

2023年11月24日

北九州市長 武内 和久 殿

一般社団法人 日本建築学会九州支部
支部長 趙 世 農



旧門司駅関連施設遺構の保存活用に関する要望書

拝啓 時下ますます御清祥のこととお慶び申し上げます。

平素より、本会の活動につきましてご理解とご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

さて、北九州市におかれましては、門司港地域複合公共施設建設事業に伴う埋蔵文化財発掘調査を実施され、旧門司駅舎関連施設遺構が発見されたことが2023年10月12日毎日新聞朝刊、2023年10月23日西日本新聞朝刊、2023年10月12日朝日新聞朝刊で報道されております。

今回発見された遺構は、現存する大正期の門司港駅（旧門司駅）舎の前身である明治期の初代駅舎に付随する遺構であり、建築学的にも大変重要なものであると本会は認識しております。上記の報道及び本会会員の現場視察によると、現場では煉瓦壁が出土し、それらの位置は明治・大正期の配置図から、1891(明治24)年に建設された機関車庫外壁と考えられるとのことです。初代駅舎と付随施設に関しては上部遺構が遺存しておらず、その建築はこれまで写真などからしかわかりませんでした。今回の発見によって駅舎施設の様相、構法、材料、配置が判明し、その歴史的、建築的価値は大変大きなものがあります。また同時に、現場では近世の護岸石積み遺構も確認されており、近世の海岸線と明治期最初の埋め立ての工法・材料が現場では明瞭に見て取れます。土木と建築が一体的に埋め立てと駅舎施設建設工事を進めていった様子がわかり、日本近代史にとって重要な門司の鉄道・港湾施設の成立を物語る実物史料であり、歴史的、建築的、研究資料的価値は特筆すべきものです。

遺構が存在する場所には門司区の複合公共施設建設が予定されており、門司区の住民の方々にとっての施設の必要性は、本会としましても十分認識しております。しかしながら、計画通りに施設が建設されるとこの貴重な建築遺構が失われることになり、本会は大変危惧しております。また、これら遺構は部分移設ではなく、一体的に現場で保存されることでその価値が担保されると考えます。貴下におかれましては、この貴重な遺構が持つ高い文化的意義と歴史的価値についてあらためてご理解いただき、設計変更を検討いただき、遺構の可能な限り全体を現地で保存いただきますようお願い申し上げます次第です。

なお、本会はこの建築遺構の保存活用に関して、学術的観点からのご相談をお受けいたします。北九州市の優れた歴史的建造物の保存のために、本会がお役に立てることができれば幸いです。

敬具

2023年11月24日

一般社団法人 日本建築学会
九州支部 建築歴史・意匠委員会
委員長 太 記 祐 一

北九州市旧門司駅関連施設遺構についての見解

1) 遺構の概要

旧門司駅関連施設遺構は北九州市門司区の現門司港駅舎から南東約140mに位置する。門司港地域複合公共施設建設に伴う埋蔵文化財発掘調査により発見された。行政発掘は2023年9月から11月にかけて実施されている。

初代門司駅舎と関連施設は1891(明治24)年に竣工、開業した。一部の施設は数年遅れて竣工した。設計図・竣工図は遺存しておらず、設計者も現時点では不明である。ただし今後の史料調査で新たな情報が発見される可能性はある。

1898(明治31)年および1914(大正3)年の配置図、撮影年不詳の写真があり、駅舎の他に乗車場(プラットフォーム)、機関車庫3棟、荷物上屋1-2棟などの施設があったことがわかる。

門司駅舎及び関連施設は、港と直結させるために1914(大正3)年に海側に移転新築された。現存する駅舎はこの2代目駅舎である。旧駅舎と機関車庫は倉庫や工場に転用された。航空写真からは機関車庫は戦後まで存在し、1960年代以降に徐々に解体されていったようである。

築港以前の護岸石垣

現場の中央付近の南北で煉瓦遺構の下の土質が異なっている。南側は硬い地山で、北側は粘土層である。その境目に石積みが確認されたことから、この箇所が築港以前の海岸線であり、石積みは近世の護岸石垣であったと推測される(図1)。埋め立て以前の海岸線と護岸石垣が確認されたのは初めてである。

煉瓦造遺構

出土した煉瓦壁遺構は、配置図の中で最も大きい機関車庫と位置及び形状が一致する(図2)。敷地北側に位置するため、北側機関車庫とここでは呼ぶ。

北側機関車庫と推測される煉瓦造建物の梁間は11.6m、桁行は全体が発掘できていないため不明である。配置図には2本の軌道が描かれている。遺構は、コンクリート布基礎の上に煉瓦壁体が築かれている。イギリス積で最大10段分の煉瓦壁が遺存している。煉瓦壁の内側から給水管とみられる鉄管、間仕切壁、床束状遺構も出土している。

