

# 香住ヶ丘開発と香椎花園

令和8年1月25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(よかとピア)観客誘致・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、ボスニアヘルツェゴビナ、ペルー、ネパール)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 日本国内各自治体の公共交通計画作成支援業務に従事

## ➤ 参考資料

- 「近代日本における民間事業家の地域開発に関する研究:博多湾鉄道による宮地嶽線の開通と香椎・唐原の開発」(2016年 箕浦永子 九州大学大学院助教)
- 「香椎町史」(1963年 香椎町役場)
- 「香住ヶ丘校区沿革史」(2001年 香住ヶ丘校区沿革史づくり実行委員会)
- 「太田清蔵翁伝」(1952年 東邦生命保険)
- 「五代太田清蔵伝」(1979年、東邦生命保険八十年史編纂委員会)
- 「西日本鉄道百年史」(2008年 西日本鉄道)

## 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

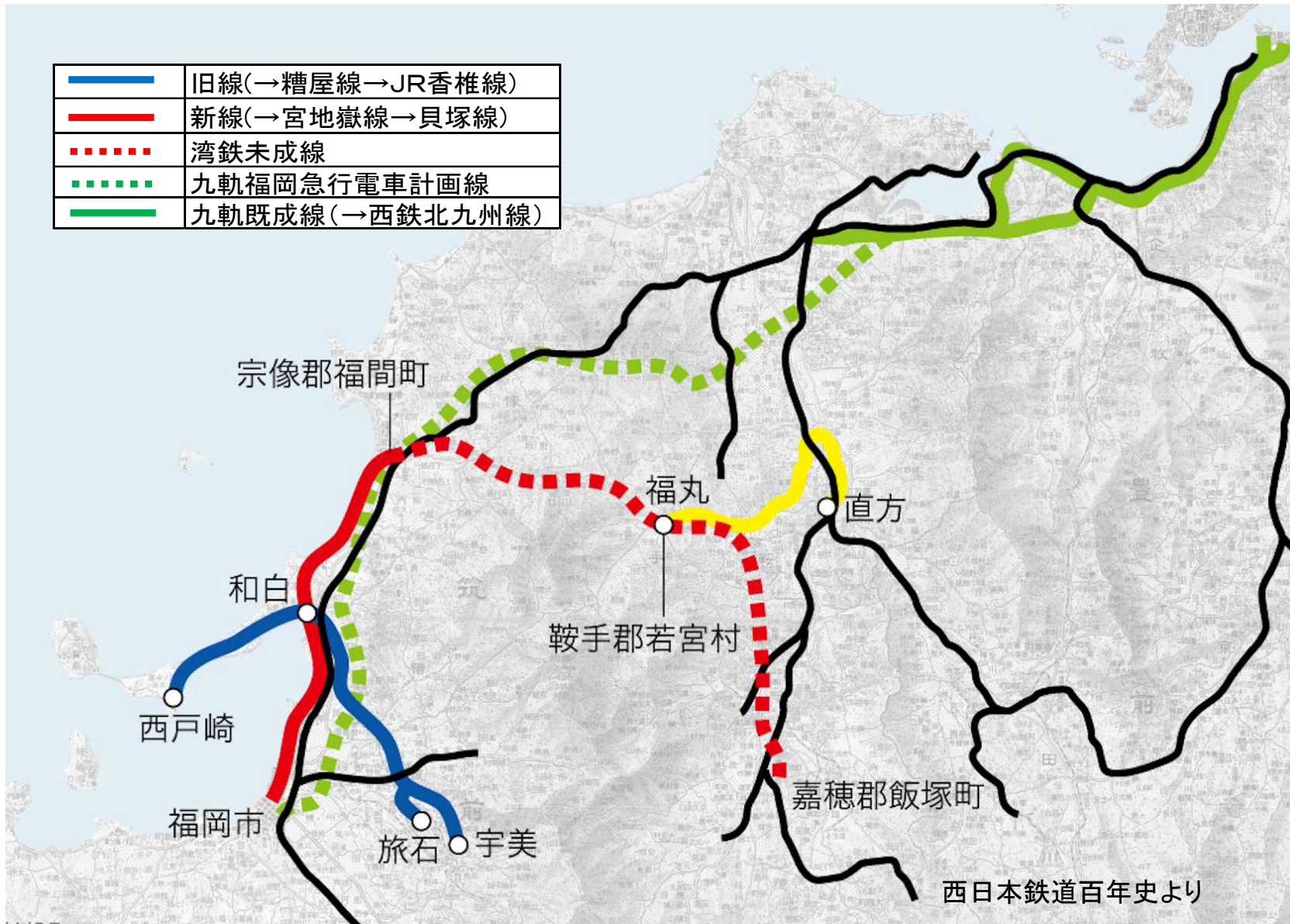


「太田清蔵翁伝」より

## 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次現在のJR鹿児島本線など) 監査役
- 1908年(46歳) 衆議院議員
- 1909年(47歳) 徴兵保険(後の東邦生命保険)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(後の国鉄勝田線) 創立
- 1918年(56歳) 九州中央自動車創立
- 1918年(56歳) 博多湾鉄道(現在のJR香椎線) 社長
- 1918年(56歳) 北九州鉄道(現在のJR筑肥線) 取締役
- 1939年(78歳) 香椎チューリップ園を造園
- 1941年(80歳) 香椎中学校開校

# 博多湾鉄道汽船の路線延長計画



# 宮地嶽線への関わり

## ● 博多湾鉄道の創業

- 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に計画を縮小し、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)

