

2026 年 7 月 15 日

各支社・エリア支社・営業所

配電（建設・運営・技術・地中線）グループ長

各 I 型サービスステーション所長

殿

（写）安全推進グループ長

送変電部 総括・変電グループ長

殿

配電部 配電運営グループ長 山本

重傷 3 災害撲滅に向けた短期取り組み結果の共有および今後の取り組みについて（通知）

題記について、下記の通り通知いたします。

記

1 趣 旨

2024 年度以降、当社では重傷 3 災害（感電・墜落・挟まれ等）の撲滅に向け、基本ルールの遵守徹底や安全意識向上を目的とした各種施策を展開している。

2026 年 4 月 7 日付通知文書「[重傷 3 災害撲滅に向けた短期取り組みについて（通知）](#)」により、重点強化施策およびパトロール・安全対話を実施した結果、重傷 3 災害につながるおそれのある事象を確認した。

その背景要因をパトロール者等に聞き取りしたところ、慣れや焦り等により発生した事象であり、従来から繰り返し周知している基本ルールや短期強化施策として徹底を求めた事項が実践されていない実態を確認した。

重傷 3 災害は、ひとたび発生すれば、被災者本人だけでなく、その家族や仲間、職場全体に大きな影響を及ぼす災害である。

については、短期取り組みで確認した事象およびその背景要因を共有するとともに、各作業従事者が重傷 3 災害防止を自らの問題として捉え直し、「なぜルールを守るのか」、「自職場にどのようなリスクがあるのか」、「自分は何を実践すべきか」を改めて考える機会として今後の取り組みについて通知する。

2 パトロール結果

短期取り組みにおいて集約したパトロール票は直営・請負を含め計 1,903 件であり、パトロール結果として確認した事項は推奨事項※¹ 1,499 件、お願い事項※² 665 件、指導事項 131 件であった。

推奨事項が大宗を占めていたことに加え、安全対話結果からも、多くの作業従事者が重点強化施策を含む基本ルールを意識して作業に取り組んでいることを確認した。

一方で、重点強化施策として徹底すべき事項に係る指導事例を 8 件確認した。

それらの背景要因を詳細に確認したところ、すべて「慣れ」または「焦り」に起因するものであり、ルールを理解しているにもかかわらず実践に至っていない実態であった。

その他指導事例に関しても、現時点の分析結果からは「慣れ」が背景要因として大きいものと考えられる。本項の詳細は添付書類（1）「短期取り組み（パトロール）結果」を参照。

※1 他の模範となる事項（良好事例）

※2 安全ルールに抵触していないが、より安全に作業を実施するためのアドバイスの事項

3 指導事例に係るルールの必要性と危険性の再確認

短期取り組みにおいて確認した指導事例については、従来から繰り返し周知しているルールであるにもかかわらず適切に実践されていない状況を確認した。

ルールの実践を確実なものとするためには、ルールそのものを知るだけでなく、その必要性や守られなかった場合に生じる危険性を正しく理解することが重要である。

このため、今回確認した事例について、改めてルールの必要性および想定されるリスクを共有する。

各作業従事者においては、以下の内容を確認し、自らの作業において同様の事象が発生するおそれがないかを改めて点検するとともに、その必要性を理解したうえで確実に実践すること。

各作業従事者の直属長においては、安全対話等を通じてルールの必要性およびルールを守らなかった場合の危険性について理解を深めさせ、慣れによるルール逸脱の防止および確実な実践につなげる

(1) 本フック、補助フックの取付不備

当社および請負工事会社では、本フック、補助フック取付時に「目と手と耳による確認」をルールとしている。しかし、パトロールでは、フック自体は取付しているものの、「手による確認のみ」で、目視確認やロック音確認を省略している事例を複数確認した。

これは、フック取付時に目視確認や揺すった際の金属音の確認を省略しても、結果的に問題が生じなかった経験の積み重ねにより、確認行為が無意識のうちに簡略化・形骸化したものと推察される。

実際に当社および請負工事会社では、フックの誤取付に起因する墜落死亡・重傷災害が断続的に発生している。

フックの誤取付は、取付状態の確認不足により生じるものであり、荷重が掛かるまで異常が顕在化しない。

このため、一度発生すると墜落による死亡・重傷災害に直結する極めて危険な逸脱行為である。こうした災害を撲滅するため、当社ではフックが正しい位置に完全に掛かっていることを、要素作業書に基づき、「目と手と耳」という複数の感覚を用いて確認することとしている。

