

## 【研究論文】

## 警備業の特徴と将来展望－産業経営による方向づけ－

大澤隆夫

青森公立大学大学院博士後期課程

**Abstract**

Since Japan's security industry is labor-intensive, price competition has led to price restraints, reduced treatment of security guards, and chronic labor shortages. In order to solve this problem, it is necessary for customers to understand the price increase, and for mid-sized security companies to play a central role in collaborating with companies in different industries to advance into the non-security businesses. It is hoped that security industry groups will present such measures as successful cases and/or new business models.

**1. はじめに**

日本における警備業は 1962 年に最初の警備会社が創業して以来、ほぼ 60 年を経過しており、2020 年末現在、警備員数が約 59 万人、売上高が約 3 兆 5 千億円の産業規模である(警察庁生活安全局生活安全企画課, 2021)。

業界の課題解決に向けた取組み(産業経営)としては、これまで主として国による規制(警備業法)によって、暴力団関係者の排除や教育・検定制度の導入など環境整備がなされてきた。しかし、警備業の抱える構造的・経営的課題は依然として解決されていない状況にある。

具体的には、一般社団法人全国警備業協会(2021)では、適正料金の確保等により経営基盤の強化や雇用環境の整備に努めることの重要性を指摘している。また、全国警備業連盟(2019)では、価格競争の激化等による警備料金の抑制から慢性的な警備員不足に陥っている状況や、公共事業では警備業務を含めて一括発注され、警備料金の低廉化を招いている現状について指摘している。こうした経営的課題の解決には業界団体による積極的な取組みが求められている。

本稿では、警備業の特徴と課題について整理し、産業経営という観点から業界の課題解決と将来展望について考察する。

**2. 警備業の特徴と課題****2.1 4 種類の警備業務**

警備業法(昭和 47 年法律第 117 号)では、次の 4 種類の警備業務が定められている。(第 1 号) 建物の出入り管理等を行う施設警備業務、センサーで異常を検知したら警備員を

急行させる機械警備業務（ホームセキュリティを含む）など。（第2号）イベント等で交通誘導等を行う雑踏警備業務、道路工事等で人・車両の誘導等を行う交通誘導警備業務。（第3号）貴重品等の運搬を行う運搬警備業務。（第4号）ボディガード等の身辺警備業務。

## 2.2 産業構造

警備保障タイムズ株式会社（2021）によれば、2021年警備業売上高ランキングとして、第1位がセコム株式会社で3,943億円、2位が総合警備保障株式会社（アルソック）で2,443億円、3位がセントラル警備保障株式会社で546億円である。なお、2020年末における警備業全体の数値（警察庁生活安全局生活安全企画課, 2021）からは、警備業大手2社は、警備員数で全体の約4.8%、売上高で約18.4%を占めている。

警備員数別の事業者割合は、2020年末現在、5人以下25.4%、6-9人10.4%（10人未満35.8%）、100人未満89.5%と、零細企業が多い（警察庁生活安全局生活安全企画課, 2021）。

## 2.3 就労状況

警備業務別の事業者割合は、2020年末現在、施設警備66.8%、交通誘導警備73.0%（警察庁生活安全局生活安全企画課, 2021）と、労働集約型の警備業務を行う業者割合が高く、また、1社で両方の警備業務を行っているものと推察される。

65歳以上の就労者割合は、2020年12月現在、警備業は31.8%と全国平均13.6%に比べて高齢者にシフトしている（警察庁生活安全局生活安全企画課, 2021；総務省統計局, 2021）。

2020年の所定内給与額は全職種307,700円に対し、警備業では223,800円と0.727倍の低いレベルにあり、実労働時間数では全職種175時間に対し警備業は186時間と1.06倍長く働いている（厚生労働省, 2021）。

警備業における在職年数は、2020年末現在、1年未満17.3%、1-3年未満21.2%、3-10年未満34.1%、10年以上27.3%と、3年未満が38.5%もあり（警察庁生活安全局生活安全企画課, 2021）、流動性を示しているものと推察される。

こうした流動性は、警備業が労働集約型産業でありながら、警備員の処遇が低迷している現状によるものと考えられる。

## 2.4 警備業務別特徴

ここで、業者数の大部分を占める第1号業務と第2号業務について、特徴を整理する。

### 第1号業務（施設警備、機械警備）

機械警備といえども、信号を受信したら、警備員を派遣するので、施設警備同様、労働集約型と言える。需要は一定型であり、特に機械警備は24時間365日対応型である。また、窃盗等の現行犯逮捕や火災時の初期対応、警察・消防署への通報が求められ、技能型である。

### 第2号業務（交通誘導、雑踏警備）

労働集約型である。交通誘導は道路工事、雑踏警備はイベントの時期に集中するなど、需要変動型である。需要変動に伴い賃金も変動するので、アルバイトや年金受給者にシフトしがちである可能性がある。交通誘導や雑踏警備は、規模・技能の要求水準には様々あることから、非技能～技能型と言える。