## 宮地嶽線の歴史(博多湾鉄道汽船→西日本鉄道)

- 会社の将来を担う、新線建設を企画
  - 博多湾大築港構想に連動する、福岡市内-香椎-西戸崎を結ぶ臨海鉄道の実現
  - 福岡-福岡-福丸-飯塚を結ぶ、博多財界悲願の福岡市-筑豊炭田地域の連絡鉄道の実現
- 1919～21(大正8～10)年にかけて、福岡市から飯塚町までの鉄道敷設免許を取得
- 1924～25(大正13～14)年にかけて、新博多(後の旧西鉄バス千代営業所の場所)ー宮地嶽間の新線を開業
- 1929(昭和4)年、新博多ー宮地嶽間電化(電車運転開始)
  - 1936(昭和11)年、業績不振により建設の見通しが立たず、宮地嶽ー飯塚間の敷設免許が失効
- 1936(昭和11)年、本社を西戸崎から、新香椎(現在の西鉄香椎)駅前に新社屋を建築して移転
  - 戦後、1943年(昭和18年)に町制施行した香椎町役場に転用。
- 1942(昭和17)年、陸上交通事業調整法に従い福岡県下5私鉄が合併し、西日本鉄道株式会社が成立
- 1944(昭和19)年、国家総動員法に拠る強制的な戦時買収により、西鉄粕屋線(現在のJR香椎線)、同宇美線(後の国鉄勝田線)を運輸通信省(国鉄)に譲渡

# 湾鉄本社(後の香椎町役場)





# 福門連絡鉄道計画

- かつて九州電気軌道が計画するも昭和恐慌期に断念した、福岡市と北九州工業地帯を結ぶ福岡急行電車計画を再興
  - 経済好転により、湾鉄は経営再建に成功していた
  - 九州電気軌道の子会社が保有していた、宗像郡神興村－遠賀郡折尾町間の92,446坪の用地を譲受ける
  - 当初は用地処分を計画した九軌に対し、沿線自治体が計画再興を要望し支援
- 1937(昭和12)年、宮地嶽－折尾間(29.4km)の鉄道敷設免許を出願
  - 新博多－折尾間を57分で結ぶ急行列車運転を計画
- 日中戦争勃発により臨時資金調整法で新規投資事業が制限され、鉄道省により処分を保留された
  - 後に、戦況悪化により1944(昭和19)年に申請書返付
- 戦後の農地改革により平野部の用地を政府に強制買上げされ、このルートでの延伸の芽を摘まれた

