

エスカレーターの安全な利用の促進について

(答 申)

令和 4 年 10 月 14 日
名古屋市消費生活審議会

目 次

1	はじめに.....	3
2	エスカレーターの事故や安全対策の現状及び名古屋市における状況等.....	4
2-1	事故等の現状.....	4
(1)	全国における状況	4
(2)	名古屋市における状況	4
2-2	安全対策の現状.....	5
(1)	構造、設置（ハード面）に関する対策	5
(2)	利用方法、注意喚起等（ソフト面）に関する対策	5
(3)	地方自治体における取組	6
2-3	名古屋市における設置状況、利用実態及び市民意識.....	8
(1)	市内におけるエスカレーター設置状況	8
(2)	市内におけるエスカレーターの利用実態	8
(3)	エスカレーターについての市民意識	9
2-4	エスカレーターの利用実態及び利用者の意識についての分析.....	10
3	エスカレーターの安全な利用の促進に関する対策.....	11
3-1	エスカレーターを安全に利用するために重要な事項.....	11
3-2	取組の方向性.....	11
(1)	意識啓発	12
(2)	環境整備	13
(3)	広がりを持った取組とするための方策	13
(4)	その他	14
4	おわりに.....	15

参考資料

名古屋市消費生活審議会委員名簿.....	16
エスカレーターの安全な利用の促進に関する小委員会委員名簿.....	17
審議経過.....	18

1 はじめに

名古屋市消費生活審議会は、令和3年11月1日、エスカレーターの安全な利用の促進について、市長より諮問を受けた。諮問の趣旨は以下のとおりである。

- エスカレーターは、駅や商業施設など多くの場所で日常的に利用されているが、利用方法によっては転倒等の事故が発生する危険性があり、本市においても、エスカレーター事故防止のための注意喚起をしてきたところである。
- 消費者庁は、平成27年6月26日付事務連絡「エスカレーター事故の防止について」において、各地方公共団体に対して、エスカレーター事故発生防止のため、消費者がリスクを認識して安全に利用するよう、消費者啓発の取組を求めている。
- 埼玉県においては、令和3年3月に「埼玉県エスカレーターの安全な利用の促進に関する条例」が制定され、令和3年10月に施行されたところである。
- このような中、本市においてもエスカレーターの安全な利用を促進するため、効果的な対策などについて、審議を求める。

本諮問を受け、当審議会では、エスカレーターの安全な利用の促進に関する小委員会を設置し、調査審議することとした。

同小委員会では、エスカレーターの事故や安全対策の現状及び名古屋市における状況等並びに安全な利用の促進に関する対策について4回にわたり検討を行った。

以上の経過を踏まえ、当審議会において、諮問事項に関する結論を取りまとめた。

2 エスカレーターの事故や安全対策の現状及び名古屋市における状況等

2-1 事故等の現状

(1) 全国における状況

一般社団法人日本エレベーター協会（以下「エレベーター協会」という。）の調査（「エスカレーターにおける利用者災害の調査報告（第9回）」調査時期 H30.1～R1.12）によると、エスカレーターにおける事故は2年間で1,550件発生しており、建物用途別では交通機関47.4%、ショッピングセンター22.8%、百貨店7.7%の順に多い。本調査では、エスカレーターでの主な事故を「転倒」、「挟まれ」及び「転落」の3種類に分類しており、うち最も多いものは転倒で全体の62.1%を占めている。転倒のうちでは「踏段上」で発生したものが多く、事故発生件数全体の39.2%を占めている。また、被災者は60歳以上の人が多く全体の46.6%を占めている。

事故発生の原因としては、エレベーター協会の調査では「乗り方不良」、「悪戯」、「緊急停止」、「機器故障」、「酔っ払い」、「巻き添え（前後の乗客がふらついた際の巻き添えによる転倒）」、「キャリーバッグ」、「ベビーカー」、「高齢者用歩行補助器」の9項目に分類しており、うち最も多いものは乗り方不良による事故で、全体の51.9%を占めている。なお、乗り方不良の内容は「手すりを持たず転倒する（両手に荷物など）」、「踏段の黄色の線から足をはみ出し、挟まれる。」、「踏段上を歩行し、つまずき転倒する。」、「手すりから体をはみ出し、挟まれる（ぶつかる）。」及び「逆走して駆け上がり（又は駆け下り）、転倒する。」の5つである。

