

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3回既設エレベーター安全性向上WG

平成23年2月23日

【事務局】 皆さんおはようございます。

それでは、ただいまから第3回既設エレベーター安全性向上ワーキングを開会させていただきます。

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。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。よろしくお願いいたします。

本日は、傍聴希望の方がございますので、よろしくお願いをいたします。

なお、本日は、後ほど保守管理会社及び所有者・管理者へのヒアリングを行いますので、保守管理会社2者、及び所有者・管理者4者にお越しいただいております。

初めに、お手元にお配りしております資料の確認をお願いしたいと存じます。

議事次第の後、配布資料一覧に従いまして資料1が、委員名簿。資料2が、前回ワーキングにおける指摘事項等について。資料3が、既設エレベーターの製造台数等を非公開とする理由についての一連の回答。それから、資料4が、製造者責任の関連法令について。資料5が、企業の社会的責任として既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置費用を一部負担することに関するメーカーの考え方について（回答）。資料6が、主なヒアリング事項について。資料7が、保守管理会社からの回答。資料8が、エレベーター戸開走行保護装置について。資料9が、今後の既設エレベーターの安全性向上ワーキングスケジュール（案）。その後、参考資料1、エレベーターの製造台数等について（第2回WG資料を更新）。参考資料2、平成16年度から平成21年度までのエレベーター改修実績概要。参考資料3、既設エレベーター安全性向上WGに寄せられた意見。以上の資料をお配りしております。欠落がございましたら、事務局までお申し出ください。よろしいでしょうか。

撮影などは、ここまでとさせていただきます。

それでは、早速議事に入らせていただきたいと存じます。以降の議事運営につきましては、〇〇主査、よろしくお願いいたします。

【主査】 おはようございます。それでは、前回もいろいろ議論伯仲いたしまして、時

間が最後なくなりましたので、スムーズな運営にご協力いただきたいと思います。

それでは、早速議事を進めさせていただきたいと思います。議事次第の、お手元一枚物ですけれども、2の議事でございますが、まず（1）の前回WGにおける指摘事項について、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【事務局】 ○○の○○でございます。

それでは、資料2に基づきまして、前回WGにおける指摘事項等についてご説明したいと思います。

まず1番目としまして、エレベーターの製造台数等を非公表とする理由についての回答でございますけれども、これについては資料3にまとめさせていただいております。資料3をごらんください。簡単にご説明しますと、まず1ページ目の三菱電機株式会社様からは、下にありますように、公正取引委員会の独占禁止法上の指針に基づき作成されている日本エレベーター協会遵法規定では、「統計情報の収集や管理、提供につき、会員に個社情報を開示しないようにし、個社情報を抽出することが困難となる程度に集合化すること」との旨がうたわれているため、三菱電機においても、そのスタンスにのっとり、非公表とさせていただいたということです。

今回のワーキングにおいては、個別の会社の設置台数よりも、全体としての台数をもとに、戸開走行保護装置の普及促進を検討することが主眼と考えられますので、協会からの合算データを参照いただけたら幸いとされています。

2ページ目は、東芝エレベーターですけれども、企業戦略上他社との競争力維持のため従来公開としておりません。公開されることにより、今後の新商品の開発計画や方向性について競合会社が推測することが可能となり、当社の競争力が阻害されるとともに、公正な営業活動に支障を来すおそれがあると。

ただし、ワーキングにおける個別課題の検討が進展する中では、必要な資料については可能な範囲で開示協力をさせていただきたいということでございます。

次に、日立製作所でございますけれども、同種のものを各社からエレベーター協会へ定期的に報告していると。協会にて、各社個別の製造台数を全国製造台数として取りまとめ、既に公開もされております。製造台数や改修工事件数については、事業戦略上に有効な情報であることから、協会を除く第三者へは非公開とさせていただいたとしております。

次に、日本オーチス・エレベーターですけれども、最後だけ読みますけれども、製造台数を非公開とする理由はございませんのでということで、開示をさせていただいております。

製造台数については、ここに示されているとおりでございます。

5 ページ目ですが、フジテック株式会社につきましては、最後のパラグラフですけれども、製造台数データはエレベーター製造後の保守・修理・リニューアルとつながる一連のサービス事業展開を検討する上で重要な数値データととらえており、特段の事由がない限り公開はいたしておりませんという返事でございます。

最後に、日本エレベーター製造株式会社ですけれども、一般向け公開はエレベーターの既設納入顧客に影響があるとの判断から、社内営業上の機密情報であり、非公開を希望させていただいたと、こういう返事でございます。

資料2に戻りまして、2. ですけれども、製造者責任の関連法令についてということで、これはすみませんが、資料4について、事務局のほうで取りまとめたものがございます。これは戸開走行保護装置の規制が強化されたことに伴いまして、前回のワーキングでも出ましたけれども、メーカーの社会的責任（CSR）といった議論がございました。これに関連いたしまして、製造者の責任の関連法令ということで、事務局のほうで取りまとめたものでございます。

まず1つ目は、製造物責任法（PL法）でございますが、この第3条については、製造物に係る民事上の責任の有無について、製造物の引き渡し時点において欠陥があったかどうかによって判断するということにされています。つまり、引き渡し時点でどうだったかということが問題となっております。

2つ目ですけれども、自動車のリコール制度。これは道路運送車両法ですけれども、自動車の製造者は、保安基準に適合していない場合またはそのおそれがある場合で、その原因が設計または製作の過程にあると認めた場合に、必要な改善措置を講じようとするときは届け出をすると、そういったことになっています。つまり、設計や製作の過程でどうだったかということが問題となっております。

3番目に、消費生活用製品安全法でございますが、これは消費生活用製品につきまして、その製造者または輸入者は、製品事故が生じた場合には原因調査を行い、危害の発生及び拡大を防止するため必要があると認めるときは、当該消費生活用製品の回収その他の危害の発生及び拡大を防止するための措置をとるよう努めなければならないという努力義務、それから、重大事故というのが生じたことを知ったときは、消費者庁長官に報告しなければならないと、長官はこれを公表するといったことが記載されております。これは、製造時点では必ずしも守るべき基準というのが設定されていなかったかもしれませんが、

重大事故が発生したことにより、そのときに欠陥があったということが事後的に判明したということでメーカーに回収責任等が生じるという考え方かと思います。

なお、エレベーターを含む建築物やメリーゴーランド等の構築物については、そもそも消費生活用製品に当たらないというふうに解釈されておまして、この法律の適用は対象外となっているところでございます。

2 ページ目は、関連条文を記しております。

次に、資料2の3. ですけれども、企業の社会的責任（CSR）として既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置費用を一部負担することについてどう考えるかということについて回答をいただいております。資料5でございます。

メーカーからの回答ですが、三菱電機さんからは、当時の法令に合致した製品として納入してきたものであり、法令改正による改良を既設製品にまでさかのぼって行うことをメーカーが一部費用負担するということは、CSRの範囲を越えるものではないかと考えていると。

東芝エレベーターさんですが、メーカーとしての社会的責任というのは、所有者、管理者、利用者の負担軽減のために安価な製品の開発供給に極力努めることだとしております。

日立製作所さんですけれども、CSRではコンプライアンスを強く要求されていると認識していると。本来所有者の負担であるべき費用をメーカーがどのような立場で負担するかというのは大きな課題だと。改修メニューの充実やコスト削減に向けて今後も努力を継続したいとしております。

日本オチスさんですが、エレベーターメーカーがその設置費用を負担するということは、社会的な責任であるとはとらえておりません。エレベーターの安全性を維持する保守点検、それから、戸開走行保護装置のみならず既存不適格というものの解消を目指した商品の開発・設置促進というのがメーカーの社会的責任だと考えているということでございます。

2 ページ目ですけれども、フジテックさんですが、戸開走行保護装置の普及を促進するためにお客様への啓蒙活動に努めておまして、既存不適格となった既設のエレベーターの戸開走行保護装置の設置費用の一部を負担するということまでは考えていないと。

日本エレベーター製造ですけれども、戸開走行保護装置に関する開発費、試験設備費、それに伴う労務費については弊社で負担するというふうに回答されています。

横浜エレベーターさんですが、納入当時の法規や基準に準拠し、適切な保守をしている

既設エレベーターの戸開走行保護装置の設置費用に関しては、負担しない方向で現時点では考えているというご返事でございます。

資料2に戻っていただきまして、4.ですけれども、これは前回のワーキングの際に日本エレベーター製造さんの回答の中で、一部全面改修工事なのに戸開走行保護装置をつけていない場合があると、96%というふうなことがあったんですけれども、どうして100%じゃないのかということ調べてくださいということで宿題だったんですが、これについては、某施設の一括納入した6台が全面改修工事ではなく部分改修だったということで、集計に誤りがあったということで、下の表のように修正がされています。したがって、100%になったということでございます。

最後、下の5番のその他ですけれども、前回その他の意見として出た指摘事項としましては、エレベーターについて、利用者が不特定多数なのか、または不特定少数なのか、特定多数なのか、特定少数なのかによって対応の仕方が変わってくるという考え方もあるのではないかと。

安全性の向上を図る上では、利用者がより高い安全性を要望し、それに対して所有者またはメーカーがこたえていくという形があるべきではないかと。

2ページ目に参りまして、安全レベルを表示することによって、利用者が個々のエレベーター安全の度合いについて把握できるようにすれば、利用者から所有者またはメーカーに対してより高い安全性を求めていくようになり、結果として安全性を向上させていくことができるのではないかと。

世の中に絶対の物はあり得ないということは承知しているが、飛行機などのように自分で安全を担保できないものである以上、絶対安全を目指していくべき。

100%の絶対安全が存在しないということは厳然たる事実として前提に置いた上で、残留リスクというものを可能な限り小さくしていくことが必要である。

それから、現在の大臣認定制度では構造方法を定めているだけであって、安全レベルというものを示すものではないと。安全レベルに関する情報を公開して、利用者がより高い安全レベルを要望できるようなシステムが必要だと考えている、そういった意見がございました。

