

## 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

箕浦，永子  
九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門：助教

<https://doi.org/10.15017/1807163>

---

出版情報：都市・建築学研究. 30, pp.45-50, 2016-07-15. 九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門  
バージョン：  
権利関係：



## 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—

### The Regional Development by Entrepreneurs in Modern Japan —The Opening of the Miyajidake-Line by the Hakatawan Railway Company and the Development of Kashii and Tounobaru—

箕浦永子\*

Eiko MINOURA

The purpose of this paper is to clarify the regional development by private entrepreneurs of modern Japan. Before the war, Seizo Ota became the president of the Hakatawan Railway Company and opened the Miyajidake-Line. He developed residential areas, a farm, an amusement park, and an educational facility along the railway line. After the war, Fukuoka prefecture had carried out a large-scale land readjustment project in order to develop residential areas and the amusement park. Businesses by private entrepreneurs had become the foundation of post-war development.

**Keywords :** *Regional Development, Multiple Management, Suburb, Residential Land Development, Land Readjustment*  
地域開発, 多角経営, 郊外, 宅地造成, 土地区画整理

#### 1. はじめに

日本における近代は、都市化・郊外化が進行した時代である。山林や農地など非居住の土地を住宅などの利用のために宅地開発したことにより、市街地が拡大していった<sup>1</sup>。宅地開発の代表的な例を主体別にみると、資本家による市街地・宅地開発<sup>2</sup>、鉄道会社による宅地開発<sup>3</sup>、また土地会社<sup>4</sup>や組合<sup>5</sup>による開発などに整理される。また、その際の開発理念は、エベネザー・ハワードの提唱した「田園都市論」であると考えられており、「田園都市」「学園都市」「林間都市」と呼ばれるような新たな都市が形成されていった<sup>6</sup>。

なかでも鉄道会社による開発は、路線を都市中心部から郊外へと延伸するため郊外化の進行に大きな働きをみせ、その沿線開発は宅地開発に留まらない幅広い用途のものがみられた。代表的な例としては、現在の阪急電鉄の前身である箕面有馬電気鉄道を創業した小林一三による私鉄経営モデルであり、自社の電車利用を促進するために、沿線に「ターミナル駅、デパート、郊外住宅地、レジャー施設」を開発した。このモデルは大きな成功をおさめ、全国の鉄道会社は少なからず影響を受けて沿線の地域開発を進めていったと考えられている。

このような開発事例は関東や関西の例が知られるところであるが、本研究では、近代における福岡・博多の

鉄道会社のひとつとして事業を展開した博多湾鉄道(以下、湾鉄と略記)を事例に、沿線開発の具体像を一次・二次資料をもとに解き明かすことを目的とする。とりわけ、旅客輸送を目的とした宮地嶽線に着目し、まずは路線の開通と景観の変容について考察する。そのうえで、鉄道会社や土地建物会社を経営した民間事業家による戦前の地域開発に関する具体像に迫り、小林一三の私鉄経営モデルの影響を考察する。さらに、この戦前の成果を礎に、戦後の地域開発が進行していった展開過程についても明らかにしていく。

#### 2. 博多湾鉄道の概要

現在の西日本鉄道(以下、西鉄と略記)は、近代に設立された鉄道5社を戦後に合併して創立されている。1901(明治34)年から1934(昭和9)年の間に設立された、博多湾鉄道、九州電気軌道、筑前参宮鉄道、九州鉄道、福博電車の5社である。湾鉄は5社のなかで最も早くに創立しており、1901(明治34)年6月11日に博多湾鉄道株式会社という社名で創立された<sup>7</sup>。

第1の事業目的は石炭輸送であったため、石炭の産出地である糟屋炭田から海路輸送の玄関口である西戸崎までを路線計画し、まずは西戸崎―須恵間を、続いて須恵―新原間、新原―宇美間と順次開業させて、1905(明治38)年12月29日に糟屋線が全線開業した。線路用

\* 都市・建築学部門

地はおおよそ官有林であったため、極めて安価に払い下げられたという<sup>8</sup>。1919（大正 8）年に西戸崎での船積業及海運業を兼務することになったため、1920（大正 9）年に社名を博多湾鉄道汽船株式会社と変更し、石炭産出地から海運までの輸送を担った。

