

## 「昇降機の適切な維持管理に関する指針」（案）のパブコメ意見の概要

国土交通省におきましては、平成24年4月2日（月）から平成24年5月10日（木）までの期間において「昇降機の適切な維持管理に関する指針」（案）に対する意見募集を行い、23件の意見が寄せられました。

寄せられた主なご意見とそれに対する国土交通省としての考え方（案）は、次のとおりです。

### 1. 指針案の内容に関するご意見

該当箇所	寄せられた主なご意見	考え方（案）
全体（所有者の責任）	○全体から受ける印象は、全ての責任を「所有者」に押しつけているようで違和感を覚える。例えば、マンションにおける所有者はエレベーターに関する知識がどれほどあるのかわからない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昇降機の常時適法な状態への維持は所有者の義務。</li> <li>・製造業者や保守点検業者の責任は契約により明確化。</li> <li>・本指針を具体化させた標準契約書の作成を検討中。</li> </ul>
全体（業界の協力関係）	<p>○エレベーター業界の中での製造業者及びメーカー系保守点検業者と独立系保守点検業者との争いによる、①保守点検マニュアルを渡さない、②事故・不具合情報を引き継いでいない、という現状を打破せねばならないが、本指針には改善策が示されていない。</p> <p>○すべてのエレベーターの製造業者及び保守点検業者に対して、①保守点検マニュアル、②保守点検に係る技術情報、③当該エレベーターの保守点検履歴、④事故・不具合情報の所有者又は保守管理業者への提供及び引継ぎを義務化すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者を通じたマニュアル類、作業報告書等の保存、保守点検業者への提供を明確化。</li> </ul>
第1（目的）	○指針案は「所有者が昇降機を常時適法な状態に維持することができるよう」としているが、「製造業者、所有者、管理者及び保守点検業者が昇降機を常時安全な状態に維持することができるよう」とすべき。その他の箇所も「適法な状態」を「安全な状態」とすべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昇降機の常時適法な状態への維持は所有者の義務。</li> <li>・法令上の表現のため原案を維持。</li> </ul>
第2（用語の定義）第二号	<p>○指針案は「所有者と管理者が異なる場合においては、管理者（中略）と読み替えるものとする」としているが、読み替えはすべきでなく、所有者と管理者の義務と責任をそれぞれ定めるべき。</p> <p>○「読み替えるものとする」という文言があると義務と責任の所在が移行することになり、委託契約の条項（履行義務部分）に整合不可能な矛盾が生じてくる。したがって、所有者と管理者の読み替えてはやめ、双方にやらせるならば連帯責任を負うという記述にすべき。</p> <p>○所有者を主語とした記述は非常によいが、所有者から契約によって管理者が委託を受ける事項について、両者間で曖昧とにならないようにするため、管理者の役割と責任を追加すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・読み替えないように表現を修正。</li> <li>・所有者と管理者の関係は契約において明確化すべき。</li> </ul>

