

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6回既設エレベーター安全性向上WG

平成23年8月8日

【事務局】 定刻でございます。まだおくれていらっしゃる方いらっしゃいますが、ただいまから、第6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。私は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。どうぞよろしくお願いいたします。

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。また、本日はカメラ撮りが入っていますが、カメラ撮りは議事に入るまでとさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

まず、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思います。配付資料一覧があるかと思います。まず議事次第で1枚紙。資料1としまして、名簿。資料2が前回の指摘事項。資料3がいただきましたパブリックコメントに関しましての対応方針が表になってございます。資料4が報告書（案）。資料5が報告書（案）の概要版。参考資料1といたしまして、パブリックコメントで寄せられた意見の原文が書いてございます。資料は以上でございます。欠落等ございましたら、事務局までお申し出ください。よろしいでしょうか。

では、カメラ撮りはここまでさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

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、主査、よろしくお願い申し上げます。

【主査】 はい。皆さん、こんにちは。また暑くなっておりますけれども、今日は第6回目、最終回ということでございますので、スムーズなご審議にご協力いただけたらと思います。

第6回ということで、今回はパブリックコメントの結果も反映した報告書（案）というものが出ておりますので、ぜひ慎重審議いただきまして、きちんとした提案ができる結論としたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入ります前に、第1回ワーキンググループにおきましてご了承いただ

きました運営規則の2、運営（2）に基づきまして、WG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。

まず、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〇〇様です。よろしくお願ひいたします。

【参考人】 〇〇でございます。

【主査】 それから、社団法人日本エレベータ協会専務理事〇〇様。

【参考人】 〇〇です。よろしくお願ひします。

【主査】 それでは、よろしくお願ひいたします。

それでは、議事次第の（2）の議事でございますが、まず、（1）前回ワーキンググループにおける指摘事項について事務局からご説明お願ひいたします。

【事務局】 はい、ありがとうございます。

それでは、資料2でございますけれども、前回ワーキングにおけます指摘事項について。ここで示しておりますのは、特に主な意見ということで、いろいろ意見はいただきましたけれども、まず1つ目は、ある程度の目標を見据えなければ、どこまで対策を行うべきか定まらない。今後、目標時期、目標レベルを考慮しながら対策を考えていくべきではないかという意見がございました。これにつきましては、これからさまざまな機器の開発が進みまして、具体的な問題点がはっきりした段階で、さらに効果的な対策となるように見直していくべきであると考えておまして、今は既設エレベーターに対する取り組みがこれからという段階でございますので、今回の報告書の中におきましては、基本的方針の中にこういう文言を入れました。「また、今後この対策による進捗状況を踏まえて、さらに効果的な対策となるよう見直していくべきである」。こういった文言を追加しまして、その上でパブリックコメントを募集しております。

2つ目に、試験塔における試験の実施を不要とする場合は、計算に用いるシミュレーションの信頼性が担保されている必要があることを明記すべきではないかというご指摘がありました。実は、これは報告書の本文にはそのように書いていたんですけども、概要のポンチ絵のほうには記載不足でしたので、概要のほうに、試験塔における試験の結果の明確化のところで、「適切なシミュレーションが可能な場合には、必ずしも試験塔における試験の実施は求めない」というふうに修正した上でパブリックコメントの募集を行った経緯でございます。

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、ただいまの資料2につきまして、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、どうもありがとうございました。

それでは、ほかに質問もございませんので、議事次第（2）パブリックコメントの結果報告について事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】 はい、ありがとうございます。

それでは、資料3と参考資料1でございますが、まず、参考資料1、一番最後の資料ですけれども、これがパブリックコメントをしてお寄せいただいた意見を事務局が受けつけた順番に意見1から意見2までそのままの文言で取りまとめたものでございます。住所や所属や氏名など、そういった個人が特定されるような状況は掲載しておりません。

いただいたパブリックコメントから、全文が参考資料1なわけでございますが、ここからご意見の部分を取り出しまして、その上で類似の意見とも合わせた上でまとめたものが資料3のほうでございます。資料3の左側に寄せられた意見として書いておりまして、右の欄にワーキングとしての回答の案ということで記したものでございます。したがって、参考資料1は参考までに配付させていただきますが、資料3をごらんいただきたいと思います。

資料3の一番上にありますように、6月18日から7月19日までの期間、約1カ月間、パブリックコメントの募集を行いまして、22件の意見が寄せられました。それに対する、主だった意見に対する対応方針(案)ということで記したのが以下のとおりでございます。

まず1番目として、基本的な方針についてでございますが、自動車と同様に、エレベーターにおいてもメーカーは戸開走行保護装置を適正な価格で民間に供給し、設置工事を民間で実施するような仕組みでないと価格の低減化は難しいと考える。メーカー1社独占という状況であれば、価格自由競争の外に置かれることは明白で、普及を阻害する最大の要因になるというご指摘でございますが、これについての回答案ですが、右側にありますように、戸開走行保護装置を後づけするに当たりましては、費用や工期の削減の観点から、かつ安全性のレベルを確保しつつ、大臣認定制度の運用の明確化を図ることによりまして、メーカー以外の者でもあっても待機型ブレーキ等を採用した大臣認定の取得が容易になるというふうに考えているところであるとしております。

2つ目でございますが、既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置について、例えば2年後30%、5年後50%といったような目標を設定した上で、その目標の整合性を

検討する旨、報告書に明示すべきではないかというご意見につきましては、右にありますように、現在はさまざまな促進策をこれから実施するという段階でございますので、目標の設定につきましては、これから具体的に機器の開発が進みまして、問題点がはっきりした段階で検討してまいりたいとしております。

3番目に、ワーキング終了後、報告書記載の対策をだれがいつまでに実施するのかを決めておく必要があるのではないかとご指摘です。また、後で追加してパブリックコメントしました今後の対策による進捗状況を踏まえ、さらに効果的な対策というところが少し抽象的ではないか。記載する場所は適切なのかというご指摘ですが、それにつきましては、具体的な対策な当然国土交通省のほうで責任を持って検討いたします。また、今後の対策の見直しという点についても国交省のほうで主体的に検討してまいりたいと考えています。記載する場所については、基本的な方針という現在の位置が適切ではないかと考えております。

2ページ目にまいりまして、すべてのエレベーターに二重ブレーキを設置し、安全を確保してもらいたい。また、二重ブレーキを安価で設置できるよう、メーカーの努力を期待するというご意見です。これにつきましては、報告書案の内容は、大臣認定制度の合理化等を行うことでメーカーの努力を促しまして、安全性を確保しつつ、費用や工期をできるだけ削減し、設置が容易な製品の普及を促進するということを目的としておりまして、さまざまな促進策を講じてまいりたいと考えております。

次の意見として、メーカーから独立系保守業者に対して、マニュアルを渡さないとか、事故や不具合情報を引き継いでいないといったエレベーター業界のメーカーと独立系保守業者の対立をなくすように行政から強く指導し、利用者の安全第一のエレベーター業界にしていきたいというご意見でございます。

