

北海道運輸局管内における障がい者雇用の促進等による運転者確保に関する調査等業務  
業務報告書

国土交通省 北海道運輸局  
令和7年3月



## 目次

1 業務概要 .....	1
(1) 業務名 .....	1
(2) 業務目的 .....	1
(3) 履行期間 .....	1
2 業務内容 .....	1
(1) 障がい者雇用促進の調査 .....	1
ア 北海道内の特別支援学校における就職支援状況の調査 .....	1
イ 会社の送迎ドライバーなど、運送事業以外の運転者への就業状況 .....	9
ウ 在職者（運転者以外）及び求職者に対する調査 .....	15
エ 運転補助装置の調査 .....	20
(2) 季節限定の雇用の可能性の調査 .....	25
ア 観光事業者 .....	25
イ 農林水産業関係者 .....	29
ウ 道外事例 .....	33
エ 除雪事業者 .....	34
(3) (1) (2) の実証実験のサポート .....	34
3 総括 .....	34



## 1 業務概要

### (1) 業務名

北海道運輸局管内における障がい者雇用の促進等による運転者確保に関する調査等業務

### (2) 業務目的

バス、タクシー、トラックなどの運送事業の運転者不足については、昨今社会問題となっており、様々な機関が解決に向けて取り組んでいるものの、大幅な改善は見られていない状況である。

地域の足を守るためには、運転者不足が最大の課題であり喫緊に解決することが求められているため、既存の取り組みから更に新たな施策が必要である。

そこで、障がい者雇用等の様々な促進により、運転者不足の解消に向けた施策を検討・提言するための調査を実施する。

### (3) 履行期間

令和6年12月13日～令和7年3月14日

## 2 業務内容

### (1) 障がい者雇用促進の調査

#### ア 北海道内の特別支援学校における就職支援状況の調査

北海道内に存在する特別支援学校において、卒業後の進路としての就職支援の状況を調査し、運転者への就業の可能性について分析した。なお、全ての特別支援学校ではなく、運転者の就業への可能性の高い障がいの分類の高等部を対象として調査するものとした。

#### ア) 調査概要

以下のとおり調査を実施した。

調査目的	運転者不足が構造的な課題となっているバス、タクシー、トラックなどの運送事業において、障がい者雇用による運転者不足の解消可能性について検証するために、道内の障がい者の方を対象に業界への関心や就労意向の現状を明らかにすることを目的とする。
調査対象	北海道内の特別支援学校 59校（教員）
調査方法	郵送による配布・回収
調査期間	令和7年2月17日～令和7年3月7日
調査項目	卒業生の進路動向/在校生の運輸業への就職意向/就労意向者のニーズ/ 就職支援の実態 等

イ) 調査結果

問 1 貴学の卒業生のうち就職を選択される方の就職先の傾向について教えてください。障がいの種類ごとに例年よく就職していく業界や希望が集まる業界を産業分類（大分類）からあてはまるものすべて選んで記入してください。実際に就職実績の多いものは、左の「実態」欄に、実態とは必ずしも一致しないものの希望が多いものは右の「人気」欄に記入してください。

問 1-1 聴覚障害	実態		人気	
	n	%	N	%
A 農業、林業	0	0.0%	0	0.0%
B 漁業	0	0.0%	0	0.0%
C 鉱業、採石業、砂利採取業	0	0.0%	0	0.0%
D 建設業	0	0.0%	0	0.0%
E 製造業	1	4.0%	1	4.0%
F 電気・ガス・熱供給・水道業	0	0.0%	0	0.0%
G 情報通信業	0	0.0%	0	0.0%
H 運輸業、郵便業	0	0.0%	0	0.0%
I 卸売業、小売業	0	0.0%	0	0.0%
J 金融業・保険業	0	0.0%	0	0.0%
K 不動産業、物品賃貸業	0	0.0%	0	0.0%
L 学術研究、専門・技術サービス	0	0.0%	0	0.0%
M 宿泊業、飲食サービス業	0	0.0%	0	0.0%
N 生活関連サービス業、娯楽業	0	0.0%	0	0.0%
O 教育、学習支援業	0	0.0%	0	0.0%
P 医療、福祉	0	0.0%	0	0.0%
Q 複合サービス事業	0	0.0%	0	0.0%
R サービス業（その他）	0	0.0%	0	0.0%
S 公務	0	0.0%	0	0.0%
T 分類不能の産業	0	0.0%	0	0.0%

問 1-2 肢体不自由	実態		人気	
	n	%	N	%
A 農業、林業	0	0.0%	0	0.0%
B 漁業	0	0.0%	0	0.0%
C 鉱業、採石業、砂利採取業	0	0.0%	0	0.0%
D 建設業	0	0.0%	0	0.0%
E 製造業	2	8.0%	0	0.0%
F 電気・ガス・熱供給・水道業	0	0.0%	0	0.0%
G 情報通信業	0	0.0%	0	0.0%
H 運輸業、郵便業	1	4.0%	1	4.0%
I 卸売業、小売業	1	4.0%	1	4.0%
J 金融業・保険業	0	0.0%	0	0.0%
K 不動産業、物品賃貸業	0	0.0%	0	0.0%
L 学術研究、専門・技術サービス	0	0.0%	0	0.0%
M 宿泊業、飲食サービス業	2	8.0%	2	8.0%
N 生活関連サービス業、娯楽業	0	0.0%	0	0.0%
O 教育、学習支援業	1	4.0%	0	0.0%
P 医療、福祉	1	4.0%	0	0.0%
Q 複合サービス事業	0	0.0%	0	0.0%
R サービス業（その他）	2	8.0%	1	4.0%
S 公務	0	0.0%	0	0.0%
T 分類不能の産業	0	0.0%	0	0.0%

