

パブリックコメントとして寄せられたご意見

(受付順・原文のとおり記載)

○意見 1

既存エレベーター安全性向上 WG を傍聴させていただき、技術的な改良に関してはメーカーサイドの判断にゆだねざるを得ませんが、問題点は改良工期もさることながら、2.～課題(1)費用 (P5)が改善普及の一番のネックとなっていることは、分譲マンションの現状からは明らかかなことだと判断されます。

これは P6 (3)～修繕の現状 に記載の通り、平成 20 年度発表のマンションの「長期修繕計画作成ガイドライン」に取り入れられていないことを考慮すれば、一般的な長期修繕計画にも反映されておらず、推定 500 万円という多額の修繕費の計上はマンションの修繕計画を根本的に覆せざるを得ないということを意味します。エンジニアではないので理解が足りないのは否めませんが、プログラムのではなく、扉が開くと物理的なロックがかかり、扉が完全に閉まればロックが解除されるような装置であれば良いと思われ、このような装置になぜ 500 万円もの費用になってしまうのか疑問です。

ただ本 WG の中で、エレベーター協会から「他メーカーのものを改修することはできないのは、車においてもトヨタの車を日産が修理できないと同じで明白である。」というような内容の発言がありましたが、車の場合は各メーカーが適正な手法で部品等を民間修理工場に供給して、自由競争的に車検などを利用しやすい価格で提供できるようになっています。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ます。日本のエレベーター業界としては、一時期を起点にメーカーとメーカー系保守会社の合併にこそ、根本的な問題点が潜在していると思われれます。建築費用の抑制時期において、原価を下回る新規納入価格という状況を補うために、保守料金での利益回収の仕組みにしたということは周知の事です。これは供給側コストを消費者側に見えないように負担させている事に相違ありません。こういう状況であるならば、同保護装置の各メーカー共通化は、今後ともに技術革新を望みます。本件に関して、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お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判断されます。

もう一つの既存不適格問題である地震時管制運転装置(P波)の設置においては、既存エレベーターなかでは設置不可能というものがあるとの回答を受けたものがあります。法規制をして既存不適格とするならば、まずはこのようなことがない状況の整備が必要であり、これも今後の技術革新を望むものであります。

○意見 2

エレベーターは、どこにでもあり、体の不自由な方やお年寄りから小さな子どもも使用する乗り物です。

安全であることを前提に使用しています。

しかし、現在の日本に設置されているエレベーターは、本当に安全なのでしょうか？

二重ブレーキ設置が義務付けられましたが、既存のエレベーターには、設置義務がないのでは、安全であるということにはなりません。

全てのエレベーターに二重ブレーキを設置していただき、安全の確保をお願いいたします。

二重ブレーキを安価で世知できるように、メーカーの努力を期待します。

一日も早い対策をお願いいたします。

○意見 3

【意見 1】 (P7)

(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。

平成 21 年 9 月 28 日の改正建築基準法令の施行以前に、JCBA 設備部会は、既存エレベーターに UCMP を設置する場合の行政手続を明示するよう、国へ要請してきたが、その取扱いは、現在においても示されていない。

一方、「昇降機技術基準の解説」では、既存エレベーターにおいて、重要な機器の仕様変更を伴う場合は、原則として確認申請が必要との記載もあることから、JCBA 設備部会では、UCMP の設置は、重要な仕様機器の変更と捕らえ、確認申請を行うことが必要と判断した。

国と JCBA 設備部会との調整が整わないまま施行されたため、現在のような確認申請を要する、建築基準法第 12 条第 5 項の報告を要する、何も求めないというような状況が発生した。

この経緯から、下段の報告内容を、修正していただきたい。

(修正案)

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、エレベーターの改修に関する手続きの規定がないことや手続きに関する技術的助言等がなかったことなどから、建築確認や報告書の提出が求められたり求められなかったりする事例が発生し、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。

【意見 2】 (P12)

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

○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適切な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信号装置のみを有する単純明快なものの採用を認める。

○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適切な間隔でチェックされていることを条件として、二重系までは求めない。

健全性が失われた場合でも、戸開走行を防止する機能が確保されることが必須条件。記載では、健全性の確保対策がなく、不合理であると思われる。

【意見 3】 (P14)

