

除雪業務に係るアンケート 報告書

平成 28 年 8 月

一般社団法人 全国建設業協会

【目次】

・ 除雪業務に係るアンケートについて	P2～
・ 調査結果（要旨）	P4～
・ アンケート調査結果	
1.各発注機関との契約の状況について.....	P6～
2.除雪業務の積算・採算性について	P13～
3.除雪機械について	P36～
4.除雪業務に従事する人員について	P40～
5.その他.....	P46～
〔参考〕新潟県十日町市 レポート	
「除排雪経費に係る基本料金支払制度の導入について」	P49～

除雪業務に係るアンケートについて

【調査の目的】

地域における維持管理業務の中で、特に除雪業務については近年その体制維持の困難さや降雪量の極端な変化に対する対応の難しさが各地域において指摘される所であり、関係機関等に対し適切な利潤の確保に向けた提言等を行う場合には具体的なデータ（各地の実情等）が必要不可欠であることから、本調査を実施する。

【調査の内容】

調査の主たる内容は、以下のとおり。

- ・ 各発注機関との契約の状況について
- ・ 除雪業務の積算・採算性について
- ・ 除雪機械について
- ・ 除雪業務に従事する人員について

【調査概要】

調査日 平成 28 年 5 月 18 日から平成 28 年 7 月 1 日

調査対象 「豪雪地帯対策特別措置法」に豪雪地帯及び特別豪雪地帯として区域の全部または一部が指定されている 24 道府県建設業協会及びその会員企業（一部）

（北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、栃木県、群馬県、山梨県、新潟県、長野県、岐阜県、静岡県、富山県、石川県、福井県、滋賀県、京都府、兵庫県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県）

※下線は全域豪雪地帯（10 道県）

回答数 22 道府県建設業協会（回収率：91.7%）

会員企業 計 434 社

※ なお、設問ごとに未記入があるため、回答者数と各設問の合計者数は一致していません。

集計方法 道府県建設業協会及び会員企業の回答を単純集計

※ なお、本件における集計結果の割合については、端数処理の関係上、合計値が 100% にならない場合があります。

【回答企業内訳】

		回答社数	構成比
北海道・東北	北海道	15	3.5%
	青森	8	1.8%
	岩手	24	5.5%
	宮城	17	3.9%
	秋田	18	4.1%
	山形	60	13.8%
	福島	37	8.5%
		179	41.2%
関東	栃木	11	2.5%
	群馬	17	3.9%
	山梨	15	3.5%
	長野	13	3.0%
		56	12.9%
北陸	新潟	26	6.0%
	富山	12	2.8%
	石川	16	3.7%
		54	12.4%
中部	岐阜	16	3.7%
	静岡	8	1.8%
		24	5.5%
近畿	福井	14	3.2%
	滋賀	25	5.8%
	兵庫	19	4.4%
		58	13.4%
中国	島根	14	3.2%
	岡山	28	6.5%
	広島	21	4.8%
		63	14.5%
合 計		434	100.0%

調査結果（要旨）

●契約形態等について

- ・契約内容及び方法は、国交省では「維持工事との合併契約」で「総価契約」が主であり、自治体では「除雪のみ」の「単価契約」が主となっている。
- ・受注形態は、発注機関を問わず「単独」が主であるが、一部地域に「JV」、「協同組合」を主体とする箇所がある。
- ・契約年数は、国交省では「単年度」と「複数年度」がおよそ半々、自治体はほぼ「単年度」である。
- ・契約距離は、行政規模におよそ比例している（除雪延長：国＞道府県＞市町村）。全体のおよそ8割が「適切である」と回答。
- ・意見としては、単年度より複数年度、除雪のみより合併、総価より単価による契約を望む声が多い。

●稼働時の費用について

- ・国交省、道府県では5割以上、市町村では6割以上が「不足している」と回答。
- ・不足している費用の内容については、多少の地域差はあるものの、単価全般が不十分とする中で、特に巡回パトロール費用、機械経費、オペレーター等的人件費・手当等の不足を挙げる回答が多い。
- ・自治体によっては、パトロール費用の設定がそもそも無い箇所がある、としている。

●待機費用について

- ・発注者区分に関わらず、全体の約6割が「不足している」と回答。
- ・特に一部の市町村において「待機費の設定がない」とするものが多い。また、単価が低い、基準時間が短いとするもののほか、発注者指示・警報発令時のみに待機が認められるケースでも、シーズン中は日々待機・拘束された状態が続くが、それらの補償がない、としている。
- ・まずは、待機費用の計上、待機基準の見直しや実態に合った柔軟な対応、さらには発注者指示・稼働に関わらず、相応の待機・拘束費用を希望している。

●除雪体制整備費について

- ・降雪量や稼働時間に関わらず、雪寒期のオペレーターの確保、除雪機械の維持には固定費が発生しており、これらに対する一定の費用補償が必要である、としている。

●採算性について

- ・除雪業務の採算性は、国＜道府県＜市町村の順で「利益なし又は赤字」とする回答が多くなっている。
- ・要因としては、出勤回数・稼働時間不足としており、その年の降雪量次第といった不安定要素が大きな問題となっている。
- ・次いで多いのが、機械の維持管理費不足で、特に自社保有機械について、修繕費等が嵩み利益は出ないとする回答が多い。
- ・改善策については、要因を問わず単価・経費率のアップとする回答が最も多く、また、人員確保及び機械維持のため、最低補償・固定費の設定、待機費のアップを挙げている。

●除雪機械について

- ・自社保有機械に対する各種経費の問題から、基本的に発注者貸与を望む意見が多数。また、実態に見合った整備費用等が認められるならば、従来の自社保有にも対応できるとしている。

●人員について

- ・除雪のみならず本業においても若者の建設業離れが深刻であり、人員・技術者不足による高齢化が著しい。厳しい労働環境・待遇から除雪業務が敬遠され、教育・訓練等の環境も未整備のため技術力の低下も大きな問題としている。
- ・問題を解消するためには、作業内容に見合った労務単価の設定、安定雇用を図るための補償対応など労務費・賃金体系の改善が欠かせないとし、さらには操作訓練・講習会等の実施や免許取得への補助など教育環境の整備を求める声が多い。

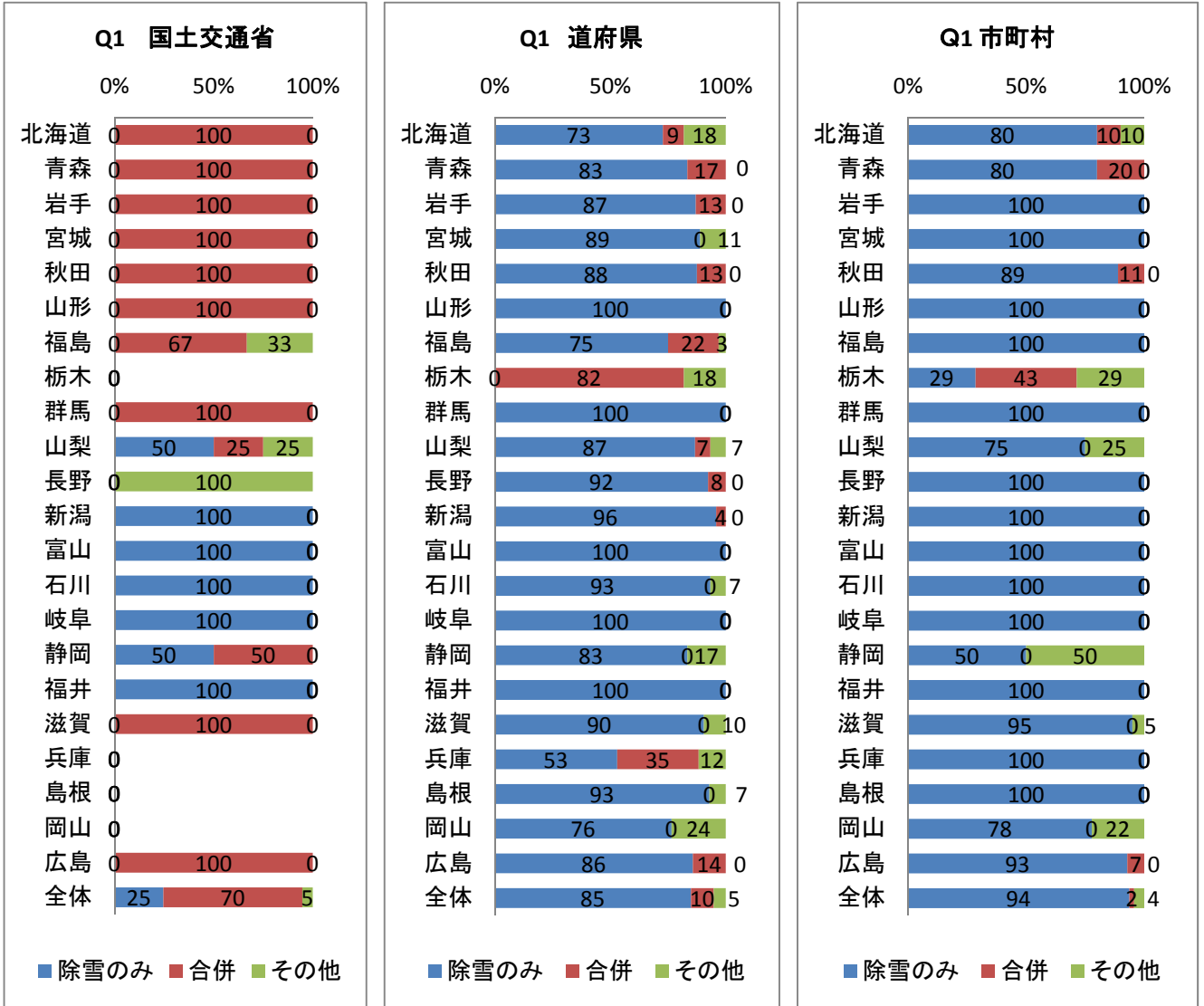
●その他

- ・除雪業務の円滑な遂行のためには、費用や人員の問題のほか、関係機関の連携・情報共有、地域住民の理解、地域性を考慮した入札制度等が重要である、としている。

アンケート調査結果

1. 各発注機関との契約の状況について

Q1 各発注機関との契約内容について
 [除雪のみの契約 / 維持工事等との合併 / その他]



《概要》 国交省は合併契約、自治体は除雪のみの契約が主体。一部地域差あり

【国土交通省】

- ・全体の7割が「維持工事等との合併契約」となっている。
- ・地域別に見ると、北海道・東北は合併契約、北陸は除雪のみの契約が主体となっている。

【道府県】

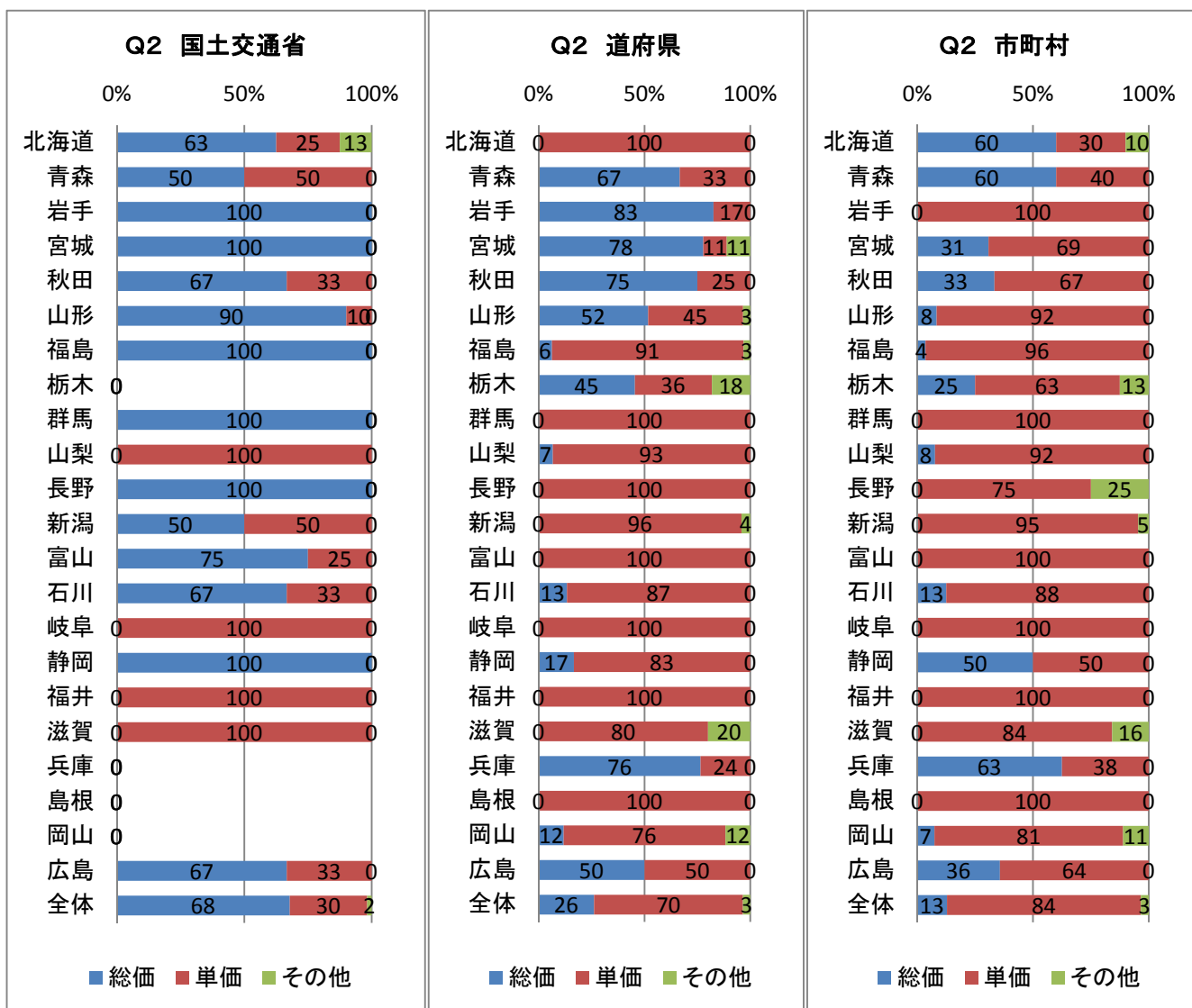
- ・全体の8割以上が「除雪のみ」で契約している。
- ・地域別に見ると、栃木では全体の傾向とは逆に合併契約が8割となっている。

【市町村】

- ・全体の9割以上が「除雪のみ」で契約している。

Q2 各発注機関との契約方法について

[□総価契約 / □単価契約 / □その他]



《概要》 国交省は総価契約主体、自治体は単価契約主体

【国土交通省】

- ・全体の7割弱が「総価契約」となっている。

【道府県】

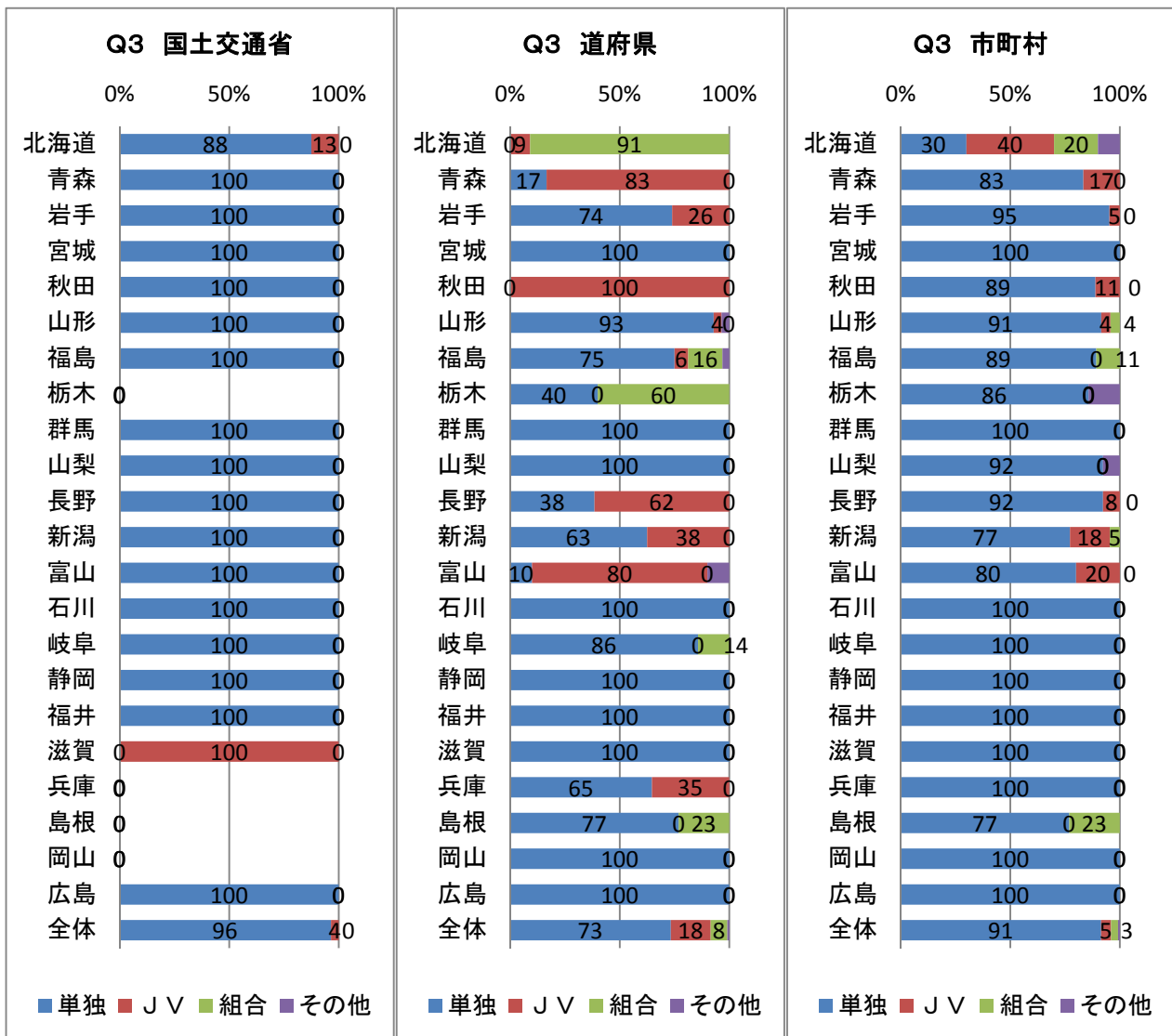
- ・全体の7割が「単価契約」となっている。
- ・一方、地域別では青森、岩手、秋田、宮城、兵庫では「総価契約」が主体となっている。

【市町村】

- ・全体の8割以上が「単価契約」となっている。
- ・単価契約主体の中、北海道、青森、兵庫では総価契約が6割となっている。

Q3 各発注機関との契約における受注形態について

[□ 単独 / □ 共同企業体（地域維持型など） / □ 協同組合 / □ その他]



《概要》 国、自治体ともに単独契約主体。ただし地域差あり

【国土交通省】

- ・全体の9割以上が「単独」での契約となっている。協同組合受注の回答はない。

【道府県】

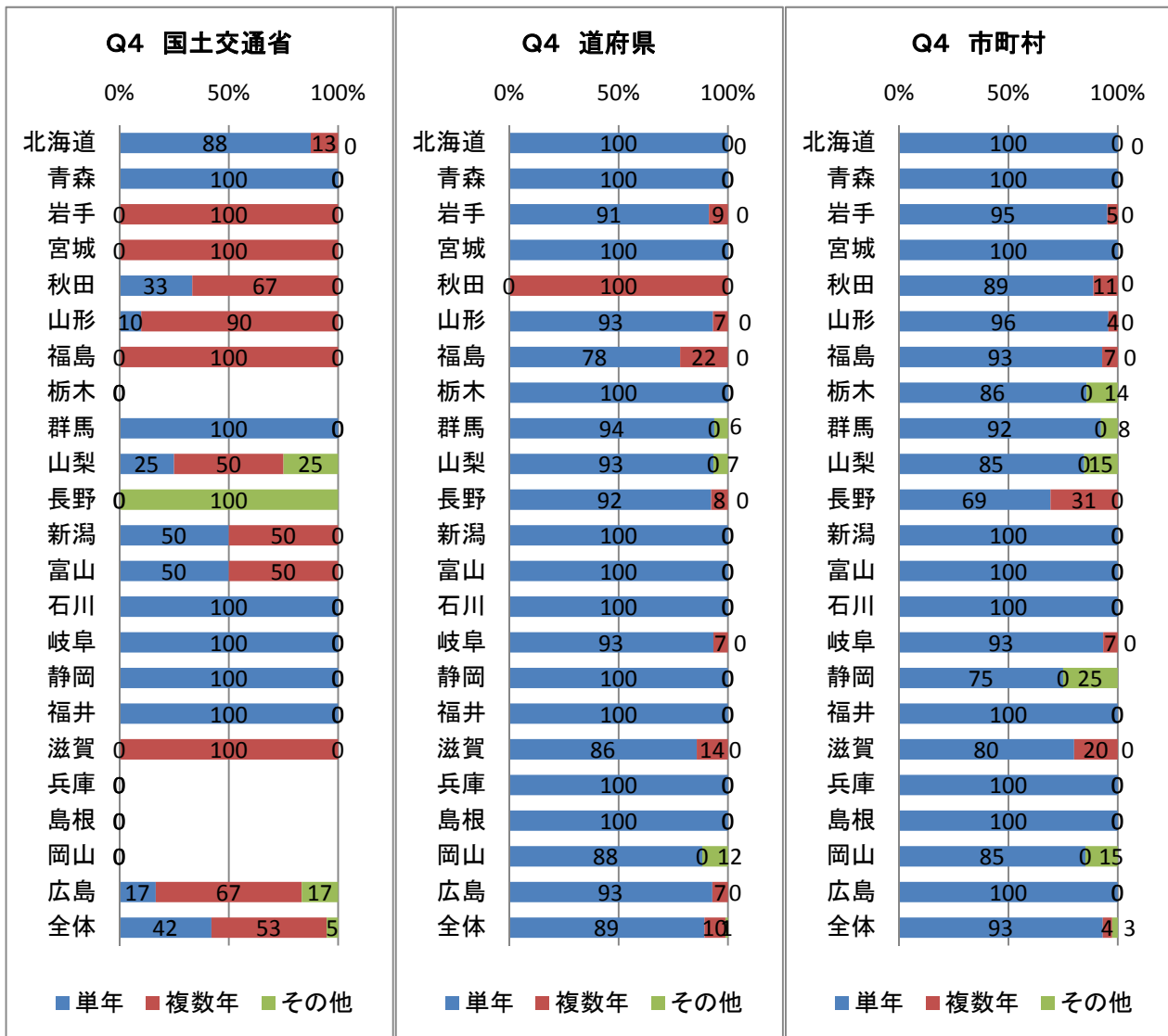
- ・全体の7割以上が「単独」となっている。
- ・地域別に見ると、青森、秋田、長野、富山では「J V」が主体、北海道、栃木では「協同組合」の割合が高いなどの特色が見られる。