<p>第2（用語の定義）第二号</p>	<p>○分譲マンションなどにおいて、管理組合が建築物の維持管理をマンション管理会社などに委託する場合を想定していると思われるが、この表現では昇降機の保守点検業者も管理者となり得ると誤読される可能性もあることから、表現を修正すべき。</p> <p>○最近所有者の形態が複雑化して多岐に亘るため、所有者について詳しい定義が必要。不動産の信託と証券化の流れにある関係者、例えば投資信託委託業者（資産運用会社）、SPC（特定目的会社）、SPT（特定目的信託）、オリジネーター（特定資産譲渡元）等には主物の所有者が誰であるかわかりにくい。所有者としての自覚が薄れている立場の者もいる。</p>	<p>・表現の明確化を図るが、詳細は実態に応じて判断いただく。</p>
<p>第2（用語の定義）第六号</p>	<p>○製造業者を原始製造業者と現場改造業者に分けた定義とすべき。「当該部品を交換した者を含む」という表現は不適切。</p> <p>○昇降機が市場に置かれた後、現場で原始製造業者が意図しない部品が何者かにより勝手に交換されたり、操作・駆動回路が配線変更される事例が結構見受けられる。本来は原始製造業者の手によらない現場改造は禁止すべき。</p> <p>○現場改造業者という者を認めるならば、本指針で別に定義を設けて、「現場改造業者は、原始製造業者から技術的指導を受けた者で、純正部品を使い得る者に限る」という制限を付けない限り、昇降機の安全担保はできない。</p>	<p>・保守点検業者が指定部品以外の部品に交換する場合、製造業者と同様の責任を持つとの整理。</p>
<p>第4（関係者の役割と責任）</p>	<p>○果たして全ての所有者・管理者に昇降機に対する詳しい知識がどれだけあるのか。もし全ての所有者・管理者にエレベーターの詳しい知識がないのであれば、事故を起こさない安全な状態を維持できるのか。保守点検業者の言われるままとなり、点検報告書に不具合が出ていても、危険を察知することができるのか。</p> <p>○指針案は、所有者のみの役割と責任を定めているが、製造業者、保守点検業者、所有者及び管理者のそれぞれの義務と責任を明確に定めるべき。</p> <p>○管理者がある場合は、所有者と管理者が連帯して、保守点検に関する知識・技能・情報等を十分身につけた保守点検者を擁し常時安全な状態に維持することのできる適切な保守点検業者を選定する義務を負うことが不可欠。</p> <p>○全般にわたって、所有者の責任は記載しているものの、製造業者及び保守点検業者の責任については記載しておらず、保守点検に関する責任は所有者にあると記載されているとしか読めない。製造業者及び保守点検業者の責任について明記すべき。</p>	<p>・昇降機の常時適法な状態への維持は所有者の義務。</p> <p>・所有者と管理者の関係は契約において明確化すべき。</p> <p>・製造業者や保守点検業者の責任は、契約を結ぶことによって明確化。</p> <p>・保守点検業者は所有者に対して作業報告書の内容を説明すべき。</p> <p>・本指針を具体化させた標準契約書の作成を検討中。</p>
<p>第4（関係者の役割と責任）第2項</p>	<p>○「所有者は、保守点検業者との保守点検契約において」を「所有者及び保守点検業者は、保守点検契約において」に修正すべき。当該契約は、所有者と保守点検業者間の契約であり、所有者のみの意志で決まるものはないため。</p>	<p>・表現を精査する。</p>

