

鉄道線と銀幕の風景

— ゴジラの足跡を辿る東京1954年 —

猪 俣 賢 司

プロローグ — 東京の今昔とゴジラの足跡 —

1954年、ゴジラが隅田川を南下した。台詞のテレビ放送は、そう伝えている⁽¹⁾。浅草が燃えている。神田も、実は燃えていた。ゴジラが姿を現わす勝鬨橋の背後も燃えている。ゴジラは、隅田川を辿って、真っ直ぐ南下したのではなかったのだろうか。紀尾井町の千代田放送所（1953年開局、現・千代田放送会館、千代田区紀尾井町1-1）を襲った後、上野、浅草を廻って、隅田川を「南下」したというのだが、紀尾井町の次にゴジラの姿が再び見られるのは、隅田川河口の勝鬨橋である。芝浦に再上陸したゴジラが、芝、新橋、銀座、有楽町、永田町、紀尾井町へと進行してゆくのは、スクリーンにゴジラとその風景が映されていることから、見て取ることができる。しかし、その後、上野、浅草方面で、ゴジラが何をしていたのか、どこをどう移動していたのか、描かれていないのである。映画『ゴジラ』（1954年）は、では一体、何を映し出していたのであろうか。

ゴジラの足跡を辿るのは、そう容易なことでもない。ゴジラが一步進む距離を、人間は足を棒にして歩かねばならないからであり、と言うのは半分冗談だが、身長50mの怪獣の持つ距離感や空間感覚など、そのスケールを知り得べくもないからであり、その上、60年近くも前の東京の都市空間や景観を復原しなければならぬからである。時間と空間の二つの軸を1954年のゴジラに同期させねば、その足跡を辿るのは難しい。60年前の地図を片手に、大通りを端から端まで歩いたり、時には、電車やバスで追い掛けたり、はたまた、橋の上から眺めてみたり、高いビルから見下ろしてみたり、ゴジラの身になって東京散策

をしていると、眼前の風景も昭和のモノクロに見えてくるような錯覚に襲われる快感がある。

ゴジラが、どこを歩いたのか。映画は、どこを撮っているのか。それを特定し、固有名詞で語ることができなければ、映画から歴史を引き出すこともままならないであろう。フィルムが感光し、そこに光と影の粒子の痕跡を残した物体、レンズの向こうに、その時その場所に確かに存在した物質は、何であったのか。それらを追求したくなる銀幕の風景が、1950年代のゴジラであり、小津安二郎や成瀬巳喜男の映画である。

東武伊勢崎線隅田川橋梁から勝鬨橋まで、本稿では、ゴジラが隅田川を南下したとされるシーンを再吟味しながら、『ゴジラ』に映っているのは、総武緩行線隅田川橋梁ではなく、総武緩行線松住町架道橋であること、また、『東京物語』(1953年)に映っているのも、上野の山王台ではなく、両大師橋であることなど、これまでに書いてきたことの修正も含んでいる⁽²⁾。『ゴジラ』は、東武伊勢崎線隅田川橋梁→総武緩行線隅田川橋梁→勝鬨橋、とショットが連続するのではなく、東武伊勢崎線隅田川橋梁→総武緩行線松住町架道橋→厩橋→勝鬨橋、という風に連続していたのである。また、1953年当時の山王台欄干の形状と、1953年当時にそうであったと考えられる現在より一代前の両大師橋欄干の形状から、『東京物語』は、両大師橋から地下鉄ストアビルを眺めたものであるということが分かる。

ゴジラが東京に初上陸して最初に壊した大きな建造物は、京急本線八ツ山跨線線路橋である。『ゴジラ』に登場する東武伊勢崎線隅田川橋梁と総武緩行線松住町架道橋も同様に、これらは、1930年代に建設された鉄道橋である。鉄道線の延伸と共に、鉄橋も架設され、浅草松屋や地下鉄ストアといった商業設備も併設された。東武線は北から、総武線は東から、京急線は南から、それぞれ、東京のより中心部へと向かって進出し、1934年には、地下鉄銀座線が、東京の二つの大きな商業地である浅草と銀座を結び、都市の交通網が整備されていた。両国と御茶ノ水も、浅草と上野も、鉄道で繋がった。ゴジラの足跡を辿りながら、東京の都市としての成り立ちも見えてくるのである。『ゴジラ』は、戦後の1950年代にあって、戦前の1930年代に築かれた帝都の都市基盤を映し出し

ていたのである。

I. 鉄道橋の都市景観 — 『ゴジラ』 1954年 —

総武緩行線隅田川橋梁

『ゴジラ』の中で、約10秒程の連続するある4つのショットには、1つ目は、東武伊勢崎線隅田川橋梁の東詰めから隅田川を挟んで浅草松屋を眺めたもの、4つ目は、ミニチュア・セットで勝鬃橋の月島側上流にゴジラが現われるシーンが映し出されている。では、2つ目と3つ目の橋は、何なのか。

ゴジラが、浅草に抜けて、「隅田川を南下」するのだから、映画のシーンもそれをなぞるのだろうと思って見ていると、大きな見誤りをする。つまり、東武伊勢崎線隅田川橋梁の次のシーンに見られる鉄橋は、どこの鉄橋であろうか。暗い一瞬のショットに映るそのアーチ橋は、右端に架線柱が見えるので、隅田川に架かる鉄道線の下路アーチ橋で、東武伊勢崎線隅田川橋梁の一つ南にある鉄道橋は総武緩行線隅田川橋梁なので、てっきりそうだと思って見てしまう。しかし、画面左（隅田川下流から見たものなら橋梁の東詰め、上流から見たものなら西詰め）の「ホテル」の文字の見える看板と、その看板が屋上に設置されている建物が特定できずにいたのである。現在、総武緩行線隅田川橋梁東詰め附近（線路の北側）には、実際に一軒のホテルが開業しているが、1954年当時、そこにホテルは存在しなかったし、問題だったのは、相当大きな看板を設置できるような建築物（恐らく耐火構造の鉄筋コンクリート造り）が、当時の写真や火保図（火災保険特殊地図）を探しても、どうしても見当たらないのである。橋梁の東詰め（両国駅と隅田川の間、墨田区横網一丁目）には、該当する可能性のある建築物はない⁽³⁾。また、橋梁西詰めも、台東区柳橋一丁目に当たり、柳橋花柳界である、その様な建物は無い⁽⁴⁾。この様に、映画に映っている建物が特定不能、と判断できるようになるまで、実は相当の時間を要したのである。ということは、これは、抑も、総武緩行線隅田川橋梁のシーンではあり

