

29 建企第 367 号

平成 29 年 9 月 15 日

各 位

長崎県土木部

建設工事における交通誘導警備員のひっ迫状況への対応措置について

交通誘導警備員のひっ迫に伴い、その十分な確保が困難となり、公共工事の円滑な施工に支障を来していることから、交通誘導警備員のひっ迫状況への対応について試行することとしましたので通知します。

記

1. 措置の概要

- 長崎県建設工事共通仕様書における「交通誘導に関し専門的な知識及び技能を有する警備員等」の資格要件の「実務経験年数 1 年以上」を削除
- 交通誘導警備員のひっ迫時に限り、受注者の社員が行う「自警員」による警備を可能とする

2. 取扱要領：別紙のとおり

3. 適用年月日：平成 29 年 9 月 15 日以降に起工する工事に適用

なお、適用日以前に契約し、施行中の工事においても、受注者からの申し入れがあった場合には、発注者と受注者による協議の上で適用することも可能とする。

土木部 建設企画課 技術基準班
TEL : 095-894-3025 (ダイヤルイン)
E-Mail : kijyun@pref.nagasaki.lg.jp

建設工事における交通誘導警備員のひっ迫状況への対応措置について

1. 交通誘導警備の基本方針

〔警備業法〕

- ・警備業は、県公安委員会の認定を持ったものが行う。
- ・当該警備業務が他の業務に包摂させる場合には「警備業法に該当しない警備」となり、認定を受けていない工事受注者の社員によるいわゆる「自家警備」は可能である。

〔国家公安委員会規則〕

- ・認定路線においては、交通誘導警備業務を実施する場所ごとに、1名以上の交通誘導警備員の検定合格者を配置しなければならない。

※長崎県公安委員会告示の認定路線(10 路線) : R34, R35, R57, R202, R204, R205, R206, R207, R251, R499

〔県警本部の規制の考え方〕

- ・交通規制を行う場合、その規制を行う事象に対し必要な交通誘導警備員は、規制方法や人数に関係なく1つのグループ(規制単位)として考え、その1グループにおいては、派遣法の関係で、複数の警備会社等が混在し警備を行うことは出来ない(単独会社による警備)。

〔県共通仕様書〕

- ・県発注工事における交通誘導警備については、安全性を考慮し管内の全ての路線において、「交通誘導警備検定合格者(1級または2級)を配置することとする。ただし、交通誘導警備検定合格者を配置できない場合、監督職員が警備員名簿及び教育実施状況等に関する資料等により、交通誘導に関し専門的な知識及び技能を有する警備員等と承諾を得た者については、この限りではない。」としている。

資 格	資 格 要 件
1・2級交通誘導警備検 定合格者	交通誘導警備に関して、公安委員会が学科及び実技試験を行って専門的な知識・技能を有すると認めた者。
交通誘導に関し専門的 な知識及び技能を有す る警備員等	・警備業法における指定講習を終了した者 ・警備業法における基本教育及び業務別教育(警備業法第二条第一項第二号の警備業務)を現に受けている者で、 <u>交通誘導に関する警備業務に従事した期間(実務経験年数)が1年以上である者</u>

2. 交通誘導警備員のひっ迫状況に対する緩和措置

〔県共通仕様書の改訂：恒久〕

- ・交通誘導に関し専門的な知識及び技能を有する警備員等における「実務経験年数：1年以上」を削除。

〔新たな緩和措置：試行〕

《措置条件》

- ・当該工事において、受注者が警備業協会(会社)に交通誘導警備員(以下、警備員)を要請した結果、必要人数を配置出来ない状況(ひっ迫)であることの証明が警備業協会(会社)からなされ、監督職員と協議を行い認められた場合に適用とする。

① 県発注工事における警備実施者の緩和

- 県発注工事における交通誘導警備業務においては「警備員」による警備を原則とするが、警備員のひっ迫時の交通量等の状況に応じ受注者の社員が行う「自警員」による警備を可能とする。なお、「自警員」については、過去3年以内に長崎県交通誘導警備員対策協議会が承認した団体が実施する安全講習会を受講しているものとする。

