

国住事防第8号  
令和8年5月26日

エレベーターの所有者関係団体 御中

国土交通省住宅局建築指導課  
建築物事故調査・防災対策室長  
(公印省略)

## 京都府京都市内・大阪府大阪市内エレベーター事故を踏まえた対応について

日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

令和6年11月21日に京都府京都市内で発生したエレベーター事故および令和7年10月11日に大阪府大阪市内で発生したエレベーター事故については、社会資本整備審議会昇降機等事故調査部会において、事故の原因究明等の検討が行われ、今般、「京都府京都市内エレベーター事故調査報告書」、「大阪府大阪市内エレベーター事故調査報告書」（以下「事故調査報告書」という。）<sup>\*1</sup>としてそれぞれとりまとめられたところです。

京都府京都市内で発生したエレベーター事故は、巻上機内部のオイルシールの劣化により漏出した油が、製品設計時に想定したルートで排出されず、ブレーキドラム表面に付着することで、戸開走行事故が発生したものと考えられています。

また、保守点検業者がオイルシールの交換を提案していましたが、所有者が交換しなかったことも原因の一つと考えられています。

大阪府大阪市内で発生したエレベーター事故は、巻上機の製造不良により、ブレーキアームが十分に開放されなくなったことで、戸開走行事故が発生したものと考えられています。また、当該巻上機は2019年2月のリニューアルによって要改善ブレーキ<sup>\*2</sup>に該当するものが設置されています。

なお、両事故における巻上機は台湾の雄崎股份有限公司ユウサキコフンユウゲンコンス(日本名：雄崎エレベーター)が製造した巻上機(型式：HB(D)-260(F)型、以下「事故機」という。)となっております。

今回の事故はいずれも戸開走行事故に該当し、平成18年に東京都港区の集合住宅で発生した戸開走行事故から20年間、様々な取り組みを進めてきたにもかかわらず事故が起こったことは遺憾です。

エレベーターの安全確保に向けて、当省が所有者・管理者向けに策定した「昇降機の適切な維持管理に関する指針」では、所有者の役割として、機器の劣化等により昇降機の安全な運行に支障が生じるおそれがある場合は、速やかに措置を講じて昇降機の安全性の確保を図ることとしております。

貴職におかれましては、貴会員に対し、下記についてご対応いただくよう、周知をお願いします。

## 記

1. 戸開走行事案への一般的な対策として戸開走行保護装置の設置が効果的であることから、戸開走行保護装置の設置に努めること<sup>※3</sup>。地方自治体によっては、補助制度「エレベーターの防災対策改修事業」（別紙1）が使用可能であるため、活用されたい。
2. 特定行政庁に対して、事故機の同型機の設置場所、適切な維持管理や改修の方法について情報提供を行ったところであり、特定行政庁の指導に適切に対応すること。また、特定行政庁からの指導がなかった場合においても、今回の事故機の同型機を使用していることが判明した場合は、特定行政庁へ相談を行うこと。
3. 所有するエレベーターについて、保守点検業者から部品交換を促された場合は確実に交換を実施すること。なお、適切に部品交換がなされない場合、戸開走行などの重大な人身事故に繋がるおそれがあることに十分留意すること。
4. エレベーターのリニューアル工事の際に、要改善ブレーキに該当する巻上機を設置しないよう、仕様書・発注書などを見直し、安全な巻上機を設置すること。
5. 既に要改善ブレーキが設置されている場合、特定行政庁の指導に適切に対応すること。また、特定行政庁からの指導がなかった場合においても、要改善ブレーキに該当する巻上機を使用していることが判明した場合は、特定行政庁へ相談を行うこと。なお、改善措置が執られるまでは、定期検査報告時に平成29年1月30日付け国住昇第32号通知「エレベーターにおけるブレーキの安全性確保のための対応について」<sup>※4</sup>に基づく、3か月ごとのプランジャーストロークの測定結果を特定行政庁へ報告すること。

※1 京都府京都市内エレベーター事故調査報告書および大阪府大阪市内エレベーター事故調査報告書の国土交通省ホームページ掲載先。

[https://www.mlit.go.jp/report/press/house05\\_hh\\_001133.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/house05_hh_001133.html)

※2 ブレーキシステムの構造的な特性からブレーキライニングの摩耗が進行した場合に、プランジャアの移動が拘束される又はブレーキスプリングの力によりブレーキ保持力が低下する可能性のある構造と判定されたブレーキ。要改善ブレーキの判定については、別紙2に示す判定フローを参照ください。

