

消費者安全に関する検討委員会
施設・設備ワーキンググループ
議事録

内閣府国民生活局消費者安全課

消費者安全に関する検討委員会 施設・設備ワーキンググループ
議事次第

日 時：平成 20 年 11 月 21 日（金）10:00～11:37

場 所：三田共用会議所 第3特別会議室

1．開 会

2．議 事

- (1) 東京都港区シティハイツ竹芝のエレベーター事故について（国土交通省）
事故の概要
建築基準法におけるエレベーターの規制
国土交通省の対応
- (2) 施設・設備分野における最近の事故について（（独）国民生活センター）
- (3) 施設・設備ワーキンググループにおける今後の検討事項

3．閉 会

向殿主査 皆さん、おはようございます。お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。ただいまより「消費者安全に関する検討委員会」の中の「施設・設備ワーキンググループ」を開催させていただきたいと思います。本日は第1回ですので、国土交通省と国民生活センターの2つからお話を伺って、その後で討議をしようという段取りでありますので、よろしく願いいたします。特にこの目的は、どこにこのワーキンググループの重点を置くか、検討項目の抽出、それから情報の共有化を図っていきたいと思います。

資料の確認からお願いいたします。

野村消費者安全課長 お手元に資料を4種類配付させていただいてございます。

資料2といたしまして、国土交通省さんからの提出資料、一昨年のエレベーター事故の関係の資料を御提出いただいております。

資料3といたしまして、国民生活センターさんの方から、最近の施設・整備分野の事故の御紹介等をいただくための資料を御提出いただいております。

資料4といたしまして、事務局の方で用意させていただいております、検討の論点(案)という2枚紙を配付させていただいております。

その参考といたしまして、本審議会の一昨年の関連の検討の際に用いました資料を参考資料として配付させていただいております。御確認をお願いいたします。

向殿主査 よろしいでしょうか。皆さんおありでしょうか。

申し遅れましたけれども、このワーキンググループの主査を仰せつかりました、明治大学の向殿といいます。よろしくお願い申し上げます。

今日は、現状、今までどういう事故が起きて、それに対して政府がどういう対応をしているかということの2つお話を伺ってから、討議に入りたいと思います。

まず最初に、国土交通省から一昨年ごろに発生しました、東京都港区のシティハイツ竹芝のエレベーター事故の状況、対応状況はどうかということをお説明願いたいと思います。よろしくお願いいたします。

国土交通省 国土交通省の建築指導課長をしております、井上でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料2に基づきまして、御説明申し上げます。港区シティハイツ竹芝、これは2にございますように、特定公共賃貸住宅、公営住宅に準ずるものだとお考えいただければと思います。このビルのエレベーターで、平成18年6月3日午後7時20分ごろ発生した事故でございます。

発生場所のところにございますように、当該建物は地下2階、地上23階、住宅だけではございませんで、福祉施設等が入りました複合ビルでございます。

被害者は、市川大輔さん、高校2年の方でございます。

事故の概要でございますが、12階のエレベーターの出入口で、市川さんがエレベーターから降りようとされたところ、ドアが開いたままの状態エレベーターが上昇するという、あってはならないことですが、そのためエレベーター出入口の天井部分、建物の天井とエレベーターの床部分の間に挟まれて、窒息で死亡ということでございます。

当該エレベーターの概要でございますけれども、事故はシンドラエレベーター、これはスイスに本社があって、日本法人がございまして、この日本法人はもともと日本エレベーターという国内の会社でございましたけれども、およそ30年ぐらい前に買収されまして、社名を91年に変更してシンドラエレベーターとなっております。

定員28名でございますので、相当大型のエレベーターでございます。このエレベーターにつきましては、次の紙に出てまいります、建築確認、公共団体の場合は計画通知という名前になっておりますが、これを受けなければいけませんで、平成9年5月6日、このエレベーター新設時、建物を建てる時に東京都が確認をいたしまして、建築主である港区に法律に適合したものだという通知を行っております。したがって、当時の法令には適合した内容のものを設置されたということでございます。

施設の管理者は、港区から財団法人の港区住宅公社の方へ地方自治法に基づく指定管理者ということで指定をされておりました、エレベーターの管理は更にエス・イー・シーエレベーターに委託されておりました。

ちなみにこのエレベーターの保守点検の管理業務でございますけれども、1年前は別の会社、その前はシンドラが行っていたということで、港区が経費節減のために入札して管理会社を選んでいました。その結果、毎年管理会社が変わっていたという事実がございます。

次のページ、このページでは、建築基準法におきますエレベーターの規制の概要を記載させていただいております。建築基準法は、あくまでもものの基準でございますので、大きくは設置の段階で建築確認、上の方のフローにございますけれども、建築確認ということで、その設計が法律に適合しているかどうかを確認いたしまして、この確認を受けた後に工事に入りまして、工事が終わりますと完了検査というのを、行政庁ないしは指定確認検査機関が行うことになってございます。ここまでがつくるときの基準でございます。

できた後は、適法な状態に維持保全義務がございます。そして、エレベーターとか一定の設備、それから大規模、不特定多数の方が使うような建物につきましては、定期検査・報告というのを建築主、所有者、管理者に義務づけをいたしております。エレベーターの場合は、毎年定期検査をして、その結果を行政庁に報告する義務が課されております。

こういう体系で建築基準法、法律に適合したものをつくり、維持・管理していただくという体系になってございますけれども、赤字の部分が、今回の事故を踏まえた新たな措置でございますけれども、設置基準、定期検査の判定基準がそれぞれ設けられているわけでございますけれども、設置基準につきましては、ロープの強度、ブレーキの構造等を定めておりましたが、これは後ほど御説明しますけれども、今回の事故を踏まえて、新たな措置を追加しております。

定期検査の判定基準につきましては、これは法令に基づく検査ですが、検査内容が法令の中では必ずしもきちっと位置づけられておらず、従来はJISの方に検査表示がございますので、これを慣例的に適用したということございまして、今回の事故を踏まえまして、検査の内容をきちっと位置づけしまして、報告の内容もきちっと定める措置を取らせていただいております。

次のページでございます。この事故が発生しましてからの国土交通省の対応を、時系列で整理さ

せていただいたものでございます。左の方が、私どもの方に置かれております、社会資本整備審議会の対応でございまして、右の方が国土交通省として対応した内容でございまして。事故発生後 10 日余り後の 6 月 15 日、社会資本整備審議会、これは非常に大きな審議会になっておりまして、従来、建築審議会といていたものが、この審議会の建築分科会になってございます。その下に、建築物等事故・災害対策部会というのを常設しておりまして、こういった事故等が発生いたしますと、重大な事故のときにはすぐにこの対策部会を開かせていただいて、事故の状況の調査、再発防止策、こういうものを検討していただく体制になってございます。

この部会を開きまして、エレベーターにつきましては、かなり専門的な事項にわたることが予想されましたので、直ちにエレベーターワーキングチームの設置を決定いたしまして、その後ワーキングチームを数次開催しております。9 月 29 日に当面の安全確保ということで、中間報告のとりまとめをいただいております。

その後、右の方でございまして、中間報告を踏まえながら、学識経験者等、関連関係団体を交えまして、具体的な技術基準の検討をいたしておりましたが、翌年、六本木ヒルズのエレベーターのストランド破断による火災事故等がございましたので、このことも合わせて検討して、何度か事故部会を開催しております。

それから、エキスポランドで起こったジェットコースターの事故も含めて、今年の 2 月 26 日に「昇降機、遊戯施設等の安全確保対策について」ということで、一応の最終のとりまとめをいただいたというふうに、審議会の方は動いてございます。

右の方が事務局の対応でございまして、まず 6 月 7 日に各都道府県に対しまして、シンドラ製のエレベーターの緊急点検をお願いいたしました。これに基づいて、不具合とか故障、その他の事象を調査しまして、そう大きなものはなかったということでございまして、必要な措置を取らせていただいて、行政庁から指導していただくという形で取らせていただいております。

11 月 20 日、先ほど申しましたような技術基準の検討を開始しまして、2 月に一応そのとりまとめを受けたいんですが、その後事後部会と連携しながら、エキスポランド等の事故の基準の法令化も進めて、結果、制度改正といたしましては、本年 4 月 1 日に定期検査・報告制度について、先ほど申しましたように、従来、慣例で J I S を使っておりましたけれども、法令の中で検査方法等の具体化・明確化、それから特定行政庁に検査した結果を報告する内容の充実・具体化。更に、定期検査・報告制度において、エレベーターで不具合があった場合の情報を特定行政庁に報告を義務づけたということで、省令改正を行っております。こちらの方は、言わば設置後の維持保全のためのソフトの対応でございまして、ハードの技術基準につきましては、9 月 19 日に戸開走行防止のための新たな安全装置の設置義務づけということで、ほかに地震の P 波感知器等々の改正も合わせて行っておりますけれども、改正建築基準法施行令を公布いたしました。この施行令につきましては、今後、事務手続、それからメーカー側が製造体制を組んでいただきませんと、エレベーターが世の中からなくなってしまうので、1 年ほどの猶予期間を設けまして、来年 9 月 28 日に施行の予定でございまして。