## 4代太田清蔵翁による香椎地区の開発

- 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
  - － 鉄筋コンクリート地上2階地下1階総坪数458.75坪
  - － 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)誘致も目論み、香椎町内の海岸3万7,000坪を埋立
- 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
- 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
  - － 香住ヶ丘の香椎海面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
  - － 戦後は太田清蔵(5代)により福岡県に寄贈され、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



# 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、地域交通の整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移譲
  - 福岡市内の福博電車と、福岡ー久留米ー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が協議し、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

# 香椎花園周辺(1956年)



## 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

## 香椎海面埋築(株)(→九州勸業(株))

- 20世紀初頭の香椎周辺は、鉄道省(国鉄)線が海岸線に沿って敷設されており、現在の西鉄貝塚線や国道3号線の位置は、まだ海中であった
- 1904(明治37)年頃、当時の博多商人の代表格である渡邊與八郎氏を筆頭に、福博財界人が、博多湾築港構想の一環として香椎潟浜男海岸の埋め立てる、香椎海面埋築会社の設立を企図
- 1912(大正元)年、香椎海面埋築株式会社が設立 社長は太田清蔵(4代)翁
- 1920(大正9)年、埋立により新浜町、御幸崎、御島崎の新開地が造成される
  - 新浜町埋立地約17,000坪、御幸崎埋立地約6,000坪、御島崎埋立地約7,000坪、合計約30,000坪を造成
- 1922(大正11)年、香椎海面埋築会社の改組して九州勸業株式会社とする
  - 香椎村の太田家所有地約35万坪の管理、開発を担当させる
- 1933(昭和8)年、唐原・浜男の約18万坪の区画整理が完成

### ➤ 農場開発

- 1931(昭和6)年、唐原地区を開墾して、約3万坪の香椎農場を開場
  - 養豚場・温室(高級蔬菜・花卉類栽培)約3,000坪、果樹園・蔬菜園約2万7,000坪

### ➤ 遊園地開発

- 1939(昭和14)、九州勸業と博多湾鉄道汽船の共同事業として、香椎チューリップ園を造園して市民に開放

# 渡邊與八郎

- 1866(慶応2)～1911(明治44)
- 福岡市(博多)上西町
- 博多町人「大賀次」の家格
- 呉服太物商「紙與」当主(現在の紙与産業) ...2代與三郎
- 20世紀初頭の福岡市・福岡県を近代化する多くの事業に参画した



「渡邊與八郎伝」より

# 太田清蔵(4代)翁によるチューリップ園の造園

- 太田清蔵翁、ヨーロッパ外遊での西洋式庭園の印象を基に、チューリップ園の造園を企画
  - 中央の私鉄各社に倣う、湾鉄の乗客誘致策
  - 中央で活躍する太田清蔵が、料亭「香椎花壇」とともに、地元へ招く饗応客を喜ばせることも目的
- 風光明媚な片男佐海岸に面した、九州勧業・博多湾鉄道汽船が保有する香住ヶ丘3万坪で造園
  - 東京の玉川園から武藤輝総氏を招聘し、チューリップ約30万球を栽培する
- 1939(昭和14)年 チューリップ園が開園
- 湾鉄線に春～夏季のみの臨時乗降場を開設
  - 香椎チューリップ園前 → 香椎福日園前→運動場前
- 1941(昭和16)年、新香椎駅前にあった野球場を、隣接地に移転・拡張
- 福岡日々新聞社を協賛を得て、遊戯施設も整備
  - 回転塔、装甲車などを設置し、戦時下の市民の健康増進に寄与
- 1942(昭和17)年 運動場前停留場を恒常駅として設置
- 1943(昭和18)年 閉園して農地に転用
  - 戦況悪化によってこの年の春季を最後に閉園し、香椎農場として糸島農園や和白製塩場などとともに、西鉄社員、家族への食料供給に利用