問 1-3 知的障害	実態		人気	
	n	%	N	%
A 農業、林業	3	12.0%	1	4.0%
B 漁業	2	8.0%	0	0.0%
C 鉱業、採石業、砂利採取業	0	0.0%	0	0.0%
D 建設業	3	12.0%	0	0.0%
E 製造業	12	48.0%	3	12.0%
F 電気・ガス・熱供給・水道業	0	0.0%	0	0.0%
G 情報通信業	0	0.0%	2	8.0%
H 運輸業、郵便業	6	24.0%	4	16.0%
I 卸売業、小売業	14	56.0%	9	36.0%
J 金融業・保険業	0	0.0%	0	0.0%
K 不動産業、物品賃貸業	0	0.0%	0	0.0%
L 学術研究、専門・技術サービス	0	0.0%	0	0.0%
M 宿泊業、飲食サービス業	8	32.0%	6	24.0%
N 生活関連サービス業、娯楽業	4	16.0%	2	8.0%
O 教育、学習支援業	1	4.0%	1	4.0%
P 医療、福祉	8	32.0%	3	12.0%
Q 複合サービス事業	1	4.0%	1	4.0%
R サービス業（その他）	5	20.0%	2	8.0%
S 公務	1	4.0%	1	4.0%
T 分類不能の産業	1	4.0%	1	4.0%



問2 問1で、Hを選択した場合、中分類についても教えてください。あてはまるもの全て選んで記入してください。「実態」と「人気」の区分は問1のとおりです。

問 2-1 聴覚障害	実態		人気	
	n	%	N	%
鉄道業	0	0	0	0
道路旅客運送業	0	0	0	0
道路貨物運送業	0	0	0	0
水運業	0	0	0	0
航空運輸業	0	0	0	0
倉庫業	0	0	0	0
運輸に附帯するサービス業	0	0	0	0
郵便業	0	0	0	0

問 2-2 肢体不自由	実態		人気	
	n	%	N	%
鉄道業	0	0	0	0
道路旅客運送業	0	0	0	0
道路貨物運送業	0	0	0	0
水運業	0	0	0	0
航空運輸業	0	0	0	0
倉庫業	0	0	0	0
運輸に附帯するサービス業	0	0	0	0
郵便業	0	0	0	0

問 2-3 知的障害	実態		人気	
	n	%	N	%
鉄道業	1	4.0%	0	0.0%
道路旅客運送業	0	0.0%	0	0.0%
道路貨物運送業	1	4.0%	3	12.0%
水運業	0	0.0%	0	0.0%
航空運輸業	2	8.0%	1	4.0%
倉庫業	7	28.0%	6	24.0%
運輸に附帯するサービス業	1	4.0%	0	0.0%
郵便業	0	0.0%	0	0.0%

問3 現在の在校生の状況についてお聞きます。回答に際し可能であれば生徒さんのご意向を把握して記入いただけますと幸いです。問2の「2. 道路旅客運送業（バスやタクシーなど）」や「3. 道路貨物運送業（トラックなど）」の運転者への就職を希望している生徒さんはいますか。卒業後すぐでなくても、トレーニングを経て数年後の就職意向も含まれます。いらっしゃる場合全ての方の障がいの種類（及び箇所）と等級についてご記入ください。

総数	11人（※実態からすると厳しい生徒が3名）		
バス	現在	聴覚障害	なし
		肢体不自由	なし
		知的障害	知的障害2人、知的障害(B)3人、
	過去	聴覚障害	なし
		肢体不自由	なし
		知的障害	なし
タクシー	現在	聴覚障害	なし
		肢体不自由	なし
		知的障害	なし
	過去	聴覚障害	なし
		肢体不自由	なし
		知的障害	なし
トラック	現在	聴覚障害	なし
		肢体不自由	なし
		知的障害	療育手帳未取得1人、知的障害(B)3人、知的障害2人
	過去	聴覚障害	なし
		肢体不自由	なし
		知的障害	なし

※知的障害（B）は軽度・中度に区分（北海道保健福祉部心身障害者総合相談所による区分）

問4 問3で1人以上の該当者がいる学校にお聞きします。運転者への就職を希望する生徒さんはどのような不安をお持ちですか。あてはまるもの全てに✓してください。

	n	%
運転免許（大型免許や二種免許）が取れるか	5	20.0%
人や荷物を載せて安全に運転が出来るか	6	24.0%
乗客とのコミュニケーション	4	16.0%
決められた勤務時間で働けるか	2	8.0%
医者からの了解が貰えるか	1	4.0%
自動車通勤が可能か	1	4.0%
公共交通での通勤が可能か	1	4.0%
その他	0	0.0%
特に不安はない	0	0.0%

その他：

- ・生徒本人は望む仕事なので不安等はないと思う。学校や保護者が会社、乗客、社員など障がい者の理解があるのかについての不安が大きいと思う。
- ・普通免許自体が取得できるかどうか

問5 問3で1人以上の該当者がいる学校にお聞きます。運転者への就職を希望する生徒さんは、どのような条件を求めていますか。あてはまるもの全てに✓してください。

	n	%
会社からの障がいへの理解	6	24.0%
乗客からの障がいへの理解	4	16.0%
運転免許取得の助成	5	20.0%
運転のためのサポート器具の整備	0	0.0%
通院時間の確保	1	4.0%
健常者と同じ給与や待遇	3	12.0%
勤務時間の融通	2	8.0%
勤務方法の融通	1	4.0%
その他	1	4.0%

<p>その他：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし（1年生なのでまだ具体的に条件はもっていません）</li> <li>・条件を求めることはないが本人の能力からすると運転など難しいと思われます。</li> <li>・家庭環境によって金銭的に免許取得が難しい状況がある。</li> </ul>
---

問6 貴学では就職支援としてどのようなことを行っていますか。行っている支援の概要をご記入ください。運輸業への就職支援のみに限りません。

	n	%
職業に関する専門的な学習や実習	12	48.0%
企業との連携による現場実習や校内実習	22	88.0%
企業関係者を講師とした授業の実施	11	44.0%
ソーシャルスキルトレーニングの実施	12	48.0%
就業体験の事前事後における自己評価と他者（実習先）評価の整理	20	80.0%
その他	2	8.0%

<p>その他：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般企業への就職はほぼない。福祉事業所の利用が多数</li> <li>・本高等部は重複障がい学級のみを設置のため、大半が福祉的就労となります</li> <li>・就職支援は行っていない</li> <li>・一般企業への就職希望がないため行っていない。</li> </ul>
--

