

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（10回）

2007年12月21日

【事務局】 おはようございます。本日は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。定刻でございますので、始めさせていただきたいと思っております。

私、事務局を務めさせていただきます〇〇の〇〇でございます。よろしくお願ひいたします。本日はマスコミ等の取材希望がありますので、よろしくお願ひを申し上げます。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、インターネット等において公開することといたしたいと存じます。あらかじめご了承ください。

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

それでは、初めに資料の確認をさせていただきたいと存じます。お手元の資料一覧をごらんいただきたいと思います。

資料1が、前回9回の議事要旨、それから、資料2が最近の主な事故事例、資料3が大澤工業株式会社が製造したエレベーターの問題についてということです。資料4、品質管理に関する指針(案)、資料5が昇降機、遊戯施設等の安全確保のための技術基準及び確認・検査体制の整備についてという資料、資料6-1、6-2が、定期報告に関する資料でございます。それから資料7-1、資料7-2が取りまとめの素案の関係の資料でございます。参考資料でスケジュールの案をつけております。以上、不足等ございましたら、事務局までお知らせいただきたいと思います。

よろしいでしょうか。なお、各委員におかれましては、配付の資料1、前回の議事要旨につきまして、毎回のことで恐縮でございますが、ご意見等ありましたら、来週中までに事務局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、よろしくお願ひいたします。

【部会長】 皆さん、おはようございます。本日は皆様方お忙しい中、また、師走の折ご出席いただきましてありがとうございます。

今、事務局からご紹介のように、定足数は足りておりますので、ただいまから第10回建築分科会建築物等事故・災害対策部会を開催いたしたいと思っております。

それでは、お手元の議事次第に沿いまして進めさせていただきます。まず、議事次第の3の報告でございます。建築物における最近の主な事故事例、これが資料2ですね。それから、大澤工業株式会社が製造したエレベーターにおける強度の低い鋼材が一部の構造材に使用されたこと等の問題、資料3、それから、次が昇降機使用材料の品質管理に関する指針の案ということについて、これは一括して事務局のほうからご紹介いただきたいと思います。では、よろしくお願いいたします。

【事務局】 はい。それでは順に説明をさせていただきますと存じます。

まず、資料2でございます。毎回出している資料でございますが、建築物等における最近の主な事故事例についてということで、これは過去3カ年分のものをつづったものがございます。前回以降、新たに追加されたものについて説明を申し上げたいと思っております。

まず、4ページをお開きいただきたいと思います。

建築物関係でございます。4ページのところで、11月8日に埼玉県所沢のスーパーでございましたけれども、スーパーの立体駐車場の4階から軽自動車が転落をいたしました。11メートル下でございますけれども、衝突して大破、車は4階の西側のスロープ付近の鉄柵があったわけでございますが、これを突き破って落下をしたということで、親子2名の方がお亡くなりになっています。運転の誤りだと思うんですけれども、柵を突き破って落ちたという事故でございます。過去にも何度か発生しております。昭和61年になりますけれども、やはりこういう駐車場からの転落があって、柵とか、塀についての設計指針が作成されておりますが、それを越えるような衝突ということで落下をしております。

それから、12ページをお開きいただきたいと思います。エレベーター関係でございます。

11月2日と11月19日に、これは両方とも大阪府内でございますけれども、エレベーターで閉じ込めの事故が発生しております。けが人等はなかったようでございます。それぞれ原因ははっきりしないところもございますけれども、そのブレーキのリレー関係とか、あるいは扉の開閉のところのリレースイッチ、これらの接触不良が原因ではないかと考えております。

それから、さらに19ページをお開きいただきたいと思います。

エスカレーター関係です。19ページ下の方ですが、10月29日、これは大阪府内のスーパーで発生しております。1歳9カ月の女の子ですが、ちょっと母親から離れて、エスカレーターのほうに行ってしまうと、転んでくしとくしの間に指を挟んでしまいけがをされております。

それから、11月27日には山梨県内の物販店でございますけれども、これはご老人の方、82歳の女性の方ということですが、ステップを上がるときに不安定になってしまって、あおむけに転倒されて打撲をしたという事故です。

それから、次のページの一番上ですが、12月7日に都内で、これは女性の方がめまいを感じて倒れて、将棋倒しで後ろに3名の方も倒れたという事故です。それから、さらに22ページをお開きいただきたいと思います。

11月14日、静岡県内の医療関係の物販店でございますけれども、業務用の簡易リフトにおいて、かごの床面と実際の3階部分ですが、床面の間に男性の方、71歳の方が体を挟まれて死亡されている状態で発見されたということです。

さらに12月11日にも、兵庫県で従業員の方が簡易リフトのかごの中で挟まれて倒れているところを発見されて、いずれもお亡くなりになっているということです。本来人が入り込めないところですが、おそらく簡易リフトに乗り込もうとしてしまったのではないかと考えております。

それから、遊戯施設関係でございます。29ページをお開きいただきたいと思います。

11月11日、29ページの下の方でございますけれども、和歌山県内のマリナーシティというところですが、ここでコースターにおいて、ホームを出まして、コンベア巻き上げ機でコースターを巻き上げている途中で停止したということでございます。モーターのインバーターが故障したということですが、コースターが止まってしまった状態でしたので、緊急的に歩道から避難をさせたということで、けが人はございませんでした。

それから、12月9日に千葉県内、これはディズニーランドですけれども、ディズニーランド内の変電設備のトラブルにより、大規模な停電になってしまったということで、各施設が止まってしまった、安全装置が働いて緊急停止したということです。特にけが人等はなかったということでございます。

それから、30ページでございます。

12月15日埼玉県内の遊園地で、観覧車でございますけれども、上に上がっていったところで扉がいきなり開いてしまったということ、中で人が移動した際に開いたというこ

とで、原因は係員の方が扉のロックをしていなかった、確認を怠っていたということだということです。幸いにしてけが人等はなかったということで、運行管理上の問題があったということでございます。

それから遊戯施設、作業者の事故が2件ございました。11月18日には神奈川県内の遊園地で、これは上からストンと落ちるような、フリーフォールと言われているような施設でございますけれども、その点検中、ワイヤの点検をしているときに軍手が引っかかってしまって、巻き込まれて指を切断したという事故でございます。

それから12月13日には、これは山梨の富士急ハイランドですが、これも点検中でございますけれども、ブレーキのフィン、パットの交換をしていたところ、そのコースター自体が30センチほど動いてしまったということで、職員の方が大けがをされたという事故でございます。点検時の安全対策について、少し十分ではなかった点があるという報告を受けております。

以上が資料2、最近の主な事故事例でございます。

続きまして、引き続き資料3を説明いたしたいと思えます。

資料3、大澤工業株式会社が製造したエレベーターにおける、強度の低い鋼材が一部の構造材に使用された等の問題についてということでございます。これは富山県内に本社がございます大澤工業株式会社でございます。匿名の通報がもともとの発端でございますけれども、この会社はもともと既存の住宅にエレベーターを設置するなどの工事を行っていたわけでございますが、その際に建築確認をとっていないということ、それから、以前にもございましたが、本来はSS400材を使うということで強度計算しているものについて、強度の低いSPHC材という鋼材を使用していたという、この2点が判明した旨、県から報告がございました。

これは実は以前にも、同じような鋼材の低い強度のものを使っていたというのがあって、日本エレベーター協会さんを通じて、二度にわたり会員の実態調査というものを行っております。大澤工業さんは会員企業なのでございますけれども、今回の2回にわたる調査の中では、特に問題はないということでご報告を受けていたんですが、実際のところこういう問題が発生したという事案でございます。実際には14年4月から現在までに製造された176台のうちの152台が、そういう強度上の低い鋼材を使っていたということでございます。巻上機、あるいはかごの下枠等に使っていたということなんですが、大澤工業さんの強度計算によりますと、結果的には特に強度上、基準法の問題にはならないという報告を受け

ておりますが、これにつきましては各特定行政庁に要請をいたしまして、行政側でもその旨きちんと確認するという事で、以前の案件と同じような確認作業を行っているところでございます。

