

57

處查調行銀業興江浙
THE NATIONAL COMMERCIAL BANK, LTD.
SHANGHAI.

區上海
域海
計市
劃市
概中
要心



上海公私合營銀行
總管理處計劃處
捐贈

111
2134

上海市市中心區域計劃概要

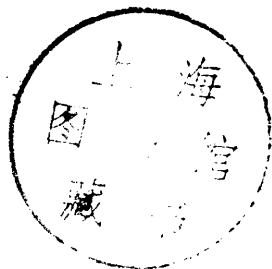
- 一、本市市政之現狀
- 二、將來發展之趨勢
- 三、市中心區域擇定後之規劃
- 四、籌備經過及進行步驟
- 五、經濟上之觀察
- 六、結論

(附錄) 第一期工作計劃大綱

上海图书馆藏书



A541 212 0011 0930B



~~1593876~~

上海市市中心區域計劃概要

上海之地位，就本國言，已成爲最大之商埠；以世界言，亦佔有相當之位置。今後吾人如欲更謀其發展，非運用遠大之眼光，作審慎周詳之計劃，殊不足以應將來之需要。於此首應注意觀察者，厥爲本市市政之現狀，及此後發展之趨勢二端。

一、本市市政之現狀

今日之上海，所謂繁盛之區者，不過租界地耳。一入華界，雖與租界接壤處，稍改舊觀，而較遠之區，猶不脫昔時農村社會之狀態。此種畸形之發展，實爲本市市政最大之病象，試略言之：

一、租界橫互於本市之中央，以致滬南與閘北一切設備，莫不劃而爲二，財力人功，均不經濟。而尤感困難者，則爲南北市交通上之聯絡。

二、租界當局歷年越界築路，計自前清光緒二十六年起，至民國十四年止在滬

北者約十一里，在滬西者約一百六十五里，租界勢力日益擴大，則本市之障礙日甚。

三、滬甯滬杭甬兩路之總站，既接近租界而船舶由吳淞入口，亦循黃浦而上，止於租界之濱，吳淞江又橫貫租界之中央，水陸運輸實有助長租界發展之勢。

此猶就阻礙本市全體市政發展之各項原因而言也。至於上海租界之本身，其目前之缺點，亦有可得而言者三：

一、上海現有之碼頭，大都與鐵路毫無聯絡，於貨物運輸，極不經濟，且因商務之發達，進口船舶噸位之增加，致使碼頭地位日益擁擠。多數海船均須停於黃浦中流，或泊於江口，而用駁船運送貨物登岸，耗時傷財，莫此為甚。

二、居住於上海之人民，除却最少數以外，生活上所最感困難者，莫過於住居問題之解決。近年地價日貴，房租日增，自經濟衛生及種種方面觀之，均為一極大之社會問題。

三、因近代交通器具之日益進步，而上海現有道路之寬度，日顯其窄狹。且因大多數道路之開闢，均遠在數十年前，以致毫無系統可言。至於分區，則上海更絕未實行。

一、將來發展之趨勢

欲謀本市之發展，自當以收回租界為根本辦法。就現在情勢論，收回租界僅為時間問題。但收回之後，現在之租界是否可以為將來上海全市之中心，殊屬疑問。蓋本市地處要衝，區域遼闊，學劃經營，自宜統籌全局，更須顧及日後之發展。一都市之發展，必有其所憑藉。以上海言，所以能有今日之發達，無非因其為東亞唯一大港。故欲增進上海港口之地位，則吳淞開港，勢在必行。淞滬相隔僅十餘公里，將來兩部定可合而為一。就現狀加以推測，苟吳淞開港有實現之望，而現有鐵路之布置可以變更，則將來全市中心，實有由租界北遷之可能。查本市現在商業，均集中

