

# 除雪業務に係るアンケート 報告書

平成29年10月

一般社団法人 全国建設業協会



# 目次

○調査概要	.....	P. 2
○回答企業内訳	.....	P. 3
○調査結果		
1. 各調査機関との契約の状況について	.....	P. 4 ~
2. 大量降雪時の備え(体制整備等)について	.....	P. 12 ~
3. 除雪業務実施上の課題等について	.....	P. 15 ~



# 調査概要

## 【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ところであり、関係機関等に対し適切な利潤の確保等、除雪業務実施上の諸課題に関する必要な提言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、本調査を実施し、今後の関連諸制度等の改善に繋げるものとする。

## 【調査の内容】

- 各発注機関との契約の状況について
- 大量降雪時の備え（体制整備等）について
- 除雪業務実施上の課題等について

## 【実施概要】

<調査日> 平成29年8月～平成29年9月

<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又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

<回答数> 21都道府県建設業協会（回収率：87.5%）

会員企業 計373社

※なお、設問ごとに未回答があるため、回答者数と各設問の合計者数は一致していない。

<集計方法> 都道府県建設業協会及び会員企業の回答をそれぞれ単純集計

※なお、本紙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%にならない場合あり。

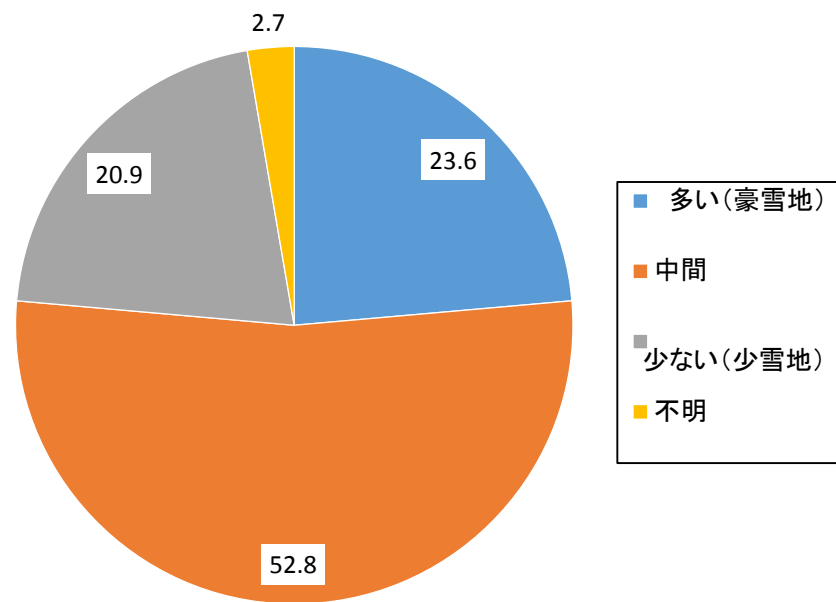


# 回答企業内訳

		回答社数	構成比
北海道・東北	北海道	14	3.8%
	青森	5	1.3%
	岩手	20	5.4%
	宮城	15	4.0%
	山形	46	12.3%
	福島	13	3.5%
		113	30.3%
関東	栃木	1	0.3%
	群馬	18	4.8%
	山梨	25	6.7%
	長野	20	5.4%
		64	17.2%
北陸	新潟	28	7.5%
	富山	12	3.2%
	石川	37	9.9%
		77	20.6%
中部	岐阜	20	5.4%
	静岡	8	2.1%
		28	7.5%
近畿	福井	17	4.6%
	滋賀	21	5.6%
	京都	10	2.7%
	兵庫	9	2.4%
		57	15.3%
中国	鳥取	13	3.5%
	島根	21	5.6%
		34	9.1%
合計		373	100.0%

※ブロック区分は地方整備局の区分(新潟は北陸に含んでいる)

## 【回答企業の所在地域の降雪量(平年)】



# アンケート調査結果

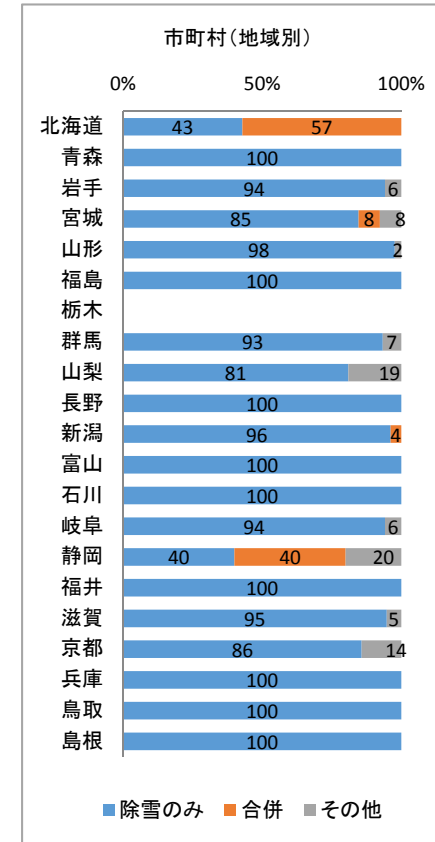
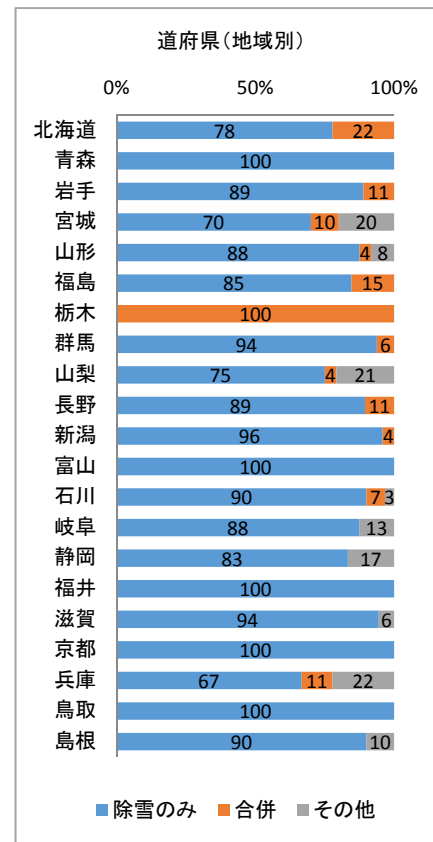
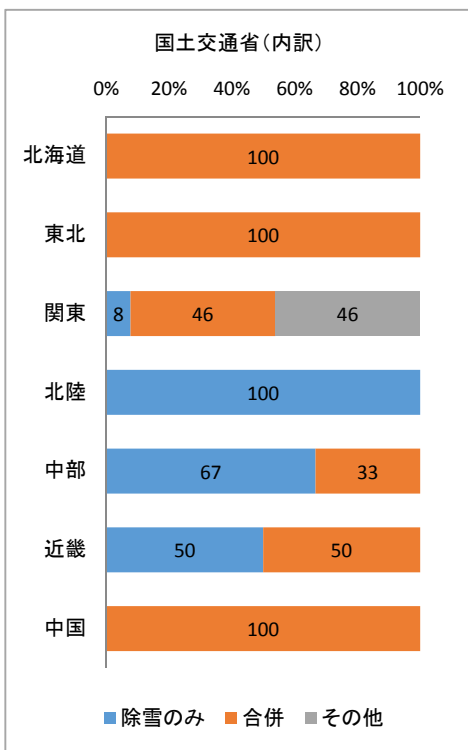
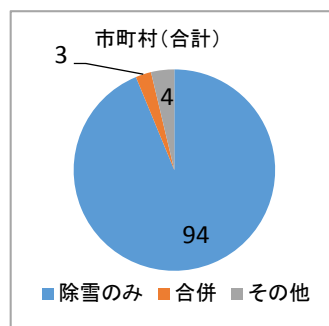
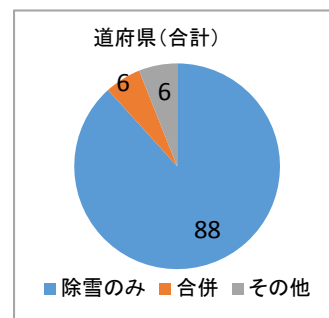
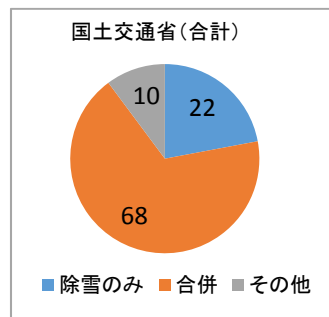
## 1. 各発注機関との契約の状況について

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契約 / その他 ]