1 枚お戻りいただきまして、先ほど技術基準の説明を飛ばしておりますので、簡単に御説明しま

す。下の設置基準と書いた箱のところでございます、従来はロープの強度、ブレーキの強度、それから、扉が開いたまま動くと、これを検知してブレーキがかかる防止装置があったわけでございますけれども、今回、新たに戸開走行防止のための従来の装置に加えて、もう一つ安全装置を付ける。扉が開いたまま動いて、検知をしてブレーキが作動せずに、今度は床が動くわけです。その場合に、それを検知してストップをかける、言わば二重ブレーキを設置することを義務づけたしました。

それから、この二重ブレーキの制御装置について、従来の電子制御装置と同じ系統でありますと、ノイズ等できちっと働かないことが想定されますので、系統を分けるということも義務づけをいたしてございます。

更に、こういった制御装置等については、ブラックボックス化しているのではないかと御指摘もございますので、これにつきましては、専門機関によって評価を受けて大臣認定するというような制度を用意いたしているところでございます。

以上でございます。

向殿主査 どうもありがとうございました。井上課長さんでした。

国民生活センターのお話を伺ってから全体の質問をと思えますけれども、今のお話で、特に聞いておきたいということがありましたらどうぞ。後でまとめて御質問は受けたいと思えますけれども、よろしいですか。

(「はい」と声あり)

向殿主査 ありがとうございます。

それでは、続きまして、国民生活センターさんから最近の事故情報等について御説明をお願いいたします。

国民生活センター(角村商品テスト部危害情報室長) 国民生活センター危害情報室の角村です。以下、私が最初に資料に沿って御説明させていただきたいと思えます。

今日の資料は、こういった会合で、私どもが説明するときに、いつもよく使う資料で、前半の部分は国民生活センターがどういうところかとか、危害情報システムはどういうものかという説明が入っていますが、この部分は、今日は説明を省かせていただきます。

この資料の3ページに国民生活センターの全体の構造が書いてあります。そこの下で、真ん中に赤く矢印で「連携」と書いてありますが、ここで各自治体、都道府県、市町村などにある端末から国民生活センターには日々情報が入ってきます。これはPIO-NETシステムというものなんですが、そこで入ってきた情報を主に精査しているところでございます。

どれぐらいの相談が寄せられるかというのが、6ページに、1984年からの相談件数の推移が書かれておりまして、最近のもので見ますと2004年に192万件という、かなりの量の相談があったんですが、それ以降ちょっと減ってきているという傾向です。ただ、100万件は超えているのがわかります。これは全体の相談で、サービスなどによる相談も入っております。では危害はどうかというと、その後ろの方にあります。

危害情報システムというのは、今、言ったPIO-NETという、全国538か所の消費生活センター

等に寄せられた相談情報を蓄積したデータベースと、協力病院として全国に大きな病院で 20 病院に御協力いただいて、通院された患者さんとか、救急車で運ばれた患者さんで、けがなり病気になる原因として、製品や施設が介在したものを拾っていただいて、情報を入力していただくものと、双方からの事故情報を集めたものを指しております。

もう一つ、消費者トラブルメール箱といいまして、私どものホームページに書き込みが自由な欄を設けております。一般の方から情報をいただいております。最近、国民生活センターもやっと少し知名度が上がってきて、ここはお医者さんからの情報もわりと入ってきます。こういったものを見ているものです。

上の 2 つは集計対象なんですが、下のものは自由な書き込みなので、正直ノイズデータもかなり多いため、これを毎日危害情報室の方でチェックして、週単位で内容の確認をしているものです。

こういった情報を基に、危害の件数をずっと監視しているんですが、その辺りは 12 ページにグラフがございます。先ほど PIO-NET 全体の件数、あれは PIO-NET ですけども、そこでは、2004 年以降はちょっとずつ減っているという話をしましたが、危害という点で見れば、このグラフにあるように、危害、危険...この危害というのは人がけがをしたとか、人体に何らかの被害があった場合、危険というのは人の体には何もなければ、例えば火災になったとか、そういう情報です。それと、全国 20 病院の情報、これを合わせたものが危害情報というんですが...それぞれの件数がすべて徐々に増えてきている様子がおわかりいただけると思います。

この中に、施設ですとか設備の件数も紛れているのですが、PIO-NET の情報は主に商品とサービスに着目していますので、あまり施設絡みの事案が具体的には寄せられません。病院の方に関しましては、14 ページに過去 3 年間の推移を出しているんですが、この表の中で黄色く色づけている部分が、いわゆる施設や設備での事故に該当すると思われる部分で、階段や遊具というものでも事故例が多いという傾向がおわかりいただけるかと思えます。

では、どういう事故があるかについてですが、それは 15、16 ページに簡単に説明させていただきましたが、例えば住宅関係ですと階段を降りていた際に足を踏み外して転落とか、非常にありがちといった失礼なんですけど、そういう事故が例えば高齢者の方などではよく起こっている。

ホテル、旅館などでは、例えばホテルの流水滑り台での事故が 1 つ目にあります。

それから、先ほど国交省さんの方からも紹介がありましたけれども、エレベーターのドアでの事故、重篤なものではないんですが、こういう小さい事故はしょっちゅう起こっているという様子がおわかりいただけると思います。

16 ページは公園の遊具の事故ですとか、エレベーターと重なってしまうんですが、昇降機の事故というもので幾つかの事例を御紹介させていただいております。

こういったものの中で、国民生活センターが何か情報提供した方がいいんじゃないかという観点で取り上げたものの幾つかを、17、18 ページの方に御紹介させていただいております。

これ全部を紹介するのは時間がかかりますので、1 つ目の事例、これは昨年の 10 月に記者公表したのですが、折りたたみ式のオムツ交換台からの転落に注意ということで説明いたします。これは、いわゆるショッピングセンターですとか、パブリックスペースに設置されているおむつ交換

専用の台ですが、メーカーの方での名称がベビーシートと呼ばれているものです。ベビーシートというのは、受けるイメージからするとお子さんをそこに座らせるなり、寝かせるなりして、何か用足しができるのかというイメージなんです。これはあくまでメーカーの言い分ではおむつ交換の専用台だということで、保護者がその前を離れてはいけないものだという認識でつくっていますということがわかりました。ただ、やはり、ベビーシートという名前が付いていたり、構造的に、ベッド状になっていて、なおかつ、いわゆる拘束部、ベルトが付いているということで、どうしても見かけ上使っている人がお子さんを寝かせて離れても大丈夫なように見えてしまいます。これは主に女性のトイレスペースなどに設置されておりますが、本来これは個室の中に設置され、例えばお母さんが用足しをしている間は、すぐ目や手の届くところにそれを設置することが、メーカーの方で推奨されているんですが、実情は個室の外、手洗い場のところに置いてあったり、今回の事故は個室の中にはあったんですが、ちょうど手を洗うところから見てベビーシートが保護者の背中側にある、要は目が届かないところにあるという設置状況だということがわかりました。

製造メーカーは、そういったことは推奨しておりませんというところだったんですが、設置状況までは全部確認してないということでした。今回、このベビーシートにお子さんを寝かせて、お母さんがオムツ交換をした後に手を洗っていたら、お子さんが落ちてしまって、頭蓋骨を骨折してしまったという事故です。

いろいろ調べてみたんですが、これは設備ですので、いわゆるこういう公共用器具ですと、例えば経産省の消安法の対象ではない可能性があり、届出制度があるのかと思ったんですが、これは設備のために消安法の対象ではないということで、いわゆるこれも法の隙間の製品であるということで、どこも監視する部門がないため国民生活センターに来た事例です。

最終的に設置方法などに関して、統一的にメーカーの間なり、できれば関係行政機関で対応すべきではないかということをお願いしたわけですが、そういう事故がまだ世の中にはあったということでございます。大がかりな製品ではないんですが、こういう事故もあるということで、1つ紹介させていただきました。

以上です。

向殿主査 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの2つの御紹介について、御質問等をお受けしたいと思います。どなたかおありでしたら、お手をお挙げください。

鶴岡委員、お願いします。

鶴岡委員 国土交通省さんの方にお尋ねします。この報告制度の対象となる情報ですけれども、ヒヤリ・ハット情報の扱いについては、どんなことなのかということと、報告対象となる不具合の程度は、具体的にはどんなものか。

もう一点、このエレベーターなど設備については、ほかの施設についても当てはまる場合が多いわけですが、製造者と設置者、所有者、ユーザー等、あるいは処理関係事業者、そういった形で関係者が非常に多くなる場合がある。その関係者の間の情報の共有、これについては何か考えておられるかどうか、その点をお願いします。

向殿主査 よろしく申し上げます。

国土交通省 まず、不具合の情報でございますけれども、基本的には人が関わる、例えば挟まれたとか、閉じ込められたとか、ちょっとつまずいたというのはどういう事象かというのは、いろいろあるかもしれませんが、そういうものについては報告していただくということで考えています。

それから、法的に義務づけているわけではありませんが、行政庁との関係で、集まった不具合情報は、私どもの方へ一元的に全部御報告いただいて、その後の対応に生かしているということを検討しております。

