

(19) 日本国特許庁(JP)

## (12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第4526687号  
(P4526687)

(45) 発行日 平成22年8月18日(2010.8.18)

(24) 登録日 平成22年6月11日(2010.6.11)

(51) Int.Cl.

F 1

**B61B 1/02 (2006.01)**  
**E05F 15/14 (2006.01)**  
**E06B 3/46 (2006.01)**

B 6 1 B 1/02  
E 0 5 F 15/14  
E 0 6 B 3/46

請求項の数 4 (全 12 頁)

(21) 出願番号

特願2000-336817 (P2000-336817)

(22) 出願日

平成12年11月6日 (2000.11.6)

(65) 公開番号

特開2002-145049 (P2002-145049A)

(43) 公開日

平成14年5月22日 (2002.5.22)

審査請求日

平成19年10月19日 (2007.10.19)

(73) 特許権者 000006013

三菱電機株式会社

東京都千代田区丸の内二丁目7番3号

(74) 代理人 100082175

弁理士 高田 守

(74) 代理人 100142642

弁理士 小澤 次郎

(74) 代理人 100106150

弁理士 高橋 英樹

(74) 代理人 100108372

弁理士 谷田 拓男

(72) 発明者 加藤 久夫

東京都千代田区丸の内二丁目2番3号 三菱電機株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】停車場用乗降口装置

## (57) 【特許請求の範囲】

## 【請求項 1】

プラットホームの車両軌道に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面が上記縁部の長手に沿う方向に配置されて相互間に乗降口を形成した隔壁体と、この隔壁体によって形成された戸袋に設けられた開閉機構と、長手が水平方向に配置されて一面に突出し上下方向に互いに離れて複数の凸条部が形成されて、上記開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には上記戸袋に収納され、戸閉動作して上記隔壁体の一方の縁部から突出し、上記一方の縁部に対応した上記乗降口幅の一部を閉じる第一引き戸と、長手が水平方向に配置されて一面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所が形成されて、上記開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には上記戸袋に収納され、上記溝状凹所に上記第一引き戸の凸条部が遊嵌され、戸閉動作して上記隔壁体の他方の縁部から突出し、上記他方の縁部に対応した他の上記乗降口幅の一部を閉じる第二引き戸とを備えた停車場用乗降口装置。

## 【請求項 2】

第一引き戸の凸条部を、上記第一引き戸を形成する戸板の反車両軌道側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材によって形成されたものとし、第二引き戸の溝状凹所を、上記第二引き戸を形成する戸板の車両軌道側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材の相互間によって形成されたものとしたことを特徴とする請求項1記載の停車場用乗降口装置。

## 【請求項 3】

開閉機構は、第一引き戸に設けられた案内具が係合する第一戸レールと第二引き戸に設

けられた案内具が係合する第二戸レールとを有し、上記第一戸レール及び上記第二戸レールを、隔壁体における戸袋の互いに対向した内面の一方から支持したことを特徴とする請求項1に記載の停車場用乗降口装置。

**【請求項4】**

第一引き戸及び第二引き戸は、主要部が薄鋼板によって形成され、

上記第一引き戸に設けられた案内具を、上記第一引き戸の凸条部の背面側に形成された溝状凹所内に装着し、第二引き戸に設けられた案内具を、上記第二引き戸の溝状凹所内に装着したことを特徴とする請求項3に記載の停車場用乗降口装置。

**【発明の詳細な説明】**

**【0001】**

10

**【発明の属する技術分野】**

この発明は、プラットホームの車両走行路に沿う縁部に互いに離れて隔壁体が立設され、これらの隔壁体の相互間に乗降口が形成された停車場用乗降口装置に関する。

**【0002】**

**【従来の技術】**

図11～図17は、従来の停車場用乗降口装置を示す図で、図11は車両の到着時状態を示すプラットホームの要部平面図、図12は図11の矢印A部の拡大正面図、図13は図12のB-B線断面図、図14は図12のC-C線断面図、図15は乗降口の戸開状態を示す図11相当図、図16は図15の矢印D部の拡大正面図、図17は図16のE-E線断面図である。

20

**【0003】**

図において、1は軌道2を走行する車両、3は車両1に設けられた出入口、4は出入口3を開閉する車両ドア、5は軌道2に沿って設けられたプラットホーム、6は隔壁体で、プラットホーム5の軌道2に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面がプラットホーム5縁部の長手に沿う方向に配置されて相互間に乗降口7を形成する。

