

社会資本整備審議会建築分科会建築物等事故・災害対策部会  
第6回昇降機等安全審査ワーキンググループ

(事務局) それでは、定刻になりましたので、第6回昇降機等安全審査ワーキングの方を開催させていただければと思います。

委員の皆様には、お忙しい中、本日もご出席賜り、誠にありがとうございました。まずは、お手元の資料の確認からさせていただければと思いますので、お手元、議事次第と書いてあるペーパーの裏の配布資料一覧という形でご確認いただければと思います。今回、資料の方は少ないですが、まず資料1はワーキング委員の名簿、それから資料2、第5回ワーキングの議事概要、資料3、報告書の案という形になってございます。お配りしている資料は以上かと思います。

1点お詫びですけれども、お手元の資料、ちょっとコピー機の不調等で汚れが目立っているものがあり、申し訳ございません。もし読めないほどの汚れがあるようであれば、事務局まで、差し替えますので、ご確認いただければと思います。

本日、資料1の委員名簿にございます委員の皆様におかれましては、〇〇委員、それから〇〇委員のお二方を除きまして、ご出席いただいているところでございます。また、これまでと同様、一般社団法人日本エレベーター協会のご担当の方にもヒアリング対象として引き続きお越しいただいておりますので、こちらどうぞよろしくお願ひしたいと思います。

加えて、前回の議事録、議事概要につきましては、また委員の皆様にも別途ご確認いただいた上で修正したものをホームページにて公表する予定でございます。このうち、前回の議事概要につきましては、資料2としてお手元にお配りしておりますので、本日の議論の参考としていただければと思います。

それでは、早速ですけれども、議事の方に入らせていただきたいと思います。報道関係者の皆様におかれましては、カメラ撮りは以下ご遠慮いただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

議事進行につきましては、主査、よろしくお願ひいたします。

(主査) はい。おはようございます。本日も早くからお集まりいただきまして、ありがとうございます。

今日、第6回ということで、一応最終回の予定でございますので、いろいろご審議いただければと思います。それでは、以下、お手元の議事次第に従いまして進行していきたいと思ひますので、まずは本日の議事につきまして、事務局の方からご説明いただければと思います。よろしくお願ひします。

(事務局) 本日の議事につきましては、議事次第にもございますとおり、報告書の案についてのみという形にしてございます。この報告書の案につきましては、前回のワーキン

グにおいてご審議いただきましたたき台、これに対するご意見、それからワーキンググループ後に照会させていただいたご意見というのを踏まえて修正の方をいたしまして、併せて事務局によりその表現の方を修正したものとさせていただきます。

1点目、ご留意いただきたい、今後議論いただきたい点がございまして、制動装置のうち、特に一般化した技術要素による装置である調速機、非常止め装置、緩衝器、こういったものに関する審査のあり方をどうするかということは前回のワーキングでもかなり議論になってございました。ワーキンググループの中でも、やはり建築主事等が詳細を確認することは困難ではないかというようなご意見もいただいておりますことも踏まえまして、今回、この部分の対応の仕方というのを修正する形でご提案させていただきたいと思っております。

具体的には、報告書（案）のページで申し上げますと27ページのところに制動装置の審査の取扱いというのを書いてございますけれども、大臣認定ということを原則にした上で、又はその引用規格による審査というのを行うという形にさせていただきます。この引用規格につきましては、適切な規格が日本工業規格で定められた場合に、当該規格を告示で引用すると。こういった形で対応するというのを想定し、このような案で、今回、修正して、ご提示させていただいております。

前回ワーキング終了後に照会させていただいた案から修正点もまた多々ありまして、本来はもう少し事前にお配りをして、厳しくお目通しいただいてからご議論させていただければよかったですのですが、調整がつかなかった点、大変申し訳なく存じます。

今回は、当方で報告書の概略をざっとご説明申し上げた上で、大枠の部分で議論の漏れ等がないか見ていただければと思います。また、個別の部分につきましては、今後、個別に調整をさせていただいた上で、もう1度、書きぶりについて再照会という形で対応させていただいて、その後、主査に一任させていただくような形で対応させていただければとりあえず望ましいのかなというふうに思っておりますので、この辺りの進め方についても、もしご意見があればご議論の方をいただければと思います。

以上で、とりあえず概要の方をご説明申し上げます。

（主査） ありがとうございます。前回からいろいろ動きがありましたが、これからの進め方、それから取扱い方について、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、早速ですけれども、この報告書（案）について、見え消しで書いてございますけれども、これにつきまして、事務局よりご説明いただけますでしょうか。お願いします。