低い強度のものが使用されたという経緯でございますけれども、大澤工業の認識、鋼材に対するその認識が不十分で、実際の発注の段階、あるいは部品の製造を一部外部の企業に委託しているわけでございますが、委託先に対する指示があいまいであったということでございます。

それから、1枚めくっていただきまして、2枚のところでございます。

先ほど申し上げましたように、今、この152台につきましては、その安全性について行政庁で確認をしていただいているところでございますけれども、あわせて日本エレベータ協会さんには、以前に行った調査の中で問題ないという報告をされていながら、今回こういう問題が新たに発生しておりますので、再度会員企業に対して同様の問題がないかどうか、徹底的な調査を行うように指示を申し上げたところでございます。

それから、一番下、なお書きのところです。以前の問題を受けて、日本エレベータ協会さんに対しては、エレベーターの製造における鋼材の品質管理について指針の作成を指示しているところでございまして、この後ご報告を申し上げたいと思います。

資料をいくつかめくっていただきまして、5ページ、最後のページでございますが、この鋼材の強度問題についてのまとめをしております。最初、7月の段階で、フジテックでこうした問題があって、かなり大規模でございましたが、調査をし、まだ最終的に全部の結果を取りまとめておりませんが、同じような安全確認の作業を行っているところです。その後、日立、三菱、東芝と、相次いで同様の問題が判明したところですが、今回、大澤工業というところで同様の問題が判明したということでございます。

続きまして、これに関連もいたしまして、資料4でございます。先ほど申し上げましたように、この鋼材が当初設計上使われているものと異なる、強度の低いSPHC材などが使われているということで、このエレベーターの製造過程、あるいは施工時の問題として、品質管理ということについて協会でいろいろとご議論、ご検討をいただいたところでございます。事務局に昨日までに、この協会基準になります。JEASといいますが、2002番ということで、昇降機使用鋼材の品質管理に関する指針の案をご報告をいただいております。今日ご説明申し上げて、ご意見もちょうだいしながら、協会としてまとめていきたいという意向だということでございます。簡単にこの資料4を説明させていただきたい

と思います。

目的はエレベーターに使用した鋼材、あるいは部品が図面の指示どおりの鋼材で作られていることを確認する、確保するということでございます。

適用の範囲は、直接エレベーターメーカーが購入する鋼板は当然でございますけれども、これまでの事案を見ると、エレベーターメーカーが製作委託をしている場合も多々ございますので、その製作の委託先が購入する鋼板についても、その品質を確保していく必要があるということでございます。

第3でございますけれども、直接鋼材調達する方法として、まず構造材に用いる材、SS400などいろいろございますが、その鋼材を調達するには、必ず規格を明示して発注するということでございます。材の規格を明示して発注をするということで、2番、発注するには、購入先に対してミルシート、これは鋼材のメーカーが発行いたします品質の検査の成績書ということでございますが、ミルシートと呼ばれているものでございます。こういったものをメーカーの判が押されたものとして、必ず提出をしていただくように要求をします。これは本来、いろいろな流通過程がございますから、商社であるとか特約店、あるいはコイルセンターと呼ばれている流通経路を通して鋼材が最終的には納入されますので、その過程においても押印をしたもの、要するに裏書をすると言われているものですが、そうしたものを提出していただくことが望ましいとしています。当然ミルシートは、台帳で管理していくということでございます。

それから、次のページでございますけれども、第4、検査体制です。そうしたミルシートを提出していただいておりますが、実際の鋼材の受け入れ時には発注書、納品書、あるいは現品のラベル、実際に現品にマーキングをするということもあるようでございますけれども、そうしたことで注文した内容と納入品が正しいこと、鋼材規格が正しいことを確認すると。あわせて社内の第三者部門、監査部門がこの受け入れ検査の実施状況について、適宜現場を監査していくということについても要求をしております。

5番ですが、これは先ほど申し上げました製作委託先の対応ということで、直接購買するときと同じように、この製作委託先も同様の対応をとるように指示をしていくということを要求しております。あわせて、委託元であるエレベーターメーカーは、委託先の会社に対して監査も行うということでございます。

最後、第6が教育でございますが、かなり使用鋼材についての知識が現場の職員の方々にも不足をされていて、誤解をしていたり、知識不足で間違った鋼材の納入を受けてしまった

という報告を多々受けておりますので、この鋼材の品質管理についての知識教育を実施していただくということでございます。これは協会として、会員に最低限このことはやるべきであるということをお示しをするというものでございまして、当然各社プラスアルファのことも含めて、この品質管理に取り組んでいくということでご報告を受けております。

以上、私のほうからの説明でございます。よろしくお願いいたします。

**【部会長】** はい。ありがとうございました。

それでは、以上の資料1から4の主な報告事項でございます。何かご質問を含めて、ご発言ありますでしょうか。

**【委員】** 資料の3なんですが、大澤工業の件ですけれども、全体に鋼材の強度について関心を置いたご報告だったと思うんですが、資料の2ページの(1)ですけれども、そもそも建築確認を受けていなかったということなので、それに対するサンクションと申しますか、対応はどうなっているのかお聞かせいただきたいんですが。

**【事務局】** 当然建築確認を受けていなかったということで、これは手続上問題があったわけでございます。そうしますと、建築基準法の規定からして、まずは建築主である本来の、住宅であれば住宅の所有者の方ですね。その方々にまず法律的な問題が発生する。ただ、実際には施工者である大澤工業がそういった手続を怠っているということもあわせて、建築基準法上の問題というのは当然でございます。

ただ、実際のところ、最終的に設置されたものが、今確認中でございますけれども、強度上問題がない、基準法上の技術的基準に抵触をしていないということになりますと、いわゆる手続的な怠りがあったということだけでございまして、そのことをもって、例えば法的に罰則の適用をどうするかというのは、やっぱりケースバイケースで考えていきたいと思っております。確認作業を行っている行政庁から報告を受けた後に、対応について検討してまいりたいと考えております。

**【委員】** 建築確認を得ていなかったのは手続的な瑕疵であると、そういうご認識でしょうか。例えば運転免許で無免許であった場合に、免許をとる手続をとっていなかっただけという取り扱いにはならないですね。

**【事務局】** 基準法上、違反は違反でございまして、当然それに対する罰則の規定もあるわけでございます。ただ、実際に設置されたものが安全かどうかということも含めて、トータルに罰則の適用というのは考えるべきではないかと考えているところです。

**【部会長】** 今のお話は多分法的な話で、このままにしておく建築確認をしなくても

いいのではないかという風潮を出すような危惧も若干あるような対応ではないかという危惧をされているのではないかと思うのです。ただ、誰に責任があるのかと言われると、オーナーは知らないうちにやられているし、では大澤工業、確認申請をすべき建築主に問題があるとしても制度上知らなかったということになる、状況として。私の判断は。大澤工業かと言われても困る。委員から何かご見解がございますでしょうか。ただ、何も対応がないというと、最初に申し上げたように、建築確認をしなくとも後でいいのかということ、を公的に認めることになるようで社会的にはまずいのではないかという。

【委員】 全然まずいと思います。

【部会長】 全然まずいですか。

【委員】 ちょっといいですか。

【部会長】 はい。

【委員】 これ、たしか建築主と同時に、建築基準法の手続をとらないでやった施工者も、多分ペナルティーがあるはずですよ。だから、適用しようと思えばできるのだと思います。ただ、今事務局がお答えになったのは、おそらく全体としての事件のバランスを考えてという、総論を言ったのだと思います。しかし個別のケースでいうと、私も本件を見ていて、ノーペナルティーだとちょっとやり得だなという気がします。

皆が費用をかけて、コストをかけて、いろいろなことをやりながら基準法を一生懸命守っている中で、ルールを無視したのが結果的にノーペナでいいとすると、これはもうやっでいられないという。ルールを守った者が損をする。ルールを破った者が得をする。あまりいいことじゃないなとは思っていますね。