事務局からは以上でございます。

【主査】 はい、ありがとうございます。要領よくご説明いただけたと思います。今の資料2の1から4の項目に関して一つずつご説明がございましたけれども、ご質問等ご

ございますでしょうか。はい、どうぞよろしくお願いします。

【委員】 質問はありませんが、感想がございます。私の質問がかなり多くあって、それに答えてくれたというような感じがしますけれども、いわゆる法的責任の部分は、それは今までの法律でやっぱり法的責任はないと思いますよね、これは。ただ、自動車のリコールなんかの場合も、リコールというだけではなくて、いわゆる、あれは何と言いましたっけ、サービスキャンペーンとか、そういう若干もう一つ下の部分もありますよね、そういったところでCSR社会的責任を果たしているのではないかというようなところから私は言ったものです。それと、〇〇から前回鋭く返されて、私もどう答えようかなと思いましたが、金額的に相当高い、何億もするということと、100万円程度、あるいは500万円程度の物というときには、若干違っていいのではないかというような考え方から申したまでであります。それで、CSRのところでの回答ぶりを見ますと、皆さん、それは負担するものではないと、一言で言えばそういうことだと思いますけれども、書き方として、日本エレベーター製造さんですか。こういった形で（１）なんて書いてありますと、それなりに負担をしているんだなという書き方になっている。切り離したような書き方じゃないかと。ただ、私は今でもそう思うんですけども、やっぱりある程度の負担というのはしていただくことが、そういう会社は国民から評価されるんじゃないかと。それは、こちらからの希望であって、別にそれをしないと言うんだったら、まあ仕方ないと思います。そこできょうのヒアリングにまたつながっていくかなというような感じがいたします。感想であります。

【主査】 はい、ありがとうございました。ほかにございませんか。よろしいでしょうか。はい、それでは、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、議事次第（２）の保守管理会社へのヒアリングに入りたいと思います。それで、ヒアリングに入る前に、第1回ワーキンググループにおいてご了承いただきました運営規則の2、運営（２）に基づきまして、ワーキンググループ主査の意向として、委員以外の者の出席を追加したいと思います。〇〇の〇〇様、そして、〇〇の〇〇様には、前回は引き続きましてお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、〇〇様、〇〇様、よろしくお願いいたします。

それでは、保守管理会社のヒアリングに入りたいと思います。本日は、保守管理会社2社にお越しいただいております。ヒアリングの進行は、まず各社ごとにあらかじめ事務局より送付してございます質問項目に基づき、5分程度で各社の状況や考えについてご説明

いただきたいと思います。なお、進行管理のため、発表時間が5分となった時点で事務局からお知らせいたしますので、その時点で速やかにご説明をまとめていただきますようお願いいたします。

その後、各委員から、各社の発言内容や、事前にいただいております回答書をもとに、ヒアリングを行いたいと思います。ヒアリング事項は、お手元の資料6に、そして、各社の回答書は資料7にまとめてございますので、お手元の資料をご参照いただきながらお話を伺いたいと思います。なお、ご質問は、各社のご説明の後にいただくとともに、2社の説明が終わった後にも再度ご質問いただく機会を設けたいと思います。

それでは、まず最初に、エレベーター保守事業協同組合様、ご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【エレベーター保守事業協同組合】 エレベーター保守事業協同組合の〇〇と申します。よろしくお願いいたします。

エレベーター保守事業協同組合は、17社の加盟がございまして、資料7の1ページ目に集計台数を載せております。めくっていただきまして、ヒアリング事項の3の部分ですね、3-1、既設エレベーターに対して戸開走行保護装置の設置が義務化されたことが所有者に周知されていると思いますかというご質問に対しては、新設に携わった施主さん、もしくは設計事務所、建築業者などには周知されていると思うんですけども、現在の所有者もしくは管理者にはほとんど認識がないというふうに考えられます。

3-2に参ります。所有者に対して、既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置を促していますかという点に関しては、各社全くと言っていいほど促してはおりません。理由としては、定期検査報告で既存不適格についてきちんと説明を行えば、現状のままでも維持することができるという状況があるということがまず第1点、第2点では、当組合でも認証を取得すべく努力はしておりますけれども、いまだに認証には至っておりません。そのため、商品としてお客さんに提供できるものがないというところが、積極的に促すことができないという現状でございます。

3-3に参ります。改修工事をする場合には、やはりその辺の説明をきちんとしていかなければならないということで、促していないんですけども、工事の際には既存不適格が完全には払拭されないということをきちんと説明しながら判断を仰いでいるという状況です。

次に、4番に参ります。価格、工期、行政上の取り扱いなどの面で戸開走行保護装置の

設置の阻害要因と考えられるものはありますかということですが、戸開走行保護装置については、全体をシステム認定している点が非常に大きいというふうに考えております。既存のエレベーターに付加するものとして、機能を持たすことができても認定品にはなかなかならないということで、そのため、定期検査において既存不適格というものが外せないということが大きな阻害要因だと考えております。結果として、システム認定された物で交換を余儀なくされて、より多くの費用が発生することとなります。安全性というところを追及することで非常に投資が大きくなってしまうということ、ハードルが高くなってしまっているということが普及をおくらせている原因と考えております。それぞれについて個別認定というような形を行っていただければ、既設のエレベーターに対しても安価に設置が可能になるというふうに考えております。

次に、3－5に参ります。最後の7ページになりますが、戸開走行保護装置の設置促進策としてどのようなことが考えられますかということなんですが、戸開走行保護装置の現在とっておるシステム認定に関しては、新設を対象にしていただければというふうに思っています。既設の機種に関しては、機能ごとの個別認定品を使用することも可としていただければ、かなり設置が進むのではないかとということです。また、いろんな認定された商品が多くなると、所有者の選択の幅が広がり、競争の原理が働くことで商品も安くなり、結果として普及していくのではないかと。既存の機種への設置促進に関しては、これは所有者側に対してですけれども、何らかの優遇措置を講じられてはどうかというふうに考えております。

以上が、エレベーター保守事業協同組合の各社の意見をまとめたものになります。ありがとうございます。

【主査】 はい、ありがとうございました。

それでは、以上のご説明につきまして、ご質問、ご意見を含め、ご発言お願いしたいと思います。よろしく願いいたします。事務局のほう、何かございますでしょうか。

【事務局】 じゃ、1点だけ、すみません。3ページ目の、組合でも認証を取得するべく努力とありますが、その認証というのは、その後に出てくるものと同じ大臣認定のことでございますか。

【エレベーター保守事業協同組合】 はい。

【事務局】 ちなみに、ついでに、その大臣認定に絡んでですけど、5ページ目に、大臣認定のあり方について、システム認定ではなくて個別というふうな話があったかと思

いますが、これも後で先生方にご議論いただければと思うんですけれども、新設はシステムでいいけれども、既設の物について個別という、個別認定のイメージなんですけれども、それは本当に巻き上げとかの能力によって戸開走行保護装置のあり方も変わってくるんじゃないかと思うんですが、その既設の物の状態と切り離して認定が本当にできるようなものなのか、そういうものを希望されているのかということなんです。当然その際に予想するにはハードルとなっているものとして、既設の物を含んでやった場合に、例えばそれをつくったメーカーの協力が得られにくいとか、そういった事情があるんでしょうか。

【エレベーター保守事業協同組合】 いろんな機種に対して個別の認定で足りるのかという部分に関しては、実際に例えば大人数が乗るエレベーター、または6人乗りというような一般的なエレベーターと、いろいろあるわけなんですけれども、基本的には、その機種ごとに、何人乗りとか、そういうスピードごとに、やはりその認定は変わるべきだというふうには考えておりますけれども、ですけれども、かなりの圧倒的多数の物が低層階の少人数のエレベーターですので、そういった物で、私どものほうでは考えております。

それから、先ほどのメーカーさんとの連携ということに関しては、実際に大臣認定を取ろうというふうに試みて、いろいろと我々も研究をしておりますけれども、やはり例えば強度の計算であるとか、そういったものに関しては、メーカーさんのほうからの資料提供というのはいただけていないというのが現状ですので、既設の物を我々が改修でもって大臣認定を取得しようというのがなかなか今難しいという現状がございます。

【主査】 よろしいでしょうか。はい、じゃ、〇〇さん。

【参考人】 今の質問とも関連するんですが、それぞれの機能についての個別認定とございますが、それぞれの機能というのは具体的にどういうことをお考えなのかということと、それから、それぞれをもし認定したとして、現在のシステム認定に対して、どの程度の安全性が確保されると思いののか、そこをちょっと教えていただけませんか。

【エレベーター保守事業協同組合】 まず個々のというところで申し上げますと、戸開走行保護装置、あとブレーキの二重化というところが大きなところになるかと思うんですけれども、そういったものが個々の形で認定をいただければ、例えば後づけのブレーキを追加するというだけで済むというふうに考えておりますし、戸開走行保護装置に関しても、そういう機能が付加できるというふうに考えております。それで、どの程度の安全性かという、なかなかちょっと具体的に申し上げるのは難しいんですけれども、既存の、今何も設置されていない物よりも、安全性は確実に高まるものだというふうには考えておりま

す。

【主査】 よろしいでしょうか。はい、ほかにございますでしょうか。

それでは、どうしましょう？時間はまだちょっとあるかもしれませんが、先にもう1社ご説明いただいて、また最後にまとめて質問させていただくという形にしてよろしいでしょうか。じゃ、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、これはJEMA（ジェマ）とお呼びすればよろしいでしょうか、JEMAエレベータメンテナンス事業協同組合様のほう、お願いいたします。

