

職場安全点検 ドライバーの安全と労働環境 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、2023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（2023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）	7
（労働環境・拘束時間の上限の改善に向けて）	14
（労働環境・時間外労働の実情）	16
集計票の自由回答欄の記載事項（抜粋）	17
調査票（職場安全点検票）	26
●ドライバーの安全と労働環境等に関するアンケート（2023年6月調査）	
調査の目的	29
調査結果	30
集計票の自由回答欄の記載事項（抜粋）	70
アンケート（ドライバーの安全と労働環境等に関する）	80

全日本運輸産業労働組合連合会



職場安全点検 調査結果

(2023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

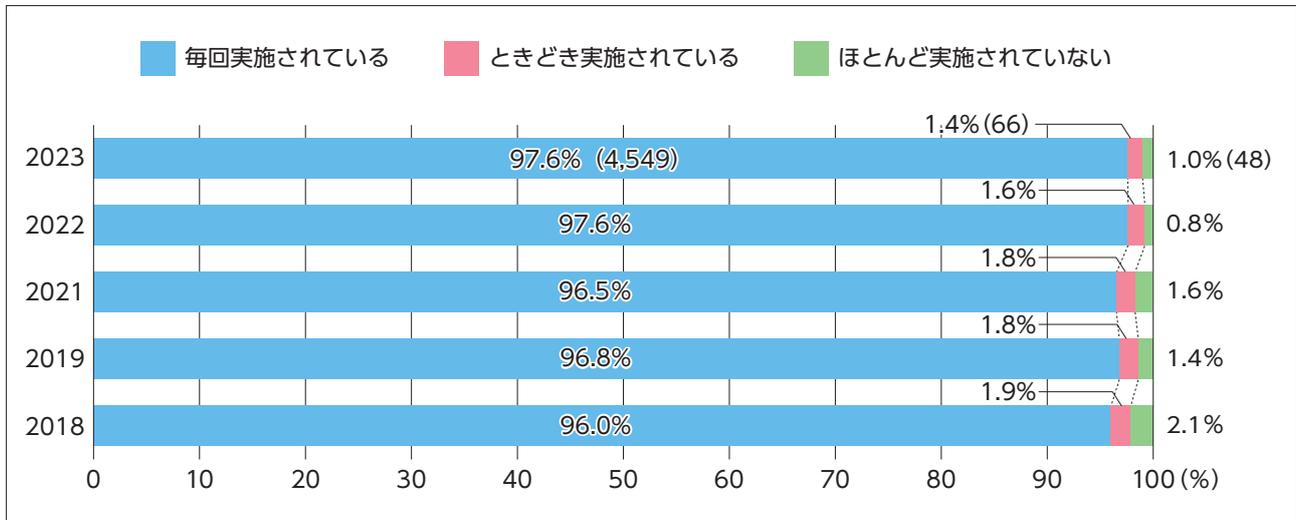
- ①各地連・都府県連および全国単組本部を通じて、職場安全点検票10,935枚（総数）を加盟単組の職場に配布し、組合役員などにより事業所ごとの実態を点検調査のうえ、単組での改善要求の材料とするとともに、中央本部では点検結果の件数のみを集約・集計した。
- ②点検項目としては、合計13項目と要望・意見の自由記載の項とした。
- ③質問項目のうち、Q8に「ドライバーの睡眠場所」に関する質問を新たに2つ設けた。その他の質問は前年同一調査を実施し、Q12・13は前年・前々年対比としてまとめた。また、Q12・14の自由記入欄の箇所を変更した。（2020年調査は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため中止）
- 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42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	2023年	2022年	2021年	2019年	2018年
回答数	4,674	6,207	5,685	5,984	5,547

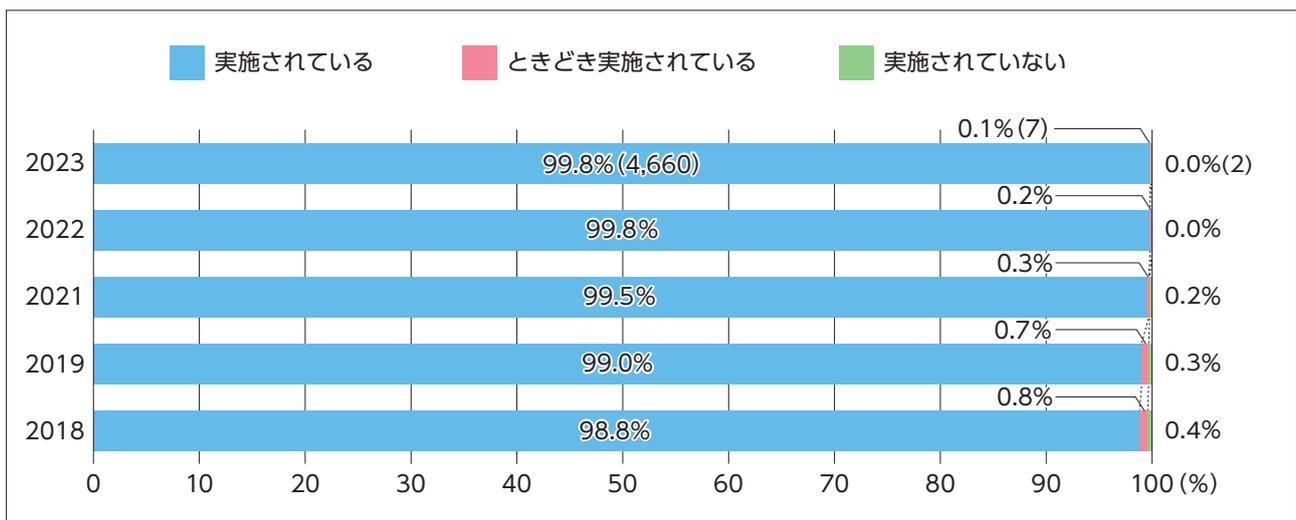
※回答者数は前年比1,533枚減、約13.2%減。それらも考慮しつつ比較されたい。

■集計結果【運行管理・安全対策】

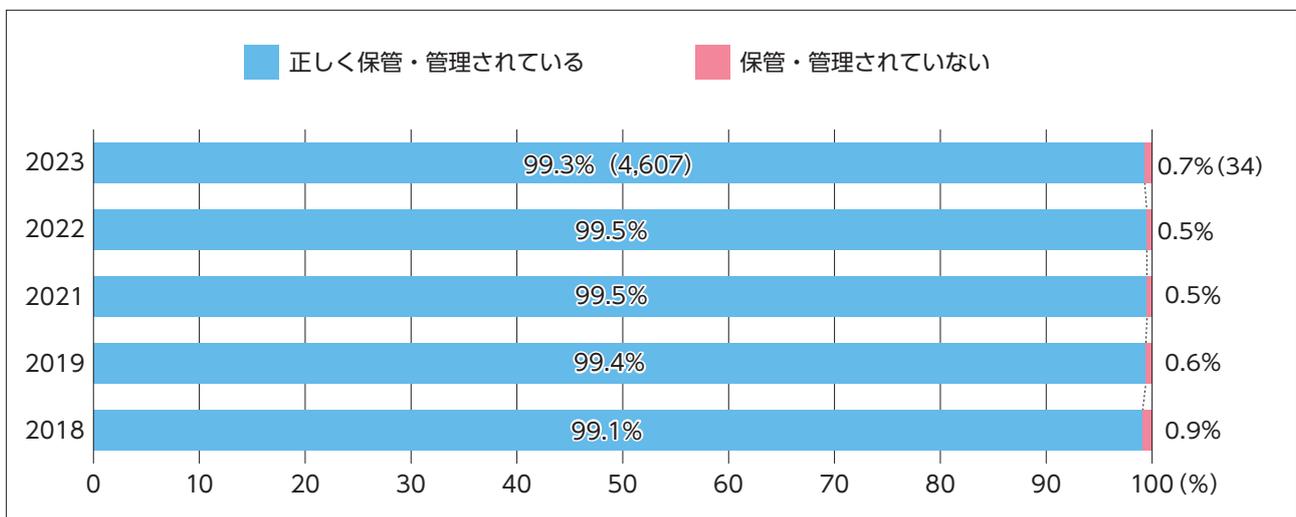
Q1. 会社（運行管理者）は、乗務員に対して乗務の前後に点呼を行わなければなりません、実施されていますか。



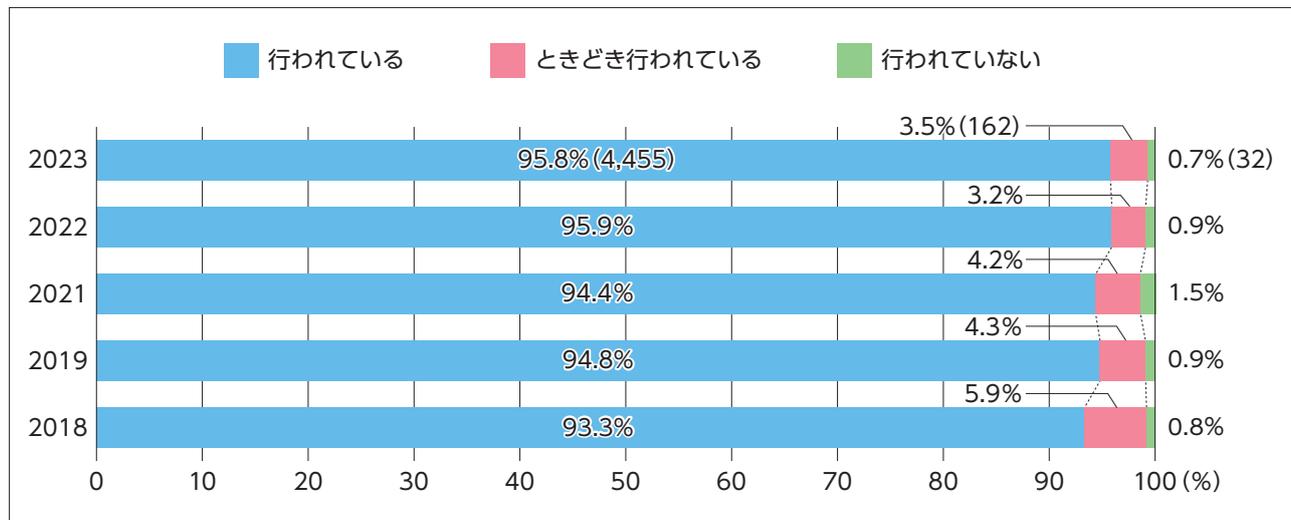
Q2. 乗務前のアルコールチェックは実施されていますか。



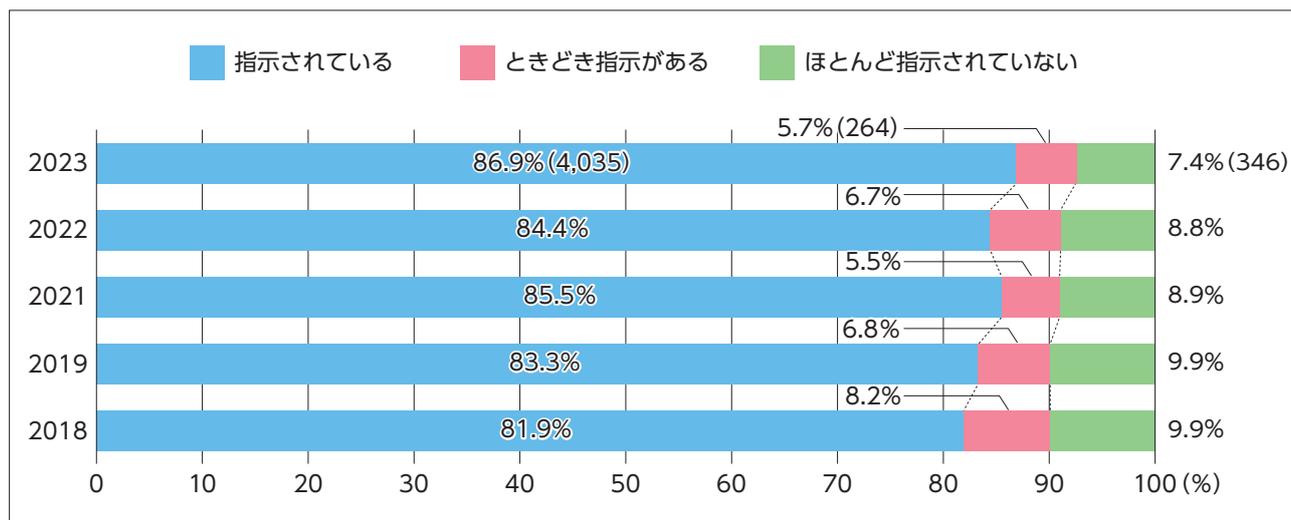
Q3. 業務基準にもとづく乗務記録が正しく保管・管理されていますか。



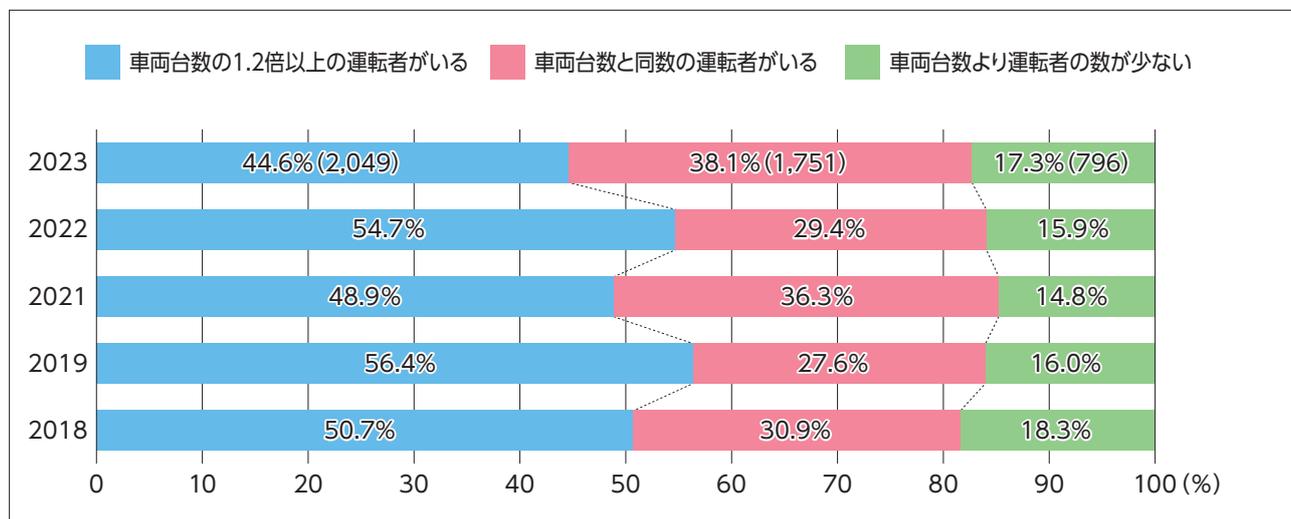
Q4. 運行前の始業点検は行われていますか。



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。

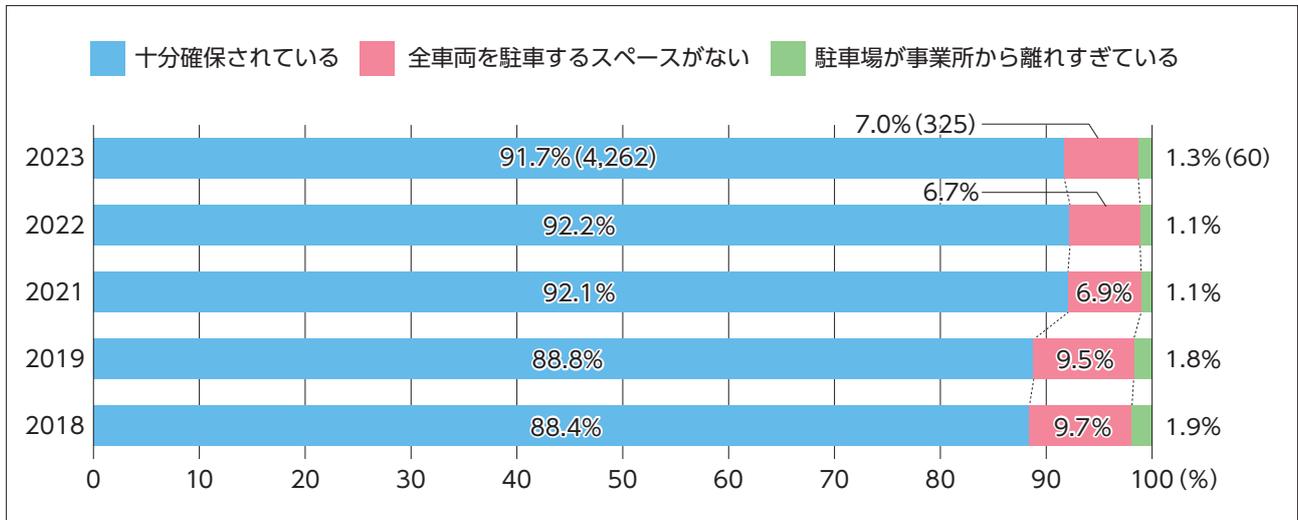


Q6. 車両台数と運転者数は、どうなっていますか。

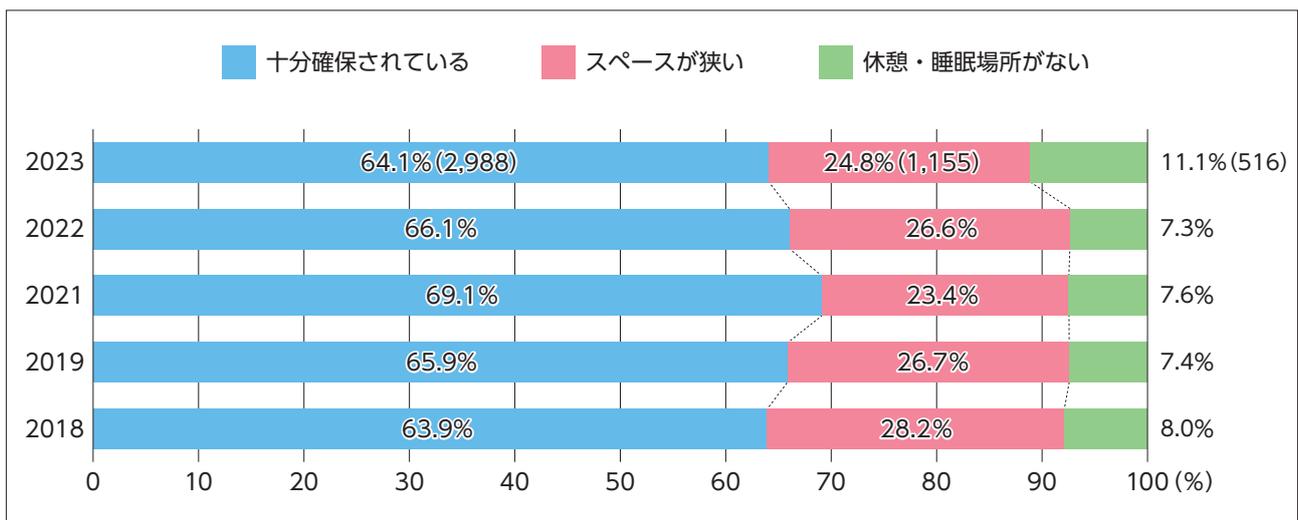


■集計結果【職場環境・健康管理】

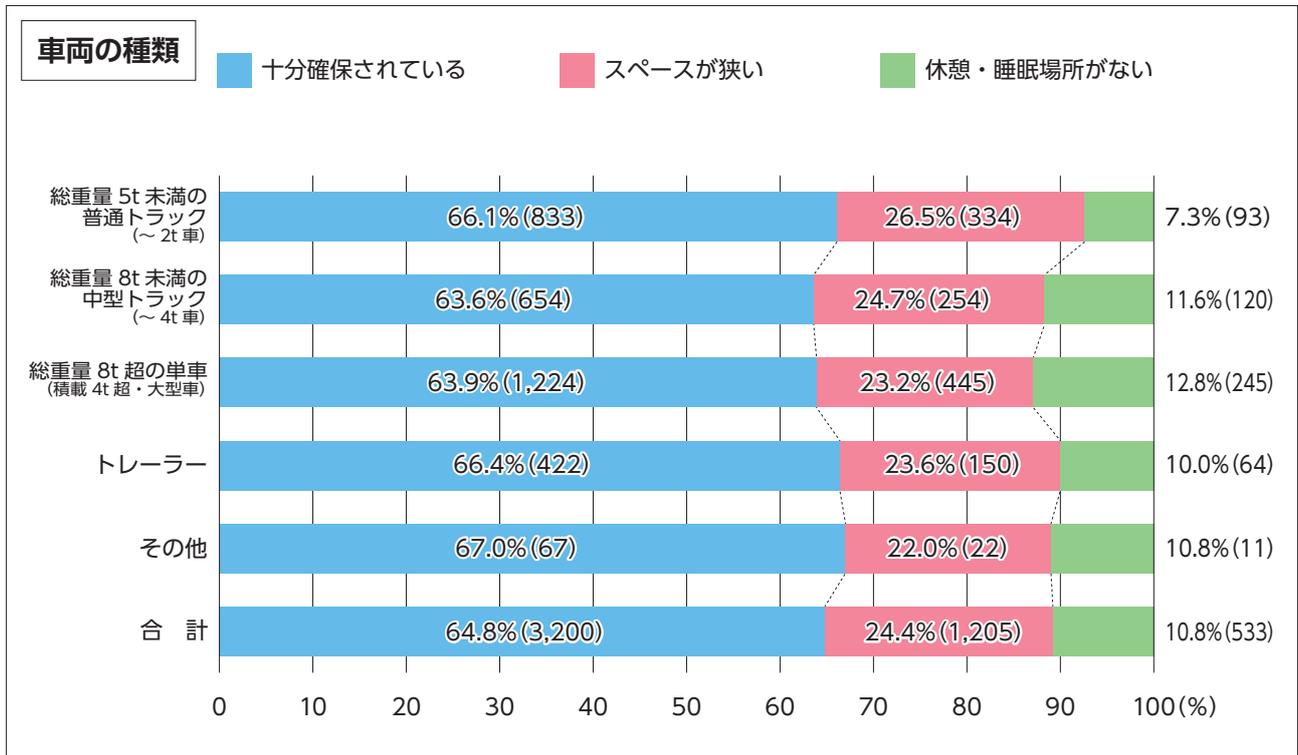
Q7. 自動車の車庫は、事業所にすべての車両を駐車することが必要ですが、確保されていますか。



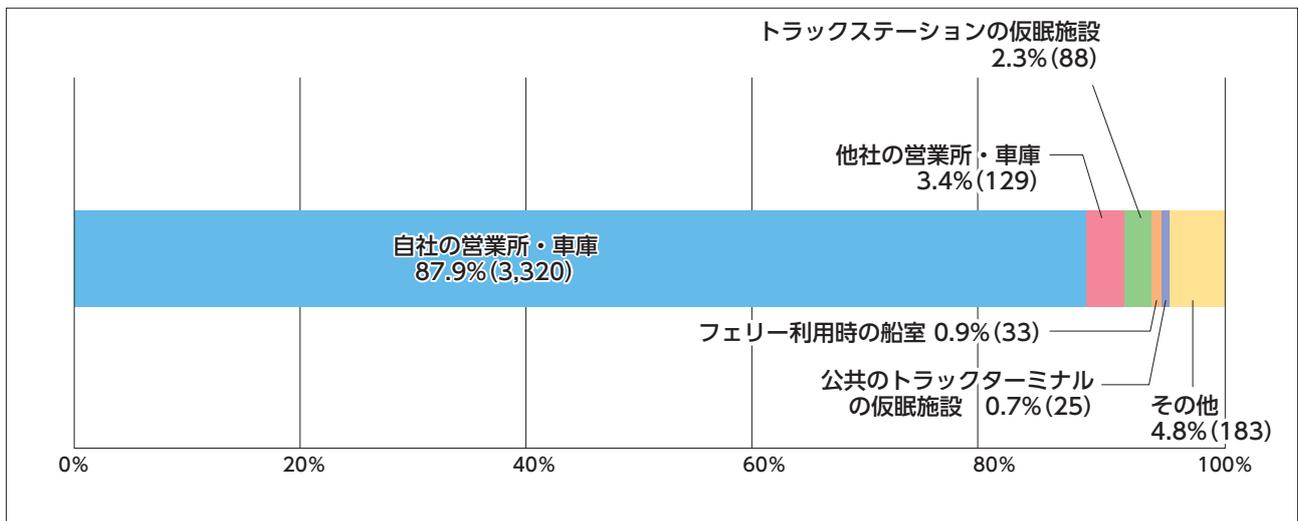
Q8-(1). 乗務員がゆっくり休憩・睡眠できるスペースが確保されていますか。



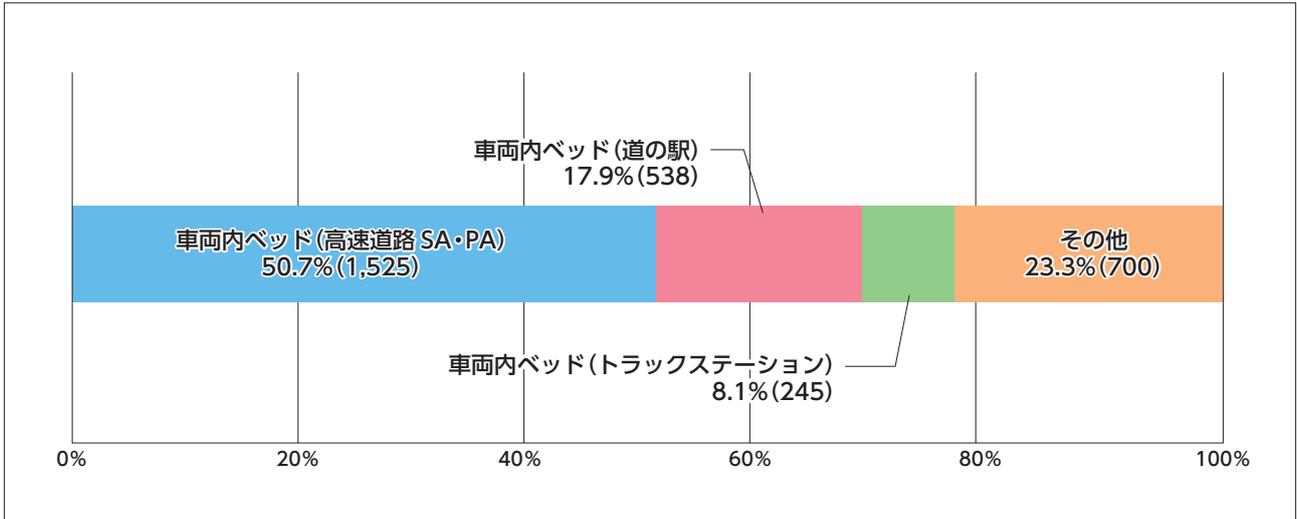
Q8-(1) 乗務員がゆっくり休憩・睡眠できるスペースが確保されていますか。



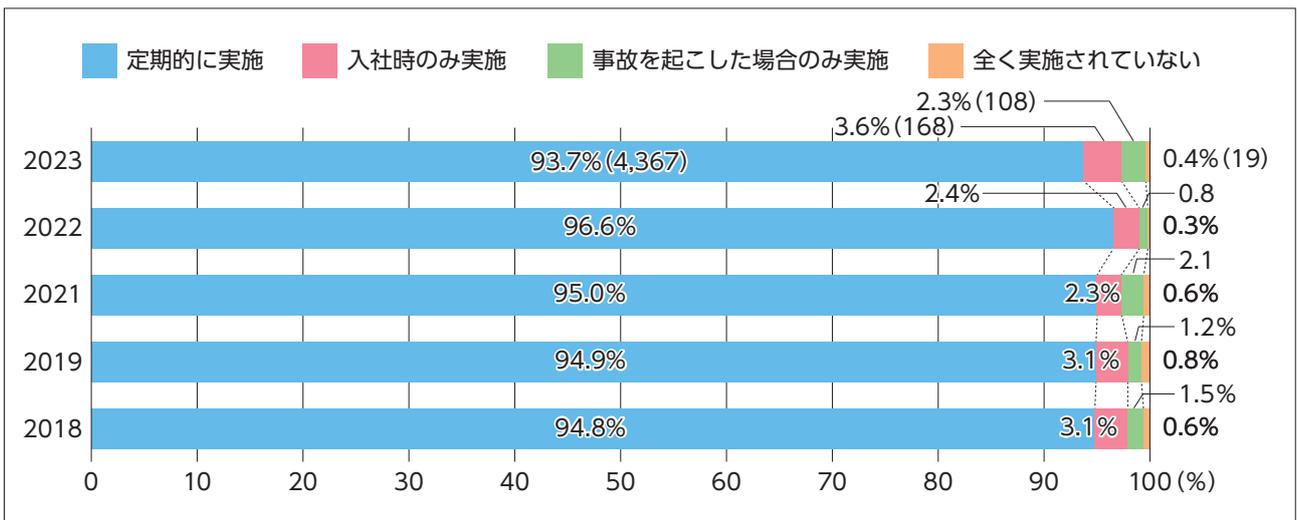
Q8-(2). Q8-(1)で「確保されている」場合の睡眠場所はどのような所ですか。



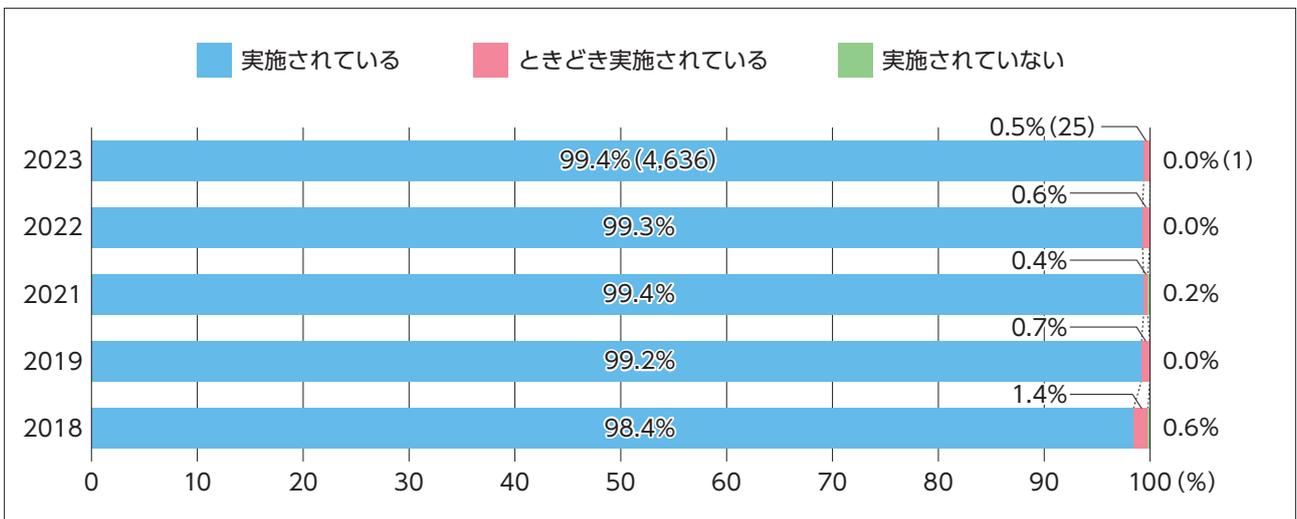
Q8-(3). Q8-(1)で「睡眠場所がない」場合、どこで睡眠をとっていますか。



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。

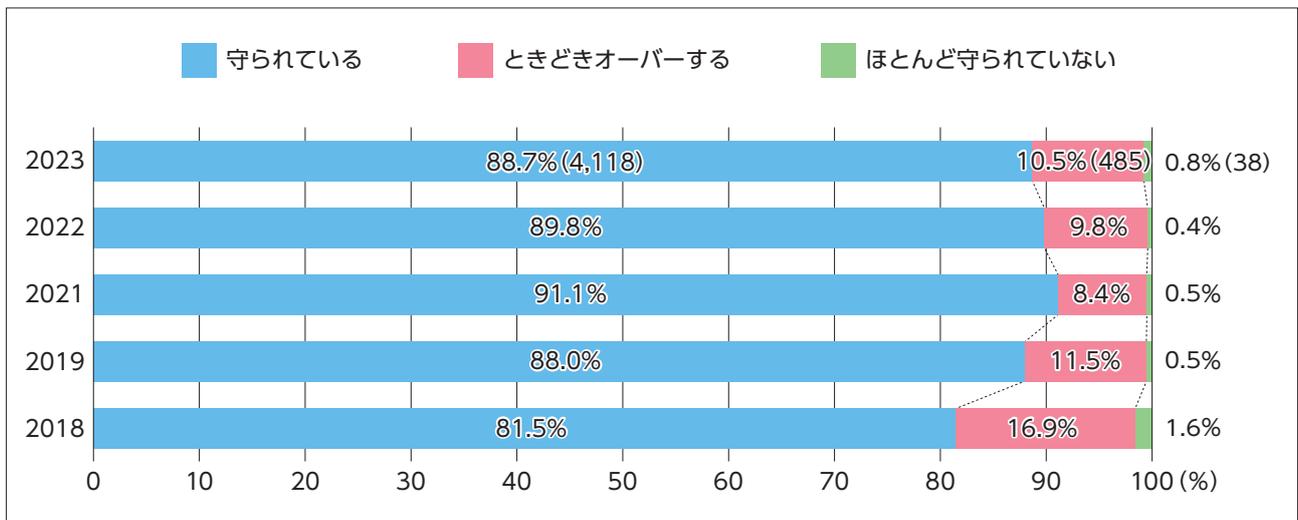


■集計結果【労働環境・改善基準告示】

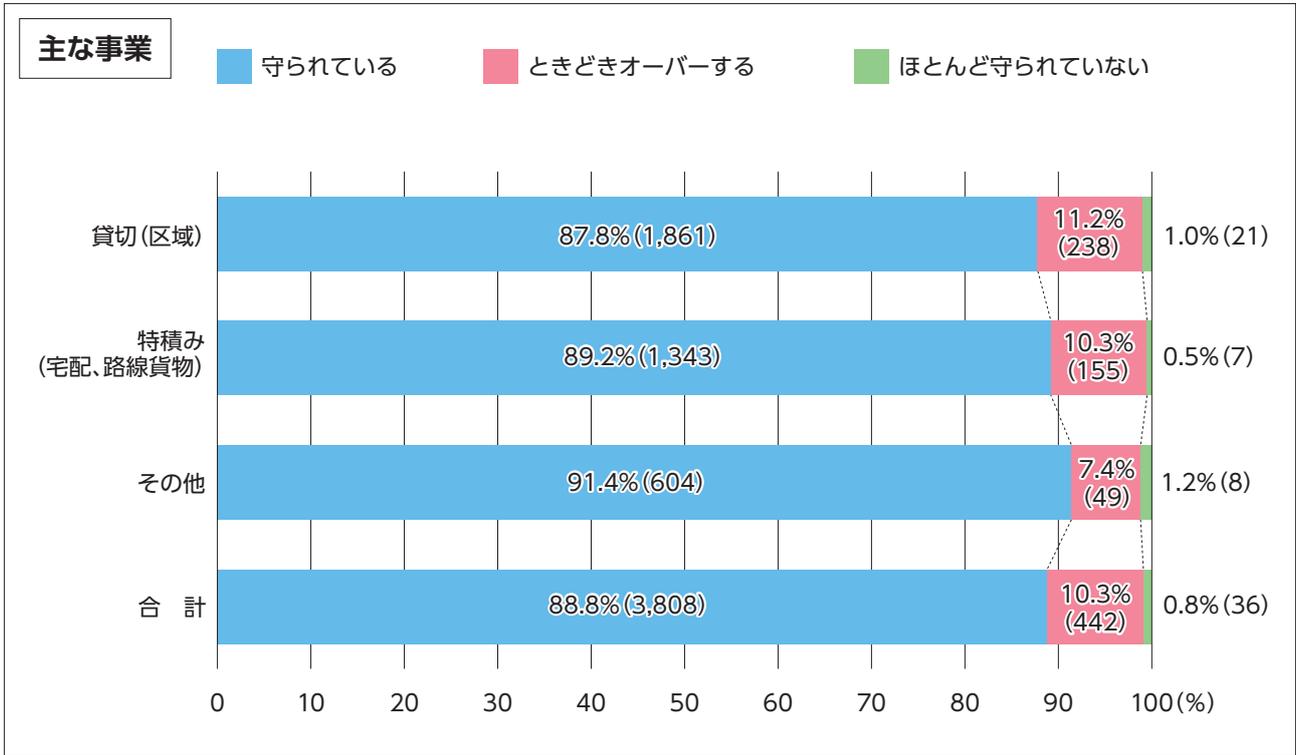
改善基準告示（抜粋）		
拘束時間	1日	13H以内、最長16Hまで、15H超は週2回まで
	1ヵ月	293Hまで（労使協定締結時320Hまで延長可） 条件：1年間の合計が3,516H以内：293Hを超える月は6ヵ月以内
休息期間		8H以上（平常時24－13＝11H以上） 特例：分割休息期間 始業時からの24Hにおいて1回当たり継続4H以上、合計10H以上
運転時間の限度	1日	2日平均で1日9H以内、2週平均1週44H以内
	連続運転	4H以内
	休憩	運転開始後4H以内又は4H経過直後に1回10分以上、合計30分以上の運転中断が必要。休憩の一斉付与は適用除外。
時間外休日労働	時間外	1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

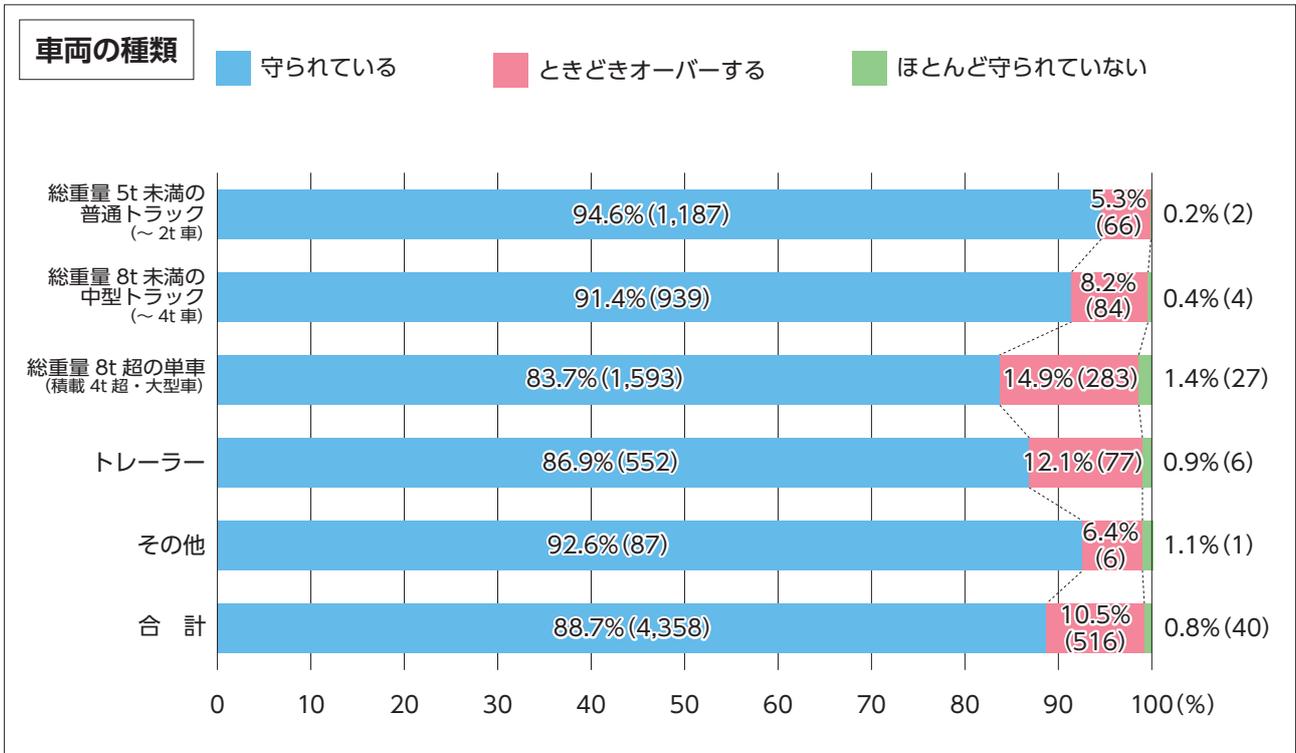
（1）拘束時間の基準は、1日13時間以内、最大でも16時間以内（ただし15時間超は週2回まで）、また1ヵ月293時間以内ですが、実態はどうなっていますか。



