

シティハイツ竹芝エレベーター事故調査
中間報告書（第2次）

平成19年3月

港区シティハイツ竹芝事故調査委員会

目 次

はじめに	1
第1 調査の経過	2
第2 調査・検討の状況	4
1 事故原因について	4
2 港区シティハイツ竹芝事故調査委員会からの提言について	6
3 エレベーターの点検及び保守委託に関する契約の見直しに ついての提言について	8
4 エレベーターの安全に関する港区からの要請について	13
第3 今後の調査について	18

参考資料

- 1 港区議会エレベーター事故等対策特別委員会記録（平成18年11月27日）抜粋・・・19
- 2 港区議会エレベーター事故等対策特別委員会記録（平成18年12月26日）抜粋・・・35
- 3 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
 「エレベーターの安全確保について（中間報告）」・・・61

はじめに

平成18年6月3日に区民向け住宅シティハイツ竹芝のエレベーターで発生した死亡事故を重く受け止め、区は、区独自の事故原因の究明と再発防止を目的として、港区シティハイツ竹芝事故調査委員会を設置し、調査等を進めてきました。

本委員会は、資料の多くが捜査機関に押収され事故の直接的原因の解明に着手できない状況のなか、同年8月に、事故発生時の初期対応を中心として、日常管理上の問題点など検討すべき項目及び方向性について、第1次の中間報告を取りまとめました。

その後も、事故の原因究明に向け調査・検討を重ねてきていますが、資料の制約で残念ながら、第1次の中間報告書で報告した調査状況から、現在のところ大きな進展はありません。

しかしながら、本委員会としては、引き続き事態の重大性を厳粛に受け止めるとともに、事故の再発防止に向けて、国やエレベーター関係業界等への要請も含め、現時点で検証及び改善できる事項等について、鋭意検討を重ねてきました。

本報告書は、区民及び利用者の安全・安心の確保を区政運営における基本方針の最優先ととらえる観点から、区が早急に取り組むべき対策及び方向性並びに関係各機関への要請を中心に、第2次の中間報告として取りまとめたものです。

港区シティハイツ竹芝事故調査委員会

委員長 港区助役 野村 茂

第 1 調査の経過

平成18年6月3日に区民向け住宅シティハイツ竹芝で発生したエレベーター事故は、将来ある尊い命が失われるという、あってはならない惨事であり、同住宅の居住者にとっても多大な被害と不安をもたらした。

区は、この事態の重大性を厳粛に受け止め、同年6月9日に「港区シティハイツ竹芝事故調査委員会」を設置し、区独自に事故の原因究明と再発防止を目的とした調査・検討を進めてきた。

本委員会は、資料の多くが捜査機関に押収され、事故の直接的原因の解明に着手できない状況のなか、同年8月14日に、事故発生時の初期対応を中心として、日常管理上の問題点など検討すべき項目及び方向性について、第1次の中間報告を取りまとめた。

その後も、事故の原因究明に向けて調査・検討を重ねてきているが、原因究明に欠かすことのできない事故機の制動装置及び制御盤等の主要部分並びに保守点検報告書等の関係資料のほとんどは、捜査機関に押収されたままであることから、未だに事故原因は解明できていない。

こうしたなか、本委員会は、事故の再発防止に向け、区民の安全・安心の確保を最優先とする区政を実現するため、区が早急に取り組むべき対策及び方向性並びに国等関係機関への要請内容等について、鋭意検討を重ねてきた。

本委員会の開会状況は、別表のとおりである。

別表 港区シティハイツ竹芝事故調査委員会の開会状況

委員会	月 日	調査・検討事項
第1回	平成18年 6月 9日 (金)	・ 調査の進め方について
第2回	7月21日 (金)	・ 調査状況について ・ 中間報告(骨子)について
第3回	7月24日 (月)	・ 事情聴取について
第4回	7月31日 (月)	・ 中間報告について

委員会	月 日	調査・検討事項
第5回	8月 8日 (火)	・ 中間報告について
第6回	8月14日 (月)	・ 中間報告について
第7回	10月31日 (火)	・ 区有施設の安全確保に向けた取組について ・ エレベーターの不具合情報の収集について ・ 区有施設の設備の保守に関する委託契約について
第8回	11月15日 (水)	・ 区有施設の安全確保に向けた取組について ・ エレベーターの不具合情報の収集について ・ 区有施設の設備の保守に関する委託契約について
第9回	11月21日 (火)	・ 港区シティハイツ竹芝事故調査委員会からの提言について ・ エレベーターの保守点検業務にかかる契約の見直し方針について ・ エレベーターのブレーキの安全に係る要請について
第10回	12月25日 (月)	・ 港区シティハイツ竹芝事故調査委員会からの提言について ・ エレベーターの保守点検業務にかかる契約の見直し方針について ・ エレベーターのブレーキの安全に係る要請について
第11回	平成19年 1月11日 (木)	・ 港区シティハイツ竹芝事故調査委員会からの提言について ・ エレベーターの保守点検業務にかかる契約の見直しについて
第12回	1月18日 (木)	・ エレベーターの保守点検業務にかかる契約の見直しについて ・ 港区からのエレベーターの安全に係る要請について
第13回	1月31日 (水)	・ エレベーターの保守点検業務にかかる契約の見直しについて ・ 港区からのエレベーターの安全に係る要請について ・ 中間報告 (第2次) について
第14回	3月 9日 (金)	・ 中間報告 (第2次) について

第2 調査・検討の状況

本委員会は、平成18年8月に第1次の中間報告として、事故発生時の初期対応を中心に日常管理上の問題点など検討すべき項目や方向性について報告した後も、事故原因究明に向け調査を進めるとともに、再発防止策の検討に努めてきた。

1 事故原因について

現在においても、原因究明に欠くことのできない、事故を起こしたエレベーターである5号機の制動装置及び制御盤等の主要部分その他の部品は、捜査機関に押収されたままの状態である。

また、エレベーター製造会社、エレベーター保守会社、港区住宅公社等が保有する保守点検報告書等の資料の多くについても同様に押収されており、原因究明に必要な資料等の収集ができていない。

さらに、関係者からの事情聴取についても、資料等の収集ができていないことなどから十分な聴取を実施するに至っていない。

本委員会は、捜査機関に対して押収した部品及び資料等の返還・提供を求めるとともに、エレベーターの制御盤を検証するため、区議会や住民とともに、事故を起こしたエレベーターの製造会社であるシンドラエレベーター株式会社に対して、プログラムやソースコードの公開を求めてきたが、いずれもいまだ入手できていない。

一方、区議会においては、今回の事故を受け、居住者の不安や日常生活における不便を早急に解決するため、また、区民が安心して港区で住み続けられるよう速やかに区の施設全般における安全対策について抜本的に見直す必要があるため、事故原因の究明と今後の事故の再発防止等の諸対策について調査・研究することを目的として、平成18年6月23日にエレベーター事故等対策特別委員会を設置した。

エレベーター事故等対策特別委員会は、平成18年11月27日にシンドラ社を参考人として招致し、事故原因の究明について、エレベーターの品質管理について、頻発する不具合への対応について等の質疑を行った。（港区議会エレベーター事故等対策特別委員会記録…参考資料1）

さらに、同年12月26日に事故当時エレベーターの保守点検業務を請け負っていたエス・イー・シーエレベーター株式会社を参考人として招致し、事故原因と保守点検業務との関連について、警察に提出した事故に関する見解書について、エレベーター製造会社及び業界の実態について等の質疑を行った。（港区議会エレベーター事故等対策特別委員会記録…参考資料2）

なお、捜査機関からの事故原因に関する情報は、区に対して提供されていない状況である。

2 港区シティハイツ竹芝事故調査委員会からの提言について

本委員会は、再発防止策の検討を進めるなかで、すべての事務事業の実施に当たっては、何よりもまず区民の安全・安心の確保を最優先とする考え方を基本とすることを改めて確認した。

そこで、本委員会は、区民の安全・安心確保を最優先とする区政を実現するための区政運営の基本方針や職員の意識改革の進め方について、また区有施設の整備及び管理運営にあたっての基本方針について、次のとおり提言として取りまとめた。

区民の安全・安心確保を最優先とする区政の実現のために

(港区シティハイツ竹芝事故調査委員会からの提言)

本委員会では、エレベーター事故の原因究明及び再発防止について調査、検証を進めているが、その過程で、「エレベーターの不具合に対する安全確保の観点からの問題意識の欠如」「日常的な設備点検への注意姿勢の弱さ」等、数多くの課題、問題点が明らかになってきた。

それらの多くは、エレベーター等機械設備にとどまらず、階段、手すり、ドア等身の回りの設備、施設等の管理にも当てはまるものであり、事故をなくし、利用者である区民の安全を確保するためには、危険回避の視点を積極的に取り入れ、ハード・ソフト両面から区として最優先で取り組まなければならない課題であると認識する。

本委員会としては、こうした認識のもと、港区が早急に取り組むべき対策として、次のとおり提言する。

提言 1 区政運営の基本方針として

区は、すべての事務事業の実施に当たり、区民の目線に立ち『区民の安全・安心の確保』を最優先とする。

提言2 職員の意識改革の進め方として

すべての職員は、日常業務のなかで、事故（トラブル）の危険性がどこにでも潜んでいる、という認識の下、区民の安全・安心の確保を最優先するという姿勢で職務に当たる。

その実効性を確保し、かつ高めるため、推進担当部門を設けるとともに、危険回避・安全確保等の専門家による指導・助言を継続的に求める。

提言3 区有施設の整備及び管理運営にあたっての基本方針として

- (1) すべての区有施設の整備に当たっては、利用者の安全を最優先として設計する。
- (2) すべての区有施設の安全点検は、定期点検に加え日常的な点検を行う。
- (3) すべての区有施設の安全・安心の確保に当たっては、区民及び施設利用者等との連携・協働により取り組む。
- (4) 事故発生の兆候等を見逃さないようにするため、職員同士の気づき等による内部監査的な仕組みや、利用者の意見・要望、さらに、危険回避・安全確保等の専門家による指導・助言等を生かす安全点検を実施する。

また、それらの安全点検の仕組みについては、利用者等の意見を取り入れ、常に改善していくよう努める。

- (5) 安全点検により発見された不具合等の改善が必要な場合には、予算担当、契約担当、営繕担当及び施設所管課はじめ全庁が連携協力し、速やかに改善措置を行う。

3 エレベーターの点検及び保守委託に関する契約の見直しについての提言について

エレベーターにかかわる契約の在り方については、第1次の中間報告において、次の点について検証を行った。

－中間報告（第1次）抜粋－

- (1) エレベーターの保守契約は、安全性の確保の点から適切な仕様になっているか
- (2) 契約金額の低下がエレベーターの安全確保の上で影響を及ぼしていないか

このなかで、再発防止策として次のような課題等を明らかにした。

－中間報告（第1次）抜粋－

- ア 独立系保守会社に委託した場合であっても適切な保守が行われるよう、製造会社が有する保守情報や部品の確保のための措置等について検討する必要がある。
- イ エレベーターを長期的に維持管理する観点からは、所有者又は管理者は、継続的に不具合情報を記録管理するとともに、保守会社に対し適切に情報を開示する必要があると考えられる。また、保守会社を変更した場合の引継ぎ等について仕様書の整備を検討する必要がある。
- ウ エレベーターの安全性の確保の点からは、区有施設の工事・保全を担当する施設課や専門家の協力を得て、専門的知識を有しない職員にも理解できる標準的な仕様書を作成するなど適正な仕様を担保するための方策について検討する必要がある。
- エ エレベーター保守会社による業務の適正な履行を確保する観点からは、保守会社以外の第3者機関等により点検・修理作業を検証する仕組みの導入について検討する必要がある。
- オ 独立系保守会社の入札参加が契約金額を引き下げた形であるが、保守業務の適正な履行に影響はなかったのか、検証を進める。
- カ 現行法令の下で、入札参加者から極端な低価格が提示された場合に対処できる仕組み等について、検討する必要がある。

本委員会は、これらの事項を検討するなかで、契約方法の見直しを中心に、今後とるべき方策等について、次のとおり提言として取りまとめた。

エレベーターの点検及び保守委託に関する 契約の見直しについての提言

平成18年6月3日に、区民向け住宅シティハイツ竹芝で起きたエレベーターの死亡事故を受け、港区シティハイツ竹芝事故調査委員会は、区有施設におけるエレベーターの点検及び保守委託に関する契約について、今後取るべき方策を次のとおり提言する。

1 過去における点検及び保守委託契約の経過

区有施設におけるエレベーターの点検及び保守委託契約（以下「保守委託契約」という。）は、平成14年度まで、メーカー系点検及び保守事業者（以下「メーカー系保守事業者」という。）と随意契約で締結してきた。

理由は、①エレベーター設置時から、主要部品の交換・修理・調整を含む契約、いわゆるフルメンテナンス契約を行ってきたこと、②不具合等が起きたとき部品の供給や修理が円滑に行われることであった。

こうしたなか、平成14年6月11日に公正取引委員会は、メーカー系保守事業者が保守用部品を独立系点検及び保守事業者（以下「独立系保守事業者」という。）に販売する際の指針を定め、これに基づき部品の納期の引き延ばしや販売価格の不当な引き上げを行ったと指摘し、独立系保守事業者とエレベーターの所有者等との保守契約の締結及び維持並びに保守業務の円滑な遂行を妨げているとして排除勧告を行った。

一方、平成13年10月に港区監査委員は、業務を委託する際、事業者を推薦するのは、特定の事業者と契約した方が履行の確保等の点で有益と思われる場合で、有益性と公平性の観点から疑義が生じないよう適切な推薦手続きに努めるべきであるとの意見を区長に提出した。

さらに平成14年9月には、契約先が固定的に継続されている業務委託について、有益性・公平性の再検証を行うなど定期的に見直しを図り、効率的な事務の執行に一層努力されたいとの意見を区長に提出した。

区はこうした状況を踏まえ、平成15年度からエレベーターの保守委託契約の方法を、特定のメーカー系保守事業者との特命随意契約から見積り合せによる随意契約へ変更した。

見積り合せの対象として区が指名する事業者は、国が定める有資格者を擁し、官公庁実績もある事業者であるため業務の遂行面では問題はないと判断したからである。

区民向け住宅に設置されたエレベーターの保守委託契約については、管理を受託している財団法人港区住宅公社が、区と同様にメーカー系保守事業者と随意契約で締結してきたが、平成15年度からは区の契約方法の変更に準じ、入札による業者選定へ契約方法を変更した。

2 エレベーターの点検及び保守並びに安全対策をめぐる現状について

平成18年6月3日の事故以降、直接入手した情報や報道された情報によれば、平成14年の公正取引委員会の排除勧告後も、メーカーから独立系保守事業者やエレベーターの所有者等に提供される保守に関する情報は、極めて限定的であることが分かった。

特に制御プログラムに関する情報は、メーカー各社から独立系保守事業者やエレベーターの所有者等には公開されていない。

区においては、こうしたエレベーター保守業界の実態に関する現状認識が不十分であり反省すべきであったが、国においても公正取引委員会の排除勧告の精神に立脚し、保守情報の公開等に関し、業界を十分に指導すべきであった。

人が利用するエレベーターは、製造面はもとより維持保守の面でも、なによりも生命、身体の安全・安心を守ることを最優先とさせた設備でなくてはならない。

エレベーターには、一般的にインターホンが非常通報装置として設置されているが、エレベーターに不具合等が発生した場合、エレベーターの内部に乗

っている人と保守事業者との間で直接連絡が取合えない装置もあり、不具合時の対応装置としては十分なものとは言いがたい。

不具合が発生したときのために、またハード面の安全性を高めるためにも、保守業務を受託している管理会社からエレベーターの安全監視ができる遠隔監視装置を確保しておくことが必要である。

現状において、この装置を供給し設置できるのは、メーカー系の保守事業者が主であるが、独立系の保守事業者にあっても、今後、供給及び設置体制の確立が必要であり、国としてもその普及を指導すべきである。

区においては、その旨を国及び関係者に要請するとともに、独自に今後設置可能な施設から順次、エレベーターの遠隔監視装置を導入すべきである。

3 契約方法について

制御プログラムにかかる情報に関して、独立系保守事業者がメーカー系保守事業者と同じ情報レベルに立脚しているとはいえない現状では、制御システムの保守に関する技術情報の共有化等、多くの解決しなければならない課題がある。

地方公共団体である区は、契約に当たっては、最少の経費で業務を履行する責務がある。

区は、区民や利用者の安全・安心の確保と経費の効率的な執行の両立を図る中で、今回の死亡事故を教訓とし、区民や利用者の安全・安心の確保を最優先とする観点から、平成19年度の契約を検討、決定すべきである。

現状では、メーカー系保守事業者がエレベーターを安全かつ円滑に運行する上で必要な制御システムの技術情報を最も多く保持しており、安定して部品の供給を行え、不具合等不測の事態が生じた場合に因果関係を特定しやすく、責任等を明確にしやすいため、区としては、各メーカー別に平成19年度の点検保守委託を特命で随意契約することが妥当である。

さらに、区は、区民の安全・安心を最優先に考え、国の点検保守業務のガイドライン制定等の安全対策が示された段階で、改めて必要に応じ長期継続契約の導入も視野に入れて契約方法を再検討する必要がある。

なお、平成19年度の契約方法については、中小企業振興を政策課題のひと

つとする区の立場からは、苦渋の選択となるものであるため、関係方面の理解を得る努力を平行して行うことが必要である。

4 点検及び保守業務の確認及び仕様書等について

現在、国では、エレベーターの点検及び保守業務にかかる基準等の見直しが進められている。

そのため、エレベーターの点検及び保守に関する仕様書は、平成19年度以降、国レベルの基準等が示された段階で抜本的に改訂する必要がある。

しかし、エレベーターの安全対策を具体化するためには、仕様書の見直しは急を要するため、平成18年度中に仕様書の統一など基本的な改訂を行うべきである。

平成19年度には、エレベーターの専門知識を有する学識経験者も構成員に加えた、(仮称)エレベーター点検及び保守委託検討委員会を早期に設置し、学識経験者や専門家の委員から助言及び指導を受ける中で、基本となる方針の策定と問題点の整理を行い、仕様書の改訂を進める必要がある。

点検及び保守業務については、履行の確認が重要である。点検及び保守業務の履行時に、港区及び業務受託者以外の、検査能力を持つ第三者を随時点検及び保守業務に立ち合わせるべきである。

また、エレベーターの不具合情報等は、記録を保管・継承することが重要であることから、その記録等は区において永年保存とし、保守事業者が交代した場合でも、不具合情報等が確実に引継がれる仕組みづくりを構築する必要がある。

さらに、仕様書に不具合情報等の保存・引継ぎ等の条項を定め、保守事業者にもその保存を義務付け、委託者である区と受託者である保守事業者が二重に情報を継承していくことが重要である。

4 エレベーターの安全に関する港区からの要請について

エレベーターの安全対策に関しては、第1次の中間報告において、国全体として取り組むべき課題があることを明らかにし、次のとおり区として国に要望すべき事項をまとめた。

－中間報告（第1次）抜粋－

(1) エレベーターのリコール制度の創設

生活に不可欠で最も安全であるべき機械設備であるエレベーターについて、自動車で法定されているようなリコール制度を創設していくことが必要である。

(2) エレベーターの維持管理に関する法的拘束力のある基準の整備

エレベーターの維持管理に関して、所有者、管理者、保守会社について、法的拘束力のある基準を整備する必要がある。また、製造会社については、エレベーターの維持管理に関して必要な部品の速やかな提供及び製品に関する情報等を所有者に開示・提供するよう義務づけるべきものとする。

