

平成 21 年 8 月 8 日
＜問い合わせ先＞
住宅局建築指導課
（内線：39568）
代表 03-5253-8111

建築基準法施行令の一部を改正する政令の施行に伴う関係告示の制定
に関するパブリックコメント（その 4）の募集の結果について

国土交通省では、平成 20 年 11 月 18 日から 12 月 17 日までの期間において、標記意見募集を行いました。寄せられたご意見の概要及びそれに対する国土交通省の考え方を以下のとおりとりまとめましたので、公表いたします。

なお、お寄せいただいたご意見については、取りまとめの便宜上、集約させていただきました。また、ご意見については、本改正案に直接関係する部分に限らせていただきました。

皆様のご協力に深く感謝申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力頂きますよう、よろしくお願いいたします。

建築基準法施行令の一部を改正する政令の施行に伴う関係告示の制定に関するパブリックコメント（その4）に
寄せられたご意見と国土交通省の考え方

1. 地震その他の衝撃により生じた国土交通大臣が定める加速度並びに同加速度を検知し、自動的に、かごを昇降路の出入口の戸の位置に停止させ、かつ、当該かごの出入口の戸及び昇降路の出入口の戸を開き、又はかご内の人がこれらの戸を開くことができることとする装置の構造方法を定める件（案）に寄せられたご意見と国土交通省の考え方

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
【第1関係】	
建築物の基礎の底部の加速度とあるが、地震感知器は、昇降路の底部に設置するということなのか。	加速度を検知する部分は、原則として、機械室又は昇降路内（かごが停止する最下階の床面から昇降路の底部の床面までの部分に限る。）に固定することとしたものです。
鉛直方向及び水平方向に作用とは、P波及びS波の両方に対応する地震感知器を設置しなければならないということなのか。	貴見の通り。
0.1メートル毎秒毎秒以上 3.0メートル毎秒毎秒以下とあるが、0.1メートル毎秒毎秒以上の加速度で地震時等管制運転を作動させなければならないということか（従来の地震時管制運転装置では60メートル以下で80Gal、120メートル超で25Galの設定値であった。）。	0.1メートル毎秒毎秒以上 3.0メートル毎秒毎秒以下の加速度を検知した場合に、地震時等管制運転装置が有効に機能することが必要です。
3.0メートル毎秒毎秒を超える加速度は大臣が定める加速度に該当しないため、地震時等管制運転を作動させなくてもよいということか。	貴見の通り。
【第2第一号関係】	

<p>昇降路外に設置することができるとは、エレベーターの機械室を想定しているのか。</p>	<p>建築物に加速度を検知することができるよう適切な方法で設置することとされており、エレベーターの機械室に限られるものではありません。</p>
<p>【第2 第二号口関係】</p>	
<p>ただし書きの内容が起きたときに一度かごを停止させるということなのか。</p>	<p>エレベーターの通常の昇降に支障があるおそれがある場合等にあつては、当該支障が起こるおそれがなくなった後 90 秒以内に、自動的に、最も短い昇降距離で、かごを昇降路の出入口の戸の位置に安全に停止させること等としたものです。</p>
<p>0.8メートル毎秒毎秒以上の加速度が作用した場合とは、一度地震が起き、再度0.8メートル毎秒毎秒以上の地震が起きたということなのか。</p>	<p>地震時等管制運転装置が作動した後に、建築物の基礎に0.8メートル毎秒毎秒以上の加速度に相当するものが生じた場合を指します。</p>
<p>当該支障が起こるおそれがなくなった後とは何か。</p>	<p>建築物の構造耐力上主要な部分の変形又は震動によってエレベーターの通常の昇降に支障が起こるおそれがなくなった後を指します。</p>
<p>「最も短い昇降距離で、かごを昇降路の出入口の戸の位置に安全に停止させ」とあるが、最も短い昇降距離では、エレベーターを一旦停止させ、運転方向と逆方向に走行させる場合が想定されるので、運転方向での最寄階停止とすべきと考える。</p>	<p>運転方向に関わらず、安全に停止させることができる最も短い昇降距離でかごを停止することとしたものです。</p>
<p>最も短い昇降距離とあるが、従来行っていたかごと釣合おもりが離れる方向で移動という考えはないのか。</p>	<p>同上</p>
<p>【第2 第三号関係】</p>	

<p>予備電源を義務づけているが、予備電源が自家発電装置の場合、電源確立までに時間を要するため、バッテリー（自動充電装置又は時限充電装置を有する蓄電池）とすべきと考える。</p>	<p>停電時において地震時等管制運転装置が有効に機能することができる予備電源を設けることとしています。</p>
<p>停電時の場合は、地震時管制運転より停電時管制運転が優先されるが、停電時管制運転にて最寄階に停止させることで良いのではないか。</p>	<p>停電時において地震時等管制運転装置が有効に機能することが必要です。</p>

2. 平成十二年建設省告示第千四百十三号の一部を改正する告示案（概要）に寄せられたご意見と国土交通省の考え方

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
<p>【改正の概要（3）関係】</p>	
<p>ホームエレベーターについて、住宅における省スペースでの設置を可能とするため、昇降路、かごの戸について、開き戸を認めて頂きたい。</p>	<p>昇降路の戸及びかごの戸については、開き戸の場合、かごの着床位置のずれや地震による家具等の転倒等により戸の開閉が困難となり、かご内に閉じ込められることが想定されるため、その他の乗用エレベーター同様に開き戸は認めておりません。</p>
<p>ホームエレベーターについて、住宅における省スペースでの設置を可能とするため、天井高さに関する規定（2メートル以上）を緩和して頂きたい。</p>	<p>乗用エレベーターとして満たすべき最低の基準であり、ホームエレベーターについても同様です。なお、昇降機に関する欧州規格（EN81-1）においても同様の規定があり、2メートル以上の基準が規定されているところです。</p>
<p>ホームエレベーターについて、戸開走行保護装置を適用除外として頂きたい。</p>	<p>ホームエレベーターについても、乗用エレベーターとしての安全性を確保する必要があるため、戸開走行保護装置を設けることは必要です。</p>

【改正の概要（４）関係】	
昇降行程７メートル以下のエレベーターについては、地震時等管制運転装置を適用除外としているが、現状のホームエレベーターが昇降行程１０メートルまで認められているので、１０メートルまでを当該装置の適用除外としていただきたい。	昇降行程が７メートル以下のエレベーターについては、地震時等において、一定の安全性が確保されると考えられることから、地震時等管制運転装置に係る規定の適用除外としたものであり、ホームエレベーターの昇降行程の定めとは関係ありません。

3. 平成十二年建設省告示第千四百十四号の一部を改正する告示案（概要）に寄せられたご意見と国土交通省の考え方

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
<p>軸はねじり加重や曲げ荷重の繰り返し荷重を受け金属疲労が生じやすく、また、段や溝をつけることから応力集中が生じやすい部材である。それ故軸を設計するに当たっては高度な専門知識が必要と考える。しかし、建築確認を行う行政はその専門知識を有さない者が多く、確認申請の際、軸の強度計算自体の適否の判断が困難である。よって本規定を制定するのであれば、強度計算のモデル化、解説等の充実を図り、確認業務に支障を生じさせないようにして欲しい。</p>	<p>綱車軸の強度については、戸開走行保護装置の大臣認定における性能評価において、あわせて審査を行うこととし、今回は措置しないこととしました。</p>