**【0004】**

8は隔壁体6に形成された戸袋である。9は戸袋8に設けられた開閉機構で、長手が水平に配置されて戸袋8内の軌道2側に設けられた第一戸レール10、戸袋8内の反軌道2側に設けられた第二戸レール11及び図示が省略してあるが戸の駆動機構によって構成される。

30

**【0005】**

12は第一引き戸で、案内具13によって第一戸レール10に係合されて戸開時には戸袋8に収納されて、戸閉動作して隔壁体6の一方の縁部から突出し、この一方の縁部に対応した乗降口7幅のほぼ1/2を閉じる。14は第二引き戸で、案内具15によって第二戸レール11に係合されて戸開時には戸袋8に収納されて、戸閉動作して隔壁体6の他方の縁部から突出し、この他方の縁部に対応した乗降口7幅のほぼ1/2を閉じる。

**【0006】**

上記のように構成された従来の停車場用乗降口装置では、車両1がプラットホーム5に発着しない時間帯では、隔壁体6の乗降口7は一方の隔壁体6に設けられた第一引き戸12及び他方の隔壁体6に設けられた第一引き戸12又は一方の隔壁体6に設けられた第二引き戸14及び他方の隔壁体6に設けられた第二引き戸14がそれぞれ戸閉位置に配置され、互いに対向した引き戸によって図11～図14に示すように閉じられている。これにより、プラットホーム5の待ち客が車両1の軌道2側へ入ることを防ぐようになっている。

40

**【0007】**

そして、車両1がプラットホーム5に到着すると、車両1の出入口3の車両ドア4の戸開動作と同期して、第一引き戸12及び第二引き戸14が戸開動作して隔壁体6の戸袋8に収納され、図15～図17に示すように乗降口7が開放される。これによって、車両1の出入口3とプラットホーム5の乗降口7の間を乗客が乗降する。

**【0008】**

**【発明が解決しようとする課題】**

50

上記のような停車場用乗降口装置において、第一引き戸 12 及び第二引き戸 14 が図 17 に示すように戸開時に隔壁体 6 の戸袋 8 に収納される。すなわち、隔壁体 6 の奥行き寸法として、水平面において第一戸レール 10、第二戸レール 11、第一引き戸 12 及び第二引き戸 14 それぞれの隔壁体 6 の奥行き方向寸法を合計した寸法に対応した奥行きが必要となる。このため、隔壁体 6 の厚さが増し軌道 2 の長手に直交したプラットホーム 5 の寸法、すなわちプラットホーム 5 幅が狭い停車場においては隔壁体 6 の設置が困難になるという問題点があった。

#### 【 0 0 0 9 】

この発明は、かかる問題点を解消するためになされたものであり、戸開時において重合状態に配置される第一引き戸及び第二引き戸を奥行きの浅い隔壁体に収納できる停車場用乗降口装置を得ることを目的とする。 10

#### 【 0 0 1 0 】

##### 【課題を解決するための手段】

この発明に係る停車場用乗降口装置においては、プラットホームの車両軌道に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面が車両軌道に沿う方向に配置されて相互間に乗降口を形成した隔壁体と、この隔壁体によって形成された戸袋に設けられた開閉機構と、長手が水平方向に配置されて一面に突出し上下方向に互いに離れて複数の凸条部が形成されて、開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には戸袋に収納され、戸閉動作して隔壁体の一方の縁部から突出し、一方の縁部に対応した乗降口幅の一部を閉じる第一引き戸と、長手が水平方向に配置されて一面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所が形成されて、開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には戸袋に収納され、溝状凹所に第一引き戸の凸条部が遊嵌され、戸閉動作して隔壁体の他方の縁部から突出し、他方の縁部に対応した他の乗降口幅の一部を閉じる第二引き戸とが設けられる。 20

#### 【 0 0 1 1 】

また、この発明に係る停車場用乗降口装置においては、第一引き戸の凸条部が、第一引き戸を形成する戸板の反車両軌道側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材によって形成され、第二引き戸の溝状凹所が、第二引き戸を形成する戸板の車両軌道側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材の相互間によって形成される。 30

