							(二)		(三)
							釣合おもり側調速機		主索又は鎖
キャッチと過速スイッチの整合性の状況	キャッチの作動の状況	滑車の状況	取付けの状況	支点部の状況	かご側調速機との整合性の状況	キャッチの作動の状況	主索の径の状況	主索の素線切れの状況
目視により作動の順位を確認する。	作動の状況を確認する。	目視により確認する。	目視及び触診により確認する。	目視及び触診により確認する。	瞬間式回転速度計による釣合おもり側のキャッチの作動速度を測定し、かご側のキャッチの作動速度と比較する。	作動の状況を確認する。	乗降する頻度の最も高い階（以下「基準階」という。）から基準階の間にかごが位置又は減速開始位置から基準階に、主索がある場合にあっては、主索が綱車にかかる箇所等を目視により確認し、最も摩耗の進んだ部分の直径及び綱車にかからない部分の直径を測定する。	基準階から加速終了位置又は減速開始位置から基準階の間にかごがあり、主索が綱車にかかる箇所等を目視により確認し、最も摩耗の進んだ部分について目視により確認する。
キャッチの作動速度が過速スイッチの作動速度を下回ること。	キャッチが作動しないこと又は調速機用ロープが滑ること。	欠損又はき裂があること。	取付けが堅固でないこと。	イ　可動部の動きが円滑でないこと。 ロ　給油が不十分であること。	釣合おもり側のキャッチの作動速度がかご側のキャッチの作動速度が以下であること又は釣合おもり側のキャッチの作動速度がかご側のキャッチの作動速度の一・一倍を超えていること。	キャッチが作動しないこと又は調速機用ロープが滑ること。	イ　最も摩耗の進んだ部分の直径が綱車にかからない部分の直径と比較して九十パーセント未満であること。 ロ　最も摩耗の進んだ部分の直径が綱車にかからない部分の直径と比較して九十二パーセント未満であること。	イ　次に掲げる基準（以下「素線切れ要正判定基準」という。）に該当すること。 (1)　素線切れが平均的に分布する場合は、一よりピッチ内の素線総数が六十以下である場合にあっては二、六十を超え百二十以下である場合にあっては三、百二十を超える場合にあっては四に素線切れ総数に応じ鋼索一構成よりピッチ内の素線を超えて切れていること。 (2)　素線切れが特定の部分に集中する場合は、一よりピッチ内の素線総数が六十以下である場合にあっては二、六十を超え百二十以下である場合にあっては三、百二十を超える場合にあっては四に素線切れ総数に応じ鋼索一構成よりピッチ内の素線を超えて切れていること。 (3)　又は錆が著しい場合又は素線の切れが生じたなどの断面積が分かる断面積の十パーセント以下で構成よりピッチ内の素線を超えて切れていること。
							ロ　次に掲げる基準（以下「素線切れ要重点検判定基準」という。）に該当すること。 (1)　素線切れが平均的に分布する場合は、一よりピッチ内の素線総数が六十以下である場合にあっては二十四本を超え百二十以下である場合にあっては三十二本を超える場合にあっては四本を超えて切れていること。 (2)　素線切れが特定の部分に集中する場合は、一よりピッチ内の素線総数が六十以下である場合にあっては二十四本を超え百二十以下である場合にあっては三十二本を超える場合にあっては四本を超えて切れていること。 (3)　又は錆が著しい場合又は素線の切れが生じたなどの断面積が分かる断面積の十パーセント以下で構成よりピッチ内の素線を超えて切れていること。		