が永租にかかる登記と道契発行の費用納付を望んでいるとのこと。貴領事は清国官員が領事館職員と新しい土地の丈量をおこなうために派遣されることを望んでおり、本道はすでに上海県丞と黄委員に貴領事が任命した職員と会同するよう派遣した。かれらは、フランス郵船が権利を主張する土地は面積21畝5分で、埋立地の一部であるが、すでに1883年4月頃(光緒9年3月)に招商局名義で登記されており、丈量を再度おこなう必要はない、と報告してきた。この結論をフラ

---

は、増地を原区画に併合するか、新たな区画を立てるか、のいずれかになるが、手続は変わりなく、中国側と領事館側両者の地冊(土地登記簿)に登記される。永租地の登記に関しては、加藤2008, pp. 269-271に概略を示してある。なお、土地登記簿の公示と閲覧は領事館でおこなわれるものと考えられるが、工部局や公董局の土地管理部門との関係にも注意を払う必要がある。この点は今後の課題としたい。

23 FO671/471/561, Enclosure No. 5, p. 42.

ンス郵船の代理人に通知されたい。」とあった<sup>(24)</sup>。同年5月15日にも、外国宣教会からの同様の要請があり、上海道台への照会がなされたが、同じく招商局によって登記済みである旨回答があった<sup>(25)</sup>。

上海道台が「知県に章程の起草と管掌機関の設置を命じた」と総領事に文書を送ってから1ヶ月もたっていない1883年4月、中国の法（慣行）により河岸地保有者に留保されたあらゆる権利を軽視して、また、保有者の要請提出の期限と書式を規定することに関する通達や警告もなしに、道台は倉庫がやがて建てられるにいたった河岸増地の取得を招商局に認めたのであった<sup>(26)</sup>。

清国官憲と招商局の共謀は保有者の升科権を阻止して同局に有利となるようにたくらまれたものであった。招商局は以前からそのような権利侵害を企図しており、最初に用心のため沿岸地保有者から土地を賃借し、その後、埠頭建設をかれらが負担しておこなうことを公董局に申し出たのであった<sup>(27)</sup>。

上海道台からの回答は総領事ルメールの激烈な反発を呼び起こした。1884年6月5日、かれは当該問題に関する報告書を公使に送付し、同月25日には道台に以下の内容の書簡を送付した。「外国宣教会だけが既保有地に隣接して形成された新しい土地を取得する権利を有するものとする。また、専断的に清国企業に発行した地契を遅滞なく無効としなければならない旨を上海知県に伝えてほしい。さらに、宣教会の土地取得が登記されるよう、そして、かれらに権限を付与する道契を受け取ることができるよう、代理人を派遣し、総領事館職員と当該土地の測量に取りかからせるよう貴道台に依頼する。フランス人にせよ、他の条約国人にせよ、沿岸地保有者に与えられるべき増地部分について同じ手続がとられねばならない。そこには招商局名義で登記済みの21畝5

---

24 Ibid., p. 43. 上海通社 1936, p. 353.

25 FO671/471/561, Enclosure No. 5, pp. 43-44. 上海通社 1936, pp. 353-354.

26 FO671/471/561, Enclosure No. 5, p. 44.

27 Ibid., p. 44. 黎 1998, p. 49.

分の土地も含まれる可能性がある」<sup>(28)</sup>。

それだけでなく、清国官憲は招商局に何の権利もない地契を同局に持たせることを主張していた。既得権について清国側が主張を曲げないのであれば、総領事は断固とした態度をとることを決心し、7月18日、外務省にかれの意思を暗示した。「6月5日の報告書は、我が国民（外国宣教会、フランス郵船、フランス租界不動産会社）の河岸地区画に隣接して新たに形成された土地に関する案件において、清国官憲がもっとも望ましからぬ態度をとったことを知らせるものであった。当該案件に関して、私は清国側の地冊に我が国民の名義で登記され、かれらが清国の公庫に永租費を支払うこととなるよう求めている。道台は書簡のなかで、新しい土地はすべて招商局名義で16ヶ月前に登記され、地契が発行されていたことを認めている。6月5日付の私の報告書から、新しい土地に対する宣教会の保有権についてだけでなく、他の河岸地保有者の権利についても招商局が認識していたことは、閣下にもおわかりいただけたと考える。1883年3月3日に道台自身が『フランス埠頭沿い埋立地のフランス人保有者は新しい土地について丈量することが求められており、清国の公庫に手続費を支払って登記して地契を発行すべきか』と総領事に尋ねたこと思い出させようとして、抗議文のなかで私は怠りなく道台に通告した。清国官憲が当該土地のすべてが招商局名義で登記されていると明言するのは、かれらの異常な行為に慣れている私であっても驚きを禁じ得ない。招商局に発行した地契を無効にするよう、そして、総領事の代理人と測量をし、わが国民に帰属すべき土地を登記するよう、私は道台にはたらきかけた。これまで回答はないが、数日内に満足いく回答を道台から得られなければ、われわれの権利を率直に主張しなければならない。また、清国官憲に領事館職員同伴で日時を定めて測量することを促しても、かれらが拒絶する場合は、私の側で独自に測量をし、フ

---

28 FO671/471/561, Enclosure No. 5, pp. 44-45. 上海通社 1936, p. 354.

ランス人保有者たちに臨時の地契を発行し、領事館事務局に保証金を寄託させるつもりである。」<sup>(29)</sup>

フランス総領事館代表と清国官憲との交渉は7年以上にわたった。その間、1888年3月8日に上海道台龔照瑗がフランス領事デジャルダン (Leon Déjardin) に送った書簡では、「金利源碼頭の増地はフランス租界の範囲外にあり、清国の規則によれば、増地がもともとの区画に添加されるか否かは全く意味をなさない。地方官憲は該地を帝国領土に編入し、初めに下げ渡しを申請し代金を納付した清国人に売却するものである。」と主張されていた<sup>(30)</sup>。

招商局側は、議論の対象である土地を清国官憲が発行した地契に則って占有しようとしてみれば、力づくで妨げられることを当初から十分に承知していた、とブルジャは推断する。しかし、招商局はそのような大失敗に陥らず、地契による保証が合法性の体裁をつくろうかたちにして保有権を主張するために、公董局と河岸地保有者との合意によって合法的な土地保有を確かなものとする便宜を得たのであった<sup>(31)</sup>。

この問題は最終的に1889年末に和解によって終結した。当時のフランス領事ワグネル (Raoul Wagner) から上海道台龔照瑗に出された11月27日付書簡では、上海官憲と公董局両者の該地測量図が一致し、ワグネル發龔道台宛の5月23日付書簡に示されて同意に至った条件で事案の解決を図ることが提案された。その条件とは、

i) 特定の土地が測量され、面積が確定されたならば、清国官憲は貼付されたリストに従って各河岸地保有者に道契を発行する。それらの道契は領事館の登記簿に登録され、副本を作成して道台に提出する。

---

29 FO671/471/561, Enclosure No. 5, pp. 45-47.

30 Ibid., p. 47. 上海通社 1936, p. 35 は Déjardin を 德查塘 (Dejarain) としているが、誤りである。

31 FO671/471/561, Enclosure No. 5, pp. 47-48.

ii) 正規の手続がとられ、道契が作成され領事館に届けられれば、フランス領事は測量図を道台に送付する。

などであった。河岸地保有者が埋立地に対して毎畝1500文の地税を納める義務があること、総領事は河岸地保有者が招商局にその保有地を当事者間で合意された条件に基づいて直接売却することを認可すること、の2点についてはもともと了解されていた。招商局はこうして同地を買収し、1881年に旗昌輪船(Shanghai Steam Navigation Co.)から第51号区画を購入したときに例外的に容認されたのと同じ条件で、自社名義で同地の保有者となった<sup>(32)</sup>。

12月2日、龔道台はワグネルに返信して言う。ヨーロッパ人は知県から地契を購入したり、交付されたりしたことはなかった。よって、外国商人が代金を支払って保有者となり、道台が道契をかれらに授与する手段を探らねばならないであろう。知県が地契を発給する必要がなくなれば、旧来の慣行により適合するであろうし、問題も少なくなるであろう。金利源の増地は23畝余であり、知県はすでに招商局から升科費を受領している。道台は保有者に升科費を請求することなく、黄浦江の増地に道契を発行するが、かれらが招商局に該地を売却するにせよ、貸与するにせよ、この解決方法をフランス領事館が受け容れることを希望している。そして、この事案に終止符を打ちたい<sup>(33)</sup>。

これが法冊第64号区画を招商局が取得した経緯であるが、招商局、そして、清国官憲の出先機関や代理人によって問題は繰り返し引き起こされた。例えば、1894年5月、上海道台聶緝規はフランス領事デュバイユ(Pierre Dubail)に上述区画の升科費を要求したが、何年も前のことを蒸し返すことはできないと回答された<sup>(34)</sup>。

報告書作成者ブルジャは、招商局はフランスの利益に対する危険となってい

---

32 Ibid., p. 48.

33 Ibid., p. 49. 上海通社 1936, pp. 356-357.

34 FO671/471/561, Enclosure No. 5, p. 49.

ると認識していた。ほとんど根拠のない主張の支えとなっているのは清国官憲であるというのもフランス側共通の理解であった。それだけでなく、フランス政府代表が巧みに、そして、粘り強くフランス人の利益を保護しようとするれば、招商局は何らかの対処法を探してくるのであった。領事はしばしば交替するものであるし、公董局参事も同様である。かれらが新参者であれ、上海で選出された者であれ、問題を完全に把握するだけの機会はなかったと言える。そのため、清仏間の条約にもかわらず、招商局は河岸地譲受を領事館事務局の登記簿に加えるよう要求し続けたのであった。こうした働きかけの結果、1896年、招商局は登記簿上でも第51号区画の保有者となった<sup>(35)</sup>。

1889年の和解についていうと、一方で河岸地保有者の利益を保護し、他方で招商局に法冊第64号区画をフランス郵船から購入してフランス埠頭の最重要区画の一つの保有者になる権利を与えたのである<sup>(36)</sup>。

