

既設エレベーターの安全性確保に向けて 報告書（案）

平成 23 年 月

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

「既設エレベーターの安全性確保に向けて」報告書 目次

I. はじめに	3
(1) 検討の背景	
(2) 既設エレベーター安全性向上WGにおける検討	
(3) 本部会によるとりまとめ	
II. 既設エレベーターの現状と課題	5
1. 戸開走行保護装置に関する取扱い等の現状	5
(1) 建築基準法上の取扱いの現状	
(2) 戸開走行保護装置の設置の現状	
(3) エレベーターの修繕の現状	
2. 戸開走行保護装置の設置に向けた課題	7
(1) 費用	
(2) 工期	
(3) 行政手続き	
(4) 既存不適合	
(5) 大臣認定制度	
(6) 所有者等の意識	
(7) 建築物の用途に応じた特性	
III. 既設エレベーターの安全性確保に向けた基本的方針等	9
1. 既設エレベーターの安全性確保に向けた基本的方針	9
2. 戸開走行保護装置の設置促進に向けた技術面の基本的考え方	10
IV. 既設エレベーターの安全性確保に向けて講じるべき措置	12
1. 戸開走行保護装置に係る大臣認定制度の合理化	12
(1) 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大臣認定制度の合理化	
① 既認定品に関する運用の合理化	
② 新たな大臣認定に関する運用の合理化	

(2) 既設機器を活用した戸開走行保護装置の後付けの円滑化	
① 待機型ブレーキを採用したエレベーターに関する大臣認定制度の運用の明確化	
② 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	
2. 戸開走行保護装置等に関する情報提供の推進 14
(1) 戸開走行保護装置の設置に係る情報の表示	
(2) 大臣認定を受けた戸開走行保護装置に係る情報公開	
(3) 保守点検に係る技術情報の開示	
3. 戸開走行保護装置の設置に対する支援策の創設 15
4. 戸開走行保護装置を設置する際の行政上の取扱いの明確化 16
5. 所有者等への働きかけ 16
(1) マンションの長期修繕計画等への盛り込み	
(2) 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	
(3) 荷物用エレベーターへの対応	

「既設エレベーターの安全性確保に向けて」報告書

I. はじめに

(1) 検討の背景

平成18年6月に発生したシティハイツ竹芝エレベーター事故を受け、エレベーターの安全に係る技術基準の見直しが行われ、平成21年9月28日より新設のエレベーターについては戸開走行保護装置の設置が義務付けられた。

しかし、既設のエレベーターについては、同装置の設置が義務付けられていないことから、「シティハイツ竹芝エレベーター事故調査報告書」（平成21年9月8日）において既設のエレベーターへの戸開走行保護装置の設置の促進に関する意見が付されたところであり、これについてはエレベーター事故被害者遺族からも要望がなされた。

このような背景の下、費用、工期等の理由により既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置が十分に進んでいない状況に鑑み、社会資本整備審議会建築分科会建築物等事故・災害対策部会において、設置が容易で確実な安全装置の機能及び設置促進策について検討することとした。

(2) 既設エレベーター安全性向上WGにおける検討

平成23年1月、上記の検討を進めるため本部会の下に「既設エレベーター安全性向上WG」を設置した。当該WGの委員は次のとおりである。

主査	藤田 聡	東京電機大学工学部教授
委員	青木 義男	日本大学理工学部教授
	稲葉 博美	滋賀県立大学工学部教授
	島野 康	独立行政法人国民生活センター参与
	谷合 周三	弁護士
	向殿 政男	明治大学理工学部教授

また、既設エレベーター安全性向上WGにおける検討経緯は、次のとおりである。

第1回WG 1月27日（木）

- WGにおける基本的論点について
- エレベーターメーカーへのヒアリング①

第2回WG 2月9日(水)

- エレベーターメーカーへのヒアリング②

第3回WG 2月23日(水)

- 保守管理会社へのヒアリング
- 所有者・管理者へのヒアリング①

第4回WG 4月25日(月)

- 所有者・管理者へのヒアリング②
- マンションの所有者へのサンプル調査結果報告
- 海外の参考事例紹介
- 設置が容易で確実な安全装置の機能等について

第5回WG 6月17日(金)