(2) 名古屋市における状況

令和3年度に市の救急隊が出動した事案のうち、エスカレーターに関するものは133件であった。傷病の程度は「搬送（重症）」、「搬送（中等症）」、「搬送（軽症）」及び「不搬送」のうち、搬送（軽症）が最も多く全体の75.2%を占める。また、傷病者のうち80.5%は高齢者（65歳以上）である。発生場所について、「スーパー・一般店舗等」、「デパート等大規模店舗」、「駅構内・バスターミナル」、「公共施設」及び「その他施設」に分けてみると、令和3年度はスーパー・一般店舗等及びデパート等大規模店舗の合計が全体の46.6%、駅構内・バスターミナルが全体の39.1%であった。一方、令和2年度及び令和元年度は、令和3年度と順番が異なり、駅構内・バスターミナルがそれぞれ49.0%、50.3%であるのに対し、スーパー・一般店舗等及びデパート等大規模店舗の合計はそれぞれ34.4%、37.3%であった。

エスカレーター設置施設の管理者（以下「管理者」という。）に対し、名古屋市から事故の状況についてアンケート調査を行ったところ、ショッピングセンター、交通機関、公共施設、複合ビルなど 43 事業者から回答があり、そのうち 34.9%の事業者から、令和元年度から令和 3 年度の間に事故が発生したとの回答があった。事故の内容は、交通機関での転倒や、ショッピングセンターでカートに乗せたことによる転倒等である。また、事故には至らなかった場合であっても、「後ろから駆け上がってきた人にぶつかられて怖い思いをした」、「右側に立っていたら後ろから早く行けと言われた」といった利用者からの意見があったとの回答も得られた。

名古屋市に寄せられた市民等からの意見や提案の中にも、エスカレーターの利用に関するものがある。内容は踏段上での歩行利用に関するものが多く、「人が割り込み無理やり通ることで人同士がぶつかるので、歩行をやめさせてほしい」や「二列で乗ることで、列で並ぶことが減ると思う」、「脇を歩いて通り過ぎていく人が肩にぶつかり、危うく転落しそうになった」といったものである。

2-2 安全対策の現状

(1) 構造、設置（ハード面）に関する対策

エスカレーターは昇降機であり、勾配、踏段の幅、速度といった構造について建築基準法令により規定されている（建築基準法施行令第 129 条の 3 第 1 項第 2 号及び第 129 条の 12）。また、定期検査報告制度（建築基準法第 12 条第 3 項）があり、有資格者に定期的に検査をさせ、行政に報告することが義務付けられている（名古屋市においては 1 年ごと）。

また、設置に関しては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」という。）により規定されている。バリアフリー法を踏まえ、名古屋市の福祉都市環境整備指針では、エスカレーターの整備に関する基本的な考え方として、幅、速度、進入についての案内等について明記されている。

(2) 利用方法、注意喚起等（ソフト面）に関する対策

エスカレーターに関する安全対策についての議論の契機となった出来事として、平成 21 年に発生した転落による死亡事故（以下「本件事故」という。）が挙げられる。本件事故は、東京都内の複合ビルにおいて、後ろ向きに下降エスカレーターの乗り口に近づいたところハンドレールに臀部付近が接触して体が持ち上がり、転落防止柵との隙間に挟まれた後、吹き抜け部分から約 9m 下の 1 階に転落し死亡したものである。本件事故は、平成 24 年に設立された消費者安全調査委員会の調査に

よりエスカレーター本体や周辺部の構造に起因するものではないとされたが、平成 27 年 6 月に国土交通省及び消費者庁に対し必要な対策について意見がされた。国土交通省への意見は、「制度面の見直し」、「事業者への指導」及び「安全な利用方法を守ることが重要であること等について具体例を挙げながら必要な情報提供を行うこと」の 3 点であり、消費者庁への意見は、「安全な利用方法を守ることが重要であること等について、具体例を挙げながら必要な情報提供を行うこと」である。

国土交通省は消費者安全調査委員会からの意見を受け、社会資本整備審議会への諮問及び答申を経て、平成 29 年 7 月に「エスカレーターの転落防止対策に関するガイドライン」を策定した。同ガイドラインでは、建築基準法令で定められた対策に付加した一定の措置が建築物の管理者等によって講じられるべきであるとし、その判断材料となるよう、想定されるリスクや「物理的なハード対策（誘導手すりや転落防止板の設置等）」、「運用上のソフト対策（速度調整、サイン表示、誘導員配置、イベント開催時の歩行の禁止等）」といった対策の具体例を挙げている。

