

研修資料2-1 ～ 当社における事故・違反の状況

契約上の義務

お客様との契約書～総則（抜粋・要約）

乙（トーカー・ドライバー）は甲（お客様）に対して管理請負業務の完遂義務を負い、**関係諸法令等を遵守**するとともに、管理車輛の管理、保管を行い安全かつ円滑に運行させ、その機能を維持させるため、**常に善良なる管理者の注意**をもって、乙の責任において履行するものとする。

2020年上期～足元コロナの影響で減少になるも、19年下期までは高止まり傾向!!

～人身事故は3期連続で0件。物損事故は1年で計4件と落ち着くも自損事故は高止まり！

～すべての事故を**役員部長で原因を検証**→査定、場合により**懲罰処分**の対象に

非あり	16年下	17年上	17年下	18年上	18年下	19年上	19年下	20年上
人身事故	1	0	4	1	1	0	0	0
物損事故	2	2	4	5	6	8	4	0
自損事故	15	15	21	11	18	18	20	11
合計	18	17	29	17	25	26	24	11

（※非あり事故…車輛管理者に何らかの瑕疵がある事故）

無報告・報告遅延・個人賠償不可～自分が事故を起こすとは思わなかった

～注意喚起や研修を自分のこととして受け止めていない

過去1年間の事故（35件）の内訳

場所	・出先の駐車場	8件	運転操作	・バック	15件
	・いつもの駐車場	7件		・前進	11件
	・路上駐車	6件		・右左折	3件
	・狭い道路	5件		・不明	6件
	・普通の車道	2件			
	・交差点	1件			
	・不明	6件			
要因	・だろ（確認不足）	18件	自損部位	・側面	14件
	・気を取られ	5件	計35件	・後部	8件
	・焦り（あわてて）	4件		・車輪	5件
	・もらい事故	2件		・ミラー	6件
	・不明	6件		・前面	2件

※業務外の交通事故は、人身・物損の場合のみ担当部長に口頭で報告のこと

過去1年間の違反（26件）の実態（19/10～20/9）～このくらいはという甘い気持ち？

①スピード違反	5件	～25Km以上の超過3件、20Km以上2件、乗車1件、回送4件
②信号無視	4件	～4件とも見落としに起因する信号無視。 *2年間研修会で注意を促した八重洲中央口交差点は0件。
③指定通行区分違反	4件	～レーンの確認不足、白線だから大丈夫だろうとの思い込み有り。
④通行禁止違反	3件	～標識確認不足右折禁止内2件、時間規制1件、乗車1件、回送2件
⑤駐車違反	3件	～コンビニ等飲食購入時2件、駐車禁止区間内2件。
⑥横断歩行者妨害	3件	～前方車両の流れで歩行者を見過ごし違反になるケース有り。
⑦進路変更禁止違反	2件	～車間距離不足により路面標示確認不足、時間に遅れない為。
⑧他	2件	

～昨年度(27件) 比ほぼ横ばい、コロナの影響なく足元もハイペース。

2020年下期(10月～12月) も既に10件の違反が有り止まる様子はなし。

*交通違反はプライベートでも必ず速やかに報告のこと。

研修資料2-2～事故事例・新聞記事(抜粋)

【担当部長の車両確認時に発覚】着任1か月後に担当部長が面談を実施し車両点検を行った際にホイールの傷を発見、本人に確認したところ「この程度なら」との考えで報告せず。担当部長からお客様に確認し最終的にホイール交換を実施。

【いつもの駐車場で】駐車券を挿入しようとした時、土台のコンクリートにアルミホイールを擦ってしまった。いつもの駐車場で送迎が終了し回送時に起きた事案。

【バックで路上に停めようとしてあわてて】いつものマンションの車寄せに作業車がやってきて、路上で待機しようとしてバック時にガードレールに激突。作業車が来た場合は約束事として決まっていた駐車位置にも関わらず安全確認不足。損害額127万円

【馴れた駐車場で】本社所定の駐車場にいつも通り止めようとして、必要の無い洗車場でのバックターンを実施し壁に衝突。場内が暗いのに「バックカメラ」のみに頼り目視確認も怠った。バックするスピードも速く人がいたら大事故につながりかねない事案。損害額86万円

【初めての事故がバックで】路地にて待機中、前方右側に駐車車両が有り、前方から直進して来る車を通してあげようとバックした時にボールに衝突。免許取得以来30年以上無事故で有ったが後方確認不足に起因する事故。損害額57万円

【始めて通る道でバックをして】「この先行き止まり」の看板が有りバックしてUターンを実施。コンクリートブロックに気づかず接触した事案。

【コロナ対策の為に】コロナ対策の換気を実施するためスライドドアを開けた状態で車寄せで停車。お客様の乗りやすい位置にずらそうとして車寄せの柱と接触。数センチの移動では有ったがスライドドアを開けたまま移動して起きた事案。

2021年1月12日 朝日新聞 都内交通事故死者155人 昨年、53年ぶり全国最多

昨年1年間の都内の交通事故による死者は155人で前年よりも22人増え、都道府県別で53年ぶりに全国最多となった。警視庁は、コロナ禍に伴う「**緊急事態宣言**」で**交通量が激減して車の速度が上がった**ことや、電車ではなく自転車通勤する人が増えたことなどが要因とみている。昨年はコロナ禍で人気を集めたフードデリバリーサービスの配達員による自転車の事故や違反が目立った。死者の4割が歩行者であり歩行者には交通法規とマナーの順守を呼びかけ、**車の運転手には横断歩道での「歩行者優先」の徹底や右左折時の徐行を求め、指導や摘発を強化する。**

2021年1月25日 日本経済新聞 東京の道 コロナが影 都内交通事故死155人 国内最多に

昨年、車が減って・・・速度オーバーや無理な横断多く

緊急事態宣言などで交通量が変動するなか、車の速度超過や歩行者の危険横断が目立った。環境の変化は事故の増加に関わるとされる。コロナ禍の収束は見通せず、運転手と歩行者双方に最新の注意が求められている。大阪大の中井教授(交通心理学)は「新型コロナの影響で社会環境は一変した。**変化が重なるほど予期せぬ事故が起こる可能性は高くなる。**引き続き警戒が必要だ」と強調している。