#### ウ) 総括

得られた回答の範囲では、運輸業に対する関心が最も高いのは知的障害者であることがうかがえた。また、運転手別では、バス・トラックへの希望が存在し、いずれも障害の等級は中・軽度がやや多い状況である。希望する生徒の主な不安や求める条件から、免許取得支援のニーズが垣間見える。

イ 会社の送迎ドライバーなど、運送事業以外の運転者への就業状況

運送事業の運転者への就業の潜在的な可能性を把握するために、民間企業の社用車や自治体の公用車の運転者として、障がい者が就業している状況を調査した。

ア) 調査概要

以下のとおり調査を実施した。

調査目的	運転者不足が構造的な課題となっているバス、タクシー、トラックなどの運送事業において、障がい者雇用による運転者不足の解消可能性について検証するために、既に運転者として障がい者の方を雇用している事例から実態や課題意識等を明らかにすることを目的とする。
調査対象	障がい者就労支援企業 認証企業 212 社 北海道内地方自治体 障がい福祉関連部署 194 団体
調査方法	郵送による配布・回収
調査期間	令和7年2月20日～令和7年3月7日
調査項目	運転者としての障がい者雇用状況/雇用の経緯/募集方法・媒体/サポート体制/ 苦勞・課題 等

イ) 調査結果

問1 上記の個人情報の取扱いについてご一読のうえ、同意いただける場合は、ご記入者様の情報を教えてください。

個人情報のため、報告書には非掲載

問2 現在貴組織では障がい者を運転者として雇用していますか。

	n	%
雇用している	4	1.8%
雇用していない	208	93.7%
現在は雇用していないが過去に雇用していたことがある	5	2.3%

問3 現在雇用している・過去に雇用していた方の状況についてお聞きます。全ての方の障がいの種類（及び箇所）と等級についてご記入ください。

11人		
現在	聴覚障害	
	肢体不自由	慢性腎不全(1級)1人、自立支援医療受給者(2級)1人、下肢障がい(右脚5級)1人、肢体不自由(左下肢3級)1人、内部障がい(身体障がい者1級)1人、頸椎症による左肩関節機能の著しい障害(5級)1人
	知的障害	なし
過去	聴覚障害	内部障がい(身体障がい者1級)1人
	肢体不自由	足の障がい1人、右手人差し指機能障害(第2種身体障害者)1人、心臓機能障害(身体障害者1級)1人、肢体不自由(左脚4級)1人
	知的障害	なし

問4 貴組織において、障がい者を運転者として雇用するようになった経緯について、あてはまるもの全てに✓してください。

	n	%
法令順守のため	1	0.5%
社会的責任を果たすため	2	0.9%
人材不足解消のため	3	1.4%
ダイバーシティ&インクルージョンを推進するため	1	0.5%
障がい者からの応募	2	0.9%
他組織での障がい者雇用の成功事例を受けて	0	0.0%
知人からの紹介・依頼	1	0.5%
通常採用を経て雇用した後に発覚した(受傷した)	4	1.8%
その他	1	0.5%

その他：

問5 貴組織では、障がい者の運転者を募集する際、どのような方法・媒体、募集先を利用していますか。あてはまるもの全てに✓してください。

<募集方法・媒体>	n	%
ハローワーク	5	2.3%
障がい者就業・生活支援センター	1	0.5%
地域の障がい者福祉施設等へ直接	1	0.5%
障がい者専門の求人サイト	1	0.5%
一般的な求人サイト	1	0.5%
自社（自治体）ホームページ	0	0.0%
SNS	0	0.0%
新聞・雑誌広告	1	0.5%
人材紹介会社	0	0.0%
その他	0	0.0%
積極的に募集はしていない	5	2.3%

その他：

<募集先>	n	%
障がい者就労支援団体	1	0.5%
特別支援学校	1	0.5%
障がい者雇用に積極的な企業	1	0.5%
その他	1	0.5%

その他：  
障がい者は積極的に雇用していますが、運転者としての募集はおこなっておりません

問6 障がい者の方を運転者として雇用する際、主にどのような雇用形態となりますか。最もあてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
正社員	5	2.3%
契約社員	3	1.4%
パート・アルバイト	0	0.0%
その他	2	0.9%

その他：  
再任用職員  
本人の意向を聞きます

問7 雇用した方に対して特別な配慮やサポート体制はありますか。あてはまるもの全てに✓してください。

	n	%
組織内での障がいへの理解促進	6	2.7%
乗客への障がいへの理解促進	1	0.5%
運転免許取得の助成	3	1.4%
運転のためのサポート器具の整備	0	0.0%
通院時間の確保	5	2.3%
健常者と同じ給与や待遇	7	3.2%
勤務時間の融通	3	1.4%
勤務方法の融通	2	0.9%
その他	0	0.0%

その他：

問8 雇用しているなかで苦勞している点や課題に感じている点があれば教えてください。

・冬の期間はかなり気をつかったと思います。乗り降りの際が一番不安でした。必ず何か補助する器具を使用すべきだったと思います。

・知的障害を有する方を2名地元の施設より雇用致しました。弊社では道路の維持工事を施工しております。冬季は除雪車を用いての除雪作業が主であり会社側も本人もオペレーターやドライバーとしての活躍を望んでおりますが、危険性を鑑みて助手として作業していただいております。（2名とも除雪車運転についての免許は取得できます。）除雪車の自動運転化がどこまで障がい者の活躍につながるものであるか期待しています。

