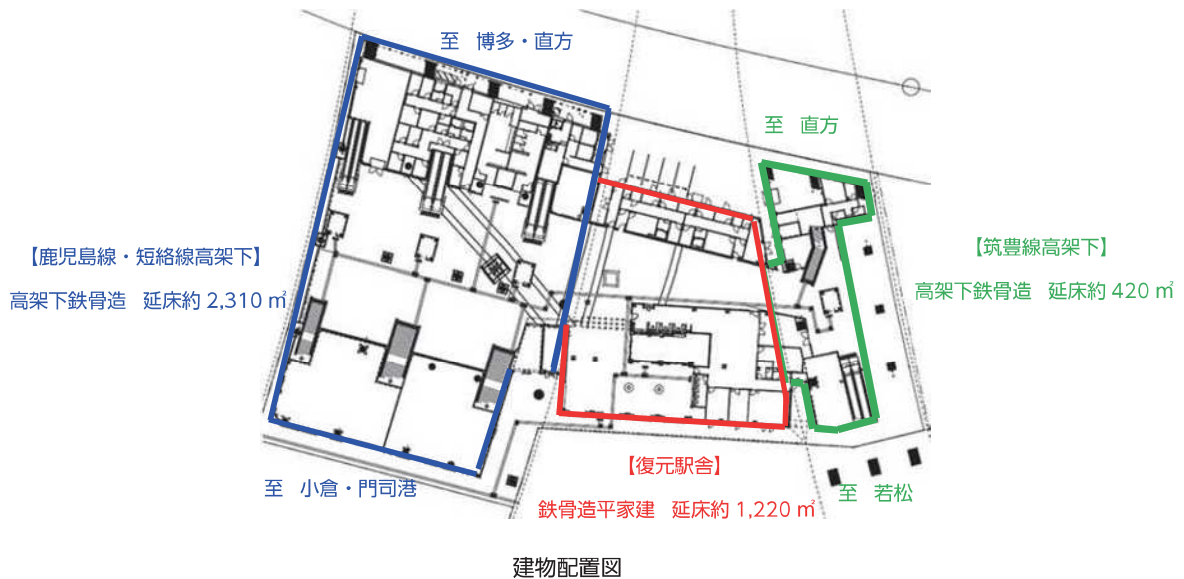


3-3 駅舎

■ 全体配置

駅舎部は大きく3つの部分に分かれ、2つの高架に挟まれた位置に復元駅舎が配置される形となっています。各建物は1階部分エキスパンションジョイントで構造的に接続されており、鹿児島線・短絡線と筑豊線の高架は約50m 離れています。各ホームにはエレベーター・エスカレーター（上下）を設置しており、移動がしやすいよう整備された駅となっています。

改札は復元駅舎部の1か所に集約され、これに伴い駅前広場も1つにまとめられたため、利用者の動線は以前に比べてかなりわかりやすいものになりました。



■ 復元駅舎部

復元駅舎部のファサードは、2－3 駅舎構想に示した大正5年当時の姿を再現させるため、外壁の上部はGRC（ガラス繊維補強セメント板）を使用した木化粧柱を露出させたデザインとし、屋根はガルバリウム鋼板の寄棟屋根としました。棟飾りは3か所の内、2か所は旧駅舎から移設、1か所は再現して設置しました。



新駅舎外観

■ コンコース

駅舎内部の柵外コンコースについても旧駅舎のイメージを可能な限り再現しており、化粧柱2か所と円形ベンチ1か所は既存駅舎から移設し、残るベンチ1か所と格子天井、開口部廻りの装飾は複製して再現しました。構造については、木造ではなく鉄骨造とすることで耐震性・耐久性等を兼ね備えたものとなりました。



柵外コンコース（赤枠写真は移設前のもの）

柵内コンコースについては、シンプルで開放的な空間とし、高さ4mの空間に天井は鋼板スパンデル、床は磁器質タイル、壁はケイカル板を基本としています。一部以前の折尾駅を思い出させる仕掛けを織り交ぜています。改札正面の床面には、工事着手前の平成27年の航空写真をタイルに印刷することで、当時の駅周辺の様子について記憶をたどる事が出来るようにしました。



