

日本橋と高速道路

— 都市景観言説にみる美的判断の生成と変容の力学 —

渡 辺 裕

序 日本橋の首都高は「悪い景観」？

美や芸術をめぐる状況が急速に変容しつつある中、美的判断、つまり、われわれがあるものを美しいと感じ、考えるという事態の成り立ちを論じようとする際に想定されるモデルもまた大きく変わりはじめている。美術館やコンサートホールという閉じられた場所で、絵画、音楽などの「芸術作品」を鑑賞する、という特殊なあり方に限られない、はるかに多様なコンテンツの中で多様な体験を取り扱うことが求められる状況が生じており、そこに関与している要素も飛躍的に増大せざるをえないことになる。もちろん、狭義の「芸術作品」の鑑賞にあっても、そこでの美的判断の多様性、相対性や文化依存性といった問題は、決して存在しなかったわけではない。しかしながら、一見同様の体験であったとしても、ある種の前提を共有し、約束事を了解した「確信犯」によって構成される美術館やコンサートホールのような場から、街路のような、誰もが何の前提もなく否応なしに関わらざるをえない公共空間に引き出されるとなれば、狭義の芸術体験にあっては事実上捨象し得たような様々な要素が不可分の形で関わってくることになるから、そこでの美的判断のあり方についても、はるか

に複雑で周到的な議論が求められることになるだろう。本論は、川に沿ってその上を覆うように建設された高速道路によって

大きく変化した日本橋の景観を事例として、そこにおける美的判断のあり方が形成され、変容してゆく過程においてどのような力学、メカニズムが作動しているかを解明することを通じて、こうした課題に答えようとするものである。

日本橋と高速道路の問題といえば、高度成長期の日本で進んだ、美しい景観の破壊という現象の代名詞のような形でしばしば言及されてきたので、知らない人はないだろう。高速道路が日本橋川の上へべったりと覆い被さるように建設されたために、川は完全に日陰となり、ランドマークとしてのこの橋がもっていた象徴性も、水辺の美しい景観も台無しにされてしまった、しばしばそのように表象されてきた。たしかに、高速道路建設前の写真と比較してみるならば、空に向かって広々と開かれた空間が失われたことは明白に看取できる。また、この他にも、西堀留川や東堀留川など、近隣の水路が埋め立てられたり、ドブ川同然の様相を呈するようになったりしている状況を考えると、豊かな水をたたえた東京の景観が都市化によって失われたことを嘆く、そういう感覚とともに、高速道路をそうした諸悪の根源の一つと考えるような思考が出てくることは不思議ではない。とりわけ日本橋は東海道五十三次をはじめ、全国各地の街道の基となる象徴的な橋であったから、この橋の上を高速道路が通る景観が、都市化のもたらしたそのような害悪の象徴として取り上げられたのも無理からぬことであると言えるかもしれない。

何となく共有されていたそのような感覚が一気に顕在化し、大きな話題となったのは、この諸悪の根源たる日本橋の首都高を撤去し、地下に移設することによって日本橋の空を取り戻す計画が、二〇〇六年に発表されたことによってであった。正確に言うと、この動きはすでに二〇〇一年頃からはじまっている。当時の扇千景国土交通大臣の、首都東京の顔である日本橋の首都高の高架に覆われた景観を一新する必要がある、という発言を受けて同年四月に「東京都心における首都高速道路のあり方委員会」、さらに二〇〇三年八月には「日本橋みちと景観を考える懇談会」が立ち上げられ、首都高の移設・地下化をにらんだ具体的な議論がはじまっていたようである。二〇〇五年一月には、その話を耳にした当時の小泉純一郎首相の「日本橋を世界で最も魅力的な場所にしてほしい。夢を持って日本橋の上を空に向かって広げてみよう」という言葉

受けて、首相の私的諮問機関「日本橋川に空をとりもどす会」が発足し、それから一年も経たない二〇〇六年九月に「日本橋地域から始まる新たな街づくりにむけて」と題された提言を発表したという経過である¹⁾。

後にみるように、この提言に対する反応は決して一様であつたわけではない。反対の姿勢を明らかにした者も少なくあつたのだが、少なくとも、この提言を行ったご本人たちは、自らがこの景観に対して下した美的判断に論争の余地があるなどとは全く思つていなかった。この会の四名のメンバーのうち二名は二〇〇四年に設立された「美しい景観を創る会」のメンバーでもあつた。この運動は、「戦後日本の急速な経済発展の中で、我が国固有の美しい景観が損なわれ」てしまい、「統一感の無い街並み、空を覆う電線、乱雑な看板、さびれた中心商店街、中山間地における耕作放棄地」などが増殖してしまつたという認識をふまえて日本の景観の危機を訴え、「日本独自の美しい景観」を守り育てる「国民的運動」を目指していた。そのウェブサイトには全国から選ばれた「悪い景観一〇〇景」のページがあり、たとえば「洋服の青山」の看板写真には「自己主張の強い看板からは、おしゃれな服を売っているという印象は受けない」という皮肉に満ちたコメントがつけられるなど、その舌鋒鋭い批判のトーンはネット上でもかなり話題になつた。日本橋の高速道路も「お江戸日本橋は蘇るのか」というタイトルでもちろんエントリーされており、「東海道の出发点という日本を代表する名所に、あまりといえあまりな仕打ちではないか」とコメントされていた²⁾。また、清水草一の著書『首都高速の謎』には、首都高が大友克洋の『AKIRA』や土郎正宗の『攻殻機動隊』に大きなインスピレーションを与えたと考えている彼が、この両会の中心メンバーである土木工学の権威にインタビューを試みた際に、「首都高を醜いと捉えるのではなく、大友克洋とか土郎正宗にプロデュースしてもらい、さらにシニールにドレスアップしたらどうでしょう」と提案したところ、「そんなアニメなど知らん！汚い方がいいとは、何を言つとるんだ君は！」と怒鳴られた、という話が紹介されている（清水 二〇一一、四七）。

このような感覚は、今、巷に広がっている「昭和ブーム」にも色濃く反映している。映画《ALWAYS三日月の夕日》シリーズはこの「昭和ブーム」を象徴する存在だが、その第二作《ALWAYS続・三日月の夕日》（二〇〇七）には、首都高

建設以前の日本橋のシーンが中心的な場面の一つとして登場する。このシリーズでは、今よりはるかに貧しかった東京で人情豊かなコミュニティをつくってひたむきに生きていた市井の人々の姿が、今や失われてしまったものとしてノスタルジックな視線を伴って描かれている。第一作では、人々がつねに未来の可能性を信じて生きることのできた、今となってはうらやましい時代を象徴するものとして、建築中の東京タワーが徐々に建ち上がってゆく過程が描かれるのだが、この第二作では、今度は人々が人情豊かにつながっていた古き良き時代の象徴として、「首都高以前」の日本橋が取り上げられている。登場人物の一人である、葉師丸ひろ子演じるトモエが日本橋の上から西方向を眺めているシーンがあり、この上に高速道路が通る、とはしゃぎながら語る子どもたちのかたわらで「どんどん変わっていくんだねえ」としみじみ述懐するシーンがある。すぐ次にこの場所で、戦争で行方のわからなくなつたかつての恋人（この橋の上でよくデートしたという設定なのだ）と再会して昔を懐かしむシーンが続き、そのことによって「高速以前」の日本橋はさらにノスタルジックな存在として表象されることになるのである。

もっとも、よくよく考えてみると、このような設定はご都合主義的な相矛盾する設定とみえないこともない。第一作の東京タワーとここでの首都高はいずれも、東京が古き良き時代のあり方を捨てて、近代的に改造されてゆくという同一の方向性の産物であるはずなのだが、一方がポジティブに、他方がネガティブに位置づけられるという結果になっている。そのこととおそらく、ここで想定されている「古き良き時代」が、具体的な内実をもった特定の時代というよりは、曖昧な輪郭の中に、印象的な要素を恣意的につなぎ合わせた、実際にはありもしなかった「原風景」表象であるということを物語っているように思われる。そのような曖昧な表象のうちに、東京タワー礼讃と首都高批判という、よく考えてみれば相矛盾するような性格を具えた二つの事柄が曖昧に溶かし込まれ、同居しているのである⁽³⁾。

《ALWAYS:三丁目の夕日》はもちろんフィクションであるが、現実の歴史を相手にしている「日本橋川に空をとりもどす会」や「美しい景観を創る会」のうちにも同様の傾向が内在している。経済発展の中で失われた「日本独自の美しい景

「観」や日本橋川の「本来の姿」を取り戻す、ということがそこではうたわれているのであるが、そこでいわれる日本が本来もっていた美しい景観とはいったいどのどのような景観なのだろうか。日本橋は江戸時代以来、何度も架け替えられており、現在の鋼鉄の橋は、明治四四年に妻木頼黄の設計で作られた完全に西洋の様式建築スタイルのものである。この橋の創建当時の、まだ周囲に江戸時代の面影が残る雰囲気からはやや浮いているようにもみえる⁽⁴⁾。もし、日本橋の河岸に魚市場がたち、賑わいをみせていた江戸時代の姿が「本来」のあり方であると考えるのであれば、今の橋を取り壊し、江戸時代の木橋に戻すのが「本来」だということになりはしないか。そうでないというのであれば、そこで言われる「本来」の美しい景観とは、現実の歴史的過去ではなく、一定の価値観との関わりの中で、いささかご都合主義的に設定されたものにほかならないのではなからうか。そのような疑問に答えるために、われわれはまず、とりわけこのような日本橋表象の成り立ちやその背景にある価値観を丹念にみきわめることから始める必要があるだろう。そのためにまずは、日本橋を取り上げた雑誌記事のリストを作成した（論文末の「参考文献リスト」中の「雑誌記事」および「雑誌特集・M O O K」の項に収録した）。それを軸にしなから、日本橋がとりわけ高速道路との関係でどのように表象されてきたか、ということの歴史を概観してみることしよう。

一 「未来都市」の夢…建設当時の雑誌記事の言説から

東京に平面交差のない自動車専用的高速道路網を建設しようとする動きは、第二次大戦後の首都復興計画の中で、実はかなり早くから出てきており、すでに一九五〇年代初頭から、さまざまな予備調査や計画策定が進んでいた。一九五七年に建設省によって「東京都市計画 都市高速道路に関する基本方針」が決定され、それをふまえて一九五九年には首都高速道路公団が設立される。その計画が急速に進展することになったきっかけは、一九六四年の東京でのオリンピック開催であ

る。その開催が決定したのは一九五九年五月のことだが、すでに様々な調査を通して、間もなく都内の道路交通需要が急増し、一九六五年前後には危機的状況に陥ることが予測されており、オリンピックを円滑に行うためには、その開催までの間に、せめて羽田空港と主要な競技会場を結ぶ道路だけでも整備することが喫緊の課題となったのである。しかしすでに過密な状態にある都市の中に大規模なインターチェンジなどを具えた施設を建設するのであるから、用地の取得も困難をきわめるし、施工法も様々な制約をとまなう。それらの問題を解決するために一九六〇年四月に「首都高速道路公団技術委員会」が設立され、当時の土木技術の最大の英知を結集し、最先端の技術開発が行われたのである（首都高速道路公団三〇年史一九八九、五九）。

