

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 ——

猪 俣 賢 司

プロローグ — 故郷としての「東京」と1950年代の日本映画 —

ゴジラにとっての“菩提寺”は、「東京」という首都の記憶の中にある。それは、モスラの「南洋」、即ち、インファント島と対をなす形で現われる、謂わば「合わせ鏡」のような、戦前・戦後を生きられた歴史の空間であり、幻影の帝都、冥府としての「東京」でもある。ゴジラ映画は、東京をよく描いた小津安二郎など、1950年代の日本映画に特徴的な形で見られる、東京在住者の、あるいは、東京を「故郷」とする者の映画であり、関東大震災後の復興した東京を背景とする1930年代の日本映画史にも連続するものである。

「東京」を表象するもの、それは、一つには、江戸東京をあらゆる意味で具現し、大東亜戦争の痕跡が色濃く残る「隅田川」であり、もう一つは、近現代の東京を帝国の首都ならしめた、新橋駅・東京駅間に架かる「有楽町高架線」である。初代ゴジラは、1954年当時、日本に隣接する可能な限り南方の海域に設定された「大戸島」に初めて姿を現わして後、東京に二度、上陸する。最初に品川埠頭に上陸したゴジラは、八ツ山橋を潜る「東海道本線上り列車」を破壊する。芝浦埠頭に再上陸したゴジラは、晴海通りを西進し、「有楽町高架線」を破壊する。何故、ゴジラは、二度に亘ってまで、「鉄道線」を破壊するのであろうか。また、ゴジラは、紀元2600年を記念して竣工した勝鬃橋を破壊してまで、「隅田川」を下り、東京湾に向かう。何故、ゴジラは、「隅田川」を上るのではなく、「南下」するのであろうか。

怪獣映画の映像描写には、大した意味はないとも言えるが、寓意に溢れているとも言える。その意味の解釈は、論証することの困難さ故に、任意でしか

い側面も多分に含んでいるとも言えるが、初代『ゴジラ』（1954年、東宝）の一コマコマを、1950年代の日本映画史の中で捉え直してみた時、その歴史的・地理的表象の意味を、戦前・戦後の連続性の中に浮き彫りにできるとも考えられる。モスラが、何故、「インファント島」のある「南洋」に帰ってゆくのか、その意味については既に述べており、また、小津安二郎の描く「東京」についても、前稿に於いて論考した⁴⁾。1954年の初代『ゴジラ』は、その後のゴジラ映画と比較してみると、「有楽町高架線」と「隅田川」の描写に、極めて大きな特徴があることが分かる。何故、ゴジラは、「鉄道線」を破壊し、「隅田川」を下るのか、本稿では、そのことを出発点として、「ゴジラ映画史」というもう一つの歴史表象に現前した東京の昭和史を考究すると同時に、ゴジラとモスラが「移動」する空間、即ち、「東京」と「南洋」を結ぶもの、その共通項が、戦前・戦後を通して連続的に現われる「郷愁の空間」であることを明らかにするための手掛かりを提示するものである。

I. 有楽町高架線とゴジラ映画史 — 断ち切られる「東京」—

有楽町高架線は、『ALWAYS 続・三丁目の夕日』（2007年、東宝）で、六ちゃん（堀北真紀）が日劇前（有楽町二丁目2番、1937年開業の「ニュー・トーキョー」の前）で友達と待ち合わせをするシーンでも登場した場所である。登場した「人物」ではなく、その背後に描かれた「高架線」に注目してみるならば、晴海通りに架かるその有楽町高架線は、小津安二郎の『お茶漬の味』（1952年、松竹）の冒頭でも、妙子（木暮美千代）がタクシーで潜った高架線である。日比谷通りの明治生命館を左手に見ながら、晴海通りを東に進んでゆき、「あ、西銀座、PXの手前、右に曲がって頂戴。」と言い、東京PX（和光）を前方に見て、アヤ（淡島千景）の経営する銀座の洋品店に向かうシーンである。初代『ゴジラ』の原点に返って製作された復活版『ゴジラ』（1984年、東宝）でも、日劇（日本劇場）と朝日新聞社東京本社に替わって1984年に竣工した有楽町センター

ビル（有楽町マリオン）の脇を掠めて、復活版ゴジラが破壊したのが、初代ゴジラが壊した有楽町高架線であった。

1909年（明治42年）12月16日、烏森駅（現・新橋駅）、次いで、翌1910年（明治43年）6月25日、有楽町駅が開業し、東海道線の電化運転が開始される。更に、有楽町駅・呉服橋駅（東京駅開業前の仮駅）間の開業（1910年9月15日）を経て、1914年（大正3年）12月20日、東京駅（呉服橋駅は廃止）に至る京浜線（現・京浜東北線）の電車運転が開始されるが、現・新橋駅と東京駅を結ぶこの有楽町高架線は、開業当初から赤煉瓦で造られた美しい鉄道高架線であった^②。1872年（明治5年）、「汽笛一声新橋」として当時の新橋駅・横浜駅間の正式開業以来、発展する鉄道史の中で、現在の新橋駅（烏森駅）・東京駅間の電化開通は、地方と東京を結ぶ交通手段の完成と、帝都東京の存在を近現代に於いて不動のものとならしめた歴史事象であり、有楽町高架線がそれを象徴しているのである。

ゴジラは、1954年、その高架線を破壊した。何故、破壊したのであろうか。その前に、品川埠頭に初上陸したゴジラが壊した東海道線についても吟味してみる必要がある。

尚、本稿では、「有楽町高架線」という用語は、現・新橋駅－有楽町駅－東京駅区間に建設（1914年完成）された煉瓦造り連続アーチ式高架橋（東京高架鉄道線路）の構造物全体と、例えば、有楽町駅プラットホームが載っている（新橋駅方向に向かって順に、正式な橋梁名として）有楽町中央口架道橋（煉瓦）、第2有楽橋架道橋（鉄橋）、第2有楽町橋高架橋（煉瓦）などの構造部分（有楽町高架橋）を指すと同時に、更にその一つ新橋駅寄りにおいて、晴海通りに架かる第1有楽橋架道橋（鉄橋）を意味する総称として（両義性を持つものとして）用いている。ゴジラが壊した箇所は、正確には、煉瓦造りの高架橋ではなく、鉄橋である第1有楽橋架道橋である。

破壊される鉄道線 — 銀幕の鉄道線 —

1872年（明治5年）5月7日、品川駅・横浜駅間の仮営業開始に続き、同年6月

30日、新橋駅（新橋停車場、後の貨物線・汐留駅）が完成、9月13日（12日に開業式）に、この新橋駅・横浜駅間が正式開業する。日本の鉄道史の始まりである。当時は、鉄道に対する無理解や用地買収の困難が伴い、東海道線は、「海上築堤」に敷かれた海の中の線路であった。

1941年（昭和16年）5月20日に開港した東京港は、敗戦直後、芝浦埠頭は既に存在していたが、戦後復興に伴って、品川埠頭の埋立工事が進められた。第一台場と第五台場が、品川埠頭の埋立の進行により消滅したのは、1962年（昭和37年）のことであり^③、1954年、ゴジラが東京湾（品川第二台場附近）から初上陸した沿岸に、この東海道線は通っていた。後の『ゴジラvsモスラ』（1992年、東宝）に見られる東京電力の品川火力発電所（1960年、運転開始）^④や、『ゴジラvsデストロイア』（1995年、東宝）に見られる天王洲アイルは、まだ存在しない。ゴジラが上陸して最初に壊したのが、八ツ山橋（北品川四丁目、品川駅の南、京急本線の八ツ山跨線線路橋が並走）の陸橋を潜った直後の東海道線列車であったのだが、この列車は、電気機関車EF58が牽引する、上りの急行列車であった^⑤。このEF58は、通常の側面5枚窓のEF58ではなく、側面7枚窓であることから、172輛が製造されたEF58の内、僅か2輛しか製造されなかったEF5835かEF5836に特定できる車輛であることも分かる。このことに特別な意味は見出し難いものの（変形機として人気がある車体ではある）、1950年代の東海道線を疾走していた優等列車、特急「つばめ」や急行「銀河」を牽引する電気機関車EF58への、この時代に固有の憧れと誇りがあったことは見て取れるのである。EF58形は、敗戦直後、1946年から製造（デッキ式の旧形）されていたが、一時中断、「占領下の日本」を脱した1952年から、ゴジラ映画に見られる新形車体で製造を再開し、電化が進む日本の鉄道路線（東京駅・神戸駅間の東海道線全線の電化完了は1956年）を支えていた代表的な電気機関車であった^⑥。お召列車専用機（EF5860、EF5861）としても使用されているものである。

ゴジラ映画で鉄道が破壊されるのは、軍用及び民間の船舶や航空機、兵器、ビルなどの近代的な建造物（ゴジラが寺社仏閣を破壊したことは一度もない）などと較べて、不思議なことだが、極めて稀なことである。初代『ゴジラ』の他には、東北本線の急行「つがる」下り（青森行き、6輛編成。但し、登場する

