

2015年11月20日
JR東日本秋田支社

新たな「蓄電池電車」を男鹿線に導入します

JR東日本では、非電化区間の環境負荷低減を目的とし、直流電化区間と非電化区間を走行できる直流蓄電池電車「EV-E301系」を烏山線に投入し、2014年3月から営業運転を開始しました。

このたび、新たに交流電化区間と非電化区間を走行できる新型交流蓄電池電車「EV-E801系」の2両1編成を男鹿線に導入いたします。

※この車両は、九州旅客鉄道株式会社が投入を進めている「架線式蓄電池電車」をベースに、耐寒耐雪対応等のカスタマイズを行うものであり、性能評価や技術的検証を行った後、男鹿線に導入する予定です。

1 蓄電池電車システムの概要等（別紙1）（別紙2）

蓄電池電車システムは、車両に大容量の蓄電池を搭載して非電化区間の走行を可能にするもので、気動車のエンジンから発生する排気ガスの解消や、二酸化炭素・騒音の低減を実現します。

この電車は、電化区間では通常の電車と同様に架線からの電力により走行すると同時に蓄電池を充電します。非電化区間では蓄電池の電力で走行し、男鹿駅に設置する専用の充電設備において走行に必要な充電を行います。

また、室内照明については、すべてLED化し消費電力の低減を図ります。

○車両形式：EV-E801系（Energy storage Vehicle）

2 営業開始時期

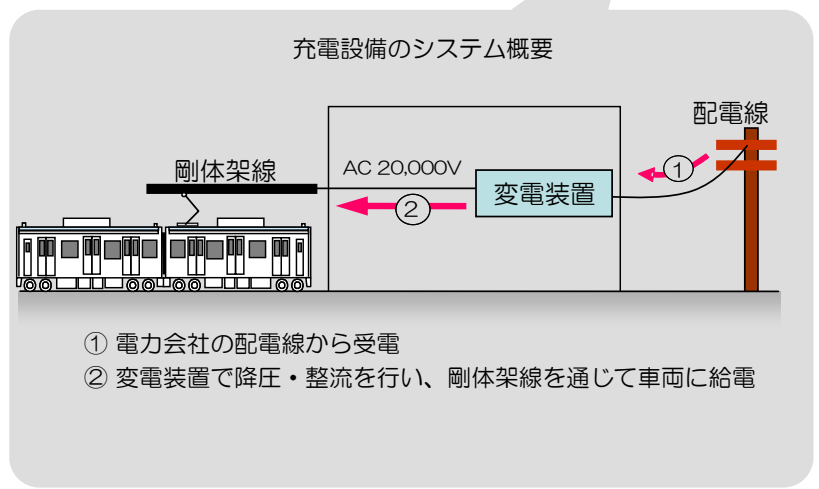
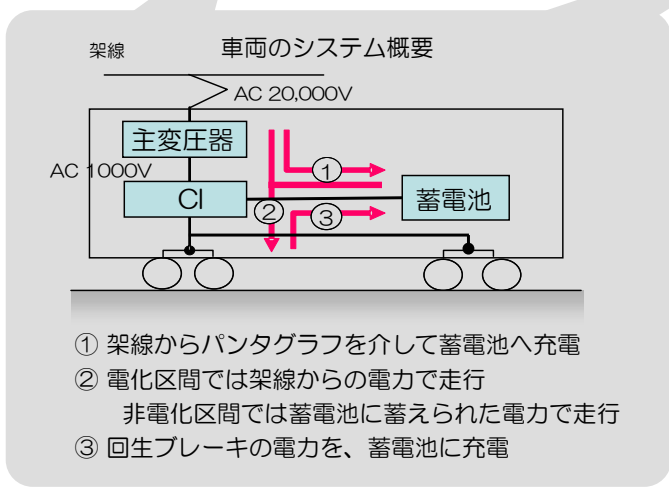
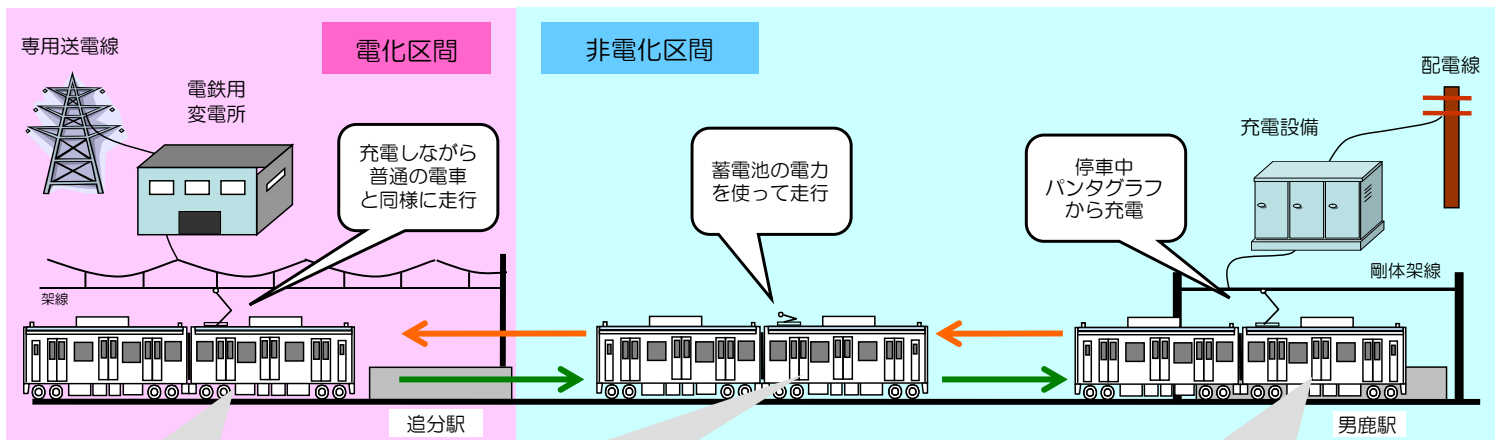
2017年春予定