#### 【 0 0 1 2 】

また、この発明に係る停車場用乗降口装置においては、開閉機構が、第一引き戸に設けられた案内具が係合する第一戸レールと第二引き戸に設けられた案内具が係合する第二戸レールとを有し、第一戸レール及び第二戸レールが、隔壁体における戸袋の互いに対向した内面の一方から支持される。 30

#### 【 0 0 1 3 】

また、この発明に係る停車場用乗降口装置においては、第一引き戸及び第二引き戸は、主要部が薄鋼板によって形成され、第一引き戸に設けられた案内具が、第一引き戸の凸条部の背面側に形成された溝状凹所内に装着され、第二引き戸に設けられた案内具が、第二引き戸の溝状凹所内に装着される。 40

#### 【 0 0 1 4 】

##### 【発明の実施の形態】

実施の形態 1 .

図 1 ~ 図 5 は、この発明の実施の形態の一例を示す図で、図 1 は乗降口の戸開状態を示す前述の図 17 相当図、図 2 は図 1 の F - F 線断面図、図 3 は図 1 の G - G 線断面図、図 4 は図 1 における乗降口の戸閉状態を示す図 1 相当図、図 5 は図 4 の H - H 線断面図である。

#### 【 0 0 1 5 】

図において、1 は軌道 2 を走行する車両、3 は車両 1 に設けられた出入口、4 は出入口 3 を開閉する車両ドア、5 は軌道 2 に沿って設けられたプラットホーム、6 は隔壁体で、プラットホーム 5 の軌道 2 に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面がプラットホーム 5 縁 50

部の長手に沿う方向に配置されて相互間に乗降口 7 を形成する。

**【 0 0 1 6 】**

8 は隔壁体 6 に形成された戸袋である。16 は戸袋 8 に設けられた開閉機構で、長手が水平に配置されて戸袋 8 内の軌道 2 側に支持された第一戸レール 17、戸袋 8 内の軌道 2 側に支持され図 3 において第一戸レール 17 よりも反軌道 2 側に突出して設けられた第二戸レール 18 及び図示が省略してあるが戸の駆動機構によって構成されている。

**【 0 0 1 7 】**

19 は第一引き戸で、長手が水平方向に配置されて軌道 2 側の面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所 20 が形成され、溝状凹所 20 の背面側により凸条部 21 が形成されて、上縁部の溝状凹所 20 内に設けられた案内具 22 によって第一戸レール 17 に係合されて、下端が戸袋 8 に設けられた下部案内具 23 に係合される。そして、戸開時には戸袋 8 に収納されて、戸閉動作して隔壁体 6 の一方の縁部から突出し、この一方の縁部に対応した乗降口 7 幅のほぼ 1 / 2 を閉じる。24 は溝状凹所 20 内の隅部に設けられた角鋼管からなる補強材である。

10

**【 0 0 1 8 】**

25 は第二引き戸で、長手が水平方向に配置されて軌道 2 側の面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所 26 が形成され、上縁部の溝状凹所 26 内に設けられた案内具 27 によって第二戸レール 18 に係合されて、下端が戸袋 8 に設けられた下部案内具 28 に係合される。そして、戸開時には戸袋 8 に収納されて溝状凹所 26 内に第一引き戸 19 の凸条部 21 が遊嵌される。また、戸閉動作して隔壁体 6 の他方の縁部から突出し、この他方の縁部に対応した他の乗降口 7 幅のほぼ 1 / 2 を閉じる。

20

**【 0 0 1 9 】**

29 は第二引き戸 25 の溝状凹所 26 内の隅部に設けられた角鋼管からなる補強材である。30 は第一引き戸 19 及び第二引き戸 25 の戸閉方向の端面に設けられたテープスイッチからなる障害物検出器で、第一引き戸 19 等の戸閉動作時に乗降口 7 に障害物があるときに、この障害物によって押圧されて動作する。そして、障害物検出器 30 の動作を介して異常時制御されて第一引き戸 19 等の戸閉動作の中止、強制反転戸開等の制御が行われる。