模型の車輛は、1958年から製造された151系の特急形電車。仙台駅以北は、当時、非電化区間だが、松島湾から上陸したゴジラが南下中に破壊した区間は、仙台市より南の単線電化区間、ロケ地は栃木県小山がゴジラに、また、地下鉄丸ノ内線300形（当時の文京公会堂前の地上走行区間）がキングコングにそれぞれ破壊された『キングコング対ゴジラ』（1962年、東宝）と、上述の復活版『ゴジラ』（1984年）くらいである。1984年の『ゴジラ』に登場した東海道新幹線は、（営業運転を始めた1964年から20年も経った）余りにも遅い登場だが、これは、初代ゴジラの原点に返ろうとした飽くまでも「復活版」であり、晴海埠頭から上陸した復活版ゴジラが、初代ゴジラと同じく、晴海通りを西進し、有楽町高架線を壊したことに意味がある。ゴジラ映画全28作の中でも、初代ゴジラとの繋がりを強く意識した作品の一つ、『ゴジラ×メカゴジラ』（2002年、東宝）などでも、ゴジラが品川埠頭から上陸し、（東海道線は破壊しないが）高輪近辺で戦闘を繰り広げており、実は、東京湾から京浜東北線沿線の東京東部が描かれていることに、初代ゴジラの系譜の特徴があることも示しているのである。ゴジラ映画史に見られる鉄道線のシーンは、小津安二郎『早春』（1956年、松竹）の蒲田駅始発の京浜東北線や、川島雄三『銀座二十四帖』（1955年、日活）の東京駅に入線する特急「つばめ」など、1950年代から1960年代の日本映画史の中で、視線を注がれ、「特別に」描かれた銀幕の鉄道線の一つとして捉える必要がある。

「鉄道線」と「蚕糸」が結ぶ地方と東京

日本の鉄道は、抑も、東京遷都に伴って、東方王化による皇国としての一体性を保持すべく、先ず京都と東京を結ぶための「東西兩京間鐵道」として建議されたものであるが、その後、鉄道網が発達することにより、「地方」と「東京」が結ばれ、取り分け、関東大震災後の日本に於いて、首都としての東京の再建と地方（地方都市や農村部）への近代化の波及、延いては、日本社会に平準化（あるいは、ナショナリズム）をもたらした一つの要因にもなっている⁷⁾。鉄道は、国内を移動する交通手段なのだから、起こり得べくして起こった文化

史的現象であることは言を俟たないであろうが、このことは、戦前の小津の『一人息子』（1936年、松竹）と『父ありき』（1942年、松竹）にもよく現われている。

『一人息子』は、1923年（大正12年）の信州上田の場面で始まる。東京が舞台だったならば、関東大震災で壊滅した東京のシーンで始まるどころだが、この映画の中で東京が登場するのは、震災復興後の1936年になってからのことである。冒頭の灯油ランプが一つ吊されたシーンは、室内で灯された電灯と並べて見ると不思議なシーンだが、東京の江東区に見られる送電線とそれを巻いてあったと思われる大きなリールが映し出された時、拡大する東京のみならず、信州と東京が電気で結ばれるようになったのだということが印象付けられることになる。生糸の生産工場や「春繭買入」の張り紙は、細井和喜蔵『女工哀史』（1925年）や『あゝ野麦峠』（1979年、東宝、山本茂実の原作小説は1968年）にも描かれた現実を写したものであり、その険しい峠を思わせる信州の山並みも連なっている。1935年の信州の場面では、製糸工場の機械化が進んでいる様子も描かれる。蚕糸は、殖産興業による重点化以来、戦前の日本の近代化を支えた主要産業であり、最大の輸出品目であった⁸⁾。モスラを生み出した文化史もそこにある。

1936年（昭和11年）、東京に出した息子（日守新一）を訪ねて母親のつね（飯田蝶子）が上京する。途中の高崎でお弁当を買ったと嬉しそうに話す姿には、北陸・信越方面から上京する者の気持ちを実によく表現している。

「夜行じゃ大変だったでしょう。疲れたでしょう。」

「うゝん、そんなでもなかったし。前の人がえらく親切にしてくれただからなあ。高崎だったかね、お弁当も買って来てくんなさるしなあ。」

「そうですか、そりゃよかったですね。」

やっと東京に近づいたという感覚を持てるのが、高崎駅だからである。当時、信越線や高崎線は、殆どが未電化区間であり、つねを上野駅（頭端式駅）まで運んだのは、蒸気機関車C51185が牽引する汽車であった。東京に着いて息

子と乗ったタクシーは、永代橋を渡って、江東区砂町にある貧相な息子の家へと向かうのだが、通過したビル街の谷間のシーンは、日本橋兜町から日本橋茅場町であり、現在でも日本の金融資本が集中する界隈である（現在、東京駅丸の内北口から錦糸町駅前行きの都営バス（東20系統、東22系統）が通り、地下には地下鉄東西線が走っている）。資本の輸出や投資借款による「大陸経営」は、翌年の支那事変によって本格化する大陸進出を支えていたものだが、勿論、小津は何も語らない。

日守新一（何やら立派な三つ揃いを着て、豪勢にもタクシーを使う）と飯田蝶子は、永代橋を渡る。永代橋は、関東大震災で落ちた橋だが、この二人も渡っている現役橋の竣工は、1926年12月22日（下路3径間カンチレバーソリッドリブタイドアーチ橋、橋長185.17m、架設は東京石川島造船所）であり⁹⁾、震災後、復興する東京の姿を代表するものであった。永代橋は、映画『忍ぶ川』（1972年、東宝、三浦哲郎の原作小説は1961年）の冒頭にも登場するが、お志乃さんの見つめる先が、小津の故郷でもあった深川で、更にその先にあるのが、洲崎（旧深川区洲崎弁天町）である。しかし、小津は、渡っている隅田川を一切見せず、永代橋も、その上部の路面電車の架線を追うばかりである。

「あ、隅田川、隅田川。永代橋ですよ。向うに見えるのが清洲橋。」

「ふーん、そうだか。でっかい橋だなあ。」

と、息子が東京を紹介する清洲橋も、震災で落ちた隅田川の橋であり、飯田蝶子が見たはずの現役橋の竣工は、1928年3月15日（自定式連続補鋼板桁吊橋、橋長186.73m、製作は神戸川崎造船所）のことであったが、小津は、隅田川の水面は疎か、清洲橋も決して見せようとはしない。隅田川の姿をスクリーン一杯に見せてくれるのは、月島の河岸（月島第二小学校の裏手、勝どき一丁目13番）から、勝鬨橋（1940年6月14日開通、シカゴ型固定軸双葉跳開橋＋鋼下路ソリッドリブタイドアーチ橋、橋長246.0m、製作は神戸川崎車輛、横河橋梁、東京石川島造船所）を共に映し出した『風の中の牝雞』（1948年、松竹）になってからのことであり、清洲橋に至っては、『秋日和』（1960年、松竹）で、日本橋中洲

6番の高級料亭「三田」からの夜の眺めを待つしかない。小津の描く『秋日和』の清洲橋は、夜の光景であり、隅田川の水面の反射が僅かに見え、船の音が聞こえる。ほんの一瞬のシーンだが、美しい絵である。『秋日和』の脚本には「築地界限」とあるが⁽¹⁰⁾、ここは、(築地ではなく)日本橋中洲、浜町、蛸殻町、人形町という有数の下町が界限に控えている場所である。小津は、『一人息子』に於いて、隅田川も清洲橋も永代橋も見せないまま、隅田川を東に渡ったのであり、小津の映画の中で隅田川東岸(「湊東」)に渡るシーンは、後にも先にも、『一人息子』しかない。映画のラストシーンは、信州の工場に帰って一人佇むつねの眼前に、立ち塞がるかのように閉じられた門の光景である。しかし、この時、帝国日本は、門を外に開き、大陸へ、そして、南洋へと拡大していったのである。

『父ありき』では、周平(笠智衆)が、勤務地であった金沢から、息子を連れて、故郷の上田へと向かう。汽車が牽引する客車内では、上田が生糸の生産地であることや、蚕糸専門学校(1910年設立、現・信州大学繊維学部)の話親子でしている。

「ねえお父さん、上田まだ？」

「うん、後四十分ばかりだ… 疲れたか？」

「うゝん、上田って大きい町？」

「大きいさ、市だもの…」

「人口、何万やったかなあ。」

「三万五、六千かな。」

「繭の集散地やね。蚕糸専門学校があるがやろ。」

「うん、そうだ。」

周平は、その後、息子上田に残して上京し、丸の内にオフィスのある製糸業に携わることになる。日守新一と笠智衆の二人は、『一人息子』でも、信州から上京した地方出身者の役を演じており、『父ありき』でも、同様の役柄で登場しているのだが、上京組の立身出世物語としては、二人共、格段に生活水準が

向上していることが窺える。『父ありき』は、器械製糸を発達させた戦前・戦時下の蚕糸国日本を背景とした、『一人息子』の謂わば“人生遣り直し版”であるとも言える。

断ち切られた「東京」 — モスラ対ゴジラ —

地方出身者が大量に上京することにより、労働力が増大し、震災後の東京の復興を加速させ、戦争へと向かってゆくことにもなる東京の近代化を推し進めたのだが、地方から東京への移動を容易ならしめたのが、戦前、発達する鉄道線であるとするならば、戦後、東京在住者の「都落ち」に、その移動の利便性を提供し、地方と東京が結ばれているという慰めを与えたのも、小津の『早春』（1956年）で、岡山の三石くんだりまで飛ばされた杉山（池部良）の眼に映った山陽線が如実に表しているように、鉄道線であった。小津の映画に代表される戦前・戦後の日本映画史に現われた、このような鉄道線の地理的役割を断ち切ったのが、ゴジラ映画史の持つ「もう一つの昭和史」でもある。ゴジラは、東京を、地方から分断したのである。

