

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 —

猪 俣 賢 司

プロローグ — 東京遷都と鉄道敷設 —

ゴジラ映画は、初代『ゴジラ』(1954年、東宝)以来、首都東京を描いてきた。ゴジラ映画と南洋との関係については既に論じてきたが、ゴジラは、帰るべき所として、常に東京を目指していた存在なのである^①。1950年代の日本映画の黄金期を過ぎて、映画の舞台から、東京が消えていったとも、新宿や渋谷など、東京の西部に舞台の中心が移動したとも言われる^②。『モスラ』(1961年、東宝)は、奥多摩湖から渋谷方面を描いた映画として、明らかに、1950年代の映画ではない。小津安二郎は、東京を描き続けてきた監督としても知られており、まさにゴジラ映画と共に、東京、特にその東部を描いてきた。ゴジラ映画第27作目の題名は、『ゴジラ×モスラ×メカゴジラ 東京SOS』(2003年、東宝)である。銀座を中心とする東京下町の情景は、ゴジラ映画と小津の映画によって、どの様に描かれてきたのであろうか。そして、作品の中で描かれた東京は、現実に存在した東京の地理学と、どの様な関係を取り結んできたのであろうか。

そもそも、近現代の東京は、東京遷都(1868年(明治元年)9月20日、東京御行幸)に際して策定された鉄道敷設による交通網によって、その地理の在り様の基本線が引かれた。第2代鉄道大臣(1922-1923)を務めた大木遠吉は、父大木喬任(1868-1869、東京府知事)が岩倉具視に提出した遷都に関する建白書(1868年(慶応4年)4月1日)について、次の様に記録している。

予は茲に時事新報の餘白を借りて、東京遷都に關する先考喬任の記録を

公にせんとす、……

先考は更に進んで、江戸を東京と稱し、行々は東西兩京の間に鐵道を敷設すべき事に迄論及せり、即ち曰く、

一、慶喜へは成るだけ別城を御與へ江戸城は急速東京と被定乍恐天子東方御經營の御基礎の場と被成度江戸城を以て東京と被相定行々の處は東西京の間鐵路をも御開被遊候程の事無之ては皇國後來兩分の患なきにもあらずと被考候且つ東方王化にそまざることを數千年に付於當時も江戸城は東京と被相定候御目的肝要に奉存候……

(時事新報, 1917年(大正6年)5月15日~5月30日, 東京奠都始末(東京と喬任)(一~十五), 大木遠吉(稿))⁽³⁾

これは、東西兩京を鐵道で結ぶことにより、皇國の東方王化に憂い無きを期したことが窺える文書であり、東京の地理学が鐵道網によって築かれている現在の姿の基礎がここにあることを示している。この建白書には、薩摩藩の小松清廉も参与として係わっており、1880年(明治13年)9月に、天璋院篤姫が、新橋から鐵道に乗って箱根に向かわれたことを思い合わせてみると、感動的ですからある。

小津安二郎は、東京を、ビクターテレビの廣告塔(中央区銀座四丁目5-1, 教文館屋上、『彼岸花』, 1958年, 松竹)といった「点」(ポイント)で描いたり、銀座四丁目から資生堂パーラー(中央区銀座八丁目8-3)を挟んで新橋方面を見通した中央通り(通称銀座通り, 『秋刀魚の味』, 1962年, 松竹)といった「線」(ライン)で描くことによって、東京の地理を映像化した。ゴジラ映画が、實際の空撮や特撮ミニチュア・セットの「俯瞰」を多用して、謂わば、東京の「地図」の図面をも映像化していることを考えてみるならば、小津の描いた東京は、これらの「点と線」を結ぶことによってしか、東京の連続した空間としての地理上の「面」(トポロジー)を再現することができない。小津は、東京を「面」としては、殆ど描かなかつたのだ。しかし、小津の描く空間は、99%(勿論、比喩的に言ったものだが)、現実の東京に依存している。不在の空間とか、断ち切られた東京などでは決してなく、1950年代の極めてアクチュアルな連続した

東京を、確かに描いている。それは、横須賀線（『晩春』、1949年、松竹）や京浜東北線（『早春』、1956年、松竹）の描写によっても証明される。しかし、ほんの1%、小津の純化されたイマジナティヴな東京が描かれることがあり（『お早よう』、1959年、松竹）、そのことを否定する積もりもないが、取り立てて称讃する積もりもない。本稿は、鉄道ラインを基準線として、小津の描いた昭和の東京と小津の映画技法との関係を、事実として、浮き彫りにするものである。小津の映画史上の世評とは、関係がない。描かれた東京の地理学は、想像力の産物であると同時に、現実の東京の歴史的・地理的事実の反映でもあり、鉄道を描いた黎明期の映画史に見られる撮影技法のみならず、『伊勢物語』の昔より初めて帝が東に下られた東京遷都によって築かれた現実の鉄道線の在り様にも依拠しているのである。

I. 東京が見える人・東京が見えない人 — 『東京物語』(1953年11月) —

『東京物語』（1953年、松竹）の中で、尾道から出てきた老夫婦（笠智衆と東山千栄子）が、上野恩賜公園で、次の様な会話を交わすシーンがある。

「なァ、おい、広いもんじゃなあ、東京は。」

「そうですねあ。ウツカリこんなところで、はぐれでもしたら、一生涯探しても、会わりやァしやんしェんよ。」

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）で時間を潰してから赴いた所が、恩賜公園のこの通称山王台（西郷隆盛像のある広場）であり、その欄干の所から東京の情景を眺めながら、この様に言うのである。この二人は、一体何を眼にしていたのであろうか。小津は、欄干の下に見えるであろう、二人の視線の先を描かない。欄干の上の一つだけ、僅かに見えている建物がある。これは、上野広小

路の松坂屋上野店ではなく⁽⁴⁾、実は、上野地下鉄ストアビル（台東区東上野三丁目19-6、現東京地下鉄本社ビル）である⁽⁵⁾。

1927年（昭和2年）、日本初の地下鉄（銀座線）が上野・浅草間（2.2km）に開通したが、利用客が減少し悪化する経営内容を打開するために、東京地下鉄道会社（後の営団地下鉄）が、駅舎の多角利用を小林一三が既実践していた大阪の阪急梅田駅に倣って、1930年4月、地下鉄上野駅構内の通路に店舗を設け（日本初の地下街）、翌1931年11月、上野地下鉄ストアビルを完成させた⁽⁶⁾。このビルは、東京都立中央図書館所蔵絵葉書「世界大都市大東京六十景」や「世界ノ大都市大東京」に、高島屋百貨店（日本橋）や三越百貨店（日本橋）と共に写っている東京の代表的な建物の一つであり⁽⁷⁾、当時、建物外壁に設けられた世界一の大時計が有名であった。戦後も、1950年2月には、屋上に最新式（回転式送電方式）の電光ニュースが登場するなど⁽⁸⁾、1932年4月に落成した国鉄の上野駅舎と共に、東京の名所であった。

見えなかった上野駅

それにしても、この老夫婦二人は、一体どこを見ていたのであろうか。山王台にいて、松坂屋上野店の方角ならば、南方向を向いて、上野広小路を漠然と眺めていたということになるが、そうではなく（視線のラインは南北方向ではなく）、上野地下鉄ストアビルのある東の方向（台東区東上野三丁目19-6の方角）に向いて、つまり、視線のラインは東西方向に延びるものであって、二人の眼下には、実は、上野駅の駅舎とその正面玄関前の昭和通りが見えていたはずなのである。映画に映っている建物の形状は、松坂屋のものではないし、欄干の角度も、南方向に向けて撮られたものならばこうはなるまい。映像では欄干で巧みに隠されているのだが、この老夫婦と建物を結ぶ地図上の直線ラインにあったもの、二人の眼下に見えていたものは、国鉄上野駅だったのである。更に言うならば、この二人の背後には（東西方向のラインを二人の後ろに延ばしてゆくと）、西郷隆盛像が位置しているのである。別の言い方をすれば、上野駅舎と西郷隆盛像を結ぶライン上に、この二人の俳優を小津は立たせたという

ことになる。が、小津は、上野駅舎も西郷隆盛像も描かなかった。スクリーンから、隠したのである。そして、この二人にも、網膜には映っていたかも知れないが、見えてはいなかったのだ。どこのものとも知れぬ、架空送電線の一部分だけが見え、耳には、電車の通過音だけが僅かに聞こえている。