消費者庁は消費者安全調査委員会からの意見を受け、平成 27 年 6 月に都道府県・政令市の消費者行政担当宛てに、エスカレーターについて消費者がリスクを認識して安全に利用するように消費者啓発の取組をするよう事務連絡を発出した。また、消費者に対しては、平成 27 年 7 月に、エスカレーター事故について事例を挙げながら注意喚起を行った。

名古屋市消費生活センターにおいては、平成 27 年 6 月の消費者庁からの事務連絡を受け、ウェブサイトや SNS 等で注意喚起情報を発信した。また、平成 29 年 7 月及び令和 2 年 5 月にも、消費者庁の注意喚起に呼応する形で、ウェブサイト及び SNS でエスカレーターに関する注意喚起情報を発信した。

(3) 地方自治体等における取組

エスカレーターの安全利用に関しては、地方自治体等においても独自の取組が行われている。令和 3 年 3 月に制定された「埼玉県エスカレーターの安全な利用の促進に関する条例」は、エスカレーターの利用に関して規定した初めての条例であり、利用者に対し、立ち止まった状態でエスカレーターを利用することを義務付けるとともに、管理者に対し、利用者に対し立ち止まった状態でエスカレーターを利用すべきことを周知することを義務付けている。埼玉県では同条例の制定に伴い、管理者への支援として PR シールやポスター、アナウンス音声データの配布、条例施行時期に合わせた駅構内でのキャンペーン、各種広報媒体による啓発等を行った。名古屋市が行った埼玉県での実地視察では、県内の交通機関や商業施設において、共通のデザインの PR シール及びポスターが掲出されている様子が確認されている。

また、条例の認知度やエスカレーターの歩行利用について感じる事等について、県民に対しアンケートを実施することで、効果検証や県民意識の把握を行っている。

埼玉県を始めとした首都圏の九都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）は、令和2年度に九都県市首脳会議として一体となり、各自治体の広報誌での啓発や、デジタルサイネージでの動画の放映等、広域的な啓発事業を実施した。

千葉市は「市有エスカレーターの安全利用に関する指針」を策定し、市有施設の管理者は「踏段の上を歩いたり走ったりしてはいけない」を始めとした7つの事項について利用者に注意喚起するものと定めているほか、民間のエスカレーター所有者に対しても、同指針の理解と安全利用に関しての協力を呼び掛けている。また、試験的な取組として、千葉市により、民間の鉄道事業者の駅のエスカレーターの踏段において足型マークや歩行禁止マークが設置されている。

札幌市交通局でも、駅のエスカレーターの踏段上に足型マークを試行設置しているほか、乗り口床面に「歩かない！」ステッカーを貼付けしている。また、民間の鉄道事業者と共同で大型ステッカーを作成し、エスカレーター側面に掲出している。

川崎市では、乗り口床面に「歩かない」と書かれた啓発表示を貼付けしているほか、駅構内のビジョンでマナー啓発動画を放映している。

名古屋市交通局においては、平成16年7月から現在まで、継続してエスカレーターのマナー啓発の取組が実施されている。マイク放送や注意喚起表示の掲出のほか、毎月10日にエスカレーター付近で駅職員が利用者に直接声掛けを行う啓発運動、文言や表現方法を工夫したポスターを作成し掲出する等、様々な手段を用いて啓発を行っている。また、利用者に対するアンケート調査から、8割を超える利用者は踏段上の歩行利用について危険だと感じているものの、そのうちの半数は「急いでいるのなら仕方がない」と感じているというデータを把握している。

以上述べたような個別の啓発事業のほか、全国的な取組として、毎年、鉄道事業者等が共同でエスカレーター啓発キャンペーンを実施しており、全国共通のデザインのポスターをエスカレーター周辺に掲出している。名古屋市交通局は平成26年から継続して本事業に参加しているが、近年は地方自治体の参加も増えているところである。また、エレベーター協会も安全利用キャンペーンを毎年実施している。名古屋市交通局を含む全国の鉄道事業者等が協力しており、キャンペーンを行うと同時にエスカレーターの利用についてのアンケート調査も実施されている。