**【 0 0 2 0 】**

上記のように構成された停車場用乗降口装置において、車両 1 がプラットホーム 5 に発着しない時間帯では、隔壁体 6 の乗降口 7 は一方の隔壁体 6 に設けられた第一引き戸 19 及び他方の隔壁体 6 に設けられた第一引き戸 19 又は一方の隔壁体 6 に設けられた第二引き戸 25 及び他方の隔壁体 6 に設けられた第二引き戸 25 がそれぞれ戸閉位置に配置され、互いに対向した引き戸によって図 4 及び図 5 に示すように閉じられている。これにより、プラットホーム 5 の待ち客が車両 1 の軌道 2 側へ入ることが防止される。

30

**【 0 0 2 1 】**

そして、車両 1 がプラットホーム 5 に到着すると、車両 1 の出入口 3 の車両ドア 4 の戸開動作と同期して、第一引き戸 19 及び第二引き戸 25 が戸開動作して隔壁体 6 の戸袋 8 に収納され、図 1 及び図 2 に示すように乗降口 7 が開放される。これによって、車両 1 の出入口 3 とプラットホーム 5 の乗降口 7 の間を乗客が乗降する。

40

**【 0 0 2 2 】**

そして、第一引き戸 19 及び第二引き戸 25 の両者が戸開時に隔壁体 6 の戸袋 8 において互いに重合状態に配置されて、第二引き戸 25 の溝状凹所 26 内に第一引き戸 19 の凸条部 21 が遊嵌される。さらに、上記両者の案内具 22、案内具 27 がそれぞれ上縁部の溝状凹所 20、溝状凹所 26 内に設けられる。このため、軌道 2 の長手に直交した方向の隔壁体 6 の奥行き寸法、すなわち図 1 に示す隔壁体 6 の厚さ T を薄くすることができる。

**【 0 0 2 3 】**

したがって、プラットホーム 5 幅が狭い停車場においても隔壁体 6 を容易に設置することができて、車両 1 がプラットホーム 5 にいないときにプラットホーム 5 の待ち客が車両 1 の軌道 2 側へ入ることを防ぐことができる。これによって、待ち客が車両 1 の軌道 2 側へ

50

入ることによる不具合の発生を未然に防止することができる。

**【0024】**

また、主要部が薄鋼板によって形成された第一引き戸19及び第二引き戸25の両者が、戸開時において互いに密着に近い状態で重合して戸袋8に配置される。このため、互いに隣接して配置された乗降口7の戸閉時において、それぞれの乗降口7におけるプラットホーム5縁部から上記両者の軌道2側の表面までの距離の差を少なくすることができる。これによって、プラットホーム5におけるそれぞれの乗降口7の戸閉時の形態を均整のとれた状態にすることができます。

**【0025】**

また、プラットホーム5縁部から第一引き戸19よりも離れた位置に配置された第二引き戸25により戸閉される乗降口7において、隔壁体6をプラットホーム5縁部に近接して設置することによって、戸閉した第二引き戸25とプラットホーム5縁部との間を狭くすることができる。これにより、戸閉した第二引き戸25とプラットホーム5縁部との間に乗客が取り残される不具合の発生を防ぐことができる。

10

**【0026】**

また、第一引き戸19、第二引き戸25の全開停止時において乗降口7の縁部側の端部が、乗降口7の縁部から突出した位置に配置される。このため、第一引き戸19等の反軌道2側の面に形成された溝状凹所において、プラットホーム5の待ち客が第一引き戸19等の戸開動作時に乗降口7の縁部と障害物検出器30の構造体との間に挟み込まれる事故を未然に防ぐことができる。

20

**【0027】**

実施の形態2.

図6～図10は、この発明の他の実施の形態の一例を示す図で、図6は乗降口の戸閉状態を示す前述の図17相当図、図7は図6のI-I線断面図、図8は図6のJ-J線断面図、図9は図6における乗降口の戸閉状態を示す図6相当図、図10は図9のK-K線断面図である。図において、前述の図1～図5と同符号は相当部分を示す。

**【0028】**

31は第一引き戸で、戸板32の反軌道2側の面に角管状の補強材33が設けられて長手が水平方向に配置され、上下方向に互いに離れた補強材33の相互間に反軌道2側の面に開口した複数の溝状凹所20が形成される。また、補強材33の反軌道2側によって凸条部21が形成される。また、上縁部に設けられた案内具22によって第一戸レール17に係合されて、下端が戸袋8に設けられた下部案内具23に係合される。そして、戸開時には戸袋8に収納され、戸閉動作して隔壁体6の一方の縁部から突出して、この一方の縁部に対応した乗降口7幅のほぼ1/2を閉じる。