「目と手と耳による確認」は、指差呼称と同様に、複数の感覚を用いることで思い込みや見落としを防止するためのものである。単なる作業手順ではなく、墜落災害を未然に防ぐための重要な安全行動であることを改めて認識し、確実に実施すること。

【過去災害】

発生日	概要 (AKSiS リンク)	ケガの程度
2008/01/15	配電柱から墜落し、死亡 (補助フックを開路へ取付)	死亡
2010/07/12	電柱から墜落し、死亡 (補助フックを開路へ取付)	死亡
2013/12/11	柱上作業中に墜落 (本フックを誤取付)	死亡
2024/04/01	高圧引込用開閉器開放のために昇柱した際、墜落 (本フックを誤取付)	重傷

(2) バケット側面への補助フック取付忘れ

パトロールにおいて、補助フックを取付せずにバケットへ搭乗している事例を確認した。

高所作業車への搭乗・降車時には、わずかな踏み外しやバランスの崩れであっても墜落に至る危険性がある。補助フックは、このような場面における墜落を防止するための重要な安全設備である。

また、補助フックの取付を後工程に委ねた場合、搭乗後は作業準備や作業対象の確認等に意識が向くため、補助フックの取付を失念するおそれがある。

このため、補助フックはバケット搭乗前に確実に取付すること。

【過去災害】

発生日	概要 (AKSiS リンク)	ケガの程度
2015/03/14	高所作業車のルーフステップから墜落し負傷	重傷
2020/11/11	引込線接続作業中、高所作業車から墜落	重傷

(3) 傾斜地における高所作業車の前上がり駐車

今回のパトロールにおいて、傾斜地で高所作業車を前上がりの状態で駐車している事例を確認した。高所作業車の前上がり駐車は、メーカー取扱説明書および当社安全ルールのいずれにおいても禁止している。

前上がり駐車の状態でジャッキ操作を行う場合、前ジャッキを先に張り出すことで車両の前傾がさらに大きくなる。このため、操作者が車両の傾きに不安を感じ、本来の操作手順によらず後方側からジャッキを張り出すなど、操作順序の逸脱につながるおそれがある。

また、傾斜条件によっては車両後部が路面に接触し、正常な車両設置ができない場合がある。さらに、万が一車両が逸走した場合には、ジャッキ操作位置にいる操作者が逃げる間もなく車両に巻き込まれるおそれがある。

加えて、高所作業車の安全装置には車輪の接地状態やジャッキ荷重を検知する機能はなく、設置状態の不備を検出することはできない。このため、不適切な設置状態であっても作業が継続できてしまうおそれがある。

以上のことから、傾斜地においては、メーカーが定める前下がり駐車を徹底し、安全な車両設置およびジャッキ操作を実施すること。本項の詳細は添付書類(2)「傾斜地での車両設置について」を参照。

【過去災害】

発生日	概要 (AKSiS リンク)	ケガの程度
2013/05/08	ジャッキを格納時に動き出した車両に挟まれ死亡	死亡
2024/07/29	アウトリガー格納後に高所作業車が斜面を逸走し別の車両との間に挟まれる	死亡

(4) 輪止めの未設置・密着不足

今回のパトロールにおいて、輪止め未使用および輪止めの密着不足を確認した。当社および請負工事会社では、過去に発生した高所作業車の逸走による死亡災害を教訓として、車両逸走防止のため輪止めの設置ルールを定めている。

平坦地においては、操作者が平坦であると認識していても、実際にはわずかな勾配が存在する場合がある。このため、傾斜方向の誤認による逸走災害を防止する観点から、左右の後輪の前後へ輪止めを設置することとしている。

また、傾斜地においては、サイドブレーキが作用する後輪の坂下側だけでなく、前輪の坂下側にも輪止めを設置することとしている。これは、過去に後輪のみへ輪止めを設置していたにもかかわらず、高所作業車が逸走し死亡災害に至った事例(2013年5月8日発生 [ジャッキを格納時に動き出した車両に挟まれ死亡](#))があり、その後の検証において、全輪へ輪止めを設置することで、ジャッキ操作順序の誤り等が発生した場合においても逸走リスクを低減できることが確認されたためである。

