

空港のしくみ

丸川 知雄

空港のしくみを理解しようと思ったから小さな空港の方がいい。あれは一九八〇年代のことだったと思うが、中国・広州市の白雲空港で飛行機を降りて、荷物が運ばれてくるのを待っていたら、車で運ばれてきた荷物が待合室のコンクリートむき出しの床に並べられた。それまで飛行機の預け荷物というものは、チェックインするとコンベアベルトに乗ってどこかへ消え、飛行機を降りるとどこからともなくコンベアベルトに乗って現れるものだと思っていたが、実は長距離バスに乗るとき

に荷物を預けると何もかわらないのだ、と妙に納得した。飛行機の預け荷物と言えばこんな失敗をしたことがある。中国では国内線であっても、飛行機に乗る前に手荷物検査を受けるとともに身分証明書を提示しなければならぬ。外国人ならばスポーツが必要である。ところが、私は大連から国内線に乗るときに、余り深く考えもせずにパスポートを鞆にしまっただけで預けてしまった。いざ検査場に入ろうとしたときパスポートが手元にないことに気づき、チェックインした

航空会社の窓口まで慌てて戻って、荷物を取り戻したいと言った。すると窓口の人は、コンベアベルトの上を歩いて行って自分で倉庫を探してごらん、といって私を中に通してくれたのである。暗い倉庫に入ると運良く自分の鞆がすぐに見つかり、パスポートを回収して事なきを得た。9・11のあとはこんな融通もきかなくなっただかも知れない。

二〇〇六年に沖合に移転する前の北九州空港も小さかった。小さな飛行機に乗って到着したら飛行機からステッ

プで地上に降りるのではなく、ボーディングブリッジが横付けになったので、日本の空港は小さくても施設は立派だなあと思ったら、ボーディングブリッジは待合室のある建物に直結しておらず、どんどん下って行って地上に出ってしまった。ほんの数メートル先が待合室のある建物なので、何とも中途半端なボーディングブリッジである。この空港は、手荷物検査装置があることを除けば長距離バスターミナルと大した差はなく、離陸予定時間の一〇分前に空港に到着しても余裕をもって飛行機に搭乗できた。

一方、巨大空港となると、まるで迷路みたいに入り組んでいるので、ただ案内表示に従って歩くのに精一杯で、空港全体の構造を把握する余裕などない。そうしたなかで最近何度か利用して、構造がわかりやすくて感心したので、アムステルダムスキポール空港で

ある。ここは巨大なハブ空港なのにターミナルが一つしかない。いくつにも枝分かれしているが、どこからどこへ乗り継ぐにも一つの建物のなかを移動するだけでいい。巨大空港の多くはターミナルがいくつもあって乗り継ぎの時にバスなどに乗ってターミナル間を移動することも多いが、スキポール空港では徒歩と動く歩道だけで済むのである。空港内の施設も充実しており、レストランやお土産物屋はもちろんカジノもあるし、小さな無料の美術館まであって本物のオランダ絵画が展示されている。乗り継ぎに便利のように作られ、乗り継ぎ客を飽きさせぬよう、またオランダに用のない乗り継ぎ客にもお金をオランダに落とさせるように工夫されている模範的なハブ空港なのである。

これとは対照的に巨大空港の失敗作ではないかと思われるのがロサンゼルス

ス空港である。ここはターミナルが全部で九つもあり、他のターミナルへの案内も親切ではないので、過去に何度か自分が行くべきターミナルを求めてさまよい歩いた経験がある。重い荷物を抱えて余り平らでない道路を歩いたり、シャトルバスに乗って行ったりしなければならぬのは不便である。しかもこの空港の入国検査や手荷物検査の待ち時間はとても長い。

空港内の施設と言えば、パリのオリイ空港には礼拝室がある。日本からパリへの便はみなシャルル・ドゴール空港に降りるのでオリイ空港を使う機会はなかったが、ある時パリからイスタンブール経由で上海に行くためにオリイ空港に行ったら、驚いたことにこの空港から飛び立つ便のほとんどは中東、アフリカ方面に向かうものだった。そのため、この空港の利用者にはムスリムが多いらしく、彼らのため

に礼拝室も設けられているのである。

最近の巨大空港では飛行機が駐機する建物からターミナルの本体まで乗り物に乗って移動することも多い。オリピックを機に増設された北京空港の第三ターミナルでは、飛行機から降りてしばらく歩いていくと地下鉄のようなものに誘導される(写真1)。この地下鉄がまさしく地下鉄ひと駅分ぐらい



写真1 北京空港・第3ターミナルのなかを走る「地下鉄」

を疾走してようやく入国管理や航空会社の窓口のあるターミナル本体まで行き着く。二〇年前は北京空港の規模はまだ小さくて、空港と市内は片道一車線の道路で結ばれているだけだったが、いまや三つのターミナルがあり、何車線もある高速道路が二本直結する巨大空港になった。まさに中国経済の拡大と一緒に成長した空港である。

ワシントン・ダレス空港に飛行機で到着し、案内表示に従って歩いていくと、乗客たちが何やら部屋のようなものに入っていく。その部屋の中は電車のように椅子が両側にあってそこに座っていると、部屋全体が動き出した。

