

【第1章】

地域の特性・課題等

第1章 地域の特徴・課題等

1-1 北九州市の概要

北九州市は、福岡県の北部に位置し、関門海峡を挟んで本州と接する都市です。

市の東部は周防灘、北部は響灘に面し、西部は遠賀川周辺の宅地化が進む田園地帯、南部は筑豊、京築の農村地帯が連なっています。市域の大部分は、東部の企救山塊と中央部から南へ延びる貫・福智山塊により占められており、海に面して平地が広がっている北部を除いて、概して後背地の少ない地形です。山地、平野、海岸線がバランスよく配置された多様な自然環境を持っています。九州の玄関口として重要な役割を果たしている北九州市は、1963年に、門司市、小倉市、若松市、八幡市、戸畑市の5つの市が合併し、九州で最初の「百万都市」として誕生しました。

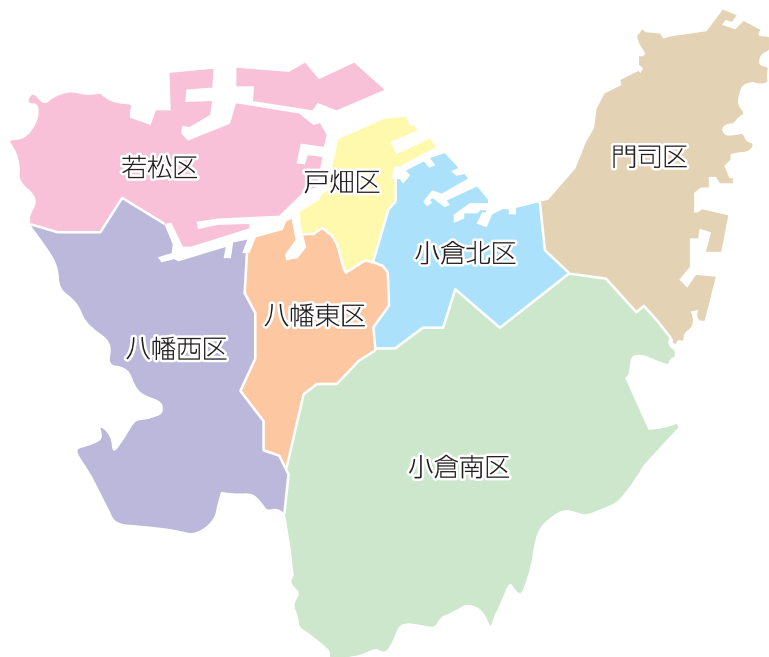
そして現在は、7つの区（門司区、小倉北区、小倉南区、若松区、八幡東区、八幡西区、戸畑区）から成っています。

人口は、発足当時の102.5万人から昭和54年の約106.8万人をピークに減少が続きましたが、令和6年度は転入者数が転出者数を上回る人口転入超過となりました。令和7年1月時点で約91万人となっています。

■ 北九州市の人口

総 数	906,941
門 司 区	88,195
小倉北区	179,410
小倉南区	203,066
若 松 区	77,419
八幡東区	61,481
八幡西区	242,537
戸 畑 区	54,833

（令和7年1月現在）



北九州市

1-2 折尾地区の概要

折尾地区は北九州市の西部に位置し、鹿児島本線と筑豊本線が結節する折尾駅を中心とした地区です。

折尾駅周辺には江戸期より物資の輸送に用いられた堀川（運河）があり、明治期以降は筑豊炭田を背景に、鉄道による石炭輸送の中継地点として、また遠賀郡・中間市を含む北九州市西部の中心地として発展しました。