【委員】 これは後のご議論を伺ってから申し上げようかなと思っていたのですが、ちょっと今のご説明は少々驚きでして、やっぱり建築基準法って、建築関係の問題が非常に噴出しているような状況があって、しかも、もともと三大ざる法の1つとか言われて、道交法と並んでやられてきたわけですが、どういうふうに執行するのかということについて、やっぱりもっと真剣に考えなきゃいけないのだろうと思います。それで、抜本的に解決する方法は、学者的にはそれなりには考えられるわけですが、いろいろ内部的な問題もあってできないのだろうということは推測しておりますが、先日とある別のセッションで、執行法みたいなものをお考えおられるというアイデアに接したのです。

要するに、仕組みの作り方なんですが、建築基準法の確実な執行をするための特別措置法みたいなものですね。執行面に着目したような、法律みたいなものをお考えの余地がどう



もあるようで、その場合に、ペナルティーを課すように考えていくというだけではおそれくためなので、きちんと守った場合に、今何らかの形でメリットがあるといえますか、ボーナスがあるというようなふうに住組むみたいなことも少しは考えないと、単純な手続違反では全くありませんし、結果オーライという問題ではないし、大もとのところがきちんと動いていないのに、どうしてこの後いろいろな議論がある細かい基準について守らせることができるのかというところが、大変バランスを欠いているのではないかと思います。

【部会長】 今、この話は、ややこの部会の枠を超えるような議論になりますので、ちょっと事務局指導課のほうで一度ご意見をまとめていただいて、次回のこの場なり、また別の折に、行政としてどうお考えかというのを述べていただくということにさせていただきたいと思います。この場でこれがどうだというのは、やや部会の構成の形からは、もう少し広い場で議論していただいた方がよいと思いますので、一度これ、指導課の中でご検討いただくように。

【事務局】 承知いたしました。今回の事案におきましても、建築確認をとっていなかったことと実態違反と、あわせて調査を急いでいるところでございます。委員のご指摘の点を踏まえまして、どうすれば的確な建築行政の執行が、基準が担保されるのかということをご指導課として考えて、ご報告したいと思います。

【部会長】 他によろしゅうございますか。

【委員】 ちょっといいですか。

【部会長】 はい。

【委員】 3つありまして、1つは資料2の4ページで、駐車場から自動車が落下したという件です。ちょっと聞き間違えたかもしれませんが、昭和60年代に設計ガイドラインがあるというふうにおっしゃったのでしょうか。ということは、この駐車場はそれを守っていてつくられていたかどうか。

第2点目は、軽自動車という車の中で一番軽いといえますか、力がないといえますか、そういう車であっても落ちてしまうということになると、その設計のガイドラインが果たして妥当なのかどうか。ほとんどこういう問題は運転ミス、人為的なところから発生するわけですが、それであっても、ある程度墜落しないようなものに直していく必要があるのではないか。特にスロープとか、あるいはよく車どめを乗り越えてというようなことがありますけれども、その辺のお考えをお聞かせいただきたいということ。

それから第3点目は、資料3の大澤さんの参考資料のところ、いろいろな強度の低い鋼材を使用したエレベーターということでしたが、それでも安全ならば、ある意味ではオーバースペックではないかという議論にならないようなことを考えておかななくてはならないのではないかというふうに思いますが、そのことについてお聞かせいただきたいと思えます。

**【事務局】** 1点目の自動車の転落事故につきましてお答えさせていただきますけれども、今回の事故があった施設は、このガイドラインが出た昭和61年以前に建築されたものでございました。ガイドライン上は、この種の事故がかなりあるものですから、やはり運転技術だけの問題に帰すことはできないだろうという判断で基準を定めておまして、自動車の重量にもよりますが、一般的にはアクセルとブレーキの操作ミスといったことが多いわけですが、その程度の速度で1トンあるいは2トンぐらいの重量のあるものが衝突しても転落を防止できるような構造基準を定めて、ガイドラインで行政指導をしております。実態として、最近のものにつきましては守られていると思えます。

**【委員】** わかりました。

**【部会長】** 2点目は。

**【事務局】** 2点目の大澤工業のほうの鋼材の強度の話でございます。SS400というもので設計をしていたわけですが、SPHC材の強度をもっても、計算してみると事足りていたということで、設計側に余裕があったということでございまして、基準のほうはあくまでも基準法最低基準ということで、そのオーバースペックということでは考えておりませんが、設計上、余裕があったということだろうと理解しています。その点も今、行政庁のほうで再度確認をしているところでございます。

**【委員】** はい。ありがとうございました。

**【委員】** ちょっと別の観点からですが、その匿名の通報というところを見まして、公益通報者保護法というのが施行されておりますが、その施行前と後でかなり違うものですか。先ほど三大ざる法なんておっしゃいましたけれども、こういう法律違反というのはなかなかわからない。内部の人しかなかかわからない部分が多くあるではないかと思うのですが、そういう公益通報者保護法の効用というか、そういうものは建築関係でも見られますでしょうか。

**【事務局】** この法律制定後、この法律に適用するような、この法律により保護されるような方がまさに通報してくるというものが、決して多数出てきているという状況ではあ

りませんが、こういった匿名でいろいろな情報を寄せてくると。これは国交省としてホットラインステーションというメールによる窓口も開いたりしていますが、いろいろな形で情報が寄せられることは多くなってきております。ただ、中には物件も特定できないようなものもありますし、より内容が具体的であれば、匿名であってもいろいろな確認作業をしているという状況でございます。

【部会長】 他によろしゅうございますか。

【委員】 1点だけ、資料4で、目的で鋼材及び部品が図面指示どおりの鋼材でつくられているかどうかを確保すると。これはこれでよいと思いますが、図面指示どおりの鋼材が安全かどうかの基準は別にあるということによろしいでしょうか。

【事務局】 図面指示どおりの鋼材が基準を満たしているかどうかということでしょうか。

【委員】 ええ。

【事務局】 それは当然強度計算などに基づいて、基準を確認しているという。

【委員】 それはどこかにその基準はあるということによいでしょうか。

【事務局】 後ほど資料5でご説明しますが、通常はJ I S製品を使うというのが原則ですが、これについての基準法上の最低基準としての規制はございません。したがって、S P H Cを使っても違法だとは言えない状況にはございますが、それについてはやはり何らかの品質基準を担保するためのものが必要ではないかということで、次の5のところでご提案をさせていただいているということでございます。

【委員】 はい、わかりました。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 今の資料4について1点だけ、第2の適用範囲なんですけど、ここで鋼材という言葉が出てくる中で、ここだけ鋼板になっている意図というか、目的をお聞かせ願いたいと思います。というのは、J I Sなどでは、板以外に棒材ですとか、そういったものが直接購入できるものとしてあると思いますが、その点何かお考えがあるのであれば教えていただきたいのですが。

【委員】 今のご指摘のところ、この適用範囲、「鋼材材質指示に基づき直接購入する鋼板」という、鋼板という形で明示してございますけれども、エレベーターに使う材料はさまざまありますが、強度部材、建築確認申請において強度計算を要する部分というのが、使う材料とすると型钢と鋼板に分けられます。型钢の場合にはS S 4 0 0以外に存在しな

いという材料でありまして、鋼板についてはSS400、SPHCほかが存在するという  
ことで、SS400ということで、内容が明確になっている型鋼を対象外とし、いくつか  
の種類が装丁される鋼板について、きちっとしたルールをつくったという内容でございま  
す。

**【部会長】** よろしゅうございますでしょうか。

私から2点ありますが、1つは意見というよりは今後のあり方ですが、報告が上がって  
くる母集団の性格にもよるとは思いますが、資料2の事故事例でご紹介いただいた、22  
ページの簡易リフトだとか、それから後ろのほうの比較的工作で使っている方の事故が重  
大事故につながっているような印象を受けます。これは多分、あまり軽微なものは報告が  
上がってこないという特性や母集団の性格によるのかもしれませんが、簡易リフト  
のページをずっと見ても、かなり重大な事故に結びついているということで、これは何ら  
かの形で国交省のほうで、注意喚起など何かアナウンスを出すようなことをお考えいただ  
けないでしょうか。それが1点。