公董局参事会は本事案の議論の中で、河岸地保有者の増地に対する権利是認を問題とすることはなかった。むしろ、かれらが地税を納める義務があると言明して、権利を肯定した。1883年に新埠頭の整備にともなう境界劃定(測量)が許可されたとき、税金は埋立地の分だけ増額され、領収書は河岸地保有者宛に発行されることが決定されている。しかし、上海地産公司(Société Immobilière de Changhai)が升科手続を怠った東部地区(place de l'Est)と称される埋立地については税金が納められたこともなく、地冊に登録されもしなかった。以前埋め立てられた当該区画に対する河岸地保有者の保有権は、河岸地保有者の名義で地冊に登録することによって認可されるだけでなく、升科問題が解決したときにフランス領事館と清国政府から発行される道契によって認可される。しかし、その保有権は結果として議論の対象となることはなかつ

---

35 Ibid., p. 50.

36 Ibid., pp. 50-51.



た<sup>(37)</sup>。

### 3. 太古輪船と黄浦江岸埠頭

世紀は替わって20世紀、すでに清朝が滅し、袁世凱も世を去った後のことである。「升科」はこのころまでに極東の租界で用いられる英語、名詞では“shengko”，動詞では“shengkoe”（動名詞ならば“shengkoing”）として定着していた。そして、ふたたびフランス租界の黄浦江沿岸、いわゆるフランス埠頭（Quai de France）において、升科をめぐる問題が起きた。このとき、升科の権利を主張したのはイギリス商社バターフィールド・アンド・スワイヤー（Butterfield & Swire Co., 太古洋行）の子会社である太古輪船（China Navigation Co. Ltd.）であった。

1917年5月4日、太古輪船の代理人である太古洋行からイギリス駐上海総領事フレイザー（Everard Fraser）にフランス埠頭の第16区画河岸側隣接地の升科についての申請を会丈局局長に出してほしい旨の依頼があった<sup>(38)</sup>。浚浦局暫行章程（the Provisional Agreement for the Administration of Whangpoo Conservancy）修正12条3項によれば、黄浦江沿岸の売却可能な公有地（漲灘）及び升科地（升科之灘地）に関して「会丈局は浚浦局及び土地所有者と会丈について取り決める。外国人保有者の場合は関係領事館と取り決める。」とあるが、本件はフランス総領事館で登記されたイギリス人保有地の事案であり、英仏両国の領事館が「関係領事館」ということになる。イギリス総領事館としては、諸手続をフランス総領事館にすべて委ねてもかまわない旨をフランス総領事

---

37 Ibid., p. 51.

38 FO671/471/515, “From Butterfield & Swire to Sir. Everard Fraser, H.B.M. Consul General, Shanghai, 4th May 1917”.

ウィルデン (Auguste H. Wilden) に伝えた<sup>(39)</sup>。

フランス総領事館からの回答は、「当該河岸側隣接地の保有権はフランス租界当局 (公董局) に帰属するのであって、公董局だけが升科権を行使できる」、ただし、「太古輪船によって占有されている河岸側隣接地に対するフランス当局の権利という言説は、1923年まで太古輪船に認められた河岸側隣接地からの同社の即時撤退を企図するものと解釈されない」というものであった<sup>(40)</sup>。太古輪船が主張する升科権の否定を受けて、イギリス総領事館は升科申請の書類を差し戻した<sup>(41)</sup>。

これに驚いたのが太古洋行 (太古輪船) である。1916年11月7日にフランス総領事館で登記された当該土地に対する道契は、該地の河岸側隣接地が太古輪船に帰属することを明記していたからである。そこで、太古洋行はあらためてイギリス総領事館からフランス総領事館にこうした事情を説明し、升科申請の進められるよう要求した<sup>(42)</sup>。また、フランス総領事館を説得するための照会状の草案をイギリス総領事館に提示し、その主旨にしたがって清書したものをイギリス総領事名義でフランス総領事に送付させ、イギリスの国家とし

---

39 FO671/471/516, "From Sir. Everard Fraser, H.B.M. Consul General, Shanghai to M. Wilden, Consul General for France, Shanghai, May 8th 1917". 浚浦暫行章程英文は MT10/1879/H2041, "Foreshores : Navigation. Forwdg copy dispatch from Minister at Peking re Whanghoo Conservancy : question of reclaimed foreshore. March 14, 1916" を参照。漢文は『民国上海県志』巻11, 工程・河工「辦理浚浦局章程」を参照。章程英文と漢文には用語にズレが生じているが、英文に準拠する旨が細則として定められている。

40 FO671/471/517, "Par Wilden, Consul Général de France a Chang-hai à Sir Everard Fraser, Consul Général de Grande Bretagne, le 19 Juin 1917".

41 FO671/471/518, "From H.B.M.Consulate General, Shanghai to Messrs Butterfield & Swire, Agent, China Navigation Co. Ltd., June 25, 1917".

42 FO671/471/519, "From Butterfield & Swire to Sir. E.H. Fraser, H.B.M. Consul General, Shanghai, 27th June 1917".

での権威を太古洋行は交渉のなかで積極的に利用したのであった<sup>(43)</sup>。実際にフランス総領事館に送付された文書は、文意を明確にして説得力を増すために、太古洋行の草案とは文章を異にしていたが、

i) 土地台帳への記載は公証人による性質や価値の認証よりも効力をもつこと、領事館職員の台帳への署名は権利移転の有効性と移譲された権原に保証をあたえることを主張する。

ii) 第14区画の道契は1855年4月4日、エドワード・ウェブ(Edward Webb)に対してフランス領事が授与したものであり、ウェブとその遺言執行者および管財人に帰属する権利対象(土地)の東端は黄浦江であることが認められている。当該権利は享受できるのみならず、処分することができる。

として、太古洋行による当該区画の河岸地に関する升科申請手続を進めるようフランス総領事館に求めたのであった<sup>(44)</sup>。

フランス総領事館の回答に示された主張は、この問題が発生した当初と変わらず、「公董局だけがフランス埠頭の河岸に対する升科権を有する」というものであったが、その理由として1864年から1866年の間にフランス租界のバンドに位置する不動産の保有者の権利が公董局に譲渡されたことを指摘している<sup>(45)</sup>。この間の事実として、フランス総領事館が挙げているのは、

---

43 FO671/471/524, "From Edward F. Mackay, Butterfield & Swire to A.G. Major, H.B.M. Consulate General, Shanghai, 20th July 1917".

44 FO671/471/526, "From E.H. Fraser, H.B.M. Consul General, Shanghai to H. Wilden, Consul General for France, Shanghai, July 21, 1917". フランス総領事館としては、フランス法上、公的な台帳への証書の登記は形式的なものであり、公共の秩序を侵害するものでないかぎりでは受理され、その内容を保証するものではない、とする。FO671/471/521, "Par Wilden, Consul Général de France a Chang-hai à Sir Everard Fraser, Consul Général de Grande Bretagne, le 11 Juillet 1917".

45 FO671/471/527, "Par Wilden, Consul Général de France a Chang-hai à Sir Everard

i) 1864年4月30日のフランス租界租地人会議の採決において、埠頭を含む河岸の保有権が公共のものであることが満場一致で可決された。

ii) 1865年6月26日、フランス租界租地人会議での採決により、フランス租界河岸(バンド)は幅100フィートまでであり、剰余地は毎畝2500両を超えない価格で払い下げられることが可決された。

iii) 土地払い下げの支払いは不動産保有者から公董局に対しておこなわれ、最後の払い下げは1867年1月のことであった。

の3点である<sup>(46)</sup>。これらの事実によって公董局に何らかの明確な権利が与えられたと帰結してよいのであろうか。フランス総領事館の主張はあまりに杜撰であるように見える<sup>(47)</sup>。太古洋行も同様の疑問をいただき、当然に反論した。

太古洋行によれば、

i) 1864年の決議が河岸地を公共の道路とみなす以上のことを意味しているのかは疑わしく、当該決議が個々の保有者から公董局に権原を移譲させるだけの効果をもたらすとは考えられない。

ii) 1865年の払い下げの効果も、保有者たちが毎畝2500両を超えない金銭を支払うことで、公董局がフランス埠頭区画に対する権利を放棄するというものではなかったのか。公董局は当該不動産に対する権原を取得したことはないであり、2500両という金銭は建物建設や土地囲い込みの制限解除の代金という程度の意味しかない、と考えられる。

---

Fraser, Consul Général de Grande Bretagne, le 6 Août 1917".

46 FO671/471/529, "Par Wilden, Consul Général de France a Chang-hai à Sir Everard Fraser, Consul Général de Grande Bretagne, le 18 Août 1917".

47 駐北京イギリス公使ジョン・ジョーダン (J.N. Jordan) も同様の見解を抱いていた。また、かれは第一次世界大戦のさなかでもあり、英仏の意見対立はすみやかに解消されるべきであるとも上海総領事館に指示している。FO671/471/533, "From J.N. Jordan, British Legation, Peking to Sir Everard Fraser, H.B.M. Consul General, Shanghai, October 12th, 1917".

そもそも、これが権原譲渡であるならば、道契か法冊に記録が残されるはずであるが、それも欠如している。土地譲渡が口頭でなされることはなく、証書と記録の欠如は太古洋行側の意見の正当性を示すものと考えられた<sup>(48)</sup>。

1917年10月下旬、フランス側は落としどころを見つけるべく、ウィルデンとフレイザーの会談の中で、公董局が升科費用を支払う(升科権を行使する)が、太古洋行に永久使用権を認めるということで事案を解決できないか打診してきた。フランス総領事館には太古洋行の事業と利益を侵害する意図はない、というのである。この提案はひとまず駐北京イギリス公使ジョン・ジョーダンとウィルデンの交渉にゆだねられることになりかけた<sup>(49)</sup>。

しかし、太古洋行、とくにフレイザーのいう“頑固なマッケイ”(総支配人エドワード・マッケイ)は、かれらの土地の升科権が公董局に属するという法的見解にはあくまで同意しなかった。太古洋行のほとんどの増地はそのときまでに升科がおこなわれ、中国官憲からは道契が交付され、イギリス領事館で登記されていた。太古洋行にせよ、太古輪船にせよ、河岸地の永久使用権を公董局から受けるということについて討議する気は毛頭なかった。公董局参事は太古輪船(太古洋行)の事業を著しく阻害し、あるいは、かれらの不動産価値に深刻な影響を及ぼすような条件を強要するだけの権力を保有しているのに対して、太古洋行側は保持することを望む河岸地に対する本来的な権利、「黄浦江までの」保有権を有しているというのである。であるからして、河岸地保有

---

48 FO671/471/532, "From Butterfield & Swire to Sir E.D.H. Fraser, H.B.M. Consul General, Shanghai, 20th September, 1917". なお、当該升科申請地の地価はこの時点で毎畝 135000 両ほどであり、そこから得られる収入は毎年 5000 両を超えるものではないが、沿岸権を確保するためには何としても取得せねばならない土地であった。

49 FO671/471/534, "From E.H. Fraser Shanghai to Sir John Jordan, Peking, 23 October 1917". FO671/471/535, "From E.H. Fraser to E.F. Mackay, Shanghai, 24 October 1917".

