



2024年 2月 22日

北九州市長	武内 和久 様
北九州市議会議長	田仲 常郎 様
北九州市市民文化スポーツ局長	井上 保之 様
北九州市教育委員会教育長	田島 裕美 様
北九州市門司区長	谷延 正夫 様

初代門司駅関連遺構の保存要望書

一般社団法人 日本イコモス国内委員会
委員長 岡田保良



時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

件名の初代門司駅関連遺構については、すでに多くの関連学協会等から保存の要望書が提出されていますが、日本イコモス国内委員会（以下、「日本イコモス」という）でも、この遺構の重要性に鑑み、門司港地域に複合公共施設が開発される中で本遺構が一体的に現地で保存・公開される重要性を強く感じているところです。

わが国は非植民地国家として東アジアでいち早く自律的に鉄道敷設を実行し、それによって近代化・文明開花を全国へ波及させました。今回発見の遺構群は、1891（明治24）年開業の初代門司駅に関連するものであることが確認されています。初代門司駅は門司港と同時かつ一体的に整備され、海陸連絡によって海を越え、中国大陸や東アジアへつながった、近代アジアの広がりをお語る物的証拠でもあり、その歴史的価値は極めて高いといえます。詳細は添付の見解をご参照ください。

特に今回検出された機関車庫の基礎は調査区内に良好に遺存しており、図面や写真、工法、材料などから、1891-92（明治24-25）年ころの竣工と判断できます。機関車庫の下部には1889（明治22）年の埋立前の海岸線も明瞭に検出されています。これは明治半ばの鉄道黎明期の建築土木遺構として貴重であると同時に、九州の枢要となった近代都市門司の出発点を示すものであり、都市史においても極めて重要です。現存する1891（明治24）年竣工の旧九州鉄道本社（国登録文化財）、1914（大正3）年の2代目門司駅（現・門司港駅、国重要文化財）に今回発見の遺構群が加わることにより、明治期から大正期にかけて、門司駅の移転や変遷を通じて形成された歴史的層性、また施設間の相互関係や施設機能の近代化過程を明確に跡付けることのできる、一体的かつ稀有な文化遺産として高く評価できます。

発掘調査地区の周辺には門司駅舎やその他施設の遺構が埋蔵されていると見られますが、今回検出の遺構は、重要駅関連建造物の付帯施設として建設された建物群の一部であることが判



ICOMOS Japan
c/o Japan Cultural Heritage Consultancy
2-5-5-13F Hitotsubashi, Chiyoda-ku, Tokyo, 101-0003, Japan.
Tel&Fax: +81-3-3261-5303
E-mail: jpicomos@japan-icomos.org

明し確定していること、検出遺構群の保存状態が極めて良好であることに鑑みて、現状で客観的に確認された事実のみにおいて既に国史跡指定に値する価値を有していると日本イコモスは思料しております。

東日本では旧新橋停車場跡が国史跡に指定されており、旧新橋停車場の基礎遺構やプラットフォームの石積みは現地で保存され、見学ができるようになっていました。2019年に発見された高輪築堤は、その重要性から速やかな史跡指定が文化審議会文化財分科会によって建議され、2021年に旧新橋停車場跡と一体的に追加史跡指定され、オフィス街の新たな憩いの場所として、また、新たな観光名所として大きく期待されているところです。

初代門司駅関連遺構が発見された敷地では、門司港地域の複合公共施設が建設予定であり、遺構は一部移築し、それ以外は記録保存という計画が貴市より発表されているところです。日本イコモスは、今回発見の初代門司駅関連遺構を一体的に現地で残し、公開することが、九州のみならず、日本、東アジア、ひいては世界にとっても極めて大きな意味を持つことに鑑み、以下を強く要望します。

1. 国の史跡指定を目指し、遺構群の全体を現地で適切に保存すること
2. 現地全面保存を市が直ちに決定できない場合は、有識者からなる保存対策検討委員会を設置し、保存方法を検討すること

