

2024年2月19日

北九州市長 武内和久 様

建築史学会
会長 藤川昌樹

初代門司駅遺構の保存活用に関する要望書

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

2023年、北九州市による発掘調査において、1891（明治24）年開業の明治初代門司駅に付随するとみられる機関車庫などの遺構群が出土したとの報道がありました。建築史学会会員は深い関心を持って調査の進展、遺構の保存活用のゆくえに注目しておりました。しかしながら、2023年1月25日、市長会見において、遺構を一部移築し、現地での保存はせずに複合公共施設を建設するとの発表がありました。このことに、建築史学会は大きな驚きと戸惑いを覚えました。一部の建築史学会会員は、現場で遺構を視察する機会を得、また公表された情報から、建築史学会は遺構が極めて大きな価値を有すると認識しています。

貴下に置かれましては、北九州市が誇るべき初代門司駅遺構の文化的価値について改めてご理解いただき、遺構を現地にて全面的に保存することをご検討下さりますようお願い申し上げます。初代門司駅は北九州市のみならず、日本国民の文化的資産であります。このように類まれなる遺構を先人より負託されたお立場にある北九州市が英断をなされますことを切望いたします。

なお、本会はこの遺構群の保存活用に関して、学術的観点からのご相談をお受けし、協力をいたします。

保存活用要望書を提出するにあたって、以下説明を補足します。

初代門司駅は私鉄・九州鉄道により、1891（明治24）年に九州の東端ターミナル駅として開業しました。周知のとおり、九州鉄道は九州各地の石炭産地と門司駅を鉄道で結び集積し、門司港から国内外へと輸送・輸出し、日本の近代化において重要な役割を果たしました。その後、門司駅は1914（大正3）年、現在の位置に移転しました。2代目門司駅（現・門司港駅）は現存し、国の重要文化財に指定されています。近年、復元修理工事が完了し、その過程で様々な建築史的事実が解明されたと同時に、課題も認識されました。その課題のひとつが初代門司駅の建築施設についてでした。初代門司駅については、遺構がこれまで未確認であり、記録資料も少なく、建築史学における課題として残されてきました。

今回発見された遺構の位置や規模は、明治30年、明治44年作成の門司駅敷地配置図に見られる機関車庫などと一致しており、開業時か、開業後数年以内に建設された施設であるようです。九州で最も早く開業した鉄道は博多-千歳川駅間（1891（明治22）年）ですが、当時の駅舎や機関車庫は遺存していません。したがって、今回発見された機関車庫遺構は九州で最古であり、全国的にみても希少です。

機関車庫は基礎遺構が極めて良好に遺存しており、幅（梁間）11.7m、長さ（桁行）は、全長は未発掘であるものの、32.2mが確認されています。機関車庫の下を横断するように、地山と埋立地、すなわち 1889（明治 22）年の埋立前の海岸線が、護岸石垣を伴って確認されたことは大変注目されます。機関車庫は、地山と埋立地にまたがって建設されたため、地盤の状況に合わせて 2 種類の工法が用いられています。地山上では、根切りした後、型枠を用いず、石灰・にがり・骨材の版築もしくはコンクリートを流し、その上に煉瓦を積み直接基礎を構築しています。現時点では版築かコンクリートかの判別はできておらず、複数分野の専門家による調査研究を要します。脆弱な埋立地では、胴木を敷いた上で二重の型枠を設置し版築（もしくはコンクリート）及び煉瓦で布基礎を形成しています。胴木を用いた基礎工法が、日本の近世に用いられた築城技術を応用したものであるのか、あるいは当時九州鉄道の顧問技師であったドイツ人ヘルマン・ルムシュッテルが持ち込んだヨーロッパ由来の土木技術であるのか、更なる調査研究を必要とします。

機関車庫の上家は遺存していませんが、その構造は何であったのかについても、現存基礎遺構、文献、写真史料などと合わせた調査研究が必要です。

遺跡から出土した煉瓦には、8 種類の刻印が確認されたとのこと。これまでに、堺、岸和田、佐世保で製造された煉瓦の刻印が同定されていますが、その他は未確認であり、調査を必要とします。明治中期の鉄道敷設という大事業における煉瓦生産・流通の解明も、今後明らかになる可能性があります。

初代門司駅遺構は、鉄道黎明期にあった明治 20 年代、外国人技師と日本人技師が地元の職人たちと試行錯誤を重ねながらつくりあげた鉄道建築の実像を知るうえにおいて、極めて貴重かつ希少です。更なる建築史的研究が進むためには、遺構が現地で保存されることが肝要です。建築史的成果は市民に広く還元され、遺構を活用してゆく時にも大きな役割を果たすことができます。

また現存の門司港駅（重要文化財）、旧九州鉄道本社（登録文化財）と初代門司駅との位置関係にも重要な建築的・歴史的価値があります。まずこうした施設が近接して残っていること自体、貴重です。また三つの施設が一つのものとして運用されていた、かつての様子を考えるうえでも位置関係が重要です。そしてこのかけがえのない文化遺産を、その価値を損なうことなく未来へと受け継ぐためには、遺構が現地に保存されることが不可欠です。

重ねて同遺構の保存をお願い申しあげる次第です。

敬具

参考資料

『明治三十年十一月師団対抗演習記事』附図及附表付,教育総監部,明 31.8. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/843609>

「聖上九州特別大演習地行幸(5)」JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C07090108600、「公文備考儀制1 巻5」(防衛省防衛研究所)