

八潮市中央一丁目交差点道路陥没救助事案  
に関する検討委員会  
中間報告書

令和 7 年 1 月

八潮市中央一丁目交差点道路陥没救助事案に関する検討委員会



## 目 次

第 1	中間報告の概要 .....	1
第 2	委員会の開催状況.....	2
第 3	事案概要等.....	2
1	事案の概要 .....	2
2	令和 7 年 1 月 2 8 日、消防局現場到着時の陥没穴の概要 .....	3
第 4	中間的な検討結果.....	3
1	出動から中州救助法による陥没穴進入時の活動 .....	3
2	救助工作車クレーンでの隊員吊り下げによる進入時の活動 .....	4
3	ワイヤーによるトラックの引き出し及び引き上げ時の活動 .....	5
4	トラック荷台引き上げ後の活動 .....	7
5	埼玉県による土木的措置開始以降の活動 .....	8
6	安全管理 .....	9
第 5	今後の検討委員会について .....	9



## 第1 中間報告の概要

令和7年1月28日午前9時49分ごろ、八潮市中央一丁目交差点道路上にて、道路が陥没し、トラックが落下する事案が発生した。陥没穴は当初縦約9m、横約10～11m、深さ約9mの大きさ（消防による計測）で、草加八潮消防局（以下「消防局」という。）が現場到着した時には落下したトラックキャビンが土砂等で埋まっている状況であった。

本事案における陥没穴は、崩落時、用水路及び雨水幹線のボックスカルバートが残存したことにより、これが陥没穴の縁となり、陥没穴の開口部より内部が大きくえぐられた、いわゆる蛸壺状となっていた。

さらに、救助活動中も陥没穴内部では複数箇所から水が湧き出し、一部では奥行きが視認できないほど崩落が進んでいる箇所があるなどし、二次崩落の危険性が非常に高く、消防局が陥没穴内部に容易に進入することができない状況であった。

しかしながら、要救助者救助のため陥没穴内部に進入し、救助活動を行ったが、度重なる崩落によって、活動中、消防局職員が負傷している。

その後、民間企業の重機支援を受け、救助活動を継続したものの、陥没穴の拡大もあり、要救助者がいると考えられていたトラックキャビン部分を陥没穴から引き上げることができなかった。

発災翌日の1月29日には東京消防庁、さいたま市消防局、埼玉東部消防組合消防局の応援を受け、救出に向けた協議を行い、救助活動に当たったが、再度陥没穴内部で崩落があり、埼玉県と民間企業との連携をとり、陥没穴へのスロープ作成を行い進入可能な状況を整えた上で、救助活動を実施することとした。

2月5日、下水管渠内にトラックキャビンらしきものを発見、2月9日には、陥没穴内部での消防による検索を行ったが、要救助者を発見することができなかった。

その後、2月11日にはトラックキャビンと特定され、かつ、要救助者がいる可能性が高いと認識し、併せて、下水管のバイパスの造成を行う等の土木的措置を行い、要救助者の救助を実施することとなり、土木的措置完了後、5月2日要救助者の救出に至った。

八潮市中央一丁目交差点道路陥没救助事案に関する検討委員会（以下「委員会」という。）では、これら救助活動がどのようなものであったかの確認、また活動上顕在化した課題及び潜在的な課題についての抽出を行い、これら課題を検討し、今後いつどこであっても起これり得る災害であることから、より効果的な活動、消防の応援のあ

り方、情報の共有方法のあり方についても検討を行い、その結果や提言を伝えることができるよう実施している。

「八潮市中央一丁目交差点道路陥没救助事案に関する検討委員会中間報告書」（以下「中間報告」という。）は、これまで行われた委員会での事実確認、課題抽出、課題に対する検討の進捗について示すことを目的とし、「第4 中間的な検討結果」においては、まず、確認された事実関係を述べた上で、消防局の見解を踏まえ、これに対する専門家からの意見と他の消防本部や関係者の意見を聞いた結果として、委員会の現時点における見解を示している。

なお、中間報告は、これまで行われた委員会の途中経過であって、最終的な判断及び評価を確定するものではなく、最終報告において改めて検討結果を取りまとめるものとする。

## 第2 委員会の開催状況

- ・ 第1回委員会 令和7年 7月 9日
- ・ 第2回委員会 令和7年 9月 5日（延期）
- ・ 第2回委員会 令和7年10月31日
- ・ 第3回委員会 令和7年11月25日
- ・ 第4回委員会 令和7年12月 4日（オンライン形式）
- ・ 第5回委員会 令和7年12月17日