第 2 の事業目的は「福岡市東部郊外の開発を進め筑豊および北九州地方との連絡」<sup>9</sup>であったため、1923（大正 12）年にまずは福博電車に乗り継ぎができる千代に新設された新博多駅から和白駅までの運行を開始し、翌年に和白駅から宮地嶽駅まで延伸させ、1924（大正 13）年 5 月 23 日に宮地嶽線を全線開業させた。1929（昭和 4）年 8 月 16 日に電化したことにより、新博多—宮地嶽間は 30 分ごとの運転となり、所要時間が 10 分短縮されたため旅客数は増加した<sup>10</sup>。

なお、糟屋線は戦後国有化され現在は JR 香椎線となっており、宮地嶽線は縮小されたものの西鉄貝塚線として運行が続いている。

### 3. 宮地嶽線の沿線と景観

#### 3.1 宮地嶽線の開通

宮地嶽線の開業を実現させたのは、1918（大正 7）年に湾鉄の社長に就任した太田清蔵（第 4 代）である。太田は、博多蔵本町で油商（菜種油の製造・卸商）を家業とする家に生まれたが、銀行、炭鉱、紡績、保険など、近代福岡の様々な産業に投資・参画し、事業家へと転身して成功した人物である。太田は様々な事業に取り組んだが、なかでも湾鉄と東邦生命保険の 2 つの事業を主要事業とし、湾鉄の経営には 30 数年にわたり力を注いだ。また、湾鉄沿線の地域開発を行うために、土地建物に関

する工事や売買・仲介等を行う会社を創業している。

前述のとおり、宮地嶽線は 1924（大正 13）年に全線を開業した。図 1 は、1924（大正 13）年 5 月 26 日付の福岡日日新聞に掲載された「湾鉄試乗記」と題する記事である。「白洲青松の千代の松原を縦貫」、「風光明媚なる博多湾の長汀曲浦を縫う」、筥崎宮・香椎宮・宮地嶽神社の 3 社を繋ぐ参宮鉄道、「松林をくぐり、左手には一望洋々たる一湾の水が車窓に展開」などと記され、各駅の名所を紹介している。湾鉄の宮地嶽線は、車窓の景観がすばらしく、名所を繋いでいるため行楽によいと紹介されたのである。

しかし、石炭輸送を主軸として安定的な営業収益をあげる糟屋線に対し、宮地嶽線の収益は伸び悩んだ。そのため、正月には筥崎宮・香椎宮・宮地嶽神社へ三社詣に出かけるための臨時急行列車を運転させたり、夏には香椎付近に納涼場を設けたり、秋には新博多から和白間で観月列車を運転させたり、年間を通した様々な企画力で旅客増加に努めた<sup>12</sup>。とりわけ、筥崎宮、香椎宮、宮地嶽神社が鉄道で繋がったことは市民に大変喜ばれたという。宮地嶽線は、市街地と郊外を結ぶ路線でありながら、沿線の行楽地を楽しむことのできる路線でもあった。

#### 3.2 景観の変容

宮地嶽線の駅は、市街地から郊外に向って「新博多（後の千鳥橋）—筥崎宮前—筥崎松原—名島—新香椎—和白—三苦—新宮港—新古賀—筑前福岡—宮地嶽」の 11 駅であった。主な駅周辺の景観を見ていく。

まず筥崎宮前駅について、宮地嶽線開通前の様子を 1898（明治 31）年に発行された「大日本名所図録」<sup>13</sup>に掲載される筥崎宮の絵図（図 2）を見ると、門前には多くの参詣者が集まり、また周辺には町家が建ち並ぶ様子が見て取れ、近世的な景観が維持されていたことが窺える。この後、1910（明治 43）年に開館した「筥崎水族館」、辰野金吾設計による潮湯「抱洋閣」、1911（明治 44）年に創立された九州帝国大学の校舎（図 3）が建設され、西洋式の近代建築が次々と出現した。この後の 1923（大正 12）年に開通した宮地嶽線は筥崎宮の門前の海岸沿いを路線としたため、海辺を臨みながら松原の間を走り抜け、車窓からはこれらの近代建築を見ることができた。このように福岡・博多の市街地に近い筥崎宮前駅の周辺では、宮地嶽線が開通した頃には近世的な景観から次第に近代的な景観へと変容していったといえる。

