品川埠頭のドラマトゥルギー

── 東京湾岸を繞るゴジラ映画史と小津安二郎の東京トワイライト ──

猪　　保　　賢　　司

プロローグ　― 東京港，水深9m ―

2009年11月13日早朝，フェリー「ありあけ」（マルエーフェリー株式会社）が三重県沖で横転・座礁した。「ありあけ」は，12日午後5時15分に東京港有明埠頭から出港し，3日かけて，志布志，名瀬を経由し，14日の午後7時に那覇新港に到着する予定だったのだが，東京－沖縄航路としてこれまで唯一定期運行されていたフェリーであった。東京と琉球沖縄を結ぶ定期航路が今後存続されないということにでもなれば，大変残念なことでもある。ところで，「ありあけ」は，総トン数7,910tの船だが，戦前の1941年（昭和16年）5月20日，国際貿易港として開港した東京港は，航路の水深が6mで，6千トン級の船しか接岸できなかった。東京港を浚渫し，航路の掘削・拡張により，水深9m，1万トン級の船が入港できるようになったのは，戦後，1953年（昭和28年）の春になってからのことであった[(1)]。1954年11月3日，映画『ゴジラ』の中で，初代ゴジラが進入した東京港（品川沖）は，水深が9mであったということである（現在，品川埠頭前面の航路水深は11m）。初代ゴジラは，身長50m，体重2万tという設定である。自分の身長の5分の1にも満たない水深の東京湾で，しかも，隅田川からの土砂の堆積により，泥を浚渫することが急務であった当時の東京湾で，ゴジラは，第二台場で海面上にその姿を現わすまで，トカゲのように（と言うより，有明海のムツゴロウのように）東京湾のドロの中を這いつくばって進入してきたということになる。1万トン級の船しか入港できない東京港にあっては，体重2万tのゴジラが，潜水艦のように海中を航行してきたはずもない。『モスラ対ゴジラ』（1964年）では，倉田浜の干拓地（伊勢湾に設定された架空の干拓

地）から，泥だらけになってゴジラは出現しているし，『ゴジラvsモスラ』（1992年）に至っては，海底マグマの中をも進行していることから，初代ゴジラも，東京湾のドロの中を半身潜って進入し，泥まみれになって品川沖までやって来た，と考えざるを得ないのだが，しかし，映画では，そう感じさせるものがない。何故なのであろうか。

大東亜戦争開戦直前の東京開港から，戦後になってその拡張工事が進められた東京港の歴史的事実は，50年に亙るゴジラ映画史にも，実は深く関与している。1954年の初代『ゴジラ』，『ゴジラ×メカゴジラ』（2002年）とその完全続編の『ゴジラ×モスラ×メカゴジラ　東京SOS』（2003年）など，何れも，ゴジラは品川沖（品川埠頭）から上陸する。『ゴジラvsデストロイア』（1995年）のゴジラジュニアも，それを踏襲する形となっている。東京港には，銀幕の虚実を含めて，どの様なドラマがあったのであろうか。ゴジラ映画と同じ様に，一貫して東京を描き続けてきた小津安二郎の『東京暮色』（1957年）にも，小津の映画にあっては珍しく，東京湾と東京港が映し出されている。それは，敗戦直後の『風の中の牝雞』（1948年）に大きく映し出された隅田川から，更に河口方向に眼を向けた形にもなるのだが，小津の東京港とゴジラ映画の東京港にはどの様な差異があるのであろうか。

明治期に始まる「隅田川口改良工事」以来，戦後復興のための東京港整備拡張計画の延長として建設された品川埠頭は，1950年に着工し，1954年の『ゴジラ』を挟んで，貨物量が年々増大する東京港の望みとして，10年以上の歳月をかけて埋め立てられた埠頭である（1963年，埋立完成）(2)。この品川埠頭と歴代のゴジラは，梅に鶯の如く，絵の構図としても相対峙している。本稿では，戦後の拡張する東京港の一つの象徴的な姿を品川埠頭に見ると当時に，小津映画をも交えたゴジラ映画史との関係を，東京の昭和史の一側面として問うものである。第二台場も1956年に撤去され(3)，現在では，第三台場と第六台場を残すのみとなり，「お台場」と言えば，お台場海浜公園などのある臨海副都心観光エリア（東京港埋立13号地）を専ら指す現代にあっては，1950年代の東京港の歴史を振り返ってみなければ，初代『ゴジラ』のゴジラ上陸シーンの理解もままならないであろう。尚，ゴジラの生態に関する空想科学は，言うまでもないが，

本稿の目的ではない。

Ⅰ．東京湾築港とゴジラ映画史　― 東京港の戦後 ―

現在（2009年10月），品川埠頭の北側，内貿埠頭（港区港南五丁目地先）では，第7次改訂港湾計画に基づき，品川内貿埠頭岸壁（-8.5m）改良整備工事（耐震強化）が行なわれている（発注者は東京都港湾局港湾整備課）。陸上及び海上の地盤改良のため，鋼管杭などを打設するものである[4]。この品川埠頭は，その北側半分の品川内貿埠頭，南側半分の品川公共コンテナ埠頭共に，岸壁は港湾関係者以外立入禁止区域となっており，日の出埠頭や竹芝埠頭のような客船埠頭とも異なり，また，況んや，対岸の観光エリア「お台場」とも別世界の観を呈しており，ゴジラを迎撃するに相応しい場所，『男たちの大和』ならぬ，「男たちの品川埠頭」としてのオーラを醸し出している。このことについては，後で述べるとして，ここでは先ず，1941年の東京開港前後の歴史と，1954年の『ゴジラ』との関係について探ってみたい。

東京開港と東京湾

東京港は，港則法で言う京浜港東京（海図番号W 1065，海上保安庁）であり，川崎港，横浜港と共に京浜港を構成している[5]。1858年（安政5年），日米修好通商条約の締結により，五港開港の一つ，横浜港が良港として開港したが，陸上の鉄道や海上の艀に荷物を積み替えて東京まで輸送するのは，経費の上でも，大変な手間であった。明治期に東京港築港の必要性が提案され，1906年（明治39年）に隅田川口改良工事が開始される。東京港築港の第一歩である[6]。大東亜戦争開戦直前，1941年（昭和16年）5月20日，国際貿易港としての東京港が開港される。『東京開港』（1940年刊行，1941年加筆）は，長谷川時雨（1879-1941）の自伝小説だが，隅田川や東京湾に纏わる当時の様子が活写されている。

「どうしても東京に港がなければ —— 玄関が遠いのは，奥行きが深いというが，十里もさきでは離れすぎているという方が，尤もだなあ。」

「築港のことは，意見書や上申書や，計画案は幾度も出ているんだ。明治十三年以来からだからな，それからだってもう十年たっている。けどな，横浜が築港の工事を，せっせとはじめ出したから，屹度，妨害するよ。」(7)

（長谷川時雨『東京開港』）

ここでは，既に開港していた横浜港と，東京湾を更に入った帝都東京の「玄関」として，これから開港される東京港との利害関係が背景になっている。「明治十三年（1880年）以来」というのは，松田東京府知事による東京港築港論のことであり，その後，1906年（明治39年）に，東京市技師・直木倫太郎の立案により，隅田川口改良工事が着工されるのである(8)。1941年に加筆された『東京開港』の次の箇所では，開港後の状況も記されている。

東京港がいよいよ開港。

……

東京市は，事業が多くって，お金がないといわれながら，日本の玄関を主都にとうとう開いたのです。七千噸級の船が，七十隻横づけになる桟橋です。

……

幕末に築造されたお台場の幾つかも取り払われることとなるでしょう。

……

……

もし，あの大正十二年，九月一日の，関東大震火災がなかったら，そしてまた，昭和十二年六月に，今度の戦争がはじまらなかったら，この，大東京港の開港も，まだまだおくれたでしょう。(9)

（長谷川時雨『東京開港』）

関東大震災による陸上交通網の崩壊（1923年）や，支那事変の勃発（1937年）により，海上交通網の重要性が認識され，東京港開港が加速されたことがここで記されている。隅田川河口の改良工事，即ち，水深の浅い東京湾の掘削・浚渫工事と，6千トン級までの大型船が接岸できる埠頭・岸壁の建設工事によって，東京築港が進められ，日の出埠頭（1925年），芝浦埠頭（1932年），竹芝埠頭（1934年）が順次完成し，開港に至る[(10)]。お台場（砲台）については，第四台場は，目黒川改修工事（1925-1931）による天王洲の埋立によって既に消滅していたが，第一台場と第五台場は，品川埠頭の埋立によって消滅し[(11)]，第二台場は，東京港の航路拡張のため，上述のように，1956年に撤去されることになる。長谷川時雨は，1940年，隅田川河口の勝鬨橋の完成[(12)]など，「機械化する新東京の姿」，「近代的機械化東京の面貌を想像する愉悦」[(13)]を綴ることのできた人物でもあった。

ところで，隅田川や東京湾など，「水の都」東京について，いち早く論じていたのは，幸田露伴（1867-1947）であった。東京湾は，そもそも，どの様な海だったのであろうか。幸田露伴「水の東京」（1902年，明治35年）にはこうある。

