

## パブリックコメントとして寄せられたご意見と既設エレベーター安全性向上WGの対応方針

既設エレベーター安全性向上WGでは、平成23年6月18日（土）から平成23年7月19日（火）までの期間において、「既設エレベーターの安全性確保に向けて」報告書（案）及び「既設エレベーターの安全性確保に向けて」報告書（案）の概要に対する意見募集を行い、22件の意見が寄せられました。

寄せられたご意見の概要及びそれに対する既設エレベーター安全性向上WGの対応方針は以下のとおりです。

寄せられたご意見	既設エレベーター安全性向上WGの対応方針
<b>1. 既設エレベーターの安全性確保に向けた基本的方針について</b>	
<p>（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。</p>	<p>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ことにより、そのエレベーターを製造したメーカー以外の者で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ものと考えております。</p>
<p>既設エレベーターへの戸開走行保護装置設置について、例えば「2年後30%、5年後50%、10年後100%を目指す」などの目標設定をした上で、対策案と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。</p>	<p>現在は既設エレベーターに対する様々な設置促進策をこれから実施していくという段階であることから、目標設定については、これから様々な機器の開発が進み、具体的問題点がはっきりした段階で設定を検討したいと考えております。</p>
<p>本WG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を決めておく必要があるのではないかと。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である。</p> <p>報告書9ページ12行目「また、今後この対策による進捗状況</p>	<p>具体的な対策については、国土交通省において検討します。</p> <p>また、今後の対策の見直しについては、国土交通省において主体的に検討します。記載する場所については、基本的な方針に記載することが適切と考えています。</p>

<p>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。」について、如何にも抽象的であり、また、記載する場所が適切でないと思われる。</p>	
<p>全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。</p>	<p>「既設エレベーターの安全性確保に向けて」報告書の内容は、戸開走行保護装置に係る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、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ことを目指しており、そのために、様々な設置促進策を講じてまいりたいと考えています。</p> <p>なお、報告書9ページ及び13ページに、今後エレベーター業界において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ことが盛り込まれています。</p>
<p>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」、「事故・不具合情報を引き継いでいない」などの、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、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もらいたい。</p>	<p>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になっていきます。</p> <p>既設エレベーターについては、国土交通省から日本エレベーター協会に検討を要請し、同協会において、所有者から既設エレベーターのマニュアルについての問い合わせがあればメーカーごとに対応するという方針が決定されました。</p> <p>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、エレベーターメーカーのホームページ</p>

	<p>等からも入手しており概ね必要な情報は入手できている状況にあるというコメントが得られています。</p> <p>なお、事故・不具合情報が保守業者に伝達される仕組みについては、今後国土交通省において検討します。</p>
<p>待機型二重系ブレーキ採用により売値を 100 万円とすることが可能となる根拠如何。</p> <p>待機型ブレーキの追加については既存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と思われるため、機能の緩和措置が必要と考える。</p> <p>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り現状よりは安全増となるという考え方を選択肢として残すべきではないか。</p>	<p>事務局において複数のエレベーターメーカー等へヒアリングを行った結果、100 万円程度とすることが可能であるというコメントが得られています。</p> <p>本WGでは、現行の安全性の確保を維持しつつ、様々な設置促進策を講じることにより設置を促進してまいりたいと考えています。</p> <p>なお、報告書 9 ページ及び 13 ページに、今後エレベーター業界において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ことが盛り込まれています。</p> <p>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ことについても報告書 9 ページに盛り込まれています。</p>
<p><b>2. 戸開走行保護装置に係る大臣認定制度の合理化について</b></p>	
<p>報告書 13 ページの記載内容について、安全制御装置の要件の明確化として「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が認められること。」、コンタクタの取扱いの明確化として「装置の健全性が適切な間隔</p>	<p>安全制御装置については、当該装置の健全性を平均故障間隔に比して十分に短い間隔でチェックすればよく、必ずしも通常の運転制御装置（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のないことを明確化するものです。</p> <p>コンタクタについても、既設ブレーキのコンタクタと後付けす</p>

<p>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。」とあるが、当該装置の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であり、記載内容には健全性の確保対策がなく、不合理であると思われる。</p>	<p>る待機型ブレーキのコンタクタによりコンタクタの二重化が図られ、当該装置の健全性が保守管理や定期検査により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を明確化するものです。一方のコンタクタの健全性が失われた場合でも、もう一方のコンタクタにより戸開走行を防止する機能が確保されると考えております。</p>
<p>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すること。</p>	<p>8ページに課題として記載されている内容について、「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」については報告書12ページ「(1) ①既認定品に関する運用の合理化」において記述されています。</p> <p>また、「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」に対応する内容については報告書12ページ「(1) ②新たな大臣認定に関する運用の合理化」において記述されています。</p>
<p>報告書14ページ「○試験塔における試験の要件の明確化」に記載の内容について、全く試験塔試験を行わず、「適切なシミュ</p>	<p>評価員が試験塔の代わりに既設エレベーターが設置されている建築物における実機試験に立ち会い、その試験結果によりシミ</p>