○国土交通省では7割弱が「維持工事等との合併契約」。一方、道府県、市町村では約9割が「除雪のみの契約」となっている。

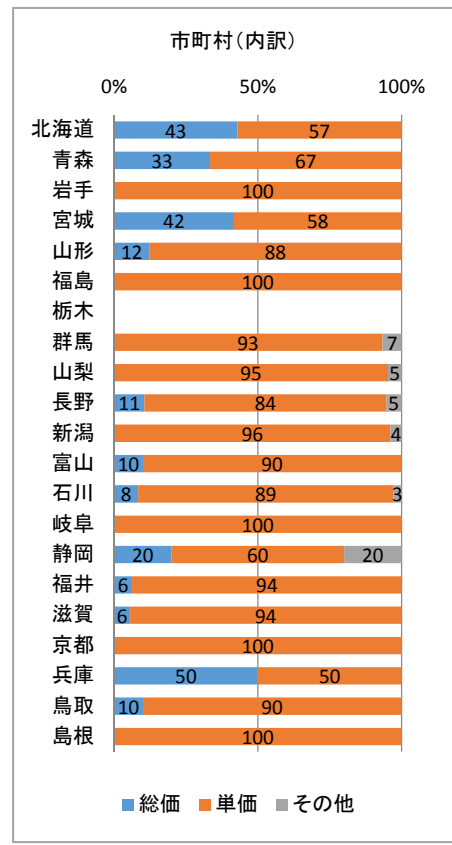
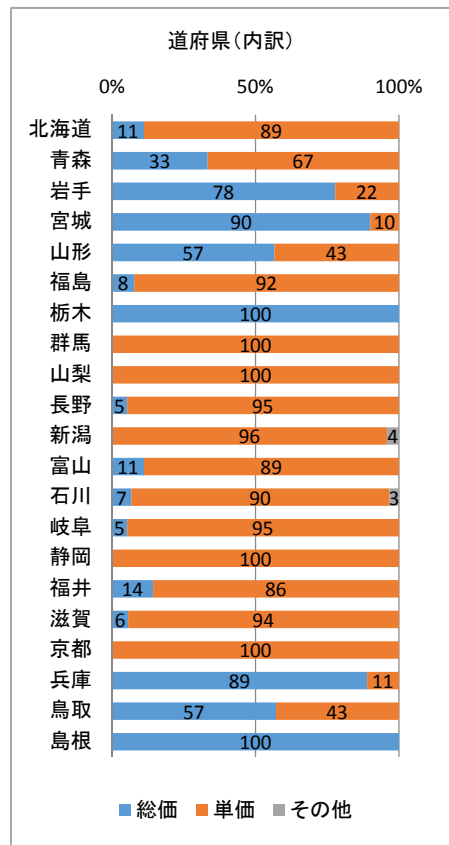
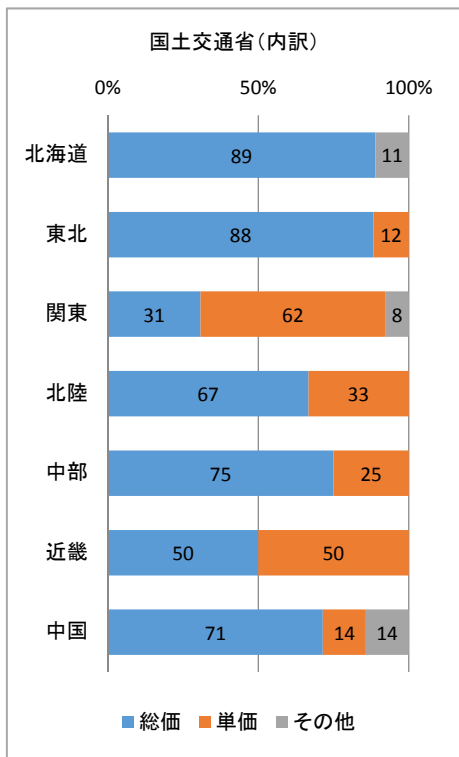
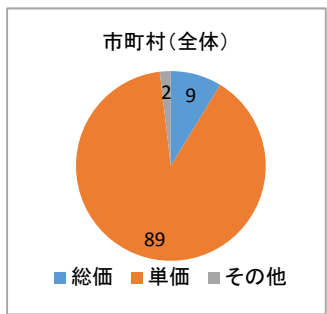
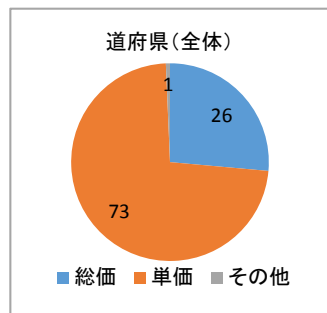
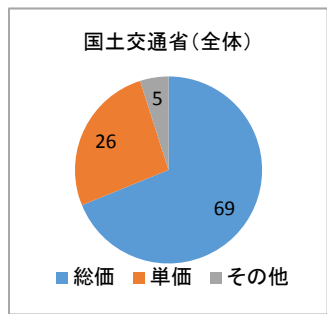
○地域別に見ると、国土交通省では、北海道・東北、中国ブロックでは全て「維持工事等との合併契約」、北陸ブロックでは全て「除雪のみの契約」となるなど、地域差が見られる。



# 1. 各発注機関との契約の状況について

## 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 〕

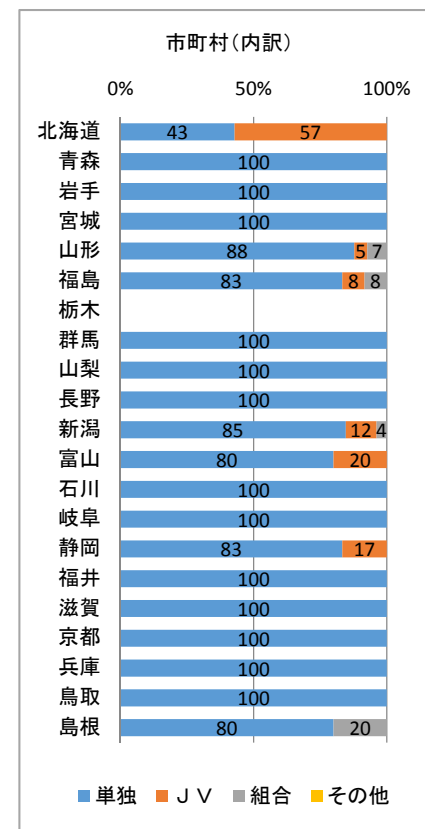
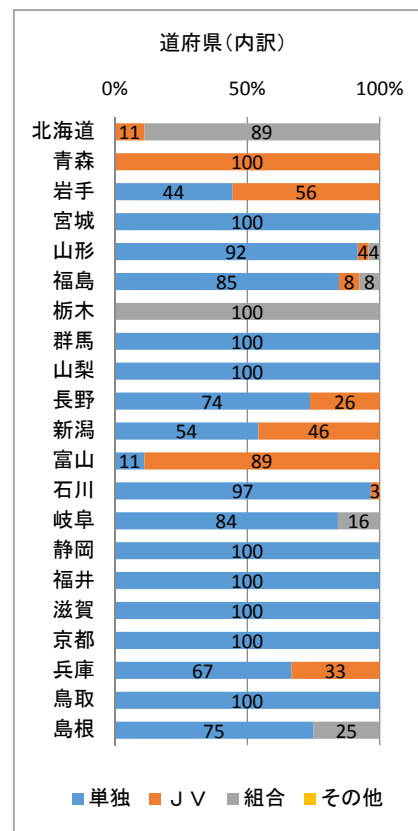
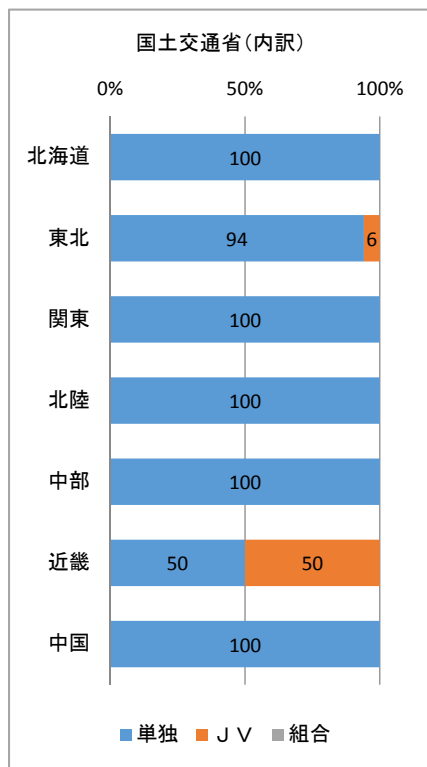
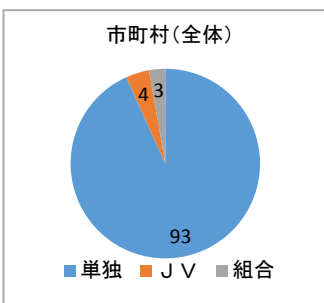
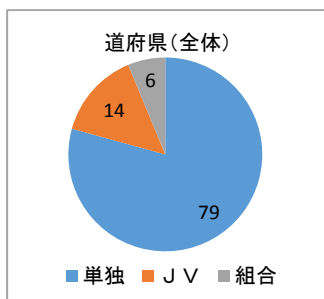
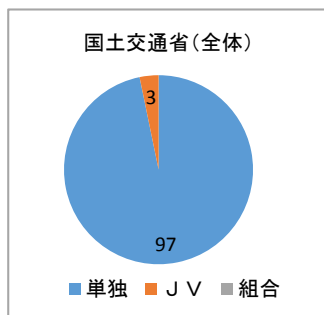
○国土交通省では約7割が「総価契約」。一方、地方公共団体は「単価契約」が主となっている。  
○地域別に見ると、道府県では、ばらつきがあるものの、東北、中国地区で「総価契約」の割合が高くなっている。



# 1. 各発注機関との契約の状況について

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 / 協同組合 / その他 ]

