



【折尾炭坑節】上もゆくゆく 下も行く 一度おいでよ折尾駅 なんぼ別れがつらいとて 別れにやならない 上と下 サノヨイヨイ
【鉄 道 唱 歌】小倉に又も立ちもどり、 ゆけば折尾の右左 若松線と直方の 道はここにて出あいたり (山陽道・九州編 36)

住む人に誇りを！ 来る人に感動を！

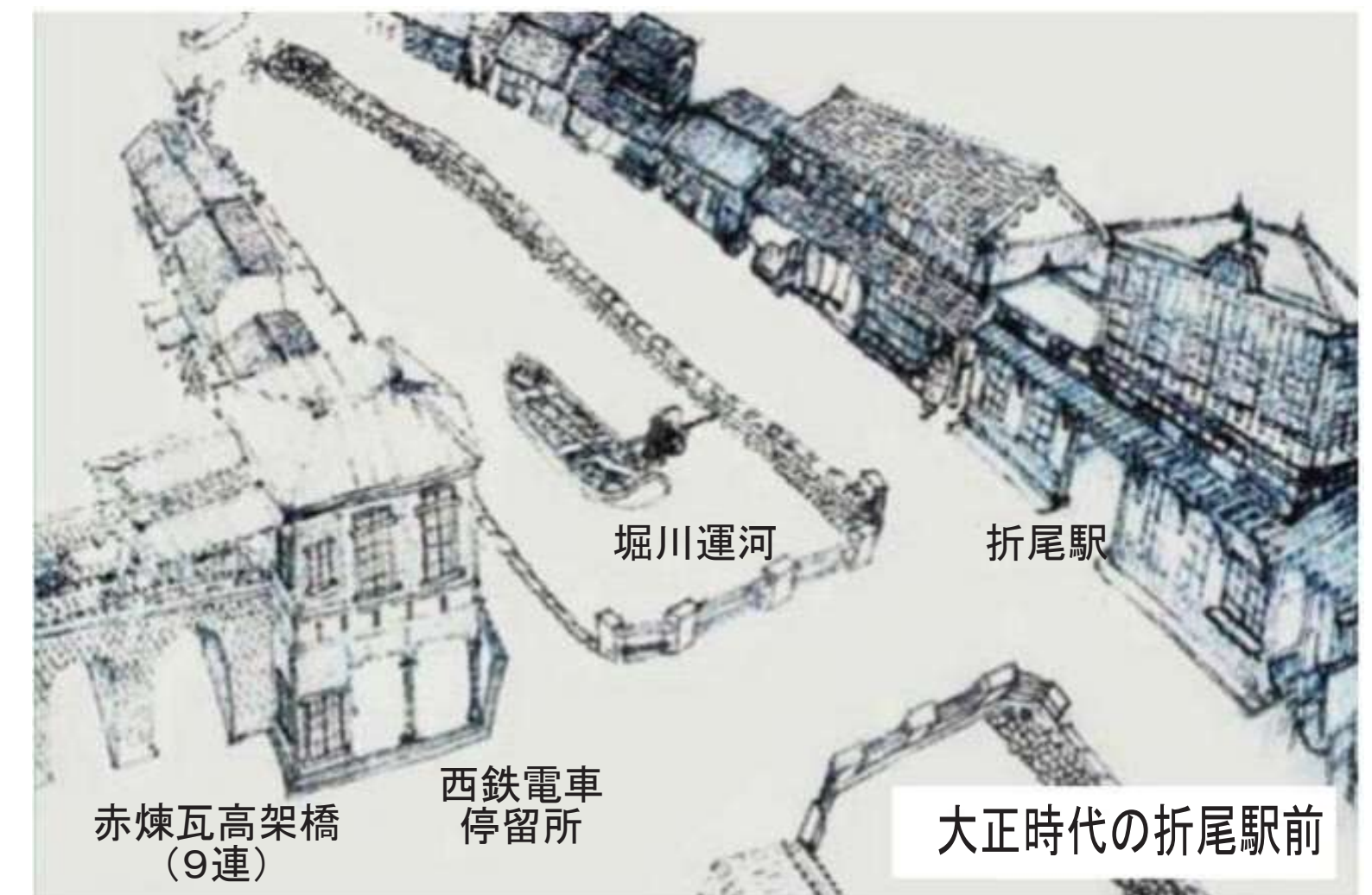


日本初！ 立体交差【鉄道】
1891(明治24)年 別々の会社で運行していた
・九州鉄道(鹿児島本線)
・筑豊興業鉄道(筑豊本線)

