

週報

令和 6 年 11 月 1 日

2024～2025年度 No.12

2024-25年度 国際ロータリーのテーマ

Rotary



国際ロータリー会長
ステファニーA.アーチック



ロータリーの
マジック

プログラム

S A A 西上裕一郎君

☆ 点 鐘

☆ 国歌斉唱「君が代」

☆ ロータリーソング斉唱

「奉仕の理想」

☆ 四つのテスト唱和 職業奉仕委員会

☆ ビジター紹介

☆ 食 事 懇 談

☆ 会長の時間

☆ 幹 事 報 告

☆ 委員会報告

①親睦委員会

・スマイルボックス報告

☆ 部 内 卓 話

「警備業（交通誘導警備）について」

西上裕一郎君

☆ 点 鐘

現 在 会 員						前々回の欠席者 (10/11)							
3 0 名						1 0 名							
本 日	出席	1 6 名	欠席	1 0 名		免除(a)欠席	2 名	出席率	6 1 . 5 4 %				
						免除(b)欠席	2 名						
前 々 回	出席	1 7 名	MU	0 名		免除(a)MU	2 名	修 正 率	6 2 . 9 6 %				
						免除(b)MU	1 名	出 席 率					
月 別 出席率%	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	
	本年度 78.04	71.13	69.88	65.22									
出席率%	前年度 77.26	83.66	87.66	84.78	89.40	90.22	92.55	95.45	88.38	88.46	89.64	75.41	

例会場
例 会
事務所
カンパーナホテル TEL(0959)72-8111
金曜日(12時30分～13時30分)
長崎県五島市末広町8-4
福江商工会議所内 TEL(0959)72-3108

会 長 片 山 雅 文
副 会 長 柳 山 靖 夫
幹 事 有 川 真 史
雑誌: 会報委員長 市 村 篤

ビジター

福江商工会議所女性会様より 愛のチャリティ歌の祭典のご案内

日時：12月8日（日）午後1時～

場所：福江文化会館



会長の時間

会長 片山 雅文君

皆様こんにちは。

秋も一段と深まり、夏と比べ一日の寒暖差が激しく、体調を崩しやすい季節でもあります。皆さん、健康管理には注意しましょう。

さて今日は、意外にも知らなかったロータリーの点鐘について、少し話したいと思います。

日本のロータリークラブでは、例会に限らず様々な会合は点鐘で始まり、点鐘で終わります。外国のロータリークラブでも同様に、例会で点鐘するクラブは少なくありません。外国では例会前に食事をするクラブが多く、食事が終わり、例会を始める切換えの合図として鐘を鳴らすそうです。

一方、点鐘の代わりに“Call to Order”、つまり“お静かに願います”の発言で例会が始まるか、発言に続くお祈りの後に例会が始まるクラブもあります。

また点鐘ではなく、木槌を叩くクラブもあるそうです。いずれにしても、ケジメをつけるという意味で、例会では点鐘などの儀式が行われているようです。

日本では1920年頃、東京クラブの例会で点鐘をしていたようですが、それを他のクラブが真似ていったのではないかと言われています。当時の日本の学校では、授業の開始・終了時間は鐘を鳴らして知らせる習慣がありました。

また、江戸時代はお寺の鐘で時刻が伝えられま

した。それだけに、開始・終了のケジメをつけるという意味での点鐘は、日本人の習性に合っているのでしょう。

ちなみに、点鐘は英語でShip's bell やTime bellと言います。その由来は、大航海時代に船上で時間を知らせる鐘（bell）だったようです。時計がなかった当時、航海の最中に時刻を知ることができたのは、太陽の高度が最大になった正午（12時）だけでした。正午以降は、30分毎に砂時計をひっくり返しながら、時刻を計っていたのです。そして、砂時計をひっくり返す30分毎にタイムベルを鳴らし、船内に時間を知らせていたそうです。

例会は国やクラブによってかなり異なりますが、世界のロータリーから見ると、日本のロータリークラブが点鐘を鳴らすのは珍しいぐらいあって、ヨーロッパやアジアでは点鐘など無く、何時に始まって何時に終わるのかさっぱり判らない例会もあるそうです。

幹事報告

幹事 有川 真史君

【当クラブ関係】

1. 本日の例会終了後に第5回定例理事会を開催致しますので、理事役員の皆様はご出席頂きますよう宜しくお願い致します。
2. 次週11月8日（金）の例会は、クラブ定款第7条第1節d項により休会と致しますので、次回例会は11月15日（金）となります。
3. 11月2日（日）に予定していた大阪東ロータリークラブ・アルペンクラブとの懇親会の件ですが、台風21号の影響により今回ツアーを中止するのご連絡がありました。ご出席を予定していただいていた理事役員の皆様には誠に申し訳ございませんが、ご了承の程よろしく願い致します。
4. 11月8日（金）にホテルグランドパレス諫早にて「RI会長代理歓迎晩餐会」が開催されますので、片山会長と私で出席をして参ります。また、翌日の11月9日（土）はシーハット大村にて「第2740地区 2024-25年度地区大会」が開催されます。ご参加を予定されている会員の皆様におかれましては、会場などお間違えのなきよう改めてご確認をお願い致します。
5. 福江中央ロータリークラブより、週報が届いておりましたので回覧しております。