それからもう一つ、今の資料4で、これは日本エレベータ協会の資料ですので。これは  
指針ですよ。ガイドラインですので、ガイドラインからいくと第5にかかるのかもしれ  
ませんが、仕事を外に出しても、最終的な責任はやっぱり作る側があるんだという  
認識をしっかりと持つようには是非明示していただきたいなど。出した相手方も責任をとる、  
やっぱりこういうものを委託する、委託側が最終的な責任を持つ。これは法的にはどう  
なんですか。やっぱり委託側が、こういうものを作るようにと指示した側が最終的に。是  
非そういう精神でこの指針の運用を図るということにしていただきたい。これは要望でござ  
います。

**【事務局】** 1点目については、事務局でも検討をさせていただきたいと思います。

2点目は日本エレベータ協会さんにご検討いただきたいと思います。

**【委員】** 2点目につきましては、今ご指摘のとおり、最終責任は当然ブランドを張っ  
ているメーカーですから、それは十分承知しておりますけれども、この指針の中でそれを  
明確にうたいたいと思います。

以上です。

**【部会長】** はい。ありがとうございました。

それでは、ほかによろしければ、次の議事次第4の議事のほうに移らせていただきます。  
今の報告に関して、各委員より貴重なご意見をいただきました。

それでは、議事次第4ということで、昇降機、遊戯施設の安全確保のための技術的基準及び建築確認・検査体制の整備ということで、これは資料5でございます。それから、定期報告制度の見直しに係る建築基準法施行規則の改正案及び関係告示案、これが6-1、それから、定期報告制度の見直しに対するパブリックコメントに寄せられた主な意見とその対応状況、これは資料6-2ということで、これ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5と、5がまず残りました課題の部分でございます。これまで定期報告制度ですとか、事故情報等についてご議論いただきましたが、技術的基準の部分につきましては、まだ審議が足りない部分がございますので、その部分についてのご審議をいただきたいという趣旨でございます。

資料5で、まず現行制度が1ページ目でございます。これはもう既にご承知かと思いますが、現行基準法では技術基準を決めて、それを確認、あるいは完了検査等で設置時の安全性を確保して、使用時には、いわゆる維持保全の努力義務を所有者に課した上で、定期的に専門の資格者に、調査をして建物等の状態をチェックしていただくと。それによって必要な安全性を確保するという仕組みになっております。

2番目、(2)にございますとおり、昇降機、遊具施設、これは動くものでございますので、通常の建築物よりも、よりさまざまな安全対策を施しているということでございまして、例えば、昇降機につきましてはロープの安全性、損傷を生じないというようなこととか、あるいはフェイルセーフの観点から、二重化をすると。ロープ等を二重化するというようなこと、それから、いわゆる制動装置をきちんと設けて、安全に止まると。それから、扉があいたり、そういう危険な状態で運行しないようにというような安全基準を定めているということでございます。

それから、遊戯施設につきましても、いわゆる主索等の安全性、客席が衝撃によって壊れるというようなことを防ぐとか、あるいは客席に乗っている方が落下しないような落下防止措置を講じるとか、それから、衝突しそうになったときには安全に止まるというような基準を定めているということでございます。

それから2ページ目に参りまして、昇降機と遊戯施設につきましては、通常の基準と少し違いますところは、建物よりも摩耗などによる強度低下ということがございますので、ロープとか、そういった部分につきましては、本来使用時に満たすべき安全性の水準を一定程度割り増しをした基準で設置時の基準を設定いたしまして、一応それを満足するよう

な形で、少し上乘せした形で強度を確保すると。その後、当然使用時にはだんだん摩耗してくるというようなことも想定して、それは定期調査・検査でチェックをして、危険になりそうな場合には改善措置を講ずるといふようなことになっているわけでございます。

それから防火設備とか階段、これにつきましては、2年前でございますが、いわゆる防火シャッターによる挟まれ事故がかなり起こりました。そういったことも踏まえて、挟まれ防止措置、挟まれそうになると一定の衝撃以内におさめるとか、そこで止まるというような装置を付加するようなことを義務づけております。そのほか、日常安全という観点では、階段とかのいろいろな基準、あるいは手すりの設置というような基準を定めているということでございます。

2番目以降が問題点でございますが、まず①が技術的基準、先ほどもちょっと出ましたけれども、いわゆる鋼材とかの品質の基準が十分定められていないということも含めまして、今の基準というのが、どちらかという性能を規定しているのみでありまして、具体的なスペックが書いていないものが非常に多くございます。

7ページ、8ページがエレベーター、9ページ、10ページが遊戯施設でございますが、こういう基準が定められておりますが、例えば、ちょっと見ていただくとわかるのは、8ページのところに安全装置というのがございます。これがエレベーターの安全装置の概略でございますが、例えば告示平成12年1423号というのが書いてあると思いますが、その告示に規定されているのが、例えば動力が切れたときに原動機の回転を自動的に静止する装置とか、それから次のところに、定格速度の1.4倍を超えないうちにかごの降下を自動的に静止する装置ということですが、こういう装置を設けなさいということが規定されておりますが、この装置自体をどのような構造にしなさいというような基準が定められていないということになっています。

先ほどの品質についても、例えば7ページにございますけれども、主索、ロープ等の主要な構造部分というのは、いわゆる強度の検証をして安全であるということを確認なさいということになっておりますが、材料の品質などの基準が必ずしも明確に規定されていないというような問題があるということでございます。そのために、結果としてその部分の性能が本当に確保されているかどうかということについては、メーカーにお任せしているという状況にございまして、建築確認の際にそういうもののチェックが行われていないというのが実情でございます。

それから、また2ページに戻っていただきまして、(1)の①の後段の部分でございます

が、いわゆるコースターの事故等を踏まえて、コースター自体についてはフェイルセーフの観点から不十分ではないかというご指摘がございました。例えばあの事故でも、車輪が脱落しても形状を傾かないような構造になっていれば防げた可能性があるわけですが、車輪の脱輪によって、もうほとんど脱線状態になってしまってぶつかってしまったというようなことがございます。そういった意味での、もう少し基準の見直しということがどうも必要ではないかというご指摘がございます。

それから②でございますが、これはどちらかというところ検査の問題につながってくるわけですが、今回のこのご審議を踏まえて、次の6でご説明しますとおり、検査の基準を作ったわけですが、その際問題になりましたのは、適法かどうかという判断が非常に難しいと。例えば、劣化をするロープなどにつきましては、基本的に一定の強度を確保しなさいという基準になっているものですから、検査のときに本当にその基準を満たしていないかどうかというのは、実際には取り出してきて強度試験をしなければわからないという状況になっているものですから、本当に違法なのかどうかということで、違反是正の措置につながりにくいという、これは行政庁側からのご指摘もかなり出てきているということがございます。

それから3ページ目に参りまして、ドア、シャッター、こういったものにつきましては、回転ドアの事故もあったわけですが、まだ明確に建築基準法上の基準がないというような問題がございます。それから、先ほど出ました駐車場からの転落防止事故とか、やはり浴室での転落事故というようなことも起こっているわけですが、必ずしもそうしたものに对应した基準が法律上に明確に規定されていないという問題がございます。

それから(2)でございますが、これは特に遊戯施設の関係では、総務省の勧告でも出てまいりましたが、いわゆるこういう機械ものにつきましては、なかなか行政庁で職員がいないという実情もございまして、審査が非常に難しいということで、必ずしも十分にチェックできないという問題が指摘をされているということでございます。

こういった問題点を踏まえまして、まず、少し早急にやらなければいけないのではないかとするのは、技術基準を少し見直しをするべきではないかということで、いろいろな未制定の部分を含めて、安全基準の見直しが必要ではないだろうか。これはコースターの問題も含めてでございます。

それから②が、使用時に検査をして、やはりわかるような基準を技術基準の中に盛り込むべきではないだろうか。例えばロープの強度をはかるのではなくて、例えば直径が9

0%以上確保しなければならないとか、そういった基準にして、検査をした際に違法かどうかが明確にわかるような基準に少し見直すべきではないだろうかというのが2点目でございます。

それから3番目は、定期調査の中で、今、防火設備、防火シャッターとか防火扉というものにつきましては、これは定期調査のほうで行っています。定期検査といいまして、専門の、エレベーターとか建築設備のように詳細な検査までは行っていないという実情がございます。これにつきましては、やはりかなり機能も高度化してきておりますし、それから挟まれ防止措置を義務化したということもございます。こういったことも踏まえて、専門の資格者でそういう、少し詳細な検査を行うような仕組みが必要ではないだろうかというのが提案でございます。

