

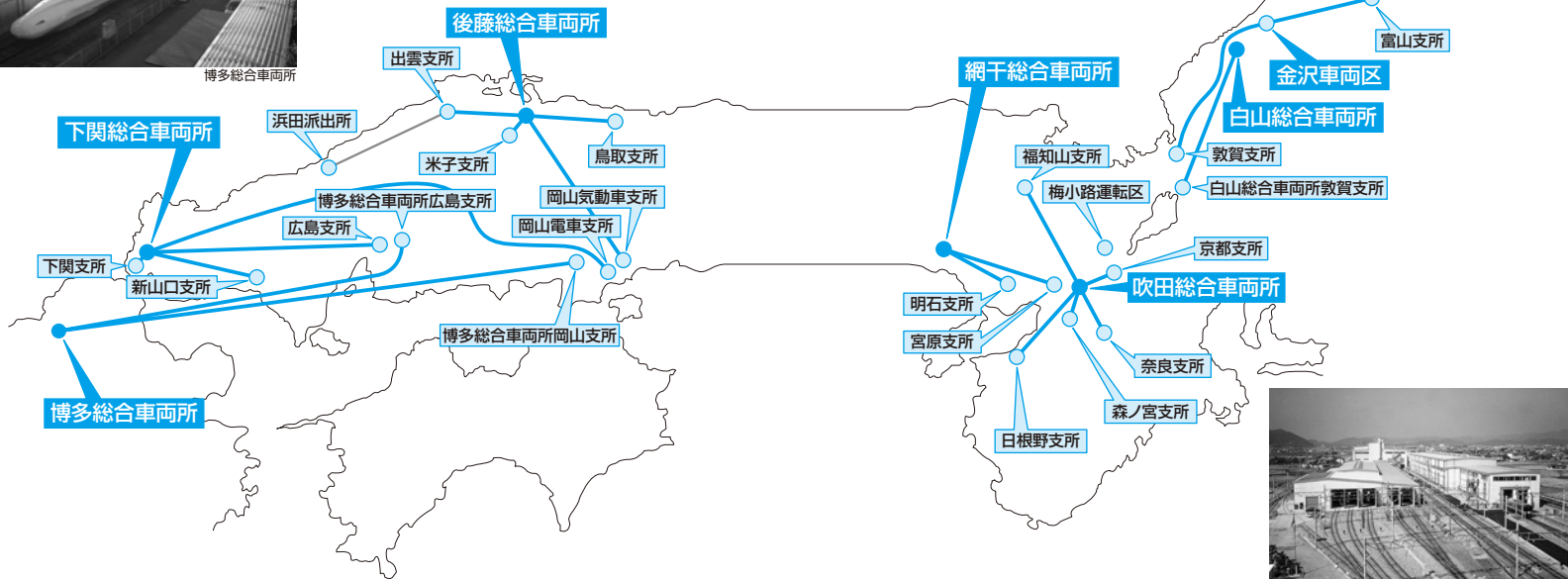
車両

■車両の検修箇所(2024年6月1日現在)

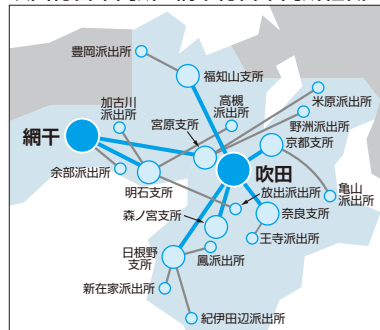
車両の検査は、仕業検査、交番検査、機能保全、台車検査、要部検査、全般検査、距離保全、期間保全からなり、列車の使用状況や期間にあわせ、異なる検査を行っています。検査は、当社内で在来線36箇所、新幹線5箇所の計41箇所の総合車両所・支所などで行っています。また、総合車両所では、検修業務だけでなく車両の改良なども行い、よりご利用しやすい鉄道をめざしています。



