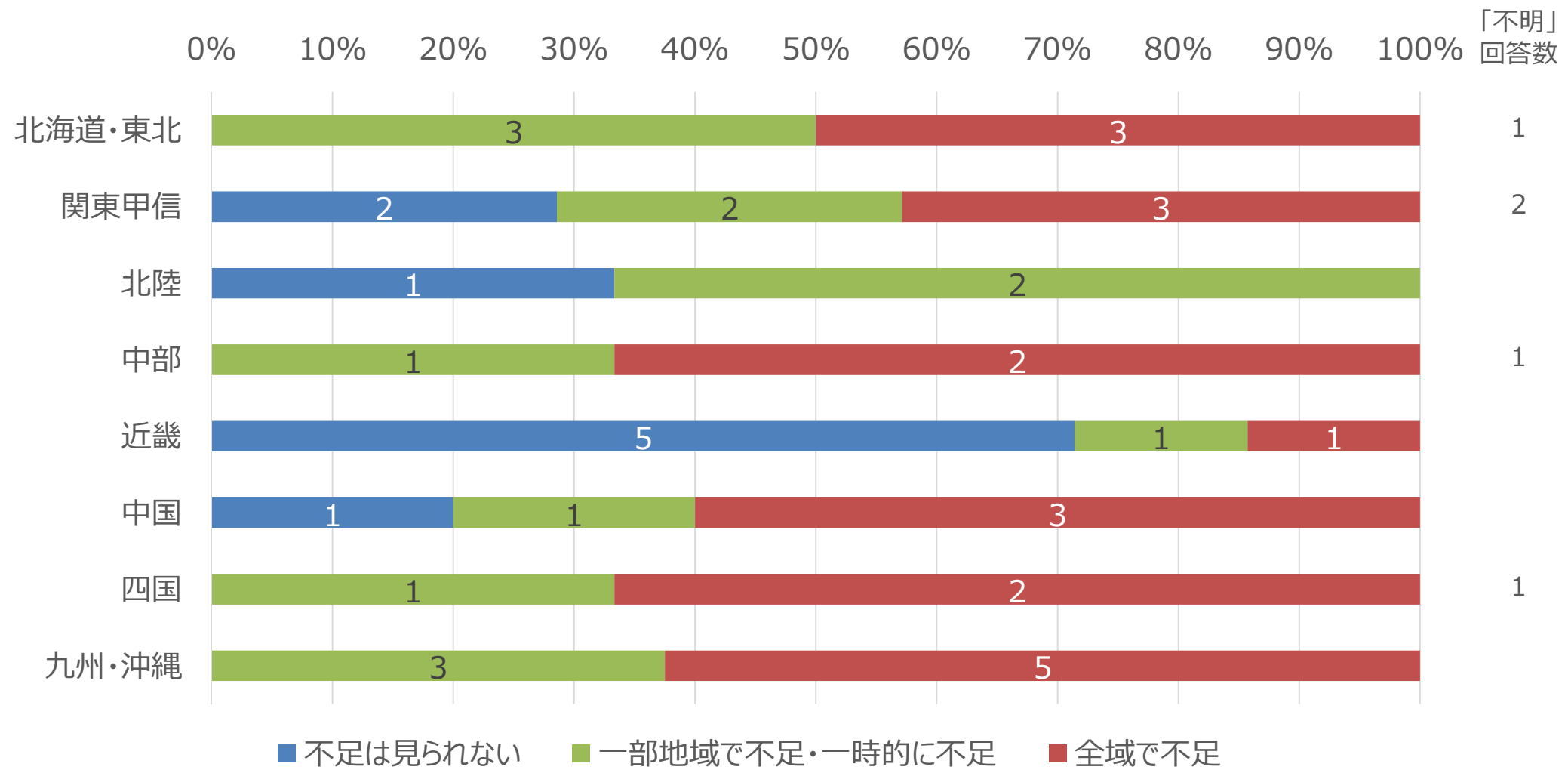


都道府県内における現在の過不足状況



地元の建設会社からの声や要望 (過去に寄せられた内容を含む)

【全体】

- 慢性的に不足している。年間を通じて確保が難しい。(9団体)

【繁閑】

- 施工が集中する年末や年度末等に不足する。
(18団体)
- 観光シーズンや農繁期、除雪等の影響を受ける。(5団体)

【契約条件】

- 災害対応や事故対応等、突発的な確保が難しい。(8団体)
- 数日間だけの配置等、短期間の契約が困難。(4団体)
- 一度手放すと再度の確保が困難なため、工事が無い期間や配置が不要な日でも契約を継続している。(2団体)
- 連続した長期での確保が難しい。(1団体)
- 特に夜間工事における確保が困難。(3団体)
- 昼間は確保が難しいので、夜間工事に変更してほしい。(1団体)

【地域条件】

- 地方部や山間部では通勤距離から嫌われ確保が困難。確保できても割高。(4団体)

【資格の有無】

- 国家資格保有者(交通誘導警備員1・2級)が特に足りない。(9団体)

