

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回既設エレベーター安全性向上WG

平成23年6月17日

【事務局】 定刻前ではございますが、委員の方々おそろいですので開始させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

では、ただいまから第5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いております〇〇の〇〇でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、マスコミや関係者の方々の傍聴希望がございますので、よろしくお願いいたします。

では、初めに手元にお配りしています資料の確認をお願いできればと思います。配付資料でございますが、一式でございます。議事次第がございまして、資料1、名簿、資料2が前回のワーキングの指摘事項、資料3が報告書の案でございます。これが本日の趣旨になります。資料4が報告書（案）の概要でございます。資料5が今後のスケジュールについてでございます。これ以外に参考資料1、参考資料2をお配りしてございます。過不足等ございませんでしょうか。過不足等ございましたら、事務局まで申し出ていただければと思います。

それでは、早速、議事に入らせていただきたいと思います。以降の議事運営につきましては、〇〇主査、よろしくお願い申し上げます。

【主査】 それでは、おはようございます。地震を挟みまして第5回ということで、本日はお手元に資料をお配りしてございますように、報告書の案というものが出てきておりますので、いろいろご意見をいただいてそれを反映していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入る前に第1回ワーキングにおいてご了承いただきました運営規則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まして委員以外の方の出席を追加したいと思います。財団法人日本建築設備・昇降機センター認定評価部副部長の〇

○様。

【参考人】 ○○でございます。

【主査】 それから、社団法人日本エレベーター協会専務理事の○○様。

【参考人】 ○○でございます。よろしくお願いします。

【主査】 お二方につきましては、前回に引き続き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、○○様、○○様、よろしくお願いいたします。

議事次第の2の議事でございますけれども、それでは、まず（1）前回WGにおける指摘事項について、まず事務局のほうから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。○○の○○でございます。それでは、資料2に基づきまして、前回話題に出たことについて、かいつまんで申し上げたいと思います。

まず、管理会社が長期修繕計画の修繕工事項目に戸開走行保護装置を設定し、その設置費用を修繕積立金に反映して確保しようとする、管理会社が利益を出すために設定したのではないかと管理組合から疑われることがある。そういう意見がございました。また、管理組合からは法定点検を年に1回行っているにもかかわらず、なぜ毎月保守点検を行わなければならないのかといったこととか、保守点検をしっかりと行っているにもかかわらず、なぜさらに高額のコストを出して戸開走行保護装置を設置しなければならないのかといった意見を受ける。以上が高層住宅管理業協会からの意見でございました。

それから、戸開走行保護装置の設置について、所有者が費用を負担して設置するのではなくて、メーカーが無償で行うべきではないかといった意見とか、大規模修繕の際には戸開走行保護装置の設置を行っていきたくて考えているけれども、過度に費用がかかる場合はなかなか難しいので可能な限り低価格、短工期でできるようにしてほしい。以上、日本百貨店協会からの意見がございました。

それから、エレベーターを複数台設置しているというビルであったとしても、改修工事のために1台でもエレベーターを停止するとテナントに対するサービス低下になるので、それは阻害要因には違いない。これはビルディング協会連合会からの意見でございます。

それから、戸開走行保護装置の規格を共通化することにより汎用性が増して設置が促進されるのではないかという意見もありましたが、共通化ができる部分とできない部分があるのではないかというWG委員からのご指摘もありました。また、戸開走行保護装置の構成要素は多様であり、各要素の共通化を図ることは可能であるけれども、システム全体を共通化することは困難ではないかという意見もございました。

最後に海外の基準について関連ですが、フランスの規制は基本的に集合住宅の所有者に課す仕組みであるという理解でよいかという、これは〇〇委員からのご指摘です。その場では、マンション以外でも非住宅建築物であっても規制対象ではないかと考えますとお答えした覚えがありますけれども、これについては後で確かめまして、補足資料として参考1に入れておりますので、少しでも触れさせていただきたいと思っております。後ろのほうにあります参考資料1にタイトルとして「フランスにおける取組み事例について（補足説明）」とございますが、この資料は前回の資料をお出した後に在仏日本大使館からさらに資料を入手して、最新の情報を追記したという形になってございます。

1.の前回WGにおける説明内容というのは、これは前回お出した内容とほぼ同じですので割愛させていただきたいと思っておりますけれども、要はフランスでもいろいろエレベーターの事故が過去にありまして、既存不適格のエレベーターについて5年単位、3期の工期に区切って順次安全措置を講じていくという義務が法律で課されたという背景があったということでございます。これについての状況ですが、2枚目に補足内容を記しております。これはもともとあった建築居住法典の改正法であるRobien法というものに基きまして、順次安全措置を講じるというものでございますけれども、これについてはケーブルカーとか、軍事用とかいった一部のエレベーター以外を除き、建築物・工作物において常時利用されるエレベーターであれば住宅であろうが、非住宅であろうが、乗用であろうが、人荷共用であろうが、荷物用の別を問わず、すべて無差別で適用されるということでございます。

それから、関連しまして本年4月15日にフランスのエコロジー省から報道発表がなされた内容を付しておりますけれども、第1期工事の期限でありました2010年12月末時点、これは第1期の期限はもともと2008年7月だったのですが、その後、延長されたという経緯があります。この12月までに85%の工事が完了したということでした。この値は2011年中ごろには95%に達する見込みだと。第2期工事については50%超の達成率となっておりますが、所有者はしばしば第1期工事、第2期工事を同時に発注しているため、工事の進捗ペースは順調だという報告でした。

このシステムですけれども、行政による完了検査とか、抜き打ち検査が行われている状況ではないようでございますけれども、工事の進捗ペースは順調であるとされているということなのですが、この背景として例えば法令違反の場合は保険の適用がないということになるので、事故があった場合に100%所有者が自己負担になるおそれがある。それが

効いているのではないかという意見があったり、また、フランスではインフレで工事費用が上昇しているということもあって、早目に工事をしたほうが得だという考えもあるのではないかとされているようです。

なお、フランスのシステムでは、1つの建築物全体の持ち分が1,000としまして、床面積や階の高さなどに応じて各区分所有者の持ち分が決まっているのですけれども、このエレベーターの改修であれば1,000分の501ということで、以上であれば賛成で実施することができる。一方、何かあった場合、責任についてもこの持ち分割合で負担しなければいけないということになっているようです。なお、先ほども申した保険についてですけれども、共用部分に関するすべての事案が対象となるという保険ですけれども、例えば共用部分に管理瑕疵があつて第三者にけがをさせた場合、例えばエレベーター事故もこれに該当すると思いますが、そういったこともカバーされますし、または第三者が故意または過失によって共用部分が損傷した、そういった場合もカバーされるということのようです。

最後に、3番目にルモンドの関連記事がありましたのでご紹介しますと、フランスのエコロジー省の住宅担当長官は、エレベーターの安全化工事は法に定める期限どおりに実施されるべきだということを述べたということですが、先ほど述べましたように、第1期工事については2008年から10年まで2年間延長されていまして、これは区分所有者協会をはじめとする消費者団体が主張して2年間延びたわけですが、第2期工事についても同様に消費者団体のほうで2年間延長を求められていたということですが、工事の進捗ベースが満足いくものだというので、今回は延長しないとされたようでございます。一方、消費者の代表者たちは、工事期限が短過ぎる上、各区分所有者の負担が過大であるということを指摘している。1台当たりの工事費用は社会住宅で平均9,600ユーロ、一般の住宅では1万8,000ユーロだとされていました。

そういうことで、エレベーター業界の業績を押し上げたとされたりしますが、最後の次のページにありますように、エレベーター連合会は、第1期工事の成果として重大事故が3分の2にも減少したという効果を強調しているということです。一方、アンケートによりますと、住宅に係る費用に苦しむ事例の3分の2がエレベーターに関する工事費用が原因になっているという状況が見られるということでした。

以上、フランスの補足説明、詳しくご説明しましたが、以上でございます。よろしくお願ひします。

【主査】 ありがとうございます。

まず、資料2のほうで2回にわたりまして行いましたヒアリングの結果の要点をまとめてございます。それからまた、それに付随しまして今はフランスの規制とその効果について、あるいは少しお金はかかったけれども効果は少し出たぞというようなご説明が今ございましたけれども、まず、委員の方々から今のご説明に対しましてご質問、あるいはご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、質問もなさそうでございますので、次の議事次第の2、報告書（案）について事務局からご説明をいただきたいと思えます。よろしくお願いたします。

【事務局】 ありがとうございます。それでは、資料3と資料4でございますけれども、資料3が報告書（案）の本文でございまして、これは文字しか書いていないのでなかなか読みづらいところもありますので、資料4がA4横紙になりますが、概要ペーパーについて、カラーでポンチ絵も入れたりしたものを10枚ぐらいでつくっているというものでございます。資料3の流れに沿った形になってはいますが、資料4に基づいて内容についてご説明させていただきたいと思えます。

資料4の1ページ目は、このワーキングの設置趣旨とこれまでの検討経緯等について述べたものでございます。2枚目でございますが、既設エレベーターの現状と課題ということで、まず左側の現状でございますが、戸開走行保護装置の取り扱い等に関する現状ということで、1つ目に建築基準法上の取り扱いはどうかと申しますと、これは十分ご承知のとおり、平成18年6月に発生しましたシティハイツ竹芝エレベーター事故を受けまして、平成21年9月28日に改正建築基準法施行令が施行されて、戸開走行保護装置が義務づけられたところではございますけれども、この70万台あると言われてはいます既設エレベーターについては、建築基準法上の既存不適格不遡及という原則によりまして、既存の建物には直ちには基準法令の規定を適用しないという原則によりまして、戸開走行保護装置の設置は義務づけられていないという現状でございます。

次に下の2の戸開走行保護装置の設置の現状でございますが、本ワーキングにおきましてエレベーターメーカーとか保守管理会社、所有者、管理者等に対してヒアリングを行いましたけれども、その結果、エレベーターの全面改修工事や巻上機を交換するといった大がかりな部分改修以外の場合は戸開走行保護装置の設置は進んでいないという状況が見受けられました。また、戸開走行保護装置の設置だけの部分改修ということはほとんどされていないという状況がヒアリングで判明いたしました。

