

ポピュラー音楽に表れるイメージとしての空港 －日本と韓国の空港物語－

ペク ソンス

1. 問題提起：人々の空港イメージ

世界初の空港は、アメリカのオハイオ州にあるハフマンプレーリー（Huffman Prairie Flying Field）とされている。ライト兄弟が飛行実験を行なった草原である。19世紀末、人間にとって最も不可能な領域であった空への挑戦が多発的に行なわれた。しかしながらこの空飛びへの夢は主に飛行に対する物理学的な原理の究明と飛行体の設計へ集中され、飛行場所はそれらの実験を成功させるのに適した条件、すなわち十分な広さや傾斜や適当な強風が求められる場所にすぎなかった。

飛行機がもう科学技術実験ではなく、日常的な飛行手段になるにつれて、それが行なわれる専用の場所として飛行場（エアロドロム）が設けられた。飛行場の最も基本的な要素は飛行機が離着陸できる滑走路である。そして航空機の離着陸用の施設を飛行場とするが、その場所における飛行目的や安全と管理、またサービスなどのためにその空間面積や機能は拡大されてきた。その中でも特に旅客、貨物などの輸送に使われ港のような役割をもつパブリック飛行場が空港（エアポート）と呼ばれている（岩見）。

1903年、ライト兄弟が世界初の有人飛行に成功して以来、飛行機は最先端の科学技術が盛り込まれたものとして、特に軍事用の意味が強くなった。それにつれて、飛行機もその拠点になる空港も、国の管理化におかれ、その存在そのものが国力の指標にもなった。20世紀をかけて航空関連のすべてのものは、質的にも

量的にも発展し続け、2015年9月の時点で人と貨物の定期運行で使われている空港が全世界で2967カ所に至るまでに大きく拡大してきた¹。

空港の量的な増加の意味には利用者数の拡大、利用目的の多様化、施設と設備における空港間の熾烈な競争をも含んでいる。特に国際空港は国際的な状況が具現化される空間として、現在のグローバル社会の前提条件のひとつとして機能する場所になっている。

時代にそって変化しつづけてきた空港はそれを利用する人々にはどのように意識されてきたのか。またどのような場所として機能してきたか。M・オジェ(1995)は文化人類学な空間をPlaceとNon-placeに分類し、現代社会の脱中心化やグローバル化によって拡大された流通、消費、コミュニケーションの場所であり、短い時間だけ、または通過するだけの場所であるNon-placeの典型的な事例として空港を取り上げた。しかしながら彼自身は空港が社会的絆や集団的歴史を持つPlaceとしての機能する可能性も認めている。空港に対する経験は個人によって異なる。空港が職場である人もいれば、空港を通過する場所として利用する人もいる。また空港と全く関係なく生活する人もいる。それぞれの空港に対する意識やイメージは彼らの空港との関係性から持たされる。ある時代や社会における空港のイメージはそれら個人々の経験と想いが積み重なり、空港の社会的な役割と期待に相互反応しながら形成されるものである。

この論文ではポピュラー音楽の歌詞を分析してみることで、その社会で空港がどのようなイメージを持たされているかを説明する。ポピュラー音楽は個人の表現でありながら、その想いを社会的な共感として共有させる形になっている。すなわちここではある社会のポピュラー音楽が空港というものをどのように描写しているかをみることで、その時代の人々における空港イメージの内容とその変化について調べる。

¹ <http://www.jadc.jp/data/associate/> 一般財団法人日本航空機開発協会

分析は日本と韓国の2カ国の空港に対するイメージの比較調査として行なわれるが、以下ではまず日本と韓国、それぞれの空港における基本的な歴史について説明し、先行研究における空港読みを検討する。次に日本と韓国のポピュラー音楽のなかで、タイトルに空港またはエアポートの言葉が使われている音楽を選んで、テーマと主体の役割を分析する。また歌詞に対する KH Coder 分析を行ない、頻度の高い言葉を抽出、日本と韓国の空港に対するイメージを明らかにする。

2. 日本と韓国における空港の軌跡

日本ではライト兄弟の初飛行からわずか8年後の1911年に日本初の飛行場とされる陸軍所沢飛行場が建設された。また1912年には初の民間飛行場として稲毛飛行場が運行された。民間航空輸送の始まりは1922年に日本航空輸送研究所が水上飛行機により大阪—徳島・高松間の定期便を就航させた時であり、陸上飛行機による最初の定期便はその翌年、東京（立川）—（浜松経由）—大阪間の路線とされている（岩見）。

第2次世界大戦と米軍占領期において日本の航空関連はすべて国と軍の指揮下におかれていた。戦後、民間航空が本格的に再開されたのは1951年東京—大阪—福岡の定期便からである。1952年に東京飛行場が東京国際空港（羽田）として変更・運用され、2016年の時点では拠点空港の28カ所をはじめ、69カ所の空港が存在している。

日本人が海外観光旅行に自由に出られるようになったのは1964年からである。その年の海外旅行者数は127,749人であったが、1972年には100万人を突破し、さらに80年代のバブル経済期や2000年以降の格安航空便の参入につれて、2014年には16,903,388人と、その人数は100倍をさらに越えている。しかしながらこの50年間に変化したのはこの海外旅行者の人数だけではない。海外旅行に持ち出せるお金の金額からパスポートの取り方やビザの必要性など旅行の手続きを