※3 別紙3の令和5年1月30日付け国住参建第4177号通知「戸開走行保護装置等の積極的な促進について（依頼）」を参照ください。

※4 平成29年1月30日付け国住昇第32号通知「エレベーターにおけるブレーキの安全性確保のための対応について」については別紙4を参照ください。

## 別紙 1

事業対象	補助対象 限度額	補助率	
		地方公共団体が実施	民間事業者等が実施
既設エレベーターについて行う、次に掲げる防災対策改修工事 ①地震時管制運転装置の設置 ⑥リスタート運転機能の追加※ ②主要機器の耐震補強措置 ⑦自動診断・恢復旧運転機能の追加※ ③戸開走行保護装置の設置 ④釣合おもりの脱落防止措置 ※工事完了後に①～⑤のすべてが ⑤主要な支持部分の耐震化 整備されている場合に限る。	①～⑤: <b>1187.5万円/台</b> ⑥、⑦: <b>375万円/台※</b> ※①の設置に併せて整備する場合、 <b>312.5万円/台とする。</b>	国: 11.5%	国: 11.5% 地方公共団体: 11.5% ※地方公共団体において 制度の整備が必要

### 事業要件

**エリア**

三大都市圏、人口5万人以上の市、地方公共団体が指定する区域

**建築物**

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第18号に規定する特定建築物※であること。  
 ※学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホーム、その他政令で定める建築物
- 延べ面積1,000㎡(幼稚園、保育所及び地方公共団体等と災害時の協定等を締結されている建築物は500㎡)以上
- エレベーターを修繕項目として定めた長期修繕計画又は維持保全計画を作成していること。
- 構造躯体が地震に対して安全な構造であること(住宅・建築物の耐震改修により安全を確保するものを含む)。

### 防災対策改修工事のイメージ

<①～⑤の例>

① 地震時管制運転装置の設置

地震発生 → 地震動を感知する装置 → 初期微動(P波) 振動エネルギー→小伝達速度→速い → 地震動を感知し、最寄り階に自動運転し、乗客をエレベーター外に避難させる。  
 本震到達 → 本震(S波) 振動エネルギー→大伝達速度→遅い → 乗客を感知し、最寄り階に自動運転し、乗客をエレベーター外に避難させる。

② 主要機器の耐震補強措置

(綱車からのロープのはずれ防止措置の例) (昇降路内突出物へのロープ等の絡まり防止措置の例)

③ 戸開走行保護装置の設置

通常のブレーキ  
通常のブレーキとは別系統により戸開走行時に作動する2つ目のブレーキ  
メインロープ

④ 釣合おもりの脱落防止措置

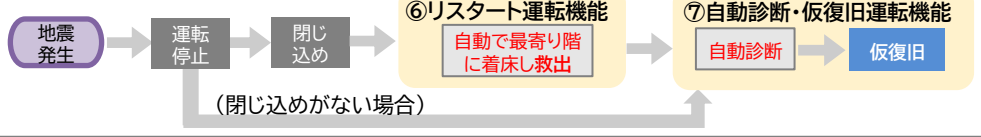
レール、上枠、釣合おもり枠、通しボルト、おもりブロック、下枠  
 釣合おもりに通しボルトを設置した事例

⑤ 主要な支持部分の耐震化

昇降路内のレールの変形事例

巻上機、調速機、制御盤、ガイドレール、かご、乗場ドア、緩衝器  
 (参考)エレベーターのしくみ

<⑥⑦のイメージ>



事業対象	補助対象 限度額	補助率	
		地方公共団体が実施	民間事業者等が実施
既設エレベーターについて行う、次に掲げる防災対策改修工事 ①地震時管制運転装置の設置 ⑥リスタート運転機能の追加 ②主要機器の耐震補強措置 ⑦自動診断・仮復旧運転機能の追加 ③戸開走行保護装置の設置 ④釣合おもりの脱落防止措置 ⑤主要な支持部分の耐震化	①～⑤: <b>1187.5万円/台</b> ⑥、⑦: <b>375万円/台</b>	国: 11.5%	国: 11.5% 地方公共団体: 11.5%  ※地方公共団体において 制度の整備が必要

