

四代太田清蔵翁と西日本鉄道

令和7年8月23日

NPO福岡鉄道史料保存会

吉富 実

講師略歴

1954年生まれ 福岡市博多区吉塚で生育 71歳

1977年～2018年 西日本鉄道株式会社に勤務

- 1978～1989年 主に福岡都市圏の路線バスの経営および運行計画（路線改廃・ダイヤ作成）、営業管理、博覧会（よかトピア）輸送に従事
- 1989～1995年 主に昼行・夜行（大阪・東京・鹿児島など）の中長距離高速バスの開発、営業企画に従事
- 2005～2018年 社史（創立100年・110年）編纂事務局長

2018年～現在 日本工営株式会社に勤務

- 2018～現在 JICA（国際協力機構）による諸外国（ミャンマー・サラエボ・カトマンズ）の技術移転事業（路線バス計画および改善業務）に従事
- 2018～現在 日本国内の公共交通計画作成支援業務（自治体）に従事

参考資料

- 「太田清蔵翁伝」（1952年 東邦生命保険刊）
- 「西日本鉄道百年史」（2008年 西日本鉄道刊）

四代太田清蔵翁

1863(文久3)～1946(昭和21)

博多蔵本町の商家に生まれる

祖父(二代)は博多町人「大賀次」の家格を与えられる

分家(祖父の外孫)から太田本家を嗣ぎ、「太田屋」四代当主となる

博多(福岡)をけん引する実業家として、紡績、電力、鉄道といった近代産業の創業に広くかかわった

中央でも徴兵保険への経営参加をはじめ、北海道など全国で各種事業に関与した

戦時中の統制経済期では、福岡県下の私鉄合同を推進し、西日本鉄道の成立に尽力した

博多湾鉄道汽船と九州勧業の事業を梃子に、福岡市香椎地区の開発に貢献した



「太田清蔵翁伝」より

博多太田家の系譜

初代清蔵(万吉→清蔵→愚八) ~1865

- 生母、兄幸吉(博多浜小路「油幸」家祖)とともに、遠賀郡木守村より博多に移住
- 博多蔵本に「油屋」を開き、福岡藩の御用を勤めて、年行司次の格式を与えられる

二代清蔵(新太郎→清蔵→清走) 1817~1889

- 初代の長男で、屋号を「太田屋」に改める
- 太田の苗字を許され、大賀次の家格(博多町人として第3位)を与えられる

三代清蔵(宇美新平→清蔵) ~1880

- 二代の長女の婿(糟屋郡宇美村宇美家より入り、本家を嗣ぐ)

四代清蔵(新太郎→新平→清蔵) 1863~1946

- 二代の次女の婿、儀兵(博多宮崎家より入り、分家「奈良屋」を興す)の次男
- 生誕時より本家の養嗣に予定され、三代の長女の婿となる

五代清蔵(新吉→清蔵) 1893~1977

- 四代の長男で、父の後を継いで第一徴兵保険(戦後の東邦生命保険)社長となる
- 1953年に呉服町に「博多大丸」を開業し、社長となる

太田清之助 1909~1989

- 四代の四男で、博多大丸会長を勤め、天神進出を図る
- 衆議院議員太田誠一、ホテル日航会長太田輝幸の実父

四代太田清蔵翁の業績

1890年(28歳) 筑紫銀行頭取

1895年(33歳) 博多絹綿紡績創立

1896年(34歳) 博多電燈創立(1900年社長)

1902年(40歳) 博多商業会議所会頭

1903年(41歳) 九州鉄道(第1次)監査役

1908年(46歳) 衆議院議員

1909年(47歳) 徴兵保険(後の東邦生命)専務(1926年社長)

1909年(47歳) 福博電気軌道監査役(翌年開業)

1916年(54歳) 筑前参宮鉄道創立

1918年(56歳) 九州中央自動車創立

1918年(56歳) 博多湾鉄道社長

1918年(56歳) 北九州鉄道取締役

1939年(78歳) 香椎チューリップ園開設

1941年(80歳) 香椎中学校開校

博多電燈への関わり

博多電燈の創業(1897年)

- 家業の油屋のライバル事業であるにもかかわらず、地域産業や生活の近代化を目指して、熊本、長崎について九州で3番目となる電燈会社(火力発電)の創業を推進した

広滝水力電気への出資(1906年)

- 小規模(100kW程度)の火力発電所による地域的な供給が主流と考えられた時代に、背振山系での水力発電(1,000kW)による広域供給という先進的な電力事業展開を賛同し、広滝水力へ出資して、博多電燈との合併に取り組んだ

北部九州での電力・電鉄事業の礎を築く

- 博多電燈の内部抗争に敗れ広滝水電との一体化が否定されたため、福沢諭吉の娘婿で、中央での若手実業家の筆頭的存在だった福澤桃介へ接近し、広滝水力の株式を肩代わりさせた(1907年)
- このことは桃介自身はもとより、その縁につながる壱岐出身の松永安左エ門を筆頭に、三井銀行を辞職した名古屋出身の田中徳次郎、東京電燈を辞めた甲州出身の進藤甲兵といったメンバーを九州に呼び寄せる契機となった(1910年)
- 福澤・松永等が主導した広滝水力に端を発する水力発電事業は、やがて清蔵翁の慧眼どおり博多電燈と一体化して早い時期に水火併用体制を確立し(1912年)、最終的には戦前の日本における5大電力の一つである東邦電力(1922年)にまで発展した
- 同時に福澤・松永等が主導した福博電気軌道は後の福岡市内線に、その兄弟会社の九州鉄道(第2次)は後の大牟田線となり、ともに西日本鉄道の主力路線となった

福岡市内電車への関わり

福岡市内での電車事業創業に尽力

- 市制施行以降、清蔵翁も中心となって福岡市発展のために市内電車の創業を出願するものの、地元では資本金を集めることができず、頓挫した(1902年)
- 福岡市直営とすることも検討されたが、当時は市も上水道や道路などの都市インフラ整備のために財源が不足しており、出願はしたものの進展はみられなかった(1906年)

