

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5回 昇降機等安全審査WG 議事概要

平成27年2月13日(月)

16:00~18:00

中央合同庁舎3号館住宅局会議室

【出席者】

委員 : 藤田主査、青木委員、梅崎委員、大谷委員、鎌田委員、山海委員、中里委員

国土交通省 : 脇山室長、今村専門官、石井補佐、山本係長

国総研 : 野村研究員

ヒアリング対象 : 下秋専務、宮田部長 ((一社) 日本エレベーター協会)

1. 第5回の議事

- (1) 告示で具体化すべき各項目に対する意見について
- (2) 報告書(案)について

## 2. 議事に係るご意見

### (1) 告示で具体化すべき各項目に対する意見について

#### <減速度の測定方法について>

○非常止め装置等の確認審査においては、平均減速度や瞬間最大減速度の数値のみを審査するという案であるが、どのような試験方法で出された数値なのかを規定しておく必要があるのではないか。建築主事には試験方法の妥当性を判断することは困難と考えるが。

⇒試験方法は、JIS や業界規格により実施することとし、当該方法により実施したことを製造者に表明してもらうことにより、確認申請において妥当性を判断することが考えられる。

⇒規定された試験方法と少し異なる方法により実施された場合について、議論が必要。告示で基準を明確化する方法もあれば、技術的助言等により信頼できる試験方法を明らかにし、既に十分な実績があるものは信頼できるものとしてデータベース化して、それ以外のものも、信頼性が確認出来た時点で追加していくというような方法もある。

⇒JIS であれば明確に試験方法を定義しているはず。試験方法は JIS、JEAS に従ったと宣言してもらうことにより、出てきた数値を信頼するというだけでもいいのではないか。

○緩衝器の平均減速度の求め方について、現状の自主評価においては、製造者側の検証があまり適切に実施されていない。JIS や JEAS においても規定はあるが、抽象的な表現のものもあり、計測された波形に対してどのようなフィルターを入れるのかなど、統一されていないことがある。

⇒自主評価において、平均減速度の取り方はまだ明文化して決めていないが、今後決めるべきであれば決めて行けばいいと思う。

#### <減速度の基準について>

○エレベーターには老若男女が立って乗っているため、誰に対しても安全な減速度の基準というものを決めることは非常に難しい。

⇒現在の建築基準法の規定は、ある程度幅のある評価を前提とした数値だが、とりあえずコンセンサスのとれたものと理解するのではないか。それを精緻なものにする必要があれば、努力して決めていき、安全上そこまで詰めてもあまり意味がないのであれば、注力しないでいいと思う。

⇒数値を新たに決めるのは非常に困難だが、国際規格等を元にこれまで使用してきた基準がある。それ以外とするには、変えようとする人が説明をすればいいのでは。

○減速度について基準を明確に規定し、当該基準に適合すると確認申請により判断された製品において、事故が起こった場合の責任の所在がよくわからない。  
⇒民事上の責任の分担は、建築主と、製造物に関してはメーカーが責任を負う部分があるという話になると思う。基準法上適法ということと社会的に要求される責任は基本的に関係がない。

#### <その他全般>

○同一機種を設置する際に、その都度同じ試験をしなければいけないのか。  
⇒エレベーターは個産機種であり、同一機種であっても建物毎に入っているエレベーターは全て同じではないが、一定の範囲を持たして評価をしており、必ず試験結果を出さなければならないというわけではない。  
⇒1つの機種で、できるだけ範囲を広く使おうという傾向があるが、緩衝器などの減速度の評価においては、大きいエレベーターには適しているが、小さいエレベーターには過剰に減衰されるというような状態も考えられるため、注意が必要。

○定型的な審査として数値だけを確認するというのであれば、技術的助言を出していただければ審査可能だが、数値の根拠は審査対象外ということを確認にする必要がある。

○試験塔を有しないような中小メーカーに対しては、自主評価を取得している大手メーカーと同様の方法で信頼性を担保することでいいのかということを検証した上で行う必要がある。  
⇒自主評価は、中小メーカーはほとんど実績がない状態。  
⇒試験設備等がないのであれば、きちんと大臣認定で性能を確認する必要がある。

○中小のメーカーがエレベーターを製造する場合や超大型の荷物用エレベーターを製造する場合は、安全装置を事前に性能評価することは現実的に難しい。今の制度では困難だが、現地で調整しながら製造する必要がある。  
⇒浄化槽の旧38条認定において実施していたような、設置後に、データを積み上げて認定をだすというやり方をエレベーターにも準用できないか。  
⇒エレベーターの大臣認定は、そもそも設置場所毎の認定ではなく、装置としての性能を審査している。特殊な装置であっても、何らかの形で事前に審査する必要があるのではないか。

○近年、安全に対する考え方が根本的に変わってきており、安全と判断するためには、その根拠、エビデンスを示すことが重要なポイントとなっている。行政で安全と判断するためには、その根拠が必要となってくる。

(2) 報告書（案）について

○重大事故の定義を「かごの減速」を含めるなど、少し整理した方がいいのではないか。  
⇒表現を検討する。

○完了検査の方法についての記載も必要でないか。法令上の検査の方法を明確にすべき。  
設置されている安全装置が、大臣認定や型式認定を取得したものと分かる銘板等により検査することが合理的と考える。また、非常止め装置、緩衝器の完了検査の方法は、完了検査時に当該装置が作動する状況を再現できないため、JIS A4302によればいいということを法令に位置づけるべき。

⇒明確にする。

○完了検査について、現状は各社で使用しているチェックシートの様式がばらばらであるため、統一された行政向けにも使用できるような様式を作成することが望ましい。  
⇒どこまで法令で規定できるのかということがあるので、法令により明確にするのか、運用により実施するのか検討は必要であるが、合理的な話であるので検討していく。

(3) 今後について

○本日のご意見を踏まえて報告書（案）を修正させていただいた後、細やかな記載ぶり等を含めた意見照会をさせていただく予定。根本的な指摘事項があれば、共有させていただき、継続して議論を進めさせていただきたい。