

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8回）

2007年8月3日

【事務局】 本日は大変お忙しい中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます、〇〇の〇〇と申します。よろしくお願いいたします。

〇〇がちょっと遅れて来られるというご連絡がございます。ほかの方々は出席をされておりますので、始めさせていただきたいと思います。

本日は、マスコミ等の取材希望がございますので、よろしくお願いいたします。カメラ撮りは、配付資料の確認の終了後までとなっておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、部会の議事につきましては、分科会に準じまして、プレスを除き、一般には非公開となっております。また、議事録は、委員のお名前を伏せた形でインターネットなどにおいて公開することといたしたいと存じますので、あらかじめご了承をお願いいたします。

初めに定足数の確認ですが、本日は委員総数の3分の1以上の委員にご出席いただいておりますので、社会資本整備審議会令第9条によりまして、本部会は成立しておりますことをご報告申し上げます。

開会に先立ちまして、新たに専門委員に任命されました2名の委員をご紹介したいと思います。〇〇が遅れて来られるということですので、ご到着次第ご紹介をしたいと思います。

【委員紹介省略】

【事務局】 それから、7月から新たに国土交通省のほうで〇〇というポストが設置されております。〇〇が担当になっておりますので、ご紹介申し上げます。

【事務局紹介省略】

【事務局】 事故・災害対策部会でございますけれども、そもそもは六本木ヒルズの自動回転ドアの事故等を受けまして、事故に即応できるように部会を設置して常時対応できるようにとお願いをいたしまして、その後、地震がございまして、地震など、いわゆる自然災害も対象に入れていただくということでやってまいりました。ただ、残念ながら、今日もメインの議題になると思いますが、昇降機が千葉の地震で止まるというようなことが

あって、それでご議論を重ねていただいている間にいわゆるシンドラマーエレベーターの死亡事故というものが起こりまして、その後も、いわゆる検査資格者の資格偽装問題と申しますか、そういう問題、あるいは主索のストランドが切れるというようなことで、全面的な点検をお願いしているというような状況がございました。また、さらに最近、今日ご紹介いたしますが、いわゆる強度の弱い部材が生産過程の中に入っているというような事件も起こっております。

また、昇降機ではございませんが、5月にはジェットコースターの事故があったということで、最近では、災害というか、事故は忘れたころではなくて忘れないうちにやってくるということでございますが、この部会でのターゲットと申しますか、議論のターゲットと申すことを考えますと、ターゲットの整理が終わらないうちに新しい課題が増えるというような状況でございますが、そうは言ってもいられないということでございまして、5月から、いくつか検討すべき課題ということで提示しているものについて、片づけられるものから片づけていくというようなことをし、精力的に部会も開催させていただいて、まとめていきたいと考えておりますので、是非ご議論、またご指導をいただきたいと思っております。非常に社会的な注目も高いということもございまして、私どもも事務局として一生懸命やっておりますので、是非よろしくお願いいたしまして、ごあいさつとさせていただきます。

【事務局】 それでは、ここで資料の確認をさせていただきます。お手元の配付資料一覧をごらんいただきたいと存じます。

まず、資料1といたしまして、前回第7回の事故部会会議の議事要旨（案）でございます。それから資料2が、これは毎回つけておりますが、最近の主な事故事例という、横になっている資料でございます。資料3が、エレベーター主索のストランド破断についてという資料、2枚紙でございます。それから資料4、遊戯施設に係る緊急点検の結果についてという資料でございます。資料5が、渋谷区の温泉施設爆発事故について。資料6が、フジテック株式会社製エレベーターの部材の強度不足についてという資料でございます。資料7が、平成19年新潟県中越沖地震調査の実施状況及び初動調査結果についてという、少し厚目の資料となっております。それから資料8、1枚紙ですが、遊戯施設安全技術委員会についてというペーパーでございます。資料9、定期報告制度の見直しについてという、これも少し厚目の資料でございます。資料10、今後の検討課題についてということで、1枚紙。そして資料11で、今後のスケジュールについて（案）ということで、1枚

紙を用意させていただいております。

それから参考資料で、これは前回の資料ですが、定期報告制度等の課題と対応の方向について、今日ご議論いただく資料9と関連してということで、参考につけております。参考資料2は、関連の法令の整理をしたものでございます。

資料は以上でございますけれども、欠落等ございましたら、事務局までお申し出いただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

なお、委員におかれましては、配付の資料1の前の議事要旨につきましては、後ほどお目通しをいただきまして、ご意見など、あるいは修正箇所等ございましたら、来週中までに事務局のほうまでお申し出いただければ幸いです。

それでは、議事運営につきまして、部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 本日は、大変暑い中、委員の皆様方にはお忙しい中をご出席いただきまして、ありがとうございます。

ただいまから、第8回の建築分科会建築物等事故・災害対策部会を開催したいと思います。

今、事務局のほうからお話がありましたけれども、資料1につきましては、少し長文でございますので、ここで読み上げることはいたしません。来週中いっばいに事務局のほうに、修正とご意見がありましたら、ご提出願いたいと思っております。それをもって承認していただき、ホームページにて公開という手順にいたしたいと思っております。

事務局、それでよろしゅうございますね。来週いっばいまでにご意見。

【事務局】 はい。

【部会長】 それでは、本日の議事次第に沿いまして、報告と議事ということで、進め方といたしましては、まず報告ということにしたいと思います。

それでは、議事次第の3の報告ということで、資料の2からでしょうか、2、3、4、5、6まで、建築物等における最近の主な事故事例、エレベーターのストランド破断の問題、遊戯施設に係る緊急点検結果の話、それから、渋谷区における温泉施設の爆発事故、フジテック社製のエレベーターの強度不足という、この一連の資料について、事務局から一括してご紹介いただきたいと思います。

【事務局】 それでは、資料の2から6までを私のほうから一括して説明させていただきます。

まず、資料2でございます。これは毎回事故部会のほうに提出をさせていただいており

ます、最近の主な事件事例ということで取りまとめをしているものでございます。前回からの変更点、追加のあったものについて説明をさせていただきますが、3ページ目をお開きいただきたいと思います。

まず建築物関係の事故でございますが、3ページの一番下のところ、本年6月19日でございますが、東京都内の雑居ビルで2階の壁面にあった1階の飲食店の看板が落下いたしましたして、通行人の方に当たり、下敷きになり、けがをさせたというものでございます。また、救助作業をしている際にけがをされた方もいらっしゃるということでございます。非常に大きな看板でしたが、報道などでもニュースになっていたところでございます。

それから、1ページめくっていただきまして、4ページに3つございますが、1つは、6月19日に都内渋谷の松濤にございます温泉施設シエスパというところで、おそらくガスに何らかの形で引火する形で爆発が起こったということで、従業員の方3名がお亡くなりになっております。これは、地下からくみ上げるガスの関係で、後ほどもう少し詳しく説明をしたいと思っております。

それから、7月6日には都内の店舗で、店舗の出入り口部分にある鋼板、25キロ前後ということですが、それが地面に落下をした。幸い通行人などに衝突しなかったということで、けが人はなかったようですが、そういう事故が報告されております。

その下、7月には福岡県内の雑居ビルでも外壁に取りつけられている人形のようなものの広告物が上から落下してきたということで、前日から台風があったので、何か問題があって結果的に落ちてきたのではないかとということで、これも結果的にはけが人がなかったということでございますけれども、報道もされておりました。

それから、次、5ページからがエレベーター関係でございます。しばらくめくっていただきますと、7ページの下の方にございます。今年の4月23日に千葉県内であった事例でございます。かごに取りつけられております着床スイッチというものです。これはドアのゾーンを検知するものですが、その不具合が発生したためと思われていますが、要するにエレベーターが停止位置を把握できないで最上階と最下階を行ったり来たりしていたと。当然、通報に基づいて25分ほどで救出されたわけですが、残された方は非常に不安に思って精神的な苦痛があったということでございます。

それから、8ページでございます。これは前回の部会でも報告していますが、都内の、具体的に言うと六本木ヒルズでございましたが、エレベーターの機械室内で火災があったということで、これは後に定期検査にいろいろ問題があったのではないかと指摘がな

されております。

その後しばらく、大阪府内、あるいは1個飛ばしまして同じ大阪の5月30日、その2つは、いわゆるストランド破断ということで、これは後ほどまた説明させていただきますが、ワイヤロープのうちのストランドという束の部分が破断したという事例がございました。奈良では、閉じ込めの事例もあります。京都で火災の事例なども報告されておりますが、省略させていただきます。

9ページにもいくつか事故がございますけれども、例えば下から3つ目でしょうか、埼玉県内で手を引き込まれた事例なども報告されているところでございます。その上ですが、大阪府内では、多分安全装置の関係で15センチの段差がある状態で開いてしまったということで、気づかずに降りた方がけがをされたという事例もございます。

それから、しばらく行きますと14ページでございますが、これはエスカレーター関係でいくつか、挟み込まれたというもの、あるいは転倒したというような事例の報告があります。いずれも、けがをされております。

それから、15ページでございます。これは簡易リフトでございますけれども、これを利用しているアルバイトの方が、かご内をのぞき込みながら外にある昇降スイッチを作動させて、頭を挟まれてお亡くなりになっているという事例も、報告を受けております。