小津は、上野を『長屋紳士録』（1947年、松竹）でも描いている。敗戦直後の東京は、空襲で破壊され、荒廃した都市の姿を晒していた。銀座・築地方面では、当時、築地川南支川（暁橋）から望む築地本願寺^⑨、聖路加国際病院、上野では、上野動物園のキリン（猛獣は戦時中に処分されていた）くらいしか、描くべきものが残されていなかったのである。この映画の最後のシーンでは、

「うん、上野なら西郷さんだよ。」……

「西郷さんねえ… 銅像ねえ…」

と言って、主人公のおたね（飯田蝶子）が、親代わりとして養育してやれる孤児を探しに赴いたであろう、山王台の西郷隆盛像とその周りに集まっている戦災孤児たちの姿が描かれる。戦争孤児（当時、浮浪児とも言われた、『フランケンシュタイン対地底怪獣』^⑩、1965年、東宝）は、『風の中の牝雞』（1948年、松竹）で、夫が復員せぬまま、子供の病気のために一度だけ売春をしなければならなかった（保険制度はまだ整備されていなかった）妻の時子（田中絹代）や娼婦房子（文谷千代子）、『ゴジラ』で、戦争のあらゆる痕跡を一身に背負ったゴジラと共に、確かに、戦後の日本の姿を描いた映画であることを物語っている。上野のこの場所こそ、1953年の『東京物語』で、笠智衆と東山千栄子の二人が上野駅を網膜に映していた場所であり、『長屋紳士録』では、まさに二人を背後から見ることになる方向からも、西郷隆盛の銅像が撮られているのである。上野駅舎は、上野地下鉄ストアビルと共に、戦災を免れて戦後も残った建物だが、『長屋紳士録』でも描かれてはいない。しかし、上野駅を描かなかったのは、『東京物語』には、別の意味があったのだと考えられる。

それは、銀座松屋の屋上展望台から下りる階段の途中で、この老夫婦の次男（戦争で死亡）の嫁である未亡人の紀子（原節子）が、

「お兄さまのお宅は、こっちの方ですわ。」……

「お姉さまのお家は、さァ… この辺でしょうか。」……

「わたくしのところは、こちらですわ。この見当になりますかしら。」

と指差しつつ、小津の映画では極めて珍しく、有楽町方面の「俯瞰」（「ロング」と言うべきか）が描かれていることと比較してみるならば、一目瞭然である。これは、東京が「見えていた」東京在住者（原節子）と、東京が「見えていない」田舎者（笠智衆・東山千栄子）の対立ということなのである。

はとバスと東京遊覧

『東京物語』の「はとバス」遊覧シーンは、小津の映画でも有名なシーンの一つであり、多くの論考もある⁽¹⁰⁾。「はとバス」は、1948年（昭和23年）8月に誕生し、昨年（2008年）、60周年を迎えた⁽¹¹⁾。東京駅丸の内南口を発着する「はとバス」は、映画の中でも、現在と同じ様に、東京中央郵便局の向かいから出発し、小津にお馴染みの丸の内ビルと新丸の内ビルを通り、内堀通りに入る。ここから、皇居二重橋を望み、銀座三丁目の松屋にまで至る訳だが、この一連の映像には、ありきたりの東京が抽象化されて描かれていたのでは決してなく⁽¹²⁾、1953年6月からロケ・ハンされた時の、極めてアクチュアルな現実の東京が描かれているのである。

内堀通り通過中の「はとバス」の車内案内放送と、その二重橋の光景に、耳と眼が奪われてしまいがちだが、二重橋の先に見えるものは、実は、NHK千代田放送所（現千代田放送会館）のテレビ塔（千代田区紀尾井町1-1）である。これは、1958年（昭和33年）10月に竣工される東京タワーに先立って、1953年2月に開局した日本初のテレビ送信施設（ラジオ用ではない）として設けられた電波塔であり、翌1954年の『ゴジラ』の中で、ゴジラに破壊された平河町のテレビ塔として特筆されるべきものである⁽¹³⁾。1953年8月に始まった麹町日本テレビの民間放送用のテレビ塔（千代田区二番町）と共に、当時、赤坂見附から並んで見えることになる二つのテレビ塔の一つである⁽¹⁴⁾。「洋風で、比較的

品位のある国会図書館前の、刈り込んだプラタナスの並木の下に立って、遠景にNHKのテレビ塔を望み、それをエッフェル塔に見立てて見た。』⁽¹⁵⁾とあるのは、当時の視覚である。小津は、何を語るでもなく、できたばかりの最新のテレビ塔をカメラの画角に収めていたのである。

銀座松屋と戦後東京の姿

「はとバス」が、銀座中央通りを北上する。銀座ワシントン靴店や、その象徴的な時計台の部分を『東京物語』に限ってわざと殆ど見せない和光の建物、そして、教文館の建物、銀座四丁目の標示板を見せた後、行き成り、ガラス窓の建物のアップを撮す。デパートの前に停車するバスのシーンは、現在のDVD映像にはない⁽¹⁶⁾。この建物は、1925年に開業した銀座三丁目の松屋（松屋鶴屋、1868年創業）であることが、その松鶴マークによって、すぐに分かる仕掛けとなっているが、現在、日劇の後に建てられた有楽町センタービル（1984年竣工、通称有楽町マリオン）が、西銀座の街並みを映す（そして、1984年の復活版ゴジラの姿も映す）そのハーフミラーガラスを特徴とする以前にあっては、ネオ・ルネサンス様式の和光の建物とは対照的に、この松屋前面の巨大な窓群が、斬新な銀座の光景となっていた。これは、現在でも、建物ファサードのガラスと言えば、松屋が銀座通りにその歴史を映していると言ってもよい。1950年代の東京を見ていた私の亡き母が、大好きだったデパートでもある。

『東京物語』の前年の松屋の様子は、次の新聞記事によっても窺い知ることができる。

……銀座三丁目松屋百貨店を接収した「東京PX」が十七日午後五時限り閉鎖された。……これによって銀座の植民地色もいくぶん少なくなろうとみるむきが多い。……

松屋本店長谷川取締役談

改造には半年かゝるので暮の開店には間に合うまい。本館と伊東屋ビルの三階以上とを連結、裏に出来上っている地下五階や地下鉄の口も再開し

て面目を一新した姿で復活させたい。

(朝日新聞, 朝刊, 1952年8月18日, 3頁, 東京 PX きのう閉鎖)

1952年4月28日, サンフランシスコ講和条約の発効によって, 進駐軍が漸次, 撤収し, 「占領下の日本」から, 独立国家としての日本に生まれ変わっていった。「銀座の植民地色」も薄らぎ, 羽田空港も, 一部返還されることになった時代である。『東京物語』ロケ・ハン開始の前月, 1953年5月の松屋を伝える新聞記事がある。

東京銀座の松屋は, 昨年十月の接収解除以来改増築工事を行っていたが, このほど完成, 二十日の開店を前に十八日午前十時高松, 三笠両宮様をお招きした。……高松宮さまは……松坂屋より一尺高いとかで自慢の展望台から都心を見渡されたり店内をお回りになった。

(朝日新聞, 夕刊, 1953年5月18日, 3頁, 高松, 三笠宮様松屋へ)

『東京物語』で, 東京在住の原節子が, 義理の父母に見せた有楽町の街並みは, その前月, 高松宮様が松屋の自慢の展望台で御覧になった東京だったのである。これが, アクチュアルな東京の描写でないとしたら, 何と言うべきであろうか。ロケ・ハンがもし1ヵ月早かったなら (ロケ撮影は, 9月だが), それまでの重厚な風情の建物を改装一新し, 東京 PX から, 一面ガラス張りのデパートに生まれ変わった松屋は存在しなかったのである⁽¹⁷⁾。紀子 (原節子) が, 「おさまのお宅」として指差す方向は, 東の方角。正確に, 義理の兄夫婦の住んでいたであろう東武伊勢崎線の堀切駅方向を指すならば, 建物の壁に向かって指差すことになろうから, これは, 映画の「絵」としての妥当性とも言えるが, 「わたくしのところ」と言って指差す方向は, 南の方角であり, 他の小津映画にもしばしば登場する「アパート」のある東急池上線沿線を指したのものも知れない。

