

ショベルローダー等の定期自主検査指針等の改正案に関する意見募集
の結果について

令和5年3月31日
厚生労働省
労働基準局安全衛生部安全課

ショベルローダー等の定期自主検査指針等の改正案について、令和5年2月3日（金）から同年3月4日（土）まで御意見を募集したところ、計4件の御意見をいただきました。

お寄せいただいた御意見の要旨とそれに対する考え方について、内容により分類し、以下のとおり取りまとめましたので、公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも厚生労働行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

No.	案に対する御意見の要旨	御意見に対する厚生労働省の考え方
1	<ul style="list-style-type: none">・各検査指針の現行検査内容や表現には大きな開きがあり、当該機械の特性上やむを得ないものもあるが、可能な限り、検査内容・方法・用語等統一すべき。・現行のフォークリフト、高所作業車検査指針等で、A及びBをA又はBと記載し、A及びB並びにCをA及びB及びCと記載するなど統一性がなく、意味の異なる記載や公用文にそぐわない記載が多く、全ての接続詞の点検・整理・修正等されたい。・機械毎に検査指針の検査方法等が違う。例えば油圧測定は油圧ショベルでは必要ないが、フォークリフトでは必要となっている。統一できないか。	<p>ご意見のとおり、可能な限り各指針の検査方法、用語等を統一することとしています。</p> <p>なお、フォークリフトは、リリーフ弁の不具合等により油圧が上昇すると、最大荷重を超えた荷物を持ち上げられる可能性があります。しかしカウンターウエイトでバランスが取れていないので、上昇させることにより転倒するおそれがあります。またフォークリフトは、作業環境においてフォークリフトの周囲に作業者が多く介在することが考えられ、フォークリフトの転倒や荷物の落下などにより人的被害が発生するおそれがあります。こうしたことから、リリーフ圧力がメーカー設定値に適合</p>

	<p>・油圧装置の制御弁、コントロール弁等各種圧力で、フォークリフトには油圧計での測定を求め、他の機械は円滑作動確認操作で油圧測定まで求めていない。大半の機械に油圧装置が付いているが、フォークリフトのみに油圧測定を一律に求める必要はないと考える。</p>	<p>しているかを調べることであります。</p>
2	<p>燃料噴射装置検査の見直しに併せ、「登録省令 19 条の 15」通達の法定検査機器で「ノズルテスター」が規定されているが、使用が必須の対象機械が殆どなく空文化し、特に、今後圧力測定不要となれば、法定検査機器と規定するのは不適切であるため削除されたい。</p>	<p>ノズルテスターについては、今後、「検査代行機関等に関する規則の一部を改正する省令の施行について」（平成 2 年 9 月 26 日付け基発第 584 号）から削除する予定です。</p>
3	<p>・かじ取り車輪等検査方法の見直しに関して、最小旋回半径を測定するのはフォークリフトだけで、他の機械はステアリング角度等の測定にとどまっている。またフォークリフトは、ストッパーボルトがない場合は構造上最小旋回半径の変動がなく測定不要としており、そもそも全機械が、ストッパーボルト、接触、ステアリング角度等の検査・測定に統一すべきで、異常が疑われる場合にさらに旋回半径測定等を行うこととされたい。尚、フォークリフト旋回に広い場所は不要で、検査場所の広さ理由の測定不要は非現実的と考える。</p>	<p>今回の改正において、旋回走行を必須としない、ハンドルの回転角度とかじ取り車輪のかじ取り角度との関係を調べる等の検査方法に見直します。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・フォークリフトの指針について、オービットロール式がほとんどで旋回半径は不要と考える。 ・かじ取り車輪等の検査方法の見直しに関して、特に2.5 t以上のローダーに関しては全旋回が困難なことが多く、中立位置からの左右舵角測定及び、ロック to ロックのステアリングホイール回転数測定等に変更を希望する。 	
4	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車ブレーキ検査方法の見直しに関して、ブレーキテスターによる検査方法を設けることは、一般にはより困難で非現実的。機械の特性などに応じた検査方法を検討・例示すべき。駐車ブレーキの検査方法の見直しに関して、実走行での制動テストやトルコンストールによる制動テスト等の検査方法に変更が良いと考える。 ・駐車ブレーキの検査方法見直しについて、「事情を踏まえ、ブレーキテスターを用いて制動力を確認する等」の「等」に含まれる確認がどこまでを許容しているか解釈を確認させて頂きたい。確認したい趣旨は産業車両・車両系建設機械の定期自主検査は客先で実施する事が容認されており、客先での20%勾配の確保、あるいはブレーキテスターの設置が現実的でないためである。については「等」に含まれる解釈として現実的に可能な検査方法を検査指針に加えた改正として頂きたい。 	<p>駐車ブレーキの検査方法については、無負荷状態において20パーセント勾配の床面で停止する能力を有することを確認できる方法とするよう見直すこととしています。これによって、勾配上での検査やブレーキテスターによる検査に限らず、メーカー等の示す方法や、20パーセント勾配で停止できる実車を用いて平地での実走行制動距離を測定し、検査対象の機械の実走行制動距離と比較する方法等適切な方法で、検査、判断することが可能となります。</p>