……東京は概して南の方海に面して，隅田川の南の方海に注げるに伴つて発達したるところなれば，芝区及び品川の西南にありて海を抱いて湾曲なせるの外は，一丘一砂嘴（さし）の突出して眼を遮るものだになし。されば大川の水のおのづからに土砂を流出するもの，極めて自然の状態をなして遠浅の海底を形づくるが中に，佃島の東の本澪の遠く南品川の沖に達すると，佃島西の上総澪の月島下流に至るとの二線がやゝ深き水路をなすあるのみ，岩礁の伏在するもなく，特別の潮路の去来するもなし。けだし東京前面の海の遠浅なるは，隅田川中川及び江戸川の流出する土砂の自然に堆積せるがためなれば，その砂洲の意外に広大にして，前に挙げたる二条の澪の外に大船巨艦を往来せしめがたきの観あるも怪むに足らずと言ふべし。本澪は第五第二の砲台の間を南へ通ずるなるが，その深さ大抵二尋（ひろ）以上，上総澪はその深さにおいて及ばざること遠し。是の如くなるを以て北品川の陸（りく）嘴（し）より東北に向つて海上に散布されたる造船所，第一台場，第五台場，第

> 二台場，第六台場，第三台場，未成のままにて終りし第七台場附近の地のやゝ深きを除きては，月島下流の地も芝浜沖も，東の方は越中島沖も木場沖も洲崎遊廓沖も砂村沖も，皆大抵春末の大干潮には現れ出づるほどの砂洲にして，……[(14)]
>
> （幸田露伴「水の東京」）

ここで，東京が，隅田川と共に発達した所であることが先ず記されている。「芝区及び品川」から「眼を遮るものだになし」というのは，1954年の『ゴジラ』に於いても，後述する通り，まだ当時の事実として窺うことができ，また，「大川の水（隅田川）のおのづからに土砂を流出する……遠浅の海底を形づくる」，「東京前面の海の遠浅なるは，隅田川中川（荒川）及び江戸川の流出する土砂の自然に堆積せるがため」とは，敗戦後も，浚渫の必要性が急務であったことにも繋がっている。「佃島の東の本澪の遠く南品川の沖に達すると，佃島西の上総澪の月島下流に至るとの二線」とは，現在の晴海運河と隅田川本流の二線に相当するが，「本澪は第五第二の砲台の間を南へ通ずる」とあるのは，歴史的にも重要なことであり，第五台場（現在の品川埠頭，港南五丁目の岸壁）と第二台場（現在の品川埠頭前面の海上）の間が，水深「二尋」（約3～4m）の本澪（航路）に当たっていたということである。これは，現在では，第二台場が既に撤去され，航路幅150mから200mに拡張された新航路（第1航路）となっている所だが[(15)]，当に，初代ゴジラが海上に姿を現わした地点なのである。

第二台場とゴジラ

お台場とは，1853年（嘉永6年），ペリーの黒船艦隊が浦賀に姿を現わしたことにより，1854年（安政元年）に幕府が急造した第一，二，三，五，六台場（砲台）のことであり，途中で工事を取り止めた第四，七台場と共に，結局一度も使用されることのなかったものである。その第二台場が，『ゴジラ』（1954年）の極めて重要な地点となり，今となっては，その歴史を繙かねば分からない，東京港の描かれたシーンとして残されているのである。

第二台場には，1870年（明治3年）に建てられた等級5等の灯台，1954年当時に残された灯台としては最古の品川灯台があった。『ゴジラ』では，海上に姿を現わすゴジラの脇に，この灯台が明滅する第二台場が映されている[16]。特撮セットで撮られたとは言え，丹念にロケハンを行なっていた円谷英二が再現した，当時の東京港の一場面であった。品川灯台は，光源の高さが海上16mであり，重要文化財として，現在，博物館明治村にある[17]。

ゴジラは，何処とも特定できない東京湾の漠然とした暗い海に出現したのではない。そうではなく，地理的な位置をピンポイントで特定できる，第二台場のやや第六台場寄り，北緯35度37分56秒，東経139度45分48秒[18]の東京港海上に姿を現わしたのである。ここは，当時，水深9mの澪筋（航路）に該当し，ゴジラが東京湾を北上して姿を現わす地点として，極めて大きな必然性があった。ゴジラのすぐ脇に品川灯台が再現された第二台場，その左に，第六台場と第三台場が画面に見えている。ここは，当時，東京港の入口だったのである。海上に現われたゴジラは，画面右方向に向かって，即ち，目黒川改修工事（1925-1931）によって既に埋立造成されていた天王洲（品川区東品川二丁目）と，1931年（昭和6年）に策定された東京港修築事業計画によって1945年（昭和20年）までに埋立完成した埋立9号地（港区港南三～四丁目）の方向に進行する。品川埠頭の埋立工事は，1950年に着工しており，1954年当時，既にその予定地の輪廓が海上から見ることができた[19]。また，第一台場と第五台場は，品川埠頭建設予定地内にまだその姿を残している。映画には映されてはいないものの，ゴジラは，これら埋立工事中の品川埠頭を通過したはずである[20]。

ゴジラは，現京浜運河を越え，高浜運河（高浜とは，高輪の浜の意）を通って，品川駅方向に進行する。第二台場から直進したとするならば，東京水産大学（現東京海洋大学）を貫き，八ツ山橋（北品川四丁目と港南二丁目，品川区と港区の区境）に至っている。ゴジラは，品川駅構内以南と八ツ山橋以北の間で暴れた。ゴジラが持ち上げて壊した八ツ山橋鉄橋とは，正確には，八ツ山橋の北側に並走する京急本線の八ツ山跨線線路橋（ワーレントラス橋）である。八ツ山とは，旧東海道の道筋に当たり，東海道五十三次の品川宿の入口であった所である。

御殿山と東京湾

映画『ゴジラ』に於いて，八ツ山橋での「逃げ惑う人々」の混乱雑踏の中，山根博士（志村喬）らは，為す術もないまま，附近の「高台」[21] に避難する。そこから，品川に上陸したゴジラの進行状況を見極めようとするためである。この「高台」とは，映画ではセットで撮影されているので実景ではないが，八ツ山橋の西側の高台のことであり，御殿山に相当する場所である。御殿山は，港区高輪四丁目から品川区北品川四～六丁目にかけて広がる高台であり，当時，ここから東京湾が見渡せたものと推測される。

長谷川時雨は，『東京開港』の中で，御殿山に花見に行った時のことを，こう記している。

> 三台の人力車が品川の御殿山にむかって走りだした。前のには風子と妹とが乗った。……
>
> 風子は，御殿山のお花見には，小袖幕が張られているとばかり思っていた。……
>
> だが，風子の思っているのとは異(ちが)って，御殿山はせまかった。もう，御殿のあとの桜も多くはなかった。……
>
> ……桜の丘から，品川の海の見晴しはおだやかに霞んでいる。
>
> 「此丘(ここ)からな，袖が崎，大崎と丘つづきだ。そのずっとさきが神奈川台で，むこうの方が横浜になるが，もう此丘へも，じきに家が建ってしまう。」
>
> ……
>
> 「おマルちゃん，船があんなに来る。ね，白帆をかけた小さいお船が。」[22]
>
> （長谷川時雨『東京開港』）

御殿山は，桜の名所として知られていた。だから，「桜も多くはなかった」と，風子がその先入観を訂正することにもなったのだが，「桜の丘」の御殿山から「品川の海の見晴し」があり，「袖が崎，大崎」（品川海浜）を望んで「白帆をか

けた小さいお船」がたくさん見えたのである。『東京開港』が書かれる前年，1939年（昭和14年）には，

> ……試みに昭和十四年の入港船舶を見ても，總數二千九百三十六隻，八百三十萬噸を數へ，港内荷役による出入の貨物は入貨六百七十四萬噸，出貨九十四萬噸，合計七百六十八萬噸……
> (國民新聞，1941年5月7日，工場に商店街に海に擴がる東京，港に見るその表情)[(23)]

とあり，東京港開港により6千トン級の船が停泊できるようになる直前の東京湾の活況を，風子は御殿山から見ていたのである。

『ゴジラ』の中で，御殿山から山根博士らが見ていたのも，その様な東京湾の眺望の延長であった。現在では，港南口や天王洲の再開発により高層ビルが建ち並び，東京湾を見通すことはできない。『ゴジラ』に見られるゴジラの品川進入経路を眼下に一望できるのは，現在，第四台場跡に建つ天王洲のシーフォートタワー（第一ホテル東京シーフォート，品川区東品川二丁目3-15）からの眺望である。

Ⅱ．目黒川と東京湾　—『東京暮色』の描く水の東京　—

『東京暮色』（1957年）は，戦後の小津安二郎の映画にあっては，取り分け，暗く，重いものであり，（母親がいないなど）欠如した家族を描き，小津の一貫した主題と実は違わぬものがあるとは言え，その評価が分かれている映画でもある。しかし，描かれなかった渋谷川や目黒川，そして，浜離宮から望む東京湾の光景など，「水の東京」の存在を意識したものであるという点に於いて，『一人息子』（1936年）や『秋日和』（1960年）の描かれなかった隅田川，『長屋紳士録』（1947年）や『風の中の牝雞』（1948年）の築地川，隅田川と，明らかに同

