

本構造方法の定期検査・定期点検の方法

平成20年国土交通省告示第283号(以下「告示」という。)第1第2項に規定する検査の方法を記載した図書に基づき、定期検査・定期点検において用いる検査の方法は、次の(1)及び(2)に定めるとおりとする。

(1) 下表3(い)欄に掲げる検査項目に応じ、同表(ろ)欄に掲げる検査事項(ただし、定期点検においては損傷、腐食その他の劣化状況に係るものに限る。)について、同表(は)欄に掲げる検査方法により実施し、その結果が同表(に)欄に掲げる判定基準に該当しているかどうかを判定する。

(2) 告示第1第1項の規定による。ただし、(1)と同一の検査項目及び検査事項に係る部分を除く。

(い)検査項目		(ろ)検査事項	(は)検査方法	(に)判定基準
巻 上 機	i 全体	型式	目視により確認する。	大臣認定を受けた型式と同一でないこと。
	ii 制動面油 排出場所	油の流出状況	目視により確認する。	油が流出していること。
	綱車	iii トラクショ ンの状況	上層階において、無負荷、10もしくは 15m/min いずれかの試験速度で上昇時のエレベーターを 2 個のブレーキにより制動した時の停止距離及び停止距離の前回定期検査時又は定期点検時からの変化量を確認する(速度監視 OFF)。	停止距離が「規定値－前回からの変化量」を超えること。 (変化量がマイナスの時は変化無とする。) (注 1)
				変化量が規定値を超えること。 変化量の規定値は判定基準規定値の 20%とする。
	ブレーキ	iv 制動力の 状況	次の何れかの方法で主たるブレーキと補助ブレーキについて、それぞれ片方ずつ測定し、前回の定期検査時又は定期点検時からの変化量を確認する。 イ) かごを無負荷にし、かごと釣合おもりが同一の場所において、トルクレンチにて静摩擦トルクを測定し、ロストルクとアンバランストルクを考慮した所定の計算式にて制動トルクを算出する。 (注 2) ロ) かごを無負荷の状態にし、所定の速度にて下降させる。かごと釣合おもりが同一の場所にてブレーキ電源を遮断し、かごが一定減速度で減速する始点及び終点の回転数と一定減速度で減速している時間を計測し、慣性モーメント、ロストルクとアンバランストルクを考慮した所定の計算式にて制動トルクを算出する。 (注 3) ハ) かごを無負荷にし、ブレーキを締結した状態で電動機に電流	制動トルクが「規定値(488N・m)＋前回からの減少量」未満であること。 (減少ではなく増加の時は減少無とする。)
				減少量が 60N・m を超えること。

			を流し、電動機が回転中の電流値にトルク定数を乗じ、ロストトルクとアンバランストルクを考慮した所定の計算式にて制動トルクを算出する。（注 4）	
		v 作動時間の状況	主たるブレーキの電源を遮断し、ブレーキコイル電源遮断からブレーキパッドの動作感知装置作動までの時間及び作動時間の前回定期検査時又は定期点検時からの変化量を確認する。続いて、補助ブレーキにつき同様の確認を行う。	作動時間が「規定値(130ms)－前回からの変化量」を超えること。 （変化量がマイナスの時は変化無とする。） ブレーキの動作が円滑でないこと又は異常音、異常振動があること。 変化量が規定値を超えること。 変化量の規定値は判定基準規定値の 20%とする。
vi 動力遮断用コンタクタ	作動時間の状況	コイル電流遮断から常開接点が開状態になるまでの作動時間及び作動時間の前回定期検査時又は定期点検時からの変化量を確認する。	作動時間が「規定値－前回からの変化量」を超えること。 （変化量がマイナスの時は変化無とする。）（注 5） 変化量が規定値を超えること。 変化量の規定値は判定基準規定値の 20%とする。	
vii ブレーキパッドの動作感知装置	作動の状況	ブレーキ開放時の接点信号動作を確認する。	接点動作時パッドと可動鉄心が接触していること。	
viii 特定距離感知装置	作動の状況	動作位置を測定する。	着床位置から 75mm を超えた位置で動作しないこと。	
ix 安全制御プログラム	型式	論理プログラム、動作異常判定プログラムが搭載されたプリント基板型式を確認する。	大臣認定品と異なること。	
	作動の状況	電源をオン、オフし、プログラムが立ち上がることを確認する。	プログラムが立ち上がらないこと。	
x かご戸スイッチ	作動の状況	かご戸を開いた後、徐々に戸を閉め作動の位置を測定する。	全閉位置から 25 mm を超える位置で動作すること。	
xi 乗場戸スイッチ	作動の状況	乗場戸を開いた後、徐々に戸を閉め作動の位置を測定する。	同上。	
xii 上げ戸、下げ戸、上下戸の全開監視	作動の状況	かご戸及び乗場戸が全開時のスイッチの作動位置を測定する。	かご戸又は乗場戸が全開位置に到達する前に作動すること。	
Xiii 速度監視装置	作動の状況	動作速度を測定する。	動作速度 10 m/min を超えた速度で動作しないこと。	
xiv エプロン（つま先保護板）	外観及び取り付けの状況	目視及び触手により確認する。	過度の変形、破損、腐食があること。取り付けが堅固でないこと。	
	長さの状況	かご敷居からエプロン下端までの鉛直距離を測定する。	75cm 未満であること。	