得ない、ということになる。実景ではないのか。或いは、架空のミニチュア・セットなのか。改めて、橋梁そのものに目を向けてみた。

気になっていたのは、橋梁のアーチ部分と架線柱の距離(間隔)であった。現在の総武緩行線隅田川橋梁で確認できる位置関係と照合してみると、映画の方は、間隔が狭いのである。総武緩行線隅田川橋梁の写真は、隅田川の水上バスからほぼ同じアングルで撮ったもの(2009年撮影)と見比べてみた。もしや、架線柱の位置が変更されたのか。総武緩行線隅田川橋梁は、1932年に開通してから、架け替えられてはいないので、架線柱の位置が変わることはまずないだろう。

高峰秀子がバスガイドを務める「はとバス」が、両国橋を東へ通行するシーンが『稲妻』(1952年、成瀬巳喜男)にあり、バスの左手の車窓から総武緩行線隅田川橋梁が相当大きく見えている。1952年の総武緩行線隅田川橋梁をここで確認できる訳だが、現状とほぼ同じである。

また、橋梁の骨組みを見てみると、支承部と思われる箇所に、斜めに鉄骨が走っている。左斜め下から見上げたアーチ部分も、隅田川橋梁より何やら鉄骨の本数が多く複雑である。架線柱があるので、鉄道橋であることには間違いがない。隅田川橋梁でなければ、一体、どこなのか。東京中の全ての鉄道橋を風潰しに調べてみなければならないはずだ。が、何かどこかで見たような気がする。中央線神田駅から御茶ノ水駅走行区間の進行方向右側の車窓からの光景が思い浮かんだ。以前、撮っていたその写真(2009年撮影)を見てみた。それは、総武緩行線松住町架道橋であった。であるなら、その下は、隅田川ではなく、道路(外堀通り)であり、神田川に架かる昌平橋が見える可能性がある。他に方法が無く、映画のその一コマを加工し明度を上げてみた。実に、啞然とした。鉄道橋の下に、何と、別の橋の親柱と欄干と思しきものが、浮かんで来たのである。それは、1954年の昌平橋であった。『ゴジラ』の一コマは、総武緩行線隅田川橋梁ではなく、総武緩行線松住町架道橋であったのだ。

東武伊勢崎線隅田川橋梁

では、東武伊勢崎線隅田川橋梁だと思って見ていたシーンも、それで確かなのか。それには、その橋梁の下部の形状と、浅草松屋の左側に見える建物の特定をしなくてはならない。映画のロケ地は、東武伊勢崎線隅田川橋梁東詰め我真下附近（墨田区向島一丁目）から隅田川対岸の浅草松屋（台東区花川戸一丁目4-1）を見たものだというのに、疑問は湧かない。東武伊勢崎線隅田川橋梁の東詰め我真下は、現在（2012年）、立入禁止になっている。隅田川テラスは、橋梁の南側で、北十間川に架かる枕橋を廻って、橋梁の北側に出ることになり、橋梁の真下に当たる源森川水門附近から橋梁の真下を見上げることはできないが、ある箇所の間隙から橋梁下部の形状を確認することができる。

しかし、浅草松屋の少し左手に見える黒い影の建物は、一体、何であろうか。塔のようにも見える。現在の地図で見ると、その線上には、神谷パー（台東区浅草一丁目1-1）がある。しかし、神谷パー（1921年竣工の現存する建物）には塔はないし、浅草で有名な「仁丹塔」（1954年、凌雲閣、通称「浅草十二階」を模して再建、台東区西浅草一丁目8-13、1986年解体、現存せず、凌雲閣は、台東区浅草二丁目14-5に関東大震災まで存在）は、雷門通りが国際通りとぶつかる丁字路にあり、ロケ地からは、浅草松屋の陰になって見えなかったはずだ。

火災保険特殊地図（火保図）で見ると、「神谷酒場」の雷門通りに沿った西隣5軒目に、「地下鉄ビル」（台東区浅草一丁目1、地下鉄浅草駅1番出口の真上、現存せず）があったことが分かる⁽⁵⁾。『ゴジラ』のロケ地である東武伊勢崎線隅田川橋梁東詰めからは、手前に位置する神谷パーとその後ろの地下鉄ビルが、嘗ては重なって見えていたということである。『ゴジラ』は、東武伊勢崎線隅田川橋梁と、隅田川を挟んで、その背景に見える浅草松屋（東武ビル、東武浅草駅）、そして、地下鉄銀座線浅草駅の地下鉄ビルを捉えていたのだ。現在は、浅草松屋と隅田川の間に別のビルが幾つも建ち並び、浅草のランドマークである松屋の美しい外壁も、隅田川越しに望むことはできなくなっている。嘗ては、海底軍艦轟天号のデザインを手掛けた小松崎茂も、絵に描いていた風景であった⁽⁶⁾。

東武鉄道の以前の浅草駅は、旧・業平橋駅（現在のとうきょうスカイツリー

駅)であった⁽⁷⁾。隅田川を渡って浅草寺雷門方面へ鉄道を延ばすため、1931年(昭和6年)5月25日に開通したのが、東武鉄道伊勢崎線隅田川橋梁であり、複線中路カンチレバーワーレントラス(橋長166m)である⁽⁸⁾。

……一方小梅終點[旧・浅草駅のあった旧・本所区小梅瓦町]を市内に延長し吾妻橋を越して浅草雷門に至る筈になつて居り、今春資本金を五千萬圓に増加したのは之が爲である、雷門線は僅かに一哩の短距離にて六百萬圓からの巨資を要し非常に困難の事業であり、それ自體には到底利益を期待し難く東武の如く既に充分基礎確立し百五十哩の長大なる既設線によつて其不利を負担し得る會社に於て始めて企て得る事業である……