日本初！ 立体交差【駅】
1895(明治28)年 数百m離れた場所で開業
乗換えの利便性を向上させるため
両鉄道が交差する現在の場所に移動した



1934(昭和9)年頃に撮影された大正5年当初の折尾駅舎の姿



大正時代の折尾駅前
イラスト提供:佐藤 宣勝

日本唯一？！ 左右アンバランスな外観
1914(大正3)年 九州電気軌道(西鉄電車)が開通
利用客が増加し旅客収入は6倍になった

駅舎設備が手狭になり
1916(大正5)年 2社共同の駅舎が完成
左右アンバランスな珍しい外観となった

日本唯一？！ 駅前広場が無い
折尾駅のすぐ前に堀川運河が流れ
駅前広場が無い珍しい駅

九州電気軌道(西鉄電車)の折尾停留所
折尾駅の堀川運河を挟んだ反対側
「本町通り」と「短絡線」と立体交差をして
『高架駅』になった(ターミナル駅)

利便性の良さで繁栄



折尾駅の乗降者数
約33,000人

九州で5番目、北九州市で2番目
① 博多、② 小倉、③ 鹿児島中央
④ 大分、⑤ 折尾



北九州思い出写真館 提供:今村元市

学生の多い街
数多くの学校がある

高校5校・大学9校の最寄り駅
学生数は約12,000人
北九州市の約1/4にあたる



【折尾地区の概要】

隣接する遠賀・中間地域を含めた
行政の中心地として
また、周辺部の住宅開発の進展と併せ
北部九州の学園都市として発展した

サービス圏人口は、約20万人を抱える
北九州西部都市圏の中心核である

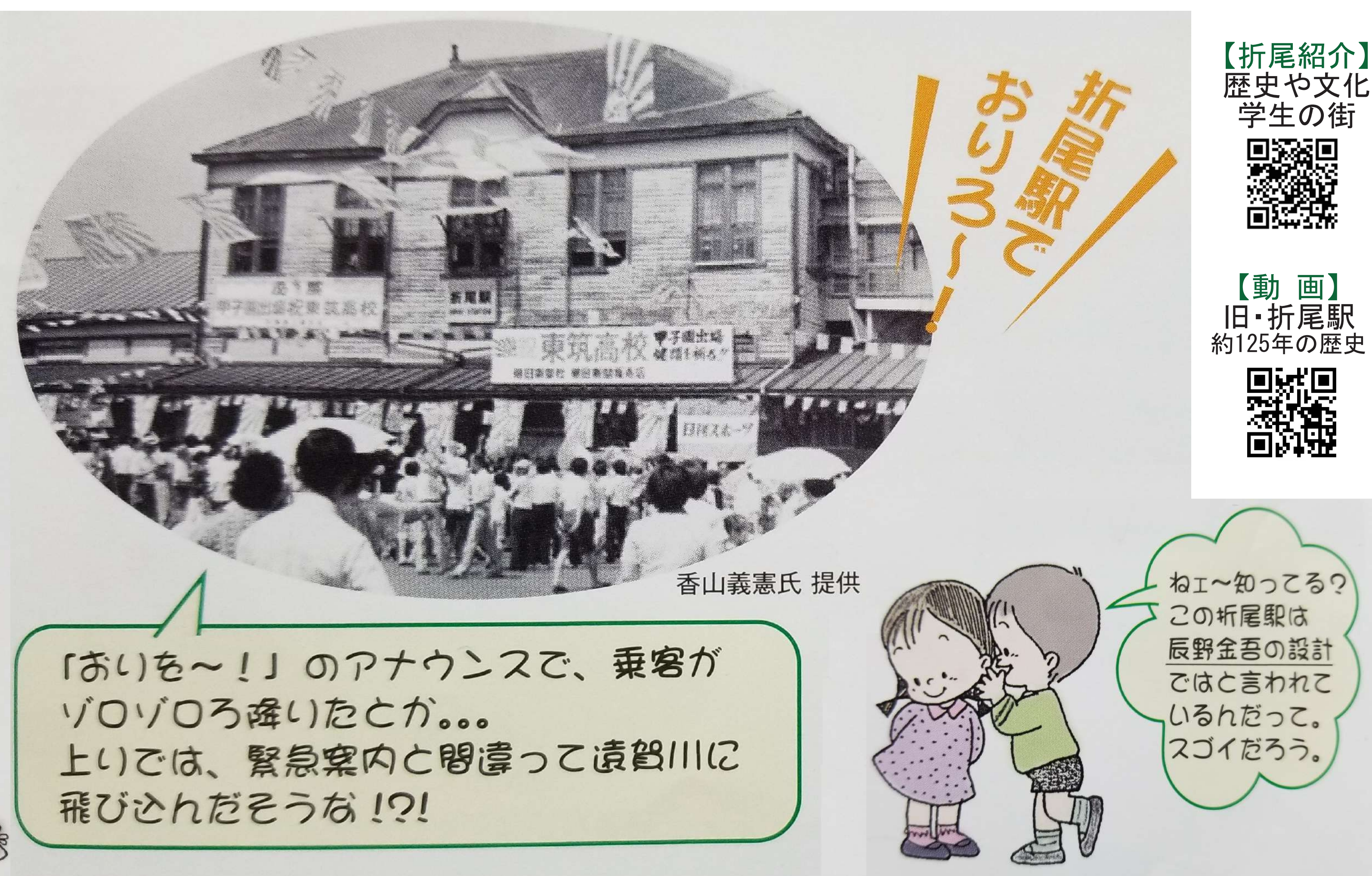
【駅の一部が150m離れる 珍しい駅】



短絡線での貨物輸送が無くなり、折尾を通過して
「中間～黒崎」の電車が走るようになった
1988(昭和63)年 折尾に電車を停める活動が実り
「鷹見口(6.7番のりば)」ができた

【旧ホームでの立体交差】

2017(平成29)年1月2日 鹿児島本線は
後方に映る「新ホーム」に切替わり
約126年の見慣れた風景は見納めになった



【折尾紹介】
歴史や文化
学生の街

【動 画】
旧・折尾駅
約125年の歴史

ねエ〜知ってる？
この折尾駅は
辰野金吾の設計
ではと書かれて
いるんだけど。
スゴイだろう。

JR折尾駅100年のあゆみより

【折尾駅こぼなし】