情報の共有でございますけれども、ここもはっきり申し上げて一応弱いところかも知りません。建築基準法自体は、先ほども申しましたようにものの基準でございますので、法令の規制の係る範囲は、ものを安全なものにしていただくということと、それをきちっと維持・保全していただくということでございますので、その維持・保全の結果がきちんとなされておれば、その先を規制していくことになりませんので、少し弱いところではあるんですが、問題意識は持っておりますので、今の法令の中でできるだけ、特に維持管理のマニュアルを供給できるようなことを検討はいたしております。

向殿主査 ありがとうございます。今は、人が関わるということで、人身事故にならなくても報告するということですね。

国土交通省 勿論そうです。

向殿主査 ということは、ヒヤリ・ハットでも人に関わるようなものは報告するという意味ですね。

国土交通省 はい。

向殿主査 ありがとうございます。

佐藤委員、どうぞ。

佐藤委員 私、日本建材・住宅設備産業協会から出ているものなんですけれども、先ほど国民生活センターさんがおっしゃったように、例えば住宅に使われるのと同じような建材製品が、例えば体育館とかプールとかで使用され、そういう公共施設で事故が起こった場合に、住宅については、経産省の仕組みで重大事故はMETIへ、軽微な事項はNITEへ報告ということになっていますが、公共施設等で起こったものについては、同じような製品であってもなかなか事故情報が周知されない部分があると思いますので、その辺は今後きちんとそういう情報も集まるように議論していけたらいいなということでございます。

以上です。

向殿主査 ありがとうございます。たしかにそうで、例えばプールですと、どこが設置しているかによって、多分報告先が違う、監督が違うのですね。国民生活センターにはプールの例が出ていますけれども、結局それは小学校で設置されているのか公共施設なのかによって全部違うということですか。現状を、どなたかおわかりの方いますか。

国民生活センター(上原相談部参事役) 結局、消費者の人はだれが管理者とかわからないので、

とにかく消費生活センターに連絡していただいているのが現状だと思いますので、そこから先は、私どもが相談を受けてから管理者とか、どこに、どういうふうに解決したらいいかということで分けていくというか、こちらの仕事としてやっていくことになると思います。

向殿主査 ということは、消費者から見ると全く同じですから、あとの対応も国としては条件をほとんど同じでなければいけないのに、現状は場合によって全部違う。そういう意味では、消費者庁がそれぞれ全部まとめて、統一的にやるべきだということですね。今、佐藤委員のおっしゃることはそういうことですね。

佐藤委員 はい。

向殿主査 わかりました。

ほかにどなたか御質問等ございませんでしょうか。

廣瀬先生、お願いします。

廣瀬委員 先ほど鶴岡委員が、もう一つ、基準のことに関係して質問されたように記憶しておりますが、私もそこを伺いたかったのです。不具合情報がどういう形で集まるかというお話は伺ったのですけれども、そのときにいろんな不具合のレベルがあったときに、こういう場合についてはどうするという振り分けの基準があれば教えていただきたいというのが1つです。

また今、公共施設について佐藤さんが質問されたわけですが、重大事故や軽微な事故は経産省とかNITEへという話が出ただけけれども、公共施設になると、それは法的な意味での義務づけがないという意味ですか。

佐藤委員 まず、どなたが、どう、どこへ報告するのが消費者には余りはっきりしてない。

廣瀬委員 事実上の問題と法的にどうかというのとは違いうると思いますが、重大事故があった場合には、それが公共施設であつたら。

佐藤委員 多分管理者が報告することになっていると思います。

廣瀬委員 そういうことになっているのか、その辺ももし関連のことがあれば教えていただきたいと思います。

向殿主査 どなたかおわかりの方いらっしゃいますか。

廣瀬委員 後半はまたで結構ですが、前半の不具合の振り分けのようなことについては、いかがでしょうか。

向殿主査 どうぞ。

国土交通省 まず、先ほど基準とは申し上げなかったんですが、人が絡んでということベースにして御報告いただくということで、詳細はまだ始めたところでございますので、集まってきたものをもう少し分析してやってまいりたいと思います。従来こういうものを体系的に集めたことはございませんので、多少走りながら考えさせていただければと思います。

向殿主査 ということは、まだメーカーの基準はでき上がってない、これからということですね。

国土交通省 先ほど申しましたような基準ということのみでございます。

向殿主査 わかりました。

ほかに、どなたか御質問等ございませんでしょうか。

廣瀬先生、どうぞ。

廣瀬委員 私としては、最初の国土交通省の井上さんのお話、大変興味深く伺ったのですけれども、管理会社を入札で毎年選んでいたというお話で、そして毎年その管理会社が変わるという辺りのことは、この問題でどのように作用したのか、伺ってみたいと思いました。

それから、この事件がどうして起きたかということについて、もうちょっとお話を伺えればありがたいです。その原因としては、機械そのものもあると思うのですけれども、例えば管理会社がよく点検等をしていたら防げた事故なのか、それともそれは無理だった事故なのかといったところについて、もし伺えれば有り難いです。

向殿主査 井上さん、よろしく申し上げます。

国土交通省 まず、これも多少基準法の弱いところではあるんですが、こういう人身事故が起こりますと、警察の捜査が最優先になります。具体的に申しますと、今回の事故機は、警察が押収して、今の時点で、私どもはまだ見ることもできません。したがって、事故自体、この事故そのものの原因究明ということでは、まだきちっとできてないのが現状でございます。

向殿主査 まだわかってないわけですか。

国土交通省 はい。ある意味では警察の捜査で解明される部分があるかと思いますけれども、まだ捜査中で送検もされておられませんので、一切外には情報が出てこないという状況でございます。

私どもの方の審議会は、そういうのを待っておりますと対策が取れませんので、エレベーターのメカニズムから考えて、例えばブレーキにオイルが付着して滑ったのではないとか、ブレーキの整備が悪くてパッドがすり減ったのではないとか、そういう場合に、ではブレーキに一義的によることは、こういう事故を招くことが想定できますので、それに対しては二重ブレーキを付けようという議論をしていただいて、現時点で考えられる安全策を一応すべて取らせていただいたと、基準法の手の及ぶ範囲でということになりますけれども、取らせていただいたということで審議会の結論をいただいて、こういう法令改正を行ってまいったということでございます。

エス・イー・シーが受注していたことについては、これはこういう公式の場でございますので、警察の捜査中ですので、推測でものを言うことは控えさせていただければと思います。

向殿主査 よろしいですか。

廣瀬委員 大変重要な問題が出てきて、今、伺ってはっとしました。これは日本学術会議などでもいろいろ議論があったところですが、本当の原因を究明して、早く対策を取らなければいけないという話と、警察等々の刑事責任追及の話とが、どうしてもぶつかってしまっている感じがします。安全のためにはこれからどうしたらいいかという対策が推測によってなされざるを得ない状況は、ちょっとみんなで考えなければいけないのではないかという気がしました。

向殿主査 これは明らかに問題ですね。結局、製品安全ではこういう施設設備の事故でも、原因究明が先で、責任追及はその後と普通は考えるべきではないですか。

廣瀬委員 常識的にはそうだと思いますけれども、今の法体系でいくと、刑事責任追及となってくると警察が押さえてというのは、別に違法なことをしているわけではなくて、そういう制度になっ

向殿主査 そうしますと、鉄道だとか飛行機のように、やはり事故調査委員会がちゃんと開けて、警察と共同で原因を追究するとか、そういう体制が必要ということですね。

廣瀬委員 はい。それはむしろ関係省庁に伺いたいと思いますけれども、私はそう思います。

国土交通省 今回の場合、責任ということになりますと、施設の所有者は港区です。管理を一義的に請け負ったのが指定管理者の区の財団法人。エレベーターの保守点検を請け負ったのがエス・イー・シー。推定ということと言うと、このエス・イー・シーがもしも管理上の義務をきちっと果たしてないということがあるとすれば、先ほど申しましたように建築基準法の体系の中では、定期報告という中の報告事項が、例えばブレーキのパッドが減っているかどうかの報告が、あるかないかわからない状態だったということでございますので、これを明確化した。こういう論理展開でやっていますので、恐らくこの事故に関して、それほど大きな落ちがあるとは今のところ思ってないんですが、ただし、先ほど申しましたように、現物を見ないと、最終的な納得はできないということだと思いますので、そこのところについては警察と情報共有ができれば、非常にありがたいと思います。

向殿主査 どうぞ。

廣瀬委員 関連して、向殿先生も御存じかもしれませんが、ある自動車会社に見学に行ったときに、何か不具合があったら直ちに持ってきて、その現物を見ているんな専門家が徹底的に原因究明する方向に 2000 年以降なってきた。それなので、今までは原因がわからないとか、ユーザーの問題ではないかと言っていたものの多くが、むしろリコールの方に回っていて、リコール自体の数は増えてしまっている、しかし、原因究明、安全対策という点では格段に進歩した、という話を聞きました。警察は警察で一生懸命やっておられると思いますけれども、刑事責任の追及という観点からは原因究明そのものというのとはやはり異なる性格にならざるを得ないのではないかと。本来あるべき安全対策の方が遅れてしまうとすれば問題ではないか、と思いました。

