

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⁽⁵⁾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。

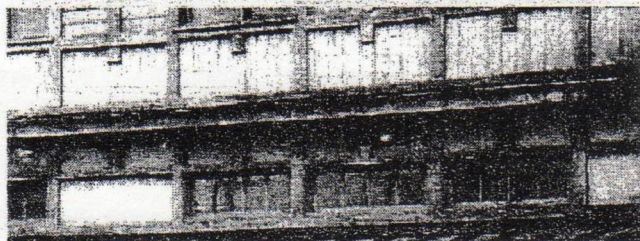


写真-5 高窓の柱位置と二階

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

改修したと考えられる。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。

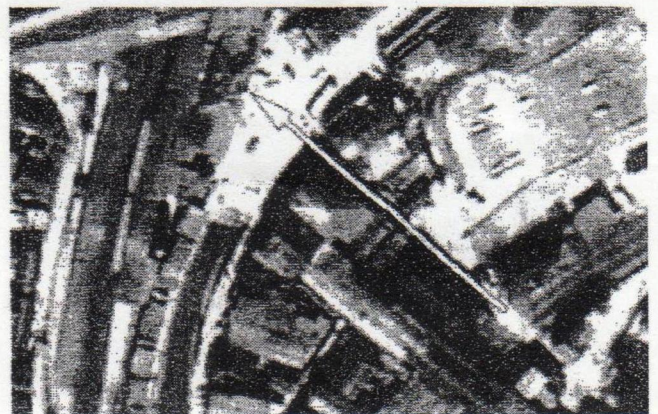


写真-6 折尾駅前からの軸線と駅舎

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