

JR 折尾駅舎について

○準会員 幸 利徳*1
正会員 尾道 建二*29 建築歴史・意匠—2 日本近代建築史
鉄道建築、JR 折尾駅、木造駅舎、大正5年

1. はじめに

北九州市八幡西区折尾に JR 鹿児島本線と筑豊本線が交差する折尾駅がある。JR 折尾駅舎は大正5年(1916)に建設されたと言われる木造2階建ての駅舎で、全国の駅舎の中でも木造2階建ての駅舎は珍しいと言われている。また、JR 折尾駅は鹿児島本線と筑豊本線が交差する日本最初の立体交差駅と言われ、土木学会は折尾駅舎を「日本の近代土木遺産 現存する重要な土木構造物2000選」でランクBと位置づけている。しかしながら、大正5年(1916)に建設されたと言われる折尾駅舎は建築年代、設計者、施工者、及び経緯等は明確ではない。

ところで、現在、JR 折尾駅の建替えと周辺地域の区画整理事業を伴った再開発事業が進められている。新駅舎の計画は路線計画とプラットフォーム等の拉幅で南側の現折尾駅舎側に広がり、そのために現在の JR 折尾駅舎は平成21年に取り壊される計画である。すでに駅周辺地域では建築物等の解体工事が始まっている。そこで、現在の JR 折尾駅について駅舎の歴史と特徴等を明らかにしたい。

2. 折尾地区の発展

JR折尾駅前に暗渠と化した堀川が通っている。堀川は元和7年(1621)に黒田長政によって造られた運河で、遠賀川から瀬海湾に繋がっている。開通後は川筋の通運が始まり、明治時代になると、筑豊炭田の石炭を若松に運ぶために堀川運河は川筋による石炭輸送の大動脈となり、折尾は船頭たちの中継地となった。また、明治16年(1883)に96戸、498人だった折尾村は明治31年(1898)に遠賀郡役所が芦屋から移転し、それに伴い、郵便局、税務署、銀行等が移設、開設され、大正7年(1918)に折尾町となり繁栄した。

3. 折尾駅の開業と発展

明治24年(1891)4月1日に久留米と門司(現在 On JR ORIO Station



写真-1 現在のJR折尾駅舎

の門司港)間に九州鉄道が開通し、同年、筑豊の石炭を輸送するために筑豊興業鉄道が直方・折尾・若松に開通した。これより先に、明治24年2月28日(1891)に九州鉄道の折尾駅が完成し、同年に、筑豊興業鉄道の折尾駅も開業している。⁽¹⁾明治27年(1894)年に筑豊興業鉄道は筑豊鉄道に改名した。明治28年(1895)に2社共同の折尾駅が建設され、1階を筑豊鉄道、2階を九州鉄道が使用したが、この時の図面等の資料は無い。

明治34年(1901)に官営八幡製鐵所が創業を始めると石炭の需要が増し、折尾駅は若松へ向かう中継点、あるいは、筑豊鉄道から九州鉄道に石炭を積み替えるための石炭輸送の拠点となった。また、折尾駅は水巻など周辺地域に点在する中小炭鉱からの石炭の集散地でもあった。やがて、エネルギー革命と共に石炭の需要は減少し、折尾駅は石炭輸送の使命を終え、近隣の宅地開発によって、乗降客の多い駅へと変わった。

4. 折尾駅舎の変遷

4-1 現在の駅舎

現在の折尾駅舎は木造2階建てで、屋根は寄せ棟である。屋根は葺き替えられているが、木造キングポストトラスの小屋組は改造されておらず当初のままである。外壁は昭和61年に改修されたサイディングボードが張られ、淡いピンク色に彩られている。正面中央

MIYUKI Toshinori, ONOMICHI Kenji

部の屋根には半切妻屋根を乗せ、2階正面は5つの縦長窓で構成されている。正面左手は1階の切妻屋根の翼で、右手にはプラットフォームから駅舎2階フロアに通じる通路と部屋があり、この部分の壁面は正面の壁面からセットバックしている。駅舎正面2階の構成は、正面中心の縦軸線上に半切妻屋根の中心軸と壁面中央部の縦長窓の中心軸線があり、左右対称形となっている。しかし、1階上部に高窓があるが、高窓の位置と2階正面の縦長窓の縦軸は合致していない。また、1階にはコンコースと改札口に通じる中央入り口があるが、この中央入り口の中心軸と2階の中心軸が一致せず、2階正面の中心軸が北側にある。

中央入り口を入った内部のコンコースには円柱の柱が2本あり、柱下には柱を回るように円形の椅子がある。⁽²⁾ 南側の円柱は2階の南側壁面下にあり、柱頭を鉄で補強して梁を支えており、円柱は2階を支えるために構造的に重要な役割を果たしている。円柱を支えられた梁端は改札口に不規則に置かれた柱で支えられているが、他の梁端は柱上にはなく桁に載っている。このように、2階を支える柱と梁の構造材は合理性に欠けていると言える。なお、折尾駅舎は建築当初は瀬川運河に面し、駅前の敷地が狭小であったために中央入り口には玄関ポーチは存在しなかった。