・障害者に関係なく通勤用マイクロバス（自家用）の運転者のなり手不足。障がい者の雇用に関しては、30年のノウハウがあり、特に困り事はありません。



問 9 障がい者の運転者雇用に関して、行政にどのような支援を求めますか（回答者が自治体の場合は国に求める支援）。あてはまるもの全てに✓してください。

	n	%
障がい者雇用に関する助成金制度の拡充	9	4.1%
運転免許取得支援	2	0.9%
障がい者の運転者雇用に関する税制優遇	4	1.8%
雇用のための設備改修・導入費補助	3	1.4%
障がい者雇用に関する情報提供	2	0.9%
研修プログラムの実施	1	0.5%
障がい者雇用に関する相談窓口の設置	3	1.4%
障がい者雇用事例の共有	2	0.9%
障がい者就労支援機関との連携強化	5	2.3%
企業と障がい者をつなぐマッチング支援	2	0.9%
障がい者雇用に関する企業間交流の促進	1	0.5%
地域社会における障がい者理解の促進	3	1.4%
関連法規制の緩和	1	0.5%
差別解消に向けた取組	2	0.9%
障がい者の運転者が働きやすい環境整備	5	2.3%
その他	0	0.0%

その他：

問 10 今後、貴組織では、障がい者の運転者雇用についてどのようなことを考えていますか。あてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
積極的な拡大	4	1.8%
現状維持	7	3.2%
慎重な検討	6	2.7%
今後は廃止したい	0	0.0%

問 11 過去に雇用して現在していない理由や、現在雇用しているものの今後は廃止したい理由やきっかけがあれば教えてください。【問 2 で「現在は雇用していないが過去に雇用していたことがある」を選んだ方、問 10 で「今後は廃止したい」と答えた方にお聞きます。】

- ・なかなか障がい者のドライバーは入社していただけていませんが、鬱の 3 級の方は雇用していますがその方の乗る車には器具等又は、他の配慮はしています。助成金等があると助かります。
- ・荷物も少し有り、雇用を考えていなかった。
- ・事業縮小により同社の別の仕事に移動してもらい仕事をしている。
- ・大型ダンプカー、トレーラーなど運転に支障が無ければ雇用しますが、運転の仕事だけではなく、建築業に伴う作業もありますので、障がいの程度や身体の現状を本人と確認して、弊社の業務内容がこなせるようであれば雇用していきたいです。私本人が障がい者です。

#### ウ) 総括

割合としては僅少ではあるものの、運転者人材への障害者活用の実態を確認することができた。ア特別支援学校への調査では、運輸業への就職希望は知的障害者に偏ったが、本調査結果から就業実態をみると、肢体不自由に偏り、知的障がい者がゼロという結果になり、希望と実態が乖離している可能性が確認された。

採用の経緯では、「通常採用を経て雇用した後に発覚した（受傷した）」が最も多く、募集についても「積極的に募集していない」が最も多いことから、障害者雇用のモチベーションは高くないことが窺える。そのため、行政へ求める支援として障害者雇用に関する助成金制度が相対的に高いものの、それは現在雇用している企業における負担軽減的な発想によるものと想像され、今後新規で障害者雇用に取り組もうとする企業が増えるためには、雇用する意義（人材としての有用性という実利や CSR 活動等社会的意義）が構築され認知・浸透されることが必要であると考えられる。

また、本事業の実施経緯として「冬季の交通事業需要」という地域課題背景にあるが、冬季だからこそ、技術的なハードルが上がることも雇用者側の懸念として存在するというジレンマも明らかになった。

#### ウ 在職者（運転者以外）及び求職者に対する調査

運転者を志向する潜在層を把握するため、北海道内の在職者（運転者以外）及び求職者に対するアンケートを実施した。アンケートは北海道内の就労移行支援事業所の登録者を対象とするものとした。

#### ア) 調査概要

以下のとおり調査を実施した。

調査目的	運転者不足が構造的な課題となっているバス、タクシー、トラックなどの運送事業において、障がい者雇用による運転者不足の解消可能性について検証するために、道内の障がい者の方を対象に業界への関心や就労意向の現状を明らかにすることを目的とする。
調査対象	北海道内就労移行支援事業所 126 社（利用者）
調査方法	郵送による配布・回収
調査期間	令和7年1月29日～令和7年2月19日
調査項目	業界への関心/就労意向/条件/免許保有状況/障がい種別 等

#### イ) 調査結果

問1 自動車を運転する仕事に興味はありますか。あてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
ある	42	24.9%
ない	125	74.0%

問2 北海道内でバス、タクシー、トラックの運転者の仕事をしたい希望がありますか。あてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
ある	15	8.9%
ない	127	75.1%
勤務条件による	24	14.2%

問3 どの職種の運転者への就職に希望・関心がありますか。あてはまるもの全てに✓してください。

	n	%
路線バス	13	7.7%
貸切バス	8	4.7%
タクシー	12	7.1%
トラック	21	12.4%
その他	23	13.6%

<p>その他：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ボート※海・川等。クレーン等。免許がいる何かそういう物全般</li> <li>・地下鉄</li> <li>・配達</li> <li>・鉄道</li> <li>・軽ワゴン車による荷配送</li> <li>・トレーラー</li> <li>・配送ドライバー</li> <li>・ワゴン</li> <li>・大型ダンプ</li> <li>・小型のトラック</li> <li>・どれもない</li> </ul>
--

問4 運転者への就職を考えた際に、どのような不安がありますか。あてはまるもの全てに✓してください。

	n	%
運転免許（大型免許や二種免許）が取れるか	34	20.1%
人や荷物を載せて安全に運転が出来るか	33	19.5%
乗客とのコミュニケーション	23	13.6%
決められた勤務時間で働けるか	18	10.7%
医者からの了解が貰えるか	16	9.5%
自動車通勤が可能か	17	10.1%
公共交通での通勤が可能か	9	5.3%
その他	9	5.3%
特に不安はない	7	4.1%

<p>その他：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故を起こさないか等。</li> <li>・何か大きな事が起きた際の会社の対応（自分一人に解決を丸なげされないか等）</li> <li>・非常時の待機等による身体への負荷への不安</li> <li>・ダイヤのあれこれ</li> <li>・体質の事を考えて仕事ができるか</li> <li>・きちんと休憩時間がとれるのか</li> <li>・クレームに冷静に対応できるか</li> <li>・考えていない</li> <li>・視覚障害（弱視）（ロービジョン）であっても、自動運転できる車両があれば</li> </ul>
--