## 事業要件

**エリア**

三大都市圏、人口5万人以上の市、地方公共団体が指定する区域

**建築物**

- 地方公共団体と協定を結んだ帰宅困難者又は避難者の受入を行う一時滞在施設であること。
- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第18号に規定する特定建築物※であること。  
 ※学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホーム、その他政令で定める建築物
- 延べ面積1,000㎡(幼稚園、保育所及び地方公共団体等と災害時の協定等を締結されている建築物は500㎡)以上
- エレベーターを修繕項目として定めた長期修繕計画又は維持保全計画を作成していること。
- 構造躯体が地震に対して安全な構造であること(住宅・建築物の耐震改修により安全を確保するものを含む)。

## 防災対策改修工事のイメージ

<①～⑤の例>

① 地震時管制運転装置の設置

地震発生 → 地震動を感知する装置 → 初期微動(P波) 振動エネルギー→小伝達速度→速い → 地震動を感知 → 本震到達 → 本震(S波) 振動エネルギー→大伝達速度→遅い → 昇降路内突出物へのロープ等の絡まり防止措置の例

② 主要機器の耐震補強措置

通常のプレーキ  
通常のプレーキとは別系統により戸開走行時に作動する2つ目のプレーキ  
メインロープ

③ 戸開走行保護装置の設置

昇降路内のレールの変形事例

④ 釣合おもりの脱落防止措置

レール、上枠、釣合おもり枠、通しボルト、おもりブロック、下枠

釣合おもりに通しボルトを設置した事例

⑤ 主要な支持部分の耐震化

昇降路内のレールの変形事例

巻上機、調速機、制御盤、ガイドレール、かご、乗場ドア、緩衝器

(参考)エレベーターのしくみ

<⑥⑦のイメージ>

地震発生

→ 運転停止

→ 閉じ込め

→ ⑥リスタート運転機能  
自動で最寄り階に着床し救出

→ ⑦自動診断・仮復旧運転機能  
自動診断

→ 仮復旧

(閉じ込めがない場合)

事 務 連 絡  
平成 28 年 11 月 1 日

都道府県建築設備担当各位

国土交通省住宅局建築指導課  
課長補佐（動力・設備担当）

プランジャーストロークを測定しなければならないエレベーターの判定について

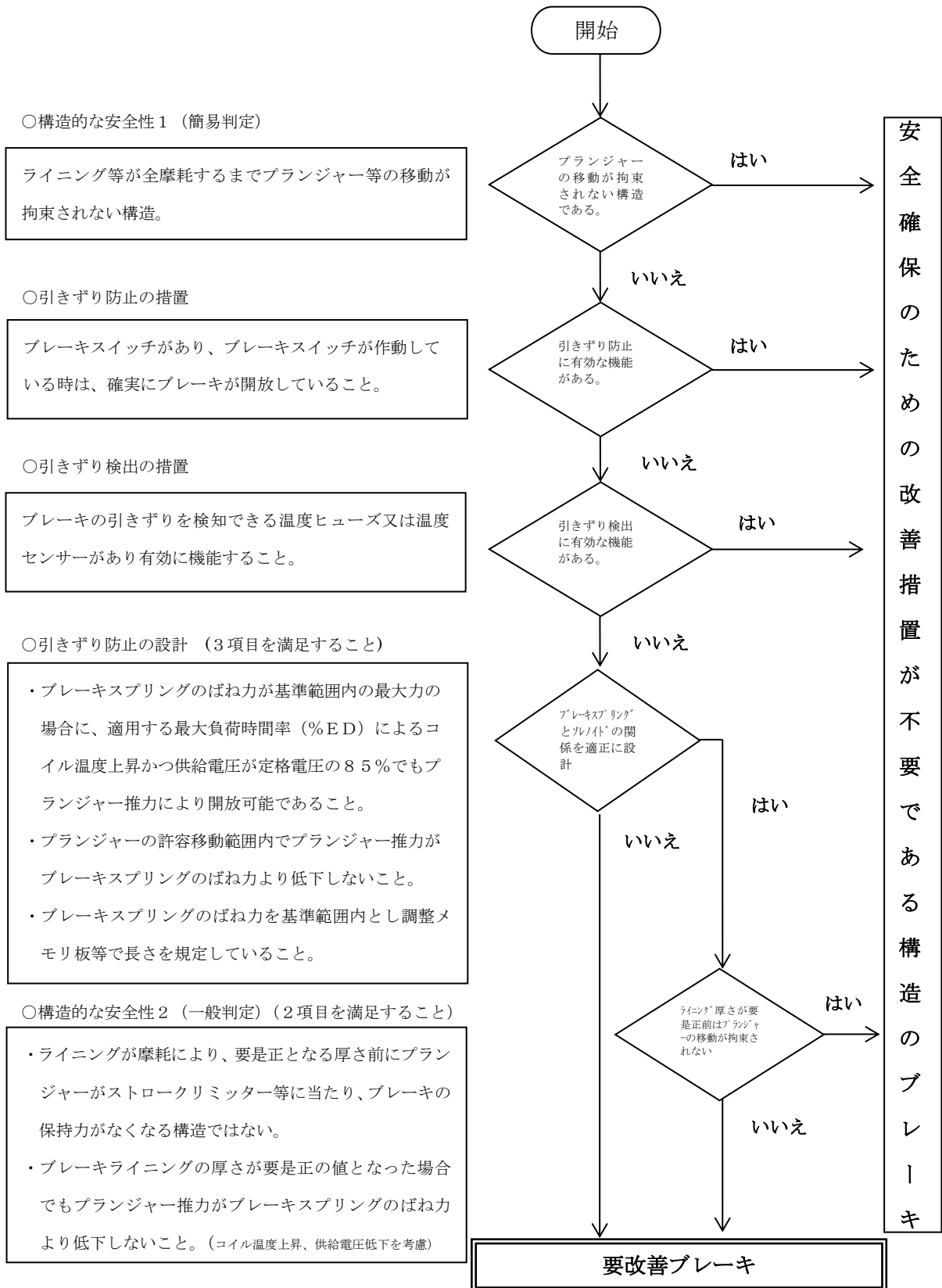
平素より、建築行政の円滑かつ適切な運用にご尽力いただいておりますこと、感謝申し上げます。