- 報告書(案)の検討

パブリックコメント募集 6月18日(土)～7月19日(火)

- 報告書(案)についてのパブリックコメント募集

第6回WG 8月8日(月)

- パブリックコメントの結果報告
- 報告書とりまとめ

(3) 本部会によるとりまとめ

本報告書は、平成23年8月、「既設エレベーター安全性向上WG」からの報告を受け、本部会において審議の上、本部会の報告書としてとりまとめたものである。

今後、本報告書の提言を踏まえ、既設エレベーターの安全性確保に向けた施策が早期に実現されることを期待する。

II. 既設エレベーターの現状と課題

1. 戸開走行保護装置に関する取扱い等の現状

(1) 建築基準法上の取扱いの現状

従来、建築基準法においては、エレベーターの戸開走行を防止するため、かご又は昇降路の出入口の戸が開いていることを検知し、運転制御装置を経由して、動力を切断し、電磁ブレーキを作動させる調節装置（戸開走行防止装置）の設置が義務付けられていた（同法施行令第129条の8第2項第二号）。

しかし、平成18年6月に発生したシティハイツ竹芝エレベーター事故を受け、平成21年9月28日に改正建築基準法施行令が施行され、駆動装置又は制御器に故障が発生して戸が開いたまま、かごが動いた場合であっても人が挟まれないように、かごを自動的に制止させる「戸開走行保護装置」の設置が義務付けられた（同法施行令第129条の10第3項第一号）。

【建築基準法施行令の関係条文】

（エレベーターの駆動装置及び制御器）

第129条の8 エレベーターの駆動装置及び制御器は、地震その他の震動によつて転倒し又は移動するおそれがないものとして国土交通大臣が定める方法により設置しなければならない。

2 エレベーターの制御器の構造は、次に掲げる基準に適合するものとして、国土交通大臣が定めた構造方法を用いるもの又は国土交通大臣の認定を受けたものとしなければならない。

- 一 荷重の変動によりかごの停止位置が著しく移動しないこととするものであること。
- 二 かご及び昇降路のすべての出入口の戸が閉じた後、かごを昇降させるものであること。
- 三 エレベーターの保守点検を安全に行うために必要な制御ができるものであること。

（エレベーターの安全装置）

第129条の10 （略）

2 （略）

3 エレベーターには、前項に定める制動装置のほか、次に掲げる安全装置を設けなければならない。

一 次に掲げる場合に自動的にかごを制止する装置

イ 駆動装置又は制御器に故障が生じ、かごの停止位置が著しく移動した場合

ロ 駆動装置又は制御器に故障が生じ、かご及び昇降路のすべての出入口の戸が閉じる前にかごが昇降した場合

二～四 （略）

4 前項第一号及び第二号に掲げる装置の構造は、それぞれ、その機能を確保することができるものとして、国土交通大臣が定めた構造方法を用いるもの又は国土交通大臣の認定を受けたものとしなければならない。

現在、戸開走行保護装置についてはすべて国土交通大臣の認定を受ける必要

があることとされており、大臣認定を行う際の評価の基準（業務方法書）においては、原則として、①二重系のブレーキ、②戸開走行検出装置（特定距離感知装置等）、③二重系の制御装置（制御プログラム）の3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。

この改正建築基準法施行令が施行された平成21年9月28日以降に着工した建築物に設けられるエレベーターについては、戸開走行保護装置の設置が義務付けられている。一方、約70万台あると言われる既設エレベーターについては、既存の建築物や建築設備に対して新たな建築基準法令の規定を直ちに適用しないという既存不適格不遡及^{注)}の原則により、戸開走行保護装置の設置は義務付けられていない現状にある。

注) 既存不適格不遡及

建築基準法の新たな規定を既存建築物についても適用すると、それまで適法だった建築物が違反建築物となるという不合理な場合が生じるため、建築基準法第3条第2項において、既存建築物に対しては当該新たな規定を適用しないこととされている（既存不適格）。