まず、マニュアルについてでございますが、平成21年9月以降、建築確認申請に当たりましては、保守点検マニュアルの添付が義務づけられておりまして、保守点検に係る技術情報は伝達されるようになっていると考えております。マニュアルについて、既設エレベーターにつきましては、国交省から日本エレベーター協会に検討をお願いしまして、協会におきまして、所有者からエレベーターのマニュアルについて問い合わせがあれば、メーカーごとに対応していただくという方針であるとお伺いしています。また、既設エレベーターのマニュアルについて、保守管理会社へ幾つかヒアリングを行った結果、保守管理や定期検査に必要な情報は所有者を通じて入手したり、またはエレベーターメーカーのホー

ムページにも最近では載っているということで、そこで入手したりということで、おおむねの必要な情報は入手できている状況にあるという確認が得られております。なお、事故や不具合情報について保守業者に伝達される仕組みにつきましては、今後国交省のほうで検討してまいりたいと思っております。

次に、待機型二重ブレーキの採用によりまして、売値を100万円とするその根拠はいかか。また、既存の機種構成や設置環境が異なるため、100万円程度で設置可能になるとは限らないのではないか。機能の緩和措置が必要であるというご意見もありました。また、現行の安全性の確保ができない装置であっても、その装置を設置することによって、現状よりは安全増しになるという考え方も選択肢として残すべきではないかというご意見がございます。

事務局におきまして、複数のエレベーターメーカー等へヒアリングを行いました結果、100万円程度とすることが可能であるというコメントは得られております。本ワーキングでは、安全性のレベルを確保しつつ、さまざまな設置促進策を講じることにより促進してまいりたいと考えておりまして、なお、この対策による進捗状況を踏まえて、さらに効果的な対策となるように見直ししていくことについても9ページに記載しているところでございます。

2番目に、大臣認定制度の合理化についてですが、1つ目は安全制御装置の要件の明確化として報告書13ページに、「装置の健全性が適切な間隔でチェックされることを要件として、単純明快なものの採用が認められること」というふうな記載がございます。また、コンタクトの取り扱いについても「装置の健全性が適切な間隔でチェックされることをもって、二重系であるとみなされること」ということが報告書に記載してありますが、この点は合理性があるのかというご指摘でございます。

これにつきましては、右にありますけれども、安全制御装置につきましては、例えばウォッチドックタイマーによりまして、適切なチェック間隔でチェックすれば、必ずしも通常の制御プログラムにより当該装置の健全性をチェックする必要がないということを明確化するものとしております。また、ウォッチドックタイマーのチェックは通常0.1秒以下という短いサイクルになっておりまして、安全性は確保されているものと考えられます。コンタクトにつきましては、これは既存の既設のエレベーターのコンタクトと別に後づけの待機型のエレベーターのコンタクトによって、コンタクトの二重化が図れるのではないか。当該装置の健全性が保守管理や定期検査によって適切な間隔でチェックされるこ

とをもって、待機型については二重系とみなすことができるということを明確化するものでございます。したがって、一方のコンタクタが壊れても、もう一方のコンタクタで戸開走行を防止できるという基本的な性能は確保されているものと考えております。

次に、報告書12ページに、既認定品に関する運用の合理化の記載のがありますが、それが8ページの課題の記載内容と整合していないのではないかというご指摘があったんですけれども、これにつきましては、8ページに、課題とされている、まず軽微な変更に関しては、ここでご指摘のとおり、12ページの(1)①既認定品に関する運用の合理化のところで対応しております、もう1つの、幅を持った認定に関しましては、同じく12ページの(1)②のほうで、新たな大臣認定に関する運用の合理化というところで記載しております、整合しているものと考えております。

次に、報告書14ページに、試験塔における試験の要件の明確化というのがありますが、これについて、全く試験塔の試験を行わずに、適切なシミュレーションかどうかを判定することは困難であり、また、現場での動作確認はだれが行うのか、業務方法書を満足しなかったときはどうするのかなどを課題があると思われる。例えば、最悪条件で国交省が係数を設置してシミュレーションを行って、現場を確認するということはないのかといったご意見がありました。

この考え方につきましては、評価員が試験塔のかわりに既設エレベーターが設置されている建物において、試験塔とみなして実際の現場で実機試験を行って、それに評価員が立ち会うことによって、その試験結果によるシミュレーションの妥当性を確認するということがしたいと思っております。その旨明確化するものでございます。業務方法書を満足しない場合は、当然大臣認定書の発行はされないということになります。ただ、最悪条件の事前に想定してシミュレーションということですが、これはエレベーターの構造がロープスリップをする構造であるかどうかとか、床合わせ補正運転をするかどうかといった構造によってシミュレーションの内容が異なってまいりますから、一概に決めることは難しいと思われまして、性能評価において個別に審査する必要があるものと考えております。

次に、業務方法書を改訂した場合、これまでの業務方法書との関係はどうなるのか。既取得者と今後の取得者の間で不公平が生じるのではないかとご指摘ですが、業務方法書につきましては、これに限らず、新しい知見が得られた場合等においては、適宜見直すということとされております。また、新たな業務方法書に基づいて再度認定を取得することは当然可能でございますので、その点不公平を生じるということにはならないと

考えております。

既エレベーターの制御盤を改造することが前提であり、独立系保守会社には技術的ノウハウがないのではないかと。また、エレベーターの制御盤をメーカー以外が改造するということによる責任分担が明確化しないのではないかとのご指摘ですが、これについては、既設機器からは、例えば扉の開閉状態を示す信号を戸開素行保護装置用の安全制御装置に入力するという必要ではありますけれども、必ずしも制御盤を改造するという必要はないものと考えております。なお、やむを得ず制御盤の改造が必要ということになる場合には、当然制御盤によって問題が生じないということをお大臣認定の際に審査する必要がございます。

次に、報告書11ページに、新たな方式の採用の円滑化ということが述べられておりますけれども、新たな方式として、例えばヨーロッパのEN-81とか、アメリカのASMEの規格で認められているようなものについても言及すべきではないかと。そういった海外で認められたものについては、無条件または書類審査などの最小限にして受け入れられるようにすべきではないかとのご指摘ですが、海外の規格につきましても、必ずしも具体的な仕様まで明確化されたものではありませんので、これらの規格に基づいて海外で認められている装置について、我が国建築基準法の要件を満たすものかどうかについては、改めて日本で評価して大臣認定する必要があるというふうにご検討しております。

次に、6ページでございますが、より具体的な認定緩和・追加認定要綱を提示できれば、各社認定取得しやすい状況になるのではないかとのご指摘ですが、その点、業務方法書の中で明確化を図ってまいりますとしております。