（事務局） はい。続きまして、報告書（案）の概要、特に修正点を中心に簡単にご説明を申し上げます。

まず表紙の部分で、おそらくお手元、見え消しの資料の方があるかと思いますが、ここで緑字、赤字、青字ということで、それぞれのお立場からご意見をいただいたもの、

あるいは事務局の方で追加の議事の内容も含めて修正させていただいたものというのをそれぞれ分かる形で示しておりますので、議論の御参考という形でしていただければと思います。特に大きく変わった部分について、ざっと流してご説明を申し上げますので、付いてきていただければと思います。

まず7ページのところでございますけれども、全体の構成としまして、制度見直しに係る基本的な考え方というのを冒頭に出しました。これは従前、議事の内容の中にそのまま含まれていたんですけれども、冒頭に出す形で分かりやすく明示する形という形にいたしました。その中で、緑字で書いている部分が、今回、事務局の方で方針も含めて修正させていただいた部分でございますけれども、特に一番最後の段落の部分の「エレベーターはその機能上、電氣的に作動する機械的装置の一部であることから…」といった部分について、で、専門的な検討を踏まえて明確化された基準や検証法のもとで一定の規格が整備されれば、建築主事等の審査が困難なものについては、告示等においてそれを引用し、建築主事等の審査において認証を活用するというような枠組みも考えられるというような表現で整理の方をしているところでございます。

それから、同じような形で修正している部分で申し上げますと、先ほど申し上げました27ページの部分です。制動装置の具体的な審査のあり方の部分についてですけれども、こちらと同じような趣旨で、黄色の網掛けで整理をしてございますけれども、工業規格の活用の部分の可能性についても触れている形にしております。

それから、同じ内容で申し上げますと、30ページの部分でございますけれども、こちらの方につきましても、そもそも審査の部分につきまして、この1番の部分で、審査項目、検証法の明確化についてという形で書いてございましたけれども、その枠組みの中で、JISの活用という部分についても考えられるのではないかと改めて提示の方をさせていただいているところでございます。

それから、JISの活用の部分に合わせてという形になりますけれども、従来、型式適合認定のような枠組みを使って、実際に法令・告示に基づいて審査をするということを前提にいろいろ枠組みを検討していた部分がございます。この型式適合認定に係る部分については、逆に、規格認証という枠組みをもし検討するのであれば、そちらで受けられるのかなということで、報告書の内容として落とす形にしております。具体的には、24ページの部分です。従来、機械的な制動装置については、工業生産製品として型式適合認定や第三者的な制度評価を使ってというような形で整理をしてございましたけれども、ここの部分もJIS認証という形で対応できるのであれば、それは内容としてバッティングする形になるので、内容として落とさせていただいているということです。

併せて、30ページのところで、VIの3の部分でございますけれども、審査体制の合理化・適正化についてというところで、やはり型式適合認定とか、あるいは第三者評価の枠組みというような形も書いてございましたけれども、これも同じような理由で訂正させていただく形にしているという形でございます。

以上、適切な J I S ができた場合に J I S を法制度の中で活用するという話、それから逆に型式適合認定とかいう部分については落とす。この 2 点の部分について、大きな修正というのを加えてございます。それに併せて、また書きぶりの部分とかを修正している部分でございますけれども、この辺りも、もしざっと見ていただいた上で気になる点があるようであれば、ご指摘いただければ、改正の趣旨等も事務局からご説明申し上げたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

その他、委員の皆様からご提示いただいた意見等で、修正漏れとか、あるいは修正の内容が不十分ですというようなお話があるのであれば、それもこの場で、大きな話であれば、ご指摘いただければと思ひますし、また、ワーキング終了後の照会で対応できるような話であれば、そちらで対応させていただければと思ひますので、その辺りを中心にご意見の方を賜われればというふうにご考へているところでござひます。事務局からの説明はざっと以上でござひます。

(主査) 要領よくご説明いただきました。特に変更点、前回からいろいろ意見が寄せられて、変更されたところについて説明いただきましたけれども、それではこれから少し時間を取りまして、全般的にご意見、あるいはご自身のご発言等がちょっと違った形で反映されているのではないかとというようなことはござひますでしょうか。自由にご意見をいただければと思ひますけど。