(國民新聞、1926年10月9日、都市の膨脹と郊外電鐵(七)都市郊外連絡の使命)⁽⁹⁾

隅田川を一跨ぎするこの橋梁は、下路式ではなく中路式を採用したことにより、視界が遮られることなく、車窓から隅田川を見渡すことができる。車輛は、橋梁手前から徐行し、ゆっくりと橋を渡ってすぐ左急カーブに入り、浅草松屋の隅田川方向の外壁全面を左側に一瞬見て、建物の中に吸い込まれてゆく。

浅草松屋(東武ビル、浅草駅ビル、地上7階、地下1階)は、同じ1931年の11月1日に開業し、建物の2階部分が、浅草雷門駅(現・浅草駅、改称は1945年10月1日)となった⁽¹⁰⁾。『忍ぶ川』(1972年、東宝)で、栗原小巻と加藤剛が階段を駆け上るのも、1階正面から2階プラットホームへと通じるこの浅草駅の階段であり、5番線ホームからお志乃さんは新鹿沼行き準急に乗る。浅草駅ビルは、大阪の阪急梅田駅に倣って、東京で初めて造られた、鉄道のターミナル駅と百貨店との複合施設である。ネオ・ルネサンス様式と言われるこの美しい建物は、時計塔を南側正面に頂き、近年まで往時の姿を失っていたが、昨年(2012年)11月、外観の改修、復原が完了した。東京駅丸の内駅舎(1914年竣工)に続いて再現された、帝都の景観である。『ゴジラ』は、1931年に築かれた風景を捉えていたのである。

地下鉄銀座線

地下鉄ビルとは、どういうものであろうか。1953年には、『東京物語』が上野の地下鉄ストアビルを銀幕に映し出し、1954年には、『ゴジラ』が浅草の地下鉄ビル（尖塔部分）を捉えている。『煙突の見える場所』（1953年3月5日、新東宝、五所平之助）でも、上野の山王台の欄干に寄り掛かる高峰秀子の背景に、地下鉄ストアビルが見られ、後で述べるように、総武緩行線松住町架道橋も映されているシーンがある。

地下鉄銀座線は、1927年（昭和2年）12月30日、それまで鉄道線が通っておらず陸の孤島であった浅草と上野を結んで、東洋初の地下鉄道として開業し、1934年（昭和9年）2月には、銀座まで延び、6月には、新橋まで開通し、第一期工事が完了したものである⁽¹¹⁾。東京の商業地や百貨店を結ぶ「お買い物」路線である。

浅草の地下鉄ビル（地上5階）が竣工するのは、1929年のことであり、浅草・銀座間が開通するに及んで、東京の二大盛り場である銀座と浅草の綱引きもまた始まったという⁽¹²⁾。

丸ノ内興業街と浅草興業街 銀座の盛り場と浅草の盛り場との間に商賣と芝居の亂戦が行はるゝ事になった。

銀座勝つか!! 浅草勝つか!!

更に地下鉄は浅草から、銀座迄の主要百貨店を全部つないで帝都隨一のショッピングラインをなしてゐる、これは世界に類例のない現象であつて、前に各百貨店がお客様の爲に送迎自動車を経営した時よりも便利な事はこの横のエレベーターによつて、雨の日もぬれずに傘なしで、お買物が出来る譯である。そのショッピングラインの所々に新しいチエインストアの形式によつて、地下鉄ストアが誕生地下鉄ストアは昭和四年末雷門に食堂を初めて以來僅々四五年の間に食堂五ヶ所、ストア四ヶ所に發展し來り、業界に警鐘〔どこよりもよい品をどこよりも安く賣る〕を亂打してゐる。

（東京朝日新聞、1934年2月28日、地下鉄銀座開通!!）

地下鉄ビルは、地下鉄の駅とその直営の店舗との複合施設で、安売りに特色があった。上野地下鉄ストアビルは、1931年に竣工し、浅草地下鉄ビルにあったような尖塔は持たないが、外壁の大時計で有名であり、現在は、東京メトロ（東京地下鉄）本社ビルになっている⁽¹³⁾。

ところで、ゴジラ映画に地下鉄が登場するのは、『キングコング対ゴジラ』（1962年）で、キングコングに破壊された地下鉄丸ノ内線300形（但し、当時の文京公会堂前の地上走行区間、現・文京区役所前、後楽園駅）くらいのものであり、地下鉄は殆ど登場しない。また、あれ程までに、鉄道を撮っていた監督小津安二郎やカメラマン厚田雄春の映画にも、成瀬巳喜男もそうだが、1950年代の日本映画には、地下鉄が余り（全く？）登場しないようである。1939年には、銀座線（当時は銀座線の名称はなく、単に東京地下鉄道）の浅草・渋谷間の直通運転が既に始まっており、戦後の1954年には、丸ノ内線池袋・御茶ノ水間が開業している。1959年に池袋・新宿間で全線開通した丸ノ内線が『キングコング対ゴジラ』の背景になっているとしても、銀座線が映画に出てこないのは、何故なのであろうか。三番目の日比谷線が開通するのは、1960年代に入ってからのものでしかないが（1964年、全通）、地下を走る車輛では、そんなに絵にならないからなのだろうか。1930年代、地下で整備されたこの東京の都市基盤は、映画には描かれなかった。

『早春』（1956年）でも、東京駅丸の内南口から降りて、あそこを歩いて丸ビルに来たと言って窓から見下ろしているのが、東京中央郵便局前だが、東京駅・丸ビル（1923年竣工）間で地下道が出来たのは、1937年であり⁽¹⁴⁾、小津の撮る丸の内ライフにも、地下道は描かれてはいない。