平成 28 年 11 月 1 日付国住指第 2606 号「昇降機の定期検査報告における検査及び定期点検における点検の項目、事項、方法及び結果の判定基準並びに検査結果表を定める件等の改正について（技術的助言）」第 2 の 3 プランジャーストロークについて（別表第一 ー 機械室（十四）等）において、「プランジャーストロークを測定しなければならないエレベーターとは、ブレーキシステムの構造的特性からブレーキライニングの摩耗が進行した場合に、プランジャーの移動が拘束される又はブレーキスプリングのばね力により推力が低下する可能性のある構造と判定されたブレーキを有するものをいう」としており、これら安全確保のための改善措置が必要である構造のブレーキ（要改善ブレーキ）の具体的判定情報は、別途示す判定フローに基づき、製造者等が示すものによることとしているところです。

これを踏まえ、安全確保のための改善措置が必要である構造のブレーキ（要改善ブレーキ）の判定フローを別添のとおり示しますので、業務上の参考としていただきますようお願いいたします。

# 安全確保のための改善措置が必要である構造のブレーキ (要改善ブレーキ) 判定フロー

戸開走行保護装置(UCMP)付のエレベーターは、対象外とする。  
ギヤの逆効率の関係で、ブレーキが開いてもかごが動かないものは、対象外とする。



要改善ブレーキ判定フローの説明

判定	判定項目	判定内容（複数項目は全て満足すること）
○構造的な安全性1（簡易判定）	プランジャーの移動が拘束されない構造である。	初期設定から調整をしないで、ブレーキライニングが全摩耗するまで、アームがスプリング力によりドラムを締め付ける。又はスプリング力により可動鉄心を押すことができる構造である。
○引きずり防止の措置	引きずり防止に有効な機能がある。	ブレーキスイッチ（ブレーキライニングの動作感知装置）があり、ブレーキスイッチが作動している時は、ブレーキドラムとブレーキライニングに隙間があり確実にブレーキが開放していること。
○引きずり検出の措置	引きずり検出に有効な機能がある。	ソレノイドのコイルが一部短絡故障した場合でも、ブレーキの引きずりを検出できる温度ヒューズ又は温度センサーがアーム等に固着され、そのセンサー等の信号によりエレベーターを停止させる機能を有する。
○引きずり防止の設計	ブレーキスプリングとソレノイドの関係を適正に設計	ブレーキスプリングのばね力が基準範囲内の最大力の場合に、エレベーターに適用する最大負荷時間率（%ED）によるコイル温度上昇かつ供給電圧が定格電圧の85%以下に低下してもプランジャー推力によりブレーキが開放可能である。
		設計上のプランジャーの許容移動範囲内では、プランジャー推力が低下しブレーキスプリングのばね力を下回りブレーキ引きずりを起こさないこと。（コイル温度上昇、供給電圧低下を考慮）
		ブレーキスプリングのばね力を基準範囲内にする為、調整メモリ板等で長さを規定し人為的ミスを防止している。 又はブレーキスプリング長さを最短にした最大締付力の場合で、コイル電流を考えられる最小値にしてもブレーキ開放を確認している。
○構造的な安全性2（一般判定）	ライニング厚さが要是正前はプランジャーの移動が拘束されない	ライニングが摩耗により、要是正となる厚さ前にプランジャーがストロークリミッター等に当たり、ブレーキの保持力がなくなる構造ではない。
		ライニングの摩耗量測定をブレーキ余裕ストロークの測定にて換算することが可能なブレーキでは、ライニングの要是正判定基準をストローク判定基準により判定しても良い。
		ブレーキライニングの厚さが要是正の値となった場合でもプランジャー推力がブレーキスプリングのばね力より低下しないこと。（コイル温度上昇、供給電圧低下を考慮）