	<p>・ブレーキテスターは、機械の生産工場には設置されているが、検査を行う現場にはほとんど設置されておらず、駐車ブレーキの検査に対応できないと考える。</p>	
5	<p>フォークリフトのブレーキ分解検査は、他の機械と同様にブレーキの効きに問題がない場合は省略可能とされたい。湿式ディスクブレーキも普及する中、ブレーキ分解検査は負担が大きく、かつ、ブレーキ分解・組戻しにはトラブルも懸念され、安易な分解はむしろ問題がある。</p>	<p>フォークリフトは、車両系建設機械に比べ、積載状態での走行が主体となるためブレーキに加わる負荷が大きく、ドラム式ブレーキの場合ライニングの摩耗等により制動不良に至る懸念があります。ブレーキの効きの検査では、ライニング摩耗等の確認は出来ないため、ドラムを取外しての目視確認が必要となります。</p> <p>なお、湿式ディスクブレーキについては、分解が必須ということではなく、メーカー等の示す検査方法により、ディスクやプレートの摩耗状態を調べることが可能となります。</p>
6	<p>・走行ブレーキ検査は、旋回半径測定検査場所や駐車ブレーキ測定勾配個所以上に、対象機械が時速 35 キロや 20 キロ上等で走行し停止距離測定する広大な検査場所が必要で、非現実的で確保困難。検査可能な方法となるよう検討・例示されたい。</p> <p>・ブレーキテスト時はホイールローダーなどでは長い距離が必要で検査が困難となる。</p>	<p>自主検査指針では走行ブレーキについて、構造規格の規定に適合することを判定基準としており、検査の際の走行速度や停止距離は指定していません。例えば、ブレーキテスター、任意の速度における走行制動距離の測定その他の適切な方法で、検査、判断することができます。</p>
7	<p>電動車を除く、エンジン車両の「エアクリナー」において「オイルバス式の場合は・・・」と記</p>	<p>オイルバス式のエアクリナーは、土埃や粉塵等が多い使用環境の機械に装着される場合があ</p>

