

イタリア Lecco 高速道路跨線橋崩落事故 10. 27 についての問題課題

NPO 法人 JAMSA 代表理事 伊達知見
(2016. 12. 4 Rai-1、インターネットから)



① イタリア北部のレッコ (Lecco)



② 跨線橋崩落の事故現場



③ 高速道路を走行中の乗用車
が下敷きになり運転手が犠牲に



④ 高さ制限違反車両による
橋げたの破損状況



⑤ 事故前の橋げたの破損状況



⑥ 上記の遠景

■ 事実関係

高速道路をまたぐ橋（跨線橋）に重量トレーラーが通過したとき、この跨線橋が倒壊し高速道路を走行中の乗用車等4台が橋の下敷きになり、乗用車の運転手1人が死亡した。

■ 事故現場 （2016年10月27日の夕方に発生）

イタリア北部レッコの街は、コモ（県）から東北東へ25km、ベルガモから北西へ28km、州都ミラノから北北東へ47kmの距離にある。（写真①）

■経緯

- 2006 年、2009 年に高さ制限違反車両により、当該跨線橋は桁下部に損傷を受けている。（写真④⑤⑥参照）
- 2006 年には ANAS（Azienda Nazionale Autonoma delle Strade:イタリア自動車道路公団）が補修している。
- 跨線橋の建設はコモ県、ANAS の食い違いあり。（実際は高速道路建設時に ANAS が建設している）

■日常管理

- 定期点検は ANAS が実施している。
- 点検報告書も ANAS が所有している。
- ANAS にはこの跨線橋の管理台帳がない（ANAS の言い分）。
- ANAS が過去の修理、定期点検を実施していることから、第一義的には ANAS の責任は免れることは出来ない。

■許認可

- 出発地点の所轄か到着地点か不明確
- レッコ県、ベルガモ県、ANAS の3者が互いに責任転嫁

■今回事故の経緯

- 異常の通報を関係者間で共有していたのか。結果的に活かされなかった。
- 交通止めのアクションは責任転嫁して、誰も手を打たなかった。
- 現場に県の技術者が到着していたのもかかわらず、事故防止に結びつけることが出来なかった。
- 通常では 45 分で現場に到着するのに、今回は連絡を受けた ANAS のスタッフが現場に到着するのに 3 時間以上要した。その間に事故が発生した。

■事故原因

- 異常の通報、県スタッフの現地入り、ANAS の到着遅延の中で発生した事故、危機管理の対応が出来ていなかったのではないか。
- 関係者それぞれが当事者意識の欠如と責任転嫁のため緊急対応の措置がとれなかった。
- 「交通止め」の返事待ちの最中に事故が発生した。
- 緊急時の連絡体制システムが機能していないのではないか。

■問題点

- 直ちに交通止めすべきだった。管理と権限の所在が不明確だったことから、適切な措置を施す前に事故が発生した。関係機関及び担当者に危機管理の認識に問題があったのか。
- 実態は ANAS が管理していたことから、責任は ANAS にあると考えるのが妥当。（後日、ANAS の担当者 2 名が警察に逮捕されている。）
- 定期点検の結果が活かされなかった。緊急補修の優先順位の設定などの仕組みがあったのか疑問。

■教訓（我が国にとって）

- まず、危機管理の問題として教訓になる。これまでの経緯から事故発生の確率が高く重点

管理すべき橋梁に位置づける仕組みがあったのか、なかったのか不明だが、仮にあったとしてもその仕組みが機能していなかった。

- 定期点検、補修実績、パトロールなどの安全管理体制の下では、あってはならない事故であり、本来ならば防止できた事故だ。
- それなのになぜ事故を防ぐことが出来なかったのか。これは劇場の危機管理に関する取材の中で、テアトロ・コムナーレのザーネ氏の話がその理由の一つと考えられる。
- イタリア人の国民性や文化に由来する。つまりマニュアルに基づきスタッフの訓練を実施しているが、分業が明確になっていて、危機管理は自らの業務ではなく、専門スタッフの業務だと考えているという。スタッフ全員が問題課題を共有化して改善に向けた取り組みが欠けているという。日本の文化を異なると残念そうに話したことを印象的だった。

