

## 第 53 号(2012. 8. 5 配信)

日本橋。その名を知らない人はいないでしょう。

しかし、都心部にいても、よほどご近所に関係がないと、見たり渡ったりする人は少なそうです。都心部のそのまた中心の拠点にありながら、わざわざ見に行く人は、修学旅行やほとバスのお客を除けば、通常ほとんどいないのではないか。実は私も日銀隣接の「通貨博物館」に行った帰り、偶然に橋の正面に出て、「やあ、お久しぶりで」といいたいほどのご無沙汰でした。

出会ってみると、なつかしさが込み上げてきました。空模様はあやしげでしたが、しばしたらずんで美しく整然とした石橋に見惚れ、久々にゆっくり歩いて往復してみました。ほこりっぽい昼下がりではなく、走行中の車から水しぶきをかけられるほどの雨足もなく、周辺も交通も一休みする昼前後の時間帯が幸いでした。

東京の新しいランドマークといえば、スカイツリーにほかならない。私はまだ上っていませんが、予想以上に高く素晴らしい眺望と評判です。それはそれとして、江戸期から 400 年にわたり変わらない東京の歴史的、近代的ランドマークといえば？－それは日本橋です。今回は、日本橋をテーマに、その魅力や面白さ、思い掛けなかったお話をしていきたいと思います。

日本橋とは、解説風にいえば、東京の中央区北部の日本橋川に架けた橋、つまり日本橋そのものと、橋の周りにも範囲を広げ、その周辺の地域一体を指します。今回は、橋そのもの、橋自体に極力絞って話していきます。

余談になりますが、今は都内 23 区ですけど、それ以前の 35 区が、都心部、下町を主にかなりの数の区が合併した結果、旧区名だった日本橋区と、その南の京橋区とが合体して中央区になったのでした。

橋そのものは、徳川家康が江戸城の間近に慶長 8 年(1603 年)に架設。今から 412 年前が初の架橋で、もちろん木製でした。新興都市になる江戸の目抜き通りをつなぐためだったといわれます。どんな橋だったかは、両国駅北側の都立「江戸東京博物館」(略称:江戸博)の常設展会場に入ると、そこがいきなり日本橋!(模型)。常設展は、入り口がエレベーターで昇って 6 階で、誰も入れば、常時ライトアップされている実物大の日本橋のど真ん中に立っている。広さ(橋の幅)が原寸大。大きい橋だなと直感できます。欄干から擬宝珠(ぎぼうしゅ)の造りや形もほぼ原寸通りといわれます。ただし、当時から大きい橋なので、長さ(前後=南北の距離)はちょうど半分に造られました。ライトからそれた横手に解説ボランティアが待機しています。もっと日本橋を知りたい方は、ぜひ質問や案内などをお尋ねください。英語は、随時説明できる方がいるようです。

家康は、諸国に通じる 5 街道の里程標を、すべて日本橋起点としました。おのずと全国に知れ渡る存在になります。陸路しかない時代の国内道路網・5 幹線の始点ですから、陸上交通万端の取り仕切り場、総合ターミナル、文字どおりのランドマークといえるでしょう。

ちなみに、5 街道ってご存知? 正確に知ってる方ばかりとは限らないし、確認のために列記しておきます。最も整備された(1)東海道、次いで(2)中山道、(3)甲州街道、(4)日光街道、(5)奥州街道の 5 つ。若い TV アナでしたっけ、「旧中山道」を「いちにちジュウ山みち」と読んでしまったとか。旧道を知っておくのは、ある程度常識として必要でしょう。

今の日本橋は、1911年に架設されたアーチ型の石橋が原型です。冒頭に記した私の偶然な出会いもモダンな石橋で、日銀方向からメロに乗ろうと歩いたから。この一帯、日本橋本石(ほんごく)町に所在する日本銀行本店、その周囲に大手銀行が集まり、日本の金融の中心地です。対岸の日本橋兜町には東証(東京証券取引所)があって、「日本のウォール街」といわれます。

本石町も兜町もその例ですが、日本橋の名声を残したい気持からか、統一の表れか、中央区内の40近い町名の過半を占める旧日本橋区内20町が、今も、日本橋大／小伝馬町、日本橋蛸殻町、日本橋茅場町、日本橋人形町等々、町名の頭に日本橋を掲げ通しています。合併自治体にありがちなことですが、その徹底さと執念に感嘆します。