1 創業時 1891(明治24)年
(1)九州鉄道折尾駅(黒崎～遠賀川間開業)の開業日には開業式等の
行事は行わず後日の3月25日門司～高瀬間開業と同時に行われた。
一方、筑豊興業鉄道折尾駅(若松～直方間)開業日は開業式も盛大に行われ
アーチを造り餅投げなどして祝った。
駅の位置は九州鉄道が現在地よりやや南に、筑豊興業鉄道がそこから
約1軒(㌦)離れた北側で営業開始したが、当時は戸数わずか30軒の小さな
集落みたいな町であったという。

(2)両駅は接続駅に指定されていたが、何らの連絡方法も設けず約1軒
(㌦)を隔てた位置にあるにもかかわらずライバル意識が強く自社のみの
営業に専念し相互の情報連絡もなく評判が悪く、利用者の要望により
翌25年7月から両者の相互連絡キップの発売を開始したが、当初は案内
方法や発売方が幼稚で不親切なため利用者の不評をかったとのことである。

(3)両社とも旅客サービスのため駅構内で弁当販売の必要を認めて、
九州鉄道は原作次郎を、筑豊興業鉄道は富永惣平に明治25年弁当販売を
認可した。
当時の弁当は竹の皮の包みにオニギリ3個とタクアン・梅干しで値段は
不明であるが、明治31年2月2日の福岡日日新聞によると「物価騰貴で13
銭まで値上げ」としている。なお、九州線での駅弁当販売駅を小倉・折尾・
博多・久留米・佐賀・大牟田・熊本に制限したとあるが各地にも駅弁当は
あったと思われるふしがある。

(4)ライバルでも両社は旅客サービスの点では意見が一致していたから
分離していた駅を一つにしてはということになり、明治28年9月現在の
位置に2階建の折尾駅が建設され、階上が九州鉄道・階下は筑豊興業鉄
道が使用した。
しかし、駅は一つでも会社は別々であり、駅長も駅長室も別々であり、
制服も九州鉄道が木綿で筑豊興業鉄道がラシャと異なった。
これは会社の経営状況が制服まで現われたもので当時としては石炭輸
送中心の筑豊興業鉄道の経営状況がグンと良かったらしい。

(5)両社は駅全体が統一できないかとの要望と、三菱財閥を始め共通の
株主も多く交通機関の分業による競争の悪影響を避けるため、明治30年
10月九州鉄道に吸収合併し駅長を1人制にしたが、駅全体の融和を図る
ため駅事務室を階上にあるいは階下に移すなど苦労しながら駅員相互の
融和を図り駅員気質を一新した。