3番目にエレベーターの修繕の現状でございますけれども、国土交通省が作成しておりますマンションの長期修繕計画作成ガイドラインというのがありまして、それらはエレベーターに関する推定修繕項目として、構成機器の取りかえというのが修繕周期30年というのが示されたりしておりますが、実際の修繕というのは築後30年を超えるマンション、これは対象として調査を行ったところ、内装のリニューアル程度で済ませているものが多かったという状況でございます。そういった背景を受けまして右の課題ということですが、戸開走行保護装置の設置に向けた課題ということで、このワーキングにおきましてヒアリングや、または所有者へのサンプル調査などをした上で、次のような課題、阻害要因がありまして、それを解消、改善することが課題ではないかという意見がございました。

まず、1つ目に費用でございますけれども、戸開走行保護装置を後付けしようとする、一般的に高い費用、例えば500万円以上が必要になる。それが阻害要因になっているということでございます。装置の設置を促進するためには価格の低下や、そうした改修工事に対する補助金等の支援策が必要ではないかという意見が多くありました。

2番目として工期ですが、戸開走行保護装置を設置しようとする際に制御装置関係の改修工事を行おうとすると1週間程度の工期がかかる。巻上機を交換すると2週間程度の工期が必要となりまして、工期を短くしてほしいという顧客ニーズに合わない。エレベーターが停止しますと、特に高齢者等の移動が不自由となりますため、エレベーターの停止期間をできるだけ短くする必要があるという意見がございました。

それから、3番目に行政手続ですけれども、既設エレベーターに戸開走行保護装置を設置する際に行政手続は建築確認検査が求められたり、求められなかったりするばらばらの状況があるということで、そういった意見がございました。

4番目に既存不適格についてですが、仮に戸開走行保護装置のみを設置したとしても、その他、地震時管制運転装置などその他の不適格事項が改修されなければ、引き続き全体としては既存不適格であることには変わらないということで、この戸開走行保護装置単独で設置するという効果をなかなか説明しづらいのではないかという意見がございました。

5番目に大臣認定制度についてですが、既認定品の仕様書の記載事項について、軽微な変更が生じた場合に簡易に大臣認定の変更ができる仕組みがない。既設部品の活用等が容易に進まないのではないかという意見がございました。

それから、所有者等の意識としましては、現在、エレベーターが問題なく動いているということで、戸開走行保護装置の設置の必要性を感じていない所有者が多くいるのではな

いかという意見がございました。

それから、7番目に建築物の用途に応じた特性ということで、本ワーキングにおきますヒアリングの結果、用途に応じて今申し上げましたような阻害要因にも異なる特性が見受けられたかと思えます。例えば分譲マンション、特にエレベーターが1台しかないようなマンションについては、費用や工期の観点もありますけれども、分譲マンションですので区分所有者による合意形成が必要であるという点では、賃貸マンションよりも容易に普及が進まないという側面が見受けられるかと思えます。また、学校や病院を含む公的建築物につきましても、公共的な用途の性格上、積極的に対応するということが望まれるかと思えますが、戸開走行保護装置のみを設置したとしても既存不適格が解消しないため、予算措置の説明が困難である。一方、すべての既存不適格住戸を解消しようとする多額の予算措置が必要となるといったジレンマが見受けられるということかと思えます。

なお、学校などは夏季休暇などがありますので、そういった用途の場合には工期というのが大きな阻害要因にはならないという意見がございました。また、商業施設等につきましても、多数の者が利用するものですから、早期の対策が望まれるわけですが、サービスを継続してやっている。一日も休めないというふうな状況から工期が最も大きな阻害要因になっていると考えられます。

次に、そういった背景を受けまして3ページ目ですが、既設エレベーターの安全性確保に向けた基本的方針等についてでございますけれども、まず基本的方針としまして、既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置を進めるために、その義務づけを行うということは先ほど申しましたけれども、基準法の既存不適格不遡及の原則によりなかなか困難であるという状況であることから、設置の普及に当たっては優先順位をつけつつ、さまざまな設置促進策を総動員して講じていくことがどうしても必要だということで、具体的には下に4つ書いておりますけれども、まず関係部局や業界団体等との調整、協力ということで、分譲マンション、賃貸マンション、公的建築物、商業施設等のそういった特性に応じまして関係部局や業界団体等の協力を得て普及推進を図る。

2番目としましては、設置状況の周知・表示等の情報提供ということで、そういったことを積極的に実施し、普及の促進を図る。その際は地震対策として必要となる地震時管制運転装置などの普及とあわせて行うことによって相乗効果を利用する必要があるだろう。

3番目として、分譲マンション等に対する支援ということで、特に合意形成が必要であるため、設置の困難性が高いと思われる分譲マンション等を中心に支援策を講じるべきで

はないか。

4番目としましては、設置が容易な製品の普及促進ということで、安全性を確保しつつ、費用や工期を削減し、設置が容易な製品の普及を促進すべきだと。この技術面については、4番目については具体的に次のページにさらに基本的な考え方ということで記させていただいております。現在、4ページ目ですが、既設エレベーターは約70万台あると推定されていますけれども、これを例えば100万円程度とか、1日程度の短い工期で戸開走行保護装置の設置を何とか実現可能とする必要がある。

そのためにどういった対応策が考えられるかということで基本的な考え方ですけれども、①、②、③と下にありますが、まず①の二重ブレーキのあるエレベーター（約20万台）とありますが、これはこの右上にグラフがございますけれども、縦の軸が設置台数、横が設置年ですけれども、ピンク色のところが二重ブレーキのあるエレベーターの台数、これは比較的、ここ10年ぐらい、最近、マシンルームレスという機械室のないエレベーターが主流になってきておまして、これについては二重ブレーキが設置されているものが、採用しているものが多くあるということでございます。

この機種については全面的な改修によらず、既に二重ブレーキがありますので、部分的な装置の負荷によって改修することが可能である。したがって、これらの既にある二重ブレーキのエレベーターについては、それを生かしつつ、戸開走行検出装置をさらに追加して、それから、その信号を送る信号装置を追加することによって戸開走行保護装置が容易に実現できるよう大臣認定制度自体の合理化を検討すべきではないかという基本的な考え方を示しています。

次に②の二重ブレーキのないエレベーター（約40万台）とありますが、これはグラフで言うとブルーの部分で、昔からのものについてはもともとマシンルーム、機械室があったものですが、それについては二重ブレーキは設置されていないケースがほとんどですので、これについての対応なのですけれども、このブレーキ自体、今あるブレーキ自体を二重化しようとする、大きな機器の交換が必要となるわけでございます。したがって、これについては追加的に設置が可能である、今ついているブレーキはそのままにしておいて、追加的に待機型ブレーキというのをそれとは別途に設けて、それを促進することによって合わせて既設機器を可能な限り活用するという観点で改修しまして、既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置に適したさまざまな工夫を容易に実現できるよう、これも大臣認定制度の運用の明確化を図ってはどうかということでございます。

3番目は油圧式エレベーターでございますが、これはグラフで言うと緑色の部分でございます。これは近年、設置台数自体は減少しているわけでございますけれども、既設のものが約10万台あると言われておりまして、これらについては戸開走行検出時に作業油の逆流を阻止する逆止弁、2つ目の弁を採用して、あわせて上に、今述べました二重ブレーキのないエレベーターの場合と同様に戸開走行保護装置の設置に適したさまざまな工夫を容易にできるよう大臣認定制度の運用の明確化を図るべきではないかということです。

一番下に※がありますけれども、そういった方針、そういった二重ブレーキ、待機ブレーキを後でつけるとか、逆止弁をつけるとかいった方法以外の方法であっても、戸開走行を確実に防ぐことのできる装置については積極的に新たなやり方ということで認定をできることにしてはどうか。またはそれを周知してはどうかという基本的な考え方でございます。

具体的にですが、次の5ページでございますけれども、具体的な講じるべき措置として、まず、大臣認定制度の合理化についてでございますが、これについては(1)と(2)に分けていまして、(1)のほうは常時作動型の二重ブレーキを採用したエレベーターに関するもので、(2)は既設機器を活用した後付けの円滑化という観点に立ったものでございます。まず、(1)の常時作動型の大員認定の合理化ということでございますけれども、既に大臣認定を取得しているものについては、常時作動型の二重ブレーキを採用したものがほとんどな状況でございますけれども、この大臣認定につきましても少しでも内容が大臣認定の内容と異なる部品が用いられたりして、認定の内容から少しでも外れますと大臣認定をとり直さなければいけないということになっています。

したがって、そういった場合になかなか既設エレベーターに対してスムーズに設置が進まないという指摘がございました。したがって、戸開走行保護装置の部品の形状や構造などについて変更する場合であって、変更前の形状や構造と比べて明らかに安全上支障がない場合につきましては、軽微な変更というふうに取り扱いまして審査料も10分の1と安く軽減して、早く認定するということが合理化すべきではないかということでございます。また、そういった同じ考え方に立ちまして常時型の二重ブレーキを採用した新たな認定につきましても、できるだけ多くのエレベーターに対応できるように安全性が確保できるものにあっては特定の部品を明示した認定というよりは、できるだけ一定の幅を持った認定を行うという考え方で認定するという考え方に立ったらどうかということでございます。

(2) は既設エレベーターに後付けする場合には費用や工期の削減の観点から、かつ安全性のレベルは守った上で、確保した上で運用の明確化を図るという大前提に立ちまして、1つ目は待機型ブレーキを採用したエレベーターについて運用の明確化を図るべきではないか。2つ目としては、全く新しい方式についても積極的に認めていくべきではないかというものでございます。これについては具体的に次のページにイメージを示しております。6ページ目でございますけれども、これはまず前ページの①に対応して待機型ブレーキをつけるというイメージですが、できるだけ既設機器を最大限利用しようということで、この絵の上のほうは現在取得されている主な大臣認定の形式ですけれども、常時作動型の二重ブレーキを新規に設置するというので、巻上機自体を交換するという工事が主流になっているかと思えます。

それプラス安全制御装置を今までついていた通常の運転制御装置に加えて、つけ加えた上でさらに相互チェックをしながら、何か異常がないかということをやるということで、既存の制御装置と関連づけながらやっていくというのが現状でございます。こういったやり方ですと巻上機を交換しますため、例えば500万円以上かかるという場合もありますし、工期につきましても2週間程度、3日程度は停止しなければいけないと言われております。場合によっては相互チェックしたりしますものですから、通常の運転制御盤も交換しなければいけないという場合があって、さらに工期や費用がかかると言われております。

