

社会資本整備審議会 建築分科会
建築物事故・災害対策部会（懇談会）

平成19年9月27日（木）

【事務局】 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。
ます。

まだお二方、出席の予定でご連絡ちょうだいしていますが、まだのようでございますが、
定刻でございますので始めさせていただきたいと思います。

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。よろしくお願いいたします。
いたします。

本日は、マスコミ等の取材希望がございますので、よろしくお願いいたします。カメラ
撮りは、配付資料の確認の終了後までとなっておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、部会の議事につきましては、分科会に準じまして、プレスを除き一般には非公開
となっております。また、議事録は、委員の名前を伏せた形で、インターネット等におい
て公開することといたしたいと存じますので、あらかじめご了承ください。

初めに定足数の確認でございますが、本日は、専門委員を除く委員総数の3分の1以上
の委員のご出席を当初予定しておったわけでございますけれども、ご欠席の方がいらっし
ゃいまして、社会資本整備審議会令第九条によりまして、部会としてではなく、今回は懇
談会という形をとらせていただくことをご報告申し上げます。

それでは、ここで資料の確認をさせていただきます。お手元の「配付資料一覧」をごら
んいただきたいと思います。

資料1から資料8までの資料と、参考資料として、定期報告制度に係る関連法令の資料。
それから、これは前回お渡ししている資料でございますが、「今後の検討課題及び今後のス
ケジュール」という資料を参考資料とさせていただいております。不足等ございましたら、
事務局までお申し付けいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それから、今お手元にお配りしました資料のうちの資料1、前回の議事要旨についまし
ては、各委員の皆様におかれまして、ご意見等ございましたら、後ほどお目通しをいた
だきまして、ご意見などありましたら、来週中までに事務局までお申し出いただきたいと
思います。その後、ホームページ等にアップをしていきたいと思っております。

それでは、今後の議事運営につきまして、部会長、よろしくお願いを申し上げます。

【部会長】 本日は、皆様、お忙しいところ、ご出席いただきまして、ありがとうございます。ただいまから、建築分科会の建築物等事故・災害対策部会、本日は懇談会でございます。懇談会を開催いたしたいと思っております。

ちょっと最初に事務局にお伺いしたいのですが、この議事要旨は、先ほど来週までということですが、これは懇談会で確認できるんですか。それとも、後で通信審議をさせていただいて、お認めいただくことになるのでしょうか。

【事務局】 他の先生方にもご確認をした上で、あわせてご意見を伺って、修正をした上でアップしたいと思っております。

【部会長】 わかりました。資料1につきましては、本日ご出席の方々にはお目通しいただいて、本日ご欠席の方には事務局のほうから通信連絡という形で、ご了解が得られればホームページに載せるというようにさせていただきたいと思っております。

それでは、最初に、議事次第に沿いまして、報告事項でございます。議事次第の3項の「報告」でございます。「建築物等における最近の主な事故事例等」「エレベーター主索のストランド破断」「エレベーター等の部材強度不足への対応」「住友重機械工業（株）製の減速機を使用したエレベーターの強度不足」「シンドラーエレベーター（株）及びフジテック（株）のエレベーターの網車と主索の滑り事故」といった項目で、資料2から資料6まで続いておりまして、これを事務局のほうから一括してご紹介させていただきたいと思っております。

【事務局】 それでは、資料2から順に説明をさせていただきたいと思っております。

毎回定例の、まず資料2ですが、横の一覧表でございます。前回の部会以降、いろいろと発覚いたしました、あるいは我々のほうに報告がございました建築物等におけます主な事故事例ということで整理をさせていただいているものでございます。部会以降に新しく加わったものを中心に説明をさせていただきますが、まず開いていただきまして、4ページ目でございます。これは建築物でございました事故の事例のうち、4ページの少し黒くハッチがかかった部分がございますが、8月15日に京都府内で事務所の建物でございますが、パラペット付近のタイルが剥離、落下をして、女性の方に当たったと。いわゆる外壁の落下、タイルの落下事故がございました。

それから、少しめくっていただきますと、5ページ以降はエレベーターでございますが、10ページをお開きいただきたいと思います。

10ページのところ、エレベーターでございますが、7月28日ですが、東京都内で、

これは戸袋のところにお子さんが手を挟まれたということで、指をけがしたという事故でございます。

それから、8月20日の奈良の事故。これは、いわゆる閉じ込め事故ということでございます。これ以降、閉じ込め事故がいくつか、その次のページにも報告がございます。いずれも行政庁などを通じて報告が入ったものでございます。

それから、9月12日、大阪府内のエレベーターですが、これは遊戯施設とありますけれども、遊戯施設関連の通常のエレベーターでございます。エレベーターが4階付近まで上がっていたところを、それが異常な降下をして、3階の床レベルから50センチほど天井が出ている状態、そこの位置で停止をしたと。上昇中に何らかの原因で急に降下をしたという事故の事例でございます。これは後ほど、もう少し丁寧に説明をしたいと思います。

11ページでございます。閉じ込めの例がいくつかございます。それから、9月14日、京都府内の、この事故の原因は機械室のモーター関連の火災報知器ということでございます。火災事例でございます。

それから、9月16日、広島県内でございました。これも先ほどの大阪府内の事例と同様の事例でございまして、滑るような形でエレベーターのかごの降下が起こったということです。結果的に閉じ込め事故になっておりますけれども、かごが滑り落ちているという状況が報告をされております。これもあわせて後ほど説明をしたいと思います。

それから、もう少しめくっていただきますと、いくつか点検中などの作業員の方の事故もございますが、例えば13ページのところでございますが、これはエレベーターの、いずれも作業中の事故でございます。13ページ、5月14日の部分でございますけれども、これは、作業員の方が誤って約19メートル下の床に転落してしまってお亡くなりになりました。その他、アルバイトの方が頭を昇降機の中に入れたままスイッチを作動させて挟まる事故等々ございます。その他、いろいろな施設について、作業中の事故ということも報告されております。この表の中に入れておりますが、いずれも、どちらかという、不注意的なものが原因だろうと考えております。

少し進んでいただきまして、18ページでございます。今度はエスカレーターの事故がいくつかございます。18ページ、8月12日。これは新聞等でも報道されましたが、川崎の駅にございますエスカレーターで、エスカレーターの立て板の部分の金属が破損をしていたと。ちょうど夏ですから、サンダル履きの女性がその部分に気づかずに乗っていて、上がったときに挟まれて指をけがされたという事例でございます。通常、割れるよう

なことがないということですが、何らかの原因でそこが破損した状態で稼働していたということでございます。なぜ破損したという原因については、警察を含めて原因究明中だと報告を受けております。

それから、8月24日、8月28日、9月12日もございます。エスカレーターもいろいろ、サンダルをすき間に挟まれた、あるいはビスのような突起が少し出ている、それに引っかけてけがをされたという事故も報告されております。

それから、20ページでございます。これは簡易リフトで、これは使っている方の事故でございますけれども、簡易リフトのかごの中を、男性の方がのぞきながら作動させたということで、頭を挟まれてしまって死亡されたという事故も報告されております。

28ページでございます。遊戯施設関連でも、前回の事故部会以降、いくつか事故報告があります。28ページ、一番上から2つ目、一番上もそうですが、海外の事故事例もいくつか入っています。報道されているものを中心に情報を入手しているわけでございますけれども、かなり事故に関して注目されている中で、マスコミ情報などを見ても、かなり海外の事故事例も情報入手できる状況になってきています。

2つ目が、フランスで、ブースターというのは、クルクル回る、そういう遊戯施設ですが、取っ手がついて、グルグル回転しながら回るところのアームが折れて落下し、死亡された方がいるという事故がございました。

それから、これは国内ですが、8月10日に大阪府内のマッドマウスという4人乗りぐらいの小さなジェットコースターと申しますか、そういったものですが、それが一番上のチェーンの引き上げ中に安全装置が作動した。これは安全装置が作動して停止したということですが、一応報告を受けております。