（注1） 停止距離、変化量の規定値設定方法の具体的数値、計算式は、以下（別添 140/141）の「停止距離、変化量の規定値設定方法」による。

(注 2) イ) の制動トルク算出方法は以下による。

1. かごと釣合おもりが同一の場所にて補助ブレーキを開放し、主たるブレーキの電源を遮断する。
2. かごは無負荷とする。
3. 釣合いおもりが下がる方向にて静摩擦トルクをトルクレンチにて測定する。
4. 静摩擦トルク(Nm)計測を 3 回行い、最小値を採用する。
5. トルクレンチはダイヤル式またはプリセット式のどちらを使用しても良い。
6. 3 項で得られた静摩擦トルク値を用いて以下の式で制動トルクを求める。

$$\text{制動トルク} \langle \text{Nm} \rangle = \text{静摩擦トルク} \langle \text{Nm} \rangle \times 0.76 - \text{ロストルク} \langle \text{Nm} \rangle + \text{アンバランストルク} \langle \text{Nm} \rangle$$

※ ロストルクの求め方は(1)ロストルクの求め方(別添 139/141) による。

※ ロストルクは物件毎、初回定期検査時に測定する。

※ アンバランストルクの求め方は(2)アンバランストルクの求め方(別添 139/141) による。

(注 3) ロ) の制動トルク算出方法は以下による。

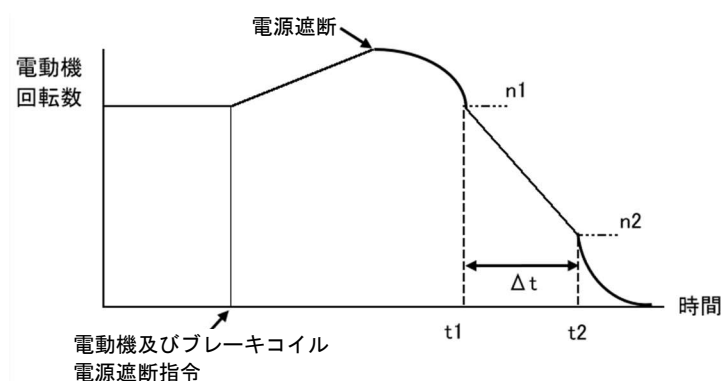
1. かごを無負荷にし、最上階から下方に所定の速度で下降させる。
2. かごと釣合おもりが同一の場所にて、一方のブレーキを開放した状態で、測定するブレーキの電源を遮断する。
3. 電動機が一定減速度で減速を開始する時(以下 t_1)と、一定減速度での減速を終了する時(以下 t_2)までの時間(以下 Δt)を測定し、電動機が一定減速度で減速を開始する時の回転数(以下 n_1)と一定減速度での減速を終了する時の回転数(以下 n_2)を測定する。
4. 3 項で得られた数値と(別添 140/141)の「停止距離、変化量の規定値設定方法」内(3) 各採用した諸元から計算によって求められる値「ブレーキ軸換算全慣性モーメント」 ΣJ を用いて次の式により求める。

