

除雪作業に関するアンケート調査 報告書

一般社団法人群馬県建設業協会

令和3年3月15日

除雪作業については、オペレーターや作業員の高齢化、小雪や豪雪など極端な気候による体制維持の困難さなど、様々な課題を抱えています。

そこで、昨今の除雪作業に関する課題点を調査しました。

調査期間 令和3年2月12日～17日

調査対象 一般社団法人群馬県建設業協会 本部会員 275社（全社）

回答社数 242社 回答率 88.0%

【留意事項】

除雪作業の契約は官公庁のみを対象とし、民間施設等は除外しています。

割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計の表記が必ずしも100.0%とはなりません。

※一部の項目では山間部（55社）と平野部（171社）の比較も行っています。

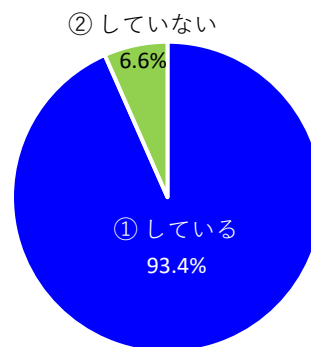
【山間部】

前橋支部：2社 高崎支部：4社 桐生支部：4社 渋川支部：6社 沼田支部：20社
藤岡支部：4社 安中支部：3社、吾妻支部：8社 富岡支部：4社 計 55社

※伊勢崎・太田・館林支部は山間部の該当なし

1. 国・県・市町村との道路の除雪作業の契約をしていますか。

① している	226社
② していない	16社



・除雪契約をしていない企業は建築主体の企業。

2. 契約の相手先（複数回答）

① 国土交通省	13社
② 群馬県	204社
③ 市町村	202社

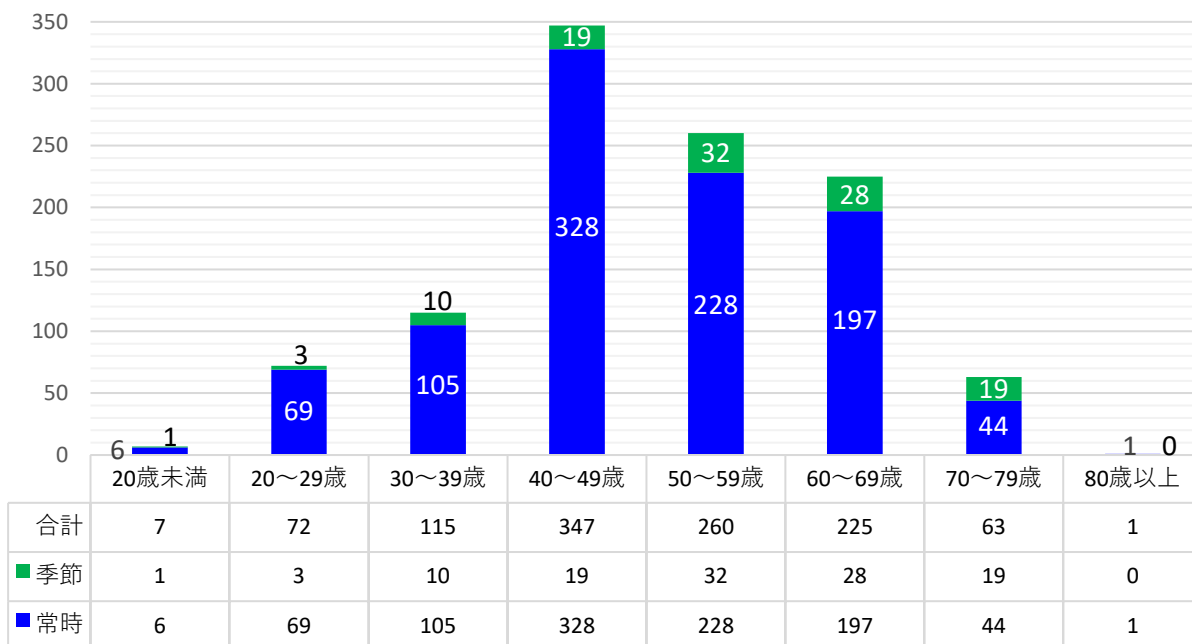


※グラフは全契約社226社の中での割合。

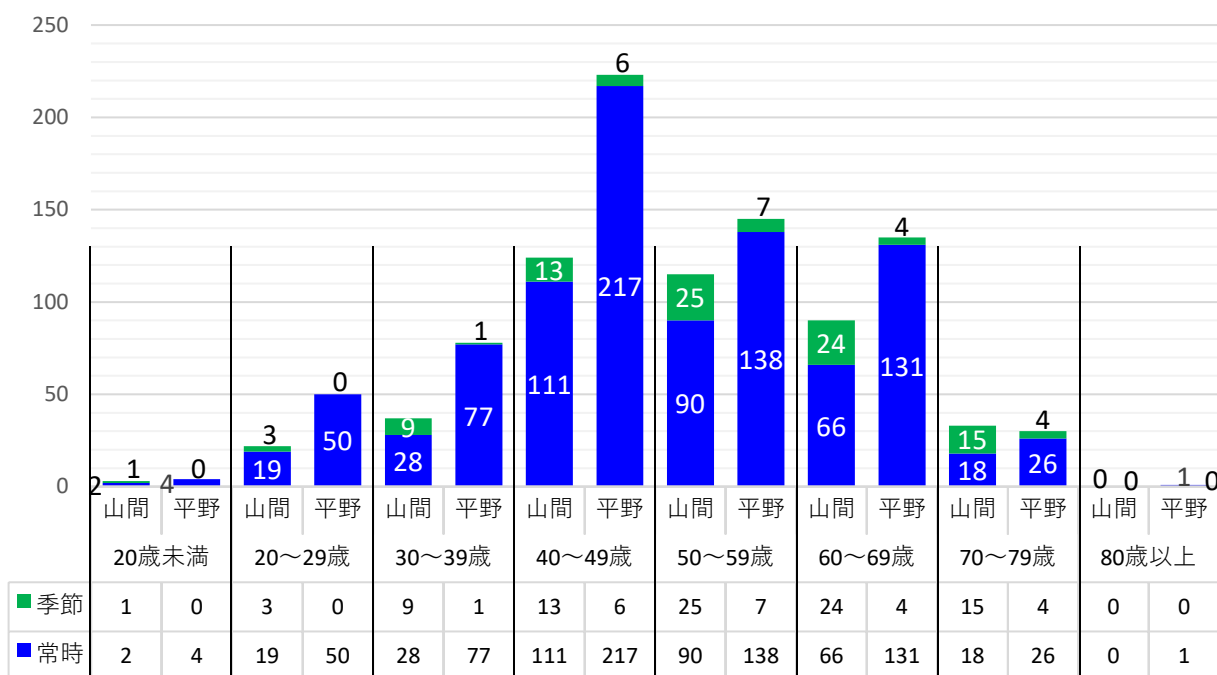
※国土交通省は年間委託だけでなく、協定に基づき一時的な除雪依頼を受ける企業も含む。