以上

■番組の中でのインタビュー内容

- 跨線橋を通行中の車両 2 台中 1 台は落下した。
- (乗用車) 自分がクルマのブレーキを踏んだ、そうしなければ落下していた。
- 自分が動くとバランスを崩すことになる、勇気を出して外に脱出した。
- (司会) 運転手が 4 時間前に橋からの落下物を見つけて (13:30)、ANAS の保守技師が現場に到着していた。
- 国の交通所轄のスタッフが来て、県の方に道路交通止めかどうかは〇〇状況による。
- 県 (プロビンチャ) は 2 人のスタッフを現場に送ったが、交通止めはしなかった。
- おそらく数分前に自転車に乗った人が跨線橋に亀裂があるとの通報があった。
- 跨線橋は 60 年代にコモ県で建設された。あの重量を支えることは想定されていなかった (トレーラー)。
- (司会) プロビンチャ県がトレーラーの通行許可を出したのか？
- ANAS はトレーラー (過重量) の通行の許可が出していない。
- 過重量のトレーラー (44 トン) は州の代理で県は許可するが、
- トレーラーを所有する拠点がある県があれば、申請して許可を受けられるのでは？
- ベルガモ県 (ロンバルディア州) は 100 トントレーラーの通行許可をした。ロンバルディア州の範囲の通行だが。
- 跨線橋の規制はなかった (ベルガモ県のスタッフ)。
- (司会) 常に？
- 通行とは当初は工業地帯を往来する貨物自動車用に許可されていた。
- 工業地帯からクライアントのもとへ通るために許可されていた。
- (司会) 過積載のトレーラーの通行も同じか？
- (司会) ベルガモで申請して、レッコ県が管理する場合はどう違うのか？
- 違いはない。
- 私には聞かないでください (ベルガモ県)。
- ベルガモに申請しないといけない。レッコ県に申請しないといけない。
- (司会) あなたの考えはレッコ県を通行するのにベルガモ県に申請することが普通のことか？
- イタリア中の議会で提案することを重視している。
- 規制するように議会に働きかけるのが良いと考えている。
- (中断) いくつかの行き違いはある。
- (司会) 跨線橋は ANASA が保守管理していた。緊急のときは誰が前面に出るかをきちんと決めていなかった。
- レッコの警察は ANAS の保守点検を捜査している。
- ANAS が跨線橋を所有しているし、保守も行っているのですべてが ANAS に責任がある。
- (レッコ県のスタッフ?) 我々はアスファルト部分のみを使用するだけです。
- (他の人) 跨線橋を過重車両が通行していることを知らなかった。

- (司会) あなたがた言っていることは渡ってはいけない橋のことか？
- その通りだ。
- 保守しているときにあの構造物を確認するのですね。
- だから繰り返しているのでしょう。
- 保守の問い合わせですが、あの跨線橋が崩落したのは保守のせいではない・・・。
- 少なくとも確認に行ったスタッフのせいではない。
- あの跨線橋にあった亀裂は皆が見ていて、落ちそうだったのです。
- 我々はなぜ落下したのかを調べているところだ。
- (司会) 悲劇が起きた後に責任転嫁するのね。
- 道路に関してどこが管轄かを、いままさにやろうとしているところだ。
- ANAS の道路であれば ANAS が警告しなければいけない。
- 問題がない橋ならば (エンテ) 法人が責任をもって許可を出すべき。
- 当時 ANAS に頼んだあの跨線橋を保守点検したように……。
- ANAS は保守点検する技術があるのだから……。
- それに対して ANAS から無回答
- (司会) 私が管理運営しているとしたら、あの跨線橋の許可を与えると、跨線橋の構造を知っている人に問い合わせます。
- あの跨線橋は ANAS が建設したものではない。ANAS が管理していたという証拠もない。台帳にも記載されていない。
- ANAS は所有している法人であるかどうか分からない。
- (他のスタッフ) 分かりました。あなた方よりまし。ANAS が 2006 年に跨線橋が損傷したとき、修繕していたのです。費用はさほどかからなかったのですが、この事実が言いたいです。
- この跨線橋は、高さ制限を守らない高速道路の車両のために、2006 年と 2009 年に損傷を受けている。
- マノーネ市長は良く覚えています。ANAS に修理を依頼した。当時 100 万ユーロ (1 億円) もかかるので、跨線橋を架け替えなかった。高くつくので保守修理で対応せざるを得なかった。資金 1 万ユーロ (1,000 万円) を調達することは難しかった。
- (司会) 橋をきちんと定期点検している人はなかったのか？
- 36 号線を季節的に定期点検する人はいた。日中は警備員がいて、夜間は週 2 回点検している。上司が週 1 回定期的を見ていた。
- あの日を除いて、異常はスタッフからの報告は受けていない。地面にカケラを見つけたあの夜以前は……。
- 午後の早い時間でした。通行者が通報した。ANAS のスタッフが呼んだミラノの上司が現場に到着するのが遅すぎたのです。
- (司会) どうしてミラノから 3 時間かかったのか、私はミラノから 40 分でここに来たのよ。
- あの金曜日は交通渋滞していた。しかも特別の装備をする必要があったから。

- （司会）どうして3時間もかかったのか？
- 私が報告を受けたことによると、準備に時間が要したこと、交通渋滞があったことです。
- （司会）でも、この状態で交通止めをしていれば、エンジニアがもっと早く到着していれば……。なぜ遅れたのか？ 下には県のスタッフがいたのですよ。ANAS が望めば交通止めができたのに。
- 橋を運営しているのは、あなた達です（ANAS ではない）。
- 我々は交通止めの返事を待っていた。少なくとも彼らが言わなければいけない。あの跨線橋は彼らのもので県のものではない。
- ミラノのあなたの会社の人は我々の責任か県の責任か分からない、そのことを証明する書類がない。
- 過去にも ANAS が保守点検しているので、ANAS であることは明らかです。
- （司会）最新の点検報告書はあるのか？
- （ANAS の代表は返事ができない）
- 定期点検報告書があるのは知っているが個人的には言えない。
- （司会）2 人のスタッフが分かっているはず（現場到着に3時間半要している2人のスタッフ）。
- この点に関して、捜査当局は県の技術者がチェックすべきで何で交通止めにしなかったことに関心を持っている。
- （司会）他の県（マルサーラ県）の橋は11月4日の消防によると、外側レーンは良かったがコンクリートが不足していたと言っている。
- 2008年に高さ制限を無視したトラックがあって修理され、いま柵で囲まれている。
- 今回の事故の件は11月4日に上院でも議論されている。
- 60年代から70年代の20年間に建設された跨線橋は36橋ある（このルートか不明）。

以上