【JEMAエレベータメンテナンス事業協同組合】 おはようございます。JEMAエレベータメンテナンス事業協同組合の〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

JEMAは、15社、約1万2,000台弱のエレベーターをメンテナンスしております。個々の、問1の数字については、資料7の1をご参照ください。

続きまして、問3-1から順次報告をさせていただきます。3-1に関しましては、所有者の認識は低いと、ほとんど知らない状態です。折に触れ、我々が、法令が変わったことを説明して理解をしていただいているという状態でございます。先ほども言われましたように、設計事務所や建設業者さんはよくご理解をされているんですけど、その先の所有者の方はなかなか認識が低いということでございます。

問3-2でございますが、使用者に対して、既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置を促しているかということで、我々が促そうとすれば、我々が商品を持っていないと、なかなか促していけないと。先ほども言われていましたように、独立系の保守業者が認定取得するのはなかなか難しいという状態がありますので、なかなか我々のほうからも促していけないという状態がございます。

問3-3でございますが、促している場合、所有者の反応はどうか、促していない場合、促す予定はありますかということですが、促してはいますが、すぐに所有者の方が、じゃ、やろうかということには、なかなかしてもらえないというのがほぼ現状でございます。

問3-4、価格、工期、行政上の取り扱いなどで戸開走行保護装置の設置の阻害要因と考えられるものはありますか。これは、先ほど意見として出ました大臣認定が、新設の場合はシステムでいけると思うんですけども、既存の場合につきましては、例えば大手5社のメーカーさん、ドアインターロックに関しても、何種類か、数種類あると思います。それを、個別全部認定を取ろうと思えば、約25機種ぐらいがかかると思います。それが

1機種70万の申請の費用だけにしましても、申請の費用だけでもやっぱり2,000万近い費用がかかってくると。また、申請しようにも、例えばドアインターロック・スイッチを、メーカーさんの資料を添付しなければならないとしたら、その図面を出していただけない、例えば耐久試験の結果ももらえないということは、そういうものを出せないということになってきますので、その辺が一番大きなネックだと思います。また、巻き上げ機についても、先ほど申されたように、共同計算書なんかは多分出してもらえないということになってくると思いますし、できれば後づけのロープブレーキのようなもの、それから、今の制御盤には関係なく独立してそのゾーンを離れ、扉を開いたら開いていた、その状況判断してロープブレーキなどをかけられる装置、こういう物を認定していただければ、我々も大いに既存のエレベーターに関しての普及は図っていけるというふうに考えております。

問3-5、戸開走行保護装置の設置促進策としてどのようなことが考えられますかと。既設のエレベーター総台数約75万台のうち、約10%、7万台余りが、独立系の保守業者が保守をしているわけでございますけれども、既設エレベーター向けの、先ほど申しました簡便なUCMPを、我々事業協同組合が性能評価を受け、個々の会社で認定取得するというような方法を考えていただけたらありがたい。また、独立系保守業者は非常に中小企業が多いわけですから、費用の面で、1社で開発するということは大変難しいと。ですから、できましたら、事業協同組合に対して、そういう支援策等をいただけたら大変ありがたいというふうに思っております。以上でございます。

【主査】 ありがとうございました。

それでは、以上の説明につきまして、ご質問、ご意見をお願いいたします。どうぞ、〇〇さん。

【参考人】 ちょっと事実誤認といいますか、間違いがありますので、幾つか正したいと思いますが、先ほどドアインターロックが変わると、そのたびに認定を取らなきゃいかんとおっしゃいましたが、そんなことはございません。ドアインターロックは、まとめて一つの認定で取ることができます。それから、ロープブレーキなどを採用したいとおっしゃいましたが、これは採用可能ですから、やっていただければいいと思います。それから、独立した制御盤みたいな物をつくって、そこに戸開走行保護装置を設けるといいとおっしゃいましたが、それも可能です。ですから、今おっしゃいましたことは、全部可能です。以上です。

【JEMAエレベーターメンテナンス事業協同組合】 はい、今お聞きしたんですけれども、我々エレベーター協会さんのメンバーではございませんので、大臣認定がどのようなことで判断されるかというのがあまり正確に伝わってきていないということがございまして、それと、先ほど申しましたように、ドアインターロックについても、メーカーさんの物をやっぱり、図面ではこういう物です、耐久試験はこんなものですよというようなデータがもらえれば、申請は可能かというふうに思うんですが。

【参考人】 情報は、昇降機センターのホームページに、どういう評価をするかというのを公開しておりますので、それを読んでいただければ、エレベーター協会から情報がなくても、情報は入手可能です。

【主査】 ちょっと今、制度等、その辺のやりとりがございしますが、ほかに何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 認定を取るべく製品というか、商品が開発されているということなんですが、そのためにはやっぱりメーカーからの情報が必要だということになって、結局メーカーからの正確な情報がもらえないので、保守会社としては、認定を得られるような物がつくれないと、こういう理解でいいですか。両方にお聞きしたいんですが。

【JEMAエレベーターメンテナンス事業協同組合】 そうですね。私どもも、新設の場合は、私どもの個々の会社では認定取得はできているんですが、既設のエレベーターに向けてやっていこうと思った場合に、既についているドアインターロック装置の図面、それから耐久試験等のデータは、我々持っていないわけですね。メーカーさんにそれを問い合わせして、出してもらえると、まず台数の公表さえされていないわけですから、それ以上のことを我々に公表していただけるというふうには理解しておりませんので、なかなか難しいというふうに考えます。

【エレベーター保守事業協同組合】 エレベーター保守事業協同組合ですが、昨年より大臣認定を取得すべく、いろいろと研究グループをつくって、話し合い等も行っております。その中で、やはりちょっとネックとなっていた部分は、費用の問題であるとか、そういったものになってきております。どういうマシンを選定して、どういう、組合ではロープブレーキを主体に考えてやっておりますけれども、テストタワーをどのようにするかとか、そういったところまでになりますと、なかなか中小というところでは製造していないということもあります。テストタワーを持っていなかったりということで、テストタワーをどうするかとか、そういった問題に当たっております、それを一つ一つ解決す

るように、各社で資金を出し合ってやるように努めております。

【主査】 よろしいでしょうか。事務局のほうはございますか。

【事務局】 1点だけ質問します。それに関連してですけど、メーカーと独立系の保守管理会社とのそういった業界の力関係を度外視してのご質問ですけども、必ずしも独立系の保守会社、専門の会社が認定を取らなくても、素人考えかもしれませんが、メーカーが取った認定を使わせてもらって、それでやればいいんじゃないかということはあると思うんですけども、それがうまくいかないのは、どうしてでしょうかとあえて聞いてみたいと思います。

【JEMAエレベーターメンテナンス事業協同組合】 多分非常に高額な物になってくるといふふうに思います。エレベーターそのものを新規につけかえることになった場合でも、非常に価格が高い物、保守をやっているところの現場については、非常に高い物になってくると。新規に建てられる場合は、極端な、わかりやすい話をしますと、例えば2,000万の物が、五、六百万でゼネコンさんに売買されているわけですけども、メンテナンスが既に入っている場合には、エレベーターをつけかえるとなったら、やっぱり2,000万円ぐらいするということがございます。ですから、既存の我々保守をやっているところにUCMPをつけたいということでメーカーさんに依頼したとしましたら、かなり高額な物になって、お客さんのほうにまず持っていけないというふうに思います。

【エレベーター保守事業協同組合】 さほど多い例ではないんですけども、実際にメーカーさんにリニューアルの商品というような形で販売を求めたということがあまりないので、実際のところはよくわからないというところもあるんですけども、大規模な改修を行う場合には、メーカーさんを紹介して、それで、メーカーさんのほうで改修をするということは、実際少ないんですけども、そういった事例はございます。その場合には、我々のメンテナンスの契約が打ち切られて、メーカーさんに戻ってしまうという実情もございます。

【主査】 はい、ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 7ページが、私は戸開走行保護装置をやっぱり促進してもらいたいという立場なんです、この7ページに、そういうことで、どういうふうにお考えになりますかというのが、回答がいろいろこう書いてありますけれども、一言で言うと、どうなんですかね、費用と工事期間というのが最大だと思うんですが、皆さんの立場で言うと、このまま

では全然進まないと思われているように感じるんですけども、それを改善するというか、促進するには、やはりかなりの国からの補助金みたいな形のものがないと、自分たちの立場としては、まあ、難しいだろうと思われているんでしょうか。

【JEMAエレベーターメンテナンス事業協同組合】 私どもが主にメンテナンスをやっているところはマンション等が多いんですが、大体エレベーターが1台しかついていないというケースが圧倒的に多いわけですね。その場合に、エレベーターの改修工事をするのに、とめる期間が、最低やっぱり完全に停止させるのが四、五日かかると、その間に住民の方が移動できないという状態ありますので、極力短い期間でできるような物でなければ、なかなか応じてもらえないということがございます。特に、古い、30年近くたったところのマンションなんかには、お住まいになっている方が、高齢の方が多いわけですね。そうすると、我々も、制御リニューアルをやるだけでも、やっぱり最低2日から3日とめないかんということになってきますと、やっぱり住民の方にホテルをとってもらおうとか、いろんな方法をとらん限り、なかなかその工事ができないという現状がございます。価格のこともそうでございます。

【主査】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい、どうもありがとうございました。

【主査】 それでは、時間の関係もございますので、2社に対してご質問を同時にされたということでございますので、次の議事次第の（3）の、今度は所有者・管理者へのヒアリングを行いたいと思います。本日は、所有者・管理者4社にお越しいただいております。ヒアリングの進行は、先ほどと同じように、まず各社ごとに、各社の状況や考えについて5分程度でご説明いただきたいと思います。ヒアリング事項は、資料6にまとめてございます。また、先ほどと同様、発表時間が5分となった時点で事務局からお知らせいたしますので、その時点で速やかに説明をまとめていただきたいと思います。その後、各委員から、各社の発言内容についてヒアリングを行います。ご質問は、各社のご説明の後にいただくとともに、全社の説明が終わった後にも、またまとめて再度ご質問いただく機会を設けたいと思います。