# 新香椎球場・香椎球場

## ➤ 新香椎球場

- 1932(昭和7)年、湾鉄新香椎(現在の西鉄香椎)駅前(南西側)に開設
  - 面積5,000坪、スタンド12段、7,000人収容
  - 九州帝大対京城帝大で開幕試合

## ➤ 香椎球場

- 1941(昭和16)年、香椎チューリップ園北側に開設
  - 両翼85.4m、中堅105.2m、1万9,000人収容
  - 戦時中はチューリップ園とともに農園化されていた
- 1946～1950(昭和21～23)年、プロ野球公式戦を5試合開催
- 1948(昭和23)年、第3回国民体育大会の軟式野球場にも使用
- 1950(昭和25)年以降の西鉄のプロ野球参入後は、その2軍施設として使用
  - 1954(昭和29)年に大リーガーのジョー・ディマジオが訪れ、西鉄の河野昭修などのプロ野球選手を直接指導
- 西鉄ライオンズ消滅後は、西日本鉄道の福利厚生などにも使われていた
- 1972(昭和47)年には、野外コンサート「福岡フォーク夏祭り」が開催
  - 武田鉄矢、井上陽水といった地元出身者に加え、泉谷しげるもゲスト出演した

## 大戦後の宮地岳線と香椎花園前駅

- 1948(昭和23)年、第3回国民体育大会において、軟式野球と男子バレーボールが運動場駅前周辺で開催
  - 香椎花園が再開され、隣接地にバレーボールコートも開設
- 1946(昭和26)年、宮地嶽駅を移設するとともに、線路を津屋崎まで延伸
- 1954(昭和29)年、新博多(後の千鳥橋)ー競輪場前(現在の貝塚)間に、軌道福岡市内線の車両が乗入れ開始
  - 鉄道線車両の運転区間は競輪場前ー津屋崎間に縮小し、昼間帯は約25分間隔で運転
- 1956(昭和31)年 運動場前停留場を停車場に変更
  - 側線を新設し、折返し列車の運転開始
- 1957(昭和32)、運転間隔を昼間帯13分、ラッシュ時6.5分間隔に大增発
  - 福岡市内線の運行間隔に合わせることで、乗り継ぎ利便性を向上
- 同年、駅名を「香椎花園前」に改称
- 1979(昭和54)年、軌道福岡市内線が全廃され、貝塚での接続が代替バスに変更
- 1987(昭和62)年、福岡市地下鉄が貝塚まで延伸し、宮地岳線と接続
- 2007(平成19)年、西鉄新宮ー津屋崎間の運輸営業廃止
  - 運転間隔が昼間帯15分、ラッシュ時10分間隔に拡大
- 2026(令和8)年、ラッシュ時の花園前折返し列車を一部復活

# 福岡国体で使用されたバレーボールコート



山本魚睡コレクション

## 停車場に昇格時(1956年、運動場前駅)



## 福岡県による香椎区画整理事業

- 1949(昭和24)年戦時中の空襲被害者と外地からの引揚げ者の増加による住宅不足解消を図り、福岡県による香椎土地区画整理事業が施行
  - 対象地域は唐原・浜男地区41万7,000坪
  - このうち18万坪は西日本鉄道および九州勧業所有地
  - 農地3万6,000坪
  - 戦前のチューリップ園や野球場復活による遊園地整備も含まれた
- 宅地面積は施行前の6,642坪から279,595坪に増加
- 1952(昭和27)年までに、香椎花園前駅を中心に地域内に県営住宅359戸を含む400戸弱の住宅が建設された