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・検査を不要とし、戸開走行保護装置の設置後に行政が報告を受けることとする方向で取扱いを明確化し、速やかに周知すべきである。

そもそも、法令改正の際に、施行後の取り扱いを明確化せず、解説書に記載したことから、特定行政庁間で取り扱いが異なった。このため、その取り扱いについて、手続きの必要性の有無、必要な場合は、その方法等について周知が必要と考える。

なお、手続きが必要な場合は、手続きの曖昧性を排除するため、第 12 条 5 項以外の規定による手続きの整備が必要と考える。

【意見 4】

「既設エレベーターの安全性確保に向けて」報告書（案）の概要（P9）

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

4. 戸開走行保護装置を設置する際の手続きの明確化

○ 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・検査を不要とし、戸開走行保護装置の設置後に行政が報告を受けることとする方向で取扱いを明確化し、速やかに周知すべき。

意見 3（前述）における修正を記載

○意見 4

全てのエレベーターに二重ブレーキの設置をお願いいたします。
エレベーターに二重ブレーキの設置が義務付けられましたが既存エレベーターに設置義務がないのでは安全は確保できません。
私たちの生活の安全、安心のために、国の対策を強く希望します。
そして二重ブレーキが安価で設置できるようにメーカーの努力に期待します。
ここで終りにしないで下さい。

○意見 5

1. エレベーター利用者の安全のために、全てのエレベーターに二重ブレーキ設置を掲げていただきたい。
 2. 全てのエレベーターに二重ブレーキを設置するために行政もメーカーも柔軟なパターンを作りあげていただきたい。
 3. エレベーター業界のメーカーと独立保守業者の争いをなくすため行政が強い指導をし、利用者の安全第一のエレベーター業界にして下さい。
- ☆ エレベーターは、日常生活をするなかでは、かならず利用するものです。安心して利用できる設備であってほしいものです。事故が起きてからでは、遅いのです。もしも、自分がエレベーターでケガ又は死亡するような事故にあったら、どう思いますか？自分の大切な人がそうならない様に安全なエレベーター管理をお願いします。

○意見 6

エレベーター利用者の安全のために、全てのエレベーターに、二重ブレーキ設置をしていただきたい。二重ブレーキを安く設置するための柔軟ないくつかのパターンを工夫していただきたいと思います。よろしくお願い致します。

○意見 7

(対象部分)

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・検査を不要とし、戸開走行保護装置の設置後に行政が報告を受けるとする方向で取扱いを明確化し、速やかに周知すべきである。

修正意見

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。

そこで、建築確認制度の趣旨と昇降機技術基準の解説に基づき、戸開走行保護装置の設置の場合も、既存不適格部分を残した限定的な建築確認対象とすることとし、審査・検査の公正さを図るため速やかに周知するべきである。

修正意見理由

1. 行政手続き

行政手続きが必ずしも統一されていない現状の原因は、建築基準法に起因するものである。

第一に、法第3条第2項及び3項の解釈が明確にされていないためである。定義により建築物には建築設備が含まれるとしても、建築設備については、遡及される範囲が不明である。

第二に、法第87条の2においては、法第86条の7が準用されていないため、既存設備の遡及緩和範囲が不明なためである。

案では、「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」と定義されているが、この場合でも実務上、既存不適格リストを求めると、既存不適格扱いがどうしても生じてしまう。確認の扱いは、どうしても生じる既存不適格をどのように扱っているのか疑問である。行政報告主義者が主張する厳格な法適用主義ならば、エレベーター自体の交換すら、エレベーターレール及びカウンターレールの交換等既存物一切の交換まで求めなければ、法適合とは言えないのではないか。「明らかに」と言われるこの点を明確にしなければ法的には戸開走行保護装置等の部分的な確認と何が違うのであろうか。

2. 裁量主義の行政報告について、

一般にエレベーターは、定期報告対象の建築設備とされており、毎年定期報告されるものであるため、行政としては、近年の定期報告においては、UCMPが設置されていないためほとんど既存不適格の扱いで報告されている実情がある。

また、確認制度と、適法性・違法性を調査する行政報告（法第12条第5項報告）では自ずと役割が違うものである。

確認は、建築基準法に適合しているとの安心感を第三者に与えるが、行政報告は秘密を守る義務が行政にあるうえに、特別に認める基準もなく、裁量主義であり、何が適法であり、何が違法かも不明で関係者以外は存在すら分かり得ない。70万台の処理を工事完了後に行政報告一本で行うのは、現場検査不要論の主張だけでなく、エレベーター会社に行政が関与する機会を与えないご都合主義そのものであり、民間確認検査機関が誕生した確認検査の実施率向上の願いとかけ離れるものである。