それでは、まず順番ですから、最初に、〇〇様のほうからお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【国土交通省】 国土交通省官庁営繕部管理課長・〇〇と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

恐縮ですが、資料はございませんので、口頭で、問1から問6について、まとめてご説明をさせていただきたいと存じます。

まず現状でございます。私ども官庁営繕部におきましては、国の庁舎の整備を担当させていただいておりまして、国の庁舎などではエレベーターがおおむね5,000台程度あるかと思込まれます。このうち、戸開走行保護装置が設置されている台数に関しましては、私ども官庁営繕部の発注分で23年の2月現在、150台程度でございます。内既設エレベーターを改修した物が60台程度というふうに見込まれます。なお、今ご説明させていただきました改修というのは、既設エレベーターを撤去して既存の昇降路に新しいエレメントを設置します、全面改修の、いわば取りかえ工事でございます。

次に、当面の対応についてご説明させていただきます。既設エレベーターにつきまして、例えば閉じ込めでありますとか、あるいは着床の段差でありますとか、そういうふうなふぐあいが発生する場合がございます。私ども官庁営繕部では、毎年各省の皆様から営繕計画書というものの提出を受けております。これは庁舎についてどんな工事が必要かという計画を示すものでございますけれども、23年度の営繕計画書によりますと、既設のエレベーターの改修が必要であるとされている物が25カ所93台分ございました。このうち緊急度が高いということで23年度に事業化される見込みの物が、現時点でおおむね数カ所、20台弱程度かと思込まれます。

次に、課題について3つ申し上げます。まず第1は、整備の優先順位でございます。エレベーターでございますが、老朽化して危険度が高い物を優先して全面的に更新をさせていただいておりまして、比較的新しい物件に戸開走行保護装置を設置するということは、具体的なふぐあいがある場合を除きましては、困難な面もございます。なお、一般会計の官庁営繕費でございますが、当初ベースで21年度に225億円あったものが、23年度には177億円と2割以上の削減と、非常に厳しい状況でございます。

課題の第2が、メーカーの対応でございます。20年度、21年度の2年間でエレベーターに関して官庁営繕部から受注した企業は12社でございます。仮に戸開走行保護装置を既設エレベーターに設置するといえますと、制御系の改修が必要になってまいりますため、現状では一般競争入札ではなく、おそらく既設エレベーターの設置企業と随意契約を締結させていただくことになるかと存じます。予算を効率的に使うという面から考えますと、戸開走行保護装置につきまして、ある程度価格が標準的で透明性が高いことが必要かと考えております。

最後に、課題の第3ですが、建築行政の対応でございます。日本建築設備昇降機センターでは、性能評価された戸開走行保護装置をホームページに掲載していただいておりますが、評価番号と申請者、件名が記載されております。既設のエレベーターに対応しているかどうか、さらには既設のエレベーターに対応する装置がそもそも存在しているのかどうか、私どもには把握が困難な状況もございます。したがって、建築主事がどのように判断されるかということについても、不確実性がございます。何らかの対応を要望させていただきます。

最後でございますが、官庁施設が安全に利用できるということは、官庁施設の基本的な性能と考えておりますので、いろいろな制約要因がございますけれども、引き続き努力をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【主査】 はい、どうもありがとうございました。

それでは、以上のご説明につきまして、ご質問、ご意見等を含めまして、ご発言をお願いしたいと思います。委員の方、いかがでしょうか。事務局のほうも、何かございましたら、ご遠慮なくお願いしたいと思いますけれども。はい、どうぞ。

【〇〇】 最後のご質問のような、昇降機センターのホームページに掲載されておりますその認定ですけれども、基本的に既設に限るとか、新設に限るとか、言っておりません。すべてに適用できるというふうに考えておりますので、そういうふうにご認識ください。分けておりません。

【国土交通省】 いや、それはわかっておりますが、例えば20年、30年たった古い機種も私ども多数管理しておりまして、例えば2年、3年前にできたエレベーターであれば、おそらくいろんなリストを見れば対応は可能かということになりますが、15年、20年、30年、いろいろなレベルのエレベーターに、今果たしてどのような戸開走行保護装置が設置されているというのがちょっとよくわからないという状況です。そこは、そういう要望ということでよろしくお願いいたします。

【〇〇】 はい、わかりました。

【主査】 はい、いかがでしょうか。ほかにございませんか。

【事務局】 今ご指摘のありました情報提供については、どのようにしていくかということも、このワーキングの検討課題の一つだというふうに考えておりますので、引き続き検討させていただきたいと思っております。

【主査】 幾つかの今のキーワードで参考になると思っておりますので、今後まとめるときに、

ぜひ利用させていただきたいと思います。

それでは、続きまして、今度は東京大学様のほうにお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【東京大学】 東京大学施設部の〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

まず資料を既に提出してございますけれども、戸開走行保護装置が義務化されたことを知っているかということですが、これは東京大学施設部としては当初より承知しており、新設時及び大規模改修時には対応しております。

それから、既設エレベーターに戸開走行保護装置が既に設置されたケースはあるか、また、近い将来に設置する予定はあるかということですが、既設エレベーターに設置したケースはありませんが、積極的に設置する必要があると考えております。現在13社306台入っておりますけれども、以前より各メーカーに依頼して改修方法、費用等の確認をしております。全面的な改修時には、先ほども申し上げましたように、既に対応しております。

戸開走行保護装置を設置する必要がある場合、その理由はということなのですが、全面改修というようなものを除きまして、100万円程度で実施できるのであれば、早急にこれは検討したいというふうに、大学として考えております。ただ、今現在調べた限りでは、その306台についてやれるかどうかという問い合わせをしたところ、やれるという回答は4台しかありませんでした。というような状況で、うちとしては、やるのであれば、やはり優先順位の問題もありますし、もう少し技術的に確立した後でないとできないのかなという感想は持っております。

それから、どういう状況になれば既設エレベーターに戸開走行保護装置の設置を検討するようになるかということですが、これは安全性を確保しつつ、シンプルで安価な技術の確立がまず重要かと思います。それから、メーカーさんの早期対応、これもぜひお願いしたいと思います。認定取得がだいぶおこなわれているというふうに聞いておりますし、この辺はぜひご努力いただきたいなというふうに思っています。

それから、価格、工期、行政上の取り扱いなどの面で戸開走行保護装置の設置の阻害要因と考えられるものはあるかということですが、対応策は、エレベーターの設置時期、機種によって大きな差があります。大規模な改修を必要とする物も多々ありますので、工事費が多くなるのが一番の阻害要因になると思われます。

工期につきましては、学校は長期の休みもありますし、対応可と思います。それから、

複数台設置されている物についても、多少の不自由があるけれども、何とかなるだろうと。ただ、1台しか設置されていない小さな研究棟とか、病院で、特殊な用途で使われている物については、一部支障が出るのかなというところがあります。

それから、行政上の取り扱いで一つ気になっているのは、これだけをやっても既存不適格が消えないというのは、我々としてはちょっとやりにくいところで、予算要求するにしても、学内で説明するにしても、やってもまだ既存不適格かと言われると、ちょっとやりにくいところではございます。

それから、どのような戸開走行保護装置の設置促進策が考えられますかということですが、けれども、うちは一応国立大学法人ですので、大学としては、地震対策と同様に、国策として予算措置が望まれます。うちの場合、設置後60年近くたった蛇腹のエレベーターも現存します。そういう状況ですので、リニューアルを含めた安全対策を進めていきたいというふうに希望しております。以上でございます。

【主査】 はい、ありがとうございます。

それでは、ただいまの東京大学のご説明に対しまして、ご質問、ご意見等、ご発言をお願いしたいと思います。どうぞ。

【委員】 先ほど100万円程度でできるかどうかということのをメーカーに問い合わせられて、4台はできますよということだったということなんですが、その4台というのは最近設置された物になるのでしょうか。

【東京大学】 そうですね。最近設置された物です。

【主査】 ほかにございますでしょうか。事務局のほうはいかがですか。

既存不適格のところは、ある種セットで、例えば耐震対策等、そういう普及の仕方というのも一つ、逆に少し遠回りになるかもしれないけれど、そういう意味では、このUCMPも普及するという考え方というのものもあるかなと思っております。例えばエコなんかも、安全とはちょっと違うかもしれないですけども、あるかなという気がします。

【東京大学】 地震対策は結構大変で、これをやろうとすると、結局全面的なリニューアルに近くなっちゃうというのが実情なものですから。ただ、うちの場合、地震対策とか、停電に対する管制については、毎年ある程度の予算を組んで、既存についてもほとんどもう既に設置済みです。ですから、そういう意味で、その延長でこの設置もぜひやっていきたいというふうには考えておりますけれども、ただ、地震対策というのはどうしても残ってしまうものですから、既存不適格というのがちょっと気になるなというところではござい

ます。

【主査】 かなり、ある意味でユーザーとしても、東京大学さんなんかは非常に対応がよくやられていると思うんですけども、これは私立大学はまたちょっと別かもしれないですけども、旧国立大学が大体皆さん、どこでもそういう施設というのはきちんと対応されていると考えてよろしいのでしょうか。横の情報みたいな、そういうのというのは、何か把握されていることとかございますでしょうか。

【東京大学】 他大学についての状況というのは、正確には把握しておりませんが、前向きにやっていることは確かだと思います。ただ、うちの場合、エレベーターのちょっとトラブル等も過去よりありましたので、余計に神経質になって集中的に今予算を投じているというところはあるかと思います。