地山と埋め立て部分で煉瓦造建物基礎の工法が異なっていることが確認された。埋め立て地ではない地山層では地山をU字状に掘削後、型枠なしで直接コンクリートを地山層に流し込み、布基礎を形成した上に煉瓦を積んでいる。埋め立て地の粘土層上では粘土上に礫を敷き、その間に丸太(枕木)を等間隔に埋めて設置している(図3)。その上に直角に木材を敷き(胴木)、木製板の型枠を設置しコンクリートを流して基礎を形成している。木材は良好に遺存しており、地山部と埋め立て部での基礎工事の違いが明瞭にわかる。

石積み遺構

北側機関車庫煉瓦壁遺構の南側には、御影石の配石、石垣3列が発見された(図4)。切り合

い関係から時期が異なると考えられる。

配置図によればこの位置には別の機関車庫があった。この南側機関車庫は写真からは木造のようである。一部の配石は木造機関車庫に係る遺構であった可能性がある。

他の石積みは、駅舎外構と位置が符合し、外構石垣であった可能性がある。今後史料調査によって時期や遺構の用途を確認する必要がある。

2) 旧門司駅関連施設遺構の価値

詳細な史料調査は発掘調査終了後に実施予定であり、遺構の学術的評価は暫定的なものである。

歴史的価値

門司港は1889(明治22)年に国の特別輸送港に指定され、1891(明治24)年に九州鉄道が開通した。1895年には輸出額が国内第三位となり、1916年には外国貿易の出入港船舶数が全国一となるなど、近代日本の交通、産業の重要拠点であった。鉄道は港湾と一体的に整備されることで重要なインフラとなり、北部九州の産業・往来において要の役割を果たした。初代門司駅舎関連施設の遺構は、近代門司の出発点であり、また明治期日本の近代化過程の歴史的物証であり、北九州のみならず日本全体にとって高い歴史的価値を有する。

建築的価値

遺構は初代駅舎に付随した機関車庫と推定され、明治中期の鉄道建築の構法、材料、計画を示す物的証拠である。ほぼ同時期に煉瓦造、木造といった異なる構造の機関車庫が建設されたことも遺構から推測され、その理由の解明は今後の課題である。また、旧門司駅機関車庫と他地域の類例を比較研究することで、旧門司駅遺構の特徴、日本の鉄道建築史が更に詳しく解明されることが期待される。

日本建築学会編の『日本近代建築総覧』(1980年)には、明治・大正期に建設された機関車庫9棟の現存情報がある。しかし、これらのうち2023年時点で現存が確認できたのは1棟のみであり、他は解体されて現存しないか、現存が確認できない。近代建築総覧に掲載がなく、2023年時点で現存する明治・大正期建設の機関車庫には以下がある：旧手宮停車場機関車庫三号(1885(明治18)年、日本最古、煉瓦造、重要文化財)、旧手宮停車場機関車庫一号(1908(明治41)年頃)、人吉機関車庫(1911(明治44)年、石造、九州遺産)、梅小路機関車庫(1914(大正3)年、RC造、重要文化財)。このように機関車庫の建築遺構の現存は極めて少なく、とりわけ明治期の機関車庫は希少な遺構である。旧門司駅機関車庫は1891(明治24)年～92年建設であり、国内現存最古の旧手宮停車場機関車庫三号に次いで国内で2番目に古い遺構である。

技術的価値

建築技術、土木技術史的な観点からも本遺構は重要である。今回発見の遺構は、近世の海岸線と護岸、門司最初期の埋め立て技術を具体的かつ明瞭に示している。本遺構で初めて得られた物証と知見であり、その価値は極めて高い。今後、遺構を保存しながら分析及び史料調査を進めることで、工法の特徴、関わった技術者像など更なる事実の解明が期待できる。

参考文献

前堀勝紀、重要文化財旧手宮鉄道施設(機関車庫三号)の保存修理工事について、建築史学, 52, 39-50, 2009

日本建築学会編、日本近代建築総覧、技法堂、1980



図1 門司築港以前の護岸石垣



図2 北側機関車庫 地山上のコンクリート基礎、煉瓦壁体



図3 北側機関車庫 埋め立て箇所の建物基礎工事



図4 石積み遺構

撮影：福島綾子（日本建築学会会員）