(3) 国が検討している安全対策の早期実施

報道によると、国土交通省はエレベーターの安全対策として、プログラムを介さない別系統の安全装置の義務付けやブレーキの二重化を検討していると報じられている。これらの安全対策について、速やかに実施するよう、区として要望すべきと考える。

これらの事項のうち、エレベーターのリコール制度については、平成18年9月に、国土交通大臣の諮問機関である社会資本整備審議会建築分科会建築物等事故・災害対策部会が「エレベーターの安全確保について（中間報告）」において「再発防止策としてリコール的な仕組みの導入も視野に総合的な検討が必要である。」との報告をまとめた。（参考資料3）

新聞報道等によると、国土交通省では、制度創設に向けて、建築基準法の改正などの検討・準備を進めているとされている。

本委員会は、事故原因の究明と再発防止策を検討するなかで、改めて、類似

の事故を二度と起こさないとの決意のもと、今後のエレベーターの安全・安心への対策について、次のとおり関係機関への要請を取りまとめた。

エレベーターの安全に関する港区からの要請

平成18年6月3日に、区民向け住宅シティハイツ竹芝で起きたエレベーターの死亡事故を受け、港区シティハイツ竹芝事故調査委員会は、第1次中間報告において、エレベーターの安全対策として、リコール制度の創設等について国への要望をとりまとめた。

その後、エレベーターの「設計」、「施工」、「点検及び保守・管理」のあり方を検証し、先に公表された国の「社会資本整備審議会建築分科会建築物等事故・災害対策部会中間報告」（平成18年9月公表）を踏まえて、エレベーターの今後の安全・安心の確実な実施に向け、関係各機関に対して次のとおり要請を行う。

1 「社会資本整備審議会建築分科会建築物等事故・災害対策部会中間報告」（以下「中間報告」という。）について

- (1) 国、エレベーターメーカー、エレベーター点検及び保守事業者（以下「保守事業者」という。）等の関係各機関は、先の中間報告を真摯に受止め、エレベーター利用者の安全を最優先にして、その報告にある今後講ずべき施策を早期に着実に実施すること。
- (2) 国は、今後のエレベーターの安全確保施策を実態に即したものとし、建築物の建築主・管理者（以下「所有者等」という。）、エレベーターメーカー、保守事業者それぞれの責任を明確にすること。

中間報告では、「エレベーターの安全は、一義的にはその所有者等及びそれらのものが選定したエレベーターメーカーや保守事業者が確保するものである」としている。

エレベーターの安全確保に当たっては、関係者が責任を適切に果たすこと

が重要であるが、知的所有権に関わる制約等から、機器に関する情報はエレベーターメーカーに、点検及び保守に係る情報は保守事業者に偏っているのが実情である。

こうした状況を踏まえ、それぞれの責任の範囲を明確にする必要がある。

- (3) 国は、エレベーターの安全性能に係る専門家による認定機関を早期に立ち上げ、安全装置の認定・認証を行わせること。

中間報告では、「安全制御プログラムによる安全装置については、建築確認・検査により安全性能をチェックすることが困難であることから、第三者の専門家による認証・確認により、安全性能が確保されていることを確実にする必要がある。」としている。

現在でも、制度的には平成10年の建築基準法（以下「法」という。）の改正により性能規定が導入され、性能規定に対応する方法として、国土交通大臣が試験や高度な計算の審査等専門家の判断が必要なものについては、これらの審査能力・体制を有する民間機関（指定認定機関等）に認定・認証を行わせることができることから、国は、速やかにエレベーターの安全装置の認定・認証を実施すること。

- (4) 国は、エレベーターの定期検査（法第12条第3項）についても確認審査と同様に指針を定め、適確に実施させること。

中間報告では、「建築確認・検査の適確な実施について、法第18条の3に規定する確認審査等に関する指針等により徹底する。」としている。

- (5) 国は、エレベーターの定期検査を行うものを昇降機検査資格者に限定すること。

現行では、検査は1級建築士若しくは2級建築士が行えることになっているが、実態を踏まえ見直すこと。

その際、検査資格要件はエレベーターの技術革新に対応できるものとするため、資格の更新制度を創設し、そのための講習を充実すること。

- (6) 国は、所有者等に定期検査報告書の写しの保存を義務付けること。

現行では、所有者等は定期検査の結果について特定行政庁へ報告しなければならないことになっているが、その報告書の保存について特段の定めがない。

2 エレベーターの安全対策に関わる技術基準等について

- (1) 国は、エレベーターのブレーキの二重化に関する法整備において、ブレーキがエレベーターの安全運行の根幹を成していることを踏まえ、2つのブレーキが、それぞれ独立した系統により制御されるものとする。また、その内の一系統は、点検及び保守の確実な実施のため、電子制御ではないものとする。
- (2) 国は、エレベーターの制御システムに対する電磁波等のノイズの影響に関する評価基準等を整備すること。
- (3) 国は、各エレベーターメーカーに対し、エレベーターの安全・確実な点検及び保守が継続的に実施されるよう、所有者等への制御プログラムや点検及び保守並びに診断システム等に関する情報の公開を義務付けること。

3 既存エレベーターの安全対策について

エレベーター利用者の安全・安心の確保には、新設のエレベーターの安全対策にも増して、既存のエレベーターの安全対策は重要であり、急を要する。

- (1) 国は、既存エレベーターの安全対策の早期実施のため、建築基準法等関連法規の適用における既存不遡及の原則を見直し、新基準を既存のエレベーターにも速やかに適用すること。
- (2) 国は、国民の安全確保と、あわせて高齢社会に向けたバリアフリーの促進のため、既存エレベーターへの新基準の適用に当たっては、補助金等の助成措置を行うこと。
- (3) エレベーターメーカー等関係機関は、既存エレベーターの安全対策のひとつとして、既存エレベーターにも容易に適用可能な戸開走行防止策として、かごの停止時に、ドアの開閉機構と機械的に連動してエレベーターのかごを固定し又はかごの不測の上昇・下降を防止できる、かつ目視点検が容易な装置の開発を早期に行うこと。
- (4) 関係各機関は、上記装置の開発に当たっては、その開発情報の公開、共同による開発を推進すること。

4 エレベーターの点検及び保守に関して

(1) 国は、エレベーターの点検及び保守・管理を業として営むことを許可制とし、必要な資格要件を定めること。

また、その営業実績の公表を義務付けること。

(2) 国は、エレベーターの型式ごとに点検及び保守に必要な資格制度を定め、その認定を行うこと。

その際、この資格はエレベーターの技術革新に対応できるものとするため更新制とし、そのための講習の実施、資格者の受講を義務付けること。

(3) 国は、エレベーターメーカーに対し、自社の設置したエレベーターの不具合情報の収集と記録の保管、不具合の原因究明とその結果の公表を義務付けること。

(4) 国は、エレベーターの保守事業者に対し、不具合状況の記録とエレベーターメーカーへの連絡、原因究明におけるエレベーターメーカーへの情報提供と協力を義務付けること。

(5) 国は、エレベーターメーカーに対し、所有者等に、エレベーターごとに維持保全計画書・点検仕様書並びに点検及び保守に必要な資格・技術能力・標準作業時間等の情報の提供を義務付けること。

第3 今後の調査について

本委員会では、事故後の初期対応や区の組織内部の連絡体制等に関する諸問題の検証、再発防止のための施策の検討等を調査・論議してきたが、事故後約10か月近く経過した現在においても、エレベーターのハード及びソフト部分の原因究明については、不本意ながら大きな進展がない。

原因究明に欠くことのできない事故機の制動装置や制御盤等の主要部分及び点検報告書等の資料が捜査機関に押収されているという状況のなかで、本委員会では、エレベーター製造会社に制御プログラム等の提供を求めるとともに、ハード・ソフトの分析・解析を委託する専門家の選定を進めてきた。

港区は、あらためて徹底した原因究明と再発防止に取り組む決意を表明し、専門的な見地から第三者的立場で協力が得られる団体と原因解明に至る調査計画作成のための契約を締結した。

今後、本委員会は、この専門家の団体により作成される調査計画に則り、慎重かつ粘り強く着実に独自の原因調査を進めていく。

エレベーター事故等対策特別委員会記録（平成18年第10号） 【抜 粋】

日 時 平成18年11月27日（月） 午後1時30分開会

場 所 第5・6委員会室

○出席委員（8名）

委員長	井 筒 宣 弘	
副委員長	北 村 利 明	
委 員	森 野 弘 司 郎	いのくま 正一
	矢 野 健 一 郎	林 田 和 雄
	鈴 木 た け し	山 越 明
議 長	岸 田 東 三	
副 議 長	藤 本 潔	

○欠席委員

な し

○参考人（2名）

シンドラーエレベータ株式会社	代表取締役社長	ケ ン・スミス
シンドラーエレベータ株式会社	サービス事業本部長	西 村 智 行

○出席説明員

総務課長 鈴 木 修 一

○会議に付した事件

1 審議事項

(1) 発 案18第9号 エレベーター事故等に関する調査について

(18.6.23付託)

午後 1時30分 開会

○委員長（井筒宣弘君） ただいまからエレベーター事故等対策特別委員会を開会いたします。
本日の署名委員をご指名いたします。森野委員、いのくま委員にお願いいたします。
傍聴者より、撮影及び録音の申し出がありましたので、これを許可したいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○委員長（井筒宣弘君） 撮影及び録音は許可されました。
なお、撮影及び録音するに当たっては、審議の支障にならないように、あらかじめお願い申し上げます。

本日の運営でございますが、本日は、参考人としてシンドラーエレベータ株式会社代表取締役社長ケン・スミス氏及びサービス事業本部長の西村智行氏にご出席いただいておりますので、発案18第9号を議題とした後、順次、エレベーター事故等に関する調査について意見を聞きたいと思っております。

本日は、参考人の意見を聞くに当たって、日高れい子さんを通訳としてご依頼しておりますので、よろしくお願い申し上げます。

したがいまして、委員並びに参考人が発言される際には、一文ごとぐらいに一呼吸を入れていただくようお願いいたします。

なお、議事の運営上、本日の委員会は、午後4時をめぐりにいたしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、説明員につきましては、総務課長に出席をお願いいたしましたので、ご了承ください。

以上のような予定としたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○委員長（井筒宣弘君） では、そのように進めさせていただきます。

○委員長（井筒宣弘君） それでは、審議事項に入ります。(1)「発案18第9号 エレベーター事故等に関する調査について」を議題といたします。

この際、参考人の方々に一言ごあいさつを申し上げます。本日はお忙しいにもかかわらず、当委員会に出席いただき、まことにありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

では、議事の順序などについて申し上げます。

まず、委員長の私からご質問をいたします。参考人の方々は一つひとつの質問について、順次、お答えいただきたいと思います。

私の質問が終わりましたら、委員会を休憩いたします。

その後、委員会を再開いたしまして、参考人の方への質問を続行いたします。

再開後の委員会運営の詳細につきましては、後ほどご説明させていただきます。

なお、念のため参考人の方々に申し上げますが、ご発言の際には、その都度、挙手していただき、委員長の許可を得てご発言くださるようお願い申し上げます。また、参考人は委員に対し質疑をす

ることができないことになっておりますので、あらかじめご了承ください。

それでは、委員長の私から質問させていただきます。

最初に、貴社のエレベーターの品質管理はどのようにされておるのか伺いたします。エレベーター部品の単体検査及び製品としてのエレベーターの総合検査について、それぞれお答えをお願いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） まず、製品とサービスの品質は、我々がユーザー、カスタマーにサービスする上において非常に重要な基礎であると考えています。我々の品質管理のシステム及び品質のマネジメントはISO9001をもとに構成されています。そして、我々の品質管理の手順についてもISOからの監査を受けております。

まず、納入された部品についての検査を行います。また、工場からの出荷品についても検査を行っています。出荷時の検査です。また、エレベーター、エスカレーターの設置場所において、すなわち、現場におきまして設置後に最終的な検査を行ってから引き渡しを行います。それからまた、我々に対しての納入業者に対しても定期的に監査を行って品質、製品の検査を行っています。これらすべての手順については、ISO9001の認定に基づいた監査を受けています。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、人命を預かる機械メーカーとして保守点検に問題があるとした場合、ユーザーに対して貴社はどのような対応をされるのか伺いたします。

○参考人（ケン・スミス君） まず、品質に関して、すべての設置製品に対してのデータを収集します。このデータの使用については2つに分けたいと思います。品質に関しての不具合があった場合ですが、この場合にはコールバック・センターにフィードバックがかけられまして、ここで登録し、データベースに蓄積します。そして、個々のデータを検討し、現場で即時対応が行われます。しかしながら、そのような不具合が緊急、あるいは安全性にかかわる場合には、それをさらに加速化した措置をとります。

このような日々の活動にかかわる品質管理の体制に加えて、1カ月に1回の会合を開いております。ここでさらに広範囲な検討を行っています。この月次会議におきましては、例えば繰り返し起こっている事象などについて、より広範囲なデータの検討を行います。そして、このような検討から、可能性としてレトロフィット、あるいはリコールの措置が必要となる場合も考えられます。最後に、定期的に会社の経営陣がミーティングを行い、ここで会社全体としての品質管理のプロセス並びにその効率性についての検討を加えています。すなわち、製品、サービス両面におきまして品質の改良を目指すというのが全体的な目的となっております。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、シティハイツ竹芝エレベーターの不具合の原因についてです。4号機において、事故後も多くの不具合がありましたが、不具合の原因は、どのようなものだとお考えですか。これまでどのような調査をされましたか。また、原因がまだ判明しないということであれば、なぜ原因が判明しないのか伺いたします。

○参考人（ケン・スミス君） まず最初に、シティハイツ竹芝の住民の方々におかけしたご迷惑をおわび申し上げたいと思います。

シティハイツ竹芝の4号機における原因究明のため、我々としては直ちに社内でのベストの専門

家を動員しております。まず、エレベーターの不具合について、頻発ではない不具合でありますので、この追跡、トレーシングをしています。この不具合のトレーシングをすることによって、あらゆる兆候を収集し、次の事故が起こる前にそのシグナルが判明するようにです。

ただ、現在のところ、我々が今まで検討してきたトレースのデータからは、シティハイツ竹芝の4号機におけるあの事故の根本原因、ルートコースを見きわめるには不十分です。

そこで次に、スイスからトップのシンドラー社の専門家を派遣いたしまして、彼が1週間原因究明に当たりました。このスイスの専門家のエンジニアとともに調査を行いました。しかし、それでもまだこの事故の根本原因、ルートコースについて結論を出すことはできておりません。

そこで、さらに考えておりますのは、第三者に調査に関与してもらおうという可能性であります。第三者の調査によりまして、シティハイツ竹芝における事故の原因が特定されるかもしれないという可能性を考えています。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、貴社製エレベーターの不具合はどのような状態があるのか、また、その件数についてご説明ください。

○参考人（ケン・スミス君） もちろん、データはお話したいと思いますが、今のご質問は、シンドラー社の日本に設置されているエレベーターすべてについてのご質問でしょうか。それとも、シティハイツ竹芝のエレベーターでしょうか。どちらか教えていただけますか。

○委員長（井筒宣弘君） シティハイツ竹芝だけで。

○参考人（ケン・スミス君） このシティハイツ竹芝の事故につきましては、非常に長いリストになっております。そしてまた詳細にわたっておりますので、その説明データは後で送らせていただくということでも構わないでしょうか。

○委員長（井筒宣弘君） 委員の皆様。ただいまの答弁でよろしいでしょうか。

（「構わない」と呼ぶ者あり）

○委員長（井筒宣弘君） そのようにお願いいたします。

それでは次に、アメリカ等諸外国での貴社の対応についてです。

最初に、ニューヨークでの高層ビルにおいて、エレベーターが突然急上昇し、男性が最上階の天井に激突し、お亡くなりになった事故について、貴社の対応内容も含めて、ご説明ください。

○参考人（ケン・スミス君） まず、このニューヨークの事故につきましては、完全に審議が終わっているわけではありません。まだ審議中です。

しかしながら、シンドラー社はこの間警察に完全に協力しております。そしてまた、調査委員会に対してすべて要請された資料を提出しています。ただ、いまだにこの件につきましては継続中の案件でありますので、私の方から詳細について述べることを許されております。

しかしながら、皆様もシンドラーエレベーター社の社長であるヘス氏が説明したことをご存じかもしれません。彼の説明によりますと、この事故にかかわったエレベーターは、日本のシティハイツ竹芝のエレベーターとは全く関係がありません。違います。

これは検討してみないとわかりませんが、恐らく、今のお答え以上の情報を委員会に提供することが可能かもしれませんが、提供可能かどうかにつきましては、検討の上お答えしたいと思います。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、保守が貴社でない貴社製エレベーターに対する貴社の製造者責任について、日本の場合、そして海外の場合とで違いがあるのか、お伺いいたします。また、違いがあるのであれば、どうしてなのか説明してください。

○参考人（ケン・スミス君） まず、製造者責任につきましては、日本と海外の場合で違いがあるとは認識しておりません。シンドラー社は製品及びサービスが安全であるということに真剣なコミットメントを持っています。だからこそ、シティハイツ竹芝の事故における根本原因を解明するために、警察に対して非常に大きな協力をしているわけです。保守が自分の会社ではないエレベーターについても、製造者責任については、日本と海外と違いがあるとは認識しておりません。専門家ではございませんが。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、シティハイツ竹芝において、日本電力サービスが保守を担当していた2006年1月または2月ごろ、エレベーターが地下1階に到着してもドアが開かなかったとき、貴社は日本電力サービスからシティハイツ竹芝のエレベーターの修理依頼を受けていたかどうかお伺いいたします。また、修理依頼を受けていたとすれば、点検結果はいつごろ日本電力サービスへ報告されたのかお答えください。

○参考人（ケン・スミス君） 恐れ入ります。今の件にお答えするに当たって、西村部長と話をしてもよろしいでしょうか。

○委員長（井筒宣弘君） 結構です。

○参考人（西村智行君） 今の質問につきまして、私の方から回答させていただいてもよろしいでしょうか。

○委員長（井筒宣弘君） 結構です。

○参考人（西村智行君） ご質問に対しまして、我々の方で修理依頼を受けました。その修理につきまして、細かい日程は私の頭の中にはありませんが、2月の中旬に修理をいたしました。その報告は最終的にいつされたかということは、今私の頭の中にはございませんので、それは追って回答させていただくということでよろしいでしょうか。

○委員長（井筒宣弘君） 日時などの詳細な部分については追って送られるということですが、よろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○委員長（井筒宣弘君） では、そのようにさせていただきます。西村さん、よろしくお伺いいたします。

次に、その修理の際、どのような点検をされたのか、保守点検報告書があるのかないのかお伺いいたします。貴社内に何らかの記録があると考えますが、いかがでしょうか。また、港区には、報告されたのかお答えください。

○参考人（ケン・スミス君） はい、確かに社内に記録が存在しております。すなわち、我々が社内の人を派遣して保守点検を行った際には、どのような点検が行われたのかということとその都度記録しています。また、港区に対しての報告についてのご質問ですが、日本電力サービスがサポートの仕事を行っておりますので、我々は港区ではなくて、まず、そちらに報告しております。

