

東海道新幹線新大阪駅26番線への大開口可動柵設置完了について

東海道新幹線ではホーム上のさらなる安全性向上を目的として、お客様のご利用の多い「のぞみ」停車駅を対象に可動柵の設置を進めております。

このたび、東海道新幹線において初めて、乗降扉位置の異なる16両編成および8両編成の双方に対応した大開口可動柵の設置工事が完了し、使用開始することになりましたので、お知らせします。

1. 設置箇所

- ・ 東海道新幹線 新大阪駅26番線

2. 使用開始

- ・ 2019年12月5日（木）始発列車より



大開口可動柵のイメージ

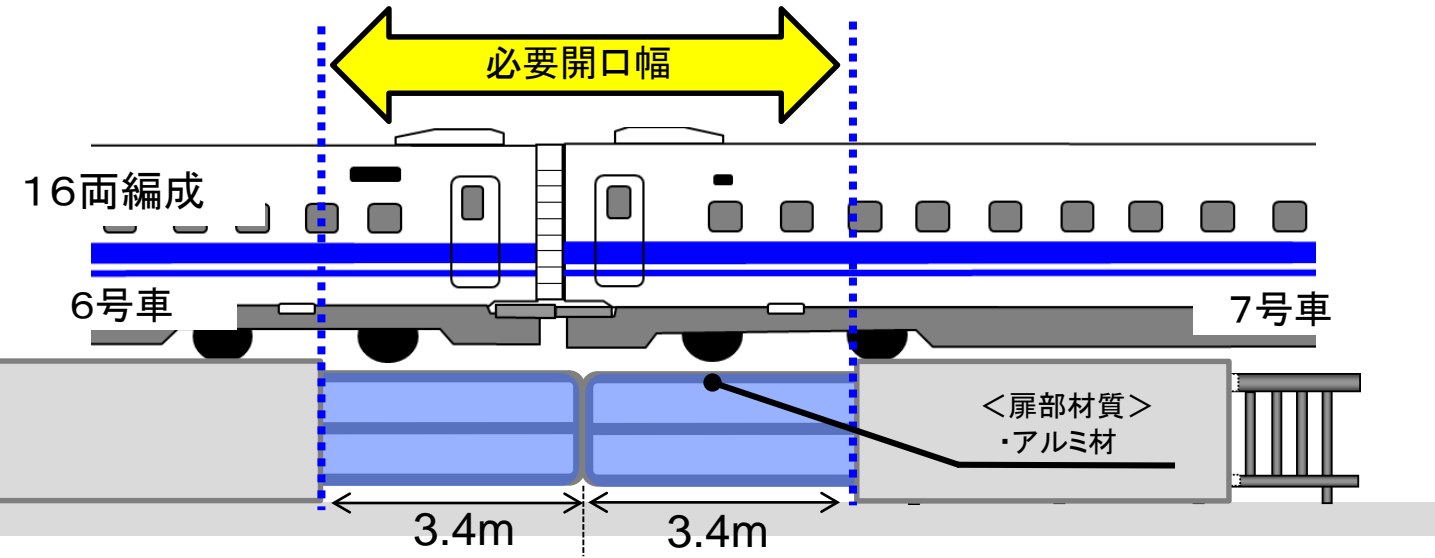
3. 大開口可動柵の概要（別紙1）

- ・ 新大阪駅の20～26番線につきましては、16両編成の列車のほかに山陽・九州新幹線で運行する8両編成の列車が発着するため、異なる乗降扉位置に対応した可動柵の設置が必要でした。
- ・ こうした課題を解決するために、2016年度から2017年度の約2カ年で開口部の広い可動柵の技術開発を実施し、2018年度より設置工事を進めてまいりました。
- ・ 可動柵扉部の材質をアルミ材から炭素繊維強化プラスチック（CFRP）に変更し、扉部強度を確保しつつ最大限の軽量化を図ったことで、片持ち構造（車輪なし）としては国内最長の扉長さ約5mの長大化を実現しています。

