

JRECO 通信

No.18



一般財団法人 日本冷媒・環境保全機構

引き続き、一般財団法人 日本冷媒・環境保全機構 (JRECO) として、会員の皆様に知っていただきたいこと等を『JRECO 通信』としてお届けします。

I. 産業構造審議会製造産業分科会化学物質政策小委員会 フロン類等対策ワーキンググループ 中央環境 審議会地球環境部会フロン類等対策小委員会 第11回合同会議

上記の合同会議が令和3年11月29日にオンライン形式で開催されましたので紹介します。

1. 議題

- (1) 平成25年改正フロン排出抑制法施行5年経過における状況と課題について
- (2) 平成25年改正フロン排出抑制法の施行状況の評価・検討に関する報告書目次について
- (3) その他

2. 「平成25年改正フロン排出抑制法施行5年経過における状況と課題について」に関する説明及び質疑応答

- ・平成25年度改正時の背景として、平成13年の「フロン回収・破壊法」の制定、平成18年の同法改正による「行程管理制度」の導入、その後、平成25年までの状況として冷媒として使用されるHFCの増加と廃棄時漏えいと同程度の使用中の漏えいが判明したこと等が説明され、それらへの対応を盛り込み、平成27年施行の「フロン排出抑制法」により対策強化が図られたことが事務局より説明があった。
- ・法改正以降の代替フロン排出量の推移及び政策等の動きとして
 - ① モントリオール議定書キガリ改正や、フロン転換の推移状況や機器廃棄時の回収率向上への対応として2020年4月から改正フロン排出抑制

法が施行されたことが紹介された。

- ② 2021年10月に閣議決定された「地球温暖化対策計画」における内容や2050CN(2050年カーボンニュートラル)に向けた取り組みの方向性の説明があった。

・改正項目の施行状況及び施策の評価としては

- ① フロン類の実質的フェーズダウン・・・次世代冷媒・機器の技術開発の重要性
- ② フロン類使用製品のノンフロン・低GWP化促進・・・指定製品のセグメントの細分化、グリーン冷媒・機器の導入シナリオ
- ③ 機器使用時におけるフロン類の漏えい防止・・・小規模事業者のフロン排出抑制法の認知度の低さの対応として一層の周知徹底
- ④ 充填・回収行為の適正化・・・冷媒種類の詳細把握
- ⑤ 再生行為の適正化、証明書による再生・破壊完了の確認・・・冷媒不足に伴う社会的混乱を防ぎつつ、適正な再生制度の運用が必要となる。加えて、国による指導監督の強化が必要かといった点が課題として挙げられた。

・地方からの権限移譲の提案については、平成28年度に一部の都道府県から、同所が所有する第一種特定製品の管理者への指導監督権限について政令市・中核市への権限移譲が提案され、都道府県に対してアンケートを実施した結果、期待する意見や時期尚早との意見など多岐にわたった。今後、政令市・中核市に対するアンケートも実施予定であり、次回の審議会集計結果を報告予定との説明があった。

委員から下記のコメント・意見があった。

- ・東京都より改正フロン排出抑制法に係る警視庁と都の連携事案として初の摘発を行ったこととその違反

内容の説明などがあつた。

- ・日冷工からは2050CNに向けた冷凍空調業界の対応について、課題として省エネ性の向上と安全性への配慮であるとの説明があつた。
- ・フロン排出抑制法遵守の徹底が急務。特に大企業ですら「まだまだ」と思うところが多い。例えば社内規定などのフロンの処理方法がフロン排出・抑制法の昔のままの「破壊」ならば「再生」に変更するなどの対応を望む。
- ・問題は2050CNに向けた取組の方向性の下流（機器廃棄時の回収率100%）。充填回収業者数は増えているが回収量はほぼ一定。今までは企業の社会的責任内だったが抜本的改革が必要。5年後見直しを契機に下流対策をもっと考えるべき。
- ・GWPが10前後の機器の開発と普及が一番重要。
- ・これまでの漏えい対策の徹底程度の技術の延長線上での対応ではキガリ改正やCN2050の目標達成は無理。新社会システムや新技術が不可欠。
- ・フロンの再生が重要。放出は経済的にも損をするという感覚を養うことも重要ではないか。
- ・算定漏えい量報告等の電子化は時間軸の目標を作った方が良い。
- ・権限移譲に関しては自治体の負担を少なくすることが重要。事業者の自主的な取り組みを創生していく仕組みが必要ではないか。

II. 地球の歴史

<顕生代>

顕生代の命名は「肉眼で見える生物が生息している時代」とある。それ以前の時代では生物の化石は発掘されても肉眼で見える大きさのものではなく、この時代以降の化石では通常は大型生物の硬骨格化石として認知できもなかった。

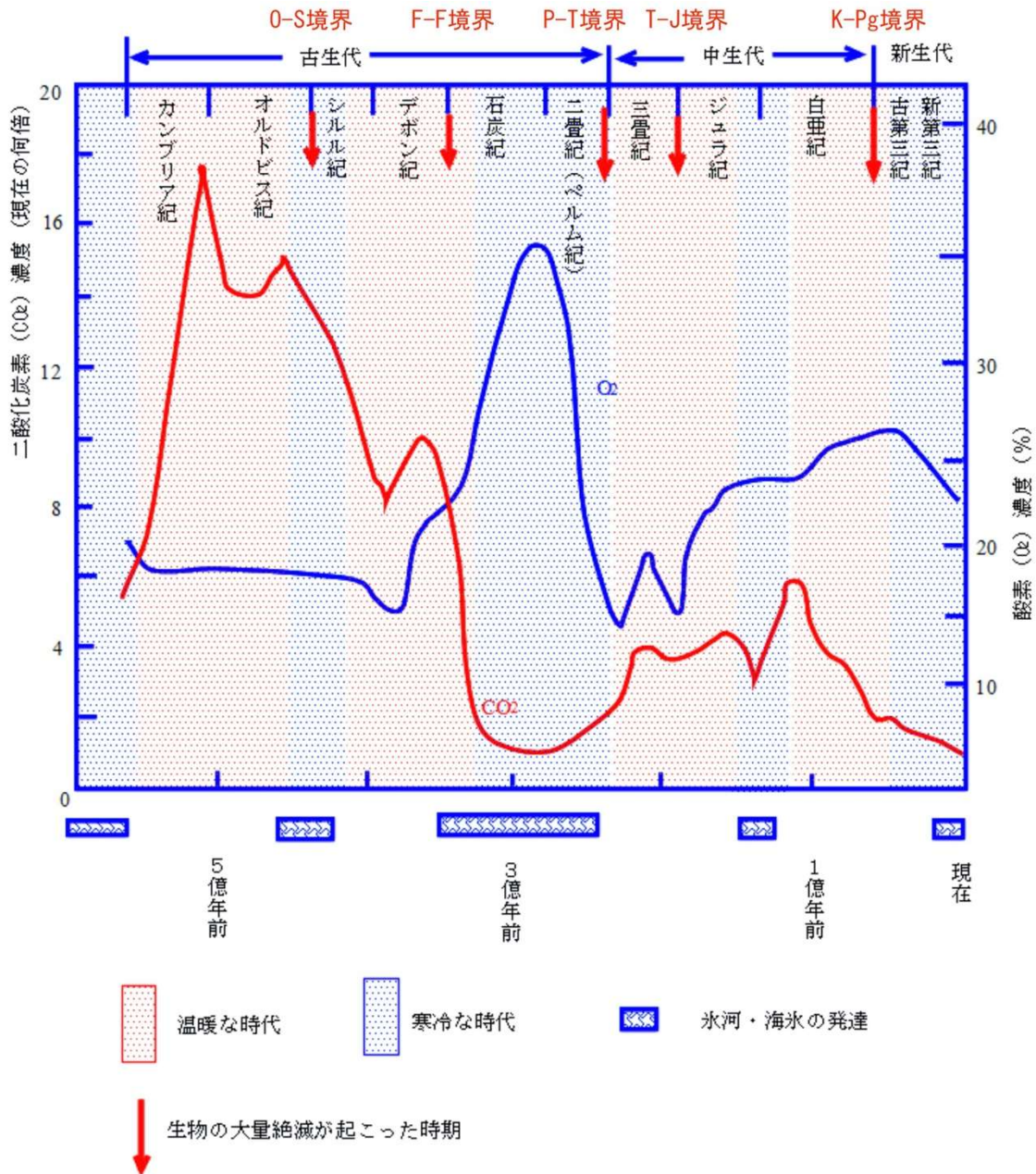
図1に顕生代の酸素濃度と二酸化炭素濃度が示す。顕生代は5億4100万年（以下：541Mya）から251.9Myaのペルム紀までの古生代、251.9Myaの三畳紀から66Myaの中生代、66Myaから現代までの新生代として分類され合計5億4100万年の期間で地球の歴史46億年のわずか1割程度の時間である。

