

c【調査票】エスカレーターについて

項目
1 稼働台数
2 主な仕様(階段の幅、勾配、定格速度等)
3 法規制、安全基準
4 事故情報(件数、事例等)
5 現地調査(実地でのカウント)
6 意識調査(アンケート)
7 安全対策
8 安全に関する実証実験、研究など
9 エスカレーターの歩行利用に関する案内、取組、啓発活動など
10 エスカレーターの歩行利用の実態など

## 1 稼働台数(=保守台数)

英国におけるエスカレーターの稼働台数については、情報を見つけることができなかった。

なお、関連する情報として以下の記載を確認した。

英国のエレベーターおよびエスカレーターの市場規模は、2024 年時点で 8,218 台であり、2030 年には 9,874 台に達すると予想されている。

参考資料：

- UK Elevators & Escalators Market - Size & Growth Forecast 2025-2030

[https://www.researchandmarkets.com/reports/5578761/uk-elevators-and-escalators-market-size-and-growth?utm\\_source=GNE&utm\\_medium=PressRelease&utm\\_code=sqsj54&utm\\_campaign=2073411+-UK+Elevators+%26+Escalators+Market+Forecast+Report+2025%3a+Market+Set+to+Reach+9%2c874+Units+by+2030%2c+with+3.11%25+CAGR+During+2024-2030&utm\\_exec=carimspi](https://www.researchandmarkets.com/reports/5578761/uk-elevators-and-escalators-market-size-and-growth?utm_source=GNE&utm_medium=PressRelease&utm_code=sqsj54&utm_campaign=2073411+-UK+Elevators+%26+Escalators+Market+Forecast+Report+2025%3a+Market+Set+to+Reach+9%2c874+Units+by+2030%2c+with+3.11%25+CAGR+During+2024-2030&utm_exec=carimspi)

## 2 主な仕様(階段の幅、勾配、定格速度等)

イギリスにおける機械の設計・製造・販売には、Supply of Machinery (Safety) Regulationsに基づき、EHSR(安全要件)への適合が求められる。EN 115-1:2017は2025年2月3日付に公開された consolidated list(指定規格一覧)に記載される Designated Standards(指定規格)の一つである。

EN 115-1:2017の原文データについては、BS EN 115-1:2017としてBSI(英国規格協会)の公式サイトより有料で閲覧することができる。

◆下記の回答は、参考に、インターネットより閲覧することのできる KONE.co.uk PLANNING GUIDE FOR を参考に記載。(英国でエスカレーター、エレベーター、オートウォークなどの設計・施工・保守を行う法人が作成した設計ガイドブック)

○階段の幅(p46 参照):

法律 600mm, 800mm, 1000mm の3種

実際 商業施設等でよく使われる設計値は 1000mm

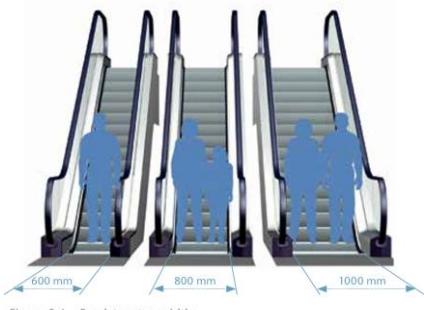


Figure 5.4 Escalator step widths

○勾配(p48):

基準 通常の最大勾配は 30 度。

垂直昇降の高さ 6000mm や速度 0.5m/s など、特定の条件下では 35 度も許容される。

実際 商業施設や交通施設では通常 30 度が採用される。

○階段の定格速度(p48):

基準 高層・重負荷用エスカレーター:0.75m/s

垂直高さ・傾斜角に制限なし:0.5m/s

公共交通施設等向けの重負荷エスカレーター:0.65m/s

実際 商業施設では 0.5m/s が一般的。

鉄道駅等では 0.65m/s を使用。

○乗降口における水平階段の枚数(乗り口・降り口で水平になっているステップの枚数)(p52):

基準 最低2ステップ

2ステップの場合:速度は 0.5m/s まで、垂直昇降高さは 6000mm まで。

3ステップの場合:速度が 0.65m/s までで、昇降高さが 6000mm を超えるとき。

コメントの追加 [MS1]: Compliance with the 2008 Regulations includes ensuring that the essential health and safety requirements (EHSRs) are satisfied; carrying out the necessary conformity assessment procedures; drawing up a declaration of conformity; and ensuring the machinery has the relevant conformity marking affixed.

