

平成23年12月21日

東海道新幹線東京駅及び新大阪駅新27番線への新型可動柵設置について

平成24年3月に東海道・山陽新幹線から300系車両が引退し扉位置の統一化が進み、また、新型可動柵の技術開発に目途がたちましたので、ホーム上の安全性をさらに向上させるために新型可動柵を設置致します。

今般、下記のとおり設置計画がまとまりましたのでお知らせいたします。

1. 可動柵設置計画の概要

(1) 今回計画の対象駅・番線

- ・東京駅 14～19番線（全6線）
- ・新大阪駅 新27番線（新設工事中）

(2) 工事スケジュール

- 平成24年1月 : 工事着手
- 平成25年3月 : 東京駅14番線・新大阪駅新27番線 可動柵使用開始
- 平成27年3月まで : 東京駅15～19番線 順次使用開始

※ご利用のお客様には極力ご不便・ご迷惑をおかけしないよう工事を進めて参ります。

(3) 工事費

約27億円

(参考) 1線あたりの工事費（今回計画）

東京駅：約4億円、新大阪駅：約3億円

※従来型の可動柵と比較して、1線あたり約12%の工事費を低減

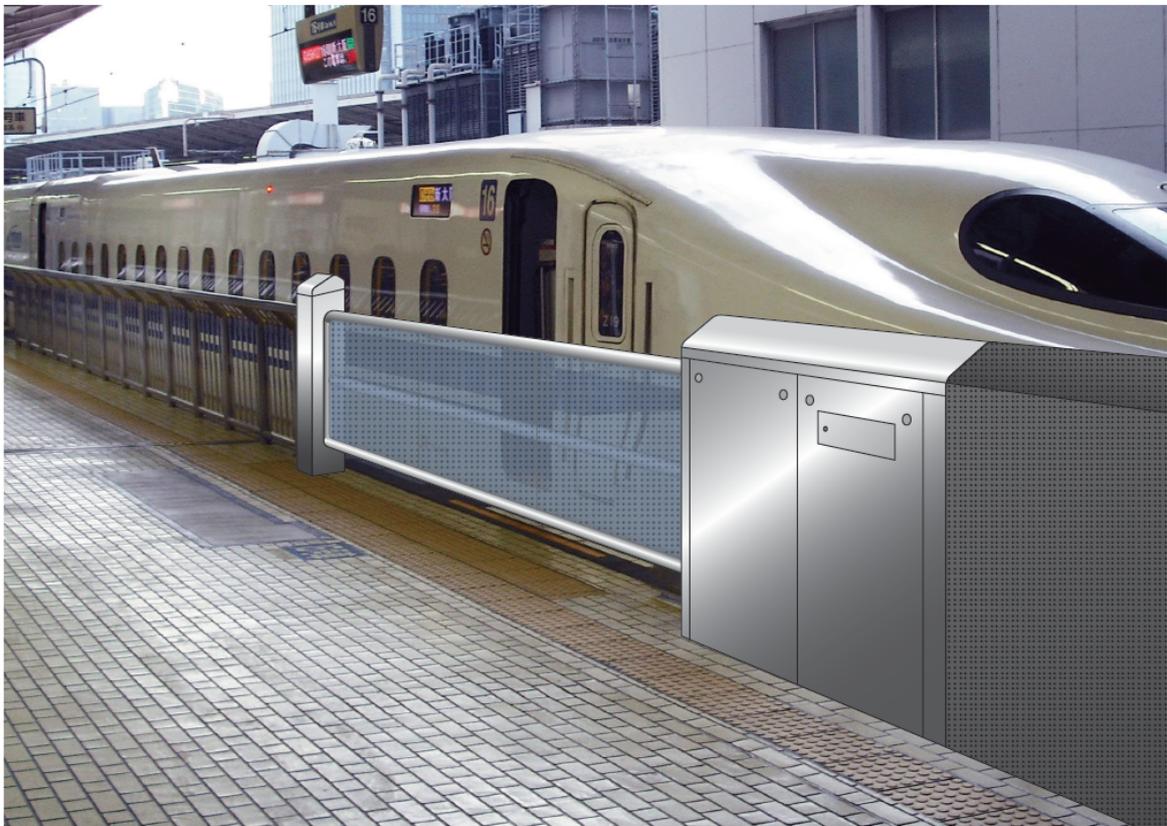
2. その他

今後は、お客様のご利用の多いのぞみ停車駅を対象に、10年程度をかけて可動柵設置計画の検討を進めます。

なお、新大阪駅20～26番線については、16両編成の他に8両編成の車両が入線し、扉位置が統一化されていないため、この計画には含まれておりません。

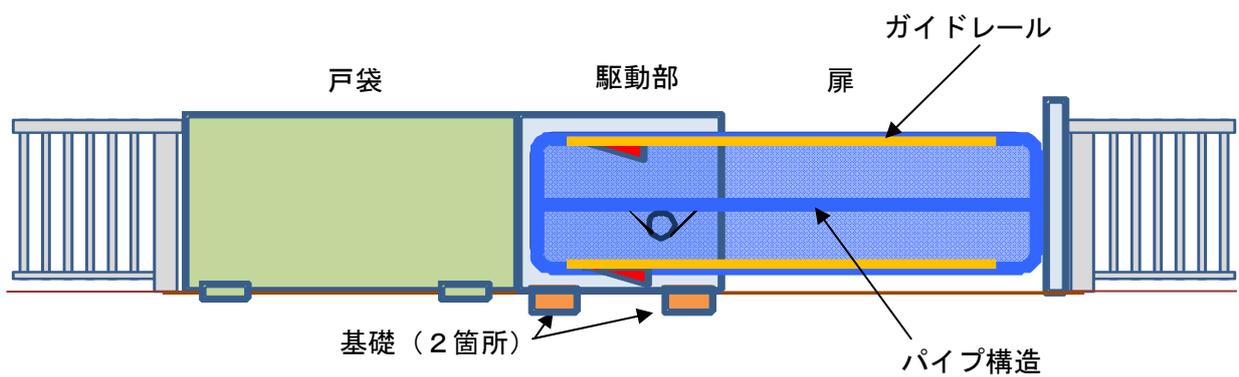
(参考：平成23年9月29日発表済)

○新型可動柵設置イメージ



○従来型可動柵と新型可動柵の構造

新型可動柵



従来型可動柵

