

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、2022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（2022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）	14
●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（2022年6月調査）	
調査の目的	16
調査結果	17
集計票の自由回答欄の記載事項（抜粋）	51
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）	58

全日本運輸産業労働組合連合会



職場安全点検 調査結果

(2022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

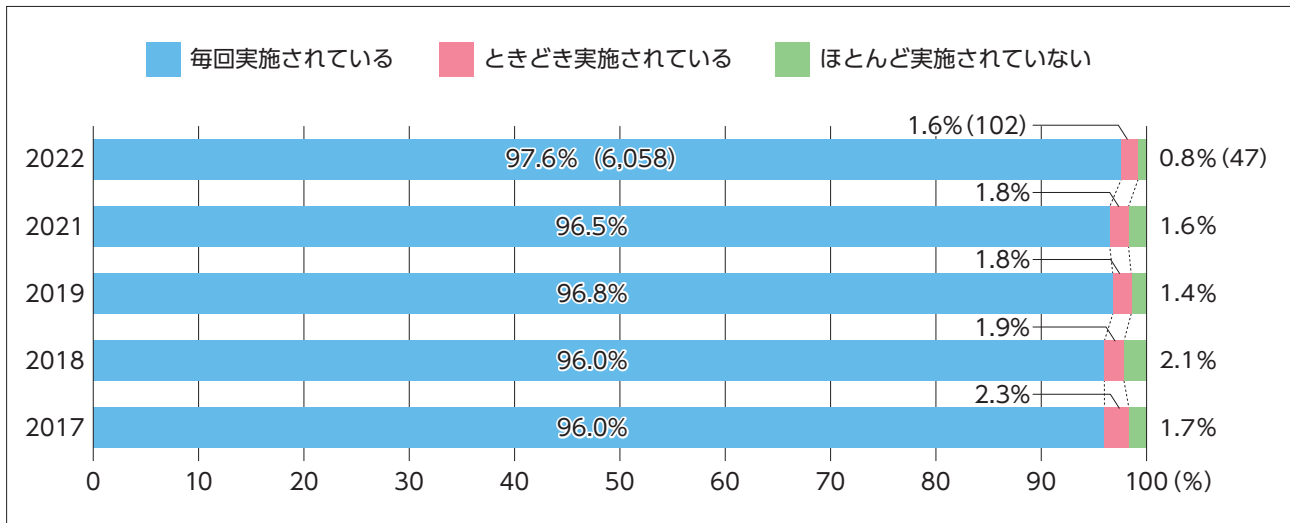
- ①各地連・都府県連および全国単組本部を通じて、職場安全点検票11,385枚（総数）を加盟単組の職場に配布し、組合役員などにより事業所ごとの実態を点検調査のうえ、単組での改善要求の材料とするとともに、中央本部では点検結果の件数のみを集約・集計した。
- ②点検項目としては、合計13項目と要望・意見の自由記載の項とした。
- ③質問項目のうち、Q11までは6年推移で同一調査を実施し、Q12・13は前年・前々年対比としてまとめた。
なお、2020年の調査については、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、中止とした。
- ④点検票は、全国単組（全日通分は各地連・都府県連で集計）13組合のうち11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	2022年	2021年	2019年	2018年	2017年
回答数	6,207	5,685	5,984	5,547	6,097

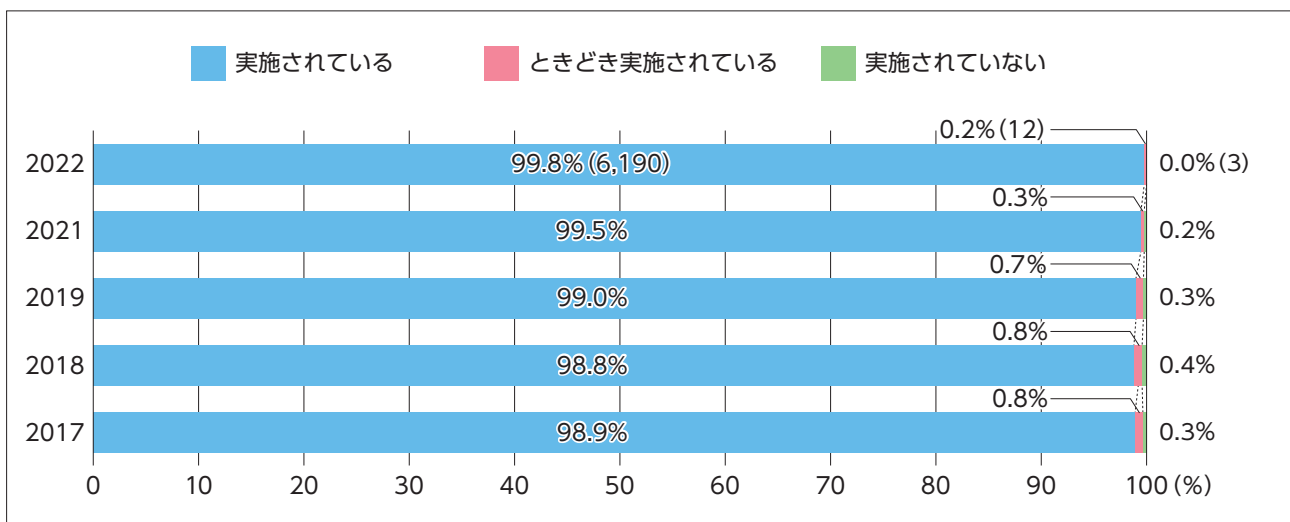
※回答者数は前年比522枚、約9.1%増。それらも考慮しつつ比較されたい。

■集計結果【運行管理・安全対策】

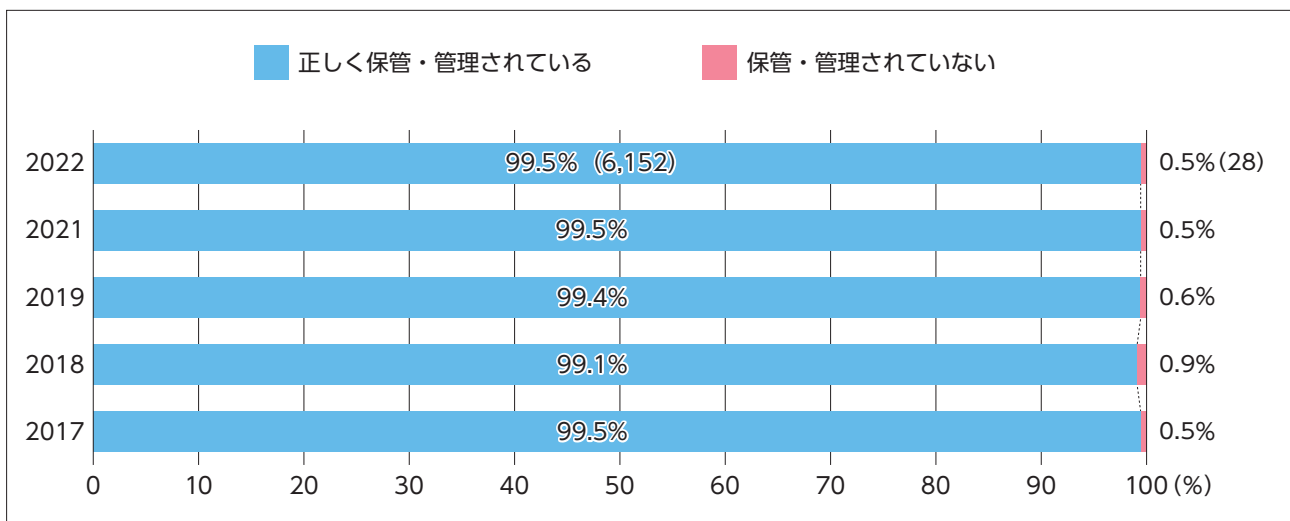
Q1. 会社（運行管理者）は、乗務員に対して乗務の前後に点呼を行わなければなりません、実施されていますか。



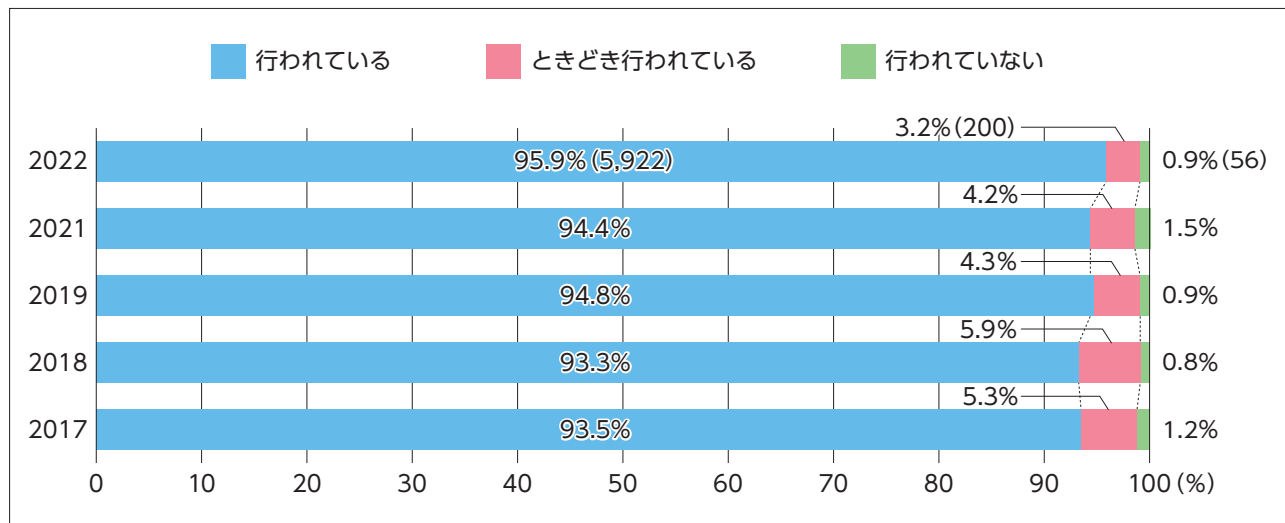
Q2. 乗務前のアルコールチェックは実施されていますか。



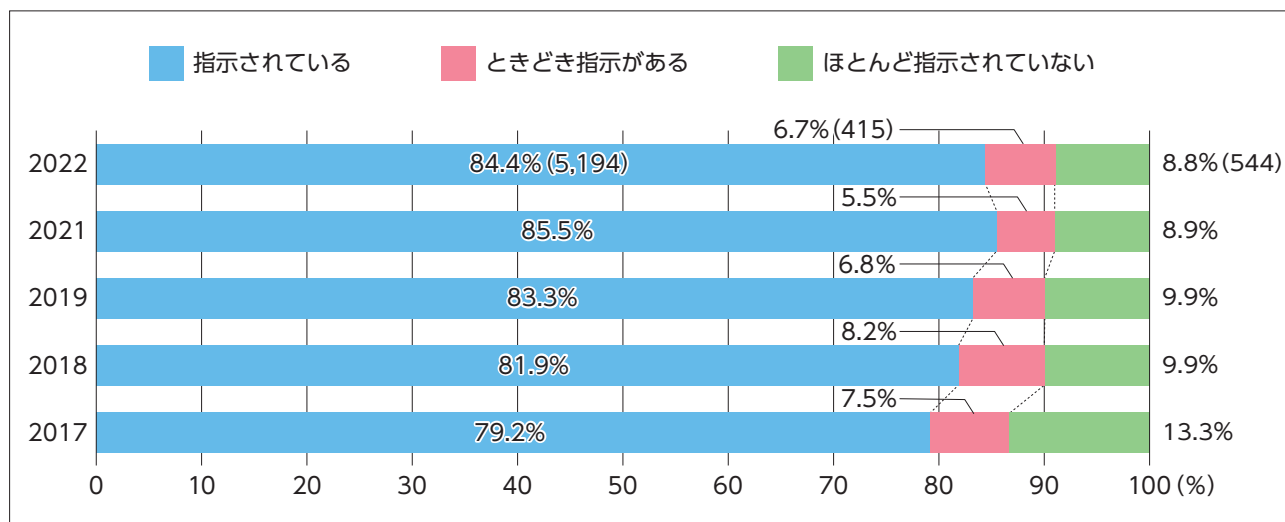
Q3. 業務基準にもとづく乗務記録が正しく保管・管理されていますか。



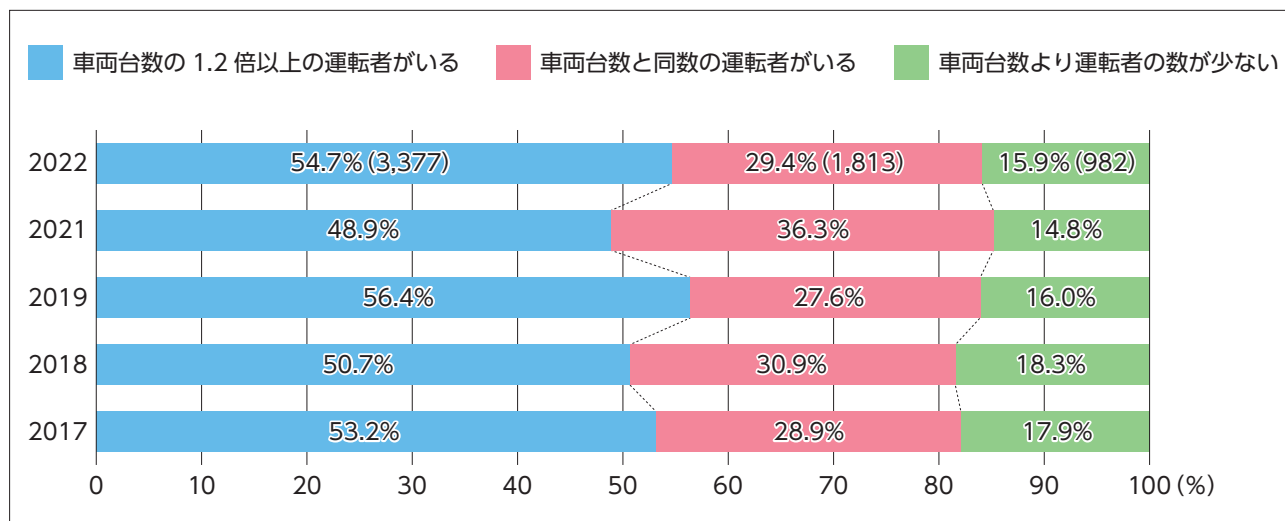
Q4. 運行前の始業点検は行われていますか



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

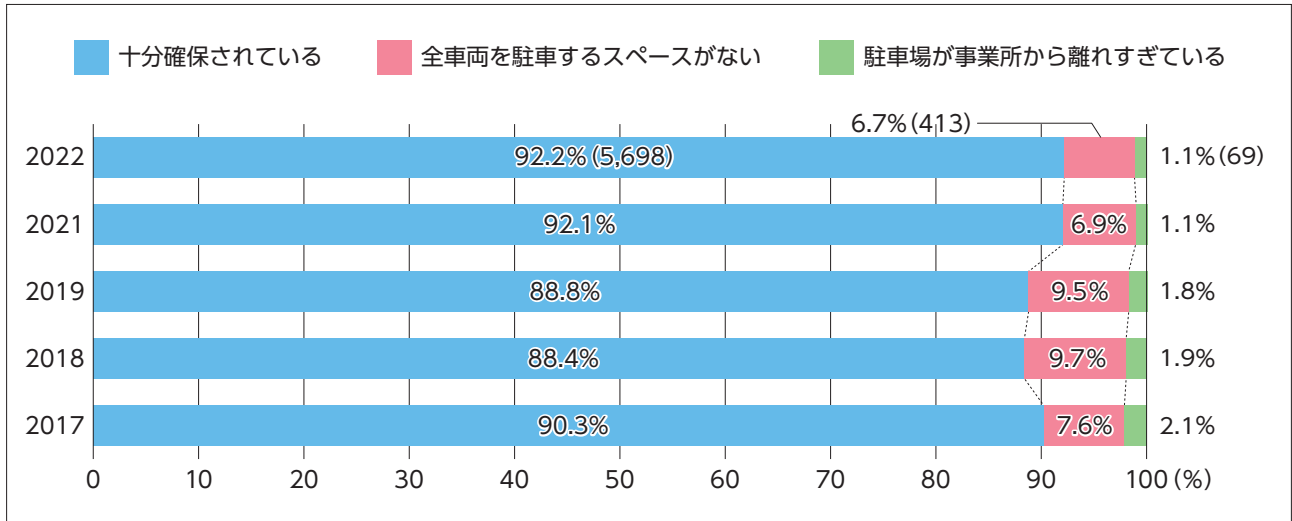


Q6. 車両台数と運転者数は、どうなっていますか

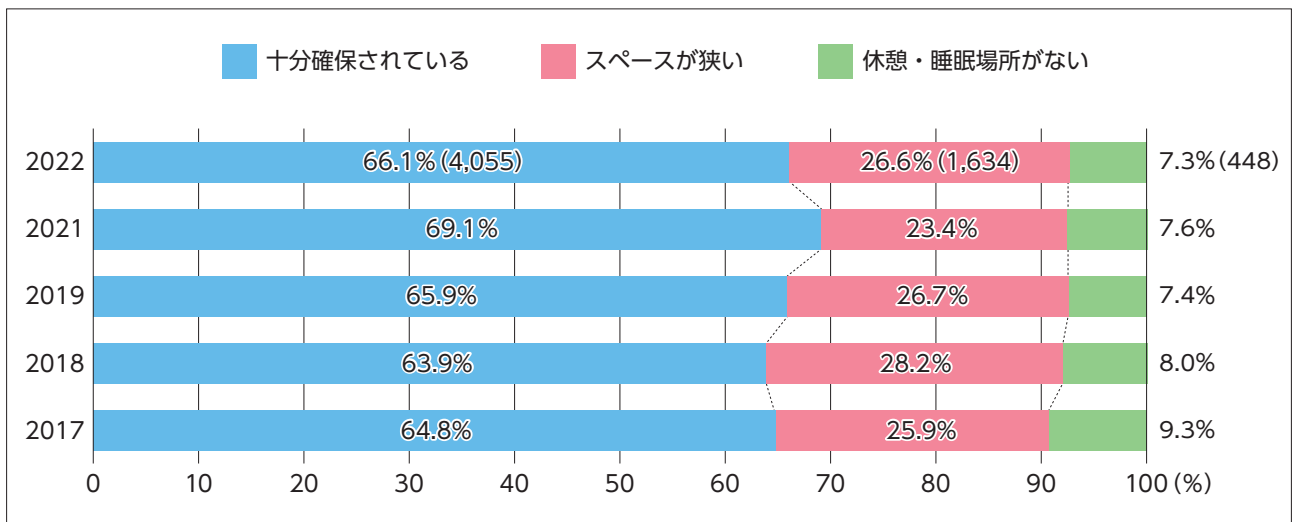


■集計結果【職場環境・健康管理】

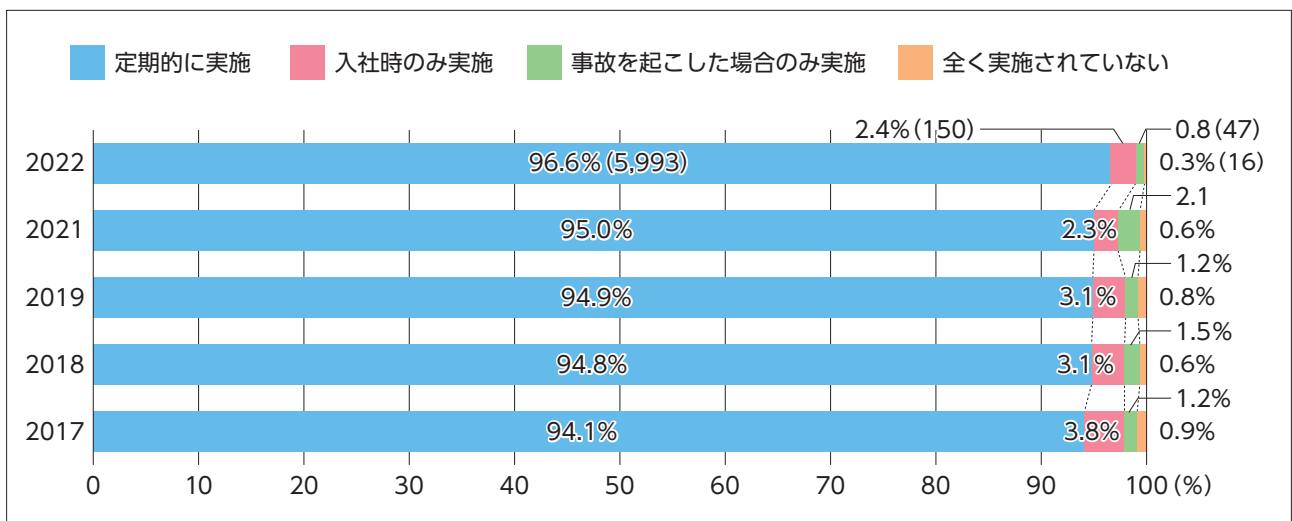
Q7. 自動車の車庫は、事業所にすべての車両を駐車することが必要ですが、確保されていますか。



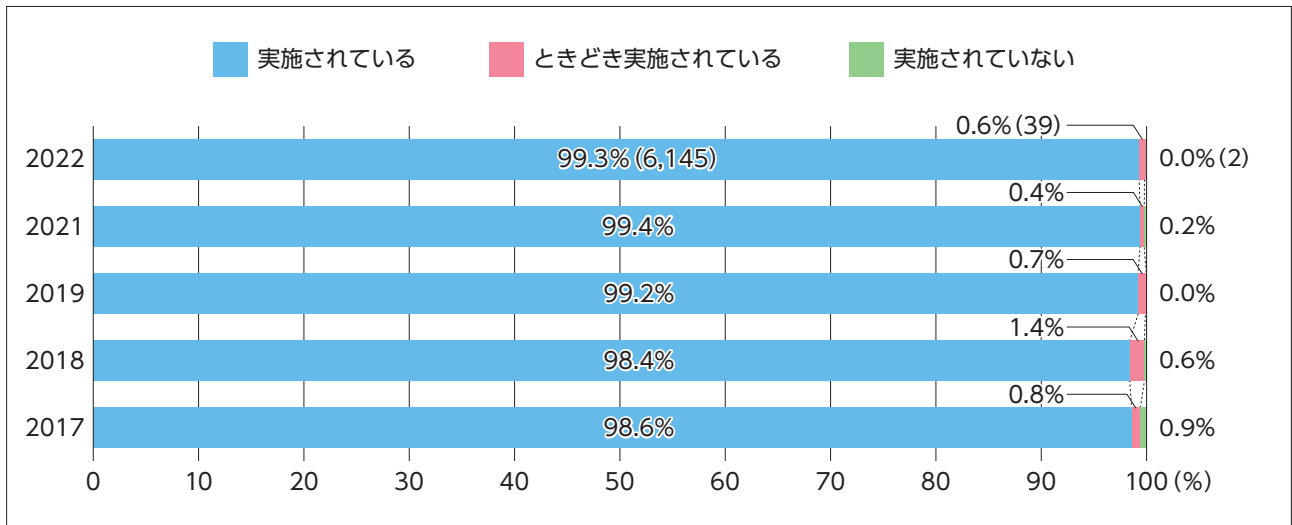
Q8. 乗務員がゆっくり休憩・睡眠できるスペースが確保されていますか。



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。

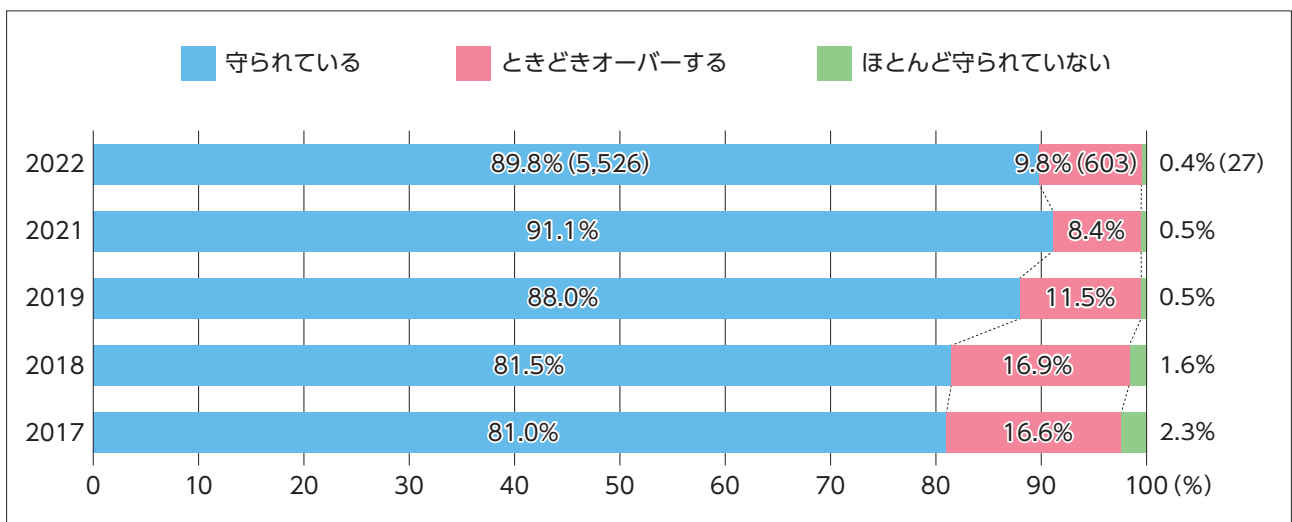


■集計結果【労働環境・改善基準告示】

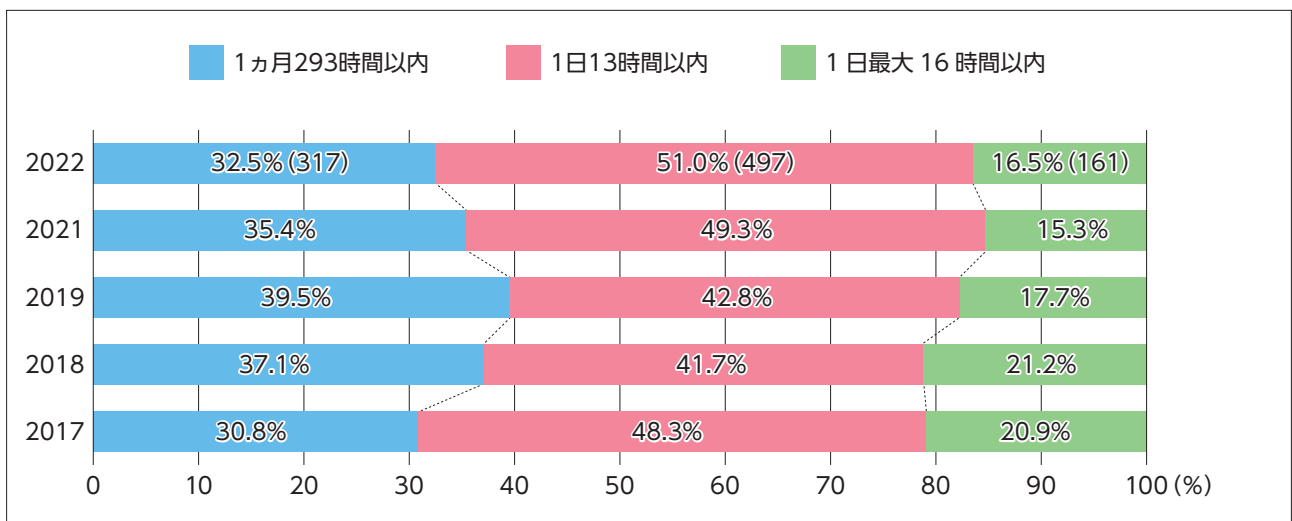
改善基準告示（抜粋）		
拘束時間	1日	13H以内、最長16Hまで、15H超は週2回まで
	1ヵ月	293Hまで（労使協定締結時320Hまで延長可） 条件：1年間の合計が3,516H以内：293Hを超える月は6ヵ月以内
休息期間		8H以上（平常時24－13＝11H以上） 特例：分割休息期間 始業時からの24Hにおいて1回当たり継続4H以上、合計10H以上
運転時間の限度	1日	2日平均で1日9H以内、2週平均1週44H以内
	連続運転	4H以内
	休憩	運転開始後4H以内又は4H経過直後に1回10分以上、合計30分以上の運転中断が必要。休憩の一斉付与は適用除外。
時間外休日労働	時間外	1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

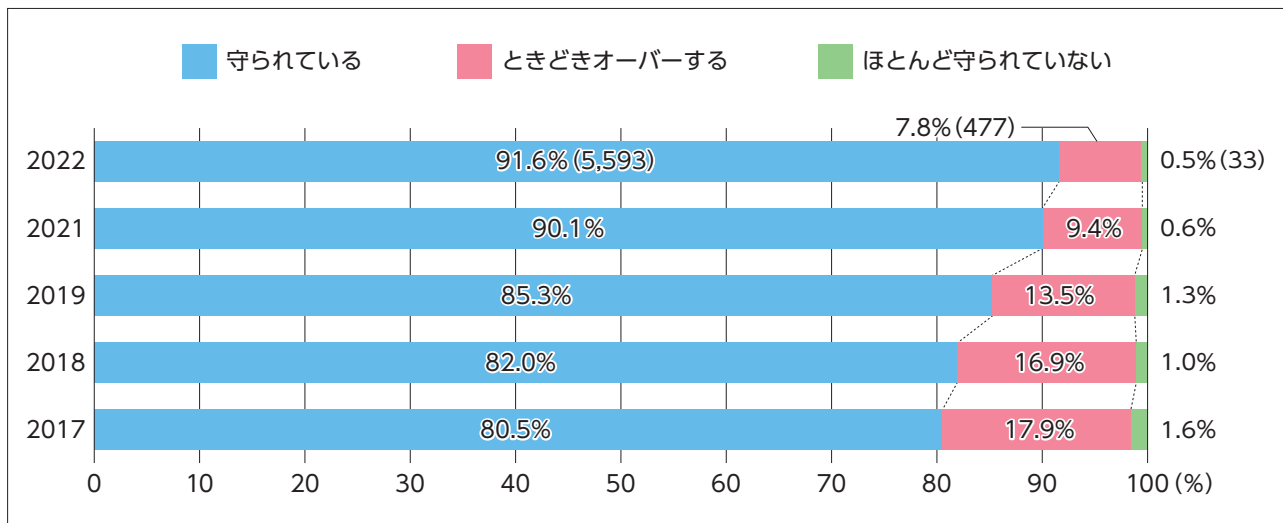
(1) 拘束時間の基準は、1日13時間以内、最大でも16時間以内（ただし15時間超は週2回まで）、また1ヵ月293時間以内ですが、実態はどうなっていますか。