それから、遊戯施設関係がございまして。最後のページになりますけれども、20ページでございます。これは、国内でいくつかの事例と、あわせて国外での事故事例というのもの、特に5月にありました遊戯施設のジェットコースターの事故があったからかと思えますけれども、報道でかなりいろいろと情報が出ておまして、私どももフォローできる限りのものを、情報を入手しているものでございます。アメリカなどでは、回転式のアトラクションで従業員の方が危険領域にいるときにスタートさせてしまって死亡したということ。あるいは、一番下ですが、フリーフォールと言われている施設ですが、途中でワイヤが切れて、その切れたワイヤがおそらくはね返る形で子供の足が切断されたというような事件が報告されております。これは、同種の遊戯施設が国内にもあるものですから、それについては緊急の点検などをお願いしたところでございます。

資料2は、以上でございます。

次に、資料3でございますが、先ほど説明の中でも少し触れましたが、エレベーターの主索、ワイヤロープのストランド破断についてということで、これは前回の報告以降もいくつか事例がございまして。時系列的に整理しておりますが、最初に出ましたのが日本オー

チス社の事例でございます。これは六本木ヒルズでございましたが、それを受けて緊急点検をしてきたというものでございます。それから、シンドラ社、日立さん、フジテックさん等々、大手メーカーでいろいろと同じような事例が報告されておまして、定期検査が十分でなかったおそれがあるということで、緊急点検の作業をしていただいております。特に三菱電機ビルテクノサービスさんのほうは台数も多いものですからかなり時間がかかるということですが、今点検中でございます。

あわせて、報告がある各社さん以外でも同じような実態があるのではないかとということで、これにつきましては、日本エレベータ協会さんを通じまして、その実態の調査ということでお願いをしているところでございます。

1枚めくっていただきますと、これは既に調査が完了しております、点検が終わっておりますが、日本オーチス・エレベータさんのほうの点検結果ということでございます。約5万台の点検しておりますが、そのうち80台について、点検結果、是正が必要と判断されたものがございます。下のほうに少し出ていますが、日本工業規格の検査標準に適合しないようなもの、これはJIS基準でいうと問題があるということで、素線切れの本数がオーバーしているというようなものも61台あったとのこと。

それから、資料4でございます。遊戯施設に係る緊急点検の結果についてということでございまして、ご承知のように5月5日に大阪の吹田のエキスポランドでジェットコースターの事故がございました。これを受けて、5月10日の部会の日にも若干報告をさせていただいておりますが、いろいろ点検作業を進めてきております。

まずは同種のジェットコースター、立ち乗り型と言われているものが国内で4基確認されておりましたので、これについては至急の点検を求めたところでございます。特段大きな問題はなかったということでございますけれども、その後、ジェットコースターにつきまして、車輪とか、車輪軸とか、軸受とか、そういった部分について緊急の点検を行いました。5月18日の時点で取りまとめをしておりましたけれども、307基を対象として、うち15基について何らかの不具合がありまして、それについての是正をしてきたというものでございます。

それから、それ以降、特に5月18日の報告のときに、実際に行われている定期検査の中で、いわゆる車軸の探傷試験、これはJISの検査標準の中で決められておりますけれども、そういった探傷試験をJISの基準に基づいて実施をしていないような施設が4割ほどに上っているというような情報もございました。そうしますとこれはJISの検査標

準が徹底されていない可能性もあるということで、コースター以外の遊戯施設全般について緊急の点検を実施するというところで、7月を締め切りにこの点検の作業を依頼してきたところです。7月31日の時点で取りまとめ、公表をしているところでございますが、2,265基を対象にして、うち2,175基の点検が完了したということで、下にございますように59基について何らかの不具合があったという報告を受けておるところでございます。

2ページ以降は、先ほど申しましたジェットコースターで不具合があったようなもの。ほとんどは交換済みでございますが、一部は廃止を検討中というようなものもございます。

3ページ以降は、遊戯施設全般、ジェットコースター以外も含めて、メリーゴーランドとか、そういったものも含めて点検をしていただいたもので、そのうち不具合があったものの一覧でございます。中には、車軸に亀裂があるとか、そういったものも含めていくつかの不具合が指摘され、それぞれ修理などを行っていただいているというものでございます。

資料4は、以上でございます。

続きまして資料5でございますが、先ほどの資料2でも少し触れましたが、これも報道で大分出ておりました。渋谷区の温泉施設の爆発事故がございました。3名の方が亡くなっているわけでございますけれども、この温泉の施設で温泉をくみ上げる装置があるわけです。温泉の中には当然そういうガスが含まれておりますから、温泉のお湯の部分とガスの部分を分離するセパレーターというような、そういった施設がございまして、そういうのは機械室の中に設置されておりました。地下にある機械室に設置されておりました。ところが、その換気の状態がよくなく、ガスがその機械室に充満をし、それに何らかの形で引火をし、爆発が起こったのではないかというようなことが言われております。詳しくはまだ警察で原因などを究明しているところで、詳細についてはあまり我々のほうにも情報が入ってきておりませんが、そのような報道がなされております。

国土交通省といたしましては、もっぱら温泉の関係、温泉法などを所管している環境省のほうがこの問題については中心になって政府として対応をとってきておりますが、やはり建物の安全にかかわることでもありますので、関係省庁連絡会議に国土交通省建築指導課としても参画をし、今後の対策を含めた議論がなされております。2ページ以降、その関係省庁連絡会議の内容について発表した資料をつけておりますので、ご参考下さい。

その資料3の4ページにつけておりますのは、環境省の方から、連絡会議の当面の取り

まとめとして、当面の暫定対策について、各都道府県に対して通知が発出されております。恒久的な対策については今しばらく検討が必要だということですが、緊急を要するため、当面の暫定対策ということで取りまとめがなされております。

いくつかございますけれども、5ページの下の方に、対策の内容のうち既存の施設に対する要請ということで、建物の屋内または地下室に設置された源泉等の把握ということで、今回の温泉施設と同様な状況にある施設というものを都道府県として早急に把握をしていただきたいということ。それから、6ページになりますけれども、②換気、検知器設置等の要請ということで、そういった機械室などにおいて換気の状態が十分になされているかどうか、あるいはガスの検知器などが適切に設置されているかどうか、そういったことを速やかに把握していただきたいということで、実際の施設の管理者に対して、今言った換気の点、ガスの検知器の件、あるいは火気の使用の禁止が徹底されているか、安全の担当者が配置されているかなどについての要請をしていくということをお願いしているところでございます。

また、その中で具体的には、十分な換気、これは温泉を実際にくみ上げてないときでも、24時間換気を徹底するべきであるというようなこと。ガス検知器についても、配慮して設置するというようなことなど、注意喚起をしているところでございます。

これは既設のものですが、7ページの真ん中辺に(3)として、新規の施設に対する要請ということで、これから温泉施設として新規に設置されるものについては、そういったものを許可する際に都道府県としては、先ほど言ったガスが充満する可能性のある源泉等と申しますか、そういう機械室などについても、屋内、あるいは地下室、そういった部分に設置しないで、開放的につくると申しますか、外気にオープンになったような形で設置をするということを要請していただくというようなことで、各都道府県に周知しているところでございます。

詳しくは後ほどお目通しをいただければと思いますが、資料5は以上でございます。

それから、資料6でございます。これは、7月12日の時点でプレス発表をさせていただいていますが、フジテック株式会社製エレベーターの部材の強度不足ということで、フジテック社のほうから国交省のほうに報告がありまして、本来使用することを予定していた鋼材、これは構造材としてSS400と言われるJIS規格に基づく材を使用することを予定していたわけですが、そういった部材について、実際にはそれよりも強度の低い鋼材が使用されているという旨、フジテック社から報告がございました。精査した状況で対

象となるようなエレベーターは1万2,000台を超えるわけなんです、あるいはエスカレーターについては634台が対象になるというものですが、強度について検証をすると、要するに実際の強度不足が発生しているものが560台あるということでございました。実際には、少しめくっていただきますと4ページ、5ページに図面がついておりますが、エレベーターのかごであるとか、あるいはレールを支えるレールブラケット、こういった部分ですね。上とか下の枠の部分、クロスヘッドとか、プランクとか呼ばれている部分です。こういった部分の鋼材、これは本来SS400材を使い強度計算をした上で設計がなされているわけですが、ここに実際よりも強度の低いものが使われていたということです。強度が低いことを前提に再度強度計算をして、結果的には一定の範囲内、基準法が要求する範囲内におさまっているものも結構多数あったのですが、それから外れているものが560台見つかったということで、これについては、1ページの下の方でございますが、強度不足が見込まれるエレベーターに対する措置ということで、その是正計画を提出した上で、速やかに安全対策をとるということです。ここで「速やかに補強工事等を実施する」とありますが、実際にはその部品の交換を原則的にやっていただくということをお願いをするということになっていると聞いております。

それから、2ページはそれ以外の、一応強度計算上、先方のほうで安全を確認しているわけですが、それらについても特定行政庁のほうで最終的にチェックをするというような作業をしているところでございます。

もともと、どうしてこういう材が供給されてしまったのかという点について、1ページにございますフジテック社と材の納入元であるJFE商事建材販売株式会社でいろいろと議論がなされているところでございますが、今の時点でこういうご報告をさせていただきたいと思います。

私のほうからは、以上でございます。よろしく願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

今、事務局のほうから紹介のありました建築物等の事故の件でございます。この件に関しまして、ご質問、ご意見というのか、何かご発言ありますでしょうか。

よろしゅうございますか。

私、1つだけ確認というのか、資料2のエレベーターのほうの7ページ目にあるようなことですね。これは結果については具体的にどうようになったのですか。中の方がエレベーターを何らかの形で止められたのですか。それとも、外から行くまでは上下動きっ放し