はじめ、パッケージ旅行から自由旅行へとその形態の多様化など海外旅行をめぐるいろいろな様子に変化してきた。

一方、韓国における空港の歴史はヨイド（汝矣島）から始まった。ヨイドはソウルのハンカン（漢江）の中にある島であり、現在は国会議事堂があり、韓国金融の中心地になっている。1916年ヨイドに陸軍簡易飛行着陸場が設置され、1924年に正式な飛行場として民間と軍が共同で利用した。1948年からは民間飛行場として運営されていたが1971年閉鎖された。

韓国の最初の国際空港は金浦空港である。金浦空港は1939年日本軍が神風特攻隊の訓練場として滑走路を建設したところから始まったとされている。その後、米軍の管轄下におかれていたが、韓国の大統領令により1958年に国際空港として指定された²。金浦空港は2001年に仁川国際空港が開港するまで、韓国の扉として機能していたが、現在は主に国内線を中心に、韓国—日本—中国を結ぶいくつかの国際路線が運行されている。現在韓国には仁川国際空港はじめ8カ所の国際空港と7カ所の国内空港が存在する。

韓国における海外観光旅行の元年は1983年である。しかしこの時期はまだ年齢やお金などが制限されていた。それから海外旅行が完全に自由化されたのが1989年である。1986年のアジア競技大会と1988年のソウル・オリンピックを成功的に終わらせた韓国政府の国際化や世界化の波にそっての措置であった。韓国における出国者数は1985年には48万名から1989年に121万名、2014年には1608万名と日本とほぼ同人数になり、2016年には2238万名に達している³。

日本と韓国で一般の人々が自由に海外に出かけるようになるには時期的にほぼ20年以上の差がある。日本人が50年かけて空港と付き合いしてきたことに対し、韓国人は30年間の急激な変化に適応してきたのである。現時点で日本と韓国の空港は協力しあいながらも競争する関係にある。それらの空港を利用する人々は

² 大韓民国歴史博物館ホームページ

³ http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1655 나라지표

それぞれの社会で、それぞれの時代の状況に合わせてさまざまな想いを投影し、イメージを抱いてきたのである。空港に対する人々のイメージはどのような言葉をもて表現されてきたのだろうか。

3. 空港を読む

空港に関する研究は多様な分野から行なわれてきた。最も本質的な分野としては空港の設計・デザイン・建設に関連するものがあり、セキュリティーや情報通信関連の研究が益々必要とされている。また空港の運営・維持・サービスに関する研究が空港経営学や観光学において行なわれている。

しかしながら人文社会学分野で近年発表された空港に関するいくつかの研究はこの分野において改めた問題意識やビジョン与えている。アラステアー・ゴードン(2008)は空港の歴史をその始まりから辿っている。人々が空港に対しどのような姿を想像し、夢を抱いたのかをみせながら、それがどのようにターミナルなどの建築物や構造物として現実化されてきたかを時代にそって詳細に説明している。また空港が人々の時間と距離の感覚、空間のデザインの感覚、都市のあり方、生産と流通とビジネス形態を変化させてきた軌跡をみせている。1919年のパリとロンドン間飛行の成功の前後にみられるヨーロッパ大陸を結ぶエアロドームの存在や1927年のチャールズ・リンドバーグの大陸間飛行によって到着の概念がとらえ直されたことなど、ゴードンは1世紀に及ぶ空港の歴史を形態的な側面の変容として扱っているだけでなく、文化的・人物的物語として述べている。ただこの歴史はヨーロッパとアメリカ、また空港を巡ってリーダーシップが取れる立場の人物を中心とした歴史である。

それに対し、マックス・ヒーシ(2016)はアーバン・スタディの立場から航空モビリティ研究を行なっている。彼は空港と航空の歴史において周辺地域であったアジアの5つの都市(バンコク、香港、深圳、クアラルンプール、シンガポール)を取り上げ、その発展の過程とその現状を明らかにしている。この研究に登場す

るのはゴードンの歴史研究においては表に出されないような非主役の人々、すなわち移民労働者、リタイアした人々、留学生たち、アジアに新しく登場した中産階級の人々であり、彼らが主に使う格安航空や非公式的交通手段などが空港とその周辺都市をどのように成り立たせているかをビジュアル・エスノグラフィー方法を用いて調査している。ヒースの研究は空港における主役的地域の公式的な軌跡や文化的エピソードから、我々の目をより周辺地域の多様性へ向けさせ、また一般の人々の観点から空港を語る現代的な意味での必要性を認識させた。さらに方法論的にも公式的に残される記録だけではなく、非公式的であったり、日常的であったりする諸要素を観察することから、空港が運用されていく仕方やあり方を説明することによって、空港研究の問題意識の持ち方や調査の方法論において大きな示唆を与えている。