30

**【0029】**

34は第二引き戸で、戸板35の軌道2側の面に角管状の補強材36が設けられて長手が水平方向に配置され、上下方向に互いに離れた補強材36の相互間に軌道2側の面に開口した複数の溝状凹所26が形成され、上縁部に設けられた案内具27によって第二戸レール18に係合されて、下端が戸袋8に設けられた下部案内具28に係合される。そして、戸開時には戸袋8に収納されて溝状凹所26内に第一引き戸31の凸条部21が遊嵌される。また、戸閉動作して隔壁体6の他方の縁部から突出し、この他方の縁部に対応した他の乗降口7幅のほぼ1/2を閉じる。

40

**【0030】**

30は第一引き戸31及び第二引き戸34の戸閉方向の端面に設けられたテープスイッチからなる障害物検出器で、第一引き戸31等の戸閉動作時に乗降口7に障害物があるときに、この障害物によって押圧されて動作する。そして、障害物検出器30の動作を介して異常時制御されて第一引き戸31等の戸閉動作の中止、強制反転戸開等の制御が行われる。

**【0031】**

上記のように構成された停車場用乗降口装置においても、車両1がプラットホーム5に発

50

着しない時間帯では、隔壁体6の乗降口7は一方の隔壁体6に設けられた第一引き戸31及び他方の隔壁体6に設けられた第一引き戸31又は一方の隔壁体6に設けられた第二引き戸34及び他方の隔壁体6に設けられた第2引き戸34のそれぞれが戸閉位置に配置され、互いに対向した引き戸によって図9及び図10に示すように閉じられている。これにより、プラットホーム5の待ち客が車両1の軌道2側へ入ることが防止される。

#### 【0032】

そして、車両1がプラットホーム5に到着すると、車両1の出入口3の車両ドア4の戸開動作と同期して、第一引き戸31及び第二引き戸34が戸開動作して隔壁体6の戸袋8に収納され、図6及び図7に示すように乗降口7が開放される。これによって、車両1の出入口3とプラットホーム5の乗降口7の間を乗客が乗降する。

10

#### 【0033】

そして、第一引き戸31及び第二引き戸34の両者が戸開時に隔壁体6の戸袋8において重合状態に配置されて、第二引き戸25の溝状凹所26内に第一引き戸19の凸条部21が遊嵌される。また、上記両者の全開停止時において乗降口7の縁部側の端部が、乗降口7の縁部から突出した位置に配置される。したがって、詳細な説明を省略するが図6～図10の実施の形態においても図1～図5の実施の形態と同様な作用が得られる。

#### 【0034】

##### 【発明の効果】

この発明は以上説明したように、プラットホームの車両軌道に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面が車両軌道に沿う方向に配置されて相互間に乗降口を形成した隔壁体と、この隔壁体によって形成された戸袋に設けられた開閉機構と、長手が水平方向に配置されて一面に突出し上下方向に互いに離れて複数の凸条部が形成されて、開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には戸袋に収納され、戸閉動作して隔壁体の一方の縁部から突出し、一方の縁部に対応した乗降口幅の一部を閉じる第一引き戸と、長手が水平方向に配置されて一面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所が形成されて、開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には戸袋に収納され、溝状凹所に第一引き戸の凸条部が遊嵌され、戸閉動作して隔壁体の他方の縁部から突出し、他方の縁部に対応した他の乗降口幅の一部を閉じる第二引き戸とを設けたものである。

20

#### 【0035】

これによって、車両がプラットホームに到着すると第一引き戸及び第二引き戸の両者が戸開動作し隔壁体の戸袋に収納されて乗降口が開放される。そして、上記両者が戸開時に隔壁体の戸袋に互いに重合状態に配置されて、第二引き戸の溝状凹所内に第一引き戸の凸条部が遊嵌される。このため、軌条の長手に直交した方向の隔壁体の奥行き寸法、すなわち隔壁体の厚さを薄くすることができる。したがって、プラットホーム幅が狭い停車場においても隔壁体を容易に設置することができて、車両がプラットホームにいないときにプラットホームの待ち客が車両の軌道側へ入ることを防ぐことができる。これにより、待ち客が車両の軌道側へ入ることによる不具合の発生を未然に防止する効果がある。