それから、夏場、8月のウォータースライダー。ここでも事故がございました。いくつかございます。その一番下には8月18日のものもそうですが、スピードを抑えられなくなってけがをされた方。あるいは、マット上に肩から落下したというのが一番下の事例でございます。

ちなみに、その次のページにも、ウォータースライドで、8月22日、8月25日、事故の報告を受けております。事故原因がはっきりしないものもございまして、やはり管理上の問題があったのではないかという事例もございまして。

それから、ちょっと戻りまして、28ページのところで、これもニュースで大分報道されました、8月13日に韓国のプサンで、観覧車から5名の方が転落をしてお亡くなりにな

なったという事故がございます。これもいろいろ事故原因について今検証されているところですが、通常ゴンドラが回転する場合に、かごの部分は、その角度に合わせて稼働しますが、その部分に何かボルトのようなものが挟まって動かなくなった状態で回転を続けたことが原因ではないかと言われております。

それから、最後のページでございますが、9月15日の大阪府内。これはエキスポランドで5月の連休中に事故があってお亡くなりになった同じ遊園地でございますけれども、別のジェットコースターで、コース走行を終えると本来止めてお客様が降りるわけなんです、それがそのまま、もう1周してしまっただけなんです。しかも、緊急的に止める装置もあるわけなんです、そういったものが作動せずに、降りる状況まで来ていたものですから、安全ベルトなどを外していらっしゃる方もいて、そのままの状態でもう1周回ったという事故事例が報告をされております。なぜ止まらなかったのかということについては、引き続き調査中という状況でございます。

以上が建物・エレベーターなど、あるいは遊戯施設で最近報告のありました事故事例をまとめたものでございます。

引き続きまして、資料3でございます。資料3は、これは前回は報告をさせていただいておりますが、エレベーターの主索、メインロープでございますが、メインロープは、いろいろな素線という細かい単位が寄り合わされてストランドという束になっており、このストランドをさらに束ねて1本のロープになっているわけなんです、そのストランドの束が破断しているという事例が報告をされました。これは最初、六本木ヒルズのビルでそういった事例が発覚したわけでございますが、その後の関連の調査で、他のエレベーター、メンテナンス関係でも同様の事例があるということで、これについて、各社それぞれ緊急点検の対応をさせていただいております。ここに挙げている各メーカーで対応しているわけでございますが、1枚めくっていただきますと、全体の状況が一覧表で整理しております。既に公表しているものでございますけれども、全体で48万台を点検していただいております、それぞれ今回の点検で新たに是正が必要ということでわかったものが898台ございました。ほとんどすべては是正済みでございます。各社によって大分ばらつきがあるようでございますが、いくつか今回の緊急点検で是正が必要と報告を受けております。

それから、具体的な是正が必要という不具合の状況の内容がその下の段にございます。これもいくつかバラエティーがあるわけなんです、やはり最も多いのが、素線切れ。こ

これは、いわゆる業務基準書で定めている基準に照らし合わせますと、C判定に該当する素線切れが今回の緊急点検で見つかっております。

それから、ロープの伸び。これは、つり合い重りの底部とのすき間が不足することになるわけございまして、やはり一定程度を超えると危険な状態になりますが、こういったものもいくつか報告を受けております。全体で48台ということでございます。

その他、摩耗、さび等ございますけれども、業務基準書に合わせてC判定となるような不具合、これが今回の緊急点検の中で報告をされているわけでございます。

一連の緊急点検は以上でございますが、その他、今まだ報告を受けていない、六本木ヒルズのエレベーターの件がもともと発端なのですが、それ以降、日本エレベーター協会さんを通じて、その他こういう事例もないのか、あるいは所有者の方を通じて、問題がないのかということで、いろいろ点検・調査をしております。一番下の1ページ目の2にありますのが、その他のところでこういった事例がないのかどうか、実態の調査をしております。今、報告を受けて集計中でございます。まとめ次第、公表してまいりたいと考えているところでございます。

続きまして資料4でございます。これはエレベーターあるいはエスカレーターでございますが、部材強度不足への対応ということでございます。これも前回の部会におきまして、フジテックさんのエレベーター、あるいはエスカレーターの中で、本来SS400という鋼材を使うはずの部材の中で、無規格材、あるいはSPHCという強度が不足する、若干低い材が使用されていたということが報告されました。これについては、その対象となるものについて、その補強あるいはその部材の交換をするということで安全確保を図っていくということです。その後、フジテックさんのほうから、それ以外、前回報告したものの以外の、もう少し古い1998年から2002年までの間に供給されていた、製造されていたエスカレーターにおきまして調査した結果、強度不足についてはないという報告を受けております。

国土交通省としては、前回のものもそうですが、新しく追加になったものも含めまして、強度上問題がないことを行政庁側で確認をする作業をしております。一番下の※印のところにありますように、8月22日現在の数字でございますけれども、厳密に強度計算をした結果、当初受けていた560台に問題があるのではないかとされているものが、もう少し精査すると509台、今、強度不足があるということでございます。うち、交換作業などをやって237台は作業を終わっているということでございますので、残りの不足分

のエレベーターにつきましても、引き続きこの作業を継続して、早急に対応していただきたいということで指導しているところでございます。

1枚めくっていただきますと、これはフジテック株式会社の方の案件ということであつたわけなんです、その後、これは別の社で同じような事例がないのかどうかということで、日本エレベータ協会さんを通じて調査をしているところでございます。その中で、2ページ目、今の資料4でございますが、日立製作所あるいは三菱電機さんのエレベーターの中で、同様に、当初設計で考えていたものよりも強度の低い部材を使っているということについて報告を受けております。結果として、日立製作所のものが1例、三菱電機は2つの事例といたしますが、2つの鋼材のメーカーからの納入品、ここについて問題が発覚したわけですが、いずれもメーカーの強度計算の結果、建築基準法に定める基準に対しては強度不足となっていないということで報告を受けております。

最後のページですが、国土交通省としての対応でございます。先方の強度計算が問題ないことを行政庁側で今確認をしている最中でございます。

さらに4の(2)でございますけれども、鋼材の納入の問題なわけでございますけれども、こういったことが起こったことの原因究明も含めて再発防止を指導しているところでございますが、あわせて(3)のところ、今回こういった事例というのは、材の納入でございます。フジテックの場合には、直接フジテック社が納入を受けている、購入先のJFE商事というところから納入されていたわけですが、今回、日立製作所あるいは三菱電機での事例は、三菱あるいは日立が製造委託をしている先が、そのさらに先で鋼材の納入に問題があったということでございまして、少しもう一度、その辺まで深掘りした上で、各社実態がどうなっているか、調査し、報告をしていただくように要請をしているところでございます。その結果がまとめ次第、また公表をしていきたいと考えているところでございます。こうした納入される鋼材の強度不足という問題について、資料4でまとめております。

それから、続きまして、資料5でございます。これはまた新たにエレベーター関連で発覚した案件でございまして、住友重機械工業さんが作られている減速機——ギアボックスでございますが、この減速機を使用したエレベーターの強度不足について報告を受けております。これは今年の3月に、住友重機械工業製の減速機を使用したエレベーター、これは巻上機の部分でございますが、そこの綱車の軸が折損した事故がございました。幸い大事には至らなかったわけでございますが、その原因究明などをいろいろと検証をしてお

りました。いろいろ詰めて調査した結果、この住友重機械工業さんの減速機のそもそもの設計上の強度の問題があるのではないかとということが判明したわけでございます。その結果、現時点で74台のエレベーターについて、同様の安全上の支障があるということでの報告を受けた次第でございます。これは暫定値ということで、とりあえずの報告を速報値で受けて緊急の対応をお願いしているところでございます。

2番にありますように、この同型の減速機を使用したエレベーター台数は、全体で2,934台、25社がこれにかかわっているということでございますけれども、うち3社分、三精輸送、ダイコー、横浜エレベーター、この74台について、安全上の支障があるという報告を受けました。これらについては、いずれも交換作業を行っているところであり、安全性を確保しているということでございます。その間は、積載量の制限などを含めて、あるいは使用を中止するというので、一定の安全措置をとった上で交換作業を進めている途中でございます。これは残りのメーカー分につきましても、今その検証をしているところでございまして、集計をしているところでございます。これもまとめ次第、さらに追加の報告、公表ということで進めさせていただきたいと思っております。

