

13. 志賀島の被害（大塚）

13.1 志賀島の概要

志賀島（福岡市東区）は周囲 12km 余り、面積 5.87km²の小島であるが、博多湾を玄界灘の荒波から守るかのように延びた「海の中道」によって陸続きとなっている。農業と漁業が主な産業であるが、最近は交通機関を利用して福岡市中央部への通勤者も少なくない。

13.2 被害概要

13.2.1 道路の被害

島を 1 周する道路として、県道志賀島循環線が存在するが、崖崩れによって島の東側の大部分と西側の一部分が閉鎖されている。島の中央を縦断する道路は、市道勝間志賀島線と市道勝間 1, 2 号線、市道勝間弘線があるが、市道勝間志賀島線の半分以上が通行止めとなっている。これは、大規模な舗装陥没箇所と舗装亀裂がそれぞれ 7 カ所ずつ発生したためである。幸い、島南部地域の市道勝間志賀島線と市道勝間 1, 2 号線が通行可能なため、勝間地区および、北側海岸へ交通は確保されている。

西側の県道志賀島循環線における崖崩れは東側に比べて小規模であったことから（写真 13.2.4）、復旧作業はこの地点から始められており、崖錐の除去、表面の洗浄、コンクリート等による表面被覆等により斜面を安定させ、早期に復旧を計る予定となっている。

図 13.2.1 に道路の主要な被災箇所を示す。写真 13.2.1 ~ 13.2.2 に道路閉塞をもたらした斜面崩壊写真を示す。このほかにも、島北東部側では巨石道路上への落下が認められた。

13.2.2 斜面等の被害

写真 13.2.3 ~ 13.2.4 に斜面中腹上の土砂崩れを示す。

13.2.3 住宅の被害

地震後に行われた福岡市建築局による応急危険度判定（末精査）の結果によると、判定件数 993 件のうち、危険が危険 68 件、要注意が 355 件、調査済みが 570 件ということで、約 42.6%が要注意以上の判定となっている。これは玄界島の約半分である。島の 3 つの集落のうち、北側に位置する勝馬ではこの比率が 84.1%であり、玄界島全体の比率より大きい（表 13.2.1 参照）。志賀および弘地区は漁港に面しており、勝馬地区は内陸部であるが急峻な地形ではない。地形的な影響よりは震源からの距離による影響が大きいものと思われる。

13.3 結び

志賀島は玄界島と比較して地形は若干なだらかであるが、余震域の南東端に位置しており、余震も含めて地震動は大きかったものと思われる。このため北側の集落の勝馬では要注意以上の判定が出た比率は玄界島以上であり、また、東斜面の崩壊は幅 100m を超えており、高さも 70m とほぼ斜面頂上からの崩落である。この斜面の復旧については全く目処が立っていない現状である。

今から約 1950 年ほど昔、今の福岡地方に「奴の国」とよばれる原始小国家があった頃、この国の使者が後漢に渡って、時の皇帝の光武帝から「印綬」をもらったということであるが、この「印綬」が天明 4 年に志賀島の西海岸の田の中で偶然発掘され、国宝「金印」となっている。このような歴史とロマンのある志賀島が一日も早く復興することを、祈らずにはおられない。