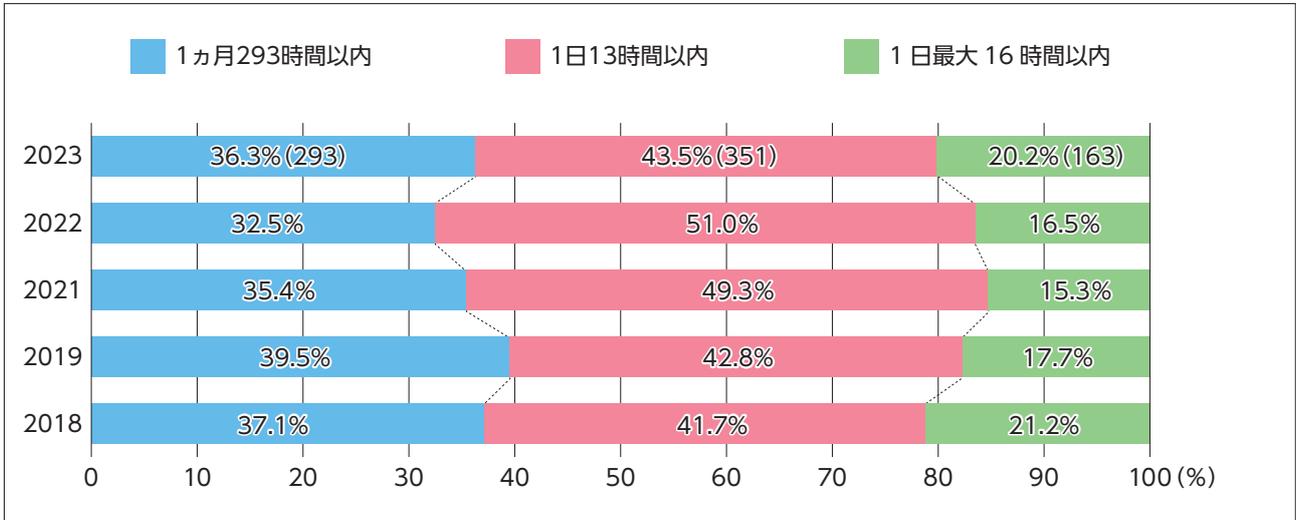
Q11 (1) 拘束時間の基準



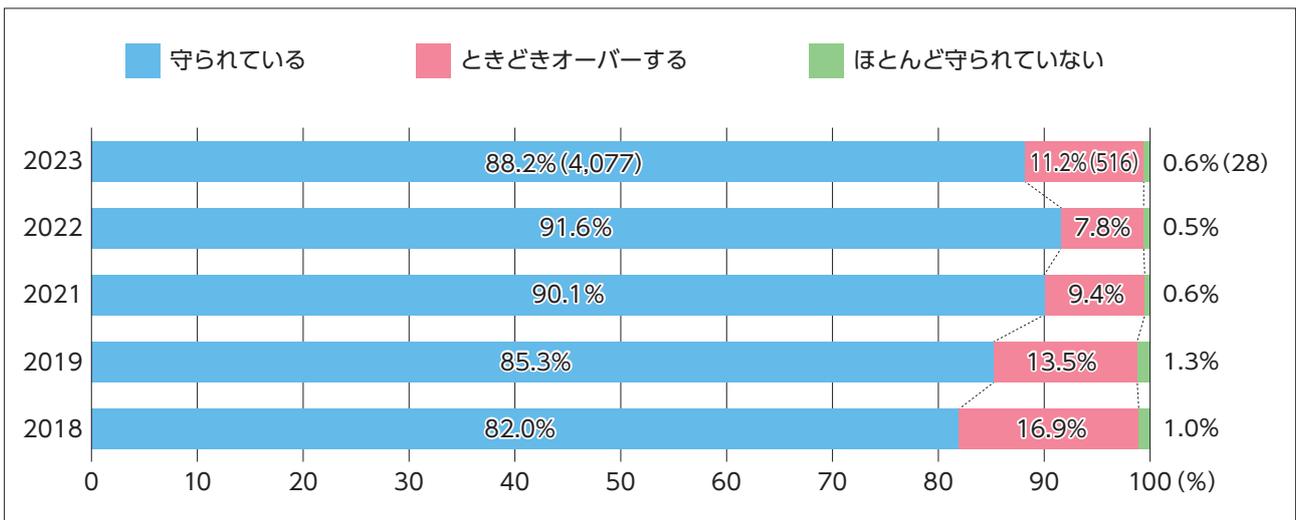
Q11 (1) 拘束時間の基準



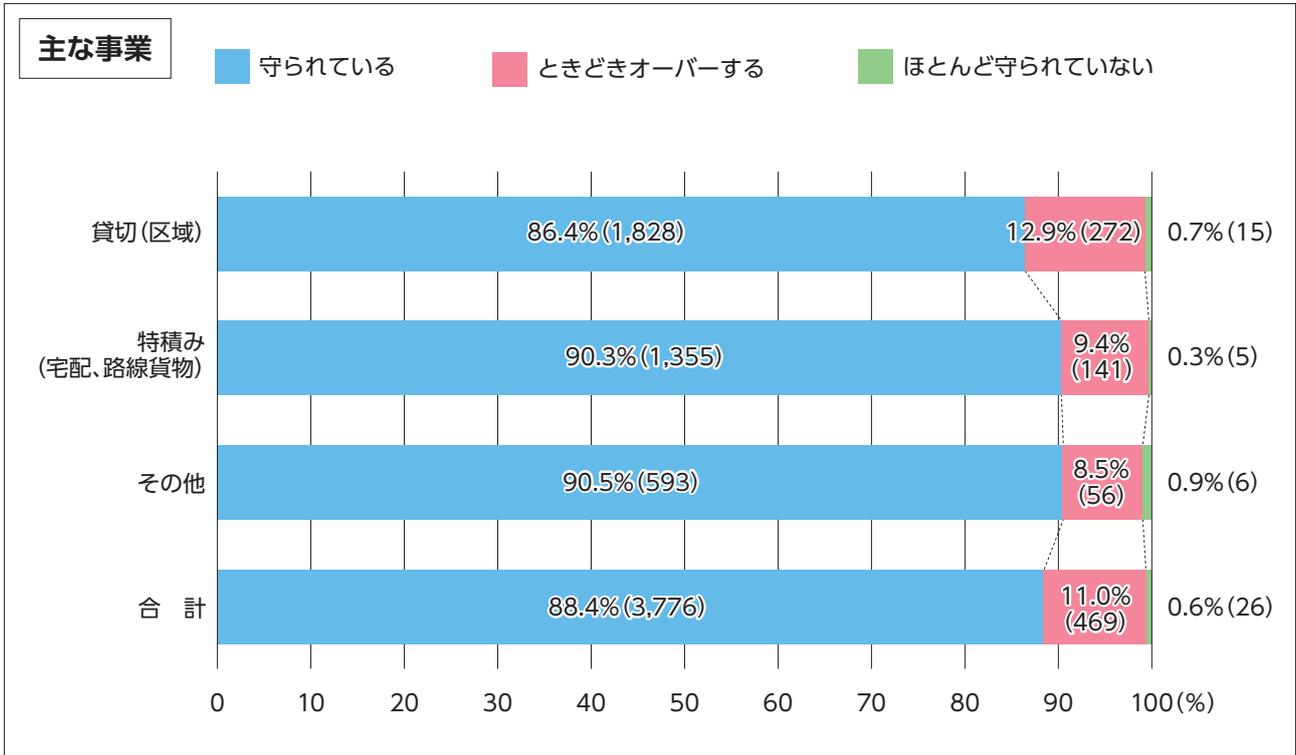
(2) (1) で「守られていない」場合は、次のどれが守られていませんか。



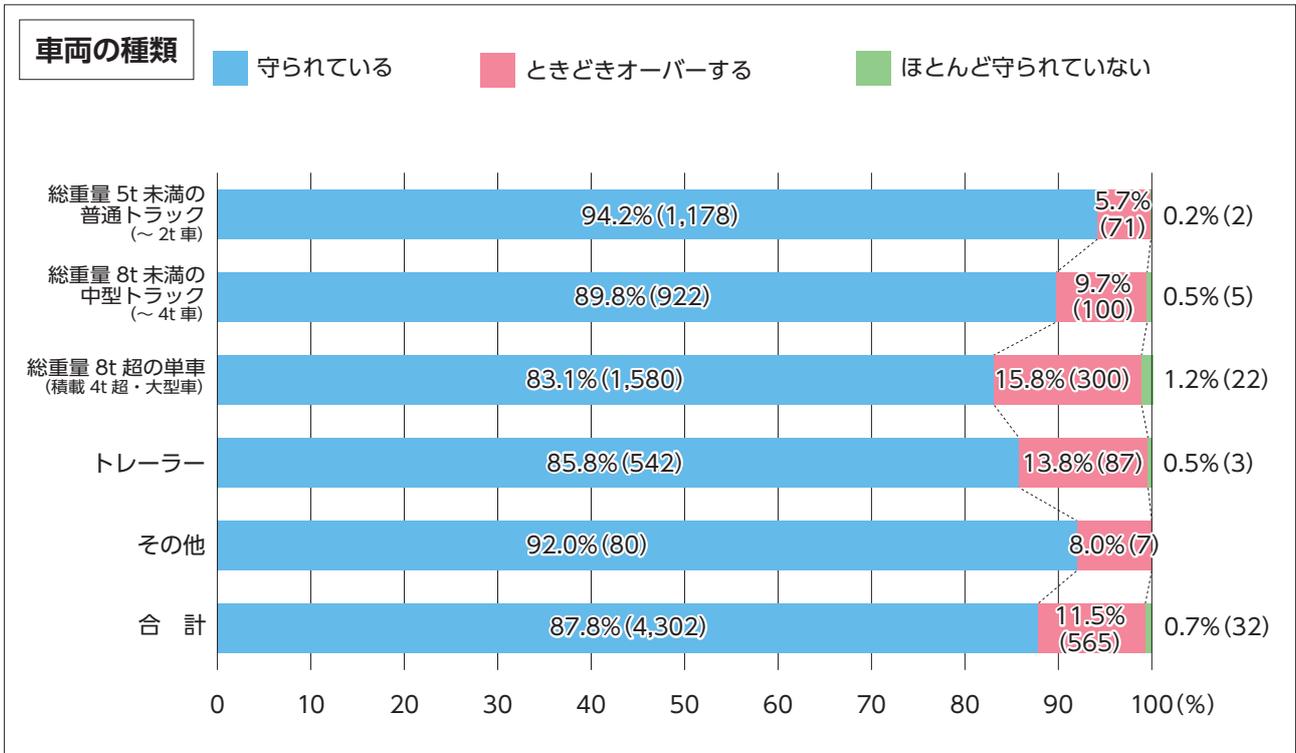
(3) 1日あたりの運転時間は2日平均で1日9時間以内、連続運転時間は4時間以内となっていますが、実態はどうなっていますか。



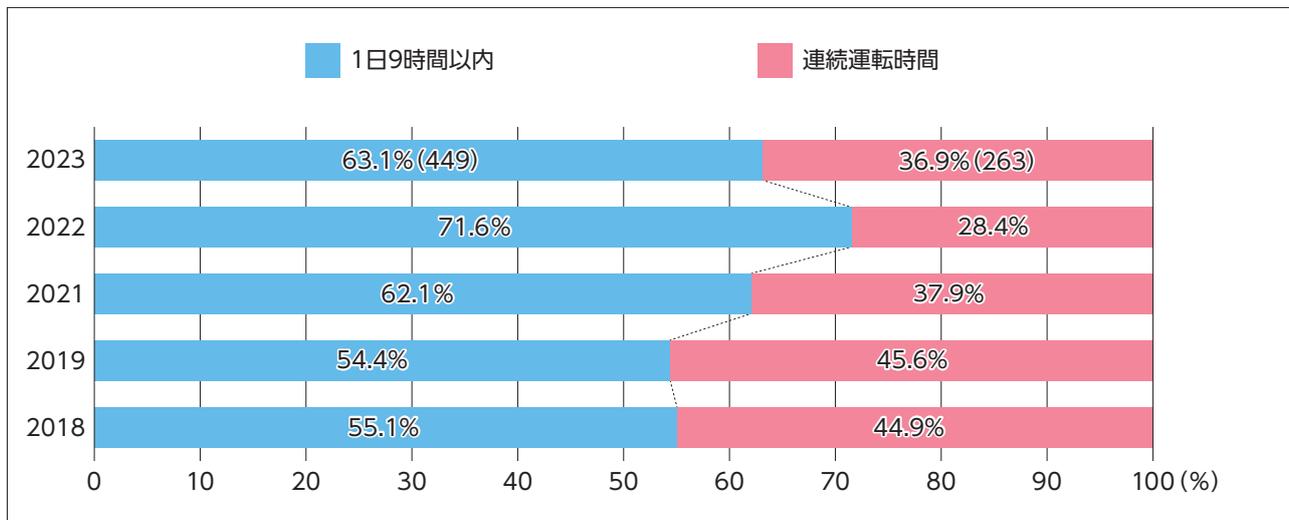
Q11 (3) 1日あたりの運転時間、連続運転時間



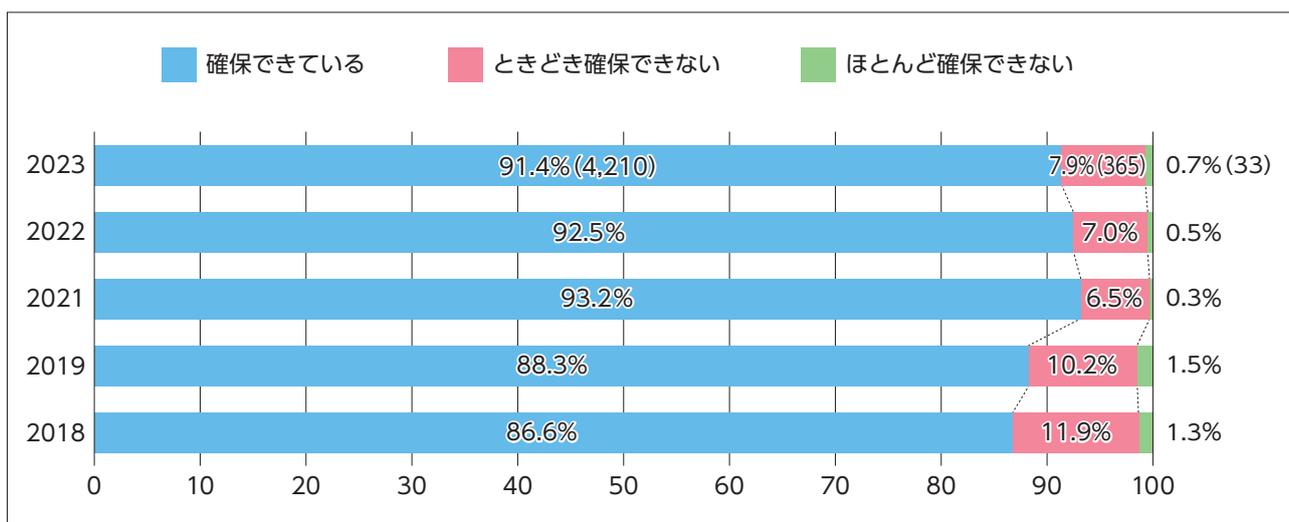
Q11 (3) 1日あたりの運転時間、連続運転時間



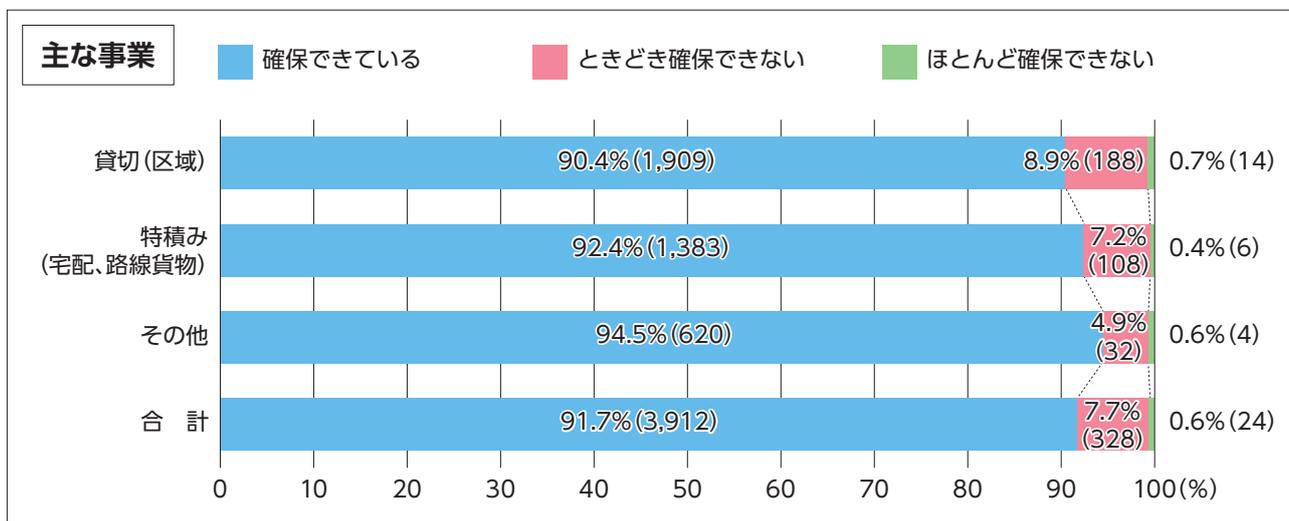
(4) (3)で「守られていない」場合は、次のどれが守られていませんか。



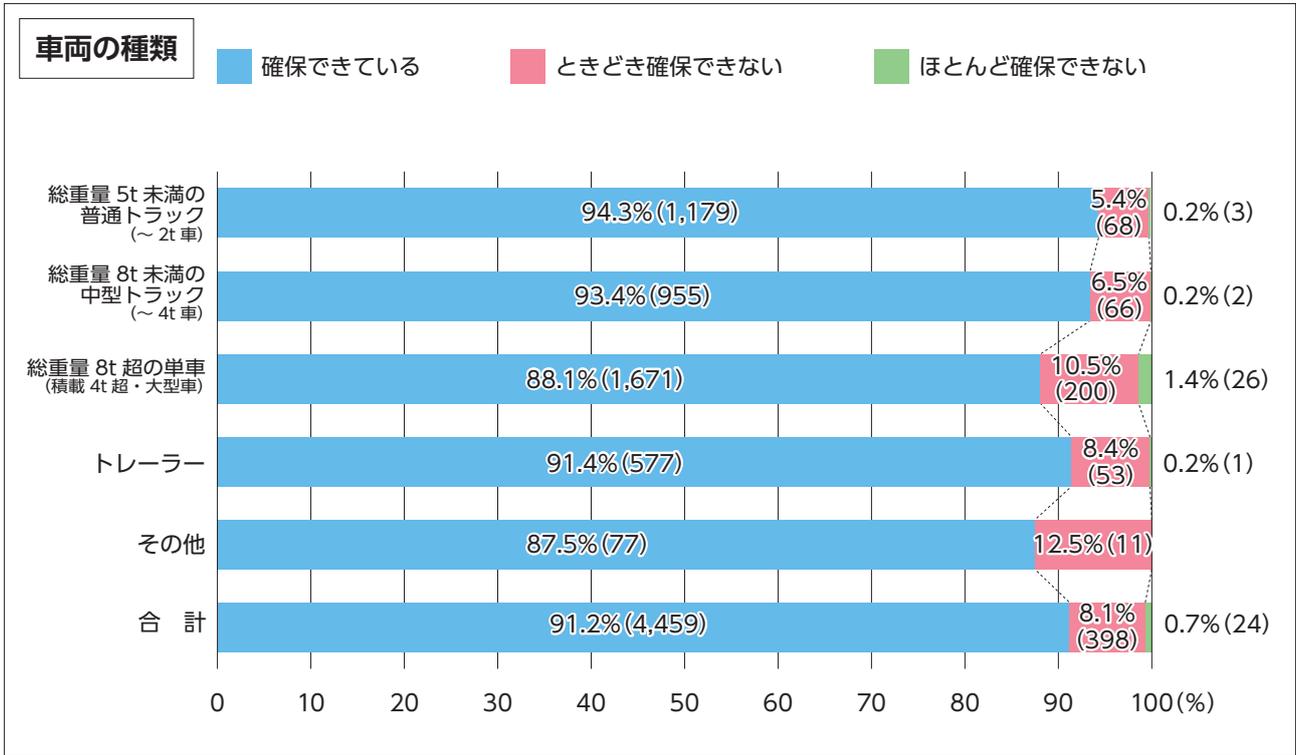
(5) 1日の休息期間は継続して8時間以上（分割する場合1回4時間以上で合計10時間以上）必要ですが、実態はどうなっていますか。



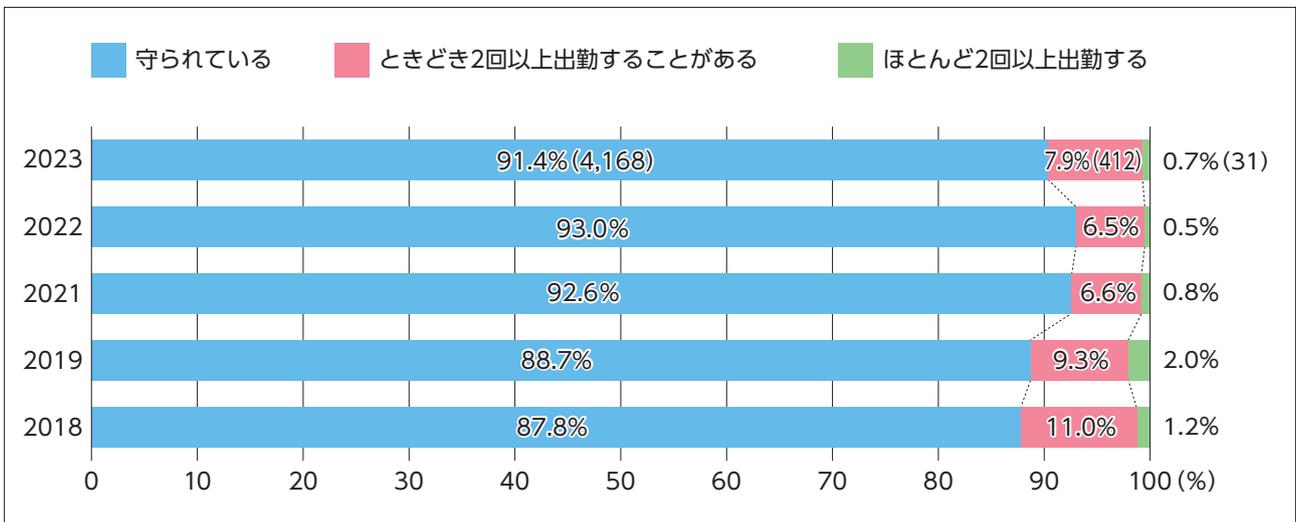
Q11 (5) 1日の休息期間



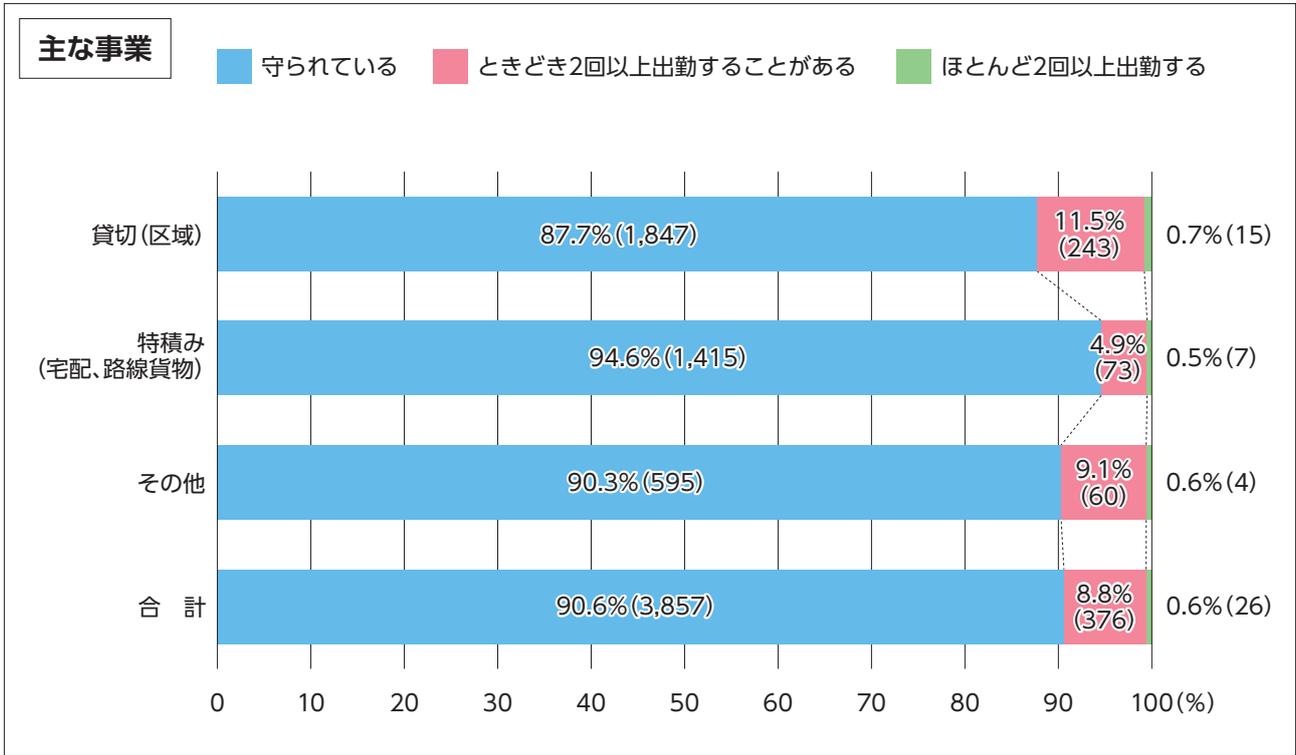
Q11 (5) 1日の休息期間



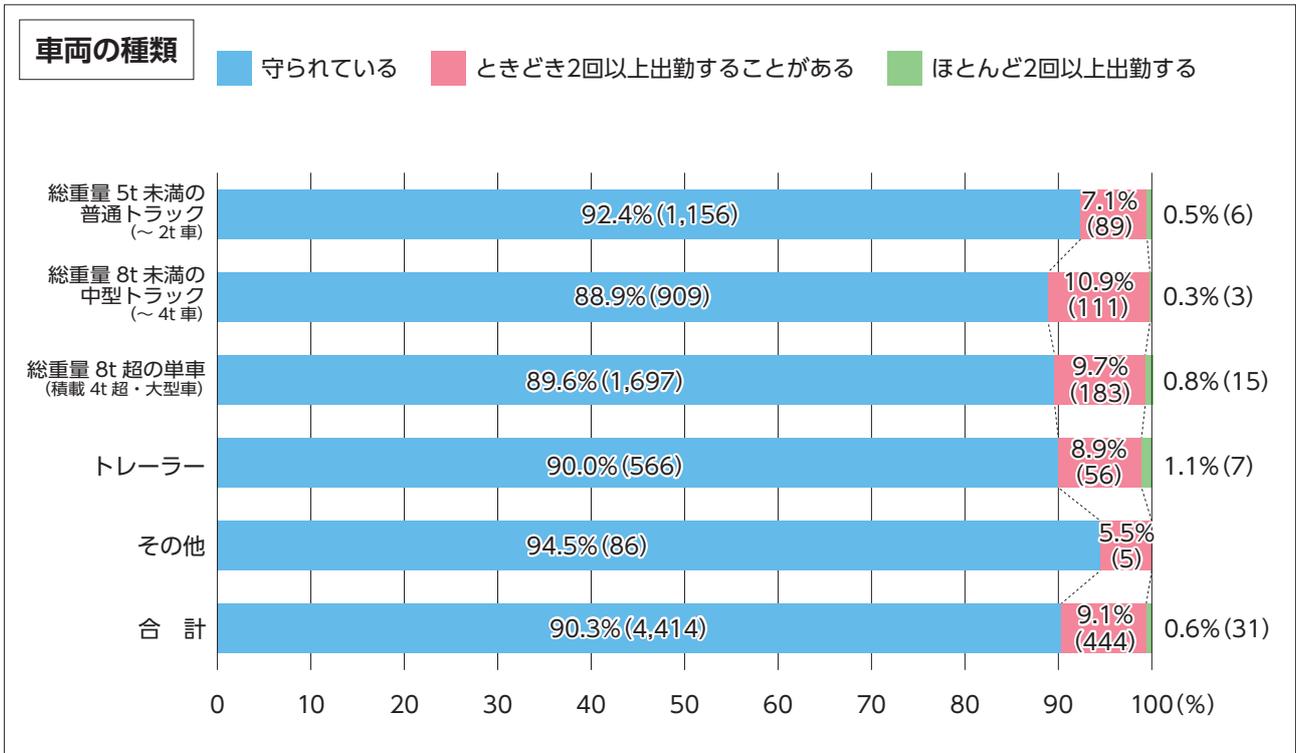
(6) 休日労働は2週間に1回しかできませんが、実態はどうなっていますか。



Q11 (6) 休日労働



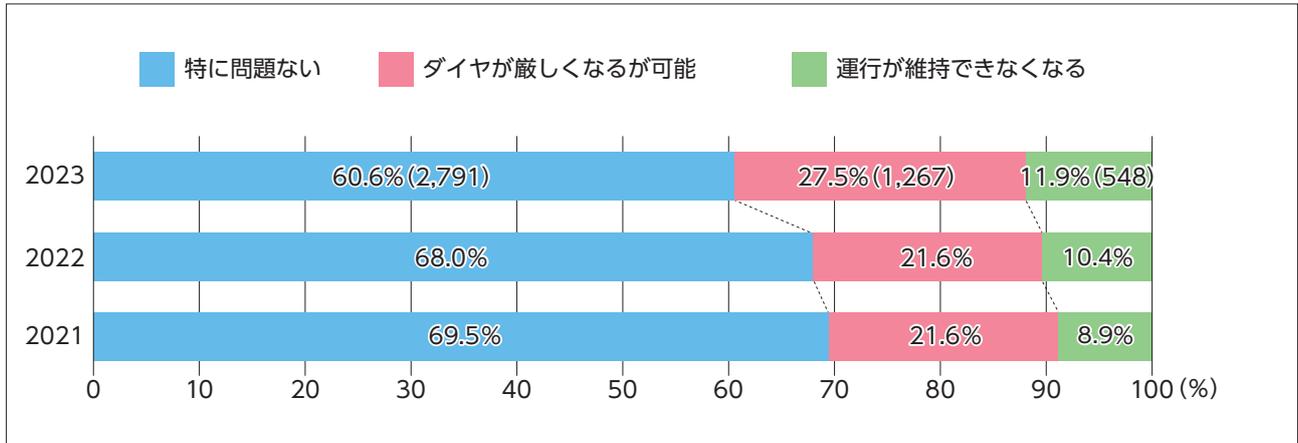
Q11 (6) 休日労働



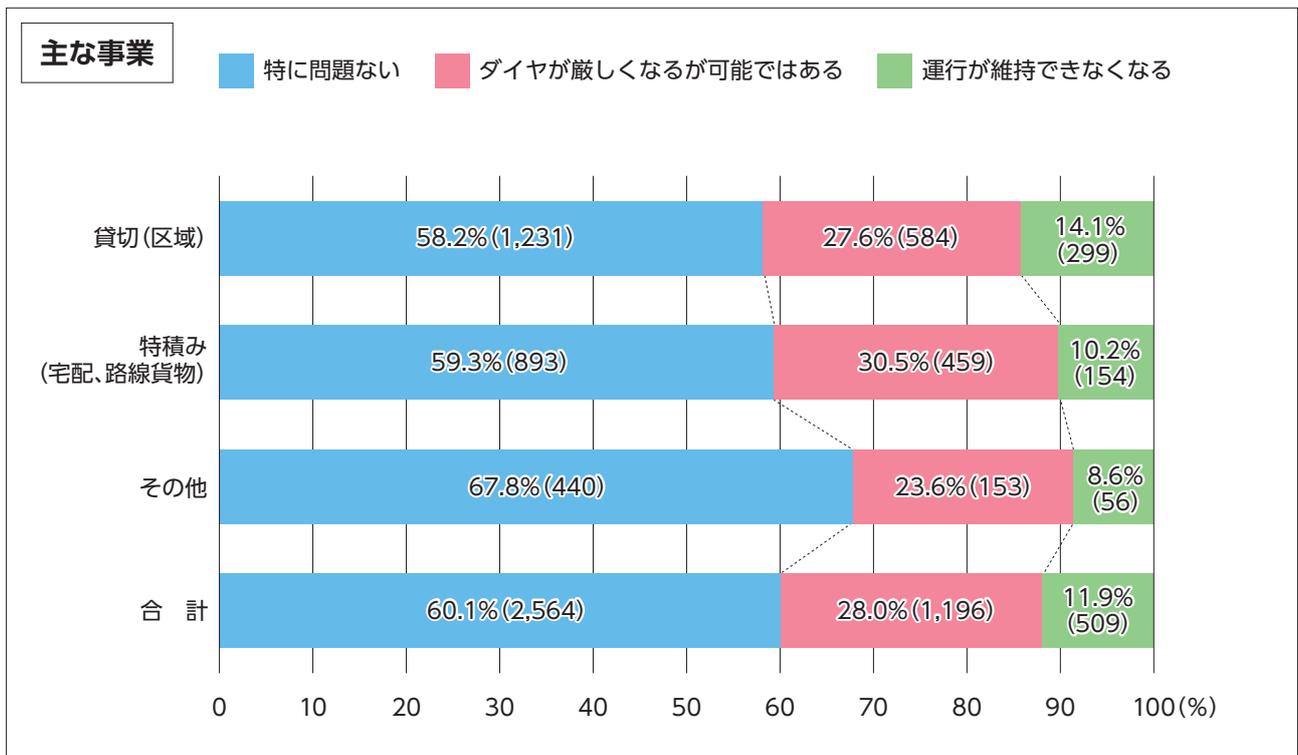
■集計結果【労働環境・拘束時間の上限の改善に向けて】

Q12. 改善基準告示が改正され、2024年4月1日より原則、年間3,300時間、月間284時間に短縮されます。

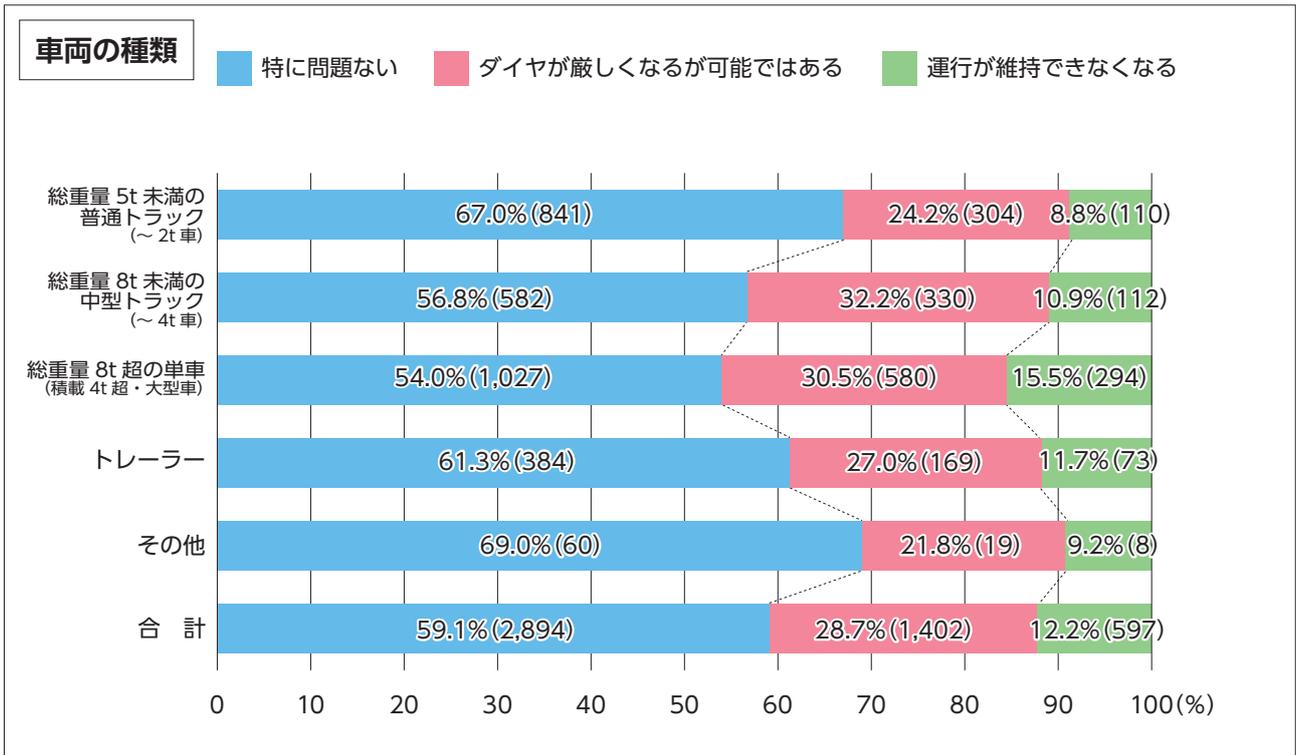
(1) 短縮されることによる運行への影響は



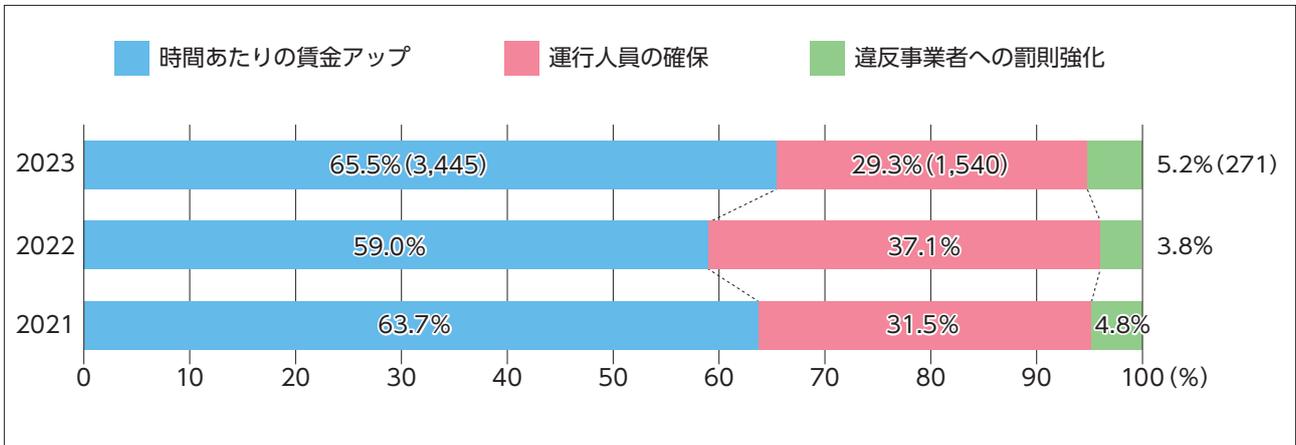
Q12 (1) 短縮されることによる運行への影響は



Q12 (1) 短縮されることによる運行への影響は



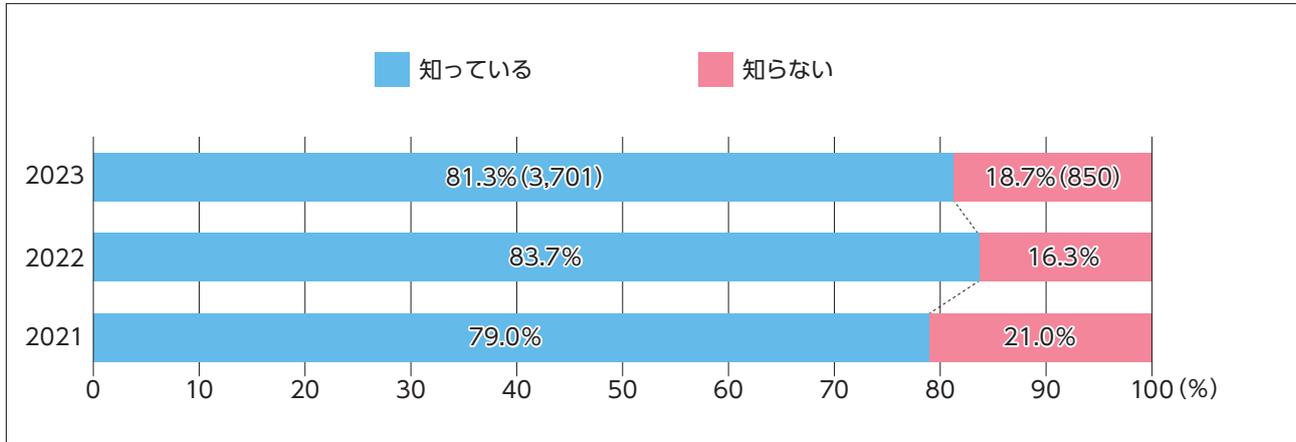
(2) 短縮されることにより必要と思われることは



■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。

	2023		2022		2021		前年比
100時間以内	15.6%	(670)	17.8%	(1,067)	19.0%	(1,024)	-3.5
101-200時間	10.6%	(456)	11.3%	(676)	8.7%	(471)	-1.6
201-300時間	19.0%	(814)	15.3%	(918)	11.1%	(598)	+2.1
301-400時間	10.7%	(459)	17.5%	(1,047)	17.3%	(932)	-7.7
401-500時間	15.9%	(683)	13.2%	(790)	15.7%	(847)	+1.4
501-600時間	11.3%	(483)	9.7%	(582)	12.0%	(644)	+0.6
601-700時間	8.6%	(367)	6.5%	(390)	6.7%	(363)	+1.3
701-800時間	4.0%	(172)	4.6%	(275)	5.2%	(281)	-0.9
801-960時間	2.8%	(122)	3.2%	(192)	3.2%	(171)	-0.6
961時間以上	1.5%	(66)	0.9%	(51)	1.1%	(57)	+0.5
Total	100.0%	(4,292)	100.0%	(5,988)	100.0%	(5,388)	—

■集計票の自由回答欄の記載事項（抜粋）

Q12. 改善基準告示が改正され、2024年4月1日より原則、年間3,300時間、月間284時間に短縮されます。

(2) 短縮されることにより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. 労働時間	
1	1人1人の仕事量を減らさないと労働時間がオーバーするので、そこから考えて見直さないといけない。また、過労防止として業務時間内の休憩時間も見直す必要がある。
2	1人あたりの負担が大きくなるように、無理のない仕事量で調整することが必要。
3	2024年問題に向けて会社は動いているが、変わり方が急すぎる為に社員のことを考えているのかと思う。労働時間の管理を適切に行ってほしい。人員、稼働数又はサービス等は見直す必要がある。
4	2024年問題での時間短縮により、現在の運用では厳しくなってくる。出発時間の固定（関東は19時、東海は20時）や早期集荷が必要。また、お客様の出荷改善要望を了承いただくため、本社からも書面等での対応を望む。
5	荷卸し、荷受け時間の短縮を望む。荷主への理解を求めてほしい。特に急な仕事への対応における会社と荷主間での理解。
6	過労働によって生活水準を保っていた現業員が労働内容のみ是正し、給与システムがそのままであれば必然的に生活に困窮する事になるので、これらを同時に改善しなければならない。
7	改善されることにより運転手への負担が増えることがある。例えば時間厳守により家に帰れないことが増えたり、限られた時間内の運行で途中眠くなっても、途中で停まって寝ることが出来ず無理にでも走らないと現着できない。全く運転手の為にならないことが多いのではないかと。事業種による時間の見直しが必要なのと多少の時間の猶予をつくり負担をきちんと無くしてほしい。
8	改善基準を見直すのは良い事だと思うが、運送業者の努力は限界を超えている。時短のために高速を使うにしてもお金が必要。荷待ち時間を短縮するのも荷主の問題でこちらはどうする事もできない。
9	業務量が増えているのに労働時間の短縮を求められ、人件費を減らす為に出勤人数を減らされていることが悩ましい。
10	県外集配便で荷待3時間が多々あり月残業時間オーバーの原因となっている。会社に報告しているが、会社と集荷先の交渉、改善対策がなされていない。拘束時間を気にして休憩を取らずにデータ上だけで休憩を取った形にしているドライバーが多々いる。居眠り運転につながるので危険である。
11	拘束時間の上限が15時間（1日）になるが、冬期間に高速道路が通行止めになった時、15時間を超える拘束時間が発生してしまう。
12	時間短縮による対策は以前から少しずつ進められてきたが、人員（ドライバー、仕分け、事務にまで及ぶ）への過負荷が目立ち、各個人への割りのあわなさを見聞きする事が増えている。計画者が短縮により行程にクリティカルパスを乱用すれば、ドライバーだけでなく、他に負担をかける事になり、事故多発と無責任体制の助長を促すと思われる。法改正による表面上の時間短縮は、不満を凝縮させるだけではないか。計画者の体面ではなく、実際に働いている人々への具体的なメリットを考えるべき。
13	積込、荷卸し時間の短縮、待機時間の短縮が必要である。
14	長距離輸送を貨物鉄道にて配達または発送を行っている業態であるため、運転時間及び労働時間のオーバーワークになりにくく、概ね改正基準告示の見直しによる影響はないと思われる。
15	労働時間、拘束時間が短縮されることは良いことと思うが、反面、収入の減少や台数減によるドライバーへの負担増等、マイナス面も多くあると思われる。時間短縮による労働日数減に対する保障など慎重な対応を求める。
16	労働時間と賃金は等しい課題である。交通量、時間帯、荷積み、荷降ろしの待機時間。高速道路の速度制限より事故での渋滞、通行止めの防止対策が必要である。

17	労働時間が短くなる事は良い事だと思うが、労働時間が短くなることにより給料が下がらないようにしてほしい。
18	労働時間が短くなるのはいい事だが全顧客に伝わっていない。事務所と荷主の協力なしでは厳しい。さらに、単価をさらに上げ、若い人に働ける環境を作してほしい。
19	労働時間の改正に必要なのは時間単価のアップであり、時間内に終わらせる為に大型車の速度規制の撤廃や緩和等といった本末転倒な流れを作るのは止めてほしい。運転手の安全を守る為の法改正が、逆効果となることだけは無いようにしてほしい。
20	労働時間の短縮するなら第一に賃金のベースアップ、単価の見直しは不可欠である。これがなされると運転手の人員の維持ができなくなる恐れがあるため。さらに収入減により退職者が出てくる可能性がある。
21	労働時間を強制的に短縮する事による実収入の減少により生活がより厳しくなる。賃金アップは必然であり、ドライバーの給料は他業種と比較し低い。
22	労働時間を短縮するのは良いが、多くの運送・物流会社のドライバー・作業員は、超勤手当をあてにした賃金体形になっている。それらが改善しない限り、退職者が増加し残っている作業員がその負担をする悪循環になる。新しい人員も入ってこなくなり、業界全体が先細りになる。
23	労働条件の改善にはなるが、給料面での見直しも必要と思う。法整備と賃金改革を同時に進めないと意味が無いと感じる。
24	自身の就業時間や残業時間を正確に把握している人は少ないと思う。会社の方で個別に集計しない限り、本人も対処出来ないのではないかと。

2. 賃金

1	トラック運転手の賃金が安すぎる。荷主から適正料金をもらうべきであり、それができるまでは国から陸運業への補助金が必要。大手も中小企業も関係なく厳しい。
2	一見、物流業界がホワイト化するように思われるが、そもそも長時間労働（残業）ありきの賃金体制が普通であることが問題のため、収入減少は必然である。よって賃金アップなしに改善基準告示見直し（働き方改革）はありえない。
3	一部では、時間短縮により賃金の低下を心配している。また、運行が厳しくなるのではと思っている人もいる。
4	運送会社へ雇用主が支払う賃金の最低ラインの設定（運送会社がマイナスになってはならない）が必要。守れない場合、違反事業者の罰則だけでなく雇用主にも罰則をつくる。
5	運賃アップにより賃金もアップし、賃金アップにより人員の確保ができると思う。この仕事を好きでも安月給では続かない。また中小企業ではルールを守らず、安い運賃で仕事する所もある。罰則強化し業界全体の底上げが必要。
6	運賃を上げていかないと運送業自体が危険となる。そして運転手の賃金も上がらない、賃金が安いと運転手が集まらないため。
7	運輸業全体の賃金の改善を見直さないと人員不足が今まで以上に問題になる。このままでは運転手不足で運行が出来なくなる。
8	荷主への理解を求めてほしい。急な仕事への対応における会社と荷主間での理解。現状、時間外が生活給になっているため、賃金が下がる事への対応が必要。
9	改善基準告示の改正により、現在の業務の維持が難しくなるため賃金のアップや人員の確保が必須だと考える。また、業務の見直しや、時間のロスの出ない配車が必要。また、他社との連携も視野に入れて運営していかなければ生き残りは難しいと考える。
10	基本給が安いので時間外労働を長時間しなければならない。ベース賃金を上げないと、ドライバーになる人はさらに少なくなると思う。時間外労働自体が減ることはとても良い事だと思うが。
11	休日等が取得出来易い環境を望む。その上で安定な賃金の確保できるようお願いしたい。

