

C3 東海環状自動車道 豊田松平基地 車両損傷事象

■事故日時：2025年2月8日(土) 18時00分頃

■発生場所：C3東海環状自動車道 豊田松平基地 大型車庫内

■内容：A体制縮小に伴い、除雪等で使用した車両の洗車作業を行い、18:00予定の全面散布に必要なとしない車両を車庫に格納しようとした際、運転手と誘導員との連携が不足し、車庫後方の擁壁に接触し車両の緩衝材を損傷した。

■被害：人的被害・第三者被害なし

：車両損傷 緩衝装置の凹み・緩衝装置落下防止ワイヤーの緩み

：大型車庫 擁壁一部破損

■当事者：雪氷運転手：[redacted] 大型免許取得日 1992年 5月

誘導員：[redacted]

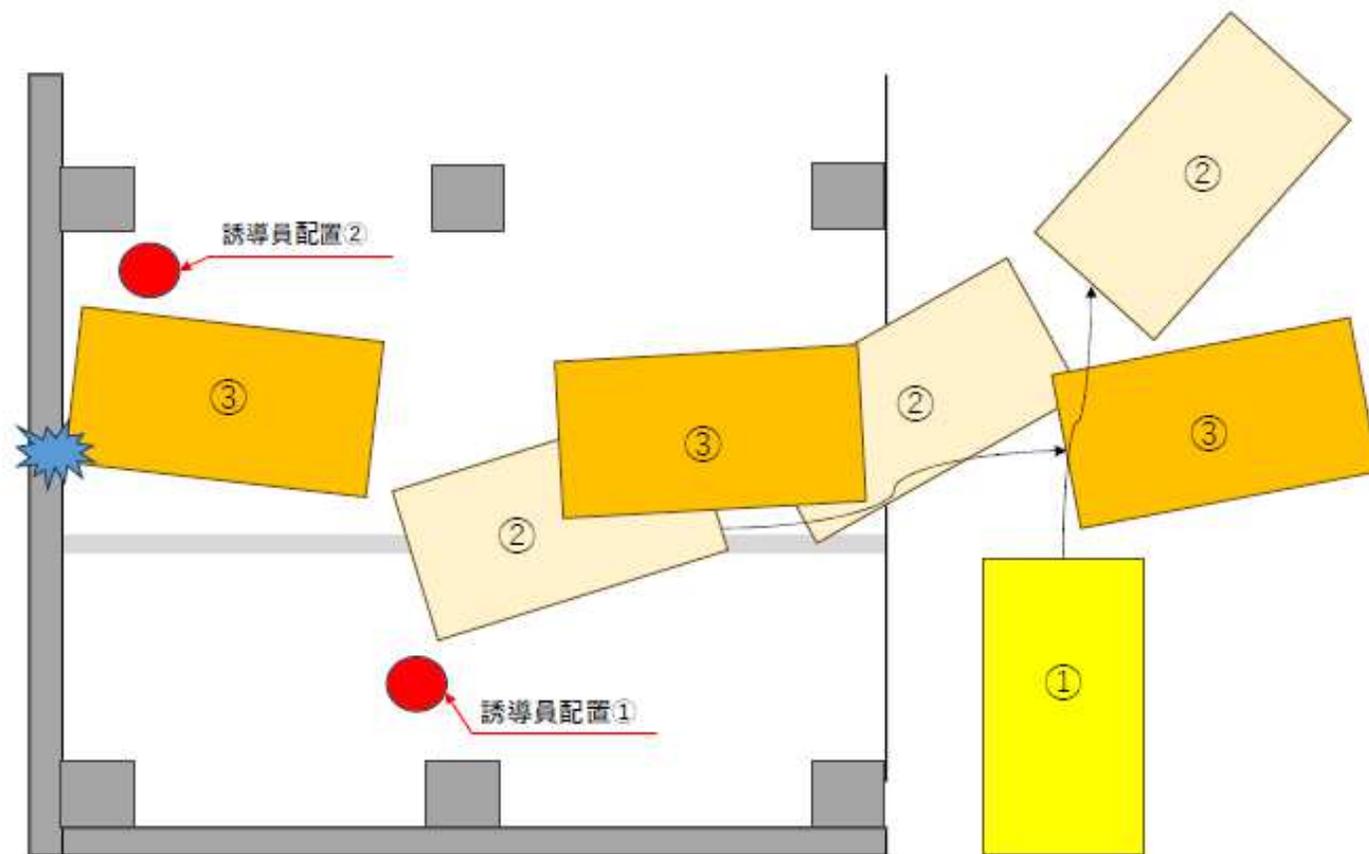
■損傷車両：湿塩散布車 [redacted]

■時系列

- 2/8 18:00 事象発生
- 19:00 豊田松平基地連絡員よりメンテ本部へ報告
- 19:10 メンテ本部連絡員より [redacted] HSC当番課長へ報告
- 20:00 メンテ本社報告
- 2/10 17:00 緊急安全大会（当事者所属会社）
- 2/12 17:00 緊急安全大会（全作業員対象）