## 第3 事案概要等

### 1 事案の概要

#### (1) 発生日時

覚知日時：令和7年1月28日午前9時49分

指令日時：令和7年1月28日午前9時50分

現場到着日時：令和7年1月28日午前9時55分

#### (2) 発生場所

埼玉県八潮市中央一丁目地内 県道松戸草加線中央一丁目交差点内道路上

### (3) 通報内容

道路が陥没し、 トラックが落下した。

## 2 令和 7 年 1 月 2 8 日、消防局現場到着時の陥没穴の概要

陥没穴は、八潮市中央一丁目交差点道路上で発生し、消防局が現場到着時縦約 9 m、横約 10～11 m、深さ約 9 m であった。

地中に埋まっていた用水路及び雨水幹線のボックスカルバートが崩落せず残っており、このボックスカルバート及びボックスカルバート上にあったアスファルトが宙に浮いており、これが陥没穴の縁となり、崩落の危険があった。このため、陥没穴は蛸壺状となっていた。また、ボックスカルバートのつなぎ目から水が流れ込み、陥没穴の斜面からは水が湧き、陥没穴内部を流れていた。

## 第 4 中間的な検討結果

### 1 出動から中州救助法による陥没穴進入時の活動

#### (1) 事実関係

令和 7 年 1 月 2 8 日午前 9 時 50 分、消防局八潮消防署から救助隊他 4 隊が交通救助出動し、午前 9 時 55 分に現場到着した。

現場到着後、陥没穴付近道路上からの状況評価、一般市民及び隊員の進入制限区域の設定を行い、陥没穴内部及びその周辺にガスや下水を想起させるような異臭はなかったが、陥没穴内部のガス検知器による環境測定を実施している。

現場到着時、陥没した穴にトラックが落下しており、陥没穴内部にトラックキャビンが土砂等で埋まっていた（トラックキャビン助手席後部の一部は埋まっていなかった。）。 トラックキャビン後方にも土砂等が堆積していた。道路上から呼びかけを行ったが、応答は聞こえなかった。

陥没穴の縁は宙に浮いている状況であったため、陥没穴の縁からの進入は危険と判断し、周囲の電柱を支点とした中州救助法を選択した。

中州救助法での進入目的は、道路上からは確認できない陥没穴内部及び要救助者の状況の確認並びに要救助者の救助であった。さらに、要救助者の救助を行う活動場所については、土砂災害の安息角の考え方に基づき、 トラックキャビン後方の荷台部分が他の場所と比べリスクが少ないと判断し、降下場所として指定した。

陥没穴内部に進入し、 トラックキャビン内部の確認を行ったが、 キャビン内部に入り込んだ土砂等により要救助者は確認できなかった。また、 要救助者に対し呼びかけを行ったが、 陥没穴内部の騒音等により、 トラックキャビン内に一人である旨の返答以外聞き取れなかった。

崩落により、 活動を中断、 緊急退避した。

#### (2) 消防局の見解

消防局としては、 陥没穴の縁が浮いていること、 内部は断続的に崩落が続いていることなどから、 陥没穴の縁に干渉する進入は不可とし、 比較的安全と思われる陥没穴中央部分から進入できる中州救助法を選定している。

また、 崩落する土砂への対策としては、 コンパネなどを使用したトレントレスキューも準備をして検討したが、 陥没穴も大きく、 崩落物も重量物であるため、 防ぎきれるものではないとし実施はしていない。

#### (3) 委員会の見解

現時点で委員会としては、 トラックキャビン後方の荷台部分が他の場所と比べてリスクが少ないと判断し、 上部に落下物がない陥没穴中央部分からの進入を決定したことに関しては、 当時の状況に鑑みると、 上部からの落下物がない陥没穴中央部からの進入を決定したことについては、 妥当性を欠くものではない。ただし、 陥没穴内部の状況把握については、 ドローンによる偵察、 救出に当たってはしご車を活用した進入も有効であると考えられる。

土砂対策に関しては、 今回の陥没穴は約 9 m の深さがあり、 どこの消防本部で保有している資器材であっても崩落危険を防ぐことは不可能であり、 民間企業が行う土留め工法についても、 急遽実施することは危険が伴うため、 通常は十分な準備をして実施するもので、 時間がかかりすぎてしまい現実的でないと考える。

## 2 救助工作車クレーンでの隊員吊り下げによる進入時の活動

#### (1) 事実関係

中州救助法では緊急退避に時間を要し、 かつ、 隊員の自力脱出が困難になるおそれがあると判断、 救助工作車クレーンでの隊員吊り下げによる進入に変更した。

陥没穴の縁から 5 m の位置（進入制限区域）まで救助工作車を近づけ、 クレーン操作を行った。

クレーンで吊られた隊員が トラック荷台に到着する直前に、崩落物が隊員 2 名に直撃し、負傷した。

#### (2) 消防局の見解

救助工作車クレーンでの隊員吊り下げは、常用の救助方法ではなかったが、「専用の搭乗設備」として墜落制止用器具を選択することで、総合的には中州救助法よりリスクが少なく、かつ、安全に緊急退避が実施できると判断し、決定しており、この陥没穴の状況を踏まえると問題はなかった。