問5 運転者の仕事をするために、どのような条件が必要ですか。あてはまるもの全てに✓してください。

	n	%
会社からの障がいへの理解	44	26.0%
乗客からの障がいへの理解	22	13.0%
運転免許取得の助成	28	16.6%
運転のためのサポート器具の整備	12	7.1%
通院時間の確保	24	14.2%
健常者と同じ給与や待遇	22	13.0%
勤務時間の融通	15	8.9%
勤務方法の融通	14	8.3%
その他	4	2.4%

その他：  
 ・2人体制での仕事は可能か

問6 運転免許を持っていますか。あてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
持っていない	39	23.1%
一種普通免許を持っている	31	18.3%
一種普通免許以外の免許（二種、大型など）を持っている	6	3.6%

一種普通免許以外の免許の種類：  
 ・普通自動二輪免許  
 ・中型免許  
 ・大型1種  
 ・大型2種  
 ・大型特殊免許

問7 ご自身がお持ちの障がいの種別について教えてください。あてはまるもの全てに✓してください。

	n	%
視覚障がい	3	1.8%
聴覚障がい	0	0.0%
音声機能	1	0.6%
肢体不自由	3	1.8%
内部障害	1	0.6%
精神障がい	34	20.1%
知的障がい	27	16.0%
その他	15	8.9%

肢体不自由の箇所：

・左上肢+下肢

#### ウ) 総括

本調査のサンプル数では統計的な優位性を分析することは難しいものの、運転者という職業に対して関心を持つ回答者が1/4程度、希望する者は1割程度という結果となり、運転者を志向する潜在層が一定程度存在することを裏付ける前向きな結果と捉えることができる。既に一種免許以外の免許を有している回答者も存在し、今後の具体化につながる調査となった。

中でもトラック運転者への関心が比較的高く、今回回答いただいた方の障がいの種別の多くが精神障がいや知的障がいであることが影響した可能性も考えられる。これらに関連して、必要な条件としても、「乗客の障がいに関する理解」よりも「会社の障がいに関する理解」が倍で全体の中でも最も高い結果となった。





## エ 運転補助装置の調査

障がい者が運転するための補助装置・支援装置の普及状況を調査した。







### ア) 机上調査

まずは、補助装置としてどのようなものがあるか机上調査を行い、以下の5社の製品について整理した。


#### ホンダ社

装置の名称	概要	対応障がい	画像	URL
テックマチックシステム	左手だけでアクセル/ブレーキ操作が可能。 回転するノブにより、片手（右手だけ）でハンドル操作ができる。	下肢障害		
フランツシステム	左足の前後回転運動によるステアリング操作を可能にした運転補助装置。	上肢障害		

#### フジオート社





装置の名称	概要	対応障がい	画像	URL
手動運転装置 標準型	運転席のフロアから立ち上がってくるコントロールレバーを前後に操作。コントロールレバーの安定が良く、運転中の姿勢を保持するのに最適。国産車・外国車問わずほとんど全ての車種に取り付け可能。	下肢障害 (両足)		
ステアリンググリップ 脱着式	スタンダードなハンドルグリップ型。 ハンドルに専用台を取り付けておけば、グリップを簡単に着脱することができる。	下肢障害 (両足)		
シフトレバーサポート	シフトレバーのロック解除ボタンを押すことが難しい方のための、ボタンを押しながらシフトレバーをスライドさせる補助具。 ユーザーの手の状態やシフトレ	右半身障害		



装置の名称	概要	対応障がい	画像	URL
	バーの形に合わせて、オーダーメイドで作成可能。			
足踏みウイカースイッチ	足もとに設置してウイカーを点灯させるスイッチ。ユーザーの希望の位置に合わせて設置可能。(運転免許証に同製品の使用を義務付けられている方のみ提供)	上肢障害 (両手)		
嵩上げシート	身長の高い方用に、視点や姿勢を安定させるシート。	低身長		
各種スイッチの補助機器	パワーウィンドウ、エアコンダイヤル、ライトスイッチ等の操作性を高めるための機器。	上肢障害 (右手)		

他、多数の製品あり <https://www.fujicon.co.jp/index.html>

#### ミクニライフ&オート社

装置の名称	概要	対応障がい	画像	URL
APドライブ	手動レバーの前後操作でアクセル・ブレーキをコントロール。ウイカースイッチやホーンスイッチ等の一部操作機能を一体化可能。またグリップ形状は多種用意。ご自身に合った手動装置を選択可能。	下肢障害 (車いす)		
左足用アクセル・ブレーキ	お手持ちの車が左足使用に切り替え可能で、家族と車を共用できる。右側アクセル(健常者)ご利用時には折り畳みが可能。	下肢障害 (右足)		

装置の名称	概要	対応障がい	画像	URL
サポート用品 旋回ノブ	ステアリング操作が楽になる、手動運転装置ご利用の方や手が不自由な方が利用しやすい装置。着脱式は台座のボタンを押すと握り部が簡単に着脱でき、ご家族兼用車の架装にお勧めです。	上肢障害 (片手、両手)		
リーチ補助用品 (嵩上げペダル)	運転席を体のサイズに合わせてカスタム。既設のペダルに取り付けて、ペダルを延長する。健常者ご利用時に着脱可能。	低身長		
ジョイスティック運転装置	電動車いすのジョイスティック操作と同じように軽い操作で自動車を運転することができる運転装置。2本のレバーで、それぞれアクセル & ブレーキ操作とステアリング操作を行える。	上肢および 下肢障害		

他、多数の製品あり <https://www.mikuni-la.co.jp/auto-personal-block1>




#### Guidosimplex 社 (イタリア)

装置の名称	概要	対応障がい	画像	URL
ステアリングコントロールシステム	オリジナルのステアリング裏にアクセルリングを装着し、指先でリングをスライドすることでアクセルをコントロール。「両手」でのステアリング及びアクセル操作ができることがこの装置の最大の特徴。見た目も非常にすっきりとしており、健常者との併用も容易。	下肢障害 (両足)		
ブレーキレバー	ステアリングコラム下部に設置されたレバーを押すことで作動し、利用者の腕の力に合わせてレバー比の調整が可能。ブレーキレバーには停車中のブレーキロック機能が装備されており、ホー	下肢障害 (両足)		