者は升科権を剥奪されることはない、とマッケイは主張した<sup>(50)</sup>。そして、会社首脳陣の指示により、河岸地に対する不可譲の権利(升科権)を維持するためにも、浚浦局と中国官憲にしかるべく通知することをイギリス総領事館に要請したのであった<sup>(51)</sup>。

この後、本件に関する具体的な交渉記録は約半年にわたって途絶える。それは、フレイザーが太古洋行と公董局の弁護士同士による話し合いを指示したことにもよるであろうし、フランス側が本国政府への問合せに時間を要したことにもよろう<sup>(52)</sup>。

1918年7月9日、太古洋行と公董局の弁護士による協議が不調に終わった

---

50 FO671/471/536, "From Edward F. Mackay to Sir Everard Fraser, H.B.M. Consul General, Shanghai, 25th October, 1917". ただし、河岸地の保有権が「黄浦江まで」であるという主張の根拠とされているのは、国際共同租界内を流れる蘇州河岸の土地区画の範囲に関して下された領事団裁判所の判断であり、フランス租界とは関係ない。

51 FO671/471/538, "From Butterfield & Swire to Sir E.H. Fraser, H.B.M.'s Consulate General, Shanghai, 13th December, 1917". 浚浦局に対する通達は7月24日に副領事メイジャー(A.G. Major)によってなされた。FO671/471/545, "From A.G. Major, Vice Consul, Land Office, H.B.M. Consulate General, Shanghai to the Directors, Whangpoo Conservancy Board, 24th July 1918". フランス総領事館からは、弁護士の協議が不調に終わった直後の7月10日に浚浦局への通達がおこなわれ、公董局参事会が河岸地の升科権を主張しており、他者から浚浦局に提出される升科申請を拒絶するよう求めた。FO671/471/548, "From E.P. Stacker, Secretary, Office of the Whangpoo Conservancy Board to A.G. Major, Vice Consul in Charge of British Consular Land Office, Shanghai, 27th July, 1918".

52 公董局の弁護士はのちに公董局参事となるデュ・パック・デ・マルスーリース(du Pac de Marsoulies)であった。FO671/471/542, "From E.H. Fraser to E.F. Mackay, Shanghai, 23 January 1918". なお、1917年後半から1918年にかけて、西部戦線は終盤戦に入っており、この間フランス政府が十分に機能していたか定かでなく、上海総領事館からの問合せに回答を寄せることができたのか疑わしい。

ことの連絡が同社からフレイザーに通知された。フランス埠頭第16区画の前保有者であるウェブは元来の清国人所有者から河までの土地を永租（購入）したのであり、その譲受人である太古洋行は河岸地保有者であると同時に、浚浦局暫行章程12条にもとづき自然増地を取得する権利を有する、と太古洋行は主張していた。他方、デュ・パックの主張は従来のフランス総領事館のそれを繰り返すのみであり、平行線をたどったのであった。ただし、法的事実として確認されたこともある。まず、イギリス枢密院司法委員会はインス対ソーバーン事件（*Ince v. Thorburn*）において河岸地保有者は水際までの土地に対して権原を有するが、通行権は公衆に付与される、という見解を示している。同様の先例には註50に挙げた蘇州河岸の事例がある。また、中国の法では、道契に四至が記された土地と河川との間の土地に対する升科権は河岸地保有者が保持するものとされる。河岸地通行権が河岸地保有者の升科権の剥奪につながるようなことはない<sup>(53)</sup>。しかしながら、ここで確認された事実はすべてフランス

---

53 FO671/471/544, "From Butterfield & Swire to Sir Everard Fraser, H.B.M's Consul General, Shanghai, 9th July, 1918". じつは、太古洋行が保有するフランス租界河岸地の増地は、フランス埠頭第16区画の河岸増地以外、すべてイギリス総領事館を通じて升科申請がなされていた（道契番号7113～7115）。FO671/471/549, "From Butterfield & Swire to A.G. Major, Vice Consul in Charge of Land Office, H.B.M's Consulate General, Shanghai, 30th July, 1918". フランス租界であっても、フランス国籍以外の者はフランス総領事館でなく自国の領事館において証書登記をおこなうべきことが、1898年12月3日の駐北京フランス公使訓令により確認されている。この点からしても、なぜ当該区画の増地の升科についてフランス総領事館に照会がなされたのか、疑問がのこる。ウェブがフランス領事館を通して道契の交付を受けたのは1855年のことであり、ここで問題になっているような規範は定まっていなかった。もっとも単純な解答は、ウェブがフランス領事館を通して道契を交付され、続く保有者たちも法冊に登録したため、河岸増地の升科もフランス領事館に問合せがなされた、ということになろう。FO671/471/547, Enclosure, "The French Settlement".

側の規定を根拠としないものであることにも注意しなければならない。

問題の根本的な解決をはかるにはイギリス総領事館としても法的問題の専門家の意見を仰ぐ必要があった。そのための存在として、海外居留地の法院ごとに法務官（中国および日本管轄の法院では Crown Advocate）が置かれていた。このときの駐中国法務官はウィルキンソン（Hiram Parkes Wilkinson）であった<sup>54</sup>。1918年夏、ウィルキンソンは巡回先の威海衛に滞在していたが、上海から資料を取り寄せて詳細な検討をおこない、みずからの見解をフレイザーに伝えてきた。

法的な解析の詳細は第4章にゆずるが、ウィルキンソンのフレイザーへの解答は、太古輪船の主張は支持するに値するというものであった。ウィルキンソンはもっぱらフランス側の主張に確固たる根拠がないことを衝き、再考を強く求めたのであった。

そして、ウィルキンソンの答申を受けて、イギリス総領事館土地局も中国側に対する周旋を開始し、太古洋行への支持を取り付け、フランス租界第16区画の升科への道を開こうとしたのであった<sup>55</sup>。

太古洋行は、駐北京イギリス公使ジョーダンから弁護士による包括的な対応策を提出するよう何度も要求されていた。1919年に入り、同社法律顧問マクラウド（R.N. Macleod）とウィルキンソンの間で事実確認のための書簡が交わされ、5月13日にマクラウドの「意見」が太古洋行を通じてイギリス総領事館土地局に提出された。それはウィルキンソンの意見を全面的に肯定し、フランス埠頭（バンド）の通行権は公共に帰属するとしても、保有権や升科権を河

---

54 ウィルキンソンの父は同じく駐中国法務官をつとめ、上海高等法院院長にまで登り詰めた Hiram Shaw Wilkinson である。

55 FO671/471/562, "F.C. Lot No. 16, Foreshore. From A.G. Major, Vice Consul, Land Office, H.B.M. Consulate General, Shanghai to Butterfield & Swire, February 7, 1919".



岸区画保有者から奪うものではない、というものであった。

イギリス側としては、法務官と太古洋行法律顧問という法的権威から、同じ方向性を持つ意見が提出されたことにともない、北京公使ジョーダンから駐北京フランス公使ポップ (Auguste Boppe) に伺いを立てるにいたる。ジョーダンはそれまで上海の関係者間で問題を解決しようとしてきたこと、結果として行き詰まり、ポップに何らかのアイデアがないかを尋ねざるをえなくなったことを相手の顔を立てるかたちで伝えた。ジョーダンが問題の経緯を語るときに依拠したのは、やはりウィルキンソンとマクラウドの意見書であり、それがイギリス側の見地から組み立てられた見解であることを素直に述べている。ただし、ジョーダンから具体的な解決案が示されているわけではなく、ポップの意見を拜聴したいということとどまっている<sup>(56)</sup>。

フランス埠頭第16区画をめぐる文書は、これでとどめる。どうやら、フランス側は問題を放置することにしたらしい<sup>(57)</sup>。1925年9月の上海フランス租界河岸地保有者会議がフランス埠頭の河岸隣接地全般に関連していったん議論を蒸しかえしたが、本格的な問題解決に向けて展開が見られるのは第16区画に隣接する第17区画と第24区画から26区画を対象を変えて交渉がおこなわれはじめた1934年からのことになる。

#### 4. 認識の相違 ——フランス租界における増地に対する権利

そもそも河岸増地は租界に含まれるのか。根本的な問題はそこにある。たと

---

56 FO671/471/567, "From J.N. Jordan to A. Boppe, Minister for France, Peking, August 27th, 1919".

57 FO671/478/703, "J.F. Brenan, British Consul-General, Shanghai to His Majesty's Minister, British Legation, Peking, February 12th, 1935"でも、問題は棚上げにされた、となっている。

え含まれたにしても、該地とそこにつながる河岸地の利用権は誰に帰属するのか、ということが常に問題となってきた。公益の名の下に公董局に直接帰属するのか、それとも、該地の保有者が第一の用益権を持っているのか。問題の帰着はいかなる法理によって説明されるのか。

(1) 公董局参事会顧問弁護士ブルジャの見解<sup>(58)</sup>

1911年に提出されたブルジャのフランス租界の増地に関する研究報告では、公董局が河岸地の保有権を有し、従前の増地では断念されていた升科権を将来の増地については行使できる、とされる。しかし、そのような判断をするだけの根拠をかれは開示していない。1882年と翌年にフランス埠頭と倉庫を建設する際、招商局は新しい埠頭に沿って公道を造成する義務を課されたが、そこに保有権の放棄や移譲が発生したわけではない。私有地の上に築かれた公道は公有地の一部であるのか。それとも、他の増地と同じく、公共の利益となる道路としての役権を負った私有財産であると考えべきなのか。