しかしながら、隊員が負傷したことについては、陥没穴への進入地点に関し、安全活動範囲の設定に検討の余地があると認識している。

#### (3) 委員会の見解

救助工作車クレーンの進入については、安全活動範囲内に隊員を吊り下げるよう二次崩落を回避しつつ、可能な限り救助工作車を近づけ、クレーンを限界まで伸ばしたが、安全活動範囲内に届かず負傷していることから、安全活動範囲外となると判明した際にリスクが大きくなつたと判断し進入を中止すべきであったとの意見があった。

また、はしご車のバスケットでの進入がよかつたとの言及もあったが、比較としてリスクが少なくなるが、いずれにせよ崩落物のリスクを排除しきれない状況であり、リスクの高い活動になると考えられる。

### 3 ワイヤーによる トラックの引き出し及び引き上げ時の活動

#### (1) 事実関係

隊員の負傷を受け、より進入隊員の安全に配慮する必要があると判断。屈折式はしご車を増隊し、屈折式はしご車バスケットからの陥没穴への進入方法に切り替えた。また、崩落の危険性がさらに高まったため、陥没穴内部での活動は困難と判断、重機によって トラックを引き出す方法で救助活動を行うことを決定する。

なお、重機要請については、消防局の協定に基づく要請と並行して、埼玉県の協力により、重機要請を行った。

なお、 トラックキャビン後方に堆積した土砂等の除去に油圧ショベルによる掘削が必要であるとの協議結果となつたが、5 mとしていた進入制限区域内に近づかなければ、油圧ショベルのアームが届かないため、二次崩落の危険性を考慮し、

要請を断念した。

また、ヘリコプターによるトラック引き上げについては、陥没穴上空にある活線に接触することによるヘリコプター墜落の危険性があることに加え、ダウンウォッシュによりさらなる崩落を誘発するなど二次被害発生のおそれもあることから要請を見送っている。

その他、消防機関の応援についても検討を行ったが、トラックを引き出せるほどの定格総荷重の大きなクレーン車はいずれの消防機関でも保有していないこと、陥没穴内部は崩落のリスクが極めて高いとの判断から応援要請は行っていない。

民間企業のクレーン車到着までの間、救助工作車のクレーン、ワインチにて引き出しを実施している。また、民間企業のクレーン車到着後の活動と合わせて、合計12回にわたり最大3台同時に民間企業のクレーン車を使用して、引き出しを試みたが、トラックキャビンを引き出すことができなかった。

なお、この活動中に トラックに玉掛けしていた14mmワイヤー2本が破断している。

## (2) 消防局の見解

ヘリコプターや油圧ショベルを要請せず、民間企業のクレーンによる活動としたことについては、現場で判断したとおり、これ以外の選択肢はなかったと考えている。

ワイヤー破断の要因については、連続して使用したこと及び安全荷重を超えて使用があったことであると考えている。

トラックキャビンが離断したことに関し、その時期及び理由は判明していない。また、トラックラダーフレームに玉掛けしていたワイヤー2本が破断した際、その他に、 トラッククレーンジブ部分をクレーンフックで、 トラック荷台後方部分を救助工作車のワインチでそれぞれ引いており、ワイヤー破断による トラックへの影響はなかったと認識している。

## (3) 委員会の見解

消防局では隊員負傷を受け、陥没穴内部での活動は困難と判断し、民間企業の重機で トラックを引き出し、救助活動を行う方針に転換している。

消防局の見解のとおり、ヘリコプターによる トラック引き上げについては上空にある活線との接触によるヘリコプターの墜落危険や、ダウンウォッシュによる

さらなる地盤崩落などの二次被害発生のおそれがあることに加え、自衛隊の保有する大型ヘリコプターであっても、民間企業のクレーン車の引き上げ能力に及ばないことが委員会での自衛隊への聴取により確認されている。

また、油圧ショベルを使用し、トラックキャビン後方の堆積物を除去する方法に関しても、消防局が5mと設定していた進入制限区域外から深さ9m付近にある堆積物にアームが届くような油圧ショベルは、容易に要請できるものではなく、当時の状況下ではクレーン車による救助方法が唯一取り得る方法であったと考えられる。

ワイヤーの破断に関しては、使用したワイヤーの状態、口径や保有数に不備はなく、破断荷重を超えないようクレーン車の荷重計をオペレーターが確認し操作が行われていたと認められる。破断した原因として、消防局の推定に加え、崩落による瞬間的かつ局所的な玉掛け箇所への衝撃荷重や、玉掛け方法によるものなどが考えられるが、断定はできない。

