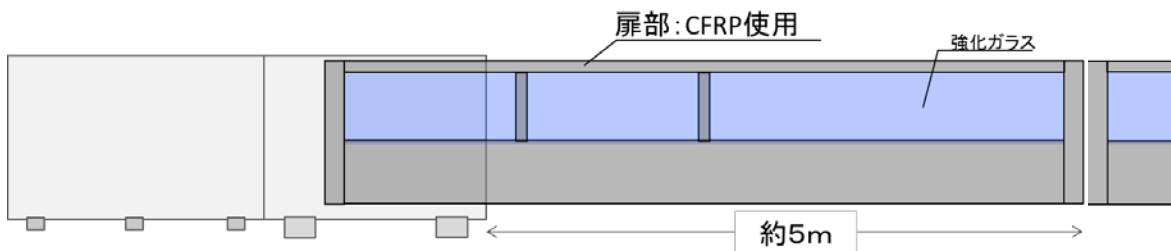


東海道新幹線新大阪駅20～26番線への可動柵設置について

東海道新幹線新大阪駅20～26番線につきましては、16両編成の列車のほかに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開口部の広い可動柵の技術開発を進めてまいりましたが、今般、開発に目途がつくなど準備が整い、大開口可動柵を新たに設置する計画がまとまりましたので、お知らせいたします。

1. 大開口可動柵の概要

- ・寸法 扉長さ約5m（現行3.4m）
- ・材質 扉部をアルミ材から炭素繊維強化プラスチック（CFRP）に変更
- ・扉構造 片持ち構造
- ・特長 可動柵扉部の材質見直しにより、扉部の強度を確保しつつ最大限の軽量化を図り、扉長さの長大化を実現。片持ち構造（車輪なし）で扉長さ約5mは国内最長。