\*ライニングには、ディスクブレーキのパッドも含まれる。

国住参建第 4177 号

令和 5 年 1 月 30 日

各都道府県建築主務部長 殿

国土交通省住宅局参事官（建築企画担当）

（公印省略）

## 戸開走行保護装置等の積極的な設置促進について（依頼）

平素より建築行政に御理解と御協力を賜り、誠にありがとうございます。

国土交通省では、平成 18 年に東京都港区で発生した戸開走行事故等を受け、平成 21 年 9 月 28 日以降に着工されたエレベーターについては、戸開走行保護装置の設置を義務付けています。また、戸開走行保護装置の規定が適用されない既設エレベーターについては、平成 25 年度から社会資本整備総合交付金等を活用してエレベーターの防災対策改修事業に対する財政支援を行うなど、戸開走行保護装置の設置促進を図っています。

今般、社会資本整備審議会昇降機等事故調査部会においては、4 件の戸開走行事故に関する事故調査報告書<sup>※1</sup>がとりまとめられ、国土交通省に対し、特定行政庁と連携して戸開走行保護装置の設置を促進するよう意見が出されました。

令和 5 年 1 月 10 日に公表した戸開走行保護装置の設置状況調査<sup>※2</sup>によると、令和 3 年度に建築基準法第 12 条第 3 項の規定に基づく定期報告のあったエレベーターにおける戸開走行保護装置の設置率は、年々着実に増加し、約 32%となっているものの、今後、なお一層の戸開走行保護装置の設置促進が求められるところです。

このような状況を踏まえ、今後の戸開走行事故防止のため、下記について御対応いただくとともに、管内市区町村に対しても周知いただくようお願いします。

※1（R4.5.17 公表）大阪府豊中市内エレベーター事故調査報告書、兵庫県神戸市内エレベーター事故調査報告書（R4.12.23 公表）東京都中央区内エレベーター事故調査報告書、京都府京都市内エレベーター事故調査報告書  
掲載先 [https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/build/jutakukentiku\\_house\\_tk\\_000055.html](https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/build/jutakukentiku_house_tk_000055.html)

※2（R5.1.10 公表）報道発表「エレベーターへの戸開走行保護装置の設置率は 32%」  
掲載先 [https://www.mlit.go.jp/report/press/house05\\_hh\\_000952.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/house05_hh_000952.html)

## 記

## 1. 戸開走行保護装置の積極的な設置促進について

既設エレベーターの戸開走行保護装置の設置促進については、「戸開走行保護装置等の設置の促進について」（平成 24 年 4 月 27 日付け国住指第 291 号）や「エレベーターの安全確保の徹底

について」(平成28年9月1日付け国住指第1934号)において、既設エレベーターに戸開走行保護装置等を設置する必要性や、設置の促進策について通知しているところですが、改めて、以下の点に留意しつつ設置促進に取り組んでいただくようお願いします。

(1) 所有者等への意識啓発について

戸開走行保護装置の更なる設置促進のため、各特定行政庁は、戸開走行保護装置が未設置のエレベーターの所有者等に対し、保守・点検、定期検査・報告等のあらゆる機会を捉え、設置の必要性について啓発を行っていただくようお願いします。