金融機関に限らず、周辺には三越、高島屋など百貨店や老舗が多く、新都心と呼ぶ繁華街の雰囲気とは、まったく違った印象と深さが感じ取れます。

話を日本橋そのものに戻しましょう。今年、開館20周年を迎えた「江戸博」は、記念特別展として「日本橋」展を5月から2ヵ月近く開き、私も行ってみました。江戸期から明治、大正、昭和に至るまでの浮世絵や版本、近代版画など、江戸博のコレクション約130点の紹介展ともいえる多彩な展示でした。歌川広重の浮世絵「東海道53次」中の有名な「日本橋 朝之景」に始まり、展示は日本橋づくし。詳しい解説ははしりますが、まず関心を高めたのは、橋の南詰めにあったような高札場(注1)でした。

これまで浮世絵にも、点景の1つとして普通に描かれてきたのが、徐々に目立って描かれるようになり、1830年代に高札場が改修され、屋根の上までの高さが6メートルにもなった由。それに合わせるように、後年の浮世絵では高札場も堂々と立派に描かれています。高札場の絵自体、またその推移を浮世絵で見比べるなんて、私には予想外でした。

(注1)禁令や掟(おきて)などを書いて掲げ、世間に知らせる板札。いわばお上の告知板。

面白かった絵は「人力車」の始まり。1870年(明治3年)に東京府から営業許可が下り、上記の高札場の横で、営業を始めた人力車。鮮やかなタッチで描いた歌川芳虎の絵です。人力車だけではない。様々な乗り物が日本橋界わいに溢れていて、魅力あり風情あり、楽しい1枚でした。3代歌川広重も、乗り物の絵を艶やかに描いていますが、日本橋に鉄道馬車を走らせているのは、この時代の変動のテンポがいかに早かったかを示すと同時に、日本橋が、その先端を行く人気ものだったに違いないと感じました。

同じ会場に、日本橋に近い版元から安政年代1774年に出版された『解体新書』が展示されていました。音声ガイドで江戸博の竹内誠館長が語るのは、当時の国際交流の有り体(ありてい)でした。蘭学者や蘭学医が長崎に向かっただけでなく、オランダ人たちも本石町にあった宿屋・長崎屋に5年に一度は泊りにきては近所の人たちと交流していたとのこと。国際交流の幅は、かねての想定よりはるかに広がったのだと思いました。

「これ、どう見るの?」と不思議に思ったのは『隅田川風物絵巻』です。初めて聞く「影からくり絵」と呼ぶ作品。学芸員の我妻直美さんが各紙に書いているのを読むと(例えば『朝日』朝刊5月29日付)、「江戸時代に見せ物の1種として作られ、絵を描いている紙の一部を切り抜き、そこに薄い和紙を貼る。裏から光を当て、薄い和紙の部分が明るく光って見える様子を楽しむ」そうです。展示自体が小型のライトを点滅させ、間断なく実演してくれているので、長さ10メートルの画面を2回、2往復して、暗い絵と光が当たった絵とをよく見ました。絵巻の幅というか、絵の高さは、わずか30センチしかないのに、江戸の舟行きの昼夜の光景とは分かりましたが、小さい提灯や家の窓やが、光を通すように延々と切り抜かれています。細かい、辛抱強い、風流な芸達者でないといわざだど驚きました。会場内がさほど混雑していなかったのも2回往復が無理なくできたのですが、そうでもないかとせつかくの名作を見損なった観客もおいででは? 「筆者不詳」だそうです。

日本橋を、さまざまに紹介し話し続けてきましたが、橋の周辺の都心部が、もっと活性化できないものか。それは、日本橋を覆う高速道路のせい、としか言いようがない。首都高速1、4、5号線が頭上で交錯する中心部ですから。ズバリいえば、1964年の東京オリンピックを前にあわただしく建設された高速道の「犠牲者」です。川の上を走ることになったのは、用地買収が容易だったからだと思います。

「歴史ある風景を台無しにした」との批判は根強く、2006年に当時の小泉首相が、日本経団連会長だった奥田碩氏や武蔵工大の中村英夫学長(いずれも当時)らに、日本橋上空の首都高移設問題を協議する有識者会議を立ち上げ協議を要請した経緯があります。「日本橋の空を取り戻せ」と、一時はかなり盛り上がったものの、しりつぼみになりましたが、地元や当事者たちの熱気は収まっていません。

あれだけの交通量、移設候補地選び、新回路の建設プラン、工事費の積み上げ等々を思うと世紀の大事業でしょうが、やってやれないことはなかろうと思います。2020年の東京再開催が五輪候補地の一つに計画されていますが、どうなるでしょう。それと関連あるなしにかかわらず、日本橋「復権」は、極めて困難な課題ですが、日本の国力、東京の魅力・能力、日本人の実力をもってすれば、不可能と決めつける方がおかしいとさえ考えられます。将来、いつの日か、「日本橋に青空が戻った」と叫びたい気がしてきます。

(7月28日記。国際サブロー)