福澤桃介へ参画を依頼

- 広滝水力問題で関係が生まれた福澤桃介に対し、清蔵翁は福岡市内電車創業への参画を要請した(1908年)
- この結果、福澤は大阪で福松商会というブローカー事業に従事させていた盟友の松永安左エ門を福岡市に派遣し、市内電車創業の具体化を検討させた

九州山口八県連合共進会の開催

- 共進会(現在でいう博覧会)の開催(1910年)にが決まったため、福岡県と開催地である福岡市は、観客輸送を担う市内電車開業を迫られた
- したがって線路敷設に必要な道路の開設や拡幅を県・市が施工することで、市内電車を経営する福博電気軌道を設立することになった
- 地元では資本調達不足のため、福澤が東京方面、松永が大阪方面、田中徳次郎が名古屋方面の資産家に運動して、出資に漕ぎつけた(1909年)
- 清蔵翁は当初監査役に就任したが、首脳陣との意見相違で1年ほどで退陣

福博電気軌道箱崎終点



福岡市内電車の沿革

東邦電力(←九州電灯鉄道←博多電燈軌道←福博電気軌道)

- 1910年3月9日開業 大学前・博多停車場前－黒門橋
- 後年の福岡市内電車の貫通線・博多駅線を建設
- 福澤桃介・松永安左エ門等(中央財界)が主導し、地元が支援

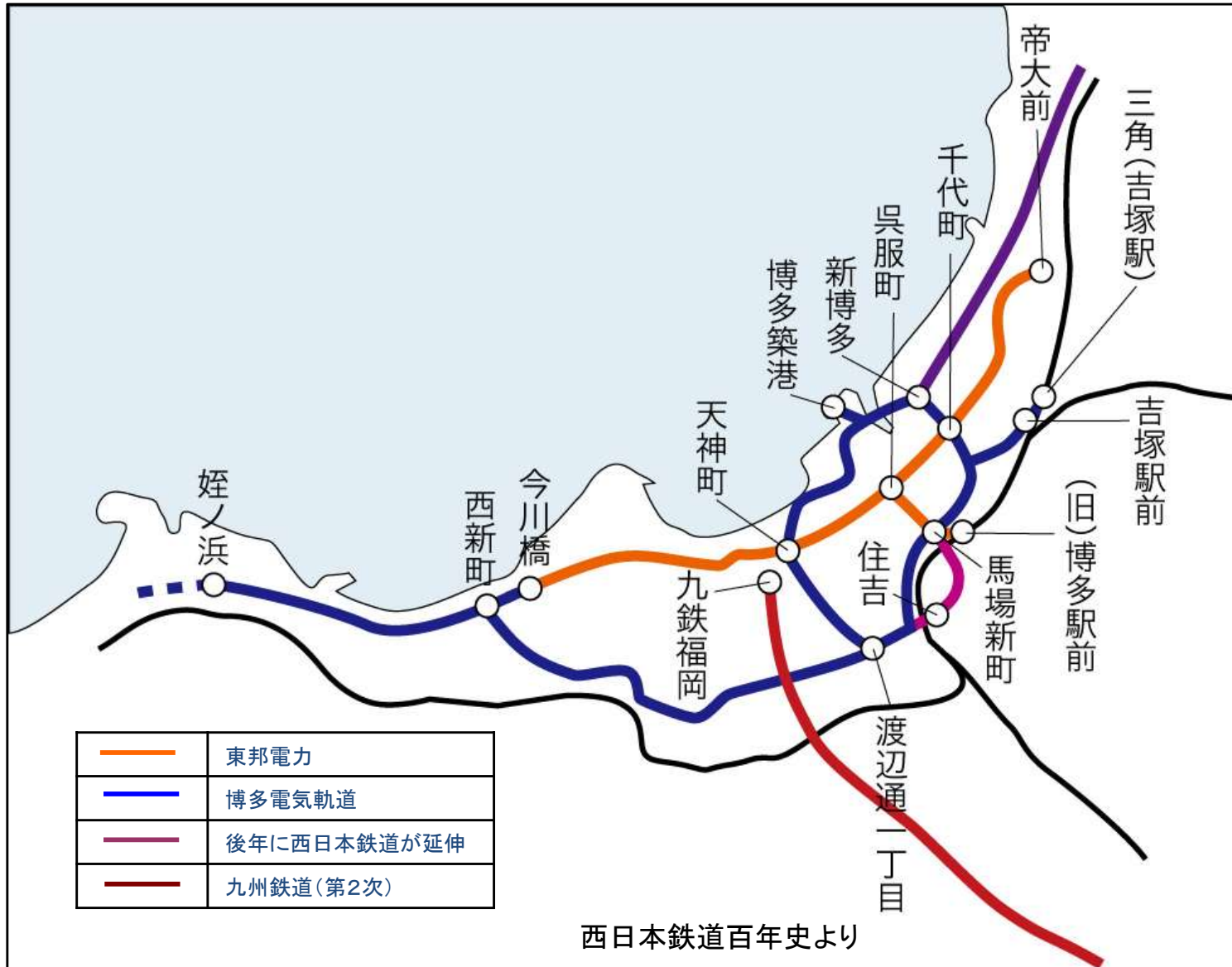
博多電気軌道(←九州水力電気 ←博多電気軌道)

