

令和7年度 第1回東京都商品等安全対策協議会 議事要旨

1. 日 時：令和7年10月17日（金） 午後1時30分から午後3時3分まで

2. 場 所：東京都庁第一本庁舎42階 特別会議室B

3. 出席者：仲綾子 委員（会長）

　　北村光司 委員（会長代理）

　　坂口達郎 委員代理

　　仲野禎孝 委員

　　野田夜賜重 委員

　　米山眞梨子 委員

　　大久保忠教 特別委員

　　河合恒 特別委員

　　小松真一 特別委員

　　中谷竜 特別委員

　　村上高久 特別委員

4. 次第

「エスカレーター利用者のための安全対策」についての検討

その他

5. 主な発言

- エスカレーター事故の原因が十分に解明されていない現状から、実地調査は重要だと考えている。特に高齢者の事故が多いことから、高齢者特有の動きやふらつきにつながるものが調査で明らかになると、今後の対策につながると思う。また、軽傷事例を含む全体を検討対象とするか、重症事例にフォーカスをして検討を行うか議論が必要だと思う。また、実効性のある対策の検討が可能な対象を見つけて議論を深めたいとも考えている。
- 子供の事故も一定数発生しているため、保護者などがエスカレーター利用時の注意事項、例えば、手すりにつかまる、黄色い線の内側に立つなどを理解して同行しないと事故を防げない部分があると考える。
- エスカレーターは都市部の重要なインフラであり、定型的な事故が発生しているのであれば対策が必要である。事故の発生が多い高齢者や酩酊者も利用するので、速度の工夫やエレベーターを使いやく整備するなどの見方も出てくるかもしれない。また、ベビーカーや歩行補助具を伴ったエスカレーター利用実態には、エレベーターの使いづらさなどの背景があるかもしれない。
- エスカレーター事故の消費生活相談は少ないものの、実際にはヒヤリハット事例、統計に現れない事例が多い可能性がある。今後の実地調査の結果と、それを踏まえた議

論を深めていけたらよい。

- 高齢者の転倒が事故原因の多くを占めている。周囲が立ち止まらないあるいは立ち止まった状態における違いや、立ち止まり条例により事故が減少しているなどの検証が、非常に難しいができるとよいと思った。実地調査において、ヒヤリハット事例が把握できると発信しやすくなるし、調査後の議論も重要と思う。動く機械を利用することは危険を伴うことだが、国や事業者団体等の施策や努力によって安全に使用できていることを利用者がもう少し理解できるとよいと思う。
- 鉄道事業者から見たエスカレーター事故の課題として、最近は大型のスーツケースを持った訪日外国人などの利用者が増加しており、荷物の落下による他の利用者のけがが発生している。エスカレーターの利用方法については、立ち止まる列と歩く列が分かれており、鉄道会社や自治体が「歩かず立ち止まろうキャンペーン」を実施しているが、歩く利用者の意識を変えるのは難しい状況である。また、事故時にエスカレーターを停止させるために使用する非常停止ボタンの位置が分かりづらく、利用者への周知方法に苦慮している。
- 高齢者の転倒時刻に関する調査として、地域在住の高齢者のデータは少なかったため、今回のエスカレーター上での転倒に関するデータは興味深い。高齢者の転倒は、外的要因が大きく影響していると考えられる。加齢によるバランス機能の低下や外部からの感覚入力の認知低下で、バランスを崩すことがあると思われる。エスカレーターに特化した転倒が一定数存在し、環境面の整備によって予防等が可能であるのではと思う。
- 商業施設でのエスカレーター事故について、近年救急搬送事例はないものの、月に一、二回ほど緊急停止が発生している。停止時に何故止まったかを調査するようにしておらず、インバウンド客が大型スーツケースを載せた際の衝撃等が停止原因と考えられるものが多い。重たい荷物を載せるなど衝撃を与えないよう、注意喚起は行っているが、利用者に十分に伝わっていない実態がある。イベント等の開催時にエスカレーターを駆け上がる利用者への対策として、抽選方式の入場、購入などの対策を行っている。
- 日本エレベーター協会では、5年に一度調査を実施し、各メーカーから災害件数や発生状況等を集計・分析している。今月に最新の調査結果を公表した。また、スーツケース利用時の事故については協会内でも検証を進めており、鉄道事業者との意見交換を通じて最適な利用方法を模索している。先日、非常停止ボタンの表示に関する業界標準を発行したが、設置場所が分かりにくい等に対しては、まだ改善の余地があると考える。
- エスカレーターは建築基準法に基づき様々な安全対策が講じられてきたが、利用者の使用方法についてはさらなる改善ができると思う。特に手すりにつかまることや立ち止まって乗ることの意識醸成が重要であり、様々な利用者が一緒に利用する乗り物だ

からこそ、周囲への気遣いが事故防止につながると考える。協議会でも、そのような観点を加えていければよい。今後の実地調査ではエレベーターとの位置関係による利用者の動きなどもわかると今後の施策に活かせるのではないかと思う。

- 行政機関等の過去の取組は転落防止と重大事故が中心であり、調査から時間が経過している。今回の東京都による実地調査は時期的にも重要で、実効性のある提案につなげたい。

<質疑応答>

- 実地調査の対象は2人乗りのみであるが、1人乗りエスカレーターは対象外か。また、時間帯ごとの密集度が明らかにできるとよい。
→1人乗りは幅が狭くつまずき等の観測が難しいため、今回は2人乗りのみを対象とした。時間帯ごとのエスカレーターの通過人数を集計する予定で、その数値である程度の混雑具合がわかるかもしれない。(事務局)
- 傘などの持ち物や天候も記録してほしい。
→可能な範囲で記録を試みたいと考える。(事務局)
- エスカレーターでは利用者の転倒などについて、センサー等の動作ログが記録されるか。
→エスカレーターに記録するような機能は無く、(日本エレベーター協会で調査している)災害の状況は監視カメラや保守員による保有者からの聞き取り等で各社集計している。(委員)
- 利用者の特徴(スーツケース、歩行補助具、ベビーカーなど)も調査項目に加えるとよい。ビデオ撮影や観測員の配置については個人情報や導線への配慮が必要である。
→項目追加には、観測員を増やす必要があり限界がある。撮影や配置は調整して実施する。(事務局)
- 地域のスーパーでは平日昼間は高齢者が多いなど、調査日や場所によって利用者層が偏る可能性があるため、幅広い対象を拾えるよう配慮してほしい。またエレベーターの設置状況も記録してほしい。
→駅は平日、商業施設は土日祝など利用者が多い日に調査を行う予定である。エレベーターの設置状況については記録を検討したい。(事務局)
- 非常停止ボタンを押すそぶりがあるかも観察できたら記録願いたい。また、事故時には観測員が非常停止ボタンを押せるように、ボタン位置を周知願いたい。
→非常停止ボタンの使用状況を観測可能な範囲で記録を試みたいと考える。観測員が事故時に対応できるように、非常停止ボタンの位置を周知する。(事務局)
- 観測条件で、駅のエスカレーターにおいて分速40メートルの下り運転がない理由と、商業施設で速度区分を細かく分ける意義は何か。
→文献等では分速40メートルで下り運転を行っているものが確認できなかったため設定

していない。商業施設の速度区分は遅い、速い、乗りやすい、乗りにくいなどを考慮したものである。(事務局)