だったという。どういう経過であったかということ、もしおわかりだったらご紹介いただけませんか。言ってみれば、システムとしての装置に欠陥があったものだから、感知できないから、どこも止められなかったというのが状況のようでございますけれども、25分間ずっと、閉じ込められた中の人は上下を動き回っていたと。

【事務局】 通報が入って救助に来たわけですが、救助に来た方が最終的にはエレベーターを止めたということで報告を受けております。

【部会長】 わかりました。何か、非常に怖いような。こういうことも含めて後の話題にも出るかと思いますので、今、少しお目通しをいただいたことに関して、何かご質問等ございましたら。よろしいでしょうか。

それでは、もう1件。これも皆様方お耳に入れているところではないかと思えますけれども、今度は災害のほうでございますね。報告ということで、平成19年新潟県中越沖地震の調査に関する実施状況と、それと初動調査をされたようでございます。その調査結果。それともう1つ、遊戯施設の安全技術委員会、この件も含めて、よろしゅうございますか。2件でございます。

まずは中越沖地震の調査の実施状況と初動調査の結果、それと、先ほどの遊戯施設に関連して、遊戯施設安全技術委員会の報告という、この2点でございます。事務局からご紹介をお願いいたします。

【事務局】 資料7、資料8の説明を私ども国総研のほうからさせていただきます。

まず資料7、ちょっと分厚い資料になってございますが、7月16日に発生いたしました中越沖地震の調査の状況について、ご報告をさせていただきます。

まず表紙のページに、私どもと独立行政法人建築研究所と合同でやっております調査の状況を記載しておりますが、そのうち、今日ご報告するのは、(1)の初動調査という部分でございます。2ページ目、1枚めくっていただきますと、その初動調査の結果ということで、これはほぼ同じものが建築研究所のホームページにも既にアップロードされておりますので、そちらでもご覧いただけますけれども、中身の詳しいご説明は時間がないのでざっと内容をご紹介するだけにさせていただきますが、16日に発生いたしまして、その日の夕方、早速、国土交通省のほうから緊急調査団というものが出ております。これは「はじめに」というところに書いてございますが、長岡まで16日に参りまして、翌日、長岡を立て、1日かけて調査をしたと。その後引き続き、私どもと建築研究所のほうでは翌日も緊急調査というものを続けて、正味2日間調査をいたしました。

調査者は、ここに書いてございますが、今ご説明された〇〇と国総研の〇〇。〇〇は今日後ろに控えておりますので、後ほど、もしご質問等があれば、〇〇からお答えいたします。それと、独法建築研究所の〇〇という者で行いました。

調査地というものがあまして、7月16日とありますが、これは17日の間違いでございます。ご訂正をお願いいたします。刈羽に入りまして、その後、柏崎に入って、18日は柏崎のほうを見たということでございまして、その位置関係と詳しい調査スケジュールは、3ページのほうに載っております。

以下、内容の説明は時間の関係で省略いたしますが、4ページのところから、まず5番として、やはり木造建築物の被害が非常に多かったわけでございます。5ページ目に、木造建築物の被害状況ということで、地区ごとに写真を交えて状況のご報告をさせていただいております。

18ページまでそれがずっと続いておりまして、19ページからが鉄筋コンクリート造建築物の被害状況でございます。結果的にあまりひどい被害は見られなかったということですが、20ページにございます、テレビ等でごらんになっているかと思いますが、煙突が1つ、かなりひどく損傷を受けたという事例がございました。

それから、24ページに鉄骨造建築物ということで、こちらあまり大きな被害はなかったのですけれども、写真に載っているような、ガラスその他の破損というようなものが見られたと。このときは外見からの調査が主でございましたので詳しい調査というわけじゃございませんが、それが見られたと。

27ページのところからは、地震計その他、建物本体ではない部分の被害状況などを含めて、わかったことを簡単にまとめております。

以上の結果を36ページ、最後のページに「まとめ」ということで中身のご紹介をしておりますが、こちらだけ若干中身をご紹介いたしますと、まず木造関係のことが出ておりますが、大破、倒壊していた建築物、これは1,000棟以上の建物がひどく壊れているというデータがございますが、土塗り壁のような古いもので、住宅、倉庫、車庫、納屋のたぐい、それから店舗併用住宅。特に、1階に大空間を持っていたり、1階に壁が非常に少ない面がある、そういうような耐震上弱点のあるようなものが壊れているということかと思っております。以下、地区ごとの特徴が少し出ておりますが、大体ほぼ同様の傾向でひどく壊れていた地区があったということかと思っております。あと、地盤のほうの液状化とか、そういった状況もかなり見られたということでございます。

それから、鉄骨造に関しては、先ほど申しあげました、下から3つ目でございますけれども、そう大きな被害はなかったのですけれども、残留変形とか、内外装材の被害その他が見られたと。鉄筋コンクリート造は、煙突の話と、あとはエキスパンションジョイント等に被害が見られた程度ということでございます。それから、地盤の状況で非常に大きな地割れが走っていて、壊れた煙突というのもその延長線上にあったというような状況でございます。

以上のような初動調査に基づきまして、表紙のページに戻っていただきまして、二次調査として、この初動調査の結果と、それからその他の情報源から入ったような情報に基づきまして、5分野の追加調査を行っております。余震調査、これは地震計を置いて余震を観測するという調査でございます。それから、非構造部材、天井とか、そのほかそういったもの。それから鉄骨造の、先ほど写真で見たようなものの詳細な調査を行っております。木造に関しては、より詳細な調査を行っております。それから、煙突等の塔状工作物ということで、この調査も行っております。以上、調査は終了しておりますが、まだ結果はまとまっておりませんので、今日のご報告は省略をさせていただきます。

それから、今現在現地に行っておりますのが一番下の基礎・地盤関係調査ということで、これは現在実施中という状況でございます。

ちょっと駆け足でございますが、資料7に関しての概略のご説明は以上でございます。

それから、資料8でございますが、続けてご説明いたします。

遊戯施設安全技術委員会というものを国総研の方に設置いたしました。概要でございますが、先ほどもご報告がございましたが、遊戯施設の死亡事故の発生を契機に、事故再発防止のために遊戯施設の安全性について、特定行政庁が具体的に指導監督を行うわけですが、その支援という意味で技術的な検討を行う専門家による委員会を設置するというのを主な目的として、今回この委員会を設置いたしました。

検討内容は、遊戯施設の技術的安全性に係る事項。それから、事故が発生した場合、あるいは検査で重大な問題が発覚したときに、その対応策を検討する。そういったものを踏まえて、特定行政庁等に対して技術的な支援を行ったり、助言を検討するというところでございまして、第1回目のこの委員会を8月10日、つくばのほうで開催することとしております。定例の会合を年2回程度、それから、重大事故発生時等、必要な場合に随時開催するというのを予定しております。

委員に関しては、ここに書いてある方々をお願いしております。委員長には、今ちょう

どいらっしやいましたけれども、この部会に新たに専門委員で加わっていただきました〇〇に委員長をお願いして、やっけていただくことになっております。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、以上2件の資料7、8についてのご質問とご意見ということを進めますが、その前に、新しく専門委員に加わっていただきました〇〇がいらっしやいましたので、ごあいさつをいただきたいと思ひます。

【委員】 〇〇から参りました〇〇でございます。このたび遊戯施設の事故の調査等を受けまして、この専門委員のほうに加わらせていただくことになりました。何分にも不慣れなことが多いと思ひますけれどもよろしくお願ひいたします。

【部会長】 是非いろいろ問題を抱えている件でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、戻らせていただきまして、今、〇〇からご紹介いただきました資料7、8について、何かご質問ございますか。いろいろ聞きたいことはあるかもしれませんが、どうぞ。

【委員】 原子力発電所についてお伺ひしたいんですけれども、これに対する現在の建築基準法上の関与の規定というのはどういうものがあって、現状はどのようになっているのか、教えていただきたいんですが。

【部会長】 これは、事務局の方、何かご紹介いただけますか。私、実は経産省のほうの委員をしているので、こちらで話してもいいのですけれども、事務局から。

【事務局】 耐震上の問題ということで、原子力発電所につきましても、基本的には建築基準法の適用はございます。ですから、建築基準法のチェックというのは、通常の確認ですね。計画通知ということになりますけれども、作業はなされるのですが、実は原子力発電所につきましても建築基準法が求める耐震の性能よりもはるかに上の耐震基準ということで、これは原子力保安院で決めておりますが、それに基づいて設計がなされて、そのチェック・確認がなされております。ですから、建築基準法云々というよりも、それ以上の性能を要求している原子力発電所としての耐震基準、ここについて、今回の被害を受けていろいろご議論があるのだろうと思ひますけれども、そういう状況でございまして、基準法が要求する最低基準、一般的に建物に要求するものよりも上のクライテリアで基準が決められているということでございます。

【部会長】 他に何か。よろしゅうございますでしょうか。

私も今回の中越沖地震に関しては関心があるのですが、私どもがやっている建築構造から見ると、比較的雪国で木造が損傷受けるというのはあまり今までなかったと思うのですが、何か木造で、雪国で荷重が比較的大きいという、そういうことから見たときに、被害というのは、納得できる被害だったのでしょうか。

