



テーマ▶ 道路陥没事故 インフラ政策の転機

埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故を受けて、国土交通省が緊急対策を進めている。老朽化した下水管路の破損に起因するとされ、有識者委員会を設け、対策の検討に乗り出し、同種・同類の事故を防ぐための全国調査に着手した。有識者委員会は下水管路の維持管理の再構築や、技術と財務面の基盤強化などを求める第2次提言を5月にまとめた。下水管路を管理する埼玉県も復旧対応を急いでいる。下水管路の老朽化は全国的な課題で、関係機関の動向が注目される。



八潮市の道路陥没事故の復旧現場全景3月25日撮影(埼玉県提供)

最大級の下水管路破損事故

陥没は1月28日午前9時50分頃に県道交差点で起きた。シールド工法の曲線箇所に位置する埋設から40年超の管路(管径4.75m)が損傷。付近のボーリング調査によると、深さ30mまでのN値はほぼゼロ。当初陥没は幅約10m、深さ約5mだったが、3日後には幅約40m、深さ

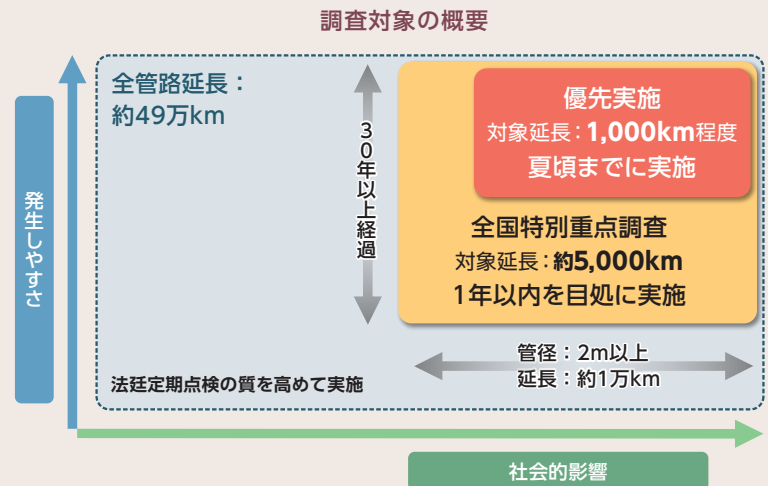
約15mにまで拡大し、下水管路の破損からの陥没としては最大級の規模となった。処理場につながる流域管路のために関係12市町の120万人の下水道使用に影響が出た。落下したトラックの運転手が死亡する痛ましい事故にもなってしまった。

国土交通省が緊急対策検討へ

管理者の埼玉県による応急対応が続く中で、中野洋昌国土交通大臣から報告を受けた石破茂首相は原因究明とインフラ全体の老朽化対策の検討を指示した。国土交通省は「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」の初会合を2月21日に開いた。論点としたのは、重点的な点検の対象と頻度、リスク情報の共有、事故対応、維持更新の再構築とその制度。委員長には家田仁政策研究大学院大学特別教授が就いた。

国土交通省は検討委員会の議論（1次提言）を踏まえ、3月に下水管路の全国特別重点調査に乗り出した。全国にある下水管路は延長約49万km。調査は管径2m以上の約1万kmのうち、陥没した場合の影響が大きい約5,000kmについて1年以内を目途に行う。八潮市の現場と条件が似ていたり、腐食しやすい

い構造だったりする約1,000kmは「優先実施」として夏頃までに調査を終える。結果をランク付けし、緊急度「I」は原則1年以内に対策を講じる。



「下水道管路の全国特別重点調査の概要」（国土交通省）

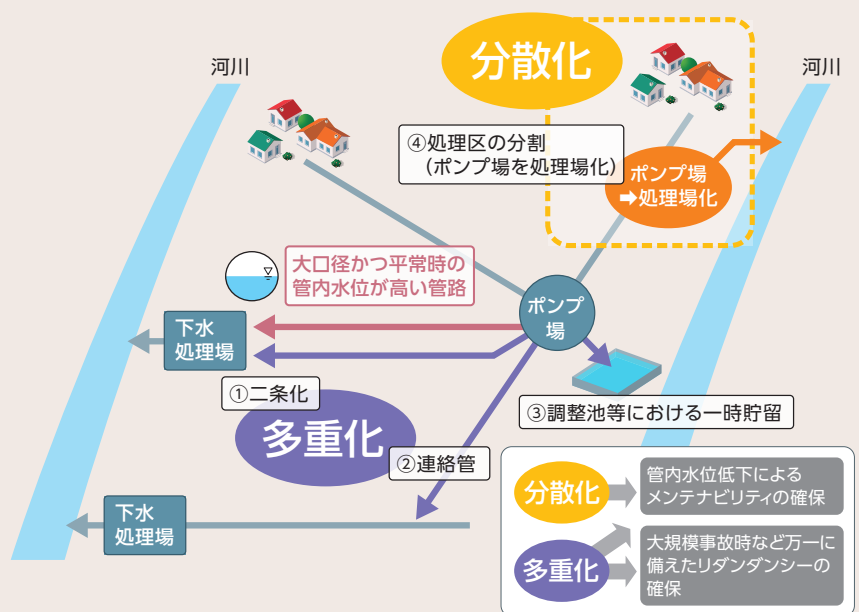
<https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/content/001879253.pdf>をもとに作成

総力戦のマネジメント提唱

検討委員会は5月28日に第2次提言となる「下水道を中心とした地下インフラのマネジメントのあり方について」を中野国土交通大臣に提出した。影響の大きな箇所の点検頻度を高め、道路管理者に対する地下占有物の点検結果の報告を義務化する検討を求めた。デジタル技術を駆使した大深度空洞調査技術の高度化・実用化と無人化・省力化、損傷への備えとしての多重化・分散化なども提案。下水インフラのマネジメントには、多様な主体が「総力戦」で臨み、自治体の広域連携を促す必要もあるとした。

検討委員会は、優先実施箇所の調査結果と第3次提言を夏に取りまとめる。「二度とこういった事態を起こさないため、今必要な政策を考えて迅速に手を打たないといけない」（家田委員長）。2025年はインフラ政策の転機を迎える。

大規模下水道システムにおけるリダンダンシー・メンテナビリティの確保



「国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方

～安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けて～」(国土交通省)

<https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/content/001891084.pdf>をもとに作成

次回

国土交通省の八潮陥没事故対策（第3次提言）