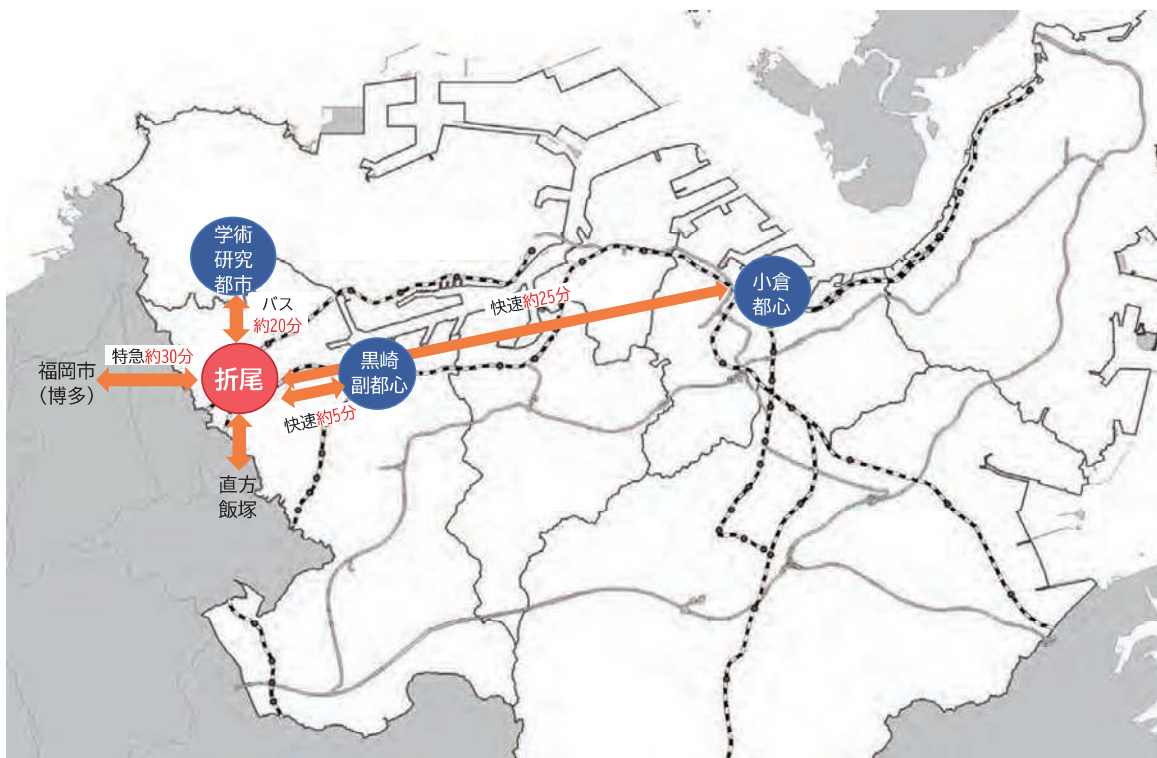


図1-1 折尾地区の位置づけ

明治 24 年	九州鉄道、筑豊興業鉄道が、それぞれ折尾駅を開業
明治 28 年	2 社共同の折尾駅（2 代目駅舎）が完成（日本最初の立体交差駅）
大正 5 年	3 代目駅舎誕生
平成 24 年	大正 5 年当時の駅舎の解体
平成 25 年	折尾駅舎解体記録調査・解体完了
令和 3 年	新折尾駅舎誕生



大正 5 年当時の姿 旧駅舎（昭和 9 年頃）



新駅舎（令和 5 年 3 月）

昭和40年代からは、鉄道の利便性を活かして大学・高校等の立地が進み、学生数約13,000人の学園都市となっています。

■ 学園都市

		学生数
大 学	4校	約1万3千人 (北九州学術研究都市を含む)
大 学 院	7校	
短期大学	2校	
高 校	5校	

(大学・大学院、短期大学、高校の市内在学者数の4分の1が集まっている)



図1-2 折尾地区 教育機関

また、周辺部では住宅開発が活発に行われ、これにあわせて幹線道路の整備が進み、現在では、折尾駅の乗車人員は令和5年度九州管内第7位の1日約1.4万人（JR九州ホームページ：2023年度駅別乗車人員参照）、サービス圏人口約20万人を抱える北九州西部都市圏の中心核となっています。

■ 2023 年度 駅別乗車人員 (人／日)

順位	駅 名	線 名	乗車人員
1	博 多	鹿 児 島 本 線	119,562
2	小 倉	鹿 児 島 本 線	32,073
3	鹿 児 島 中 央	鹿 児 島 本 線	19,437
4	大 分	日 豊 本 線	16,949
5	熊 本	鹿 児 島 本 線	16,292
6	吉 塚	鹿 児 島 本 線	14,867
7	折 尾	鹿 児 島 本 線	13,983
8	千 早	鹿 児 島 本 線	13,559
9	香 椎	鹿 児 島 本 線	13,470
10	黒 崎	鹿 児 島 本 線	13,247

■ 折尾の歴史

江戸 1600 ～ 1868	1621年 遠賀堀川第一期工事はじまる。 1763年 遠賀堀川で「川ひらた」通船 1804年 堀川全線開通 (着工から183年、実工事期間55年)	
明治 1868 ～ 1912	1889年 町村制制定後、洞南村ができる 1904年 「折尾村と村名変更」 1918年 「折尾村町制施行」 	1891年 折尾駅開業 2月に九州鉄道株式会社、8月に筑豊興業鉄道が2社別々の場所で折尾駅を開業 1895年 2代目折尾駅舎(2社共同の駅舎)誕生
	1899年 遠賀堀川を通った川ひらたが 約13万隻(川ひらた最盛期) 1901年 官営八幡製鐵所操業開始	
大正 1912 ～ 1926	1914年 九州電気軌道(黒崎駅前-折尾) 運輸営業開始 <u>1916年 3代目折尾駅舎誕生</u> 1917年 旧八幡市制施行	
昭和 1926 ～ 1989	1944年 旧八幡市に遠賀郡折尾町を編入 <u>1963年 門司、小倉、若松、八幡、戸畑の5市 合併により北九州市となる</u> <u>1974年 七区制施行により「八幡東区」 「八幡西区」に分区</u>	1988年 折尾駅(鷹見口)新設 「北九州市ルネッサンス構想」策定 「北九州学術研究都市整備構想」発表
平成 1989 ～ 2019	1992年 地元のまちづくり組織「学園都市折尾開発会議」発足 学術研究都市整備と連動した折尾地域整備推進を提案 2000年 西鉄電車北九州本線(黒崎-折尾)廃止 <u>2001年 北九州学術研究都市開設</u> 2006年 地元まちづくり団体「おりお未来21協議会」発足 自治会や折尾商連、学園都市折尾開発会議など地元団体が集まり発足 	1989年 折尾駅(西口)新設 「北九州学術研究都市基本構想」策定 2003年 折尾地区総合整備事業の早期着工を求める署名活動や住民大会を開催 「折尾地区総合整備事業」がはじまる <u>2012年 3代目駅舎解体開始</u> <u>2013年 駅舎解体完了</u> <u>2021年 4代目駅舎誕生</u>
令和 2019～		

1-3 地域の課題

折尾駅周辺は、次のような問題を抱えていました。

- 鉄道による市街地の分断、踏切による交通渋滞
- 道路などの基盤整備の遅れ
- 学園都市の玄関口として商業・業務・文化施設などの不足
- 古くからの密集市街地の存在



- ・ 交通環境の改善
- ・ 交通結節機能の向上
- ・ 住環境の改善



除却した踏切 箇所図



鉄道による市街地の分断（折尾中間線）



踏切による交通渋滞（日吉台光明線）



狭小道路



密集市街地（堀川沿い飲食店街）