次に名島駅について、名島には戦国時代の古城や古戦場跡などの史蹟、また名島神社があったため、もともと名所旧跡を訪れる人々がおり、「大日本名所図録」の名島神社の絵図（図 2）を見ても参詣者や海辺で遊覧する人々が描かれている。また、博多湾には帆掛け舟が何艘も描かれているため漁業が盛んであったことが見て取れる。宮地嶽線が開業した頃には、東邦電力名島発電所



図 1 福岡日日新聞 大正 13 年 5 月 26 日 朝刊<sup>11</sup>

(図 3) , 名島飛行場, 名島川拱橋など, 近代産業に関する施設が設置されており, また海水浴場も設置されていた<sup>15</sup>。このように名島駅周辺も, 近世的な景観から近代的な景観に変容しつつあったことが窺える。

新宮駅については, 「大日本名所図録」に収録される磯崎神社の絵図を見ると, 社家や民家のほか, 門前町が形成されていたため町家が建ち並んでいる様子が描かれている(図 2) 。この後に宮地嶽線が開通したが, 1933(昭和 8)年に吉田初三郎によって描かれた「博多湾鉄道鳥瞰図」<sup>16</sup>を見ると, 町が形成されている様子が描かれ, 海水浴場が設置されていることが見て取れる(図 3) 。しかし, このほかに近代的な建物が建設されたことを知ることができる資料は見当たらないため, 概ね近世的な景観を維持していたとみられる。

新宮から先の駅周辺は, 1933(昭和 8)年に描かれた吉田の絵図を見ても, 海水浴場の設置は見られるもののほとんどが農村や漁村であり, 近世的な景観のままであったことが窺える。終着駅である宮地嶽駅の周辺も, 「大日本名所図録」に見るような宮地嶽神社の門前に町家が建ち並ぶ様子, 参道と参詣者の様子, また海辺の景観など, 沿線が開通した後も近世的な景観のままであったと考えられる(図 2) 。また, 香椎駅の周辺も「大日本名

所図録」に見るように宮地嶽線開通前は香椎宮の周辺にわずかに民家が建ち並ぶものの, ほとんどは自然な地形のままあるため近世的な景観が維持されていたとみられる(図 2) 。管見の限りでは, 近代的な建物が建てられたという資料が見当たらなかったため, 香椎から先は従来の景観のままであったと考えられる。

#### 4. 戦前における太田清蔵の地域開発

湾鉄の第 2 の事業目的である「福岡市東部郊外の開発」の拠点として, 太田は香椎に可能性を見出した。民間の事業家の立場から太田が戦前に香椎・唐原で取り組んだ地域開発について見て行く(図 4) 。

##### 4.1 住宅地開発

1904(明治 37)年頃, 香椎村と福岡市の有志によって遠浅の香椎潟の海面を埋め立てて平地を造成する工事が進められていたが, 埋め立て後に波にさらわれるなどたびたび困難に見舞われていた。そこで, 太田は福岡市の有志と 1912(大正元)年に香椎海面埋築株式会社という会社を設立して社長となり, この事業を引き継いだ。それから 8 年という年月をかけて約 3 万坪を埋立て, 新浜町・御幸崎・御島崎の新開地を造成した。この完成によって, 香椎や名島で東洋製鉄株式会社を誘致しようと