【主査】 私も大学なんで、特に学生とか、そういうのがいっぱいいるんで、いつもそういうのは心配しているんで、なんかその辺をきちんとしたいなと思います。どうぞ。

【委員】 今ので、シンドラマーので、これこれ、こういう事故があったというので、柏キャンパスのが添付されていますけれど、東大がやっぱり何といったって東大ですので、東大が改修すればというのがあるかもしれないんで、そういう施設部とかなんとかの、国立大学の横の連絡で、国交省もこういう指導というか、せっかく安全のほうに向けているんで、みんなで一緒に要求していきましょうよとか、何しろ金がないと全然進まないんで、蛇腹の60年以上の物がまだ動いているというのを聞きして何かちょっと不思議だなと思いましたけれども、そういうような横の連携というか、そういうのをされたらいかがかなと、聞いていて思ったんです。

【東京大学】 以前は、行政法人化する前は、横のつながりもかなりありまして、人の交流もあったんですけど、現在独立行政法人ということで独立しているものですから、なかなか難しいところはあります。ただ、施設関係の業務に関しては、維持保全に関する検討部会というのもありますので、その中でぜひ提案していきたいと思います。

【主査】 はい。よろしいでしょうか。東京大学さんのほうのご用意いただいた資料に、柏キャンパスの事故の対策状況がありますけれども、これは事務局、どうしますか。今回は、これは参考という形でよろしいでしょうか。

【事務局】 はい、参考で結構です。

【主査】 よろしいですかね。はい。じゃ、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、ほかに質問がないということで、次に移りたいと思います。次

に、社団法人日本病院会様のほうから、今度はまた病院ということで、非常に利用の深いところだと思いますけれども、よろしくお願ひしたいと思います。

【(社) 日本病院会】 社団法人日本病院会の〇〇と申します。きょうは、よろしくお願ひいたします。我々法人は、日本の病院の国立病院機構、私立大学、それから、公的病院と言われる日赤、済生会、厚生連、それから医療法人等の病院ですね、そういう公的・私的病院を含めた全国2,500弱の病院が会員として、医療の質の向上を目指して活動している法人でございます。公益法人ということでございます。その中で、今回こちらのほうにヒアリングということで呼ばれて、あまり短期間でしたので、資料の4ページからございますが、当方の役員であります、会長、副会長、常任理事所属の病院26病院に對しまして、回答を得ましたのが22病院ということでございます。そして、調査票というのが後ろ側のほうについてございます。その調査票に基づいて、今回図に示したような形で回答があったことに対してご報告させていただきたいと、このように思っております。

まず病院内にエレベーターは何台ありますかということで、1台～5台というのが10病院でございます。それから、6台～10台というのが7病院ですね。11台～15台というのが3病院、そして、15台～20台が1病院、21台以上が1病院ということで、最大が、エレベーターの設置は23台設置している。それから、最小は1台というところでございます。ちなみに病床規模的にいきますと、900床病院から、一番下は55床の病院ということで、役員の中にも大きな病院と、それから小さい病院というようなことで、このような設置台数の物の多少がございます。

それから、クエスチョンの2で、今回の戸開走行保護装置の設置が義務化されたことをご存じかということで、知っているという病院が12病院、そして、知らないというのが10病院と。

そして、次のページでございますが、病院内のエレベーターに戸開走行保護装置が設置されていますかということで、設置していないというのが19病院、そして全機設置が2病院、一部設置が1病院ということで、この3病院につきまして、その設置方法はどれですかということで、新棟建築のために設置したのが2病院、そして制御盤の改造が1病院と、エレベーターの取りかえはゼロでございます。

次のページでございますが、戸開走行保護装置を設置していない理由を教えてくださいということで、設置していないという回答をされた19病院を対象にしまして、今回の改正法施行前のエレベーターの設置のためというのが7病院でございます。それから、既設

エレベーターに設置義務がないためというのが5病院、病院が移転、新棟建築など予定のために設置していないというのが4病院、改正法を知らなかったためというのが2病院、無回答が1病院というのが、19病院の設置していない理由でございます。

今後の予定ということで、当面設置予定なしが14病院、エレベーター定期検査により、これらいろいろ保守管理とか、いろんなところからの指導等によるものかなという、そういうような検査によつての検討が5病院と。

それから、その次で、クエスションの6でございますが、阻害要因と考えられるものがあれば具体的に教えてくださいという質問に対しましては、工事費が高額であるというのが10病院、工事中のエレベーターの運用問題5病院、補助金制度がない2病院、事故発生危険性をあまり感じない1病院、工事が大がかりであるということで1病院、メーカーの技術の向上を望むというのが1病院とこういうところでございますが、まあ、病院というのは、やはりエレベーターがなくてはならないということで、いろんな身体障害者の方、そういう方がいますし、高齢者の方もございます。また、安全性のためにも一応必要なことがございますので、やはり病院というものは診療報酬的に公的価格だけの収入しかございません。ですから、そこらあたりを蓄えながら建築なんかを、30年40年たつてそこらあたりを建てかえというときが一番こういう物を新しくするというのが通常であろうと思いますが、その間は保守管理という形で、いろいろそちらの保守会社の方とか、メーカーの方から、それぞれ年間契約としながら、そういう中でエレベーターの保守を行って、そこでの指導を受けているというのが実情でございます。ですから、金額的には高いということと、工事が何日間も、四、五日間もかかるということになりますと、1台、2台のところだと、かなりそこらあたりは不便になるということもございます。そういうことからして、やはり、先ほどからおっしゃられるように、そういう点を促進するという上では、かなり安価で、安くて、工事期間が短いというような形でないと、国であれば予算要求ということが出来るかと思いますが、ほとんどが、今の公立病院機構等にしても、予算的なものは、こういう物に対してはかけられませんので、特に民間病院なんかほとんど、地震等に対しましては、補助金制度等で地震の構造なんかを今補助が出ているということで促進するようにということでは進めておりますが、ですから、こちらのほうで検討されたことは、病院としても、安全性確保の点からも協力はしていきたいということでございますが、少ない調査でございますが、かなり多くの病院の意見が反映されているのかなということだと思います。以上でございます。

【主査】 はい、ありがとうございました。

それでは、ご質問、ご意見等、ご発言をお願いしたいと思います。

では、すみません、病院ですと、建てかえサイクルというのがあって、何年間かすると、何々病院、何々病院って、大体20年、30年ぐらいかなと素人的には思うんですけど、あって、国立大学なんか、ある時期になると大学病院を建てかえたりするときがありますけれども、そういうのから予想すると、そういう建てかえがあれば、ほうっておいてもある意味では新しい法に適したような形のエレベーターに変わっていくと思うんですけども、そういう数というのは分析的にデータとして把握が簡単にできるものでしょうか。例えばあと20年ぐらいたつともう7割ぐらいの病院はできてしまうよとか、そういうのとかは何かあるんでしょうか。

【(社)日本病院会】 いえ、病院の設置主体というのが病院機構であれば国、今は独立行政法人になっていますし、あと都道府県ということで、あと民間では医療法人、それぞれが個人オーナーみたいなところですよ。ですから、そこは各病院がいつごろ建ったかによって大体今耐用年数的には39年か、そこに官庁営繕の方がおられますから、よくご存じだと思いますが、新しくすればいいんでしょうけれども、大きな病院ですと何百億というのが、そこ、お金が何もないわけですので、やはり患者さんの収入的なところから割り出して銀行等から借りないといけないということで、建てかえというのはかなりきついわけでございますね。ですから、今何病院の建てかえがどうなるかというのは、それぞれ個々の事業者によって計画的にやっているんで、全体が全部同じ設置者じゃないものですから、ちょっとそこは無理。

【主査】 ほかに何かご意見ございますでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 工事費が高額というのが10病院ありますよね、回答、6ページ。それで、東大の場合は100万円程度だったらずいやっていきたいという、100万円という具体的な金額を示しましたけれども、この病院は、先ほど言ったように50何床から900床もあるから、もうレベルが全然違うと思いますが、ここで高額というのは、そういう自分たちが何か見積もってもらって高額だからだめだと言ってたわけじゃないんでしょうね？まあ、何となく高いからっていうんじゃないんですか。病院にとって高額というのは、どのくらいの額が高額なのか。

【(社)日本病院会】 病院は、先ほど言ったように収入が今社会保険診療報酬ということで、ほとんどもう公定価格ということで、手術1件幾らということで決まってくる

ので、その中で大病院にしても、中小病院にしても、まず一番は人件費ですね。医者の人件費、看護師さん、ほとんどそういう人件費で占められていて、今医者が足りなくなつて、そういうように。それで、建築とか何かというのは保守的なところでいきますから、確かに何十億という収入的な面があるというところでは言っていますけれども、今言っている大きな、700床病院ぐらいの病院でも、工事費が高額であると。やはり民間病院ということの性格もあります。あとは運用問題にしても、やはり何台かのエレベーターがとまれば、特に病院の場合は患者さんの給食なんかをやっている、水とか、そういうものもあるし、職員というよりは、入院患者さんのためのエレベーターというところで、ここあたりは、いつ、じゃ、建てかえを、修理をするのかということのも、患者さんにご迷惑をかけないようにやらないといけないという、いろんな計画的な面もあります。それにお金が、今年度どれぐらい、じゃあ、そこに出す余裕があるのかというところで計画が出されると思いますので、ただ単純にすぐ、じゃ、それだけというわけにはいきません、いろんな医療機器なんかの買いかえもございますし、これは本当に安全性の面では大変なところですけども、医療器械等、いろんな物が、多くの医薬品にしてもそうです。その中でやっぱり高額というのは、金額的にはちょっとあらかわせないと思います。先ほど500万とか、100万というのはかなり、私からしますと、出せないですね。