じ系譜に属するものであり，小津独特の暗示された「水の東京」を描いた映画でもある。

映画の冒頭に於いて，東急東横線渋谷駅の南西側の線路脇から見た東急東横店（とその屋上の時計塔），山手線高架線越しに見た渋谷全線座（『東京暮色』の前年1956年開業，渋谷区渋谷一丁目24-10，現渋谷東急インのある渋谷全線座ビル）など，『東京暮色』が渋谷(24)を示唆した映画であることは，1950年代の映画にあっては特筆されるべきことでもある（杉山明子の素行とも関係しよう）。しかし，山手線と渋谷全線座の間を流れ，当時まだ暗渠化されていない渋谷川（映画には映らない），そして，取り分け，東急池上線五反田駅高架橋下の目黒川と，東京都中央卸売市場築地市場脇の浜離宮から見た東京湾は，この映画の重要な光景となっており，『東京暮色』は，東京の湾岸方面をも意識したものであることが分かる。更に，映画冒頭の賢島（伊勢志摩の英虞湾，御木本幸吉）の話から，京城（現ソウル），満洲，ナホトカ，シベリア，北海道，琉球沖縄（「珍々軒」での「安里屋ユンタ」）に至るまで，台詞の中では，戦前の外地をも含み，東京から遠く離れた海の向こうが想起されている。戦時下の痕跡を色濃く残しているからではあるが，戦後の小津映画の中では，突出して，東京の外に向かって，海を越えてゆく指向性が強い作品である。

尚，『東京暮色』の舞台，五反田と『ゴジラ』の品川は，大崎を挟んで「品川・五反田」と言われる，同じ品川区の主要な一地域を形成しており，目黒川は，五反田から品川，天王洲を経て，東京湾に流れ注いでいる河川である。

東急池上線と五反田

松竹キネマ蒲田撮影所時代から，小津安二郎は，しばしば東急池上線沿線を舞台に映画を撮影している。『大人の見る繪本　生れてはみたけれど』(1932年)の恐らく蓮沼駅（あるいは千鳥町駅）附近（「矢口」の看板が見える）の線路と車輛，『早春』（1956年）と『東京暮色』の目蒲線・池上線の蒲田駅（南西側から撮影，大田区西蒲田八丁目1番の線路脇，『東京暮色』の「笠原産科婦人科医院」もある），『秋刀魚の味』（1962年）の石川台駅（と蒲田行き電車，青と黄色

のデハ3450形）と恐らく雪が谷大塚駅寄りの踏切などであり，『東京暮色』では，大崎広小路駅・五反田駅の間が映画の重要な舞台になっている。

「相生荘」の最寄りの駅であった大崎広小路駅（高架駅）のプラットホームから，次の終点である五反田駅を視野に入れた『東京暮色』のカットは，目黒川を渡る東急池上線の高架区間である。池上線五反田駅は，山手線五反田駅南側に隣接し，山手線を跨ぐ跨線橋の橋上駅という形で位置する構造になっている。池上線は，当時の池上電気鉄道により，1928年（昭和3年）の五反田駅開業と共に，蒲田駅・五反田駅間の全線が開通しているが，その時，山手線を越えて，私鉄線が都心の高輪へと進出しようとして，五反田駅を高架にしたものである(25)。しかし，東急五反田駅が開業したものの，高輪（山手線の内側）への進出許可が下りなかったことに伴って，結局，ターミナルビルが竣工（1932年，5階建て地下1階），白木屋五反田店（現東急ストア）が開店した。白木屋五反田店は，1956年に改装され(26)，その建物も画面の中に見えている。池上線は，現在に至るまで五反田駅が終点である（高架のため，地下鉄線との相互乗り入れもない）。尚，『大人の見る繪本　生れてはみたけれど』の池上線（開業当時から複線）は，目黒蒲田電鉄（東急の前身）に合併（1934年）される前の姿である。大崎広小路駅プラットホームからのもう一つのカットでは，立正大学（映画では「大學」としか見えない）も映っている。但し，これは，明子の恋人がここの学生でないならば，話の上では余り関係のある方角ではない。

『東京暮色』は，鉄道高架線（2線）を下からほぼ真上に見上げたような（但し，カメラは仰角ではない）カットが特徴となっている映画である。夜と昼の二通りのカットがあり，昼のカットでは，高架線の橋脚に光の反射が揺らいで映っているのが見え，また，高架線の上には縦三本の柵が見える。この橋脚に映った光の影は，目黒川の反射であり，縦三本の柵は，池上線五反田駅のプラットホーム南端に設置されていた柵である(27)。小津は，目黒川に架かる大崎橋のすぐ東側にある池上線の高架橋（ストレートガーダー橋）の真下（目黒川の右岸，品川区西五反田一丁目12番）に立ち，目の前の目黒川を撮さずに（画角から外し），高架線を五反田駅方向に見たのである。尚，水平に撮影した場合でも，レンズ焦点距離（35mmフィルム換算）が28mm相当では，目黒川も画角

に入るが，50mm相当では，目黒川は入らず，小津のカットのように，高架線が強調された構図になる。

杉山明子（有馬稲子）の不良の恋人が住む「相生荘」は，大崎広小路駅の西側に隣接した界隈（西五反田八丁目4番附近）にあるが，相馬喜久子（明子の実の母，山田五十鈴）がやっている麻雀屋「壽荘」は，大崎広小路駅・五反田駅間の高架線の西側路地（西五反田一丁目18番附近）に設定されている。明子の姉（沼田孝子，原節子）が「壽荘」まで歩いて行くのが，（降車シーンはないが）大崎広小路駅から降りて，先ず，高架線の西側に沿って五反田駅方向に北上する道であり（孝子の背後に見える池上線の大崎広小路駅以南の門型高圧線架線柱，及び，高架線上の3輛編成のデハ3450形走行シーンに見られる大崎広小路駅・五反田駅間のアーチ型架線柱の配置と，その軌道のカーブから分かる），そして，目黒川を渡らずに，当時の協和銀行（西五反田一丁目23-9，大崎広小路交叉点の角，現りそな銀行五反田支店，映画では「和銀行」とだけ見える）裏手の路地に入って行くことから推察される。しかし，明子は，高架線沿いに北方向（画面では手前方向）に歩いて，右折，右折と路地を曲がって行くので，実は，高架線の東側（西五反田一丁目20番附近）に「壽荘」があることになる。だが，協和銀行の裏手に回るには，現実ならば，最初に左折しなければならない。仮に，左折，右折，右折と曲がったならば，また元の高架線沿いの道に戻ることになる（現在はビルが建っていて同じ路地は辿れないが）。何れにしても，この不思議な順路でしか行き着くことのできない「壽荘」のある路地の存在は，映画の中の虚構であり，池上線の高架線と協和銀行との現実の位置関係から辿れるものではない（映画のセットで分かる虚構性の理解と，現実の地理的理解とは，質的に異なる）。

「相生荘」と「壽荘」は，互いにすぐ目と鼻の先にあって，池上線の五反田界隈を表している。渋谷駅，目白駅（雑司が谷の自宅）は，五反田駅から山手線で往復したのであろう。明子が堕胎した産婦人科「笠原医院」も，『東京暮色』には『早春』と同じ地点から撮られた東急蒲田駅が映っていることからも分かる通り[(28)]，東急蒲田駅が最寄りの駅であり，池上線を舞台に映画は進行している。蒲田は，明子の恋人・木村憲二（田浦正巳）が新たにアパートを探している界

隈であり，その同じ蒲田で，明子も憲二の子を堕胎しているのである。但し，明子が自殺した（1950年代，踏切施設の不備から踏切事故が多発していたので，台詞の通り，事故だった可能性もあるが），ラーメン屋「珍々軒」傍らの踏切（脇に「金鳳堂眼鏡店」の看板あり，金鳳堂は，京橋に本店のある1887年創業の実在の眼鏡店）は，映画で見る限り，実景とは思われるものの，単線区間に見えるのであり，開業当初から全線複線であった池上線には該当する箇所がない。池上線は，五反田駅と大崎広小路駅は高架だが，それ以南は，品川区・大田区の丘陵の合間を走行する切通区間が続いており，画面にはその土手とも見える箇所が映ってはいる。また，映画に撮された高圧送電線も，この沿線に見られそうな高圧線鉄塔ではあるのだが，この踏切のあった実際の場所は目下不明である（設定としては，憲二の住む「相生荘」の生活圏内，大崎広小路駅から戸越銀座駅，荏原中延駅辺りにある）。

ところで，明子とその父・杉山周吉（笠智衆）が住むのは，雑司が谷（豊島区）であり，この山の手の領域とは対照的に，明子が父の目を盗んで徘徊する池上線沿線が描かれているのである。山手線を越えようとして越えられなかった池上線の過去の痕跡（東京に，また，この世にさえ生きることができなかった母と娘の人生の軌跡でもある），それが，五反田の無用の長物に終わったこの高架線である。そして，直接には描かれなかった目黒川が，御殿山の南を迂回して，天王洲のある東京湾に注いでいる。目黒川に沿って，五反田，高輪，品川，そして，東京湾に至るラインは，実は，目と鼻の先を結ぶ距離でしかない。

東京港と小津安二郎

『東京暮色』で，憲二と明子が並んで，お腹の子のことを話しているのが，浜離宮恩賜庭園である。現在では，築地川水門のある防波堤がその前面に設けられているが，1957年当時はまだ存在せず(29)，映画に見られるように，東京湾を直に見通すことができた。また，憲二の左手に見えているのが，築地市場の冷蔵会社の倉庫（東京市場冷蔵）であり，1950年代の写真でも確認できる(30)。現在の建物と，窓の形状に若干の変更はあるが，同じ建物であり，実際の撮影現