3. 設置者の意向

今回のWGでは、大金をかける設置者に、建築確認が良いか、行政報告が良いかのアンケート調査も行っていない。第3回WG第4回WGのヒアリングでは、内容から当然誘導ヒアリングと思われる。本WGでは多分エレベーター会社の意向で確認検査を行わなくて良い行政報告という結論が既に出ているものと思われる。

設置者が経費負担をしてまで安心感を得るためには、行政報告というエレベーター会社と行政だけの話ではなく、設置者も理解ができ、かつ設備利用関係者に情報公開ができる明快なシステムである建築確認検査を望んでいるし、国政はその方向に導く責務があると理解している。

4. 報告案に対する重大な疑問

法第 6 条で建築確認を義務付けている法の趣旨を逸脱し、70 万台のエレベーターについて、正規の法の手続きによらない行政報告を採用することは、エレベーター会社の意向が非常に強く出ているためである。

本 WG は建築基準法にいかに乗せるかを検討しているのではなく、法からいかに逃げるかを検討しているといっても過言ではない。法改正で必要になったことを法律外で処理しようとしている。

法治主義を自負するわが国が、手続きの瑕疵を修正できる立場にありながら修正もせず逆手にとって、エレベーター会社に都合の良い裁量主義である行政報告とすることについて、あるいは本 WG に法改正の意見答申義務が付与されて無いなら、WG 自体の存在意義はない。なぜなら、行政報告は既実施されているからである。東京都の運用のように安全であるなら建築確認対象としたほうが生命の安全に寄与すると思われるが、行政報告ではエレベーター会社の意向で認定前でも設置できるため、実験台にされるおそれがあり、かつ事故時の責任の所在が不明になる。

5. 結論

第三者が評価できる建築確認制度を活用するためには、

第一に、法第 87 条の 2 に、戸開走行保護装置等（地震管制装置）の重要な設備を設置する場合は、法第 86 条の 7 を準用する準用規定を設けることである。

第二に、法改正が難しい場合、昇降機技術基準の解説にあるように部分的な建築確認対象とするよう技術的助言を出すべきである。確認申請の妨げになっている既存不適格部分については、現行の定期報告で既存不適格を認めているため、確認時も認めることは可能である。技術的助言により、法第 87 条の 2 に関する戸開走行保護装置等（地震管制装置）の重要な設備設置工事については、設置工事部分以外は法第 3 条第 2 項により既存不適格扱いとなることを明示し（法第 3 条 3 項第 3 号による法遡及義務が建築設備には無いことを活用する。）、既存不適格リスト化された部分は、エレベーター設置確認申請の対象から除外することで、法解釈を整備し、行政も、民間確認検査機関も、エレベーター会社も、また主役である設置者もお互いに信頼できる環境を整えることができる。

法第 3 条 3 項第 3 号からは、建築設備の設置については遡及要件に含まれていない。また、設備設置の部分に関しては第 4 号により、やはり遡及要件に含まれていない。問題点は、法第 87 条の 2 で言うこと設備設置の考え方であるが、安全を重点にした、戸開走行保護装置等（地震管制装置含む）の重要な部分は「安全設備の設置」と位置づけ確認対象とすべきである。当然法第 3 条 3 項第 4 号により、改修できない部分については、既存不適格が存続される。以上の内容を技術的助言で明らかにすることが肝要であり、現場検査の義務付けも無い行政報告に頼るのは、確認検査制度を自ら放棄することであり、とても容認できない。

○意見 8

1. 目標の明確化

既設エレベーター 70 万台及び各分類「二重ブレーキのあるエレベーター（約 20 万台）、二重ブレーキのないエレベーター（約 40 万台）油圧式エレベーター（約 10 万台）」