地球の気候を決定する条件の中で太陽からのエネルギーは最も基本的なものだった。地球誕生の46億年前には太陽も誕生したばかりで、太陽内での核融合もまだ初期の段階で、現在と比べると明るさも約70%だった。その後、核融合活動は徐々に増大して、一億年で1%増えていった。

地球に海ができたばかりの頃は、陸地の面積は現在の約5%程度だったが、約7億年前頃から陸地の面積が大幅に増えて約30%程度となり現在に至っている。陸地が増えた要因としては以下と考えられている。

- ・グリーン冷媒・機器の導入シナリオ（2036年にGWP10程度以下を目指す）が示されたが、実現可能性の把握が必要。将来からの逆算だけでなく、キガリ改正や指定製品、機器の寿命や販売動向を加味し、現状とのギャップを把握することも重要。
- ・グリーン冷媒の機器に更新する場合、現状の機器との違い、大きさや配管が異なる等の情報を早めに入手して店舗作りに生かしたい。
- ・日冷工の資料で機器の開発は省エネを入れた総合的な判断が必要なことは良い。
- ・グリーン冷媒機器の設置工事側の技術も確立する必要があるので検討課題に入れていただきたい。
- ・再生するには回収をしっかりと行い、その後のロジステックスも重要となる。
- ・リサイクル業に機器が回って来ないという情報がある。金属が値上がりしたのでどこかに行ったのかも知れない。罰則を含めて周知徹底して欲しい。
- ・機器廃棄時の回収率が若干上がったのでその検証をお願いしたい。

事務局より各委員の意見を踏まえて次回の合同会議に反映したい、次回は来年2月か3月を予定しているということで終了した。



「地球の進化」(岩波地球惑星科学講座13, 1998年)の図6.15より作成。

図1 地球の酸素・二酸化炭素濃度 出典:「大気と海の歴史」山賀進氏 Web より

- ① プレートテクトニクスで海溝からマンテルへ沈み込む海洋地殻とともに海水がマンテル内部へ持ち込まれ、海の水が減った。(JRECO 通信 NO. 16 詳細)
- ② プレートテクトニクスで海嶺に作り出されるプレートの生成量が減ったため海洋地殻の厚さが減少して、その分海が深くなったことで海の面積が減少した。

陸地面積が増えると、陸上に露出する岩石の総量が増えることになり、降雨による風化を受けやすくなる。この風化によるカルシウムイオンの海への供給が二酸化炭素の石灰岩固定化をもたらす(詳細は前回)、リンなどの栄養塩類も海水中に供給されることになり生物活動が活発になったと考えられている。

二酸化炭素濃度はカンブリア紀の現在の18倍から減少を続け白亜紀では現在の5倍となり、温暖な時代と寒冷な時代が二酸化炭素濃度に応じて繰り返した。そして、二酸化炭素濃度が低い時代では氷河・海水が発達し、三億

年前の石炭紀後半では氷河期となった。酸素濃度はシアノバクテリアによるカンブリア紀では20%まで上昇、さらにその後石炭紀では35%まで濃度が上がり、そして急激に酸素濃度が12%まで急落した時代があった。そのような酸素濃度の急変、気候の寒冷化などで5回の大量絶滅が起こった(図1の赤矢印で示した、O-S境界からK-Pg境界)。

中でも顕著なのはペルム紀末に起こった「P-T境界」、白亜紀末に起こり恐竜たちが絶滅した「K-Pg境界」がある。これらの大量絶滅では、その時代ごとの生物が一斉に絶滅して、それによって生物相が入れ替わったと考えられている。ちなみに、図1の時間軸は億年単位となっており、その軸上では人類の歴史「10~20万年間」などは、グラフ上ではバクテリアレベルの大きさであろう。

また、大陸がプレートテクトニクスにより移動して集合する時期、分裂する時期と寒冷時期と温暖時期が一致している。大陸が移動により分裂する時期には火山活動が活発になり、マントル内部から二酸化炭素供給が増え温室効果による温暖化となった。一方、大陸が集合・衝突する時期では、大陸の衝突により歪んだ部分が隆起してヒマラヤ山脈やアルプス山脈などを形成した。そして、その新しくできた山頂に気流がぶつかり多量の降雨があった。岩石は、その雨による激しい浸食を受けて多量のカルシウムイオンなどが海洋に供給した結果、大気中の二酸化炭素濃度を下げ、寒冷化へ向かうことになった(詳細は前回)。

