道路除雪オペレータ実態調査報告

平成 30 年３月

（一社）日本建設機械施工協会北陸支部
雪　　氷　　部　　会

１．　概要

（一社）日本建設機械施工協会北陸支部では、雪国の道路除雪を支える除雪機械のオペレータの経年変化の実態を把握するため、北陸地方整備局、新潟県、富山県、石川県の道路除雪の受注者を対象に、平成３年から、概ね５年毎に行っている。

この度平成 27 年度調査の結果をとりまとめたので、報告する。

これまでの調査で、オペレータの高齢化、若手オペレータの減少、労働条件や除雪機会確保等、いくつかの課題が指摘されていたが、今回の調査においてもそれらの課題については変わらず、さらに顕著になっているといえる。

２．　調査方法ととりまとめの考え方

調査は、北陸地方整備局、新潟県（平成２１年度調査から政令指定都市となった新潟市を含む）、富山県、石川県の道路除雪作業を行っている除雪作業受注者にアンケート形式で記入してもらい、回答があった資料についてとりまとめを行った。回収時期は、道路除雪のほぼ終了する３月初旬に設定し、その年度の実態を把握することとしている。

過去の報告書において、「平成３年度は、北陸地方の７２社（事業所）から回答、平成６年度は、９１社（直轄３１社、県６０社）に発送し、６１社（事業所）から回答を得た」とあるが、詳細データが現存していない。

そこで、平成１６年度調査から調査対象会社（事業所）を固定し同一会社（事業所）を調査することとし、経年変化をより明確にとらえることができるようにした。

今回の調査で、平成１６年、平成２１年、平成２７年の過去３回分の調査結果を比較とりまとめをすることとしたが､できるだけ過去にさかのぼり傾向を把握するため、母数は若干異なるが、平成１０年調査のデータを追加して比較した。

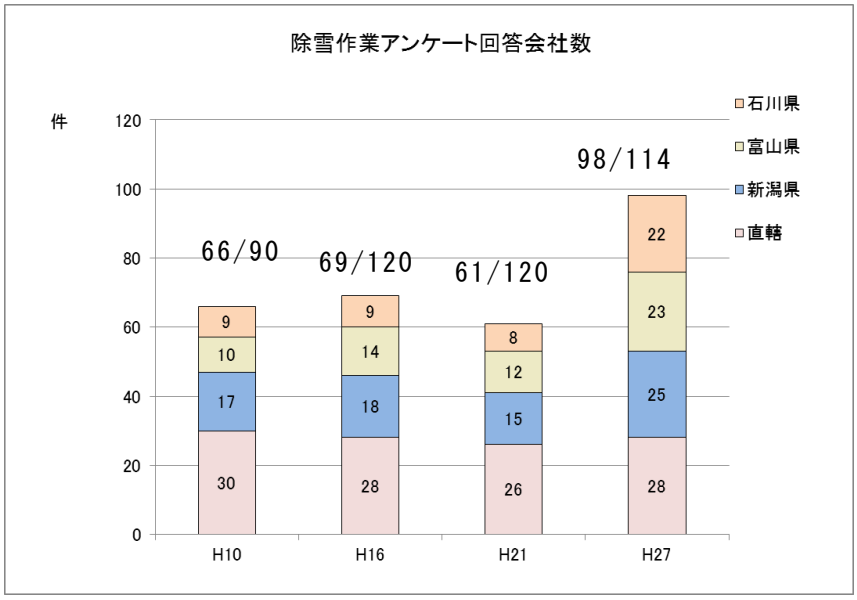
また、調査票は多少の追加項目はあるが、基本的に同じ項目で調査した。

その結果、若干母数の変動はあるが、とりまとめは、基本的に割合で整理することとして、母数の減少に対応している。

３．　アンケートの集約状況

平成２７年度の調査対象業者は、平成 21 年度以降廃業した業者、除雪作業を受注しない業者及び連絡がつかなかった業者(計 6 社)について調査対象から除いたことで、調査依頼は 114 社となった。

また、平成２７年度の回収率向上は、母数である依頼数が減少したことから調査票送付後再度お願いしたことで、回収率が向上したものと考えられる。



図－１　アンケート回収の地域分布

回収したアンケートの地域分布は、図－１のとおりである。県関係の調査会社は、前述のとおり地域を隔たらないよう抽出していることから、調査結果は北陸地方をまんべんなく網羅していると考えられる。

よって、とりまとめにあたっては、基本的に直轄を含めた北陸地方のオペレータ全体（以下「全体」と表記する）で行うこととした。また、特徴的な傾向がある項目については、「直轄」と「３県」のデータを貼付した。

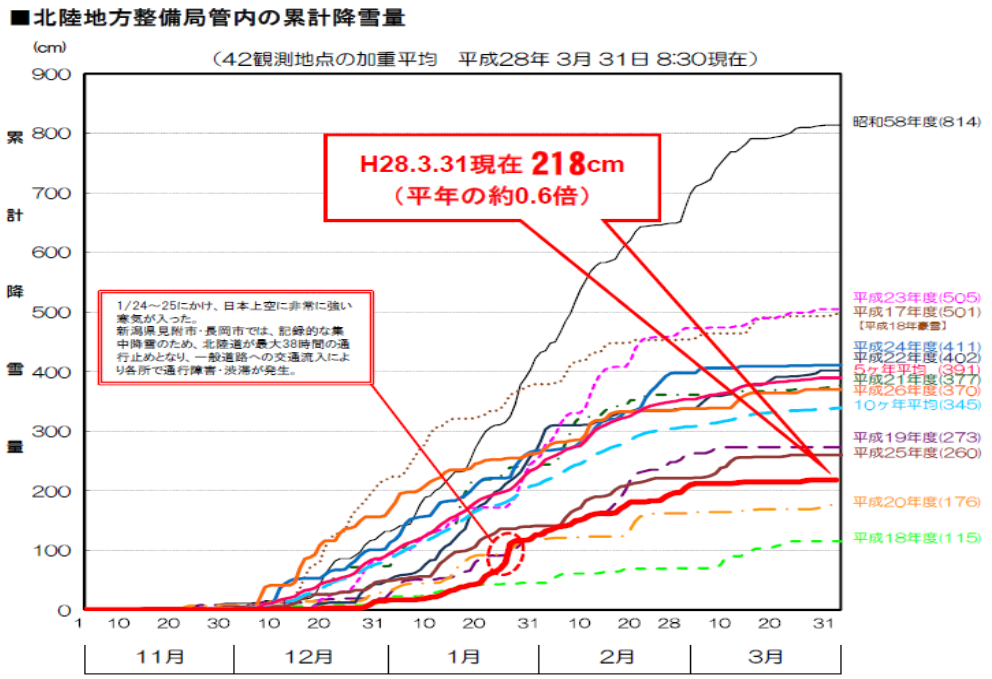
なお、図中「直轄」とあるのは、北陸地方整備局の道路除雪の除雪作業受注者、「３県」とあるのは、新潟県（新潟市を含む）、富山県及び石川県の３県の集計であり、以下報告書内の表記は同様である。

４．　平成２７年度の北陸地方の降雪状況

北陸地方における平成２７年度の降雪状況を図－２に示す。

図－２によれば、平成２７年度の累計降雪深は、いわゆる平年雪の０．６倍となっている。

ただし、除雪作業にあたっては、累計降雪深の要素は大きいものであるが、降雪強度（図の立ち上がり部分）がより大きく影響すると考えられるため、除雪作業の負荷が低減しているとはいえないと考えられる。



図－２　北陸地方における降雪状況

（出展：北陸地方整備局　「平成２７年度今冬の記録」

５．　アンケート調査結果

５．１　除雪機械オペレータの人員確保状況

道路除雪に携わるオペレータの総人員数について前回調査（平成２１年）との比較を、表－１、表－２に示す。

なお、ここでいうオペレータの総人員数とは、アンケートに記載されたオペレータ数であり、実際の除雪作業に携わっているオペレータの実数ではないことに注意していただきたい。

これによれば、国土交通省直轄国道の除雪においては、オペレータ数の大きな増減はないものの県管理道路の除雪オペレータの増加が著しいが、これはアンケートの回収数による差と考えられる。