そこで強調したいのですが、この際には、シンドラー社は港区と保守業者の契約をしておりません。

○委員長（井筒宣弘君） それでは次に、保守点検に対する貴社の考え方についてです。

保守が他社に移った後の貴社のエレベーターの記録、アフターフォロー体制はどのようになっているのかお尋ねいたします。

○参考人（ケン・スミス君） まず、我々が交わした保守契約の詳細な記録を保管しております。もしも保守契約のないエレベーターがある場合には、そのエレベーターとカスタマーの基本的な情報を保管します。ただ、我が社が保守をしていないエレベーターについては、その保守業者を知らないで、その保守点検の記録について、その他の情報についても受け取っておりません。すなわち、日本電力サービス、その他の保守業者については、あくまでも保守業者から我々のサポートを依頼してきたとき、保守点検に対しての要請があったときに、これらをサポートしています。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、事故当日の貴社の対応について改めてお聞きいたします。

6月3日の事故当日、いつ、だれから、どのようにして貴社に連絡があり、それに対して、貴社はどのように対応されたのかお伺いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） まず、いつということにつきましては記録が定かではありませんので、よろしければ後に、書面において時系列的に何があったかということをご報告したいと思います。ただ、どのような対応であったかという大ざっぱな順序については、情報をここで提供させていただきまして、細かい時刻については後ほどということでもよろしいでしょうか。

○委員長（井筒宣弘君） はい、お願いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） そうすると、今簡単にご説明した方がよろしいですね。

○委員長（井筒宣弘君） お願いします。

○参考人（ケン・スミス君） まず、コールバック・センターが連絡を受けたのが事故の1時間半ぐらい後でした。そして、コールバック・センターの方から、ナショナル・ポートフォリオ・マネジャーに連絡しました。そして、ポートフォリオ・マネジャーから私に連絡が入ったのが午後11時ぐらいだったと記憶しております。そして、その連絡を受けて、直ちに私の上司であるアジア太平洋の社長に連絡しました。社内手続に従って、すべての必要とされる経営陣に連絡しております。できるだけ早い時刻、我々にとって一番早く集まれる時刻に東京の本社で対応策のミーティングを行いました。次の日の朝には既にダイレクターを派遣いたしまして警察に対しての協力を行えるようにしております。この人物は、現在でも毎日警察の捜査に協力しております。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、事故後の貴社の対応についてです。

シティハイツ竹芝エレベーターに24時間自社の社員を常駐するとされていましたが、実際は外注の業者の職員を配置していたことについて、エレベーターの管理・監督についてどのようにお考えなのかお伺いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） 申しわけありませんが、私はヘス社長と港区の間で、24時間現地に人員を配置するという合意についての話し合いに出席しておりませんでした。私の理解によりますと、その後行われたのは、日本人の資格のある技術者の方を現地に派遣して即時対応ができるような体制を組んだということです。このエレベーター内の配置人員につきましては、シンドラ

一社の社員ではありません。しかし、エレベーター内の配置人員は、どのようにしてサポートを行うかについての詳細な指示を受けておりますし、さらに何か必要な際には、現場に配置された技術者に支援を要請するようという指示されておりました。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、事故原因の究明に対する貴社の対応についてです。

最初に、事故後、貴社として事故原因の究明についてどのように取り組んでこられたかお伺いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） 今のご質問は、警察の捜査が終了しておりませんので、お答えが難しいです。ただ、お答えできることといたしましては、警察から要請を受けたテスト、調査については、それらを行い、また、そのテスト、調査の際に、警察の方の立ち会いもしていただいています。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、事故後、貴社として調査されていると思いますが、情報開示に向けてどのように取り組まれるのかお伺いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） 警察の捜査が終了するまでは、この事故における根本原因、ルートコース、あるいはその他のやりとりについてのコメントはしないように言われています。もちろん、詳細についてお答えできないということは、被害者のご家族にとりましても、またほかの方々にとっても非常に難しいということによく理解しておりますが、しかし、警察の捜査が終了するまでは捜査、調査についてコメントすることはできません。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、一部報道では、ブレーキ制御に原因があるとされていますが、貴社としての見解をお伺いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） 大変申しわけありませんが、警察の捜査が終了するまでは、これを認める、認めない、どちらの見解もお話しすることはできません。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、貴社としても積極的に原因の究明に当たっていただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

○参考人（ケン・スミス君） もちろん、そのように考えております。したがって、事故後の警察の捜査にフルに協力させていただいて、あらゆるサポートをさせていただいております。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、シティハイツ竹芝エレベーター事故に対する貴社の責任についてお聞きいたします。

○参考人（ケン・スミス君） まず、根本原因の解析、ルートコース・アナリシスを行うことによりまして、その結果が判明すれば、実際にどのような状況で事故が起こったのかがわかると考えています。そして、その件に関しての警察の報告が出るまでは、それ以降のいかなる結論をも導き出すのは非常に難しい状況です。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、事故に対する道義的責任についてです。

最初に、遺族に対し道義的責任もあると考えますが、どのように責任を果たされるのかお伺いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） 非常に不幸であり、また悲劇的な事故でありました。そして、この事故の根本原因究明を行うのは、我々の社会的な義務であると明確にとらえております。また、

我々の行動を通じて、エレベーターを使用される方々の信頼を回復することも我々にとっての社会的な義務であるにとらえています。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、連日のように起きている不具合、故障に関し、企業責任者としての認識、社会的責任の認識について、どのような認識をお持ちかお伺いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） おっしゃるとおりでありまして、非常に大きな災難に遭われましたシティハイツ竹芝の住民の方々におおび申し上げます。

まず、シティハイツ竹芝の4号機の事故原因究明につきましては、今後とも最大の努力を継続します。そして、シティハイツ竹芝の住民の方々に対しての社会的な責任を果たす上でのサポートを第三者から受けることもしたいと思っています。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、被害者及び居住者に対して誠意ある対応をされるように望みますが、いかがでしょうか。

○参考人（ケン・スミス君） はい、ご家族に対しましては、ご連絡したいとお願いしておりますが、現在に至るまでまだお会いすることはできておりません。しかし、ご家族の方が会ってもよろしいということであれば、我々としてはお会いしたいと思っています。

○委員長（井筒宣弘君） 今の質問で、居住者の方に対してはいかがでしょうか。

○参考人（ケン・スミス君） 要請があれば、住民集会に参加し、サポートしたいと思います。

○委員長（井筒宣弘君） 最後に、今回のエレベーター事故によって、港区の資産に損害を与えているという認識をお持ちかどうかお伺いいたします。

○参考人（ケン・スミス君） 港区のどのような資産についてお話をされているのかは存じ上げませんが、ただ、このような性格の事故が港区、そしてまた港区民の方々のエレベーターに対する見方に影響を与えているということは理解できます。そして、私どもとしては、港区をサポートし、信頼を取り戻すためにできることは何でもやりたいと思います。

○委員長（井筒宣弘君） スミスさん、西村さん、ありがとうございます。

議事の運営上、委員会を休憩いたします。再開は2時50分とさせていただきます。10分前に予告を入れます。

午後 2時31分 休憩

午後 2時50分 再開

○委員長（井筒宣弘君） 休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。

参考人に対する質疑を続行いたします。

それでは、会派ごとに、順次、委員の皆様から質問をしていただくことにいたします。1会派の持ち時間は、質問と答弁を合わせて、おおむね15分以内でお願いしたいと思います。

最初に、自民党議員団。

○委員（森野弘司郎君） シンドラー社のエレベーターの仕組みについてお伺いさせていただきます。

機械室にあるワイヤーを巻き上げる際、手巻きハンドルは通常人力で十分動かすことができるそ

うですが、このハンドルが何らかの理由で動かないということは起こり得ることですか。起こり得るとすれば、どのような場合が考えられますか。

○参考人（ケン・スミス君） 通常の場合、この巻き取り機はエレベーターが電氣的に作動しないときに用います。非常に例外的な場合ではありますが、エレベーターが手巻きハンドルで動かないようなポジションになることがあり得ます。しかし、これは非常に例外的な場合でありまして、この手巻きハンドルは、エレベーターがモーターで作動しないときに保守要員が使うためのものです。

○委員（森野弘司郎君） シンドラー社のエレベーターは、日本に約6,000数百台あると言われておりますが、日本の仕様と海外の仕様との大きな違いはあるのでしょうか。

○参考人（ケン・スミス君） 日本で販売されるエレベーターは日本の基準に合う設計をしております。日本におけるエレベーターのデザインとして主要な基準は例えばJ I S規格です。EU向けについてはEN 81、また米国についてはANSIの規格に準拠しています。すなわち、それぞれの設計については各国の正式な基準、規格に従って設計を行っているということです。

○委員（森野弘司郎君） 先ほどの委員長からの質問にもありましたが、海外でのシンドラー社のエレベーターの納入方式というのは随意契約ですか、それとも競争入札か、またはその他の調達方式か、それを教えてください。

○参考人（ケン・スミス君） 今のご質問ですけれども、納入とおっしゃいましたが、これは保守ということですか。

○委員（森野弘司郎君） 製品の納入。

○参考人（ケン・スミス君） エレベーター、エスカレーターの販売に当たっては、政府機関に対して、あるいは民間の企業に対して両方に納入しています。そして、その両方の市場においても、入札方式である場合には最も競争力のよい価格で入札を行っております。これはエレベーターもエスカレーターもそうです。自由競争の原則を信じておりますし、そして入札に当たっては最も競争力がある形で入札を獲得するようにしています。

○委員（鈴木たけし君） それでは、私から先ほどの答弁に関する中から3点ほどお尋ねしたいと思います。

先ほど、リコールも考えられるという答弁がありました。これは会社の執行部で検討の結果ということですが、それについてお尋ねしたいと思います。それで、今回の事故によってリコールを考えたことがあるのかどうか、その辺はいかがでしょうか。

○参考人（ケン・スミス君） これは今回の事故に限ったことではありません。何らかの事象に当たった報告が現場から上がったときには、その結果としてのリコールを常に考慮します。

○委員（鈴木たけし君） 次に、事故原因の解明に当たって、私どもが先日シンドラー社の方にお伺いした折にも、スミス社長が、原因の究明ということで詳細なソフトの解析であるとか、そういうことをしたいというときに、きょうも第三者に依頼すると。この第三者とは、どの範囲の人を指すのか。例えば、エレベーターは特殊な機械ですから特殊なソフトを用いているわけです。なかなか普通の人では解明できない。やはり専門家というに限られると思うのですが、その第三者とは

どの辺を指すのか。

○参考人（ケン・スミス君） 私個人といたしましては、ソフトウェアの解析に当たっての第三者として、どういうところがベストなのかということについては知識を持ち合わせておりません。ただ、我々としては、もしも、第三者のソフトウェアの専門家に我が社と知的財産保護契約を結んでいただけるのであれば、解析のために我々のソフトをお渡しするつもりです。

○委員（鈴木たけし君） 次に、先ほどの委員長の質問に対して、ニューヨークの事故とシティハイツ竹芝は関係ないという答弁があったのですけれども、それは全く性質が違うということですか。私どもの調査の中では、シティハイツ竹芝のエレベーターも電源を切った折に、23階の天井までエレベーターが動いて衝撃を与えたという報告を受けているのです。

○参考人（ケン・スミス君） はい、おっしゃるとおり、この事象の状況、すなわちエレベーターが上昇したということについては類似していることは理解しています。しかしながら、エレベーターがこのように上昇するという根本原因には、ほかにもいろいろな可能性が考えられます。

私の先ほどの答えで言わんとしておりますのは、ニューヨークのエレベーターのデザインやエレベーターに使われている部品が、シティハイツ竹芝のエレベーターのデザインや部品と全く違うということです。

○委員（鈴木たけし君） 時間ですから終わります。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、共産党議員団。

○委員（いのくま正一君） まず最初に、ブレーキの製造元について伺います。4号機、5号機のブレーキはどこの製品か、お答えいただきたい。

○参考人（ケン・スミス君） スペインの会社です。

○委員（いのくま正一君） ブレーキといってもいろいろな部品があるわけですが、電磁コイル、アーム、パッド、これは何年製のものか。同じメーカーなのか、違うならそれぞれ明らかにしてもらいたい。

○参考人（ケン・スミス君） お答えするためには、データに立ち返らなければならないと思います。今言えることとしては、製造時期については納入年と同じであるということです。もし許可していただけるならば、そのとおりであるかどうかチェックさせてください。

○委員長（井筒宣弘君） それは今必要ですか。

（「いや」と呼ぶ者あり）

○委員長（井筒宣弘君） 後日お願いいたします。

（「なるべく早く」と呼ぶ者あり）

○参考人（ケン・スミス君） そうします。

続けてお答えさせていただきますと、このブレーキに使われております部品の幾つかは納入業者が納入しております。例えば、ご質問にありましたコイルもそうで、納入されてシンドラ社の工場内で組み立てられます。

○委員（いのくま正一君） その電磁コイル、アーム、パッドは同じメーカーなのか。先ほど何年製かは答えると言っていましたけれども、同じメーカーかどうか、違うならそれぞれ明らかにす

ると、この点も後日書面でお答えいただきたい。

○参考人（ケン・スミス君） シンドラー社といたしましては、これらのメーカー名をお知らせすることに異存はありませんが、その前にこれらのメーカーに開示の要請をし、そのチェックをしてからさせていただきます。

○委員（いのくま正一君） 事故原因の解明の大事な点になるので、これは必ず出してもらいたいと思います。

○参考人（ケン・スミス君） もちろん、それはよく理解しております。警察には既にお知らせしております。ただ、皆様にお知らせするに当たりましては、これらの業者の信頼関係を損なわないために、彼らに事前に許可を求めたいと思います。

○委員（いのくま正一君） つくられた方々の社会的責任にもなるわけですから、もし原因と関係なければ潔白となるわけですから、隠すようなことはないと思いますけれども、これは強くお願いしておきますので、よろしくお願いします。

次の質問です。原因究明についてですけれども、まず、シティハイツ竹芝の住民の皆さんのアンケート調査によって、6月3日の事故以前にも、頻繁に故障、トラブルが発生していたことが明らかになりました。そして、8月8日からはシンドラー社が保守点検を行っている。その中で、6月3日の死亡事故以後も段差、閉じ込めなど、頻繁に故障が起きている。このシティハイツ竹芝のエレベーターについて、シンドラー社として正常なエレベーターだと認識しているか、端的に答えてもらいたい。

○参考人（ケン・スミス君） まず、これらの事故につきましては、非常に遺憾であります。第三者の保守業者から引き継いで我々が保守を行うようになった際に最初に行ったことは、このエレベーターのリワークです。また、我々が保守を行う一方で、シティハイツ竹芝の住民の方々におかけしておりますトラブルにつきましては、十分に理解し、努力しております。

○委員（いのくま正一君） この問題は、シティハイツ竹芝の住民説明会で、シンドラー社の伊藤さんが、正常なエレベーターだとは認識していないと答えているわけです。多分そちらの会社の統一見解だと思いますので、正常だと思っているかどうかを簡潔に答えてもらいたい。

○参考人（ケン・スミス君） 私の立場としてお答えしたいと思います。というのは、伊藤さんがどのような発言をしたか存じ上げないからです。私の立場で申し上げますと、シティハイツ竹芝のエレベーターは統計的に申し上げるならば、我々のポートフォリオにあるその他のエレベーターの平均数よりも信頼性が低いという数字が出ておりますが、この数字はコールバック数から設定したものです。ただ、それぞれのエレベーターとも仕様、デザイン、設置場所、設置方法が異なっておりますので、正確な比較が難しいということを申し上げた上での数字ですが、ポートフォリオの平均と比べますとコールバック数はシティハイツ竹芝のエレベーターが多くなっています。

○委員（いのくま正一君） 住民説明会で、会社の代表としてその場に出た部長が正常でないと言っているわけですから、それはきちんと認めてもらいたいと思います。大分引いて言っている気がしました。

この問題も大事なのですけれども、ほかにも聞きたいことがありますので、先に進みます。

それで、事故原因の究明ですけれども、先ほどの委員長への答弁の中でも、シンドラー社としても全力で原因を解明することを社会的義務だと判断していると答えておりましたので、この立場で次の質問に答えてもらいたい。

この間の住民説明会、あるいは事故直後の記者会見で、シンドラー社は、事故原因はシンドラー社が保守点検から外れた以降の保守点検会社にあると主張している。ということは、シンドラー社として事故原因をつかんでいると判断しますが、事故原因はわかっているのですか。

○参考人（ケン・スミス君） この第三者の保守業者が事故の原因を起因させたという発言については存じておりません。ローランド・ヘスが発言したのは、シンドラー社はそのエレベーターの保守をしていなかったということです。警察の捜査が完了するまでは、この第三者の保守業者が事故に何らかの形で責任があるのかどうかについてのコメントを行うことはできません。

○委員（いのくま正一君） 事故原因についてですけれども、シンドラー社としての認識は、電磁コイルの不具合、ブレーキパッドが磨耗したことによりブレーキが効かず、ドアがあいたまま急上昇したとつかんでいるのではないか。8月末にその旨の意見書を警察に出しているという情報も聞いています。この意見書は出したのかどうか伺います。

○参考人（ケン・スミス君） まず、我々は警察にいろいろな報告を提出しなければいけない状況でした。これらの報告は、ほとんどが技術的な報告であり、それに部品の情報も含まれています。我々が警察に提出した報告の内容を開示することになりますと、警察の捜査に介入することになると思います。

○委員（いのくま正一君） 私が聞いているのは、警察からいろいろな報告を求められて文書を出したということではなくて、シンドラー社として自分たちの事故原因の意見を警察に意見書として出したかどうか、そのことについて、イエス、オア、ノー。

○参考人（ケン・スミス君） 答えはイエスです。

○委員（いのくま正一君） 最後の質問。

シンドラー社が保守点検をしていた2004年11月6日、5号機ブレーキ異常により停止という故障がありました。これは議会に、あるいは住民説明会に提出された資料の中に記載されております。このトラブルは、6月3日の死亡事故と同じ、あるいは関連した原因ではないかという疑念があります。同じ原因なのか、違うとすれば何なのか。

○参考人（ケン・スミス君） 私どもは、その事故の現場に立ち会いを依頼されまして、そこで修理のサポートを行いました。しかし、ここで実際にその事故が6月3日と関連しているかどうかということを私が言いますと、やはり継続中の警察の捜査に介入することになってしまいます。

○委員（いのくま正一君） それをぜひ明らかにしてもらいたいし、明らかにする責任があるわけですから。

もう時間が来ましたのでこれで終わりますけれども、ほかにも質問したいこともありますし、後日提出される資料もあるということです。委員長にお願いですけれども、再度参考人で出席をお願いする、あるいは関連する別の方々の参考人ということも含めて、ぜひご検討いただきたい。

これで質問を終わります。

○委員長（井筒宣弘君） ただいまのいのくま委員の意見でございますけれども、正副委員長並びに委員の方々と話し合いながら決めさせていただきたいと思います。

次に、公明党議員団。

○委員（林田和雄君） 公明党の林田です。

先ほど、シンドラー社としての事故原因の究明について、警察の捜査が終了まで回答ができないという回答でした。安全であると信じたエレベーターで、将来ある青年が亡くなったということはまことに残念なことであると思います。

調査の結果、シティハイツ竹芝では開設当初から不具合が指摘されており、責任ある対応がされていれば、こうした事故は防げたのではないかとの疑問が残ります。報道によれば、開設当初のエレベーター保守点検はシンドラー社に委託されていました。その後、保守点検業者がかわってからエレベーターの不具合は指摘されています。こうしたたび重なる不具合の原因が解明されないままにエレベーターを使用した結果が、痛ましい事故につながったと私は考えます。