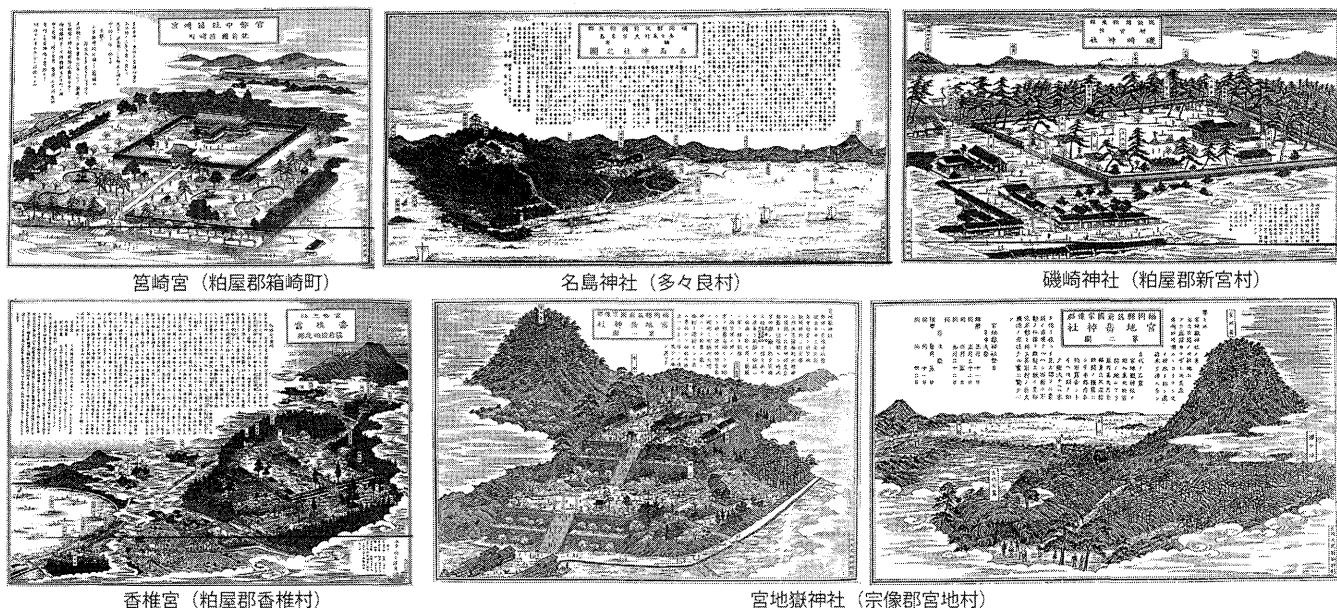


図 2 「大日本名所図録福岡県之図」にみる近世的景観

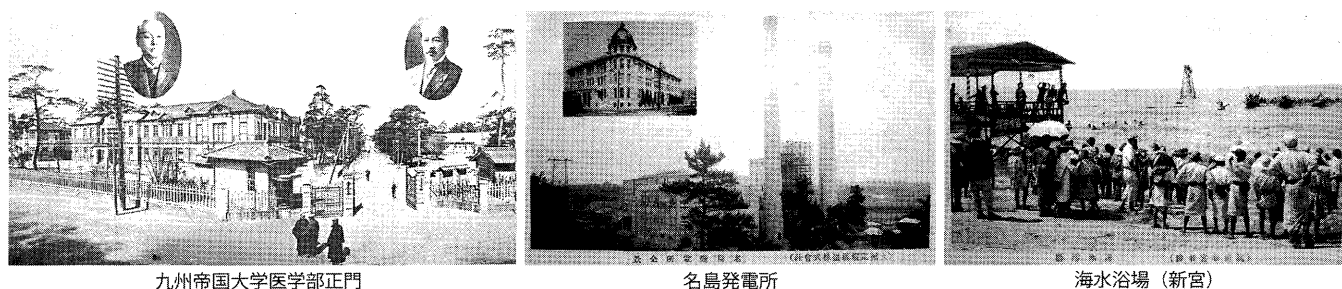


図 3 近代的景観の要素<sup>14</sup>

いう運動が起こり、太田も関係町村と連携して動いたが、八幡製鉄所との関係もあって戸畑に設置されることとなった。これに奮起した太田は、香椎をさらに発展させるべく 1922（大正 11）年に香椎海面埋築株式会社を九州勧業株式会社へと社名変更し、香椎村に太田が個人で所有していた約 35 万坪の土地を九州勧業に売って住宅地を計画することとし、1933（昭和 8）年に唐原と浜男の約 15 万坪の区画整理を完成させた。しかし、当地には水源が乏しかったため、地下水を発見して井戸の掘削を行ったうえで上下水道のインフラ整備を行い、1931（昭和 6）年に給水を開始した。その後住宅が次々と建設され、戦後の 1953（昭和 28）年頃には 220 戸余までに発展したという<sup>18</sup>。

このように、太田は湾鉄の経営にあたりながら並行して土地建物に関する事業を行う会社を設立し、宅地開発、インフラ整備、住宅の建設を行って住宅地を形成していった。沿線に住宅地を形成するのは、既に 1910（明治 43）年に小林一三が箕面有馬電気軌道の沿線に池田室町住宅地を形成し郊外型分譲住宅の販売を行っていた。太田が埋め立てに着手したのは 1912（大正元）年であり、小林に少し遅れて事業を開始したが、埋め立て工事の困難に見舞われ、また地域からの企業誘致の要望に答えるために東奔西走したり、水源確保に苦労したりと、住宅地の完成に至るまでにおよそ 20 年を費やすこととなり、その過程は甚だ苦難の連続であった。