これを今後、既設機器を最大限活用したやり方を推進していこうとすると、この下の図にありますように、待機型ブレーキを新たに後付けするというので、既存のものはそのまま二重にはなっていないですけれども、置いておいて、それに加えて別のブレーキを追加する。その際に待機型ブレーキを作動させるための信号装置を新たにつけるということで、この信号装置の考え方についても、そもそもの通常の運転制御装置とリンクして相互チェックしなければいけないとするよりは、むしろ独立させて戸開走行が発生したという信号をもって待機型ブレーキを作動させるという最低限のことで十分ワークするのではないかという考え方です。こういうふうな考え方であると、巻上機自体の交換は当然不要となりますので、費用につきましてもいろいろヒアリングしてみました結果、例えば100万円程度で設置が可能になるのではないかという印象を持っております。

それから、工期につきましても2日、3日あればできると一部の業者からは聞いていますし、停止時間自体については実質1日、実質8時間程度もあればできるのではないかと

いう話を言っている業者もおられます。そういうことで、あと通常の運転制御装置も交換不要ということですので、そういった既存機器、既設機器を最大限活用したやり方にすれば、費用の面でも工期の面でもかなりイメージに近いもので所有者の方に判断してもらいやすい形に近づくのではないかなと考えております。

具体的に、その次のページは少し複雑になってしまいますけれども、大臣認定制度をどのように明確化していけばいいかなということですが、簡単に青い部分について報告書では述べていますが、例えば一番右上の安全制御装置の要件の明確化ということで、先ほども申しましたように戸開走行検出時に待機型ブレーキを作動させる信号装置のみを有する単純明快なものでよいのではないかと。相互チェックとか、そういうことをさせる必要はないのではないかとということとか、その下にはコンタクタの取り扱いとありますが、適切な健全性のチェックができれば、開不能故障に対する二重系であるとみなせるのではないかと。または、その下にあります強制開離構造の構造図の取り扱いの明確化とありますが、これは現場で強制開離構造になっていけばよくて、審査の際にすべての場合の強制開離構造の図を今出させているという現状があるようでございますが、そういったことは改善できるのではないかと思います。

左のほうに特定距離感知装置の取り扱いについてですけれども、これは装置自体を2つ設けなくても、スイッチのような部分のみを故障に対して二重系にすればいいという取り扱いで明確化すべきではないかと。それから、左上にあります、試験塔における試験の要件についてですけれども、必ずしも試験塔で試験をしなくても、実際の設置の後に実地で動作が確認できればいいのではないかと。これはこういったこともさらに明確化すべきではないかと報告書では述べているところでございます。

次に8ページですけれども、新たな方式による戸開走行保護装置の大臣認定の円滑化ということで、新たな方式についても戸開走行を確実に防ぐことのできる装置であれば、大臣認定を行うことが可能であり、これについても積極的に検討を行うものであることについて周知すべきではないかとしておまして、例えばのイメージですけれども、この下にありますような通常使用されているブレーキに加えまして、戸開時に扉が開きますと常にかごの上部や下部で爪、突出物が出まして、この場合ですとレールが、このエレベーターのレールのところに、ガイドレールにこういった受けとなるプレート置いて、そこに縦長の穴があるわけですが、そこに爪が、突出物が出る。それによって扉が開いている間は、もう戸開走行は確実に起こらない。こういったものについても新たな戸開走行保

護の考え方ですので、検討の余地が十分あるのではないかとということで、そういった新たなことについても積極的に検討していったらいいのではないかとということ述べてさせていただきます。

それから、9ページに参りますと戸開走行保護装置等に関する情報提供の推進ということで、まず情報の表示についてですけれども、戸開走行保護装置が設置されているかどうかというのは、なかなか一般の利用者にはわからない状況でございまして、建築物の所有者や管理者にとって既設エレベーターを改修する動機づけに欠けるのではないかと課題があるかと考えられます。

したがって、新設、既設にかかわらず戸開走行保護装置が設置されているエレベーターにマークを表示することによりまして、設置されているエレベーターとそうでないエレベーターの差別化を図り、既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置を促進すべきではないかとということで、表示の方法はできるだけシンプルなものとして、エレベーターの利用者にとってできるだけわかるものとすべきかと考えますが、これは事務局のほうで書いた例でございすけれども、議論のための例でございす、表示例の1ではUCMPと書いていますが、何らかの戸開走行保護装置がついてますよというマークをつけて、それがあればありだし、なければないという、それが一番シンプルなのかなという感じがいたしまして、また、※にありますけれども、それだけではなくて耐震基準適合など、その他のものについてもあわせてマークできるようなことも、合わせて検討してはどうかというのが1でございす。

2はもう少し複雑ですけれども、免許証にあるようにゴールドとブルーぐらいにしまして、ゴールドのほうは既存不適格事項はありませんよ。地震時管制装置もちゃんとついてますよということがゴールドで、戸開走行保護装置が最低限ついてますよというのがブルー。また、何もついていなければなしといった表示の仕方ですね。3番目はもっと複雑になっていますけれども、既存不適格なしが例えば三つ星で、二つ星が耐震基準に適合して戸開走行保護装置があるとか、一つ星は耐震基準に適合してはいますが、戸開走行保護装置はついていないとか、そんなもう少し詳しいやり方もあり得るのかなと思います。またはこういったやり方とか、何年基準に合っていますとか、そんな言い方ももしかしたらあるのかもしれない。これは単純に事務局で書いた例ですので、できるだけわかりやすいものにする必要があるという視点で、今後、検討していかなければいけないのではないかなと思っております。

(2)ですけれども、大臣認定を受けた戸開走行保護装置に係る情報公開ということで、所有者・管理者がその既設エレベーターに設置が可能な大臣認定品があるかどうかというのがメーカーに問い合わせなくても比較的情報入手が容易にできるようにホームページ上にデータベースを整備するなど情報公開を推進すべきではないかということでございます。

(3)としましては、保守点検に係る技術情報の開示ということで、以上のような機械的な安全対策を実施したとしても、保守点検が不適切であれば効果は発揮されないということから、戸開走行保護装置を含めたエレベーターの保守点検に係る技術情報が保守管理会社にきちんと伝達される仕組み、これを早急に検討すべきではないかとしております。

最後、10ページでございますが、3といたしまして戸開走行保護装置の設置に対する支援策の創設ということで、これは既設エレベーターへのこういった装置の設置にインセンティブを与えるため、戸開走行保護装置の設置に対する支援策を創設すべきであると。その際には東日本大震災や計画停電もございましたが、エレベーターの閉じ込めが多発したという事案もございましたので、戸開走行保護装置と合わせて地震時管制運転装置など既存不適格事項の解消が図られるような仕組みも合わせて検討してはどうかということとしております。

4番目としましては、戸開走行保護装置を設置する際の手続の明確化、これは行政の扱いがまちまちであるという指摘があったわけでございますが、これについては新設撤去する場合など明らかに確認検査の対象とすべき場合以外の場合にあっては、確認検査は不要とした上で、設置後に行政に報告を受けるという方向で取り扱いを明確化して、今、状況がばらばらなところを速やかに周知すべきではないかということにしています。

最後に5番目として所有者等への働きかけとありますが、まず1つ目にマンションの長期修繕計画等への盛り込みとしまして、既設エレベーターへの戸開走行保護装置や地震時管制装置の設置についてマンションの長期修繕計画や事務所ビル等の維持保全計画に盛り込まれるように管理組合団体や業界団体等を通じて周知徹底を図るべきではないか。

2番目に公的建築物その他多数の者が利用する建築物等における対応ということで、公的建築物その他、そういった建築物に設けられる既設エレベーターにつきましては、戸開走行保護装置や地震時管制装置の設置について、これも関係部局や業界団体等の協力を得て強力に働きかけるべきだ。

最後は荷物用エレベーターへの対応とありますが、今、荷物用エレベーターについては基準法上の設置義務からは外れている状況なのでございますけれども、人が乗り込むものについて

は、それが作業員1人ということであったとしても人が乗るわけですから、場合によっては政令の改正による義務化も含めて新設・既設の荷物用エレベーターへの戸開走行保護装置や地震時管制装置の設置の促進について検討して、事業者にそうしていただくよう強く働きかけるべきではないかとしております。

以上、10枚に及びましたが報告書(案)の概要についてご説明させていただきました。本文もこの概要版の流れに沿った形で、今ご説明申し上げたような文言で本文を構成しております。これは適宜見ながらご検討いただきたいと思います、事務局からはご説明は以上でございます。

【主査】 要領よくご説明いただきました。ありがとうございました。

まず、時間はどれくらい、結構、ご意見を伺ったりしたいと思うんですけども、どのくらい。

【事務局】 本日の議題は……。

【主査】 これがメイン。

【事務局】 この報告書についていろいろ意見をいただこうということで、その後、パブリックコメントを踏まえてやりたいとは思いますが、きょうは議題としてはこれが中心ですので十分時間はある。

【主査】 そうですね。じゃあ、もう1時間ぐらいとっても大丈夫ですかね。

【事務局】 ええ。

【主査】 今、10時40分。

【事務局】 ぐらいとっていただいても大丈夫です。

【主査】 そうですね。はい。わかりました。

それでは、内容が豊富なのですが、どうでしょうか、まずご質問等伺いたいのですが、幾つかの項目に分かれていますので別々にいったほうがいいですかね。それとも最後にそれでまとめて全体的にといったほうが議論がよろしいですかね。よろしいですか。

では、まず、いっぱいご質問、ご意見等あるかと思いますが、まずは最初の部分、資料4でいきますと設置の趣旨とか、この背景ですとか、どうしてこういうことが必要か、基本の方針とかいろいろ、あとデータがございまして、技術面の基本的な考え方、こういったグラフから、4ページのグラフなどからこういうふうに構築してきたということですが、まず、この辺に関しまして何かご意見、あるいはご質問等ございませ

たら、まずお願いしたいと思います。

【委員】 いいですか。

【主査】 はい。どうぞ。

【委員】 若干、やっぱり全体的になってしまうんですけども、この戸開走行の保護装置が必ずしも進捗していない。その阻害要因という形で、課題という形ですか、書かれているのですけれども、これは何かその阻害要因の大きい順に書いているんですか。というのは、それに対するいろいろな装置といいますか、これこれこうしたらいいのではないかと、構すべき措置が幾つもあるわけですけれども、私はこのワーキンググループに参加させていただいて、やっぱり何といても2つ、費用、工期だと思えます。ほかのことももちろんモチベーションが既存不適格のままだと云々とか、そういうのはいっぱいあると思いますけれども、この2つがかなり解決、解消されれば、相当進むのではないかと期待をしているのです。そういう面から言うとかかなりこの装置というのは効果があるのではないかと思う。