【事務局】 現地に行った〇〇は木造の専門家ですので、ちょっと彼に。

【事務局】 被害を受けている木造建築物は、いずれも壁量が足りないなどの、それなりの被害を受けてしかるべきというような位置づけで、とりあえず調査した範囲では見えておりました。

あと、雪国の木造については、2004年の中越地震でも被害を受けておりますけれども、柱が太いなどと言われておりますが、それなりに多少太い可能性はありますが、構造力学的にその柱の太さが曲げ等で地震力に抵抗するのは、15センチ以上のかかなり太い柱でないと抵抗しないのではないかなというふうに、今のところ言われております。

【部会長】 今後、よろしくデータを解析して、その報告をしていただきたいと思えます。

他に何か、よろしいでしょうか。

【委員】 今、〇〇がご質問になりましたけれども、原子力発電所といっても、建築基準法レベルでやっている部分もあれば、やっていない部分もある。やっている部分について、一定、僕は設備が専門ですけど、設備側から言えば、かなり予想されるようなことが起こって、建築基準法では扱っていない本体の側に影響するというようなことがあったときに、システムとして、これは検査の仕事だから踏み込みたいとは全然思わないのですけれども、ハイレベルにいるのと普通のレベルにいるのが一緒にいて、かつこっちがやられたときに本体もやられるというような、そういう仕組みになっているとすると、こっちも随分気にしてないといけないのかなという気がちょっとするのですが、その辺についてはどういうふうにお考えなんでしょうか。

【事務局】 これは私どもが直接調査をしているわけではございませんが、今のところ聞いておりますのは、委員がおっしゃるように、原子力施設もランクに応じて本体の原子炉建屋は非常にハイレベルの性能を要求していて、それ以外のところはランクごとに設計をしております。今回の被害が起きましたのはおっしゃるようにレベルの低い設計をしているところで比較的被害があったということですが、建築基準法的に見ますとあの程度

の被害が起こるのは基準の想定している範囲ではないかなというふうに思われますが、それが本体の建屋の放射能漏れ等につながるのかどうかということについては、これは基本的に基準上対応しているというふうに聞いておりますが、今回の事故でどのようなようになっていたかということについては、まだ今調査中だということでございます。

【部会長】 よろしゅうございますか。

若干補足的に申しますと、実は原子力施設の耐震審査指針というのは、去年の9月に改正がありまして、S、B、Cクラスという3体系になっておりまして、今、事務局からお話のありましたように、Cクラスが現行の建築基準法クラスというふうにされております。それで、委員のご指摘の、いわゆる波及効果というんでしょうか、おっしゃっているCクラスの損傷が上位クラスに損傷を及ぼすかという、その点は別の基準でカバーしております。建築基準法はそこまで、一般建築物とはいえども若干特殊な建築物ですので、そこに建築基準法があらゆる細かい規定をとっているというわけではないと私は理解しております。

よろしゅうございますでしょうか。それでは、本日皆様方からご意見をいただいて、まとめたいと思います。

次の、議事次第の4、議題の方でございます。皆様方から、議案審議ということで、ご審議をいただきたいと思っております。資料が9、10、11とございますけれども、まず、資料9の定期報告制度の見直しという、これのご紹介というのを、事務局の方からご説明をいただきたいと思っております。

【事務局】 それでは、まず参考資料1をお開きいただければと思います。これは前回の部会の資料6で、今後この定期報告制度等をどのように見直しをするべきかということについて、前回ご議論いただいたものでございます。2ページ目が今後の方向ということと前回ご審議をいただいた部分でございまして、その中で、今回特に早急にご検討をいただきまして、ご結論をいただいて、できれば速やかに実施をしたいと考えておりますのは、2.のうちの(1)と(2)でございます。定期検査につきまして、項目とか方法、基準、これは実は、昇降機センターが決めております業務基準、あるいはJISの検査標準等がございまして、実態的にはそれによって行われているわけでございますが、その方法が必ずしも明確に法令の中に位置づけられていないのではないかとということで、それを位置づけるべきではないかというような、前回のご指摘がございました。

それから、(2)は報告の内容でございまして、参考資料2をお開きいただきますとわ

かりますのですが、これは関係法令で、ちょっと条文が読みづらいかと思いますが、2ページ目の規則の6条をちょっと見ていただければと思います。これは設備等の検査でございまして、ここにございますけれども、報告をどのようにするのが2項にございまして、「法第12条第3項の規定による報告は」とございまして、昇降機にあつては別記第36号様式の報告書、それから定期検査報告概要書をつけなさいとなっております。3項にその報告には特定行政庁が必要と認めて規則で定める書類を添えて行わなければならないとなつていまして、後ほどご説明いたしますが、この報告自体は、ほんとうにその結果、○×だけを書いて出すというようになっていて、詳しい検査結果が載っていないと。特定行政庁によっては規則でこの検査結果を求めているケースもあると。必ずしもすべてではないというような状況にございまして、報告内容自体も必ずしも十分ではないのではないかと、というご指摘をいただきましたので、それらをもう少し詳しく報告させるべきではないかという点をご議論いただきました。

それで、今回ご審議いただきますのは、この点をどのようにするかということをご議論いただいております。今日はこの点をご議論いただければと思っております。

まず、最初のテーマでございまして、定期調査・検査の項目、方法、基準でございまして、前回は主に昇降機等をターゲットにしておりましたが、実は定期調査自体は、建物本体の調査と、それから昇降機のようなものと、それから昇降機以外の建築設備というような、大きく言うと3つの種類の調査・検査がございまして、それぞれ報告をしなければいけないとなつておりますので、事務局といたしましては、この3つの定期調査・定期検査すべてにつきまして、同じように調査項目、方法、基準等を法令上に明確にしたいと考えてございまして、この法令上の明確化の仕方につきましては少しこれから法文を詰めていきますが、例えば先ほどの6条に根拠を置いて規則に定めるか、あるいは告示で具体的な基準を決めていくというようなことでやっていきたいと考えてございまして。

その際に、下にございますけれども、判定基準のところにつきましては、原則として非常に重要な部分、例えばエレベーターで言いますとロープの部分ですとかブレーキのような、劣化とか損傷が安全性に影響を及ぼすようなところ。劣化が進みますと、今は大丈夫でも、そのうち危なくなるのではないかと、というようなものにつきましては、3段階、問題ないだろうという「指摘なし」と、それから「要注意」だということと、「要改善」というような3段階にはどうかと。それ以外の項目は2段階でいいのかなということ、こ

の要注意と要改善でございますが、要改善は、この段階に至りますと、やはり何らかの補修ですとか部品の交換等が必要ではないかということ。真ん中の要注意は、今のところそこまで至っていないけれども、次の定期検査までの間に要改善の状況になるおそれがあるということで、この部分については日常の保守点検で重点的に点検をしていただいて、仮に要改善の状態になった場合には速やかな対応が必要であるというような事項に整理をしたらどうかということでございます。

すべての項目について今検討をしておりますが、非常にボリュームが大きくなるものですから、そのうち抜粋を2ページから5ページまで記載させていただいております、2ページ、3ページは、ロープ式エレベーターのところ。2ページは、そのうちのブレーキのところでございます。例えばブレーキのところで言うと、油の付着を目視で確認をして、油が付着しているかどうかということを見るということ。それから、取りつけの状態、制動力。次の125%のアンバランスは、ちょっと表現が悪いかとは思いますが、125%の積載荷重をわざと載せて、それでもちゃんとブレーキが保持できるか、止められるかどうかというようなことをやるとか、それから、パッドの残存厚みはどうかとか、ドラムとの接触がどのようになっているか等々、こういったことについてそれぞれ項目を決めて、検査方法を決めて、その判定基準を具体的に記載するというような形にしたらどうかということでございます。

それから、3ページ目はロープのところでございます、これについてはロープ径。例えばロープ径は、要注意が92%未満になっていた場合、90%未満になった場合には要改善だというようなこと。それから、問題になりました素線切れでございますが、ちょっとこれは非常に表現がわかりづらくて申しわけございませんが、素線切れが全体的に起こっている場合には、1ピッチといたしまして、ロープが回転して回っていますので、1ピッチで1つのストランドがぐるりと1回転する大体十二、三センチの間にどのぐらいの破断があるかというようなことを数えていただいて、それでチェックをするというようなこと。それから、摩耗した粉が大量に付着している、いわゆる六本木ヒルズの場合のようにさびが非常に付着している状態であるかどうかとか、ロープの張り、それから、素線切れに至らないまでも変形のような損傷があるかどうかというようなことを詳しく見ていただくというようなことを決めてはどうかということでございます。基本的には、これらこれまでJIS等で行われていたものをこういった形で明確にしようというものでございます。

それから、4ページ、5ページは遊戯施設の部分でございます、4ページはいわゆる

車輪軸のところでございます。これは、見ていただきますとわかりますが、例えば真ん中の3段目に台車の中心軸、これはいわゆる車輪軸の一部でございますが、まず中心軸の径がどれくらい減っているかと。いわゆる製造基準の90%を超えて摩耗していれば、これは要注意。それから、製造基準を超えているような場合には要改善と。それから、いわゆる亀裂の問題でございますが、亀裂については、まず目視で確認をする。目視で異常が認められた場合には、速やかに探傷試験を実施していただいて、確認をする。仮に目視で異常がないという場合にも、探傷試験の結果、これはその段階でやっていただいても結構ですし、ここでございますけれども、原則として1年以内に行われたもの。ただ、コースター以外のもので、例えば自転車みたいなものですね。漕いでいくようなものも入っていて、これはスピードが非常に遅いものですから、これについては3年に1回ぐらいでいいのかなということで原案としては3年ということにしておりますが、その期間内に行った探傷試験の結果をもって確認をするというような形にしてはどうかということでございます。あと6.4では、車輪がどうなっているか、同じような形で書いてございまして、こういうことを具体的に決めていきたいということでございます。