次に、安全制御装置の要件の明確化について、ドアの制御は通常運転制御システム側でありまして、インターフェースなど制御が複雑化し、単純明快なものということにはならないので、業務方法書を改訂、見直す場合には、現在業務方法書の中で述べられています、「常時作動しているブレーキが作動しないとき、安定確実に作動する構造であり、堅固に設置され、作動した場合、かごを制止させ、ブザー等の警報を発生し、かごの出入口の戸及び昇降路の出入口の戸を閉じさせるものである」ということを削除してくれということなんですが、この部分につきましては、戸開走行が発生したときにブザーがブーッと鳴って扉が閉まるというところまで認定の条件としている部分については、必須要件としない方向で見直す方向で検討を行いたいという回答としております。

その次ですが、認定を行う立場にある大臣にどの程度の専門知識があるのか。また、大

臣認定制度をもってメーカー等の業者の責任逃れができるという図式にならないかというご指摘ですが、これについては、学識経験者など高度な技術的知見を有する性能評価員の評価に基づいて大臣認定を行っておりますという答えとしています。

次に、大臣認定の手数料について、幾らになるのか。これは必要なものなのかというご指摘ですが、これは省令で規定されておりますけれども、大臣認定を行う際には、申請1件について72万円。既に大臣認定を受けたもので、軽微な変更という場合には9万円が必要だとされております。この費用につきましては、性能評価等の審査に必要なものと考えております。

3ポツですが、戸開走行保護装置等に関する情報提供の推進についてですが、マーク表示について幾つかご意見をいただきました。わかりやすく図案化したものがよいという意見とか、表示例3というのは、星が幾つかついているような案でしたけれども、そういったものを義務づけられればわかりやすくなるのではないかという意見がありました。7ページ目にありますが、マーク表示制度の差別化というのは動機づけにはなりませんけれども、一般利用者にはマークでは内容がわからないということにより、利用時の注意喚起にならないのではないかというご意見もありました。また、利用者からの圧力が弱ければ、結果的に動機づけとしても弱いものとなる。利用者への注意喚起と管理者への改修圧力になるよりよい方法の検討を望むという意見もございました。

これにつきましては、本文にもありますように、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わかりやすいものをと考えておりますということが14ページに記載されております。また、広く一般の利用者へ周知を図る方法につきましては、国土交通省において検討してまいります。

次に、現在の認定要件より緩和される既存エレベーターを対象とした戸開走行保護装置と現状の大臣認定の要件を満たしたものとを識別をすべきではないかということですが、これにつきましては、いずれも法令で期待されている安全性を確保されて大臣認定をするわけですので、区別する考えはございませんと回答しております。

次に、安全な運行管理の責任が建物所有者にあるということを考えると、そういったマーク表示の責任は建物の所有者にあるということを明記すべきではないかというご指摘です。この部分につきましては、本文の中で右のほうにありますように、エレベーターに建築物の所有者・管理者、またはその承諾を受けた者がマークを表示することによりということで、一部修正して記載しております。

次に（３）保守点検に係る技術情報の開示について、２００９年９月より新設設備について要求される内容と整合性を持たせる意味でも、「技術情報」という文言は「保守マニュアル」と修正すべきではないかということですが、建築確認で保守マニュアルの添付が義務づけられたということに関連してでございますけれども、既設のものについては保守マニュアルがないという状況も、古いものについてはありますので、エレベーターメーカーのホームページ等々で、「保守マニュアル」という文章以外でも情報提供ができるという趣旨で、「技術情報」とあえてしているところでございます。

次に、同じく情報公開について、複雑な管理体系及び具体的な見積もり、工期を確認する必要があることから、所有者から電話などでメーカーや保守管理会社に問い合わせを行うということが現実的ではないか。大臣認定を受けたものについてのデータベースの整備・維持の責任はだれが行うのかということですが、当然、具体的な見積もりとか工期とか、そういったことになると、個々にメーカー等に確認する必要があると考えておりますが、建物の所有者・管理者がその既設エレベーターに設置可能な認定品があるかどうかという基本的な情報につきましては、比較的容易に入手できるような形でデータベースという整備が必要ではないかと考えております。そのあり方については、今後関係者の協力を得つつ、国交省のほうで検討してまいりたいと思っております。

４つ目に、支援策の創設についてでございますが、戸開走行保護装置の設置に対し、国からの援助があれば、さらに効率よく設置できると思いますが、それが無理な場合は、行政からエレベーターの個人所有者に対して業者をあっせんするべきではないかというご意見ですが、支援策については報告書１６ページにおきまして、設置に対する支援策の創設をするということが盛り込まれておりますけれども、個別の業者のあっせんということについては困難ではないかと考えております。

５ポツですが、戸開走行保護装置の行政上の扱いの明確化でございまして、これについては種々の意見をいただいております。最初の８ページ意見は、これまではエレベーターの改修に関する手続がなかったり、その技術的助言がなかったのではというふうなことをきちんと盛り込むべきではないかとか、その次のページ、９ページも、建築確認が必要なのではないかという意見がありました。また、逆に、建築確認ではなくて、法１２条５項など、報告ということでやるほうがスムーズに行くのではないかとといったような意見もございました。その辺の意見が１０ページの前半ぐらいにわたってありまして、大まかに申しますと、建築確認をすべきではないかという意見と、いや、報告のほうがスムーズ、迅

速に済みますし、そのほうがいいという意見が大まかに2つ分かれていたということでございます。

これにつきましては、報告書の中に、7ページの部分なんですけれども、既設エレベーターに戸開走行保護装置を設置する場合の行政手続については、建築確認・検査が求められたり、求められなかったりと、どのようなエレベーターの改修が建築確認・検査の対象となるかについての取り扱いが明確でないため、エレベーターメーカーや保守管理会社において困惑が見受けられると、7ページは課題の部分ですが、そのように修正しております。さらに、9ページのほうの回答ですが、現行法におきまして、撤去新設する場合以外の場合、例えば戸開走行保護装置を後づけする工事については、建築確認・検査は不要であります。できるだけ簡素な手続で戸開走行保護装置の設置を可能とするために、今後も新に建築確認・検査の対象とすることは考えておりません。しかし、大臣認定をされた装置が認定の内容に適合しているかどうかということをチェックするためには設置後において、行政への報告書を求めるということとしたいと考えております。その旨報告書16ページに明確化しております。具体的な内容や方法につきましては、今後国交省において検討してまいりたいと考えております。

10ページの一番下の所有者への働きかけの項目については特に意見がございませんでした。

次に、11ページでございますが、その他でございますけれども、エレベーターの安全装置は基本的にシンプルな構造機構とすべきであって、保守点検の容易性が一番重要なポイントであるということをより認識すべきではないか。エレベーターの安全装置は現在認定のものも含め、もっとシンプルな機構なものに見直してもらい、将来的には告示基準化できるものとして考えるべきではないかという意見がございました。報告書では、単純明快なもの採用が認められるよう、大臣認定制度の運用の明確化を図るということ12ページに盛り込んでおまして、シンプルなものということで追求したいというふうを考えております。