柵内コンコース（改札前）と航空写真をタイルにした床

また、コンコース内部の床には、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タイルで表現し、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ガラス張りの床下ディスプレイとして展示しました。内壁の一部にはかつての連絡通路に存在した赤レンガを再現しています。サイン類については、複数の路線が乗り入れ、のりばが1～7番までであるため、ラインカラーを入れたわかりやすい乗り場案内としました。



レール跡を模したコンコースとレールを残したガラスディスプレイ

■ みどりの窓口

窓口については、ローカウンターとハイカウンターを並べ、車椅子を使われる利用者にも対応できるつくりとしました。また、明るい木目調をベースとした軽やかな仕上げとしました。駅務室内部は利用者から見えるようガラス窓を配置し、社員が緊張感をもって仕事に取り組むような仕掛けにしています。



みどりの窓口（奥は駅務室）

■ 柵内トイレ

トイレ機器は、大便器・小便器とも節水型を採用しています。また、すべての大便器ブースに手すり・ベビーチェアを設置しました。男女トイレ区画内には多機能トイレをそれぞれ設け、手すりやベビーチェアに加えてベビーシートや着替え台を設置しました。さらに男女ともに使えるみんなのトイレを別途設置しており、多くの利用者が使いやすいトイレとなっています。天井を金属製スパンドレル、壁を木毛セメント板、床を大判の磁気タイル、面台や扉を木目調とし、照明をスポットライトにすることで落ちついた空間デザインとなりました。また面台の端部に立上りを設けて傘を掛けられるような工夫も取り入れています。



男子トイレ全景

■ 高架階ホーム

ホームへ登る階段の内壁については、赤レンガ調タイルを採用し、かつての折尾駅の連絡通路を彷彿とさせるものとなりました。一方、ホーム上については、待合室・EVシャフト・階段高欄等にガラスを多用し、開放的で明るい都会的な空間づくりとしています。



