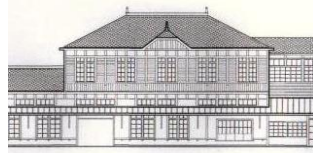


## = 「折尾駅」は、人々にとって特別な存在 =

よそ行きの姿の旅人や見送りの人々の社交の場でもあった折尾駅。  
折尾駅舎は、これから始まる旅に心弾ませる人、遠くの地より訪れる人、  
仕事で故郷を離れる人、毎日の通勤通学で通う人たちの  
出会いと別れ、学生時代の甘酸っぱい思い出、  
夢や希望を、時の流れと共に、今も、見守り続けています。



折尾駅舎は、日本最古の立体交差駅。  
左右対称でない、アンバランスな駅舎の形こそが立体交差駅であることを物語っている。  
※筑豊本線の間側が1階建て、鹿児島本線に隣接する側が2階建て（日本唯一）



当初の折尾駅は現在の位置より、筑豊興行鉄道（筑豊本線）は30m、九州鉄道（鹿児島本線）は1kmも離れていた。  
2つの駅を乗換える利用客の「離れすぎて不便」という声で、明治28年、当時の技術を駆使して、経営の全く異なる九州鉄道と筑豊興行鉄道が、線路が交わる場所に、駅を立体交差（日本最古の立体交差駅）させるという、奇想天外な発想の駅が造られた。  
異なる鉄道会社が、同じ駅で営業することでも、折尾駅は、日本初。



大正3年、西鉄電車の開業で、乗降客が6割も増加し、駅舎が手狭になった。  
明治28年(1895年)建築の、筑豊興業鉄道の折尾駅舎をベースに、大正5年(1915年)増築。明治時代と大正時代の2つの様式を、同時に見ることができる。



折尾駅は、街のシンボルになるように、駅舎が、道の中央に見えるように建てられた。



列車の中から「折尾駅舎」が見える。これも、立体交差をしている証明。



東京駅と、美人姉妹?!  
設計者は、東京駅と同じ「辰野金吾」?!ともいわれている。



大きな駅は、入札口と出札口が別々の場所にあった。当初の折尾駅は、交番の横、現在のATM（現金自動預け払い機）の所に、出札口があった。



ATM設置で、出札口が無くなり、入札口に統合された。それで待合室の混雑が予想されるため、円柱にあった丸椅子の2つが無くなる予定だったが、駅長さんの努力の結果、折衷案で、1つだけ残すことができた。  
小さな丸椅子だが、隣の人に気がねすることなく、多くの人が座れる。



最近の駅は、利便性中心で、装飾が無くなってきた。折尾駅が出来た大正時代は、文学・絵画・演劇など、近代日本の文化の原点が花開いた時代。  
折尾駅の待合室の格子天井や壁、柱頭飾りなどには、独特の装飾が施されている。



「折尾（降りろ〜!）」このアナウンスで、実際に降りた人もいるとか。。