

「ダレス国際空港のコンクリート」

東京大学大学院 新領域創成科学研究科 環境学専攻 助教授・博士(工学)

清家 剛

みなさん、「ダイハード」という映画をご存じだろうか。ブルース・ウィリス演じる主人公ジョン・マクレーン刑事がロサンゼルスにある超高層ビルのなかで暴れ回り、テロリストを撃退するというアクション映画である。その「ダイハード」の続編「ダイハード2」の舞台となったのが、ワシントンDCにあるダレス国際空港である。1990年公開の「ダイハード2」では、テロリストが空港の管制圏を占拠して、上空の飛行機内の乗客を人質とするが、空港内の様々なところをマクレーン刑事が駆け回り、事件を解決するという話である。この空港は実在しており、撮影に実物は使われていないが、私の大好きな建物の一つなので、とても懐かしく思った。

1988年の初めてのアメリカ旅行で、私はボストンからワシントンへ向かった。ワシントンにはダレス国際空港とワシントン空港という二つの空港があり、ワシントン空港の方がはるかに市内に近く便利である。にもかかわらず、旅行社のカウンターで時刻表を調べて、1日に1便しかないボストン発のダレス空港着の便をわざわざ使って、サーリネンの設計したこの空港へ立ち寄ったのである。

エーロ・サーリネン(1910-1961)は、フィンランド生まれでアメリカで活躍した建築家である。ニューヨークのTWA空港ターミナルのコンクリートによる曲線を使った

建物や、セントルイスの観光名所である巨大なアーチ、ジェファソン記念碑の設計者でもある。優美な曲面を巧みに、ダイナミックに使いこなす、私の好きな建築家の一人である。

サーリネンの設計で1962年に建設されたこの建物は、力強い柱に支えられた大きなコンクリートの曲面の屋根が覆った大空間が特徴の建物である。天井面は大きく垂れ下がり、外壁面のガラス部分も、大胆に曲面が使われている。当時はその圧倒的な造形美の迫力に、とても感動したものである。(写真①～⑤)

もう一つの特徴が、モバイル・ラウンジである。見てくれはバスだが、2本の柱が貫通して、これを支えに、乗車している箱部分がエレベーターのように上下するのである。(写真⑥-1、⑥-2)初代は飛行機に直接接続して人を運んでいたそうで、飛行機ごとの高さの違いに対応して、上下できるのである。私の乗ったのは、おそらく2代目で、滑走路側に出来たアイランド型の発着場からメインターミナルへ人を運ぶのに使われていたが、わざわざ箱が上下する当初の設計を踏襲している。なんとまあ素晴らしい設計ではないか。これも大変気に入っている一つの理由であった。



TIONAL AIRPORT

その後、久しぶりにダレス空港の名前を聞いたのが、「ダイハード2」を見たときである。実物がでてこないのを少し残念に思いながら見ていると、増築工事中の現場で撃ち合いを演じるシーンがあった。この時は、あんなにダウンタウンから遠い空港を、しかもモバイル・ラウンジという特殊な方法で人を運ぶように設計された空港を、増築するような話はないだろうと思って見ていた。その後、2000年3月にPCSAの海外研修でコーディネーターを引き受けて渡米したが、どうしてもボストンとアトランタの間にワシントンで乗り換えなければならないというので、迷わずコンクリートの名建築であるダレス空港に立ち寄るようにコースを設定した。そして再び訪れてみると、大増築、大改修で、全く新しい空港に変わっていたのである。