資料5は以上でございまして、最後でございしますが、資料6でございします。これが先ほど横の資料2の中でも少しご報告しましたが、最近の事例でございます。シンドラエレベーターとフジテックさんの2事例ございましたが、大阪の堺市であったもの、9月12日、それから9月16日は広島市でフジテックの案件でございます。いずれも、特に堺市のものは、上昇中に急に降下が始まって、3階のところで定位置でない部分で停止をし、閉じ込めが発生したということでございます。報道の中では落下をしたとか、そういう報道もございしますが、ロープが切れたわけではなく、いろいろ状況を、機械室などを見ますと、次のページでございしますが、ロープをつっている綱車があるわけです。滑車の部分でございしますが、その滑車の部分の溝がかなりすり減っていて、ロープの間で滑りが起きたということでございます。通常、これは定期検査などで当然ロープの摩耗、損傷の状態とあわせて、こうした部分もチェックすべきものでございしますが、ロープ自体というよりも、滑車の部分の溝が大分摩耗していたということで滑りが起きてしまったのが原因ではないかということで、そういったことが主な原因ではないかということで調査が進められております。

ちなみに広島の場合には、ブレーキも効きましたが、結果的には、かごが定位置を過ぎて、そういった部分で停止をし、閉じ込めが起こっております。原因としては同じように

滑車の溝の部分のすり減りがあったということでございます。いずれも、本来、定期検査でこういったものがあれば、滑車自体の交換など対策を講じるべきでございまして、やはり点検上の問題があったのではないかとということで、両社に対して、ここの巻上機の綱車の状況についての緊急点検の実施と結果報告について、現在対応をさせていただいているところでございます。

以上、エレベーター関係を中心に報告をさせていただきました。よろしくお願いたします。

【部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの1番の報告事項でございませう。事故事例につきまして何かご質問・ご意見等はございませうでしょうか。

何か新聞報道でもいろいろ見ますけれども、最近やや多いみたいですね。

【委員】 建築基準法に定める基準に対して強度は不足しているエレベーターはなかったとの報告を受けたというのですが、うろ覚えで恐縮ですけれども、最高裁判決で、施主が、神戸の大地震だったので、次に建てる時は、鉄筋を幾つ幾らにしてくださいということで依頼した。ところが、建築基準法では何ミリでいいということで、依頼されたものより細い鉄筋を使用してしまった。それが瑕疵に当たるか、瑕疵に当たらないかというので争われた事例があるのですが、最高裁でひっくり返って、これは瑕疵に当たると判示されたと思います。そうすると、フジテックの場合は、どのように対応するのですか。これは、設計は、ある強度を想定してやっているわけですよね。建築基準法では、その強度はクリアする。しかし問題だということ、そこに住んでいる人との間では、どういう決着というか、どういう形になるのでしょうか。

【事務局】 よろしいでしょうか。

【部会長】 はい。

【事務局】 まず、建築基準法で最低限の基準として決めております。この基準を下回ってれば、当然、違反建築ということになりますので、違反是正が必要になってまいります。ただ、今回の検証の結果は、この基準は、結果オーライという形ですけれども、一応クリアをしていたということですので、建築基準法上の違反云々という意味では、そこは問題がなかったということです。ただ、設計上、もともとSS400ということで設計をされているわけですから、そうじゃないものが現実に存在しているわけで、そういう意味では、施工というか製造というかそのあたりの瑕疵というか、問題はあったわけございまして、これはこれで、当然エレベーターの所有者の方とエレベーターを製造したメー

カーとの間では、例えば、基準法上の基準は満たしていても、それは納得ができないと。きちんと基準どおりのものに、きちんともとに戻してほしい。あるいは何らかの補償をしてほしいという話し合いはあるのだろうと思います。そこは当然、民事……。

【委員】 民事になるからということですね。

【事務局】 はい。

【部会長】 他に何かよろしゅうございますでしょうか。

【委員】 資料3で、2ページ目に書いてありますが、これはもう点検の結果を受け取ったものの表ですが、大体48万台が点検対象だと。それに対して、1ページ目の下から4行目のところに、これ以外のものの調査というのはここには入っていないのですが、これは48万台に対して大体どれくらいの量があるものなののでしょうか。

【事務局】 ほとんどこの48万台で9割を超えているのではないかと推計をしています。この大手で9割以上のものが大体製造されていますので、残り1割弱ぐらいがある可能性があるということです。

【委員】 それから、2ページ目のこの表は、これはメーカーのつくったエレベーターの台数がこうだということを言っているのではなくて、ここが点検したものだと言っているわけで……。

【事務局】 そういうことでございます。

【委員】 メーカーの製造した台数とは直接は関係ないと。

【事務局】 はい。

【委員】 わかりました。

【部会長】 よろしいでしょうか。何か、いわゆるサードパーティーの保守管理が入ってくると、この表のところのどこかに抜けている可能性が出ちゃうわけですね。保守点検のグループが。

ほかに。どうぞ。

【委員】 今の資料3の2枚目のところ、これは教えていただきたいんですが、下の「是正が必要と判断されたエレベーターの不具合内容」の一番下のところに、「日本工業規格の検査標準に適合しているものの、素線切れのため」というような表現がありますが、これはどのような意味なのでしょう。

【事務局】 これは、後ほど、また資料7で詳しくご説明いたしますが、素線切れも、例えば、1カ所あっても、直ちにバツというわけではないものですから、一定のロープの

中に何か所ぐらいあれば是正が必要だというように決まっていますが、そこまでは摩耗していないと。ただ、この会社自体がそういう問題があったものですから、念のために、そこまで至っていないけれども、自主的に交換をしたというものでございます。

【委員】 ありがとうございます。それから、もう1点ですが、資料2の事故事例の、先ほどご紹介のありました川崎のエスカレーターの件ですけれども、この備考の中に、建築基準法に基づく建築確認の対象外ということなんですが、これは公共通路であるからというようなことになるのでしょうか。

【事務局】 そうです。

【委員】 そうすると、これについて、今度どのようなご検討をされているのでしょうか。

【事務局】 具体的にということですか。

【委員】 ええ。例えば、こういうものを対象の中に含めていくとかというような意味なのですか。

【事務局】 建築基準法は、建築基準法の中で対象とする施設についての技術基準ということで決めているわけですが、基本的に例えば、道路管理者が管理するもの、あるいは駅、よくあるのが駅のラッチ内の場合は駅管理者ですね。鉄道事業者のほうで管理しています。しかし、おおむね基準としては、建築基準法の基準をほとんど準用する形でやられておりますし、管理についてはそういうことで、管理主体がそれぞれ変わってくる。あるいは所管する法律が変わってくるという状況でございます。今回この中には入れておりますが、特に事故事例ということで報告があれば、基準法に限らず、幅広く情報は収集していこうということで中に入れたものでございます。

【委員】 そうすると、建築基準法外ですけれども、同等に何らかの形で、ある部門に定期点検とかそういうものが課せられているという意味で理解してよろしいですか。

【事務局】 道路であれば、道路のそれぞれの主体が定期的な点検をやっていると思いますが、例えば、建築基準法の場合でも、例えば年に一回の定期検査というのは基準法上に位置づけられておりますが、その他、二月に一回とか、半年に一回というのは、これは任意の点検としてやられているものでございまして、それは鉄道にしろ、あるいは道路管理の中でやられているものも、基本的には同様な対応をとって、通常の点検、それから年に一回ぐらいの集中的な定期検査というような体制で維持管理がなされていると聞いています。