銀座線は、電車線（集電方式）が第三軌条方式であり、また、急カーブの箇所があるため20m車輛の走行も不可能なことから、東武線など他の私鉄とも直通運転ができず、現在の01系車輛も、今後量産化予定の新型1000系も、開業当時の旧1000形とほぼ同様、最大長16mであり、東武伊勢崎線が隅田川を越えて浅草雷門に進出したが、東武伊勢崎線と銀座線は、相互乗り入れを想定したものではなかった（その代わり、日比谷線と北千住で相互直通運転、1962年）。東武伊勢崎線は、ターミナル駅（浅草駅ビル）に浅草松屋が開店し、銀座線は、

商業施設を併設する地下鉄ビルを持つことになったのである。地下鉄の駅の地上に建てられた、この浅草と上野の地下鉄ビルを、『ゴジラ』と『東京物語』は見ていたのである。

総武緩行線松住町架道橋

総武緩行線松住町架道橋は、1932年（昭和7年）7月1日に開通した、橋長支間71.960mの複線下路ブレーストリブタイドアーチである。両国駅から、隅田川を越え、御茶ノ水駅までを結ぶ総武線支線（総武緩行線）の開通に伴って架設されたものであり、秋葉原駅・御茶ノ水駅間であって、神田川にほぼ平行する架道橋である。この橋の南側にあるのが、神田川に架かる昌平橋であり、総武緩行線が神田川を渡るのは、松住町架道橋の一つ西側の神田川橋梁である。

一方、総武緩行線隅田川橋梁は、両国駅・浅草橋駅間を結ぶために、同じく1932年7月1日に開通した鉄道橋で、複線下路ランガー・プレートガーダー連接（橋長全支間172.000m）である。総武線のこの松住町架道橋と隅田川橋梁は、真横から見れば見間違ふことはないだろう。同じアーチ橋でも、ランガー桁橋と、トラスを利用したブレーストリブ（braced-rib）では全く形状が異なるし、アーチとトラスが松住町架道橋の特徴でもあるからだ。しかし、『ゴジラ』の暗い一瞬の映像で、しかも、斜め下からのアングルだと、隅田川橋梁にもある橋門構や上横構の骨組みと、松住町架道橋のブレーストリブの骨組みとを見分け難いのである。また、ゴジラ映画の場合、現実に存在する場所の実景か、入念な現地ロケに基づいたミニチュア・セットか、或いは、架空の場所のセットか、何れの場合なのか、実在する風景と銀幕の風景との照合には難しさが伴うのである。『ゴジラ』のこの一コマは、画面下半分はほぼ真っ暗であり、この橋の下にあるのが、道路なのか隅田川なのかすら判別が付かないし、明らかに隅田川と浅草松屋、そして、東武伊勢崎線隅田川橋梁だろうとはっきりと分かる直前の一コマの、次の瞬間に映し出されるこの橋が、総武緩行線の隅田川橋梁ではなく、架道橋だったとは、橋の形状を瞬時に捉え、視力が良くなければなかなか分からないだろう。少なくとも、私は見間違えてしまったのであり、それに

気が付いたのは、背景にある建物が特定できず、架線柱の位置にも違和感を持っていたからである。

両国と御茶ノ水を結ぶために敷設されたのが総武線支線（総武線各駅停車、総武緩行線）であり、全線高架で、隅田川を越えて、昭和橋架道橋（昭和通り）、御成街道架道橋（中央通り）、松住町架道橋（外堀通り）を渡り、神田川を越えて（神田川橋梁）、御茶ノ水に到る。この鉄道線も、1930年代に整備された。大きな通りを越えるため、支間が長く、大型の架道橋を三つも持っている。『ゴジラ』の一コマは、昌平橋の橋上から、北側の松住町架道橋を見上げたものである。また、背後の看板は、そこにホテルがあったのではなく、旧・神田旅籠町にあった耐火構造のビル（恐らく、東和ビル？）に設置されていたものである⁽¹⁵⁾。この総武緩行線松住町架道橋は、『煙突の見える場所』にも登場する。万世橋方面に向かう都電19系統が外神田二丁目三叉路を左折し外堀通りへ出るシーンで、その背景に見えるのが、松住町架道橋である。

『ゴジラ』で、この旧・神田松住町（現・千代田区外神田二丁目）が燃えているということは、神田方面にも、ゴジラが描かれている訳ではないが、通過したか、延焼したか、ということである。

厩橋と勝鬨橋

松住町架道橋の一コマと、ミニチュア・セットで作られた勝鬨橋のシーン（隅田川にゴジラが姿を現わすシーン）との間に、ある橋が映されている一コマが挿まれている。連続アーチ橋のようでもあるので、实景の勝鬨橋を橋上から撮ったもののようにも見えてしまう。しかし、アーチの吊材の側面に見られる穿孔は、勝鬨橋のものではない。これは、実際に勝鬨橋を渡ったことがあれば、すぐに違和感を覚えるはずである。では、どこの橋なのか。隅田川に架かる橋であれば、言問橋から勝鬨橋までの橋の写真を撮ったことがあるので、吊材の形状を頼りに探してみる。該当するのは、厩橋。三連の下路タイドアーチ（1929年9月開通、橋長151.442m）であり、台東区と墨田区を結ぶ春日通りに当たる。

ゴジラが隅田川を南下するという台詞の後に映される映像が、東武伊勢崎線隅田川橋梁、その次が、隅田川を西に逸れ、神田川に沿った総武緩行線松住町架道橋、そして、隅田川をまた少し上った厩橋、最後にやっと、隅田川河口の勝鬨橋（1940年開通）のシーンになるのである⁽¹⁶⁾。この間、流れる映像は、約10秒。上述したように、橋の見間違いが生じれば、真っ直ぐ南下したようにも見え、台詞が誘導する予期した物語の流れにも沿うはずのものであった。そうすれば、逆に悩まなくても済むのだが、各橋梁の固有名詞が分かってしまうと、これらの橋が描かれたその順番は、一体何なのか、どういう意味があるのか無いのか、ということにもなってくる。ゴジラが隅田川や神田川流域を「あちこち」暴れ回った跡だと言えば、常識的にはそれで事足りるだろう。しかし、この順番にゴジラが移動したと考えるには、余りにも蛇行しているように思われる。