向殿主査 ありがとうございます。

中村委員、お願いします。

中村委員 今の質問に続けて質問させてください。警察は、今、事故の原因究明をやっていると思うんですけども、いつ、どういう形で情報を国土省の方に提供していただけるとおっしゃっているのでしょうか。

国土交通省 必要な情報は提供するという一般論がまずあって、ただし、捜査に支障のない限りということで、個別にお伺いしていただいたものもありますし、これは出せないと言われたものもございます。詳細は言えないことになっていきますので、申し訳ございません。

中村委員 製品事故で人身事故が発生する場合は、別にエレベーターだけではないんですが、本件に関してどうして警察の方がイニシアティブを取って、国土交通省が後退したのでしょうか。

国土交通省 後退したわけではなくて、私どもの方は、まずこの建築基準法自体は自治事務でございますので、国土交通省の直接の立入権はございません。東京都が行政庁としてやるということでございますので、法律に基づいて報告の聴取であります、立ち入って調査することまではできるんですが、警察の捜査は人身事故ということで先行いたしますと、事実上そこには入れないという

ことでございます。

中村委員 そうすると、この委員会で最初のころ報告のあった、消費者安全情報総括官の制度というものは、この問題をどう考えているのでしょうか。

向殿主査 どうぞ。

野村消費者安全課長 消費者安全情報総括官制度は、重大な事故があった場合には関係省庁が情報を共有しあって、必要があれば連携を取りながら緊急な対応を取っていく仕組みでございます。平成 18 年の事案でございますので、あくまで想定にはなってしまいますけれども、人が亡くなっておられるということで、情報が入手、国交省さんが先だったか、警察庁さんが先だったかということとはわかりませんけれども、情報が入手され次第共有を図って、どういう対応が図れるかということの関係者で相談するように運用されることになったんだらうと想定しております。

中村委員 つまり私がここで指摘したいのは、一旦警察の所管に入ってしまうと、全然情報が出てこない。そのほかの機関が、自分たちも自分たちの視点において動きたいのに動けなくなってしまう。こういう問題をどうするのか。いわゆる警察情報を聖域化するなど、私は前回言いましたけれども、こういう問題をどうお考えなのか。どうやっていただきたいのか。この辺を考えていただきたいと思いました。

向殿主査 多分この問題はここだけに限らず、日本全体の問題だと思っておりますので、やはり消費者庁なりに、この委員会なりに、ある程度こういう制度、こういうシステムはどうかという提案をするぐらいのことはやるべきだと思います。

私が知っている範囲内でも、警察が入って、裁判になって、それで示談で済む、そんな情報は一切出てこない。ということは、原因がわからないまま消えてしまうわけですね。事故があって、原因がわかれば再発防止は技術的に可能にもかかわらず、その原因を追究できないというのは、やはり消費者という立場からすると相当問題であると思っております。これはどうするかというのは、今、法制度の問題も絡んでいるので、そう単純にはいかないと思っておりますけれども、やはり消費者としてはこうあるべきだという提案を議論する価値のあるテーマのような気はいたします。

ほかに、鶴岡委員、どうぞ。

鶴岡委員 定期検査なんですけれども、これは明確化されたということですが、実際にきちんと行われるのかどうか、この辺についてはいろんなほかのケースなどでも十分でない場合があったし、ジェットコースターの緊急総点検の結果などを見ますと、必要なチェックがきちっと行われていなかったというケースが非常に多かったということで、私などもショックを受けた方なんですけれども、この定期検査をきちっとやっているのかどうかということをチェックするための措置というのは、何かお考えなのかということです。

それともう一点、報告を受けた情報の公表については、どういう対応をされるのか、その 2 点をお願いします。

国土交通省 まず、定期検査の実施率ということになるかと思っておりますけれども、基準法で、定期検査を義務づけているのは、エレベーターと一定の設備、それから特定建築物ということで、多数の人が使う、これは公共団体が最後は基準を定められるんですが、こういうものと、今回、遊戯

施設を加えたということでございます。

エレベーターについては、これは業界慣習的に、月に1回程度、保守管理をやるという体制が、ずっと昔からございますので、定期検査もその中の年1回、必要な事項をやっていただくということでございますけれども、そういうことですので、非常にほかのものに比べると実施率が高くて、大体95%以上実施されていると認識しています。

それから、不具合情報の公表は、まさに私どもの課題でございまして、整理のできない段階のものをそのまま出すわけにはいきませんが、1つは、この事故調査部会、大体最低半年に1回ぐらい開いて、その間に起きました建築関係の事故の情報を一定のスクリーニングをして全部出すことにいたしておりますので、これから上がってまいります不具合情報も、一定の整理をした上で、この事故部会に報告する。報告したものをすべてプレスにも公表しますし、ホームページにも載せるということによってやっておりますので、こういう中に載せていきたいと思っております。

向殿主査 どうぞ。

廣瀬委員 今回のことに関わることを伺いたいのですが、人身に関係することが特に重視されているというのは、ある意味ではよくわかります。もう一つ、電気関係ですと火事などにしても、昔から割に官庁の方で配慮しているようなところが法制度上見られるのですけれども、つまり人は傷つかなくとも漏電とかは火事になるからということで、電路とか、電気の関係については国が規制しているという話を聞きますけれども、人が直接関わらないことについても、つまり起きたのは財産上の損害に限るものであっても、何か監督なり情報の収集とか、一定の規制があるようでしたら、あるいは今後その辺も考える余地があるか等についてお考えがあれば、伺いたしたいと思います。

国土交通省 火災自体は、エレベーターの火災もありましたけれども、不具合情報で情報としては人身がなくても入ったことにはなっていますが、そのほかのものは、例えば具体的にどんなことでしょうか。

廣瀬委員 火事じゃなくても、建物が崩れるとかいう場合でも、そこには誰もいなくて怪我はなかったとか、あるいは施設が風で倒れるとか、人が傷つかなくてもいろいろ危険なことはいっぱいあるとは思いますが。

そういうことについてもお考えいただいているのかと思ひまして。

国土交通省 例えば回転ドアですね。これは人身事故だったんですけれども、回転ドア自体は、これまでは基準法上の規定はないわけです。したがって、基準法という闇の中で報告を挙げていただくという体系は、そういうものについては義務を課すということでは取り得ないのが、今の体系でございます。

ただ、私どもとしましては、人身事故以外に人身事故につながるような情報のようなものも含めて、建物についてのいろんな事象があれば、これを報告いただいて、その上で似たようなことが起こらないように全国の行政庁に、場合によっては指導という範囲を出ないかもしれませんが、注意喚起をお願いするということは、もしそういうものがあればやらせていただくことになっていきます。

ただ、建物についての不具合情報すべてを体系的に徴収して、それを公表するというのを法律の体系でやるということにはなっておりません。はっきり申し上げてそういうことでございます。

向殿主査 今のお話ですと、例えば施設・設備について機械、エレベーターとかは、ある意味では製品安全の機械とよく似ている。ほとんど同じと考えていいと思います。

製品安全の方は、火事は重大事故で報告しろということになっている。ユーザー、消費者から見るとほとんど同じものが場合によって報告したりしなかったりという不統一は、余りよろしくないのではないかという気はいたしますけれども、いかがですか。

国土交通省 そこは、建物について建築基準法というのは、人の安全衛生ということに関わる最低限の技術基準として設けられていますので、最低限の技術基準ということで、国民の権利を縛っていくのが、どこまで許されるかという観点で法律がどうしてもつくられますので、そこにぶら下がったものしか基準法の体系ではできないことになっております。

向殿主査 ほかに、原委員、お願いします。

原委員 重なる質問もありますけれども、少し整理する意味で質問をお願いしたいと思っております。質問が4点あります。

1つは、情報収集については、すべて情報収集して、共有しようというところは、これは方向性としては出しているところなんですけれども、私たちから見ると回転ドアとかエレベーター、エスカレーターのようなたぐい。それから遊具、ジェットコースターですとか、公園に置いてあるような遊具の部分。もう一つ、体育館などに置いてあるバスケットのゴールとか、サッカーのゴールとか、プールのようなものがある。こういうものが施設の消費者安全に関わる部分だと思っておりますけれども、今、法律は縦割りで収集の仕組みがつけられているので、その部分は消費者安全法ができて収集できることになるんですが、ただ一つ気がかりなのは、消費者という言葉が付いているので、これは当たらないということが出てくると困ると思っていて、隙間事案も含めて幅広く事案を集められるようにしていただきたい。これは意見ということで1点目です。

2つ目ですけれども、実際に今回のシンドラのエレベーターの事故なんですけれども、先ほどの国土交通省のお話の中では、区と管理を委託されていた財団法人とエス・イー・シーとのおのこの責任とおっしゃられて、管理責任にやや傾いた御回答だったんですけれども、シンドラ社自体、これについては情報収集ができていのかどうか、それはどうかということ。

たくさんの不具合情報を受けられても、どういう調査体制、分析体制が組めることになっているのかどうか、これは集めた情報をどう分析するかということで、大変大きな課題だと思っておりますので、何らかの課題を感じておられるんだったら、お聞きしたいと思います。