② 路線別による緩和

- 県共通仕様書においては、長崎県公安委員会が認定する「認定路線」及び「認定外路線」の警備業務については安全性を考慮し「警備員」による警備を基本としているが、警備業法上は両路線とも、「自警員」による警備は可能である。
- しかし、「認定路線」においては安全性を考慮して「警備員」のみによる警備を基本とするが、「認定外路線」については、交通量の状況や警備体系（以下の③④）によって「自警員」による警備を可能とする。

③ 交通量の影響による緩和（認定外路線－連携警備）

- 当該工事履行場所が「認定外路線」で、片側交互通行規制等の「連携が伴う警備（以下、連携警備）」の場合、交通量が規制に与える影響度合い（交通量の影響）が《小》であれば、「自警員」による警備について現地の交通状況等を踏まえ監督職員と協議を行い問題ないと判断された場合は配置可能とする。（別紙1参照）

④ 警備体系による緩和（認定外路線－非連携警備）

- 車線規制等の「連携が基本的に伴わない警備（以下、非連携警備）」においては、「自警員」による警備を可能とする。（別紙2参照）

【交通誘導警備における「警備員」「自警員」の配置可能パターン】

〔現行配置〕

	連携警備		非連携警備
	交通量の影響:大	交通量の影響:小	
認定路線	警備員のみ (1名/パーティーは検定合格警備員)		警備員のみ (1名/パーティーは検定合格警備員)
認定外路線	警備員のみ		警備員のみ

〔緩和措置による配置〕

	連携警備		非連携警備
	交通量の影響:大	交通量の影響:小	
認定路線	警備員のみ (1名/パーティーは検定合格警備員)		警備員のみ (1名/パーティーは検定合格警備員)
認定外路線	警備員のみ	自警員のみ	自警員のみ

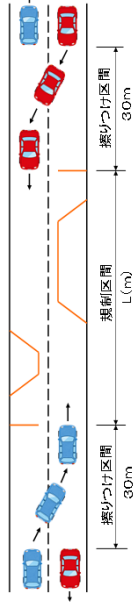
3. 交通誘導警備「自警員」の積算方法

- 受注者は緩和措置の適用が認められた場合、措置に基づき「自警員」を活用した交通誘導警備計画を立案し、監督職員及び所轄警察署等の各関係機関と協議を行うものとする。
- 「自警員」の積算については、協議完了後の警備計画に基づき計上を行い、採用単価については「交通誘導警備員B」相当とする。

◆規制延長による自警員の可能性の検証式の設定

【考え方】

- ・「規制区内を車両が交互にスムーズにすれ違える延長(規制延長+擦りつけ区間)」を「車両が通過する時間」に対して、「車両が通過する間隔時間」が上回った場合には規制を行う機会が少なくなる可能性が高い。



$$\frac{\text{車両通過時間}}{\text{車両間隔時間}} < 1 \quad (\text{規制機会が少ない})$$

【設定条件】

- ・工事を行う箇所、「ピーク時間交通量」と「規制延長」をもとに規制の必要性を算出する。
- ・ピーク時間交通量は工事箇所の「道路交通センサス」を用いる。
- ・規制延長の両側の擦りつけ区間は〔30m〕とする。
- ・規制区間等の車両の通過速度は〔30km/h〕とする。
- ・県内の平均重方向率より、交互車両台数は同数とする。

【検証式】

$$\text{交通量影響率} = \frac{\text{（規制延長+擦りつけ区間} \times 2 \text{）}}{\text{車両通過速度}} \div \frac{\text{ピーク時間交通量}}{1}$$

$$Q = \frac{(L+30 \times 2)}{30 \times 1000 / 3600} \div \frac{1}{T / 3600} = \frac{T(L+60)}{30,000}$$

【検証方法】

- ・「Q」が「1」を越えるかどうかにより、自警員による警備の可能性を検証する。

- Q ≥ 1 : 交通量の影響が大 → 自警員の配置の可能性はない
- Q < 1 : 交通量の影響が小 → 自警員の配置の可能性がある

《留意点》

- ・検証結果により自警員の配置が出来そうであると判断された場合は、その結果を受け配置の決定を行うのではなく、あくまでもシミュレーションの検証結果にもとづくものであるため、必ず現地調査を行い受発注者協議の上、配置の決定を行うこと。