2-3 名古屋市における設置状況、利用実態及び市民意識

(1) 市内におけるエスカレーター設置状況

名古屋市が実施した管理者等へのヒアリングによれば、市内におけるエスカレーターの設置台数は推計 3,079 台である。エレベーター協会による調査（2020 年度昇降機設置台数等調査結果報告）によると、愛知県におけるエスカレーターの保守台数は 4,707 台であることから、愛知県内にあるエスカレーターのうち 65.4%は名古屋市内にあると推定される。また、エスカレーターの利用に関して条例を制定している埼玉県における保守台数は 2,917 台である。

広い範囲での地域でみると、中部圏 7 県（愛知、岐阜、三重、静岡、福井、石川、富山）におけるエスカレーター保守台数は愛知県が突出して多くなっており、2 番目の静岡県は 1,484 台、3 番目の岐阜県は 664 台である。一方、関東圏 1 都 7 県（埼玉、千葉、東京、神奈川、茨城、栃木、群馬、山梨）においては東京都が突出して多く 16,510 台であり、2 番目に神奈川県 5,614 台、3 番目に千葉県 3,633 台、4 番目に埼玉県 2,917 台と続く。5 番目の茨城県は 722 台であり、4 都県とそれ以外の県との間で保守台数に大きな開きがある。

(2) 市内におけるエスカレーターの利用実態

名古屋市により、市内 10 か所（市営交通機関 4 か所、民間の交通機関 2 か所、ショッピングセンター 2 か所、百貨店 1 か所、文化・学術施設 1 か所）において、実態把握調査が行われた。10 か所それぞれにつき、平日 2 日、土曜日、日曜祝日の計 4 日間、朝（午前 8 時頃）、昼（正午頃）、夕（午後 6 時頃）、夜（午後 9 時頃）に調査されたところ、全体を平均すると、利用者のうち歩いて又は走って利用している割合は 21.3%であった。この割合について、施設の種類ごとにみると、最も高くなったのは交通機関で 26.4%、次いでショッピングセンター及び百貨店の 4.8%、文化・学術施設においては 2.8%という結果となった。また、交通機関について運営別にみると、民間の交通機関は 28.6%、市営交通機関は 25.8%であった。

交通機関について、平日の朝、昼、夕、夜と土日祝日の朝、昼、夕、夜の 8 種類に分けてみると、歩いて又は走って利用している割合が最も高かったのは平日の朝で 39.4%、2 番目に高かったのは平日の夕で 27.1%、3 番目に高かったのは土日祝日の朝で 26.9%であり、逆に最も低かったのは土日祝日の昼で 13.7%であった。また、調査箇所のうち市営交通機関 1 か所において一人乗り幅の下りエスカレーターを含めて調査したが、二人乗り幅のものよりも歩いて又は走って利用する割合が高いという結果となった。

ショッピングセンター及び百貨店では、調査箇所全体の中では歩いて又は走って利用している人の割合が少なかったものの、時間帯別にみると、夜のショッピングセンターでは 11.0%が歩いて又は走って利用しているという結果となった。夜のショッピングセンターでの利用を上りと下りで分けてみると、上りにおいて歩いて又は走って利用する割合は 7.2%であるのに対し、下りでは 16.4%であった。

また、全体において、立ち止まって利用している人は 78.7%であったが、立ち止まる位置ごとに分けると、左側が 62.3%、中央が 8.8%、右側が 7.6%であることから、左側に立ち止まって利用する人が多い傾向にあるといえる。

(3) エスカレーターについての市民意識

名古屋市が実施した市民意識調査（標本数 2,000 人、有効回収率 43.0%）によると、普段エスカレーターを利用すると答えた人は 89.9%であり、利用者の乗り方は、左側に立ち止まる人が 83.3%で、中央や右側も含め立ち止まる人を合計すると 94.2%であった。また、歩いたり走ったりして利用した経験のある人は利用者のうちの 75.3%であった。理由について最も多かったのは「急いでいたから」で 69.9%、次が「周りの人も歩いたり走ったりしていたから」で 14.5%であり、そのほかに「後ろから急かされたから」との回答もあった。

エスカレーターの利用について危険だと思うことについては、最も多かったのは「降り口付近で人が滞留すること」で 61.2%、2 番目に多かったのは「歩いたり走ったりすること」で 57.5%、3 番目に「キャリーバッグやベビーカーなどを乗せること」で 55.3%という結果を得られた。