4ステップの場合:速度が 0.65m/s を超えるとき。

実際 利用者の快適さと安全性を考慮し、3～4ステップ設けるのが一般的。

参考資料:

・Government UK, Office for Product Safety & Standards, Statutory guidance

(英国政府・製品安全基準庁が発行する法的根拠を持った指針文書)

<https://www.gov.uk/government/publications/supply-of-machinery-safety-regulations-2008/supply-of-machinery-safety-regulations-2008-great-britain>

・legislation.gov.uk, The Supply of Machinery (Safety) Regulations 2008

<https://www.legislation.gov.uk/2008/1597/contents>

・Government UK, Designated standards: machinery, consolidated list

(英国政府・機械に関する指定規格統合リスト)

<https://www.gov.uk/government/publications/designated-standards-machinery>

・KONE, PLANNING GUIDE FOR (KONEが提供する設計・計画支援ガイドブック)

[https://www.kone.co.uk/Images/Escalator%20planning%20guide%20GBIR\\_tcm45-86614.pdf](https://www.kone.co.uk/Images/Escalator%20planning%20guide%20GBIR_tcm45-86614.pdf)

※内容が不足している部分については、BSI(英国規格協会)の公式ストアにある BS EN 115-1:2017 の原文データ(有料)を参照すると記載されている可能性があります。

・BSI(英国規格協会)公式ストア BS EN 115-1:2017

<https://knowledge.bsigroup.com/products/safety-of-escalators-and-moving-walks-construction-and-installation-1>

### 3 法規制、安全基準

#### ■ 機械類の安全要件等

- エスカレーター等や類似機械、プラットフォームリフトや階段リフト、すべての通常の乗客用リフトは、初めて使用される際に、その設計・製造・設置において、機械供給安全規則(Supply of Machinery (Safety) Regulations 2008)等の安全性・適合性要件を満たさなければならない。

[一例:適合マーク(CE マーク又は UKCA マーク)]

- GB(Great Britain) 市場向けには、政府が 2023 年 8 月 1 日及び 2024 年 1 月 24 日に、GB 市場向け製品に対する CE マークの認識延長を発表した。これを受け、2024 年 5 月 23 日に Product Safety and Metrology etc. (Amendment) Regulations 2024 が制定され、2024 年 10 月 1 日に施行される。
- 当該規則により、GB 市場では CE マークが無期限に認識されることとなり、企業は 2024 年 12 月 31 日以降も製品投入時に CE マーク又は UKCA マーク のいずれかを使用できる。
- ただし、GB 抱点の企業が EEA 市場に製品を投入する場合は、引き続き CE マークが必要になる(北アイルランドを含む)。

#### ■ 定期的な保守点検

- エスカレーター等の徹底検査(Thorough Examination)は「通常6ヶ月ごとに行う」と推奨されている。
- また、当該検査を実施する者については、エスカレーター等に関する適切な実務的・理論的知識と経験を有しており、安全性及びエスカレーター等の継続使用に与える重要性を評価できる能力を備えていることを確認しなければならない。
- 加えて、当該者が十分に独立性と中立性を保持し、客観的な評価を行えることが重要であり、日常的な保守点検を行っている者が徹底検査を実施するのは望ましくない。