実はこの「部屋」は一種のバスだったのである。この不思議な部屋から出て、外からその全体を眺めてみると、短い廊下の下にトラックを付けたような何とも奇妙な形をしている。その名も「モバイル・ラウンジ」というのだそ

うだ。こんな変な乗り物はこの空港以外では見たことがない。

空港内の乗り物と言えば、成田空港第二ターミナルの本館とサテライトを結ぶ「連絡シャトル」はとんだ失敗作である。無人運転で、タイヤや車輪を使わずに空気浮上して走るそうで、第二ターミナルが完成した一九九二年には自慢のハイテク装備だったらしい。ところが、このシャトルが使われるようになった当初は浮力が不足して、

当時私が成田第二ターミナルに到着してこのシャトルに乗ったところ、自動で「乗客の数が多すぎて出発できません。入口付近の人は降りてください」という趣旨のアナウンスが流れた。そこで満員電車並みに乗り込んでいた乗客の一部が降りたが、再び同じ音声も流れた。さらに何人が降りたが、それでも同じ音声が続く。結局、乗客の三分の一ぐらいが降りて、ようや



写真2 シャルル・ドゴール空港に駐機するA380

く機械の機嫌が直り、出発できた。

その後、浮力が増強されたとみえて満員で出発できないということはなくなったが、それにしても第二ターミナルの本館とサテライトの間は見た感じ二〇〇メートルぐらいしか離れていないのにシャトルに乗らないと移動できないのでいつも苛立たい思いをさせられる。この程度の距離であればシャ

トルを待っている間に歩いて行った方が速いぐらいなのに、シャトルを待たねばならないのである。スキポール空港ではこれよりはるかに長い距離を移動する必要があるが、シャトルなどは存在せず、単に廊下でつながっているだけである。歩くのが大変ならば動く歩道もあるし、電動カートで移動することも可能である。成田空港第二ターミナルにはそういう選択の余地がない。

第二ターミナルができた当初、JALとANAは真っ先に第二ターミナルに移った。日航航空会社の利用客は圧倒的に日本人が多い。海外から帰ってきた日本人客は早く家に帰りたいのととても足早に空港内を歩いていく。ところがシャトルのところまで来ると必ずそこで足止めされる。客が集中する時間には次のシャトルを待たなければならぬこともある。こんなシャトルなかりせばと思う旅客は少なくないの

ではなからうか。私の限られた経験によれば官界で出世して関係団体の役員に天下りした人は、自分が官僚として一流であるのみならず、デザイナーとしても一流だと誤解している。成田のシャトルも自分の能力を過信した偉い人が周りの諫言を聞かずに独断で採用を決めたのだろう。

最近では高知龍馬空港とか徳島阿波おどり空港というように愛称のついた空港が日本でも増えてきた。海外ではニューヨークのジョン・F・ケネディ空港、パリのシャルル・ドゴール空港(写真2)など人名を冠した空港が少なくない。フランス・リヨンの空港は「星の王子様」の作者サンテグジュペリの名を冠している。人名を冠した空港といえば、なんとと言ってもブラジル・リオデジャネイロのアントニオ・カルロス・ジョピン空港である。この空港は元はガレオン空港と言った。ア

ントニオ・カルロス・ジョピンはポサノヴァの名曲を数多く作った作曲家で、代表曲の一つがブラジルのヴァリグ航空のCMソングとして作った「ジェットのサンバ (Samba do avião)」である。この曲の主人公はリオデジャネイロに向かっていている飛行機で、曲は「リオデジャネイロが見えてきて僕の翼は歌い出す」と始まり、ガレオン空港も名前も織り込まれている。リオへの旅情を誘う最高のCMソングで、この曲を作った功績でジョピンの名が死後に空港に冠されたのではないかと思うほどである。空港に愛称を付けるのはこれぐらい軽いノリでやらなくてはならない。成田空港ならば「空港」をヒットさせた功績で成田テレサテン空港とかどうだろう。台湾と中国で大受けするのは間違いなく、アジアからの利用客が増えるかもしれない。日本とアジアをまたにかけて活躍した彼女の

姿は成田空港が目指す方向とも一致している。

*

さて、今回でこの連載は最終回である。ここでひょっとしたら少なからぬ読者が感じているかもしれない疑問、すなわち「この連載のテーマはいったい何なの？」という疑問に答えたい。『書齋の窓』の読者はたぶん大半が文系の大学教員であろう。読書のプロともいえるべきオーディエンスを前にポロを出さないようにするには自分の専門分野について書くのが無難だが、本誌は専門書を読むのに疲れた大学教師がふと書齋の窓をみやって目を休めるのごとく頭を休めるためのものであるとすると、自分の専門について書いても誰も読んでくれないかも知れない。そこで連載を引き受けるにあたって最初に決めたルールは、自分の専門分野に

については書かないということであった。といっても、専門以外となると、さして語るに足るような体験もないのだが、仕事柄旅行する機会が多いので、旅の中で拾った話を取り上げていくことにした。とはいえ旅行記を一〇回も書けるほどの旅行のプロでもないのです、毎回関連の書籍を読んで旅行の印象や体験を補った。驚いたことにどんな分野にでも先達がいるものである。連載の間、何人もの方々から励ましをいただき、そのおかげでどうにか最後まで書き継ぐことができた。読者の皆さんに謹んで感謝申し上げます。

(まるかわ・ともお)

東京大学社会科学研究所教授