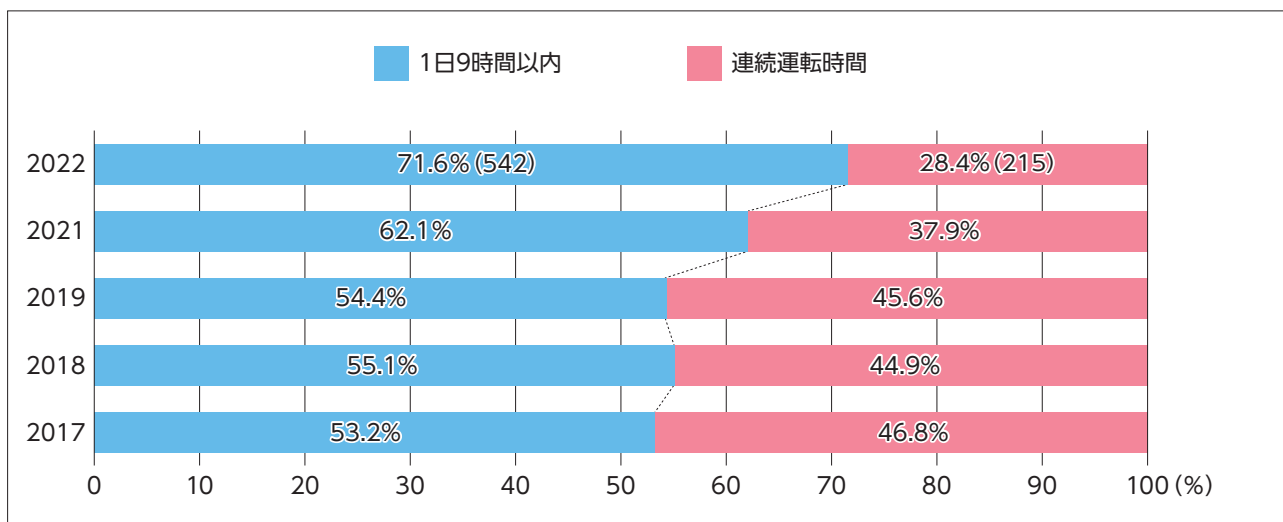
(2) (1) で「守られていない」場合は、次のどれが守られていませんか。



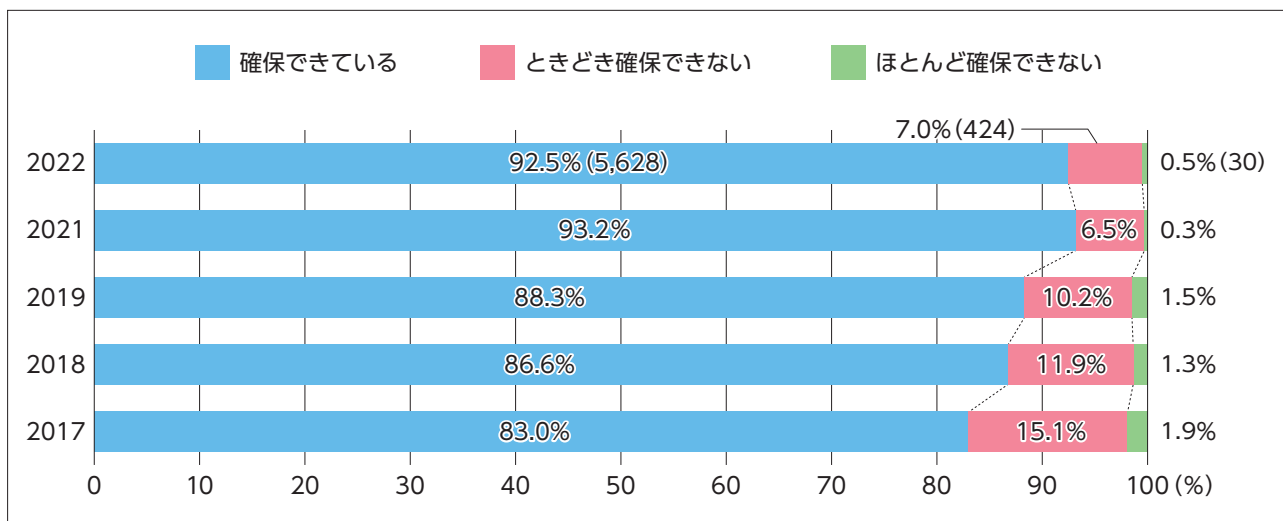
(3) 1日あたりの運転時間は2日平均で1日9時間以内、連続運転時間は4時間以内となっていますが、実態はどうなっていますか。



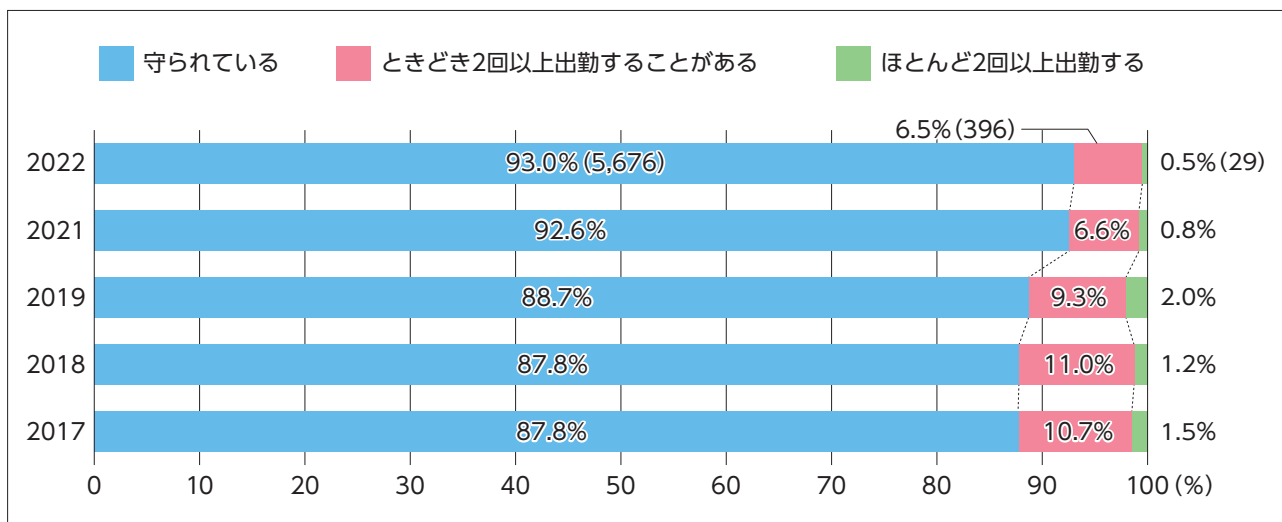
(4) (3)で「守られていない」場合は、次のどれが守られていませんか。



(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。



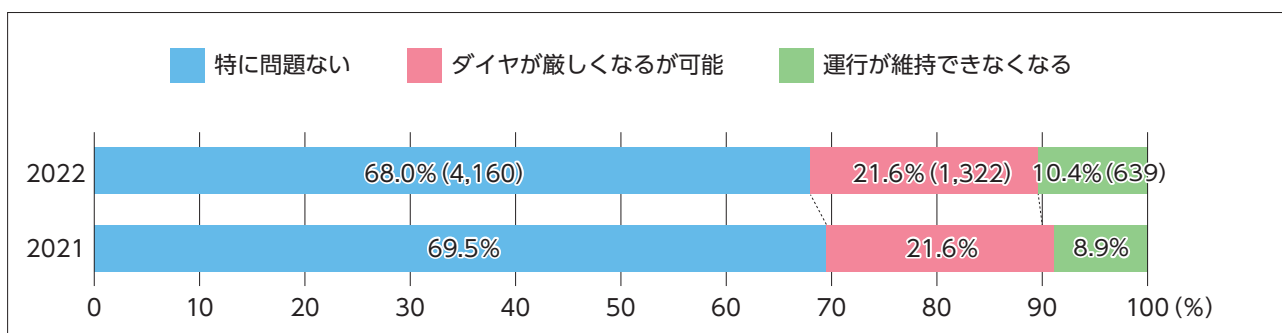
(6) 休日労働は2週間に1回しかできませんが、実態はどうなっていますか。



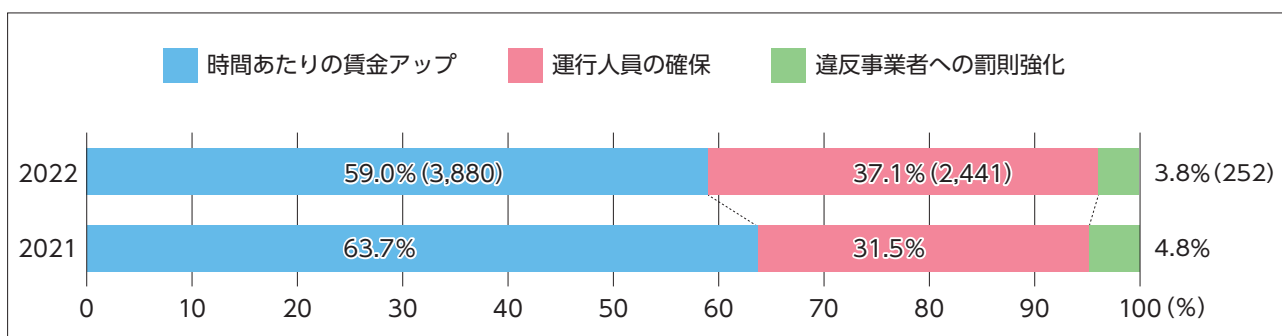
■集計結果【労働環境・拘束時間の上限の改善に向けて】

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



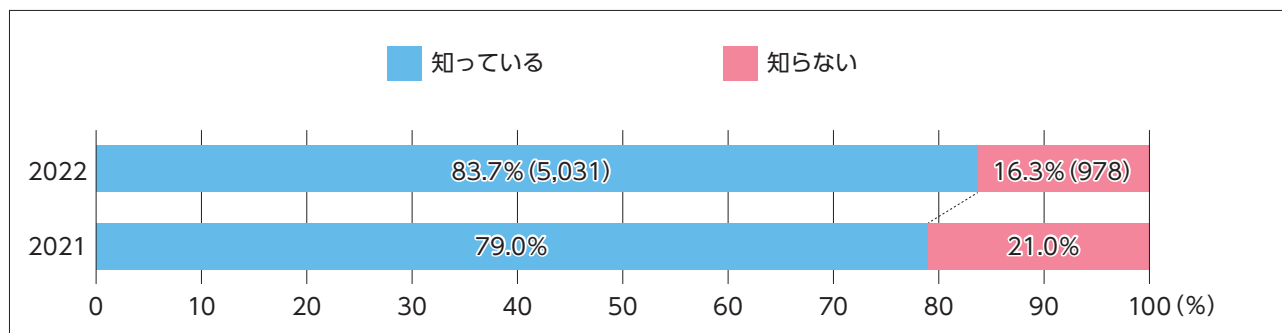
(2) 短縮のために必要と思われることは



■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。

	2022		2021		2019		前年比
100時間以内	17.8%	(1,067)	19.0%	(1,024)	17.4%	(992)	-1.2
101-200時間	11.3%	(676)	8.7%	(471)	7.5%	(429)	+2.6
201-300時間	15.3%	(918)	11.1%	(598)	9.9%	(563)	+4.2
301-400時間	17.5%	(1,047)	17.3%	(932)	15.2%	(867)	+0.2
401-500時間	13.2%	(790)	15.7%	(847)	14.1%	(800)	-2.5
501-600時間	9.7%	(582)	12.0%	(644)	13.0%	(742)	-2.3
601-700時間	6.5%	(390)	6.7%	(363)	9.8%	(558)	-0.2
701-800時間	4.6%	(275)	5.2%	(281)	7.1%	(406)	-0.6
801-960時間	3.2%	(192)	3.2%	(171)	4.7%	(269)	±0
961時間以上	0.9%	(51)	1.1%	(57)	1.1%	(63)	-0.2
Total	100.0%	(5,988)	100.0%	(5,388)	100.0%	(5,689)	—

■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	全体の運賃の底上げ・適正化を望む。荷役分離をお願いしたい。最低賃金を国が決めて、運賃割れをした会社には多額の罰金を与えたほうがよい。歩合制のため給料が減ってしまうことが懸念される。
2	一人当たりの運行回数が減ると給与も減るため、人と車を増やして給与維持をすることが望ましい。
3	一定水準の賃金確保のための取り組みをお願いしたい。
4	残業代ありきの給与体系のため、労働時間が短縮されることにより残業代が減ると厳しい。賃金アップと人員の確保が重要である。
5	基本給のアップをお願いしたい。そのためには荷主の理解や協力が必要である。
6	時間外労働に頼らなくても生活できる賃金にしないと就労者がいなくなるため、労働時間が短縮されることにより賃金も減らないよう、荷主の理解を求めることが重要である。
7	時間外手当がないと生活が厳しいので、賃金アップに加え、拘束時間等を検討してほしい。
8	残業が減ると生活が厳しくなる。2024年4月以降、時間外労働の上限が原則月45時間年360時間となり、残業時間が減ることから、運転手のモチベーション等や会社の対応が気になる。給料のアップをお願いしたい。
9	残業代ありきの給与体系になっているため、ベースアップが必要。仕事が少なくなり、賃金は下がってストレスを感じる。
10	トラックを増やし、その他手当の見直しやアップだけでなく、スイッチ輸送の推進、無事故手当の確保が重要である。
11	第一に荷主からの運賃を増額しないと意味がないため、荷主への交渉による賃金アップのための取り組みをお願いしたい。
12	時間あたりの賃金アップし無駄な時間外労働を無くすことと、配送の見直しが課題である。
13	賃金の見直し、不平等の改善。職場で働く人達の処遇改善。特に賃金や人材確保・重労働を軽減しないと違反者が出ると思う。
14	残業時間減による給与の補填とともに、適正な料金収受のための取り組みをお願いしたい。
15	労働時間の上限規制および拘束時間の上限もある中で、運賃のアップは収入維持の観点からも必須である。
16	時短はいいが、同時に給料が減るのは困るため、賃金アップは必須。これ以上の時短は荷主の協力が必要。加えて、荷下ろし場所の確保も重要である。

2. 労働時間	
1	時間短縮するほど業務がない。生活水準の全額がほしい。物理的な時間短縮を望む。例えば待機時間の短縮や積極的な高速道路使用など。
2	中距離がメインだが、配車の立場だと時間が厳しすぎて運行を組みづらい。
3	道路の状況や荷主事情により、時間拘束が異なるため、短縮の必要はないと考える。
4	現在長距離運行は時間に関係なく距離＝手当てで行われているため、全て残業扱いになれば、運行自体が難しくなると思われる。
5	時間短縮になると歩合給部分の給与が減るため、荷主の理解が必要。また、アルバイトをしないと生活ができなくなってしまう可能性もあり、これらを合わせると労働時間がさらに長くなってしまっているのではないか。

6	荷主は少しでも経費を安くするため条件が厳しいので、荷主の協力が必要。ルート見直しの効率化をお願いしたい。
7	待ち時間の短縮について取り組みをお願いしたい。
8	指定時間帯を2枠にし、1便・2便とした方が良いと思う。時短は賃金が減るだけと考えている。
9	労働時間短縮のため、高速道路を現在より使用させてほしい。
10	高速道路の活用により労働時間が短縮されるため、時間あたり賃金アップの取り組みをお願いしたい。

3. 職場環境・人手

1	人員の補充がないため、乗務員確保のための取り組みが必要。若者にとって魅力ある業界になってほしい。
2	運転者が不足しているため、ドライバーの増員のための取り組みをお願いしたい。
3	現在のままでは定年を超えても無理して働かざるをえないため、今後のために人員を増やしてほしい。
4	閑散期の時だけでなく、自由に休むことのできる環境にしてほしい。
5	作業の効率化を上げ、長期間働ける環境づくりが必要。
6	休むことが悪と感じる暗黙の職種や職場環境の改善を求めたい。
7	事務と連携を取り、事務員の不要な残業を減らすことが重要。
8	業務内容の効率化等の見直しを行うべきである。
9	完全週休二日制に向けた取り組みをお願いしたい。
10	荷下ろし場所と事務員の確保に向けた取り組みが重要である。

4. 高速道路SA・PA、制度、その他

1	高速道路の利用促進。制限速度の引き上げ、荷待ち時間の改善に向けた取り組みをお願いしたい。
2	高速道路の割引時間の見直しを求めたい。夜間時のPAが常に満車で駐車できない。また、無理な駐車をしている車両もあり危険である。
3	リードタイムの見直しをお願いしたい。
4	ホワイト物流推進運動のさらなる取り組みをお願いしたい。
5	トラック専用道路か高速道路出入口の開発をお願いしたい。
6	荷主企業が協力して共載便を作り、便の効率を上げることが必要。
7	法令を守らない違反事業者への罰則強化をお願いしたい。
8	改善基準告示の概要を大手荷主以外の中小零細荷主へ周知していただきたい。そして、適正運賃の収受へつなげるよう、運輸労連本部から各地域のトラック協会や国会議員へ働きかけていただきたい。
9	置き配の普及、宅配ボックスの義務化、時間指定の廃止、車両不足が課題である。
10	運送業界全体の賃金上昇と、大型・中型等の運転免許取得への支援をお願いしたい。

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. 制度	
1	事務職と運転職を比較すると、運転職ばかりルールが多すぎて厳しい気がする。
2	デジタコの点数に対し、厳しく言いすぎではないか。
3	休日に関する法律が曖昧なため、夜勤明けが法定外休日にされ、休日を1日無駄にされてしまう。法定外休日も継続24時間を与えることと法律で定めてほしい。夜勤明けは休日でない（法定外休日）と定めてほしい。
4	悪徳運送会社排除への働きかけをお願いしたい。
5	運送事業者や荷主の理解はあると思うが、貨物利用運送事業者（水屋）の理解が少なく思える。
6	営業ナンバーに限り、高速道路の無料化をお願いしたい。
7	ニーズに合ったサービスを行うには、適正な運賃に戻さなくてはならないと思う。働き方改革や改善基準等を守りたくても守れないのが現状である。運賃の底上げをしないと運送業は先がないと思う。
8	法整備をする前に現場の整備を先に進め、法律を守れる状況ができてから実施してほしい。
9	夜勤賃金の見直しをお願いしたい。また、仕事をしない人の方が賃金が高い例もあり疑問である。
10	年休取得者が決まっているため、年休が使えないのであれば買い上げてほしい。
11	大型トラックが高速道路を時速100km/hで走って事故が起これば、即死亡事故になると思う。現に法定速度をオーバーして走っているトラックがほとんど（10km/h程度）であるとし、100km/h+10km/hくらいで走るトラックが事故を起こせば、社会に与える影響は今より大きい。
12	旅客運送のように運賃の下限を法制化してほしい。
13	連続運転時間が4時間以内となっているが、高速道路上ではSA・PAで休憩できないときがあるため、安全に休憩できるようにするための取り組みをお願いしたい。
14	睡眠時間の確保のため、業務間インターバルが10時間以上あるといいと思う。特に労働時間と賃金について、理想と現実のギャップを埋めていく努力に尽きると思う。

2. 労働時間	
1	荷主側の要望・会社の利益確保を優先せず、正しい労働時間を意識づける必要があると思う。
2	労働時間の短縮は必要だと思うが、連続運転時間や拘束時間等により運行の自由（自分のペース）が保たれなくなるのが問題。
3	労働時間の短縮ばかり押し付けられているが、具体的な策がないように思える。
4	時間外労働が減った分給料も減っている。時間外は月100時間以内であれば良いと思う。労働時間が短縮され賃金も下げられると、このままでは運転手が減るだけである。
5	デジタル化の強化により時間外労働を短縮し、ダイヤ見直しを望む。時間外労働基準を守ろうと必至だが、無理なダイヤでは悪循環となることに気付いてほしい。また、物理的に不可能なダイヤを作成しないでほしい。
6	労働時間の短縮と賃金の維持をどのようにしていくか検討しているが、会社側と労働者側の意見が合わないように感じる。
7	残業時間の限度を上げてほしい。それが厳しい場合単価を上げてほしい。
8	1日の労働時間を1～2時間ほど増やしてもよいので、休日がより多くとれるようにしてほしい。
9	労働時間が多い人に限り、労働時間の短縮に協力しようという姿勢がない。
10	時間外労働時間が減らされたことに伴い、給料も減らされている状態のため何とかしてほしい。時間外労働をしないと給料が安いのはおかしい。
11	時間外労働が少なくなれば生活ができなくなる。以前はなかった休日削減が設定されている限り、労働条件が良くなったとは思えない。

12	時間外だけでなく、総労働時間を考えた方が良いと思う。会社によっては休日が少ない場合、時間外が少なくても総労働時間が多いことも多くの会社ではある。
13	2024年からの時間外労働規制80時間を守ると、賃金体系を大きく変えなければいけない。ドライバーは昼間寝て夜走り、そのまま次の日の昼も走るため、どこからが時間外労働が分からない。運行の仕方と賃金体系を変えてほしい。

3. 賃金	
1	法律で定められている労働時間に賃金が追い付いていない。
2	時間短縮や賃金アップは運送会社だけでは解決しないのが現状であることに加え、人員確保が難しい。
3	まずは賃金を上げることである。賃金が上がった後でなければ、時間短縮の希望は出せない。
4	最低運賃を高い基準にして給与を上げないと、トラック業界に未来はないと思う。
5	残業しなくても済む賃金が頂ければ問題ないため、まずは基本給を上げることが重要である。
6	標準的な運賃が示されたが、実際その運賃の60%に満たない運賃はいかがなものか。
7	運行を見直しの提案があっても、経費が下がることになり、時間短縮して基本給を上げて、結局は経費削減を行いたい考えがあるため、賃金は下がるのではないかとこの考えになり改善に至らない。
8	4t車とトレーラーの運行手当てにあまり差がない。賃金アップをお願いしたい。4t、10t、トレーラーの手当の差別化、速度超過の罰則の見直し。
9	2024年からの時間外労働規制は、荷主から運賃を増額できなければ生活が成り立たない。

4. 設備・職場環境	
1	業務終了時、業務終了次第速やかに帰宅する環境を作らないと時短が進まない。
2	車両をパワーゲート車へ改善してほしい。
3	仕事が楽しいと思える職場が最高だと思う。事故が減少するような環境にしてほしい。
4	職場でのドライバーの立ち位置が低く、軽視されている。
5	年齢的にも平均が51歳の会社のため、体力的に厳しい部分もあり、効率を求めていく考えに反対ではないが、マイナスの意見を持つ人もいる傾向にある。
6	先進車両装備をトラックにも装備してほしい。
7	暑さ対策を重点的に取り組んでいただきたい。

5. 人手不足	
1	これからの人財が辞めない職場づくりのための政策を求めたい。
2	2024年問題で、人手不足などの運用面で非常に不安である。ドライバーだけでなく、事務職も本来の業務以外の仕事が増えると、ますます職場離れしていき、負の連鎖になる。どこに視点を置いて課題解決に向けた取り組みを進めるかが重要である。
3	営業乗務員の退職防止のための取り組みをお願いしたい。
4	人員確保が重要。特に若い人を入れて時間外労働を確保してほしい。
5	ベテランより若手がどんどん辞めていく。賃金と仕事内容・量が割に合わない。
6	交代要員がいないため、体調不良時にも休みにくいのが問題。
7	運転手を募集しても賃金に魅力がないため、特に若い人が集まらない。厳しいと思われている仕事に賃金が見合わなければ人は集まらず、ドライバーはどんどん高齢化していく。
8	将来のドライバー不足が懸念されている中、今から人員確保に向けて、魅力ある運送業に改革する必要があると思う。

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

(2022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調査票12,750枚（総数）配布した。
- ②アンケートの項目は、合計22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「荷待ちに関する調査」および問6の「カスタマーハラスメントに関する調査」を新たに加えた。なお、2020年の調査については、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。

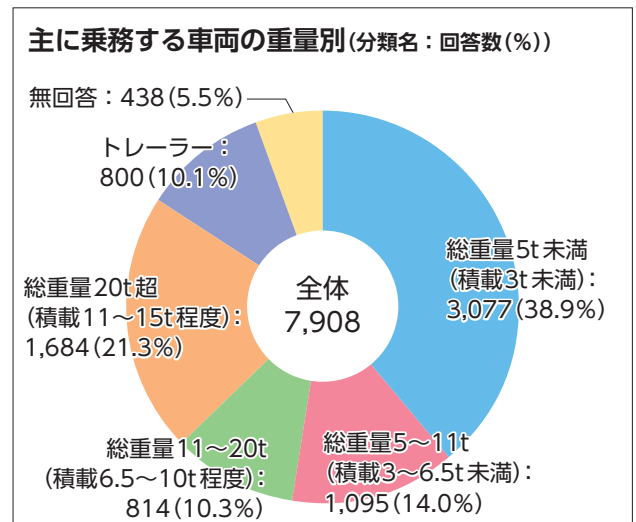
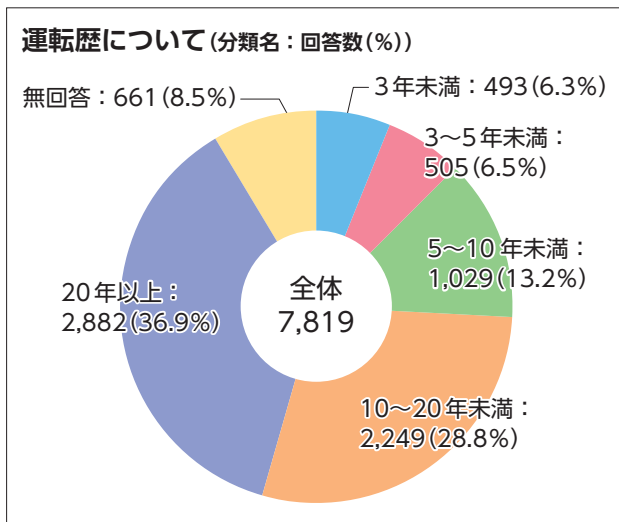
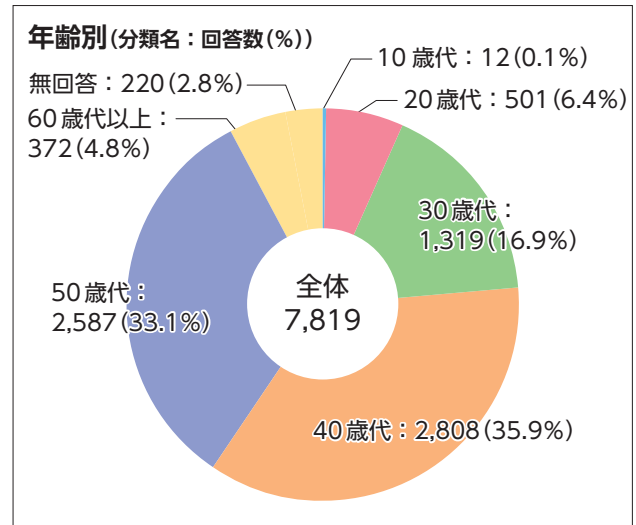
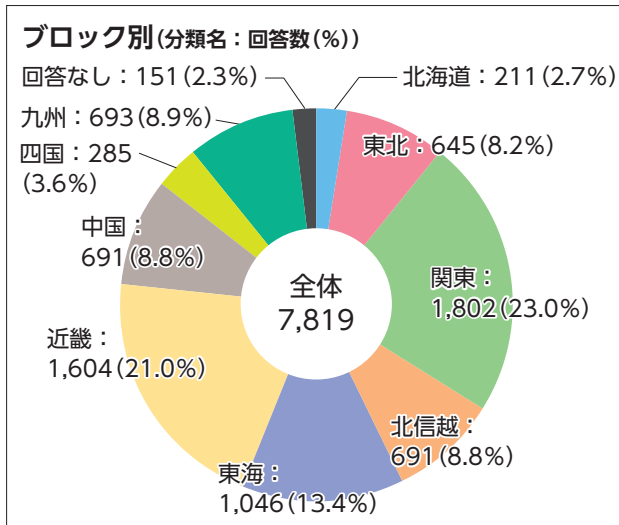
※衝突被害軽減制動制御装置とは？

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

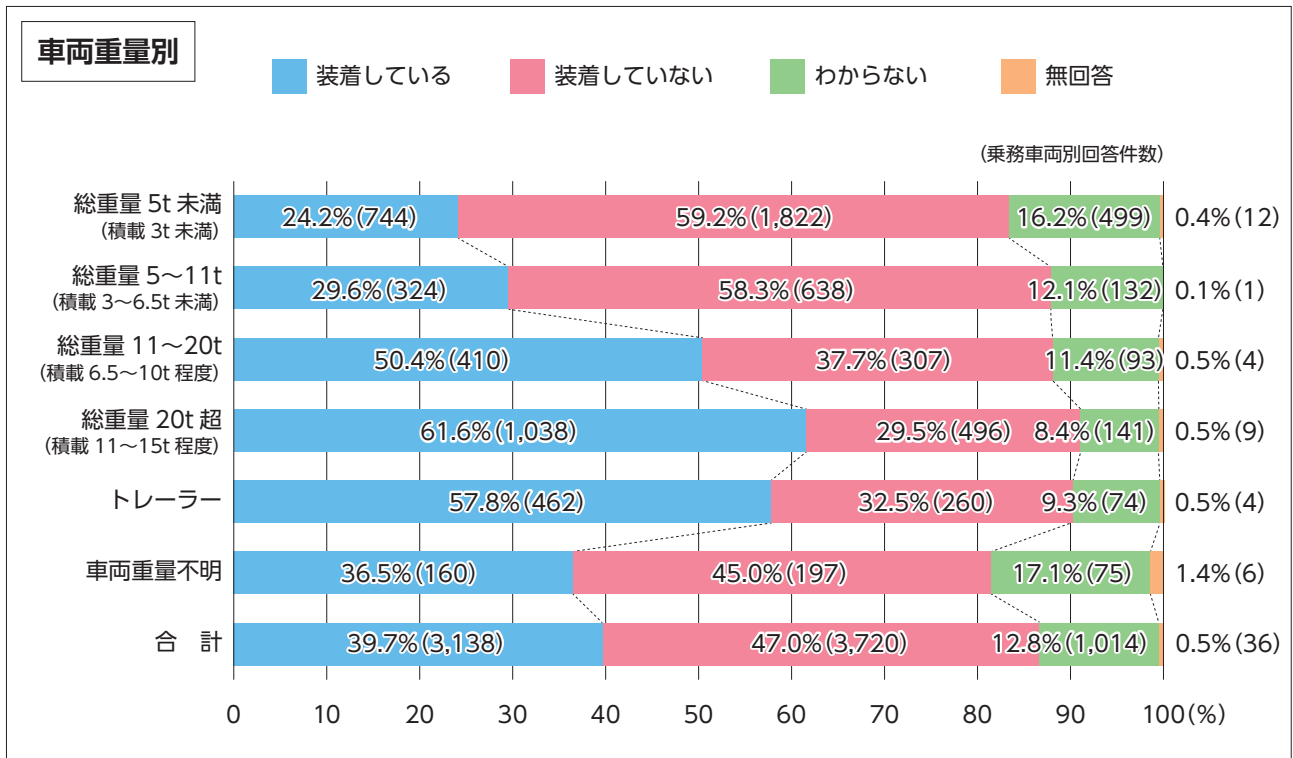
◆ 回答者の概要

・有効回答総計7,819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。)