(委員) よろしいですか。

(主査) ○○委員。

(委員) ○○でござひます。何ページかありますが、とりあえず 7 ページの記述の内容について確認をさせていただきたいところがあるのですが、7 ページの下の緑のところ、今回の安全装置については、一応、大臣認定レベルにするということですが、「一定の規格が整備されれば、建築主事の審査が困難なものについては、告示等においてそれを引用し」という記述があるんですけども、これは告示と同じように、J I S 規格と同じであることを行政庁さんの方で判断するのか、それとも、ここの引用というのは第三者認証という意味の内容なのか、その辺がちょっと読めないんですけど、一応、第三者認証という意味での引用ということによろしいんでしょうか。それとも、J I S 規格を行政庁さんの方で確認するという意味なのかどうか、その辺が明確でないので。

(主査) いかがでしょうか。

(事務局) この辺り、基本的に実際に運用部分につきましては、第三者認証、ここでも「認証を活用する」という形で書いてござひますけれども、J I S の枠組みの中で第三者認証を受けるということを前提にご対応いただく形になるというふうにご考へています。

(委員) その場合、J I S 認証の場合ですと、製品の認証と、それから工場の品質の認証、それから 3 年ごとの認証という、J I S 表示する場合にはそれが通常のセットになっているんですけども、そうしますと、そういう認証の制度あるいはスタイルを取っていくということですね。国土交通大臣の認定よりも、製造の認証まで入ってきますので、外国

から非常止め装置を買ったりしていますと、外国の製造会社へ行って、その品質体制を認証するという事まで、かなり踏み込んだ認証になるのかなと思います。一応、J I S 認証となると製品と工場の認証と2つの認証ということになりますので。

(主査) どうでしょう。

(事務局) そこは、今おっしゃったようなことは、われわれとしても認識をしております。そこはできるだけ円滑に進むように、関係機関と協議をしていかなければいけないと思いますが、大きな方針として、これまでの、7ページで書いているように、基本的に電気で作動する機械的装置であって、それらと同じような専門的な検討を踏まえると。これは一つとして認定もありますが、J I S 化することによって特定行政庁の負担も軽減いたしますし、また、確におっしゃるとおり、製造メーカーの方の負担は増えるかもしれませんが、そこは将来的に、技術革新にも柔軟に対応していけるという部分もありますとか、あるいは一つ一つをクラリファイする必要がなくなるというような面でメリットも大きいのではないかと考えており、この方針に沿って、ここでこの報告書をご採択いただければ、それに基づいて関係機関との協議を精力的に進めていきたいと考えています。

(主査) どうでしょう。よろしいですか。ほかに。

(委員) 同じ関連でのご質問になりますけども、通常ですと、J I S 認証の機関は、認証機関において試験設備等々を持って試験を行うというのが通常の認証機関のように理解しておるんですけども、もしこの安全装置で認証機関としてJ I S の認証を行う場合には、そういう試験設備を設けるといのはかなり大変になるものですから、今、J I S の中でも、工場の方、製造メーカーの試験設備を使って、それで認証するという方法もいろいろ条文等々にも書いてあるので、一応、製造メーカーの方でJ I S の認証に適した設備、構成だとか、制度だとかを持っていれば、そういった立ち会い試験での認証も一応認めていただけるということによろしいのでしょうか。

(事務局) そのように理解しています。そういう制度の枠組みがあるということで認識しております。ただ、報告書を作り上げてから、具体的に細かい部分までは、正直申しまして、詰め切れていない部分がありますので、そこはしっかり勉強して、この報告書の内容を実現に向けて精力的に努力していきたいと考えています。

(委員) 分かりました。

(主査) よろしいですか。ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。○委員とか、いかがですか。

(委員) ○○でございます。J I S 化の方向に持っていくという話の内容でございますが、その中で、J I S 化に向けた動きが完了するまでの間、やはりいろいろと現状でも問題がございます。その1点として、23ページでございますが、なお書以降のところ、近年、機械的装置として定型的な審査が可能な制動装置について、状態検知又は駆動・制動装置の起動に関し、ソフトウェアを組み込んだ設計も見受けられるということで、現状、こういう製品も出てきておりますので、そういうものまでも、J I S 化とか、認定の方向

性がはっきりするしばらくの間、そのままにしておくのかどうか、ここは、この製品が出ている以上は早急に、現行制度の大臣認定の制度を使いながら、その安全性の確認をしていただければと思います。以上でございます。