3. 除雪作業に携わる社員等の年代と人数

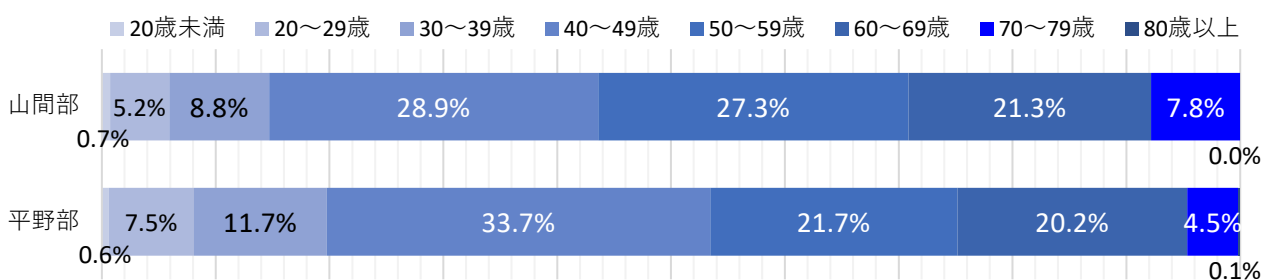
【オペレーター 全体（季節雇用・常時雇用）】



【オペレーター 山間部と平野部の人数比較（季節雇用・常時雇用）】

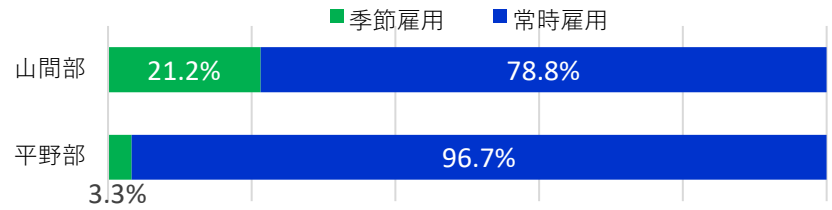