小津安二郎が、「鉄道線」と「蚕糸」で地方と東京が結ばれた、謂わば、大きな一つの「繭」に包まれた「平和な日本」を描いたとするならば、ゴジラは、それを寸断したのである。モスラとゴジラの対立構造は、小津の映画を並置して見た時、その文化史の意味がはっきりと立ち現われることにもなる。糸を吐いてゴジラの進行を阻止しようとする蚕蛾怪獣モスラに対して、ゴジラは、「戦時下の東京」を、50年間、一人で表現し続けたのである。1942年という戦時下の日本に於いて、小津が、戦争の痕跡を殆ど隠蔽した『父ありき』を製作し、円谷英二が、開戦一周年を記念した『ハワイ・マレー沖海戦』（1942年、東宝）を製作していたという、日本映画史の乖離とすべきか、この両極化は、日本の昭和史の表裏を物語っている。小津とゴジラは、「東京」を特別に意図して描いた映画であることに、両者に共通した、極めて重要な特徴があるのだが、ゴジラが、「鉄道線」と「モスラの糸」に対立することによって、「戦時下の東京」を常に顕在化してきたことは、小津とゴジラの本質的とも言える銀幕の歴史の

相違である。

初代『ゴジラ』が破壊したのは、電気機関車EF58が牽引する、上りの東海道線であった。横浜駅から次の終着駅である東京駅に向かうこの優等列車、急行「銀河」、あるいは、特急「つばめ」は、品川駅にも到達できず、日本初の跨線橋である有名な「八ツ山橋」と共に、破壊されてしまったのである。そして、芝浦埠頭に再上陸したゴジラが壊すのは、上述したように、有楽町高架線なのだが、そこで破壊された列車も、映画ではその走行シーンは見られないものの、原作者・香山滋（1904-1975）の解釈では、上り列車である⁽¹¹⁾。この列車も、東京駅に向かいながら、有楽町駅に入線する直前で破壊された。1954年の『ゴジラ』では、上り列車が、何れも、東京駅に到着できない、という事態を招いているのである。それは、地方に下った東京出身者が帰京できないという意味もあるが、地方出身者が上京できない、という状況をも示している。『銀座二十四帖』（1955年）で、仲町雪乃（北原三枝）が大阪から上京すべく、特急「つばめ」が東京駅のプラットホームに颯爽と入線して来るシーンと較べて見た時、ゴジラが何をしたのかよく分かるのである。

東海道線と京浜東北線 — 分断される日本 —

1954年の『ゴジラ』では、電車内の乗客が、「また疎開か……」と話している有名な台詞がある。

「いやね、原子マグロだ、放射能雨だ。そのうえ、今度はゴジラと来たわ。もし東京湾へでも上がりこんで来たら、一体どうなるの？」

「まず、真っ先に君なんか狙われる口だね。」

「いやなこった。せっかく長崎の原爆から命拾いしてきた大切な体なんだから。」

「そろそろ疎開先でも探すとすかな。」

「私にも、どこか探してよ。」

「あーあ、また疎開か、全くいやだな。」

この会話が交わされたのは、上野駅を発車したばかりの、京浜線（現・京浜東北線）大宮行きの電車の中でのことであり⁽¹²⁾、車輛は、1951年4月の桜木町駅事故に端を発して改造された、当時の通勤型電車「73系」（旧モハ63系）である。つまり、地方と東京を結ぶための路線ではなく、大量輸送時代を迎えた首都圏の通勤路線での会話であり、東京在住者の視点からゴジラが捉えられていることが分かるのである。『キングコング対ゴジラ』（1962年）にも「里へ疎開しようと思ひまして。」という台詞があるが、東京在住者が地方に下ること（あるいは、地方出身者が地方に出戻ること）を、たとえ一時的なものであれ、明らかに忌避しているのである。この会話の二人は、その後、南国情緒を湛えた東京湾遊覧船（大島航路の「橘丸」）に乗船中、ゴジラに遭遇するが、ゴジラは、この遊覧船を襲わない。「橘丸」は、1950年、戦後13年ぶりに再就航した東海汽船の旅客船だが、戦前は、病院船であった⁽¹³⁾。「せっかく長崎の原爆から命拾いしてきた大切な体」を与えられた原爆の生存者は襲わない、ということである。『ゴジラvsデストロイア』（1995年）では、1990年代に臨海副都心として開発が進められていたお台場と有明が東京湾の舞台として付加されているが、東京湾クルーズ船「シンフォニー2」（1992年就航、現在の「モデルナ」）を始め、品川駅高輪口、天王洲アイル、羽田空港が登場しているのは、初代『ゴジラ』の地理学をなぞったものである。

『ゴジラ』の東海道線上り列車の客車内では、八ツ山橋附近を通過中、つまり、まだ品川駅も通過しないうちから早々と、乗客たちが終点東京駅で降りるための準備をしており、東京在住者の行動パターンとは明らかに異なるものがある。但し、EF58が牽引する特急「つばめ」の三等客車は、スハ44系が有名だが、これは、片方向固定式シートであり（特別二等車のスロ60系も、片方向リクライニングシート）、映画に映っている対面式の固定ボックスシートの車輛は、特急列車の旧編成、あるいは、急行「銀河」から普通列車に至るまで、戦後、1,033輛が量産化され、旧国鉄の代表的な客車として使用されたスハ43系、あるいは、オハ60系辺りのカットである。『ゴジラ』に於ける、このような通勤型電車「モハ73系」と、特急形ないし急行形客車「スハ43系」との対立は、当時の京浜線（現・京浜東北線）と東海道線との対比、つまり、首都圏在住者の視点と、上京

する地方在住者の視点を鮮明に区別したものであり、ゴジラは、後者の東京へと向かう視線を断ち切ったのである。また、鉄道線の破壊こそ見られるものの、品川駅、有楽町駅、東京駅の駅舎そのものは破壊されない、ということは重要である。カメラが渋谷駅や京都駅を壊すのに対して、ゴジラは、「寺社仏閣」と「駅」は破壊しないのである。『妖星ゴラス』（1962年、東宝）でも、地球に接近する妖星ゴラスの引力が引き起こす津波によって、東海道線（電気機関車牽引）上り列車（海を手前にして、画面右方向に進行）が波に飲み込まれてしまうシーンがあり、鉄道線という「平和な日本」を一つに結ぶ「移動経路」が分断されてしまうのである。

1984年版の『ゴジラ』では、有楽町高架線に於いて、東海道新幹線下り列車をゴジラは襲う。『キングコング対ゴジラ』（1962年）で、ゴジラが破壊したのも、上野駅から青森駅へ向かう、東北本線下りの急行「つがる」であった。上野駅と青森駅を結ぶ特急「はつかり」では、1960年、特急形気動車キハ81系が使用されるが、東海道線の「こだま」として使用されていた特急形電車151系が、当時、仙台駅以北が非電化区間であった東北本線に、映画の虚構として（気動車ではなく電車が、また、急行ではなく特急として）登場するのは、1960年代、新幹線登場の前夜、電車特急「こだま」（1958年登場）や地下鉄丸ノ内線300形（赤色の車体に波形模様入りの白色ライン、1954年開業、1962年全線開通）を紹介した子供向け鉄道図鑑のわくわくするような世界を、ゴジラ映画のスクリーンに反映させたものでもある。483系による電車特急が東北本線で用いられるようになるのは、1965年である⁽¹⁴⁾。小津の『東京暮色』（1957年、松竹）に登場する上野駅の青森行き急行「津軽」と較べてみると、ここでは、集団就職などで上京する地方出身者のための鉄道線（あるいは、帰省列車）ではなく、東京から地方（観光地）への行楽や出張、あるいは、国内旅行が一般化し、地方への周遊旅行を楽しむ東京在住者（例えば、1960年の『秋日和』では、「周遊券」で日光から伊香保温泉を旅行する）の移動手段として描かれているという観が強い。初代及び復活版の両『ゴジラ』と『キングコング対ゴジラ』に、ゴジラ映画史上、唯一、「特別に」描かれた鉄道線とその破壊シーンは、1950年代から1960年代の日本映画史に於けるスクリーンに、恰好の主題として描かれた「鉄

道線」と確実に連動したもののだが、地方から上京して来るのか、東京から地方へと赴くのか、その移動方向の差異は、銀幕の鉄道線の意義が、文化史的にも転換されていることを現わしている。50年に及ぶゴジラ映画史の中で、明らかな鉄道破壊シーンは、1984年版『ゴジラ』を最後として、その後は見られないのである。

ゴジラは、「東京」を壊したと言うよりは、寧ろ、東京と地方を「結ぶもの」を壊した。初代ゴジラは、東京駅そのものではなく、東京駅に向かう上り列車を二本も壊し、名古屋資本の松坂屋を壊し（和光の時計台は気の毒だったが）、東京から地方にも向けて法令や情報が発信される、国会議事堂と千代田放送所のテレビ塔（千代田区紀尾井町1-1）を壊し（ここまでは、ゴジラの破壊シーンがある）、そして、台詞の上で、ゴジラは、上野・浅草から隅田川の勝鬨橋に至る。しかし、浅草寺や勝鬨橋以北の隅田川橋梁が破壊されるシーンは、存在しない。ところで、1954年の『ゴジラ』では、「もう、お父ちゃまのそばへ行くのよ、ね？ もうすぐ… もうすぐ、お父ちゃまの所へ行くのよ。」と言って、銀座四丁目の交差点の脇で、肩を抱き合う親子（母と三人の子供）の姿がある。この父親は、大東亜戦争の軍人として 戦闘で（あるいは民間人として戦災で）、命を落としたのであろう。この親子の記憶の先には、東京都区内に止まるものではなく、後で述べるように、隅田川を南下するゴジラの先にあるもの、東京湾よりも更に南に下った「南洋」があるのかも知れない。

有楽町高架線と日本映画 — 帝国の首都 —

永井荷風『溷東綺譚』（1937年、岩波書店刊）の挿絵を描いた（『溷東綺譚』、1960年、東宝、にも見られる）のが、両国の日本橋区吉川町一番地（現・東日本橋二丁目）で生まれた画家、木村莊八（1893-1958）である。「有楽町高架線」は、後で述べる「新橋駅」（新橋停車場）と同様、近代の東京を象徴するトポスでもあった。木村莊八の随筆「数寄屋橋夜景」（1941年）の中で、次の様に記されている。