【検証例】

【例①】

- ・施工場所:雲仙市国見町、R389(指定外路線)
- ・日交通量:2494台/12h → ピーク時間交通量(T):277台/h
- ・規制延長(L):150m(片側交互通行:連携警備)

$$Q = \frac{T(L+60)}{30,000} = \frac{277(150+60)}{30,000} = 1.94 \geq 1$$

《検証結果》

- ・検証の結果、「交通量影響率」が「1」以上であったため、影響が「大」と判断される。
- ・よって、指定外路線-連携警備における「自警員」による警備の可能性は無いと判断。
- ・この結果を受け、当該箇所の警備は「警備員」による警備とする。

【例②】

- ・施工場所:五島市三井楽町、R384(指定外路線)
- ・日交通量:1103台/12h → ピーク時間交通量(T):124台/h
- ・規制延長(L):70m(片側交互通行:連携警備)

$$Q = \frac{T(L+60)}{30,000} = \frac{124(70+60)}{30,000} = 0.54 < 1$$

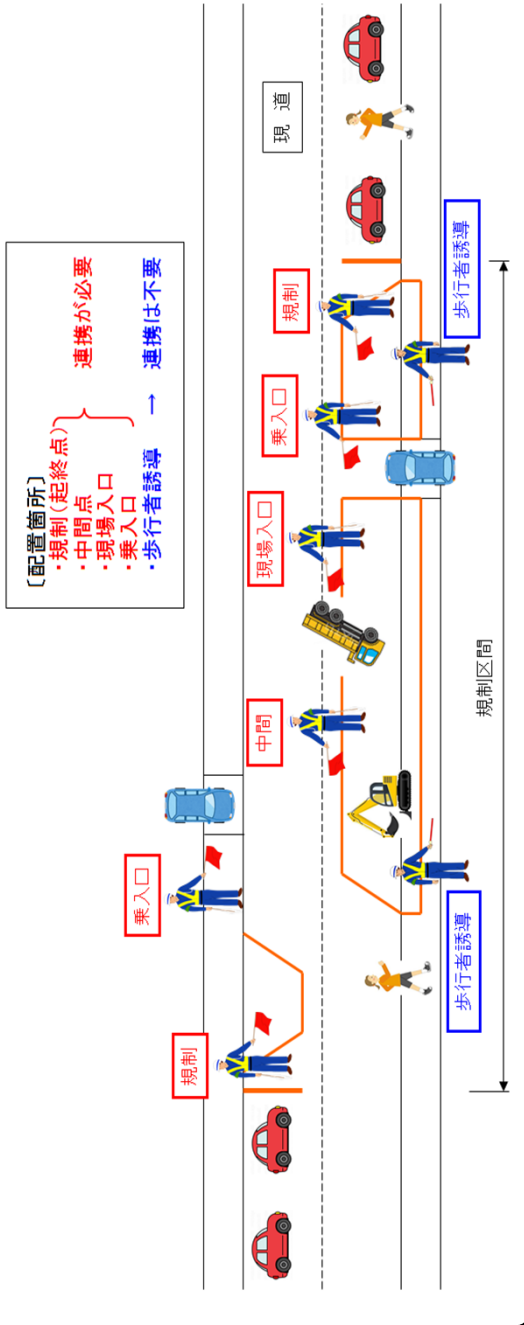
《検証結果》

- ・検証の結果、「交通量影響率」が「1」以下であったため、影響が「小」と判断される。
- ・よって、指定外路線-連携警備における「自警員」による警備の可能性はあると判断。
- ・この結果を受け、現地の交通状況等の調査を行い、当該箇所の警備が「自警員」による警備が可能か受発注者協議を行い決定する。