表 13.2.1 道路被害状況のまとめ

1 道路等被害状況

被害区分	件数	備 考
落石(崖崩れ)	10	左記のうち、主なものは3か所
のり面崩壊	11	
舗装陥没	9	
舗装亀裂	25	
総計	55	

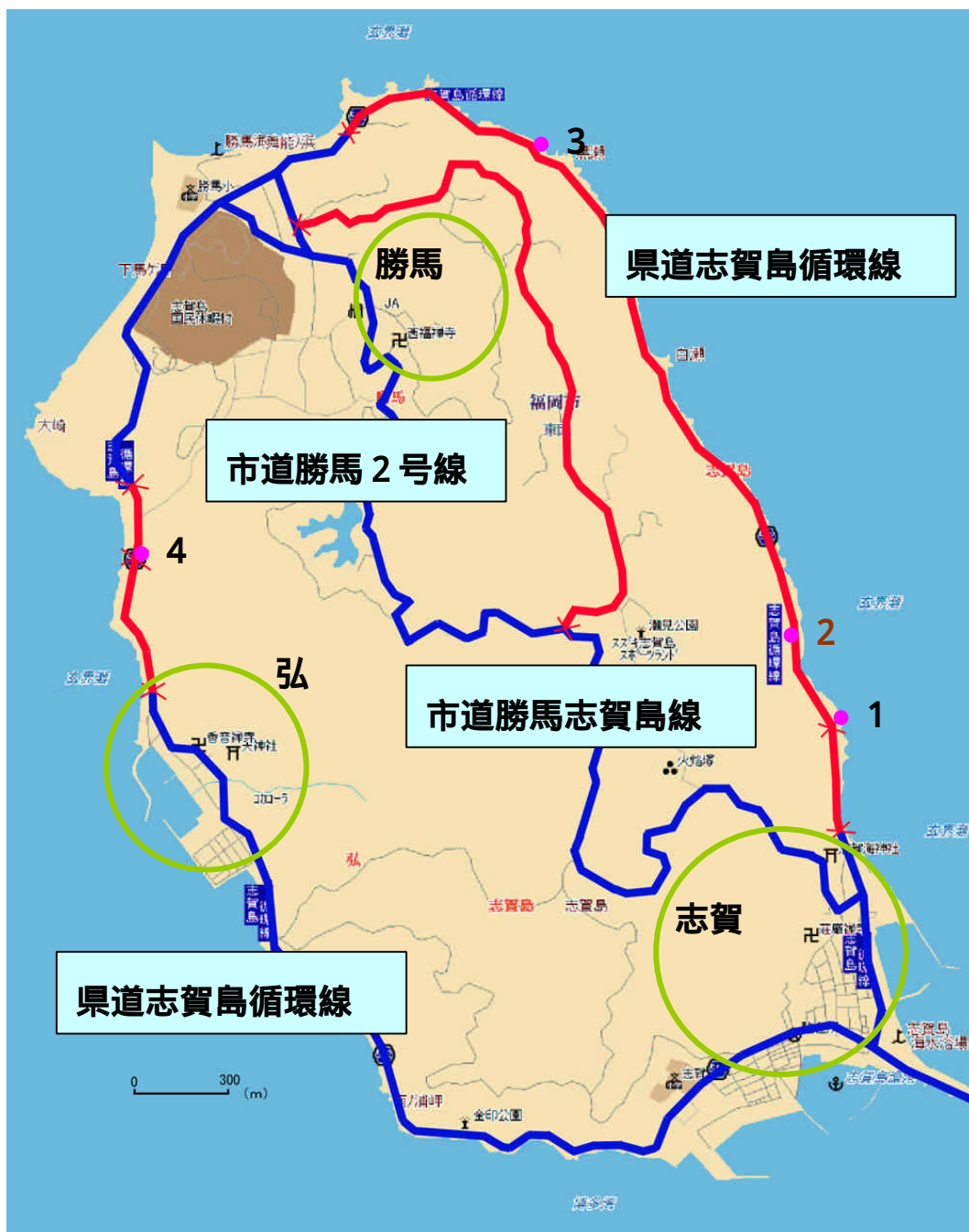
◎3/28現在、2路線3か所で道路通行止め(潮見公園含む)

表 13.2.1 家屋応急危険度判定結果

※3/21～25 建築物の応急危険度判定調査(建築監

被害区分 地域	危険 (赤)	要調査 (黄)	調査済 (緑)	調査家屋数 計
志賀	22 [3]	211 [1]	416 [-]	649 [4]
弘	4 [-]	59 [4]	130 [2]	193 [6]
勝馬	42 [4]	85 [2]	24 [4]	151 [10]
計	68 [7]	355 [7]	570 [6]	993 [20]

※〔 〕内は、宅地危険箇所調査分



● 1 崩落箇所

	通行可
	通行止
	バリアード

図 13.2.1 志賀島の被災概要



写真 13.21 大規模斜面崩壊による道路閉塞



写真 13.22 島西側の斜面崩壊現場による復旧作業



写真 13.23 島東部の斜面崩壊



写真 13.24 島北東部の斜面崩壊