2. 干拓・埋立の歴史

曽根干拓の歴史に関して纏まった情報を得られるのは，次の資料である．

- 小倉市曽根干拓沿革史 [1)]
- 曽根干拓建設事業計画概要書 [2)]
- 企救郡誌 [3)]
- 石原宗祐翁と曽根新田の 200 年 [4)]
- 曽根の神幸行事（開作神事）と郷土の歴史 [5)]

また，これら資料の主な根拠となっているのが次にあげる図であり，北九州市立図書館，福岡県立図書館，国立国会図書館など，またはその機関のインターネットサイトでの閲覧が可能である．

- 正保の国絵図（正保年間豊前六郡図）[6)]
- 天保の国絵図（豊前国）[7)]
- 伊能図 1821 年完成測量図 [8)]
- 国土地理院地図の旧版 [9)-12)]

中でも「小倉市曽根干拓沿革史」[1)]（以下，「沿革史」という）は，曽根干潟沿岸における有史以降，終戦頃までの干拓の歴史を纏めたものであり，その後の文献が多数参考にしている．

そこで，この沿革史に沿って海岸線の位置や形状の変遷，干拓の歴史等について以下に考察する．

2.1　旧海岸線の位置

最初に，もともとの海岸線はどこだったのか？

「わが郷土朽網」[13)]において朽網郷土史会が 1400 年頃の干潟北側を除いた推定海岸線を**図 2.1.1** の黒太線のように推定している．また，近隣の行橋市遺跡調査報告書 [14)]による古墳時代の推定海岸線が現在の標高 4～5m とされ，国土地理院地図サイト [15)]で，現在の曽根干潟付近標高 5m を海面下として青色で表すと，**図 2.1.2** のようになり，竹馬川河口から約 5km 上流近くにある葛原八幡神社付近（図中の赤丸）まで海が迫っていたものと想定することができる．

これは，この神社にある艫綱石（ともづないし）の言い伝え「901 年，菅原道真が大宰府赴任時に立寄った際に船を泊めた」[3),16)]にも合致する．

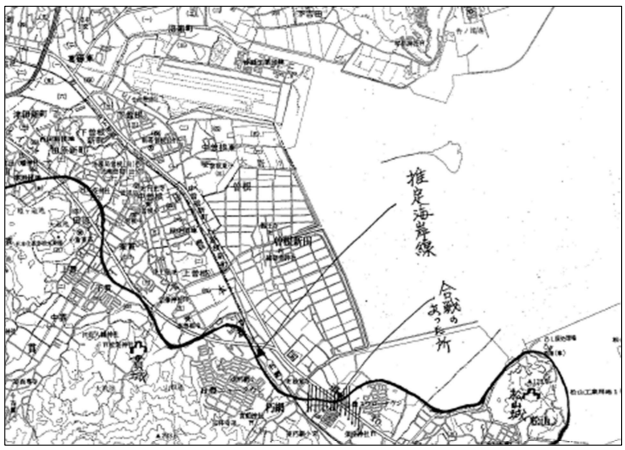


図 2.1.1　1398 年大友氏方と大内氏方の狸山合戦・応永戦乱当時の推定海岸 [13)]

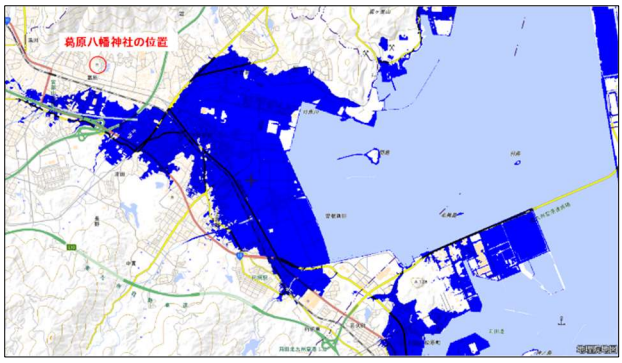


図 2.1.2　現在の標高 5m を海面下（青色）とした推定海岸線（国土地理院地図サイト [15)]で作成）

2.2　戦前までの干拓史

2.2.1　概要

沿革史には，有史以降，終戦（1945 年）までに行われた曽根の干拓地位置図（**図 2.2.1**）と開作時期および開作の概要が記載されている．ただし，干潟北岸の開作は曽根新田の開作（1803 年）後に順次開作されたが多くはその時期が判然としない．前述の「企救郡誌」[3)]，「石原宗祐翁と曽根新田の 200 年」[4)]，さらに「北九州市史」[17)]，「小倉市誌」[18)]からも，沿革史以上の記述は見つからなかった．干潟北岸で唯一沿革史に岡野屋新地は 1877 年に完成とある．

図 2.2.2 は，**図 2.2.1** を干拓時期別に著者が色分けしたものである（以下，「干拓図」という）．これらのうち主な干拓の時期を**表 2.2.1** に「曽根干潟干拓史」として時系列で示した．また，この表には沿革史 [1)]には記載のない

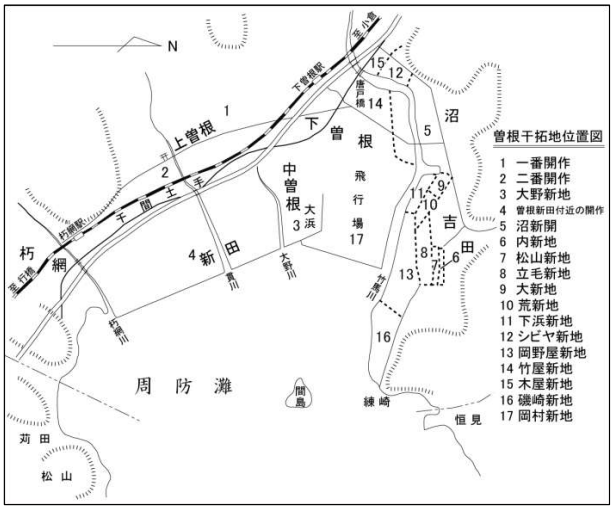


図 2.2.1 沿革史[1)]に掲載されている曾根の既干拓位置図
（複製した図を一部加工）

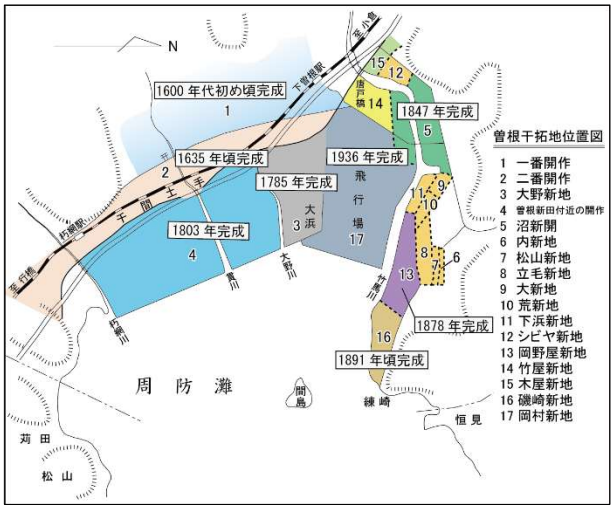
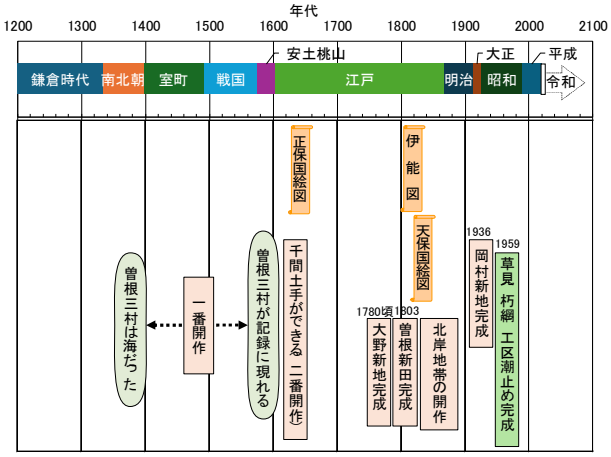