1つ、この基本の方針というところで、既存エレベーターへの戸開走行保護装置の、3ページですけれども、「設置を進めるためにその義務づけを行うことは、建築基準法における既存不適格不遡及の原則により困難であることから」というのが基本方針としてあるのですが、事務局からのご説明していただきました例えばフランスだとか、あるいはSNELL規格とかいうのが非常にエクストリームな場合とか、ハイな場合だとか、そういう場合は5年間とかで対応を求めていますよね。だから、そういう部分で義務づけということができないものか。そういう面では難しいとすれば、こういう目安で何とかというような日本の得意な行政指導みたいな、行政手続法から見ると、ちょっと難しいかもしれませんが、そういうような形で目標といいますか、いついつぐらいまでにはこうする、ああするということがある程度できないものなのかしらというのが1つお聞きしたい。報告書としては非常に読みやすいのではないかなと思いますし、かなりこれが解決に寄与するとありがたいなとは思っています。

二つ目は先ほど法律のことでちょっとこの説明に、ご質問ありませんかといったときにしなかったのですけれども、参考資料1のフランスにおける取り組みのというので、2ページで2.の法令違反の場合は、工事の進捗ペースが順調であるという背景には例えばという形で2つ例示はされているのですけれども、法令違反の場合は保険の適用がないため、事故があった際に100%自己負担になるおそれがあることというのですけれども、法律

不遡及というか、それはあって法令違反といったって引き渡された時期よりも随分前のものに対してこういうことになるというのはどういうことかなというのがちょっとわからないことなんです。ある期限が設定されて、その後にそういうことが起きた場合にはというのなら若干わからないではないのですが、そういう形でフランスなどは設定している。じゃあ、日本もそれに近いことができないのかなというのが、長々と話しましたけれども、二つ目の質問であります。

【主査】 わかりました。どうでしょうか、では、お願いします。

【事務局】 いい悪いということは別にして事実関係だけ申し上げますと、新築のエレベーターに義務化したのが2年弱前ですね。それで、既存のものにつけるということは、多少はもちろんやってきているのだけれども、まだ一般的にはそれほどやられていないというのが今の現状ですから、ここで書いてある阻害要因というのは、どれが大きいとかというよりは、このワーキングでヒアリングなどをしていろいろな方のお考えを伺ってまとめた、ある種、想定のもの、現状が動いていて、それを分析してやったというよりは、今後こういうことをやっていくとするとこんな問題があるんですねということをまとめたものなので、重みづけの話はあまり予断を持ってできないのではないかなど。工期と費用が大きいことは事実だと思いますけれども、それについてはそういうことだと思います。

それから、いつまでにという話は、基準法上、遡及不適用の原則がありますので困難と書かせていただいています、参考になるものとしては耐震改修があると思うんですね。耐震改修もいろいろな議論がございました。あるいは過去、大きな火災があったときに火災関係の規定も遡及適用すべきではないかという議論をしたことがございますし、恐らく国会でもかなり議論されたのだと思うんですけれども、そのときはやはり一番の問題は工事をやるための費用とそれによるさまざまな負担、さっき先生がおっしゃったとおり、工期と費用というのに近いと思います。そういう議論がさまざまされてなかなか遡及適用というのは難しいということで耐震改修も火災もこれまで来ているというのが事実としてあって、その上で耐震改修については促進法をつくって公共団体にこれを進める計画をつくってもらって、それにのっかっていつまでにどのぐらいというのを国としても目標を示して進めているというのが現状でございます。

まあ、思惑どおりになかなか進まない面もあるのですが、法律スキームを用意してやるかどうかは別にして、こういうこともやる余地はあると思うのですが、先ほど申し上げたようにこの話というのはまだ現状の世の中ではほとんど残念ながら行われていない

状況ですから、仮にそういうことをやるとすれば、もう少しいろいろな機器が開発されて、もっと具体的に問題点などがはっきりした上で、その上でそういうプログラムをつくっていくのかなという気がいたしております、きょうのこの段階で、10年で何とかやるとかいうことをこのレポートに盛り込むのはちょっと、むしろもっと早くという議論もあるのかもわかりませんし、今やるとむしろ何か慎重に時間をかけるみたなことしか書けないとすれば、この段階でそれを入れるというのはちょっとどうかなという気がいたしております。

あと、フランスの問題は説明を後でもらえばいいんですけども、正直言って日本より相当レベルの低い問題もあるということが前提だと思います。上に書いてございますけれども、深刻な事故が200件で、死亡事故が毎年10件ということでございますので、設置台数は48万台ですから、日本より若干人口も少ないですから、少ない中でこれだけ事故が起こっているという現状に対してこういう、まあ、フランスの法体系の細かいところはよくわかりませんが、取り組みがされているということだと思います。

日本でもやる余地というのはあるのだと思うのですが、先ほど申し上げた耐震改修とか、そういうほかの安全性との比較でどういう方法がいいのかみたいな議論は当然出てくると思いますので、いずれにしても既設に対する取り組みがこれからという状況の中でのこのレポートだということで、足りないところがあってもタイムスケジュール上はやむを得ないというか、お許しいただけないかなど。何もこれをまとめたら、これだけが今後の進める方針だということにはしたくないと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【事務局】 今のフランスについての補足でけれども、参考資料1の1ページ目の真ん中辺にありますけれども、①、②、③とそれぞれの工期で実施すべき対策というのをごらんになっていただければわかりますように、日本の状況から比べるとレベルの低いことについて、まさに日本よりもリスクが多い状況にあって、それを何とかしなければいけないというのがこの法律であったということだと思います。

例えば施錠装置がないとか、適切な囲いがないからそこから落ちていったとか、または下のほうに行くとかごの着床位置がずれるとか、向こうのエレベーターは、着床位置が平気で10センチ、20センチずれるということは日常茶飯事として、そういったレベルのものから直していこうというのがフランスの状況であったということで、これについては法律をもって5年ごとにやっっていこうという目標を掲げてやってきたということがありま

して、それから比べると日本の状況は、戸開走行保護装置というのはもっとレベルの高い点での議論かと思えますので、そういう点ではフランスの状況とはイコールではないかという印象を持っております。

【主査】 どうもありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。

【参考人】 先ほど目標に関してご説明がございましたが、確に対策が明確でない段階でその目標の時期であるとか、設置率であるとか、これを決めることは難しいと思います。ただ、逆に対策を考えるとときにはある程度の目標レベルを設定しないと、その対策をどこまでやるかというのでも出てこないのではないかと思います。したがって、僕は現段階で目標レベル設定が困難な場合は、今後、対策を考えるとときには目標レベル、あるいは目標時期も考慮しながら考えるというふうにするべきではないかと思うのですが、いかがですか。

【事務局】 今回、こういう問題点があって、こういう解決のための方向性を出しましたと。今後、これを進めていくときには計画的な、まあ、行政指導という範囲なのかもわかりませんが、計画的に進行を管理するような取り組みが必要だということをごまかに入れておくということですかね。具体的な期限はもちろん書けないと思いますけれども、要は対策を全部集めて、これだけやりますから、あとは放っておくということではないということを書けばいいと、こういうことですね。

【参考人】 そうですね。はい。

【事務局】 先ほど私はそういうつもりで申し上げたんですけれども、少し工夫させていただきますと思います。

【参考人】 はい。

【主査】 ありがとうございます。

だから、今後はそういったことの裏付けも少し検討していく必要があるということですね。技術的にそういうものがどのぐらいでできていくのかとか、目標だけ非常に大きくしても、現実的にはこれで対応できないということも実際にはあるでしょうし、その辺のことも精度を上げて少しずつやっていって、きちんとした大きな目標を提示できるようにしていくというのは多分、委員の皆様方も国交省の方も同じ考えかなと思います。

ほかに何かございますでしょうか。〇〇先生、お願いします。

【委員】 基本的な考え方はよくわかりました。将来のことを考えて可能性の話ですけ

れども、フランスでああいうことができているということは、日本の場合は既存不適格不
遑及というけれども、実は法律をつくったり何かすることによって強制的にやらなければ
ならないということを、年限を決めて実行することは今の日本の法律、法体系の中ではや
ろうとすれば可能だと考えてよろしいですね。

【事務局】 法律上は、その費用負担と課される義務と、それによって得られる効果み
たいなことの関係が説明できれば、国会が通ればこれは可能だということだと思いますけ
れども、基準法上とお書きしたのは、先ほども申し上げたようにこれまでもさまざまな議
論がなされた中で、今の建築基準法の世界ではこういうふうな議論でこれまで来ているの
で、なかなかそれを飛び出すことは難しいのではないかということを書かせていただいた。
できないということを書いているわけではない。

【委員】 はい。わかりました。可能性としてはちゃんと説明できて、国会を通れば可
能だと考えていい。まあ、将来の問題ですけれども。

【主査】 ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか、この基本的な。〇〇委員。

【委員】 基本方針のところなのですが、①から④が並立されているのですけれども、
この報告書のポイントとしては、大臣認定制度を合理化して普及が、戸開走行保護装置の
設置をより可能にしましょうというのがポイントになるのかなと思うのですが、そうする
と今までの大臣認定制度、業務方法書という中で3つの要件を規定してきているのですけ
れども、それを若干変えていって、より既存の建物に対して設置をやすくしましょうと
いうことなのですが、それは大臣認定のところですので、新築のときにもそれが使えると
いうことになるのかということと、安全性を確保するために3つの要件が出てきたのだと
思うのですが、それを若干緩和しても同等の安全性が確保できるというのは大臣認定のそ
の業務方法書の中でチェックしていくと、こういう理解でいいのかということをお教えい
ただければと思います。

【事務局】 まず、安全性の話なのですけれども、今回は最初に議論しているときに、
そのレベル自体を守るとやっぱり高くなるのかという議論が最初、我々も中でしていたん
ですけれども、こういう形で1個、1個詰めていくと基本的にはそれを下げなくてもいろ
いろな工夫をすることによって費用を下げる道があるのではないかというのが今回の報告
になっていると思います。

ですから、基本的には基準のところも緩和とかそういう形ではなくて、あくまでも基準

をもう少し工夫して、1番は結局、既存の部品をもっと使いやすくするような形にすれば費用が下げられるのではないか。それは多分、一番のキーポイントだと思います。ただ、今の基準の書き方が、運用の基準の書き方が、それが使いにくい形にいろいろなところになっているものですから、そこを1個1個とげを抜いていけば、既存の部品をかなり使えるのではないか、そうすれば安全性を下げることなく、より安い部品をつけることが可能なのではないかというような、そういう意味で今回のものを書かせていただいています。そういう意味ではハードルを下げるとか、そういう議論は、今回は結局していないということになるかと思います。