## 4.2 農場開発

九州勧業株式会社の事業として、唐原に肥沃な土地を選び、1928（昭和 3）年から開墾を開始して 3 年後に約 3 万坪の農場を開園させた。約 3 千坪に養豚業の建物と高級蔬菜や花卉類の栽培のための温室を建設し、約 2 万 7 千坪の土地は果樹園や蔬菜園とした。開園 10 年後には福岡市青果市場でも有力な荷主になったという<sup>19</sup>。

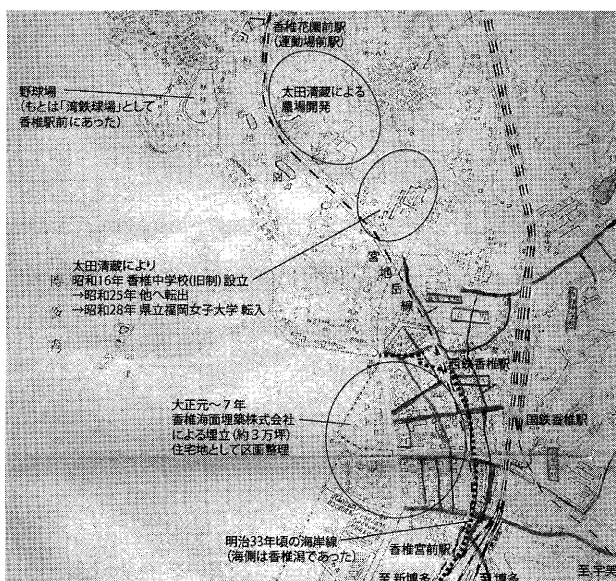


図4 香椎・唐原における戦前の開発<sup>17</sup>

農場開発は小林一三の影響というより個人的な理由に突き動かされたようで、病弱だった三男の凱夫の健康回復のためにいいと考えて経営を任せていた<sup>20</sup>。

## 4.3 遊園地開発

九州勧業株式会社の事業で最も成功したのは、遊園地経営である。太田は、社長を務めていた湾鉄と九州勧業との共同で約 3 万坪にチューリップ園と遊園地を計画し、1939（昭和 14）年に開園させた。約 30 万球のチューリップと様々な花卉植物を植えて、鑑賞と販売を行うこととし、さらに子供用の汽車やサイクリング施設を設けた。福岡市街や近郊から観客を集めるほどの人気スポットとなったが、戦争の煽りを受けてわずか 3 年で閉園することとなった<sup>21</sup>。

このような行楽地開発は、小林一三が箕面有馬電気軌道の沿線において、1910（明治 43）年に箕面動物園、1911（明治 44）年に宝塚新温泉という近代的娯楽施設を開業しており、鉄道利用者の増加に繋がった。この成功により、関東や関西を中心に各私鉄が遊園地経営を始め、東京での仕事が多かった太田はこの動きに触発されて同時期に遊園地開発を開始したものとみられる。

## 4.4 文教地開発

湾鉄や九州勧業での事業とは別に、太田は明治専門学校（現九州工業大学）を創立した安川敬一郎にならい、貧困家庭の子供の育英のために私財を投じて 1920（大正 9）年に太田報徳会を作った。当時、香椎には男子の高等教育機関が無かったため、太田報徳会の基金の半額をこれに当てることとし、将来は大学をも建設する構想を持っていた<sup>22</sup>。校舎を建設するにあたり、当初は耐火・耐震の壮大な校舎を設計していたが、着工した 1941（昭和 16）年に太平洋戦争が勃発したため制限を受け、かつ建築費が高騰したため木造に変更せざるをえなくなった<sup>23</sup>。その困難を乗り越え、1 万坪の敷地に木造 2 階建ての校舎 3 棟と体育館を建設し、1941（昭和 16）年 4 月に私立香椎中学校（旧制）を開校させた。

太田は、この教育事業を湾鉄の経営に有益となる地域開発とともに叶えられることもあって力を注ぎ、教育事業にはとりわけ愛着を持っていた。晩年は香椎中学校の西の丘に別邸を建て、通学する生徒たちの姿を眺めるのを楽しみにしていたという<sup>24</sup>。それからまもない 1946（昭和 21）年、太田は 83 年の生涯を終えた<sup>25</sup>。