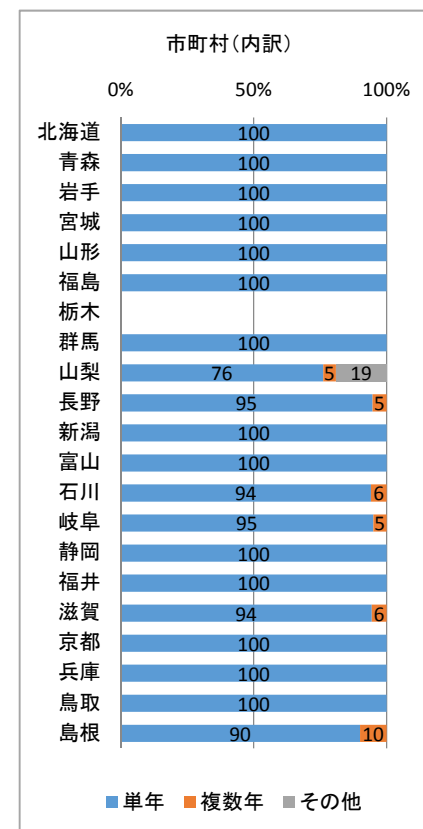
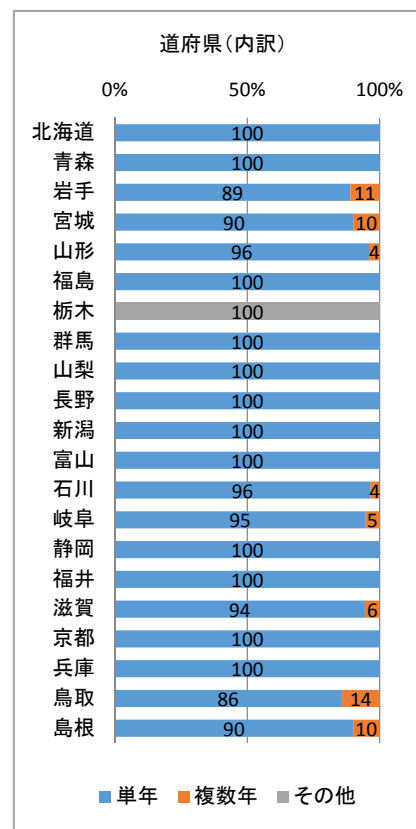
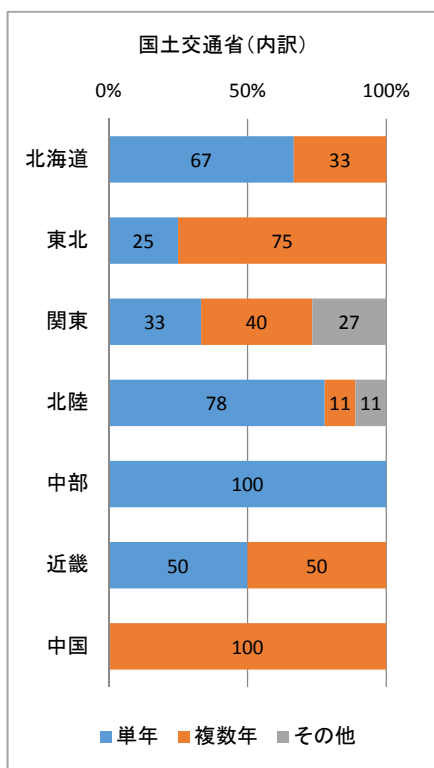
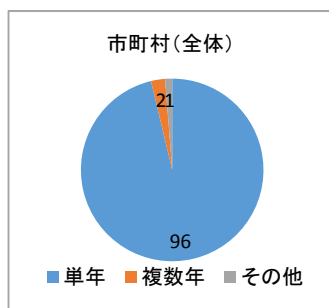
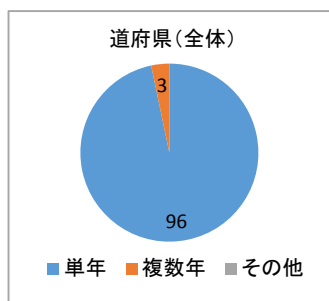
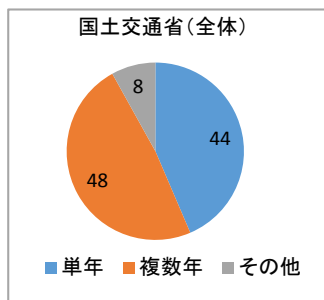
○全ての発注機関において、「単独」契約が主となっている。  
 ○内訳を見ると、道府県において、青森、富山は「JV」主体、北海道、栃木は「協同組合」での受注が主となっている。



# 1. 各発注機関との契約の状況について

Q4 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 〕

○国土交通省では「複数年度」での契約が「単年度」契約の割合を若干上回っている。一方、道府県、市町村では、ほぼ「単年度」契約となっている。  
○道府県内訳のうち、栃木の「その他」は、半期契約(2月、9月)。

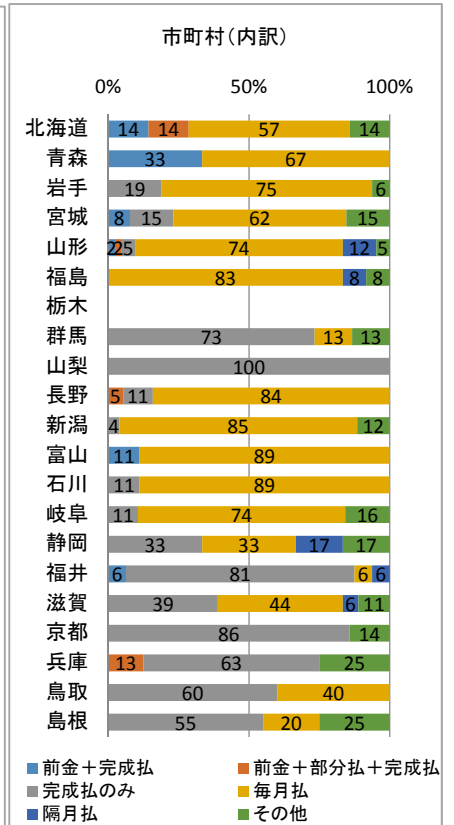
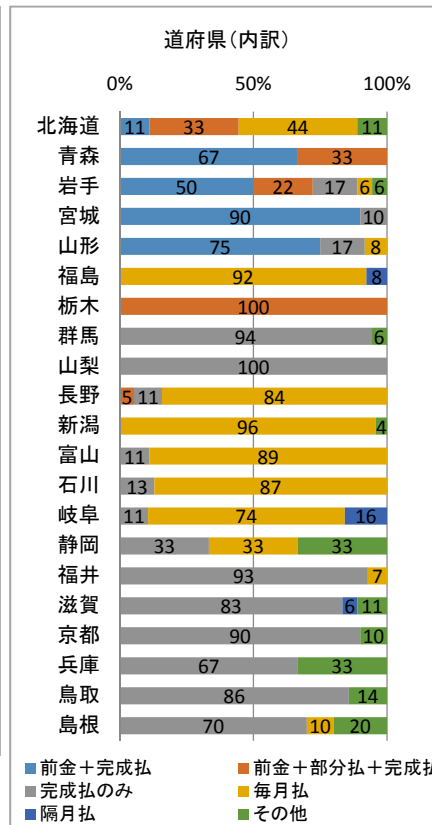
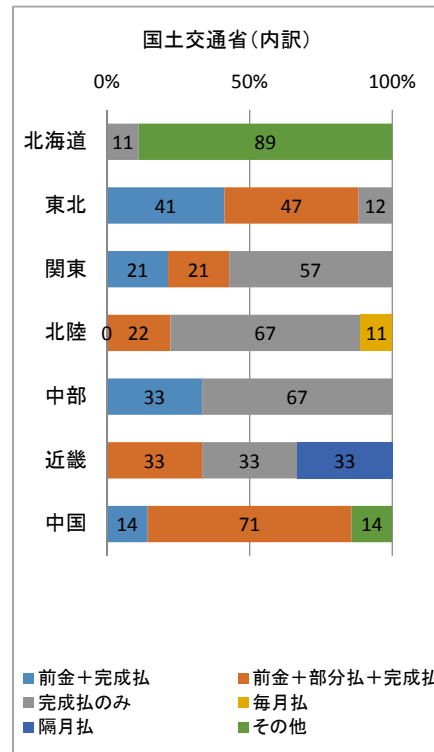
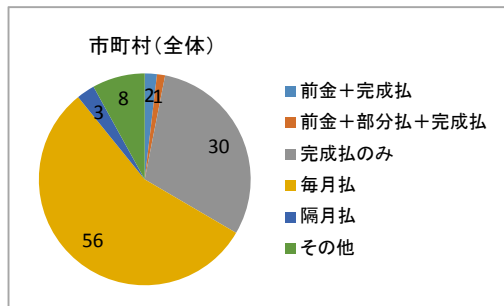
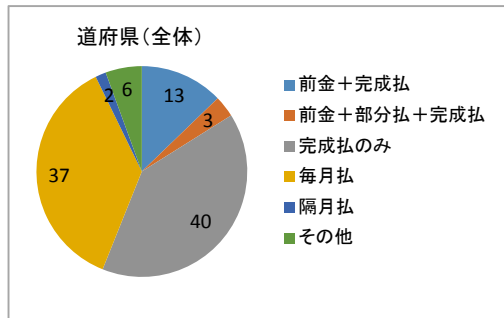
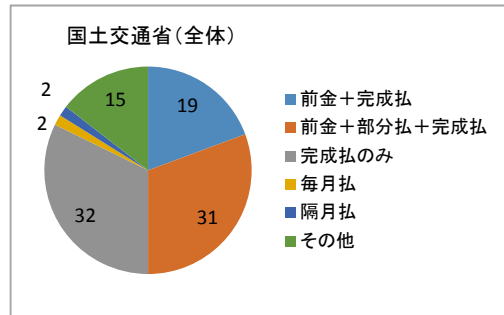


# 1. 各発注機関との契約の状況について

## Q5 各発注機関との契約における支払条件について

[ 前金払＋完成払 / 前金払＋部分払＋完成払 / 完成払のみ / 毎月払 / 隔月払 / その他 ]

○国土交通省は、「完成払のみ」とするものから、前金払、部分払があるケースを含めバラツキのある結果となっている。「その他」としているのは、「部分払＋完成払」が主。  
 ○道府県、市町村では、「毎月払」及び「完成払のみ」の割合が高くなっている。なお、内訳を見ると、東北では前金払が見られ、北陸では毎月払が主体、近畿・中国では完成払が主体というように、地域差が大きくなっている。