<大陸の変遷>

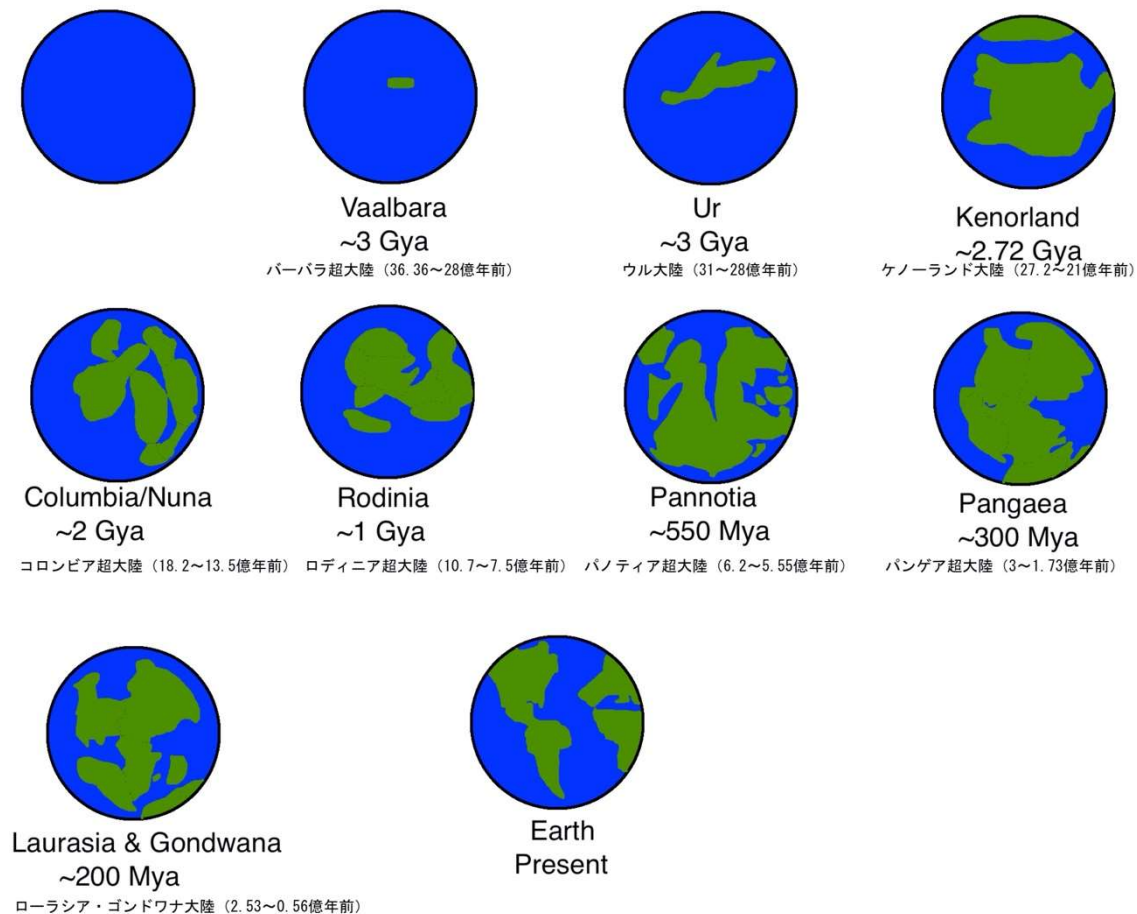


図2 大陸の変遷 出典: Wikipedia

ロディニア大陸

プレートテクトニクス理論により、約 11 億年前から 7 億 5000 万年前にかけて存在したと考えられている。この大陸に世界の全ての陸塊が集まってきた超大陸だった。20 世紀後半の古地磁気学の進歩により、岩石に残されていた残留磁化をもとに岩石（火山岩・堆積岩）が生じた時の場所がわかる。岩石に記録された磁場情報を分析して大陸移動などの様子を再現できるようになった。

一説では、ロディニア大陸の地球上での配置が二度目の全球凍結の要因の一つとも言われている。

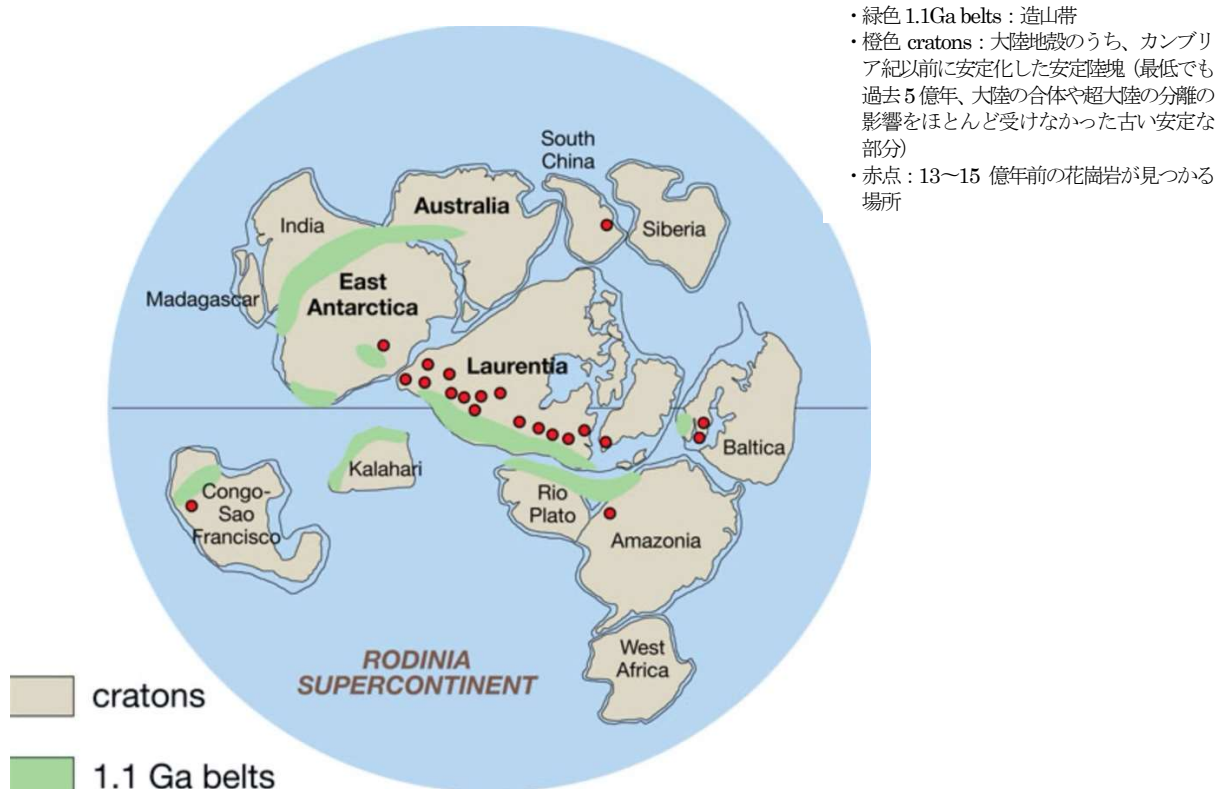


図3 ロディニア大陸分裂直前7億5000万年前 出典：Wikipedia

パノティア大陸

750Mya にロディニア大陸が 3 つに分裂し、それらが 600Mya に再び合体してできた大陸をパノティア大陸と呼ぶ。その後、5 億 4000 万年前頃に、パノティア大陸はローラシア大陸、バルティカ大陸、シベリア大陸、ゴンドワナ大陸に分裂したとされる。