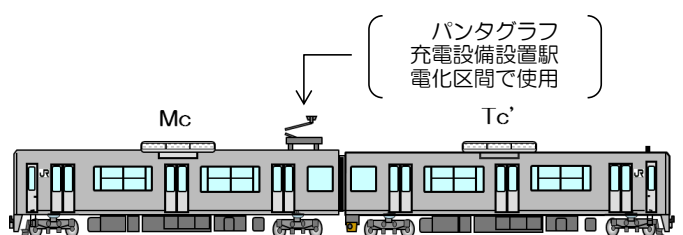
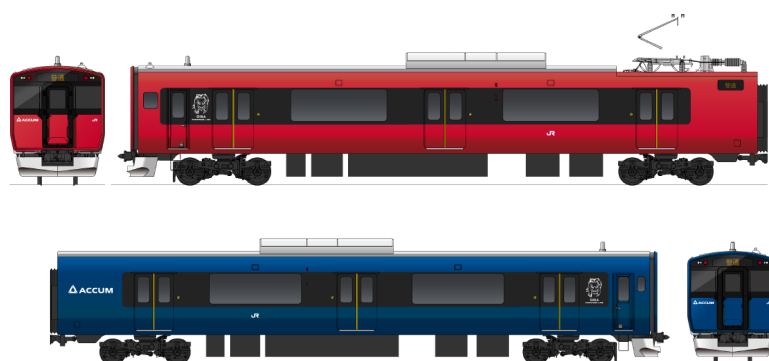
3 運転区間

秋田駅～男鹿駅間（追分駅～男鹿駅は非電化区間）

導入区間としてCO₂削減等の環境負荷低減効果が期待でき、線区長さも蓄電池搭載容量に適しており、かつ交流電化区間との直通運転を行えるメリットのある男鹿線を選定しました。

蓄電池電車システムの概要





エクステリアイメージ



インテリアイメージ

	交流蓄電池電車 EV-E801系		気動車 キハ40系	記事
車両形式	Mc EV-E801	Tc' EV-E800	キハ48	
定員 (人)	129 (40)	127 (40)	142 (48)	() 座席定員
車両重量 (t)	38.1	37.5	37.0	
最高速度 (km/h)	110 (電化区間) 85 (非電化区間)		95	
出入口	片側3箇所 (両開き) 有効開口幅 1300 mm 床面高さ 1135 mm		片側2箇所 (片開き) 有効開口幅 885mm 床面高さ 1240mm	
座席配置	ロングシート		ロングシート	
トイレ	有		有	
蓄電池	—	リチウム電池 1598V 360kWh	—	

* 各数値は計画値であり、変更となる場合がある。