【委員】 資料3、報告書（案）のほうの6ページの一番上に今までの業務方法書のことの説明があって、一応、3つの要件をすべて満たすことが必要であるとする運用がなされているという書き方がされているので、これは運用の問題だという理解をすればいいということになりますかね。

【事務局】 運用というか、業務方法書に明確に書いてあるということです。ですから、今回、業務方法書自体を、この考え方をそういう既存部品も使いやすくするように明確化すれば、この3原則は変わらない上での運用だということです。

【委員】 今回、この報告書で進めているというか、出てくるいろいろなパターンの技術的なオーケーですよというものがあるのですが、それは実際にメーカー側でもう対応ができるようなものもあるというか、そういうものがほとんどという理解でよろしいのでしょうか。あと、そのほかに戸開保護を防止できるような開発も推進していくというか、それも積極的に認定していくということが出てくるので、その新しいものもそれで認定していくし、今、メーカーがつかれるものも具体的な例としてこの絵の中に出てきているという理解でいいのか教えていただきたい。

【事務局】 はい。私のほうから。基本的にそういう理解でいいと思うのですが、もう少し詳しく説明しますと、その前の5ページに政令が四角の中に囲ってあると思いますが、法律上、法令上は戸開走行保護装置についての規定は、この政令の129条10の第3項第1号に書いてありますように、イトロの口に線を引っ張っていますが、駆動装置または制御器に故障が生じ、かご及び昇降路のすべての出入り口の戸が閉じる前にかごが昇降した場合に自動的にかごを静止する装置をつけなければいけない、政令上はこういう表現になっているんですね。これが達成できれば、基本的にはどういうやり方でもいいと思うんです。

今の運用として業務方法書、大臣認定の基準の中で先ほど、その次のページにある①、②、③の二重ブレーキをつけなさい、戸開走行を検出なさい、二重系の制御プログラムをつけなさい、そういった運用がこれまでなされているということとして、基本的にこの運用を改善すればいいのではないかということと、もともとの政令はああいうふうに書かれていますので、この3点セット以外のやり方であっても、例えばさっき言った爪が出るようなやり方であっても、そうしたものであれば必ずしも戸開走行そのものの検出装置は必要ないですから、そういったものであっても政令の趣旨を満足するものであれば大臣認定をしていっていいと思いますので、そういったことができるということを明確化していきたい。

基本的にはこの3点セットを改善するやり方については、メーカーでも対応できるのではないかというふうにヒアリング上は感触を持っていますし、また、爪が出るような新しいやり方についても取り組もうとしておられる動きも一部で見受けられますので、それはまだ現実、実現はしていないですけども、ある程度可能性を持って見られるのではないかと思います。

【主査】 どうぞ。

【委員】 そうすると、概要のほうでまとめていただいて、資料4の7ページとか8ページに絵でいろいろご説明いただいているのですが、このこういう内容が大臣認定制度で認定ができることとなりますよということは一定の業務報告書に書き込むのかということになってくると思うのですが、そういう運用改善をして、さらにそれを公表していく、この方法で大丈夫ですよということをアナウンスしていく。それによって安くて工期の短い工事というか、改善ができるようにしましょうということでもいいわけですね。この絵の中で書いてあることは、技術的なことはわからないのですが、安全性については全く問題のない対策ですよと、こういう理解でいいということですか。

【事務局】 はい。

【委員】 よろしいですか。

【主査】 どうぞ。

【委員】 確認ですが、法律では機能基準というか、性能をちゃんと決めて、実際どうつくるかは自由とし、構造基準は1つの例示として出されていると解釈する。その性能を満たす、または機能を満たすやり方というのは実はこれだけではなくて、同じ安全レベルを実現できる方法がありますよという提案があるなら、それならば認めましょう。そうす

ると既存のものでもいろいろな技術を使うと同じ安全レベルにまで要求基準をちゃんと満たすことになるのでオーケーしましょう、そういう発想だと考えてよろしいですね。

【事務局】 はい。そのとおりでございます。

【参考人】 いいですか。

【主査】 はい。

【参考人】 この大臣認定制度の明確化とか、合理化とか、円滑化とかいろいろ言葉が出てくるのですが、この7ページに書いてあるのは、これはほとんど「明確化」なんですね。ということは、これは実際の運用としてはやられているけれども、明確になっていないので明確にしましょうという趣旨だと理解しておりますが、それでいいですか。

【事務局】 中でも議論したときに、現行でも読めるではないかという話がありましたけれども、やはり外のいろいろな方にヒアリングすると、いや、そんなことは知りませんでした、わかりませんでしたという話をたくさんお聞かせいただきました。それを明確に外に出してアナウンスしていく、それによってきちんとやっていこうと。だから、場合によったら、大臣基準がわかりにくい文章であるならば、わかりやすい文章に変える必要があるのかもしれないなと思っているんです。

【参考人】 そうですね。はい。わかりました。言いたかったのは、これらのうちの幾つかはもう既に運用では実施しているということです。しかし、おっしゃるように知らない方もいらっしゃるので、それを明確化するという事は非常に重要なことだと思います。

それから、今、〇〇先生から政令は性能規定で、業務方法書は構造規定というふうにお話がありましたが、現実問題としては、今回の業務方法書は構造規定であるとともに性能規定にもなっております。したがって、最終的に構造でもって評価、認定をするわけではなくて、仕様でもって評価、認定をしています。つまり、必ずしも業務方法書は構造規定だけではないということを少しご説明させていただきました。

【委員】 はい。わかりました。了解しました。

【主査】 よろしいでしょうか。ほかにございますでしょうか。

【委員】 今の大臣認定のお話なのですが、実質的にはと言ったらおかしいですが、技術的な判断、その性能なり、仕様なりが大丈夫ですよという判断は実際上はどなたが行っているということになるのでしょうか。いや、大臣がやるわけではないと思うので。

【事務局】 建築基準法上の大臣認定の仕組みとしては、大臣が認定する前に評価に基づいて審査して認定するとなっていて、その評価は法律上は大臣がやることにまずは

なっていますけれども、指定機関、指定性能評価機関にそれをやらせることができるようになっていて、今回のエレベーターのケースですと、日本昇降機センターほか幾つかの性能評価機関がございまして、そこの性能評価委員、学識経験者だとか、知見の高い、内容のわかる方が審査を行いまして性能評価書を発行してもらって、その性能評価書に基づいて大臣が審査して最終的に認定するという形式をとっていますので、専門家がちゃんと見てもらった上でということになります。

【主査】 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。そうしましたら、次の、今、一部少し入っていますけれども、1.大臣認定制度、この要約版のほうの5ページ以降、認定制度の合理化というところ、これは結構長くて8ページまでですか、ここまでのところでまたご質問、ご意見等お願いしたいと思います。

【参考人】 最初に簡単な質問だけ。

【主査】 どうぞ。

【参考人】 100万円というのがかなり数値として取り上げられているのですが、この100万円というのは、売値なのか原価なのか、あるいはその原価というのもハードウェアの値段なのか、据えつけなども含むのかという、これをはっきりしませんと後の議論がしづらと思いますので、これは規定、はっきりしておくほうがいいかなと思うんです。

【事務局】 基本的には、これ、消費者の方に向かった話ですので、当然、最終的な値段というのが。

【参考人】 売価ですね。わかりました。

【事務局】 要するに工賃も含めてということですね。

【主査】 ほかにございますでしょうか。どうぞ。

【参考人】 この資料4の5ページのところの(1)のところの2つ目の○のところなのですが、これは常時作動型の二重ブレーキというので新たな大臣認定についてもというのが書いてあるのですが、特に常時作動型に規定することなく待機型の場合でもいいのではないかなと思うんですけれども、限定しなければならないんですか。

【事務局】 それはおっしゃるとおりです。

【事務局】 そうですね。それはおっしゃるとおりで、待機型は下で述べたので分けてしまったのですが、考え方としては新規の認定の際にもできるだけ幅を持った認定ということできなにかという視点で述べています。

【主査】 はい。わかりました。ほかにいかがでしょうか。分けると逆にやりにくくな

ってしまったんですかね。

【参考人】 少し違う観点からの提案でもいいでしょうか。

【主査】 はい。結構でございます。

【参考人】 先ほど少しご説明いたしました、この7ページに書いてあるいろいろな案について、確かに明確化して皆さんに広く周知徹底することも非常に重要だと思いますが、現実問題としてはもう既に実施しているものもたくさんございます。特に大手のメーカーさんはほとんどご存じだと思います。したがって、これだけでは普及というものがおのずと限定的になるのではないかと、もちろん、ほかの対策も含めて普及を図られるのでしょうか。ハード面、製品面、あるいは大臣認定のやり方の工夫という点では効果が限定的ではないかなということ、必ずしも100%UCMPの要求事項を満足しなくとも、少なくとも今よりは安全性が増すという対策、そういう対策も、いわゆる安全増しという考え方も今後の検討課題として入れておくべきではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】 安全増し、必ずしも大臣認定レベルでなくても一步近づくような形もあるのではないかとのご議論かと思っておりますけれども、こういった運用の明確化について、今、大手はしている状況もあるということではありましたけれども、ただ、現実問題として、大臣認定として世の中に出ているのは常時作動型がほとんどで、待機型のものがまだごく限られているような状況かと思っております。

したがって、大臣認定ということでもいろいろな、こういったことも明確化しつつ、大手も含めて待機型ということの視点で大臣認定を増やしていかなければいけないと、まずそこからそういう課題があると思うんですね。そういう状況にまだなっていないということがありますし、その上で大臣認定のレベルを下げることなく、求めるレベルで100万円なら100万円、短い工期で、それで推進できるなら言うことないのではないかと、それがまず1点と、その安全増しの考え方で、それがどれぐらいの工期で、どれぐらいのコストがかかるのかによるかとは思いますが、それが同じような値段だったら、むしろ大臣認定を推進すべきではないかという考え方もあります。

【事務局】 すみません、少し補足を。まさしくこれはこの委員会でご議論をお願いしたい話でございます。我々は先ほど申しましたように、この基準を守るとどうしても高い値段になってしまうのかなと。そうすると、その基準を多少、100点ではなくて例えば70点とか60点とか、そういうものであっても、どうしてもそれが難しいのであれば、