そして, 映像化された東京の光景が, 有楽町方面の眺望なのである。画角の左は, 数寄屋橋交差点の銀座東芝ビル, 右は, 朝日新聞社東京本社であり, そ

の先には、国会議事堂を望む。東京地図の「面」(トポロジー)を描いたとも言えるこの構図は、小津にあっては極めて異例であり、建物の狭間からは、東海道線上の電車も通過するのが僅かに見える。原節子の視界は、極めて大きく開かれており、通過する電車の車輪に至るまで、街の細部も見えている。しかし、一方、笠智衆と東山千栄子の視覚には、東京見物の基点の一つでもある東北本線の「北の玄関」上野駅すらも、その眼には映らなかったのである(尤も、山陽本線と東海道本線を乗り継いでやって来たこの二人には、上野駅が分からなかったのかも知れないが)。東京が「見えない」田舎者に対して、『東京物語』は、東京を見せない。東京の「見える」原節子の案内があって初めて、東京が見えるのである。そして、断片化されているとは言え、現実の東京の地理学に根差したところで、小津の映画は作られているのである。

II. 京浜東北線と厚田雄春 — 『早春』(1956年1月) —

『早春』は、大田区蒲田と京浜東北線を描いた映画である。当時、蒲田駅が「民衆駅」(駅と店舗の複合施設。戦後の駅舎復旧のため、地元民間資本を導入して、それに見合う床面積を商業施設とした)となる前、1946年に応急復旧が行なわれた、敗戦直後のまだ木造バラックの駅舎しかなかった時代(国電蒲田駅東口駅ビル「パリオ」の開業は、1962年、駅ビル西館の開業は、1970年)⁽¹⁸⁾に、蒲田駅附近と京浜東北線「クハ79形」の蒲田駅構内入線が描かれている映画として特筆されるべきものがある。この映画に先立って、『晩春』(1949年)では、横須賀線の走行シーンが描かれており、監督の小津のみならず、撮影の厚田雄春の鉄道に対する深いこだわりというものが既に現われているのだが、そもそも、小津の映画では、鉄道のシーン(鉄道施設を含む)が極めて印象深く描かれており⁽¹⁹⁾、『大人の見る繪本 生れてはみたけれど』(1932年、松竹)や『東京暮色』(1957年、松竹)の東急池上線、『一人息子』(1936年、松竹)の上野駅の蒸気機関車(C51185)、『お茶漬の味』(1952年、松竹)の東海道線(天

竜川鉄橋), 『彼岸花』(1958年)の東京駅, 『お早よう』(1959年)の東急目蒲線(現東急多摩川線と目黒線目黒駅まで)と南武線八丁畷駅, 『秋日和』(1960年, 松竹)の湘南電車, そして, 『東京物語』の描かれなかった上野駅など, 作品の時間的な長さにと比べて, ほんの僅かのシーンではあるのだが, 枚挙に遑がないと言ってもよいし, 東京の地理学と映画の技法との関係から見ても, 小津の映画の重要な要素であると考えられるべきものである。

横須賀線と『晩春』(1949年9月)

周吉(笠智衆)と娘の紀子(原節子)を乗せた横須賀線列車は, 鎌倉駅を出発し, 亀ヶ谷トンネルを抜け, 東海道線の複々線区間に入り, 鶴見通過, 六郷川鉄橋, 田町を経由して, 新橋に至る。その後のシーンは, 銀座の和光なので, この二人は, 終点の東京駅で降りたということになるのだろうが, 鉄道シーンとしては, 東新橋二丁目から新橋駅方向を撮影したところで終わる⁽²⁰⁾。『晩春』のこの一連のシーンでしばしば言われることは, 笠智衆と原節子を結ぶイマジナリー・ライン(180度ルール)を破った, 小津に特徴的な「ドンデン返し」の撮影技法についてなのだが⁽²¹⁾, 登場人物ではなく, 列車に着目してみると, 一体どういうことが言えるのだろうか。

亀ヶ谷トンネルを抜けた後, 列車が通過するのは, 複々線区間であるのだが, これは, 大船は既に過ぎて, 大船・横浜間の東海道線に入ったことを示している。その次のシーンは, 鶴見・川崎間である。小津の映画にあっては, よく言われるように, ロー・アングル・ポジションで, 絶対不動のカメラであるから, 広角で撮られた周りの連続的の光景やレールの敷設状況の俯瞰など期待すべくも無く, ロケーションを容易に判別できるようには作られていない。が, 架空電車線(地中に対して架空と言う, 架線)や並走する架空送電線, そして, それらの架線柱は, 小津のカメラにも写っている。鎌倉・大船間は, 複線(2線)区間, 大船・横浜間は, 複々線(4線)区間, 横浜・鶴見間は, 三複線(6線)区間, そして, 鶴見・川崎間で, 東海道線の複々線(4線)と品鶴貨物線の複線(2線)が分岐することを知っていれば⁽²²⁾, 小津の列車がどこを通過しているの

か分かるのである。鎌倉から東京までの横須賀線を撮るとしたら、そもそも、一体どこを撮ったらよいのであろうか。それらの撮影地点は、偶然ではなく、(線路脇から走行車輛を撮る場合と走行中の車窓から撮る場合も含め)入念にロケ地が決められ、鉄道線の描写として、実によく選択された必然のものだったのである。

品鶴線は、その名が示す通り、品川・鶴見間を結ぶ、当時、貨物専用線であった。1969年5月、国鉄から品川区への計画提案を経て、1980年10月のダイヤ改正により、東海道線・横須賀線の分離運転が実現され⁽²³⁾、現在の横須賀線は、この品鶴線を経由している。その上り列車は、鶴見駅を通過した後、川崎駅の手前で東海道線から北方向に分岐し、大田区の西部を大きく迂回して(東海道新幹線と並走)、品川駅に至る。戦前、1934年(昭和9年)の東京駅大拡張(ホーム、高架線の増設)に伴って、既にラッシュアワーという状況に直面していた国鉄は、東海道線急行の品鶴線使用を部分的に試みていた⁽²⁴⁾。旅客列車の恒常的な品鶴線利用は、時間の問題だったのであるが、小津の横須賀線は、この品鶴線を通らず、東海道線を走る。今となっては、貴重な記録映像でもある。上り進行方向左側(つまり、山側)に、品鶴線が暫く並走し、東海道線から次第に分岐してゆく地点、そこを、厚田雄春は選んだのである。そして、笠智衆と原節子が乗った横須賀線列車は、現在の東海道線と同じ様に、六郷川橋梁に差し掛かる。

東海道本線六郷川橋梁

六郷川橋梁通過シーンを描いたのは、『お茶漬の味』の天竜川鉄橋で象徴的に見られるように、鉄橋が鉄道にとっての一つのドラマ(延いては、人間のドラマにも繋がる可能性)でもあるのだが、それ以上に、この六郷川(現在の多摩川下流域、大田区ではそう呼ぶが、世田谷区まで上るとこの呼称はない)の橋梁が、神奈川県から東京都に入ることを告げる鉄道設備のシンボルであったことと、この橋の建築物としての特殊性にあると考えられる。六郷川橋梁通過中の車窓のカメラには、大田区側の六郷土手が見えてくる。そこは、『早春』や

『お早よう』の舞台でもあり、『早春』冒頭に出てくる「月桂冠」のネオン広告塔は、1952年に復活したもので、『晩春』のこの列車からはまだ見えないのだが、小津の映画にとって（また、昭和の映画史にとっても）、極めて重要な東京都大田区蒲田へと入ってゆく地点なのである。