自由記述形式でエスカレーターの安全な利用の促進についての意見を聴いたところ、全 168 件の意見が寄せられた。内容としては、歩行・片側空けに関しては「歩いたり走ったりするのは危険」、「歩く人のために片側を空けるのはおかしい。渋滞の原因にもなる」、「右側を空けて利用するのが当たり前で危険は感じない」といった意見、降り口付近での滞留に関しては「高齢者がゆっくりと降りる際に後ろがつまるのが怖い」といった意見、条例による規制に関しては「ある程度強制的なものがないと安全にはつながらない」、「条例化して罰則もあれば絶対守ると思う」、「歩くのを禁止するのはおかしい。急いでいるときは歩いてしまう」、「わざわざ条例を定めるほどのことではない」といった意見、「コロナ禍で手すりにつかまることに抵抗を感じる」といった意見、その他マナーやモラルの問題といった意見、慣習的な利用方法に関する意見、幅や速度等の機器自体の仕様や設置場所に関する意見、キャリーバッグやベビーカーの利用に関する意見等が寄せられた。

2-4 エスカレーターの利用実態及び利用者の意識についての分析

エスカレーターにおける事故は全国的には「踏段上での転倒」が多く、市内においても交通機関等で発生しているが、ショッピングセンターではカートに乗せたことによる事故も発生しているところである。

「踏段上での転倒」の原因の一つとして推測される「歩行利用」については、名古屋市内にも市民等から対策を求める声が届いており、市民意識調査からも「歩いて利用する人のために片側を空けること」について疑問や不満の声がうかがえる。

各種調査の結果から分析すると、現状、市内のエスカレーターの利用状況は「基本的には立ち止まって利用することが多いものの、急いでいるとき等は歩いてしまうという状態」であり、利用者の意識としては「歩行利用について危険だと感じているものの、急いでいるときは仕方がないと感じている状態」であると推測される。ただし、今回の議論の中で、「利用者の中には、自分が歩いて利用したところで、他人に迷惑はかけていないという認識が依然としてある」といった意見や、「エスカレーターを危険だと思っている人は少ないのでは」といった意見も出されており、エスカレーターは利用方法により事故発生の危険性があることについて、現状、人々の間で十分認識されている状態ではないと考えられる。

3 エスカレーターの安全な利用の促進に関する対策

3-1 エスカレーターを安全に利用するために重要な事項

対策の検討にあたっては、エレベーター協会、消費者庁及び国民生活センターの注意喚起情報から安全利用のための事項を列挙し、市民意識調査の結果を踏まえて重点を置くべき事項を絞っていくこととした。なお、参考とした注意喚起情報のいずれにおいても「エスカレーターの安全基準は踏段上に立ち止まって利用することを前提にしている」と明記されていることや、名古屋市が実施したエスカレーター製造事業者（保守・メンテナンス部門等）へのアンケート調査でも利用者の歩行・走行により安全性に影響があるとの回答があったことも踏まえて検討を行った。

以上、総合的に検討した結果、エスカレーターを安全に利用するための事項としては、以下の7項目を「**重要事項**」とすることが適当であると考ええる。

- ①踏段の上では立ち止まる
- ②降り口で滞留しない
- ③ベビーカー等（踏段1段分の幅から車輪がはみ出す大きさのもの。キャリーバッグ、カート、車いす、台車なども含む）は乗せない、キャリーバッグはしっかりと手で持つ
- ④手すりから外側へ顔や手、体を乗り出さない
- ⑤手すりにつかまる
- ⑥黄色い線の内側に立つ
- ⑦子どもの利用に関しては保護者が注意する（同じ段に乗せる、エスカレーター周辺で遊ばせない等）

また、7つの重要事項のうち、特に取組の必要性が高いと思われる①について、「**最重要事項**」とすることが適当であると考ええる。

3-2 取組の方向性

安全利用のための「重要事項」を利用者が実施するようになるためには、エスカレーターは利用方法によって事故発生の危険性があることの周知徹底のほか、子どもや高齢者、障害者等への配慮を始めとしたモラルの向上が重要である。また「最重要事項」については、特に重点的に取り組むことにより、エスカレーターの利用に関する暗黙のルール及び危険な慣習からの脱却を図るべきである。これら「重要事項」及び「最重要事項」を利用者に着実に根付かせるためには、意識啓発の取組はもちろんのこと、機器自体の仕様等のハード面での環境整備及びエスカレーター