東武伊勢崎線隅田川橋梁は、1931年に開通し、総武緩行線松住町架道橋は、翌1932年に開通し、共に、帝都東京の鉄道網の整備が進められ、鉄道線が隅田川を渡って、より中心部へと延伸したことを表している。『ゴジラ』は、戦前から連続する都市のインフラストラクチャーを映し出していたのである。実は、ゴジラが品川に初上陸して破壊する最初の建造物も、1933年に造られたものであった。

京急本線八ツ山跨線線路橋

初代ゴジラは、嘗てあった第二台場（品川灯台）附近の海上に姿を現わし、当時、埋立工事中であった品川埠頭を通過し、京浜運河、高浜運河を横切り、当時まだ存在した品川運河を辿って、国鉄品川駅へと接近した、と考えられる。東海道線の架空電車線（架線）の背後に見えるゴジラの足下の水飛沫は、品川駅の港南口側に接続していた品川運河のものであろう⁽¹⁷⁾。ゴジラは、旧・東京水産大学に繋留されていた第五福竜丸を背にして（いたはずであり）、品川駅構内と八ツ山橋（品川区北品川四丁目と港区港南二丁目、品川区と港区の区境）の間で暴れ、電気機関車 EF58（EF5835 か EF5836、1952年から新形車体で製造

再開)が牽引する上りの東海道線急行列車を八ツ山橋のすぐ北側で破壊した後、八ツ山橋の北側に並走する京急本線八ツ山跨線線路橋を持ち上げて壊した。八ツ山とは、旧東海道品川宿の入口に当たる有名な場所であり(歌川広重『名所江戸百景』,「月の岬」),桜の名所の御殿山(同,「品川御殿やま」)もすぐ近くである。

京急本線八ツ山跨線線路橋は、1933年(昭和8年)4月1日に開通した、橋長48,000mの複線下路ワーレントラス斜橋である。京急線(京浜急行,旧・京浜電気鉄道)の嘗ての品川駅は、現在の北品川駅にあった。1904年(明治37年)に開業したこの旧・品川駅(現・北品川駅)が京急本線のターミナル駅であったが、1925年(大正14年)に、高輪停留場(現・品川駅附近)まで、八ツ山橋上を通過する路面軌道方式で延伸された⁽¹⁸⁾。

起點と終點との改善は、京濱電鐵によりては大問題なり、品川八ツ山の位置は先づ東海道線に阻まれ、次に市電にさへぎられ、之を伸すに道なし、……

(讀賣新聞,1915年1月12日,東京附近の鐵道(四)殿様風の京濱(二)新橋迄のばすべし)

日本で最も古い電鉄会社である京浜電鉄(1898年創立,大師電気鉄道)にとっても、東京・横浜を結ぶ重要路線を、八ツ山以北に延長することが課題であったのだ⁽¹⁹⁾。そして、京急本線の現・品川駅の開業(1933年4月1日)に伴って、鉄道線路の専用軌道が敷設され、京急本線八ツ山跨線線路橋が八ツ山橋の北側に架設されたのである。

ゴジラの見た1954年の八ツ山橋(初代は1872年開通)は、道路専用となったアーチ橋であり、現在の4代目の八ツ山橋とは形状が全く異なっているが、京急本線八ツ山跨線線路橋は、現在でも見られるものと同じものである。その後、新八ツ山橋(1963年開通)が出来て、第一京浜(国道15号)の流れも変わり、八ツ山橋から北品川駅にかけて、東海道線線路の東側は、品川インターシティ方面も含め、現在、比較的静かな界隈となっている。ゴジラが襲ったのも、随

分、昔のここのように感じられる。北品川駅を出た京急は、国道15号の踏切を斜めに横切っているため、その場所だけ、恰も路面電車のような観を呈している。すぐに、東海道線、山手線、京浜東北線を眼下にして、八ツ山跨線線路橋を渡り、品川駅へと滑り込む。

この京急本線八ツ山跨線線路橋も、東武伊勢崎線隅田川橋梁や総武緩行線松住町架道橋と同様に、1930年代に、東海道線を跨いで国鉄品川駅に接続する形で、東京のより中心部へと鉄道網を拡大してきた歴史の「証人」である。ゴジラが明らかに壊した鉄道橋は、再上陸の時に壊した有楽町高架線の第1有楽橋架道橋（晴海通り）と、この京急本線八ツ山跨線線路橋であった。

II. 鉄道施設の風景 — 『東京物語』1953年 —

両大師橋

『東京物語』（1953年）で、笠智衆と東山千栄子が上野恩賜公園で彷徨っている。通称上野公園の寛永寺旧本坊正門前（上野公園は、そもそも徳川家の菩提寺の一つ、寛永寺の旧境内に当たる）で時間を潰し、とある橋へと向かう。それは、恩賜公園の通称山王台（西郷隆盛像のある広場）ではなかった。上野の旧友宅を訪ねる時刻まで、二人が時間を持って余っていた空間だ。二人がどこに立ち、何を見ていたのであろうか。

寛永寺旧本坊正門前から、とほとほと二人が歩いて行く先は、上野・鶯谷間に架かる両大師橋（跨線橋、台東区上野七丁目）であった。東京国立博物館前から寛永寺旧本坊正門前を通る道路（国道452号）を少し東に進んで向かった跨線橋が、上野駅のすぐ北側に架かる両大師橋である。山王台ではない。『東京物語』の二人の辿る経路としては、それが最も自然な道筋なのだが、それが確かに山王台ではないのかどうか、欄干の形状が確認できないのであろう、判別できないままであったし、私にも証拠がなかった。両大師橋は、1933年に架けられた、橋長161m、プレートガーダー橋である。しかし、現行橋とは欄干の形

状が異なっている。それならば、西郷像のある山王台の欄干内側の形状の方は、1953年当時、どの様なものであったのだろうか。映画では、『煙突の見える場所』（1953年）で、高峰秀子が寄り掛かっているシーン、また、『朝を呼ぶ口笛』（1959年、松竹）でも、この上野山王台のシーンが描かれている。この山王台欄干の内側形状は、『東京物語』のものとは異なっていた。『東京物語』のシーンは、山王台のものではない。両大師橋の欄干の形状を照合する作業が残された。

