

職場安全点検 ドライバーの安全運転を支援する 先進技術等に関するアンケート

調査結果報告書

運輸労連は、「トラックの安全を守る全国行動」の一環として、2021年6月に標記調査を実施しました。

その結果をまとめましたので、今後の活動に向けてご活用ください。

目次

●職場安全点検調査結果（2021年6月調査）	
点検調査の目的	1
集計結果（運行管理・安全対策）	2
（職場環境・健康管理）	4
（労働環境・改善基準告示）	6
（労働環境・拘束時間の上限の改善に向けて）	8
（労働環境・時間外労働の実情）	9
集計票の自由回答欄の記載事項（抜粋）	10
調査票（職場安全点検票）	15
●ドライバーの安全運転を支援する先進技術等に関するアンケート（2021年6月調査）	
調査の目的	17
調査結果	18
集計票の自由回答欄の記載事項（抜粋）	29
アンケート（ドライバーの安全運転を支援する先進技術等に関する）	35

全日本運輸産業労働組合連合会



職場安全点検 調査結果

(2021年6月調査)

■点検調査の目的

1. 目的

本調査は、事業法にある「事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置」をはじめ「輸送の安全を確保」するために事業者として、輸送の安全を確保するために必要とする遵守事項を中心に点検、集約を行った。したがって、調査結果をふまえ、対応企業に改善要求を行うとともに、安全確保の体制を確立させていくことが重要である。

2. 点検調査方法

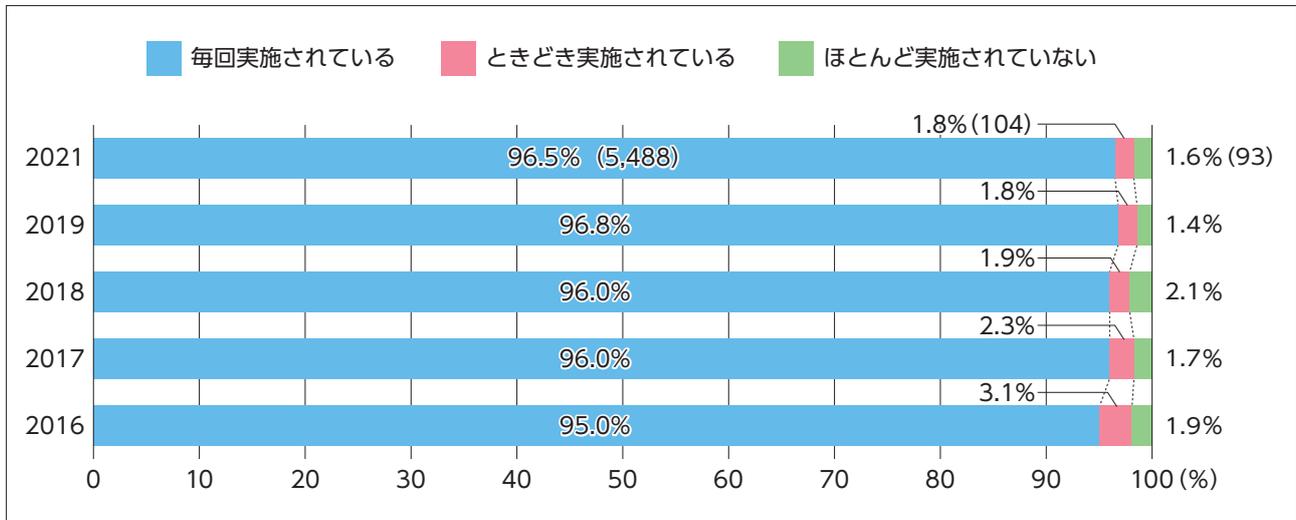
- ①各地連・都府県連および全国単組本部を通じて、職場安全点検票を加盟単組の職場に配布し、組合役員などにより事業所ごとの実態を点検調査のうえ、単組での改善要求の材料とするとともに、中央本部では点検結果の件数のみを集約・集計した。
- ②点検項目としては、合計13項目と要望・意見の自由記載の項とした。
- ③質問項目のうち、Q11までは5年推移で同一調査を実施し、Q12・13は前年、前々年対比としてまとめた。なお、2020年の同調査については、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、中止とした。
- ④点検票は、全国単組（全日通分は各地連・都府県連で集計）13組合のうち11組合、2地連・42都府県連のうち41機関が集約し、それを中央本部で全体集計した。
- ⑤集計に当たっては、無回答と不明なものを除いて集計したため、各設問の件数は一致しないが、傾向をみるには十分な数値が集約できたものといえる。なお、近年のQ1回答数（単一回答）は下表のとおり。

集計年度	2021年	2019年	2018年	2017年	2016年
回答数	5,685	5,984	5,547	6,097	4,176

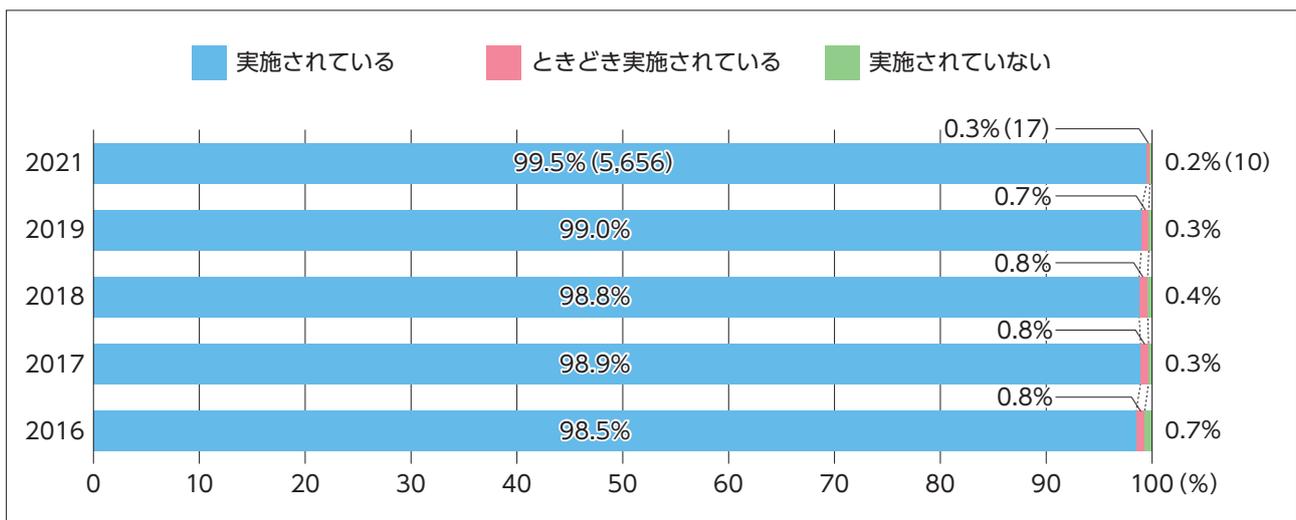
※回答者数は前年比299枚、約0.9%減。それらも考慮しつつ比較されたい。

■集計結果【運行管理・安全対策】

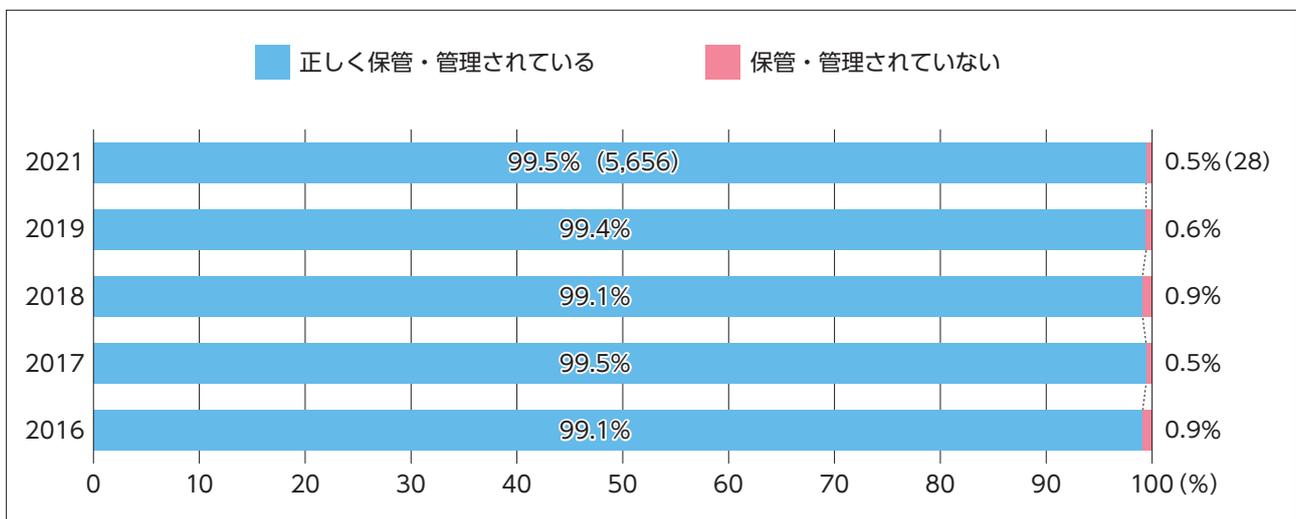
Q1. 会社（運行管理者）は、乗務員に対して乗務の前後に点呼を行わなければなりません、実施されていますか。