- 1911年10月3日開業 博多駅前－取引所前
- 後年の循環線・吉塚線・城南線を建設
- 渡邊與八郎・河内卯兵衛等(地元財界)が主導し、中央が支援

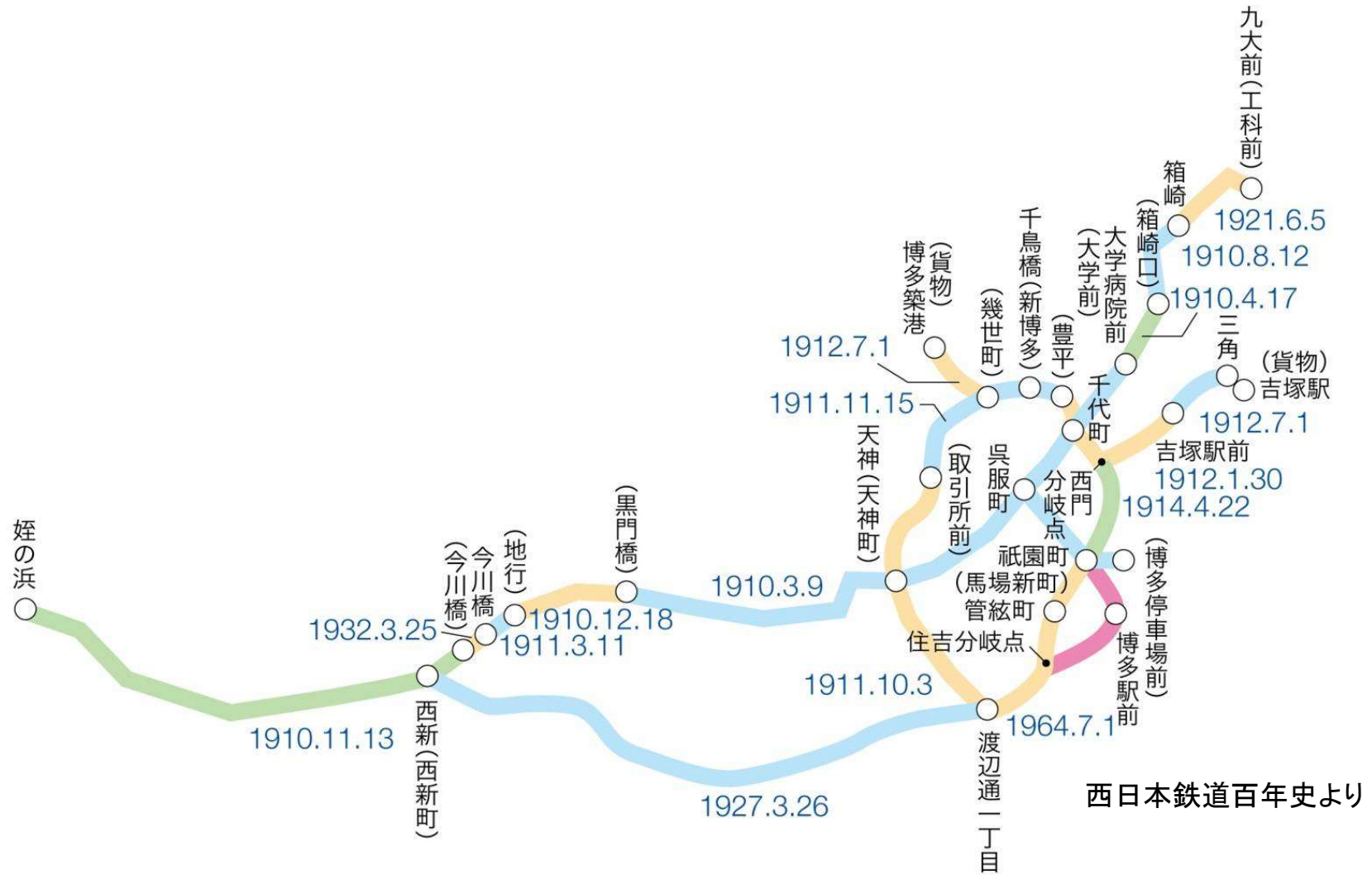
西鉄福岡市内線 ←福博電車

- 東邦電力福岡市内線と博多電気軌道が合併して、福博電車が誕生(1934年)
- 福博電車と九州鉄道、博多湾鉄道汽船、筑前参宮鉄道の4社は九州電気軌道に合併、併せて商号(社名)を「西日本鉄道」に改称(1942年)
- 福博電車の線路は、同社の福岡市内線となる

福岡市周辺の電鉄(電気軌道)の展開



福岡市内電車の開業日



宮地嶽線・JR香椎線への関わり

博多湾鉄道の開業

- 当初計画は糟屋炭田だけではなく、広く筑豊炭田の石炭を、博多湾内で唯一水深があって大型船の接岸が可能な西戸崎に港湾施設を整備して、ここから搬出することで門司港や若松港との対抗を狙って、会社設立(1900年)
- 日清戦争後の反転不況で資本金が集まらず、一方で須恵町に開庁した新原海軍採炭所の軍用炭搬出を早めるため計画を縮小し、後に旧線と呼ばれる西戸崎―宇美間(1904～1906年、現在のJR香椎線)と須恵―志免―旅石間の貨物線を開業した(1909～1915年)

清蔵翁の経営参加

- 軍用炭輸送だけで業績が停滞していた同社の経営を清蔵翁が委ねられ、西戸崎港以遠の海上輸送にも進出し(1919年)、商号を「博多湾鉄道汽船」に改称(1920年)

宮地嶽線の開業

- 杉山茂丸の博多湾大築港計画(箱崎以東の博多湾東部埋立事業)に呼応し、西戸崎―香椎―博多をつなぐ臨海鉄道を計画
- 併せて奈多(後に和白に変更)―福間―福丸―飯塚への延伸で、福博財界悲願の筑豊地区と博多を結ぶ鉄道を計画(1919年)
- 新線と呼ばれる新博多―香椎―宮地嶽間(後の西鉄宮地岳線)を開業し(1924～1925年)、電車運転開始(1929年)