	<p>載されているが、現在オイルバス式の機械は全国でも全くないと思われ、指針から「オイルバス」は削除されたい。</p> <p>その他にも、同様に殆ど現存しない検査箇所や部品もあるのではないか。</p>	<p>ります。また、オイルバス式以外のエアクリーナーについてはオイルバス式エアクリーナーの検査項目の実施は必要ありません。他にも使用環境等により装着の可能性がある装備などがありますが、検査項目、検査方法の変更はしないこととしています。</p>
8	<p>ピッキングフォークリフトには、「墜落防止設備」が構造規格にも規定されているが、検査指針になく未装備車両での墜落死亡事故も起きている。構造規格で規定された安全対策は必須であり検査指針に追記するか、災害防止主眼の検査である以上、高所作業車の安全装置等の「その他規制装置・安全装置等」のように全ての指針で、当該機械に設けられた「その他の各種安全装置等が充分機能しているかを点検・検査」するよう指針の充実を図られたい。</p>	<p>今回の改正で、フォークリフトの離席時誤作動防止装置等の安全装置を検査項目に追加するなど、充実を図っています。</p>
9	<p>建機の油圧シリンダーの伸縮量やフォークの自然降下量等において、負荷をかけて調べるとなっているが、負荷とはどれだけか規定がなく、メーカーではそもそも無負荷の測定方法を記載しているものもあり、かつ測定時間もまちまちである。これらのことから、実際の各検査現場では、無負荷測定や適当な量の負荷で対応するなど検査条件がまちまちで結果を評価できる状況ではないが、そもそも機械の</p>	<p>車両系建設機械の油圧シリンダー伸縮量やフォークリフトの自然降下量及び前傾量の検査などは、メーカーの指定する方法で行うのが望ましいですが、ご意見のとおり、積載負荷による検査が困難な場合があります。このため、機械の部材重量等が油圧シリンダーに負荷として加わるとみなして検査を行うことは、差し支えありません。荷重について特定の基準を求めるものではありません。</p>

	<p>特性としてクレーンのような定格荷重試験とは異なるもので、現場での正確な荷重準備は困難で、負荷の際の災害懸念もあり、無負荷測定で異常の有無判断可能としていただきたい。</p>	
10	<p>高所作業車構造規格「非常停止装置等」で非常時地上に降りれる装置となっているが、指針では「緊急停止装置」「非常用ポンプ装置」と記載され、非常用ポンプの無い機種では「非常用降下バルブ」もあるが、単に非常？緊急？停止を確認するのではなく、「非常用ポンプ・バルブ装置」で非常時地上に降りれる装置の確認もするべき。</p>	<p>高所作業車の非常用ポンプ装置の検査については、高所作業車の自主検査指針において起伏、伸縮及び作動状態の確認をすることを定めています。非常用ポンプ装置は、垂直昇降式の高所作業車に装備される非常用降下バルブの役目も含むことから、非常用ポンプ装置の検査項目は、非常用降下バルブを具備する場合に非常用降下バルブを操作して作動を確認することを含意しています。</p>
11	<p>電子制御式のエンジンに対応する測定方法の追加に関して、特定自主検査（リフト）に準じた方法が良いと考える。</p>	<p>ご意見のとおり、フォークリフト以外の機械についてもフォークリフトと同様の検査方法に見直します。</p>
12	<p>燃料噴射装置の検査方法の見直しに関して、コモンレールエンジンに関しては、噴射圧測定を省略することが良いと考える。</p>	<p>コモンレール式も含め、ノズルアセンブリ全体を交換する場合はディーゼルエンジンの噴射圧力測定を行わないこととする見直しを行います。</p>
13	<p>機械等の構造の変化に伴う各種検査方法の見直しに関して、ファンベルト（オートテンション付）については、スリップ・損傷等目視での検査方法が良いと考える。</p>	<p>ご意見のとおり、ファンベルトの検査は、著しい緩み及び摩耗、損傷の有無を目視及び触診で確認するよう見直します。</p>
14	<ul style="list-style-type: none"> ・検査指針は古く、時代に合わないため、大改革が必要。 ・各機械の性能維持管理も重要ではあるが、特自検の目的は、災害 	<p>今回の改正において、技術革新による機械等の構造の変化等に合わせ、一部の検査項目の省略を可能とする等検査内容を見直</p>

防止を目的とした構造規格維持、特に安全対策・装置等の機能確認であるべきで、強度・安定度などメーカー製造段階で確保されているものが、不正に改造され機能が損なわれていないかもまず点検すべきで、現在の検査指針の安全装置等の検査充実は必要と考えますが、エンジン・走行装置・作業装置・油圧装置等の検査内容はより簡略化していただきたい。

しましたが、今後も適切な検査が行われるように自主検査指針を見直してまいります。

※上記のほか、1件の今回の意見募集に関係ない御意見をいただきました。