図 2.2.2 時期別に色分けした干拓図

表 2.2.1 曾根干潟干拓史



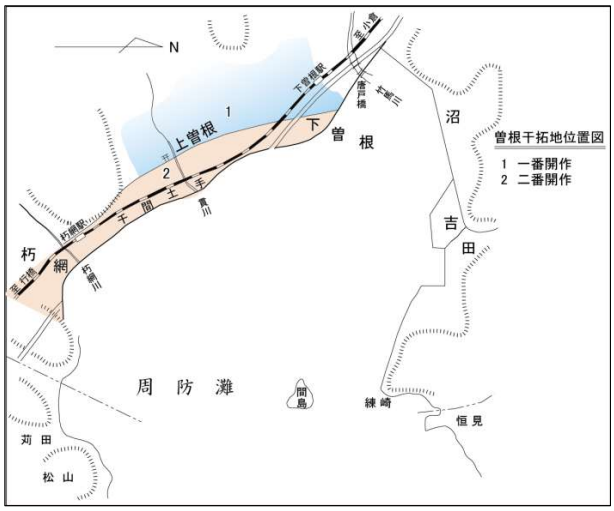


図 2.2.3 干拓図（二番開作時）
※干拓図を改変（図 2.2.2 から二番開作までを抽出）

南側の草見（朽網）工区の潮止め完成を付け加えた．

以下に，この年表に沿って干拓の位置，時期等について考察する．

2.2.2 各干拓の位置・時期等

(1) 一番開作

曾根開作で一番開作と言われているのは開作当時の呼称ではなく，「是を此入江の一番開作と云べし」と豊前国志（1863 年成立）から企救郡誌に引用されているように，後世において整理をする上での呼称である．沿革史に，「曾根三村（上曾根、中曾根、下曾根）の地は、足利時代の応永戦乱（およそ五五〇年前）の頃までは海であつたが、その後次第に、潟となり干潟となつて、漸次陸地ができたようである。・・・中略・・・後では潮除けに、ちよつとした土手くらいは築いたのではないかと思われる。・・・中略・・・この干潟に、元和八年（三三一年前）の頃にはその時代の記録に曾根村という名前があるほどに村作りがなされている。これが曾根の一番開作というべきであろう。」と記されている．このように一番開作（沿革史干拓番号1）は 1600 年代初頭までに完了したと考えられているが，正確な時期はわかっていない．また，沿革史に記載された位置は，朽網郷土史会による 1398 年当時の推定海岸線（図 2.1.1）[13)]の位置とほぼ重なっている．

(2) 二番開作

二番開作（図 2.2.3）は，沿革史には寛永（1624 年～1644 年）頃，細川忠興の命で開作されたとあるが，忠興は 1602 年小倉城に入り，1620 年に小倉藩主を隠居し，1632 年には熊本に移封になっていることなどから，二番

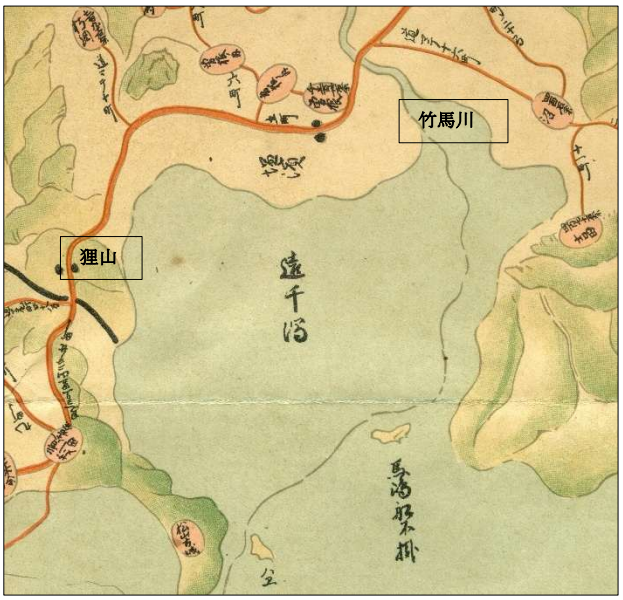


図 2.2.4　正保年間豊前六郡図 [6] に記載されている曽根干潟周辺（「竹馬川」「狸山」を原図に追記）

開作の時期は 1615 年頃とする論文 [19] もある．ちなみに，宮本武蔵と佐々木小次郎の巌流島（関門海峡の船島）の決闘は 1612 年である．二番開作について，沿革史には「この土手は、一里ばかりある長い土手だから、世に曾根の千間土手といわれている。」とある．同時期に造られた千間土居・千間土手（福岡県八女市／矢部川の千間土居，同行橋市／今川の千間土手など）が，ほぼ千間＝約 1.8km の直線に近い形であることから，曽根の千間土手も，その形が直線に近い土手が千間前後あったので千間土手と呼ばれたと推測する [2),3)]．二番開作は約 80ha である [1)]．

1644 年に作成が命じられ，1651 年に完成した正保国絵図（**図 2.2.4**）[6)]に中津街道（橙色の線）と竹馬川との交差の南と，狸山の北側に一里塚の記（・/・）がある．現在の旧中津街道の唐戸橋から朽網川に架かる朽網橋までは約 4km である．細川忠興が架けたと伝わる竹馬川の唐戸橋は記載がない．この絵図では，海岸線を表す千間土手の湾曲が強調されていると推定される．また，竹馬川の河口付近から南に「塩浜」と記載され，塩の生産が盛んに行われていたと窺わせ，大野新地の開作を予感させる．図中では，「間島」は「馬嶋」，「毛無島」は「ハエ」，「羽島」は「葉島」と記載されている．さらに，この図には，「遠干潟」の沖側に竹馬川河口から間島と毛無島の西側，松山を結ぶ線が描かれており，当時の干潟の