4. 新大阪駅可動柵設置工事計画（別紙2）

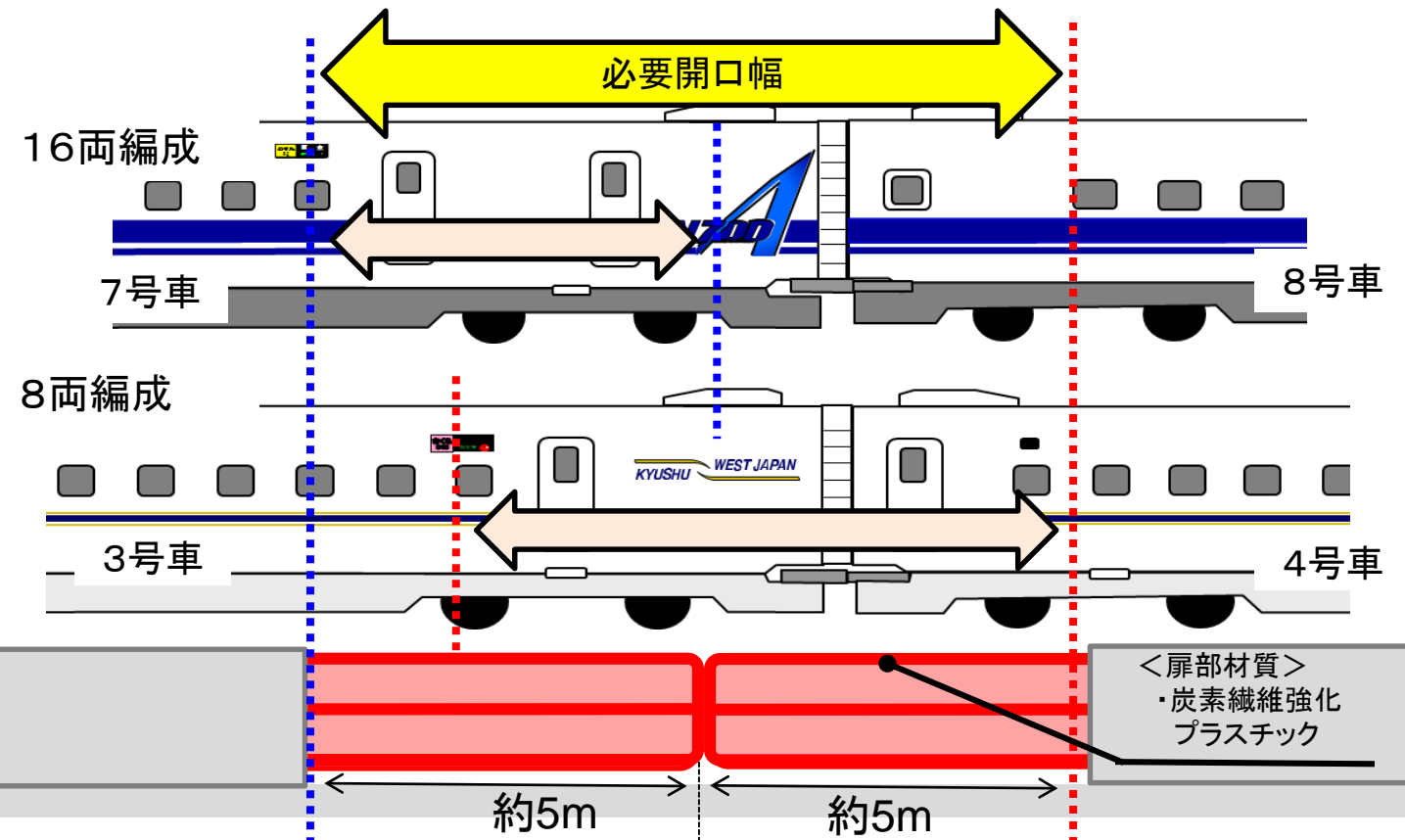
- ・ 引き続き2022年度までに、東海道新幹線新大阪駅の残る20～25番線への可動柵設置完了に向けて工事を進めてまいります。

○現行可動柵 (新大阪駅27番線) <扉部構造:片持ち構造(車輪なし)>



16両編成列車のみが発着 ⇒ 乗降扉の位置が一定で扉長最大3.4mで対応可能

○大開口可動柵 (新大阪駅20~26番線) <扉部構造:片持ち構造(車輪なし)>



乗降扉の位置の違いに対応するため扉長が5m必要

○使用開始予定

可動柵設置ホーム	2019年度				2020年度				2021年度				2022年度			
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
26番線 (2019/12/5 使用開始)			■													
25番線 (2020/3 使用開始予定)				■												
24番線 (2020/7 使用開始予定)					■											
23番線 (2021/3 使用開始予定)								■								
22番線 (2021/12 使用開始予定)											■					
21番線 (2022/3 使用開始予定)												■				
20番線 (2022/12 使用開始予定)															■	

○参考

- (1)対象番線 20～26番線 (大開口可動柵 設置番線)
- (2)工事期間 2018年度～2022年度
- (3)工事費 約71億円