(主査) ありがとうございます。どうでしょうか、今の方向性は。

(事務局) とりあえず、今の方向性も含めて、認定の部分の取扱いについては早急にやるということについては、報告書の方向性として盛り込ませていただければと思います。特に、制度改正以前に大臣認定の枠組みを作ることであれば、もちろん性能評価の業務方法書等を整備するということが前提になりますけれども、制度として、準備行為として法令施行に先駆けて国土交通大臣認定を行うということも可能になってございますので、現場での混乱をできるだけ避ける意味からも、できるだけ早くその部分の体制を整えるということは取り組んでまいりたいというふうに思いますので、ご理解の方を賜われればと思います。

(主査) ありがとうございます。それでは、エレベーター協会さんの方で、特にございませんか。

ほかに、それではございませんか、委員の先生。じゃあ、〇〇委員。

(委員) 〇〇です。突然、J I Sの話が出てきたもので、私、分かってないところがございまして、現状のJ I Sがどこまでカバーできているのかということと、裏返せば、どのぐらい今後議論していったらJ I Sがここを担っていかないと駄目で、それはどのぐらいの期間を考えられているのかというのをお教えいただけますでしょうか。

(事務局) まず、現状のJ I Sの策定状況の方を申し上げますと、エレベーターに関しては、一部の、本当に部分を除きましては、現在、日本工業規格として定められているJ I Sはほとんどない状況です。ここで今回議論させていただいてる制動装置につきましては、そのようなJ I Sは今存在しておらず、ただ、J I Sの前段階、原案という段階でのT Sという枠組みがございまして、これは一応、議論の俎上に乗ってまして、J I Sの委員会の方でもこれまでいろいろご審議の方をいただいている形になってございます。

ということですので、今後、J I Sを作るという形になりますと、まずは原案作成団体であるところの日本エレベーター協会の方にその辺りの検討というのを早急にやっただく必要があると。併せて、その中身としましては、あくまで法令で引用するということ想定するのであれば、告示の内容等で本来書くべき内容と同等のものというのはその枠組みの中に乗せないと駄目だと思いますので、われわれの枠組みの中でもそこはしっかりグリッしながら議論の方を進めていく必要があるというふうに考えているところでございます。

どれぐらいのタイミングでやるかということについては、これから全体の枠組みの中でどうするかということの議論と重ねてやる必要があると思いますけれども、いずれにせよ、J I Sの作成に向けた対応というのは早くやるということ。これは必須かなというふうに

思っていますので、まずは関係団体の方々と協力しながら、議論に取りかかるということから進めていきたいというふうに考えております。

(委員) 分かりました。

(事務局) よろしいですか。補足的にご説明をいたしますと、どれぐらいのものがJIS化ということ想定しているのかということなんですけど、もう1度報告書の構成をざっとおさらいしたいと思うんですが、3ページから設置趣旨がありまして、7ページに基本的な考え方、これは先ほどご説明したとおりです。8ページからが、エレベーターの安全審査に係る現状と課題ということで、ここは委員の皆様のご意見等を踏まえて適切な表現に直しております。ずっとそれぞれの項目でどういう審査がなされているかということをご説明しておりまして、さらに12ページのところでは、今の規定がどのようになっているかを記載しております。ここも特に変更はございません。3ページのところで、建築基準法に基づく審査の現状と課題ということで、ここも表現は適正化しておりますが、実際に認定と告示の仕組みがありますというようなこと。あとは、15ページの4の制度改善のところで、審査における判断基準や検証方法を明文化すべきと考えられるが、十分にそこを満足してない部分もあるという問題認識に立っているということです。

次に、そういった問題点に立ちまして、17ページの方で、基本的な枠組みの考え方についてご説明しております。ここで、重大事故を防ぐため最終段階で機能する安全装置、今回はこの部分に限って基本的に審査の適正を早急に図ってほしいと整理させていただきました。先ほど〇〇委員のおっしゃった、電子プログラムを含む部分につきましては、基本的にはAに行きます。大臣認定による審査ということなので、先ほど申しました、これはできるだけ早くスタートできるように最善の形で努力していきたいということです。これまで一般化した技術要素によるもの、これは基本的には告示の充実ということで考えていたんですが、今回、なかなかそれでも、建築主事さん等の適正な審査への要求の応えることができないということで、大臣認定又は引用規格による審査という形にしております。