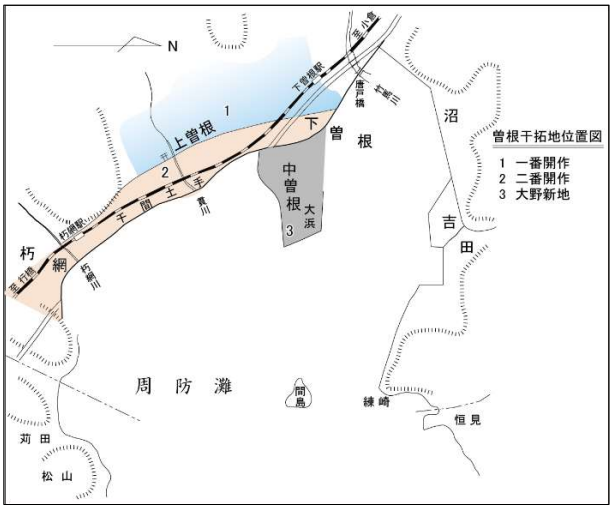


図 2.2.5　干拓図：大野新地完成
※干拓図を改変（**図 2.2.2** から大野新地完成までを抽出）

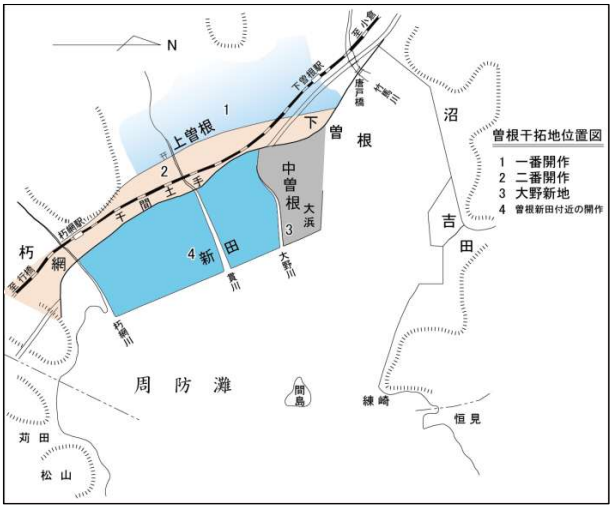


図 2.2.6　干拓図：曽根新田完成時
※干拓図を改変（**図 2.2.2** から曽根新田完成までを抽出）

範囲を思わせるが，それを裏付ける資料はみあたらない．

(3) 大野新地

現在の大浜海岸付近に沖土手を作り大野新地の開作（**図 2.2.5**，沿革史干拓番号 3）が行われた [1)]．製塩のための開作であり [1)]，竹馬川の支流の長野川を遡り津田から護念寺の前を通り，現在の長野緑地公園付近から峠を越え，志井に通る塩の道があった [13)]，との記述があるほど開作後も製塩が盛んに行われていたようである．大野新地の施工は天明（1781～1789 年）の頃らしいと伝えられ面積は約 21ha である [1)]．

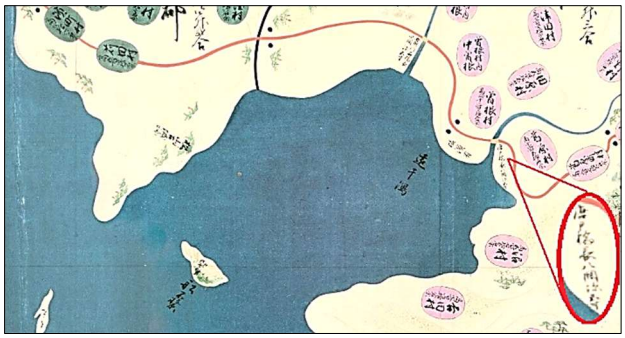


図 2.2.7 天保国絵図 [7]に記載されている曽根干潟周辺
（赤丸は一部拡大）

(4) 曽根新田開作

米の生産を増やすため，時の小倉藩主小笠原忠苗（ただみつ）の命で，元大里村庄屋で門司区の猿喰開作をした石原宗祐（そうゆう）が開作し 1803 年に曽根新田（**図 2.2.6**，沿革史干拓番号 4）が完成した [1),3)-5)]．面積は約 84ha である [1)]．1835 年に作成が命じられ，1838 年に完成した天保国絵図（**図 2.2.7**）[7)]には竹馬川に架かる唐戸橋の記載がある．細川忠興（ただおき）が架けたと伝えられる唐戸橋（唐門橋）[1)]は企救郡誌 [3)]には 1730 年に架けられたとある．「間島」は「馬嶋」と記載され，掲載した図の範囲外であるが「ハエ」の意味である岩礁と記載の島は「毛無島」の可能性があり，「羽島」は「笠縫島」とある．この絵図では岡村新地（旧北九州空港跡地付近）の開作の有無は読み取れないが，それよりも約 20 年前の 1821 年に完成した伊能図 [8)]（大図：**図 2.2.8**，中図：**図 2.2.9**）からは明確に岡村新地が未開作であることが確認できる．また，伊能図では間島の記載があるが，羽島は「笠縫島」とある．大野川の北部の大野新地と曽根新田の海岸線が同じ線上にある．竹馬川河口付近に潟または干潟の記載がある．

(5) 北岸地帯の開作

北岸地帯の開作は沼新開後少しずつ進み，1868（明治元）年頃までに**図 2.2.10** に示す新地（沿革史干拓番号 6～12）ができたと推定されている [1)]．

その後，岡野屋新地（沿革史干拓番号 13）が 1877（明治 10）年，時期は不明であるが続いて竹屋新地（沿革史干拓番号 14），明治中頃に木屋新地（沿革史干拓番号 15）ができたとされる [1)]．

曽根干潟周辺住民が中心となって発行した「曽根の

図 2.2.8 伊能大図・筑前豊前小倉，長門赤間関 [8)]
に記載されている曽根干潟周辺

図 2.2.9 伊能中図・九州北半 [8)]に記載 されている
曽根干潟周辺

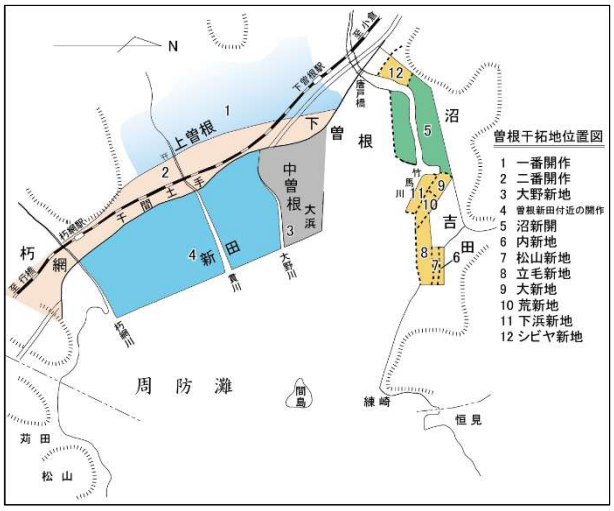


図 2.2.10 干拓図：明治元年頃の想定図
※干拓図を改変（図 2.2.2 から明治元年頃までの開作を抽出）

図 2.2.12 管板実測日本地図（山陰，山陽，南海，西海）[20]に記載されている曾根干潟周辺

図 2.2.11 曾根葛原図幕末の頃（小笠原文庫蔵）[5]