$$\text{ブレーキ制動トルク} \langle \text{Nm} \rangle = (\Sigma J \langle \text{kg} \cdot \text{m}^2 \rangle \times (n_1 \langle \text{min}^{-1} \rangle - n_2 \langle \text{min}^{-1} \rangle)) \div (9.55 \times \Delta t \langle \text{s} \rangle) - \text{ロストルク} \langle \text{Nm} \rangle - \text{アンバランストルク} \langle \text{Nm} \rangle$$

※ロストルクの求め方は(1)ロストルクの求め方(別添 139/141) による。

※ロストルクは物件毎、初回定期検査時に測定する。

※アンバランストルクの求め方は(2)-②アンバランストルクの求め方(別添 139/141)による。



(注 4) ハ) の制動トルク算出方法は以下による。

1. 計測するブレーキを締結し、もう一方のブレーキを開放状態にする。
2. かごを釣合おもりと同一の場所となる位置より下方約 1m にて停止させる。
3. かごは無負荷とする。
4. ブレーキを締結したまま、電動機に電流を流し、釣合いおもりが下がる方向に電動機を一定時間回転させる。
5. 電動機の電流値を電流計その他計測器にて確認する。

6. 5 項で得られた電動機の電流値に電動機トルク定数を乗じ、ロストルクとアンバランスを考慮して制動トルクを算出する。
ブレーキ制動トルク<Nm>＝電動機電流値(A)×トルク定数<Nm/A>－ロストルク<Nm>＋アンバランストルク<Nm>
※ロストルクの求め方は(1)ロストルクの求め方(別添 139/141)による。
※ロストルクは物件毎、初回定期検査時に測定する。
※アンバランストルクの求め方は(2)－②アンバランストルクの求め方(別添 139/141)による。

(1) ロストルクの求め方

① 記号の定義

項 目	記号	単位	備 考
無負荷上昇運転時の電動機電流	INLU	A	かごは最下階着床レベルより無負荷にて定格速度にて上昇
無負荷下降運転時の電動機電流	INLD	A	かごは最上階着床レベルより無負荷にて定格速度にて下降
アンバランストルク	TU	Nm	力行時をプラス、制動時をマイナスとする
トルク定数	K	Nm/A	メーカーから入手した値に基づく
ロストルク	TL	Nm	1-②の計算式にて求める

② ロストルク 計算式

$INLU \times K = -TU + TL$
$INLD \times K = TU + TL$
以上より
$TL = (INLU + INLD) \times K \div 2$

※ モーター軸とブレーキ軸は同軸であるため、TLはブレーキロストルクを表す。

(2) アンバランストルクの求め方

① 記号の定義

項 目	記号	単位	項 目	記号	単位
ローピング係数 (ローピング1:1=1, 2:1=2)	Nc	-	かご側質量(吊り車等含む)	Wc	kg
綱車直径	d	m	釣合おもり側質量(吊り車等含む)	Ww	kg
減速比	R	-	釣合鎖り(ロープ)質量	Wrc	kg
			昇降行程	L	m

② 計算式

項 目	記号	単位	計 算 式
制御ケーブル質量	Wrs	kg	$(L \div 2) \times \text{制御ケーブル単位質量}$
			$(\text{昇降行程} \div 2) \times \text{制御ケーブル単位質量}$
綱車のかご側質量	M1	kg	$(Wc + Wrs \div 2) \div Nc$
			$(\text{かご質量} + \text{制御ケーブル質量} \div 2) \div \text{ローピング係数}$
綱車の釣合おもり側質量	M2	kg	$Ww \div Nc$
			$\text{釣合おもり質量} \div \text{ローピング係数}$
アンバランストルク	TU	Nm	$\{ (M2 - M1) \times d \div 2 \div R \} \times 9.8$
			$\{ (\text{綱車釣合おもり側質量} - \text{綱車かご側質量}) \times \text{綱車半径} \div \text{減速比} \} \times 9.8$