12	今までの給料で生活水準ができていますので、残業が減るから給料が減ると言うのは厳しいと思う人がいると思う。これから先は賃金を上げることや、休日のアルバイトを可能とするような労働環境を作ってほしい。
13	この業界全体で離職に歯止めが効かなくなってきたと実感している。阻止するには賃金アップは絶対条件となるし、2024年問題の難題も浮上しているの、尚更このままでは業界そのものが傾くのではないかと懸念している。
14	残業ありきでの給料しかもらっていないので、時間外がこれ以上減ると生活ができなくなる。賃金アップの為に運賃大幅アップの実現。また、基本給のみの給料で生活できるようにしてほしい。
15	残業代に依存している所があるので、残業時間が減れば給料が下がると思われる。基本給が上がらないと、生活できないとの声が多く聞かれる。幹線便が到着するのがどうしても遅いのでなんとか工夫して対応しているが、人員数が限られているのでどうしようもない。
16	時間あたりの賃金アップに加えて、作業内容による割増し手当の充当が必要と考える。また、各種手当での拡充は当然の事として、ベース賃金の引上げが最重要と考える。なぜなら、労働人口が減少している中で、新規雇用が定着しない事由として、作業時間・内容に対して給料が見合わないからである。
17	時間あたりの賃金のアップは必要であると思う。時間外労働が短縮される事により、賃金も下がり生活が苦しくなるとの声が周りからも聞こえる。ドライバーは副業が出来ない為、この点も見直しの一つに考えてほしい。
18	時間外の賃金に加え、トレーラー（けん引）の仕事に対する手当やベースアップ等を実現し、モチベーションの上がる環境にしてほしい。
19	時間外労働ありきの賃金体系の為に単純に収入が減少する。それに伴い、運行数も制限される為、歩合制なのでそこにも影響する。単価を上げる必要があるが、会社は荷主（親会社）に交渉し、値上げしたという回答はあるものの、運転手には反映されていない。
20	労働時間短縮は時代的に仕方ないと思うが、それに伴い給料が減っては元も子もないと思う。
21	正しい労働時間でトラックドライバーの給料が下がらない様に、組合全体で大企業に運賃アップを勝ち取って頂きたい。
22	賃金が少ないことによる退職が続いた為、運転手不足になっている。仕事量が多い訳ではないが、平日の学校給食業務を少ない人員で回している状況なので、1日も早く人員の補充をしてもらわないといけない。もし急に運転手が休まざるを得ない状況になった場合を考えると不安である。
23	賃金のアップをせずに時間が短縮されるのは厳しいと思う。人員の確保も関係してくるので、手間に見合った料金を貰わなければいけないと思う。
24	働ける時間が決まると、どうしても賃金や収入面の心配がある。労働時間が短縮されるのはありがたいが、収入が減れば生活に影響が出ないか注視している。
25	来年度より時間の短縮により今までの仕事が出来なくなり、その分、売上等が下がり必然と収入も下がる事が考えられる。これは個々の会社事情で異なると思うが、厳しい状況になることを何かしらの形で発信して頂きたい。

3. 職場環境・その他	
1	働く環境が良くなり、物流が止まる事なく運送業界が更に発展して行く様に、監視体制を強化してほしい。
2	コンプライアンスの見直しが急務である。運転時間やハンドル操作にも影響が出るため、荷主は運転手に何でも仕事をさせないこと。
3	シフト勤務のため、極力シフトが出てから予定を立てているので、休みの変更等をなるべくしない体制を取ってほしい。
4	違反した事業者への罰則強化をお願いしたい。運行の内容が高速道路や一般道での工事予告があるにもかかわらず、同じ内容で運行させられている。工事の為に迂回や渋滞などが発生すると分かっているのに内容が変わらず、13～16時間オーバーになるなど運転時間が伸びるため、罰則を強化して言い訳をさせないようにしたい。

5	一運行内での作業時間の短縮、もしくは作業の分担をして個人の時間・負担を減らすことが重要である。
6	運行車の出発時間を早目に決めて、その時間になったら、必ず出発させるようにして時間の管理を行うことが必要である。
7	運行中の休憩、休息（車中泊）の為に駐車スペースの確保が必ず必要だと思う。（特に長距離の運行の際のSA等）
8	運送会社側やドライバー側が問題あるような風潮があるが、問題なのは倉庫側で、荷降ろしなどは倉庫側がやる仕事である。倉庫側都合で待機時間が長くなる場合が多い。待機時間も倉庫側から30分間隔くらいで料金収受できるシステムが必要。配送方法もバラ積みは禁止にするくらいの厳しさが必要。
9	過度な配車にならない様にして頂きたい。業界に似合った見直しをお願いしたい。
10	休憩時間に通勤時間を加味して10時間は確保してほしい。休憩、食事ともリクライニングすらしなない座席で長時間座っているため、足痛、腰痛、肩こり等がひどい。車内で休憩できる車両を導入してほしい。
11	限られた時間での運行になることの焦りから、あおり運転など危険運転を招く恐れがあるため、時間に余裕のある行程にして頂きたい。
12	今後、今までの運行本数を確保できなくなることが予想される。長距離の場合、2日運行となり休息時間が日中、運転が夜になる。同じ理由で家で夜に寝る回数が少なくなり、疲労がとれない。
13	事前予約をしても、待機させられることがあるため、集荷・配達先の待機時間をなくすることが重要である。AM納入でないといけない場所等の納入時間の指定をなくすることも重要である。
14	乗務員がゆっくり休憩・睡眠できるスペースは確保されているが、満足のいくものではないため、広々とした場所で憩うことが出来る空間を全国様々な所に作ってほしい。
15	対策としてRORO船の運用などがあると思われるが、特殊車両の連結許可などの緩和が必要だと思う。
16	改善基準告示が定期的に守られているかチェックをしてもらいたい。違反事業者には罰則も必要。見直しによって従業員に不利益が被らない様な対策をしてほしい。
17	働く環境が良くなり、物流が止まる事なく運送業界が更に発展して行くように、監視体制を強化してほしい。
18	燃料代、高速代、ドライバーの時間対価は全て荷主が負担し、運送会社とドライバーへ正しく還元されるよう取り決めてほしい。また、二次、三次請けで薄利となるような慣習も是正が必要と感じる。
19	繁忙期や通常の作業や、ベテランと新人の運行人員数とスキルのバランスが取れるか。AI化以外の人の手と目や感覚の必要な仕事の見直しも必要である。
20	人員をもっと増やし、運行の便を増やすべき。ダイヤを厳しくすると、事故の原因になるため過度な締め付けは避けるべき。
21	賃金の大幅アップだけでなく、時間内配達の廃止（AM、PM以外）は全てチャーター扱い等により合理化を推し進めることが必要。また、他の運送業と合併することも考慮すべきである。しないと後々厳しい状況になると思う。
22	配送料無料と発信している店舗の配送禁止。基本賃金が安すぎるため賃金の大幅アップに加え、週休3日制の完全導入をお願いしたい。

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. 荷主・人手・労働時間	
1	2024年4月1日の改正は、私の部署では問題はあまり無いかもしれないが、支店や本社単位で考えた場合、本当に遵守できるか非常に不安である。ドライバーが不足している運送業の現状を考えると大手、中小企業を問わず厳しいのではないかと思う。
2	2024年4月1日より労働時間が短縮されるが、今現在でも業務量が多くギリギリで集配作業をしている。人員確保といっても人が集まりにくいのが現状であり、不安も多くある。
3	労働時間短縮により、現ドライバーにとって今以上に厳しくなる。コンプライアンス（働き方）は変わるのに休憩・休息する場所がない（特に深夜帯）ため、SA・PAの環境を整備してもらいたい。また、高速道路の深夜割を、0時過ぎなくても深夜割が使えるといったトラック割のようなものに変えてもらいたい。
4	ドライバーの多くがこの改善基準告示によって、勤務環境が更に悪化するとされる。これ以上悪化することのない様な改善基準告示の見直しを求める。
5	トラックドライバーの労働時間を減らすために、トラックの移動時間の短縮をはかるため、高速道路の移動を多くできるように緑ナンバーのトラック事業者がもっと得になるような高速道路料金割引や無償化などを検討していただきたい。
6	一番の問題は長距離運行のドライバーであって、仕事内容として長時間労働の傾向があるため、改善基準告示を遵守することが難しい仕事である。よって、規制により労働環境を良くしようという考えよりも前に、運輸業の仕事内容の問題点を解決すべき。（賃金、稼働時間、人員確保、運賃、等々）
7	荷主の理解が無ければ、結局運送事業者、運転手への負担は変わらないと思う。法規制で運送事業者、運転手を縛るよりは荷主への罰則を取り決めた方が、労働環境は劇的に改善されるのではないか。
8	業務特性上、長時間労働の傾向がある物流業界でも労働時間削減を目指した働き方改革関連法の施行時期が迫っている。労働環境が改善されることは良いが、2024年問題と呼ばれる運送、物流業者の利益減等のマイナスの課題も発生することが予見される。
9	現在でもドライバー不足が問題視されているが、2024年問題によりドライバーの収入が減少し、離職率が高くなりドライバー不足が進むといった負の連鎖に陥りかねない。関連法施行後も現在の収入が維持できるようドライバー側も質の良い仕事を念頭にドライバーの収入、地位の向上に努めていただきたい。
10	県外での休息は必ずしもまったく自由な時間ではなく、車両の管理が必ず付いて来て、これに束縛されている事も仕事と見なされる事だと思う。会社も法律上、問題では無いと言うばかりで、運転手は車両管理をしているのがおかしいと思う。大手の優良な企業では、県外休息は旅館を手配し休息を取っている所がある。
11	交通渋滞による遅延、更にそれにより4時間連続運転にかかり30分足止め等、現業員の泣き寝入りのみで成立するルールにはしっかり補足ルールを加え、労働環境の改善を望む。
12	残業が多くなるのは出荷（手積み、待ち時間）、荷受（順番待ち）でしかない。その待ち時間は運送会社に関係ない。荷主の都合でしかない一番の問題は待ち時間である。
13	時間外の時間制限が世論として必要な事はしかたがないと思うが、時間外がなければ生活の維持が大変困難となる。その為、時間外削減分の割増しを行わなければ生活維持不能者が続出し、退職を検討しなければならなくなる可能性が大いにあると考えられる。
14	時間短縮により時間内の労働業務が増加している状況である。何も余裕がもてず、かなり厳しい内容になっている事が大変であり、事故等につながると思われる。
15	集荷・配達的时间について、職員や外商員で交渉と言われると思うが、「今までは通常でできていた」などと言われることがあるので全体的に伝える必要があると思う。
16	集配における業務量が安定していない為、時間で管理されると肉体的・精神的だけでなく、金銭的にも圧迫されかねないと懸念する。

17	残業時間が短くなるので一早く賃金の改善を望む。人員確保ができていない中、労働時間の見直しが先になるのはどうなのか。時間外についてももう少し緩和してもよいかと思う。
18	時間の上限が短くなり、その影響で一人一人の賃金が下がる事はあってはならない事だと思う。労働時間の短縮でプライベートの時間が確保でき、良くなる点もあるが、給料が下がっては時間だけ余ってより良いものにならないし、若い世代の人達がトラックに乗って働こうと思わないので、改善基準告示の改正後、運送業界の過去を覆すようなブランディングが必要になってくると思う。
19	時間外労働の上限の廃止、休日労働の上限の廃止、年間労働時間上限の廃止を望む。
20	時間外労働はなるべくしたくないが、今後のコース見直しでどうなるか分からないので不安である。
21	年間労働時間内に収める為に、無理な稼働設計にならないような会社作りをしてもらいたい。
22	来年より始まる労働時間の短縮について、具体的な解決策はあるか。単純に給与減、仕事量のみUPするだけではモチベーションダウンや離職に繋がり、従業員の負担増になるため、具体的な解決のための検討をお願いしたい。
23	時間外労働の上限は、言い換えれば残業カット=賃金カットでしかない。会社側からは、改善基準告示改正の説明はあったが、現実的に賃金が下がる事に対し一切触れない。これに関連して、近年はあらゆるものが値上げしており、生活も厳しくなる中でさらに賃金が下がるのはこの先不安しかない。
24	地場勤務の時に時間に追われて慌てる事が多いので、時間配分というか多少の残業になったとしても大目に見てほしい。

2. 賃金	
1	2024年問題で労働時間が短くなり、賃金が下がる可能性が高いので、是非ドライバーの給料が下がらないようにしてほしい。
2	2024年問題についての会社からの説明等が全くない。賃金についても心配している。物価上昇しているが、賃金がアップしないため不安である。
3	2024年問題もそうだが、運送業の今後について若手が入社してくる労働条件を考えた方がよいと思う。賃金や休日を重視した、安心して労働出来る環境を整えていった方がよい。
4	どの業種にも言えると思うが、物価高騰が歯止めなく続く今やこれから先、生活給である賃金の上昇は不可欠であることから、毎月の給料の賃上げを要望する。
5	運送業の賃金体系が残業ありきなので、基本給が上がらないと、今までどおりの生活が維持出来ないと思う。
6	荷主から自社へ運賃ダウンの要請があったそうだが、改善基準告示を守ることと平行し、運賃の収受もきちんと行ってもらいたい。
7	運賃の引上げ（顧客に対して）がドライバーの賃金アップに反映されていない。燃料の高騰に対して政府が手を打たないことに非常に不満がある。
8	運転手の賃金アップと共に、業務員（事務職）の給料が上がるように要望したい。
9	運転手の賃金アップを国を上げて行ってもらわないと物流が回らなくなり、物が届かない時代がすぐそこまできていると思う。
10	会社・国は残業時間を短縮しろと言っているけど、運転手は基本給が少なく、残業代を削られてしまうと給料を期待できなくなってしまふ。短縮されて少なくなってしまう分、他で賃金アップに繋がる何かがあれば良いと思う。これでは運転手は世の中から減っていくと思う。国の考えている事がわからない。
11	改善によって生じる減給を事業主に対し無くすような法律もつくるべき、運転手の給料を確保すべき。
12	毎回賃上げ金額の妥結の額分もらっていない、または半分くらいもらっていないケースもある。なぜもらえてないのか、基準を教えてもらいたい。
13	仕事内容の割りに業界として賃金が低い。それに加えて時間に縛られる仕事が多くなっている。まずは個々人の給与に回してほしい。

14	時間あたり賃金アップ、給料の賃上げ、荷主からの高速代請求することが重要。まずは給料を上げてもらわないと1週間出っぱなしの運行はできない。
15	時間外にこだわる給与体形でなく、基本給を上げる事によりムダな時間外労働が減少すると思う。
16	時間外労働の割増賃金率引き上げにより、時間外労働の上限が60時間に設定され手取りの減少となっている。時間あたりの賃金アップを要望。
17	時間外労働の削減が求められている中、残業代による収入が減り生活苦になるとの声が多数意見として上がった。賃金のアップを求める声や副職を容認して頂きたいとの要望もある。
18	時間外労働もこれから厳しく制限され一層生活が苦しくなり、物価も上がる中、基準内賃金アップをしないと新たな人材確保が厳しいと思う。仲間・会社・自分・家族の為と思えるような賃金の見直しを願う。
19	時間外労働を減らした場合の現給料との差を工夫しなくてはいけない点が難しい。
20	若い人間はベースが低く、手当でも特に薄い為、何らかの方法で賃金を確保してほしい。けん引車輛の認識が、ドライバーとして確立されていない気がする。小型の車と単体の車とはちがう、運転技術が要る仕事である。
21	世間全体が残業時間の短縮を求めているが、ドライバーの給料形態が、走行距離、売り上げ、残業時間によって決まる。それを削られてしまうと、給料が大幅に減少し、益々ドライバー・作業員不足となると思う。まずは給料形態を見直し、アップしてから残業時間や総労働時間の削減に取り組むべき。
22	第一に賃金をもっと上げてほしい。ベースでも一時金でもよいので、物価の上昇に伴う以上の賃金アップをお願いしたい。
23	物価高による生活費の負担が生活の質を低下させてしまうので、賃金アップを望む。
24	労働時間に見合った賃金、他産業の同年代の賃金に見合った給料にして欲しい。祝日・土曜日・日曜日の出勤をなくして欲しい。
25	労働時間を短くするなら、まずは同等の給与になるよう賃金のアップが必要だと思う。

3. 職場環境・制度・設備・その他

1	まだ、資格取得の促進がない状況であり、特に若い社員のドライバー教育が全く進んでいない。資格が無いから、手当てがもらえなく、かつ評価も良くない。しっかりと取るべき資格を取れる環境にし、最低限の手当てをもらえるようにしてもらいたい。
2	自分の支店は、なかなか休みがもらえない（有給は年に5日、月に休日出勤1～3日、義務を含めて）でも他の支店は有給は10日取得できて、休日は土日は必ず休みの支店もある、この格差の問題を何とかしてほしい。
3	改善基準告示が見直されることで、企業は運行の見直しや運転職の賃金体系（極端に減らない工夫）を見直している。見直すことでメリットもあるが、2024年問題で運送業が危ないのようなニュースの度に、この業界は敬遠しようと思ひ、求職希望者が減ることにつながると思う。厳しくするのは、荷主にも同様に行わなければ不公平である。
4	支店又は営業所の仮眠室内の掃除をしっかりとしてほしい。衛生面的に非常に良くない。ホコリも何年前のホコリかわからない状態である。入り込み先なので中々掃除する事ができない事や、他の人も寝ている事があるので掃除ができない状況である。もう少し各店が運行者に対する睡眠環境を取りやすい様にしてほしい。
5	バラ積み荷物を極力減らしパレットの活用。余裕のある運行工程の実施。積荷重量の均等化が重要である。
6	地方でのTSの確保や高速でのSA・PAを増やしてほしい。また、地震や津波発生時にトラックドライバーが避難できる場所や、案内をしっかりと行ってほしい。
7	プロドライバー全体の運転マナーの向上が必要だと思う。また、素人・プロ全員の方は、特にトラックの前に割り込む時は、後方車の車間距離を確保してから割り込むように啓発運動をしてほしい。

8	運送行為は現場で起きており、数字では分からない事が沢山ある。現場の声をきちんと正しく精査し、労使双方がもう少し理解・共有しあえる職場作りを目指していただきたい。
9	管理職は従業員の拘束時間だけでなく業務内容、不都合点などをよく理解してほしい。
10	旧式のRFIDは金具が危険。今やほぼ使用していないし機能的にも意味がない。過去に労働災害も発生しているため、危険で意味のないものは撤去してほしい。
11	近年ニュースで交通事故に関するものをよく目にする。その度に管理責任ばかり問いただされるが、運転手の人手不足を鑑み、もっと建設的な解決策を打ち出してもらいたい。
12	行政への要望として、今後フェリーを利用した輸送も増えてくると思うが、トレーラーシャーシ輸送時の特殊車両通行許可の要件緩和や他車シャーシを利用しやすくなる制度設計をお願いしたい。トラックの設備投資（代替）について、大手企業の場合、助成金の対象要件から外れることがあるので、枠を広げてほしい。
13	現在行われている深夜割の時間を無くし、時間に関係無く割引にする。それにより料金所渋滞や慢性的なSA・PAの混雑緩和にも繋がると思う。
14	もう少しドライバー全員と話し合う場を設けることが必要だと思う。昔からの慣例であるような考えをやめるといった、物事の考え方を全面的に変えた方がいい。
15	高圧ガス製造保安責任者は高圧ガス保安法によって、保安統括者や保安主任者、保安係員など資格投入が前提条件になる役職が多い。そんな資格にも関わらず、トラックを運転しガスの管理配送までしている。業務と資格に対して収入が低く感じる。
16	そもそも駐車ますの数が足りてないのが問題であるが、高速道路SA・PAでのトレーラー専用の場所で、トレーラー以外が止まって困る。シャワー設備をSA・PAに増やしてほしい。
17	高速道や一般道の休憩施設の拡充。高速道ではSA・PAの駐車マスを増やす工事が行われている事は知っているがまだ不十分。車両が増える時間帯に一時的に開放したりできるPAを新しく作ってほしい。一般道では逆に休憩施設が減っている。路上駐車をして連続運転を防いでいる事も問題だと思う。事故防止のための法律が事故を引き起こす要因になる事はあってはいけないと思う。
18	特に夕方6時以後～の時間帯で高速道路でのSA・PAが足りておらず、休息や休憩が取れない。本当に厳しいので何か効果的な取り組みをお願いしたい。
19	今までの輸送料が、世間では無料サービスのイメージがありすぎる。各産業も輸送料は必要経費と考えてもらう必要があると思う。それと共に労働者の賃金に反映してもらえる会社にしてほしい。
20	昨今の物価高で運賃を上げてもらうにしろ、無理な運行で拘束時間が増えるのを抑えるにしろ、荷主の理解を深めてもらわなければならない。
21	時間外労働をしないと適正な給料がもらえない事自体、会社としてのスタイルが古いと思う。時給とほぼ変わらない。エンゲージメント向上や離職率の増加、防止などの対応すらできていない。無事故は当たり前ではない。まずは適正な給料・賃金を運転手に与えてほしい。魅力が少ないから若手もトラックに乗りたいと思わない。
22	食費補助について、貸切業務は帰り荷の運行内容によっては、二晩家に帰れない時もある。平均3食は出先で食べる事に、出発時に自分で2食分用意したとして、1食分くらいの補助がほしい。具体例：食事補助金1000円、大雨、大雪など立ち往生の備えも含めた食事現物支給、商品券など。仕事で家に帰れないので、何かしらの補助が会社からあってもいいのではないかな。
23	「標準的な運賃」に強制力をもたせるべき。これより安い運賃を提示した荷主や、請け負った運送業者にペナルティーを課さなければ、真面目にコンプライアンスを守っている業者が割を食う事になる。それをしないでただ労働時間だけ短縮すれば仕事が厳しく給料が安くなり、新しい運転手が入社するどころか今やっている運転手も辞めてしまうと思う。
24	冬場のスタッドレスタイヤの装着など安全確保するには必要。現状雪が降っても凍結路でもオールシーズンタイヤにて1年間走行している。冬場のヒヤリハットが多すぎる。事故が起きても不思議ではない。

25	燃料や会社経営に関わる税金などの減税、もしくは免税などの経費削減等による労働者への還元をお願いしたい。
26	配送料無料にする店舗の配送禁止に加え、基本賃金が安すぎるため、賃金の大幅アップや週休3日制の完全導入を望む。これらを行わないと新しい人員も確保できない。
27	標準的な運賃が示めされているが、この4月に運賃を下げたいという話が来ていると聞いている。そのような企業に対処はどうすべきか。様々な原価が上がっている中で理解できない。
28	物流に対して需要はあるが、物流に対して必要性を一般の方が理解していない。単価は低くあってあたり前になっている。しかし人員不足は深刻。社会全体が状況を理解していないように感じる。
29	物流はタダの意識がどこまでも残っている。インフレ・物価高であるが、物流費を上げる必要がある。物流業界はどこまでも運ぶ人が必要なため、外国人にとっても日本は魅力的なマーケットでなくなってきた。早々に変革する必要があると思う。
30	法規の範囲ギリギリで行動をさせる様な社内ルールはおかしいと思う。超勤60H協定より下げるべき。今後、労働時間が短縮された場合、時間に対しての100%の給料保証をお願いしたい。
31	県単位では無くして細分化して、物価上昇に市町村単位で生活水準を下げない対応をしてほしい。
32	有休取得について、事前に言ってもほぼ要求は聞いてもらえないので、人員の確保や人の足りない状況を改善してもらいたい。
33	労働時間の削減、賃金の底上げを行って誰もが働きやすい業界にしてほしい。男性の育児参加とはほど遠い職業であり、家族の負担も大きい。また、育児休暇や子どもが病気にかかった時に早退できる仕組み作りにも取り組んでほしい。

職場安全点検票

組 合 名		都 道 府 県 名	必須※所属営業所の都道府県
主 な 事 業	1.貸切(区域) 2.特積み(宅配、路線貨物) 3.その他()	車 両 の 種 類	1.総重量 5t 未満の普通トラック(~2t 車) 2.総重量 8t 未満の中型トラック(~4t 車) 3.総重量 8t 超の単車(積載 4t 超・大型車) 4.トレーラー 5.その他()

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. (1) 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

(2) 上記で「確保されている」場合の睡眠場所はどのような所ですか

- 自社の営業所・車庫
 他社の営業所・車庫
 トラックステーションの仮眠施設
 フェリー利用時の船室
 公共のトラックターミナルの仮眠施設
 その他()

(3) 「睡眠場所がない」場合、どこで睡眠をとっていますか

- 車両内ベッド(高速道路SA・PA)
 車両内ベッド(道の駅)
 車両内ベッド(トラックステーション)
 その他()

(裏面につづく)

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

- 定期的に実施されている
- 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

**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293時間以内
- 1日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. 改善基準告示が改正され、2024年4月1日より原則、年間3,300時間、月間284時間に短縮されます。

(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) 短縮されることにより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)

※次ページに記入

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
- 201～360時間以内
- 361～400時間以内
- 401～500時間以内
- 501～600時間以内
- 601～720時間以内
- 721～800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

※次ページに記入

ドライバーの安全と 労働環境等に関するアンケート 調査結果

(2023年6月調査)

■調査の目的

1. 目的

本調査は、ドライバーの安全と労働環境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機が装着された貨物車両の効果、およびドライバー不足対策として、中型車・大型車のAT限定免許の必要性を把握するため調査を実施した。

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調査を実施した。

加えて、多くの運行で、依然として荷主都合による長時間の荷待ちが発生していることから、荷待ち場所および時間に関しての実態を把握するため調査を実施した。

併せて、昨今ドライバーが妨害運転（あおり運転）や、根拠のない誹謗中傷（カスタマーハラスメント）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、「ドライバーの安全と労働環境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24項目と要望・意見の自由記載の項とした。
- ③質問項目について、前年同一調査の実施に加え、問4および問6に新たな設問を加えた。（2020年の調査は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため中止）
- ④点検票は、全国単組（全日通分は各地連・都府県連で集計）12組合のうち11組合、2地連・42都府県連のうち42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。

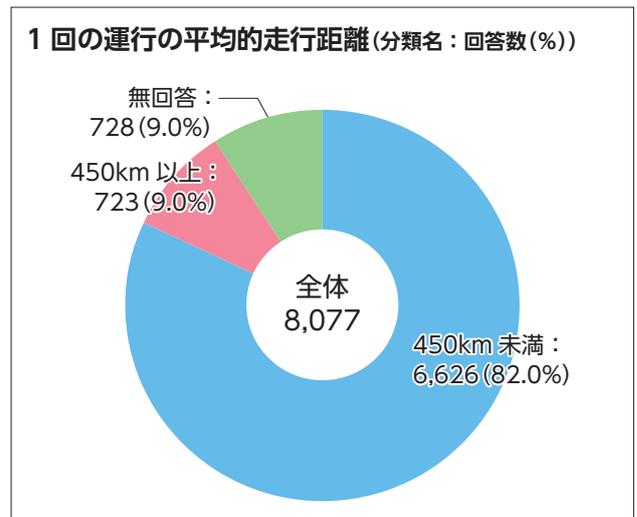
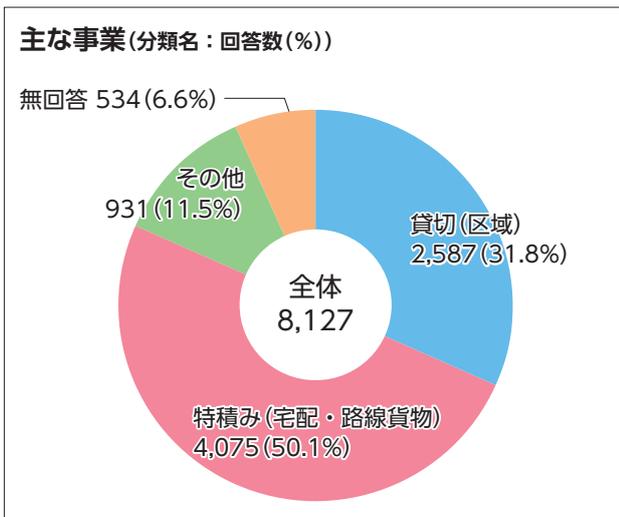
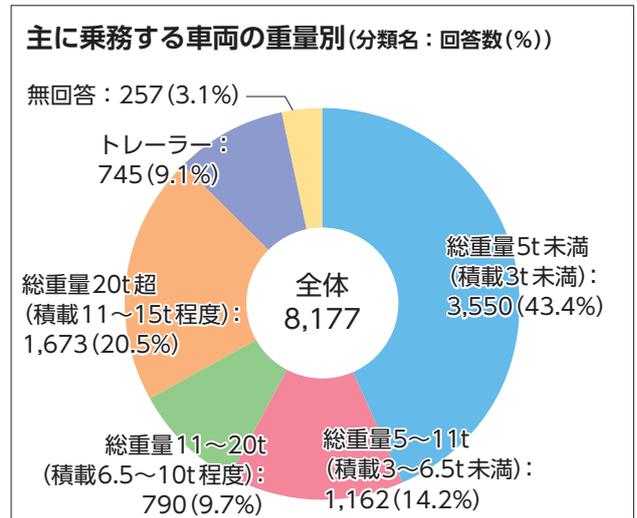
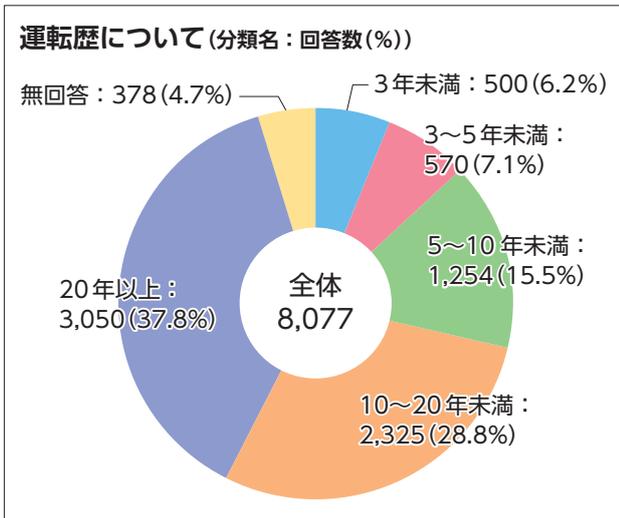
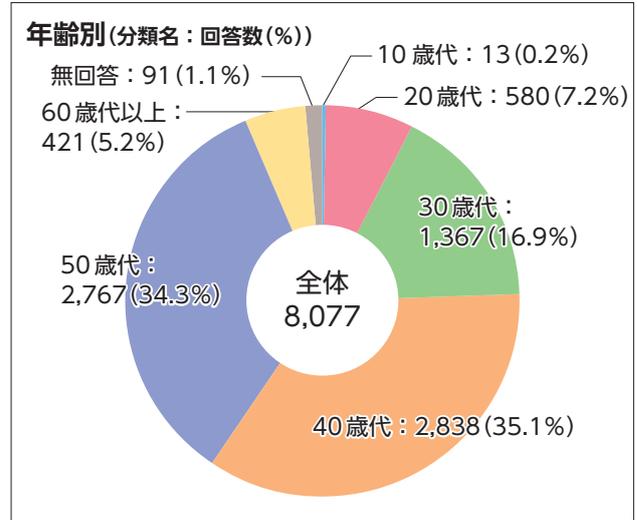
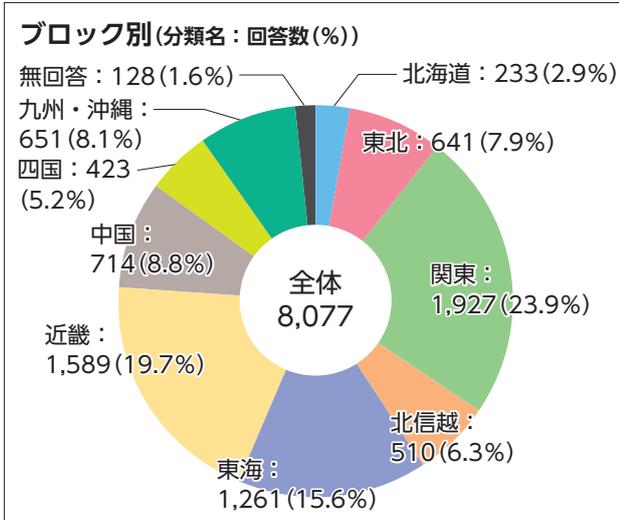
※衝突被害軽減制動制御装置とは？

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

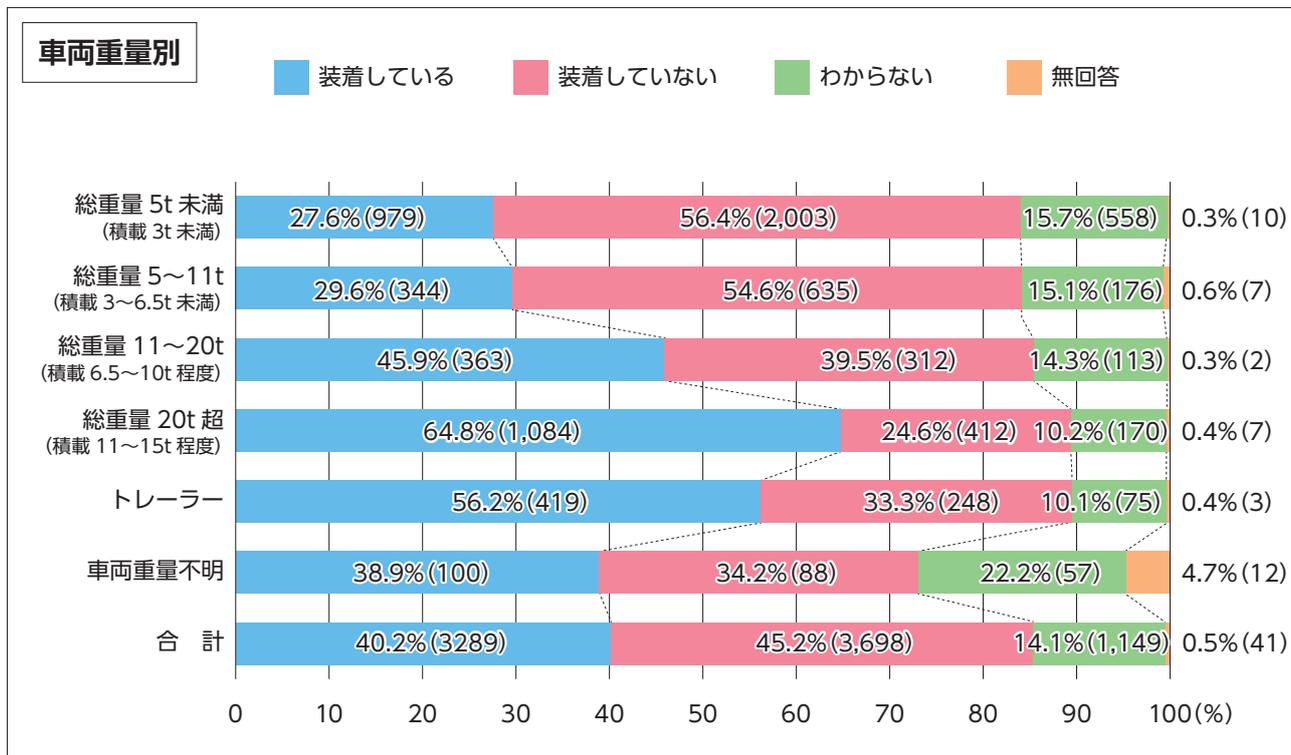
◆回答者の概要

・有効回答総計8,077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。)

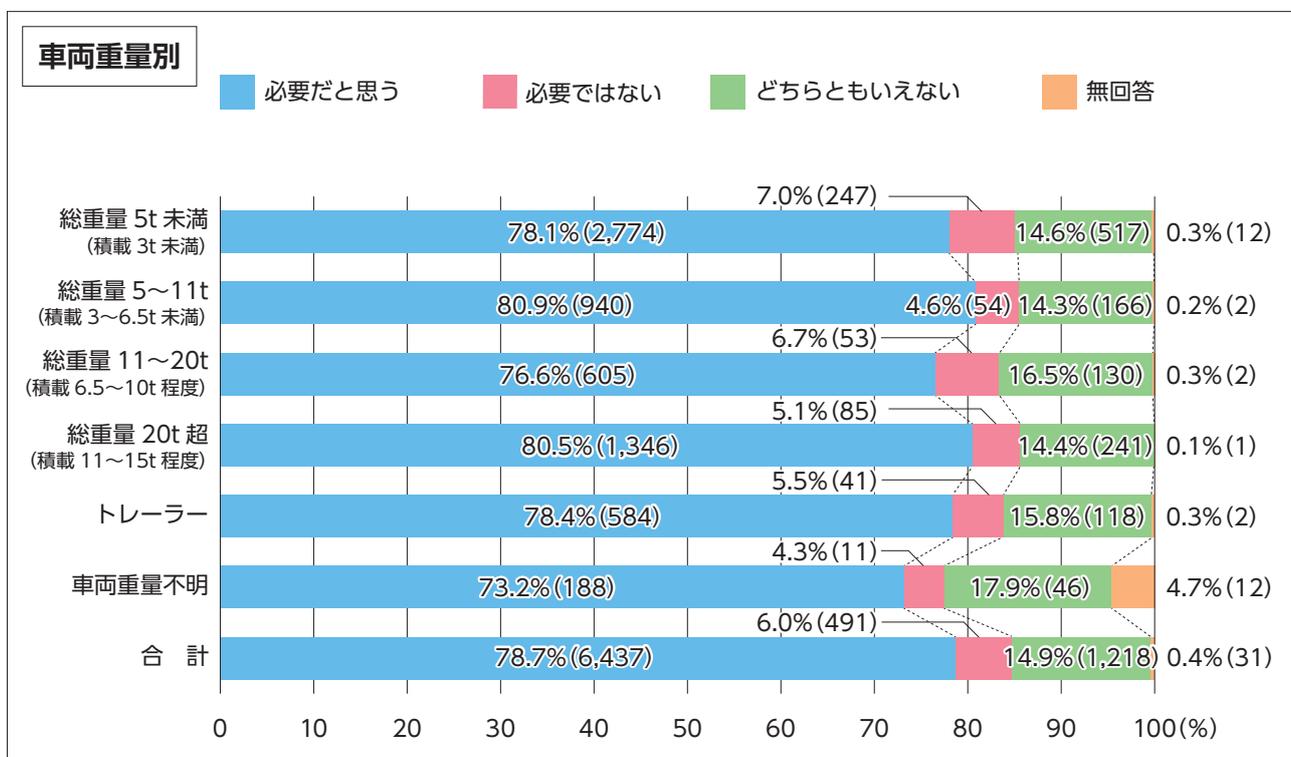


1. 衝突被害軽減ブレーキおよび高速道路の最高速度に関する調査結果

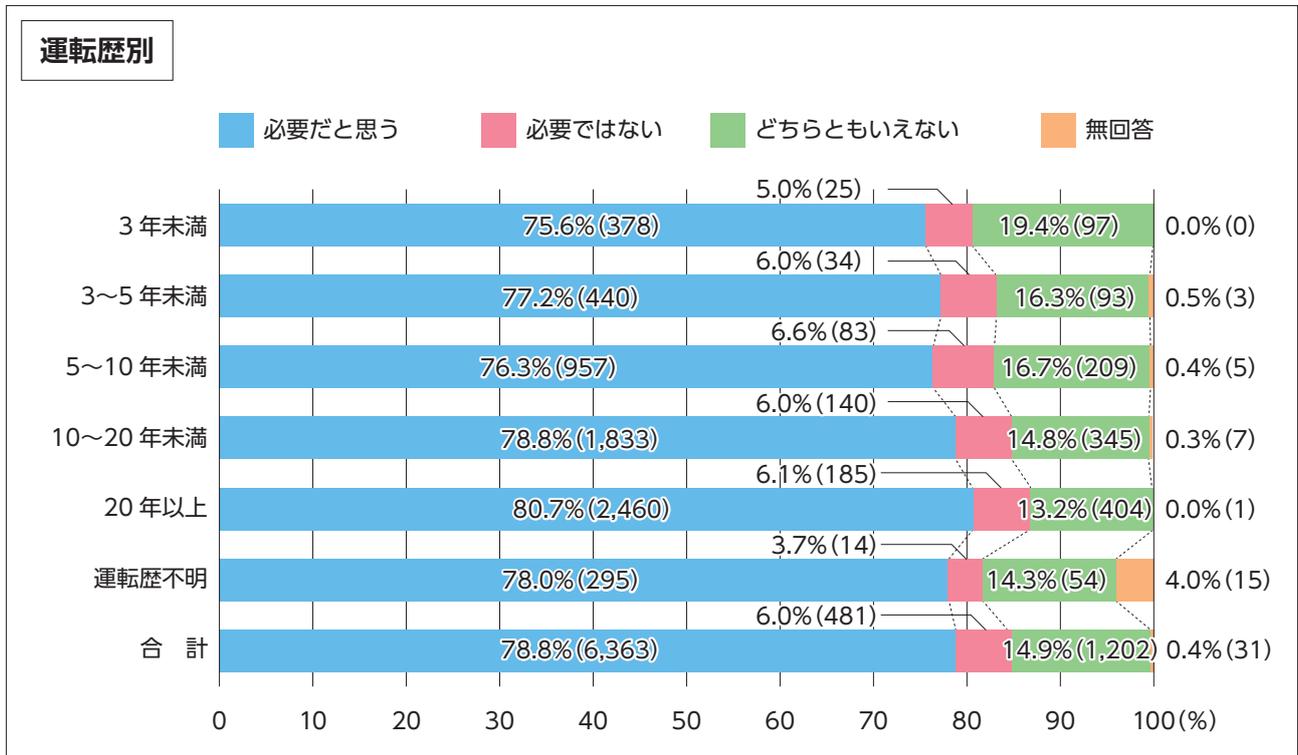
【問1-1】主に乗務する車両に衝突被害軽減ブレーキは装着されていますか。



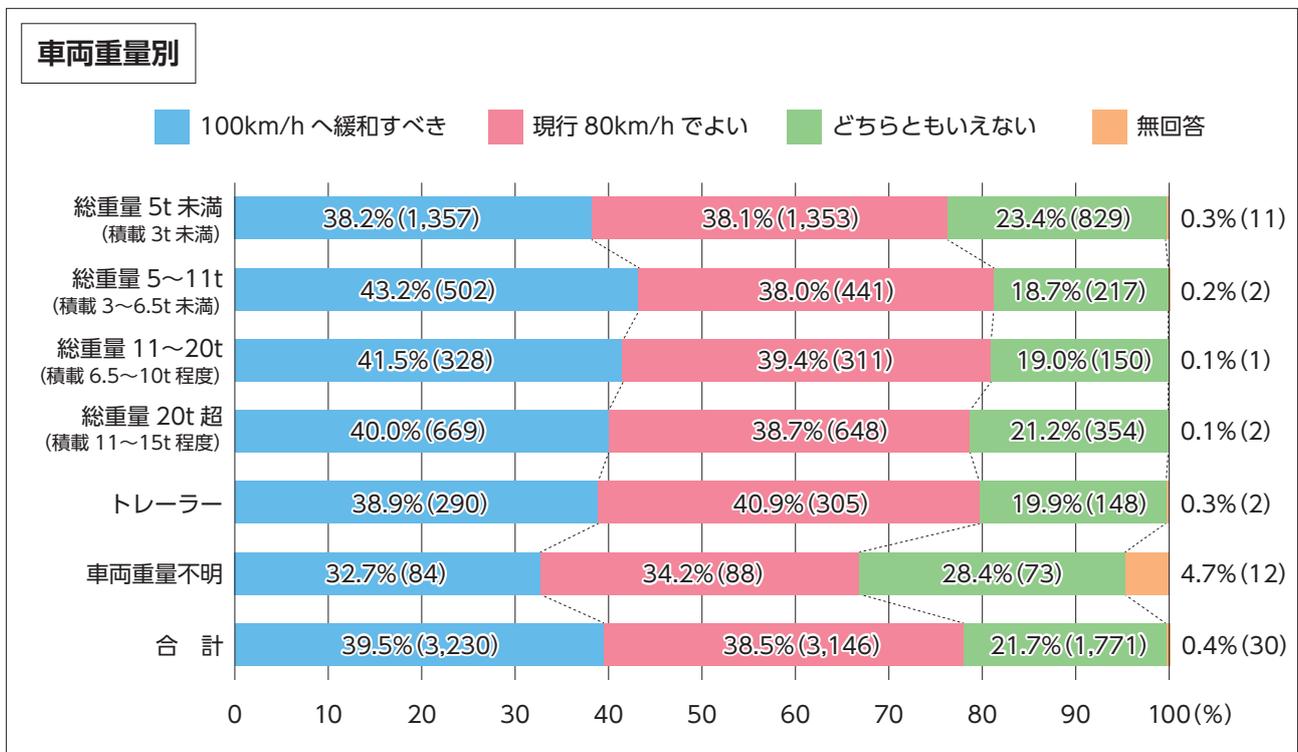
【問1-2】 [1] 衝突被害軽減ブレーキは新型・継続生産車への装着が順次義務化される予定ですが、すべての営業用貨物自動車への適用は必要だと思いますか。



