

エレベータージャーナル

ELEVATOR JOURNAL

No. 23

2019年1月発行

㊤ 一般社団法人日本エレベーター協会

CONTENTS

● クローズアップ

大手町プレイス（イーストタワー）
大手町プレイス（ウエストタワー）
東京ミッドタウン日比谷
長谷工南砂町駅前ビル
HULIC SQUARE TOKYO
丸の内二重橋ビル

● 昇降機業界で活躍する女性の紹介

エレ小町No.18
エレ小町No.19

● 昇降機業界で活躍する男性の紹介

エレ侍 No. 4

● 協会記事

平成 30 年度優秀施工者国土交通
大臣顕彰者及び平成 30 年度青
年優秀施工者土地・建設産業局
長顕彰者の紹介

● 昇降機 Column①

“地震、雷、火事、親父”考
—昇降機の「上座、下座」について—

● 読者からの寄稿

ミスターEのアメリカエレベーター情報
第 6 回「アメリカで聞いた怖い
エレベーターの話」

● 編集後記

クローズアップ



建物 外 観

大手町プレイス (イーストタワー)

村上 哲 也

(Tetsuya Murakami)

フジテック株式会社

首都圏統括本部

東ジョブ統括部

1. はじめに

昨年8月、独立行政法人都市再生機構とNTT都市開発株式会社が共同で開発する大手町二丁目地区第一種市街地再開発事業が完了し、「大手町プレイス イーストタワー」が開業しました(写真右)。

本事業は、大手町地区において都市再生緊急整備地域(大手町、丸の内、有楽町)の整備目標の一翼を担うことを目的として行われ、国内最高水準の通信環境の整備による国際的なビジネスセンターの機能強化、大手町地区の業務継続能力の向上、うるおいのある快適な都市基盤の創出を特徴としています。

神田方面に抜けるイーストタワーは、事務所、店舗のほか、エリア最大級となる約750㎡のホールを有し、大手町地区の国際カンファレンス機能を強化。グローバルにビジネス展開する企業の多様なニーズにフレキシブルに対応しています。

2. 建物概要

所在地：東京都千代田区大手町二丁目1番17から34

建築主：独立行政法人 都市再生機構

設計監理：株式会社 日本設計・NTTファシリティーズ JV

施工：株式会社 大林組

建築用途：店舗、事務所

敷地面積：約199,000㎡(街区全体)

延床面積：約152,000㎡

構造：鉄骨造

階床数：地下3階、地上32階

建屋高、軒高：149.070m

工期：2015年5月～2018年7月

竣工日：2018年7月31日

開業日：2018年8月1日

3. 昇降機設備

昇降機設備は、エレベーター 32台、エスカレーター 8台の計40台が納入されています。

オフィス用エレベーターの三方枠の見付けは、ステンレスパイプレーション仕上げの両端に鏡面仕上げを施し、ホールボタンが配置される中央のパイプレーション部には手垢防止対策をして、デザイン性と機能性を両立させています。

かご内は、側壁に突板練付不燃木板(ピアノ塗装)を採用しています。また、天井のガラスクロスと鋼板塗装仕上げの割付を背面パネルと床面まで連続させ、木のぬくもりのなかに奥行きを感じさせるデザインとなっています。

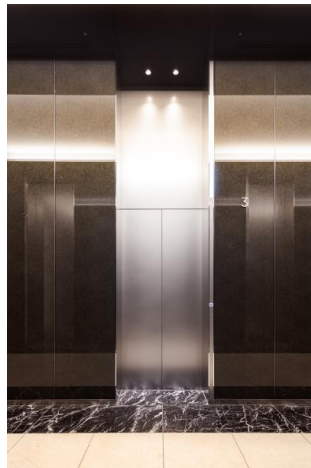
北エントランスにある一般用エレベーターは、昇降路壁が無いオープンタイプの展望用となっており、吹き抜け空間と一体感をもたせています。

東エントランスには1階から3階のロビーへの動線としてハイライズエスカレーターが設置されています。無人時微速運転で省エネに対応しているほか、スカートガード照明のライトアップにより、エントランスから建物奥へと誘う道標としての役割も担う移動手段となっています。

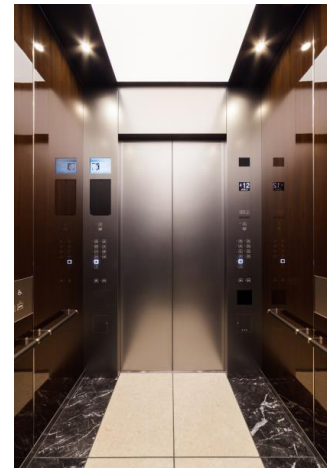
クローズアップ



オフィス乗用エレベーター 3階乗場



オフィス乗用エレベーター 3階乗場



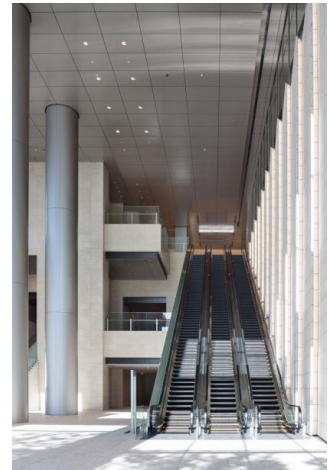
オフィス乗用エレベーター かが内



展望用エレベーター 3階乗場



展望用エレベーター かが内



ES-K1~3 エスカレーター

エレベーター仕様 (計 32 台)

号機	用途	制御方式	運転方式	積載質量 (kg)	定員 (名)	速度 (m/min)	台数 (台)	停止階床数 (サービス階)	メーカー	備考
B-A1~6	乗用	インバーター	全自動群管理方式	1800	27	150	6	9 (3, 5~12)	フジテック	B-A3車いす仕様
B-B1~7	"	"	"	1800	27	150	7	9 (3, 12~19)		B-B7車いす仕様
B-C1~7	"	"	"	1800	27	240	7	10 (3, 12, 19~26)		B-C4車いす仕様
B-D1~6	"	"	"	1800	27	240	6	9 (3, 12, 19, 26~31)		B-D6車いす仕様
B-E1	人荷用	"	乗合全自動方式	1600	24	180	1	35 (B3~B1, 1~32)		兼非常用
B-E2	"	"	"	3000	39	180	1	35 (B3~B1, 1~32)		"
P5, 6	乗用	"	全自動群管理方式	1150	17	90	2	5 (B2, B1, 1~3)		即時予報付車いす仕様
P7	"	"	乗合全自動方式	1000	15	60	1	4 (B1, 1~3)		展望用車いす仕様
V2	"	"	"	1050	16	90	1	4 (B1, 1~3)		

エスカレーター仕様 (計 8 台)

号機	形式	欄干意匠	速度 (m/min)	サービス階	階高 (揚程) (mm)	台数 (台)	メーカー	備考
ES-K1~3	S1000	透明ガラス	20/30	1-3	14, 000	3	フジテック	無人時微速運転付
ES-L	"	"	20/30	1-2	6, 000	1		"
ES-M1, 2	S600	"	20/30	1-2	5, 800	2		"
ES-N1, 2	"	"	20/30	2-3	8, 000	2		"

クローズアップ



建物外観

大手町プレイス (ウエストタワー)

家 城 貴 克

(Takayoshi Ieki)

株式会社 日立ビルシステム
東京昇降機施工本部 新設営業技術部

建物用途：事務所、店舗、カンファレンス、地域冷暖房施設、駐車場等

敷地面積：約 19,900㎡ (街区全体)

延床面積：約202,000㎡ (ウエストタワー)

構造：鉄骨造、鉄骨鉄筋コンクリート造

階床数：地下3階、地上35階

建屋高、軒高：163.355m (ウエストタワー)

新築工期：2015年5月～2018年8月

竣工日：2018年8月1日

グランドオープン：2018年9月25日

1. はじめに

明治以降、かつて大蔵省印刷局や通信総合博物館、東京国際郵便局などがあったこの地に、オフィス、商業施設などからなる超高層複合ビルとして、敷地面積約20,000㎡、延床面積354,000㎡という大手町最大規模の新街区、大手町プレイスが竣工しました。

国内最高水準のインターネットデータセンター、大手町エリア最大級のホールを備えた国際的なビジネスセンターの機能を強化するとともに、地域冷暖房施設のループ化、災害対応など同地区の業務継続能力の飛躍的な向上が実現しました。

「大手町プレイス」には、新たにできるビジネスプレイスとして、人・モノ・情報がグローバルにつながる「場」、パブリックスペースとして、建物にとどまらない面としてひろがる「場」、大手町という歴史と風格のある街に新たにできる「場」が人とつながり、地域とつながり、時とつながって、未来に広がっていくという思いが込められています。