パンゲア大陸

二畳紀（ペルム紀）から三畳紀にかけ存在したといわれる超大陸で、現在の世界の殆どの陸地が集合されている。一度分裂した、ローレンシア大陸（Laurentia）、バルティカ大陸（Baltica）両大陸がデボン紀（250Mya）に衝突、さらにゴンドワナ大陸、シベリア大陸などが衝突して一つの超大陸となった。225Mya より、再び分裂を始めた（図4）。

超大陸が完成した頃、地球内部からスーパープルームが上昇して世界各地の火山活動が活発となり、二畳紀と三畳紀の境界「P-T境界」（251Mya）では大量絶滅が発生し、海洋生物種の95%以上が絶滅した（図1）。

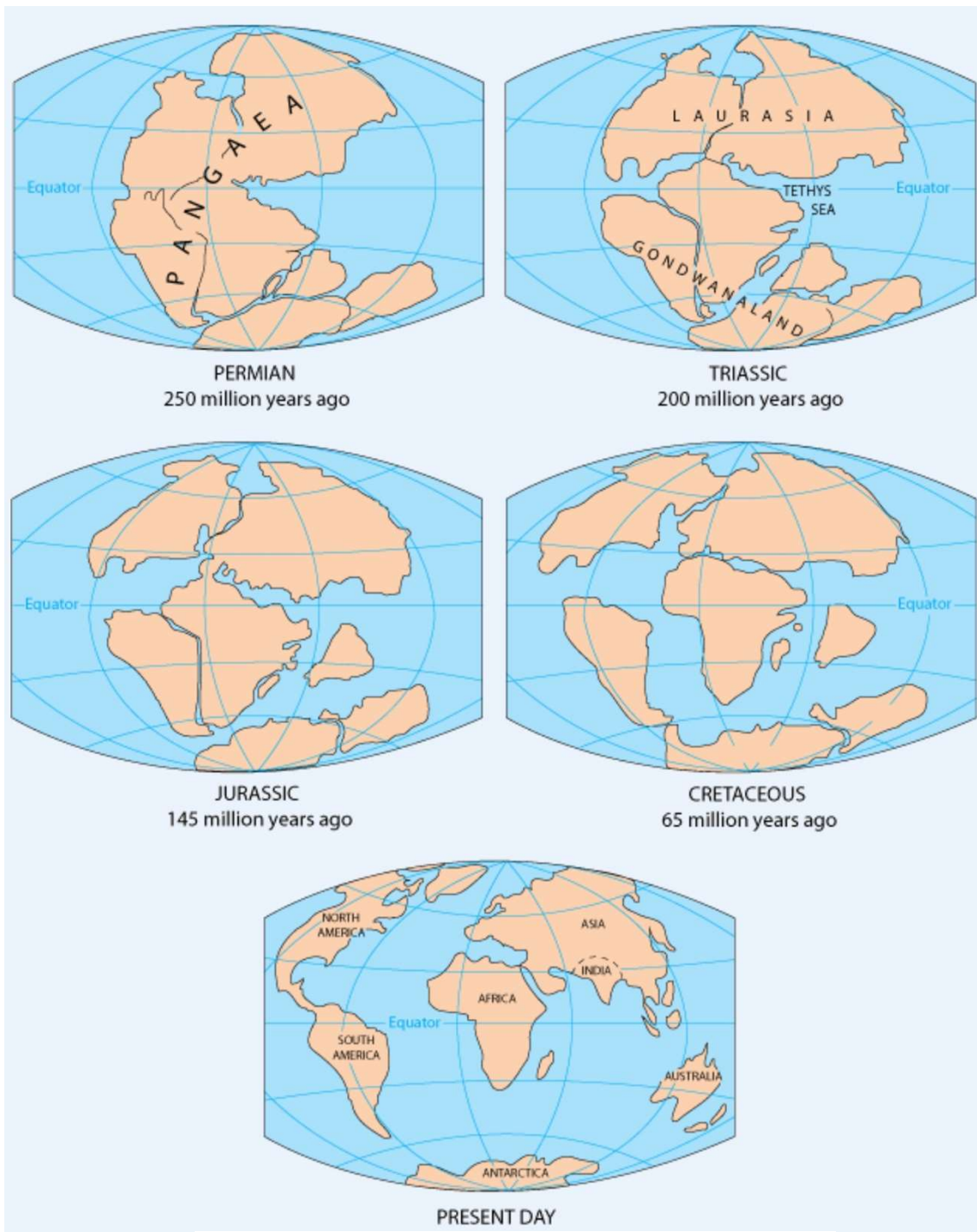


図4 バンゲア超大陸の分裂 (2億5000万年) から現在まで 出典: INDEPENT

↓ 日本 (JAPAN) が現ユーラシア大陸にへばり付いている



図5 バンゲア超大陸と現在の国名 出典：Brilliant Maps
当時の日本 (JAPAN) はロシアと CHINA の真上に記載されている

図5のバンゲア超大陸の上部に日本はへばり付いていた。日本列島の成り立ちについて2021年11月20日NHKテレビで放映された「ブラタモリ」の「#190 フォッサマグナ～『日本』はどうかできた?～」では以下のように説明していた。

2000万年前頃に日本と大陸の間の地下深くに高温のマントルが上昇し、日本と大陸が離れて日本海ができた。

そして、日本列島は二つに分かれ、西日本と東日本となり西日本は時計回り、東日本は反時計回りに動き折れた部分は海水が入り込み海となった。海となった部分は列島からの堆積物で徐々に埋まるとともに隆起して、東日本と西日本は繋がった。もと海だった部分はフォッサマグナと呼ばれ、西日本とフォッサマグナの境界線が「糸魚川—静岡構造線」である。



図6 日本列島のなり立ち・・・プラタモリより

地球における大陸移動、大量絶滅の原因となったスーパーブルームを含めた全ての現象の源は、地下6000kmにある太陽の表面温度と同じ高温6000K (5700℃) の内核(鉄)のエネルギーによるものである。(JRECO 通信N013 「神秘的物質 “鉄 (56Fe) ” (その1) 」)

<つづく>

記：作井正人

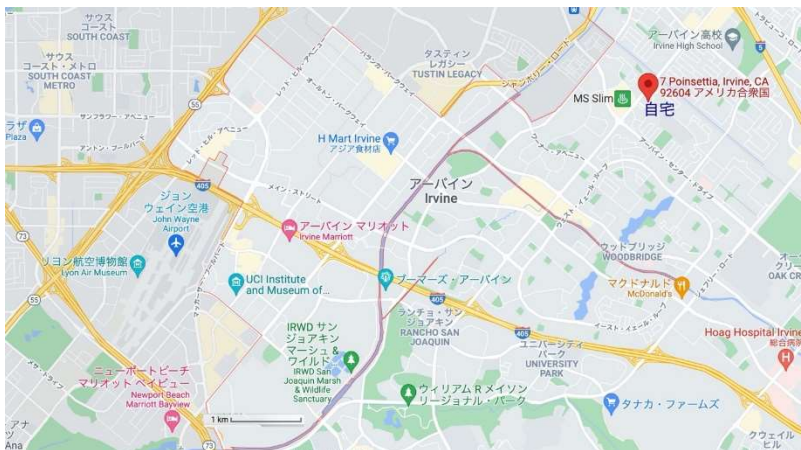
III. 作井正人の米国駐在記

すこし昔の話にはなりますが、私が2003年～2006年の3年間、カリフォルニア州のIrvine市で過ごして感じたことを連載します。アメリカ文化とアメリカ人気質を理解して頂けるきっかけになって頂ければと思います。

