

JR 折尾駅舎について

○準会員 幸 利徳*1
正会員 尾道 建二*2

9 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ホーム等の拡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、遠賀川から洞海湾に繋がっている。開通後は川簾の通運が始まり、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簾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

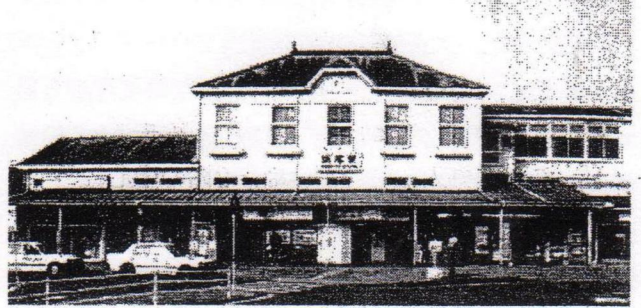


写真-1 現在のJR折尾駅舎

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操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