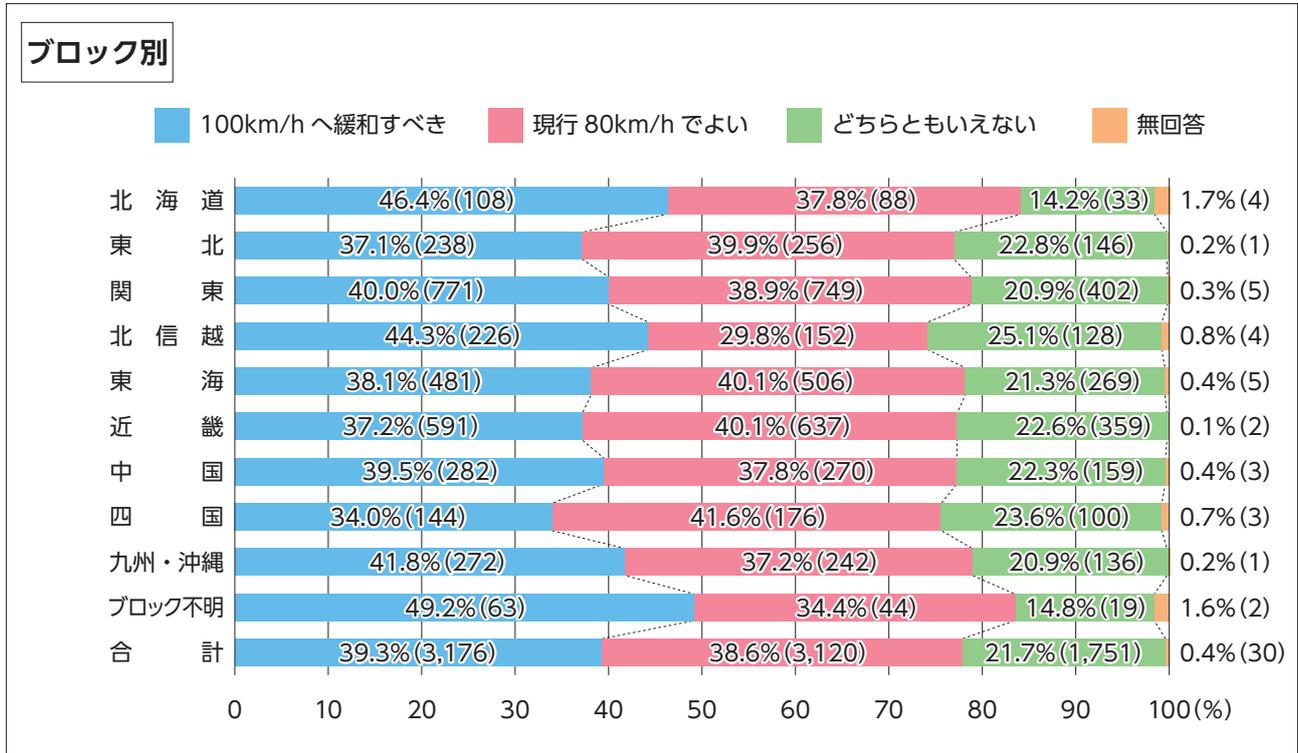
【問1-2】 [2] 衝突被害軽減ブレーキは新型・継続生産車への装着が順次義務化される予定ですが、すべての営業用貨物自動車への適用は必要だと思いますか。



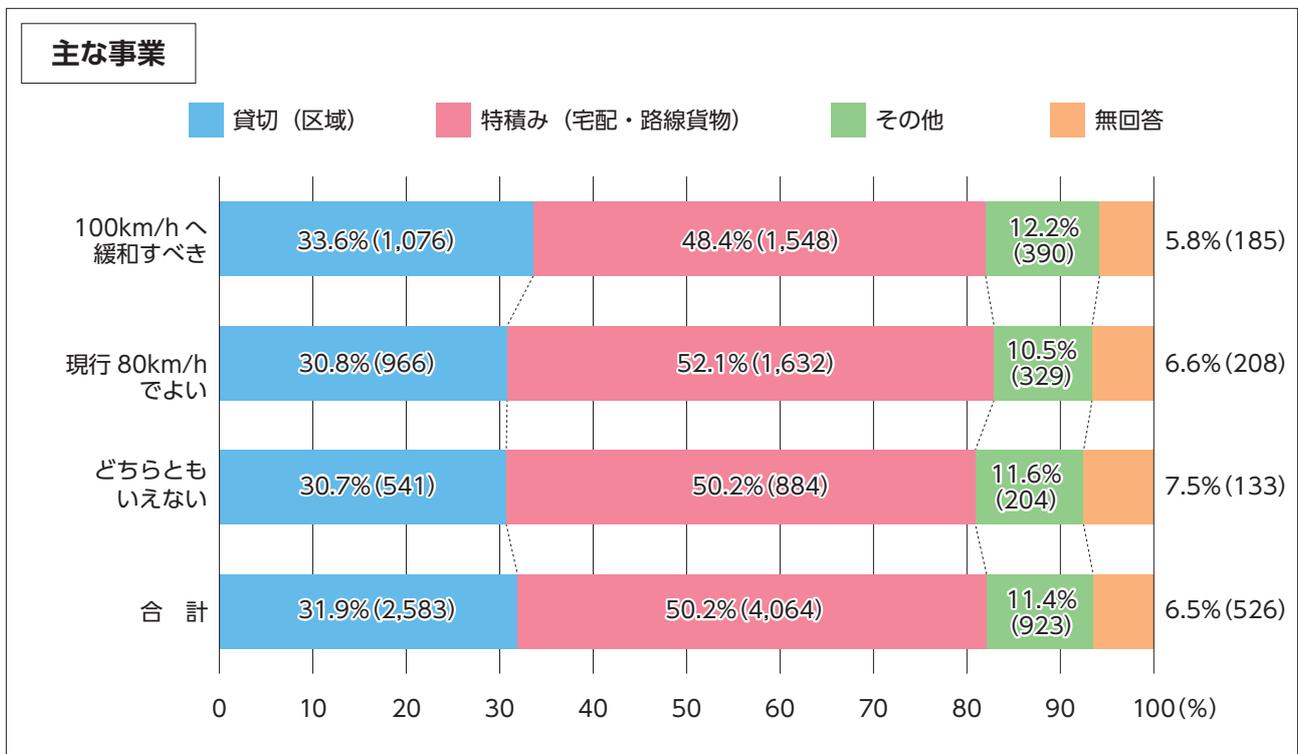
【問1-3】 [1] 大型貨物自動車等の高速道路での速度制限80km/hは維持されています。トラックの速度制限のあり方についてお聞きします。



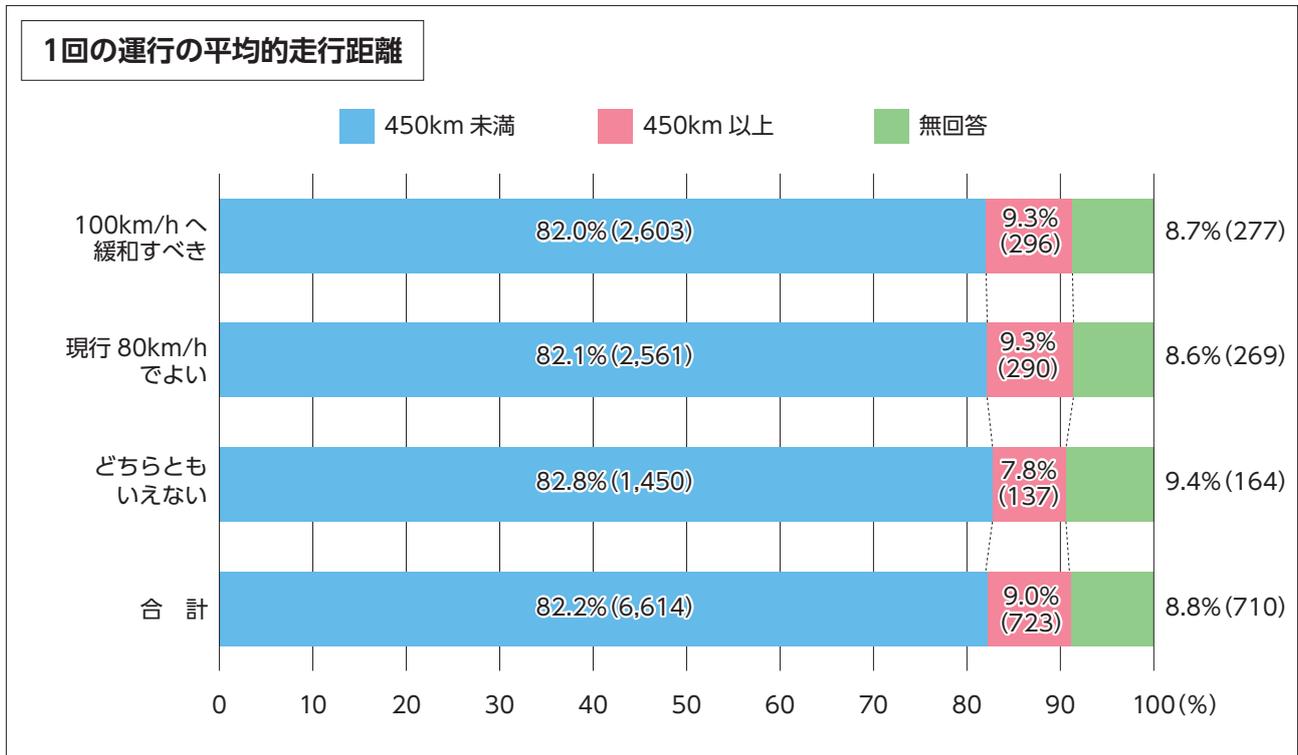
【問1-3】 [2] 大型貨物自動車等の高速道路での速度制限80km/hは維持されています。トラックの速度制限についてお聞きします。



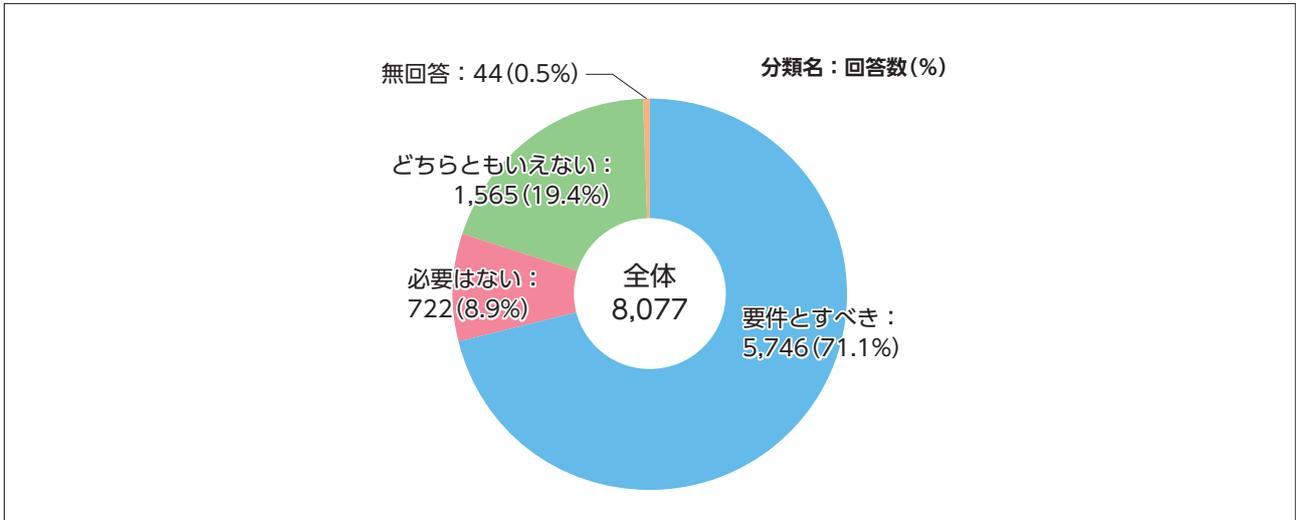
【問1-3】 [3] 大型貨物自動車等の高速道路での速度制限80km/hは維持されています。トラックの速度制限についてお聞きします。



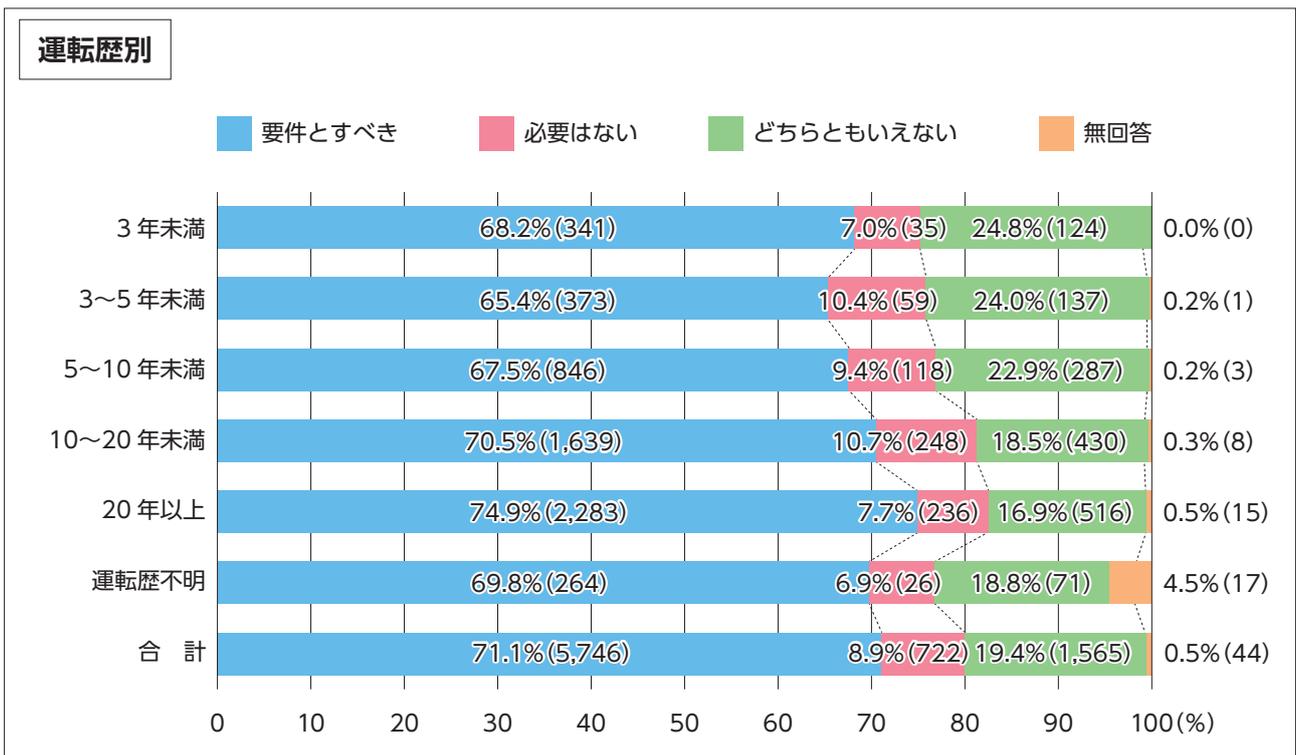
【問1-3】 [4] 大型貨物自動車等の高速道路での速度制限80km/hは維持されています。トラックの速度制限についてお聞きします。



【問1-4】 [1] 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。

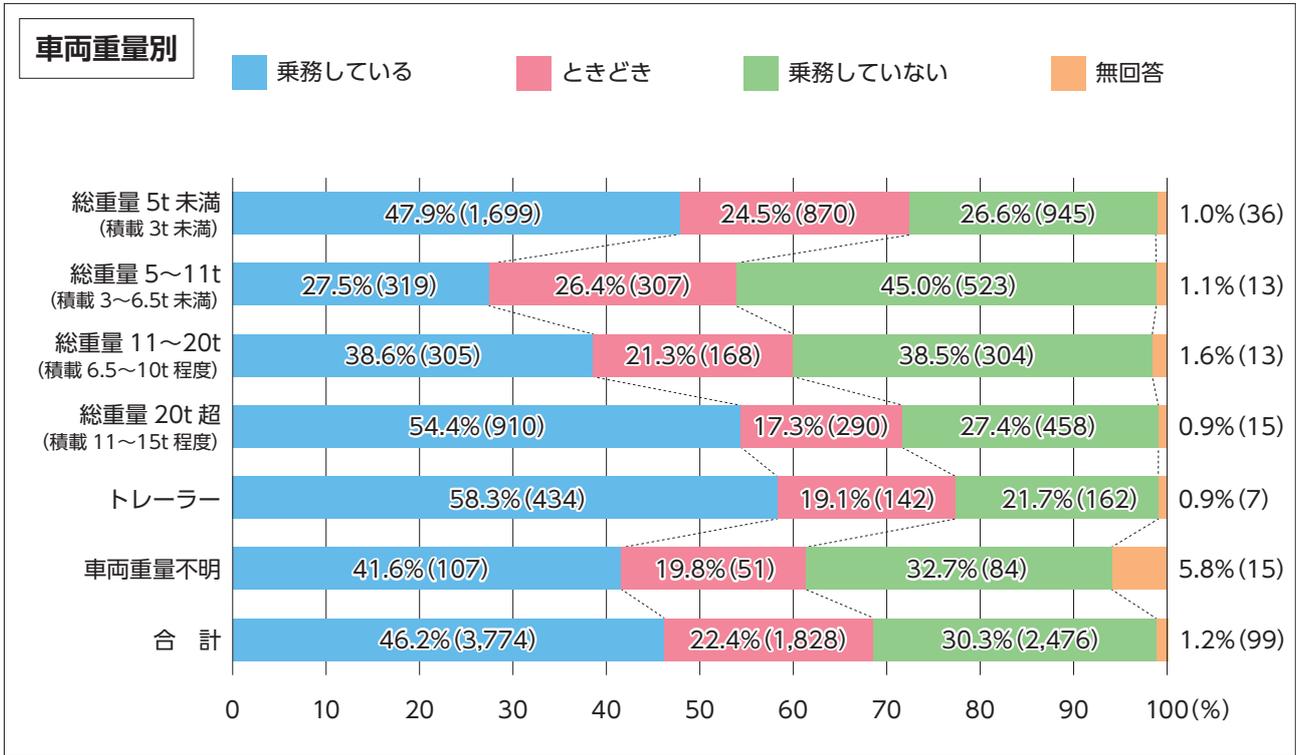


【問1-4】 [2] トラックなどの大型貨物自動車等の速度規制を緩和する場合【衝突被害軽減ブレーキ装着車】を要件とすべきだと思いますか。

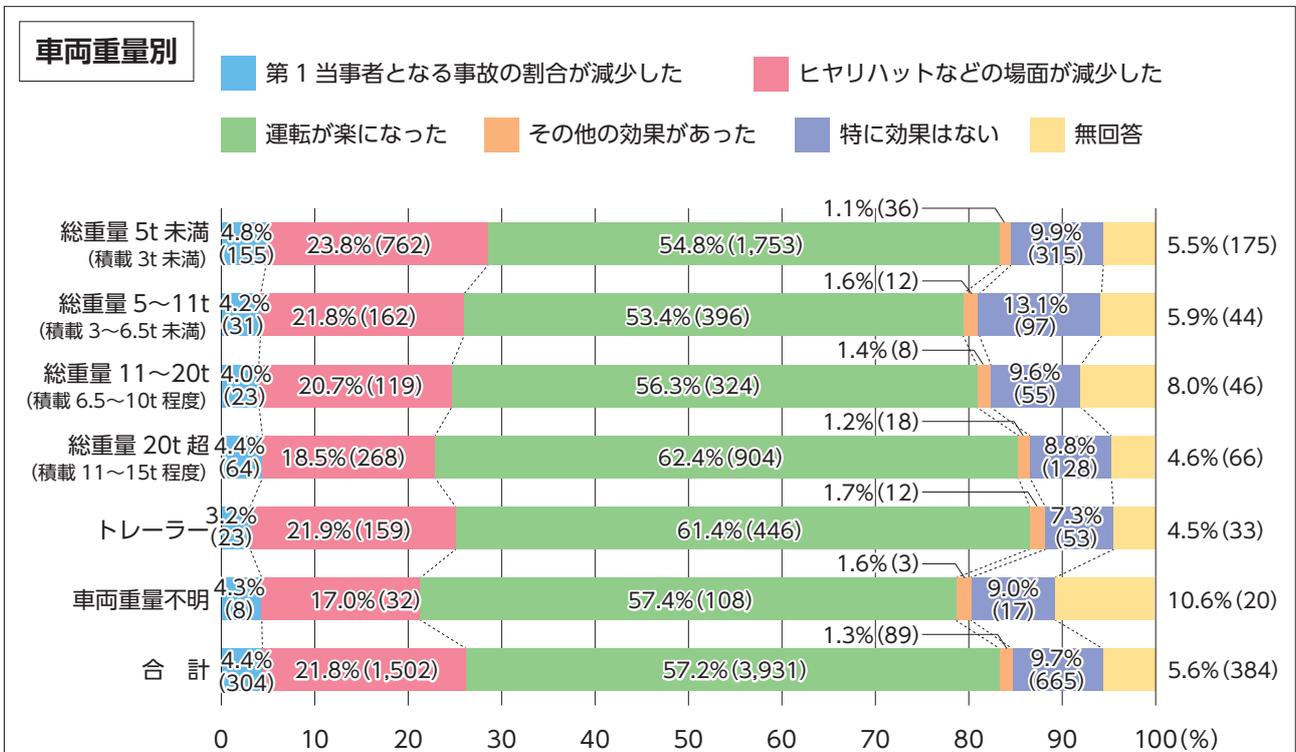


2. 貨物車両の自動変速機に関する調査

【問2-1】自動変速機が装着された貨物車両に乗務していますか。



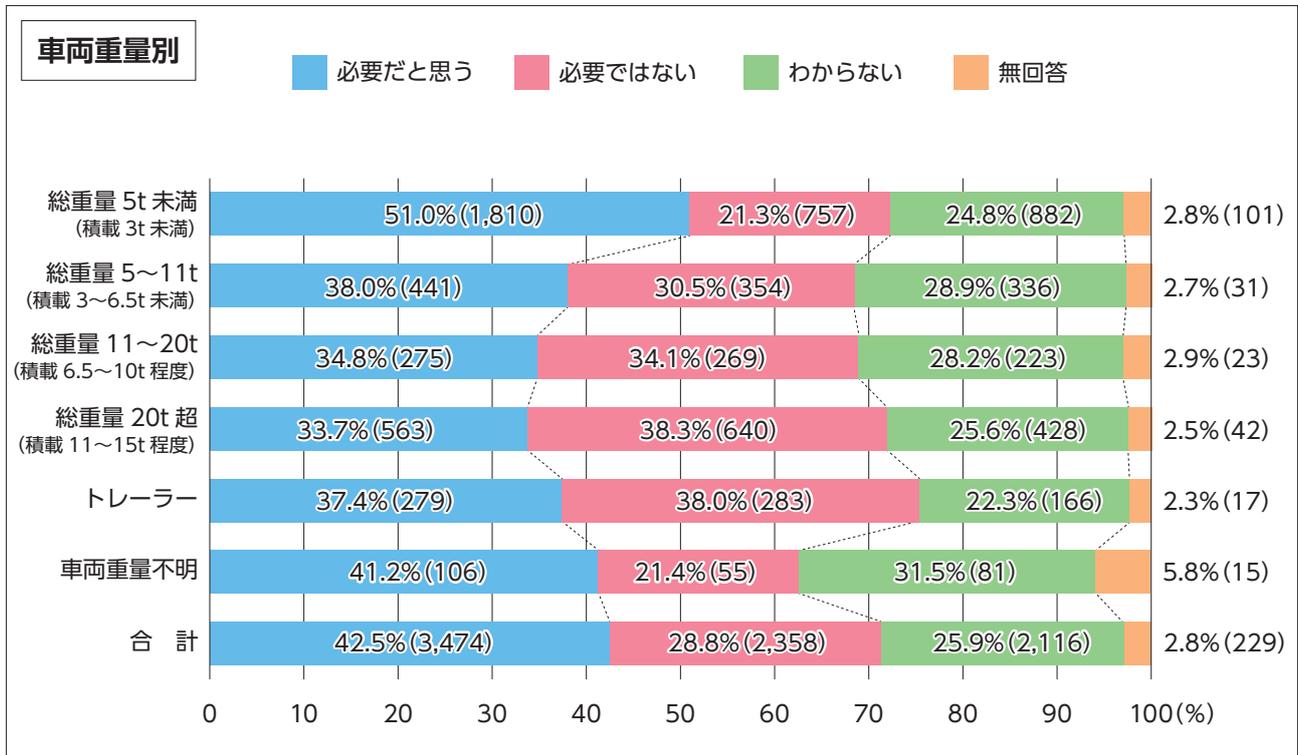
【問2-2】問2-1で乗務していると回答された方（3,733名）に自動変速機の装着効果についてお聞きします。
 （複数回答可項目の為、回答項目数にて集計）



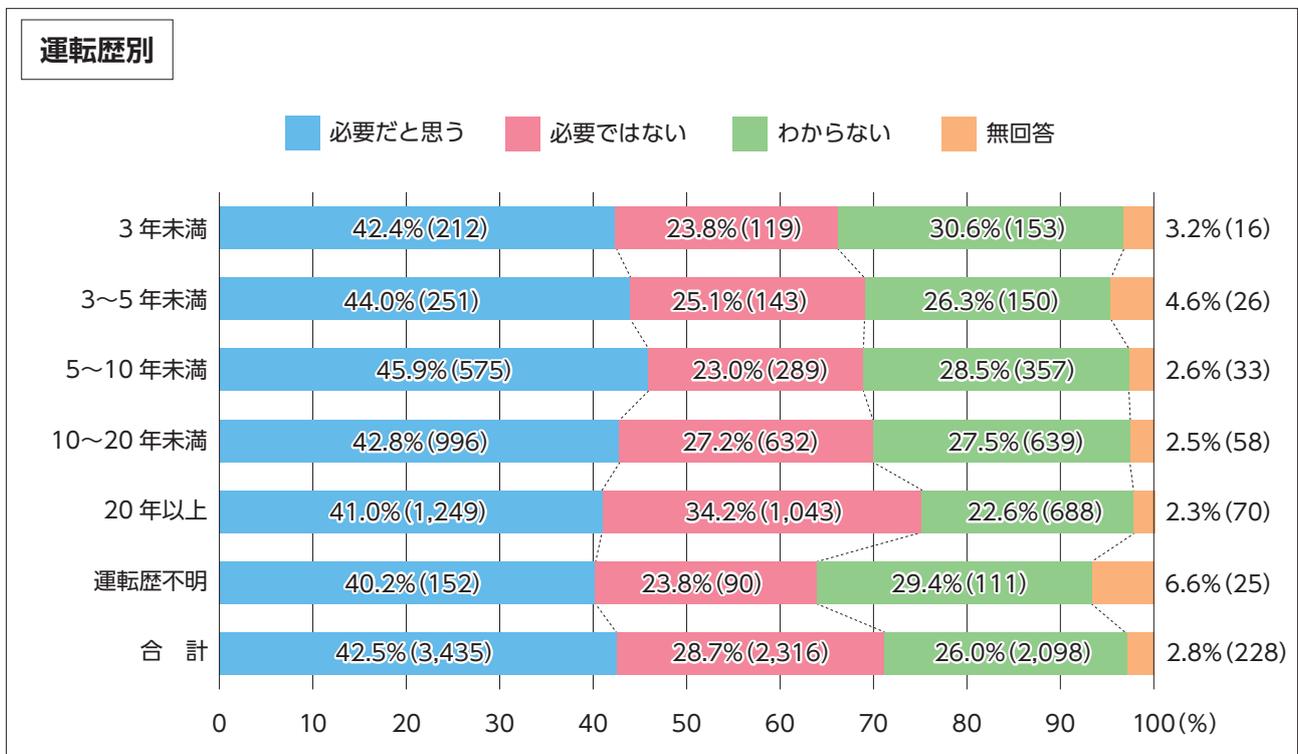
※その他：「自走事故の減少（11件）」が一番多く、続いて「安全確認がしやすくなる」、「クラッチ操作の負荷が減った」が多数となった。

その他回答：「任意に変速できない点が不便」、「ケースバイケースで使いづらい時もある」、「負荷がなくなった分、スピードの出しすぎに注意する必要がある」等

【問2-3】 [1] 自動変速機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。

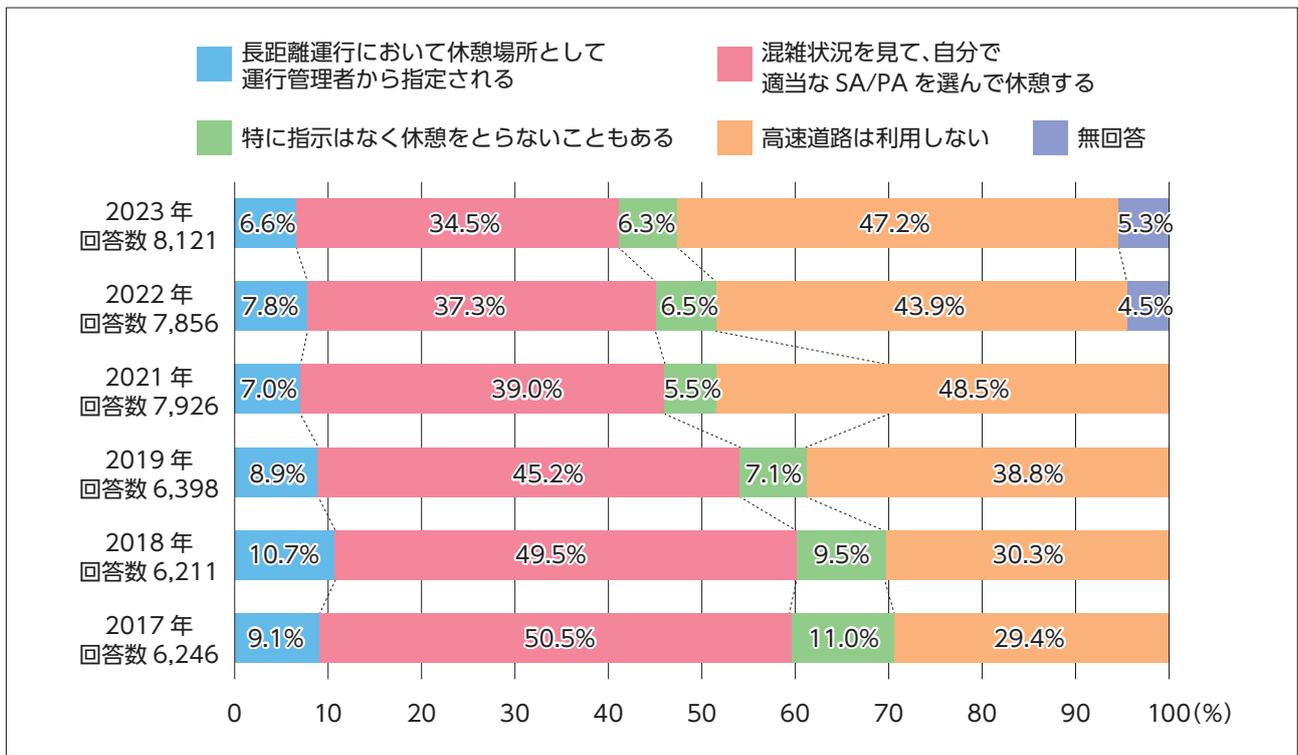
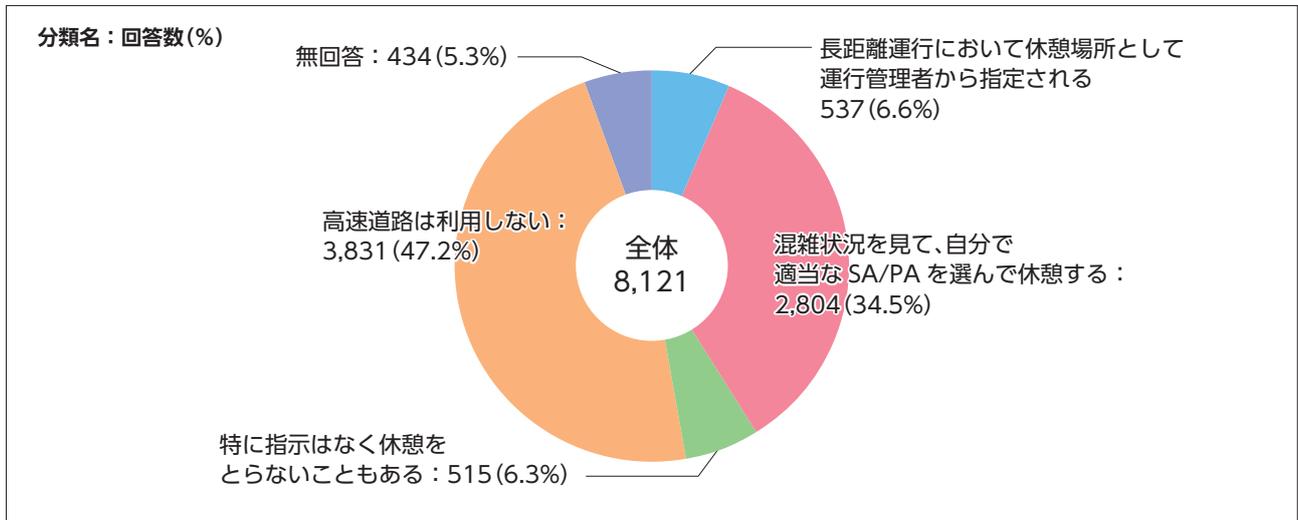


【問2-3】 [2] 自動変速機の装着車両の普及にともなう準中型～大型等のA T限定免許の必要性についてお聞きします。

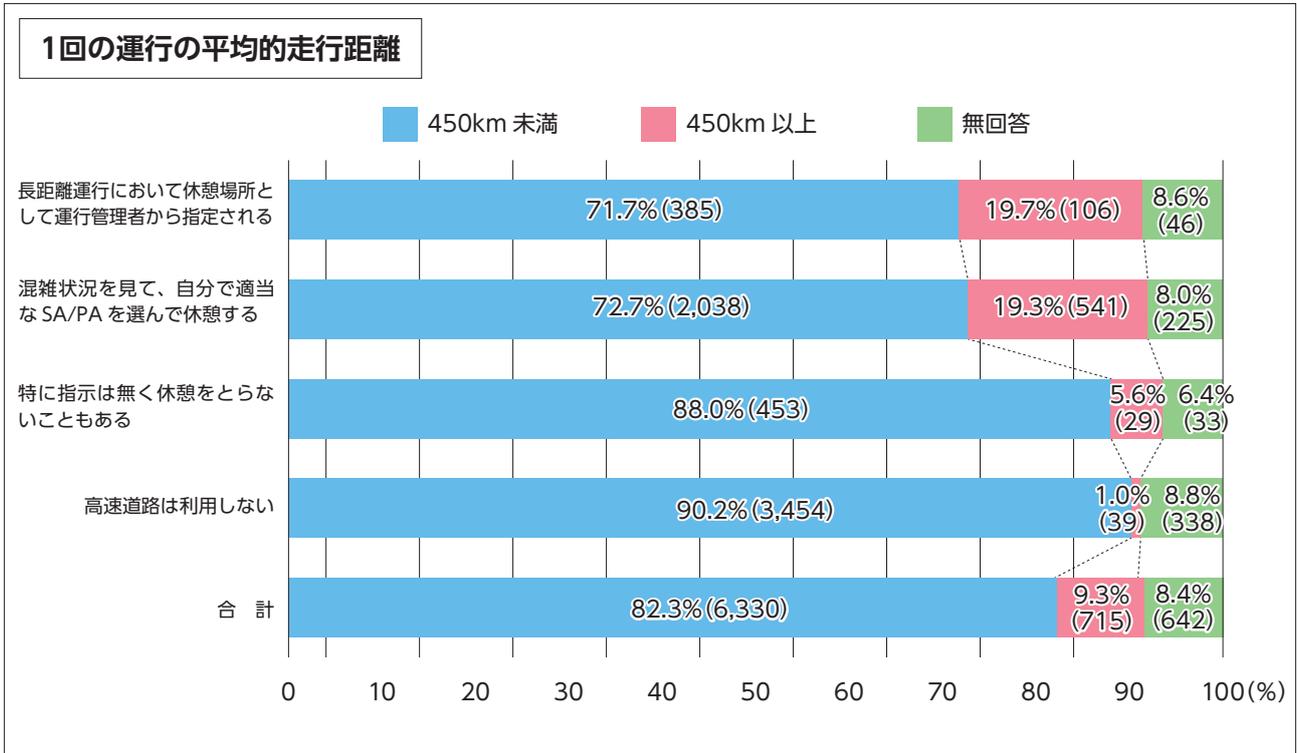


3. 高速道路におけるSA/P Aの駐車状況の調査結果

【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3-1】 高速道路SA／PAの主な利用状況においてお聞きします。



【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 (TOP10) (回答数=2,292) ※駐車場数は参考値(兼用・障害者用・トレーラー除く)

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	82	177	260
2	山陽自動車道	三木SA	64	99	138
3	東名高速道路	海老名SA	56	89	98
4	東名高速道路	牧之原SA	54	185	221
5	名神高速道路	草津PA	41	160	113
6	東名高速道路	浜名湖SA	40	32	35
7	名神高速道路	吹田SA	39	53	66
8	東北自動車道	国見SA	33	51	72
9	新東名高速道路	浜松SA	32	173	148
10	第二神明道路	明石SA	30	44	44

■主に休憩利用するSA/P A (5件以上回答のあった場所)

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	輪厚PA	12	東名高速道路	鮎沢PA	22	近畿自動車道	東大阪PA	6
	砂川SA	6		富士川SA	21		山陽自動車道	三木SA
秋田自動車道	西仙北SA	5		豊田上郷SA	21	吉備SA		24
	東北自動車道	国見SA		33	守山PA	19		宮島SA
羽生PA		29		遠州豊田PA	16	龍野西SA		17
蓮田SA		26		美合PA	15	福山SA		16
大谷PA		19		中井PA	14	小谷SA		15
安積PA		16		港北PA	11	淡河PA		14
安達太良SA		10		駒門PA	11	佐波川SA		10
佐野SA		10		日本平PA	8	八幡PA		9
長者原SA		8	日本坂PA	8	下松SA	8		
岩手山SA		8	新東名高速道路	浜松SA	32	奥屋PA	8	
金成PA		8		静岡SA	19	高坂PA	8	
那須高原SA		8		清水PA	18	瀬戸PA	7	
鶴巣PA		8		遠州森町PA	13	道口PA	6	
福島松川PA		7		岡崎SA	12	白鳥PA	5	
菅生PA		7		駿河湾沼津SA	11	富海PA	5	
前沢SA	5	掛川PA		8	玖珂PA	5		
吾妻PA	5	長篠設楽原PA	7	権現湖PA	5			
上河内SA	5	東名阪自動車道	亀山PA	19	北陸自動車道	南条SA	15	
関越自動車道	高坂SA		25	大山田PA		16	小矢部川SA	11
	三芳PA		21	御在所SA		16	神田PA	10
	上里SA	9	名神高速道路	草津PA		41	徳光PA	10
	寄居PA	7		吹田SA		39	賤ヶ岳SA	9
谷川岳PA	5	黒丸PA		14		尼御前SA	8	
京葉道路	幕張PA	5		尾張一宮PA		13	名立谷浜SA	6
	市原SA	8		桂川PA		13	有磯海SA	5
館山自動車道	酒々井PA	6		大津SA		13	刀根PA	5
	湾岸幕張PA	5		養老SA		12	中国自動車道	赤松PA
首都圏中央連絡自動車道	狭山PA	5	菩提寺PA	9	西宮名塩SA	14		
	菖蒲PA	5	多賀SA	8	安佐SA	11		
常磐自動車道	守谷SA	28	伊吹PA	5	加西SA	8		
	友部SA	8	新名神高速道路	土山SA	20	松山自動車道	入野PA	6
	谷田部東PA	6		鈴鹿PA	8	高知自動車道	土佐PA	5
中央自動車道	談合坂SA	12		甲南PA	7	九州自動車道	基山PA	28
	駒ヶ岳SA	8		茨木千提寺PA	6		玉名PA	17
	小黒川PA	8		宝塚北SA	5		古賀SA	11
	石川PA	7	第二神明道路	明石SA	30		宮原SA	6
恵那峡SA	6	阪神高速4号湾岸線		泉大津PA	5	東九州自動車道	大分松岡PA	6
上信越自動車道	松代PA	8	阪和自動車道	岸和田SA	8		別府湾SA	5
	横川SA	5	伊勢湾岸自動車道	紀ノ川SA	8	長崎自動車道	大村湾PA	6
東名高速道路	足柄SA	82		刈谷PA	25	大分自動車道	玖珠SA	9
	海老名SA	56		湾岸長島PA	21	宮崎自動車道	山之口SA	6
	牧之原SA	54	神戸淡路鳴門自動車道	室津PA	18			
	浜名湖SA	40		淡路SA	12			

【問3-2】 [2] 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)

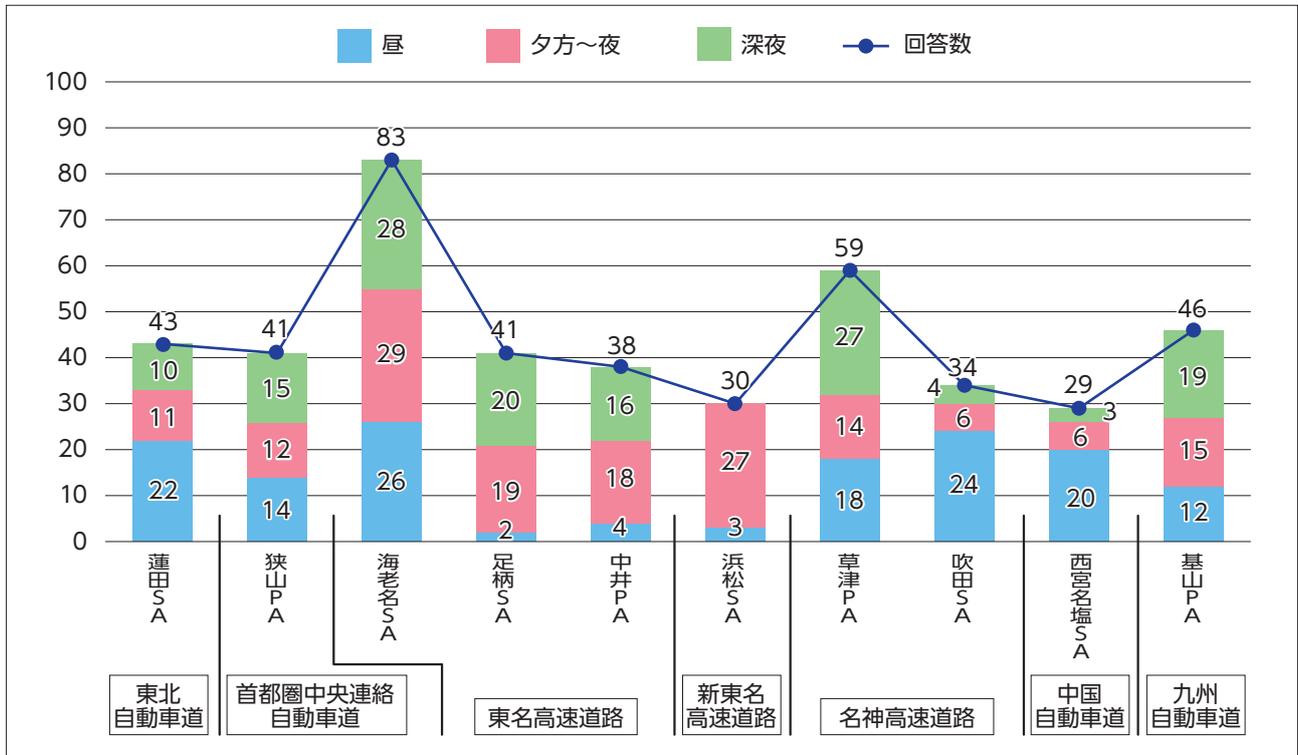
休憩高速道路	休憩SA/PA	回答数	昼	夕方 ~夜	深夜	休憩高速道路	休憩SA/PA	回答数	昼	夕方 ~夜	深夜	
道央自動車道	輪厚PA	7	7			新東名高速道路	掛川PA	16		5	11	
東北自動車道	蓮田SA	43	22	11	10		駿河湾沼津SA	12		5	7	
	国見SA	23		10	13	東名阪自動車道	御在所SA	12	6	2	4	
	金成PA	19	3	8	8	名神高速道路	草津PA	59	18	14	27	
	吾妻PA	16	3	7	6		吹田SA	34	24	6	4	
	安積PA	14		5	9		大津SA	16	4	6	6	
	菅生PA	11	3	3	5		桂川PA	15	8	3	4	
	羽生PA	10	5	4	1		養老SA	7		2	5	
	黒磯PA	10	2	6	2		尾張一宮PA	5	2	1	2	
		安達太良SA	6		2	4	新名神高速道路	土山SA	11		2	9
		佐野SA	6	3	1	2		鈴鹿PA	7	1	2	4
関越自動車道	三芳PA	19	6	4	9	第二神明道路	明石SA	10	8	2		
	高坂SA	8	1	4	3	阪神高速4号湾岸線	泉大津PA	12	8	3	1	
東関東自動車道	大栄PA	5	3	1	1	姫路バイパス	別所PA	6	5	1		
首都圏中央連絡自動車道	狭山PA	41	14	12	15	伊勢湾岸自動車道	刈谷PA	18	5	7	6	
	厚木PA	17	6	6	5	東海北陸自動車道	関SA	6	1	2	3	
	菖蒲PA	9	3	3	3	山陽自動車道	佐波川SA	21	1	11	9	
常磐自動車道	守谷SA	8	6	2			淡河PA	17	3	8	6	
	中央自動車道	石川PA	10	7	2		1	三木SA	13		2	11
恵那峡SA		8	2	1	5		吉備SA	10	1		9	
東名高速道路	海老名SA	83	26	29	28		沼田PA	8		3	5	
	足柄SA	41	2	19	20		小谷SA	8	1	4	3	
	中井PA	38	4	18	16	北陸自動車道	南条SA	9	1	4	4	
	港北PA	27	12	8	7		北鯖江PA	5	2		3	
	美合PA	24	3	6	15		大積PA	5		2	3	
	守山PA	22	2	10	10	中国自動車道	西宮名塩SA	29	20	6	3	
	三方原PA	13	2	3	8		赤松PA	16	6	5	5	
	鮎沢PA	10		6	4	九州自動車道	基山PA	46	12	15	19	
	浜名湖SA	9			9		古賀SA	18		10	8	
	愛鷹PA	8	5	2	1		須恵PA	13	6	4	3	
日本坂PA	5	1		4	鞍手PA		7	2	4	1		
新東名高速道路	浜松SA	30		3	27		玉名PA	7	5	1	1	
	岡崎SA	18		9	9		緑川PA	6	5		1	
	清水PA	16		9	7							
総 計								1,118	308	356	454	