さらに、輪止めは設置するだけでなく、タイヤへ確実に密着させることが重要である。輪止めがタイヤに対して斜めに設置されている場合や隙間がある場合には、本来の制動効果が得られず、タイヤが輪止めを乗り越えて逸走するおそれがある。

輪止めは、車両逸走による重大災害を防止するための重要な安全設備であることを改めて認識し、定められたルールに従い確実に設置すること。

発生日	概要 (AKSiS リンク)	ケガの程度
2009/07/08	サイドブレーキをかけ忘れ、動き出した車両とバックホーに挟まれ負傷 (輪止め：後輪1個)	重傷
2010/12/01	アウトリガー収納後に動き出した高所作業車に挟まれ死亡 (輪止め：後輪1個)	死亡
2014/09/26	高所作業車のドアと車体の間に挟まれ死亡 (輪止め：未使用)	死亡
2022/06/06	降車直後にクレーン車が輪止めを乗り越え動き出し、前方にあった社有車に衝突した (輪止め：後輪1個)	—

4 実施事項

今回のパトロール結果から、重傷3災害につながるおそれのある事象は、単に「ルールの誤認や理解不足」だけで発生するものではなく、日常業務を繰り返す中で生じる行動習慣（慣れ）が大きく影響していることが明らかとなった。

これは、ルールを周知し遵守を求めるだけでは重傷3災害を十分に防止できない可能性があることを示しており、特に、ルールを理解しているにもかかわらず実践できない状況をいかに防ぐかが、今後の重要な課題である。

このため、本社においても対策の検討を継続していくが、より実効性が高い施策につなげるためには、実際に現場で作業を行う一人ひとりの視点や経験が不可欠であることから、各作業従事者および直属長の知見や経験を踏まえた意見集約を実施する。

各作業従事者および直属長においては、添付資料に記載した指導事例およびその背景要因を確認し、「自職場でも起こり得る事象ではないか」、「自分自身も同じ状況で同様の行動を取る可能性はないか」という視点で仲間の行動や自らの業務・作業を振り返るとともに、「なぜルールが守られなかったのか」、「どのような環境や仕組みであれば確実な実践につながるのか」という観点から、感じたことや課題と考える事項、実効性のある対策案等について率直に記載すること。

(1) 集約方法

Formsにて実施する。対象者は以下URLより各自回答すること（所要時間5分程度）。

[Forms リンク：重傷3災害撲滅に向けた意見集約](#)

対象者

配電線路（架空・地中）関係作業従事者※³および配変保全作業従事者並びにそれらの直属長

※3 2026年度入社社員は実現場での作業経験がないことから対象外とする

(2) 実施期限

2026年7月27日（月）17:00

5 背景要因分析への協力について

その他の指導事例についても、実効性のある再発防止対策の検討に向け、背景要因の詳細分析を順次進めていく予定である。

分析にあたっては、パトロール実施者、作業従事者、監督者等へ個別に連絡のうえ、聞き取りを実施する場合がある。

当該分析は責任追及を目的とするものではなく、事象の背景にある要因を把握し、再発防止対策へ反映することを目的とするものであることから、協力をお願いする。

6 本通知文書の有効期限

本通知文書は、関係者への周知をもって失効（消去文書）とする。

7 配電部門事業計画2023との関連（あり・なし）

本通知は「4.7.1 作業安全の確保」に関する内容である。

8 自主チェック票における本社推奨チェック項目の更新（あり・なし）

9 添付書類

添付書類（1）「短期取り組み（パトロール）結果」

添付書類（2）「傾斜地での車両設置について」

10 参考書類

参考書類1 「[2026年4月7日付通知文書 重傷3災害撲滅に向けた短期取り組みについて（通知）](#)」

11 同文書送付先

中部精機株式会社 業務部長，総合工事センター長

株式会社トーエネック 配電本部 配電統括部長，配電技術部長，地中線部長

一般財団法人 中部電気保安協会 本店保安部長

中央電気工事株式会社 電力工事部長

株式会社ヒメノ 配電地中線部長

川北電気工業株式会社 電力中部本店 地中線工事部長

中部電気工事協力会連合会会長

株式会社ユアテック 電力インフラ本部 配電部長

NDS株式会社 配電営業本部長

殿

以 上

配電部門問い合わせシステム ([リンク先](#))