30

#### 【0036】

また、この発明は以上説明したように、第一引き戸の凸条部を、第一引き戸を形成する戸板の反車両軌道側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材によって形成し、第二引き戸の溝状凹所を、第二引き戸を形成する戸板の車両軌道側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材の相互間によって形成したものである。

40

#### 【0037】

これによって、第一引き戸及び第二引き戸が戸開時に隔壁体の戸袋において相互に重合状態に配置されて、第二引き戸の溝状凹所内に第一引き戸の凸条部が遊嵌される。このため、軌条の長手に直交した方向の隔壁体の奥行き寸法、すなわち隔壁体の厚さを薄くすることができる。したがって、プラットホーム幅が狭い停車場においても隔壁体を容易に設置することができて、車両がプラットホームにいないときにプラットホームの待ち客が車両の軌道側へ入ることを防ぐことができる。これにより、待ち客が車両の軌道側へ入ること

50

による不具合の発生を未然に防止する効果がある。

**【0038】**

また、この発明は以上説明したように、開閉機構は、第一引き戸に設けられた案内具が係合する第一戸レールと第二引き戸に設けられた案内具が係合する第二戸レールとを有し、第一戸レール及び第二戸レールを、隔壁体における戸袋の互いに対向した内面の一方によって支持したものである。

**【0039】**

これによって、軌条の長手に直交した方向の隔壁体の奥行き寸法、すなわち隔壁体の厚さを薄くすることができる。したがって、プラットホーム幅が狭い停車場においても隔壁体を容易に設置することができて、車両がプラットホームにいないときにプラットホームの待ち客が車両の軌道側へ入ることを防ぐことができる。これにより、待ち客が車両の軌道側へ入ることによる不具合の発生を未然に防止する効果がある。10

**【0040】**

また、この発明は以上説明したように、第一引き戸及び第二引き戸の主要部を薄鋼板によって形成し、第一引き戸に設けられた案内具を、第一引き戸の凸条部の背面側に形成された溝状凹所内に装着し、第二引き戸に設けられた案内具を、第二引き戸の溝状凹所内に装着したものである。

**【0041】**

これによって、軌条の長手に直交した方向の隔壁体の奥行き寸法、すなわち隔壁体の厚さを薄くすることができる。したがって、プラットホーム幅が狭い停車場においても隔壁体を容易に設置することができて、車両がプラットホームにいないときにプラットホームの待ち客が車両の軌道側へ入ることを防ぐことができる。これにより、待ち客が車両の軌道側へ入ることによる不具合の発生を未然に防止する効果がある。20

**【図面の簡単な説明】**

**【図1】** この発明の実施の形態1を示す図で、乗降口の戸開状態を示す図であり後述する図1~7相当図。

**【図2】** 図1のF-F線断面図。

**【図3】** 図1のG-G線断面図。

**【図4】** 図1における乗降口の戸閉状態を示す図1相当図。

**【図5】** 図4のH-H線断面図。

**【図6】** この発明の実施の形態2を示す図で、乗降口の戸開状態を示す図であり後述する図1~7相当図。30

**【図7】** 図6のI-I線断面図。

**【図8】** 図6のJ-J線断面図。

**【図9】** 図6における乗降口の戸閉状態を示す図6相当図。

**【図10】** 図9のK-K線断面図。

**【図11】** 従来の停車場用乗降口装置を示す図で、車両の到着時状態を示すプラットホームの要部平面図。

**【図12】** 図11の矢印A部の拡大正面図。

**【図13】** 図12のB-B線断面図。

**【図14】** 図12のC-C線断面図。

**【図15】** 乗降口の戸開状態を示す図11相当図。

**【図16】** 図15の矢印D部の拡大正面図。

**【図17】** 図16のE-E線断面図。

**【符号の説明】**

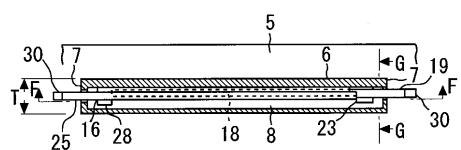
1 車両、	2 軌道、	5 プラットホーム、	6 隔壁体、	7 乗降口
、	8 戸袋、	16 開閉機構、	17 第一戸レール、	18 第二戸レール、
、	19 第一引き戸、	20 溝状凹所、	21 凸条部、	22 案内具
、	25 第二引き戸、	26 溝状凹所、	27 案内具、	31 第一引き戸、
、	32 戸板、	33 補強材、	34 第二引き戸、	35 戸板、