日程については、先ほど〇〇委員がおっしゃった、どれぐらいの期間でということについて、あるいは〇〇委員からも、早くということですが、できるだけ早くこの部分は政令改正なりをしていきたいと考えています。そうすると、この政令改正がなされずと、最高で施行期間を取っても約2年ということになりますので、その期間にそういった告示ができなければ、基本的には認定、そのできていない告示の部分については認定行為になるということです。したがって、政令をスタートしてから約2年というのが一つの時間的なメルクマールになると思います。

その上で、18ページ以降は、今、ちょっと先取りで説明をしてしまいましたが、重大事故についてどんな安全装置があるんだということをご書いておりまして、それぞれ安全装置の考え方について、現象とそれに対応する装置って何かということをご改めて整理しております。

その整理の結果が、言ってみれば、先取りして申し訳ないんですけれども、具体的に

どういふのを最終的な安全装置にするかということについては、20ページのところに、ここでこういったものを、まずは審査の合理化を図っていくべきだということで、抽出しているところです。その上で、それぞれについて具体的に抽出されたそれぞれの技術要素について、20ページで記載されたもの、特にこの中で、戸開走行保護装置についてはもう既に認定がスタートしていますので、それ以外の调速機、非常止め、ファイナルリミット、緩衝器等について、具体的にどういふことを審査項目、審査内容を充実すべきかということが21ページから書いております。

基本的には、こういったことを認定、ないしは建築審査の時に明らかにする。なかなか主事が判断できないものについては第三者認証、あるいは大臣認定、あるいは先ほどのJIS認証等を含めて、事業者でない第三者がしっかりと評価をする。その対象の項目を21ページから22ページ、23ページで整理させていただいているというような流れになっております。

すみません、ちょっと説明が長くなってしまいましたけれども、基本的にはそういうことです。すみません、ちょっと修正をさせていただきます。20ページで、戸開走行保護装置以下、具体的に審査の適正化を図るべきものをピックアップしてありまして、21ページから具体的な審査の方法、どういった審査をしていくべきかということ整理しており、その帰結が25ページの表として集約しております。调速機、非常止め装置、緩衝器につきましては、基本的には電気回路を含むものにつきましては大臣認定、そして一般的なもの、機械的なものにつきましては、先ほどから縷々ご議論いただいております認定、ないしは認定に代わる告示ができた場合にはその告示による審査、こういったものをやっていると整理しております。

26ページ以降で、具体的に何を審査すべきかというのを書いております。まず審査の方法で、どういふ方法を取るべきか。そして、取られた審査方法によって何を審査すべきかというのを28ページまで整理させていただいてありまして、それが具体的には29ページにつながっていきます。そして、30ページの、それらを取りまとめた方向性として、ここが今回の審議会の提言という形になるかと思っておりますけれども、それらの話をまとめて説明させていただいているということでございます。

したがいまして、先ほども申し上げましたけれども、具体的にどれぐらいのボリュームがということについては、今回はまずこれまでの議論、そういった議論の流れの中で、まずフィールドは25ページの赤の部分でして、まずは调速機、非常止め装置、緩衝器について、認定又は告示によるJIS引用をしていくということになっております。

それ以外については、例えば25ページのところのリミットスイッチから停電灯に至るまでのところにつきましては、とりあえず今回は議論の中には含まれていないという整理でございまして、やらないということではなくて、今回の議論の中には含まれていないと。今回、方向性を示すのは、そういう重大な事故に直結するような装置をまずフィールドにしております、その中で認定によるもの、そして認定ないしは引用規格の対象化による



もの、こういったものを整理させていただくということなので、今回は調速機、非常止め、緩衝器に限って、J I Sを引用する、その仕組みを取り入れるということはどうかということでご提案させていただいているということです。すみません、長くなりましたが、以上です。

(主査) ありがとうございます。いかがでしょうか。今、追加のご説明がありまして、だいぶクリアになってきたと思うんですけれども。〇〇委員、どうぞお願いします。

(委員) 今ご説明いただいたことと、それから、これまでの各委員のご質問等も含めて、J I S化の方向性というものに異論はないんですけれども、ちょっと確認という形で伺いたいのが、J I S化の方向に行くと、実は私も建築躯体・設備等で二、三、J I S化の委員会にも過去関わってきたことがあるんですけれども、実際にJ I Sの制定というところを最終的に見据えると、その文言の精査というのはちょっと時間がかかるというのを経験してきている状況でございます。実際にJ I Sの規格も含めた委員会を組む時には、規格協会の方やなんかにも入っていただいて、文言の整理、それから製造者、それから学識経験者、さらには使用者という方にも入っていただいて、落とし所を探るという時間があった、だいたい経験上、2年ぐらいかかっているんです。その辺をイメージしたところでは、先ほど制定・施行まで2年というお話があったところを踏まえて、その間にJ I S化というようなイメージで捉えてよろしいのかどうか。ここの確認だけさせてください。