扱い 配電部 配電運営グループ 平谷 TEL : 080-8661-5183



中部電力パワーグリッド

添付書類（1）



短期取り組み（パトロール）結果

配電部 配電運営グループ 安全T

2026年7月23日

1. 取り組みの目的と内容



■ 目的

- 安全推進Gから発信された「重傷3災害の理解・浸透およびルール定着強化に向けた取り組み」に基づき、PGおよび請負・委託各社が、①重傷3災害（感電・墜落・挟まれ）の危険性を改めて理解・浸透させるとともに、②パトロールおよび安全対話を通じて安全意識の向上と現場課題の把握を加速し、重傷3災害および死亡災害の撲滅を図る。

■ 実施内容

① 基本ルールの再徹底を目的とした重点強化施策

項目	実施者	実施内容
高圧感電	監督者は	・ 間接活線作業時の重点監視の徹底
墜落	作業者は	・ 本フックおよび補助フックの掛かりを目・手・耳で確認されていることを複数名で相互確認
はさまれ	監督者は	・ 特装車駐車時の前下がり駐車・輪止め確認
伐採	監督者は	・ 伐採前の立入禁止区域外への退避を確認

■ 対象者

対象者	直営の配電・配変関係作業従事者および 請負・委託工事会社（10社）の対象作業全クルー
-----	---

② パトロール・安全対話の短期集中実施

項目	実施内容
パトロール	・ 全社統一パトロール票を用いた現場パトロールの実施
安全対話	・ パトロール実施後の安全対話の実施

■ 結果

パトロール票 発行数

1,903 件

重点強化施策に係る指摘数

8 件



2. パトロール結果 (件数)

- ・ 推奨事項が大宗を占めており、安全対話結果からも、多くの作業従事者が短期強化施策を意識して作業に取り組んでいることを確認した。
- ・ 一方で、既存ルールどおりに実施できていない指導事項も131件確認した。

	パト票件数 (a)	☆ 推奨事項	△ お願しい事項	× 指導事項 (b)	指導率 (b/a)
直営					
配電	756	363	293	64	8%
配変	152	101	41	2	1%
架空					
トーエネック	372	488	114	13	3%
NDS	42	63	29	12	29%
中央	1	3	0	0	0%
トーエネック	38	18	7	1	3%
中央	9	2	0	0	0%
ヒメノ	4	1	0	0	0%
川北	3	0	1	0	0%
トーエネック	50	33	15	8	16%
NDS	16	6	3	1	6%
エアデック	1	0	1	0	0%
トーエネック	25	0	0	0	0%
引込・内線	133	164	68	6	5%
中部情報機	4	3	3	0	0%
開閉器操作	96	112	53	22	23%
保安協会					
配変保全	201	142	37	2	1%
保安協会					
合計	1903	1499	665	131	7%

3. 指導事項

- 指導事項のうち、「感電」、「墜落」、「挟まれ」、「伐採」といった死亡・重傷リスクの高い項目に関するものが8割を占める。

会社	重傷3災害+伐採に関する指摘				その他	合計
	感電	墜落	はさまれ	伐採		
直営配電	21	20	8	2	13	64
〃 配変	0	0	0	0	2	2
TOE架空	3	6	0	0	4	13
〃 地中	0	0	0	0	1	1
〃 伐採	0	0	2	6	0	8
NDS架空	5	3	1	0	3	12
〃 伐採	0	0	0	1	0	1
引込工事センター	1	0	3	0	2	6
保安協会	6	14	0	0	2	22
配変保全	0	0	0	0	2	2
合計	36	43	14	9	29	131
	102					



4. 指導事項の背景分析 (1)

- 指導事項131件のうち、重点強化施策に係る指導は8件。
- これらについて詳細に確認したところ、背景要因は「慣れ」または「焦り」であった。
➡「ルールを知らない・誤認していた」ではなく、「ルールを知っているけどやらなかった」事例である。