#### 参考資料:

- Passenger lifts and escalators - HSE  
[https://www.hse.gov.uk/work-equipment-machinery/passenger-lifts.htm?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.hse.gov.uk/work-equipment-machinery/passenger-lifts.htm?utm_source=chatgpt.com)
- Guidelines For the safe operation of escalators and moving walks  
[https://www.safed.co.uk/publications-home/tc2-machinery-lift-crane/policy-statements-for-download/55-escalator-complate-defect-classification-criteria/file?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.safed.co.uk/publications-home/tc2-machinery-lift-crane/policy-statements-for-download/55-escalator-complate-defect-classification-criteria/file?utm_source=chatgpt.com)
- Supply of Machinery (Safety) Regulations 2008: Great Britain - GOV.UK  
[https://www.gov.uk/government/publications/supply-of-machinery-safety-regulations-2008/supply-of-machinery-safety-regulations-2008-great-britain?utm\\_source=chatgpt.com#conformity-assessment-and-marking-placing-products-on-the-gb-market](https://www.gov.uk/government/publications/supply-of-machinery-safety-regulations-2008/supply-of-machinery-safety-regulations-2008-great-britain?utm_source=chatgpt.com#conformity-assessment-and-marking-placing-products-on-the-gb-market)

### 4 事故情報(件数、事例等)

英国におけるエスカレーターに関する事故情報をまとめた報告書は確認できなかった。

## 5 現地調査(実地でのカウント)

調査した限りでは提供できる情報がなかった。

## 6 意識調査(アンケート)

以下の記載を確認した。

Transport for London ウェブサイト(抜粋)

London Underground to pilot new escalator arrangement at Holborn Tube station

(ロンドン地下鉄 ホルボーン駅で新しいエスカレーター利用方法の試行を実施)

One of four escalators will be 'standing only' at all times for six months with another standing only at some times of day(4 基のエスカレーターのうち 1 基は 6 ヶ月間常に「立ち止まり専用」とし、もう 1 基は一部時間帯に「立ち止まり専用」とする。)

- ロンドンの地下鉄では「右側に立ち、左側は歩く」という慣習があるが、ホルボーンのように非常に長いエスカレーターでは歩く人が少なく、左側が空いたままになることが多い。
- 2015 年 11~12 月に実施した試験では、両側に立つことでピーク時間帯に最大 30% の乗客数増が確認された。

ホルボーンのエスカレーターは通常、1 分間に約 80 人の乗客が利用しているが、両側に立つ方式を試したところ、理論的には 110 人以上に増加すると期待された。実際には 30% の増加が観測され、8:30~9:30 の間で平均 2,500 人の利用が 3,250 人に増えた。

### 参考資料:

- ・Transport for London- London Underground to pilot new escalator arrangement at Holborn Tube station  
<https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2016/march/london-underground-plans-pilot-of-new-escalator-arrangement-at-holborn-tube-station>
- ・Transport for London- Report on Holborn Pilot for Standing on Both Sides of Escalators  
[https://foi.tfl.gov.uk/FOI-2015-1920/2015-1920-Report%20on%20Holborn%20Station%20Pilot\\_Redacted.pdf](https://foi.tfl.gov.uk/FOI-2015-1920/2015-1920-Report%20on%20Holborn%20Station%20Pilot_Redacted.pdf)
- ・BBC- Holborn Tube's standing-only escalators 'quicker'  
<https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-35354471>
- ・国土交通省住宅局建築指導課- エスカレーターの転落防止対策に関するガイドライン  
<https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/build/content/001421033.pdf>

## 7 安全対策

英国では、Safety Assessment Federation が Guidelines for the safe operation of escalators and moving walks の中で安全に係るガイドラインを示している。

調査票の様式には、事故の種類別に安全対策を記載する表が示されていたものの、これに当てはめて記載することが難しかったため、以下に代表的な内容の抜粋(自動翻訳)を記載する。

### •一般事項(同ガイドライン p22):

エスカレーターおよび動く歩道の運用に責任を持つ管理者は、リスクアセスメントを実施し、定期的に見直すべきである。また、事故発生時や有資格者による報告書での助言を受けた場合にも見直しを行わなければならない。

このリスクアセスメントは、安全な使用および運用に影響を与える可能性のある危険要因を特定し、予測される誤使用も含めて、どのような危険が存在するか、誰が影響を受ける可能性があるか、そしてその危険を排除するかリスクを可能な限り低減するためにどのような管理措置を講じる必要があるかを明らかにするものである。