<近所の空港>

近距離にあるLos Angeles、San Diego、Las Vegasであるならば車で移動できたが、それ以外の地域へは飛行機が必要だった。その場合、Irvineからだとして最寄り空港はLos Angeles空港(LAX)あるいは、近所のローカル空港、オレンジカウンティ空港(Orange County Air Port)だった、またの名前John Wayne空港である。LAXは全米の各大都市への直行便があり便利だったが、家から遠い難点があった。John Wayne空港は家の近所なので車で10分程度と便利だった。しかし、カリフォルニア州、オレゴン州、アラスカ州の都市への直行便は多くあるが、東部に行く場合はシカゴなどで乗り換えとなる不便さがあった。アメリカの空港は、日本の我々が日常的に利用する駅のようなものと考えてもらえば良いだろう。

John Wayne (Orange County) Air Port



自宅(右上)からJohn Wayne空港までは約8kmの距離



1923 年からの歴史を持つ空港である。当初の名はオレンジ郡空港 (英 Orange County Airport) であったが、1979 年にオレンジ郡が、ニューポートビーチ・リド島に住んでいたアメリカの代表的な俳優ジョン・ウェインを称えて「ジョン・ウェイン空港」と改名した。しかし、現在も名残でオレンジ郡/サンタアナ空港 (Orange County/Santa Ana) 等が名称に用いられることがある。主にアメリカ国内線を扱っており、アメリカ西部の主要都市をはじめ、東・中央方面やハワイ州の各都市にも便が出ている。2010 年 4 月にはエア・カナダがトロント便のサービスを始めたが、同年 9 月に撤退。2011 年 5 月からウエストジェット航空がバンクーバー 便のサービスを開始。同便が当空港唯一の国際線である。日本への便はない。

州間高速道路や住宅地に囲まれ滑走路の延長が難しいこともあり、空港の規模のわりに滑走路が短く、ジェット機は短距離離陸を行うため滑走開始前にスロットルを全開にし、着陸時にはほぼ毎回エンジンの逆噴射を利用する。また離陸延長線にある高級住宅地への騒音防止への配慮として、離陸直後には一定の高度まで高角度で急上昇をするなど、特徴的な飛行動作を見ることができる。年間約 850 万人の利用客、1 万 5 千トンの貨物がこの空港を通過し、小型機も含み 25 万回近くの離着陸が行われている。ディズニーランド (アナハイム) から最寄の空港の 1 つであり、距離は約 14 マイル (22.5 Km) である。・・・出典：Wikipedia

1982 年に初めての米国に出張した時、この飛行場にある John Wayne 像は野ざらし状態だった。当時の空港建物は 1 階建て、さらに飛行機への搭乗はゲートではなく、滑走路まで歩いて行きタラップを上った。空港の周辺は一面農地に囲まれ、“ど田舎空港”そのものだった。20 年後の 2003 年、Irvine 空港と Irvine 市は見違えるように発展していた。今では John Wayne 像は立派な空港内に鎮座している。

空港で、日本とアメリカの大きな違いが二つある。一つは、空港のセキュリティーチェック際には必ず Photo ID (写真付き公的身分証明証) が必要になる。運転免許未取得時の私は国内線でも常にパスポートの携帯が必要だった。以前も記したが、Photo ID はスーパーマーケットなどでカード払いをする時も必ず要求される。そして、医者に行くときも受付では免許証の提示が必要だった、米国で生活するには免許証は不可欠なものだ。

二つ目は、飛行機の中で電話をかけることができることだ。最近では日本でも、搭乗のドアを閉めるまでは通話可能に改定されたが、以前はドアの開閉に関係なく機内での通話が禁止だった。一方、アメリカでは車輪が地上にある間は通話してもよいことになっている。つまり、飛行機が take off のため滑走路を走行中でも車輪が地面にある間は OK。そして、着陸時 (touch down) は車輪が地面に着いた瞬間から通話が許される。着陸寸前になると、CA がそのことを毎回説明してくれる。そして車輪が地に着いた途端、乗客の多くがシートベルト着用のままで、電話を掛け始める。私も、家内に「今、着いた！」と電話で迎えを頼む。それから 20~30 分後、一階の Arrival 出口を出るタイミングに家内の車が出口で待ってくれていた。羽田空港から荷物を持って家に帰ることと比べると、ここは天国だった。車輪が地に着いた瞬間に、電話をかけることができるのは悪くはない。

家の近くで便利なので、ニューヨークなど東部の街以外の出張のときは LAX よりも John Wayne 空港を重宝して利用していた。

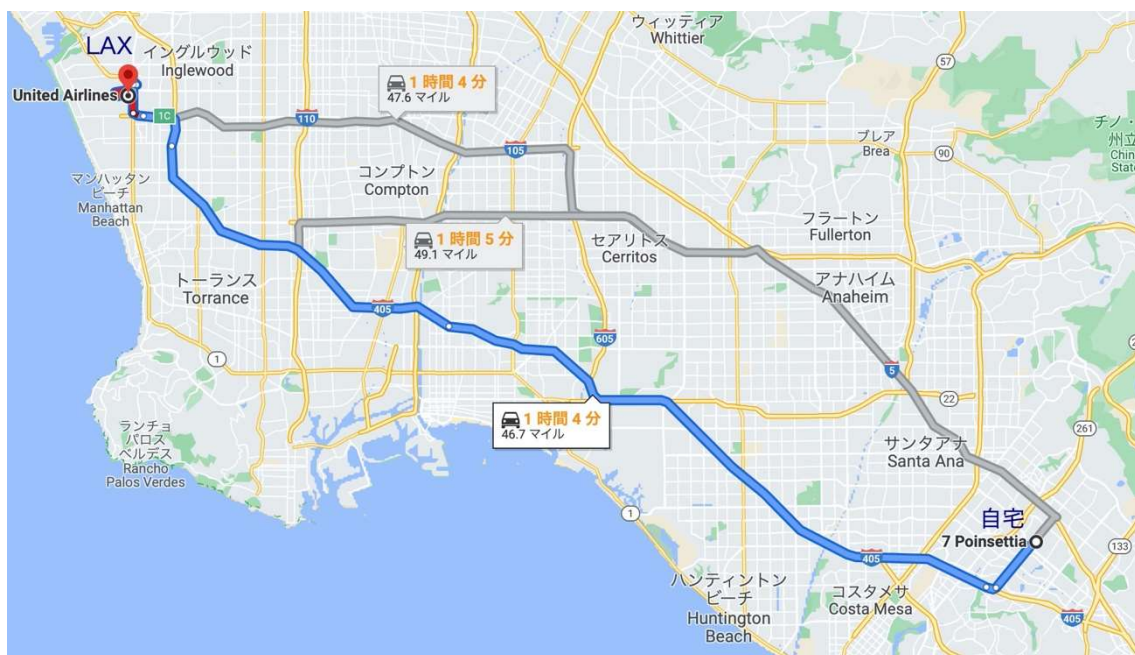


John Wayne 空港のセキュリティー入口



John Wayne 空港のゲート前の待合

Los Angeles Air Port (LAX)