## 4 トラック荷台引き上げ後の活動

### (1) 事実関係

トラック荷台引き上げ後、陥没穴内部は崩落が継続し、1月30日午前2時37分大きな崩落が再び起こり、1月28日発生の陥没穴と1月29日に発生した陥没穴が一つになり、橢円形の直径約40m、深さ約10mの陥没穴となった。

この状況を受け、埼玉県を含む関係機関と協議を行い、民間企業の重機によるスロープの作成工事、がれきの撤去作業が完了し安全が確保され次第、 トラックキャビンが残されていると思われる場所で救助活動を再開することとした。

スロープ完成後の2月4日、消防局及び関係機関で現場を視察し、評価を行った結果、ボックスカルバートの落下危険がある以上、陥没穴内部で消防が活動することはできないと判断した。

2月5日、埼玉県がドローンによる下水道管渠内の調査を実施したところ、 トラックキャビンらしきものを発見したが、下水道管渠内の水量、流速、硫化水素ガスの濃度等から、下水道管渠内に進入し活動することは難しいと判断し、埼玉県の土木的措置が完了した後、消防の救助活動を行うこととした。

### (2) 消防局の見解

当時の状況について改めて確認し、検討を行ったが、陥没穴内部及び下水道管

渠内への進入並びに活動はできないとした判断は適切なものであったと考えている。

### (3) 委員会の見解

(1)の事実に基づき消防局が活動中断の判断をしたことについて、委員会としては、現場の状況に鑑みると、安全かつ確実な救助活動は困難であると認められ、誤ったものであったとは言えない。

## 5 埼玉県による土木的措置開始以降の活動

### (1) 事実関係

下水管のバイパス及び救出立坑の完成までの間、各関係機関との情報共有及び完成後における救助方法について協議、救出プランの作成を行っている。また、完成後の救助活動に備え、4月28日総務省消防庁、東京消防庁、さいたま市消防局、川口市消防局、埼玉東部消防組合消防局及び埼玉県警察本部と下水道管渠内での活動を想定とした訓練を実施している。下水道管渠内であることから、Bレベル防護服の上に空気呼吸器を着装し、進入後の隊員への洗浄までを含んだ訓練を行った。

埼玉県による土木的措置が完了後、5月1日に下水道管渠内での救助活動が可能かについて偵察を行い、救助活動は実施可能と判断。

翌5月2日救助活動を行い、要救助者を救出した。

### (2) 消防局の見解

本救助活動は、二次災害を起こさないよう、関係機関との情報共有及び協議を経て、入念な訓練と事前の偵察を行った上で実施している。

救出に携わった全員が、計画どおりに活動し、要救助者を救出することができたと認識している。

### (3) 委員会の見解

埼玉県による土木的措置により進入経路は確保できていたとはいえ、実際に活動を行う下水道管渠内のリスクを考え、最大限活動隊員の安全に配慮して作成された救出プランであった。

消防局単独ではなく、総務省消防庁をはじめ、応援消防機関、埼玉県警察本部

との活動であったが、相互の連携により確実に実施されたと認められる。

## 6 安全管理

### (1) 事実関係

本事案においては、進入に当たり陥没穴内部のリスク評価として崩落が発生しやすい場所や崩落した場合崩落物がどのように落ちてくるかの軌道を想定し、陥没穴内部の安全活動範囲を設定している。

しかしながら、救助工作車クレーンで隊員を吊り進入する隊員に崩落物が直撃し、隊員2名が負傷している。

### (2) 消防局の見解

状況評価に基づき、安全活動範囲を設定するとともに、安全管理員の配置も適正であったと考えている。

安全活動範囲に隊員を投入させる予定であったが、実際に隊員を救助工作車クレーンで降ろした際に、安全活動範囲外となり、その時崩落が発生したため、隊員が負傷したものと考えている。

### (3) 委員会の見解

消防局が陥没穴周辺に進入制限区域と設定した「5m」については、地下の状況が不明確な中で、活動可能区域を確保しようと設定したものであることから、妥当な数字であったと認められる。

一方、隊員の負傷は陥没穴内部において、安全活動範囲外で発生したとの見解を消防局は示しているが、委員会としては、本事案における安全活動範囲については、陥没穴内部における安息角から想定される危険区域だけではなく、蛸壺状陥没穴の縁（ボックスカルバート）の崩落後の軌道を考慮すべきであったと考えられる。

## 第5 今後の検討委員会について

12月17日に第5回八潮市中央一丁目交差点道路陥没救助事案に関する検討委員会を開催し、「応援」における「他消防機関への応援要請の時期及び応援内容」、「消防機関以外への応援要請の時期及び応援内容」及び「情報共有」における「救助

活動のための情報共有」について審議を行った。

今後は、令和8年1月に第6回八潮市中央一丁目交差点道路陥没救助事案に関する検討委員会を開催（予定）し、最終報告書を示す。