そして、この場所からは、地下鉄ストアビル（現・東京地下鉄本社ビル、台東区東上野三丁目19-6、昭和通りに面す、上野駅正面玄関口の向かい側）が見えたのである。実は、山王台からも、両大師橋からも、見える建物である。『煙突の見える場所』、『朝を呼ぶ口笛』では、山王台から地下鉄ストアビルの西側の2面が見えている。現在でも、はっきりと見ることができる。しかし、『東京物語』では、それとはアングルが異なり、建物の北側の2面が見えている。昭和通りに面した側面は、共通しているはずである。これは、同じ建物なのであろうか。両大師橋から見ると、現在では、建物が数多く建ち並び、一見ただけでは殆ど見分けが付かないような有り様なのだが、『東京物語』の1953年当時は、こんなにも恰も至近距離にあるかの如くに見えたものなのであろうか。笠智衆と東山千栄子は、画面上下一杯に映っている。人物を大きく映したのではなく、これは、背景の建物を大きく映し出すための画角であったように思われる。『東京物語』では、恐らく武田薬品工業の「強力メタボリン」か何かの看板が、地下鉄ストアビルの西側外壁（建物の正面、昭和通り側）に掛かっているようにも見える。それも、建物の判別を妨げる要因の一つであった。

桑原甲子雄『東京下町1930』に、1930年代の両大師橋と山王台の写真が載っている⁽²⁰⁾。『東京物語』の欄干の上面と側面内側の形状、及び、欄干上の街路灯の形状を較べてみると、1930年代のものとは、側面内側の形状と街路灯の形状が異なっている。山王台の欄干には、昔も今も街路灯は設置されていないので、該当しない。

そして、金子桂三『東京一忘却の昭和三〇年代』には、1958年の「上野駅北側」の写真が掲載されている⁽²¹⁾。両大師橋の東詰めから、上野駅と地下鉄スト

アビル方面（南方向）を眺めたものである。両大師橋東詰めが、現在とは異なり、南側にも折れて道路に接続していた時期のものであろう。この橋の西詰めから見て右手側（南側）の欄干側面の形状は、『東京物語』のものとはほぼ同じように見える。また、欄干上の街路灯の形状も同一である。これで、1958年の両大師橋の欄干、及び、街路灯と、『東京物語』のものを照合することができた訳である。また、地下鉄ストアビルが見えるアングルは、『東京物語』と同じ、北側2面であり、『東京物語』の方は、やはり何かの広告が設置されているのであろう、それ以外の形状は、全く同じである。

笠智衆と東山千栄子は、確かに、両大師橋から上野駅方向を見ていたのである。そして、映し出されていた建物も、上野地下鉄ストアビルで間違いはない。

上野・鶯谷走行区間

橋の欄干のすぐ向こうに映っているのは、京浜線、山手線（或いは、宇都宮線、常磐線）の架空電車線（架線）の鉄骨型架線柱に架かるトラス構造の架線梁であろう。その左横に見えるのは、恐らく、架線柱と架空送電線。両大師橋から見える上野駅・鶯谷駅走行区間の現在の架線梁は、鉄骨型ではなくパイプ型を使用しているが、『忍ぶ川』（1972年）では、栗原小巻と加藤剛が落ち合う、鶯谷駅・日暮里駅走行区間に架かる跨線人道橋（日暮里駅のすぐ南側、東日暮里五丁目、谷中霊園と日暮里駅東口方面を結ぶ）から見た線路と架線（京浜東北線北行き車輛と宇都宮線上り車輛、及び、国鉄線と京成線の並走区間なので、京成本線上野行き車輛も）が映されている。両大師橋と架線梁は平行しており、映画の中で欄干のすぐ先に見える架線梁は、形状は異なるが、位置は現在でも確認できる。

両大師橋の西詰めから渡り始め、右手の欄干から見える光景は、国鉄線路の真上、上野駅のプラットホームと、京浜東北線・山手線（田町・田端間の京浜東北線・山手線の分離運転開始は、1956年）、宇都宮線（東北本線）、高崎線（東北本線）、常磐線（東北本線区間）の、現在では計10線もの線路とその架線、及び、引込線など、絶好の鉄道風景が眼下に広がっている。笠智衆と東山千栄

子は、そんな風景を眺めながら、迷子になりそうだと歎息したのである。小津は、しかし、この様な鉄道風景を見せない。両大師橋の欄干に遮られていて、映画の画面下半分は真っ黒なのである。それは、見せないのではない、尾道から上京して来たこの老夫婦には、残酷なまでに、この絶景が「見えない」のである。

Ⅲ. 山陽線の貨車 — 『早春』 1956年 —

東亜耐火煉瓦株式会社

小津の『早春』（1956年）は、当時の蒲田駅2番線ホームに入線する、先頭車輻「モハ73339」、2輻目「モハ72203」、3輻目「クハ79168」の、モハ73形、及び、クハ79形（63系の改造・改番車輻）の京浜東北線の映画である⁽²²⁾。しかし、それと同時に、山陽本線三石駅（岡山県）の映画でもあった。

池部良が、京浜東北線で蒲田駅から東京駅まで通う勤務先は、東亜耐火煉瓦株式会社（架空の会社名称）であり、丸ビル7階にその本社があった。杉山（池部良）が都落ちさせられるのが、その生産現場である岡山県三石である。岡山県三石や伊部は、良質の白蠟石を産出し、戦前から耐火煉瓦の有数の産地であった。耐火煉瓦は、製鉄の高炉に必要な部材である。

軍需インフレの波に乗った耐火煉瓦の製造は重工業を中心とする生産力擴充で拍車をかけ、正にその黄金時代を現出してゐる。山陽線を通る汽車の旅客は岡山姫路間の中間にある三石驛で、直ぐ眼下に展開する山間の町（岡山縣和氣郡三石町）に林立する數十本の煙突が、悉く威勢よく煙を吐いてゐるのを見かけるであらう。この恵まれた耐火煉瓦の製造地三石は山間であるが故に、間近の山から出る白蠟石土のお蔭でかくも盛大な工業地となつたのである。……山陽線も成るべく海岸線を避けて山地の中央寄りの方へ敷設するのを軍事輸送上可とする方針だつたと。……