次に、戸開走行保護装置と同様に、地震時管制運転装置の設置も義務化して広めていくべきではないかということですが、義務化という点につきましては、戸開走行保護装置と全く同じタイミングですけれども、21年9月以降に着工された建築物のエレベーターについては、現在の仕様の地震時管制運転装置が義務づけられているところでございます。

次に、遮煙機能とか、扉の挟まれ防止安全装置及び防犯カメラの設置などについてもあ

わせて検討すべきではないかというご意見ですが、今回につきましては、平成18年6月シティハイツ竹芝エレベーター事故を受けまして、戸開走行保護装置等の設置促進について検討を行ってきたところでございます。遮煙機能につきましては、平成12月6日より義務づけられておりますけれども、義務づけ以前の一定の高層建築物についてもそうした対策が講じられていると考えています。扉の挟まれ防止につきましては、法文上は21年9月の告示で明示的に義務づけられてはおりますけれども、それ以前のエレベーターであっても、人が扉に挟まれそうになったら、扉が反転して開くという、そうした反転装置は既にほぼ設置されている状況なのではないかと考えております。最後に、防犯カメラにつきましては、現状ではエレベーターを含めて、建築基準法上の体系で防犯対策ということでは特に規定されていない状況でございます。

次の意見として、下記の推進策を参考にされたいということで、テレビコマーシャルとか補助金の正式発表とか国、市町村機関での設置とありますが、公的建築物や不特定多数の者が利用するような建築物につきましては、関係部局や関係団体、業界団体等の協力を得て進めていきたいということが記述されています。一般的な広報につきましては、エレベーター業界に協力を求めつつ、図ってまいりたいと考えています。

最後に、報告書中に用いられております「検討」という言葉がいっぱいあったということで、検討だけで終わらないことを望むというご意見がありましたので、右のほうにありますように、報告書15ページの部分の「早急に検討すべきである」のところを「早急に構築すべきである」というふうに直したり、また、16ページにおいて、「支援策の創設を検討すべきである」というところを「支援策を創設すべきである」に検討を外しました。また、その下も「支援策を検討すべきである」の検討を外しております。また、最後のページ、13ページの同様ですけれども、「盛り込むことを検討すべきである」ということを「盛り込むべきである」というふうに修文させていただいております。

パブコメの意見とその回答(案)については以上でございます。よろしく申し上げます。

【主査】 はい、ありがとうございました。大変多岐にわたる意見に対しまして、要領よくご説明いただきたいと思います。

それでは、以上の説明につきましてご質問、ご意見等、ご議論お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。どなたもご意見がない。

【委員】 何ものなれば、第5回でもう基本的にはこれで了承したという格好になっていると思うんですけれども、疑問とか何とかではなくて、感想ですけれども、パブリック

コメントが22件というのは多いのか少ないのか、どの程度なのか。私が若干関係しているところだと、あることに対して相当なパブリックコメントが寄せられたものがありますけれども、そういう面を国交省としてはどういうふうに評価するのか。

あと、私がパブリックコメントで意外だと思ったのが、所有者への働きかけというところがゼロだった。この辺が何かあってもよかった——あってもよかったというのは変ですけども、パブリックコメントですから、その辺がないのがどうだったのかというような感じがするので、全体的にこのパブリックコメントに対する評価というようなものは国交省としてはいかがなんでしょうか。

【事務局】 はい。なかなかちょっと一概に多いのか少ないのかというのは難しいところがあります。それで、基本的には、パブリックコメントをさせていただくときには、国交省としてこういうパブリックコメントをしますというのは、記者、マスコミに資料提供させていただきまして、それで一般的に公知される。あと、今回期間としても、これは法律で義務づけられたようなパブリックコメントではありませんので、普通2週間とかというパターンが多いんですが、今回はちょっと時間をとらせていただきまして1カ月、ほぼ法律でやる場合に規定どおりの時間をとらせていただきました。そういう意味では、それなりのお時間なり、意見を受ける体制は我々としては整えさせていただいたと思います。

それで、パブリックコメントですけども、確かに、ものによっては、例えば数件しか来ないというようなパブコメはございます。やはりある程度専門的な領域の話になりますと、今回のものも中身自体はかなり、テーマとしては非常に社会性の大きいものでございますが、1個1個の中身はわりと専門性の高い部分がございますので、そういう意味では、22件がそういう部類のものとしては、すごく少ないという感じでは決してないのかとは思いますが、ただ、済みません、ちょっとそこは統計的にどうこうというものはございませんので、特に多いとか少ないという感想は持ってございませんでした。

【事務局】 ちょっと補足しますと、過去、社会的に賛成反対がわりと分かれるような案件だと、それぞれの意見を代表する団体みたいなのところが出せみたいなこと、やらせとは言えないと思うんですけども。

【委員】 やらせみたいじゃない。

【事務局】 会員に対して出せみたいなことと言って、それで、コピーして全く同じものが別の名前でばっと寄せられて何万件なんていうことはありましたけれども、今回はそういう意味では、それぞれ極めてまじめにご自身のお考えを書いていたものばかり

ですから、件数のコメントをちょっとやるとなると、そういう話も含めた話になってしまうので、難しいと思いますけれども、内容的には非常に有意義なものをいただいたというふうに思います。

【主査】 よろしいでしょうか。そういうことで。

ほかにございますでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 どうもご苦労さまです。

9ページから10ページにかけて、設置についてだれがどう確認するのかということで、基本的には報告を受けていくということなんです、その報告の内容、方法については、今後国交省で検討しますという方針となっているんですけれども、今の段階で、何か具体的イメージというか、ものが何かあれば、それを教えていただければと思うんですが。

【事務局】 はい、ありがとうございます。国土交通省におきましても、建築確認・検査をすべきであるという意見もありましたし、12条というのがあるんですけれども、報告程度にすべきであるという、両論あったわけですが、建築確認・検査ということになると、今の法律上もエレベーターを設置する場合には確認してくださいとあるんですが、装置を後づけする場合にも設置まで読むというのは読み過ぎではないか。やはり撤去して新設する並みのことをしないと、確認・検査は法律的にも求めがたいのではないかと、まずそこが前提としてありまして、仮に求めたとしても、建設済証が出るまで、例えば1週間エレベーターが使えなかったりするわけですから、工期プラスアルファで、そういった阻害要因にもなりかねませんし、そこまで求めるのはやり過ぎではないかと、まず前提としてあります。

あとは、報告という、何も見ないで、そのままほったらかしにするというわけにも行かないだろうということで、12条5項とか3項とか法律的に言うと、例えば、少なくとも年に1回は定期検査をしていますので、法律の根拠は12条3項になりますけれども、少なくとも最大年に1回のチェックによって、報告は必ず上がってくるわけですが、定期検査をした直後にこういった装置をつけてしまうと、数カ月行政も把握できないというふうなことにもなりますので、そういった点については、つけたという旨を出してもらおうということを求めるべきではないかということで、内部で今検討している。