### •空隙(ボイド)(同ガイドライン p22-25):

エスカレーター や動く歩道における空隙とは、人が落下するおそれのある露出した空間を指す。

エスカレーターおよび動く歩道の運用に責任を持つ管理者は、定期的にリスクアセスメントを行い、空隙に関する落下の危険がどのようなものか、予測される誤使用も含めて特定し、その危険を排除するかリスクを可能な限り低減するために必要な適切な予防措置を講じなければならない。

エスカレーター や動く歩道が隣接する壁や仕切りで完全に囲まれておらず、一方または両側が空隙に露出している場合、人がかなりの高さから落下するリスクがある。例えば、着地点の手すりの外縁に人が接触し、バ尔斯トレード(手すり柵)を乗り越えて転倒するなどの危険な状況に巻き込まれる可能性がある場合には、適切な予防措置を講じるべきである。

なお、エスカレーターの手すりの高さは通常、建物内の他の手すり(1,100mm)より低く(900~1,000mm)設定されている。これは主目的が転落防止ではないためである。しかし、BS EN 115-1:2017 では 1,100mm の高さのバ尔斯トレードが認められており、空隙に対する適切な転落防止手段と見なされる場合がある。その他、エスカレーター手すりの傾斜部分の外側に追加の手すりやガードを設置するなどの追加的な手段も検討されるべきである。

事故は、より厳格な保護者の管理、教育(標識など)、つまり手すりが始まる出入口付近から手すりの高さまでの手すりガードの設置など、さまざまな方法で減少させることができる。

### •交差部(同ガイドライン p25):

エスカレーターと建物、隣接するエスカレーター、またはその他の障害物との交差部には、特にエスカレーターが上下両方向に運転可能な場合、十分なガードが設けられるべきである。

特に、床面の交差部やクロス配置されたエスカレーター や動く歩道においては、手すりの高さより上に適切な大きさの垂直方向のディフレクター(避け板)を設置し、鋭利な切り口がないものとする。例えば、不透過の三角形状のものが該当する(BS EN115-1:2017、A.2.4 参照)。

•**ステップ／スカート(側面パネル)間のギャップ(同ガイドライン p25):**

ステップとスカート(側面パネル)の間にギャップがある場合、靴や衣服などが巻き込まれる恐れがあり、非常に危険である。このため、防護装置の設置が必須である。これらは BS EN 1151:2017 の 5.5.3.4c に準拠していなければならない。

これらのデバイスには様々な形状があるが、英国で最も一般的に使われているのは、ブラシ型ディフレクターである。これは、硬質のブラシ毛をアルミまたはプラスチック製のホルダーに取り付けたもので、ステップのノーズ(先端)付近に沿って、エスカレーターの長さにわたって設置されている。

これらの装置は、運転開始ごとに点検し、しっかりと固定されていることを確認することが極めて重要である。

•**非常停止ボタンの配置と仕様(同ガイドライン p30):**

非常停止ボタンは、エスカレーターや動く歩道を利用する人およびその周辺の人々から見えやすく、かつ操作しやすい位置に設置されるべきである。新設のエスカレーターにおいては、非常停止ボタンは BS EN115-1:2017 に準拠し、入口および出口、ならびにエスカレーターや動く歩道の途中の間隔に設置される場所が定められている。旧型のエスカレーターについては、非常時用の停止スイッチは BS EN115-2:2010 に従って設置されるべきである。

非常停止ボタンは赤色で、適切な大きさを有し、「停止」と表示されていなければならず、誤操作を防止するために覆いが設けられることもある。

非常停止ボタンは誤操作の対象となることがあり、その結果としてリスクが高まる可能性があるため、これらの管理はエスカレーター・や動く歩道の安全運用に責任を持つ所有者および担当者によって行われなければならない。(同ガイドライン p30)