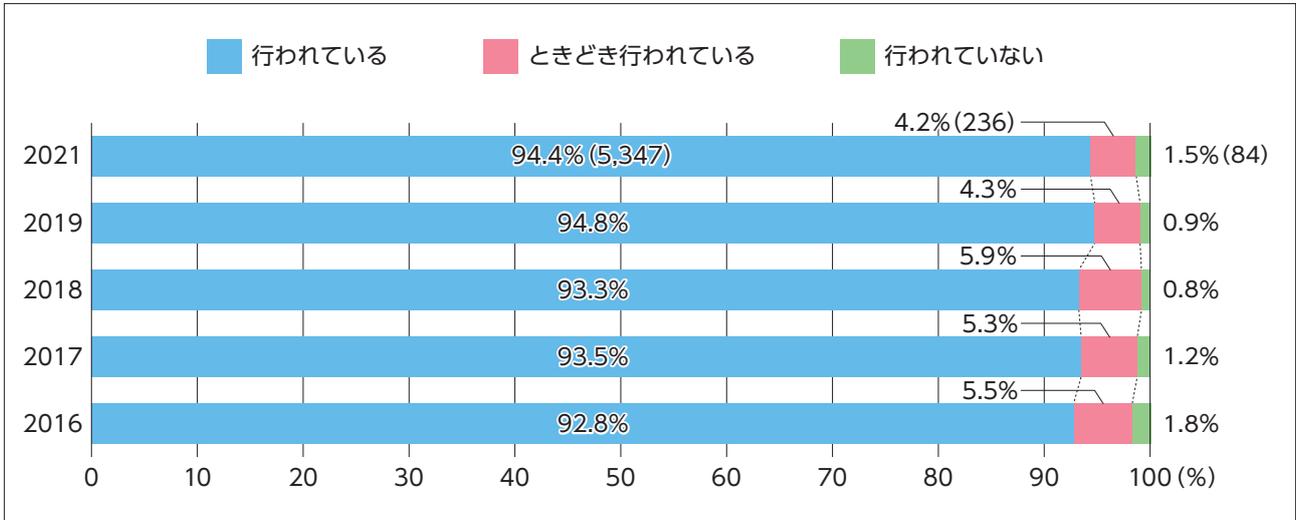
Q2. 乗務前のアルコールチェックは実施されていますか。



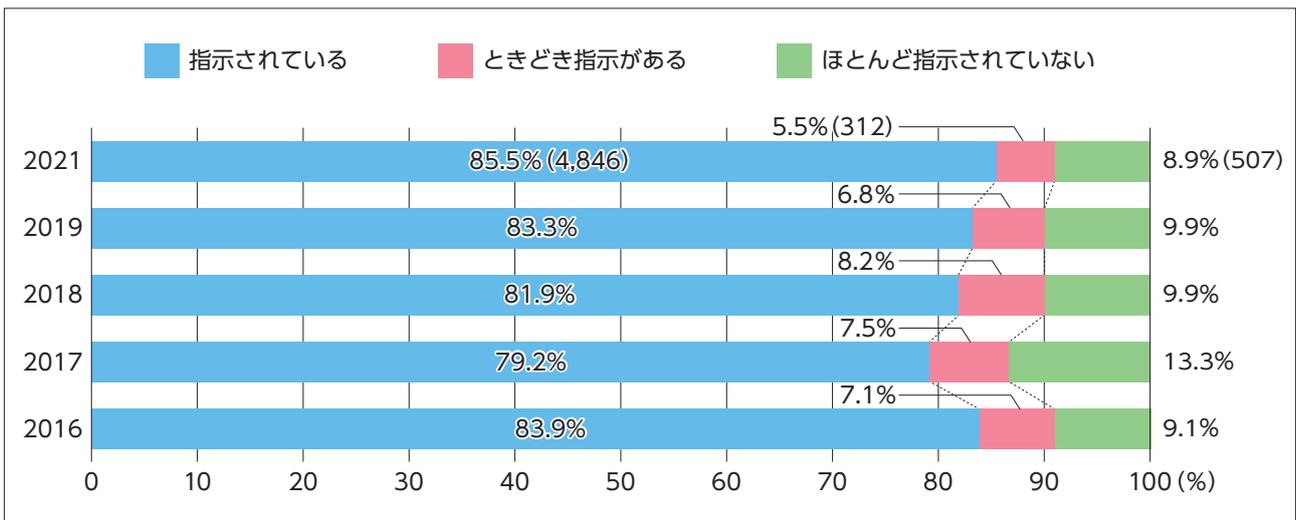
Q3. 業務基準にもとづく乗務記録が正しく保管・管理されていますか。



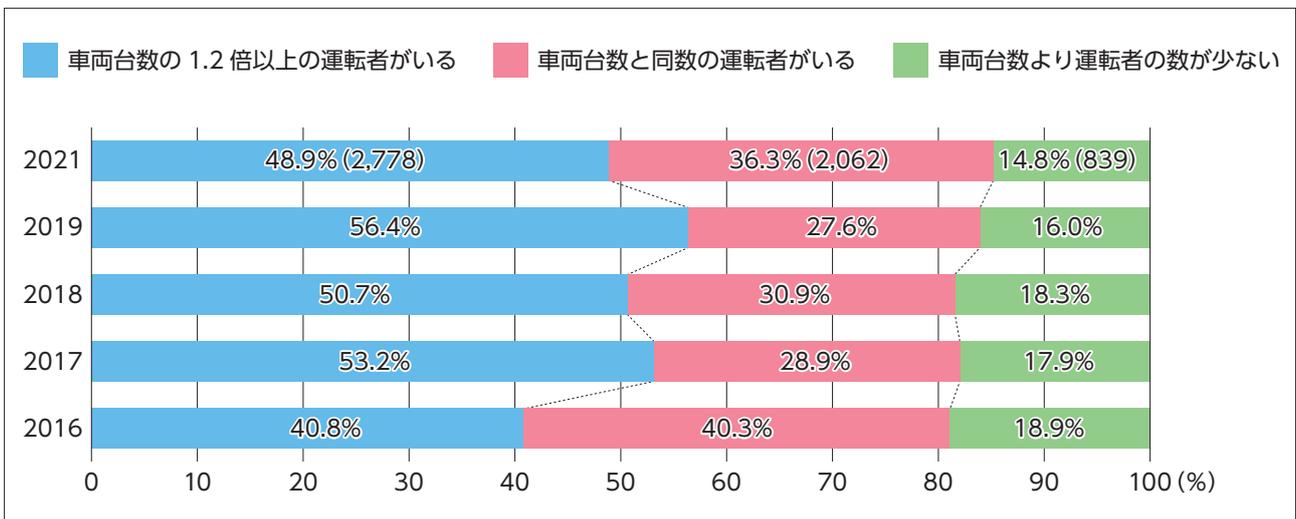
Q4. 運行前の始業点検は行われていますか。



Q5. 会社（運行管理者）から過積載しないよう指示されていますか。

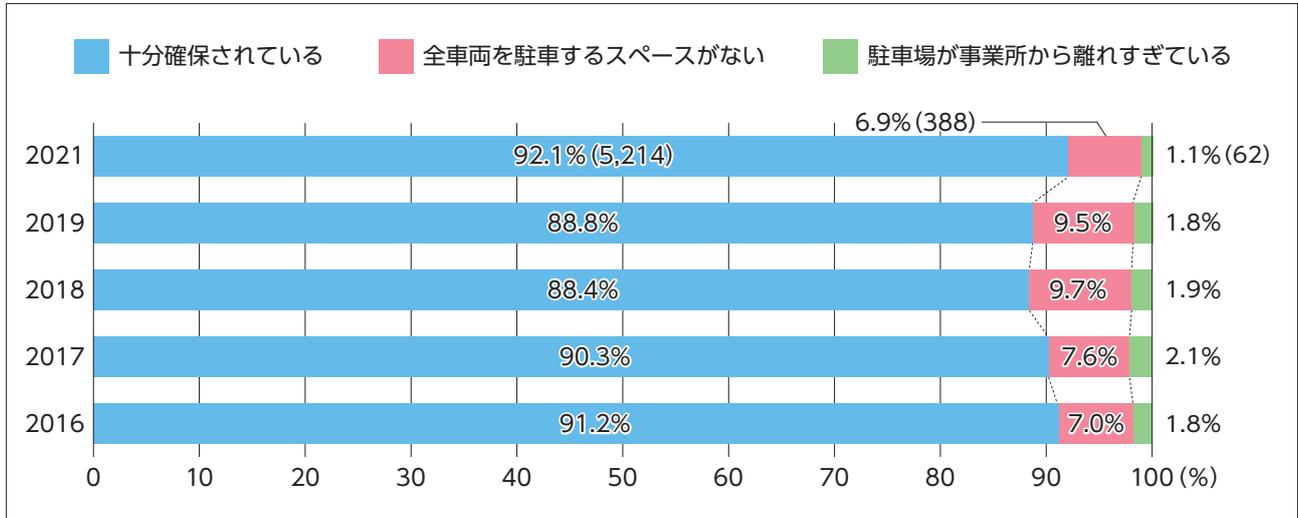


Q6. 車両台数と運転者数は、どうなっていますか。

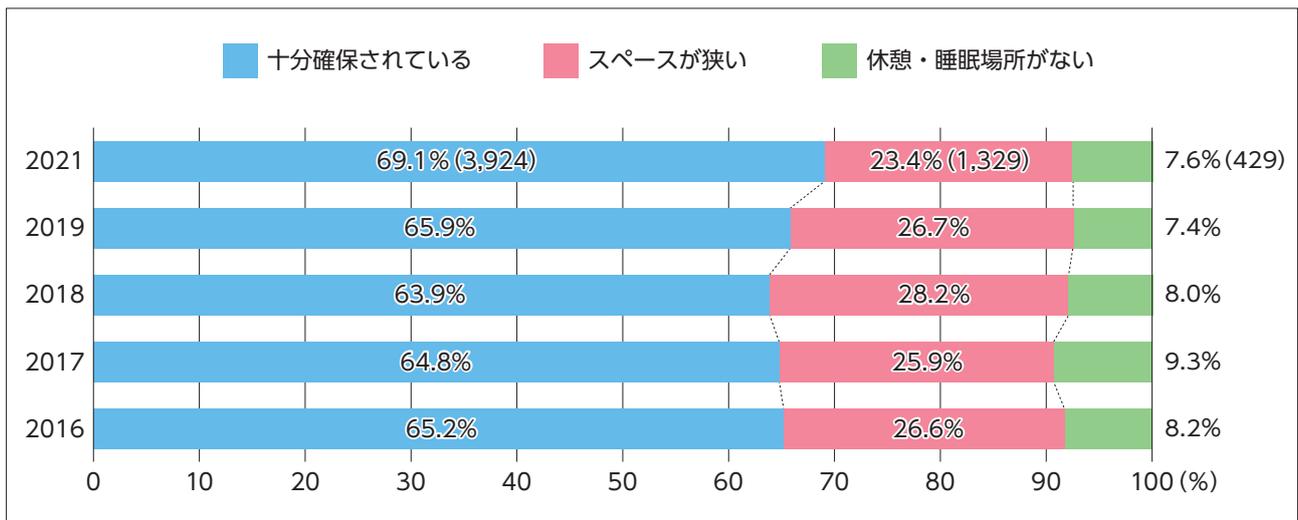


■集計結果【職場環境・健康管理】

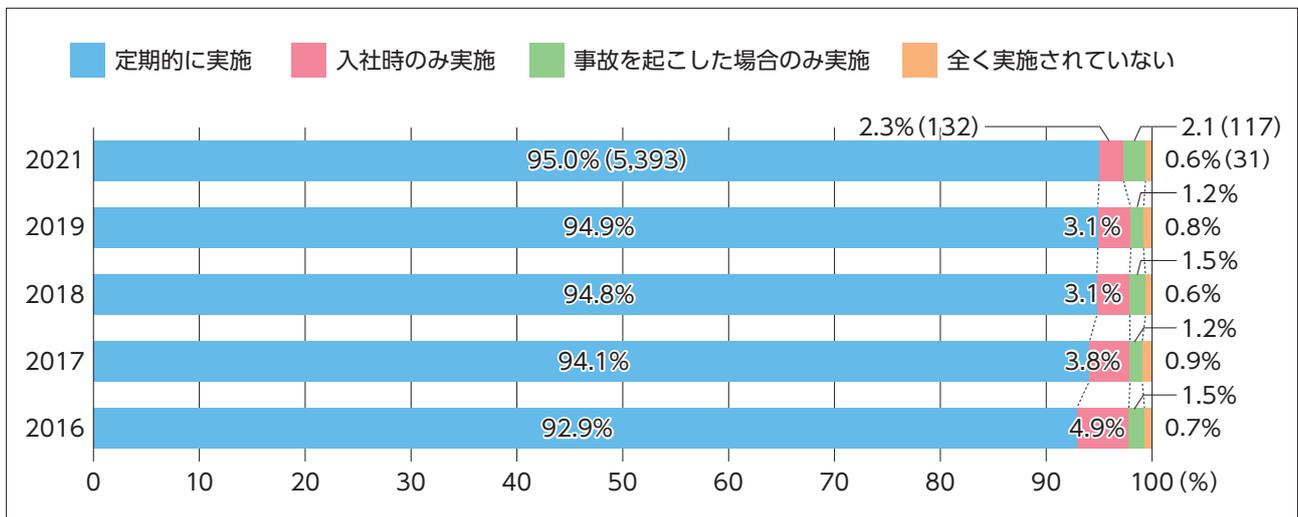
Q7. 自動車の車庫は、事業所にすべての車両を駐車することが必要ですが、確保されていますか。



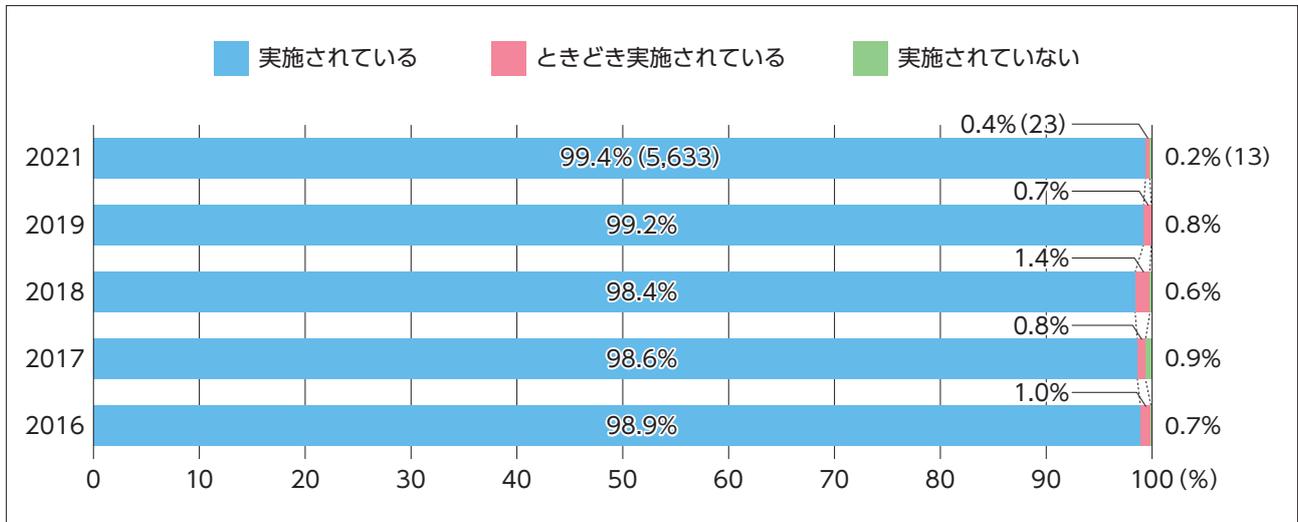
Q8. 乗務員がゆっくり休憩・睡眠できるスペースが確保されていますか。



Q9. 自動車事故対策機構などが行う運転者の適性診断が実施されていますか。



Q10. 定期的に健康診断が実施されていますか。

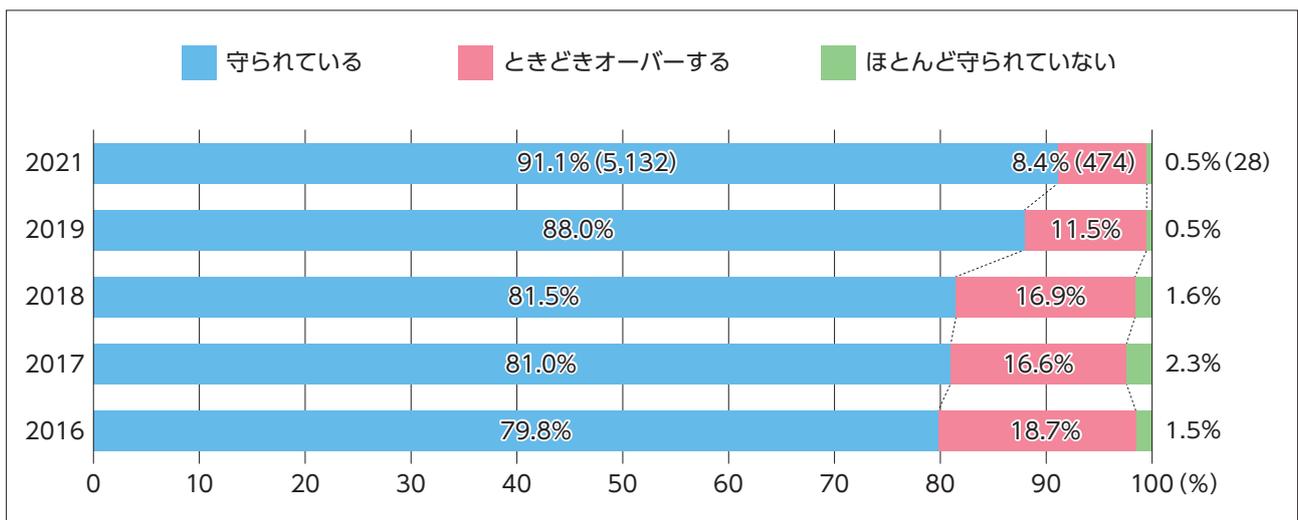


■集計結果【労働環境・改善基準告示】

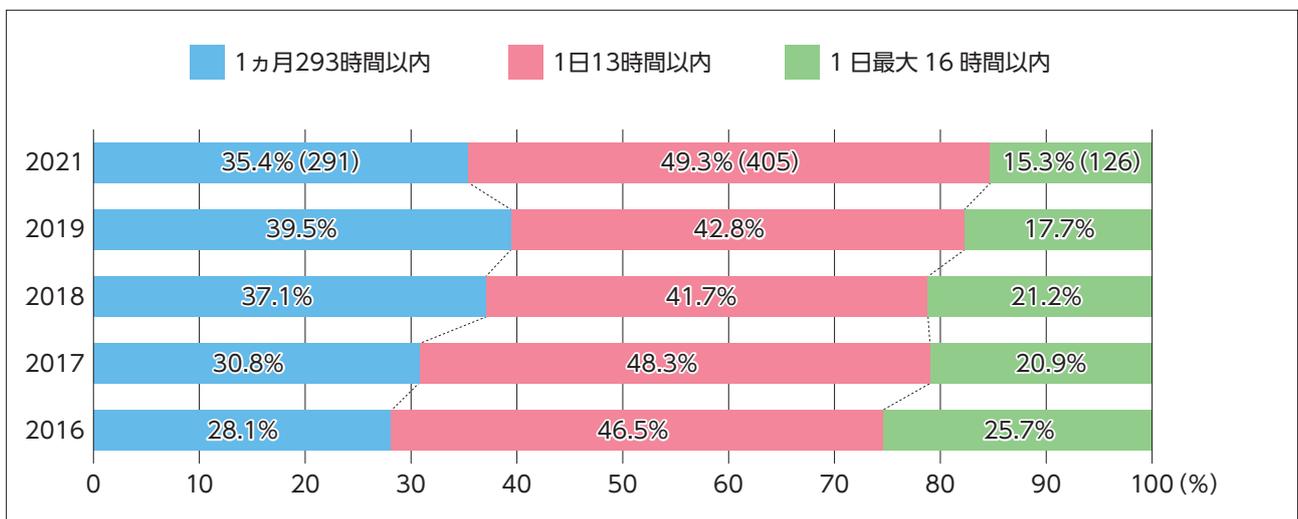
改善基準告示（抜粋）		
拘束時間	1日	13H以内、最長16Hまで、15H超は週2回まで
	1ヵ月	293Hまで（労使協定締結時320Hまで延長可） 条件：1年間の合計が3,516H以内：293Hを超える月は6ヵ月以内
休息期間		8H以上（平常時24－13＝11H以上） 特例：分割休息期間 始業時からの24Hにおいて1回当たり継続4H以上、合計10H以上
運転時間の限度	1日	2日平均で1日9H以内、2週平均1週44H以内
	連続運転	4H以内
	休憩	運転開始後4H以内又は4H経過直後に1回10分以上、合計30分以上の運転中断が必要。休憩の一斉付与は適用除外。
時間外休日労働	時間外	1日の最大拘束時間、1ヵ月の最大拘束時間の範囲内 労基法第36条の協定届出が必要
	休日労働	2週間に1回まで、1日の最大拘束時間、1ヵ月の最大拘束時間の範囲内

Q11. 改善基準告示が守られていますか。項目別にお答えください。

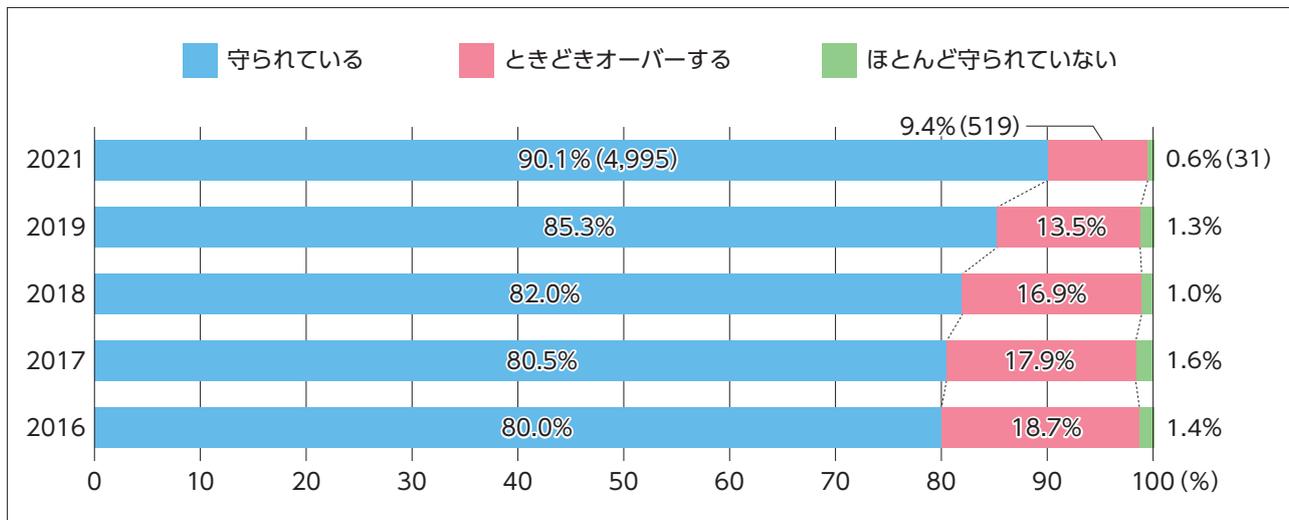
(1) 拘束時間の基準は、1日13時間以内、最大でも16時間以内（ただし15時間超は週2回まで）、また1ヵ月に293時間以内ですが、実態はどうなっていますか。



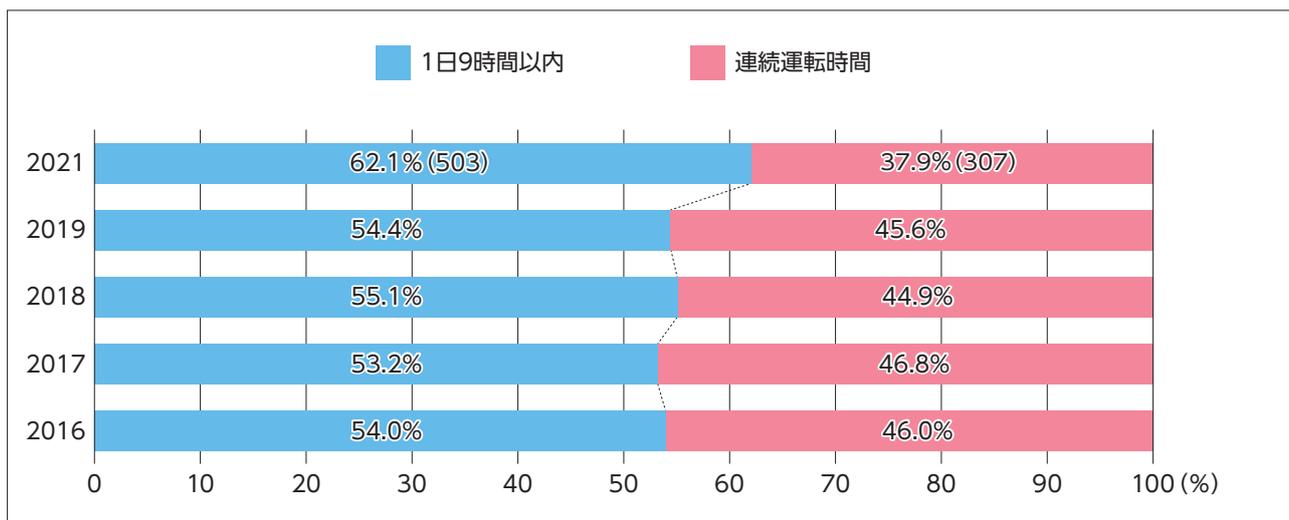
(2) (1) で「守られていない」場合は、次のどれが守られていませんか。



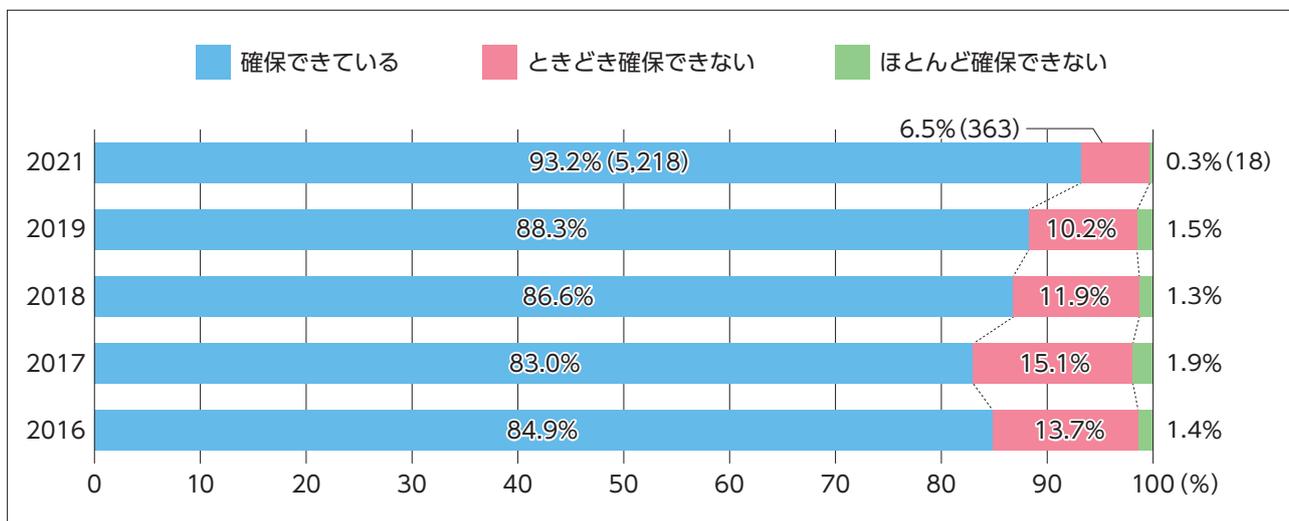
(3) 1日あたりの運転時間は2日平均で1日9時間以内、連続運転時間は4時間以内となっていますが、実態はどうなっていますか。



