

「堀川運河」・「折尾駅」・「ねじりまんぼ」、折尾の街への想い

= 3つの『立体交差』の歴史遺産を 生かしたまちづくりに！ =

折尾を流れる『堀川運河』は、徳川家康が江戸幕府を開いたのと同じ頃（約400年前）に計画され、183年間もの長い年月をかけて完成しました。

堀川運河は人工の川のため、曲川と「川の立体交差」をするという珍しい「伏越工法」を用いています。また、車返しの「ノミ跡」部分は、硬い岩山であったため長さ405mを切り抜くのに9年間もかかる難工事でした。

堀川運河ができたことで、遠賀川から響灘や江川を通り洞海湾の若松まで、往復約1ヶ月間かかっていた輸送は、3日～6日間で運べるようになりました。

『折尾駅』は、その堀川運河で運ばれた物資を鉄道に積み替えやすいように堀川運河の横に造られました。筑豊本線と鹿児島本線が『日本初の立体交差』をしたことで、東西南北に物資や人を運べるようになり、福岡で最初の新設県立中学として東筑尋常中学（東筑高校）が折尾に建設されることになりました。

1901年（明治34年）に「官営八幡製鐵所」が創業したのは、筑豊の優良な石炭を利便性よく、堀川運河と鉄道で運べたことがきっかけでもあります。

『鉄は国家なり』といわれるように、国の4大工業地帯の1つとして日本の発展の礎となったことは、折尾の誇りでもあります。

戦火を免れた折尾駅周辺は明治・大正時代の歴史的遺産が多く残り、堀川運河や折尾駅舎により「水運から陸運への変遷」をうかがい知ることができます。

西鉄電車も、電車が道路と立体交差をする『ねじりまんぼ』（日本最大級）という、特殊なトンネル工法を用いた赤煉瓦の高架橋で黒崎方面から折尾駅前に電車を乗り入れました。またこの高架橋は短絡線と鉄道の立体交差もしています。

このように先人が知恵をしばり難工事をしたお陰で、折尾の街は「交通の要衝」となり、様々な公共施設が折尾に集中し、盛況を極めた「遠賀の都」として栄えてきました。

その後、郊外に住宅地や商業地が立地したことや行政の中核が移転したことで、折尾の街は衰退方向にあります。

今回の折尾開発では、『先人が、後世のためにと込めた思いなどを再認識し、歴史や文化を伝承することが、折尾の繁栄や温かなコミュニティを取り戻すことになる』と思います。

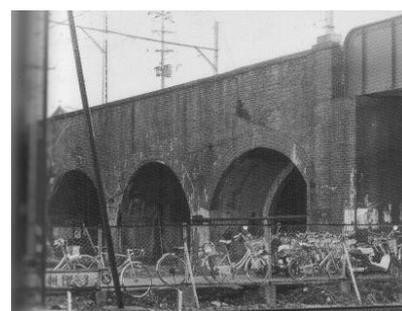
「折尾の地名の由来」（折り重なる尾根）のように、これらの歴史的遺産を活かし、更なる歴史を折り重ねていくことを願います。



『折尾駅舎』築93年、鉄道開通118年



『堀川運河』開削205年



『ねじりまんぼ』築95年