項目	会社	指摘内容	分類	背景要因	その後の対応
墜落	直営配電	バケット搭乗後にランヤードフックを取付	焦り	若年者主体の新たな施工体制により作業が円滑に進まず、工程施工体制を見直し、見直し後の作業において是正を確認	
	NDS	「目・手・耳」によるフックの確認が不十分	焦り	ガードマン到着遅延や複数回の車両移動対応により時間的余裕が少なく、作業進捗を優先する心理が働いた	7月中旬に再パトロールを実施し是正を確認
	保安協会	「目・手・耳」によるフックの確認が不十分	慣れ	フック確認が「手」による確認で足りるとの認識となっており、「目・手・耳」による確認が作業慣行として定着していなかった	6月中旬に再パトロールを実施し是正を確認
	直営配電	傾斜地で高所作業車を前上がりに駐車（パトロール者の指導により是正）	慣れ	本来禁止されている作業方法について、現場では「やむを得ない場合は実施可能」という暗黙の運用が存在しており、その適用範囲が明確になっていなかった	本通知にて危険性を再周知
はさまれ	直営配電	高所作業車の輪止めの密着不足	焦り	訓練環境下において復旧時間・品質へ意識が集中し、輪止めの有効性確認が形式的になった	5月中旬に再パトロールを実施し是正を確認
	TOE伐採	高所作業車の輪止めの密着不足	慣れ	確認の着眼点が「正しい位置へ設置したか」になっており、「機能する状態か」の確認まで至っていなかった	9月の再パトロールにて確認予定
	引込工事センター	高所作業車の輪止め未実施	慣れ	平坦地における輪止めの必要性に対する認識が低く、輪止め実施が作業慣行として十分定着していない（仮説）	7/15 安全品質委員会で本社間で是正に向けた会話を実施
	引込工事センター	高所作業車の輪止め未実施	慣れ		

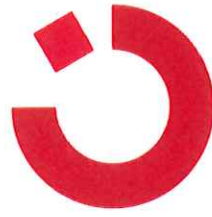
5. 指導事項の背景分析（2）

- 重点強化施策に直接係らない指導事項は直営・請負あわせて123件。
- パトロール票の記載内容から推定した背景要因としては、「ルール」の未認識・誤認や「焦り」も一部見受けられるものの、**大宗は「慣れ」によるものと考えられる。**

※ 下表の背景要因、指摘内容はパトロール票の記載内容から推定したものであり、詳細分析前の暫定的な整理である。

項目	背景要因分類※	指摘内容例※
感電 (36件)	慣れ (28件)	「間接準備よし」の呼称未実施 - 本柱、支線、最下段足場ボルト検電未実施 - 検電前の離隔確認未実施
	ルール未認識・誤認 (4件)	低圧電線（被覆有）を非充電部と誤認
	その他 (4件)	作業対象以外の高圧充電部に接近
墜落 (42件)	慣れ (33件)	- 昇柱時、補助フック取付位置より上部へ移動 - 高所作業車バケットへの工具積載時に補助フック未使用
	焦り (3件)	監督者がお客さま対応中、TBM前に作業者が昇柱
	ルール未認識・誤認 (3件)	足場金具の自在バンド締め付けボルト部に補助フック取付
	その他 (3件)	仮足場チェーンがチェーン引下パイプ巻込

項目	背景要因分類※	指摘内容例※
はさまれ (10件)	慣れ (7件)	- 高所作業車設置時、一部のタイヤが地切されていない - 輪止め未実施（軽自動車・ダイナ） - 高所作業車のブーム可動中に作業者が旋回台に搭乗
	焦り (1件)	高所作業車移動の際、一部スライド格納不十分
	その他 (2件)	- 輪止め取付け位置不適（傾斜判断不適） - 車両移動（後退）時の誘導未実施
伐採 (9件)	慣れ (7件)	- チェンソー使用時、耐切創手袋未着用 - チェンソー片手使用 - バケット内でチェンソーのエンジンを始動 - チェンソー使用時、耳栓未使用
	ルール未認識・誤認 (1件)	チェンソーを肩より高く上げて使用
	その他 (1件)	バケット内でチェンソーカバー未使用
その他 (26件)	慣れ (11件)	- 重量物吊り上げ時、直下に進入 - 単独昇柱作業時、活線警報装置未活用
	焦り (3件)	歩行者通行中に作業継続
	ルール未認識・誤認 (2件)	車体アースについて、高圧誤送電リスクがなければ不要と誤認
		その他 (10件)