それぞれについて、いつ迄に何台を UCMP 付きにするのか、目標設定が必要と考えます。

第 5 回 WG 席上、幾つかの観点から目標設定が困難であるとの説明がございました。それも一理あり、目標設定が困難なものもあるでしょう。しかし本来手段は目標に応じて作成するものと存じます。詳細目標（例えば対策案毎の実施時期）は困難としても意図するところ、例えば「二重ブレーキのあるエレベーターの UCMP 設置については 2 年後 30%、5 年後 50%、10 年後 100% を目指す」程度の WG としての意欲・意思を示すべきでは無いでしょうか？この検討に時間がかかり、次回 WG 迄に間に合わないようならせめて目標をたてる時期を報告書に明示すべきと存じます。

2. 目標と手段の対応

報告書案中の対策案が果たして上記目標と整合するかどうかの検証が必要と考えます。個人的な考えでは、この対策だけで 10 年後 20% も UCMP 設置出来れば良い方だと考えます。

対策案と目標と整合性を検討する旨、報告書に明示すべきと存じます。

3. 対策案担当と実施期限の明確化

委員会終了後、報告書記載の対策を誰が何時までに実施するのかと決めておく必要があると考えます。個別の対策案担当決定が現時点で困難な場合は、せめて誰が担当と実施期限を決めるのかを明確にしておくべきと存じます。いずれ実行する場合はこれが必要なのですから。建築物等事故・災害対策部会に報告し、承認された場合、以降の形式上の実施責任者はこの対策部会なのでしょうか？

4. 対策案

(1) 大臣認定制度の合理化、運用方法の明確化あるいは円滑化は確かに必要かとは思いますが、これらは既の実施しているものもあり、効果は限定的と考えます。つきましては当該 WG 技術検討委員会で提案しました安全増の概念及びレベル 1、2、X につきましても選択肢として残すべきと考えます。

第 5 回 WG 席上、完全な UCMP で無いものは、評価が困難との説明もありましたが、それぞれに「評価基準書をつくり、自主評価する」方法もあろうかと存じます。また、これを実施すると完全な UCMP 実施のモチベーションが落ちるとの考えもありますが、その対策はそれこそ今後の検討課題とすれば良いと思います。また、更にこれらの選択肢を残しておくことは完全な UCMP 普及が思うように進まなかった場合のバックアップとしても有効かと存じます。究極の目的は UCMP 設置率では無く、安全なエレベーターを出来るだけ多くすることですから。これに関係する「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。」の表記は如何にも抽象的ですし、記載の場所が違うように思います。

(2) 課題と対策の不整合

P 7 2. 戸開走行保護装置の設置に向けた課題 (5) 大臣認定制度では、「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変更ができる仕組みや、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。」とありますが、これと P 1 2 1. 戸開走行保護装置に係る大臣認定制度の合理化との関連が軽微な変更以外整合していないように見受けられます。

(3) 試験塔における試験の要件の明確化

P 1 4 「適切なシミュレーションが可能な場合は、必ずしも試験塔における試験の実施を求めず、戸開走行保護装置の設置後に実地で動作確認できればよいこと。」とあります。試験塔で試験し、シミュレーションとの一致を以て類似の機種について試験塔試験を省略するのは既に実施しているところですが、全く試験塔試験を行わず、「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す。

また、現地での動作確認は誰が行うのか？業務方法書を満足しなかった時はどうするのか等の課題があります。

(4) 戸開走行保護装置を設置する際の手続きの明確化

P 1 6 「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・検査を不要とし、戸開走行保護装置の設置後に行政が報告を受けることとする方向で取扱いを明確化し、速やかに周知すべきである。」

とありますが、この場合認定を受けたUCMPが設置されていることを誰が何時確認するのでしょうか？ 定期検査で幾つかのチェックは行いますがこれは、認定品が設置されていることが前提です。上記確認が確実になされる仕組みが必要と考えます。

(5) 待機型二重系ブレーキ採用による価格

売値100万円が可能の根拠は何でしょうか？ 私はかなりハードルが高いと思います。既に大手の一部メーカーは待機型の認定を取得しており、もしこれが100万円で販売出来、かつその需要があるなら既に販売活動を実施していると思われます。