表－１　除雪機械オペレータの人員の変化

項目		回答会社数		自社社員		自社社員以外		計	
調査年度		H21	H27	H21	H27	H21	H27	H21	H27
発注者	直轄	26	28	632	709	458	389	1,090	1,098
	新潟県	15	25	192	334	46	123	238	457
	富山県	12	22	126	222	35	44	161	266
	石川県	8	21	60	148	7	21	67	169
	計	61	96	1,010	1,413	546	577	1,556	1,990

表－２　一社あたりのオペレータ人員の平均値

項　　目		回答会社数		自社社員		自社社員以外		計(オペレータ数)	
査年度		H21	H27	H21	H27	H21	H27	H21	H27
発注者	直轄	26	28	24	25	18	14	42	39
	新潟県	15	25	13	13	3	5	16	18
	富山県	12	22	11	10	3	2	14	12
	石川県	8	21	8	7	1	1	9	8
	計	61	96	17	15	9	6	26	21

オペレータの実数を把握することは困難なので、経年変化の比較のため１社あたりのオペレータ数を取りまとめたものが、表－２である。

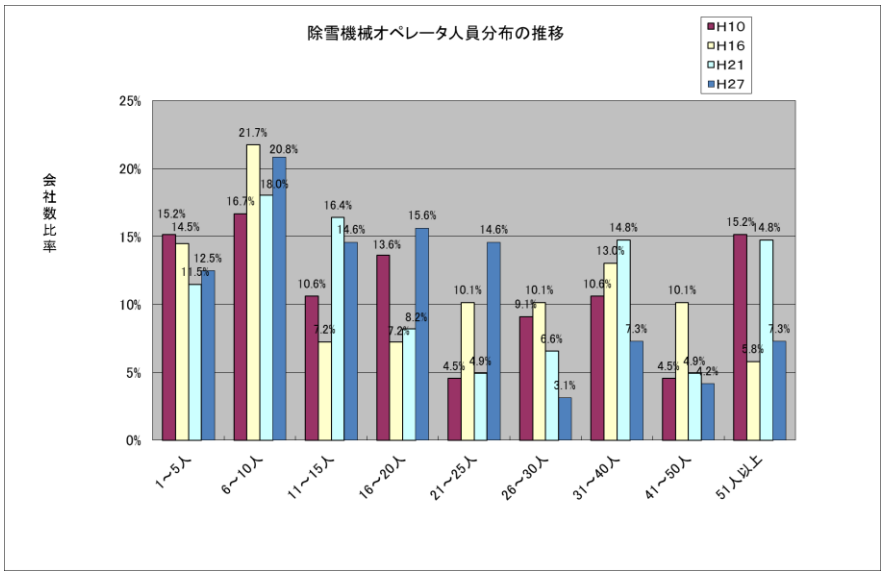
表－２による１社（事業所）あたりの平均値では、新潟県以外は、減少していることを考慮するとオペレータ総数も減少しているものと推定される。

図－３は、除雪作業１社受注者あたりのオペレータ数の分布である。北陸地域のオペレータ確保の傾向を把握するために、国直轄・３県全体をまとめたものである。

図－３－１及び図－３－２に示すように直轄と３県を比較すると直轄の除雪受注者は比較的多くのオペレータを確保しているが、３県の除雪受注者は、小規模事業所が多いことが伺える。

経年変化として直轄では、３１人以上の確保事業所が減少傾向で、１６～２６人規模の事業所が増加している。３県では、１～１５人規模の事業所が多いものの１６～２６人規模の事業所が増加傾向にある。

これは、県管理の道路においても４車線化が進み、オペレータの数が必要となっているものと推定される。



図－３　受注者（事業所）毎のオペレータ人員数分布の推移（全体）

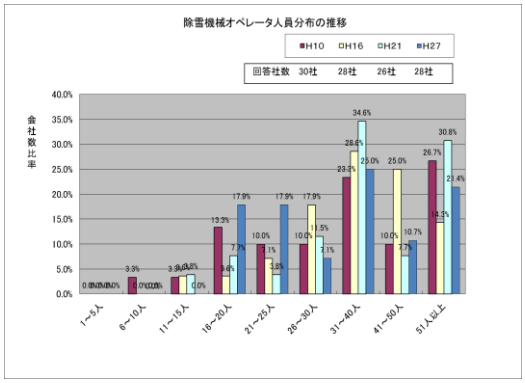
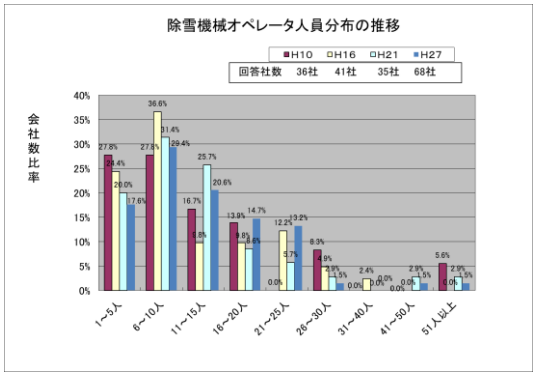
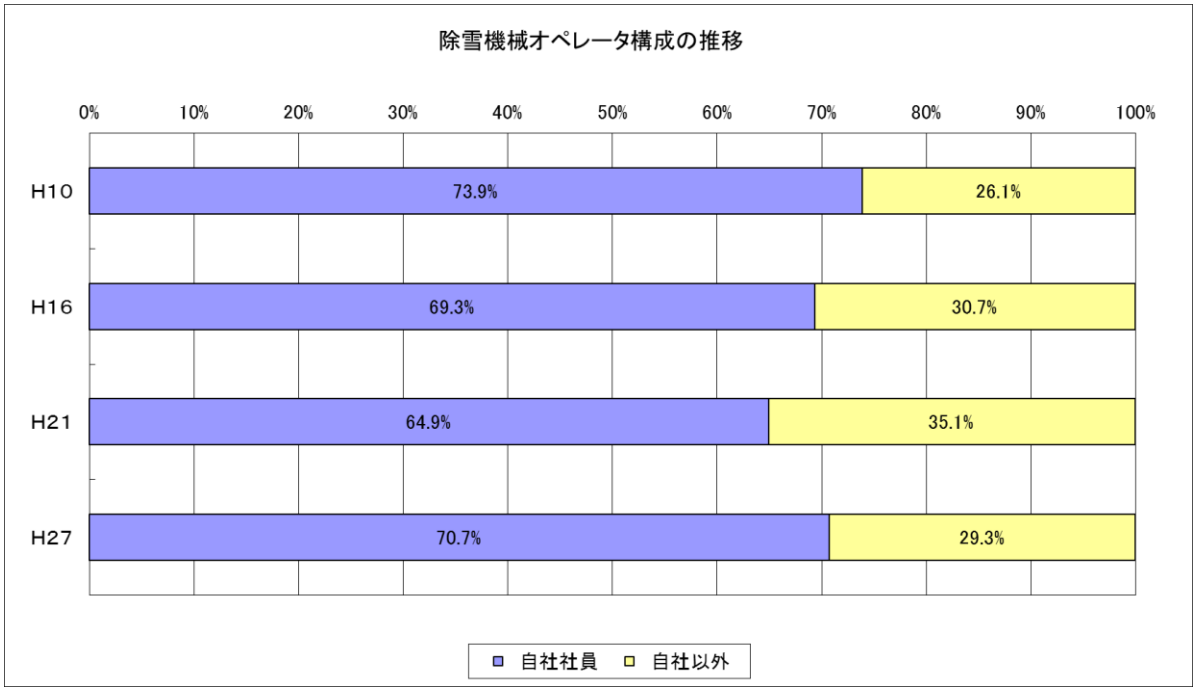