既存の道路や川の上に、いわば「二階」を建て増して道路を通す方法は、そのようなコンテクストの中で考案された。とりわけ、日本橋にすぐ隣接した場所に設置された江戸橋ジャンクションで、あの狭い場所に複雑な構造をもった大規模な構築物を建設するために導入された「立体ラーメン構造」なる技術は、その後、多くの場所で多用されることになる先駆的な技術として高い評価を受けた。

当時の首都高が、いわばこうした「最先端技術」の結晶として捉えられ、むしろ肯定的に評価されていたことは、当時の雑誌記事にも如実に現れている。こうした動きをいち早く報じたとみられる『サンデー毎日』の「日本を貫く夢の高速道路―東京オリンピック年の青写真」と題された記事の冒頭では、SF小説仕立てで、羽田空港を降り立った外国人たちが都心に向けて快適に疾走する様子が描かれており、その最後には「むろん、これは今日ただいまの話ではない。昭和三九年、オリンピックの年の東京の姿である。夢のような話だ―といわれるかもしれないが、このコースの一部分は、首都高速道路公団によって、すでに工事がはじめられている」とある（『サンデー毎日』一九六〇・一・二四）。

江戸橋ジャンクション（当時の名称は「江戸橋インターチェンジ」）は、この記事でも、冒頭にその完成模型の写真が掲載されるなど、注目の対象になっている。「とにかく、この計画が実現すれば、東京の高速道路は、かなり整備されるはず

である。あちこちに美しいカーブを描いた立体交差も出現することだろう」というような記述は、川が高速道路に覆われてしまうことへの否定的なトーンを伴っていないどころか、むしろそこにあらわれる新しい景観を「美的」なものとして称揚しているようにすら思われるのである。

こうしたトーンは、この時期の雑誌記事の多くに共通している。大判のグラフ雑誌『国際写真情報』では、首都高建設途上の一九六三年一月に「生れかわる大東京」、さらに、ほぼ完成して供用がはじまり、オリンピック開催を待つばかりとなった一九六四年一〇月に「高速道路 東京を縫う」と、二度にわたって特集を組んでいる。当時はかなり高価で珍しかったカラー写真もふんだんに投入した大判の雑誌のもたらした「未来都市」イメージのインパクトはおそらく相当に大きかったと思われる。江戸橋ジャンクションは、建設中の俯瞰写真が「生れかわる大東京」の扉に用いられるなど、ここでも主役になっているが、折り込みになった地図の裏には二ページ分ぶち抜きで、建設中の高速道路を日本橋の中央から見上げた地上写真が掲載されている。「日本橋の上を通る高速四号線、東京の象徴ともいえる日本橋はビルと道路にはさまれて小さくなっていく」というキャプションは、昔の景観が失われてゆくことに対する否定的なコメントのようにもみえるが、東京の大改造をセンセーショナルに伝える誌面全体のトーンからすると、むしろ東京のそのような発展を象徴的に示す事例として取り上げられているとみた方がよさそうである。「高速道路 東京を縫う」の方でもやはり、日本橋の写真があり、「かつて東京のシンボルであった日本橋も、高速道路に頭をおさえられてこの有様。クラシックな装飾が施された照明塔の頭だけが高速道路の隙間から点を仰いでいる。変転極まりない東京ではある」というキャプションがつけられているものの、その下にある江戸橋ジャンクションの写真につけられた「複雑で立体的でダイナミックな形を構成している」というコメントと並べてみると、日本橋はむしろ、こうした新時代の斬新な造形に圧倒され、時代遅れなものとして位置づけられていたように思われてくる。

特集「生れかわる大東京」の最後には、全体の総括として、東京都立大学教授の都市社会学者・磯村英一による「東京改

造夢譚」と題されたエッセイが掲載されているのだが、ここでは、「国鉄をピンハネしよう」と題して、都心の国鉄の線路は邪魔であるから二階建てにして高速道路を走らせればよいと書かれているし、「銀座は泣いている」という見出しの節をみてみれば、銀座はこのままでは高速化の時代から遅れて置き去りにされる、といったことが書かれていたりで、最後は「東京の繁栄の夢は、道路利用のスピード化の一語につきる」と結ばれている。そういう状況をみれば、日本橋のこのような位置づけ方は、まさにこの時代の空気を反映したものであると思われるのである。

こうした空気は、雑誌記事以外にも様々な形でみいだされる。東京オリンピックの記念写真集として一九六四年に読売新聞社が出版した『美と力』と題された写真集⁵には、「開催都市トウキョウ」という一章があるが、そこに取り上げられている写真の多くが高速道路の情景であることには注目しておく必要がある。「夕留インターチェンジ」のキャプションには「ハイウエーの上をさらにハイウエーが走り、縦横無尽に立体交差して、不思議なパターンをえがき出す」とあり、橋梁で内堀を横切る千鳥ヶ淵の写真には「皇居をめぐるお堀の青い水の上を、銀色に光る高速道路が、ニジのかけ橋」のように横切る。数あるハイウエーのなかでも、最も美しい場所の一つである」というキャプションがつけられている。江戸橋ジャンクションも取り上げられており、そこには「お江戸日本橋も変ぼうしたものである。廣重えがく江戸情緒は、いまやどこを捜しても見当たるまい。左に伸びる高速四号線、右に走る同一号線が近代的な曲線をえがき、この下にかつての日本橋が取り残されたように、ひっそりと川をまたいでかかっている」と書かれている。

旧ソ連で一九七二年に制作された、タルコフスキー監督の映画《惑星ソラリス》の近未来都市のシーンのロケに日本の首都高が使われたという事実も、このようなコンテクストの上で理解することができるだろう。今のわれわれからみると、未来都市のシーンで、いきなり知っている街の、しかもだいたいぶ前の時代の景色や車が出てくるので、いささか鼻白む感があるのだが、当時の首都高はおそらく、外国人にとってもこれまでにない未来的な雰囲気や新しい美的な体験を提供してくれる存在だったのだろう。多くの人々がそのようなものに惹かれ、未来を夢見たことは、ある意味ではごく自然なことだったと

言ってもよいのかもしれない。

もちろん、誰もがそのように考えていたわけではない。同じ時代の記事でも、たとえば週刊朝日に開高健の寄稿した記事は「空も水も詩もない日本橋―高層ビルと高速道路に情緒を失いつつある老舗街」と題され、高速道路の建設と並行して、この由緒ある橋やその周辺の地域が変貌し、かつての活気を失いつつある状況を描き出している。

「しかし、今の東京の日本橋をわたって心の解放をおぼえる人があるだろうか。ここには“空”も“水”もない。広大さもなければ流転もない。あるのは、よどんだまっ黒の廃液と、頭の上からのしかかってくる鉄骨むきだしの高速道路である。都市の必要のためにこの橋は橋ではなくなったようである、東京の膨張力のためにどぶをまたいでいた、かすかな詩は完全に窒息させられてしまった。そこを通るとき、私たちは、こちらからあちらへ“渡る”というよりは、“潜る”という言葉を味わう。鋼鉄の高速道路で空をさえぎられたこの橋は昼なお薄暗き影の十何メートルかになってしまったのである。橋を渡るのではない。ガード下をくぐるのである。」(『週刊朝日』、一九六三・一〇・四)

また、少し後になるが、『週刊言論』には「江戸から東京へ 近代日本史への回り舞台 東京 歴史の激動を象徴する日本橋」という記事がある(一九六七・三・八)。これは「革命風土記」という連載記事の一環で、幕末から明治にかけて全国で起こった様々な動きの跡をたずねてまわるルポルタージュ企画なのだが、東京に関しては、その後の大きな変化の中で、こうした歴史の跡がどんどん失われてゆくことや、その背景にある東京の土地風物に対する愛情の欠如を嘆くトーンがことさらに強く、日本橋についても、

「あの、美も統一もなく東京じゅうをのたくっている高速道路の真下に、みるも無残にべしゃんと押しつぶされている姿

はどうだろう。あれが、首都・東京の中心、わが国道路の元標のありかただろうか。」〔週刊言論〕一九六七・三・八〕と述べられる。

これらの言説は、その後の時代に主流になってゆく、古きよき時代の歴史の跡や雰囲気破壊した高速道路、という負のイメージの原型が、すでに明らかに形成されていたことを示している。二つの記事の性格は必ずしも同一ではないが、この地域の歴史や由来という観点をもった知識人の言説であるという点では共通している。つまり、この時代には高速道路絶賛の時代の空気があり、それがやがて高速道路批判の空気に取って代わられるというストーリーは大筋では正しいとしても、より正確に言うなら、高速道路批判の議論は、歴史的な関心をもつ一部の知識人の間では起こっていたが、メジャーな存在にはならず、高速道路建設の是非をめぐる論争にはいたらなかった、ということなのである。そのようなマイナーな存在であった見方が間もなく、メジャーな位置に躍り出ることになったのはなぜなのか、そのような動きがいかなる力学によって引き起こされたのか、次章以下ではそのことを考えてみよう。

二 「首都高批判」の定着と「水の都・東京」の表象

一九六〇年代後半から一九七〇年代中頃まで、日本橋やそこでの高速道路の景観について言及しているような記事はほとんどない。実を言うと、高速道路関連の記事はかなりあるのだが、そのほとんどは料金問題や渋滞の問題についての記事である。高速道路のもっている矛盾や問題点が現れてきたという意味では、都市問題の深刻化と連動した動きであるとも言える。そして、一九八〇年前後から、再び日本橋関連の記事が現れてくるようになるのだが、それは一九六〇年代の未来都市礼讃的な空気とはかなり趣の異なるものになっている。

とはいえ、正面から景観の問題そのものを取り上げて批判するような記事は実は意外に少ない。もちろんそのことは、そのような批判がなかったということの意味するわけではない。雑誌は、時事ネタを扱うことを本分とするから、そのことがあらためて問題化されるような特別の機会がなければ記事にならないというのはむしろ自然なことだったろう。そして実際、冒頭に触れた首都高地下化計画が現実動き出した二〇〇四年あたりからそれを取り上げた記事がはじめ、正式に発表された二〇〇六年には大量の記事が登場している。それらについては後に触れることにして、まずはこの間の状況について、雑誌以外のメディアに目を向けつつ考えてみることにしよう。

景観問題を正面から論じた記事は少ないとはいえ、日本橋について触れたこの間の記事の多くが、その前提に、高速道路に対する批判的なスタンスを伴っていた。そして一九九五年には、「日本橋の上に高速道路 どういう感性してんだ！」という怒りに満ちた記事が登場する（『自由時間』、一九九五・九・二二）。これは単独の記事ではなく、「このヤローツ！ オレは怒った」という特集の中の一つとして出てくるもので、「役所は二十四時間営業しろ」「あたらないでなが競馬評論家だア」など、他にも様々な怒りが炸裂しているのだが、そういう中で、日本橋の上に高速道路をかぶせたことは、もはや議論の余地もない愚行として取り上げられている。こうした流れが定着するにいたった背景には何があったのだろうか。