それから次が、いわゆる確認・検査体制でございますが、①が、先ほど申し上げました安全装置などにつきましては、なかなか具体的なスペックを決めがたいという問題がどうもあるようでございます。これは各社ごとのノウハウというような考えでございまして、そういったことを踏まえますと、なかなか基準化しにくいのではないかとということで、そういった部分につきましては、むしろ性能を満足するかどうかを専門家が見るような仕組みを導入すべきではないかとということで、こういう安全装置などについては、いわゆる性能評価機関で専門家の審査を受けて、大臣が認定するというような制度を検討すべきではないだろうかということでございます。

それから②は、これは地道な努力が必要でございますけれども、行政庁の職員、あるいは確認検査員などに対する研修をやって、昇降機、遊戯施設等の審査に係るいろいろな知識の啓蒙といいたいまいしょうか、品質向上をすべきではないだろうかということでございます。

それから、引き続き検討すべき課題、これはなかなか今すぐにはできませんが、新しい基準の整備というのをやはりやらなければいけないだろうということで、今後いろいろな日常災害等の事故事例をきちんと分析をした上で、どういう基準を盛り込めばいいかということについて少し中期的な課題として検討させていただきたいと。

それから最後に遊戯施設でございますが、この部分につきましては、一応基準の整備とか、維持保全等のことをやりますけれども、もう少し抜本的に、特に運行管理の面がなかなか基準法という枠の中では難しい問題もございますので、そういったことの徹底する方策を少し幅広くご議論いただく必要があるのかなということで、これについてはまだ少し継続して議論をしていきたいと考えております。



以上が資料5でございます。

資料6でございますが、これは前回までにかなりご議論いただきました定期調査の関係、定期調査・検査の基準を明確化することと、それから報告内容を充実しようということでございます。

資料6-1は改正の概要でございます。まず定期調査・検査の項目、方法、基準を明確化するというので、従来所管法人の解説書みたいなもので決まっていたこの基準につきましては、告示化をしまして、法令上に位置づけを明確化しようということ、具体的な方法と基準を明確化するというのが(1)でございます。

(2)は報告をしていただく内容が、どうも不十分ではないかというご指摘がございましたので、例えば検査をした資格者を明記するとか、それから詳細な成績表とか検査表を様式化して出していただくとか、重要な項目については写真とか試験結果の概要、例えば探傷試験の結果などを添付していただくというようなことを内容とする改正をしたいということで、これは10月からパブリックコメントを実施してまいりました。その結果が6-2でございます。実は11月25日まで行いまして、500件ほどのコメントをいただきました。すべてご紹介はできませんので、主なものをここで記載させていただいております。

主なものとしては、例えば全般的なものとして、やはり判定基準の中で著しいとか、顕著というような、少し抽象的な表現にならざるを得なかった部分がございます。こういった部分をどうするんだと。これについては、解説書等に、例えば写真等で例示をして、できるだけわかりやすく解説するというようなことで対応したいと思っております。

それから、3番目でございますが、この基準の中で10年に1回程度、やはり外壁タイル等については全面打診が必要ではないかということをご提案させていただいておりますが、なかなか10年に1回では難しいんじゃないかということ。それから、特にマンション等で大規模修繕の時期とずれるときにむだではないかというご指摘がございました。これについては、そういうケースについては少し柔軟に対応して、例えば大規模修繕が近々あるという場合には、その時期にやればよいというような扱いにしていこうということでございます。

それからあとは、大きなものとしては、次の2ページ目の真ん中がございます。これはこの部会でもかなりご議論をいただいた部分がございますが、いわゆる探傷試験の実施につきましているろいろなご意見、これはかなりございまして、原案では勾配が5度未満で、

かつ定常走行速度が40キロ未満のものとそれ以外のものを分けて、前者が3年、それから通常の速いコースターが1年と。1年置きに探傷試験をやっていただく案にしておりましたが、どうも自転車、サイクルモノレールみたいなものも3年に1回というのは厳し過ぎるのではないかという意見や、速度は遅いけれども、角度が少し超えてしまっているものがあると。20キロぐらいでしか動かないが、一部分5度を超えているところがあって、それも1年以内み実施しなければならないのかというようなご意見もございましたので、専門家ともご相談をさせていただきまして、サイクルモノレールみたいな人力で走行するようなものは5年以内、それから速度で40キロ未満のものを3年以内、それからそれ以上のものを1年以内というような形に分類をさせていただこうかと考えております。

それからあと主なものとしては、3ページ目にございますが、今回定期報告の中で不具合情報を書いていただく案にしておりますが、不具合の定義を明確化してほしいというご意見がかなり出ましたので、まずこれについては様式の注意書き、これは施行規則の中で書きますが、例えばこの昇降機でいいますと、戸開走行をしたとか、あるいは異常音・振動等があったとか、機械が故障したとか、異常動作を起こした等々、こういったものを例示した上で、さらに詳しく解説書で具体的な状態とか、こういったことが発生したというようなことを解説したいと考えています。

そのようなご意見がございまして、施行時期でございまして、資料6-1の2ページ目に書いてございますけれども、もうパブリックコメントは終わっておりまして、今公布の準備をしています。官報掲載の手続をやっておりますが、1月に多分公布されると思います。施行については4月からということですが、ただ、今回検査の基準が変わりましたものですから、4月以降検査に着手する、調査・検査に着手するものから、これは適用するというにさせていただいて、例えば2月に調査したものを新しい様式で出せと言っても、なかなか難しい面もあると思いますので、そのような取り扱いにさせていただきたいと考えております。

以上が6の説明でございまして。

**【部会長】** ありがとうございます。それでは、以上の説明につきまして、ご質問、ご意見を含めてご発言のほうをお願いしたいと思います。ご意見ございますでしょうか。はい、どうぞ。

**【委員】** ちょっと1点だけ感じたことがありまして、資料5の3ページですが、問題点として、早急に講ずべき施策の中に摩損の問題が出てきております。それで、実際に検

査標準等の見方の中にも、摩耗の定量化ということで9割という数字が具体的に出てきておりますが、機械構造はこのワイヤだけでなく、特に遊戯施設は軸などの設定が多く、設計する側でそれを設計する際には、必ずこの摩耗に関しての基準として、そもそも寸法公差ですとか、基準を定めて設計をさせているわけですね。ですから、その寸法公差を外れたときに、やはり定期検査が必要だとか、交換が必要だとかという基準になると思います。

一方もう一つ大事なのは、同じように設計するとき幾何公差という考え方があって、同じ丸い軸がすり減り方が必ず均一に減るわけではなくて、楕円に減っていったり、一部分ハート形に減っていったりというような、偏摩耗という考え方もあると思うのです。ですから、この基準の中に割合だけではなくて、形を損なうという基準も、できれば入れていただきたいなど。要するに真円度を損なわないとか、そういった文言でもよろしいかと思いますが、それらが両立していないと、やはり同じように事故が起きる可能性があるなという懸念があります。よろしくをお願いします。

**【事務局】** この具体的な基準につきましては、これから研究所が中心になりまして、総合的な研究開発を今、実施しておりますので、その中にご指摘を踏まえまして、いろいろな専門家の方々のご意見も踏まえて、きちんとまとめてまいりたいと考えています。ありがとうございます。

**【部会長】** ほかに。

**【委員】** どこまで法で縛るかという、そのあたりの問題で、たまたま今日も建物の管理者サイドとか、設計者サイドの方のご出席はわりと少ないと思いますが、例えば機械で動くようなものなどは、やはり責任持ってきちんと規制すべきだと思いますけれども、使う側の人の方が相当注意して使わないといけないと。例えば階段は規制があるというだけで、さらに厳しくするというような内容ではないと思いますけれども、その種の、例えばガラスにぶつかる問題とか、そういうのをどの程度規制するかということについては、今後少し、何というのか、どこがいいかということ議論していただきたいと思います。

**【事務局】** 実はそういうこともございまして、私ども、まだこの日常安全的なところをどの水準まで規制すべきかどうかということについては、まだ十分議論が尽くせていないということで、引き続き検討すべき課題に入れさせていただいて、少しそういうことも含めて、もう少し議論を詰めさせていただきたいと考えております。