一方、ひとたび既存不適格建築物の取扱いを受ければ、その後どんな大改築を行っても現行基準の適用を除外されることになりかねないため、原則として、当該建築物の増改築、大規模の修繕・模様替といった所有者の投資機会に合わせて、不適格な部分も含め、全面的に建築基準法の現行基準を適用することとされている（同条第3項）。

（2）戸開走行保護装置の設置の現状

本WGにおいてエレベーターメーカー、保守管理会社、所有者・管理者等に対して行ったヒアリングの結果、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は、2. に示すような阻害要因を背景として、次のような状況が見受けられた。

- エレベーターの全面改修工事や巻上機を交換する部分改修が行われる場合は、戸開走行保護装置の設置が進んでいる。
- 上記以外の部分改修の場合、戸開走行保護装置の設置は進んでいない。
- 戸開走行保護装置の設置だけの部分改修はほとんど実施されていない。

（3）エレベーターの修繕の現状

国土交通省が作成しているマンションの「長期修繕計画作成ガイドライン」（平成20年6月）では、エレベーターに関する推定修繕項目として、「かご

内装、扉、三方枠等（補修、修繕周期15年）、「全構成機器（取替え、修繕周期30年）」が示されている。

実際の修繕は、調査診断の結果に基づき適時適切に行われる必要があるが、実態としては、築後30年を超えるマンションを対象とする調査では、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。

2. 戸開走行保護装置の設置に向けた課題

以上のような現状を踏まえ、本WGにおいてエレベーターメーカー、保守管理会社、所有者・管理者に対して実施したヒアリングやマンションの所有者へのサンプル調査において、既設エレベーターに戸開走行保護装置を設置するに当たっては、次のような阻害要因の解消・改善が課題であるという意見があった。

(1) 費用

既設エレベーターの機種によっては比較的安価（例えば100万円以下）で戸開走行保護装置を設置できる場合もあるが、一般的に同装置を後付けしようとするると高い費用（例えば500万円以上）が必要になる。既設エレベーターに戸開走行保護装置の設置を促進するためには、同装置の価格の低下や、そうした改修工事に対する補助金等による支援策が必要である。

(2) 工期

戸開走行保護装置を設置しようとする際に行う制御装置関係の改修工事には1週間程度の工期、巻上機を交換すると2週間程度の工期が必要となり、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すると特に高齢者等の移動が不自由となるため、改修工事による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。

(3) 行政手続き

既設エレベーターに戸開走行保護装置を設置する際の行政手続きについては、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。

(4) 既存不適格

戸開走行保護装置のみを設置したとしても、地震時管制運転装置などその他の既存不適格事項の改修がなされなければ引き続き既存不適格であることには変わりはなく、戸開走行保護装置単独の設置の効果を説明しづらい。

(5) 大臣認定制度

既認定品の仕様書の記載事項についての軽微な変更が生じた場合に簡易に大臣認定の追加取得ができる仕組みや、既設機器を最大限活用して大臣認定品と同等の構造とした場合の取扱いが明確でないため、既設部品の活用等が容易に進まない。

(6) 所有者等の意識

所有者等の多くは、現在エレベーターが問題なく動いていることから、戸開走行保護装置の設置の必要性を感じていない。

(7) 建築物の用途に応じた特性

本WGにおけるヒアリングの結果、建築物の用途に応じて上述した阻害要因にも異なる特性が見受けられた。

例えば、分譲マンション（特にエレベーターが1台しか設置されていないマンション）については、費用や工期の観点のほか、区分所有者による合意形成が必要である点において、賃貸マンションよりも容易に普及が進まない側面が見受けられる。

また、学校や病院を含む公的建築物については、公共的な用途の性格上積極的な対応が望まれるが、戸開走行保護装置のみを設置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を解消しようとする多額の予算措置が必要になるといったジレンマが見受けられる。なお、学校など夏期休暇等がある用途については工期が大きな阻害要因とはならないとの意見もあった。

商業施設等についても多数の者が利用するものであることから、早期の対策が望まれるが、サービス提供の継続性の観点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る。

Ⅲ. 既設エレベーターの安全性確保に向けた基本的方針等

1. 既設エレベーターの安全性確保に向けた基本的方針

本WGにおいては、既設エレベーターの安全性確保を図るためには、前述のような阻害要因を解消・改善することが課題であるという認識の下、設置が容易で確実な、かつ経済性にも優れた戸開走行保護装置の機能の明確化等について検討を行ってきた。