2. 建物概要

所在地：東京都千代田区大手町二丁目1番17から34

建築主：NTT都市開発株式会社

設計・監理：株式会社 日本設計

施工：株式会社 竹中工務店

3. 昇降機設備

昇降機設備は、エレベーター42台、エスカレーター23台の合計65台が納入されております。

オフィス用エレベーターのかご内は、側板にアルミパネルを採用し、白色のパールをベースに特殊柄の塗装磨き仕上げを施し、立体感のある意匠としています。また、出入口側及びかごの四隅には、ステンレスヘアラインとビーズブラスト仕上げを採用しています。天井照明に、遮へい板を木目調の化粧シートとした間接照明を採用することにより、白色を基調とした中にも暖かみのある落ち着いた空間となっています。

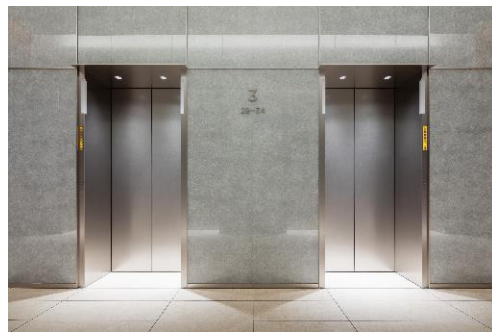
乗場意匠は、扉にステンレスバイブレーション仕上げを採用し、三方に見付け幅12mmの枠を用いて、壁のガラス目地と連続するデザインにすることにより、エレベーターホールと一体感のある空間となっています。

商業用エレベーターは、街区内外の人々が集い、自由に行き交い、思い思いに過ごすことができる往来空間に設置されています。出入口及びかご内にはステンレスバイブレーション仕上げを採用し、高級感のあるデザインになっています。

クローズアップ



オフィス エレベーターホール



オフィス エレベーター出入口



オフィス エレベーターかご内 (前)



オフィス エントランスホール



商業 エレベーターホール



オフィス エレベーターかご内 (後)

エレベーター仕様 (計 42 台)

バンク	号機	用途	制御方式	運転方式	積載質量 (kg)	定員 (名)	速度 (m/min)	台数 (台)	停止階床数 (サービス階)	メーカー	備考
オフィス	A1 ~ A4, A6 ~ A8	乗用	インバーター	全自動群管理方式	1900	29	180	7	10(3, 6 ~ 14)	日立	A1, A8 車いす仕様
	A5							12(B1, 1, 3, 6 ~ 14)			
	B1	"	"	"	1900	29	210	1	14(B1, 1, 3, 9, 13 ~ 22)		B4, B5 車いす仕様
	B2 ~ B8							7	10(3, 14 ~ 22)		
	C1, C2, C5, C6	"	"	"	1900	29	300	4	9(3, 14, 22 ~ 28)		C1 車いす仕様
	C3, C4, C7, C8							4	8(3, 22 ~ 28)		C8 車いす仕様
	D1 ~ D8	"	"	"	1900	29	240	8	8(3, 28 ~ 34)		D1, D8 車いす仕様
	A-E1	人荷用	"	群乗合全自動方式	1150	17	180	1	38(B3 ~ B1, 1 ~ 35)		兼非常用
	A-E2	"	"		3000	34	180	1	38(B3 ~ B1, 1 ~ 35)		"
	A-E3	"	"		乗合全自動方式	1150	17	180	1		38(B3 ~ B1, 1 ~ 35)
V1	乗用	"	"	1000	15	240	1	13(B1, 1, 3, 25 ~ 34)			
I1	"	"	"	1000	15	90	1	2(B1, 5)	車いす仕様		
商業	P1, P2	乗用	"	群乗合全自動方式	1000	15	90	2	5(B2, B1, 1 ~ 3)		
	P3	人荷用	"	乗合全自動方式	1350	20	60	1	3(B2, B1, 1)	"	
	P4	"	"	"	1500	23	45	1	2(B1, 1)		
	K1	"	"	"	1050	16	105	1	6(B3 ~ B1, 1, 2, 4)		

エスカレーター仕様 (計 23 台)

バンク	号機	形式	欄干意匠	速度 (m/min)	サービス階	階高 (揚程) (mm)	台数 (台)	メーカー	備考
オフィス	ES-A1 ~ A3	S1000	透明ガラス	30	1-3	14,000	3	フジテック	
商業	ES-B1 ~ B3	"	"	30	B1-1	6,500	3		
	ES-C1 ~ C3	"	"	30	(B2+2520)-B1	3,480	3		
	ES-D1, D2	S600	"	30	B2-(B2+2520)	2,520	2		
	ES-E1, E2	S1000	"	30	(B2+1400)-B1	4,600	2		
	ES-F1, F2	S600	"	30	B1-1	6,500	2		
	ES-G1, G2	S1000	"	30	B1-1	6,500	2		
	ES-H1, H2	"	"	30	1-2	6,000	2		
	ES-I1, I2	S600	"	30	1-2	6,000	2		
	ES-J1, J2	S1000	"	30	2-3	8,000	2		

クローズアップ



建物外観

東京ミッドタウン日比谷

有村和隆

(Kazutaka Arimura)

株式会社 日立ビルシステム

東京昇降機施工本部 新設営業技術部

1. はじめに

旧日比谷ビルディングと旧三信ビルディング跡地に、オフィスと商業施設などからなる大規模複合施設「東京ミッドタウン日比谷」が誕生しました。

「東京ミッドタウン日比谷」は、都心の広大な憩いの空間である日比谷公園、日生劇場や宝塚劇場などの劇場、帝国ホテル東京、ザ・ペニンシュラ東京などの国際的なホテルに隣接し、世界的な商業地である銀座地区、国際的なビジネス拠点である大丸有地区、そして官公庁が集積する霞が関地区などの結節点に位置しています。

建物外観はかつて日比谷にあった鹿鳴館で男性と女性がダンスするイメージから生まれた「ダンシングタワー」をデザインコンセプトに、外装には柔らかな曲線を取り入れ、オフィス共用部は主役であるオフィスワーカーが高揚感を得られる華やかな空間を演出しています。また商業施設部分は、「劇場空間都市」をコンセプトに、中世イギリスの劇場を彷彿させる3層吹き抜けのアトリウムは柔らかなカーブを描き、大人の魅力にあふれた明るく華やかな空間を創出しています。

2. 建物概要

所在地：東京都千代田区有楽町一丁目1番地2号

建築主：三井不動産株式会社

都市計画・基本設計・デザイン監修：株式会社 日建設計
実施設計・監理：KAJIMA DESIGN (鹿島建設株式会社)

施工：鹿島建設株式会社

建物用途：事務所、店舗、駐車場等

敷地面積：約10,700㎡

延床面積：約189,000㎡

構造：鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造

階床数：地下4階、地上35階

建屋高、軒高：191.46m

工期：2015年1月28日～2018年2月1日

竣工日：2018年2月1日

開業日：2018年3月29日

3. 昇降機設備

昇降機設備は、エレベーター52台、エスカレーター25台の合計77台が納入されています。

シャトル用の乗用エレベーターかご内は、背面側板に日本を代表する和紙アーティストの堀木エリ子氏の作品をガラスで挟み、裏側から光をあてています。天井全面を鏡面仕上げにすることによって、和紙作品が天井に映り込み、万華鏡のような華やかな空間を演出しています。

商業用の乗用エレベーターかご内は、側板に木目調シートを採用し、背面側板にはレトロなブラケット照明を設置しています。かご内および乗場出入口の扉は木目調シート上に、四角くり抜いたブロンズ色のカラーステンレスバイブレーション板を貼り付けたデザインとなっており、かご内、乗場とも落ち着いた雰囲気デザインになっています。

アトリウムに設置されたエスカレーターは、外装板を化粧シートで仕上げ、側面をブロンズ、底面をシャンパンシルバーで色を使い分けています。さらに底面には幾何学模様の樹脂パネルを設置し、間接照明で照らしています。また、落下物防止フェンスの支柱は、アンティーク品に見られるような経年変化を表現したエイジングブロンズ塗装を施しており、建物と調和したデザインになっています。

クローズアップ



シャトル エレベーターホール



シャトル エレベーターかご内 (背面側)



シャトル エレベーターかご内 (出入口側)



オフィスローカル エレベーターホール



オフィスローカル かご内

クローズアップ



アトリウム エスカレーター



商業 エレベーターホール



商業 エレベーターかご内

エレベーター仕様 (計 52 台)