【市町村】

- ・全体の9割以上が「単独」となっている。
- ・22道府県のうち10箇所が100%単独契約など単独主体の中、北海道ではJ V 4割、共同組合 2割と独特な内訳となっている。

Q 4 各発注機関との契約における契約年数について

[□単年度 / □複数年度 / □その他]



《概要》 自治体はほぼ単年度、国交省は単年度・複数年度がおよそ半々

【国土交通省】

- ・「単年度」4割超、「複数年度」5割超の割合で分散している。

【道府県】

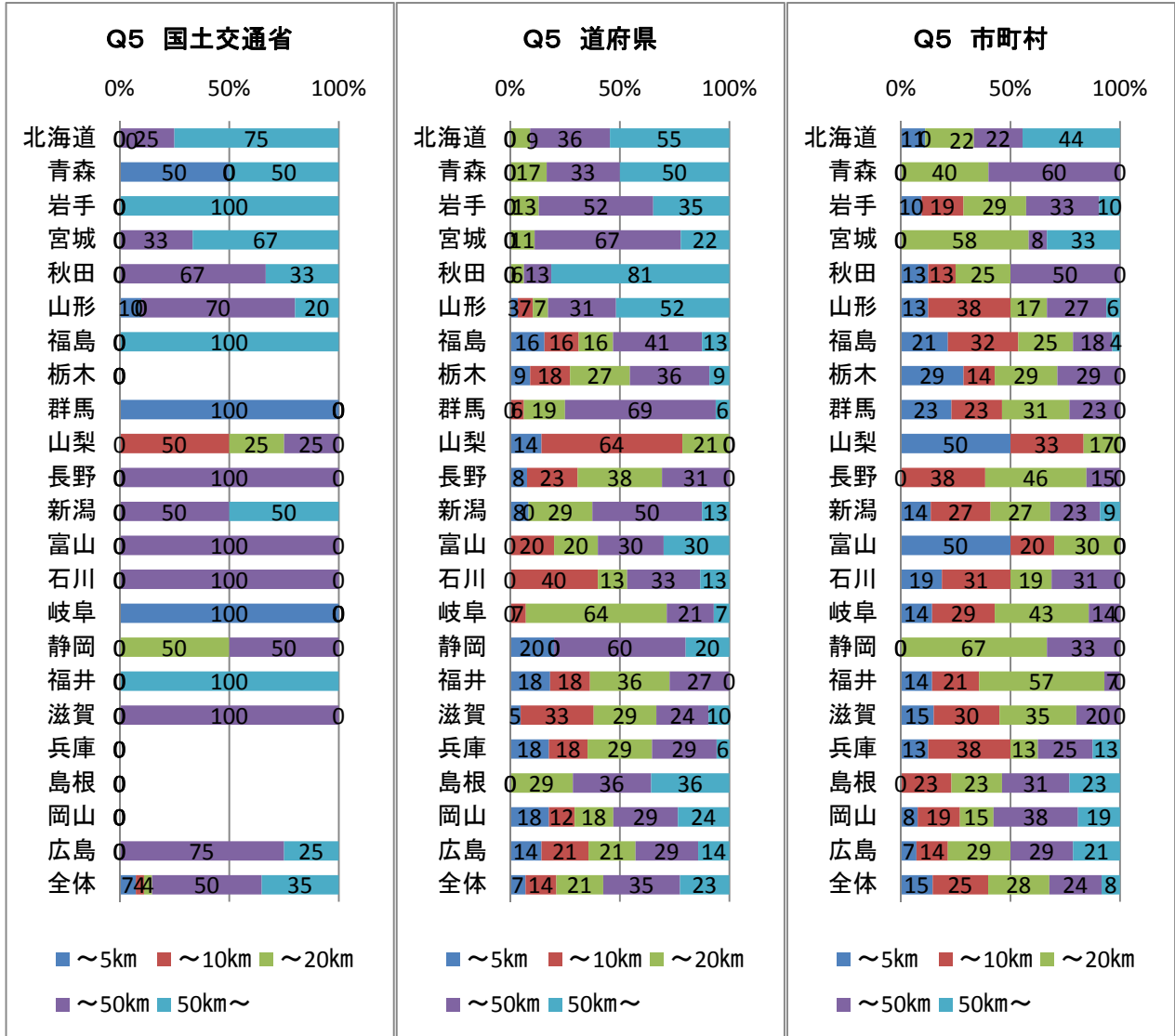
- ・全体の9割弱が「単年度」となっている。
- ・地域別に見ると、回答箇所の半数が「単年度」のみ。一方、秋田では「複数年度」のみとなっている。

【市町村】

- ・全体の9割以上が「単年度」となっている。
- ・地域別でも大差はないものの、長野、滋賀で「複数年度」の割合が比較的高い。

Q5 各発注機関との契約における除雪延長について

[□5km未満 / □5km以上～10km未満 / □10km以上～20km未満 / □20km以上～50km未満 / □50km以上]



《概要》 契約距離は行政規模におよそ比例している

【国土交通省】

- ・全体の8割以上が「20km以上」の契約となっている。
- ・自治体の契約に比べて長距離契約となっているのが分かる。

【道府県】

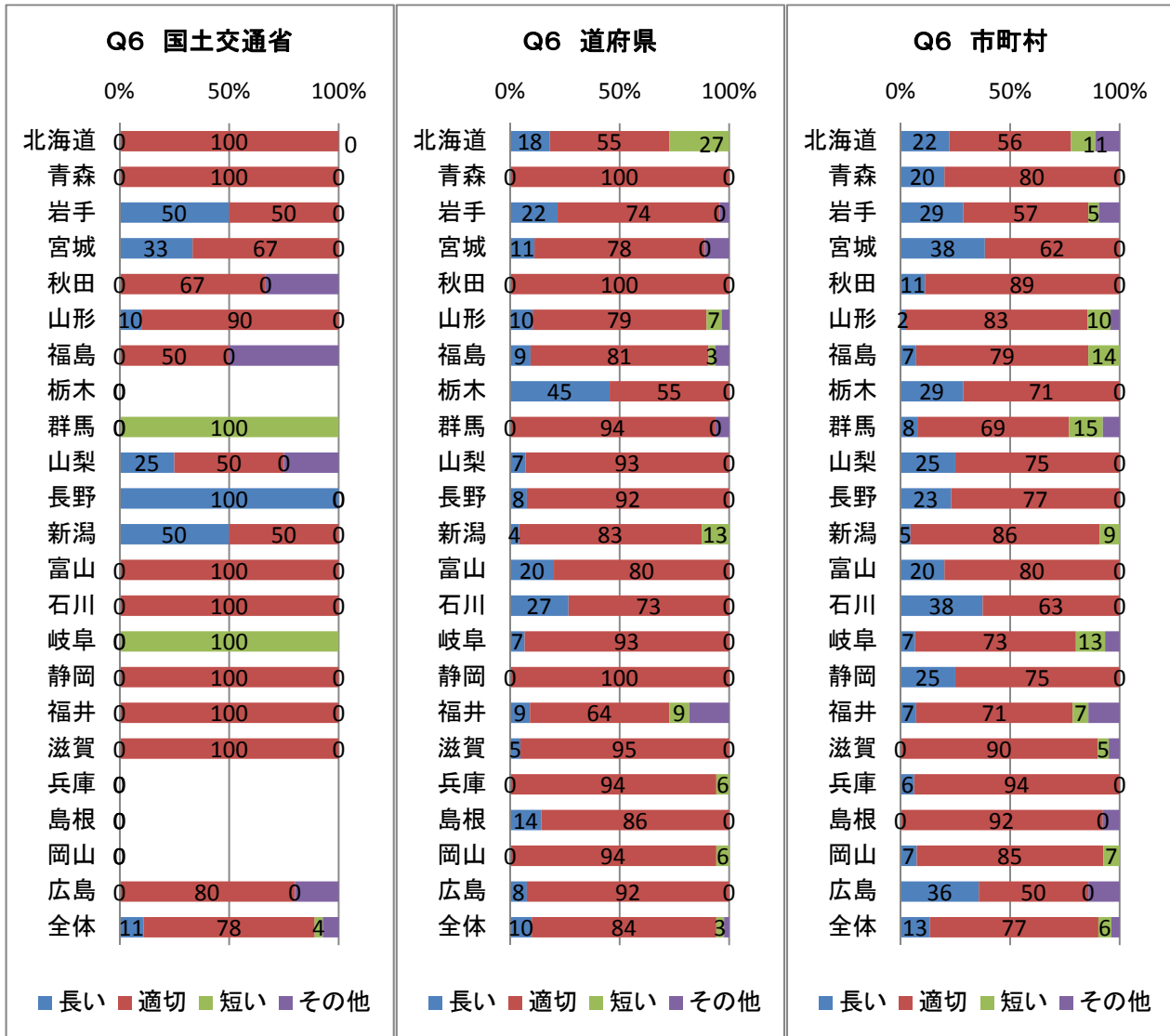
- ・全体の6割弱が「20km以上」の契約となっている。
- ・地域別に見ると、北海道・東北ブロック及び群馬、静岡は長距離契約が多く、山梨、長野、岐阜及び近畿ブロックは20km未満が多い。

【市町村】

- ・全体の7割弱が「20km未満」の契約となっている。

Q6 Q5で回答した除雪距離について

[□長すぎる / □適切である / □短すぎる / □その他]



《概要》 全般的に契約距離は適切。不満としては短すぎるより長すぎる方が多い

【国土交通省】

- ・全体の8割弱が「適切である」としている。
- ・群馬、岐阜で「短すぎる」としているのは何れも「5km未満」の契約である。

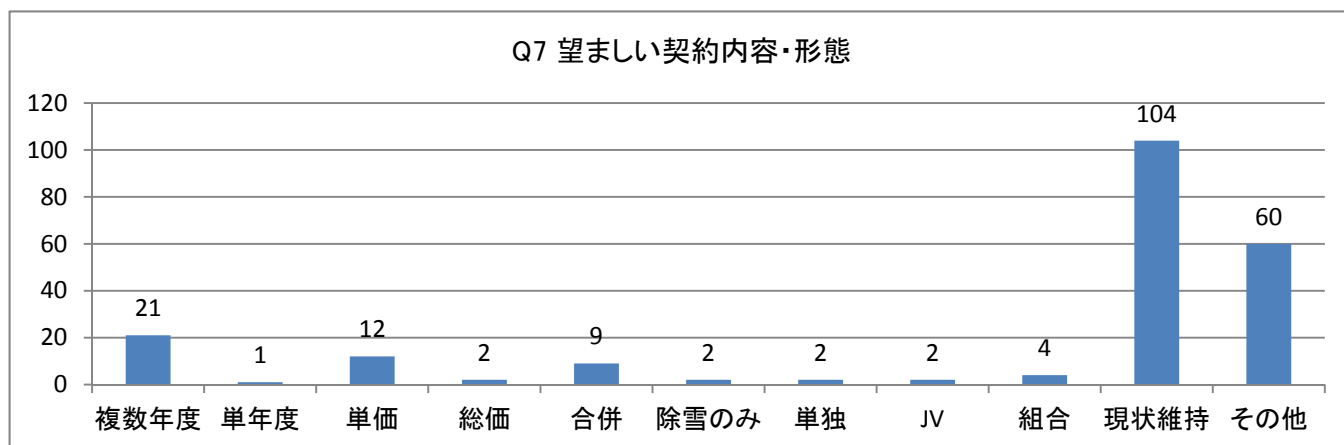
【道府県】

- ・全体の8割以上が「適切である」としている。
- ・地域別に見ても大差はない。

【市町村】

- ・全体の8割弱が「適切である」としている。
- ・地域別では宮城、石川、広島で「長すぎる」とする割合が比較的多いが、そのうちの半数は「20km以上」の契約となっている。

Q7 どのような契約内容、契約形態の組み合わせが望ましいと思われますか。
〔 自由回答 〕



※総回答 219 社。「現状維持」及び「その他」以外は重複あり。

※「その他」意見の大部分は費用に関する意見。

【全体】

- ・回答企業の約半数は「現状維持」を希望するものの、意見としては、単年度より複数年度、除雪のみより合併、総価より単価による契約を望む声が多い。
- ・人材の確保・育成や作業効率の面から、合併・複数年契約が望ましいとしている。

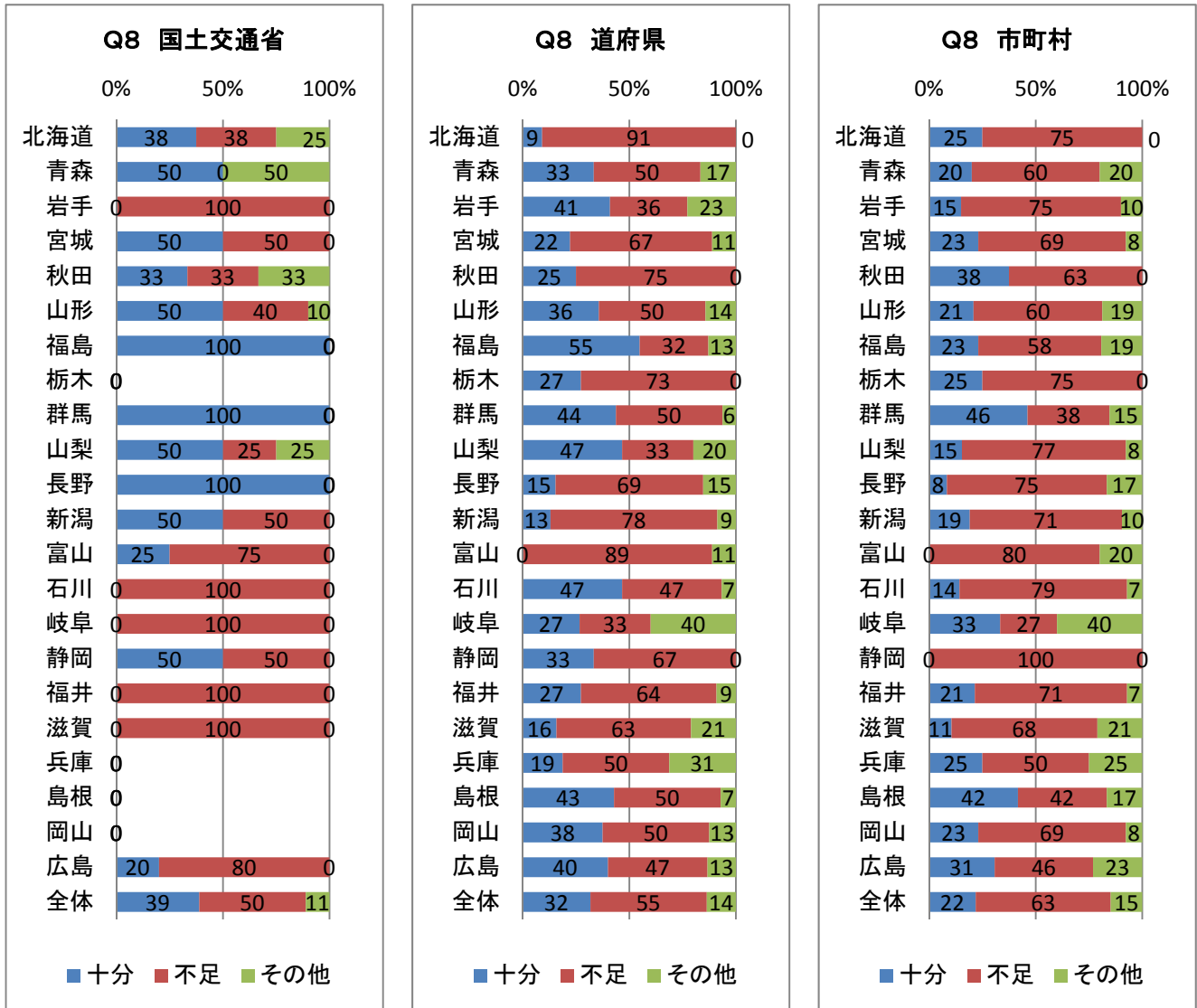
<意見等／一部抜粋>

- ・春の除雪・維持契約と秋の除雪契約を一括発注してほしい。(北海道・東北)
- ・3年以上の複数年契約。単年度では設備投資や人材の確保・育成の計画が困難。(北海道・東北)
- ・必ずしも共同企業体としての受注が適切とは思えない(路線毎の稼働時間の差が大きくバランスが保てない)。(北海道・東北)
- ・維持工事での除雪は競争入札のため、長期的な除雪体制の維持が計画できない。(関東)
- ・建設業者が減少しており、年々委託距離が増えている。これ以上長くなると厳しい。(関東、中部)
- ・複数年契約にすると路線、地形、住民意見などを把握でき、苦情を減らすことができる。(関東)
- ・一般競争入札の総合評価点の中で、実績年数・稼働台数により加点を差別化してほしい。(北陸)
- ・協同組合の契約形態がよい。豪雪時等の応援除雪が容易にできる。(東北、中部)
- ・地域の状況をよく把握しており緊急時にも素早く対応できる地域維持型共同企業体での契約が望ましい。(近畿)
- ・特殊機械は落札できないと1年間使用せずに保有することになる。条件(指名)にすべき。(近畿)
- ・除雪の作業効率を考慮し、県道・市道を分けず地域で区切ってほしい。県と市町村が連携して路線の相互乗り入れができればよい。(北海道・東北、北陸)

2. 除雪業務の積算・採算性について

Q8 稼働時（除雪、巡回パトロール等）の費用について

[□十分である / □不足している / □その他]



《概要》 国交省、道府県では5割以上、市町村では6割以上が「不足」

【国土交通省】

- ・全体の5割が「不足している」とし、4割弱が「十分」としている。

【道府県】

- ・全体の5割以上が「不足している」とし、3割超が「十分」としている。
- ・「不足」の割合が高いのが、北海道、富山でおよそ9割。一方、「十分」とする割合が高いのが、福島、山梨等で、「不足」の割合を上回っている。

【市町村】

- ・全体の6割以上が「不足している」とし、「十分」としたのは2割。
- ・全般的に「不足」が多数を占める中、「十分」の割合が高いのが秋田、群馬、島根など。

Q9 Q8で「十分である」と回答した方はその主な要因を、「不足している」と回答した方はその主な要因をお答えください。また、どのようにすれば改善されると思われますか。

[自由回答]

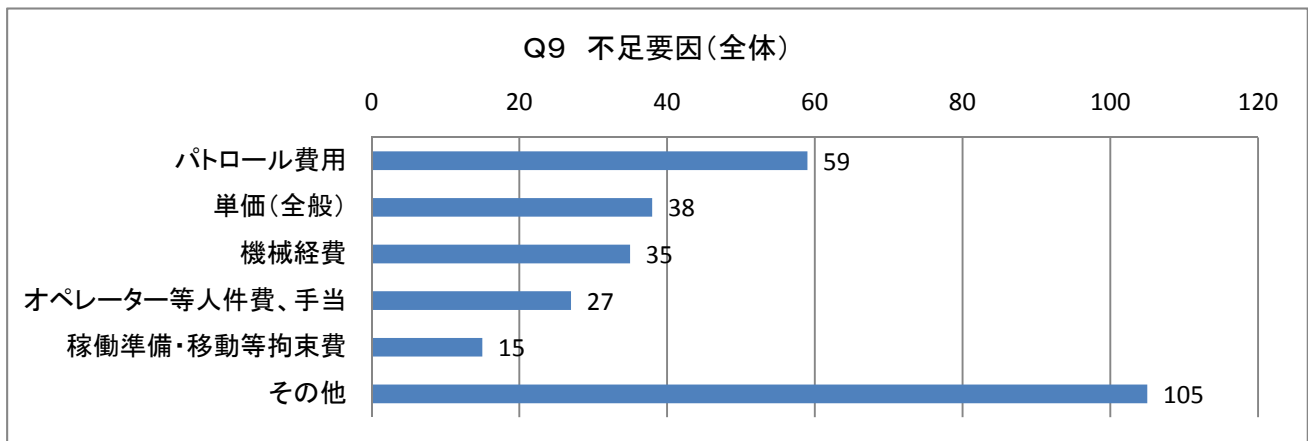
【全体】

《概要》

- ・不足要因については、地域差はあるものの、全体では「パトロール費用」の不足を挙げる意見が最も多い。次いで、単価全般、機械経費に関する不足意見の順となっている。
- ・自治体によっては、パトロール費用の設定がそもそも無い箇所がある、としており、実態にあった積算を求めている。