場が，脚本に記された通りであることが分かる。

この二人の眼前に広がっているのが，戦後，埋め立てが進められた，月島・勝鬨先の豊海から，現在の晴海埠頭，品川埠頭にかけての東京港の光景であり，当時，混雑を極め，船の身動きも取れなかった東京港を背景としている[31]。画面に見えているのは，浚渫船であろう。貴重な記録映像である。

二人並んで，ある時は熱海の海を見ながら（『東京物語』），ある時は隅田川を見ながら（『風の中の牝雞』），そして，ある時は『東京暮色』の東京湾を見ながら，ぼやき，そして，愚痴をこぼすのが，小津の登場人物の性癖らしいが，取り分け，この『東京暮色』の明子と憲二の会話は，聞くに堪えない。夫の京城出張中に夫の部下の男と浮気をした明子の母親（山田五十鈴）は，結局，娘たちにも捨てられ，今の夫の相馬栄（中村伸郎）と上野駅から急行津軽に乗車し（青函連絡船で海も越えたであろう），「室蘭くんだり」まで都落ちする運命を辿る。娘の明子も，自分の出生を懐疑し，人生を捨てることになるのは，そんな母親の因果か，母娘共に自堕落な恋とやらに溺れた報いであり，成れの果てである。だからこそ，小津が描きたかったと言う笠智衆の東京での境遇が際立ってもいるのだが，「あたし，もう東京いやンなっちゃった。」と，諦めたように吐き捨てる山田五十鈴の台詞は，丸の内に憧れる『早春』とは極めて対照的に，東京という都市そのものを「暮色」にしてしまった，あるいは，「暮色」としてしか見られなかった母娘の女二人の東京からの逃亡人生を象徴しているのである。外地からの引き揚げなど，依然として敗戦後の混乱期にあるとは言え，敗戦の影に隠れた母娘二代の身勝手な人生のトワイライトが，「東京」を暗くしてしまった。東京憧憬に溢れた小津の映画にあっては，異色の作品である。

『風の中の牝雞』に於いて，隅田川を眼前にして，戦後を逞しく生きようとする娼婦・小野田房子（文谷千代子）の姿は，清々しくもある。たとえ江東にあろうとも，隅田川に留まって，東京に生きようという意志がある。佐野周二（雨宮修一）と房子が並んで座る，月島第二小学校の裏手，勝どき一丁目の河岸と，明子と憲二が座った浜離宮庭園は，目と鼻の先に当たるが，『風の中の牝雞』と『東京暮色』の両者は，描かれた「水の東京」が人の人生に対して暗示する意味に於いて，両極にある。『東京暮色』の東京湾は，小津の映画にあっては，入口

ではなく，東京からの出口にしかならなかった。しかも，海から東京に上陸するのではなく，海へと人生の悲哀まで垂れ流してしまうのである。

Ⅲ．男たちの品川埠頭　― 首都防衛最前線 ―

ゴジラ映画の描く東京湾は，実に，パワフルである。それは，『東京暮色』の明子と『ゴジラ』との差と言うよりは，海軍練習艦隊「浅間」「八雲」に同行して南洋で『赤道越えて』（1936年）を撮った円谷英二や，記録映画『伊勢志摩』（1949年），『青い真珠』（1951年）などを撮った本多猪四郎の，海に対する映像経験との差に拠るものであろう。『ゴジラ』は，それら海を描く二人の力量と無縁ではない。海を描けなければ，『ゴジラ』も存在しなかったであろう。小津は，この二人と較べてみた時，丸の内や有楽町の芸術的写真には長けてはいたが，隅田川や東京湾を描くことには，結局の所，臆病だったと言わざるを得ない。ゴジラ映画に描き続けられた東京湾と，小津が唯一描いた東京湾には，本質的な差異がある。東京に向かう力があるか，東京を忌避するか，という差異である。

品川埠頭とゴジラ映画

品川埠頭は，1950年に着工され，1963年に埋立が完成した。航空写真を見ても，1947年には何も見られないが，1954年5月には北端から第五台場，第一台場にかけて埋立が進行しており，1956年3月には南端の輪廓も見えてきているのが分かる(32)。東京港整備十年計画により，1961年から港湾整備が始まり，埋立完成後，護岸工事を進めつつ一部を稼働させ，1964年6月に完成，本格稼働を始めた。全護岸（内航バース3，外航バース6）の完成は1966年になり，1967年に全てが稼働している。広さ825,000m^2，岸壁延長は1,830mで，北側の内貿埠頭は7千トン級，南側の外貿コンテナ埠頭は1万トン級の船が接岸できる。尚，品

川埠頭の南端部は，1958年に東京電力に分譲され，品川火力発電所が1960年に運転を開始している(33)。

現在，品川埠頭は，内貿雑貨埠頭（SK，SJ，SI，北海道航路の定期貨物船，水深8m，岸壁延長476m），内貿雑貨埠頭（SH，SG，水深10m，岸壁延長380m），外貿重量コンテナ埠頭（SF，SE，SD，SC，中国，韓国，東南アジア航路の貨物船，水深10m，岸壁延長555m）に区分されており，コンテナ埠頭では，ガントリークレーン4基（2002年から，それまでは3基）が稼働している。北側の内貿3バースには，北から，1，2，3号上屋があり，コンテナ埠頭4バースは，コンテナの重量物野積場となっている。コンテナ輸送時代の中で，1967年に日本初のコンテナ埠頭を完成させた品川埠頭は，その後の大井コンテナ埠頭（1975年，全8バース完成，水深15m），青海コンテナ埠頭（1985年，第1号バース完成，水深13m）に先駆けて，戦後日本の東京港拡張の象徴ともなっているのである(34)。尚，羽田沖の東京灯標（東京港入口）から品川埠頭南（大井埠頭と青海埠頭の間）までの第一航路は，水深15～16m，品川埠頭前から芝浦埠頭，晴海埠頭にかけての航路水深は，11mである。

初代ゴジラが上陸した東京港は，まだ，品川埠頭埋立の途上にあった。映画では，その様子を見ることはできない。『海底軍艦』（1963年），『怪獣総進撃』（1968年）など，昭和のゴジラ映画史に於いても東京湾は描かれているが，復活版『ゴジラ』（1984年）で晴海埠頭に復活版ゴジラ（身長80m，体重5万t）が上陸してから，平成ゴジラ・シリーズ以降は，平成ゴジラの最後になって初代ゴジラが最も強く意識された『ゴジラvsデストロイア』（1995年，ゴジラ身長100m，体重6万t）で，ゴジラジュニア（身長40m，体重2万t）が品川埠頭南端から天王洲に上陸している。そして，ミレニアム・ゴジラ（新世紀ゴジラ）では，『ゴジラ 2000 ミレニアム』（1999年，ゴジラ身長55m，体重2万5千t）で，レインボーブリッジ（1993年竣工）の北側海上（芝浦埠頭前，レインボーブリッジがバック）にゴジラが姿を現わす。尚，竣工当時のレインボーブリッジは，ゴジラ登場シーンではないが，『ゴジラvsメカゴジラ』（1993年）に見られる。次の『ゴジラ×メガギラス　G消滅作戦』（2000年，ゴジラ身長55m，体重2万5千t）では，東京湾を北上し，品川埠頭を背に，開発されて間もない13号埋立地（青海

埠頭，お台場）へのゴジラ上陸シーンや，戦闘で破壊されたお台場，レインボーブリッジのシーンも見られはするが，この作品は，大阪に首都が移転したという設定で，ゴジラ映画史上，「首都東京」を描かなかった唯一の作品であり，これら描かれた東京港も，実景にCGを数多加えた架空のものである。品川埠頭も，岸壁全面を覆って赤いガントリークレーンが並んでいるのは，架空の品川埠頭だからである。そして，『ゴジラ×メカゴジラ』（2002年，通称 GMG，ゴジラ身長55m，体重2万5千t）とその完全続編である『ゴジラ×モスラ×メカゴジラ　東京 SOS』（2003年，通称 GMMG，ゴジラ身長・体重同上）になって，初代ゴジラの完璧なオマージュとも言うべき，品川埠頭からの上陸，及び，品川地区での自衛隊（対特殊生物自衛隊）との戦闘場面が，華々しく描かれるのである。

『GMG』，『GMMG』と品川埠頭

『ゴジラ×メカゴジラ』（通称 GMG）と『ゴジラ×モスラ×メカゴジラ　東京 SOS』（通称 GMMG）に描かれた品川埠頭及び品川地区は，その実景，特撮ミニチュア・セット，CG，そして，陸上自衛隊富士学校（御殿場から富士山麓に入った静岡県小山町，自衛隊との全面協力体制）の映像を組み合わせて再現されている。

『GMG』に於いて，東京湾を直進し，品川方面に上陸しようとするゴジラに対して，特生自衛隊（対特殊生物自衛隊）が緊急配備に就く。全て，夜のシーンである。88式地対艦誘導弾のランチャーを搭載したトラック（実物）が通過する場面の背景に映っているのは，富士学校のレクリエーションセンター和楽館(35) であり，その次の場面で，90式メーサー殺獣光線車（模型）の背景に合成されているのは，品川駅港南口の品川インターシティ C棟（港区港南二丁目15-3，SONY の看板は品川テクノロジーセンター）である。品川埠頭東側の岸壁には，90式戦車がゴジラ迎撃のために展開している。これは，戦車の方が実物であり，実際の品川埠頭に戦車が乗り入れてロケできる訳もなく，品川埠頭に見える場所の方が，実は，富士学校のロケ地である。品川インターシティは，そ