以上の二つ研究とは異なる視点で空港を観察したのは文学者であるアラン・デ・ボトン(2009)である。彼はヒースロー空港会社からの招待をうけて、ターミナル5に一週間滞在しながら空港に関する自分の観察と感想を書いた。空港の開発や拡大における市民団体との長い対立や葛藤を抱えている空港側としては商業的な広告やPRではなく、文学をもて空港のアピールを意図したものである。

彼はターミナル5から数メートル離れたホテルに宿泊しながら、空港を利用する一般の人が必然的に通る場所、訪れそうな場所、さらに一般の利用客は接近できないようなターミナル裏の場所を辿る。ボトンの文学的試みは何処かに旅立ちまた戻って来るため通るその道筋にオーバーラップされる様々なことがらを詳細に観察し描くことであり、その描かれた日常的な風景が空港の本質的な意味であると主張するものであった。

文学者であるボトンが空港の隅々を歩き回りながら観察し、出発待合室に机において自分の文章を書いたのに対し、クリストファー・シャベグ(2011)は文学を読むことで空港のテキスト性について論じている。さらに彼は空港を文学において解釈される場所としてだけではなく、それにふさわしい書物が読まれる場所

としてもとらえている。すなわち彼は文学作品における空港テキストを読み、また書物が読まれる場所として空港が持つテキスト性について論じるのである。彼の空港読みは文学に限らず映画や設置美術、広告などにも向けられている。シャベールの空港のテキスト読みは、ボトン自身の空港における観察と体験をテキスト化する作業とは異なり、読者に多様な視点によるより豊かな空港の物語を与え、また空港をみる人文学的な見方を示している。

日本でも韓国でも何人もの作家が空港に対する彼らの鋭い観察と感性を文学作品にしている。それらの作品を読むことは、歌を通して空港の時代的・文化的経験を解釈しようとするこの論文での試みを支える力になるはずである。

森村誠一の『東京空港殺人事件』では、新婚の小室由紀子が東京国際空港の送迎デッキでヨーロッパ出張帰りの夫を待っていた。しかし彼が乗った全日空 442 便は空港から間近な千葉房総沖で墜落した。墜落の原因を究明しようとする航空関連の研究者と会社と役所の人たちと連続する殺人事件を解決しようとする警察などが複雑に絡み合いながら謎は解かれていく。この 1970 年代の日本の国際空港は殺人事件の舞台になるだけではなく、世界的に激しい競争をみせる航空業界のせめぎ合いの舞台にもなっている。日本の航空と空港は日本の国際的な位置をも表わす指標にまでなっていたのである。

村上龍は『空港にて』という短編小説において、まじめな旦那と自己中心的な姑と四歳の男の子を持ったが、家業の破産のために 2 年前に離婚した女の話を書いている。彼女は息子との生活のために、ユイという名の風俗女に務めるようになった。そこでお客さんのサイトウと出会う。彼女はアフガニスタンに関する映画のポスターをみて、義足を作る職人になりたいと思った。戦争や地雷で足を失った人において人間としての尊厳を取り戻す装置が義足であるなら、彼女はその義足を作ることで自分の人生の再生を計る。そしてその新たな旅立ちの出発点が空港なのである。

村上は海外に出発する、というラストシーンは昔から映画や小説でよく使われてきたと言う。昔の主人公たちは、未知の土地に日本社会では果たせない自己実現を求めて旅立って行き、それは日本の近代化から遠ざかることで、基本的にロマンチックな行為であったとした。また近代化を達成した現代の出発は、閉鎖して充実感を得られない日本社会からの戦略的な逃避であると述べている。浪漫的動機であれ、逃避的行為であれ、村上が描こうとする空港は人々が希望を求めて旅たつ場所であり、それらの希望は他人と共有することの出来ない個別の希望である。

パク・ワンソは短編小説『離別の金浦空港』で、村上が描く日本の空港とは異なる韓国の空港の旅立ちの断片を書いている。貧農の生まれで苦勞ばっかりしてきた意地悪な老婆がソウルの長男のところからアメリカにいる娘のところへ旅立つ。次男はドイツ、三男はブラジル、四男はグアムにと、みんながそれぞれの生活のために韓国を離れて移民して行ったが、未だにろくな生活は実現できてない。彼女にとって外国はすべてアメリカであり、そのアメリカは地上の天国である。韓国に残される人たちに憐憫の目を向ける彼女を乗せた飛行機が離陸する。老婆は根っこを抜かれた古木のような自身に対する哀れみで凄絶に泣き崩れる。

パクの空港は1970年代に韓国の近代化が進められているなか、多くの方がよりよい経済状況を求めて移民していた時代の話である。それは最後の別れをも前提にし、より見通しの聞かない希望を意味するものであった。

これらのような日本と韓国の文学作品もシャベグのいうようなテキストとして読むことは可能だし、読まれ・解釈されるべきものである。そしてそれらのテキストからはアメリカの空港とは違う風景、異なる場面がみせられ、別の空港読みが成立するのである。

見田宗介は日本のポピュラー音楽の歌詞を読んだ。彼は1868年から1963年までの流行歌451曲に対するモチーフ分析を行なった。彼はモチーフを怒り/かなしみ/よろこび/慕情/義侠/未練/おどけ/孤独/郷愁とあこがれ/無常感と漂泊感に