•**照明(同ガイドライン p31-32):**

環境照明はエスカレーターの製造者や設置者の責任ではないことを忘れてはならず、この種の設置に関わるさまざまな建築設備の専門家間で調整を図ることが重要である。

エスカレーター・や動く歩道が稼働している間は、常に環境照明が点灯していることが望ましい。

補足:省エネルギー対策として動作検知器などを設置し、エスカレーター・や動く歩道の近くの照明が低減または消灯される傾向が強まっているが、これらの対策は推奨されない。

エスカレーター・や動く歩道の周辺の照明レベルは非常に重要であり、有効かつ適切に維持されなければならない。管理責任者は、エスカレーター・や動く歩道の近くに設置または配置された物体が照明レベルに悪影響を及ぼさないように確認すべきである。例えば、影や反射などである。これは周囲の環境変化にも当てはまる。

照明不足はつまずきのリスクと関連しており、一方で過剰な照明はまぶしさを引き起こし、同様のリスクをもたらす。

特に段差の移行部やコンブレーント付近の出入り口など、リスクの高い場所の照明を十分に考慮することが重要である。

BS EN115-1:2017 では、ぐし板接触線の最低照度を 50 ルクスと定めている。ステップ下照明やぐし板照明は、移行部の境界を見やすくし、特に騒音が大きく音声警告が聞こえにくい場所での事故防止に効果的である。

また、エスカレーターや動く歩道の昇降装置や非常停止設備などの重要な安全装置が十分に照らされていることも考慮すべきである。

参考資料:

•Safety Assessment Federation (Guidelines For the safe operation of escalators and moving walks)

<https://www.safed.co.uk/publications-home/tc2-machinery-lift-crane/policy-statements-for-download/55-escalator-complate-defect-classification-criteria/file>

## 8-1 安全に関する実証実験、研究など

Transport for London の Safety, Accessibility and Sustainability Panel が公表した報告書より、以下の記載を確認した。

試験された 12 の安全対策：

### 1. Passenger Positional Guides

エスカレーター乗車中の安全な足の位置を示すための双方向の足跡マーク



### 2. Step Edge Painting

ステップの縁に塗装を施し、安全に立つべきエリアを明示

### 3. Step Riser Messaging

黒いステップライザにステンシルで記載された安全メッセージ

### 4. Red Lexan Combs

赤いエスカレーター用コームで、可動ステップバンドと静止ランディングの境界部分を明示



### 5. Under Step Lighting

可動部分の終端を視認しやすくするステップ下の照明

### 6. Top Comb lighting

コームの上部、パラスレッドの足元に設置された照明

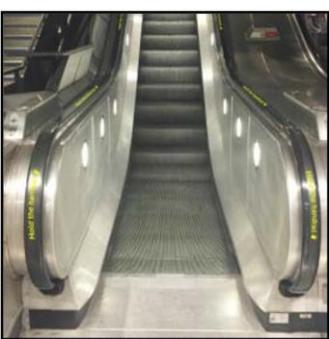
### 7. LCD Screens in Pattresses “e-Toblerone”

エスカレーター間のパラスレッドに取り付けられたパトレス内にある双方向スクリーン



8. Embedded Handrail signage

ハンドレールの表面に埋め込まれた安全メッセージ



9. Virtual Assistant Projector "Hologram"

エスカレーター付近に設置されたシリエットプロジェクター装置



10. Directional Speakers

エスカレーター上下に設置された指向性スピーカーで音声メッセージを提供

11. Escalator Floor Vinyls

エスカレーター利用時の注意喚起を促す床面標識

12. Lift Floor Vinyls

駅内のリフトの場所をわかりやすくし、移動に困難がある利用者がリフトを使用するよう促す床面標識。



結果(成功した取り組み) :

- Passenger Positional Guides

事故が 27% 減少し、乗客の行動が 21% 改善した。

- Step riser messages

乗客の行動が 13% 改善した。

- Red lexan combs

事故が 36% 減少し、乗客の行動が 15.9% 改善した。

- E -toblerones

乗客の行動が 11% 改善した。

- Messages embedded handrails

事故が 24% 減少し、乗客の行動が 17.4% 改善した。

- Hologram message

事故が 13% 減少し、乗客の行動が 19.9% 改善した。

- Lift floor vinyls

部分的に効果があった。

特に Waterloo 駅で試験されたルートに設置されたものは、効果的であった。

参考資料 :