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、その義務付けを行うことは、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、設置の普及に当たり優先順位を付けつつ様々な設置促進策を総動員して講じていくことが必要である。具体的には、既設エレベーターの安全性確保に向けて、次のような基本的方針を踏まえ、戸開走行保護装置の設置等を強力に促進していくべきである。また、今後この対策による進捗状況を踏まえ、更に効果的な対策となるよう見直していくべきである。

①関係部局や業界団体等の協力

分譲マンション、賃貸マンション、公的建築物、商業施設等の特性に応じて（例えば分譲マンションについては長期修繕計画への位置付けを行うなど）、関係部局や業界団体等の協力を得て普及の推進を図る。

②設置状況の周知・表示等の情報提供

設置状況の周知・表示等の情報提供を積極的に実施し、普及の促進を図る。その際には地震対策として必要となる地震時管制運転装置等の普及と併せて行うことにより相乗効果を利用する。

③分譲マンション等に対する支援

合意形成が必要であるため設置の困難性が高い分譲マンション等を中心に支援策を講じる。

④設置が容易な製品の普及促進

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る。具体的には、下に述べるような技術面の基本的考え方に即して戸開走行保護装置の設置を促進する。今後、エレベーター業界においては、より経済性に優れた戸開走行保護装置の開発を促進すべきである。

2. 戸開走行保護装置の設置促進に向けた技術面の基本的考え方

現在、既設エレベーターは約70万台あると推定されているが、これら既設エレベーターの機種や仕様に応じて、戸開走行保護装置の設置に要する費用や工期を勘案し、かつ、安全性のレベルを確保するという条件は保持しつつ、次のような基本的考え方により安全性確保のための措置を検討すべきである。なお、地震管制運転装置など他の既存不適格事項の解消が同時にできる場合は、既設エレベーターの安全性を確保する上で総合的な効果があると考えられる。

①二重ブレーキのあるエレベーター（約20万台）

ロープ式のエレベーターについては、設置後の経過年数が概ね10年未満のものは機械室のないもの（巻上機、制御装置等の主要機器を昇降路内に設置したもの）が主流であり、これらの巻上機の多くは常時作動型の二重ブレーキを採用している。

このため、これらの機種については、全面的な改修によらず部分的な装置の付加により改修することが可能である。

したがって、これら既に二重ブレーキのあるエレベーターについては、既設の二重ブレーキを活かしつつ、戸開走行検出装置（特定距離感知装置等）、追加的な信号装置を設置することにより戸開走行保護装置が容易に実現できるよう、大臣認定制度の合理化を検討すべきである（IV. 1.（1）参照）。

②二重ブレーキのないエレベーター（約40万台）

設置後の経過年数が概ね10年以上のものは機械室を有するものが主流であり、これらの殆どは常時作動型の二重ブレーキを採用しておらず、このブレーキ自体の二重ブレーキ化により対応する場合、大幅な機器の交換が必要となる。

したがって、これらのエレベーターについては、追加的な設置が可能である待機型ブレーキの設置による対応を促進するとともに、併せて、既設機器を可能な限り活用し機材費を削減したり、逆に、既設の制御装置とは独立の装置とすることにより作業を効率化するという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様々な工夫を容易に実現できるよう、大臣認定制度の運用の明確化を図るべきである（IV. 1.（2）①参照）。

③油圧式エレベーター（約10万台）

油圧式エレベーターは近年設置台数が減少しているが、既設のものが約10万台あると言われており、これらについては、戸開走行検出時に作動油の逆流を阻止する逆止弁（二つめの弁）を採用し、併せて、二重ブレーキのないエレベーターと同様に、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様々な工夫を容易に実現できるよう、大臣認定制度の運用の明確化を図るべきである（IV. 1.（2）①参照）。

④新たな方式の採用の円滑化

上記のような常時作動型・待機型ブレーキ、逆止弁の設置以外の方式であっても、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認定できることについて周知し、その促進を図るべきである（IV. 1.（2）②参照）。

