

# 土木遠景 第二回 北九州空港

黒い翼をもった飛行機が徐々に高度を下げてきた。到着予定時刻より8分早い着陸だ。羽田からスムーズに離陸してきたのだろうか。お天道様のご機嫌を伺いながら飛行機を待っていたら、なんだか航空管制官になったような気分になった。

2006年に開港した北九州空港は、市街地から約5km離れた人工島にある。日本に6個所しかない24時間空港のうちのひとつで、注視していないと、飛行機の離着陸に気付かないほど静かだ。

人工島の建設に着手したのは、開港からさかのぼること約30年前の1977年。当初は、空港整備のためではなく、日本海と瀬戸内海を結ぶ関門航路の浚渫工事で発生した土を埋め立て処分することが目的だった。空港建設が正式に決まったのは、着工から15年後のことだという。

つまり、この人工島は、空港と航路というまったく性質が異なる交通インフラの整備事業の利害が一致してできた産物なのだ。

関門航路整備事業が始まったのは、1910年。今年で100周年を迎えるロング・プロジェクトだ。現在も、大型化する船舶の航行を見据えて、航路の水深マイナス13mまで確保する浚渫工事が進められている。人工島の北端では、関門航路専用の浚渫船「海翔丸」が護岸に横付けされ、今日も浚渫土を搬入している。

「文・写真」大村拓也

おおむら・たくや

1982年生まれ。写真家。大学で土木を専攻。卒業後、写真撮影に針路をとる。大学4年間で苦勞して修めた構造力学の知識を生かして、雑誌取材を中心に土木の施工を撮影している。

【撮影地】福岡県刈田町 松山城跡

© OMURA Takuya