【事務局】 ちょっと補足しますけれども、大体今〇〇が言ったとおりなんですけれども、少しだけ整理させていただきますと、求める手段としては、建築基準法の12条の3項というところと12条の5項というところがあるかと思います。3項というのは、今申

し上げましたように、定期的に1年に1回出してくるパターン。それで、これは別につけたときというのではなくて、1年間1回定期的に出してくる。12条の5項というのは、何かのタイミングで出してくださいと行政庁が求める。これはたしか近畿の自治体で実際にそれで運用されているというところがありました。そういうパターンもある。そのどちらがいいのか。もしくはそれ以外の手段があるのか。そういうところをこれから検討させていただこうかと思っております。

【主査】 はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。では、質問もないようでございますので、今資料3に記載されておりますパブリックコメントですけれども、今後国交省よりこの結果としてホームページに掲載されるということになりますけれども、委員会としてはそれをご了承いただけたということによろしいでしょうか。

【委員】 ちょっとだけ1つ。資料3の横長の表ですけれども、右側の案というのは、どういう使い方をするのでしたっけ。

【事務局】 今回のワーキングにお諮りして、ワーキングの委員の皆様にごこういった回答ぶりでもよろしくとご了承いただけましたら、(案)をとった上で回答として。

【委員】 回答とする。

【事務局】 国交省のホームページに出したいと思っています。

【委員】 そうしたら、ちょっと1つ教えていただきたいんですけれども、3ページ目の2ポツのところの回答なんですけれども、これは大前提として、安全制御装置というやつは、そもそもイメージとしてはマイコンのようなものを持たない、今回のやつは。イメージとして、持たないですよね。持たないやつに対して、このウォッチドックタイマー云々ということがごたごたと書かれているんですけども、この左側で問うていることと右側で答えていることが何となく整合がとれていないような感じがいたしますが。

通常の運転制御装置というやつはマイコンが入っているので、それにはある程度ウォッチドックタイマーとか何かが入っていて健全性は見えていますよね。そのほかに後づけで装置をくっつけて、そのくっつけた判断をする部分に関して言うと、例えばイメージとしてリレーで接点だけでかちゃかちゃと入れるようなものだから、それ自身が暴走してしまうとか、そういうことはそもそもないんだから、そこについてウォッチドックタイマーとかどうのこうのということを議論する必要はないよねということであれば、話がすっきりわかるんですけれども、これは答えている内容が後づけの部分の制御装置に関してもウォッ

チドックタイマーみたいなものが入っていて、短い間隔でやっているよというような答えになっているので、ここのところは左と右の関係がちょっとうまくヒットしていないかという感じがします。

【事務局】　　ちょっと書き分けが。例えばという形で書いてしまったものですから、何パターンかあるということをやうまくきちんと表現できていない可能性があります。ちょっと整理して、では、ここは表現をより適正化して処理するという事で少し考えさせていただきます。

【委員】　　それで、そのついでにこの下のコンタクトのほうも表現で、適切な間隔というのはすごくぼーっとした表現で、例えば、平均故障間隔よりも十分短い間隔で点検するんだから、定期的に点検することで安全性が担保できているんですというような、もう少し具体的な表現にしたほうが安心できるのではないかという。3ページの大きい枠はそういう観点でもう少しブラッシュアップできるといいというふうに感じました。

【事務局】　　はい、ありがとうございます。

【主査】　　今の質問に関しまして、何か技術的にご回答を補足していただける。〇〇さんか〇〇さん、何かございますでしょうか。

【参考人】　　いや、今〇〇先生がおっしゃったとおりでいいです。

【主査】　　よろしいですか。

そうしましたら、では、その方向で、もう少し全体がわかるような形にして、文章の整合性がとれるような形で修正させていただくということで、その辺に関しましては、国交省さんと主査の私の預かりという形で確認させていただいて、その後にホームページのほうに掲載するという形にさせていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。それでは、そのような形で進めたいと思います。

それでは、続きまして、議事次第（3）の報告書（案）の取りまとめについて、事務局から説明をお願いしたいと思います。

【事務局】　　はい、ありがとうございます。

取りまとめ案でございますが、資料4が報告書（案）について変更を加えた最新のものでございまして、資料5がそのポンチ絵というか、概要版でございます。

まず、資料4でございますけれども、前回と表現を変更している部分について赤い字でわかるようにしております。前回資料4の報告書についてはご説明する時間がありませんでしたので、ぱらぱらとめくっていきたいと思いますが、1ページ目、2ページ目は目次

でございます、3ページ目も趣旨とかワーキング委員の名簿が書いています。この辺は変更ございません。

4ページ目でございますが、検討経緯といたしまして、下のほうが赤くなっていますけれども、本日8月8日月曜日の議論について書いています。日付はまだ決まっていませんけれども、今後、8月下旬を予定しまして、ワーキングの上の建築物等事故・災害対策部会に報告、審議いただくという方向で考えております。

5ページ目ですが、現状と課題について書いていまして、建築基準法での取り扱い。この辺は変更しておりません。それから、6ページ目ですが、戸開走行の設置状況やエレベーターの修繕の状況について。この辺も変更がございませんで、7ページ目が設置に向けた課題として、費用や工期、それから行政手続についてありますが、その行政手続のところ、一部赤くなっていますけれども、確認・検査が求められたり求められなかったりと、どのようなエレベーターの改修が確認・検査の対象となるかについて取り扱いが明確でないというご指摘があったということで、変更しております。

それから、8ページですけれども、同じく課題として、既存不適格の話や大臣認定制度の運用の話、それから、所有者等の意識の話がございました。また、建築物の用途に応じて対応策が変わってくるのではないかという課題もあります。この辺は変更していません。

9ページでございますけれども、安全性確保に向けた基本の方針等ということで、まず方針につきましては、真ん中のほうに赤い字で書いておりますが、「また、今後この対策による進捗状況を踏まえ、さらに効果的な対策となるように見直していくべきである」というこの2行の文言を加えた上でパブリックコメントをしたところでございます。前回とここが違うということです。

一番下にあります技術面の基本的な考え方としましては、70万台あると言われているもののうち、10ページにあります二重ブレーキが既に待機のものはありません、それは20万台ぐらいあります。その対策とか、②として、二重ブレーキがないものが40万台。それから油圧式も10万台近くありますということで、この文言自体は変更しておりません。また、④として、11ページに、新たな方式も認めていくべきではないかということでございます。

12ページでございますが、今後講じるべき具体的な措置ということで、まず1つ目には、大臣認定制度の合理化ということで、(1)としましては、常時作動型の二重ブレーキを採用した大臣認定制度については、既認定品に対して、何か変更があったときに軽微な