【委員】 ありがとうございます。

【部会長】 よろしゅうございますか。

【委員】 はい。

【部会長】 私もこの件に関しては、だんだん建築物が複合化してきて、どこからどこまでが建築物で、どこからどこまでが道路でという区分がなかなか、グレーなゾーンが出てくるので、ぜひ漏れのないような対策を各省庁の間でご検討いただくようお願いしておきたいと思います。そういうことでよろしゅうございますね。漏れてしまうことのないということ。

ほかによろしゅうございますでしょうか。それでは、報告事項を終えまして、議事のほうに進めさせていただきたいと思います。4の議事でございます。最初に、エレベーター、遊技施設等の定期検査報告制度ということで、資料7。これについて事務局のほうからご説明をお願いします。

【事務局】 それでは、資料7に基づきましてご説明させていただきます。これは前回ご議論をいただきまして、いろいろご意見をいただきましたものを、ご意見を踏まえて少し修正をさせていただいたものでございます。

まず、定期調査・検査。これは3つございます。建物自体の調査という部分、エレベーターとか遊技施設の定期検査。それから、それ以外の建築設備の定期検査というようなことで、大きく言うと3つの分野について、調査・検査というものがございます。前回もご説明いたしましたけれども、今これらの調査・検査については、例えば、業務基準というような形で、それぞれ私どもが所管しております公益法人が出している冊子とか、あるいはエレベーターとか遊技施設に関しては、J I Sの検査標準というものがございますが、それらの建築基準法上の位置づけが非常に不明確だというようなことでございまして、今回、それらを少し見直しをした上で、実はこれらの定期調査については、規則の定めるところによって行うということになっているものですから、規則を改正して、その方法を具体的に大臣の告示という形で決めていきたいと考えております。

それらの案が、資料の3ページからが、ロープ式のエレベーター、それから、飛びまして、別紙3というところで、21ページからが遊技施設ということになっています。これ以外にも、例えば油圧のエレベーターとかエスカレーター、それから建物のほうの特殊建築物の調査、それから、いわゆるエレベーター等以外の通常の建築設備と、こういうものもございまして、これらを全部決めていきたいと思いますが、今日はその中の例というこ

とで、このロープ式のエレベーターと遊戯施設については、ちょっと今のたたき台の部分をお話ししております。これらについて、今日は少しご審議をいただきたいと考えております。

1 ページにまた戻っていただきまして、前回の中で、判断基準について少しいろいろなご意見をいただきました。前は、安全性に関するもので、劣化とか損傷というものがかかり速く進んでしまう可能性があるものについては、いわゆる3段階の表記をしよう。指摘がないもの、それから、前は「要注意」ということと「要改善」ということで、3段階にしたかどうか。それ以外のものについては、「指摘なし」か「要改善」の2段階でどうかということですが、この名前つけ方がちょっとわかりにくいというようなご意見もございまして、下の表にございまして、従来、「要注意」と言っておりましたところについては、「要重点点検」といいますか、そういった形にして、これはどういうものかといいますと、今は「要是正」のように、すぐに直さなければいけない状態にはなっていないが、次回の調査とか検査までには、その状態に至る可能性があるというものについては、所有者等に対しまして、日常の保守点検をきちんとやっていただきまして、重点的に点検をして、「要是正」の状態になった場合には速やかに直していただくということを注意喚起するといいたしませんか、そういったものにしたかどうか。

それから、「要改善」と言っておりましたものは「要是正」という形で、もうすぐには是正が必要だというような形にするということで、こちらのほうについては、この報告を受けました場合には、特定行政庁が必要に応じて、所有者に対する報告聴取を行い、改善が進まないということであれば、第9条による是正命令を行うというような行政的な措置をとるといことになるかと思っております。

なお、「要是正」のように、どうも異常だということはわかるんですが、原因の特定がなかなか調査・検査の段階ではわかりにくい部分がございます。例えば、エレベーターなどでモーターに異常音がするとか、異常振動があるような場合、これはなかなか、どこが悪いとかすぐにわからない部分もございまして、そういう場合には、きちんと原因を特定して、例えば、ある程度、分解検査みたいなことも含めてやっていただいた上で、原因を特定して直していただくということを、特記事項の中にきちんと明記するような形にしたかどうかということでございます。

それから、建物の調査の場合に、例えば外壁タイルの落下を防止するために、これが例えば窓ガラスのところから、窓から手が届く範囲を打検するという。例えばベランダ

の近くのところなどやりますが、なかなか全部、足場を組んでやるのは難しいものですから、ある程度範囲は限られるということなんですけれども、仮にそういう場合、一部、浮きが見つかったというときには、他の部分も十分に起こっている可能性が強いわけで、そういう際には、全面きちんと足場を組んで打検をするか、あるいは別の方法で詳細な調査を行っていただいた上で浮きをきちんと精査をして直していただくというようなことを、この特記事項できちんとその旨を記載していただくというふうに考えております。

それから、ちょっと恐縮なのですが、3ページからエレベーター関係の部分であります。ものすごく細かくて、多様でありますので、全部を説明していると非常に時間がかかりますので、この中で主なものをご説明いたします。

まず4ページをお開きいただきたいと思います。先ほどいくつか、堺とか広島の事例で、巻胴の部分、綱車の部分が滑ったということがございまして、実はこれまで、この部分については、摩耗が著しいというような表現で規定をされておりました。これは業務基準とかですね。これではなかなかわからないということで、ここにございますけれども、溝の摩耗については、それぞれ大体、製造者が設計基準を決めております。したがって、これを満たすか満たさないかということ判断していただこうと。ただ、非常に古いもので、なかなか製造基準自体がわからないというものの中にはあるものですから、この場合は、下を書いてございますけれども、1.5倍の積載荷重をかけて、重りを持って行って、エレベーターに載せて、それで滑るかどうかというのを実機で確認をするというようなことにしたらどうかというのが案になっています。

それから、ちょっと下のほうに行きまして、ブレーキのところ、パッドの残存厚み。これについても基本的には製造者の基準値を参考にして、これを満たすか満たさないかということにしよう。このブレーキについては、非常に摩耗の割合が高いものですから、やはりB判定といいたししょうか、要重点点検の部分で、通常の場合には製造者基準値の110%の残存厚みになった場合、それを下回った場合には重点的に点検をしていただいて、仮に1年の間に基準値を下回った場合にはすぐに直していただくということにしたらどうかということでございます。

次は5ページでございます。真ん中辺に主索というのがございます。これはロープでございますが、先ほど指摘がございましたけれども、これについては、ちょっと大変わかりづらいのですが、真ん中に「素線切れの状況」というのが書いてあろうかと思えます。これがいわゆる、先ほどの素線の破断とかいうものでございまして、ロープは、こ

の素線が集まってストランドというのが形成されていて、そのストランドが6本とか8本、また組み合わせあって1本のロープになっているというような構造になっていますが、その素線という一番小さい単位の針金みたいなものですね。こういった部分の切れがどうかということで、ここに書いてございますけれども、平均的にやる場合には、ロープが1回転、ストランドが1回転する間に何本ぐらいあるかということで、例えば、6本で構成されているロープの場合には24本とか、これはC判定ですよ。18本の場合にはB判定ですよというようなことになっているということでございまして、24本を超えると、ロープを交換していただく必要があるということでございます。

次に、遊戯施設でございます。21ページからでございます。これも大体共通する部分は同じような考え方になっておりまして、例えば、22ページのところの「電動機及び制動機」というのがあるかと思えます。ここも、制動片という、いわゆるブレーキパッドですね。ブレーキをかけるところの部分でございます。これも先ほどのエレベーターのブレーキと同じでございまして、製造者基準値を下回るかどうかということが基準で、B判定は、その110%というようなことで、同じような考え方になっているということでございます。

それから、次が24ページでございますが、これが同じように、ロープを巻き上げてやるようなものもでございます。ここは、素線切れというのがまた真ん中にありますが、先ほどのエレベーターに比べて、少し厳しい基準になっています。例えば、真ん中にございませぬけれども、平均的にある場合は、先ほどストランドが1回転してくる間、「1より」と言いますが、1よりピッチの中に、先ほどロープの場合には、6本構成の場合には24本と申し上げました。こちらは18本になっています。それから8本でできている場合には、32本が24本になっているということで、こちらは少し屋外にあるというようなことで、こういう切れ自体ができてきた場合に、早く劣化が進む可能性もあるということで厳しい基準にしているということでございます。