曳船道であれば、公有地の保有者問題を包含していない土地に負わされた役権を構成するかもしれない。しかし、埠頭は曳船道と同視することはできない。以前は河流に隣接していた土地に平行した土手道を造成し、河川によって形成された増地から利益を得るのを土手道の分だけ差し止めると裁定されたならば、埠頭（河岸地）の幅7～9m分は公有地を形成するものと考えられるに違いない、とブルジャは言う。

河岸増地の取り扱いを定めたフランス民法典 556条に関する 1825年 10月 25日の判例では、堤防などの公共建設物によって河川と隔てられた不動産所有者は河岸地所有者ではないとされる。しかし、1843年 11月 8日の判例では、第三者所有地に沿って築かれた堤防に連なる堆積地は、取得権にもとづき、堤

---

58 FO671/471/561, Enclosure No. 5, pp. 51-60.

防の所有者でなく、土地の所有者に帰属するものとされた。堤防の存在は役権を推定させるのみであって、堤防の所有者の利益となるような土地所有権を推定させるものではない、というのである。フランス国内でも画一的な判断は下されておらず、相矛盾する判例が存在していたことになる。では、上海のフランス租界では、いかなるかたちで河岸増地を管理すべきなのか。

1890年時点であれば、埠頭を構成しながらも未登記の土地に関して、升科権が行使されたときには、新区画として登記され、測量した上で道契が給付されたものとブルジャは想定する。逆に、埠頭の保有者は新区画に関して毎畝1500文の地税を清国政府に納めるだけでなく、公董局にも地税を納めなければならなかった。

時間を遡って権利関係について考察してみると、租界開設当初に黄浦江沿岸の土地を購入（永租）したヨーロッパ人は、ある程度の年月を経てから購入した者よりも沿岸開発にコストをかけざるを得なかったが、それは貿易を目的として黄浦江にアクセスできるようにすることを意味していた。後に開発済みの河岸地を購入した者の目的も同様であったことは言うまでもない。こうして、河岸増地についても河岸地保有者の権利に干渉することは考えられないこととなっていく。しかし、公董局による河川沿岸（バンド）の保有権の行使は、私人保有者の黄浦江へのアクセスを閉ざすことによって河岸地保有に伴う河川アクセス権を崩壊させるものとなった。つづいて、公董局は1864年に埠頭を含む黄浦江沿岸の保有権が公共に属するという原則を策定する一方で、けっして埠頭沿いの土地保有者から河川利用権を剥奪しようとしなかったし、埠頭とその増地に対する保有権を主張することもなかったため、河岸側隣接地の権利と呼ばれる役権の問題に悩まされることとなったのである。

ブルジャの意見では、埠頭沿いの土地保有者に帰属する河岸側隣接地の権利は増地に対する権利たる升科と明確に区別されねばならないし、実際に区別されてきたという。フランス領事館から発せられた「上海の河岸側隣接地におけ

る権利と埠頭使用料に関する覚書」では、河岸側隣接地の権利を「土地保有者が埠頭ラインに沿う自らの保有地の河岸側隣接地に位置する土地に対して持つ権利」であり、「保有者は自らの土地の隣接区画を公董局に付託（放棄）しているのだから、それが財産権であるとは言えない」とする。そして、「河岸側隣接地の権利とは、埠頭のラインに沿う土地区画の保有者に帰属するだけでなく、公董局にも帰属し、河川への眺望が遮られたり、租界の自然放水路が塞がれたりするのを防止するものである」と結論づけられる。フランス領事館によるこのような定義には自己矛盾が含まれるとブルジャはいう。まず、河岸側隣接地の権利が同時に公董局と私人の両者に帰属することはありえない。河岸地保有者に留保された河岸側隣接地の権利は公董局の規則と商港規則により限定された条件にもとづく河川利用権にほかならない。

フランス民法 637 条によれば、役権とは「他の所有者に帰属する財産の利用や実益のために当該財産に課せられた物上負担」である。1878 年以降、公董局と土地保有者は河岸側隣接地の語の意義と範囲についてだけでなく、当該権利が行使される条件についても合意にいたったものと、ブルジャは看做していた。河岸地保有者は河川利用権を保持していたことは間違いない。船橋や突堤式栈橋、屋根付き埠頭は慣行上の権利にもとづいて随意にフランス租界に沿って設置され、船舶が繫留された。問題は実質的にこのように解決されたが、同時に升科の問題の観を呈することもあった。

実務的な観点からすれば、1864 年の租地人会議で採択された条件にしたがって起草された公董局規則が黄浦江岸に建設される埠頭上の建造物を総て禁止する一方で、河沿いの屋根付き埠頭の存在という既成事実が許される以上、フランス埠頭沿いの土地区画保有者は議論の余地無く有利であったといえる。公董局参事会の見解は一貫していたわけではなく、そのときどきの状況に応じて揺らぎを見せた。指導者が替わるたびに埠頭上の建造物の問題は選挙人の申立にもとづきフランス租界の選挙人会議で改めて議論され、「将来的に公董局参事

会は租界の当該区域には屋根なしの埠頭以外を造成することを許可してはならず、その上の建築物は1870年1月12日の会議で指定された諸条件に遵うものとする」とされた。屋根なし埠頭造成の認可がフランス郵船と太古輪船に与えられたのは、1870年のこのときであった。

ブルジャが直感的に導き出した結論は、「公董局だけが升科権を行使できるとしても、埠頭沿いの土地保有者が河川利用権を奪われることにはならない」というものであった。

(2) イギリス法務官ウィルキンソンの見解<sup>(59)</sup>

ブルジャは本章で引用したフランス租界河岸地の河岸側隣接地に関する総体的な議論だけでなく、多岐にわたる詳細な検討をおこなっているが、ウィルキンソンはあくまでも太古輪船の事案に関連する範囲内で検討を加えていく。

1918年9月までに上海において形成された慣行によれば、土地登記簿は各領事館において保管され、土地区画は各国民の名において登記され、当該区画が外国租界（国際公共租界）とフランス租界のいずれに位置しているかにかかわらず、各条約国領事館は自国の土地登記簿を有していた。初期のフランス租界についていえば、道契によって土地保有者とされる者もいれば、中国人の田単の名義を変えずに売買証書（Bill of Sale）によって占有移転をおこなう者もいた。規則としては、これらの道契や証書はフランス総領事館で登記され、同館発行の証書が交付されねばならなかったはずであるが、いくつかの事案ではそれがおこなわれなかった。フランス租界の河川沿岸埋立のいくつかの事案では、道契がフランス総領事館を通してでなく、中国官憲から直接に各河岸地

---

59 FO671/471/556 and FO671/471/561, "Opinion of Crown Advocate on claim of Messrs. Butterfield and Swire, on behalf of the China Navigation Co. Ltd. to the foreshore, accretion to the property of the company "Lot No. 16" in the "French Concession" at Shanghai, September 18, 1918".

保有者に交付されることもあった<sup>(60)</sup>。

1854年から1862年の間、フランス租界の河岸はイギリス国民を含むさまざまな外国人の手に渡った。そして、太古輪船はフランス租界にあるすべての保有地を駐上海イギリス総領事館で保管される土地登記簿に登録する資格があるものとされた。そうして登記された同社の土地には増地も含まれていた。

1918年当時に問題となったのは、フランス総領事館で登記された土地である。

外国人が条約港の土地を条約にもとづいて中国人所有者から購入（永租）する場合、地税を納付する義務と同様に、中国人所有者が持つすべての権利を取得した。そのような権利のうちには、すでに第1章で述べたが、先買権によってみずからの保有地の増地を取得する権利も含まれる。この権利が升科権として知られるものである。太古輪船の事案において、外国人土地保有者全般が増地の升科権を持つこと自体は問題とはなっていない。問題は太古輪船という一土地保有者がこの権利を有するのか、何らかのかたちでフランス租界公董局に権利が帰属しているのか、ということである。

議論の対象となっているフランス租界第16区画には旧来の第14区画が包含されている。既述のとおり、同地は1855年にイギリス人エドワード・ウェブが元来の清国人所有者から購入（永租）した。そして、4月5日にフランス領事館によって公的な地券が作成され、第14区画とされた。本区画の東端は黄浦江であり、保有者のウェブは河岸に形成されうる増地に対して河岸地保有者の権利を有していたと言える。

外国租界の河岸、私有地の上に築かれるバンドは公共の用にあてられるが、

---

60 この部分の表現は相当に穏和なものとなっている。実際には中国側の発行した道契がフランス総領事館を通じて申請者に交付されることはなく、すべて中国官憲から申請者に直接交付された。FO671/471/564, Enclosure, "Shengko of Accretion to French Lot. 16. From R.N. Macleod to H.P. Wilkinson, Crown Advocate, Shanghai, March 6, 1919".