※詳細は地域別のまとめを参照。

◆ 「不足している」とした要因／全体（回答数=248） ※重複あり。

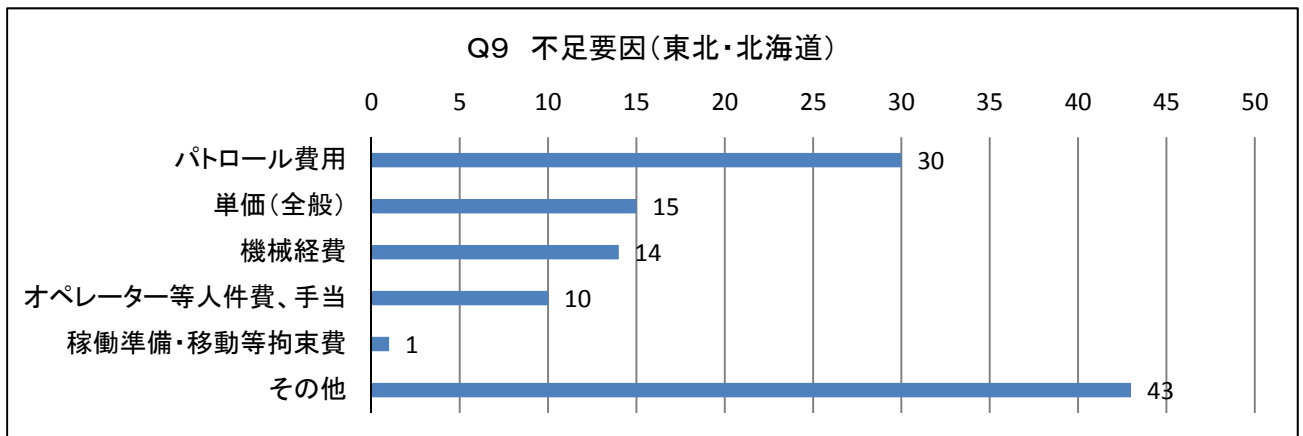


【北海道・東北】

《概要》

- ・ 不足要因について「パトロール費用」が不足しているとの意見が最も多く、「少ない、不十分」とするものから「そもそも設定がない」とする意見も含まれ、毎日行う業務であり最低限の補償が欲しい、などとしている。
- ・ 機械経費、オペレーター費については、実際の費用負担に対する単価不足などである。

◆ 「不足している」とした要因（回答数=109） ※重複あり。



＜不足要因等／一部抜粋＞

- ・ 市では巡回パトロールの費用がゼロ。
- ・ パトロール費用が除雪費に含まれている為、積雪10cm未満の場合パトロールのみで終わるためパトロール費が出てこない。
- ・ 国については稼働時間毎に細分化されていて良いが、市については一律の単価である。
- ・ カuttingエッジ等の消耗品の購入・交換費用が不足している。諸経費に含まれるが率が低い。
- ・ 予算不足で作業台数（自社持ち機械）、作業量が制限されてしまう。
- ・ 伴走車・連絡車の費用が不足している。
- ・ 移動時間の費用計上がない。
- ・ リース費用が実勢価格と乖離している。
- ・ 運搬除雪（歩道の排雪）の出動基準を緩和してほしい（住民からの苦情が多い）。
- ・ 排雪での手間がかかるD I D（人工集中地域）区間の単価は、他の区間と分けてほしい。

◆ 「十分である」とした要因（回答数=34）

＜各企業のコメント／一部抜粋＞

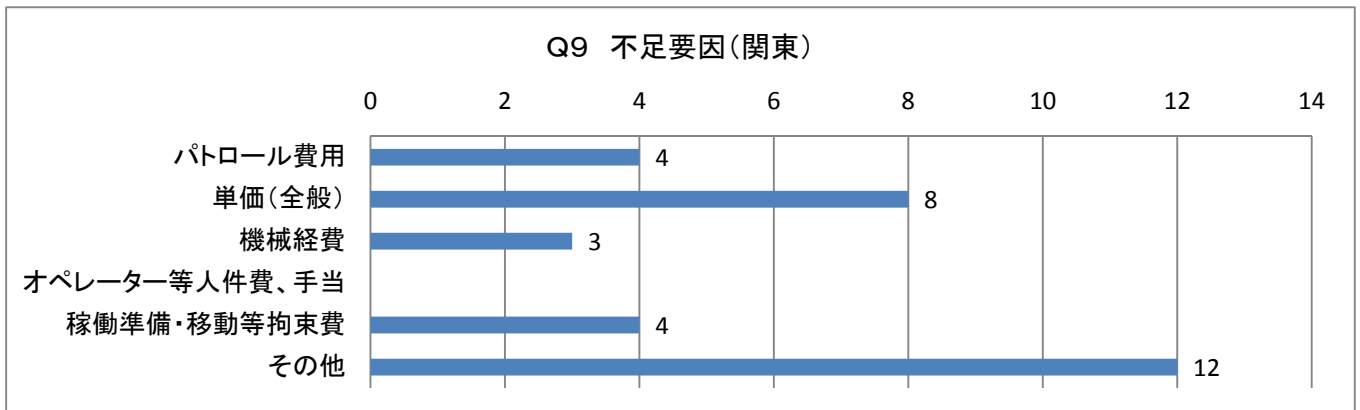
- ・ 毎年時間当たりの単価を見直している。
- ・ 実態に近い変更と管理費計上がある。
- ・ 稼働時間毎に単価が細分化されている。
- ・ 運行管理システムが導入されており、稼働時間分は明確に計上される。

【関東】

《概要》

- ・不足要因について、単価全般に対する意見が最も多く、中でも「(国・県に比べ)市町村の単価が上がらない」という意見が複数あり。
- ・「稼働準備・移動等拘束費」の不足については、実稼働時間以外の準備・通勤を含めた拘束時間分が足りない、というもの。

◆「不足している」とした要因（回答数=30） ※重複あり。



＜不足要因等／一部抜粋＞

- ・市町村の契約については単価が安く採算ベースにのらない。
- ・経費はあるが、作業準備や後片付けの十分な経費までない。
- ・国土交通省、都道府県の単価については妥当だが、年間を通して除雪の為に機械を保有するため、維持管理費に苦勞する。市町村においては除雪単価に経費すらない状態である。

◆「十分である」とした要因（回答数=16）

＜各企業のコメント／一部抜粋＞

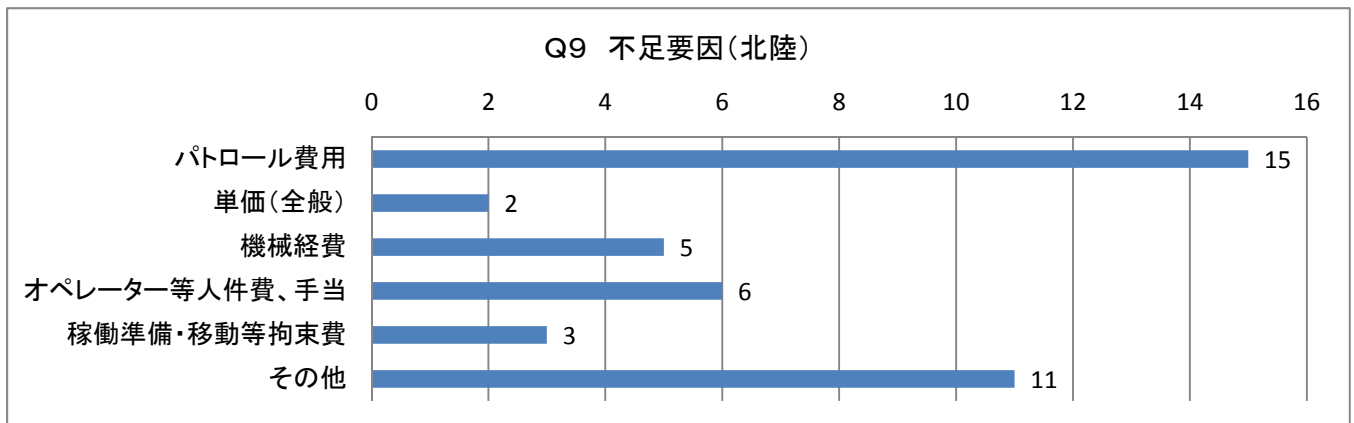
- ・直工に対する経費率が高い。
- ・毎年シーズン前の調整会議で改善点を甲乙協議している。

【北陸】

《概要》

- ・ 不足要因について、パトロール費用に関する意見が最も多く「市町村では計上なし」、「1日1回では実態に合わない」など実働に見合った支払いを求めている。
- ・ 人件費については、深夜・早朝、日祝日の業務に対する割増分の不足等が挙げられている。

◆ 「不足している」とした要因（回答数=31） ※重複あり。



＜不足要因等／一部抜粋＞

- ・ 豪雪地域では、雪道巡回が1日1回の費用（それも条件に満たしている場合のみ）では、住民のニーズに対応しきれない。実情に合わせた費用の上乗せを希望する。
- ・ 巡回パトロールについては出勤基準が実状にそぐわないため、自費での出勤が多い。
- ・ 除雪作業は、深夜や早朝が多く割増手当分が不足する。パトロールは1人だけでは行けないが、2人以上で実施すると、単価が非常に低く不足する。
- ・ ローター車、除雪ドーザ等の運転単価が、排雪作業の場合は、一般世話役分が削除される。
- ・ 稼働時のみの費用を考慮すれば良いが、除雪のみのために重機を購入している場合は初期投資を回収できない。

◆ 「十分である」とした要因（回答数=11）

＜各企業のコメント／一部抜粋＞

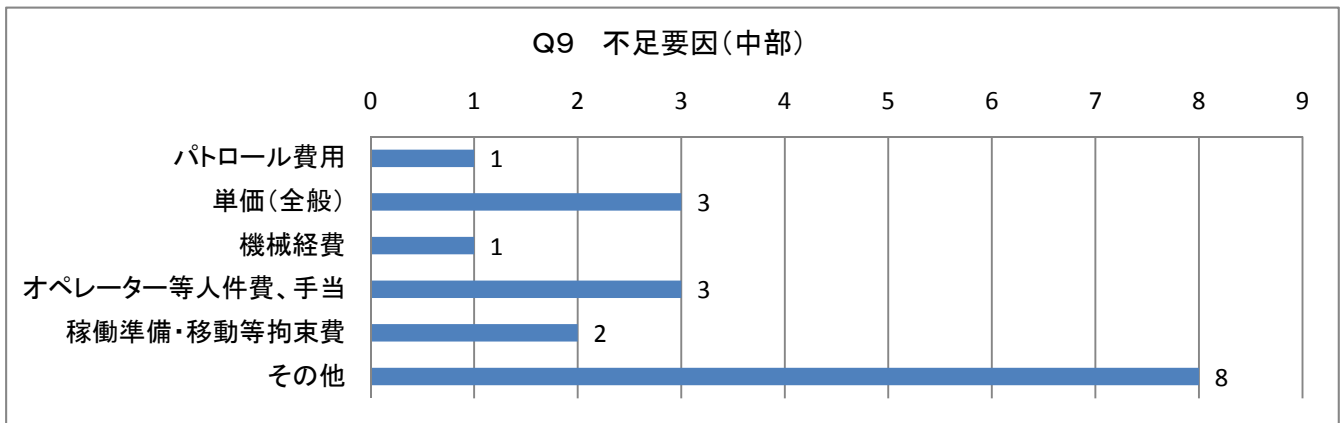
- ・ 稼働時の費用は十分である。
- ・ 十分である。各所にテレメーター・モニターあり判断しやすい。
- ・ 貸与車両による巡回。費用もしっかり精算している。
- ・ 昨年度より基本料が高くなった。

【中部】

《概要》

- ・不足要因として、「単価（全般）」及び「オペレーター等人件費・手当」する意見が多く、単価が実態に合っていない、休日・深夜等の手当が足りない、などとしている。

◆「不足している」とした要因（回答数=15） ※重複あり。



＜不足要因等／一部抜粋＞

- ・市町村については、契約単価が実情にあっていない。実情にあった積算をお願いしたい。
- ・休日は割増賃金となるため、休日単価の設定は必要。
- ・パトロール車の維持費。各役所のパトロール車の費用に照らして設計してほしい。
- ・建設機械の準備時間はみてもらえるが、先導車の準備時間はない。また、先導車の会社から除雪出発地点までの往復 30.0 km の費用が何もみてもらえない。
- ・積雪センサーが適時作動しないため出動判断が難しく、目視での判断が必要な場合がある。改善策として、積雪センサー（凍結センサー）の適地設置・増設を希望する。

◆「十分である」とした要因（回答数=7）

＜各企業のコメント／一部抜粋＞

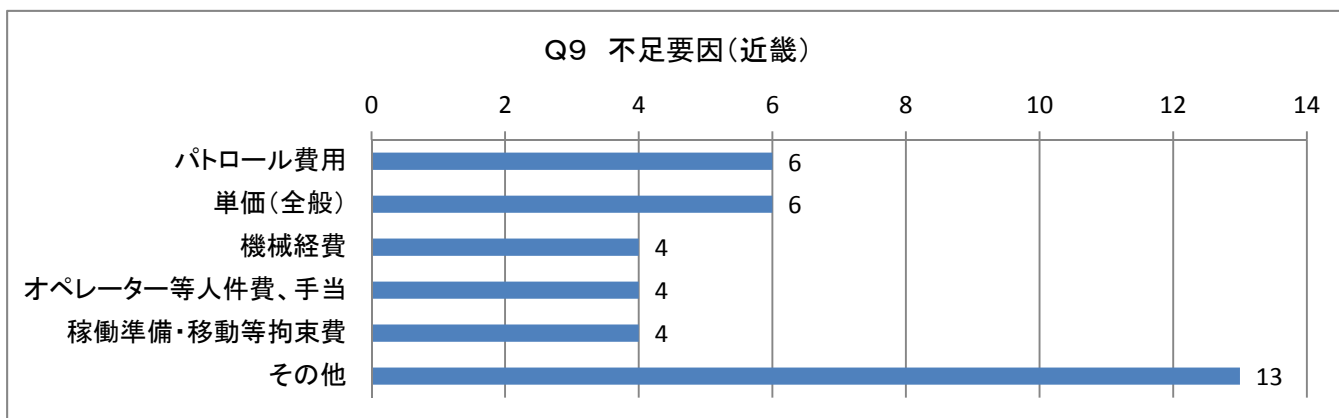
- ・契約路線が会社の近傍である。
- ・2014 年の大雪以降、費用が見直され改善した。

【近畿】

《概要》

- ・不足要因として、「パトロール費用」及び「単価（全般）」する意見が多く、パトロール費については、「設定がない」あるいは「設定費用が低い」というもの。単価については、道幅が狭い住宅街では時間単価が合わない、市の単価が県に比べて低い、などとしている。

◆「不足している」とした要因（回答数=31） ※重複あり。



＜不足要因等／一部抜粋＞

- ・巡回パトロール時の車両及び人件費等の採算がとれない。
- ・除雪時補助員をつけるが、補助員の人件費の採算がとれない。
- ・巡回パトロールについては、近くても遠くても1回いかなので改善してほしい。
- ・除雪作業中の金額しか貰えない。エッジ交換、チェーン交換、チェーン裏返しの時間が計上されず、その作業に携わる運転手への手当分が赤字になる。
- ・施工範囲が住宅街であり、非常に道幅が狭いため作業が難しく時間単価が合わない。

◆「十分である」とした要因（回答数=4）

＜各企業のコメント／一部抜粋＞

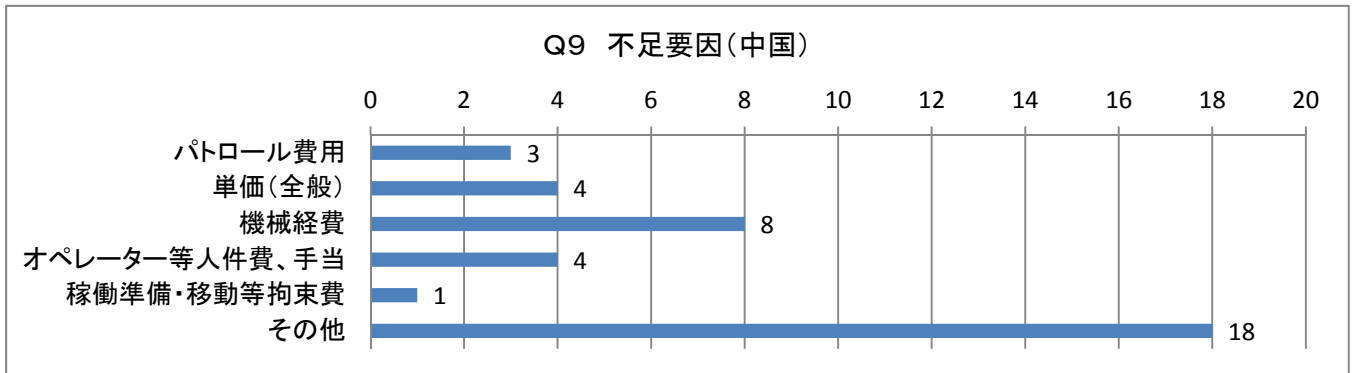
- ・待機・稼働時間による契約で、不足していると思う事は特になかった。
- ・貸与機械であれば、年間管理費等がかからない。

【中国】

《概要》

- ・ 不足意見として、「機械経費」に関する意見が最も多く、内容としては「維持費が低い。増額するか貸与機械を増やしてほしい」、「機械経費は稼働時間分だけ。冬期間の機械リース費用が賄えない」などとしている。

◆「不足している」とした要因（回答数=32） ※重複あり。



＜不足要因等／一部抜粋＞

- ・ 機械を稼働するだけならほぼ適正だが待機費用や除雪機械の更新(設備投資)には不足。機械の更新に助成金制度があればいい。
- ・ 長年舗装修繕が出ておらず、わだち掘れ・段差等が多い道路であるため、除雪作業時エッジが極端に摩耗したり、シャープンが破断したりするため、維持費がかかる。
- ・ 除雪機械は委託業務期間リースするため、除雪日数が少ないと赤字となる。リース機については賃貸期間の費用を補償してほしい。
- ・ 除雪開始の30分前は業務時間として精算してほしい(出勤時間等)。
- ・ 巡回は2名体制で計上してほしい。

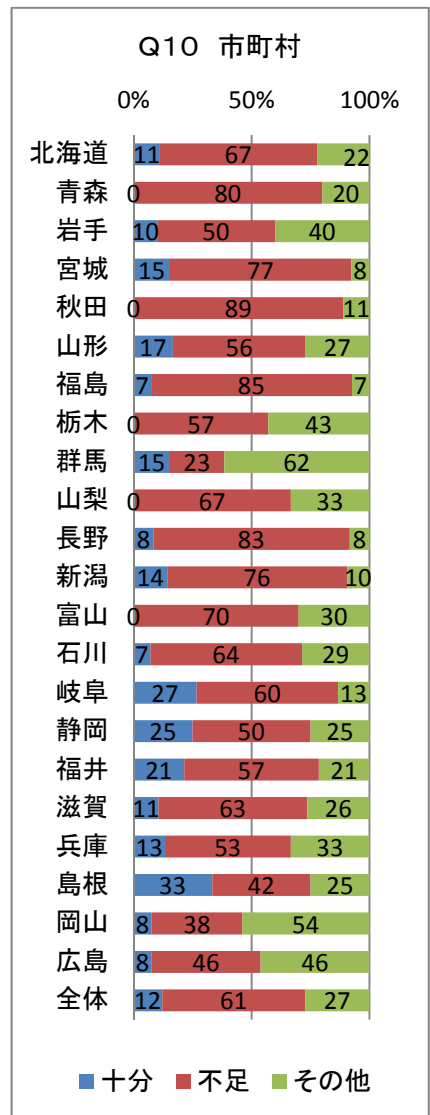
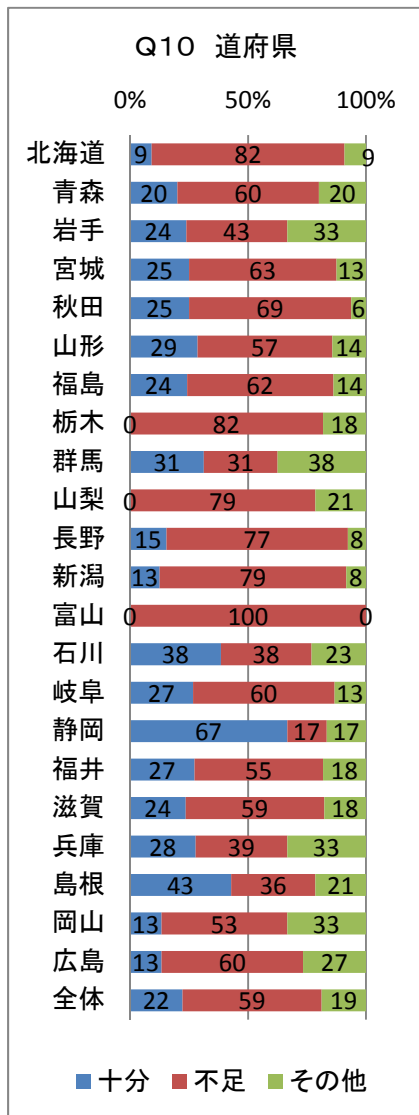
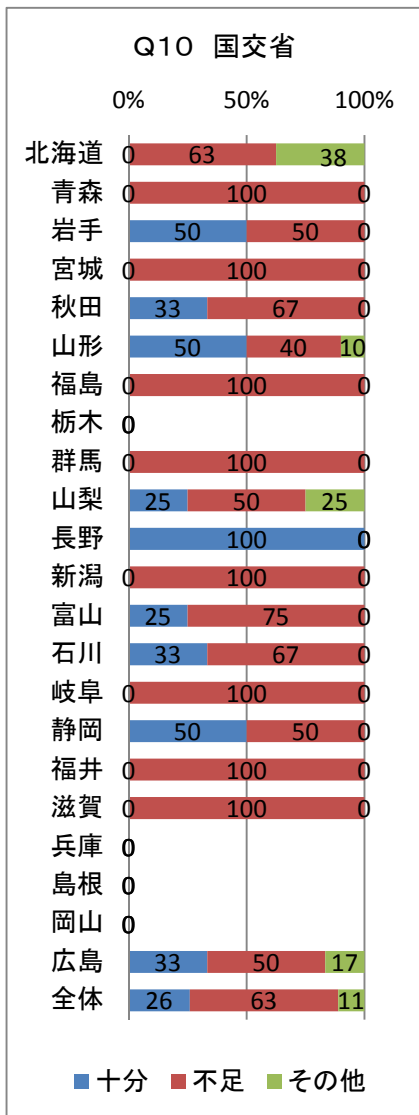
◆「十分である」とした要因（回答数=16）