【地区関係】

1. 令和6年11月のロータリーレートは、1ドル＝153円です。

委員会報告

出席報告

- ◆11月1日（免除(a)欠席者）
植松 郁雄君 中村 博義君
- ◆11月1日（免除(b)欠席者）
吉田 泰之君 中村 栄治君
- ◆11月1日欠席者
神之浦文彦君 小畑 和男君 坂井 成光君
橋本 武敏君 山口 裕之君 森 正明君
市村 篤史君 野崎 薫君 井上 貴之君
村田 修君

親睦委員会

スマイル報告

- ◇西上裕一郎君 本日、卓話をさせていただきます。ご静聴よろしくお願いします。
- ◇片山 雅文君 西上裕一郎さん、本日卓話をよろしくお願いします。
- ◇柳田 靖夫君 ”
- ◇有川 真史君 ”
- ◇戸田 博之君 ”
- ◇張本 民雄君 ”
- ◇山里 一郎君 ”
- ◇才津 喜彦君 ”
- ◇平村 和弘君 ”
- ◇松岡 孝博君 ”
- ◇山下 克己君 ”
- ◇寺澤 信義君 ”
- ◇浅野 謙君 ”
- ◇清瀧 誠司君 早退奉仕金として。
- ◇山下 実君 先週の欠席奉仕金として。

合計 16,000円

通算合計 235,000円

部内卓話

「警備業(交通誘導警備)について」

西上裕一郎君



本日の卓話はテーマ等はないという事でしたので、プログラム委員会の事業計画を確認し、その中の「私が行っている職業奉仕・社会奉仕」の内容で、私の所属するアスカが営んでいる警備業について私の考えを交えながらお話をいたします。

まずは警備業の歴史です。警備業は欧米においては、探偵業とともに古くから存在する事業であり、19世紀中ごろにアメリカにおける西部開拓の歴史の中で、警察力の及ばない地域において治安を自主的に維持しなければならず、ピンカートン社という会社に代表される警備業者が誕生しました。

日本においては、時代劇で出てくる用心棒が現在という警備業になるのではないかと思います。独立の産業として成り立つのは第二次大戦後しばらくしてからとなり、専門の警備会社が設立されたのは昭和37年ごろの事とされています。その後、高度経済成長期における需要の高まりや、昭和39年東京オリンピック、昭和45年大阪万博での警備の成功で広く認識されるようになりました。

しかし、需要の高まりに法整備が追いついておらず、質の低下や労働争議における法律を犯した過剰な行為、警備員における暴力等の犯罪や、暴力団の資金源、隠れ蓑になっていたことも多くありました。

そこで、昭和47年6月に警察所管の法律として警備業法が制定されます。暴力団員や麻薬中毒患者等が、警備会社の経営者や警備員になることが禁止され、決められた教育・指導を行う、または受けることが義務化されました。現在、警備員になるには、初めに20時間以上の教育を受け、その後も毎年10時間以上の教育を受ける事が警備業法

施行規則で義務付けられています。その他、公安委員会による警備業者の認定制度、服装及び装備品の公安委員会への届出制度など、警備業者は法律によって厳しく管理されています。

また、この警備業法により、警備はいくつかの種類に分類されています。警備業法第二条の各号によって定められていて、1号業務は施設警備業務、巡回警備業務、保安警備業務、空港保安警備業務、機械警備業務、2号業務は交通誘導警備業務、雑踏警備業務、3号業務は貴重品運搬警備業務、核燃料物質等危険物運搬警備業務、そして4号業務は身辺警備、いわゆるボディガードとなっています。警備業者は、これらどれでも営んで良いのではなく、それぞれで許可を得なければなりません。このうちアスカは、施設警備業務、巡回警備業務、交通誘導警備業務、雑踏警備業務を行っています。

その中で、今日は交通誘導警備業務についてより詳しくお話させていただきます。交通誘導警備業務は、その他の警備業務と若干異なります。警備に分類されていますが、やっていることをそのまま名称にすると交通誘導業務です。車両の誘導がなぜ警備業の分類になるかということ、同じ2号業務にある雑踏警備業務からつながっていきます。雑踏警備業務は、イベント会場など多くの人が集まる場所で、秩序の維持、人々やその財産の安全を図り、群衆の誘導などを行います。その中で人の誘導だけでなく、場合によっては車両の誘導を行うなどの業務が発生してきました。これが発展し、工事現場などで車両の誘導を業務として請け負うようになります。また、誘導を行い安全を確保することによって、工事業者や現場周辺付近を通過する人や車両などを守ることが、公共の安全と秩序を維持するという意味で、警備業の中の交通誘導警備業務として分類されることになったのです。