装置の名称	概要	対応障がい	画像	URL
	ンボタンも追加可能。			
ワンハンドコントロール システム ツイストレバー	ブレーキレバーを下げるとアクセルが作動し、押すとブレーキが掛かるのが特徴。アクセル操作をしている場合でもブレーキを作動でき、その際アクセルは自動で解除。またきわめて軽い力で操作する事が可能で、居住性にも優れている。	下肢障害 (両足)		
オートマチック クラッチ システム	M/T 車のクラッチを自動化する装置であり、エンジン回転・車速・アクセルの ON/OFF・ブレーキの作動といった各情報を、電子制御システムが適切に判断し、最適なクラッチワークになるようにコントロール。	下肢障害 (片足、両足)		
アクセルペダル リバーズ キット	左足でアクセルペダル及びブレーキペダルを操作する装置。左足アクセルペダルは脱着式になっており、通常の右足ペダル操作も可能。取付車両が M/T の場合、912 または、932 を組み合わせる事でマニュアルドライブを可能にする。	下肢障害 (片足)	 	

他、多数の製品あり <https://guidosimplex.gst.jp/>

#### ニコ・ドライブ社

装置の名称	概要	対応障がい	画像	URL
ハンドコントロール	フットブレーキを手で操作できる機器。一般的な改造車と異なり、改造不要で簡単に 5 分程度で取り付けられるためレンタカー等の車や健常者が利用する車でも利用可能。軽くて持ち運びにも便利。	下肢障害	 	

## イ) ヒアリング調査

ア) のうち、調査協力で了解の得られた2社について電話ヒアリングを実施した。結果は以下のとおりである。

### A社

- ・トラック会社やタクシー会社などの運送事業者にも機器の販売実績がある。運送事業者の中で販売実績が多いのは、関東や関西のタクシー会社。
- ・商品の中では、左足でペダルを操作出来る機器は、健常者とタクシー車両を共有出来るので、3交代勤務でも活用することが可能。
- ・情報入手経路は自社サイトか口コミ。特に関東近辺は情報が入りやすい。

### B社

- ・販売経路は、自動車販売ディーラー経由で新車販売時に機器も販売することが多いが、すでに所有していた車両に機器を設置する改造を施すこともある。
- ・設置する事業用車両の傾向として、バスやトラックのような大型の車両は、体に障がいのある方では乗降が大変なので、普通車のタクシーが多い。
- ・タクシー車両なら、運転者が車椅子利用者でも、トランクに車椅子を収納できる。貸切バスだと、収納する場所が無い。

(2) 季節限定の雇用の可能性の調査

タクシー事業は輸送需要に季節変動があり、一般的に冬季間が繁忙期となっている。そのため、需要が高騰し、運転者不足が顕著となる冬季間に限り、他業種の従事者がタクシー運転者として就業する可能性を調査した。

ア 観光事業者

ゴルフ場やキャンプ場など夏季のみに営業している施設への従事者が、冬季間に運転者として就業している事例を調査した。

ア) 調査概要

以下のとおり調査を実施した。

調査目的	運転者不足が構造的な課題となっているバス、タクシー、トラックなどの運送事業において、季節波動のある業界の従事者の副業・兼業による運転者不足の解消可能性について検証するために、北海道内のキャンプ場やゴルフ場を運営・管理されている観光関連事業者の閑散期における雇用実態を明らかにすることを目的とする。
調査対象	北海道内のキャンプ場やゴルフ場 117 施設
調査方法	郵送による配布・回収
調査期間	令和7年2月20日～令和7年3月7日
調査項目	閑散期/閑散期の雇用状況/職員の副業実態・意向/会社としての関心 等

イ) 調査結果

問1 上記の個人情報の取扱いについてご一読のうえ、同意いただける場合は、ご記入者様の情報を教えてください。

個人情報のため、報告書には非掲載

問2 貴施設の営業期間および従業員数について教えてください。

営業期間 (月)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
n	13	13	16	32	33	33	33	33	33	33	30	15
%	39.4	39.4	48.5	97.0	100	100	100	100	100	100	90.9	45.5

従業員数 (正規雇用)	n	%
0～10人	21	60.0%
11人～30人	8	22.9%
31人以上	3	8.6%

従業員数 (アルバイトを除く非正規雇用)	n	%
0～10人	15	42.9%
11人～30人	13	37.1%
31人以上	6	17.1%

問3 営業期間外の雇用についておたずねします。営業期間外や閑散期について、貴事業所や関連施設で雇用状態が維持されている方はどの程度いらっしゃいますか。あてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
正規・非正規に関わらずすべての従業員が勤務	15	42.9%
正規・非正規に関わらず一部の従業員が勤務	7	20.0%
すべての正規雇用のみ勤務	10	28.6%
すべての非正規雇用のみ勤務	0	0.0%
一部の正規雇用のみ勤務	1	2.9%
一部の非正規雇用のみ勤務	0	0.0%
勤務している人はいない	1	2.9%
その他	0	0.0%

その他：

問4 貴事務所にて、休業期間中に副業をしている方・検討している方はいらっしゃいますか。あてはまるもの1つに✓してください。

<実際に副業している方>	n	%
いる	13	37.1%
いない	5	14.3%

<副業を検討している方>	n	%
いる	8	22.9%
いない	8	22.9%

問5 問4で「実際に副業している方がいる」と回答された方にお聞きます。副業されている方はどのような業種で副業していますか。あてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
飲食店	4	11.4%
宿泊施設	3	8.6%
屋内型レジャー施設	0	0.0%
一般企業での事務職	0	0.0%
デザイナーやプログラマー等の専門技術職	0	0.0%
インストラクター	0	0.0%
運転者	0	0.0%
除雪作業員	8	22.9%
その他	7	20.0%