## 5. 戦後における福岡県の地域開発

民間事業家である太田によって、戦前までに住宅地、農場、遊園地、文教地区の各開発が行われたが、これを礎に戦後は福岡県による地域開発が行われる（図 5）。

### 5.1 香椎土地区画整理事業

1945（昭和 20）年 6 月 20 日、福岡大空襲によって市街地が大きな被害を受け多くの人々が住宅を失った。ま



た、戦後の引揚者の住宅不足もあいまって、後に戦災復興住宅が提供されたものの住宅不足は深刻であった。そこで福岡県は、1949（昭和 24）年に「香椎土地区画整理事業」（図 6）を施行し、香椎町の既成市街地北西部に位置する唐原と浜男の一部を指定し、敷地 41 万 7 千坪余に県営賃貸木造住宅を建設することとした。事業は、1942（昭和 17）年に宮地嶺線に運動場前駅が新設されていたため、駅前広場の整備から始まった。またこの事業には、戦前に太田により経営され閉園していたチューリップ園や野球場等を復活させて大規模な遊園地を建設することも含まれていた<sup>28</sup>。

もともと、当地は唐原に集落があって周辺に水田があるのみでほとんどが針葉樹林であった。事業対象敷地のうち、約 18 万坪は湾鉄から移行した西鉄と九州勧業の所有地であり、チューリップ園などの土地のほか、宅地のほとんどは西鉄の社宅用地で、他に 3 万 6 千坪余の農地も含んでいた。事業対象敷地の宅地は、整理前は 6,642 坪であったが整理後には 279,595 坪となり、実に 42 倍もの面積となった。この増加分は山林や農地を宅地化しているためであり、これに準じて山林や農地の面積は減少することとなった。またインフラ整備として、道路・水路は整理前の 12,703 坪から整備を進め整理後には 38,670 坪まで面積が増え、他に公園広場緑地帯と

して 10,758 坪を新設している<sup>29</sup>。『香住ヶ丘校区沿革史』<sup>30</sup>によると、道路は舗装されていなかったため、雨が降ると丘の上から下へ水が流れ、水溜りができてぬかるみになることが多かったという。また、戦前の太田による住宅地開発でも問題となったように、水源確保には苦労し、新設された上水道だけでは充足せず、住宅 20 戸につき 1 つの井戸を掘ったという。しかし、上水道の水には赤水が混じることもあり、井戸水も塩水が混ざることがあり、水問題の改善は大きな願いであった。

## 5.2 住宅の建設

住宅の建設は、まず初年度の 1949（昭和 24）年度に県営庶民住宅 218 戸、1950（昭和 25）年度に県営分譲住宅 31 戸、1951（昭和 26）年度に県営庶民住宅 80 戸、県営分譲住宅 6 戸、住宅協会分譲住宅 24 戸と、合計 359 戸の県営住宅が建設された。他に、1951（昭和 26）年度に県職員住宅が 12 戸、1952（昭和 27）年度に香椎町営住宅が 15 戸建設されている<sup>31</sup>。

『香住ヶ丘校区沿革史』によると、1949（昭和 24）年度に建設された県営庶民住宅は「赤い屋根、白い柵の一戸建て木造住宅」<sup>32</sup>とあり、外観を想像することができる（図 7）。また、1951（昭和 26）年 4 月に入居が始まった香山県営住宅の空間構成は、A 型が 6+4.5+3 畳の 11 坪、B 型は A 型の 3 畳が食堂となるタイプ、C 型は