混雑時間選択 (複数回答) 回答者 n=1,118		
昼	夕方~夜	深夜
308	356	454

混雑時間帯回答 (複数選択可)

【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、一部のSA/PAにおいて夕方～夜の時間帯の回答数が多かった。全体では夕方～夜及び、深夜の時間帯の回答数が多い。

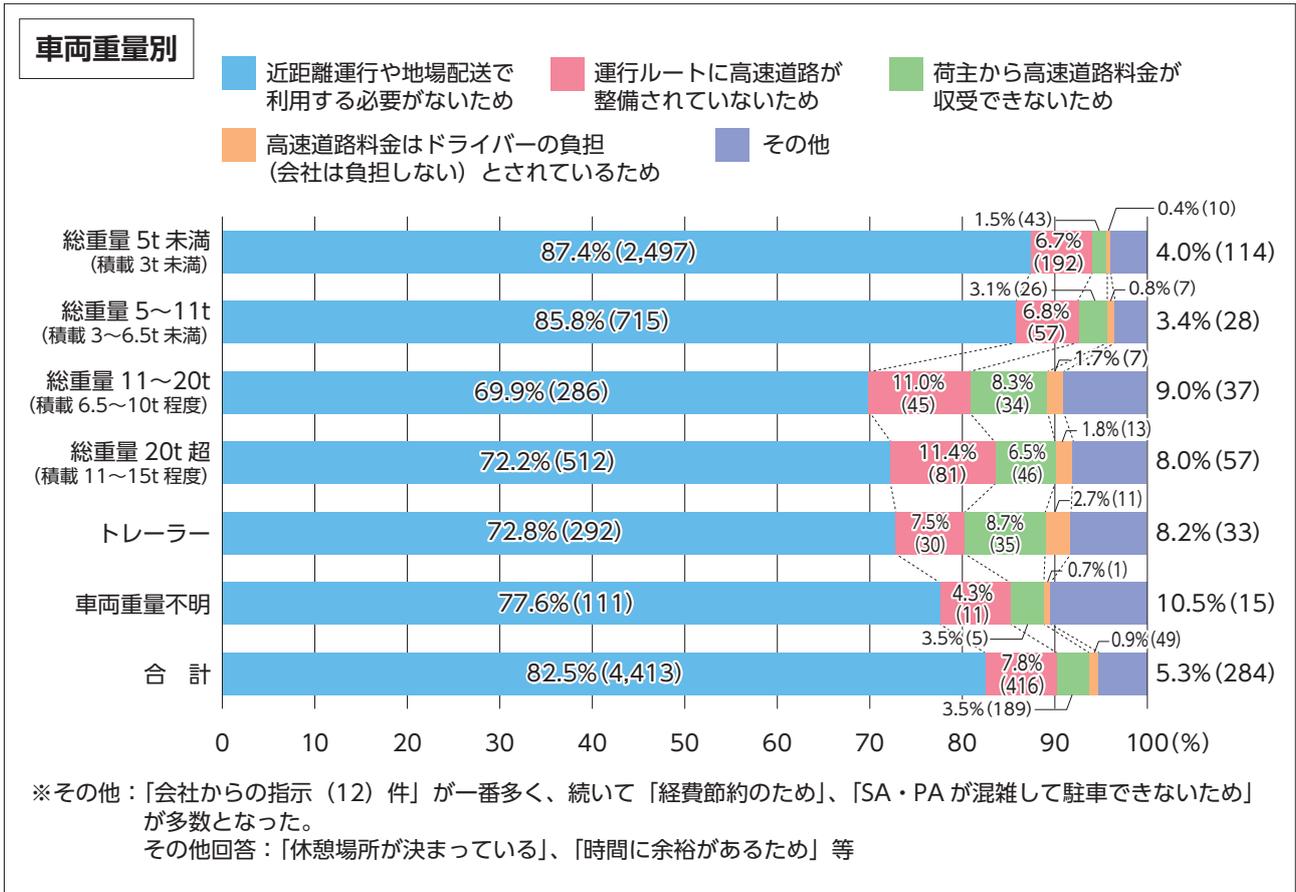


【問3-2】 [3] 高速道路本線からSA/PAに入る減速車線や、合流車線上での駐車状態化しているSA/PA (5件以上回答のあった場所)

高速道路	SA/PA	回答数	高速道路	SA/PA	回答数	高速道路	SA/PA	回答数
東名高速道路	中井PA	60	首都圏中央連絡自動車道	菖蒲PA	17	関越自動車道	嵐山PA	8
東名高速道路	海老名SA	51	新東名高速道路	遠州森町PA	16	伊勢湾岸自動車道	湾岸長島PA	8
新東名高速道路	浜松SA	47	東名高速道路	守山PA	15	東名高速道路	赤塚PA	7
東名高速道路	足柄SA	45	九州自動車道	古賀SA	15	東北自動車道	金成PA	7
新東名高速道路	駿河湾沼津SA	38	東北自動車道	菅生PA	14	山陽自動車道	小谷SA	7
東名高速道路	港北PA	35	名神高速道路	桂川PA	14	新名神高速道路	甲南PA	7
首都圏中央連絡自動車道	狭山PA	35	東名高速道路	鮎沢PA	13	北陸自動車道	南条SA	7
新東名高速道路	清水PA	34	関越自動車道	三芳PA	13	常磐自動車道	守谷SA	7
新東名高速道路	静岡SA	32	東名高速道路	遠州豊田PA	12	中国自動車道	西宮名塩SA	7
東北自動車道	国見SA	30	東名高速道路	牧之原SA	11	中国自動車道	赤松PA	7
名神高速道路	草津PA	30	東北自動車道	黒磯PA	11	東関東自動車道	大栄PA	7
東名高速道路	日本坂PA	26	新名神高速道路	鈴鹿PA	11	東名高速道路	駒門PA	6
新東名高速道路	掛川PA	25	新名神高速道路	茨木千提寺PA	10	山陽自動車道	宮島SA	6
首都圏中央連絡自動車道	厚木PA	25	東名高速道路	美合PA	9	名神高速道路	大津SA	6
九州自動車道	基山PA	25	東北自動車道	羽生PA	9	常磐自動車道	千代田PA	6
新東名高速道路	藤枝PA	21	山陽自動車道	佐波川SA	9	伊勢湾岸自動車道	刈谷PA	6
新名神高速道路	土山SA	21	山陽自動車道	淡河PA	9	東名高速道路	愛鷹PA	5
東名高速道路	日本平PA	20	名神高速道路	吹田SA	9	東名高速道路	新城PA	5
東北自動車道	吾妻PA	20	名神高速道路	多賀SA	9	東北自動車道	北上金ヶ崎PA	5
東名高速道路	浜名湖SA	19	九州自動車道	須恵PA	9	東北自動車道	那須高原SA	5
東名高速道路	三方原PA	18	東北自動車道	鏡石PA	8	山陽自動車道	下松SA	5
東北自動車道	蓮田SA	18	東北自動車道	福島松川PA	8	山陽自動車道	白鳥PA	5
東北自動車道	安達太良SA	17	東北自動車道	安積PA	8	山陽自動車道	龍野西SA	5
新東名高速道路	岡崎SA	17	山陽自動車道	沼田PA	8	中央自動車道	小黒川PA	5
名神高速道路	養老SA	17	山陽自動車道	三木SA	8			
5件以上の回答 総数								1,150

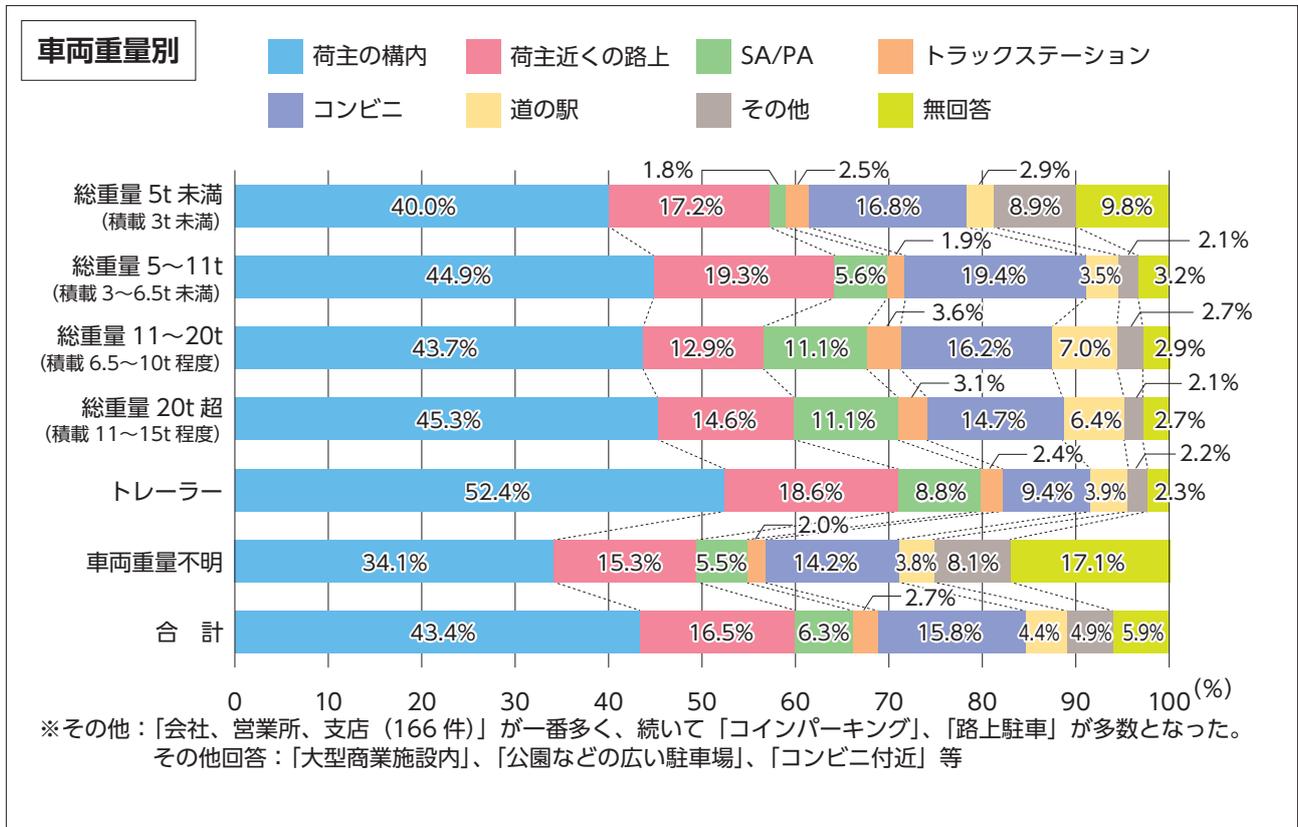
(複数回答・回答者 762名/全回答者 8077名 ※)

【問3-3】 高速道路を利用しない理由

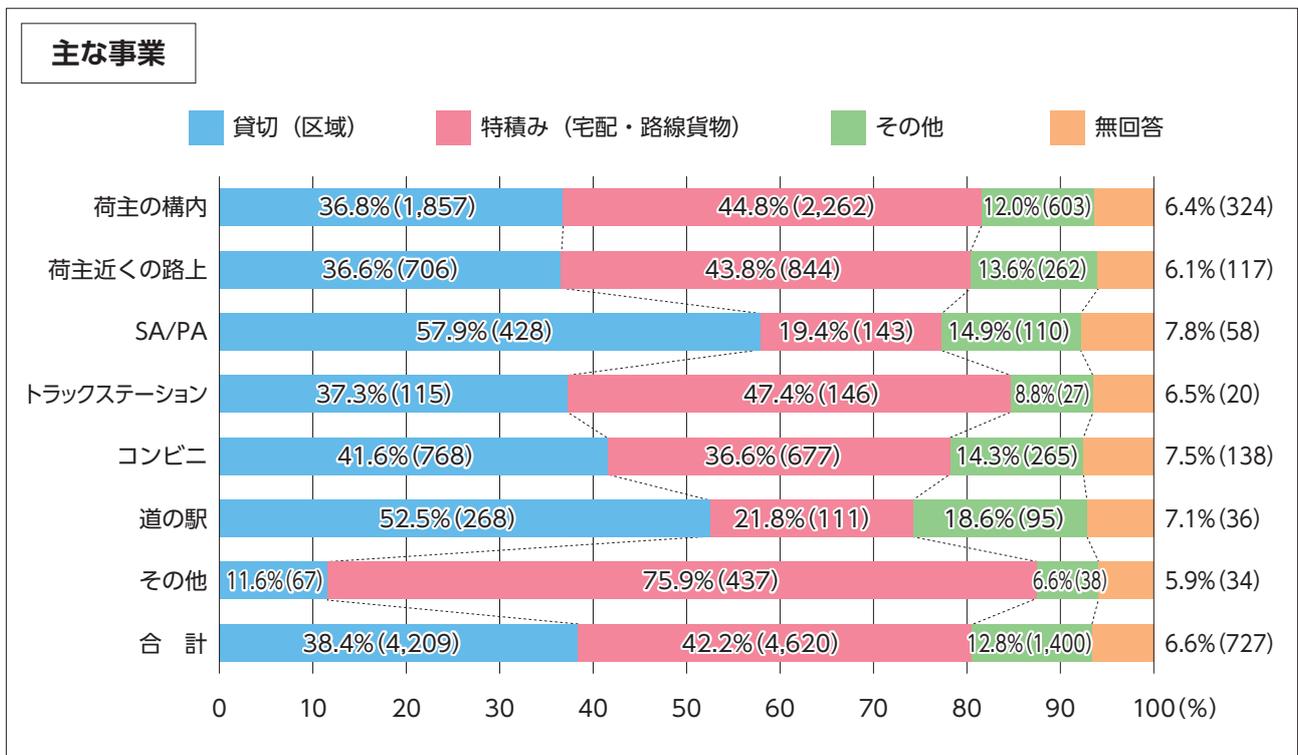


4. 荷待ちに関する調査

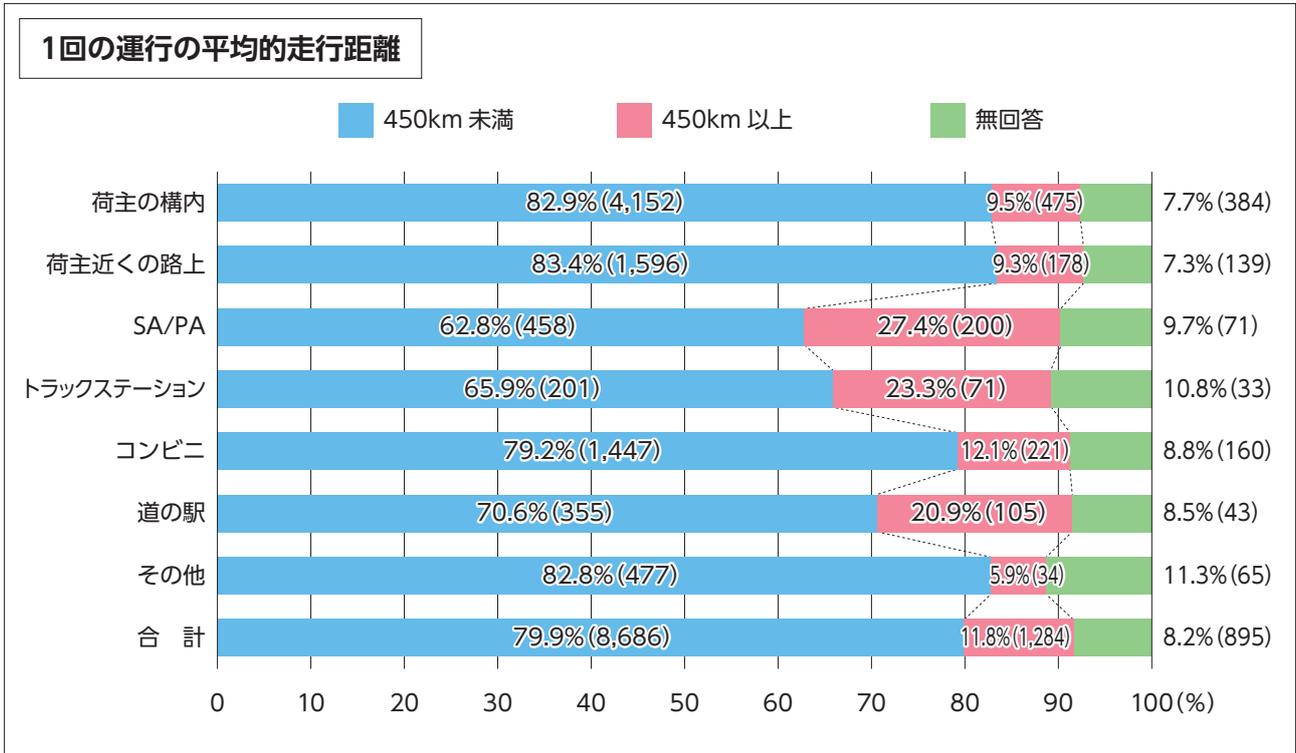
【問4-1】 [1] 実際に荷待ちしている場所はどこですか。



【問4-1】 [2] 実際に荷待ちをしている場所はどこですか。



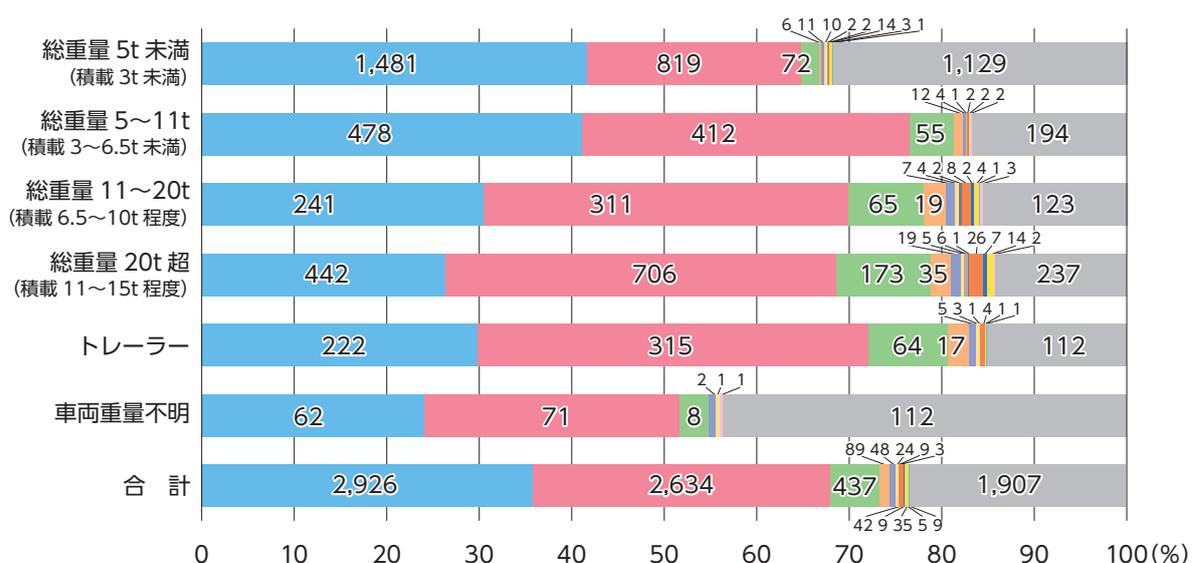
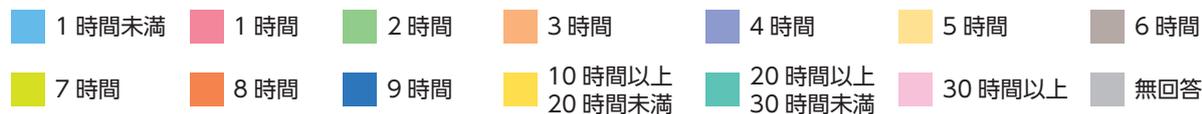
【問4-1】 [3] 実際に荷待ちをしている場所はどこですか。



【問4-2】 [1] 問4-1で回答された場所での平均的な待機時間、最長の待機時間はどの程度ですか。

車両重量別

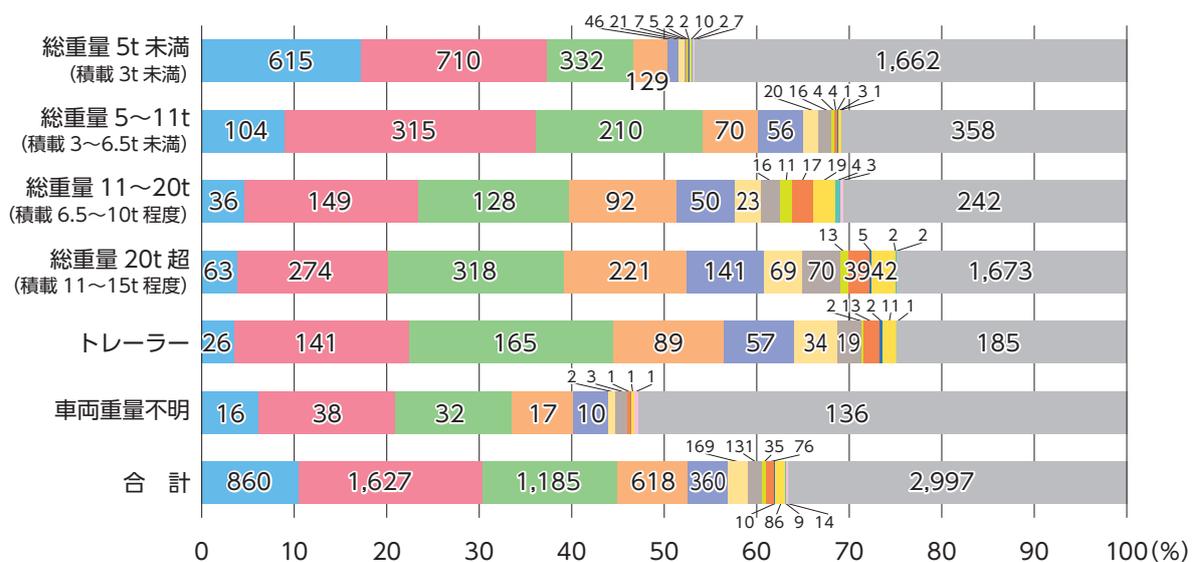
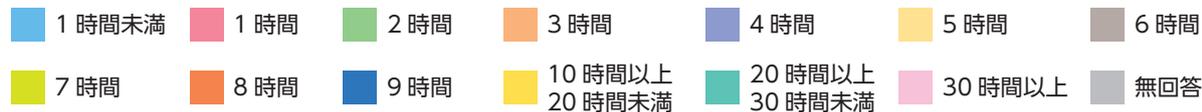
平均的な待機時間



	1時間未満	1時間	2時間	3時間	4時間	5時間	6時間	7時間	8時間	9時間	10時間以上 20時間未満	20時間以上 30時間未満	30時間 以上	回答無し	合計
5t 未満	41.7% 1,481	23.1% 819	2.0% 72	0.2% 6	0.3% 11	0.3% 10	0.1% 2	0.0% 0	0.1% 2	0.0% 0	0.4% 14	0.1% 3	0.0% 1	31.8% 1,129	3,550
5~11t	41.1% 478	35.5% 412	4.7% 55	1.0% 12	0.3% 4	0.1% 1	0.0% 0	0.0% 0	0.2% 2	0.0% 0	0.2% 2	0.0% 0	0.2% 2	16.7% 194	1,162
11~20t	30.5% 241	39.4% 311	8.2% 65	2.4% 19	0.9% 7	0.5% 4	0.0% 0	0.3% 2	1.0% 8	0.3% 2	0.5% 4	0.1% 1	0.4% 3	15.6% 123	790
20t 超	26.4% 442	42.2% 706	10.3% 173	2.1% 35	1.1% 19	0.3% 5	0.4% 6	0.1% 1	1.6% 26	0.4% 7	0.8% 14	0.0% 0	0.1% 2	14.2% 237	1,673
トレーラー	29.8% 222	42.3% 315	8.6% 64	2.3% 17	0.7% 5	0.4% 3	0.1% 1	0.0% 0	0.5% 4	0.0% 0	0.1% 1	0.1% 1	0.0% 0	15.0% 112	745
車両重量不明	24.1% 62	27.6% 71	3.1% 8	0.0% 0	0.8% 2	0.4% 1	0.0% 0	0.0% 0	0.0% 0	0.0% 0	0.0% 0	0.0% 0	0.4% 1	43.6% 112	257
合計	35.8% 2,926	32.2% 2,634	5.3% 437	1.1% 89	0.6% 48	0.3% 24	0.1% 9	0.0% 3	0.5% 42	0.1% 9	0.4% 35	0.1% 5	0.1% 9	23.3% 1,907	8,177

車両重量別

最長の待機時間



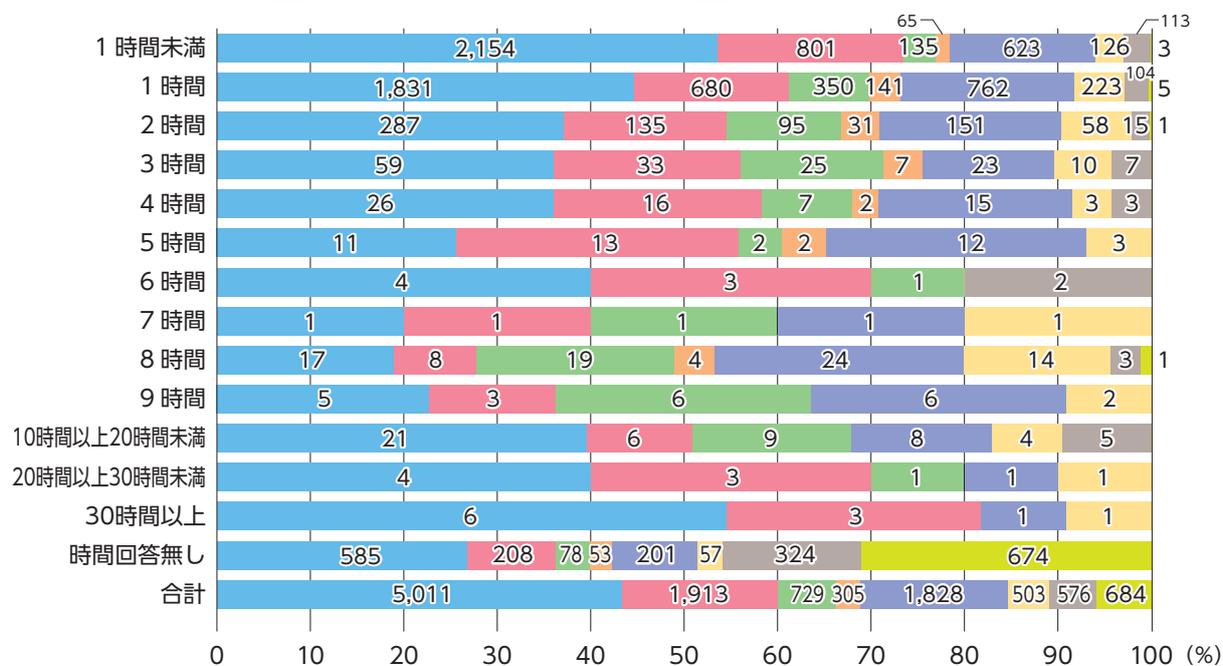
	1時間未満	1時間	2時間	3時間	4時間	5時間	6時間	7時間	8時間	9時間	10時間以上20時間未満	20時間以上30時間未満	30時間以上	回答無し	合計		
5t 未満	17.3% 615	20.0% 710	9.4% 332	3.6% 129	1.3% 46	0.6% 21	0.2% 7	0.1% 5	0.1% 2	0.1% 2	0.3% 10	0.1% 2	0.2% 7	46.8%	1,662	3,550	
5~11t	9.0% 104	27.1% 315	18.1% 210	6.0% 70	4.8% 56	1.7% 20	1.4% 16	0.3% 4	0.3% 4	0.1% 4	0.3% 1	0.1% 3	0.0% 1	0.0% 0	30.8%	358	1,162
11~20t	4.6% 36	18.9% 149	16.2% 128	11.6% 92	6.3% 50	2.9% 23	2.0% 16	1.4% 11	2.2% 17	0.0% 0	2.4% 19	0.5% 19	0.4% 4	3.0%	30.6%	242	790
20t 超	3.8% 63	16.4% 274	19.0% 318	13.2% 221	8.4% 141	4.1% 69	4.2% 70	0.8% 13	2.3% 39	0.3% 5	2.5% 42	0.1% 2	0.1% 2	2.4%	41.4%	1,673	
トレーラー	3.5% 26	18.9% 141	22.1% 165	11.9% 89	7.7% 57	4.6% 34	2.6% 19	0.3% 2	1.7% 13	0.3% 2	1.5% 11	0.0% 0	0.1% 0	1.0%	24.8%	185	745
車両重量不明	6.2% 16	14.8% 38	12.5% 32	6.6% 17	3.9% 10	0.8% 2	1.2% 3	0.0% 0	0.4% 1	0.0% 0	0.4% 1	0.0% 0	0.4% 0	1.0%	52.9%	136	257
合計	10.5% 860	19.9% 1,627	14.5% 1,185	7.6% 618	4.4% 360	2.1% 169	1.6% 131	0.4% 35	0.9% 76	0.1% 10	1.1% 86	0.1% 9	0.2% 14	36.7%	2,997	8,177	

【問4-2】 4-1で回答された場所での平均的な待機時間、最長の待機時間はどの程度ですか

荷待ち場所別

平均的な待機時間

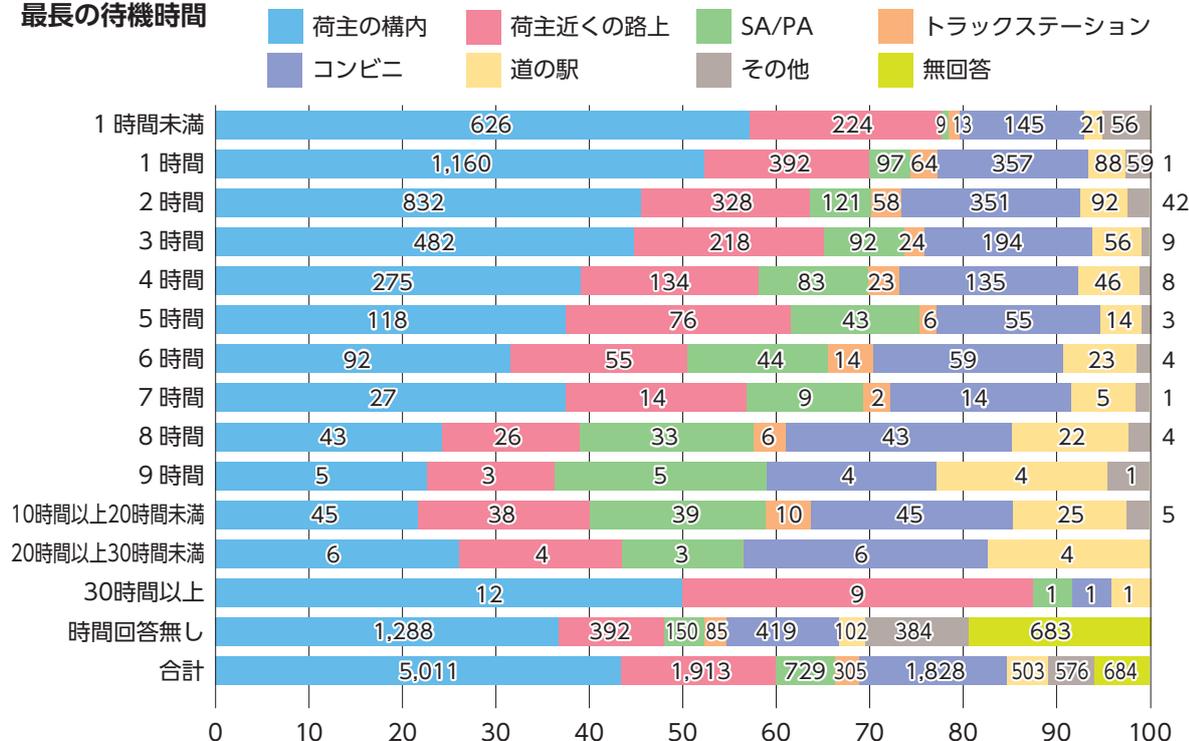
荷主の構内 荷主近くの路上 SA/PA トラックステーション
 コンビニ 道の駅 その他 無回答



	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	53.6%: 2,154	19.9%: 801	3.4%: 135	1.6%: 65	15.5%: 623	3.1%: 126	2.8%: 113	0.1%: 3	4,020
1時間	44.7%: 1,831	16.6%: 680	8.5%: 350	3.4%: 141	18.6%: 762	5.4%: 223	2.5%: 104	0.1%: 5	4,096
2時間	37.1%: 287	17.5%: 135	12.3%: 95	4.0%: 31	19.5%: 151	7.5%: 58	1.9%: 15	0.1%: 1	773
3時間	36.0%: 59	20.1%: 33	15.2%: 25	4.3%: 7	14.0%: 23	6.1%: 10	4.3%: 7	0.0%: 0	164
4時間	36.1%: 26	22.2%: 16	9.7%: 7	2.8%: 2	20.8%: 15	4.2%: 3	4.2%: 3	0.0%: 0	72
5時間	25.6%: 11	30.2%: 13	4.7%: 2	4.7%: 2	27.9%: 12	7.0%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	43
6時間	40.0%: 4	30.0%: 3	10.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	20.0%: 2	0.0%: 0	10
7時間	20.0%: 1	20.0%: 1	20.0%: 1	0.0%: 0	20.0%: 1	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	5
8時間	18.9%: 17	8.9%: 8	21.1%: 19	4.4%: 4	26.7%: 24	15.6%: 14	3.3%: 3	1.1%: 1	90
9時間	22.7%: 5	13.6%: 3	27.3%: 6	0.0%: 0	27.3%: 6	9.1%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	22
10時間以上20時間未満	39.6%: 21	11.3%: 6	17.0%: 9	0.0%: 0	15.1%: 8	7.5%: 4	9.4%: 5	0.0%: 0	53
20時間以上30時間未満	40.0%: 4	30.0%: 3	10.0%: 1	0.0%: 0	10.0%: 1	10.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	10
30時間以上	54.5%: 6	27.3%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	9.1%: 1	9.1%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	11
時間回答無し	26.8%: 585	9.5%: 208	3.6%: 78	2.4%: 53	9.2%: 201	2.6%: 57	14.9%: 324	30.9%: 674	2,180
合計	43.4%: 5,011	16.6%: 1,913	6.3%: 729	2.6%: 305	15.8%: 1,828	4.4%: 503	5.0%: 576	5.9%: 684	11,549

荷待ち場所別

最長の待機時間

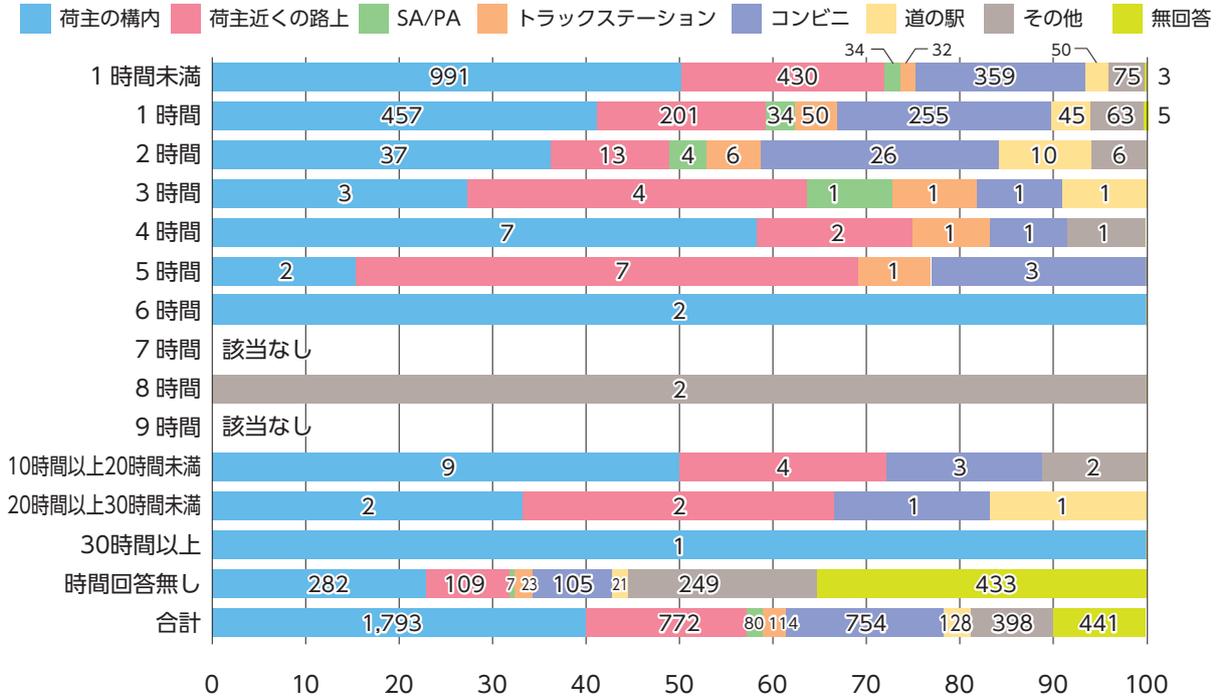


	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	57.2% : 626	20.5% : 224	0.8% : 9	1.2% : 13	13.3% : 145	1.9% : 21	5.1% : 56	0.0% : 0	1,094
1時間	52.3% : 1,160	17.7% : 392	4.4% : 97	2.9% : 64	16.1% : 357	4.0% : 88	2.7% : 59	0.0% : 1	2,218
2時間	45.6% : 832	18.0% : 328	6.6% : 121	3.2% : 58	19.2% : 351	5.0% : 92	2.3% : 42	0.0% : 0	1,824
3時間	44.8% : 482	20.3% : 218	8.6% : 92	2.2% : 24	18.0% : 194	5.2% : 56	0.8% : 9	0.0% : 0	1,075
4時間	39.1% : 275	19.0% : 134	11.8% : 83	3.3% : 23	19.2% : 135	6.5% : 46	1.1% : 8	0.0% : 0	704
5時間	37.5% : 118	24.1% : 76	13.7% : 43	1.9% : 6	17.5% : 55	4.4% : 14	1.0% : 3	0.0% : 0	315
6時間	31.6% : 92	18.9% : 55	15.1% : 44	4.8% : 14	20.3% : 59	7.9% : 23	1.4% : 4	0.0% : 0	291
7時間	37.5% : 27	19.4% : 14	12.5% : 9	2.8% : 2	19.4% : 14	6.9% : 5	1.4% : 1	0.0% : 0	72
8時間	24.3% : 43	14.7% : 26	18.6% : 33	3.4% : 6	24.3% : 43	12.4% : 22	2.3% : 4	0.0% : 0	177
9時間	22.7% : 5	13.6% : 3	22.7% : 5	0.0% : 0	18.2% : 4	18.2% : 4	4.5% : 1	0.0% : 0	22
10時間以上20時間未満	21.7% : 45	18.4% : 38	18.8% : 39	4.8% : 10	21.7% : 45	12.1% : 25	2.4% : 5	0.0% : 0	207
20時間以上30時間未満	26.1% : 6	17.4% : 4	13.0% : 3	0.0% : 0	26.1% : 6	17.4% : 4	0.0% : 0	0.0% : 0	23
30時間以上	50.0% : 12	37.5% : 9	4.2% : 1	0.0% : 0	4.2% : 1	4.2% : 1	0.0% : 0	0.0% : 0	24
時間回答無し	36.8% : 1,288	11.2% : 392	4.3% : 150	2.4% : 85	12.0% : 419	2.9% : 102	11.0% : 384	19.5% : 683	3,503
合計	43.4% : 5,011	16.6% : 1,913	6.3% : 729	2.6% : 305	15.8% : 1,828	4.4% : 503	5.0% : 576	5.9% : 684	11,549

【問4-1】×【問4-2】 車両重量別、荷待ち場所別の平均的待機時間

5t 未満

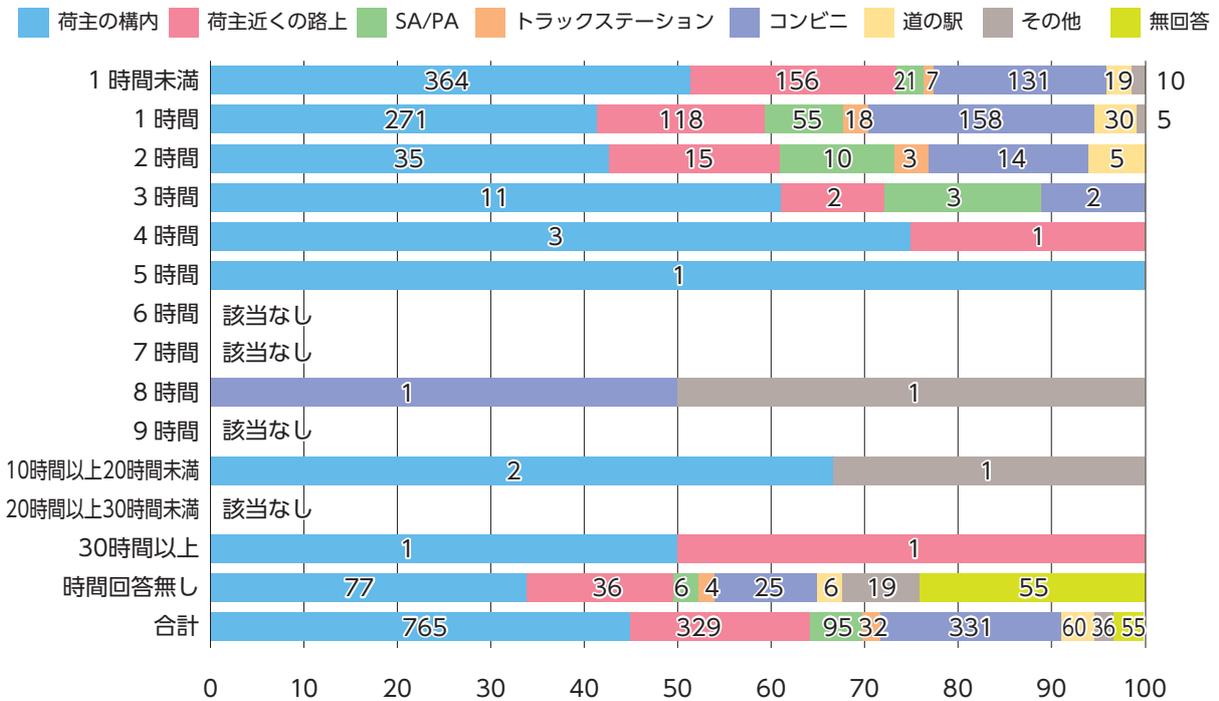
荷待ち場所での平均的待機時間



	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1 時間未満	50.2%: 991	21.8%: 430	1.7%: 34	1.6%: 32	18.2%: 359	2.5%: 50	3.8%: 75	0.2%: 3	1,974
1 時間	41.2%: 457	18.1%: 201	3.1%: 34	4.5%: 50	23.0%: 255	4.1%: 45	5.7%: 63	0.5%: 5	1,110
2 時間	36.3%: 37	12.7%: 13	3.9%: 4	5.9%: 6	25.5%: 26	9.8%: 10	5.9%: 6	0.0%: 0	102
3 時間	27.3%: 3	36.4%: 4	9.1%: 1	9.1%: 1	9.1%: 1	9.1%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	11
4 時間	58.3%: 7	16.7%: 2	0.0%: 0	8.3%: 1	8.3%: 1	0.0%: 0	8.3%: 1	0.0%: 0	12
5 時間	15.4%: 2	53.8%: 7	0.0%: 0	7.7%: 1	23.1%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	13
6 時間	100.0%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	2
7 時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 時間	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	100.0%: 2	0.0%: 0	2
9 時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 時間以上20 時間未満	50.0%: 9	22.2%: 4	0.0%: 0	0.0%: 0	16.7%: 3	0.0%: 0	11.1%: 2	0.0%: 0	18
20 時間以上30 時間未満	33.3%: 2	33.3%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	16.7%: 1	16.7%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	6
30 時間以上	100.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	1
時間回答無し	22.9%: 282	8.9%: 109	0.6%: 7	1.9%: 23	8.5%: 105	1.7%: 21	20.3%: 249	35.2%: 433	1,229
合計	40.0%: 1,793	17.2%: 772	1.8%: 80	2.5%: 114	16.8%: 754	2.9%: 128	8.9%: 398	9.8%: 441	4,480