いずれ民政機関の管理下に置かれることになる。河畔区画の私人保有者によって事実上放棄される場合をのぞき、保有権は区画保有者のもとに留保される。

ウェブは第14区画に関して妻に対する継承財産設定をし、公董局を通じてバンド開発により生じた同区画の追加区画を租界に居住する2人の受託者に譲渡するものとされた。しかし、埋立によって生じた土地にもかかわらず、土地登記簿には中国官憲への升科費の支払が記録されていない。かつ、公董局が各区画保有者に増地を先買権が承認される程度の価格で譲渡する権威を有するものとされていた。升科については、河岸地保有者、あるいは公董局、あるいはフランス領事館と中国官憲との間に何らかの合意があるともされなかった。土地の取得は升科によっておこなわれたのではなく、定額で計算された埋立コストを埋め合わせのかたちで公董局に支払うことによっておこなわれたのであった。

第14区画は追加区画と併合されることで第16区画とされるにいたった。第16区画の保有権は転々と処分され、一部が1916年11月7日に太古輪船に売却された。その取引はすべて法冊に記録されている。第16区画の東端が黄浦江であるとされることに変わりはない。

フランス租界に位置する他の保有地と競合する当該河岸地にかかる地券を取得するために、太古洋行は1909年にアメリカ人被雇用者とアメリカ総領事館を通じて正整線 (the normal line) まで升科をおこない、美冊道契を入手した。当該土地は太古輪船に転売され、英冊道契に書き換えられた。フランス総領事館で登記されていた隣接する第16区画については、太古洋行はまずイギリス総領事に申請し、中国官憲に正整線までの升科を望んでいることを伝達するよう依頼した。土地が法冊に登記されていたため、イギリス総領事はフランス総領事ウィルデンにその手続を依頼したが、1917年6月19日、ウィルデンが拒絶したことは既述のとおりである。

ウィルデンが土地取引の登記に関して、登記内容の保証を否定したことの論

理的な帰結は以下のようになろう。

フランス租界の土地は保有の事実の有無にかかわらず、誰でも地券にもとづき譲渡でき、場合によっては、証書上の譲受人は隣接区画の保有者に割り当てられる地役権（通行権など）について、負担させられたり、法的に救済されたりする可能性がある。また、領事館の書記官は証書の登記についてその真偽がわからなくとも拒絶することはできない。

こうした処置は公共の秩序に打撃をあたえる事案として許されてはならないし、登記も拒絶されねばならない。

イギリス総領事フレイザーがいうように、土地登記簿への記載は公証人による認証以上の効果を持ち、記載事項への領事館職員の署名は占有移転と権原移譲の有効性に何らかの保証を与えると考えるべきである。

第14区画の道契に東端を黄浦江としていることがあらゆる議論への十分な解答となるように思われるが、フランス総領事は太古輪船が先買権によって河岸増地を取得する権利をなんとしても否定しようとして新しい理由を挙げてきた。つまり、1864年から1867年の租地人会議議決とその後の河岸剰余地の払い下げを通じた実質的承認によって、公董局だけがフランス埠頭の河岸地保有者であり、自然増地でも埋立地でも升科権を有するのは公董局だけであることが証明されたというのである。

たとえば、河岸地保有者が公董局から有用な増地を購入してかれらの土地に付加した場合、それらも公共の用に供されうる。この土地はだれのものであるのか。いずれにせよ、他の中国の河岸地保有者と同じ升科権を上海フランス租界の河岸地保有者も有しているはずである。

1918年8月12日の太古洋行からイギリス総領事に宛てられた書簡では、「公董局参事会は1860年代の決議と埋立地譲渡にもとづいて、河岸地保有者の前浜に対する権原を譲渡する権利を主張しようと努力しているが、フランス埠頭（従前の黄浦埠頭）における公共通行権以上のものを認めることはできない。



われわれは河岸地区画の保有者であり、升科権はわれわれに帰属する」とされる。

そして、ウィルキンソンはこのように結論づける。フランス租界のバンドにおける絶対的な保有権を主張するのであれば、フランス側の行政当局者は規則あるいは関係機関の制定法によって権原を付与されていることを主張しなければならない。

### (3) 太古洋行法律顧問マクラウドの見解<sup>(61)</sup>

マクラウドが求められたのは、第16区画の河岸増地に関する太古輪船の升科申請は非合法であり、公董局が申請をすべきであるというフランス総領事ウィルデンの主張に対するためのアドヴァイスである。マクラウド自身は駐中国イギリス法務官ウィルキンソンの意見に同意する旨を述べた上で事案の分析をおこなっている。

第16区画と異なる土地について、太古輪船（太古洋行）がアメリカ総領事館を通じて升科をおこなったのは、1916年1月19日の浚浦暫行章程修正12条採択以前に形成されていた中国官憲に対する升科申請の実践方法だったからであった。無駄な時間を省くために美冊に登録したのちに英冊上の登記に変更するという先例は1909年までに確立されていた。

フランス総領事が公董局による河岸増地升科権の独占という主張をおこなうようになったのは、浚浦暫行章程に「関係領事館」に関する言及があったことによるものとマクラウドは断定する。イギリス総領事は、フランス領事館で当該区画が登記されているのだから、フランス側が会丈局に太古輪船の升科申請をまわすのが原則であると考えた。

---

61 FO671/471/565, Enclosure, "Opinion of R.N. Macleod, B & S's Legal Adviser, Shanghai, May 10, 1919".

太古輪船（太古洋行）の主張は、区画の前保有者は元来の清国人所有者から黄浦江までの土地を購入（永租）したのであるというものであり、譲渡証書は公式にフランス領事によって裏書きされ、区画はウェブの名義で法冊に登録され、法冊道契はウェブに交付されていた。しかし、公董局に対する不動産譲渡や権利移転はいかなるかたちであれウェブによっても、その後の区画保有者によってもおこなわれることはなかった。太古輪船が第16区画の保有者であり、同区画河岸側隣接地の升科権を有するという主張はこうした事情にもとづく。

公董局はフランス埠頭の保有者であり、河岸地保有者かつ升科権者であると主張し、フランス総領事もそれを支持している。ただし、その根拠はフランス総領事館により主張された前掲3点でしかない。

中国の法や浚浦暫行章程にしたがえば、フランス埠頭で見られるような公共に帰属する通行権は河岸地保有者の升科権と矛盾するものではなく、それを剥奪するようなことはありえない。

#### (4) フランス総領事館の1925年の見解<sup>(62)</sup>

1925年9月13日土曜日、フランス租界の黄浦江河岸地保有者とフランス代理領事メイリエ(Jacques Meyrier)が中法実業銀行管理公司事務所<sup>(63)</sup>に会した。

---

62 FO671/477/645, Enclosure, "Minute of Conference of the Riverside Proprietors of the French Concession, Shanghai, 13th September 1925".

63 中法実業銀行(Banque Industrielle de Chine)は1921年に経営破綻し、1922年10月に管理公司(Société Française de Gérance de la B.I.C.)によって資産と業務の管理がおこなわれることとなった。フランス租界河岸地保有者会議が開催される直前の1925年7月には中法工商銀行(Banque Franco-Chinoise pour le Commerce et l'Industrie)として経営が引き継がれており、管理公司事務所は間もなく閉鎖される予定であったと考えられる。該事務所が会合の場とされたのは、中法実業銀行ビルがフランス埠頭北端に位置しており、かつ、閉鎖直前の事務所とて空いていたためだろう。

河岸地保有者側には中法実業銀行管理公司、フランス郵船、オリヴィエ商会、太古洋行、ジャーディン・マセソン、外国宣教会、輪船招商局の代表者が列席していた。

会合は、座長となった外国宣教会ロベール神父 (Pere Robert) が河岸地保有者一同を代表してブルジャの研究報告を批判することから始まった。かれの分析はあまりにも恣意的であるというのである。ブルジャは1864年の租地人会議で公董局の升科権が決定されたとするが、それは故意にせよ、意図せざるにせよ、誤解であり、埠頭建設と河岸路拡張を投票で決したにすぎない。また、河岸地の保有権が公共に帰属するとしても、当該権利は同時に河岸の共有財産権たりえない。また、当該保有権が公共に帰属するならば、複数の個人保有者が存在することはありえない。そのうえ、租地人会議に提出された報告(河岸地保有権の公共帰属)が採決によって承認されたという事実もない。

ロベールは続けて言う。公董局は河岸地保有者ではなく、当該増地を売却する権利はない。保有者は保有地の広さに従って割り当てられたフランス埠頭建設のための負担金を公董局に支払うことに同意したにすぎず、増地の購入代金を支払ったのではない。公董局が升科権を要求したのだというブルジャの結論も間違いである。中国側の文書によれば、升科権は基本的の方単の所持者にある。河岸地通行権については公董局に譲渡したといえるが、そのことが升科権に影響をおよぼすことはない。

フランス政府(領事館)は河岸地問題に介入するに際し、公董局に与せず、つねに河岸地保有者の利益を図った決定をしてきた、とロベールは評価する<sup>(64)</sup>。そして、その決定が問題となることはなかった。上海道台も河岸地保有者が当然にその権利を有しているものと認識していた。国際公共租界の蘇州河

---

64 この評価は前節のマクラウドの見解と異なる。あるいは、ロベールは太古洋行に関する問題を考慮していなかったのかもしれない。

沿いの道路に関して下された1925年1月30日の判決<sup>(65)</sup>からも、河岸路建設者に升科権が付与されることはなく、もともとの河岸地保有者が升科権を保持していることが証明されたと考えられる。なおかつ、フランス埠頭については、河岸地保有者は自らの用のために保有地を留保しているとともに、埠頭および道路の建設費用を負担しており、公董局の立場は弱い。何にせよ、1912年の浚浦局暫行章程12条<sup>(66)</sup>によって、河岸側隣接地の権利を有する河岸地保有者は、升科権が認められるはずであった。

ロベールの基調報告を受けて、討議がおこなわれた。そこでは、非公式という態度をとりながらも、メイリエによりフランス総領事館の考えが表明された。メイリエはフランス租界公董局参事会議長としてではなく、フランス領事としてでもなく、第13区画の所有者たるフランス国家の代表として出席していることをことわった上で、意見を述べていった。ただし、かれが一身で兼ねている3つの立場を明確に区別して、それぞれに別個の意見を形成することが非常に難しいことはいうまでもない。

貿易などの経済活動をおこなわない領事館としては、自らの保有地の河岸側隣接地に倉庫が建設されても何の利益にもならない。むしろ、領事館前に掲揚されている国旗が黄浦江から見えなくなるかもしれないという点では不利益となる。河岸路建設にしても、金銭上の補償が得られるのであれば、公董局との協議に応じてよい、とメイリエはいう。

しかし、河岸地保有者たちの関心は領事館の態度にはなく、河岸地保有権や

---

65 本判決がどの法廷 (tribunal) によって下されたのかは未詳。註50と同様に領事団裁判所における判決であった可能性が高い。

66 ロベールは1905年に北京の公使団によって締結された章程としているが、同年の改訂修治黄浦河道条款12条は升科と関わりのない内容であり、年次を言い間違えたのであろう。また、浚浦局暫行章程12条は1914年から翌年にかけて修正に関する協議がなされ、既述のとおり、北京公使団から上海領事団に通達され、1916年1月19日に修正案が採択施行された。