<p>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などの課題があると思われる。</p> <p>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たシミュレーションを行い、性能が評価されれば最終的に現地での動作確認により認定されるようにすべきではないか。</p>	<p>ュレーションの妥当性を確認することができることを明確化するものです。業務方法書を満足しない場合、大臣認定書は発行されません。</p> <p>また最悪条件によるシミュレーションは、申請する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や床合わせ補正運転を行うかどうか等それぞれの構造によりシミュレーションの内容が異なることから、性能評価において個別に技術審査する必要があるものと考えています。</p>
<p>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。既取得者と今後取得者との不公平が生じないか。</p>	<p>業務方法書は、新しい知見が得られた場合等において適宜見直されるものと考えています。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が可能であることから不公平は生じないと考えています。</p>
<p>既存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。また、メーカーの制御盤を（メーカー以外が）改造することによる事故責任区分を明確にするためにも、今回の案は認めるべきではない。</p>	<p>既設機器からは、乗場戸及びかご戸の開閉状態を示す信号を戸開走行保護装置用の安全制御装置に入力する必要がありますが、必ずしも既存エレベーターの制御盤を改造する必要はないものと考えます。</p> <p>なお、やむを得ず制御盤の改造が必要な場合は、改造によって問題が生じないことを大臣認定の際に審査することとします。</p>
<p>報告書 11 ページ「④新たな方式の採用の円滑化」及び 14 ページ「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」の記載について、「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</p>	<p>欧州規格（EN-81-1、EN81-2）、アメリカ機械工業会規格（ASME）は必ずしも具体的な仕様まで明確化されたものではないことから、これらの規格に基づき海外で認められた戸開走行保護装置についても、建築基準法令で定める要件を満たすものであるかどうか</p>

<p>有力規格で認可された装置についても言及すべきである。</p> <p>上記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、日本の所有者・利用者にとって大きな便益をもたらすと考えられる。</p>	<p>かについて評価を行い、大臣認定する必要があります。</p>
<p>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。</p>	<p>業務方法書の見直しによって明確化を図ります。</p>
<p>「○安全制御装置の要件の明確化」について、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あり、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らないため、性能評価業務方法書を改訂する場合は、「常時作動しているブレーキが作動しない時、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出入口の戸を閉じさせるものであること」を削除されたい。</p>	<p>仮に戸開走行保護装置が作動した状態において、人が乗り込んだ場合にもブレーキの保持力は確保されており、人の安全は確保できるものであることことから、業務方法書の見直しの際「ブザー等の警報を発生し、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」を必須条件としないことについて検討を行います。</p>
<p>認定を行う立場で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が責任逃れできるという図式にならないか。</p>	<p>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き大臣認定を行っています。</p>
<p>大臣認定に要する手数料はいくらか。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と思われるが、これは必要なものなのか。</p>	<p>戸開走行保護装置の大臣認定を行う際は、申請1件につき72万円、既に大臣認定を受けた構造方法等の軽微な変更を行う際は、申請1件につき9万円が必要です。</p> <p>なお、この費用は性能評価等の審査を行うための費用です。</p>

3. 戸開走行保護装置等に関する情報提供の推進について	
<p>マーク表示に関しては、分かりやすく図案化したものがよい。</p> <p>表示例3の様な形のを貼ることを義務付ければ、使用するユーザーもわかりやすく評価できるのではないか。</p>	<p>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るよう報告書14ページに盛り込まれています。</p> <p>広く一般の利用者へ周知を図る方法について、国土交通省において検討いたします。</p>
<p>“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利用時の注意喚起にならないのではないか。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
<p>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）が必要ではないか。</p>	<p>いずれも法令で期待されている安全性は確保されるため、両者を区別する考えはありません。</p>
<p>安全な運行管理の責任が建物所有者にあることを考えると、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繋がるのではないか。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される。</p>	<p>「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、」を「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、」に報告書14ページを修正します。</p>
<p>「(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」と修正す</p>	<p>既設エレベーターについては、保守マニュアルがないことから、エレベーターメーカーのホームページ等も想定して「技術情報」としています。</p>

