

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、右手にはプラットホームから駅舎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階の南側壁面下であり、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。円柱に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堀川運河に面し、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。

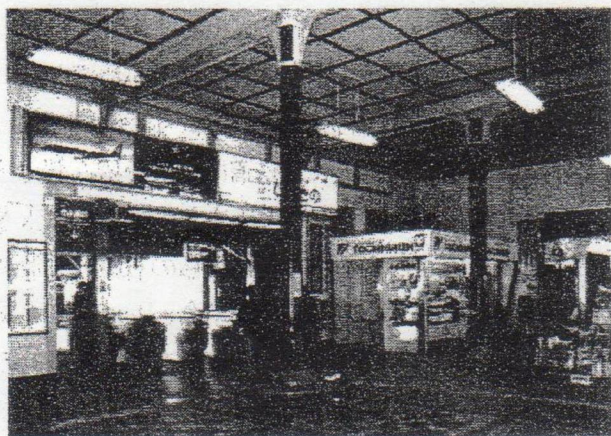
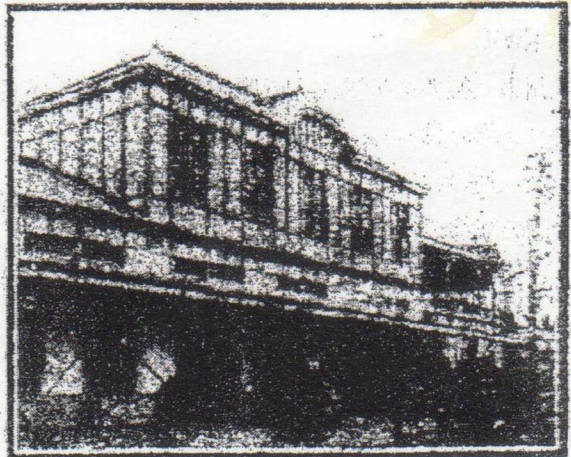


写真-2 折尾駅内部と円柱

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