国鉄勝田線への関わり

筑前参宮鉄道の計画

- 箱崎八幡宮－宇美八幡宮－太宰府神社といった歴史上に由緒ある神社をつないで参詣客輸送をおこなう
- 博多湾鉄道が海軍炭輸送の重点を置いていたので、糟屋炭田の民間炭鉱で産出する石炭を、福岡市および省線吉塚駅や博多港経由で全国へ搬出する
- 地元(福岡県内)財界が中心となり会社設立(1916年)
- 吉塚－筑前勝田間が開業(1918～1919年)

清蔵翁の支援

- 清蔵翁は会社設立当初から最大の株主として出資
- 昭和恐慌下に大口取引先の釧勝鉱業の破綻に関連して経営危機に陥った際には、地元資産家、小林作五郎(清酒「萬代」の小林本店酒造当主)等の経営を資金面で支えて再建を図った

産業を支える運炭鉄道の推移

JR香椎線・西鉄貝塚線 ←博多湾鉄道汽船

- 1904年1月1日開業 西戸崎－須恵
 - 海軍炭鉱の石炭を、呉をはじめとする海軍工廠の動力源や艦艇用燃料として、直営に輸送船で供給
- 1924年5月23日開通 新博多(後の千鳥橋)－和白
 - 博多湾東部の臨海鉄道と、筑豊への連絡鉄道実現を計画