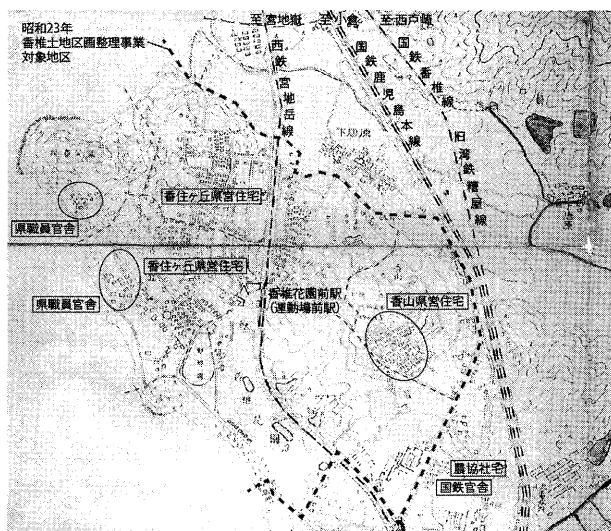


図 5 香椎・唐原における戦後の開発<sup>26</sup>

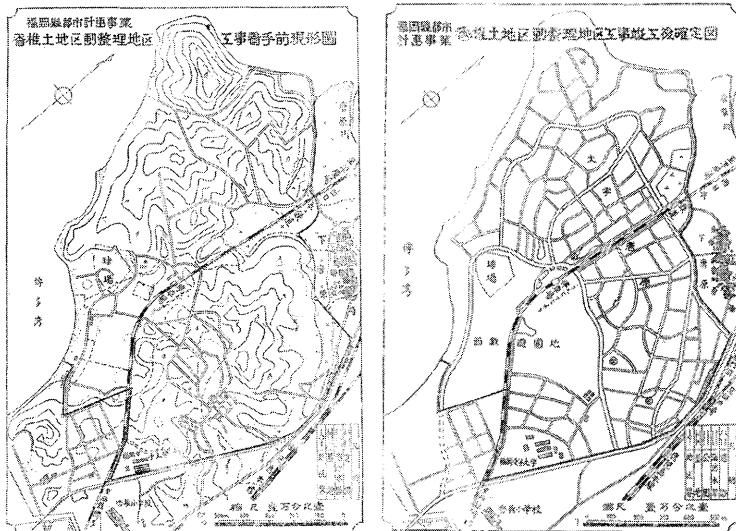


図 6 香椎土地区画整理地区（左：工事着手前現形図，右：工事竣工後確定図）<sup>27</sup>



図 7 県営住宅が建ち並ぶ様子<sup>33</sup>

6+4.5 畳の 9.25 坪で、いずれも南側が硝子戸となるタイプであった。1952（昭和 27）年度に建設された D 型は、6+4.5 畳の 9.25 坪で、南側が紙障子のため雨戸が必要であったという。

事業の完了後、県営住宅は 1962（昭和 37）年に払い下げられて、個別の建替えが進むこととなった。

## 6. おわりに

本稿では、近代日本の民間事業者による地域開発について、関東や関西で活発に事業が行われていた同時期に地方都市で同様の地域開発が行われていたのか、福岡を事例に解き明かした。

1901（明治 34）年に創立した博多湾鉄道は、福岡の市街地から郊外へと延伸する宮地嶺線を開通させ、旅客増加のために沿線に住宅地や行楽地などを開発した。これに最も尽力したのは、博多商人の家に生まれた第 4 代太田清蔵であり、鉄道会社を経営する傍ら土地建物会社を経営し、特に香椎・唐原を中心に住宅地、農場、遊園地、文教地を開発した。太田は、当地区の発展に貢献した人物として、当地区の様々な地域資料に記載が見られた。戦後は、太田による戦前の開発を礎として、住宅不足を解決するために香椎・唐原が県営住宅の建設地として選定され、土地区画整理事業が施行された。もともとは針葉樹林ばかりの山林や農地であった土地が、一大住宅地へと変貌し、閉園していた遊園地が復活し、学校が誘致された。これは、戦前に太田が思い描いていた香椎の地域開発が実現された姿でもあった。

以上のように、近代日本の民間事業者による地域開発は、地方都市の民間事業者であっても多角経営のなかで地域の発展を目的に様々な方面に寄与しており、戦後の発展の礎となったといえる。

## 補注

本稿は、筆者が寄稿した「民間と公共による「郊外」の形成」（週刊私鉄全駅・全車両基地、16 号、朝日新聞出版、2014.03.）をもとに、資料の出自を明示しつつ大幅に加筆修正をほどこしたものである。