まず指摘しておかなければならないのが、この一九八〇年前後は都市論全盛の時代であり、とりわけ東京に関しては「江戸／東京論ブーム」と呼ばれるような状態が生じていたということである。たとえば文学論の世界では、奥野健男の『文学における原風景』（一九七二）にはじまり、磯田光一の『思想としての東京』（一九七八）、前田愛の『都市空間のなかの文学』（一九八二）、『幻景の街』（一九八六）などが次々と出版された。とりわけ都市の景観や街並みに関する見直しの動きが顕著となり活況をきわめ、楳文彦の『見えがくれする都市』（一九八〇）、鈴木博之の『東京の地霊』（一九九〇）など建築家、建築史家の著作も相次いだ。「建築探偵団」を名乗って都内に残る近代建築の再発見と見直しを目指した藤森照信らの活動は『建築探偵の冒険東京編』（一九八六）にはじまる一連の著作だけでなく、後に述べる「路上観察学」など、都市へ

の視線のあり方の根本的な変化を内包した様々な実践活動をも生み出した。森まゆみらによる「谷根千」再発見の活動が始まり、雑誌『谷根千』が創刊されたのも一九八四年のことであった。東京を描いた文学、東京の建築物や古い街並みなど、対象は様々であるが、共通するのは、東京という都市の刻んできた歴史、とりわけ、近年の急速な都市化の高まりに先立つ「古き良き時代」に関心を寄せ、いまや急速に消えつつあるその残滓、痕跡を探し求めようとする、そういう志向であった。

こうした「過去志向」的な性格の由来については、また後に触れることにするが、日本橋との関連で特に重要なのは、こうした「古き良き東京」の表象にとって、路地や坂道とならぶ核として、川や水路への関心が高まり、その中で「水の都・東京」という表象が前景化してきたということである。東京の、とりわけ下町は、江戸時代には多くの川や堀割が張りめぐらされており、ヴェネチアにもたとえられるほどの魅力に富んだ「水の都」だったが、大規模かつ急速な都市化の流れの中で、それらが次々と消えてゆき、水辺に営まれた豊かな文化が失われていった、そういうイメージである。東京の下町に多くの川や堀割があったという話自体は、何もこの時代にはじめて出てきたものではないが、それが「水辺都市東京」というようなイメージに収束し、クローズアップされるようになったのは一九八〇年代のことなのである。

「水の都・東京」のイメージを集約的な形で提示した中心人物は陣内秀信であった。陣内は建築史の畑の出身で、まさに水の都ヴェネチアなど、イタリアの都市論を研究対象としてきた経歴をもつが、その後、この蓄積を生かして東京論を展開するようになった。一九八五年の著書『東京の空間人類学』は、「巨大で複雑な都市、東京をひとつの〈テクスト〉として読み解く」（陣内 一九八五、三〇一）ものとして、大きな話題を呼んだ。太古の地形の名残を今に残す土地利用や、その上に作り上げられた「山の手」と「下町」の関係性、富士山や筑波山をランドマークとして利用しながら作り上げられた江戸の町割が下敷きになっている東京の街づくり等々、魅力的なテーマ満載であるが、その第二章は『水の都』のコスモロジー」と題されている。

陣内は、江戸期や明治初期においては、「下町における都市の営みは、あらゆる意味で、堀割・河川を軸として成り立つ

ていた。都市の経済・社会・文化のすべての活動が、水との強い関わりをもちながら展開した」（陣内 一九八五、一〇一）と述べ、交通機能はもとより、広場や名所、劇場の立地までが水辺を志向しており、この水の存在が、江戸・東京の下町空間を組み立てる明快なストーリーの基盤になっていたと主張している。同時に彼は、この「水の都」の構造は、それがすっかり失われたかに見える今でも、船を漕ぎ出して、隅田川を上下し、神田川から外濠、日本橋川、亀島川と一巡してみるならば、その成り立ちを読み取ることができると言い、自らがそのような体験を通して「水の都・東京」の再発見に至った経緯も含めて語っている。

この章の各節につけられた「堀割の流通機能」、「河岸と市」、「水辺の名所」、「広小路の盛り場」といったタイトルは、それ自体、内容を語り出して魅力的だが、日本橋界隈も多くの節で中心的な事例として取り上げられており、単なる景観の美しさということ以上に、水との結びつきの中でこの地域の都市形成が行われてきた歴史があることが明らかにされている。とりわけ、日本橋河岸に立ち並ぶ倉庫群や、橋近くの河岸につくられ、関東大震災後に移転するまで機能していた魚市場など、経済活動もまた水辺を中心に成り立っており、橋のたもとの広場は人が集まる空間ともなっていたこと、明治になると今度は、この日本橋の橋詰めには河川に面していることを利用した个性的な洋風建築が次々と建てられ、独特の景観を形成してきたなどが指摘されている。陣内はその後も、自らが組織した「法政大学・東京のまち研究会」のメンバーたちとともに『水辺都市 江戸東京のウォーターフロント探検』（一九八九）、『水の東京』（一九九三）といった本を次々と出し、そのような流れの中で、「水の都・東京」のイメージが占める位置はますます大きくなってゆくことになるのだが、このような類似の題名をもった本が次々と出されている状況からは、このイメージがいかに人々にアピールしたかということが窺えるのである。

これらの本の中で、その日本橋川の上を通る首都高にはどのような評価が与えられているであろうか。『水の東京』には次のような記述があり、「水辺の破壊と喪失」と銘打たれている。

「一九六〇年代の高度成長は、日本の繁栄をつくった反面、機能性・経済性の追求のあまり、都市の歴史や自然環境をとことん破壊した。東京の中で、その影響を最も強く受けたのが、都心における堀割や河川の水辺空間であった。……東京随一の水景を誇った日本橋の上にも、高速道路がかかり、その象徴性を台無しにした。……実際には、まだ残された水路が都心を巡っているが、水運にはほとんど使われず、浚渫も行われず、ヘドロの溜まったドブ川のようになっている。」(陣内編 一九九三、六七)

他方、それに続く「水辺復権の兆し」と題されたページには、「東京全体で水辺環境の再評価が進むなか、都心でも、わずかずつだが、堀や川の空間を見直し、また橋に注目する動きが高まっている」という記述がある。日本橋のイメージも少しずつ復権してきていることが述べられ、最近、橋のたもとに水辺をみながら休息のできるパーゴラや、滝の落ちるランドスケープ・デザインを施した綺麗な橋詰広場が実現したことなどが紹介されている。そしてそれらは、二〇年以上続く「名橋・日本橋を清めるイベント」とあわせ、「地元の人々の粘り強い努力」のたまものとして評価されているのである(陣内編 一九九三、六八〜九)。

三 懐かしい日本の私…藤岡和賀夫の「夢」

このようにみても、この時期の「東京再発見」の気運が、高速道路の是非をめぐる世の中の論調を大きく変えることに関与していたように思われるのだが、その周辺の状況について、さらにもう少し考えてみよう。そもそもこの時期に東京論が隆盛をきわめ、しかも、もっぱら失われた古き良き時代を志向するような方向性が前面に出たことの背景には何があったのだろうか。

そのことをよく示しているのが、藤岡和賀夫のケースである。藤岡は、かつて一九七〇年代から八〇年代にかけて旧国鉄のプロジェクト「デイスカバー・ジャパン」、「いい日旅立ち」などの仕掛け人として名を馳せた電通の敏腕プロデューサーであり、今でも広告業界では神話的な存在であるが、その彼が近年、首都高速道路の撤去を、自らのライフワークの総仕上げとして位置付けようとしているのである。藤岡は自らの現在の活動を「レッドブック運動」と名付けている。この名称は、絶滅のおそれのある野生動物などのデータベースにつけられた呼び名である「レッドデータブック」にヒントをえたもので、藤岡は消えゆく日本の古き良き文化や景観を保護しようとする自らの活動をそのようなキャッチフレーズで呼んだのである。

最初に出された『懐かしい日本の言葉ミニ辞典』（二〇〇三）では、「こきげんよう」、「お天道様に申し訳ない」といった、消えゆく言葉への哀惜が古き良き日本社会の美德の消失と重ね合わせつつ語られている。続く『残したいね 日本の風景』（二〇〇六）と『忘れがたき東京』（二〇〇八）は景観に関わるシリーズとなり、前者は東北六県に残る古い街並みや里山、棚田などの風景を取り上げているが、後者は東京にターゲットをあわせ、路地、長屋等々、まさに失われゆく古き良き東京の名残を何とか保存するよう訴えており、陣内の提唱した「水辺都市東京」のイメージはその重要な要素となっている。これらの「残すべき風景」と対比させられる形で、高速道路、歩道橋などが取り上げられており、日本橋は「恥さらし首都高」というページに景観破壊の元凶として取り上げられている。ここでは、「日本橋に空を取り戻す会」の主張とは異なり、地下に高速道路を通すのではなく、外環道を活用することによって都心の通過車両を減らし、都心の高速道路は廃止するという案が提唱されている。藤岡はこの考えにかなりご執心のように、翌二〇〇九年には「私には夢がある 二〇一六年、東京が変わる」という単行本を出し、この都心からの首都高の撤去を「二〇〇〇年に一度の大プロジェクト」として推進することを声高に提唱している。

すでに述べたように、藤岡は一九七〇年代における「デイスカバー・ジャパン」の成功で広く知られるが、今なおしばし

ば言及されるこのプロジェクトは、名所旧跡をめぐるものであったそれまでの旅行という概念にかわり、名もない田舎の埃にまみれた一本の道と出会い、そこに長い歴史や文化を発見するとともに、自分自身を見つめ直すことにつながる、そんな新しい旅のあり方を提示し、いわば新たな生き方を提唱するものとして、大きな影響力をもつものとなった。藤岡は、「ディスカバー・ジャパン」のサブタイトルであった「美しい日本と私」にひっかけて、今度は「懐かしい日本と私」であり、「最後のディスカバー・ジャパン」という思いをこめたと述べているが（藤岡 二〇〇六、四）、そのことがよく示しているように、近年の藤岡のこの一連の試みは、一九七〇年代の彼の活動の帰結という面をもっており、もっと言うなら、この時代の価値観やもの見方を色濃く引きずっているともいえるのである。

「ディスカバー・ジャパン」には様々な側面があるが、一九五〇～六〇年代の高度経済成長によって引き起こされた日本社会、とりわけ都市文化の歪みに対するアンチテーゼ的な性格を色濃くもっていた。それが日々の生活に疲れた都会人や故郷を離れて都会暮らしをしている地方出身者などに受けとめられたのか、当時の女性週刊誌などをみると、これまでの旅とはひと味違う「心の旅」的なスタイルを唱道する一人旅マニユアル的な記事がしばしばみられる⁶⁾。藤岡はこれまた当時大きな話題を呼んだ富士ゼロックスのコマーシャル「モレツからビューティフルへ」の発案者でもあった。このコマーシャルもまた、高度成長からの脱却を前面に出し、新たなライフスタイルを提案するものであったが、その映像で「beautiful」と大きく書かれた紙を掲げながら銀座通りを歩く加藤和彦が、当時反体制の象徴といってもよかったジーンズをまどっていることからわかるように、そこには若者のサブカルチャーとしての性格が色濃くまどわされている。都会の喧噪を離れて田舎に行き、自らの原点を探すべく誘う「ディスカバー・ジャパン」もまた、その延長線上に構想された新世代向けの企画だったと言ってよいだろう。

「ディスカバー・ジャパン」が大阪万博終了後の国鉄の減収をカバーする目的で、新たな集客策として提案されたという事実は示唆的である。戦後復興から高度経済成長へと右肩上がりに成長を続け、東京オリンピック（一九六四）、大阪万

