



3-1 折尾土地区画整理事業〈市施行〉

●地区の特徴

折尾地区は本市西部に位置し、JR鹿児島本線とJR筑豊本線が結節するJR折尾駅を中心とした地区です。

JR折尾駅周辺は、明治期以降、鉄道による石炭輸送の中継点として、また遠賀・中間地域を含む北九州市西部の中心地として発展し、その後、鉄道の利便性を生かして大学・高校等の立地が進み学園都市として発展するとともに、周辺部では住宅開発が活発に行われてきました。

●地区の課題と土地区画整理事業の必要性

JR折尾駅周辺地区は、自然発生的に形成された古い街並みを持つ既成市街地で、家屋が密集する住宅地が広がり、緊急車両が入れないなど、多くの課題を抱えています。

また、これまで街の発展に大きく寄与してきた鉄道が、一方で市街地を分断し都市基盤整備に支障をきたしている状況にあります。

折尾地区の抱える問題を抜本的、総合的に解消し、住みよい街にするため、土地区画整理事業、連続立体交差事業、幹線道路等の整備を一体的に進めています。



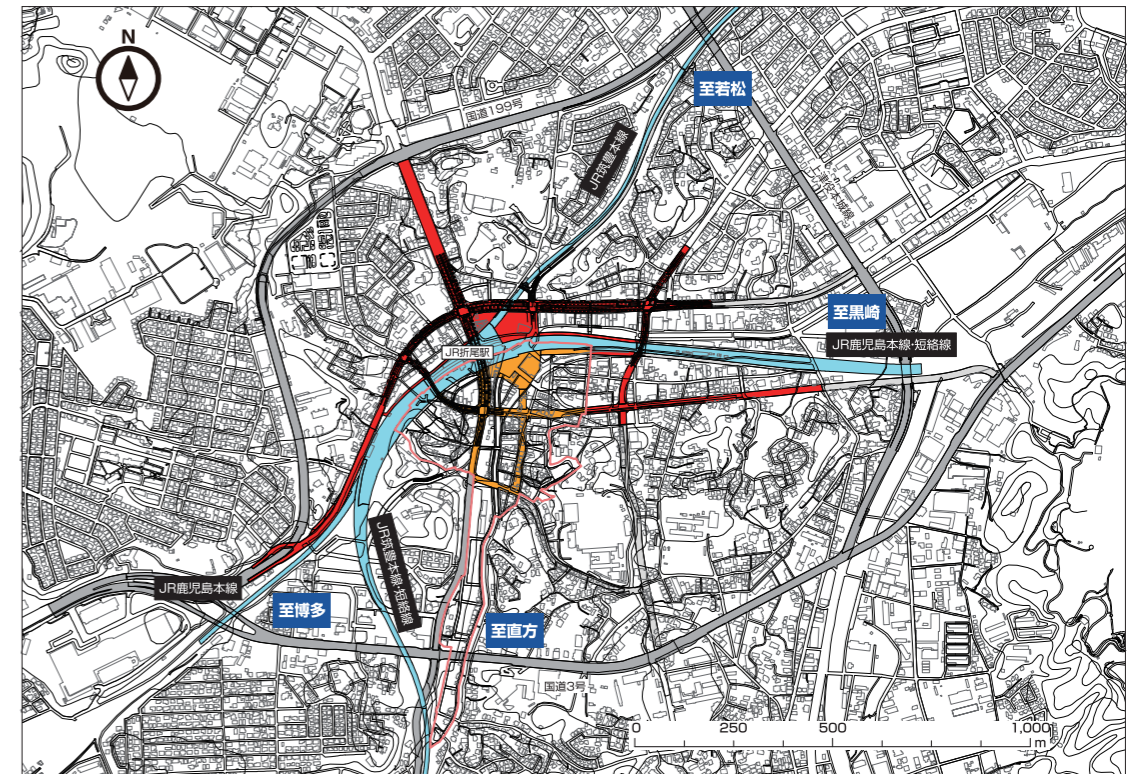
堀川沿いの街並み

住宅地の状況



施行中(2020.10撮影)

