石炭補給基地と海軍基地

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

石炭とニュー・ハーバーへの移転

蒸気船には石炭、深い水深、修理施設が必要でしたが、シンガポール川はそのいずれも提供できませんでした。河口は浅く、はしけでひしめいていました。これはジャンク船の交易には好都合でしたが、外洋蒸気船を遠ざけました。解決策は町の西側、本土とブラカン・マティ島およびプラウ・ブラニ島の間にある、深く波の穏やかな水道にありました。1852年、P&Oは海運会社として初めて、石炭補給基地をシンガポール川からこのニュー・ハーバーへ移し、そこに自社の埠頭を建設しました。[1] 他の会社もこれに続きました。1900年4月19日、総督代理はヘンリー・ケッペル提督に敬意を表して、この錨地をケッペル・ハーバーと改称しました。[2]

石炭はかさばる貨物であり、大量に輸入し、貯蔵し、積み込まなければなりませんでした。ニュー・ハーバーの石炭の山、石炭を籠に入れて船へ運び込む労働者の一団、沖合の停泊地で船に燃料を補給するはしけは、港のおなじみの光景となりました。船への石炭積込みの速さは港どうしの競争の対象となりました。港での1時間ごとに、船主には費用がかかったからです。タンジョン・パガーでは、バンカリングの契約上の積込み速度は最

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

終的に毎時40トンに定められました。最盛期のドック会社は、20万トンの貨物とともに25万トンの石炭を貯蔵することができました。[3] 第G部第III章で重油、LNG、アンモニアの時代まで追跡するバンカリング事業は、ここから始まったのです。

タンジョン・パガー・ドック会社

新しい港で最も重要な企業は、タンジョン・パガー・ドック会社（Tanjong Pagar Dock Company）でした。同社は1864年、エージェンシー・ハウスのガスリー社（Guthrie and Company）と中国人商人の陳金鐘（Tan Kim Ching）によって設立されました。乾ドックの建設資金を調達するため株式会社として設立され、シンガポールで初めて株式を公衆に募集した現地の株式会社となりました。当初の目標は、1株100ドルの株式2,000株による20万ドルの調達でした。[4] したがって同社は、シンガポール資本市場の歴史における初期の画期といえます。第D部では、この資本市場を現代の取引所に至るまで追跡します。

滑り出しは困難でした。1860年代の貿易は低迷しており、最初の乾ドックであるヴィクトリア・ドックが開業したのは、運河開通の1年前の1868年10月17日のことでした。運河はその見通しを一変させました。寄港する蒸気船が増え、1870年までにドック事業は採算がとれるようになりました。2番目のドックであるアルバート・ドックは1879年に続きました。同社は1874年に蒸気ウインチとクレーンを導入し、これにより埠頭で1労働日に取り扱う貨物量は200–300トンから500–800トンへと増加しました。[5]

成長は建設だけでなく買収によってももたらされました。1880年代、同社はジャーディン・マセソンの埠頭を賃借し、ボルネオ埠頭とパーヴィス埠頭を買収しました。1899年には競合相手のペイテン・スリップ・アンド・ドック社（Paten Slip and Dock Company）と合併し、これにより5つの乾ドック、約1と4分の1マイルの埠頭岸壁、約375エーカーの土地を支配する

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

に至りました。同社は、主にパンジャーブ出身のシク教徒から採用した独自の警察隊と、独自の消防隊を維持していました。[6] 一民間企業が、直轄植民地の港湾インフラの大部分の運営者となっていたのです。

1905年の収用

この地位は、私的利益と公共の利益との対立を生みました。港は、海運の成長に歩調を合わせるため、新しい埠頭、ドック、埋立てへの多額の投資を必要としていました。株主の多くは欧州におり、配当を好みました。1904年3月、欧州の株主は1,200万ドルの近代化計画を否決しました。植民地政府は、1905年4月に可決されたタンジョン・パガー・ドック条例（Tanjong Pagar Dock Ordinance）でこれに応じ、同社を公的所有に移しました。株主は100ドルの株式1株につき761ドルを受け取りました。これに対し、市場価格の最高値は600ドルでした。[7]

補償の手厚さが、この決定を示唆に富むものにしています。植民地国家は、植民地の経済に不可欠とみなしたインフラを掌握しました。それを法律によって、しかも市場価格を上回る補償を伴って行ったため、投資家には不満を述べる根拠がほとんどありませんでした。戦略的インフラを公的管理下に置きつつ、財産権を尊重し所有者に補償するという国家のパターンは、独立後のシンガポールにおいて、第D部で検討する法定機関や政府系企業に再び現れることになります。

公的なドック委員会はシンガポール港湾局（Singapore Harbour Board）として再編されました。同局は1912年の海峡植民地港湾条例（Straits Settlements Port Ordinance）に基づいて設置され、1913年から業務を開始しました。同じ年の1913年8月26日にはキングズ・ドックが開業し、当時スエズ以東で最大のドックと称されました。1914年に完成した沖合の防波堤とテロック・アヤの埋立ては、港に近代的な港湾地区をもたらしました。[8] 港湾局は、シンガポール港湾庁（Port of Singapore Authority）およびPSAインターナショナルの直接の前身です。