【委員】 ああ、そうですか。

【(社) 日本病院会】 ええ、感覚的に。もう一番最後になると思いますね。

【委員】 ありがとうございます。

【主査】 事務局のほう、何かございますか。

【事務局】 はい。

【主査】 どうぞ。

【委員】 5ページのところで、この保護装置を1病院、エレベーター1台の病院だと思うんですが、そちらが法改正に伴い設置されたということで、これが制御盤の改造を行ったということなのかなと思うんですが、この病院のエレベーターの最初の設置時期ですとか、かかった費用などがもしわかれば教えていただけますか。

【(社) 日本病院会】 これはちょっとそこまで細かい話は聞いておりません。ただ、言えることは、これは55床の小さい病院ですし、そこはやはり1台ということで、大変だというような、そういう情報の面から早急にやられたのかなと、これ想像だけでございますので、もうその1台がとまってしまうと完全にもう動かなくなるということで、どの程

度補修かわかりませんけれど。

【主査】 はい、どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、社団法人日本ビルディング協会連合会様のほうに、よろしく願いいたします。

【(社) 日本ビルディング協会連合会】 ビルディング協会連合会事務局の〇〇と申します。よろしく願いします。

まず最初に、私ども地方協会、例えば東京ビルディング協会、大阪ビルディング協会、19団体の連合会でございまして、会員が1,400社ということで、各協会の意見集約に時間がかかってしまいまして、ペーパーがお出しできなかつたと、大変申しわけなく思っております。事務局としての知見でお答えしたいと思えます。

問1の新設エレベーターに対して義務化されたのをご存じですかということについて、新しいビルを建てる時にわざわざ規格外のエレベーターをつけるということはありませんので、新しいビルを建てる計画をお持ちの会社につきましては、すべてご存じだと思いますけれども、既存のエレベーターに遡及しないということで、ご存じないオーナーもいらっしゃると思いますけれども、大手の会社におきましては、エレベーター担当の者、また、電気設備担当者というものをちゃんと備えておりますので、それについては間違いなくご存じだというふうに考えております。

問2の既設エレベーターについてであります、これについては、今申し上げたとおり、ちょっと統計が間に合わなかったものですから、まことに申しわけございません、わかりません。

問3の戸開走行保護装置の予定がない場合でございますけれども、これにつきましては、エレベーターの耐用年数というのは非常に長い。前回の委員会でもお示しされているように、例えばマンションでも30年、オフィスビルでも大体30年あれば、建った物について順次長期修繕計画に基づいて改修をする。それは制御装置、モーター巻き上げ機等すべてをかえるというようなことでございまして、もっと短期的に申し上げれば、意匠の変更、例えば内装をかえるとか、扉のデザインをかえるとかについてはもう少し頻繁にあります、そういうときにできるものからやっていくというスタンスですけれども、やっぱりエレベーター改修、装置・制御盤その物を取りかえるということには30年ぐらいかかっております。しかし、今別の問題から、CO₂削減というのが、私どもオフィスビル協会に実は非常に強い要請がございまして、省CO₂に結びつくようなエレベーター制御盤とか、

エレベーター巻き上げ装置とか、そういう物が開発されるのであれば、CO₂については25%削減というような要請がございますので、そちらを優先的にやるということであれば、それと同時に新しい装置に取りかえていくことは十分考えられるというふうに思っております。そういう点で、CO₂削減に結びつくような機器の設置に対する補助金とか、税制面の優遇とかということがあれば、さらに設置が進むんじゃないかなというふうに考えておりますので、行政当局のご努力もお願いしたいところだと思っております。

しかし、大手のビルもしくは中ビルにおきましては、順次改修を進めていくということが可能でございますけれども、先ほど保守会社さんからもご指摘ございましたとおり、エレベーターが1台しかないビルについて、1週間なり2週間なりエレベーターをとめてしまうということについては、ちょっとビル事業者として、テナントさんに対する問題、あとテナントさんのところにいらっしゃるお客様に対する問題等々大きな問題があります。オフィスビル。あと、私どもの会員にはいらっしゃいませんけれども、いわゆる雑居ビルのオーナー、雑居ビルにつきましては、上層階に飲食店とかが入っているビルでエレベーターが1台しかないというようなものをご想定いただければわかると思いますが、改修以外に営業補償等をテナントさんから要求されるというようなケースがあると想定されますので、これらはさらに対応が困難ではないかなというふうに思っております。

最後、設置促進策ということでございますけれども、今後の技術開発によりまして、例えば土日だけとめれば、それでまた月曜日から金曜日までは稼働できて、また土日だけとめる。土日だけ、例えば4階とめてくださいというようなことで装置がつけられるということであれば、さらに制御装置の取替え等々が進められることになるかなというふうに希望したいと思います。

それで、団体としての設置促進というような方向でございますが、決まれば、新築については今申し上げたとおり、当然ついているものというふうに思っておりますので、既存の建物につきましても、協会といたしまして、会員の皆様への周知徹底、もしくは行政のご担当者をお招きしての講演会、また、会報への講演会の講演録の掲載ということで、できるだけの促進を図っていきたいというふうに考えております。以上でございます。

【主査】 ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見に関してご発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。事務局のほうはいかがでしょう。何かございますか。よろしいでしょうか。はい。それでは、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、これ、どうでしょうか、社団法人日本ホテル協会様と、それから日本百貨店協会様の資料はお手元に用意されているんですけど、本日ちょっとご欠席ということで、ご説明のほうは次回にお願いしようかなとも思っていますけれども、今時間のあれもあるんですけど、少し時間に余裕がありますから、どうでしょうか、事務局のほうで簡単にご説明いただいて、またこれに関して質問がございましたら、次回、今度来ていただいて、その場面でご説明いただけるかなと思いますので、お願いしたいと思います。じゃ、よろしくお願いします。

【事務局】 ありがとうございます。資料につきましては、同じ資料8の8ページからでございますけれども、事前に日本ホテル協会と日本百貨店協会、チェーンストア協会の3協会からは、本日はどうしても日程調整ができなかったということで、ペーパーの形でご提出いただいております。今、主査がおっしゃいましたように、次回、ワーキングに呼ばれば喜んで出席したいということでしたので、その方向で再度調整したいと思っておりまして、その際には、今回は大手の数社にちょっと聞いた感じのことをまとめていただいているようなんですけども、アンケートももうちょっととってもらった上でお願いするなり、また、追加に何かこういうことをききたいということがもしありましたら、また、それも含めてお願いしてはどうかと考えております。

8ページの日本ホテル協会さんですけども、戸開走行保護装置の設置の義務化をご存じかということについては、都内の大手の担当者に聞いたら知っていたということです。ただし、地方のホテルや小さなホテルについては、どれぐらい把握しているか不明ということですので、できれば次回までにそういったところもお聞きした上で出席をお願いできたらなと思っています。

それから、設置した事例とか予定はありますかということですが、ヒアリングしたホテルについては、設置したケースはありませんでしたと。確認申請を伴う大規模なリニューアル時やエレベーター取りかえ時に対応することになると思われると。

設置する予定がない場合の理由は何ですかということについては、検査者による検査が行われ、現実的にも故障・事故の発生がなく、安全に運行されているから予定がないと。また、高額な費用負担が想定されることと、ホテルについては24時間365日稼働しているということで、改修工事に要する工期が長いということが大きな阻害要因だと。

どういう状態になれば設置検討するようになりますかということについては、次のページですが、既存エレベーターの危険性の数値が示されて、安全性に疑問が生ずるという状

態が明確になれば対応を進めることになる。ただし、メーカーサイドの責任により直ちに無償で修理等を実施すべきであると考えているというご意見をいただきました。

それから、設置阻害要因と考えられるものがありますかについては、価格が100万円から最大で1,000万円程度要すると聞いていますので、とても現在の経営状況では新規投資は難しいと思います。そもそも安全性に問題があるのだとしたら、メーカーサイドの負担によるべきじゃないかと。工期については、相当程度短縮されない場合は、大規模な改修時に合わせて実施する以外、現実的には難しいと。戸開走行保護装置設置促進のインセンティブがないということも要因の一つじゃないかと。

どのような促進策が考えられますかという問いに対しては、安全性には問題がないという前提であれば、製品価格の低価格化の実現とか、工期の大幅な短縮、大規模な補助金制度とあわせて税制の優遇措置といったインセンティブがありがたいと。

協会として何らかの対応ができますかということについては、促進策が決定したような場合には、会員ホテルに対して積極的に働きかけていきたいということでございます。

次に、10ページは、日本百貨店協会さんですが、義務化されたことを知っていますかということについては、総務担当（ビルメンテ管理者）については十分認識しています。ただし、経営トップまで周知されているとは言えませんが。

既に設置されたケースはありますかについては、ケースは見られませんが、今後大規模な改修（リニューアル）を行う際に設置するとしています。安全な運行管理を徹底しておりまして、事故もないことから、特に緊急性がないということが、設置が進まない要因じゃないかと。特に混雑時には、百貨店ですから、案内係が同乗するなどしておりまして、ご回答では、戸開のまま走行することはまずあり得ないと思われるというご回答です。

3番目の、設置する予定がない場合、その理由につきましては、かなり費用負担と工期がかかるということが理由かと。それから、エレベーターメーカーによっては、認定を受けていないということのためつけられないということがあるようです。

どういう状態になれば設置検討しますかについては、大規模な改修（リニューアル）を実施する際に検討されると。大体百貨店での大規模改修というのは5年から10年程度で実施されているということで、そういったスパンになるんじゃないかと。

設置の阻害要因については、先ほども申しましたように、かなりの費用と工期というのが大きなネックだと。

支援策としましては、製品の低価格化、短工期化が考えられると。できれば補助金もと

ということです。

協会としてはどうかということについては、PR活動は積極的にやっていきたいというご回答でございます。

最後、11ページ目は日本チェーンストア協会さんですけれども、一部会員に聴取したところ、ほとんどの人が知っているという回答をしていますと。

阻害要因につきましては、設置コストが高いこと、1千万単位であり、3千万円以上の店もあるということでした。それから、制御そのものの入れかえとなる大規模改修となるため、店舗運用上の影響が大きいと。つまり、利用ができない期間ができてしまうと、店舗としては困ってしまうということです。