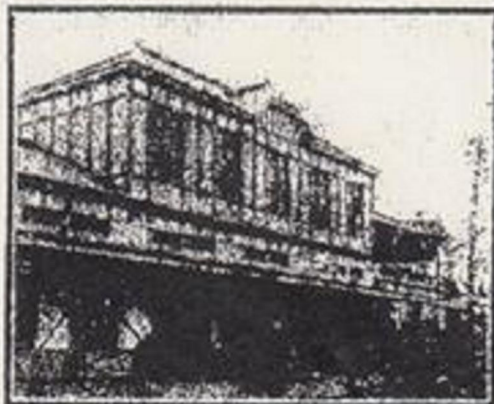


写真-2 折尾駅内部と円柱

4-2 建設当初の駅舎

『国鉄建築のあゆみ 1870-1970』⁽³⁾の年表に1917(大正6年)の「主要しゅん功建物」として「7.10 折尾駅(2代) W-2F 735.7㎡」とある。「2代」とあるので、この大正6年7月10日(1917)に建築された折尾駅舎は2代目の駅舎で、木造2階建てであること

が判る。ところが、『九州旅客鉄道株式会社 折尾駅開業100周年記念』(平成3年2月28日)の冊子には「大正5年11月5日(1916)新築駅舎落成(現駅舎)」とあり、さらに大正5年11月7日(1916)の福岡日日新聞に「新築折尾停車場」の見出しで折尾駅舎の写真記事が掲載されている。⁽⁴⁾



新築折尾停車場

写真-3 大正5年11月7日の報道写真

『国鉄建築のあゆみ 1870-1970』には大正6年7月10日(1917)竣工とあるが、大正5年11月7日(1916)の福岡日日新聞に「新築折尾停車場」とあることから、福岡日日新聞の記事と日付けは『九州旅客鉄道株式会社 折尾駅開業100周年記念』(平成3年2月28日)に記された大正5年11月5日(1916)の建築年代を裏付けるものである。従って、折尾駅舎の建築年代は大正5年11月5日(1916)と考えられる。

大正5年11月7日(1916)の写真から、当時の折尾駅舎は寄せ棟屋根、正面の屋根中央部には半切妻屋根、外壁はハーフティンバーで5つの縦長窓から構成されている事が判る。2階の外壁以外は高窓の位置、



写真-4 昭和9年の折尾駅

1階の柱位置など、現在の駅舎と同じ構成である。一方、昭和9年(1936)に撮影された写真⁽⁴⁾がある。この写真の折尾駅舎も寄せ棟屋根、正面の屋根中央部には半切妻屋根、5つの縦長窓、外壁はハーフティンバーである。高窓の位置も同じである。したがって、昭和9年(1936)に撮影された折尾駅舎は大正5年11月5日(1916)に建築された駅舎と見なして良い。

4-3 建設当初の駅舎から見る駅舎の変遷

昭和9年(1936)の写真から建築当初の折尾駅舎について次のことが言える。外壁はハーフティンバー、窓と窓の間の壁面は下見板張り、2階の窓下は縦板張りである。なお、窓上部は縦線が見えないので漆喰壁と見られる。また写真のトーンから、窓と窓の間の下見板張りの壁面は淡い色が塗られていたと考えられる。1階は壁が白い漆喰壁で縦板張りの腰壁が見える。

ところで、昭和9年(1936)の写真から折尾駅舎の変遷が判る。まず、1階の柱位置と高窓両側にある柱位置が一致していない。また、高窓の柱位置と2階のハーフティンバーの柱位置は微妙に合致しない。さらに、2階左の側柱は1階まで延びておらず、高窓上部の桁に乗っている。したがって、1階、1階の高窓、そしてハーフティンバーのデザインである2階は設計と施工の年代がそれぞれ異なっていると考えられる。



写真-5 高窓の柱位置と二階

現在の折尾駅舎内部には1、2階を繋ぐ内部階段は無い。2階への出入りは階段から一旦鹿児島本線のプラットフォームに上り、プラットフォームと繋がった入り口から入る。明治28年(1895)に2社共同の折尾駅を建設し、1階を筑豊鉄道、2階を九州鉄道が使用したと言われることから、現在の駅舎はこの時の駅舎のシステムを踏襲していると考えられる。

したがって、折尾駅舎の変遷について次のことが言える。最初は1階建ての駅舎であった。次に、1階ロビーの天井高を高くするためと、採光のために改築されて高窓が造られ、さらに、高窓の上に2階を増築し

改築したと考えられる。最初に1階建てだった駅舎の建築年代は、筑豊興業鉄道の駅舎が建築された明治24年(1891)と考え、2社共同駅舎が建設された明治28年(1895)に1階上部と2階が増築されたと考えられる。その後、大正5年11月5日(1916)にハーフティンバーの外壁に改築されたが、この時の改築は2階の構造体を建替える工事であったと考えられる。

