

## 北側駅前広場の特徴について

交通結節機能の向上や折尾駅周辺の賑わいのある街づくりに寄与することを目的に駅前広場の整備を行っています。また、これまでの歴史や新たなシンボルを感じられる取り組みも行っています。

### 【シンボルツリー】

学園大通りや交差点から見て町のシンボルとなるデッキやサークルベンチの中にある木は、クリスマスツリーに似た樹形のドイツウヒとしました。



### 【植樹柵・ベンチ（再生煉瓦使用）】

植樹柵の立ち上がり部分は、旧西鉄路面電車折尾駅の煉瓦橋のレンガを再利用した再生煉瓦を用いました。



### 【照明柱（軌道レールを再利用）】

鹿児島本線の駅構内上屋の部材として使用されていたレールを駅前広場の照明灯として再利用しました。このレールは元々、1900年頃に折尾駅周辺の軌道レールとして使用されていたもので、折尾駅を象徴するシンボル部材として利活用することになりました。



### 【線路跡モニュメント】

日本初の立体交差駅であったことを伝えるため、かつて筑豊本線があった位置に、折尾駅付近にあった、「レール」、「枕木」、「バラスト」を使いモニュメントとして再現しました。

### 折尾駅の主な歴史

明治 24 年：2 月に九州鉄道株式会社、  
8 月に筑豊興業鉄道株式会社  
(明治 25 年に筑豊鉄道株式会社に改称)  
が 2 社別々の場所で折尾駅を開業

明治 28 年：2 代目駅舎誕生  
(2 社共同の駅舎誕生)

大正 5 年：3 代目駅舎誕生



▲昭和 9 年頃の折尾駅舎外観 ▲昭和 48 年頃の折尾駅舎外観 (藤崎 吉弘氏 提供)

平成 24 年：駅舎解体開始



▲ありがとう折尾駅舎 (解体直前にイベントを開催) ▲解体直前の駅構内 (筑豊本線ホームの様子)

平成 25 年：折尾駅舎解体記録調査・解体完了



▲専門家による解体調査

令和 3 年：新折尾駅舎誕生

### 事業のあゆみ

平成 16 年：沖積立体交差事業・街路事業・  
土地区画整理事業の都市計画決定

平成 18 年：地元まちづくり団体  
「おりお未来 21 協議会」発足

平成 20 年：おりお未来 21 協議会から市へ提言  
(折尾まちづくりビジョン)

平成 21 年：「折尾駅舎の保全・活用案」を作成  
(折尾駅舎保全・活用基本方針)

平成 24 年：おりお未来 21 協議会が市・JR 九州へ  
「折尾駅舎保全・活用に関する要望書」  
を提出



▲要望書の提出 (左：市への提出、右：JR 九州への提出)

市が「新折尾駅舎のデザイン案と基本的な考え方」  
を公表 (旧駅舎再現が決定)

### 新折尾駅舎のデザイン案と基本的な考え方

- ・構造や部材等の調査を行い、歴史資料とともに記録を整理・保存する。
- ・大正 5 年当時の駅舎の外観については、可能な限り再現する。
- ・駅舎のシンボリックな部材については、保存・復元を基本とする。

令和 2 年：筑豊本線の高架化が完了

令和 3 年：鹿児島本線の高架化が完了

令和 4 年：短絡線の高架化が完了



▲高架&トンネルウオーフ (事業進捗の実感と賑わいづくりを目的として開催)

発行・お問い合わせ

〒807-0874 北九州市八幡西区大浦二丁目 13-7  
北九州市建築都市局折尾総合整備事務所 TEL：093-602-3108

令和 4 年 2 月発行 21160268

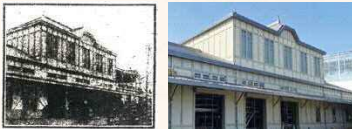
# New Orio Station 新折尾駅舎 開業

大正、昭和、平成・・・長きにわたり  
地域のシンボルとして親しまれてきた折尾駅舎  
令和 3 年 1 月蘇る。



## 駅舎外観

新駅舎は、大正 5 年当時の外観を可能な限り再現することを方針にデザインを検討しました。デザインの検討には、旧駅舎解体時の調査記録や写真等の史料を使用しています。



▲大正 5 年の外観 ▲新駅舎の外観

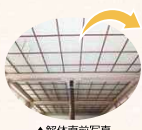
## 駅舎内観

### 待合室

駅舎に入るとすぐの待合室は、旧駅舎の待合室をイメージしたものとなっています。



▲旧駅舎の待合室 (昭和 50 年 藤崎 吉弘氏 提供) ▲新駅舎の待合室



▲解体直前写真



▲格子天井



▲解体直前写真



▲開口部廻り装飾

### 待合室の装飾が緑色なのはなぜ??

待合室の装飾には緑色を使用しています。これは解体時の塗痕調査から旧駅舎の建物内部の色は緑色であった時期があると考察したためです。  
(調査箇所によっては、1層目に茶色系が確認されており、大正時代の色の特定は困難でした。)

### 塗痕調査写真



## 構内空間 (立体交差の歴史の伝承)

日本初の立体交差は、明治 24 年の九州鉄道の博多～門司間 (現在の鹿児島本線) の開通と筑豊興業鉄道の若松～直方間 (現在の筑豊本線) の開通後、折尾で初めて完成しました。

新駅舎の駅構内空間には、日本初の立体交差が折尾にあったことを後世に伝えるために様々な工夫を凝らしています。



▲立体交差 (上が鹿児島本線、下が筑豊本線)



▲駅構内 (筑豊本線側)

## シンボリックな部材

新駅舎には、解体時に保管していた旧駅舎を象徴するシンボリックな部材を補修した上、使用しています。外観には棟飾り、内観には円形ベンチの一部・化粧柱を使用しています。

### 棟飾り

旧駅舎には、棟飾りが 3 つありました。平成 24 年の解体時には中央の棟飾りが残っていませんでした。そのため、再現設置しています。旧駅舎の棟飾りに残っていたものは新駅舎に再設置しています。



▲新駅舎の棟飾り ▲旧駅舎の棟飾り (中央の棟飾りが無い)

### 円形ベンチ、化粧柱

旧駅舎には円形ベンチが 2 つありました。既存のベンチは再利用できる部材を可能な限り活用しており、平成 24 年の解体時に残ってなかった右側のベンチは再現設置しました。



▲新駅舎の円形ベンチ、化粧柱 ▲旧駅舎の円形ベンチ、化粧柱 (左側：ベンチ有、右側：ベンチ無)

### ① 立体交差跡

立体交差があった時代の鹿児島本線と筑豊本線のレール跡を駅構内の床面に表示しています。(右写真は筑豊本線の跡です。) 立体交差の跡は、改札口付近で確認できます。



▲レール跡の表示

### ② 旧筑豊本線のレール

レール跡の一部には筑豊本線で実際に使用していたレールを使用しており、床下に展示しています。また、その側面のレンガは、旧駅構内に使用されていたものです。



▲旧筑豊本線レール展示

### ③ 航空写真

改札正面の床面には、工事着手前 (平成 17 年) の航空写真を展示しています。当時の折尾駅周辺の様子が分かります。



▲工事着手前の航空写真