博（一九七〇）で一応の到達点にいたった日本が、ふとわれに帰って、その間に見失った何かを取り戻そうとする、そんな時代の空気をこの企画は見事に捉えたと言った方がよいかもしれない。そしてそれを、「本来の」日本の景観、「原風景」といった語によって曖昧にくるみ込んだところに「ディスカバー・ジャパン」は成り立っていた。

「ディスカバー・ジャパン」の登場に少し先立つ一九六八年には日本は「明治百年」の年を迎えている。「明治百年」は、「建国記念の日」の制定、国葬の復活といった、この時期の政府の「反動」的な動きの一環として左翼陣営の大きな批判を呼び起こし、国論を二分するような論戦となったことから、もっぱらこうした政治的コンテクストでばかり捉えられがちなのだが、当時の状況をよくみてみると、この機会にいわば「便乗」したともいえる様々な民間の企画が行われ、出版物などの様々な媒体を通じて、明治期の写真や映像、音などが大々的に復刻され、見直される動きが生じていることが看取できる⁽⁷⁾。「原風景」志向がことさら「日本回帰」的なものと結びついていった一つの要因とみることができるだろう。東京の代表的な観光バス会社である「はとバス」では、明治百年の年にあわせて「東京百年記念明治コース」なるコースをスタートさせており、東京に残る過去の遺産を見直す上でも「明治百年」が大きな機会となったことが窺われる⁽⁸⁾。

東京という都市に残る、今や急速に消え去ろうとしている古い時代の痕跡への関心は、交通問題や公害問題など、様々な問題が噴出する都市環境への批判から出てきている点で、「ディスカバー・ジャパン」的な田舎へのあこがれと表裏一体の関係にあることは、まさに藤岡の活動のたどった軌跡が如実に示している通りである。しかし、ここで表象されている「かつての東京」や、破壊された古き良き日本の「原風景」の姿は、実際にはありもしなかったユートピア的な状況を志向するノスタルジックなまなざしの所産であり、藤岡の語っている高速道路撤去の「夢」も、まさにその線路上に出てきたものにほかならない。「ディスカバー・ジャパン」というコンセプトの含む矛盾が旅行者の行き先各地で露呈したように⁽⁹⁾、藤岡のこの「夢」もまた、きわめて一面的で矛盾含みのものであったことは、後に、この高速道路の景観についての真っ向から対立する判断について検討する中から明らかになってくることになる。

その話に入る前に、一っだけ補足的なことを述べておこう。陣内の「水辺都市」論の影響力がいかに大きかったとはいえ、それだけの力で、日本橋の高速道路撤去論が取り沙汰されるようになるなどということは当然あり得ない。また、高速道路批判が、必ずしもこの時代にはじめて登場したというわけではなかったということについても、すでに述べた。こうした論が社会的にそれなりの力をもつにいたるためには、さらに何らかの要素が関わる必要があるであった。

その点で見逃すことのできないのは、一九六八年に地元の商品、企業などを中心に結成された「名橋『日本橋』保存会」という団体の存在である。設立時の趣意書では、名橋日本橋が「時代のスピード化の影響を受け、高速道路の蔭となり、全くその存在は世人から忘れられようとして」いることを嘆くとともに、斜陽化しつつある「都心商業地区を往時のように発展させる」という責務を果たすことの重要性をうたっており、日本橋という象徴的な橋を核とした地域活性化が目指されていた（日本橋（記念誌）一九七七、三一七）。当初から、橋の清掃事業や橋周辺の環境整備だけでなく、日本橋・京橋まつりの実施、PR誌『月刊日本橋』や記念誌の刊行など、幅広い取り組みを進めてきたが、一九八三年という相当に早い段階で、将来の首都高の大規模改修をにらみ、地下への移設という方法なども視野に入れながら日本橋をよみがえらせるといった運動方針を決めていた¹⁰。日本橋は古くからの商業地で、江戸期から続く多くの老舗商店があり、この会の会長も歴代、三越の社長が務めている。また、橋のたもとにある野村證券をはじめ、関与する大企業も多く、会発足の発起人にも、江戸英雄（当時三井不動産社長）、瀬川美能留（同野村證券社長）など、財界の大物が名を連ねていたから、政府や財界に働きかける力もかなり大きかった。首都高移設という大がかりな話が、「夢」であることをこえて、現実の政策課題の中に位置づけられていったことは、このような団体の存在なしには考えることができないだろう。

地元団体にとっては、陣内らの「水辺都市」論は、橋の問題と地域振興の問題とをセットにして根拠づけることのできる論として、渡りに船のような形で機能したことは想像に難くない。すでに述べたように、陣内自身もこの団体を中心とする地元の活動に高い評価を下している。最近の動きだけでも、二〇〇六年に陣内は中央区立郷土天文館（タイムドーム明

石)の館長に就任している。架橋一〇〇周年にあたる二〇一一年にはこの博物館で「日本橋―人をつなぐ・時代をつなぐ」と題する特別展が行われ、連動企画として講演会、現地見学会などが催されているが、その一環として、陣内の司会のもと、保存会の事務局長や『月刊日本橋』の元発行人をパネリストに招いた「名橋日本橋 架橋一〇〇年記念 記憶をつなぐ日本橋」というシンポジウムが行われたりもしている。このようにみても、この「名橋『日本橋』保存会は、一方で陣内のような歴史研究者と結びつき、他方で政界や財界と結びつくことによって、「水の都・東京論」を首都高の地下化という具体的な動きと結びつけてゆく上で欠くことのできない媒介者としての機能を果たしたと言えよう。

四 首都高地下移設計画をめぐる賛否両論

小泉政権下の二〇〇六年に発表された「日本橋川に空を取り戻す会」の提言は大きな反響を呼び起こした。国土交通省の音頭でこの問題が議論されるようになったあたりから、すでに、『読売ウィークリー』や『Forbes』が、長年の懸案がようやく実現したとばかりに、この提言を絶賛する論調の記事を掲載しており、そうしたトーンの記事は提言が出された以後にも引き続き出てきている。『都政研究』には「NPO道づくり・川づくり・街づくり研究会」の佐藤一夫が、日本橋付近だけでは生ぬるい、首都高の都心環状線を全廃せよ、という論陣を張っている。また、『週刊東洋経済』では、「日本橋ルネッサンス」というタイトルのもとに、この地域全体の再活性化をテーマとした記事を掲載しており、このようなものをみると、ほとんど「名橋『日本橋』保存会」と一体化しているのではないかと思ってしまうくらいである。

しかし他方で、この提言を批判、否定するような記事も少なからずみられる。吉田春樹(『世界週報』)、猪瀬直樹(『週刊文春』)、五十嵐太郎(『論座』、『エコノミスト』)らがそのような論陣を張っているが、そこでの批判の中心的な論点は財政上の問題である。今の日本の財政状況がこのようなことに金を使えるような状況にないことを指摘し、このような事業自体

が巨大なハコモノ事業であって、道路族に対するガス抜きの性格のものにはかならないことが糾弾されている。景観に関しての立場には、これらの論者の間でも若干の違いがある。吉田の議論はもっぱら財政に関わる問題に向けられているが、「この川のある街の景観を美しくしたいという気持ちは筆者も同じだ」という論述からもわかるように景観自体の評価については「空を取り戻す会」の価値観に異議をとなえているわけではない。猪瀬はここでの論をタルコフスキーの《惑星ソラリス》の話からはじめている。それについてさらに突っ込んだ話はないものの、多くの新聞がこの提言を好意的に評価していることを批判し、「貧しい日本が東京オリンピックに間に合わせるため、できるだけ安い費用と短い期間と優れた技術でつくった斬新なモダンワールド、その誇りを粗末に扱うな」と述べており、高速道路のある景観を無批判的に悪いと決めつける風潮に異議をはさもうとしていることが感じられる。

それに対して五十嵐は建築史の専門家として、高速道路の地下化によって美しい景観が取り戻せるという考え自体に疑問を投げかけ、「何の恥じらいもなく、「美しい」と堂々と言い切ってしまう言説に、筆者は真っ先に気持ち悪さを感じてしまう」と述べる。ほとんど無条件の前提として、首都高を悪い景観のシンボルとしてきた、これまでのあり方に対して五十嵐は、西洋の近代建築の縮小コピーのような日本橋に対し、「暴力的なスケールで挿入された首都高の方にダイナミックな都市の風景を感じる人もいるだろう」と述べ、とりわけ若い世代の建築家にはそのような感覚をもっている人も多いようであり、それはこの世代が、首都高が覆いかぶさった日本橋の景観しか知らないからかもしれない、というコメントを加えている。五十嵐もまた《惑星ソラリス》の例を引いているが、首都高に都市のダイナミズムを見出すこうした感覚を共有し、サイバーパンクの世界や映画《ブレードランナー》に共感を寄せる人々にとっては、首都高のある東京は「悪い景観」どころか、カッコいい物語の舞台になりうる、といった議論を展開している。

多少なりとも美術史や建築史の素養があれば、美が時代や地域によって変化する相対的なものであることは自明のことであるにもかかわらず、首都高移設の推進者のように、美が絶対的なものであるかのようにふるまい、美を掲げながら悪を排

除するというような態度が過激化してゆくことになれば、美しい都市を実現するためにホームレスの段ボールを一掃する、スラムや不良住宅を排除する、といった動きに移行することは容易だろう、そういう社会がいかに危険であるか、と五十嵐は警鐘を鳴らすのである。

日本橋の首都高の景観自体を肯定的に捉え、美的判断自体にかかわるレベルで具体的に論じているものは、雑誌記事の中には他にあまり見ることができないのだが、他の出版物に目を転じて、そこに見出されるその種の言説を取り上げて論じる前に、一つだけユニークな雑誌記事を紹介しておこう。

『散歩の達人』二〇〇六年六月号に掲載された「高架下の幸せ 首都高の下は、灰色のパラダイスだ！」と題された記事で、筆者は中野純という人物である。

「首都高は、その真上を無神経に通る邪魔モノだ。だが、無神経さというのは、度肝を抜く大胆さでもあって、正直、カッコいい。日本橋は、首都高と二段橋になっているからこそいいのだ。そうじゃないと、鈍重で偉そうで、結構イヤな橋だと思う」

と書く中野は、江戸橋のジャンクションに道路が集まっていく感じが、「ハイジャック中の飛行機のドアが飛んでる最中に開いちゃって乗客や荷物がウワァッとドアに集まってく感じみたいで、すっごくいい」といった具合に、首都高の景観をいろいろ取り上げて評価しているのだが、日本橋については以下のように述べている。

「さすがは日本橋エリア。そんなよそこらの高架下とは違う、一流の高架下だ。ここの高架の魅力は、やはり、カーブとアップダウンの大胆さにある。一带はジャンクションやランプだらけだから、ビルの合間を高架が上下左右に自在にう

ねって、景色がダイナミック。首都高は、無限に長い竜のように、頭上を果てしなくうねる。その果てしなさが、閉ざされた解放感という、へんてこりんな心地よさを生む。そんな高架下を散歩すると、ホームレスの寝床にばかり出くわす。「ここはいいな」と思う場所に、必ず寝床がある。「ここはどうだ」と隙間を覗くと、また寝床。

夜、江戸橋から日本橋を望むと、首都高のオレンジ色の道路灯が川面を照らし、それが高架の腹に乱反射してオレンジに揺らめいて、オーロラみたいだ。オーロラの下で、ホームレスたちが静かに眠る。高架下は、とても安らかな無法地帯。なんだかものすごくかけがえない場所かもしれない。」

