

2018年7月2日
2019年2月5日

技術

メディア

老朽下水管破損都市ほどリスク 路面下空洞だらけ【東京新聞記事】

2018年7月2日東京新聞の記事「路面下 空洞だらけ？」で空洞調査の問題点、リスクの観点を取り上げられ、弊社代表・富田洋がコメントしております。また、2019年2月5日熊本日日新聞には、熊本国道管内の国交省再調査が記事になりました。

熊本市内の国道下空洞、大幅増か 国交省、異例の再調査

熊本日日新聞 2019年02月05日 08時00分

路面下空洞調査



国土交通省が熊本地震後の2016年に熊本市内の国道で実施した路面下の空洞調査で、中に当初の調査結果を大幅に上回る空洞が生じている可能性が高いことが4日、分かった。同省は、担当業者の調査結果が不十分と判断。陥没などの危険性があるため、別の業者に委託し、再調査している。

路面下の空洞は直接確認できないため、調査の妥当性の判断は難しいとされるが、再調査に踏み切るのは異例。同省は業者に支払い済みの費用約4800万円の返還を求めるとも検討している。

同省によると、指摘を受けたのは川崎地質(東京)。熊本河川国道事務所が16年9月に熊本市内の国道3号や57号などの調査を発注した2社のうちの1社で、中央区を中心に計146キロを担当した。

調査は、地中レーダー搭載車で走行しながら空洞の可能性の場所を抽出する1次と、抽出した場所をさらに手押し型レーダーやスコープを用いた2次(詳細調査)に分けて実施。川崎地質は1次調査で66カ所を抽出し、データ解析などを経て最終的に2カ所を空洞として報告した。一方で、近隣の区間を担当した別のA社(東京)の調査では、438キロで103カ所の空洞が確認された。1キロ当たりで換算すると、川崎地質の「0・014カ所」に対し、A社は「0・236カ所」と、ほぼ隣接しているにもかかわらず、空洞の発見率に約17倍の開きがあった。

このため、同事務所は17年9月、空洞調査の第三者委員会を設置。専門家による調査を経て他にも空洞があることを確認し、「成果として不十分であり、速やかな再調査が必要」と結論付けた。

18年4月には、今回の調査が「粗雑業務」に当たるとして、川崎地質を1カ月間の指名停止処分にした。

問題となった区間については現在、別の業者に再調査を委託。2月中にも調査結果が出る予定で、関係者によると空洞数は、大幅に増える見通しという。

川崎地質は、県発注の空洞調査も同様に担当しているが、県は再調査しない考え。

川崎地質は「社の判定基準に従った結果だが、国交省の指摘は真贋[しんしん]に受け止めた。県の調査結果については問題があるとは考えていない」としている。(馬場正広)