• TRANSPORT FOR LONDON, Safety, Accessibility and Sustainability Panel

<https://content.tfl.gov.uk/sasp-20163006-part-1-item10-improving-escalator-safety.pdf#:~:text=1,The%20vast%20majority%20of%20customer>

## 8-2 安全に関する実証実験、研究など

Transport for London の The Escalator Passenger Safety Strategy Group が公表した報告書より、以下の記載を確認した。

概 要:「エスカレーターの両側に立つ」パイロット実験に関する記録

目 的:安全性の向上、混雑の緩和、顧客行動の変化

実施期間:2015年11月23日～12月11日までの平日朝(8:30～9:30)

実施方法:乗客に両側に立つよう促す。(駅構内アナウンスやポスター、スタッフによる声掛けや観察)

週ごとに1台ずつ対象エスカレーターを増やし、最終週には3台で実施。

結 果:

- ・安全性

実験中エスカレーターに関連する怪我は報告されなかった。

乗客の一部に、落とした荷物を拾う等、潜在的なリスクは観察された。

- ・混雑緩和

顧客の流れは大幅に改善し、一時間あたり約30%の処理能力向上が見られた。

- ・顧客行動の変化

実験中はスタッフの促して多くの利用者が両側に立った。

参加者からは、運動の機会を奪われる、遅刻するなどの批判的な意見のほか、効果を実感した、

新たな改善提案などの前向きな声もあった。

参考資料:

- ・Transport for London, FOI request detail(FOI-2015-1920)

<https://tfl.gov.uk/corporate/transparency/freedom-of-information/foi-request-detail?referenceId=FOI-2015-1920>

## 8-3 安全に関する実証実験、研究など

Transport for London が公表した報告書より以下の記載を確認した。

- ・子どもの靴の巻き込み防止啓発として、夏休み期間中に Keep kids' feet clear of the edge(子供の足をエスカレーターの端から離して)というポスターを掲示し、構内放送でも注意喚起を実施。

- ・挟まり発生時に即停止するトリップスイッチ装置を South Kensington 駅で試験運用。

参考資料:

- ・Transport for London, Commissioner's report October 2024, p7

<https://content.tfl.gov.uk/commissioners-report-october-2024-acc.pdf>

## 9 エスカレーターの歩行利用に関する案内、取組、啓発活動など

### 【製造事業者、業界団体】

#### 9-1-1 製造事業者(主要なエスカレーターのメーカー)

調べた限りでは、案内、取組、啓発活動などの具体的な事例を特定することができなかった。

### 【製造事業者、業界団体】

#### 9-1-2 業界団体(Safety Assessment Federation (SAFed))

Guidelines For the safe operation of escalators and moving walksにおいて、禁止標識(Prohibition Sign)、義務標識(Mandatory Signs)などが示されている。

上記ガイドラインP50以降で確認可能。

### 参考資料:

- Safety Assessment Federation (Guidelines For the safe operation of escalators and moving walks)

<https://www.safed.co.uk/publications-home/tc2-machinery-lift-crane/policy-statements-for-download/55-escalator-complate-defect-classification-criteria/file>

### 【設置者、管理者】

#### 9-2-1 鉄道事業者

##### 1 鉄道事業者HP(Transport for London)

○ 鉄道規則(Railway Byelaws)第9条において、エスカレーターの利用方法が定められている。  
(第9条)鉄道におけるエスカレーターは、定められた進行方向に従って、立つか歩くかして使用しなければならない。歩行していない場合は、エスカレーターの右側に立ち止まるものとする。

##### 2 サイン等の掲示

参考資料に記載したリンクから、以下の事例を確認した。





#### 参考資料:

- Transport for London(鉄道規則(Railway Byelaws))  
<https://content.tfl.gov.uk/railway-byelaws.pdf>
- diamond geezer  
<https://diamondgeezer.blogspot.com/2018/01/hold-handrail.html>
- Welcome to london-railfan.info Railfanning London's Railways  
[Opening Page - Welcome To Railfanning London's Railways](#)