この記事の背景については後に論ずるが、ここにあるのは五十嵐が危惧した「美を掲げながら悪を排除する」方向性の対極にあるようなスタンスであると言えるだろう。

五 水面からみる高速道路

川や橋の上に設置された高速道路の景観を肯定的に捉える見方は雑誌記事には必ずしも多くないが、他の出版物をみるといくつも見つけることができる。その多くが陣内同様の、「水の都・東京」の表象から出発し、水面からの視点に根拠をおいているように思われることが大変興味深い。

その典型的な例は、石坂善久の『東京水路をゆく』(二〇一〇)という本にみられる。「水路愛好家」を名乗る石坂は、自らの所有するモーターボートで東京の様々な川や水路をめぐり、そのおもしろさを描き出している。橋や水門などの独特の施設を鑑賞することのおもしろさに加え、石坂が強調しているのは、同じ橋にしても、低いところにある水面から仰向けに見上げるといふ、陸上からでは普通ありえない視線をとることによって、様々な部材によって支えられている橋の裏側のさ

まざまなディテールなど、思ってもみなかったような鑑賞体験ができるということである。

そのような観点から石坂は、高速道路に対しても肯定的な反応を示している。モーターボートでのクルーズの際に、夏でも日陰になるとか、雨が降っても大丈夫、といった実益は措くとして、モーターボートにのって水上からみることによって川の上に高速道路がかぶっている景観を批判する「世間様のご意見」とは、また違った見方ができるようになったと彼は言う。

「橋の裏側の写真を撮って喜んでいたりする、土木構造物好きな輩として見ると、首都高の裏側を仰ぎつつ艇を進めるのは、実に楽しいものなのです。桁裏に露出する構造の面白さ、限られたスペースを最大限活用して詰め込まれた、ジャンクションがおりなす複雑な造形。

よく昭和三〇年代後半のあの短期間で、これだけの交通インフラを造り上げたものだ（しかも、こうして半世紀経っても、十分使用に耐えるものを！）と、先人の偉大さに頭が下がる思いになることもしばしばでした。」（石坂 二〇一〇、五〇）

この本では、都内の様々な水路が地域ごとに写真とともに紹介されており、実際、その中のかなり多くが高速道路がらみの写真であるのだが、このような形で並べてみると、高速道路の下になっている部分だけが薄暗く汚らしいというような印象はたしかにあまりない。多少大袈裟な言い方をするなら、むしろ、高速道路が造られることによって、水面からの景色は変化を増し、新たな美しさを獲得した、とみることも可能かもしれないのである。

このような石坂の見方には、たしかに「水面からの視点」という点では陣内と共通するところがあるにしても、そこに何をみているかという点においてはかなりの違いがあり、そこには陣内とは根本的などころで異なる景観へのまなざしや感性

の存在を感じとることができよう。その由来を調べてみるために、次には、首都高をテーマにしたムック本に収録されている大山顕へのインタビュー記事「高架下の世界」(『首都高をゆく』二〇〇九、七八〜七九)をみてみることにしよう。大山は、やはり川からの高速道路の景観を高く評価するのだが、そこには川や水路自体への関心とはまた少し違った視点をみることができよう。

『首都高をゆく』という、この本のタイトル自体、全体的に高速道路に対する好意的な評価がベースにあることは容易に想像されるが、とりわけ大山が登場する「高架下の世界」というコラムは、「首都高フリーク」が語る！　ここが『首都高』の萌えポイント」という企画の中で八つの「萌えポイント」の一つとして位置づけられており、日本橋の景観についてもそのようなコンテキストで語られている。

「首都高の高架橋に覆われた川の下を、一度船に乗って通ったことがあるんです。真上には高架橋、左右にはビルが立ち並んでいて、間に見える空から光が差し込んでくる……東京を一番底から見ているような感じで、とても面白い景色でした。川の上に道路を造ったことが悪いことのように言われていますが、ホントにこういう景色をよく見ているんですかねえ。良い景観として『川の上は空が開けているべきだ』というのも、結局きつと固定観念なんですよ。高架橋の下を通っている橋から、上を見上げるだけでも十分面白いので、通ったときは試してみてもいいですね。」

大山は、首都高を撤去して日本橋を元に戻そうとする動きについて、「良い景観を取り戻そう」というスローガンは「懐古趣味」を覆いかくすための大義名分であるとし、日本橋についても次のように言う。

「僕が生まれたときには首都高はもうできていたし、日本橋の上も高架橋で覆われていました。首都高がない状態を知っ

ている人が『昔はよかった』と感ずるのはいいんですが、今の風景しか知らない自分たちに、その価値観を押し付けるのはちょっとねえ。日本橋が素晴らしい橋にみえるのも、実は上に首都高が走っているからだと僕は思っているんですけども。」

大山は、高速道路の高架下を楽しむポイントは、とにかく高架橋の下に入っているいろんな角度から見上げることだとしており、日本橋川のような「川の上の高架下」を第三位に挙げている。ちなみに第一位は「ジャンクションの下」である。

「特にジャンクションは、真下から見上げるとダイナミックです。大黒は単純にスゴいとしか言いようがないし、複雑に路線がクロスする高架橋の下に、駐車場が入っている箱崎も面白い。……」

大山はジャンクションの写真集も刊行しており（大山 二〇〇七）、このインタビューでも触れられている大黒、箱崎とともに、江戸橋ジャンクションも取り上げている。そのキャプションには「上空から見ると『咲き誇る』」でも表現したくなる線形が生み出した、ほかのT型では得られない曲線美」とある。また、ジャンクションではないにもかかわらず日本橋も、あえて「日本橋ジャンクション」という命名のもとに言及されており、今と昔、江戸の交通の要衝と現代の交通の要衝がここで「結ばれている」と述べて、その景観に肯定的な評価を与えている。

大山が高速道路を美しいというとき、一つのポイントになっているのは、下から見上げるといいう、通常とは違ったアングルの取り方である。それによって、何層にも重なり合った美しい曲線がみえてきたりするわけであるが、とりわけ日本橋のような「川の上の高架下」の場合には、その視点をとるためには船の上からみる必要があるということであって、必ずしも川や水路自体に関心があるというわけではない。また、そこで取り上げられている「高架下」の評価ポイントはジャンク

シヨンの曲線美のようなものだけでなく、小松川線の高架下にある薄暗い公園などについての言及もある。ここでポイントになっているのは、もう少し大きなレベルでの感性のあり方の全体的な変化であり、「川」や「曲線美」といったものは、そのような新しい感性の中で再編成されることによって、個別的な要素として新たに浮かび上がってきたとみた方がよいように思われる。

大山は、工場萌え、団地マニアといったテーマで、出版物のみならず、テレビやネットでも活躍しており、新しい感性で都市を見直す最近の一連の動きをリードしている存在であると言っても良い（石井・大山 二〇〇七、大山 二〇〇八）。彼は『高架下建築』（二〇〇九）と題された写真集も出しており、そこでは中央線や山手線など鉄道の高架下に焦点をあわせ、そこに広がっている多様な世界を見事に描き出しているが、ここでも元米鉄道のために作られた高架線について、あえて目線を下げ、その下側に注目することによって、これまで目に入ってこなかった世界のおもしろさを再発見するというスタンスをみることが出来る。首都高の高架下に対する見方も基本的にはその延長上に出てきたことは間違いない。

すでに述べたように、日本橋の高速道路の景観を評価する石坂や大山と、批判する陣内らは、一方で全く逆の判断を下しつつも、その視点が微妙に交叉しているように思われることは何とも興味深い。船に乗り、水面からの視点をもつという斬新な体験により、地上からの視点ではみえなかったものがみえてきて、これまで忘れられたり捨てられたりしていたものに着目する機会となる、そんなあり方も共通しているし、そこで具体的にみえてくるものについても意外なところに接点があったりする。大山の高架下への関心などは、陣内の関心の持ち方とは相当にずれているようにも思えるのだが、陣内は、自らが再発見した古くからの路地や裏通りの猥雑な空間の秩序を引き継いだものとして、雑居ビルや地下街のあり方をポジティブに評価しており、大山が着目した高架下のワンダーランドのおもしろさとの距離はほとんど紙一重のニアミスのな関係と言ってよい。しかし他方でこの両者にかかなり決定的なズレがあることもまたたしかである。『ランドスケープデザイン』という雑誌が昨年行った「東京と大阪に見る水辺都市の復活」という特集の中に陣内は「水都東京を巡る…隅田川・日

本橋川・神田川」と題するレポートをよせている『ランドスケープデザイン』(二〇一一・九、一〇〜一七)。その中には神田川に沿って御茶ノ水から神田に向かうJR中央線昌平橋際の高架下にあった倉庫跡を再利用して作られたレストランを川の側からみた写真が掲載されている。しかしこの写真につけられたキャプションには、「神田川を周遊するクルーズから望む、御茶ノ水駅から秋葉原駅に向かう途中の昌平橋のたもとの高架下の倉庫を転用したレストラン。小さいテラス席があり、水辺を楽しむことができる」とだけあり、その関心が大山的な高架下ワンダーランドへと広がってゆくことはない。このようにみえてくると、この両者は、共通の背景から生まれ、ある種の共通の関心をもちながらも、正反対と言って良いくらいの異なった感性に支えられているために、同じ対象についても全く違った反応をみせるようになり、高速道路の景観についても逆の判断を下す結果になっている、ということではないかという気がしてくる。

同じ水辺の空間への関心から出つつも、陣内と正反対のこうした反応を示している人は他にもいる。二〇〇三年に、六本木ヒルズのオープニングイベントとして開催された「世界都市展」で上映された、野田真外監督(押井守監督)による映像作品《東京静脈》は神田川と日本橋川の水面を船で航行する映像を、ひたすら流し続ける作品であった。中野正貴の写真集『TOKYO FLOAT』(二〇〇八)も水面からみた東京の姿をこれでもかとばかりに提供するものだが、その多くが高速道路がらみの写真であることには驚かされる。また、水道橋分水路のような「水路愛好家」にとつての定番スポットが登場しているのもおもしろい。中野にはその前に『TOKYO NOBODY』(二〇〇〇)と題された、都心でありながら人気の全くない写真ばかりを集めた写真集も出しているのだが、ここでも車の姿が全く見られない高速道路の写真がかなりはいつており、首都高開通時にその曲線美などをアピールすべく発表された写真を彷彿とさせるようなものになっている。《東京静脈》のDVDには「普段見ることのない角度からの都市・東京」、『TOKYO FLOAT』のオビには「ひたすら川を下り、水の上から向けた写真家のレンズは見た事もない『東京の本性』を切り取る」というコピーがおどる。視点や見方を変えることによって、いつも見ていたはずなのに見落としていた、あるいは捨ててしまっていた何かを再発見する、そういう姿勢の中

から、日常生活の中ではどうでもよいとされていた、あるいは否定的にしか捉えられていなかった高速道路の美しさやおもしろさが浮かび上がってくる。そこには明らかに共通した感性がある。別の言い方をすると、視点を変えることによって、普段見えていなかったものがみえてくる、という点までは陣内と同じなのだが、そこで見えてくるのが、陣内の場合には今や消えてしまった水辺都市東京の秩序であるのに対し、彼らの場合には、下から見上げる高速道路の不思議な形、あやしい輝き、水に浮遊している妙な物体、そんなものを捉える独特の感性を発揮している、そういうことなのである。