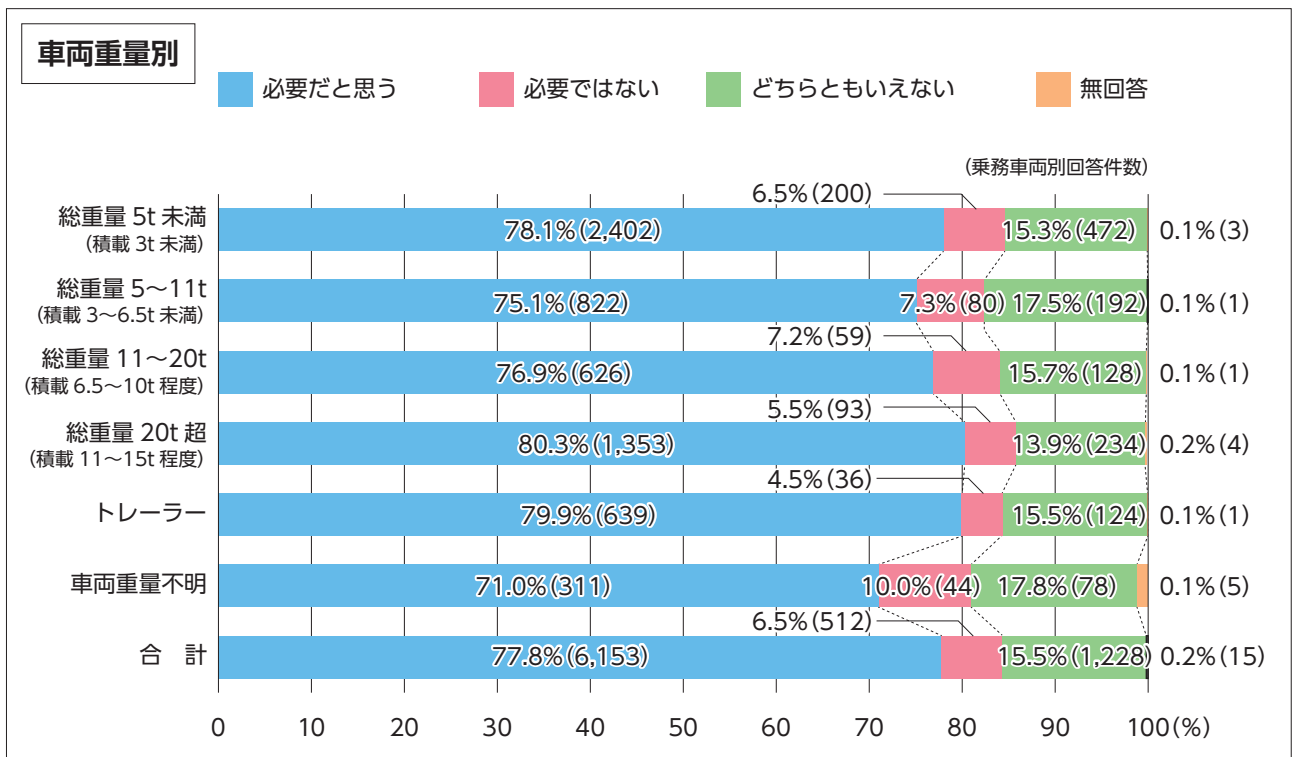


1. 衝突被害軽減ブレーキおよび高速道路の最高速度に関する調査結果

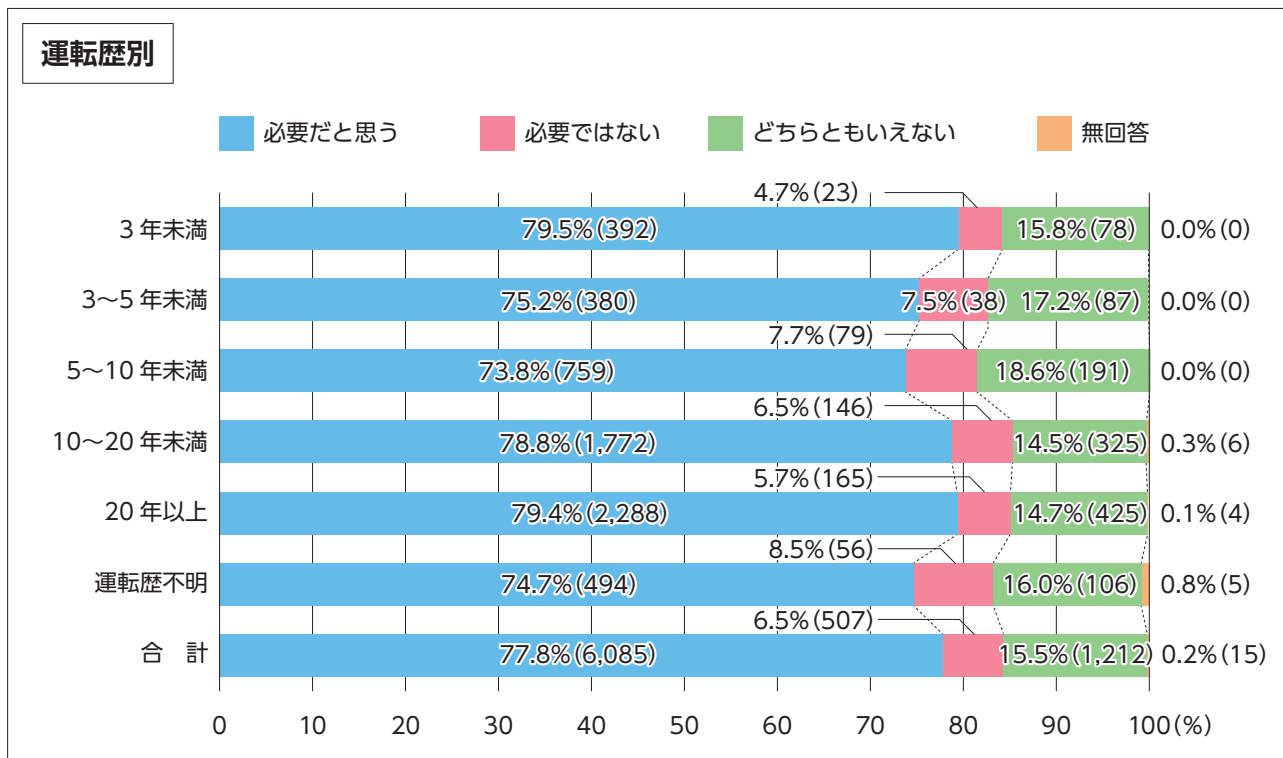
【問1-1】主に乗務する車両に衝突被害軽減ブレーキは装着されていますか。



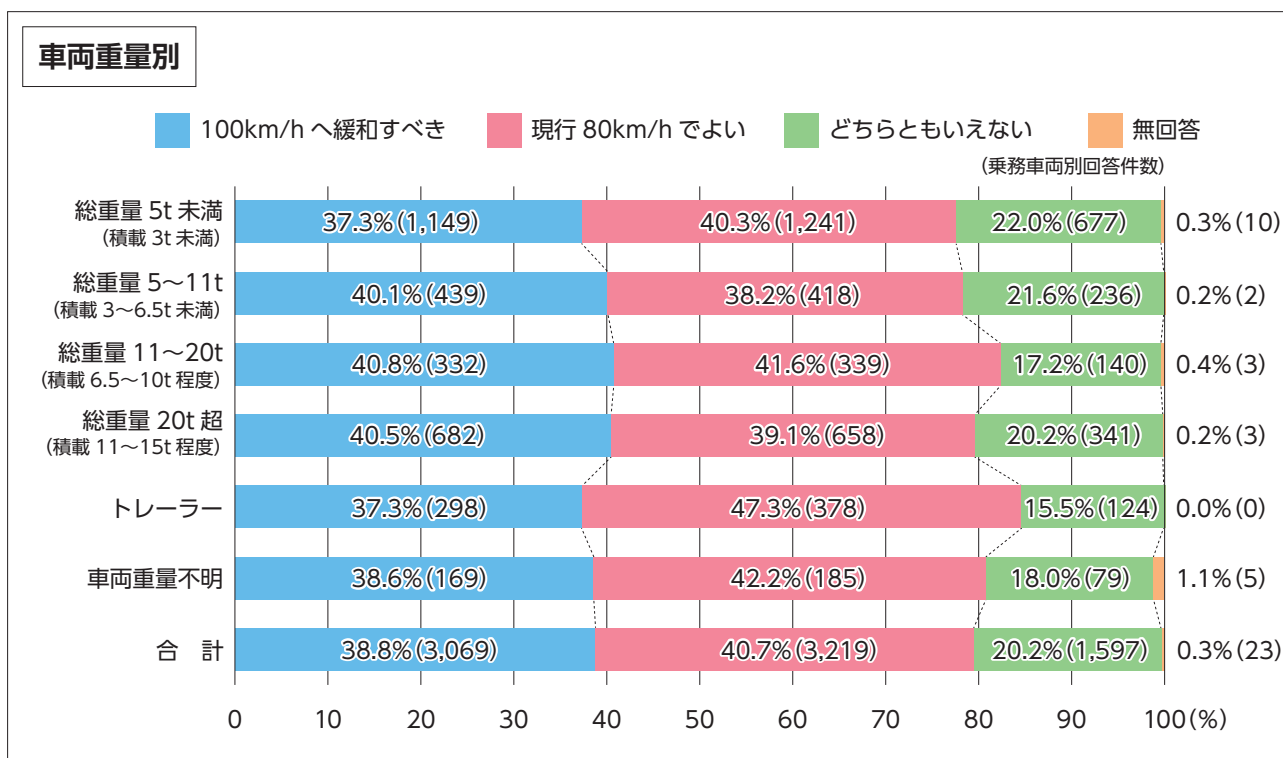
【問1-2】 [1] 衝突被害軽減ブレーキは新型・継続生産車への装着が順次義務化される予定ですが、すべての営業用貨物自動車への適用は必要だと思いますか。



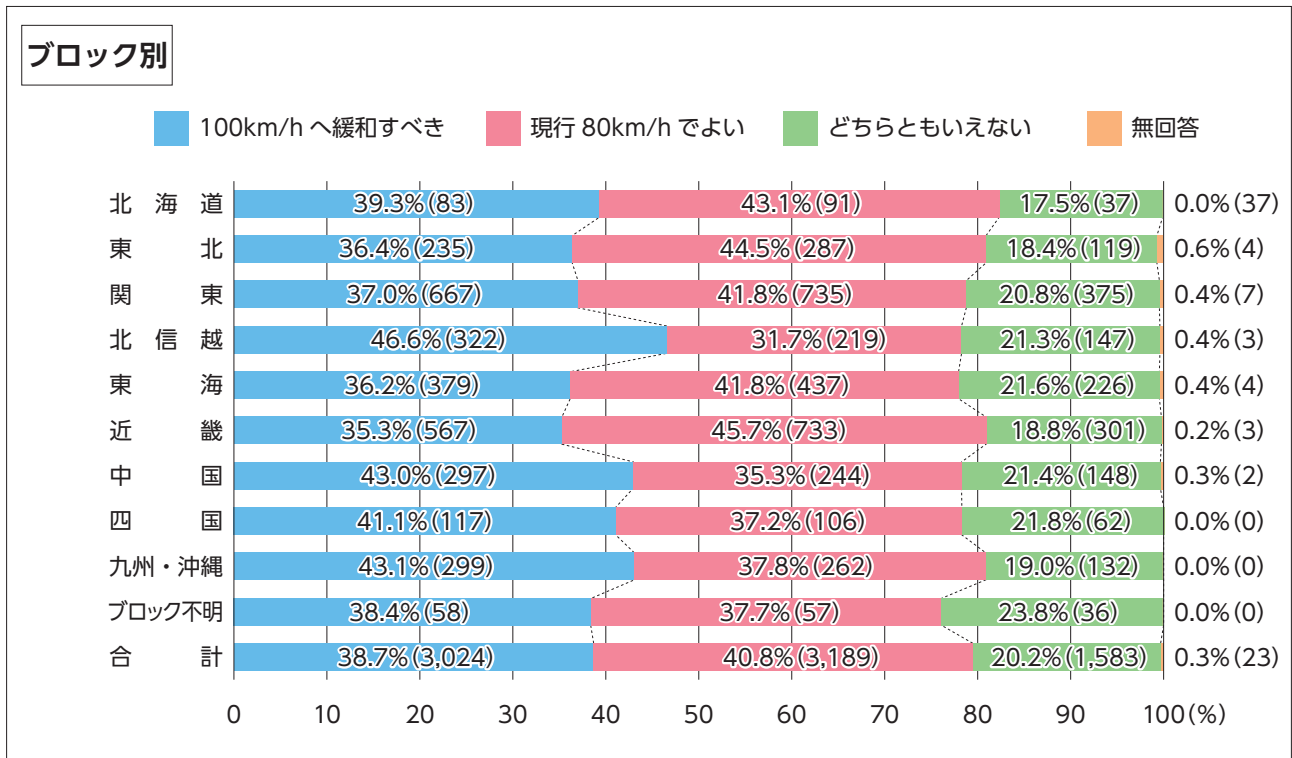
【問1-2】 [2] 衝突被害軽減ブレーキは新型・継続生産車への装着が順次義務化される予定ですが、すべての営業用貨物自動車への適用は必要だと思いますか。



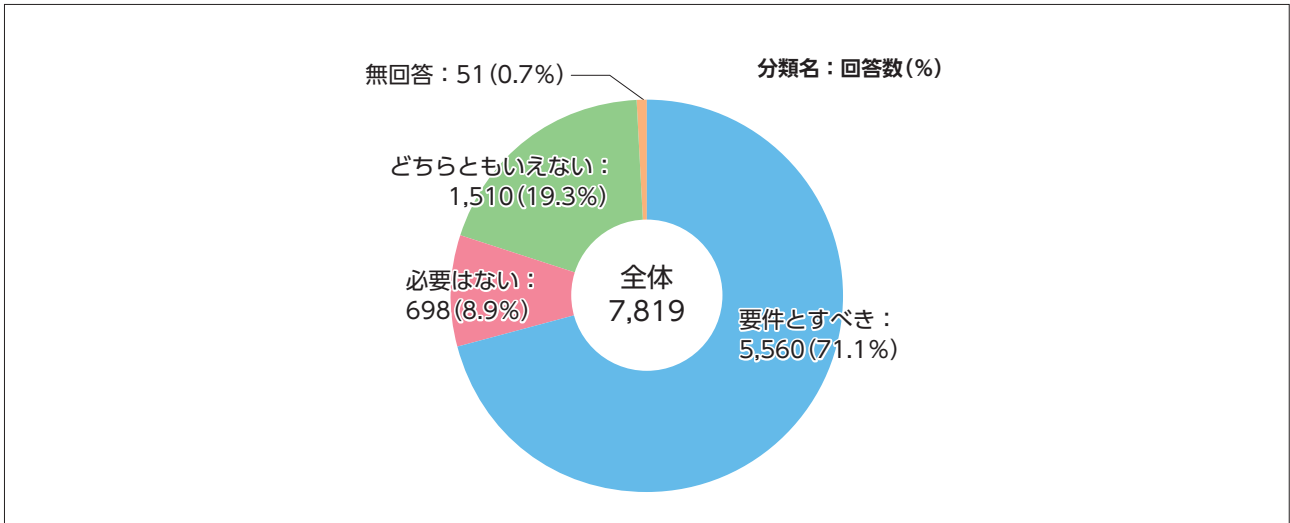
【問1-3】 [1] 大型貨物自動車等の高速道路での速度制限80km/hは維持されています。トラックの速度制限についてお聞きします。



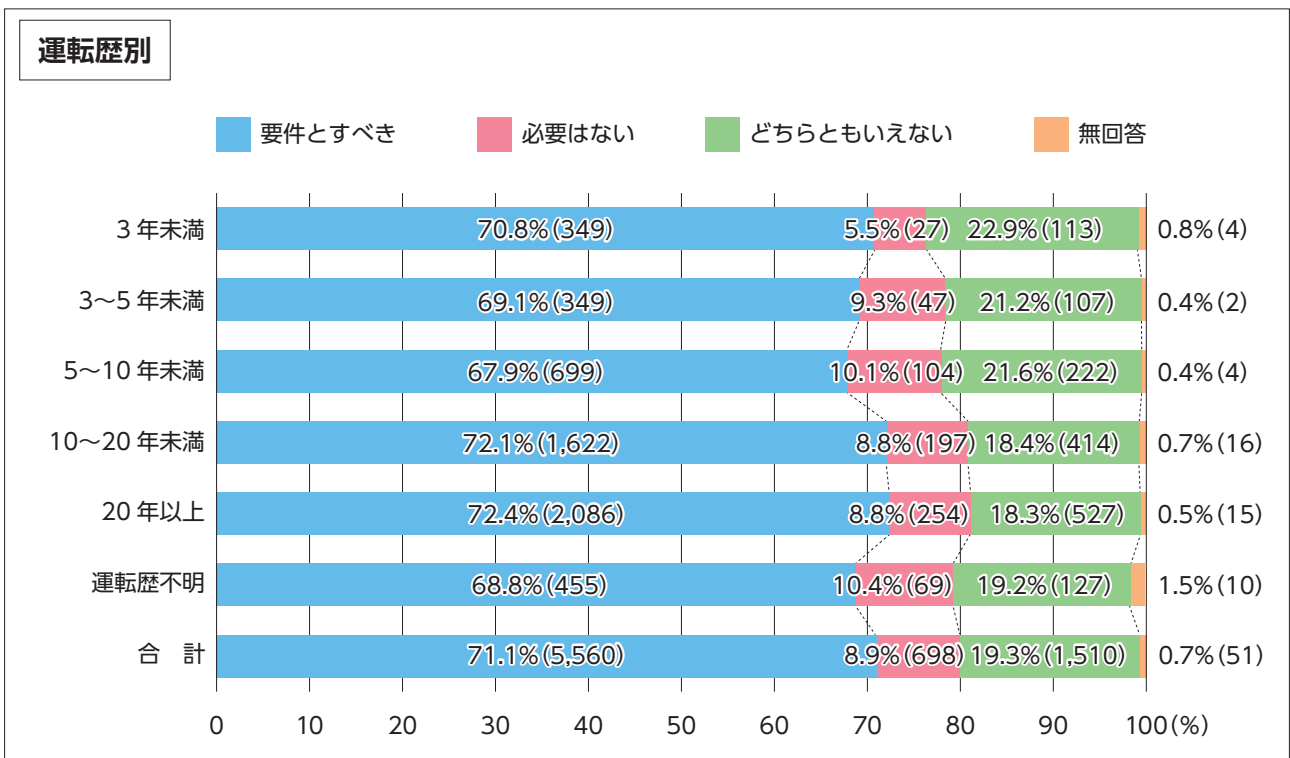
【問1-3】 [2] 大型貨物自動車等の高速道路での速度制限80km/hは維持されています。トラックの速度制限についてお聞きします。



【問1-4】 [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。

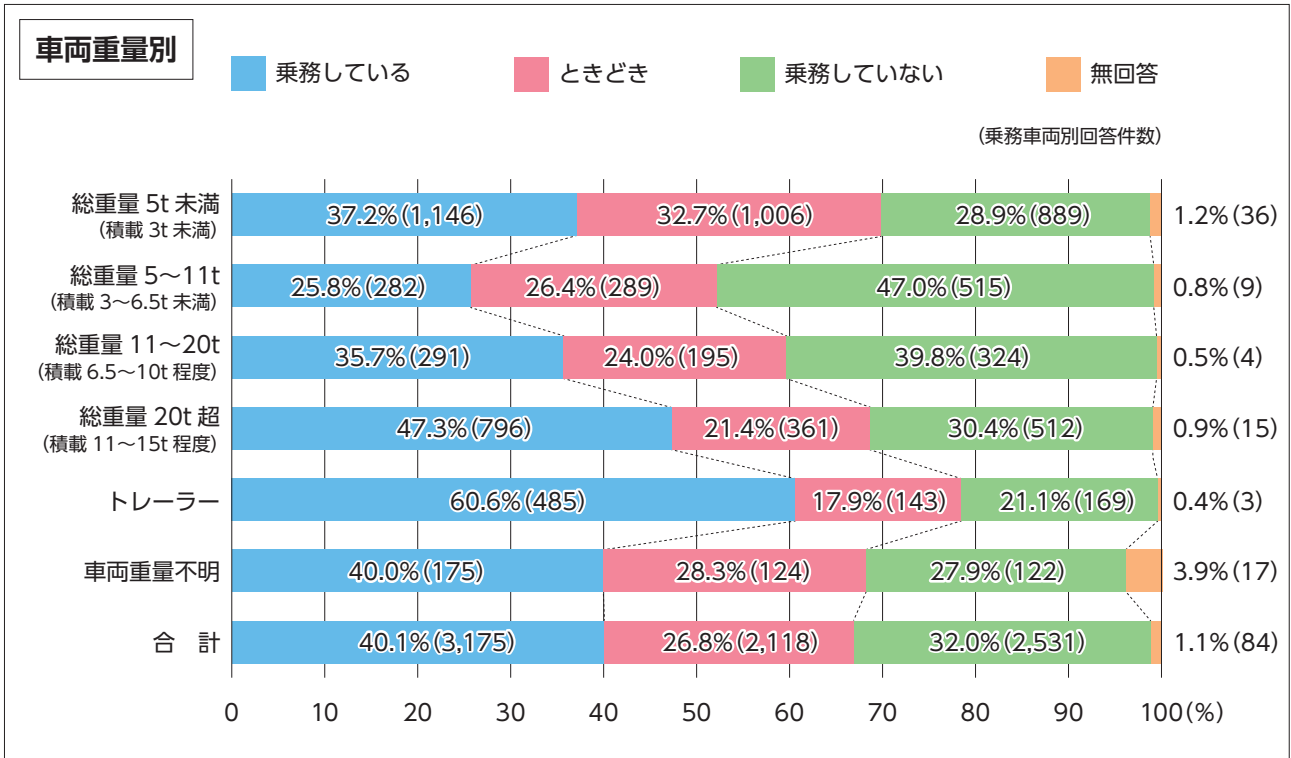


【問1-4】 [2] トラックなどの大型貨物自動車等の速度規制を緩和する場合【衝突被害軽減ブレーキ装着車】を要件とすべきだと思いますか。

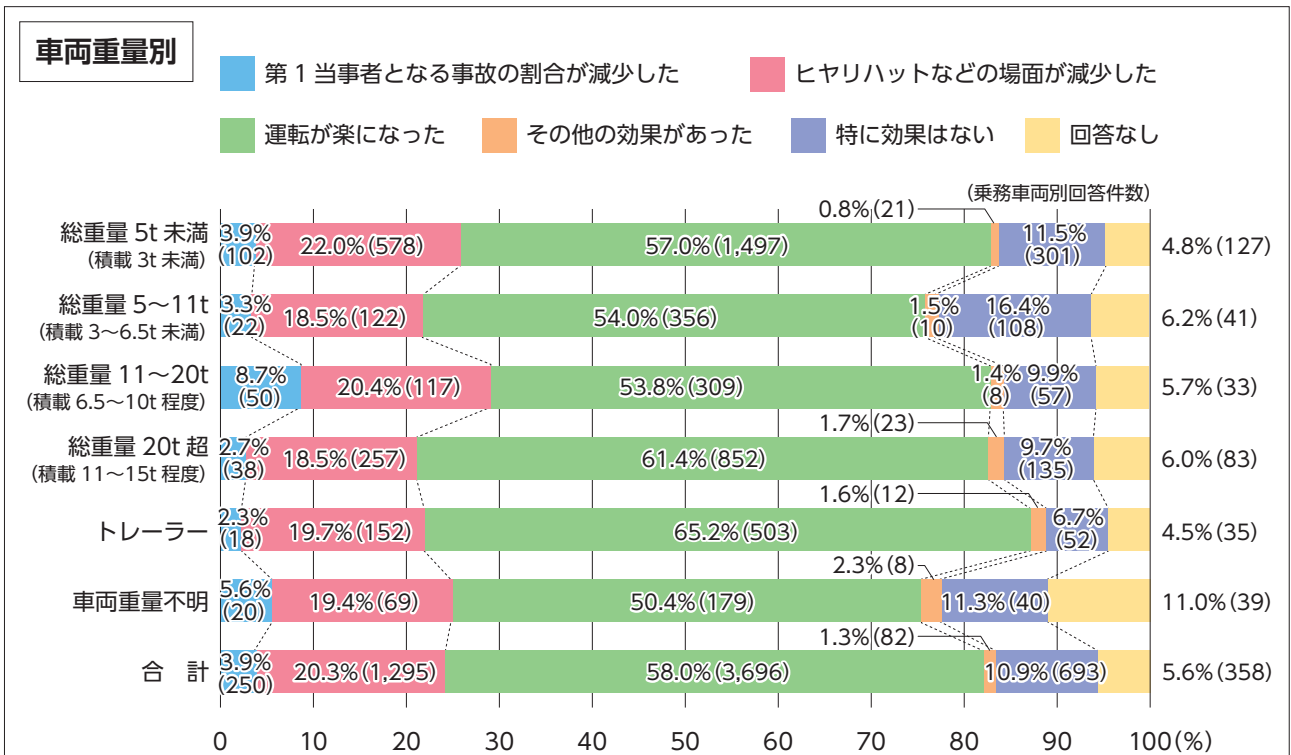


2. 貨物車両の自動変速機に関する調査

【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。



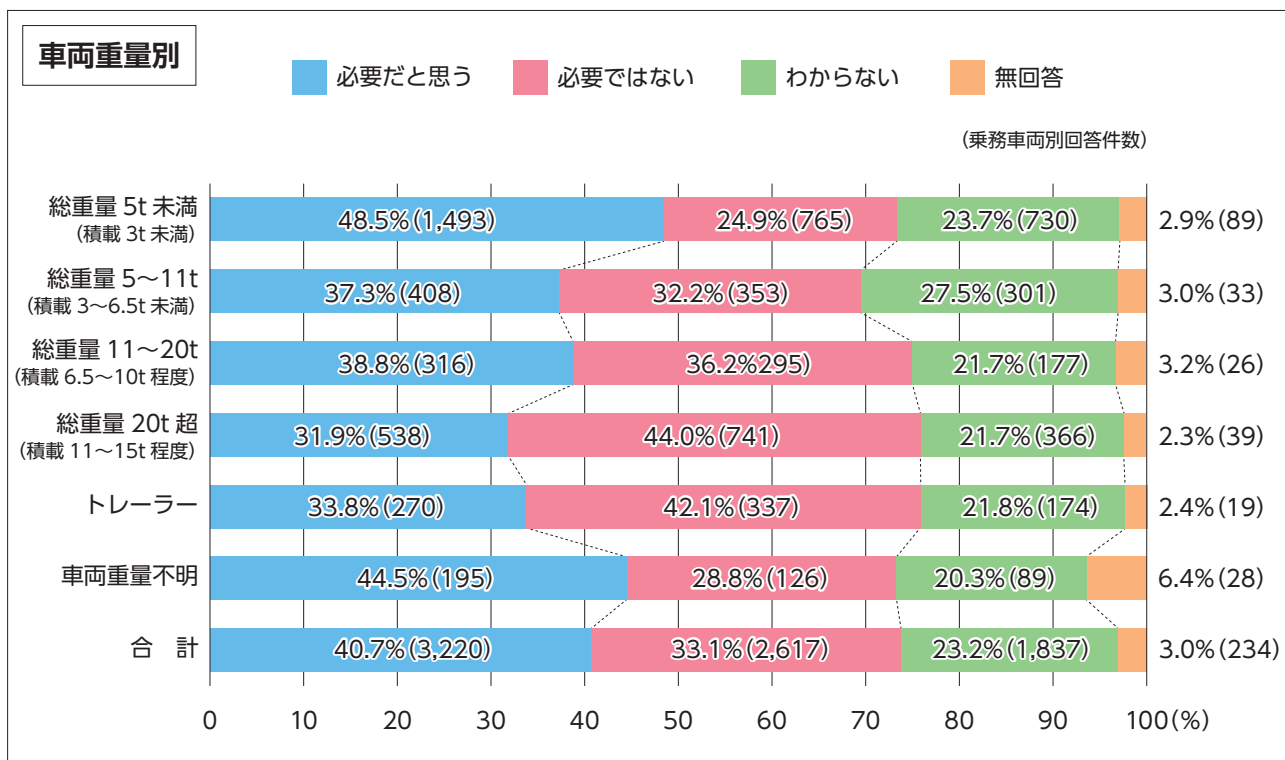
【問2-2】問2-1で乗務していると回答された方（3,175名）に自動変速機の装着効果についてお聞きします。
 （複数回答可項目の為、回答項目数にて集計）



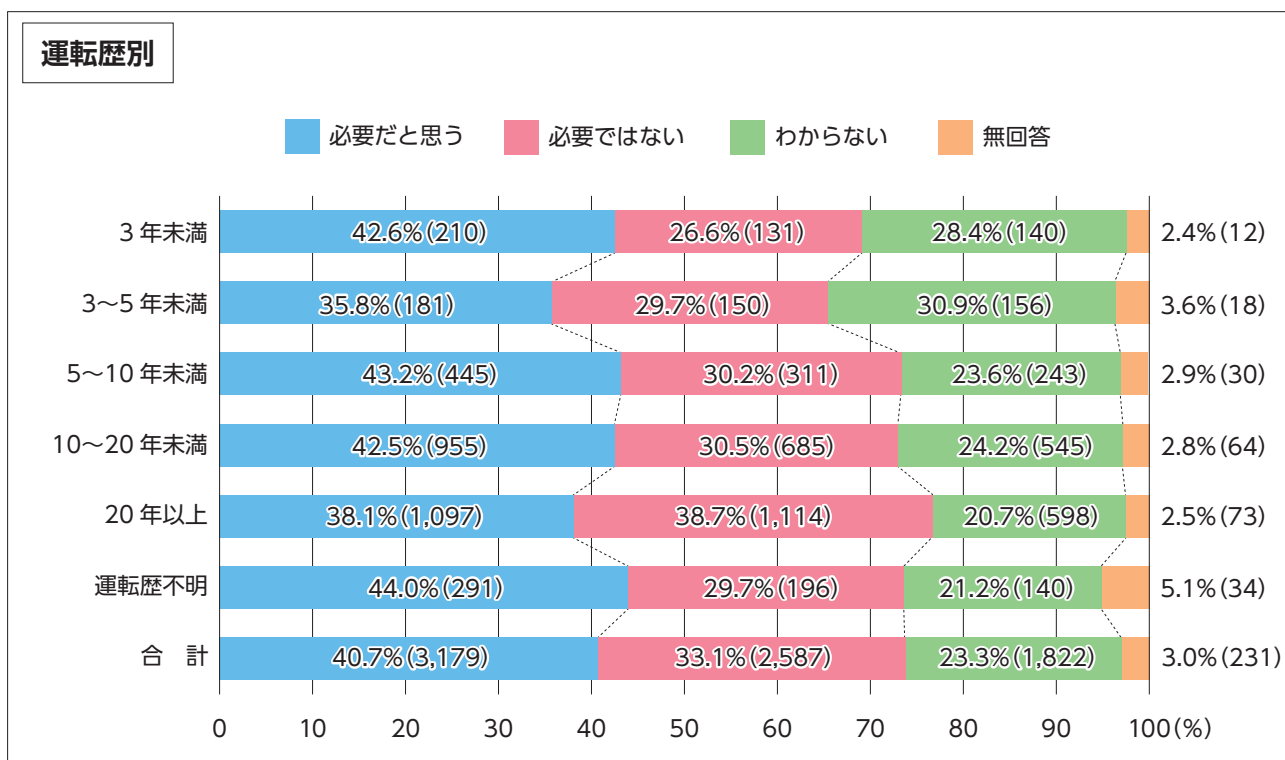
※その他：「ハンドル操作に集中できる（11件）」が一番多く、続いて「自走事故リスクの減少」、「疲労の軽減」、「燃費の向上」が多数となった。

その他回答：「クラッチがないので操作しづらい」、「雪道は危険」「レスポンスが悪いためヒヤリハットが増えた」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。