注文は「なるべく東京の感じのするところ」といふのである。ぼくはそれで突差に思ひ出したのは、いつか大阪の友人の斎藤清二郎に聞いた談片で、ぼくが彼に大阪から来てどこが一番東京らしいかと尋ねた時、斎藤は答へて、高架線が新橋から有楽町へかけて乗りこむところが一番「東京」らしい感じがする、水に沿うて都心を走りぬけるところである。一体高架線といふものが大阪にはないから、といふことだつた。……

なにしろ、それを思ひ出して、数寄屋橋界限へ行つて見たわけである。ぼくが大阪で大阪らしく感じるのは、いつも汽車が梅田近くへ来て煙突の林立する町家を見る時に、大阪だなアと思ふ。しかし、これは実は汽車が大阪に近づくので、それで感じるのかもしれない。梅田近くの情景が殊さらに大阪らしいといふわけには限らないかもしれない。——同じやうに、斎藤清二郎も水に沿うた有楽町近くの風致を東京らしいと思つたのは、やはり西から東京へ来て、この辺でいよいよ「東京だ」と汽車の中で思ふ感じが強かつたためではないかしらん。……⁽¹⁵⁾

(木村荘八『東京の風俗』,「数寄屋橋夜景」,1941年)

ここで、「高架線が新橋から有楽町へかけて乗りこむところが一番「東京」らしい」と記されており、つまり、「有楽町高架線」が、「銀座四丁目の交差点」と並ぶ、東京の代表的な表象空間であるということを、この様な証言を持ち出すまでもないことだが、示唆しているのである。近年の『ALWAYS 続・三丁目の夕日』から1950年代に溯る『お茶漬の味』に至るまで、初代(1954年)及び復活版(1984年)の両『ゴジラ』、『銀座二十四帖』(1955年)、そして、『妖星ゴラス』(1962年)の特撮ミニチュア・セットを含め、この「有楽町高架線」は、戦前の栄誉ある帝国の首府たる東京の記憶と同時に、戦後の復興しつつある東京を象徴するものとして、描かれ続けていたのである。

有楽町の現JR鉄道高架線(狭義には、有楽町駅と新橋駅の間、晴海通りに架かる第1有楽橋架道橋)は、何だか分からない数多の高架線の一つに過ぎないものではなく、唯一無二の固有の高架線なのである。それは、幾度となく映画の中に描かれているからということのみならず、東京の近代化の歴史を如実に

語ってもしるからである。因みに、東京の高架線でもう一つ代表的なものを挙げるとすれば、それは、東急池上線の大崎広小路駅から目黒川を跨ぐ五反田駅の高架である。それは、小津安二郎が『東京暮色』（1957年、松竹）で描いているからということだけではなく、山手線の内側に東京中心部へと進出を図った私鉄線の歴史の痕跡でもあるからである。この二つの高架線は、開業当時の最初から、高架であった。

小津の『お茶漬の味』（1952年）冒頭では、木暮実千代が乗ったタクシーは、この有楽町高架線（第1有楽橋架道橋）を潜り、日劇の前を過ぎて（但し、日劇の建物は見せない）、東京PX（和光）へと向かってゆく。晴海通りは、西銀座に東宝のエリア（日劇など）、東銀座には、歌舞伎座を始めとする松竹のエリアを併せ持つ、稀有の謂わば“映画通り”でもある（映画会社があるというだけではなく、映画の“表象通り”でもある）。この同じ晴海通りでも、ゴジラ（東宝）では、ゴジラの花道として、日劇や、その跡地に建つ有楽町センタービル（有楽町マリオン）を見せるが、小津（松竹）は、東劇（東京劇場、松竹）を『宗方姉妹』（1950年、松竹）で撮ってはいるものの、日劇は勿論、この有楽町高架線を何故か積極的には描いていない。高架線を描くのが好きだった（事実として、有楽町、渋谷、五反田、上野などの高架線が見られ、結構多い）小津の映画の中であって、木暮実千代がこの高架線を潜るシーンは、貴重なシーンだとも言える。小津の描く有楽町高架線は、他には、『青春の夢いまいづこ』（1932年、松竹）と、恐らく、『東京の合唱』（1931年、松竹）である。但し、現在の有楽町高架線は、山手線・京浜東北線・東海道線・東海道新幹線が通る、四複線（8線）の高架線だが、『お茶漬の味』の1952年当時や、『ゴジラ』の1954年当時は、新幹線開業（1964年）以前、且つ、京浜東北線・山手線の分離化（1956年）以前のことなので、京浜線（現・京浜東北線）と東海道本線の複々線（4線）であり、木暮実千代を乗せたタクシーは、（高架橋の幅が今より狭いので）あっという間にこの高架線を潜り抜けてしまう。これは、現在の感覚とはだいぶ異なるものである。その後、赤煉瓦で築かれた高架橋の海側（東側）に、現・東海道線が走行する2線、そして、東海道新幹線用の2線の計4線が、鉄筋で増設された。有楽町高架線を下から見上げてみると、その歴史の痕跡がよく分か

る。

『青春の夢いまいづこ』（1932年）では、有楽町駅から新橋駅（旧・新橋駅が汐留駅に、烏森駅が新橋駅に改称されたのは、1914年）にかけての、東海道線の列車走行シーンが描かれる。映画の最後で、ベーカリー「ブルー・ハワイ」の娘お繁（田中絹代）と斎木（斎藤達雄）が新婚旅行に旅立つ場面だが、有楽町高架線4線の内、一番海側（東側）の線路（東海道線下り線）を、列車の最後尾から有楽町駅方向（市電が走行する晴海通りは見えるが、日劇は、1933年開場なので、まだない）を見ながら走行する。当時、まだ水を湛えていた外堀とこの線路がぶつかる地点に差し掛かると、列車進行方向右側（山側、西側）の車窓風景にカメラが切り替わり、擦れ違う当時の京浜線電車、その車輪と車輪の間に垣間見られる帝国ホテル（1890年開業、フランク・ロイド・ライト設計の別館竣工は1923年。このライト館は、1968年解体、明治村移築）、そして、国会議事堂が通り過ぎてゆく。友人達がビルの屋上（現・銀座日航ホテル西側の新幸橋附近）から垣間見る有楽町高架線には、その向こう側（西側）に、当時の仁壽生命保険株式会社の本社建物（1894年設立、1940年野村生命保険に合併、麹町区内幸町一丁目一番地、現・千代田区内幸町一丁目5-2、第一ホテルアネックスがその跡地）⁽¹⁶⁾を背景として、1928年に製造が開始された国産初の電気機関車EF52形（あるいは、その改良型として1932年から製造されたEF53形）が牽引する、東海道線下りの特急「富士」、または、特急「燕」が走行するシーンが描かれる⁽¹⁷⁾。新婚旅行に旅立つ（箱根、湯河原方面であろう）二人が車窓から手を振るシーンなど、手を振らなかった『秋日和』（1960年）の「眼下の高架線」の戦前版であることが分かるのだが、『秋日和』では、三菱ビル（丸の内二丁目5-2）屋上から、アヤ子（司葉子）と百合子（岡田茉莉子）が、東京中央郵便局の駐車場の狭間から、結婚した同僚が新婚旅行に出掛ける東海道線下りの湘南電車を見送るのである。『青春の夢いまいづこ』のラストシーンでは、浜松町駅附近の（下りではなく）東海道線上り列車を捕らえていることが（画面に見える4線の内、右から2線目を走行。カメラは、北方向である。カメラが南方向ならば、その線路は、東海道線ではなく、京浜線下りになる。東海道線下り列車の場合は、カメラが北方向ならば、一番右の線路を、カメラが南方向なら

ば、一番左の線路を走行するはずである)、何とも不思議な映像ではある。

『東京の合唱』(1931年)では、岡島の妻すが子(八雲恵美子)が子供二人と乗っている市電(路面電車、当時は、東京市)の運転台から、張り巡らされた市電の架空送電線(架線)のシーンに続き、鉄道高架線を走行する電車車輦が見えるが、これも、恐らく、有楽町高架線である。すが子が乗った市電は、『お茶漬の味』(1952年)にも登場する晴海通りを西進しているのであろう。この『東京の合唱』は、第一次世界大戦後の戦後恐慌や、関東大震災による震災恐慌に続き、ニューヨークのウォール街に端を発し、1930年に日本にも波及した世界恐慌(昭和恐慌)を背景としたものだが、その「失業都市東京」では満足な生活もできず、「都落ち」する話であることは、

「栃木縣の女学校ださうだけれど兎も角も行く事にきめやうね。」

「きっといつか又東京へ帰って来られるやうになりますわ。」

という夫婦の会話からも窺えるのであり、『早春』(1956年)の戦前版であるとも言える。小津は、東京市深川区万年町(現・江東区深川一丁目8-8)に生まれながらも、三重県松阪に下り、「東京」を、戦前・戦後を通して、憧憬する都市として描いてきた監督である。戦前、小津が母親と過ごし、そこから出征した芝区高輪南町二十八番地(新高輪プリンスホテルから柘榴坂を隔てた向かい側)の自宅近辺には⁽¹⁸⁾、『秋日和』にも描かれた東禅寺(都旧跡・最初のイギリス公使宿館跡、港区高輪三丁目16-16)がある。高輪は、武家屋敷と寺社が入り交じる、港区南部の高台で、『秋日和』でも「何分、田舎に居りますもので、ただいまも、つい、曲り角を間違えてしまいましたて……。」と、台詞で何気なく言われる通り、第一京浜から一步入れば、起伏に富んだ坂道が交錯する界隈である。