升科権に関して公董局がどのような方針であるのかということにあった。メイリエの目からすると、公董局は河岸側隣接地の権利を争ってはいないが、法廷に持ち込まれるようなことがあれば、最大限の権利を要求することになる、と考えられた。とはいえ、訴訟は誰にとっても好ましいことではない。公共の利益を何としても図らなければならない公董局からすれば困難ではあるが、個々の河岸地保有者の個別の利益にもとづいて合意に達することが望まれた<sup>(67)</sup>。

公共の利益からすれば、エドワード7世路（現在の延安東路）から公館馬路（現在の金陵東路）までは、国際公共租界につながるフランス租界の玄関口であり、フランス国家を代表する公董局の義務としてもバンドを整備しなければならなかった。その南側のバンドについては、商業的な利益が第一に考慮されるべきであることは言うまでもない。

升科について、太古洋行は保有区画のうち、第16区画を除いて升科証を入手したとしているが、それらはイギリス領事館に保管されている。升科が合法となるためには、保有権の証書（道契）が登記される領事館を通じて申請されねばならないが、フランス領事館の前任者たちは公董局を河岸地保有者とみなし、第16区画の増地に関する升科申請を中国当局に転達することを拒否したものとメイリエは理解していた。太古洋行の升科申請は升科権の問題だけでなく、河岸側隣接地に倉庫を建設する権利についても問題を引き起こした。それらの問題は、他の河岸地保有者が望むように数ヶ月で解決されるようなものではなく、長期にわたる折衝が必要となると見こまれる。

代理領事たるメイリエとしては、いずれにせよ1925年12月末までに河岸地

---

67 この時点で実際に問題化していたのは太古洋行の河岸保有地についてのみであり、河岸地保有者全体と公董局との間で緊急に何かを決定しなければならない状況にはなかった。とはいえ、河岸地の保有権と増地の升科権が誰に帰属するのか、という問題が未決のまま放置されているということは、権利関係を不安定なものとし、好ましいことではなかった。

保有者と公董局の間で基本合意に達するよう仲介に努力すると宣言することで、この日の会合は終了した。しかし、次章に見るように少なくとも太古洋行と公董局との間の問題は何らの解決もみなかったようである。

## 5. 1930年代の黄浦江岸埠頭

おそらく、太古洋行とフランス租界公董局との協議は続けられていたのであろうが、その様子がふたたび史料上に現れるのは1934年のことである。

1934年5月3日、フランス総領事メイリエは「太古輪船（太古洋行）がイギリス総領事館を通じてフランス埠頭に隣接する黄浦江側への増地の道契を入手したことを浚浦局から通知を受けた」とイギリス総領事ブレナン（John. F. Brennan）に連絡し、情報を求めてきた<sup>(68)</sup>。1910年代末の時点で、法冊第24区画から26区画（英冊第7113～7115区画）については、十分な情報がフランス総領事館にわたっていたはずである。メイリエはどのような意図があって、こうした問いかけをしたのだろうか。

フランス側は1849年4月6日のフランス租界設定にかかる上海道台麟桂の布告にまでさかのぼって検討し直したのであった。同布告の趣旨によれば、布告によって範囲を限定された区域の永租はフランス総領事の専管事項である。第三人が同区域内で租地を希望する場合も、フランス領事に申請して了解を得なければならない<sup>(69)</sup>。租地手続にあたっては、当該不動産所有権（保有権）

---

68 FO671/477/616, "Par Meyrier, Consul Général de France a Chang-hai à J. F. Brennan, Consul Général de Grande Bretagne, le 3 Mai 1934".

69 このフランス領事のフランス租界内の租地に関する排他的管轄特権については、麟桂の布告が出された直後から問題となった。英米両国の領事は自国民の租地に關しては他国の領事の干渉を拒否し、位置の如何を問わず、英米両国民の土地に対しては英米領事が保護する旨の布告を發表し、実行した（植田1941, pp. 223-224）。旧英国租界についても第一次土地章程21条に同様のことが規定されてはいるが、条

の従前からの関連文書をフランス総領事館事務局に提出しなければならない。このため、フランス総領事館における手続をしていない太古輪船は、その保有地の升科を総領事館に申請できない、というのである<sup>(70)</sup>。

法冊第24区画から26区画の証書はフランス発行のものであり、升科証の交付はフランス当局の排他的管轄に属する。また、フランス総領事館における土地登記の後も、3区画のうち2区画が升科証作成時はフランス人に保有されており、ならば、升科証書もフランス当局が発行した原証書に書かれたフランス人保有者名義で作成されていたはずだろう、とメイリエは主張する。さらには、フランス埠頭の保有権帰属を理由として、公董局がフランス租界においては唯一の河岸地保有者である、という。そして、英冊第7113区画から7115区画の道契を取り消すべきであるとする<sup>(71)</sup>。

メイリエの発言は、1925年の会合で自らが確認した前任者たちの判断を踏襲したものといえる。

メイリエの照会はブレナンからの事実関係についての問合せもふくめて太古洋行に伝えられた<sup>(72)</sup>。太古洋行から詳細な回答があったのはその1ヶ月後のことである<sup>(73)</sup>。

---

約国民の条約上の権利を侵害するものとして反対を受け、実際に援用することは放棄されていた。フランス租界においても同様の状況であった(FO671/477/648, "From J.F. Brenan, British Consul-General, Shanghai to J. Meyrier, Consul-General for France, Shanghai, 26th July, 1934")。

70 FO671/477/631, "Par Meyrier, Consul Général de France a Chang-hai à J. F. Brenan, Consul Général de Grande Bretagne, le 15 Juin 1934".

71 Ibid.

72 FO671/477/636, "From J.F. Brenan, British Consul-General, Shanghai to Butterfield and Swire, June 20th 1934".

73 FO671/477/645, "From Butterfield & Swire to Sir John F. Brenan, H.B.M's Consul-General, Shanghai, 23rd July, 1934".

太古洋行の回答によれば、升科申請をおこなった時点で問題となった区画(法冊第 17 区画, 24 区画, 26 区画)はすべて太古輪船名義で登記されていた。登記年次はそれぞれ、1908 年, 1874 年, 1903 年である。登記はそれぞれの譲渡証書にもとづいて公式に記録された。第 25 区画だけはフランス人アンリ・メイナルの相続人に帰属していた。つまり、フランス総領事が第 24 区画から 26 区画の 3 区画のうち 2 区画がフランス市民に帰属するとしたのは誤りであり、第 25 区画以外の関連区画はすべて太古輪船の保有地であった<sup>(74)</sup>。ならば、法冊の台帳を保管しているはずのフランス総領事館の認識はどこから導かれたのかという疑問が出てくるだろうが、その点には触れずに太古洋行の説明は続く。

浚浦局暫行章程修正 12 条が北京公使団に承認され、1915 年 10 月 19 日に上海領事団長に通達されるまでは、升科申請は中国官憲と直接に交渉する慣行が確立していた。また、ある国籍の人物によって保有される土地を他国籍の人物の名義で後者の領事館に登録するというのも、一般的な慣行である。登記の名義人は、実際の保有者に対する受動受託者となる。第 25 区画はフランス人保有者から賃借して太古輪船が利用していた。太古輪船(太古洋行)はその前浜について原保有者が負担するかたちで升科手続を代理でおこなった。同時に太古輪船の保有地である第 17 区画, 24 区画, 26 区画の前浜についても升科手続をした。ただし、便宜的に升科申請はアメリカ人従業員マギー(McGee)の名義でアメリカ総領事館を通じてなされ、第 25 区画の前浜を包含するひとまとまりの土地として第 1808 区画美冊道契の発給を受けた<sup>(75)</sup>。1910 年、美冊第 1808 区画は英冊第 7113 区画から 7115 区画として登記変更がなされ、保有者

---

74 Ibid.

75 「便宜的に」アメリカ総領事館を通じて升科手続をおこなったのは、フランス総領事館とは河岸地保有権の帰属に見解の相違があり、申請が却下されることを見越したためであろう。



の名義も太古輪船になった。英冊第7114区画は法冊第25区画の升科地であるが、太古輪船はメイナールの相続人に対して受動受託者となった。少なくとも英冊第7114区画の権利関係については太古洋行とフランス総領事館の間に通信があり、のちに太古輪船が法冊第25区画を購入して、パリ（日付不明）と駐上海フランス総領事館（1914年8月14日付）の両所において太古洋行のフランス人事務弁護士名義で登記したのであった<sup>(76)</sup>。

公董局が埠頭の停泊施設の再整備をめぐって太古洋行と協議をしていることから、フランス総領事館が情報収集をしているものと、イギリス領事館は推測していた。そのうえで、ブレナンは、領事館が公的な介入をすることなく、関係者間で平和裏に解決にいたることを期待していた<sup>(77)</sup>。

太古洋行と公董局との直接会談がおこなわれたのは1934年8月13日のことである<sup>(78)</sup>。太古洋行からは支配人ジョージ・ミッチェル（George E. Mitchell）とヤング（C.R.M. Young）が、公董局からは事務総長ヴェルディエ（Verdier）、臨時行政委員会議長コワファール（Coiffard）<sup>(79)</sup>、公共工程処長ルーズィエ（Louzier）が出席した。

会談冒頭、公董局側はバンド（舗道）の拡幅工事を計画していることを説明し、太古洋行側も協力に同意した。ただし、予想されたことではあったが、第1バースに面したバンド河岸部での倉庫建設については、領事館からの見通しを理由として公董局は拒絶した。コワファールは倉庫の代替案としての舗道上

---

76 FO671/477/645. なお、法律家名義で多くの不動産登記がおこなわれていたことに関しては、加藤 2008, pp. 274-275 で簡単に触れた。

77 FO671/477/648.

78 FO671/477/656, Enclosure, "Notes of Meeting at French Municipal Office 13.8.34".

79 公董局参事会は、1927年1月15日に新たな公董局組織章程にもとづき臨時行政委員会に改組された。1911年以降はフランス総領事が参事会議長を兼務するのが慣例であったが、1933年2月から35年2月までは副領事コワファールが臨時行政委員会議長を兼務した。