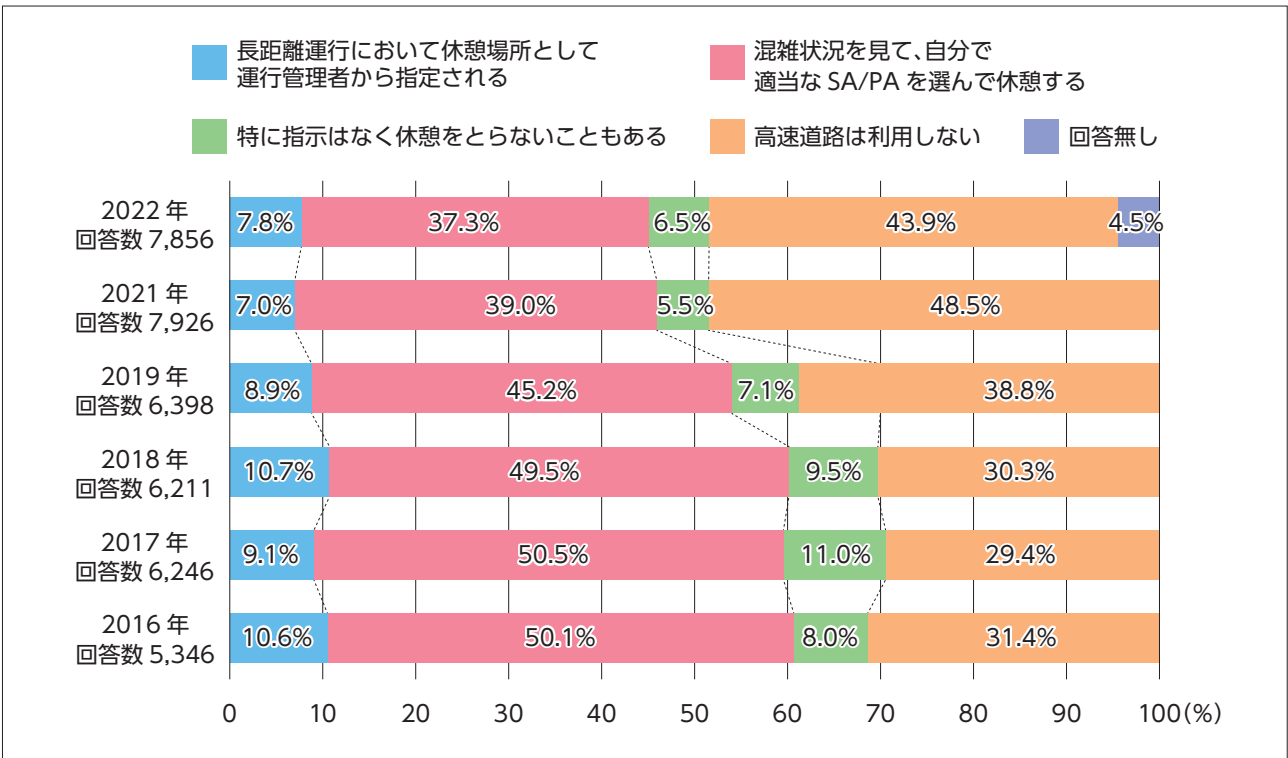
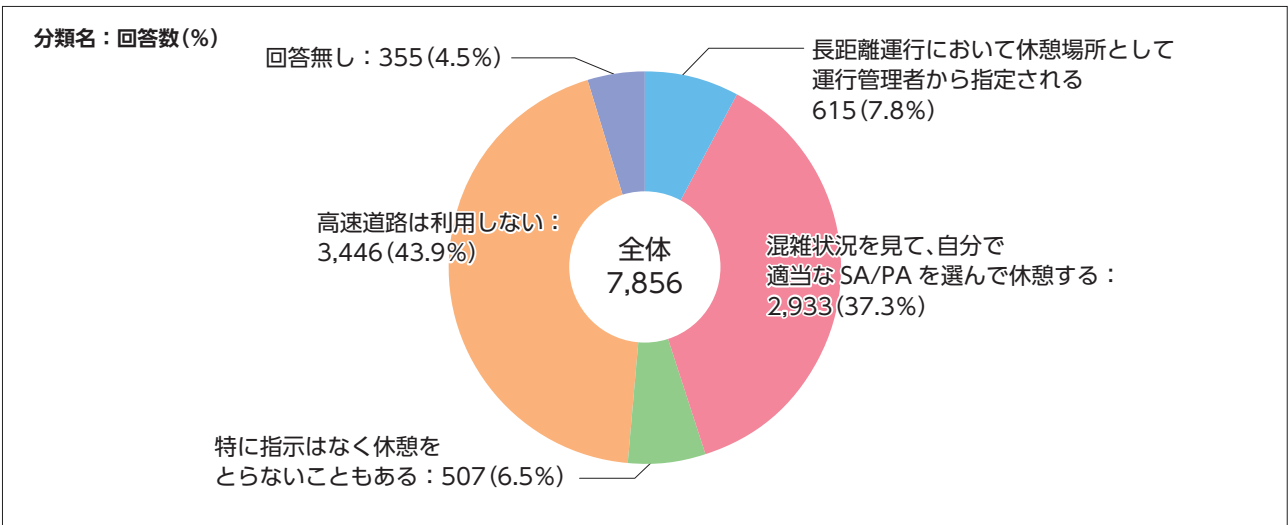


【問2-3】 [2] 自動変速機の装着車両の普及にともなう準中型～大型等のA T限定免許の必要性についてお聞きします。



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3-2】 [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=2,376)

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	東名高速道路	海老名SA	53	89	98
3	東名高速道路	牧之原SA	51	182	221
4	東名高速道路	浜名湖SA	47	32	35
5	山陽自動車道	三木SA	44	99	138
6	名神高速道路	草津PA	43	160	113
7	常磐自動車道	守谷SA	41	99	102
8	東北自動車道	羽生PA	39	148	95
9	九州自動車道	基山PA	32	78	56
9	関越自動車道	三芳PA	32	119	111

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	9	東関東自動車道	大栄PA	5	新東名高速道路	岡崎SA	11	神戸淡路鳴門自動車道	室津PA	22			
	輪厚PA	9		幕張PA	14		駿河湾沼津SA	7		淡路SA	5			
	樽前SA	6		京葉道路	京葉市川PA		5	草津PA		43	第二神明道路	明石SA	26	
	美沢PA	5		館山自動車道	市原SA		10	吹田SA		29	中国自動車道	赤松PA	23	
秋田自動車道	西仙北SA	5	東京外環自動車道	新倉PA	5	名神高速道路	尾張一宮PA	17	高松自動車道	西宮名塩SA	10			
	羽生PA	39	首都圏中央連絡自動車道	江戸崎PA	5		桂川PA	12		美東SA	9			
東北自動車道	国見SA	29	中央自動車道	小黒川PA	12	新名神高速道路	養老SA	11	山陽自動車道	府中湖PA	8			
	安積PA	28		駒ヶ岳SA	12		黒丸PA	10		多賀SA	8	三木SA	44	
	蓮田SA	24		石川PA	12		伊吹PA	6		土山SA	27	淡河PA	20	
	佐野SA	18		談合坂SA	8		甲南PA	12		錦鹿PA	7	吉備SA	19	
	安達太良SA	12		屏風山PA	6		鈴鹿PA	7		宝塚北SA	5	龍野西SA	19	
	菅生PA	10		恵那峡SA	6		南条SA	20		徳光PA	14	福山SA	15	
	大谷PA	10		足柄SA	82		徳光PA	14		黒崎PA	10	白鳥PA	11	
	金成PA	10		海老名SA	53		黒崎PA	10		尼御前SA	10	宮島SA	10	
	吾妻PA	9		牧之原SA	51		北陸自動車道	神田PA		6	杉津PA	6	佐波川SA	9
	長者原SA	9		浜名湖SA	47		豊田上郷SA	13		不動寺PA	5	沼田PA	5	
	鶴巣PA	8		鮎沢PA	27		駒門PA	10		川島PA	5	福石PA	5	
	那須高原SA	7		港北PA	20		伊勢湾岸自動車道	川島PA		5	玖珂PA	5	基山PA	32
	福島松川PA	6		富士川SA	18		伊勢湾岸自動車道	刈谷PA		17	九州自動車道	玉名PA	17	
	志波姫PA	6		中井PA	17		東名阪自動車道	龜山PA		21	古賀SA	12	宮原SA	9
	上河内SA	5		遠州豊田PA	16		舞鶴若狭自動車道	御在所SA		21	大分自動車道	大分松園PA	6	
	紫波SA	5		豊田上郷SA	13		阪和自動車道	大山田PA		13	長崎自動車道	川南PA	5	
山形自動車道	古関PA	5	駒門PA	10	舞鶴若狭自動車道	西紀SA	5	大分自動車道	玖珠SA	18				
	三芳PA	32	美合PA	10	阪和自動車道	岸和田SA	10	近畿自動車道	東大阪PA	5				
関越自動車道	高坂SA	22	日本平PA	10	舞鶴若狭自動車道	紀ノ川SA	5							
	上里SA	14	日本平PA	9	舞鶴若狭自動車道	前開PA	5							
	谷川岳PA	12	守山PA	9	舞鶴若狭自動車道	掛川PA	10							
	寄居PA	11	小笠PA	5	舞鶴若狭自動車道	藤枝PA	11							
	嵐山PA	6	浜松SA	31	舞鶴若狭自動車道									
上信越自動車道	甘楽PA	18	静岡SA	16	舞鶴若狭自動車道									
	佐久平PA	5	清水PA	16	舞鶴若狭自動車道									
常磐自動車道	守谷SA	41	遠州森町PA	13	舞鶴若狭自動車道									
	友部SA	5	掛川PA	12	舞鶴若狭自動車道									
東関東自動車道	湾岸幕張PA	8	藤枝PA	11	舞鶴若狭自動車道									

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	9	9			新東名高速道路	清水PA	10	2	1	7	
東北自動車道	安積PA	19	1	8	10		静岡SA	16		2	14	
	安達太良SA	9		1	8		藤枝PA	6			6	
	羽生PA	15	4	6	5		浜松SA	26		5	21	
	金成PA	5	2	2	1		東名阪自動車道	亀山PA	6	2	2	2
	吾妻PA	21	7	10	4			御在所SA	5	2	1	2
	国見SA	11	1	3	7			大山田PA	6	4	1	1
	黒磯PA	5	1	2	2			名神高速道路	桂川PA	18	8	4
	菅生PA	16	2	7	7		吹田SA		38	23	7	8
	北上金ヶ崎PA	6	1	1	4		草津PA		54	9	17	28
	蓮田SA	36	9	10	17	多賀SA	11		1	3	7	
北関東自動車道	壬生PA	5	4		1	大津SA	12		4	3	5	
関越自動車道	三芳PA	13	6	3	4	尾張一宮PA	6		2		4	
	嵐山PA	7	6	1		新名神高速道路	土山SA		18		3	15
京葉道路	幕張PA	6	6				鈴鹿PA	9	1	5	3	
東関東自動車道	大栄PA	5	5			第二神明道路	明石SA	13	12	1		
首都圏中央連絡自動車道	狭山PA	36	8	15	13	阪神高速3号神戸線	京橋PA	5	3	1	1	
	厚木PA	15	5	7	3	阪神高速4号湾岸線	泉大津PA	6	6			
	菖蒲PA	6		4	2	姫路バイパス	別所PA	5	4	1		
常磐自動車道	守谷SA	11	9	1	1	伊勢湾岸自動車道	刈谷PA	22	7	7	8	
	谷田部東PA	5	5				湾岸長島PA	6	1	2	3	
中央自動車道	駒ヶ岳SA	11	1	1	9	山陽自動車道	奥屋PA	9	3	3	3	
	恵那峡SA	6		1	5		吉備SA	7	1		6	
	小黒川PA	5			5		宮島SA	7		3	4	
	石川PA	10	5	3	2		佐波川SA	8		3	5	
	辰野PA	5	3	2			三木SA	9	1	1	7	
上信越自動車道	甘楽PA	17			17		沼田PA	8		3	5	
	千曲川さかきPA	7		2	5		淡河PA	20	2	9	9	
東名高速道路	鮎沢PA	11		5	6		道口PA	5	2	2	1	
	遠州豊田PA	5		4	1		白鳥PA	11	2	3	6	
	海老名SA	60	19	24	17		八幡PA	5		5		
	港北PA	23	16	4	3	龍野西SA	6			6		
	新城PA	5		1	4	北陸自動車道	越中境PA	5	1	1	3	
	赤塚PA	5	2		3		徳光PA	8	1	2	5	
	全部	5		2	3		南条SA	17	1	2	14	
	足柄SA	41	1	18	22	中国自動車道	王司PA	5	4	1		
	中井PA	52	11	21	20		西宮名塩SA	21	14	5	2	
	日本坂PA	10			10		赤松PA	14	8	2	4	
	日本平PA	8	2		6	松山自動車道	入野PA	5	1		4	
	美合PA	21	4	5	12	九州自動車道	基山PA	30	14	10	6	
	浜名湖SA	8			8		玉名PA	8	5		3	
	富士川SA	5		1	4		古賀SA	11		7	4	
	岡崎SA	20		10	10		須恵PA	11	4	5	2	
新東名高速道路	掛川PA	22	3	6	13	総計		1168	313	330	525	
	駿河湾沼津SA	17		6	11							

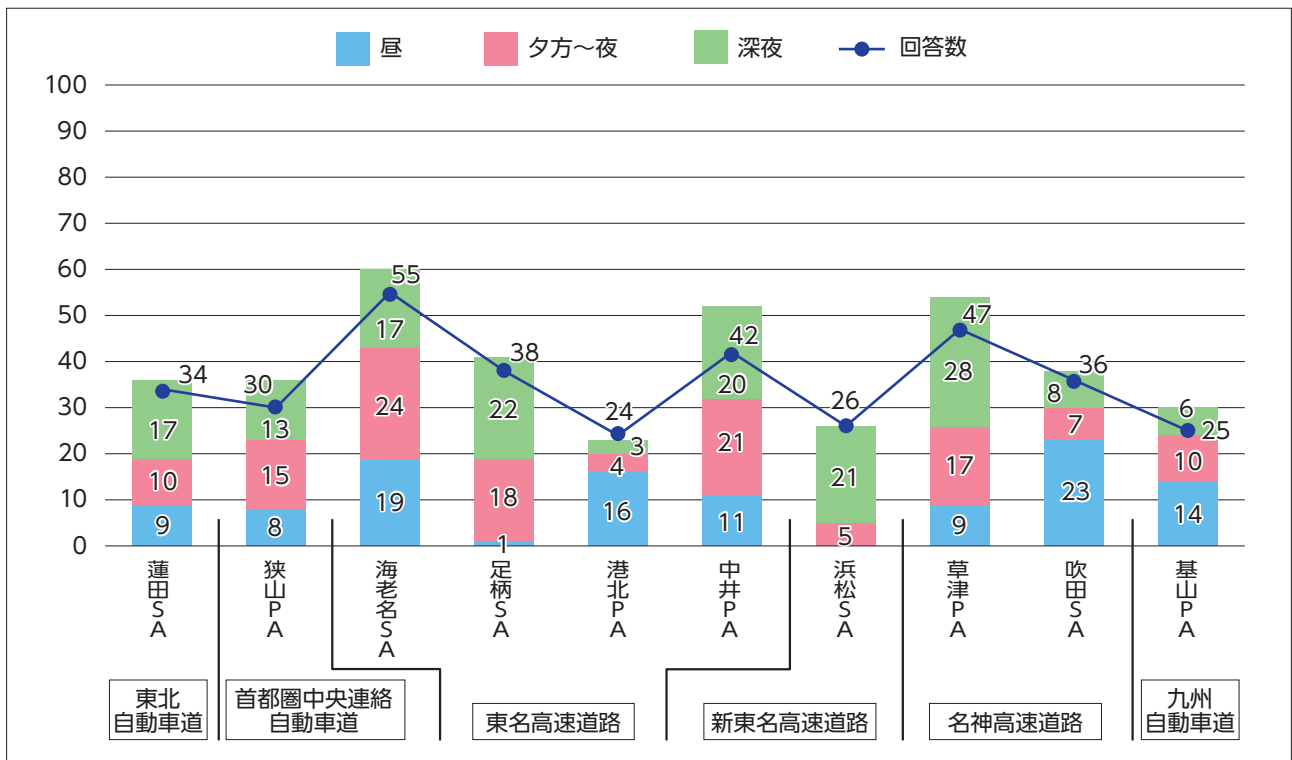
特に混雑して駐車スペースのないSA/PA (5件以上回答のあった場所)

混雑時間選択 (複数回答) 回答者n=1,168		
昼	夕方～夜	深夜
313	330	525

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、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、前回同様、深夜の時間帯の回答数が多い。

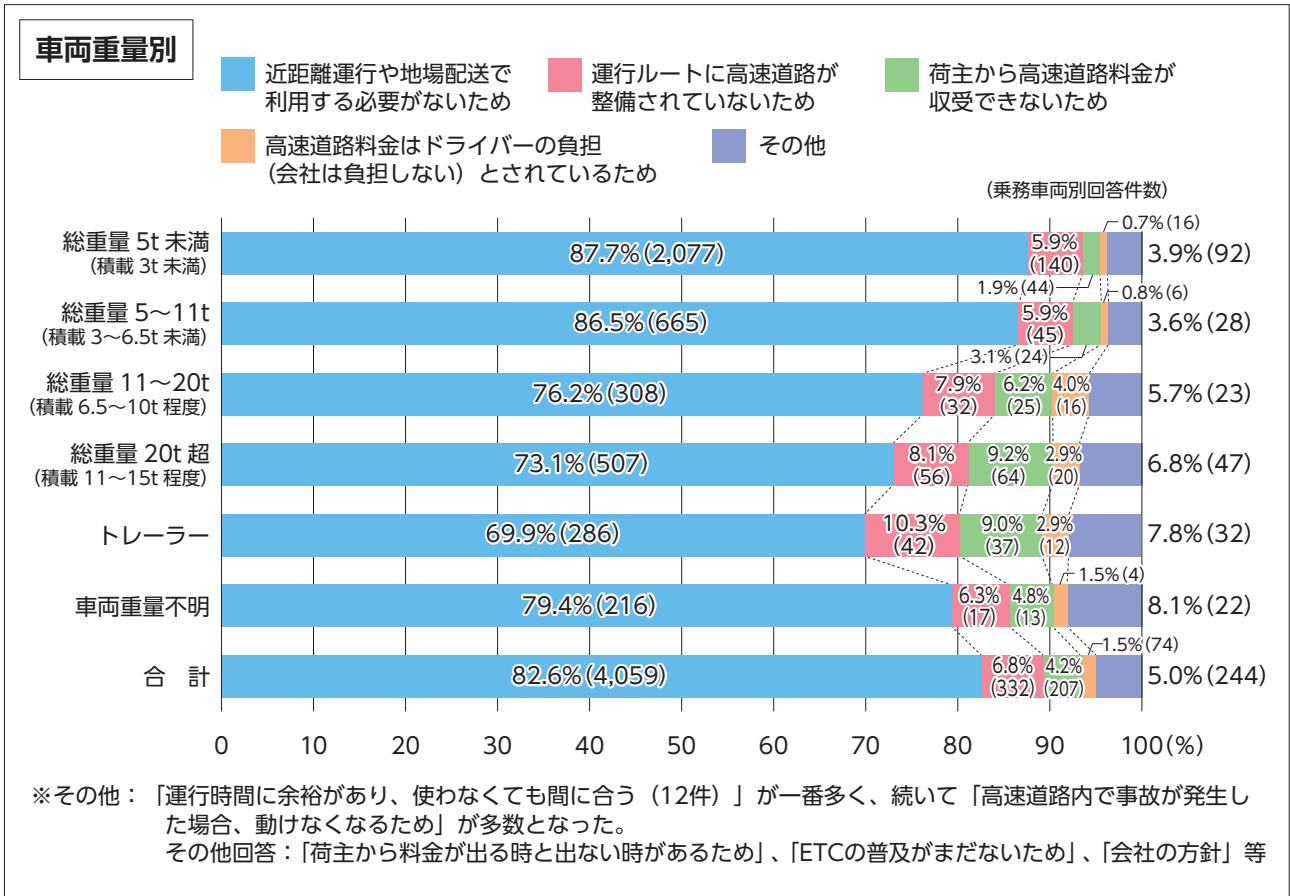


【問3-2】 [3] 高速道路本線からSA/PAに入る減速車線や、合流車線上での駐車が状態化しているSA/PA

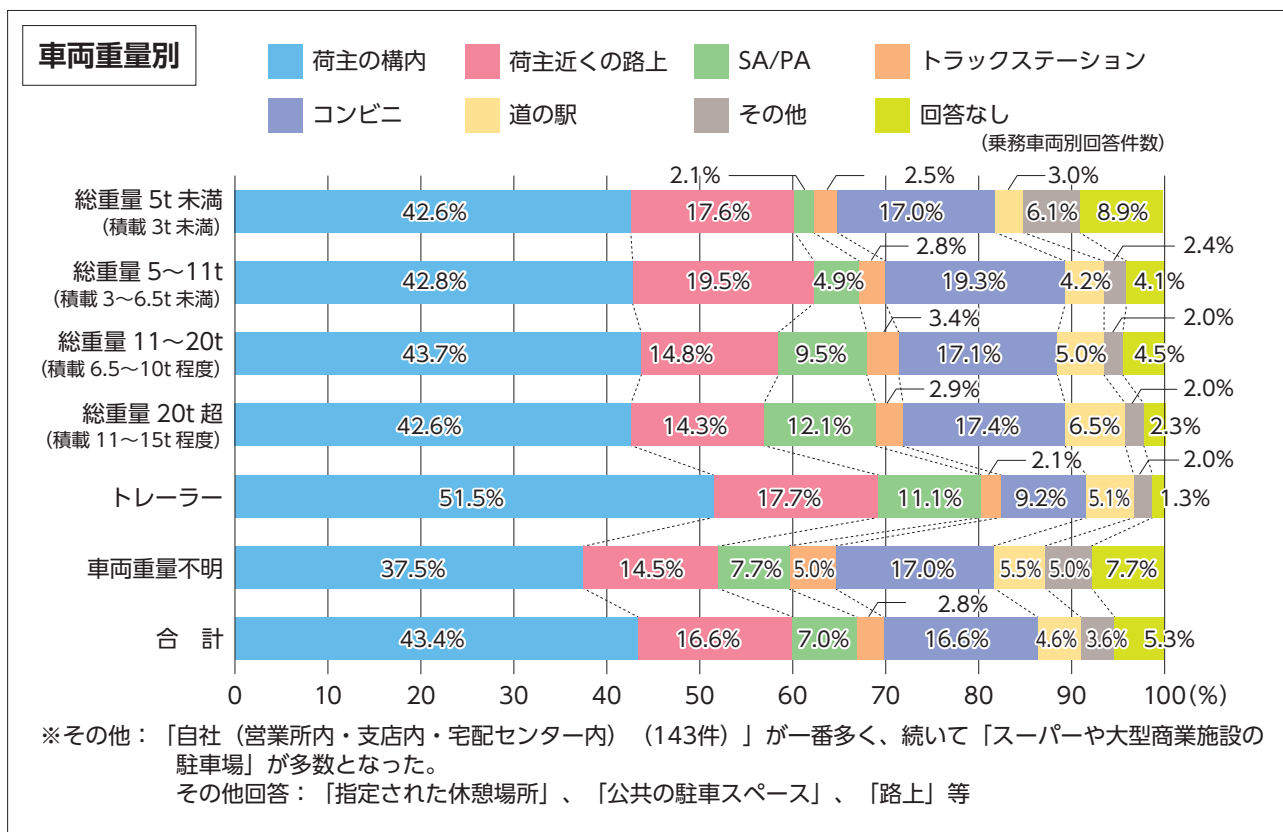
高速道路	SA/PA	回答数	高速道路	SA/PA	回答数	高速道路	SA/PA	回答数	
首都圏中央連絡自動車道	狭山PA	45	西名阪自動車道	香芝SA	13	新名神高速道路	鈴鹿PA	7	
新東名高速道路	藤枝PA	40	北陸自動車道	徳光PA	12	東北自動車道	蓮田SA	7	
首都圏中央連絡自動車道	厚木PA	38	東名高速道路	牧之原SA	11	東北自動車道	安積PA	6	
東名高速道路	中井PA	38	東北自動車道	安達太良SA	10	新東名高速道路	岡崎SA	6	
新東名高速道路	掛川PA	37	首都圏中央連絡自動車道	菖蒲PA	10	山陽自動車道	宮島SA	6	
首都高速湾岸線	大井PA	32	中央自動車道	駒ヶ岳SA	9	山陽自動車道	権現湖PA	6	
新東名高速道路	長篠設楽原PA	30	阪神高速3号神戸線	尼崎PA	9	関越自動車道	三芳PA	6	
東名高速道路	足柄SA	30	北陸自動車道	南条SA	9	中央自動車道	小黒川PA	6	
東名高速道路	海老名SA	29	東名高速道路	美合PA	9	山陽自動車道	小谷SA	6	
新東名高速道路	清水PA	28	中国自動車道	西宮名塩SA	8	東名高速道路	新城PA	6	
東名高速道路	鮎沢PA	27	東名高速道路	浜名湖SA	8	中央自動車道	神坂PA	6	
山陽自動車道	佐波川SA	26	東名高速道路	富士川SA	8	北陸自動車道	蓮台寺PA	6	
新東名高速道路	静岡SA	26	新名神高速道路	茨木千提寺PA	7	東北自動車道	那須高原SA	6	
東名高速道路	港北PA	25	東名高速道路	遠州豊田PA	7	北関東自動車道	波志江PA	6	
新東名高速道路	浜松SA	24	伊勢湾岸自動車道	刈谷PA	7	東北自動車道	羽生PA	5	
山陽自動車道	富海PA	23	山陽自動車道	吉備SA	7	九州自動車道	吉志PA	5	
東北自動車道	菅生PA	22	九州自動車道	古賀SA	7	東北自動車道	鏡石PA	5	
新東名高速道路	遠州森町PA	20	東北自動車道	吾妻PA	7	新名神高速道路	甲南PA	5	
東名高速道路	日本坂PA	18	東名阪自動車道	御在所SA	7	東北自動車道	国見SA	5	
名神高速道路	草津PA	18	東北自動車道	黒磯PA	7	山陽自動車道	三木SA	5	
松山自動車道	入野PA	16	山陽自動車道	篠坂PA	7	関越自動車道	小千谷PA	5	
新名神高速道路	土山SA	15	東名高速道路	小笠PA	7	中国自動車道	西宮北SA	5	
中央自動車道	石川PA	14	中国自動車道	美東SA	7	東北自動車道	福島松川PA	5	
東名高速道路	日本平PA	14	名神高速道路	大津SA	7				
九州自動車道	基山PA	13	京葉道路	幕張PA	7				
								5件以上の回答 総数	973

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697名/全回答者7,819名 ※)

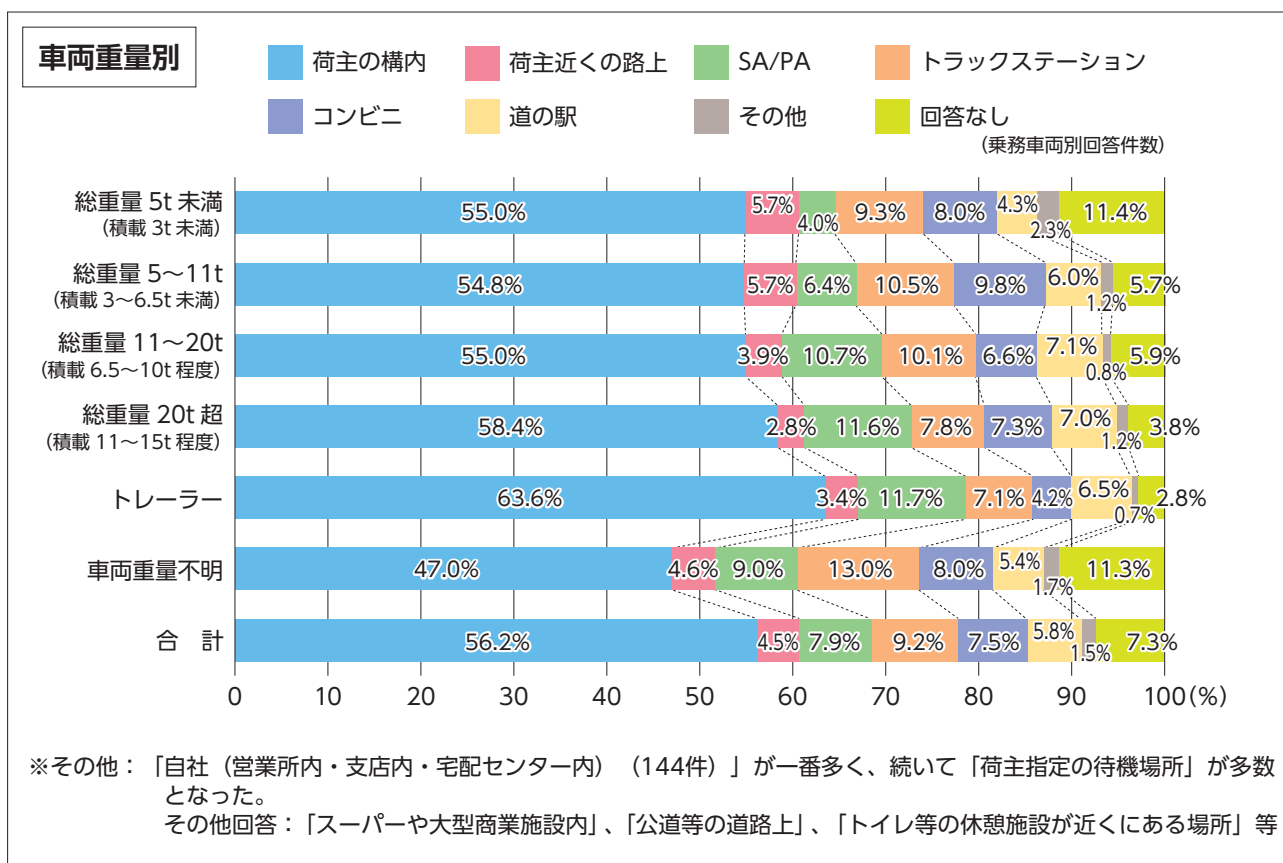
【問3-3】 高速道路を利用しない理由



【問4-1】 [1] 実際に荷待ちしている場所はどこですか。



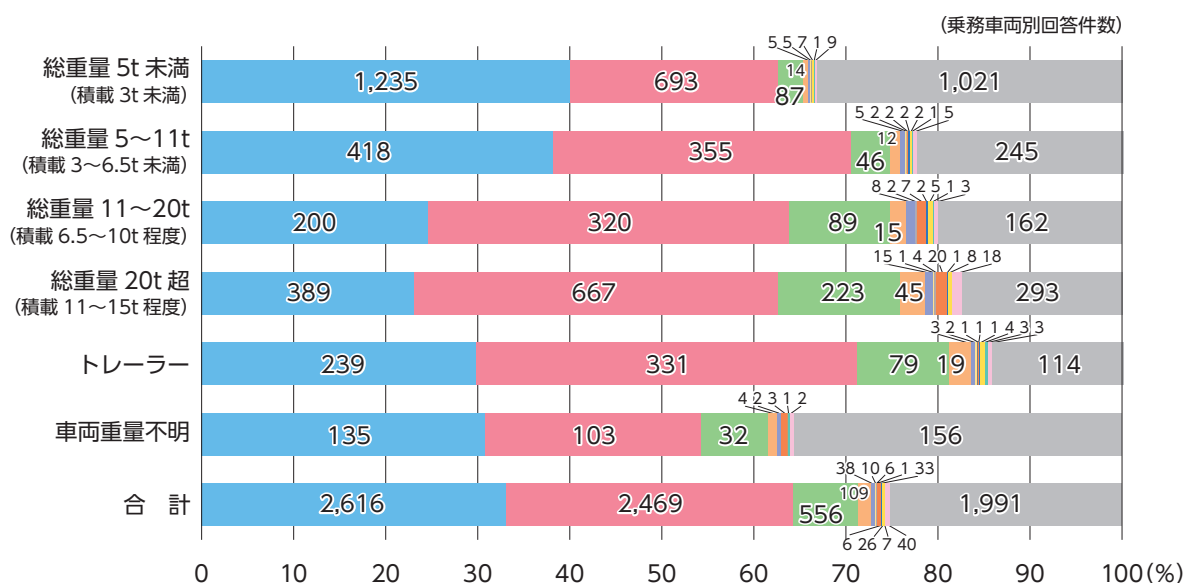
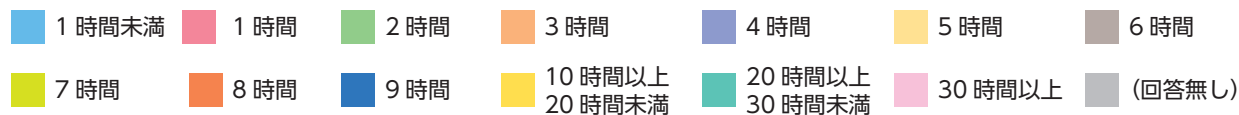
【問4-3】 [1] 望ましい荷待ち場所はどこですか。