【オペレーター 山間部と平野部の年代比較（季節雇用・常時雇用合計）】

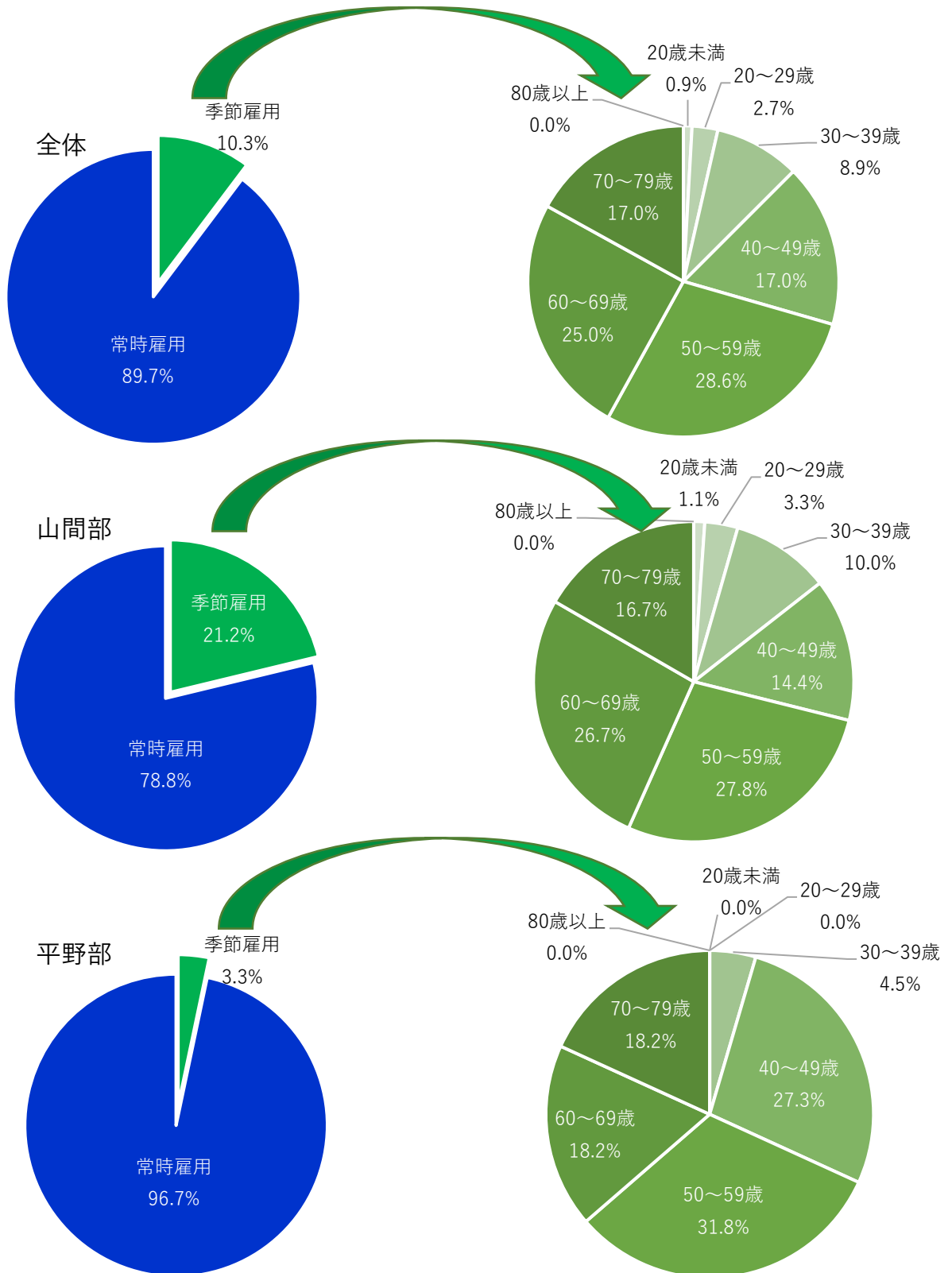


【オペレーター 山間部と平野部の季節雇用・常時雇用比較】

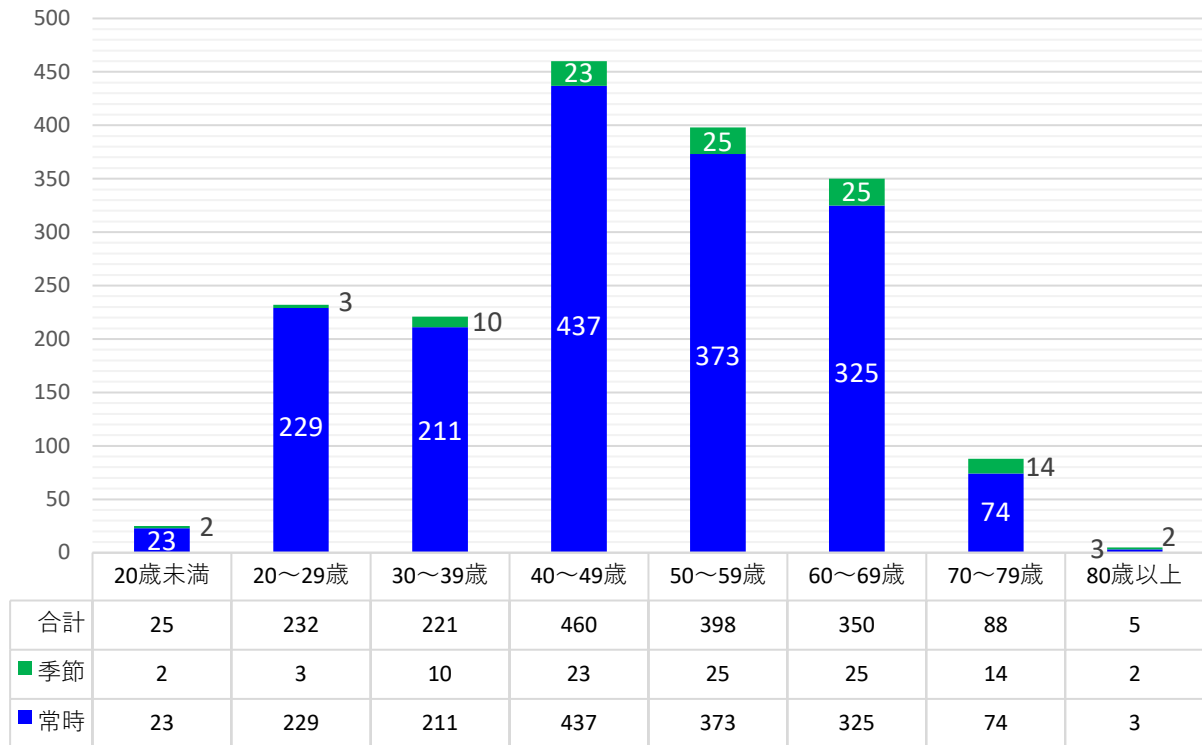
	季節雇用	常時雇用
山間部	90 人	334 人
平野部	22 人	644 人