警備業の課題解決や将来展望を考察する上では、この特徴を踏まえて2群に分けて考えることとする。

## 2.5 構造的課題の解決の方向性

### 第1号業務（施設警備、機械警備）

需要一定型とはいえ、下請産業であることから、発注側の景気動向に左右され、警備員の給与等の処遇が低迷すれば、人手不足、長時間労働を招くこととなり、勤務が長続きしないという悪循環に陥りかねない。

したがって、顧客に対して適正な賃金増額を要請する際には、社会保険、教育等に費用がかかることを理解してもらう必要がある。このような理論武装は警備会社単独で行うというより業界団体が考え方・ノウハウ等を提供することが望まれる。

### 第2号業務（交通誘導、雑踏警備）

交通誘導警備業務は、主として道路工事に伴うもので、公共事業変動型であると言える。公共工事の積算にあたっては、国土交通省による公共工事設計労務単価（交通誘導警備員の労務単価を含む。）を用いるが、一括発注により、受注業者から交通誘導業務を請け負う場合、さらに下回る可能性もある。

特に、交通誘導警備業務は非技能～技能型であるため、競争が激化しやすく、結局は、警備員の給与等の処遇低迷や流動性につながっているものと思われる。公共事業の一括発注を警備業で分割発注するよう、業界団体が官公庁に働きかけることが考えられる。分割発注であれば、最低価格制度のため、競争があっても契約金額は下止まりとなる。また、ビル等の建設など民間事業においても、同様の方式を求めていくことも考えられる。

## 3. 警備業大手2社の動向

警備業の特徴と構造的課題の解決の方向性を示したが、賃金単価を上げるという垂直的対応のほか、警備業をコアとして隣接領域に新たに進出するという水平的対応が考えられる。大手2社における動向について、整理してみる。

### 3.1 創業・新業務展開

1962年7月にわが国初の専業警備会社である日本警備保障株式会社（現セコム株式会社）が創業され、3年後の1965年に、総合警備保障株式会社（アルソック）が創業された。その後、機械警備業務はセコムが1966年、アルソックが1967年に開始し、ホームセキュリティはセコムが1981年、アルソックが1988年に開始している（セコム株式会社, 2022; 総合警備保障株式会社, 2015）。新業務については、セコムがやや先行している印象を受ける。

### 3.2 売上高・非セキュリティ分野

2021年3月決算の有価証券報告書によると、売上高はセコム本体で3,943億円、連結決算で1兆358億円、アルソック本体で2,443億円、連結決算で4,699億円である。セグメント別に見ると、本体ではセコム、アルソックともほぼ10割がセキュリティ分野（警備業）

であるのに対し、連結決算ではセコムはセキュリティ分野が 54.2%で残りが防災、メディカル、保険等であり、アルソックはセキュリティ分野が 75.7%で残りが総合管理・防災、介護等である。セコムの方がグループとして多方面に進出している。

### 3.3 本体とグループ会社の関係

セキュリティ分野に関して、連結子会社はセコムでセコム上信越など 29 社、アルソックで ALSOK 北海道など 51 社である。セコム本体はグループ各社に対し技術的指導・安全機器の売渡しを行い、アルソックではグループ会社に対し業務委託、経営指導等を行っている。

## 4. AI 時代の警備業

### 4.1 コンピュータ化の推定

警備業が労働集約型であるということは、コンピュータ化される可能性が高い。

米国の推定 (Frey & Osborne, 2017) では、警備及び保安関係の業務におけるコンピュータ化率として、警備員 84%、発電所運転員 85%、消防士 17%、警察・パトロール員 9.6%が示されている。日本では、野村総合研究所が Frey 及び Osborne と共同で推定しており、警備員 98%、発電員 98%、消防士 59%、警察官 17%という結果が示されている (大田ほか, 2017)。日米とも、警備員の業務はほぼコンピュータ化されると予想されている。

### 4.2 警備業務のコンピュータ代替の可能性の検討

日本における警備業務、特に第 1 号・第 2 号について、実態を踏まえ、コンピュータ代替の可能性について検討してみる。

(第 1 号業務) 施設警備業務では、出入り管理・夜間の巡回などは機械化が可能であろう。機械警備業務では、異常時に警備員が駆けつけ、各種対応 (窃盗等の現行犯逮捕、消火等の初期対応、消防・警察への連絡等) を行うことから、この現場対応を機械化するのは難しいのではないかと。施設警備の現場対応も同様である。また、万引防止などの保安警備業務について、異常行動の検出は機械で可能だとしても、お客様への声がけなどは人間による対応が必要であろう。

(第 2 号業務) 交通誘導警備業務は、機械による状況認識と単純な誘導は可能だと思われ、交通事故による警備員の死傷者を減少させる観点からも機械化は進めるべきである。雑踏警備業務では、異常事態の人の誘導などは、パターン認識による予測が可能なコンピュータの支援が有効であると思う。