3つ目は警察なんです、今の中村委員からも発言が出たとおり、私も今日ここに警察の方が見えているかと思ったんですけれども、国土交通省と国民生活センターだけということで、実はこのまとめようとしている方向性の中には、警察と消防の情報も集めて共有するという方向性が既に出されているんです。ただ、やはり警察と消防のようなものを同列の共有というところには多分いかないので、そこは違う形の組み方が要るんだろうと思っております。

ただ、先ほど主査がおっしゃられたように、だれが責任を取るかということは、その後の調査として、まず原因究明をして、消費者に情報提供するということを第一に置くべきだというのは、私はこの委員会から提言すべきだと思っておりますので、これは意見です。是非組み込んでいただ

きたいと思います。

示談も大変気にしております、示談が成立すると、内容について公表しないということで、これは司法の問題にもなると思うんですけれども、この辺りについても工夫が要ると思っております。

大変長くなって恐縮なんです、4番目が、今回、国土交通省は警察を待たずに、一応いろんな方策を立てられていて、それでエレベーターの不具合情報の報告を義務づけるという省令改正をなさっているんですけれども、報告の義務づけだけでは、やはり実効性があるものになっているかどうかというのは見えないわけですね。その実効性がある形にするには、どういうことを考えたらできるか。これはいまの法律の仕組みの中での限界でここにとどまっているのか、もうちょっとやろうと思えばできるということなのか、新たな仕組みを考えないとやれないのかどうかというところを、是非お聞きしたいと思います。報告の義務づけだけでは不可能で、やはり設置した責任、メンテナンスというところも含めると、幅広く施策としては取り組むべき課題があると思っております。

以上です。

向殿主査 ありがとうございます。いかがですか。特に最後の問題が。

国土交通省 お答えできるのは、1つは、さっき私漏らしたかもしれませんが、区と財団とエス・イー・シー、ものの方は当然シンドラーだということはありません。

シンドラーについては、そうはいいまして、事故機そのものは押収されている等々ございますので、先ほど申しましたようにシンドラー製エレベーターの不具合を全国に一回注意喚起して、制御版が心配なところは取り替えたり、一定の措置をしてもらって、その後大きな事故が起こっているとは聞いておりませんので、当面の対応としてはやらせていただいたんだと思っておりますが、事故の原因究明そのものは、いずれにしましても機会を見てやっていかないと、はっきりしたことは申し上げられないので、現在はそういう状況のままでございます。

最後の不具合情報でございますけれども、私どもとしましては、こういうとあれですけれども、集めた情報がかなり膨大になってくると思いますので、この中にきちっと分析して取っていくべき情報をきちっとつかまえていく、それを実際の基準なり法の運用に反映させていくことが非常に重要だと思っております。

先ほど法律の限界ということで、公共団体から私どもへは義務ではないと申し上げましたが、これはもう間違いなくすべて出していただけると思っておりますので、その先の分析をきちっとやることだと思っております。

当面はこういう事故もありましたので、私の方で総合技術開発プロジェクトという仕組みがございまして、筑波にあります国土技術政策総合研究所と独立行政法人の建築研究所を中心に、エレベーター、遊戯施設、更にエスカレーター、自動ドアを含めて、これまでの事故情報を全部集めまして、今、分析をしているところでございます。

当面の話としては、そこできっちり、今までの情報については整理をさせていただきたいと思っておりますし、今後出てくる情報についてはきちっと整理をして分析する体制を、そういう研究所とも共同しながらとっていきたいと思っております。

原委員 もう一点だけ確認させていただきたいんですけれども、シンドラー社は調査に協力して

くださっているんですか。というのは、消費者安全法が施行されて、やはり各社に調査協力をお願いしないといけないわけですね。今まで、どういう不具合情報が入ってきていませんでしたかとか、中でどういう原因究明をなさっていましたかという情報を得ないと、分析はできないし判断ができないんですけれども、それは今の法律の中で可能になっていて、シンドラー社は調査に協力をしていないのか、それとも協力しているのか、その辺りはどうなんですか。

国土交通省 物の物証がないということが、まず前提になっていましたので、私どもとしましては、エレベーターの基本的なメカニズムを基に、当面やるべき対策を審議会では議論していただいて、方向性を出していただいたということでございますので、シンドラーの当該機そのものの不具合がどうだという調査は、こちらからは今のところはいたしておりません。

原委員 シンドラー社には何も言っていないということですか。

国土交通省 先ほど申しましたように、ほかに波及しないような措置とか、そういうことは非常に協力的にやっていただいておりますが、今回のものについて、どこにどう原因があるかということは、私どもは特定できませんので、その段階でシンドラーにももの言いようもないものですから、現段階ではそういうやり取りはいたしておりません。

原委員 同様な事故はなかったかどうかということの情報はいただいておりますか。

国土交通省 同様な事故というと。

原委員 事故というか、実際には死亡事故までは至ってないけれども。

向殿主査 開いたまま動いてしまう例があるかどうかですね。

原委員 そうです。

国土交通省 多少そういう形での報告はいただいておりますが、それをシンドラーに対して、どこが不具合だということを1対1でやり取りするようなことはやっておりません。

原委員 大体わかりました。

向殿主査 私が聞いたところだと、エレベーター業界というのは意外と閉鎖的で、余り協力してくれないのではないかとというわさが新聞記事などでありますけれども、現実には警察に聞かなければいけないと思うのですけれども。要するに国土交通省としては、エレベーター業界と事故防止は両方の協力でやるべきものだと思いますけれども、現状はいかがですか。

国土交通省 エレベーター業界がということを使うだけの根拠はありませんけれども、今の筑波でやっている研究調査でも、いろいろ事故情報を出していただいておりますので、一定の協力はいただいていると思いますが、ではそれが本当に都合の悪いものまで出しているかというのは自信がございません。

向殿主査 ほかにございませんか。

中村委員、お願いします。

中村委員 エレベーターのことから少し外れるんですが、今おっしゃられた事故情報の管理公表の話なんですけれども、先ほど事故情報を収集して分析・整理して公表するとおっしゃったんですけれども、国土交通省の中には自動車不具合情報といって、むしろ届けられた、収集した事故情報をそのまま公表しているシステムがあると思うんですけれども、そういうシステムは実は日弁連は

非常に評価しているんですけども、そういう収集した生情報をそのまま一般に公表するというシステムは、今後広げていくことはできないのでしょうか。

国土交通省 不勉強で、自動車の情報をどういう整理されているかわかりませんが、今これは始まったところでございますので、今後の参考にさせていただければありがたいと思います。

向殿主査 ありがとうございます。

ほかに、廣瀬委員、お願いします。

廣瀬委員 私も同じようなことで1つ気になったのは、例えば自動車とか、家庭用の電気製品とかであれば、そういう事故が起きたときには、多分同じ型式で、そのようなものがないとか、先ほど主査が言われたような扉が開いたまま上に上がるという事故であれば、ほかの会社でもあるかないとか、そういうところの情報は、現物は取り上げられてしまっているような気がしますので、その辺をなるべく追究していただくということを国民としては期待していると思うのです。その辺も是非大いに頑張ってもらいたいと存じます。

向殿主査 ありがとうございます。

どうぞ。

国土交通省 今のことについては、最初に申し上げたと思うんですが、シンドラー社製ということで、全国の行政庁に協力を依頼して、不具合がないかどうか、あったらどういうもので、それはどういう措置を取ったかということを一応シンドラーの御協力もいただいてやらせていただいております。その結果、ちょっと不安なところは部品を変えたり、そういう対応もしておりますので、一定のことはやらせていただいたと思います。

廣瀬委員 開いたまま上がるということは、ほかのエレベーターの会社でもあるのですか。

国土交通省 ほかのエレベーターの会社は報告がなかったものですから、そのときはやっていません。

廣瀬委員 あれだけのことが起きているのだから、もう少し視野を広くとって、いわば親身になって調べていただけるといいなという気がします。そういう感想を持ちました。

向殿主査 どうぞ。

原委員 私も感想的意見なんですけれども、今回事故があったエレベーターは、物すごくたくさん不具合情報が以前からずっと寄せられているんです。それをずっと見逃してきているということは、あのレベルの不具合というのはほかにも結構あるのかなという印象すら持ったという感じなんですけれども、余り異常さを感じておられなかったというところが、すごく異常な感じがしました。

国土交通省 ちょっと言葉が足りなかったんですけども、まず今、総プロでそういうものを全部調べていますから、記憶の限りは、ああいうものについては昭和40年代、45年に建築物ではあったという報告がございますが、それ以降なかったということも踏まえてシンドラーの製品に限って深追いしたということでございます。

向殿主査 どうぞ。

廣瀬委員 自動車の安全については、私は国土交通省のやってこられたことを非常に評価してお

ります。自動車に関して、経済産業省は全体としては産業の育成の方に重点があるとする、安全の方を国土交通省ががっぶり四つで取り組んできていただいた。このほかに警察も関わっていますが、これらの官庁が違った角度からそれぞれ努力してきた。そういう成果が日本では出ていると思っています。