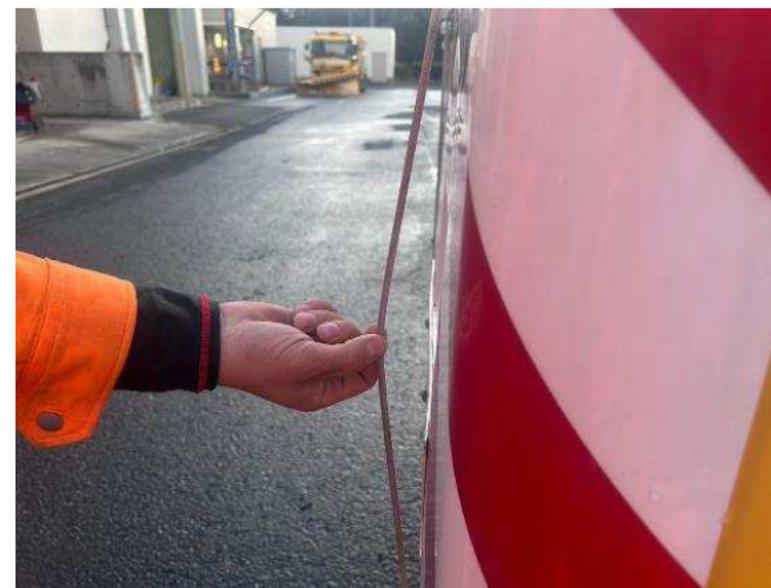
C3 東海環状自動車道 豊田松平基地 車両損傷事象

【発生状況】



- 雪水車両①位置にて洗車
- 誘導員は①位置から②位置に移動し警笛にて誘導
左後方に移動した理由（柱及び材料等があり監視も含め）
- ①の位置から車庫格納のため②の位置へ移動し後退したが向きが悪く
③の位置に再度移動し後退したが車体は斜めに下がり擁壁に衝突。

【車両損傷写真】



C3 東海環状自動車道 豊田松平基地 車両損傷事象

【大型車庫損傷写真】



C3 東海環状自動車道 豊田松平基地 車両損傷事象

【事故原因の詳細】

1. 人的要素

- ・事前に運転手と誘導員との合図方法の確認不足。
- ・大型運転免許保持者ではあるが、雪氷車両（大型車）の運転経験が少なく、車両後退の技術が不足していた。
- ・誘導員を配置していたが、運転手がサイドミラーに映り込む誘導員の立位置を確認せず、かつバックモニターを見ずに車庫の路面に標示されている区画線を基準に後退したが斜めにそのまま下がってしまった。
- ・誘導員は警笛にてバック誘導を実施していたが、運転手からは音が小さく聞き取れてなかった。

2. 物的要素

- ・車庫内に車止めが設置されていなかったため雪氷車両が物理的に止まらなかった。

【今後の再発防止対策】

1. 人的要素

- ・当事者及び大型免許を取得して間もない者を2月27日に実施される雪氷技能向上研修に参加させる。
※ 管内（ひるがの高原SAで開催）

2. 物的要素

- ・類似箇所については全て車止め設置をおこなう。（バタ角を設置）

3. 管理的要素

- ・再発防止策を全作業従事者に周知できたかどうかを確認し、周知できていない部分が確認出来れば、再度朝礼、安全大会等で周知する。また、確認方法については、各社の責任者が作業従事者に聞き取りを行い、小テストを実施する等の方法で確認する

C3 東海環状自動車道 ★★雪氷基地 車止め設置状況

車止め実施状況

サイドミラーから見た状況



車止め（バタ角）に目立つ色で塗装予定

車止め（バタ角）手前に
ラバーコーンを設置して視認

車止め設置位置



構造物と、緩衝装置の離隔を約50cm取れるように車止め（バタ角）を設置

車止め設置イメージ



バタ角サイズ 90角（90×90） L=3,940（12尺）

C3 東海環状自動車道 豊田松平基地 車両損傷事象

緊急安全大会② 安全ニュースvol.2を使用しての再周知

安全ニュースメンテナゴヤ

注視一秒通信

Vol.35 Jan 2024

ありがとう 感謝の言葉が エネルギー

車両後退時の事故が多発しています

令和4年度に車両後退時中の警備員が轢かれてお亡くなりになるという事故が起きています。メンテナ古屋ではバック誘導を実施していたにもかかわらず、今年度複数件の車両後退時の事故が発生しています。重大事故とはなっていないものの基本的なことが守られていなかったために発生した事故です。

事故事例1 セーフティーカーの緩衝装置が大型車庫の支柱防護柱に接触

概要
セーフティーカーが基地に帰降後、駐車のためにバックした際に緩衝装置の左側部を車庫の支柱防護柱に衝突させた。

原因

- 運転手はサイドミラーのみを注視し、バックモニターを見ていなかった。
- 助手による声掛けバック誘導は行われていたが、運転手に停止合図が伝わらなかった。

再発防止対策

- 事前に運転手と助手で周囲に障害物がないかを確認する。またバックモニターの活用を行う。
- 運転手と助手であらかじめ合図について打ち合わせを行い、緊急時には警備員により合図を実施する。(注意喚起の合図を決めておく)