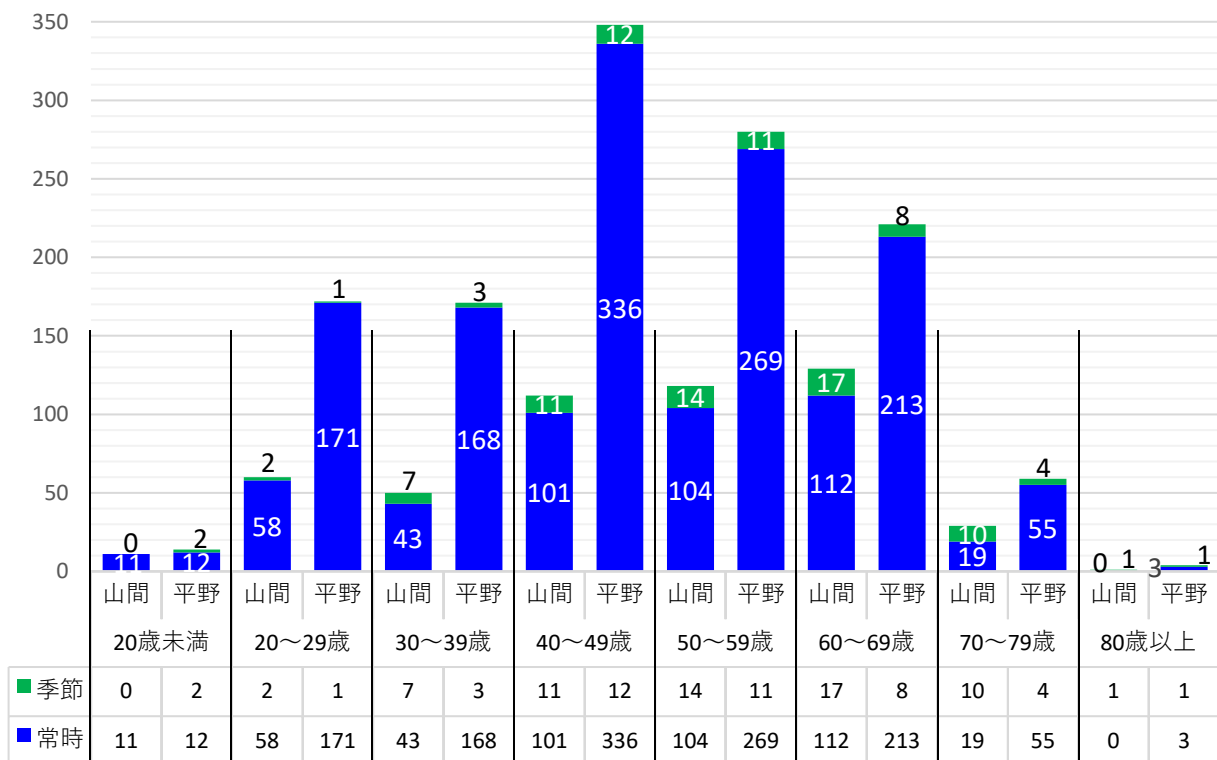
【オペレーター 季節雇用と常時雇用の比較と季節雇用の年代】



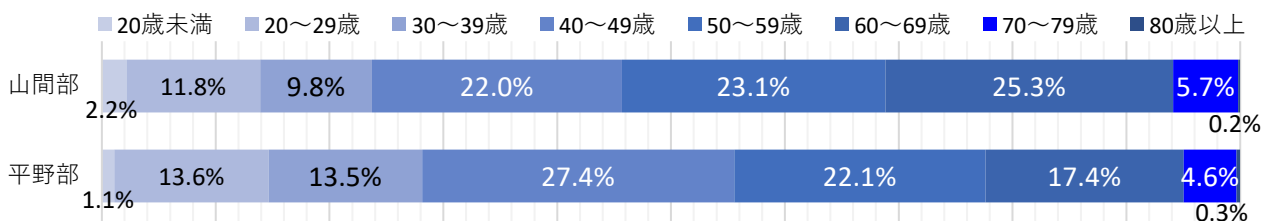
【作業員 全体（季節雇用・常時雇用）】



【作業員 山間部と平野部の人数比較（季節雇用・常時雇用）】

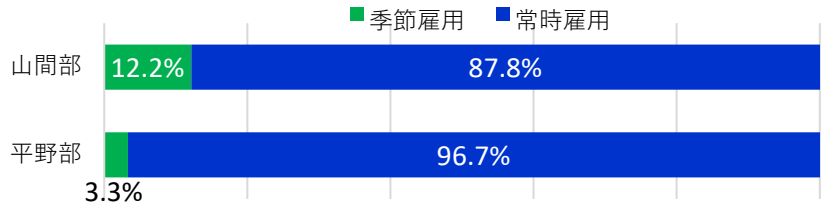


【作業員 山間部と平野部の年代比較（季節・常時雇用合計）】

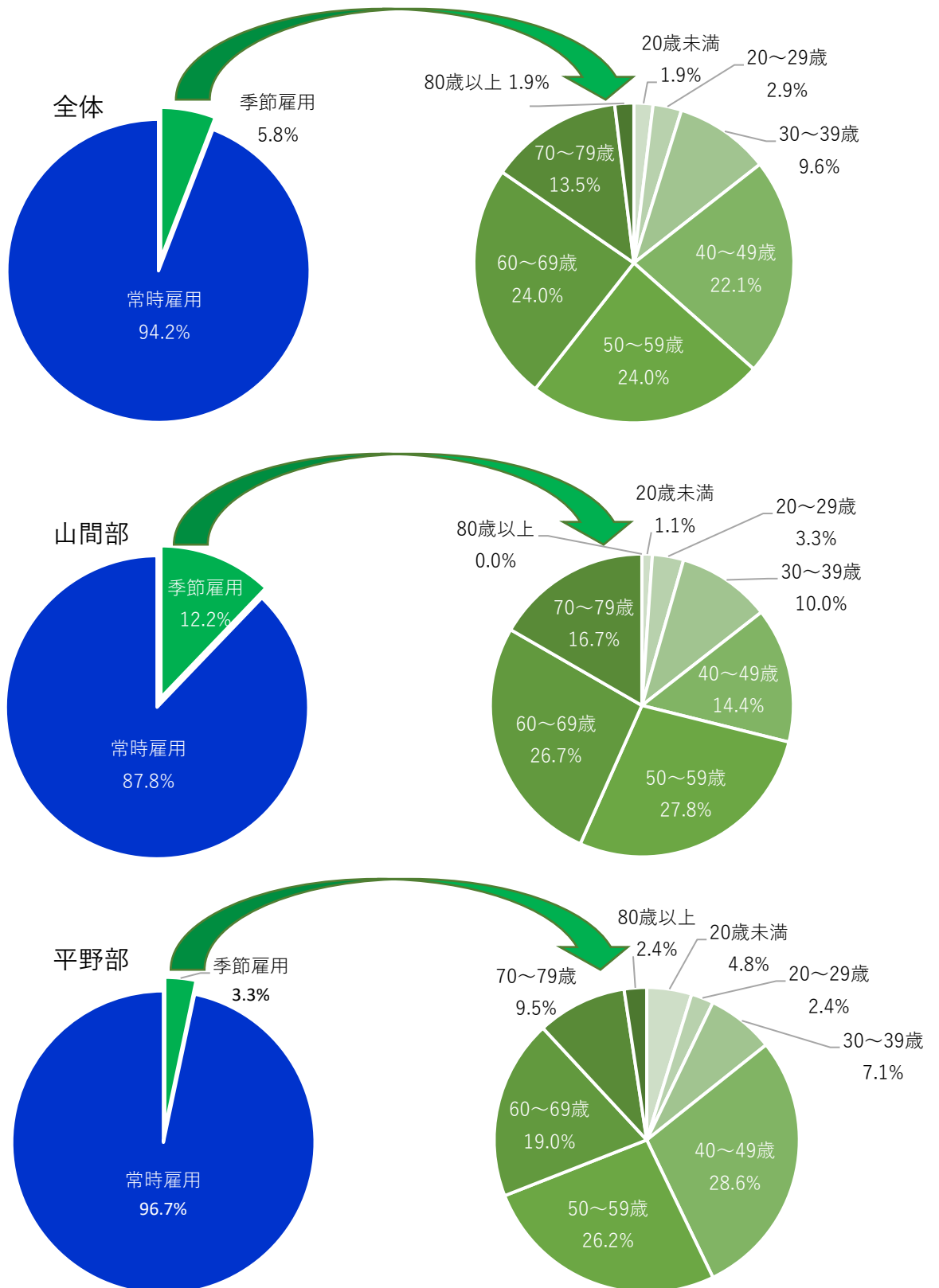


【作業員 山間部と平野部の季節雇用・常時雇用比較】

	季節雇用	常時雇用
山間部	62人	448人
平野部	42人	1,227人

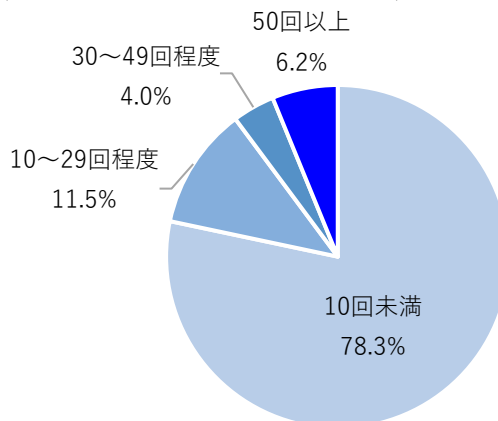


【作業員 季節雇用と常時雇用の比較と季節雇用の年代】

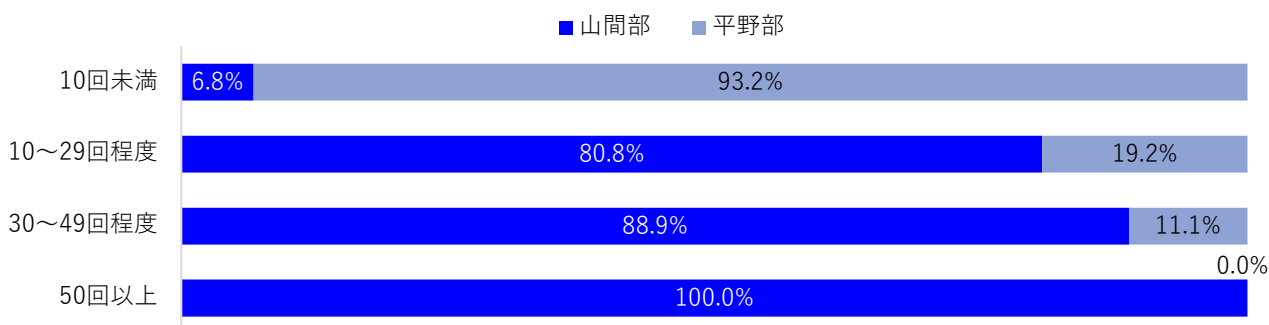


4. 1シーズンで除雪作業を行う回数（凍結防止剤、砂散布も含む）

10回未満	177社