六 路上観察学的感性の系譜…「空間派」と「物件派」

このような感性のあり方には「路上観察学的感性」という語が一番びったりするのではないかと思う。「路上観察学」とは、一九八六年に、赤瀬川原平、藤森照信らが「路上観察学会」を立ち上げたことをきっかけに一気に広まった概念である。赤瀬川は、前衛アーティストとして、芸術の周囲にまわりついている因習的な制度や、そこに関与する人間の意図的な表現を削ぎ落としてゆく中から、街を歩き、あらゆる機能や意味から解放されたかのようにひっそり残る無用の長物を見つけ出しては記録収集し、「超芸術トマソン」として世に送り出した。建築史家の藤森もまた、街を歩き、今に残る近代建築の遺産をリストアップする作業を重ねる中から、従来の建築史研究の網からもれてしまったヘンなものを次々と発見し、「看板建築」、「動物ウォッチング」などの形で提示した。その他、マンホールの蓋の模様の記録収集をしていた林丈二、どこかずれているヘンな貼り紙を見つけ出してはイラストにしていた南伸坊などが、この「学会」に集った。それぞれ対象は違うが、視点を変えることによって、都市の中にある、これまでは誰も注目しておらず、どうでもよいと思われていたようなものにスポットをあて、浮かび上がらせる、そんな共通項を言い表す核になる概念として据えたのが「路上観察」だった（赤瀬川・藤森・南編 一九八六）。そのような志向はまさに、石坂、大山らの方向性とも共通するだろう。

この両者の結びつきは単なるアナロジーではなく、系譜としてのつながりをもっているということが重要である。そのつながりは、媒介項としてタモリという人物をおいてみるることによって明瞭になる。今日、タモリは「プラタモリ」、「タモリ倶楽部」などのテレビ番組において、まさにこの視点の転換によって見慣れた都市から意外なものを鮮やかに浮かび上がらせる術を駆使して人気を博している。「タモリ倶楽部」の放送記録をみると、首都高、水路、工場、団地等々が頻繁に登場し、石坂や大山が出演した回もあったことがわかる。ここに出てくるタイトルをならべてみただけでも、陣内らとは正反対のその感性のありようが伝わってくるだろう⁽¹¹⁾。

他方、タモリには「路上観察学」の直接的な継承者ともいうべき側面がある。初期の「タモリ倶楽部」には、「世の中にある不思議な物、常識では考えられない物、それらを白日のもとにさらし、その原因を追究するこのコーナー」という口上で始まる「東京トワイライトゾーン」というコーナーがあった⁽¹²⁾。要するに、東京近郊で見つけたヘンなものが次々紹介されるのだが、そこに出てくるのはほとんどが、「高所ドア」、「純粹非常階段」等、赤瀬川原平の「超芸術トマソン」のパクリと言っても良いようなものである。このようにみてるならば、タモリが、赤瀬川らの「路上観察学」をテレビのパラエティ番組という形で普及させる伝道者として活動する中から、特に川跡、水路、高速道路といった方向に新たな展開の可能性を見出してきた、その軌跡を理解することができるだろう。この周辺には他にも、階段、スリバチ地形、暗渠など、関連するテーマがあり、それらをテーマにした単行本などもこのところ急増している（松本 二〇〇七、皆川 二〇一二）。

石坂や大山は、いわばそのような「路上観察学的感性」の系譜の一角を形作る存在として位置づけることができるのである。ついでに付け加えておくと、さきに雑誌記事として紹介した「高架下の幸せ 首都高の下は、灰色のパラダイスだ！」『散歩の達人』、二〇〇六・六）は中野純という人物によるものだが、この中野がその少し前まで同じ『散歩の達人』に連載した記事が単行本になっている。『東京サイハテ観光』というタイトルのもとに、ここでも新橋のガード下、京葉道路の橋の下などが「再発見」されているのだが、この本のオビにもまた、「この散歩視力は『路上観察学会』以来の衝撃であ

る」というコピーが書かれている。

「路上観察学」が登場し、赤瀬川や藤森が脚光を浴びたのは一九八〇年代のことで、陣内が『東京の空間人類学』で脚光を浴びたのとはほぼ同時期である。この時期が都市論、東京論全盛の時期であり、その背景として、極度の都市化の進展によって都市の環境問題が悪化する中、これまでの都市のあり方からの脱却への志向が強まったこと、若い世代を中心に、これまでの固定観念を排した新しいライフスタイルを求める動きが生じ、一種のサブカルチャーを形成するにいたり、それらが連動する形で都市をあらためて捉え直す動きが起こったことなどをすでに指摘した。陣内らの「水の都・東京」の発見は、そのような状況の中で、既成の都市の論理やあり方を見直そうとする一つの反応と言えようが、路上観察学もまた、そのような状況に対する別の形の反応であった。赤瀬川の「トマソン」に端的にみられるように、彼らもまた、機能や効率性ばかりを求め、意味のないもの、役に立たないものはどんどん捨てられて、壊されてゆくような、これまでの都市のあり方からの脱却を求め、その中の因果連関から外れてしまったもの、機能や効率性という観点から価値がないとして捨てられたようなものを探し求めた。「路上観察」は、まさに視点を切り替えることによって、自らのまなざしを、そういうものを発見できるモードに変えることであった。これまでに述べてきた、陣内的なあり方と石坂、大山的な「路上観察学的」なあり方とが、最終的な方向性は異なるにもかかわらず、共通の由来をもつ一種の兄弟関係にあるということの内実は、そのようなことである。別の言い方をするなら、この両者は、都市のあり方に対する同じ問題意識から出発し、展開していったのであるが、そこでの視点、感性の違いゆえに、日本橋と高速道路についての見方は正反対のものになったのである。

この二つの方向性の関係を当時から見事に捉えていた人がいる。路上観察学会の一員であり、『建築探偵の冒険東京編』（藤森 一九八六）、『東京路上博物誌』（藤森・荒俣 一九八七）などの著作をもつ藤森照信である。「路上観察学会」のマニフェストともいえる『路上観察学入門』（赤瀬川・藤森・南編 一九八六）の中で藤森は、自らを「物件派」と呼び、「空間派」と名付けられた陣内らの立場に対比させている。そしてまさに、掘割や川、水などに対するスタンスの違いを例

に出し、一緒にそのようなところを歩いてみればその違いははっきりすると言う。

「空間派は、堀割にならぶ倉や護岸の石垣や石段、そうしたものが水の流れと一つになってかます水辺の空間に注目する。そうした空間には視覚的印象を一つにまとめあげる秩序が隠されているから、その秩序を読み解こうとする。「都市を読む」とか「コードを読む」というのが空間派の必殺技で、方法的には記号論に近い。そして、読んだ結果何が見えてくるかというと、きまって古き良き秩序が見えてくる。江戸の町の水辺は生きていた、とか、下町の路地裏は良かったとか、そんな話になる。そうした秩序ある空間を混乱させ破壊した近代という時代を槍玉にあげ、その上で新しい秩序の再建を言う。」(一六)

それに対して、藤森によると、

「ところが、何が哀しゅうてか、われらの目玉はそうじゃない。堀割を歩くと、そこにただよう空間よりはまず先に、水面をただよう壊れた人形や木片やビンの類に目がいつてしまう。なんともみっともないが、空間よりは物件の方に敏感なのである。……物件に気をとられてしまうと、次々に目に入る物件の個別の面白さの方が印象に残って、全体を貫く秩序の方は網膜に跡を残してくれない。……このオブジェ感覚の立場からいうと、近代以前の全面秩序、全面空間の時代というのは、個別の物件が全体の中に埋没してしまっていてあまり面白くない。刺激がうすい。」(一六)

「空間派が、調和ある全体性への回帰願望を心に秘めているのに対し、物件派は、予定調和的な全体からの逸脱に、最後の自由を賭けている」(一八) というのが藤森の考えである。もちろん、藤森もただただ個物をおもしろがってだけいるとい

うわけではない。

「路上観察者は、物件をもっぱら対象としているが、実は、目玉の裏では、いつも事件を意識している。裏に事件の存在を感じさせるような物件を好んで観察している、といってもいいだろう。事件を扱うのが専門の探偵の目で物件を探しているわけだ。水辺の例でいうと、岸辺に立って空間を感じても、空間は調和状態の産物だから、そこに事件の影はないが、一方、流れ下るビンや人形や胎児に目を注ぐと事件のニオイがいっぱい詰まっている。」(二二)

七 結論

以上みてきたことから、日本橋と高速道路の景観に対する美的判断のあり方をめぐるストーリーはおおよそ以下のようまとめられることができるだろう。一九六四年の首都高の建設前後の時期には、その造形の未来都市的な美しさを評価する立場が主流であった。歴史的関心をもつ知識人を中心に、景観の悪化を嘆く声もあったが、一部にとどまり主流とはならなかった。高度成長が一段落し、都市の環境悪化が問題化されるようになると、失われた古き良き時代を志向するまなざしが生じるようになり、高速道路は景観破壊の元凶のような存在として捉えられるようになった。明治百年を機にはじまる歴史的建築物の見直しや、若い世代による都市論ブームの高まりの中で「空間派」の人々を中心に「水の都・東京」の表象が生み出され、そこに絡んでゆく。他方、「名橋『日本橋』保存会」に代表される地元経済団体の活動もほぼ同時期からはじまっており、その動きと結びつくことによって、橋の景観の問題は周辺の地域文化の活性化策と結びついた形で議論されるようになってきていたが、その流れは二〇〇〇年代にはいると、今度は政府主導での高速道路地下化計画へと展開してゆく。そういう中で、首都高以前の景観は、ノスタルジックな「原風景」志向の中で、無批判的に「日本の本来の景観」として表象さ

れることになるが、小泉首相の肝煎りで地下移設計画が形を取り始めると、日本の財政事情のわるさも手伝って、逆に批判的に受けとめられ、そのような表象の独善性を指摘する声も強くなり始める。他方で、一九八〇年代の「路上観察学会」からはじまる「物件派」の系譜の中で水路や高速道路への違った感性が形作られてきており、その中で日本橋の上の首都高をポジティブに評価するような表象が急速に大きな位置を占めるようになってきている、そんなところであろうか。

大雑把に括ってしまえば、当初のポジティブな評価からネガティブな評価へ、そして再度ポジティブな評価が現れつつある、というような形で総括できそうにも思われるが、過度の単純化は禁物である。いくつか考えるべき点を補足しておく。

まず、具体的な考察の中ですでにみたことであるが、このような評価の交代は直線的に起こっているわけではない。首都高を景観破壊とみるような視点は、「空間派」とともに突然に出てきたわけではなく、その前からすでに存在していた。「物件派」的な見方をしていた人々も、石坂や大山のような存在によって顕在化する以前にも、おそらくは存在していたのである、単にマイナーな勢力であったということにすぎない。極端に言えば、どの時代にも多様な判断、評価が並存していた。