「有楽町高架線」の歴史、つまり、新橋駅-有楽町駅-東京駅の鉄道線の文化史は、日本の映画史にもその痕跡が残っているのであり、小津の映画にも、ほんの一瞬だが、描かれているのである。その歴史は、「外堀通り」が、まだ名実共に外堀(水が流れている。数寄屋橋も、実際の橋として初代ゴジラが渡ったもの)であり、銀座の中央には、「三十間堀」が走っていた頃に溯る。品川駅・

横浜駅間の仮営業開始に続き、1872年（明治5年）6月30日、旧・新橋駅（新橋停車場、後の汐留駅）が完成し、同年9月13日、旧・新橋駅・横浜駅間が正式開業したが、官設の東海道本線の旧・新橋駅と、日本鉄道（岩倉具視らが設置した私鉄会社）の東北線の上野駅の間は、日本橋などの有数の商業地区があったにも拘わらず、実は、長い間、鉄道線の通らぬ「陸の孤島」であった。新橋・上野間は、山手線環状化の最後に残された区間でもあったのである。1909年（明治42年）12月16日、「烏森駅」（現・新橋駅）が開業、次いで、翌1910年（明治43年）6月25日に、「有楽町駅」が開業し、電化運転が開始されるまで、38年の歳月が経っていた。そして、有楽町駅・呉服橋駅（東京駅開業前の仮駅）間の開業（1910年9月15日）を経て、1914年（大正3年）12月20日、「東京駅」（計画段階では「中央駅」）の開業（開業式は12月18日）によって、現在の新橋駅－有楽町駅－東京駅を結ぶ「有楽町高架線」（東京高架鉄道線路）が完成したのである。「汽笛一声新橋」から数えて、42年後のことであった。この時、旧・新橋駅が汐留駅（1986年、廃止）に、烏森駅が現・新橋駅に改称される。尚、山手線の環状化が完成・開業するのは、1925年（大正14年）11月1日、日本の鉄道史の開始から、53年後のことである。

東京駅や有楽町駅は、現在でこそ、東京の中核駅であるが、山手線（正式には、東海道本線。山手線は、品川・渋谷・新宿・池袋・田端間を指す。田端・上野・東京間は、東北本線、東京・有楽町・新橋・品川間は、東海道本線である）環状化の最終段階で作られた新しい駅だったのである。新橋駅－有楽町駅－東京駅は、開業の当初から、（汽車線ではなく）電車線（電化路線、京浜電車走行）であったこと、そして、煉瓦で築かれた高架線であったことが、その歴史的特徴となっている。1923年9月1日、関東大震災でも無傷であったのである⁽¹⁹⁾。

取り分け、煉瓦（レンガ）というのは、不燃化都市を目指した「銀座煉瓦街」（1877年完成）で知られるが、渋沢栄一（1840-1931）が創設した深谷（埼玉県深谷市）の日本煉瓦製造会社（煉瓦工場）の生産する赤煉瓦は、辰野金吾（1854-1919）の設計する東京駅（中央停車場）の建設に大量に使われ、東京の近代化を象徴しているものである⁽²⁰⁾。「銀座煉瓦街」は、関東大震災で壊滅してしまっ

たが、小津の『早春』（1956年）に登場する、岡山県三石に製造工場を持つ丸の内の煉瓦会社が描かれているのは、この様な東京の文化史と無縁ではない。赤と白の配色に拘った小津の色彩感覚も、赤煉瓦と白の石材（辰野式）で作られた東京駅や法務省旧司法省本館などの、東京の近代化の遺産と歴史的因縁がある。尚、辰野金吾は、東京駅、日本銀行本店、国会議事堂など、政治・経済・交通の中核となる建築物の設計に携わった人物である。

「有楽町高架線」は、映画の中に描かれた屈指の表象空間であると同時に、そこには、「東京」という帝都建設の歴史的背景があり、その筆頭にも挙げられるべき東京らしさの地理空間⁽²¹⁾であったということが、実は、重要な要件だったのである。それは、有楽町高架線に交差する晴海通りから、銀座の街が広がっていることにも起因しているのは言うまでもない。成瀬巳喜男の『銀座化粧』（1951年、新東宝）には、三十間堀が埋め立てられてゆく銀座への郷愁が描かれているし（雪子（田中絹代）が地方から上京した石川（堀雄二）を案内するのは、小津の『東京物語』で、尾道から上京した義理の両親に「東京案内」をする紀子（原節子）の役割に相当する）⁽²²⁾、川島雄三の『銀座二十四帖』（1955年）では、当時の新橋駅や、有楽町高架線が思う存分に描かれ、森繁久彌のディスク・ジョッキー風の銀座紹介と相俟って、三橋達也や月丘夢路が闊歩する銀座は、ミニチュア・セットで撮られた1954年の『ゴジラ』の実景を写し撮っている。「森永ミルクキャラメル・森永チョコレート」の地球儀型広告塔（中央区銀座五丁目5番、現在のアルマーニ）が映っている夜の銀座の映像も、『ゴジラ』（1954年）や『秋刀魚の味』（1962年）の描く東京と同一のものであることは言うまでもない。官設鉄道の東海道線、日本鉄道品川線（品川・渋谷・新宿・池袋）、日本鉄道豊島線（池袋・田端）、日本鉄道東北本線（田端・上野）、これらが、国有化されたのは、1906年（明治39年）、鉄道国有法に拠るものであった。甲武鉄道（現・中央線）、総武鉄道（現・総武線）と併せて、現在の東京の鉄道網が築かれたのである。「有楽町高架線」は、帝国の首都たる東京の歴史を物語るものであった。

東京の匂いと鉄道線 ― ゴジラ映画史以前 ―

北原白秋(1885-1942)が柳川から上京したのは、1904年(明治37年)のことであった。それは、烏森駅(現・新橋駅)開業(1909年)前のことであり、東海道本線は、新橋停車場(旧・新橋駅)が終点であった。勿論、有楽町駅はまだ存在しない。「女子文壇」(5年9号, 1909年7月1日)の「都会に出た時の第一印象」という総題の下で、白秋は、次の様に記している。

私が東京に着いて一番に鋭く感じたのは新橋停車場の匂でした。……〔門司, 神戸, 大阪, 京都, 名古屋の旅愁の対象とは異なり〕新橋はそれと違ふ。此処には調和と云ふよりも寧ろ旧都会と新市街との不可思議な対照がある。東京の随所には敗残した、時代の遺骸の側に青い瓦斯の火が点り、強い色彩と三味線とに衰弱した神経が鉄橋と西洋料理との陰影に僅かに休息を求めてゐる。それで、その当時、私の乗つて居た汽車が横浜近くに來る頃から私の神経は阿片に点火して激しい快樂を待つて居る時の不安と憧憬とを覚えはじめた。……

……品川高輪芝浜を通り越す時分には、私は黒い際立つた建築や車庫や獸類の臭氣に腐れたまま倒れかかつてゐる貨物車の影と、その湿つた九時頃の暗碧な夜の空に薄紫の弧燈がしんみりした光を放つてゐるのを見た。愈停車場の構内に着いたと思つた時には既に面と向つて驕奢な而して冷酷な都会にブツツカツてゐたのである。……

……〔改札口へ出ると〕高貴な人々はここから幾組となく幌馬車を駆つてゆく、俵がゆく、電車がゆく。そしてそれらの行手に電氣燈の黄色と白熱瓦斯の緑金色とが華やかに照り耀いてゐる市街が見えた。それが銀座だと教へられたばかり、美しい『夜』の横顔を遠くから見たままで、私は暗い烏森の芸妓屋つづきの路次をぬけて、汚ないある街の某と云ふ素人下宿に辿りついた。……⁽²³⁾

(北原白秋「新橋」, 1909年7月)

上京した北原白秋の経験を綴ったこの文章には、移動する鉄道線（「汽車が横浜近くに来る」、「品川高輪芝浜を通り越す」東海道線）が醸し出し、「鉄橋と西洋料理との陰影」が織り成す東京への（「不安」と）「憧憬」が記されている。

「都会」である「銀座」を眼前に控え、「烏森」の下宿に辿り着いた白秋の東京は、小津の『早春』（1956年）に登場する正二（池部良）とキンギョ（岸恵子）が、大森海岸（大森が海苔で有名な海岸であることは、大森貝塚の遺跡のみならず、京急線の大森海岸駅の名称がそれを示している）にある宿で不倫をする夜、お好み焼きを食べた新橋の烏森神社界隈（新橋駅烏森口）の描写にも再生されているのである。大手を振って歩けない二人が、こっそりと落ち合う場所が、銀座の表通りではなく、新橋の裏手なのである。「烏森の芸妓屋」は、永井荷風（1879-1959）の『新橋夜話』（1912年）や『腕くらべ』（1918年）に描かれた「新橋」からは外れた所だが、この様な新旧・新橋駅を繞る東京の地理学が、その後の有楽町高架線の表象にも、その痕跡を残しているのである。それが、地方出身者の白秋も敏感に感じ取った、東海道線の「駅」が放つ「東京」の匂いであった。

II. 隅田川から東京湾へ — 南下する「鎮魂」の隅田川 —

隅田川は、上るものなのか、下るものなのか。「郷愁の東京」を繞っての、一見どちらでも良さそうな、しかし、実は、その端的な文化史的問い掛けは、「故郷」の意味と同時に、「鎮魂」の在り方を問うことにも繋がるものである。木村莊八の出自を窺い知る文章として、「何しろオヤヂは裸一貫で東京へ出て来ると、その頃が、所謂文明開化の大都会であります。早速いろんなことをやつたやうです。あるひは芝浦に競馬場を作るとか、牛馬屠殺場を設けるとか、従つて牛肉店を作るとか、町屋に火葬場を創るとか、羽田に穴守稲荷を作るとか、品川に鉾泉を掘り当てるとか、……」（木村莊八『東京の風俗』、「私のこと」、1948年）⁽²⁴⁾ という、興味深いものがある。ここで、「町屋に火葬場を創る」とあ