その他：  
 店員  
 ゴルフ場、石材店  
 コンビニエンスストア  
 ガソリンスタンド、服飾関係  
 スキー場  
 期間限定の職種など

問6 問5で「運転者」と回答した方にお伺いします。どの職種の運転者として勤務していますか。あてはまるものすべてに✓して、( ) 内に人数を記入ください。

路線バス	0人
貸切バス	0人
タクシー	0人
トラック	0人
その他	0人

その他：

問7 今後、従業員の閑散期の副業を許容・推進することで、営業期間外や閑散期の貴事業所の人的コストを抑制することに関心はありますか。あてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
ある	12	34.3%
ない	7	20.0%

問8 今後、従業員の閑散期の副業を許容・推進する際に、特に運転者としての副業を推進したいと思いますか。あてはまるもの1つに✓してください。【問7で「ある」を選んだ方にお聞きます。】

	n	%
思う	1	2.9%
思わない（副業の内容までは感知しない）	11	31.4%

#### ウ) 総括

約半数が閑散期には一部の職員の雇用が維持されておらず、閑散期に副業をしている割合は1/3以上、検討している人を含めると半数以上となる。このことから人材の量的ポテンシャルは期待できるものの、既に副業している人の中に運転者の事例はなく、また事業所側としても副業推進による閑散期の人的コスト抑制には関心があるものの、その内容（職種）までは感知しないとすることが多い。したがって、この業界から自然発生的に副業運転者が誕生する可能性は極めて低く、活用するためには行政としての旗振りや交通事業者からのリクルート等、外因によるアプローチが必要である。



イ 農林水産業関係者

酪農以外の農業従事者など、夏季のみに作業が集中する従事者が、冬季間に運転者として就業している事例を調査した。

ア) 調査概要

以下のとおり調査を実施した。

調査目的	運転者不足が構造的な課題となっているバス、タクシー、トラックなどの運送事業において、季節波動のある業界の従事者の副業・兼業による運転者不足の解消可能性について検証するために、北海道内で営農されている農業法人の閑散期における雇用実態を明らかにすることを目的とする。
調査対象	北海道内の農業法人 226 事業者
調査方法	郵送による配布・回収
調査期間	令和7年2月19日～令和7年3月7日
調査項目	閑散期/閑散期の雇用状況/職員の副業実態・意向/会社としての関心 等

イ) 調査結果

問1 上記の個人情報の取扱いについてご一読のうえ、同意いただける場合は、ご記入者様の情報を教えてください。

個人情報のため、報告書には非掲載
------------------

問2 貴施設の営業期間および従業員数について教えてください。

主な栽培作物※代表的なものを抽出 ( ) 内は道内における収穫期	n	%
米 (9～10月)	21	28.8%
小麦 (7～8月)	17	23.3%
大豆 (10～11月)	15	20.5%
馬鈴薯 (8～9月)	12	16.4%
スイートコーン (8～10月)	9	12.3%
麦 (8月)	8	11.0%
ビート (10～11月)	8	11.0%
豆類 (10～11月)	8	11.0%
玉ねぎ (8～9月)	6	8.2%

その他：デントコーン、ニンジン、南瓜、酪農、大根、ブロッコリー、長芋、牧草、畑作、メロン、カボチャ、そば、トマト、ミニトマト、甜菜、芋、野菜、アスパラ、秋小麦、キャベツ、長ネギ、ほうれん草、肉用牛、牛乳、サツマイモ、スイカなど
---

栽培期間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
n	25	28	44	66	68	69	69	69	69	67	55	30
%	36.2	40.6	63.8	95.7	98.6	100	100	100	100	97.1	79.7	43.5

従業員数（正規雇用）	n	%
0～10人	54	74.0%
11人～30人	13	17.8%
31人以上	2	2.7%

従業員数（アルバイトを除く非正規雇用）	n	%
0～10人	57	78.1%
11人～30人	10	13.7%
31人以上	2	2.7%

問3 農業の実施が難しい期間（休業期間）についてお伺いします。休業期間中、貴事業所や関連施設で雇用状態が維持されている方はどの程度いらっしゃいますか。あてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
正規・非正規に関わらずすべての従業員が勤務	34	46.6%
正規・非正規に関わらず一部の従業員が勤務	9	12.3%
すべての正規雇用のみ勤務	11	15.1%
すべての非正規雇用のみ勤務	1	1.4%
一部の正規雇用のみ勤務	7	9.6%
一部の非正規雇用のみ勤務	0	0.0%
勤務している人はいない	7	9.6%
その他	2	2.7%

その他： 必要に応じて出勤 休業期間なし
----------------------------

問4 貴事務所にて、休業期間中に副業をしている方・検討している方はいらっしゃいますか。あてはまるもの1つに✓してください。

<実際に副業している方>	n	%
いる	18	24.7%
いない	18	24.7%

<副業を検討している方>	n	%
いる	10	13.7%
いない	16	21.9%

問5 副業されている方はどのような業種で副業していますか。あてはまるもの1つに✓してください。【問4で「実際に副業している方がいる」を選んだ方にお聞きします。】

	n	%
飲食店	0	0.0%
宿泊施設	0	0.0%
屋内型レジャー施設	0	0.0%
一般企業での事務職	1	1.4%
デザイナーやプログラマー等の専門技術職	0	0.0%
インストラクター	0	0.0%
運転者	2	2.7%
除雪作業員	9	12.3%
他地域での一次産業（出稼ぎ）	4	5.5%
その他	7	9.6%

その他： 清掃 スキー場 タイマーでいろいろ 農業 ショッピングセンター カボチャ、野菜
--

問6 問5で「運転者」と回答した方にお伺いします。どの職種の運転者として勤務していますか。あてはまるものすべてに✓して、（ ）内に人数を記入ください。

路線バス	0人
貸切バス	0人
タクシー	1人
トラック	2人
その他	1人

その他： 除雪用10tダンプ
-------------------

問7 今後、従業員の閑散期の副業を許容・推進することで、営業期間外や閑散期の貴事業所の人的コストを抑制することに関心はありますか。あてはまるもの1つに✓してください。

	n	%
ある	19	26.0%
ない	18	24.7%

問8 今後、従業員の閑散期の副業を許容・推進する際に、特に運転者としての副業を推進したいと思いますか。あてはまるもの1つに✓してください。【問7で「ある」を選んだ方にお聞きします。】

	n	%
思う	1	1.4%
思わない（副業の内容までは感知しない）	18	24.7%

#### ウ) 総括

閑散期の雇用や副業の状況はア観光事業者と同様で、かつ量（人数）・質（適正）ともにポテンシャルとしてはより高い結果となった。既にタクシー、トラック、除雪用ダンプの運転者として副業されている実態が確認できた。