## 注

- 1 批判的に捉えれば、従来の自然景観を失い、軟弱地盤への居住を進行させたとも言える。
- 2 例えば、福山藩主阿部家による西片町の開発、岩崎家による神田三崎町の開発など。
- 3 例えば、小田急電鉄による成城学園・玉川学園、箕面有馬電気軌道（阪急電鉄）による池田室町・櫻井・豊中、北大阪電気鉄道（阪急電鉄）による関西大学誘致・千里山遊園地・千里山住宅地の各開発など。
- 4 例えば、田園都市株式会社（東京急行電鉄）による洗足・多摩川台（田園調布）・大岡山・日吉の開発、箱根土地株式会社（西武鉄道）による目白文化村・大泉学園の開発など。

- 5 例えば、井荻村耕地整理組合、玉川全円耕地整理組合による開発など。
- 6 郊外住宅地については既に多くの研究蓄積があり、代表的な先行研究としては参考文献 1) および 2) がある。
- 7 湾鉄の成立背景については、参考文献 3) に詳しい。
- 8 参考文献 4) p. 154.
- 9 参考文献 4) p. 152.
- 10 参考文献 5) p. 65.
- 11 福岡日日新聞、大正 13 年 5 月 26 日朝刊、福岡県立図書館所蔵、1924 年。
- 12 参考文献 5) pp. 64-65.
- 13 参考資料 6)。
- 14 左写真は、『九州大学創立五十周年記念会：九州大学五十年史学術史上巻』（九州大学、昭和 42 年 11 月）より転載。右写真 2 枚は、九州歴史資料館所蔵。
- 15 海水浴場は、名島のほかに香椎、和白、新宮などでも設置されていた。なお、福岡の海浜リゾートについては、麻生美希「福岡市とその近郊における近代海浜リゾートの成立に関する研究」（都市計画論文集、Vol. 50 No. 3、公益社団法人日本都市計画学会、2015 年 10 月）に詳しい。
- 16 参考資料 7)。
- 17 参考資料 8) をもとに筆者加筆。
- 18 参考文献 9) pp. 366-368.
- 19 参考文献 9) p. 368.
- 20 参考文献 10) pp. 182-183.
- 21 参考文献 9) pp. 368-369.
- 22 参考文献 10) p. 184.
- 23 参考文献 9) p. 277.
- 24 参考文献 10) pp. 184-186.
- 25 香椎中学校は、1946（昭和 21）年に学制改革による新制高校への移行もあり、第 5 代太田清蔵によって福岡県に寄附され、1950（昭和 25）年に当地から転出した。現在は香椎高校として受け継がれている。香椎中学校の跡地には、1953（昭和 28）年に福岡県立福岡女子大学が転入してくることとなり、現在に至る。
- 26 参考資料 8) をもとに筆者加筆。
- 27 参考文献 9) pp. 327-328 より転載。
- 28 参考文献 9) pp. 326-332.
- 29 参考文献 9) pp. 333-335.
- 30 参考文献 11) p. 119.
- 31 参考文献 9) p. 334.
- 32 参考文献 11) p. 17.
- 33 参考文献 12) より転載。

## 参考資料および文献

- 1) 山口廣：郊外住宅地の系譜 東京の田園ユートピア、鹿島出版会、1987 年 11 月
- 2) 片木篤、藤谷陽悦、角野幸博：近代日本の郊外住宅地、鹿島出版会、2000 年 3 月
- 3) 中島昭：博多湾鉄道株式会社の成立、西南地域史研究、第 6 輯、1988 年 4 月
- 4) 阿部暢太郎：太田清蔵翁伝、東邦生命保険相互会社五十年史編纂会、昭和 27 年 3 月 20 日
- 5) 西日本鉄道株式会社：西日本鉄道百年史、西日本鉄道株式会社、平成 20 年 12 月 17 日
- 6) 清水吉康：大日本名所図録福岡県之部、1898 年
- 7) 吉田初三郎：博多湾鉄道鳥瞰図、福岡市博物館所蔵、1933 年
- 8) 香椎周辺地形、福岡県立図書館所蔵、1955 年頃
- 9) 香椎町役場：香椎町誌、香椎町役場、1953 年 2 月
- 10) 花田衛：五代太田清蔵伝、東邦生命保険相互会社八十年史編纂委員会、1979 年 6 月 25 日
- 11) 香住ヶ丘校区沿革史づくり実行委員会：香住ヶ丘校区沿革史、香住ヶ丘校区沿革史づくり実行委員会、2001 年 3 月
- 12) 福岡県：福岡県住宅年報、昭和 26 年度版、1951 年

（受理：平成 28 年 6 月 9 日）