現在の東海道本線六郷川橋梁は、1971年に竣工した四代目のものだが、『晩春』で見られるのは、1912年（明治45年）6月に竣工した三代目のものである。この橋は、1872年（明治5年）、新橋・横浜間開業に伴って初代の木橋が架けられ、天璋院が汽車で渡ったと考えられるのは、日本で最初の複線用鉄橋である二代目のイギリス製ポニーワーレントラス橋だが、小津の撮ったこの三代目は、東海道線の複々線化（京浜線、つまり、現在の京浜東北線との分離化）に合わせて架けられたものであり、一つの桁にプレートガーダーとポニーワーレントラスを組み合わせた、鉄道橋梁史上、国内では他に例のない構造の橋だったのである。橋の上流方が京浜線2線、下流方が東海道線2線となっているが、東京方から数えて第1橋脚から第23橋脚までは、京浜線と東海道線を分離、第24橋脚から第28橋脚は、京浜線と東海道線を並行させ、橋脚が三基並列（真ん中の一基に京浜線と東海道線の桁が載る）となっている⁽²⁵⁾。『晩春』の中で、一つの桁を通過する時に、プレートガーダー（支承側）、ポニーワーレントラス（中央部）、プレートガーダー（支承側）の順に通過するのが分かるが、これが、六郷川橋梁の建築上の特殊性なのであり、また、東海道線上り線を走行するこの列車から、京浜線が東海道線から僅かに進行方向左に分離するのが見て取れるのは、第24橋脚から第23橋脚へと走行したからである。左に緩やかなカーブを切って大田区に入ってゆく直前で、この鉄橋通過シーンは終わる。蒲田駅から品川駅にかけての映像はない。蒲田駅は、『早春』で、大森駅附近⁽²⁶⁾は、『宗方姉妹』（1950年、新東宝）で見ることになる。車内の笠智衆と原節子のシーンは、国鉄から車輛を借りて、大船の引込線を往復させながら撮影したもので⁽²⁷⁾、当然のことながら、送電柱の上部が流れてゆくのが僅かに見えるだけで、車窓からの光景は隠されているのである。

次のシーンは、田町駅通過直後、進行方向右手に見える東京ガス供給所の貯蔵タンクである。このタンクは、現在はない。その後、浜松町駅附近のシーン

に次いで、新橋駅の少し手前（新橋駅南西の地点から新橋駅の南端を見る）のシーンで、この一連の横須賀線映画は終わる。有楽町駅から東京駅にかけてのシーンがないのは、小津のイメージに合う地点がなかったからである。これらの撮影地点は、現実の横須賀線の見所を正確に選んで描いたものであり、それらの「点」（ポイント）と、断片化された破線とは言え、「線」（ライン）を繋いでゆくならば、正確な東京の「地図」が浮かび上がるのである。

大田区蒲田

蒲田は、小津の映画にあって、銀座や有楽町に並ぶ、もう一つの重要な舞台である。1920年から1936年の戦間期に、松竹キネマ蒲田撮影所（蒲田五丁目37番附近、跡地に大田区民ホール・アプリコ）があり、「流行は蒲田から」と言われる程、昭和モダンの一つの発信地でもあったという映画史・昭和史に係わるということのみならず⁽²⁸⁾、嘗て、大雨が降れば、たちまち泥に浸かってしまったこの東京23区最南端の場末の下町は、蒲田時代の若き小津も、その様に蒲田のことを書いており⁽²⁹⁾、渥美清も「蒲田くんだり」とか、「蒲田みたいにドブ臭い所」（『キネマの天地』、1986年、松竹）などと言い、現在でも決して垢抜けない町なのだが、『早春』や『東京暮色』に見られるように、あたかも哀愁や孤独を形象化するかのような、ある種の影を小津の映画にもたらしめているのである。同じ大田区の大森と雖も、『宗方姉妹』に描かれた比較的落ち着いた住宅地大森と、『早春』に描かれた不倫場所としての大森海岸の二面性を持っている。蒲田を中心とする大田区（大森区と蒲田区が合併した）は、嘗て「南郊」と言われた区域だが⁽³⁰⁾、『お早よう』や『秋刀魚の味』にも見られるように、東京都南部の新興住宅地として描かれているのは、歴史的・地理的事実の反映であり、偶々、キンギョ（岸恵子）と不倫する杉山（池部良）が住み、偶々、明子（有馬稲子）が墮胎するのも、この大田区であるのは、それが、拡大してゆくメトロポリス東京に対する一つの暗喩だからである。

「ゴミや来なくて困るわねえ。」……

「区役所、何してンだろう。」

などと、早朝から愚痴をこぼす大田区民のたま子（杉村春子）が、自分の亭主の浮気話を、向かいに住む杉山の妻昌子（淡島千景）にしながら、

「駅向うの川っぶちにカフェーがあるでしょ。」

とも近所の噂をするのは、国鉄蒲田駅の西向こう、たま子が前に住んでいたと言う矢口渡の一つ先、武蔵新田のことである。東急目蒲線武蔵新田駅の裏には、洲崎から移転して来た業者が始めた特飲街があり、百人余りの女性がいたと言われる⁽³¹⁾。1958年、売春防止法の適用によって廃業になったが、杉村春子の台詞は、それ以前のことなので現在形である。蒲田は、『風の中の牝雞』の娼婦房子（文谷千代子）の通う月島とはまた違うとは言え、同じ東京の下町なのである。

蒲田駅と京浜東北線「3輛目」

『早春』冒頭は、その蒲田の朝から始まる。初めに出てくる「冠」の字しか見えないネオン広告塔は、月桂冠が、1930年（昭和5年）、一升瓶をかたどって、六郷川橋梁の河川敷に設け、戦時中、灯火管制のため一時撤去、1952年（昭和27年）に復活させたもので⁽³²⁾、『早春』が東京都23区の最南端に始まる物語であることを示している。池部良と淡島千景の住む家は、国電蒲田駅の東口にある。そして、六郷土手附近から国電蒲田駅にかけて、朝の通勤風景が描かれる。複々線用4線鉄骨型架線柱の見える国鉄線路に直交する水路を渡るシーンは、恐らく、呑川の当時まだ存在した分流の一つであり、「ガラス」の字が見える看板は、蒲田もその生産地の一つであった江戸切子（クリスタルガラス）の看板、続いて登場する工場の側面は、新潟鐵工所（1921年、蒲田工場設置、日本初のディーゼルエンジン開発、2001年破綻）など、多くの町工場で栄えた蒲田の町を表している。そして、駅前のシーンは、先ず、東急目蒲線が国鉄蒲田駅に直

角に接続する地点の南側、現在の西蒲田八丁目1番附近の光景であり、続いて、蒲田電車区（蒲田操車場）附近、その「中井医院」の看板は、蒲田駅西口に当時見られたものである⁽³³⁾。そして、国鉄蒲田駅西口と、その線路脇（西蒲田七丁目2番附近）から撮影された京浜東北線蒲田駅1番線プラットホームが登場する。この一連の映像は、六郷土手から蒲田駅までの（恐らく、大森寄りの蒲田一丁目附近の線路を含む）、京浜東北線沿いで撮られたものであり、冒頭で、画面右奥から左手前に走行して来る京浜東北線は、西六郷四丁目附近の線路脇（映画の後半に登場する同様のシーンは、六郷川寄り）から北行列車を撮ったものである⁽³⁴⁾。

現在のJR蒲田駅は、1961年に完成したプラットホーム島式2面3線（1～4番線）の駅だが、『早春』の1956年当時は、島式1面2線であり、「今度二番線に参ります電車は、八時二十八分の蒲田始発大宮行きでございます。」と構内放送され、杉山（池部良）たちが乗車する電車は、現在の4番線に相当するホームに入線する。東口と西口を結ぶ渡線橋も、現在は北側と南側に再建されているが、映画に見えるのは、戦災で残った北側のものである⁽³⁵⁾。電車の入線シーンは、二つのショットに分割されているが、この二つは別個の列車を撮ったものであり、最初の列車を1輛目「クハ」、2輛目「モハ」で終え、続いて、もう一本の列車を、先頭車輛から3輛目までを撮す。そこで、列車はぴたりと停車する。続くシーンは、蒲田・東京間の移動を省略して、小津にお馴染みの東京駅丸の内の丸ビルと新丸ビルが一挙に登場するから、直前のこの3輛目停車カットの一瞬に、蒲田駅のドラマが存在することになる⁽³⁶⁾。

この列車の3輛目は、スクリーンに「クハ79168」が大きくはっきりと映され、この車輛形式称号が、この画面の主題である。蒲田電車区配属の京浜東北線であることを確かに捉えたこの映像は、「汽車気違い」⁽³⁷⁾であった撮影監督厚田雄春の面目躍如たるシーンであろう。「クハ」は、制御車（運転台がある）であるから、列車編成上、先頭車（後尾車を含む）に用いるものであって、中間車には普通なら用いられない。車輛の遣り繰りがうまくいかなかった臨時の運用でなければ、この列車は、3輛目と4輛目の間で切り離して（映像にはないが、4輛目も「クハ」ないし「モハ73」であったろう）、3輛と5輛（『早春』の京浜東北