日本イコモスは上記のための全面的な協力をいたします。

なお、本要望書に対するご回答につきましては、3月4日を目途に、下記日本イコモス事務局宛にいただければ誠に幸甚に存じます。

お問い合わせ先

一般財団法人 日本イコモス国内委員会

事務局 担当 脇園大史

〒101-0003 東京都千代田区一ツ橋 2-5-5 岩波書店一ツ橋ビル 13F 文化財保存計画協会気付

電話・ファックス: 03-3261-5303 e-mail: jpicomos@japan-icomos.org



ICOMOS Japan
c/o Japan Cultural Heritage Consultancy
2-5-5-13F Hitotsubashi, Chiyoda-ku, Tokyo, 101-0003, Japan.
Tel&Fax: +81-3-3261-5303
E-mail: jpicomos@japan-icomos.org

添付資料 日本イコモスの見解

初代門司駅は、1891（明治24）年開業の後、1914（大正3）年2月に現在の位置へ移転しましたが、新築された二代目駅舎（現・門司港駅）は、同年12月竣工の東京駅と並ぶ重要な駅舎遺構として国重要文化財に指定されています。その初代創設としての遺構が今回きわめて良好な残存状況で発見されました。

1891（明治24）年に竣工した九州鉄道門司駅を起点とした鉄道路線は、その2年前に繋がった千歳川駅（筑後川）へ延伸する技術指導をドイツ人鉄道技術者ヘルマン・ルムシュッテルの指導と設計に基づいて敷設されましたが、日本の従前の築城や港湾築造に発揮されていた土木普請技術の伝統を活用して建設された国際的な技術交流の成果と言えましょう。世界史的に見れば、東アジアで最初の鉄道の日本全国への戦略的展開を跡付けるものであり、宗主国による植民地鉄道とは異なり、明治期日本が富国強兵近代化プロジェクトとして生み出した自律的な鉄道と言えます。そして鉄道の展開が日本の近代化に計り知れない影響をもたらしたことは世界的にも注目され、後続の東アジアの国々へも大きな影響を与えていきました。

今回の発掘で確認された機関車庫の基礎工法はとりわけ注目されます。すでに現地を訪れた各分野の専門家は、近世築城建築技術、近代土木建築技術、または、ドイツ湿地帯伝統的基礎工法と同等の材料、技術、痕跡が見られる点へ大きな関心を払っており、それらが重層的に混合した可能性が指摘されていますが、それはとりもなおさず従前の近世から近代への過渡期を物語る遺構であると同時に、欧米からの技術指導を自律的に受容し主体的な技術定着と汎用を図ろうとした日本的近代化の物証とも言えます。

初代門司駅遺構は近代日本鉄道黎明期の遺産を構成する希少な物証であり、東京駅、新橋停車場、高輪築堤、小樽手宮機関車庫、現在の門司港駅その他全国の鉄道建築・考古遺産として全国をネットワークする際の貴重なベンチマークとしての役割も有しています。非西洋社会における自律的な鉄道近代化の物証群として、国史跡に指定されるべきものです。

明治創設初代門司駅は、風師山麓から続く地山とそこから広がる埋築港湾の海岸へ向け敷地を求めたため、異なる敷地に築かれた技術的難度の極めて高い建造物として、近世土木建築技術と近代鉄道土木技術を連続的に併置させており、このような貴重な遺構が、建設当時の複合する施設の関係性をそのまま完全なかたちで見せ、残されていたことにも驚きを隠せません。

以下に、現時点で日本イコモスが認識している初代門司駅遺構の価値を以下に再整理します。

日本鉄道遺産の重要構成要素としての意義と価値

鉄道は点ではなく線でつながっているからこそ意味を持つものです。門司駅・門司港は日本の近代化拠点のひとつであり、その出発点となった初代門司駅遺構は、日本の鉄道史を



ICOMOS Japan

c/o Japan Cultural Heritage Consultancy
2-5-5-13F Hitotsubashi, Chiyoda-ku, Tokyo, 101-0003, Japan.
Tel&Fax: +81-3-3261-5303
E-mail: jpicomos@japan-icomos.org