を横切る高架橋建設にも反対した<sup>(80)</sup>。

バンド再整備にかかわる景観問題は事案の背景としては重要だったかもしれないが、より直接的な関連性があったのは升科権の帰属問題だった。公董局側は河岸側隣接地の保有権が太古洋行にあることには同意したが、あくまでも公董局に升科権が帰属することを認めることを太古洋行に望んでいた。しかし、太古洋行は、升科権は河岸側隣接地保有権に固有のものであり、両者は不可分である、と強く主張した。道理からすれば、保有権と升科権が分離できるのであれば、公董局は他者の保有地に隣接する場所を埋め立てることができることになってしまう。この点、公董局側はみずからに帰属する升科権は河岸路拡幅のように公益事業においてのみ援用されると釈明している。この時点で、他の河岸側隣接地保有者は領事館に隣接する2区画の所有者<sup>(81)</sup>を除き、公董局に升科権が帰属するというのを承認していなかった。1865年と68年、公董局はバンドが再建されたことにともない、河岸側隣接地の権利（バンド部分の保有権）を売却したことがあると公董局はいうが、それは前保有者が河岸側隣接地の権利と升科権の分離可能性を認めたということにはならない、と太古洋行

---

80 FO671/477/656, Enclosure.

81 フランス総領事館の北側にはフランス郵船ビルがあったことは確認できるが、公館馬路（現在の金陵東路をはさんだ南側については未詳。1949年刊行の『上海市行号路図録』（福利営業公司）下冊第1図では太古輪船ビルになっており、1934年時点でも同様ならば、太古輪船が公董局の升科権を承認するはずもなく、フランス郵船のさらに北側の保有者ということになろうか。FO671/477/687, "From G.E. Mitchell, Butterfield & Swire to Sir John F. Brenan, H.B.M's Consul-General, Shanghai, January 8th 1935" からすると、中法工商銀行がそれであつたらしい。『上海市行号路図録』では、同行はフランス郵船ビルに入居しているが、木之内誠編『増補改訂版 上海歴史ガイドマップ』（大修館書店 2011年）p. 15では、中法実業銀行の故地であるフランス・バンド北端に記載されている。なお、『上海市行号路図録』からも分かるように、太古輪船の倉庫群はすべてバンドの西側にあり、沿岸隣接地に倉庫が建ち並ぶのは金利源碼頭から南である。

側も反論する。単に保有区画の面積にしたがって割り当てられたバンドの再建費用を拠出ただけである、というのである<sup>(82)</sup>。前章第4節のロベール神父の基調報告にみられることからしても、おそらく、太古洋行側の認識はほとんどの河岸地保有者に共通するものであったと考えられる。

そもそも、公董局が過去の売却を主張するバンドに関して、公董局が道契発行の手続をすることはできておらず、1860年代の金銭の授受が保有権の譲渡行為であるとはいえない。それに対して、河岸地保有者の道契には、その東端が黄浦江であることが明記されており、明らかにバンドの保有権は河岸地保有者に帰属する<sup>(83)</sup>。

実態から論じては、形勢が不利だとみたメイリエは、法規則とそこに定められる手続という原理原則論にもとづいて太古洋行の河岸地保有権と河岸側隣接地保有権（升科権）が不当なものであることを証明しようとした。曰く、問題となっている土地の英冊道契は、原租界（もともとの租界地域）を設定した升科や地域の慣習にかかわる条約文書や外交協定を乗り越えて取得されたものであるが、無効であり台帳から削除されるべきである、というのである<sup>(84)</sup>。偏った現状判断や論理にもとづく原理主義的なこの文書はイギリス総領事館に届けられた。

ブレナンは太古洋行と協議し、この文書に回答しないものとした。そして、メイリエが離任して、事案がふたたびふりだしに戻るのを期待したのであった<sup>(85)</sup>。

とはいえ、ブレナンからすれば、この延々と繰り返される論争は無駄であり、

---

82 FO671/477/656, Enclosure.

83 Ibid.

84 FO671/477/685, "Par Meyrier, Consul Général de France a Chang-hai à le Consul Général de Grande Bretagne, le 29 Décembre 1934".

85 FO671/478/703.

何も生み出しそうに見えなかった。唯一の救いは、太古洋行と太古輪船がフランス租界にとって非常に有益な存在であり、その利益を損なうようなことは断じてなされない、と1917年時点のフランス総領事ウィルデンがイギリス総領事フレイザーに保証したことであった<sup>(86)</sup>。

これほどまでに公董局がしつこく升科権の帰属を主張するのはなぜなのか。

公董局による升科権帰属の主張の裏側にフランス租界の地位の保全といった政治的な問題があるのではないかと、という憶測に対して、フランス総領事メリエは考えたこともないとブレナンに否定を伝えている。そして、フランス・バンドの隣接地で升科された土地は租界に含まれないと南京政府が主張するかもしれないという示唆については、度外視していた。逆にブレナンは、南京政府は条件さえ整えば、バンドに隣接する升科地について権利を主張してくるのではないかと危ぶんでいた<sup>(87)</sup>。

---

86 Ibid.

87 FO671/477/692, "From J.F. Brenan, British Consul-General, Shanghai to G.E. Mitchell, Butterfield and Swire, Shanghai, 17th January, 1935".

国民革命軍が北伐を開始して以来、1927年ころから実力行使をもともなう租界回収の動きが高まった。上海の両租界は、外国勢力にとって中国内の最大の活動拠点であり、一挙に回収をおこなうことは不可能であった。そのため、国民政府は租界行政に対する中国人の参政権問題、越界路回収問題、会審公廨接収問題など、多方面から徐々に權益を奪回することを試みた（植田1941, pp. 433-434）。

升科手続を含む上海特別市土地局による土地管理の強化もその一環としてとらえることができる。1931年に出された行政院訓令1851号にもとづく上海特別市土地局布告8185号には、行政院傘下の複数の部によって升科にかかわる事項が港務問題として話し合われ、その中で、浚浦局が升科手続の権利を放棄することに暗に同意しているということが報告されたこと（実際には同意していない）、外交部を中心として升科の管轄権などの取り扱いを協議すべきことが提案されたことが見えている（FO671/476/483, "City Government of Greater Shanghai Municipal Gazette of 20th May 1931"）。ここで取り扱われた升科問題は、租界の河岸地にかぎったことではなく、浦東から宝山にまでいたる黄浦江の灘地も議論の対象となっていた。量的

1935年初、メイリエに替わってボーデズ (Marcel Baudez) が上海フランス総領事として着任した。太古洋行は、かれを最終的な交渉相手として、落としどころを見つけようとした。太古洋行としても、公董局やフランス総領事館としても、納得できる妥協点を見いだすために太古洋行側の率直な認識と譲歩案を示してみたのである<sup>(88)</sup>。

---

にいえば、また、外国人の権利という法的な構成からすれば、目に見えて租界の外側に位置する地域が問題となるのは当然ではあった。升科の管轄にかかわる問題が上海特別市土地局から上海の外国領事団や浚浦局に持ち込まれたのは、1934年はじめのことである (FO671/476/595, "Letter from Land Bureau, dated January 4th 1934")。そして、まずは租界内の升科されていない前浜 (灘地) の取り扱いが議論された。土地局が指定した期間内に河岸地保有者は灘地について同局を通じて升科手続をとるように一方的に要求してきたのである (FO671/476/605, "From J.F. Brenan, British Consul-General, Shanghai to Chin Li-jen, Land Commissioner, City Government of Greater Shanghai, 12th February, 1934")。外国領事としては浚浦局暫行章程修正12条にもとづき、これまでどおり浚浦局を通じて手続がおこなわれることが望ましかったはずである。そもそも、上海特別市土地局の権限が租界内に及ぶのかは疑問視されていた (FO671/476/606, "From J.F. Brenan, British Consul-General, Shanghai to His Majesty's Chargé d'Affaires, British Legation, Peking, February 13th, 1934")。1935年初めまでに、浚浦局は土地局に対して、共同で黄浦江の灘地の升科手続を管掌することを提案し、2月に土地局も同意を示した (FO671/478/709, "Extract from Minutes of the 501st meeting of the Whangpoo Conservancy Board. February 12th, 1935")。升科手続の料金については、1936年の土地升科合作辦法にもとづき、上海特別市政府に納付されることとなった (『上海房産志』 p. 303)。この問題は、国民政府による国家権益の回収にかかわることもあったのだが、結局のところ、上海特別市は喉から手が出るほどに資金源を求めている、ということが根底にある (FO671/477/651, "Letter from the Mayor of Shanghai No. 3541 dated August 30th, 1934")。

ブレナンが懸念を示したころ、升科の管轄問題は上海特別市との間で協議中であり、かれの主張はこの協議からもたらされたものであったのだろう。

88 FO671/478/776, Enclosure, "G.E. Mitchell, Butterfield & Swire to M. Baudez, French Consul-General, Shanghai, 26th June, 1935".