#### 【設置者、管理者】

9-2-2 商業施設(百貨店、ショッピングセンター等)

調べた限りでは、エスカレーターの歩行利用に関しての案内、取組、啓発活動などの具体的な事例を特定することができなかった。

#### 【行政機関】

9-3-1 国、地方自治体

前述の「9-2-1 鉄道事業者」のとおり、Transport for London(Greater London Authority)の事例を確認できた。

## 10 エスカレーターの歩行利用の実態など

### 10-1-1 エスカレーターの歩行利用の状況

参考資料に記載したリンクから、以下の情報を確認した。

#### ロンドンでの「右立ち、左歩き」の習慣

ロンドンでは右側に立ち、左側は歩行用に空けるのが慣習となっている。この起源は 1911 年、アールズ・コート駅に導入された初期のエスカレーターの構造に由来する。グリニッジ大学による 2011 年の調査によると、パディントン駅(地下鉄)では 90%近くの人がこのルールを守っているとのデータもある。「片側空け」の慣習は、エチケット的な役割も果たしている。

#### 「両側立ち」による運送効率

ロンドン地下鉄は、混雑解消を目的に Holborn 駅で両側とも立つ(立ち止まる)エスカレーターの実験を実施したところ、約 30%の輸送量増加が確認された。

#### 効率と慣習の相克

上述のような検証結果がある一方で、一部の市民からは反対の声もあった。前述の9-2-1で記載のとおりロンドン地下鉄では右側に立つことを促すサインを掲示していることや人々の長年の慣習に対する固執などの理由から、両側とも立つ(立ち止まる)利用方法は主流になっていない。

参考資料:

• Escalator etiquette: The dos and don'ts

<https://www.bbc.co.uk/news/magazine-23444086>

• The curious reason behind why we stand on the right on escalators

<https://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/europe/united-kingdom/england/london/articles/why-do-we-stand-on-the-right-on-escalators/>

・「エスカレーターで歩くな」と無茶言う人の末路 江戸川大学の斗鬼正一・社会学部現代社会学科教授に聞く

<https://business.nikkei.com/atcl/interview/15/238739/062200257>

• The tube at a standstill: why TfL stopped people walking up the escalators

<https://www.theguardian.com/uk-news/2016/jan/16/the-tube-at-a-standstill-why-tfl-stopped-people-walking-up-the-escalators>

• Holborn Tube's standing-only escalators 'quicker'

<https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-35354471>

## 10-1-2 歩行利用が始まった経緯、歩行利用が続いている理由等

参考資料に記載したリンクから、以下の情報を確認した。

### 歩行利用が始まった経緯

諸説あるものの、最も有力な説は 1911 年のロンドン地下鉄アールズ・コート駅に導入された初期のエスカレーターの構造に由来すると言われている。当時、エスカレーター乗車後に進行方向にまっすぐ降りる設計は特許が取得されていたため、同駅のエスカレーターの設計を担っていたオーチス・エレベーター社は、降車時に横方向に利用者を降ろすよう設計した。降車場所に斜めに仕切りを設置することで利用者を片側に誘導し、降車時に左横方向に利用者を降ろす仕組みで、歩行者は降車時に列に割り込む必要がないよう、立ち止まる人は右側に立ち、歩行者は左側を通行するのが慣例の起源となったと言われている。

### 歩行利用が続いている理由

10-1-1 に記載のとおり、「両側立ち」による輸送効率が向上することは証明されているが、ロンドン地下鉄では右側に立つことを促すサインを掲示していることや人々の長年の慣習に対する固執などの理由から、両側とも立つ(立ち止まる)利用方法は主流になっていない。

参考資料:

- The curious reason behind why we stand on the right on escalators

<https://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/europe/united-kingdom/england/london/articles/why-do-we-stand-on-the-right-on-escalators/>