その交通誘導警備業務ですが、皆さんも車を運転していると、道路などの工事現場で赤白の旗をふる交通誘導警備員を見かけると思います。この業務について、一般によく間違われる言葉があります。テレビの報道や雑誌、ネットニュースなどでよくあるのですが、「警備員が交通整理をしている」と表現されることがあります。これは間違いで、警察官が行うのが「交通整理」で、交通誘導警備員が行うのは「交通誘導」です。「交通整理」と「交通誘導」、やっていることは同じように見えますが、法律的には大きく違います。警察官の「交通整理」は強い権限があり、警察官が進

めと合図すれば、例えば信号機が赤でも通過してよくなります。しかし、交通誘導警備員の「交通誘導」は権限がなく、例えば信号機が赤でも交通誘導警備員が進むよう合図し、それに従って進むと道路交通法違反になります。皆さんは交通誘導警備員の誘導であっても、自分で信号や周りの状況を確認して行動する必要があります。もっと簡単にいうと、警察官の停止合図は「止まれ」の命令で、交通誘導警備員の停止合図は「止まってください」のお願いということです。警察官の停止合図を無視すると、信号無視と同じです。交通誘導警備員が停止の合図をしているのに無視して止まらず進んだとしても、交通誘導警備員に権限がないため、その行為は罪に問われることはありません。しかし、交通誘導警備員は交通が円滑にかつ安全になるように合図を送っていますので、停止の合図を無視し進んでしまって事故を起こした場合は、当然その人の責任は重くなりますので、ご注意ください。

この交通誘導警備員が使用する旗ですが、都道府県単位で色が決められています。長崎県は赤白で、他県もほとんどそうなのですが、東北などでは白旗ではなく青や緑の場合もあります。これは信号機と合わせた色ですが、白旗だと冬に雪が降り積もっているような場所では見えづらいからということなのだそうです。それなら、全国が白旗ではなく青または緑で統一した方が良いように思われますが、曇りの日や明け方夕方の薄暗い時間帯では、赤旗と区別がつきにくくなりますので、白旗を採用している都道府県が多くなっています。

見えづらいといえば、皆さんも感じたことがあると思いますが、交通誘導警備員によって旗の振り方が違い、見えづらかった、わかりづらかったという経験があると思います。これには理由があります。交通誘導警備員になる際には、当然旗や誘導灯の振り方を教わります。教えられるやり方は統一されていて、その時点では同じ旗の振り方です。しかし、教わったものが役に立たない場合があるのです。つまりドライバーに伝わらず、止まってほしいのに止まってくれないなど、危険な思いをすることが多くあり、自然と自己流になっていくのです。

ここで、交通誘導警備員の行う正しい「停止の合図」をご説明します。まず、体を停止を求めようとする車両の方向に正対させます。次に手旗を側頭部に沿って垂直に上げた後、車両を注視しながら、肘や手首を曲げずに約30センチメートルほど左右に振り、停止の予告を行います。そして車

両が停止させたいところまで移動して来たら、手旗を肩の高さまで水平におろします。車両を発進させるまでの間、この停止の合図の姿勢を続けます。

余談になりますが、停止を促している時間が長くなったとしても、この左手はおろせません。中にはせっかちなドライバーもいますので、疲れて少しでも左手をおろす仕草を見せたら、発進しようとする可能性があるためです。実際にやっただくとお分かりになると思いますが、この体勢を1分以上継続するのはかなり大変です。その場合は右手に持ち替えるのですが、その場合も持ち替えようと旗を降ろしてしまうと発進してしまうドライバーがいるので、旗の位置はそのままにして持ち替えるようにしています。

話は戻りますが、この「停止の合図」で大半の車は止まるのですが、止まってくれない車もあります。誘導灯を使用した交通誘導も同じ動作ですので、さらに分かりにくくなります。そこで旗や誘導灯の振り方を若干変えたり、他のジェスチャーを加えたりしてしまうのです。

もう一つ、皆さんは交通誘導警備員が行う「徐行」の合図をご存知でしょうか。右手に白旗を持ち、肩の高さに右腕を真横に水平にあげて道路に対して体を正面にし、頭は白旗の方、つまり車が進行してくる方へ向けて手首をスナップをきかせて、上下に45度くらいの角度で連続して動かします。この動作が「徐行」の合図になります。交通誘導警備員がこの合図を送っているのを、おそらくどなたも見たことがないと思います。