神幸行事（開作神事）と郷土の歴史」[5]に，みやま町歴史民俗博物館が所蔵している「曾根葛原近傍図（小笠原文庫）」が「曾根葛原図幕末の頃」（図 2.2.11）として掲載されている．これは伊能図の完成，天保図完成頃の江戸末期に作成されたとされている．この絵図では大野浜（大野新地），北開作と南開作（曾根新田）が描かれており，1847 年と伝えられる沼新開（沿革史干拓番号 5）も推定できる．

図 2.2.12 は明治維新後 1870 年に作成された管板実測日本地図[20] である．中曾根と竹馬川との間の岡村新地，および現在の曾根干潟北東端に位置する磯崎新地は開作されていない．沿革史によると，磯崎新地（図 2.2.13，沿革史干拓番号 16）は 1891（明治 24）年頃完成とあるが，1900 年版の国土地理院地図（図 2.2.14）[9]には記載がない．同 1922 年の図 2.2.15[10]には記載がある．

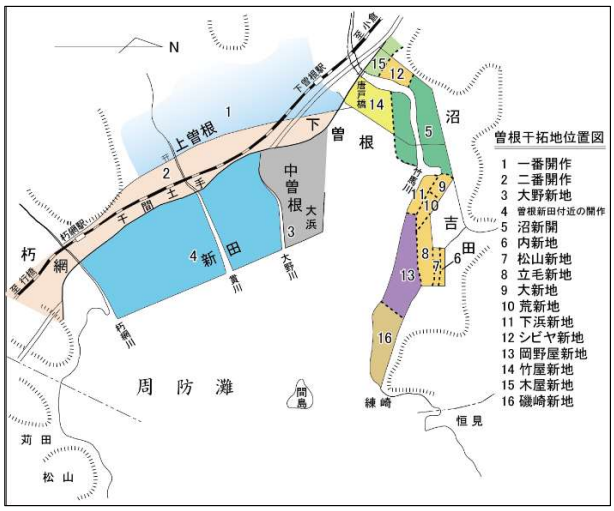


図 2.2.13　干拓図:磯崎新地完成頃　1891(明治 24)年頃

※干拓図を改変(図 2.2.2 から磯崎新地完成までを抽出)

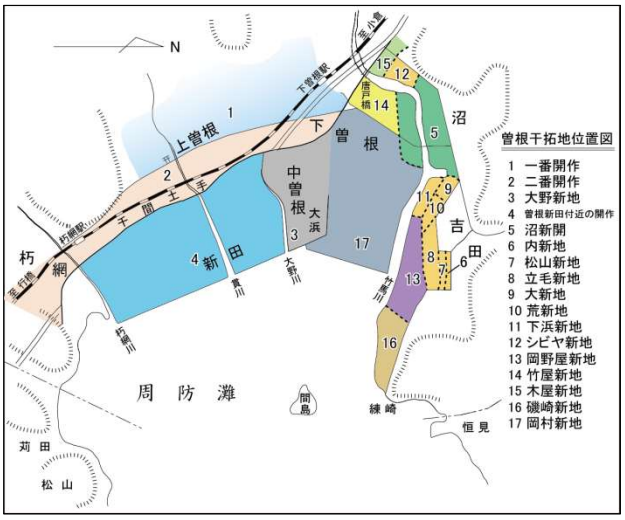


図 2.2.16　干拓図: 1936 年当時

※干拓図を改変(図 2.2.2 から岡村新地までを抽出)

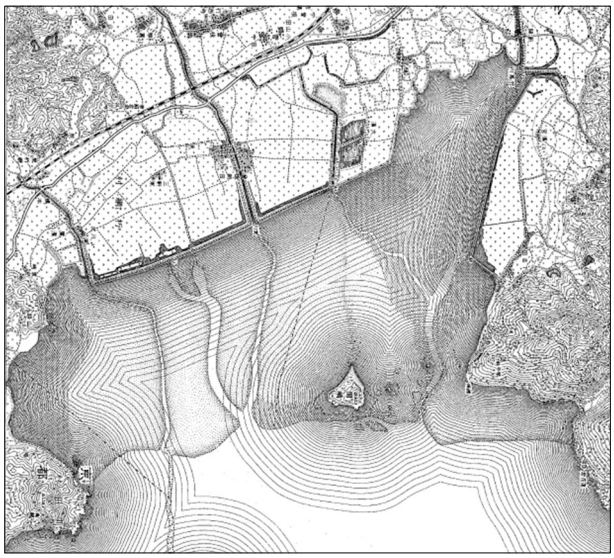


図 2.2.14　国土地理院地図 1900 年(明治 33 年)[9]

図 2.2.17　国土地理院地図写真・1947 年写真[22]

図 2.2.15　国土地理院地図 1922 年(大正 11 年)[10]

(6) 岡村新地

岡村新地(沿革史干拓番号 17)は, 図 2.2.16 に示すように 1936(昭和 11)年に完成した[1]が, 1943(昭和 18)年に国が買収し陸軍・曽根飛行場となり, 1945(昭和 20)年の米軍接収, 1953(昭和 28)年の接収解除後に小倉空港になる[21]. 1947 年に撮影された国土地理院の空中写真(図 2.2.17)[22]に空港の滑走路を確認することができる. 岡村新地開作は約 100ha である[1].

以上が 1954(昭和 29)年刊行の小倉市曽根干拓沿革史[1]による掲載概要である. そのほか, 沿革史には計画だけで終わった干拓も紹介されている. 以後の干拓は朽網工区の干拓が続く.

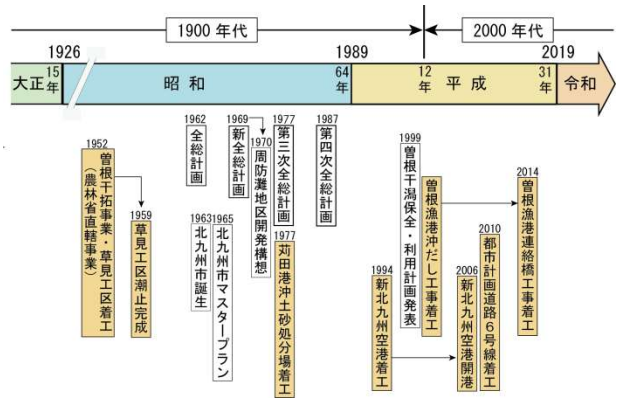
2.3　戦後の干拓・埋立等

2.3.1 草見（朽網）工区の干拓

戦後（1945 年以後）の曽根干潟に関連する計画や工事の経過を**表 2.3.1** にまとめた.

1945 年敗戦後の食糧増産の要請から，1952 年農林水産省（当時は農林省）の直轄事業として曽根干拓事業が採択され，**図 2.3.1** に示すように，北から間島工区，新田工区，草見（朽網）工区の 3 つの工区に分けられ，間島まで埋め立てられる計画であった[23].