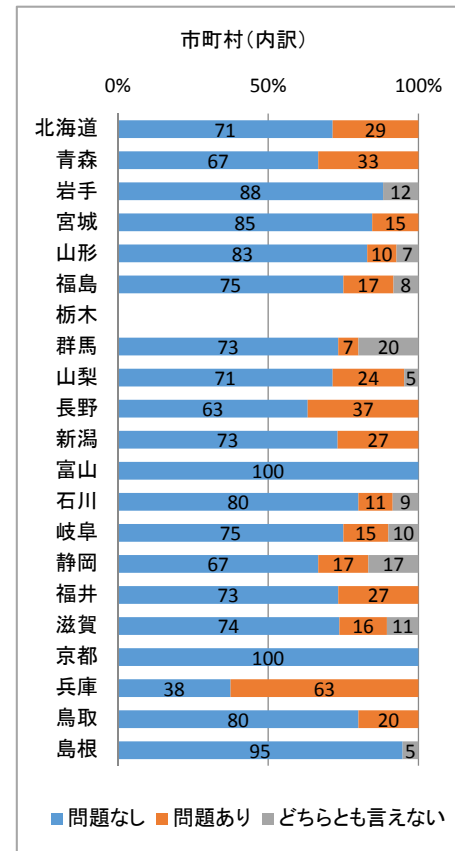
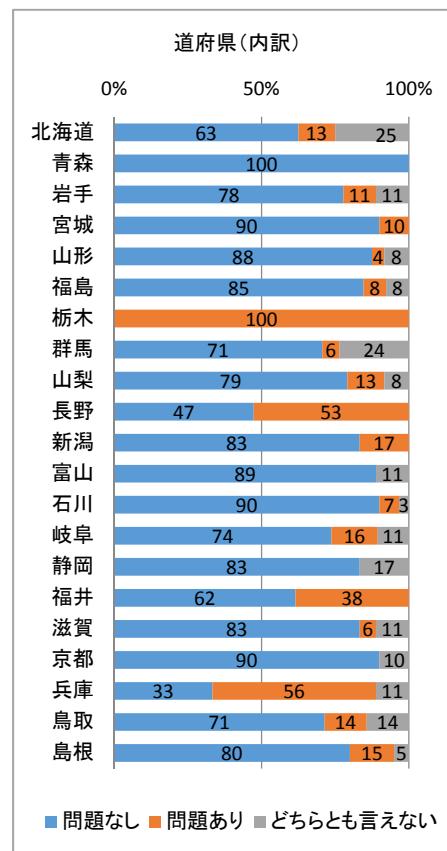
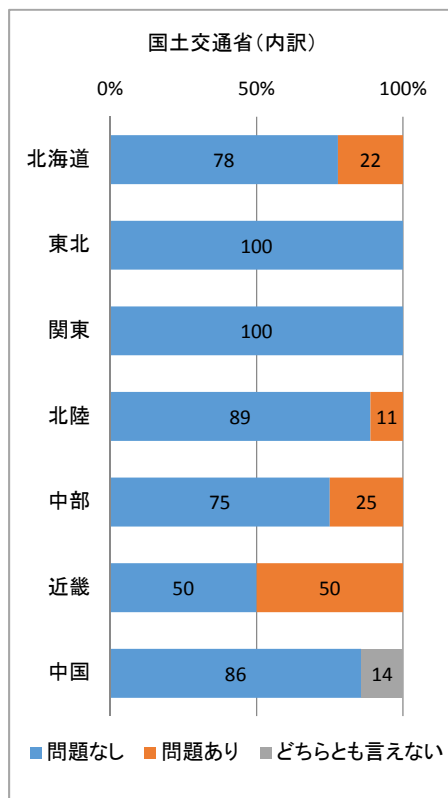
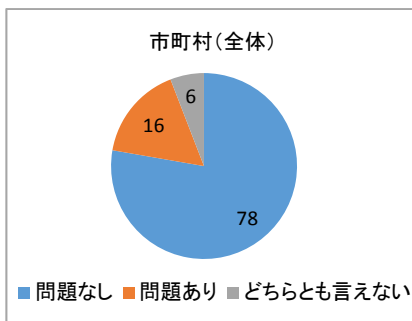
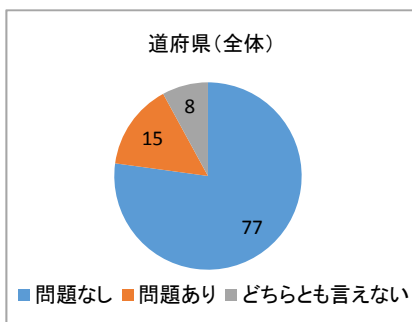
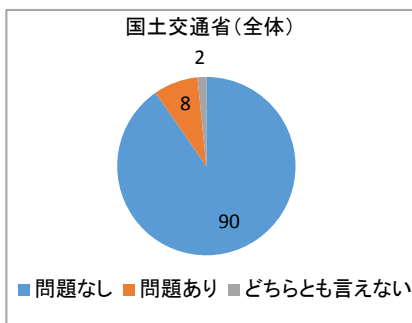


# 1. 各発注機関との契約の状況について

Q6 現在の契約方式(Q1～Q5の内容)について  
 [ 問題なし(現状維持) / 問題あり(要改善) / どちらとも言えない ]

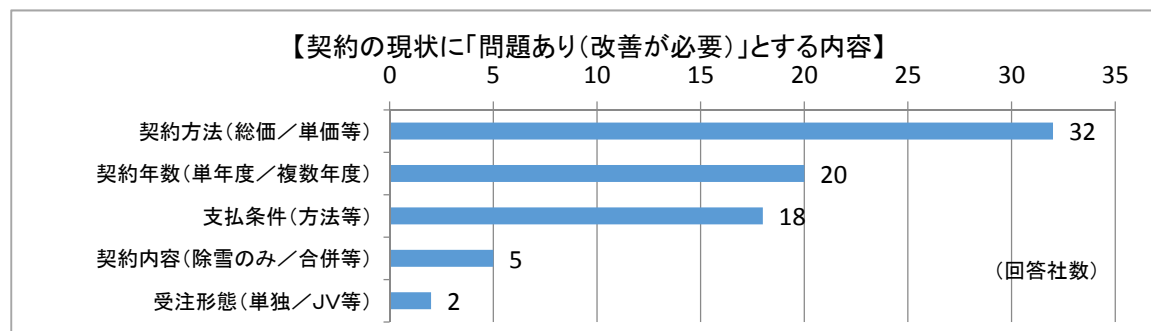
○国土交通省で9割、道府県、市町村で8割弱が「問題なし(現状維持)」としている。

※なお、「問題あり」とした内容の詳細については、次ページ(Q7)を参照。



## 1. 各発注機関との契約の状況について

Q7 Q6で「問題あり」とした内容はどの内容で、どう改善すべきか。



### 【意見・要望等】

#### ● 契約方法(総価/単価等)

- ・経費込みの単価契約では、稼働時間が少ないと機械の維持費も捻出できない。保有機械に応じて最低補償料金があると良い。
- ・市町村において、単価が安すぎる。国・道府県と同等の単価にしてほしい。
- ・総価契約において、除雪作業量増に伴う経費率の変動により出来高が減少する。諸経費率低下を防ぐ積算方式の検討が必要。

#### ● 契約年数(単年度/複数年度)

- ・複数年契約が望ましい。単年度契約では、除雪機械への設備投資、オペレーターの確保・教育等を安定的に計画できない。
- ・単年度契約では、同じ路線の除雪が継続できない。違う路線になると、障害物の場所の確認等、作業効率が下がる。

#### ● 支払条件(方法等)

- ・毎月払いが望ましい。また、締めから支払までに2ヶ月を要している。1ヶ月(翌月)に改善してほしい。
- ・部分払において、出来高が多い1月の作業は、請求が2月、支払が3月(完成月)となるため認められず、それまでの支払(ほぼ労務費)が自社調達となる。
- ・前払金の支払を望む。少なくとも中間払いは必要。

#### ● 契約内容(除雪のみ/維持工事との合併等)

- ・冬期間に限定した除融雪業務のみの契約ではなく、年間を通じての作業を含む維持工事としての契約が望ましい。
- ・除雪業務と管内の維持管理は、その地域をよく知る者が一括して行うほうが効率的である。

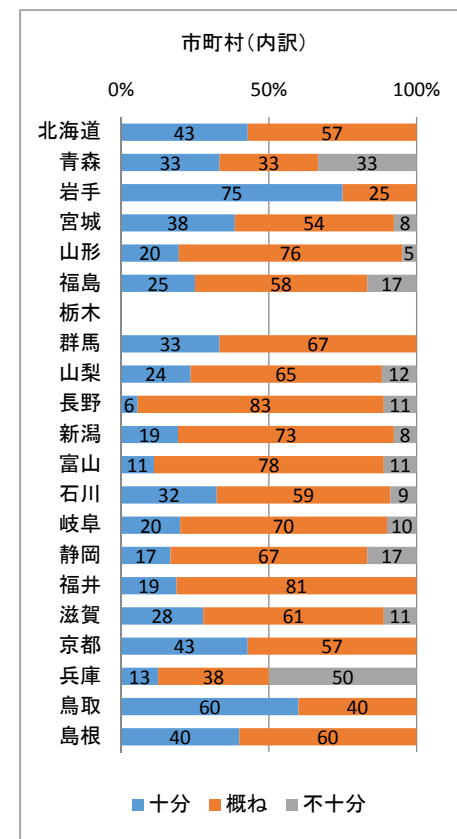
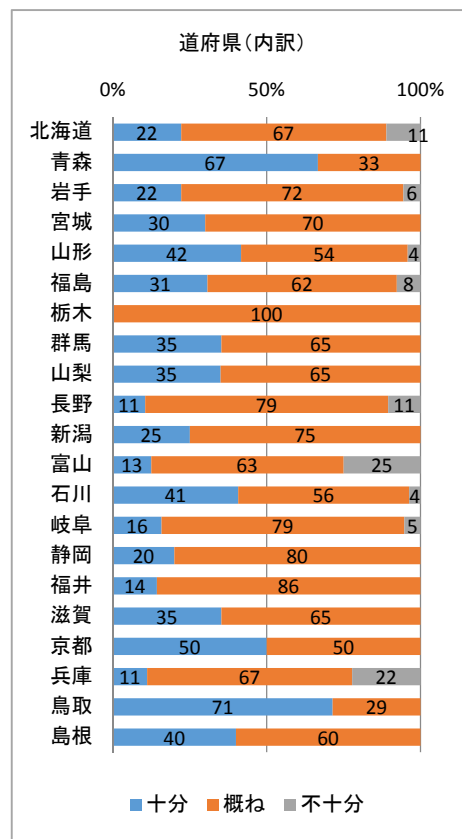
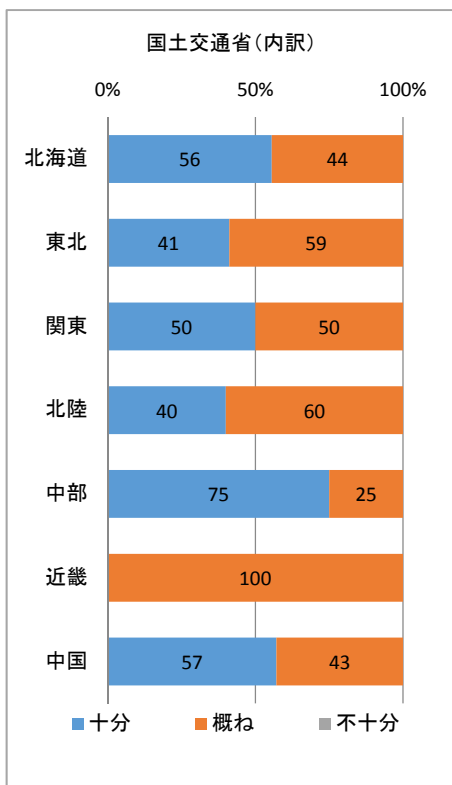
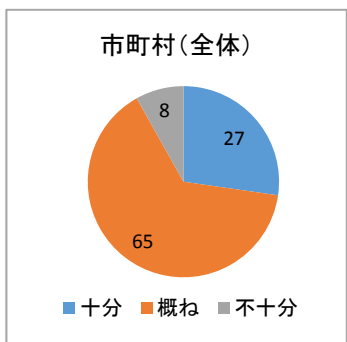
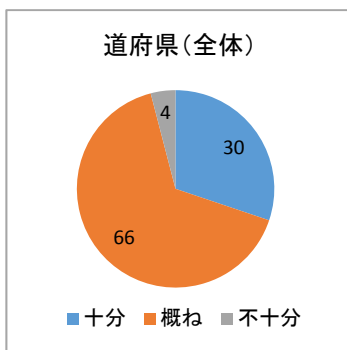
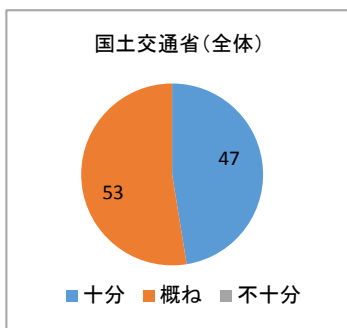
#### ● 受注形態(単独/JV等)

- ・除雪機械の継続保有やオペレーターの確保が困難な状況であり、単独契約からJV契約に変更し、複数の企業で対応していく必要がある。

# 1. 各発注機関との契約の状況について

Q8 各発注者において、実施条件の変化に伴う必要な契約変更は行われていますか？  
 [ 十分行われている / 概ね行われている / 対応が不十分(要改善) ]

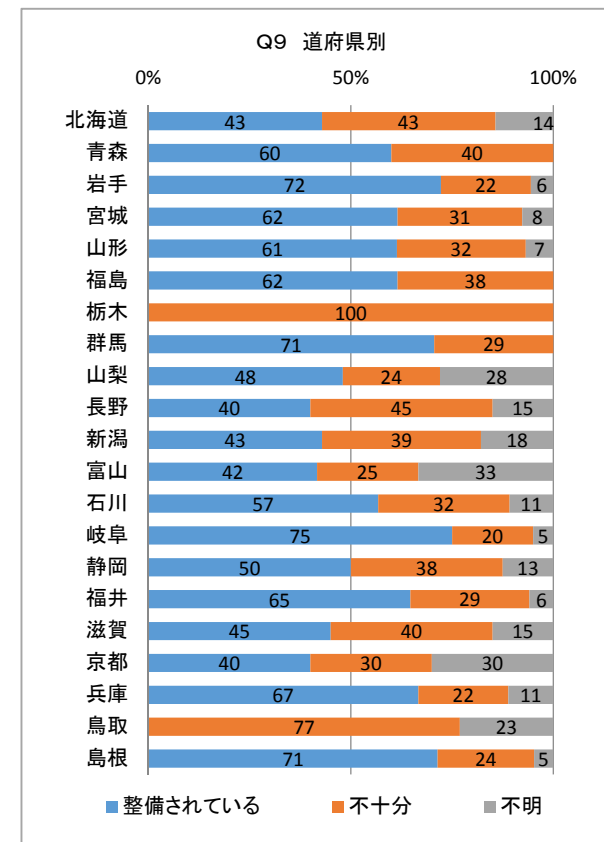
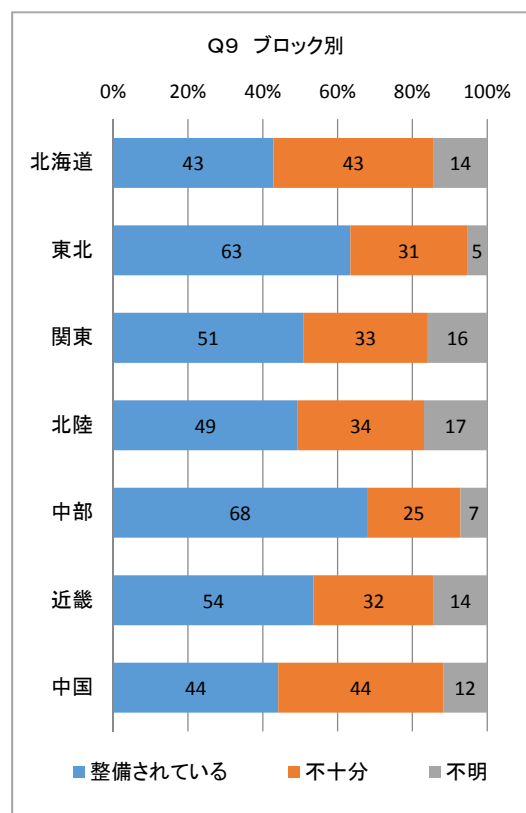
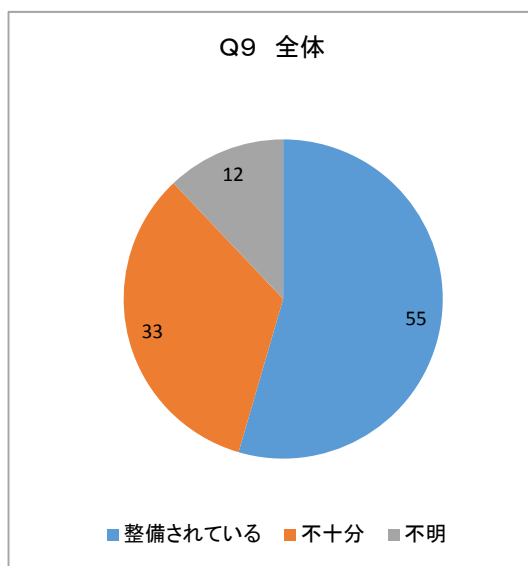
○国土交通省では全て、道府県、市町村でも9割以上が「十分行われている」又は「概ね行われている」としている。  
 ○具体例としては、燃料価格の変動に伴う単価改定実施、契約書に無い工種の見積書提出による対応など。一方、予算ありきで押し切られたり、作業を抑えることがある、状況にあった作業・契約変更を望む、等の声もある。



## 2. 大量降雪時の備え(体制整備等)について

Q9 発注者間(国・道府県・市町村)の連携・調整、除雪の優先順位等、発注者側の体制・ルール等について  
 [ 整備されている(問題なし) / 不十分(問題あり) / 不明・その他 ]

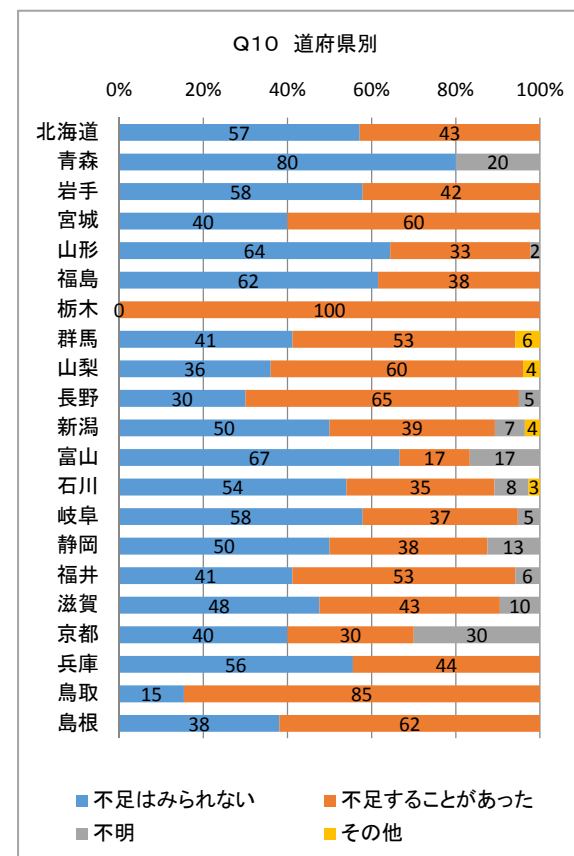
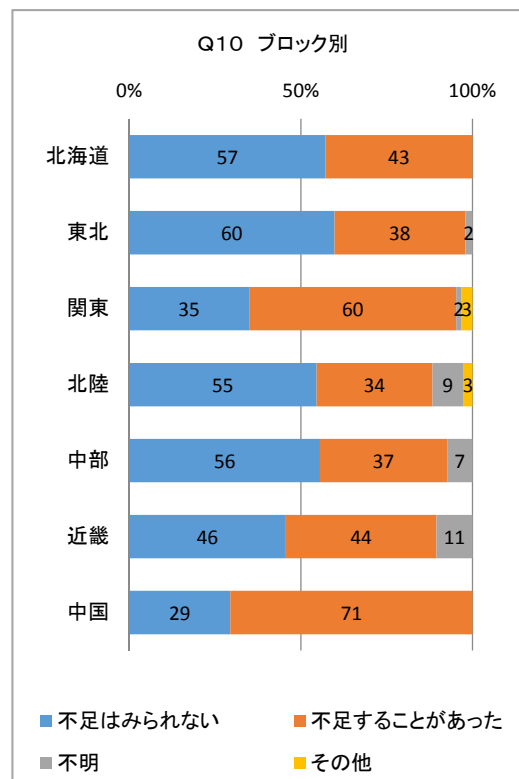
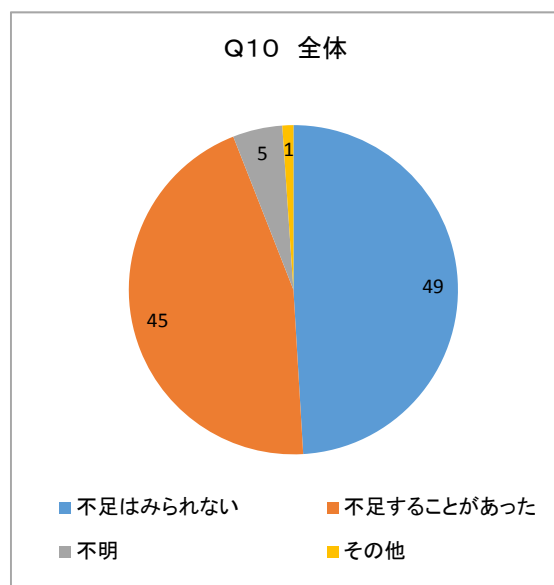
○全体の半数以上が「整備されている(問題なし)」としている一方、「不十分(問題あり)」とする回答が3割強となっている。  
 ○ブロック別で見ると、北海道、中国地区において「不十分(問題あり)」とする回答が4割を越えている。