(6) その他

業務方法書は完全では無いので見直しはあっても良いと存じますが、その場合此までの業務方法書との関係はどうなるのでしょうか？

既取得者と今後取得者の不公平はあってもいいのでしょうか？

○意見 9

今回の東日本大震災で原発などの安全神話が崩れる中、まずは身近で毎日使う様なエレベーターの安全確保は絶対的に必要だと思います。

海外の様に二重ブレーキの設置を義務づけることがとても重要だと思われま

す。限られた予算の中、大変かとは思いますが、大きな事故がおこることのない様、万全の対策をお願い申し上げます。

○意見 10

二重ブレーキ設置が完全で安全ではないが今より安全が上がる。二重ブレーキ設置だけなら、もっと安く設置できるのです。

全てのエレベーターに二重ブレーキ設置をかかげてほしい。

そのためには二重ブレーキ設置のみも OK にしていただきたい。

行政は今の法の枠を越えた所で、エレベーター利用者の安全を未だに考えようとしないのです。

安全に区別をせず、全てのエレベーターに二重ブレーキ設置を義務化していただけます様、宜しくお願いいたします。

○意見 11

“マーク表示による差別化”は改修促進の動機付となるが、“マーク”では一般利用者には内容がわからないことによりエレベーター時の注意喚起にならない。

利用者からの圧力が弱ければ、結果的に動機付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となるよりよい方法の検討をのぞむ。

○意見 1 2

1、報告書（案）P. 14 【試験塔における試験の明確化】のなかで、「適切なシミュレーションが可能な場合は、・・・」とありますが独立系保守業者は既設エレベーターに対して、試験塔に同条件のエレベーターを再現することは実質不可能であり、また現行の大臣認定時に行うような停止距離シミュレーションは非常に困難です。特に巻上機能力に起因するものは算出が困難です

よって、実地タイプと同条件でのシミュレーションが不可能な場合は、国交省が定める最悪条件の係数を利用しシミュレーションを行い、性能が評価されれば最終的に実地での動作確認による大臣認定としていただきたい。

2、報告書（案）P. 13 【安全制御装置の要件の明確化】のなかで、「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単純明快なもの・・・」とあります。

現行の性能評価業務方法書では、第3条－(2)－4)－a. 1－①待機型ブレーキ等について「作動した場合、・・・かごの出入口の戸及び昇降路出入口の戸を閉じさせるものであること。」と記載されております。

既設エレベーターに後付で待機型ブレーキを設置する場合は、ドアの制御は通常運転制御システム側ですので、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なりません。

かごの制止は性能評価されているわけですから、安全上問題ないと考えます。

性能評価業務方法書を改定される場合は、ドアの制御に関する現行文を削除していただきたい。

○意見 1 3

毎日、数回エレベーターを利用しています。

エレベーターで命を落とす事故が発生して数年が経過しましたが今だ何ら、解決、改善も無いままです。

エレベーター業界の中でのメーカーと独立系保守事業者との争いが

①マニュアルを渡さない

②事故・不具合情報を引き継いでいない

のが現状です。

二重ブレーキ設置がより安全にするために、行政が早急にエレベーター業界に指導していただきたい。

○意見 14

【5 ページⅡ. 1 (1)】これは意見というより素朴な疑問です。

「建築基準法施行令の関係条文」

129 条の 8 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」とありますが、これが守られていてなぜ保守点検中に事故がおきてしまうのか？シディハイツの事故のあとも作業員が事故に巻き込まれたニュースを記憶しています。

最近でも死亡事故がありましたよね(内々のことはいちいちニュースにもならない様子なので実際にはもっと多いのでは?) このことは、実は建築基準法が守られていないという意味にも思えます。

【10 ページⅢ. 2. ①. ②】→「大臣認定制度の合理化を」「大臣認定制度の運用の明確化を」ということについて。

認定する立場の大臣側にどの程度の専門知識がおありなのか？大臣認定のおかげでメーカーや業者が責任のなれがができるという図式にならないことを強く望みます。

【12 ページⅢ 1. (1) ①】→「既設エレベーターに設置～大臣認定を取り直さなければならぬ」ということは大臣認定が変化の足かせになっているようですね。合理化は当然の動きと思われまます。

「大臣認定に要する手数料」→おいくらなんですか？なるべく経費をかけたくないエレベーターの施主にとっては削ってしまいたい経費かもしれません。これは必要なのでしょうか？(金額にもよりますが・・・)

【9 ページⅢ 1 ②】「地震対策として～相乗効果を利用する」良いアイデアだと思います。ぜひそうして下さい。

【14 ページⅣ 1 (2) ②, 2 (1) (2) (3), 3, 4, 5】16 ページの上、「検討」という言葉の意味するところが非常に気になります。どうか検討だけで終わらせないで頂きたいです。