分類し、それぞれの歌がどのようなモチーフの歌詞を歌い、時代による傾向を表わしているのかを分析している。

見田はある種の名詞はそれぞれに固有の心情の雰囲気をもっていて、詩や演劇や物語の中に効果的に配置されるとしばしば心情の直接的な表出以上にみごとな伝達の機能をはたすとした。そして彼は心情のシンボル体系は、それぞれの民族の生活の歴史の年輪を、なにげないかたちで開示し、それらを比較することによって、民族や時代の精神構造の奥底にある心情の傾性を知る手かかりになるとし、補論として近代日本の心情のシンボルの辞典を書いている。それにはこの論文で扱う空港に関する歌の中でも使われる雨/霧/空/旅/涙/灯/窓などが日本人の心情を表わすシンボルとして解釈が与えられている。

4. ポピュラー音楽の歌詞における空港

音楽も時代的に・文化的に読まれるものである。ここでは日本と韓国のポピュラー音楽の歌詞を読むことで、空港がどのようにイメージされているかについて分析する。分析に使われた音楽は両国の音楽歌詞検索の代表的なサイトで、タイトルに「空港」または「エアポート」が含まれている曲を検索し、該当したものである。日本においては歌詞検索サイト「Uta-Net」⁴の 歌謡(17)・演歌(12)・ロック(4)のジャンルの33曲で⁵、女性歌手による歌が14、男性歌手が9、男女の

⁴ [Uta-Net] <https://www.uta-net.com>

⁵ 日本の歌(J): 1.空港テレサ・テン(1974) 2.銀河空 キャンディーズ(1977) 3.エアポート' 78 太田裕美(1978) 4.空港 渡辺真知子(1979) 5.ドラマティック・エアポート中森明菜(1984) 6.空港日誌 葉師丸ひろ子(1887) 7.千歳空港 鶴岡雅義と東京ロマンチカ(1989) 8.モリスンは朝、空港で 佐野元春(1992) 9.空港物語り 鶴岡雅義と東京ロマンチカ(1993) 10.空港ラブソフィー 中村美津子(1994) 11.北のエアポート 美咲じゅん子(1997) 12.北空港 桂銀淑&浜圭介(1999) 13.哀しみのエアポート 水田竜子(2000) 14.雨の空港 森進一(2001) 15.パハマ・エアポート 稲垣潤一(2002) 16.空港 浅井健一(2006) 17.函館空港 大石まどか(2007) 18.関西空港 フレディー(2009) 19.JFK 空港 People In the Box(2010) 20.仁川エアポート 山本譲二&川中美幸(2010) 21.風空港 内山洋とクールファイブ(2011) 22.夜霧のエアポート 氷川きよし(2012) 23.羽田空港の奇跡 TOKIO(2012) 24.羽田空港 wacci(2012) 25.女の空港 川野夏美(2013) 26.流星エアポート 岩波理恵(2013) 27.釧路空港 山内恵介(2013) 28.25 時のエアポート ジェニファー(2013) 29.エアポートで待合せ BoA(2014) 30.能登里山空港～おいでおいで 大場久美子&三輪一雄(2015) 31.空港物語 城の内早苗(2015) 32.空港待合室 佐野元春&the

デュエットが3、女性グループが1、男性グループが4、バンドが2曲である。歌は1974年から2016年までのものであるが、1970年代4曲、1980年代3曲、1990年代5曲、2000年代6曲、2010年代が15曲である。

韓国においては歌詞検索サイト「Gasazip」⁶にのり、また「Naver Music」にもある歌謡(17)・トロット(7)・ロック(1)の25曲⁷で、女性歌手による曲が15、男性歌手が6、男女デュエットが2、女性グループが1、バンドが1曲である。歌は1972年から2017年までのものであるが、1970年代7曲、1980年代5曲、1990年代1曲、2000年代5曲、2010年代が7曲である。

分析は四つの観点すなわち①テーマ②主体の立場③男女の役割④空港の言葉において日本と韓国の比較的な視点で行なわれた。

coyote band(2015) 33.別れのエアポート チョン・テフ(2016)

⁶ [Gasazip] <http://gasazip.com>

⁷ 韓国の歌(K) : 1.공항의 이별 空港の離別 문주란(1972) 2.공항대합실 空港待合室 문주란(1973) 3.이별의 국제공항離別の國際空港 이성애(1974) 4.잡있거라 공항이여さようなら空港 문주란(1977) 5.김포공항金浦空港 바니걸즈(1977) 6.공항의 두얼굴空港の二つの顔 나훈아(1978) 7.공항에 부는 바람 空港に吹く風 문주란(1979) 8.공항으로 가는길空港に行く道 문주란(1980) 9.국제선대합실 國際線待合室 나미(1980) 10.국제선대합실 國際待合室 함중아(1981) 11.애수의 국제선공항哀愁の國際線空港 조미미(1985) 12.국제공항國際空港 주현미(1986) 13.이별의 국제공항離別の國際空港 하춘하(1993) 14.인천공항仁川空港 박소희(2000) 15.인천국제공항 仁川國際空港 강진주(2003) 16.인천공항仁川空港 김영호(2003) 17.공항가는 길空港に行く道 마이엔트메리(2004) 18.공항空港 이현(2008) 19.인천국제공항仁川國際空港 김미영(2011) 20.공항에서 돌아오는 길空港から帰ってくる道 원세켄(2012) 21.공항에서空港にて 소소함프로젝트(2015) 22.공항가는 길空港に行く道 이진아&박진영(2015) 23.공항에서空港にて 장희영(2016) 24.Airport 김은태(2016) 25.공항거쳐서 空港を経て 요조(2017)