中部電力パワーグリッド



中部電力パワーグリッド

添付書類（2）



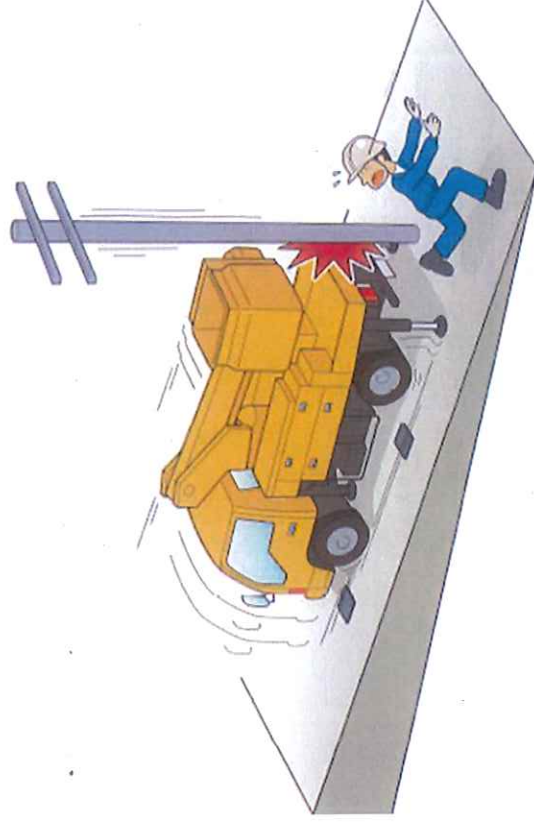
傾斜地での車両設置について

配電部 配電運営グループ 安全チーム
(アイチコーポレーションのホームページ, 提供資料等を基に作成)

2026年7月23日

前上がりで駐車すると何が危険？

- ・ 前上がりで駐車した場合、作業者は「車両が傾いていて不安」、「早く水平にしたい」という心理から、車体を水平にすることへ意識が向きやすくなります。
- ・ しかし、駐車ブレーキは後輪にのみ作用するため、ジャッキ操作により車体を水平にセットしようとすると、ブレーキが作用していない前輪が路面に押し付けられる場合があります。また、その過程で後輪荷重が減少し、駐車ブレーキの制動力が低下するおそれがあります。
- ・ このような状態で車両の支持バランスが崩れた場合、車両が坂下側へ移動・逸走する危険性があります。
- ・ また、ジャッキ操作盤は車両後部に設置されているため、逸走時には操作者が逃げる間もなく車両に巻き込まれるおそれがあります。
- ・ 過去の死亡災害はいずれもジャッキ格納時に発生しています。要因は異なるものの、いずれもジャッキ操作に伴う車両の挙動変化により車両が逸走し、操作者が巻き込まれたものです。



【前上がり駐車時に発生した死亡災害】

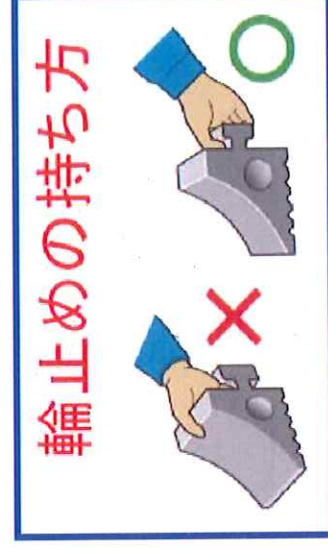
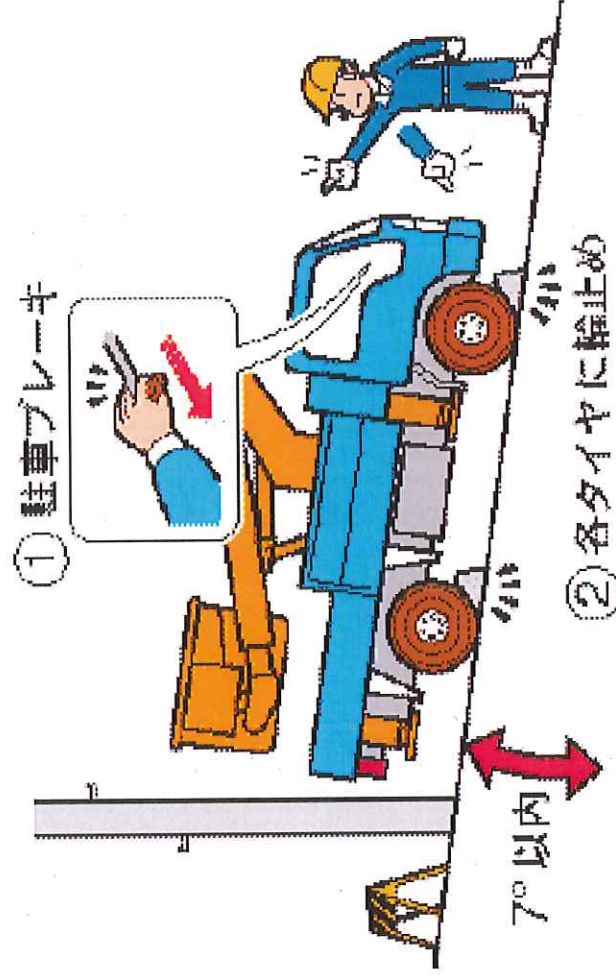
発生日	概要 (AKSリンク)	ケガの程度
2013/05/08	ジャッキを格納時に動き出した車両に挟まれ死亡	死亡
2024/07/29	アウトリガー格納後に高所作業車が斜面を逸走し別の車両との間に挟まれる	死亡