線は、現在の10輛編成とは異なり、8輛編成)に分割して運行管理しなければならない場所があったということである。つまり、検修庫の有効長などの関係から、この様な併結(基本3M2T+附属2M1Tが標準)となっていたのである。この3輛+5輛の編成単位が、当時の京浜東北線、取り分け蒲田電車区の特異性であり、「八時二十八分の蒲田始発」だからこそあり得た映像なのである。中間車に制御車を挟むのは、京浜東北線に限定されるものでは勿論ないが、少なくとも山手線ではない京浜東北線(浦和電車区配属を除く)の列車編成を表現したいのなら、(鉄道模型でもそうであるように)中間に「クハ」を入れるのである。1966年、103系による京浜東北線10輛化後の編成で言うなら、「クハ+モハ+モハ+サハ+サハ+モハ+モハ+クハ」(TcMM'TTMM'Tc')の標準的な山手線の列車編成ではなく、「クモハ+モハ+クハ+クモハ+モハ+サハ+サハ+モハ+モハ+クハ」(McM'Tc'McM'TTMM'Tc')とするのである⁽³⁸⁾。

それにしても、この「クハ79形」(「クハ79168」は、「クハ79」で形式を表し、「168」はその形式車輛で製造された168番であることを表す)とは、どういう車輛なのであろうか。この列車の先頭車は、「モハ73339」、2輛目が「モハ72203」である。「モハ」は、中間電動車であり、基本的には、中間車として用いるものであるが、これらの「73系」(72、79を含めて)は、実は、「63系」の改造・改番車輛であり、先頭の「モハ73形」は、電動制御車(運転台がある)であった⁽³⁹⁾。戦後、復興期の大量輸送時代を迎えて、国鉄が通勤型として量産化した有名な「63系」は、戦後日本の鉄道網を大いに支えてきたが、一方では、「63系」は、欠陥車輛の代名詞ともなってしまった。戦後の航空機事故として特筆される、1952年4月9日に起こった「もく星号」墜落事故(日本航空、実質はノースウエスト航空、航空禁止令解除前)では、そのマーチン202型航空機は、「空の六三型」とも言われた⁽⁴⁰⁾。つまり、1951年4月24日、桜木町駅事故が発生し、「63系」を悪名高いものにしていたのである。そして、『早春』の「73系」は、その鉄道事故の歴史的痕跡が刻まれている車輛だったのである。その桜木町事件とは、断線した架線がパンタグラフに絡まり、京浜線(現京浜東北・根岸線)の2輛の車輛(先頭車が、モハ63756)が火災に見舞われ、106人が焼死した、戦後最大と言われた空前の大惨事であるが(国鉄総裁も辞任に追い込まれた)、送電が止

まったために扉が開かなかったこと（現在の様に車内から手動では開かない）、貫通路からも脱出できなかったこと、『早春』にも見られるように、窓も三段窓で人の体が抜けられなかったことから、被害が一層拡大したのであり、国鉄は、この「63系」を早急に改造する必要に迫られたのである⁽⁴¹⁾。

「六三型」とは

電線の構造や器材が粗末で事故が多かった、め二十三年から二十五年にかけ大修理を行い、外観はともかく、車そのものは戦前なみになったという。この型はいずれも六万三千台の番号がついているので「六三型」と呼ばれている。

出入口は左右に八つ、窓はガラスを節約するため三段開きとなっており、非常の場合など脱出は不可能であった。

（朝日新聞、朝刊、1951年4月25日、3頁、脱出阻んだ「六三型」）

これは、桜木町駅事故に関連して掲載された「63系」の解説記事であるが、戦時設計のまま大量に製造された「63系」は、「（横浜地検は）……電車の構造上に重大な誤りがあったとみている。」（朝日新聞、朝刊、1951年4月28日、国電全車両を改造、六三型にメス）として、国鉄は、1951年～1953年、「63系」の改造、更には、同様の欠陥が認められた全国の国電約2,400台を、予算4億円以上を掛けて改造したのである。

蒲田駅始発電車

『早春』冒頭に登場する蒲田駅の京浜東北線は、「3輻目」の車輛を以てその入線シーンの最終ドラマとした。現在のJR京浜東北線は、10輻貫通化しているから、「3輻目」の意味もなくなってしまうが、台詞もなく、この物言わぬ『早春』の車体の映像は、蒲田電車区の列車編成であることを明らかに意識した厚田雄春の撮影意図によるものであり、「モハ73+モハ72+クハ79」は、1950年代の鉄道の歴史を必然的に物語っていたのである。そもそも、蒲田駅は、1904年（明

治37年)に開業し、1914年(大正3年)に運行開始した京浜線(京浜東北線)は、1914年12月28日から1915年5月9日の長期間、架線不良がなかなか改善されず、運行中止に追い込まれていた鉄道線だったのである⁽⁴²⁾。また、1956年11月、田町・田端間の山手線との分離運転が開始されるまで、列車の増発ができなかった代わりに、1947年11月、首都圏の通勤路線としては最も早く、8輻化していた路線でもあった。

蒲田駅は、「今度二番線に参ります電車は、八時二十八分の蒲田始発大宮行きでございます。」とは言っても、始発駅としての風情はない。それは、通過式駅であるからであり、『一人息子』の上野駅と比較して見るならば、到着するその蒸気機関車に感慨があるのは、それが、国内では数少ない頭端式駅であることにも起因している。そもそも、明治新政府の鉄道敷設計画は、南北縦貫鉄道網の完成を最優先させるため、頭端式駅ではなく通過式駅が主流となった⁽⁴³⁾。始発駅や終着駅というものは、「旅」の始まりや終わりといった雰囲気醸し出すものだが、『早春』の描く蒲田駅始発電車は、蒲田操車場から繰り出される出庫始発として入線して来るので、高度経済成長期に差し掛かった大量輸送時代のサラリーマンの悲哀を輸送する「通勤電車」であることを、より一層際立たせているのである。3番線から出発する現在の折返し始発の方が、まだしも始発電車としての雰囲気が少しはあると言えばある。駅の構造は、映画の技法とも密接に関係しているのである。ところで、蒲田は、梅で有名な所でもあり(京急の梅屋敷駅はその名残、現在の大田区花も梅)、松竹キネマ蒲田撮影所の「蒲田まつり」で歌われていた「蒲田行進曲」にも、「春の蒲田 花咲く蒲田 キネマの都」とある(『キネマの天地』)。1956年1月に公開された『早春』は、題名も、蒲田を表現していたのである。蒲田は、私の本籍地でもある。

Ⅲ. 羽田空港とストラトクルーザー — 『お茶漬の味』(1952年10月) —

小津の映画の中で、唯一空港を撮したものが、『お茶漬の味』である。サンフ

ランシスコ講和条約の発効に伴って、1952年4月28日、航空禁止令が一部解除され（全面解除は1956年）、羽田空港は、米国から返還、1952年7月1日に、東京国際空港として生まれ変わった⁽⁴⁴⁾。『お茶漬の味』は、その羽田空港の戦後の新しい姿を捉えたものである。そして、当時、ロッキード・コンステレーションL-1049、ダグラス DC-6と共に、四発同士の争いとして、空の覇権を巡って三つ巴の競争をしていたボーイングB377ストラトクルーザーを、小津は撮っているのである。『ゴジラ』（1954年）の描く羽田空港では、この三機種が全て揃い踏みするのだが、小津は、ストラトクルーザーしか描かない。

しかし、驚くべきことと言うよりも、戦後の歴史を冷静に撮し取っていたと言う方が小津の映画の解釈としては正しいのだろう、B-17フライング・フォートレスの機体も登場するのである。B377の「B」はボーイングのことだが、B-17の「B」は爆撃機のことであり、B-17は、B-29が主力となる前、ヨーロッパ戦線でのドイツ空爆のみならず、太平洋戦争に於いても日本を脅かした、四発の戦略爆撃機である。これが、2機、羽田空港に駐機している（恐らく、既に退役している⁽⁴⁵⁾）シーンを、『お茶漬の味』という何ともほのぼのとした夫婦愛（佐分利信と木暮実千代）を表した映画に登場させているのである。