図-３-１　オペレータ数の推移（直轄）



図－３－２　オペレータ数の推移（３県）

自社社員と協力会社や臨時雇いなどの自社社員以外のオペレータの割合は、図－４のとおりであり、自社社員の割合は概ね７０％前後で推移している。



図－４　除雪機械オペレータの自社社員・以外の割合の変化（全体）

５．２　オペレータの年齢構成の推移

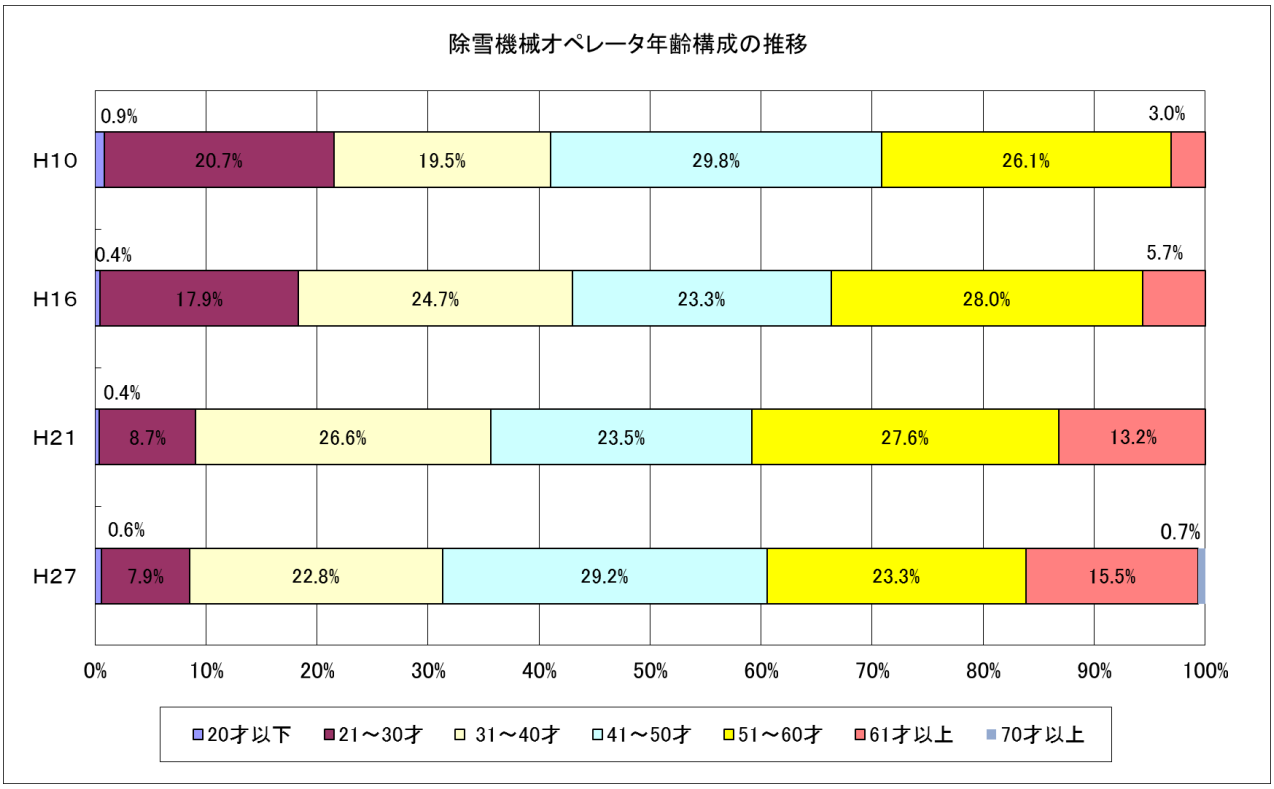
オペレータの年齢構成の推移を図－５に示す。

オペレータの年齢構成は、20 歳代は減少傾向、30 歳代は概ね同じ割合、40 歳代は増加傾向となっているが、60 歳代は年々増加傾向にあり、オペレータの高齢化が進んでいることを示している。

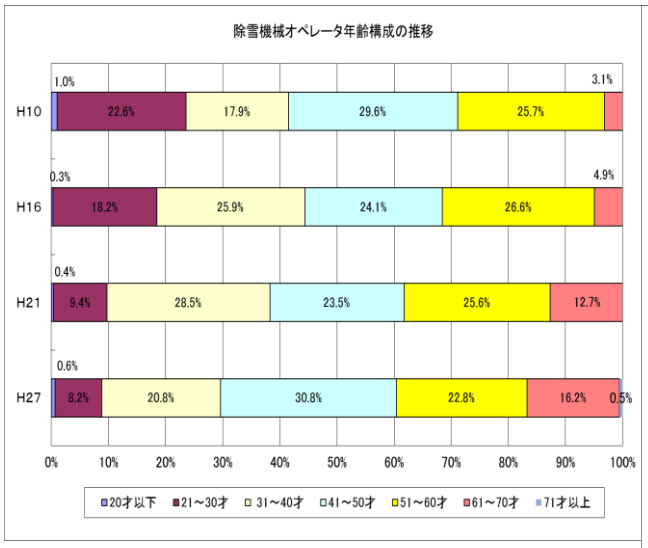
特に今回の調査において、始めて７０歳以上のオペレータがわずかであるが除雪作業に従事していることが明らかとなった。

これは、オペレータ不足から、これまでの経験者を引き続き採用しているものと推察される。

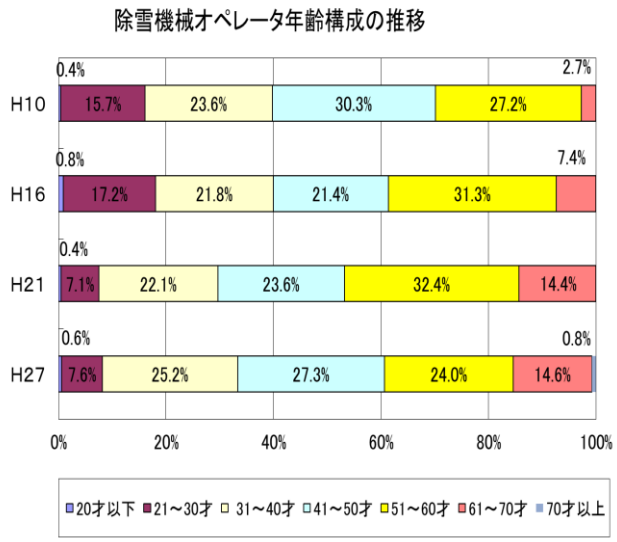
なお、直轄のみと３県を比較すると、全般的な傾向としては変わらないが、直轄が、若手減少・ベテラン増加の全体の傾向に合致しているのに対し、３県においては今回調査では、２０歳以下がわずかではあるが増加していることが、注目される。