【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

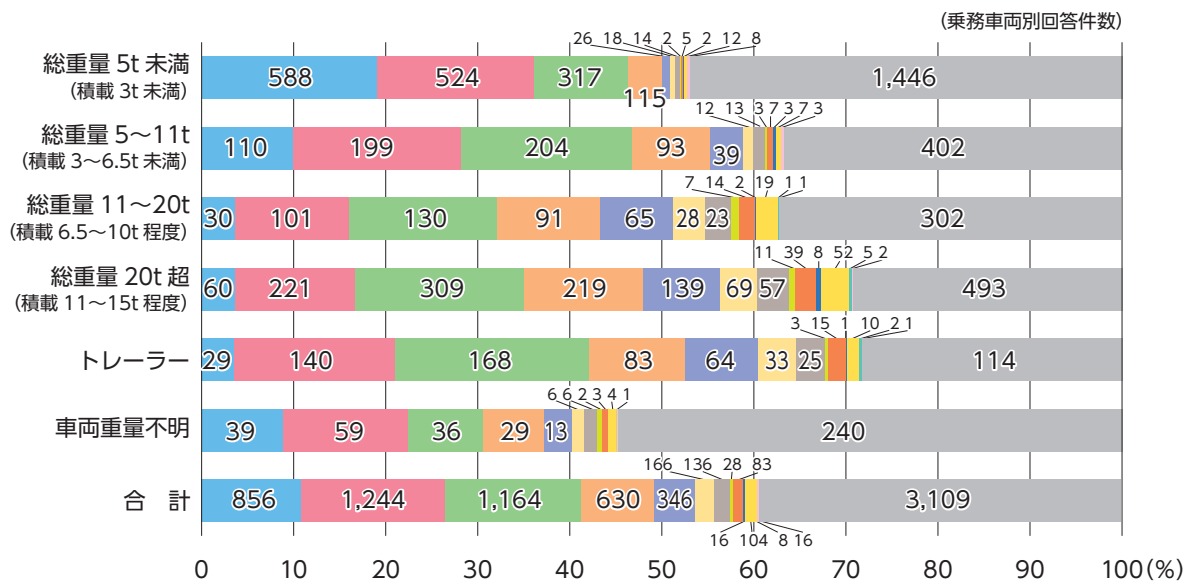
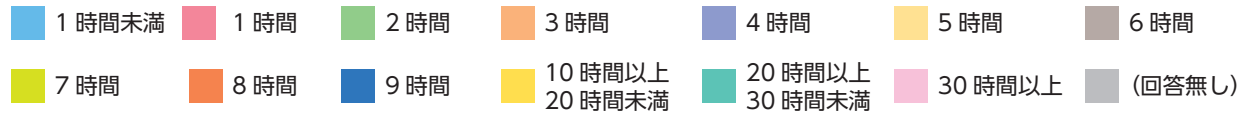
平均的な待機時間



	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	40.1%: 1,235	22.5%: 693	2.8%: 87	0.5%: 14	0.2%: 5	0.2%: 5	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.2%: 7	0.0%: 1	0.3%: 9	33.2%: 1,021	3,077
5~11t	38.2%: 418	32.4%: 355	4.2%: 46	1.1%: 12	0.5%: 5	0.2%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.2%: 2	0.2%: 2	0.2%: 2	0.1%: 1	0.5%: 5	22.4%: 245	1,095
11~20t	24.6%: 200	39.3%: 320	10.9%: 89	1.8%: 15	1.0%: 8	0.0%: 0	0.2%: 2	0.0%: 0	0.9%: 7	0.2%: 2	0.6%: 5	0.1%: 1	0.4%: 3	19.9%: 162	814
20t 超	23.1%: 389	39.6%: 667	13.2%: 223	2.7%: 45	0.9%: 15	0.1%: 1	0.2%: 4	0.0%: 0	1.2%: 20	0.1%: 1	0.5%: 8	0.0%: 0	1.1%: 18	17.4%: 293	1,684
トレーラー	29.9%: 239	41.4%: 331	9.9%: 79	2.4%: 19	0.4%: 3	0.3%: 2	0.0%: 0	0.1%: 1	0.1%: 1	0.1%: 1	0.5%: 4	0.4%: 3	0.4%: 3	14.3%: 114	800
車両重量不明	30.8%: 135	23.5%: 103	7.3%: 32	0.9%: 4	0.5%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.7%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	0.2%: 1	0.5%: 2	35.6%: 156	438
合計	33.1%: 2,616	31.2%: 2,469	7.0%: 556	1.4%: 109	0.5%: 38	0.1%: 10	0.1%: 6	0.0%: 1	0.4%: 33	0.1%: 6	0.3%: 26	0.1%: 7	0.5%: 40	25.2%: 1,991	7,908

車両重量別

最長の待機時間



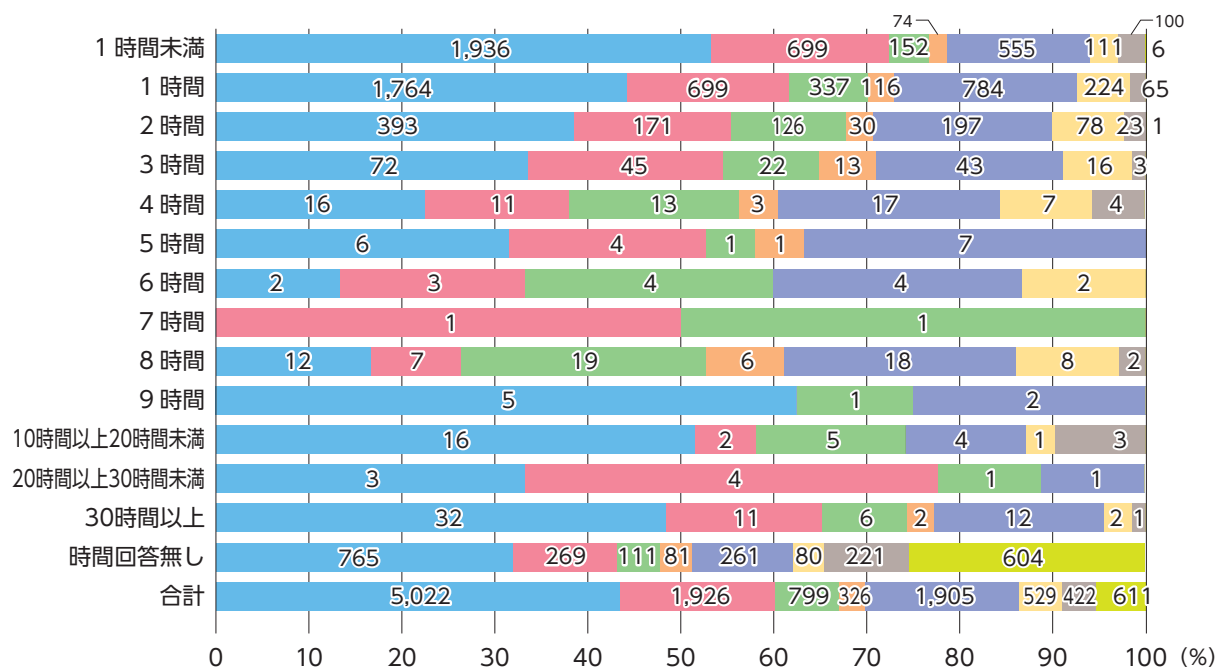
	1時間未満	1時間	2時間	3時間	4時間	5時間	6時間	7時間	8時間	9時間	10時間以上 20時間未満	20時間以上 30時間未満	30時間 以上	回答無し	合計
5t 未満	19.1%: 588	17.0%: 524	10.3%: 317	3.7%: 115	0.8%: 26	0.6%: 18	0.5%: 14	0.1%: 2	0.2%: 5	0.1%: 2	0.4%: 12	0.0%: 0	0.3%: 8	47.0%: 1,446	3,077
5~11t	10.0%: 110	18.2%: 199	18.6%: 204	8.5%: 93	3.6%: 39	1.1%: 12	1.2%: 13	0.3%: 3	0.6%: 7	0.3%: 3	0.6%: 7	0.0%: 0	0.3%: 3	36.7%: 402	1,095
11~20t	3.7%: 30	12.4%: 101	16.0%: 130	11.2%: 91	8.0%: 65	3.4%: 28	2.8%: 23	0.9%: 7	1.7%: 14	0.2%: 2	2.3%: 19	0.1%: 1	0.1%: 1	37.1%: 302	814
20t 超	3.6%: 60	13.1%: 221	18.3%: 309	13.0%: 219	8.3%: 139	4.1%: 69	3.4%: 57	0.7%: 11	2.3%: 39	0.5%: 8	3.1%: 52	0.3%: 5	0.1%: 2	29.3%: 493	1,684
トレーラー	3.6%: 29	17.5%: 140	21.0%: 168	10.4%: 83	8.0%: 64	4.1%: 33	3.1%: 25	0.4%: 3	1.9%: 15	0.1%: 1	1.3%: 10	0.3%: 2	0.1%: 1	28.3%: 226	800
車両重量不明	8.9%: 39	13.5%: 59	8.2%: 36	6.6%: 29	3.0%: 13	1.4%: 6	1.4%: 6	0.5%: 2	0.7%: 3	0.0%: 0	0.9%: 4	0.0%: 0	0.2%: 1	54.8%: 240	438
合計	10.8%: 856	15.7%: 1,244	14.7%: 1,164	8.0%: 630	4.4%: 346	2.1%: 166	1.7%: 138	0.4%: 28	1.0%: 83	0.2%: 16	1.3%: 104	0.1%: 8	0.2%: 16	39.3%: 3,109	7,908

【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

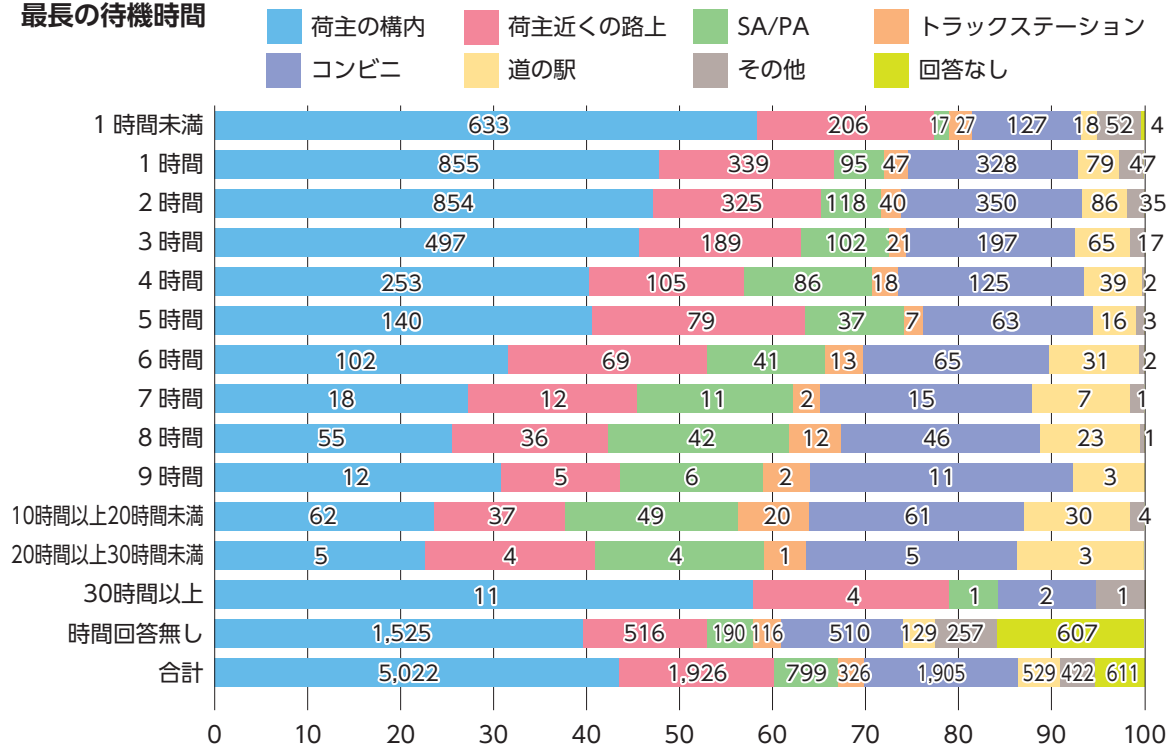
荷主の構内 荷主近くの路上 SA/PA トラックステーション
 コンビニ 道の駅 その他 回答なし



	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	53.3%: 1,936	19.2%: 699	4.18%: 152	2.0%: 74	15.3%: 555	3.1%: 111	2.8%: 100	0.2%: 6	3,633
1時間	44.2%: 1,764	17.5%: 699	8.45%: 337	2.9%: 116	19.7%: 784	5.6%: 224	1.6%: 65	0.0%: 0	3,989
2時間	38.6%: 393	16.8%: 171	12.37%: 126	2.9%: 30	19.3%: 197	7.7%: 78	2.3%: 23	0.1%: 1	1,019
3時間	33.6%: 72	21.0%: 45	10.28%: 22	6.1%: 13	20.1%: 43	7.5%: 16	1.4%: 3	0.0%: 0	214
4時間	22.5%: 16	15.5%: 11	18.31%: 13	4.2%: 3	23.9%: 17	9.9%: 7	5.6%: 4	0.0%: 0	71
5時間	31.6%: 6	21.1%: 4	5.26%: 1	5.3%: 1	36.8%: 7	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	19
6時間	13.3%: 2	20.0%: 3	26.67%: 4	0.0%: 0	26.7%: 4	13.3%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	15
7時間	0.0%: 0	50.0%: 1	50.00%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	2
8時間	16.7%: 12	9.7%: 7	26.39%: 19	8.3%: 6	25.0%: 18	11.1%: 8	2.8%: 2	0.0%: 0	72
9時間	62.5%: 5	0.0%: 0	12.50%: 1	0.0%: 0	25.0%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	8
10時間以上20時間未満	51.6%: 16	6.5%: 2	16.13%: 5	0.0%: 0	12.9%: 4	3.2%: 1	9.7%: 3	0.0%: 0	31
20時間以上30時間未満	33.3%: 3	44.4%: 4	11.11%: 1	0.0%: 0	11.1%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	9
30時間以上	48.5%: 32	16.7%: 11	9.09%: 6	3.0%: 2	18.2%: 12	3.0%: 2	1.5%: 1	0.0%: 0	66
時間回答無し	32.0%: 765	11.2%: 269	4.64%: 111	3.4%: 81	10.9%: 261	3.3%: 80	9.2%: 221	25.3%: 604	2,392
合計	43.5%: 5,022	16.7%: 1,926	6.92%: 799	2.8%: 326	16.5%: 1,905	4.6%: 529	3.7%: 422	5.3%: 611	11,540

荷待ち場所別

最長の待機時間

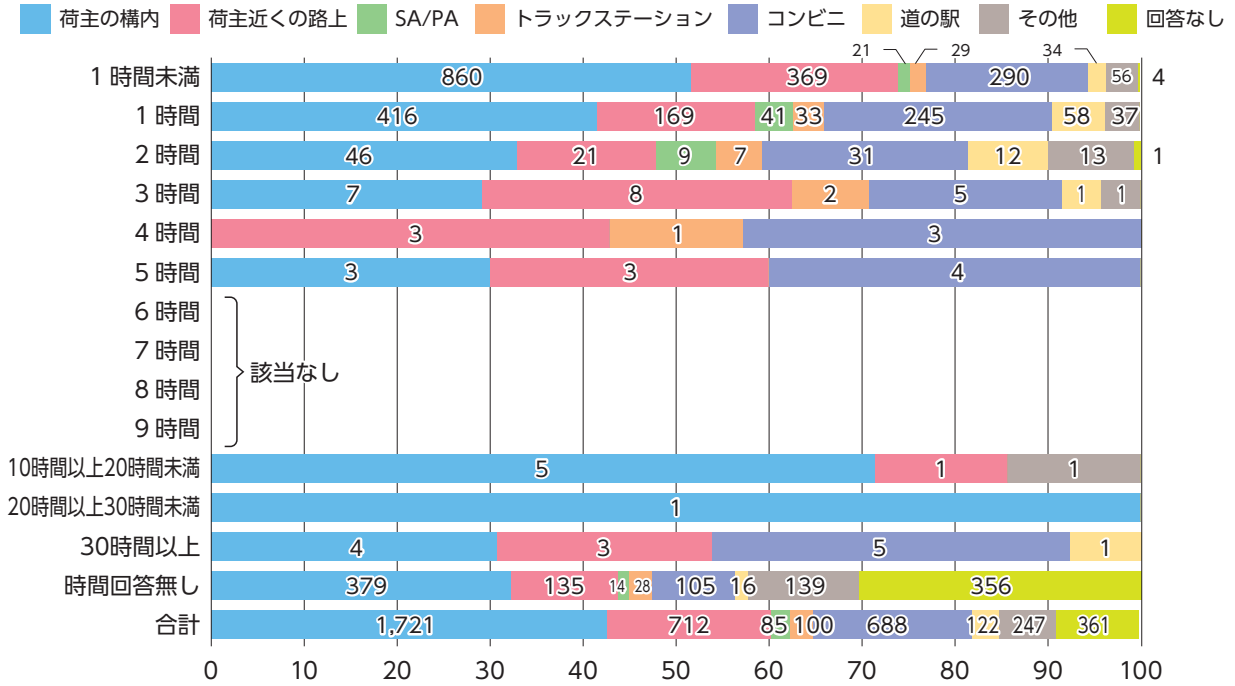


	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	58.4%: 633	19.0%: 206	1.6%: 17	2.5%: 27	11.7%: 127	1.7%: 18	4.8%: 52	0.4%: 4	1,084
1時間	47.8%: 855	18.9%: 339	5.3%: 95	2.6%: 47	18.3%: 328	4.4%: 79	2.6%: 47	0.0%: 0	1,790
2時間	47.2%: 854	18.0%: 325	6.5%: 118	2.2%: 40	19.4%: 350	4.8%: 86	1.9%: 35	0.0%: 0	1,808
3時間	45.7%: 497	17.4%: 189	9.4%: 102	1.9%: 21	18.1%: 197	6.0%: 65	1.6%: 17	0.0%: 0	1,088
4時間	40.3%: 253	16.7%: 105	13.7%: 86	2.9%: 18	19.9%: 125	6.2%: 39	0.3%: 2	0.0%: 0	628
5時間	40.6%: 140	22.9%: 79	10.7%: 37	2.0%: 7	18.3%: 63	4.6%: 16	0.9%: 3	0.0%: 0	345
6時間	31.6%: 102	21.4%: 69	12.7%: 41	4.0%: 13	20.1%: 65	9.6%: 31	0.6%: 2	0.0%: 0	323
7時間	27.3%: 18	18.2%: 12	16.7%: 11	3.0%: 2	22.7%: 15	10.6%: 7	1.5%: 1	0.0%: 0	66
8時間	25.6%: 55	16.7%: 36	19.5%: 42	5.6%: 12	21.4%: 46	10.7%: 23	0.5%: 1	0.0%: 0	215
9時間	30.8%: 12	12.8%: 5	15.4%: 6	5.1%: 2	28.2%: 11	7.7%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	39
10時間以上20時間未満	23.6%: 62	14.1%: 37	18.6%: 49	7.6%: 20	23.2%: 61	11.4%: 30	1.5%: 4	0.0%: 0	263
20時間以上30時間未満	22.7%: 5	18.2%: 4	18.2%: 4	4.5%: 1	22.7%: 5	13.6%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	22
30時間以上	57.9%: 11	21.1%: 4	5.3%: 1	0.0%: 0	10.5%: 2	0.0%: 0	5.3%: 1	0.0%: 0	19
時間回答無し	39.6%: 1,525	13.4%: 516	4.9%: 190	3.0%: 116	13.2%: 510	3.4%: 129	6.7%: 257	15.8%: 607	3,850
合計	43.5%: 5,022	16.7%: 1,926	6.9%: 799	2.8%: 326	16.5%: 1,905	4.6%: 529	3.7%: 422	5.3%: 611	11,540

【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

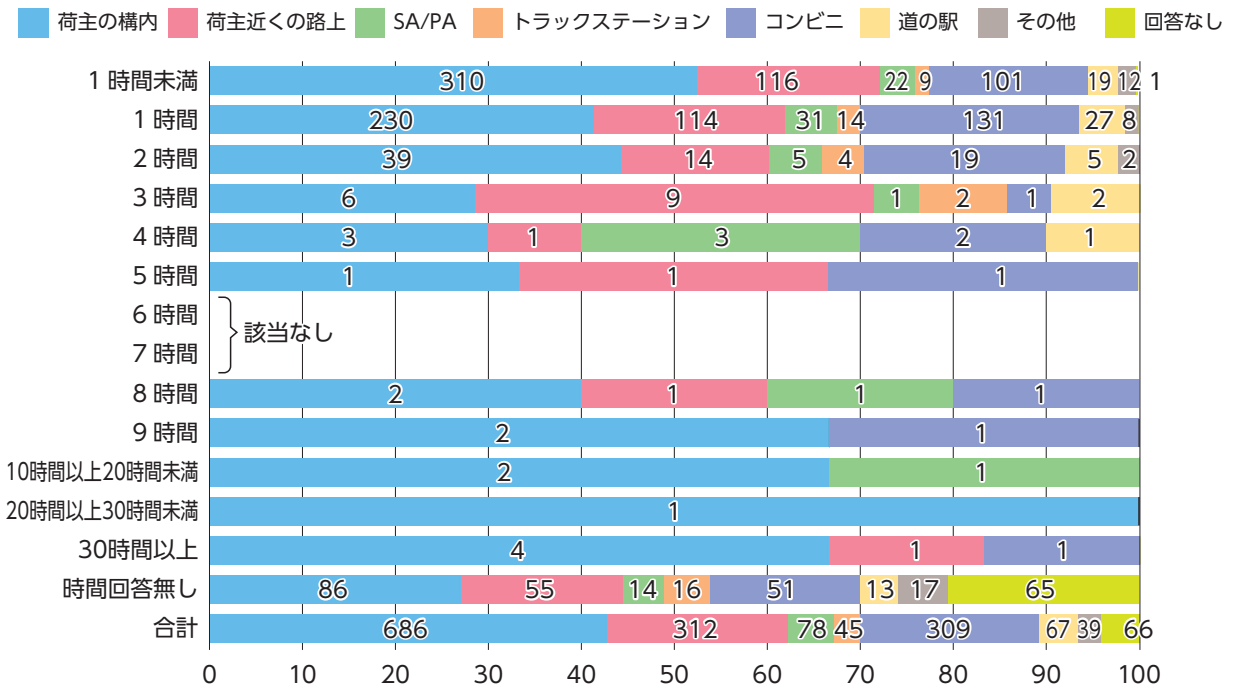
荷待ち場所での平均的待機時間



	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	51.7%: 860	22.2%: 369	1.3%: 21	1.7%: 29	17.4%: 290	2.0%: 34	3.4%: 56	0.2%: 4	1,663
1時間	41.6%: 416	16.9%: 169	4.1%: 41	3.3%: 33	24.5%: 245	5.8%: 58	3.7%: 37	0.0%: 0	999
2時間	32.9%: 46	15.0%: 21	6.4%: 9	5.0%: 7	22.1%: 31	8.6%: 12	9.3%: 13	0.7%: 1	140
3時間	29.2%: 7	33.3%: 8	0.0%: 0	8.3%: 2	20.8%: 5	4.2%: 1	4.2%: 1	0.0%: 0	24
4時間	0.0%: 0	42.9%: 3	0.0%: 0	14.3%: 1	42.9%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	7
5時間	30.0%: 3	30.0%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	40.0%: 4	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	10
6時間									
7時間									
8時間									
9時間									
10時間以上20時間未満	71.4%: 5	14.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	14.3%: 1	0.0%: 0	7
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	30.8%: 4	23.1%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	38.5%: 5	7.7%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	13
時間回答無し	32.3%: 379	11.5%: 135	1.2%: 14	2.4%: 28	9.0%: 105	1.4%: 16	11.9%: 139	30.4%: 356	1,172
合計	42.6%: 1,721	17.6%: 712	2.1%: 85	2.5%: 100	17.0%: 688	3.0%: 122	6.1%: 247	8.9%: 361	4,036

5～11t 未満

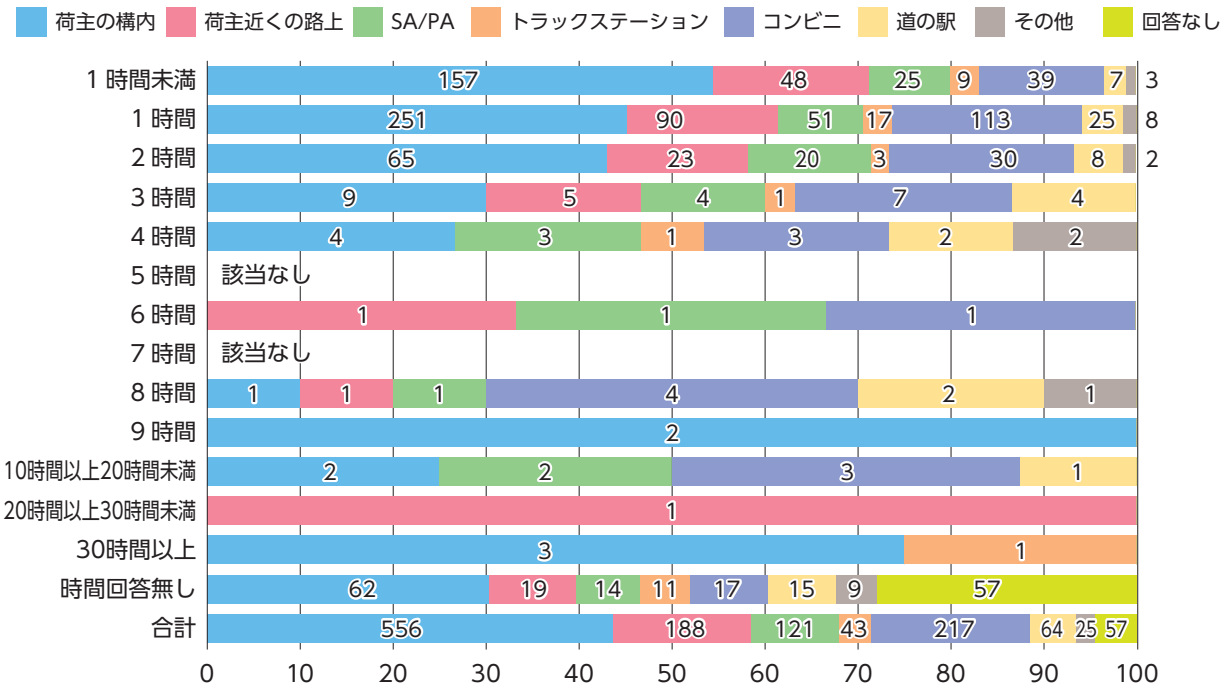
荷待ち場所での平均的待機時間



	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	52.5%: 310	19.7%: 116	3.7%: 22	1.5%: 9	17.1%: 101	3.2%: 19	2.0%: 12	0.2%: 1	590
1時間	41.4%: 230	20.5%: 114	5.6%: 31	2.5%: 14	23.6%: 131	4.9%: 27	1.4%: 8	0.0%: 0	555
2時間	44.3%: 39	15.9%: 14	5.7%: 5	4.5%: 4	21.6%: 19	5.7%: 5	2.3%: 2	0.0%: 0	88
3時間	28.6%: 6	42.9%: 9	4.8%: 1	9.5%: 2	4.8%: 1	9.5%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	21
4時間	30.0%: 3	10.0%: 1	30.0%: 3	0.0%: 0	20.0%: 2	10.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	10
5時間	33.3%: 1	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	3
6時間									
7時間									
8時間	40.0%: 2	20.0%: 1	20.0%: 1	0.0%: 0	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	5
9時間	66.7%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	3
10時間以上20時間未満	66.7%: 2	0.0%: 0	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	3
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	66.7%: 4	16.7%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	16.7%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	6
時間回答無し	27.1%: 86	17.4%: 55	4.4%: 14	5.0%: 16	16.1%: 51	4.1%: 13	5.4%: 17	20.5%: 65	317
合計	42.8%: 686	19.5%: 312	4.9%: 78	2.8%: 45	19.3%: 309	4.2%: 67	2.4%: 39	4.1%: 66	1,602

11～20t 未満

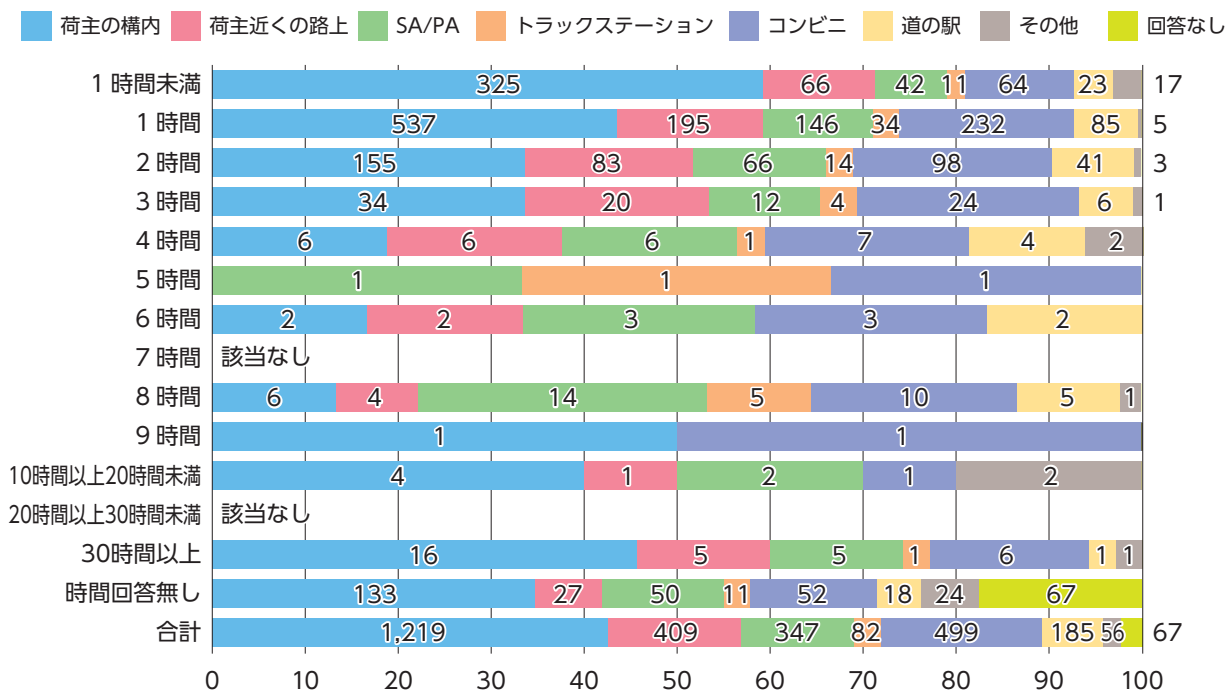
荷待ち場所での平均的待機時間



	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	54.5%: 157	16.7%: 48	8.7%: 25	3.1%: 9	13.5%: 39	2.4%: 7	1.0%: 3	0.0%: 0	288
1時間	45.2%: 251	16.2%: 90	9.2%: 51	3.1%: 17	20.4%: 113	4.5%: 25	1.4%: 8	0.0%: 0	555
2時間	43.0%: 65	15.2%: 23	13.2%: 20	2.0%: 3	19.9%: 30	5.3%: 8	1.3%: 2	0.0%: 0	151
3時間	30.0%: 9	16.7%: 5	13.3%: 4	3.3%: 1	23.3%: 7	13.3%: 4	0.0%: 0	0.0%: 0	30
4時間	26.7%: 4	0.0%: 0	20.0%: 3	6.7%: 1	20.0%: 3	13.3%: 2	13.3%: 2	0.0%: 0	15
5時間									
6時間	0.0%: 0	33.3%: 1	33.3%: 1	0.0%: 0	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	3
7時間									
8時間	10.0%: 1	10.0%: 1	10.0%: 1	0.0%: 0	40.0%: 4	20.0%: 2	10.0%: 1	0.0%: 0	10
9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
10時間以上20時間未満	25.0%: 2	0.0%: 0	25.0%: 2	0.0%: 0	37.5%: 3	12.5%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	8
20時間以上30時間未満	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
30時間以上	75.0%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	25.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	4
時間回答無し	30.4%: 62	9.3%: 19	6.9%: 14	5.4%: 11	8.3%: 17	7.4%: 15	4.4%: 9	27.9%: 57	204
合計	43.7%: 556	14.8%: 188	9.5%: 121	3.4%: 43	17.1%: 217	5.0%: 64	2.0%: 25	4.5%: 57	1,271