るのは、莊八の父・木村莊平が創設した東京博善の町屋斎場（荒川区町屋一丁目23-4）のことであり、現在、12基の火葬炉を持つ都区内最大の斎場のことである。昨春、亡き母の焼骨を、私はここで拾った。町屋は、隅田川上流域にあり、地下鉄千代田線町屋駅、隅田川に架かる尾竹橋通りから少し入った所に、その火葬場はある。母（1932-2008）の一周忌の折に、私は、隅田川の川船（隅田川水上ライン）に乗って、「妣の国」と妣への追悼の在り方を思っていたのだが、隅田川は、溯るものではなく、飽くまでも、「下る」ものであること、そして、その先の「東京湾」の存在の意味を思わずにはいられなかった。だから、私は、水上バスで隅田川を「下る」ことが必然であり、自然な道理であろうと感じたのだが、個人的な事柄で始めて恐縮ではあるが、隅田川を繞る、「郷愁の東京」の根源的な問題の所在を考える上で、このことは、謂わば直感的にはあはれ、極めて重要な文化史的問題であると思われるのである。

「故郷」としての東京 — 近代の東京景物 —

東京出身者には「故郷」はないといった考え方に対して、確かに、「故郷」という概念が、地方から東京への人口流入、近代の工業化や経済・文化の都市集中化に伴って出現したものであるという見方もあるのだが⁽²⁵⁾、他方では、「望郷」とは、地方へ下った（あるいは、辺境に赴任した）都人の「都」に対する思いでもあったという『古今集』以来の表現史の伝統もあり、木村莊八は、次の様に記している。

……私は前に、都会生れのものには「故郷」は無いのではないかと、などと思つた事があります。近ごろの心持では、決してそんなことは無い、「故郷はある」と思ふやうになりました。その「旧山河」といふことをいひますが、「旧人家」で良いと思ひます。⁽²⁶⁾

（木村莊八『東京の風俗』序、1948年）

この「旧人家」について、建造物や鉄道高架線など、都市を構成する人工物

をこれまで見てきたが、隅田川も、後で触れる芝木好子（1914-1991）の『隅田川暮色』（1984年）にも見られる通り、東京の記憶として流れ続けているものである。そして、「大東京の魅力に引かれ、すっかり心酔しながら、郷里の風光に思ひのおよぼすときになると、東京をみそくそにけなしつける人がある。……」⁽²⁷⁾と揶揄する、日本橋生まれの長谷川時雨（1879-1941）の「東京に生れて」では、

が、その太古のままの姿が、蝕つくひのやうに、小市街の群立しなかつたところに、江戸の好きはある。その草を敷き伏せ、まだせましとして、海のなかまで埋めて住んだ、江戸當初の者は大變進出的だ。彼等は安心な高臺の方に、巨樹を薙ぎ倒して住まはずに、海のなかの方へ、外へ外へとむかつて進出してゐる。その、荒つぽさが新興都市江戸の生命だつたのだ。

その、進取的な都會が、大日本帝都になつたのだから、展びるだけのはびて、ずつと後の方の丘も平らされてゐる。眞に目ざましい發展だ。そして、まだ發展過程にある、ちぐはぐなところを見ると、東京の醸しいだす魅力を愛すれば愛するものほど、ちよいと悪口が言ひたくなるのであらう。不足も述べたくなるのであらうが、その不足が歐米の何層樓かの建築物などをもつて来て、人工的なものにくらべないで、自分たちの郷里のものに引きくらべるところが、實に、實に、好い人たち、大きくいへば、日本の根の人たち、大東京を建設する人たちなのだ。⁽²⁸⁾

（長谷川時雨「東京に生れて」、1939年）

と、続けている。この長谷川時雨は、『東京開港』（1941年）を書いたことでも有名な劇作家（歌舞伎脚本家）でもあるのだが、

……鐵橋や鐵筋コンクリートの高樓や高架線やモーターボートや、種々な近代的都會美を輝やかせる花火の方がどんなに花火らしい花火だか知れないだらう。……川開き花火を全市のものにすることを、高いところに窓を

もつレストランやカフェや、空間の多いビルディング経営者にも推める。高架線のプラットホームや、省線の窓からの見物なんかも素的な近代風景ではないか。⁽²⁹⁾

(長谷川時雨「花火と大川端」, 1934年)

とも述べており、「鐵橋」や「高架線」など、人工物にこそ近代東京の風景を見出していた一人でもあった。

今でこそ首都圏なども称されるが、群馬県の出身であった萩原朔太郎(1886-1942)は、『定本青猫』(1936年)の「自序」の中で、「……も一つ他の別の意味は、集中の詩「青猫」にも現れてる如く、都會の空に映る電線の青白いスパークを、大きな青猫のイメージに見てゐるので、當時田舎にゐて詩を書いた私が、都會への切ない郷愁を表象してゐる。……」⁽³⁰⁾と書き、その「青猫」で、「いかならん影をもとめて／みぞれふる日にもわれは東京を戀しと思ひしに」⁽³¹⁾と歌いつつも、郷里の山河を思い、群馬の地に眠っている。それと較べてみた時、北原白秋は、『東京景物詩 及其他』(1913年)によって、実によく東京の人工的な「近代風景」を描いていたものかということが分かるのである。

しんけい つかれ たえま
神経の衰弱にぞ絶間なく電車過ぎゆき、
まとも しんばし びろうど そら
正面なる新橋の天鵝絨の空の深みに
さまざまのでんきかざり
それをぬけて紫のアークとう
それをぬけて紫の弧燈にほやかにひとつ湿れる。

(北原白秋『東京景物詩 及其他』, 「東京夜曲」, 「夜の官能」, 1913年)

よる
七月の夜の銀座となりぬれば
静ころなく呼吸しつつ、柳のかげの
銀緑の瓦斯のみに汝もまた優になまめく、
四輪車の馬の臭気のだよひに黄なる夕月

(北原白秋『東京景物詩 及其他』, 「東京夜曲」, 「露台」, 1913年)⁽³²⁾

など、新橋、銀座から、大川（隅田川）、日本橋、浅草（「しふにかい凌雲閣」、ルナアパーク）など）に至るまで、例に事欠かない。これらは、『古今集』の築いた世界に対抗して、新しい時代の世界を作り出そうとした「桐の花とカステラ」（『桐の花』、1913年）と並ぶものであり、「昼の思」では、「……昔ながらの古い前栽の繁みに飛ぶ蛍よりも客待の人力車のかげに仄かに蒼白いお尻のパッチを光らす東京の蛍をこの上なく今の心に親しむ。……」⁽³³⁾とも記され、小津が映像で作り上げたように、白秋が言葉で作り上げた近代都市の姿がそこにはある。『東京景物詩 及其他』の「余言」には、「東京、東京、その名の何すればしかく哀しく美しくきや。われら今高華なる都会の喧騒より逃れて漸く田園の風光に就く、やさしき粗野と原始的単純はわが前にあり、新生来らんとす。顧みて今復東京のために更に哀別の涙をそそぐ。」⁽³⁴⁾とあり、多磨霊園（府中市多磨町）に白秋は骨を埋める。

水の都「東京」と大川 — 敗戦以前の隅田川 —

隅田川を繞って、王朝文学以来の『伊勢物語』や謡曲『隅田川』などの文学的伝統については、今ここでは触れないが⁽³⁵⁾、「故郷」としての近代の東京という視点に立ってみるならば、筆頭に挙げられる作品は、築地入船町（京橋区入船町八丁目一番地、現・中央区明石町10番）生まれの芥川龍之介（1892-1927）の「大川の水」（1914年）であろう。

……唯、自分は、昔からあの水を見る毎に、何となく、涙を落としたいやうな、云い難い慰安と寂寥とを感じた。完く、自分の住んでゐる世界から遠ざかつて、なつかしい思慕と追憶との國にはいるやうな心もちがした。此心もちの爲に、此慰安と寂寥とを味ひ得るが爲に自分は何よりも大川の水を愛するのである。

……

……動くともなく動き、流るゝともなく流れる大川の水の色は、静寂な書齋の空気が休みなく與へる刺戟と緊張とに、切ない程あわたゞしく、動い

てゐる自分の心をも、丁度、長旅に出た巡禮が、漸く又故郷^{ふるさと}の土を踏んだ時のやうな、さびしい、自由な、なつかしさとにかくしてくれる。大川の水があつて、始めて自分は再、純なる本来の感情に生きることが出来るのである。⁽³⁶⁾

(芥川龍之介「大川の水」、1914年)

芥川にとって、東京は故郷であるが、「自分の住んでゐる世界から遠ざかつて、なつかしい思慕と追憶との國にはいるやうな」ともあるように、現実の東京が単純に捉えられている訳ではない。現実の故郷を一旦離れ、そして、幻想された「故郷」にまた戻って来るやうな、「長旅に出た巡禮が、漸く又故郷の土を踏んだ時のやうな」と比喻される、現実であると同時に、幻影の東京なのである⁽³⁷⁾。この「なつかしき」は、「なつかしいあの島」と歌われる南の島インファント島に対する南洋憧憬と、実は、合わせ鏡になっている。「南洋」と「東京」は、幻想の地理学としても、結び付いているのである。

……殊に夜網の船の舷に倚つて、音もなく流れる、黒い川を凝視^{みつ}めながら、夜と水との中に漂ふ「死」の呼吸を感じた時、如何に自分は、たよりのない淋しさに迫られたことであらう。