40

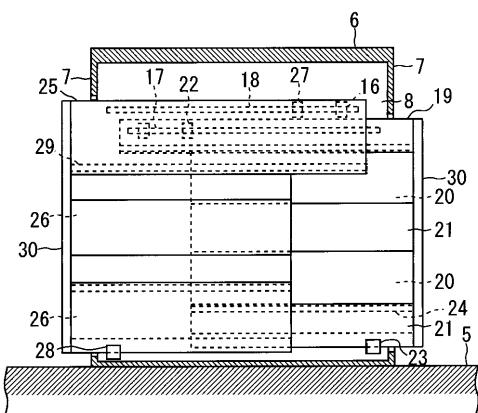
50

3 6 補強材。

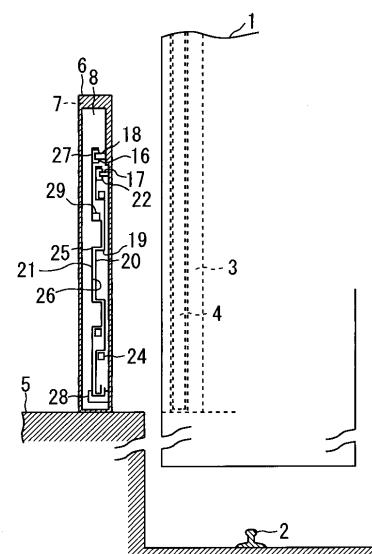
【図1】



【図2】

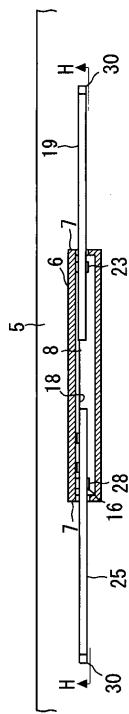


【図3】

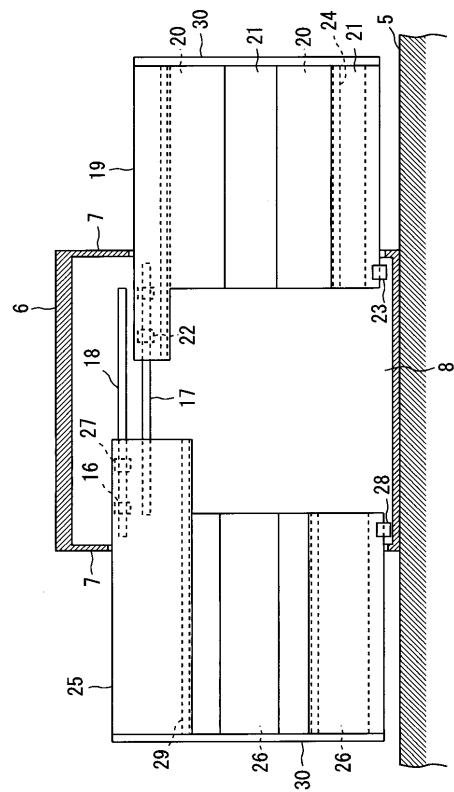


- |             |             |
|-------------|-------------|
| 1 : 車両      | 18 : 第二戸レール |
| 2 : 軌道      | 19 : 第一引き戸  |
| 5 : プラットホーム | 20 : 溝状凹所   |
| 6 : 隔壁体     | 21 : 凸条部    |
| 7 : 乗降口     | 22 : 案内具    |
| 8 : 戸袋      | 25 : 第二引き戸  |
| 16 : 開閉機構   | 26 : 溝状凹所   |
| 17 : 第一戸レール | 27 : 案内具    |