国鉄勝田線 ←筑前参宮鉄道

- 1918年9月19日開業 宇美－筑前勝田
 - 糟屋炭田の石炭を吉塚駅から国鉄線へ、また市内電車を介して博多港へ輸送

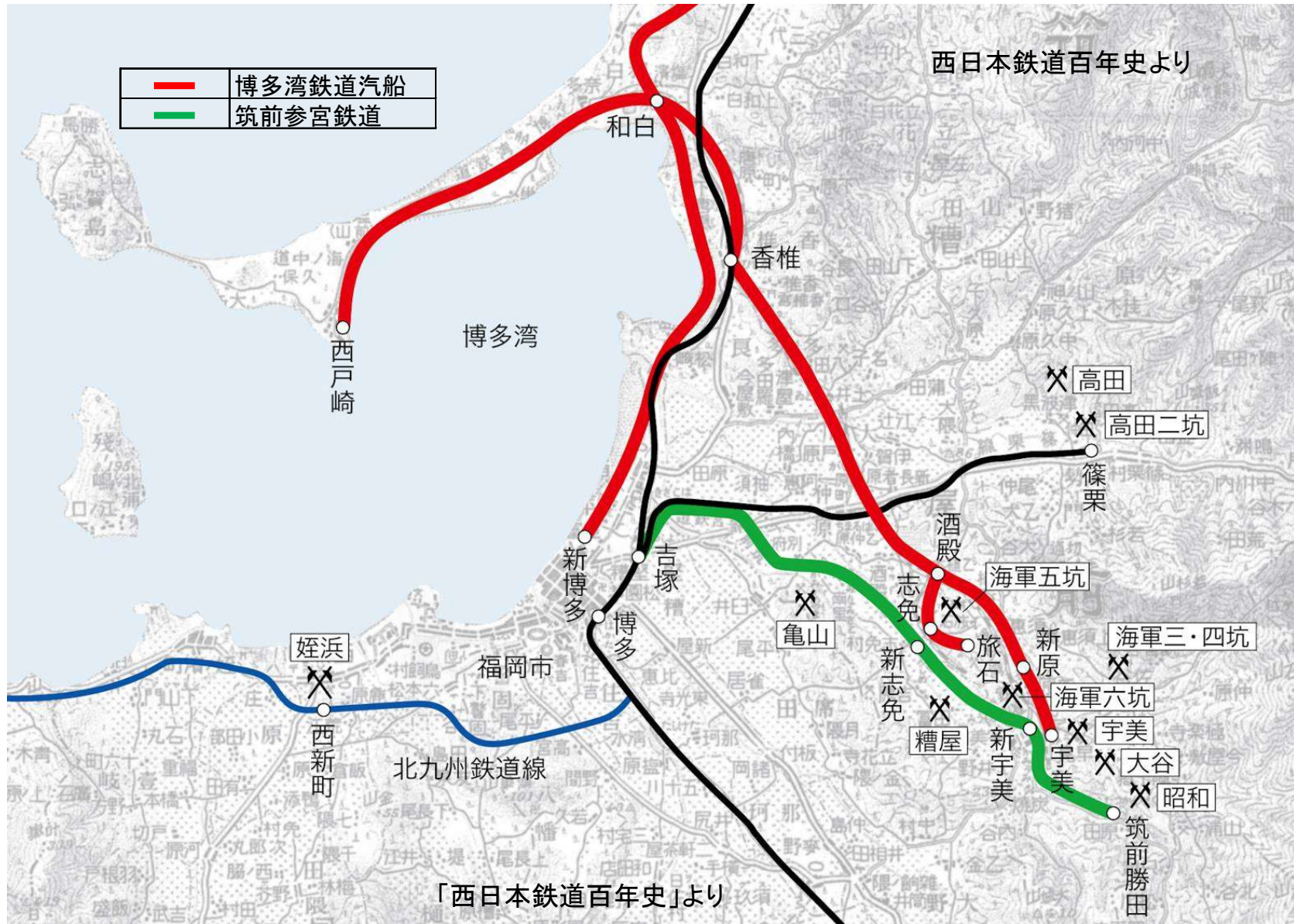
西日本鉄道の成立

- 1942年9月22日 西日本鉄道が成立
 - 博多湾鉄道旧線は同社糟屋線、新線は宮地嶽線となる
 - 筑前参宮鉄道線は同社宇美線となる

運輸通信省(国鉄)による戦時買収

- 軍需物資である石炭輸送一元化を目的に、強制的に買収される
 - 西鉄糟屋線は国鉄香椎線に、西鉄宇美線は国鉄勝田線となる

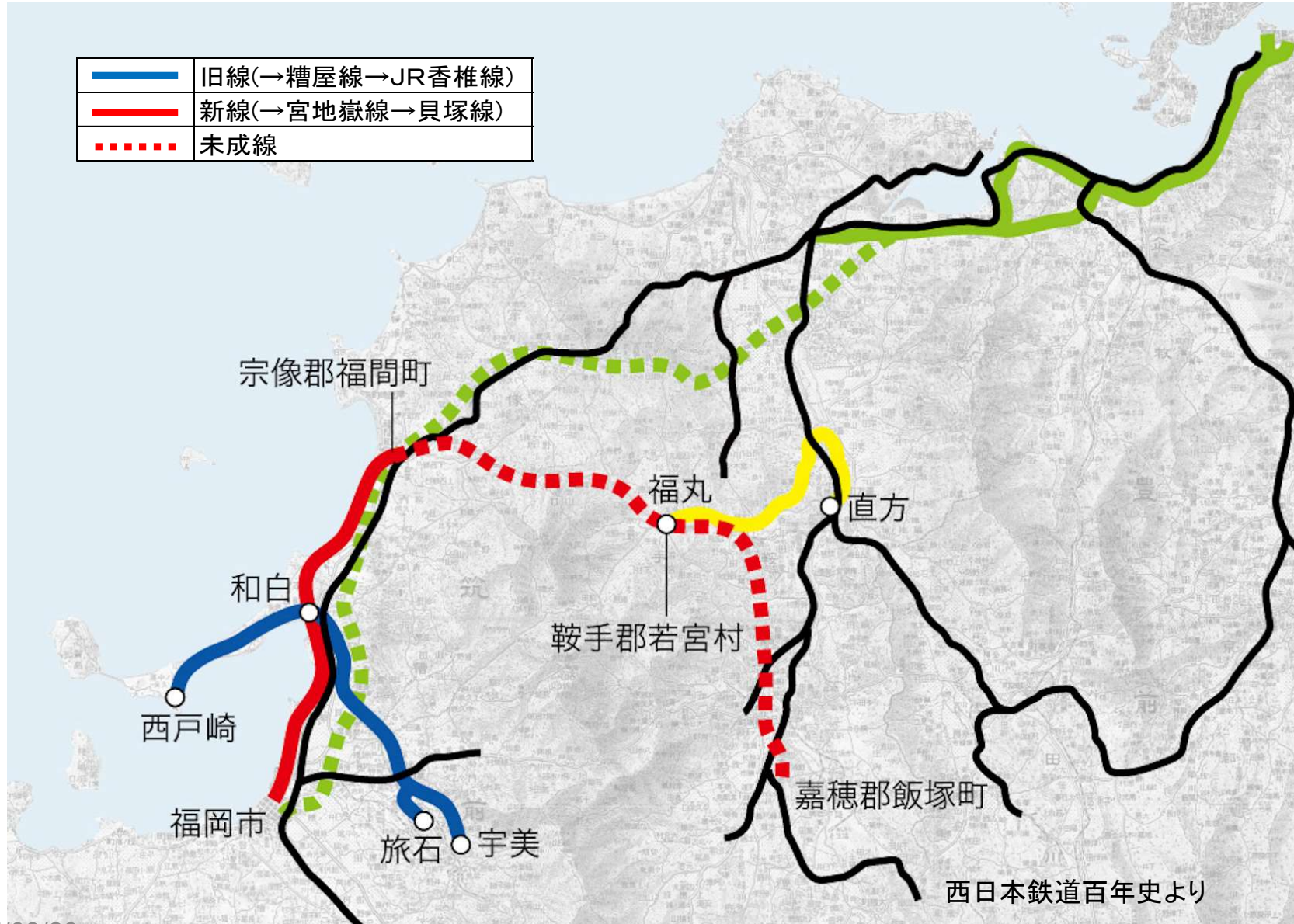
博多湾鉄道汽船と筑前参宮鉄道の線路



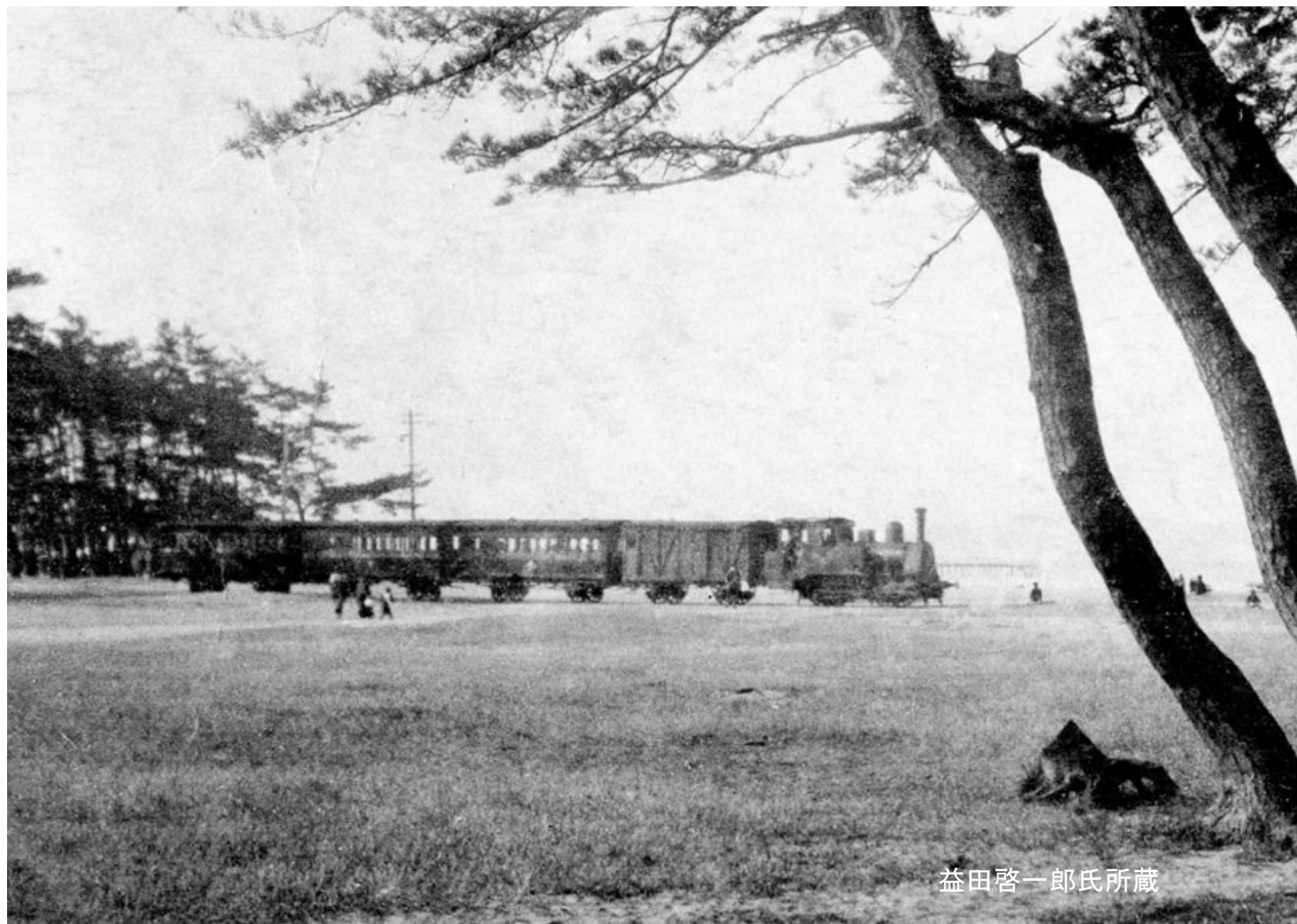
宮地嶽線・糟屋線・宇美線関係



博多湾鉄道汽船の路線延長計画



開通時の湾鉄新線 筥崎浜付近



益田啓一郎氏所蔵

黎明期のバス事業を創業

自動車や馬車鉄道・電気軌道よりも小規模の交通機関

- 20世紀初頭に日本にもたらされた自動車は、線路敷設等が不要であるので少額資本での創業が可能であり、まもなく乗合馬車や人力車に代わる新しい乗り物として注目されるようになった

不成立となった(第1次)九州中央自動車の計画

- 自動車4両を購入して自動車事業を営む計画を立てたが、予定する資本金14万円が集まらず不成立となる(1914年)
- 予定区間は次のとおり
 - 博多－太宰府間 九州で最も既存の旅客需要があった区間で、広域で物流主体の鉄道である省線(国鉄)では、近距離区間には十分対応できなかった
 - 太宰府－二日市間 省線(国鉄)二日市駅からの太宰府詣で旅客を狙った
 - 福岡－加布里間 輸送力や速度が遅い北筑軌道と競合するもの

九州中央自動車の創業

- 清蔵翁が社長となり、第1次計画の①、②を開業(1918年)
- しかしながら営業不振を続け、須恵町出身の田原健太郎氏に事業を譲渡したものの好転せず、解散(1921年)

博多湾鉄道汽船のバス事業

- 自社鉄道線防衛のため、千代町－津屋崎間を開業(1931年)

徴兵保険会社(後の東邦生命)の立て直し