20t 超

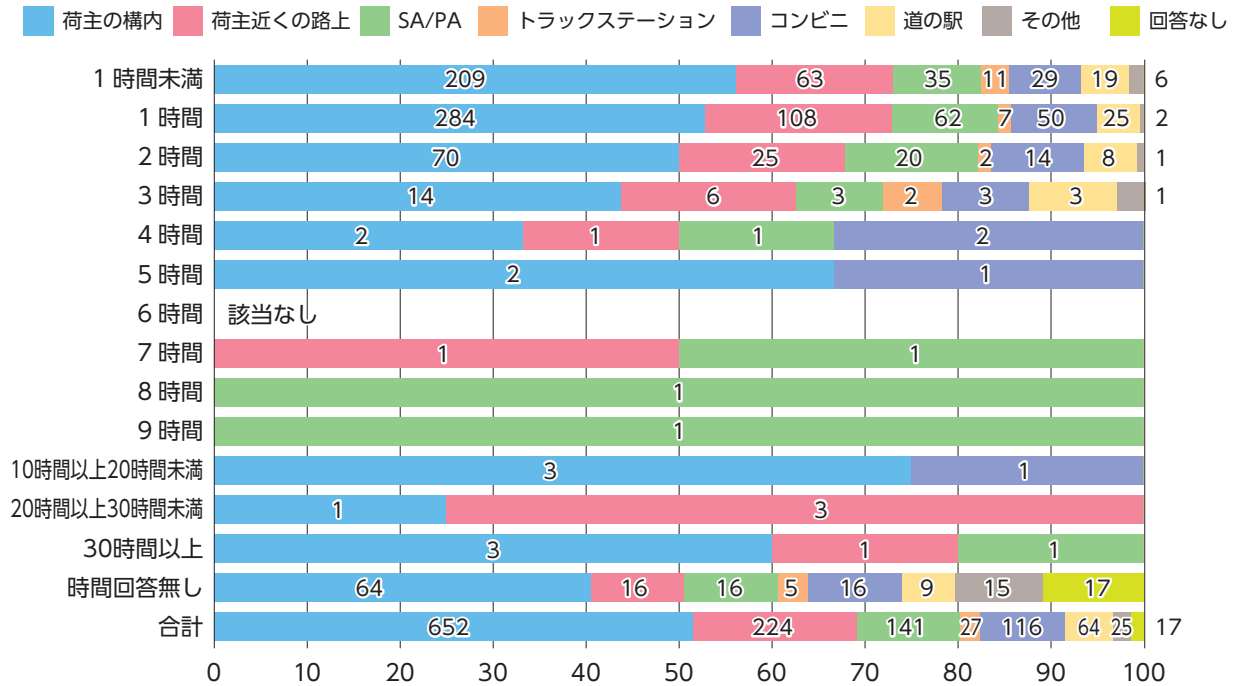
荷待ち場所での平均的待機時間



	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	59.3%: 325	12.0%: 66	7.7%: 42	2.0%: 11	11.7%: 64	4.2%: 23	3.1%: 17	0.0%: 0	548
1時間	43.5%: 537	15.8%: 195	11.8%: 146	2.8%: 34	18.8%: 232	6.9%: 85	0.4%: 5	0.0%: 0	1,234
2時間	33.7%: 155	18.0%: 83	14.3%: 66	3.0%: 14	21.3%: 98	8.9%: 41	0.7%: 3	0.0%: 0	460
3時間	33.7%: 34	19.8%: 20	11.9%: 12	4.0%: 4	23.8%: 24	5.9%: 6	1.0%: 1	0.0%: 0	101
4時間	18.8%: 6	18.8%: 6	18.8%: 6	3.1%: 1	21.9%: 7	12.5%: 4	6.3%: 2	0.0%: 0	32
5時間	0.0%: 0	0.0%: 0	33.3%: 1	33.3%: 1	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	3
6時間	16.7%: 2	16.7%: 2	25.0%: 3	0.0%: 0	25.0%: 3	16.7%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	12
7時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8時間	13.3%: 6	8.9%: 4	31.1%: 14	11.1%: 5	22.2%: 10	11.1%: 5	2.2%: 1	0.0%: 0	45
9時間	50.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	50.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	2
10時間以上20時間未満	40.0%: 4	10.0%: 1	20.0%: 2	0.0%: 0	10.0%: 1	0.0%: 0	20.0%: 2	0.0%: 0	10
20時間以上30時間未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30時間以上	45.7%: 16	14.3%: 5	14.3%: 5	2.9%: 1	17.1%: 6	2.9%: 1	2.9%: 1	0.0%: 0	35
時間回答無し	34.8%: 133	7.1%: 27	13.1%: 50	2.9%: 11	13.6%: 52	4.7%: 18	6.3%: 24	17.5%: 67	382
合計	42.6%: 1,219	14.3%: 409	12.1%: 347	2.9%: 82	17.4%: 499	6.5%: 185	2.0%: 56	2.3%: 67	2,864

トレーラー

荷待ち場所での平均的待機時間

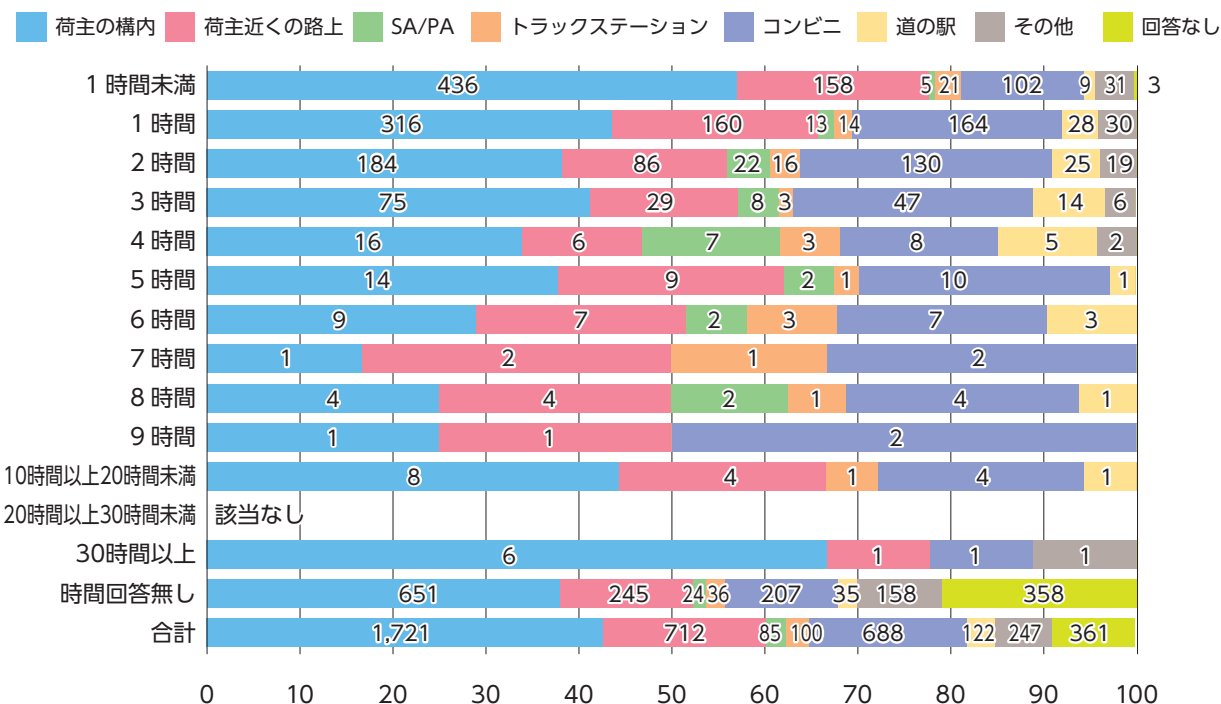


	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	56.2%: 209	16.9%: 63	9.4%: 35	3.0%: 11	7.8%: 29	5.1%: 19	1.6%: 6	0.0%: 0	372
1時間	52.8%: 284	20.1%: 108	11.5%: 62	1.3%: 7	9.3%: 50	4.6%: 25	0.4%: 2	0.0%: 0	538
2時間	50.0%: 70	17.9%: 25	14.3%: 20	1.4%: 2	10.0%: 14	5.7%: 8	0.7%: 1	0.0%: 0	140
3時間	43.8%: 14	18.8%: 6	9.4%: 3	6.3%: 2	9.4%: 3	9.4%: 3	3.1%: 1	0.0%: 0	32
4時間	33.3%: 2	16.7%: 1	16.7%: 1	0.0%: 0	33.3%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	6
5時間	66.7%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	33.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	3
6時間	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7時間	0.0%: 0	50.0%: 1	50.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	2
8時間	0.0%: 0	0.0%: 0	100.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	1
9時間	0.0%: 0	0.0%: 0	100.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	1
10時間以上20時間未満	75.0%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	25.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	4
20時間以上30時間未満	25.0%: 1	75.0%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	4
30時間以上	60.0%: 3	20.0%: 1	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	5
時間回答無し	40.5%: 64	10.1%: 16	10.1%: 16	3.2%: 5	10.1%: 16	5.7%: 9	9.5%: 15	10.8%: 17	158
合計	51.5%: 652	17.7%: 224	11.1%: 141	2.1%: 27	9.2%: 116	5.1%: 64	2.0%: 25	1.3%: 17	1,266

【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

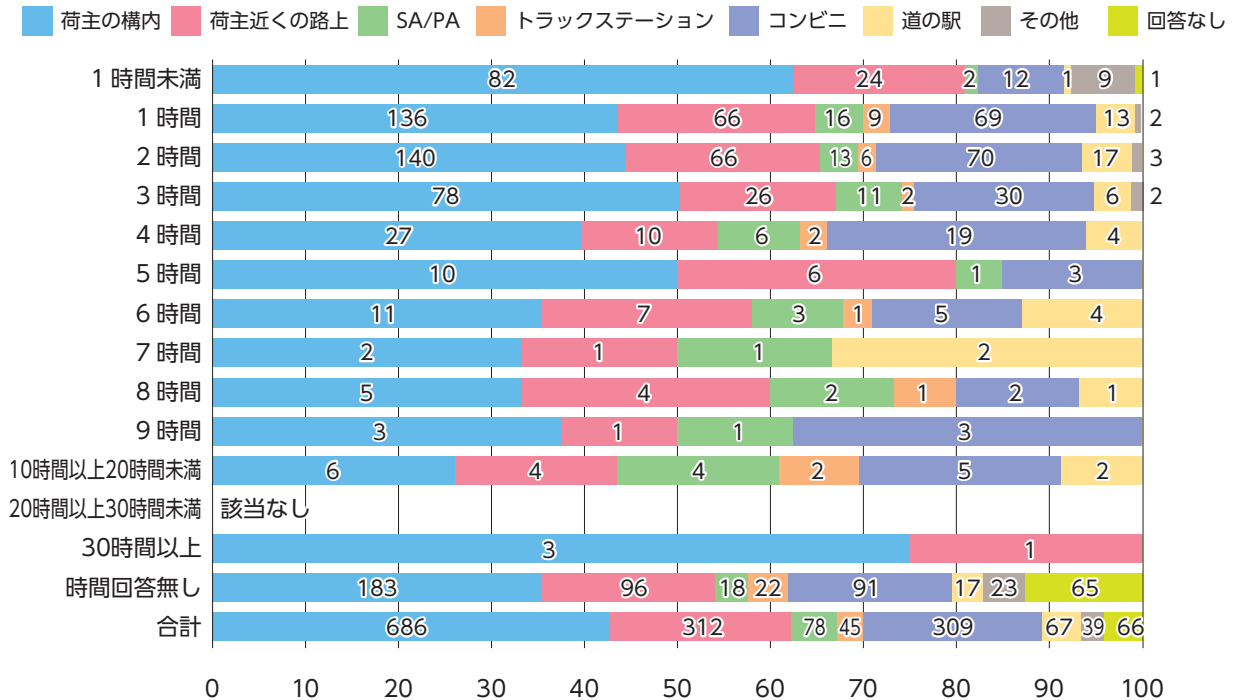
荷待ち場所での最長の待機時間



	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	57.0%: 436	20.7%: 158	0.7%: 5	2.7%: 21	13.3%: 102	1.2%: 9	4.1%: 31	0.4%: 3	765
1時間	43.6%: 316	22.1%: 160	1.8%: 13	1.9%: 14	22.6%: 164	3.9%: 28	4.1%: 30	0.0%: 0	725
2時間	38.2%: 184	17.8%: 86	4.6%: 22	3.3%: 16	27.0%: 130	5.2%: 25	3.9%: 19	0.0%: 0	482
3時間	41.2%: 75	15.9%: 29	4.4%: 8	1.6%: 3	25.8%: 47	7.7%: 14	3.3%: 6	0.0%: 0	182
4時間	34.0%: 16	12.8%: 6	14.9%: 7	6.4%: 3	17.0%: 8	10.6%: 5	4.3%: 2	0.0%: 0	47
5時間	37.8%: 14	24.3%: 9	5.4%: 2	2.7%: 1	27.0%: 10	2.7%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	37
6時間	29.0%: 9	22.6%: 7	6.5%: 2	9.7%: 3	22.6%: 7	9.7%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	31
7時間	16.7%: 1	33.3%: 2	0.0%: 0	16.7%: 1	33.3%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	6
8時間	25.0%: 4	25.0%: 4	12.5%: 2	6.3%: 1	25.0%: 4	6.3%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	16
9時間	25.0%: 1	25.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	50.0%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	4
10時間以上20時間未満	44.4%: 8	22.2%: 4	0.0%: 0	5.6%: 1	22.2%: 4	5.6%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	18
20時間以上30時間未満									0
30時間以上	66.7%: 6	11.1%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	11.1%: 1	0.0%: 0	11.1%: 1	0.0%: 0	9
時間回答無し	38.0%: 651	14.3%: 245	1.4%: 24	2.1%: 36	12.1%: 207	2.0%: 35	9.2%: 158	20.9%: 358	1,714
合計	42.6%: 1,721	17.6%: 712	2.1%: 85	2.5%: 100	17.0%: 688	3.0%: 122	6.1%: 247	8.9%: 361	4,036

5～11t 未満

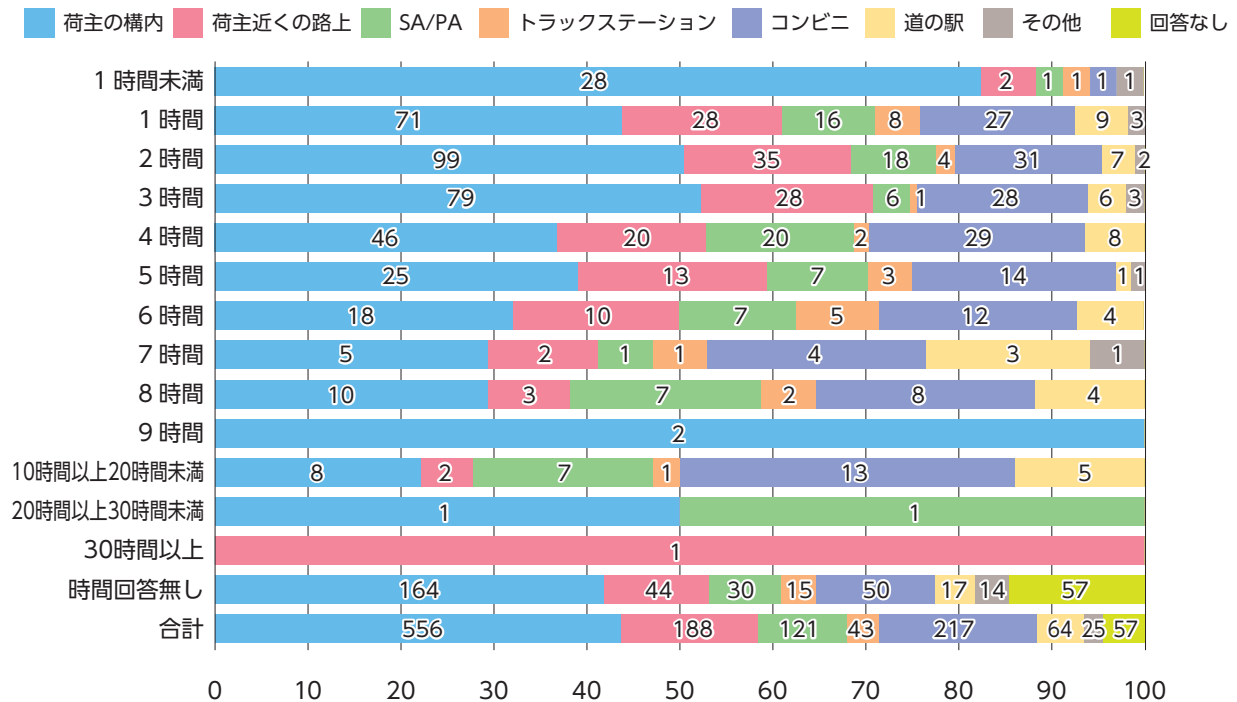
荷待ち場所での最長の待機時間



	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	62.6%	18.3%	1.5%	0.0%	9.2%	0.8%	6.9%	0.8%	131
1時間	43.7%	21.2%	5.1%	2.9%	22.2%	4.2%	0.6%	0.0%	311
2時間	44.4%	21.0%	4.1%	1.9%	22.2%	5.4%	1.0%	0.0%	315
3時間	50.3%	16.8%	7.1%	1.3%	19.4%	3.9%	1.3%	0.0%	155
4時間	39.7%	14.7%	8.8%	2.9%	27.9%	5.9%	0.0%	0.0%	68
5時間	50.0%	30.0%	5.0%	0.0%	15.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20
6時間	35.5%	22.6%	9.7%	3.2%	16.1%	12.9%	0.0%	0.0%	31
7時間	33.3%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	6
8時間	33.3%	26.7%	13.3%	6.7%	13.3%	6.7%	0.0%	0.0%	15
9時間	37.5%	12.5%	12.5%	0.0%	37.5%	0.0%	0.0%	0.0%	8
10時間以上20時間未満	26.1%	17.4%	17.4%	8.7%	21.7%	8.7%	0.0%	0.0%	23
20時間以上30時間未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30時間以上	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4
時間回答無し	35.5%	18.6%	3.5%	4.3%	17.7%	3.3%	4.5%	12.6%	515
合計	42.8%	19.5%	4.9%	2.8%	19.3%	4.2%	2.4%	4.1%	1,602

11～20t 未満

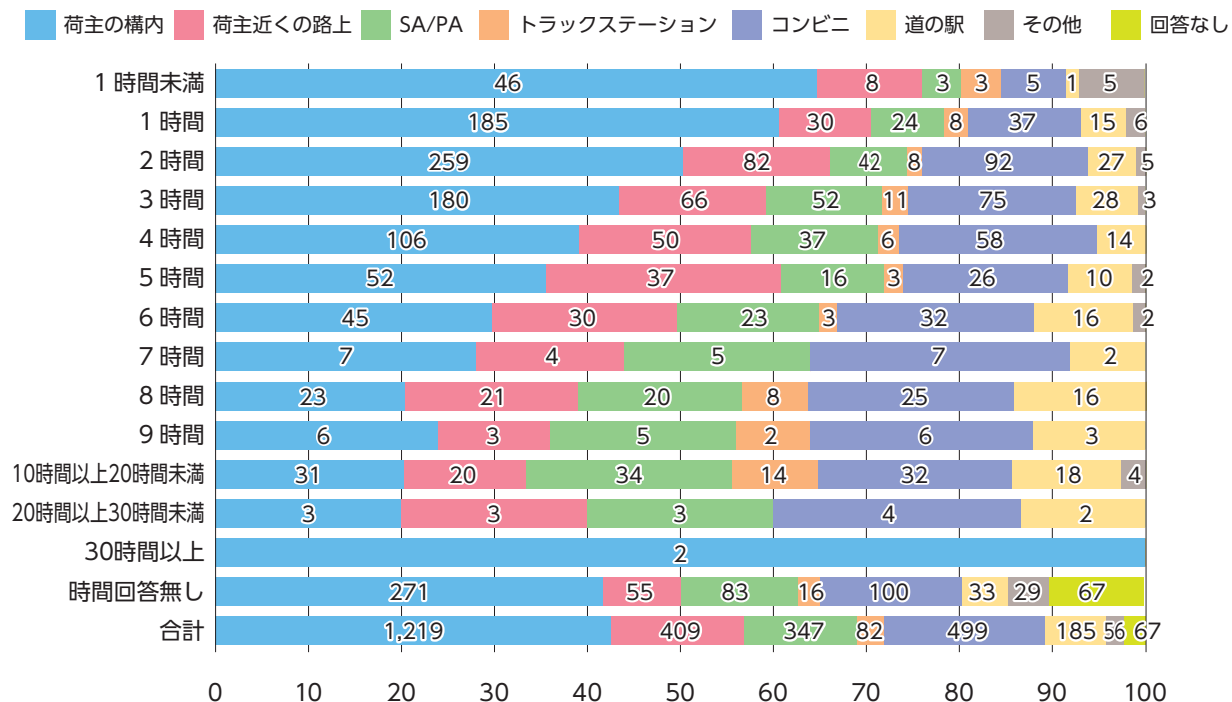
荷待ち場所での最長の待機時間



	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	82.4%: 28	5.9%: 2	2.9%: 1	2.9%: 1	2.9%: 1	0.0%: 0	2.9%: 1	0.0%: 0	34
1時間	43.8%: 71	17.3%: 28	9.9%: 16	4.9%: 8	16.7%: 27	5.6%: 9	1.9%: 3	0.0%: 0	162
2時間	50.5%: 99	17.9%: 35	9.2%: 18	2.0%: 4	15.8%: 31	3.6%: 7	1.0%: 2	0.0%: 0	196
3時間	52.3%: 79	18.5%: 28	4.0%: 6	0.7%: 1	18.5%: 28	4.0%: 6	2.0%: 3	0.0%: 0	151
4時間	36.8%: 46	16.0%: 20	16.0%: 20	1.6%: 2	23.2%: 29	6.4%: 8	0.0%: 0	0.0%: 0	125
5時間	39.1%: 25	20.3%: 13	10.9%: 7	4.7%: 3	21.9%: 14	1.6%: 1	1.6%: 1	0.0%: 0	64
6時間	32.1%: 18	17.9%: 10	12.5%: 7	8.9%: 5	21.4%: 12	7.1%: 4	0.0%: 0	0.0%: 0	56
7時間	29.4%: 5	11.8%: 2	5.9%: 1	5.9%: 1	23.5%: 4	17.6%: 3	5.9%: 1	0.0%: 0	17
8時間	29.4%: 10	8.8%: 3	20.6%: 7	5.9%: 2	23.5%: 8	11.8%: 4	0.0%: 0	0.0%: 0	34
9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
10時間以上20時間未満	22.2%: 8	5.6%: 2	19.4%: 7	2.8%: 1	36.1%: 13	13.9%: 5	0.0%: 0	0.0%: 0	36
20時間以上30時間未満	50.0%: 1	0.0%: 0	50.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	2
30時間以上	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
時間回答無し	41.9%: 164	11.3%: 44	7.7%: 30	3.8%: 15	12.8%: 50	4.3%: 17	3.6%: 14	14.6%: 57	391
合計	43.7%: 556	14.8%: 188	9.5%: 121	3.4%: 43	17.1%: 217	5.0%: 64	2.0%: 25	4.5%: 57	1,271

20t 超

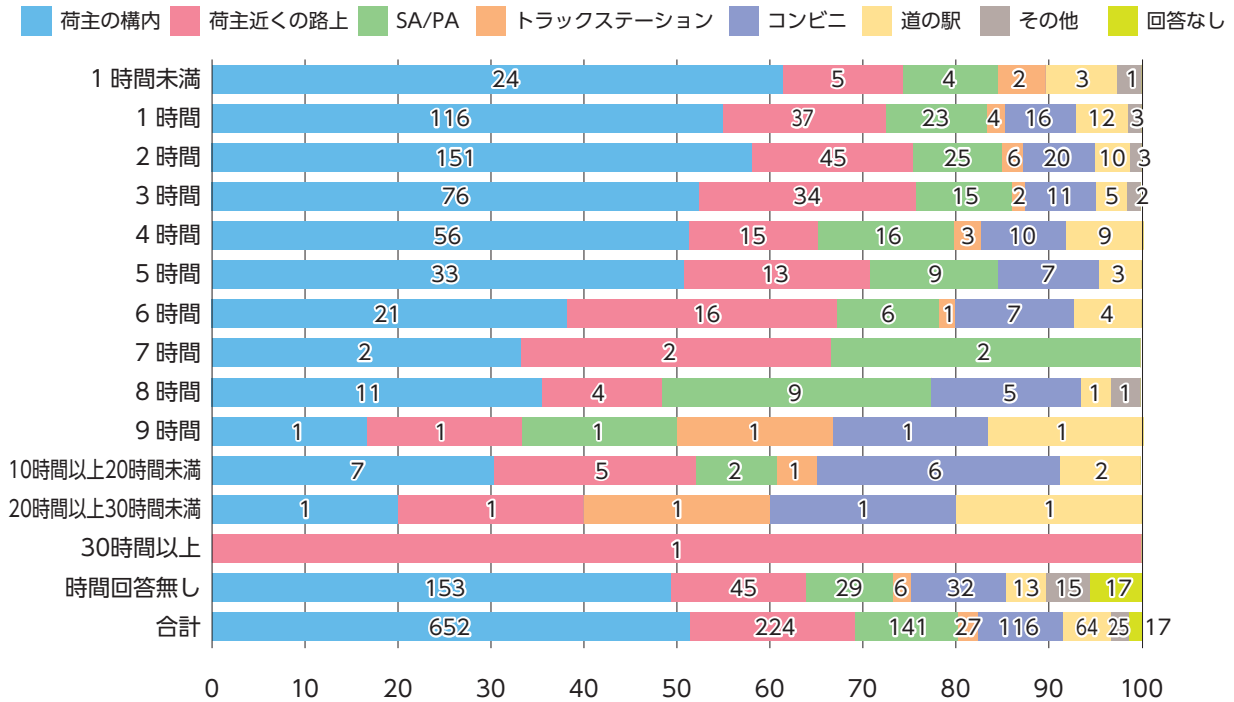
荷待ち場所での最長の待機時間



	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	64.8%	46	11.3%	8	4.2%	3	4.2%	3	7.0%	5	1.4%	1	7.0%	5	0.0%	0	71
1時間	60.7%	185	9.8%	30	7.9%	24	2.6%	8	12.1%	37	4.9%	15	2.0%	6	0.0%	0	305
2時間	50.3%	259	15.9%	82	8.2%	42	1.6%	8	17.9%	92	5.2%	27	1.0%	5	0.0%	0	515
3時間	43.4%	180	15.9%	66	12.5%	52	2.7%	11	18.1%	75	6.7%	28	0.7%	3	0.0%	0	415
4時間	39.1%	106	18.5%	50	13.7%	37	2.2%	6	21.4%	58	5.2%	14	0.0%	0	0.0%	0	271
5時間	35.6%	52	25.3%	37	11.0%	16	2.1%	3	17.8%	26	6.8%	10	1.4%	2	0.0%	0	146
6時間	29.8%	45	19.9%	30	15.2%	23	2.0%	3	21.2%	32	10.6%	16	1.3%	2	0.0%	0	151
7時間	28.0%	7	16.0%	4	20.0%	5	0.0%	0	28.0%	7	8.0%	2	0.0%	0	0.0%	0	25
8時間	20.4%	23	18.6%	21	17.7%	20	7.1%	8	22.1%	25	14.2%	16	0.0%	0	0.0%	0	113
9時間	24.0%	6	12.0%	3	20.0%	5	8.0%	2	24.0%	6	12.0%	3	0.0%	0	0.0%	0	25
10時間以上20時間未満	20.3%	31	13.1%	20	22.2%	34	9.2%	14	20.9%	32	11.8%	18	2.6%	4	0.0%	0	153
20時間以上30時間未満	20.0%	3	20.0%	3	20.0%	3	0.0%	0	26.7%	4	13.3%	2	0.0%	0	0.0%	0	15
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	41.7%	274	8.4%	55	12.6%	83	2.4%	16	15.2%	100	5.0%	33	4.4%	29	10.2%	67	657
合計	42.6%	1,219	14.3%	409	12.1%	347	2.9%	82	17.4%	499	6.5%	185	2.0%	56	2.3%	67	2,864