博多総合車両所



吹田総合車両所・網干総合車両所組織



凡例

- 主に仕業検査～全般検査、距離保全、期間保全などを担当
- 主に仕業検査または交番検査、機能保全などを担当



網干総合車両所

■車両の検査

お客様に安心してご利用いただける快適な車両を提供するため、法令などに基づき一定期間ごとに検査を実施しています。

●検査の種類

検査種別	内容
仕業検査	車両の消耗品の補充、取り替え並びに集電装置、走行装置、電気装置、ブレーキ装置、車体などの状態および作用について、外部から行う検査
機能保全 (交番検査)	車両の集電装置、走行装置、電気装置、ブレーキ装置、車体などの状態、作用および機能について、在姿状態で行う検査
台車(要部)検査	車両の動力発生装置、走行装置、ブレーキ装置、その他の重要な装置の主要部分について、取り外しおよび解体の上行う検査
全般検査	車両の機器および装置の全般について、取り外しおよび解体の上行う検査
距離保全	全般検査の一部を行う検査で、台車、モーター等の主に走行距離により劣化する部位の検査
期間保全	全般検査で行う検査の中で、距離保全の際に行う検査以外を行う検査で、ゴム部品およびパッキン類を含む機器のような主に使用期間により劣化する部位の検査

●検査の期間(代表的な車両)

車種	検査期間					
	全般検査	仕業検査	交番検査	台車検査	全般検査	
新幹線	全般検査 W7系:32 上記以外:22	仕業検査 N700S,N700A,N700,W7系:45日 上記以外:67日(※2)	交番検査 N700S,N700A,N700,W7系:20日 上記以外:18日(※2)	台車検査 N700S,N700A,N700,W7系:40日 上記以外:180日(※2)	全般検査 N700S,N700A,N700,W7系:40日 上記以外:120日(※2)	
電車 (207系以降)	距離保全 (※1) 期間保全	仕業検査 10日	機能保全 90日	距離保全 80万km(前回の距離保全から) 期間保全 120ヵ月(前回の期間保全から)	全般検査	
電車 (上記以外)	全般検査	仕業検査 10日	交番検査 90日	要部検査 48ヵ月 60万km	全般検査 96ヵ月	
気動車	全般検査	仕業検査 10日	交番検査 90日	要部検査 48ヵ月 50万km	全般検査 96ヵ月	
客車 (35系以降)	全般検査	仕業検査 10日	交番検査 90日	要部検査 48ヵ月 50万km	全般検査 96ヵ月	
客車 (上記以外)	全般検査	仕業検査 9日 3千km	交番検査 90日	交番検査(指定取替) 36ヵ月 40万km	全般検査 72ヵ月 80万km	
電気機関車	全般検査	仕業検査 10日	交番検査 90日	台車検査A 18ヵ月 20万km	台車検査B 36ヵ月 40万km	全般検査 72ヵ月
ディーゼル機関車	全般検査	仕業検査 10日	交番検査A 90日	交番検査B 18ヵ月 2.5万km	交番検査B 12.5万km	全般検査 72ヵ月 50万km

(注) 検査期間、走行距離が並記してある場合は、どちらか早く達する場合を適用します。
 ※1 距離保全、期間保全はそれぞれ独立して周期管理を行います。ただし、検査期間によっては併施することもあります。
 ※2 W7系については日数による期間周期は無く、走行距離による検査を実施しています。

■車両の呼称

車両の呼称は「形式記号」「形式数字」および「車両番号」などにより構成され、具体的には次のようになっています。

蒸気機関車

C 62 2
 形式記号 形式数字 車両番号

10~49:タンク機関車、50~99:テンダ機関車
 B:動軸数2、C:動軸数3、D:動軸数4、E:動軸数5

電気機関車

EF 65 1120
 形式記号 形式数字 車両番号

10~29:直流 最高速度85km/h以下
 30~49:交流交直流 最高速度85km/h以下
 50~69:直流 最高速度85km/h以上
 70~89:交流交直流 最高速度85km/h以上
 90~99:試作のもの
 EB:動軸数2、EC:動軸数3、ED:動軸数4、EE:動軸数5、EF:動軸数6

ディーゼル機関車

DD 51 1192
 形式記号 形式数字 車両番号

10~49:最高速度85km/h以下
 50~89:最高速度85km/h以上
 90~99:試作のもの
 DB:動軸数2、DC:動軸数3、DD:動軸数4、DE:動軸数5

電車

①従来の設定ルール

形式数字 車両番号

クモハ 381-501

構造別記号 用途別記号

- 形式を示す
 - 0~2:通勤形、近郊形
 - 5~7:急行形
 - 8:特急形
 - 9:試作
- 1~3:直交流
- 4~5:交直流用
- 7~8:交流用