○意見 1 5

- 1) 基本的に安全装置はシンプルな構造機構なものであること。
現在認定されたものは電子回路等を組み入れた複雑なものとなっている。
現に完了検査（竣工検査）のブレーキ検査において、乗場戸を開いた状態での制動距離の測定が難しい認定ものが多い。
実際、現場では携帯用のメンテコンピュータによってデーターの確認がされているが、通常の保守点検や定期検査に於いて容易にチェックが出来ない構造機構となっている。

幾らハード面の基準を強化しても絶対安全とは言えない。保守点検の容易性が一番重要なポイントであることをより認識すべき事柄ではないでしょうか。

- 2) ブレーキ装置の点検不良や調整不備が原因で、かごの乗場到着後のドア開放時、かごが上昇又は下降する事象が主な事故例であることを考えると今の戸開走行保護装置は複雑で保守点検等が難し過ぎる。

既設改修のエレベーターにはシンプルな仕組みの機構のものを考えて頂きたい。
安全装置は現在の認定ものを含め、もっとシンプルな機構のものに見直していただき将来的には告示基準化できるような構造のもの。

（旧法第38条のような扱い～事例：下記①）

（下記）

- ①ヨーロッパ規格（ブレーキ2組）を参考にしたもの。
14年前（平成9年）・大臣認定（旧法38条）された機械室なしエレベーター（コネコーポレーション・ダイコ(株)や東芝）は2組ブレーキ（ブレーキ二重化）が評定条件とされていた。
（当時、日本建築センター昇降機評定委員会にて）
②既設エレベーター改修のブレーキ二重化は待機型（ロープキャチ型・レールキャチ型）を採用。
③既設乗場戸等のドアスイッチは強制開離構造とする。

○意見 1 6

この問題においては、いかに迅速かつ確実に戸開走行保護装置を全てのエレベーターに設置できるかというところが重要になるとおもいます。よって設置後に行政が報告を受けることで迅速化を図るのは良いことだと思いますが、確認・検査を行わないとあるので、その点においてきちんと定められたとおりに設置されているか、報告をより明確にするなどの徹底が必要であると思われます。さらに、戸開走行保護装置と同様に、地震や停電での閉じ込め事故を教訓に、地震時管制運転装置の設置も義務化し広めていくのがよいと思います。

そして、個人、企業、公共に分け、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、無理であれば行政がエレベーターの個人所有者に対し業者を斡旋すべきであると思います。

○意見 17

■対象部分：P11. III. 2. ④、およびP14. IV. 1. (2) ②

ここで述べられている項目が、より広範で多様な装置の開発と市場投入を目指したものであるならば、「戸開走行を確実に防ぐことのできる装置」の具体的な例示として、EU の EN81-1 や米国の ASME など海外の有力規格で認可された装置についても言及するべきと考えます。

EU の EN81-1 や米国の ASME など海外の有力規格で認可された装置については、無条件または書類審査などの最小限の審査により大臣認定を受けられるようにすることで、より多様な装置が提供されることとなり、日本のお客様・ご利用者にとっても大きな便益をもたらすでしょう。また、米国や EU はすでに規格の整合性をとっていく方向で協議をはじめており、国際的な技術・規格動向を踏まえても意義あることと考えます。

■P9. III 1. ②、およびP14. IV 2. (1)

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、設置状況の周知・表示等の情報提供を積極的に実施することが重要であることは大いに賛成するところです。

ただし、安全な運行管理の責任が建物所有者にあることを考えれば、この項目では、設置状況の周知・表示の責任は建物所有者にあることを明記することで、建物所有者のより能動的な保護装置設置につながるのではないのでしょうか。製造各社または保守業者は装置の設置や設置状況の表示を促すことはできても決定権がありません。業界としての協力は惜しみませんが、こうした報告書に責任を明記しておかないと、表示を拒まれた場合に対応に窮する保守業者がでてくると危惧します。

■P15. IV 2. (2)、

大臣認定を受けた戸開走行保護装置に係る情報公開にあたっては、その実現性をより高めるためにも、データベースの整備・維持の責任を誰が担うのかを例示すべきではないでしょうか。(財)日本建築設備・昇降機センターなどの認定機関がその任を担うのがもっとも合理的であり、データベースに掲載されている情報の信頼性・網羅性・最新性も担保できると考えます。