表 2.3.1　戦後の曽根干潟の出来事



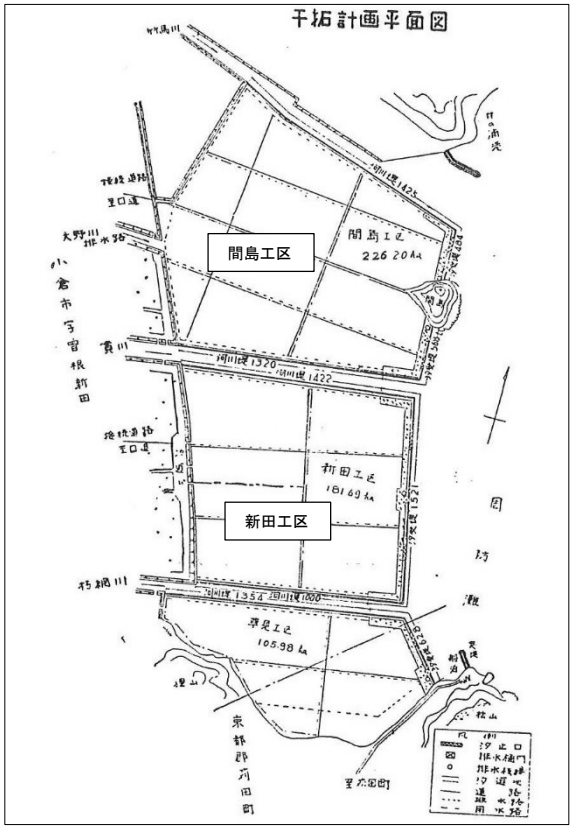


図 2.3.1　1952 年当時の曽根干潟干拓計画図[22]
（一部加筆）

草見（朽網）工区は 1953 年に着工し 1959 年に潮止め施設（**図 2.3.2**）[23]が完成した[5]. 曽根の神幸行事（開作神事）と郷土の歴史[5]には 1954 年に曽根干拓事業起工式が行われたと記載があるが，その関係の資料は見つけることができなかった.

2.3.2 間島・新田工区の干拓および埋立計画

間島工区，新田工区の両工区に関しては，時期は分からなかったが事業廃止となっている. 全国各所で干拓事業が廃止となった理由は，終戦直後，食糧増産のため急遽着工したため干拓堤防等の地盤が予想以上に軟弱で施工が困難であるとして工事の初期に事業を廃止したり，漁業補償等について地元関係者との意見の調整がつかず廃止せざるを得なかったりなどである[24].

朽網工区潮止めが完成した 1959（昭和 34）年以降の曽根干潟の海岸線はほぼ現在と同じで，北，西，南の三方の海岸線はすべてコンクリートとなった. これを示す最新の地形図を**図 2.3.3**[11]に，空中写真を**図 2.3.4**[12]に示す. 戦後の食糧増産が一息ついて，経済の成長が次第に本格化すると，地域格差，高度経済成長，太平洋ベルト地帯構想などを背景として 1962 年に“地域間の均衡ある発展”を基本目標にした全国総合開発計画が策定された[25]. 1969 年に“豊かな環境の創造”を基本目標にした新全国総合開発計画が策定，1977 年に第三次全国総合開発計画，1987 年に第四次全国総合開発計画と続いた[25]. これらのなかで曽根干潟干拓埋立に大きく影響を与えたと思われるのは 1969 年に策定された新全国総合開発計画である.

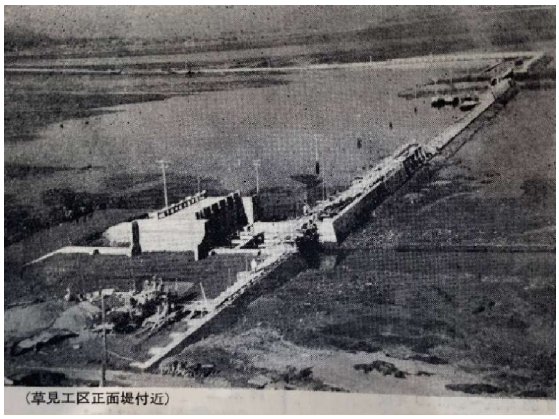


図 2.3.2　草見工区に完成した潮止め施設[23]

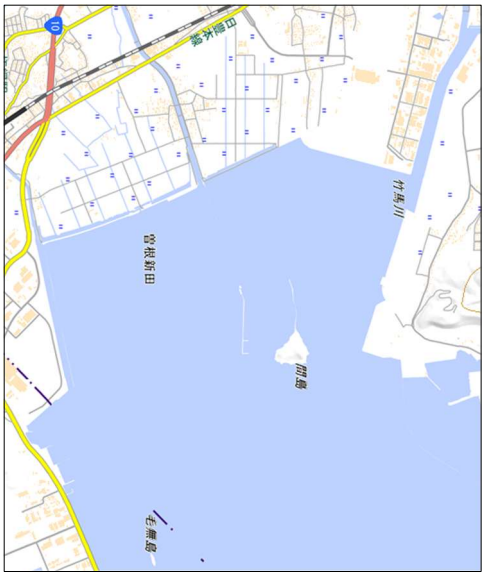


図 2.3.3　国土地理院地図 2022 年 [11]

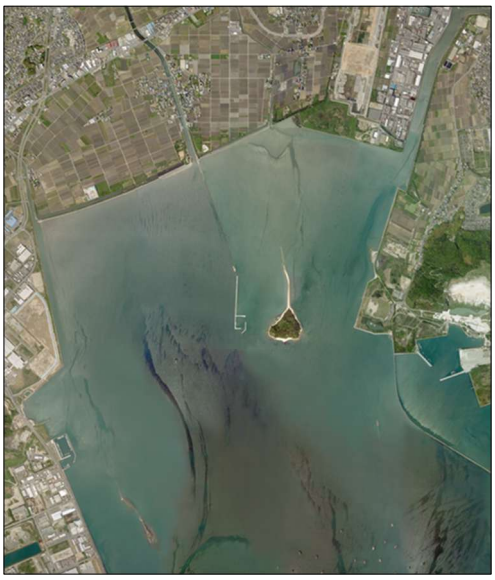


図 2.3.4　国土地理院地図写真 2009 年 [12]

これを受けて周防灘大規模総合開発（**図 2.3.5**）と銘打った海岸の埋立が計画され [26]，各地元が具体的計画を策定した．1963 年 2 月 10 日に五市合併した北九州市もこの計画を受けて，1970 年 7 月 1 日付けで「市政だより号外」（**図 2.3.6**）[27]で北九州市中期計画として発表した．これによると，曽根干潟は全面埋め立てられる計画であった．1952 年に“食糧増産”の目的 [22]で計画され，草見（朽網）工区は干拓されたが，廃止された新田工区，間島工区が 1970 年に“豊かな環境の創造”（新全国総合開発計画の基本目標）の目的のもとに再び曽根干拓，埋立計画が俎上したように思われる．なお，後述する新

図 2.3.5　周防灘大規模総合開発構想図 [26]