※ かごが昇降路の中間位置にある事を条件とする。

(注 5) 動力遮断用コンタクタ作動時間の規定値は、リレー・コンタクタの仕様書 (別添 29～30/141) 記載の応答時の値による。

※個別エレベーターの(1)ロストルク、(2)アンバランストルクの計算結果は、確認申請書副本の中の「2.1.2 判定式計算シート」に記載。

停止距離、変化量の規定値設定方法

定期検査「制動力の状況」の判定基準における、停止距離、変化量の規定値を以下によって定める。
停止距離の規定値を、（１）に示すエレベーター諸元に当該物件の数値を代入し、計算して決める。
計算は、定期検査時の試験条件及び評価済みの値として（２）の諸元を採用し、（３）、（４）の計算式で行う。

- （１）規定値を求めるためのエレベーター諸元
エレベーターの仕様から決まる値として、下記項目の値を記入する。

項目	記号	単位	備考・計算式
ローピング係数	Nc	－	1：1の場合1、 2：1の場合2
主索質量（昇降工程長さ分）	Wr	kg	主索本数×昇降行程×主索単位長質量
釣合おもり質量	Ww	kg	かご質量+（定格積載×オーバーバランス率） +（制御ケーブル/2）
釣合くさり質量	Wrc	kg	1：1の場合 Wr×釣合くさり補償率 2：1の場合 Wr×2×釣合いくさり補償率
制御ケーブル質量	Wrs	kg	昇降行程÷2×制御ケーブル単位長質量
綱車のかご側質量	M1	kg	（積載質量+かご質量+Wrc+Wrs）÷Nc
綱車の釣合おもり側質量	M2	kg	（釣合おもり質量+Wr）÷Nc
試験速度（m/s）	V0	m/s	15m/minの時：0.25 10m/minの時：0.17
溝係数（主索溝形状に拠る）	k	－	アンダーカット付U溝の時：2.22 V溝の時：2.41 溝係数は初期時（摩耗前）の値を用いる
主索巻付け角（rad）	θ	rad	主索巻付け角（°）×π÷180
エレベーター総合効率	ηg	－	1- {ロストルク÷（ロストルク+アンバランストルク）} ※
ブレーキ軸換算 駆動 回転系固定慣性モーメント	Jf	kg・m ²	巻上機慣性モーメント
ブレーキ軸換算 負荷 回転系合計慣性モーメント	Jr	kg・m ²	車類質量×（車類外径 ² +車類内径 ² ） ÷R ² ÷8×車類数量 ※車類：そらせ車、吊り車、返し車
ブレーキ軸換算 負荷 直線系合計慣性モーメント	Js	kg・m ²	（M1+M2）×（d÷2） ² ÷NC÷R ²

- ※定期検査の諸条件
・かご位置：上層階（最上階より1つ下の階）
・試験条件：無負荷にて規定速度にて上昇

- ※計算条件 補足事項
・かごは最上階より一つ下の階から上昇するが、かご側の主索重量が停止距離に与える影響は1%以下のため考慮しない。
・機械室および昇降路内引き回し（横方向）の主索重量については、停止距離に与える影響は1%以下のため考慮しない。
・数値にバラツキがある場合には、停止距離が小さくなる方の値（例：エレベーター総合効率は最小値）を用いる。
・ロストルク及びアンバランストルクは別添139/141に記載の計算式より求める。