周辺における注意喚起表示や声掛け等のソフト面での環境整備を併せて実施することが効果的であると考え。また、こうした取組の実施により、安全利用についての問題意識が高まり、最終的に、誰もが安心して安全にエスカレーターを利用できるよう、利用者の行動変容がもたらされることが望ましい。

(1) 意識啓発

意識啓発の具体的な手法については、現状、エスカレーター周辺の注意喚起表示が風景の中に埋もれてしまっていることを踏まえ、デザインの工夫等により視認性及び訴求力の向上を図るべきである。また、名古屋市におけるエスカレーターの利用者は市外から来る人が多く含まれることも推定されるため、市域全体で一体となって訴求していくことも効果的であると考え。また、日本語が読めない人にも注意喚起表示の内容を伝えるため、多言語表示やピクトグラム等により工夫されることが望ましい。

エスカレーターの安全利用についての意識を高めていくためには、エスカレーター周辺で利用者に対する注意喚起を行うだけでなく、広報媒体等を活用した情報発信を併せて実施し、安全利用についての知識を広く普及させることが効果的であると考え。情報発信にあたっては、事故の実例や高齢者・障害者等が感じている恐怖感、現状あまり認識されていないエスカレーターの危険性について周知するなど、内容や切り口を工夫することで興味を引き、関心を高めることが効果的であると考え。また、子どもの頃からの教育の中に、エスカレーターの安全な乗り方について盛り込む方法も考えられる。幼少期から教育を行うことで、安全利用についての意識を深く定着させることができるとともに、保護者である周囲の大人に対する啓発効果の波及も期待できると考える。

キャンペーンの実施も効果的であると考え。実施にあたっては、時期や場所を工夫して注目度を高めることにより、さらに広報効果が発揮され则认为。また、従来全国の鉄道事業者等により共同でキャンペーンが実施されており、現状名古屋市では交通局のみが参加している状況であるが、市として新たに参加することも1つの方法である。

意識啓発にあたっては、市から発信するだけでなく、市民からアイデアを募ることも効果的であると考え。例えばエスカレーターの安全利用についての標語やキャッチフレーズ等を広く募集することで、安全利用について考えるきっかけとすることができ、市民自身の意識の高揚につながると考える。

(2) 環境整備

環境整備について、ハード面の取組としては、例えば歩行によるすり抜けを防ぐために一人乗り幅のエスカレーターを整備することや、コロナ禍においても利用者が手すりにつかまりやすいよう、抗菌加工や消毒を施すことが挙げられる。ただし、一人乗り幅のエスカレーターについては、特に交通機関においては輸送効率の低下といった問題が発生し、手すりの抗菌加工や消毒については設備投資や人件費等の負担が発生すると考えられる。また、議論の中では、障害者によるエスカレーターの利用という視点として、乗り口への誘導である点字ブロックの整備といった課題が現状存在することが挙げられた。

また、ソフト面の環境整備としては、ビジュアルデザインによる行動変容という視点を取り入れ、創意工夫により、利用者に対し自然と安全利用を促すような手法で取り組むことが望ましい。他の自治体で行われている踏段上への足型マークの設置もその手法の一つであり、エスカレーター利用者の視線や行動を意識したものであると推測される。その他のビジュアルデザインの手法としては、エスカレーター本体に注意喚起シールを貼り付けて利用者の目に留まるようにすることや、エスカレーター周辺における注意喚起表示のデザインを専門の事業者や学生等による柔軟な発想により制作すること等が考えられる。また、ビジュアルデザイン以外の手法として、声掛けや音声放送等により「エスカレーターを歩きにくい空気感」を作り、心理的に働きかけるといった手法も効果的であると考えられる。名古屋市交通局が実施したアンケートでも、声掛けが効果的とみられるとの結果が得られている。

環境整備の取組については、管理者の協力が必要であったり、費用面や他の施策との兼ね合い等の課題もあるなど、市として取り組むにあたり様々なハードルが存在することは想像される。しかし、他の自治体において足型マークの試行設置や乗り口床面への表示等が既に実施されていることも踏まえ、エスカレーターの安全利用の促進に向け、市から管理者に働きかけを行ったり、支援策を講じるなどして、取組を進めるべきである。

