

「階段」と 「エレベーター」の間

執行役員流通・情報通信ソリューション事業本部
副本部長

深美泰男



東日本大震災後の電力問題により節電が大きな社会問題になっているが、身近なところで考えさせられていることがある。「階段」と「エスカレーター」と「エレベーター」の使い分けについて、である。

最近はやややく平常に戻ったところが多いようだが、通勤途上、駅構内のエスカレーターの多くは、震災後しばらくの間運転を休止していた。おかげで階段の上り下りにずいぶん慣れた。エレベーターのほうは稼動していたケースが多かったように思う。オンデマンドで動くエレベーターと違い、常時稼動するエスカレーターは止めれば節電効果も大きいのだろう。車椅子での利用にも向かない。エスカレーターはもともとなくてもよい設備だったのではないかという疑問が湧いた。

開発の歴史をたどると、エスカレーターのほうが後から登場したことがわかる。日本エレベータ協会のWebサイトによれば、エレベーターのアイデアは古く、世界最古のものは紀元前にまでさかのぼる。それに比べれば、エスカレーターはごく最近の登場といえる。日本で最初の電動式エレベーターが導入されたのは1890年で、エスカレーターのほうは1914年とある。

駅構内の設備としては、エスカレーターの導入が先というケースが多いようである。駅はたいていが2、3層でできており、もともとエスカレーターでの移動に向いている。当初は高齢者や重い荷物を持つ人へのサービスとして重宝されたのだろうが、交通バリアフリー法（2000年11月施行）の制定を機に、一気にエレベーターの設置が進んだものと思わ

れる。今ではエスカレーターに通勤・通学客が殺到している。

技術的な発展を見るとエレベーターの進化は圧倒的といえる。現在、世界最速のエレベーターは台北市の「TAIPEI 101」というビルにあるもので、分速1010m（時速約60km）で昇降できるという。筆者はビル完成当時台北に駐在していたのでこのエレベーターを体験したが、上下移動を全く感じさせない驚異的な乗り心地とスピードを実現している。

エレベーターのこうした技術的進歩があったからこそ、超高層ビルが住宅やオフィスとして使われるようになったとあってよかろう。超高層ビルにとってエレベーターはなくてはならないものになっている。

一方、エスカレーターのほうはあくまでも自動階段のままである。百貨店などでは目的階ではないフロアもじっくり見せるという、エレベーターにはまねのできない効用もあるが、あれば便利な補助的な手段といえよう。

こうしてエレベーターとエスカレーターについて、「なければどうにもならないのか」「あったほうがよだけなのか」、突き詰めて考えていると面白いことに気がついた。これは筆者らが日ごろ従事しているIT（情報技術）ソリューションの問題と同じなのである。

超高層ビルは超大企業（エンタープライズ）のイメージである。エレベーターはエンタープライズワイドなITソリューション、フロアを突き抜け、全社を通貫する。エスカレーターは部門レベルのローカルなITソリューション、旧来の手法と親和性が高く、自動化により効率をもたらすといったところだ。

企業の問題は、最初から設計されて超高層ビルの規模になったのではないという点にある。だんだん上に継ぎ足してきたのである。当初は階段だけだったが、行き来が頻繁になってエスカレーターを導入する。徐々に規模が大きくなり、フロアを積み上げる。ついに50階建てのエスカレーターだらけの超高層ビルの体裁になる。このビルにはエレベーターがない。結果、後から足された高層階は使いものにならない。そのうち、大決断をしなければならない。今のビルで大工事を施してエレベーターを設置するか、丸ごと引っ越すか。引っ越し先の新しいビルは最新のエレベーターが完備されているが、エスカレーターはない。

厄介なのは、当初は「あったほうがよい」だけだったエスカレーターが、利用者にとって「なくてはならないもの」になってしまっているケースである。こうなると、大工事も新しいビルへの引っ越しもなかなか実現しない。

ITソリューションにかかわる者は、このジレンマを早期に発見し、解決方法を提示することが求められる。このとき、次の3点に特に注意したい。

- ①超高層ビルの各階にエスカレーターを設置しようとしていないか
- ②低層階ビルに超高速エレベーターを設置しようとしていないか
- ③階段で問題ない健常者にエスカレーターを勧めていないか

——どれもユーザーと技術者が陥りやすい罠であると肝に銘じている。（ふかみやすお）