それからあと、26ページから。これは前回ご説明したものと若干変わっている部分がございますので、26ページの下から、これは、例の車輪軸のところはずっといくつか書いてございます。台車の先端軸とか、次のページに行くと台車の中心軸とか、6.4に行くと車輪軸というのが、同じようなことでございまして、実は前は、車輪軸の亀裂と摩耗というのを一緒にするという案を提案させていただきましたが、今回は、やはり摩耗と亀裂は違うだろうということで2つに分けさせていただきました。例えば、27ページの下

のほうに、車輪軸というのがございますが、摩耗は、基本的には実際の径をはかるということで、これはわかりやすくするために分離をして、こちらも摩耗量というのを、これは基準値がございますので、基準値を超えているか超えていないか。B判定は、摩耗値が基準値の90%を超えているかどうかということで判断をしよう。

それから、亀裂のほうは、これはもう、いわゆる探傷試験というものをやるということで、基本的には目視で観測ですけれども、やはり目視で何も問題がない場合も、必ず探傷試験をします。この場合も、通常は1年以内にやっていただくこととなりますが、定常速度が非常に遅いものは3年以内ということでやったらどうかということがございます。

この懇談会でご了解いただければ、この後、パブリックコメントを行いまして、意見募集をした上で、その意見も踏まえて修正をしたいと考えているところでございます。

次に、また戻っていただきまして、2ページをお開きいただきたいと思っております。2ページは、この定期検査、先ほど言いました検査をした結果を報告していただくということでございますが、今までの報告についてはいくつかの問題点がございました。例えば、定期検査をやったところについての詳しい検査表がついて、今までは報告は求めておりません。指摘事項があるかないかということをご報告いただくということですが、それだけではなかなか、どの部分に問題があるかないかというようなことがよくわからないというようなこともございましたので、もう少し詳しい報告を求めようということにいたします。

前回、その様式について少しご議論をいただきました。その中で、前回ご意見をいただきましたのが、例えば、報告書の様式が、エレベーターでいきますと、12ページから様式がついているわけでございますが、前回、13ページのところに、「検査者」という欄がございます。ここについて、やはり一応今回の原則は、それぞれの検査項目ごとに、検査した検査者の名前を書いていただくようにしています。したがって、検査者も、複数あれば複数書いていただくようにするとご説明いたしましたが、その際、やはり代表者を書くべきではないかというご指摘がございましたので、一応この13ページのところでは代表者とその他ということで、その他の方は1人ではなければ、2人、3人と追加していただくことになろうかと思っておりますが、一応そういうことでやっていただこうかと思っています。

なお、従来ついておりませんでした。第三面以降に詳しい検査結果の表、先ほどの検査方法の欄に対応しているわけでございますが、この部分の最後の欄を見ていただくとわかるんですが、「担当検査者」と書いてあります。ここでは、それぞれの検査をした、先ほどの検査の中で、実際のその部分の検査を行った人の名前を書いていただくということで、

この部分を見れば、だれが検査をしたかということがわかるようにしたいと考えているということでございます。

様式で言いますと、そのような点が変わっているということと、それから、この第三面の詳しい検査結果表がついているということと、それから、17ページにございますけれども、不具合の発生状況です。これは、検査自体ではなくて、具体的に、例えばエレベーターで何かの不具合が起こってしまったと。例えば、機械が故障したとか、異常な動作をしたとかというようなものをここに記載をしていただいて、例えば、検査から1年の間にこういったことが起こったということであれば、それを参考にして検査が行えるようにということで、これも記載をしていただこうと考えているということでございます。

大体前回からの改善点は以上でございます。

また2ページに戻っていただきまして、あと、前回と重複いたしますけれども、2ページの⑤にございますけれども、この報告書には重要な部分の証拠書類といひましようか、そういったものも添付していただこうということで、主要な部分の写真ですとか、それから、車輪軸でいうと探傷試験の結果とか、そういったようなものを追加してここに加えていただこうというふうに考えております。

それから、もう1つは、この調査報告の中に、概要書というのがございます。このページでいうと18ページからになるわけでございますが、この概要書というのを、特定行政庁、地方公共団体のほうでは閲覧対象にして、こういった情報を一般に公開をするというようなことで考えているところでございます。この中には、20ページにございますけれども、要是正の指摘があった項目ですとか、不具合の内容、こういったものを書いていただこうかと考えているということでございます。これらを閲覧できるようにするというところでございます。

以上がこの資料のご説明ですが、今日この懇談会でご了解いただければ、10月にもパブリックコメントをしたいと考えておりますが、今日は懇談会ということでございますので、残りの先生方にも書面でご意見を伺った上で、ご了解いただければパブリックコメントにさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明について、何かご質問・ご意見等はございますでしょうか。どうぞ。

【委員】 今ご説明いただいた資料7の2ページなんですが、この②というアンダーラ

インを引いてある項目、文章が少しわかりづらいので、教えていただければと思ったんです。この後段の「代表する立場の検査資格者が明確にする」となっておりますが、これは何を明確にするのでしょうか。

【事務局】 すみません。これは「資格者を明確にする」……。

【委員】 「を」でよろしいんですね。

【事務局】 そうです。

【委員】 はい、わかりました。それと、例えば、私も建築士なのですが、これは報告を建築士がやることになっていきますよね。これについて、例えば、この検査項目を全部クリアするのにどれくらいの時間を想定しておられるのでしょうか。ちょっとその辺が、あまりにも項目がかなり、これだけきちんと書いていただくと膨大なもので、どのようにして検査をするのか、その具体的なイメージがわきにくくなってしまったのですが、ちょっとその辺を教えて頂ければと思います。

【事務局】 実はこれ自体は、新しく今回、法令上に位置づけますけれども、従来から、例えば、このような冊子で、同じような項目を大体決めておきまして、検査自体が特別追加的に増えるというわけではなく、従前から大体エレベーターは、こういうような大体検査をやっているところがございますので、検査時間が、多少詳しくなった部分もございますので、全く増えないと言われるとそうではないかもしれませんが、大幅に変わることはないかと認識をしております。

【部会長】 他のご意見は。

まず、先ほど事務局の方からお話になりました判断基準の用語を変えると。新しい提案になって、「要重点点検」、「要是正」と、これについて何かご意見はございますでしょうか。こういう方向かなということでもよろしいでしょうか。「要是正」というのは、是正を勧告して従わない場合には是正命令を出せると。「要重点点検」というのは、「要注意」というよりは少し重点的な点検項目だよと。要重点点検というのは、次の機会までに重点的にという、そういうような言葉になったということで、言葉についてはよろしいでしょうか。

ちょっと私のほうから2点ほど意見を述べたいと思いますが、4ページのゴムパッドの残存厚みの状況のところ、他のところが、先ほどの素線切れなんていうのは比較的定量的に書いてあるのに、ここと、他にもありますが、ちょっと定性的なんですね。次のときまでに接触するおそれが高いことと言ったような。これは例えば、前回からの摩耗量の2倍とか1.5倍とかという、少し定量的なものを書き加えるというのはいかがでしょうか。

前回少なくともはかっていると思うので、前回からの摩耗量というのは、少し安全性のところから見たら安全率を掛けるというあたりですが、いかがでしょうか。

【事務局】 実は、私どもが想定したのは、ほとんど多分この製造者基準の方で検査されていくだろうということで、ただ、万一製造者基準がないときにはそういうことも書いておかなければいけないなということですので、ご指摘のことも踏まえて、そこはちょっと専門家と踏まえて検討させていただきたいと思います。

【部会長】 もう1点よろしいでしょうか。ちょっと私自身、理解が不十分な点なのですが、14ページのところに、こういった形で点検に行かれた技術者がマークをしていくわけですね。「指摘なし」「要重点点検」「要是正」というのは今の話でいいのですが、4番目の「既存不適合」という項目がチェックされた場合に、左側の3つの項目はどういう形で対処されるのかなど。