先ほど、警察の捜査の終了までコメントができないというお話でしたけれども、警察から依頼があったものに関しては調査をしているというお話がございました。シンドラー社として警察から言われたことをやっているのか、警察とはまた別に、シンドラー社独自できちんとしたエレベーターの調査をしているのか、私は、その姿勢の問題をまずお聞きしたいと思います。

○参考人（ケン・スミス君） はい、我々は我々独自の事故原因の究明を行っています。しかし、これらの調査のほとんどは、警察との密接な協力のもとで行われています。例えば、静岡における我が社のテストについては、警察の立ち会いのもとで行われており、それらに関するすべての情報は警察に提出しています。また、国土交通省の協力のもとで、現在設置されている我々の保守下にあるすべてのエレベーターの検査を行っておりますし、それからまた、要請があれば保守していない我々のエレベーターについても検査を行います。

また、インターネットで文書類を公開しておりますし、静岡において、保守のやり方についてより知識を持ちたいという第三者の保守業者の方々に対しての研修も提供しています。

○委員（林田和雄君） 独自でやられているという今のお話ですけれども、当初の事故が起きたときに、シンドラー社としての責任があるかないかということは確かに難しい問題ではありますけれども、ご自分の会社としての姿勢が明確に見えなかったということが我々の印象です。そういう意味では、エレベーター業界全体の不信感につながった事故だと私は受けとめています。

○参考人（ケン・スミス君） まず、我々の情報提供並びに対応のおくれについておわび申し上げます。また、この件につきまして、いろいろご不便をおかけしたことをおわび申し上げます。確かにこれは悲劇的な事故であり、そして、それを起こしたのはシンドラー社のエレベーターでありました。我々といたしましては、すべての関係者の方々に最大限のサポートを提供していきたいと思っております。そして、この事故の原因究明に最大限の努力を尽くします。

○委員（林田和雄君） 当然の御社としての姿勢であろうと私は今聞いておりました。

先ほどのニューヨークの事故のお話もございましたけれども、捜査が終了しない限りは、遺族、あるいは関係者の方々に対して積極的に支援をしないようなニュアンスで私には聞こえてきたので

すけれども、果たしてそれがシンドラー社の姿勢なのかどうか。その辺はいかがなのでしょう。

○参考人（ケン・スミス君） 我々は、非常に早い時期から遺族の方々に対しましてもサポートを申し出ておりますが、今までのところまだお会いすることはできておりません。ご遺族の方、また被害者にとって非常に大きな悲劇であったということ、また、ご遺族の方の感情については、それを心にとめ、心からおわび申し上げたいと思っております。そして、そのことを念頭に置き、我々としてできる限りの原因究明に向けての努力をさらに加速化させたいと思います。もしも、それをやっていないという印象を与えていたとすれば、おわび申し上げたいと思います。

○委員（林田和雄君） それでは、時間が来ましたので、終わります。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、民主クラブ。

○委員（矢野健一郎君） 民主クラブの矢野と申します。

それでは、時間もありますので順番に質問していきたいのですが、平成16年度までは、シンドラー社で保守管理されていまして。その後、平成17年度は日本電力サービス、平成18年度はエス・イー・シーに保守管理を委託したわけです。平成17年度は1年間に16回の不具合が報告されているわけです。それから、平成18年度におきましては、2カ月ちょっとの間に4回の不具合が確認されております。

こういった不具合があった際、保守点検業者からシンドラー社の方に問い合わせが何回あったのか。それからまた、問い合わせだけではなく、メーカーとして修理を行ったのが何回あったのか教えていただきたいと思っております。

○参考人（ケン・スミス君） 西村部長が詳細を存じておりますので、答えさせてよろしいでしょうか。

○委員長（井筒宣弘君） はい、どうぞ。

○参考人（西村智行君） 私の把握している限りでは、先ほどお話のありました日本電力サービスに2006年1月に依頼のあった件のみと理解しています。

○委員（矢野健一郎君） そうすると、2006年1月以降事故までの間は、機械を一度も見えていないという理解でよろしいですか。

○参考人（西村智行君） 私の理解している限りでは、1月末に要求があって2月に我々が対応に入りまして、それ以後はそういった要求はないということを理解していますし、我々自身といたしましても、エス・イー・シーがメンテナンスをしていたということは事故後に確認しましたので、それ以前には連絡はなかったと私は理解しています。

○委員（矢野健一郎君） 確認ですが、エス・イー・シーが新たに今年度から保守点検の業者になったことは認識されていなかったわけですか。

○参考人（西村智行君） はい、私はそのように理解しています。

○委員（矢野健一郎君） メーカーでないところが保守点検業者になったということは当然あり得ると思うのですが、一般的なエレベーター業界の話の中で、普通、新たに点検業者になったところはメーカーに問い合わせとか、あるいは、なりましたという報告というものは一般的に慣習としてはないのですかね。

○参考人（ケン・スミス君） はい、おっしゃるとおり、我々はOEMのメーカーでありまして、通常どこが保守業者になったかという情報は来ません。ただ、特別な例外がありまして、それは保守契約を結んだときに、その中に条項を盛り込んで、保守業者が変更されるときには変更の情報を交換すべきという条項がある場合もありますが、これはまれです。

○委員（矢野健一郎君） そうすると、今回はその条項がなかったということかと思えます。

私が確認したいのは、平成16年度まではシンドラー社で保守点検をされていたわけですが、平成17年度は他社にかわったということで、これは、恐らく入札等で条件的に折り合わなかったのが1つの原因ではないかと思えますが、平成17年度、平成18年度に保守点検業者にならなかった理由を明らかにしていただきたいと思えます。

○参考人（ケン・スミス君） 別に応札をしなかったわけではありません。入札に参加をしたのですが、日本電力サービスが契約をとられたと理解しておりますが、西村の方に確認します。

確認しました。日本電力サービスが指定されたときには、我々も応札しておりますが、契約は日本電力サービスがとられています。また、日本電力サービスからエス・イー・シーに保守業者が変更されたときには、我々は入札に参加を要請されませんでした。保守契約をとる機会を与えられなかった、つまり入札に参加を要請されませんでした。

○委員（矢野健一郎君） 先ほどの質問に戻りますけれども、2006年2月に、エレベーター本体をシンドラー社で確認して、6月の事故後に確認されている。その間、当然消耗品の交換なり記録などを見ても、オイルを差すとか、そういったメンテナンスはされているようではございますけれども、シンドラー社の製品の規格に合わない部品等が使われていた部分ということは確認されましたでしょうか。あるいは、特別に何か削っているとか加工した形跡はあったのか教えていただきたいと思えます。

○参考人（ケン・スミス君） 我々が保守を再開するように依頼された際に、この4号機の詳細な検査を行いました。それで、その検査の結果として、実際に我々が保守点検の責任を担う前に、直すための時間を要請した項目が数多くありました。これらの項目は我々として変更を要請する項目であり、シティハイツ竹芝のビル管理会社に提出しています。

○委員（矢野健一郎君） 時間ですので質問を終わりますけれども、保守点検をした業者から事情を聴取する機会をぜひご検討いただければと思えます。

○委員長（井筒宣弘君） これにて、各会派からの質問は終了いたしました。

最後に私からですが、スミス社長、何か一言ご意見がございましたら、どうぞ。

○参考人（ケン・スミス君） 本日は、参考人としてご招聘いただきまして、まことにありがとうございます。皆様のご質問にお答えすることができてうれしく思っております。

もし、皆様の方からご依頼がございましたら、また後日参考人としてお呼びいただきまして、ほかの質問にもお答えしたいと思います。このような形で特別委員会に対しての我々のフルサポートをお約束したいと思います。ありがとうございました。

○委員長（井筒宣弘君） これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人の方々に一言申し上げます。本日は、当委員会にご答弁いただきまして、まこと

にありがとうございます。委員会を代表して厚く御礼申し上げます。

それでは、参考人の方々はご退席いただいて結構でございます。お疲れさまでございました。

(以下省略)

エレベーター事故等対策特別委員会記録（平成18年第12号） 【抜 粋】

日 時 平成18年12月26日（火） 午後1時34分開会

場 所 第5・6委員会室

○出席委員（8名）

委員長	井 筒 宣 弘	
副委員長	北 村 利 明	
委 員	森 野 弘 司 郎	いのくま 正一
	矢 野 健 一 郎	林 田 和 雄
	鈴 木 た け し	山 越 明
議 長	岸 田 東 三	
副 議 長	藤 本 潔	

○欠席委員

な し

○参考人（3名）

エス・イー・シーエレベーター株式会社	専務取締役	西 村 裕 志
エス・イー・シーエレベーター株式会社	社長室付執行役員	金 森 繁
エス・イー・シーエレベーター株式会社	営業管理部部長	中 村 修

○出席説明員

麻布地区総合支所長・保健福祉支援部長兼務	高 島 正 幸		
芝浦港南地区総合支所長・防災・生活安全支援部長兼務	田 中 秀 司		
防災課長	鈴 木 英 二		
保健福祉課長	内 野 高 男	障害保健福祉センター担当課長	白 井 富 二 夫
環境・街づくり支援部長	山 田 憲 司		
総合経営部長	大 木 進		
総務課長	鈴 木 修 一	施設課長	齋 藤 哲 雄

○会議に付した事件

1 審議事項

(1) 発 案18第9号 エレベーター事故等に関する調査について

(18.6.23付託)

午後 1時34分 開会

○委員長（井筒宣弘君） ただいまからエレベーター事故等対策特別委員会を開会いたします。
本日の署名委員を指名いたします。山越委員、矢野委員をお願いいたします。
傍聴者より、撮影及び録音の申し出がありましたので、これを許可したいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○委員長（井筒宣弘君） 撮影及び録音は許可されました。
なお、撮影及び録音するに当たっては、審議の支障にならないように、あらかじめお願い申し上げます。

本日の運営でございますが、本日は、参考人としてエス・イー・シーエレベーター株式会社専務取締役西村裕志さん、社長室付執行役員金森繁さん及び営業管理部部長中村修さんに出席していただいておりますので、発案18第9号を議題とした後、順次、「エレベーター事故等に関する調査について」、意見を聞きたいと思えます。また、参考人の補助者として、選任弁護士さんが入室しておりますので、ご承知おきください。

本日の委員会は、参考人に対する質疑を午後3時30分ごろまで行いたいと思えます。まず、委員長から参考人に対し、基本的な質疑を行います。引き続き、各会派から参考人に対し質疑を行っていただく予定ですので、よろしくをお願いいたします。

参考人に対する質疑終了後、議事の運営上、30分程度委員会を休憩いたします。その後、委員会を再開し、「エレベーター事故等に関する調査について」、質疑を続行したいと思えます。

また、説明員につきましては、まず、参考人に対する質疑の際は総務課長のみ出席をお願いしてあります。

参考人に対する質疑が終わりましたら、当委員会の説明員に出席いただきたいと思います。なお、野村助役及び都市計画課長は、欠席する旨の連絡がありましたので、ご報告いたします。

以上の予定としたいと思えますが、よろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○委員長（井筒宣弘君） では、そのように進めさせていただきます。

○委員長（井筒宣弘君） それでは、審議事項に入ります。(1)「発案18第9号 エレベーター事故等に関する調査について」を議題といたします。

この際、参考人の方々に一言ごあいさつを申し上げます。本日はお忙しい中にもかかわらず、当委員会にご出席くださりまして、まことにありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事の順序などについて申し上げます。

まず、委員長の私からご質問いたします。参考人は一つひとつの質問について、順次、お答えいただきたいと思えます。

私の質問が終わりましたら、各会派から質問いたしますので、順次、お答えいただきたいと思

ます。

なお、念のため参考人の方々に申し上げますが、ご発言の際には、その都度、挙手していただき、委員長の許可を得てご発言くださるようお願い申し上げます。また、参考人は委員に対して質問をすることができないことになっておりますので、あらかじめご了承ください。

それでは、委員長の私からご質問させていただきます。

まず、貴社の会社概要について、ご紹介をお願いいたします。

○参考人（中村 修君） エス・イー・シーエレベーター株式会社、業種はエレベーター、昇降機の製造及びメンテナンスということで、創業以来38年行っております。

自社のエレベーター、エスカレーターをつくって、あとは他社のメーカーのメンテナンスも実施できるという形で、創業以来38年間保有台数が約3万台ということで、中央省庁はじめ大手企業のお客方から注文をいただいております。内容的には、一般に皆さんがマンションとかで使われているエレベーターの毎月点検を行って、年に1回の法定検査でございますけれども、1年間はこれで安心してお使いいただけますよという形、月次点検を行って、年に1回の法定検査を実施するといった業務をやらせていただいております。

社員数が650名、資本金が10億円、年商が約100億円といった会社でございます。限られた時間なので概略を簡単に説明させていただきました。

以上です。

○委員長（井筒宣弘君） ありがとうございます。

それでは、次に、貴社がエレベーターのメンテナンスをされるに当たって、特に、貴社製品でないエレベーターのメンテナンスについて、情報収集など、貴社が取り組んでおられることがありましたら、お願いいたします。

○参考人（西村裕志君） 私は、技術の責任者でございます西村と申します。よろしくお願いたします。

当社では、全メーカー、全機種のエレベーターを対象にメンテナンスを行っております。ご存じだとは思いますが、エレベーターは法の中でつくられ、法の中で整備されるというように国土交通省建築基準法といったもので設計基準が定められております。

それから、先ほど中村が発言いたしました年に1回の法定検査というものがございます。これも第12条第3項、第4項で、年に1度の検査資格者による法定検査といったものを実施することになっております。

基本的な構造というものは建築基準の中に定められておまして、当然その中には設計基準であるとか、強度計算、それから耐震対策について、こういったものも安全にかかわる基準というものが法の中ですべて定められております。

ですから、エレベーター自体は各社メーカー、デザイン、基本的な構造やそういったものについては法の中で決められた構造になっている。ただし、デザイン上もしくは法に縛られていない部分、安全回路以外であるとか、耐震設計以外であるとか、安全には余りかかわらない部分、デザインになるのですが、こういった部分というものは各社自由なデザインを起こして、製品として売られて

いる。

ですから、我々がエレベーターをメンテナンスする上でも、法律に沿ってやらなければならないこと、それから耐震基準であるとか、安全の法律であるとか、そういったもののところで仕事をしているわけです。

ですから、大まかに定められたものの中では我々も技術的には理解しております。ただし、各社メーカーによって設計の個性といいますか、メーカーによってはいろいろな設計をしますけれども、あくまでそれは法に縛られない部分であるというように、まず、大きく分けて構造物なのですから、2つの部分があります。我々はそういった部分でとらえております。

全メーカー、全機種のエレベーターを整備していくという中で、1つの例をとった場合、車の世界というのが多分あるかと思えます。車の世界を出してしまっただけで申しわけないのですが、逆にエレベーターの業界というものは閉ざされていますから、皆さんは余りエレベーターの構造やそういうものはご理解できないのではないかと思いますので、車にひとつ例えてみますと、大きく分けてディーラーというものがございまして、これはメーカーが抱えている純正の整備工場である。それから、独立したまちの整備工場というジャンルのところもあると思えます。

例えば、車のT社とN社がありますが、N社はN社のディーラーのもの、T社はT社のディーラーのものの整備は独自の整備工場で行われる。最近はT社でもN社のものを整備したりという話も一部伺っております。

それから、まちの整備工場となりますと、外車であるとか、それからT社であってもN社であってもそれ以外の各社の車を整備して、実際に車検を通して公道を走っている。当然それも法律の中で限られたもの、それから決められたものを法的にマニュアルや基準に沿って点検していくと思っております。

そういったことをして、車検というものがあると思えます。エレベーターも大きく分けると少しそれに似ているかなと私は考えております。法で定められた部分というものが年に1回の法定検査、これは車の世界でいうと車検になるのではないかと。当然定められたものが現行の法規に適合しているか否か、性能であるとか、例えば欠損している、磨耗している、損耗しているものを点検して、だめであれば車検も通りませんし、エレベーターの年に1回の法定検査、第12条第3項、第4項の法定検査は通らない。この部分は多分同じかなと。

それから、今検査の部分でお話ししました。今度はメンテナンスの部分、整備の部分ですが、これも当然車の業界でディーラーの整備工場、それからまちの整備工場とございます。我々の会社は独立系という1つの名前の中で分けられておりますが、メーカー系ではない、独立した会社でございます。ですから、全メーカー、全機種やります。

ある特定のメーカーだけの整備にとらわれずに、すべてのエレベーターをメンテナンスするという意味では、お話を戻しますけれども、先ほどの車の町工場という1つの例えと同じような機能ではないかなと思っております。

ということは、まずメンテナンスができるかできないかという以前に、エレベーターの構造や強度計算、それから耐震にかかわる設計の基準といったものはすべて法律の中で定められており、そ

れを検査する資格、エレベーターには検査資格者という国家試験がございます。国土交通省の大臣が認定する免許証でございます。こういったものを持っている人間が第12条第3項、第4項の法定検査を年に1回実施する。ですから、これに通ればエレベーターは常に適法な状態にあるということとしてエレベーターの検査済証というものが発行されます。これでエレベーターは運行していいということ。車でいうと車検証が発行されるというような仕組みになっております。

ここまで、エレベーターを車に例えてみたのですけれども、ご理解はいただけたかと思います。それから、エレベーターについては、これからメンテナンスのお話をしますが、この辺も車の部分とやはり同じではないかなと思います。基本的な構造が変わらないのですね。エレベーターの構造というものは、50年、100年以上変わってございません。上に動くか下に動くかという機能しかございません。ボタンもエレベーターの乗り場にボタンがあって、上に行く方向のボタンと下に行く方向のボタンしかございません。エレベーターの中に入りますと電気がついておりまして、行き先階のボタン、例えばこちら様の議会棟でしたら1階から6階まで行くそのボタン、それからエレベーターの中には照明のランプがついております。それから扉が閉まります。こういった構造は全く変わりません。これはもう100年以上変わっていない。世界中どこのエレベーターも上下にしか動かないという構造になってございます。しかも、ボタンは乗り場のかごの中にあるといった構造も一切変わっておりません。

ですから、日本全国で今60万台というエレベーターの中で、最も特殊なエレベーターというものは数%あるかと思いますが、99%は全く構造が変わらない。ですから、あとはメーカー別にデザイン的に何らかが違ふといった構造。ですから、車の世界もやはり同じかなと。タイヤは、5つあるというものは見たことはないのですけれども、4つのタイヤがあって、原動機、エンジンというものがついておりまして、それから、メーターとハンドルがついている。人間が運転するということですね。この世の中で運転手が見つからない乗り物としては多分エレベーターだけかと思っております。電車は、新橋のゆりかもめもそうですが、どなたかがリモートでモニターを見ながらドアを閉め、モニターを見ながら発車する。無人ではあるけれどもゆりかもめにつきましても、どこかでどなたかが運転操作をされている。ただし、エレベーターというものは全く無人なのです。通常は、乗った方が行き先を押して動く。もうこんなことは言わなくてもわかっておりますけれども、世の中で自動に動く人間が乗る乗り物というものは多分エレベーターだけかなと私は思っております。

ということで、基本構造が全く変わらないものが世の中にある。あとは、法的に定められた部分がある。それから、あとは各社デザインは違ふ。この部分は法的には縛られていない。こういったことで、車に例えてお話をさせていただきましたけれども、メンテナンス的には我々でもできる、できないかということは、今お話したとおり、法的に守られた部分というものは必ず規則を守って、法を守って、整備をして、皆様が安心して乗れるようなエレベーターのサービスを提供するというのを私どものサービスの使命だと思っております。