(満洲日日新聞, 1938年6月18日, 軍需工業に伴ふ耐火煉瓦事業の勃興 (上)
備前の三石が企業の元祖)

満洲事変(1931年)後の戦争特需の中で、戦前の日本の重工業(製鉄業)が軍需産業の要として勃興した。1956年の『早春』に描かれる、この「林立する数十本の煙突」と同様の風景は、朝鮮戦争(1950-53年)に伴い、米国の対日政策とも相俟って復活した、戦後の日本の重工業の姿である。小津の描く「阪窯業耐火煉瓦三」の文字は、大阪窯業耐火煉瓦株式会社(1936年設立)として実在するものであり、その三石工場は、1951年に建設されたものである。

丸ビルと三石は、東京と岡山を結び、戦前・戦後を通して連続する日本の重工業(軍需産業)を表していたのであり、当にその様な中に、戦後、浅草仁丹塔の近くで戦友たちが集う兵隊の会で、ツーレロ節を歌い、戦地の思い出を語る杉山(池部良)が存在するのである。杉山は、恐らく両親とも戦争で亡くしているのであろう(二人の息子を亡くした三浦の老母との対照性)、その親兄弟が頻繁に描かれる妻昌子(淡島千景)と較べて、肉親の欠如が「描かれる」のだが、『早春』は、戦前からの連続性をここでも含み持っているのである。

山陽線

山陽線は、三石と、北九州の八幡製鐵所(日本製鐵、後の新日鉄)を結ぶ軍事路線でもあった。池部良と淡島千景の若い夫婦が窓から眺める鉄道風景は、東京へと向かう客車であった。しかし、小津は、それだけに留まらず、東亜耐火煉瓦株式会社の三石工場の事務所でその汽笛が聞こえる、山陽線の貨車が牽引されている列車を映し出すことを忘れてはいない。

旅情や望郷の念というものを、鉄道が表していることもあるが、1950年代、増加する東京近郊のサラリーマンを都心へと運ぶ、通勤電車である京浜線(京浜東北線)の車輛、そして、復活した重工業に必要な部材や製品を輸送する山陽線の貨物列車、これらをも捉えているのが『早春』なのである。

市電(路面電車、当時は、東京市)や張り巡らされた市電の架線、鉄道高架

線を走行する電車車輛などを交えて、関東大震災による震災恐慌や日本にも波及した世界恐慌（昭和恐慌）の中で、失業都市東京では生活できず、栃木県の女学校へ「都落ち」する話を描いている『東京の合唱』（1931年）、また、蒲田のすぐ近くにある矢口附近（東急池上線沿線）に住む「サラリーマン」の姿を、走行する東急線車輛と共に描いた『大人の見る繪本 生れてはみたけれど』（1932年）など、1930年代の小津の映画の戦後版が、『早春』でもある。

新婚旅行に出掛ける同僚の乗っている列車を見送る『青春の夢いまいづこ』（1932年）と『秋日和』（1960年）は、前者は、有楽町駅・新橋駅間を、後者は、東京駅発車直後の、共に、東海道線下り列車が走行する「眼下の高架線」を描いたものであるが、こちらは、すぐまた東京駅に戻って来るのであろう。しかし、東京近郊電車や東海道線とは次元が違って、『東京物語』の尾道を走る山陽線と同様、山陽線は、東京を遙かに遠く隔てているようにも思われる。

エピローグ ―東京散策と丸の内―

お昼時に、東京駅ホームに滑り込む。馥郁たる東京駅丸の内駅舎の向こうに、丸ビルが凜として聳えている。丸ビルは、戦前・戦後の連続性を象徴するものとして君臨してきた。丸ビル6階に上がる。周りの席は、『早春』の主人公たちだ。みんな杉山や三浦たちだ。丸の内には、日本の富が溢れ返っている。

東京のあらゆる場所が、車窓に流れるあらゆる風景が、そして、電車やレールや架線そのものまでもが、映画の舞台であり、主人公でもあり、カメラの被写体のような風情を纏っている。私の思い出も、葉の様にその中に挿まれている。映像を繙けば、歴史が浮き彫りになる。1930年代に生まれ、1950年代に仕事に就いたのが、私の両親の世代だ。時代は繋がっている。暫し帰京して、こういう思いを抱くのも、そんな東京が今もここにあるからだ。

ゴジラが暴れて、何が壊されたのか、本当は壊されなかった東京とはどんなものなのか、改めて知ることになる。ゴジラは、良き東京案内でもある。しかし、東京駅と、三菱の本拠地、丸の内は、ゴジラの影さえ寄せ付けないし、空襲の被害が甚大であった東京スカイツリーのある「溼東」には、ゴジラも立