それから、3番目としては、促進策として安価な装置の開発、補助金や免税といった支援措置ということが挙げられております。

事務局からは以上でございます。

【主査】 はい、ありがとうございました。ご説明につきましてご質問をされても、事務局のほうとしてはお答えできないと思いますけれど、何かコメントとか、改めて加えた質問事項とか、あらかじめわかると、次回またこの3者からご回答が得られるかと思いますので、その観点からお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 今回の回答の中で、やはり安全であるのならばいいだろう、何もすることはないと、もし危険ならば、ちゃんと危険だということを明示して、メーカーは全部責任持ってやれと、こういう返事があるんですが、今までの流れを見てみると、いや、昔であればちゃんと安全ですよ、より高く安全度が上がりましたということで、既存のやつにも、安全ではあるけれど、より高い安全性を求めているんな安全装置をつけましょうと、そういう視点で見るのが多分正しいんだというふうに思います。ちょっと全体の話で、ご質問したいところがあって、金がかかるとか、とまるのはうまくないとかって、いろんな理由がありますけれど、実は努力してこの安全装置をつけたとしても、既存不適格というのはほとんど取っ払えない。そうすると、インセンティブが働かないんじゃないか。でも、前より少しでもよくしようという努力は大事だ、だけど、既存不適格というままでは、やっぱりその気になりませんよと、そういう意見が、保守会社のほうにもあったし、所有者にもそういう話があった。ということは、安全じゃない、よって、メーカーが責任持ってやれという視点ではなくて、安全なんだけど、より安全にするためには、こういう視点がありますよと。そのときに既存不適格であるというのが取り外せない、特に部品ごと、機能ごと

の認証で、それを取りつけたとしても、実は全体の認証が取れないから既存不適格は取っ払えないという問題が一つ、ネックの理由にあるような気がしているんですよ。そうしたとき、ちょっとお伺いしたいんですが、保守会社でも、実際の企業の方でも結構ですけど、どういうアイデア、どういう考えならば、その既存不適格と言われても、努力して安全を高めるインセンティブが働くのか。それとも、既存不適格という用語がうまくないとしたら、何年度のものに例えば的確だけど、現在には既存不適格ですよという、そういう情報公開がいいのか、その辺の何かアイデアがあったら教えていただきたい。

それともう一つは、事務局にお伺いしたいんですが、今のエレベーターは、一般の利用者が見て、あ、このエレベーターは既存不適格なのかどうか判定できるかどうかというのをちょっとお伺いしたい。進行はお任せします。

【主査】 はい、どうも難しい質問ですね。もし事務局のほうで少しお考えがございましたら。あまりフィックスした、ここを統一的に考えますということじゃなくていいと思うんですけれども。

【委員】 じゃなくて、アイデアだけでも。

【事務局】 その点についてはいろいろご意見もあって、定期検査の報告時に、そういう既存不適格かどうかということのを上げてくるということが、ご指摘の点ではないかと思います。まずそこは、どういう形で報告するかということについては、この場でもご議論いただいて、改善すべきことがあれば改善することは可能だと思います。

【委員】 私の質問は、一般の利用者。

【事務局】 一般の利用者がそれを多分わかることは不可能だと。

【委員】 不機能ですね。

【事務局】 そういう表示もございませんし、検査を受けているかどうかということについては、昇降機センターのマークが通常はついているケースが多いものですから、それによっておわかりになると思いますが、仮に今からしようとすると、そこに何らかの表示事項を追加するということは、方法としてあるかもしれません。

【委員】 あり得ると。はい。じゃ、あとは、保守メーカーでもいいですけど、既存不適格のためにできないというのはありますか。

【エレベーター保守事業協同組合】 一つ。私どもエレベーター組合の中で、研修などを行っている際に、やはりちょっと意見として出てきていたのは、「既存不適格」という言葉自体が何とかならないかなというところがありまして、例えば、まあ、これはいい悪い

はちょっと別にして、今もう「既存不適格」というふうに言われている物については、旧法には適合しているわけですから、ですから、そういう表示の仕方があれば、所有者の方とか、マンションの管理組合とか、そういったところが検査報告書を見て、うちのは法には適応しているんだというふうに判断していただけると思うんですね。今の「既存不適格」というふうに書かれますと、やはりそのマンションの管理組合とか所有者の中には、「何だ、これ、うちのはだめなのか」というふうにおっしゃる方もおりますので、それはきちんと昇降機センター様から発行されているパンフレットなどを持って説明はしておるんですけども、その言葉自体が非常にエレベーターを管理されている方々にとっては、ちょっとこう言っただけなんですけれども、不愉快な言葉に聞こえている部分というのがあると思います。

【委員】 既存不適格でも、年度ごとに多分あると思うんですね、何年度ごとの規格に合っていると。しかし、それよりも現在より安全性を増そうという努力はすると。これはしたいというのはご存じだと思うし、先ほどのお話でも、自分で機能・部品でも認定を取って開発して、より安全にしようというインセンティブがあるとおっしゃっていましたんですが、それをやりたくなるような、表示の仕方とか、そういうアイデアはありますか。

【JEMAエレベータメンテナンス事業協同組合】 全然話は違いますけれども、消防関係でマル適マークというのが。

【委員】 マル適ってありますね、はい。

【JEMAエレベータメンテナンス事業協同組合】 ございますね。そのようなもの、当初確認申請に基づいて既存のエレベーターも検査を通っているような形で使われていたと思うんですね。それが、現行法が変わったために、そういう既存不適格ということであれば、既存の物に対しては、通常の検査合格のエレベーターということにして、例としては違いますが、新たにそういう機能を備えた物に対して何らかのマークのような。

【委員】 マークね、はい。

【JEMAエレベータメンテナンス事業協同組合】 そのような形をとれば、既存のお客様も不愉快な思いをしないでいいのではないかなと考えます。

【委員】 所有者のほうはどうですか。例えば東大さんなんか、今の話、どういうふうに考えられますか。

【東京大学】 うちの場合、本部のほうには施設ございます。我々そこに所属していますけれども、それから、あと、学部ごとにも、主要学部には施設担当者がおりまして、今

のような「既存不適格」というような言葉に対しても説明は可能かと思います。基本的に各部局が自主管理という形になっているものですから、本部のほうで全部まとめて306台の保守契約を結んで、ただ、報告書は各部局に回ると。そうしたときに、その既存不適格の意味を理解している方っていうのはほとんどおられないものですから、そうすると、場合によっては先生が大騒ぎすると、今までもあったんですけれども、「何だ、これは」と、「うちのエレベーターは危なくて使えないんじゃないか」ということをまずおっしゃいます。それが実際今までもあったものですから、ですから、まあ、できることならば、自動車じゃないですけど、何年度規制に合格しているとかいうような形のものにして、さらに、それに上乘せして新規格のこれにも合格していますよというラベルをふやしていくような形だったと思うんですけれども、お金をもらうときにも、「予算つけたのに、何だ、まだ不適格か」と言われるのが非常につらいところが、我々の立場とするとありますので、その辺はちょっとご理解いただきたいなというふうに思います。

【委員】 はい、わかりました。

【主査】 何かございますか。今のをビルディング協会さんにちょっと伺いたかったんですけど、結構大きなビルとかへ行きますと、昔と違って、例えば今のマル適マークじゃないですけども、もうエレベーターの中の意匠というか、デザイン自体が、そのビルのイメージを決めるような感じになっているのか、どこのメーカーかもわからない、むしろ意識的に名前ですとか、そういうものをほとんどつけていないような状態に最近なっているのかなと、ちょっと個人的には感じているんですけれども、もし今おっしゃられていたような、例えばそういう何らかの情報をユーザーにも伝えるときに、それはどういうところが制約、オーナーがやっぱり嫌だと言うんですかね？それとも今、全体的にそういうムードになっているのか、ちょっと知りたいなと思うんですが。

【(社)日本ビルディング協会連合会】 一番最初に申し上げたとおり、意見集約をしていないということで、私の意見として申し上げれば、例え話で話して恐縮なんですけれども、事務局さんはよくご存じだと思うんですけれども、旧耐震、新耐震と言われて、耐震基準についても変わっているわけなんですけれども、このビルは旧耐震だよと、このビルは新耐震だよというような表示はされていないんですね。それぞれ旧耐震のビルのオーナーの方には、耐震改修をしましたよというマークは出しましょうということは、建築指導課さんも進められている。しかし、そうすると、外で見ている来館者とかテナントの方は、耐震改修済みですよと、新耐震基準に合格しましたよと、旧耐震基準でも新耐震基準に合致しました

と、何でこのビルには耐震改修済みはついていないんだと、逆に聞かれる。先ほど東大の方もおっしゃいましたけれども、わかっていない方に、これは耐震改修済んでいます、最新のビルで耐震改修等が最新の基準に合致しているビルだって、もう耐震構造について、これは耐震改修されていないのかみたいなことを聞かれてしまうという問題もありまして、パッと来られた一般の方、テナントの方には十分ご説明できますけれども、特に最近ふえている複合用途の、ホテルと事務所と店舗が一緒になったようなビルというのは、どんな方が来られるかわからない中で、いろんなマークをつけられて、これはついていないから危ないのか、ついているから安全なのかということじゃなくて、耐震の基準に合致しているかどうかということがすべて簡単にわかるように説明するというのは非常に難しいことではないのかなというふうに思っております。今耐震構造という問題につきましても、非常に難しい問題がある。さらに、これもまた別の委員会で話題になっていますが、地震の際に長周期振動でさらに周期が延びて危なくなっちゃって、エレベーターの問題でも、ロープが固定されていないみたいな話もいろいろとありますけれども、それを一般の方にパッと見てわかる、それで、うちのビルは大丈夫かどうか、このビルは大丈夫かどうかというものをお知らせするというのは、もう少し議論をされて、私どもとしても議論をしたいなと。テナントさんなり、来館する方なりに、何かわかるようなことで、ビルの付加価値が上がるということに関しては、逆に進めていきたいというふうに思っておりますので、ぜひとも私どもを交えて、積極的に議論に参加させていただきたいと思いますので、検討していただきたいなというふうに思います。