**【委員】** 今の点ですが、例えば資料5ですと、安全装置等についての技術的基準が不

備であると。規定が性能的なものにとどまっているので、これを具体化して明確化するというような対応というのは極めて正攻法のやり方で、全然悪いことではないと思います。あるいは、定期調査についても、やり方等を具体化してやってもらうというのは、一步前進だと思えます。ただ、大きな流れからいうと、せっかく性能規定みたいな形で行政が密になり過ぎるというところもあって、予防的な対応をしようとする、行政も非常に肥大化するということになるし、それから、例えばジェットコースターを一つ作ると。皆に楽しんでもらおうと思って、責任を持ってそれなりに提供しようと思っているのに、ものすごい手間暇がかかるということになりますと、何か主客転倒しているような感じもありまして、そこが、今までのいろいろな事故対応でもそうなんです、二百三高地とは言わないですけども、ちょっと正攻法過ぎて、過重負担になり過ぎているのではないかと、この問題意識を、むしろ私は強く持っております。

こういう対応は全体としては技術的な対応ということだと思うので、ぜひ引き続き検討すべき課題のところ、もうちょっと文系的な対応も入れたほうがいいと思いますが、それはどういうことかという、例えば建基法なら建基法の仕組みの中で、各関係者がいるわけですけども、それに対してコンプライアンスならコンプライアンスを自主的に守ってもらうような仕組みというのを、やっぱり内在的に入れておくということが大事で、そういう建築基準法の構造そのものについて少し検討しないといけないのではないかと。各規程の技術基準を詳細化するというだけでは、非常に限界があるというふうに思いますので、それが大きな問題関心ということになります。

また、検査方法でも、例えば食品偽装なんかの議論では、かなり危機感を持って関係省庁も対応しているわけですけども、あれはたしかJAS法だったと思いますが、農水省が偽装に対して査察チームみたいなもの、むしろ国の組織の中で本当の専門家を結集して、抜き打ち的なこともやると。マルサ的なものを作るというわけですが、多分建築関係も、自治体とか各会社の技術者だけではなくて、そういう二重チェックするようなマルサ的なものを、多分国が持ったほうがいいと私は思いますが、そういうことも選択肢としてはあるのではないかと考えておりますので、ご検討いただくとありがたいと思います。

**【事務局】** そういったことも含めて、引き続き課題の中では触れさせていただきたいということ、後ほど7のほうでまた議論になると思いますが、その中でも少し盛り込ませていただきたいと思います。非常にご示唆は大変重要だと思いますので、そういったことを踏まえて検討してまいりたいと思います。

【委員】 資料5の3ページのところで、今後の対応の方向と早急に講ずべき施策という中で、(1)の①で、技術的基準の充実・強化ということで書かれているわけですが、いわゆる昔から言われている既存不適格問題ということを考えてときに、技術的基準を強化しましたといったところが、新しい遊戯施設、昇降機が出てこない限り、世の中の実態は変わらないということにもなりかねないと。ということをお考えますと、今までやってきた既存不適格の扱いと急に違うことをやるということのも大変だとは思いますが、技術基準を強化しました、でも実態は何も変わっていませんというあたりは、何か工夫の余地があるのかなという気がいたしますが、ご検討いただければと思います。

【事務局】 規制するという意味では、アスベストの問題もそうだったんですけれども、基本的にアスベスト自体を規制させていただいたのですが、これも実際は新規では全く供給されないものを規制しましたが、規制することによって既存不適格になるということと、既存不適格について、法についても危険であれば10条でいろいろな行政措置をとることができますので、そういう意味では規制することによって、すぐには遡及適用できなくとも、改善を指導し、場合によっては命令まで出せるということで、そういったことをやることによって、担保していくのかなと考えております。

【部会長】 他によろしゅうございますか。私からちょっと1点ですけれども、資料5で技術的基準がかなり性能規定的だとおっしゃった。とって、使用規定で縛ると、多分今後機械とかいろいろなもので新しい装置だとか、新しい考え方で、先ほどの例に挙げられたエレベーターを止めるといった形で、新しい考え方を阻害することのないように、そういったものについては、後ろにあるような専門家機関での技術評定なり、技術認定が受けられれば使えると、そのあたりは是非新しい技術を阻害しないということは読み取れるような形で告示内容としていただきたいと思います。

【事務局】 もとより今の性能規定の体系を崩すというものではございませんで、むしろ使用基準がないことによって、本当にちゃんとしたものが供給されていないんじゃないかというような懸念もあるということでございますので、新しいものについては大臣認定で適切に対応していくというのは当然かと思っています。

【部会長】 是非それが前向きに読み取れるような形でお願いしたいと思います。他によろしゅうございますか。

それでは、次の議題に移らせていただきます。資料7のほうでございまして、昇降機、遊戯施設等の安全確保についての取りまとめ、これがこの部会での素案の議論ということ

になります。

それでは、資料7-1、7-2ということで、事務局よりご紹介お願いいたします。

【事務局】 資料7-1は概要版でございますので、これは今日の説明は省略させていただきます。7-2でとりあえずこれまでのご議論を踏まえて、少し取りまとめの素案をつくらせていただきましたので、今日はこのご説明をさせていただきたいと思っております。

2ページ目は「はじめに」でございますので、経緯が書かれておりますが省略をさせていただきます。3ページ目から背景がございます。今回の議論の背景として、まず1つ、昨年の6月のエレベーターの事故でございます。港区の賃貸住宅で事故が起りまして、これも早急にご検討いただいて、9月には中間報告をまとめていただきました。戸開防止装置の義務化をすべきではないかとか、いわゆる制御プログラムから独立したものにすべきだとか、あるいは二重化をすべきではないかとか、それから今回の議論にもありますが、専門家による認証確認等の導入とか、等々ございます。それから、定期報告についても、実施方法の見直しとか、そういったことを報告として取りまとめていただいております。

ただ、一応取りまとめをしていただいたのですが、その後もエレベーターについては、例えば、今年森ビルのエレベーターでのストランド破断の報告、これも相次いで同じような同様の破断があったということが調査でわかってきております。それから、堺市では、いわゆるロープと綱車が滑ってかごが落下するというようなこと、それからエスカレーターでの挟まりというようなことも起こってきております。これらを踏まえると、どうも定期検査が不適切だったのではないかというようなことが懸念されております。今年の3月には経歴詐称の問題も起りまして、資格者の経歴、実務経験を詐称していたというようなことで、この際には資格者の処分の手続規定が明確ではないのではないかとということが問題になっております。それから、かご枠等の鋼材の強度不足、いわゆる別の鋼材を使っていたという問題ですとか、それから8月には綱車軸の破損というようなことも起りまして、もともとの強度の検証自体も適切に行われていないのではないかとというようなことも問題になったわけでございます。

それから(2)は遊戯施設でございますが、ご承知のとおりエキスポランドでの死亡事故がございました。これは一昨日でございますが、やはり業務上過失致死傷と基準法違反、いわゆる虚偽報告ですね。定期報告の虚偽報告ということで、取締役等の関係者3名と会社自体が書類送検をされております。これは次のところ、「報道によります」というところに誤字がございまして、「破断した車輪軸は金属疲労のため半年」と書いてありますが、

「半年前」です。申しわけございません。半年前には車輪の直径の6割の深さまで亀裂が入っていたと。やはりかなり以前から亀裂が入っていたのではないかとということで、これは定期検査で目に見える亀裂があったにもかかわらず、見落としていたのではないかとというようなことが指摘されておるといことでございます。それから、過去一度も車輪軸の交換をしていないとか、J I Sによる検査標準の探傷試験もやっていないというようなことも明らかになってきているといことでございます。その後、緊急点検を行いますと、やはり約4割が探傷試験を実施していないというようなことがございました。