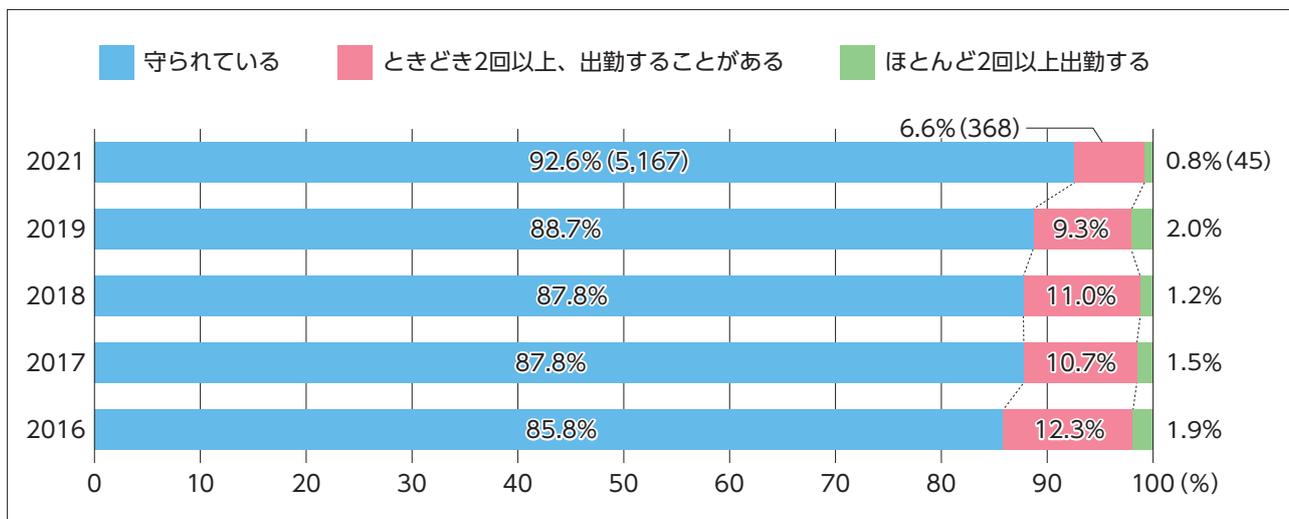
(4) (3)で「守られていない」場合は、次のどれが守られていませんか。



(5) 1日の休息期間は継続して8時間以上（分割する場合1回4時間以上で合計10時間以上）必要ですが、実態はどうなっていますか。



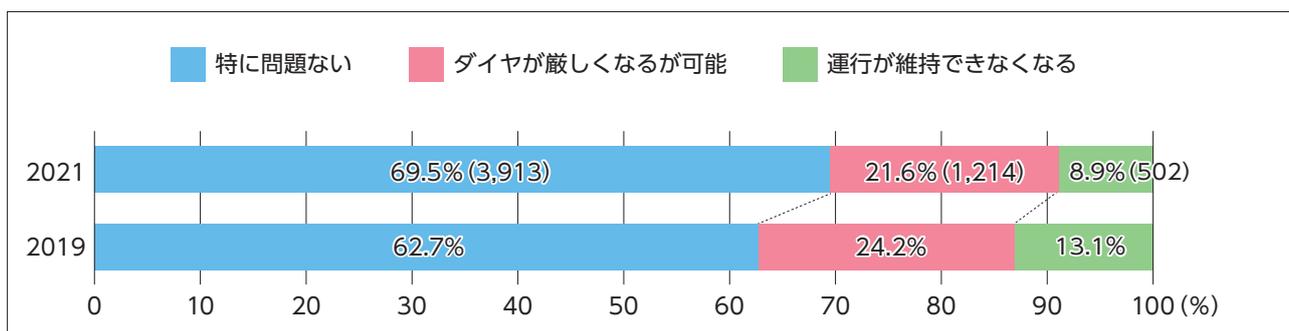
(6) 休日労働は2週間に1回しかできませんが、実態はどうなっていますか。



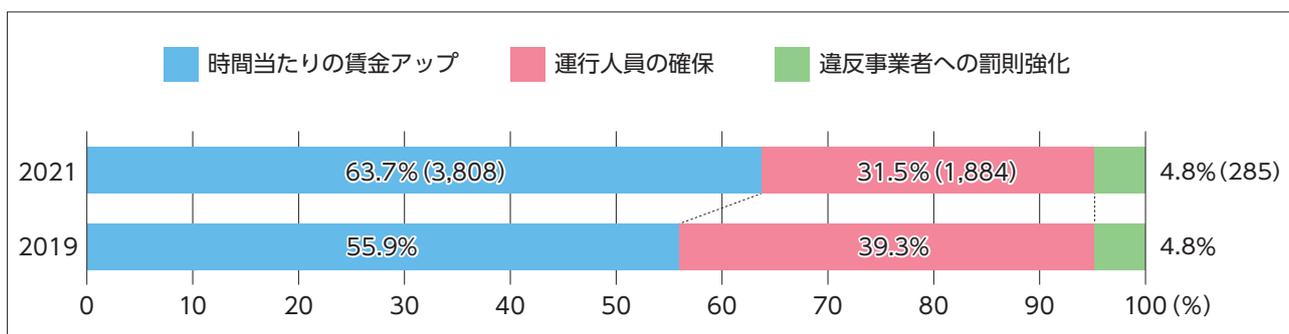
■集計結果【労働環境・拘束時間の上限の改善に向けて】

Q12. 改善基準告示の総拘束時間の上限の短縮について

(1) 短縮されることによる運行への影響は



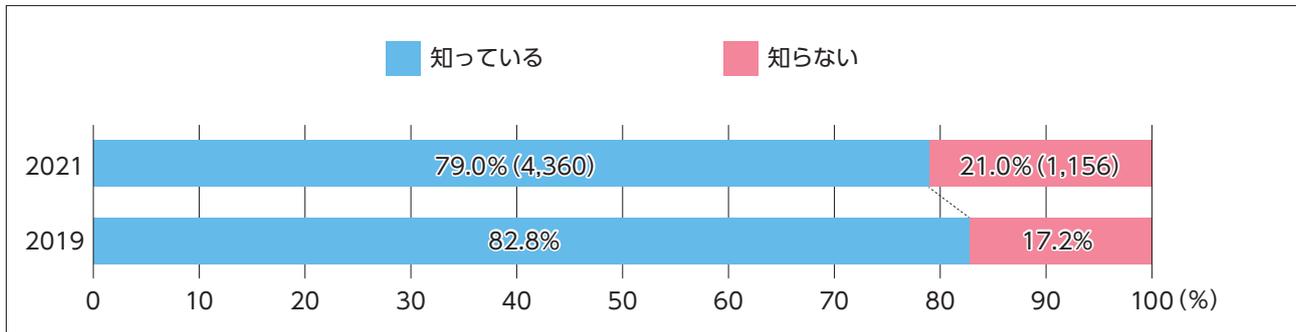
(2) 短縮のために必要と思われることは



■集計結果【労働環境・時間外労働の実情】

Q13. 時間外労働について項目別にお答えください。

(1) 時間外労働の上限は、労使で協定した時間までとなっていますが、その時間数を知っていますか。



(2) あなたの昨年1年間の時間外労働は何時間ですか。

	2021		2019		2018		前年比
	割合	人数	割合	人数	割合	人数	
100時間以内	19.0%	(1,024)	17.4%	(992)	15.8%	(831)	+1.6
101-200時間	8.7%	(471)	7.5%	(429)	6.9%	(362)	+1.2
201-300時間	11.1%	(598)	9.9%	(563)	10.4%	(548)	+1.2
301-400時間	17.3%	(932)	15.2%	(867)	13.7%	(718)	+2.1
401-500時間	15.7%	(847)	14.1%	(800)	17.4%	(912)	+1.6
501-600時間	12.0%	(644)	13.0%	(742)	12.4%	(652)	-1.0
601-700時間	6.7%	(363)	9.8%	(558)	9.4%	(496)	-3.1
701-800時間	5.2%	(281)	7.1%	(406)	8.0%	(422)	-1.9
801-960時間	3.2%	(171)	4.7%	(269)	6.0%	(315)	-1.5
961時間以上	1.1%	(57)	1.1%	(63)			±0
Total	100.0%	(5,388)	100.0%	(5,689)	100.0%	(5,256)	—

■自由回答欄（抜粋）

Q12. 改善基準告示の現在の月間・年間の拘束時間の上限は、過労死認定基準を大幅に上回る水準となっていることから、その短縮（例えば1ヵ月275時間、1年間3,300時間など）を検討しています。

(2) 短縮のために必要と思われることは？その他必要なことをご記入ください。

1. 賃金	
1	業界全体の運賃値上げをお願いしたい。
2	運転手は生活が出来ないくらい賃金が下がり、職業としてなりたたなくなる。なぜ過労死ばかり話をあげ、生活している人のことを考えないのか。
3	時間あたりの賃金アップ、運行人員の確保、違反事業者への罰則強化ができるように運賃のアップをお願いしたい。
4	時間外で給料が左右するので手当を付けていただきたい。
5	ルートの見直しや、運賃の大幅値上げ、付帯作業料金の収受。
6	基本給のベースアップと時間外割増アップの同時進行が必要。
7	収受率（1件あたりの運賃）を底上げしないと従業員の離職原因となる。
8	時短に伴う残業代が減少しているため、賃金のアップが必須。
9	基本給、歩合給、稼働給をアップし、やる気が起きるような給与体制が望ましい。
10	基本給が少ないため残業は必要であり、基本給の大幅アップが大前提である。
11	基本給が低いため、ドライバーの採用が出来ない。
12	適正運賃の収受が行われることで、賃金アップを望みたい。
13	給料が少ないにもかかわらず、残業が少なくなると生活できなくなってしまうので、基本給アップによる残業手当減少の補償をお願いしたい。
14	賃金アップと時間外労働で取得を上げる給与体系を変える必要があることと同時に、基準内賃金をアップさせるための取り組みが必要。
15	残業しないと生活できない賃金を改善しないと、労働時間の短縮には進まないため、基準内賃金のアップは欠かせない。賃金改定の必要もある。
16	賃金のアップと休日の確保のための政策をお願いしたい。
17	夜間配達中止と運賃の値上げをお願いしたい。労働時間の短縮ばかり目立ちすぎて、残業カットにより労働者の生活が守れなくなっている。
18	運転手を増員しても一人一人の給与を下げないことをお願いしたい。

2. 労働時間	
1	働き方は様々で、働きたい者には仕事を与え、収入アップさせるべきという意見があった。拘束時間ではなく、稼げる仕組みも必要という意見もあったが、当組合が目指している方向とはかなりのずれを感じた。
2	休息期間は8時間以上確保されているが、身体面・精神面が心もとないので、最低時間を増やしてほしい。
3	無理な仕事を割り込ませない。
4	休日が少なく、年休を取りにくい状況にある。また、時間外労働が少なくなったが、賃金も減っている。
5	集配者の早期出発・帰着。
6	労働時間が減ったとしても、それに伴い賃金も減ってしまっては意味がない。

7	残業に頼らない賃金制度を確立していけるような政策をお願いしたい。
8	時間外労働が少なくなることで、賃金も少なくなる。
9	不規則な出勤時間になる運行ダイヤが問題である。
10	短時間労働を行うなら、各々の仕事の調整や、運行便・ダイヤの見直しが必要である。
11	現在のダイヤを見直してほしい。毎日時間に追われるダイヤでとても厳しい状況であり、事故を起こすリスクも大きくなると思う。
12	持続可能な仕事にする。ワークシェアを行い、1日8時間労働で、好待遇かつ人気職種にすることが必要。
13	労働時間の短縮により給与が大幅に減少してしまうため、生活は厳しくなる。
14	時短で仕事が安全にできにくく、同時に売り上げ利益も同じなため、維持するのは難しい。

3. 荷主関連

1	荷主とのリードタイム・作業（荷役）の負担。
2	集荷の遅い荷主や、トータルピッキング荷主への是正。
3	荷主へ運賃値上げの理解と、適正運賃の確保が必要。
4	荷主企業が協力して共載便を作り、便の効率を上げる。
5	集荷時間を早めてもらう。
6	時間当たり賃金のアップも必要だが、荷主企業の協力も必要。昔ながらの運送会社まかせでは駄目だと思う。
7	中小企業で働く経営者と労働者の意識改革が必要。
8	荷主の理解と会社からの的確な運行指示が、改善基準告示を守れるようになるために必要。
9	待機時間の短縮など、業務改善が重要。
10	荷主への理解・罰則。仕事の確保。

4. その他

1	根本的な法改正を望む。
2	絶対的にドライバーが少なく、高齢化が進んでいる。
3	物量や範囲を考えてほしい。
4	人手不足が課題である。
5	中小企業などのすべての会社が守れることができる法整備が必要と考える。
6	軽油の価格安定化を望む。
7	現状の車両台数を増車する必要があると考える。
8	未だにこの産業に対する評価は高いとは言えない。昭和の時代のドライバーイメージを払拭しきれていないのか、この業界を軽視する方がいたりして、中途入社の大半は、このような方が多数いる。
9	免許さえあれば誰でもできるだろうという誤ったイメージが拭えない。簡単な仕事というイメージが低賃金に繋がっているのか。
10	運行人員の確保も当然必要となる。
11	きちんとした人材育成が現状行われていないため、必要。
12	パーキングスペースが足りないので、停車できる場所をいつも探している。

Q14. ご意見・ご要望などがあれば自由に記入してください。

1. 賃金	
1	基本給の底上げと、年次有給休暇消化のための取り組みをお願いしたい。
2	残業に頼らない賃金体系や、基本給が低いため底上げを望む。
3	時間外労働が減ることは、余裕を持った生活ができるので理解するが、減った時間外労働の賃金を補えるような基本給となることを希望する。時間外労働分を補償できるようになった後、時間外労働を減らす取り組みを行ってほしい。基本給が安すぎるので、時間外労働を行わないと生活が苦しい。
4	運賃アップや運行途中のSA等休憩場所の充実をお願いしたい。
5	法改正や罰則強化が先走っているため、労働者の賃金ダウンが深刻。
6	若手の賃金をもっと上げないと辞めてしまう。
7	賃金が上がらないのであれば、副業ができるようにしてほしい。
8	賃金が安価のため、労働に見合った賃金にしてほしいとともに、基準内賃金やボーナス査定の上アップをお願いしたい。
9	基本給をアップし、運輸業界の賃金底上げや雇用確保をお願いしたい。
10	時間外労働が減る分、全体的な給与が減ってしまうため、運賃歩合給のアップと各種手続きの充実をお願いしたい。
11	時間外労働をしないと生活できる給料にならず、残業ありきとなっているので、残業時間を減らすのであれば、給与面も同時に考えていただきたい。
12	休日労働等が残業時間に上乗せになるのがおかしい。法律上は上乗せしなくてもよい。
13	現在の給与水準では、残業時間が減ると、生活を維持できなくなるため、生活を考えた給与水準とすべき。これを行わなければ有能な社員は減っていくし、やりがいもなく仕事に取り組む姿勢も変わる。
14	時間給で働いているため、極端に働く時間が短くなると給与に関わることから懸念している。
15	人々が生活する上で必要な荷物の輸送に関わっている人たちに対し、物流を止めないための、金銭面でのフォローが国からも必要である。
16	運輸産業全体としての賃金アップをお願いしたい。
17	現状、時間外労働で所得を上げている状態のため、時間外労働をしなくてもよい給与の基準を上げ、かつ安全運行できる環境を作っていただきたい。
18	基準内賃金のアップと人員確保のための取り組みをお願いしたい。
19	ドライバー不足に目が付くため、賃金アップ等でドライバーに対してのメリット増を望む。

2. 労働時間	
1	時間外労働に関して、認識のずれがあると思われる。地場の乗務員に関しては、勤務時間に対し、残業時間は明確にされているが、長距離の乗務員は運行時間外手当として、走行距離に応じて手当が払われているため、データ上の拘束時間にあまり関心が向いていない。今後の法改正に向け法令遵守という観点から、各個人が拘束時間を把握し、改善すべき点があれば早急に改善し、法令の範囲内で業務を行うには経営陣の意識改革も必要。
2	労働時間を守っていると生活が苦しくなり、日本の流通がだめになると思う。
3	月間の時間外の増減で生活レベルが変わる。時間外の増える内容の仕事が限られた人にしかさせず、または数人しかできない状況にある。
4	今後、ドライバーに対しての時間外労働の上限が短くなると思われるので、トラックの高速道路上の制限速度の緩和を望む。
5	緑ナンバーの深夜割引の時間前倒しまたは、時間を廃止して終日割引としてほしい。