連絡通路を再現した階段部の仕上げ（右は以前の連絡通路）

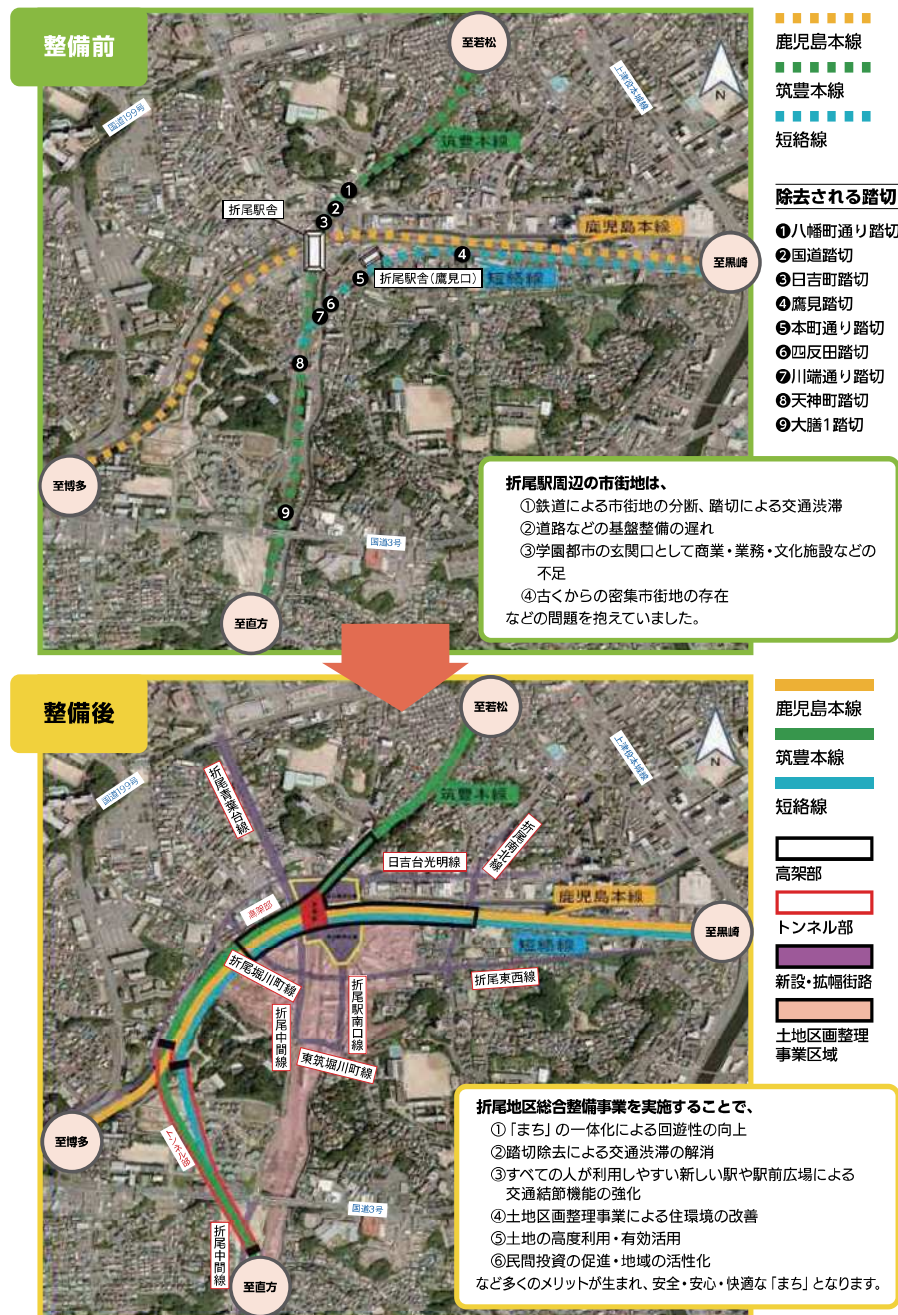
■ 建築概要 ■

敷地面積	5,254.36㎡
建築面積	4,030.13㎡
延床面積	3,955.90㎡
構 造	鉄骨造、高架下 (RC 造・CFT 造)
規 模	地上1階建
屋 根	ガルバリウム鋼板横葺・棟飾り
外 装	上部ガラス繊維補強セメント板・下部 ALC 縦張
内 装	天井：カラー鋼板スパンドレル・石膏ボード 内壁：ケイカル板漆喰調仕上・腰壁木板張 床：磁器質タイル
完成年月日	令和3年1月2日 完成・供用開始
受 賞 歴	令和4年度 鉄道建築協会作品賞 入選 令和6年度 第10回北九州市都市景観賞 まちなみデザイン賞 受賞

3-4 交差道路

事業着手前、3つの鉄道（鹿児島本線、筑豊本線、短絡線）と道路が9箇所の踏切で交差していました。鉄道による市街地の分断と踏切による慢性化した交通渋滞を解消するため、9箇所の踏切すべてを除去し、高架化やトンネル化を行いました。

また、見通しが悪く、大雨で冠水するなどの問題を抱えていたアンダーパスについても平面道路化を実施し、見通しの良い安全な道路になりました。



■ アンダーパスの平面道路化（折尾中間線） 令和2年3月26日完成

【整備前】



【整備後】



3-5 側道

連続立体交差事業における側道は、平成16年に締結した覚書（第9条）の側道計画に基づいて整備されています。

■ 側道整備一覧

側道名称	都市計画道路名	幅員	延長
鹿児島本線側道			
1号線	北鷹見町16号線	6.0～9.0m	450m
2号線	北鷹見町10号線	12.0～16.8m	109m
3号線	北鷹見町中須2号線	5.0m	420m
筑豊本線側道			
1号線	—	—	—
2号線	折尾堀川町2号線	6.0m	127m
3号線	—	—	—
自転車歩行者専用道			
1号線	折尾北鷹見町1号線	8.0m	60m
2号線	北鷹見町中須1号線	8.0m	260m
3号線	北鷹見町15号線	8.0m	40m