バンク	号機	用途	制御方式	運転方式	積載質量 (kg)	定員 (名)	速度 (m/min)	台数 (台)	停止階床数 (サービス階)	メーカー	備考
シャトル	S-1, 4, 5, 8	乗用	インバーター	全自動群管理方式	3700	56	300	4	2 (1, 9)	日立	車いす仕様
	S-2, 3, 6, 7				4150	63	300	4	2 (1, 9)		車いす仕様
	L-1 ~ 4	乗用	インバーター	全自動群管理方式	1600	24	105	4	7 (9 ~ 15)		車いす仕様
	L-5 ~ 11	乗用	インバーター	全自動群管理方式	1800	27	180	7	10 (9, 10, 15 ~ 22)		車いす仕様
	L-12 ~ 19	乗用	インバーター	全自動群管理方式	1800	27	180	8	10 (9, 10, 22 ~ 29)		車いす仕様
オフィスローカル超高层	L-20 ~ 26	乗用	インバーター	全自動群管理方式	1800	27	300	7	8 (9, 10, 29 ~ 34)	車いす仕様	
貨物	K-1	人荷用	"	群乗合自動方式	2950	45	180	1	39 (B4 ~ B1, 1 ~ 35)	日立	兼非常用
	K-2				1150	17	180	1	39 (B4 ~ B1, 1 ~ 35)		兼非常用
VIP	V-1, 2	乗用	"	"	1150	17	180	2	38 (B4 ~ B1, 1 ~ 34)	日立	車いす仕様、兼非常用
バリアフリー	B-1	乗用	"	乗合全自動方式	1150	17	45	1	3 (8, 9, 10)	日立	車いす仕様
	B-2, 3	乗用	"	群乗合自動方式	750	11	90	2	4 (6 ~ 9)		車いす仕様
商業客用	R-1 ~ 3	乗用	"	全自動群管理方式	1350	20	105	3	10 (B3 ~ B1, 1 ~ 7)	日立	車いす仕様
	サービス	SV-1	人荷用	群乗合自動方式	1350	20	90	1	10 (B3 ~ B1, 1 ~ 7)		日立
SV-2		12 (B4 ~ B1, 1 ~ 8)						車いす仕様			
バリアフリー	B-3, 4	乗用	"	"	1350	20	60	2	7 (B1, 1 ~ 6)	日立	車いす仕様
	B-4	乗用	"	乗合全自動方式	750	11	45	1	2 (B1-3, 000, 1)		車いす仕様
"	B-5, 6	人荷用	"	群乗合自動方式	750	11	45	2	2 (正面: B1-3000、背面: B1)	日立	車いす仕様、2方向出入口
	P-1	乗用	"	乗合全自動方式	2000	30	60	1	3 (正面: B1、背面: 1, 2)		車いす仕様

エスカレーター仕様 (計 25 台)

バンク	号機	形式	欄干意匠	速度 (m/min)	サービス階	階高 (揚程) (mm)	台数 (台)	メーカー	備考
オフィスエントランス	ESC1, 2	S1000	透明強化ガラス	20, 30	9-10	6, 500	2	日立	無人時微速運転付
"	ESC3, 4	S600	"	20, 30	8-9	7, 500	2		無人時微速運転付
シネマ	ESC5, 6	S800	"	20, 30	5-6	6, 600	2		無人時微速運転付、スリム型
"	ESC7, 8	"	"	20, 30	4-5	5, 790	2		無人時微速運転付
"	ESC9 ~ 11	S1000	"	20, 30	3-4	5, 810	3		無人時微速運転付
商業	ESC12, 13	"	"	20, 30	2-3	5, 800	2		無人時微速運転付、勾配 35 度
アトリウム	ESC14, 15	"	"	20, 30	2-3	5, 800	2		無人時微速運転付
"	ESC16, 17	"	"	20, 30	1-2	7, 000	2		無人時微速運転付
"	ESC18, 19	"	"	20, 30	B1-1	6, 000	2		無人時微速運転付
オフィスエントランス	ESC20, 21	"	"	20, 30	(B1-3, 000) -1	9, 000	2		無人時微速運転付、スリム型
段差解消用	ESC22, 23	"	"	20, 30	(B1-3, 000) -B1	3, 000	2		無人時微速運転付
"	ESC24, 25	"	"	20, 30	(B1-3, 000) -B1	3, 000	2		無人時微速運転付、スリム型

クローズアップ



長谷工南砂町駅前ビル

HASEKO MINAMISUNAMACHI FRONT OF THE STATION BUILDING

建物外観

久間 里紗子

(Risako Kuma)

東芝エレベーター株式会社
東京支社 営業第三部

福田 尚樹

(Naoki Fukuda)

東芝エレベーター株式会社
東京支社 営業技術部

1. はじめに

JR東日本東京駅から電車で25分、東京メトロ東西線の南砂町駅からすぐの恵まれた立地、充実した商業エリアの南砂町駅前に、長谷工南砂町駅前ビルが竣工しました。緑豊かな永代通りに面した地上11階建てのオフィスビルです。軽やかな印象のカーテンウォールを用いた外観は、再開発が進むこのエリアに、新しい街並みを作り出しています。

また、自家発電設備や太陽光発電システム等、BCP機能が充実した高機能なオフィスビルとなっています。

2. 建物概要

所在地：東京都江東区新砂三丁目3番9号
 建築主：株式会社 長谷工コーポレーション
 設計監理：株式会社 長谷工コーポレーション
 エンジニアリング事業部
 施工：長谷工・株木 建設共同企業体
 建物用途：事務所
 敷地面積：2,461.87㎡
 建築面積：1,117.04㎡
 延床面積：10,596.48㎡
 構造：鉄骨造
 階床数：地上11階

建屋高、軒高：47.25m

工期：2016年11月～2018年7月

竣工日：2018年7月

3. 昇降機設備

昇降機設備は、乗用エレベーター3台、人荷用兼非常用エレベーター1台の計4台納入されています。

乗用エレベーターのかご内は壁面にエレベーターの保護も兼ねたマグネット式不燃メラミン化粧シートを採用しており、高級感のある落ち着いた空間となっています。

機能面ではリチウムイオン二次電池 SciB™ を搭載したバッテリーで停電時にも継続運転可能な仕様や、エレベーターの運行で発生した電力を建物に戻す回生電力機能など、高機能な建物に合わせた仕様になっています。

人荷用エレベーターは機械室なし非常用エレベーターを採用しており、省スペース化を実現しています。

基本設計段階からBIMを活用した打合せを取り入れ、3Dモデルで建物との整合や干渉チェック及び建物の動線を考慮した乗場ボタンの設置位置の検証など最先端の技術で品質、生産性の向上や意思決定の迅速化を実現しました。

「SciB™」：東芝が開発した高性能・高機能の二次電池です。

クローズアップ



乗用エレベーター 乗場



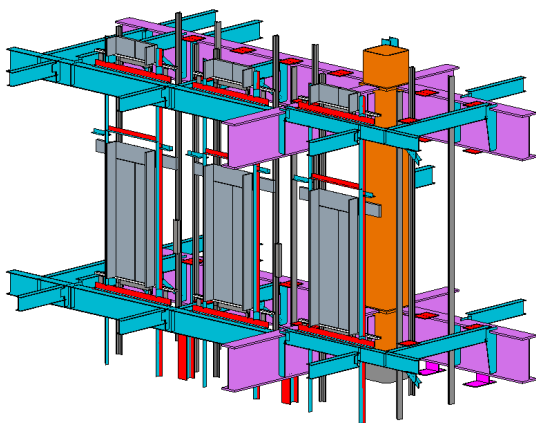
乗用エレベーター 乗場



乗用エレベーター 乗場



乗用エレベーター かご内



乗用エレベーター BIMモデル



乗用エレベーター BIMモデル 乗場

エレベーター仕様 (計4台)

号機	用途	制御方式	運転方式	積載質量 (kg)	定員 (名)	速度 (m/min)	台数 (台)	停止階床数 (サービス階)	メーカー	備考
1	乗用	インバーター	全自動群管理方式	1000	15	105	1	11 (1~11)	東芝	車いす仕様
2	〃	〃		1000	15	105	1	11 (1~11)		〃
3	〃	〃		1000	15	105	1	11 (1~11)		〃
4	人荷用	〃	乗合全自動方式	1700	26	105	1	11 (1~11)		兼非常用

クローズアップ



HULIC SQUARE TOKYO

建物 外 観

高 橋 昌 宏

(Masahiro Takahashi)