6	待機時間が長い。事故渋滞などで遅くなった時、また、4時間で30分休憩するのは、さらに目的地までの到着時間が遅くなってしまうため、休憩時間を見直してほしい。安全運転を支援するアンケートは、今後の様々な状況変化が起こることを想定の上、大変良いことだと思う。
7	ドライブレコーダーのチェックや作業員の休み優先で仕事が多く、事務員の残業時間42時間/月以内がクリアできずオーバーする。
8	長時間労働の改善等、労働環境は良くなっているが、同時に賃金の引き上げも行わないと生活が苦しい。
9	特定の数人のみ、毎月残業時間が長くなっている傾向にある。
10	待機時間の短縮や運賃アップ等、顧客の理解が必要。
11	労働時間短縮を強制的にし賃金カットを行い、従業員の生活を考えていない管理者のための時間短縮ばかりを言っているが、組合はどのように考えているか。また、同一労働同一賃金にもなっていない、生活ができない。このような状況では新人も入ってこないし、入ったとしてもすぐに辞めてしまうことになる。
12	拘束時間や時間外労働の短縮は、安全上良いと思われるが、実生活を取ってみると、給料に跳ね返らないとどこかで負担を強いられる。
13	1日の拘束時間は待機時間が多くなる時にオーバーとなる。
14	時間外労働はしたくないが、実質時間外労働ありきの給与体系となっているため、行わざるを得ない状況。
15	内勤業務に携わる人は全員残業時間を月45時間にすべきだと思う。一部の社員は月45時間で、ほかの一部の社員は月45時間を超えてもよいというのはおかしいと思う。
16	無理やり時間を守るために、かえって無理が多くなることもあるため、本当の過労をしないためにも少しはグレーな部分があってもいいのではないかと思う。

3. 職場環境・設備

1	荷物の数が少ないドライバーも同じ車両を使用しているが、ハイエースや1t車で十分のため、このような車があればよいと思う。
2	施設が狭いため、改善をお願いしたい。また、作業・ドライバーともに、人の確保が課題となっている。
3	労働環境が良くなるのはいいが、年収が下がるのは勘弁してほしい。
4	立ち寄り場所を減らすことで時間短縮につながることを考えられるため、運行ダイヤの増便による「運行車両の増車」が必要。
5	バラ積みをパレット積みにし、無理のない仕事量を望む。
6	高速道路PAにおける大型専用の駐車場確保増を求めたい。
7	働きやすい環境整備や設備投資を求めたい。
8	若い人達がドライバーになりたくなる環境（賃金水準を上げ、残業に頼らない給与、休みも取得できる）を作ることが大事だと思う。
9	サービスエリアの駐車スペース拡大をお願いしたい。
10	時間外労働が収入の一部になっている。労働時間が減るのは楽ではあるが、特に若い人達は生活が大変なことになる収入となってしまう。基本給を上げることと、若い人材の確保、教育する時間、教材の確保が重要。
11	被害事故にもかかわらず、安全管理者からの説教が何時間もあったという話を聞いたことがある。これはパワー・ハラスメントになるのではないか。ストレスもメンタルも傷つけ、運転業務への支障をきたすと思う。

4. その他	
1	警備運送業は今後どうなるのか知りたい。
2	組合職場委員の行動費が安すぎることや、休日に出勤したり乗務終了後に組合の仕事をしているので割に合わなく、やる気の問題にも影響がある。
3	振替休日を無くすか、ひと月最高何日まで振替休日とするか決めてほしい。
4	人員が確保できていないため、1人で3~4件掛け持ちして仕事を行っている状況である。
5	例えば利用回数が増えるほど利用額が安くなる方法など、高速道路料金の引き下げをお願いしたい。
6	運行管理者の育成と教育が必要だと思う。
7	燃料費代の減税と高速代の値引きをお願いしたい。
8	自動車運転業務を行うものは、何年もこのようなアンケート行っているが、実態は変わっていない。
9	免許制度の見直しを考えてほしい。例えば、中型8t限定を所持していたのにもかかわらず、上位免許を取得したことで、既得権放棄が考えられない。

職場安全点検票

自動車による交通事故で、毎年多くの尊い命が奪われています。道路を職場とする私たちの仲間も例外でなく、多くの犠牲者が出ています。

運輸労連は、6月第1週を基本に「トラックの安全を守る全国行動」の期間として、事業所ごとに職場安全点検を実施します。

したがって、次の項目について該当する事項に○印をご記入いただき、労働組合に提出してください。

Q1. 会社(運行管理者)は、乗務員に対して乗務の前後に点呼を行わなければなりません、実施されていますか

- 毎回実施されている
- ときどき実施されている
- ほとんど実施されていない

Q2. 乗務前のアルコールチェックは実施されていますか

- 実施されている
- ときどき実施されている
- 実施されていない

Q3. 業務基準にもとづく乗務記録が正しく保管・管理されていますか

- 正しく保管・管理されている
- 保管・管理されていない

Q4. 運行前の始業点検は行われていますか

- 行われている
- ときどき行われている
- 行われていない

Q5. 会社(運行管理者)から過積載しないよう指示されていますか

- 指示されている
- ときどき指示がある
- ほとんど指示されていない

Q6. 車両台数と運転者数は、どうなっていますか

- 車両台数の1.2倍以上の運転者がいる
- 車両台数と同数の運転者がいる
- 車両台数より運転者の数が少ない

Q7. 自動車の車庫は、事業所にすべての車両を駐車することが必要ですが、確保されていますか

- 十分確保されている
- 全車両を駐車するスペースがない
- 駐車場が事業所から離れすぎている

Q8. 乗務員がゆっくり休憩・睡眠できるスペースが確保されていますか

- 十分確保されている
- スペースが狭い
- 休憩・睡眠場所がない

Q9. 自動車事故対策機構などが行う運転者の適性診断が実施されていますか

- 定期的実施されている
- 入社時のみ実施されている
- 事故を起こした場合のみ実施されている
- まったく実施されていない

Q10. 定期的に健康診断が実施されていますか

- 実施されている
- ときどき実施されている
- 実施されていない

(裏面につづく)

**Q11. 改善基準告示が守られていますか
項目別にお答えください**

- (1) 拘束時間の基準は、1日13時間以内、最大でも16時間以内(ただし、15時間超は1週2回まで)、また1ヵ月に293時間以内ですが、実態はどうなっていますか
- 守られている
 - ときどきオーバーする
 - ほとんど守られていない

(2) 上記で「守られていない」場合は、次のどれが守られていませんか

- 1ヵ月の293時間以内
- 1日の13時間以内
- 1日最大16時間以内

※1運行において144時間を超える事例があれば、Q14の項でご記入ください

(3) 1日当たりの運転時間は2日平均で1日9時間以内、連続運転時間は4時間以内となっていますが、実態はどうなっていますか

- 守られている
- ときどきオーバーする
- ほとんど守られていない

(4) 上記で「守られていない」場合は、次のどれが守られていませんか

- 1日の9時間以内
- 連続運転時間

(5) 1日の休息期間は継続して8時間以上(分割する場合1回4時間以上で合計10時間以上)必要ですが、実態はどうなっていますか

- 確保できている
- ときどき確保できない
- ほとんど確保できない

(6) 休日労働は2週間に1回しかできませんが、実態はどうなっていますか

- 守られている
- ときどき2回以上出勤することがある
- ほとんど2回以上出勤する

Q12. 改善基準告示の現在の月間・年間の拘束時間の上限は、過労死認定基準を大幅に上回る水準となっていることから、その短縮(例えば1ヵ月275時間、1年間3,300時間

など)を検討しています。

(1) 短縮されることによる運行への影響は

- 特に問題ない
- ダイヤが厳しくなるが可能ではある
- 運行が維持できなくなる

(2) 短縮のために必要と思われることは

- 時間あたり賃金のアップ
- 運行人員の確保
- 違反事業者への罰則強化

(その他必要なことをご記入ください)

Q13. 時間外労働について項目別にお答えください

(1) 時間外労働の上限は、労使で協定した時間までとなっていますが、その時間数を知っていますか。

- 知っている
- 知らない

(2) あなたの昨年1年間の時間外労働は何時間ですか

- 100時間以内
- 101～200時間以内
- 201～300時間以内
- 301～400時間以内
- 401～500時間以内
- 501～600時間以内
- 601～700時間以内
- 701～800時間以内
- 801～960時間以内
- 961時間以上

Q14. ご意見・ご要望などがあれば自由に記入してください

ドライバーの安全運転を支援する先進技術等に関するアンケート 調査結果

(2021年6月調査)

■調査の目的

1. 目的

本調査は、ドライバーの安全運転を支援する先進技術等の状況とその効果について、実態把握をするとともに、大型貨物自動車と他の車両との最高速度の差の拡大に対する現場の意見把握を目的に、衝突被害軽減ブレーキなどの「ASV（先進安全自動車）」の導入および、「高速道路制限速度引き上げ」について調査を実施した。

また、新規普通免許取得者の半数以上がAT限定免許となっていることから、働きやすい労働環境に向けた自動変速装置装着の貨物車両（2ペダル車）の効果、およびドライバー不足対策としての中型車・大型車のAT限定免許の必要性を把握するための調査を実施した。

さらに、高速道路のSA・PAにおける大型貨物自動車等の駐車スペース不足が、依然として全国多数のSA・PAで生じていることから、駐車状況および休憩利用に関しての実態を把握するための調査を実施した。

併せて、昨今ドライバーが妨害運転（あおり運転）の被害を受けたとの報告も散見されることから、行政による取り締まりの強化など防止に向けた取り組みにつなげるため、実態や原因に関する調査を実施した。

以上の項目について、対応企業に対する改善要求行動の資料として活用することを目的とする。

2. 調査方法

- ①各地連・都府県連および全国単組本部を通じて、「ドライバーの安全運転を支援する先進技術等に関するアンケート」を加盟単組のドライバーを対象に配布した。
- ②アンケートの項目は、合計14項目と要望・意見の自由記載の項とした。
- ③質問項目のうち、問4の「妨害運転（あおり運転）に関する調査」を新たに加えた。なお、2020年の問1～3の調査については、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、中止とした。
- ④点検票は、全国単組（全日通分は各地連・都府県連で集計）13組合のうち11組合、2地連・42都府県連のうち38機関が集約し、中央本部で全体集計した。

※ASV（先進安全自動車）とは？

ASV（先進安全自動車）は、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車で、衝突被害軽減ブレーキ／車線維持支援制御装置／車両安定性制御装置等が実用化しています。国土交通省では、事業用自動車に対するASV装置の普及に向けて、段階的な義務化と購入費用への補助（トラック協会による助成もあり）を実施しています。

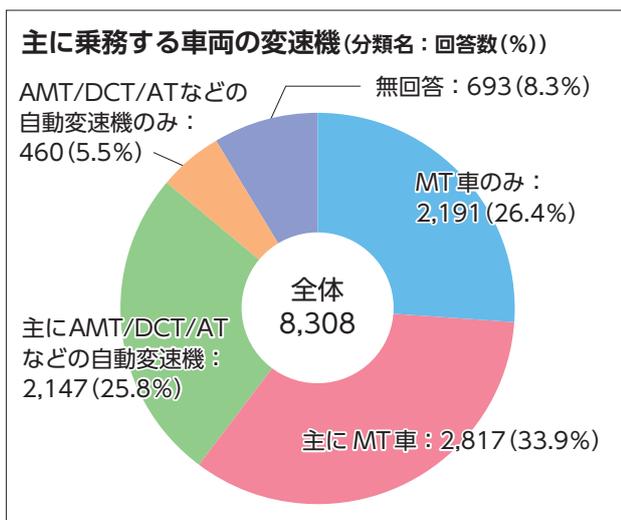
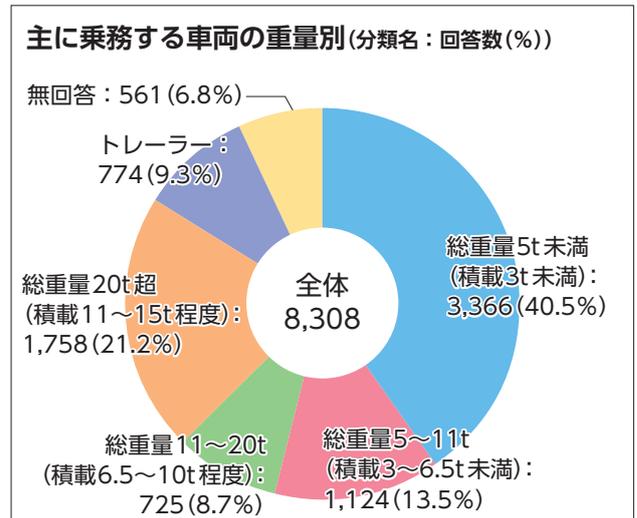
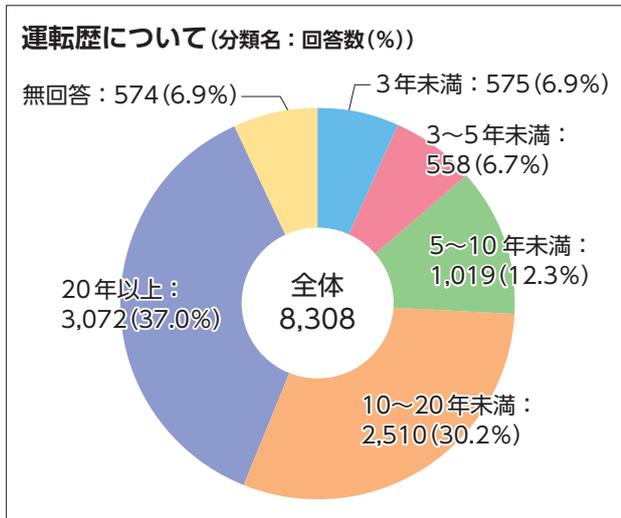
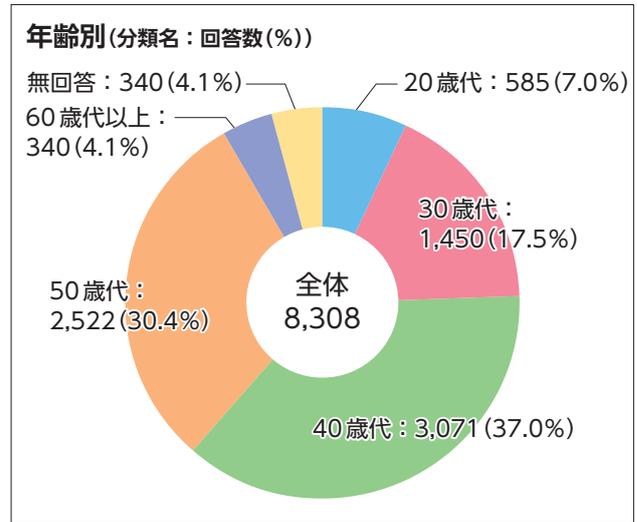
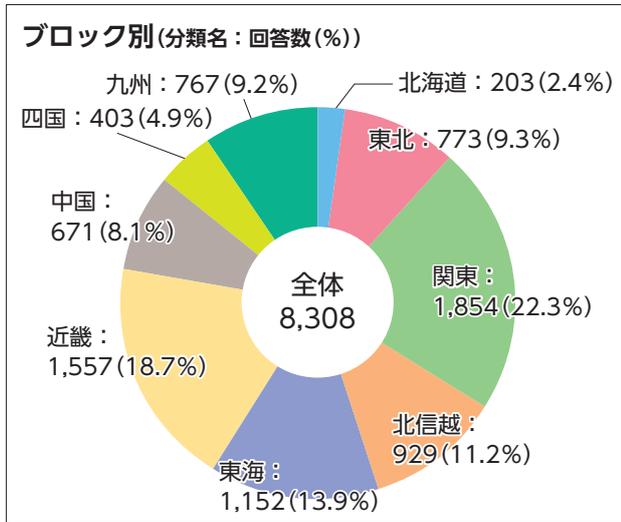
※衝突被害軽減制動制御装置とは？

衝突被害軽減ブレーキとは、カメラやレーダーなどで前の自動車を検知して、追突するおそれがある場合には、音や警告灯などでドライバーに警告してブレーキ操作による衝突回避を促し、さらにブレーキ操作が無くこのままでは追突が避けられないとシステムが判断した場合には、被害を軽減するため自動的にブレーキが作動する装置のことです。国土交通省では衝突被害軽減ブレーキを装着して衝突速度を20km/h下げることにより、被追突車両の乗員の死亡件数を約9割減らすことが可能との推計を紹介しています。

■調査結果

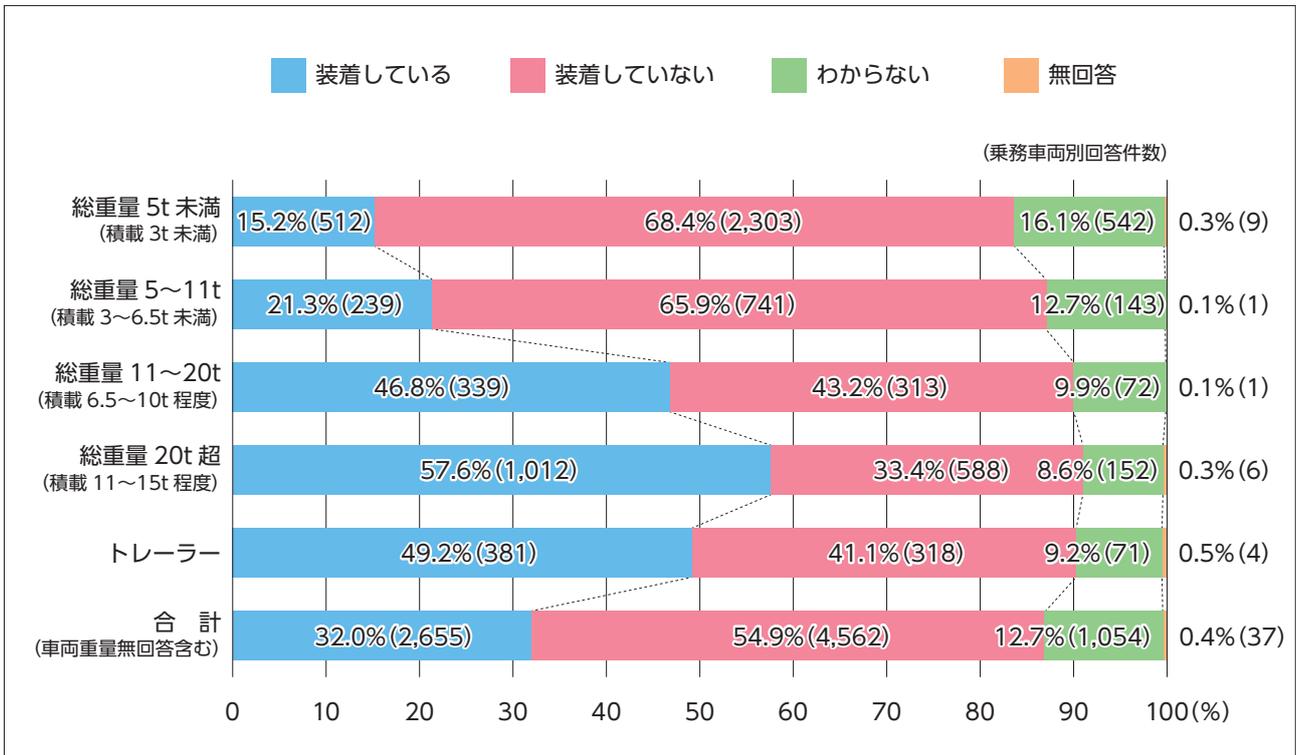
◆回答者の概要

・有効回答総計8,308名の回答者の属性は以下の通り。(無回答を含めた100%グラフとした。)