4-1. 日本のポピュラー音楽

4-1-1. 歌のテーマ

	別れ	追う	旅たち	再会	待つ	その他	合計
1970	3 (75%)	1 (15%)					4
1980	1 (33%)			1 (33%)	1 (33%)		3
1990	2 (40%)		2 (40%)			1 (20%)	5
2000	5 (63%)	1 (12%)				2 (25%)	8
2010	9 (69%)	3 (23%)	1 (8%)				13
合計	20 (61%)	5 (15%)	3 (9%)	1 (3%)	1 (3%)	3 (9%)	33

歌のテーマは第一に「別れ」である。33 曲の中の 20 曲が空港を離別の舞台として描いている。その「別れ」の 19 曲は二度と会えないと思われる恋人たちの別れであり（「私は一人/去ってゆく j1」「ロビーに流れるアナウンスが/追い立てるように時を告げ/二人を引き裂くの j2」「私は消えない心の傷を抱きしめ消えるわ j3」「過去から旅立つ女 j9」「背中見送る女です j11」「人影まばらな出発ロビー/想いで背にして歩き出す j13」「ひとり身を引く/女の旅 j14」「From the Morning-island/黄昏の街へ/とびたてばもう/夏にサヨナラ j15」「空港で別れ/もう二度と会えない j16」「あなたは東/私は西 j20」「木枯らし咲きぬく空港を/ひそかに旅立つ人がいる j21」「悲しい恋を捨てたくて/靴ひとつで旅にでる j22」「別れが近づく/空港ロビー j25」「思い出からの/テイク・オフ・プリーズ j26」「あの Gate を入れば/私を忘れる j28」「何度も振り向き/あなたを探す j31」「この国を僕は去ってゆく j33」）、残りの一曲だけが一時的な別れ（「別れの場所だ/一時的に j18」）を歌っている。

第二は「愛を追う」もので（「住み慣れた街さえ捨てて/決めたの/あなたについて行く j4」「生まれ育った故郷を捨て/あなたのところに飛び立つので会う j17」「首都高/羽田

へ急いでた j23」「あの日と同じ/君に逢えたら/連れて帰るよ j27」「あなたに愛に来たん
です/羽田から能登里山空港へ j30」)、その理由は旅立つ恋人について行こうとする
もの、去っていこうとする恋人を取り戻しに行くものである。

第三は「愛の旅立ち」で(「指をからませてくぐるゲート j10」「これからは二人だ
よ/もう泣かないで j12」「待合せは突然のエアポート j29」)であり、3 曲の中の 2 曲は
男女のデュエットで歌われたものである。

第四のテーマは「再会」(「あなたをつれてくる翼 j5」)であり、第五には去って
いたまま戻ってこない恋人を「待つ」(「今日も風は飛行機を追い返す j6」)ものが
ある。

その他の曲はロックである。歌謡曲や演歌が様々な旅たちの舞台としての空港
で、離別し、追い、再会し、待つことの様子や感情を表し、主に人間の関係性に
元にするストーリーの展開で描くのに対し、ロックの曲での空港はメタファーで
あり、空港という場におかれた主体の風情(「おだやかな光に揺れるターミナル
/11月のエアポート/見慣れた景色の中で/なにかが違う気がしてる j8」「乗り継ぐひと/家
族の声/恋人たち/くたびれたパスポート/誰もがまだ旅の途中 j32」)として歌われる。

以上でみると、空港に関する歌のテーマは 1970 年代から 2010 年代までのどの
年代にも「別れ」が最も主な内容であり、次が「追う」ものである。そしてこれ
らの全体を通してみると、ロックの 2 曲を除いた 31 曲が恋人との愛の喜怒哀楽
に関する内容であると言える。

4-1-2. 主体の立場

主体 (主語)	私/ わたし	俺/僕	女	あなた (女)	二人	主語無し (女)	主語無し (男)	合計
飛び立つ人	7	2	4	1	2	3	4	23 (70%)
見送る人	3	2						5 (15%)
迎える	1							1 (3%)
待つ人						1		1 (3%)
その他		3						3 (9%)
合計	11	7	4	1	2	4	4	33 (100%)

歌の歌詞の主体は「私/わたし」が11、「俺/僕」が7、「女」が4、「あなた」が1、「二人」が2曲であった。主語がないのも8曲あったが、内容的に推測するとその中の4は女、4が男の主体になっている。主体の立場は、「飛び立つ人(たち)」が23(70%)、「見送る人」が5(15%)、「迎える人」が1(3%)、「待つ人」が1(3%)、「その他」の立場が3(9%)であった。