於公共租界之東南部分。法租界及滬西一帶，則大部分爲住宅區域。浦東方面，目前僅沿江略有碼頭，其餘大部分均爲農田。其地位與租界僅一江之隔，而地價之高下懸殊。將來交通方面，苟有圓滿解決辦法，則異日浦東之發展，誠未可限量；惟其地位性質，終不脫爲租界之附庸，無法逃其支配，故以爲未來之市中心，終有所未可。上海市政府有鑒於此，爰於民國十八年七月劃定翔殷路以北，閘殷路以南，淞滬路以東，及周南十闕衣五闕以西之土地，約六千餘畝，爲市中心區域。其重要理由，厥有數端：該處地勢適中，四周有寶山城，胡家莊，大場，真如，閘北，租界，及浦東等地環拱，隱然有控制全市之勢；劃爲市中心區域，可稱名實相符，一也。淞滬相隔僅十餘公里，該處介於其間，將來向南北兩方逐漸推展，聯接兩地而打成一片，樞紐全市之形勢，可期早日實現，二也。該處地勢平坦，村落稀少，可收平地建設之功，而無改造舊市區之煩，費用省而收效易，三也。該地東鄰黃浦，

南近租界，水陸交通，均極便利，即在新商港，鐵路，未建設以前，亦可期相當發展，四也。由上觀之，爲適應將來之需要，與建設上之便利計，市中心之地點，以該區域最爲適宜，殊屬毫無可疑者矣。

三、市中心區域擇定後之規劃

市中心區域既經擇定，在規劃進行之先，對於水陸運輸，道路系統，分區規劃等，應同時兼籌並顧，以期整齊劃一，聯絡貫通。茲分述如次：

一、水陸運輸 本市水道方面：黃浦江實爲幹流。現時重要碼頭，均在租界或其附近一帶，惟將來商務發達，海船日增，非建築大規模之港灣，不足以應需要，則未來之碼頭區域，其地位將在吳淞方面；而浦東沿岸之地點，則可爲商港擴充之用。目前內地運輸，大都取道吳淞江，將來市中心北移，則蘊藻浜將爲內地運輸之樞紐；若能於相當地點開鑿運河，使與吳淞江聯絡一氣，轉運當益加便利。至若陸路方面

，已成之鐵路幹線，一爲京滬線，以閘北之北站爲終點；一爲滬杭甬線，以南市之南站爲終點。此兩大幹線之間，則有自南站經龍華，徐家匯，梵王渡，至北站之聯絡綫。此外有淞滬支線，由北站起，經江灣，吳淞，而達礮台灣。此本市鐵道線之現在情形也。論其佈置，不特無裨於本布之現狀，甚且妨礙將來之發展。其顯而易見者，如閘北方面因鐵道橫互其間，至今市面凋落，無振興之可能。加以鐵道與水道碼頭相去甚遠，使水陸失其聯絡之資，亦非得計，故將來市中心向北遷移，現有上海之鐵道線，勢非改道不可，茲假定真如爲運輸總站，由此築支線，北經大場，胡家莊，折東沿蘊藻浜南岸，至吳淞一帶，與商港相銜接，更由真如築高架鐵道，經彭浦而抵江灣，爲未來之上海總站，則旅客及輕便貨物，可直接輸入市中心。北站之地位，仍可保存。滬杭甬之路線，亦如舊；惟自南站起，將路線延長至董家渡，築橋渡浦，沿浦岸向北，直達高橋沙；則浦東方面之運輸，亦可因此更爲便利。

二、道路系統 關於市中心區域之道路系統，上海市中心區域建設委員會擬有圖說甚詳，可以參看。茲僅述其大要如次：

一曰建築接通商港鐵路，及各區之幹道，以利交通。此項道路大率寬度甚鉅，或接通未來之商港，或與將來之總車站相接，或與現在之租界及其他各市區聯絡，宛如星光之四射，而市中心則居其中央，有控制全局之勢。

二曰建築普通道路，以利商業與居住。此項道路之目的，在便利市中心，及其附近之商業與交通，並分割建築段落，以利營造。現已計劃之路線，長約一百七十公里。其佈置，係棋盤式與蛛網式並用，視四周幹道之正交或斜叉而定，務期劃成之段落，適於建築。又以本市房屋，因氣候關係，宜於南向，故將各段落之東西方向加長，以減少南北道路之數。此外對於與幹道平行之段落，亦儘量加長，以減少普通道路與幹道之交叉。