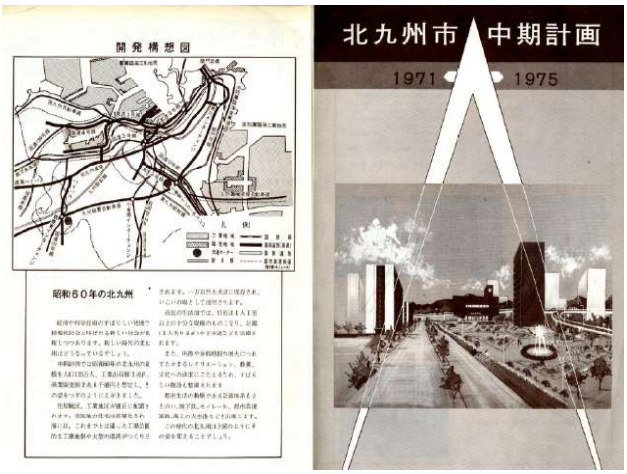


図 2.3.6　北九州市「市政だより号外」に掲載された北九州市中期計画 [27]

北九州空港の構想も周防灘大規模総合開発の中で登場した．1975 年に発効した“湿地の保全に関する国際条約”であるラムサール条約に 1980 年日本も加入するなど自然環境保全の気運や干潟の役割の見直しのなか，1997 年 4 月 14 日長崎県諫早湾の潮受け堤防の鋼板による締め切り（「ギロチン」と呼ばれた）が，干潟保全の運動に拍車をかけた．1999（平成 11）年に北九州市は，**図 2.3.7** に示す「曽根干潟保全・利用計画」[28]を発表し，約 517ha の曽根干潟の 14%約 72ha を土地利用対象ゾーンとして埋立可能とし開発用地としての可能性を残している．そして，北九州市は毎年「北九州市の環境」（環境白書）を公表しているが，各年の曽根干潟の項目に「本市では，平成 11 年 3 月に「曽根干潟保全・利用計画」を策定し，「自然環境と人間活動の共生」を理念として，曽根干潟の環境に配慮しながら干潟を利用すること

としました．」[29]とあり，現在も曽根干潟の約 72ha は埋立対象ゾーンとしている．

北九州市環境局が古文書や文献および前述した地図等を参考として，干拓による曽根干潟の地形の変遷をまとめたのが**図 2.3.8**[30]である．曽根干潟は，現在までに約 585ha が干拓され，現在 517ha の干潟と北九州市パンフレット[30]にある．

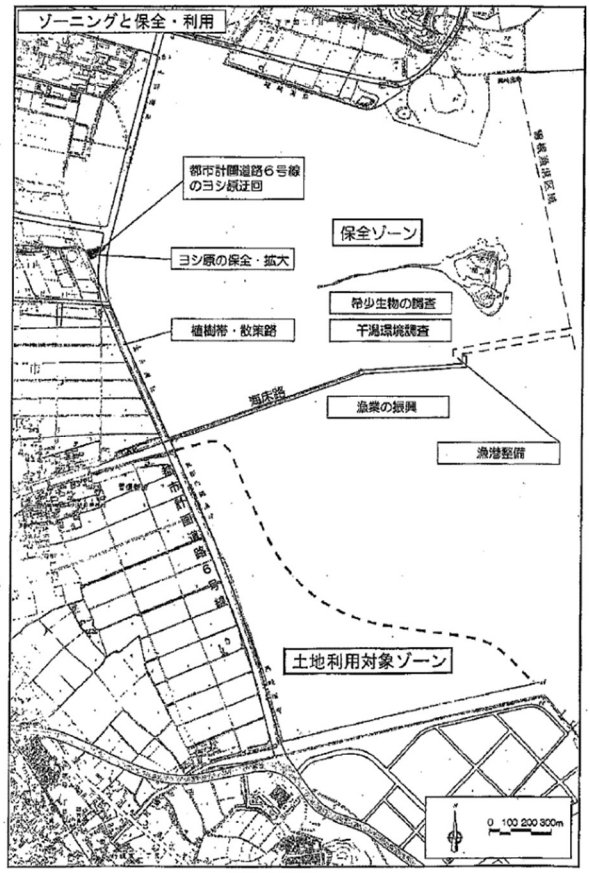


図 2.3.7 「曽根干潟保全・利用計画」の計画図[28]

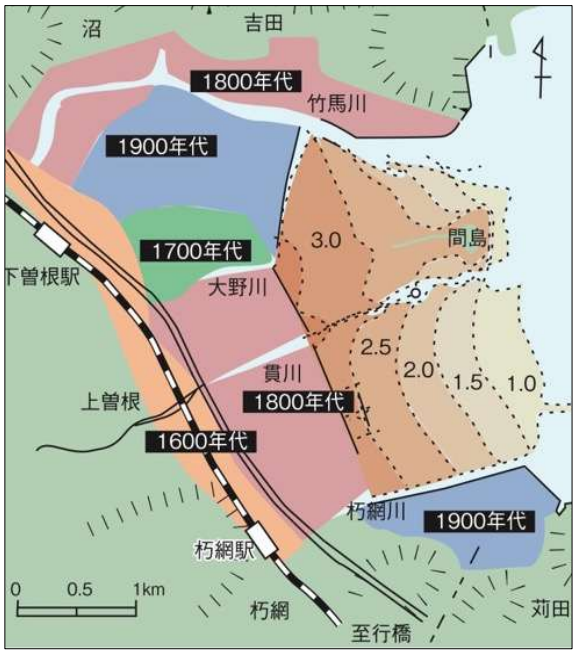


図 2.3.8 曽根干潟の干拓と干潟地形図[30]

2.3.3 曽根干潟における干拓以外の建設工事

曽根干潟には貫川河口の護岸から海床路と呼ばれる幅約 3m のコンクリート道路約があり，漁業者はその突端の物上場とこの海床路を利用して漁獲物や資材を陸揚げしていた[31]．この海床路の建設時期や道路諸元の詳細は定かではないが，国土地理院の地形図（**図 2.3.9**）[32]を見ると， 1979 年の地図に陸側から海床路らしきものが沖に約 350m出ているのが初めて認められる．その後 1990 年の地図では延長し約 1km となったことが読み取れる．しかし，この海床路は満潮時には水没するため輸送活動に支障があり，この物揚げ場の沖合 500 メートルに新しく漁船の係留施設（漁港）の建設が計画された[31]．この工事の開始時期は定かではないが，定量研が 2000 年 9 月に撮影した航空写真（**図 2.3.10**）で建設中の様子が確認できる．また，定量研の 2001 年 9 月の調査時の写真（**図 2.3.11**）では，この漁港と海床路をつなぐ連絡橋の建設（支柱部）が一部始まっていることが確認できる．

