



東海道・山陽新幹線車両 N700S の追加投入 および、N700A タイプの機能向上について

JR 西日本では、東海道・山陽新幹線車両として N700S を追加投入します。これにより、 さらなる安全性・安定性の向上や、異常時対応力の強化、快適性などの向上を図るとともに、 多くのご利用が見込まれる期間に臨時列車を増発し、利便性向上を実現します。

また、さらなる安全性・安定性の向上のため、現在運行している N700A タイプに対し、N700S に採用する機能の一部を反映する改造を行います。



1. N700S 追加投入

(1) N700S の主な特長

【安全性・安定性】

- ・ATC とブレーキシステムの改良により、地震時のブレーキ距離を従来の N700A タイプ から 5%短縮することで安全性を向上します。
- ・大容量のデータ通信を実現することにより、これまで以上に詳細な機器データの取得・ 分析が可能となり、車両の状態監視機能を強化することで安全性・安定性を向上します。

【異常時対応力】

- ・バッテリ自走システムを搭載し、長時間停電時においてもお客様の避難が容易な場所まで自力走行が可能となることで異常時対応力を強化します。
- ・異常時にお客様と乗務員が通話する装置を指令所の係員とも通話ができるようにします。 また、お客様に分かりやすい客室内に設置し、異常時の即応体制を強化します。

【快適性】

- ・グリーン車、先頭車およびパンタグラフ搭載号車にフルアクティブ制振制御装置を搭載 することにより、快適性を向上します。
- ・全席にモバイル用コンセントを設置することにより利便性を向上します。
- ・車いすスペースを6席に拡充します。

【環境性能】

- ・N700A タイプと比較して消費電力量を 7%削減します。
- (2) 投入計画

2023年8月頃に1編成、2024年2月頃に1編成 計2編成投入

2. N700A タイプの機能向上

(1) 主な改造内容

【安全性・安定性】

- ・ATC とブレーキシステムの改良により、地震時のブレーキ距離を従来の N700A タイプ から 5%短縮することで安全性を向上します。
- ・大容量のデータ通信を実現することにより、これまで以上に詳細な機器データの取得・ 分析が可能となり、車両の状態監視機能を強化することで安全性・安定性を向上します。 【コスト削減】
- ・パンタグラフやブレーキ装置の摩耗部品の長寿命化を図り、メンテナンスコストを削減 します。

(2) 改造計画

2024 年度から 2026 年度にかけて、N700A タイプ 40 編成に対し、博多総合車両所で 実施

今回ご案内の取り組みは、SDGs の 17 のゴールのうち、 特に 9 番、11 番に貢献するものと考えています。





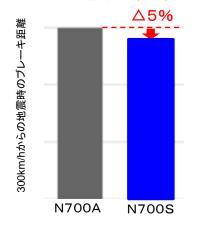


【東海道・山陽新幹線】 N700Sの主な特長

別紙1

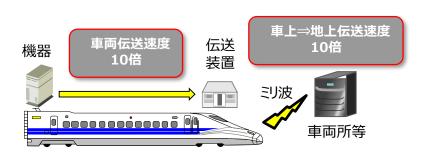
■地震時のブレーキ距離短縮

N700Aより△5%短縮、地震時の安全性を向上



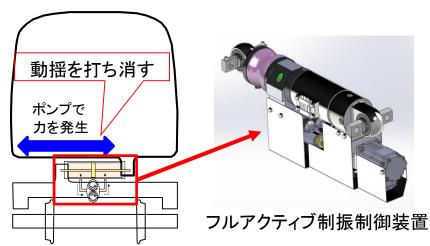
■状態監視機能の強化

詳細な機器データの取得・分析により車両故障を防止



■フルアクティブ制振制御装置の搭載(先頭・パンタ・G車)

乗り心地の向上



■モバイル用コンセントの増設

利便性の向上



■車いすスペースの拡充

車いすスペースを6席設置