## 西鉄香椎花園の開園経緯

- 戦後の農地改革(1946年の自作農創設特別措置法など)により、不在地主などの農地が強制的に政府が買い上げ、自作農業者に払下げられることになった
  - 九州勸業は農地の大半を失い、数年間経営に苦しんだ
  - チューリップ園も戦時中に農地化したことが仇となり、この強制買い上げ対象となった
- 野中西鉄社長による遊園地再開計画
  - 戦後新社長となった野中春三氏は、電鉄経営における遊園地の重要性を鑑み、北九州地区の到津遊園に匹敵する遊園地の福岡地区での開設を企図した
- 1947(昭和22)年、香椎農場の法律適用除外を受ける
  - 香椎町議会の働きかけもあり、西鉄は5年間の猶予期間を設けて、チューリップ園の再開と遊園地化の覚書を香椎町と交換し、接收を免れる
- 1951(昭和26)年、造園に着手
  - 山門郡瀬高町、杉本神籠園の杉本治雄氏が造園事業を引受け、最初に花菖蒲を栽培
- 1956(昭和31)年、チューリップ園を再開
  - チューリップ、バラ、花菖蒲を主体に花園の基礎を作り、大温室、展望台、風車台、東屋風小屋、休憩処、食堂等を順次整備
- 1960(昭和35)年、正式に西鉄香椎花園として誕生
  - 入園料を正式に制定
- 同年、文部省より博物館相当施設(香椎植物園)の指定を、到津遊園とともに受ける