以上でございます。

○委員長（井筒宣弘君） ありがとうございます。

それでは、次に、エレベーターの安全確保のため、貴社が特に気をつけていること、具体的なも

のございましたら、お聞かせください。

○参考人（西村裕志君） 当社は、特に気をつけていることというよりも、人間が乗る乗り物であるということで、先ほどもお話ししましたとおり、エレベーターの安全にかかわる装置は建築基準法の中にすべて盛り込まれておりますので、エレベーター製造会社が設計をする段階で、必ず安全装置というものを取りつけなければなりません。これを取りつけなければエレベーターは生産できない、販売してはならないようになっております。

この仕組みなのですけれども、エレベーターを製造して確認申請、官庁、役所の場合ですと、計画通知というものになります。こういったエレベーターを設置します、性能はこういうものです、安全装置はこういうものを取りつけます、法に定められた安全装置は全部で例えば10点、これとこれとこれがあります、これに対する設計図はこういったものです、それから、それらにかかわる構造の基準、それから強度計算、耐震対策の設計基準、計算書を全部添付します。

こういったものを添付しまして、民間であれば建築指導課に提出して確認の申請を出す。ですから、建物を建てる、建造物と全く同じような仕組みになっております。エレベーターも1つの建築物だと考えられておりますので、新設でエレベーターを建てる時には、建築の方と併願で出す場合、それから分離して出す場合といろいろありますけれども、1つの確認申請というものの、それから必ず竣工する前に竣工検査を行う。この竣工検査というものは、検査官が来られてエレベーターの検査をして、すべての安全装置が整っている、それから据えつけたときに耐震設計であるとか、構造上のものが図面どおりになっているか否かを判定しまして、すべて良好です、すべて合格ですという結果をいただいて、エレベーターの運行を始める。

ですから、まず限られた法に定められた安全装置というものがございます。私どもは、まず第一に、法に定められた安全装置が常に働くかどうかを日々の点検の中で確認し、それがきちんと機能しているか、劣化しているか、性能が落ちているかいないかということ判断して、悪ければ取替え、もしくは調整、欠損していれば修理、もしくは取替えをやっております。

ですから、定められたものはそうなのですけれども、基本的には製造物がエレベーターとして製造された段階と限りなく近いように性能を維持するということですね。機能維持をする、性能維持をする。エレベーターも使っていれば当然減る部分もあります。磨耗する部分もあります。オイルが切れて音が出るところも出てくるかと思えます。機械物ですから、そういったものを限りなく製造したときと同等に近いところまで機能維持をするということが我々の役目でございます。

特に、安全という意味では、すべてにわたって安全を意識しているということです。と申しますのは、作業をしている我々自身が作業中にエレベーターで死亡するということも、我々の業界ではないことではございません。私のエレベーター人生30年の中でも、やはりそういうことも経験してきましたので、利用者の方、今回は本当に残念なことながら、一人のとうとい命をなくしてしまいましたけれども、我々自身もメンテナンスをしている最中に死亡であるとか、けがをすることは当然でございますので、どこにということではありません。すべてにわたって安全には注意をしています。でないと、私どもにも同じことが起きるということです。

以上でございます。

○委員長（井筒宣弘君） 次に、貴社のメンテナンス技術の確保及び向上のため、技術者の人材育成の方針や指導方法について、取り組まれていることがございましたら、お願いいたします。

○参考人（西村裕志君） 当社の教育につきましては、私も元エレベーター会社出身でございます。このエス・イー・シーエレベーターに何らかの形で入社しまして約16年たっております。

会社が小さい時代も当然ありまして、当時は現在ほど教育システム、安全システムのカリキュラムができるような会社でなかった時代もやはりありました。現在は社員が総勢650名になって全国展開をしておりますので、規模もそういう規模になってきております。

当社は、教育につきましては、技術の会社ですから、主に座学をやってOJTをやる、基本的にはこの2つのスタイルになると思います。こういったスタイルというものは、私どもが、私も含めて当社には製造側から、いわゆる大手のエレベーター会社を退職なさって当社に来られた方も当然おりますので、教育のスタイルというものを前の会社でも受けておりますし、1社だけではございません。私は1社だけしか経験しておりませんが、当社には100名近く過去に製造メーカーにいた方が働いております。

そういう中で、意見交換をしながら、教育というものはどうやっていったらいいのかをたびたび検討するようにしております。最終的には、私どもが経験した中で教わったやり方が一番いいであろう、メーカーにいた時代もこういうことをやっていたということを、各社から来たメンバーで集まって当社の教育スタイルにしましたが、基本的にはエレベーター業界の大手でやっているやり方とさほど変わりはない。

ですから、座学をやって、機械的な部分を勉強する、電気的な部分を勉強する、コンピューターにかかわる部分を勉強する、そして現場へ出て実際に機械いじりをして、電気をいじって身につけていく。この辺も多分車の整備と同じことが言えるのではないかと思います。マニュアルばかり見ても、実際のものについては、さわってみなければわからない。

例えば新卒で当社に入社した場合でも、一人前になるまでは10年弱、早くて8年、ですからそれまでは4年間ぐらいは上司とかばんを持って、言ってみればかばん持ちということになりますか。そのぐらい下積みの長い仕事ではないかと。半年、1年で一人前になる、もしくはすぐ現場に出るという業界ではないですね。

先ほど申し上げたエレベーターの国家検査資格を取るに当たりまして、工業高校を出た方でも7年間の在籍証明があつて、4日間の講習を受けて、試験を受けてという仕組みになっております。大学を出ても工業系の大学でなければ、11年間の大変長い実務経験がなければ受験する資格がない。

最終的には、検査資格者を取った段階がおおむね一人前であるかなと当社の方では考えております。

教育と申しましていろいろございまして、法にかかわるもの、それから電気工学、機械工学、電子工学、油圧、エレベーターにつきましては、ロケットを飛ばすほどではありませんけれども、広く浅くというよりも、広く深くハイテクはかなり使っているのですね。電気、電子、機械、コンピューター、それからリモート、あと油圧ですか。エンジンを使っていないぐらいで、エレベーターというものはいろいろなジャンルの技術を使っている。

ただ、そういったものをすべて熟知するまで10年、15年とかかるのですけれども、最低限のエレベーターの検査資格者が取れるまで、一人前になれるとすれば7年から8年常に教育をしていくのだと思っております。

以上です。

○委員長（井筒宣弘君） それでは、6月3日に発生いたしましたシティハイツ竹芝エレベーター事故に関する質問をさせていただきます。

最初に、シティハイツ竹芝のシンドラ社製エレベーターと他社製エレベーターとの違いや特徴点がありましたら、お聞かせください。

○参考人（西村裕志君） 先ほども申し上げたとおり、エレベーターの基本構造というものは建築基準法やそういったものに定められたものがありますので、構造の基準であるとか、強度については全メーカー、機能を満足させる性能であると思っております。

ただ、冒頭お話しさせていただきましたとおり、製造メーカーによってデザインの部分、基本構造を守らなければならない部分以外のデザインというものは、機械的にも電氣的にも設計者の主観とデザインによって若干異なるかと思えます。

おおむねほとんど同じであった。ただ、日本の中では、ちょっと変わった巻き上げ機ではないかな、もしくは制御盤ではないかなということは思いましたけれども、法律の中で守らなければならないものについてはクリアしているものであって、しかも、当然稼働しているわけですから、計画通知は検査を合格してきたものであろうと、そのように判断しております。

○委員長（井筒宣弘君） それでは、次に、これまでの保守点検業務において、気になる具体的な不具合があったかどうかお伺いいたします。また、不具合があったとしたら、製造会社であるシンドラ社に問い合わせなどをされたかどうか、お伺いいたします。

そのとき、貴社とシンドラ社は、どのように対応されたかお伺いします。また、港区や住宅公社へ不具合について、報告されたかどうかをお聞かせください。

○参考人（西村裕志君） 今質問が多かったので。

○委員長（井筒宣弘君） では最初に、保守点検業務において、気になる具体的な不具合があったかどうかお尋ねいたします。

○参考人（西村裕志君） 当社は、入札制度で落札しまして、本年4月1日から業務を行う契約をさせていただきました。入札に際して現場調査であるとか、何らかの現場説明であるとか、現場調査といったものを踏まえて、入札をする我々側にとっても、これができるか、できないか、コストの面であるとか、それから技術的にもどうであるとかを現場に確認、何らかの情報を収集する。

当社の業務プロセスの中に受注プロセスというものがございまして、ISOの中で社内の業務規定をつくっております。この中にも、現場調査をして当社の中でお受けしてやっていけるかどうかという判断を要するプロセスがございまして。

特に、何ら問題はありませんでした。ただ、現地から過去の故障情報であるとか、工事の経歴であるとか、何らかの不具合や事故があったのかということは、書類もしくは口頭で、基本的には報告書というものが残っておりますので、当社の担当した営業マンがそういったものを収集する活動

をいたしました。

最初は口頭で閲覧させてくださいと。入札をする時点から始まりましたが、実際には当社の中では入手が4月1日までには不可能でした。というのは、活動はしたのですけれども、相手方からそういったものが提出されておられませんので、何回か要請はかけたのですけれども、いただいたのは実際に4月になってからですね。この辺については、当社の営業管理部の中村が、営業の受注プロセスにかかわっておりますので、中村に発言させたいのですが、いかがでしょうか。

○委員長（井筒宣弘君） 結構です。

○参考人（中村 修君） 受注までのプロセスなのですが、まず、お問い合わせをいただいたのが3月13日、港区住宅公社様より入札に参加しませんかという電話連絡をいただきました。それで、当社はぜひ参加させてくださいという回答をしました。

それに当たりまして、仕様書、要はエレベーターの見積もりをつくらなければいけないので、エレベーターの仕様を郵送しますという話で、3月17日に書類が当社に到着しました。その仕様をもとにメンテナンスの料金の設定を行う。これは、港区様の入札物件は他の物件もございませけれども、それも絡めて当社の規定の価格帯を営業の部長が決めるという形で、当社の通常料金に合わせて料金を設定させていただきました。見積もりです。

それで、3月23日に港区住宅公社様に見積もりを持参させていただきました。次の日の3月24日に落札しましたという連絡。23日に見積もりを提出したときは当社1社だけで、見積もりを置いて帰りました。それで24日に電話連絡がありまして、落札したのでお願いしますという話がございました。

それで、4月1日からのスタートなので、まだ現場も見えておりませんし、先ほど話がありましたように、入札の場合は現場説明会があるのですが、そのときに過去にこういう故障がありましたとか、築年数はこうだから気をつけてくださいねとか、こういうものを要望しますとか、反対に、この1年間はこういう工事もお願ひしますという指定工事があったりとか、そういった形で値決め、値段を見積もるのですが、そういったものが電話連絡と仕様書の中には一切ございませませんでした。

築年数が8年で、これまで故障履歴関係の情報もいただいておりませから、当社の通常の価格で見積もりをとらせていただきました。これは、他の港区様の入札物件の価格帯と比べておかしな金額体制にはなっておりませ。

マスコミ報道の方に、こんなに安くとってメンテナンスができるのかという形で一部報道されたことがございますが、当社は当社の通常料金で見積もりを出させていただいて、利益はきちんといただいておりますので、初めから赤字になるような形では参加はいたしません。

4月1日からスタートなので、3月30日にやっと現場調査の許可が出ましたので、現場調査に営業がまず入りまして、エレベーターの細かい仕様、例えば何キロワットとか、メーカーによっていろいろあるのですが、機械室の制御盤に名番がついております。そのデータを吸い上げて技術に渡すという形が営業の仕事でございます。

当社の営業マンが3月30日13時に現場調査をさせていただいて、その際に、前任のメンテナンス会社が必ず通常点検をやられていますので、月に2回の内容ですから、24枚プラス法定検査の報告

書1枚がどこの現場でもファイルされています。それを見せてくださいという話を営業の者がさせていただきます。それで、これは引き継ぎ関係がどうか分かりませんが、今手元にないので、ちょっと待ってくださいという回答をいただいたと。

その際に、現場調査をしている最中に清掃の方とか、現場の人から、このエレベーターは以前にいろいろあったのよという雑談みたいな情報があったという報告を私は受けております。それで、4月1日からスタートですから、早く点検報告書で事故関係とか故障関係の履歴といったものを出してくださいというお願いをして、4月1日までにはそろいませんでした。

そういった情報がありましたので、営業の方が何度も窓口の方に依頼といたしますか、それはちょっと待ってくださいという形で、最終的に4月6日に通常の点検報告書、法定検査の報告書ではなくて、手書きで二、三年前にこういうことがあったとか、そういった形のもの、これは紙として8枚、件数としては4件だったと思います。その中で、ブレーキ関係に起因するような情報は一切ありませんでした。

それから、とりあえず手書きでも情報がないと技術の方が困りますので、技術の方に渡しましたが、やはり必ず点検の報告書というものはどこの現場でも管理されていますので、それを見せてくださいと言い続けて、待ってください、待ってくださいという話で、6月3日までに。

ですから、今現在も当社としてはそのものは入手しておりませんし、見てもいません。という流れでございます。

以上です。

○委員長（井筒宣弘君） わかりました。

ちょっと戻したいのですが、4月1日以降、保守点検業務がなされましたね。その際に、不具合というものは何かございましたか。

○参考人（中村 修君） 4月1日からスタートで点検月としては2カ月間です。月に2回の保守点検の契約になっておりますので、4枚、通常点検は4回行っている。その中で当社の点検レポートには走行の異常というものは一切ございませんので、正常ですというものを契約先の住宅公社にお出しして、間違いなく受け取りましたという認めをいただいておりますので、2カ月の間に走行的な異常というものは発生しておりません。

以上です。

○委員長（井筒宣弘君） それでは、次に、事故原因についてですが、エレベーターに対する貴社の保守点検業務に問題があったかどうかなどを含めまして、事故原因について、貴社は基本的にどのように考えておられるのかお伺いいたします。また、なぜ、そのように考えておられるのかをお聞かせください。

○参考人（西村裕志君） 事故が発生しまして、被災者の方が救出された数十分後なのですけれども、当然私も発生現場に到着しました。それから、原因解析、責任の所在といったものを捜査1課の方、それからシンドラ社と、私はほぼ10日ぐらいはそのまま現場にいましたので、すべての調査に参加させていただきました。

当然強制捜査もありましたし、私自身が、この事故のエス・イー・シーエレベーター株式会社の

代表の立会人という位置で捜査に参加させていただきました。見ている部分と、それからエレベーターという特殊な技術の機械でございますので、捜査1課の方もエレベーターの検証というものはなかなか厳しい部分がございます。昇降機センターの第三者機関であるとか、科学捜査研究所の方であるとか、それからシンドラー社、当社というメンバーで原因を究明するべく現場で行いました。

約3日ぐらいエレベーターはブレーキがかからないでそのまま最上階に衝突しましたので、それを復旧するまで、もとの位置にエレベーターをもっていくまで約4日間ぐらいかかったというのが現状でございます。

この辺は捜査のやり方、それから現物をそのまま、事故が発生した当時の状況を極力崩さないような状態で、事故が起きた直後のような部分に戻すという作業をしまして、エレベーターを何しろ復旧する。復旧した後に、それでは実際にこのエレベーターに何でこのような現象が起きて、死者が出るような事故になってしまったのだという現場検証に入り出したのが約4日後だと思います。

その中で、当社、それからシンドラー社、科学捜査研究所、昇降機センター、捜査1課等とメンバーがそろっていますので、機械室、それからエレベーターの昇降口に総勢30人ぐらいの方が立ち会っております。

我々はエレベーター会社としての見解、シンドラー社はシンドラー社としての見解、昇降機センターは昇降機センター、科学捜査研究所は科学捜査研究所ということで、一つひとつひもといっていく中で記録を残し、できる限りの再現テストを行って、何でこうなったのかということを経験的、電氣的、機械的、コンピューターの的に、同じような事象を発生させるべく再現テストをある程度行いました。

それから測定をして、すり減った部分といったものも全部記録に残してございます。ですから、当社が出した見解書につきましては、全員が立ち会った中で確認したこと、これは間違いのない、事実の部分の技術的記録に基づいて、これを今度は事故の直前まで組み立て戻し、なぜ起きたかという推論を、発生した瞬間は私もそこにおりません。被災された方だけがそこにいたと思います。あとは中に乗っていた女性が1名です。我々は技術者にしても、救出したレスキュー隊の方も、発生した後で現地に来ております。当然立入禁止になっておりますので、それ以降は一切だれもさわれないような状態になっております。その中で、裁判所からの許可をいただきまして、捜査に移った。

ですから、私どもが入手している技術的な見解の根拠になるデータというものは、すべての立会人の中で全員が一致してそのとおりと、これはこの数値で間違いのないというものをすべて記録をとった。ですから、データにつきましては、全社が立ち会ったものはすべて同じものを持っているということ。それから、私どもは全メーカー、全機種のエレベーターをメンテナンスというエレベーターのノウハウと経験、それからシンドラー社は、自社のエレベーターを製造して出しておりますから、そういった部分の技術的な根拠があると思います。

科学捜査研究所の方、昇降機センターの方というのは、それなりの知識や学識をお持ちの方でございますので、そういった見地から鑑定書を出しているのではないかと。当社も全メーカー、全機種のエレベーターを3万台受けて仕事をしておりますので、いろいろな見地から経験と技術根拠を

踏まえた中での見解を出しております。

この原因というものが報道ではかなり出ておりますので、支障がなければ私はお話ししたいと思っておりますけれども、基本的にはエレベーターのブレーキのコイルがレアショート、いわゆる半断線ですね、こういった事象が起きまして、エレベーターのブレーキが開かない状態でモーターが回転した。ですから、車でいうなれば、サイドブレーキをかけたまま走り出して、ある一定距離を走った。そして、一定距離を走りましたから、ブレーキのパッド、ライニングと申します、の部分で異常磨耗する。当然ブレーキも踏み放しでしたら、車と同じですから真っ赤に焼けて発熱するという状態になってブレーキパッドが異常磨耗する。ここまで報道でも出ていますので、ブレーキの制動能力がなくなってしまったということが原因でございます。

ただ、レアショート、ブレーキのコイルが断線した結果につきましては、我々も現地で数値的にブレーキが開かないというものは確認しております。何で開かないのかという部分は、電氣的、機械的にも確認しました。ただ、そのブレーキのコイル自体は、分解不可能な構造になっております。製造が終わって出荷される段階では、フィールドに出た後は分解整備をするようなものではない。アセンブリーで取り替えるものです。分解、手入れができない構造ですから、当然そのブレーキコイルにつきましては、シンドラー社の方ではそれなりの信頼性があって、こういう部分に使っているのではないかと考えておりますけれども、とりあえず現場では分解はできません。

中がどうなっているかということは、鑑識の方がその物を持っていきましたので、中を切断して、あけるのにも多分2時間か3時間をかけないと切断ができないと思います。どういう状況で中をあけたか私は立ち会っておりません。立ち合わせてくださいということは申し上げたのですが、実際にそのブレーキコイルの分解のところには呼ばれませんでした。私は、技術者として真の原因を究明したい部分がありましたので、ぜひ立ち合わせてくださいという旨は申し上げたのですが、実際にそれは見ておりませんので、中がどうなっていたかわかりません。ただ、電氣的にはブレーキのコイルの性能が能力的には半分ぐらいの力になっていたということは、見解書に書いてございます。