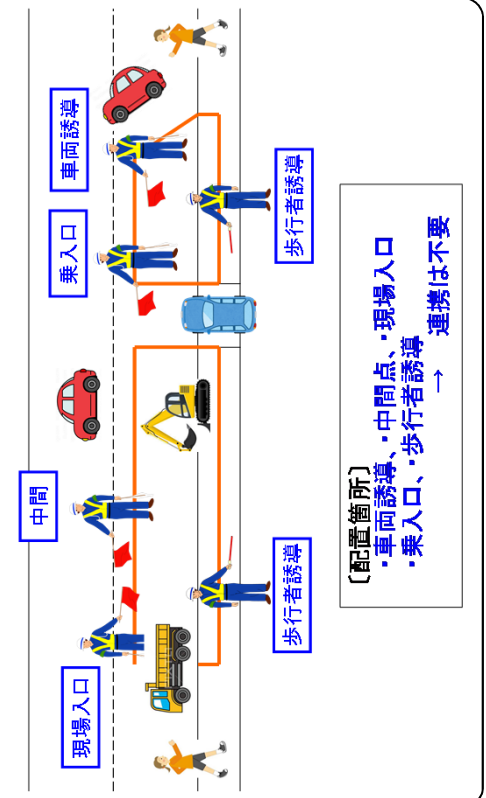
工事現場における交通誘導警備員の配置と連携の可能性について

○工事状況による警備員の配置について検証を行い、代替えとしての自警員の可能性を探る。

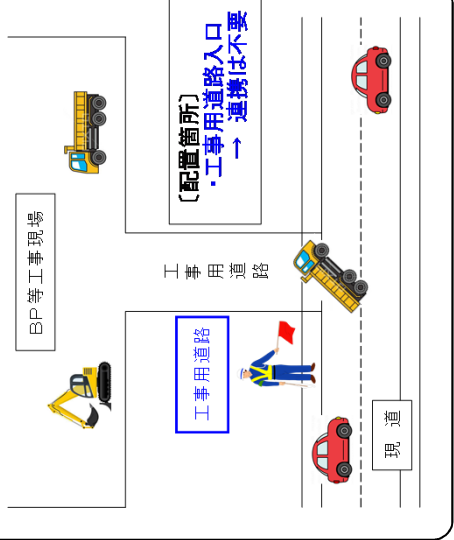
①現道工事（片側交互通行）の場合〔連携と非連携が混在〕



②現道工事（車線規制）の場合〔非連携のみ〕



③BP等の現道上の工事ではない場合〔非連携のみ〕



〔交通警備の配置と連携〕

- 交通誘導警備員の配置については、工事内容や車線数によって異なるが、その配置の中で警備員の役割として「**規制関係**」及び「**誘導関係**」に分けられる。
- 「**規制関係**」では、片側交互通行等の一般交通を停止させるなどの規制を行うため、無線機等による連携が必要であるが、「**誘導関係**」については**個別作業となり連携は不要（非連携）**である。
- しかし①のように、**連携と非連携が混在する規制でも、1グループ（規制単位）として考えるため、連携警備とする。**

〔警備員と自警員〕

- 警備員と自警員については、派遣法の関係で警備員が別会社である自警員に対して**指示命令が出来ない。**
- また、県警の意見として、規制を行う**1つのグループ（規制単位）**ごとの別会社の警備員や自警員との**混在は出来ない。**規制単位内は全て同一会社の社員でなければならない。
- 逆に、全て自警員であれば規制単位ごとの警備を行うことは可能である。
- しかし、交通量が多く交通の影響が大きい路線等で、一般交通を停止させるなどの規制を伴う連携が**必要な警備**については、やはり**安全性を考慮し連携等の経験のある警備員が行う必要がある**と考えられる。



〔自警員の配置〕

- 自警員の配置については、**交通量の影響が小さい路線や連携の伴わない警備に配置可能**と考えられる。

【留意点】

- 自警員の配置の決定については、現場状況や交通状況等を確認し監督職員と協議を行うこと。

交通誘導警備員のひっ迫対応による共通仕様書の一部改訂（案）

長崎県建設工事共通仕様書（H29.4）を以下の通り改訂

1-1-57 現道工事における交通処理対策

19. **受注者**は、**交通誘導警備の実施において配置する**交通誘導警備員**はを配置する場合、**交通誘導警備検定合格者（1級または2級）**とするを配置することとする。**ただし、交通誘導警備検定合格者を配置できない場合、**監督職員**が警備員名簿及び教育実施状況等に関する資料等により、交通誘導に関し専門的な知識及び技能を有する警備員等と**承諾したを得た者**については、この限りではない。

