

「折尾駅舎」は移築保存を検討中ですが、平成21年(2009年)秋頃に、線路高架事業により解体される予定です。その他の駅施設は、数年後に取り壊される予定です。

〔折尾駅舎・日本最古の立体交差駅〕



現在の駅舎は、明治28年(1895年)建築の筑豊興業鉄道の折尾駅舎をベースとして、大正5年(1916)に増築され明治時代と大正時代の2つの様式を残しています。筑豊の石炭などの物資を堀川運河の水運から鉄道輸送に陸運への変遷をうかがい知ることができます。

〔待合室と丸椅子〕



折尾駅舎のコンコースにある円柱の化粧柱と円柱周りの丸椅子は、大正3年に造られた京都駅にも見られ、大正時代の様式を残していると言えます。最近の駅舎は交通の利便性が重視され装飾が少ないですが、この頃の駅舎は、文化の交流する場として、格子天井や壁、柱頭飾りなどに装飾が見られます。当初は、両方の円柱に丸椅子があり、天井扇がまわっていました。

〔日本初立体交差〕



立体交差の橋台は赤煉瓦造りです。特に、2番ホーム側(若松方面)の橋台は、蒸気機関車が発車する時に出す蒸気があたる下部はきれいな赤煉瓦色、煙があたる上部はススで真っ黒と、歴史が刻まれています。

〔煉瓦アーチの通路〕



ホームを繋ぐ2箇所の通路は、赤煉瓦のアーチの連絡通路になっています。折尾の街も、線路の高架下部分は赤煉瓦のトンネルでしたが、現在残るのはほとんどありません。

〔階段と真鍮の手すり〕



御影石の階段は、現在は表面がコーティングされていますが、多くの方が利用して階段の角がすり減っているさまを見ることができます。手すりは真鍮でできており、当初の金色と黒っぽい色と、どこが良く使われて必要な箇所なのか解ります。

〔ホーム〕



ホームは明治時代のもので「筑豊本線は石積」、「鹿児島本線は赤煉瓦」です。両ホームとも、ホームの嵩上げのために上部にコンクリートが重ねられ、積み重なった地層のようです。

〔ホームの支柱〕



4番5番ホームの支柱は古軌条(レール)が使われ、この時代から「リサイクル精神」があったようです。(古軌条:カーネギー製やメリーランド製)

〔ホームへの坂道〕



折尾駅は、堀川運河からの物資が運びやすい構造でした。現在「駅亭」がある場所に3番ホームへつながる坂道があり、4番5番ホームへ渡る踏切もありました。その頃、車椅子の方は、この坂道・踏切・ホーム自体のスロープを使い、鹿児島本線の上下線にも乗ることができるという「バリアフリー駅」でした。