図－５　オペレータの年齢構成の推移（全体）



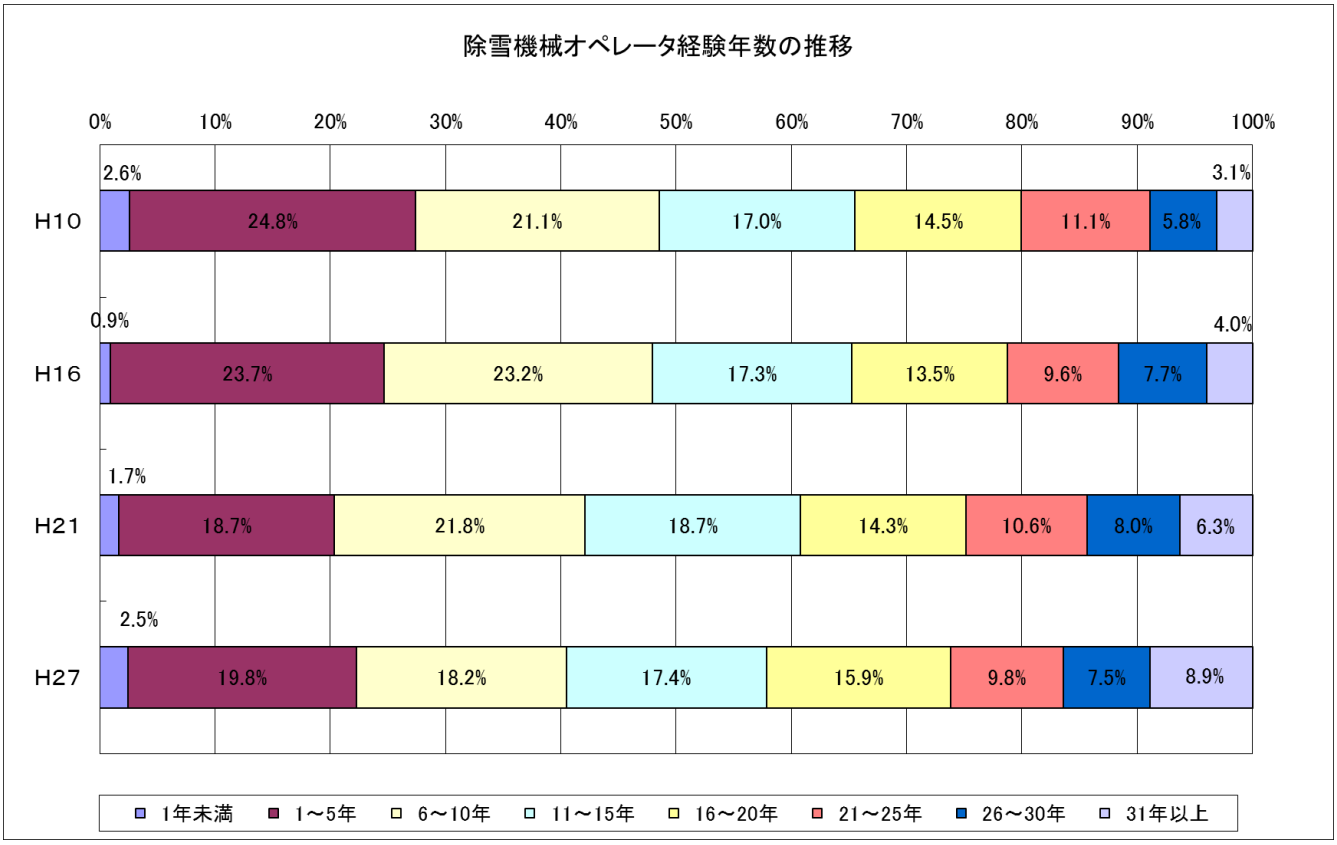
図－５－１　オペレータの年齢構成の推移（直轄）



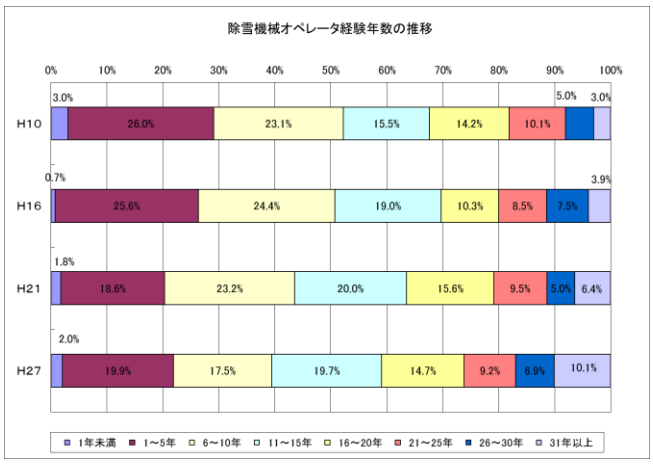
図－５－２　オペレータの年齢構成の推移（３県）

経験年数１１年以上のオペレータが約６０％と年々増加傾向となっている。特に３１年以上の経験を持つオペレータが平成１０年より約６％増加している。

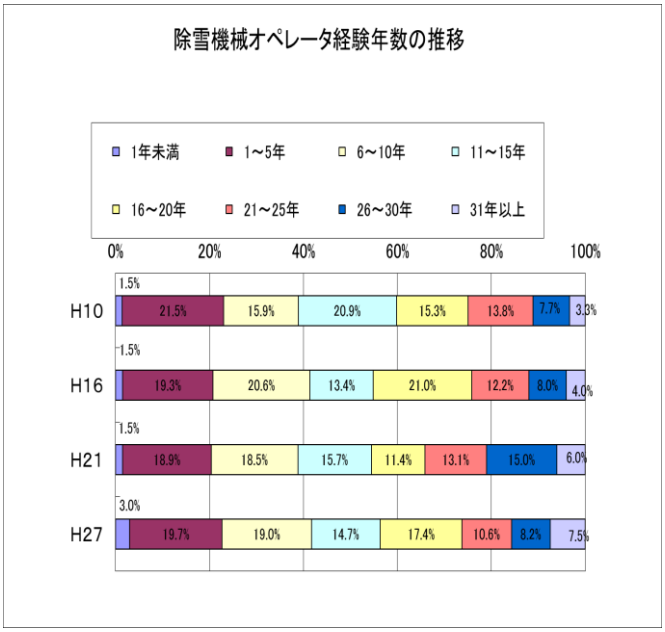
図－６によれば、経験豊富なオペレータの漸増が、図－５のオペレータの高齢化進展のなかでも、経験者が引き続き除雪作業に携わっていることを表している。



図－６　オペレータの経験年数の推移（全体）



図－６－１　オペレータの経験年数（直轄）



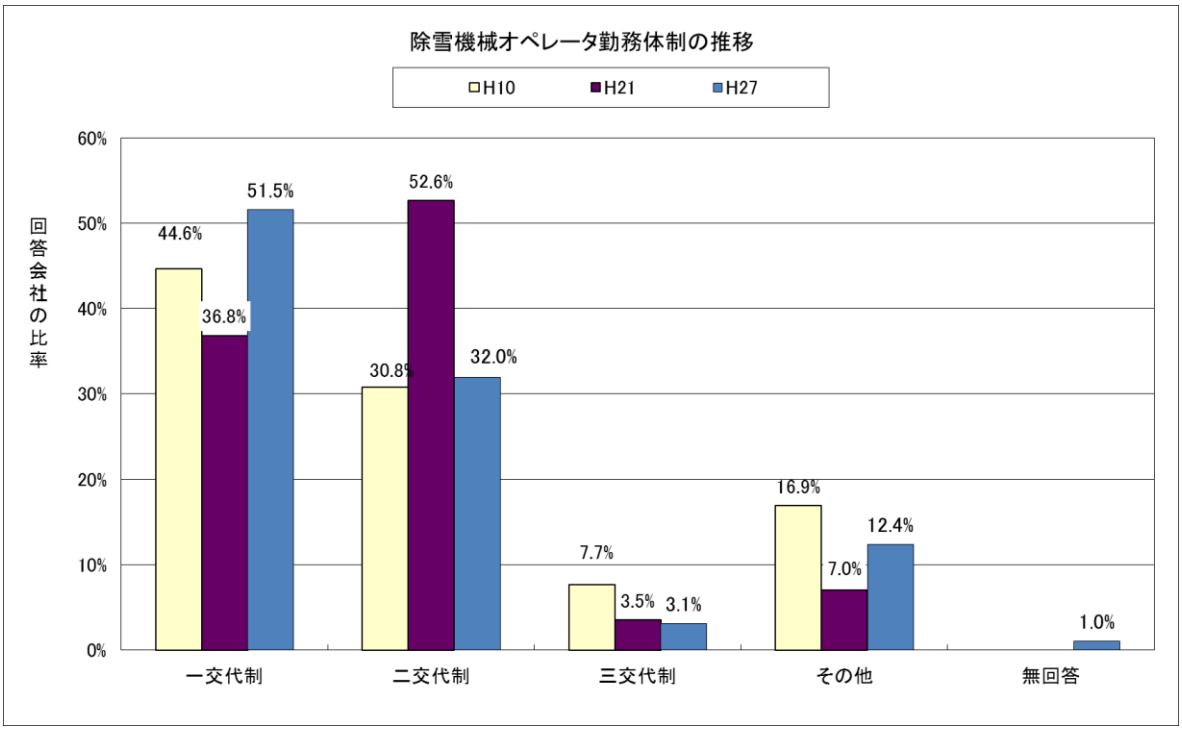
図－６－２　オペレータの経験年数（３県）

５．３　オペレータの勤務体制の推移

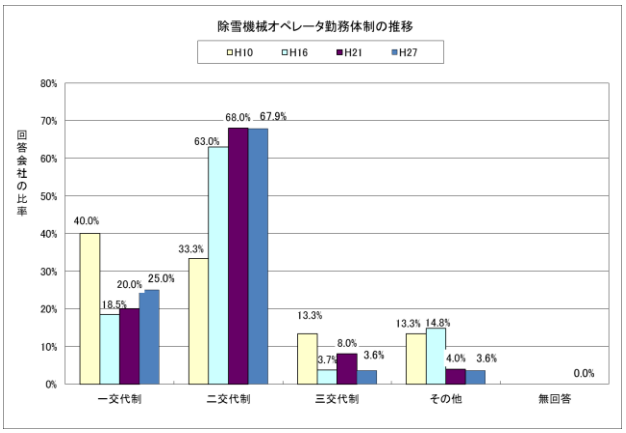
(1)勤務体制の推移

オペレータの勤務体制について、平成10年度調査から平成21年度調査にかけては、１交代制から２交代制に移行している傾向が見受けられたが、今回調査では、逆に２交代制から１交代制への移行が見受けられる。この傾向は、北陸地方全般にいえる兆候となっている。