そういうことでございまして、異常磨耗してブレーキの制動の能力がなくなって、最終的には停止したときにはブレーキがかかる状態だったのが、かかってはいますが、パッドが減っていた。ただ、報道で出ているように、異常磨耗したという部分で半分以上減ったとか、ほとんどなくなっていたという現象ではないのです。ある部分で構造的には少しの磨耗でもそれ以上ブレーキがかからないような構造になっていた。特にシンドラー社製のものについてはこういう構造ではないかと思っております。

ということで、基本的な原因につきましては、当社が見解書を出しておりますので、あとはあくまでも技術の論議になりますので、言葉でお話しして誤解を招いたり、いろいろな報道になってしまうと困りますので、図解がないとどうしても。電気工学、機械工学の話ですから、言葉では今お話しした具体的な原因でご理解いただきたいと思いますと思っております。

○委員長（井筒宣弘君） 大変詳しい説明をありがとうございます。

と同時に、今の見解書でございますけれども、当委員会には提出していただけますでしょうか。

○参考人（金森 繁君）　　せんだって、これは先ほども事務局の方に申し上げて、ミスマッチかなと思うのですけれども、区の総務課からお申し入れがございまして、今、委員長がおっしゃった意味の、我々が製作した事故検証レポートを提出願えないだろうかというお話をいただいて、その折に、我々としては既に解約はさせていただきましたが、港区の管理会社の住宅公社からのご要望であればご提供させていただきますというご回答をさせていただきました。

それで、総務課のご担当からお答えがあったのは、要するに今回は区の要望でやるので住宅公社からの要望は出せないという文書をいただきまして、私にしてみても、その辺が何とも理解できなかったもので。

○委員長（井筒宣弘君）　　わかりました。私どもの議会といたしましては、改めまして貴社にぜひこの見解書を提出願いたいとのご要望いたしますので、もちろん文書をもってさせていただきます。行政等に関しましては、私どもも知らないことだったので、ちょっとと思うような部分もございいます。ぜひその辺は我々も参考にしたいし、今大変いいお話を聞きましたし、ぜひよろしくお願い申し上げます。

○参考人（金森 繁君）　　誤解のないようにしていただきたいのは、検証レポートというものは、先ほどから西村が述べておるように、決していろいろな情緒的な余地の入ったものではございません。いろいろな技術見解と数値を要する検証をしていった形のレポートでございますので、はっきり言って、我々はこれをどこにでも出すつもりにしています。

○委員長（井筒宣弘君）　　十分理解しております。

○参考人（金森 繁君）　　ただし、大義名分という申しわけないですけども、警視庁にも同一のものが出ておりますので、やはりきちとした形でご提出しないと、では、おまえたちはどこにでもばらまくのかというふうな。

○委員長（井筒宣弘君）　　ありがとうございます。

そういうものではなくて、私ども議会として正式にぜひお願いしたいということで、西村専務取締役の電子工学になってしまうと私どもにはわかりませんので、その辺をぜひ参考にさせていただきたいと思いますので、よろしく。

○委員（鈴木たけし君）　　関連で、ついでに今、西村専務取締役が説明した図解も。

○参考人（西村裕志君）　　知識がそれほどなくても言ったら申しわけないのですけれども、我々ほどのエレベーターの技術力がなくても一般の知識があればわかるように捜査1課に出しておりますので。

○委員長（井筒宣弘君）　　ありがとうございます。

またわからないことがありましたら、その部分に関してはお尋ねさせてください。よろしくご配慮ください。お願いいたします。

それでは、次に、エレベーターメンテナンス業界に関しまして、製造元などへの御社の要望、考え方についてでございます。

まず、貴社がエレベーターの保守点検業務をされるのに当たって、エレベーター製造会社または業界に対して、仕様の面など要望がありましたら、お聞かせください。

○参考人（西村裕志君） エレベーターも車と同じように製造しまして据えつけて所有者ということになりますよね、持つ側は。そうするとオーナーですね。メーカー側というのは現場フィールド、1台でも取りつければ、その現場に取りつけたもののフィールドからのボトムアップした情報がなければ、不具合情報というものは一切得ることができない。

ただ、このエレベーター業界というものは先ほどの車と同じで、ディーラー系のもの、それから独立系のものと2つありますので、現場にいる側からはいろいろな不具合や故障データというものはとれるのですね。それをオーナー、持ち主がどこまで報告を受けているか。当然書面になると思います。エレベーターは点検すれば報告書、故障すれば、直した後で報告書、年に1回の検査と、すべてが書類になっておりますので、当然我々もそういった書面になっているものを求めるのですけれども、今回はそれがいただけなかった。

当社の受注プロセスの中では、先ほど申し上げたとおり、全現場の受注をするに当たりまして、過去の経歴、エレベーターがその場所につけられてから今日までの生い立ち、果たしてどこで事故があって、どこで故障があって、何の部品を変えたのだろうという、車でいえば整備手帳というものがあつたのですが、それが報告書というものになっております。

ですから、これは管理者が引き継いでも基本的にはそれが残っていなければならないと我々は認識しておりますが、今回それを求めたのですけれども、出てこなかった。やはりそういったものがないと、エレベーターにしましても、車にしましても、偶発的に起きる故障、突然なるもの、それから過去に1回なつて、その後ならなくて、またなつたとか、機械ものですから、今正常に動いている分には現象が見えなければわからないのですね。報告というものは、故障の経歴であるとか、物を取り替えた経歴であるとか、何かがあつた情報を得るとということが非常に重要なことになっております。こういったものが得られない限り、過去のものに対しても全くの認識がない。

ただ、場合によっては、そういう兆候が出ていたとか、何らかの五感、第六感も入れまして、雰囲気であるとか、人間の感性によって吸収できるものも、長年のキャリアで現場から吸い上げることは可能だと思います。

ただ、やはりきちんとした書面で残っているもの、技術の世界ですから、図があつて、破損部品の絵があつて、写真があつてというものが適切ではないかなと思っております。今回我々が欲しかつたものは、現在になつてはいろいろなお話を報道で聞いておりますけれども、数十件、数百件の故障が過去にあつたというのですけれども、我々がいただきましたかつたのは、それを受注する4月1日以前に、100枚であるのか、200枚であるのか、そういったものをいただきましたかつた。

これが得られない以上は、次の整備にかけては当然自信は持てないし、何らかの危険についての保証が非常に難しくなるということです。

以上です。

○委員長（井筒宣弘君） それでは、私から最後でございしますが、私ども港区議会では、国に対し、エレベーターの欠陥情報等の実態調査を行うとともに、エレベーターに対するリコール制度を求める意見書を提出しております。エレベーターのリコール制度の創設について、貴社といたしましてはどのようなお考えをお持ちか、お尋ねいたします。

○参考人（西村裕志君） この業界ではリコール制度がないということで、実際にはエレベーターの業界で、我々も3万台のエレベーターをメンテナンスしています。私のエレベーター経験はもう30年近くなりますので、当初メーカーにいたとき、それから現在に至るまで、車でいえば当然リコールになる内容は数多く経験しております。

ただし、法律がないものですから、それを今さらどうこう言うこともありません。本来私が先ほど申し上げたように、エレベーターは人間が乗る乗り物でございますから、法があつて当然よかろうと私は思っております。

今回起きたことが再発しないために、業界と国が法を整備してやっていく。まさに車の業界のように、まずこの第一歩を踏み出さない限りは、実際に水面下でいろいろな事故が起きてはいるのですけれども報道されない。

私のエレベーター経験の中では、実際にエレベーターで死亡するという被災者と同じようなことが何度かございます。ただ、やはり余り取り上げられなかったのかと。時代の背景であるとか、業界の体質であるとか、いろいろな背景がございますけれども、私の人生経験の中では、実際は何度か同様の災害というものは業界ではありました。ただ、余り世の中に浮き彫りにされなかっただけという部分があります。

ですから、そういうことを含めて、我々メンテナンスする側もそうなのですね。必ずしも乗られる方だけではないのですね。私どもがメンテナンスをする中でも、やはりその瞬間、ブレーキが異常磨耗していた瞬間に、もし我々がエレベーターに乗っていたら当然同じことが起きますね。

それから、今回レスキューの方が救出なさった。私は消防署へその後に事情聴取に行ってきました。署長が、「ひょっとしたら、うちのレスキュー隊員が救出する中で死亡していたのではないのか」と私に問いかけられましたが、タイミングがもし間違っていれば、その後で多分そういうことは発生していたかもしれませんということは申し上げました。

というように、必ずしも利用者の方だけでなく、我々メンテナンスをする立場においても、やはりそういったことが起きますので、ぜひともリコール制度につきましても、皆様方のご協力や私どももご支援させていただきますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思っております。

○委員長（井筒宣弘君） 大変参考になりました。

それでは、各会派から質問をいただくこととなりますけれども、その前に10分強ですが、休憩させていただきますと思います。どうぞお水でもお飲みください。

それでは、休憩と同時に予告を入れますので、よろしくお願ひいたします。

午後 2時38分 休憩

午後 2時51分 再開

○委員長（井筒宣弘君） それでは、休憩前に引き続き委員会を再開いたします。

それでは、次に、各会派ごとに順次、委員の皆様から質問していただくことにいたします。1会派の持ち時間は、質問と答弁を合わせまして、おおむね10分以内ということでよろしくお願ひいたします。

それでは、最初に、自民党議員団、お願いいたします。

○委員（鈴木たけし君） 本日はご苦労さまでございます。

我々も、住民の生命、財産を守る立場でありながら、区の施設で犠牲者を出してしまったことを、まず議会人としても大変悲しく思っている次第です。ただ、起こってしまった以上、やはり原因を究明して、次に同じ過ちを犯さない、これが大事かと思えます。きょうは、西村専務取締役に懇切丁寧な説明を受けました。我々も現場確認やらブレーキというものも現場へ行って見てまいりました。

今回この保守点検を請け負うに当たって、例えばシンドラ社のエレベーターのニューヨークでの事故、それから東南アジアで1件の死亡事故があったということを知っている。最近は去年12月からことしにかけて、東京工業大学の長津田校舎で大変な不具合があって、当時はエレベーターにシンドラ社の社員が乗って操作をしたということだったのだけれども、その情報は把握していたのかどうか、まず1点、お聞きしたい。

○参考人（西村裕志君） 東南アジアとニューヨークでの事故につきましては、私どもは報道でしか存じ上げませんでした。それから、先ほど申し上げたこの1件すべて、多分皆様と同じで我々も家に帰れば市民ですから、メディアに関してはテレビ、媒体についてはラジオ、新聞という限られたものしかございませんので、我々が得る情報というものも皆様と同等なものにとらえてください。

それから、我々が特にエレベーター業界であるがゆえに、エレベーター業界という部分で逆に情報を集めようとしても、製造側としてどうしても社会に出したくない、リコールがないわけですから、自社内でもし不具合があれば、何らかの措置をして一斉にすべて片づけてやってしまおうというのがリコールがない今の体質なのではないかと思えます。

ですから、実際にはすれすれになっている部分であるとか、何かおかしいなど、これでは問題があるのではないかなという部分も、日本の場合は9割以上をディーラーがメンテナンスをしていますから、製造をして何らかの関連会社がメンテナンスをしておりますので、自分たちのものは即座に製造側にフィードバックして、即座に何らかの措置すると。逆にこれがいいという考え方も当然あると思えます。

車のように頻繁にアメリカの車から、ヨーロッパの車から、すべてが世の中に出してしまうと、逆にこれができない実情もあるのかもしれませんが。ということで、果たしてエレベーターでどうかということは私が論議する問題ではありませんけれども、情報という意味では、私も限られた中で持っている。それから、エレベーター業界にいるにもかかわらず、逆にエレベーター業界の情報が入ってこない。特に不具合につきましては、自社の中では絶対に社外へ出したくないというのが製造側の考え方ではないかと。資本主義の中につくっている会社ですから外には出さない。我々も知り得ることができない。

そうすると、逆に、我々は3万台のエレベーターを持っていますので、何らかがあれば、メーカー側に何らかの働きをかけるというチャンスはあるのですね。そういうものについては定義をしています。ただ、それは限られたものということでございます。

○委員（鈴木たけし君） 時間がないもので簡潔に答えてください。

そうしますと、シンドラー社の事故を知らずに今回メンテナンスを引き受けたと。それで、シンドラー社のエレベーターを今現在何基ぐらい請け負っているのか。

○参考人（西村裕志君） 当社は全国ネットでやっておりますが、365台シンドラー社のエレベーターをメンテナンスしております。

○委員（鈴木たけし君） 次に、今回のエレベーターも先ほどお話があったように、救出後エレベーターの電源を切ったところ、天井まで上昇して天井にぶつかった。これはニューヨークと同じ事故なのですから、こういう事故は今まで聞いたことが現実にあったのかどうか。経験があれば。

○参考人（西村裕志君） 私のエレベーター人生の中では、挟まって亡くなられた方の事故まではございます。これは過去にもあります。当社ではございません。ただし、その後の上まで行ったところまで発展したものは、日本の国内では、私の経験ではございません。

○委員（鈴木たけし君） 今回残念ながら、途中解約ということになってしまったのですけれども、解約に至った条件は何だったのか。例えば、警察の捜査上の問題もあるし、そういった煩雑なことなのか、それともこのエレベーターについては私どもでは手に負えないという条件だったのか。解約に至る条件があれば教えていただきたい。

○参考人（西村裕志君） 技術的には私どもは続ける予定でございました。ただ、諸般の事情がございまして、当社も強制捜査という中、それから立会人という立場、それから住民の方々、我々は住民説明会にも当然参加させていただきましたので、いろいろな話し合いのもと、最終的にはシンドラー社が自社でされる方がいいのかといった部分について、金森から詳細について説明させていただきますが、よろしいですか。

○参考人（金森 繁君） 解約の経緯というお話なのですけれども、今、西村が言いましたように、そのまま継続させていただくことに対して何の疑義も持っておりませんでした。

我々から解約という形を申し入れたわけではないです。契約先の方から解約を申し入れられたという事実でございます。我々としては、お客様の方からそういう申し入れがございましたので、今回はいろいろなことがございましたので、とりあえず、ご遠慮させていただいたという経過でございます。

○委員（鈴木たけし君） ありがとうございます。

○委員（森野弘司郎君） 先ほどいろいろと安全確保のことでお話がありましたけれども、1点だけ確認させていただきたいことなので、お聞きいたしますけれども、点検業務のとき、安全確認でいろいろな項目に点検をする人がチェックをしていきますね。そういう作業をした後の確認作業、もう一度確認するということは何回ぐらいおやりになっていたのかということについてお聞きしたいのですが。

○参考人（西村裕志君） エレベーターの点検作業というものは、特に公的な物件につきましては、国土交通省が出されているエレベーターの点検仕様書というものがございます。この部分に基づいてどのようにするかというものが定められておりますので、当社におきましても、また他社が

受注された場合でも、その仕様書に基づいてやる。しかも、1年間という中で、何月には何をやる
と、車の整備と同じように毎月やる部分、それからインターバルが6カ月のもの、3カ月のものが
定められておりますので、その仕様書に沿って実施しているということでございます。

○委員長（井筒宣弘君） それでは、自民党議員団の質問時間は終わりました。

次に、共産党議員団。

○委員（いのくま正一君） 答えは簡潔によろしく申し上げます。時間が限られていますので。

まず、先ほど委員長が質問した内容に答えて、ブレーキの異常で、ブレーキが半がかり状態で回
っていたと。それによってブレーキ異常を起こして事故につながったのだという説明でしたけれど
も、それは貴社の点検作業では判明しないことなのか。

○参考人（西村裕志君） 今、半がかりとおっしゃいましたけれども、現場検証をやりまして、
半がかりではなくて完全にブレーキがきかない状態を我々は確認しています。半がかりというこ
とは、半分かかって、少しかかっている。そうではなくて完全にかかっています。これは現場検証で
確認した事実ですので、完全にかかっていたということで、偶発的に起きております。

というのは、モーターは1分間に1,450回転しますので、数分間、数十秒過熱した痕跡、それか
ら磨耗粉といったものに基づいて判定した結果、いっても数分間だろうと。ですから、偶発的に起
きたものと当社は判定しております。

○委員（いのくま正一君） そのような状況はいつごろから起きていたかと、見解を聞かせてい
ただきたい。

○参考人（西村裕志君） 数分で起きること、実際に我々もエレベーターエンジニアであれば、
それを何度か自社製のものでも実験しておりますので、どのぐらいで磨耗するのかということは我々
の経験上あります。多分数分間の中で、短時間で削れた。ですから、事故が起きる直近の部分であ
ったと判定しております。

○委員（いのくま正一君） 2004年11月6日に故障が起きているのです。ブレーキ異常により5
号機停止という故障が起きています。この時期はシンドラ社が保守点検もやっていたという時期
なのですが、ブレーキ異常の故障というものは、今回の事故と何らかの関係があるのか。先ほどか
らのお答えのように、ブレーキ異常との関係はどのように判断されているか。

○参考人（西村裕志君） ブレーキのいろいろな異常というものは多分あるかと思いますが、ブ
レーキの部位によって部分的には何十点の部品にもなりますので、どこがどういう不具合を起こ
したのか、当社ではその報告書をいただいておりますので、わかりません。ただし、3日とか1
週間というスパンでブレーキを抱いて走ることはまず物理的に考えられません。そこまでいったら
磨耗してしまいますので、そういうことが物理的に考えられないということを検証した上での当社
の見解とさせていただきます。

○委員（いのくま正一君） ブレーキに仮に異常が発生したとしても、安全を確保するという点
では、普通何か二重のチェックというか、こういう異常が発生していますよという警告が発せられ
て異常を知らせることがあるのではないかと思うのですよ。シンドラ社製のエレベーター
はそういう装置があったのか。あったとしても動かなかったのか。この点をお聞かせいただきたい。

○参考人（西村裕志君） 簡単に申しますと、日本のエレベーターにつきましては、二重、三重といわないで、四重、五重ぐらいになっているのが実態でございます。ですから、ブレーキがもしかかったまま走った場合には、まず過電流、過大な電流が流れますので、それを検出してエレベーターをとめる装置になっています。

ただし、今回はその機能はついておりますが、設定値が低い、それからブレーキとスピードやそういったものにマッチングしていないと思われまます。製造のインバーターにつきましては、富士電機製のものでしたから、我々もそれは取り扱っておりますので、設定値が多分低いのか、設定が合っていないのか、きいていないのは事実でした。

それ以外の部分は確認は現場検証のときにはできませんでしたが、ブレーキが引きずったまま走ればとまるということがない。ですから、実際には設定値がずれていた。工場設定が合っていないのかという疑問は検証レポートの中に残しました。

以上です。

○委員（いのくま正一君） 先日ご遺族の弁護団が、貴社の見解書に基づいて記者会見をやられたとマスコミでも報道されて、ある記者からその概略を聞きました。次のような説明があったと言われているのです。

アクチュエーターの動きがブレーキのきかない方向に制限されていた現象は、ブレーキアームとアクチュエーターの端部が接触したことで生じた現象。巻き上げ機やブレーキライニングの摩擦が一定量以上に多くなるとブレーキがきかない方向に制限を受ける異常なブレーキ構造だったということが報告されたということなのです。

日本では、このような構造のブレーキ装置はないようなのですけれども、間違いはないかどうか、確認できるかどうか。

○参考人（西村裕志君） 間違いございません。

○委員（いのくま正一君） それと、シンドラ社のエレベーターは日本のエレベーターと比べてブレーキの構造が特殊かつ特殊な調整方法を要求されていると聞いているわけですが。