# 園内案内図(1963年)

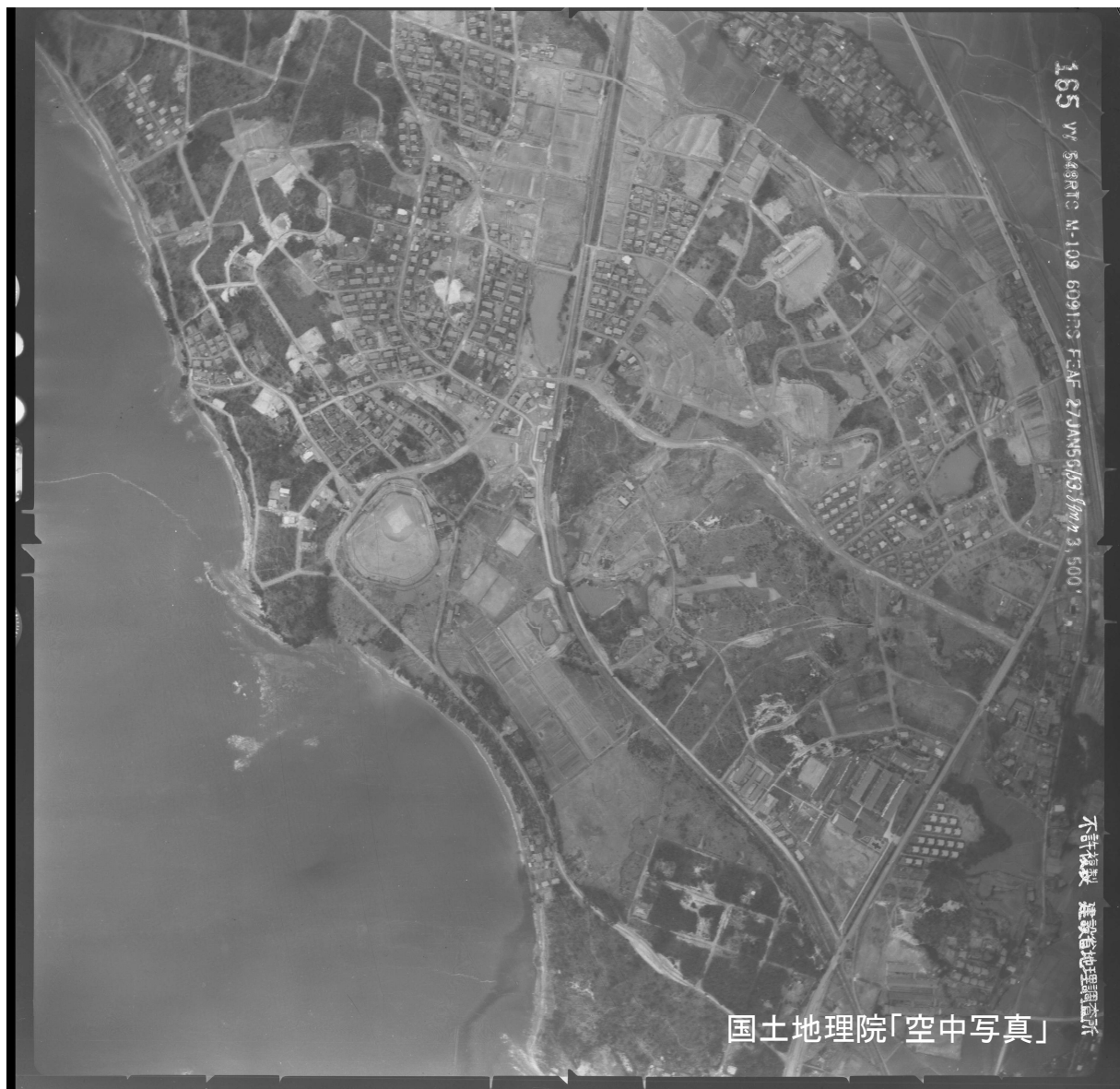


「西鉄社報」昭和38年12月号

# 香椎花園全景



# 香椎花園周辺航空写真(1956年)



# 香椎花園周辺航空写真(1960年)



## 園内風景(1960年頃)



「営業報告書」昭和35年下期

## 園内風景(1960年頃)



「營業報告書」昭和35年下期



## 西鉄香椎花園のその後

- 1966(昭和41)年、有限会社西鉄農林開発センターの設立
  - バナナの栽培、流通を目指し、翌年には香椎花園隣地にバナナ園を開設
  - 1969(昭和44)年、香椎バナナ園を香椎花園に統合
  - 1976(昭和51)年、バナナ園を廃止して、会社を解散
- 1976(昭和51)年、廃止された軌道福岡市内線201・1001号車を静態保存
- 1982(昭和57)年、催事館開設
- 1983(昭和58)年、レジャープール開設
- 1989(平成元)年、西鉄旅行がよかトピアの入場券販売管理業務を受託
  - 香椎花園や到津遊園での観客誘致、入場者出改札のノウハウが認められ、JTB・KNTと合併して実施
- 20世紀末になり、大型レジャー施設の新設や、所得向上などによる国民のレジャー形態変化もあり、既存の電鉄系遊園地はいずれも大幅な損失を計上するようになり、各地で廃止が相次いだ
  - 西鉄も、海の中道海洋生態科学館(マリンワールド海の中道)の運営受託(1989年～)をする反面、旧来型施設である到津遊園を2000(平成12)年に閉園
  - 香椎花園については、アイランド鉄道新線計画など周辺開発の絡みで、再開発の目途が不透明であったので、損失最小化を図り当分存続させた
- 2009年、「かしいかえんシルバニアガーデン」としてリニューアルオープン
- 2021年、コロナ禍より企業経営全般が悪化し、継続不可能となって閉園

## 福岡市内線車両の静態保存



吉富実撮影

# 西鉄香椎花園の全容

- 開園 1956(昭和31)年4月10日
  - 営業施設としては 1959(昭和34)年4月10日(皇太子=現在の<sup>上皇</sup>=ご成婚日)開設、「西鉄香椎花園」と正式命名
  - 前身の香椎チューリップ園は、1939(昭和14)年開設
- 敷地面積 12万3,400㎡(約3万7,300坪)
- 栽培規模(1963年頃)
  - チューリップ12万本、バラ2万5,000本、菊10万本、その他
- 大温室 面積1,000㎡、塔屋部分高さ13m(1963年頃)
- 来場者推移
  - 1960(昭和35)年度 22万5,000人
  - 1985(昭和60)年度 57万人(最高を記録)
  - 2007(平成19)年度 24万5,000人
  - 2015(平成27)年度 28万7,000人
  - 2019(令和元)年度 27万3,000人
- 閉園 2021(令和3年)年12月30日

ご清聴有り難うございました