33曲のなかで23曲が何らかの理由で飛行機に乗って移動することになっている。この立場は時代によって大きな違いはなく、1970年代の4(100%)、1980年代の1(3%)、1990年代の4(80%)、2000年代の4(67%)、2010年代の10(67%)の曲が歌の主体が飛び立つ(去る、戻る、旅立つ、到着、出発待ち)ものである。

4-1-3. 男女の役割

実際「飛び立つ人」の曲の性別比率は、男性が6曲(18%)、女性が15曲(45%)、二人が2曲(6%)である。「見送る人」の3曲は女性(9%)で、2曲が男性(6%)である。「迎える人」と「待つ人」のそれぞれが女性であり。その他は3曲とも男

性である。今回の33曲においては最も多い主体は飛び立つ女性(45%)であり、次は飛び立つ男(18%)である。

4-1-4. 空港の言葉

歌の歌詞を二つの方法で調査した。第一はKH Coder (アルファ版)で、タイトルをのぞいた33曲の全歌詞をテキストとして、言葉の頻度数を抽出した。KH Coder 分析の頻度数3以上の言葉150個のなか、活用のある言葉をカウントし直し、さらに文脈にそってカテゴライズした。それによると頻度語は①空港 35/エアポート 33(68) ②愛 29/愛す 15/恋 13/好き 3(44) ③涙 21/泣く 12(33) ④旅立つ 12/旅 11(23) ⑤別れ 14/別れる 6(20) ⑥最終 9/最後 5/終る 5(19) ⑦帰る 12/帰れる 4(16) ⑦人(16) ⑦知る(16) ⑧今 8/いま 7(15) ⑧逢う 6/逢える 6/会う(3)(15) ⑧北(15)である。

第二は空港と直接関係のある言葉である。(空港(35)/エアポート(33)/飛び立つ(20)/旅発つ・旅・旅人(21)/空(17)/翼(10)/ロビー(7)/最終便(7)/ゲート・Gate(6)/見送る(4)/フライト(4)/窓(4)/降りる(4)/ジェット(3)/飛行機(3)/Airplane(2)/乗客(3)/灯(3)/テイク・オフ・ブリーズ(2)/北空路(2)/出発(2)/タラップ(2)/旅路(2)/ターミナル(2)/アテンション・ブリーズ(2)/夜間飛行・Midnight Flight(2)/待合室(1)/ポストンバック(1)/手荷物(1)/鞆・カバン(2)/トランク(1)/デッキ(1)/アナウンス(1)/滑走路(1)/YS(1)/ドア(1)シートベルト(1)/管制塔(1)/機内(1)/客室(1)/迎え(1)/赤いライト(1)/国際線(1)/グラウンドスチュワーデス(1)/誘導灯(1)/最終 Call(1)/乗り継ぐ(1)/パスポート(1)/information(1) 歌詞では空港の施設や運用に関する以上のような具体的な言葉が多数引用されている。

4-2. 韓国のポピュラー音楽

4-2-1. 曲のテーマ

	別れ	出発	追憶	待つ	誇り	再会	その他	
1970	5 (71%)		1 (14%)				1 (14%)	7
1980	4 (80%)			1 (20%)				5
1990	1 (100%)							1
2000	4 (80%)				1 (20%)			5
2010	3 (43%)	3 (43%)				1 (14%)		7
合計	17 (68%)	3 (12%)	1 (4%)	1 (4%)	1 (4%)	1 (4%)	1 (4%)	25

韓国の歌の第一のテーマは日本と同じように「別れ」である。17曲の「別れ」のなか、13曲はもう会えない別れ（「ひと言もしゃべれず別れるあなた k1」「離れる人を惜しむ k4」「行かせたくないけど旅立つあの人 k5」「見合わせると涙で露がぬれていく k6」「約束のない離別 k8」「戻れない道 k9」「留ることのできない愛 k10」「旅立つ彼の姿 k12」「離別は避けられない k13」「握った手/放せば/終りなのか k15」「一人残され泣くだろう k16」「あなたを送って帰ってくる k19」「笑いながらあなたを送る k20」）を歌っている。残りの4曲は再会の可能性を持つ「別れ」である。（「私はどこでもあなただけを考えながら生きてます/また会える日まで k3」「二人がまた会えるように k17」「会えるその日まで k18」「その日まで say goodbye k23」）

第二のテーマは「新たな出発」であり（「この緊張そのまま感じながら/旅たってみよう k21」「自分の夢を取り戻したい/私は今暖かい春へ向かう k24」「どこでも空港を経て行くよ k25」）、すべてが2010年以降のものである。

他のテーマとしては「追憶」（「忘れなくてまた訪れた空港には k7」）、「待つ」（もし来るかと/待つこの心 k11）、「再会」（私は空港に行く道/あなたに会いに行く道

k22)、「誇り」(「真に誇らしい仁川国際空港 k14」)がそれぞれ1曲ずつあり、「その他」は空港待合室が「離別と相逢」の場所であることを歌っている。

韓国の空港に関する歌は1970年代から1990年代まではほとんど代わりがなく、空港は永遠と思われる「別れ」の場所として描かれることがほとんどであった。しかしながら2000年以降、空港に関する歌のテーマは変わってきた。「別れ」を歌った7曲の内、3曲は再会を前提にする「別れ」であり、空港が永遠な別れを意味する場所である意味が薄れてきた。実際別の一曲(k22)で空港は帰ってくる恋人と再会するために迎えに行く場所である。また3曲(k21/k24/k25)は空港が忘れていた自分の夢やトキメキを求めて「出立(旅立つ)」場所として、また世界どこにても行ける場所として描かれる。