一方、総務省の勧告の中で緊急調査が行われたわけですが、やはり行政側からは非常に審査が困難になってきているというような指摘をしているところが出てきておりまして、総務省の勧告の中では、前回にもご説明いたしましたけれども、確認審査体制のあり方を検討すべきではないかということ、それから定期検査の方法の明確化等を行うべきではないかということ、それから維持保全と運行管理の的確な実施が必要ではないかと。事故情報をもっと活用するようなことをしなければいけないんじゃないかというようなことの勧告をいただいたといことでございます。

(3)は回転ドアの事故が16年3月に、これは森ビルの森タワーで起こりました。その後このガイドラインを作って、そのガイドラインに従ってやっていただいているといことで、新規の回転ドアはほとんど設置されていないというような状況にあると聞いております。

次のページからは、いわゆる現行制度の課題を整理させていただいております。

まず、(1)でございますが、設置時の基準はここにございますように、先ほどご説明しましたとおり、技術的基準がいろいろ定められております。ただ、真ん中あたりに「しかし」にございますとおり、先ほどもご説明いたしましたけれども、特に昇降機とか、遊戯施設の基準につきましては、具体的なスペックが規定されていないというような問題がございます。したがって、そういうものについて確認が不十分ではないかということ、それから遊戯施設の中などでは、フェイルセーフの観点からの不十分なものがあるのではないかといことでございます。

それから次の6ページに参りまして、確認の審査でございますが、これについては、やはり具体的な基準を示していないものについては、今、大臣認定ということになっておりますけれども、それ以外に、特に遊戯施設とか、あるいは制御プログラムというようなものについては、なかなか行政庁ではチェックができないのではないかと。いわゆる能力の

問題としてですね。そういったようなことが指摘されているわけでございます。

それから、(2)は使用時の基準でございます。まず、定期報告制度の充実・強化というように、これについては、1つは粗雑な調査とか検査をした場合、この場合の資格の失効というようなことについて、今やっているわけですが、その手続が十分明確になっていないということ、それから、次のところでございますとおり、エレベーターの場合にはかなり定期報告の率はおおむね9割を超えるものになっているわけでございますが、建物と設備については6割でございます、残り4割が実施されていないということになっております。それから検査のやり方についても明確になっていないという問題、それから先ほども申し上げましたけれども、ロープなどのところについては、検査で本当に適法かどうかという判断が非常に難しいという問題がございます。それから防火設備などについての検査が、専門的知識が必要ではないかというようなこと、これも先ほどご説明したとおりでございます。そういったような問題が出てきております。

それから、②は維持保全でございますが、これはどのようにになっているかと言いますと、所有者等に常時適法な状態に維持させないといけないという努力義務が課されております。それで、一定の建築物につきましては、実は大臣が指針をつくりまして、その指針に従って維持保全の計画を作ってくださいというような仕組みになっているわけでございますが、遊戯施設とエレベーター、これらについては、実は明確に決められていないという状況でございます。いずれも技術的基準と言いましょいか、通知をして、これに従ってやってくださいというような位置づけになっているということでございます。

それから3番目が事故情報の収集ということで、これはいろいろな事故を踏まえまして、この部会でもご議論をいただきまして、例えば消防部局が、消防で救急で呼ばれた方の情報を持っていらっしゃるということで、そういった機関と連携をして情報を集めましょうという仕組みを作っております。ただ、これも前回ご説明したとおり、必ずしも十分に機能していないという問題がございました。それから、今年度から日本建築防災協会のほうで、いわゆるヒヤリハット情報を募集するためのホットラインを作ったのですが、実はまだ1件も来ていないという状況にあるということで、不十分な状況にあるということでございます。

8ページからは講ずべき施策でございますが、まず1つは、技術的基準につきましては、前回昨年9月の中間報告でいただきました戸開走行防止装置、これは運転制御プログラムから独立した形での、そのようなものを設置するとか、制動装置の二重化ということ、



これについては今検討を進めているところでございますが、さらにそれに加えて、下にございますような具体的な事例について検討をすべきではないかということでございます。例えば綱車軸、これは破損をした部分でございます。この強度基準が現在規定されていないというような問題がございます。そういった部分がないのかどうか。それから材料品質、先ほどの鋼材等の品質でございます。それから遊戯施設の客席部分等について、もう少しフェイルセーフの観点からの基準の整備が必要ではないだろうか。例えば、先ほど申し上げましたが、1つの車輪の脱落等でも転倒しないというような構造にするとか、あるいは、これは実はシートベルトを外したまま運行してしまったという事例もございましたので、例えばシートベルトを締めないと動かないというような安全装置をつけるとか、そういったようなことも検討すべきではないだろうかということでございます。

それから、確認・審査につきましては、これは安全装置、先にご覧いただいたプログラムや制御回路の基盤とか、それから安全装置につきましては、第三者による性能評価を受けて大臣認定をする仕組みをつくるべきではないだろうかということでございます。それから、「また」のところでは、そういう研修を適切に実施していきましょうということでございます。

それから次のページが、定期報告の内容でございます。定期報告につきましては、先ほどのパブコメでいただいたご意見を踏まえて、この基準の明確化等を行いますが、これの円滑かつ適切な運用を図る必要があるだろうと。さらに加えて、やはり実施率が非常に低いということを踏まえ、もう少し特定行政庁で目標とか、あるいは取り組むべき事項を明確にして、計画的に実施をしていただくようなことか必要ではないだろうかということでございます。

それから、次の資格者制度の見直しについては、今の講習とか、修了考査については、もう少し調査・検査の方法ですとか、判定基準の習得ということに重点を置いたものに見直すということ、それから3年から5年ぐらいの定期講習を義務づけて、やはり基準の見直しとか、審査方法の高度化とか、こういったものに対応した資質能力の向上というものを図るべきであろうと。それから、資格者に資格者証というものを今度出すようにして、その取得と喪失に関する手続を明確化する必要があるだろうと。それからさらに名簿を閲覧することによりまして、一般の方も見られるようにして、さらに資格者証の写しですね。写しを報告書に添付をさせて、ちゃんとした資格者がやったかどうかという確認を徹底していこうということでございます。

それから、ウが使用時の基準の検討ということで、これは検査資格者とか、特定行政庁等が劣化した状態のものについて容易に適法性の判断ができるような基準を整備していこうということでございます。

それから、次の②でございますが、維持保全ということでございます。これについては、昇降機、遊戯施設については、大臣の指針を明確に定めていこうということで、その上で確認の申請時、あるいは定期報告の際に、維持保全計画の策定を指導していったらどうかということでございます。指針で示す例としては、例えば維持保全の実施体制ですとか、10ページに参りまして、点検・検査をどうするか、保守とか部品交換をどうするかというようなものを決めたらどうだろうか。それから、遊戯施設につきましては、維持保全だけではなくて維持管理について、これも同じ計画の中に盛り込むような形にして、維持運行管理規程というようなものを作っていただく指導をしてはどうだろうかということで、実施体制ですとか、始業前・終業時の点検、運行基準、運行記録をどうするかというようなこと等々について、こういった運行管理規程を作っていただいて、適切に運行をしていただく。

3番目が事故情報の収集でございますが、これはまず、定期報告の中で不具合情報を集めることにしておりますが、これを徹底していこうというのが1つ目でございます。2つ目は行政庁側の対応として、もう少し収集、公表の仕組みを考えていこうということで、例えば大阪府などでは条例をつくって、こういう情報を集めるというようなことをやっておりますし、あるいは収集窓口を明確に決めてやっているところもございます。こういったことをもっと徹底をしていただこうということが1つ。それから、やはり消防部局との連携がまだ不十分でございますので、こういったことの連携をきちんとやっていただこうということでございます。それから、私ども国土交通省、今、実は窓口がございませんので、もう少し明確になるような形で窓口を作りまして、事故情報の収集等をやっていきたいと考えております。

以上が、早急に実施していこうということでございますが、引き続き検討すべき課題としては、1つ目は技術的基準をもう少しいろいろな視点を踏まえて考えていこうということが1つ。それから、遊戯施設については、やはりなかなかハードの部分だけでは足りない部分がございますので、ソフトの部分も含めて、どういうことをやっていけばいいかということについて、幅広く検討していくべきではないだろうかということでございます。

