

在来線ホーム可動柵の開発等について

ホームの可動柵については、これまで、東海道新幹線に適合した可動柵を開発し、のぞみ停車駅への設置を進めてきました。

一方、在来線については、車種や編成両数が多様で、ドア位置が異なることから、当社在来線ホームの実情に適合した可動柵について、検討・開発を続けてきました。

今般、この開発を進め、開口部の幅が4m強の可動柵を試作し、動作試験を行った後、平成30年初より東海道本線の金山駅（予定）において実証試験を行うこととしました。これにより、金山駅と刈谷駅の東海道本線ホームに可動柵を設置することを目指します。

内方線付き点状ブロックについては、国土交通省から目安として示されている乗降1万人以上の駅の整備を既に完了しています。さらに今回、乗降3千人以上の駅の整備を前倒し、平成30年度中に完了することとしました。

1. 当社在来線に適合した可動柵の開発

(1) 開発背景

- ・ 当社の在来線車両には、電車と気動車の2つがあります。また、その中でも特急用、快速／普通用など様々な種類があり、ドアの位置や数が異なるため、可動柵の設置が難しいことが課題です。

(2) 開発内容

- ・ 東海道新幹線と同様に、左右に開閉するタイプの可動柵です。
- ・ 今回試作する可動柵は、車両のドアの数が3つですが、形式や種類により位置が異なる、名古屋地区の快速／普通電車が停車するホームを対象としており、開口幅は、他社の在来線で実用化されているものより広い、4m強です。
- ・ 試作機は、メーカー工場内等で動作試験を行った後、東海道本線金山駅において、平成30年初から実証試験を実施する予定です。
- ・ この開発により、階段脇など狭隘な箇所があるため、転落検知マットを設置している金山駅、刈谷駅の東海道本線ホームに可動柵を設置することを目指します。
【金山駅】 今後5年程度で設置することが目標。
【刈谷駅】 駅改修工事を行う計画について、市と協議中であり、この改修工事に合わせて設置する方向。

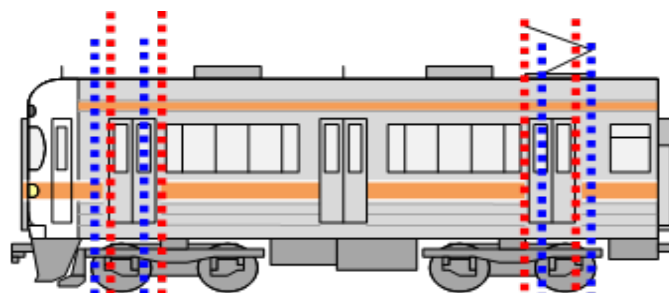
2. 内方線付き点状ブロックの整備前倒し

- ・ 乗降1万人以上の44駅については、既に整備を完了しています。
- ・ 乗降3千人以上1万人未満の駅については、計画を前倒して整備します。
【5千～1万人の未整備10駅】 H29年度中に完了（3年前倒し）
【3千～5千人の未整備12駅】 H30年度中に完了（2年前倒し）

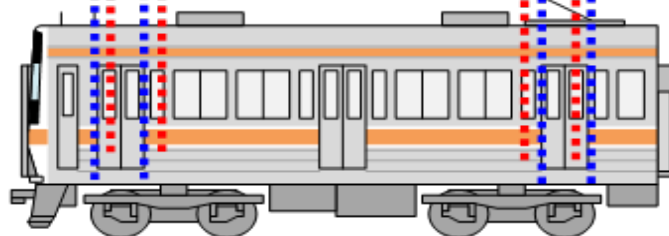
【別紙】当社在来線車両のドア位置と開発する可動柵について

①車両の形式毎のドア位置の違い(名古屋地区東海道本線の例)