10～29回程度	26社
30～49回程度	9社
50回以上	14社



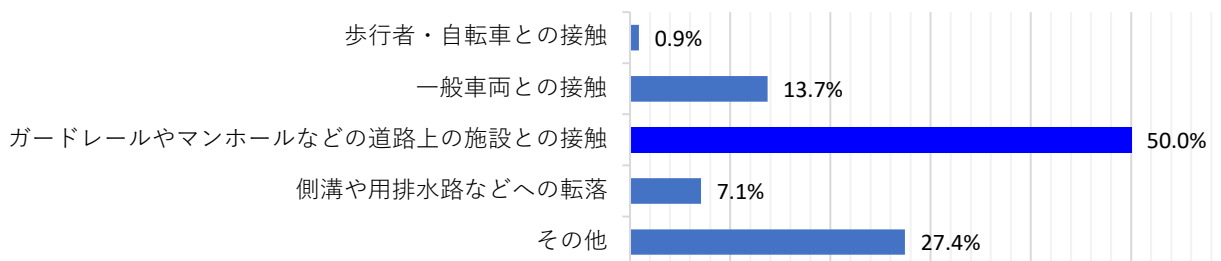
【除雪回数別での山間部と平野部との比較】



5. 除雪作業で経験した事故（複数回答）

① 歩行者・自転車との接触	2社
② 一般車両との接触	31社
③ ガードレールやマンホールなどの道路上の施設との接触	113社
④ 側溝や用排水路などへの転落	16社
⑤ その他	62社

回答 226 社中で選択した割合



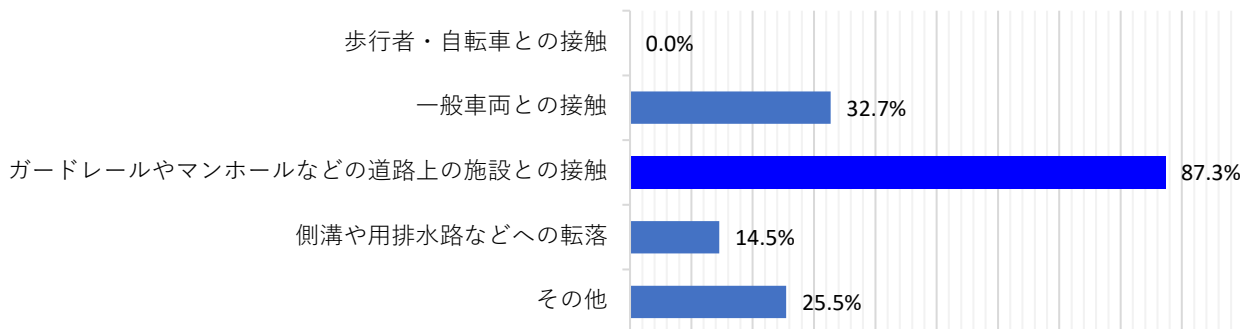
その他（抜粋）

信号機との接触、縁石・アスカーブ破損、投雪による沿道家屋等の破損、スリップ、凍結防止剤の一般車両にかかった、作業中の転倒 倒木撤去時のケガ、路上に張り出した店舗の看板に接触

※ その他 62 社中 42 社は「事故なし」と回答。

【山間部での事故（複数回答）】

山間部 55 社中で選択した割合



6. 具体的な事故の経験や想定される危険、オペレーターや作業員の意見や苦情等

【山間部での意見】

[マンホール等について]

