

2017年7月4日
東日本旅客鉄道株式会社

八戸線および新潟・秋田地区への車両新造計画について

JR東日本では、安全・安定性、快適性を高め、お客さまに安心してご利用いただける鉄道づくりを推進し、輸送品質の向上を追求しています。

このたび、八戸線用および新潟・秋田地区用に、2形式の車両を新造・投入することになりましたのでお知らせいたします。

八戸線用としてE130系気動車、新潟・秋田地区用としてGV-E400系電気式気動車を公募調達によって新造いたします。

今後も、輸送品質の向上を推進し、安全安定輸送を目指してサービス向上に努めてまいります。

1. 八戸線用気動車

(1) 形式および編成数

キハE130系500代（水郡線、久留里線投入車両とほぼ同一）
2両編成を6編成、1両編成を6編成の合計18両を新造します。

(2) 運転開始時期

2017年8月以降順次落成します。試験走行を経て、今年度中の営業運転開始を予定しています。

(3) 運用区間

八戸線（八戸～久慈）



(4) 車両の特徴

- ・ 出入り口は片側3扉の両開き式とし、スムーズな乗降を可能としています。
- ・ 空調は冷房・暖房を完備し、八戸線の冷房化率100%を実現します。
- ・ 車内案内表示器、行先表示器を採用し、現在駅、行先駅をご案内します。
- ・ 環境対策として、排気中の窒素酸化物(NOx)、黒煙などの粒子状物質(PM)を低減するエンジンを搭載します。

2. 新潟・秋田地区新型気動車(量産先行車)

(1) 形式および編成数

GV-E400系(当社初の電気式気動車)

量産先行車として2両編成を1編成、1両編成を1編成の合計3両を新造します。

その後量産車を製作、計63両を新造します。

(2) スケジュール

量産先行車3両については、2018年初に落成の予定です。その後、性能試験等各種検証を実施します。

量産車については、新潟地区に2019年度までに、秋田地区は2020年度に投入する予定です。

(3) 運用区間

羽越本線(新津～酒田)

信越本線(新津～新潟)

米坂線(米沢～坂町)

磐越西線(会津若松～新津)

津軽線(青森～三厩)

五能線(東能代～川部)

奥羽本線(秋田～東能代、弘前～青森)



(4) 車両の特長

当社としては新方式となる、ディーゼルエンジンと発電機による電力により、モーターで走行する電気式気動車です。当社で数多く所有する電車で培ってきた技術やメンテナンス方法を本車両にフィードバックすることで、安全安定輸送と質の高いサービスを提供致します。

3. 公募調達の詳細・結果について

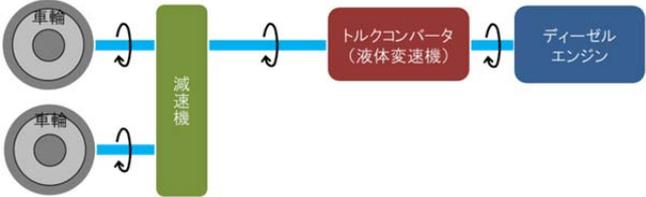
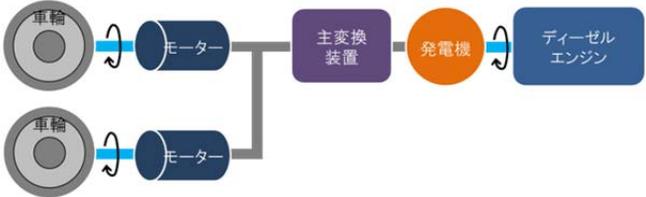
本2形式の調達にあたっては、公募関係書類を当社ホームページに掲載し、車体や主要機器ごとに公募調達を実施しました。国内外の多くの企業からご応募いただき、その中から契約先を選定しました。

今後も世界中の優れた企業との接点を増やしていきたいと考えております。

キハE130系およびGV-E400系の概要

	キハE130系 500代	GV-E400系	キハ40系列
			
編成	1両編成(キハE130) 2両編成(キハE131,132)	1両編成(GV-E400) 2両編成(GV-E401,402)	両運転台(キハ40) 片運転台(キハ47,48)
定員	1両編成:115名 2両編成:262名	1両編成:99名 2両編成:232名	1両編成:96名 片運転台車:108~128名
車体寸法	19.5m(全長)×2.92m(全幅)×3.62m(全高) (ステンレス製拡幅車体)	19.5m(全長)×2.8m(全幅)×3.64m(全高) (ステンレス製車体)	21.3m(全長)×2.93m(全幅)×4.05m(全高) (鋼製拡幅車体)
側出入口	片側3扉(半自動機能付き)	片側2扉(半自動機能付き)	片側2扉(半自動機能付き)
最高運転速度	100km/h	100km/h	95km/h
駆動システム	液体式	電気式	液体式
製造初年	2006年	2017年	1977年

駆動システムの比較

駆動システム	液体式気動車 キハE130系 キハ40系列	<液体式> エンジンの回転力をトルクコンバータと減速機で動力を伝達 
	新型電気式気動車 GV-E400系	<電気式> エンジンで発電し、電車と同じ駆動システムで動力を伝達 
	【参考】 ハイブリッド式気動車 HB-E300系 (リゾートしらかみ等) HB-E210系 (仙石東北ライン)	【参考】 <ハイブリッドシステム> ブレーキ時にモーターを発電機として利用し、蓄電池に充電する。 発電機や蓄電池からの電力をもとに、電車と同様に制御装置でモーターを駆動する 