家から Los Angeles 空港への私のルートは高速 405 を通り、空港の手前で 105 に乗り換えていた。家を出るのは余裕を見て出発の 2 時間前だった。広い部分で片側 8 車線ある 405 が場所によっては大渋滞をすることがあった。Google 地図によると、46.7 マイル (約 75km) の距離とある。

初めて、東部に出張した時 Los Angeles 空港の駐車場に車を留めた。駐車場は Short term と Long term があり、Short term は Departure 入口の直ぐ手前で便利、一方、Long term は空港から離れた所にあり、その規模は宏大だった。経費節減と考えると Long term に車を駐車して、そのエリア番号を控え万全のつもりだった。駐車場から空港まではバスが巡回しているので、搭乗の航空会社を運転手に伝え、該当する Departure 口で降ろしてくれる。行きは全て順調だった、Los Angeles 空港出発も悪くないと思った。東部に一泊して、翌日 Los Angeles に着いたのは夜もかなり遅くなっていた。空港から巡回バスに乗って自分の車のエリア近くでバスを降りた。広い駐車場に誰もいない、暗い中を歩いているのは私一人だった。さすがに、ここでホールドアップされたら終わりだ、歩きながら、あたりを見回しながら車に辿り着いた。翌日、Margie に「Los Angeles 空港の Long term 駐車場は、夜は恐かったよ。みんな、あんな危ない所に車を泊めて大丈夫なの？」と聞いた。Margie は「エー、sakui-san Long term に駐車したの??? あそこは危ないわよ!」と言って、飛行場手前のホテルの地下駐車場を利用するようにと教えてくれた。このホテルの駐車場は一日 10 ドルだけど安全なので、会社の米人たちは皆ここに駐車しているとのことだった。Ed が会話に割り込んできて、「あのホテルの駐車場に泊めると、ミネラルウォーターを一本サービスしてくれるよ」だった。アメリカ人は聞くと親切に教えてくれるのだが、聞かないと教えてはくれない。別に悪気ではないのだが、少しは教えて貰いたいものだ、日本とは違う。

LAXにはTerminal 1から8の国内線ターミナル8箇所とトム・ブラッドレー国際ターミナルがある



高速105からLAXへの入口



各ターミナル前にある Short term 駐車場



Long term 駐車場



1961年にオープンした Theme Building



2009年より開始されたLAX近代化プロジェクトに140億ドルを投資して2023年に整備完了の予定。Los Angeles 史上最大の公共事業計画。
出典：LAXのホームページより（事業完了間近のLAX、当時とはかなり様変わりしている）

<マイアミ出張：大失敗>

赴任して2ヶ月がたち出張も慣れてきた頃、マイアミ3泊の出張があった。John Wayne 空港からデンバーを経由してマイアミに行くことにした。朝11時の便に乗れば、デンバーでの乗り継ぎ時間もほぼ一時間、マイアミ着は現地時間の夜9時半に到着する。LAXから乗るよりもマイアミにはJohn Wayne 空港からの方が早く着く。

デンバー行きは順調で、約2時間後にはデンバー空港に到着した。時差がカルフォニアと1時間違う、到着後に腕時計を合わせた。デンバー空港は以前も来たことがある、さすがにローカル空港の John Wayne よりも大きいと再認識した。この空港には喫煙ラウンジがあることを知っていた。小一時間、そこで時間を潰すことにした。店の名は「SMOKING LOUNGE」、いかにも直球的な店名だ。



SMOKING LOUNGE の入口



店内は満員に近く混んでいる



SMOKING LOUNGE のテーブルからの風景



喫煙ラウンジといっても、bar なので何か注文しなくてはならない。客たちはタバコを吸いながらビールを飲んでいる、私もビールを注文することにした。ビールをオーダーすると、デンバー地ビールを勧められ、ジョッキ1杯で4ドル、なかなか美味しい。ビールを飲みながら窓の外の飛行機を見ていた。しばらくすると、店から徐々に客が減っていった、それぞれの飛行機に乗り継ぐのだろう。時計を見たがまだ時間はたっぷりある、余裕でビールをゆっくり飲んでた。今日は、時間がなかなか経たないと思い腕時計をよく見ると、何と秒針が止まっているではないか！

時差合わせの時、リュースの押し込みが不十分だった。慌てて、店の時計を確認すると何と出発時刻の5分前、飛行機が遅延していることを祈りつつゲートまで走って行ったが、定刻通りゲートは閉じ、離れて行くマイアミ便が見えた。

途方に暮れ、United 航空のカウンターで、次のマイアミ便があるかと尋ねた。まだ、午後3時なのに、マイアミ行きは明朝までないとのこと。さらに、乗り継ぎ便を使っても無理だと言われた。私と同じように乗り遅れたもう一人が、隣のカウンターで大声をあげて騒いでいた。取りあえず、明日の便に変更して貰えないかダメ元での交渉。何と、運が良いことにいい担当者に出会った、彼女は無料で翌朝出発のボーディングパスを発券してくれた。

お願いついでで、高くないホテルがないか相談したら、United 航空が提携しているホテルを親切に予約もしてくれた。良い担当者に巡り逢ったのがせめてもの救いだった。



空港からホテル行きのシャトルを待つ



シャトルで15分、360度何も無い平原にあるホテル



ホテルの前には何も無い真っ平らの平原



地元の人たちで溢れるレストラン

空港からシャトルに乗ること15分、あたりは「大草原の小さな家」ならぬ何も無い真っ平らの平原、そこにポツンとあるホテルへチェックインした。部屋に入って、マイアミで待っている、ChrisとArtにデンバーで乗り遅れたことを伝え謝った。彼らは笑い声で「No problem, don't worry Sakui-san」だった。

部屋の絨毯はあまりキレイではなく、何か臭う、ハエも一匹いた。40ドルのホテルなので贅沢は言えない。ホテルにレストランがなかった。フロントで教えてもらった、徒歩10分程度にあるレストランへ行った。この日は、日曜日の夕方、レストランは地元の人たちで満員だった。このレストランには喫茶コーナー、bar コーナ、レストランコーナーと分けられていた。喫茶コーナーには地元の高校生たち、レストランコーナーには家族連れなどで溢れていた。ここは、彼らの数少ない憩いの場所なのだろう。観光客もビジネス客もいない、地元の人たちだけの場所、こんな deep America を経験できるとは滅多にないチャンスだ。これも、飛行機に乗り遅れたおかげ、ビール、ウイスキーと2時間くらい楽しんだ。まさに、アメリカの居酒屋だった。嬉しいことにコロラド州は bar での喫煙が許されていた。その当時、共和党の強い州（おもに西海岸と東海岸以外の州）では喫煙に寛容だった。