- ・ 道路上にあるマンホールの位置が分かる表示をしてほしい。看板、スノーポール等の設置。
- ・ マンホールや横断側溝等段差のある個所は事前に舗装すりつけ等の補修を行っていただきたい。
- ・ マンホールと横断側溝への接触事故については、事前に目印や管理者への報告もしているものの対処されず、破損すれば費用は業者持ちなどの苦情がある。
- ・ マンホール鉄蓋や上水道の弁筐蓋に排土板を当てて、オペレーターが前面のガラスに当たる事がある。また、衝撃でドーザーの車体が反対車線まで飛ぶことがあるので交通量の少ない時間帯（AM 1:00～AM 4:00）に作業を完了しなければならない。よって、一番の難しさは朝方に降った雪の時に出勤するか否かの判断のため、基準の明確化が必要。
- ・ ローリング族対策のチャッターバーが支障し、除雪効率が極端に落ちるところがある。
- ・ 除雪トラックのプラウが道路標識に接触し標識を破損した。

[一般車両について]

- ・ 首都圏の車が冬用タイヤ、チェーンを付けず動けなくなり通行の邪魔をしている。
- ・ 一般車両による無理な追い越し、スタッドレスタイヤや4WDの過信、速度超過等によるスリップ等の事故が多いため、啓発をしっかりと行っていただきたい。
- ・ 一般車両が通行しながらの峠の除雪作業では、除雪作業中は道幅が狭く危険なため、一時的に通行止めを行ってほしい。
- ・ 観光地が近く交通量が多いので昼間の除雪作業は難しい。休日の作業をする場合も交

通量が多いので規制などしてもらえると作業しやすくなる。

- ・ 一般車両相手の万が一の事故のため、除雪車にもドライブレコーダーがあるとよいと思う。
- ・ 吹雪いている場合、一般通行車両は除雪機械の後ろに付いていると除雪されたきれいな道路が走れるので、除雪機械の真後ろに付きがち。除雪機械は除雪中にバックすることが多いので、バックをしようとしたときに真後ろに付かれていると確認が出来なく、接触しそうになる。
- ・ 観光バスは離合の際に端に寄らないので注意している。

[住宅・住民について]

- ・ 車道における除雪作業において、歩道側へ掻いた雪が各家庭の出入口部を塞いでしまい、会社へ苦情の電話等が度々来てしまう。全てに対応していると作業に時間がかかり、迅速な除雪作業が出来ない。
- ・ 除雪作業の前に住民が住宅前を除雪してしまうと、道路を除雪した雪が住宅前に残ってしまい、また住民が雪をかかなくてはならないと苦情を受けたことがある。
- ・ 近隣住民のため、迅速に作業を行おうという使命感がある。
- ・ 倒木、倒竹の処理では、所有者が片付けないため施工業者に苦情が来る。

[その他]

- ・ オペレーターの意見では、すべて視界不良で事故が発生する。事前に障害物等の確認をしているが予想外の降雪の場合は、天候が回復後に除雪作業の指示をお願いしたい。
- ・ 除雪機械の幅が広く、作業場所の幅員が狭い箇所があるので気を遣う。
- ・ グレーダーのピンが飛び、作業に支障がある。
- ・ 新しい車両と古い車両では、作業性・安全性においてオペレーターの負担がかなり違う。古い車両は遊びも多くなりメーター故障もある。新しい車両は作業性が良い。

【平野部での意見】

[マンホール等について]

- ・ グレーダー、タイヤショベルで路上の突起物を引っかける恐れがあり、ブレードをかなり浮かせて作業せざるを得ない。
- ・ マンホール等が舗装面より高い所があり、除雪時に接触し大変危険なので、県や市町村に舗装面より1cm程度低く設置していただきたい。
- ・ 地域によっては、除雪対応型マンホール鉄蓋の交換をしたほうが良い。
- ・ 段差のある場所はチェックしているが、時折ブレードが当たってしまう事がある。シーズン前に段差すりつけや高さ調整をしてもらいたい。
- ・ アスカーブの位置がわかりにくい。

[一般車両について]

- ・ 除雪施工写真を撮る時の、一般車両との接触による危険。
- ・ 一般車のスリップによる接触。
- ・ 冬季の路面凍結、降雪時のノーマルタイヤの車両は規制してほしい。
- ・ 交通指導員の確保が重要だが、現状は作業員がおこなっているのが実情。場合により先導車が必要。
- ・ 除雪機械は低速走行作業のため、誘導を無視して追い越しをかける一般車両がいるため危険。
- ・ 緊急路線以外については一時的に通行規制をしてもらいたい。後続車がいると、Uターン出来ない。
- ・ 当社の社員だけでは人数が不足、通行車両及び歩行者等に危険な時がある。
- ・ 大型トレーラーが坂道で動けない場合は対応できず、砂を巻いて少しずつ移動してもらったこともある。

[住宅・住民について]

- ・ 沿線住民のために除雪を行っているが、車両の大きさや時間について苦情がある。
- ・ 特に街中の除雪の際、家の前に雪を寄せたと苦情を言われたり、寄せないよう玄関の前で見張っていたりと、行政側から依頼を受けて作業に当たっているのにも関わらず、市民や住民からの理解が少ない気がする。
- ・ 住民から家の中の道もしてくれ等、除雪中に要求されるので、毎回対応に困る。
- ・ 除雪作業は路線の優先順位があることが理解してもらえない。
- ・ 大雪の時、担当路線外の路線住民がきて今救急車を呼んだので除雪してくれと依頼され、緊急事態なので除雪を行ったが、救急車が来なかった。
- ・ 地権者が自分の民地側の雪を車道に出して、その後重機で除雪を行ったが、少し民地に戻ってしまい苦情があったため、その対応で作業が遅れた。また会社にも「教育不足だ」等の連絡又は匿名でメールがきた。

[その他]