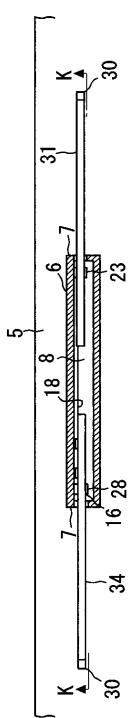
【図4】



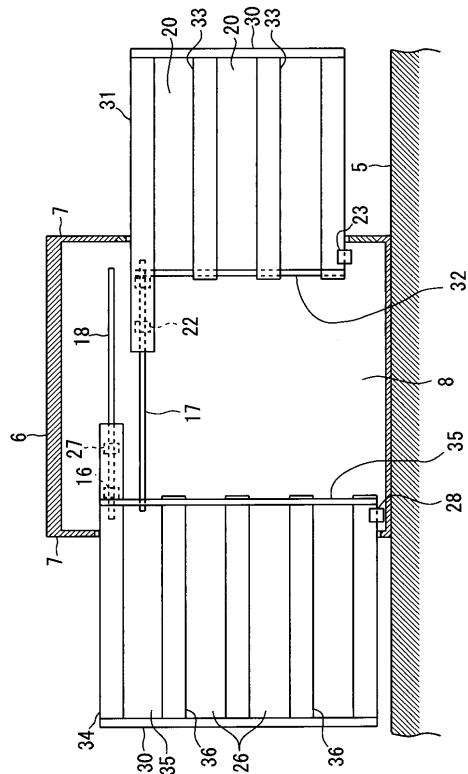
【図5】



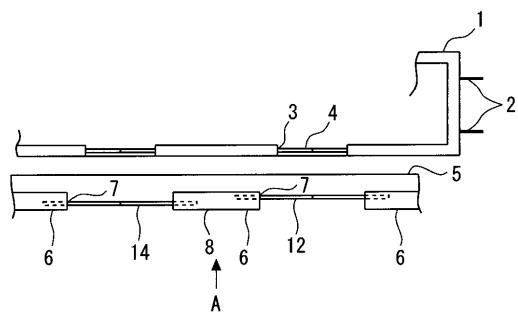
【図9】



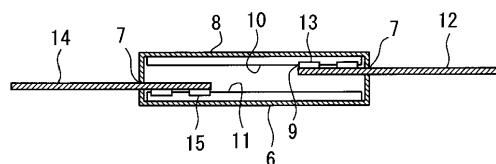
【図10】



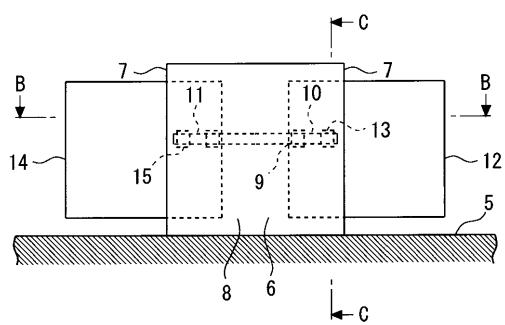
【図 1 1】



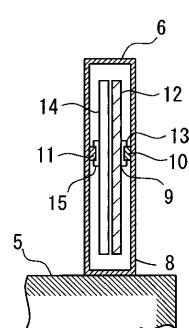
【図13】



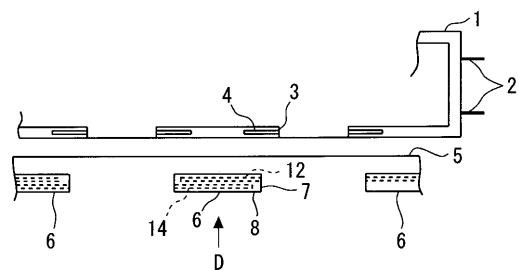
【図12】



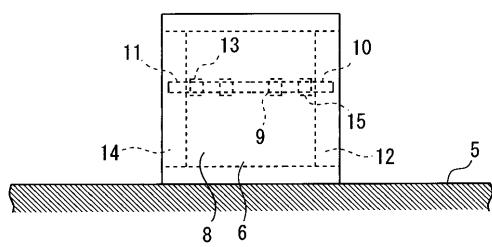
【図14】



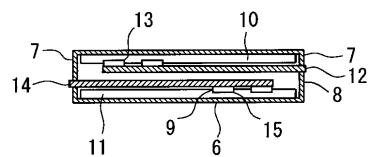
【図15】



【図16】



【図17】



---

フロントページの続き

審査官 北村 亮

(56)参考文献 特開平11-334579(JP,A)  
特開2001-191914(JP,A)  
特開2002-029410(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B61B 1/02

E01F 1/00

E05F 15/14

E05F 17/00

E06B 3/46