事故事例2 規制内の工事用車両と誤進入一般車両が接触

概要
規制内に工事用車両が進入した時、誤進入した一般車両が工事用車両の後方に停車した。

① 先陣保安員が後続一般車両に対し誘進入防止の注意喚起のため警笛を鳴らした。
② 工事用車両がバック誘導の警笛と間違え後退した際、誤進入一般車両に接触した。

原因

- 工事用車両に工事用車両が未設置であり、工事用車両と分らず一般車両の誤進入が発生した。
- 作業手順書では保安員と打合せ後にバックするわけを行い、緊急時には警備員により合図を実施する。(注意喚起の合図を決めておく)

再発防止対策

- 保安員との打合せを行うまではその場から工事用車両を動かさない。
- 規制内に誤進入車両があった場合は、警笛ではなく「しらすんだー」を鳴らして周囲に異常があることを知らせる。

素手による車両後退時のバック誘導方法

車両後退時のバック誘導方法は、どの事業所でも2級交通誘導警備員の資格取得で実施する車両後退要領に基づき行われています。運転手として誘導員を見る場合、助手として誘導を行う場合の動きなどを再確認しましょう。

◆左側後方バック誘導の順序

※ヤード内等で右後方で行う場合もある

1 誘導前の事前打合せ

誘導員

- 誘導開始の声かけ「バック誘導を行います」
- 誘導位置の確認「誘導位置は左側後方です」
- 誘導方法の確認「素手と手を併せて誘導を実施します」
- 車両停止合図の決定「停止の合図は、頭上で左右に振りながら手を「ビィー〜、ビィー」と鳴らし、肩の高さに水平まで下ろします」

POINT
誘導員と打ち合わせを行うまでは絶対に後退は行わないこと。

2 誘導前の安全確保・確認

誘導員

- 車両と距離をとり安全な位置に移動する。
- 警笛をくわえ体を誘導員と平行にする。
- 誘導側を注視し後方の安全確認。
- 誘導員の右腕・肩の高さまで水平に上げる。
・右手のひらは正面に向けて。
- 車両側を注視し安全確認。
- 車両側の左腕・肩の高さまで水平に上げる。
・左手のひらは頭上に向けて。

POINT
5-10m

3 車両の誘導

誘導員

- 車両側の左腕を、ひじから先を曲げて上方に大きく半円を描き、肩の位置まで引き寄せするように振る。
- 腕を引き寄せた時に警笛を「ビィー〜」と鳴らし、水平に戻す。
- 誘導中は腕を左右に振り安全確認を行いながら、誘導側へ歩行する。

以上を繰り返す

POINT
誘導の警笛「ビィー〜、ビィー〜」
素手の肩の高さまで振りながら歩行する

4 車両停止の合図

誘導員 停止予告の合図

- 停止位置に近づいたら体を車両側に向けた。
- 右手を車庫に上げ車両を注視しながら左右30cm幅に振る。
- 車両が停止位置に近づくと(約3秒間)警笛を「ビィー〜」と鳴らす。

POINT
停止予告の合図は「ビィー〜」
停止位置に止まる直前まで伸ばす

誘導員 停止の合図

右手を肩の高さまで水平に下ろすと同時に、警笛を「ビィー〜」と短く鳴らす。

POINT
停止の警笛「ビィー〜」
素手が身体に近くならないように、必ず手前まで止める

5 終了の声かけ

誘導員

- 誘導終了の声かけ「バック誘導を完了します」

POINT
合図方法は旗を使用する場合や、警笛を使用しない場合もあります。現場の状況にあった合図方法で誘導を実施しましょう！

POINT
「はい、ありがとうございました」

C3 東海環状自動車道 豊田松平基地 車両損傷事象

小集団活動意見集約

議題①【類似事項を防止するためにどのような対策があるか？】

- ・車止めを全車両分設置する。➡NEXCOと調整中。取り急ぎバタ角を設置
- ・センサーまたは、自動ブレーキを設置する。➡車両更新時に追加していただく様にNEXCOへ依頼
- ・駐車線の色を白ではなく、分かりやすい色にする。(黄色など) ➡ NEXCOと調整
- ・明確な合図を定める。(人それぞれ合図の仕方が違うのが現状) ➡安全大会で実施 (2月21日)
- ・運転訓練、誘導訓練の実施。➡安全大会で実施 (2月21日)

議題②【物的対策はどういったものがあるのか？】

- ・構造物に反射材 (テープ) などを張る。➡車止め設置と併せ、NEXCOと調整
- ・駐車マスの拡大。➡雪氷基地更新時に依頼
- ・夜間誘導を行う際は、レッドホーンを用いて誘導を行う。➡実施済み
- ・電子ホイッスルを用いて運転手に伝わりやすくする。➡今後、導入を検討していく