（「特殊な何を要求されている」と呼ぶ者あり）

○委員（いのくま正一君） 特殊な調整を要求されていると伺っているわけですがけれども、確認できますか。

○参考人（西村裕志君） 特に特殊な調整とは当社は思っておりません。

以上です。

○委員（いのくま正一君） 先ほど来の説明、回答の中で、ブレーキ異常、あるいは構造の異常などが発言されているわけですがけれども、シンドラ社製で同型のブレーキ構造のエレベーターというものはほかにもあると思うのです。となると、貴社から見解書を後で出していただけるようですけれども、その見解書の中で危険性があるのだと。構造が異常だとか、いろいろなことを指摘しているわけですがけれども、であれば、ほかのシンドラ社製の同じブレーキについても同様の事故が起こる可能性があるという心配がされるわけですがけれども、それらから見解書に基づいて警告を発していく必要があるのではないかと思います。いかがでしょうか。

○参考人（西村裕志君） 私どもの捜査1課に提出した見解書の中に、日本国内で同型のエレベーターがシンドラ社製で同一スペック、同じ巻き上げ機とブレーキを使ったものが13台か12台あるという情報が入っておりました。

実際にはメーカーではないのでわかりませんが、そのものにつきましては、偶発的にコイルがレアショートした場合は全く同じようになるので、早急に何らかの対策をメーカーにお願いするようにした方が望ましいという見解文を入れてあります。いつ起こってもおかしくありませんと書いてあります。

○委員（いのくま正一君） それはぜひ見解書を発表していただいて、議会に出してもらって、これは大いに社会に発していかなければ、同様の事故が起こったら大変なことになるわけですから、その努力はしていただきたい。私どももそういうことはしていきたい。

それと、国土交通省に対して事故原因について説明したのか。早急の対策を求めたのか。

○参考人（西村裕志君） 当社は国土交通省からお呼びもかかりませんでしたし。

○参考人（中村 修君） 事故が発生したのが6月3日、事故が起きた時に、港区からまず必ず事故速報というもの、これは国土交通省への報告を当社で私が承りました。それで、速やかに提出するよということ、6月4日、翌日には私が全部つくりまして、今現在こういうことがありました。対策に関してはこういうことを考えていますという速報を、急ぎですからとりあえずはファクスでお渡ししました。

その後、詳細第2弾、第3弾という報告書が行くのですが、速報を流した後に、ご担当の方から連絡がありまして、今後はその報告は当社の契約先、住宅公社からされるので、当社はとりあえず速報を出しましたけれども、それ以降は結構ですという話を承っております。

○参考人（西村裕志君） 速報につきましては、4日の話ですので、ほとんど何もとらえられない状態で、何月何日何時に事故が起きました。現場到着は何時で、現在は当社もすべて警察が入っていますので、それだけしか書けない文面ですので、ただ発生したことだけとご理解ください。

○委員長（井筒宣弘君） それは理解できます。

○委員（いのくま正一君） 製造メーカー、エレベーター業界に対してです。

先ほどリコール制度のことはお話がありましたので、そのほかで、安全確保、業界全体で改善すべき点が恐らくあるのではないかと思うのです。これについて見解をお聞かせいただきたい。

○参考人（西村裕志君） 話すと多分長くなってしまいますけれども、改善するところはたくさんあると思います。ただ、先ほどもお話ししたとおり、メーカーが90%ディーラーという立場の感覚の業界でございますから、我々少数派が言ったところで、今までなかなか改善されなかった実態、例えば部品の出し惜しみということがあります。メーカーに発注するのですが、エレベーターの材料が出るのに2.5カ月かかるのですという回答をいただくわけです。2.5カ月エレベーターをとめておくということは、我々の会社をつぶすような感覚ですよね。自社でやっていたら即日です。世の中にエレベーターというのは60万台あって、2.5カ月とまっているエレベーターというものを皆さんは多分ごらんになった経験はないと思います。

ですから、それだけ我々に対してのプレッシャーはあるかと思えます。実際に部品に対する供給

というものは一般レベルで2.5カ月ですよ。そういう話です。

○委員長（井筒宣弘君） 共産党議員団の質問は終わりました。

それでは、次に、公明党議員団。

○委員（林田和雄君） 公明党の林田です。

幾つか委員長の質問に関連して質問したいと思うのですが、先ほど入札の経過が日にちを交えてお話がありましたね。確認させてもらいますけれども、3月13日に住宅公社から入札希望があるかどうかの問い合わせがあった。17日に書類がエス・イー・シーエレベーター株式会社に到着した。3月23日に見積書を御社が住宅公社に提出した。3月24日、落札の旨の連絡があった。3月30日に現場調査に入った。そのときにメンテナンス会社の報告書を求めた。ただし、点検報告書はいただいているというお話だったと思いますけれども、まずこれを確認させていただきたい。

○参考人（中村 修君） おっしゃるとおりです。

○委員（林田和雄君） そうしますと、皆さんが受注されるこういう流れは本来のあり方なのか。あるいは今回の入札の経過というものは、少し今までと違うという認識を持っていらっしゃるのか。要するに受注したという事実があるわけですから、どういう認識でいらっしゃるのか、そこをお伺いしたいと思います。

○参考人（中村 修君） エレベーターの常識と言ったらおかしいのですが、経年劣化というものがございます。年代がたっていくと部品が劣化していく。基本的に当社が使っている一般的な契約書のお見積もりを出す場合には、築20年以上で故障が多発してということは、エレベーターはもう寿命ですよ。そのときには、安全確保のためにリニューアルを提案させていただきますという見積書、当社が民間に出す見積もりはそうなのです。

今回の場合は築8年なのですけれども、基本的に、私の経験からして、過去にこれだけの故障関係があった現場というものはございません。要は、築10年ぐらいから、経年で劣化して部品の交換がそろそろ必要になってくるよというものは一般的にあります。

今回の先ほどお話しした流れなのですが、これは30日の段階で見せていただけなかったのですが、用意いただけるということで、待ってくださいという形でスタートしましたので、一般的な、常識で考えた築8年となると、これほどの故障が起きている現場というものはまずないと思います。

お話を聞いたのが現場の一般の方みたいな形で、過去にいろいろあったのだよという話を承りましたので、ぜひとも通常の点検レポートを見せてくださいとお願いしました。

あと1点なのですが、これはどの現場もそうなのですが、必ず防災センターとか管理されている方が、竣工時からそのレポートを必ずファイルして持たれています。これはなぜかというと、緊急対応時に一番近い者が飛んでいくのです。30分を目安ということで緊急対応をやっていますが、通常の点検員が行けないケースがございます。その場合に一番近い人間が現場に走ります。閉じ込めの場合は救出する。原因の調査をしなければいけない。そのときに必要なのがそのレポートなのです。

自分はその現場の点検はしていないけれども、この現場はどういう状況なのか。当社もそうなのですが、当社の3万台の現場は必ず点検レポートが機械室に置いてあります。引き継ぎ関係ではな

いのですが、現場の管理の方が必ずお持ちです。それをこれまでは見せていただいているという形です。今回はそれができなかったということです。

○委員（林田和雄君）　　今のお話を聞いていますと、実際に管理運営をやっている住宅公社が本来これのきちっとした管理義務がある。それを出さなかったということになりますと、住宅公社に責任があるというふうに私には受け取られてしょうがないのですよ、今のお話を聞いています。そういう立場でお話をされているのですか。

○参考人（中村 修君）　　当社も今は関係当事者ということで、責任の話は控えさせていただいております。今回参加させていただいたのは、この業界の一般的な形を正直にお伝えしようと参加させていただいたつもりでおります。ですから、A社、B社、C社をいいの、悪いのとか、そういう気は一切ございません。そういう形でご理解いただければ。

○参考人（西村裕志君）　　補足になりますけれども、当社も入札物件を数多くやっております。それで、3月末までですから、翌年は何をしなければいけないかということのをそろそろ出すのですね。例えば、今現在で何らかの不具合が発生しているもの、消耗しているもの、不具合があったものというものは、翌年の予算に入れる、もしくは、すぐやらなければならないものについては今かえるという契約になっております。

もう少しもつと、3年先だけれども、来年にかえた方がいいであろうというものを判定して提案するわけですね。そうすると来年4月の入札の仕様書の中にそれが盛り込まれてくるわけです。ですから、その仕様書の内容に何をかえるとかいろいろなものがございまして、当然そこで入札の金額がメンテナンス料金以外に発生するもの、部品代、労務費といったものを足して計上しますから、たまたま昨年の仕様書の中には、ここが悪いからここをかえてください。ここは弱っていますよといった部分は仕様書の中に一切ございません。

ある物件につきましては、数百万円の部品代をかけて翌年の予算、入札の金額を見積もらなければならないという物件もあるのですね。ただ、こちら様のものは前年度からの指摘の部位がなかった。だから、当然かえる、壊れているといったものも入札のときの仕様書の中に入っていない。ということは、正常であると。前年度の検査も正常にされているのだろう。当然住宅公社側への報告も正常になっているのであろうというのが入札の仕様になるわけですね。我々は仕様を見て、今回はこれだけ材料をかえなければならないのか、予算が合わないからやめようということが出来るわけです。これが入札の仕組みです。

○委員（林田和雄君）　　わかりました。

そういう意味で、入札をするに当たっての正確な情報がその場で与えられていなかったということだと私は思うのですよね。それに対して入札をかけたということですよ。

もう1点お聞きしますけれども、これはエス・イー・シーエレベーター株式会社も含めたメーカーのメンテナンスの方もいらっしゃる、さまざまな方たちでメンテナンスをやっている。先ほど、国家試験を受けた検査資格者が検査をするのだというお話でした。そうすると、検査資格者が検査をして、なおかつ事故が起きた、あるいは不具合が起きた。こうした場合、検査資格者の責任をどう認識されているのですか。

○参考人（西村裕志君） これは建築基準法の我々の検査資格者の条項をごらんになっていけばわかると思うのですが、車検も同じですけども、エレベーターは検査を年に1回やるわけですね。それで、当然0.何ミリという部分をはかるものもございます。ただし、それが翌年の検査まではもたなければいけない。なぜかという、エレベーターの点検というものは法に定められておりません。検査は法に定められております。ですから、世の中にはエレベーターの定期点検、我々が請け負っている毎月のマンスリーの点検は、やっていない建物も当然あるのですね。これは違法ではないです。ただ、行政では指導は出ております。やった方が望ましいと、人が乗るものだから。毎月のメンテナンスは義務づけられていないのです。ということは、検査というものにどれだけの比重が置かれているかということになるわけです。1年に1回の検査は、1年の担保が当然発生するのではないかと。基準法の中では、持ち主もしくは管理者は常に適法な状態にエレベーターをする義務があると書かれておりますので、そういうことになると思っております。

○委員（林田和雄君） はっきりさせていただきたいのは、資格者がきちっと法定検査をしたと。確かにオーナーにも責任はあるかもしれませんが。しかし、資格者が検査をしたということに関する、資格者にも責任があるということをはっきりと言えるのではないですか。

○参考人（西村裕志君） 法的には私はあると認識しております。

○委員（林田和雄君） そうしますと、今回のこのエレベーターに関しても、法定検査をした技術者に関しては責任は問えるという認識でよろしいですか。

○参考人（西村裕志君） その事故や事象の過失が検査資格者にあると判定されれば、あると思います。ただし、偶発的に起きたとか、エレベーターの検査というものはJ I SのA 4 3 0 2で規定されておりますので、そのJ I Sののっとり検査をしましたが、J I S自体にそれを見抜く検査項目がなかったとなるのであれば、逆に検査資格者は追及されないということになります。

以上です。

○委員（矢野健一郎君） きょうの質問に当たって、これは以前にメーカーをお呼びしたときもそうなのですが、そのメーカーのものに対するメンテナンスがふなれだったのではないのか、あるいは、もう一つ、保守点検業者がかわったことによってその間の不具合の連絡が不十分であったのではないのかなということでも前回も質問させていただいたのですが、きょう、お話を聞いてびっくりしたのですが、その中で質問したいと思います。

区が8月14日に出しました中間報告というものがあるのですが、その中では、保守点検会社は保守点検の業務の欠陥や不具合の発生時に対応する作業について、住宅公社に報告書を提出することになっていると、これは当たり前だと思うのですが、その次の項目に、住宅公社からの聴取によれば、平成17年度以前も平成18年度も毎月のエレベーターの保守点検の報告書及び不具合発生時の作業報告書は住宅公社に提出されていたということなのです。

貴社の方で、住宅公社に過去の故障作業その他について請求されたということですが、そのときに住宅公社はどういう言い方をされましたか。

○参考人（中村 修君） 先ほどお話ししたのですが、お話を承ったご担当者とは4月1日から落札ということでスタートするときのご担当者がかわっていたのですね。その引き継ぎ関係か

など私は判断しました。基本的に当初入札関係のご担当者が4月1日の契約のスタートにかわられていなければ、その件はどうなっていますか、早く出していただきたいのですがとお願いするのですが、ちょっと待ってくださいと。

というのは、4月1日で急にご担当者が期が変わってかわられたので、なかなかそろわないのかなという感じは私はしました。

○参考人（西村裕志君） 補足になりますけれども、実際は期が始まってから6日には一応ファクスが入っているのですね。全部ではないのですね、数枚。わずか4件の故障のさほど気にならない内容なのですね。過去の話进行今回マスコミからいろいろ報道されているのも、我々が吸収したのもこんなレベルではない、この程度のものしか我々がいただけなかった。しかも、イメージ的には言い方が悪くなるのですが、延ばし延ばし、私の主観で申しわけないのですが、出したくない、出してしまふとちょっとこちらがとなってしまうという、私の感じる気持ちは。

当社の営業担当の女性が窓口だったのですけれども、非常に神経質な子で、そういうことがあるとどちらかというとしつこく聞いてくる方で、何回か電話でもやりとりしているのですが、実際には引っ張られてしまふて出てくるまでがそうってしまった。

実際には6日に出てきたのですが、それこそ100分の1にも満たないのかという資料ですね。さほど中身がないというか。ですから、それであれば、本当に何もないのであろうと。それ以上のことが我々の中ではできない。お願いしてもいただけないのであれば、乗り込んでいくわけにもいかないので、とりあえず待つしかないのですよね。それが私の感じる実態です。

○委員（矢野健一郎君） 4月6日に送られてきた住宅公社からの過去の異常の記録についてまずご提出いただけるのか、ぜひ私は拝見したいと思ふますので、いただけるのかなということと、あわせて、4月以降も、あるいは4月6日以降もその過去の記録を請求されているかと思ふのですが、いつ請求しているかということをご提出いただければと思ふます。

○参考人（西村裕志君） その辺の書類につきましては、当社は強制捜査が入りまして、捜査1課の方がすべて押収していきましたので、当社の中には記録が。一応私の頭の中では、読みましたから、それは警察に行っても読みましたけれども、すべて押収されました。

○委員（矢野健一郎君） 平成18年度に入つて、貴社が保守を行うようになってから、4月に2回異音が発生ということで、住宅公社から連絡が入っているかと思ふます。4月には3回ですね、失礼しました。ただ、3回目はボタンのカバーの破損ということなので省きますけれども、その後5月9日にも異音発生があつたのですが、この記録を見る限り貴社の方で対応されていないような記録になっているのですけれども。要するに、住宅公社から連絡が行っていない。

○参考人（西村裕志君） 当社の場合の故障やそういった部分というものは、お客様があくまでとまっている、音がする、いろいろな不具合があるのを当社の緊急監視センターにコールバックしまして、そこで受け付けます。ですから、電話をいただかなければ出動ができないということになります。

○委員（矢野健一郎君） 恐らく5月9日に異音が発生したということは後でお聞きになられたのではないのかなと。聞いていないのかな。それは認識されていますか。5月9日に異音が発生、

5号機下降走行中に異音というものが記録に残っているのですが。

○参考人（西村裕志君） 9日はないですね。

○委員（矢野健一郎君） なるほど、わかりました。それと、3月13日に入札参加の依頼があった。その後仕様書が届いてから見積もりを提出したのが23日、24日に落札されて4月から保守業者になられということで、極めて急ピッチに進んでいるように感じるのですが、一般的にエレベーターの保守管理というものはこういう早過ぎるスピードというものなのか。

○参考人（金森 繁君） これは申し上げていいかどうかわからないことですが、こういう入札というものは、A、B、Cといろいろな業者が介入した中で入札されるということが一般的だと思うのですが、多分その辺で前年度に受け持っておられたメンテナンス会社が相当金額が高いものをご提示されたのではないのでしょうか。

そういうことで、緊急避難的に我々の方にご連絡をいただいて、ほとんど受けてくれという感じでの示唆がありまして、我々は、リーズナブルに、港区の関連施設も受け持っておりますし、基本的なレベルがありますので、それでは、我々としてもお客様のご要望ですという形で応えさせていただきます。

ですから、その辺のタイムスケジュールはそういうことではないかなと。これは結果論ですが、私もお客さんの状態はわかりません。ただ、そういうお電話はあったのです。それは事実でございます。

以上です。

○参考人（西村裕志君） 先ほどの5月9日の記録を今取りました。5月9日は、走行中に異常音が出る、異音が出るということで故障を受け付けています。それで、内容がかご上のレールの給油機油不足でレールから音が出る。レールに給油をして正常になっております。警察の方にも連絡してあります。すみません、私の勘違いでした。

○委員長（井筒宣弘君） ありがとうございます。

それでは、時間でございますので、これにて参考人に対する質疑は終了させていただきます。

○参考人（金森 繁君） 申しわけないのですが、最後に、ご遺族、それから被害者の方に対して一言、エス・イー・シーエレベーター株式会社社長、社員を含めて手短かに言葉を述べさせていただきます。よろしゅうございますでしょうか。

○委員長（井筒宣弘君） よろしくお願いたします。

○参考人（金森 繁君） 手短かにさせていただきますので。

今回のことに関しまして、私たちエス・イー・シーエレベーター株式会社の代表者鈴木孝夫社長を含め、全社員の想像を絶するような形でとうとい若い人命を失うことになったことに対して、我々、エレベーター、エスカレーター保守メンテナンスをつかさどっている企業として、あつてはならないことが起こったということございまして、我々としてはわずか2カ月に4回保守メンテナンスをやらせていただいた中で起こったということ、今回の原因がはっきりなった中で、もし我々の方に何か瑕疵責任を含めていろいろなものがあるなら、当然我々は社会的な義務を果たしていこうと思っております。ただし、我々もその中で技術的ないろいろな見解を含めて、ご遺族の方にも今

回レポートもお渡ししておりますので、その辺のことは別にしまして、やはり事実、若い命が失われたということは謙虚に我々も受けとめさせていただいて、ご冥福もお祈りさせていただいております。

これからも、その辺については、ご遺族の方を含めて関係者には謙虚に真摯にご説明させていただきたいと思っておりますので、これからもひとついろいろご協力をよろしくお願いいたします。

以上でございます。

○委員長（井筒宣弘君） ありがとうございます。委員会といたしましても、しっかり受けとめさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、本日は、当委員会に出席いただき、ご答弁いただきましたことに厚く御礼申し上げます。ありがとうございました。