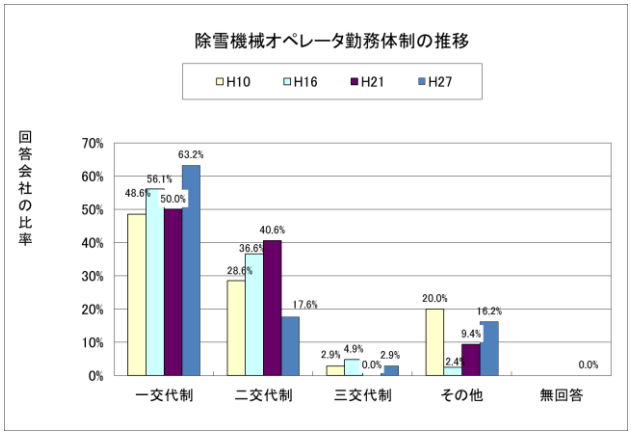
これは、オペレータの不足から交代制をとることができないため、やむをえずの措置ではないかと推定される。



図－７　オペレータの勤務体制の推移（全体）



図－７－１　オペレータの勤務体制（直轄）



図－７－２　オペレータの勤務体制（３県）

(2)勤務体制に関する「その他」の体制

「その他」の体制として、下記の回答があった。

①４交代制

②交代なし

③５グループにて交代制

④決まった交代制はなく、その都度、状況により決めている。

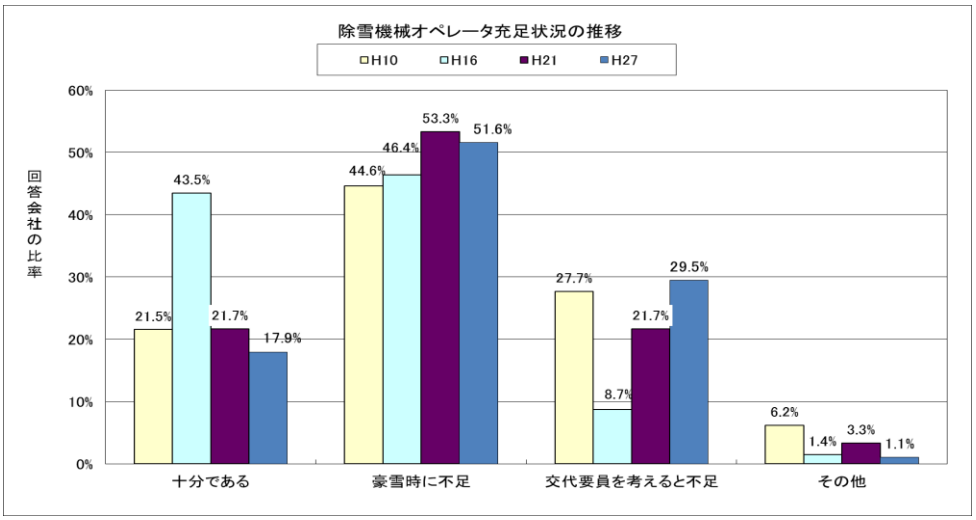
⑤機械車両によって一交代制～三交代制としている。

⑥降雪予報に応じて決定。

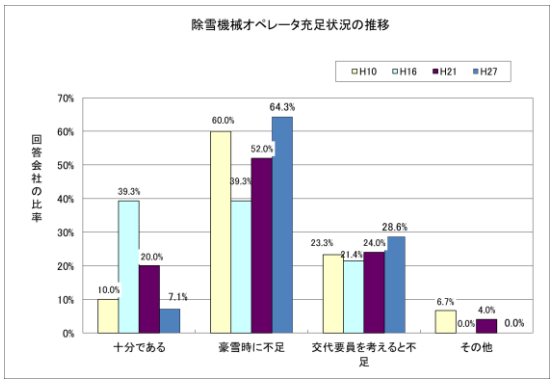
５．４　オペレータの充足状況の推移

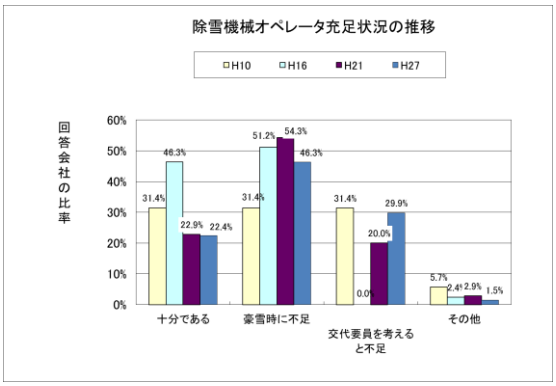
いわゆる平年雪の時と豪雪時の場合のオペレータの充足状況を聞いたところ、図－８の回答があった。

オペレータの充足状況は「十分である」は前回から暫減している状況にあり、依然として豪雪時の不足が高い割合であることや、交代要員の不足が増加していることは、依然としてオペレータ確保対策が課題であるといえる。



図－８　オペレータの充足状況（全体）





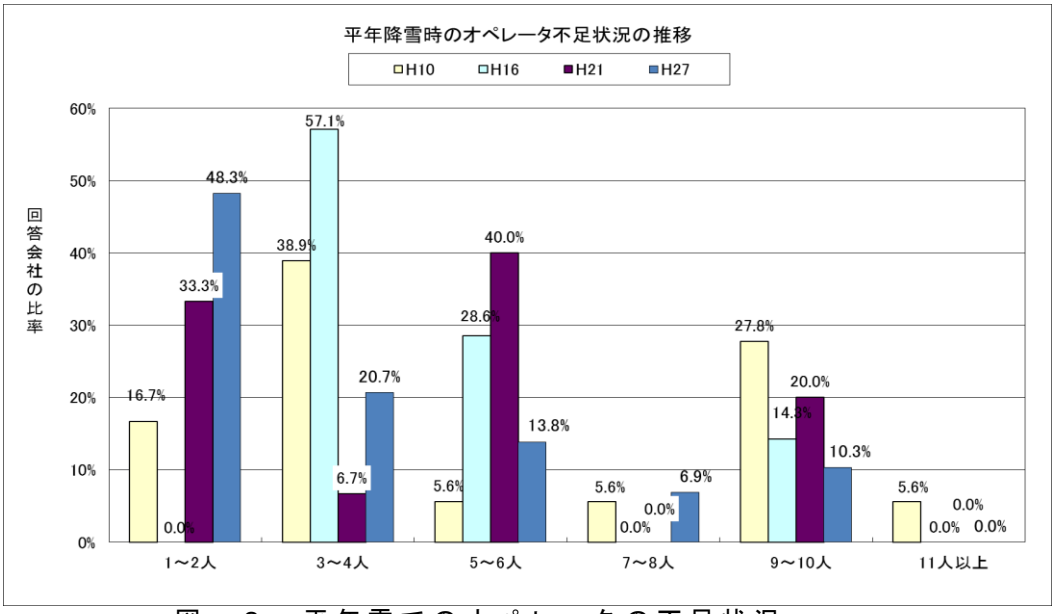
図－８－１　オペレータの充足状況（直轄）　図－８－２　オペレータの充足状況（３県）