大川の流を見る毎に、自分は、あの僧院の鐘の音と、鶺鴒^{くび}の聲とに暮れて行く伊太利亞の水の都——バルコンにさく薔薇も百合も、水底に沈んだやうな月の光に青ざめて、黒い柩に似たゴンドラが、其中を橋から橋へ、夢のやうに漕いでゆく、ヴェネチアの風物に、溢るゝばかりの熱情を注いだダンヌンチヨの心もちを、今更のやうに慕はしく、思ひ出さずにはゐられないのである。

……青く光る大川の水は、其冷な潮の匂と共に、昔ながら南へ流れる、懐しいひゞきをつたへてくれるだらう。……⁽³⁸⁾

(芥川龍之介「大川の水」、1914年)

水の都として、東京とヴェネツィアが比較されるのは、既に周知のことだが⁽³⁹⁾、「死」や「黒い枢」の気配は、後に隅田川が経験することになる東京大空襲によって現実のものとなり、芝木好子の『隅田川暮色』に見られるように、「なつかしさ」と「鎮魂」を運んで「南へ流れる」川となったのである。

……さうして、同じく市の中を流れるにしても、猶「海」と云ふ大きな神秘と絶えず、直接の交通を續けてゐる爲か、川と川とをつなぐ堀割の水のやうに暗くない。眠つてゐない。何處となく、生きて動いてゐると云ふ氣がする。しかも其動いてゆく先は、無始無終に互る「永遠」の不可思議だと云ふ氣がする。……

……

……大川の水の色、大川の水のひゞきは、我愛する「東京」の色であり、聲でなければならぬ。自分は大川あるが故に、「東京」を愛し、「東京」あるが故に、生活を愛するのである。⁽⁴⁰⁾

(芥川龍之介「大川の水」、1914年)

外堀や三十間堀、築地川、京橋川、汐留川、日本橋川、神田川など、東京は、隅田川と共に生きている「水の都」であった。それは、「陸の東京」に対して、

……たゞ水の東京に至つては、知るもの言はず、言ふもの知らず、江戸の往時むかしより近き頃まで何人もこれを説かぬなんびとに似たれば、いで我試みにこれを語らん。さはいへ東京はその地勢河を帯にして海を枕せる都なれば、……⁽⁴¹⁾

(幸田露伴「水の東京」、1902年)

と語る、下谷三枚橋（現・台東区上野四丁目）に生まれ、大田区の池上本門寺に眠る幸田露伴（1867-1947）の「水の東京」（1902年）を先例として、『一人息子』（1936年）、『風の中の牝雞』（1948年）、『銀座化粧』（1951年）、『ゴジラ』（1954年）、『銀座二十四帖』（1955年）など、戦前から、取り分け1950年代にかけて、これらの日本映画が描いた東京は、その様な「水の都」だったのであり、

復活版『ゴジラ』(1984年)でも、初代ゴジラが渡った外堀の数寄屋橋と同じ地点で、復活版ゴジラが、埋め立てられた外堀を踏み抜いているのは、「水の都」東京の記憶の再生なのである。

東京大空襲と南下する隅田川

川島雄三『洲崎パラダイス 赤信号』(1956年、日活、原作『洲崎パラダイス』は1954年)の原作者でもある芝木好子(1914-1991)の『隅田川暮色』(1984年、文藝春秋刊)を、お仕舞いに見てみたい。芥川の描く戦前の隅田川に、何が付加され、戦後、隅田川の本質が如何に変わったのか、知ることができるのである。

川の堤を歩くと、工場の排水がそそがれるのか川はよごれて、これがいつも心に抱く東京の川かと思わせる。隅田川は昔は利根川の本流だったという。武蔵野の台地にそって流れて荒川となり、隅田川はその下流で、千住大橋から数えて十二の橋の下を流れて東京湾へそそぐ。戦後は一時白魚が棲むほど水が澄んだと聞いたが、泥っぽくにごった川は荒涼としている。

「きたなくてひどいでしょう。家にいても川の臭いが上がってきて、閉口します」

この川にも空襲の時、大勢の人間がつかったはずであった。そうして浅草の人間はおびただしく死んでいった。彼女が親も家も捨てたのは焼ける半年前であった。そして父を失った。彼女はさっきからそのことに触れて俊男に訪ねようとして、口ごもった。父にふれるには痛みがあった。⁽⁴²⁾

(芝木好子『隅田川暮色』, 1984年)

山村冴子を主人公とするこの小説は、浅草生まれの作者自身の記憶を交差させて描かれた、隅田川への鎮魂の文学である。「川の面を炎が走る」⁽⁴³⁾と言われた東京大空襲(昭和二十年三月九日から十日にかけての大空襲)の隅田川で、

父の千明を亡くした冴子は、父の友人でもあった小磯元吉らと共に、昭和三十五年の夏、隅田川の「川下り」をすることになる。

隅田川を川船で下って、河畔で食事をするという風流な一日が来るとは、冴子は思ってもいなかった。大川の近くに生れて、川を見ながら育ったから、思い出や記憶のほとんどはそこにあるといってもよかったが、捨てた場所には傷ましい記憶もあって、すべてがなつかしいというわけにかなかった。川をめぐって父の死を辿るには抵抗もあったが、辞退することは出来なかった。招いてくれる小磯元吉は胃の手術の不幸な再発がきていて、彼自身も知っているとする、彼も今のうちに見るべきものを見ておこうとしているのかもしれない。元吉は冴子との再会をよろこんで、昔語りをしようとしているのであった。⁽⁴⁴⁾

(芝木好子『隅田川暮色』, 1984年)

「戦後、東京の盛り場は新宿や渋谷へと移って、東京の中心であった浅草は凋落のきざしを見せている。」⁽⁴⁵⁾ともあり、大川端で生まれた冴子は、「川のあるところはいいわ。川へ還ってくるように、となにかが招くから」⁽⁴⁶⁾と言い、隅田川に対して、「なつかしい」東京の中心の思い出や記憶と同時に、「傷ましい記憶」を抱き続けることによって生きているのである。

川が暮れてゆくと、川面が波立って、波頭が一瞬人間の頭に見えた。冴子は川を走る炎を思って身ぶるいした。川船のまわりに人魂が漂うように、船頭のつけた提灯の火が波に赤い色をうつしていた。いつかは父の舟をしに大川の上を船で渡ろう、と思っていたが、その時がきて、この上ない良い連れと来たことになる。

彼女は白いハンケチを取り出すと、折って耳でしばった。子供の頃にあそんだテルテル坊主に似た白い小花が出来た。舷から川に流すと、鎮魂の花は浮んで漂ったが、波がきて遠くへ押し流されていった。元吉も俊男も夜の波にのまれてゆくものを見ていた。⁽⁴⁷⁾

浅草一帯が焼けた空襲の夜は死者で埋まった川も、今はなにごともない。父の霊も静まっているだろう。欄干から川をのぞくと、波が立ち、川面が暮れはじめて、波頭がぼこぼこ浮くのだ。死者が顔をのぞかすのはこんな時である。父は元吉がもうすぐゆくことを知っているに違いない。波頭に頭が二つ見えたなら、やはり怖ろしいだろう。二年あとに帰ってきた時、必ず幡を川へ流して、二つの霊の鎮魂に捧げたい。⁽⁴⁸⁾

(芝木好子『隅田川暮色』, 1984年)

鎮魂の思いは、隅田川を南に「下り」、川に「流す」ものである。上に引いた文章の美しさは、説明を要すまい。『妖星ゴラス』(1962年)では、有楽町高架線のみならず、「戦後」の象徴である東京タワーを背景にして、隅田川の勝鬨橋がミニチュア・セットで登場するのだが、妖星の接近に伴って、東京湾から勝鬨橋を越えて、海水が隅田川を「逆流」するシーンが描かれる。東宝特撮SF映画とは言え、この現象の異常さには、眼前描写の映像として見せられた時、改めて思い知らされるのである。

『隅田川暮色』を通して見ると、『ゴジラ』(1954年)に描かれた初代ゴジラが、隅田川を南下し(台詞にも「南下」とある)、勝鬨橋の東半分を壊しつつも、単純な怪獣映画ではない証しに、静かに、そして、暗く、東京湾に消えてゆく姿の背後には、小津の『風の中の牝雞』(1948年)に描かれた、「敗戦」後の勝鬨橋と隅田川の流れと同様、傷ましい戦争の記憶と「鎮魂の花」が、死者の魂のように浮かんで漂ってゆく東京の光景が見えるのだということが、実によく分かるのである。ゴジラは、東京湾から上陸し、東京湾へ帰ってゆく存在である。しかし、隅田川を上るのではなく、品川、新橋、有楽町に上陸してから、隅田川を下って、東京湾へと帰ってゆくのである。初代ゴジラは、『ゴジラ vs デストロイア』(1995年)に拠るならば、東京湾に葬られている。

エピソード ―「冥府」としての東京、そして、南洋―

東京湾を更に南下した所に、そこに、南洋は広がっている。「東京」と「南洋」を結ぶもの、それは、「郷愁」と「鎮魂」である。現実の地理学に重ねられた「故郷」とは、これまで見てきたように、「冥府」であるとも言える。この「郷愁の空間」を移動するゴジラとモスラは、「東京」と「南洋」の時空間を往復する記憶なのである。「有楽町高架線」と「隅田川」という、東京を構成している、この二つの平行するラインの本質的視点から、本稿では、近代文学史と併せて、日本映画史というもう一つの歴史表象を通して流れる、戦前・戦後の連続した昭和史を見てきた。