先にそういうものだけの普及を図れないのかという議論を途中でもしていたところがございましたが、いろいろ検討した結果、逆に基準を、一応、100点のものであっても、このくらい、最初100万ぐらいというイメージで我々は考えていましたけれども、どうもそこに何とか手が届きそうなものになるのではないだろうか。そうすると、この100点のものを一生懸命普及するという選択を今とるほうがいいのではないだろうか。ただ、この100点のものが100万だと、こんなものは普及しませんよという感じであるならば、じゃあ、この50点のほうをどうしようかという議論も必要かもしれませんけれども、とりあえず現段階では、このくらいのものであるならば、まずこれを普及するという方向で頑張ってみるのでいかがかということで、きょうご提案させていただいているものでございます。

【参考人】 そのとおりだと思うのですが、検討の範囲から外してしまうのはいかがなものかなど。今おっしゃったのは、優先づけの問題ではないかと思えます。ですから、まずは100万円、UCMP100%満足というものをトライはするけれども、必ずしもそれで普及しない場合、絶対普及するとも言えませんので、次にはこういうことも考えるというような、そういう次善の策もある程度盛り込むほうがいいのではないかと考えます。

【事務局】 委員会でご議論いただいて、全体的にそういうご意見であれば直してもいいですし、あとパブコメがありますので、これを踏まえているということでもいいと思うのですが、ただ、こういう機械物で認定というプロセスを経ないものが、じゃあ、ほんとうに有効かどうかというのをだれがどう判断するのかということまで考えておかないとなかなか難しいのかなど。耐震改修でも実は同じようなことがあって、寝る部屋だけ強化すればいいじゃないとか、いろいろな改修があって、これはおっしゃるような観点で耐震改修促進法のレベルに達しないものも今補助をしているんですね。

細かく言っていくと、ただ、問題のある改修も行われているかもしれないけれども、政策全体として見たときに、それをとめるよりは進めたほうがいいのではないかという判断をしたということだと思うのですけれども、エレベーターは機械ですから、わりともう少し明確にできるのであれば、大臣認定の基準のほうをできるだけ100点に近いところにとめながら、いろいろな工夫をしていただくというほうが近道ではないかというのがきょうの一応の結論だと思うのですけれども、その辺はご議論いただきたいと思えます。

【主査】 どうぞ。

【委員】 もともとのこの発足が安全性確保に向けて議論検討しているわけだから、や

っぱりそこは安全増しという考え方もあろうとは思いますが、この5つがアブソリュートリーなのかといった指摘がありましたけれども、100点があるとすれば、そこに向けてというのが望ましい。500万というのはとても普及しませんよ、100万なら何とかありますよというのがヒアリングでかなりあれば、そこをやっぱり目指していくのがこの委員会の考え方としていいのではないかと思います。

【委員】 よろしいですか。

【主査】 どうぞ。

【委員】 安全増しの基本的な考え方ですけれども、こういうハード物というのは、しかも、認定する、しないをイエス、ノーだと考えますと、やはり基準は基本的には最低基準であって、それを満たした上でいかに安全増しをするかというのが、実は事業者、メーカーの役割です。何年前の基準については合格しました、新しい基準では既存不適格ですよといった場合はどうするか。その当時の最低基準だということはわかっているけれども、それ以上にいかに安全増しをするかという努力をメーカーはする。常に上に向けてやっているのが理想です。

それが新しい基準に達した場合は、新しい認定でイエスをもらえばいいという、そういう考え方でないとうまく動かない。要するにこの基準は80点ですよとか、90点ですよというような合格基準は多分あり得ないはずで、国としてイエス、ノーと言うのであれば、今言った考え方でやらざるを得ないと思います。そういうことから言うと、今回の場合は新しい基準について、ある意味で柔軟な考え方をして、この基準に達していますよというのを広げて既存のものについてもやりやすくしましょうというのは非常にすばらしいと思います。既存のものでもここに達しないけれども、事業者としては、また保守点検も含めてより安全増しを常に心がけるべきだ、基準は当時での最低基準であるということをごどこかに書いておくというのは意外に重要ではないかという気はしますけれども、いかがですか。

【主査】 どうもありがとうございます。

【委員】 基本的な考え方として、そう考える。

【事務局】 もちろん、どうしてもこういう対策をやっても当然いろいろな期間がかかりますとか、分譲住宅など恐らく長期修繕のときでないとなかなか難しいところがありますので、それまでの間どうしていくかという議論としては1つあるのかなと思います。ただ、やはり今回はこういう形で、始まったころは、とにかく100万ぐらいという、一生

懸命いろいろ考えてきた。それに何とか到達品ができるのであれば、まずそれで頑張るとするのが基本のスタンス。その上でというところとまた、これからパブリックコメントを経由してまたいろいろ文章もこれから変わってくると思いますので、少し議論させていただければと思います。

【委員】 私が申し上げたいのは、既存不適合で最新基準まで来ないやつでも安全増しで一生懸命やるというのは非常に重要な観点だということを少し皆さん理解しておいたほうがいいのではないかとということです。

【主査】 逆に〇〇さんもさっきおっしゃられていた安全増しの概念というのは、例えばある種、今も考えているUCMP、戸開走行防止策を構成する機器要素に限らずという意味ですか。例えば1つの考え方としては、いきなり今100万円という壁、100万円は具体的な数値ではないにしても、ある種あって、それを構成する要素が幾つかあります。一気にそれをするのは仮にもしかすると難しいかもしれないですけども、例えば保守点検の際に今年はそのうちの二重ブレーキ化をしました。来年、もしかすると制御装置の交換をしました。そういう形でもやっていく、例えば後で星マークの話が出てくると思うんですけども、例えばUCMP化4割とか、6割とか、8割とか、2年ぐらいかけて100%できましたよという形、そういうことに近いのか、それともそれとは全く違う構成要素であっても独自に独立な考えとして安全増しがこれをつければできますよというものも排除しないほうがいいんじゃないですかという意見なのか、基本的なところでお伺いしたいんですけども。

【参考人】 今の〇〇先生のご質問に答えますと前者のほうでありまして、いきなり全部はできなくても、ある部分を順次やっていって、先ほど星の話がありましたが、星1つが星2つになりという、そういう考え方もあるのではないかなということです。

それで、私は特になぜそういうことを言うかといいますと、戸開走行の安全性というのは制御装置によるところが非常に大きいのです。確かに二重ブレーキも非常に大きな役割を果たすとは思いますが、その二重ブレーキにするのは費用が非常にかかります。したがって、制御装置だけで安全性をかなり高める。そういうやり方というものも排除しないほうがいいのではないかと。つまり、完全なものでないと、もう何も評価されないというようなのはいかがなものかなと、そう思うわけです。

それに関係して、エレベーター協会のほうに聞きたいわけですけども、この対策でざっくりといいまして、現在ある70万台のどれくらいが何年ぐらいでUCMPが普及しそ

うだと思われませんか。僕は正直言いまして、この方式では10年たっても20%程度ではないかと推定します。これは単なる山勘ですから何とも言えませんが。したがって、それならば残りを少しでも安全増しをするような方策を並行してやるべきではないか、そういうふうにいるわけですか。

【主査】 どうでしょう、〇〇さんのほうで、今、急に数値的な問題は難しいかもしれませんが。

【参考人】 普及ということについては、ここの検討のところにありますようにメーカー側のところの努力するところ、それから、所有者の方がどう判断されるかというところ、それとその後、行政手続のことが書いてありますが、その辺のところ非常に簡便になっているとか、やりやすさがあったりとか、そのほか普及のために補助金の問題とか、そういうところがあれば、その要素がたくさん——たくさんと言っても今、3つか4つしか挙げていませんが、こういうものが複合して普及するものと思いますので、機器のところの対策だけですべてが解決できるものではないと思います。

それで、申しわけないですけれども、何年でどのくらいにせよというのは、我々のところで今推定するレベルの話ではないと思いますので、申しわけないですけれども、パーセントは難しいなと思っています。できるだけ早く実現していくということは必要だと思っています。

【主査】 どうぞ。

【事務局】 今回の対策、確かに〇〇さんおっしゃるようにヒアリングをしている状況です。多分、この機器を安くするだけではおっしゃるとおりそんなに進まないだろう。そういう意味で、今回の報告の中でも、この機器のものというのは対策の一要素であって、1個1個優先順位をつけて、例えば分譲マンションは分譲マンションで突破ポイントをつくって長期修繕計画のポイントをつくってやっていくとか、そういうのも1つ1つ総動員してやっていく。それによって進めていくと、そういうようなものであって、こういう機器だけで、それは機器のほうはエレベーター協会さんにできるだけお願いしたいというところはありますけれども、機器だけで何かやろうとしているものではないということだけはご理解いただければと思います。

【主査】 よろしいでしょうか。大分議論が進んできたので一度、先ほどの方針に従いまして次に移りまして、最後まで一応、満遍なく議論した後に、最後まで総合的に議論したいと思いますので、今度は9ページの2番のところ、この戸開走行保護装置に関する情

報提供の推進ということで、ある種少しソフトウェア的なところなのですが、この辺に關しましてご意見を伺えたらなと思います。先生方、どうですか。どうぞ。

【委員】 9ページの(3)の保守点検の情報なのですが、後から戸開走行保護装置が設置されるという事態になるのだと思うので、今までのエレベーターと少し違うエレベーターに変わるということになるのかなと思うので、保守点検がまたすごく重要になってくるのではないかなと思うんですね。その戸開走行保護装置、新たなものをつけた場合の保守点検のやり方というか、チェックすべき部分というのがどうなってくるのかというのが、だれがどうつけていくのかにもよると思うのですが、それまでの保守点検業者の保守点検の項目が変わってくるのではないかなと思うので、その辺はどういうふうに対処していけばいいのかが、この文章だけだとわからないので、その辺もう少し補充ができたほうがいいのかなと思っているのですが。

【事務局】 戸開走行保護装置の大臣認定の際に機械の中身のシステムの認定とあわせて、それをどのように定期点検、定期検査したらいいのかという検査の方法も含めて審査されます。大臣認定の際には、その定期検査の検査の方法についても含めて認定することになっていまして、それに基づいて、大臣認定されている検査の方法に基づいて定期検査もしていただくということになります。

【主査】 よろしいでしょうか。ほかに。

【委員】 今の関係で。

【主査】 はい。

【委員】 そのときには保守点検をやったときの通常リストみたいな、チェックマークをつける保守点検業者が定期的に検査をやったときにチェック項目をつけるものがありますね。その中に今回のようなエレベーター対応で新たにきちんとこういうところを調べましたよ、あるいは数値がこれぐらいでしたよというようなことを記入するというような形での見直しというのは考えているということですか。審査とは別に点検表の見直しみたいなものも含めてやるよということでしょうか。