ち入ろうとはしない。戦前・戦後の歴史とゴジラは、どこかで深く繋がっているからに違いない。

注

- (1) 「(テレビ) 遂に大東京の中心部を火の海と化したゴジラは、上野から浅草に抜け、隅田川を南下、海上へ逃れる模様であります。」
- (2) 猪俣賢司「東京の地理学と小津安二郎の映画技法 — 鉄道路線とゴジラ映画の視覚から —」, 『人文科学研究』, 第124輯, 2009年, 47頁, 他。
- (3) 火災保険特殊地図 (戦後), 墨田区 [4] 緑町方面1953年 横網町方面1953年, 都市整図社, 東京都立中央図書館, 「横網町方面9」, 1953年2月作図。『墨田の地図 — その二 —』, 墨田区立緑図書館, 1987年, 7頁, 及び, 79頁。Web ギャラリー「すみだの町々」, 写真「両国駅前付近より蔵前橋を望む」, 1957年, 墨田区立緑図書館 (<http://www.library.sumida.tokyo.jp/webgallery/deteil/1845.html>)。
- (4) 火災保険特殊地図 (戦後), 台東区 [4] 浅草橋方面 [1947年-1955年], 都市整図社, 東京都立中央図書館, 「浅草橋方面1」, 1953年7月作図, 1955年8月修正。
- (5) 火災保険特殊地図 (戦後), 台東区 [7] 浅草公園方面 [1947年-1958年], 都市整図社, 東京都立中央図書館, 「浅草公園方面1」, 1955年7月作図, 1958年7月修正。
- (6) 根本圭助編「小松崎茂 昭和の東京」, 筑摩書房(ちくま文庫), 2005年, 4頁, 「枕橋より浅草松屋を望む」(昭和十一年, 隅田公園, まくら橋)。
- (7) 東武鉄道 HP, 会社の沿革 (<http://www.tobu.co.jp/corporation/history/fhistory03.html>), 及び, 東京スカイツリータウン HP, 計画地の歴史 (<http://www.tokyo-skytreetown.jp/project/history.html>), 「東武鐵いよいよ帝都乗入」(国民新聞, 1926年7月15日), などを参照。
- (8) 橋梁については, 「歴史的鋼橋集覧1873-1960」, 「橋梁史年表」, 土木学会附属土木図書館 (<http://www.jsce.or.jp/library/index.html>), 参照。
- (9) 戦前の新聞記事は, 神戸大学附属図書館デジタルアーカイブ「新聞記事文庫」(<http://www.lib.kobe-u.ac.jp/sinbun/index.html>), に拠る。
- (10) Web ギャラリー「すみだの町々」, 写真「隅田公園ボート場より浅草松屋を望む」, 1956年, 墨田区立緑図書館 (<http://www.library.sumida.tokyo.jp/webgallery/deteil/4605.html>), 「都市・東京の記憶」, 絵葉書の中の東京, 「大東京五十景: 三十五区

大都市完成」(1930年代), 浅草松屋百貨店と東武線電車, 東京都立中央図書館 (http://www.library.metro.tokyo.jp/Portals/0/tokyo/chapter1/5016409625_0008.html), 「都市・東京の記憶」, 書物に記憶された東京, 「浅草松屋店内御案内」, 東京都立中央図書館 (http://www.library.metro.tokyo.jp/Portals/0/tokyo/chapter2/5003816660_0001.html), 参照。「大デパート必死の目抜き進出競争」(報知新聞, 1931年1月19日)には, 「……松屋が今秋十月頃竣功する東武鐵道ビルに, 銀座以上の大店を押し出して獨せん場たらんと計畫は徐々に進められ, ……」とある。

- (1) 「夢語りを現實へ 東京の地下鐵道 (一〜三)」(時事新報, 1926年4月21日-24日), 東京メトロ HP, 沿革 (<http://www.tokyoMetro.jp/corporate/profile/history/index.html>), などを参照。
- (2) 「銀座勝つか浅草勝つか 商敵忽ち隣り同士」(東京朝日新聞, 1933年2月23日), 「銀座と浅草 地下鐵が出来てお客はどちらへ」(中外商業新報, 1934年6月20日-22日), なども参照。
- (3) 浅草地下鉄ビルの写真は, 戦前のものとしては, 「都市・東京の記憶」, 絵葉書の中の東京, 「大東京名所繪はがき集:大東京完成記念発行」(1932年), 地下鉄ビル, 東京都立中央図書館 (http://www.library.metro.tokyo.jp/Portals/0/tokyo/chapter1/24_055.html), 戦後のものとしては, 池田信『1960年代の東京—路面電車が走る水の都の記憶』, 毎日新聞社, 2008年, 179頁, 「電気ブランの神谷バーと地下鉄銀座線出入口」(1964年4月), 参照。上野地下鉄ストアビルについては, 猪俣「東京の地理学と小津安二郎の映画技法—鉄道路線とゴジラ映画の視覚から—」, 前掲論文, また, 銀座松屋についても, 同論文で既に述べてある。
- (4) 丸ビル HP, 丸ビルの歴史 (<http://www.marunouchi.com/marubiru/about/history.html>), 参照。
- (5) 火災保険特殊地図(戦後), 千代田区 [17] 和泉町方面・秋葉原方面1954年, 都市整図社, 東京都立中央図書館, 「秋葉原方面8」, 1951年作図。
- (6) 勝鬨橋については, 猪俣賢司「有楽町高架線と南下する隅田川—ゴジラ映画と小津安二郎の描く「郷愁の東京」1950年代—」, 『人文科学研究』, 第125輯, 2009年, 81-115頁, で既に述べている。
- (7) 火災保険特殊地図(戦後), 港区 [1] 全体図・方面図 [1948-1953], 都市整図社, 東京都立中央図書館, 「天王洲橋方面」, 1948年7月作製。『東京人』, 2013年1月号, no. 320, 特集「空から見た東京の今昔」, 16-17頁, 品川(1948年)の空撮写真, 及び, 「品川駅の東口は品川運河であり, 運河の両側にも貨物用の線路が延

び、積み荷が点々と並んでいて、鉄道輸送と海運を結ぶ接点だったことがわかる。」とある。

- (18) 京浜急行電鉄 HP, 路線図・各駅情報 (<http://www.keikyu-ensen.com/train/kakueki.jsp>), 品川駅, 北品川駅, 参照。
- (19) 「京濱電車連絡問題 (一～四)」(報知新聞, 1912年8月8日-12日), 参照。
- (20) 桑原甲子雄『東京下町1930』, 河出書房新社, 2006年。両大師橋は, 12頁, 昭和12年(1937), 13頁, 昭和10年(1935), 30-31頁, 昭和10年代, 山王台は, 112頁, 昭和11年(1936)。
- (21) 金子桂三『東京 — 忘却の昭和三〇年代』, 河出書房新社, 2007年, 160-161頁, 「昭和33年6月 上野駅北側(台東区)」。
- (22) 京浜東北線については, 猪俣「東京の地理学と小津安二郎の映画技法 — 鉄道路線とゴジラ映画の視覚から —」, 前掲論文, で既に述べている。