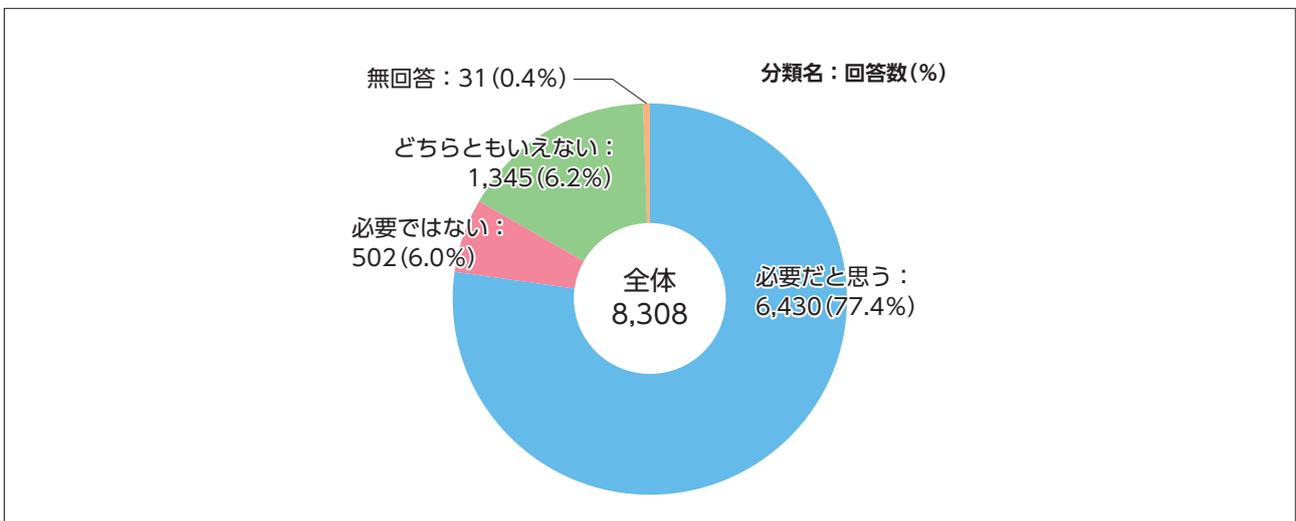


1. 衝突被害軽減ブレーキおよび高速道路の最高速度に関する調査結果

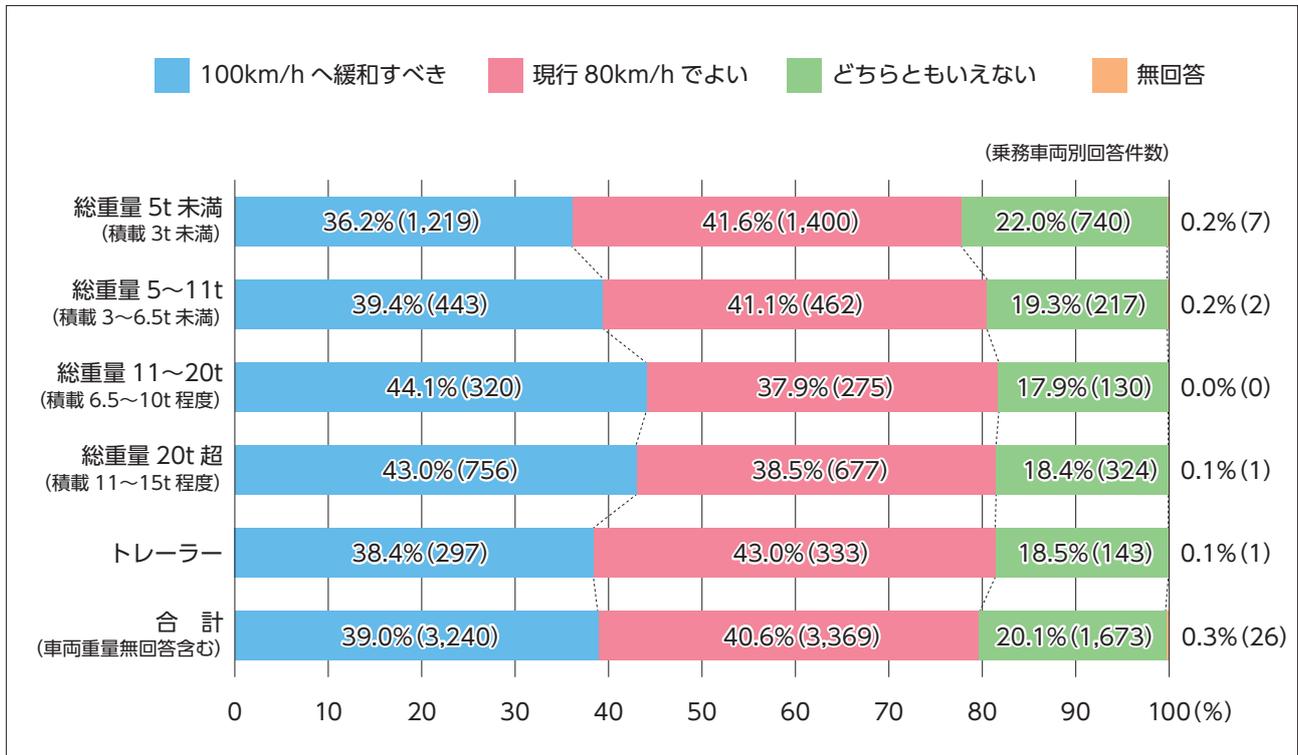
【問1-1】主に乗務する車両に衝突被害軽減ブレーキは装着されていますか。



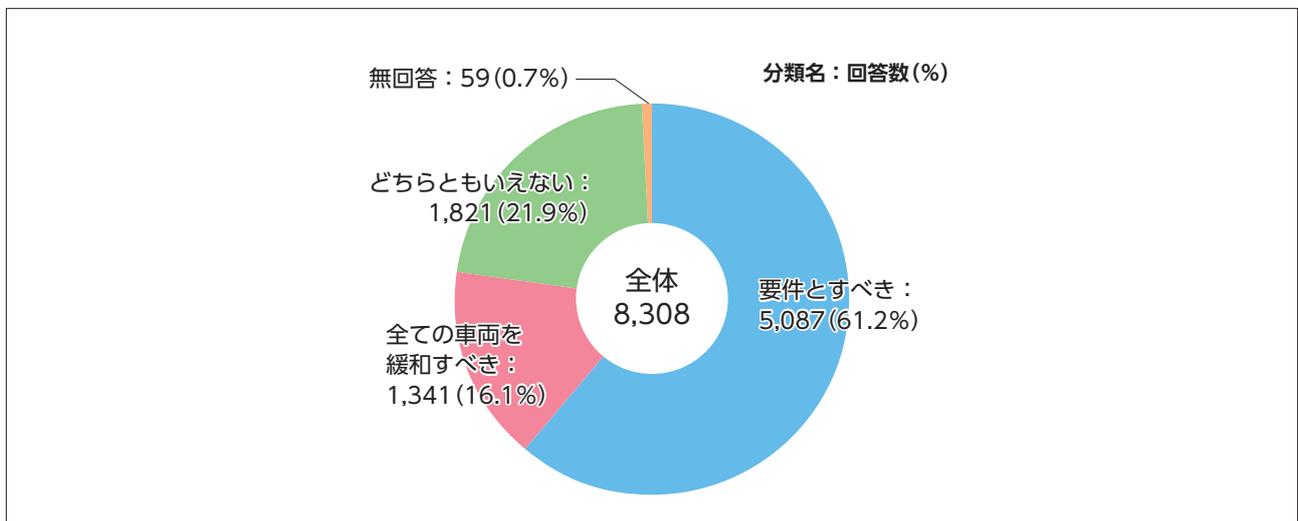
【問1-2】衝突被害軽減ブレーキは新型・継続生産車への装着が順次義務化される予定ですが、すべての営業用貨物自動車への適用は必要だと思いますか。



【問1-3】 大型貨物自動車等の高速道路での速度制限80km/hは維持されています。トラックの速度制限についてお聞きします。

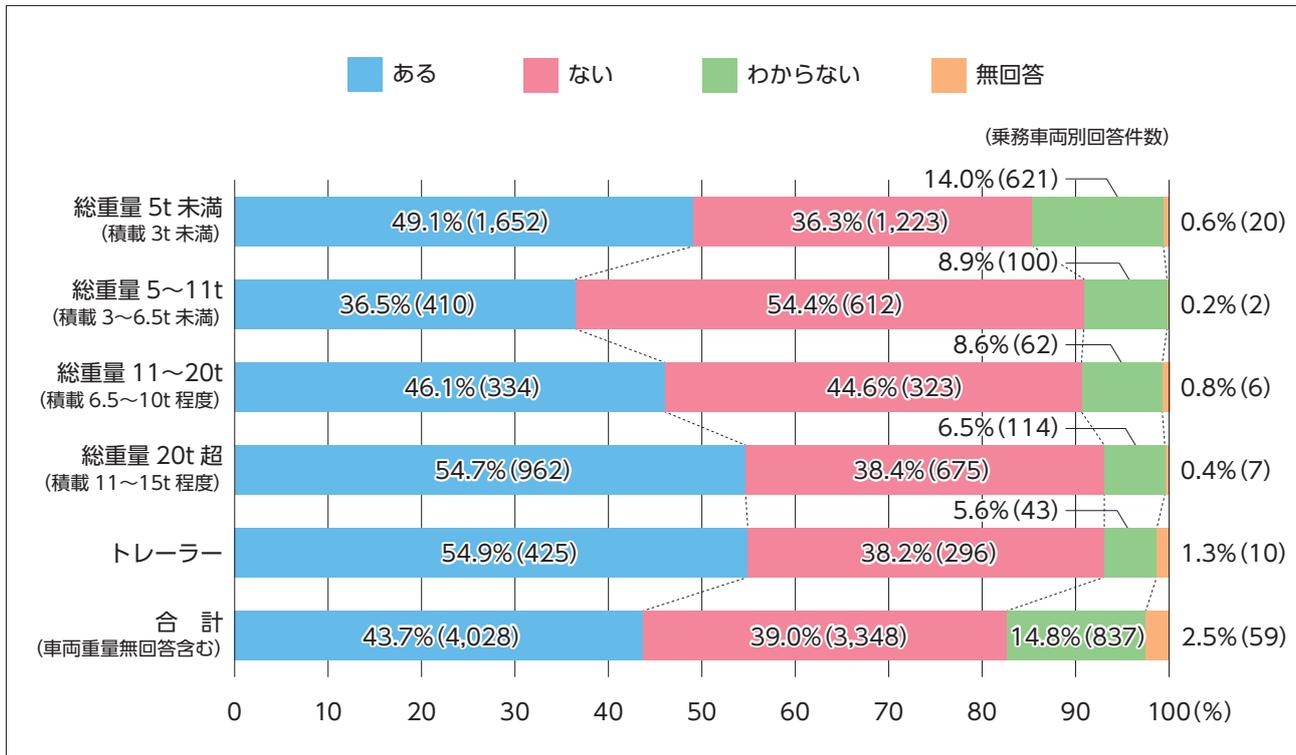


【問1-4】 トラックなどの大型貨物自動車等の速度規制を緩和する場合【衝突被害軽減ブレーキ装着車】を要件とすべきだと思いますか。

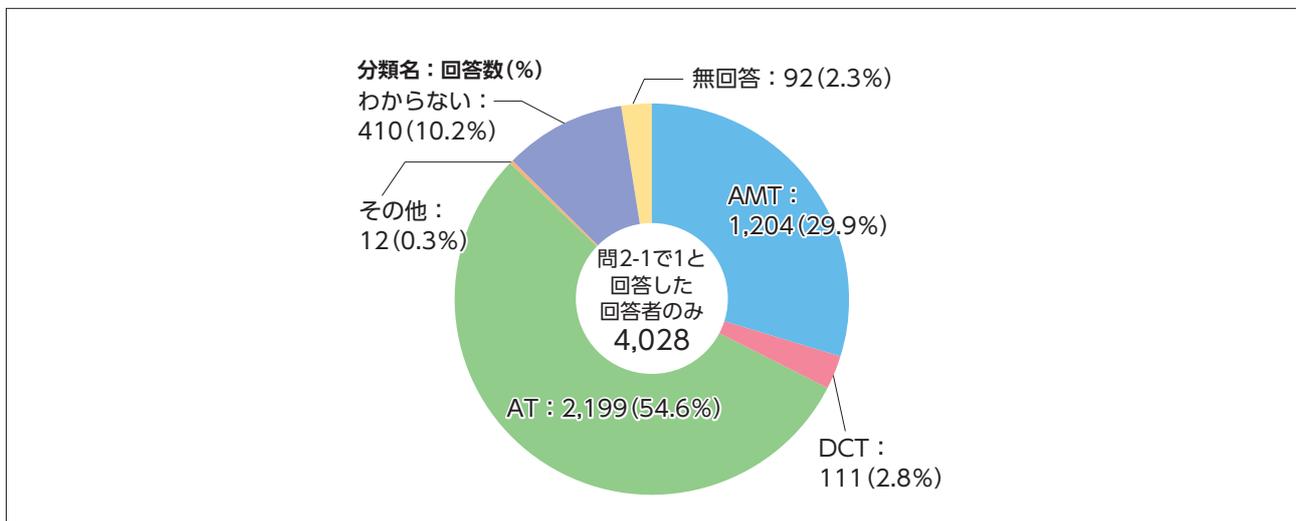


2. 貨物車両の自動変速装置に関する調査

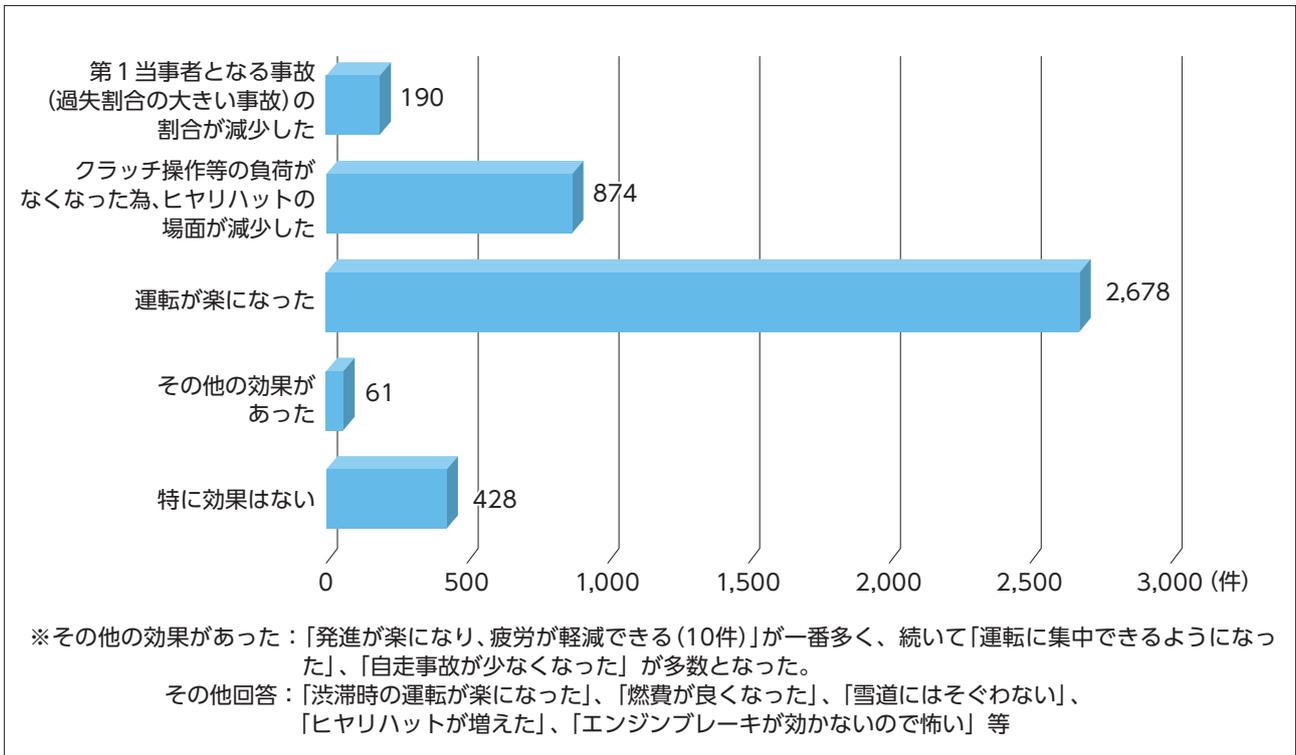
【問2-1】自動変速装置が装着された貨物車両（2ペダル車）に乗務していますか。



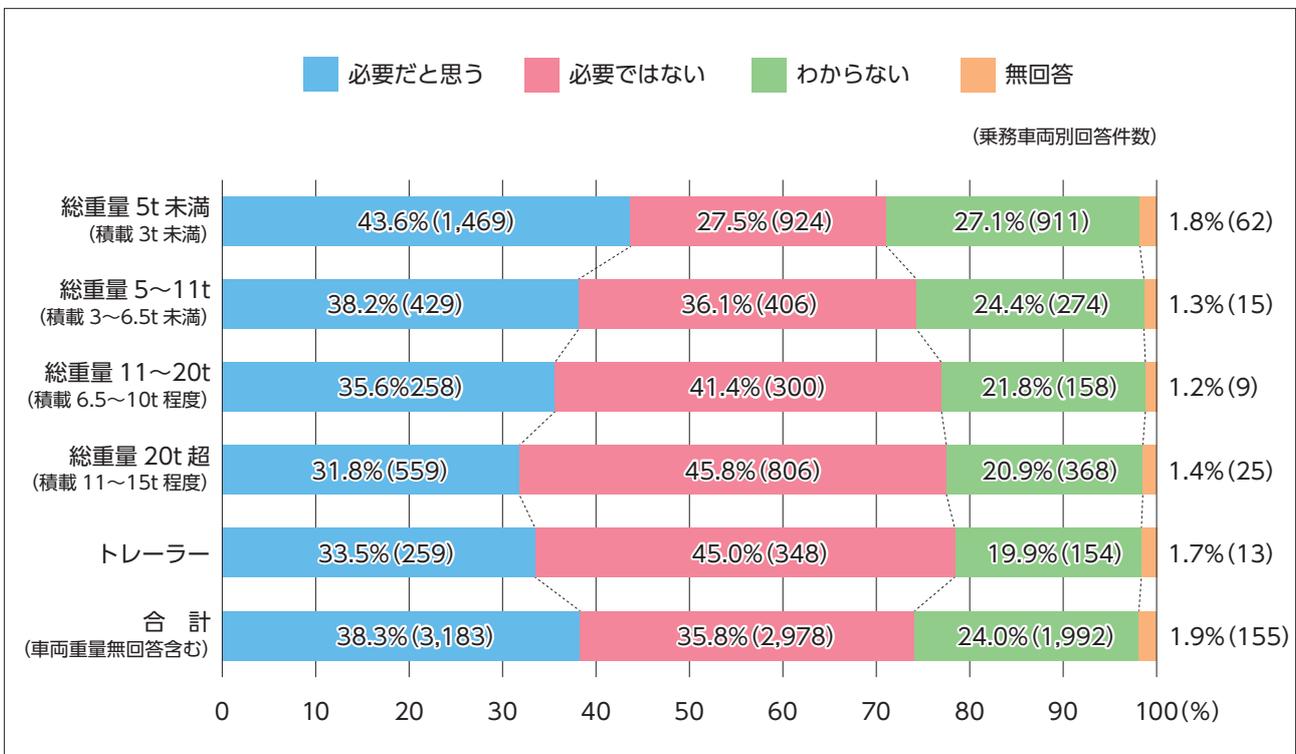
【問2-2】問2-1であると回答された方にお聞きします。乗務している車両の自動変速装置はどれですか。