の西側の品川グランドコモンズなど共に，港南口の再開発で建設された高層ビル群で，1995年に着工し，1998年に竣工した地区である(36)。『ゴジラvsデストロイア』（1995年）では，品川駅高輪口の第一京浜（京急線駅前），そして，再開発直前の更地になった港南口（新幹線線路脇，現在の品川グランドコモンズ側）から高輪方面を見たシーンが描かれたが，『GMG』では，再開発後の港南地区を舞台にしているのである。1980年代までは，赤提灯の飲み屋の並ぶ路地が入り組んでいた界隈である。ゴジラが今にも海上に姿を現わさんとする海面が，品川埠頭を正面に据えて描かれる。その後ろに見えるのが，天王洲アイルのシーフォートスクエア（高層ビル群）であり，画面左には，日本航空本社ビル（JAL ビル）も見える。品川埠頭正面に出現したゴジラに対して攻撃態勢に入ったF-2支援戦闘機は，品川インターシティ C棟の上空を北から南へ飛ぶ。左方向直角に急旋回し，ゴジラの正面から攻撃する進路に相当する。90式メーサー殺獣光線車も，品川インターシティ前を南に進んでいたが，旧海岸通りを通り，天王洲アイルを経由して，品川埠頭橋から品川埠頭に入るのであろうか。ゴジラが熱線を放射する品川埠頭岸壁に映っているガントリークレーンは，品川埠頭外貿コンテナ埠頭の光景を再現したものだが，ここは，実際は野積場となっており，映画に見られるような倉庫（「品川第10倉庫」など）は実在しない。

正面（東側）から見た品川埠頭の全景やその後ろの天王洲アイル，また，やや北東側のアングルから見える，品川火力発電所の煙突，外貿埠頭の3基あるガントリークレーン，その南の大井埠頭側にある首都高速湾岸線の東京港トンネル入口（換気所，品川区八潮二丁目）など，実によく品川埠頭の様子が再現されている。しかし，これら真夜中の一連のシーンで，品川埠頭そのものの実景は，実は，恐らく一枚もない（東側海上からの全景シーンだけは，実景との合成にも見えるが，埠頭西側の京浜運河に沿ったビル群の配置は怪しい）。これらは，特撮ミニチュア・セットとCGに依るものであろう。ところで，画面の質感から実景を判別するのは困難であり，東宝に尋ねれば明白やも知れぬが（とは言え，映画製作関係者の証言や脚本類は，場所の特定に関しては当てにならないことが小津の映画では多いのだが），テクストの意味を原作者に聞く研究者が果たしているものだろうか。

続く『GMMG』でも，ゴジラは，目標として品川埠頭に進行する。品川埠頭岸壁には，87式偵察警戒車（実物）などが配備されている。しかし，画面に見える「(株)品川倉庫」という会社は，品川埠頭には実在しない。富士学校で撮影されたものである。続いて，レインボーブリッジからお台場にかけての眺望が描かれる。しかし，品川埠頭岸壁から対岸のお台場まで最短で約750m，第3バースからホテル日航東京まで約1km離れており，品川埠頭から実際に肉眼で見てみると，映画に描かれているようには大きくは見えない。意外と遠いのである。また，品川埠頭から見て，対岸のお台場にあるフジテレビ本社ビルとホテル日航東京の両者の建物の間隔が開いて見えるのは，東京入国管理局の北東に隣接した道路（品川区東品川五丁目1番の北端ではなく，港区港南五丁目12番の北端）より北，即ち，埠頭の北側から第3バース（内貿埠頭）までの範囲であり，それより南側のバース（外貿コンテナ埠頭側）では，両者の建物は重なって見える(37)。両者の建物が離れて見える，映画の品川埠頭からのお台場の眺望は，従って，内貿埠頭の1，2，3号上屋の区域を再現したものである。その内貿埠頭の前面に，お台場をバックにして，ゴジラが現われる。既に論じた88式地対艦誘導弾（SSM-1）の発射シーン(38)に続き，90式戦車のシーン（架空の「品川開発区第17号地」）が登場するが，ロケ地は富士学校である。品川埠頭を描いたこれら一連のシーンは，お台場の実景（望遠であろう）とロケ地である富士学校との組み合わせで作られている。続く，第4メーサー隊によるメーサー発射シーンは，見るからに特撮ミニチュア・セットだが，ガントリークレーンに加えて倉庫などの建物まで作り込んでいるのは，外貿コンテナ埠頭の虚構である。現実の外貿コンテナ埠頭には，この様な建物はない。90式戦車（実物）が砲身を上げる。砲撃を始める90式戦車は，模型であり，90式メーサー殺獣光線車の配備位置と同じく，場所は，ガントリークレーンと倉庫が混在する虚構の外貿コンテナ埠頭岸壁である。ゴジラの熱線放射によりこれらの90式戦車と第4メーサー隊は壊滅するが，ゴジラの背景に見えるお台場の眺望（フジテレビ本社ビルとホテル日航東京の位置関係）から，その場所は，外貿埠頭ではなく内貿埠頭だということになり，位置がずれる。この様に，ゴジラは，品川防衛ラインを突破してゆくのだが，ゴジラの通過地点の一つ，ミニチュアで再現され

たモノレールの軌道（橋脚は実際とは異なる）と首都高速1号羽田線との交差地点と見られる場所は，一箇所しかなく，港区港南三丁目8番であり，ゴジラは，（品川区ではなく）港区に進行してゆくのである。

品川区か，港区か

品川駅は，品川区ではなく港区（港南二丁目から高輪三丁目）にあることはよく知られたことだが，港区と品川区の代表的な区境の一つに当たるのが，八ツ山橋である。八ツ山橋の最寄り駅は，京急線の北品川駅であり，品川駅の南にあって北品川駅と言うのは，品川区北品川一丁目にあるからである。では，品川埠頭は，どちらの区なのであろうか。品川埠頭は，その帰属を繞って，港区と品川区の間で争いがあった。1958年，埋立完了間近のこの埠頭は，当初，東京都によって品川区品川埠頭になると軽々に考えられたが，品川埠頭の中に埋め立てられた第一台場と第五台場が港区の行政区域であったことから，両区の間で品川埠頭の帰属争いが起きたのである。第一台場と第五台場が，品川区御殿山の土で建設されたものであることや，明治期の文書にある境界線の記載から，品川区も譲らず，この帰属問題に決着が付くのは，10年後の1967年になってからのことであった(39)。品川埠頭には，品川区天王洲町（現東品川二丁目）との間に第一埠頭橋（旧称新天王洲橋，現品川埠頭橋）が架けられ，その後，港区芝海岸通り五・六丁目（現港南三・四丁目）との間に第二埠頭橋（現港南大橋）が架けられた。現在，第一台場と第五台場のあった箇所を組み入れた形で，埠頭北側が港区（港南五丁目）となり，それより南側が品川区（東品川五丁目）となっている。区境が埠頭をジグザグに横切っているのは，第一台場と第五台場のあった位置に拠るものであり，現在では，逆に，唯一その区境が，第一台場と第五台場の痕跡を今に残している。

ところで，1954年の初代ゴジラは，第二台場の北側海上に出現し，品川駅構内と八ツ山橋鉄橋（八ツ山跨線線路橋）を破壊したが，明らかに場所が分かるのは，港区をゴジラが通過したということであり，ゴジラの「品川上陸」は周知の事実であるとは言え，ゴジラが，品川区に入ったか否かは，実は微妙であ

る。

『GMG』の中で，3式機龍（メカゴジラ）がアブソリュート・ゼロ（絶対零度砲）を誤射するシーンがある。ゴジラとは正反対の方向に発射されてしまうのだが，高輪口の品川プリンスホテル・メインタワー，アネックスタワー，ホテルパシフィック東京(40) を順に破壊してしまう。港南側から品川駅越しに，京急ウィング高輪（「Wing」の看板）を見るアングルからのシーンである。このことから，ゴジラと3式機龍の戦闘地区は，品川駅（港区）より南，八ツ山橋周辺の品川区北品川辺りが想定されていることが分かる。また，「品川東病院」（架空の病院）があることから，品川区東品川にも及んでいることが想像される。何れも，ミニチュア・セットに依るものである。そして，決戦の最終場面で，3式機龍とゴジラが東京湾に突入すべく飛んで来るのは，大井埠頭（コンテナ埠頭）の2号バース上空であり，蹴散らされるコンテナや，埠頭にある帝蚕倉庫東京営業所（帝国蚕糸株式会社が前身，品川区八潮二丁目2-6）などの建物が見える。実景との合成，あるいは，実景とほぼ同一のCG（あるいはミニチュア・セット）であることから，場所の特定が可能である。『GMG』のゴジラは，品川埠頭から港区に入り，品川駅より南の地区（品川区）で戦闘を繰り広げ，大井埠頭（品川区）から東京湾へと抜けたのである。この作品では，ゴジラは，明らかに港区と品川区に進入している。