(事務局) 基本的に、政令を改正しますと、だいたい2年ないし3年、あまり3年というのはないそうなんです。一般的にいくと、だいたい2年の施行期間かなということです。

(委員) J I S化をだいたい2年ぐらいのスパンでイメージされているのかどうか。

(事務局) 基本的に認定ないしは告示ということで、例えば調速機については、告示に定められた方法か、認定によるものというふうに、いずれかを選択することになります。だから、告示が定められていなければ、そのまま大臣認定ということになります。ですから、そういう意味では、2年の間にJ I Sがなされなければ、基本的には大臣認定ということですべて対応するということになります。

(主査) よろしいですか。

(委員) はい。

(主査) 日本エレベーター協会さんの方でやっておられるT Sの方の状況というのは、今、どういう形になってますか。

((一社)日本エレベーター協会) 今進めていますのは、全体の昇降機の安全についてのところで、2017年の12月ぐらいをめどに進んでいるんですけれども、今回の場合、ちょっと抽出するところが違うので、それを考慮しながら、かつ公布から施行との関係を見て、縮められるところは縮めてやるのかなと思っています。J I Sの場合は、ある意味、追加、追加というのできるもので、今回の場合は最低限のところからまず作って、それから追加項目が出れば必要なものを足す。それから、2017年に全体のところが出た時に、I S Oとの整合が必要になった時には、そこをもう1度変えるというのを柔軟にやっ

くしかしょうがないかなと思っています。以上です。

(主査) ありがとうございます。確かにそうですね。ISOとの関係もありますから、相手もあるので、柔軟に対応していくという仕組みをちゃんと作っておくということが大切ですね。

それでは、ほかにございますでしょうか。だいたい皆さん、ご意見、出されたかな。どうでしょう。よろしいですか。

(委員) よろしいですか。

(主査) はい。

(委員) 今のお話のスケジュールでいきますと、2年後施行ぐらいということですか。その間、現状のままで走ると、せっかくこれだけの議論をしている中で、できれば今のまま仕組みで、ちょっとうちの方の内容になっちゃうのかもしれませんが、非常止め安全装置の自主認証、これももうJEAS規格にのっってやっていますので、JIS規格になってもそんなに変わらないと思いますので、自主認証制度を有効に活用いただくようなご指導をいただけるとよろしいのかなということ、こちらの仕事の関係で、言いづらんですが、せっかく2年間何もしないというのもあれなので、自主認証制度の活用というのをお話ししたいと思いますけど。自主認証と言って、今、大手さんはいろいろ落下テストとか、評価をしておりますけど、そのほかのメーカーさんの方はほとんど何もされてなくて。

(事務局) JISではなくて、自主。

(委員) 自主。

(事務局) 分かりました。そこはしっかりと活用させていただく方向で、やり方は具体的にこの中では書き込めてはいないんですけども、考えていきたいというふうに思います。大臣認定等の中でも十分にその考え方を活用していくことは可能だと思います。

(主査) よろしいですか。

(委員) はい。

(主査) ほかにございますでしょうか。いろんところで円滑に運用して、みんなでアイデアを出さないと、そんなに簡単にはうまくいかないということはよく分かりますけれども、方法としては、先ほどおまとめいただいた25ページの表のところに基本的なものが書かれておまして、それから、この委員会としては、上に上げる時には、この30ページの提言というところが非常にポイントになってくると思います。あとの細かいところにつきましては、また委員の方々から個別にご意見をいただいて、まだ、見ても分かりやすいように、見え消しになっていますので、表現の細かいところとか、直していきたいと思うんですけども、特に30ページの提言の部分と、表の、25ページのところ、ここで何か今、基本的な問題があるか、ないか、ご意見をいただきたいと思うんですけども、いかがでしょうか。

すみません。細かい質問なんですけど、表というのは下に書いていいんですか。僕たち、

大学では、よく論文を書く時は、表は上、図は下ってまず習うんですけど。これは、だから、こういう文章だと逆に。

(事務局) すみません。修正させていただきます。

(主査) すみません、細かい話で。いかがでしょうか。

(委員) ついでに修正の話を言ってよければ、25ページの表の黄色い部分の中の「存知」の「知」が知るになっているので、置く方ですよね。

(事務局) 修正いたします。

(主査) その辺も含めて、それは後で連絡を取ってきちっとやっていくとしまして、大きな方向性、かなり非常に意欲的な方向性を提示されていると思うんですけども、その辺につきまして、いかがでしょうか。じゃあ、〇〇委員。