前ジャッキから格納したことで、高所作業車が輪止め（左右後輪の坂下側各1個（計2個））を乗り越えて逸走。罹災者がアウトリガーとコンクリート壁に挟まれた。

車両を移動させようと後ジャッキを格納した（推測）際、高所作業車が逸走し、罹災者が当該高所作業車と別の高所作業車に挟まれた（駐車ブレーキはしていたが、シャフトドライブインチ使用中で車輪がドライブシャフトから切り離されていたため効果なし。輪止めは撤去済みであった。）

傾斜地での位置決め

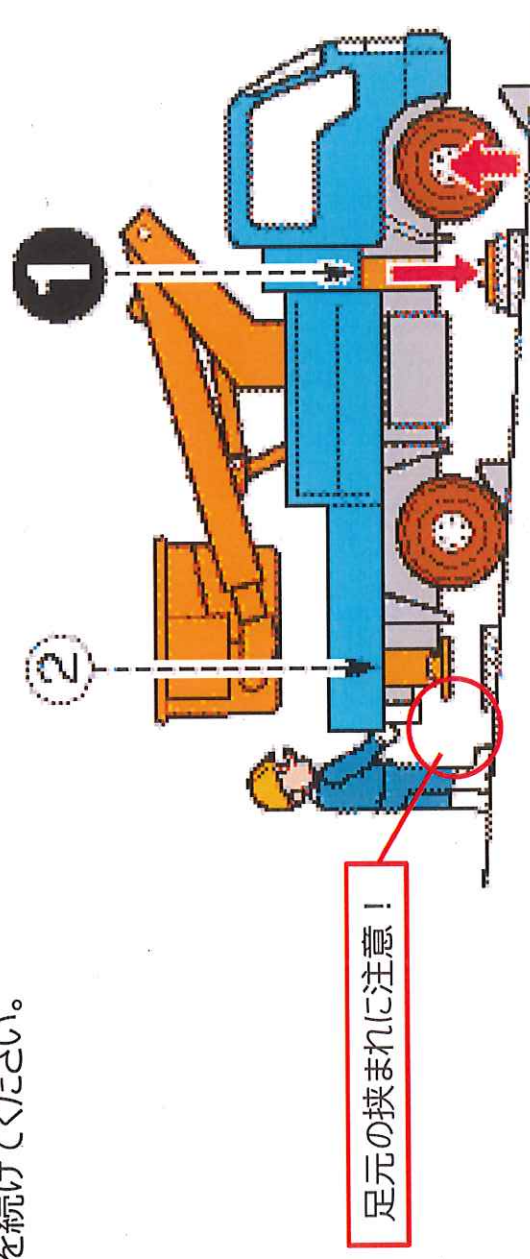
- ・傾斜地では必ず**前下がりに**駐車し、駐車ブレーキを確実にかけ、フットブレーキをはずしても動かないことを確認してください。
- ・輪止めは取っ手を持ち、**全輪とも坂下側のタイヤに当たるように**にセットして下さい。
- ・7°を越える傾斜地では高所作業車を使うことはできません※。 ※ 傾斜地対応ジャッキの車であれば11.3度まで作業可能。