■P15. IV 2. (3)

保守点検に係る技術情報の開示については、2009年9月より新設設備に対して要求されている内容と整合性をもたせる意味でも、「技術情報」の文言は「保守マニュアル」と差し替えることが適切ではないかと考えます。

■報告書(案)全般について

既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置促進策につき、大変有意義な報告書(案)がまとめられたことを歓迎します。一方で、時間軸の記述がみられないことが残念です。それぞれの目標に具体的な期限を設けることは大変難しいとは存じますが、製造各社、建物所有者、各種団体など関係者が計画性をもって対応にあたるためには、期限や達成率などの数値目標を加えることが重要と考えます。

○意見 18

(対象部分: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 安全制御装置の要件の明確化(P. 13))

・現在の大臣認定の戸開走行保護装置では、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を実施されており安全面等において信頼性が高いが、報告書（案）では、「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適切な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信号装置のみを有する単純明快なもの採用が認められること。」との提言があるが、現在の大臣認定要件である「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」に比べて安全面等の信頼性はどの程度のものなのか？

また、「健全性が適切な間隔でチェックされ…」とあるが具体的な間隔などは、評価基準書などに明記されること。

同じくコンタクタに関しても上記と同様である。

・既存エレベーターの制御盤を改造することが大前提であり、独立系保守会社（メーカ系保守会社以外）には、技術的ノウハウがない。また、メーカ制御盤を改造することによる事故責任区分明確にするためにも今回の案は認めないことが良いと考える。

(対象部分:戸開走行保護装置等に関する情報提供の推進 戸開走行保護装置の設置に係る情報の表示 (P. 14))

・マーク表示に関しては、分かりやすく図案化したものが良いと考える。
・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、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ことは、良いことと考えますが、現在の大臣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要件を満足した戸開走行保護装置との識別（区分分け）が必要と考えます。

(対象部分:戸開走行保護装置を設置する際の手続きの明確化(P. 16))

・法12条5項の規定に基づき報告書を提出することが、確認申請と比べ費用面で安価であり戸開走行保護装置の普及に繋がると考えます。

・耐震基準の適合に関しても、耐震改修内容を法12条5項の規定に基づき報告書することが良い考える。

耐震改修に関しては、根拠となる耐震計算書の添付を義務付けされることが必要である。

(独立系保守会社において、耐震計算の根拠がない改修工事を実施している会社が存在するため)

○意見 19

1. P. 6 「例えば 100 万円程度で設置が可能と考える」について

(P. 4 にも同趣旨の記載あり)

(意見)

待機型ブレーキの追加については既存機種の構成や設置環境が異なるため 100 万円程度で設置可能となるとは限らないと思われることから、機能の緩和措置が必要と考えます。

2. P. 9 「大臣認定を受けた戸開走行保護装置に係る情報公開」について

(記載内容)

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大臣認定があるかどうかについて、メーカーに問い合わせなくても比較的容易に情報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。

(意見)

既設エレベーターのデータベースについては、多様な機種、メーカー、管番号体系が複雑となることから、利用者側のアクセス操作が大変となる。また、データベースでは、対応できない見積や工期を確認するには、メーカーや保会社に問い合わせることから、所有者から電話などで各メーカーや保守会社問い合わせを行うことが現実的と考えます。

* 記載の P. no は「既設エレベーターの安全性確保に向けての概要」より

○意見 20

平成18年6月3日のシティハイツ竹芝エレベーター事故を受けて、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が義務付けられました。しかし、既存不適格不遡及の原則により、平成21年9月28日以前の二重ブレーキ設置の必要性のある、70万基のエレベーターは戸開走行保護装置の設置義務付けの対象外になりました。世界では、二重ブレーキ設置義務化・法制化の動きが、1994年にカナダ・2002年アメリカ・2003年には韓国・2005年香港・中国で動いていました。