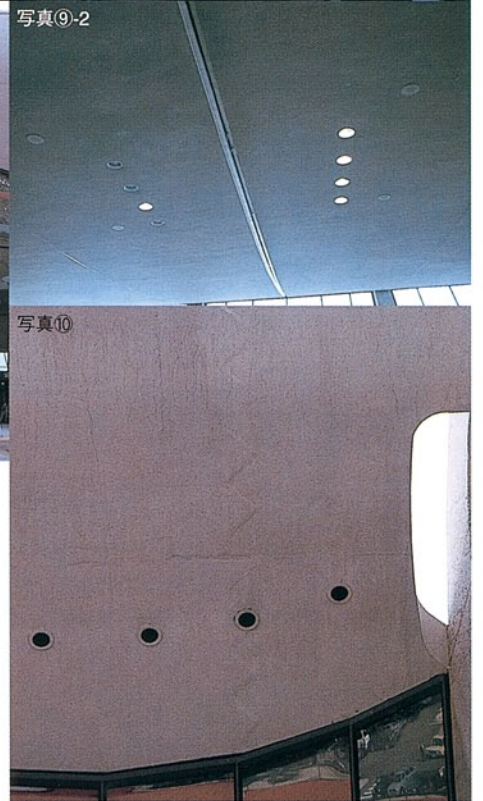
ダレス空港の増築は、メインターミナルの数倍の長さのただただ長い直線状の新しい建物を2本建設し、そこから数十機の飛行機に直接乗降可能な設計となっていた。この中を動く歩道で移動して、飛行機を乗り換えるのである。ダウンタウンから遠いという欠点も何のその、乗り換えに徹した空港に変身していた。昔の建物はメインターミナルとして、ワシントンDCに用があって降りる人と、一部の国際線のために使用されていた。あの2代目モバイル・ラウンジも上下しないように改修され、柱のついていないただのバス(3代目?)も加わって、新しくできたターミナル2本と、元のメインターミナルとのそれぞれの間を、数分に1本という高頻度で移動

し、人を運んでいた。(写真⑦、⑧)

あまりの大変身にちょっとひるんだ私だが、そこはそれ、コーディネーターという立場上表情には出さず、何食わぬ顔でメインターミナルに団員の皆さんを案内して、乗り換え用の新ターミナルからメインターミナルへ見学に向かった。改修されてしまったあのバスで!

さて、今回は建物の設計にただただ感激していた私だが、今回の私は昔の私ではない。数々のコンクリートの建物を見てきた、一応プロの端くれなのである。そして同行のメンバーがPCカーテンウォールメーカーの方々。そこでじっくりとコンクリート工事を観察することにした。すると、以前は気にならなかった柱のコンクリートの打継ぎ面なども気になるようになってきたし、コンクリートの色がスパンによって違うのに気がついた。

よくよく見ていると、メインターミナルも、1988年の時と比べて増築されており、新しい部分と古い部分に色の差があったのだ。メインの大空間は1.5倍に増築されており、さらにその外に低層の国際線専用の発着場が増築されていた。(写真②)もともと、コンクリートの大屋根は2分割でつくられていたが、さらに3つめの屋根が加えられていたのである。もとのエキスパンションは、30年近く経過しており、屋根の変形によって数センチほどのずれが、



写真① ターミナル全景(1988)
手前のモバイルラウンジは初代のもの

写真② ターミナル全景(2000)
写真1に比べて左側にのびている

写真③ ターミナル全景(2000)
手前が新しい

写真④ ターミナルの内部(1988)

写真⑤ ガラス面も曲面(1988)

写真⑥-1 モバイルラウンジ(1988) 左:上昇中、

写真⑥-2 モバイルラウンジ(1988) 右:上昇完了

写真⑦ 改修されたモバイルラウンジ(2000)

写真⑧ 新型バス(2000)

写真⑨-1 古いエキスパンション部の外観(2000)

写真⑨-2 古いエキスパンション部の天井面(2000)

写真⑩ 屋根面の型枠に使ったシートのつなぎ目(2000)

写真⑪ 改装後の内部(2000)

曲面の天井の下に見て取れた。(写真⑨-1、⑨-2)大きな屋根面のコンクリート工事にも着目したが、どうやら曲面をきれいに仕上げるために型枠としてシートを敷いていたようで、そのつなぎ目らしきギザギザのあとも発見した。(写真⑩)

こうして、どうやってつくられたかをかなり理解して、「昔とは違うぜ」と満足感に浸っていたが、ふと全体を見渡してみると、やはりカッコいい。あらためてコンクリートのことを気にせず、団員の方々にほったらかして、もう1周してしまった次第です。すばらしい建物は、その空間を味わうのが基本ですものね。

清家 剛 TSUYOSHI SEIKE
 東京大学大学院 新領域創成科学研究科
 環境学専攻 助教授・博士(工学)
 1964年 徳島生まれ
 1987年 東京大学工学部建築学科卒業
 著 書:『ファサードをつくる』『新ファサードシステム』
 『カーテンウォールってなんだろう』を共著
 心に残る映画: 12人の怒れる男達、北北西に進路をとれ、
 大脱走、世にも怪奇な物語