佐竹（佐分利信）が搭乗する飛行機が、PAA（パン・アメリカン航空）のB377ストラトクルーザーであり、当時、「空飛ぶホテル」と言われて持て囃された、二階建ての豪華旅客機（B-29を改造したもの）である。羽田空港には、この飛行機を見に、2万人の見学者が押し掛けたという⁽⁴⁶⁾。映画に登場するのは、レジナンバーのそれぞれ異なる「N1022V」、「N90946」、「N88881」（Nは米国籍を表す）の合わせて3機が登場するのだが、映画の物語上は、佐分利信の乗った一機ということであろう。このストラトクルーザーは、『麥秋』（1951年、松竹）の丸ビルの会社に、「STRATOCRUISER」のポスターが貼られていたもので、その飛行機の絵が、小津の映画の中に既に見られるのである。1950年1月には、東京・ホノルル間の無着陸飛行にも成功している⁽⁴⁷⁾。『お茶漬の味』の前年、1951年9月には、サンフランシスコ講和条約を締結した吉田茂が、PAAのストラトクルーザーに乗って羽田空港に帰っており、その背後にも、やはり、敗戦の残映であるB-17の姿があった⁽⁴⁸⁾。

ウルグアイの首都モンテビデオに出張するために佐分利信が乗ったストラトクルーザーは、途中で故障が発生し、東京に引き返したことで、神戸から帰った妻の妙子（木暮実千代）と夫婦水入らずで「お茶漬の味」を共有することができたのだが、なぜ、飛行機が故障したのであるのか。『お茶漬の味』の脚本は、元々は戦前に書かれており、戦後、改稿して映画化されたものであるから、1952年4月9日の三原山での「もく星号」墜落事故⁽⁴⁹⁾や、1952年4月29日のパン・アメリカン航空202便墜落事故（モンテビデオを経由したストラトクルーザーが、ブラジルのアマゾン川流域で墜落、ニューヨーク・タイムズで報じられた）は、恐らく関係ないのだろうが、同時代の航空機事情として、B-29の日本国内での墜落事故も相次ぐ1950年代にあっては、アクチュアルで現実味のある設定だったと思われる。

航空機が小津の映画に登場するのは、これしかない。ゴジラ映画にあっては、航空機は、映像を読み解く重要な要素であると同時に、そもそも、怪獣や飛行機を見る映画だと言っても過言ではないことは既に論じてきたことなのだが⁽⁵⁰⁾、しかし、逆に、小津の映画では、鉄道というものが、あまり論じられることはないものの、重要な要素となっていることが分かるのである。円谷英二特技監督は、飛行機マニアであったし、カメラマン厚田雄春は、鉄道マニアであった⁽⁵¹⁾。監督本多猪四郎（1911-1993）や小津安二郎（1903-1963）の右腕として、円谷と厚田は、それぞれ、1901年と1905年の生まれであり、航空機や鉄道に対する強い関心が、ゴジラ映画と小津映画の映像の確かさを支えていたと言える。『麥秋』では、子供たちが遊んでいる32mmゲージの鉄道模型（その後主流になるHOゲージは、その半分の軌間16.5mm）が登場するし、原節子も駅弁を売る真似をして調子を合わせている。『晩春』でも、鉄道模型が登場するが、ここでは、原節子がちょっかいを出して勝手にスイッチを入れ、子供にひどく嫌がられている。鉄道マニアならではの（子供心を持ち続けている）描き方である。高々、怪獣映画や人間ドラマ（ホームドラマ）とは言え、物言わぬ「モノ」の精密な描写によって、南洋という空間や東京という空間を、歴史的にも地理的にも、確かな「現実」としていたのである。

IV. イマジナティヴな東京 — 『お早よう』（1959年5月） —

大田区を舞台とした映画の一つに、『お早よう』がある。この映画の中で、場所を特定した唯一の台詞（脚本にはない）が、「ガス橋の原っぱ」である。とある河川敷が冒頭に現われるが、左手（東の方向）の遠方に見える煙突が、『秋刀魚の味』冒頭に登場する川崎の工場と同様、川崎の京浜工業地帯のものであり、従って、ここが多摩川流域の大田区であるとは容易には見て取れないかも知れない。小津は、隅田川よりも、荒川（荒川放水路）をよく描いた監督であり、東京23区の北の区域である荒川と、南の区域であるこの多摩川（六郷川）を描いていることに特徴がある。

隅田川は、永井荷風の『墨東綺譚』など、映画や文学作品の題材として伝統的に突出した存在だが、小津の映画では、僅かに、『一人息子』と『風の中の牝雞』に登場するくらいである。隅田川の東（「墨東」）が、ある種のコノテーション（玉の井や洲崎の遊郭）を持っていたり、深川、本所、向島が、B-29による東京大空襲の被害が甚大で、隅田川の西側と較べて、その死傷者の数が2ケタ違うということから⁶²⁾、戦後のあまりの変わり様に、描きたくても描けなかったということもあるかも知れない。『ゴジラ』（1954年）でのゴジラの移動経路は、隅田川の東岸には至っていないということと、実は、共通性がある。小津もゴジラ映画も、「墨東」を描かないのである。ゴジラ映画の東京と小津の映画の東京については、後日、稿を改めて更に論ずる予定だが、ゴジラは、東京大空襲を表したものであるとは言え、B-29の被害が最も大きかった「墨東」には、ゴジラ映画全28作の中でどれ一つとして、進入していないのである。

『お早よう』で言われた「ガス橋」とは、大田区下丸子二丁目と対岸の川崎側を結ぶ橋だが、東京ガスのガス供給ラインとして元々は設けられたものであり、この名が付けられている。最寄りの駅は、東急目蒲線の下丸子駅あるいは武蔵新田駅である。近所に住む敬太郎（笠智衆）が、帰宅前に一杯引っ掛けるのは、「珍々軒」前のおでん屋「うきよ」だが、その駅前の路地から電車の影が通過するのが見える。『お早よう』の多摩川土手下の新興住宅群はセットで作ら

れており、この駅裏も同様であろうが、これは、相対式プラットホーム2面2線の地上駅の裏手という設定であり、東急目蒲線の雰囲気極めてよく表している。

イマジナリー・ラインの約束事が破られた映像を見ると眩暈が生じることもあるのかも知れないが、空間上の位置関係を、カメラの右とか左といった相対位置で把握するのではなく、小津組がそうしていたように、鉄道用語に倣って「東京寄り」とか「熱海寄り」といった、地理上の絶対位置で把握していたならば⁽⁵³⁾、小津独特の「ドンデン返し」は、映画研究としては特筆されるというだけの話である。しかしながら、東急目蒲線沿線に住んでいたであろう『お早よう』の登場人物たちが、国鉄南武線支線の八丁畷駅（高架駅）で電車を待ち、しかも、西銀座に行こうとしているというのは、東京の地理学を引っ繰り返してまで、小津が自分自身のイメージを映像化したかったのだと理解せざるを得ない。大田区に、このような高架駅はない（東急目蒲線・池上線蒲田駅の高架化でさえ、1968年11月のことである）⁽⁵⁴⁾。国鉄八丁畷駅は、川崎駅の向こうだし、南武線は立川方面に向かう電車である。勿論、作品とはそういうものである。土手に囲まれて、厄介な人間関係にも煩わされる、息の詰まるような新興住宅地の映像から、映画の最後の最後で、晴れ渡って、極めて見通しの良いこの高架駅（京急線八丁畷駅の上に交差する形で設置されている）にやっと上って、西銀座にお出掛けしようとしている二人の男女（佐田啓二と久我美子）の視線の先は、実に爽やかである。せめて京急線六郷土手駅なら分かると言いたいが、小津は、京急線を描かない。それにしても、目蒲線沿線の空間から、南武線支線の空間へと飛ぶことは、「点」や「線」が省略されているのではなく、「面」そのものが歪んでいるのである。その不連続性に、大田区民なら、眩暈を感じる。この八丁畷駅の映像は、小津の映画の中で、東京のトポロジーを大きく破った稀なシーンなのである。

小津の描く東京は、現実の東京を切り取って作られた一つの芸術作品としての東京であるとも言えるが、どこか懐かしい既視感がある。それは、1960年代、私が両親に連れられて、文字通りロー・ポジションの小さな子供の視覚で捉えた懐かしい東京を思い出すからである。視界もそんなに広くはなく、今は亡き

母の傍らから垣間見た東京、しかし、それは、確かに自分の眼で見ているはずなのに、アルバムの写真に固定された東京との区別がしばしば付かなくなってしまった、断片化した記憶の中の東京でもある。小津のカメラのレンズは、そんな視覚で捉えた東京を描いているのである。しかし、レンズの前の東京は、決して虚構なんかではなく、時間的にも空間的にも連続した、嘗て確かに生きていた東京の過去の現実なのである。