５．５　オペレータの不足人数の状況

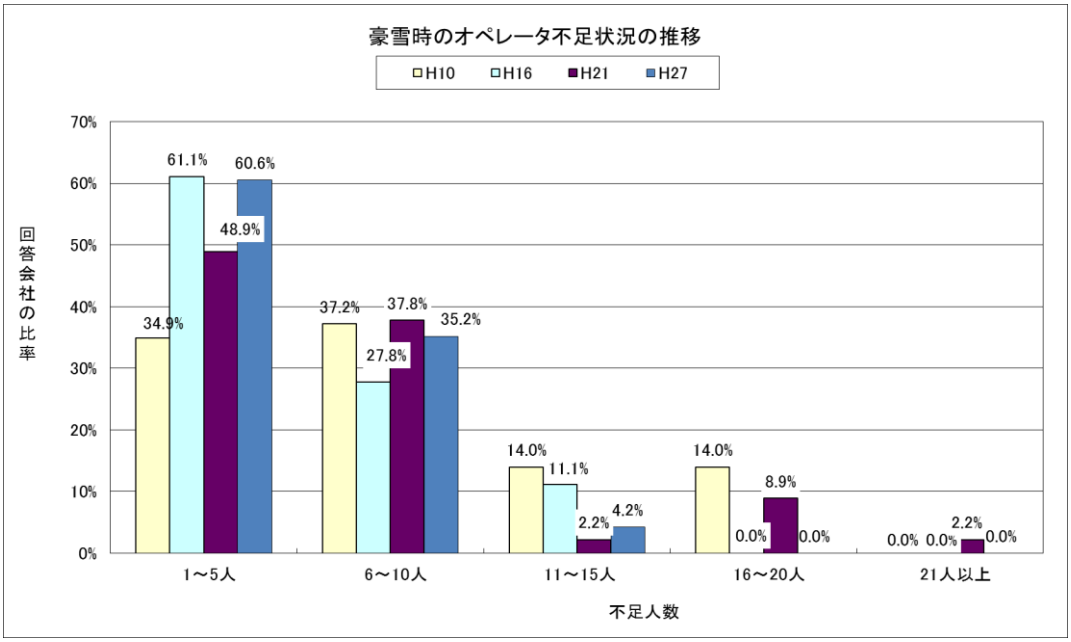
オペレータの不足人員数を聞いたところ図－９（平年雪）、図－１０（豪雪時）の回答があった。

除雪作業受注者の規模、除雪延長、配備台数の異なる会社からのアンケートなので、不足人員数に対し明解なコメントはできないが、前項のとおり、平年雪でもオペレータ不足を感じている現場代理人・主任技術者がいることから、豪雪時には、更にオペレータ不足を感じているものと思われる。

なお、他に①オペレータだけなら不足はない。助手を含めた体制に不足がある。②助手は不足。との意見もあり、除雪体制全般の人員確保の観点で検討していく必要があると考えられる。



図―９　平年雪でのオペレータの不足状況



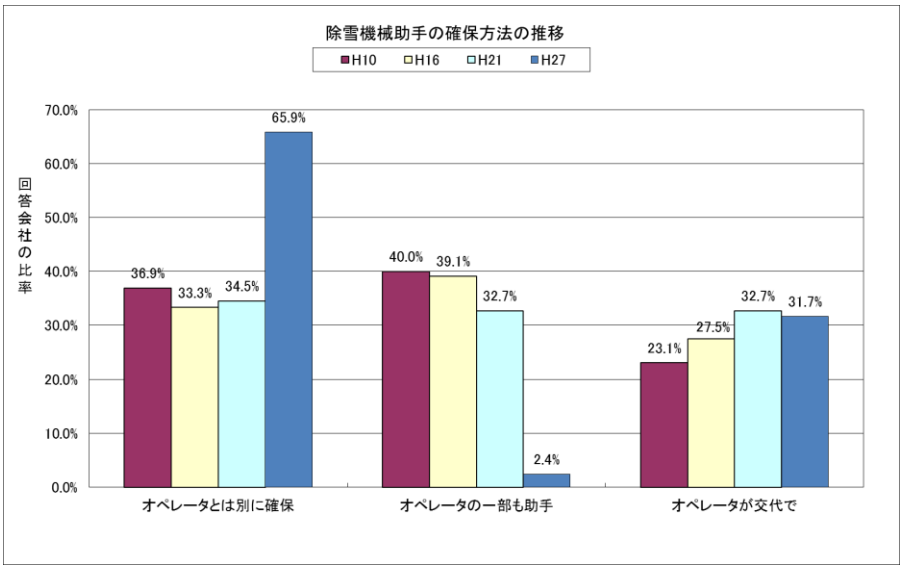
図－１０　豪雪時でのオペレータの不足状況

５．６　助手の確保状況

(1)助手の確保状況

助手乗務については、多くの発注者で義務付けされており、除雪作業の必要人の観点から、助手の確保状況の調査を行っている。

助手の業務をオペレータとは別に専属で行っているが約６６％となっており、前回調査から倍増している。しかし、なぜ急激に増加したのかは不明であるが、オペレータは免許（大型・大型特殊等）、資格（除雪講習会修了者）及び除雪作業経験年数が必要であることから、助手専用として確保しているものと思われる。しかし今回の調査内容では、判断できないため、次回の調査において助手の任務、資格等項目を追加する必要があると考えられる。