トレーラー

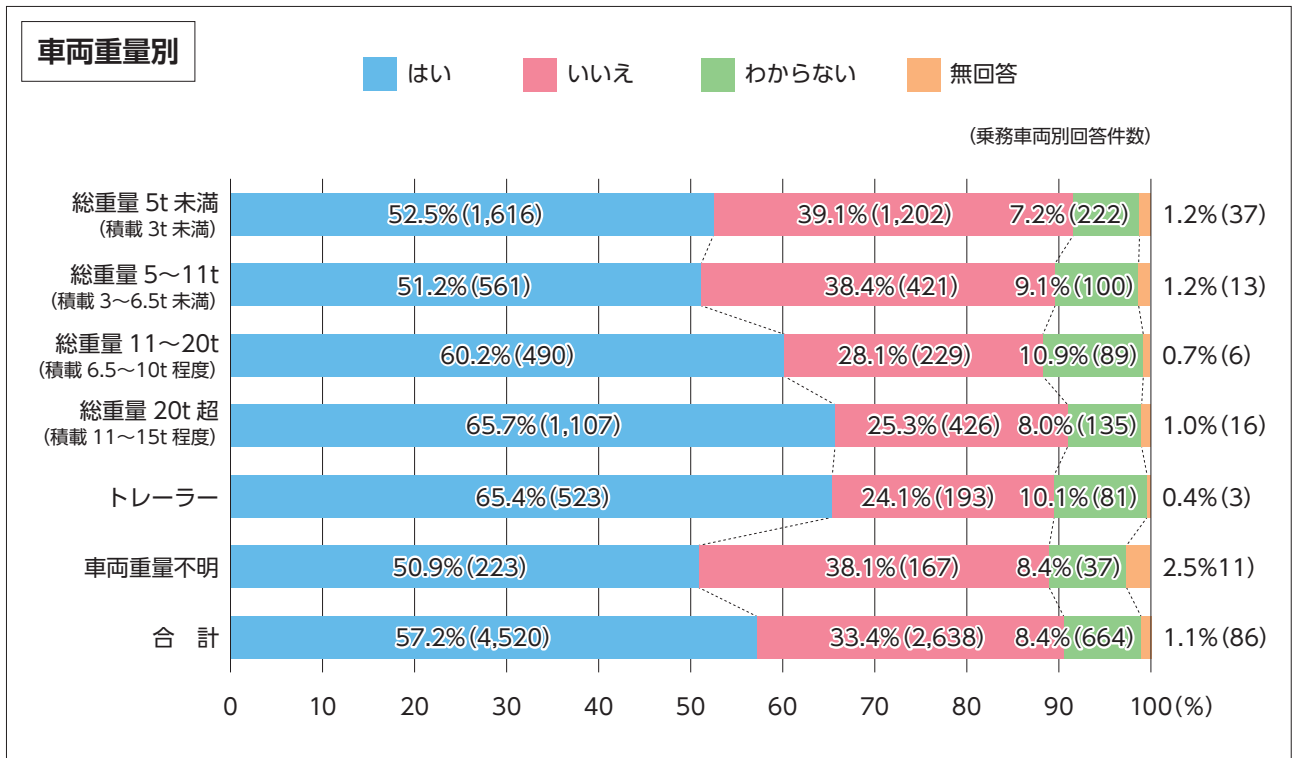
荷待ち場所での最長の待機時間



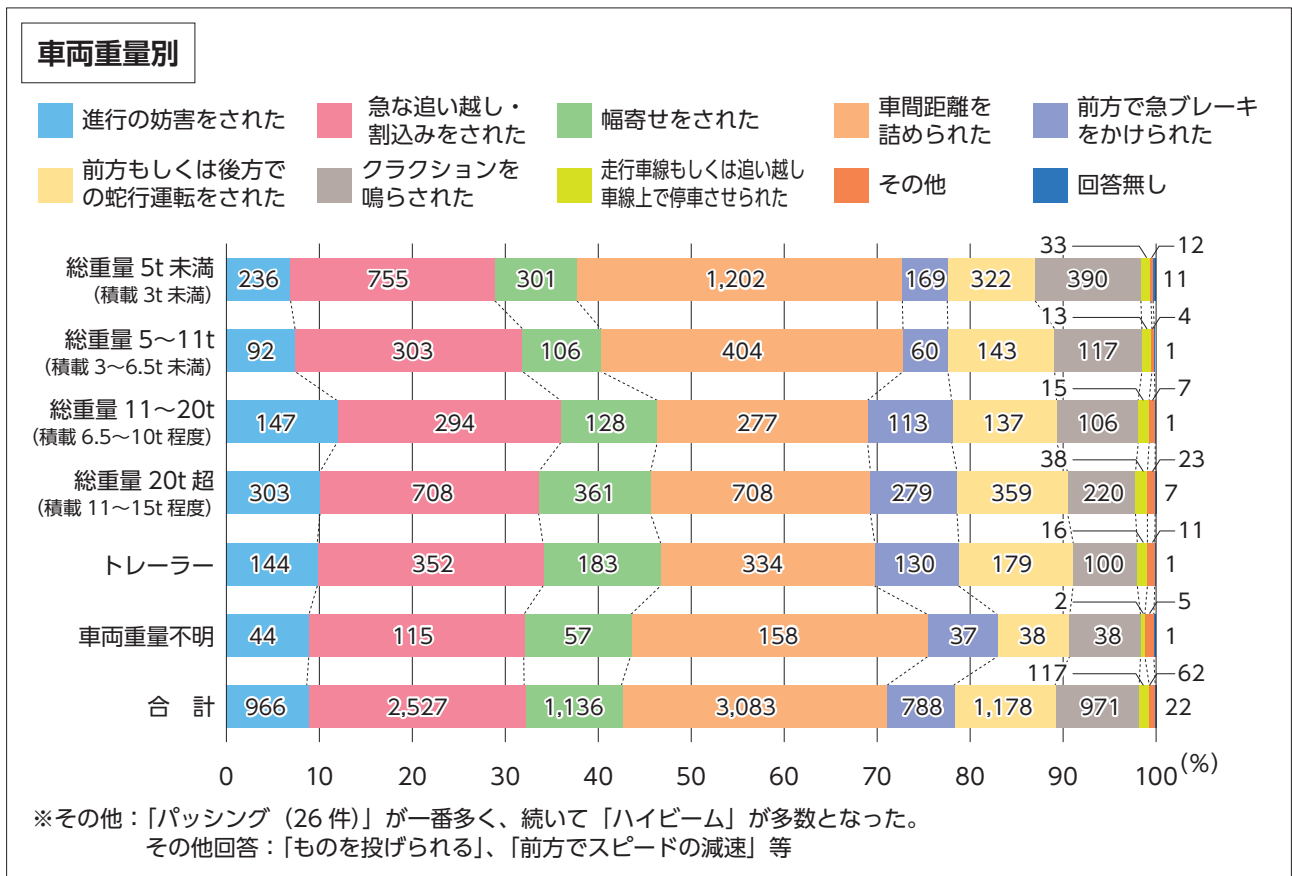
	荷主の構内	荷主近くの路上	SA/PA	トラックステーション	コンビニ	道の駅	その他	回答無し	合計
1時間未満	61.5%: 24	12.8%: 5	10.3%: 4	5.1%: 2	0.0%: 0	7.7%: 3	2.6%: 1	0.0%: 0	39
1時間	55.0%: 116	17.5%: 37	10.9%: 23	1.9%: 4	7.6%: 16	5.7%: 12	1.4%: 3	0.0%: 0	211
2時間	58.1%: 151	17.3%: 45	9.6%: 25	2.3%: 6	7.7%: 20	3.8%: 10	1.2%: 3	0.0%: 0	260
3時間	52.4%: 76	23.4%: 34	10.3%: 15	1.4%: 2	7.6%: 11	3.4%: 5	1.4%: 2	0.0%: 0	145
4時間	51.4%: 56	13.8%: 15	14.7%: 16	2.8%: 3	9.2%: 10	8.3%: 9	0.0%: 0	0.0%: 0	109
5時間	50.8%: 33	20.0%: 13	13.8%: 9	0.0%: 0	10.8%: 7	4.6%: 3	0.0%: 0	0.0%: 0	65
6時間	38.2%: 21	29.1%: 16	10.9%: 6	1.8%: 1	12.7%: 7	7.3%: 4	0.0%: 0	0.0%: 0	55
7時間	33.3%: 2	33.3%: 2	33.3%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	0.0%: 0	6
8時間	35.5%: 11	12.9%: 4	29.0%: 9	0.0%: 0	16.1%: 5	3.2%: 1	3.2%: 1	0.0%: 0	31
9時間	16.7%: 1	16.7%: 1	16.7%: 1	16.7%: 1	16.7%: 1	16.7%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	6
10時間以上20時間未満	30.4%: 7	21.7%: 5	8.7%: 2	4.3%: 1	26.1%: 6	8.7%: 2	0.0%: 0	0.0%: 0	23
20時間以上30時間未満	20.0%: 1	20.0%: 1	0.0%: 0	20.0%: 1	20.0%: 1	20.0%: 1	0.0%: 0	0.0%: 0	5
30時間以上	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
時間回答無し	49.4%: 153	14.5%: 45	9.4%: 29	1.9%: 6	10.3%: 32	4.2%: 13	4.8%: 15	5.5%: 17	310
合計	51.5%: 652	17.7%: 224	11.1%: 141	2.1%: 27	9.2%: 116	5.1%: 64	2.0%: 25	1.3%: 17	1,266

5. 妨害運転（あおり運転）に関する調査

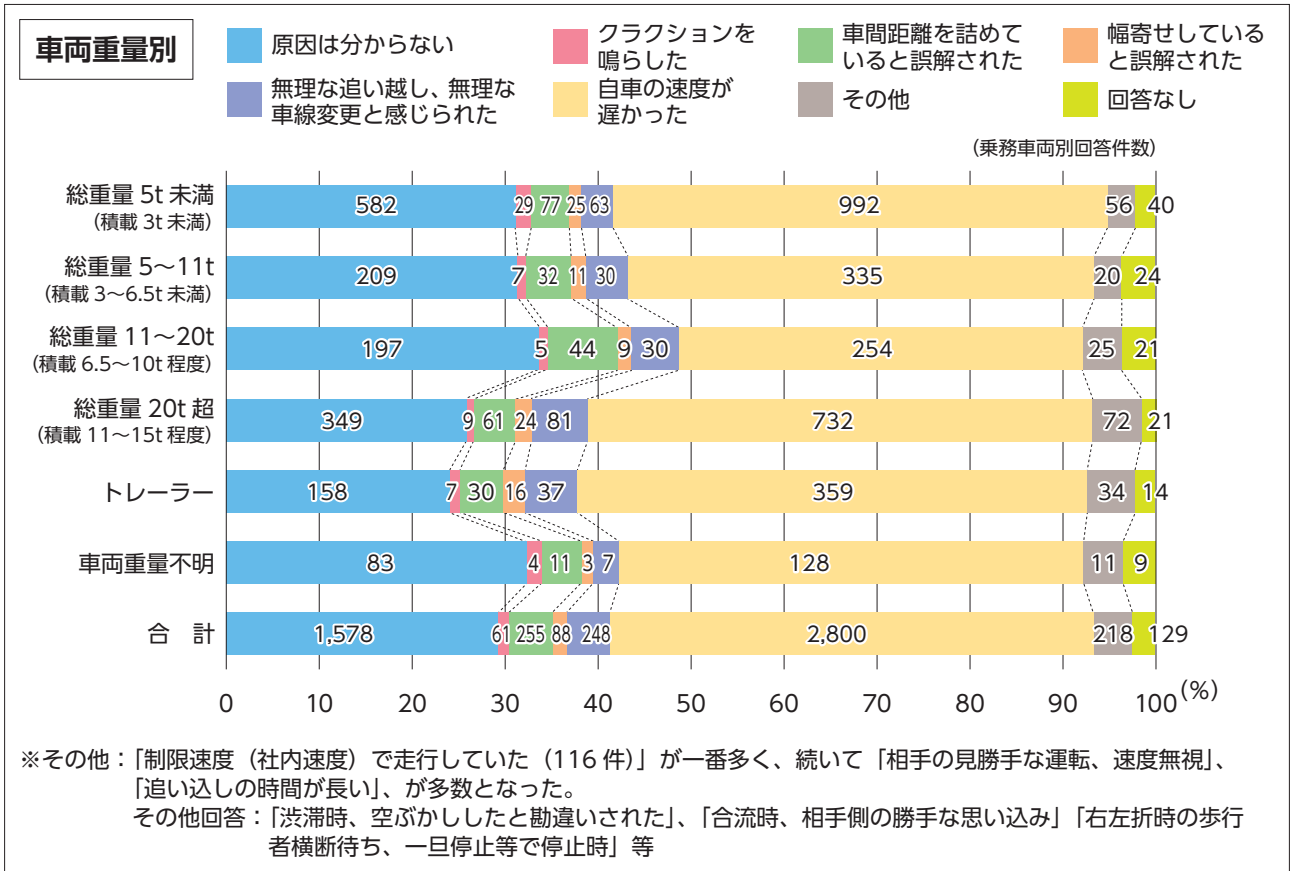
【問5-1】 あおり運転を受けたことはありますか。



【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)

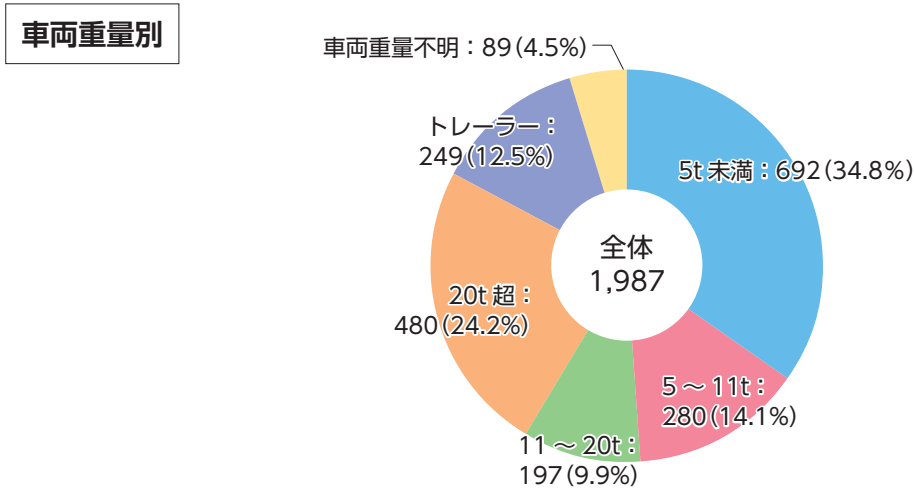


【問5-3】 問5-1ではいと回答された方にお聞きします。その原因はどのような行為によると考えられますか。

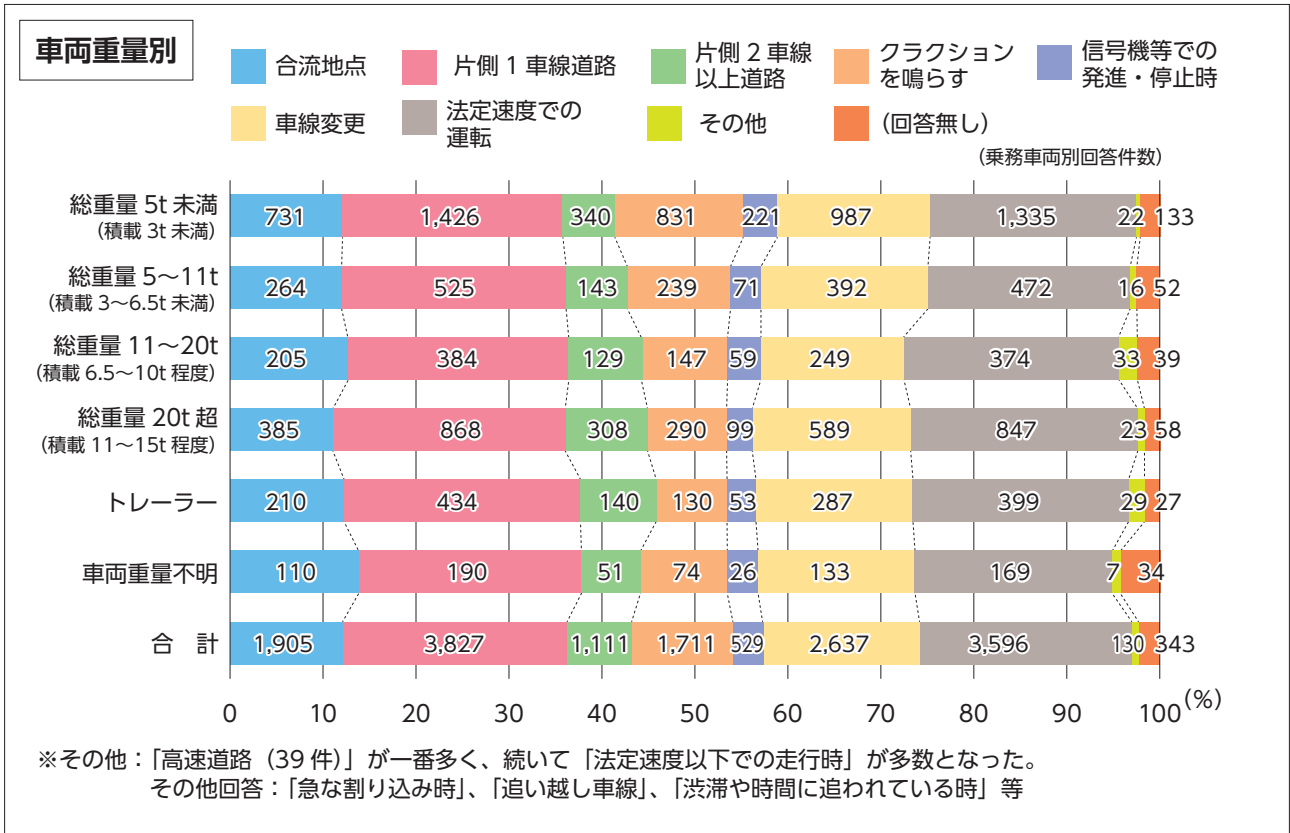


【問5-4】 [1] どのような状況・場所で、あおり運転行為が発生しやすいと考えられますか。

片側1車線道路における法定速度での運転の際にあおり運転を受けた状況

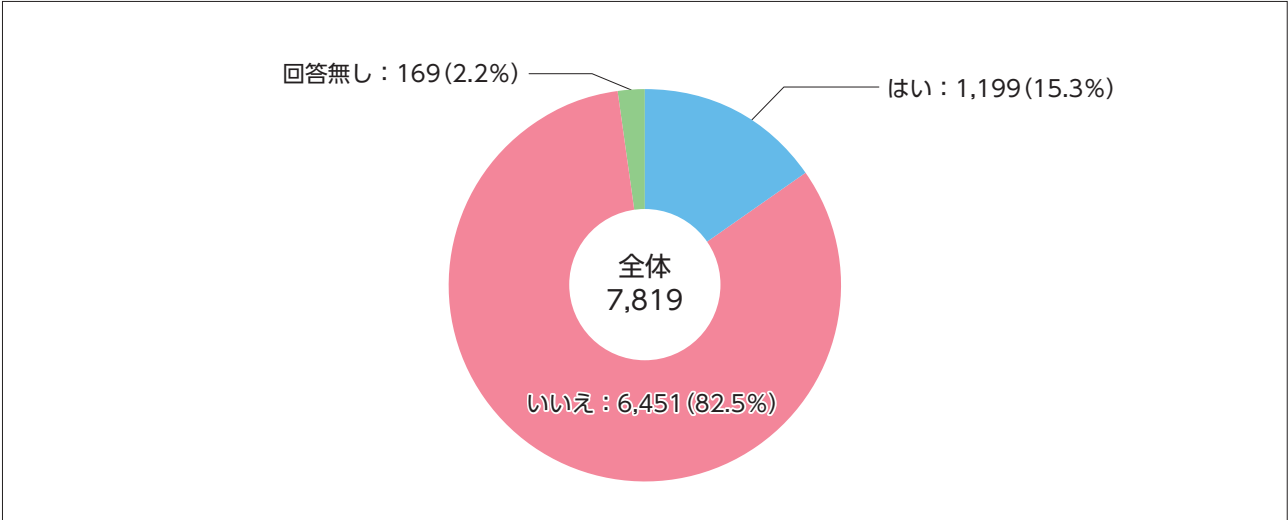


【問5-4】 [2] どのような状況・場所で、あおり運転行為が発生しやすいと考えられますか。

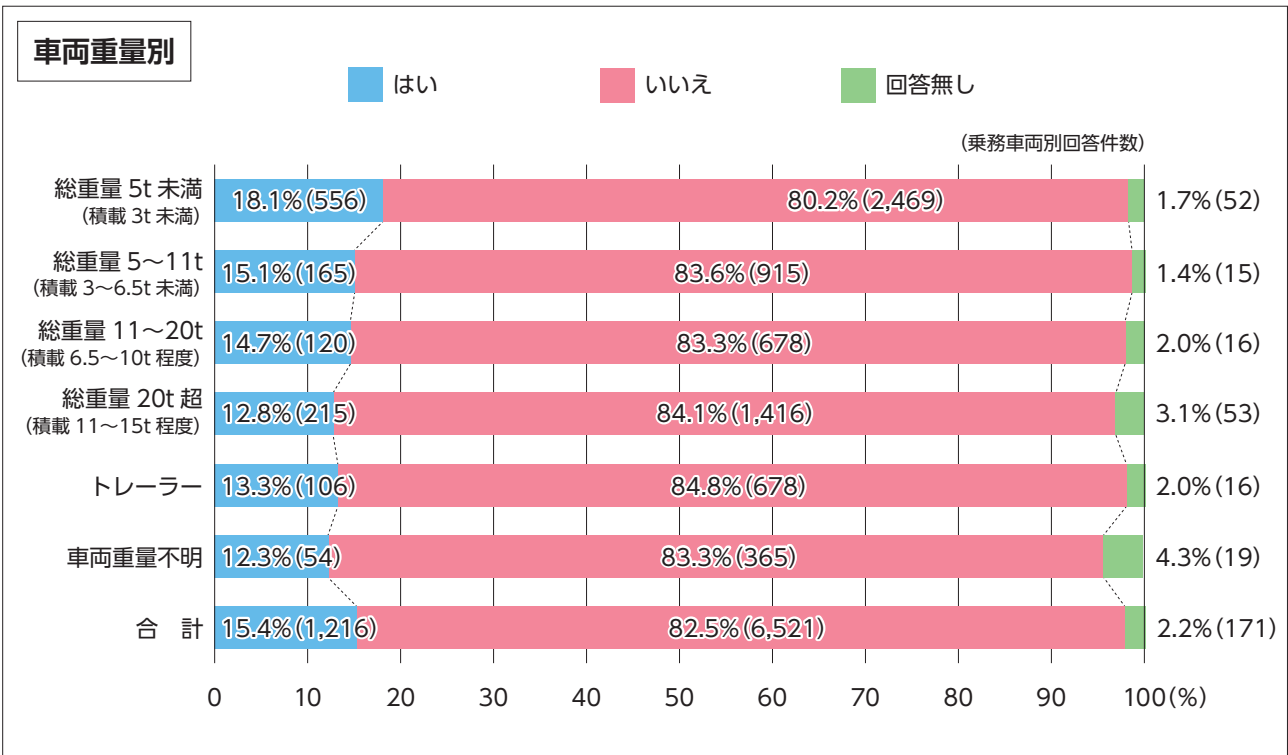


6. カスタマーハラスメントに関する調査

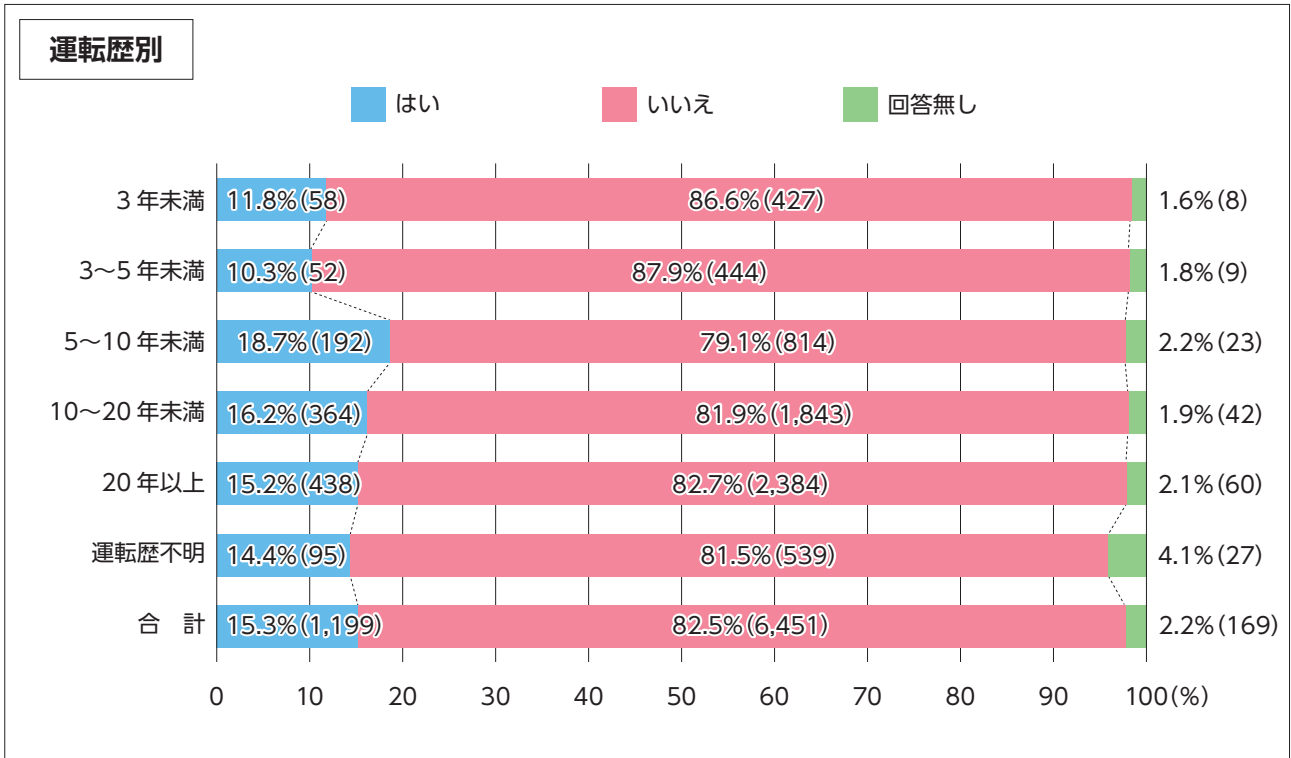
【問6-1】 カスタマーハラスメントを受けたことがあるか



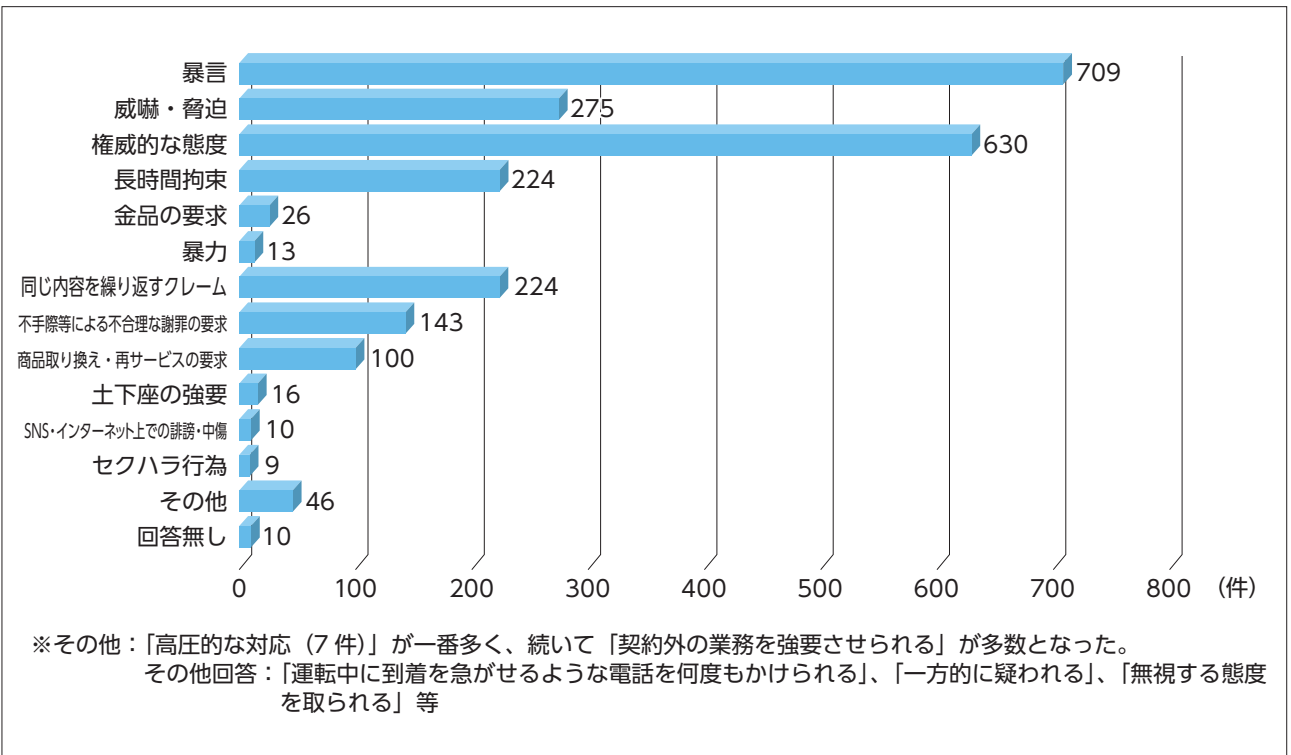
【問6-1】 カスタマーハラスメントを受けたことがあるか



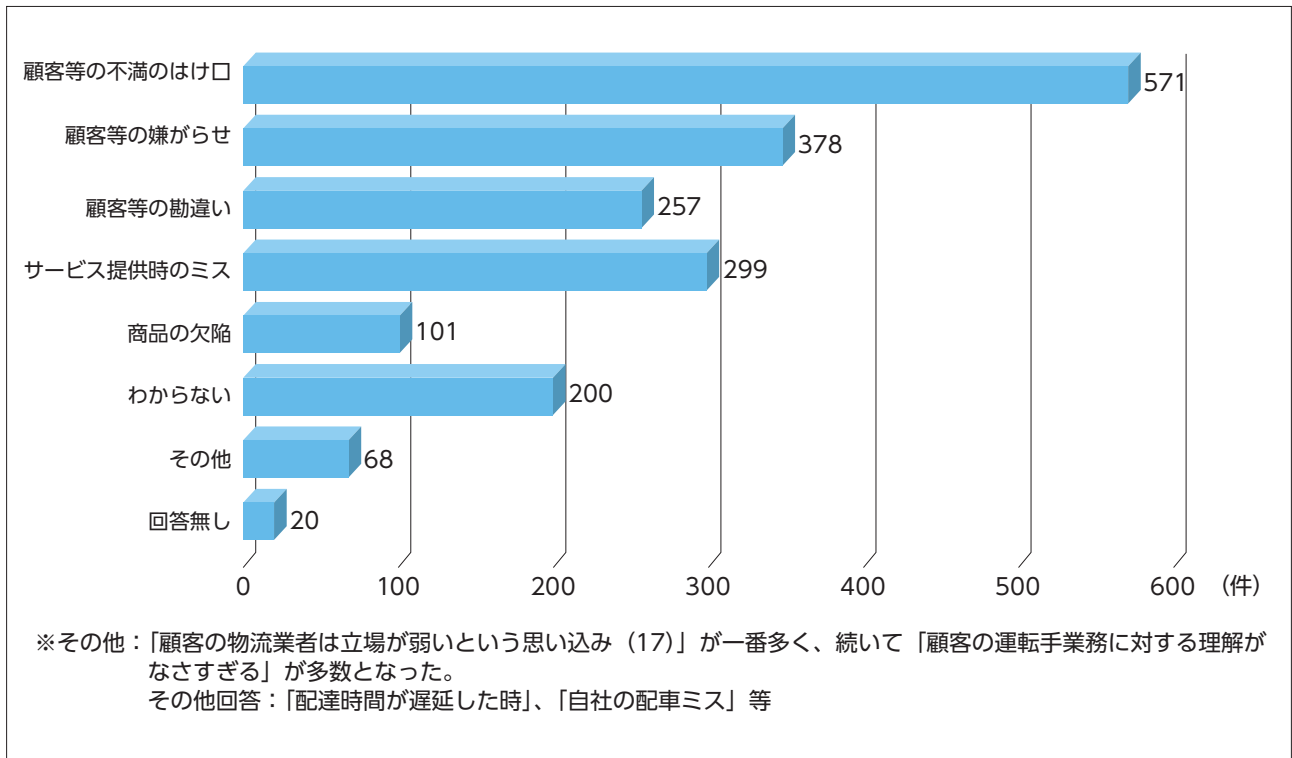
【問6-1】 カスタマーハラスメントを受けたことがあるか



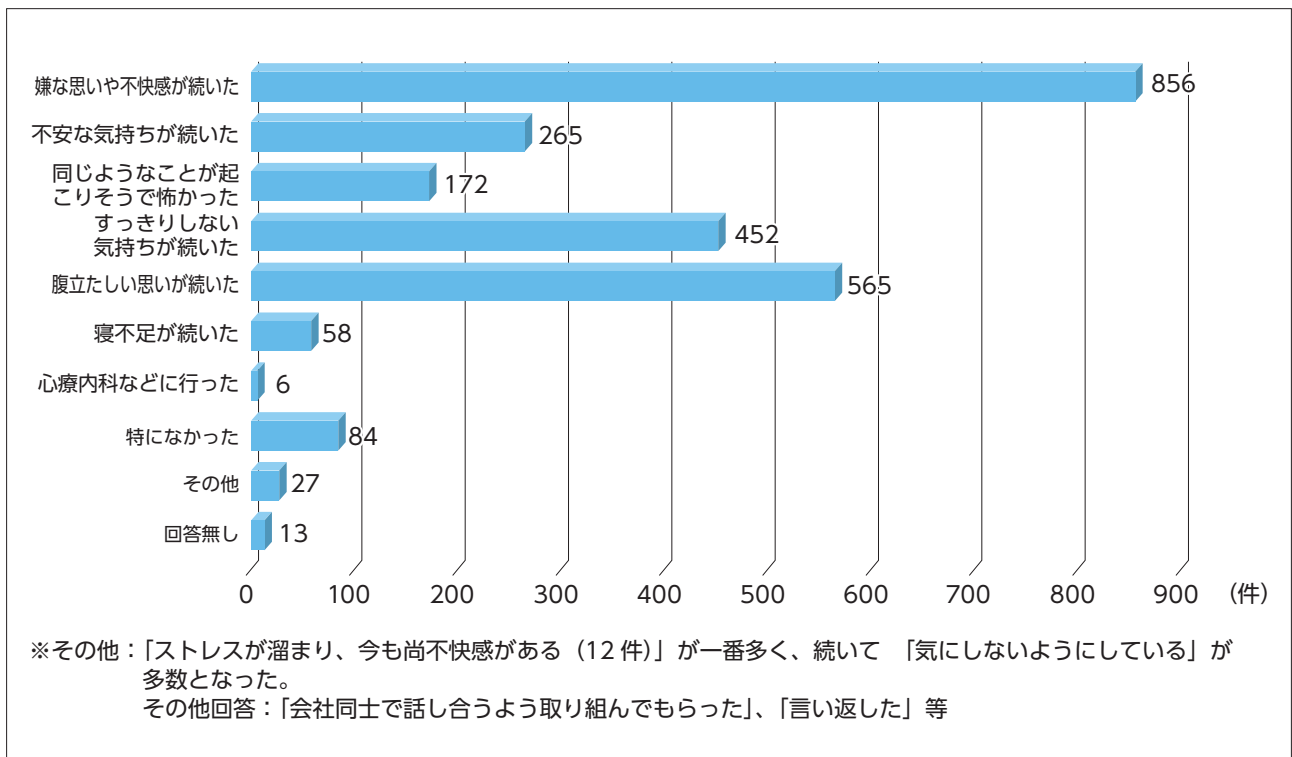
【問6-2】 [1] 問6-1ではいと回答された方にお聞きします。どのような迷惑行為でしたか（複数回答有）