- ・ 夜間のちょっとしたスリップ発生等による出勤でも、現場に行くと夜間に出動するほどでもない時がある。
- ・ 交差点内の除雪では信号で迷った。進行方向通りに機械を動かせるとは限らない。
- ・ 狭い道でガードレールもないような場所の除雪は大変怖い。
- ・ 除雪作業時に見張り役やガードマンをつけるように言われたが、緊急時は難しい。
- ・ 雪で倒れた竹を片付ける際、一般車両にぶつかりそうになった。道路周辺の竹は、伐竹しておいてもらいたい。
- ・ 通常の工事の交通規制内での作業と異なり施工延長が長く、重機の低速走行での作業となるため、保安対策が整えられない。

7. 各社の除雪体制

【山間部】

[雇用・人員確保・路線等全般]

- ・ 各社の担当路線が多くなり、緊急時の全路線対応が困難である。
- ・ 季節的な作業員は待機料を支払う余裕がないので確保が難しく、なるべく社員で賄うようにしているが、退職等で人員が減る場合は間に合わなくなる可能性が出てくる。その場合は路線の縮小等を考えざる得ない。
- ・ 直営班がない為、現場監督がオペや作業員をやっている
- ・ 季節雇用では人員確保が難しいので、管内一円道路管理、消雪施設維持管理、通常工事などに従事して、一定数の常用雇用をはかっている。
- ・ 年々人員確保が困難になり、作業員の高齢化で今後は出動体制も厳しくなる。
- ・ オペレーター育成に時間がかかる。現状、常勤社員で除雪作業も行っているため、日中の工事作業と深夜の除雪作業との両立（人員配置）が困難と感じる。
- ・ 一時的な除雪であれば自社社員で問題ないが、連続して除雪作業があると、他の建設現場の人員確保が難しくなる。
- ・ 長年除雪業務に携わっているので、高齢化が進んでいるが健康に気を配り作業している。

[待機・出動関係]

- ・ 大雪警報発令時は自宅待機。
- ・ 積雪が予想される前日に集合して打合せの実施。深夜の様子を見て出勤。
- ・ ライブカメラを確認して前日に分かれば、前日に連絡を取る。当日だと多少の早出の要請しかできない。
- ・ 明け方前にパトロールを行い、路面等の状況を見て動員をかける。
- ・ 早期に出動するには、あらかじめ待機していなくてはならないので、待機費を見てもらいたい
- ・ 作業員は昼、夜、休日と班を分けて作業を心がけている。
- ・ 除雪車が大きく、スキー客の多い週末等は渋滞の元となる事が予想されるため、早出して除雪作業を完了するようにしている。また、オペレーターと助手は基本的に固定とし、担当路線での除雪作業が習熟できるようにしている。
- ・ 除雪作業はオペレーターと助手の組み合わせで行うが、オペレーターの急な病気・葬祭に対応できるよう、ただ助手席に座っていればいいのではなく、路線の特質（マンホール位置・アスカーブ位置等）を皆がわかるようにオペレーター2名で交代しながら作業している。その2名ずつのオペレーターで5台の除雪ドーザーを稼働させる人員を確保するのが大変。

- ・ 国道で 24 時間帯が義務づけられているため、常時 4 人が 2 交代制で待機している。10cm 以上の降雪予測があった場合は、降雪量によって、各班 1 2 人程度まで増員する。ここは、冬期期間雇用であっても、月 20 日以上出勤できるため、求人を出せばオペレーターの雇用は確保しやすいが、若い人は集まりにくい。
- ・ 資格者一覧表（除雪機械に応じたオペレーターの配置）を作成し、出勤の可否を確認しておき、通常勤務時間外の場合（特に年末年始・土日）は、所属長等（支店長・部長）が気象予報を参考に、集合（出勤）時間を決めて、連絡を取るようになっている。
- ・ 社員総出でパトロール及び作業を行っている。待機はほとんどなく、早出で対応している。

【平野部】

[雇用・人員確保全般]

- ・ 現場技術者にも資格を取得させオペレーターとして動ける体制を整えている。
- ・ 公共工事を行う会社の義務として、常日頃から意識と協力を求めている。作業が行われれば、相応の手当てを支給。
- ・ 現場間の調整等で作業員を確保している。
- ・ 除雪は工事の繁忙期と重なり、特に夜間工事をやっている時期に重なると人員確保が難しくなる。
- ・ 除雪担当者が頑張ってくれている。大雪の時は寝る間もなく夜通し除雪を行っている。
- ・ 自社路線に近い社員が少ないため、緊急時の確保が難しい状態。早期集合及び出勤に課題あり。
- ・ 待機・早出・残業の場合、作業員が少人数なので 2 交代制が組めない時もある。
- ・ 除雪作業を協力会社に依頼しており、直接のオペレーター、作業員はいないが管理と連絡調整を行っている。
- ・ 冬季災害対策委員組織体制が出来ている。社員及び協力会社での体制。
- ・ 複数の自治体と契約している為、本格的な降雪があった場合には、要員の確保が課題である。
- ・ 平日は対応できるが、祝日、日曜の早朝、夜は、人員確保に苦勞する。
- ・ 60 歳以下の男子社員全員（21 人）を 3 グループに分け、一週間ごと順番に各グループが対応することになっている。
- ・ 除雪機械については、協力業者でグレーダー 1 台を確保しているが、他路線の委託も受けているので万全の体制とは言えない。

[待機・出勤関係]

- ・ 大雪警報・注意報発令時の待機要請を行い、人員を確保している。
- ・ パトロールの状況で、積雪量にあわせ全員出勤または班分けをして、交代制前日から

出動要員へ待機連絡し、早朝に出動者のみ連絡。

- ・ ライブカメラや天気予報の情報をもとに、待機や早出の動員等体制をとっている。
- ・ 週間予報にて確認し、一週間前から人員確保に努める。
- ・ 前日の天気予報等により、対象のメンバーから選抜し除雪体制をつくる。前日は飲酒禁止、当日は未明より自宅待機。天候の状況によりリーダーからの連絡で集合、除雪作業を行う。
- ・ 順番制になっており、担当が待機を実施し、大雪の際は全員出動。
- ・ 前日に社内グループラインに流し、待機2名出動の際は5名（最低）は出るように連絡している。
- ・ 大雪の警報が出ている場合には、夜間でも会社の幹部が会社に詰めて直ぐに作業に移れるように準備する。従業員にはいつでも出られる準備を依頼している。
- ・ 待機、早出については、発注者の指示でなく、住民から苦情等が来ないように、その都度速めに判断している。
- ・ 降雪時の出動時間判断が難しい。
- ・ 積雪が10 cmを超えた場合に、資機材置場へ集合して割振りを行うが、夜間時や休日は全員の参集は難しい。
- ・ 契約者の要請により待機、早出等対応している。
- ・ 契約先の担当者によって、待機が必要か否かで考え方に相違が出る。