＜各企業のコメント／一部抜粋＞

- ・ 巡回パトロールの費用も見てもらっているため。
- ・ 貸与機械の割合が増えたから。

Q10 待機時の費用について

[□十分である / □不足している / □その他]



【国土交通省】

- ・全体の6割以上が「不足している」としている。

【道府県】

- ・全体の6割弱が「不足している」としている。
- ・なお、「その他」の中には「十分とは言えない」との意見から、「待機料がない」とするものも含まれている。

【市町村】

- ・全体の6割が「不足している」としている。また「その他」の中には「待機料がない」とする回答が多数あり、これらを含めると不足の割合は7割を超える。
- ・なお、「十分である」としたのは、国交省、道府県に比べて低く1割程度。

Q11 Q10で「十分である」と回答した方はその主な要因を、「不足している」と回答した方はその主な要因をお答えください。また、どのようにすれば改善されると思われますか。

[自由回答]

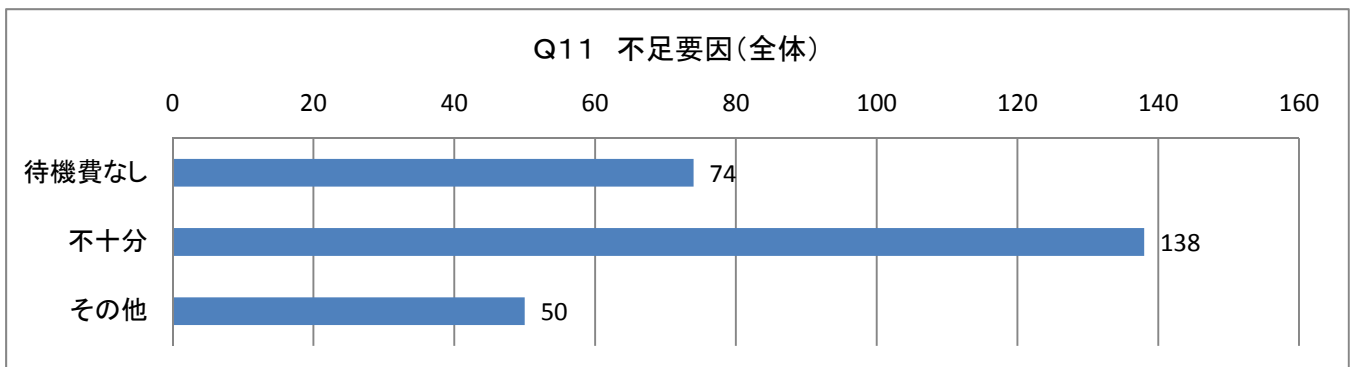
【全体】

《概要》

- ・ 待機費用の不足要因については、単価が低い、基準時間が短いなど「不十分」であるとする意見のほか、そもそも「待機費の設定がない」とする回答が多く見られた。
- ・ 改善策として、待機費用の計上はもちろん、待機基準の見直しや実態に合った柔軟な対応、さらには発注者指示・稼働にかかわらず、相応の待機・拘束費用の支払い等を希望している。

※詳細は地域別のまとめを参照。

◆ 「不足している」とした要因／全体（回答数=257）※重複あり。

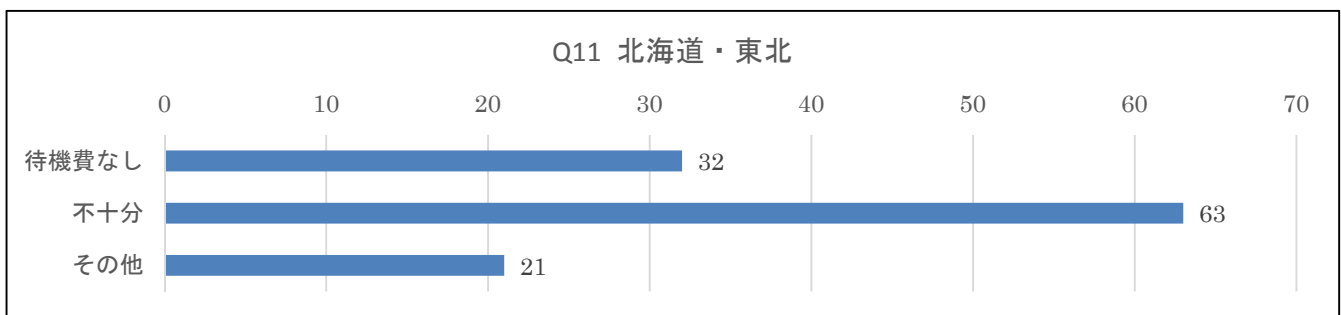


【北海道・東北】

《概要》

- ・「待機費なし」については、国交省では見られないが、自治体によって対応が異なり、「県にはあるが、市にはない」、「市町村も県に準じてほしい」などの意見あり。
- ・「不十分」については、単価が安い、設定期間が短い、夜間待機しか認められない、助手の手当がない、など多くの不足要因が挙げられている。
- ・「その他」とは、稼働が少ないと赤字になる、待機費は経費に含まれており不明確、など。

◆「不足している」とした要因（回答数=116）



《主な要因、要望》

- ・待機の費用は存在しない。不稼働時は必要最小限のオペレーター人員の60%程度は積算して欲しい。
- ・終日及び連続日の待機は夜間割増の人員費がかかる。待機時間帯の調査による単価の変更が必要。
- ・異常気象で通行止めが予想される場合のみガードマンの待機は経費計上されているがオペレーターの待機は計上されていない。
- ・警報発令時のみ専用車の運転員のみ計上されているが、その他グレーダ・7t散水車・ロー列除雪車等の車両も計上されるべき。又、設計上運転員+助手で計上されているのに助手の待機時間が計上されない。
- ・少なくともオペレーター、作業員が警報等の発令で事務所待機している時間だけは見て欲しい。
- ・警報時の待機費用しか見てくれないので注意報レベルでの設定を設けてほしい。
- ・国では、夜間待機は計上されるが、昼間待機は計上されない。県では待機費用がない。過去10年くらいの平均稼働時間の5~10%でも待機補償費を積算に盛り込んでもらいたい。
- ・現在ゼロ。例えば、待機時間の3割分くらいを稼働時に上乗せ、実稼働時間プラス1時間の待機費用など、待機費用の検討が必要ではないか
- ・国では「待機費」を削減していて、待機期間を短くされている。県では借上げ機械の「拘束費」が適切に計上されていない（契約期間中の1か月分がカットされている）。市では単価契約となっている為「待機費」「拘束費」が無い（出勤回数が少ないと必要経費分だけで赤字になる）。
- ・情報連絡員の待機時間（20:00~5:00）を前後3時間くらい（19:00~7:00）に変更してほしい。実態は、出勤に対する準備及び作業終了後の日報等の整理提出に時間を費やしており、残業手当支給の対象としている。
- ・自宅待機の場合、費用に計上されていない。
- ・現在の制度では、2ヶ月とちょっとの待機料しか支払われないが、実際にはオペレーターは12月~

3月いっぱいまで4ヶ月間飲みたい酒も飲まずに、平日週末にかかわらず待機している。せめて3ヶ月間は待機料があってほしい。

- ・待機費用の考え方が、「警報予報で除雪基地等に待機し、実際降雪がなかった場合に待機費用が支払われる」となっており、通年で降雪による稼働時間に満たなくても、待機補償には該当しない。よって、通年降雪量に満たない場合は、請負側の負担でオペレーターの補償を支払い大赤字の現状です。降雪量が少ない状況が続けば、除雪の為に冬期間の臨時雇用をし、体制を整えてまで請負うことは出来なくなる。
- ・1班6~7名の3班体制をとっているが、今夜は3名とか4名で良い等の少ない人員で指示票を出されると損となる。

◆「十分である」とした要因（回答数=17）

＜各企業のコメント／一部抜粋＞

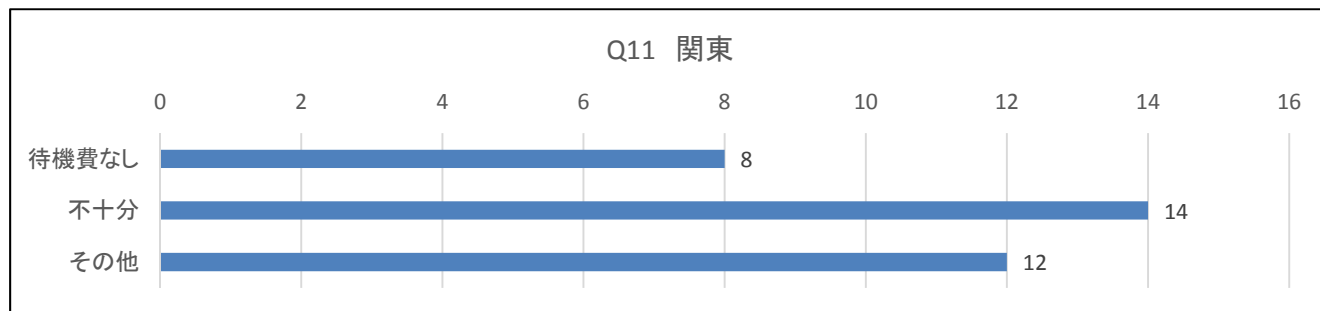
- ・不稼働日の待機費用を計上している県においてはリース機械対応でもある程度採算は取れる
- ・積算基準の待機費用で十分まかなっているため。
- ・毎夕発注側と協議して待機人数を決めている。労務費計上があり問題なし。

【関東】

＜概要＞

- ・関東の特徴としては「発注者からの待機指示が出ないため請求できない」とする意見が比較的多く、また、「発注者との書面が必要なため運用されていない」「手続きが煩雑なため請求していない」など手続きを問題にした回答が複数見られた。

◆「不足している」とした要因（回答数=34）



＜主な要因・要望＞

- ・待機費用が無いので、なるべく待機しないように除雪作業している。
- ・待機の単価は決まっているが、発注者との書面のやり取りが必要な為、あまり行われず、運用されていない。運用しやすくしてほしい。
- ・待機の指示が出ないので、事実上は無償での待機となってしまう。
- ・大雪時など緊急に出動しなければならない場合に必要人数分の待機費用が賄えない。天候・予想降雪量などにより、一次待機・二次待機など段階を設定して、気象状況・人数に応じた待機費用をお願いしたい。
- ・待機時の費用は見込んでいたただいているが、報告等が煩雑なためもらっていない。
- ・待機時間について、業務責任者のみの待機はありえない。オペレーター一分も見てほしい。

- ・待機は夜間なので割増経費がかかるため不足する。
- ・発注者の待機指示のもとに待機に入ることとされているが、実際は、その前段階においてオペレーター及び作業員に待機指示を出している場合が多いので、待機時間と待機人数の見直しをお願いしたい。
- ・オペレーターも、警報等が発令された際には待機状態であるので、情報員待機補償と同基準で除雪機械運転要員待機補償費を計上する。

◆「十分である」とした要因（回答数=6）

<各企業のコメント／一部抜粋>

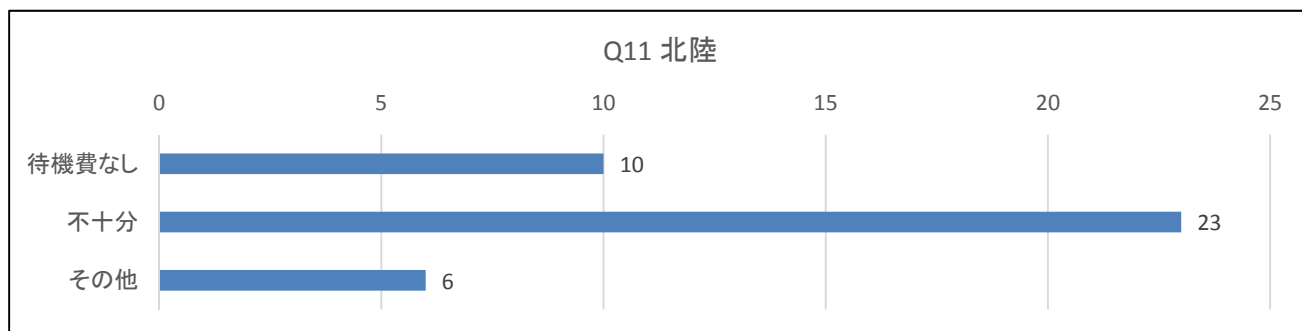
- ・山間部であり、待機及び出勤が同じである為。
- ・単年度契約において毎年シーズン前に調整会議等があり、改善点などを甲乙協議にて行っている為。
- ・国は待機費用を十分に計上できる。県・市に関しては、待機しただけでは費用請求できない。
- ・待機実績により精算しているため。

【北陸】

《概要》

- ・全域が豪雪地帯である北陸でも一部の市町村で「待機費なし」とする意見が見られた（富山・石川）。
- ・また、計上がある場合でも、単価が低い、基準時間が短い、などの理由から採算が合わないとする意見が多い。

◆「不足している」とした要因（回答数=37）



《主な要因・要望》

- ・基本待機時間が少ない（現在地区割りの地域差が大きい）。改善策として、基本待機時間地区割りの改善（ABC地区割りの細分化）、基本料の前払制度（シーズンの最低補償（機械費、人件費共））。
- ・職員の拘束の他に待機場所の光熱費、食費等が発生するため、不足している。
- ・待機の実態としては「時間帯待機」でなく、昼間・夜間の「12時間待機」で実施しているため労務費の支出が多くなっている。”
- ・夜の待機が23：00～であっても、実際は19：00から待機している。待機の解除も朝3：00であっても、実際は7：00まで待機している。
- ・昼夜・休日を問わず常時、時間拘束が発生するため、費用が嵩む。（改善は、待機費を上げる）
- ・夜間の待機時間が、一晩ではなく天気予報の降雪予測に基づき待機指示がかかる。そのため、夜中の24時、2時にオペレーターが出勤しなくてはならない。また、大雪注意報が発令されたので今から待機して下さいと、23時頃に電話にて待機指示がかかる。降雪の予測があるのであれば19～20時

頃からの待機が望ましい。

- ・ 県の場合、数台契約していても1台分の待機料しか出ない。
- ・ 市道の場合「待機」の制度が無く、業者の判断になっているが、発注者から指示を出す方法で待機費用を制度化してほしい。
- ・ 準警戒時除雪に関して排雪依頼が来てからの作業となるため待機がなく、その費用もない。

◆「十分である」とした要因（回答数=4）

<各企業のコメント／一部抜粋>

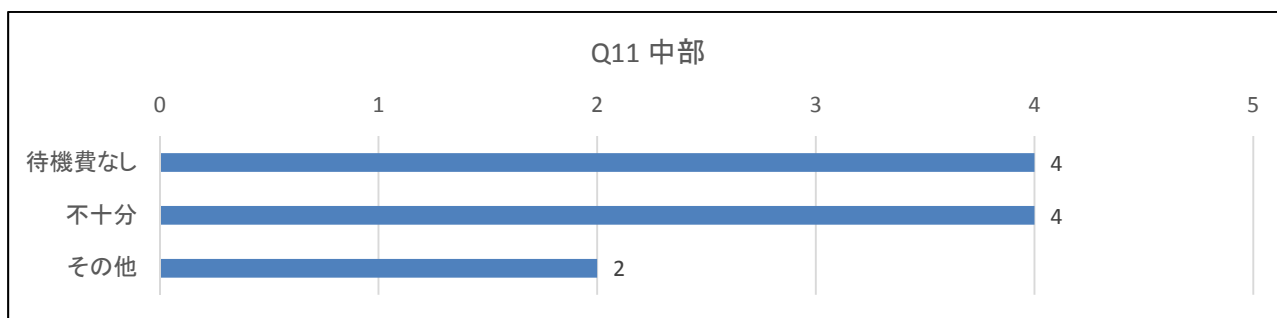
- ・ 基本待機料については、今現在の考え方で良いと思われる。
- ・ 待機補償費については以前、見直しを行っている。待機補償を計上している。
- ・ 待機料が高くなったため。

【中部】

《概要》

- ・ 待機費用について、設定がない、または、警報等発令時のみ適用されるが、冬期間は常時待機するため不足するとの意見が複数見られた。

◆「不足している」とした要因（回答数=10）



《主な要因・要望》

- ・ 待機費用は原則ない（大雪警報時にあり）。平日は仕事をしているので問題ないが、休日の降雪時（昼）などの時に待機時費用があればよい。
- ・ 冬季になれば除雪に対応するため、除雪出動要請者が常に待機状態になるため（特に夜間）、その費用を考慮していただきたい。
- ・ 降雪時、規定除雪量以下では出動がないため、実際出動の待機をしても一銭にもならない。
- ・ 待機時の費用が試運転のみのため、稼働が少ないと採算面で合わない。
- ・ 待機費用は警報・注意報発令時のみ適用される。しかしながら、警報発令に関係なく必要に応じ降雪状況を見極め、休日出動に備えオペレーターを自宅待機させる場合がある。
- ・ 現在待機費用の計上がない。あくまで稼働費用の中で精算となっている。また、稼働している場合でも交代要員の待機費用が必要となる。

◆「十分である」とした要因（回答数=6）

<各企業のコメント／一部抜粋>

- ・ 数年前までは無かった費用であり、ありがたい。

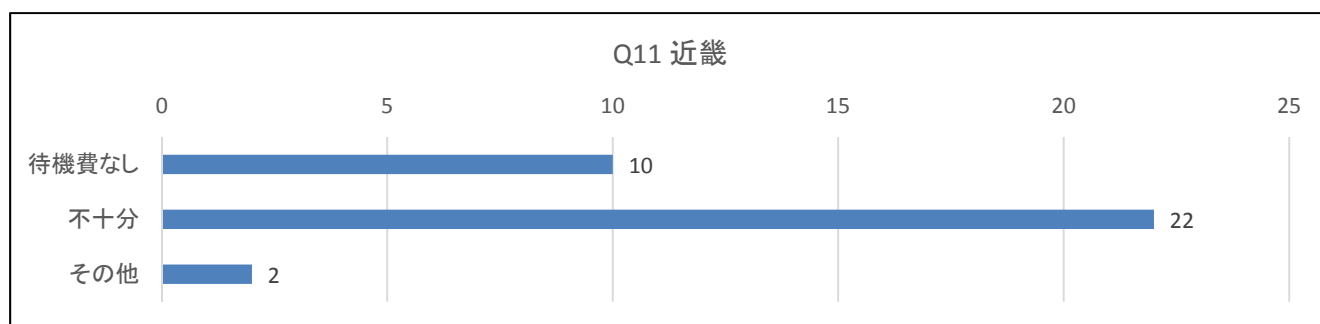
- ・シーズン通しての待機料（維持費用）と理解すると、数年前より固定費の支払がなされており、ある程度負担の軽減になっている。
- ・待機の契約単価によって費用はカバーできている。

【近畿】

《概要》

- ・一部の市町村において「待機料なし」としている。また、待機料が認められていても、少なすぎる、一部しか出ない、といった意見が多く見られ、人材確保のためにも十分な待機費用を希望している。