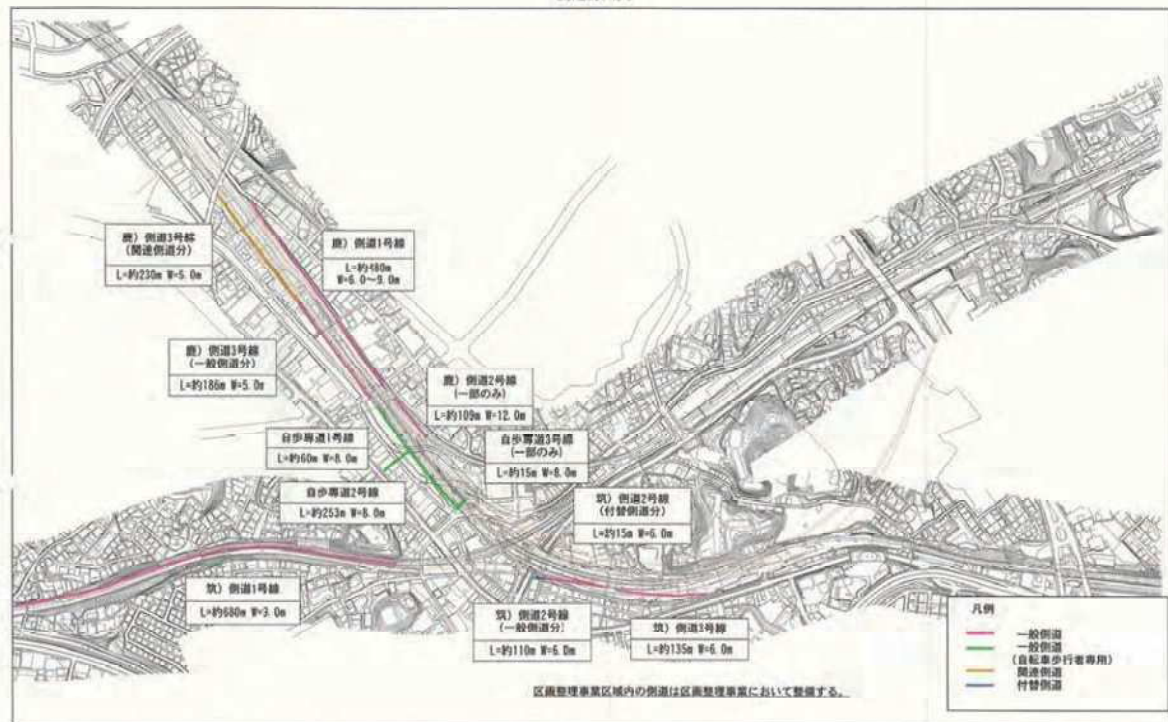
※ 筑豊本線側道1号線・3号線は、計画見直しにより未整備。

■ 覚書（第9条） 平成16年5月18日締結

（側道）

第9条 側道計画は別紙－5に示すとおりとし、関連側道及び付替側道に係わる費用負担については、昭和51年4月28日付運輸省及び建設省の三局長通達の「連続立体交差事業の取扱いについて（関連側道等の取扱い）」に準じるものとする。

■ 側道計画



3-6 事業損失補償

工事着手前、工事による振動や掘削影響が懸念される範囲の家屋について、事前調査を実施しました。

事業損失補償については、原則、工事完了後、被害者からの申し出を受け、事後調査を実施し、工事に起因する損傷等であるかについて、個々の損傷発生の時期、状況と工事施行の時期、状況の関連性や損傷の発生原因、他の原因者の存在と被害の複合性、原因行為場所と被害発生との地質、地形的、障害物等の条件など総合的な考察から因果関係の検討を行い、判断、対応してきました。

【事前調査】 約160件、【事後調査】 6件、【補償家屋】 6件