(委員) また JIS 認証の点で、確認といいますか、JIS 認証機関における評価の仕方、これは各評価機関の方で基準を作って、いろいろ評価をするということになるのか。今、大臣認定の場合には、業務方法書という形で、国土交通省さんの方から、評価の内容についてきちっと示されておりますけども、JIS 認証の場合には、その認証機関の方で、評価のレベルとか内容とか評価員のレベルとか決めるんですが、その辺は、JIS 認証機関がいろいろ出てきた場合のレベルの合わせ方とか、評価の仕方とかっていうのは、どこか統一とかいうようなことまで将来はお考えになるのかどうか。

(事務局) 実は、JIS 化に当たっては、まず日本規格協会でしたっけ。ここと共同して制定作業を進めていくことになります。その段階で初めて製品の内容が明らかになって、所管大臣も決まってくるということになります。もちろん所管大臣が国土交通大臣になれば、十分にそこはちゃんと認証機関同士の公平性、平等性というのは担保しなければいけないと考えています。ただ、所管大臣が決まるのが、製品の具体的な内容がある程度固まらないと、どこにするかということは決め切れないということですので、国土交通大臣が所管させていただく場合には、今申したとおり、しっかりとそこは配慮していきたいと考えております。

(主査) よろしいですか、今ご説明いただいた方向性で。ほかにございますでしょうか。これまでにかなりやり取りをやってきましたので、だいたいご意見等も集約されているかなと思うんですけども、あとは少し細かいところになってしまうのでしょうか。

スケジュール的なご質問も先ほどちょっと出たかと思うんですけども、一応、だいたい方向性といいますか、今回の委員会の成果物としての報告書の位置付け、それから報告書に記載されている事項の大枠としてはおおむねお認めいただいたと考えてよろしいですか。

(委員) じゃあ、1点だけ。

(主査) はい、お願いします。

(委員) すみません。最後の提言のところを見ていて、基本的に問題ないんですけど、いろいろ議論した中で、元々、今回、作業員の安全というのが1つ入っていたのかなと記

憶しているんですけど、要するに、作業員の安全も一応議論の中の俎上に上がって、そこも含めてという話になっていたということが提言の中に入っているといいかなと思ったので、もしそういうものが盛り込めるようであればと思うんですけども、いかがでしょうか。

(事務局) 作業員の安全の部分については、全体の各論の中では19ページのところで、そもそも重大事故というのは何なのかという話について触れさせていただく時に、一応、コメントの方をさせていただいております。その内容を30ページの全体の最終的なまとめの部分に盛り込む必要があるということであれば、重大事故の考え方の部分について、括弧書きなりで触れておくということは可能だと思います。

(委員) もし一文入るようであれば、いろいろ議論した中に、新しい部分ということで、少し入ると、個人的には、いいかなと思います。

(主査) では、その部分、少し記載して、そういうことも議論したということで、提言に盛り込んでいただければと思います。ほかにございますでしょうか。内容的なことでは後でもかまいませんけれども。そうしますと、これでおおむねお認めいただいたということになるかと思うんですけども、全体的な長いスパンのスケジュールもあるんですけど、この委員会が終わってこれからということもありますので、ちょっと事務局の方から、今後の対応とスケジュールをお話いただけますでしょうか。

(事務局) はい。まず本日、このワーキング、今、主査からいただきましたとおり、ワーキングの報告書については、一応、大きな方向性についてはご了承いただいたところでございます。したがって、こういう形で委員の方々皆さんに集まっていたいで議論をするという場はこれでとりあえず最終でよろしいのかなというふうに考えてございます。一方で、細かな記載ぶり等につきましては、おそらくこの限られた時間の中でお目通しいただくのも限界があるかと思っておりますので、今日、私ども、再照会させていただいた上で、もう1度ご意見の方をいただいて、その後、再照会で問題なければ、最後、主査の方に一任させていただく形で、とりあえず案としての了承はいただく形にしたいなというふうに思っております。今回、ということで、ワーキング、いったんこの議題につきましては最終回という形で整理をさせていただいております。