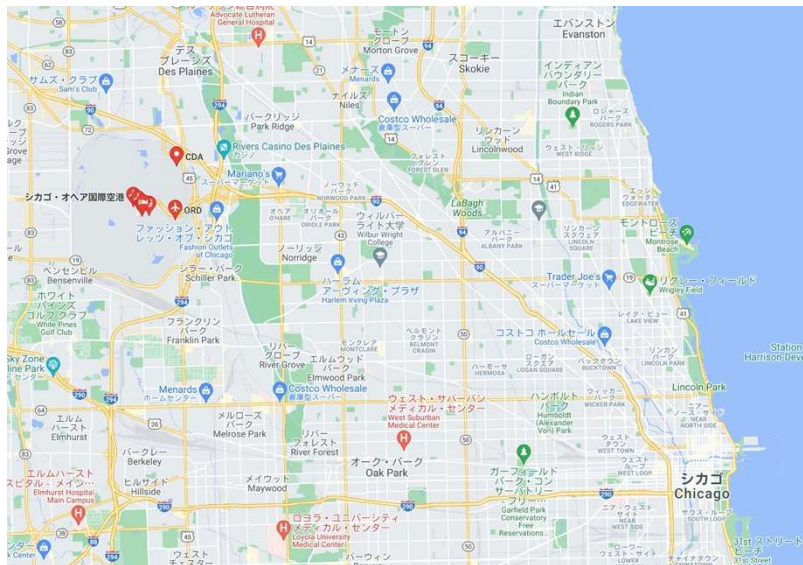
翌日、チェックアウトで「日本語でグッドバイをなんて言うの？」と聞かれた。「さよなら」だと教えたら、笑顔で「さよなら」と言ってくれた。田舎の人たちは純朴だ。

<シカゴ出張：何とかセーフ>

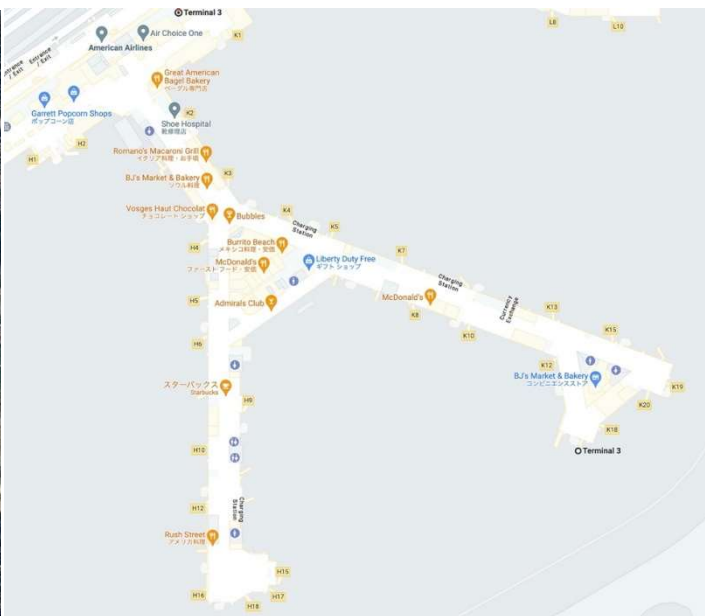
また、失敗しそうになったのは、シカゴの O'Hare 空港だった。この空港は7本の滑走路を持ち、ユナイテッド航空の本部（ハブ空港）、アメリカン航空のハブ空港となっている超巨大空港でセキュリティからゲートまでの距離は恐ろしく長く遠い。

展示会がシカゴで4日間開催されていた時のことだった。最終日に Irvine で別の仕事があったので、3日目に Margie, Richard ほかのメンバーをブースに残して一日早くかえる予定だった。夕方5時のフライトだったので、昼過ぎにブースを出ればと考えていた。3時頃になり Ed が渋滞するからもう行った方がいいよとアドバイスしてくれた。会場からタクシーを拾って、O'Hare 飛行場までは30km程度の距離、2時間もあれば余裕だと思っていたのが甘かった。途中までは渋滞も無く快適だったが、空港近く高速90号が大渋滞で全く動かなくなった。

時計はドンドンと進み、アメリカン航空の出発口でタクシーを降りた時は、出発時間の15分前だった。搭乗ゲートはコンコースの最先端の一番遠い所だった。相変わらずセキュリティは長蛇の列、順番を待つ間に、放送があった「Masato Sakui 至急ゲートにくるように」と呼んでいる。何とか、セキュリティを通過しほっとしたが、出発までの時間は数分しか残っていなかった。



O' Hare 空港



オレンジカウンティ（John Wayne 空港）行きゲートは先端のK16だったか

キャリーバックを引きずり、長いエスカレータを走って降り、通路を走り、今度はエスカレータを駆け上がり、息を切らして辿り着いたところはまだコンコースの入口だった。ここから先端にある John Wayne 空港行きのゲートまでさらに500m以上もある、ゲートに向かって走りに走った、また、放送で名前が呼ばれている。曲がり

角でキャリーバックがひっくり返った、繰り返し名前が呼ばれる度に帰路への不安が膨れ上がった。何とかゲートに辿り着いた時はすでに出発時間を10分も過ぎていた。チェックインを済ませていた私のために、出発を待っていてくれた。搭乗口で待っていた Stand by 客が、私を見てガックリ肩を落とした。

息を切らして機内に入ると、乗客たちが笑顔で拍手喝采してくれた。待ってくれた彼らに、私も手を振りそれに応えた、アメリカ人は明るい。同じ地域の John Wayne 空港へ帰る乗客たちは、郷土意識があるのだろう。その時、笑顔の人たちを見て初めて気付いた、東部の人たちとは肌の色が明らかに違う。カルフォニアの強い太陽を毎日浴びて、同じような日焼け、ローカル空港に帰る便でなければ味わえない。搭乗した瞬間に Irvine に帰った気になった。

<空港・飛行機関連>

航空会社

米国には航空会社が19社あるが、当時、私が主に使った航空会社。

アメリカン航空

デルタ航空

ノースウエスト航空 (2010年1月31日にデルタ航空に経営統合)

フロンティア航空

サウスウエスト航空

ユナイテッド航空

国際線に比べると、国内線のサービスと機材は良くない。その中でも、最悪だったのがサウスウエスト航空とノースウエスト航空だった。米人たちも、サウスウエストのことを Worst West と揶揄していた。たしかに、何回も使ったけど、乗る度に二度とご免と思った。しかし、しかるべく都市に行くにはどうしても使わざるを得なかった。