●折尾地区総合整備事業の概要



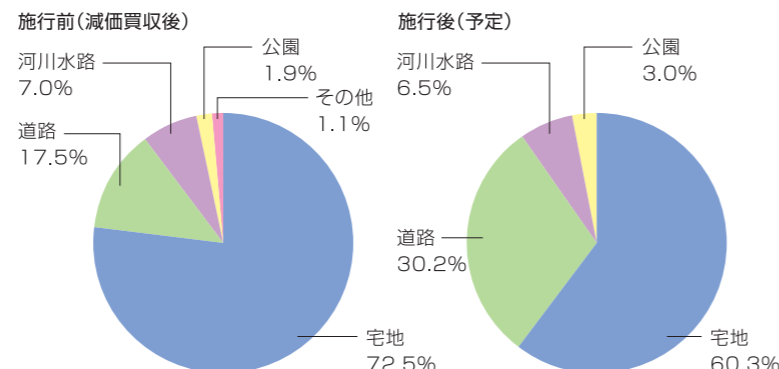
- 土地区画整理事業
 - JR折尾駅南側既成市街地の住環境の改善を図ります。
 - 事業費：246億円
 - 事業延長：16.9ha
 - 都市計画決定：平成16年10月15日
 - 事業計画決定：平成18年12月12日
- 連続立体交差事業
 - 鉄道の連続立体化により街を一体化し、回遊性の向上や踏切除却による交通渋滞の解消を図ります。
 - 事業費：約501億円
 - 事業延長：約4.5km(筑豊本線：約2.4km、鹿児島本線：約2.1km)
 - 都市計画決定：平成16年10月15日
 - 事業認可：平成17年3月
- 街路事業
 - 鉄道の連続立体化にあわせた幹線道路等の整備により、折尾駅へのアクセス改善や歩行者の安全性の向上などを図ります。
 - 事業費：約188億円
 - 事業延長：約3.7km(幹線道路、補助幹線道路、歩行者専用道路など) 約1.0ha(北口駅前広場)
 - 都市計画決定：平成16年10月15日
 - 事業認可：平成17年2月より順次

施行者 北九州市
 施行面積 16.9ha
 施行期間 平成18年度～令和15年度(精算期間5年を含む)
 総事業費 24,600百万円
 減歩率 18.05%(減価買取後)
 (公共18.05%、保留地0.00%)
 (減価買取前の減歩率22.99%)

主な公共施設の整備

都市計画道路 8路線、延長1,188m
 区画道路 幅員4～11m、延長3,709m
 特殊道路 延長672m
 公園 4カ所、面積5,070m²

土地利用状況



●折尾地区の抱える課題

JR折尾駅周辺地域は、JR鹿児島本線、筑豊本線、短絡線の鉄道3線により市街地が複雑に分断されており、以下のような課題があります。

- ◆まちの一体化や回遊性の阻害
- ◆道路などの都市基盤の整備の遅れ
- ◆道路幅員の狭さ、密集住宅地による緊急車両の進入が不可能な地区の広がり(自然発生的に形成された駅南側の旧市街地)
- ◆踏切による慢性的な交通渋滞の発生

●一体的整備による街の再生

JR折尾駅周辺の鉄道の高架化、幹線道路や駅前広場の整備、鉄道跡地を含む土地区画整理事業を折尾地区総合整備事業として一体的に実施することで、遠賀地区や中間市を含めた広域的な中心核として、また学園都市の魅力ある玄関口にふさわしい「まち」に再構築するものです。

- ◆「まち」の一体化、回遊性の向上
- ◆交通結節機能の強化
- ◆住環境の改善
- ◆土地の高度利用・有効活用
- ◆踏切の除去、交通渋滞の解消