【問2-3】 問2-1であると回答された方(3,589名)に自動変速装置の装着効果についてお聞きします。
 (複数回答可項目の為、回答項目数にて集計)

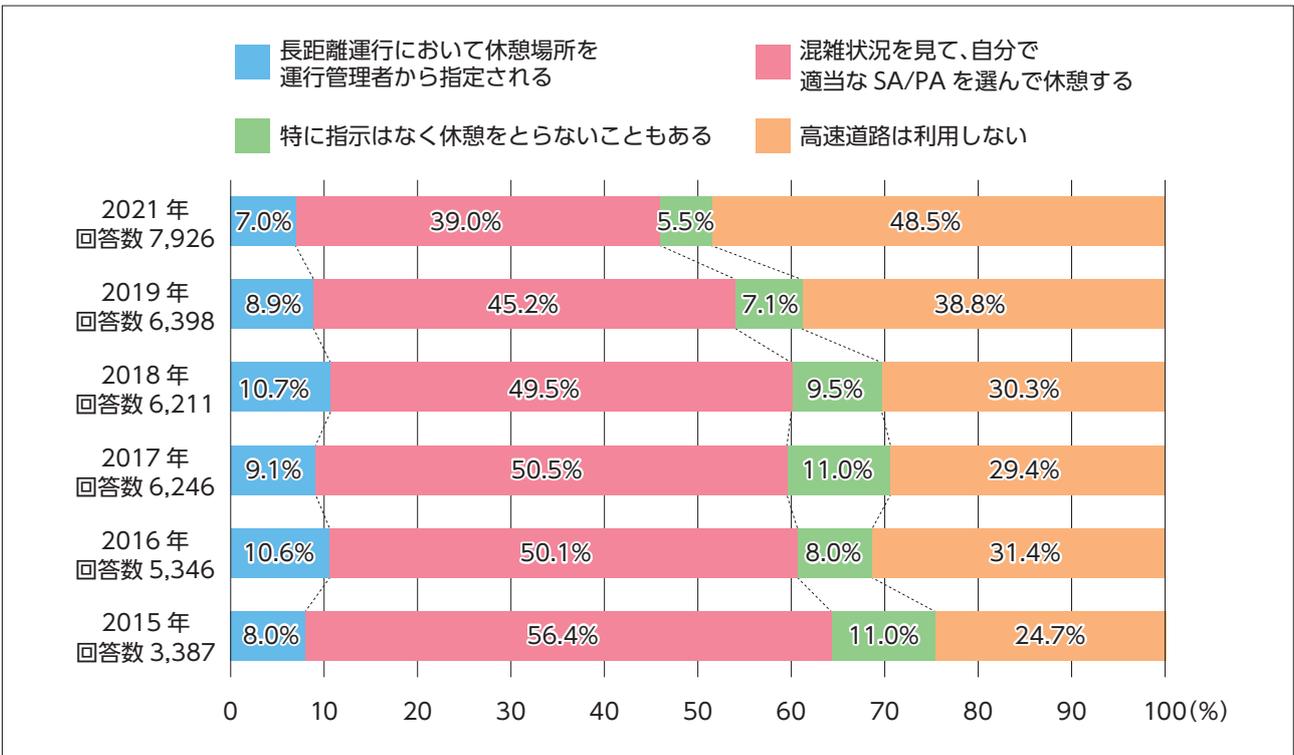
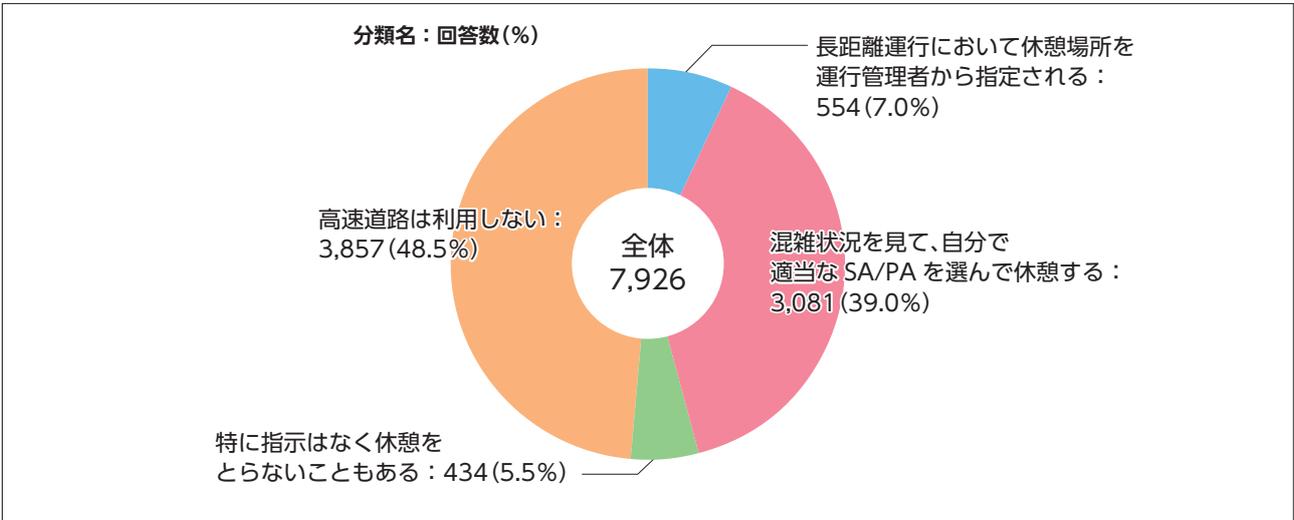


【問2-4】 自動変速装置の装着車両の普及にともなう準中型～大型等のA T限定免許の必要性についてお聞きします。



3. 高速道路におけるSA/P Aの駐車状況の調査結果

【問3-1】 高速道路上SA/P Aの主な利用状況についてお聞きします。



【問3-2】 [1] 主に休憩利用するSA/P A

■主に休憩利用するSA/P A (回答数=2148)

TOP10	休憩高速道路	休憩SA/PA	回答数	※上り/ 大型駐車場	※下り/ 大型駐車場
1	東名高速道路	足柄SA	74	165	240
2	東名高速道路	海老名SA	55	89	98
3	名神高速道路	草津PA	44	160	113
4	九州自動車道	基山PA	40	78	56
5	東名高速道路	浜名湖SA	32	32	35
6	山陽自動車道	三木SA	31	99	138
7	東北自動車道	国見SA	28	51	72
7	常磐自動車道	守谷SA	28	99	102
9	東名高速道路	牧之原SA	27	182	221
9	中国自動車道	赤松PA	27	63	59
9	東北自動車道	羽生PA	27	148	91

主に休憩するSA/PA (TOP10) ※駐車場数は参考値 (兼用・障害者用・トレーラー除く)

■主に休憩利用するSA/P A (5件以上回答のあった場所) では、TOP10と比例して、東名高速道路の回答数が22箇所中17箇所のSA/P Aの名が上がり、全てが5件以上の回答となっている。

休憩高速道路	休憩SA/PA	回答数	休憩高速道路	休憩SA/PA	回答数	休憩高速道路	休憩SA/PA	回答数	休憩高速道路	休憩SA/PA	回答数
道央自動車道	砂川SA	13	東関東自動車道	大栄PA	6	名神高速道路	草津PA	44	中国自動車道	加西SA	11
東北自動車道	国見SA	28	京葉道路	幕張PA	10		吹田SA	21	山陽自動車道	三木SA	31
	羽生PA	27	館山自動車道	市原SA	10		養老SA	16		淡河PA	25
	那須高原SA	22	中央自動車道	談合坂SA	16		尾張一宮PA	14		宮島SA	18
	安積PA	19		諏訪湖SA	15		桂川PA	13		龍野西SA	16
	鶴巣PA	16		石川PA	10		黒丸PA	10		福山SA	14
	佐野SA	14		小黒川PA	9		多賀SA	6		白鳥PA	11
	蓮田SA	14		恵那峡SA	7		土山SA	20		玖珂PA	9
	吾妻PA	9		内津峠PA	6		鈴鹿PA	6		沼田PA	9
	岩手山SA	8	長野自動車道	梓川SA	8		宝塚北SA	6		小谷SA	9
	金成PA	8	東名高速道路	足柄SA	74	南条SA	14	下松SA		7	
大谷PA	7	海老名SA		55	徳光PA	13	吉備SA	7			
紫波SA	7	浜名湖SA		32	小矢部川SA	8	権現湖PA	6			
菅生PA	6	牧之原SA		27	尼御前SA	8	佐波川SA	6			
上河内SA	6	鮎沢PA		22	神田PA	6	瀬戸PA	6			
前沢SA	6	豊田上郷SA		19	湾岸長島PA	22	八幡PA	6			
高坂SA	24	富士川SA		14	刈谷PA	16	岡山自動車道	高梁SA	6		
三芳PA	24	遠州豊田PA		14	西名阪自動車道	香芝SA	11	高松自動車道	府中湖PA	7	
上里SA	16	中井PA		13	東名阪自動車道	御在所SA	16	松山自動車道	入野PA	8	
谷川岳PA	13	港北PA		12		大山田PA	13	九州自動車道	基山PA	40	
甘楽PA	6	日本坂PA	8	亀山PA		13	山江SA		9		
横川SA	6	駒門PA	7	阪和自動車道	紀ノ川SA	12	広川SA		17		
常磐自動車道	守谷SA	28	静岡SA	16	阪神高速4号湾岸線	泉大津PA	6	玉名PA	13		
	鳥の海PA	7	浜松SA	14	神戸淡路鳴門自動車道	淡路SA	11	山江SA	9		
	友部SA	7	遠州森町PA	12		室津PA	10	宮原SA	9		
	谷田部東PA	6	岡崎SA	8	第二神明道路	明石SA	22	吉志PA	8		
東関東自動車道	酒々井PA	12	清水PA	8	中国自動車道	赤松PA	27	東九州自動車道	川南PA	9	
	湾岸幕張PA	12	駿河湾沼津SA	8		西宮名塩SA	14	大分自動車道	玖珠SA	13	
総計											1566

主に休憩するSA/PA (5件以上回答のあった場所)

【問3-2】 [2] 特に混雑して駐車スペースのないSA/PA

休憩高速道路	休憩SA/PA	回答数	昼	夕方～夜	深夜	休憩高速道路	休憩SA/PA	回答数	昼	夕方～夜	深夜
道央自動車道	輪厚PA	6	5	2		名神高速道路	桂川PA	28	13	9	11
東北自動車道	安積PA	13		6	8		吹田SA	45	32	8	4
	安達太良SA	11	2	3	6		草津PA	42	11	17	21
	羽生PA	11	2	1	8		多賀SA	9	1	4	4
	吾妻PA	17	5	9	7		大津SA	9	1	3	5
	国見SA	19		1	17		尾張一宮PA	13	4	5	8
	菅生PA	14	2	5	10		養老SA	7			5
	北上金ヶ崎PA	9	3		6		新名神高速道路	土山SA	19	1	4
蓮田SA	16	5	6	5	阪神高速4号湾岸線	泉大津PA	6	5			
関越自動車道	三芳PA	31	13	4	8	第二神明道路	名谷PA	5	4	1	
	上里SA	5		2	3		明石SA	15	9		
常磐自動車道	守谷SA	6	4	1		東名阪自動車道	亀山PA	5	1	1	3
上信越自動車道	甘楽PA	7			6		大山田PA	6	4	1	1
東関東自動車道	湾岸幕張PA	11	10			中国自動車道	加西SA	6	3	1	2
首都圏中央連絡自動車道	狭山PA	18	4	8	11		社PA	5		2	1
	厚木PA	6	1	2	2		西宮名塩SA	47	26	5	5
首都高速湾岸線	大井PA	6	6			北陸自動車道	黒埼PA	6		2	5
中央自動車道	諏訪湖SA	7	2	2	2		南条SA	13		2	12
	石川PA	9	5	3	1	奥屋PA	12	1	6	4	
	辰野PA	5	5	3		下松SA	5			5	
伊勢湾岸自動車道	刈谷PA	9	2	1	6	山陽自動車道	宮島SA	6	1	4	2
東名高速道路	鮎沢PA	6		3	2		佐波川SA	8		3	5
	海老名SA	59	19	23	20		三木SA	9		3	5
	港北PA	24	18	7	3		小谷SA	9		4	4
	足柄SA	41		25	25		沼田PA	9	1	5	4
	中井PA	39	7	19	17		淡河PA	17	1	10	8
	美合PA	11	4	7	6		八幡PA	6		2	4
	浜名湖SA	9			9		松山自動車道	入野PA	8	2	1
牧之原SA	5		1	3	九州自動車道	基山PA	35	12	6	14	
新東名高速道路	岡崎SA	9	2	6		3	吉志PA	5		4	4
	掛川PA	9		1		7	玉名PA	9	5	2	
	駿河湾沼津SA	7		4		5	古賀SA	9	2	3	4
	清水PA	6		4		2	須恵PA	14	9	4	7
	静岡SA	9		1		7	直方PA	6	1	1	2
	浜松SA	19		1	18	総計		946	279	285	411

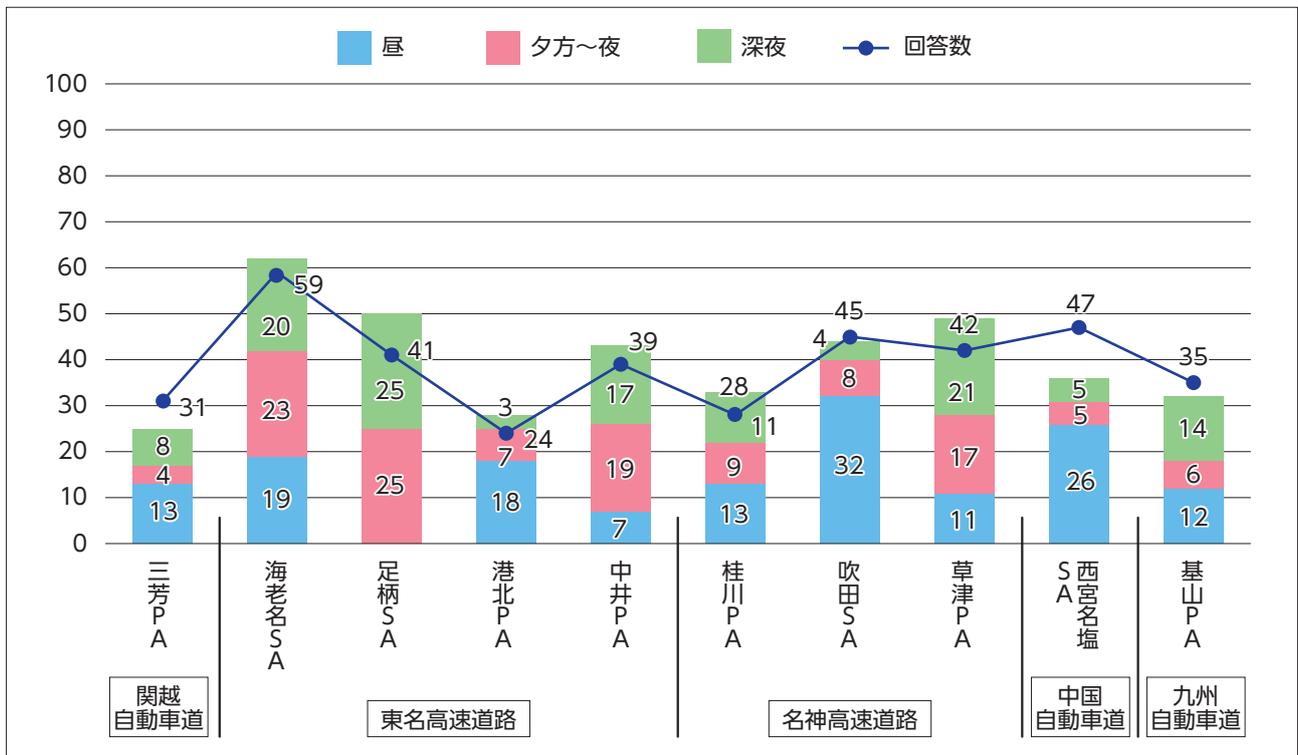
特に混雑して駐車スペースのないSA/PA (5件以上回答のあった場所)