JAL、ANA とは比較にはならないが、その中ではユナイテッド航空はまだまともだった。

ボーディングパス

当時、空港には自販機 (Kiosk) が置いてある、ネット予約後に自分のクレジットカードを Kiosk に入れるとボーディングパスが出てくる仕組みになっていた。クレジットカードの挿入はそのカードにチャージされることではなく、本人のカード情報(名前、住所?)を照合して発券する。ユナイテッド便を何度も利用すると、時たま金色のボーディングパス、ファーストクラス席がプレゼント発券される。これに当たると本当にラッキーだった。国内線のファーストクラスの席は8~10席程度で搭乗口からの最前列にあった。CAも丁寧で、有料のミニボトル・ワインでなく、立派なフルボトルの上等なワインが何杯でも無料でサービスされる、もちろん帰路でしかワインは飲まなかったが、ユツタリした革張りのシート、前後、隣との間が広く big man がそばにいても全く問題がない。

Jose Rodoriges は Kiosk を使わずに、いつもカウンターまで出向いてボーディングパスを発券してもらっていた。ある時、理由を聞いたら同姓同名の犯罪者が FBI に手配されているので Kiosk は使えないとのことだった。

セキュリティ

9.11 のテロ以来空港のセキュリティは厳しくなっていた。John Wayne 空港ではされなかったが、他の空港では靴の検査まで要求された。したがって、セキュリティはどこの空港でも長蛇の列となる。さらに、LAX の国際便のカウンターではチェックインの荷物に対して、火薬検査までしていた。

搭乗

毎回、セキュリティーの通過と搭乗にはストレスを感じていた。新幹線などと違って、搭乗に時間が掛かる。クラスに分けられた乗客毎に放送で指示された搭乗になるが、クラス分けが席番号だけで決まっているわけではなく、どうもマイレージ会員のランクが優先されているようだ。最後のグループでの搭乗となると、すでに荷物棚は満杯になっていて、手荷物を入れる場所を見つけるのに苦労する。搭乗での最優先は、身



デンバー空港セキュリティーの長蛇の列

体の悪い人、妊婦、乳幼児を抱えている人が最優先搭乗となる、これは日本と同じ。その後がクラスに分けられての搭乗となるのだが、軍人がある場合には、次は軍人たちの搭乗となる。彼らは国民にとって英雄、公務での移動については優先させている。余談だが、消防士も英雄として尊敬されている。私の家の斜め向かいに住んでいた消防士は近所の英雄だった。

米国の良い点は、搭乗時に荷物を棚に納めるとき、見ず知らずの女性の荷物を進んで手伝う。そして、彼女たちも遠慮せず近くにいる男性にそれを依頼する。これは日本では見かけられない光景だ。さらに、感心するのは飛行機から降りる時の「我先行動」を見たことがない、整然と席順通りの降機を守る。たとえ、前席の乗客が手間取っていても、彼・彼女が通路に出てくるまで待つ。日本の「我先行動」は恥ずかしい。

機材

日本では、通路が2本ある大型の飛行機（機材）であることが多いが、米国の国内線で通路が二つある大きな機材には乗ったことがない。ただし、ロサンゼルス・ニューヨーク間のフライトの一部に大きな機材があるとは聞いていた。機材の大きさの大小により、中央通路の両脇に3席あるものが大、2席が小だった。また、シートの整備が悪く、前席のシートが不良だと、そこに **big man**（デブ）が座るだけで、その重い体重でシートの背がこちら側に たわみ 込んできて潰されそうになる。

ある時、**Richard** とニューヨークへ行った時の機材は、通路一本に左右3列だった。私と **Richard** は通路を挟んだ真ん中の席しか予約できなかった。その時は、我々は搭乗が早いグループだった。私は真ん中の席なので隣が **big man** でないことを期待していた。アメリカの **big man** は本当に想像出来ないぐらい大きい。しばらくすると、もの凄い **big man** がやってきた、まさかと思ったら私の隣の窓側だった。続いて、別の **big man** が搭乗口から近づいてきた、「来るな!来るな!」と念じていたら、私の隣の通路側に座った。私のスペースは両脇から脂肪の塊で潰されてしまった。それを見た **Richard** は手を叩いて大笑い。今度は、彼の前席に **big lady** が座った途端、シートが後ろに たわみ で **Richard** が潰されそうになった。それを見て、「ざまあ・・・」と笑い返してやった。ニューヨークまでの5時間お互い地獄だった。

電話

飛行機の中での電話は先にも少し記したが、車輪が地上にある間は離陸と着陸に関係なく乗客は電話ができる。公共交通機関の中で携帯電話を控えるのは、おそらく日本だけだろう。機内に響く乗客の大きな電話の声、別に気にならないけど……。携帯電話が登場して、なぜ日本では控えるようになったのだろうか、よく分からない。おそらく、人に迷惑を掛けてはいけないという同調圧力からだろうか。

乗り継ぎ

ロサンゼルスから大都市のニューヨークなどへは直行便があるが、中規模都市のサンアントニオ、インディアナポリスなどへ行くには、シカゴでの乗り継ぎしかない。帰路が夜になると、乗り継ぎの待ち時間は運が良くて2時間、普通で3～4時間だった。現地でChrisやArtと別れて一人でシカゴに辿り着くと、O'Hare空港のbarで時間を潰した。時には、隣席の客と会話が弾んだことも何度かあった。

Richard、Joseらと一緒にシカゴ乗り継ぎでIrvineに帰る時は、必ずテーブル席のあるbarでミニ宴会をしたものだった。

普段米人たちは、車通勤で同僚と飲む機会も少ない。だからこの機会に同僚との一杯を楽しむ、空港のbar、テーブル席はどこも満員。まるでそこは、日本の居酒屋状態になっていた。みな、乗り継ぎ時間は十分あり、シカゴから地元に戻るまで数時間のフライトでアルコールは醒める。

ある時、座って飲んでいる私の頭にワインが降ってきた。驚いて見上げると、上機嫌で手元が滑った女性が笑って「I'm sorry」、私も笑顔で

「No, problem」と返した。しかし、ブレザーもびしょびしょ、本音は「big problem」、まだ白ワインで幸いだった。RichardとJoseが笑いこけていた。



シカゴ空港のbar、まるで日本の居酒屋状態

天候不順

New Orleansからの帰路、夜8時頃もうすぐ到着と思っていたらOrange County地区の天候が不順なのでロサンゼルス空港(LAX)に変更するとアナウンスがあった。飛行機を降り、航空会社のカウンターへJohn Wayne空港までのタクシー代請求の交渉に行った。担当の女性から「天候不順の場合は航空会社の責任ではないので、残念ながらお支払いできません」と丁寧に断られてしまった。アメリカ特有のネゴシエーションも天候不順には効かなかった。人っ子一人いない、深夜0時過ぎのJohn Wayne空港の駐車場、タクシーを降り自分の車に乗り込むまでは、安全だといわれる地域ではあるが、気が抜けるものではなかった。

To be continue 次号へ続く

お楽しみいただけましたでしょうか？

JRECO通信は不定期刊行ではありますが、次回もご期待願います。

JRECO通信のバックナンバーはホームページに掲載中

https://www.jreco.or.jp/jreco_news.html