株式会社 日立ビルシステム

東京昇降機施工本部 新設営業技術部

1. はじめに

『HULIC SQUARE TOKYO』は、銀座、日比谷、有楽町の結節点としてのエリアを創出してきた旧『ニュートーキョービルディング』跡地及び周辺敷地を含む再開発プロジェクトとして、2018年10月に開業しました。

東京メトロ銀座駅、日比谷駅から徒歩1分、JR東日本、東京メトロ有楽町駅から徒歩3分の晴海通りに隣接する利便性、視認性の高い場所に立地します。地上4階から13階のホテル『ザ・ゲートホテル東京 by HULIC』と、地下1階から地上3階の商業施設からなる建物となっています。

建物の外観は「水辺」と「柳」の揺らぎをイメージし、銀座、有楽町エリアの新たなランドマークとなっています。

2. 建物概要

所在地：東京都千代田区有楽町二丁目3番3号

建築主：ヒューリック株式会社

設計・監理：株式会社 三菱地所設計

施工：株式会社 大成建設

建物用途：ホテル、商業

敷地面積：1,530㎡

延床面積：15,782㎡

構造：鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造

階床数：地下2階、地上13階、塔屋

建屋高、軒高：56.7m

工期：2016年8月～2018年10月

竣工日：2018年10月31日

開業日：2018年12月14日

3. 昇降機設備

昇降機設備は、エレベーターが10台（商業部分3台、ホテル部分5台、人荷共用2台）と小荷物専用昇降機が1台納入されています。

地下1階の東京メトロの連絡通路と商業施設内を結ぶエレベーター、及び商業施設内に設置しているエレベーターのかご内は、天井に全面ガラスクロス、出入口部分をステンレスパイプレーション、側板部分は黒色カーボン調の化粧シートで意匠を統一しています。

1階エントランスと4階ホテルロビーとを結ぶホテルシャトルエレベーターは、かご天井照明に電球色のダウンライト、背面側板にはライン照明を配置し高級感のある意匠となっています。

ホテルローカルエレベーターのかご内は、天井照明にダウンライトを2灯、出入口部分にはカラーステンレスパイプレーション、側板部分には木目調の化粧シートとなっており、トーンを落とした落ち着いた意匠となっています。

クローズアップ



ホテルシャトルエレベーター1階乗場



ホテルシャトルエレベーターかご内



ホテルローカルエレベーターかご内



ホテルシャトルエレベーター4階乗場



ホテルローカルエレベーター4階乗場

エレベーター仕様 (計 10 台)

バンク	号機	用途	制御方式	運転方式	積載質量 (kg)	定員 (名)	速度 (m/min)	台数 (台)	停止階床数 (サービス階)	メーカー	備考
店舗	1	乗用	インバーター	乗合全自動方式	900	13	105	1	4 (B1,1~3)	日立	車いす仕様
ホテルシャトル	2,3	〃	〃	群乗合全自動方式	1000	15	105	2	2 (1,4)		〃
人荷共用	4	人荷用	〃	乗合全自動方式	1150	17	105	1	16 (B1,B2,1~13,PH)		車いす仕様、兼非常用
人荷共用	5	〃	〃	〃	900	13	120	1	11 (B2,4~13)		〃
ホテルローカル	6~8	乗用	〃	全自動群管理方式	900	13	105	3	10 (4~13)		車いす仕様
店舗	9	〃	〃	乗合全自動方式	900	13	60	1	4 (B1,1~3)		〃
店舗	10	〃	〃	〃	900	13	60	1	3 (B 1,1,2)		〃

小荷物専用昇降機仕様 (計 1 台)

	号機	用途	制御方式	運転方式	積載質量 (kg)	速度 (m/min)	台数 (台)	停止階床数 (サービス階)	メーカー	備考
—	11	フロア型	インバーター	相互階押しボタン方式	500	30	1	2 (4,5)	日立	

クローズアップ



建物外観

丸の内二重橋ビル

長竹朝久

(Tomohisa Nagatake)

野本英明

(Hideaki Nomoto)

三菱電機株式会社
ビル事業部 昇降機営業技術部

1. はじめに

水と緑の景観が広がる皇居外苑と、ビジネスの中心地でありながら商業文化色の濃い銀座、日比谷、有楽町に近接したエリアに、「富士ビル」「東京商工会議所ビル」「東京會館ビル」の3棟一体建て替えによる『丸の内二重橋ビル』が完成しました。

本建物は、低層部に100年以上にわたり丸の内でも活動する東京商工会議所や、大正時代より続く国際社交場として愛される東京會館を構えることによる、歴史を紡いできた高い「格式」と、商業、文化の香り漂う「華やかさ」の両面性を特徴としています。

東京商工会議所エリアには、事務局、会議室のほか最大500席の国際水準のホールを整備、また、東京會館エリアは地区最大級のバンケットを整備することで、国際会議や展示会の開催等、国際競争力の強化を図ります。

また、地下1階から2階にわたる商業ゾーン「二重橋スクエア」によって、複合施設が軒を連ねる丸の内仲通りの賑わいが更に活性化することが期待されます。

2. 建物概要

所在地：東京都千代田区丸の内三丁目2番3号

建築主：三菱地所株式会社、東京商工会議所、株式会社東京會館

設計監理：株式会社三菱地所設計
日建設計コンストラクション・マネジメント株式会社
(東京會館専有部)

施工：大成建設株式会社

建築用途：事業所、会議場、バンケット、店舗、駐車場等

敷地面積：約9,900㎡

建築面積：約8,400㎡

延床面積：約174,000㎡

構造：鉄骨造、鉄骨鉄筋コンクリート造

階床数：地下4階、地上30階、塔屋2階

建屋高、軒高：約150m

工期：2015年11月16日～2018年10月15日

竣工日：2018年10月15日

3. 昇降機設備

昇降機設備は、エレベーター44台、エスカレーター14台が納入されています。

オフィス用エレベーターのうち低層8台、中層8台、高層7台の計23台には、セキュリティーシステムと連動した行先予報システムを導入しています。このシステムは、エレベーターの乗車前に行き先階を登録することにより、同じ行先階の利用者を同じエレベーターへ案内し、エレベーターの運行を効率的にするシステムです。

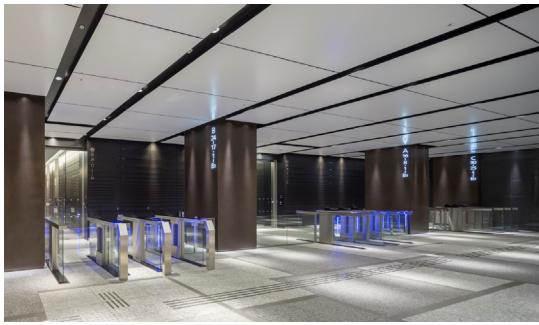
オフィス用エレベーターのかご内は、かご戸と壁がステンレスバイブレーション仕上と黒を基調とした化粧シート、天井は黒色の鋼板塗装仕上(ツヤ消し)にダウンライトと、オフィスらしい落ち着いた意匠にしています。

1階の乗場意匠は、幕板と戸が面一のステンレスバイブレーション仕上、三方枠は大枠のステンレスバイブレーション仕上というシンプルなデザインであり、重厚感のあるエントランスロビーを一層引き立てています。

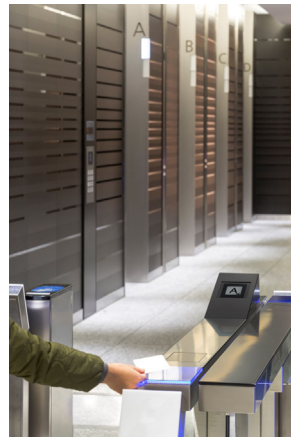
東京會館エリアのエレベーターのかご内はカラーステンレスバイブレーション仕上と不燃木練付を基調とし、開放感のある高天井(2.8m)のスリット照明に加えブラケット照明も設置し温かみがあり高級感漂う空間を作り出しています。

エスカレーターは外装パネルをエレベーターと同様カラーステンレスバイブレーション仕上とし館内の趣と調和した意匠にしています。

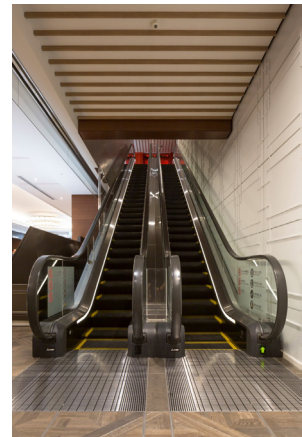
クローズアップ



オフィス用1階エレベーターホールロビー



1階セキュリティゲートと乗場



商業用エスカレーター



オフィス用エレベーターかご内



オフィス用一般階乗場



東京會館エリア 1階エントランスホール

エレベーター仕様 (計 44 台)