5～11t 未満

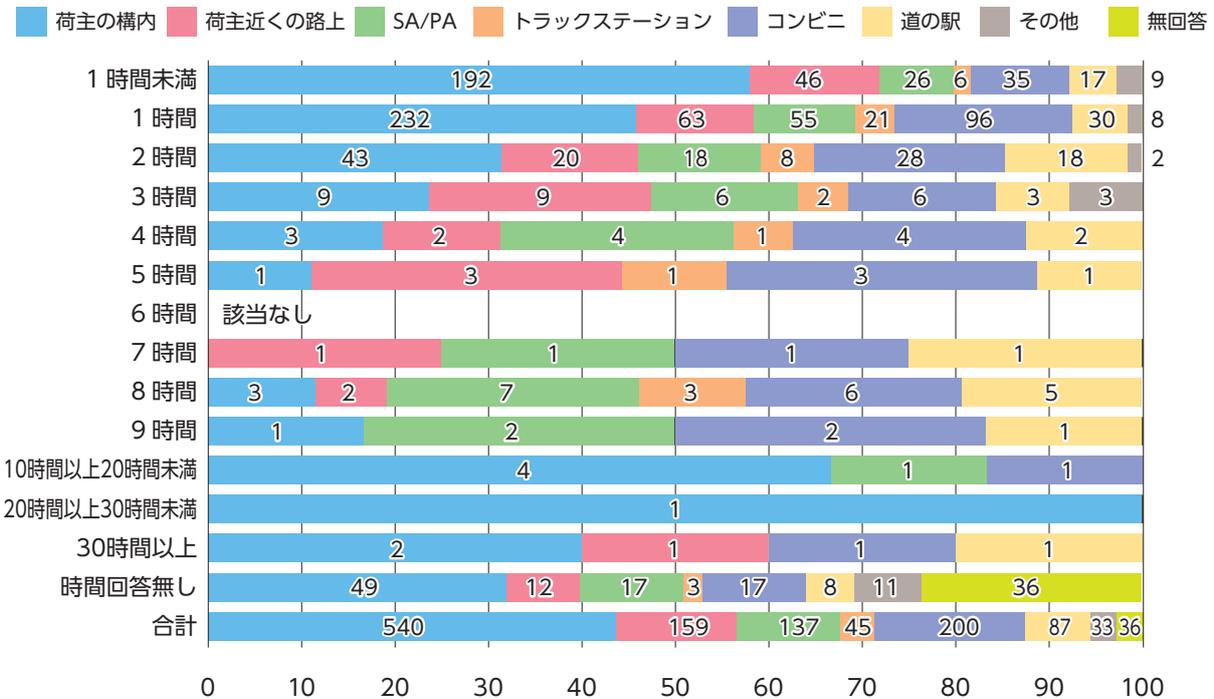
荷待ち場所での平均的待機時間



	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1 時間未満	51.4%: 364	22.0%: 156	3.0%: 21	1.0%: 7	18.5%: 131	2.7%: 19	1.4%: 10	0.0%: 0	708
1 時間	41.4%: 271	18.0%: 118	8.4%: 55	2.7%: 18	24.1%: 158	4.6%: 30	0.8%: 5	0.0%: 0	655
2 時間	42.7%: 35	18.3%: 15	12.2%: 10	3.7%: 3	17.1%: 14	6.1%: 5	0.0%: 0	0.0%: 0	82
3 時間	61.1%: 11	11.1%: 2	16.7%: 3	0.0%: 0	11.1%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	18
4 時間	75.0%: 3	25.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	4
5 時間	100.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	1
6 時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 時間	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	50.0%: 1	0.0%: 0	50.0%: 1	0.0%: 0	2
9 時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 時間以上20 時間未満	66.7%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	33.3%: 1	0.0%: 0	3
20 時間以上30 時間未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 時間以上	50.0%: 1	50.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	2
時間回答無し	33.8%: 77	15.8%: 36	2.6%: 6	1.8%: 4	11.0%: 25	2.6%: 6	8.3%: 19	24.1%: 55	228
合計	44.9%: 765	19.3%: 329	5.6%: 95	1.9%: 32	19.4%: 331	3.5%: 60	2.1%: 36	3.2%: 55	1,703

11～20t 未満

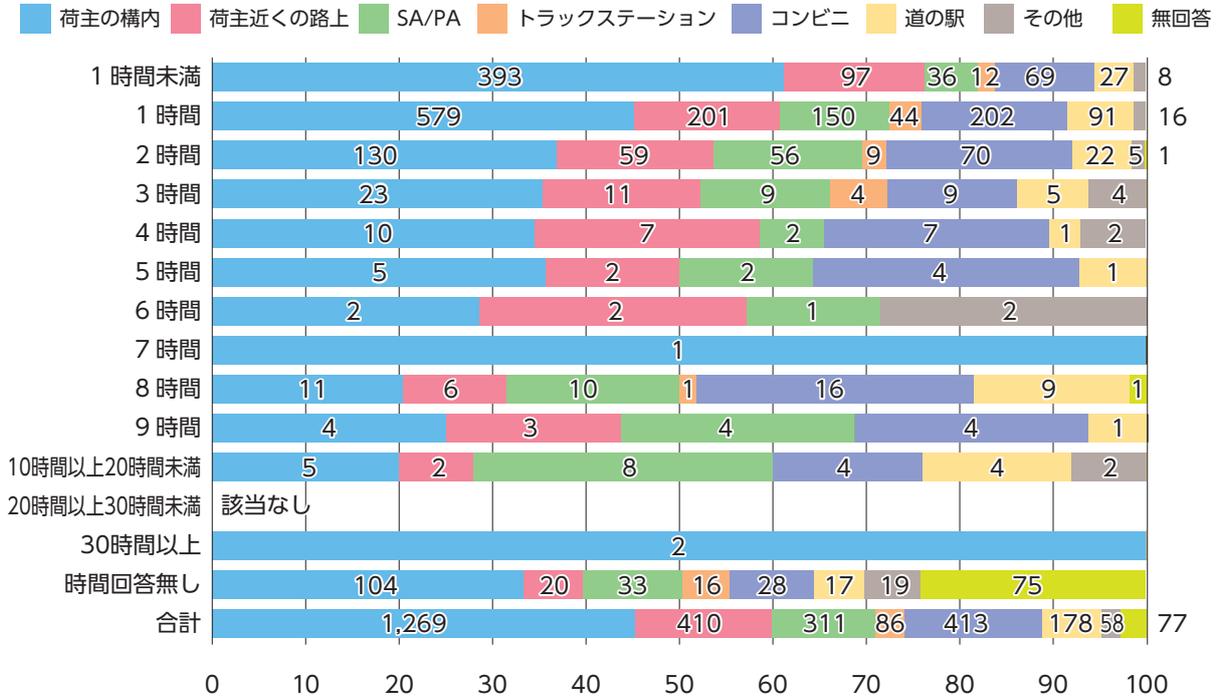
荷待ち場所での平均的待機時間



	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	58.0%: 192	13.9%: 46	7.9%: 26	1.8%: 6	10.6%: 35	5.1%: 17	2.7%: 9	0.0%: 0	331
1時間	45.9%: 232	12.5%: 63	10.9%: 55	4.2%: 21	19.0%: 96	5.9%: 30	1.6%: 8	0.0%: 0	505
2時間	31.4%: 43	14.6%: 20	13.1%: 18	5.8%: 8	20.4%: 28	13.1%: 18	1.5%: 2	0.0%: 0	137
3時間	23.7%: 9	23.7%: 9	15.8%: 6	5.3%: 2	15.8%: 6	7.9%: 3	7.9%: 3	0.0%: 0	38
4時間	18.8%: 3	12.5%: 2	25.0%: 4	6.3%: 1	25.0%: 4	12.5%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	16
5時間	11.1%: 1	33.3%: 3	0.0%: 0	11.1%: 1	33.3%: 3	11.1%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	9
6時間	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0
7時間	0.0%: 0	25.0%: 1	25.0%: 1	0.0%: 0	25.0%: 1	25.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	4
8時間	11.5%: 3	7.7%: 2	26.9%: 7	11.5%: 3	23.1%: 6	19.2%: 5	0.0%: 0	0.0%: 0	26
9時間	16.7%: 1	0.0%: 0	33.3%: 2	0.0%: 0	33.3%: 2	16.7%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	6
10時間以上20時間未満	66.7%: 4	0.0%: 0	16.7%: 1	0.0%: 0	16.7%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	6
20時間以上30時間未満	100.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	1
30時間以上	40.0%: 2	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	20.0%: 1	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	5
時間回答無し	32.0%: 49	7.8%: 12	11.1%: 17	2.0%: 3	11.1%: 17	5.2%: 8	7.2%: 11	23.5%: 36	153
合計	43.7%: 540	12.9%: 159	11.1%: 137	3.6%: 45	16.2%: 200	7.0%: 87	2.7%: 33	2.9%: 36	1,237

20t 超

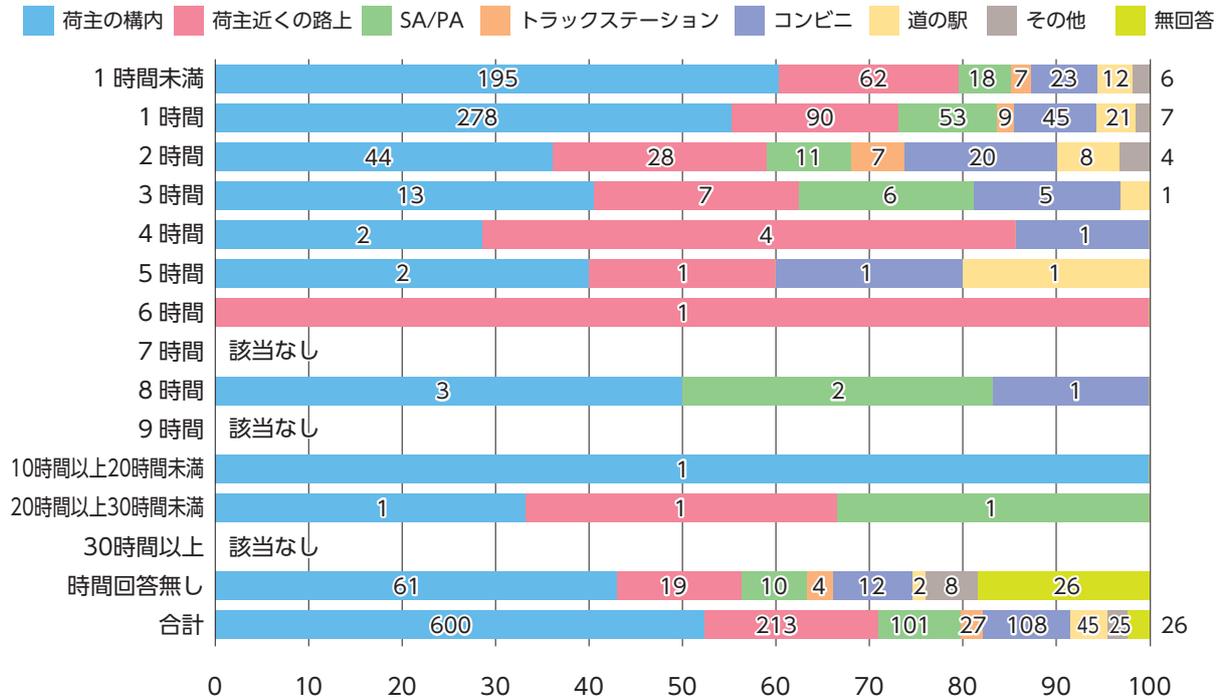
荷待ち場所での平均的待機時間



	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1 時間未満	61.2%: 393	15.1%: 97	5.6%: 36	1.9%: 12	10.7%: 69	4.2%: 27	1.2%: 8	0.0%: 0	642
1 時間	45.1%: 579	15.7%: 201	11.7%: 150	3.4%: 44	15.7%: 202	7.1%: 91	1.2%: 16	0.0%: 0	1,283
2 時間	36.9%: 130	16.8%: 59	15.9%: 56	2.6%: 9	19.9%: 70	6.3%: 22	1.4%: 5	0.3%: 1	352
3 時間	35.4%: 23	16.9%: 11	13.8%: 9	6.2%: 4	13.8%: 9	7.7%: 5	6.2%: 4	0.0%: 0	65
4 時間	34.5%: 10	24.1%: 7	6.9%: 2	0.0%: 0	24.1%: 7	3.4%: 1	6.9%: 2	0.0%: 0	29
5 時間	35.7%: 5	14.3%: 2	14.3%: 2	0.0%: 0	28.6%: 4	7.1%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	14
6 時間	28.6%: 2	28.6%: 2	14.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	28.6%: 2	0.0%: 0	7
7 時間	100.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	1
8 時間	20.4%: 11	11.1%: 6	18.5%: 10	1.9%: 1	29.6%: 16	16.7%: 9	0.0%: 0	1.9%: 1	54
9 時間	25.0%: 4	18.8%: 3	25.0%: 4	0.0%: 0	25.0%: 4	6.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	16
10時間以上20時間未満	20.0%: 5	8.0%: 2	32.0%: 8	0.0%: 0	16.0%: 4	16.0%: 4	8.0%: 2	0.0%: 0	25
20時間以上30時間未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30時間以上	100.0%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	2
時間回答無し	33.3%: 104	6.4%: 20	10.6%: 33	5.1%: 16	9.0%: 28	5.4%: 17	6.1%: 19	24.0%: 75	312
合計	45.3%: 1,269	14.6%: 410	11.1%: 311	3.1%: 86	14.7%: 413	6.4%: 178	2.1%: 58	2.7%: 77	2,802

トレーラー

荷待ち場所での平均的待機時間

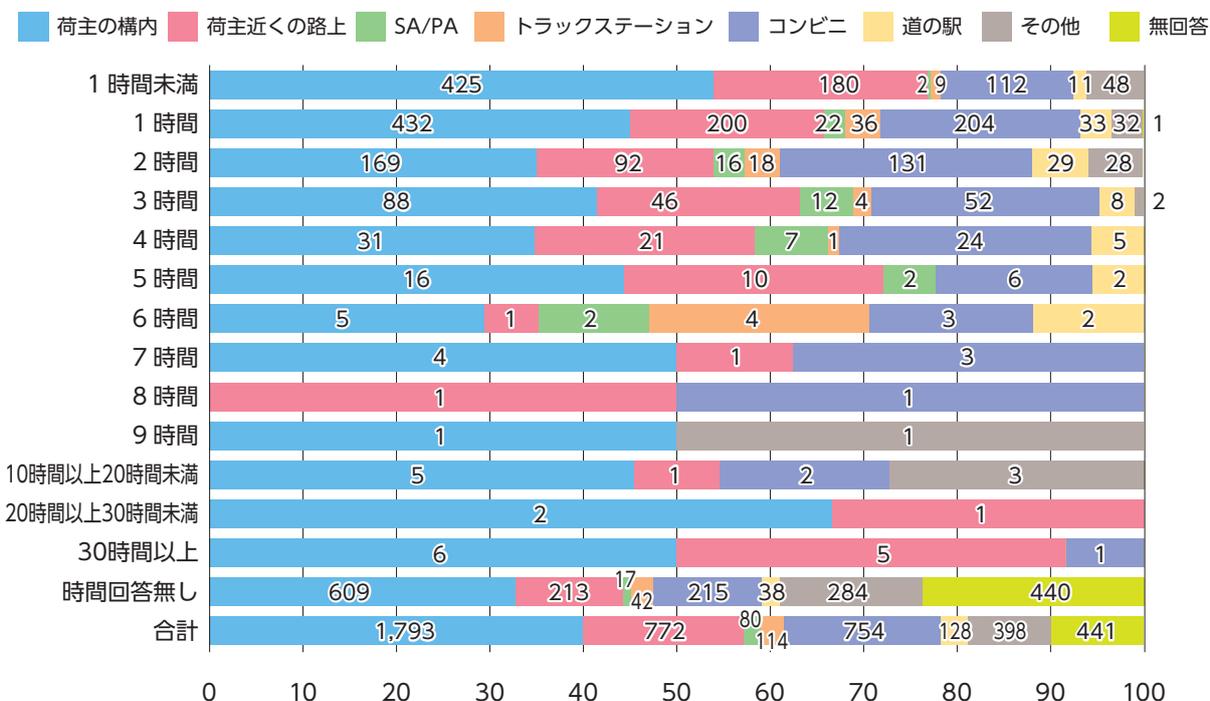


	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	60.4%: 195	19.2%: 62	5.6%: 18	2.2%: 7	7.1%: 23	3.7%: 12	1.9%: 6	0.0%: 0	323
1時間	55.3%: 278	17.9%: 90	10.5%: 53	1.8%: 9	8.9%: 45	4.2%: 21	1.4%: 7	0.0%: 0	503
2時間	36.1%: 44	23.0%: 28	9.0%: 11	5.7%: 7	16.4%: 20	6.6%: 8	3.3%: 4	0.0%: 0	122
3時間	40.6%: 13	21.9%: 7	18.8%: 6	0.0%: 0	15.6%: 5	3.1%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	32
4時間	28.6%: 2	57.1%: 4	0.0%: 0	0.0%: 0	14.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	7
5時間	40.0%: 2	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	20.0%: 1	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	5
6時間	0.0%: 0	100.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	1
7時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8時間	50.0%: 3	0.0%: 0	33.3%: 2	0.0%: 0	16.7%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	6
9時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10時間以上20時間未満	100.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	1
20時間以上30時間未満	33.3%: 1	33.3%: 1	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	3
30時間以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0
時間回答無し	43.0%: 61	13.4%: 19	7.0%: 10	2.8%: 4	8.5%: 12	1.4%: 2	5.6%: 8	18.3%: 26	142
合計	52.4%: 600	18.6%: 213	8.8%: 101	2.4%: 27	9.4%: 108	3.9%: 45	2.2%: 25	2.3%: 26	1,145

【問4-1】×【問4-2】 車両重量別、荷待ち場所別の最長の待機時間

5t 未満

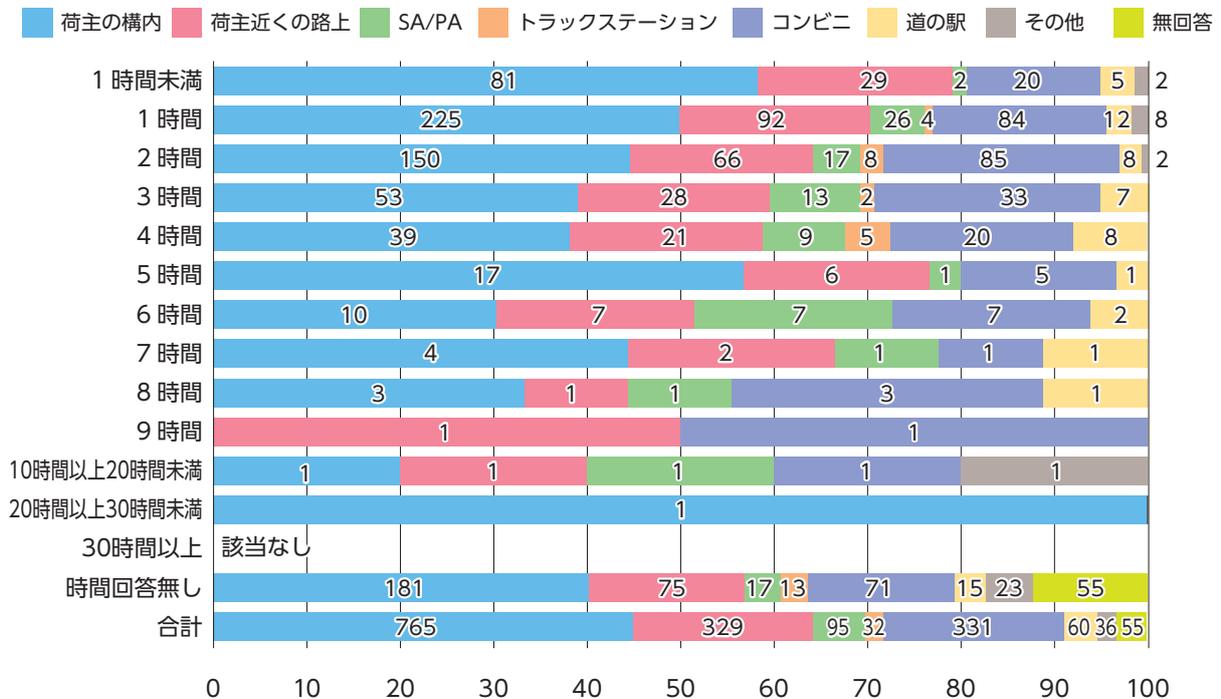
荷待ち場所での最長の待機時間



	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	54.0%: 425	22.9%: 180	0.3%: 2	1.1%: 9	14.2%: 112	1.4%: 11	6.1%: 48	0.0%: 0	787
1時間	45.0%: 432	20.8%: 200	2.3%: 22	3.8%: 36	21.3%: 204	3.4%: 33	3.3%: 32	0.1%: 1	960
2時間	35.0%: 169	19.0%: 92	3.3%: 16	3.7%: 18	27.1%: 131	6.0%: 29	5.8%: 28	0.0%: 0	483
3時間	41.5%: 88	21.7%: 46	5.7%: 12	1.9%: 4	24.5%: 52	3.8%: 8	0.9%: 2	0.0%: 0	212
4時間	34.8%: 31	23.6%: 21	7.9%: 7	1.1%: 1	27.0%: 24	5.6%: 5	0.0%: 0	0.0%: 0	89
5時間	44.4%: 16	27.8%: 10	5.6%: 2	0.0%: 0	16.7%: 6	5.6%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	36
6時間	29.4%: 5	5.9%: 1	11.8%: 2	23.5%: 4	17.6%: 3	11.8%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	17
7時間	50.0%: 4	12.5%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	37.5%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	8
8時間	0.0%: 0	50.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	50.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	2
9時間	50.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	50.0%: 1	0.0%: 0	2
10時間以上20時間未満	45.5%: 5	9.1%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	18.2%: 2	0.0%: 0	27.3%: 3	0.0%: 0	11
20時間以上30時間未満	66.7%: 2	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	3
30時間以上	50.0%: 6	41.7%: 5	0.0%: 0	0.0%: 0	8.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	12
時間回答無し	32.8%: 609	11.5%: 213	0.9%: 17	2.3%: 42	11.6%: 215	2.0%: 38	15.3%: 284	23.7%: 440	1,858
合計	40.0%: 1,793	17.2%: 772	1.8%: 80	2.5%: 114	16.8%: 754	2.9%: 128	8.9%: 398	9.8%: 441	4,480

5～11t 未満

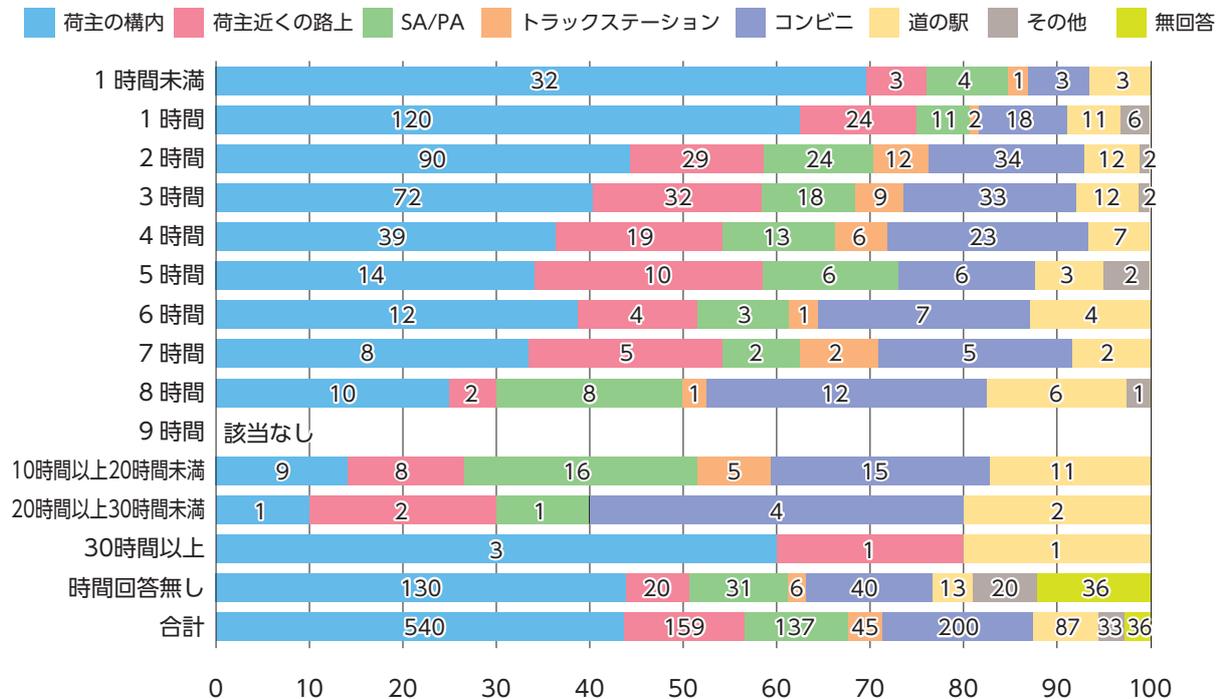
荷待ち場所での最長の待機時間



	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	58.3%	81	20.9%	29	1.4%	2	0.0%	0	139
1時間	49.9%	225	20.4%	92	5.8%	26	0.9%	4	451
2時間	44.6%	150	19.6%	66	5.1%	17	2.4%	8	336
3時間	39.0%	53	20.6%	28	9.6%	13	1.5%	2	136
4時間	38.2%	39	20.6%	21	8.8%	9	4.9%	5	102
5時間	56.7%	17	20.0%	6	3.3%	1	0.0%	0	30
6時間	30.3%	10	21.2%	7	21.2%	7	0.0%	0	33
7時間	44.4%	4	22.2%	2	11.1%	1	0.0%	0	9
8時間	33.3%	3	11.1%	1	11.1%	1	0.0%	0	9
9時間	0.0%	0	50.0%	1	0.0%	0	0.0%	0	2
10時間以上20時間未満	20.0%	1	20.0%	1	20.0%	1	0.0%	0	5
20時間以上30時間未満	100.0%	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1
30時間以上		0		0		0		0	0
時間回答無し	40.2%	181	16.7%	75	3.8%	17	2.9%	13	450
合計	44.9%	765	19.3%	329	5.6%	95	1.9%	32	1,703

11～20t 未満

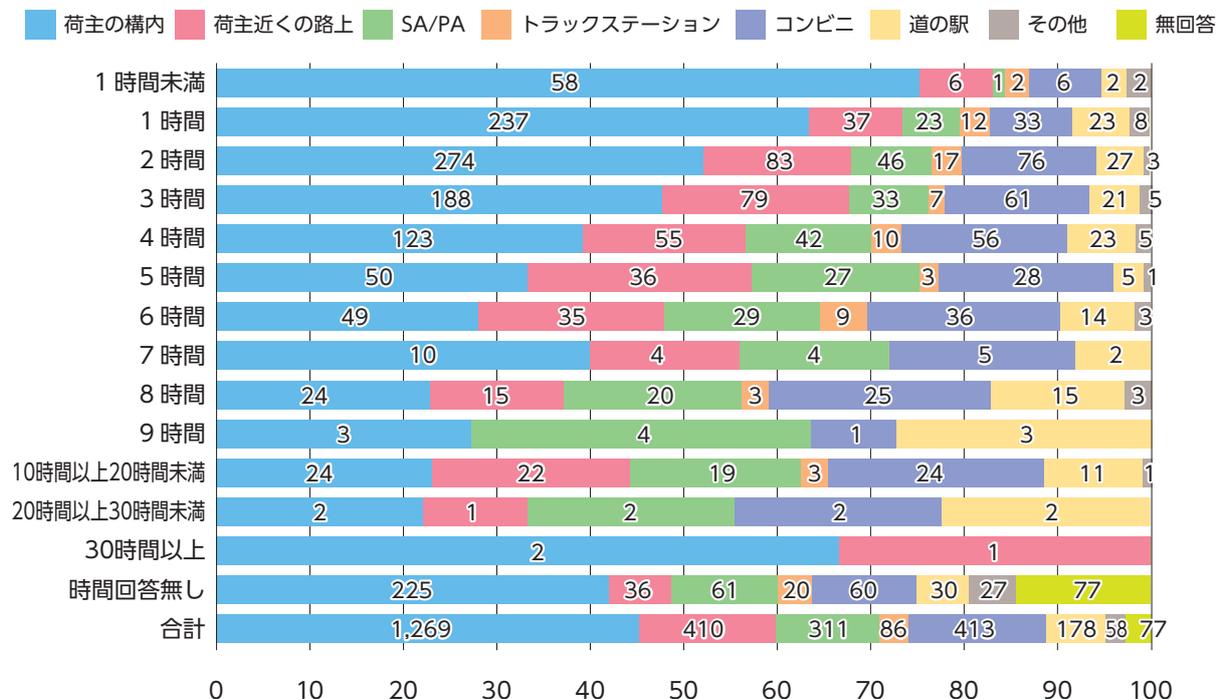
荷待ち場所での最長の待機時間



	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	69.6%: 32	6.5%: 3	8.7%: 4	2.2%: 1	6.5%: 3	6.5%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	46
1時間	62.5%: 120	12.5%: 24	5.7%: 11	1.0%: 2	9.4%: 18	5.7%: 11	3.1%: 6	0.0%: 0	192
2時間	44.3%: 90	14.3%: 29	11.8%: 24	5.9%: 12	16.7%: 34	5.9%: 12	1.0%: 2	0.0%: 0	203
3時間	40.4%: 72	18.0%: 32	10.1%: 18	5.1%: 9	18.5%: 33	6.7%: 12	1.1%: 2	0.0%: 0	178
4時間	36.4%: 39	17.8%: 19	12.1%: 13	5.6%: 6	21.5%: 23	6.5%: 7	0.0%: 0	0.0%: 0	107
5時間	34.1%: 14	24.4%: 10	14.6%: 6	0.0%: 0	14.6%: 6	7.3%: 3	4.9%: 2	0.0%: 0	41
6時間	38.7%: 12	12.9%: 4	9.7%: 3	3.2%: 1	22.6%: 7	12.9%: 4	0.0%: 0	0.0%: 0	31
7時間	33.3%: 8	20.8%: 5	8.3%: 2	8.3%: 2	20.8%: 5	8.3%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	24
8時間	25.0%: 10	5.0%: 2	20.0%: 8	2.5%: 1	30.0%: 12	15.0%: 6	2.5%: 1	0.0%: 0	40
9時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10時間以上20時間未満	14.1%: 9	12.5%: 8	25.0%: 16	7.8%: 5	23.4%: 15	17.2%: 11	0.0%: 0	0.0%: 0	64
20時間以上30時間未満	10.0%: 1	20.0%: 2	10.0%: 1	0.0%: 0	40.0%: 4	20.0%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	10
30時間以上	60.0%: 3	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	5
時間回答無し	43.9%: 130	6.8%: 20	10.5%: 31	2.0%: 6	13.5%: 40	4.4%: 13	6.8%: 20	12.2%: 36	296
合計	43.7%: 540	12.9%: 159	11.1%: 137	3.6%: 45	16.2%: 200	7.0%: 87	2.7%: 33	2.9%: 36	1,237

20t 超

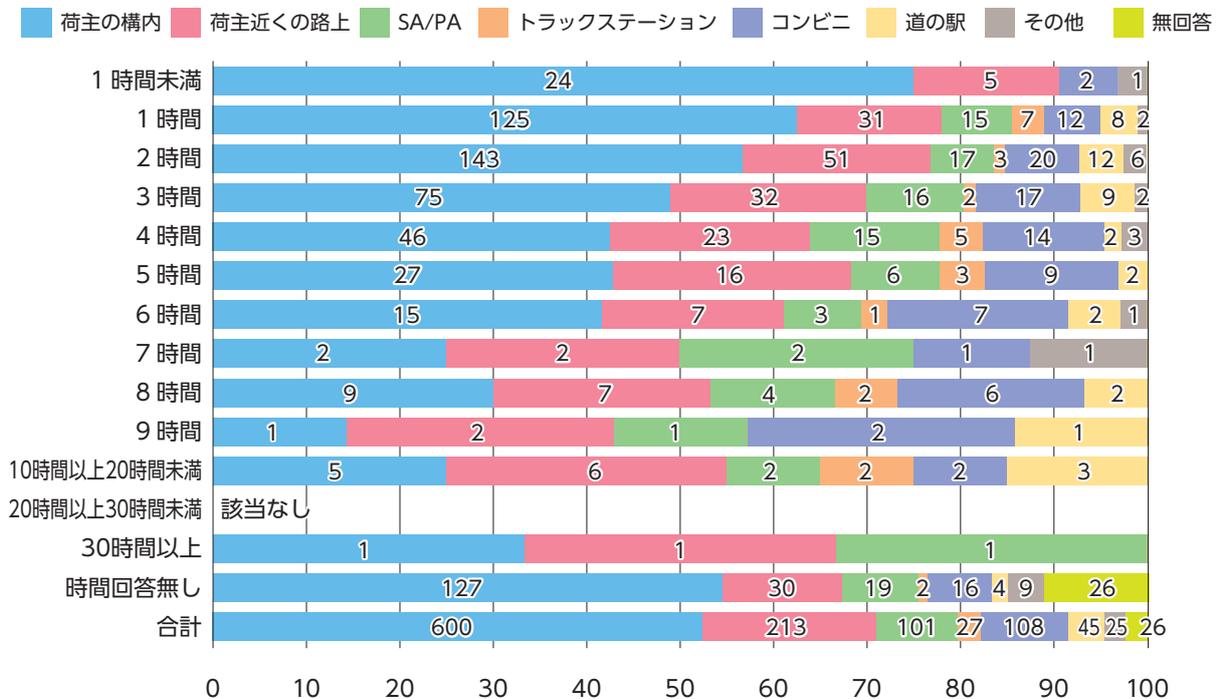
荷待ち場所での最長の待機時間



	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計								
1時間未満	75.3%	58	7.8%	6	1.3%	1	2.6%	2	7.8%	6	2.6%	2	2.6%	2	0.0%	0	77
1時間	63.5%	237	9.9%	37	6.2%	23	3.2%	12	8.8%	33	6.2%	23	2.1%	8	0.0%	0	373
2時間	52.1%	274	15.8%	83	8.7%	46	3.2%	17	14.4%	76	5.1%	27	0.6%	3	0.0%	0	526
3時間	47.7%	188	20.1%	79	8.4%	33	1.8%	7	15.5%	61	5.3%	21	1.3%	5	0.0%	0	394
4時間	39.2%	123	17.5%	55	13.4%	42	3.2%	10	17.8%	56	7.3%	23	1.6%	5	0.0%	0	314
5時間	33.3%	50	24.0%	36	18.0%	27	2.0%	3	18.7%	28	3.3%	5	0.7%	1	0.0%	0	150
6時間	28.0%	49	20.0%	35	16.6%	29	5.1%	9	20.6%	36	8.0%	14	1.7%	3	0.0%	0	175
7時間	40.0%	10	16.0%	4	16.0%	4	0.0%	0	20.0%	5	8.0%	2	0.0%	0	0.0%	0	25
8時間	22.9%	24	14.3%	15	19.0%	20	2.9%	3	23.8%	25	14.3%	15	2.9%	3	0.0%	0	105
9時間	27.3%	3	0.0%	0	36.4%	4	0.0%	0	9.1%	1	27.3%	3	0.0%	0	0.0%	0	11
10時間以上20時間未満	23.1%	24	21.2%	22	18.3%	19	2.9%	3	23.1%	24	10.6%	11	1.0%	1	0.0%	0	104
20時間以上30時間未満	22.2%	2	11.1%	1	22.2%	2	0.0%	0	22.2%	2	22.2%	2	0.0%	0	0.0%	0	9
30時間以上	66.7%	2	33.3%	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	3
時間回答無し	42.0%	225	6.7%	36	11.4%	61	3.7%	20	11.2%	60	5.6%	30	5.0%	27	14.4%	77	536
合計	45.3%	1,269	14.6%	410	11.1%	311	3.1%	86	14.7%	413	6.4%	178	2.1%	58	2.7%	77	2,802

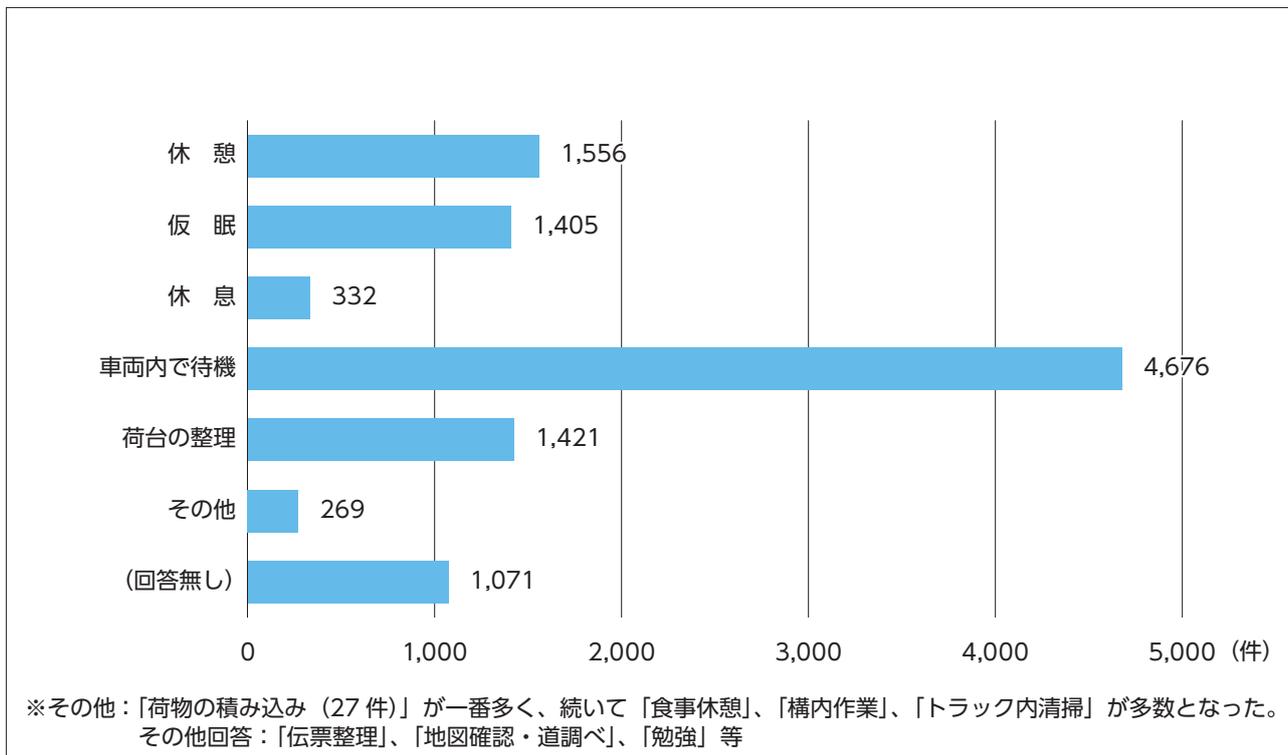
トレーラー

荷待ち場所での最長の待機時間

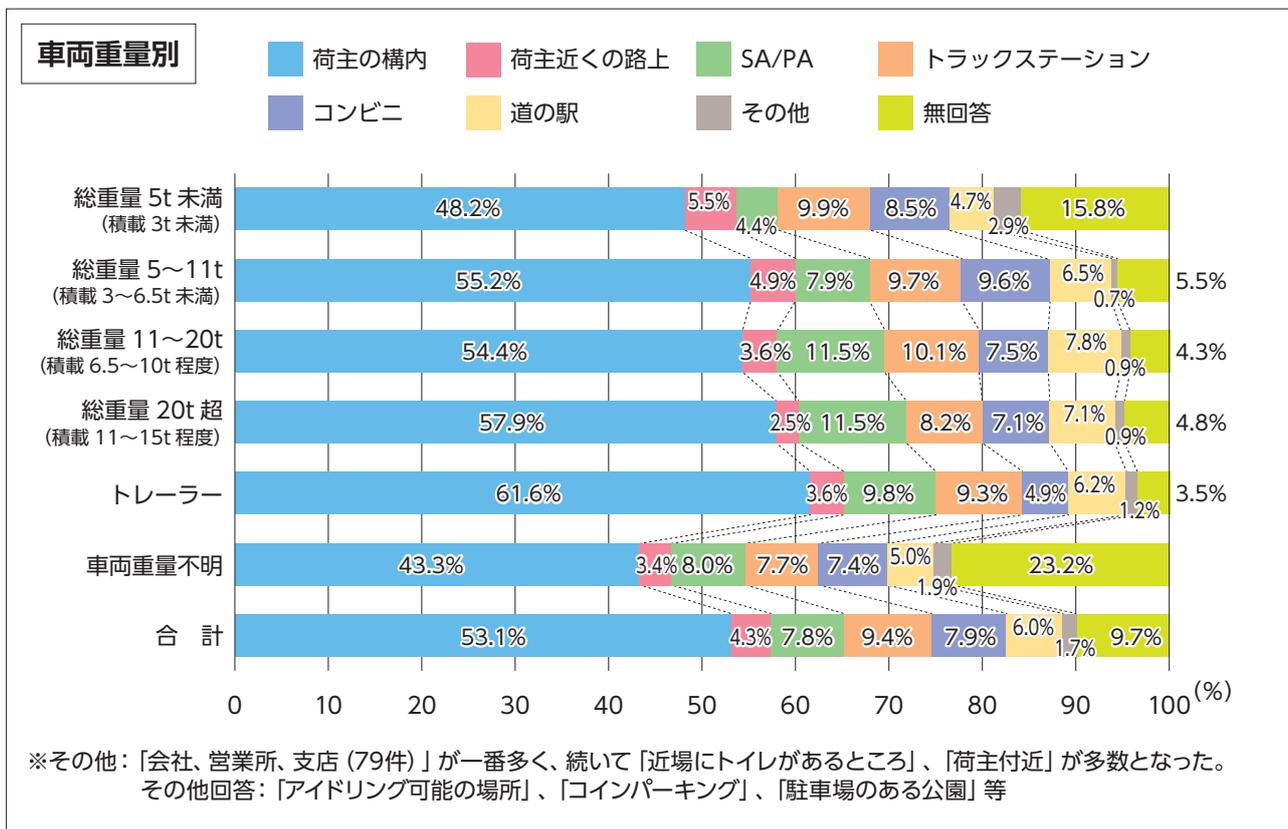


	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	75.0%: 24	15.6%: 5	0.0%: 0	0.0%: 0	6.3%: 2	0.0%: 0	3.1%: 1	0.0%: 0	32
1時間	62.5%: 125	15.5%: 31	7.5%: 15	3.5%: 7	6.0%: 12	4.0%: 8	1.0%: 2	0.0%: 0	200
2時間	56.7%: 143	20.2%: 51	6.7%: 17	1.2%: 3	7.9%: 20	4.8%: 12	2.4%: 6	0.0%: 0	252
3時間	49.0%: 75	20.9%: 32	10.5%: 16	1.3%: 2	11.1%: 17	5.9%: 9	1.3%: 2	0.0%: 0	153
4時間	42.6%: 46	21.3%: 23	13.9%: 15	4.6%: 5	13.0%: 14	1.9%: 2	2.8%: 3	0.0%: 0	108
5時間	42.9%: 27	25.4%: 16	9.5%: 6	4.8%: 3	14.3%: 9	3.2%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	63
6時間	41.7%: 15	19.4%: 7	8.3%: 3	2.8%: 1	19.4%: 7	5.6%: 2	2.8%: 1	0.0%: 0	36
7時間	25.0%: 2	25.0%: 2	25.0%: 2	0.0%: 0	12.5%: 1	0.0%: 0	12.5%: 1	0.0%: 0	8
8時間	30.0%: 9	23.3%: 7	13.3%: 4	6.7%: 2	20.0%: 6	6.7%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	30
9時間	14.3%: 1	28.6%: 2	14.3%: 1	0.0%: 0	28.6%: 2	14.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	7
10時間以上20時間未満	25.0%: 5	30.0%: 6	10.0%: 2	10.0%: 2	10.0%: 2	15.0%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	20
20時間以上30時間未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30時間以上	33.3%: 1	33.3%: 1	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	3
時間回答無し	54.5%: 127	12.9%: 30	8.2%: 19	0.9%: 2	6.9%: 16	1.7%: 4	3.9%: 9	11.2%: 26	233
合計	52.4%: 600	18.6%: 213	8.8%: 101	2.4%: 27	9.4%: 108	3.9%: 45	2.2%: 25	2.3%: 26	1,145