これが、定期検査報告のいわゆる具体的な方法、判定基準というものでございます。これら全体を通しますとおそらく数十ページにわたるものを法令上に明確に規定をしていったらどうかということでございます。

次に6ページでございますが、定期報告の中身につきまして、従来、先ほど申し上げましたけれども、ここにもございますが、基本的には報告書の様式が定められておまして、報告書の中に記載をして提出するというようになっておりましたが、様式上は具体的な成績表というようなものは今まで規定しておらず、最終的な、全体としてオーケーかどうかというようなことを記載するだけになっておりました。特定行政庁が必要だと認めた場合にのみ成績表がつくというような形になっておりましたが、これにつきましては以下の4点の見直しをしたらどうかということで、まず1つは、これまで昇降機と遊戯施設が1つの様式になっておりましたが、検査結果を決めるということになりますと、それぞれ分けて記載すべきではないだろうか。昇降機の中でも例えばエレベーターとエスカレーターは別にするとか、そういったようなことになろうかと思っております。

もう1つは、様式の中で検査結果の指摘のところに、改善をどのようにしたのかとか、それから、検査以降に、例えば日常点検あるいは日常使用時に不具合があったと、不具合が見つかったというようなものについての内容が記載されていないではないかというご指

摘がございましたので、そういったものを追加してはどうかというのが、2点目でございます。

それから、成績表・検査表を報告書の様式に追加をして、一律に出していただくようにする。

それから、検査項目の中で特に重要な項目につきましては、例えば写真ですとか、試験結果の概要などを添付していただいたらどうか。例としては、エレベーターで言いますと、エレベーターのロープの状態を写真に撮っていただいて、報告をしていただく。それから、ブレーキパッドの状態などを写真で報告していただく。遊戯施設の場合の探傷試験については、探傷試験結果の写しを添付していただく。それから、要注意とか要改善の事項があった場合に、どういう状態であったかということがわかるような写真をつけていただくというようなことにしたらどうだろうかということでございます。

それから、次の○でございますが、これは、定期報告の結果のうち、その概要を実は建築確認の概要書と同じような形で一般の閲覧に供しております。定期検査が適切にやられているかどうかということをご一般の方が見られるような形で閲覧に供しておりますが、その様式の中に、今回同じように、例えば検査結果で改善すべき事項があった場合にはどのように改善したかどうかとか、それから不具合の情報、こういったものを追加してはどうかということでございます。

次の7ページからがその様式でございますが、ちょっと細かいですが、これはとりあえず素案でございますが、こんなイメージで考えていただければと思いますが、例えば4番のところ指摘の内容を、要改善の指摘があったのは何台とか、今まで総括表でこういったことは記載しておりませんが、これを記載しようということ。

それから、8ページでございますが、従来、検査者は1人の記載のみになっていて、代表者の名前を記載するというようになっておりましたが、ここでは2人しか書いておりませんが、検査を行った検査者全員の名前を記載するというような形に見直しをしたいと思います。それから、検査結果のところについても、要改善のほか、要注意の指摘があるかどうかとか、指摘の概要はどうか、それから、9ページに参りますと、いわゆる不具合はということだったかというようなことを報告していただくということでございます。

10ページ以降は、従来こういった様式がついておりませんが、これを追加したいということで、例えばエレベーターの場合には、ロープ式エレベーターは、第三面とい

うことで、10ページから12ページまで。先ほどの検査項目・検査基準に沿いましてナンバリングをして、検査基準に従ったチェックリストみたいなものを検査結果として、具体的にこれを記載していただく。どういう指摘をしたか。Aか、Cか。Aか、Cかというのはちょっとわかりにくいかと思いますが、Aは指摘なしでございます。Bが要注意、Cが要改善ということになっておりまして、ここに○をつけていただく。改善はいつするのか。既存不適格かどうかということ。それから、担当した検査員、この項目については誰が検査をしたかというようなことを記載していただいたらどうかということでございます。10ページから11ページ、12ページです。最後の12ページのところに、総括表ということでございますが、最後にこの表の中で、どの項目についてどういう具体的な指摘をして、改善をどうするかというようなことを記載していただこうというものでございます。

それから、13ページはいわゆる不具合の発生状況で、これは、偶然日常点検で見つかったとか、あるいは日常の使用時に先ほどのような事故のようなものがあつたとか、そういったようなことをここで書いて、改善はどのように行ったかというようなことを書いていただいたらどうかということでございます。

14ページ、15ページからは閲覧対象になる報告概要書でございまして、大体基本的な事項は、一面、二面は同じでございますが、17ページに三面というのをつくりまして、成績表そのものをつけますとかなりの分量になりますので、ここでは、不適合、要改善等の内容と不具合の状況を記載していただくというふうに考えております。

18ページからは遊戯施設でございますが、これも大体同じような形で見直しをしたらどうかということで、この点についてはほぼ同じでございますので、説明は省略をさせていただきますと思います。

私のほうからの説明は、以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。ただいまのご説明について、何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。今、事務局からの定期報告制度の見直しについては、大きく言えば2点、2つ目はもう一つ閲覧というのに分かれるかと思うんですけども、1つは、私の理解では、まず基準を明確化したいと。それが最初のほうの1でございまして、今回の事務局の案というのでは、要注意、要改善、それから問題なしと、そういうふうに分けたらどうかというのが、一つのご提案。

それから2番目が項目の充実ということで6ページからで、報告内容の充実というのに閲覧という制度をもう少し明確化しようということで後の資料がついていると、そういう

ことだと理解いたします。

それではこの制度の見直しについては、少し皆様方からのご意見をいただいて、今後の方向ということをきょう決めていきたいと思っておりますので、まず、基準の明確化という第1項目について、ご意見、ご質問等ございましたら、皆様方からいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

【委員】 すみません、あら探しをするつもりはないんですが、2ページと10ページを見ていただいて、2ページにロープ式エレベーターの検査基準が載っていて、多分10ページにそれを報告する書式があるのだろうと理解したのですが、2ページの1.9ブレーキというのは10ページに行くと電動発電機というところになってしまっていて、それから、その次の3ページの2.3というのは10ページでも2.3で主索なんですけれども、例えば主索径については一応表はありますが、その次の素線切れについてはまとめてA. B. Cというような表現の仕方をするのかなという点が1点目の質問です。

2点目は、同じく10ページのお隣のところに既存不適格という項があって、これはこれなりに評価したいとは思いますが、どういう形で既存不適格というのが出てくるのかと、それから、既存不適格になりようがないから線が引かれているのかどうかというあたりをちょっと教えていただければと思います。

【事務局】 まだ不整合な部分が若干残っておりまして、おっしゃるように番号の振り方がずれているところがあるかと思っておりますが、基本的にはこれは全部合わせたいと考えています。

それから、ロープのところにつきましては、まとめるのか、少し分けたほうがいいのか、これからかなり細くなるものですから調整したいと思っておりますが、仮に1つでも事故があれば、例えばCが1つでもあればCにすることでもいいのかというようなことで、今のところまとめるような案で考えていますが、これらについてももしご意見あれば、いただければと思います。

不適格の問題は、これは行政上の問題でございますが、違反の場合と不適格の場合で若干行政上の対応が変わってくる場合もございますので、不適格ということがわかれば記載していただこうと思っております。昔からあって大体不適格じゃないようなものはもともと対応にならないということで、そのままにするというようなことにするというように考えております。

【部会長】 1の基準の明確化という項目について、1つは、安全にかかわるようなこ

とに関しては、要改善というのと、要注意というのと、もう1つ入れて3段階でございますね。安全にかかわらないというのは変ですけれども、直接安全とは関連のない部分に関しては、問題なしと要改善の2段階と。これは、どちらが本当の筋かなど。安全にかかわるものは、問題とする事象があったら、即、要改善なのではないかと。注意ということに間に挟むのがいいのかどうかというあたりのご判断は、いかがでしょうか。

【事務局】　　ちょっと説明不足だったかもしれませんが、すべてここに掲げているような安全に関するものでございますが、特に摩耗していくとか劣化が進んでいくようなものについては、突然危なくなった段階でやるよりも、事前に少し注意をしておけば、定期検査という中で1年に1回とかのインターバルで行われますので、その間に仮に要改善の状態になるを未然に防ぐといいでしょうか、そういう観点で、黄色信号になった場合に、これからもう少し摩耗が進んでいくと赤になりますよというようなことを指摘してあげるとい意味でつけ加えたらどうかということ、安全に関するもので、かつ劣化とか損傷が進んでいくような傾向にある事項については、そういうことをやったらどうかという意味でございます。

【部会長】　　今の事務局からの話でいくと、要注意という項目があるのは、劣化が進行性を伴うものに関しては、即要改善ではなくて、その前に要注意段階を設けようと、そういう理解でよろしゅうございますか。