313系

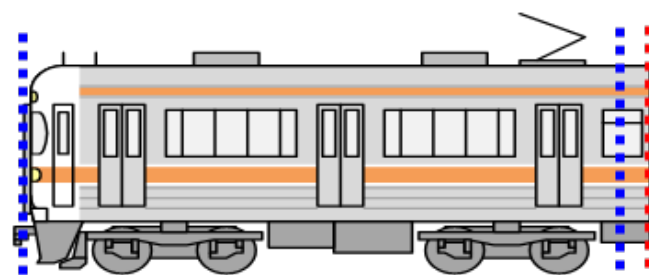


311系

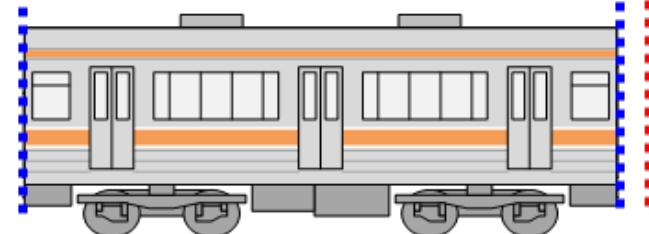


②車両の種類(先頭車、中間車)の違いによる車両の長さの違い

先頭車

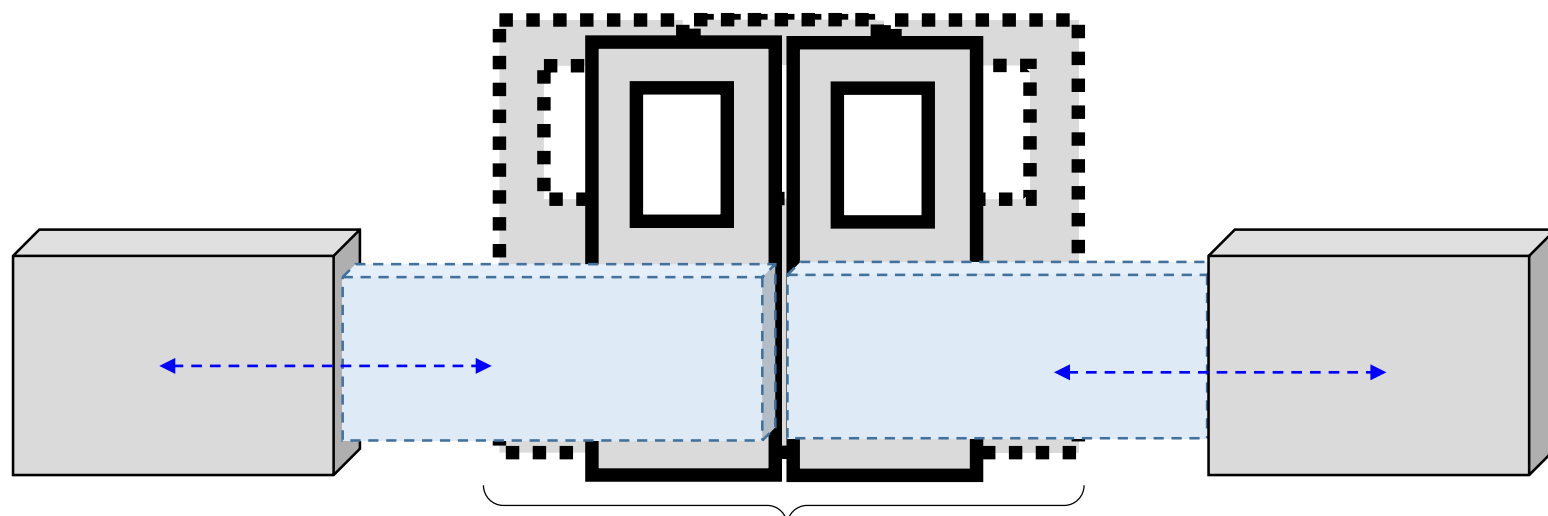


中間車



⇒①及び②により、例えば同じ8両編成でも、連結の仕方により車両のドア位置が異なる

③可動柵のイメージ(左右に開閉するタイプ)



車両の形式や種類によって
ドアの位置が異なる

広い開口幅を確保(最大4m強)