その中で、どのような判断、評価のあり方が主流になるかということは、きわめて多様な要素が関与する力学のなかで決まってゆくのであり、一つの要素に還元して議論できるものではない。地元の経済団体と結びついたり、首相の一言が話題を席卷したりすることでメジャーな存在になるといったことももちろんあるが、たとえば「物件派」の場合には、それが一定の存在感をもつようになるまでには、赤瀬川原平や藤森照信のようなアピール力のある書き手が、新しい見方、新しい感性のおもしろさをうまく言葉にして伝える、というよりも、ほとんど言葉を通して新しい感性を造形してゆくような形で人々を引っ張ってゆくことが必要であったろう。タモリのような存在が、あえて深夜のテレビ番組という枠組みの中でアングラ感を漂わせつつ、それらを紹介し、普及させてゆくという形をとることによって、独特な社会的位置取りを与えられたというような面もあるだろう（それゆえ、週刊誌などの記事だけみると、「物件派」的な方向の話はほとんど出てこない）。こうした多様な要素の働き合いの中で、複数の判断、評価がたえずその関係性を変容させながら推移しているのであ

り、可能な限りそれをまるとらえるような視点が求められるのである。

次に考えるべきことは、評価の異なる判断をする複数のグループがあるという際に、われわれはとかく、固定した複数の集団の対立関係としてイメージしてしまい、たとえば「空間派」と「物件派」という対立関係を首都高の景観への賛否にそのまま重ね合わせてしまうようなことになりがちなのだが、問題は実はそんなに単純ではない。ここでの集団は決して一枚岩ではない。「路上観察学会」のような、かなり明瞭な輪郭をもった集団にみえるようなケースでも、実際には様々な温度差を含んでおり、同じ「物件」への関心といっても、アーティストである赤瀬川と建築史家として関わった藤森とでは「物件」を出発点に何をどのように掘り下げてゆくかということに関しては相当に異なった面をもっている。逆に、「空間派」と「物件派」も、必ずしも、そんなにくっきりと二分された形の対抗勢力として位置づけられるかどうかはわからない。この概念を使って両者の違いを鮮やかに説明した藤森自身、たいていの人は両者が入り交じっており、その混合比が問題だ、というような言い方をしている。これらは言ってみれば、人間が周囲の環境に対して振る舞う際の二つの基本的なあり方を示すプロトタイプのものであり、それがそのまま現実の人間の区分に適用できるわけではないと考えるべきである。もちろん、こうした区分がそのまま明瞭な対立軸を形成するということは当然ありうることだ。まして、ここで取り上げている日本橋の首都高の是非のような問題は、それだけ取り出してみればたしかに、両者の間をとって半分残すというような中間的な解決を許さない性質の問題であるから、問題としては比較的このような類型論的な議論を適用しやすいものではあろう。

しかし仮にそうであるとしても、そこにいたるさまざまな動きをきめ細かく捉えてゆこうとすればするほど、「空間派」と「物件派」が一八〇度対立してぶつかりあっているというような粗っぽい固定図式は使い物にならなくなってくる。「空間派」の陣内らと、名橋「日本橋」保存会につどう地元経済界の人々などが、いわば手を組むような形で一つの動きを形成したように、このような動きの中では、時には全く違う背景から出た人々が接近することによって新しい動きを形成するといふようなことが容易におこりうる。「空間派」と「物件派」についても、その関係が、必ずしもくっきりと二分される対抗

勢力という面ばかりでないとするならば、その両者の重なり合うところから新たな展開が生じるというような可能性も当然考えに入れるべきなのである。

さきにも取り上げた、二〇一一年の雑誌『ランドスケープデザイン』の「水辺都市の復活」特集号に掲載されている日本橋川・神田川クルーズについての陣内によるレポート記事は、たしかに全体としては「空間派」的なトーンで書かれているとはいえ、微妙な変化の兆しも感じ取れる。江戸橋ジャンクションの下をゆくクルーズ船の写真や、日本橋のたもとの水辺に作られたレストランの写真には次のようなキャプションがつけられている。

「日本橋船着場から出発したクルーズは、高架橋の下を潜り抜けて進む。普段目にするのできない、東京の“裏”の一面を見ることが出来る。高架橋を撤去する運動が盛んになる一方で、東京の現代の都市景観としてファンも多く、首都高の形は残しつつ用途変換する案なども議論されている。」(一一)

「日本橋を挟んで日本橋船着場と反対側のたもとには、川辺にテラスを張り出したレストランが書店、テラスに座って辺りを眺めれば、圧倒的な高架橋の柱と、日本橋川の水面に揺れる灯りという独特な都市景観を楽しむことができる」(一二)

日本橋のたもとには、二〇一一年に、現在の日本橋の架橋一〇〇年を記念する事業として、船着場が設けられ、様々なクルーズ船が運航されるようになっていいる。もちろん、名橋「日本橋」保存会の肝煎りであり、「空間派」的な「水の都・東京」の復権を目指しての動きではあるが、水路クルーズのニーズが高まってこのような動きになること自体、水路に対する「物件派」的な関心の高まりと連動している面も、実際にはかなりあるように思われる。こういう形で川めぐり、水路めぐりが広がりをみせてゆく中で、首都高の景観をめぐって対立関係にあったはずの両者は接合され、新しい価値観が醸成され

てゆく。

そのような動きは当然、首都高についても、保存か撤去かという二分法的な問題設定とは違った議論の可能性がひらかれてきていることを意味するのではないだろうか。そしてわれわれは、この日本橋の景観をめぐる美的判断の問題自体、高速道路の是非の二分法に還元されべきものではなく、むしろそれをこえたところに展開される無数の可能性を射程に入れるべき問題であったことを知るのである。

註

- (1) この提言は、「日本橋川に空を取り戻す会」のWEBサイト (<http://www.nihonbashi-michikagi.jp/>) より全文を読むことができる。ここにいたる経過についても、このWEBサイトの記述を参照した。
- (2) 「美しい景観を創る会」は最初から二年間という期間を定めて活動を行い、二〇〇六年末に、その間に行ったセミナーの成果を『美しい日本を創る』という本(美しい景観を創る会編著、二〇〇六)にまとめ、解散した。現在ではそのWEBサイトも閉鎖されてしまったが、二〇〇五年二月二六日時点での「悪い景観百景」を記録したキャッシュをもとに、第三者がそれを再現したサイトが存在している (<http://keikan100.blog48.fc2.com/>)。
- (3) もっとも、この映画自体にそのような批判をすることは的外れである。この映画の監督である山崎貴は、もともと《ジュブナイル》などの特撮映画を得意としており、『ALWAYS三丁目の夕日』においても、首都高のない日本橋のシーンを、CGとミニチュアセットだけで作り出したのをはじめ、ほとんどSF的な感覚で世界を作り出していると言った方がよいくらいであり、監督自身も、そもそも現実の歴史に即した再現を目指したわけではないということを明言している。それにもかかわらず、見る側の方は、それが現実の昭和三〇年代であるとして受け取るようなつくり

になっているために、歴史表象というレベルではまた別の問題が生じてしまうのが、映画と現実の関係の厄介なところである。

(4) 現在の橋以前の木橋の時代も含め、日本橋の古写真は、かなりの点数のものが戦前の東京の写真を集めた写真集（石黒編 二〇〇一）に収録されている。

(5) この写真集の存在については、二〇〇八年一月二日に、筆者もその一員である、東京大学大学院人文社会系研究科文化資源学研究室の主催で行われた「第八回文化資源学フォーラム つくる、えらぶ、のこす、こわす―高度経済成長長期の東京景観考―」の際、同研究室の同僚である木下直之の指示によって知った。このフォーラムでは、日本橋と首都高との関連を中心にした写真などを集めた展示会の後、最終日には、本論でも後に言及する建築史家の五十嵐太郎をゲストに招き、講演会が行われた。その概要は「記録集」として残されている（『つくる、えらぶ、のこす、こわす』二〇〇九）。『美と力』の存在を知る機会となったのみならず、筆者の本論の問題意識自体も、このフォーラムに参加することなしにはおそらく生まれることはなかった。ここにあらためて関係者に感謝の意を表しておきたい。

(6) たとえば、『女性セブン』は、一九七四年一月三日号で「ひとり旅―晩秋に心を見つめて歩く……」という特集を組んでいるが、そのリード文には「愛を知った人も、愛に破れた人も、孤独を道づれにしてみませんか？ 夜汽車の窓から、あるいは見知らぬ街の小さな喫茶店からながめる秋は、新しい一瞬をあなたの心に刻んでくれるかもしれないのです。」と書かれている。

(7) 政府は『明治百年記念行事等記録』という報告書を翌一九六九年に出し、地方自治体や民間を含め、この年に行われた記念事業の総括を行っているが、その中にある「明治百年記念レコード」という項目には、「明治・大正演歌の調べ」、「明治百年記念旧制高校寮歌集」、「明治風物詩へ明治物売りの声▽」といったものがみられ、その幅が政府の思惑をこえて相当に広がっていたことを窺わせる（『明治百年記念行事等記録』一九六九、四二二）。他方、政府が

大々的に歌詞を一般公募し、外山雄三の作曲によって世に送り出した「明治百年頌歌のぞみあらたに」は七レコード会社の競作で発売されたが、あまり売れなかつたとみえ、今日ではほとんど名前を聴くこともない。

- (8) 同社のPR誌『東京遊覧ニュース』には、このコースのスタートと連動する形で、一五五号（一九六八・二・一）、一五六号（一九六八・四・一）の二回にわたり、「消える東京の明治 建築物に偲ぶ明治・大正」という記事が掲載されている。

- (9) 『デイスカパー・ジャパン』その幻想と現実」と題された週刊誌記事（『週刊朝日』、一九七三・六・二二）には、この企画のポスターに使われた写真の現地に行ってみると、古い吊り橋の向こうに、実際にはコンクリート製の大きな橋がかかっている、それが写り込まないような巧妙なアングルで撮影されていた、等々の事実が明らかになり、しばしば幻滅を引き起こしている現状が報告されている。

- (10) そのことは、週刊誌記事でも報じられている（『週刊新潮』一九八三・一一・一〇）

- (11) ここ数年の放送記録の中から、本論に関係のありそうなものをいくつかあげておく。「団地探訪」（二〇〇七・五・一）、「東京名階段ツアー」（二〇〇八・四・一一）、「玉川上水跡を川下り」（二〇〇八・五・二）、「国分寺崖線をゆく」（二〇〇九・二・二七）、「三田用水の痕跡を巡る」（二〇〇九・五・一五）、「大橋ジャンクション完全踏破」（二〇〇九・八・七）、「水道橋分水路を行く」（二〇一〇・四・一六）、「首都高作りかけ大賞」（二〇一一・五・六）、「最低橋リンボー」（二〇一一・七・八）