特に、巻上機や制御盤といった主要機器の取替えを伴う大規模な改修を行う場合には、戸開走行保護装置を設置するよう所有者等へ積極的な働きかけをお願いします。

(2) 補助制度の整備について

国土交通省では、既設エレベーターの戸開走行保護装置の設置等を促進するため、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金(住宅・建築物安全ストック形成事業)並びに地域防災拠点建築物整備緊急促進事業による財政支援を行っています。

民間事業者等が本財政支援を活用するためには、地方公共団体において補助制度を用意いただく必要があります。戸開走行保護装置の設置を促進するには、地方公共団体における補助制度の整備・充実が不可欠ですので、未だ補助制度を整備していない都道府県又は市区町村においては、速やかに制度の整備に向けた検討を進めていただくようお願いします。

2. やむを得ない事情により、戸開走行保護装置を当面設置することが難しい場合の措置について

戸開走行保護装置が設置されていない既設のエレベーターについては、対応する戸開走行保護装置の開発が遅れている、生産・施工体制の問題で実際の施工までに時間がかかる、計画修繕のタイミングまでに時間がかかる等のやむを得ない事情により、戸開走行保護装置を当面設置することが難しい場合があると認識しています。

こういった場合においては、戸開走行保護装置を設置するまでの措置として、以下の装置の設置有無を確認いただき、設置されていない場合には、これらの装置の設置を検討いただくよう所有者等へ働きかけをお願いします。

- ・ブレーキの引きずりを防止する装置(ブレーキスイッチ)
- ・ブレーキの引きずりを検知する装置(温度ヒューズ又は温度センサー)

これらの装置については、戸開走行保護装置が求める機能の一部を満たすものであることから、1.(2)の補助対象とすることが可能です。

なお、これらの装置は、ブレーキの引きずりによるブレーキライニングの摩耗を原因とする戸開走行事故の防止には一定の効果がありますが、運転制御回路の異常等を原因とする戸開走行は防ぐことができず、戸開走行事故への対策としては十分とはいえません。したがって、ブレーキスイッチ等を設置するのはあくまで戸開走行保護装置を当面設置することが難しい事情がある場合に限るとともに、ブレーキスイッチ等が設置された場合であっても、引き続き戸開走行保護装置の早期の設置を働きかけていただくようお願いします。

以上

問合せ先

国土交通省住宅局参事官(建築企画担当) 付 池町、高久  
代表 03-5253-8111 (内線 39-513、39-576)

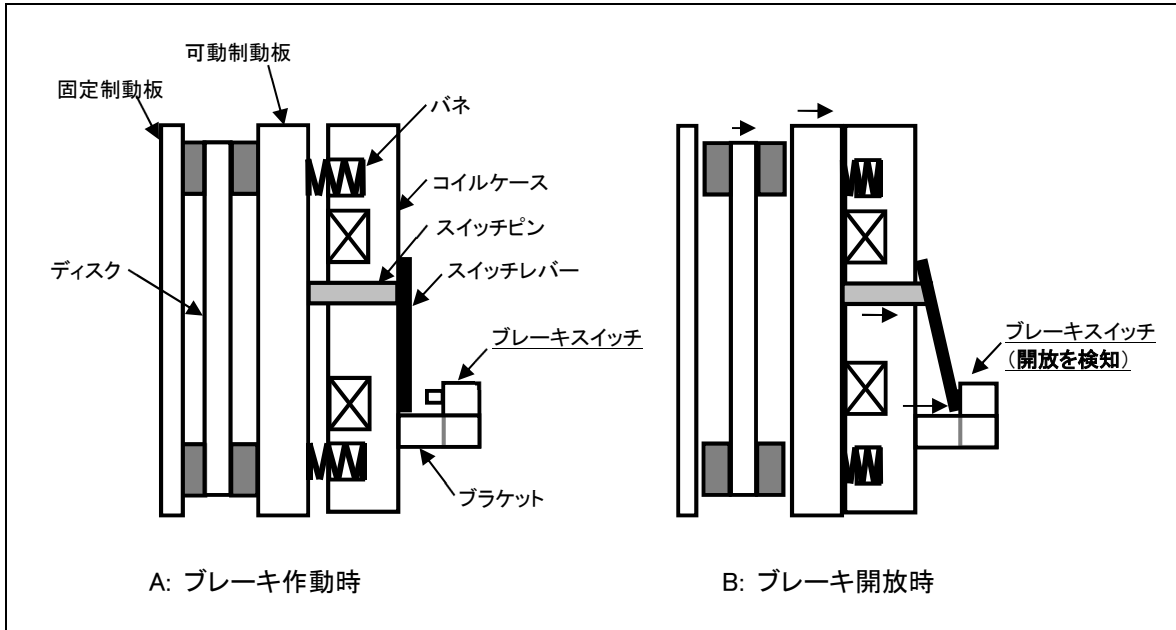
やむを得ない事情により、戸開走行保護装置を当面設置することが難しい場合の措置について