それから、住宅についても、国土交通省はいろいろな対策を講じてこられ、安全もリードしておられる。特に住宅の安全については、国土交通省そのものでなくても住宅の品質保証の問題ということで、危険情報も随分集まっていると思うんです。そういうのに比べて、何かエレベーターのことが、おやと思うくらい落ちているような感じがしたのです。繰り返しになるかもしれませんが、どういふところに原因があるのかということ、あるいは今後どうしたらいいのかということについて、御意見があれば伺いたいと思います。

向殿主査 お願いします。

国土交通省 最初に申し上げたように、この事故もあり、六本木ヒルズの点検漏れの問題もあり、エレベーターについては非常に問題だということ強く認識していますので、先ほど申しましたように、総合技術開発プロジェクトで、そういう過去の情報を含めてすべて今、分析して、現段階での対応をもう一回洗いざらいやった上で考えていきたいということ、まさにやっているところでございますので、これは19年度～21年度までの3か年の計画でございます。

廣瀬委員 それは大変結構で、大いにお願ひしたいところですが、法制度的に抜けていたところとかそういう問題があるのでしょうか。建築基準法は建物が中心ですね。付属施設であるエレベーターだから、そこは少し系統が違っているとか、そういう問題はないのですか。

国土交通省 建築基準法は建物でございますけれども、例えば壁の材料を何にしるということは決まっていなわけです。

それに対しまして、エレベーターは動くもので、安全性の問題が非常に大事でございますから、きちっと技術的基準で定めるようになっています。

そういうことで、先ほど御説明したような、従来あった主な規定を挙げているだけですけれども、ロープ等の主要構造部分の強度やブレーキの構造とかこういうものを定めているところでございますので、むしろ、エレベーターは基準法の中でがっちりつかまえられるように、今の体系はなっているということでございます。

向殿主査 私は機械安全などの専門ですが、そこから見たら、エレベーターは明らかに機械なのです。機械設備そのものなのです。それを建築基準法の中で1級建築士が面倒を見るというのは、ほとんど無理な話ではないかという気が一方でしています。

労働安全という立場で見ると、例えばエレベーターと保守点検の人がちゃんと安全になっているのか。普通の工場ですと、機械もそうですけれども、作業者の安全も考えているわけです。それと同じように、エレベーターの保守点検の人まで考えて、ちゃんと安全になっているのかという視点が少し欠けているのではないかという気が見えてするんですけれども、いかがですか。

国土交通省 1級建築士が全部見られるのかということでございますけれども、1級建築士という資格は建物の設計全部を統括するという立場になっていますので、1級建築の方が全部細かくや

り方を承知しているということでは勿論ないと思います。

そういう意味で、エレベーター設備の点検については、1級建築士でも2級建築士でもできることになっていますが、現実には点検の資格者の制度を別途設けていますので、これを取った方がやっているということで、世の中の的には保守点検の方は動いています。

向殿主査 保守点検の人がどのくらい事故に遭っているか。死亡事故の統計はとられていますか。

国土交通省 統計はございません。これは労働安全の方なので、私どもは余り言うのはあれですけども、御指摘のようなことで結構亡くなっているのではないかと思います。

向殿主査 ほかにございませんでしょうか。

あと、国民生活センターにお伺いしたいのですが、先ほどの報告を見ますと、建物による事故の数というのは、病院からの報告が物すごく多いですね。本委員会でも私から申し上げたのですが、病院は全体から見ると20と非常に数が少ないのに、それが集まっているということは、やはり病院からの情報というのはかなり有効な情報ではないかと考えられます。これを積極的に増やして、ある意味では法制度まで入れて、病院から情報を集めるという制度をつくった方がいいとか、そういうお考えはありませんでしょうか。

国民生活センター（角村商品テスト部危害情報室長） 今、国民生活センターでは、内閣府と一緒に新しいデータベースの構築を考えているんですが、そちらでは病院を含めて、先ほど議論もありましたけれども、警察ですとか消防、今までは情報をもらえない部分もあるんですけれども、そういったところも前向きに考えつつ、トータルで情報を集めていこうというシステムを、今、模索中です。警察もそうですし、病院もそうですけれども、個人情報をかなり扱っているものから、いただける部分というのは限りがあるということで、そこをどうクリアしていくかというのは課題になるかと思っております。

向殿主査 ほかにどなたかございますか。どうぞ。

国民生活センター（上原相談部参事役） 補足させていただきますと、1点なぜ消費生活センターと病院との2チャンネルで集めているか。トラブルメール箱もあるんですけれども、病院の場合は先生からこちらで商品や設備の情報をお送りくださいとお願いしているんです。だから、事故がどういうふうになっているか、消費者がどうこうと考えているわけではないんです。消費生活センターに寄せられる相談というのは、何らかの設備や商品に問題があるという消費者の問題意識があって相談が寄せられるという違いがございますものから、なぜ病院が多いかということ、その辺の背景もあると思います。消費者が設備が悪いとか何とかと考えているのではなくて、そこで事故が起きたということをお医者さんが得たら、それを送っていただける。そういう状況になっています。

向殿主査 わかりました。そこは多分消費者の自己責任という話と、ある意味では設計に責任があるという分かれ目で、消費者の人は私が悪かったと実は思っている。本当は製品が悪い、製品の方に問題がある場合がかなりあるのではないかと思います。消費者というのは、やはり自分が悪かったら報告しない可能性があるけれども、病院というのは無関係に報告してくれる。これは長い目で見て非常に重要な観点だと思います。

廣瀬委員 まだ時間があれば伺いたいのですけれども、よろしいですか。

向殿主査 あと5分ぐらい大丈夫です。

廣瀬委員 国民生活センターの後の事例で、今日御説明にならなかったものの中で、例えば最後の18ページにあります百貨店のエレベーターのドアの隙間に手を挟んでけがをしたケースというのは「要望先」「要望内容」「行政の対応」も何もありません。

17ページのトイレのドアに子どもが親指を挟んで切断というのもないのですけれども、これはどうしてか。もうちょっと説明していただきたいということが第1点です。

それから、最後のエレベーターはやはりエレベーター事故で、ドアの開閉のところが問題になっています。これはシンドラ社ではないと思いますけれども、そういう問題が全体的に抜けているという気がふとしたので、それについてももしお考えがあれば伺いたいと思います。

国民生活センター（上原相談部参事役） 最初の方の百貨店のエレベーター事故なんですけれども、行政側の言い分としては、内側ドアと外側ドアの間に手を入れることは、通常、予見される使用形態とは考えていない。事故防止に当たっては、利用者側もドアの動きに注意を払う必要があると思われるという1つの見解が示されまして、ただし、新規生産品へ反映したいという意向がメーカーから示されたということと、既製品については、注意ラベルをはることで注意喚起をしたいということがございました。一応、業者側の対応があったということで終了にしています。

それから、トイレのドアの方は、メーカーの方で、事故のところに指が入り込まないような応急措置を講じるということで対応して、特に一般化したというケースではございません。

廣瀬委員 例えば百貨店のエレベーターについては、現場やそのもの自体にはどなたも行ってないわけですね。

国民生活センター（上原相談部参事役） この場合、行っていません。

廣瀬委員 会社の説明はそういうことで対応したということなんでしょうけれども、そういうときに国民生活センターは何かなさっているんですか。国民生活センターも勿論いろいろお忙しいと思いますから、何か押し付けようというつもりではなくて、現実の状況を知りたいのですけれども、物があったときに現場に行くとか、あるいは問題になっているものをもってきて調べるとか、そういうことはされているんでしょうか。

国民生活センター（角村商品テスト部危害情報室長） 国民生活センターは危害情報室というものを昨年4月に立ち上げまして、今、御指摘があったように、非常に職員は少ないんですが、その中で、事故現場を見るとかそういうことを今後は徹底していこうということで、スタートしたところなんです。実はこの時点では、体制はとってはいたんですけれども、専門の人間が配置できなくて、十分やり切れていなかった部分はあるかと思います。ただ、去年4月以降、そういうときはすぐに現場へ行って、まず一次調査するような体制をとっております。

それと、先ほどどちらかの先生からも御指摘がありましたが、危害情報室の方でこういった事故情報を公表するときに、まず一義的にそういった情報があったということを手に入れたら、その事実だけを公表する。その後に原因なりを調査して、その結果をもって要望を出す。原因を調査しないと要望というのはなかなか出てこないの、要望なりを増やした上で公表するという二段のステッ

ブになるケースがあるんですけども、最初の事故情報をとにかく入手した時点で公表すると、その時点で業界団体なり行政機関なりが対応することがあります。その場合、要望書というものが無い状態で、解決といっちはなんですけども、一步踏み込んだ対策等がなされているので、資料の要望の欄に何も書かれないということでございます。

向殿主査 よろしいでしょうか。どうぞ。

原委員 今、危害情報室の話が出たのでお話いたします。今、いろいろな危害、危険情報をホームページを通じて、それから、記者発表を通じたりして国民生活センターは発表なさっているんですけども、ホームページを見た人はわかる。それから、記事になった場合もわかるんですけども、記事になる、ならないというのは、本当に記者の方の感性とか意欲などに関わっていて、随分前ですけども、たしか『読売新聞』だったと思うんですが、危害情報室からといったタイトルで定期的に記事を提供なさっていたんです。あれは月1回か2回ですね。ああいう一般の消費者の目に触れる日常的な情報提供というのは、また考えられないかと思います。