変更を容易にしよう、できるような合理化について。それから、②につきましては、新たな認定につきましても、幅を持った認定をできるだけすべきではないかという。ここは文言の変更はございません。

(2) の下のほうですけれども、既設機器を活用した後づけの円滑化ということで、常時作動型ではなくて待機型のブレーキを後づけするという趣旨で、13ページに①としましては、大臣認定制度の運用の明確化として、具体的には安全制御装置の要件の明確化とか、警報装置等の取り扱いの見直し。ここは赤い文字で書いてありますが、この文は新たに追加しております。これは現在の大臣認定の際に、戸開走行が実際に起こってしまった場合に、ブザーばブーッと鳴って扉が閉まるというところまでを条件としているんですが、もしそこまで全部やらせようとする、通常のマイコンの制御盤のほうもいじらないと、扉を閉めるという命令ができないということで、なかなか後づけのほうだけで単純明快なものという話にならないということがあることと、あと、安全面でどうかということであれば、仮に扉が開いたままであっても、そのすき間から下に落ちるとか、すき間の規定は別途ありますので、そういったことはないでしょうし、新たに人が乗り込んでくるということは、段差が少なければあり得るのかもしれませんが、仮に人が乗り込んできたとしても、それを保持するブレーキの能力はありますので、必ずしもそこまで必須要件にする必要はないのではないかと先ほどのパブコメの意見でありましたけれども、そういうことでこれを追加しております。そのほか、特定距離感知装置の取り扱いの明確化やコンタクタ、その他の明確化について記しています。この辺は変更しておりません。

14ページの下の方は、情報提供の推進ということで、マーク制度をつくってはどうかという話で、そういった表示をする場合は、赤いところで、第一義的な責任者は建物の所有者、管理者であるということですが、エレベーターメーカーや保守管理会社でもその承諾を受けて、当然マークを表示してもよろしいかと思っておりますので、そういった旨を少し追加しております。

15ページ目は、表示例はそのままにしておりますけれども、例えばということで、こんなことです。(2) ですけれども、大臣認定を受けた情報公開ということで、基本的な情報については入手することができるようという。これはもともとメーカーに何も聞かなくてもというふうな指示が書いてあったんですけれども、具体的な見積もりとかということになると、当然メーカーや保守管理会社に相談していただく必要がありますので、そういった少し紛らわしい文言はやめて、基本的な情報を比較的容易に入手できるというふう

しました。15ページ目の一番下、最後は、「早急に検討すべきである」というものを「構築すべきである」というふうに文言を変えております。

16ページは、支援策の創設につきましても、もともと「検討すべきである」としていましたが、でも、「創設すべきである」とこのワーキングの意見としては、はっきりそのように表現を変えております。4番目の手続につきましても、先ほども少しありましたけれども、建築確認検査は不要であり、戸開走行保護装置の設置後に行政への報告を求めることを明確化し、速やかに周知すべきであるというようにより明確な表現に修正しております。5ポツの所有者等への働きかけにつきましても、「検討すべきである」というのを「盛り込むべきである」というふうな表現に変えております。

修正点は以上でございます。それが報告書（案）でございまして、それに合ったような形で資料5のほうも同様に微修正をさせていただいております。訂正をさせていただいておりますけれども、根本的な思想ががらっと変わっているというふうなことではありませんで、今申し上げた点が変わっているということでございます。

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、ただいまの説明に対しまして、ご質問、ご意見等ありましたらお願いいたします。

【参考人】 ちょっと文言上のことなんですが、いいでしょうか。

【主査】 どうぞ。マイクをお使いください。

【参考人】 13ページの①の下に丸があって、安全制御装置の要件の明確化がございしますが、待機型ブレーキの場合に、この文章の中で、「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」となっておるんですが、これは作動させるのみではなくて、そのあと制止状態に持っていく機能も必要です。再起動しては困るわけなので。もう少しこのところの文章を精緻化するか、もしくはこれを「例えば」とかにするかにしていただくといいのではないかと思うんです。「のみ」ですと、先ほど言いましたように、このほかにもある必要な機能が漏れる可能性があると思うものですから。

それから、14ページの丸の3つ目ですが、試験塔における試験の要件の明確化で、これは必ずしも試験塔ではなくても、現場でもいいということだと思っておりますが、それはそれでいいんですが、試験塔の場合は、試験であって、設置後現地でするのは動作確認、何故か違う言葉になっていますが、これは多分どちらも試験だと思います。その2点です。

【事務局】 はい、ありがとうございます。ご指摘の点は、前回もこれでお出しして、パブリックコメントでもその部分のご指摘がなかったものですから、そのままにさせていただいておりますけれども、ご指摘を踏まえまして、できれば主査とご相談してということで、対応を考えていきたいと思っております。いかがでしょうか。

【主査】 よろしいでしょうか。そういうことで行きたいと思っております。

ほかにごございますでしょうか。これは今後のスケジュールで、後で事故部会に上げますよね。そこまでに、例えば細かい文言上の、むしろ本質的に内容が変わるのではなくて、そこを少し修正することで、より理解しやすいとか、そういう細かい修正が出た場合は間に合うんですか。事故部会まではよろしいんですか。少し今出てくるかもしれないという感じなんですけれども。

【事務局】 はい。1週間ぐらいであれば間に合うと思っておりますので、場合によっては、ご意見を主査に取りまとめという形にさせていただければ間に合うと思っております。

【主査】 はい、あまり本質的にここからひっくり返るような方向性というのは、パブコメもやっていますし、今までの委員会のあれもありますので、あまりあれですけれども。では、細かいところがございましたら、1週間以内ということで、今週いっぱいぐらいに送っていただければ、8月の終わりごろを予定されていますか、事故部会のほうでこれを報告するという形にさせていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

ほかにご質問ございますでしょうか。

【事務局委】 まだ案ですけれども、一応事故部会は今24日案で調整中でございますので。おそらくその前後になると思っております。

【主査】 24日ですか。はい、わかりました。

どうでしょう。質問なさそうですので、よろしいですか。どうぞ。

【委員】 15ページの(3)のところで、「早急に構築すべきである」というふうに結論づけて。これも非常に重要なことだと思うんですが、既設エレベーターについて、改良した場合に技術情報が伝達される仕組みをきちんとするという事なんですが、具体的には、新設の場合は建築確認のときにチェックできるんですけれども、今回の既設エレベーターに対する対策の場合に、どういうふうに情報が伝達されるというのを義務づけていくかとか、確実に実施されるようにしていくかというのは、結構法的には難しいところも出てくるのかと思っているんですが、今の段階で何かもしアイデアがあるのであれば、教えていただければありがたいと思うんですが。

【事務局】 この点についてはパブリックコメントでも似たようなご指摘もありまして、2年前から、平成21年9月からは、ご指摘のとおり、建築確認時に保守管理マニュアルを添付するというので、情報が回っているわけですが、過去のもの、既設のものにつきましては、エレベータ協会に国土交通省からお願いしまして、検討を依頼しまして、所有者からこういうものを出してくれというふうであれば、メーカーごとに対応するというお返事をいただいているところでございます。