棟	バンク	号機	用途	制御方式	運転方式	積載質量 (kg)	定員 (名)	速度 (m/min)	台数 (台)	停止階床数 (サービス階)	メーカー	備考
全体共用エリア	オフィス用	0-1 ~ 8	乗用	インバーター	全自動群管理方式	1800	27	210	8	0-1, 2:14 (B3 ~ B1, 1, 8 ~ 17) 0-3 ~ 8:12 (B1, 1, 8 ~ 17)	三菱	セキュリティ連動行先予報システム付 2台車いす仕様
	"	0-9 ~ 16	"	"	"	1800	27	240	8	0-15, 16:12 (B3 ~ B1, 1, 17 ~ 24) 0-9 ~ 14:10 (B1, 1, 17 ~ 24)		"
	"	0-17 ~ 23	"	"	"	1800	27	300	7	0-17, 18:11 (B3 ~ B1, 1, 24 ~ 30) 0-19 ~ 23:9 (B1, 1, 24 ~ 30)		"
	"	0-31, 32	"	"	群乗合全自動方式	1150	17	105	2	6 (B3 ~ B1, 1, 5, 6)		車いす仕様
	"	E-1	人荷用	"	乗合全自動方式	2150	30	180	1	35 (B4 ~ B1, 1 ~ 30, R)		兼非常用
	"	E-2	"	"	"	1150	17	180	1	34 (B4 ~ B1, 1 ~ 30)		"
	"	E-3	"	"	"	1150	17	90	1	11 (B4 ~ B1, 1 ~ 7)		"
	商業用	L-1, 2	乗用	"	群乗合全自動方式	1600	24	105	2	6 (B3, B1, 1, 2, 5, 6)		車いす仕様
東京商工会議所エリア	地下接続用	P-1	"	"	乗合全自動方式	1000	15	90	1	3 (B2, B1, 1)	"	
	-	S-1 ~ 4	"	"	全自動群管理方式	1600	24	105	4	8 (B2, B1, 1 ~ 6)	東芝	S-1, 2号機: 車いす仕様
東京會館エリア	-	S-5	人荷用	"	乗合全自動方式	1600	24	105	1	8 (B2, B1, 1 ~ 6)		"
	-	TK-1, 2	乗用	"	全自動群管理方式	1600	24	105	2	9 (B3 ~ B1, 1 ~ 5, 7)	三菱	車いす仕様
	-	TK-3, 4	"	"	"	1450	22	105	2	7 (B1, 1 ~ 5, 7)		"
	-	TK-5, 6	人荷用	"	乗合全自動方式	1050	16	105	2	9 (B3 ~ B1, 1 ~ 5, 7)		"
	-	TK-7	"	"	"	1600	24	105	1	9 (B3 ~ B1, 1 ~ 5, 7)		"
-	TK-8	"	"	"	1000	15	105	1	7 (正面: B3, B2 背面: B1, 1 ~ 4)	2方向出入口		

エスカレーター仕様 (計 14 台)

棟	エリア	号機	形式	欄干意匠	速度 (m/min)	サービス階	階高 (揚程) (mm)	台数 (台)	メーカー	備考
全体共用エリア	商業用	ESC-A1, 2	S1000	ガラス	30	B2-B1	4100	2	三菱	自動低速待機運転
	"	ESC-B1, 2	S1000	"	30	B1-1	5600	2		"
	"	ESC-C1, 2	S600	"	30	B1-1	5600	2		"
	"	ESC-D1, 2	S600	"	30	1-2	5600	2		"
東京會館エリア	-	TK-ESC1, 2	S1000	"	30	B1-1	5600	2	三菱	"
	-	TK-ESC3, 4	S1000	"	30	1-2	5600	2		"
	-	TK-ESC5, 6	S1000	"	30	2-3	5300	2		"

昇降機業界で活躍する女性の紹介

Ele-Komachi  エレ小町 No.18

1. プロフィール

名 前：建石 さや子
 な ま え：たていし さやこ
 会 社 名：東芝エレベータ株式会社
 所 属 部 署：関西支社 営業技術部
 営 業 技 術 第 二 グ ル ー プ
 職 種：計画設計
 入 社 年 度：2000年度



2. 担当業務について

私は計画設計業務を行っています。

計画設計とは、建物の中で昇降機に割り当てられたスペースの中に、お客さまから要望された昇降機設備を乗場ボタン等の意匠品を含めて最適にレイアウト設計していく業務です。昇降機の機械的な知識と建築図の読解力、それらを社外のお客さまや次工程の作業員に分かりやすく伝えるための作図能力が必要とされます。

求められる範囲は広く、どこまで身に着ければ「一人前」になれるのか不安になる時もありました。そのような時に「幅広く興味をもって自分のフィールドを広げるように」と先輩から助言され、今もその言葉を胸に何事にも興味を持って知識を吸収し、置かれた場所で必要とされる人材になれるよう努めています。

これからも自己研鑽に励みつつ後輩への技術の伝承にも心を配りたいと思います。

3. 趣味など

ホットヨガを初めて8年になります。毎日パソコンに向かい同じ姿勢で細かい作業をしており、運動不足解消を目的に始めました。大量の汗と同時に心身の疲れも流れ落ちていくように感じ、今は運動不足解消よりも心のリフレッシュを目的に続けています。

昨年からは本の修復講座にも通い始めました。本好きが高じ、図書館で壊れた本の修復作業をしているのを目にしてから興味を持ち、通い始めました。修復作業という技術的なことだけでなく、書物そのものの構造や製本の種類にいたるまで詳しく教わっています。修復作業はすべての工程が手作業で進み、パソコン作業の日々の業務と正反対な点も新鮮に感じながら楽しく学んでいます。将来的には身に着けた知識と技術を活かしてボランティア活動に参加することを目標に励んでいます。

4. 読者へのメッセージ

仕事に励むのも趣味を楽しむのも、心身の健康があつてこそだと思います。心と体を良好な状態に保つために忙しい日々であるほど休息を取るように心がけています。良質な食事と睡眠を摂り、休日には趣味を楽しみながらストレスを発散し、常にフレッシュな状態でありたいです。

5. 上長のコメント

お客様の視点を主体にした最良の設計を日々模索しながら対応しています。時には、現場の声を確認するために打合せに同行するなど自らのモチベーションを維持し続けていると感じます。趣味も含め、こだわりある人生を邁進中であり微力ながら後押しできればと思います。

昇降機業界で活躍する女性の紹介

Ele-Komachi  エレ小町 No.19

1. プロフィール

名 前：小嶋 幾栄
 な ま え：こじま いくえ
 会 社 名：三菱電機ビルテクノサービス株式会社
 所 属 部 署：首都圏第二支社
 立川支店 営業課
 職 種：営業技術（営業設計）
 入 社 年 度：1996年度



2. 担当業務について

私は、入社後、昇降機の保守を経験し、現在の営業技術業務に従事してから19年が過ぎました。現在の職務は、支店における昇降機リニューアル物件の受注前設計業務及び営業商談時の技術的サポート、昇降機工事、仕様変更の見積積算等です。4年前までは、支社に所属しており、大口物件（多台数の昇降機が納められている現場）や官公庁物件を中心に受注から竣工までの設計業務を担当していました。

ゼネコンや設計事務所との打合せが多いため、女性だからと軽視されないよう、常に新商品や建築基準法の知識を身に付けスキルアップを目指しています。また、私の思い込みやミスにより、工事遅延や材料再手配等、お客様や社内関連部門に迷惑を掛けたくないよう、慎重に発言し、行動するよう心掛けています。

3. 趣味など

私はお酒が好きで、ほとんど休肝日が無いため、健康な体づくりを目的に、週末の早朝に7km程度ジョギングをしています。その効果で、最近風邪を引かなくなりました。また、ジョギングはストレス解消にもなるため、走れないと逆にストレスが溜まるようになってしまいました。今後、市民マラソン大会にも出場したいと思っています。

その他、3年前から建築関連の奥深さに興味を抱き、日常業務に非常に役立つこと、また将来、自分で設計した家を建ててみたいとの思いから建築士の資格取得に向け勉強中です。

4. 読者へのメッセージ

現在は、ゼネコンや官公庁の顧客にも女性の方を頻繁に見かける事があり、心強く感じます。

昇降機業界は、物件によって労働時間が増加することがあり、大口物件を担当していた時期は、徹夜や休日出勤が度々ありました。そのため、家庭との両立は難しい面があると思いますが、苦勞した物件が竣工した時の、職場や周りから労いの声や完遂した職務に対する評価をいただくことが、私自身のモチベーションアップになっています。これからも女性が多くの場面で活躍する事で、それぞれの立場を尊重し支えあう活気のある職場を目指して精進していきます。