語るために欠かすことのできない構成資産です。その発見は日本近代史において重大な意味を持っています。東日本では旧新橋駅の様相が明らかになり、そして今回、西日本の鉄道拠点代表するとも言える初代門司駅の姿が物証を伴って明らかになりつつあります。

鉄道黎明期である明治期の鉄道遺構の現存は全国的に数が極めて限定されています。特に西日本では現存遺構が極めて少ないのが実態です。初代門司駅遺構はその意味で希少であり、日本の鉄道遺産を考える際に、西日本の代表的資産として欠くことができない構成資産となります。国の史跡指定を前提とし、遺構群の全体を現地で一体的かつ全面的に保存することがもっとも適切な対応です。

明治期の建築・土木技術の物証としての意義と価値

今回、初代門司駅に付随する機関車庫が発見され、その基礎工法に特徴があることが現地説明会で報告されました。その工法は、地山に直接基礎を設けるものと、支持力が脆弱な埋築土壌に設けるものと二通りが確認されています。前者は地山を根切りした上部に型枠を用いずに石灰・にがり・骨材を混ぜて突き固める伝統工法の版築、もしくは、鉄道土木用の技術を用いたコンクリートで基部をなし、その上部面に煉瓦を積み直接基礎を構築するものと、脆弱な埋立地に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と煉瓦とで布基礎を形成するものがあるようです。また両者は地山と埋立地との境目で明確に工法が変わることが明らかになりました。これは、日本と西洋の技術を巧みに採り入れたものと思われ、近代化の過程にあつて、日本人技術者とお雇い外国人技術者が知恵を出し合つて計画・設計・施工した可能性を示唆しています。隣接する旧九州鉄道本社を計画指導したドイツ人技術者ヘルマン・ルムシュッテルの影響下にあつた可能性を窺い知ることができます。詳細な工法、その由来、日本人技術者の関与、施工者、各種材料の産地、一部の煉瓦の産地などの情報が今後解明されていくでしょう。遺構はこのための一次史料であり、最重要の情報源です。遺構を移築し解体してしまつては、二度と新たな情報を得られなくなります。したがつて、現地での全面保存は極めて肝要です。

近代都市門司の誕生を示す都市史的意義と価値

門司は九州枢要の近代都市としてのスタートを切るため、近代の最大のインフラである鉄道と港湾を同時に密接して整備するという大胆な手法を採用しました。このことの証左が上述の地山と埋立地という異なる土地条件であり、それらに対応して設計施工された建物基礎です。したがつて、機関車庫遺構は鉄道建築遺構にとどまらず都市遺構であると言うことができ、この場所は近代都市門司の誕生の地であるのです。近代都市門司の都市史を物語るうえで、この遺構は何ものにも代えがたい史跡です。都市遺構というのは、移築として無関係な場所に移すことはありえず、もしもそのようなことをすれば、都市の原点を抹殺することになります。したがつて、移築ではなく、現地での全面保存が都市史的意義と価値を担保するためには必須であります。



ICOMOS Japan
c/o Japan Cultural Heritage Consultancy
2-5-5-13F Hitotsubashi, Chiyoda-ku, Tokyo, 101-0003, Japan.
Tel&Fax: +81-3-3261-5303
E-mail: jpicomos@japan-icomos.org

未来永劫へ受け継ぐ宝として

初代門司駅遺構は、現門司港駅や旧九州鉄道本社、門司港レトロ地区の近代を象徴する建築群とともに、海岸近辺から出土してきた古代、中世からの痕跡を通して遥かな千年の時を遡行することができるほどの重層的な歴史遺産であることも徐々にわかってきました。こうした遺産・遺跡への強い関心を育てる機会を育てる好機が市民社会へもたらされたと考えられます。

なかんずく初代門司駅遺構は、130年前の小村だった門司関から近代草創期の門司へ加速度的な成長発展を語る力強い物証であり、鉄道を媒介とした近代化のベンチマークです。古代から続いた歴史が、一気呵成に近代化を遂げていった足跡を包み込んだ宝庫といえる初代門司駅遺構は北九州の宝であり、日本の宝であることに疑いの余地はなく、また世界史的にも評価されていくことでしょう。

以上