清蔵翁が経営危機に瀕していた徴兵保険会社の再建を引き受ける(1909年)

- 日露戦争後の放漫経営により、監督官庁から新規契約の停止処分を受けていた
- 清蔵翁は株式全てを引き受け、専務取締役就任
- 16カ年無配当、役員無報酬の再建計画を実行し、僅か6カ年で再建を果たす

第一徴兵保険と改称(1924年)

- 徴兵保険事業が盛況になり、他社の参入があったことで、改称

大型賃貸ビル「銀座ビル」を建設(1925年)

- 生命保険業界の投資物件としては、初めての試み
- 岩谷天狗本店跡地を買収して建設し、松屋百貨店に賃貸

福岡市でも、大型賃貸ビルの建設を計画

- 博多呉服町東南隅に計画し、1937年に着工したものの、直後の日中戦争勃発にともなう臨時資金調整法や資材統制強化により、地下部分のみ竣工
- 同時期に計画していた福門連絡鉄道(湾鉄新線を赤間ー中間ー折尾間まで延伸)の起点ターミナル駅(新博多ー呉服町間を地下線で延伸)を想定
- 戦後に地上部分の建設を行い、1953年に完成して、博多大丸(大丸百貨店と九州勧業の合併)が入居

投資物件として賃貸ビルを建設



銀座ビル(松屋デパートが入居)



福岡東邦ビル(博多大丸が入居)

西日本鉄道成立のオーガナイザー

陸上交通事業調整法が施行(1938年)

- 都市圏において既存の鉄道、軌道路線と、後発のバス路線が乱発的に競合が進み、過当競争等により地域交通の正常な発達を阻害する状況が各地で生じ、社会問題化
- 交通事業者の統合による経営の健全化と、地域交通の統合がとれた発達を目指し、東京、大阪、名古屋の3大都市圏に加えて、福岡県、富山県、香川県が調整対象地域に指定

電力国家管理政策の進行により、電力事業者から交通事業が分離(1939年以降)

- 北九州4市を結ぶ九州電気軌道は、小倉市内の2大火力発電所と電車沿線で経営していた電気事業を、親会社の九州水力電気に譲渡
- 福岡市内の福博電車と、福岡—久留米—大牟田間の都市間高速電車と接続する鉄軌道を経営していた九州鉄道の双方の親会社であった東邦電力は、日本発送電と全国7配電会社に電気事業が分割・統合されるため解散
- 公共交通事業の有機的統合が持論の松永安左エ門の意向により、九州鉄道と福博電車の経営権が東邦電力から九州電気軌道へ譲渡