4-2-2. 主体の立場

韓国語においては主語の性別表現がない。そのため書かれた言葉だけで主体の性を区別するのは困難である。ここでは歌詞全体のニュアンスと歌手の性別に基づいて区別した。

ここで最も多い曲は「私(女)が見送る」曲(32%)で、次に多いのは「私(女)が飛び立つ」(16%)と「私(男)が見送る」(16%)である。二人が主体になっている歌は男女のなか、誰かが飛び立ち、誰かが見送る設定になっているが、性的な役割がはっきり区別されていない。

韓国の曲は全体的に「見送る」(52%)が「飛び立つ」(20%)を越えているが、時代によってその様子は変わってきた。1970年代から2000年代にかけて「見送る」が最も多く、1970年代に「飛び立つ」がひとつあるが、それは翻案歌謡であるため、オリジナル曲の内容に影響されていることを前提に考える必要がある。2010年代には「見送る」(2曲)より「飛び立つ」(4曲)が多くなった。

表 9	1970	1980	1990	2000	2010	合計
飛び立つ	1				4	5
見送る	4	3	1	4	2	14
迎える						
待つ		1				1
その他	2	1		1	1	5
合計	7	5	1	5	7	25

4-2-3. 男女の役割

韓国の歌において男女の比は女(64%)が男(20%)より多く、特に「見送る女」が36%で、次が「見送る男(16%)」と「飛び立つ女」(16%)の順が多い。

4-2-4. 空港の言葉

日本の場合と同様に歌の歌詞を二つの方法で調査した。第一はKH Coder(アルファ版、韓国語)で、25曲のタイトルをのぞいた全歌詞をテキストとして、言葉の頻度数を抽出した。KH Coder分析の頻度数3以上の言葉150個のなか、活用のある言葉をカウントし直し、さらに韓国語のニュアンスと文脈にそってカテゴリー化した。それによると頻度語は①가다 34/떠나다 30/떠나가다/17(行く 81) ②공항 35/국제공항 6/국제선 8(空港 49) ③보내다(見送る 36) ④사람(人 34) ⑤눈물 19/울다 12(泣く 31) ⑥마음(心 29) ⑦이별 15/헤어지다 6(別れる 21) ⑧슬프다 5/슬픔 5/슬퍼하다 3/서럽다 3/애수 3(悲しい 19) ⑧사랑(愛 19) ⑨말(言葉 18) である。

第二は空港と直接関係のある言葉は以下である。飛び立つ・旅立つ・旅行・飛ぶ(82)/空港・国際空港・国際線(49)/見送る(36)/空(10)/飛行機(8)/待合せ室(5)/灯(4)⁸ 日本の歌に比べると空港特用語の使用は少ない。

5. 日本と韓国における空港イメージの相違

1970年代から2010年代までの空港に関する日本と韓国の58曲の歌詞を分析した。それには共通点と相違点があったが、まず共通点としてはどちらも「別れ」のテーマが最も多いこと(日本61%・韓国68%)と歌の主体に女が男より多いことである(日本:女61%/男33%、韓国:女60%/男20%)。

相違点としては第一に歌の主体が日本は「飛び立つ人」(70%)が多く、韓国は「見送る人」(52%)が多い。第二は男女役割で見ると、日本は「飛び立つ女」(45%)「飛び立つ男」(18%)「見送る女」(9%)順に多く、韓国は「見送る女」(36%)「見送る男」(16%)「飛び立つ女」(16%)順で、女の役割として日本では自ら飛行機に乗って何処かに旅立つ設定、韓国では誰かを見送る設定が最も多いのである。第三に日本は時代による変化がほとんど見られないのに対し、韓国では2000年前後で二つの変化が見られる。まずは2010年以降主体の役割が変わってきたことである。「飛び立つ人」(4曲)が「見送る人」(2曲)より多くなった。次は新しいテーマとして「出発」が登場したことである。これらはいずれも現状変化への希望やトキメキや楽しみのために自ら積極的に飛び立つことを歌っている。第四に日本にも韓国にも頻度語において空港、旅たち、涙、人、愛、別れなどが共通して多く使われていたが、さらに日本は特に空港の設備や運用に関する具体的な言葉が多く使われていた。それに比べ韓国の歌では空港用語は相対的に少なく心の感情を直接描写することが多かった。第五に韓国の歌で背景になった空港

⁸ ①가다 34/떠나다 30/떠나가다 17(81) ②공항 35/국제공항 6/국제선 8(49) ③보내다 (36)
④사람 (34) ⑤눈물 19/울다 12(31) ⑥마음 (29) ⑦이별 15/헤어지다 6(21)
⑧슬프다 5/슬픔 5/슬퍼하다 3/서럽다 3/애수 3(19) ⑧사랑 (19) ⑨말 (18)