三曰設立園林運動場，以利市民之衛生與休娛。爲市民衛生上及精神上修養起見，爰於市中心區域及附近，設置廣大之園林與空地，並力求互相聯絡之適宜，以點綴市容，而使游覽。

三、分區計劃 市中心區域道路系統既經擬定，更應按建築物用途，劃分區域，使土地各盡其用。按上海市公佈之全市分區計劃，市中心及迤南至南市舊城廂一帶，爲商業區域；其北爲商港區域；其西爲住宅區域。然就市中心之性質而論，固宜爲全市商業精華所萃，而致諸城市組織之通例，又應爲行政機關及重要公共建築所在。且在建設之初，市面未充分發達，地價未遽激漲之際，又不妨劃一部分爲建築住宅之用，以便該區市民就近卜居。茲將市中心區域分區計劃，略述如左：

政治區 凡行政機關及重要公共建築，宜設於城市之核心，與形勢優勝之地，所以示莊嚴而興觀感也。市中心區域之中央部分，爲兩幹道之交叉點，又有園林點

綴其間，最宜劃為政治區域。市政府與附屬各局，市黨部，市參議會，圖書館，博物院，美術館等，皆宜建造於此。

商業區 市中心區域之北部，鄰近商港，並通客運總車站，將來商業之繁榮，可以預卜，爰劃一大部分為商業區，以適應發展之趨勢。此外沿幹道一帶之地，交通紛繁，就此建築商店，既利貿易，復可隔離後面之住宅區，使免塵囂之擾，故亦劃為商業區。

住宅區 市中心區域及附近之地，除已劃為政治區及商業區之部分外，餘均劃為住宅區。住宅區復分為甲乙兩種：甲種住宅區，係為建築高等住宅之用，務求幽靜，故其地位在園林空地之近旁。又以此項住宅供求較少，故面積從小。乙種住宅區係為建築普通住宅之用，供求較多，故面積亦從大。

四、籌備經過及進行步驟

本市政府於成立之初，卽有以江灣一帶爲市中心，並開闢吳淞商港，改進市內鐵路之主張。經長時間調查研究之結果，乃於十八年七月提出第一百二十三次市政會議，議決劃定淞滬路以東，浦江以西之間，北至閘殷路，南至翔殷路，東至預定路線，西至淞滬路，爲市中心區域；並自決定之日起，停止該區內地產買賣過戶。以上議決案，旋即提交本市建設討論委員會復議通過，由市政府正式公布。並於是年八月，設立市中心區域建設委員會，主持市中心區域之設計事項。又於同年冬，邀請出席日本東京萬國工程會議之美國市政工程專家，龔詩基費立泊兩氏來滬，以備諮詢。現在市中心區域道路系統，以及全市分區交通等計劃，均已先後公布；並一度懸獎徵求新市政府建築圖案。此項圖樣，復經市中心區域委員會詳細設計，現已全部就緒。另擬有建設市中心區域第一期工作計劃大綱，以爲此後進行之根據，在全體計劃中，最重要者，莫過於建設新商港，改進市內鐵路兩問題。蓋必待此二者解

決，市中心區域之基礎，始能確立，全市之健全發展，始能拭目以待。關於建設新商港問題，正在延聘專家，妥擬計劃，庶與市中心區域之建設，同時實施。關於改進市內鐵路問題，本市政府已將擬定計劃，於十九年七月間，咨送鐵道部核辦。至於市中心區域本身之建設問題，則按照第一期工作計劃，已在進行中及在五年內應完成者，有左列各項：

一、開闢幹道 本市第一期幹道中，直接關係市中心區域者，有中山北路，其美路，三民路，五權路，淞滬路，水電路，閘殷路等。以上各路，或係新闢，或就舊路改良，皆經陸續開工，不久均可完竣。