□:座席車(特別車) 八:座席車(普通車) ネ:寝台車
 ク:制御車 モ:電動車 サ:付随車

②2005年度以降に新製する電車

形式数字 車両番号

クモハ 321-14

構造別記号 用途別記号

- 設計順序を表す
 - 0~3,5,6:通勤形および近郊形
 - 4:事業用車
 - 7~8:特急形
 - 9:試作のもの
- 1~3,8:直流 4~7:交流
- 9:予備

従来の設定ルールと同じ

気動車

①従来の設定ルール

形式数字 車両番号

〈新形気動車〉 **キハ 120-323**

構造別記号 用途別記号

- 形式を示す
 - 0~2:通勤形、近郊形
 - 5~7:急行形
 - 8:特急形
 - 9:試作
- 1~2:ディーゼル機関 3:ガスタービン機関
- :座席車(特別車) 八:座席車(普通車)

キ:ディーゼルおよびガスタービン サ:付随車

②2005年度以降に新製する気動車

形式数字 車両番号

〈旧形気動車〉 **キハ 47-68**

構造別記号 用途別記号

- 形式を示す
 - 0~4:両運転台付車両
 - 5~9:片運転台付車両
- 1~4:液体式1台機関
- 5:液体式2台機関
- 6~7:大馬力機関付
- 8:特急形
- 9:試作のもの

新形気動車と同じ

従来の設定ルールと同じ
 ※ただし電気式気動車には「DEC」を冠します。

客車	
車種別記号	車両番号
オハネフ	255
用途別記号	形式を示す
緩急車を示す	0~7:2軸ボギー 8~9:3軸ボギー
ロ: A寝台車 ハネ: B寝台車	ク: 座席車(特別車) ハ: 座席車(普通車) テ: 展望車 シ: 食堂車
ニ: 荷物車 ヤ: 職用車、試験車、工事車、教習車、保健車	工: 救援車 ル: 配給車
ク: 22.5トン未満	ホ: 22.5トン以上27.5トン未満
オ: 22.5トン以上37.5トン未満	ナ: 27.5トン以上32.5トン未満
カ: 47.5トン以上	ス: 37.5トン以上42.5トン未満
	マ: 42.5トン以上47.5トン未満

貨車	
貨車の呼称は「形式を示す記号および数字」	ホキ 805
「荷重トン数」「構造または用途を表す車名」からなっている。	構造、用途別記号
	荷重別記号
	形式および車号(80形式の5号車)

新幹線	
「呼称および形式」と「車両番号」からなっている。	
●呼称および形式 / 3桁の数字で表し、それぞれの数字は次による。	
ア. 第1の数字	●基本タイプを表し、0から7および9とする。ただし、「0」の場合は0をつけない。「9」は事業用電車とする。
イ. 第2の数字	●用途による分類を表し、「1」…座席車(特別車)、「2」…座席車(普通車)、「3」…食堂車およびその合造車とする。●事業用電車は第2、第3の数字を1組とし、「21~29」は試験車、「91~99」は救援車とする。
ウ. 第3の数字	「1」…制御電動車、「2」…制御電動車(集電装置付)、「3」「4」…制御車、「5」「7」…中間電動車「6」…中間電動車(集電装置付) ただし、300系以降は他のバリエーションがある。
●車両番号 / 「呼称および形式」を表す数字の次に「-」をつけて車両番号を表す。	例. 521-1
	500系 座席車(普通車) 制御電動車

■主な車両諸元

W7系かがやき・はくたか・つるぎ

形式	式 / W7系(W編成)
代表的編成	12両
編成座席定員	912人
グリーン座席定員	18人
グリーン座席定員	63人
列車重量	542.1t
最高速度	260km/h