【事務局】 不適合の場合には、残念ながら第九条命令というのはなかなかできないものですから、状況を見て非常に危険であれば、第九条ではなくて第十条のほうで必要な命令は出せることとなりますが、若干第九条と第十条では、例えば是正になったとしても、不適合であれば、すぐ直しなさいという命令はなかなか出しにくい面もございますので、程度を見て、不適合であれば、行政のほうで「要是正」の項目も判断をさせていただくと。そういう扱いになろうかと思えます。一応あまり不適合のものが、エレベーターの場合は、そんなには多くないと思えますが、例えば、特殊建築物の場合には、かなりそういうものも出ています。例えば耐震性の基準に合っていないようなもので、なかなかこれは即命令を出して改善というのは難しいかと思えますが、いろいろな行政指導をさせていただくということになろうかと思えます。

【部会長】 ということは、この欄に関して言えば、左側の3つのどこかにマークがあって、既存不適合の場合には、「既存不適合」の欄にマークがあるという、4つのうちのどれか1つではなくて、最初の3つのうちの1つと、この欄にマークがあるかないかという、そのあたり……。

【事務局】 そうではないです。

【部会長】 そのあたりは何か少し、現場の方がわかるような……。

【事務局】 注書きで、まだ未完成な部分もございますので、注書きでその辺は記載をする必要があるかと考えています。

【部会長】 もう1点よろしゅうございますでしょうか。これの、今のページの一番右

側に、「担当検査者名」というのがあって、これは今の説明では、これからやはり、検査した者は誰で、その人がどこまでやったかということをも明記させるという、この方向に関しては、皆さん、前回までもご了解いただいたと思うんですけども、先ほどおっしゃったように、作業的な手間を考えると、主担当以外で検査を行った者いる場合には書くといったように、何かすべてに、ここにAさん、Bさんと書くという手間を少し省けるところは省けるようなフォーマットをお願いしたいと思います。

【事務局】 検討させていただきます。

【部会長】 他に何かございますでしょうか。

【委員】 ちょっと確認なんですけど、使っている言葉なんですけど、タイルの浮きに関して、1ページのところで、「打検」という言葉をお使いになっているんですけども、後ろの、エレベーターだとか、それから遊戯施設も、「テストハンマーによる打検」という言葉が出てきて、他のものではどのような意味でお使いになっているか、私はよく知りませんが、タイルとかの、あるいは外壁のコンクリートのような壁で「打検」という言葉と、それから通常使う「打診」という言葉は、一部に使い分けをされている例がありまして、打診というのは傷がつかないようにたたくというイメージがありまして、「打検」というのは、何かテストハンマーのトンがったところをコンとやって、傷がつくようなことでどうこう調べるのを打検と言っているような使い方の例がありますが、ここではそういう傷をつけて確認するという意味ではないですよ。できればタイル等のところでは、「打検」ではなくて「打診」という言葉の方がいいのではないかと。設備機器では、どのような意味でお使いになっているか、ちょっと私は通常どういう言葉を標準語でお使いかよくわからないんですけど、少なくともタイルのところは「打診」という言葉のほうがいいと思います。

以上、意見です。

【事務局】 用語については、ご意見も踏まえて、もう少し精査をしたいと思います。

【部会長】 他に何か、この資料につきまして。どうぞ。

【委員】 すみません、遊戯施設のシートについて伺いたいことがあるんですけども、2点。1つが、21ページの「舞台及び床」という項目が1.6にあると思いますが、こちらの「安全柵、手すりの破損」という項目です。この「要是正」のところに、「安全柵、手すりに破損があること」というので、これは文言のとおりでよろしいと思いますが、例えば、この間のエキスポランドの例など見ますと、安全隔離距離という観点も必要だと思

ます。どういうことかと言いますと、破損はしていなくても変異があったりして、実際の安全離隔距離がとれていないというようなケースがあると、そこも想定しておかなければいけないという気がしまして、変異という観点の検査項目もあったほうがいいかなという気がいたします。

それから、もう1点なのですが、例えば、先ほどの26ページですと、ご説明いただきました台車ですが、摩耗の考え方です。大体これでよろしいかとは思いますが、こちら、具体的に検査の年限というのを、1年ですとか3年という形で決めております。遊戯施設によっては、非常に忙しく動いて、年間走行距離が相当いくというような考え方もあると思いますので、この設定根拠の1年とか3年というのは、稼働の非常に繁忙というか、要するに客が入る遊園地で多く稼働している場合と、あまり客が入らない場合があることを考えると、設定根拠が多く稼働した場合でどのくらい年間走行距離を走るのかということ、このことを基準に、この3年とか1年というのを決められているのかどうかということ、その辺の設定根拠が明確であった方がよいと思いますので、設定根拠が明確かどうか少し気になったので。

【事務局】 まず前半については、ご指摘を踏まえて、専門家の方のご意見も踏まえて検討させていただきたいと思います。

それから、26ページについては、そういうご意見もあることは大体承知しておりますが、通常、子どもが考えていたのは、いろいろなばらつきがあるにしても、1年に1回は探傷試験をやっていただくというのが原則かと考えております。しかし、非常にスピードが遅いもので、なかなかそんなにスピードが出ないものは3年ということですが、多少稼働の状況などを踏まえて、この点については、例えば稼働するものは少し短くとかいうような議論があるということであれば、少し検討させていただきたいと思っております。

【委員】 すみません。逆に言いますと、あまり動いてもいないのに頻繁に点検というのも、ある意味では無理を強いることになるかなと思いますので、その辺も踏まえて、期間と稼働した距離というか、動いた距離という視点もあっていいのかなという意味も含まれておりますので、この辺もご検討いただければと思います。

【事務局】 ご意見を踏まえて検討したいと思います。

【委員】 まず質問ですが、エレベーターに関しては、報告する義務があるのは、区分所有マンションの場合は管理組合ということになるわけですね。そうすると、よく周知をしていただかないと、必ずしも皆さんがそういう自覚を有していると言い切れないし、

一方、きちんと検査を業者をお願いしているのに「どうして私たちが責め立てられるの。」という気分にもなりかねないので、その辺は十分な周知をお願いしたいと思います。

というのは、業者に、「ちゃんとやっているのだから何が文句あるか。」というような気分には大体なりがちですし、それから、例えば、エレベーターのメンテ会社に検査を発注すると、メンテ会社が全部報告書を書いてくれると思っていてよいのでしょうか。いや、そうじゃないと。管理組合の人が、何か書かないといけないよというところがあるのかしらと。私はよくわからないのですが、例えば、不具合があったかどうかは、メンテ会社が承知していることはあるでしょうけれども、すべてを承知しているかというところ、それは知らされていないものまでには知りませんと。同じことは管理者の、管理者というか、管理組合側も、理事長なりにきちんと報告が必ず来ているかというところ、そうじゃない場合も当然あるでしょうから、それはある程度の漏れは仕方がないだろうと思いますが、少なくともマンションの管理組合等に十分な周知をしないと、なかなかこれは大変なことかと思いますが。

【事務局】 まず、実態を申し上げますと、おそらくほとんどの部分は、メンテをしているメーカーの方が、いわゆる検査者が書いて、ただ、そうは言っても管理組合の理事長さんの名前で報告するケースがございますので、確認をして、はんこを押していただく必要があると思います。不具合のところも、おっしゃるように、多分エレベーターメーカーで把握しているものと管理組合で把握しているものと、両方、多分この内容を見て、確認をして出していただくということになると思いますので、そういったことについて、行政庁を通じてと同時に、またそういう管理組合の方にも、こういったものを周知するように努力をしていきたいと考えています。