二、建築新市政府房屋 市中心區域各項計劃，雖已漸次完竣，惟現時尙係一片空地，在各項計劃未見諸事實以前，深恐市民對於該區域內之投資，或將觀望不前，爰擬將市政府首先遷移，先聲所樹，將來各方聞風而至，定卜蔚然成觀。茲於市政

府之五週紀念日舉行奠基典禮，預計此項工程，約在民國二十一年年底即可完成，是他日市中心區之形成，實以此市政府房屋之建築為肇始。至若集市政府及各局於一處，增進辦事上之效率，猶其餘事耳。

三、招領土地 近年上海地價日貴，房租日增，大有寸土寸金之慨。自經濟衛生及種種方面觀之，均為一極大之社會問題。市政府鑒於以上事實，有亟圖補救之必要，且因市中心計劃粗具規模，市政府房屋不久亦將落成，為促進市面繁榮獎勵建築起見，乃有市中心區域第一次招領土地辦法之規定，將市政府收用土地中最精華部分，以極低廉之價格，公布招領。其範圍北抵三民路，南至翔殷路，東至淞滬路，西至市中心行政區，全體約八百餘畝（詳見招領土地辦法專冊）。其辦法業已於二十六年六月一日由政府公佈施行矣。

四、建築深水碼頭 近來船舶噸位逐年加大，吃水深度已達十公尺以上，現時上海

所有碼頭之地位與設備，均不足應付此項巨輪之停泊。長此以往，上海航務設不迅謀改良，另闢新港與碼頭，勢必日趨衰落，可以斷言。除吳淞方面，江水既深，岸線亦長，業已定為新商港之地位外，尚有虬江口一帶，水勢較深，堪以建築碼頭。在吳淞商港計劃未實現以前，擬在該處先行建築新式碼頭，以應急需。

五、建築黃浦江橋梁 按最近地產估價，公共租界南京路外灘之地價，每畝為三十萬兩。其對岸之浦東，沿江之地每畝平均地價三千兩，再內則每畝僅二三百兩。所隔不過一江，而地價之懸殊若此，交通之重要，蓋可知矣。本市政府有鑒於此，是以有將鐵路由龍華附近，建橋渡江，延展至浦東之主張。本市第一期幹道內之浦東路，亦已開始興築，來年即可通車。舍此以外，苟再於黃浦江上建築橋梁，則浦東一帶，勢將更形發展。為增進市中心區域之地位計，築橋地點宜在市中心附近。浦東方面之地價，其勢亦必因築橋而高漲，由此可用土地政策，以籌得建設費用之一

部分，尤屬一舉兩得。

六、建築道路溝渠及公園運動場 除幹道外，市中心區域內其餘之一部分道路，亦擬於二十年度至二十三年度內，分別建築路面，排設下水溝渠，以利住行。又鑒於市內公園及運動場之缺乏，擬在最短期內，即開始就淞滬路翔殷路東北之空地，開設公園及運動場，以便市民來此游憩，及舉行大規模運動會之用。

以上所述，為建設市中心區域五年內進行步驟之大概，概括言之，此第一期工作計劃，實包括開闢道路，建築新市政府房屋，同時遷車站，闢商港，更於黃浦江上築橋，以與浦東相聯絡。以上各點，誠能一一實現，則市中心區域之發展，不難指日而待矣。

五、經濟上之觀察

市政建設固不以營利為目的，然苟能誘致工商業之進步，則市收入既可增加，而社

會經濟之發展，亦可因以促進，未始非一舉兩得之事。上述建設市中心開闢新商港及改進市內鐵路等計劃，如能一一見諸實行，上海市將來之發展，實不可以言語形容，則建設費用亦必有所取償，可斷言也。今假定第一期建設經費需款五千萬元，其用途及預算如下：

收買土地	二千萬元
新商港第一期工程	一千萬元
總車站工程及添設軌道	五百萬元
黃浦江橋樑	五百萬元
市政府第一期工程	二百萬元
道路及溝渠工程	五百萬元
其他	三百萬元