やむを得ない事情により、戸開走行保護装置を当面設置することが難しい場合に、設置を検討すべき装置の概要は下記のとおりです。

○ブレーキスイッチ

機能：ブレーキに設置し、ブレーキの開放を検知する装置。ブレーキが適切に開放されなければエレベーターに電源が入らず、ブレーキの引きずりを防止する。

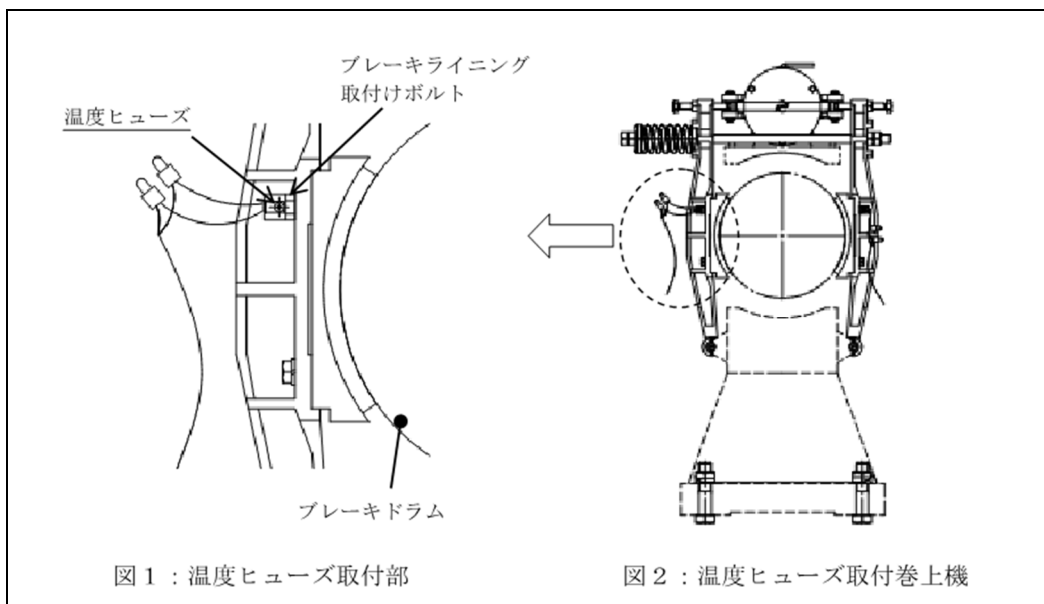
概略図（ディスク式ブレーキの例）：



○温度センサー・温度ヒューズ

機能：ブレーキが引きずられた際の温度上昇を検知する装置。引きずりによる温度上昇を検知した場合には、エレベーターの電源を切り、ブレーキパッド等の摩耗の進行を防止する。

概略図（温度ヒューズの場合）：



国住昇第 3 2 号  
平成 2 9 年 1 月 3 0 日

プランジャーストローク測定対象 各社  
代表取締役 殿

国土交通省住宅局建築指導課  
昇降機等事故調査室長

### エレベーターにおけるブレーキの安全性確保のための対応について

平素より、建築行政の推進にご協力いただき感謝申し上げます。

平成 25 年 2 月 8 日に社会資本整備審議会昇降機等事故調査部会から「石川県内エレベーター戸開走行事故調査中間報告書」が公表され、平成 25 年 10 月にブレーキに関する調査を実施するとともに、平成 28 年 9 月 20 日付国住昇第 20 号において、要改善ブレーキについて、早急に改善措置を完了されたい旨を通知いたしました。

これら、要改善ブレーキについて、改善措置未完了のものについて、戸開走行保護装置の設置等早期に改善措置の実施を図ってください。

なお、要改善ブレーキの改善措置未完了のエレベーターについては、「昇降機の定期検査報告における検査及び定期点検における点検の項目、事項、方法及び結果の判定基準並びに検査結果表を定める件（平成 20 年国土交通省告示第 283 号。以下、「定期検査告示」という。）」の規定に基づき、平成 29 年 4 月よりプランジャーストロークの詳細な検査を求めています。こうした措置に加え、プランジャーストロークの測定回数を増やす等当面の安全確保を図ってください。