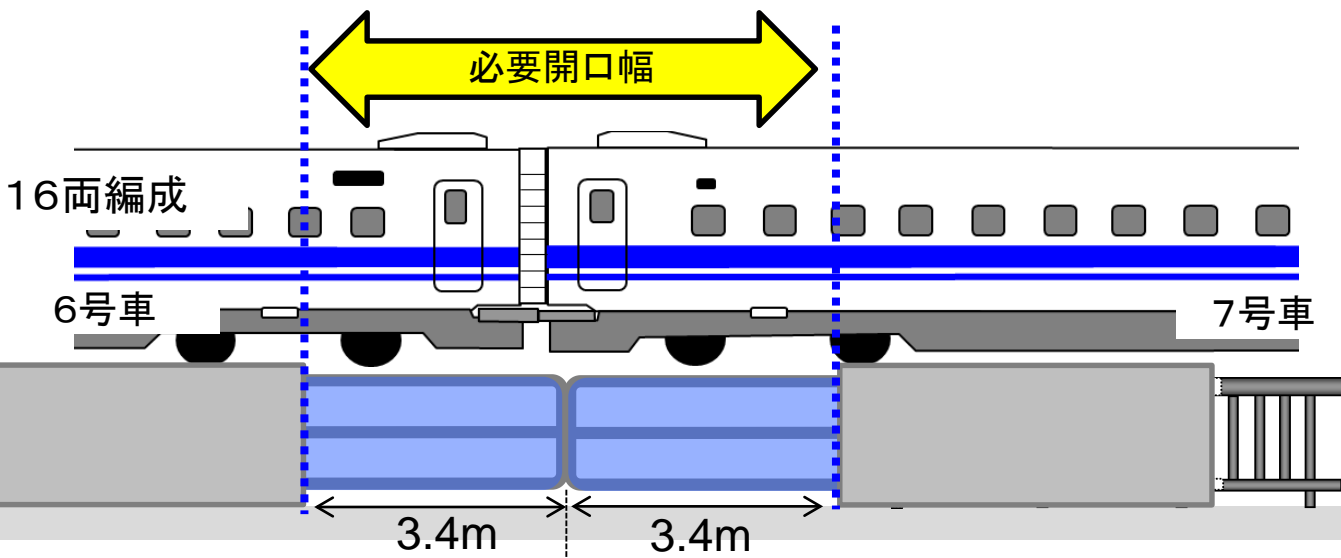
2. 工事概要

- (1) 対象番線 20～26番線（27番線は既設置）
- (2) 工事期間 2018年度～2022年度
- (3) 工事費 約71億円



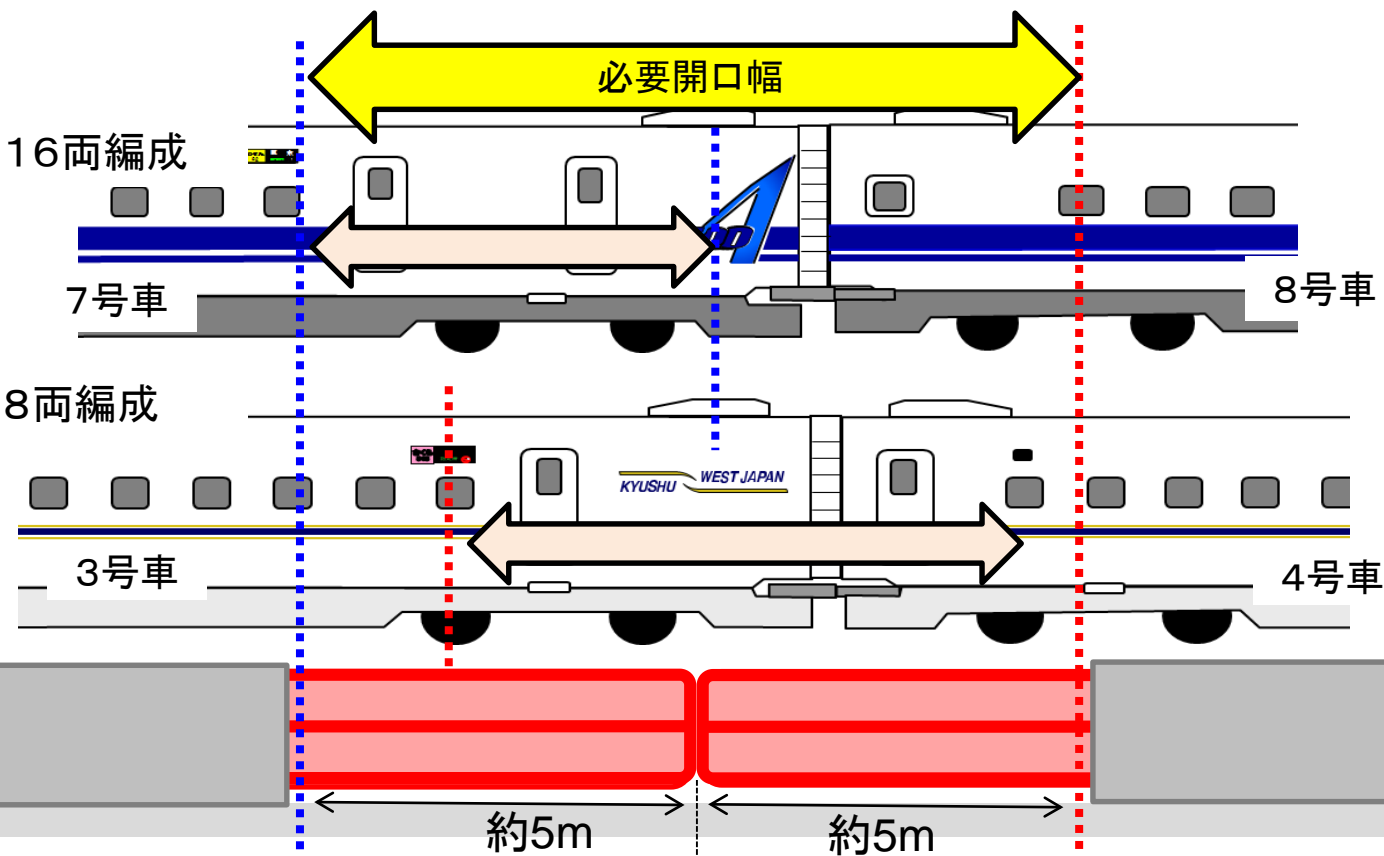
大開口可動柵設置イメージ

○現行可動柵(新大阪駅27番線)



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)



乗降扉の位置の違いに対応するため扉長が5m必要