◆「不足している」とした要因（回答数=32）



《主な要因・要望》

- ・待機時、朝方除雪作業をすると待機費が無くなる。
- ・拘束しているため、作業と同額とは言わないが給料を支払っても良いのでは。
- ・人件費を時間当りにすると不足している（特に深夜長時間待機するため）。
- ・出勤できる基準が設定されており、出勤回数によって計上出来ない場合がある。
- ・機械のオペレーターを拘束する為、時間単位でなく日当を補償して頂きたい。
- ・市の待機時間は明確でなく、報告書に記載してもカットされている事がある。
- ・注意報発令時のみ 6h 分もらいますが、実際に早朝出勤しても、注意報出ていなければ待機料が出ない。夜待機しないと出勤できないのに非常に不合理だと感じる。
- ・一般世話役の待機費が 1 名分しか計上できない。1 台に 1 人必要なので計上してもらいたい。
- ・町除雪に関しては、待機料だけ県に準じていないため、県に準じた費用を設定してほしい。凍結防止剤散布においては県、町とも待機料を考えてもらいたい。

◆「十分である」とした要因（回答数=3）

<各企業のコメント／一部抜粋>

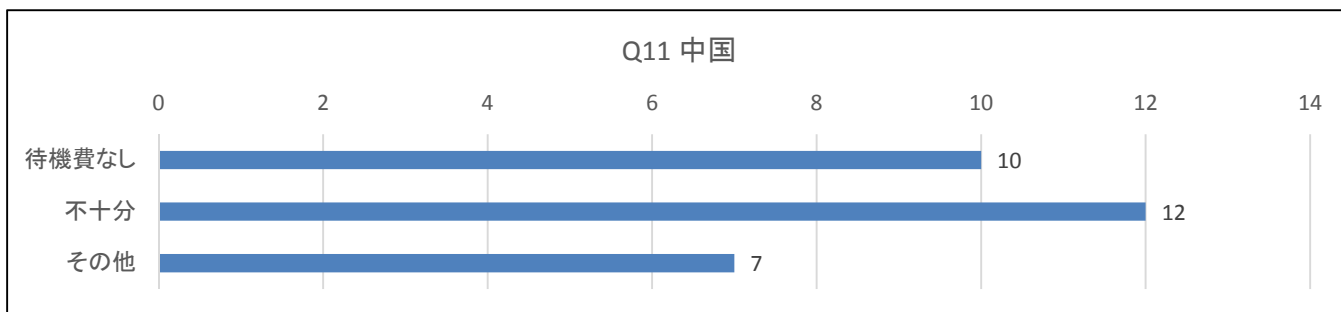
- ・待機・稼働時間による契約なので「不足している」と思うことは特にない。
- ・注意報発令時、早朝 7 時までに出動した日に 8h 分又は出動する時間まで分を頂ける。

【中国】

《概要》

- ・待機費用が無いいため新設を希望する意見、若しくは、待機に見合った諸経費アップを求める声が多い。
- ・また、待機費用が認められていても、発注者指示・警報発令時のみ、出勤時のみ、といった制限があるため、実態に見合った支払いを求める意見が多く見られた。

◆「不足している」とした要因（回答数=28）



《主な要因・要望》

- ・県では大雪警報時にしか待機費用は払われず、町では0円である。除雪及び凍結防止剤散布は気温や降雪量の予側を活用しながらも、冬期間はほとんど人員を拘束しているようなものである。待機費用の適切な設定と支払を求めたい。
- ・待機時の費用は発注機関からの待機指示が無いと発生しない。
- ・早朝、休日等の費用負担が大きい（正月、土曜休日）。
- ・待機は主に早朝、深夜になり手当も相当に必要であるが、積算が不十分である。諸経費等で補ってほしい。
- ・何の費用もないが、何時降るか分からないまま待機しなくてはならない。バス路線は朝6:30までに除雪を完了しなくてはならないため、朝3時には出勤しなくてはならず、家族も大変。
- ・早朝4:00に1回のみ作業の場合、待機時間が2:00~7:00までしかつかないため、その作業に従事した作業員は実働5hのみの数量となる。しかし、会社としては、1日分の給与を補償するため、費用が合わない。

◆「十分である」とした要因（回答数=9）

＜各企業のコメント／一部抜粋＞

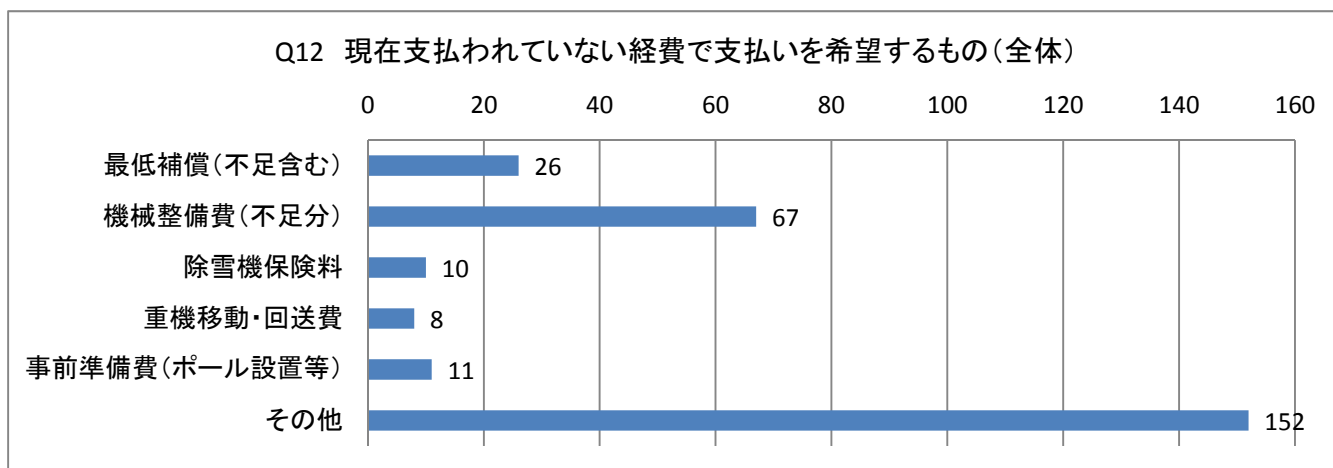
- ・情報連絡員1人分という前提では十分と考えられる。
- ・最終の変更契約で、実施数量の通り変更していただくので問題はない。

■待機費用に関する意見<全文掲載>

- ・当工事管理区間は、数日～数週間に渡り連続して凍結・降雪予測が発生する事があるが、基本的に除雪作業は季節や天候に左右される作業である為、直営作業班以外に農業関係の下請業者や農家の方等の季節労働者が主戦力となる。
- ・当工事の除雪体制時に必要な作業者は最大体制で除雪トラック運転手 5 名+補助員 5 名、凍結防止剤散布車運転手 3 名+補助員 3 名となり合計 16 名の配置が必要となる。
- ・かなりの豪雪が見込まれる際には、管理区間内(L=39.1km)の除雪作業を数時間に渡り継続して除雪作業する必要があるが、同じ運転手で作業させては疲労や集中力の低下により、一般車両との事故や構造物等への接触事故の恐れがある為、上記の最大体制以上に運転手を 2～4 名程度自社負担により拘束待機させ、除雪作業を実施しているのが現状である。
- ・また、除雪車運転手は除雪車のプラウやグレーダ等の基本操作以外にも除雪区間を熟知しておかないと豪雪時で視界不良となった場合に車線をはみ出したりし一般車両と事故を発生させる危険性がある。
- ・このため、除雪作業は大型免許を持っていれば誰でも除雪作業できる訳では無く、継続して安定した除雪作業を実施するには、毎年同じ運転手に従事していただく必要がある。
- ・しかし、当管内の除雪体制基準には降雪予測時以外は拘束待機基準が設けられていない為、昨年度のように暖冬傾向であると季節労働者が賃金を得ることが出来ず、降雪時以外にも拘束基準のある他高速道路管内の除雪作業に入られたり、別な仕事をされたりして年々季節労働者が減少しているのが現状である。
- ・また、新規で雇用を行っても一からの教育となり、単独で除雪作業が出来る様になるまでには、雪寒期の半分以上を経過する事となり、また技量にも差がある為、単独で除雪作業を行える運転手を毎年確保するにはかなり困難な状況である。
- ・それらの案件を改善するには、高速道路管理者と同等程度の拘束時間を設定していただき、季節労働者が安定した賃金を得られるよう検討をお願いしたい。

Q12 現行の契約において支払われない除雪体制整備などのために発生する経費について、支払を希望する項目にはどのようなものがありますか。また、どのような支払措置が望ましいと思われますか。 [自由回答]

【全体】

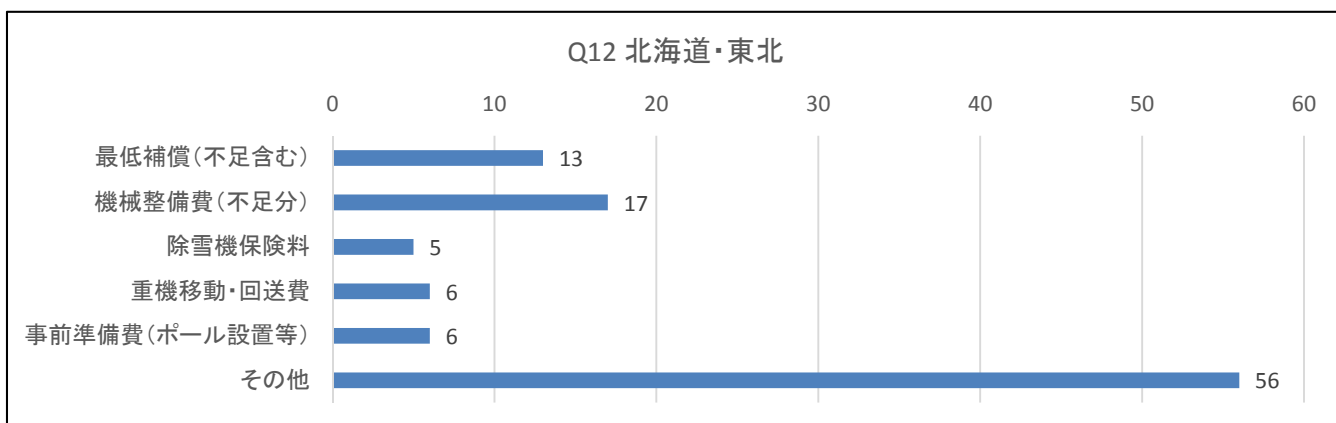


《概要》

- ・ 機械整備費及び固定費・最低補償について、新設または拡充を求める意見が多く見られた。
- ・ 降雪量や稼働時間に関わらず、雪寒期のオペレーターの確保、除雪機械の維持には固定費が発生しており、これらに対する一定の費用補償が必要である、としている。

※詳細については地域別のまとめを参照。

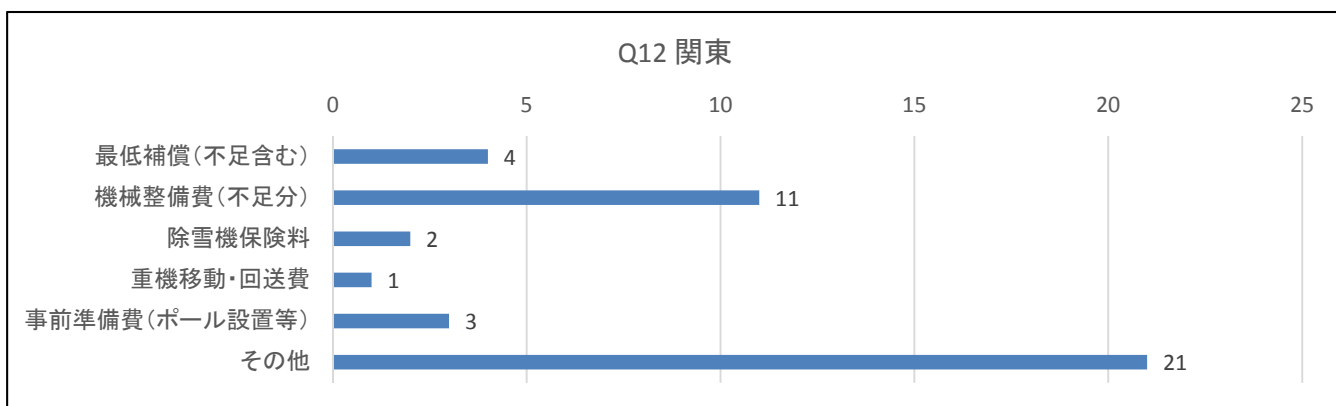
【北海道・東北】（回答数=88）※重複あり。



《概要》

- ・最低補償、機械整備費について、新設または拡充を求める意見が多く見られた。
- ・機械整備費の内訳は、貸与機械の消耗品費、機械返納時の整備費用などである。
- ・最低補償については、オペレーターの賃金、機械整備費に対するシーズンを通じた固定費化等を求めている。
- ・「その他」の特徴としては、除雪ステーションの水道光熱費、基地までの通勤費、本社管理経費などが複数見られる。

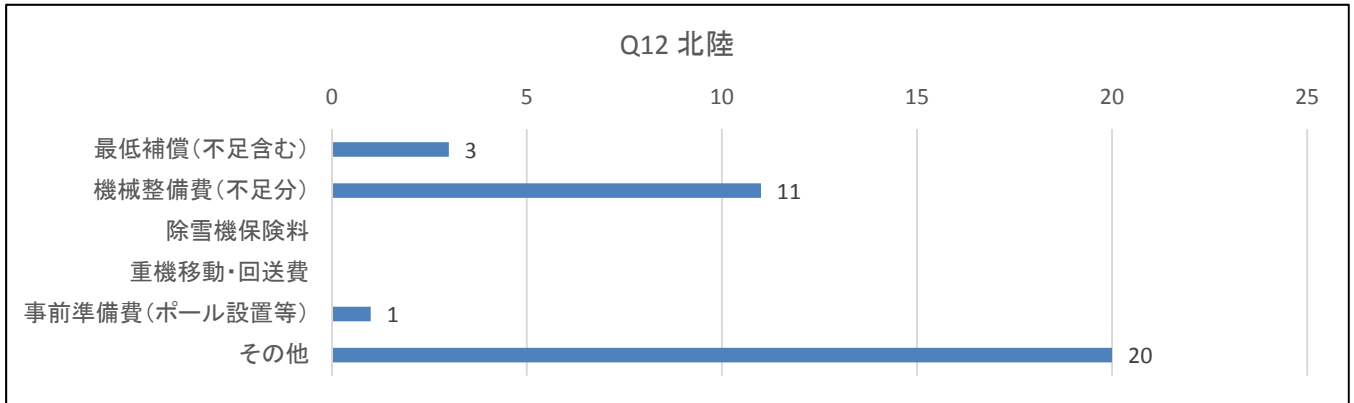
【関東】（回答数=29）※重複あり。



《概要》

- ・重機の点検整備費、ブレード、チェーン等の消耗費など機械整備費に関する要望が最も多い。
- ・また、通勤～準備～後片付けといった稼働以外の実働時間分、出勤1回あたりの最低補償などの支払いを希望している。
- ・そのほか、除雪前のポール設置等の準備費用、除雪機械の保管費用、作業員確保のための固定費（拘束費）を望む意見が複数見られた。

【北陸】（回答数=28）※重複あり。

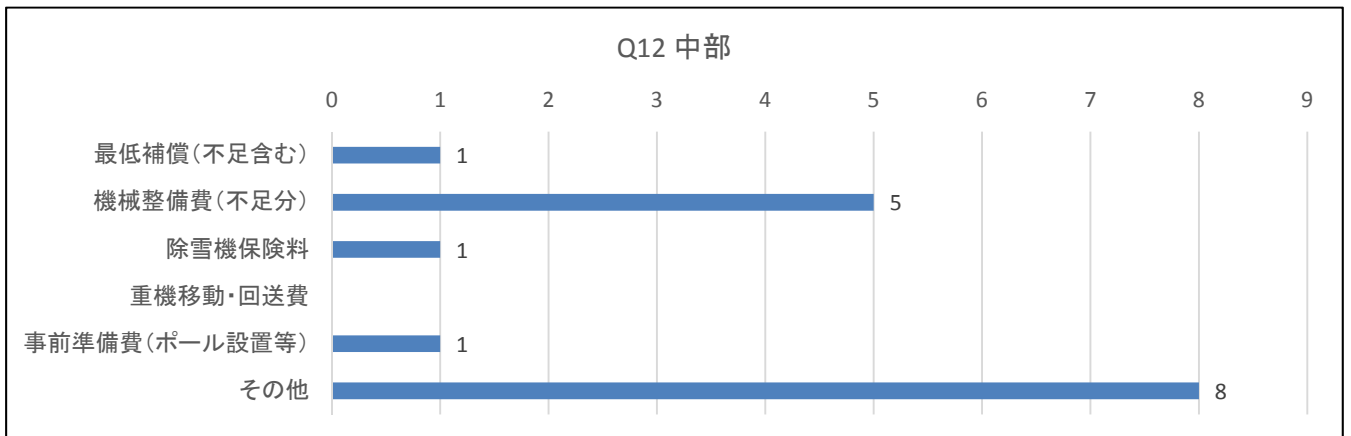


《概要》

- ・機械整備費に関する意見が最も多く、維持管理固定費の設定又は増額、機械の点検整備・修理等作業費や貸与機械の返納整備費の計上などが挙げられている。
- ・最低補償については、稼働に左右されない体制維持費（固定費）の計上、契約期間中の拘束費（固定費）の補償、不足している待機費に代わる諸経费率アップなど。
- ・「その他」としては、除雪中に破損したマンホール、路肩盛り土等の修繕費用、人材育成のため補助（資格取得等）が複数見られるほか、体制維持には十日町市方式（7割補償）※が望ましいとの意見あり。

※十日町方式については、P49～十日町市レポート「除排雪経費に係る基本料金支払制度の導入について」を参照。

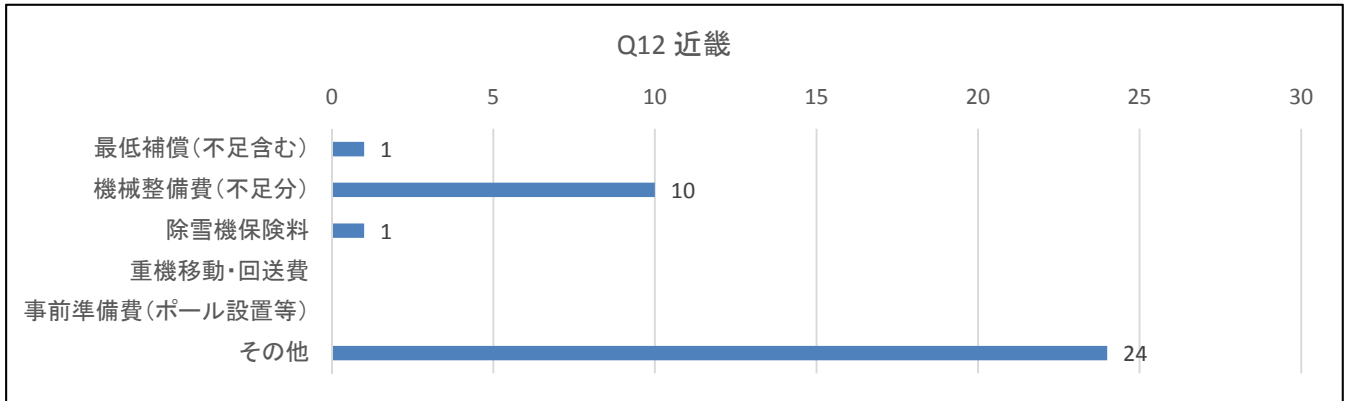
【中部】（回答数=13）※重複あり。



《概要》

- ・機械整備費に関する意見が最も多く、点検費用、車検代補助などが挙げられている。
- ・また、「車両のタスクメーター管理により、作業中の機械の修繕・部品交換に掛かる時間が対象外となるが、稼働時間として見てほしい」など、作業中のやむを得ない停止時間への支払いについても複数の意見あり。

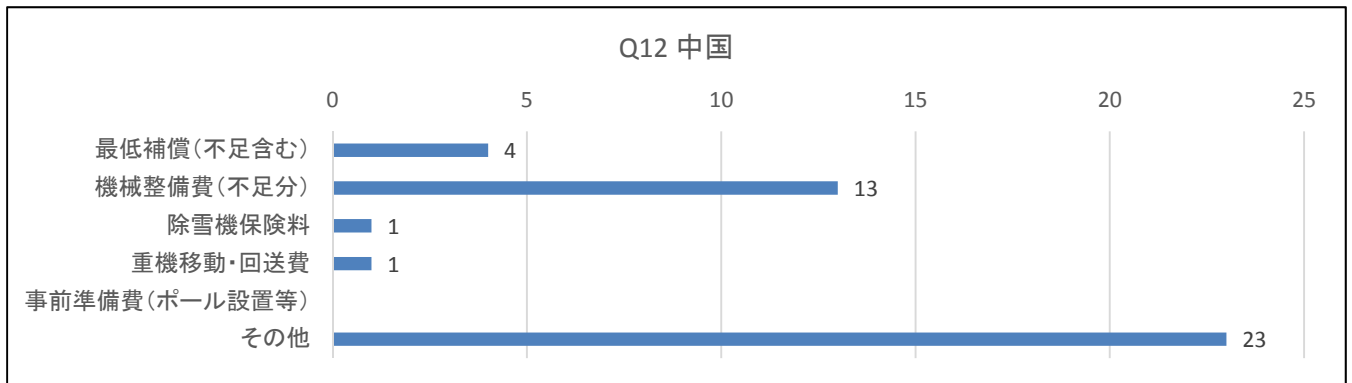
【近畿】（回答数=30）※重複あり。



《概要》

- ・機械整備費に関する意見が最も多く、機械を維持する上で車検代、消耗品などの個別費用のほか、計上される損料・固定費では足りない、といった意見が多い。
- ・その他については、機械のリース料、機械更新時の補助などが挙げられている。