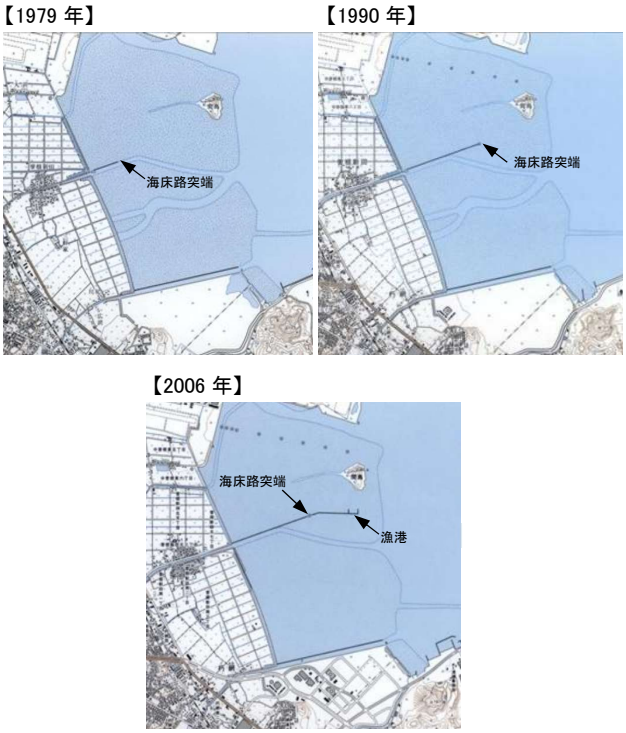


図 2.3.9 1979 年，1990 年，2006 年の地形図[32]
（国土地理院地形図を使用）

図 2.3.10 曽根干潟の航空写真
（2000 年 9 月 27 日定量研撮影）

図 2.3.12 曽根干潟の航空写真
（2007 年 7 月 31 日定量研撮影）

図 2.3.11 定量研調査時の背景に写る建設中の曽根漁港連絡橋
（2001 年 9 月 29 日定量研調査時に撮影）

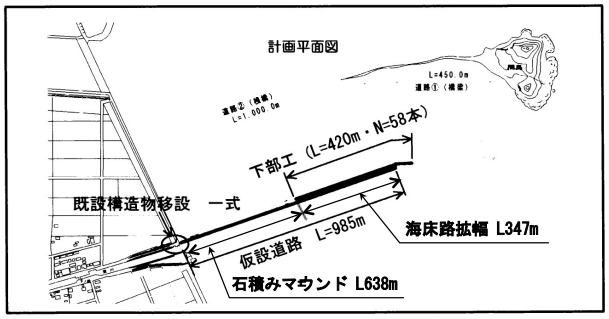


図 2.3.13 仮設道路の平面図
（北九州市産業経済局農林水産部水産課より提供）

図 2.3.14 曽根漁港連絡橋工事による橋脚と仮設道路 （2017 年 6 月撮影）

図 2.3.9 の 2006 年の地形図では,沖出しされた漁港と海床路が連絡橋でつながったように見えるが，2007 年 7 月に定量研が撮影した航空写真（**図 2.3.12**）では僅かな距離であるが，未だつながっていないことが分かる.

この連絡橋の護岸までの接続工事は，北九州市産業経済局農林水産部水産課によると，この沖側と同様に橋脚方式で建設することとして，2014（平成 26）年度より工事が開始された．工事は，沖合では台船から橋脚を打設し，より岸に近いところでは仮設道路を設置して，そこから橋脚を打設する方式を採用している．この仮設道路は，**図 2.3.13** に示すように貫川河口のすぐ北側を起点として沖方向に総延長 985m で，そのうち石積みマウンド部が 638m，海床路拡幅部が 347m である．石積みマウンド部は，現地盤より高さ 1.8m～2.2m（満潮位 +1.0m，DL+5.0m），天端幅 11m の不透過なマウンド（**図 2.3.14**）である．ただし，満潮時に北側と南側干潟の海水が行き来できるように約 15m おきに導水管が埋め込まれている．海床路拡幅部は，海床路の天端高で採石により約 10m 拡幅するものである．この仮設道路は，工事期間の関係で十数年間は設置されることになるので，これによる周辺流況の変化が危惧される.

2.3.4 曽根干潟周辺での埋立・道路建設

関門航路から発生する大量の浚渫土砂の処分場として，1977（昭和 52）年 7 月に曽根干潟の沖合約 6km に苅田沖土砂処分場の建設が始まり，1994 年に埋立て後の人工島を新北九州空港にすることが決定された [33]．

人工島は，延長 4,125m，幅 900m，面積 373ha の大きさで，外周護岸が 1998（平成 10）年までに完成し，新北九州空港が 2006（平成 18）年 3 月に供用を開始した（**図 2.3.15**）[33]．さらに，関門航路周辺海域の浚渫土砂処分のために北九州空港の東側に新たな処分場の建設が始まっている．これらの事業による曽根干潟を含めた周辺海域への影響を調べるために水質や底質，底生生物，プランクトン等の詳細な調査が行われている [34]．

1973 年 11 月に瀬戸内海の環境保全を目的に瀬戸内海環境保全特別措置法が施行された以降の瀬戸内海での大規模（50ha 以上）埋立事業が免許された案件を瀬戸内海環境保全協会がまとめている [35]．その中から曽根干潟周辺の案件のみを**表 2.3.2** に抜き出した．

このほか，干潟の南東の苅田港における新松山地区埋立が 1995 年に始まり，また 2010 年からは都市計画道路 6 号線曽根新田工区の工事が着手され，2024 年に供用開始されるなど，曽根干潟の直接の干拓，埋立ではないが，周辺では開発という人工物の建設があわただしく進んでいる．

2.4 まとめ

干拓・埋立の主な目的は，食料増産，土地の有効利用（住宅，工業用地，都市開発など），防災（洪水や高潮からの保護）であるが，曽根干拓では明治以前において，主として食料増産と，防災が目的であったと思われる．一番開作の目的は防災であり，二番開作は元和年間の凶作を受けての食料増産であった．また，大野新地は護岸と食料（生業としての製塩の）増産であり，曽根新田は天明の飢饉（1782～1787 年）後の食料増産であった．

昭和以後の埋立計画は途中でその目的が変わったりするが，新しい土地の造成である．戦後の食料増産の要請から 1952 年に曽根干潟全体を干拓する曽根干拓事業が始まったが，食料増産の目的を新しい土地の造成に変えて，3 工区の内 1 工区（朽網工区）のみを完成させ事業廃止となった．

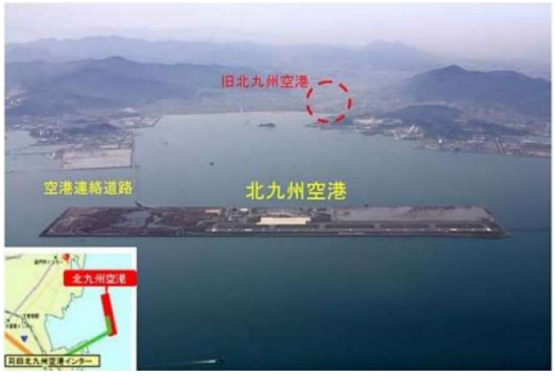


図 2.3.15 新北九州空港と曽根干潟 [33]

表 2.3.2 曽根干潟周辺での大規模埋立事業(50ha 以

免許年	事業実施地区・事業名称	埋立免許面積（ha）
1977	苅田港2号地地区	53
1977	苅田港沖	153
1980	北九州港新門司北地区	205
1994	北九州港新門司沖地区	220
1995	苅田港新松山地区	160
2017	新門司沖土砂処分場（Ⅱ期）	250
合計		1,041