『GMMG』では，ゴジラは，品川埠頭内貿側から港南大橋を掠め，港区に進行する（「港区に進行」の台詞も二度繰り返される）。港区立田町小学校（架空の小学校）が描かれたり，モスラと共に，桜田通りを北上しながら，東京タワーへと向かう。3式機龍やモスラとの戦闘区域は，港区芝から虎ノ門，千代田区の国会議事堂近辺だが，映画の最終場面で，3式機龍（初代ゴジラの遺骨から採取されたDNAコンピューターで制御されている）に抱きかかえられたゴジラは，東京タワーを経由して，レインボーブリッジからお台場方向への上空を飛び，東京湾を抜け，房総沖（東経140度33分15秒，北緯35度18分05秒）から深度3,850mの日本海溝に消える。『GMMG』のゴジラは，品川区へは進入しなかったのである。

天王洲とゴジラ

品川区が多く描かれるのは,『ゴジラvsデストロイア』(1995年) であった。しながわ水族館（品川区勝島三丁目，最寄り駅は京急線大森海岸駅，鈴ヶ森の近く）に加えて，ゴジラジュニアが上陸する天王洲が描かれていることが，大きな特徴となっている。この作品は，そもそも，建設途中であった東京湾アクアライン（映画では「東京湾海底トンネル」）から，羽田空港，天王洲，お台場，有明（国際展示場）まで，（初代ゴジラが葬られたと解釈された）東京湾岸を舞台とした作品である。

ゴジラジュニアは，品川埠頭南端にある品川火力発電所 (東品川五丁目6-22) を正面にして海上を前進し，天王洲のシーフォートスクエア（東品川二丁目3番）に向かう。シーフォートスクエアの全景，東京モノレール天王洲アイル駅南口 (品川埠頭橋西詰)，シーフォートスクエアのガレリアのファサード (センターコート側，天王洲銀河劇場前)，そして，シーフォートタワー脇のボードウォーク（板張りの遊歩道）北東端（第四台場跡地）から京浜運河を望み，クリスタルヨットクラブに停泊中の東京湾クルーズ船レディクリスタル，品川火力発電所，品川埠頭橋を見る光景など，ここでは，天王洲アイルと品川埠頭 (品川区側）の実景が存分に映し出される。特撮ミニチュア・セットでは，ゴジラジュニアがJTBビルとスフィアタワー天王洲の間の海岸通りを北上中，デストロイア（飛翔体）と遭遇し，天王洲アイル一帯が戦闘区域となり，最終的には，首都高速1号羽田線，天王洲アイル駅と東京モノレールの軌道，JTBビル，センタービルディング，シティグループセンター，天王洲ファーストタワー，そして，シーフォートタワーの高層階部分（第一ホテル東京シーフォート）が破壊されてしまう（スフィアタワー天王洲と天王洲郵船ビルは残っている)。また，ゴジラジュニアに飛ばされたデストロイアによって，品川火力発電所も損壊する。尚，発電所の前に見えている高架線は，大井埠頭の車輛基地に通ずる新幹線引込線（東海道貨物支線）であり,（映画にはそのシーンはないが）品川埠頭には，新幹線車輛が走っている。

天王洲は，目黒川改修工事（1925-1931）によって戦前に埋め立てられた地区

だが，その第四台場跡は，倉庫の集積地となり，1980年代以降，品川臨海部の再開発が進められ，1990年代に高層ビル街になったものである(41)。東京モノレール天王洲アイル駅の開業は，1992年7月のことであり，『ゴジラvsデストロイア』は，初代ゴジラの上陸経路に隣接した（僅かに南に寄った）ラインを描くと同時に，この再開発されたばかりの品川区のウォーターフロントが描かれているのである。尚，この作品のゴジラは，羽田空港（大田区）に上陸しており，実景（首都高速湾岸線を挟んで，完成当時の管制塔，第1ターミナル，羽田スカイアーチを望む）との合成とミニチュア・セットで，羽田空港が再現されている。そして，ゴジラの最期と新世紀ゴジラの誕生（シルエット）の場所が，有明（ミニチュアで再現された東京ビッグサイト，TFTビルの周辺，江東区）である。

南洋憧憬の今昔

「A" LINE」（エーライン）フェリーは，『ゴジラvsスペースゴジラ』（1994年）で，「南太平洋」にあるバース島（架空の島）に向かう船である。これは，本稿冒頭で言及したフェリー「ありあけ」と同じく，実在のマルエーフェリー株式会社（旧大島運輸株式会社）･奄美海運株式会社の船で，鹿児島－沖縄航路を結ぶフェリー「なみのうえ」（6,586t）である(42)。両者の船体は，極めてよく似ている。この船は，実は，ゴジラ映画史上，「南の島」に行く最後の船なのである。『モスラ』（1961年）のインファント島は，ゴジラ映画史に於ける「南洋」の古典であり，昭和ゴジラ・シリーズ，平成ゴジラ・シリーズにも受け継がれてきた。これは，戦前の委任統治領南洋群島との歴史的･地理的連続性を持ちつつ，ゴジラ映画史が南洋憧憬を温存し，形象化してきた証左だが，平成ゴジラ・シリーズでは，『モスラ』で言われた「カロリン群島」という実在の場所との関係が稀薄になっていることは否めず，『ゴジラvsスペースゴジラ』を最後に，その後のゴジラ映画では，「南の島」が現われては来ないのである（『ゴジラ FINAL WARS』（2004年）などには，モスラ登場の背景にインファント島が描かれる申し訳程度の約束事は見られるが）。また，平成ゴジラ･シリーズから，既に，「南

の島」には「原住民」はいなくなっている[43]。だから，東京－沖縄航路の「ありあけ」が座礁した出来事は，偶然ではあるが，「国内南洋」でもあった琉球沖縄と東京を結ぶ経路の分断という一つの象徴的なものを今更ながら想起させるのである。南洋群島という嘗て現前していた具体性が薄れてゆき，漠然として焦点の定まらない「南の島」の陰影と「東京」とを，最後に辛うじて繋いでいたのが，『ゴジラvsスペースゴジラ』の「A" LINE」フェリーでもあった。

品川埠頭など，戦後の東京港の発展によって，上述の『GMG』，『GMMG』に見られる通り，ゴジラの大舞台は，「東京」に特化してゆく。その一方で，「南洋」に対する関心も，ゴジラ映画史から消えてゆく。「南洋」と「東京」を往復していた怪獣ゴジラが，南洋から来て，南洋へ帰ってゆく存在であることに躊躇するようになったのは，「南洋」に対する現代の無関心と忘却の反映でもある。戦前，『東京開港』を著した長谷川時雨は，東京湾と南洋との関係を，次の様に表現している。

> ……さてそう思って見ると，玄関はもっとずっと前(さき)の方で，東京港なぞは庭さきの泉水のようなものである。── 主都を自体にかたどれば，自分の掌(てのひら)のようなものである。
>
> しかし，八紘の源であるところの国の掌は，中々もって大きなものを掴み握らなければならない。
>
> だから ── と，私は，風子に豪語した。
>
> 「ねえ風子さんそうではないか，日本人の生湯の水は，太平洋か日本海かへ流れ出している。あたしたちのだって，隅田川を流れて，東京湾へ出て，太平洋を越して，どこかへ，ドブンと当っている。」[44]
>
> （長谷川時雨『東京開港』）

「日本人の生湯（うぶゆ）の水」が，隅田川，東京湾，そして，太平洋の南へも流れているという思想は，今となっては，「八紘一宇」に通ずる大東亜共栄圏の幻想だが，南下する隅田川の先に，東京港を開港し，更に，太平洋の先へ先へと拡がるこの視覚は，近年のゴジラ映画には既に見られなくなってしまった

ものである。ゴジラの最終作品,『ゴジラ FINAL WARS』では,形だけは,南極から,シドニー,ニューギニアを経て,日本に向かうゴジラの移動経路が描かれてはいるが,昭和の記憶を呼び覚ますものであるとは,最早,誰も思わないであろうし,「黄昏近い太平洋上」(45) で始まった1954年の『ゴジラ』が持っていた,太平洋への広大な地理的関心というものは,再生のしようもないだろう。『赤道越えて』のような,円谷英二の描いた太平洋は消えてゆき,小津安二郎の『東京暮色』の主人公たちも東京湾岸で逡巡するばかりで,結局のところ,「南洋」ではなく「東京湾岸」での攻防戦が,近年のゴジラの主戦場となったのである。

東京湾岸の光景

東京湾岸を舞台とした最近の小説に,吉田修一(1968-)『東京湾景』(2003年,新潮社刊)がある。仲間由紀恵主演のテレビドラマ(フジテレビ,設定は原作とは大きく異なる)でも知られるが,この小説は,品川埠頭の倉庫で働く亮介と,対岸のお台場で働く美緒(涼子)との,現代の若者のラブストーリーであり,品川埠頭,羽田空港,東京モノレール,天王洲,中洲,品川駅港南口,しながわ水族館,浜松町,月島,新橋,銀座,お台場など,東京湾岸一帯が,ゴジラにも係わる恰も「東京案内書」の如く,描かれている小説である。この二人が泊まろうとして結局泊まらなかったホテルが,「東京シーフォートホテル」であることも面白いが,亮介が住むアパート(港南三丁目の東京モノレール高架脇が想定されているのであろう)周辺を描いた,品川埠頭から,京浜運河,高浜運河を越えて品川駅港南口に至る道筋は,初代ゴジラの上陸経路にもほぼ相当するものである。お台場から東京湾(品川埠頭)を見ていた美緒とその同僚が,

「でも,もし東京湾からなんか出てきたら,ちょっと楽しいだろうね」
　ふとこぼした美緒の言葉に,「たとえば何?」と佳乃が尋ねる。
「そうねぇ……。たとえば,ゴジラとか?」