【事務局】 そのあたりは今後詰めなければいけないとは思っていますけれども、今、国土交通省で出している告示の中に検査の検査表というのがあります。その中にいろいろな検査項目のある中の1つにももちろん戸開走行保護装置とあるわけですね。戸開走行保護装置については、要是正なのか、合っているのか、既存不適格なのかといったことをチェックするようになっていまして、単純に言うと今のところはそこだけなんですね。その

やり方というのは別途、認定の中で検査の仕方は見ているわけですが、それにのっ
とってちゃんと検査したといたらチェックするということになるわけですが、今
回、後付けしましたよということをその検査報告書を出す際にちゃんとわかるようにすべ
きとか、いろいろそういった点も含めて検査の表のあり方については、必要に応じて見直
すこともあり得るかなとは思いますが。

【委員】 事故が起きたときにいろいろ原因追及をしていく上でどうしてもそういう資
料の項目が、もう少しこういう項目があればなというところが過去の事故事例であ
るものですから、そのところの項目はまた改めて議論させていただければなと思いま
す。

【事務局】 それはまた新しい情報なので、少しまた工夫点、どういうのがあるのか教
えていただければと思います。

【主査】 ほかにございますか。〇〇先生。

【委員】 今のお話と少し関係するのですが、保守点検の問題の中でやはり基本
的な考え方として多分重要なのは、事故の事例などを踏まえると予見保全の精度の向上と
いう考え方になるのではないかと思うわけです。きょうも最初に参考資料で紹介されたフ
ランスの例なども含めると、やはりフランスや何かでも事故が多いというのは、床の位置
の合わせがというところも含めて、要するに新品のときはよかったんだけど、
だんだん使っているうちに何かがおかしくなってきたというところの、いわゆる通
常の健全な状態から完全に不全で事故に至る中間のところをどう見ていくかというところ
が保全で一番大事な話になっているかと思うんですね。

ですから、その辺を——まあ、定期というのは、要するにある期間を置いてというところ
ですから、もちろんそれは法的にある期間を置いて見なければいけないというような、
ここは変えられないとすると、その間に何がどのぐらい変わったかという変動量や何かの
ある程度敷居になるようなものを事故の事例や何かからある程度推定してみたりとかとい
うことで、おかしくなっていく予兆はここに出ますよとかというのを事故の事例や何かか
らさかのぼって考えるというようなことで、チェック項目や何かの見直しというのはある
程度考えられるのではないかなと思っていますので、それが逆に難しいようであれば、要
するに常時保全だとかというのを今あるようなネットワークの技術を使ってやるとかとい
うところを最終的に考えていくというような、その後の対策ですが、考え方があ
ると思いますので、そこら辺を少し、ここに直接入れるのではなくて、ニュアンスを盛り込
むということはあっていいのかなという気は少ししております。

あと、そういった意味では、先ほど〇〇さんが少し言われていた中に、やはりフランスなどの事例もそうですし、70万台という中で気になっているものの中には、床合わせの精度ですとか、そういったところが少しハードウェアと違って制御のやり方の、かなりずさんというのは大げさですけども、海外メーカーなど、例えばですけども、事例や何かで見受けられる中にはあって、いわゆる簡単に言うとソフト面、その辺の検討というか、その辺の技術的な検討、向上というのもやはり少しこの中に何かの文言で盛り込んであると、かなりそこはお金をかけずに、まさに安全増しができるのではないかなというのが、事故の事例などを見ていると個人的に感じているところなので、その辺が少し入るといいなという感じがしました。

【事務局】 つまびらかに今わかりませんが、基本的に今の定期検査も完全に悪い状態でチェックするというよりは、今までの技術蓄積で例えばワイヤーなどだって、要するに切れる直前ではなくて、当然、何本かほつれ出したら、これからは急速に進むぞというので点検しているはずなので、ある程度そこは当然1年間ぐらい、まあ、どのくらい精密かわかりませんが、今までの蓄積からその予兆をある程度、特に経験があるところについてはチェックするという前提でそもそも今の定期検査の基準もできていると認識していますので。

【委員】 そうですね。

【事務局】 今までの事故とかで、今、こういう形で調査もできていますから、そういう中でそこがおかしい、足りないというところは、それは随時見直していくべきだろうなと考えます。

もう1個、すみません、ソフト面というところがよくわからなかったのですが、それは要するに検査のところがいろいろなところで、検査なり、普段の管理から少し、そういう意味でしょうか。

【委員】 すみません。ではなくて、制御プログラムって先ほど〇〇さんから出た話そのものでございまして。

【事務局】 そっちですか。

【委員】 制御プログラムの考え方というのは、具体的な現場での技術のほうを見るに当たって、やはり技術的なレベル差というのはメーカーサイドの中に少々あるような気がしております、そういうソフトのプログラムをつくるに当たっては、ある程度この床にとまりますという形でシミュレーションというか、そういうのはある程度、高い精度でか

けておいて、そこに合うようにプログラムをつくっていくというようなことを従来やっていると思うのですけれども、その考え方がかなり大ざっぱであったりするというような事例が見かけられるケースがあって、そこを改善するだけでも、少なくとも床合わせの精度ですとか、それを長い期間にわたって維持し続けるというようなことが改善できる可能性があるなということを前から感じていたものですから、安全増しの中にそういう制御の特にプログラム、この辺を少しきちっと見るというような言い方でしょうか、その辺を入れ込むというのも、お金をかけないという意味では私も効果があるような気がしているんですね。なので、そこをソフトという言い方をさせていただきました。

あともう一つだけ。今の定期点検のやり方は十分わかっているんですけども、現場の問題でよくあるのは、今からとめて変えるよと言われても困る。しばらくはとめられないというようなことがあって、予見保全精度の向上というのは、例えばあと3カ月のうちとか、あと6カ月のうちにここの補修をしなければならないというのを前もって、要するにマンションの方とか、商業施設の方など特に多分そうなんですけれども、提示してあげるということが重要ではないかなと思っていて、そういう意味では予見保全という言い方でございます。ある程度前もって、予告が早ければ早いほどいいという考え方だと思ってください。

【参考人】 定期点検のところの項目についての補足をしますけれども、現状でも戸開走行保護装置は新設のやつにもうついているわけですから、それでそろそろ、もう既に定期点検をやっている段階になってきています。それで、昇降機に関する定期点検の業務基準書というのが2010年版でありまして、これは法令に従ったところでどのような形でやるかというのは、告示の283号に基づいてやっていると思います。つくっているものですが、その中にもやはり戸開走行保護装置で初期値のところからどう変動しているかというのを見て、それを記録はするようになっているんですね。今、〇〇先生とか〇〇先生が言われましたように、今、現状決まっている業務基準書のところで不足の分がもう一度見直してあれば、そこは改訂すべきかなと思うのですけれども、性能が維持されているかどうかということについては、現状でも数値を残しながら定期点検をしていくというような形になっています。

【主査】 ありがとうございます。

いかがでしょうか、今の。保守点検のほうに話が行っていますけれども、どうぞ。

【委員】 この資料4の7ページの左側のほうに試験塔における試験の要件の明確化と

いうところで、「必ずしも試験塔における試験の実施を求めない」というのは、ある意味では参入してくる業者というか、もともと既設のメーカーではないメーカーの人がこの後付けの部品だけつくってくるというような点でもハードルを下げるというか、売りやすくする意味ではいいと思うのですけれども、シミュレーションというのはやっぱり実際のことが起こったときとシミュレーション、あるいは現実と計算というのが合っていないとシミュレーションというのは信用することができないので、適切なシミュレーションが行われていることという用語の中にももちろん、現実と合っているという意味は込められているとは思いますが、あまりこのこの1枚物の図のようなところで、必ずしも実施を求めないという言い方をすると少し誤解をするかなという気もしないではなくて、適切なというのはもちろん、現実とよく合っているシミュレーション結果があるような場合はいいけれどもというあたりをもう少し、もう何文字か追加できれば誤解がないかなという感じがいたします。

【事務局】 ありがとうございます。本文には確かに、14ページの上のほうに「適切なシミュレーションが可能な場合は」としてしまっていて、必ずしも試験塔の試験を求めない。そういう意味では、そういう趣旨が背景にありますのでちょっと略し過ぎているのかもしれない。少し加えた上で出すようにしたいと思います。

【主査】 〇〇先生。

【委員】 別の件で、さっきのマークの話で9ページの情報表示の件ですが、こういう安全装置を導入するための1つの考え方としてユーザー、利用者が、私が使っているエレベーターはどのぐらいの安全の度合いなのかということを知ることは重要です。何年前の基準には合っているけれども、今のに合っていない。それなら少しぐらいみんな金を出しても新しいものにしましょう、安全なものにしましょうという、そういう動機づけのためには、こういう情報の提供は重要だと思います。そのときにあんまり変なことを書くとみんな不安に思ってよくないという話もありましたけれども、そういういい情報も悪い情報も開示するというのは非常に大事だと思います。例えば表示3には大変詳しく書いてある。

要するに一番上が合格、あとは、安全増しは高いけれども合格まで行っていないというイメージだと思います。さっきの何十点というオーダーで、今、上に一生懸命上げましょうというのがメーカー側の努力だと思いますけれども、情報は詳しいほうがいいとすると、例えば表示3のようにコメントも付記しておくのが良いと思います。なしのところは括弧して何年の基準に合格とかと書いておく。そして全部これを出しておいてこのエレベータ

一については丸をつけるというふうにすると、自分のところはどれくらいなのかというのはわかる。ちょっとやり過ぎかもしれませんが、表示例3のようにして全部書いて、そしてこのエレベーターはここですよと丸をつけるというようなやり方のほうがいいのではないかという気がしますという意見です。

【参考人】 このマークの件なんですけれども、今、〇〇先生から言われたところにも関係するのですが、このピクトグラムというのは、これは多分、右側の言葉を書かないんですよね。星3つだけとかいうのを表示するというのであれば、中身がこれを見てわかるようになるかというところが少し考える必要があるかなと思っています。ピクトグラムというのは、車のところにつける若葉のマークとか、あれを見たら初めての人だという感じで初心者というのがわかるというような、そういう性格のものでないと判断しにくいと思うんですね。それが1つ。