このため、貴職におかれましては、下記について、対応、報告していただきますようお願いいたします。

### 記

#### 1 要改善ブレーキの改善措置未完了リストの提出

本年 1 月末時点において、要改善ブレーキの改善措置未完了のエレベーターについては、貴職において、所有者又は管理者（以下、「所有者等」という。）に対し、当該エレベーターが要改善ブレーキの改善措置未完了のエレベーターであり、特別な検査

が必要である旨を説明してください。また、設置建物リストを様式1に取りまとめ、2月10日（金）17時までに下記のあて先まで提出してください。

なお、当該エレベーターの安全を確保する観点から、提出されたリストについては、所在地の特定行政庁にも提供します。

## 2 要改善ブレーキを使用するエレベーター機種及びプランジャーストロークの検査方法等の公表

本年1月末時点において、要改善ブレーキの改善措置未完了のエレベーターについては、本年2月末日までに以下の事項について、所有者に送付するとともに、ホームページへの公表により開示し、昇降機等検査員等が確実に検査可能な状態を整えてください。また、所有者等への連絡及びホームページへの公表が完了した旨及び下記事項を網羅した情報のホームページにおける公表URLを下記あて先に報告してください。

なお、ホームページに下記情報を公表する際の当該ページのタイトルは、「プランジャー測定対象エレベーターの技術情報」としてください。

### (1) 要改善ブレーキが使用されている旨を判別するための情報

- ① 要改善ブレーキ使用エレベーターであることを判別のための型式、見分け方
- ② 要改善ブレーキが改善済み又は未改善であることを見分ける方法

### (2) プランジャーストロークの測定方法

### (3) 要改善ブレーキの改善措置の内容

改善措置については、戸開走行保護装置の設置又は平成28年9月20日付国住昇第20号に基づき報告された方法によること。

### (4) 本件についての外部からの問合せ窓口、連絡先

## 3 要改善ブレーキにおけるプランジャーストロークの検査結果の特定行政庁への報告

1によって報告された要改善ブレーキ改善措置未完了のエレベーターについては、以下のとおり定期的に検査を行い、建築基準法（昭和25年法律第201号）第12条第3項に基づく定期報告の際に、特定行政庁に対しまとめて報告されるようにしてください。なお、改善措置が完了したものにあっては、その旨も併せて報告してください。

### (1) プランジャーストロークの検査間隔

3か月に1回以上行うこと。

※ この際、ブレーキスプリングのばね力が基準範囲内であることの確認を徹底すること

### (2) 計測結果の報告

様式2により報告すること。

### (3) 特定行政庁への報告の時期

建築基準法（昭和25年法律第201号）第12条第3項に基づく定期報告に併せて、特定行政庁に報告すること。

### (4) 改善措置が終了した際の報告

改善措置が終了したものは、その旨を様式2に記載すること。

- 4 要改善ブレーキにおけるプランジャーストロークの検査結果の国土交通省への報告  
1によって報告された要改善ブレーキ改善措置未完了のエレベーターについては、  
3のとおり特定行政庁に報告するほか、国土交通省に対しては、以下のとおり対象リ  
ストを見直し、当該リストを定期的に報告してください。なお、改善措置が完了した  
ものにあつては、その旨も併せて報告してください。

(1) 国土交通省への報告の内容及び時期

様式1により、平成29年9月末日時点の状況を、同年10月末までに下記の  
あて先まで報告すること。また、以降も要改善ブレーキ改善措置未完了のエレベ  
ーターが残っていた場合には、毎年9月末日時点の状況を、同年10月末までに  
報告すること。

(2) 改善措置が終了した際の報告

改善措置が終了したものは、その旨を様式1に記載すること。

5 その他

本対応について不明な点がある場合には、下記の国土交通省のあて先に確認してく  
ださい。

なお、要改善ブレーキの改善措置がなされたと報告されたものであつても、十分な  
効果が発揮できていない状況を認めた場合には、追加で上記1～4の措置を求めるこ  
とがあります。

問合せ・報告先

国土交通省 住宅局 建築指導課

昇降機等事故調査室 寺内補佐、一瀬係長

動力・設備担当 齋藤補佐、湯浅係員

電話：03-5253-8951

e-mail：kenchiku-jiko@mlit.go.jp