「ゴジラ？　でも，ほんとに出てきたら，ちょっと嬉しいかも」[46]

（吉田修一『東京湾景』）

などと言うのも，ゴジラ映画の記憶の為せる技であり，東京湾とゴジラとの繋がりの強さを窺わせている。お台場は，「いかにも見栄えよく造りましたという感じが，逆にそのセンスを疑わせる」ものであり，品川埠頭から見ると「今にも笑い声とか聞こえてきそう」な場所だが，それとは極めて対照的に，品川埠頭は，「一生懸命な感じ」[47] の場所なのである。だから，ゴジラが上陸し，首都防衛の最前線として配備された自衛隊が対峙するのに，誠に相応しい場所でもあるのだが（お台場側に上陸したゴジラもいるが），この品川埠頭の様子を小説ではこう表現している。

　就職情報誌で見つけた今の会社へ電話して，面接のために初めて品川埠頭を訪れたとき，亮介は自分のからだが，歩いているうちにだんだん縮んでいくような錯覚に陥った。だだっ広い湾岸道路では，コンテナを牽引したトレーラーが轟音を立てて走っており，通りにはまったく人影がなく，巨大な倉庫だけが建ち並んでいる。たとえば，倉庫前にぽつんと置いてあるコーラの自動販売機も，ここでは標準よりも大きく作られているように見えたのだ。巨人の国に紛れ込んだか，それとも自分が小人になったか，そのどちらかとしか思えなかった。

　通りと岸壁を仕切る金網が，まっすぐに伸びていた。誰が捨てていくのか，路肩には，きちんとビニール袋で縛られ，中身だけがなくなっているコンビニの弁当がいくつも落ちている。……[48]

（吉田修一『東京湾景』）

品川埠頭は，地図上で想像するよりも巨大な埠頭であり，「自分のからだが，歩いているうちにだんだん縮んでいくような錯覚」とは，この埠頭の実感でもある。また，「通りと岸壁を仕切る金網」の先は，港湾関係者以外立入禁止区域

で，その路肩にゴミが散らばっているというのも，現実の光景である。歩いていると，すぐに汗と排気ガスに塗れてしまうこの埠頭は，ゴジラが上陸するなら，お台場などではなく，この品川埠頭でしかあり得ない，と強く身体に感じさせるものがある。

ところで，東京湾岸に暮らす（働く）この現代の恋人たちには，東京湾の先に拡がる太平洋の海を，幻視すらできないということが，この『東京湾景』の東京湾と，上述した長谷川時雨『東京開港』の東京湾を並べて比較してみれば，一目瞭然である。『東京湾景』の主題とは関係のない視点であるには違いないが，「南洋」と「東京」との重大な歴史的関係が忘却された現代の一側面を垣間見させていることは確かである。昭和史の一つの記憶が消えていったのである。しかし，品川埠頭をうろうろして，岸壁に立ち入ろうとした私に向かって，港湾工事で働く一人の男が，「ここは，品川埠頭だ！」と怒鳴った。「南洋」への憧憬は，幸か不幸か（恐らく，幸なのであろうが，歴史的・地理的認識の欠如という点では不幸である）消えてしまったが，この東京湾岸で，今も繰り広げられている「一生懸命な感じ」は，厳然たる事実でもある。ゴジラと対峙する，男たちの品川埠頭が，ここにある。

エピローグ　— 地理的事実と銀幕の虚実 —

品川沖（品海）や大森海岸は，小津の『早春』にも出てくるように，「海苔を収むるがために「ひゞ」と称して麁朶（そだ）を海中に柵立するところ」(49)（幸田露伴「水の東京」）であった。浅草海苔の生産地である（「品川海苔」を浅草海苔として売っている）。隅田川河口からこの「品海」にかけて，そして，天王洲から五反田に溯る目黒川も併せて，本稿では，「品川・五反田」を中心とする，この東京湾岸に焦点を合わせて論じた。ここで取り上げた，ゴジラ映画と小津の映画，戦前の小説と現代の小説，これらは，従来の映画史・文学史では決して結び付かないものであろう。しかし，そこに表象されている地理的「場所」とその背後にある歴史的事実には，述べてきたように，明らかに共通の接点がある。

もし，それらの事実を捨象してしまったなら，「表象」は表象ではあり得ず，単なる「空想」でしかなくなるだろう。空想の上に築かれた理論がもしあるとすれば，これ程，役に立たない有害なものもなかろう。

『ゴジラvsメガギラス　G消滅作戦』のゴジラと，『ゴジラvsデストロイア』のゴジラジュニアは，海面から半身を現わして，東京湾を歩いて北上した。一方，『ゴジラ×メカゴジラ』，『ゴジラ×モスラ×メカゴジラ　東京SOS』のゴジラは，海面下を潜って北上し，品川埠頭の正面までやって来て，初めてその姿を海上に現わす。東京港の航路水深とゴジラの身長を考えると，後者のゴジラは，恐らく不自然な体勢で海中を進行して来たことになるが，これこそが，初代『ゴジラ』の構図を継承したものであることが分かる。しかし，本稿の主眼は，その様なフィクションそのものの意味作用を問うことではなく，銀幕の舞台に見え隠れしている，東京湾岸を繞る歴史的・地理的事実を明らかにすることにあった。ここで述べた，品川埠頭，天王洲，高輪，隅田川河口域，大崎広小路駅・五反田駅間の高架下など，全て，現地調査（ロケ地調査）も行なっている（尤も，私の実家が蒲田であり，よく知った地域ではあるが）。銀幕の虚構であるゴジラと，現実の歴史にあった原爆には，歴史的・表象論的な関連性があるように，歴代のゴジラと，その舞台である品川埠頭（東京湾岸）にも，虚実の両極にあるとは言え，取り分け，地理的な強い結び付きがあったのである。

『ゴジラ』（そして，新世紀の『ゴジラ×メカゴジラ』，『ゴジラ×モスラ×メカゴジラ　東京SOS』），『東京暮色』，『東京開港』，『東京湾景』には，東京湾岸とその港湾施設が，紛れもなく描かれている。その描かれた「東京湾岸」について，それらに通底している地理的・歴史的事実との相関関係を繋ぎ合わせ，戦後の東京港の発展と同時に，「太平洋」を越える地理的幻想（南洋憧憬）の縮小が並行して起こった，東京湾の昭和史の一つとして辿ることが，本稿の目的であった。ゴジラが壊すものが，近年，多くなり過ぎた，そんな過密した東京臨海部が形成されたということでもある。戦後の日本が，「南洋」を必要としなくなった，「豊かさ」にも恵まれたということでもある。

尚，ドラマトゥルギーとは，本来は演劇の用語であり，人間の普遍的なミメーシスを構成する理論・方法を言ったものだが，本稿では，「品川埠頭」とい

う固有の，具体的な現実の構造物（埠頭という舞台）に，それを付託したものである。

注

⑴ 朝日新聞，朝刊，1954年8月2日，8頁，「暮しと都政21，東京港を診断する，“晴海埠頭”に主力，大切な“ドロさらい”」，同，朝刊，1959年1月1日，12頁，「りっぱになる東京港，海底トンネルも」，朝日新聞オンライン記事データベース for Libraries「聞蔵Ⅱビジュアル」，新潟大学附属図書館（http://www.lib.niigata-u.ac.jp/joho/kikuzo/kikuzo2.html），参照。戦後の朝日新聞の記事参照は，以下，同データベースに拠る。

⑵ 朝日新聞，朝刊，1958年3月12日，10頁，「八六〇万人の予算15，建設進む東京港，品川埠頭に望み」，同，朝刊，1963年6月13日，16頁，「品川ふ頭，今秋から一部使用，40年には全護岸完成」，及び，同，朝刊，1964年1月10日，15頁，「京浜工業地帯の表玄関，品川ふ頭6月に完成，東南ア輸出を担う」，などを参照。

⑶ 朝日新聞，朝刊，1956年6月5日，8頁，「消える東京港の第二台場，航路の拡張へ」，参照。

⑷ 2009月10月17日，品川埠頭での現地調査（ロケ地調査）を実施。

⑸ 海上保安庁，第三管区海上保安本部 海洋情報部，東京都内港湾一覧（http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN3/tokyo-port.htm），参照。

⑹ 東京都港湾局，「PORT OF TOKYO 2009」（http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/pamphlet/portoftokyo2009/index.html），「東京港のあゆみ」，などを参照。

⑺ 『長谷川時雨　東京開港／おふうちゃん』，尾形明子編，作家の自伝26，日本図書センター，1995年，112頁，及び，116頁。

⑻ 「東京都公文書館だより」第14号（2009年3月），「公文書館の書庫から―雑用海図「東京海湾隅田川口附近」と東京築港」（http://www.soumu.metro.tokyo.jp/01soumu/archives/0606dayori14.pdf），東京都公文書館，参照。

⑼ 『東京開港』，前掲書，168-170頁。

⑽　「PORT OF TOKYO 2009」，「東京港のあゆみ」，前掲資料，国土交通省関東地方整備局･東京港湾事務所，「東京港の変遷―もうすぐ開港70周年―（東京港の整備の歴史）」（http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/tokyo/rekishi/index.html），東京都港湾局，「写真で見る「東京港埋立のあゆみ」（東京みなと館提供）」（http://www.tokyoport.or.jp/archive_01_umetatenoayumi.pdf），及び，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），東京朝日新聞，1932年6月2日，「大東京港，やうやく本格的，岸壁の一部出來上る」，などを参照。

