

日本の縮図“ハネダ”を支える男たち

港から外国へ旅立つ船を見送る風景は遠い異国への想いへと連なってそれはそれは甘美なもの、へ青い目をしたお人形はアメリカ生れの……とも歌われたように、明治、大正、昭和三代の西欧への傾斜はそのまま港みなとを多くの人びとの憧憬の地とさせ、横浜、神戸はハイカラさんの、文化の、そして外国・見知らぬ土地への玄関口でもあったし、そこへたずねば異国はすぐ隣にあり、潮の香は彼の地への飛翔を約束してくれた。そんな港から人びとの想いが遠ざかりはじめたのはいつごろのことか、多分それは昭和30年代からの経済発展期に見合い、そして続々開発されては就航していったジェット機の群が港を私たちから奪い去っていったのであろう。そして、それに代わるかのように＜空港＞がその想いをみたしてくれるようになってきた。時代が許さなかったのかも知れないし、時間が人びとを追い立てたのかもしれない。そんな時の流れに押し流されるかのように、日本の空も少しずつ隆盛をきわめるようになり、空港施設も大きくなっていった。それらの代表格である東京国際空港にその変容をみてみよう。ここ羽田、昭和6年に逓信省羽田飛行場として誕生したときは、53 ha・滑走路長さ800 m、水陸両用の国営飛行場であったものが、昭和20年の終

戦とともに米軍に接収され260 ha・A滑走路2150 m/B滑走路1570 mに拡張整備され27年の返還により「東京国際空港」。東京オリンピックやジェット機時代に対応させるための工事で350 haになり、42～46年の大型機時代に合わせるための再整備により面積約408 haの現在の形へと次から次へとつぎたしていった有様を空港沿革譜は語り告げる。1日460便の離着陸機はすでに物理的な限界を越え、1日600便はという需要に応えるには抜本的な増設以外に考えられないこの日本の表玄関、3～5万人の人が働く羽田、今回はここを職場とする土木技術者の一団をお訪ねしてみた。

「まず最初におうかがいしたいのですが、この空港いたるところ不法駐車場の群、駐車場へ入るのに1時間以上待たされる自動車地獄、これは用もないのに車でくることが多すぎるのか、それともスペースそのものが…？」

「文句なしにスペース不足です。これはこと駐車スペースだけではなく、この空港全体に言えることです」

「ほう、そんなに足りないのですか。例えばこれを外国の空港と比べてみるとどうでしょうか？」

「悲しくなるくらい小さいですね。ワシントン・ダレスの4000 ha、ニューヨーク・ケネディの2000 haは別としましても、ロンドン・ヒースロー1100 ha、パリ・オルリー1600 ha、ローマ・フミチノ1700 ha、アムステルダム・スキポール1700 ha、サンフランシスコ900 ha、これらに比してここは408 ha、仮に成田が使えるとしても1060 haです。しかし、単位あたりの客さばき率はケネディなみですし、外はオンボロでも電子機器などの内容は第一級、これが世界著名空港ワーストNo.？の当空港のせめてもの救いです」と、運輸省第二港湾建設局東京空港工事事務局長の中丸博信さんが明快に答えて下さる。空港ビルの逆側羽田東急ホテルの並びにあるこの事務所、きれいに調度された所長室には次長の菊田升三さんも同席されている。

「この責任者は空港長とのことです。飛行場そのもの駐機場と化したAランの上で左から中丸、菊田、斎藤、松坂（工事課長）、笠原（第一工事係長）の5氏。



の改造、かさ上げ工事なども空港長の指揮下に？」

「それが違うんですな。こちらはこちらのペースで進めるのです。この種の作業は大部分計画が事前になされ予算のもとに行われますので……。しかし、予算は航空局扱いでこれが回ってくることになります」

「空港に係わるすべての建設関連作業がですか？」

「これまた違うんですな。ここと同じビルにある運輸省航空局東京空港事務所の施設部にも土木屋さんがおりまして、いろいろやっているわけです。一応の分担は、工事事務所が主として新設とか改良（オーバーレイ）など、空港事務所がパッチあて、草刈り、清掃、その他雑工事にあたるといことでしょうか」