<p>第4（関係者の役割と責任）第3項</p>	<p>○「所有者は、製造業者との売買契約等において」を「所有者は及び製造業者は、売買契約等において」に修正すべき。当該契約は、所有者と製造業者間の契約であり、所有者のみの意志で決まるものはないため。</p> <p>○昇降機の売買契約では、所有者との直接売買契約は例外的である。大半はゼネコンから発注され、ゼネコンへ納入し、ターンキーの姿で完成建物が施主に引き渡されたり、マンションの場合はデベロッパーに引き渡され、更には販売されて共有区分所有となり、管理組合という変遷を辿っていく。</p> <p>○系列保守点検業者は、昇降機に関する技術的支援の一切を製造業者から受けている（技術供与契約がある）が、独立系の保守点検業者の出現によって昇降機の品質管理はうまく機能せず今日に至っている。製造業者に対してより強い義務をかけることが必要であり、保守点検業者にあれこれ手を入れても効果がない。最近の司法判断であるパロマ給湯器酸欠事故を参考とされたい。</p> <p>○建物を建築し販売する者等についても、昇降機の売買契約時に所有者として必要な事項を契約に盛り込む必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・表現を精査する。</li> <li>・昇降機の一時的な所有者となる不動産業者、建設業者等も考慮して表現を修正。</li> </ul>
<p>第4（関係者の役割と責任）第3項第一号</p>	<p>○当該昇降機の耐用年数は、製造業者により様々な解釈が生じやすく、ある程度の目安を公開情報とすべき。</p> <p>○耐用年数を明確にすべき。計画耐用年数である25年が妥当ではないか。製造業者も全ての部品を自社製造しているわけではなく、間接的に供給できなくなるケースも考えられるがその扱いをどうするか。</p> <p>○「規定された期間」としては、税法上の償却期間（15～17年）ではなく、BELCAが示している現実の耐用年数によることとすべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・より明確化する方向で検討。</li> </ul>
<p>第4（関係者の役割と責任）第3項第二号</p>	<p>○維持管理に必要な情報の多くは技術的、かつ、専門的な内容が多く、所有者がその内容を把握し理解することは困難と考えられる。保守点検業者から製造業者への問い合わせも含めるべき。</p> <p>○維持管理に必要なのは情報と機材である。特殊なロープなど専門工具やツールなどによる管理を必要とする部位などについて、必要な工具が提供されることと、新機種などに対しての維持管理実務を経験する機会が提供されるべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保守点検業者と製造業者は直接の契約関係にないため内容によって整理が必要。</li> </ul>
<p>第4（関係者の役割と責任）第3項第三号</p>	<p>○欠陥が判明した場合、速やかに必要な措置を講じられることが望ましく、そのために製造業者は広く情報公開することが求められ、その措置に際しては保守点検業者が協力することが必要。</p> <p>○製造した昇降機に欠陥があった場合、転売等で所有者変更のあった昇降機に対して製造者が現所有者を調べてから現所有者宛てに公表するのでは対応の遅れが懸念される。いち早く公表するためには、製造業者のホームページ上での一般公表等が必要。</p> <p>○欠陥の範囲を「当該製造業者の責めに帰すべき事由に基づく設計・製造時における欠陥」に限定すべき。近代私法の過失責任の原則から、製造業者が責任を負うのは、製造業者に責めに帰すべき事由が存する場合に限られる。製造業者の責めに帰すべき事由がない場合にも、製造業者が無償修理等の措置を講じることが要求されているように読め、適切でない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・内容を精査する。</li> </ul>

第5 (定期的な保守・点検) 第2項	<p>○プロである保守点検業者に、次のような書類を保管するように所有者の対し指導する義務を課してはどうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 製造業者による保守・点検に関する文書</li> <li>・ 昇降機に係る建築確認の申請図書</li> <li>・ 保守・点検及び不具合に関する過去の作業報告書</li> <li>・ 定期検査報告書の写し等の文書</li> <li>・ 保守点検業者が適切に保守・点検を行うために必要な情報</li> <li>・ 保守・点検に関する作業報告書 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 書類の保管の第一義的な責任を有するのは所有者。</li> <li>・ 保守点検業者が保管すべき書類は保守点検契約において明記化すべき。</li> </ul>
第6 (不具合の発生時の対応) 第1項	<p>○保守点検業者や製造業者は昇降機の不具合情報を収集すべき。</p> <p>○国土交通省は昇降機の不具合情報を集約し、消費者庁などと連携し消費者及び保守点検業者に広報案内すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 要検討。</li> </ul>
第6 (事故・災害の発生時の対応) ・別表1	<p>○チェックボックスは不要ではないか。設計不良、製造不良、据付・施工の不良などを所有者または保守点検業者が一方的に決めつけ最終報告することはできない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在もそれぞれの判断に基づき報告いただいているもの。</li> </ul>
第8 (昇降機の安全な利用を促すための措置)	<p>○製造業者及び保守点検業者に、所有者に対する標識の掲示、アナウンス等によって昇降機の利用者に対してその安全な利用を促す措置をさせるべきではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 具体的な内要について検討。</li> </ul>
第10 (文書の保存・引継ぎ等) 第2項	<p>○「必要な文書を適切な期間保存する」とあるが、具体的な期間(例えば3年以上)を規定すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 期間を例示するよう修正。</li> </ul>
第10 (文書の保存・引継ぎ等) 第3項	<p>○前所有者による文書の紛失があり引継ぎができない場合は、前保守点検業者から直接、文書の引継ぎができるようにすべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 具体的な内要について検討。</li> </ul>
第10 (文書の保存・引継ぎ等) 第5項	<p>○モーターハンドル、ブレーキ開放レバーその他の非常用器具並びに維持管理用器具について、保守点検契約時に現場にない場合がある。購入しようとするが販売を拒否する製造業者もあるが、所有者には購入権利があることを明確にすべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 製造業者の責任として売買契約等において明確化すべき。</li> </ul>
第11 (保守点検業者の選定の考え方)	<p>○「総合的に評価するものとする」とあるが、どうやって評価するのか。別表2のチェックリストで十分に可能と考えるのか。</p> <p>○所有者には素人が多く、別表2のチェックリストに何を記載したらよいかわからないのではないか。</p> <p>○劣悪な保守点検業者は排除されるべきであるが、「同型機の業務実績」となると、製造業者より新型機が市場投入されるとメーカー系以外の全ての独立系業者は実績ゼロであり、新規顧客の獲得は不可能ではないか。また、新規参入の業者にとってもハードルが高くはないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 所有者が複数の保守点検業者にチェックリストを記載させて比較検討することを想定。</li> <li>・ 類似の昇降機の実績も評価が可能な旨を明確化。</li> </ul>
第12 (保守点検業者に対する情報提供)	<p>○官庁の入札制度の実態と激しく矛盾を感じる。目視確認する機会は与えられていない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 確認できることが望ましいため原文を維持。</li> </ul>