5. 上長のコメント

昇降機業界での女性の活躍は、業界のイメージアップにつながり、また、職場に活気を与える良い刺激になります。女性が働く上では、精神的、肉体的にも大変な業界であり、当社においても仕事の進め方や環境に課題はあると思います。これからも職場のみんなでサポートしていきますので、引き続き活躍してくれることを期待しています。

昇降機業界で活躍する男性の紹介

Ele-Samurai



エレ侍 No.4

1. プロフィール

名 前：宮嶋 航平
 な ま え：みやじま こうへい
 会 社 名：東芝エレベータ株式会社
 所 属 部 署：東京支社 建設部
 工事技術第三グループ
 職 種：工事担当
 入 社 年 度：2014年度



2. 担当業務について

私の業務は、新設工事におけるさまざまな現場においてエレベーターの資材をどのように搬入、施工していくか計画し、安全に実施できるよう現場を管理する工事担当業務です。安全で高品質な昇降機をお客様に引き渡すための重要なセクションだと思っています。責任重大な業務ですが、工事完了後の達成感はひとしおです。

初めて自分が担当した現場では、打合せを上手く進めることができず、また資材搬入等の計画に戸惑い、大変苦労したことは忘れられません。竣工したエレベーターに乗るお客様の笑顔を見た時は、言葉が出ないほどの達成感と安堵に満たされました。

今でもその物件の前を通ると、あの時感じた気持ちを鮮明に思い出します。言葉に表せられない気持ちや達成感が私の思う工事担当業務のやりがいであり、私の財産

です。

工事担当業務を任命された時に掲げた第一目標の「東京五輪に関わるプロジェクトに携わる」に現在携わっています。必ず成功させるために、取り組むことはもちろんですが、今後日本を代表する大型プロジェクトを任せられる人材となり、建設部門を担っていきたいと思います。

3. 趣味など

私の趣味は魚釣りです。

魚釣りは、仕掛けも作れない、エサも触れない、魚も触れないところから始めましたが、堤防や海釣り施設で経験を重ね、少しずつ慣れてきました。現在はより大きな魚を求め、船で沖に出ることが多くなりました。自分で釣ったヒラメやカンパチを見様見真似で捌いた刺身は格別です。

4. 読者へのメッセージ

「義をみてせざるは勇無きなり」

上司に教えていただいた言葉です。今そこに人として行動しなければならぬことがあるのに、その場を見て見ぬふりをするのは、真の勇気がないからであるという意味です。工事現場は常に危険と隣り合わせであり、1つ1つの不安全行動が労働災害につながってしまいます。「なぜあの時見逃してしまったのかと」後悔だけはしないよう、また自分の現場で悲しい災害を絶対に発生させないよう、私は真の勇気をもって現場の安全を管理していきます。

5. 上長のコメント

若手であるが業務に対し情熱があり、首都圏でスキルを積み上げて、将来の建設部門を牽引していく人財と信じています。更なるスキルアップを図り今後の活躍に期待しています。

協会記事

平成30年度優秀施工者国土交通大臣顕彰者及び 平成30年度青年優秀施工者土地・建設産業局長 顕彰者の紹介

平成30年度優秀施工者国土交通大臣顕彰及び平成30年度青年優秀施工者土地・建設産業局長顕彰式典が2018年10月5日（金）にメルパルクホール（東京都港区芝公園2-5-20）において開催され、昇降機業界から当協会推薦で優秀施工者国土交通大臣顕彰者として2名の方が、また青年優秀施工者土地・建設産業局長顕彰者として1名の方が顕彰されましたので、ご紹介いたします。

優秀施工者国土交通大臣顕彰（建設マスター：対象者は40歳以上60歳以下の者）は、建設産業の第一線で「ものづくり」に直接従事している建設技能者の中から、特に優秀な技術、技能を持ち、後進の指導、育成などに多大な貢献をしている方を国土交通大臣が顕彰する非常に荣誉なものです。2018（平成30）年度は422名の方が顕彰されました。

なお、優秀施工者国土交通大臣顕彰は1992（平成4）年に創設され、この27年間で今回顕彰された2名の方を含め52名の方が当協会推薦で顕彰されております。

また、青年優秀施工者土地・建設産業局長顕彰（建設ジュニアマスター：対象者は39歳以下の者）は、2015年度から設けられた顕彰で、優秀な技術、技能を持ち、今後更なる活躍が期待される青年技能者として101名の方が今回顕彰されました。

顕彰された方々には今後のますますのご活躍を期待いたします。

【顕彰者の紹介】

○優秀施工者国土交通大臣顕彰

1. 山下 次郎 殿

東芝エレベータエンジニアリング株式会社の職長として、長年にわたり東芝エレベータ株式会社製の昇降機の据付工事に従事されています。特に高い技術力が要求される特注高速エレベーターから規格型エレベーター更にはエスカレーターにいたるまで幅広く施工されており、後進の指導を含め、常に安全に配慮するとともに据付品質の高い製品をお客様に提供されてこられました。

2. 渡邊 英昭 殿

株式会社木下輸送機の職長として、長年にわたり株式会社日立ビルシステム製のエレベーターの据付工事に従事されています。特に大型複数台設置物件を数多く施工されており、後進の指導を含め、常に安全に配慮するとともに据付品質の高い製品をお客様に提供されてこられました。

協会記事



山下 次郎 殿



渡邊 英昭 殿

○青年優秀施工者土地・建設産業局長顕彰

1. 山田 英夫 殿

菱電エレベータ施設株式会社職長として、三菱電機株式会社製のエレベーターの据付工事に従事され、優秀な技術、技能で据付品質の高い製品をお客様に提供されております。

今後、ますますのご活躍が期待されます。



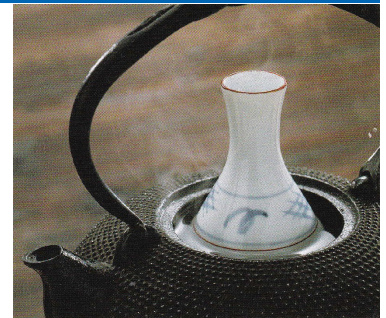
山田 英夫 殿

昇降機 Column ①

“地震、雷、火事、親父”考

— 昇降機の「上座、下座」について —

■ コラムニスト、エスカレーター技術研究家 齋藤 忠一



■ 「上座、下座、横座」のこと

〈新年、明けましておめでとうございます〉と挨拶したら、それなりの似たような返事があるのは表題に掲げた4つのうちの人間だけだろう—その他3つには、新年の挨拶などご遠慮申しあげたい。

親父…世の中で怖いもの4点セットのうち“地震、雷、火事”に匹敵するほど“親父”は怖いもの、と言われた時代の言葉とされている。

ここは4つ目の“親父”の前に副詞の「かつて」を置き、辞書 広辞苑の「日常、人々の恐れるものを順に列挙するという語」に従うことにしよう。

親父と言えは一筆者の子供時代、政治家だった父の指定席は、“横座”と称する「囲炉裏の奥正面。上座、亭主座とも言う」(辞書)であった。そして、囲炉裏の中央には、天井から吊るされた高さ調整式の“自在鉤(かぎ)”と称する竿の真下に鉄瓶と徳利1本…家族もそこを避ける、恐れ多い“指定席”だった記憶があります。

小欄の初回は、昇降機の「上座、下座」について述べてみたいと思う。

■ 昇降機、それぞれの違い

昔、職場の朝礼で「エレベーターの『上座、下座』」の話が出たことがある—その時、教わった正解は「下座(目下)は操作盤の前、上座はその真うしろ」、4人での上座は操作盤に向けて「奥の右が1番、その左が2番、前列左が3番目」という順番。

この場合、下座の人は少し(斜め)に向けて、「上座にお尻を向けないう」に、がおススメ。

こうしたマナーは、タクシー利用時も同じことで、上座は運転手の真うしろ、下座は後部席の左、次が真ん中、その次が助手席という順になる。

一方、ややこしいのはエスカレーターの場合で上り運転はお客様が先、下り運転はお客様があとに乗り込むように案内する—約200mmの段差が分かれ目で、上下方向どちらの場合も、目線が下になる方が下座となる(この利用状態は、上座の人を支え、守る安全上の意味もある、という)。

■ この際、片側歩行も片側空けもやめよう

ここで、世の紳士淑女に是非提案しておきたい。「エスカレーターの階段を歩くかどうか、エスカレーターの片側を空けて乗るかどうか」の議論はもう“オシマイ”に、ということ。