本調査において回答の多かった作物は、遅くとも11月、早ければ8月には収穫の最盛期を迎えるものもあり、生産者によっては秋季からの副業可能性もあるものと考えられる。

## ウ 道外事例

ア、イについて、北海道外においてモデル事例として定着している雇用形態を調査した。

なお、机上調査及び電話ヒアリングを中心に情報収集したものの、観光事業者・農林水産業関係者ともに、年間の繁忙期に運転者として就業している事例は見つけることができなかった。

### ア) 観光事業者（岩手県八幡平市：東北リゾートサービス株式会社）

- ・ インバウンドの送迎問題はある。足は用意してほしいというリクエストが多い。東北のスノーリゾートにおけるインバウンドは青森や仙台の空港から入ってきて、空港からスキーリゾートまで直送迎をオーダーすることが間々ある。旅行エージェントが対応しているので、ホテルとしては対応してない。
- ・ 運転者人材以外の季節労働需要としては、リフト監視員やホテルスタッフ等で存在するため、派遣会社数社と取引しているが、近年は募集に苦労する。運転者のような免許や技能が必要な役割となるとより確保は困難では。
- ・ 本市や本スキーリゾートエリアでは、冬季限定路線やダイヤはないので、運転者としての季節労働は聞いたことない。
- ・ オーストラリア人観光客等、1 週間以上滞在する顧客層も少なくなく、タクシー需要もあるが、運転者が不足しているという話は聞く。
- ・ スキーのインストラクターやガイドが運転者まで担うケースもあると聞いている。スキー場等の現場でのアテンドのみならず、そこまでのハイエース等の大型車両での送迎からワンストップで行っているよう。
- ・ 当ホテルとしては、シャトルバス（冬季限定ではない）運転者として、派遣会社経由で 1 名雇用している。
- ・ （建設業と除雪事業の関係性等の話題のなかで）当然それぞれという前提ではあるが、接客業界側の感覚としては、建設業を主とする労働者の職人気質と、バスやタクシーの運転者に求められる接客能力はマッチしないケースが多いのではないかと想像する。

### イ) 農林水産関係者（青森県 農林水産部 構造政策課 担い手育成グループ）

- ・ 農家さんの冬場の仕事の確保と、そこに運転者不足という地域課題をマッチングさせた事業を展開している（<https://www.pref.aomori.lg.jp/soshiki/nourin/kozoseisaku/R6nogyosyafukugyochiiki kadaikaiketu.html>）。
- ・ 相談自体は何件もあり、実際に応募申請があったのは 3 件（内訳：除雪関係、トラック運送、代行）。現在申請者は免許取得の最中で、今年 1～2 月に取得、来年度から働く予定。
- ・ 庁内の交通部署や県内交通事業者等との調整・連携はしていないため、交通サイドのニーズや諸制約等の実態については、詳しく把握できていない。
- ・ 県の補助事業として来年度も継続して行うことは決まっているため、来年度であれば今年度採択事業者や来年度の早期タイミング採択者のフォローアップ情報は提供できるかもしれない。

## エ 除雪事業者

北海道においては季節労働の一つとして除雪業が一般的であるが、常に降雪があるわけではないことから、除雪作業に従事しない日や時間における運転者兼業の可能性を調査した。

### ア) 調査概要

以下のとおり調査を実施した。

調査対象	『令和6年度版 有料除雪実施業者一覧表（全市版）R7.1.17 現在』（札幌市）に掲載されている事業者のうち、各社 HP から建設業等除雪以外の業容を含んでいることが読み取れた12社を対象とした（うち6社から回答を得た）。
調査方法	電話によるヒアリング
調査期間	令和7年3月11日
調査項目	近年の除雪事業の動向/夏季の業容/運転手としての可能性 等

### イ) ヒアリング結果概要

- ・ 除雪作業のピークシーズンの変動（晩期化）は感じるが、総量としての積雪量の減少までは感じることはなく、冬季に手が空いて運輸事業に参入するという流れは今のところ考えにくい
- ・ 北海道における除雪事業は建設業界との密接な関係性が構築されており、農業者の登用は存在するものの多くはない。

### ウ) 運転者としての活用ポテンシャル

建設事業者や農業者は重機の扱いに慣れていること、大型車両の運転技能の素養が備わっていること、旅客接客技能を必要としないことから、トラック運転者に向いていると言える。

## (3) (1) (2) の実証実験のサポート

(1) (2) について、発注者が事業者や自治体等との連携により、実際に運送事業に就業する実証実験を実施した。実験にあたって必要な軽微な役務について負担することで、実証実験をサポートした。

## 3 総括

本業務において当初期待した障がい者活用のポテンシャルは、一定程度期待を裏付ける調査結果を得ることができた。また、追加提案により対象を広げて活用可能性を模索したところ、こちらについても一定程度可能性を感じる結果となったが、除雪事業等既にオフシーズンの職が固まっているケースも散見され、運転者人材としての活用のためには運送事業者側からのリクルート等、外因がないと自然発生的に副業運転者が広まる可能性は少ないため、引き続き行政が旗を振りながら取組を普及していく必要がある。

また、本調査においては、人材側の実態・意向調査から活用可能性を検証したが、その中で、運転者の中でも旅客が向いている特性・現業の方もいれば、貨物が向いている特性・現業の方もいることが明らかになった。一方で、輸送事業者側で業界別のニーズ（どの程度運転者不足が緊迫しており、どのような人材を求めているのか等）の把握は十分とは言えず、今後は双方にアプローチすることで可能性調査としての精度を上げ、ひいては実質的なマッチングを行政が音頭をとりながら進めていくことが必要と考える。