そういった点とか、あと、パブリックコメントで不具合情報などはまだまだ出ていないのではないかとご指摘もありましたので、その点、足りないと思われる部分については、この場でこうするというふうな具体的なものはないんですけれども、関係者と検討を進めてまいりたいと考えています。

【事務局】 後づけのものに装置をつける。例えば、装置の部分は、先ほど申し上げました報告の中で報告に添付させるということは可能だと思いますので、そこは検討課題かと思っておりますが、それ以外の部分については、先ほど彼が申し上げましたように、全般的にはメーカーを通じて確実に実行をさらに進めていきたいというふうに考えています。

【参考人】 ちょっと済みません。エレベータ協会の〇〇です。今、言われましたメーカーという言葉は、もともとのシステムを製造したメーカーと、それから改修でつけたときの、その装置をつくったメーカーというのがあります。その装置の保守点検マニュアルを作成するべき人はだれになるかといいますと、改修工事をやった人が作成して、所有者にお渡ししなければならないということを確認しておきたいと思います。

【事務局】 改修装置をつけた部分については当然そうだと思います。ただ、もとのエレベーターの保守管理については、当然もとのエレベーターのメーカーが責任を負うべきだと思います。

【参考人】 そのとおりです。それで、どこがどういう具合に変わったかというところは、そのメーカー間で話をしないと、どこの部分がどう変わっているかは明確にならないので、その点は改修を別の業者、すなわちもともとのシステムを製造したメーカーと違うメーカーが改修を実施したときには気をつけなければならないということです。

【主査】 いいですか。ほかに何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、この報告書の取りまとめについてお諮りしたいと思います。その前に、先ほどから少しそのお話に首を突っ込んでしまっていますけれども、この事務局からも報告書の位置づけについて補足説明を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】 はい。先ほどもありましたけれども、本日ご審議いただいております報告書につきましては、本ワーキングとしては本日取りまとめいただきまして、その上で、今後建築物等事故・災害対策部会に報告しまして、これをもとに部会にてさらにご審議いただいた上でご了承いただいて、その際には、部会としての報告書として最終的には報告したいということで考えております。

以上でございます。

【主査】 はい、どうもありがとうございました。補足か何かよろしいですか。

【事務局】 もちろん、今週いっぱい意見をいただいた上で見直しを受けて報告ということになります。

【主査】 はい、わかりました。どうもありがとうございました。

それでは、事務局からご説明ありましたとおり、今後建築物等事故・災害対策部会へ報告して、1週間ぐらいで修正した上で報告しまして、部会にて審議することにさせていただきたいと思えます。

ほかにもうご意見はよろしいでしょうか。

それでは、第6回目を迎えましたけれども、既設エレベーター安全性向上ワーキングとして、本報告書を取りまとめ、部会へ報告することとしてよろしいでしょうか。

【事務局】 修正部分だけは一任で。

【主査】 そうですね。しつこいようですけれども、では、1週間文言の修正や、先ほどの表現をもう少し明確化するとか、その辺のところは主査のほうに一任いただいたということで、お認めさせていただきたいと思えます。よろしいでございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【主査】 はい、どうもありがとうございました。

それでは、本報告書は取りまとめとさせていただきますして、次回の建築物等事故・災害対策部会へ報告したいと思えます。

あとは、報告書への修正意見は先ほど言ったとおりで、大体1週間でやればよろしいですか。

【事務局】 はい。

【主査】 では、そうしまして、修正させていただきたいと思えますので、その辺もご承認いただいたということにさせていただきます。

それでは、議事次第の3のその他というところになりますけれども、まだ時間も少し余

裕があるかもしれませんので、委員の皆様とか、あるいは事務局の方から、いろいろ今後についてでも結構ですし、何かご意見ございましたらお願いしたいと思っておりますけれども。

【委員】 その他というのはこれではなくていいんですか。

【主査】 これではなくてもよろしいですかね。エレベーターの安全にかかわることであれば。

【委員】 全くこのUCMPと違うところなんですけど、東京メトロの事故というのは、今事故調査部会が調べておられるんだと思うんですけども、中国でも大分報道されたとか。

【事務局】 それは知りません。

【委員】 そうですか。これは不確か情報なのですが、自国の新幹線の事故などはあまり報道しないで、日本のエレベーターが落下したとかというのは大きく報道されたやに聞きました。3本切れてしまうとか、みんな切れてしまったとかというのはあまりない事故なんですか？ どの辺までおわかりになっているのか。まだ外には出せないというのだったら、そこまで、今このくらいのこと調査していますというので結構です。

【事務局】 最初はメトロから連絡が来たのか。

【事務局】 委員の方にも行っていただいて、これはしっかり事故調査部会のほうで原因究明を含めてやらせていただきたいと思っております。ちょっと現段階では申し上げられることはございません。

【委員】 わかりました。

【委員】 では、一般論でいいですか。

【主査】 どうぞよろしくお願いいたします。

【委員】 建築基準法は、既存不適格不遡及という大原則がある。エレベーターは機械だからそれではなくていいのではないかという意見を前から私は申し上げていますが、安全増しだからそれではなくていいのではないかという意見を前から私は申し上げていますが、安全増し、今回はこの枠の中できちんと整理されていて評価したいと思います。できたら、国交省としてぜひやってほしいのは、例えば、パブリックコメントにもありますが、安全増しの話です。パブリックコメントの回答では、これはまだこの中には入らないから、将来少し検討していきますと数行つけ加えて終わっていますけれども、できたらその安全増しみたいな概念をもう少し明確に表に出るように、一般の利用者でもわかるような何かうまい方法を積極的に考えてほしいということです。それから、今回の制度をやるとしても、ぜ

ひ各所有者、それから使用者が、今使っているエレベーターをもう少しこういう装置をつけて既存不適格から脱出してほしいというようなことを言いたくなるようなムードをつくって頂きたい。制度はつくったけれども、実はあまりやってくれないんだということになってもったいないですから、ぜひこれを適用したいんだというようなムードになるような広報、宣伝というか、手を打っていただければありがたいと思います。

【事務局】 今回の報告書の中でもマークというのはございますが、いずれにしても、いくらわかりやすくても、それはだれも見ないようなものであると意味がありませんので、我々だけではなかなか難しいところがありますので、関係業界の方々もご協力いただきながら、どうやってそれを周知していくのか、また重い課題として我々として努力させていただきたいと思います。