## 2. 大量降雪時の備え(体制整備等)について

Q10 貴社の地域において、除雪機械(保有・貸与・リース含め)が不足することはありましたか？  
 [ 不足はみられない / 不足することがあった / 不明 / その他 ]

○除雪機械の過不足については、全体の4割以上が「不足することがあった」としている。  
 ○ブロック別で見ると、不足の状況は、中国で7割、関東で6割と高い値となっている。



## 2. 大量降雪時の備え(体制整備等)について

### Q11 受発注者の連携、応援体制等、大量降雪時の備えに関して(自由意見)

- 除雪会議等により話し合いは行われているが、大雪時の実際の応援体制は確立されていない。国・道府県・市町村で連携し、**優先順位を付けた除雪が必要**である。
- 国、県、市町村の間の優先順位等のルール化はされているが、**住民への周知が不十分**である(クレーム・苦情の原因)。
- 大量降雪時の**高速道路の通行止め**の際、実施の連絡もなく、高速を降ろされた大量の車両により除雪が困難になることがある。**NEXCO、国、地方自治体がしっかり連携し**、有事の際にもスムーズな対応ができる体制を確立してほしい。
- 予期せぬ除雪機械の故障や登録機械だけでは不足するような場合は、**県貸与機械の市道除雪への使用**を認めるなど、発注機関が連携し、柔軟に対応して欲しい。
- 大量降雪時の**交通規制(通行止め等)の判断を素早く実施**していただきたい。**警察との連携・調整も重要**。
- 大量降雪時に対応するための受注者側での「**人員・機械**」の増員・追加は困難。優先順位を決め、効率的に作業するのみ。

### Q12 除雪業務を行う上で必要と思われるインフラ整備について(必要な施設整備、実施事例等/自由意見)

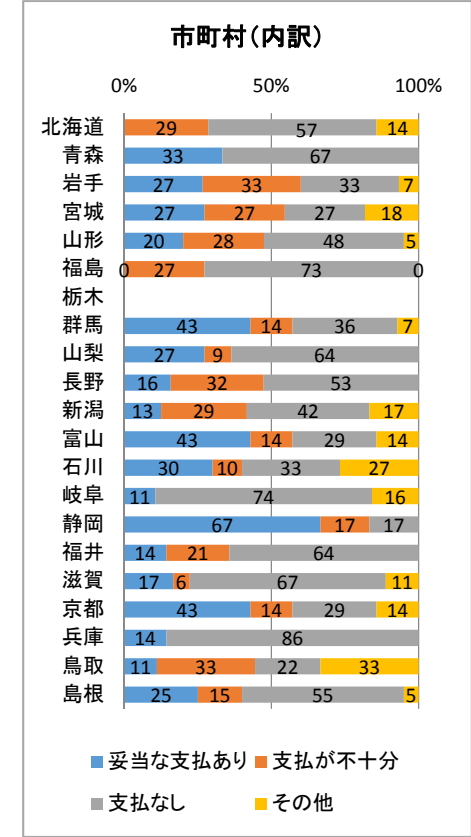
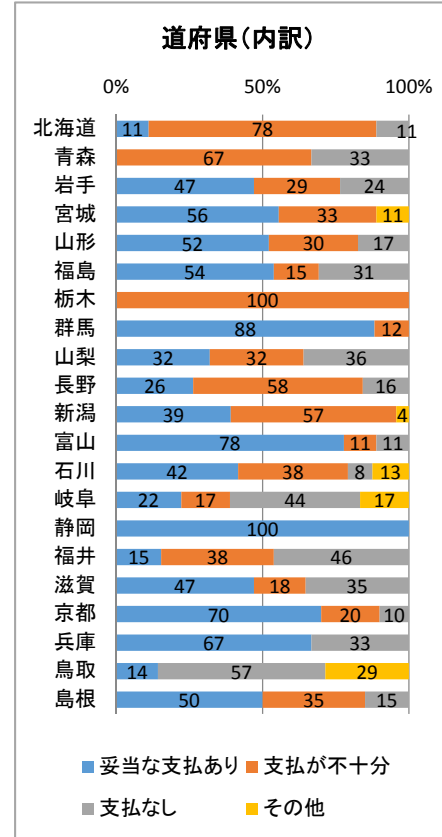
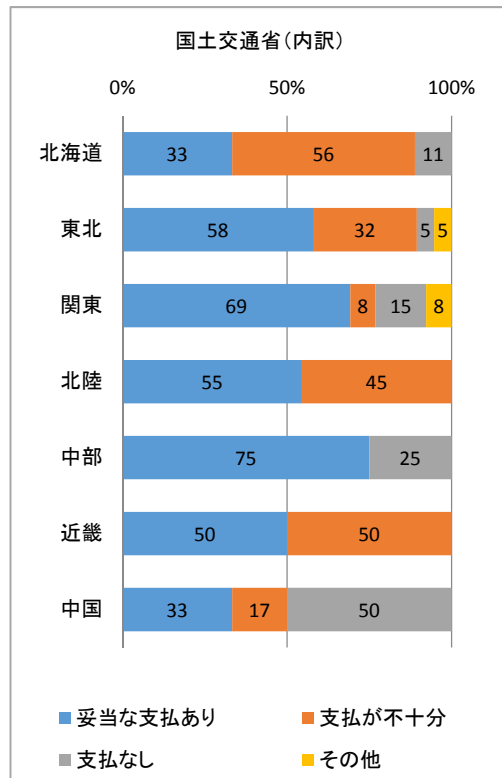
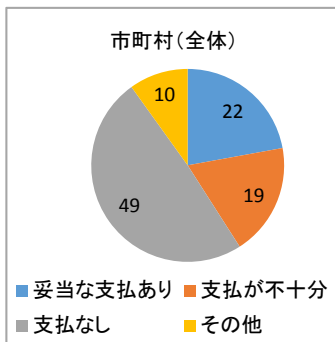
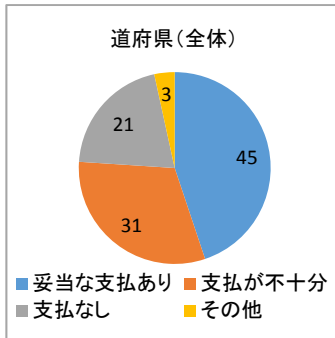
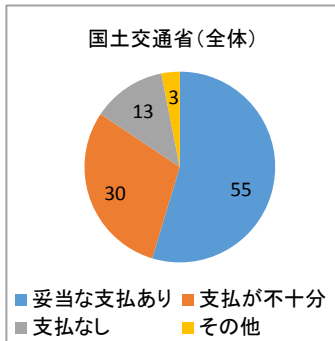
- マンホール、橋のジョイント部、横断側溝等の**路面の段差**により、破損等が起きないように、除雪シーズン前に**舗装及び道路付属物の修繕・整備**が必要。また、法面、民地の支障木の伐採。
- 道路上への落雪が頻繁に発生する箇所に、**法面整備や雪崩防止柵の設置**が必要。
- 交通渋滞及び排雪費用の増大を避けるためにも、市街地等での**堆雪場所、仮置き場の確保**もしくは**道路拡幅**、幹線道路の堆雪帯の確保が必要。
- 片側1車線等幅員が狭い路線では、除雪機械の**待避スペース**(部分拡幅)がほしい。除雪車両が渋滞を起こすことになるが、作業者はそれを気にしながらの作業となり、安全管理上好ましくない。
- 積雪量が確認できる**ライブカメラ**が増設されれば、現地確認のためのパトロール経費、拘束時間が軽減される。
- 国の除雪では車両基地が整備されているが、県、市町村では車両基地がない。**基地(車庫)の整備**が必要。

### 3. 除雪業務実施上の課題等について

#### Q13 除雪のための巡回(パトロール)経費の支払について

[ 妥当な支払がある / 支払はあるが不十分 / 支払はない(持出) / その他 ]