【中国】（回答数=33）※重複あり。

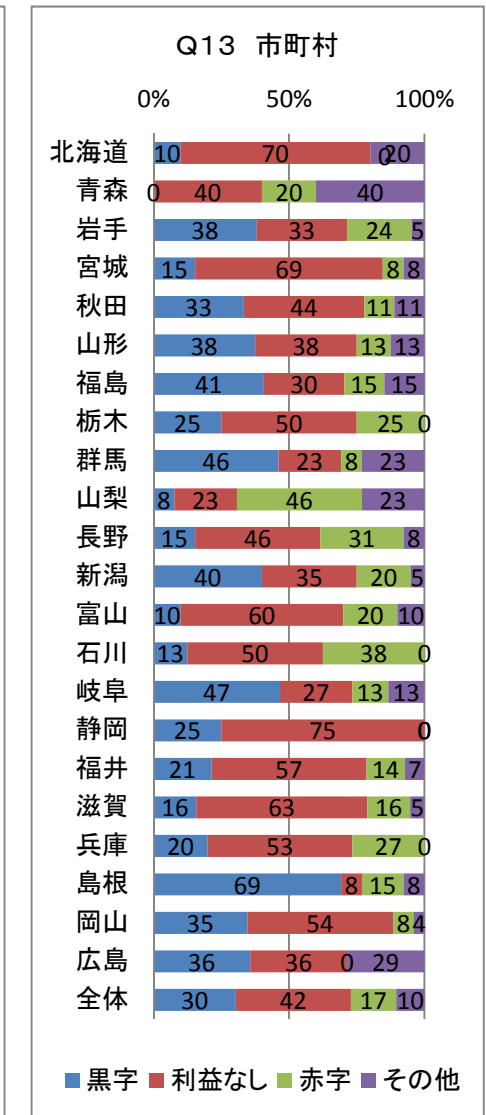
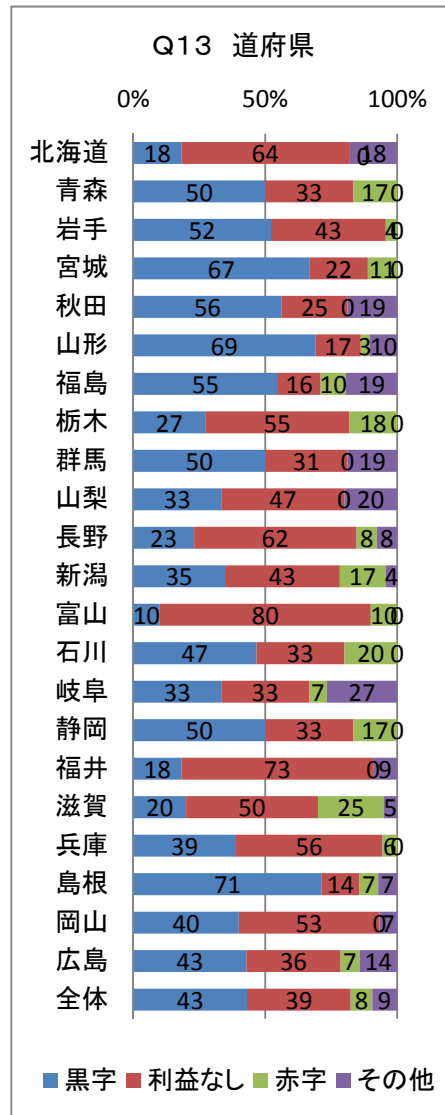
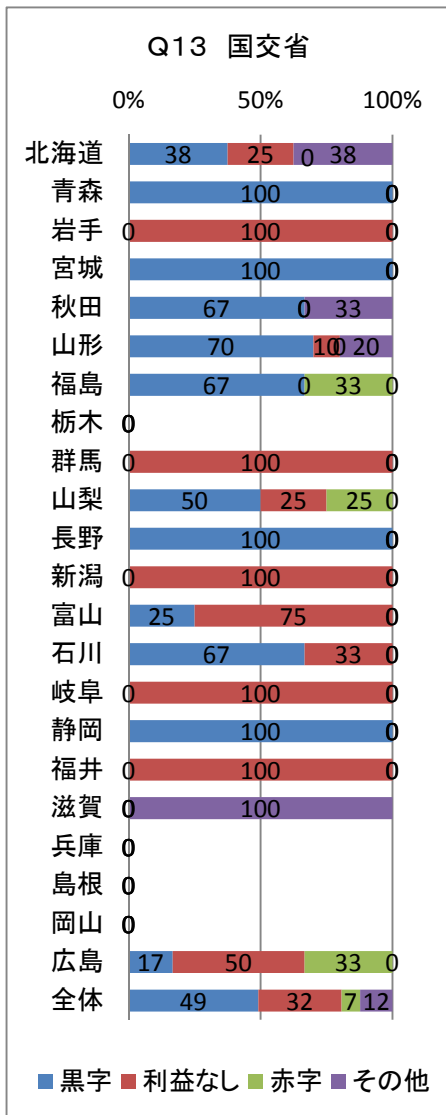


《概要》

- ・機械整備費に関する意見が最も多く、車両点検・修理、チェーン脱着等に要する時間に対する支払、貸与機械以外への消耗品の支給などが挙げられている。
- ・その他では、機械のリース費用、保管費用の計上に関するものが複数ある。また、契約時にある程度の固定費の支払を希望する意見なども見られる。

Q13 除雪業務全般の採算性について

[□黒字である / □利益はない / □赤字である / □その他]



【国土交通省】

- ・全体の約5割が「黒字」とし、約4割が「利益なし」又は「赤字」となっている。
- ・道府県毎の内訳は、サンプル数が少ない箇所もあり参考値となるが、赤字が見られたのは福島、山梨、広島の3県。

【道府県】

- ・全体で見ると、「利益なし」又は「赤字」の割合が「黒字」を上回る結果となっている。
- ・黒字が5割以上占めているのは8県。中でも、宮城、山形、島根は7割近くが黒字である。
- ・一方、「利益なし」の割合が高いのは、富山（80%）、福井（73%）、北海道（64%）などとなっている。

【市町村】

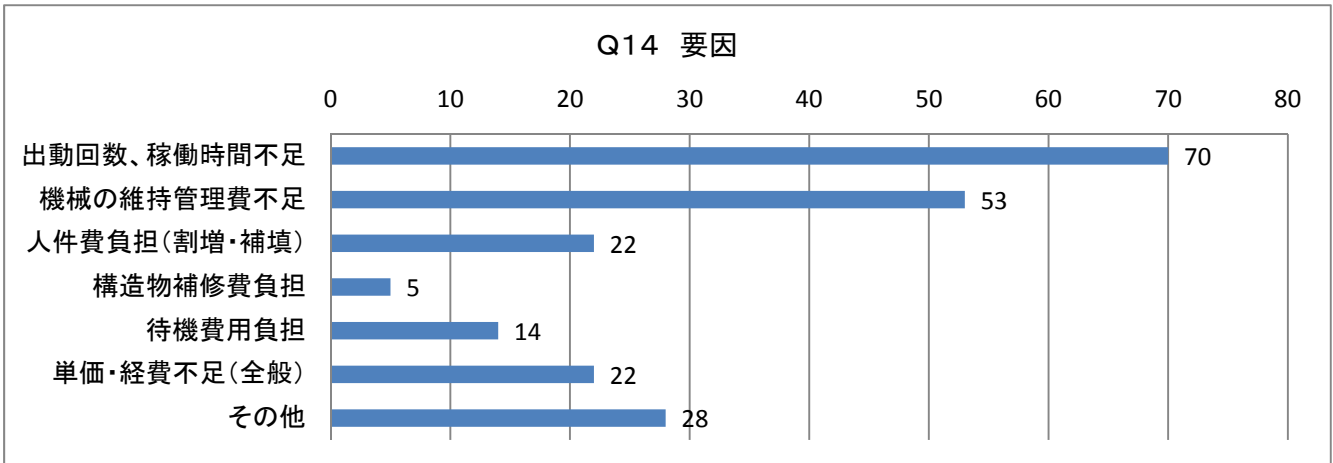
- ・全体で見ると、「黒字」は3割に止まり、6割が「利益なし」又は「赤字」となっている。
- ・また、「赤字」の割合が2割弱と、国、道府県に比べて高くなっている。
- ・地域別で見ると、殆どの箇所が県に比べ悪化しており、宮城、山梨、石川ではその差が激しい。

Q14 Q13で「利益はない」「赤字である」と回答した方のみお答えください。その主な要因は何ですか。また、どのようにすれば改善されると思われますか。

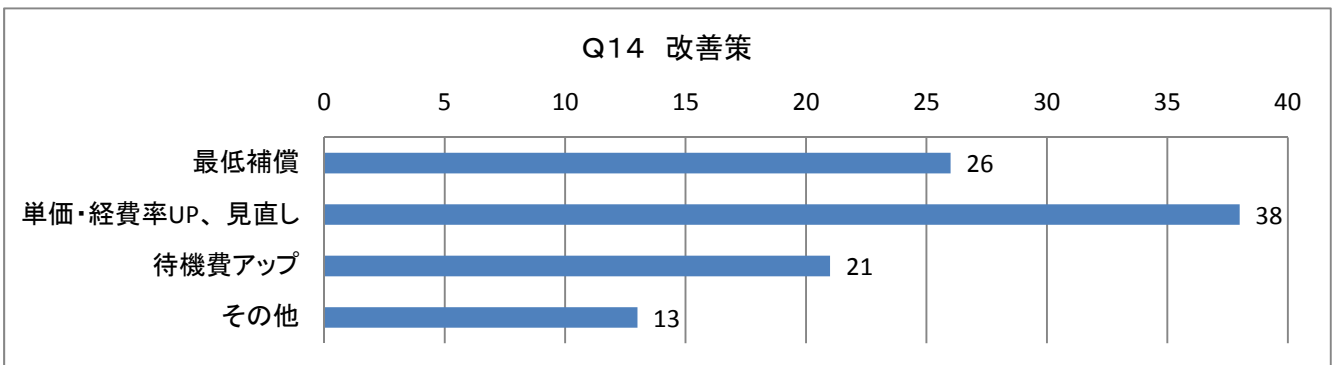
[自由回答]

【全体】

(要因：回答数=178) ※重複あり。



(改善策：回答数=77) ※重複あり。



《概要》

- ・「利益なし／赤字」の要因は、出勤回数・稼働時間不足としており、その年の降雪量次第といった不安定要素が大きな問題となっている。
- ・次いで多いのが、機械の維持管理費不足で、特に自社保有機械について、修繕費等が嵩み利益は出ないとする回答が多い。
- ・改善策については、要因を問わず単価・経費率のアップとする回答が最も多い。また、人員確保及び機械維持のため、最低補償・固定費の設定、待機費アップを挙げている。

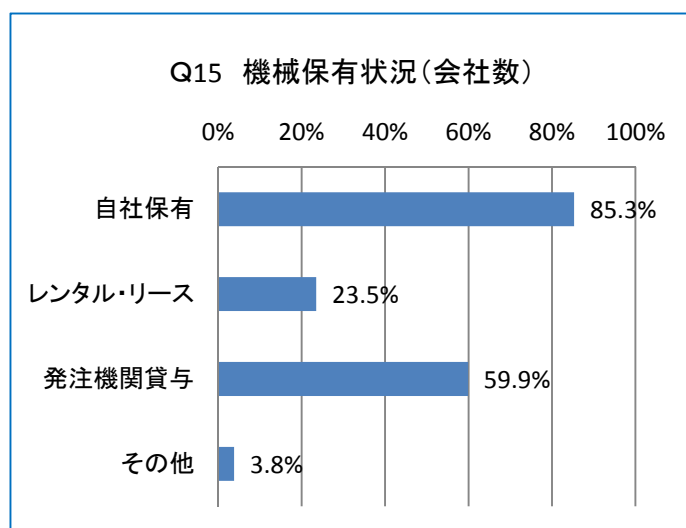
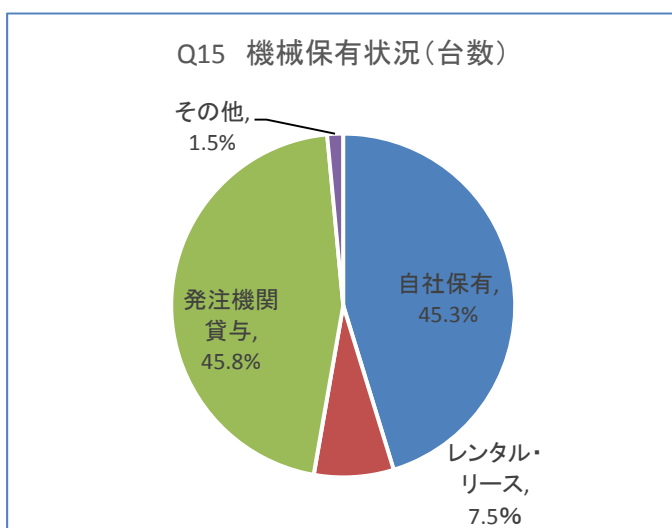
3. 除雪機械について

Q15 除雪機械の保有状況について

【保有状況】

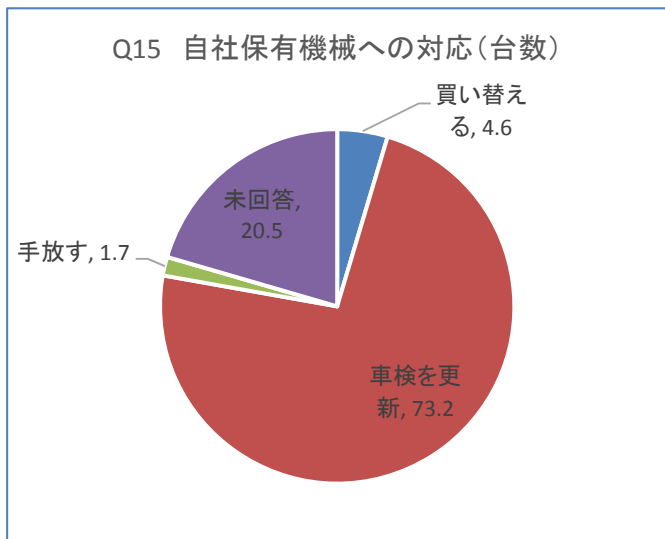
	自社保有		レンタル・リース		発注機関貸与		その他		合計	
	会社数	台数	会社数	台数	会社数	台数	会社数	台数	会社数	台数
グレーダー	155	242	27	38	112	262	4	5	224	547
除雪ドーザー	260	767	55	115	163	380	6	12	336	1,274
ロータリー除雪機	80	156	4	4	171	461	4	13	210	634
その他	102	195	34	68	104	273	6	14	193	550
合計	359	1,360	99	225	252	1,376	16	44	421	3,005
(割合)	85.3%	45.3%	23.5%	7.5%	59.9%	45.8%	3.8%	1.5%	100.0%	100.0%

※保有形態、機種毎の「会社数」は重複があるため、単純集計しても「合計」とは一致しません。



【自社保有する除雪機械への対応／今後3年間程度】

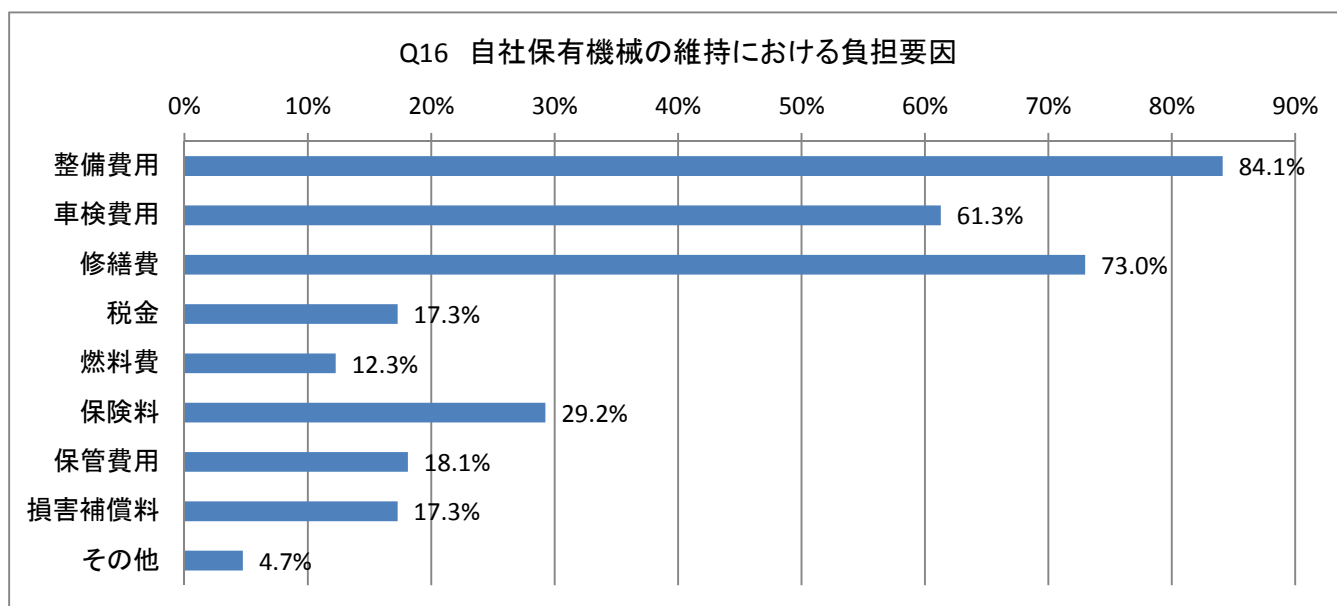
	自社保有		買い替える		車検を更新		手放す		未回答	
	会社数	台数	会社数	台数	会社数	台数	会社数	台数	会社数	台数
グレーダー	155	242	7	8	114	178	5	5	29	51
除雪ドーザー	260	767	27	37	206	573	9	10	18	147
ロータリー除雪機	80	156	7	8	55	103	3	3	15	42
その他	102	195	8	10	76	141	5	5	13	39
合計	359	1,360	40	63	280	995	21	23	18	279
(割合)	100.0%	100.0%	11.1%	4.6%	78.0%	73.2%	5.8%	1.7%	5.0%	20.5%



《概要》

- ・ 除雪機械の保有状況を見ると、台数では自社保有と発注者貸与の割合が並び、ともに半数弱を占める。
- ・ 除雪機械を自社保有する企業は全体の8割以上、発注者貸与を受けている企業が6割、レンタル・リースしている企業が2割超となっている。
- ・ なお、自社保有機械への今後の対応については、大多数が車検を更新するとし、買い替えるとした回答は、会社数で1割、台数で5%弱となっている。

Q16 Q15で「自社保有」と回答した方のみお答えください。それら機械の維持で負担になっている要因にはどのようなものがありますか。

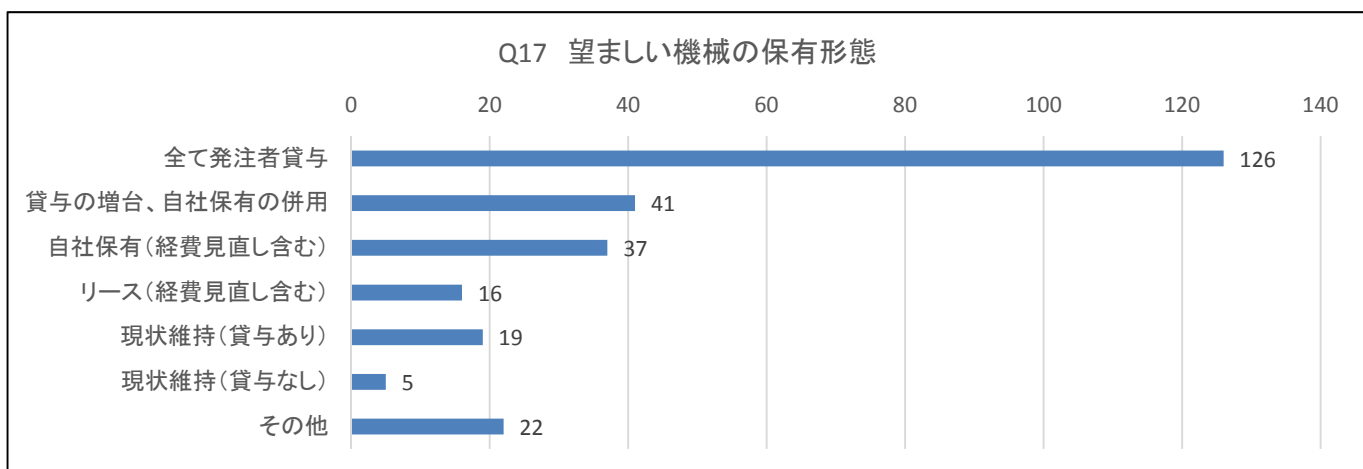


※回答社数=359社。複数回答可。

《概要》

- ・前述の採算性に関する回答にも見られたとおり、除雪機械の整備費用で8割、修繕費で7割、車検費用で6割の企業が負担になっているとしており、これらに対する積算上の対応を必要としている。