図－１１　助手の確保状況

(2)助手の確保状況についてのその他の意見

①助手の確保人数は５人。それ以外はオペが兼務。

②発注機関によって１人乗車あり

③通常時はオペレータが交代で助手として乗車。

④異常時はＯＢなどにお願いし助手を増員。

それでも不足する場合は、事務職員の搭乗。〃

⑤運転手一人乗車。国交省は助手４名。

⑥凍結防止剤散布車のみ、助手専属で３名確保。内、２名は女性のため昼勤のみ。

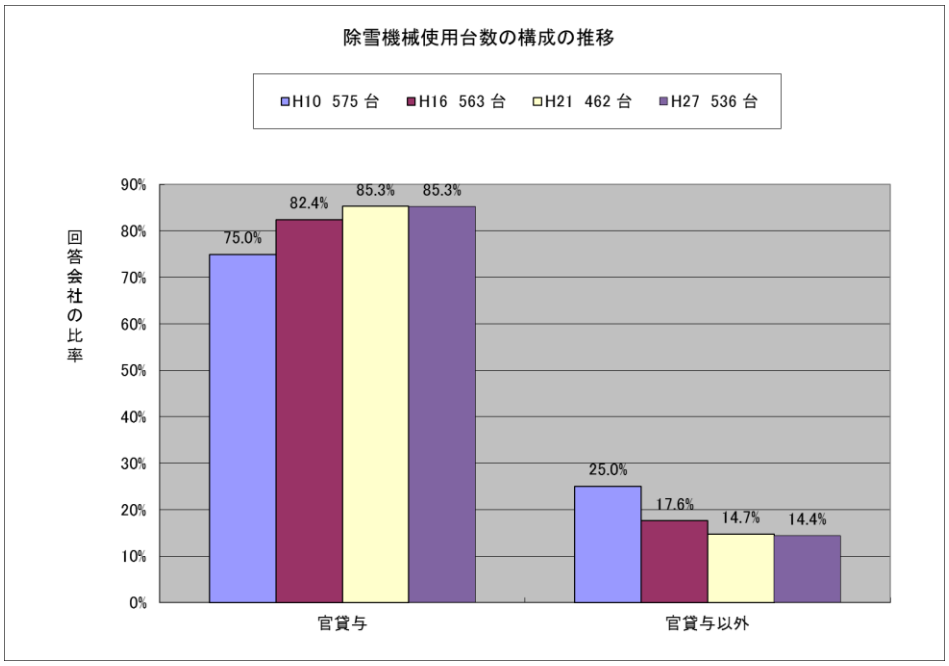
⑦運転手一人乗車。助手は後方から車にて追走。

５．７　除雪機械使用台数の構成

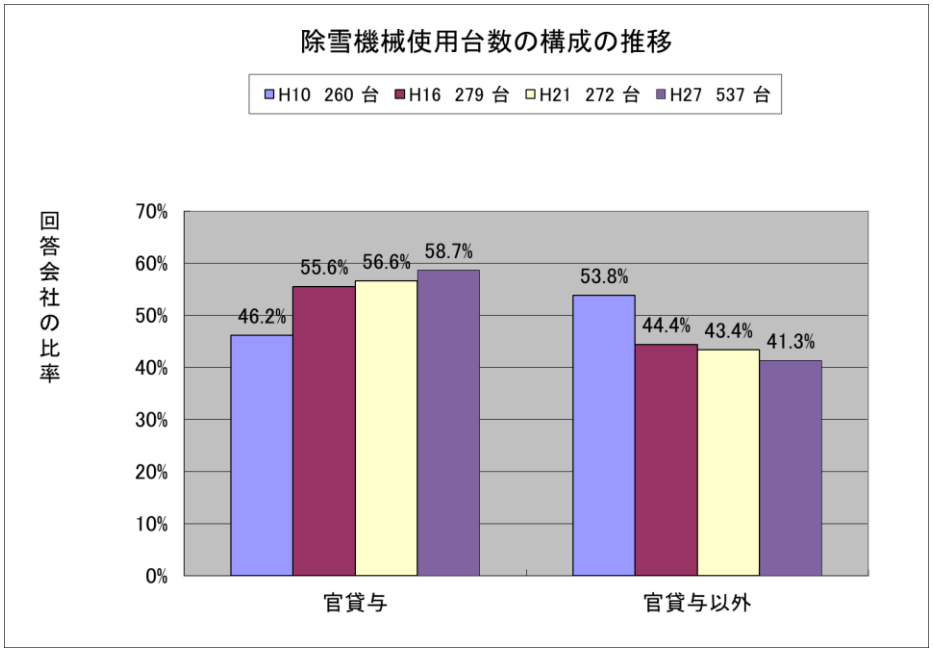
使用している除雪機械について、発注者からの貸与状況を聞いたところ下記の回答があった。

なお、図中上段枠内の台数は、回答者からの総台数である。

直轄、３県いずれも官貸与の割合は、若干増加しているが、直轄は８５％、と北陸３県は約６０％と乖離がある。



図－１２　除雪機械使用台数の構成（直轄）



図－１３　除雪機械使用台数の構成（３県）

６．　アンケート結果のまとめ

(1)除雪作業受注者あたりの確保しているオペレータの数が減少している。（図―３）

(2)北陸地方の除雪受注者の確保している除雪オペレータの総数は１社あたりの平均確保人数が減少していることから総人数も減少しているものと推定される。（表－２）

(3)高齢オペレータの割合が増加している。（図－５）

特に平成２７年度調査からは、７０歳以上のオペレータがみられる。

(4)オペレータの勤務体制は、２交代制３交代制から１交代制への移行の傾向がある。（図－７）

(5)オペレータの充足状況は、「十分である」が減少傾向で、豪雪時・交代要員の不足がある。（図－８～１０）

(6)助手は、今回調査から助手専属で確保する割合が増えているが、今回の調査内容では判断できないため次回の調査項目を追加する必要があると考えられる。（図－１１）

(7)自由記述として意見・要望を聞いたところ下記の意見・要望が多かった。（７．意見要望）

①オペレータの確保対策として、

・待機保障の充実

・資格・免許取得の補助制度

・オペレータを夏期を含め常時雇用できる制度

②除雪機械の確保対策では、

・リース機械の実費支払い

・機械の購入費や維持管理費の補助

・官貸与機械の増車

③除雪作業全般については

・地域住民の協力を得るための広報のさらなる充実

・除雪関係機関の連携

・（官貸与の）老朽化した機械の更新

などがあり、除雪体制の維持に危機感を募らせている状況が見える。

平成２１年度調査報告では

・除雪オペレータの高齢化が進展している。

・除雪オペレータが豪雪時と平時の交代要員確保で不足している。

・次世代を担う人材確保が困難である。

・24 時間１交代勤務制が多く採られている。

・除雪機械の自社負担が、数多くあり、今後は自社での確保が困難となる。（県発注）

等となっているが、平成２７年度調査においても、その傾向は変わらず、更に顕著になっている。

特に高齢オペレータの割合の増加は深刻であり、60 歳以上のオペレータが 16.2%と前回調査から 3%増加している。30 歳以下のオペレータが 8.5%であることを考えると、現在のオペレータがこのまま続けたとしても、今後 10 数年以内にその差の 7.7%のオペレータが不足する。

７．　意見要望

その他意見要望を聞いたところ、多くの意見要望があった。記載方法がまちまちなので、キーワードとしてまとめ、整理し添付資料とした。

8.　おわりに

道路除雪は、雪国の道路交通を確保し、地域の経済活動やそこに住む人々の日常生活のために必要不可欠事業である。今後も適切に維持運営されることを願うものである。

最後にこの調査にご協力いただいた関係各位に謝意を申し上げる次第です。

《添付資料》

１．　オペレータの確保について

注）意見要望欄の番号は、アンケート整理番号である。

キーワード	意見要望	備考
待機保障	2.待機補償費の充実。 6.待機費の増額。 8.オペレータ待機費用の全額補償制度。 9.待機費の対象の見直し。（ロータリ、小型など） 10.②少雪時の待機費用の最低補償。 12.雪が降らない年度は待機補償をお願いしたい。 19.待機費の値上げ。 31.待機料のアップと補償料の増額。 32.待機料の支払対象者と、実際に待機している人員にかい離がある。実態に即した支払制度に変更することを毎年要望しているが叶えられていない。 34.②オペレータの待機補償の充実（１００％）。 37 待機補償費のアップ。	
資格・免許取得補助	4.①免許・資格の補助・緩和。 5.②免許取得費用の助成制度（特に大型自動車免許：除雪機関以外では必要が無いため）。 10.①大型・大特、車両系免許の取得費用の補助。 11.必要資格等取得の為に経費補助。 16.運転資格を取得する為の補助。 20.大型及び大型特殊自動車運転免許取得の支援をお願いしたい。 24.取得費用の補助。 30.資格、作業免許取得にかかる費用低減。 35.運転免許取得の助成。 38.必要資格を取るための補助。（車両系建設機械は会社の規模により補助対象とならない） 47.運転免許取得のための補助金制度。 50.免許証を取得するための助成金制度。	
オペ確保の制度	1.1シーズンを通したオペレータを確保するための保障。 3.確保している人員については、期間内費用を保障していただきたい。 4.②雇用保険等の規制の緩和（冬期だけ雇用する場合など）。	

	5.①賃金の底上げの継続。 13.通年的な工事または作業量の確保。 17.公共事業費の確保（発注全額の平均化）。 18.人材を確保するために公共事業の安定した発注をお願いしたい。 21.少雪時でも安定した収入（賃金）が確保できる制度。 22.除雪機械運転積算単価における特殊運転手を除雪車運転手に、又は助手も除雪車助手にする等、個別の定義や作業内容を変更して別に定めて設け、底上げやオペレータの養成につなげる。 23.冬期間臨時雇用に対する補助勤制度など。 25.若年層育成のための援助。 26.オペレータの基本給の除雪期間中の補償。 27.冬期除雪オペレータを雇用するための補助金制度があればよい。 28.冬期間だけでなく、夏場も仕事量があればオペレータは確保できる。 29.除雪時のオペレータ確保のための通年（夏場）での仕事の発注。 33.契約期間中のオペレータと助手の給与補償。 36.一般土木工事を安定して発注していただければオペレータも確保できる。 39.金銭面での優遇。 40.除雪単価のアップ。 41.若手が除雪作業をやりたがらない（家庭事情）。若手が除雪に協力してくれる制度。 42.除雪単価のアップ。 43.有能な技術をもたれる方の確保（退職された方など）。 44.稼働が少ない場合でも賃金を補償する制度が必要（代替作業の実施等）。 45.除雪契約時に稼働の有無に関係なく最低限の補償制度。 46.除雪待機が発動した時点で手当を付けて欲しい。 48.最低賃金の補償。（現在は出来高払い） 51.除雪費が会社に入り、オペレータの単価は変わ	

	らないのでオペレータの単価アップを望む。	
技術開発	7.熟練者でない若いオペレータでも乗れるような除雪機械の開発。	
乗務基準の緩和	14.実技講習会開催による除雪機械乗務基準（経験年数）の緩和。	
オペレータの育成	15.実際の機械での練習。 34.①オペレータの育成制度 49.オペレータが高齢化しているため、若手オペレータの教育支援対策。	