なお、長崎県公安委員会が道路における危険の防止において必要と認める路線（認定路線）については、交通誘導警備業務を行う場所ごとに、一名以上の交通誘導警備業務に係る検定合格者（1級または2級）の配置が必要である。

資 格	資 格 要 件
1・2級交通誘導警備検定合格者	交通誘導警備に関して、公安委員会が学科及び実技試験を行って専門的な知識・技能を有すると認めた者。
交通誘導に関し専門的な知識及び技能を有する警備員等	<ul style="list-style-type: none">・警備業法における指定講習を終了した者・警備業法における基本教育及び業務別教育（警備業法第二条第一項第二号の警備業務）を現に受けている者で、交通誘導に関する警備業務に従事した期間（実務経験年数）が1年以上である者

赤文字：追加

青文字：削除

交通誘導警備員のひっ迫対応による特記仕様書記載例の改訂（案）

特記仕様書記載例（H29.7）に以下を追加

○「第3章 その他」に以下を追加

第〇条 交通誘導警備員のひっ迫対応措置（試行）

1. 交通誘導警備における緩和措置

受注者は、当該工事において交通誘導警備が必要な場合は、「長崎県建設工事共通仕様書（1-1-57 現道工事における交通処理対策 19）」に基づき実施されるものであるが、当該工事において交通誘導警備員（以下「警備員」、警備業法第2条第4項に規定）が、必要人数確保できない場合（ひっ迫）に、緩和措置（「自家警備」の導入）の対象とすることができる。

なお、緩和措置の適用については、警備業協会加盟会社より出される警備員の必要人数を確保できない等のひっ迫状況の証明書及び以下の緩和措置実施条件に基づいた交通誘導警備配置計画をもって、監督職員と協議を行い承諾された場合とする。

2. 交通誘導警備における緩和措置の実施条件

（1）「自家警備」の実施

- ・受注者が「自家警備」を行う「自警員」については、全て受注者の社員であり、かつ過去3年以内に長崎県交通誘導警備員対策協議会が承認した団体が実施する安全講習会を受講しているものであること。

（2）対象路線

- ・長崎県公安委員会が道路における危険防止が必要と認める路線（以下、認定路線）以外の路線（以下、認定外路線）であること。

※認定路線：R34, R35, R57, R202, R204, R205, R206, R207, R251, R499

（3）警備体系及び交通量の影響

次のいずれかに該当すること

- ・車線規制、バイパス工事出入口等の「基本的に連携が伴わない警備（非連携警備）」であること

- ・片側交互通行規制等の「連携が伴う警備（連携警備）」で、交通量が規制に与える影響度合い（交通量の影響：Q ※1）が1未満であること。

※1 「交通量の影響」については、以下の算出式により確認を行う。

◆片側交互通行規制における交通量の影響算定式

$$Q = \frac{T(L+60)}{30,000}$$

- ・ Q : 交通量影響率
- ・ T : ピーク時間交通量(台/h)
- ・ L : 規制区間延長(m)

Q ≥ 1 : 交通量の影響が大 → 自警員の配置の可能性はない

Q < 1 : 交通量の影響が小 → 自警員の配置の可能性はある

《留意点》

- ・算定式により自警員の配置の可能性があると判断された場合は、その結果を受け配置の決定を行うのではなく、必ず現地調査を行い受発注者協議の上、配置の決定を行う。

(参考) 緩和措置による「自警員」による可能警備パターン

	連携警備		非連携警備
	交通量の影響:大	交通量の影響:小	
認定路線	警備員のみ (1名/パーティーは検定合格警備員)		警備員のみ (1名/パーティーは検定合格警備員)
認定外路線	警備員のみ		警備員のみ
		自警員のみ	自警員のみ