

東海道新幹線 全線への脱線・逸脱防止対策の実施について

当社では、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策工事を、脱線時の被害拡大のおそれの大きい箇所（軌道延長596 km）を対象に、平成21年10月より平成31年度末までに完了する予定で工事を実施してきました。（別紙1）

このたび、従来の対象箇所に加えて、本線の残り全てと各駅の副本線及び車両基地までの回送線等476 kmを加えた東海道新幹線全線（軌道延長1,072 km[※]）について実施していくこととしました。

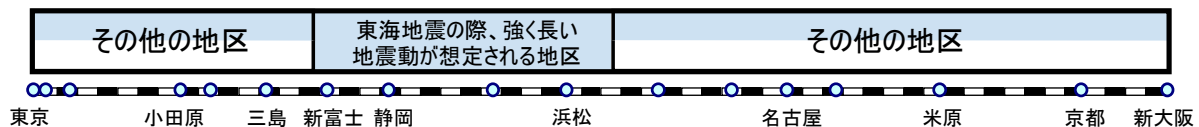
また、脱線・逸脱防止対策の全線への実施を早期に完了させるため、平成31年度末までに実施予定であった596 kmに新たに50 kmを加えた646 kmについて、平成31年度末までに対策工事を完了します。（別紙2）

<東海道新幹線全線への脱線・逸脱防止対策>

- 対象 : 東海道新幹線全線 総軌道延長1,072 km[※]
(各駅の副本線及び車両基地までの回送線等を含む)
- 費用総額 : 約2,100億円 (概算、今後詳細決定分を含む)
- 完了時期 : 平成40年度目途

※：分岐器は除く

<参考>



(単位：km)

		東海地震の際、強く長い地震動が想定される地区	その他の地区		合計	
本線	高速で通過する分岐器、トンネル、三主桁手前	188	350		538	
	上記以外の区間	58	—		58	
		—	431	計	431	計
副本線・回送線		9	36	467	45	476
合計		255	817		1,072	

- ・ 前回まで決定 : 596 km (脱線時の被害拡大のおそれの大きい箇所)
- ・ 今回決定及び今後追加 : 476 km (本線残り全て、各駅の副本線、回送線等)

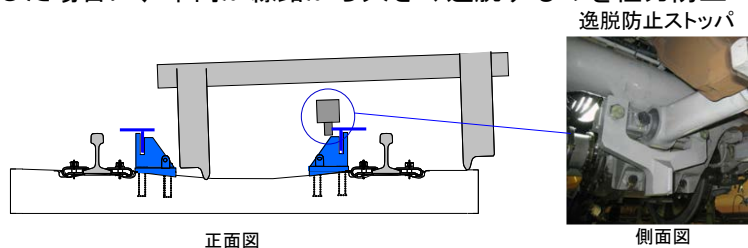
別紙 1

○東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策

<対象箇所>

- ・各駅の副本線及び車両基地までの回送線等を含む東海道新幹線の全線
- ・なお、これまでは、脱線時の被害拡大のおそれの大きい箇所、すなわち、東海地震の際に強く長い地震動が想定される地区の全区間及びその他の地区の高速で通過する分岐器・トンネル・三主桁の手前の区間について優先的に設置

<概要>

対策	概要
脱線防止 ガード	脱線防止ガードをレールの内側に並行して敷設し、地震時の脱線そのものを極力防止
逸脱防止 ストップ ※平成 24 年度末までに 全編成への設置を完了	逸脱防止ストップを車両の台車中央部に設置し、万一脱線した場合に、車両が線路から大きく逸脱するのを極力防止 逸脱防止ストップ  正面図 側面図
土木構造物 の対策	脱線防止ガードを有効に機能させるため、地震時に土木構造物に生じる大きな変位を抑制

○脱線防止ガードの敷設計画

工期	主な対象箇所	軌道延長 (※) (全 1, 0 7 2 km 中)	
平成 2 1 年 1 0 月 ～平成 2 5 年 3 月	・高速で通過する分岐器の手前	1 4 0 km	
平成 2 4 年 1 2 月 ～平成 3 2 年 3 月	・東海地震の際、強く長い地震動が 想定される地区の全区間 ・その他の地区の高速で通過する トンネルの手前や三主桁の手前	4 5 6 km	
平成 3 2 年度 ～4 0 年度(想定)	・残る本線の全て、各駅の副本線、 回送線等	4 7 6 km (今回決定)	5 0 km 4 2 6 km

※ 東海道新幹線の東京～新大阪間は上下線で概ね 1, 0 2 7 km (分岐器は除く)。

この上下線に、副本線や回送線等を加えた距離が 1, 0 7 2 km。

- 既に計画している工事とは別に、平成31年度までに50kmの対策を追加で実施（平成31年度までに施工する区間を、軌道延長596kmから646kmへと延伸）