【主査】 はい、ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、大分時間も押してまいりましたので、それでは、議事次第の（４）の議論というところがございますけれども、こちらにつきまして、〇〇の〇〇様のほうからご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【参考人】 それでは、参考資料１と参考資料２について説明をさせていただきます。

まず参考資料１は、第２回のワーキングのところで資料を出したんですが、そのときに表１のところに調査中というのが幾つか入っていました。それをすべて埋めましたというのが、今回のここの報告です。トータルのところ、製造台数というよりも現存台数のところを現時点のところで見積もったところが、推定値として表の一番右下、７０万台というところ。大きな数字として７０万台というのと、それから、１０年未満のところで２

4万台、10年から20年経過した物が24万台ぐらいあると、そういうようなとらえ方をしていただければと思います。それが、表の1のところの説明でございます。

それから、2ページ目に、3番目のところの戸開走行保護装置の設置実績推定値というのを追加しています。平成21年9月28日からこれが施行されて設置義務になっていますが、これが、現在新設の場合と、撤去新設以外のところですね、部分改修のところでのくらくらいついているかというのを推定いたしました。それで、新設のところには、古いエレベーターをすべて撤去して新しいのをつけた場合とか、準撤去した場合を含んでいますので、トータルで見ますと、今全体では1万8,000台というのが稼働していると推定しています。

以上が、参考資料1のところの改訂部分の説明でございます。

それから、参考資料2ということで、これ、先ほど説明いたしました完全撤去新設、準撤去新設について協会ですとまとめた資料がありましたので、これをご提示いたしました。平成16年から平成21年まで、年度のところの改修実績でございます。改修区分のところは、先ほど言いましたように、完全撤去と準撤去ですと、合計が6,482台となっています。これからしますと、6年間ですから、約1,000台強の毎年度撤去新設がされているという認識をしていただければと思います。

それから、機種別のところでもちょっと分けをしたもの、これ、標準型と特注型というところで、その中身は2.1と2.2のところを見ていただければと思います。

それから、保守契約別のところでも、自社で保守している分と、それ以外の物というので分けています。FM、POGというのは、自社でやっているものです。契約の中身は、そこに書いてあるとおりでございます。

そういうところで、設置実績、それから保守の状況からしたら、無契約が若干量が多いかなというのはありますが、その理由については、そこに記載のように推定しています。

それから、今後を考えていく資料としまして、4の次のページのところですね、建物用途別で改修がどのくらい実績があったかというところをまとめています。図の4のところを参照していただきますと、一番多かったのが事務所関係のビル、2番目が民間のマンション、3番目が学校・病院、それから公的マンションというところになって、公的マンションは公団系とか、そういうところですね。そういうような状態で、この6,500台ぐらいのものがどのくらいの時期に改修がかかっているかというのを見たのが、図の5のところでございます。20年未満のところでは改修がかかっているのは5%、それから、20年

から25年の間で若干その倍ぐらいの量になりまして13%と、それから、25年から30年未満でそのまた倍ぐらいになりまして32%、20年以上30年未満というところでは45%というようになっています。これから、その後30年を超えますと、全体の50%が改修がかかったと、6,500台ぐらいのうちの50%という、そういう経年的には30年というところになります。これを見ますと、20年を超えると徐々にふえて、25年をこえるとさらにふえて、30年を超えた物というのは、改修がかかっている率が高くなっているというように読めます。そういう意味で、促進策というのをどういうところへ持っていくかと考えますと、20年未満でも法改正のところで長期修繕計画に入れるとか、そういうところに優遇策を持つのか、25年以上のところをさらに促進する、30年以上をさらに促進するというところで優遇策を出すのか、こういうところは、これからの検討の課題だと思っております。以上です。

【主査】 はい、ありがとうございました。

それでは、今のご説明、参考資料1、参考資料2でございますけれども、ご質問、ご意見等、ご発言願いたいと思います。ございますでしょうか。事務局のほうはいかがですか。はい、じゃあ、〇〇補佐。

【事務局】 クラリフィケーションですけれども、参考資料1では、戸開走行保護装置の実績推定値として約2万台と。そのうち新設については1.7万台というふうに推定されていますが、参考資料2の約6,500台というのは、6年間ということで数字が違うわけですが、要はこの台数というのは、そもそも撤去新設、準撤去新設のすべて悉皆調査したわけじゃなく、その一部の数字だということですかね？まあ、割合を見る上では参考になるということですか。

【参考人】 ええ、そのとおりです。すべての会員のところに調査したわけではなく、一部の会員のところで、まあ、時間的な問題もありますし、まとめ方のところから、今あるデータのところで提供させていただきました。

【主査】 これなどは、表の1も含めて、今の表も、調査にもかかわっている問題にもなりますので、だんだんデータの制度が上がってくると思いますので、そのたびごとにまたご報告いただければ、だんだん整理がつくと思います。

ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。はい。それでは、ありがとうございました。

それでは、議事次第の3のその他に移りたいと思いますけれども、事務局のほうからご

説明をお願いしたいと思います。

【事務局】 ありがとうございます。それでは、少し時間がありますので、参考資料3というのがありますけれども、これは寄せられた意見ということで、一応シェアしたいということでお載せしましたけれども、簡単に言いますと、前回のワーキングの傍聴者から寄せられた意見ということで、安全増しの機器設置をすることで既設設備の安全を確保することができると思いますが、非常に優秀な機器をつけたとしても、ちゃんとメンテナンスして、必要なときに作動しなければ意味がないと考えますと。追加で機器を設置する議論だけではなくて、今運用されている設備できちんとした管理をし、安全性を確保する議論も必要と考えますというメンテのお話が重要じゃないかという意見がありました。

それから、建物管理者団体から寄せられた意見として、対策の結論が二重ブレーキ取りつけということだけだと、整備不良とか、老朽化とか、将来同様な事故が繰り返されなければよいと祈るばかりだと。例えばエレベーターは、メーカーAを退職されたご年配が、十分な整備資料もないままにメーカーBの機械をご自分の経験で整備されておられるようなことがないことを祈りますと、そういった意見がございました。

2ページ目以降は、きょうご出席いただいておりますJEMAエレベータメンテナンス協同組合さんからの、先ほども一部触れていただきましたけれど、大臣認定制度に関する意見ということで、つけさせていただいております。事務局からは、これのご説明は控えたいと思います。参考資料3は以上でございます。

それから、資料9でございますが、次回のスケジュールということでよろしゅうございますか。ワーキングのスケジュール（案）ということなんですけれども、第4回ワーキングにつきましては、委員の先生方の日程調整をさせていただいたところ、3月28日、月曜日ということでセットさせていただければありがたいと考えております。時間につきましては、事務局の都合上、10時15分からということで、本日と同じように、ちょっとずらして15分からやらせていただきたい。

場所については、まだ未定でございますので、追ってご連絡したいと思っております。

内容としましては、今回マンションの所有者・管理者のヒアリングはできませんでしたので、UR都市機構とか、高層住宅管理業協会さんをお呼びしてはどうかと。それから、本日ご出席できなかった3協会についても、ご依頼をしたいと考えております。

それから、マンションの所有者へのサンプル調査ということで、公営住宅とか、民間のマンションの管理組合へのアンケートをサンプル的に行って、その結果もご報告したいと

考えております。

それから、エレベーター協会さんのほうにもずっとご協力いただいております海外の基準がどうなっているかということで、各国比較についても、1カ月ぐらいありますので、整理したいなと思っておりますし。この前オーチスさんから話が出ましたEUでの既設エレベーター安全基準の考え方というような資料がありますので、それを簡単にまとめてみたいなと思っております。

その他、具体的な技術的検討、設置促進策の検討ということでご議論を深めていただければと思っております。以上でございます。

【主査】 はい、ありがとうございました。

それでは、参考資料とただいまの今後のスケジュールというお話ございましたけれど、ご意見何かございますでしょうか。

一応4回目は、ヒアリングというメーンの作業とかはほぼ最終回になると思うんですが、これからいろいろ集めたデータとかご意見をもとにいろいろやりたいと。まだ5回目というのもあり得るんですかね？むしろ、どういうふうにまとめていくかとか、そういう話、それは時間がまだ3月28日までございますので、データを充実させるとともに、いろいろ委員の方ですとか、あと傍聴席の方とか、どういう方向がいいかというご意見を少し伺えれば、まだ一月ぐらいありますので、少し検討していきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、ほかに何かご連絡事項とかございますでしょうか。

【事務局】 ありがとうございます。長時間にわたるご審議、どうもありがとうございます。また、本日ご参加の各社におかれましては、貴重なご意見を賜り、ありがとうございます。本日配付しております資料につきましては、本日中午に国土交通省のホームページ上で公開させていただく予定としております。次回のワーキングは、先ほど資料9でご説明申し上げましたように、3月28日、月曜日、午前10時15分から予定しておりますので、委員の皆様方におかれましては、よろしくお願い申し上げます。事務局からは以上でございます。

【主査】 はい、どうもありがとうございます。それでは、本日はお忙しい中、早くからお集まりいただきまして、どうもありがとうございました。

では、本日のワーキンググループを終了させていただきます。

—— 了 ——