村上巧児翁と太田清蔵翁の協議し、福岡県下5私鉄合併が実現(1942年)

- 清蔵翁が働きかけ、支配下の博多湾鉄道汽船、筑前参宮鉄道と、村上巧児翁の支配下にある九州電気軌道、九州鉄道、福博電車の5社合併が、陸上交通事業調整法の模範的統合として実現し、西日本鉄道が成立

西日本鉄道の成立

県下5私鉄の統合

- 戦時下の統制経済強化の過程で、電気事業者と交通事業者が再編成
 - 九州電気軌道は、主力事業の電気事業を分離・譲渡
 - 九州鉄道・福博電車は、親会社格の東邦電力が解散
- 陸上交通事業調整法に則り、福岡県下の私鉄5社が自主統合し、西日本鉄道が成立(1942年)
 - 九州電気軌道を母体に、九州鉄道と福博電車に加え、博多湾鉄道汽船と筑前参宮鉄道を合併

県下47事業者からバス事業を承継(1944年)

- 国家総動員法に基づく鉄道省通牒(旅客自動車運送事業統合実施要綱)
 - 乗合バスは1交通圏(大都道府県は複数、小県は1)1事業とし、指定会社への経営統合(有償による合併もしくは帰一)を半ば強制された
- 主要都市・人口稠密地帯のバス事業のほぼ全てを統合
 - 若松市(市営バス)、糸島郡(唐津市の昭和自動車)、八女・山門郡周辺(八女市の堀川自動車)は別途統合し、直方市・鞍手郡周辺の一部は省営(国鉄)バスに編入
 - 戦後復興期にこのバス統合による資本の充実が、バス製造会社設立など早期の休止路線再開や、産業復興を急ぐ北九州工業地帯の輸送力確保に寄与した

西日本鉄道の社名の名付け親

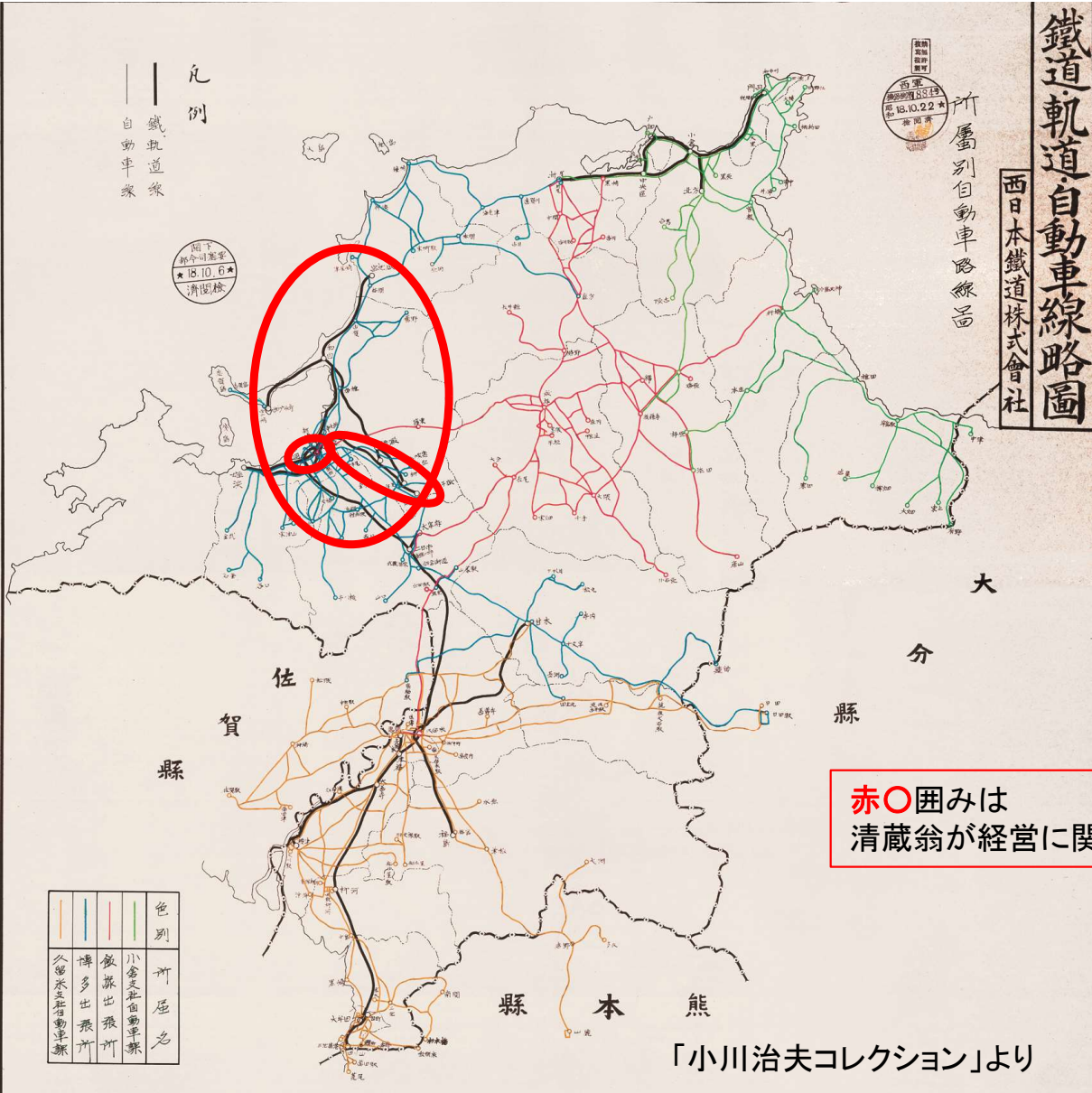


太田清蔵翁は、県下5私鉄が統合する新会社の社名は、関門鉄道トンネルも開通したこともあり、福岡県だけではなく、広島以西をエリアとする広域交通企業でありたいと唱え、「西日本鉄道」とすることを提案した

英名

Nishi-Nippon Railroad
Company Ltd.