車両の概要
北陸新幹線長野～金沢間開業に合わせて、高い安全性・信頼性、さらなるお客様サービスの向上を追求した車両。プレミアムブランドである「グラクラス」を導入。

N700S系のぞみ

形式	式 / N700S系(H編成)
代表的編成	16両
編成座席定員	1,314人
グリーン座席定員	200人
列車重量	700t
最高速度	300km/h

車両の概要
バッテリー自走システムやフルアクティブ制御制御装置などの新しい機能を兼ね備えた新形式車両。先頭部デザインやインテリアデザインにもこだわり抜いている。

N700系・N700Aのぞみ・ひかり

形式	式 / N700系(F,K編成)
代表的編成	16両
編成座席定員	1,323人
グリーン座席定員	200人
列車重量	700t
最高速度	300km/h

車両の概要
最新の技術により高速度性、快適性、環境性(省エネルギー性)でさらに磨きをかけた車両。

N700系みずほ・さくら・こだま

形式	式 / N700系(S編成)
代表的編成	8両
編成座席定員	546人
グリーン座席定員	24人
列車重量	358t
最高速度	300km/h

車両の概要
九州新幹線の急勾配に対応するため、N700系を全電動車化。デザインは「凜」をコンセプトに、日本的なたたずまいを表現。

700系ひかりレールスター・こだま

形式	式 / 700系(E編成)
代表的編成	8両
編成座席定員	571人
列車重量	349t
最高速度	285km/h

車両の概要
2列シート&2列シートや、普通車指定席に4人用個室を備え居居性を追求した車両。

500系こだま

形式	式 / 500系(V編成)
代表的編成	8両
編成座席定員	557人
列車重量	350t
最高速度	285km/h

車両の概要
世界最高に並ぶ営業速度を実現した車両。

はるか

形式	式 / 271系
代表的編成	3両
編成座席定員	122人
列車重量	120t
最高速度	130km/h

車両の概要
閑空アクセス用特急電車として、安全性・安定性向上やバリアフリー設備の充実を図った車両。

はるか

形式	式 / 281系
代表的編成	6両
編成座席定員	248人
グリーン座席定員	30人
列車重量	203.6t
最高速度	130km/h

車両の概要
閑空アクセス用特急電車。

くろしお

形式	式 / 287系
代表的編成	6両
編成座席定員	360人
グリーン座席定員	15人
列車重量	236.8t
最高速度	130km/h

車両の概要
683系4000代をベースに衝突安全性の向上、バリアフリー設備の充実を図った車両。

サンダーバード

形式	式 / 683系4000代
代表的編成	9両
編成座席定員	546人
グリーン座席定員	32人
列車重量	353.9t
最高速度	130km/h

車両の概要
683系0代をベースに車内設備改善や乗り心地向上をはかったマイナーチェンジ車。

サンライズ瀬戸 / サンライズ出雲

形式	式 / 285系
代表的編成	7両
編成座席定員	150人
列車重量	305.0t
最高速度	130km/h

車両の概要
個室を主体とした新しいスタイルの寝台特急電車。

しらさぎ

形式	式 / 681系
代表的編成	6両
編成座席定員	350人
グリーン座席定員	36人
列車重量	229.4t
最高速度	130km/h

車両の概要
JR西日本初のオリジナル特急電車。

こうのとり・きのさき・まいづる

形式	式 / 287系
代表的編成	7両
編成座席定員	398人
グリーン座席定員	15人
列車重量	282.6t
最高速度	130km/h

車両の概要
683系4000代をベースに衝突安全性の向上、バリアフリー設備の充実を図った車両。

やくも

形式	式 / 273系
代表的編成	4両
編成座席定員	171人
グリーン座席定員	17人
列車重量	170.6t
最高速度	120km/h

車両の概要
国内初の車上型制御付自然振り子方式を採用し、大幅に乗り心地を改善した特急形直流電車。「セミコンパトメント」や最新(リアフリー等、幅広いお客様)のニーズにお応えする設備を備えている。



形式 / 227系
 代表的編成 / 3両
 編成総定員 / 396人
 編成座席定員 / 140人
 列車重量 / 117.8t
 最高速度 / 110km/h

車両の概要
 225系をベースとした近郊形電車。



形式 / 225系0代
 代表的編成 / 8両
 編成総定員 / 1,091人
 編成座席定員 / 420人
 列車重量 / 316.8t
 最高速度 / 130km/h

車両の概要
 223系の後継車として投入した近郊形電車の標準タイプ。安全対策の充実を図った車両。



形式 / 323系
 代表的編成 / 8両
 編成総定員 / 1,197人
 編成座席定員 / 372人
 列車重量 / 296.5t
 最高速度 / 100km/h