まとめると、異常の検出、人間の集団行動の予測・誘導は、コンピュータによる支援・代替が想定されるが、現場における最終的な判断・対応は人間とならざるを得ない。警備業はどちらかと言うと、防犯・保安業務と受け取られているが、人間に対するサービス業であり、防犯だけでなく、群集心理、錯覚、思い込み、判断錯誤など人間の心理・行動について深く理解する必要がある。

## 5. 警備業の将来展望

### 5.1 中小企業の場合

これまでの記述を踏まえると、警備業の中小企業の将来展望を描くための戦略としては、総論として表1に示す次のような方向性が考えられ、業界団体としての取組みが望まれる。

表1 警備業の中小企業の戦略

項 目	内 容
契約金額のアップ (賃金単価のアップ)	公共事業・民間事業の分割発注への働きかけ 業界団体による賃上げノウハウの伝授
機械化対応 (コストダウン等)	機械によるアシスト、AIの積極的活用 大手2社・専門業者が開発し、システム販売を想定
企業間連携	同一地域内（異業務連携） 他地域間（同一業務連携等）
関連分野への進出	安全・安心のためのセキュリティ事業、非警備分野への進出 関連ある異業種企業との連携

出所：筆者作成

### 5.2 セキュリティ分野の拡大・進出

表1のうち、関連分野への進出については、警備業を核としながらも、隣接分野であるセキュリティ分野に進出し、余力があれば、さらに異分野に進出することが考えられる。ただ、全国大手企業であれば、グループとして展開可能であるが、地方の中堅・中小企業では、地域の企業との連携が必要である。

警備業の特徴である24時間・365日型を最大限に活かすためには、緊急時受付及び駆けつけサービスがポイントであり、セキュリティコンサルタントとして関連企業とプラットフォームを形成し、社会的ニーズに対応することが考えられる。例えば、「あんぜん・あんしん」ワンストップサービスのためのプラットフォームを形成し、その構成には、タクシー業界、介護業界、防災関係などの異業種と業務提携することが想定される。業界団体において成功事例・ビジネスモデルを提示することが望まれる。

## 6. 考察

警備業のような労働集約型産業では、価格競争は労働者の処遇低下、人手不足という悪循環につながりかねないことから、必ずしも好ましいことではない。産業経営の観点から、業界全体として企業連携、受注組合など、受注交渉力・業務力の向上に務めるとともに、発注側に賃金単価の増額を働きかける必要がある。発注側においても、単なる価格競争で決める

のではなく、産業として持続可能な契約額・提供されるサービスに見合う契約額とするという認識を持つことが社会的責務であると考えます。

ただし、警備業界も、警備業法という規制で、ある意味、保護されている面もあり、警備業務に留まることなく、業界の特徴を生かした安全・安心サービスの開発を行い、社会的ニーズに応えていく必要がある。

また、警備業界は運輸業界とは異なり、需給調整規制（産業保護）がなされてこなかった。大田ほか（2017）は、タクシー業界では2000年に需給調整規制が撤廃され、競争激化による高運賃・低品質が問題となっていると指摘している。

警備業界では、業界の環境整備をこれまで主に国の規制が担っており、今後は単純な競争を回避して、地域社会の幅広いニーズに応えることで業界の経営的課題の解決に取り組むことが必要と考える。産業振興のためには、こうした国の規制（政策）と業界団体の活動を相補的に捉える産業経営という視点のもと、官民による総合的取組みが求められる。

#### 参考文献

- Frey, C. B., & Osborne, M. A. (2017). The future of employment: How susceptible are jobs to computerisation? *Technological Forecasting & Social Change*, 114, 254-280.  
<https://doi.org/10.1016/j.techfore.2016.08.019>
- 警備保障タイムズ株式会社. (2021). 「2021年警備業売上高ランキング」『警備保障タイムズ』, 324, 2.
- 警察庁生活安全局生活安全企画課. (2020). 『令和元年における警備業の概況』.
- 警察庁生活安全局生活安全企画課. (2021). 『令和2年における警備業の概況』.
- 厚生労働省. (2021). 『令和2年賃金構造基本統計調査』.
- 一般社団法人全国警備業協会. (2021). 『警備業における適正取引推進等に向けた自主行動計画』（平成30年3月、令和3年10月改訂）.
- 太田和博・青木亮・後藤孝夫編. (2017). 『統合研究 日本のタクシー産業：現状と変革に向けての分析』慶應義塾大学出版会.
- セコム株式会社. (2022). 「セコムグループの歩み」.  
<https://www.secom.co.jp/corporate/vision/history.html>
- 総合警備保障株式会社. (2015). 「ALSOKの歴史」.  
<https://www.alsok.co.jp/50th/history.html>
- 総務省統計局. (2021). 『労働力調査（基本集計）』.
- 寺田知太・上田恵陶奈・岸浩稔・森井愛子. (2017). 『誰が日本の労働力を支えるのか?』東洋経済新報社.
- 全国警備業連盟. (2019). 『全国警備業連盟設立趣意書』.