混雑時間選択 (複数回答) 回答者n=1051		
昼	夕方～夜	深夜
297	285	411

特に混雑して駐車スペースのないSA/PA (5件以上回答のあった場所)

【問3-2】 [2] 特に混雑して駐車スペースのないSA/PA

■特に混雑してスペースの少ないSA/PAの（TOP10）では、若干であるが昼間の時間帯の回答数が多かった。全体では昼間及び、前回同様、深夜の時間帯の回答数が多い。



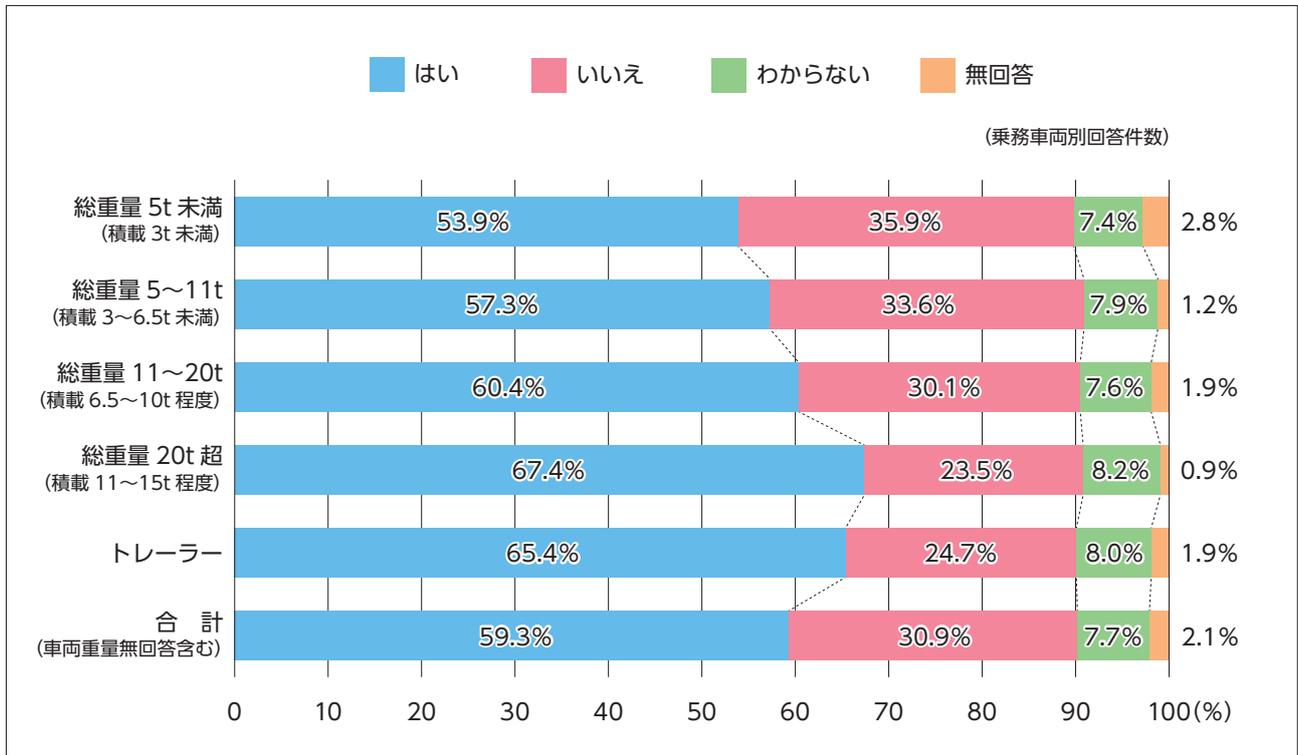
【問3-2】 [3] 高速道路本線からSA/PAに入る減速車線や、合流車線上での駐車が状態化しているSA/PA

高速道路	SA/PA	回答数	高速道路	SA/PA	回答数
新東名高速道路	浜松SA	59	東北自動車道	安達太良SA	15
東名高速道路	中井PA	50	首都圏中央連絡自動車道	厚木PA	14
東北自動車道	国見SA	49	東名高速道路	浜名湖SA	14
東名高速道路	足柄SA	44	新東名高速道路	清水PA	14
首都圏中央連絡自動車道	狭山PA	42	東北自動車道	那須高原SA	14
東名高速道路	海老名SA	41	北陸自動車道	南条SA	12
東北自動車道	吾妻PA	38	九州自動車道	古賀SA	12
新東名高速道路	土山SA	31	東関東自動車道	湾岸幕張PA	11
新東名高速道路	静岡SA	31	名神高速道路	草津PA	11
九州自動車道	基山PA	27	名神高速道路	桂川PA	10
名神高速道路	吹田SA	26	中央自動車道	駒ヶ岳SA	9
新東名高速道路	遠州森町PA	24	東名高速道路	牧之原SA	9
東北自動車道	菅生PA	23	伊勢湾岸自動車道	刈谷PA	9
東名高速道路	港北PA	23	首都高速湾岸線	大井PA	8
新東名高速道路	駿河湾沼津SA	21	山陽自動車道	龍野西SA	7
山陽自動車道	沼田PA	19	中国自動車道	西宮名塩SA	7
東名高速道路	鮎沢PA	19	東北自動車道	羽生PA	6
関越自動車道	三芳PA	18	5件以上の回答 総計		782
山陽自動車道	宮島SA	15			

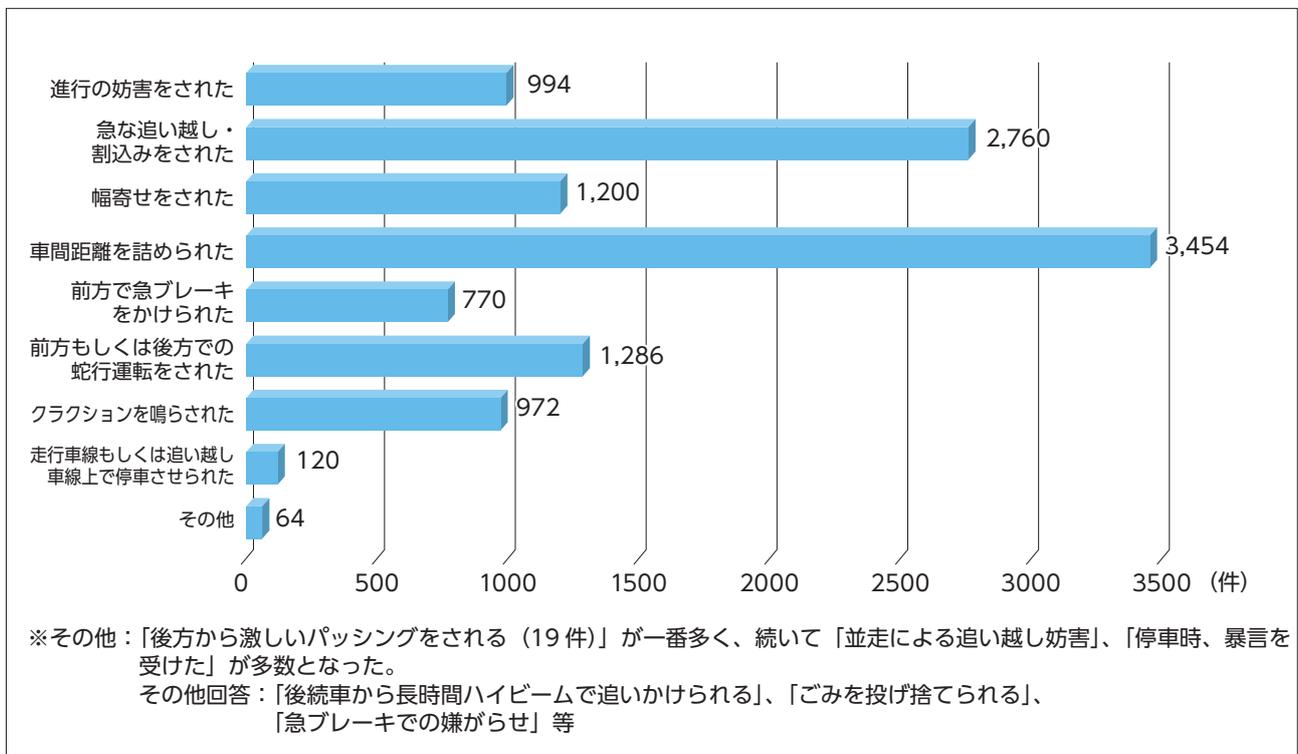
減速車線や合流車線上での駐車が常態化しているSA/PA（5件以上回答のあった場所）
（複数回答・回答者1279名/全回答者8308名 ※）

4. 妨害運転（あおり運転）に関する調査

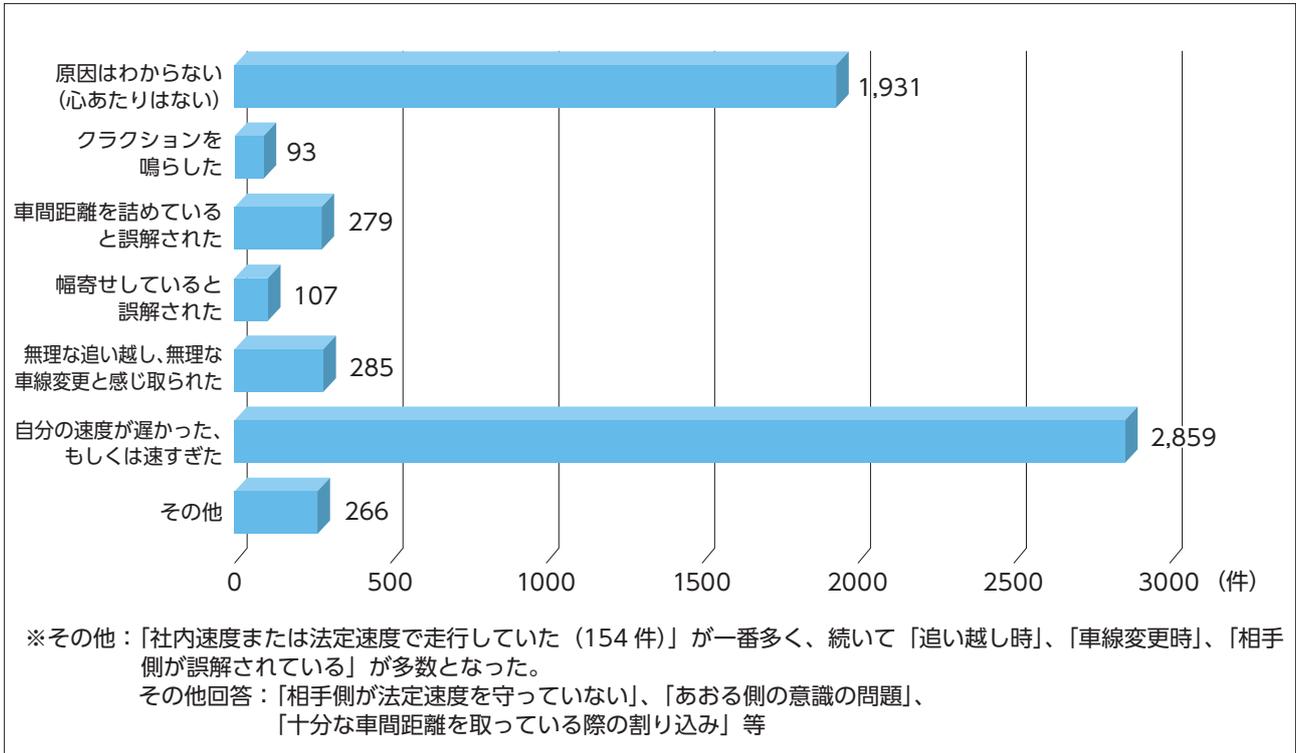
【問4-1】 あおり運転を受けたことはありますか。



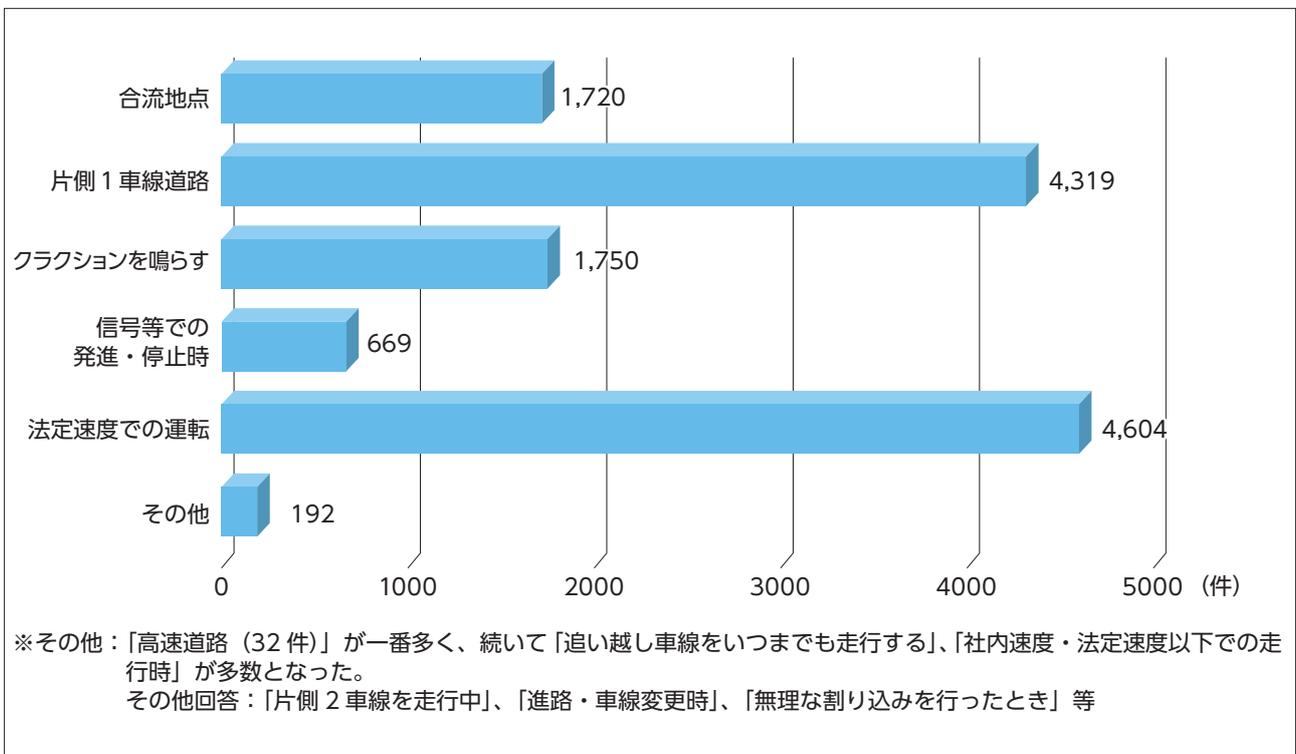
【問4-2】 問4-1ではいと回答された方にお聞きします。どのようなあおり運転行為を受けましたか。
(複数回答有)



【問4-3】 問4-1ではいと回答された方にお聞きします。その原因はどのような行為によると考えられますか。



【問4-4】 どのような状況・場所で、あおり運転行為が発生しやすいと考えられますか。



■集計票の自由回答欄の記載事項（抜粋）

【問1】

衝突被害軽減ブレーキ関連	
1	乗用車との速度差を少なくすることで交通がより円滑になると思うが、衝突の被害も大きくなると思うので、被害軽減ブレーキ等の運転支援は必要だと思う。
2	軽減ブレーキは、早く義務化されるべきだと思う。
3	大型トラックは、スピードリミッターが付いているのであまり関心はない。衝突被害軽減ブレーキは必要だと思う。
4	衝突軽減ブレーキを今後は全ての車両に装着すべき。高速道路で片側3車線の所は速度制限をすべき。
5	死亡事故を減らす取り組みの一貫として軽減ブレーキの装着義務化は非常に賛成であるが、運転手自身の安全に対する意識を高めることも重要である。
6	衝突被害軽減ブレーキは全ての車両に装着義務化ならいいが、一部の車両にだけの装着は逆に被害が大きくなりそう。
7	速度が出ていたら衝突被害軽減ブレーキが装着されていても追突事故は減らないと思うので、全車両80km/hで良いと思う。
8	トラックは追突事故の割合が高いので衝突被害軽減ブレーキは必須だと思う。
9	衝突被害軽減ブレーキは急に反応するので、荷崩れの原因になる。80km/h制限は追い越しかけづらい。
10	衝突被害軽減ブレーキ自体は良いが、全ての営業用貨物自動車に適用すると費用がかなり負担になる。普通自動車が時速120km/hに緩和されたのであれば、大型-特定中型も100km/hに緩和されるべき。
11	衝突被害軽減ブレーキを装着していない車は、緩和すべきでないと思う。
12	衝突被害軽減ブレーキは追突されるおそれの方が高くなる。まずはドライバーの質をあげた方がいいと思う。
13	大型車はブレーキをかけても止まるまで時間がかかるので速度は80km/hで良いと思う。ただ、普通車との速度により差が出るのでおとり運転や割り込みが増えないか心配。
14	ブレーキは誤作動しなければ装着すればよいと思う。速度制限は100km/hに緩和しないと速度差がありすぎて追越車線に入れない。
15	衝突被害軽減ブレーキの安全性が確かなものか、後続車に危険は含んでいないか考えた上でないと安全とはいえない。
16	軽減ブレーキの質の向上や、誤作動等の改善が必要事項と思われる。全てに装着するにはさらに精査するべき。
17	衝突被害軽減ブレーキの誤作動が怖い。標識や、ガードレール、電柱、高架等に反能し、ブレーキが作動する事あり。
18	1~2km/hの速度差でかなりの時間を要し、ギリギリの車間距離で前に入られると、車間距離が足りず自動ブレーキがかかってしまう。もっと余裕を持ってほしい。
19	誤作動した場合の荷崩れなどが心配。区間を定めて交通量、道路特性に合わせて限定的にするべき。
20	トンネル入口で軽減ブレーキの誤作動があり、危険な思いをした。
21	徐行で走行しているとき、作動する場合があるので、その時に急ブレーキのようになり驚くときがたまにある。
22	トラックが安全速度で走行しても、マナーの悪い乗用車が事故要因になりうるので、車社会全体の問題でもある。