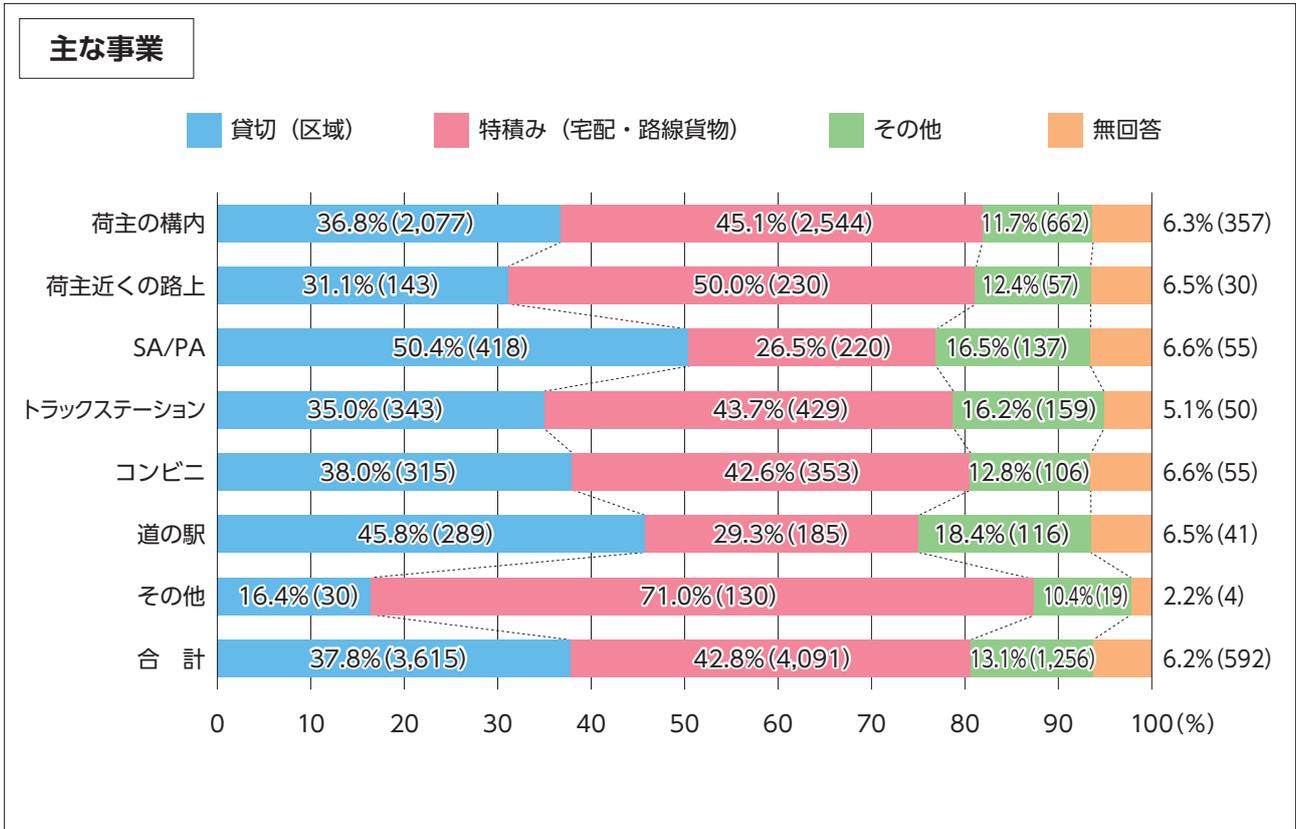
【問4-3】 4-3 荷待ちの時間は主に何をしていますか。



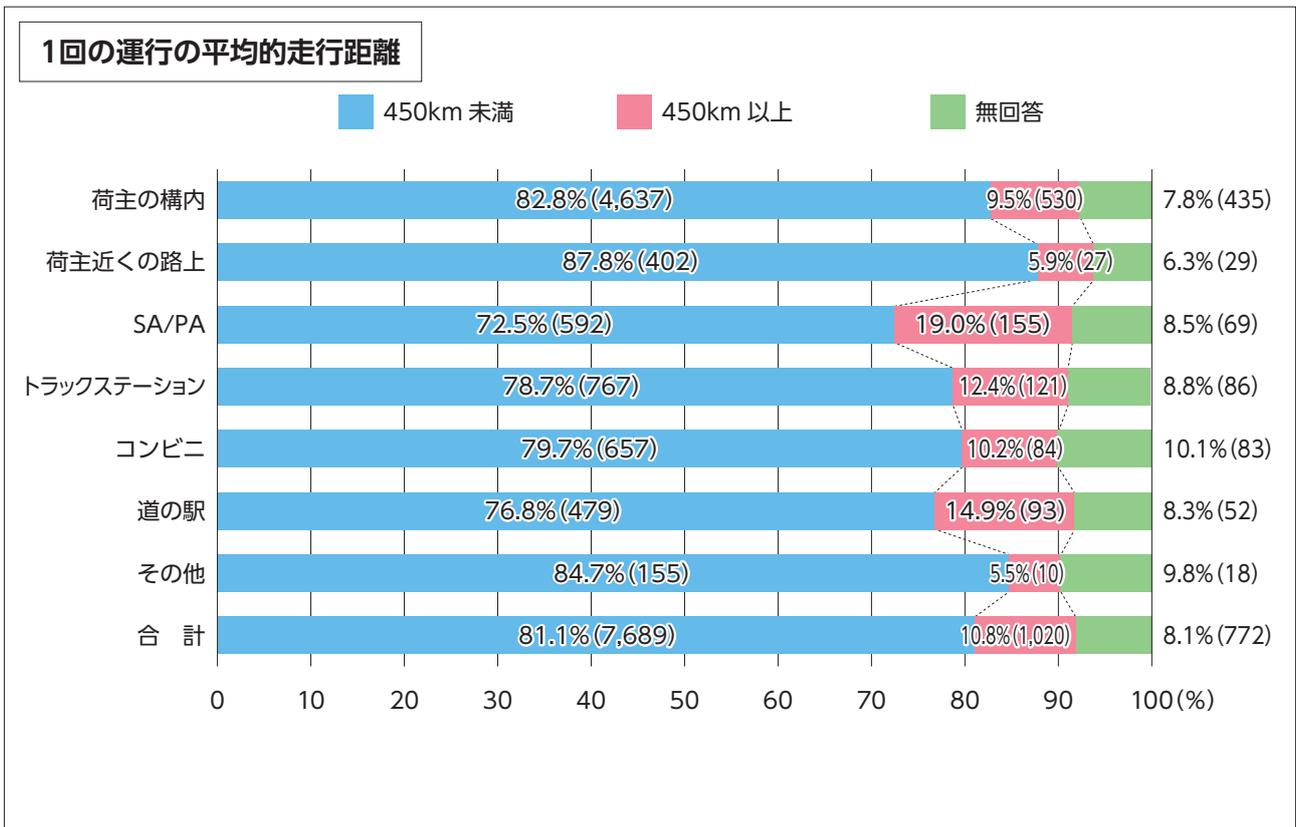
【問4-4】 [1] 望ましい荷待ち場所はどこですか。



【問4-4】 [2] 望ましい荷待ち場所はどこですか。

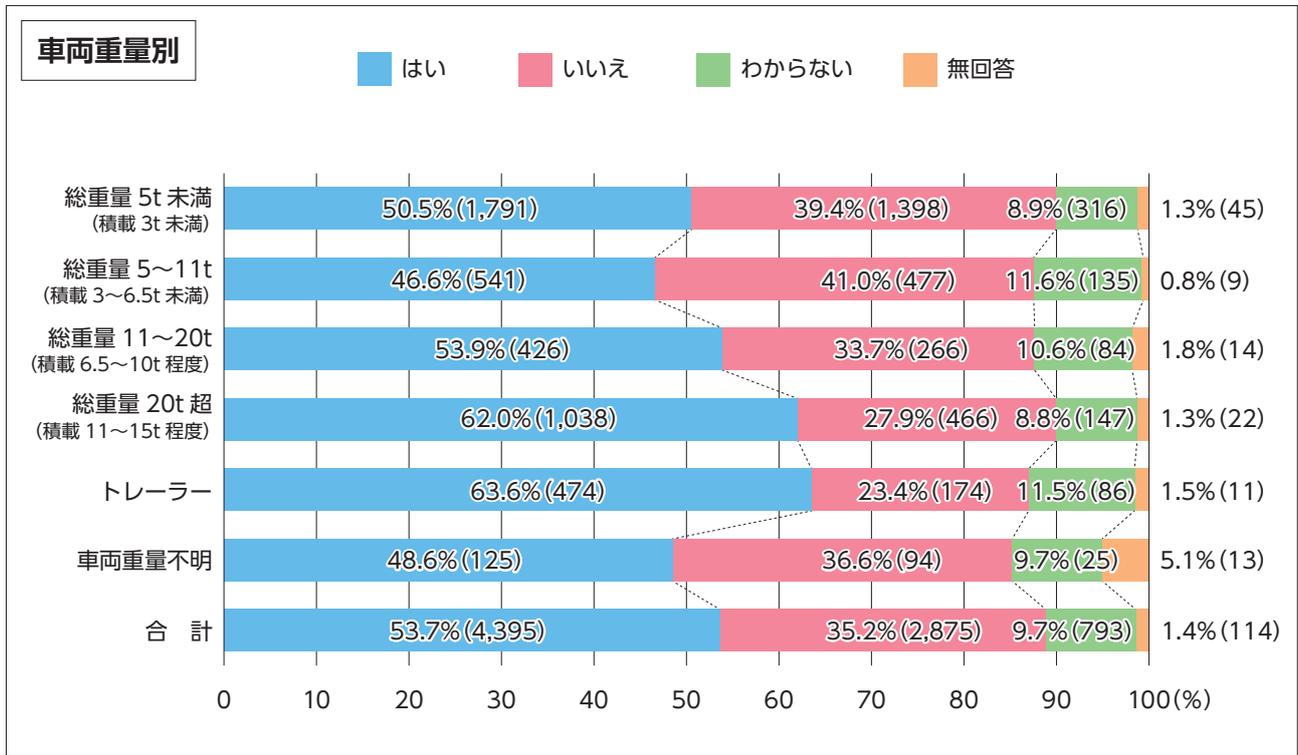


【問4-4】 [3] 望ましい荷待ち場所はどこですか。

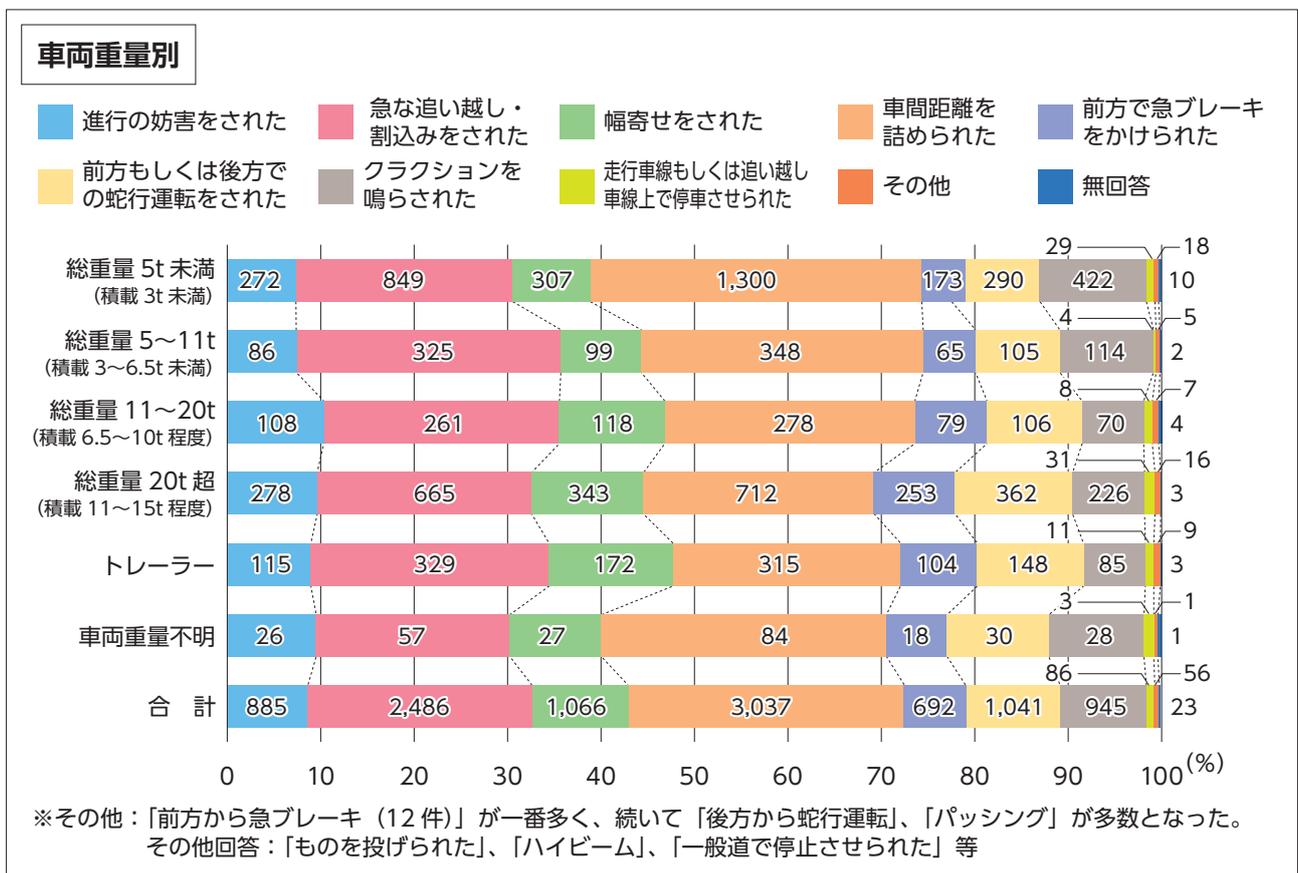


5. 妨害運転（あおり運転）に関する調査

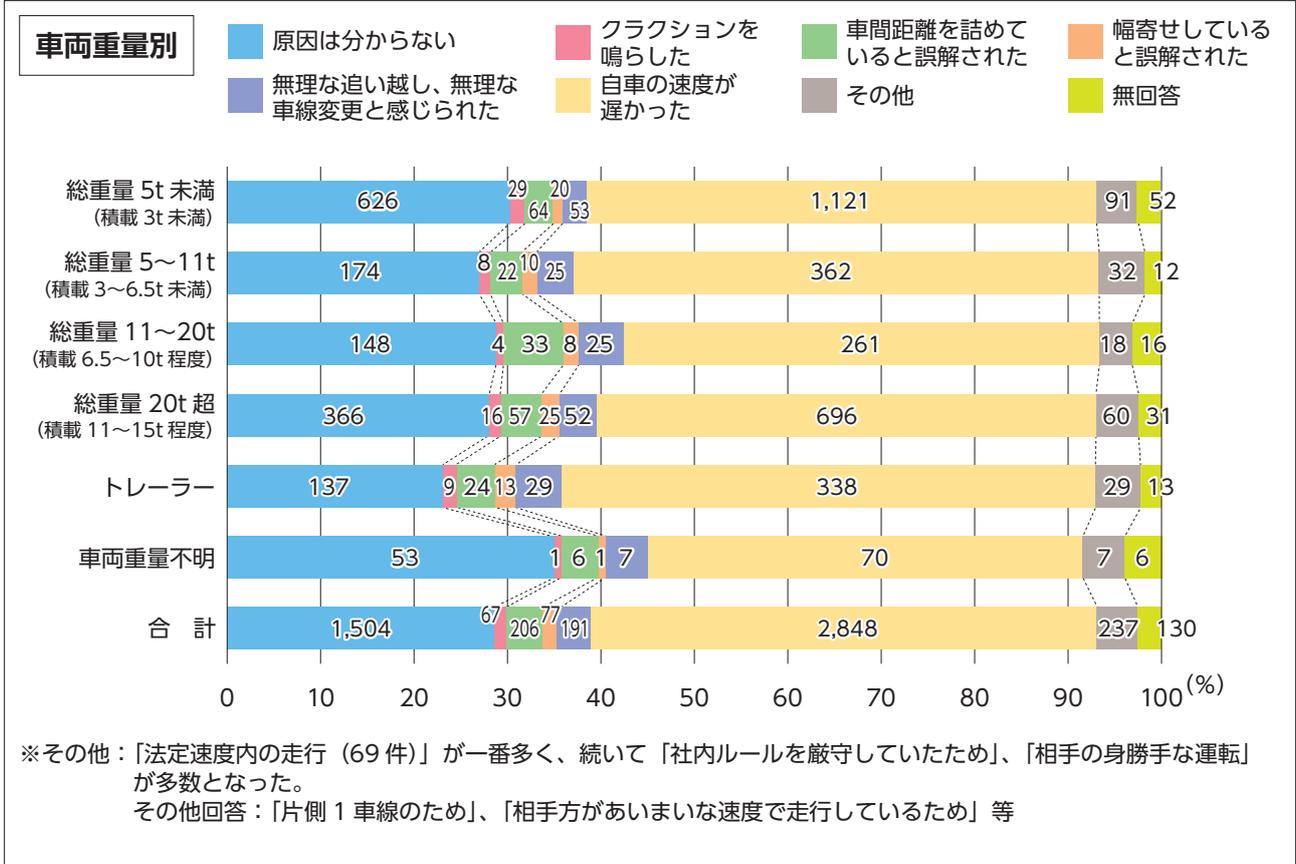
【問5-1】 あおり運転を受けたことはありますか。



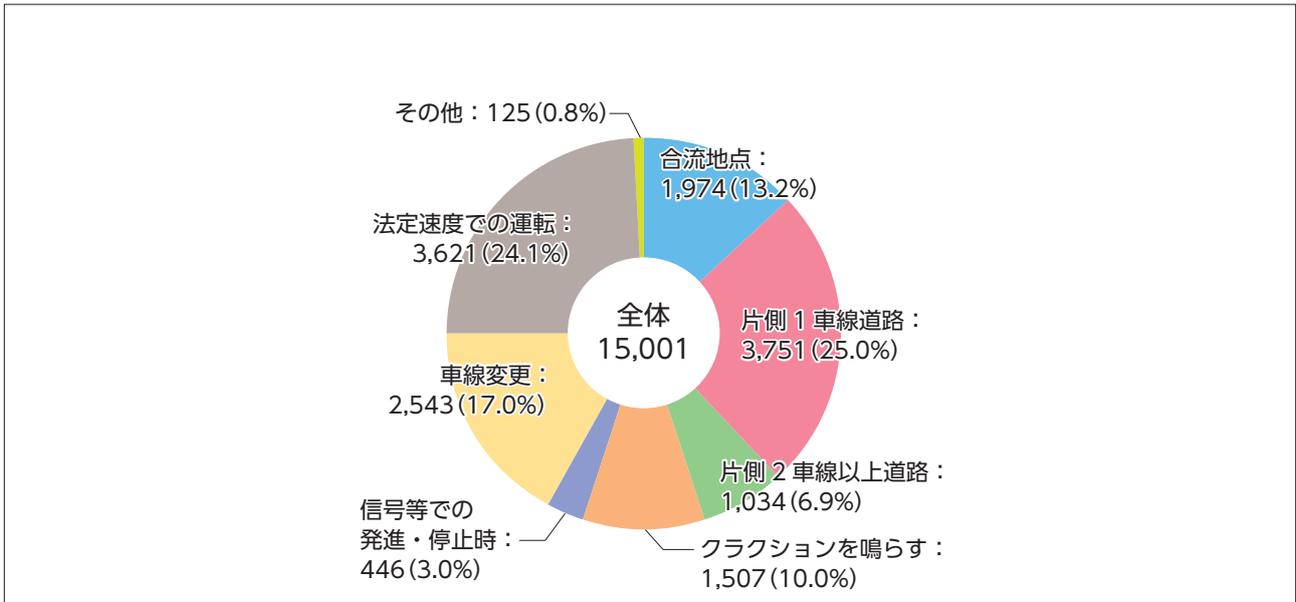
【問5-2】 問5-1ではいと回答された方にお聞きます。どのようなあおり運転行為を受けましたか。
(複数回答有)



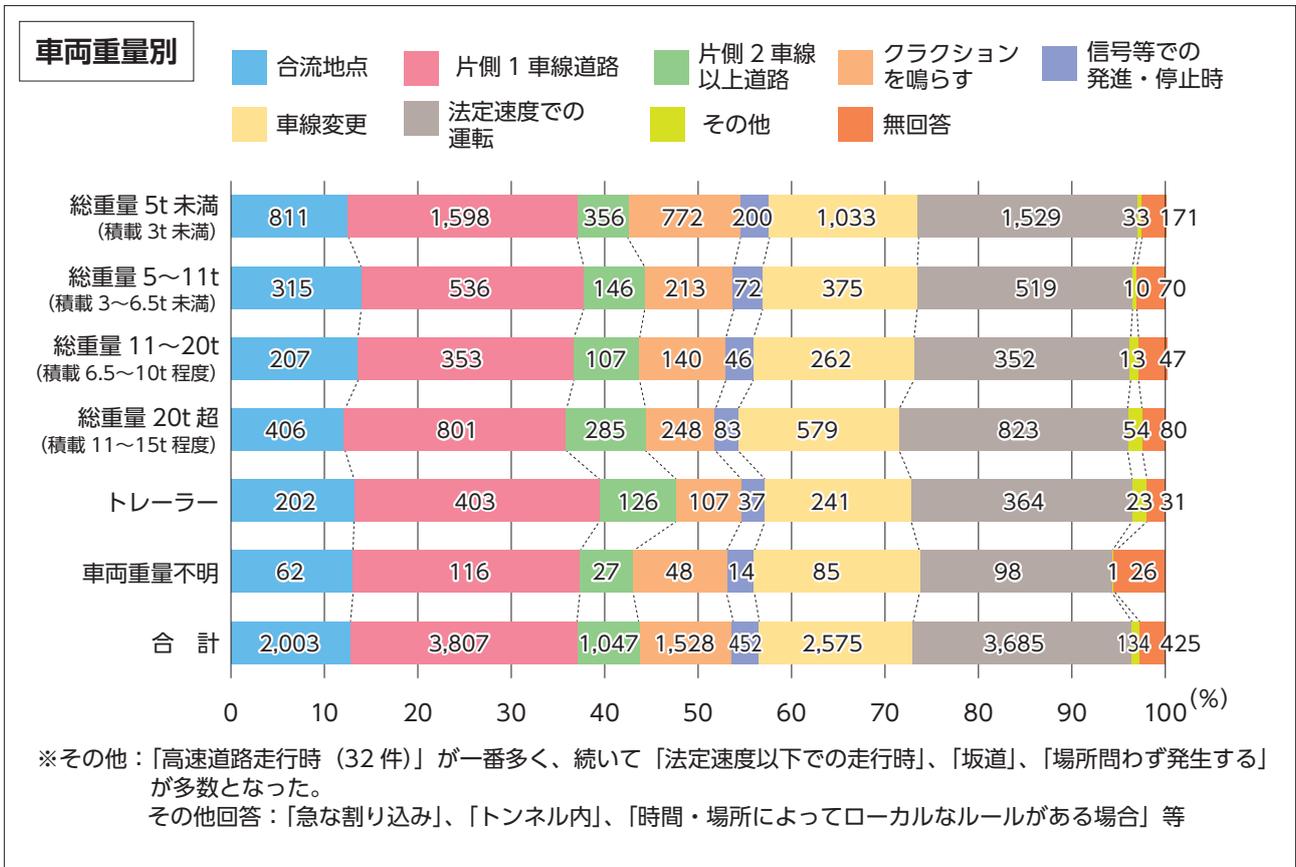
【問5-3】 問5-1ではいと回答された方にお聞きします。その原因はどのような行為によると考えられますか。



【問5-4】 [1] 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。

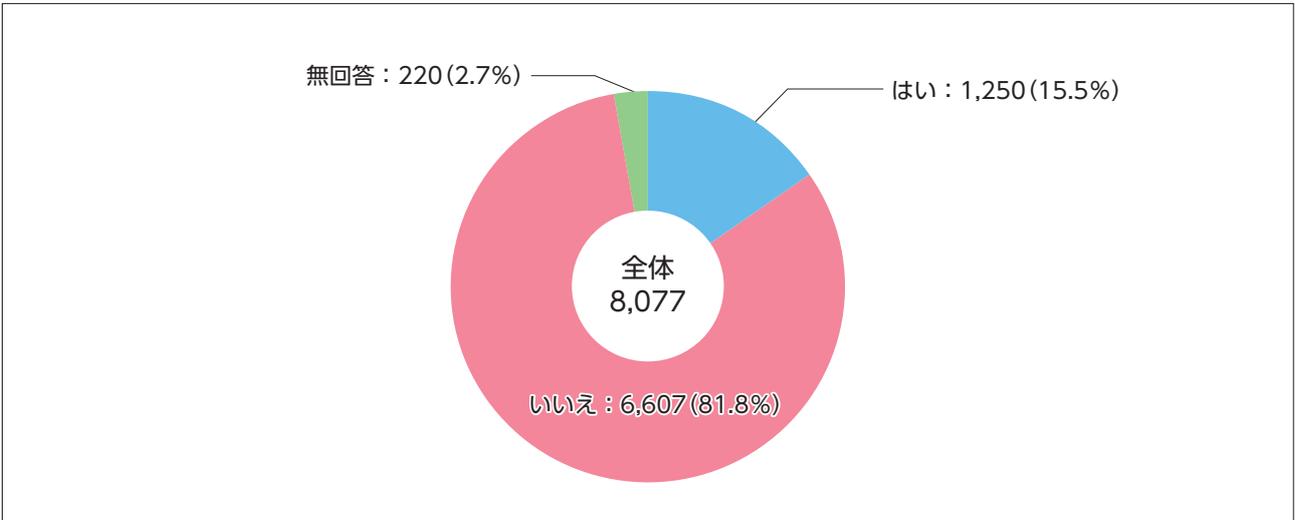


【問5-4】 [2] どのような状況・場所で、あおり運転行為が発生しやすいと考えられますか。

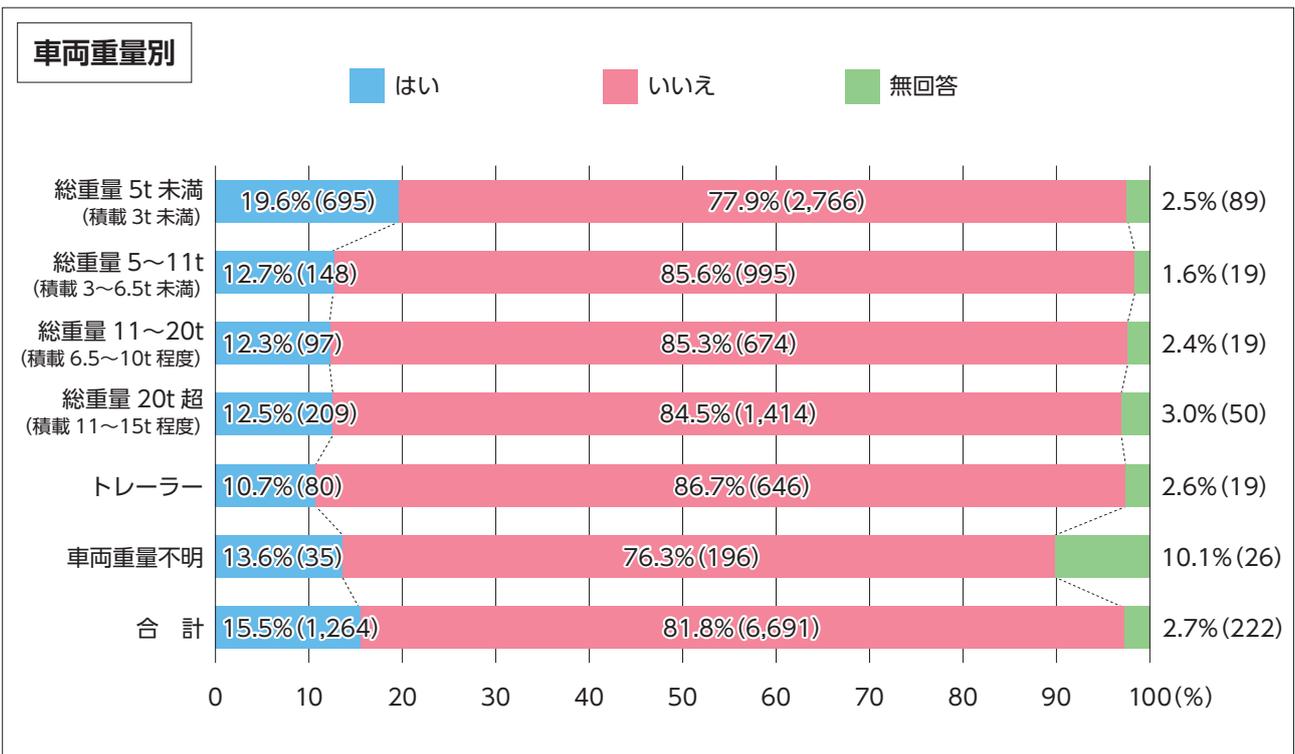


6. カスタマーハラスメントに関する調査

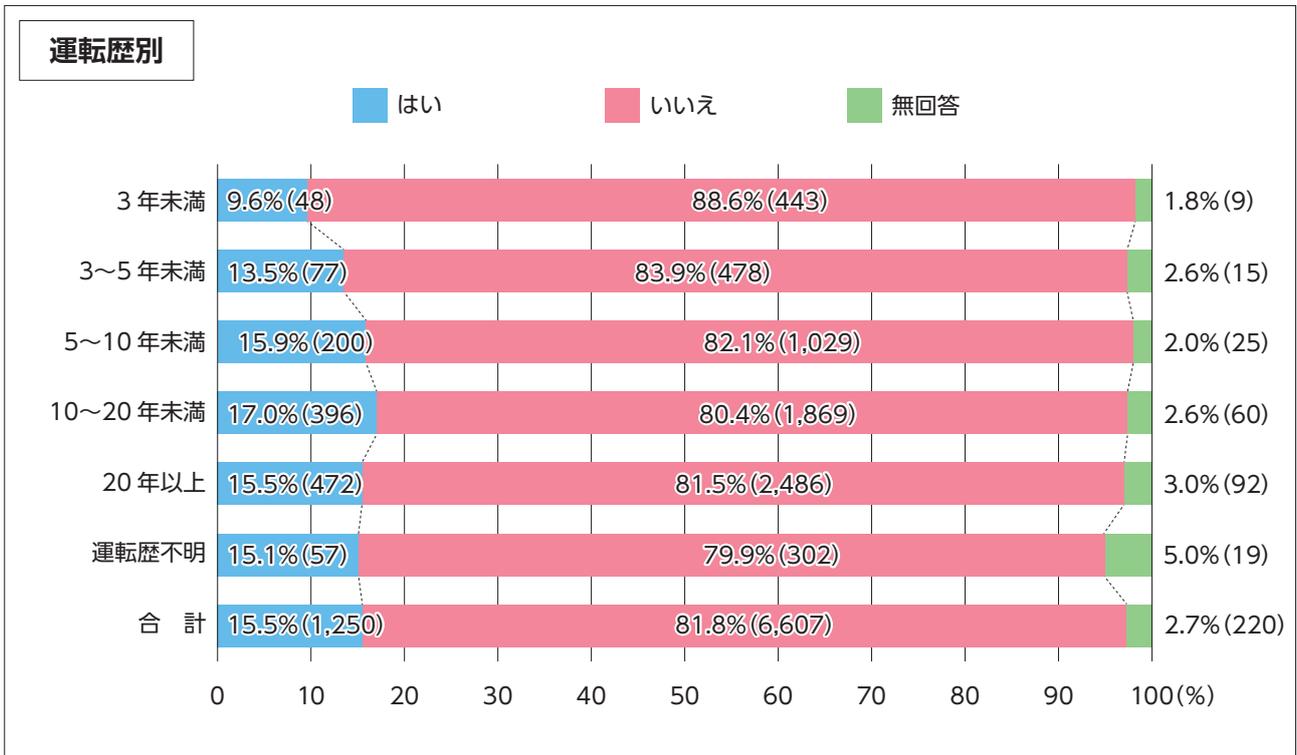
【問6-1】 カスタマーハラスメントを受けたことがあるか



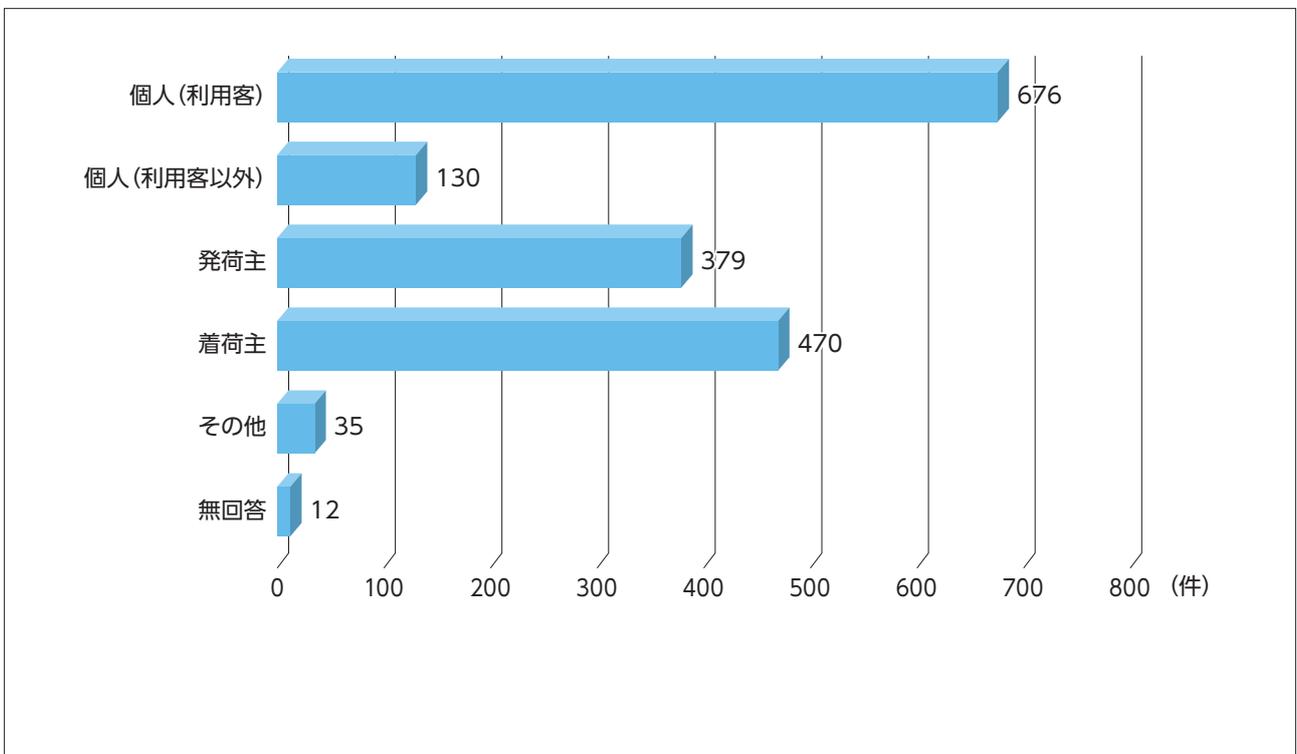
【問6-1】 カスタマーハラスメントを受けたことがあるか



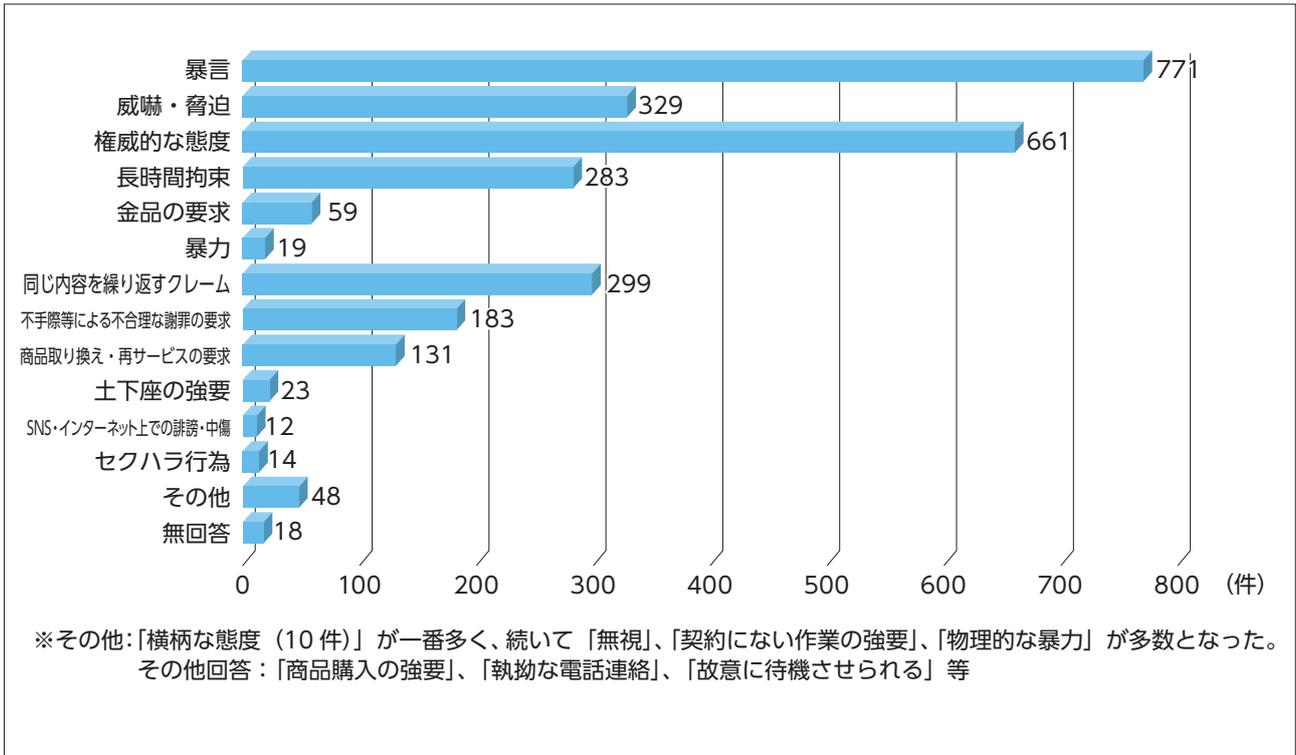
【問6-1】 カスタマーハラスメントを受けたことがあるか



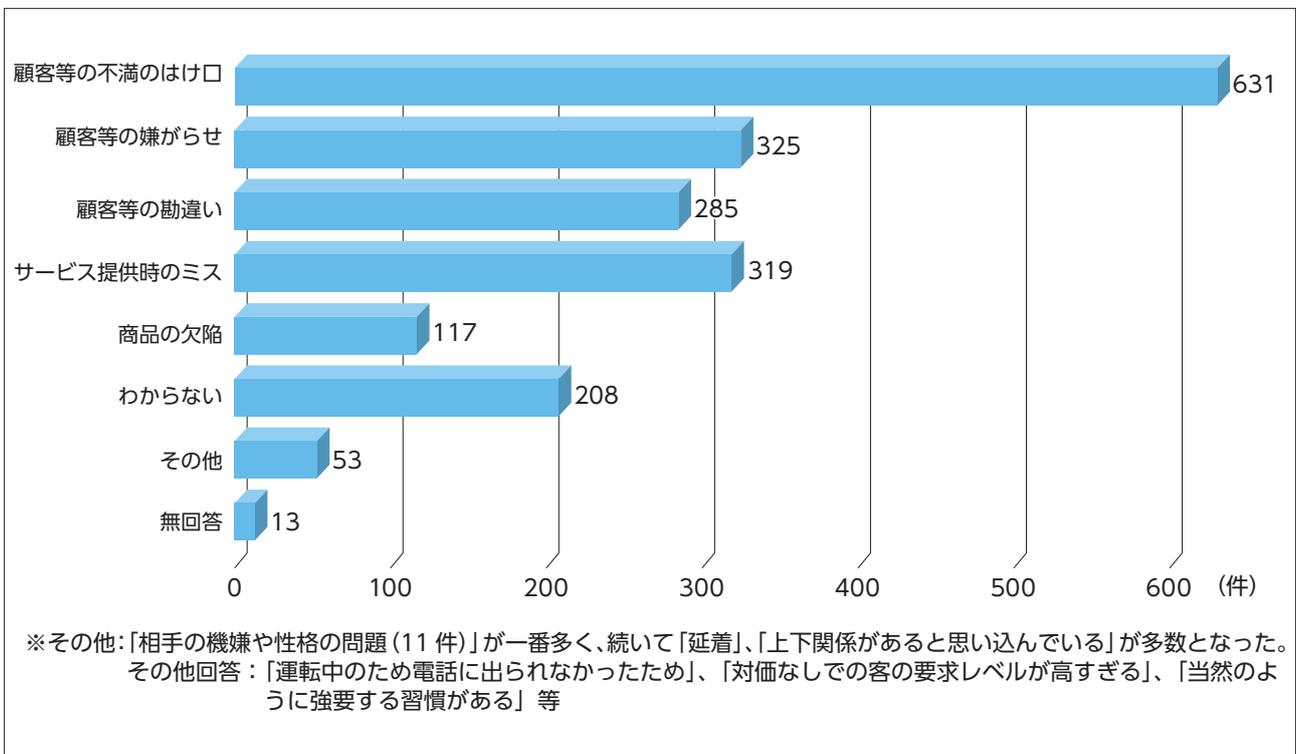
【問6-2】 問6-1ではいと回答された方にお聞きします。迷惑行為を行った相手は誰ですか。



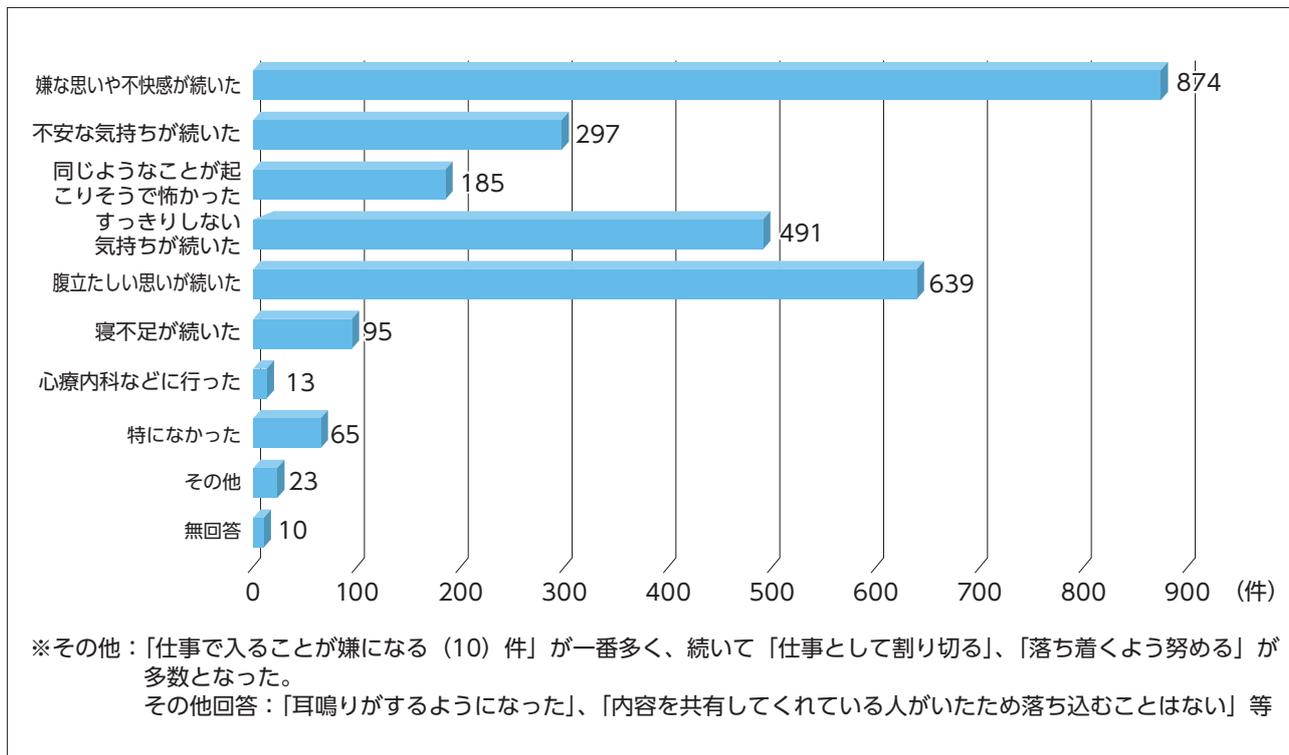
【問6-3】 問6-1ではいと回答された方にお聞きします。どのような迷惑行為でしたか（複数回答有）



