駅舎エレベーター

小泉喜彦*

要旨

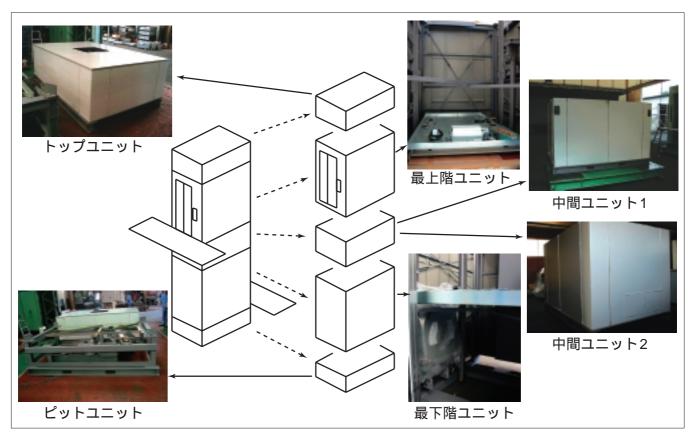
日本の鉄道は、都市部を中心に公共交通機関として非常に発達してきた。鉄道による旅客輸送量は全体輸送量(全体輸送量は鉄道、バス、乗用車、国内旅客船、国内航空の総輸送量を指す)の30~40%程度を占めていると言われており、鉄道に対する旅客輸送量の依存度は高く、公共性の高い移動手段と言える。つまり、多数の旅客が集散する駅舎もまた非常に公共性の高い施設と言える。

多くの駅舎は2階建で以上の建築構造となっている。そのためホーム階とコンコース階は上下に配置されるケースが多く,旅客の往来には上下移動が伴う。高齢化・高福祉化への対応が強く望まれる中,駅舎も例外ではなく,早急な対応が鉄道事業者に求められており,2000年11月には

「交通バリアフリー法」も施行された。

これら社会ニーズにこたえるためには、駅舎への昇降機の設置が必要となる。しかし多くの場合、既設駅舎への設置となるため、設置スペース及び旅客の通行スペース確保といった問題が発生し、昇降機導入の妨げとなっていた。そのため、鉄道事業者から昇降機メーカーに対して、導入性の良い昇降機の開発・製品化が望まれている。

三菱電機は、かかる問題を解決するため、 2方向出入口, 昇降路省スペース, ユニバーサルデザイン, 据付工期短縮を駅舎エレベーターの開発コンセプトに挙げて、利便性が高く、かつ多くの駅舎に設置・導入のしやすいレイアウト性の高いエレベーターの製品化を行った。



昇降路付きエレベーターの出荷形態

昇降路を複数のユニットに分割し、分割したユニットに巻上機、制御盤、かご床、かご天井、ガイドレール、おもり枠、緩衝器台、緩衝器等のエレベーター機器を工場出荷の段階で艤装(ぎそう)を施し、現地での搬入の手間を省いている。また、ユニット化することで駅舎構内の搬入(高さ制限による搬入経路制約)にも配慮している。

*稲沢製作所 11(627)