それでは、参考人の方々は、ご退席ください。

（ 以下省略 ）

エレベーターの安全確保について

中間報告

平成18年9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

エレベーターの安全確保について

目 次

はじめに	2
1. エレベーターの安全確保上の課題	3
(1) 東京都港区における死亡事故の発生	3
(2) エレベーターの緊急点検等の実施等	3
(3) エレベーターの安全確保のための現行制度	5
(4) エレベーターの安全確保上の課題	5
① 設置時の安全確保上の課題	5
② 設置後の定期検査等による安全確保上の課題	6
③ 不具合情報等の提供・共有等における課題	6
2. エレベーターの安全確保に向けた基本的考え方	6
(1) 設置時の安全確保	7
(2) 設置後の定期検査等による安全確保	7
(3) 不具合情報等の提供・共有等	7
3. 今後講ずべき施策	7
(1) 設置時の安全確保のための施策	8
① 運転制御プログラムから独立した戸開走行防止装置の義務化	8
② 制動装置の二重化等の義務化	8
③ 安全装置等への第三者の専門家による認証・確認等の導入	8
④ 建築確認・検査の適確な実施	8
⑤ 既設エレベーターの安全確保の推進	9
(2) 設置後の定期検査等による安全確保のための施策	9
① 定期検査の実施方法の見直し	9
② 定期報告の内容の充実	9
③ 定期検査を行う者の能力の確保	9
④ 建築物の所有者等による適切な保守管理に必要な情報の整備	9
(3) 不具合情報等の提供・共有等のための施策	10
① 不具合情報等の収集・提供等を行う仕組みの構築	10

はじめに

平成18年6月3日、東京都港区の公共賃貸住宅に設置されていたエレベーターにおいて、高校2年生の男子生徒が、扉が開いたまま上昇したエレベーターの床と乗り場扉の三方枠の上面との間とに挟まれて死亡するという、痛ましい事故が発生した。その原因については、平成18年9月現在、警察当局においてなお捜査中であるが、制御装置や電磁ブレーキの不具合が原因ではないかと指摘されている。

また、事故後、複数のエレベーター・メーカーにおいて、制御プログラムのミスにより戸開走行が発生したり、発生するおそれのあるエレベーターが供給されていたことが判明したほか、多数の閉じ込め事故の発生、保守管理上の問題と思われる要因による故障の発生等が相次いで報告された。

このような事態を受け、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エレベーターワーキングチームを設置、当該ワーキングチームにおけるエレベーターの安全確保に関する当面の対策についての検討・中間報告を受けて、本部会で審議を行ったところである。

エレベーターは、都市の高度利用が進み建築物が高層化している現代にあって、人々の縦方向の移動に必要不可欠な設備であり、国内に約70万台が設置され一日に延べ約6億人が利用していると推計されている。このように非常に多くの人々が日常的に利用するもので、利便性や快適性を織り込んだ複雑な運転制御により自動運行されている機械装置は他に存在しない。

本中間報告は、「エレベーターの安全は、一義的にその建築物の建築主・管理者及びそれらの者が選定したエレベーターメーカーや保守管理会社が確保するものであるが、さらに、建築確認・検査制度や定期検査・報告制度などにより確認されるものである」との認識のもと、エレベーターの安全確保のための当面の対策として、現行制度の枠組みを基本としつつ、その見直しについて取りまとめたものである。

なお、今後、捜査の進展により原因が特定され、新たに検討事項が生じた場合には、引き続き本部会において検討を継続することとする。

1. エレベーターの安全確保上の課題

(1) 東京都港区における死亡事故の発生

平成18年6月3日午後7時20分頃、東京都港区にある公共賃貸住宅のエレベーターにおいて、12階で男子高校生が自転車とともに降りようとしたところ、扉が開いたままエレベーターのかごが上昇し、男子高校生がかごの床面と乗り場扉の三方枠の上面との間に挟まれ死亡するという、痛ましい事故が発生した。

事故機のメーカーは、事故発生直後より、捜査に予断を与えるため対外的に事故原因に関するコメントは行わないことを表明しており、事故原因については警察当局が捜査中であるが、平成18年9月現在、その特定及び公表は行われていない。

一方、事故後の新聞報道等においては、以下のような指摘がなされている。

- ・ エレベーターの電源を切り、挟まれた男子高校生を救出した後、電磁ブレーキが利く状態であったはずにも拘わらず、かごが上昇しはじめ、最上部まで行って停止した。電磁ブレーキについて、ブレーキパッドの磨耗・オイルの付着、電磁コイルの不良が見られ、これが事故の原因ではないか。
- ・ 事故機の制御装置に異常は見られなかったが、当該メーカーの事故機以外のエレベーターでは制御装置に起因する異常動作が見つかっている。「扉が開いているときはかごを昇降できない」(戸開走行防止)という制御に何らかの異常があったのではないか。
- ・ 保守管理業者の社員が「電磁ブレーキの調整がおかしいと思ったがそのままにしていた」と証言しており、保守管理に問題があったのではないか。
- ・ 事故機について、過去に多数の不具合が頻発していながら管理者への報告が殆ど行われていない、保守管理事業者が年度ごとに変更されその間の情報共有が行われていないなどの指摘があり、不具合情報が共有されていたら事故を未然に防げたのではないか。

(2) エレベーターの緊急点検等の実施等

事故直後から、国土交通省等において、事故機のメーカーが設置したエレベーターをはじめとして、エレベーターの緊急点検や不具合情報の収集等が行われた。これらの点検結果等の概要を以下の①～③に示す。

なお、今回の事故以降、エレベーターの安全が大きくクローズアップされ、事故機のメーカーをはじめとした閉じ込め事故に関する報道が多数行われているが、(社)日本エレベーター協会から、閉じ込め事故自体は、以前より、大手5社で年間約9,000件(一日当たり約25件)発生しているとの報告があった。

① 事故機のメーカーが設置したエレベーターの緊急点検等

事故機のメーカーから提供されたエレベーターの設置リスト(8,834基)を平成18年6月9日に全国の特定行政庁に提供し、各特定行政庁において、建築物の所有者・管理者からの報告を受け、これらのエレベーターの緊急点検結果等を取りまとめている。

平成18年9月6日までに緊急点検結果の報告があった5,964基のエレベーターのうち、緊急点検の結果、外部連絡装置の不良や主索のさび、リレー接点の劣化など「否」とされたものが68基(1.1%)あった。

また、過去に人身事故に関する調査では、報告のあった6,063基のうち3基(0.05%)に人身事故があったと報告されており、その内容は、乗り場側扉のインターロック(安全ロック)の強度不足に起因する昇降路内への転落(1件)、かご停止位置のずれによるつまずき等(2件)であった。

さらに、過去1年間の不具合に関する調査では、報告のあった6,042基のうち、不具合が2,104基(34.8%)で報告されており、「停止したまま動かない」(385件)、「扉の開閉不良」(268件)、「閉じ込め」(175件)の順で多く、戸開走行も2件発生していた。

② 戸開走行防止装置に異常のあるエレベーターに関する報告

平成18年6月16日に、国土交通省に対し事故機のメーカーから、平成2年から平成5年にかけて供給したエレベーターについて、制御プログラムにミスがあり、ごく稀に戸開走行が発生するとの報告があった。

当該メーカーは平成5年にこのミスを把握し、当時既に供給されていた49基のエレベーターについて修正プログラムへと変更を行ったが、その当時工事中であった3基、及びその後のエレベーター改修時に誤って古いプログラムを再インストールした6基、計9基において、戸開走行が発生する可能性があり、直ちに修正プログラムへと交換された。

また、平成18年7月19日にも、国土交通省に対し事故機のメーカー及び制御プログラムを設計・製造したメーカーから、制御プログラムにミスがあり、ごく稀に戸開走行が発生するとの報告があった。このプログラムは複数のメーカーに納入されており、計165基のエレベーターでプログラムの交換が行われた。

なお、東京都港区の事故機は、これらの制御プログラムのミスとは無関係である。

③ 保守管理に起因するエレベーター降下事故に関する報告

平成17年3月に東京都新宿区の小売店舗で、1階に停止していたエレベーターの電磁ブレーキがスリップして降下し、かごが昇降路底部の緩衝器に衝突して停止するという事故があったとの報道が、東京都港区の死亡事故後になされた。これについては、当時、原因調査を行った(財)日本建築設備・昇降機セン

ターより、保守管理において、電磁ブレーキに注油作業を行った際、誤ってブレーキパッドにオイルが付着し、その結果ブレーキの保持力が低下したために事故が発生したとの報告がなされている。

(3) エレベーターの安全確保のための現行制度

エレベーターは、建築設備の一つであり、建築基準法(以下「法」という。)により最低限確保すべき技術的基準(以下「現行基準」という。)が定められ、建築確認・検査制度や定期検査・報告制度により安全が確認されている。

エレベーターの設置時には、建築主事や指定確認検査機関による建築確認・検査によって、かごの落下防止や昇降路内への転落防止、戸開走行防止、火災延焼防止、かご外への連絡手段確保など現行基準への適合を確認している。この他、(社)日本エレベーター協会が定める「日本エレベーター協会標準」(JEAS)^{ジアス}や「昇降機耐震設計・施工指針」等により、より安全なエレベーターの供給に向けたガイドラインが定められている。

エレベーターの設置後は、日本工業規格(JIS)A4302「昇降機の検査標準」や(財)日本建築設備・昇降機センターが定める「昇降機定期検査業務基準書」により、法の定める一定の資格者による定期検査の実施、定期検査結果の特定行政庁への報告等によりエレベーターの法適合性を確認している。また、一般的には、建築物の所有者・管理者が保守管理業者と契約を締結し、月1～2回程度の保守点検を行い、エレベーターの安全運行を確保している。

(4) エレベーターの安全確保上の課題

以上の新聞報道や緊急点検等を踏まえると、エレベーターの安全確保上、設置時の安全、設置後の安全、不具合情報等の共有の観点から、以下の課題がある。

① 設置時の安全確保上の課題

(イ) 建築基準法の技術的基準と建築確認・検査による法適合性の確認

現行基準の安全性能等の規定の中には、例えば、戸開走行防止装置について「かご及び昇降路のすべての出入口の戸が閉じていなければ、かごを昇降させることができない装置」とのみ規定されているなど、内容が定性的であり具体的な仕様や性能評価・大臣認定の規定が定められていないものがあることから、現状では、メーカーがそれぞれに安全性能を実現している状況にある。

特に、制御プログラムによる安全装置は、アルゴリズムの不備等のプログラムミス、電子部品の劣化等不具合の原因となる要素を完全に排除ことが困難であり建築確認・検査においても十分なチェックが行われていない、と

の指摘がある。

② 設置後の定期検査等による安全確保上の課題

(イ) 定期検査の現状

現行基準への適合、損傷、腐食その他の劣化の状況の点検を行う定期検査は、その時点での状態の適否判断にとどまっている。そのため、次回検査までの性能維持が可能かどうかやマイクロスイッチの劣化など直接視認できない一部の安全性能に関わるものについて、定期検査で十分なチェックを行うことは困難である。

また、定期検査や保守管理を行う者の技術力等の不足により定期検査等が適切に行われていないのではないかと指摘がある。

(ロ) 適切な技術情報等の提供等

定期検査、保守管理に必要な、機器の調整値等の技術情報や過去の定期検査記録、不具合の是正記録等について、保守管理業者が変わった場合等に提供・共有されていないため、適切な定期検査、保守管理が行われていないのではないかと指摘がある。

加えて、定期検査等によりエレベーターの安全が確保されていることについて、利用者への情報提供が不十分ではないかと指摘がある。

③ 不具合情報等の提供・共有等における課題

(イ) 不具合情報の提供

定期検査等で把握された不具合情報等で、複数のメーカーに供給されている部品の不具合などについて、当該不具合等が生じたエレベーターのメーカー内での改修等が行われているが、他のメーカーに提供・情報共有されて対応が行われる仕組みとなっていない。

(ロ) 設計・製造上の欠陥があった場合の対応の現状

エレベーターの設計・製造上の欠陥があった場合、エレベーターの設置箇所をメーカーが把握しているため、当該メーカーの責任で修理・交換を行っているが、その事実が公表されていない。

2. エレベーターの安全確保に向けた基本的考え方

エレベーターの安全は、一義的にはその建築物の建築主・管理者及びそれらの者が選定したエレベーターメーカーや保守管理会社が確保するものであるが、さらに、建築確認・検査制度や定期検査・報告制度などにより確認されるものである。

このような認識のもと、1. の課題を踏まえ、現行制度の枠組みを基本としつつエレベーターの安全確保を図る上での基本的考え方は、以下のとおりである。

(1) 設置時の安全確保

エレベーターの設置時の安全確保のためには、法において最低限必要な安全性能について規定するとともに、法に適合したエレベーターが確実に供給され設置されることが必要である。したがって、新たな技術的基準の導入や第三者の専門家による認証・確認制度の導入も含め建築確認・検査の徹底等を図ることにより、安全装置の信頼性・確実性を確保し、エレベーターの設置時の安全を確保する。また、既設エレベーターについても、その改修等を推進する。

こうした設置時の厳格な措置により、基本的に設置時の安全が確保されることとなるが、設置後において、設計・製造上の欠陥により事故や不具合が発生する可能性もあることから、このような設計・製造上の欠陥による事故が発生した場合の被害拡大・再発防止策として、いわゆるリコール的な仕組みの導入も視野に、現行の法体系における是正措置等との関係整理や実効性の確保等の観点から総合的な検討が必要である。

(2) 設置後の定期検査等による安全確保

エレベーターの設置後の安全確保のためには、法に定める定期検査により法に適合していることが確認されるとともに、日常の保守管理が適切に行われる必要がある。したがって、定期検査の実施方法の見直し、定期報告の内容の充実を図るとともに、定期検査等を行う者の適切な能力の確保、建築物の所有者等による適切な保守管理や利用者の安心・安全のために必要な情報の整備を図る。

なお、世代の高齢化により普及が進むと予想されるホームエレベーターについては、現在、大半の特定行政庁において定期検査の対象外とされているが、現行の取扱いで問題がないか、実態をよく把握した上で、対応について検討する必要がある。

(3) 不具合情報等の提供・共有等

部品の設計・製造上の欠陥によるエレベーターの不具合等があった場合、当該情報の共有により、当該部品を使用している他のエレベーターについても、部品の改修等を行う必要がある。したがって、エレベーターの不具合情報等について、同様の不具合の予防・迅速な解消等のため、定期検査・報告等で把握された不具合情報等の類型化・提供等を行う仕組みを検討する。

3. 今後講ずべき施策

以下の施策について、早期に講ずる必要がある。

(1) 設置時の安全確保のための施策

① 運転制御プログラムから独立した戸開走行防止装置の義務化

重大事故につながる戸開走行の防止策について、運転制御プログラムから独立した安全装置として、以下のいずれかに該当するものの義務づけを検討する。

- ・ 運転制御プログラムから独立したリレー・シーケンスによる安全装置
- ・ 運転制御プログラムから独立した安全制御プログラムによる安全装置

なお、安全制御プログラムによる安全装置については、建築確認・検査により安全性能をチェックすることが困難であることから、第三者の専門家による認証・確認により、安全性能が確保されていることを確実にする必要がある。

こうした設置時の厳格な措置により、基本的に設置時の安全が確保されることとなるが、設置後において、設計・製造上の欠陥により事故や不具合が発生する可能性もあることから、このような設計・製造上の欠陥による事故が発生した場合の被害拡大・再発防止策として、いわゆるリコール的な仕組み（製造者等が欠陥を把握した時点で行政への報告等を行うとともに行政から製造者等に対して指示・命令等を行うことができる仕組み）の導入も視野に、現行の法体系における違反是正措置との関係や実効性の確保等の観点から総合的な検討が必要である。

② 制動装置の二重化等の義務化

現行基準において想定されていない、電磁ブレーキの不具合があった場合の安全確保、つり合いおもりの降下に伴うかごの昇降路頂部への衝突防止について、以下のとおり対応する。

- ・ 電磁ブレーキに不具合が生じた場合の安全確保のため、制動装置の二重化等の義務づけを検討する。
- ・ つり合いおもりの降下に伴うかごの昇降路頂部への衝突防止のため、上向きの非常止め装置等の義務づけを検討する。

③ 安全装置等への第三者の専門家による認証・確認等の導入

重大事故発生の防止のための安全装置のうち、電磁ブレーキ、非常止め装置、油入緩衝器など建築確認・検査において十分なチェックが困難な装置・機器等の性能について、第三者の専門家が認証・確認等する制度の導入を検討する。

④ 建築確認・検査の適確な実施

建築確認・検査の適確な実施について、法第18条の3に規定する確認審査等に関する指針等により徹底する。

⑤ 既設エレベーターの安全確保の推進

以上の現行基準の見直し等に対応し、既設エレベーターについて、定期検査の機会を捉え、新たな基準等の周知・改善指導を行うとともに、法に基づく勧告・命令制度の活用等を図ることにより、これらの安全装置の設置・改修を推進する。また、既設エレベーターの改修等を促進するため、改修技術等の開発を推進する。

(2) 設置後の定期検査等による安全確保のための施策

① 定期検査の実施方法の見直し

定期検査において、次回検査までの性能維持の観点も含め、ブレーキパッドの損耗、マイクロスイッチの劣化などの安全性能に関する検査手法を確立し、検査項目及び検査方法を充実するとともに、判断基準の原則定量化、検査結果と改善すべき内容を併記する報告方法の明確化、必要に応じた検査回数の増加を図り、法令等に反映させる。

ホームエレベーターについては、現在、大半の特定行政庁において定期検査の対象外とされているが、現行の取扱いで問題がないか、実態をよく把握した上で、対応を検討する。

② 定期報告の内容の充実

定期検査の報告内容を充実し、過去の不具合等の記録も含め、建築物の所有者・管理者、利用者、保守管理業者による適切な情報共有を推進する。

エレベーターの利用者に対しては、定期検査・報告制度により、エレベーターの安全が確保されていることを改めて周知するとともに、エレベーターに掲示されている定期検査報告済証(定期検査・報告に連動して発行されるマーク。(財)日本建築設備・昇降機センターが任意の制度として運用。)について、定期検査の指摘事項に対する改善措置を確認した上で発行することを徹底する。

③ 定期検査を行う者の能力の確保

昇降機の定期検査を行うことができる資格者については、講習内容の充実等により技術力の確保・向上を図るとともに、資格者の業務の適正化を図るための仕組み(資格者の登録、資格者証の交付等)を整備する。

④ 建築物の所有者等による適切な保守管理に必要な情報の整備

建築物の所有者・管理者等による適切な保守管理の確保のため、

- ・ 保守管理業者の選定のためのガイドライン
- ・ 保守管理業務標準契約約款
- ・ 標準取扱説明書(定期検査、保守管理に必要な技術情報、長期保全計画)

を含む)

を作成し、建築物の所有者等に周知するとともに、メーカー、保守管理業者への徹底を図る。

また、必要に応じメーカーによる保守管理業者の講習等の実施を推進する。

(3) 不具合情報等の共有等のための施策

① 不具合情報等の収集・提供等を行う仕組みの構築

現在インターネットを活用し試験運用を行っている、建築物・建築設備に関するヒヤリ・ハット情報収集システムにより得られた情報の提供等を行うとともに、定期検査・報告等で把握された不具合情報等について、全国規模で収集・類型化し提供等を行う仕組みの構築に向けた検討を行う。その際、定期検査・報告の対象となっていないホームエレベーターの不具合情報の共有についてもあわせて検討する。

発行 港区

〒105-8511 港区芝公園一丁目5番25号

(03) 3578-2111 (代表)

発行日 平成19年(2007年)3月

刊行物発行番号 18155-5411