IV. 既設エレベーターの安全性確保に向けて講じるべき措置

1. 戸開走行保護装置に係る大臣認定制度の合理化

(1) 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大臣認定制度の合理化

① 既認定品に関する運用の合理化

現在、既に大臣認定を取得している戸開走行保護装置の多くは常時作動型の二重ブレーキを採用したものであるが、既設エレベーターに設置しようとした際に大臣認定の内容と異なる部品が用いられ認定の範囲から少しでも外れると、大臣認定を取り直さなければならないため、既設エレベーターに戸開走行保護装置の設置がスムーズに進まないという指摘がある。

建築基準法上の手続きにおいては、既に大臣認定を受けた構造方法等の軽微な変更であって、国土交通大臣が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合には、大臣認定に要する手数料を軽減することとされているが、戸開走行保護装置の大臣認定に関する本規定の取扱いについては明確化されていない。

したがって、戸開走行保護装置の部品の形状や構造など仕様書の記載事項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いては、軽微な変更として取り扱うこととして、できるだけ多くの既設エレベーターに対応できるよう大臣認定の手続きを合理化すべきである。

② 新たな大臣認定に関する運用の合理化

上記のような軽微な変更の取扱いの趣旨と同様に、常時作動型の二重ブレーキを採用した新たな大臣認定についても、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認できるものにあっては、特定の部品を明示した認定だけではなく、一定の幅を持った認定を行うべきである。

(2) 既設機器を活用した戸開走行保護装置の後付けの円滑化

既設エレベーターに戸開走行保護装置を後付けするに当たっては、費用や工期の削減の観点から、かつ、安全性のレベルは確保しつつ、大臣認定制度の運用の明確化を図るべきである。また、設置が容易で確実な戸開走行保護装置の

技術開発を支援するなどして、民間の創意工夫を積極的に取り入れるべきである。

①待機型ブレーキを採用したエレベーターに関する大臣認定制度の運用の明確化

常時作動型の二重ブレーキのない既設エレベーターについて戸開走行保護装置を後付けしようとする場合、待機型ブレーキを採用すれば多額の費用を要する巻上機自体の交換は基本的に必要ではなくなると考えられる。

しかし、その場合であっても、戸開走行保護装置用の安全制御装置を追加する際に、現在新規に設置する戸開走行保護装置では一般化している、通常の運転制御装置（制御プログラム）との異常の有無についての相互チェックなどと同様の措置を講じようとする、通常の運転制御装置も取り替えなければならなくなるなど大がかりな改修工事が発生し、費用や工期が嵩むといった課題があることが指摘されている。

また、大臣認定を取得する際に原則として試験塔における試験結果の提出が求められているが、大臣認定を受けようとする既設エレベーターと同じ試験条件を準備することが困難な場合があるという意見もある。

以上のような状況も踏まえ、待機型ブレーキを採用する場合については、次のような観点から大臣認定制度の運用の明確化を図るべきである。今後、エレベーター業界においては、より経済性に優れた戸開走行保護装置の開発を促進すべきである。

○安全制御装置の要件の明確化

戸開走行保護装置用の安全制御装置については、通常の運転制御装置の悪影響を受けないこと（独立性があること）、当該装置の健全性が平均故障間隔に比して十分に短い間隔でチェックされることを要件として、戸開走行検出時に待機型ブレーキを作動させる最小限の機能を有する単純明快なものの採用が認められること。

○警報装置等の取扱いの見直し

戸開走行が発生した際、ブザー等の警報を発し、かご戸及び乗場戸を閉じさせるものであることとされている要件は必須ではないこと。

○特定距離感知装置の取扱いの明確化

特定距離感知装置について、当該装置自体を2組設けなくても、そのスイッチ部分のみを故障に対して二重系にすればよいこと。

○コンタクタの取扱いの明確化

ブレーキの電源遮断コンタクタについて、当該装置の健全性が平均故障間隔に比して十分に短い間隔でチェックされていることをもって、開不能故障に対し二重系であるとみなせること。