(3) 広がりを持った取組とするための方策

名古屋市は、中部圏においてエスカレーターが特に多く設置されているまちであり、周辺市町村との間で人の移動がさかんなまちでもあることから、市域全体でエスカレーター周辺での注意喚起表示や安全利用のための環境整備を行うことで、市外から来る利用者に対しても働きかけができると考えられる。安全利用の促進を行うにあたっては、広報・啓発活動等において周辺市町村や愛知県と連携し、市内のみならず市外を含む広がりを持った取組とするべきである。

また、エスカレーターについては、消費者行政担当だけではなく、建築基準法令関係担当やバリアフリー等の福祉関係担当、市有施設の管理者等、市の組織の中で関係部署が複数存在するが、安全利用の促進にあたっては、市として一体となった取組をするべきである。

(4) その他

今回「最重要事項」とした「立ち止まって利用すること」について、埼玉県においては、罰則規定はないものの、条例により利用者に義務付けられている。条例の制定により人々の行動が変化するかどうかについて、施行前後の状況を観察すると一定程度効果はあったとみられるが、その要因としては、条例制定に加えて、PR シールやポスター等の配布といった管理者への支援や、各種広報媒体による啓発事業等も併せて実施したことによる相乗効果であると推測される。条例によって行動変容を促す手法については、その有効性についてよく考察するほか、市民意識や現状の利用実態も踏まえ、必要性について十分に検討される必要があると考える。

一方で、管理者等により様々な取組が行われているにもかかわらず、安全な利用方法が浸透していない現状を鑑みると、利用者が安全利用のために守るべきことやエスカレーターに関わる関係者の役割等を条例として定め、意識向上を図るとともに、関係者が一丸となって取組を進めていく方法もあると考える。

市の施策の具体的な検討にあたっては、他都市の取組例を参考にしながら、様々な手法を併用して相乗効果を高めていくことが重要である。また、施策の実施前後の効果の検証が行われるべきである。

4 おわりに

エスカレーターは市民のうち約9割が日常的に利用するものであり、誰もが安心して利用できるよう、安全な利用方法が徹底される必要があると考える。既に管理者等により様々な取組が実施されているところではあるが、行政として名古屋市も、管理者等と一体となりさらに気運を高めるとともに、利用者の安全利用が促進されるよう様々な取組を行うべきである。

長年の慣習となった行動を変えることは一朝一夕で実現できるものではないが、粘り強く継続的に取り組むことにより、エスカレーターの安全利用についての意識が人々の間に広く、また、一人ひとりの心に深く定着されることを期待する。

名古屋市消費生活審議会委員名簿

氏 名	役 職	備 考
石 原 一 秀	(公社)消費者関連専門家会議中部地区部会長	
岩 城 善 之	愛 知 県 弁 護 士 会 弁 護 士	
○小 木 紀 親	東 京 経 済 大 学 教 授	
小 田 奈 緒 美	金 城 学 院 大 学 准 教 授	
河 郷 丈 史	中 日 新 聞 社 編 集 局 生 活 部 記 者	
河 村 俊 明	(一社)テレコムサービス協会東海支部事務局長	
北野よしはる 吉 田 茂	名 古 屋 市 会 総 務 環 境 委 員 会 委 員 長	令和4年6月就任 令和4年6月退任
鬼 頭 浩	名 古 屋 市 商 店 街 振 興 組 合 連 合 会 副 理 事 長	
佐 野 い と よ	な ご や 消 費 者 団 体 連 絡 会 幹 事	
下 村 静 穂	市 民 公 募 委 員	
杉 浦 慶 子	市 民 公 募 委 員	
高 木 友 美	(公社)日本消費生活アドバイザー・コンサル タント・相談員協会消費者教育委員会委員	
◎田 口 義 明	名 古 屋 経 済 大 学 名 誉 教 授	
田 畠 多 津 子	名 古 屋 市 地 域 女 性 団 体 連 絡 協 議 会 副 会 長	
福 井 秀 明	日 本 貸 金 業 協 会 愛 知 県 支 部 事 務 長	
舟 橋 左 門	(公 社) 名 古 屋 市 食 品 衛 生 協 会 会 長	
穂 苅 智 恵	イオンリテール株式会社東海カンパニー人事総務部教育担当部長	
山 田 俊 彦 佐 藤 良 喜	(社福)名古屋市社会福祉協議会副会長兼常務理事	令和4年9月就任 令和4年9月退任
山 村 伸 人	名 古 屋 市 立 小 中 学 校 長 会 調 査 理 事	
若 林 慶 子	(公社)全国消費生活相談員協会中部支部副支部長	
◇浅 野 義 勇	(社福)名古屋市身体障害者福祉連合会理事	
◇姉 川 章 人	(一社)中部ブロック昇降機等検査協議会事務局次長	
◇清 水 か ほ る	内 閣 府 消 費 者 委 員 会 委 員	
◇鷹 英 樹	イオンリテール株式会社東海カンパニー人事総務部総務マネージャー	
◇長 尾 滋 男	(公社)名古屋市老人クラブ連合会常任理事	
◇東 浦 伸	名 古 屋 市 交 通 局 営 業 本 部 電 車 部 駅 務 課 長	
◇水 野 智 美	筑 波 大 学 准 教 授	
◇山 田 規 貴	(社福)名古屋市社会福祉協議会障害者差別相談センター長	