<p>第13 (保守点検業者の知識・技術力等の評価)・別表2</p>	<p>○ほとんどの所有者と管理者には適切な保守点検業者を選択することは困難であるから、保守点検業者を評価する第三者機関を設置し、評価させるべき。</p> <p>○保守点検業者の免許制やランク付けを行うことによって、エレベーターの知識がなくても安全が担保できる業者かどうかわかるようにしてほしい。</p> <p>○保守点検業者の知識・技術力等の評価は、エレベーター安全協議会、エレベーター協会等のプロが行い、1～3級位のランク付けをすべき。タクシードライバーの車体についているA評価のように素人でも分かりやすいスケールがあればと思う。</p>	<p>・保守点検業者の第三者評価等については検討課題。</p>
<p>第13 (保守点検業者の知識・技術力等の評価)・別表2</p>	<p>○保守点検業者の選定に当たっては、業務歴における人身事故の有無や、各省各庁などの行政機関より指名停止等を受けていない者かどうかを留意すべき。ただし、その人身事故の遡り期間や、事故に対する対策が講じられたかどうかも留意すべき。</p>	<p>・事故経歴の説明の追加は要検討。</p> <p>・指名停止の有無は直接関係ないと考えられる。</p>
<p>第13 (保守点検業者の知識・技術力等の評価)・別表2</p>	<p>○評価項目の中で抜けている点は、製造業者との技術供与契約の有無、資本関係、人間交流支援の有無。例えば、最近のIC化した制御器は知的財産となり、ブラックボックスになっていて、無償で公開することはできない。</p> <p>○このプログラム解析と解読はメーカーの工場へ詰めて教育を受けない限り、この高度化ハイテク制御の動きに対応できる保守点検はできない。独立系は手探りで保守をしているが、所有者はそれでも保守点検料が安いから使う。</p>	<p>・具体的な内要について検討。</p>
<p>第13 (保守点検業者の知識・技術力等の評価)・別表2</p>	<p>○「11年」のみが実務経験としてクローズアップされたり、「十分な実務経験」の定義付けとして「11年以上」が条件と誤認される可能性がある。このため、11年の引用元を明確に記載し、誤認が生じないよう変更すべき。</p> <p>○担当する専門技術者において「指導責任者11年以上の実務経験」はわかるが、「担当する専門技術者も11年以上の実務経験」は必要ないのではないか。</p> <p>○十分な実務経験の定義や解釈は会社毎に様々である。昇降機業界での資格として昇降機検査資格があり、学歴に応じて必要な実務経験年数があるが、実際に昇降機業界の業務に従事する昇降機検査資格者の人数と、国内の昇降機台数との比較から、現実的ではないのではないか。したがって、十分な実務経験の解釈は保守会社が提示して所有者が判断するのが現時点では妥当ではないか。</p> <p>○保守点検業者の選定時に候補の会社の現場担当が決まっているわけがない。個人の能力を選定の対象にするのではなく、会社の総合技術力を選定するような記述とすべき。担当技術者の経験年数や兼務台数など個人に関する内容を提出するのではなく、所属する会社の技術者の検査資格保有率や対応可能エリアの提示等を提示する形が、業務委託契約を締結する会社の情報として適切であると考えられる。</p> <p>○保守点検業者が別表2の「教育体制」「技術情報」「部品調達」「保守・点検に関する実務経験を証明」等を虚偽詐称して所有者に提示することも考えられるため、十分なる監視体制が必要ではないか。</p>	<p>・昇降機検査資格者の講習資格要件を参考としていることを明確化。</p> <p>・所有者にとっては会社の総合技術力よりも、実際に配置される専門技術者の能力の方が重要な判断要素。</p> <p>・なお、担当する専門技術者にまで11年以上の実務経験を求めている。</p> <p>・保守点検業者の情報に虚偽が判明した場合の取扱いについては、保守点検契約において明確化すべき。</p>