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

帝国の石炭補給基地

英国海軍にとって、シンガポールは英国の軍艦が世界中で活動することを可能にする石炭補給基地と造船所の連鎖の一つでした。商業上の利益と海軍の利益は一致していました。石炭の備蓄、乾ドック、熟練労働力を備えた港は、戦時には海軍に、平時には海運会社に役立ちました。シンガポールはこの二重の機能から恩恵を受けました。それは帝国政府にはシンガポールを防衛する理由を、商人にはシンガポールを利用する理由を与えたのです。[9]

石炭から石油への移行は、第一次世界大戦前に始まりました。石油会社はシンガポール南方の島々に貯蔵施設を建設し、それが後に第G部第II章で検討する精製産業の基盤となりました。英国海軍が艦隊を石油燃料に転換すると、燃料の戦略的重要性はさらに高まることになります。アジアの基地には、ドックだけでなく燃料タンクも必要となったからです。

注

1. Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, vol. 15, issue 2, July–September 2019：“In 1852, P&O became the first shipping company to move its coaling stations from the Singapore River to New Harbour”、そこで自社の埠頭を建設した。 ↩
2. Wikipedia, “Keppel Harbour”（2026年11月最終閲覧）：1900年4月19日、総督代理ジェームズ・アレクサンダー・スウェッテナム（James Alexander Swettenham）がヘンリー・ケッペル提督に敬意を表してケッペル・ハーバーと改称。 ↩
3. PSA International, “Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore”（globalpsa.com、2026年11月最終閲覧）：“The contract rate of coal bunkering was also fixed at 40 tons per hour”。倉庫は“200,000 tons of cargo and 250,000 tons of coals”を収容した。 ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

4. Wikipedia, “Tanjong Pagar Dock Company”（2026年11月最終閲覧）：1864年にガスリー社と陳金鐘により設立。Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, vol. 15, issue 2, July–September 2019：タンジョン・パガー・ドック会社は株式を公衆に募集した最初の現地の株式会社であり、1株100ドルの株式2,000株により20万ドルの調達を目指した。 ↩

5. Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, vol. 15, issue 2, July–September 2019：ヴィクトリア・ドックは1868年10月17日にハリー・オード（Sir Harry Ord）総督により開業。1869年のスエズ運河開通後、寄港する蒸気船が増え、1870年までにドック事業は採算がとれるようになった。PSA International, “Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore”（2026年11月最終閲覧）：1874年に設置された蒸気ウインチとクレーンにより、貨物取扱量は10時間の1日当たり200–300トンから1日当たり500–800トンに増加した。“Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology”, *The Postcolonial Web*：アルバート・ドックは1879年に開業。 ↩

6. “Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology”, *The Postcolonial Web*（2026年11月最終閲覧）：1884年、ジャーディン・マセソンの埠頭を賃借。1885年、ボルネオ埠頭とパーヴィス埠頭を買収。1899年、Paten Slip & Dock Co.と合併し、5つの乾ドック、1¼マイルの埠頭岸壁、375エーカーを支配。Wikipedia, “Tanjong Pagar Dock Company”（2026年11月最終閲覧）：同社は主にパンジャーブ出身のシク教徒からなる独自の警察隊と、独自の消防隊を有していた。 ↩

7. Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, vol. 15, issue 2, July–September 2019：1,200万ドルの近代化計画は1904年3月に欧州の株主によって否決された。タンジョン・パガー・ドック条例は1905年4月に可決された。株主は100ドルの株式1株につき761ドルを受け取った。これに対し、株式市場での最高値は600ドルであった。 ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

8. PSA International, “Heritage | Chapter Three”（2026年11月最終閲覧）：シンガポール港湾局は“constituted under the Straits Settlement Port Ordinance of 1912”。Wikipedia, “Tanjong Pagar Dock Company”（2026年11月最終閲覧）：1905年に収用され、1913年にシンガポール港湾局、後にシンガポール港湾庁（1964年）と改称。Wikipedia, “Keppel Harbour”（2026年11月最終閲覧）：キングズ・ドックは1913年8月26日に開業。Wee Beng Geok, *BiblioAsia*, July–September 2019：キングズ・ドックは1913年に“the largest dock east of the Suez”として開業。“Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology”, *The Postcolonial Web*（2026年11月最終閲覧）：1907年、テロック・アヤ埋立ての第2期と沖合の突堤。1914年、防波堤完成。1932年、テロック・アヤ・ベイスン開業。 ↩

9. Wikipedia, “Singapore in the Straits Settlements”（2026年11月最終閲覧）：“Singapore also benefited by acting as a coaling station for the Royal Navy”。 ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.