車両の概要
 環状線専用設計の車両。

はまかぜ



形式 / Kiha189
 代表的編成 / 3両
 編成総定員 / 156人
 編成座席定員 / 145.0t
 列車重量 / 片運転台
 最高速度 / 130km/h

車両の概要
 Kiha181の老朽取替用として投入。アーバン地区と山陰-丹波地域を直結する。客室設備は最新電車特急と同仕様。



形式 / 223系5000代
 代表的編成 / 2両
 編成総定員 / 256人
 編成座席定員 / 112人
 列車重量 / 76.4t
 最高速度 / 120km/h
 最速 / 快速

車両の概要
 山陰本線、福知山線などで113系・115系の置き換えとして投入された新型車両。



形式 / 321系
 代表的編成 / 7両
 編成総定員 / 1,065人
 編成座席定員 / 344人
 列車重量 / 232.8t
 最高速度 / 120km/h

車両の概要
 通勤形電車の標準タイプ。

スーパーおき / スーパーまつかぜ / スーパーいなば



形式 / Kiha187
 代表的編成 / 2両
 編成座席定員 / 118人
 列車重量 / 86.7t
 運転台 / 片運転台
 最高速度 / 120km/h

車両の概要
 JR西日本初の気動車特急であり、制御式振り装置を搭載して曲線通過速度を向上。



形式 / Kiha127
 代表的編成 / 2両
 編成総定員 / 268人
 編成座席定員 / 92人
 列車重量 / 76t
 運転台 / 片運転台
 最高速度 / 100km/h

車両の概要
 姫新線高速化事業で導入した最新一般気動車。



形式 / 223系5000代
 代表的編成 / 2両
 編成総定員 / 256人
 編成座席定員 / 120人
 列車重量 / 71.9t
 最高速度 / 130km/h
 最速 / 快速

車両の概要
 瀬戸大橋快速マリンライナーとして導入。



形式 / 207系
 代表的編成 / 7両
 編成総定員 / 1,089人
 編成座席定員 / 374人
 列車重量 / 213.0t
 最高速度 / 120km/h

車両の概要
 通勤形電車の標準タイプ。



形式 / Kiha120
 編成総定員 / 104人
 編成座席定員 / 43人
 列車重量 / 28.1t
 運転台 / 両運転台
 最高速度 / 95km/h

車両の概要
 ローカル線区用の小型軽量ワンマン気動車。

※車両重量は1編成あたりの重量を表します。



形式 / 223系2000代
 代表的編成 / 8両
 編成総定員 / 1,102人
 編成座席定員 / 424人
 列車重量 / 263.1t
 最高速度 / 130km/h

車両の概要
 近郊形電車の標準タイプ。



形式 / 521系
 代表的編成 / 2両
 編成総定員 / 246人
 編成座席定員 / 88人
 列車重量 / 88.4t
 最高速度 / 120km/h

車両の概要
 JR西日本初の近郊形交流直電車。



形式 / 221系
 代表的編成 / 8両
 編成総定員 / 1,127人
 編成座席定員 / 492人
 列車重量 / 264.9t
 最高速度 / 120km/h

車両の概要
 JR西日本初の標準タイプ近郊形電車。



形式 / 125系
 車両定員 / 114人
 座席重量 / 40人
 編成座席定員 / 40.6t
 列車重量 / 両運転台
 最高速度 / 120km/h

車両の概要
 ローカル線区用の一般形電車の標準タイプ。

■イベント車両(2024年4月1日現在)

愛称名	車種	配置地方機関	車両数	定員	付記
花嫁のれん	気動車	金沢支社	2	52	
ペル・モンターニュ・エメール	気動車	金沢支社	1	39	愛称:べるもんた
サロンカーにないわ	客車	近畿統括本部	7	219	
ラ・マル・ド・ポア	電車	中国統括本部	2	51	
レトロ	客車	中国統括本部	5	245	
〇〇(まるまる)のはなし	気動車	中国統括本部	2	60	
あめつち	気動車	中国統括本部	2	59	
WEST EXPRESS 銀河	電車	近畿統括本部	6	101	夜行運行時は定員85名
e t S E T O r a	気動車	中国統括本部	2	40	
うみやまむすび	気動車	近畿統括本部	1	41	
SAKU美SAKU楽	気動車	中国統括本部	1	40	