エスカレーターの「上座、下座」論は、人間関係をスムーズに運ぶマナーではありますが、利用者の「安全面での功罪はなし」、階段歩行とか片側空けは「安全上の功罪あり、時に不便、危険をとまなう」大きな違いがあります。

「不便」の方は「肉体的事情で、例えば右手しか使えない人は右側に立って『手すり』をつかむしかない」訳で、「関東は左、関西は右」など関係なし—そうしないと、理想とする「ノーマライゼーション(体が不自由でも普通の生活ができる)社会の考え方」に反してしまう。

また「危険」の点では、「片側立ち」の人に対して無謀にも「どけ！」などの暴言(精神的な苦痛)を吐いたり「ぶつかる」「接触して倒す」など、正しく乗っている人に対して直接的な危害を及ぼす心配があります。

余談ながら、東京駅で東海道新幹線に乗り、新大阪駅に降り立った時の“頭と行動の切り替え”もまたなかなか難しく、ためらうものです。

■ 最後に、最近の“父親”考

この数年、われわれ人間が間借りしている大家の“地球”が何だかおかしい—一年々多発する災害でいったい何人の命を奪えば済むのか…昔と変わらず雷も火事も怖い。妙にやさしくなったのは“親父”だけではなからうか。そんな気がしてならない。

広辞苑に「親父：父親を親しんで呼ぶ言葉」とあるが、子どもの呼び方が「お父さん」から「オヤジ」に変わるまでの数年の間、「おとう」の時期があります。自分は「おい！」とか「〇×」とか呼び捨てにされるのに、父親にだけ「さん」付けは不公平、との反抗心であろうか。

その点、母親はいつまでも「お」や「さん」付けのようであらやましい…普通の呼び方で「おかあさん」、悪くても「おっかあ」か「おふくろ」。

【筆者の紹介】：編集委員会

齋藤忠一氏は、主としてエスカレーターの開発設計を担当された技術者です。

標題の“コラムニスト”については、現在、鉄道系雑誌などに月数本のコラムを連載中。その中の〈筆者紹介〉に「秋田県出身。高校時代、詩集『青春の星』で詩壇デビュー。地方紙の年鑑に『純粋な詩心に期待』と残っています。

同じく“エスカレーター技術研究家”については、当協会委員歴約20年を含む、エスカレーター技術職半世紀ののち、“技術研究家”として多分野で活躍中です。

今後、しばらくの間「昇降機の“雑学”」、特にエスカレーターの「こぼれ話、面白話」について寄稿していただく予定です。ので、ご期待ください。

読者からの寄稿 <<ミスターEのアメリカエレベーター情報>>

第6回「アメリカで聞いた怖～いエレベーターの話」

こんにちは。ミスターEです。第6回は真冬に怖いストーリーをお伝えしなければなりません。覚悟してお読みください…。

1. 検査中に起きた怖い話

アメリカではエレベーターが完成すると、アクセプタンステストという名の受け入れ試験を行います。かごにおもりを載せ、オーバースピードでキャッチをかけたりする、ちょっとドキドキする試験です。ミスターEの第2回記事（2018年1月号）もご覧ください。私の属する組織の検査官が、その最中に経験した話を、2018年に聞いてきましたのでお伝えします。

その日彼は、エレベーター技術員とともに昇降路をチェックするため、油圧エレベーターのかご上に乗りました。技術員がかご上運転装置を操作し、最上部までかごを上昇させたとき、ちょっとした音とショックを感じたそうです。

何だろうと見まわしてみましたが、よくわからなかったため、かごを下げようとかご上運転装置のボタンを押しました。ところが押せども押せども、かごは一向に下がらない。

かご上の転落防止柵から顔を突き出し、昇降路をのぞきこむと、なんとプランジャーのトップの部分は、ピットにあったというのです。つまり、かごを置き去りにして、プランジャーだけが離れて下がっていたということです。工事のとき、設置をした作業員がかごに固定するのを忘れていたのです。

かごを上昇させていたときの音とショックはなんだったと思いますか？それはガイドレールが短かすぎ、ローラーガイドがレールの先端を超えて、その上に乗ってしまっていたからだったのです。すなわち、彼らがか

ご上運転装置の下降ボタンを押したあとは、かごはプランジャーに置き去りにされ、T型のガイドレールのトップの部分に、ほんの数センチかかった状態で、宙ぶらりんでいたのです！リミットスイッチはいったいどこについていた？社内の完成チェック体制は？疑問は次々にわいてきます。

その後、かご上運転装置の上方向に行くボタンを押すと、プランジャーはかごの重さの負荷がないため、かなりのスピードで上昇してきて、かごの底を打ったそうです。

かご上からどうやって降りたのかって？本当にゴメンナサイ、肝心なところを聞き忘れました。とにかく、その検査官は今もりっぱに生きていて、私にその話をしてくれました。どうにかこうにか降りたということでご勘弁くださいませ。

二重の設置ミスで、死んでいてもおかしくなかったというお粗末な話です。こんなことが起こりえるからアクセプタンステストをおこなって、実際に安全であるかどうかを確認する必要があるのです。エレベーターの仕組みに明るい私たちにとっては、身の毛がよだつほど怖いストーリーではありませんか？

幽霊話を期待していた読者の方、すみません。今回は事故ニアミスのお話です。

2. テレスコーピック プランジャー事故

アメリカ北東部にある、コネチカット州をご存知でしょうか。ニューヨーク州の北側で、ボストンのあるマサチューセッツ州の南側にある小さな州です。この州には大きな岩が点在する地形が見られます。それらの多くは花崗（かこう）岩で、地下にもたくさん埋まっています。ショベルカーなどで穴を掘るとすぐに岩に出くわす

読者からの寄稿 <<ミスターEのアメリカエレベーター情報>>

そうです。

そんな地形の場所では、油圧エレベーターにダイレクト式（直接式）プランジャーを採用すると、掘削するのにコストがかさみます。あまり掘らなくて済むテレスコーピック式（望遠鏡のように段階的に伸縮する。以下：テレスコ）プランジャーが採用されたのは、自然の流れだったのでしょうか。

とある油圧エレベーターには2本のテレスコプランジャーがついていました。しかしそのタイプのエレベーターは、2本のプランジャーが同調しなかった場合、片方だけが早く伸びます。かごは傾いたまま上昇するわけです。上昇するにつれ傾きは大きくなり、ついには事故が起きました。

プランジャーがかごの床を突き抜け、乗客がけがをしたのです。そののち同じ原因で起きた事故では、プランジャーからかごが外れて落下し、複数の乗客が死傷したことから、私の属する組織ではテレスコは禁止になりました。

3. ピット停止スイッチ事故

私の属する組織では、ピットの停止スイッチはボタンを押したときに回路が切れるタイプのものを使用することが義務付けられています。ボタンの色が赤で、ひねりながら引っ張らなければ、復帰しないタイプのものです。（写真1）



写真1 ピット停止スイッチ

このタイプでないスイッチに、ピットのはしごを使って昇降していたエレベーター技術員の体が誤って触れ、ピット停止状態が解除され事故は起きました。

かごは動き始め、その方は挟まれて亡くなったそうです。どうしてかごを停止させる手続きをしてなかったのか疑問は残りますが、写真1のスイッチだったならば、偶然当たってしまったとしてもその方は命を奪われることはなかったでしょう。

写真2のナイフスイッチやトグル（英語ではタゴと聞こえます）スイッチは、事故が起こる可能性があるでしょう。



写真2 ナイフスイッチ

4. エレベーター非常用電話事件

アメリカでも、かごと緊急センターなどを結ぶ電話機は必須です。その場所には24時間人が常駐して、いつでも応答できるようにしておかなければなりません。もし30秒以内に誰も応答しなかったら、その通話は自動で別の人のいる場所に転送されなければなりません。留守番電話にメッセージを残す方式はもちろんNGです。

私の属する組織では非常用電話が故障した場合、かご内に掲示してあるエレベーターの認定証を取り外し、エレベーターを休止して、しかるべき部署に連絡するよう厳しく指導されています。それはエレベーターの故障により、乗客が長時間閉じ込められて死にかけた事件が原

読者からの寄稿 <<ミスターEのアメリカエレベーター情報>>

因です。

その日は金曜日の夕方、同僚も全員帰宅した後だったそうです。まだ携帯電話が普及してない時代で、ほかに外部へ連絡をする手段はありませんでした。

その方は月曜日の朝、極度に衰弱した状態で、出勤した従業員によって発見されました。かご内の照明も消えていたかもしれません。そんな状況で何日も、誰にも気づいてもらえないあせりや恐怖はいかほどのものでしょう。以来、非常電話が故障している場合、即座にエレベーターを使用禁止にしなければならなくなりました。