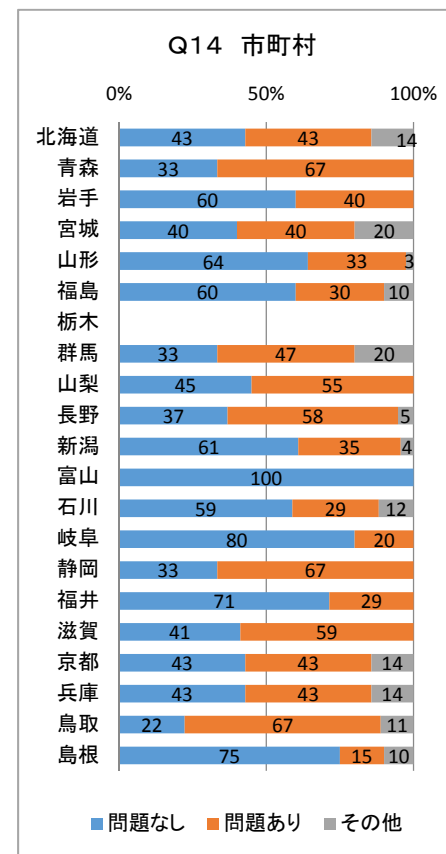
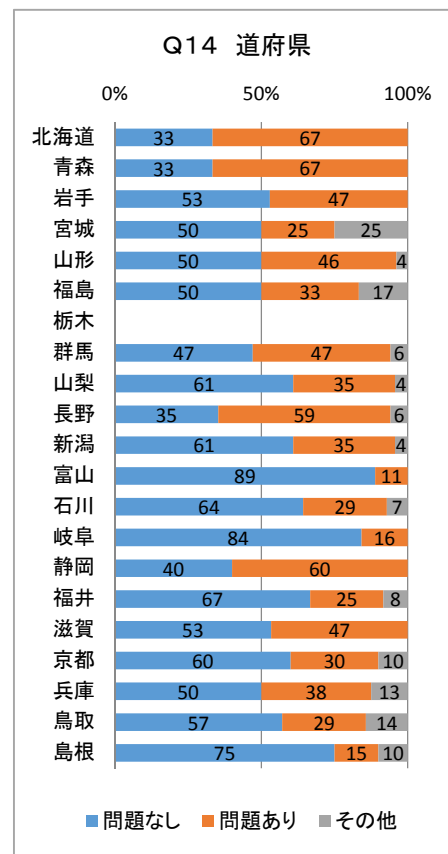
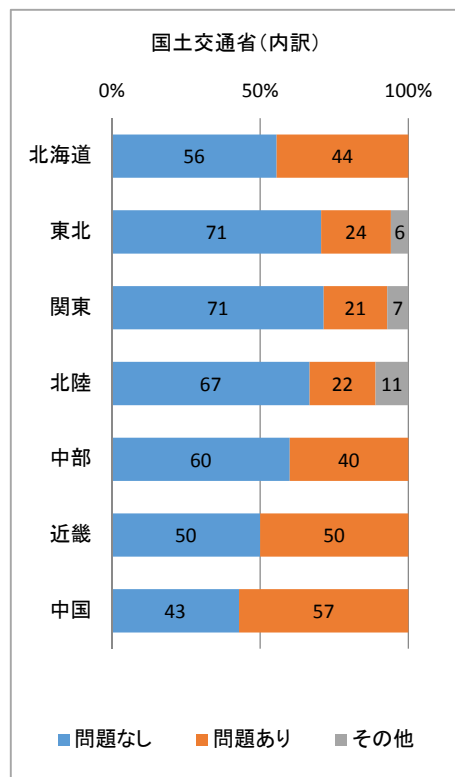
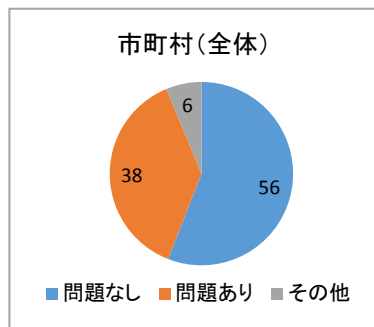
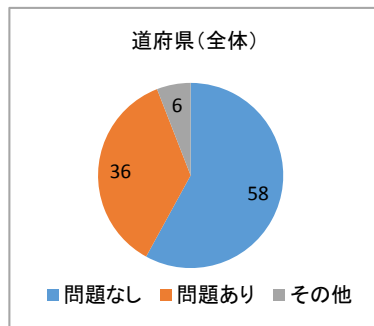
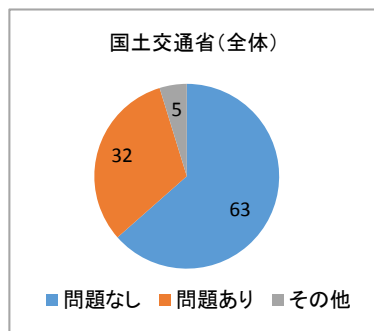
○国土交通省で8割以上、道府県でも8割弱が「妥当」又は「不十分」とするものを含め何らかの支払を受けているが、市町村では約半数が「支払なし」としている。  
 ○巡回経費について、そもそも契約項目にない、回数等制限がある、必要性への理解がない、等としており、実働に沿った妥当な支払、経費計上を求めている。



### 3. 除雪業務実施上の課題等について

Q14 排雪・運搬業務の現状について  
〔問題なし / 問題あり / その他〕

○国土交通省、道府県、市町村のいずれの区分も、「問題なし」が6割前後、「問題あり」3～4割となっており、発注機関による差は小さい。  
○課題については、排雪場所の不足、排雪実施の行政判断が遅い(予算都合等)、時期集中によるダンプ・警備員の不足、等の意見が多く見られた。



### 3. 除雪業務実施上の課題等について

Q15 苦情処理・住民対応、広報活動における課題、改善策、住民理解に向けた具体的な取組みについて(自由意見)

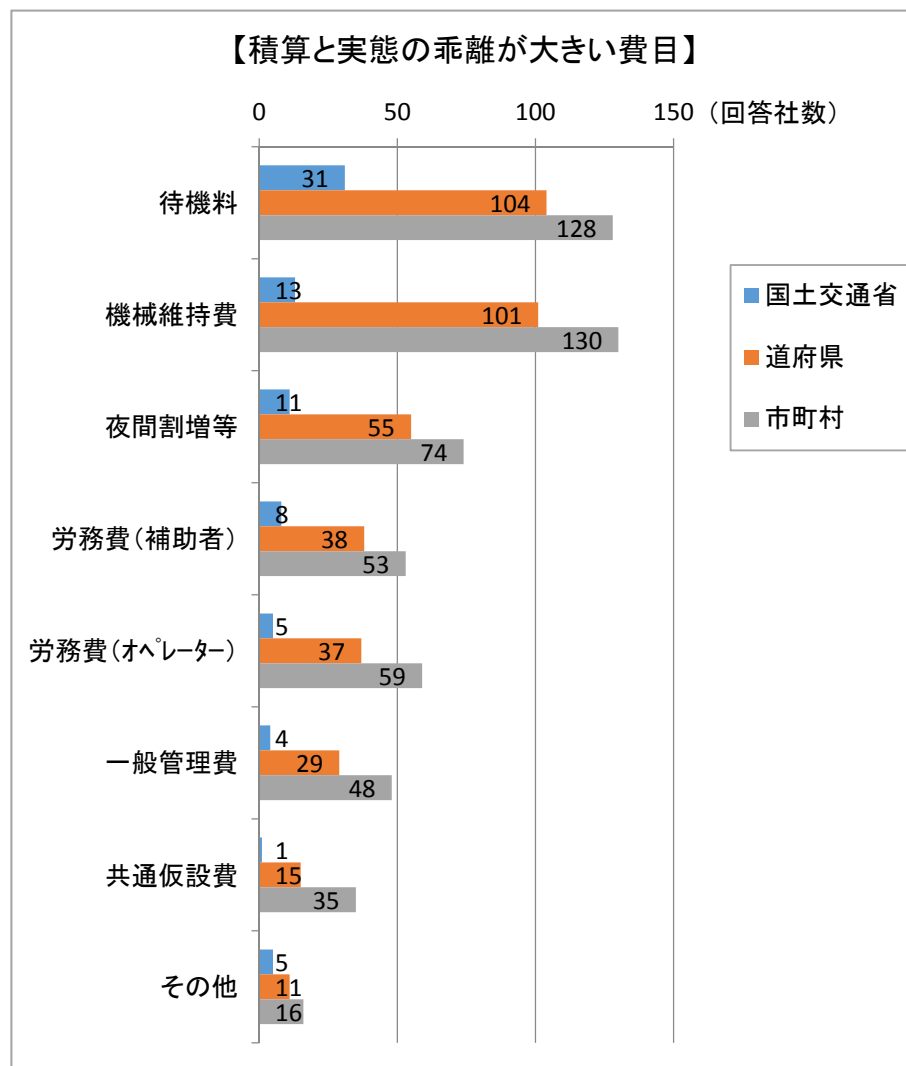
- 除雪シーズン前には、行政、自治会等の協力のもと広報しているが、細部までの理解は不十分。**TV、新聞チラシ**を使うなど、**更なる広報活動**が必要。住民理解が進めば、苦情や路上駐車も減り、より円滑な除雪作業が可能になる。
- 民家の出入り口付近の除雪塊への苦情が多い。対応するが、大雪の場合など、受注者の対応だけでは限界がある。
- 市発注の除排雪では、**受託除雪業者の協議会を発足**し、発注者と協議会の協働で地元紙等を通じて、雪出し禁止や路上駐車禁止のお願い等を周知している。また、自治会の協力も得て、問題解決に向け**三位一体の活動**をしている。
- 高齢者等**弱者対策**として、**除雪処理に関する支援制度がある**(道路除雪での間口の置き雪処理と玄関先までの通路除雪)。
- 除雪業者は委託された路線の交通、ライフラインの確保を最優先できるよう、個々の出入り口の確保は個々で対応し、独居老人等生活弱者は予め自治会等で把握し、消防団等で対応してもらえよう願いたいし、オペレーターへの苦情はしないようお願いしている。
- GPS位置情報把握システムにより、**ホームページ上で作業状況(位置)を公開**している。

Q16 貴社の地域における除雪業務に関する新たな取組みについて(自由意見)

- 市では**GPSシステム管理**を行っている。住民へのリアルタイムな情報提供、稼働報告の簡素化等のメリットがある。
- ドライブレコーダー**を設置し、苦情があった場合等に備えている。
- 国道の除雪作業では、降雪量が多くなりスタック車両の発生が予想される場合、指定された区画で通行止めを実施し、除雪作業を優先させる取組みがある。**(ストップ&ゴー作戦)**
- 効率よく除雪車の配車ができるよう、各担当者に**無線機**を使用させている。
- ブロック除雪**(県・市が、県道・市道の区別なく、複数の業者で除雪する)が施行されているが、県、市それぞれに除雪の予算があり、必ずしも上手くいっていない。

### 3. 除雪業務実施上の課題等について

Q17 除雪業務において、積算と実態との乖離が大きいもの(複数選択可)