速度制限関連

1	高速道路の速度規制緩和エリア拡大と早期実現をお願いしたい。
2	場所によっては、高速制限を緩和すべき所もある。
3	道路の整備状況も昔に比べるとよくなっているし、トラック（車両）側の性能も格段によくなっているので、速度制限をもう少し緩和してほしいと思う。
4	高速道路での事故は被害が大きいのできちんとした規制が必要だと思う。
5	最高速度を守っている車両が少ないため速度制限を緩和するのはいいと思う。
6	速度制限があるのでスムーズに追い越し出来なく、後の車からあおられたりするため、緩和すれば追い越しの時間がスムーズになると思う。
7	速度制限を緩和すべきと思う。高速走行時間が長い為、日帰りの距離が延ばせない。
8	高速道路の整備が進み3車線が増えてきているので、制限速度を緩和した方が流れがスムーズになると思う。
9	3車線などの速度の出やすい所は80km/hではなく90km/hでも良いのではないかな。
10	速度制限の緩和で、運転手の運転時間の短縮。到着時間を守りやすくなると思う。
11	大型貨物自動車の積載状況によって、速度制限を緩和するのも良いのではないかな。
12	普通車との差があり過ぎるため、大型車の最高速度は+10km/hの90km/hに緩和して欲しい。
13	最高速度120km/hにする事はいいが、それと同時に乗用車は100km/h以下では走行しないで欲しい。（遅い乗用車がトラックの走行を妨げている）
14	長時間労働の原因の一つでもあるため、80km/h規制をせめて緩和させてほしい。
15	速度制限は渋滞の原因とも考えられるが、大型車は威圧的に見えるので100km/hまでの緩和でいいと思う。
16	輸送の効率化という面では100km/hへの緩和を支持するが、万が一の事故を考えた時の危険度は上がると思う。
17	制限制度80km/hだと拘束時間が長くなるため引き上げて欲しい。走れる距離も短くなってしまう。
18	90km/h速度抑制装置、430運行を行っても到着できる輸送、休憩のできるインフラの整備を求めたい。
19	トレーラーの高速道の速度制限は、追い越し車線走行が違反となるので速度制限を70km/hにした方が良い。
20	高速道路の速度制限によって、渋滞が引き起こされる、割合、科学的なデータが必要だと思う。
21	重大事故につながるの現行の80km/hでよい。
22	現状でも高速道路はかなり危険だと思っているので、今以上の緩和はするべきではないと思う。
23	速度制限を緩和したらサービスレベルは上がるだろうが、その分遠くまで走行を指示され、労働環境悪化につながる。
24	普通車と大型車の速度差が大きくなれば危険が増すように思う。
25	100km/h以上で走行しているトラックが多すぎる。80km/hで走行していると、リミッターを装着しているはずなのに、それ以上の速度を出してくるトラックがあおってくる。
26	貨物自動車の重量を考えると現行の80km/hでよい。普通車と違い荷物を積んでいる為、事故が起きた場合を考えると現状のままで良い。
27	トラック専用レーンがあれば100km/hでもよいと思うが、速度が上がれば事故のリスクも上がるので、今の安全装備では自分は乗務するのが怖い。

28	普通車の最高速度120km/hとトレーラー、大型、中型の最高速度80km/hその差40km/hは危ない。実際140km/h位の速度の普通車もよく目にする。トレーラー、大型、中型車が100km/hも出して走るのも危ないし。両車の違反取り締まりをしっかりと行うべき。警察も見ても見ぬふりはよくない。
29	80km/h以下〔75km/h～70km/h〕で走行しているが、追越し車に前に割り込まれることが多い。回りの車速との違いであおり等の危険な目に合っているドライバーが多く、事故トラブルのもとになっている。
30	80km/hを守らせれば、車間がある程度とりやすいと思う。75km/hや70km/hがいたり、80km/hが追い越し車線に出なくてはならないから、遅すぎると車間がつまり、追突やあおりにつながる。
31	速度規制の緩和を取り入れた場合でも、各会社別に社内速度が設定されている場合があり、更に大型貨物自動車同士での速度差が生まれてしまい、危険が増加するおそれがある。
32	意識障害や走行中の故障（パンク、オーバーヒート、バースト）などをふまえて、80km/hが良いと思う。
33	大型の80km/hオーバーは、高速走行時、風圧の影響を受けやすいので、現状のままで良いと思う。
34	速度は今のままでいいと思う。何かあった時の被害が80km/hと100km/hとでは違う。軽減ブレーキは車間センサーと同様急に反応したりする為必要だと思うが、勝手に作動すると危険。
35	現時点で装着車、未装着車が入り混じっているの、今すぐ緩和すべきではないと思う。
36	速度制限は今のままで良い。もっと取り締まりを強化し平等な速度で安全を確保した方が良いと思う。
37	大型貨物自動車に関しては、速度制限を緩和してしまうと、労働環境の悪化につながる気がする。
38	人を乗せる大型バスは80km/h以上出せるのに大型トラックは法定速度80km/hって言う事に疑問を感じる。
39	緑ナンバーのトラックは制限速度を厳守し、右側車線の走行は絶対しないことを各事業者が取り締りする様に願う。
40	大型貨物の速度制限を上げる事があるのであれば、各運送会社での社内速度も上げてもらわないと意味が無い。

【問2】 自動変速装置や、準中型～大型のAT限定免許について自由に記入してください。

必要だと思う	
1	A T車限定の免許を取っている若い人が多いから必要。
2	坂道での発進などが楽になるので良い事だと思う。
3	免許取得車の69%がA T限定なので早くに新設した方がいい。そしてもっと若い人にアピールした方がいいと思う。
4	A Tが有った方が着車などの負荷が少なくなると思う。
5	A T化で貨物車両を楽で簡単に操作できるので、ドライバーのなり手も増え、業界の慢性的な問題も少しは解消できると思う。
6	A T限定（普通車）が有る限り必要だと思う。運輸業界も人手不足が軽減されると思う。
7	A T限定を新設することにより、若い人や女性もドライバー職を目指しやすい。ドライバー不足の改善につながる。
8	A T限定免許だとA Tのトラックも必要なのでMT・A T車のバランスが取れば良いと思う。
9	A T限定免許でドライバー数が増え、ドライバー不足が解消されれば良いと思う。
10	A T車の機械的な技術が進めば、運転手の疲労軽減にもなる。運転技術の差が出ないと思う。
11	A T車の技術の進歩や普及率を考えれば、近い将来で大型のA T限定免許は必要であると思う。
12	A T車をつくれれば操作が簡単になるので事故減少になる。
13	A T車の方が運転時の操作が楽になる分、視野が広くなり、目で注意ができるので増やすべき。
14	MT車免許を取る人が減っているので、A T限定免許にすれば興味をもってくれる人が増えると思う。
15	エンストがなくなり、事故につながるリスクがへるため良いと思う。
16	クラッチ操作がなくなり、危険度が下がる。運転手不足に効果的。
17	トラックのA T車が普通車並に台数が増えたら、A T限定免許になっても良いと思う。
18	運転手不足が深刻であり、A T限定の方々もドライバーになってもらいたいのので、自動変速は普及してもらいたい。
19	気持ちに余裕をもつという事でも運転が楽になるのは良いと思う。
20	技術の進歩で燃費面でも向上していると思う。今後MT車よりもメジャーになると考える。
21	降雪時のトラブル回避を条件に、A Tドライバーの登用は必要である。
22	固定の車輛に乗務するならA T限定が必要だと思う。
23	今までは、ミッションが多用されている車輛が普及してたけど、特段こだわる必要性は無いと思うし、A T限定であっても問題はない。

必要ではないと思う	
1	大型車については、機械的知識を知るためにもMT技術も必要。
2	A T車のトラックは、現状まだまだ少ないと思うので、トラックのA T限定は必要ないと思う。
3	少しの上り坂での変速がよくあるので速度が低下して追突される恐れがある。
4	A Tによる緊張感の欠如やペダルの踏みまちがいによる事故が心配。
5	A T限定の場合、雪道が不安である。
6	A T限定だと乗車する車両に幅がない為、限定免許はない方が良いと思う。
7	A T限定では、事業所全ての車両がA Tならば良いが、今は難しいと思う。
8	A T車、A T限定免許の普及により以前より危険運転が増えた感がある。大型車等はマニュアル免許ありきのA T車で良いのではと思う。

9	A T車そのものが必要ないと感じる。全車MT車にした方が事故が減るものと思っている。操作を簡単にするドライバーの質が悪くなるので反対。
10	A T車のエンジンブレーキは効果が低いので大型のA T車は不安がある。
11	A T車はハンドルに集中できるのでいいと思うが、MT車の方が操作しやすい。A T車の方が制動にくせがある。
12	MTやA Tといったすべての車を運転出来る人が大型に乗るべきだと思う。
13	A T車は故障が多いと聞く。宅配のような発進、停車の多い業種では故障は困る。
14	MT車が存在する限りA T限定免許はむずかしいと思う。免許の区分が複雑になりすぎる。
15	あくまでもMT車を基本にもっていかないといけないと思う。トラックのA T車が増えるのはとてもいいと思うが、免許まではいらないと思う。
16	運送業界の深刻な人手不足を緩和させる為にも、A Tトラック車の普及は必要であると考えている。しかし、運転のしやすさから事故の増える恐れがあると感じる。
17	会社が保有する車がすべてA Tになるわけではないので、限定免許にしてしまうと、さらにドライバー不足となってしまう。
18	会社所有の車両を運転するのであれば、A T、MTどちらも運転できるのが望ましい。そうあるべきと今までは考えるが、反面、ドライバー不足から、人材確保を対応せざるを得ないかもしれない。
19	基本的に選ばず乗れるMTが望ましいが、世の中の変化や人材不足などで、A T限定も認めざるを得ない局面にある。
20	急な上り坂や下り坂等でMT車が必要な場合がある。
21	今の場合は、故障時はMTにて対応する物が多いので、A T限定の場合は、その場にて修理を待つ事になり危険場所からの回避が出来なくなる。
22	最低限の車両を扱う上での知識として、クラッチ操作ができるべきだし、スムーサーGのようにクラッチ操作を必要とする変速機もあるので、乗用車のみに乗る一般ドライバーとの線引きの意味でもA T限定は不要だと思う。
23	運送会社がどのような車両を入れる（買う）かは、その時どきで違うと思うので、「A T免許限定で募集」「車両はA Tのみ」は、難しいのではないかな。

分からない・その他

1	人材の確保の観点からすればA T限定免許も必要になってくると思うが、車両の特性や機能の仕組みといった車両に対する理解を深めて乗務するならばMT車での経験は必要だと思う。
2	MTを取る人が少ないので、A T限定でも乗れるトラックが増えるのは良いと思うが、普通車に並べ加速が遅いので少し乗りにくい所もある。
3	A T免許以前に中型免許の制度に疑問を感じる。
4	A T車を運転しているが、MT車に比べると出だしやギアの切りかわるタイミングなどで運転がしづらい部分がある。
5	MT車に慣れてる人だと、A T車に乗ったときに荷崩れを起こすかもしれないと思う。
6	MT車の必要性がわからない。
7	ドライバー不足の原因が免許の細分化にあるのなら、準中型などやめて以前の制度に戻した方がいいと思う。トラックのA T普及は歓迎したい。
8	ドライバー不足の原因は給料が安く、拘束時間が長いのが原因。車がどうかではないのであまりかわらない。
9	ドライバー不足の現状を考えると、免許取得の選択肢を広げる取組みは必要だと思う。

10	すでにAT車しか販売していない会社もあるので、今後他社もそうなると思う。今後はMT車がなくなると思うので限定にこだわることはない。
11	ブレーキのタイミングや、効きがMTと全く違うので、ATならATだけ乗ってた方が良い。MT・ATを交互に乗るのはあまりよくない。
12	安全装置や自動変速装置が装置していると安全に対して怠らない様、常にどの車両を運転をしても、安全確認と緊張感を維持した運転を心がけなければいけないと思う。
13	運行車両がATだけでないので、AT限定ではなく数時間の講習や学科を取り入れた制度をつくり、AT、MT、どちらでも運転出来ると良い。
14	運転は楽になったが自動変速の際の振動で長時間の運転は疲れを感じる。
15	何でも装備品がつくのはよいが、誤作動やこわれる事、メンテナンス等が増加するのではないか。
16	機械に依存しておきた事故の責任は全て運転者が負うのなら、始めから無い方がいいと思う。
17	現行の運転免許制度では、深刻なドライバー不足になると思う。
18	現行の制度だと、担い手が少なくなってしまうので、ドライバーの仕事を始めようとするときネックになり、選ばれなくなると思う。
19	MT・ATは関係なく、運転手の技量である。
20	混雑時、渋滞の時、MTは大変だと思う（ギアチェンジ等）が、ATはアクセル・ブレーキの踏みまちがいが生じる恐れがある。
21	細かく分けすぎるとややこしすぎるので、普通AT、大型AT、普通（AT・MT）、大型（AT・MT）位の分けかたで良いと思う。
22	ドライバー確保の点ではいいと思うが、AT車においてシフトダウン・アップの時の特性を習得、認知させる必要有。

ドライバーの安全運転を支援する先進技術等に関するアンケート

※年齢・主な乗務車両の重量・貨物車両の運転歴・乗務車両の変速機について、いずれか1つに○を付けてください。

組合名		主に乗務する車両の重量 (※1つ)	1. 総重量 5t 未満 (積載 3t 未満) 2. 総重量 5～11t (積載 3～6.5t 未満) 3. 総重量 11～20t (積載 6.5～10t 程度) 4. 総重量 20t 超 (積載 11～15t 程度) 5. トレーラー
都道府県名	必須※所属営業所の都道府県		
年齢	1. 20 歳代 2. 30 歳代 3. 40 歳代 4. 50 歳代 5. 60 歳代以上	主に乗務する車両の変速機 (※1つ)	1. MT車のみ 2. 主にMT車 3. 主に AMT/DCT/AT などの自動変速機 4. AMT/DCT/AT などの自動変速機のみ
貨物車両の運転歴	1. 3年未満 2. 3～5年未満 3. 5～10年未満 4. 10～20年未満 5. 20年以上		

問 1 衝突被害軽減ブレーキおよび高速道路の最高速度に関する調査

- 「先進安全自動車(ASV)」は、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車です。中でも大型トラックに衝突被害軽減ブレーキを装備し、衝突速度を 20km/h 下げることにより、被追突車両の乗員の死亡件数を約 9 割減らすことが可能(国土交通省 自動車総合安全情報)とされており、今後、継続生産車にも装着義務化が順次拡大されます。

問1-1. 主に乗務する車両に、衝突被害軽減ブレーキは装着されていますか。

(該当する番号 1つに○をつけて下さい)

[1] 装着している	[2] 装着していない	[3] わからない
------------	-------------	-----------

問1-2. 衝突被害軽減ブレーキは新型・継続生産車への装着が順次義務化される予定ですが、すべての営業用貨物自動車への適用は必要だと思いますか。

(該当する番号 1つに○をつけて下さい)

[1] 必要だと思う	[2] 必要ではない	[3] どちらともいえない
------------	------------	---------------

- 高速道路の一部区間で普通車の最高速度が 120km/h に緩和されました。大型および特定中型(8トン超)貨物自動車(トレーラー含む)との速度差が大きくなることについてお聞きします。

問1-3. 大型貨物自動車等の高速道路での速度制限 80km/h は維持されています。トラックの速度制限についてお聞きします。

(該当する番号 1つに○をつけて下さい)

[1] 100km/h へ緩和すべき	[2] 現行の 80km/h でよい	[3] どちらともいえない
--------------------	--------------------	---------------

問1-4. トラックなどの大型貨物自動車等の速度規制を緩和する場合【衝突被害軽減ブレーキ装着車】を要件とすべきだと思いませんか。

該当する番号 1つに○をつけて下さい

[1] 要件とすべき	[2] 全ての車両を緩和すべき	[3] どちらともいえない
------------	-----------------	---------------

《衝突被害軽減ブレーキ、および高速道路の速度制限について自由記入してください》

(裏面の問 2. 貨物車両の自動変速装置に関する調査へ進んでください)

問4 妨害運転（あおり運転）に関する調査

■ 令和2年6月10日付けで道路交通法の一部を改正する法律が公布され、妨害運転（以下、あおり運転という）に対する罰則が施行されました。（令和2年6月30日付）

私たちトラックドライバーが加害者になってはいけないのはもちろんですが、あおり運転の被害を受けたとの報告も散見されることから、あおり運転の実態や原因を調査し、その結果を行政による取り締まりの強化など防止に向けた取り組みにつなげることとします。また、被害者とならないよう防衛運転などの注意喚起に活用することとします。

問4-1. あおり運転を受けたことはありますか。〈該当する番号 1つに○をつけて下さい〉

[1] はい	[2] いいえ⇒問4-4へ	[3] わからない⇒問4-4へ
--------	---------------	-----------------

問4-2. 4-1ではいと回答された方にお聞きします。

どのようなあおり運転行為を受けましたか。〈該当する番号 (複数回答可) に○をつけて下さい〉

- | | | |
|-----------------------------|--------------------|-------------|
| [1] 進行の妨害をされた | [2] 急な追い越し・割込みをされた | [3] 幅寄せをされた |
| [4] 車間距離を詰められた | [5] 前方で急ブレーキをかけられた | |
| [6] 前方もしくは後方で蛇行運転をされた | [7] クラクションを鳴らされた | |
| [8] 走行車線もしくは追い越し車線上で停車させられた | | |
| [9] その他 () | | |

問4-3. 4-1ではいと回答された方にお聞きします。

その原因はどのような行為によると考えられますか。

〈該当する番号 (複数回答可) に○をつけて下さい〉

- | | |
|----------------------------|-------------------|
| [1] 原因は分からない（心あたりはない） | [2] クラクションを鳴らした |
| [3] 車間距離を詰めていると誤解された | [4] 幅寄せしていると誤解された |
| [5] 無理な追い越し、無理な車線変更と感じ取られた | |
| [6] 自車の速度が遅かった、もしくは速すぎた | |
| [7] その他 () | |

問4-4. どのような状況・場所で、あおり運転行為が発生しやすいと考えられますか。

〈該当する番号 (複数回答可) に○をつけて下さい〉

- | | | |
|-----------------|--------------|----------------|
| [1] 合流地点 | [2] 片側1車線道路 | [3] クラクションを鳴らす |
| [4] 信号等での発進・停止時 | [5] 法定速度での運転 | |
| [6] その他 () | | |

★-★-★ ご協力ありがとうございました。★-★-★