## 2. 指針案に関連する事項に関するご意見

該当箇所	寄せられた主なご意見	考え方（案）
国・行政の役割	<p>○行政がエレベーター業界の対立構造をなくす指導をしてもらいたい。事故情報が業界全体で共有され、メーカーと独立系保守点検業者が同じ席に座り、エレベーターの利用者の安全のために、共に一丸となり安全対策を取り組んでもらいたい。</p> <p>○エレベーター事故は起き続けている。安全を維持するためには、行政の指導的役割、メーカーの役割、独立系保守点検業者の役割がある。一つでも欠けたら安全を維持することが難しい状況ができる。この3つが一丸となるように早急に行政が指導的役割を發揮してもらいたい。</p> <p>○指針のなかに「国、行政」が出てこないのはなぜか（最初から無関係というスタンスなのか）。</p>	<p>・ご意見を踏まえ引き続き検討を進めることとしたい。</p>
法定検査の資格者	<p>○法定検査の資格者は一級建築士、二級建築士又は昇降機検査資格者であるが、自らの会社の人間が法定検査することは、中立公正性を欠き、自らを甘くする状況を作っているのではないか。</p> <p>○一級建築士、二級建築士に昇降機についての専門知識、不具合情報が重大事故につながる危険性を見逃さない力があるのか。</p> <p>○法定検査の際は、検査するエレベーター機種の不具合情報、マニュアル、技術情報を把握した上でなされるのか。</p>	
保守・点検を行う者の能力	<p>○エレベーター会社の保守点検員には資格なしでもなれる。生活のより身近にある乗り物、70万台もある乗り物、小さな子供からお年寄りまでボタン一つで簡単に移動させられる乗り物について、より厳しい安全、より厳しい資格・組織体制、罰則を作るべき。</p> <p>○不具合が出たら重大事故に繋がる危険を見抜く知識を得る講習の場を作るべき。機種専用のマニュアル、不具合情報、技術情報だけでなく、メーカーの知的財産権を含め協力体制を構築し、講習会・実技ができる場を設けるべき。</p>	
契約内容の規制	<p>○契約自由に任せただけでは安全は守れない。生命・身体の安全を守るには事後規制ではなく、事前規制こそが必要。保険業法でも契約者保護のために強行規定等を定めている。</p> <p>○国として、エレベーター利用者の生命・身体の安全を守るために、製造業者、保守点検業者、所有者及び管理者の契約内容に必要な規制をする強行規定を定めるべき。</p>	<p>・本指針を具体化させた標準契約書及び標準仕様書の作成を検討。</p>
標準契約書の作成	<p>○一般的に所有者は保守点検業者が作成した契約書を使って、その内容を十分には検討できないまま契約しているのではないか。特に、個人住宅や分譲マンションなどの所有者には、素人が多いため、この実態を踏まえて、エレベーター標準保守点検契約書を作成して、所有者に標準契約書を周知すべき。</p> <p>○エレベーター保守点検契約書の雛形である標準契約書や標準仕様書を作成し、別表3のチェックリストとともに活用すべき。</p>	