

# 建設業の労働災害防止に果たす 特定自主検査（特自検）の役割と 課題

公益社団法人建設荷役車両安全技術協会 常務理事 なわた ひでき  
縄田 英樹

## 1. はじめに

公益社団法人建設荷役車両安全技術協会（以下、「建荷協」という）は、建設荷役車両（建設機械及び荷役運搬機械）の性能の保持向上と、労働者の安全確保を目的とする「特定自主検査」（以下、「特自検」という）の適正な実施を促進するための団体として、昭和53年に設立された。会員は、建設荷役車両の検査・整備業者のみならず、メーカー、リース・レンタル業者、ユーザー（建設事業者等）など多岐にわたっており、令和6年3月末現在の会員数は、4,175社となっている。

## 2. 建設機械等に起因する労働災害

建設業における労働災害による死亡者数は、関係者のたゆみない取組みの結果、長期的な減少傾向にある。一方、「建設機械等」に起因する死亡者数は、全体件数ほどには減少しておらず、ここ数年は毎年40人前後となっている（図-1）。

なお、建設業においては、墜落・転落による死亡災害が4割強を占めるため、「起因物」としては足場等の「仮設物・建築物・構築物等」が最多であるが、「建設機械等」はこれに次ぐ多さであ

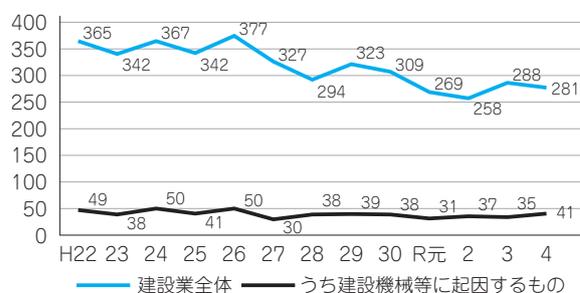


図-1 労働災害による死亡者数

る。また、「動力クレーン等」に起因する災害との比較では、直近3年間の死亡者数は、「動力クレーン等」の36人に対し、「建設機械等」はその3倍強、113人となっている。

次に、直近3年間に発生した死亡災害を機械別に見ると、掘削用機械が38.6%と最も多く、次いで整地・運搬・積込み用機械の20.9%、解体用機械の11.4%、高所作業車の10.1%などとなっている（図-2）。また、同期間に建設機械等を起因物として発生した死亡災害の「事故の型」を見ると、「はさまれ」が48.7%と最も多く、次いで「墜

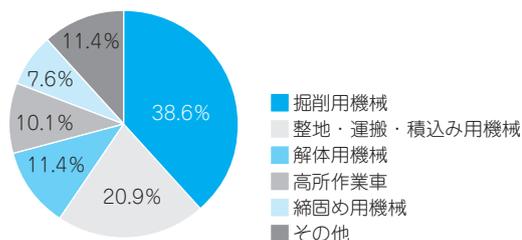


図-2 死亡災害の機械別発生割合

落・転落」が24.1%、「激突され」が19.0%などとなっている。

では、これらの死亡災害は、機械本体の欠陥や故障を原因とするものが多いのであろうか。答えはノーである。死亡災害事例を見る限り、機械のブレーキ不良、安全装置の誤作動といった機械本体に原因のある災害はほとんどない。死亡災害の大半は、作業員の不注意や作業員間の連携ミス、作業手順の誤り、機械の用途外使用といった、いわゆるヒューマンエラー、行動災害と呼ばれるものである。

国土交通省が中心になって進めているi-Constructionでは、生産性向上が主目的とされているが、このようなヒューマンエラーに起因する災害の未然防止も併せて企図されており、その進展が期待されている。

### 3. 適正な特自検の実施促進

#### (1) 特自検とは

近年の技術進歩は目覚ましく、建設機械等の信頼性・安全性・耐久性は、かつてと比べると格段に向上している。機械本体の欠陥や故障を原因とする死亡災害がほとんどないことは、前述したとおりである。しかし、だからといって建設機械等の日常点検や月次点検、年1回の特自検の必要性・重要性が薄まることはない。なぜなら、建設機械等は、掘削・整地・打設・運搬・解体といった機械部の損耗の激しい業務で使用されている。定期的な検査を怠ることで機械本体に生じた欠陥や故障を見逃し、結果として大きな事故や労働災害を誘発するリスクは決して小さくないのである。ここに特自検の変わらぬ重要性がある。

この特自検は、労働安全衛生法令に基づき、建設荷役車両を扱う労働者の安全を確保するために設けられた制度である。具体的には、図-3に示す油圧ショベルやフォークリフトなど法令で定められた特定の機械等について、1年に1回（不整地運搬車は2年に1回）、一定の資格を有する事