- (12) このコーナーは、一九八七年二月から一九八九年三月まで放映されたもので、好評だったとみえ、単行本化もされている（久住・滝本 一九八九）

参考文献リスト（日本橋に関する文献および本論で引用ないし参照したそれ以外の文献につき、各項目ごとに年代順に配列している）

【単行本】

東京案内、岩波書店（岩波写真文庫 六八）、一九五二（復刻版、二〇〇七）

美と力—1964 TOKYO OLYMPICS、読売新聞社、一九六四

明治百年記念行事等記録、内閣総理大臣官房、一九六九

日本橋（記念誌）、名橋「日本橋」保存会、一九七七

東京建築探偵団、近代建築ガイドブック「関東編」、鹿島出版会、一九八二

都市の景観形成と首都高速道路（都市の景観形成と首都高速道路に関する調査研究委員会報告書）、財団法人日本文化会
議、一九八四

都市の景観形成と首都高速道路（二）（都市の景観形成と首都高速道路に関する調査研究委員会報告書）、財団法人日本文化

会議、一九八五

陣内秀信、東京の空間人類学、筑摩書房、一九八五（ちくま学芸文庫版、一九九二）

藤森照信、建築探偵の冒険東京篇、筑摩書房、一九八六（ちくま文庫版、一九八九）

東京建築探偵団、スーパードガイド 建築探偵術入門、文春文庫ビジュアル版、一九八六

赤瀬川原平・藤森照信・南伸坊編、路上観察学入門、筑摩書房、一九八六（ちくま文庫版、一九九三）

藤森照信・荒俣宏、東京路上博物誌、鹿島出版会、一九八七

藤森照信、看板建築、三省堂、一九八八（増補版、一九九七）

陣内秀信・法政大学東京のまち研究会、江戸東京のみかた調べ方、鹿島出版会、一九八九

- 陣内秀信・法政大学東京のまち研究会、水辺都市―江戸東京のウォーターフロント探検、朝日選書、一九八九
- 首都高速道路公団三〇年史（本編、資料・年表編）、首都高速道路公団、一九八九
- 久住昌之・滝本淳助、タモリ倶楽部 東京トワイライトゾーン、日之出出版、一九八九
- 日本橋―架橋八〇周年記念誌、名橋「日本橋」保存会、一九九二
- 陣内秀信編、水の東京（ビジュアルブック江戸東京 五）、岩波書店、一九九三
- 中野正貴、‘TOKYO NOBODY’、リトルモア、二〇〇〇
- 石黒敬章編・解説、明治・大正・昭和 東京写真大集成、新潮社、二〇〇一
- タモリ、タモリの東京坂道美学入門、講談社、二〇〇四（新訂版、二〇一）
- 地べたで再発見！東京の凸凹地図、技術評論社、二〇〇六
- 藤岡和賀夫、残したいね日本の風景、宣伝会議、二〇〇六
- 美しい景観を創る会編著、美しい日本を創る、彰国社、二〇〇六
- 五十嵐太郎、美しい都市・醜い都市―現代景観論、中公新書ラクレ、二〇〇六
- 大山顕、ジャンクション、メディアファクトリー、二〇〇七
- ALWAYS 続・三丁目の夕日オフィシャル・フォト・ブック、日本テレビ、二〇〇七
- 佐藤洋一・武揚堂編集部、あの日の日本橋―昭和二五年から三〇年代の思い出と出会う（地図物語）、武揚堂、二〇〇七
- 松本泰生、東京の階段―都市の「異空間」階段の楽しみ方、二〇〇七
- 日本橋トポグラフィ事典編集委員会編、日本橋トポグラフィ事典（本編、地誌編）、たる出版、二〇〇七
- 石井哲（写真）・大山顕（文）、工場萌え、東京書籍、二〇〇七
- 藤岡和賀夫、忘れがたき東京、角川学芸出版、二〇〇八

中野正貴、"TOKYO FLOAT" 河出書房新社、二〇〇八

渡部一二、江戸の川の復活 日本橋川・神田川・隅田川―絵図から学ぶ―"体感型博物館構想"、東海大学出版会、二〇〇八

中野純(文)・中里和人(写真)、東京サイハテ観光、交通新聞社、二〇〇八

大山顕、高架下建築、洋泉社、二〇〇九

藤岡和賀夫・百年に一度のプロジェクト委員会、私には夢がある、PHP研究所、二〇〇九

つくる、えらぶ、のこす、こわす―高度経済成長期の東京景観考 記録集(第八回文化資源学フォーラム報告書)、東京大

学大学院人文社会系研究科文化資源学研究室、二〇〇九

石坂善久、東京水路をゆく―艀付きボートから見上げるTOKYO風景、東洋経済新報社、二〇一〇

清水草一、首都高速の謎、扶桑社新書、二〇一一

皆川典久、東京「スリバチ」地形散歩、洋泉社、二〇一一

【雑誌特集・MOOK】

『学鏡』一九六三年一月号、特集 日本橋、学鏡社

『国際写真情報』一九六三年一月号、特集 生れかわる大東京―オリンピックまであと二ヶ月 完成急ぐ高速道路と競技場

『国際写真情報』一九六四年一〇月号、特集 高速道路東京を縫う

『PROCESS:Architecture』七二号(一九八七・四)、東京―エスニック伝説(陣内秀信編)、プロセスアーキテクチュア

『東京人』一九九〇年七月号、特集 東京の川を体験する、都市出版

『東京人』一九九七年二月号、特集 聞き書き「日本橋界限」、都市出版

『東京人』二〇〇四年二月号、小特集 日本橋が変わる！、都市出版

『週刊東洋経済』二〇〇六年三月二十五日号、第二特集 首都高速撤去？で注目―日本橋ルネッサンス、東洋経済新報社

『荷風！』一四号（二〇〇七・一二）、特集 日本橋・人形町『浪漫』、日本文芸社

『月刊宝島』二〇〇七年二月号、ニッポンの黄金時代の幕開け―昭和三〇年代の教え、宝島社

イカロスMOOK『首都高をゆく―橋を架ける！地面を掘る！埋め立てる！』、イカロス出版、二〇〇九

洋泉社MOOK『東京ぶらり暗渠探検―消えた川をたどる！』、洋泉社、二〇一〇

『東京人』二〇一〇年一月増刊、特集 祝！架橋百年 日本橋を楽しむ本、都市出版

イカロスMOOK『水路をゆく―東京の川・運河を巡りつくす!!』（付録：東京都心クルーズ映像DVD）、イカロス出版、

二〇一〇

『ランドスケープデザイン』八〇号（二〇一〇・一〇）、特集 東京と大阪に見る水辺都市の復活、マルモ出版

【雑誌記事】

『日本及日本人』一九一一年四月一日号、日本橋に就て考えよ

『新日本』一九一五年二月号、日本橋研究（山口孤剣）

『丸』一九五〇年一月号、日本橋（大塚啓介）

『小説公園』一九五五年八月号、新東京地図 一 日本橋（写真：天野光章）

『サングラフ』一九五六年一月号、東京三〇年 空から見た日本の貌 日本橋

『サンデー毎日』一九六〇年一月二四日号、日本を貫く夢の高速道路―東京オリンピック年々の青写真

『週刊新潮』一九六二年一月一五日号、交通地獄「東京」の緩和策―地上地下技術の総動員

『週刊朝日』一九六三年一〇月四日号、空も水も詩もない日本橋―高層ビルと高速道路に情緒を失いつつある老舗街（ずばり東京 一、開高健）

『週刊言論』一九六七年三月八日号、江戸から東京へ 近代日本史の回り舞台―東京・歴史の激動を象徴する日本橋』（宇良島多浪）

『週刊時事』一九六七年一〇月三日号、日本橋―コミュニケーション事始め（明治・東京ウォッチング 七）

『建築』一九七三年九月号、日本の中世主義―あるいは八都市Vにおける建築の光景九（長谷川堯、『都市廻廊―あるいは

建築の中世主義』（相模書房、一九七五）に再録）

『サンデー毎日』一九七五年四月二〇日号、東京新五十景 日本橋

『歴史と旅』一九七六年九月号、東海道五十三次独歩 日本橋、品川（佐藤幸信）

『暮らしの手帖』一九七七年一二月号、日本橋川のほとりで（増田れい子）

『週刊朝日』一九七八年五月五日号、日本橋川（一三週シリーズ 百年をたどる 一）

『週刊文春』一九八二年一月二一日号、明治四四年の渡りぞめ式 日本橋（人物風土記 ちょっといい話 三、戸板康二）

『週刊新潮』一九八三年一月一〇日号、「お江戸日本橋はまだあったの？」（スナップ）

『季刊銀花』一九八七年三月号、道楽散歩 春めきて膝をくり出す日本橋

『サントリー・クォーター』一九八七年四月号、失われたモダン都市を求めて 三 日本橋界限（海野弘）

『Voice』一九九〇年七月号、都市の顔 七 日本橋―兜町（築地仁）

『SPA!』一九九一年七月二七〜三一日号、短期集中連載 首都高（第一〜三回、武田徹）

『週刊読売』一九九二年八月三〇日号、日本橋道路元標（出入口考 一九、海野弘）

『週刊新潮』一九九五年八月一〇日号、涼味 日本橋を洗おう

『自由時間』一九九五年九月二一日号、日本橋の上に高速道路 どういう感性してんだ！（このヤッローツ！）オレは怒った）

『読売ウィークリー』二〇〇四年一月二五日号、甦るか「水の都」と日本橋（シリーズ都市の遺伝子第二弾、山下柚美）

『Futbes』二〇〇四年八月号、首都高速道路の地下化で「日本橋」は再生できるか？（深川保典）

『世界週報』二〇〇六年二月二一日号、日本橋の上にある首都高移設は必要か（綱渡り日本経済、吉田春樹）

『日経マガジン』二〇〇六年三月号、首都高のある風景（初田聡）

『週刊プレイボーイ』二〇〇六年三月二八日号、日本橋の再興計画があるんです！（爆笑問題の、「そんなことまで聞いてなご！」）

『論座』二〇〇六年四月号、日本橋の首都高は醜いのかー移設プロジェクトを疑う（五十嵐太郎、『美しい都市・醜い都市』現代景観論』（中公新書ラクレ、二〇〇六）に加筆のうえ再録）

『週刊文春』二〇〇六年四月一三日号、日本橋に青空をとり戻すための費用対便益なき一兆円（ニュースの考古学、猪瀬直樹）

『旬なテーマ』二〇〇六年五月号、日本橋 首都高移設なんてホントにできるの？（旬なキーワード二〇〇連発）

『散歩の達人』二〇〇六年六月号、高架下の寝床ー首都高の下は、灰色のパラダイス（中野純）

『ベストブック』一三五号（二〇〇六・七）、日本橋 たとえ三〇年かかっても景観を阻害する全ての首都高をやり直せ

『国土文化研究所年次報告』四号（二〇〇六・一一）、お江戸日本橋研究（今西由美、伊藤一正）

『週刊朝日』二〇〇六年一月三日号、首都高トップが政府構想に異議（ニュース・スピリッツ）

『エコノミスト』二〇〇七年一月一六日号、美しい景観を取り戻す？ 日本橋の首都高速移設計画は新たな「箱モノ事業」

だ（五十嵐太郎）

『都政研究』二〇〇七年二月号、都心環状線の全廃を―首都高速道路 日本橋付近だけですか！（佐藤一夫）

『にほんのかわ』（日本河川開発調査会）一一五号（二〇〇七・四）日本橋・首都高速道路、そして日本橋川の再生（岸井

隆幸）

『社会学ジャーナル』、三五号（二〇一〇・三）、形の中の街―表象の日本橋の時空表現（楠田恵美）

【映像】

惑星ソラリス、監督…アンドレイ・タルコフスキー、一九七二

東京画、監督…ヴィム・ヴェンダース、一九八五

東京静脈、監督…野田真外、監修…押井守、二〇〇三

プロジェクトX 挑戦者たち 首都高速 東京五輪への空中作戦（NHKテレビ番組）、二〇〇五・四・五放映

東京静脈R、監督…野田真外、二〇〇六

首都高速道路（DVD）、エイベックス、二〇〇八

プラタモリ 日本橋（NHKテレビ番組）、二〇〇九・一一・二六放映