なぜ日本では、エレベーターの二重ブレーキ設置義務化が遅れたのでしょうか。遅れた原因を解明し、その教訓をエレベーターの安全に活かしていただきたい。

エレベーターの利用者安全第一のためには、以下の3つが重要です。

1. エレベーター利用者の安全を第一に考え、70万基のエレベーター全てに、二重ブレーキ設置をしていただきたい。全てに設置するために柔軟な方法を多数提案していただきたい。
2. 私たちの生活のより身近な乗り物であるエレベーターの安全を、利用者に平等に提供していただきたい。利用者は、住宅だけでなく様々な場所でエレベーターを利用し、どこのメーカーと意識して利用していないのです。したがってメーカーによって安全に差異があっては困るのです。
3. 業界の対立をなくす

二重ブレーキを設置するだけでなく、その後の保守管理が重要です。

平成18年6月3日のシティハイツ竹芝エレベーター戸開走行事故は、未だに全面解明に至っていませんが、事故の背景要因の一つには、この事故機のマニュアルを独立系保守会社SEC社が持っていなかったこと、シンドラ社がマニュアルを渡していなかったこと、そして独立系保守会社SEC社も、マニュアルの提出を要求しなかったことが明らかになっています。

事故後、シンドラ社は、エレベーター業界では、マニュアルを渡さない・不具合情報を伝えないことは、業界の常識だと言っています。しかしエレベーターを安全に保守するには、そのエレベーターの持っている不具合情報、引継ぎ、その機種のマニュアルが重要です。そうすることで、すぐにエレベーター利用者の安全につながります。

不具合情報やマニュアルを渡さないことが「業界の常識だとしたら」誰が、エレベーター利用者の安全に責任を持つのか。それぞれのメーカー会社だけの安全意識・対策では困るのです。マニュアルを渡し、事故情報がエレベーター業界全体（メーカー業界と保守業界）で共有されるようにしていただきたい。

エレベーター利用者の安全第一のために、行政が早急に、知的財産を持つメーカー側との協力を得ながら、法整備をして新しい体制づくりをしていただきたい。

○意見 2 1

(大臣認定について)

現在認定を通過している物は、ほぼ新設向けの認定だと思います。

今後、これを既設に拡大して行く上で、待機型でも巻き上げ機やバルブに制約がある為、新設向け認定をそのまま流用できず、拡大認定もどの程度できるか判明していない為既設への阻害要因となっていると考えます。

今回の報告書にて、もっと具体的な認定緩和・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と考えます。

(情報の提示について)

表示例 3 の様な形の物を貼る事を義務付ければよいと考えます。

最近のエレベータはデザイン的に凝ったものも見受けられますが、車の車検シールと同様義務化すれば、使用するユーザにも分かりやすく評価できると考えます。

総括

今回のWGで議論されている内容は、エレベータ事故根絶と言う意味で非常に有意義であると考えます。

しかし、今回のWGを経て安全装置の設置が促進されなければ、意味のないものになってしまいます。

下記の推進策を挙げますので参考程度にご覧下さい。

- ・ テレビCM等での案内（現状エレベータメーカーのCMあり）
- ・ 補助金の正式発表
- ・ 国、市町村機関での設置

今後、安全装置の設置に促進は、一般ユーザー（国民）の意識向上（理解）による所が大きいと考えます。

○意見 2 2

(対象部分：その他)

戸開走行保護装置のみがクローズアップされた報告書(案)となっているが、下記項目についても検討しないと片手落ちとなる。

自動火災報知設備の設置基準が大幅に改正され、既存不適格の建物に設置義務が生じ広く普及した経験を生かし進めてはどうか。

1. 遮煙機能の既存不適格の対応についても合わせて方向性を出すべき。
 - * 現状定期点検時に「既存不適格」と報告されても、罰則規定がない。
2. 戸開走行保護装置(2009年建築基準法一部改正)を普及させるための施策のみクローズアップし検討されている。
 - * 任意での設置と捉えられているのが現状である。
 - * 補助金制度を明確に示し期間を決めて改修を促す必要がある。
 - * 罰則規定も合わせて示す必要がある。
3. 扉のはさまれ防止安全装置も2と同様と考える。
4. 民間の要求事項で自主的に普及している管制運転(地震、火災、停電、冠水)はリニューアル工事でも利用者の安全確保に繋がるとして、改修要求が多い。
 - * 申請時に、既存不適格項目をあわせて行う要請をする。
5. 防犯カメラの設置
 - * 防犯上、利用者の安全確保に繋がるとして、管理会社へ防犯監視の要請が増えている。
 - * 申請時に、既存不適格項目をあわせて行う要請をする。