※五十音順敬称略、(公社)は公益社団法人、(一社)は一般社団法人、(社福)は社会福祉法人の略

◎は会長、○は会長代理、◇は臨時委員

エスカレーターの安全な利用の促進に関する小委員会委員名簿

氏 名	役 職
浅野 義勇	社会福祉法人名古屋市身体障害者福祉連合会理事
姉川 章人	一般社団法人中部ブロック昇降機等検査協議会事務局次長
石原 一秀	公益社団法人消費者関連専門家会議中部地区部会長
岩城 善之	愛 知 県 弁 護 士 会 弁 護 士
◎小木 紀親	東 京 経 済 大 学 教 授
清水かほる	内 閣 府 消 費 者 委 員 会 委 員
下村 静穂	市 民 公 募 委 員
杉浦 慶子	市 民 公 募 委 員
鷹 英樹	イオンリテール株式会社東海カンパニー人事総務部総務マネージャー
長尾 滋男	公益社団法人名古屋市老人クラブ連合会常任理事
東浦 伸	名古屋市交通局営業本部電車部駅務課長
水野 智美	筑 波 大 学 准 教 授
山田 規貴	社会福祉法人名古屋市社会福祉協議会障害者差別相談センター長

※五十音順敬称略

◎は委員長

審議経過

1 第91回名古屋市消費生活審議会

令和3年11月1日（月）

エスカレーターの安全な利用の促進について（諮問）

諮問事項を調査審議するため、エスカレーターの安全な利用の促進に関する小委員会を設置

2 第1回エスカレーターの安全な利用の促進に関する小委員会

令和4年2月24日（木）

- (1) 概要（経緯、今後の審議予定）
- (2) 名古屋市消費生活審議会における意見
- (3) エスカレーターにおける利用者災害（全国）
- (4) エスカレーターの設置状況（名古屋市分）
- (5) エスカレーターでの事故の状況（名古屋市分）
- (6) 他都市の取組状況
- (7) 今後の調査内容
- (8) 市民から寄せられた声

3 第2回エスカレーターの安全な利用の促進に関する小委員会

令和4年7月11日（月）

- (1) 背景・現状
 - ア 埼玉県における条例の制定及び関連する取組
 - イ 他都市の状況、関係団体等によるエスカレーターに関連する取組
 - ウ 名古屋市の状況
 - エ エスカレーターの利用実態
 - オ 名古屋市における設置台数
 - カ 災害の発生件数、原因（全国）
 - キ 名古屋市における事故の状況
 - ク エスカレーターの安全設計
 - ケ 手すりの抗菌加工
 - コ 市民から寄せられた声

(2) 課題・論点

- ア エスカレーターの利用方法
- イ 取り組む内容
- ウ 取り組みの手段・手法
- エ 周知の方法

4 第3回エスカレーターの安全な利用の促進に関する小委員会

令和4年8月26日（金）

(1) 背景・現状

- ア 市政アンケート結果

(2) 課題・論点

- ア 論点1：市民等がエスカレーターを安全に利用するために重要な事項は何か
- イ 論点2：エスカレーターの安全な利用の確保のためにどのような対策が必要か

5 第4回エスカレーターの安全な利用の促進に関する小委員会

令和4年9月20日（火）

エスカレーターの安全な利用の促進について（報告）（案）

6 第92回名古屋市消費生活審議会

令和4年10月14日（金）

エスカレーターの安全な利用の促進について（答申）（案）