【部会長】 管理組合と管理会社とメンテナンスしている会社の三位だと思っております。他によろしゅうございますか。

私、もう1点だけちょっとお願いしたいんですけれども、この17ページと、後ろの36ページに、昇降機と遊具施設の不具合の情報をまとめた資料がございますね。ここに、私の提案としては、不具合を指摘した人の名前を残したいと思っております。どのような立場の方がどのような観点からこういう不具合を見つけたと。主には多分検査者ではないかと思っておりますが、その方の指摘という形で、ここにやはりアイデンティティーというのか、欄を増やすようでも申しわけないんですけれども、記載する欄があったほうが望ましいという意見でございます。

【事務局】 不具合ですから、多分発見者と言うんでしょうか、そういうことになるかと思うんですが、そういうことで修正をしたいと思います。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 そういう技術的なことではなくて、この間、ある国に行ったら、エレベーターに乗ったら、馬に乗っているぐらいグラグラしました。日本は地震の多い国なので、非常に基準としては厳しいものがある。あるいは、その後の定期制度なんていうのはこんなになっているのだよということで、国民はある程度安心していいのではないかと。ハーモナイゼーションだとか、いろいろなことを言われるけれども、諸外国と比べると、どのようになっているのですか。

【事務局】 機構自体の中身はそんなに変わらないと思いますが、おっしゃるように耐震の部分とか、そういったところは、やはり地震国でありますので、少し厳しいものがあるかと思いますが。それから、一般的に言うと、やはり日本のメーカーの製造の品質といましようか。

【委員】 よいと。

【事務局】 一般的に言うと、よいのではないかと考えられるわけでございますが、なかなかこれは具体的にと言われても困りますが、おそらく、かなりスピードの制御とか、床にきちんと止まるとかいうところは非常に性能とか品質はいいのかなというようには感じています。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 私が言うのも変ですが、ヨーロッパですと、かごのほうに扉のついていないエレベーターなんかはまだまだよく使われていますね。日本では見かけることはめったにないと思いますけれども、いろいろ違うと思います。

【部会長】 他によろしゅうございますでしょうか。

どうもありがとうございました。これに関しては、少し皆様方からの追加のご意見を、ある期間、議事録と同じように、来週いっぱいまでご意見をいただくということでよろしいですか。

【事務局】 はい。

【部会長】 それで、先ほどお話があったように、今日は懇談会という形でございますので、この資料7につきましては、本日ご欠席の委員に通信でメール審議をさせていただいて、1週間なら1週間、1週間、2週間で期日を限って、メール審議の結果、ご承認さ

れたらパブリックコメントに回すと。ですから、パブリックコメントにかけるということ、この内容についてメール審議ということにさせていただきたいと思います。そういう手続でよろしゅうございますね。

【事務局】 はい。

【部会長】 期間的にはどういたしましょうか。

【事務局】 できれば1週間ぐらいでお願いできないかと。ちょっと短期で申しわけございません。

【部会長】 では、先ほどの議事録の修正のところにありましたように、来週いっぱいということだと、10月5日でよろしいでしょうか。では、先ほどの議事要旨と含めて、資料7について、お持ち帰りになって、ご意見がありましたら、10月5日の金曜日までに事務局にご意見を寄せていただくということにさせていただきたいと思います。

では、次の議題に移らせていただきます。次の議題が、定期報告に係る資格制度ということで、これは資料8ということでございます。事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【事務局】 先ほど申しあげました定期報告につきましては、検査の具体的な方法とか判断基準をどのような形で明確化をするということでございますが、前回、検討事項というのが、参考資料2というところがございます、この中でいくつかの課題があると。例えば、回転ドアなどの安全対策、それから第三者の専門家によるチェックの方法が必要ではないとか、3番に資格制度、それから4番が維持保全の関係、それから不具合情報関係ということでございますが、このうち、今日は(3)の部分を少しご議論いただきたいと思いますと考えております。

資料8に戻っていただきまして、今、定期報告というのは、先ほど申しあげましたけれども、大きく言うと3つございます。特殊建築物といたしまして、これは多くの人が集まるような建物でございます。百貨店とか劇場とか、こういう比較的大規模で多くの人が集まる。共同住宅も一定の建物が入っているということでございます。こういったものについて、建物本体の定期調査。これは大体3年に1回実施をすることになっております。耐震性ですとか、外壁が落ちそうとか、そういったようなことを物理的な面を中心に調査をしていると。

それから昇降機。これは昇降機と書いてあるのは遊戯施設も入っておりますが、こういった動くものの定期検査。それから、もう1つは、動く物といたしまして、通常の換気

設備とか空調設備とか、こういうものの定期検査と、こういう3つのものがございまして、それぞれ一級、二級の建築士か、あるいは大臣が定める資格を有する者ということでございまして、建物は一級建築士がやっているケースが多いかと思いますが、設備系はやはり大臣が定める資格を有する者がやられているケースが非常に多いということでございまして。

この大臣が定める資格者というのはどういう人かといいますと、1つは、建築基準適合判定資格者で、これはいわゆる建築主事さんという、審査で確認とか検査をやる方の資格でございまして。これは国家試験がございまして、一級建築士でないと受けられないという、少しレベルの高いといいたいまいしょうか、そういった資格になっています。それ以外に、それぞれ、講習を受けて、それを修了した人ということで、特殊建築物等調査資格者、昇降機検査資格者、建築設備検査資格者と、こういう3つのものがあるわけでございまして。この昇降機検査資格者の中には遊戯施設も入っているということでございまして、それぞれこの受講する資格が決められております。例えば、特殊建築物であれば、大学で建築とか土木、機械、電気、こういったものを修めて実務経験2年以上と、昇降機の場合には、建築とか土木ではだめで、機械とか電気の人と。それから設備のほうは、建築は入りますが、土木はだめですよというようなことで、ちょっと微妙に違ってはおりますが、大体大学でそういう専門を修めて、2年間の実務経験を有する者という方になっているということでございまして。あと、学歴等に応じて、それぞれ実務経験に差が出てきているということでございまして、そういう実務経験と学歴のある人がこの講習を受けて、修了したらこの資格をもらえるということになっているわけでございまして。

次に2ページをお開きいただきたいと思っております。現在は、毎年1回、この講習が行われてはございまして、講義と講習ということで、結構、講義時間は長くて3日から4日ぐらいかけて行われているということでございまして。

最後に修了考査がございまして、特殊建築物の場合は択一式の30問、それから昇降機も30問でございまして。設備のほうは25問ということで、それぞれ大体3分の2を目安取ると合格ということになって修了するということになっているわけでありまして。

現在、資格者はどれくらいいるかということ、実はこれは累積でございまして、もう業務をやめていらっしゃる方等々いらっしゃるかと思うんですが、そこはちょっとなかなか把握できませんが、今、特殊建築物が3万4,000人、昇降機が2万9,000人、設備は4万5,000人ということになっております。

今の問題点でございまして、まず1つは、登録するような仕組みがないということでございまして。

ざいまして、例えば、住所とか、処分を受けたから受けられないというようなことを登録しておりません。それから転職をしたとか死亡の状況もわからないというところでございます。

それから、もう1つは、今、実は大臣が定める要件として、そういう実務経験の他に、実務経験等を偽っていないかとか、検査を粗雑にしないかというようなことを大臣の定める要件として決めており、例えば実務経験を偽った場合には、要件を満たさなくなるので資格はなくなりますよと規定されており、あるいは検査を粗雑にしたというのがわかったら、大臣の定める要件と合わないから資格はなくなりますよと規定されておりますが、その際どのような手続が要るのかとか、それから、一旦資格がなくなった人が再受講すれば受けられるのか受けられないのかというのが明確になっていないというようなことで、どのような手順で、そのような手続をとればよいのか。それから、資格がなくなった方はどうすればまた回復できるのかとか、できないならできないというようなことも明確な規定がないということでございます。

それから、もう1つの大きな問題は、資料の上に記載されている講習時間を見ていただくとわかりますが、この講習の大半は、いわゆる基礎的な工学的なものが大半になっております。検査基準のところは、一番下に書いてございますが、特殊建築物で4時間、昇降機・遊戯施設で4時間、設備は2時間半ということになっているんですけども、その内容自体も、調査方法、検査方法、判定基準について、十分に行われているというのには少し足りないかなという状況にございまして、例えば、どのようにテストハンマーで音を判断すればいいのかとか、それから、さびとか腐食の程度をどう判断すればいいのかとか、機器の使用法といったことについては、必ずしも十分に講習も行われていないというようなことがあって、どうもこの辺のところは、今回のいろいろな事案につながっているのではないかと考えられます。