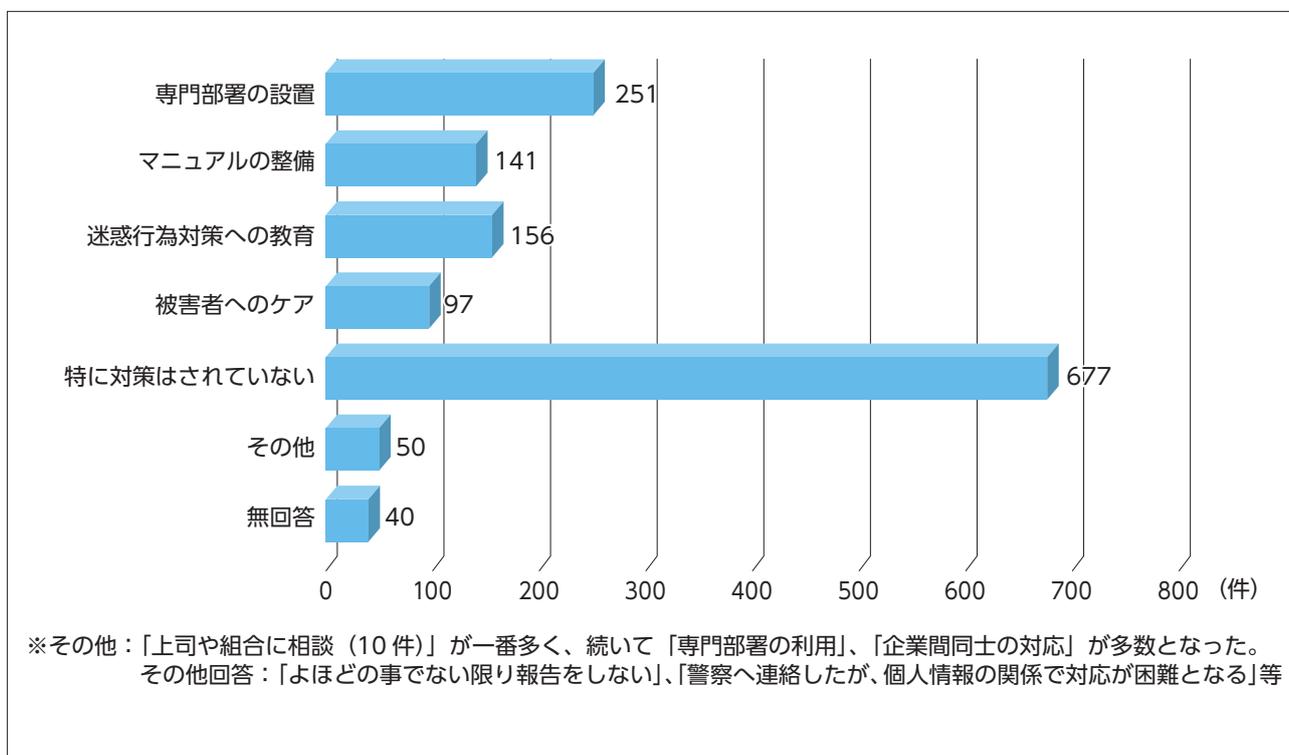
【問6-4】 問6-1ではいと回答された方にお聞きします。その迷惑行為はどのようなきっかけによりと考えられますか（複数回答有）



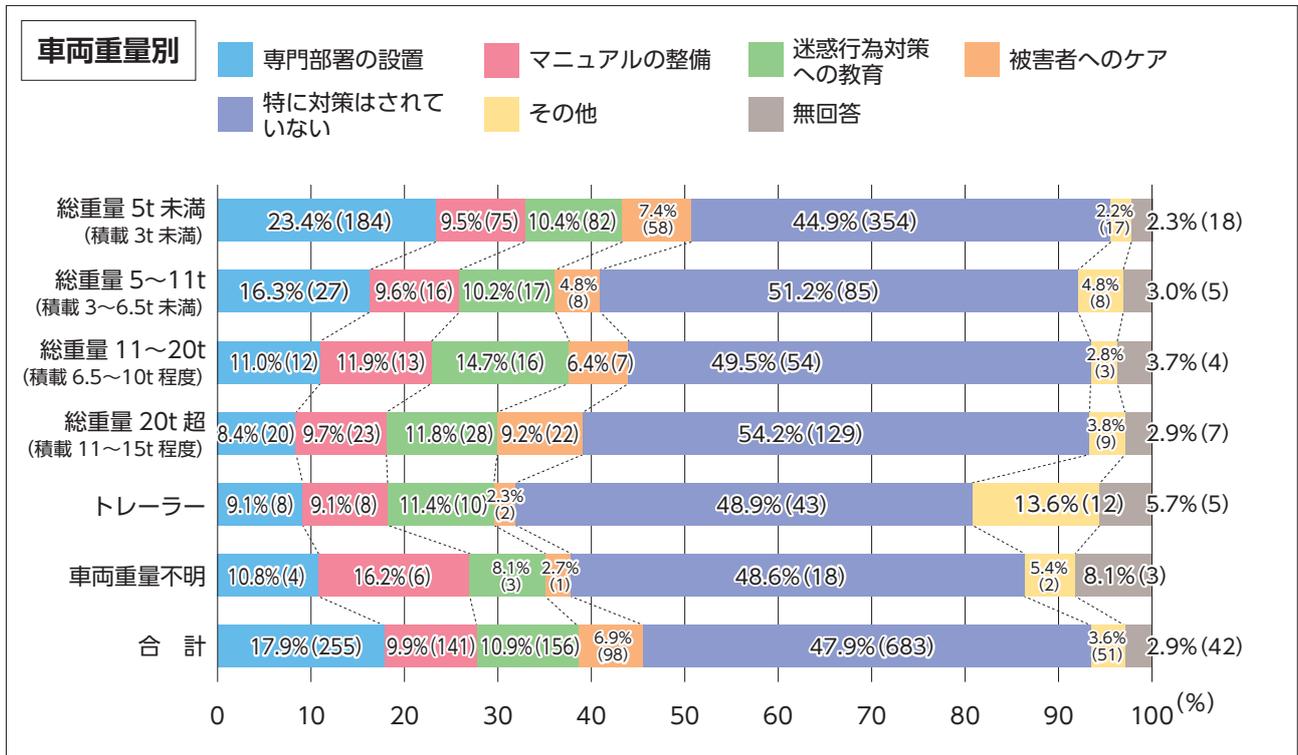
【問6-5】 問6-1ではいと回答された方にお聞きします。あなたが迷惑行為を体験した後、心身の状態に何か変化がありましたか（複数回答有）



【問6-6】 [1] 問6-1ではいと回答された方にお聞きします。あなたの企業で実施されている迷惑行為への対策について（複数回答有）



【問6-6】 [2] 問6-1ではいと回答された方にお聞きします。あなたの企業で実施されている迷惑行為への対策について（複数回答有）



■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、および高速道路の速度制限について自由に記入してください。

衝突被害軽減ブレーキ関連	
1	全てのトラックに衝突被害軽減ブレーキを導入すべき。トラックは80km/h以上だとブレーキが効きづらい。
2	衝突被害軽減ブレーキに関しては、車間距離を保てば必要ないと思う。また、ブレーキの装着を頼りにするのはではなく、常に安全運転を心掛けるべき。
3	意図せずブレーキが勝手に作動すると荷崩れが発生する可能性があるので危険である。また、何も無い道で勝手にブレーキがかかる等の誤作動があるため、精度の向上を望む。
4	衝突被害軽減ブレーキの誤作動が怖い。一般道の右カーブで路肩や歩道上の反射板にセンサーが反応し、急ブレーキがかかった経験をした者もいると聞く。
5	衝突被害軽減ブレーキの誤作動が時々あるのでオン・オフのスイッチがあれば良いと思う。（誤作動する場所は同じの為）誤作動もなく的確な動作で働くのであれば、良い機能だと思う。
6	高速道路での事故・死亡事故を減らすのに軽減ブレーキは効果的である。
7	高速道路の速度制限と衝突被害軽減ブレーキは別次元の話であり論点が違うと考える。
8	衝突被害軽減ブレーキが思わぬ時に作動する事例もあり、現状ではかえって危険だが、今後精度があげれば装着を義務化すべき。
9	衝突被害軽減ブレーキは急に止まるので、さらに装着車が増えた場合、例えば、後続の乗用車がブレーキの存在を知らない場合、急ブレーキがかかることで追突事故が発生するケースも増えると思う。
10	衝突被害軽減ブレーキがあれば万が一に事故があった場合、被害が小さくなると思うのでであると良い。
11	衝突被害軽減ブレーキが装着されているからといって、速度制限を緩和しても事故は減らず、事故防止につながらないと思う。
12	衝突被害軽減ブレーキにより荷崩れしたとがあるため、頼りすぎた運転は危険である。
13	割り込み車に対して車間が開いているにも関わらず急ブレーキが掛かる事があり、荷崩れおよび後続車に追突される危険性がある。軽減ブレーキによる事故でのペナルティーは不公平だと感じる。
14	死亡事故を減らすことにつながるため、衝突被害軽減ブレーキは必要だと思うが、走行速度が上がれば事故率は高くなると思うので、衝突被害軽減ブレーキを装着したらスピードを出して良いことにはならない。
15	衝突被害軽減ブレーキを装備することで事故リスクを減少でき、安全性を確保できるので装着をした方がいいと思う。
16	衝突被害軽減ブレーキ装着車かどうか、見た目で分かりにくいので、装着要件としても分かりにくいのではないかな。
17	先進技術が進歩しても大型車の総重量は20tを超えるので、急なブレーキでの衝突は大惨事になると思う。
18	全車両に衝突被害軽減ブレーキが搭載していれば、少なくともドライバーは安心して走行する事ができる。一般車両が追い越す時に楽に行える。
19	速度制限が緩和されてもスピードを出しすぎるドライバーがいたら何の意味もないし、衝突被害軽減ブレーキ装着車の場合も法定速度以内の時でないとなら効果が無いのであれば、危険ではないかと思う。
20	大型貨物車と普通車の速度差がありすぎることは問題であるが、速度が上がれば衝突被害軽減ブレーキが装着されていても被害は大きくなると思う。
21	速いスピードで運転することは、トラックなどの貨物車は少ないとは思いますが、スピードを出しているときに衝突の危険性を減らせるのであれば、衝突被害軽減ブレーキがあった方が良く思う。
22	万が一事故になった場合は衝突被害軽減ブレーキがあると助かる率が上がると思う。
23	トラックの性能はあまり進化していないため、衝突被害軽減ブレーキだけでは重大事故を防げない。

24	衝突被害軽減ブレーキが付いていたとしても、危険である事を周知徹底すべき。
25	衝突被害軽減ブレーキは登り坂時の標識にも反応するので危険な場合もある。
26	衝突被害軽減ブレーキは、鉄橋やトンネルの入口でセンサーが反応して誤作動が起こる車両もあるため、頼りきりのも疑問に思う。また、ブレーキ作動時にストップランプが点灯しないのは追突の恐れがある。
27	衝突被害軽減ブレーキは、人が防げない事を防いでくれることに加え、事故を減らす要因の1つだと思うので取り入れていくべき。
28	衝突被害軽減ブレーキは非常に便利で良いと思う反面、壁や雑草にも反応してしまい危険な思いもした事があるため、精度の向上を望む。
29	衝突被害軽減ブレーキを装着したからといって、速度規制を緩和するといった話にはつながらない。この問題は単純なことではないと思う。
30	ブレーキとアクセルを踏み間違えた時に、衝突被害軽減ブレーキが有れば安全と考える。
31	20km/h以下での狭路走行時、急に衝突被害軽減ブレーキが作動してスリップした事がある。また、雪道や凍った道では事故に繋がるのではないかと思う。
32	現状事故が減っておらず、トラックが事故を起こすだけで大きなニュースとなっているので、少しでもそのようなニュースを減らすためにも衝突被害軽減ブレーキは必要である。
33	考え方はそれぞれあると思うが、運転してるのは人間であり間違いもあるので、言葉どおり衝突被害を軽減するために衝突被害軽減ブレーキの装着は必要。

速度制限関連（緩和すべき）

1	高速道路の速度について、実際に走っている者としては、周囲のスピードにある程度同調した方が安全なのではと思う時がある。
2	80km/hで走行していると、他車の方が速度が早いため、後方から追突される危険がある。加えて、速度を常に気にしているので運転へのストレスが溜まりやすいことから、制限速度を緩和した方がいいと思う。
3	80km/hでの走行中に追い越しをする時、無理があり危険であることを一般車は知らないと思う。
4	トラックが80km/h、普通車が120km/hの場合、40km/hの差があり危険だと考える。大型車も制限速度の緩和を望む。また、速度差が40km/hあると追い越し車線に出る時の危険の方が大きい。
5	現行の80km/hの走行する際、80km/h以下で走ることになるので、実際は75km/hくらいで走行している。これでは遅すぎるため速度規制は緩和すべき。
6	高速道路80km/hや主要道60km/hは実情に合っていない。ただし、安全運行も重要であることから、衝突被害軽減ブレーキの性能を向上させた上で、制限速度の緩和を希望する。
7	100km/hでの大型車の走行は危険だが、90km/hなら良いと思う。高速道での合流地点で80km/h走行では、合流する車と並走状態となり、ブレーキを掛ける時、後続車と追突する場合があるため。
8	高速道路での制限緩和について、車線変更や80km/h以下で走行している車両の追い抜き場面等で一時的に少し速度を上げたい場面はあるため、緩和はしてほしいと思う。
9	乗用車との速度差が大きく、80km/h厳守の会社にとっては危険が増す。大型車で80km/hだと、他の交通の流れに乗れないので危険だと思う。90km/hは出せるとよい。
10	大型等の速度が80km/hでは、他の車にとって迷惑だと感じる。衝突被害軽減ブレーキを付け、少しでも安全対策をした上で100km/hまで緩和をした方がいいと思う。
11	乗用車との速度差があり過ぎるため、追突されるリスクが有ることや、社速によって80km/hを出さない車両を追い越し際等を考慮し、100km/hへの緩和をしてもらいたい。
12	乗用車で120km/h走行の区間があり、かつ道幅が広く安全な所には、大型車も100km/hにしても良いと思う。
13	100km/hまでとはいわないが、90km/h位に緩和して乗用車とのスピードの差を縮めることが必要と考える。80km/hでゆっくり走行すれば絶対安全なのかという事を考えてもらいたい。

14	乗用車と比較して40km/hの差は、高速道路の車の流れにも影響すると思うので、トラックも90～100km/hの間で走行することも考えても良いと思う。
15	高速道路での80km/h走行は120km/h走行と差がかなりあり、周りを走行する車両の邪魔になり逆に危険だと思う。90～100km/hが適性だと思う。
16	高速道でのトラックは100km/hへ緩和をお願いしたい。追い越しに時間がかかり危険が増すだけでなく、乗用車からのあおり運転を誘発させることも心配。
17	安全装置があることや道幅が広い等、設備や周りを含めて周囲が安全であれば、100km/hへ緩和しても良い。事故発生リスクを考えるもの大事だが、事故発生を主として考えるのは物事が先に進まない。
18	実入りの増トンMAX積載の時は、現状の80km/hが安全だが空荷の時は100km/hがありがたい。
19	長時間労働が常態化している長距離ドライバーの労働時間短縮にもなると考えられるので、100km/hへの緩和は行うべきだと思う。
20	片側3車線の高速道路については100km/hへ緩和しても良いと思う。
21	走行速度が遅い乗用車等がいるとき、速度制限を90km/hくらいまで引き上げてもらえると、追い越し等をしなくてはならない時に助かる。
22	抑制装置作動速度を100km/hとし、速度制限を90km/hとする方が一番事故のリスクを抑えられるのではないかと思う。
23	低速度で走行している車両を上り坂等で追い越せないで速度制限を緩和するべきだと思う。乗用車から日々あおり運転を受けている。
24	各種装置に頼る訳ではないが、事故の重大性が投資によって軽減されるのであれば緩和は行うべきと思う。
25	高速道路の速度緩和は賛成だが、専用レーンなどを作り安全優先で進めてほしい。
26	高速道路は、インター出入口や合流などで急な減速など出来ない場合に追越し車線などへ回避はするが、その後なかなか走行車線へ戻れない時があるので90km/h出さないといけない時がある。
27	社内速度の制限もあり、自分のトラックより明らかに遅い車を追いこすことが出来ないで、高速の速度規制を緩和してほしい。
28	速度制限を緩和する事により事故が多発する意見もあるが、事故を起こす可能性のある人間は運転マナーを普段から守らない等の一定層だと思う。
29	速度緩和により事故は増加すると思うが、乗用車との速度差による渋滞を緩和できれば、より円滑な交通となるのではないか。その場合は安全装置の義務化が必要と考えるが、費用の問題も出てくるので悩ましい。
30	大型車が85km/hで追い越すと、追い越し車線が渋滞するので速度制限緩和が望ましい。
31	2024年問題が物流業界に与える影響に考慮し、100km/hに緩和すべき。ただし、交通量が多い主要の高速道路は除いて考えた方がよい。
32	2024年問題での労働時間短縮で、今までの速度で届いていたものが届かなくなることになりそうなら、高速道路での速度制限を緩和すべきだと思う。
33	車の流れによって走っていれば、速度を見ていないトラックもいる。ただし、速度制限の緩和といっても100km/hは危険なので100km/h未満にしたほうがよい。
34	安全面に注視するならば現行通りが望ましいと思うが、2024年問題や労働者の減少を考えると、速度制限緩和がないと物流産業のサービスが成り立たなくなる気がする。
35	就労時間を短縮するため、リスクも伴うが速度制限緩和もひとつの方法だと思う。

速度制限関連（緩和すべきでない）	
1	普通車と違い車両重量や積載重量が大きく違うので、速度制限は安易に緩和すべきではない。
2	100km/hに緩和となった場合、時間短縮になるメリット以上に、事故多発、燃費低、二酸化炭素の発生等のデメリットも多く感じる。
3	トレーラーの速度制限緩和は危なすぎるので速度は80km/hのままよい。
4	20年前トラックが100km/h以上で高速道路を走っている時代の死亡事故の多さや、通行止めの多さを知らない人が多すぎる気がする。現行の80km/hだから今の事故の少なさにつながっている。
5	速度が上がると荷くずれの原因になるので速く走ることはなく、80km/hで十分である。また、荷物の安全・品質を守るためにも、80km/hが良いと思う。
6	80km/hで回避できたであろう事故が100km/hだと回避できないことが多いと思うので、安全第一を考えるならば、80km/hのままでもいいのではないかと。
7	高速道路での速度制限が大型トラックも上がると、乗用車や他のトラックとの衝突事故などの事故の危険性が高くなるので80km/hのままが良いと思う。
8	100km/hで走行すると、危険を察知してブレーキを踏み込んだ時、完全に車が停止するまでの距離がおおよそ36m（制動距離）が出てしまうので、現行の80km/hが良いと思う。
9	衝突被害軽減ブレーキの装着車であることを外から見る限りでは分かりにくいいため、速度規制緩和の必要はない。80km/hで十分だと思う。
10	速度を上げれば事故のリスクも上がると考える。速度を低めに制限すると事故被害は小さくなり、死亡事故の発生確率も下がる。速く走行したい意見も分かるが、80km/hのまま無理のない運行計画が理想である。
11	大型トラックは80km/hが最速でいい。80km/hで既に慣れているため、安全な速度だと思う。トラックは荷物の重さで制動距離が変わるため、80km/hを超えての走行は不安。
12	仮に速度制限を緩和しても社速が変更なければ、速いトラックと遅いトラックの速度差が出るので、80km/hのままが安全だと思う。
13	仮に速度制限が100km/hになり、全てのトラックが100km/hで走ることになると、トラックの群れができてしまい、トラック同士に加え、乗用車から見てもより危ないと感じる。
14	ドライバーの高齢化もある中、無理に速度を上げなくていいと思う。また、100km/h出せるようになると事故がさらに増加すると思う。
15	荷物を積んでいる中で100km/hで走行することは恐くてできない。
16	今さら速度制限を緩和して100km/hにして、トレーラーやダブル連結トラックの安全面を無視するような事はない。
17	最高速度を100km/hにして、時間を捻出するという考え方は賛同できない。荷物を積んだ状態で速度を上げれば、危険要因とドライバーへの負担は増えると思う。
18	速度が100km/hになると死亡事故が多くなると思う。また、悪天候などの影響で速度規制が発生しても、100km/hで走行するトラックも出てくるのではないかと。そうなれば、重大事故の発生要因になりかねない。
19	大型の速度制限の緩和はありえないと考える。例えば、けん引のスーパーフルトレーラーが100km/hで走行することは危険極まりない。
20	大型貨物は安全で走りやすいため、現状の速度規制で良いと思う。むしろ2t車・4t車で100km/h以上スピードを出しているトラックは危険と考えるので規制してほしい。
21	大型車で100km/hの速度で走行時、何かあれば死亡事故につながると思う。
22	会社によりそれぞれ運行速度が異なるので、トラック同士の追突・追い越しによる事故が発生する可能性がある。
23	速度制限を緩和することは、ドライバーの注意力が更に増すことになるので止めた方がいいと思う。

24	高速道路上の大型車の事故は、極めて重大な事故となり社会的に大問題となる。その為、速度制限は現行のままが良いと考える。
25	事故が減少しない以上、最高速度を上げる必要はない。
26	大型車の場合、積荷の重量にもよるが、速度緩和されることによってリスクが大きくなることを重視してもらいたい。
27	休息時間が充分であれば速度制限緩和の必要はないが、現状は時間が無いこともあり、難しい問題とを感じる。
28	速度制限の緩和は反対する。例として、大型バスなどの事故も運行行程が厳しいというものもあるが、速度の出し過ぎも原因のひとつと捉えている。
29	速度制限の緩和区間については、道路環境や事故発生履歴などを考慮して慎重に検討すべきと思う。
30	速度制限装置がついている分、下りになると制限がないため、かなりのスピードで走行するトラックがいるので非常に危険だと思う。
31	仮に大型車の速度制限を緩和しても、乗用車等がルールを守って走行してくれない場合があるので、結果としてあまり意味がないと思う。
32	大型貨物自動車等は積み荷がある分制動距離が伸び、結果停止距離は普通車より伸びるため、大型貨物等の高速道路での速度制限は維持すべきだと思う。
33	あおり運転に拍車をかける様になるので現行の速度で良いと思う。
34	速度制限の緩和は、時間短縮には有効と考えるが、危険度が高くなると感じている。
35	長距離のドライバーの方達は疲れてる中で運転している場合もあり、居眠り運転の可能性も考えられるため危険である。

速度制限関連（どちらとも言えない、その他）

1	高速道路の制限速度を引き上げるのではなく、時間帯別の専用レーンを設けることや、普通車との走行レーンの分離を計った方が良い。速度に拘っていること自体が速度制限の本末転倒だと思う。
2	そもそも80km/h以上出さないと言わないような無茶な配送ダイヤを要求する配車を改善すべき。また、それを当たり前と考えている荷主の意識改善も急務である。
3	大型貨物の速度制限を現状維持とするのなら、普通車の速度も80km/hとするべき。
4	普通自動車の運転者は、120km/hの区間はトラックも120km/hで走行できると思っている。80km/hで走行していると、あおられたり嫌がらせを受ける運転者が多くなると思う。
5	速度制限の緩和があっても良いと思うが、100km/hは出し過ぎだと思う。急な割込等の緊急時にトラックを止められる自信がない。
6	乗用車を120km/hとするならば、速度差が開くほど危険度が増す。現状100km/h制限でも120km/hで走行する乗用車も多く見られ、これが120km/h制限となると130~140km/hで走る車も出てくると思うと不安である。
7	2024年問題を考えると、時間を守ることと走行速度が制限されることを同時に対応するのは難しい。現状の制度では根本的な問題の解決にならないと思う。
8	GPSと連動し、緩和区域外では80km/hのリミッターが作動する様にしたい方が良い。
9	あおり運転が言われる昨今、リミッター装着車のことをもっと広く広報してもらいたい。
10	現在の大型貨物車と普通自動車の速度差が、事故の危険を上げ「あおり運転」も誘発している面があると思う。
11	安全運転支援システムを過信した運転をしない様な指導をした方が良い。また、スマートフォンや携帯電話を使用しながらの運転取り締まり強化をするべき。
12	運賃が下げられているので、新たな装置が付くと車両代が高くなる問題があると思う。

13	運賃への価格転嫁が滞っている中、リミッター等の設備にかかる費用は誰が支払うのか。このままでは長距離輸送の会社が無くなるのではないかとと思う。
14	現状の速度に関しては、貨物の速度を上げると危険を感じるので現状のままで良いと思うが、乗用車との速度差が大きくなると別の危険リスクが生じるので、どちらとも言いがたい。
15	高速道路の場所によるが乗用車との速度差があり走行しにくい。追い越し中に後ろにつけられクレームの電話をかけられた事がある。
16	高速道路に貨物自動車専用レーンを作り、速度を守らせる必要がある。
17	小型・中型貨物車両も速度制限すべき。また、普通車の120km/hは同じ道路を走行する上で危険すぎるため、速度を抑制すべき。
18	色々な装備が付いても運賃に転嫁されなく、給与も上がらないことも課題である。
19	速度の規制緩和より、余裕のある運行ができるように各関係機関に動いてほしい。
20	速度違反をしている大型トラックが多いので、そちらの対策を強化してほしい。
21	速度制限が緩和されたとしても、会社の規則である社内速度が変わらなければ何も変わらないと思う。
22	速度制限よりも運転手の質やマナーの向上といった取り組みを考えるべき。
23	速度制限を上げるなら、エンジンやブレーキ性能も必要だが、衝突時の車体の安全性も考慮すべき。
24	速度制限付近に大きな看板または、路面に制限速度数字を分かりやすく、大きく掲示してほしい。
25	普通車との速度差がありすぎるのも事故につながると思うので、普通車の運転も注意するように呼びかけしてほしい。
26	普通車にも大型の特性をもっと知ってほしい。高速での車間距離等の徹底してほしい。
27	科学的なデータを吸い上げて、数字を拾ってから判断した方が良い。
28	本末転倒な話である。速度云々ではなく、労働環境・賃金をまず第一に考えるべき。

【問2】自動変速機や、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	約7割がAT限定免許を取得しているのなら、運送業界のトラックもATを導入すれば新たな雇用が生まれやすいと思う。
2	ドライバー不足解消につながるならAT限定免許があっても良いと思う。
3	ATとMTでは運転操作が異なる為、自動変速機の装着車両の普及に伴いAT限定免許も普及させるべきだと思う。
4	AT限定が主流になっているため、人手確保のためにも必要である。AT限定が増加することでドライバー不足が解消されるのであれば是非すすめて頂きたい。
5	AT車の経験しかなく、準中型や大型の免許取得をためらっている人は多いと思う。
6	AT車はギアをパーキングに入れないとキーが抜けないことから、車両を離れた際に車が動いてしまうリスクが無くなった。今後AT車が主流になるのであればAT限定免許も良いと思う。
7	MT車に乗る機会も減り、若者の免許取得もATが多い事からAT車を普及していく方が良いと思う。
8	近い将来、確実にMT車がなくなりAT車だけの社会になると思われるので今から準備すべき。
9	ギア入れ操作やクラッチ操作が無い分、前方に集中して運転ができ、周りを目視する余裕も生まれてきた。
10	そのうち自動運転化が進めば全てATになるのではないのか。したがって、MTは特種な車両になるような気がする。
11	ドライバーが不足している中で、現状を少しでも緩和出来る政策が必要。
12	ドライバー不足の解消に係わる事はやってみた方が良い。様々な状況に対して変化していかないと労働環境は良くなるし、職場も変わる事ができない。
13	ドライバー不足を補う為にも必要。AT限定にすれば免許取得のハードルも下がると思う。
14	トラック=MTというイメージが多い。AT限定にすればトラックドライバーとしての選択も増え、ドライバー入社が増えるかもしれない。
15	トラックも自動変速機の装着車両が一般的になってきたので、AT限定免許があっても良いと思う。
16	MT車は今後も普及率の低下も見られることから、AT限定でこと足りる。
17	自走事故がなくなるなど、運転が楽になるのでいいと思う。運転に集中できるのでヒヤリ・ハットが少なくなる。
18	運転の疲労の軽減やストレス半減になり、運転に集中できるため必要である。特に、シフト操作に脳のリソースを使わなくて良いため負担軽減になり、事故軽減にも役立つ。
19	運転操作の負担が軽減されるし、女性でも楽に運転ができると思う。
20	居眠り運転が心配だが普通車がAT化しているので、それに伴い大型もAT化すべき。
21	限定免許を新設しなければ、ドライバーが不足することは明らかなため。また、女性の就労にも期待ができる。
22	今の若い人はATしか乗らないので、AT車のトラックで仕事ができることを広めれば、この仕事をしたい人も増えるのではないか。
23	最近AT限定で免許取得する人も多く、会社側がAT車を準備して大型AT限定免許ができれば、人員不足の解消にも繋がると思う。
24	ドライバーとしては楽になった方がよいので、時代に沿った免許・車両であれば良いと思う。時代の流れとして中型～大型免許のAT限定免許も必要なのではと思う。
25	若者にこの業界に来てもらうためにドライバーを少しでも増やす努力は必須である。若いドライバーが安心して働ける環境が作られれば、ドライバー不足が減ると思う。
26	渋滞時の走行や長距離移動が楽になった。運転作業行程の軽減になり、より運転に集中できるようになるためAT車が必要。

27	新人の運転指導に携わっているが、MT免許取得済みのペーパードライバーが多く、公道で指導する際のMT操作が課題。AT車両が普及しAT限定免許ができればドライバーの担い手が増える。
28	世の流れでMT車が特殊になりつつあるため、AT普通車→ATトラックの流れで乗務してもらう方が、性別問わずドライバーも増えるのではないかと思う。
29	普通車でMTが減ってきているのもあり、AT免許のみでも良いと思う人が一定数いると思う。そこに合わせてAT限定免許を新しく作った方がドライバー不足は緩和されるのではないかと思う。
30	早急にAT限定を作るべき。近い将来、先進技術の進歩などによりMTはなくなると思う。また、ATは操作の時間を安全確認の時間に充てられるので良いと思う。

必要ではないと思う	
1	ATが増えるとMTの運転ができない人が出てきて困ると思う。
2	ATそのものが不便な点があると思う。便利さを求めて本末転倒な事になっては意味がない。まずは基本であるMT車で免許を取得した方が良いと思う。
3	ATの限定による人員不足は解消されると思うが、重量物等を積んでいる事を考えるとAT車は力不足であるので、操作による事故は増えると思う。
4	ATの変速時のショックで、荷物がくずれる可能性があるため、MTの方が荷崩れが少ないと思う。
5	ATはエンブレキや的確なスピード調整をドライバーに考えさせなくなり危険だと思う。
6	AT限定のみの所持だと本人や会社側も車両の準備や配車で困る事が多いと思う。
7	AT限定免許は現時点ではまだ早いと思う。普及率が上がりMT車が少なくなった時にAT限定免許を作っても遅くないと思う。
8	AT車だと微調整がしにくく、乗用車感覚で運転できない。
9	AT車に乗務するためには、まずはMT車の基本を覚える事が重要。何でも機械まかせにするのは、原理を知らないで操作するのと同じであるため、MTは必須である。
10	AT車は渋滞時の時には楽だが、AT限定免許は不要と思う。ドライバー不足なのは免許云々ではなく、運賃が安く給料が低いままの悪循環であるため。
11	まずはMTに乗車し、その後ATに乗るスタイルが良いと思う。最初からAT限定しか乗らない手段は避けるべき。
12	そもそもMTに乗れない人は、大型車を運転すべきではない。ドライバー不足はAT・MTの問題ではなく低賃金が問題であるため、AT限定が増えたところで変わらない。
13	ドライバー不足を考えるとAT限定免許も必要と思われるが、実際の現場ではMT車でなければ不便を感じる事が多い。
14	トラックの特性を踏まえ、AT限定は不要だと思う。運転業務をする人はMTで取るのを義務化した方が良いと思う。
15	何でもATにしてしまうと事故が増えると思う。シフトチェンジをすることで（クラッチ操作）誤バック時の抑止力になると思う。
16	プロドライバーは色々な車に乗せられる事もあるため、限定にすれば仕事の幅が狭くなると感じる。
17	ほぼ全てのトラックがATになればAT免許でいいと思うが、今はまだ時期尚早だと思う。
18	MT・AT両方乗れるのが一番良い。車検や故障の際にATしか乗れないのは困ることに加え、MTの理屈が分からないと、AT限定免許だけでは危険だと思う。
19	MT車は自分で速度を上げることに對して、AT車は強くアクセルを踏めば勝手にスピードが出るため、安易に誰でも簡単に乗れる様な事は危険だと思う。
20	勤務先全てにAT車がある訳では無いし、トラックに荷物を積みばATよりMTの方が走りやすいと思う。
21	降雪時や凍結等の路面状態の場合、アクセルを入れずクラッチワークのみで発進できるのでMT車の方が良いと思う。

22	坂道や段差のある駐車場所で力が必要な時に、ATトラックでは微妙な距離をコントロールしにくい。
23	自動変速機が普及する事は構わないが、MTも並行して製造してほしい。エンジブレーキや加速する時はMTの方が良い。
24	自動変速機の場合、発進時など瞬発力に付けるがその特性を活し、その分じっくりと周りを確認できると思う。
25	自動変速機はあれば良いが、高速道路等では必要ない。エンジブレーキ、エアブレーキの効率が薄くなると思う。
26	乗用車と違い、ATトラックの発進遅れは大きな問題と認識している。行けると思い発進したが断念する事が多い。
27	積載重量に応じた適正なトルク・ギアを運転者が選択できた方が、排気ガスを抑え車両自体への負荷も低いのでMT車であった方がいい。
28	大型に乗車する人は、それなりの技術や知識があったほうがよい。大型のAT車であっても、マニュアルモードで走行する必要な事があるので、AT限定の免許だと対応できないと思う。
29	平坦な道路ではAT車でも問題ないが、山間部など上り下りの激しい道路では安定したアクセル操作が難しいと思う。
30	変速動作が普通車と比べ滑らかではないので、操作が不自由になることがある。特に狭い場所や坂道の切り返し時。自動変速機では細かいクラッチ操作ができないため危険な場面が多々ある。

分からない・その他	
1	ATになると操作は簡単になるが、その分怠けてしまって事故が起きないか心配になってしまう。
2	ATの教習車の導入コストで教習料が上がるのであれば、ドライバー不足への対応としては本末転倒である。
3	AT限定免許はあってもよいと思うが、どれだけの事業所が対応できるかは疑問に思う。
4	AT限定免許を仮に新設しても業界自体の魅力や賃金体系を見直さないと、あまり効果的ではないと思う。
5	MT・AT免許ともに昔と比べて費用が高いため、取得費用の面でも問題があると思う。
6	様々なタイプの車両を運転できた方が仕事の幅が広がる。
7	ATはクラッチ操作等がなくなり楽になった分、運転中にスマホ等を操作している人がいるような気がする。
8	大型免許を取得するまでに手間がかかりすぎるため、人材確保に大きな歯止めになっている方が問題になっていると思う。
9	ATトラックはギアの変更がスムーズでないのもっとスムーズな変更ができるようになったらいいと思う。
10	トラックの免許区分が多すぎるのが、若物のトラック離れの原因の1つではないかと思う。
11	メーカーによって操作が違うので慣れが必要である。事故防止のため操作の仕方ある程度統一してほしい。
12	MT・ATともに性能や人材確保等、それぞれメリット・デメリットがあるため、どちらともいえない。
13	AT車の性能は完璧ではなく、運転の意志に反して加減速してしまうため、操作負担への減少にはならない。メーカー側は乗用車並みの加減速が出来るAT車を作ってほしい。
14	確かにAT車は運転は楽だが、MT車のようにしっかり自分の意志どおりに動いてくれないところが難点。
15	自動変速機の技術向上や、耐久性をメーカーに要求したい。各メーカーの個性が様々なので、車種により乗り方を変えないといけな場面が多い。
16	運転手への道の妨げでしかないため、準中型免許の廃止を望む。普通免許で4t車を運転可能できるように戻してほしい。
17	積載物に応じて是非は問われると思うが、運転者が減少しているのは懸念事項だと思う。手段を考えるよりも、仕事に対する賃金が見合わないから減少しているのだと思う。

18	中型・準中型免許の取得に手間と時間を要するため、若い人が働きだすのに抵抗があり、高齢化が進んでしまう一因になると思う。
19	ATでの乗車は中型自動車以上の経験年数がある者に限った方が良いと思う。ドライバー不足は分かるが、事故が増える事も可能性としてあるため。
20	免許人口の減少はトラック産業も働き手の確保が困難になるが、安全に運転を行うことも大切であるため、まずは免許取得基準緩和でなく給与を上げて人員の確保をしてほしい。

ドライバーの安全と労働環境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. 10 歳代 2. 20 歳代 3. 30 歳代 4. 40 歳代 5. 50 歳代 6. 60 歳代以上	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
主 な 事 業	1. 貸切 (区域) 2. 特積み (宅配、路線貨物) 3. その他 ()	1 回の運行の平均的走行距離	1. 450km 未満 2. 450km 以上
主な勤務時間帯	始業_____時頃 ～ 終業_____時頃		

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のあり方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すか。

該当する番号 **1つに○**をつけて下さい

[1] 要件とすべき	[2] 要件とする必要はない	[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 2 貨物車両の自動変速機に関する調査

- 自動変速機を装着した貨物車両は徐々に普及しています。また、警察庁の運転免許統計では2022年の新規普通自動車免許取得者の73%がAT限定免許でした。深刻なドライバー不足への対応としても、中・大型車のAT限定免許の新設を期待する声もあります。

問 2-1. 自動変速機が装着された貨物車両に乗務していますか。

〈該当する番号 つに をつけて下さい〉

[1] 乗務している	[2] ときどき乗務している	[3] 乗務していない⇒問 2-3 へ
------------	----------------	---------------------

問 2-2. 問 2-1 で 1 または 2 と回答された方に自動変速機の装着効果についてお聞きします。

〈[1]- [4]は該当する番号があれば (複数回答可) に をつけて下さい〉

[1] 第1当事者となる事故（過失割合の大きい事故）の割合が減少した	
[2] クラッチ操作等の負荷がなくなった為、ヒヤリハットなどの場面が減少した	
[3] 運転が楽になった	[4] その他の効果があった（)
[5] 特に効果はない	

問 2-3. 自動変速機の装着車両の普及にともなう準中型～大型等の AT 限定免許の必要性についてお聞きします。

〈該当する番号 つに をつけて下さい〉

[1] 必要だと思う	[2] 必要ではない	[3] わからない
------------	------------	-----------

《自動変速機や、準中型～大型の AT 限定免許について自由記入してください》

問 3 高速道路における SA/PA の駐車状況の調査

問 3-1. 高速道路上 SA/PA の主な利用状況についてお聞きします 〈該当する番号 つに をつけて下さい〉

[1] 長距離運行において休憩場所として運行管理者から指定される	} 問 3-2 へ
[2] 混雑状況を見て、自分で適当な SA/PA を選んで休憩する	
[3] 特に指示はなく休憩をとらないこともある	
[4] 高速道路は利用しない → 問 3-3 へ	

問 3-2. 高速道路でよく利用する SA/PA、混雑している SA/PA についてお聞きします。

(わかる範囲で高速道路名+【個別の SA/PA 名】をお願いします。国道・IC・JCT は含みません。)

[1] 主に休憩利用する SA/PA (道 SA/PA) ←※1つ
[2] 特に混雑して駐車スペースのない SA/PA (道 SA/PA) ←※1つ →その SA/PA の混雑時間帯 (時間帯複数選択可) (①昼 ②夕方～夜 ③深夜)
[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常態化している SA/PA (道 SA/PA) (道 SA/PA) (道 SA/PA)

問 3-3. 高速道路を利用しない理由についてお聞きします 〈該当する番号 つに をつけて下さい〉

[1] 近距離運行や地場配送で利用する必要がないため
[2] 運行ルートに高速道路が整備されていないため
[3] 荷主から高速道路料金が収受できないため
[4] 高速道路料金はドライバーの負担 (会社は負担しない) とされているため
[5] その他 ()

問 4 荷待ちに関する調査

問 4-1. 実際に荷待ちをしている場所はどこですか。〈該当する番号(複数回答可)に○をつけて下さい〉

- | | | |
|----------------------|-------------|----------------|
| [1] 荷主の構内 | [2] 荷主近くの路上 | [3] 高速道路 SA/PA |
| [4] トラックステーション | [5] コンビニ | [6] 道の駅 |
| [7] 上記以外の場所 (具体的に記入) | | |
| () | | |

問 4-2. 4-1 で回答された場所での平均的な待機時間、最長の待機時間はどの程度ですか

- | | | | |
|---------------|----------|--------------|----------|
| ・平均的な待機時間 () | 時間程度 () | ・最長の待機時間 () | 時間程度 () |
|---------------|----------|--------------|----------|

問 4-3. 荷待ちの時間は主に何をしていますか。〈該当する番号(複数回答可)に○をつけて下さい〉

- | | | |
|-----------------------------|------------|-----------|
| [1] 休憩 (車両から離れることができる) | [2] 仮眠 | |
| [3] 休息 (8 時間以上の休憩、睡眠など自由時間) | [4] 車両内で待機 | [5] 荷台の整理 |
| [6] その他 (具体的に記入) | | |
| () | | |

問 4-4. 望ましい荷待ち場所はどこですか。〈該当する番号(複数回答可)に○をつけて下さい〉

- | | | |
|----------------------|-------------|----------------|
| [1] 荷主の構内 | [2] 荷主近くの路上 | [3] 高速道路 SA/PA |
| [4] トラックステーション | [5] コンビニ | [6] 道の駅 |
| [7] 上記以外の場所 (具体的に記入) | | |
| () | | |

問 5 妨害運転 (あおり運転) に関する調査

問 5-1. 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 5-4 へ | [3] わからない⇒問 5-4 へ |
|--------|-----------------|-------------------|

問 5-2. 5-1 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 5-3. 5-1 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 |
| [7] その他 () | |

問 5-4. 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] 片側 2 車線以上道路 |
| [4] クラクションを鳴らす | [5] 信号等での発進・停止時 | [6] 車線変更 |
| [7] 法定速度での運転 | | |
| [8] その他 () | | |

問6 カスタマーハラスメントに関する調査

問6-1. カスタマーハラスメント（商品・サービス利用者や取引先等からの著しい迷惑行為）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6-2. 6-1ではいと回答された方にお聞きします。

迷惑行為を行った相手は誰ですか。〈該当する番号 (複数回答可) に○をつけて下さい〉

[1] 個人（利用客）

[2] 個人（利用客以外）

[3] 発荷主

[4] 着荷主

[5] その他（具体的に記入）

()

問6-3. 6-1ではいと回答された方にお聞きします。

どのような迷惑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] 暴言

[2] 威嚇・脅迫

[3] 権威的な態度（説教）

[4] 長時間拘束

[5] 金品の要求

[6] 暴力

[7] 同じ内容を繰り返すクレーム

[8] 不手際等による不合理な謝罪の要求

[9] 商品取り換え・再サービスの要求

[10] 土下座の強要

[11] SNS・インターネット上での誹謗・中傷

[12] セクハラ行為

[13] その他（具体的に記入）

()

問6-4. 6-1ではいと回答された方にお聞きします。その迷惑行為はどのようなきっかけ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] 顧客等の不満のはげ口

[2] 顧客等の嫌がらせ

[3] 顧客等の勘違い

[4] サービス提供時のミス

[5] 商品の欠陥

[6] わからない

[7] その他（具体的に記入）

()

問6-5. 6-1ではいと回答された方にお聞きします。あなたが迷惑行為を体験した後、心身の状態に何か変化がありましたか。〈該当する番号 (複数回答可) に○をつけて下さい〉

[1] 嫌な思いや不快感が続いた

[2] 不安な気持ちが続いた

[3] 同じような事が起こりそうで怖かった

[4] すっきりしない気持ちが続いた

[5] 腹立たしい思いが続いた

[6] 寝不足が続いた

[7] 心療内科などに行った

[8] 特になかった

[9] その他（具体的に記入）

()

問6-6. 6-1ではいと回答された方にお聞きします。あなたの企業で実施されている迷惑行為への対策について選択してください。〈該当する番号 (複数回答可) に○をつけて下さい〉

[1] 専門部署の設置

[2] マニュアルの整備

[3] 迷惑行為対策への教育

[4] 被害者（従業員）へのケア

[5] 特に対策はされていない

[6] その他（具体的に記入）

()

★-★-★ ご協力ありがとうございました。★-★-★