このような状態をそのままにしていれば合図が大きく変わってしまうので、教育指導を行う者が、時折現場指導という形で業務中に巡回し、その時もしくは作業終了後に指導を行います。しかし、教本通りのやり方には戻りません。指導を行う側も教本通りにやっけては安全を確保できないことを認識しているからで、誘導の合図が伝わればよいという指導になってしまいます。その為、合図に個人差が生じて、場合によってはわかりにくいという状態になるのです。

先ほどの「停止の合図」もですが、これらの教えられた通りの合図をしないのはなぜなのか、この話の初めに説明しましたが、答えは簡単です。特に「徐行の合図」に関して言えるのですが、交通誘導警備員以外のほとんどの人が合図を知らないからです。「停止の合図」は少しわかりにくく、車両が止まってくれない場合が多いのです。「徐行の合図」に関しては、単純に進んでくださいと

合図していると思われる場合がほとんどです。どうしてこのような事になっているのか、正しく習った徐行の合図を行う交通誘導警備員がほとんどいない理由。旗による合図が交通誘導警備員ごとに微妙に、もしくは大きく違う理由。それはドライバーに伝わらない。ドライバーが合図を知らない、ということだと私は考えています。これは交通誘導警備員は合図を教わりますが、肝心のドライバーが合図を教わっていないからだと思います。ドライバーが車の運転に関する事を習うのは運転免許を取得する前の教習所だけです。その教習所で教えていないので、ドライバーが知らないのです。合図を知らないで、車が止まらない。止まらないで、止まってもらおうと合図のやり方を変える。そして、自己流になっていきます。どうして教えないのか、私は法律や警備員のなり手不足等々の様々な事情が複雑にからんでいるからではないかと思います。教習所で教えるということになれば、交通誘導警備員の行う合図は全国一律、同じやり方でなければなりません。おそらく、法律もしくは公安委員会で決定しなければならないと思います。そして、ここが一番のポイントだと思いますが、決まった合図を正しく行っている者であるという証明、資格が必要になってきます。現在でも、交通量の多い国道など主要な道路で交通誘導を行う場合は、最低でも「交通誘導警備2級」という資格が必要ですが、そのような道路でなければ、警備会社が行う教育だけでよいのです。これがすべての交通誘導警備員に資格が必要となれば、交通誘導警備員として仕事をする前に、まず1週間ほど講習と試験を受けて合格し資格を取得する。不合格であれば、合格するまで試験を受ける。それから働き始めるということになります。しかも資格を取得するのに1週間ほどと言いましたが、これは現在行われている「交通誘導警備2級」を取得するのにかかる日数であり、受験する条件が「交通誘導警備員」の経験がある程度必要となっていますので、何も知識と経験がない状態から受験するとなると、教える項目が増える為、10日間から2週間程に日数が増える可能性もあります。これではハードルが上がり、警備会社の負担が増えますし、警備員になろうと考える人も減ってしまうのではないかと思います。

それでも私の考えとしては、教習所で警察官や交通誘導警備員の手旗、誘導灯、素手による合図を教えてほしいと思います。

交通誘導警備員は、経験がなくてもできる仕事ではあります。そのため、他の業態で定年退職さ

れた方の受け皿となっており、平均年齢が高い警備業者がほとんどです。しかし、実際に働いてみると、同じ場所に夏の暑い時期、冬の寒い時期でも1日8時間以上立ちっぱなしです。夏は暑いから少し木陰で、ということもできません。車から警備員の姿が見えて、自身も車がよく見える場所から移動してはいけないからです。冬は工事現場の作業員のように作業で体を動かしていれば少しはましかもしれませんが、決められた場所から動けないため、凍えそうな思いをしながら業務にあたっています。私自身も5年ほど交通誘導員をしていましたので、経験をお話させていただくと、夏は2～3回程度熱中症になりました。冬は靴の中にも靴用の使い捨てカイロを入れていましたが、使い捨てカイロは体の熱をエネルギーにして発熱するので、体が冷え切ってしまうと使い捨てカイロもすぐに冷たくなります。そのため、凍えそうになりながら交通誘導をやっていました。また、立ちっぱなしで腰と膝を痛めました。膝は治りましたが、今でも腰は2時間ほど立っていると痛みが出てきます。そういう状況で業務にあたる社員には、本当に頭が下がる思いです。

また交通誘導に関しても、例えば両側から同時に車が近づいてきた場合、瞬時にどちらを止めてどちらを行かせるという判断をし、合図を送らなければなりません。この判断を遅らせると交通事故を引き起こし、大けがや最悪の場合、死亡事故になるなど責任のある仕事です。皆様も、車を運転していて交通誘導員が誘導をしている場面に遭遇しましたら、ご協力をお願いしたいと思います。