その後、工事記録が存在しないが、戦後、ハーフティンバーの外壁を取り除く改築が行われ、昭和61年に現在の外壁に改修された。

4-4 駅舎改修の背景

ところで、駅舎1階の中央入り口と、2階正面の軸線が一致せず、2階の正面軸が北側にある事は先に述べた。中央入り口の軸線と左右対称形である2階の軸線を揃えるのが常識的であるが、2階の正面軸が北側にあるのは理由があると思われる。

折尾駅舎が建築された頃、折尾駅前には堀川運河を挟み、郡役所、郵便局、税務署、銀行等があり、堀川運河を渡った通りはこれらの公共施設から折尾駅に通じる折尾町のメインストリートであった。この通りの軸線上に折尾駅舎の2階正面の中心軸がある。1階の中央入り口と2階正面の中心軸が合わないのは、2階を増築する際に、折尾町のメインストリートからの軸線上に折尾駅舎の2階正面が見えるように計画したと考えられる。すなわち、折尾駅舎が、絶えず、シンボリックな駅舎として人々の視線にあることを願って設計されたと考えられる。



写真-6 折尾駅前からの軸線と駅舎

5. まとめ

建築当初の折尾駅舎は堀川運河に面した駅舎で、石炭産業が全盛期の中で建設された。現在のJR折尾駅

舎は大幅な2度の増築と改築（外壁等の改修を含めると4回）によるもので、最初に建築されたのは明治24年2月28日（1891）に筑豊興業鉄道の折尾駅が開業した時で、この駅舎を基に明治28年（1895）に2社合同の駅舎として増築され、その後、大正5年11月5日（1916）に改築されたと考えられる。大正5年11月5日（1916）の改築はハーフティンバーのデザインで改築された。大正時代の建築遺構でハーフティンバーのデザイン遺構は少なく極めて貴重な建築遺産と言える。また、現在の駅舎は明治時代と大正時代の駅舎遺構を有し、明治時代と大正時代の建築遺構を合わせ持つ折尾駅舎は貴重な建築遺産でもある。一方、大正5年11月5日（1916）に改築された折尾駅舎の2階はメインストリートからの軸線と視線を考慮して設計され、駅舎のシンボリズムと視線を考慮した設計が行わ

れたと考えられる。

【注】

- (1) 『九州鉄道100年記念誌』九州旅客鉄道株式会社（平成元年）などに記されている。
 - (2) 大正3年（1914）建築の京都駅待合室にも同じような円形椅子と柱があり、大正時代の駅舎の待合室等に設えられていたと考えられる。
 - (3) 『国鉄建築のあゆみ 1870-1970』鉄道建築協会 1970. 5. 15
 - (4) 大正5年11月7日（1916）に福岡日日新聞に掲載された「新築折尾停車場」の写真記事は写真だけで、説明の記事はない。
 - (5) 昭和9年撮影の写真の原板は所在不明である。
 - (6) 写真-6は国土地理院の昭和49年撮影写真を用いた。
- ※ 謝辞：この研究報告は本学4年生の三浦文義君の協力を得て作成されたものである。記してお礼を申し上げます。



図-1 大正5年の折尾駅舎復原図

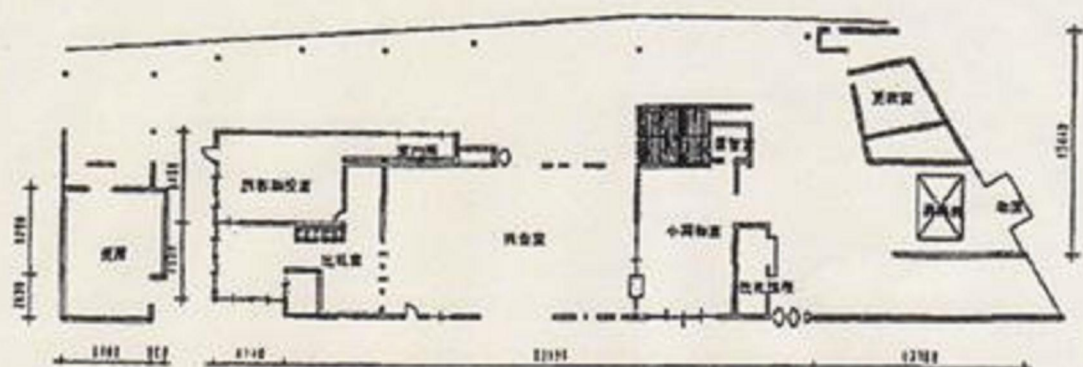


図-2 昭和58年の折尾駅舎平面図（折尾駅所蔵）

* 1 九州共立大学工学部建築学科
* 2 九州共立大学工学部建築学科 教授 博士（工学）

Student, Kyushu-Kyoritsu Univ.,
Prof., Kyushu-Kyoritsu Univ., Dr. Eng.