「最近の仕事の特長といいますか傾向は？」

「そうですね。ここへきて滑走路の傷みが激しいようです。もともとこの空港は DC-8（約 160 t）級用に設計されたものです。そこへジャンボ（約 350 t）が入ってきた。比率からすれば 1 日 460 便のうち約 30% の巨人機ですが、これが原因なのかどうかは別として傷んできた。この空港の性格からして B 滑走路は騒音対策や風の具合でほとんど使えませんし、A 滑走路は駐機場と化してしまっただけ。そこでどうしても B 滑走路の酷使を余儀なくされる。現在 C ランをオーバーレイしているのですが、これと夜の 11 時 30 分から朝の 6 時まで、しかも終わったらすぐ飛行機が離着陸できなければいけないのです」と。B 滑走路と C 滑走路の交点、滑走路から駐機場へと曲がり込む所などが主として傷みやすいとのこと。ちなみに、滑走路だけのオーバーレイの費用はほぼ 10 億円、耐用年数は 5～6 年しかない。

この職員は 35 名、うち技術屋さん 26 名の土木屋集団、所長以下土木屋さんの平均年齢は 29.7 才である。大阪空港などは構内に宿舍が整備されているとのことだが、ここはなにしろ過密地帯、余分なスペースはいっさいなしとのことで全員が通勤、所要時間は次長の 1 時間を最短として 2 時間台という。

都心から羽田へくるだけでも多大な労苦を強いられる東京。成田開港は良いとしても東京とどう結ぶつもりなのか、すべて行方不明の政治・行政の谷間に“まあいいじゃないか”“どうにかなるさ”の日本式情念が跋扈する。この不条理の中央に西欧合理主義の権化・ジャンボ機が次つぎに飛び込んでくる。

「一利用者としてしましてはですよ。話をむしかえすようですが、成田もよいが羽田を改良・改築したほうが合理的とも思えますがね。あの京葉道路・首都高速に成田がのることを考えると肌寒くなりますね……」

「国際線がかりに全部成田に行ったとしても羽田はさっぱりすかないんですな。ローカル線の増便が目白押し

です。例えば、四国とか東北のどこかへというとき現在は 1 日 1 便、これがそれぞれ 4～5 便ということになれば、国際線分なんかあつという間に埋めつくされてしまいます。そこで、現在の B ランと C ランの沖を埋め立て、そこに新ターミナルをつくり羽田を再生させるプランが検討されています。すでに B ランの沖側には東京湾環状道路が入ってきておりますし、これを延ばした所にターミナルをつくる。この計画が仕上がりますと“うるさくない空港”“恥かしくないエアポート”が完成するのですが……。資金は 5 000～6 000 億でしょうか……」

うるさく、また狭いがゆえに沖へ沖へと延びてゆく海上空港・羽田、調査費はついているとはいってももののいつの日この計画が実現するのだろうか。完成の日には現在二重にも三重にも人またひと、施設、車、カーゴ、飛行機の群なすこのあたりは“飛行場公園”になっているはずである。

空港事務所の斎藤泰三施設部長。温厚な紳士と見受けられる斎藤さんから施設部の仕事を聞く。

それは、経常工事としての草刈り、舗装面の掃除、マーキング、どぶ掃除、タイヤゴムの除去、目地の補修、除雪……。不定期工事としての穴あきの補修、夜間工事等々、いずれも本当に目立たない、文字どおり緑の下の方力持ち的な仕事ではある。

「仕事柄 24 時間勤務かと思いますが、責任の限界などはどうですか。例えば穴があいたために飛行機がひっくり返ったとか、石ころがエンジンの中に飛び込んだというような場合、責任をとられる……」

「直接責任はありませんが職場の長としての責任は重いですね。なにしろ直接間接ともに人命をあづかる職場ですから」と中丸所長ともども大きくうなづく。

「9 月から新しい工事が始まりますよ。下水道工事なんです」と中丸さん。「？」。

「羽田には下水道施設がありませんので」「？」。

「個々の施設ごとに処理して海へ流している。だから都からも注意されてね。環境衛生上ゆゆしきことだというので、遅ればせながら下水道工事を始めるのです」。意表をつかれるという言葉がある。まさか、日本の表玄関に下水道すらないことをだれが想像しようか。まさに、ここ羽田は良きにつけ悪しきにつけ＜日本の縮図＞そのものではないか。

その中を、今日も若人がビジネスマンが旅人が装いも軽やかに、昭和元禄のうたかたのように流れゆく。そして、それを支える多くの集団が知られることもなく日々を重ねてゆく。どうにも止まらない時間の流れにおされて。

（文と写真・河村忠男）