統合時の西日本鉄道



香椎地区の開発

旧線(宇美—香椎—西戸崎)と新線(新博多—新香椎—福間—福丸—飯塚)の通過地

- 新線を博多港—箱崎・香椎埋立地—西戸崎港を結ぶ臨海鉄道として整備を目論む

西戸崎にあった博多湾鉄道汽船本社を新香椎(現西鉄香椎)駅前に移転、新築

- 5社合併後、建物は香椎町役場(後の福岡市香椎支所)に利用された

香椎海面埋築会社(現在の九州勧業)を継承

- 工場誘致(東洋製鉄)誘致を目論み、香椎町内の海岸3万坪を埋立し(1933年竣工)

新香椎球場(1932年)、香椎球場(1941年)を開設

- 新線(後の西鉄宮地岳線)の旅客誘致を図る
- 香椎球場は戦後、西鉄ライオンズのホームグラウンドの一つになる

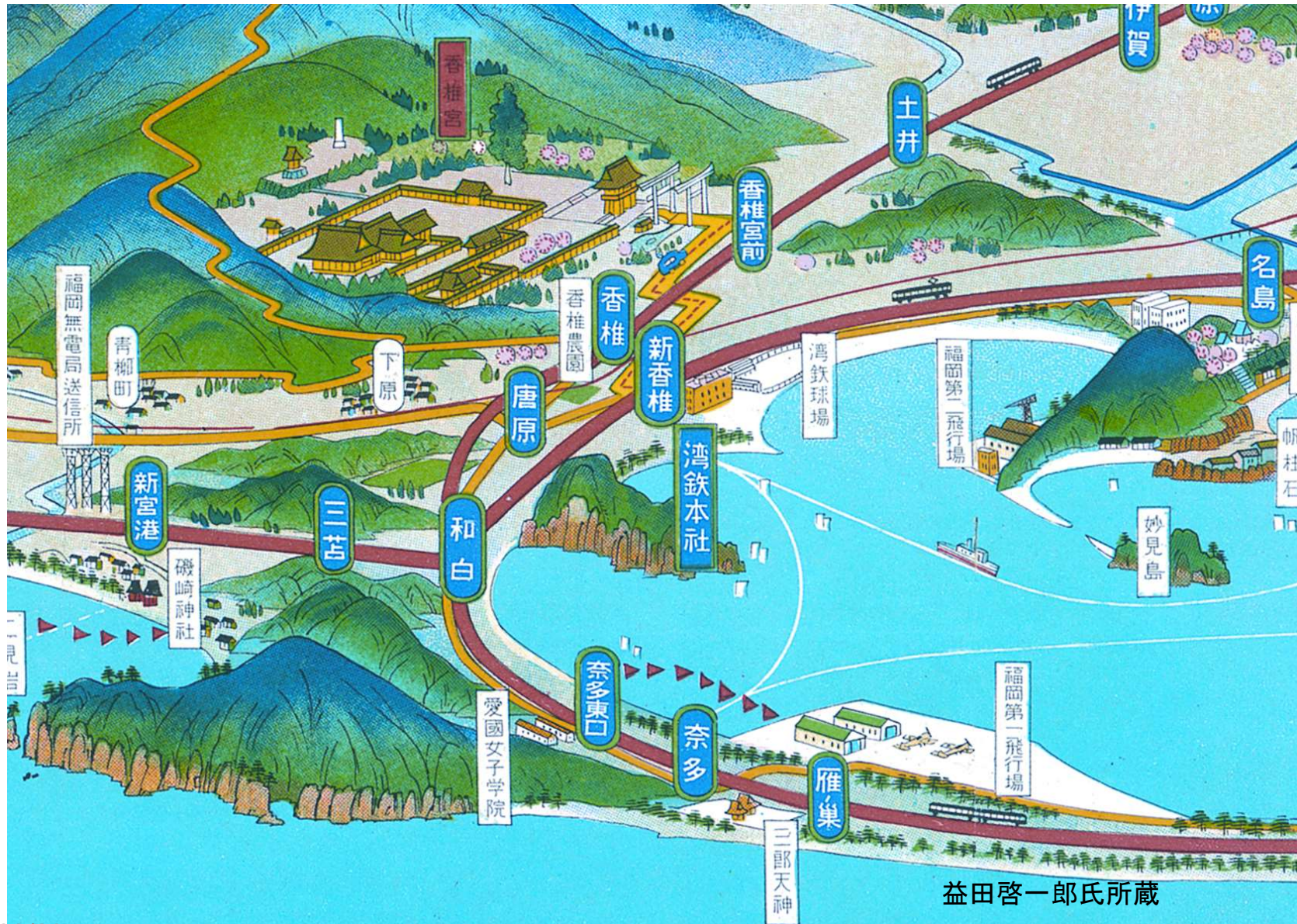
片男佐浜にチューリップ園3万坪を整備(1939年)

- 太田家饗応用の洋式庭園として整備したが、春期は一般に開放し、新聞社と提携して「福日香椎園」として地域住民に親しまれた
- 戦後の西鉄がこの経緯を踏襲して、同地に「西鉄香椎花園」を整備した

(私立)香椎中学校を開設

- 香住ヶ丘の香椎浜埋立土砂の採取跡地1万坪に、私財をもって中学校を開設した
- 戦後は福岡県に寄贈され、学校は香椎女学校と統合されて香椎高校に、敷地は福岡女子大に転用された

1935(昭和10)年ごろの香椎周辺(湾鉄沿線案内より)



香椎中学校(現在の福岡女子大の場所)



山本魚睡コレクション