○強制開離構造の構造図の取扱いの明確化

かご戸及び各階乗場戸が強制開離構造（スイッチの接点の溶着や接触不良を確実に防ぐことのできる構造）となっていることについては、設置現場において強制開離構造となっていることが確認できればよいこと。

○実機による試験の取扱いの明確化

実機による試験は、建築物の既設エレベーターにおいて実施できること。その場合において、試験結果の提出は性能評価申請後でよいこと。

②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

現在、大臣認定を行う際の評価の基準（業務方法書）において例示している通常使用されているブレーキ以外の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、積極的に検討を行うものであることについて周知を図るべきである。

2. 戸開走行保護装置等に関する情報提供の推進

(1) 戸開走行保護装置の設置に係る情報の表示

戸開走行保護装置が設置されているかどうか一般の利用者にはわからないため、建築物の所有者・管理者にとって既設エレベーターを改修する動機付けに欠けることが課題となっていると考えられる。

この課題に対処するため、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建築物の所有者・管理者、又はその承諾を受けた者がマークを表示することにより、戸開走行保護装置が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ある。

なお、当該表示の方法はできるだけシンプルなものとし、エレベーターの利

用者にとってわかりやすいものとすべきである。その際、地震管制運転装置など他の既存不適格事項の解消について同時に推進し、マーク表示によって総合的に周知することも効果的であると考えられる。

表示例 1	UCMPマーク（要検討）：戸開走行保護装置あり なし：戸開走行保護装置なし ※耐震基準適合等についても併せてマークを検討
表示例 2	★：（ゴールド）既存不適格事項なし ★：（ブルー）戸開走行保護装置あり なし：上記以外
表示例 3	★★★：既存不適格事項なし ★★☆：耐震基準に適合＋戸開走行保護装置あり ★☆☆：耐震基準に適合＋戸開走行保護装置なし なし：上記以外 ※何年基準への適合といった方法も考えられる

（２）大臣認定を受けた戸開走行保護装置に係る情報公開

大臣認定を受けた戸開走行保護装置について、建築物の所有者・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について、基本的な情報を比較的容易に入手することができるよう、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ある。

（３）保守点検に係る技術情報の開示

既設エレベーターの安全性確保のためには、ハード面の安全対策を実施したとしても、適切な保守点検が徹底されなければその効果が完全に発揮されない可能性があるものと考えられる。

平成21年9月28日以降の建築確認申請に当たっては保守点検マニュアルの添付が義務付けられ、保守点検に係る技術情報が保守管理業者に伝達されるよう措置されたところであるが、既設エレベーターについても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業者に伝達される仕組みを早急に構築すべきである。

3. 戸開走行保護装置の設置に対する支援策の創設

既設エレベーターにおいて戸開走行保護装置の設置にインセンティブを与えるため、既設エレベーターへの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。その際、東日本大震災や計画停電においてエレベーター閉じ込め事案が多発したことを受け、戸開走行保護装置と併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支援策とすべきである。

4. 戸開走行保護装置を設置する際の手続きの明確化

既設エレベーターに戸開走行保護装置を設置する際の建築基準法上の手続きについては、必ずしも統一されていない現状である。

したがって、撤去新設する場合など明らかに建築確認・検査の対象とすべき場合以外の場合においては、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。

5. 所有者等への働きかけ

(1) マンションの長期修繕計画等への盛り込み

既設エレベーターへの戸開走行保護装置を含めたエレベーターの総合的な機能の向上を図るため、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、管理組合団体、業界団体等を通じて周知徹底を図るべきである。

また、国土交通省が作成しているマンションの「長期修繕計画作成ガイドライン」（平成20年6月）においても戸開走行保護装置や地震時管制運転装置の必要性について盛り込むべきである。

(2) 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

公的建築物その他多数の者が利用する建築物等に設けられるエレベーターについては、戸開走行保護装置や地震時管制運転装置の設置について、関係部局や業界団体等の協力を得て、その推進を強く働きかけるべきである。

(3) 荷物用エレベーターへの対応

戸開走行保護装置の設置義務が外れている荷物用エレベーターについても、

人が乗り込むものについては、建築基準法施行令の改正による設置義務化を含め、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運転装置の設置の促進について検討し、事業者等に強く働きかけるべきである。