【主査】 ほかに何かございますでしょうか。最後ですので、ここぞとばかりに何でもご意見結構なんですが。

【委員】 何でもだったら、では、もう1回いいですか。

【主査】 一応エレベーターで。

【委員】 報告書の15ページ、先ほどの検討すべきであるというか、技術情報が保守管理業者に伝達される仕組みを早急に構築すべきであるということなんですけれども、具体的なアイデアはあるかと〇〇さんから質問がありましたが、その辺のところは今後かなり大切なのではないかと考えております。国交省が指導力をもっともっと発揮していただきたいと思うんです。送られてきたのをきちんと読めなかったものですから、恐縮なんですけれども、参考資料1のパブリックコメントに寄せられたご意見という中の意見20という、16ページにあります、3ポツの業界の対立をなくすというようなところで、訴訟の中でこういうふうな主張をしているのかというふうに感じられなくもないんですが、シンドラ社がマニュアルを渡していなかった。そういうようなことも明らかになっている。それは業界の常識だというようなことをここでは書かれていますけれども、やはりこういう面で情報がきちんと伝達されるということが事故を防ぐということにとって非常に大切なことではないか。

だから、構築すべきであるというのが、1行ちょっと書かれて、検討すべきであるからそうなんです、ぜひその辺を、今後指導力をいかに発揮してやっていただきたいと、最後ですので、お願いしておきたいと思います。

【事務局】 はい、ありがとうございます。事務局としても、こういった状況を今独立

系の保守管理会社がどういった状況かというのを幾つかヒアリング等を行いまして聞いたところ、これがきっかけということもありまして、状況はこの当時よりは随分改善されていると各社答えております。ホームページ等にもそういった情報がどんどん出るようになってきてまして、検査に最低限必要な情報は各社大体とれる状況に改善してきているというコメントをいただいております。細かいところのこういった情報のニーズがというところがあれば、国交省としてもそれを踏まえた上で、メーカー側と橋渡しするなり、協力を求めるということはやりたいと思っています。

実際、細かいブレーキの分解をしたり、組み立ての効率的なこういった情報が欲しいとか、具体的な情報があったら、言ってくださいというふうなことは独立系の業者にもヒアリングのときにも言っておりますが、一部そういったニーズがあるようでしたら、それを踏まえてそれを徹底したいという思いがあります。

【主査】 はい、どうもありがとうございました。

ほかにごございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、特にほかにもございませんようですので、このあたりで議事を終了させていただきますと思います。

最後に当たってなんですけれども、今年1月の末ぐらいにこの委員会が始まりまして6回目ということですが、途中地震を挟んだので、ほんとうはもう少し早く終わる予定だったんですけれども、途中地震を挟んで大変だったんですけれども、この報告書をまとめて、取りまとめるということで、最終回とさせていただきますと思います。

まず、私としては、こういうエレベーターの安全というのは、国、あるいは規制側もちろんユーザー、それからメーカー、メンテをする人、いろいろな人がかかわって安全というのは築かれておりますので、こういう場を設けていただいて議論できたというのは非常に私自身の勉強にもなりましたし、非常に有益だったと思います。

私も昇降機にかかわって何年かたつんですけれども、そういう情報は非常にオープンになってきていますし、いろいろな情報が入って、どういうところが問題なのかというのいろいろなところで議論されるようになってきていると思います。この方向性というのが変わることなく、今日の委員会での皆さんのご意見でも、より具体化していく方向に一步でも近づいていきたいと思いますので、1つはこの委員会の成果があったのかと私は思っております。

短期間ではありましたが、いろいろ積極的なご意見をいただいて、また、短い期

間に取りまとめていただきまして、国交省の事務局の方々には改めて御礼申し上げたいと思います。

それでは、事務局からもし最後に連絡事項がございましたらよろしくお願ひしたいと思ひます。

【事務局】 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に公開させていただく予定としてございます。今後、建築物等事故・災害対策部会へご報告、ご審議いただき、了承を得て、最終的な報告書の公表を行う予定としております。報告書は確定いたしましたら、国交省のホームページ上で公表させていただきます。

では、最後に国土交通省を代表させていただきます、〇〇の〇〇よりごあいさつ申し上げます。

【事務局】 最後の委員会でございますので、一言御礼のごあいさつを申し上げます。

本日は、ほんとうに暑い中、会場も省エネでクーラーの効きが非常に悪くて申しわけございませんでした。暑い中、先生方、それから傍聴の皆様、関係者の皆様、お集まりいただきまして、熱心にご討議いただきましてありがとうございます。

早いもので、半年以内で終わるつもりだったんですが、8カ月たちましたけれども、1月からの議論を一応の形にさせていただいて、心より感謝する次第でございます。

私ども国土交通省の行政絡みも幾つかありますし、住宅局も幾つも抱えておりますけれども、安全安心というのはその中でも一番大事なテーマだと思います。そういう観点で、このエレベーターの問題、竹芝の事故以来、私どももできる限りの取り組みはしてきたつもりである一方で、今回テーマにいただいた既設のエレベーター対策などというのは法律の仕組みの中で、どうしても十分な取り組みがこれまでとってこられませんでした。法律の枠組みとしては、建築基準法という建物の基準の中にエレベーターの基準が入っていて、認定とか技術的な根っここのところは国で見るとある仕組みがある一方で、現場は自治の公共団体の業務になっていて、そして、業界もメーカーと、それから大きくは保守管理、メーカーがやっておられるところもちろんあるわけですが、専門業者がやるという構図の中で、基準法はものの規制法でございますので、業務の規正法ではない。こういう問題もあるということでございます。

今の法律の仕組みがこれでいいかというのは根本議論としてあると思ひますし、私ども

も必要があれば、これをきちんと見直すことはやぶさかではないんですけども、法律を変えるとなると大変作業があるという中で、この既設のエレベーターを始めましたときには、メーカーさんもなかなかめどがないみたいなことから始まって、多少手探りで始めた部分があるというのが正直なところでございます。

オープンな形でヒアリングさせていただき、関係の方々からもいろいろなご意見をいただきという中で、大分この半年余りで取り組みの姿勢といいますか、メーカーさんの取り組みの方向性が少し変わってきたのではないかというふうに思っております。地震も悲惨な大震災があったわけでございますけれども、閉じ込み事故は今度はそれほどではございませんでしたけれども、やはりこれをしっかり防ぐことも大事だということも含めて、エレベーターの安全性についても関心も高いですし、メーカーさんの取り組みも少し変わってきたのかと思います。

〇〇委員から雰囲気盛り上げてという話がありました。行政だけでできるのであれば、幾らでもやるんですけども、行政は社会のこまの1つだと思います。そういう意味で、先生方のお力も、また、傍聴されている皆様のお力もかりながら、よりよい安全安心への取り組みをしていきたいというふうに思っております。たくさん宿題いただいた格好でございますけれども、部会へ上げて了承されましたら、これをもとに一生懸命やっていくつもりでございますので、引き続きよろしくご指導賜りますようお願いいたしまして、御礼の言葉とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

【主査】 最後、先ほど言ってしまいましたけれども。

それでは、以上をもちまして、既設エレベーター安全性向上ワーキングを終了させていただきます。どうもいろいろ長い間ありがとうございました。

— 了 —