⑾　遠藤毅「東京都臨海域における埋立地造成の歴史」，『地學雜誌』，第113集第6巻，2004年12月，785-801頁（http://www.geog.or.jp/journal/back/pdf113-6/p785-801.pdf），及び，朝日新聞，朝刊，1962年9月18日，16頁，「消えゆくお台場，品川ふ頭工事で」，などを参照。

⑿　『東京開港』，前掲書，122頁，東京築港全景，勝鬨橋，及び，143頁，勝鬨橋。

⒀　同書，123頁。

⒁　幸田露伴『一国の首都　他一篇』，岩波文庫，1993年，211-212頁。尚，神戸大学附属図書館デジタルアーカイブ「新聞記事文庫」，前掲，中外商業新報，1928年3月27日，「東京灣の大築港計畫」では，「第五砲台，及び第二砲台間にある港口」に関する記述，同，東京日日新聞，1931年5月18日，「『港都東京』の建設！！」では，「水における帝都の建設」に関する記述，また，木村荘八『東京繁昌記』（1958年，昭和33年，演劇出版社刊，『新編　東京繁昌記』，岩波文庫，1993年，所収），「芝浦」にも，台場，東京湾の埋立などに関する記述が見られる。

⒂　東京都港湾局，「東京港便覧2009」（http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/pamphlet/binran2009/index.html），「東京港図」，参照。

⒃　『ゴジラ／ゴジラの逆襲／大怪獣バラン』，東宝SF特撮映画シリーズ VOL．3，東宝，1985年，シナリオ，85頁，「品川第二台場（夜）」，及び，香山滋『ゴジラ』，ちくま文庫，筑摩書房，2004年（「ゴジラ　東京編」，1955年），97頁，「ただいまゴジラは品川沖，第二台場へ上陸の模様」，99頁，「上陸地点と思われる，夕闇の迫った品川第二台場附近の海上」とある。

⒄　博物館明治村，品川燈台（重要文化財）（http://www.meijimura.com/visit/s29.asp#a01），「昭和毎日」写真データベース「毎日フォトバンク」（https://photobank.mainichi.co.jp/php/KK_search.php），毎日新聞社，「東京港・東京港入り口の第二お台場の灯台」（1954年5月），「東京港区･品川灯台の安全航行の看板」（1956年8月），及び，「しながわ WEB 写真館」（http://www.city.shinagawa.tokyo.jp/photo/），品川区

役所，「品川台場に在った品川灯台」（1956年7月2日），参照。

⒅ 国土地理院，電子国土ポータル，電子地図（http://portal.cyberjapan.jp/denshi/index3.html）に拠る。

⒆ 朝日新聞，朝刊，1954年5月18日，8頁，「東京の海11，前途は洋々“東京港”」，掲載写真，参照。

⒇ 1954年当時，芝浦埠頭，日の出埠頭は，依然として米軍に接収されていた。朝日新聞，朝刊，1955年5月18日，8頁，「十年振りで接収解除，東京港の「日の出桟橋」」，参照。

㉑ 『ゴジラ／ゴジラの逆襲／大怪獣バラン』，前掲書，シナリオ，85-86頁，「あちらの高台」，「附近の高台」，及び，『ゴジラ』，前掲書，101，104頁。

㉒ 『東京開港』，前掲書，102-103頁。

㉓ 神戸大学附属図書館デジタルアーカイブ「新聞記事文庫」，前掲，に拠る。

㉔ 脚本には「池袋あたり」とあるが（井上和男編『小津安二郎全集』下，新書館，2003年，269頁），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，124-125頁，「渋谷川。宮益橋から上流方向を見る」（1961年11月）などの写真に拠り（全線座の看板も確認できる），渋谷であることが分かる。

㉕ 関田克孝『東急電鉄記念写真　街と駅80年の情景 ― 東横線・池上線・大井町線80周年記念フォトブック』，東急エージェンシー，2008年，及び，宮田道一『東急の駅　今昔･昭和の面影 ― 80余年に存在した120駅を徹底紹介』，JTB パブリッシング，2008年，などを参照。

㉖ 「よみうり報知写真館」（https://database.yomiuri.co.jp/shashinkan/），読売新聞社，「白木屋五反田店　1956年」（1956年8月1日），などを参照。

㉗ 「しながわ WEB 写真館」，前掲，「大崎橋」（1955年），「大崎広小路の交通混雑」（1956年4月），「立正大学から大崎陸橋を臨む」（1955年），及び，「毎日フォトバンク」，前掲，「池田写真文庫　東京・品川区編　目黒川に架かる大崎橋と東急池上線の五反田駅（高架左端）」（1962年5月6日），「池田写真文庫　東京・品川区編　目黒川　大崎橋上から下流方向を見る」（1962年5月6日），などを参照。

㉘ 脚本には「或る場末の町角」（『小津安二郎全集』下，前掲書，288頁）とあるが，大田区西蒲田八丁目1番の東急蒲田駅目蒲線線路脇の道から撮影されたものである。

㉙ 国土地理院，国土変遷アーカイブ（http://archive.gsi.go.jp/airphoto/search.html），写真名「MKT 636-C10-20」（1963年6月26日），などに拠って確認できる。

(30) 「毎日フォトバンク」，前掲，「東京中央区・中央卸売市場内冷蔵会社の倉庫」(1953年10月)，「東京中央区・中央卸売市場　空撮」(1955年8月)，参照。
(31) 朝日新聞，朝刊，1957年12月20日，10頁，「空から見る“東京57年版”，身動きならぬ姿，東京港」，参照。
(32) 国土地理院，国土変遷アーカイブ，前掲，写真名「USA-M 324-416」(1956年3月10日)，「USA-M 389-82」(1947年8月8日)，及び，朝日新聞，「東京の海11，前途は洋々“東京港”」，前掲記事，掲載写真，参照。
(33) 朝日新聞，朝刊，1958年3月15日，10頁，「品川埠頭の一部，東電に分譲」，参照。
(34) 「PORT OF TOKYO 2009」，前掲資料，「東京港便覧2009」，「東京港図」，前掲資料，海上保安庁海洋情報部，空中写真閲覧サービス（http://www4.kaiho.mlit.go.jp/Aphoto/Air_code/INDEX/)，「東京港」(1995年9月5日)，及び，朝日新聞，朝刊，1967年9月19日，16頁，「コンテナ第1船，きょう入港，品川ふ頭 専用バース完成」，などに拠る。
(35) 陸上自衛隊 富士学校（http://www.mod.go.jp/gsdf/fsh/)，「富士学校の主な施設」，掲載写真，参照。
(36) 品川インターシティ（http://www.sicity.co.jp/index.html)，参照。
(37) 品川埠頭の現地調査，前掲，に拠る。
(38) 猪俣賢司「空想と精密描写の詩学―古典詩学から特撮映像論へ―」，新潟大学人文学部紀要『人文科学研究』，第119輯，2006年11月，135-161頁。
(39) 朝日新聞，朝刊，1958年4月11日，10頁，「品川区と港区で，品川埠頭の争奪戦」，同，朝刊，1960年1月15日，12頁，「品川・港区が争う，品川ふ頭の帰属問題で」，同，朝刊，1964年11月18日，16頁，「どこへ落着く「品川ふ頭」，港・品川両区が所属争い」，同，夕刊，1965年8月10日，7頁，「“籍”がはいらぬ品川ふ頭，品川，港区が奪い合う」，同，朝刊，1966年5月18日，16頁，「長びく区境の決定，品川ふ頭，争う港・品川両区」，同，朝刊，1966年12月27日，16頁，「品川・港両区が半々，品川ふ頭，帰属問題で了解」，同，朝刊，1967年2月24日，16頁，「品川ふ頭を半々に，港・品川両区の境界争い，都案で10年ぶり解決へ」，参照。
(40) 野村宏平編『ゴジラ大辞典』，笠倉出版社，2004年，145頁，には，新高輪プリンスホテルとあるが，誤りである。
(41) 天王洲アイル（http://www.e-tennoz.com/index.html)，東京モノレール天王洲アイル駅（http://www.tokyo-monorail.co.jp/stations/tennouzuairu.html)，参照。

⑷² マルエーフェリー株式会社・奄美海運株式会社（http://www.aline-ferry.com/top.html），参照。

⒀ 猪俣賢司「南洋群島とインファント島―帝国日本の南洋航空路とモスラの映像詩学―」，『人文科学研究』，前掲紀要，第121輯，2007年10月，91-123頁，「もう一つの南洋と望郷の日本 ― サンダカンとアナタハンからの鎮魂歌―」，同，第122輯，2008年7月，135-158頁，「南洋史観とゴジラ映画史 ― 皇国日本の幻想地理学と福永武彦のインファント島 ―」，同，第123輯，2008年10月，81-111頁。

⒁ 『東京開港』，前掲書，180-181頁。

⒂ 『ゴジラ／ゴジラの逆襲／大怪獣バラン』，前掲書，シナリオ，76頁。

⒃ 吉田修一『東京湾景』，新潮文庫，2006年，104頁。

⒄ 同書，142頁，及び，161頁。

⒅ 同書，51頁，及び，264頁。

⒆ 『一国の首都　他一篇』，前掲書，212頁。及び，川本三郎『銀幕の東京 ― 映画でよみがえる昭和』，中公新書，1999年，105-106頁，参照。