

平成26年 9月10日

新型特急車両の開発中止について

高速化による到達時分の短縮等を目指して、当社はこれまで次世代の新型特急車両の開発に取り組んできました。しかし、現状としては、「安全対策」と「新幹線の開業準備」に限られた「人」「時間」「資金」等を優先的に投入する必要があります。そのため、新技術を多く採用し高性能な仕様である新型特急車両は、当社の現状においては、

- ・速度向上よりも安全対策を優先すること
- ・コストとメンテナンスの両面から過大な仕様であること
- ・従来形式での車両形式の統一によって、予備車共通化による全体両数の抑制と機器共通化によるメンテナンス性の向上が図られること

以上の観点から、開発を中止することといたします。

1. 新型特急車両について

(1) 開発目的

- 複合車体傾斜システム^{※1}とMA(モータアシスト)ハイブリッド駆動システム^{※2}により、スピードアップと省エネルギー化を両立する次世代の特急気動車の開発

(2) 開発の経過

- 平成18年 …複合車体傾斜システムの開発
- 平成19年 …MAハイブリッド駆動システムの開発
- 平成23年4月 …試作車の設計・製作に着手
- 平成26年9月 …試作車の落成

(3) 試作車の概要

- 車両形式 …285系特急気動車
- 製作両数 …3両
- 最高・曲線通過速度…従来振り子車より速度向上
- 車両製作メーカー …川崎重工業(株)



[新型特急車両試作車のイメージ]

※1：複合車体傾斜システム

振り子装置(傾斜角6°)に、空気バネ車体傾斜(傾斜角2°)を付加した傾斜角最大8°の車体傾斜システム
(平成18年3月8日プレスリリース)

※2：MAハイブリッド駆動システム

既存気動車の動力システムに、バッテリー、インバータ、モータによる動力を組み合わせた駆動システム
(平成19年10月23日プレスリリース)

2. 今後の車両更新について

新型特急車両の開発中止に伴い、老朽化した特急気動車の当面の更新には、既存の最新型で実績のある261系気動車の製作を継続していくこととします。

3. 試作車の活用について

今月末に落成する試作車3両につきましては、軌道および電気設備を検査する在来線用総合検測車として使用することを含めて具体的な活用方法を検討していきます。