【事務局】　　そういうことです。

【部会長】　　その理解の上でもう1点。ちょっとこれもご検討いただきたい項目だと思います。2ページ目にパッドの残量というのがございますね。これはブレーキ装置のパッドだと思いますが、この要改善というのは、いわゆる基準値を超えていると。基準値を超えていれば当然すぐ措置が必要ですが、検査の段階で基準値までもう少ししか余裕がないときに、やはり改善させる方が筋かなという気がします。例えばこの場合、製造設計者が言ういわゆる設計基準値にあとどのくらい余裕があったら要改善、それよりもう少し余裕があったら要注意という、そういう考え方があるのではないかと思います、その点はいかがでしょうか。

【事務局】　　一応、今のところこの製造基準値自体もある程度の余力があるという前提でそういうことにしておりますが、ご意見を踏まえて、これから具体化する際には、どのくらいの安全度を見てこの基準値自体ができていくかということ踏まえて、検討をさせていただきたいと思っております。本当に余裕がなければ、先生おっしゃるような形で少し余力

を持ってやるのが筋ではないかと思っております。

【部会長】 このあたりで、この部会として、こういうものの安全性がどうなっているかというのを少し確認していただくことではないかと思えます。いろんなところでこういう行為というのは安全率が含まれていて、この例で言えば製造設計者の基準値の中には十分安全率があるというのがよく言われていますが、その安全率ってどのぐらいだということがよく明示されてないので、社会の誤解というのか、理解を得られてないのではないかと。

【委員】 今の議論は非常に重要だと私思ひまして、可能であればBがもう少し残ってくれた方がいいのですが、測れないものもあるからBがわりと減っているけど、とりあえず残っている。リスク屋側から言えばこのBが一定の範囲で出てきていることそのものが健全だということの方が私はありがたいので、そういう方向で是非行政的に処理をしていただければありがたいなと思っております。

【部会長】 これは承るということで。他に何か。

【委員】 今のお話なのですけれども、その実態がどのようなになっているのかにもよりますが、要注意と要改善という言葉遣いがあまりよくわからないというか、どっちが深刻なのかなという感じがちょっと素人的には感じられるのですが、これは実務的に使っているワーディングということなのですか。それとも、新たにつくられた言葉でしょうか。

【部会長】 造語ということですか。

【委員】 造語かと思いましたが。

それで、要注意ですが、結局、黄色信号のときに、まだ大丈夫だと思うか、そろそろ危ないと思うか、これは二通り考え方があります。だから、新しいカテゴリーをつくとそのリスクを新しく抱えるということになるので、その点については、中間項をつくるということがよい結果をもたらすとは限らないという点が少し気になる場所ですね。車検の場合だと、私も車のことはよくわからないので、多少でも危なければ前倒しでやってもらおうかというのが普通の感覚で、それが自分の命にかかわることになるとそのように行動するのだと思いますが、営業としてやるということになれば必ずしもそうならないというあたりを、安全側に振るような形で制度設計をするというのが筋なのではないかと思いました。

【事務局】 ワーディング自体は、今回新しくこういう形でこの2つの言葉を使ってみてはどうかということをございまして、実際使うときはよくそういう中身を周知していく

ことが必要だと思ひまして、要改善というのは、その段階では速やかに直すべき状態、要注意というのは、それに至る直前にあるということを知らせる状態だというふうに、私どもとしては認識をしているということでございます。言葉としてそれが適切かということについては、ご意見いただければと思います。

【部会長】 よろしいですか。多分、イエローシグナル、レッドシグナルのほうがわかりやすいと思いますけど、やはり用語として適切な用語というのがあるのではないかとおぼれますので、今のご意見を踏まえて、さらなるご検討をいただければと思います。

【委員】 すみません、法律の先生に法律の話をするのはおかしいのですが、レッドで事故が起きたら、100%蓋然性であなたが悪いと。この点検結果でレッドが出ているのに変えなかったということは、あり得るわけです。所有者が渋って点検結果の報告を受けているんだけど、変えないでそのまま走っているということもありますよね。あってもおかしくないですね。

【事務局】 概念上あり得るんですが、もしこの報告がこのまま出てくれば、行政上の対応としては、まず、これについていつ改善をするのかという報告を受けて、改善したら報告をしなさいというのを行政が求めて、それがなければ例えば強制的に立ち入りなどをすることも制度上できることになっていますので、いずれにしても直していただくことを最終的に得られるということになると思います。

【委員】 そのとおりですけど、強制的に権力が力を及ぼすまではそのままの状態で行くことはあり得ますね。ですから、その間にエレベーターが落ちれば、それはそのときに損害賠償請求は100%所有者に行きます。

黄色のときにどうかという話は、逆に言うと法律的には非常にややこしい話になりますね。部会長もそう思われているからそのように話されているんですけど、ゼロか100かで延々とやり続けると、どうしても100のところを避けるためにみんな少しずつ嘘をつくということがあり得るので、私としては、蓋然性はほとんどかからないんだけど、黄色の状態であるということ認識するような方法論をどこかに入れないと技術屋はいつまでたってもそのところはクリアにしてくれないというのがあるので、できれば黄色をそこに入れてほしいという主張をしているとご理解いただければ、何とか法律とうまく合うかなと思います。

【部会長】 ほかに何か。

今の〇〇の質問の中にもあったのですが、要改善ということが出たら、行政的に使用を

止めるというようなことをお考えなのでしょうか。それを伴っているのか、それとも、要改善という閲覧に行くような情報として取り扱われるだけと言うのも変ですけど、そのレベルなのかというのは。

【事務局】 要改善になりますと、通常はこの状態では、オーナーの方に報告があつて、オーナーの方は自発的に直していただくことを制度上は期待していますが、仮にそのようなことが行われないうことになると、例えばこの要改善を受けた行政庁は、これについては、改善したらちゃんと報告をしてください、どういう改善をするのかということを受けて、それがなされないときには、使用禁止とかも制度上は行えることになっています。行政権限として、改善命令を出すというようなことができるようになってきているということでございます。現実にはケース・バイ・ケースによつての判断になると思いますが、こういう報告を受けたら、基本的にはまずオーナーの方がその報告をもとに自発的に直していただくというのを第一義的には期待をしているということでございます。

【部会長】 今の事務局からの行政的な取り扱いということを背景に、もう一度、皆さん方のご意見を伺うということにしたいと思つています。いかがでしょうか。

【委員】 言葉の問題ですけど、ちょっと思ひつきですが、要改善は即改善とかにして、要注意のほうを要改善にしたらどうか。ニュアンスの問題ですけどね。それはいいのですが、ということは、真ん中のカテゴリーを設けるとした場合に、そちらの用語で言うと要改善の場合には改善命令等も可能であるということですので、そうすると要注意のほうはむしろ勧告的なものとかで、その勧告、あるいは命令を出す前提としての報告をしてもらつて、ウオッチしておくという仕組みとセットでつくるということであれば、それなりの方向づけはできるのではないかと思つています。

【事務局】 ご指摘のような点は非常に参考になるかと思つていますので、今後検討させていただきたいと思つています。

【部会長】 是非そのあたり、この2つ、中間段階を設けたというあたりを、行政的な対応とリンクさせて処理されるということをお考えいただきたいと思つています。

他に何か。よろしいですか。

それでは、まず基準の明確化、方法に関しては、先ほど少し私の方から勝手に確認しましたけれども、進行性の損傷、進行性の劣化と言うのが正しいのでしょうか、それにかかわるものに関しては、言葉はご検討いただくとして、要注意と、要改善と、問題なしという3段階評価とする。それから、私から勝手に申し上げた点で、要改善に関してはある程

度、現状決められている安全率をもう一度ご検討いただいて、基準値が要改善になるのか、それよりも少し低い段階で要改善をするかというのは、少しご検討いただくということにさせていただきたい。

他はよろしいでしょうか。

それでは、続いて今の資料の2番目の方の、いわゆる内容の充実ということでございます。内容は、今、事務局が例として挙げた2、3は資料に書いてあるとおりの抜粋ということでございますので、まだ他にもいろいろ項目が加わるという前提で、こういったような内容の充実、それから閲覧。閲覧の資料が後ろの方にございますが、こういった形での、これは告示にするか、どういう形にするかは、法的には後でご検討いただくにしろ、この別紙関係について、何かご意見、ご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。

【委員】 今の点ですが、別紙1と別紙2、資料9の7ページと18ページです。まずたくさんの方がかかわっていて一体誰が責任を持つかということを確認したいと思います。まず7ページの別紙1ですが、報告者氏名、検査者氏名の記載があって、押印して提出することになっています。いろんな人が登場してくるのですね。所有者、管理者、それから、8ページのところに行きますと、検査者と保守業者が出てきます。一体これは誰が報告するのか。多分所有者ではないかと思いますが、最終的にこの報告をする責任と、先ほど来の要改善の場合の対応は誰がするのか。この報告者という意味合いがどうなのか。その部分が非常に重要ではないかと思いますが、確認させて下さい。

それから、14ページの概要書では、今度は報告者という記載がありません。閲覧という意味では、特にいろんな情報が伝達していくことが重要ではないかと思いますが、これも誰が主体なのかというあたりが気になるので質問します。

以上です。

【部会長】 今の2点について。

【事務局】 誰が報告をするかというのは、参考資料2のところの法律の本文に書いてございまして、先ほど12条の説明は省略させていただきましたが、基本的には所有者でございまして、ただ、所有者と管理者が異なる場合には管理者ということでございまして、この報告者の欄には、基本的には所有者なんですけど、仮に所有者と管理者が違っているケースのときには管理者の名前を書くということが法律上は決まっているということでございまして、そういうことで書いていただいて、1と2を見てどちらが報告したかというのがわかるというようにしているということでございます。それから、検査者は8ページの