エピローグ — 勝鬨橋と『風の中の牝雞』（1948年9月） —

小津の映画に隅田川が登場するのは、『一人息子』（永代橋、台詞で清洲橋）と『風の中の牝雞』（相生橋、勝鬨橋）だが、後者の作品で、勝鬨橋の見える隅田川東岸の月島で、娼婦房子と二人で腰を下ろして会話するそのシーンは実に感動的である。築地本願寺の独特の古代インド様式の屋根も見える。勝鬨橋は、初代『ゴジラ』でゴジラが最後に壊す建築物であり、『洲崎パラダイス 赤信号』（1956年、日活）の冒頭にも登場する、隅田川最下流の橋である。『溼東綺譚』（1960年、東宝）では、白鬚橋を渡って東岸の「玉の井」に赴き、『忍ぶ川』（1972年、東宝）では、永代橋を渡って「洲崎」へ行く。何れも赤線地帯である。老夫婦ではなく、娼婦と二人並んで腰掛けるのは、やはり、小津にとって、隅田川東岸だったのである。『東京物語』では、東京駅から荒川土手の東武線堀切駅に至る間に、地理的には隅田川を渡っているはずなのに、隅田川を渡ったという感覚を与えず、隅田川が無きかの如く、荒川に飛んでいることを思い出すなら、『風の中の牝雞』で僅かながらも「溼東」が描かれていることに感慨を覚えるのである。

1954年の『ゴジラ』は、架空の島、大戸島に始まり、品川埠頭上陸で品川駅南の八ツ山橋を破壊し、芝浦埠頭再上陸の後には、新橋から、銀座中央通りを北上し、銀座四丁目の交差点を左折、晴海通りを経て、有楽町高架線を破壊し、千代田放送所のテレビ塔に至る。そして、上野、浅草を経たとは言え、その映

像はなく、突如、勝鬨橋に現われ、東京都中央卸売市場築地市場が目の前に迫る。オキシジェンデストロイヤーでゴジラが消滅する最後の場所は、東京湾である。つまり、『ゴジラ』は、すべて、東京都内で起こった出来事なのである（大戸島が設定されている南硫黄島附近あるいは八丈島西方附近も東京都である）。『ゴジラの逆襲』（1955年、東宝）は、だから逆に、大阪版ゴジラとも言われる。そして、ゴジラ映画史を通して、ゴジラは、決して「溷東」を襲わない。50年にも及ぶ歴代のゴジラにとって、つまり、戦後の日本にとって、「東京」とは何であったのであろうか。その予備的な作業として、本稿では、同じ1950年代の東京を描いた小津の映画を論じたものであり、後日、稿を改めて、銀幕に現われた昭和の東京を浮き彫りにしてゆく。

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。
- (2) 佐藤忠男『映画の中の東京』, 平凡社ライブラリー, 2002年, 195頁以下, 蓮實重彦『映画狂人, 小津の余白に』, 河出書房新社, 2001年, 52頁。
- (3) 神戸大学附属図書館デジタルアーカイブ「戦前期新聞経済記事文庫」(<http://www.lib.kobe-u.ac.jp/sinbun/>)に拠る。戦前の新聞記事の引用及び参照は、以下、注記無きものは、同アーカイブに拠る。
- (4) 富田均『東京映画名所図鑑』, 平凡社, 1992年, 12頁, には, 「松坂屋などが並ぶ上野の町を遠くから眺めるばかりで……」とあるが, 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, 11頁, には, 「笠智衆と東山千栄子は山王台から上野, さらに浅草方面を見渡して……」とあり, こちらのほうが正しい。つまり, 松坂屋上野店の方角ではなく, 上野駅や浅草の方角である。

- (5) 「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/>), 所蔵の以下の写真参照, 「上野駅前都電・地下鉄乗り場・S24年」(1949年), 「上野駅前広場・地下鉄ストアの大時計」(1936年), 「夕暮れの上野駅前の風景・昭和10年」(1935年), 「戦前・上野の地下鉄ストアとその前の道路」(1935年9月), 「上野駅前広場の地下鉄ストアの大時計」(1931年11月)。
- (6) 朝日新聞, 朝刊, 1976年1月13日, 21頁, 「地下街, 地下鉄ストア型」, 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及び引用は, 以下, 注記無きものは, 同データベースに拠る。
- (7) 「東京都立中央図書館所蔵絵葉書に見る東京の名所・博覧会」, 東京都立図書館 (<http://www.library.metro.tokyo.jp/16/post/index00.html>)。
- (8) 写真データベース「よみうり写真館」, 読売新聞社 (<http://www.yomiuri.co.jp/shashinkan/>), 所蔵の次の写真参照, 「戦後復興 上野の森に最新式の電光ニュース登場」(1950年2月28日, 上野地下鉄ストア)。
- (9) 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, 36頁。
- (10) 蓮實重彦『監督 小津安二郎』(増補決定版), 筑摩書房, 2003年, 144頁以下, など。
- (11) 株式会社はとバス, おかげさまで60周年, はとバスの60年変遷 (<http://60y.hatobus.co.jp/>)。
- (12) DVD『吉田喜重が語る小津安二郎の映画世界』(1993年, NHK), ジェネオン・エンタテインメント, 2005年, 吉田喜重『小津安二郎の反映画』, 岩波書店, 1998年, 181頁以下。同書, 18頁, には, 「そして老人ふたりが遊覧バスの窓から見たものは, 東京駅や丸の内のビル街, 皇居前広場といった観光の名所であり, それはすでに見つくされ, 語りつくされた東京であった。」などとある。
- (13) 野村宏平編『ゴジラ大辞典』, 笠倉出版社, 2004年, 225頁。
- (14) 「日本テレビ50周年の物語」, 1950年代, 日本テレビ (<http://www.ntv.co.jp/info/index.html>), 『古地図・現代図で歩く 昭和三十年代東京散歩』, 人文社編集部, 人文社(古地図ライブラリー別冊), 2004年, 17頁, 朝日新聞, 朝刊, 1955年8月4日, 8頁, 「テレビ塔の納涼大はやり, NTVテレビ塔」。
- (15) 朝日新聞, 朝刊, 1954年7月3日, 8頁, 「NHKテレビ塔とエッフェル塔」。

- (16) 脚本には「64 デパートの横丁 そのバスが停っている。」(井上和男編『小津安二郎全集』下, 新書館, 2003年, 196頁)とあり, 「バス外観後部」のネガ・シート(64)が残されている(坂村健・蓮實重彦編『デジタル小津安二郎—カメラマン厚田雄春の視』, 東京大学総合研究博物館, パーソナルメディア, 1998年, 63-64頁)。
- (17) 松屋銀座店, 松屋の沿革 (<http://www.matsuya.com/co/enkaku/index.html>), 『銀幕の東京—映画でよみがえる昭和』, 前掲書, 7頁以下。
- (18) 朝日新聞, 朝刊, 1961年1月22日, 12頁, 「蒲田駅を民衆駅に」, 朝日新聞, 朝刊, 1970年4月26日, 16頁, 「西館もオープン, 国電蒲田駅ビル」。
- (19) 『監督 小津安二郎』, 前掲書, 207頁, 「……走行する交通機関の中の人物にカメラを向けることがあるとしても, そこでは車輻の走行そのものが主題化されており, 新たな舞台装置に向けて移動しつつある登場人物を描くことがその目的とされてはいない。」とある。
- (20) 厚田雄春・蓮實重彦『小津安二郎物語』, 筑摩書房(リュミエール叢書), 1989年, 175頁。
- (21) 『監督 小津安二郎』, 前掲書, 140-142頁, など。但し, 「この北鎌倉から東京への行程は, 『晩春』にあってはより綿密に地理的関係を反映させながら, 本来であれば日常的で単調な反復であるはずの通勤という現象に, たぐい稀な運動感を賦与することになる。」(141頁)ともある。
- (22) 朝日新聞, 朝刊, 1966年4月27日, 14頁, 「東海道線 通勤輸送にテコ入れ, 小田原まで線路増設」などを参照。
- (23) 朝日新聞, 朝刊, 1976年4月20日, 20頁, 「横須賀線の品鶴線乗り入れ」, 朝日新聞, 夕刊, 1981年11月18日, 12頁, 「横須賀線, 分離運転後の横須賀線と東海道線」。
- (24) 東京朝日新聞, 1934年(昭和9年)7月18日, 「東京驛大擴張 三年後・倍に, スピードアップへの大改良」。
- (25) 『鉄道ファン』, 2009年1月号(第49巻第1号, 通巻573号), 交友社, 128-131頁, 「東京鉄道遺産をめぐる 番外編1, 牛の寝ているような橋—六郷川橋梁(三代目)—」。「戦前土木絵葉書ライブラリー」, 土木学会附属土木図書館デジタルアーカイブス (http://library.jsce.or.jp/Image_DB/card/index.html), に三代目の六郷川橋梁の写真有り。現在の六郷川橋梁については, 多摩川国土交通省関東地方整備局京浜河川事務所, 多摩川, 橋の写真館 (<http://www.ktr.mlit.go.jp/keihin/tama/know/>