またアメリカでは、かご内にある非常用電話は受話器タイプが認められていません。押しボタン式である必要があります。なぜでしょうか？受話器はいたずらで破壊される、コードをひきちぎられることがあるためです。また、手が不自由であったとしても、あごや肩などでボタンを押して通話ができるメリットがあるからです。

現在は電話機と電話線に異常がある場合、乗り場のパネルにある赤いランプが点灯し、同時にアラームも鳴るようにすることが義務付けられています。(写真3)しかし、30秒間隔でたった1秒間だけ点灯 鳴動するアラームに乗客は気づくでしょうか。気づいてもエレベーターに乗るのを遠慮するでしょうか。まだ改良の余地がある規定です。



写真3 非常用電話の異常を知らせる赤いランプ

5. クリスマスパーティーの悪夢

クリスマスパーティーで酔っ払った男たちのストー

リーです。屈強な2人がロビーでケンカを始めました。取っ組み合っているうちに、エレベーターに行き着いたのでしょう。2人は昇降路のドアに突進。ドアシュー(米ではドアギブ)が外れ、すきまから2人は昇降路に転落。10階から5階に停まっていたかご上まで落ちたそうです。命は失いませんでしたが、特別な日の悲しい事故となりました。

アメリカでは2つのドアシューの間に、もう一つの外れ止めをとりつけ、補強をすることが義務付けられています。その名はホイストウェイドア リテーナー(写真4)。乗り場戸補強装置とでも訳しましょう。

5000N(約510kg)に耐える強度が必要です。事故の起きた乗り場戸には取り付けられておらず、2人のマッチョの突進には耐えきれなかった模様です。

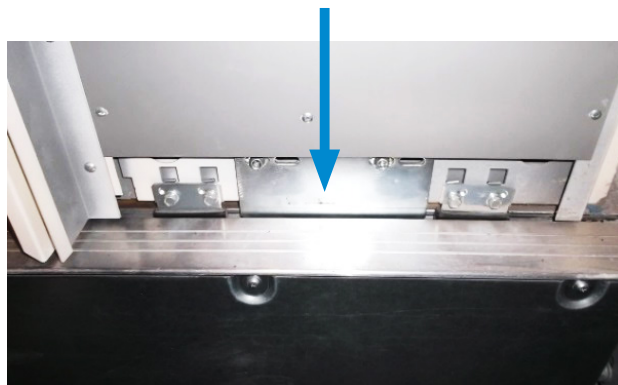


写真4 ホイストウェイドア リテーナー
(乗り場戸補強装置)

6. ジーンズにTシャツのメカニック in Hawaii

転落防止柵のないかご上。ハーネス 安全帯は着用せず。エレベーター技術員が、ジーンズにTシャツの格好で作業していました。説明不要で怖いでしょう。

7. 毎度おなじみ、脱線話

コネチカットで思い出したので脱線させてください。ロックスバリーという町へガーネット(ざくろ石)を採りに行ったことがあります。民家の庭で採れるのです。日本でもガーネットを採ったことがあります、1日頑張ると2ミリ程度のものが1つくらいです。

読者からの寄稿 <<ミスターEのアメリカエレベーター情報>>

その場所では門の前に車を止め、無断で敷地に入り、入場料代わりに2ドルの駐車料金を玄関マットの下に置いておけばオッケー。住人の方へ挨拶も必要なし。勝手に掘って、持ち帰り放題のふところの広いオーナーさんでした。

庭にはいつも人懐こくて、番犬には決してならない犬が放し飼いにされていました。その犬は私たちに尻尾を振って寄ってきました。頭をなでていると、まるで「付いて来なさい」と合図をするかのように歩き始めました。ついていくと、ある地点で急に立ち止まり、地面のおいをかぐようにして「ワンワン」と吠えるではないですか。なんだか聞いたことのあるような話です。

「せっかくだからここでやってみるか」と掘ってみたら、宝石になるような色ではありませんでしたが、大きくて綺麗な十二面体の結晶がザクザク出てきたのです。正直に生きてきたお陰かな…。



写真5 コネチカットのガーネット（直径30mm）

ところが先日、懐かしい気持ちでググってみたら、土地のオーナーが変わり、今は庭に立ち入ることを許してくれないそうです。知らずに敷地に入ったら、たとえ玄関マット下に10ドル置いたとしても、後ろから「両手

を上げて頭にのせろ」と言われていたかもしれませんね。

サウスダコタ州では小川をさらえて砂金採り。ユタ州のトパーズ山はまさにトパーズだらけ。モンタナ州では1週間前に1億円相当の巨大なサファイアがそこから見つかったとの新聞記事を見せてもらいました。アーカンソー州には世界で唯一、一般に公開されているダイヤモンドを掘ることができる州立公園さえあります。

ダイヤモンドは2～3日間探す予定でした。年間300個くらい見つかるそうなので、数日探せば自分が見つける幸運に恵まれるのではと思ったのです。見かけは畑のような土地ですが、地面は意外に固く重労働でした。

半日くらい探したとき、アメリカ人のご夫人が話しかけてきました。「あなたたち、取れました？私は4日もやってるけど、1つも見つからないから今日で終わりにするわ。」夕方まで頑張ってキープしておいた怪しいと思う石をスタッフに見せると、すべてただの石。1日であきらめました。この場所は定期的にトラクターで耕しているそうです。耕した直後がチャンスですよ。

ミスターEは、鉱物採集を趣味とするクラブの方々を、ツアー添乗員としてアリゾナ州にお連れしたことがあります。ペリドットという緑色の宝石の鉱山で、アメリカインディアンの保護区内にありました。鉱山の足元は砕けたペリドットで一面アップルグリーンに染まっていました。宝石が好きな人ばかりでしたので、責任者による長い注意事項の説明が待ちきれず、全員（私も含め）がなだれのようにフライングして掘り始めたのを思い出します。

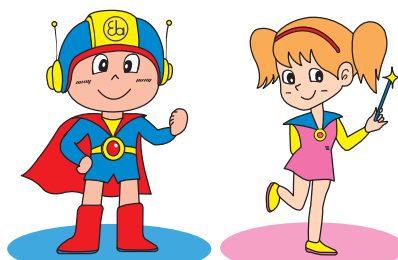
アメリカにはこんな魅力もあります。それでは今回はへんで。次回はエレベーターにまつわる病気を特集しようと思います。

11月10日は「エレベーターの日」

1890年（明治23年）11月10日、東京、浅草に完成した12階建ての展望塔「凌雲閣」に、日本初の電動式エレベーターが設置されました。日本エレベーター協会では、この11月10日を「エレベーターの日」と定め、昇降機の安全、安心な利用のためのキャンペーンを実施しています。



凌雲閣（りょううんかく）



ベータくん

エスカちゃん

編集後記

あけましておめでとうございます。

今年は、4月30日に天皇陛下が御退位され、翌5月1日に皇太子さまが御即位し、1989年1月8日より始まった「平成」から「新元号」となります。新元号は、4月ごろに公表されますが、日本の未来が明るくより良くなるような、元号、新たな時代の幕開けに期待が膨らみます。

当協会も今年の5月に設立70周年の節目を迎えます。編集委員として、これからも時代とともに発展する昇降機の新技术や新製品などの紹介、利用者の安全安心を確保する啓発活動について、今まで以上に引き上げていきたいと思えます。

さて、本号より元当協会委員からの寄稿、昇降機Column「昇降機の“雑学”」に関するコーナーがスタートしました。今年もより一層、紙面の充実をめざしますので、引き続き「エレベータージャーナル」をどうぞよろしく願い致します。（堀越 記）

ELEVATOR JOURNAL 2019年1月発行 No.23

編集委員 ◎委員長 ○副委員長

◎廣岡 正自	日本オーチス・エレベータ株式会社
○志賀 正己	三菱電機ビルテクノサービス株式会社
比佐 匠一	フジテック株式会社
羽坂佳穂里	三菱電機株式会社
堀越 隆晴	東芝エレベータ株式会社
山口 貴史	株式会社日立ビルシステム
武藤 健司	パナソニックホームエレベーター株式会社
吉田 憲司	三菱日立ホームエレベーター株式会社

発行者 橋本安弘

発行所 一般社団法人日本エレベーター協会

〒107-0062 東京都港区南青山5-10-2（第2九曜ビル）

TEL (03) 3407-6471 (代) FAX (03) 3407-2259

URL : <http://www.n-elekyo.or.jp>

㊤ 一般社団法人日本エレベーター協会