それともう一つは、これはこういうマークをやる時、マークとか、ステッカーとか、そのときにすごくいつも問題になるのですけれども、これをだれが張るのか。何に基づいて張るのかというところで、これは所有者の方に多分、ステッカーがわたってそれを張ることになると思うのですけれども、これが所有者の方がそれを張るのが嫌だというような話とか、そういうときにとかく起きやすい話なんですね。こういう精神のために張るのだということが義務になっているのか、最初に言いましたように何に基づいてこれを張っているんだというのが明確でないと、所有者の方はなかなか張ってもらえないのではないかなと思っています。

【委員】 いいですか。

【主査】 どうぞ。

【委員】 何か近ごろ新しいビルに入ってみると、どこのメーカーのかも全然書いてありませんよね。中に入っても何か全然わからないんですけれども、こういうマークというのは、今おっしゃったようにわからないと全然役に立たないので、後にパブリックコメントではないけれども、一般の人、よく傍聴に来られているような方も含めて、どうなのがいいですかというようなのもPCと一緒に訊いてみたらどうか。事務局で出すとかなりかたい。3つなんかだと、上に三つ星のレストランがあるのかなと考えてしまう。ちょっとわからないですよね。この間、FMと書いてあって、何だろうなと思ったらフルメンテナンスだと後で聞いたからわかりましたけれども、何かUCMPマークなんて言ってもほとんど、またそれに対する説明が要るようなのではやっぱりまずいと思うので、そん

なこともご検討されたらどうかと思いました。

【主査】 ありがとうございます。

【委員】 よろしいですか。

【主査】 はい。どうぞ。

【委員】 私が表示例3というのは、マークの後ろの説明の文句も全部つけるというイメージで話をしていたんですが、少し広過ぎるかもしれませんが、そのくらいではないとマークだけでは多分わからないと思いますね。

【主査】 ありがとうございます。その辺も今後の検討課題として少し意見書に反映していただければと思います。

大分時間がなくなってきましたので、ようやく最後のページまでたどり着きましたけれども、3、4、5に関して、あとこの支援策ですとか、手続の明確化ですとか、所有者、ここも結構大きな問題になるかと思うのですけれども、働きかけというところでご意見をいただければと思います。

【参考人】 いいでしょうか。

【主査】 どうぞ。

【参考人】 10ページの戸開走行保護装置を設置する際の手続の明確化の中で、戸開走行をつけたときに確認申請を必要としないで設置後報告とあります。これでもいいのかもしれないのですが、この設置されたUCMPというものが認定品であるかどうかという判定はどの段階でやるかというのが重要問題になってきます。認定番号だけあっても、その番号と実態が必ずしも一致しているかどうかという、つまり、評価の仕様書を満足しているかどうかというチェックを基本的にはやる必要がどこかであるので、それを少し考える必要があるかなと思います。

【事務局】 そこが非常に難しいところでございます。ここもご議論いただければと思うのですけれども、まず1つは今の確認制度で、このUCMP制度、これを改修しただけで建築物の大規模な、増改築に当たって確認が要るかというところ今の段階ではまず難しいだろうというのが1つあります。

【参考人】 そうですよ。

【事務局】 ただ、じゃあ、法制度を改正して、それも確認が必要だという形というのは、もちろん制度改正としてはあり得ると思いますが、それをやると逆に、当然ながら工事前にまず1回とめていただいて、手続をとっていただいて、確認をやって検査をやって、

初めて動かしていいですよという形になるので非常に普及には阻害になります。それを考えると、そこのところを手続をとってギチギチとやっていって、確かにそれで確実につくというのは行政的に担保できる手段がいいのか、そこところは報告という形で多少やわらかな制度で普及を促進するのがいいのかというのは、そういう意味ではここは現行の制度がまずそもそも確認に対応していないという話と、現行のこういう報告でやるべきではないだろうか。もしくは参考になるとは思いますけれども、報告でやるべきではないかということで、むしろ後者という形でここは書かせていただいております。

【参考人】 現行制度で必要ないというのは知っています。UCMPを後付けするときの問題点として、これはもともと我々も心配していたのです。確認申請なしで後から大臣認定品をつけたと報告があっても、それをだれがチェックするのかなど。現行制度ではそれでいいということになっているので、いいと言えればそれまでなのですが、やはり何らかの形でチェックする方法を考えるべきかなと思っています。

【参考人】 この行政手続のところは、今ここの資料4の10ページの4のところに設置後というのできっちり書いてあるものですから、多分、今いろいろお話が出るのだと思うんですけど、これで建築基準法の12条第5項のところで行うとしますと、まず最初に特定行政庁のところへ相談に行って、こういうものを実施したいということを一応、報告をしています。それで、そのときにどういう内容のものを設置するかということをお話しして、その後また完了しましたという報告を出しています。そういう手続を一連のところで行うべきなのだろうと思います。今、〇〇さんからご指摘のありました、何がっているか、最後につけてしまっただけで結果論で判断するとやはり難しいところがあるので、ここの書き方のところで設置について行政に報告をするとか、設置後だけに限らないほうがいいのではないかなと思っています。

【主査】 ありがとうございます。

【事務局】 具体的なやり方について、また最終報告まで少し検討させていただければと思っています。

【参考人】 はい。

【主査】 ほかにございますでしょうか。そうしましたら、まだほかにいろいろ議論もあるかと思うのですが、今後のことについて事務局のほうから次にお話があると思うのですが、パブコメとかがあって、それを通じてこの委員会の委員の先生方からもご意見がいろいろこれからまだ出てくるとは思いますので、きょうはひとまずは時間ももち

ようどよくなってきましたので、議論は1回閉じさせていただきますけれども、まず、この3番の次のその他について、事務局から少しご説明いただきまして、今後の進め方を知った上でお話をもう1回できればなと思いますので、まず資料5の説明をお願いできますでしょうか。

【事務局】 資料5に簡単に記しておりますけれども、今後のスケジュール（案）ということで、パブリックコメント、本日の議論後、手続をして、多分、明日からになると思いますけれども、約1カ月間、パブリックコメント募集を国土交通省のホームページ上で行いたいと考えております。これについては具体的に参考資料2のほう、最後の資料ですけれども、意見募集、こういった形でホームページに出そうと考えている案をつけて、2枚紙をつけておりますが、約1カ月間、パブリックコメントの意見募集の対象としましては、本日ご議論いただきました資料3と資料4に相当します報告書の本文と概要についてホームページに掲載して、そのどちらかでもいいですし、両方に対して意見を募集したいと。

出す前に、先ほどいただきましたシミュレーションの件とか、必要最小限の訂正を行った上で掲載したいと思っております。1カ月間、パブコメをしまして、今、フォーマットとしては2枚目にありますような、こんな様式でファクスまたは郵送または電子メールで送っていただくということをお願いしたいと思っております。

それから、資料5、今後ということですが、そのパブコメを経まして第6回ワーキング、これが最終回になるのか、まだ議論が続くのかはまだ未定ですが、パブコメを踏まえまして、まとめりそうであれば最終回ということになるかと思いますが、今のところ、事前にワーキング委員の方々のスケジュールをお聞きしたところ、8月上旬ぐらい、8日とか、今のところ8月8日でしたら皆さんの予定がとれそうだということのようなので、その方向で調整を進めてみたいと考えております。その後、最終的には上の部会のほうに報告という機会も考えたいと思っております。

以上です。

【主査】 ありがとうございます。

そうしますと、本日の意見も、これはバックグラウンドであるとして、このまままず一応、パブリックコメントにかけるということになるわけですね。直すんですか。

【事務局】 基本的にはほぼ一緒に、先ほどのシミュレーションのところとか……。

【事務局】 先ほどの絵の中にシミュレーションが適切にできる場合はというのを少し

追加した上で。

【主査】 わかりました。

【事務局】 まあ、それだけではないかと思えますけれども。

【主査】 そうですね。1カ月間、パブリックコメントの期間があるということで、一般の方からもいろいろご意見いただけたらと思います。それで、8月上旬にワーキングをもう1回開かせていただきたいと思いますけれども、それまでに、委員の方は別にこの用紙ではなくても、メールか何かでご意見をいただいて構わないわけですね。

【事務局】 はい。

【主査】 その辺を、集まってきた意見に対しまして事務局と私と、または委員の方にもいろいろご意見を伺いながら、この8月上旬の、一応、最終回と予定している第6回ワーキンググループで報告書（案）を提示させていただくという形で進めていきたいと思えます。これは案の形が取れるのは、上の部会に報告した後なんですか、どうなんですか。ここでもう報告書としてはもう「案」が取れて。

【事務局】 いろいろやり方はあるんですけれども、前例、両方ありまして、例えばシティハイツ竹芝の報告書については昇降機委員会を立ち上げまして、その委員会の報告書として、そこで案を取った形で部会に公表しましたし、部会では議論、その報告を受けたという形でした。案として出して、部会で議論してもらって、そこで案を取るという形もあり得ますけれども、今回はこのワーキングとして「案」を取った形で部会には、こういう報告書になりましたと報告すればいいのかなとは考えております。

【主査】 はい。わかりました。そうしましたら、6回で（案）が取れるようにいろいろご意見もまたいただいたり、集まってきたパブコメなどに対しましてご意見を伺うことがあるかと思えますけれども、よろしく願います。

今の資料5と今後の進め方に関しまして何かご質問等ございますでしょうか、委員の方から。

【事務局】 先ほどの部会に諮り方は少し、部会長のご意見も伺った上で最終的に判断させていただきますので、どういう形で出すほうがよりしっかりしたものになるかということも踏まえて検討させていただきます。

【主査】 わかりました。では、それも含めまして1カ月ありますので、いろいろ検討した上でまとめていただきます。

それでは、質問もないようですので、本日の議事を終了させていただきたいと思います。

事務局のほう、何か連絡事項ございますでしょうか。

【事務局】 連絡事項はございません。長時間にわたるご審議、ありがとうございました。本日配付しております資料につきましては、本日中に国交省のホームページ上に公開させていただく予定としております。また、次回のワーキング、先ほどございましたが、パブリックコメント終了後、暫定ですが、8月8日、午後ということでまた最終調整してご連絡を早急に差し上げさせたいと思います。

【委員】 午後ですか。

【事務局】 午後を想定しています。

【事務局】 午後ぐらいがいいのではないかと。月曜日になりますので。

【事務局】 はい。今のところ、午後のほうが皆さんご都合がよろしいようなので。

【委員】 はい。

【事務局】 よろしくお願ひいたします。開催時期、場所が決定しましたら、国交省のホームページ上と、またご案内させていただきます。

事務局から以上でございます。

【主査】 どうも。それでは、きょうはお忙しい中、積極的なご議論をいただきまして、まことにありがとうございました。それでは、以上をもちまして本日のワーキングを終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —