

平成 22 年 7 月 1 日

北九州市長 北橋健治様

土木学会土木史研究委員会委員長
政策研究大学院大学 教授
篠原 修



折尾高架六連アーチ橋の保全的活用に関する要請

慈雨の候、ますますご健勝のこととお慶び申し上げます。

現在貴市におかれましては、旧西日本鉄道折尾高架橋の一部を取り壊し、連続立体交差事業のための資材置き場を建設すべく、準備を進められていると聞き及んでおります。

(社)土木学会土木史研究委員会では平成 13 年 3 月、『日本の近代土木遺産—現存する重要な土木構造物 2000 選』を刊行し、その後も土木学会 HP 上にて逐次改訂、また新版を発行しております。折尾高架橋は当初の版から既に掲載されており、B ランクに評価しています。本委員会では A ランクを国指定の重要文化財級、B ランクを都道府県指定の有形文化財に値するものであると位置づけております。

ご承知の通り北九州地域は、日本の中でも早期に鉄道が整備されたところです。筑豊炭田の石炭を大消費地に輸送するため、九州鉄道（現 JR 鹿児島本線）や筑豊興業鉄道（同筑豊本線）が 1891（明治 24）年には現在の鉄道網を開通させ、1895（明治 28）年には日本初の立体交差駅舎としての折尾駅が竣工しています。これら鉄道線は現在でも重要な都市インフラであり、その歴史性のみならず都市景観の形成にも大きく貢献しています。

一連の鉄道ネットワークの中でも西日本鉄道北九州線は、都市間移動手段として九州電気軌道が建設したもので、折尾高架橋が属する黒崎—折尾間は地元のたつての要望により関西資本の支援を得て 1914（大正 3）年に延長開業したものです。期を同じくして折尾では鉄道省駅舎の改装工事が行われた結果、大正年間に地域の骨格が形成し、交通の要所としての同地域の発展が進みました。

折尾高架橋は全国に 20 数例ほど確認されている、ねじりまんぼと呼ばれる構造をもつ橋梁として知られています。その中でも 3 連+3 連（竣工当初は 3 連+6 連）の煉瓦造連続アーチ橋として作られた折尾高架橋は、直下を通る生活道路を優先させたためにねじりまんぼ構造の斜めアーチを一部分だけに設けています。他の部分は通常のアーチ構造であることから、両者の比較が容易であり、この橋梁が斜めに交錯する道路に対しアーチの迫持ち効果を均等に発揮するため、ねじりまんぼを採用したという事実を容易に知ることが出来ます。大正期の長大な煉瓦造連続アーチ橋は、折尾と同年に竣工した東京の新永間市街線高架橋の他に見られません。折尾高架橋は土木技術史の教科書的存在であると同時に、貴市の近代化の歴史の記念碑的な構造物であると考えます。

先般地元団体の意見を取りまとめた「折尾まちづくりビジョン」では、同地域の区画整理事業に併せて片側 3 連のアーチを撤去する旨記載されたそうですが、土木文化財として非常に価値の高い点を十分勘案していただき、構造物の価値に関してぜひとも調査の上、将来方針を再検討していただきますようお願い申し上げます。