Q17 これからの除雪機械の保有形態について、どのような形が望ましいと思われますか。
〔 自由回答 〕



※回答企業数=246社。一部重複含む。

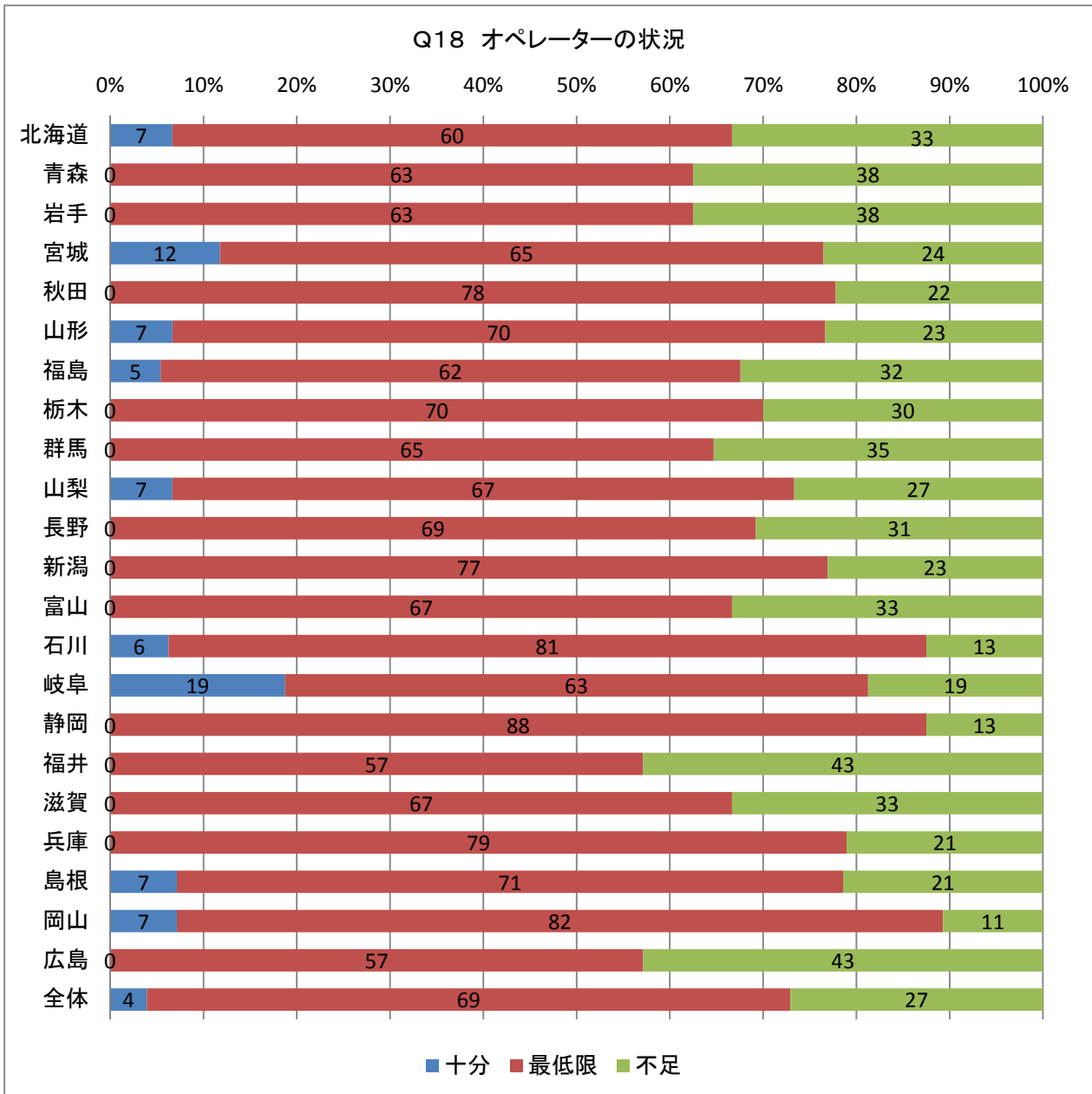
《概要》

- ・ 自社保有に係る各種コストの問題から、発注者貸与を望む意見が多数を占めた。
- ・ 一方、自社保有が望ましいとする意見の多くは、実態に見合った固定費や単価アップを条件にしている。
- ・ その他意見として、発注者所有機械の直接払下げ、新規購入時の助成制度などが挙げられている。

4. 除雪業務に従事する人員について

Q18 オペレーターの状況について

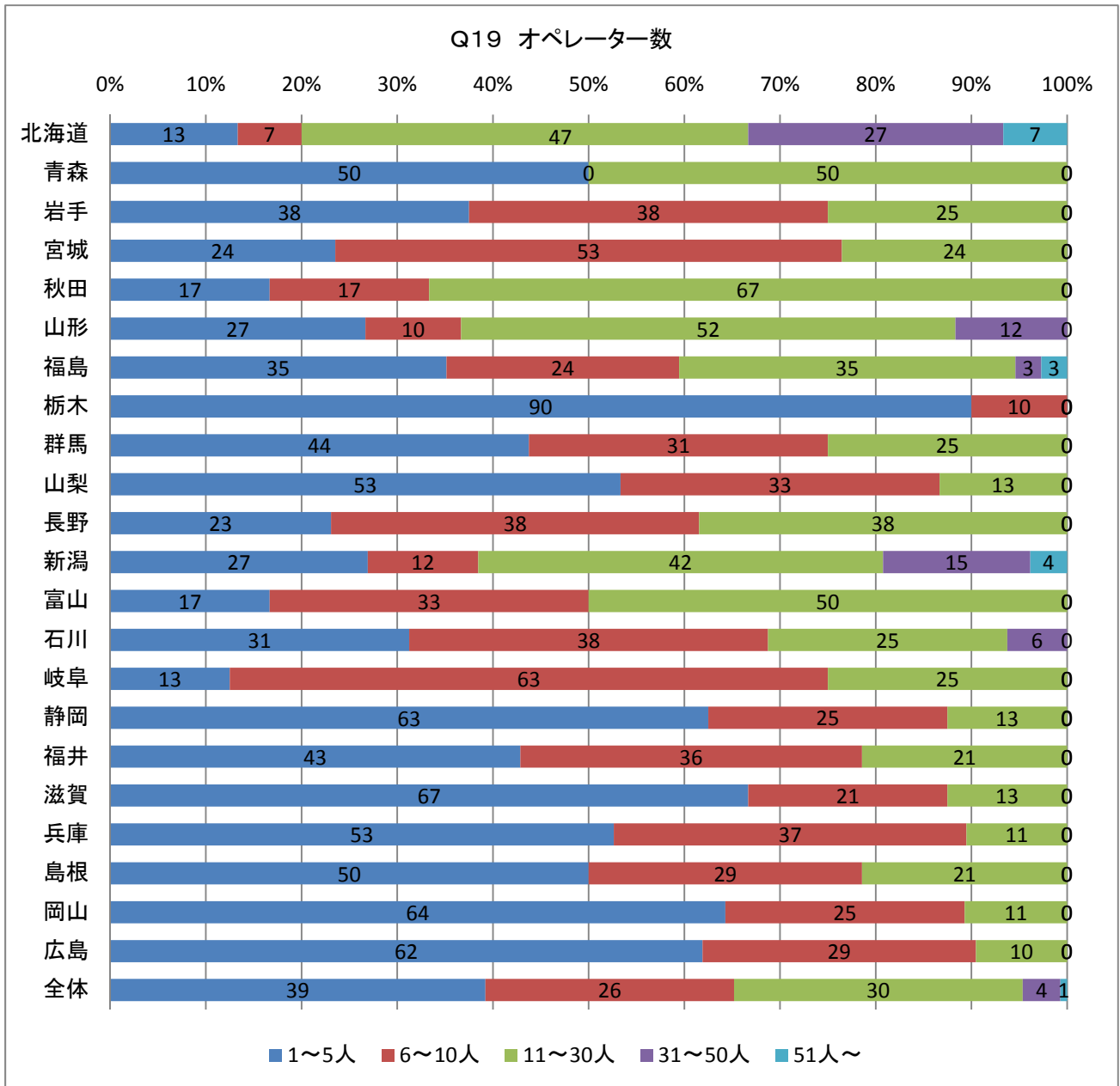
[十分に確保している / 最低限必要な人員は確保している / 不足している / その他]



《概要》

- ・ 全体では、約7割が「最低限の人員を確保している」とし、3割弱が不足している状況にある。
- ・ 道府県別にみると、福井、広島では「不足している」とする割合が4割を超え、特に厳しい状況がうかがえる。

Q19 オペレーター数について

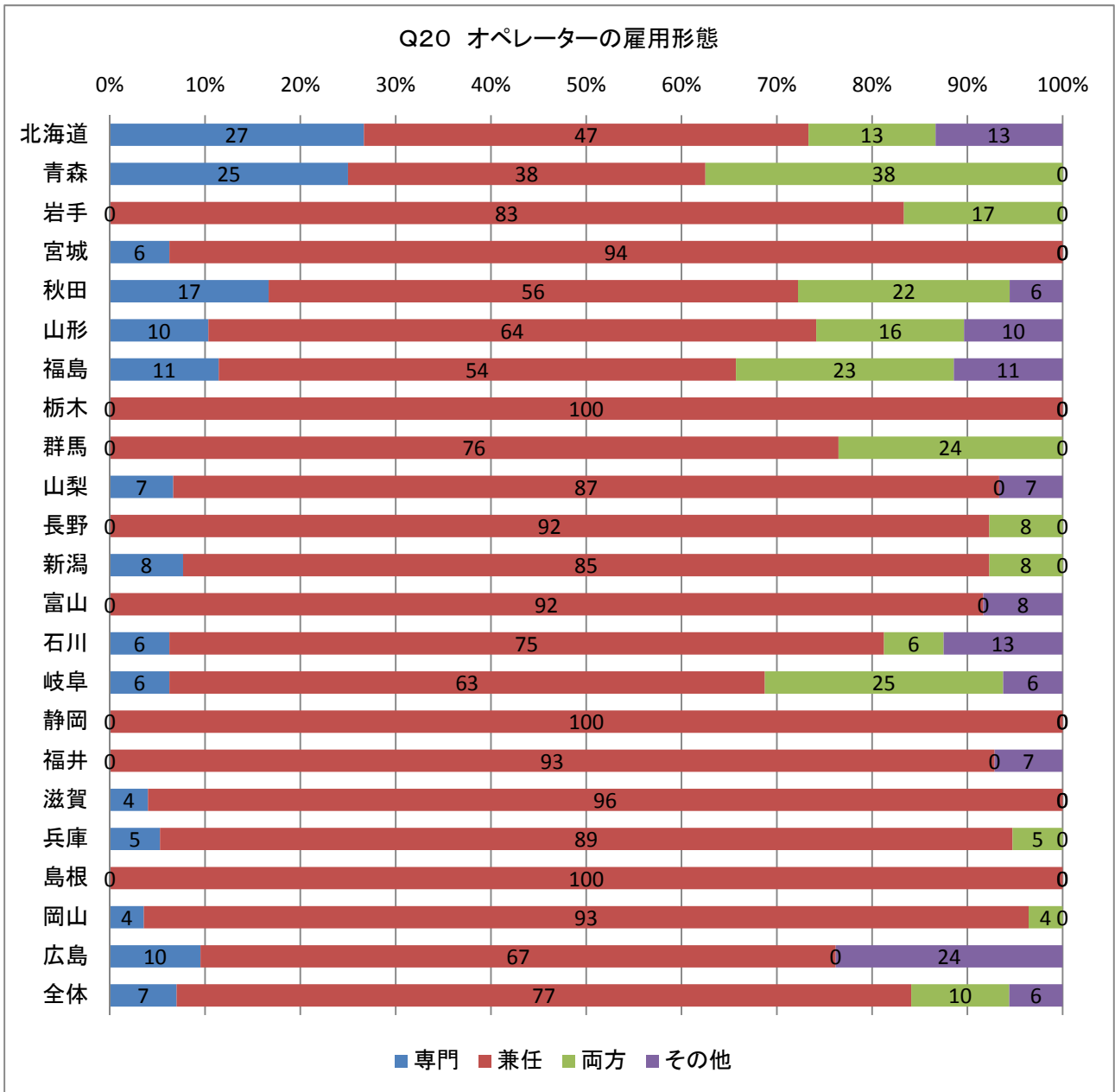


《概要》

- ・一般的な特徴としては、やはり全域が豪雪地帯となる北海道、東北の日本海側、北陸においては、オペレーターを多く抱えて対応していることが分かる。

Q20 オペレーターの雇用形態について

[除雪専門で雇用している / 他の建設業務と兼務している / その他]



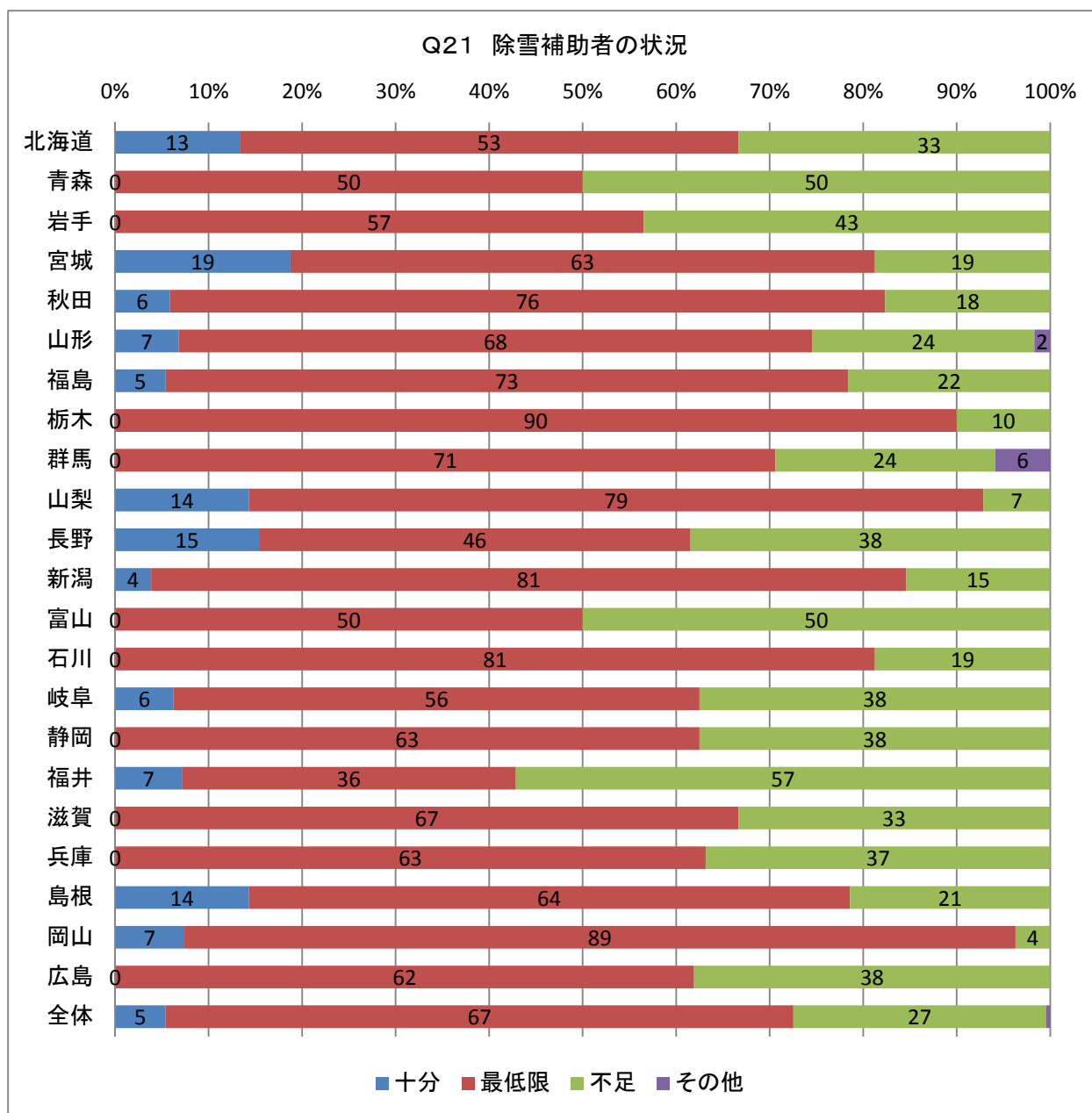
※グラフ上の『両方』とは、「その他」の回答の内訳で『両方』と記したものを切り分けたもの。

《概要》

- ・業務量が気候に左右されるオペレーターの雇用形態は、基本的に建設業務との兼務になっている。
- ・したがって、除雪専門での雇用は、冬期間中の積雪量が一定量見込まれる地域に限られると思われる、比較的多くみられるのは、やはり北海道や東北の日本海側などである。

Q 2 1 除雪作業補助者の状況について

[□十分に確保している / □最低限必要な人員は確保している / □その他]



《概要》

- ・全体としては、十分または最低限確保しているのが7割、不足が3割と、オペレーターの状態とほぼ同じ状況である。
- ・ただし、地域別では、青森、富山、福井で5割以上が不足とするなど、オペレーター以上に状況が悪いとしている箇所もある。

Q22 除雪業務に従事する人員の確保について、問題となっている要因にはどのようなものがありますか。また、どのようにすれば改善されると思われますか。〔自由回答〕

<人員確保において問題となっている要因（回答数=283社）>

要 因	回答数
高齢化	180
人員、有資格者不足	113
技術力低下、経験不足	48
労働環境・過重労働	37
若者の建設業離れ、若手不足	35
工事現場との両立	24
不定期・不規則な仕事、不安定な収入	23
低賃金、低補償、割に合わない	21
若手の育成（教育制度がない、免許取得費用）	18
除雪期間以外の余剰化、建設工事の減少	9
技術の継承	7
苦情・嫌がらせ	6
短期間雇用	5
労務単価の上昇	1
役所のオペレーター確保が先行する	1
専業農家の減少	1
若年層のボランティア精神の欠如	1

《概要》

- ・ 除雪業務の人員確保に係る共通の問題は「高齢化」と「人員・有資格者不足」である。これらの背景には、様々な要因が絡んでおり、厳しい労働環境・待遇等から業務として敬遠され、除雪に限らず本業においても人員不足の状況にあること、また、除雪業務に就くには資格取得、経験を要するが、資格取得費用の問題や教育・訓練等の環境が無いなど、育成環境も不十分であること。さらには、冬期間だけの雇用・不規則の就業では技能者を集めることは困難であり、通年雇用あるいは給与保障をつけ、身を削りながら確保している状況でもある。若年層の育成が急務であるが、本業の安定がなければ雇用も生まれず、今のままでは高齢化を止めることは困難としている
- ・ 他にも、本業と兼務させている企業では工事との両立、人員不足から過重労働が問題となるなど、様々な要因が挙げられている。