- bridge/03/index.htm), 参照。
- (26) 但し, 脚本には「大森駅附近のガード」(『小津安二郎全集』下, 前掲書, 89頁)とはあるものの, 大森駅は現在でも高架ではなく, 唯一存在する山王二丁目(池上通り)のガードでもない。映画に映っている鉄道線は, 車輛から見て東急線のものであろう。
- (27) 『小津安二郎物語』, 前掲書, 176頁。
- (28) 田中眞澄『小津安二郎のほうへーモダニズム映画史論』, みすず書房, 2002年, 「北村小松から小津安二郎へ 物語・蒲田モダニズム」。
- (29) 小津安二郎著・田中眞澄編『小津安二郎「東京物語」ほか』, みすず書房, 2001年, 2-5頁, 「殺人綺談」(「都新聞」, 1930年9月29日)。「撮影所の所在する新開地——安い白粉と馬糞。葱とウドン粉。踏切に焼き鳥屋。／晴天日なら, 会社のロケ・バスが脇臭の匂ひをまきちらし, 降れば降つたで, 泥, 泥, 泥の街。／停車場から撮影所に通ずる路の曲り角。」(2頁)とあるのは, 蒲田のことである。
- (30) 石川利夫『昭和の風景—蒲田・羽田界限と京浜電車』, 国際書院, 1993年, 19頁以下。
- (31) 木村聡『赤線跡を歩く—消えゆく夢の街を訪ねて』, 筑摩書房(ちくま文庫), 2002年, 82頁。
- (32) 月桂冠株式会社, 会社情報, なつかしの映像 (<http://www.gekkeikan.co.jp/company/guide/movie.html>)。
- (33) 大田区書店組合(企画), 大田区(協力)『昭和30年代の大田区—蘇る青春の昭和』, 三冬社, 2008年, 50頁。
- (34) 「小津安二郎の『早春』ロケ地狩り」, 『芸術新潮』, 1994年1月号(第45巻第1号, 通巻529号), 新潮社, 84-87頁, には, 「蒲田の操車場の辺りから何カットか, もうホイホイ撮っていきます。」(87頁, 田中康義の話)とあるが, 映画に見られる京浜東北線の架線柱は, 東海道線と合わせた複々線用4線鉄骨型架線柱のショットの他に, 複線用2線架線柱しか見えないショットもあり, これは, 京浜東北線2線と東海道線2線のレールの間隔が離れている, つまり, 東京方から六郷川鉄橋に差し掛かる地点であることを意味している。従って, 『早春』は, 蒲田操車場より更に南の六郷川土手近くから撮られたはずである。
- (35) 朝日新聞, 朝刊, 1960年8月30日, 12頁, 「蒲田駅のホームを増設」, 朝日新聞, 朝刊, 1958年5月31日, 12頁, 「蒲田駅に渡線橋」。
- (36) 「ショットの一番終わりのフレームと, 次のショットの頭のフレームは芸術的

なフレームじゃなければ駄目なんだぞ。』、『小津安二郎 新発見』、松竹株式会社・編、講談社、2002年、208頁。

- (37) 「汽車 ほくは小津組のカメラマンになって我がまをきかせてもらっているのは、汽車はセットじゃないんです。プロセス〔スクリーン・プロセス〕も使わなかった。気に入る筈はないしもう一つはチャチなんです、汽車のセットが。例えば、坐るとシートが動いちゃう。戸やなんかに光がない。僕も汽車気違いの方だったから、これは小津先生にうるさく言った。』、『デジタル小津安二郎—カメラマン厚田雄春の視』、前掲書、「厚田雄春語録」、114頁。
- (38) 広田尚敬(写真)『国鉄車両形式集・5 直流系電車 通勤編—栄光の国鉄車両 哀惜のエピローグ』、山と溪谷社、2007年、25頁。
- (39) 浅原信彦『ガイドブック 最盛期の国鉄車輛 2 戦後型旧性能電車』、ネコ・パブリッシング、2005年、20-24頁、他随所、金子元昭『国電車両写真集—写真と車歴で見る1950年代を走った国電車両』、交通新聞社、2001年、154頁以下、及び、261頁以下。
- (40) 朝日新聞、朝刊、1952年4月12日、「天声人語」。
- (41) 朝日新聞、朝刊、1951年4月25日、1頁、「櫻木町駅・國電火を噴く、乗客九十九名焼死、重軽傷六十四 國電空前の惨事」、同、3頁、「地獄絵！ 國電惨事の現場、山なす黒焦げ死体、脱出阻んだ「六三型」」。
- (42) 時事新報、1915年(大正4年)4月15日、「京濱電車の運行、極端試運轉失敗 開通發表は近日〔官線京濱間電車試運轉の成績(一)〕」、時事新報、1915年(大正4年)5月17日~5月21日、「京濱電車失態責任(一~五)〔官線京濱間電車試運轉の成績(二)〕」。
- (43) 白井幸彦『映画の中で出逢う「駅」』、集英社新書、2006年、70-71頁。
- (44) 朝日新聞、夕刊、1952年7月1日、3頁、「きょうから「東京国際空港」」。
- (45) 朝日新聞、朝刊、1955年10月13日、7頁、「B17を燃やす、米軍 羽田で消火演習」、参照。
- (46) 朝日新聞、朝刊、1949年9月26日、1頁、「空とぶホテル きのう羽田着」、朝日新聞、朝刊、1949年9月27日、2頁、「柔らかな乗り心地、「空飛ぶホテル」試乗記」、朝日新聞、朝刊、1949年9月29日、2頁、「押しかけた二万人」。
- (47) 朝日新聞、朝刊、1950年1月6日、2頁、「“空とぶホテル”が新記録」。
- (48) 『昭和30年代の大田区—蘇る青春の昭和』、前掲書、表紙裏。
- (49) 朝日新聞、夕刊、1952年4月10日、1頁、「遭難機・三原山で発見、全員の死亡を

確認」。

- 60) 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, 「帝国の残映
とゴジラ映画 — 爆撃機の特撮映像論 —」, 同, 第120輯, 2007年3月, 79-102頁。
- 61) 『小津安二郎物語』, 前掲書, 173-202頁, VII「お召列車に敬礼」。「貨物線」(175
頁), 「車体の番号」(182頁), 「車体の形式—〇〇なら—〇〇何番—, 二」(182頁),
「六三型」(192頁), 「ロにしますか, ハにしますか」(「ロ」は二等で「ハ」は三
等) (198頁) など, 厚田の鉄道マニアぶりが溢れ出ている。
- 62) 『古地図・現代図で歩く 戦前 昭和東京散歩』, 人文社編集部, 人文社 (古地
図ライブラリー別冊), 2004年, 140-141頁。
- 63) 『小津安二郎物語』, 前掲書, 198頁。『デジタル小津安二郎 — キャメラマン厚田
雄春の視』, 前掲書, 「厚田雄春語録」, 114頁, にも, 「鉄道用語 大船の場合は, 右
左と言わないんです。東京寄り, 熱海寄り, 蒲田寄りと言う。山寄り, 海寄り
……いい言葉ですよ。東海道線で使ってる用語なんです。」とある。これら
は, 「小津映画の空間の構造と関係している。」(『小津安二郎物語』, 前掲書, 198
頁) と言われる。
- 64) 朝日新聞, 朝刊, 1968年11月1日, 16頁, 「東急蒲田駅きょう開業」。東急目蒲線・
池上線の蒲田駅の変遷については, 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, 参照。