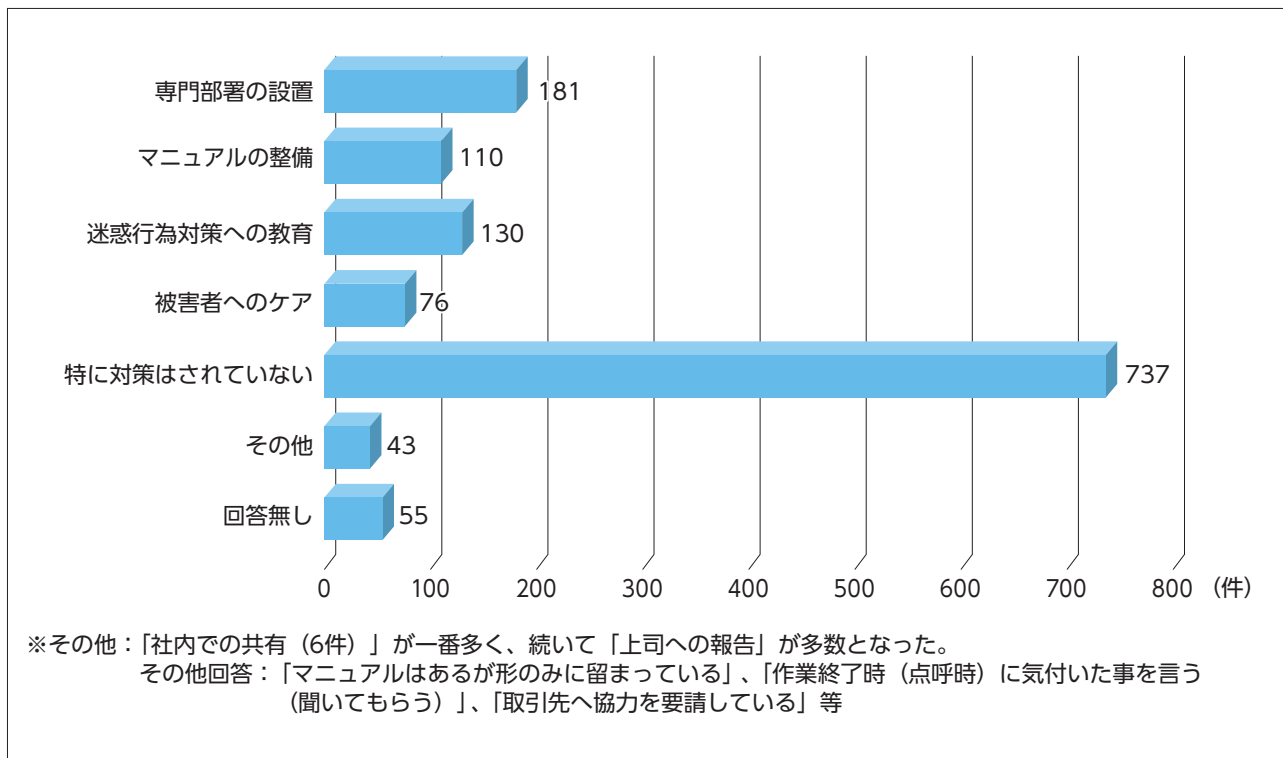
【問6-3】 問6-1ではいと回答された方にお聞きします。その迷惑行為はどのようなきっかけによって考えられますか（複数回答有）



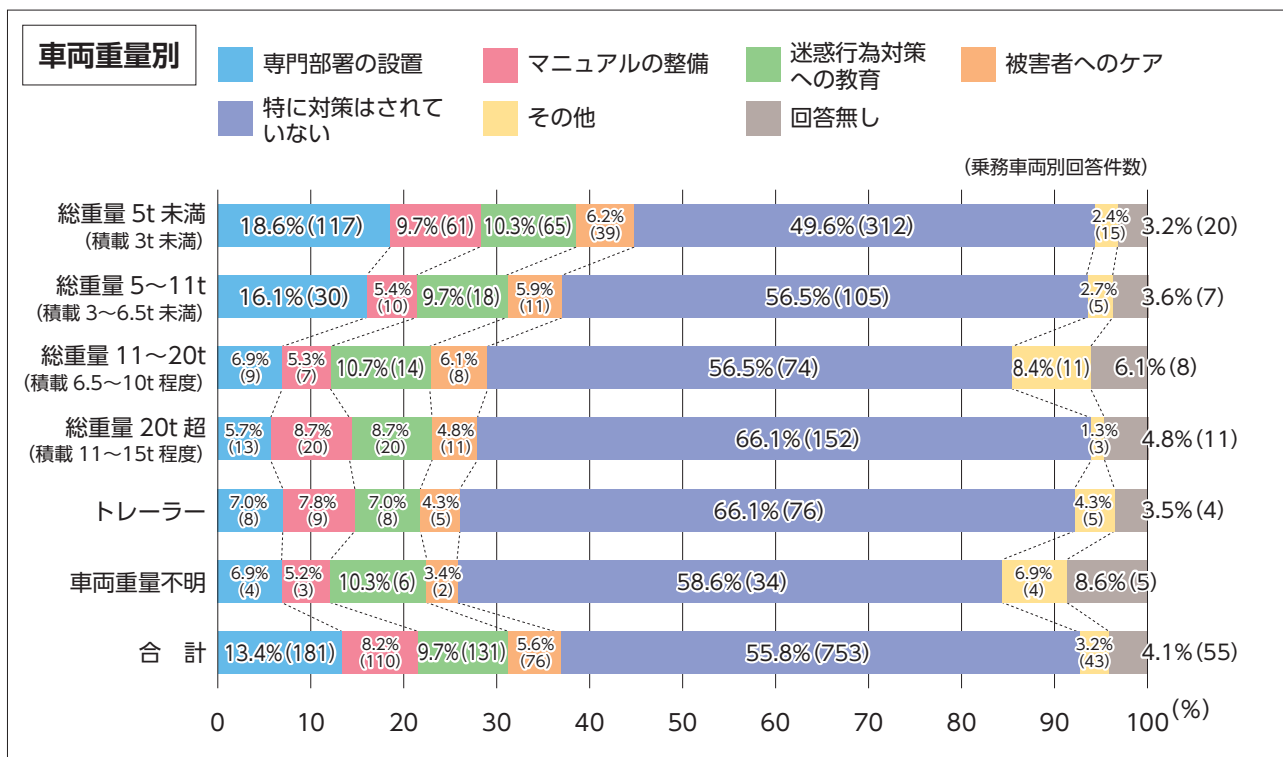
【問6-4】 問6-1ではいと回答された方にお聞きします。あなたが迷惑行為を体験した後、心身の状態に何か変化がありましたか（複数回答有）



【問6-5】 [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6-5】 [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関連	
1	A S Vは日々進歩しているが、基本的に人が操作しなければならないので、乗る人もレベルアップが必要だと思う。免許さえ持っていれば乗れると言う時代ではないと思う。
2	S A/P A入口で追越し車線から急に前に割り込んでS A/P Aに入る車があるので、軽減ブレーキは必要だと思う。
3	エリア的に高速はほぼ使わず、また狭路が多い為、軽減ブレーキが自分の予測していないタイミングで発動し、何回か事故を起こしそうになった。個人的には装着していない車両の方が良い。
4	今後、コンプライアンスの関係で業務を早く終了させなければならない中、速度の緩和は必要だと思う。その中で、安全も考えなければならないので衝突被害軽減ブレーキはすべての車両に装着すべきだと思う。
5	テクノロジーの力で事故が減らせるのであれば、どんどん装着すべきだと思う。
6	トラックで走行中、気を失ってしまい自分の意思でブレーキをかけずに追突し、多重事故を起こしてしまうパターンもあるので高速道路の速度制限緩和は現状のまま、衝突被害軽減ブレーキは必要だと思う。
7	トラックは貨物を積載している分、止まる事が難しいので、速度制限をする事も衝突被害軽減ブレーキ装着も賛成。
8	メーカーによっては、非常に低速でも建物や駐車車両に少し近付いただけで急にブレーキがかかる車両があるらしいので、改善してほしい。
9	安全に対して先進技術の導入を進める事は、大きな事故の原因を減らせると思う。同時に、安全先進技術装着車に限るが、最高速度の緩和は燃費やサービス、その他ドライバーの拘束時間短縮へも繋がるので早期の実現を願う。
10	運輸業界の重大事故をなくすために、先進技術をどんどん取り入れて、国をあげて取り組むべきだと思う。
11	機械の機能に頼るのは良くない。誤作動がある。例えば、乗務員の人間性、道徳性の教育が必要。5分遅れるのであれば5分早く出車するという、安全第一主義を教育すべきと思う。
12	急な割り込み時にも作動し、急ブレーキとなり貨物事故につながる可能性があるため、対策をお願いしたい。
13	軽減ブレーキがガードレール等に反応してしまうことがある。そのため荷くずれにつながり、軽減ブレーキも良し悪しである。
14	軽減ブレーキを装備する事で重大事故が減るなら進めるべきと思うが、まずは車間距離を空けるなどドライバーの意識付けも必要だと思う。
15	現状でも、100km/h以上で走行している大型貨物自動車がいるため危険である。仮に緩和した場合、さらに速度を出し走行するおそれがある。
16	個々人の安全への意識が違いすぎる為、事故を減らす事になるならば衝突被害軽減ブレーキは要件とすべき。
17	以前高速本線上でブレーキがかかった事があり、軽減ブレーキの誤作動を心配している。
18	市街地走行においては誤認が多く、急ブレーキになる事が多々有るため、もっと精度を上げてほしい。
19	衝突被害軽減ブレーキは何か反応し、誤作動を起こし突然ブレーキが作動した事があり現時点では完璧ではないと思われるので、精度の向上が必要。
20	衝突被害軽減ブレーキに対しては、あくまでも予備または補足装置としての認識を忘れない事が重要である。
21	高速道路における多重追突事故や死亡事故が明らかに減っているの、衝突被害軽減ブレーキの効果は大きい。高速道路の貨物自動車の速度緩和は、ダイヤの過密化を防ぐ手だてとセットでないといけないと思う。

22	速度制限は必要だと思う。マナーやモラルを厳守できる人間ばかりではないので、一部の人間が自分本位の運転する限りリミッターは必要。
23	追越しをした車が後方の車間距離を取らずに、進路変更して来る。積荷への影響を考え、軽減ブレーキのシステムを切っている人もいる。システムは有効だがそれだけでは事故はなくなる。支援装置はあくまで支援なので、付いているのがあたり前になると、装置に頼った運転になる可能性もあるし、天候によっては使用出来ない事もある。運転技術向上の為の指導や環境整備は同時に行っていないといけないと思う。
24	本来なら積荷の状態に応じた速度での走行が望ましいが、規制緩和をした先で積荷の状態に関係なく速度を上げて走行する車両も増えると思う。時間に追われる業界ではあるが、ある程度法律で縛っていくことも必要ではないか。
25	雪道などのすべりやすい路面上での衝突被害軽減ブレーキの作動に不安がある。特に雪国で冬には衝突軽減ブレーキが反応しないことがあるため。
26	衝突被害軽減ブレーキは今から生産する分のトラックには標準装備してもらいたい。かなりの確率で事故が減少すると思う。
27	トラックドライバーの現状として、しっかりとした睡眠が取れないことを想定した場合、居眠り衝突事故を防ぐために、衝突被害軽減ブレーキは必要だと思う。
28	「万が一」を考えると衝突被害軽減ブレーキは必要であると思うが、そもそも速度制限は現行のままでよい。速度制限に関係なく事故を起こす者は発生すると思うので、費用のかかる装置はすぐにも必要ではないと思う。
29	衝突被害軽減ブレーキはあった方が良いが、速度規制緩和とは別問題だと思う。
30	全てのトラックが高速道路を使用するとは限らないが、大型トラックのスピードの出しすぎによる事故が発生すれば大惨事になる可能性があるため、スピード制限は必要。衝突被害軽減ブレーキの装着は早々に行うべきだと思う。

速度制限関連

1	100km/hではなく90km/h位なら良いと思う。80km/hだと今現在、時間ギリギリ(1日15時間)の時間がたまにある。ブレーキに関しては誤作動が不安である。
2	100km/hへ緩和すると事故が増えると思う。80km/hだとあせらず、余裕をもって走行できる。
3	80km/hで安全に仕事ができているのでこのままで良いと思う。
4	80km/h以下で走行すると周りが良く見えて事故しにくいと思う。
5	80km/h未満で走っているがここ数年1台も追い越しをしていない。全体的に守られていない速度、合流する行為がすごく危ない。速度制限を見直してほしい。
6	80km/hだと衝突される可能性もあり、渋滞の原因にもなると思うので緩和していただきたい。
7	80km/hまでと言うことをもっと一般車に知ってもらいたい。一般車からのあおり運転被害がひどい。
8	空車であれば安全性は保たれると思うが、最大積載量の積荷で80km/h以上の速度を出す行為は非常に危険である。スピードが出た分、停止距離も長くなり、又重量も有るのでなかなか止まらない。
9	スピードが出すぎると、例えば前方で事故が起こっていた時、渋滞等での減速の判断が遅れ、前方車への追突事故が多くなると思うので現行のままで良いのではないか。
10	スピードをあげることで目的地には早く到着、また長い距離を走ることはできますが、燃費、騒音を考えれば全車100km/hにしなくてもいいと思う。
11	安全を担保した上で規制を緩和しなければ、拘束時間内に業務を終了することは難しいと思う。
12	運送業を営む以上「安全第一」であり速度制限緩和は望まない。
13	貨物自動車の場合、ブレーキに要する距離も増えるので、速度を上げることはあまり良いとは思わない。

14	高速道路、一般道路に限らず衝突軽減ブレーキは装着してほしいし、ある程度速度制限は必要だと思う。
15	高速道路での速度緩和されると間違いなく事故が増えるので、衝突被害軽減ブレーキを全車両に装着してから緩和した方が良いと思う。
16	高速道路での制限速度走行がせめて90 km/hになるだけでも1日の走行時間の短縮にもつながり助かる。
17	高速道路を利用して早く到着できれば、その分の時間が休憩に当てられるのでドライバーの負担軽減にも繋がる。また、負担軽減により事故を減らすなど、環境を徐々に整えた後に最高速度を上げてもらえると思う。
18	最高速度を引き上げるのであれば軽減ブレーキは義務にするべき。ただ装置に依存しすぎる人も出てくると思うので、メーカーや導入会社がしつこく注意をする事等も必要だと思う。
19	事故被害の大小は速度により変化していると思う。衝突被害軽減装置の有無ではなく、速度を抑える事により、事故被害は最小限に留める事が出来る。軽減装置があるからといって速度を出すドライバーも存在している事は本末転倒であり、緩和すべきではない。
20	車体の大きいトラックは追突した際の死亡事故のリスクが高い。衝突被害軽減ブレーキの推進はしていくべきだと思う。速度制限は、速度が上がれば追突だけでなく横転等の危険性もあるので現行のままで良いと思う。
21	車両によっては軽減ブレーキが仇となり事故につながる可能性がある。速度に関しては、交通の流れに支障が出る時もあるので、85~90 km/hが理想。
22	速度制限に対して明らかにリミッターカットして走行しているトラックがいるが、速度差のある車両が同じ道路を走行する事の危険を新ためて認識しその対策として考えた方が良いと思う。
23	走行している高速道の状況（後続車に与える速度感の違い）により、80 km/hで事故の誘発が考えられるのであれば、緩和及び衝突被害軽減ブレーキは必須であると考えます。
24	大型トラックに速度制限をしても、一般車がイライラして運転マナーがより悪くなっており、結果として事故が発生する。
25	速度制限はお客や荷主の到着時間に合わせるもので、到着時間の面を考えて改善してもらわないと変わらない。
26	速度に40 km/hも差があると追い込みなどが危険だと思う。被害軽減ブレーキを装備している車に限り、かつ一部区間のみ100 km/h（安全な所だけ）でも良いと思う。
27	速度100 km/hとなれば、現状から20 km/h上がるため、事故の大きさ・ハンドル操作等影響が出ることから、現行の80 km/hが良いと思う。
28	乗用車における急な割り込み等があるので衝突被害軽減ブレーキは必要である。120 km/hと80 km/hでは速度差があり、急な割り込みで危険を感じることが多い。
29	車体の大きさ重量、事故が発生した時の被害の大きさを考えるとスピードは緩和するべきではないと考える。また、衝突軽減ブレーキがあっても高速で走行している大型車への効果は低いと考える。
30	社速（高速道路）では80 km/hに決められているが、高速道路上で追い抜き時、円滑や安全、渋滞回避のために速度制限を5 km/h上げて欲しい。
31	仮に100 km/hで走行出来るようになった場合、荷主からもっと走れるでしょうと言われ、結果として今以上に走行時間が増えてしまうのではないかと。
32	高速道路走行時、仮に大型車が100 km/hで走行すれば、乗用車がトラックを追い越す場合120 km/h位必要になるため、トラックに限らず自動車事故が増える可能性があり危険である。
33	過去や現在のデータを検証した上で、速度を上げられる区間や、下げられる区間を分別してほしい。
34	積載している量や物によって、すぐに衝突被害軽減ブレーキ反応しても車自体がブレたりして危ないので、80 km/hのままで良いと思う。

危険運転・環境問題関連 その他

1	あおり運転、一般車両の車線を縫う様に走る。危険な運転をもっととりしまりしてほしい。一部の区間では特にマナー悪く、ウインカー無しが多い。
2	アドブルーなど排気ガスを綺麗にする装置がついているので積載がとれなくなると運賃にひびく。軽減ブレーキ装置のメンテナンス費がかさむ。
3	安全装置や規制緩和をしても、扱う人が道交法をないがしろにしている。会社も労務管理をしていないので、ドライバーが速度違反をしても何も注意しない。日本の運輸構造が許しているので、環境を整えても変わらないのでは。
4	工事などの車線規制で単車線になった時80km/h未満で走行していると、後方よりあおり運転があった。ひどいトラックもあり車体を左右に振っている場合もある。
5	車両自体の性能・機能が良くなる一方、認知・判断・操作という運転に対する姿勢が疎かになりつつあるのではないかとトラック等に関連する事故のニュースを見て感じる事がある。
6	中型・大型の車両では、制限があっても車両が大きいので問題ないが、2t又はワゴンタイプでは、高速道路で左側を走行していてもあおられる事がある。
7	余裕のない運行計画や、厳しすぎる荷主の要求が（到着日、時間など）根本的な問題であり、スピードやブレーキは、その次の問題である。
8	走行速度が同じ様な速度の為、追い越しが困難であり、加えて社速及びリミッターが設けられているので、ストレスを日常感じている。従って、競り合いからの互いにあおり運転につながっていると感じる。
9	装着車両に時々乗務するが、最近のオートマ車両は自動で変速をして、安全間隔を取った後に加速もしてくれるので気分的に楽である。
10	ブレーキ等に限定するのではなく、車間距離のレーダー等の装着の方が大事と思われる。
11	速度制限よりも車線の数を増やす事で、ドライバーのストレスは軽減出来るのではないかと。

【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	MTとATでは圧倒的にATの方が疲労感が少ないので、一般道走るケースが多い仕事車は、AT車を導入した方が良い。ただ、乗用車の様なスムーズなATならばいいがトラックは違うのが課題。
2	現状70%がAT限定であることを理解しなければならない。私たちが人の来ない業種にしまっている。10～20年後にはMT車がないかもしれないので、AT限定免許がスタンダードになる。
3	ATのみで乗務できる様にすることは大事だと思う。人材不足を補う事ができると思う。ATの車しか乗れない人もいますので、準中型～大型のAT限定免許も必要。
4	AT限定免許の必要性は特に若い世代に有効であると思う。AT限定免許の方でも、準中型に乗れることで若い世代のドライバーも増えると思う。
5	ATであれば、車幅と長さ（オーバーハング）運転の技術、歩行者保護の方面に集中できる。
6	クラッチが重かった事、ギアが入りづらい等のストレスがなくなるので、いずれATが中心になっていく事は良いと思う。クラッチ操作がないので余計な事を考えずに運転できる。
7	これだけATトラックが増加しているのだから大型のAT限定も必要。ドライバー不足解消にもなる。
8	人材不足の物流業界なので、入口を広める事はとても重要だと思う。
9	MTが標準だった時代と違い、若い世代はAT限定の免許しか持っていない事が多く、AT限定でできる範囲を広くかまえば人材確保すべき。
10	MTのトラックだと敬遠されがちだと思うので、AT限定があれば就職の幅も変わってくると思う。
11	今はATが主流なので、大型に乗るのに限定解除してまで…と思う方もいると思う。AT限定免許が準中型～大型まで適用になれば、若い方達への選択肢の一つになるのではないかなと思う。
12	時代が変わって、世の中が進化していく中で同時に変わらなければならないと思う。
13	車輛それぞれのクセが有り、クラッチやギアの繋がり具合等が違うのでAT車が良い。また、自走事故削減の為にはATは必要であると思う。
14	自動変速機は加速・減速にタイムラグがあるので、もっと性能が向上すれば普及は必要だと思う。普及することで事故や過労運転が少しでも減少すれば良いと思う。
15	若い人がトラック業界に入り易いシステムにする事も重要だと思う。特に若い人はAT免許が多いので、準中型～大型も新設すべきである。
16	乗用車のマニュアル車が少なくなり、クラッチ操作ができないドライバーが多くなるため、準中型～大型のAT限定免許も必要となる。
17	人材を確保する為であれば仕方ないと思うが、法整備等が充実してからのほうが妥当である。
18	人材不足ではあるが、車両の大きさや内輪差など幅をよく理解したうえで、安全に一般道路で走行するため、ATでも厳しく取得制限をかけるべき。
19	若い人材にも業界に入ってもらえる様にするため、中型、大型車のAT限定免許制度の開設を願う。
20	転職を考えた時、AT限定しか持っていないと諦める人がいると考える。これから更に深刻にドライバー不足になることが予測されているので、今のうちからの対策は必要である。
21	燃費の向上やクルーズコントロールによる疲労軽減等メリットは多々あると思う。
22	必要だとは思いますが、毎日違うトラックをまわしている会社は厳しくなると思う。
23	免許はATを標準にして、必要に応じてMT免許を取れる様にすればいい。
24	免許を持たない若者が増えている現状ではAT限定免許の拡大は仕方ないと思う。
25	免許取得を楽にして就業人口を増やしていかないと、一人あたりの労働時間が減らない。また、ATありきの仕事も必要で、免許種類による仕事分けも同じく必要である。
26	車両の構造もしくは特性を知る上で、まずはMT免許を取ってから後にATへの乗務でも良いと思う。
27	使用するトラックが必ずAT限定で乗れる、自動変速機とは限らない状況が出てくると予想する。

28	ドライバー不足の解消と車両性能の向上から、若者や女性でも運転しやすいAT限定免許でも準中型～大型車を運転できるようにして欲しい。ただ、ドライバー不足は限定免許の話だけではないと思う。
29	ATは良いと思うが、メーカーによって違う装置の使い方があるため、ATに関する講習や、使い方がある程度統一して欲しい。

必要ではないと思う	
1	ATだとクリーブ現象で前の車に追突する可能性が高まるのでMTが良いと思う。
2	AT限定のみであると、乗れる車が限られ職場内での仕事の幅が狭くなるだけでなく、故障等が発生した場合、MTが乗れないと困る事が絶対出てくると思う。AT限定免許はもう少しAT貨物車両が普及してからのほうがいい。
3	全車両がATなら問題ないが実際は違うため、AT限定免許となると色々と問題が出てくると思うので必要ない。
4	AT車ならではの事故が怖いと思う。特にアクセルとブレーキの踏み間違え。
5	頻繁に見失っており、特に若者に多く見られるが、ATにすると今だに減らないスマホのながら運転が増加すると思う。
6	MTの方がスムーズにギアが切り替えれるし、急発進・誤発進が少ない。AT限定にすると、技術が低下する運転手が増えると思う。
7	アクセルの踏み込み具合でギア変速に時間がかかり早く通過したいのに、逆に時間がかかって危険な時もあるのでMT車に長く乗って来た者には運転しずらく危ない。
8	MTと比較しATでは馬力が少なく、全て荷物が運べないと思う。クラッチがなくなる事で、他の注意すべき事に意識が向きやすくなると思う反面、クラッチがないと細かな動きがしづらいので、積み荷が重いときは交差点でも注意が必要。
9	ドライバーのなり手不足を解消する上でAT限定免許は必要だと思う一方で、AT車特有の事故のリスク（スマホなどのながら運転）もあるので、安全運転支援技術の促進も必要だと感じる。
10	トレーラーはATでない方がよい。急な上り等は台車をつないでいるとき停車する時があるため、結局はミッションモードに切り替えている。
11	まだトラック側の性能が低いため、自動変速機でストレスを感じる。（ギアチェンジが遅いなど）
12	まだまだMT車が多いので、いずれの車両でも乗務できる人材の方が必要と思う。今後、AT車が多く普及すれば限定免許でも良いかと思う。
13	トラックは空車状態と積載状態では乗用車以上の挙動変化があり、自然環境（雨、雪）にも左右される。それを補う為には経験しかなく、MTの役割を理解していないAT限定者の場合、事故は増えると思う。
14	メーカーによって異なるが、発進、シフトアップ、シフトダウンのタイミングが自分の運転のタイミングと違うので、後を走行してる車に迷惑をかける事がある。
15	メーカーによって変速機の性能が異なる為、手動変速機のようなスムーズな変速が出来ない場合があるのであまり好ましくない。
16	運転技術向上のためMT車も必要であり、特に大型での坂道発進などはMT車の方がスムーズに行える。
17	例えば雪道ではスリップさせないようなクラッチ操作等といったスキルが必要なので、ATでない場面がよくあるため、MT車の方がいい。
18	基本的には社有車のどの車であっても、確実に乗務して業務遂行に当たるのがプロと考えているため、どちらであっても乗れる方がいい。
19	現状のAT車は走行（特に坂道）で普通車のように走れないのであまり乗りたくはない。
20	事業所内にMT車とAT車が混在していて、ドライバーも限定の人とそうでない人がいると、配車担当者の手間が増えることが考えられる。

21	自動変速機は高速走行時で楽だと思う。ただ、発進時にやや遅れぎみになるので車間が空き、乗用車が横から急に入り込むのがMT車に比べ多い気がする。
22	ATに限らない車両の特性や、トラックの性質を知る為にはMT車での免許取得の方が良いと思う。
23	準中～大型のATでは登板車線などでキアが中途半ばに切替わり、2速→3速→4速→3速と結果として後方車両へ不信感を与えることになる。
24	全て自動変速機に頼るのは怖い事だと思う。知識としてミッション車両に乗務する事も必要だと思う。
25	大型AT車でもクラッチペダルの装備されている車両もある為、AT限定は無理ではないか。
26	宅配車両は乗り降りの回数が多いので、自動変速機よりMT車の方が作業効率が上がる。また、狭い場所での切返しや雪道でもMT車の方がいい。
27	普通車に比べ大型トラックの自動変速機はまだまだ開発途上だと思う。自動変速の乗りごちも悪く、車重があるため、勾配の前後等でAUTOを解除する場面が多々ある。(止まるぐらいに速度が落ちる)
28	AT限定は老若男女問わずトラックを運転することの抵抗はなくなると思うが、スピードを出しやすくなるから事故が増えると思う。
29	ドライバーの疲労軽減等のメリットはあると思うが、個人的にはMT車の方が「運転をしている」「自身でコントロールしている」感覚があり、AT車はそこまで必要ないと思う。

分からない・その他	
1	ATの特性を理解して運転しないと、大型トレーラーや重量物の走行時は怖さを感じる。
2	ATは便利ではあるがスピードを落とす為の手段がフットブレーキに依存しがちであること懸念する。
3	誰でも運転できる様になる事は人員確保の面でよいと思うが、運転手自体の技量は下がると思う。
4	トラックに限らずAT限定免許に疑問を持っている。確かにだれでも運転する事は出来ると思うが、本来の運転という事はどういうことか。最近ATの「アクセルとブレーキの踏み間違い」という事を良く聞くと、間違いではなく単に運転が出来ていないのではと思う。
5	トランスミッションの技術は進歩しており、様々なものが有るが大型車はロボタイズドがほとんどである。DSGやCVTなど構造を理解したうえで運転するのが望ましいと思う。
6	MT車はこの先減少していくが、運送車両は様々な種類があり、AT限定免許に限定されると作業内容の幅が狭くなる可能性がある。
7	貨物自動車なので空車時、積載時の判別機能、坂道の判別機能が必要。
8	各メーカー共通の物にしてほしい、使い方がメーカーさまざまで不便である。
9	ATの方が運転が楽だが、近年模範となるべきトラックドライバーにも、乗用車感覚でモラルや常識に欠けた大型ドライバーが出てきていることから、誰にでも乗れるようなAT車の普及は疑問に思う。
10	現行の免許制度を変えた方がいいと思う。限定免許以前に免許の種類が増えすぎているため、その分費用が増える。
11	大型、中型のAT限定免許を新設しても、労働時間が長いのでドライバー不足は続くと思われる。
12	中・長距離移動の際はATの方が楽だと思うが、それ以外はMT車の方が圧倒的に楽だし、安全に運転できる。
13	免許の種類が増えると色々と覚える事が多くなるので、もっとわかりやすい区別をつけてほしい。
14	免許の普及にはよいと思うが、信号の変わり目や登り坂等でのスムーズさが乗用車と違い劣るので、必要か不必要かはわからない。
15	免許取得の範囲を広げ、もっとドライバーになろうとしている人々を増やせるような環境作りをすべき。

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)
都道府県名	必須※所属営業所の都道府県		2. 総重量 5～11t (積載 3～6.5t 未満)
年 齢	1. 10 歳代 2. 20 歳代 3. 30 歳代	貨物車両の運転歴	3. 総重量 11～20t (積載 6.5～10t 程度)
	4. 40 歳代 5. 50 歳代 6. 60 歳代以上		4. 総重量 20t 超 (積載 11～15t 程度)
			5. トレーラー
			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2021年の新規普通自動車免許取得者の70%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. 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

- 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いな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 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。

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6-3. 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6-4. 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6-5. 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。★-★-★