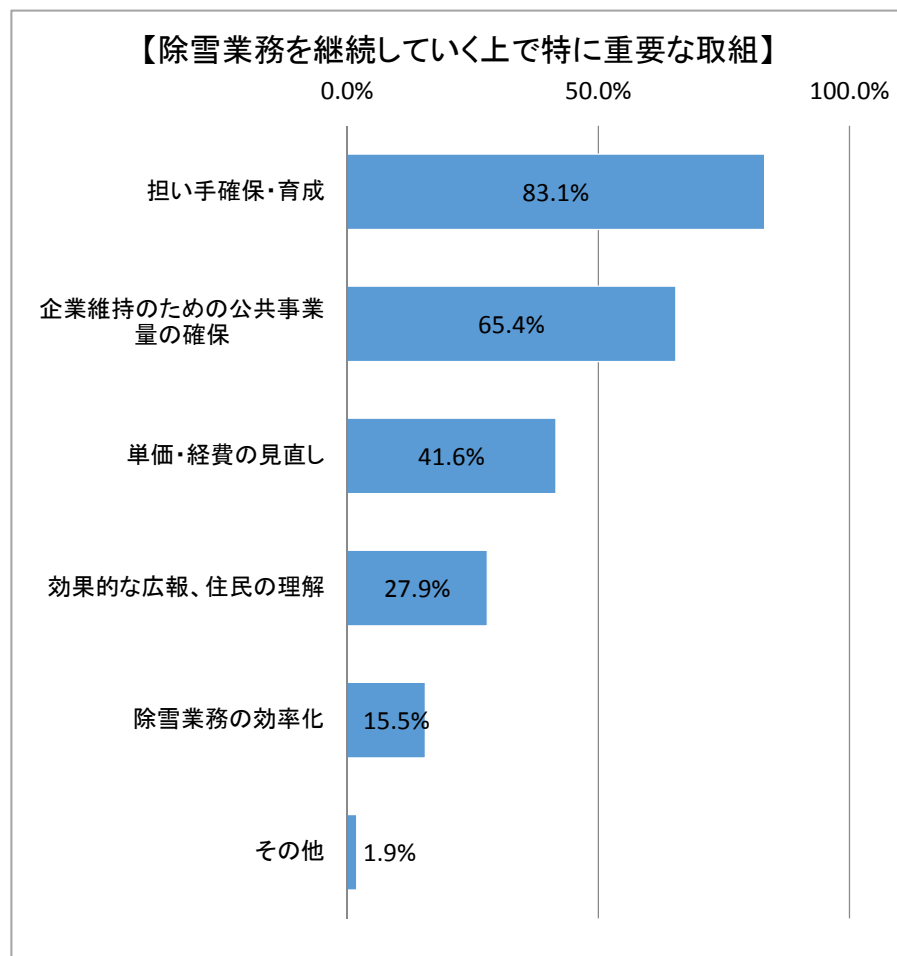
○いずれの発注機関においても、「待機料」及び「機械維持管理費」の乖離が大きいとする回答が多くなっている。

#### <主な意見等>

- 1シーズン当たりの基本待機料(時間)が決まっているが、時間当たりの単価が極端に安い。
- 市町村では待機料の設定がない。
- 待機費の請求は除雪の稼働が必要であり、降雪予報により人員を待機させても、空振りの場合、人件費は企業の持出になる。
- グレーダー等除雪機械は、ほとんどが除雪専用機となっており、除雪契約期間だけの機械費では維持が困難。
- 機械維持管理費が安いいため、現在の保有機械が廃棄になれば除雪業務は困難。機械貸与又はリース補償の制度化。
- 暖冬で出勤日数が少ない場合は、維持管理費等すべての経費が持出になる。機械維持、人員確保のための最低補償等を検討してほしい。
- 土日の休日割増がない。(企業負担)
- タコメーター管理のため、燃料補給、路上での打合せ等の時間も支払対象外とされてしまう。
- 現状の固定費では、機械の維持管理費が賄えない。貸与機械に切り替える会社もいるが、機械を持たないとオペレーターも育たない。

### 3. 除雪業務実施上の課題等について

Q18 除雪業務を継続(体制維持)していく上で特に重要と思われる取組について(複数選択可)



○除雪業務を継続していく上で特に重要な取組として、全体の8割以上が「担い手確保・育成」を挙げており、次いで「企業維持のための公共事業量の確保」を挙げる回答が6割以上となっている。

#### <主な意見等>

- オペレーターが高齢化しており、若手の育成が急務。しかし、早朝・深夜と出勤が不規則なこともあり、やりたがらない。除雪作業を継続させるには、担い手に**魅力ある単価**にする必要がある。
- 大型・大型特殊の**免許取得費用への補助**、助成を望む。
- 公共工事の減少に伴い本業を縮小する中で、除雪従事者の確保は困難。**5年後には確実に不足**する。
- オペレーター等作業員を確保するため、冬期以外も休業補償を支払い継続雇用した。**安定した公共事業量**が、通年雇用・人材育成等、体制維持に結びつく。
- 山間集落地の除雪を担う小規模建設業が存続できる公共事業量の確保と、それらが優先される**入札契約制度**の確立。
- 天候により稼働日数が変動するため、オペレーター等担い手の確保が難しい。現状は、除雪の有無にかかわらず**期間中の賃金を補償**した雇用としており、一定の降雪量がなければ受注者負担が増え、経営を圧迫することになる。
- 除雪業務の効率化のため、**ICT建機の活用**を検討すべき。

### 3. 除雪業務実施上の課題等について

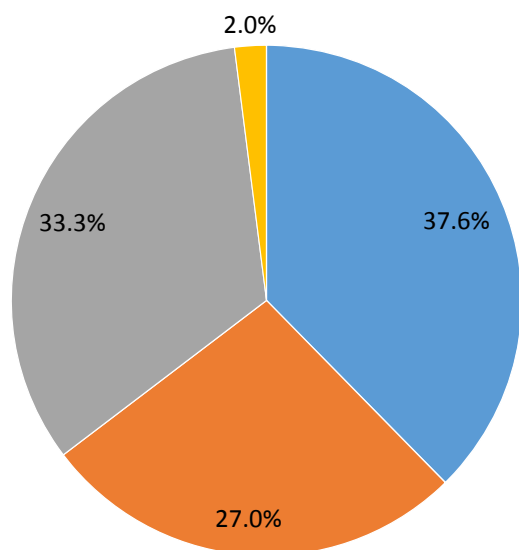
#### Q19 除雪業務における課題のうち、特に人材確保・育成、技能承継に関する取組事例

- 除雪業務に従事する若手労働者を確保するため、**免許・資格取得費用を全額補助**している。
- 全社員に大型免許、大型特殊免許を取得させている。
- 市では、50歳以下の従業員に対し、大型特殊免許取得にかかる**費用の2/3の補助金**を出している。
- 除雪業務のオペレーターは経験が大切なため、若手を助手として同乗させ、熟練者の指導のもと経験を積ませている。
- 国土交通省では、除雪講習を受けた年と次年度は助手作業しかできない。若い人材を確保しても2年間は除雪業務にあたれないので、もう少し緩和していただきたい。
- 女性オペレーター**を2名登用している。男女問わず働きやすい職場づくりに心がけている。
- 建設業協会主催による除雪機械の運転講習会**を行っている。県にも機械の貸与など相応の協力をいただいている。
- 毎年、**発注者主催のオペレーター講習会**が実施されており、熟練運転者による若年及び経験の浅い運転者への指導が行われている。
- 国土交通省の**ステップアップ支援制度**により、地域の除雪に携わる企業を集めて、**除雪の担い手育成塾**を開講している。

### 3. 除雪業務実施上の課題等について

Q20 平成29年3月に政府がまとめた「働き方改革実行計画」を受け、長時間労働を是正する観点から、時間外労働の罰則付き上限規制が導入されることとなり、建設業においても、改正法施行から5年後には、一般則が適用されることとなりますが、災害対応（応急復旧）及び大雪時（連日連夜降り続くようなもの）の除雪については一部適用が除外（例外扱い）されることとなっています。

一方、例外の対象とならない平時の除雪は、一般則（単月100時間未満、2～6ヶ月の平均80時間以内）が適用されることとなりますが、平時の除雪業務の時間外労働は、この規制に収まるものとお考えでしょうか。



- 収まる(問題ない)
- 収まらない(問題あり)
- どちらとも言えない
- その他

#### <主な意見>

- **オペレーターや助手はギリギリ**のメンバーで行っており、月100時間を越える作業になることもある。
- 建設業全体が人員不足であり、**オペレーターも不足**。緊急時に働き過ぎて罰則とは矛盾している。路線に精通したオペレーターが何人もいるわけではない。
- **日中通常業務の後に残業、早出で除雪を行っており**、収まらない。一般則適用となれば**通常業務にも支障が出る**。残業時間削減にはオペレーターのローテーション等で現状の1.5～2倍の人員確保が必要になるが、冬期間のみの確保は不可能。また、倍の人数を採用して少雪の場合、誰がその保障をするのか。
- 平時の除雪と大雪を区分する必要があるのか。一回の除雪業務に係る時間は4～5時間程度。**平時でも大雪でも手間は変わらない**。
- 稼働実績として、12月と3月は一般則に収まるが、1月、2月は収まらない。
- **そもそも平時と大雪の境界があいまい**。基準が不明確で結果的に違反になるようでは除雪作業はできなくなる。
- **公道の除雪作業自体、「平時」ではない**。地域のライフライン確保の観点から、除雪作業は**災害対応と同等に扱うべき**。
- 除雪業務は、気象変動に対応しながら地域の安全・安心な道路交通環境を維持するため、**期間中24時間体制**でその役割を担っている。

#### 【労働基準法改正による時間外労働規制見直しの方向性(36協定の限度)】

- (1) 原則、月45時間かつ年360時間。
  - ・特別条項でも上回ることができない時間外労働時間
    - ① 年720時間(月平均60時間)
    - ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることができない上限
      - a. 2～6か月の平均でいずれも80時間以内(休日出勤を含む)
      - b. 単月100時間未満(休日出勤を含む)
      - c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限
- (2) 建設業の取り扱い
  - ・施行後5年間、現行制度を適用
  - ・5年経過後、一般則を適用。ただし、災害からの復旧・復興については、上記(1)②a.b.は適用しないが、将来的には一般則の適用を目指す。