8. 除雪作業において問題とされていること。

【降雪地帯での意見】

[雇用・人員関係全般]

- ・ オペレーターの絶対数が足りない。オペレーターを増やしたいが、通常業務を行っているため一般道へ出動出来るまでの練習時間が足りない。ある程度の小雪は除雪対象から外してほしい。（運転者各自の自己責任、冬用タイヤ等）
- ・ オペレーターの新人育成が困難。高齢化が進んでいる。
- ・ 除雪経験のある作業員がいなくなっているのでマンホールの位置や幅等のわかる人がいなくなっている。
- ・ 除雪時期のみの雇用の人員がいらないため、基本的に社員が行っている。そのため日中は通常の業務があるので、急な除雪に対応できず連続作業ではかなりの負担になる。
- ・ 通年で一定の作業量を見込めないので、増員がはかれない。
- ・ 令和6年4月からの建設業の労働時間の上限規制への対応を考え体制を変えていかなければならない。災害時における復旧・復興の事業について例外が設けられ、単月で月100時間未満、連続する2ヶ月から6ヶ月平均で月80時間以内とすることが適

用されないことになっているが、除雪作業においても災害対応と同じように適用除外になるようにしていただきたい。

[待機・出動関係]

- ・ 気象状況によるため予定通りにはいかないのが、人員確保のために通常の給与や残業代とは別に特別手当を支給している。
- ・ 降雪が結果としてない日は、数名分の労務費は持ち出しとなる。
- ・ 連続しての作業時はオペレーターの体調チェックを行い、必要に応じ人員交代を行う。

[大雪対応]

- ・ 近年、走行不可能になった一般車が原因で、立ち往生何百台等がニュースになっているが、同様の状況がいつ発生してもおかしくない。国土交通省は、上記を避けるため、関越自動車道が通行止めを行った場合は、国道 17 号も通行止め規制をかける方針でいるため、除雪オペレーターの他に規制要員の確保が必要である。
- ・ 大雪での体制が取りづらくなっている。雨の予想でも、標高や日当たり悪い場所では、アイスバーンで非常に危険な状態になる場合がある。県設置の道路ライブカメラで温度・路面状況の確認が自宅で行えれば出動への対応が行いやすい。設置場所も「あの場所がこうなら…」と路線全体の把握できる場所に設置してもらいたい。
- ・ 大雪の除雪作業時はオペが限られた人数のため、長時間作業になってしまうので交代要員の不足が問題だと思う。
- ・ 通常の大雪程度でも最大 12 時間労働で交代できる体制だが、H26 年の豪雪等になると、1 週間は全員が泊まり込みで、仮眠程度で作業の連続となる。

[小雪による機械維持、人員等]

- ・ 昨年や今年のような小雪時は、機械の維持管理費がかさみ機械を売却したい。
- ・ 県の貸与機と町の貸与機と自社保有機が混在する路線があり、どうにか県道、町道が同じ貸与機で作業できるように出来ないか。自社所有の機械ならどの路線も除雪できるが費用が出せない。出来れば貸与機だけで済ませたい。
- ・ 小雪の年は除雪機械をリースで対応しているが、バックホウ、タイヤショベル等の費用が持ち出しとなってしまう。
- ・ 機械類が豪雪地区と異なり、貸与機器も老朽かつ大型のものが多く、作業性が悪い。購入して償却できるほどの降雪量も見込めない。
- ・ 大きな問題ではないが県から貸与されている除雪車の車検時期が 12 月となっており、早めに車検を通してもらえずシーズン初めに塩カルまきを人力で行った年があった。委託機械の車検日や修理はシーズン外が望ましい。
- ・ スノーシュー等の劣化する部品は、在庫（備蓄）しておいてほしい。
- ・ 現状として、除雪車両の維持費については固定費ではあるが、人員確保の維持費については未だなされていない。また、凍結防止剤散布や雪崩対応等の短時間出動では労

務費の捻出は難しい。もし補償を検討するのであれば、待機費と短時間出動の両方が賄えるようなものを検討して欲しい。

- ・ 維持作業(除草等)をしているので小雪の年でも問題なし。降雪が数日間続く場合は協力会社からオペを借りているが、若い作業員が入って来ない。
- ・ 小雪の時は作業員が余り、大雪の時は足りず、出来れば除雪は断りたい。
- ・ 小雪での最低位保証制度はしてもらわないと困る。除雪作業員確保のためには賃金アップをしなければならない。

[その他]

- ・ 中山間地区につき、単発的な除雪が多い為、除雪作業に従事すると他の工事現場を休工にするなどの支障が出る。
- ・ 塩カル等を預かっているが、年度末にあまってしまうと、1年間保管しなくてはならないため、ストックヤードに制約を受けてしまう。
- ・ 作業自体よりも、書類の多さと報告の頻度が多い。

【平野部での意見】

[雇用・人員関係全般]

- ・ グレーダーをほぼ除雪時にしか使っておらず、今後除雪時にオペをできる人がいなくなる可能性がある。
- ・ 近年、除雪が作業員の高齢化が進んでいる。
- ・ 近年、降雪も以前と比べ少なくなっており、出動も激減しており、現状では特に困窮するほどではない。

[待機・出動関係]

- ・ 休日・深夜・早朝の出勤がある場合、体制が難しい。
- ・ 関係機関から夜中に対応依頼がある。勤務時間外は対応が難しい
- ・ 道路幅が狭い為除雪機械が入れない箇所がある。
- ・ 除雪作業より木・竹等の伐採作業に時間がかかり除雪作業が進まない。

[除雪機械関係]

- ・ 四駆のダンプトラックが除雪期間中レンタル使用できない状況にあった。
- ・ 数年小雪の為、自社所有の機械の稼働率が少ない。