4に書いてある検査者の名前を書くということで、これも、2人で一緒にやった場合には2人の連名というようなことを考えているということでございます。

それから閲覧は、そういう意味で言うと報告を誰がしたかというのが今のところわからないということであれば、少し工夫をしていきたいと考えております。

【委員】 追加の質問ですが、そうすると報告者には所有者と管理者のいずれかが書かれるということですが、最終的な責任、もし要改善があつて、それがなされなくて放置されたまま事故が起きた場合に、責任をとるのは所有者でしょうか。この報告の責任は誰が持つのでしょうか。

【事務局】 報告自体はそうなのですが、最終的に命令を出すときには誰に出すかということについてはケース・バイ・ケースになりまして、基本的には建物を直しますから建物の所有者になるんですけれども、管理者に出すようなケースもないわけではないかと思ひます。それはどういう建物の実態になっているかということで、例えば、こういうことではないと思ひますが、区分所有をしている部屋の中の部分で済むようなケースは、そこを管理している人に出すというようなこともあると思ひます。原則的には、建物の所有者が原則だと思ひますけれども。

【部会長】 検査の定期報告の内容の充実という、この点についてご意見をいただきたいと思ひます。

私から、ちょっと1点。2点になりますかね。事務局のほうから、やった人がちゃんと名前を出せということで、検査者もしくは所有者なり、複数いる場合は複数名を明記するという、それは一つの方向性だと思ひますが、それによって、先ほどあつたように、誰が責任をとるのかというのがわからなくなってしまうという、相反というのか、トレードオフの関係というのでしょうか、10名いるとそのうちの誰だかわからなくなってしまう可能性がありますね。今、〇〇から話があつたように、7ページの別紙1の最初に書かれる検査者が言ってみれば主な検査者という位置づけなののでしょうか。その意味で、主な検査者とその他の検査者というように少し分担を明確化するというようなお考えはないでしょうか。

【事務局】 考え方によると思ひますが、今は主な検査者しか記載しないということになっているんですけれども、この後の議論で今後できればそういう検査者のいろんな処分についても明確にしていきたいと考えておりまして、そういったときにどこをどのように検査したかということの責任を明確にしておかないと、そういったことが後々、建築士の

処分のようなときにもよくあるんですが、名前は書いたけど実際自分はやってなかったというようなことが起こり得ますので、やはり自分はどこを検査したかということは明確にすべきではないかなと考えていまして、最終的に行政的に命令を出してどこを直せというようなことは、多分所有者が一義的な責任者になっているので、所有者に出すと思いますが、検査についても、建築士の場合と同様に、どこをどのように自分で責任持って検査したかということは明確にしておく必要があるのではないかと考えております。

【委員】 13ページに不具合の発生状況を報告するような様式があるのですが、不具合というのはどういうものを指すのかということは、どこかに説明があるのでしょうか。

【事務局】 申しわけございません。これは全部注書きを落としているものですから、その中で少し具体的に書いていきたいと思っております。例えば、ここに書いてある検査項目で要改善になるような事項とか、要注意になるような事項があったかどうかとか、それから、エレベーターで言うと、止まってしまったとか、そういった具体的な事例を少し書いていきたいと思っております。

【委員】 例えば地震管制のあるエレベーターで地震があって止まったというのは、不具合じゃなくて、機能どおりに止まったと。これは不具合とは言わないだろうと思っておりますが、むしろ止まらなかったら不具合かもしれないのですが、そういうところと、一般の方の受け止め方が少し違う場合もあるので、何か隠しているとか、隠してないとかという議論になり得るように、紛れがないような、不具合というのは説明していただけるといいと思っております。

【事務局】 そのような形で具体的に書いていきたいと思っております。

【部会長】 ○○のご指摘はごもっともで、設計が考えていることどおりであれば決して不具合ではないという点は、皆さん方認識していると思っております。社会にそれを出すという形のご意見だと思います。他に。

【委員】 これ全体についてですけれども、実務界の意見がどの程度入っているというか、これからそういうことをやっていく段階の原案なのか、もうかなりそういう意見も取り入れた原案なのか、どの段階のものでしょうか。

【事務局】 ある程度ご意見を伺って、原案自体はそういった業界の方のご意見も伺って作っていますが、若干私どもの方でこれから法令にする段階で直していきますので、改めてきちんとご意見を聞きまして、それから、当然、法令上に位置づけることとなりますので、パブリックコメントを行いまして、それらの意見も踏まえて設計をしていきたいと

考えています。

【委員】 わかりました。

【部会長】 私から、先ほど事務局からお答えいただいた点ですが、検査者が複数いる場合、事務局でお考えのように、誰がどの部分に対して適切に管理を行ったかというのはやはり必要な情報だと思いますが、それがグループで複数並んでいるというよりは、やはりこの施設に対する主な管理者は誰かということは明記しておいたほうが望ましいのではないかと。その中のグループの問題は、それぞれの分担の割合でそれぞれ責任をとるのが、多分法的にも筋で通るのではないのでしょうか。名前を貸しただけでも、やはり責任は責任だということにとらえられるのではないのでしょうか。法的にどうでしょうか。何もやっていないけれども名前だけしか出していないから責任はとらないというのは、通らないのではないのでしょうか。法的にはどうなのでしょう。私はエンジニアとしては通らないという判断をいたしますが、その点いかがですか。他の委員の方々、複数検査者等が並んでいて、やった方は必ず責任を担うのだということに記名もしくは必要に応じて記名・捺印ということは必要だと思いますが、その中で、この施設に対しては誰が主にマネジメントしたのだということ特定された方が、いわゆる責任体制の明確化になるのではないかとというのが私の意見ですが、もし他の委員の方々、ご意見があれば、お伺いしたいと思います。

いかがでしょうか。

【委員】 実情を知っている側から言うと、例えばエレベーターだと多分、どこが悪いのかというのはチーフか何かが判断していると思いますが、建築設備の場合一斉に例えば5人ぐらいで行って、おまえは排煙設備、おまえは何と行って行くと、どうしてもそれはそれぞれの得意なところでやっているというのもあるので、両方あるかなと思って発言できないのですが、すみません。

【部会長】 進行役である私がこういうことを言うのも変ですけども、今、〇〇のおっしゃった、検査員を指示する人がやっぱり主任検査者ではないのでしょうか。その上で例えば後ろの方にエスカレーターはB検査者が検査しましたというのが複数出てくるという、それが私の提案というのか、考え方ですが。

【委員】 きちんとしたお答えになるかわかりませんが、検査の実態のような話から言うと、多分、組織過失という概念があると思います。公務員の過誤なんかもそういう形で国家賠償の問題が出ることもありますけれども、何となく全体でいろんな人が小さいミス

侵していて結構重篤な被害を受けるということが、おそらく社会的な実態としては一番大きいのかなと思います。そうすると、なるべく関与している人が表に出てくるようにする、手を広げておくというのも一つの方法ではないかという点が1点です。

それから、名目の話と実質の話ですが、ぎりぎり言うと、名目的に所有者であるとか、あるいは検査をやっている主たる者だというような形でやっている人が最終的に責任を完全に免れるというのは少し難しいのかなと思いますが、といて全体について責任を負うかということ、そこはやっぱり実質的な判断というのが基本といいますか、そういうことも配慮された上で判断するということになるでしょうから。

昔、会社法の議論だと名目的取締役の損害賠償責任という有名な論点があって、ちゃんと会議なんかに出ていて話もわかっているのですが、その人が発言したからといて、誰もその人の言うことを聞かないと。そのようなもともと発言しないことを予定された構成員について取締役としての全責任を負わせていいかということ、それは少し違うのではないかと普通は考えますね。そういう話もあるので、その辺は実態を踏まえて、なるべく逃げ人がいないようにしておくというのがポイントかなと思います。

【委員】 今のお話に関連して、よくリートや何かでファンドがありますね。SPC株を持っていて、アセットマネジメントが中に入って、プロパティマネジメントも入っている。その下にビルマネジメント会社が入っている。四重構造になっていると思いますが、そのときに先ほどの所有者の概念というのはすごく難しいと思うので、そこは明確にしていきたいなという気がします。

それからもう一つ、ちょっとご質問なのですが、以前、定期報告のときに定期の考え方のタームを短くするとかっていうお話が一部あったと思うんですが、今、タームが変わらないで基準だけが変わっているような気がするんですけど、それはそういう考えでよろしいんですか。

【事務局】 前者につきましては、この定期報告の問題だけではなくて、もともとの建築基準法の所有者という概念はどうするかということにつながってきます。いろいろ複雑なケースが出てきているかと思いますが、なかなか一般論では決められない、ケース・バイ・ケースで判断せざるを得ない部分は出てくるかなと思っております。

それから、2点目につきましては、インターバルの話もしたのですが、原則は今、6か月から1年というふうにエレベーターなどは決まっていまして、建物本体も3年までというところで、大体、エレベーターは1年、建物本体は3年に1回というふうになっているケ

ースが多いわけでごさいます、いろいろ議論をさせていただきましたが、この辺の間隔で大体妥当ではないかなということで、今回は、そこについては見直しは必要ないのではないかと考えています。