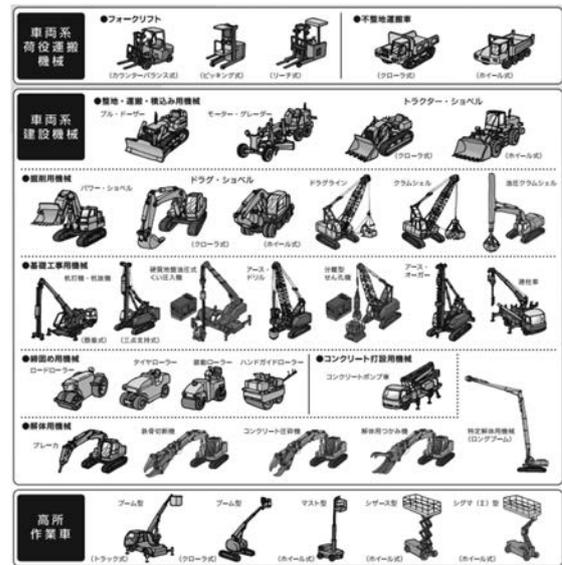


図-3 特自検の対象機械 (例)

業所内の検査者（雇用労働者）または厚生労働省（都道府県労働局）に登録された検査業者による検査を実施しなければならないとされている。

また、同法令では、検査を済ませた機械に、検査済みであることを証する標章を貼付することとされている。建荷協が制作し頒布する標章は、事実上、業界の統一様式となっており、この頒布数から稼働中の建設荷役車両の台数が推計できる。

図-4に、この標章の頒布数の経年推移を示す。これによると、頒布数は毎年2%程度伸長しており、令和5年の実績は、検査業者用が約151万枚、事業内用が約69万枚、合計で約220万枚となっている。背景として、建設機械については、民需・官需の建設工事が堅調に推移してきたことが、フォークリフトについては、e-コマースの進展に伴い物流施設等の新設・拡大が進んで

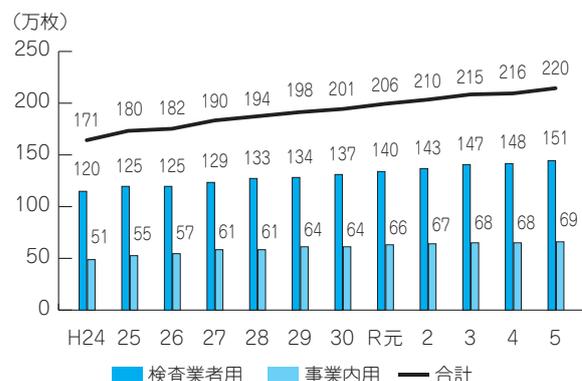


図-4 特定自主検査済標章頒布数

きたことがそれぞれ理由として挙げられる。

## (2) 建荷協の取組み

建荷協は、特自検の適正な実施を促進するため、さまざまな事業を実施している。

一つ目は、技術情報の提供であり、建荷協では、厚生労働大臣が公示する定期自主検査指針に基づく各種検査業務マニュアル・参考図書等を作成し、頒布している。また、検査で必要となる機種ごとの基準値をメーカーから聴取し、建荷協のホームページ上で定期的に公開している。

二つ目は、巡回指導と称する取組みである。建荷協では、検査業務について優れた技術を有する者を指導員として登録し（全国で約500人）、当該指導員が検査業者や事業内検査者のもとに出向き、検査状況のチェックや検査員のスキル向上を目指した助言指導を行っている。令和5年度に実施した巡回指導は1,342事業所となっている。

最後三つ目は、特自検強調月間の主唱・実施である（図-5）。建荷協では、毎年11月を特自検強調月間と定め、厚生労働省・都道府県労働局等の支援・協力を得て、当月間中に特自検セミナーを開催するなど、検査業者や建設荷役車両のユーザー向けに周知啓発活動を行っている。



図-5 令和5年度特自検強調月間ポスター

## (3) 特自検業務の効率化の促進

建荷協では、特自検業務の効率化の促進にも取り組んでいる。特自検として実施した検査結果は、従来、紙媒体の「記録表」に検査員が手書きで記録し、そのコピーを取って正本を依頼者に、

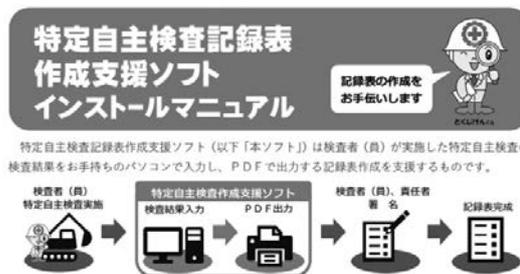


図-6 特定自主検査記録表作成支援ソフト

副本を検査業者の保管資料としてファイル保存していた。この手書きの業務をパソコンやタブレットに置き換え、記録表を機器によるプリントアウトへ変えたのが、建荷協が会員に無償頒布している「特定自主検査記録表作成支援ソフト」である（図-6）。