注）1973年11月2日～2022年11月1日までに免許されたもの
（該当事業を抽出して作表）

その後の 1970 年，北九州市市政だより号外で発表された周防灘総合開発構想は，新しい土地の造成による企業誘致などであったが，形を変えて新北九州空港，苅田町松山地区埋立となって一部は完成している．

今ではほとんど忘れられているが，明治以前には，曽根の海岸は「塩浜」と称され正保，元禄，天保の絵図にその地名が記されている．海水を汲み，釜で煮て（焼いて）塩を作って生業にしていた．塩が作れるほど，きれいな海水であったことも想い浮かべて曽根干潟の未来を考えたい．

（町田）

参考文献

1) 小倉市（編）:小倉市曽根干拓沿革史，1954.
2) 農林省曽根干拓建設事務所:曽根干拓建設事業計画概要書，1954.
3) 伊藤尾四郎（編）:企救郡誌,ナガリ書店，1983.5.

4) ふくおか人物誌編集委員会:石原宗祐翁と曽根新田の 200 年(頌徳碑除幕記念誌),石原宗祐翁頌徳碑建設発起人会, 2006.3.
5) 曽根の神幸祭(開作神事)保存会:曽根の神幸行事(開作神事)と郷土の歴史－第 190 回並びに北九州市無形民俗文化財指定記念誌－,曽根神幸祭(開作神事)保存会, 111pp., 2008.4.
6) 福岡県:正保年間豊前六郡図, 福岡県史資料第二輯, 804pp.,1933.
7) 国立公文書館:天保国絵図(豊前国), 国立公文書館デジタルアーカイブ. https://www.digital.archives.go.jp/ (参照 2024 年 2 月 14 日)
8) 国土地理院:伊能図, 国土地理院古地図コレクション. https://kochizu.gsi.go.jp/(参照 2024 年 2 月 14 日)
9) 国土地理院:地図・空中写真閲覧サービス 1900 年(明治 33 年), 2 万分の 1 正式図, 曽根. https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1(参照 2024 年 2 月 14 日)
10) 国土地理院:国土地理院地図, 図歴旧版地図, 1922 年(大正 11 年), 2.5 万分の 1, 苅田, 小倉. https://mapps.gsi.go.jp/history.html#ll=37.3912834,140.3903225&z=5&target=t25000(参照 2024 年 2 月 14 日)
11) 国土地理院:国土地理院地図, 図歴旧版地図, 2022 年, 2.5 万分の 1, 苅田, 小倉. https://mapps.gsi.go.jp/history.html#ll=37.3912834,140.3903225&z=5&target=t25000(参照 2024 年 2 月 14 日)
12) 国土地理院:国土地理院地図写真, 2009 年写真. https://maps.gsi.go.jp/#14/33.828252/130.986042/&ls=nendophoto2009&disp=1&lcd=nendophoto2009&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m(参照 2025 年 2 月 21 日)
13) 朽網郷土史会(編):わが郷土朽網, 183pp.,朽網郷土史会,1987.9.
14) 九州歴史資料館:延永ヤヨミ園遺跡-V-1・2・3 区-福岡県文化財調査報告書 8,126pp., 九州歴史資料館, 2013.
15) 国土地理院:自分で作る色別標高図, 標高・土地の凹凸. https://maps.gsi.go.jp/help/intro/looklist/3-hyoko.html(参照 2024 年 1 月 4 日)
16) 葛原八幡神社(北九州市小倉南区葛原)のホームページサイト. https://www.kiyomaro.or.jp/grounds/(参照 2025 年 2 月 21 日)
17) 北九州市史編さん委員会(編):北九州市史 近世, 1102pp., 北九州市, 1990.
18) 小倉市:小倉市誌 上巻, 822pp., 名著出版, 1972.
19) 野井英明, 梅崎惠司:人間の自然観の変遷を考える野外観察プログラム設計とその教育効果－北九州市貫・曽根地域を例として, 2021.
20) 国土地理院:官板実測日本地図(山陰, 山陽, 南海, 西海), 国土地理院古地図コレクション. https://kochizu.gsi.go.jp/ (参照 2024 年 2 月 14 日)
21) 北九州空港利用促進協議会:北九州空港のあゆみ. https://www.kitakyu-air.jp/pdf/ayumi.pdf(参照 2024 年 8 月 16 日)
22) 国土地理院:国土地理院地図・写真, 1947 年 4 月 26 日撮影, USA-M279-7. https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1(参照 2024 年 2 月 14 日)
23) 国土開発調査会:干拓総覧－新しい日本の国造り－, pp.46, 1959.
24) 会計検査院:国営干拓事業の実施について, 昭和 55 年度検査報告, 1980. https://report.jbaudit.go.jp/org/s55/1980-s55-0085-0.htm(参照 2024 年 2 月 14 日)
25) 国土庁:第四次全国総合開発計画 昭和 62 年 6 月, 142pp. https://www.mlit.go.jp/common/001135927.pdf(参照 2024 年 2 月 14 日)
26) 建設省計画局・国土地理院:西瀬戸地域大規模開発計画調査報告書, 1971.3.
27) 北九州市:市政だより昭和 45 年 7 月 1 日号号外,

1970.7.
https://www.city.kitakyushu.lg.jp/page/dayori-arc/dayori1970/700701keikaku_pageall.pdf（参照 2024 年 2 月 14 日）
28) 北九州市：曽根干潟保全・利用計画，平成 11 年 3 月，1999.3.
29) 北九州市：令和 5 年度版北九州市の環境．https://www.city.kitakyushu.lg.jp/kankyou/00101245.html（参照 2024 年 2 月 14 日）
30) 北九州市環境局：曽根干潟の生きもの（パンフレット），2018.
31) 北九州市：北九州市議会 1999-06-07 06 月 07 日－03 号, serelog（政令指定都市議会議事録検索）．https://chiholog.net/serelog（参照 2024 年 2 月 14 日）
32) 国土地理院：国土地理院地図，図歴旧版地図，1979 年，2.5 万分の 1，苅田．https://mapps.gsi.go.jp/history.html#ll=37.3912834,140.3903225&z=5&target=t25000（参照 2024 年 2 月 14 日）
33) 北九州空港エコエアポート推進部会：北九州空港環境計画，令和 2 年 3 月，2020.3.
https://www.mlit.go.jp/common/001445446.pdf（参照 2024 年 2 月 14 日）
34) 国土交通省北九州港湾・空港整備事務所：新門司沖土砂処分場（II 期）公有水面埋立事業 環境監視結果報告書（令和 1～4 年度分）．https://www.pa.qsr.mlit.go.jp/kitakyusyu/topics/kansi_houkokusho.html（参照 2024 年 2 月 14 日）
35) （公）瀬戸内海環境保全協会：令和 4 年度瀬戸内海の環境保全－資料集－，2023.3.
https://www.seto.or.jp/information/publish/shiryousyu/data-r4（参照 2025 年 4 月 19 日）