事務局の方からですけれども、これまで熱心なご審議を賜りましたこと、感謝申し上げます。あいさつの方を申し上げさせていただければと思います。

(事務局) 年末のお忙しい中、本当にありがとうございます。昨年から6回にわたりまして、様々な観点でご議論をいただきました。

これからでございますけれども、先ほど少し簡単に触れさせていただきましたが、関係者が本当にきちんと連携を取りながら対応していくということが必要になってくると思います。先生を中心に、つくばも含めて、技術的なサポートもいただかなければいけないと思いますし、あと国土交通省の方でも、今いただいたJ I Sあるいは大臣認定という方向について、制度化の議論をきちんと詰めて、さらに法令上の位置付けも含めて対応していかないといけないと思いますし、また、先ほどスケジュールの関係で、J I S化の具体化、

ある程度の発射台はあろうかとは思いますが、さらにJ I Sに向けての調整。

それともう1点、大切なのは、おそらく昇降機センターあたりが、審査の、大臣認定なりJ I Sの認証の中核になってこようかと思imasuので、その体制づくりというようなことも必要になってまいります。制度の移行というのは、われわれもいろんなところで経験してるんですけども、製造者にとっても、あるいは確認の現場にとっても、建築主にとっても、円滑に、混乱がないような形で進めていかないといけないと思imasuので、各者がこれから協力し合いながら、スケジュール感を共有しながら進めていかないといけないと思imasuので、関係者のこれからの努力を期待するものでござimasu。われわれも汗をかいてまいりますけれども。ということで、さらに進めていきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、残されたいろんな課題もあろうかと思imasu。また、それにつきましては引き続き皆様方とご相談をさせていただきながら検討を進めさせていただきたいと思imasu。どうもありがとうございました。

(事務局) どうもありがとうございました。事務局の方から2点。

(主査) 終わった感じなんですけど、私の方からも。これは、具体的に、事故対策部会への報告はいつ頃になるんでしたっけ。

(事務局) これも、今回、一応ちょっと新しい話があったので、そのスケジュール感については保留という形にしておりましたけども、一応ご審議の方もいただきましたので、この報告書の案につきましては、当初申し上げていたとおり、建築物等事故・災害対策部会、上の部会の方に上げて、最後、ご審議いただいてセットする形にしたいなというふうに思っております。

スケジュールにつきましては、ちょっとまだ書きぶりの修正等も入りますので、おそらく今年度中というのはちょっと難しいと思っております。来年度、予算の関係などいろいろあるんですけども、できるだけ早く対応させていただければというふうに思っております。

(主査) 委員会はこれで解散ということになるかもしれないんですけど。

(事務局) 委員会自体は、とりあえずこの議題ではいったん終了という形になりますけども、今後、また昇降機等の安全審査のあり方についてという大きな枠組みの議題ではいろいろ議論する点もあるかと思imasuので、またその際には改めてお願いを申し上げたいというふうに考えております。

(主査) 仮卒業ということで、本当に年度末のお忙しい時にお集まりいただき、いろいろ積極的な、委員会の席上だけではなくて、かなりこれだけの仕事をまとめるには委員会外の、外の時間帯でのお仕事、大変だったと思imasuけど、本当にありがとうございました。なかなか取りまとめがうまく私の方がいかなかったかもしれませんが、非常に立派な報告書ができているかなと思imasu。

それでは、ちょっと時間が早いですが、今日は審議が終わったということで、こ

れで私の方はもうお返ししますので、何かもし事務的なご連絡がございましたらお願いします。

(事務局) はい。事務的事項について、ざっとご説明申し上げます。まず、本日の議事録、議事については、またいつものとおり後ほど照会させていただいた上で公表という形にさせていただければと思います。特に問題あるような資料があれば、後ほどお知らせいただければと思います。

それから、本日、お手元の資料、一応、見え消しという形でお配りさせていただきました。議論としてはこちらの方がしやすいかなと思ってお配りさせていただきましたけれども、報告書として分かりにくいというような部分もございますので、溶け込み版のものも、この後、お手元にお配りさせていただいて、それによって差し替えさせていただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

先ほど主査の方からお話がありましたとおり、昇降機等安全審査ワーキングについてはこれにて一区切りという形でさせていただければと思います。最終的な報告書(案)の策定につきましては、皆様方にもう少しご協力いただきたいと思いますが、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

(主査) それじゃあ、よろしいですか。じゃあ、これで終了したいと思います。どうもありがとうございました。