向殿主査 御要望ということですね。

原委員 そうです。要望ということです。

国民生活センター（上原相談部参事役） 『読売新聞』に随分長い間、小さい欄だったんですけども、暮らしの安全ノートというものを掲載していました。

それから、ずっと前には『朝日新聞』に暮らしの相談というものを掲載して、これは結構大きな家庭面をとっていただいていたんですけども、そういうものをやっていました。

ただ、今、記者クラブ制をとらせていただいているので、1社に書くということも勿論やらせていただいていますけれども、それよりも説明会で説明させていただくというケースの方が多くなっているという現状があります。

向殿主査 最後にどうぞ。

廣瀬委員 先ほど国民生活センターからのご説明で、これからは現場にも出向いてお調べになるということで、大変結構だと思いましたが、事故にはありとあらゆるものがあって、調べるためには専門性が相当必要だと思うのですが、そういう体制は十分なんでしょうか。つまり、役割の問題とか、限界ということもあるかもしれないと思うのです。どういうところに特化するとか、ウェートの置き方をどうするかという問題です。

向殿主査 いかがでしょうか。最後の議論として、国民生活センターにどういう役割を持ってもらうかという話に多分なると思います。今だと全部の情報を国民生活センターが集めて分析して公表して、相当の人数が必要になるというのが今の御意見だと思うので、そのまま放っておくと、人手が足りなくなると、余り質の高いものが出ないのではないかという御心配だと思います。

国民生活センター（角村商品テスト部危害情報室長） 国民生活センターの組織そのものは、今117名でやっておりまして、その中では商品テストをやる部門や相談を扱う部門、先ほどPIO-NETというものを紹介しましたがけれども、その情報を管理する部門、広報を担当する部門など、さまざまな部署があります。

その中の私どもは危害情報室という部署なんですけれども、そこは私を含めて、今、職員5人で

やっております。正直いって、今、非常に手薄な状況なんです、ほかの部署も含めて連携を強めながら、もう少し広く、なおかつスピーディーにやっていく方法はないのかということは鋭意検討中でございます。一方で、人的な配置を含めて何らかの対応をして頂きたいという希望はございます。

向殿主査 どうもありがとうございました。

まだまだあるかと思えますけれども、時間がきてしまいました。国土交通省さんと国民生活センターさんのお三人の方どうもありがとうございました。

ただいまの議論を踏まえて、関係省庁等におかれましては、本日のこの御提案、御意見を参考に、更に適切な対応を講じていただくよう、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

続きまして「4 施設・設備ワーキンググループにおける今後の検討事項」を少し議論したいと思います。

お手元の資料4に事務局（案）がありますので、少し紹介していただいて、今の議論も踏まえながら今後どうすべきかということをお話ししていきたく思います。

それでは、事務局から御説明をよろしくお願います。

野村消費者安全課長 お手元に資料4といたしまして、論点（案）がございます。主査から御示唆をいただきまして、準備をさせていただいております。4つ論点出しをさせていただいております。

まず1つ目でございますが、施設・設備の関係では「安全基準のあり方」が非常に大事であろうということで、消費者庁においては、消費者目線から事故原因の究明をしっかりと行って、安全基準の在り方について、所管省庁に改善を求めていく。そういった方向性で考えていくべきではないかという論点としてございます。

ただ、安全基準の関係、現実的には技術的、専門的な方々がいろいろ検討を加えて設定をしていく。そうしたものに関して、消費者庁がどういうふうに関わっていくことができるのか。消費者目線からということの具体的な意味合いはということなのかということをお話しいただくと、次に繋がっていくのではないかと考えてございます。

ここでは、例えばということでございますが、最近の昇降機、遊戯施設等の事故対応について見ると、以下のような点がということで2つほどございますが、1つは設置時の安全基準の整備、明確化に当たっては、個別的な検討に終始するのではなくて、総合的な検討が必要なのではないかと。先ほどのやりとりの中でも少し触れられてございましたけれども、労災の分野では、機械の包括的な安全基準に関する指針が定められておるようでございますけれども、そうした横断的、総合的な取組みを参考にしていくという視点が必要なのではないかと。ということ。

また、施設・設備の所有者や管理者の責任の明確化に関しまして、使用時の安全基準を整備するとともに、所有者や管理者にその遵守を徹底するという取組みができないかということでございます。

概括的に申し上げれば、1つ目の方は、横断的、総合的な観点から検討を加えていくというような消費者目線の置き方、2つ目に関して申し上げます、責任の所在が不明確な場合に、言わば隙間

事案的なものに対して対応していく。そういう目線の置き方があり得るのではないかというのが1つ目でございます。

2つ目「事故情報収集システム」に関しましては、今もたくさん議論がございましたので、簡単にさせていただきますけれども、現在の建築基準法に基づく定期報告制度の評価ということのみで対応できない部分があるのではないかと。何らかの方法を考えられる必要があるのではないかとという論点があろうかと考えてございます。

3点目でございますが、1つ目の論点の労災での対応にもある話でございますけれども、施設・設備の安全性を本質的に設定等で対応しても、なお一定のリスクが残る場合があろうかと考えられます。そういう場合に、消費者に対して、安全に結び付く行動を促していくような取組み、具体的には標識、警告、マニュアルの整備などの取組みが課題であろう。またそれを受信する側、消費者の側の安全教育といった取組みも論点としては、重要な論点ではないかということでございます。

4番目は「安全に関する知識の総合化」としてございますが、これまでの消費者庁創設に向けた議論においては、事故発生時の迅速な対応や一元的な対応に議論のプライオリティーがあったような面がございますけれども、それら課題への取組みをきちんと進めながらも、そもそも事故を発生させない環境づくりに取り組むことが次の課題ではないか。

例えば安全に関わる専門分野では、工学分野を中心といたしまして、全体的に議論を総合化するような取組みが進んでおるようでございますけれども、こういったことを、生活全体における安全確保の在り方ということで、検討を加えていくべきではないかとしてございます。

2枚目ですが、政府の中では、日本学術会議において、ここ数年間こういう御議論が進んでおるようでございますけれども、それを行政の方に展開をしていくという取組みは、必ずしもまだ着手されていないというところを主査から御示唆をいただきまして、論点4番目に挙げさせていただいておるところでございます。

向殿主査 どうもありがとうございました。

これから、特に施設・設備ワーキンググループをどういうふうに進めていくか。今日のお話で問題点、提案すべき内容がかなり出てきたようには思いますけれども、幾つか事務局提案でこういう案が出ております。何か御意見、御提案、修正等ございますか。

廣瀬委員、お願いします。

廣瀬委員 今の御説明の最後の「参考」に学術会議のことが出ていますけれども、この中で先ほど出ました警察の話、警察の情報と事故を予防するという観点からの収集についての問題も日本学術会議から提言などが出ておりますので、これも是非含めていただければと思います。

野村消費者安全課長 はい。

向殿主査 失礼しました。これは私がまとめ役でありました。事故調査の在り方という、原因追及と責任追及をどういうふうに分けてやるべきか。この提案を読んでいただくとわかりますけれども、やはり故意や悪意がない場合は、まず原因追求が先だろうという提案になっています。

それから、法律上、今の刑法などの精神からいくとなかなか難しいところがある。それをこういう考え方で議論してはどうかという提案書になっていますので、できたら、これも参考に入れてい

ただいて、今のお話の続きとしていただければありがたいところです。廣瀬委員のおっしゃるとおりです。

どうぞ。

廣瀬委員 ついでに言わせていただくと、これは刑事責任の基本に関わってしまうのでとても無理だろうと私は思っていたのですが、刑事政策の専門家や警察関係の方の中にも、場合によっては警察による捜査と、行政等による事故原因の解明とが一定の協力関係の中でやられたようなケースもあり、検討の余地がある、と言われていました。初めから無理だと思わないで、一步一步検討していくような姿勢が大事だと思います。

向殿主査 わかりました。

古い話ですが、それを提案したときに、やはり刑法の専門家はそんなものはむちゃだ。日本では絶対にそれはできないと言われて拒否をされた覚えがあります。要するに、免責のようなものを考えて欲しいということです。事故の原因追及が先だから、当事者というのはしゃべると自分に責任がくるので、ほとんどしゃべらなくなるのです。そうすると、ますます原因がわからなくなってしまふ。それを何とか解決したいというのが提案だったのですけれども、今の廣瀬先生の御意見で少しやる気が起きてきました。

原委員、どうぞ。

原委員 たびたび済みません。今、私は金融関連に携わっているんですが、振り込め詐欺がすごく多いです。これも、今、警察と金融庁で連携強化して原因究明をやって、対策を立てているので、私も警察の役割としては十分考えられるのではないかと考えております。

その意味からいうと、今、参考のところという御意見があったんですけども、1枚目のところに事故情報収集システムだけが書かれていますが、これに加えて調査・分析というものを項目として立てていただけたら、参考のところはその話が生きてくるのではないかと思います。