<除雪業務の人員確保における問題の改善策（回答数=144社）>

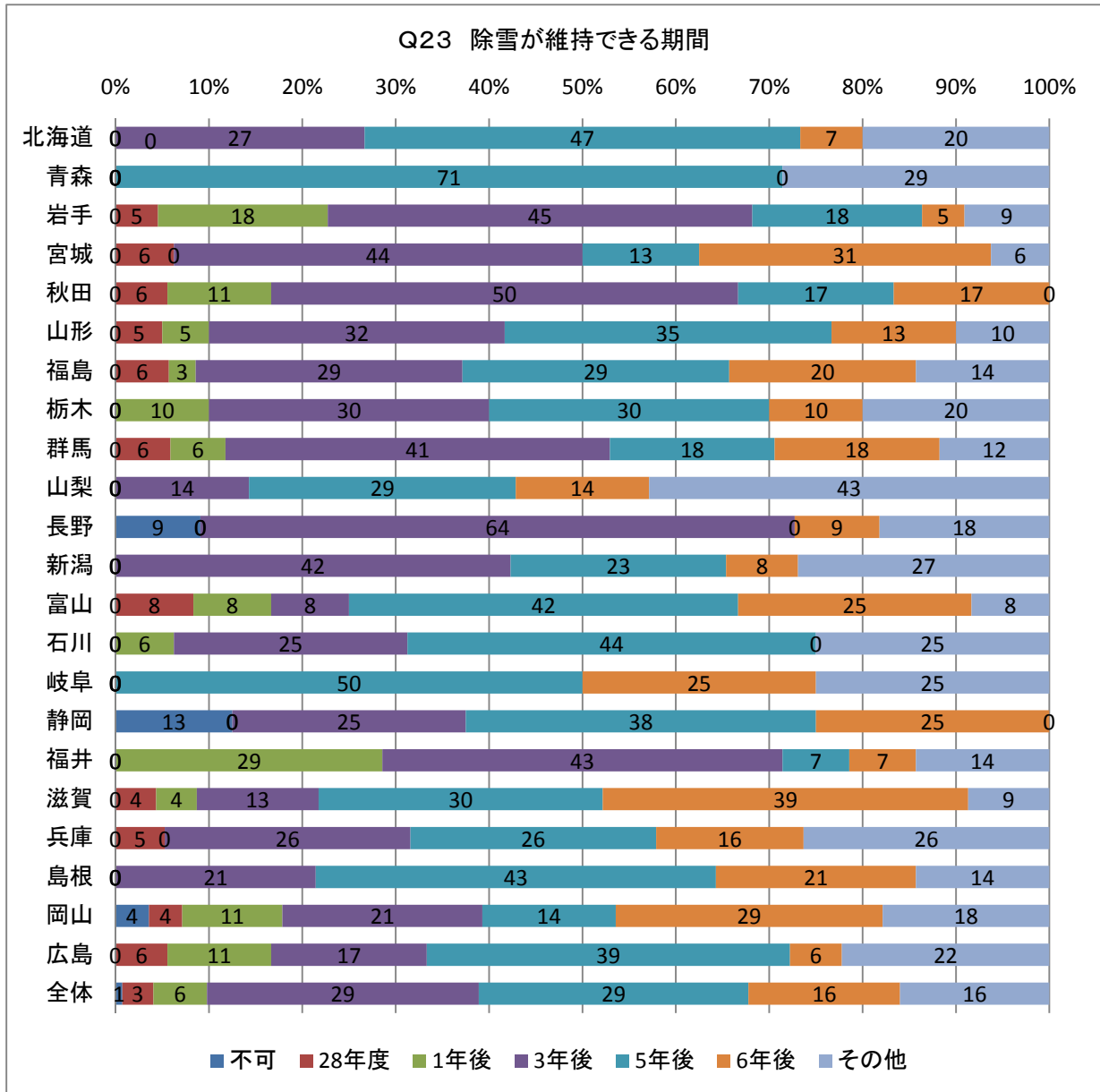
改善策	回答数
労務単価・補償体系の見直し、作業に見合う賃金	67
教育環境整備（訓練施設、講習会、免許取得補助等）	37
雇用条件・待遇の改善	18
（公共）建設工事確保、本業の充実・安定	15
建設業への入職PR、広報強化、魅力の発信、イメージアップ	14
通年雇用	10
安定した事業量	7
業務の効率化（集約化等）、機械の高性能化	3
作業条件の緩和（大型免許取得者以外の活用）	3
建設工事の年度末工期の延長等、工期への考慮	3
維持を含めた通年の業務委託契約	2
住民の理解・協力	2
農業従事者等への協力要請	2
再雇用	2
インフラ整備（電熱線、自動散布装置等）	1
除雪対応企業への本業での優遇措置（除雪以外の仕事量確保）	1
若手の技術力向上	1
発注者によるオペレーターの直接雇用	1
協会・発注者による人材供給体制	1

<<概要>>

- ・ 除雪業務の人員確保の問題を解消するためには、作業内容に見合った労務単価の設定、安定雇用を図るための補償体系の設定など、労務費・賃金体系の改善が必要としている。
- ・ また、スキルアップのための環境整備に関する意見も多く、雪寒期以外で官主導の重機の訓練、講習会等を行うことで、除雪業務への対応が円滑になるとし、さらに、特殊免許取得には相応の費用が掛かるため、これらに対する補助等があれば、オペレーター確保につながる、としている。
- ・ そのほか、雇用には本業の安定が不可欠であるため、公共工事の確保を求めるものや、建設業のイメージアップ・広報強化、エリアの集中等による業務の効率化、年度末に集中する建設工事の工期に関する柔軟な対応などが挙げられている。

5. その他

Q23 現在の状況が継続した場合、除雪体制が維持できる期間はどれくらいだと考えられますか。
 [□平成28年度から不可 / □平成28年度までは可能 / □1年後まで可能
 / □5年後まで可能 / □6年後まで可能 / □その他]



〈概要〉

- ・全体で見ると、「既に不可」から「1年後」と既に余裕が無いとする企業が1割、「3年後」には全体の4割、「5年後」には全体の7割が維持できなくなるとしている。
- ・「その他」については、不明とする回答が大半だが、6年後以降も可能とする回答が3%程度ある。
- ・地域別に見ると、0～3年後までの割合が5割を超えている岩手、秋田、群馬、長野、福井などは先行きの不透明感が強いものと思われる。

Q24 今後の除雪業務の円滑な遂行に向けての要望・提案等について
〔 自由回答 〕

〈概要〉

- ・他の設問にある契約、採算性、機械、人員に関する意見と共通するものが多い。
- ・その他で多く聞かれるのは、業務の円滑化のためマンホール周りの凹みや段差の解消などの道路整備、地域における待機・出勤条件の統一化、地域住民の理解、地域性を考慮した入札制度（指名・随契）などが挙げられる。

〈要望・提案等の意見／一部抜粋〉

- ・国、道、市町村の除雪出動基準を同基準にしないと、住民からの理不尽な苦情を抱え込んでしまう。
- ・冬季間だけでなく、通年雇用を行い、技術力の向上を図り、次世代へ継承のため管理者及びオペレーターを育てなければならない。除雪予算の向上拡大を図らなければ、除雪サービスの質の低下が避けられない。
- ・通行量の少ない道路の冬期間通行止めや、夜間の通行時間制限をかけるようにする。
- ・苦情処理を業者任せにするのはやめて欲しい。苦情すべては処理しきれない。
- ・出勤前に除雪が完了しているのは当たり前と思われているが、非常に困難であることを理解してほしい。除雪は一種の災害活動である。
- ・市街地における地区住民の協力。除雪後の敷地内の雪を道路に排雪しない。
- ・除雪は、特殊技能を要する作業であり、若手オペの育成のため、複数年契約と貸与機械による夏季OJTの許可。
- ・JV契約は、いまだに幹事会社の事務の混乱と、清算時の意見相違しか生まない。単社契約に戻すのが望ましい。
- ・雇用確保、人材育成、設備投資、OJT等を確実にいき、県民の安心・安全を担う企業としてのスキルアップを図るため、価格競争による入札制度を改め、技術提案型随意契約の実現を望む。
- ・防雪柵設置収納業務も除雪業務に算入すれば11月・3月の作業員の雇用につながる。
- ・道路の路面整備をしていただくとオペレーターの負担が少なくなる
- ・地域住民も高齢化しており、庭先または玄関前の除雪もできない世帯が増えており、グレーダーや除雪ドーザーで地域住民への家前に雪を置いていくような除雪作業を改め、できる限りロータリー除雪機とトラックで排雪する方向にしていかなないと苦情だけがが増えて除雪業者への負担が増える。
- ・降雪の多い年では自治体の予算が途中で無くなることもあり、積雪があっても日中の除雪を出してもらえないことがある。すると日中圧雪になり、夜の気温が下がった時に圧雪を剥ぐのに大変苦勞するし、チェーン、エッジの磨耗が著しく進む。オペレーターの賃金も割増になり、全くいいことがなく悪循環でしかない。
- ・国、県、市町村、NEXCO、警察署など道路管理機関の横の連携を強固にして、除雪体制を考えていただきたい（路線の優先順位、交通規制、処分場所、統括連絡場所など）
- ・県民が圧雪路面に対して慣れていないので、どうしても舗装面まで出す除雪作業となってしまう除雪時間が長時間となり、少しでも道路に圧雪が残っていると苦情やクレームになってしまう。市街地の除雪時に、家の前に少量の雪の塊が残るだけで苦情を言われる場合があるが、せめて自宅前ぐらい各自で除雪していただきたい。自治体から住民への注意喚起や指導が必要。
- ・降雪や積雪状態がわかる様、道路ライブカメラの増設を望む。

- ・積雪センサー、凍結センサーの増設を希望する。雪情報システムの入力システムの改善。写真管理、書類整備の簡素化。
- ・除雪作業に一般競争は馴染まない。随契が望ましい
- ・GPS とモバイル回線を利用した車輛運行管理システムを導入し、発注者・受注者間で情報共有すればより効率的で、かつ安全性も向上する。
- ・契約から実際の業務に至るまで、積雪地帯のやり方を単に準用するのではなく、もっと地域性を考慮する必要がある。

以 上

除排雪経費に係る基本料金支払制度の導入について

島田 悟¹・東 佑亮²・池田 克也²・庭野 和浩¹

¹十日町市 建設部 建設課（〒948-8501 十日町市千歳町3丁目3番地）

²十日町市 建設部（〒948-8501 十日町市千歳町3丁目3番地）

近年の除排雪の状況を取り巻く課題の一つに、除雪オペレーターの確保や、除雪機械の維持・管理が困難となっていることがあげられる。そこで、当市ではそれらに必要な経費を前もって支払う「基本料金支払制度」を導入した。あわせて、除排雪コスト低減のため、基本料金を上回る除雪作業に対し、除雪単価を変動させることとした。本稿では、「基本料金支払制度」導入にあたっての検討、制度の概要、また導入の効果等について報告するものである。

キーワード 除雪 除雪オペレーターの確保 基本料金支払制度

1. 新潟県十日町市の紹介

(1) 十日町市の概要

十日町市は、2005年4月1日に旧十日町市、川西町、中里村、松代町及び松之山町の5市町村が新設合併し誕生した。（図-1）総面積は589.92km²、人口は57,578人（2014年4月末）である。

当市は、毎年の平均積雪深が2mを超える全国有数の豪雪地帯であり、1年の3分の1以上が降雪期間となっている。この気象条件が、独特の生活文化の形成や経済活動の発展などに大きな影響を与えてきた。



図-1 位置図

(2) 降積雪状況

本市は、新潟県の中でも特に雪の多い地域であり、県内の他市との比較を図-2に示す。

累計降雪量の平均値で比較すると、当市は1,074cm、新潟市は130cm、長岡市は474cmとなっており、それぞれ8.3倍、2.3倍となっている。次に最大積雪深の平均値で比較すると、当市は204cm、新潟市は29cm、長岡市は92cmとなっており、それぞれ7.0倍、2.2倍となっている。

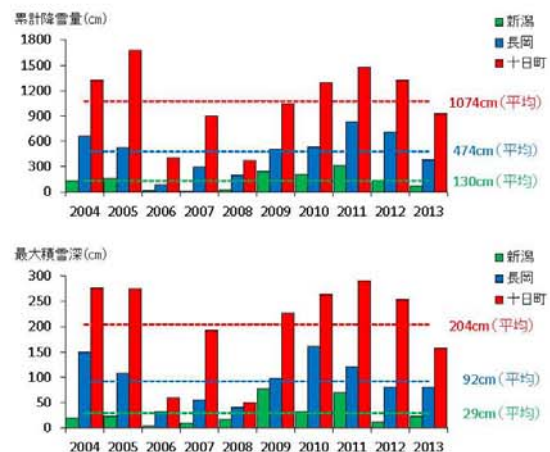


図-2 降積雪状況の比較

2. 除雪を取り巻く環境

(1) 全国の現状

近年、長引く景気の低迷により、除雪を請負う業者の弱体化が進んでいる。加えて、ここ数年は、小雪・豪雪などの異常気象が頻発し、安定した除雪体制の維持に深刻な影響を与えている。

また、若年層を中心とした人口の流出や高齢化により、除雪の担い手の確保ができず、除雪業者の廃業や撤退などの問題も生じている。

このように、除雪を取り巻く環境が厳しくなる中で、国や地方公共団体では、除雪体制を維持するために、業務委託方法の工夫や除雪待機費用の支払いなど、様々な取り組みが行われている。しかしながら、十分な支援策が講じられているとは言えない現状である。

(2) 十日町市の現状

a) 除排雪経費の推移

図-3は、当市の2003年度から2012年度までの道路除排雪経費と累計降雪深を表している。

豪雪の年には、20億円を超える道路除雪費が必要となり、市財政の負担となっている。



図-3 除排雪経費の推移

除排雪経費に対しては、社会資本整備総合交付金による措置の他、豪雪時には、市町村道除雪費補助の臨時特別措置が行われているが、除排雪経費全体に占める割合は非常に小さい。(図-4)

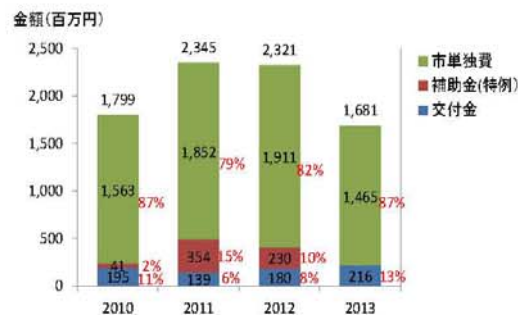


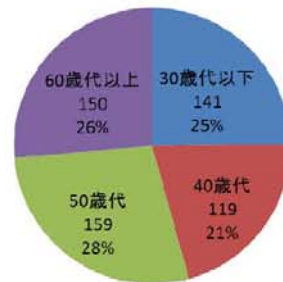
図-4 道路除排雪経費に占める社会資本整備総合交付金・及び市町村道除雪費補助の臨時特別措置の割合

b) 除雪業者の現状

図-5は、十日町市内の除雪業者における除雪オペレーターの年代別割合を示している。

除雪オペレーターの約半数以上が50歳代以上となっており、全国の他の自治体と同様、当市においても除雪オペレーターの高齢化が進んでいる。

除雪業者が新たな担い手を確保し、除雪機械操作の技術や経験をしっかりと伝えなければ、今後、現在と同レベルの除雪作業を継続していくことは困難となると考えられる。



(除雪基本料支払制度導入に関するアンケート調査より)

図-5 除雪オペレーターの年代別内訳

c) 除雪機械

除雪作業に使用する主な除雪機械は、除雪ドーザとロータリー除雪車である。

除雪ドーザは、運転操作が簡易で小回りが効き、新雪除雪や路肩への押し出し、拡幅作業など、幅広く活用されており(写真-1)、ロータリー除雪車は、新雪除雪により路肩に堆積した雪を除去するための投雪作業やダンプ等による排雪作業での積み込み活用されている。(写真-2)



写真-1 除雪ドーザ



写真-2 ロータリー除雪車

これらの機械がなければ除雪作業（写真-3）ができないわけであるが、いずれの機械もその使用は冬期間に限定されること、また毎年の点検・整備に係る費用が高額であることなどから、自社で保有することは除雪業者にとって大きな負担となっている。



写真-3 除雪機械による作業風景

3. 除雪基本料金支払制度の導入

第2章のとおり、当市の除雪を取り巻く環境は、大変厳しく、またこのような状態が続くようであれば、除雪業者の倒産や廃業、除雪事業からの撤退といった問題が深刻化し、安定した除雪体制を維持していくことは、さらに困難となる。

これらの課題解決のため、2013年度より「除雪基本料金支払制度」を新たに導入した。本章では、除雪基本料金支払制度について紹介する。

(1) 制度の目的

本制度はオペレータの確保や除雪機械の維持・管理等

に必要な経費の一部を除雪基本料金として前払いするとともに、支払われた基本料金は、降積雪量にかかわらず精算をしないこととするものである。このことにより、安定した除雪体制の構築を目指すとともに、小雪時におけるリスクの軽減も図ることとした。

(2) 待機料制度（旧制度）と基本料金支払制度（新制度）の概要

2012年度まで行われていた待機料制度（旧制度）と除雪基本料金支払制度（新制度）の概要を表-1に示す。大きく変更となった点は以下のとおりである。

① 支払金額の増加

待機料は平年時における除雪費支払総額の1割程度であったのに対し、同7割程度を基本料金として設定し、そのすべてを前払いすることとした。

② 精算不要

待機料は毎月の除雪委託料と精算する必要があったが、基本料金は小雪で除雪作業が発生しない場合であっても精算は一切行わない。

③ 単価変動制の導入

除雪委託単価は、基本料金までは通常単価で積算し、除雪委託料が基本料金を超えた場合、その後の単価を通常単価の90%とする。

(3) 降雪状況別除雪委託料の比較

図-6は、除雪基本料金総額を7億円に設定し、降雪状況別に、過去の実績値と基本料金支払制度に置き換えた場合の除雪委託料を比較したものである。

降雪量が平年並の年（2007年）では、旧制度と比べると、約2%、2,000万円程の委託料が削減される。また、大雪年（2005年）では、約6%、約1億円が削減される。

逆に、小雪の年では、除雪基本料金を実際の委託料が下回るため、その差額分だけ市の負担が大きくなる。

表-1 待機料制度（旧）と基本料金支払制度（新）の概要

概要	平年	大雪	小雪	特徴
	稼働費実績 10億円	稼働費実績 20億円	稼働費実績 5億円	
(旧) 待機料制度 ① 市全体で約1億円 ② 待機に係る人件費 ③ 1シーズンあたりの出勤基準回数(35回)までを対象に、契約路線(延長)毎に算出 ④ 毎月の委託料請求時に精算する。	待機料 委託料(精算分除)	待機料 委託料(精算分除)	待機料 委託料(精算分除)	・ 出勤基準回数分の人件費は保証されるが、機械の維持管理の部分の保証が十分ではない。
(新) 基本料金支払制度 ① 市全体で約7億円(過去10年の委託料平均の約7割) ② 人件費、除雪機械維持管理費 ③ 前年までの委託作業実績を基に、按分し算出 ④ 除雪委託料が、基本料金を超過した場合、その後の委託単価を通常単価の90%とする(単価変動制)	基本料金 7 委託料 2.7 0.3 単価変動制により軽減された委託料	基本料金 7 委託料 11.7 1.3 単価変動制により軽減された委託料	基本料金 7 2 実稼働分を超える分	・ 降雪量に関わらず、一定の額を除雪シーズン前に支払うことで、安定して人材の確保や機械の維持管理ができる。 ・ 単価変動制との組み合わせにより、大雪時の除雪費が軽減される。



図-6 降雪状況別の制度別除雪費の比較

5. 導入結果

(1) 除雪業者における結果

除雪基本料支払制度を導入した効果を検証するため、基本料支払対象業者に対しアンケート調査を行った。回答のあった業者のうち、約半数以上の業者が「評価する」と回答した。(図-7)

評価する理由として、「小雪時の心配が不要となった」「冬期間の季節雇用作業員の確保や除雪機械の維持修繕等がしやすくなった」と回答した業者が半数を超えている。(図-8)

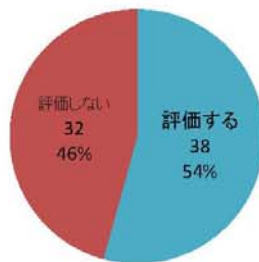


図-7 除雪基本料金支払制度導入を評価するか

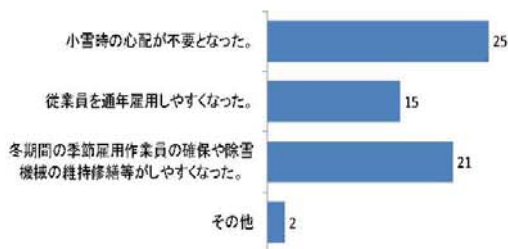


図-8 評価する理由

一方、「評価しない」と回答した業者の多くが、その理由として「基本料金支払制度は必要であるが、基本料金超過後に単価が下がる」と回答している。(図-9)

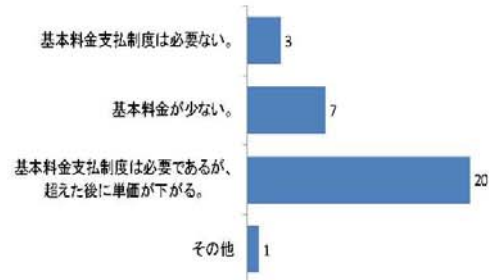


図-9 評価しない理由

(2) 市における結果

2013年度の除雪費は、総額で約18.8億円(暫定)となった。これは、過去10年平均よりもやや多い数字である。そのうち、除雪基本料金の対象となる委託料の実績額は、約11億円であり、基本料金総額の占める割合は、約60%となった。

新制度導入の効果検証は、基本料金支払対象業者の除雪委託料実績額を基に行った。(図-10)

委託料実績額のうち、約4億6千万円が基本料金を超過したため、単価変動制の対象となり減額された。その結果、従来制度と比べ、超過分の約1割、4,600万円の経費が節減された。

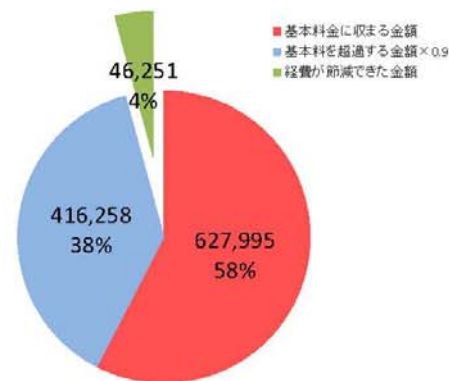


図-10 基本料対象除雪費内訳 (千円)

6. おわりに

当市において、冬期間の安心・安全な暮らしを維持するため、除雪作業は必要不可欠なものである。その除雪作業を担う除雪業者の抱える不安や経費負担を軽減するため、今冬より「除雪基本料金支払制度」を新たに導入し、一定の成果を得ることができた。

しかしながら、新制度に対する否定的な意見や、改善すべき点も明らかとなったことから、本制度への理解を求めながら、今後も検証を続け、更により制度となるよう改善に努めたい。

一般社団法人 全国建設業協会

〒104-0032 東京都中央区八丁堀 2 丁目 5-1

東京建設会館 5 階

TEL : 03-3551-9396 FAX : 03-3555-3218

HP <http://www.zenken-net.or.jp/>