以上が、とりあえず素案としてまとめさせていただいたものでございますので、これら

についてご意見をいただいて、この後私どもとしては、正式なパブリックコメントというわけではございませんが、幅広くご意見募集をして、インターネット等で意見募集をしていきたいというふうに考えております。その上で、取りまとめをしたいと考えております。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。それでは、以上のご説明について、ご質問、ご意見を含めて、ご発言のほうをお願いいたしたいと思います。

これは、体裁としてはこの部会から建築分科会へのまとめということで理解してよろしいですか。

**【事務局】** 建築分科会に報告していただければいかがかと思っております。

**【部会長】** 建築分科会へ報告する前に当たって、できればというのか、年度明けぐらいからパブリックコメントをかけたいと。パブコメというのか、皆さんのご意見を何うということですね。

**【事務局】** 正式にはご意見募集みたいな形でやることになると思いますが、可能であれば、年末から1カ月ぐらいかけてやって、それをまとめて2月ごろここでもう1回ご議論をいただいではどうかと思っております。

**【部会長】** そういう位置づけが7-2の取りまとめ、括弧して素案と書いてあって、「平成20年〇月」と書いてあるのは、今、事務局からお話のあったようなスケジュールをご理解いただければ、こういう表記になっているということをおわかりいただけると思います。その前提で、今お話、紹介いただいたことについて、何かご質問ございますでしょうか。

**【事務局】** 先ほどいただいたご意見については、まだ反映されていない部分がございますので、当然それを踏まえて、もう1回修正をしたいと思っておりますので、お願いいたします。

**【部会長】** はい、よろしく申し上げます。他に何か。

**【委員】** この事故情報の収集ですが、このヒヤリハットを含めて国民生活審議会、内閣府で議論している事故情報のデータバンクという構想があります。我々のところでは消費者トラブルが主ですが、その中にはもちろん事故情報も入ってきますが、先ほどこちらのホットラインには1件も寄せられていないというので、どう分析されているのかと思いました。我々のような小さな国民生活センターでやっても、消費者トラブルメールをやっても年間8,000件ぐらいは寄せられます。もっと前から危害情報システムとい

うことで、病院から収集しているというのも、もちろんこの中の階段の事故とか、浴室の事故とか、そういうのも集めているわけです。

言いたいのは、ヒヤリハットも含めて情報を収集したいということなので、その辺も役所間でいろいろな調整をしながらやられたほうが、国民にとってはどこに事故情報を出せば、あるいは事業者からでももちろんそうですけれども、どこどこにちゃんと情報が行くのだなということが明確になると有効活用されるのではないかと思います。

**【事務局】** 非常に重要なお指摘をいただいておりますが、そういう方向で検討したいと思っております。

**【委員】** 先ほど言ったことなんですが、この10ページの4のところ、引き続き検討すべき課題の書きぶりなんですけれども、これも丸が2つあって、1個目は技術的基準の検討で、これと並ぶ形であり方の検討をするという書き方がちょっと小さいので、文言が簡単な修正ではできないと思いますが、要するに安全を確保するためには、技術的な規制とともに制度的な対応というものが両輪だと思いますので、そういう点にかんがみて、建基法全体の見直しを含め検討する、みたいに入れていただくとありがたいですけれども。

**【事務局】** 表現は検討させていただきまして、また文案を考えましてご相談させていただきたいと思います。

**【部会長】** ぜひ、制度的な問題と技術的な問題、両輪だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。他にございますか。

**【委員】** 1つ質問と1つコメントです。全体の話で申しわけないんですが、資料3のときに、エレベーターを建基法違反で設置したという話ですが、ここに資料の1行目の最後に「既存住宅等にエレベーターをつけた」と書いてあって、後ろの資料を見ても2階建てらしい。私みたいにものをつくるのが好きだった人だったら、この部品を買ってきて、自分でつくって自分でエレベーターというのもあり得るわけですね。先ほどからどこでどういう規制をするか、どこの範囲までやるのか、2階からエレベーターが落ちたってそれほど大きなけがをしないのではないかという意味からいうと、やはりこの話そのものの原点のところ、どこまで技術がフォローしていかなければいけないかという話は、エレベーターだから超高層のエレベーターから2階建てのエレベーターまで全部見るのかというあたりは、ちょっともう1回お考えいただけたらいいなと思います。

それから、もう一つの方のコメントですが、これは少しプロとしておかしいんじゃない

かと思いますが、今の資料7-2の5ページですが、具体的な例というのが下から10行目ぐらいのところであって、定格速度に相当する速度の1.4倍を超えたら止めろと書いてありますが、最近のエレベーターはどんどん速くなって行って、実は定格速度の1.4倍で止めようとする、既に地面に衝突していることになってしまいます。実際には1.1とかいうレベルで止めているのを知っている人がこれを見ると、これが性能規定かなとちょっと思うので、できたら、これは別の性能規定のほうにしておいていただけるとありがたいなと思います。

以上です。

**【事務局】** 前段の部分については、もちろん個人用のホームエレベーターについては、通常のエレベーターなどに比べて、かなりいろいろな基準自体もそれに見合ったものになっているということではございますが、ただ、こういう非常に危険性を伴うものですので、一定の安全性を確保していただく上では、やっぱりその基準を守ったものを作っていただくというのは重要ではないかなと思いますので、きちんとそういうものを作っていただくというのを、やっぱりやっていかざるを得ないのではないかなと思います。

それから、5ページのところですが、今の基準はこうなっているということでございますので、これを変えるという問題はこれから多少ありますが、これは例示を変えるという意味でご指摘いただいたわけではございませんか。

**【委員】** そうです。

**【事務局長】** 検討させていただきます。

**【部会長】** 今の2番目のほうに関しては何か、アスタリスクで注意書きか何かをお書きになったほうがよろしいのではないかと思います。「最近のエレベーターの高速化に伴い」などというような注意書きをつけるということで、先ほどのご指摘に対応できるのではないかと思います。他に何か、よろしゅうございますか。

それでは、この7の資料につきましては、パブコメではなくてご意見募集ですかね。ご意見募集をこの年内にスタートをさせたいということでございます。それについてはよろしゅうございますでしょうか。それで、各委員について、これは素案でございますので、一度お持ち帰りいただいて、これに関するコメントがありましたら年内ですかね、年内までにいただければ。

**【事務局】** もう少し期間、ダブってよろしければ、もう少し長くても。

**【部会長】** わかりました。年内までにいただければ、そのご意見伺い版には反映でき

と思いますし、それから年を越えてしまうと、パブコメの1つとしてご意見をお寄せいただくということの、そういう仕組みでやらせていただきたいと思います。お諮りするの  
は素案というものを公衆のご意見、パブコメに準ずる形で、他の分野の方々からのご意見を伺う機会にすると。それから各委員には、間に合うようなタイミングであれば、年内にご意見をお寄せいただき、それが明けてもご意見伺いの1つとしてご意見をお寄せいただくことも可能だということでございます。そういう進め方をさせていただくということで、部会としての了解をお願いしたいと思いますけれども、よろしゅうございますか。

特にご異論はないということで、では、今のスケジュールで進めさせていただきたいと思  
います。

それでは、最後の議事で、今後のスケジュールについて。事務局よりご紹介いた  
したいと思います。

**【事務局】** お手元の最後の資料になります。参考資料ということで、今後のスケジュール案をつけております。9回、10回が今日でございます。先ほど申し上げまして、お  
話ありましたとおり、資料7の取りまとめ案については、委員の皆様方からご意見をいた  
だいて、年内であれば反映したもので、その後は意見募集の中でということで、幅広く国民の方のご意見も伺いたいと思っています。それが1月中にその作業をして、それを反映  
させてご報告を申し上げますのは2月の上旬と書いてございますが、各委員の方のスケ  
ジュールを調整させていただいた結果、2月4日、月曜日でございますけれども、10時から  
12時で第11回目の部会を開催したいと存じます。よろしくお願いたします。

**【部会長】** 本日は長時間にわたるご検討、ありがとうございました。資料7について、  
ぜひ皆様方からのご意見を、これは事務局にお渡しすればよいでしょうか。よろしくお願  
いしたいと思います。

以上をもちまして、本日の部会を終了させていただきます。どうも本日ご参集いただき  
まして、ありがとうございました。

— 了 —