傾斜地での車両設置方法 | 株式会社アイチコーポレーション 公式サイト - 高所作業車、
穴掘建柱車などの機械化車両で「作業環境創造」を実現するアイチコーポレーション

ジャッキセット

- ・傾斜地では「ジャッキ自動張り出し」を絶対に使わないでください。（前後順次作動機能付き、自動水平設置機能付きのものを除く）
- ・ジャッキセットは、必ず前ジャッキ→後ジャッキの順で行ってください。（駐車ブレーキは後輪にかかっているため）
⚠️ アウトリガ操作部付近と地面との隙間が少なくなるため、足等を挟まれないように注意！
- ・ジャッキセットする際は、ジャッキがジャッキベースに接した時点で一旦止め、ジャッキベースがずれないことを確認してから操作を続けてください。

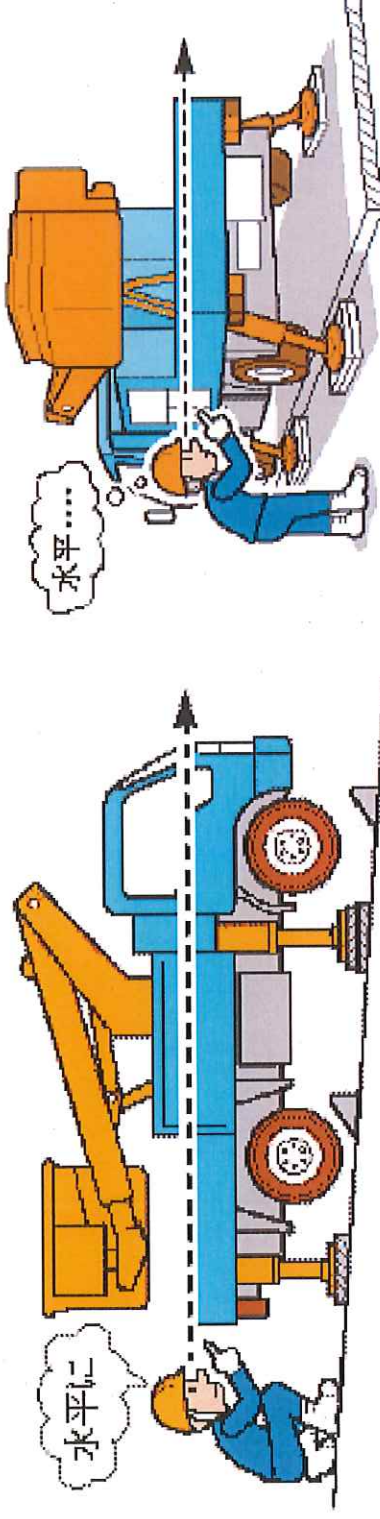


傾斜地での車両設置方法 | 株式会社アイコーポレーション 公式サイト - 高所作業車、穴掘建柱車などの機械化車両で「作業環境創造」を実現するアイコーポレーション

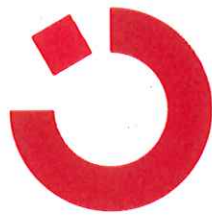
車両の水平確保

- 路面の傾斜にかかわらず，車両が水平になるようジャッキアップしてください。
- このとき，車両の前後方向の水平が確保できない場合は**傾斜角度 3° を超えない**ようにしてください※。（ただし左右方向は必ず水平を確保）
- ジャッキベースを使用して水平を確保するときは，2枚，20cm以内を限度にしてください。
- 4本のジャッキのいずれにも荷重がかかっていること，すべてのタイヤが地切りしていることを確認してください。

※ アイコーポレーションでは「水平」の判断基準として「路面の傾きが 3° 以内の場合は水平と見なす」としており，高所作業車もこの基準に対応した構造になっています。これは，人間が目で見で「あきらかに傾斜している」と判断できる路面の傾斜角度が，個人差を含めても，およそ 3° 以内であることからきています。



傾斜地での車両設置方法 | 株式会社アイコーポレーション 公式サイト - 高所作業車，
穴掘建柱車などの機械化車両で「作業環境創造」を実現するアイコーポレーション



中部電力パワーグリッド