- （２）定期検査時の試験条件および評価済みの値として、下記値を採用する。

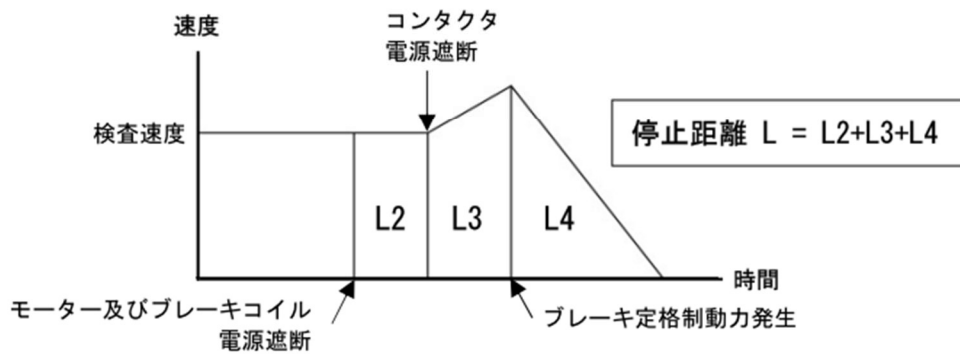
項目	記号	単位	採用値	備 考
綱車径	d	m	0.41	
減速比	R	－	1	
ブレーキトルク 最小値（ブレーキ2個分）	Tb	N・m	975	制動トルクの最小値、487.5Nm×2
（CPU演算時間+コンタクタ解放時間）の最大値	t2	s	0.037	仕様の最大値
ブレーキ電源遮断後、 定格トルクを発生迄の時間の最大値	t3	s	0.26	仕様の最大値
綱車と主索間の摩擦係数	μo	－	0.1	
重力加速度	g	m/s ²	9.8	
自然対数	e	－	2.7	

(3) 各採用した諸元から計算によって求められる値

ブレーキ軸換算全慣性モーメント	ΣJ	kg・m ²	$J_f + J_r + J_s$
ブレーキ作動開始時のかご速度	V_3	m/s	$V_0 + \{ (M_2 - M_1) \times (d \div 2)^2 \times \eta \times g \times g \times t_3 \} \div (\Sigma J \times R^2 \times N_c)$
制動時の綱車と主索間の摩擦係数 (ロープスリップ時)	μ	-	$\mu_0 \div (1 + 0.1 \times V_3 \times N_c)$ 注：シーブが瞬時に停止するとした
電源遮断時のかごの減速度	α_1	m/s ²	$\{ T_b - (M_2 - M_1) \times (d \div 2) \times \eta \times g \times g \div R \} \times d \div (2 \times \Sigma J \times R \times N_c)$
トラクション能力とトラクション比が釣り合う時 (スリップ限界時)の制動時減速度	α_2	m/s ²	$\{ - (M_2 - e^{\mu \times \theta \times k} \times M_1) \times g \} \div \{ M_2 + e^{\mu \times \theta \times k} \times M_1 \}$
トラクション能力係数(トラクション比)	β_1	-	$\{ (M_2 - W_r) \times (g + \alpha_1) + W_r \times (g + N_c \times \alpha_1) \} \div \{ M_1 \times (g - \alpha_1) \}$
巻上機トラクション能力係数	β_2	-	$e^{\mu_0 \times \theta \times k}$
ロープスリップの有無 判定	$\beta_1 \leq \beta_2$: 無し $\beta_1 > \beta_2$: 有り		

(4) 定期検査時停止距離の計算と規定値の設定

シーケンス及びコンタクター動作遅れによる 走行距離	L2	m	$V_0 \times t_2$
ブレーキ作動時間遅れによる走行距離	L3	m	$(V_0 + V_3) \div 2 \times t_3$
制動時の減速走行距離	L4	m	$V_3^2 \div (2 \times \alpha)$ ※ α は、 $\beta_1 \leq \beta_2$ の場合は α_1 $\beta_1 > \beta_2$ の場合は α_2 を採用
定期検査時の停止距離	L	m	$L_2 + L_3 + L_4$
定期検査の停止距離規定値		cm	$L \times 100$
停止距離の変化量規定値		cm	各諸元のバラツキ、ドリフトを考慮し、 停止距離規定値の20%とする。



※個別エレベーターの停止距離の計算結果は、確認申請書副本の中の「2.1.2 判定式計算シート」に記載。