べきではないか。	
<p>「(2) 大臣認定を受けた戸開走行保護装置に係る情報公開」について、複雑な管理体系及び具体的な見積及び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各メーカーや保守会社に問い合わせを行うことが現実的ではないか。</p> <p>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、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か。</p>	<p>具体的な見積りや工期については実際に工事を行うメーカーに確認する必要があると考えますが、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できるようなデータベースの整備が必要であると考えます。データベースの整備については関係者の協力を得つつ、今後国土交通省において検討します。</p>
<p><b>4. 戸開走行保護装置の設置に対する支援策の創設について</b></p>	
<p>戸開走行の設置に対し、国からの援助があればさらに効率よく設置できると思うが、それが無理な場合、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はないか。</p>	<p>報告書16ページ「3. 戸開走行保護装置の設置に対する支援策の創設」に、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ることが盛り込まれています。</p> <p>行政が個別業者を斡旋するのは困難であると考えています。</p>
<p><b>5. 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について</b></p>	
<p>報告書7ページに課題として記載されている「(3) 行政手続き」について、以下のとおり修正されたい。</p> <p>「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。」</p>	<p>「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。」を「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</p>



<p>既設エレベーターに戸開走行保護装置を設置する際の取扱いについて、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、法第 12 条第 5 項に基づく報告以外の規定による手続きの整備が必要と考える。</p>	<p>において困惑が見受けられる。」に報告書 7 ページを修正しました。</p>
<p>報告書記載の後段部分「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。」の部分について、以下のとおり修正されたい。</p> <p>「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べきである。」</p> <p>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のではないか。</p> <p>(既設エレベーターへの戸開走行保護装置を設置する際の) 処</p>	<p>現行法においても、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付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きで戸開走行保護装置の設置を可能とするため、新たに建築確認・検査の対象とすることは考えておりません。しかし、大臣認定された戸開走行保護装置が認定の内容に適合しているかどうかを確認するため、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報告書 16 ページにおいて明確化します。</p> <p>なお、報告の内容、方法については、今後国土交通省において検討します。</p>

<p>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はないか。</p>	
<p>法第 12 条第 5 項に基づく報告を行うことが、確認申請と比べて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られる。</p>	
<p>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べきであり、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。</p>	<p>既設エレベーターについては、原則として撤去新設する場合以外の場合において現行基準が遡及適用されることがないため、法第 86 条の 7 のような更なる制限の緩和は必要ないものと考えております。</p>
<p>戸開走行保護装置を設置した場合の手続きについて、設置後に行政が報告を受けることとした場合、認定を受けた戸開走行保護装置が設置されていることを誰が何時確認するのか。</p>	<p>「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、」を「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、」に報告書 16 ページを修文しました。</p>
<p>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であり、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うが、確認・検査を行わないのであれば、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はないか。</p>	<p>なお、報告をより明確にする方法については、今後国土交通省において検討します。</p>
<p><b>6. 所有者等への働きかけについて</b></p>	
<p>意見なし</p>	<p>—</p>

7. その他	
<p>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り、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ではないか。</p> <p>エレベーターの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。</p>	<p>単純明快なもの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ことが、報告書12ページの「(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」に盛り込まれています。</p>
<p>戸開走行保護装置と同様、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。</p>	<p>平成21年9月28日以降に着工された建築物のエレベーターについては地震時管制運転装置の設置が義務付けられています。</p>
<p>遮煙機能、扉のはさまれ防止安全装置及び防犯カメラの設置等についてもあわせて検討すべきではないか。</p>	<p>今回は平成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、既設エレベーターへの戸開走行保護装置等の設置促進について検討を行っているものです。</p> <p>なお、遮煙機能は平成12年6月より義務付けられておりますが、義務付け以前の一定の高層建築物についても遮煙対策が講じられていると考えております。</p> <p>扉のはさまれ防止安全装置については、平成21年9月28日以降に着工された建築物のエレベーターには当該装置の設置が義務付けられていますが、義務付け以前に設置された多くのエレベーターにも反転装置が既に設置されているものと考えております。</p> <p>防犯カメラについては、現状ではエレベーターを含めて建築基</p>

	<p>準法令の規定において防犯対策は義務付けられておりません。</p>
<p>下記の推進策を参考にされたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ テレビ CM 等での案内</li> <li>・ 補助金の正式発表</li> <li>・ 国、市町村機関での設置</li> </ul>	<p>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については、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ことが報告書 16 ページの(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に盛り込まれています。</p> <p>一般的な公報は、エレベーター業界に協力を求めつつ図ってまいります。</p>
<p>報告書中に用いられる「検討」という言葉について、意味するところが非常に気になる。検討だけで終わらせないことを望む。</p>	<p>次のような修文を行いました。</p> <p>①報告書 15 ページ(3) 保守点検に係る技術情報の開示について「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検討すべきである。」を「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。」に修文。</p> <p>②報告書 16 ページ 3. 戸開走行保護装置の設置に対する支援策の創設について「既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置に対する支援策の創設を検討すべきである。」を「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。」に修文。</p> <p>③「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も検討すべきである。」を「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。」に</p>

	<p>修文。</p> <p>④「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ことを検討すべきである。」を「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。」に修文。</p>
--	--