それから、もう1つは、一番下にございますけれども、今回この資格者というのは、一回講習を受ければ、未来永劫資格者でいられるわけにございまして、やはり法令改正とか、あるいは検査基準が変わったということに対応した知識の習得がきちんとできているかということが問題でございます。こういったようなことを踏まえて、3ページ目でございますけれども、現在は、登録修了証みたいなものは出してしておりますが、もっときちんとした形で、1つは住所、氏名、生年月日、受講の修了日とか、登録番号、こういったものときちんと登録をした上で、免状を交付する仕組みをつくったらどうか。それを踏まえて登

録資格の抹消ですとか、再受講の制限。例えば2年間はだめですよとか、3年間はだめですよというようなことの手続を明確化したらどうかということでございます。

それから、もう1つは、講習内容については、検査方法、判断基準、今回かなり明確化させていただきますので、その部分についての講習を増やすと。逆に言うと、それ以外の工学的な部分は少し時間的に減らしてもいいのかなという感じもしておりますが、そういった全体の時間のバランス配分を考えて、そういったものを充実したいと。その上で修了考査についても、実際の検査・調査に即したような修了考査を実施して、ほんとうにその検査方法とか判定基準を十分に理解しているかどうかということ进行を問うようなものにしたらどうかと考えております。

最後に、期間はこれから検討しなければならないと思いますが、例えば3年～5年ぐらい、建築士が3年ごとの定期講習を義務づけましたので、それらを参考にして、定期講習を義務づけすることを検討したらどうかと。その中で、法令改正とか、あるいは検査方法見直し等が行われた場合にそういったことについての講習、それから修了考査というものを実施をしたらどうかということございまして、その際、免状を交付いたしますので、その免状を持たない方については、それ以降の定期検査とかができないというようなことにしたらどうかということございまして、こういった方向で、資格者についての見直しをしていったらどうかということでお諮りしたいと思います。

【部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの定期報告に係る資格制度、資料8について何かご質問・ご意見等はございますでしょうか。

前半が今の実態をお話しいただいて、3ページ目に方向性ということで、この3点ということでございますね。あと、法令上の位置づけというところが前にあって、その規定がありましたが、これは登録と別途で何かお考えなんですか。現行制度の問題点が3つあって、一番目のところが、今のお話の登録、実態の把握の問題と、それから後段のほうに、虚偽の申し出があった場合に対する対応が明文化されていないというのがありましたが。

【事務局】 実は、その登録して行うような仕組みをつくった上で、例えば資格抹消の際の要件を決めて、どのようにやればいいのか。例えば、免状のようなものを返納させるとか、それから、例えば免状を返納させたら、今度再度受験するまでの期間は何年間制限しますよとか、そういったことを明文化して、その後の手順といたしまししょうか、手続がはっきりするような形にしていきたいということでございます。

【部会長】 いかがでございましょうか。3ページ目の3点のことについて、きょうの

ところは見直しの方向の議論でよろしゅうございますね。こういった点に関して。登録をするということと、必要な講習の内容を見直すということ。それから、スキルアップというようなフォローアップをちゃんとするという3点でございます。

【委員】 最初に、1つ教えていただきたいことがあります。定期調査・検査を実際に行ったものは、行うことができるのは一級建築士、二級建築士または資格を有する者ということになっているんですが、実態的には、この資格を有する者の比率がそれぞれの調査報告でどのような状況なんでしょうか。どういう観点からの質問かという、ほとんどが資格を有する者で実態上運用されているということであれば、今考えられている方策というのは非常に実効性が出てくるとは思いますが、一級建築士ないしは二級建築士がおやりになっているという実態があるとすると、あまりエフェクティブな効果を生まないのではないかと思います。

【事務局】 特殊建築物のほうは、いわゆる建物本体の調査ですので、これはおそらく、統計的に調べておりませんが、多分5割から6割は建築士の方がやられているのではないかと。残りが、この資格を持っている方で。

ただ、建築士の方も、結構この講習は受けていらっしゃる方はいらっしゃる、そういう意味では、かなりこの講習自体を受けている方がやっているのが多いと思います。

それから、設備と昇降機については、100%までとは言えませんが、ほとんどがこの資格者がやられているということですので、そういう意味では、この見直しが行われれば、かなりきちんとした形で検査方法とかいうものの徹底はできるのかなというふうには考えています。

【部会長】 よろしいですか。他に何かご意見はございますでしょうか。

【委員】 これは当然お考えだろうと思うんですけども、既にこの検査資格者などを持っている方を、この新しい見直しをされた制度の上でどう扱うかということについては、どのような方向性なのでしょう。遡及するようなことなのか。

【事務局】 おそらく、この定期講習のようなものができれば、次に受けていただくときに、新しく免状をお渡しする。あるいは、その前に必要だという方にはお出しをするということで、当然、経過措置も置いた上で、運用はその段階で移行していくという形にしていけないかと考えております。

【委員】 よろしくお願ひします。

【部会長】 他に何か。

今のお話の3枚目の3つ目だと思います。我々が一番なじみ深いのは運転免許証の切りかえみたいなものだと思いますが、あまりにも失効する場合が多くて仕事ができなくなるような事態は避けるような方策を是非お考えいただきたいと思います。これは本人の責任でもあると思いますが、やはりシステムとして、ある程度それを救うような形で。

他に、この資料について。これは、今日決めるのではなくて、こういう方向で検討するんだけれども、この方向でよろしいでしょうかという、大まかな方向のご承認ということでもよろしいでしょうか。

【事務局】 できればこの方向で検討させていただきまして、また改めてお諮りをしたいと思っておりますので、他の先生方にも、少しこの資料でご意見を伺って、その意見を踏まえて検討したいと思っております。

【部会長】 他によろしいですか。特にご意見ございませんでしょうか。

それでは、先ほどの資料7と同じく、この資料も、今日ご欠席の方に照会して、こういう方向でよろしいかということをおあわせて聞いて、次回のこの部会で議論を進めていくという手続にさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、次に最後でございます。今後の検討課題ということで、これは前回の資料の続きだと思います。参考資料2でしょうか。これについて、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】 先ほど少しご説明させていただきましたが、参考資料2が、前回の部会でお出した資料でございまして、今日、(3)番目のところについて、少し基本的な方向をご議論いただきました。それ以外の部分について、これからまた引き続き、(1)、(2)、それから(3)番目も詳しいところがございますが、(4)、(5)というところについて、次回以降、すべて一度にとはなかなかいかないかもしれませんが、逐次、中身について、今後、私どものほうで原案を作成して、ご議論をいただきたいと考えております。

【部会長】 これについては、前回の第8回の部会でご紹介してあることではございますけれども、何かご意見等ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、本日の全体のことについて、最初にいただいた報告のことも含めて、何か全般的なご意見、どなたか必要であれば承りたいと思っておりますけれども。

特にないようでしたら、皆様方、お忙しい中、ご出席いただきまして、本日の懇談会はこれもちまして終了ということで、次回の予定は、今の参考資料の後ろに載せてございますけれども、10月30日、これが第9回部会ということになるわけですね。

- 【事務局】 はい、そうでございます。大変申しわけございません。
- 【部会長】 部会ということで、是非皆様方、ご出席いただくようお願いしたいと。
- 【事務局】 時間は4時から6時ということで、よろしく願いいたします。
- 【部会長】 16時から18時。
- 【事務局】 はい。場所は、今調整中でございますので、後ほど。
- 【部会長】 場所は、決まりましたら、追ってご連絡するというにさせていただきますと思います。

それでは、本日は、長時間にわたるご検討ありがとうございました。以上をもちまして、本日の懇談会を終了させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

— 了 —