升科, Shengko, Shengkoing

- i) 公董局が升科手続をおこなうことに同意し、太古洋行の同意を証明するために中国当局に提出を求められた文書を公董局に提供する。必要ならば、升科手続をおこなえるように、太古洋行の道契を公董局が任意に利用してもかまわない。
- ii) 公董局は第 16 区画の河岸側隣接地と正整線までの升科をおこなわなければならない。
- iii) 公董局ははっきりと太古洋行の河岸側隣接地の権利を承認する。
- iv) 升科手続が完了し次第、公董局は新たに升科をおこなった区画全体を太古洋行に権利移転し、太古洋行は同地と等価の金銭を支払う。
- v) 公董局は船荷を運搬するためのバンド上の高架橋建設とバンドの河側における倉庫建設に同意する。海関の要請に基づき、太古洋行保有地の南端にある足場の上に、まず仮設倉庫を設置することに公董局は同意する。
- vi) 公董局は公館馬路と総領事館の河岸側隣接地を太古洋行に譲渡する。その代償として、太古洋行は第 1 区画の河岸側隣接地承租権を公董局に譲渡する。

これら 6 カ条は、以前の議論にはなかった事項も含まれ、相当踏み込んだ内容になっている。ただし、太古洋行の案がそのまま公董局やフランス総領事館に承認されたとは考えにくい。あくまでも、交渉のきっかけとして、フランス側の面子を立てる風を装いながら、太古洋行にかなり有利な案を提示したのだと考える方が妥当であろう。

その後、約 9 ヶ月にわたって、本案に関する文書は見当たらない。1936 年 4 月、突然に太古洋行とフランス租界公董局との第一次協定草案が、太古洋行支配人ミッチェルからイギリス上海総領事ブレナンに提出されている。おそらくは、この間、イギリス総領事館をできるだけ介さずに、非公式の協議を当事者

間でかさねてきたのであろう<sup>(89)</sup>。

協定草案は12カ条からなり、要点だけを示すと以下の通りになる<sup>(90)</sup>。

i) 公董局は上海特別市土地局に法冊第16A区画の前浜について、正整線までの升科を申請する。また、法冊第17A区画、24、25、26区画の前浜についても、正整線までの升科を完了させるために必要な場合は升科を申請する。申請に際して、公董局は升科後の当該区画の譲渡に関する同局と太古洋行の意向について土地局に正式に通知し、升科地の地券を太古輪船名義で発行することを土地局に要請する。

ii) 上記前浜を太古洋行が取得することの代償として、太古洋行は法冊第26A区画全体を公董局に無償譲渡する。また、第16A、17A、24、25、26各区画の河岸側隣接地の内側5mの一带などを埠頭の再整備がおこなわれるときに公董局に無償譲渡する。

iii) 太古洋行が業務にかかわる埠頭設備を再整備することに対して、公董局は公式の認可を与える。埠頭整備の進行は太古洋行が任意で決定する。ここにいう整備の対象は、コルベール路 (Rue Colbert、現在の新永安路) と公館馬路の河岸側隣接地も含む第16A、17A、24、25、26区画の河岸側隣接地である。建設される設備としてはコンクリート杭上の埠頭、はしけだまり、倉庫、高架橋などが含まれる。太古洋行はそれらの建設認可費として毎年法幣1万圓を公董局に納付する。

iv) 太古洋行が埠頭再整備をおこなうことを決定したときには、公董局に

---

89 FO671/478/776, Enclosure の末尾からも、形が固まるまでは非公式折衝をおこなうことを双方とも希望していたことが推察できる。

90 FO671/479/891, "The Draft of Agreement between the Municipalité Française Administration Municipale de la Concession Française and Messrs. Butterfield and Swire (John Swire and sons Limited) as Agents for the China Navigation Company Limited".

公式に通知する。公董局は道路の拡張部分について譲渡を要求する一方で、拡張工事の応分の経費を負担する。

v) 太古洋行は法冊第1区画河岸側隣接地の承租にともなう権利を公董局に譲渡する。その代償として、公董局は公館馬路とコルベール路の河岸側隣接地を太古洋行に譲渡する。

細かな条項や内容の煮詰まっていない条項がいくつかあるが、太古洋行と公董局の双方が共同で作成した草案であり、これまでの経緯をふまえ、両者の権益にかなったものとなっているといえよう。

ミッチェルは言う。「これがわれわれの2年間の交渉の終結の始まりになってくれることを期待する。私は太古洋行が求めている細かな点すべてで勝ちを取めようなどとは思わないが、協定はどのようにして升科論争が回避されることになったか、を示してくれるだろう<sup>(91)</sup>」。

フランス租界河岸側隣接地の升科問題をめぐる文書はこれで途切れている。最終的にこの草案がそのまま採用されたのか、変更が加えられたのかは定かではない。大筋ではこの草案に沿ったかたちで、太古洋行と公董局あるいはフランス総領事館の間で合意がなされたものと思われるが、確言はできない。

おわりに

輪船招商局も、太古洋行も、フランス埠頭の増地の保有権を得ようとして、そのときどきの最も効果的な手法によって升科手続をおこなおうとしたのであった。しかし、かれらには権限を争う対抗者が出現したために、紛争となり、落としどころを見つけるために長い時間をかけて、みずからの権利を実現せざ

---

91 FO671/479/891, "G.E. Mitchell, Butterfield & Swire to Sir John Brenan, Consul-General for Great Britain, Shanghai, 8th April, 1936".



るをえなかったのだといえる。実は、「中国」という場所で起こる紛争についてパブリック・ガーデン問題で指摘されていたことは、フランス租界の問題にも該当することであった。「遅延につぐ遅延が既存の原則や規則を無効ならしめ、案件は長期にわたる文書のやりとりで陥る。けれども、時がたつにつれて、問題は徐々に解決され、実質的な合意にいたる」。太古洋行の場合は、公董局とフランス総領事館を相手とし、20年にもわたって交渉を続け、数年おきに総領事が替わり、問題認識が何回もリセットされる中で、ようやく協定を締結するにまでいたったのである。

上海における升科は、旧来から存在していた行政手続でありながら、所有（保有）する不動産のまわりに人為的に、あるいは、自然に生じた増地を自らのものとするための手法と化していた。そこに読み込まれる権利の実態は、利害関係者の解釈や思惑を反映したものであったといえよう。

黄浦江沿岸における升科問題は、埠頭が建設されたいずれの地点においても発生する可能性があった。実際に各国企業が進出していた浦東では頻繁に升科申請がなされ、ときに中国側関係機関との間で摩擦が生じた。

1937年7月以降、日中戦争が混迷を深め、やがて、上海もその波をかぶるようになる。1941年12月8日、日本は対米宣戦布告をした後、中華民国各地や香港において、敵性国家の資産を接収していった。スワイヤー財閥もその例外ではなく、中国地域における営業は停止に追い込まれた<sup>(92)</sup>。太古洋行にかかわるすべての問題は、解決していたか否かにかかわらず、棚上げになってしまった。

1940年3月30日、汪精衛が率いる南京国民政府が発足し、同年11月、土地局は地政局に改組された。このころには、サッスーンのように戦局を見越して上海から撤退を開始する企業も出てきた。しかし、すべての経済活動が急に

---

92 張等 1991, pp. 147-148.

升科, Shengko, Shengkoing

止まるようなことがあったわけでもなく、升科についても上海特別市核収升科費暫行規則(1941年8月30日施行)などを制定して、手續費用徴収の基準とし、行政手続としての升科の取り扱いは続けられた<sup>(93)</sup>。

第二次世界大戦終結後、スワイヤー財閥はふたたび上海に戻ってくるが、中華人民共和国成立後の社会主義化の進行にともない、業務は衰退し、1953年にすべての資産を中国外輪代理会社に譲渡し、中国本土から完全撤退したのであった<sup>(94)</sup>。

## 【参考文献】

### 未公刊史料

The National Archives, London

British Foreign Office Records

FO17 Political and Other Departments : General Correspondence before 1906, China

FO17/1461 British and Foreign Concessions in the Treaty Ports. Land Registration etc. 1897-1898 Sept.

FO671 Consulate, Shanghai, China : General Correspondence

FO671/471 Land registration and ownership 1917-1922.

FO671/476 Land registration and ownership 1931-1934.

FO671/477 Land registration and ownership 1934-1935.

FO671/478 Land registration and ownership 1935.

FO671/479 Land registration and ownership 1935-1936.

Records created or inherited by the Transport Ministries, and by related bodies, and by the London Passenger Transport Board

MT10/1879 Board of Trade Harbour Department : correspondence and papers.

---

93 満鉄上海事務所調査室 1943, p. 48.

94 張等 1991, pp. 199-200.

刊行史料及び二次文献

允禩等奉勅撰 1764『欽定大清會典則例』.

植田捷雄 1941『支那に於ける租界の研究』, 巖松堂書店.

夏揚 2007『上海道契: 法制變遷的另一種表現』, 北京大學出版社.

加藤雄三 2008「租界社会と取引: 不動産の取引から」, 加藤雄三・大西秀之・佐々木史郎編『東アジア内海世界の交流史: 周縁地域における社会制度の形成』, 人文書院.

工藤敏次郎 1926『上海に於ける土地永租権について』.

齋藤千萬人 1942『上海地区ニ於ケル土地制度』(興亜華中資料第437号), 興亜院華中連絡部.

上海通社 1936『上海研究資料』, 中華書局.

上海房地產志編纂委員会 1999『上海房地產志』, 上海社会科学院出版社.

招商局總管理處 1929『招商局總管理處彙報』, 招商局總管理處.

張仲礼・陳曾年・姚欣榮 1991『太古集团在旧中国』, 上海人民出版社.

陳炎林 1933『上海地產大全』, 上海地產研究所.

東亜同文會調查編纂部 1922『支那開港場誌 第一卷 中部支那』, 東亜同文會調查編纂部.

滿鉄上海事務所調査室 1943『上海に於ける不動産問題聴取書 其二』, 東京大学東洋文化研究所所蔵.

劉建輝 2010『増補 魔都上海: 日本知識人の「近代」体験』, ちくま学芸文庫.

黎志剛 1998「19世紀80年代上海金利源碼頭業權的糾紛」, 張仲礼編『中国近代城市: 企業・社会・空間』, 上海社会科学出版社.

# 升科, Shengko, Shengkoing: Who held frontage rights of Quai de France in Shanghai?

by Yuzo KATO

The Chinese term “Shengko” (升科) means “To enter waste land, foreshore, or accretions fore taxation” originally. When accretion took place, or waste land was brought under cultivation by an adjoining landowner, he was required to record the fact to the Authorities and agree to pay land tax upon the additional area. When foreigners purchased lands at the Treaty Ports, in accordance with treaty, from native owners they acquired all the natives’ rights. Included in such rights was the right to preempt accretions to their lots. This right was also a kind of Shengko.

During late 19th century, there was a conflict between the China Merchants Steam Navigation Co. and the French longshore owners upheld by the French Government. The ground newly formed in continuation of the shore lots of French nationals had been insidiously registered in the name of C.M.S.N. The question was finally settled in 1889 by a compromise. Taotai of Shanghai issued to the riparian owners new title-deeds for the alluvions on the Whangpoo, and C.M.S.N. purchased or leased from them.

The China Navigation Company, whose agent was the Butterfield and Swire, and the French Municipality at Shanghai disputed right to shengko the foreshore of C.N.’s properties in the French Concession. At all events the French Municipality contended that as owners of the French Bund, they were the only frontagers in the French Concession and alone can exercise the right of Shengko over the foreshore. The question was that who held frontage rights of Quai de France in Shanghai.