都道府県への交通誘導員に関するアンケート調査結果③

【工事量等】

- 新幹線工事や高速道路工事等により需要が増加しており、確保が困難。(4団体)
- 国やNEXCOの工事が優先され、県や市町村の工事では確保が困難。(5団体)
- 橋梁点検等の誘導員を必要とする業務も増加しており、確保が困難。(3団体)
- 昨年の災害を受けた被災地では確保が困難、もしくは今後懸念されている。(3団体)
- H23年度の災害後には工事量が増大したため確保が困難な時期もあった。(1団体)

【影響】

- 交通誘導警備員の確保ができず工程に影響が出た、交通誘導警備員の確保に合わせた工程にならざるを得ない。
(15団体)
- 交通誘導警備員の確保に見通しが立たず、受注量を調整した。(3団体)

【要望等】

- 同一の施工現場であっても、区域等で分担し、警備業務に係る指揮命令系統の独立性が確保されていれば、それぞれの交通誘導員の雇用元である警備会社が異なっても差し支えない旨、現行法上の解釈を明確にしてほしい。
(4団体)
- 交通量が少ない等の路線では、発注者の判断において、警備業者の警備員でなく自社による誘導でも可能としてほしい。(3団体) (※) 警備業法上、警備業者が指定路線における交通誘導警備業務を行う場合は1級又は2級の検定合格警備員の配置が必要だが、指定・指定外の路線を問わず、元請建設会社の社員による自家警備は可能。
- 自社で誘導員を雇っている。自社作業員への交通誘導の訓練等の必要性を感じている。(4団体)
- 労務単価等と実勢価格が合わない。(9団体)
- 誘導員の技術が低下してきている。人材が定着せず教育コストがかかる。(3団体)

誘導員不足に対する発注者としての対応・工夫事例

【配置人数の削減】

- 指定路線以外では、協議のうえ発注者が認めた場合には、交通誘導警備員1・2級であることまで求めない、あるいは更に緩和し、警備業者の警備員以外（元請建設会社の社員）による自家誘導でも可能とした。

(10団体)

(※) 警備業法上、警備業者が指定路線における交通誘導警備業務を行う場合は1級又は2級の検定合格警備員の配置が必要だが、指定・指定外の路線を問わず、元請建設会社の社員による自家警備は可能。

- 機械信号に変更して施工した。(3団体)
- 隣接した工事では誘導員の配置を工夫するなど、工事間の調整を行った。(2団体)
- 仮設を工夫し、交通規制を不要とした。(1団体)

【工期延長等の措置】

- 工程の調整や工期の延長を行った。(7団体)
- 発注や施工時期の平準化。(8団体)

【その他】

- 地域外からの労働者確保に要する間接費の精算変更を実施。(1団体)
- 県発注部局と建設業団体、警備業団体等との協議会を設置し、対応策を検討。(2団体)
- 警備業団体に対し、検定資格取得等、教育の促進を要請した。(2団体)
- 災害等の緊急時における交通誘導員を確保するため、警備業協会と災害協定を締結。(1団体)

都道府県への交通誘導員に関するアンケート調査結果⑤

誘導員確保に係る今後の見通しと想定される要因

- (単に) 不足が見込まれる。(7団体)
- ピーク時には不足が予想される。(3団体)

【災害復旧による影響】

- 昨年の災害の被災地域では復旧工事の本格化により、不足が懸念される。(3団体)
- 東日本大震災の復興・創生期間が終わるまでは工事量が多く、逼迫した状態が続くとみられる。(2団体)

【工事量の増加による影響】

- 高速道路や新幹線、リニア等の大規模事業により不足が懸念される。(7団体)
- 東京オリ・パラに向けて、地元業者の流出等による不足が懸念される。(5団体)
- 誘導員を要する橋梁やトンネルの補修等も増加することから、確保が困難になると懸念される。(2団体)

【担い手の高齢化や若年層入職者の不足】

- 高齢化により誘導員の減少が続くと予想される。(3団体)
- 賃金が安く、若者の入職不足や他産業への人材流出が懸念される。(6団体)
- 山間部等では通勤時間等が制約となり、確保が困難な状態が続くとみられる。(2団体)

【その他】

- 緊急時の確保に課題がある。(1団体)
- 不足する見込みはない、大きな支障はない。(3団体)
- 不明。(4団体)

都道府県における交通誘導員の配置原則

指定路線

(※) 各都道府県からの聞き取り結果に基づき、便宜上、カテゴリー別に整理したもの

配置要件	警備会社の警備員		元請会社の社員		団体数
	業務別教育 修了者	1級・2級 資格保有者	[警備業法]	協会講習 修了者	
交通誘導警備員 1級・2級または元請社員 (警備業法に準拠)		○	○	○	3
交通誘導警備員 1級・2級または協会講習 修了等の元請社員		○		○	4
交通誘導警備員 1級・2級		○			40

指定路線以外

※ 1団体は工事ごとに個別協議

配置要件	警備会社の警備員		元請会社の社員		団体数
	業務別教育 修了者	1級・2級 資格保有者	[警備業法]	協会講習 修了者	
警備会社の警備員または元請社員 (警備業法に準拠)	○	○	○	○	13
交通誘導の業務別教育を受けた警備員 または協会講習修了等の元請社員		○		○	5
警備会社の警備員	○	○			16
交通誘導の業務別教育を受けた警備員		○			1
交通誘導警備員 1級・2級のみ		○			12