「スクリーンの上では南洋土人の生活の実写がうつさされていた。……久しい以前のことである。その頃三造はこういうものを——原始的な蛮人の生活の記録を読んだり、その写真を見たりするたびに、自分も彼らの一人として生れてくることは出来なかったものだろうか、と考えたものであった。……」⁽⁴⁹⁾と、四谷生まれの中島敦（1909-1942）は、「狼疾記」（『南島譚』、1942年）に書いている。南洋庁にも赴任した中島敦が見た、この南洋を描いた映画には、一体どのような文化史的意味が秘められていたのであろうか。『ゴジラ』の原作者、香山滋も、『類人猿ターザン』（*Tarzan of the Apes*, 1918年、エルモ・リンカーン主演）、D. W. グリフィスの『渴仰の舞姫』（*The Idol Dancer*, 1920年、クラリン・セイモア主演）などの映画や、ゴーガンの『ノア・ノア』などの文学の影響によって、「南への関心」、「南へのノスタルジア」が働き続けているということを記している⁽⁵⁰⁾。

この「東京」と「南洋」を結ぶ「郷愁の空間」、言い換えるならば、あの世とこの世の境とも言うべきものを、史料を通して更に明らかにすることによって、今後、私がこれまで進めてきた「ゴジラ映画史」の研究に、一定の決着を付けたいと考えている。「冥府」としての東京は、私も、骨になったら、菩提寺に帰ることのできる故郷なのである。

注

- (1) 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 —」, 新潟大学人文学部紀要『人文科学研究』, 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, 「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 —」, 同, 第124輯, 2009年3月, 45-73頁。
- (2) 中村建治『山手線誕生 — 半世紀かけて環状線をつなげた東京の鉄道史』, イカロス出版, 2005年, 及び, 中村建治『東海道線誕生 — 鉄道の父・井上勝の生涯』, イカロス出版, 2009年, などを参照。
- (3) 「埋立地と東京港の歴史」, 「写真で見る「東京港埋立のあゆみ」(東京みなと館提供)」, 東京都港湾局 (<http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/>), 及び, 「東京港の変遷 — もうすぐ開港70周年 —」, 国土交通省関東地方整備局・東京港湾事務所 (<http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/tokyo/>), などを参照。
- (4) 「東京電力50年史」, 東京電力 (<http://www.tepco.co.jp/>), 参照。
- (5) 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), 102頁。
- (6) 「EF58形式電気機関車」, 鉄道博物館, 収蔵資料紹介 (<http://www.railway-museum.jp/exhibition/index.html>), などを参照。
- (7) 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, 及び, ミツヨ・ワダ・マルシアーノ『ニッポン・モダン — 日本映画1920・30年代』, 名古屋大学出版会, 2009年, 序章, 並びに, 第1章「近代空間の創造」, 参照。
- (8) 「蚕糸資料館」, 岡谷蚕糸博物館 (<http://www.city.okaya.lg.jp/okayasypher/sanshi/>), などを参照。
- (9) 「橋梁史年表」, 「歴史的鋼橋集覧1873-1960」, 土木学会附属土木図書館 (<http://www.jsce.or.jp/library/index.html>), 参照。
- (10) 井上和男編『小津安二郎全集』下, 新書館, 2003年, 408頁, 及び, 439頁。
- (11) 『ゴジラ』, 前掲書, 126頁, 「ゴジラは、尾張町の交叉点を左に折れて、日比谷

公園の方へ向い、数寄屋橋を踏みくぐり、まさに有楽町駅へすべり込もうとする電車をボギー、ガラガラ……と、ガードごと叩き落とし、白熱光を吹き付けておし進む。」とある。

- (12) 同書, 72頁。
- (13) 「昭和毎日」写真データベース「毎日フォトバンク」, 毎日新聞社 (<http://showa.mainichi.jp/>), 所蔵写真, 「大島航路に就航の東海汽船の橘丸S25」(1950年4月), 「東海汽船「橘丸」13年ぶり就航」(1950年4月), 参照。
- (14) 「485系特急形電車」, 「キハ81形式気動車」, 鉄道博物館, 収蔵資料紹介 (<http://www.railway-museum.jp/exhibition/index.html>), 及び, 地下鉄博物館 (<http://www.chikahaku.jp/index.html>), などを参照。
- (15) 木村荘八『東京の風俗』, 富山房百科文庫14, 富山房, 1978年(毎日新聞社, 1949年), 183-184頁。
- (16) 「生命保険会社の新旧一覧・変遷図」, 社団法人生命保険協会 (<http://www.seiho.or.jp/>), 参照。
- (17) 「EF53形式直流電気機関車」, 鉄道博物館, 収蔵資料紹介 (<http://www.railway-museum.jp/exhibition/index.html>), などを参照。
- (18) 蓮實重彦『監督 小津安二郎』(増補決定版), 筑摩書房, 2003年, 325頁。
- (19) 『山手線誕生 — 半世紀かけて環状線をつなげた東京の鉄道史』, 前掲書, 第5章「高架線建設で浮上した、東京を一周する環状鉄道の構想」以下, 及び, 『銀座 — 駅前商店街第1号 —』, 旧新橋停車場 鉄道歴史展示室, 財団法人東日本鉄道文化財団, 第9回企画展カタログ, 2005年11月29日 - 2006年3月26日, 並びに, 『汐留の移り変わり』, 同, 第2回企画展カタログ, 2003年7月29日 - 11月16日, などを参照。
- (20) 『首都・東京の形成 — 明治の西洋建築を通して —』, 旧新橋停車場 鉄道歴史展示室, 財団法人東日本鉄道文化財団, 第3回企画展カタログ, 2003年12月2日 - 2004年3月28日, DVD『日本の近代化遺産 第3巻 帝都誕生 — 東京の近代化遺産 —』, 紀伊國屋書店, 2005年, 及び, 「銀座煉瓦街関係書類」, 江戸東京を知る, 東京都公文書館 (<http://www.soumu.metro.tokyo.jp/01soumu/archives/index.htm>), などを参照。
- (21) ヴォルフガング・シヴェルプシュ著, 加藤二郎訳『鉄道旅行の歴史 — 19世紀における空間と時間の工業化』, 法政大学出版局, 1982年, 70頁, 「[鉄道により]風景空間 (der Landschaftsraum) が地理的空間 (der geographische Raum) になった」とも言われるが, 日本と西洋の鉄道文化史的相違は免れない。

- (22) 『東京案内』, 「復刻版 岩波写真文庫 川本三郎セレクション(全5冊) 50年代東京再発見」, 岩波書店, 2007年(19『川一隅田川一』, 47『東京一大都会の顔一』, 68『東京案内』, 112『東京湾一空からみた自然と人一』, 201『東京都一新風土記一』, 初版1950-1956年), 参照。
- (23) 『白秋全集35 小篇1』, 岩波書店, 1987年, 3-5頁。
- (24) 『東京の風俗』, 前掲書, 261頁。
- (25) 『ニッポン・モダン一日本映画1920・30年代』, 前掲書, 「懐かしさの空間, 故郷の創造」, 42-44頁。
- (26) 『東京の風俗』, 前掲書, 6頁。
- (27) 長谷川時雨『隨筆 きもの』, 實業之日本社, 1939年, 195頁。
- (28) 同書, 196-197頁。
- (29) 『改造』, 第16卷第8號, 1934年(昭和9年)7月, 146頁。
- (30) 『高村光太郎・萩原朔太郎・宮澤賢治集』, 現代日本文學全集24, 筑摩書房, 1954年, 135頁。
- (31) 同書, 139頁, 及び, 萩原朔太郎『萩原朔太郎詩集』, 三好達治選, 岩波文庫, 1981年, 208頁。
- (32) 北原白秋『白秋全集3 詩集3』, 岩波書店, 1985年, 13頁, 及び, 16頁。北原白秋『北原白秋詩集(下)』, 安藤元雄編, 岩波文庫, 2007年, 21頁, 及び, 24頁。
- (33) 北原白秋『白秋全集6 歌集1』, 岩波書店, 1985年, 41頁。
- (34) 『白秋全集3 詩集3』, 前掲書, 177頁。
- (35) 久保田淳『隅田川の文学』, 岩波新書, 1996年, 109頁以下。「東京も西の外れに生れ育った私にとって, 隅田川界限は一種の異国である。」(同書, 224頁)とあるのは, 「川とほとんど縁のない西東京に生まれ育った人間には川と橋のある風景が単純に珍しかったということもある。」(川本三郎『大正幻影』, 後掲書, 1頁)と同種である。
- (36) 芥川龍之介『芥川龍之介全集 第一巻』, 岩波書店, 1977年, 26-27頁。
- (37) 川本三郎『大正幻影』, 岩波現代文庫, 2008年, 「川を渡って幻影のなかへ」, 7「「水の都」のユートピア」, 9「異国への憧憬」, 「「幻影」を求めた大正作家たち」, 参照。
- (38) 『芥川龍之介全集 第一巻』, 前掲書, 27-28頁。
- (39) 陣内秀信『東京の空間人類学』, ちくま学芸文庫, 筑摩書房, 1992年, 103頁以下, など。

- (40) 『芥川龍之介全集 第一巻』, 前掲書, 30-31頁。
- (41) 幸田露伴『一国の首都 他一篇』, 岩波文庫, 1993年, 189頁。
- (42) 芝木好子『芝木好子名作選』下巻, 1997年, 新潮社, 14-15頁。
- (43) 同書, 65頁。
- (44) 同書, 53-54頁。
- (45) 同書, 55頁。
- (46) 同書, 65頁。
- (47) 同書, 60頁。
- (48) 同書, 143頁。
- (49) 中島敦『山月記・李陵 他九篇』, 岩波文庫, 1994年, 263-264頁。
- (50) 『ゴジラ』, 前掲書, 「南への憧れ」, 300-304頁。