

平成 30 年 1 月 26 日

九州を明るく照らす次世代の車両が誕生します！！

JR九州では、老朽化した車両の置き換えとして、次世代の近郊型交流電車および蓄電池搭載型ディーゼルエレクトリック車両の2車種の開発および製作を進めてきました。今後、営業運転にむけて、走行試験を実施していきます！！

開発コンセプト

「やさしくて力持ちの鉄道車両」

JR九州の今後を担う最新技術を駆使した近郊型タイプ車両の開発

1、車両の概要

【JR九州No. 1の省エネ車両誕生！！】

821系近郊型交流電車

- ・新製両数：3両×2編成（計6両）
- ・搬入時期：平成30年2月末（予定）
 - やさしい
最新技術のフルSiCを搭載し、消費電力量を低減（約70%低減※）
 - 力持ち
主変換装置（CI）や補助電源装置（SIV）の冗長性（信頼性）による安全・安定輸送の確保

※415系電車比較

【JR九州初のシステム搭載車両誕生！！】

YC1系蓄電池搭載型ディーゼルエレクトリック車両（ハイブリッド車両）

- ・新製両数：2両×1編成（計2両）
- ・搬入時期：平成30年6月（予定）
 - やさしい
JR九州初の蓄電池のエネルギーを有効活用した省エネ型最新技術のディーゼルエレクトリック車両（燃料消費量約20%低減※）
 - 力持ち
蓄電池のアシストによる効率的な走行性能を実現

※キハ66・67気動車比較

2、今後の計画

営業運転および量産化にむけた走行試験を実施し、性能を評価していきます。営業投入時期が決定しましたら、お知らせいたします。

1、共通の特長

- やさしい
- お客さまサービスの充実
 - ・一人あたりの腰掛座面幅を拡大
 - ・出入り口に足元のホームを照らす照明の設置
 - ・室内にダウンライトタイプのLED照明の採用
 - ・スマートドアの採用
 - ・4ヶ国語対応の案内表示器の設置
(マルチサポートビジョン(車内)、行先案内表示器(車外))
- 力持ち
- 安全・安定輸送の追及
 - ・台車個別制御ブレーキシステムの採用
 - ・車両・地上設備の状態を把握する状態監視システムの搭載
- 機器の共通化によるコストの低減
 - ・空調装置やブレーキ装置等の機器の共通化によるコストの低減

2、821系近郊型交流電車の特長

- やさしい
- お客さまサービスの充実
 - ・車イスやベビーカーのためのスペースを1編成あたり2箇所設置
- 環境負荷の低減
 - ・フルSiCを採用した主回路システムの搭載による電力消費量の低減
- 力持ち
- 安全・安定輸送の追及
 - ・主変換装置(CI)や補助電源装置(SIV)の冗長性(信頼性)による安全・安定輸送の確保

3、YC1系蓄電池搭載型ディーゼルエレクトリック車両の特長

- やさしい
- お客さまサービスの充実
 - ・出入り口の段差をなくし、バリアフリーの充実
 - ・出入り口は片側3扉の両開きとし、スムーズな乗降が可能
- 環境負荷の低減
 - ・ブレーキ時に発生する回生電力を蓄電池に充電させエネルギーの有効活用
 - ・エンジン駆動からエンジン発電式モーター駆動に置換えることで、二酸化炭素等の排出量や騒音を低減
- 力持ち
- 安全・安定輸送の追及
 - ・蓄電池のアシストによる効率的な走行性能を実現
 - ・気動車に使用していた回転機器等の機械部品減少かつ、電車部品の活用による気動車特有の不具合を低減

〇821系エクステリア



〇821系インテリア



○YC1系エクステリア

YC1 YASASHIKUTE CHIKARAMOCHI

EXTERIOR DESIGN



○YC1系インテリア

YC1 YASASHIKUTE CHIKARAMOCHI

INTERIOR DESIGN



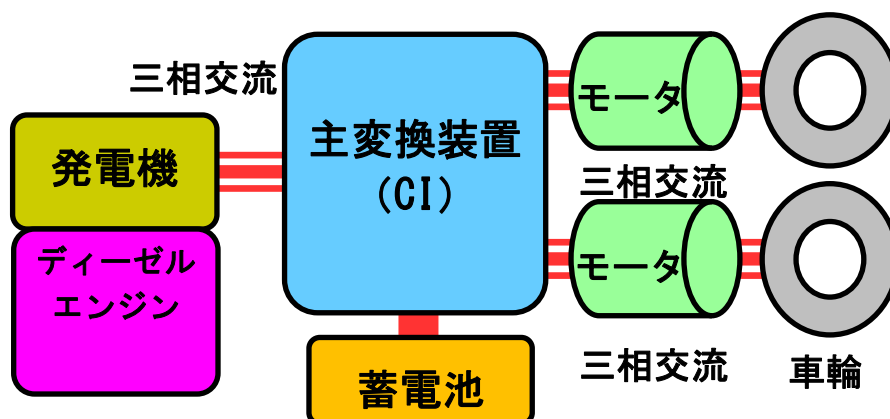
・基本仕様

基本仕様

	821系	YC1系
編成	3両編成	2両編成
定員(うち座席)	407名(137名)	232名(76名)
設計最高速度	120km/h	110km/h
駆動システム	モーター	モーター
給電方式	架線給電	エンジン発電式

・YC1系と気動車の駆動システム概要

○蓄電池搭載型ディーゼルエレクトリック車両



○気動車