この支援ソフトを使うことで、記録表の見目の美しさや保存・記録性が向上するのはもちろんであるが、最大のメリットは、検査員のうっかりミスを未然防止するなど、記録表作成を支援する機能にある。例えば、検査員が検査項目間で矛盾する検査結果を入力した場合、支援ソフトはこの誤りを検査員に警告する。また、検査員は、検査結果に基づき依頼者に対して不具合状況や補修箇所を告知し、改善を要請する文書を作成することになるが、支援ソフトはそれに盛り込むべき項目を検査結果から抽出して検査員に示してくれる。

令和3年度に開発した最初の支援ソフトは、検査台数の多い18機種28シートで構成されていた。幸いにして多くの検査員からご好評をいただいたこともあり、令和5年度には特自検の対象機械の全てをカバーする33機種56シートにバージョンアップした上で、改めて会員会社は無償頒布している。

## 4. 研修・教育事業

特自検制度の要となるのは、検査を実施する検査員であり、建荷協は、検査員の養成及び能力開発を行う研修を中心として、表-1に示すような各種研修・教育事業を展開している。

表-1 建荷協が実施する研修・教育

種類	機種・コース
1 資格取得研修 (事業内検査者)	フォークリフト
2 資格取得研修 (検査業者検査員)	車両系建設機械 整地・運搬・積み込み用、 掘削用及び解体用機械
3 能力向上教育	基礎工事用機械 締固め用機械 コンクリート打設用機械
	高所作業車
4 安全教育	建機付属クレーン部分 ショベルローダー等
5 実務研修	記録表作成 座学コース
	記録表作成 実技コース
	月次定期自主検査 座学コース
	月次定期自主検査 実技コース
	業務点検コース
6 運転技能講習	フォークリフト、車両系建設機械及び高所 作業車に係る運転技能講習

誌面の関係から詳細な説明は省略するが、資格取得研修（対象機種や受講者の経歴等により5.5時間から35時間）は、検査員の資格を得るための研修として、労働安全衛生法令で定められた法定研修である。コロナ禍にあった時期を除けば、例年3,000人前後の方が本研修を修了し、資格を取得している。

なお、実務研修の中の業務点検コースは、検査業者の管理・監督者を対象とする唯一の研修であり、検査業者として特自検業務の的確な管理を行うためのポイントを中心として学習する内容となっている。

## 5. おわりに

### (1) 不正検査の撲滅

前述のとおり、建荷協においては、特自検の適正な実施促進のためにさまざまな取り組みを行っているが、残念ながら、検査業者における不正な検査は毎年のように発生している。

都道府県労働局では、登録された管内の検査業者に対し、おおむね3年に1回、業務に関する監査指導を行っており、過去10年間では計20件の不正検査事案が発覚し、業務停止命令等の厳しい行政処分が出されている。不正の主な内容は無資格者による検査実施であるが、中には記録表の虚

偽記載など、より悪質な事案も散見される。

一方、リース・レンタル業など、特自検を事業者自らが行う事業内検査については、都道府県労働局による定期的な監査指導が行われていない。そのため、事業内検査は、検査業者による検査と比べると一般的には評定が甘くなりがちだとされている。

不正・不適正な検査は、結果として建設荷役車両の作動不良を誘発し、労働災害の発生原因となるため、看過できないものである。この問題の解決のためには、検査業者および事業内検査者の管理・監督者が、その責任を十分に理解し、検査員の育成やその適正配置、日々の業務管理を適切に行っていく必要がある。前述した建荷協の取り組みを上手く活用してもらえればと考えている。

### (2) 検査員の確保

特自検に係る中長期的な課題としては、検査員の確保、要は人手不足対策が挙げられる。

現行法令に基づく制度では、検査員の主たる人材供給源は、工業高校や自動車整備に関する専門学校にならざるを得ない。しかしながら、著しい少子化の進展や大学進学率の向上を背景に、検査員の潜在的な供給力は先細り傾向にある。一方で、3(1)で述べたとおり、検査対象となる機械の台数は漸次増加傾向にある。このギャップをどう埋めていくか、このことが検査業者やリース・レンタル業者にとって最大の課題となっている。

一部には、検査員の資格取得要件を緩和すべきという意見もあるが、このような規制緩和は、検査員の処遇を低下させるだけでなく、安全水準の低下にもつながりかねない。私個人としては、検査員の資格価値を高め、その処遇を改善する方向で議論すべきではないかと考えている。

また、検査や整備の合理化も必要になるであろう。幸いにして、令和5年3月に全面的に改正された定期自主検査指針では、最新技術を用いた簡便な検査方法が数多く取り入れられた。官民が協力して、このような合理化を進めていくことが、今後一層重要になってくるものと思われる。