はすべて国際線に乗ることを前提にしているが、日本の場合は9曲(27%)が国際線であり、他は国内線か不明である。これは日韓で交通手段としての飛行機の利用経路が大きく違うことをも現している。

6. まとめ

ポピュラー音楽とは一般の人々に訴える音楽⁹であり、日本では広い意味での歌謡曲とも言う。なかにし礼(2011)は歌謡曲とは「詩・曲・歌い手」の三つを一セットとし、ヒット(流行)をねらって売り出される商業的楽曲のこととした。韓国ではポピュラー音楽を大衆歌謡と訳すことが多く、近代以降の商業性をベースにする庶民大衆が享有する歌¹⁰を意味する。ポピュラー音楽が日本や韓国で「歌謡曲」または「大衆歌謡」という際の「全国的な音楽」というニュアンスは社会的なメディア環境の変化と共に段々薄れてきたが、多数が共感できる時代的情況や感情を表現していることはかわらない。

日本と韓国のポピュラー音楽において空港という場所は「別れ」の場所としてイメージされることが最も多かった。日本ではその別れのために「私」が飛行機で飛び立つ、すなわち歌の主体がみずから旅立っていくイメージが最も多く同一化された。その理由は日本が1964年から自由に個人として海外旅行が出来たからだけではなく、国内の移動手段としても飛行機がよく使われ、飛行機での移動がより早くから生活に馴染んでいるからであると思われる。これらの状況は少なくとも1970年代から2010年代に至まで変わらないようである。

韓国の場合、1989年に海外旅行が完全に自由化するまで、飛行機で海外に出ることは公務やビジネスや国費留学や移民であった。そのため1970年代と80年代の歌で歌われる風景は移民による別れがほとんどであった。移民の別れはパク・ワンソが描いたように家族や親族や恋人が物理的にもう二度と死ぬまで会えない

⁹ Oxford Dictionaries. "music appealing to the popular taste"

¹⁰ 한국민족문화대백과 한국학중앙연구원 韓國民族文化大百科 韓國学中央研究院

かもしれないものであったし、移民する人と残る人のすれちがう目線と感情が激しく交差する場面であった。

韓国の経済的な発展と共に海外に出る動機も多様化し、人数も頻度も多くなるにつれて、歌で歌われる空港のイメージも明らかに変わってきた。今の別れは意志さえあればいつでもまた会えるものになってきたのである。また空港は村上龍のいう自分のための脱出や出発をする場所になったし、さらに「From the Airport」という名の韓国のロックバンドが言うように、空港は「トキメキと期待感と世界との疎通の場所」になったのである。

歌がある時代と社会に生きた人々の状況や感情を表すものであって、空港という場所もそれらの歌でその時代の感性で描かれてきたとしたら、それは日本や韓国だけではなく、どの社会もそれぞれの空港を歌で歌ってきたはずである。1971年にアメリカではスーザン・ライが「LA International Airport」で恋人と別れ、飛び立っていく自分を、イギリスでは1978年にMotorsが「Airport」で旅立つ恋人を見送る心情を歌った。二つの歌は日韓と同じような「別れ」を歌い、これらが世界的にヒットしたことはどの社会でも空港が「別れ」の場所として共感しやすいことを意味しているかもしれない。

2008年カナダではGreenbelt Collectiveが「Aerotropolis」という歌で、近年世界的な 이슈 になっているエアロトロポリス、すなわち空港中心の都市経済地区を批判した。2013年にイギリスのIkonikaはアルバム「Aerotropolis」の「Mr.Cake」のミュージックビデオで、エアロトロポリス的生活をCG映像で描いた。

韓国の仁川国際空港は自他からエアロトロポリスの空港として認識されている。そして現在世界の多くの空港がエアロトロポリスだろうと空港シティーだろうとグローバル世界にうまく機能する空港に向かって競争し、走っている。その新しい空間としての空港に対する人々の経験は、また文学になり映像として表現されるだろう。またポピュラー音楽として歌われるはずである。

【参考文献】

- 空港のはなし（2訂版）、岩見宣治・渡邊正巳著、交通ブックス、2016
- 空港にて、村上龍、文春文庫、2005
- 歌謡曲から「昭和」を読む、なかにし礼 NHK 出版新書 2011
- 東京空港殺人事件、森村誠一、角川文庫、2015/1（Kindle 版）
- 近代日本の心情の歴史ー流行歌の社会心理史、見田宗介 講談社学術文庫
1978
- 이별의김포공항 문학사상, 박완서 1974.4 박·완·순 「離別の金浦空港」
- 공항에서 일주일일-히드로 다이어리, 알랭 드 보통, 장영목옮김, 도서출판
청미래, 2015년 Kindle 판 A Week at the Airport: A Heathrow Diary, Alain de
Botton, 2009
- The Textual Life of Airport: Reading the culture of Flight, Schaberg Christopher,
Bloomsbury Academic, 2011.12
- Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure ,
Alastair Gordon, Univ of Chicago Press, 2008,6
- Airport Urbanism: Infrastructure and Mobility in Asia, Max Hirsh, Univ of Minnesota
Pr,2016/3/15
- NON-Places-An Introduction to Supermodernity, Marc Augé Verso 1995