共計五千萬元（內第三項之五百萬元係墊款性質，收回後仍可作他用）。

本市政府鑒於本市財政之困難，深知市政建設固屬重要，但市面凋敝若此，斷不能竭澤而漁，再有任何捐稅之增加。又鑒於辦理良好之市政，每可使其地之工商業繁盛，地價增高；故歐美各國辦理市政，有所謂土地政策者，其大意即不外乎在新市區未開闢之前，市政府按公平時價預購多數土地，既可供他日建築道路公園之需，一旦市政發展，地價增高，復可將餘地出售，即以所得羨餘，為繼續發展市政之用。上海市政府根據以上見地，爰於十八年八月公布市中心區域計劃之際，同時宣布按照當時之地價，收用該區域之土地約六千畝。將來黃浦江造橋及吳淞築港等計劃，倘能實現，則實行以前，必須繼續購進大宗土地。所有收用之土地，在全部建設未完竣之前，宜用租賃方法，徵收租權金及常年租賃金，為公債息金之擔保。租權金於取得租權時，一次繳足，不再發還，常年租賃金則按季分繳。至於承租商港岸

線，或征收碼頭倉庫堆置等費，爲數皆屬可觀，可作爲第一期工程之預備費，儲存銀行，以資周轉。第一期工程完竣以後，土地價格必大漲，故於進行之先，應即估定新市區全部地價，以便征收地稅之施行；既可補助建設經費之不足，並可以此爲繼續收買地畝之用；此乃發展市中心之根本問題，未可輕視者也。

六、結論

市中心區域之計劃，雛型雖已粗具，將來計劃之能否實施，全視經費之有無。而經費之籌措，非中央協助鉅款，即須發行公債，公債之能否推銷，在於擔保品之是否確實，與將來利益之是否可恃。故本計劃書對於以上各點，不憚一再考慮，所望金融界企業界及各界人士，充分予以贊助，俾本計劃得底於成，不勝馨香盼禱之至矣。

(附錄)建設市中心區域第一期工作計劃大綱

民國十九年度

- 一 公布市中心區域道路系統
 - 二 公布市中心區域分區計劃
 - 三 設計新市政府圖案並籌備第一期建築開工
 - 四 開始建築與市中心區域有關之第一期幹道
 - 五 籌設公園及運動場
 - 六 測定市中心區域路線并訂立界石
- 民國二十年度
- 一 新市政府第一期建築正式開工
 - 二 計劃中山紀念堂同時爲市民大會場及市黨部辦公之用

- 三 計劃黃浦江橋
- 四 計劃新市區下水道系統
- 五 完成第一期幹道工程
- 六 測定第二期幹道路線
- 七 完成公園及運動場第一期工程
- 八 開始出售或出租市中心區域內一部分土地
- 九 籌劃并獎勵建築出租住宅

民國二十一年度

- 一 完成新市政府第一期工程
- 二 籌備中山紀念堂開工
- 三 籌備建築黃浦江橋

四 計劃新商港

五 商請鐵道部實行改築現有鐵路及在市中心區域附近建設總車站

六 建築第二期幹道

七 建築市中心區域內一部分道路及籌設下水道

八 測定市中心區域以外路線并訂立界石

九 繼續建築公園

十 籌建出租住宅

民國二十二年度

一 繼續建築中山紀念堂

二 繼續建築黃浦江橋

三 籌備新商港第一期工程開工

- 四 繼續改築鐵路及建築總車站
- 五 繼續建築新市區道路及下水道
- 六 繼續建築公園
- 七 籌設民衆劇場博物院國貨陳列館圖書館及公立醫院等

民國二十三年度

- 一 完成中山紀念堂工程
- 二 完成黃浦江橋
- 三 繼續建築新商港第一期工程
- 四 完成市內鐵路及總車站工程
- 五 繼續建築新市區道路
- 六 分別開始民衆劇場博物院圖書館醫院等工程

上海图书馆藏书



A541 212 00.1 0930B



中華民國十八年三月 初版印行
中華民國十九年三月 二版修正
中華民國二十年七月 三版修正

上海市市中心區域建設委員會