【部会長】 他に。

私、もう1点、確認したいことがございます。最後の方に閲覧資料というのがございすね。閲覧資料が言ってみれば施設の利用者にわかるような形態というのは、今何かあるのでしょうか。例えば消防でいくとマル適マークというのはわりと、我々がよくわかる形で表示されていますね。どういう形で管理がされて、定期検査が行われて、定期検査の結果はこういうものだったということが、今回こういう問題の事例になった昇降機だとか遊戯施設に関して利用者がわかるという制度というのは、それがないと生きないのではないかとと思いますが、何かよい制度設計というのは可能なのでしょうか。

【事務局】 閲覧自体は、これを全部情報として出すとなかなか一般の方もわかりづらいので、実は任意の仕組みで、エレベーターで言うところのマークがついていて、検査をしたのは誰で特定行政庁はどこかというような表示はしておりますが、検査結果がどうだったかということまではまだ表示していないものですから、その辺は、ご指摘を踏まえて、そういう制度の情報をどこまでわかりやすく表示するかについては、別途検討をさせていただきたいと思います。

それから、先ほど部会長からもご指摘のあった点については、今の実態を少し詳しく調べさせていただきまして、例えば主と従のような形でやっているのであれば、主たる者に例えば○をつけなさいとか、その辺は少し、そういう実態を踏まえて検討をさせていただきたいと思います。

【部会長】 他にいかがでしょうか、この資料9について。後で今後のスケジュールということでまた皆さん方のご意見いただきますけれども、今日の主な点としては、基準を明確化するという形で、物によっては2段階、物によっては3段階の評価をする。中身の充実ということに関しては、今日の資料の例に挙がっているのは2、3ですけども、ここは今後のスケジュールの問題で項目が増えてまいりますので、きょう皆様方からこの方向でよろしいということであれば、言葉は、先ほどのお話のように、どうするかというのはもう一度ご検討いただいて、このままになるか別の言葉になるかは次回の審議ということになると思いますが、基本的には2段階、3段階で少し検査基準の内容の充実を図るとい、その方向性をきょうご了解いただければ資料9の内容に沿うと思いますので、いか

がでしょうか。大体この方向で進めてよろしいでしょうか。

どうぞ。

【委員】 方向性はよいと思いますが、閲覧という欄がありましたが、例えば要改善となったエレベーターがあるという実態を国民が知る方法はあるのでしょうか。事故あったときに誰が責任をとるかという話は先ほどからされていたと思うのですが、そもそもそういうエレベーターがもし存在したとしたら、乗りたくないと思うのです。例えば商法なんかでは今、事故があった場合は10日以内に報告を義務づけて、それを経産省さんはインターネットなりで公表していますね。そういった手法のようなものは何かあるのでしょうか。

【事務局】 今現在は、インターネットまでというのは実施しておりませんので、特定行政庁の窓口で閲覧できるようなシステムがございまして、閲覧簿のような形になっているケースもございまして、やっております。ご指摘の点は、そういう方向もあるのではないかなというご意見もございしますが、その辺は、ちょっと実務上の問題もございまして一足飛びにそこまで行けるのかどうかということもございしますが、できるだけ国民の目に触れるような形で今後進めていければなということで、その辺は今後の検討課題にさせていただければと思います。

【部会長】 それでは、この資料9につきましては、事務局の方からご提案いただいた資料をもとに基準の明確化を進める。方向としてはこれで進めていくということをご承認いただきたいと思います。

あと、今のご意見にもありましたが、私も先ほど少し申しましたけど、閲覧結果をいかに利用者に表示するかという制度設計については、例えば応急危険度判定のようなこともやっているようですので、それもあわせていろいろご検討いただくということで、これは少し先の課題ということにさせていただきたいと思います。

よろしいでしょうか。これで資料9を終わらしまして、次に、資料10、11で今後の方向性を少しご検討いただくということで、今後の検討課題とスケジュールということについて、事務局のほうからご紹介いただきたいと思います。

【事務局】 それでは、資料10でございしますが、まず資料9につきましては、これから具体的な内容をこの方向で詰めさせていただきまして、次回、報告のような形でご了解いただいて、私ども、この点につきましては早急に法令化を進めさせていただきまして、秋ぐらいにはできれば制度の見直しをさせていただきたいと考えております。

それから、次に資料10でございますが、今後の検討課題として、これまでこの部会の中でいろいろご指摘をいただいた点がございます。大きくまとめますと以下のような点があるのではないかとということで、1つは、いわゆる回転ドアのようなものについての安全対策。これは、マニュアルのようなものを使って今やっておりますが、法令上の基準にはなっていないという状況にございますので、そういったものをどうするかというようなこと。

2番目は、いわゆるエレベーターとか、そういったものについて、ブレーキの問題、非常止め装置、それから制御盤のようなものについての安全性のチェックをどのようにすればよいのかと。今は建築確認とか検査でチェックすることになっている部分について、本当にそれで大丈夫かどうかと。それから、今回出てまいりましたが、使用材料の品質は誤ったものが使われているというようなことを踏まえると、そういったものをどうしていけばよいのかと。これは、実は基本制度部会のほうで業務報酬基準・工事監理小委員会というのが設けられておりまして、この中で工事監理のあり方でもこういったことの議論が進められておりますので、そういったものとの関係で、場合によってはこの部会で少し、エレベーターとか、そういったものに関しては議論をしていただくケースが出てくるかと思えます。

3番目は、先ほど申し上げました定期報告のところで資格者の問題が出てまいります。今は省令上の資格になっているということで、いわゆる罰則とか処分をどうするかというようなことが必ずしも明確になっていないというような問題がございます。それから、いろんな新技術が出てきている中で、その技術能力をどう維持・向上させていくかという問題もございますので、その資格者のあり方を検討すべきではないだろうか。

4番目は、エレベーターのようなものについては、その維持管理、これをどうするかと。それから、運行管理も含めて、そういったものを徹底するための方策が必要なのではないだろうかということ。

5番目は、不具合情報、こういったものについてももう少し、先ほどからいろいろ出ておりますが、これをいかに製品のいろんな改善につなげていくか、あるいはそれを世の中にどのように提供していけばいいのかというようなことについて少し議論を進めていく必要があるのではないかとということで、資料11を見ていただければと思いますが、できますればこれらの点について少し具体的な検討をこれから9月以降、来年1月ぐらいまでにまとめていただければというふうに考えております。できますればそれを踏まえて私どもい

ろんな制度の見直しをしていきたいというふうに考えておりますので、これまで議論をいただいたところの少し具体的な深掘りといいたいでしょうか、そういった議論を進めていただければというふうに考えております。

【部会長】 建築物にかかわる事故等に関して、資料10、11で今後の進め方という提案に対して何かございますでしょうか。

【委員】 意見ということで申し上げたいんですが、(3)の定期検査資格者制度の検討のところで処分手続や罰則と書いておられて、そこは深い意味が本当にあるのかどうかちょっとわかりませんが、1つは、ファンクションのあり方については、罰則だけではなくて、これは前から申し上げているんですけども、行政上の措置として、行政制裁金なり、あるいは間接強制でもいいので、要するに行政の体制の中できちんと動かそうと思ったら動かせるようなツールを導入するということをそろそろご検討いただきたいなといいますか、罰則は動きませんから、制裁金だっただけでそんなに簡単には動かないんですけども、いざというときにさあどうやるかという話なので、制度的にもそういうものがあるというか、そういうものが求められている時代ではないかと思えます。

それから検査者の方というのは、監査法人のようなものがありますが、個人として仕事をしているというよりは、多分どこか法人に属しているという形態があるのではないかと。そちらの方が普通ですね。ということになりますと、そういう法人に対しては、ちゃんとコンプライアンスをやりなさいという話になりますから、まして罰金とか払ったってしょうがないので、そうではなくて、もう少し高額の制裁金的なものを考えるということがより有効なのではないかと考えているので、ご検討いただければと思います。

【部会長】 他に、何かご注文はございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

私、この部会長として議事運営をしてきておりますが、今の〇〇のお話について、こういう部会の性格上かもしれませんが、あまり罰則だとかを強調するのではなくて、有用な資格者を育てるというシステムを第一にお考えいただいたほうが望ましいということだけ、申し上げたいと思います。何が何でも罰金だ、罰則だというようなことで縛るよりは、できればいろんな協会等を通じて技術能力を確保するとか、そういったような制度を作る。そういった制度で学んだ資格者にはそれなりの仕事を与えるという制度設計をぜひお願いしたいと思います。これは私の個人的な希望でございます。

もう1つは、先ほどお話いただいたように、それが利用者にもわかるようなシステムとい

うことですね。その3点で進めていただけるのが望ましいのではないかと。

他に、何かご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

今後のスケジュールでございますが、ややタイトでございます。今、事務局からお話のあった資料10、これをぜひ皆様方もう一度お目通しいただきたいと思っておりますけれども、いろんな問題をこの部会が抱えておりますので、それらについて、少しきついスケジュールでございますが、1月中下旬あたりに建築分科会のほうに報告と、随分いろいろな件がありますので逐次報告するという、このスケジュールに沿っていきたいと思っております。具体的な日時については事務局いかがでしょうか。

【事務局】 これから具体的に次回以降の日程については調整させていただきますので、追ってご連絡をさせていただきます。

【部会長】 今後、建築物に係る事故について、それをいかに減じていくか、減災をするための制度設計になりますので、皆様方、よろしくご出席いただいて、いろいろなご意見をいただければと思います。

少し時間より早いようではございますが、特にご意見がなければ、これで本日の部会を終了させていただきたいと思っております。

本日は、暑い中、長時間にわたるご検討、ありがとうございました。

— 了 —