「安全に関する知識の総合化」なんですけど、参考で日本学術会議のお話が紹介をされていますけれども、文部科学省では今も安全・安心についてのワーキンググループを設けて検討しています。立ち上がったときはテロ対策とか、都市災害などを考えていたんですけども、消費者からの安全みたいなこともテーマの1つとしては考えています。私は委員なんですけど、あそこは予算もあるように思っておりますので、是非協力をしてやれないかという感じはいたします。

向殿主査 どうもありがとうございました。たしか相当前から、文科省で安全・安心の委員会が積極的にやられております。ありがとうございました。

ほかに何か御提案等ございますか。よろしいですか。山上委員、お願いします。

山上委員 「安全基準のあり方」のところ「消費者庁においては、消費者目線から事故原因の究明をしっかりと」ということが書かれておりますが、相談の現場におりますと、やはり誤使用というような形で片づけられてしまう危険性が多い場合もあるかと思います。ですので、原因究明をする場合の消費者目線ということでは、使用実態に基づいた調査を厚くしてやっていただきたいと思っております。

もう一点、先ほど消費生活センターには、危害、危険の御相談というのは、全体からみると余り

多くありません。先ほど先生がおっしゃいましたように、特に子どもの事故などの場合には、母親の責任ではないかという保護者の方の考えがどうも先にきているような状況がございます。

東京都の商品安全委員会に参加しておりまして、一昨年、子どもの衣類にまつわる危害・危険調査を行いました。そのときにフード等によって首が絞まってしまった等の回答がありました。諸外国ではフード等が既に禁止されているという現状もございます。ただ、そうはいても、お母さん方はかわいいものを着てしまう。そういうところで、こういうものを買った自分がいけない、実際に事故に遭って、こんなものでこういう恐ろしいことに遭うんだということがわかって、それをセンターにまではほとんど言っていないような状況がありますので、消費者安全教育のところにも、だれが原因であるかということを除いて、こういうことがあったということが気軽に言えるような教育といたしますか、環境整備ができればいいと思っております。

向殿主査 ありがとうございます。今、国際的な流れからいうと、個人の誤使用がたび重なれば、それは合理的に予見が可能なので、それはメーカーや製造の方の設計の問題であるというふうに大体なっておりますが、日本は大体親が悪かった、私が悪かったということで責任を自分に落として、余り公表しないというムードがあります。これはほかの人の事故を防いでいないのです。そういうことも含めまして、これからは是非その方向で進めるべきだと思います。ありがとうございます。

ほかに何か御意見、御提案ございませんでしょうか。この進め方でよろしいですか。

私も相談しながら決めていったのですけれども、事故情報収集についてはおわりの通りです。安全基準も私みたいに機械の専門にしますと、施設・設備、労働の安全からみんな同じなのです。同じなのに省庁の縦割りで基準が違ったり、考え方が違ったりしているので、消費者庁が大枠の方向、理念を決めて、その中で、例えば国土交通省に任せましょうとか厚生労働省に任せますとか、全体がある程度統一していなければいけないのではないかとというのが一番目の基準の在り方です。

消費者、ユーザー、赤ちゃんが使う場合と大人が使う場合ではリスクの大きさは違うはずですから、それをどう考えるかということが、我々日本として基準、考え方を統一する必要があるのではないかと思います。

あと、包括的に網をかぶせるべきなのに、個別にやっているから、新しいものや今までで事故が起きなかったものはだれも面倒を見ない。事故が起きて、だれかが死ぬまで基準もつくらなければ、面倒も見ないということが実は起きていますので、それを何とか包括的に抑えたいというイメージが、このバックにはあります。

それから、当然、消費者にも責任があるはずですが、リスクがゼロということはありませんから、消費者としては、消費者なりの安全を保つ責任があるということです。どこまでが消費者の責任か、どこまでがメーカーの責任か、また行政の責任かということをはっきりさせるというのが消費者安全教育の1つで、そのためにはもう少し体系的に、少し時間をかけてもいいから、安全の学問としてしっかり取り組んでいこうというのが最後の「安全に関する知識の総合化」という話です。

この中には、今、お話があった警察との責任の在り方、法律との関係、そこまで踏み込まざるを得なくなるかもしれないけれども、あるべき姿を求めるためには提言すべきことは提言していった

方がいいのではないかというイメージであります。

何かございますか。廣瀬先生、お願いします。

廣瀬委員 たびたび済みません。一番上の消費者庁のお話と所管官庁の関係なんですけれども、今後、消費者庁ができていろんなものが横断的に取り扱われるというのは大変結構なことだと私は思っているんですが、その結果、これまで各省庁それぞれで消費者問題をやっていたところがあるわけです。その後の各省庁の消費者対策というのはどういうふうになるのかというところは、私などからはわかりにくいところです。

国土交通省でも、今まで直接いろいろな市民と向かい合っていてやってきている部分があって、蓄積もあるわけで、それはますます生かしていただきたいという感じがするんです。

ただ、今度、消費者庁ができてしまうと、向こうがやればいいことで、我々は別の方だ、業界の育成・振興だけだとなると、本当にもったいない感じがしますので、そこら辺の方向が知りたいところです。

向殿主査 これは事務局何かございますか。難しいですね。

野村消費者安全課長 2つのフェーズがあるかと思っております。事故が起こらないように、あるいは事故が起こってから対応するということに関しましては、基本は各省庁さんがそれぞれの所管の中で消費者目線で対応される。ただ、隙間が空いているところに関しては、消費者庁が出ていく。そういう整理になっておるかと思えます。

今日、御議論いただいていますのは、未然防止の部分、安全基準にどういうふうに消費者庁が関わっていくかということですが、これは今の3法案の中では、食品、製品、施設それぞれの分野の代表的な法律によって規定される安全基準に関して、消費者庁は協議を受けなさいという考え方が入っております。

ただ、具体的にどういう形で消費者庁が安全基準に関わっていくかということは、まだ意思決定がされていない状況だと理解をしております。そこは、今、主査からお話ございましたような方向性で整理をしていってはどうかという議論をいただいていると思っております。

向殿主査 ありがとうございます。

せっかくですから、ほかにございますか。この部会としてある程度の報告を本委員会に出すことになりますので、方向性はかなり重要かと思っておりますので、御意見がありましたら、お願いします。よろしいですか。どうぞ。

廣瀬委員 これまでの話で、私はたびたび言っているのですが、自動車の安全については国土交通省が車検制度などを持っていて、事業者の事業の育成や産業の育成についてはどちらかというと経済産業省ということでやってきた。我々から見ると、この2つが競争関係みたいな形ですごくよかったと思えます。そういうものが一方であって、ただ、1つの官庁が丸々全部両方を持っている場合もたくさんあるわけです。それはいい面、悪い面があると思えますけれども、安全などの問題は幾つかの官庁が競争関係にあるということは大変結構なことではないか。今度、消費者庁ができた場合には、消費者庁というものが1つあって、それぞれ専門の官庁もあるということでお互いが切磋琢磨することは大変結構で、基本計画などの中でも既にそういうことが始まっていると

思って評価しています。

しかし、そうした在り方全体を検討するということが自体がやられていなくて、学問の方でもやられていないし、そこは消費者庁の今後の非常に重要な部分で、大変失礼ですけども、余りやり過ぎても消費者庁はそんなにたくさん人がいるわけでもないし、無理かもしれない。大いにやっていただくのは結構なんですけれども、せっかく今までやっていたものをなくしてしまうということも問題だと思しますので、その辺の頃合いや関係づけというのは実に大事だと思っています。

向殿主査 おっしゃるとおりです。私も厚生労働省と経済産業省と一緒にやっていたら、促進の方は経済産業省が一生懸命やるし、労働安全はとにかく安全にしろということで抑える方向になるのです。ちょうど今と同じ関係が実はあるのです。国全体の社会制度、仕組みとしてどうするかというのは非常に重要で、お互いに Win-Win の関係になるように、それで全体のレベルが上がるといふ仕組みを考えていかなければいけないということです。ありがとうございました。

ほかにどなたかございますか。よろしいですか。

大体御意見も出尽くしたようですので、今日の第1回は、2つの省庁からお話を伺って、自由討議をしたというところであります。

これからどうするかということについて、事務局から事務連絡がございましたら、よろしくお願ひします。

野村消費者安全課長 ありがとうございました。

資料4の論点(案)でございますけれども、いただいた御指摘を踏まえて改定を進めさせていただきたいと思ひます。

おおむねこういった柱立てに関しては御理解をいただけたと受け止めさせていただいてございますので、次回の会議は関連する機関等からのヒアリング、具体的には労働災害の分野での取組み状況、あるいは学術会議での検討状況などを聴取していただくセッションを持たせていただいて、更に論点整理を進めさせていただくという運びにさせていただければと思ひます。

次回の会合につきましては、後日、日程調整をさせていただければと思ひますが、今の予定では年明け後のなるべく早いタイミングでお願いできればと思ひてございます。

向殿主査 どうもありがとうございました。

それでは、今日の会議はこれで終わりたいと思ひます。どうもありがとうございました。