２．　除雪機械の確保

キーワード	意見・要望	備考
リース機械等	2.自社保有及びリース機械の保障料、整備費、リース費用を実費で計上してほしい 9.リース・レンタル時の適正な賃金の積み上げ。 10.リース借り上げ保障（使用頻度が少ない機械のため）。	
購入費・維持修理費、レンタル料	5.①全機械を官貸与とする。 5.②冬期以外の不稼働期間の機械維持費用の補償制度。 6.官貸与機械の増加、リース・レンタル費用の補助。 12.除雪に使用する機械の維持費の補助。 13.官貸与の増台。 14.除雪作業に関わる重機は、官の貸与を基本として欲しい。 15.委託除雪車で除雪目的だけの機械へ 12 ヶ月間（現在は 4.5 ヶ月）固定費制度。 16.償却費（ローン代金）を担保できる制度。 18.固定費、稼働費の充実。専用機械の税務上の優遇措置。 19.全車行政より貸与。 20.除雪機の貸与を多くする。 21.補助金の導入。 22.貸与機械の増台。できたら全数貸与。 23.貸与を増やして欲しい。 24.貸与にして欲しい。売却時、除雪業社を優先してほしい。 25.購入時の補助金制度。 26.チェーン・エッジ等の購入費。	

	27.購入（リース）の補助金の支給。 28.市町村の除雪作業では貸与機械（自治体でのリース機械）の増台。自社機械では暖冬による稼働時間減少で採算がとれない。 30.自社所有車にも補助金制度があればいい。 31.除雪機械購入補助及び除雪使用機械への維持管理費補助。 32.機械買替時の補助。維持費の保障。 33.除雪が終了したら、整備・メンテナンスを１回無償で行って欲しい（借上機械）。除雪シーズンが終わると、グレーダー等はエッジを交換しているため。 34.貸与機械の更新時、除雪をしている民間企業に優先的、安価に提供する制度。 35.機械管理費のアップ。 36.リース等、会社負担の低減。（助成などがあれば助かる） 37.除雪作業単価と除雪機械に係る単価を分離して考え、機械については稼働の有無に関わらず、除雪機械拘束費として除雪期間で支払う制度を求める（又は官持ちシフト）。 38.機械購入時に助成金制度があればよい。（輪島市はそのような制度があるようだ） 39.車検及び保険費用全額を官で負担。 40.官貸与の機械を増やして欲しい。 41.助成金（購入価格の 1/2 程度）制度の設立。 42.機械の特殊性があるため、購入時の補助制度が必要。 43.機械を新たに購入する際の助成金制度。 44.リース・レンタル機械の補償金制度。 45.除雪機械購入費を官公庁で補助する。又は、リース代全額を官公庁が負担する。 46.更新時の助成金制度。	
除雪単価の増額	4.稼働単位の増額。	
技術開発	7.②官公庁がメーカーと連携・協力し、機械の設計・製造を行う。 29.道路構成にあった除雪機種（装置）の貸与。	
その他	1.排ガス規制の緩和。 3.今後、グレーダはどうなるのか？	

	7.①排ガス規制の緩和。（旧型機械の馬力、性能が良い） 8.官貸与の為、特になし。 11.全工区に全種類の機械の配置。 17.機械格納庫の無償貸与。	

３．　除雪作業全般

キーワード	意見・要望	備考
除雪広報	1.住民や通行車への除雪作業 PR を大々的に行って、玄関先への滞雪等の対応は各自で行っていただけるようにして欲しい。 5.②一般者への除雪作業への理解を深めてほしい（乗り入れ部の雪等）。 6.③運転手のモラルの向上（チェーンの装着、登坂不能を起こした際の罰則、トラック協会への要請）〃 6.昔はなかった苦情が入ることがある。 18.①シーズン中の道路（降雪量）情報連絡員委嘱制度を拡充し、広域情報を一元管理。 30.地域住民の協力。	
関係機関の連携	9.道路を管理している関係機関（国、健、市町村、ＪＨ等）の連絡体制を確立し、各管理道路の通行止め、渋滞、登坂不能等の情報を素早く除雪現場に伝えてほしい。	
消耗品の扱い	3.チェーン、カッティングエッジは購入費で積算していただきたい。 7.チェーン、エッジ等は国交省の支給品にして頂きたい。	
除雪施工法	4.①道路の老朽化により除雪作業の効率の低下（わだち部に圧雪が残り除去できない）。 16.現在の歩道除雪出動基準の 20ｃｍは、安全な冬期歩行者空間の確保パイロット事業の目的としては、整合しないように感じる。歩行者が除雪された車道を歩き、事故がおきてからでは遅い。車道と同じ 10ｃｍの基準に変えていくべきと考える。 17.排雪場所の確保は、官側で考えてほしい。 18.②各区域毎の除雪車や雪道巡回車輌を指定し	

	て、ＧＰＳ発信器を設置すると共に情報連絡機能（助手が連絡員となる）も持たせ事務所毎に一元管理し併せて広域情報につなげる。	
除雪機械の確保・老朽化	4.②除雪機械の老朽による不良の故障や修理の手配が追いつかない。 11.古い機械 平成９年度が２台（ドーザ・グレーダ）あり、入替をお願いしたい。定期的に更新をお願いしたい。 24.バックアップ機械の確保をお願いしたい。 25.グレーダーの生産が国内でなくなった。機械の継続した保有が困難になっている。 27.貸与機械も年数が経ち、燃料がかかる。（燃費が悪い） 28.除雪機械においては、排気ガス規制の緩和措置があると借り上げ機械として出しやすい。 32.除雪機械は官で貸し出しを。除雪機を購入する場合は補助を。	
除雪基地	4.③除雪ステーションの不良箇所の早期補修・設備の充実化をして欲しい。	
オペレータの確保	15.作業員の高齢化と若年層の離職問題によるオペレータの確保がむずかしい状況となりつつある。 19.新潟市内は除雪の出動回数が少ないため、新しいオペレータを育成する機会が乏しい。実践的な研修・講習を実施して欲しい。	
除雪費用	10.標識等に積もった雪を処理する為の高所作業車をリース、レンタルに頼る必要がある為に費用の補助又は貸与機械が必要。作業には危険が伴う為に標識等の改良が早急に必要である。 12.降雪が少ない地区で除雪機械を維持していくことが出来ないため、全ての除雪機械を官貸与として欲しい。 14.今年度の様な少雪では固定費が負担となる。何か対策をお願いしたい。 20.雪道巡回等、間接的に係る経費も多く、もっと充実して頂きたい。 21.Ｈ２７年度の気候状況でこの先推移するようであれば、現在の契約条件では除雪体制は継続出来ない。今年も踏まえて新しい契約の形が必要	

	と思われる。 22.早朝作業後待機してから再出動するまでの時間は、待機として時間当たりの金額を計上してもらいたい。通常は稼働時間分しか支払はない。 23.除雪作業は災害復旧である。それも超大規模の災害である。数ヶ月にわたって災害復旧作業を行い続けなければならないが、相手は自然現象であり常に万全の態勢を整えるには、企業努力だけでは成し得ない。業界的に人員減となっている今、除雪体制維持に対する適切な支援がなければ、近い未来に除雪作業すらできない地域が出始めるのではないか。 26.①除雪作業会社の安定的な経営のための施策。 26.②除雪作業はほとんどが地元小規模会社が請け負っていると思うので冬期以外でも公共工事の受注機会を増やしてほしい。 31.除雪費の支払を早くして欲しい。 33.借上機械単価が貸与機械単価とあまり差がないため、借上単価を上げるかエッジ、チェーン等を借上機械にも支援して欲しい。 34.上級官庁がリードして、業者負担を軽減するよう望む。	
その他	5.①生産中止となった 320ｐｓ級・4.3m（２人乗り）グレーダの再開発及び再生産。 8.指示系統を一本化してほしい。 13.大雪時など多くの作業員が必要な時、１番ネックになっているのが写真撮影です。大雪時は写真を撮影する業者を各ステーションに常駐させていれば良いと思う。 29.出動の判断を自社で行い除雪しようとしているのに、除雪するなといわれる。官庁（市町村）があるのでうまく連携が取りづらい。やりにくい。市町村がお金と市民のための除雪とどちらが大切かを考えて、決断を早くしてほしい。	