

東北地区へのレール輸送用新型気動車の投入について

JR東日本では、交換用のレールを輸送するために、機関車とレール輸送用貨車を使用しています。これら国鉄時代に製造され、老朽化の進んだ車両の置き換えを行うため、気動車方式による効率的な輸送システムの検討を行ってまいりました。

このたび、東海旅客鉄道株式会社が開発し、2008年に導入したレール輸送用であるキヤ97系をベースに、当社向けに耐寒耐雪対応等のカスタマイズを行った、レール輸送用新型気動車を導入することとしました。

今後、性能評価や技術的検証を実施した後に、本格的に運用を開始する予定です。

1. 車両形式

キヤE195系

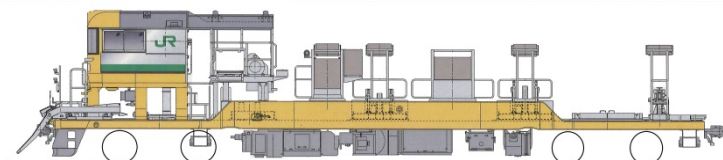
量産先行車として、ロングレール(150m)輸送用に11両編成を1編成、定尺レール(25m)輸送用に2両編成を1編成、合計13両を新造します。

2. 投入時期

2017年冬以降、性能試験を実施後に運用を開始する予定です。

3. 運用区間

仙台を中心とした東北地区


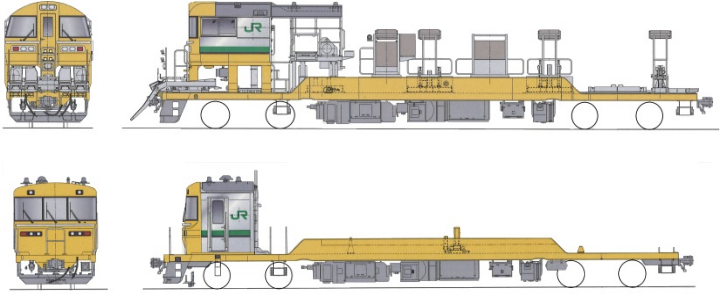


キヤE195系 ロングレール輸送用(イメージ)

4. 車両の特長(別紙参照)

- ・気動車方式を採用する事により、電化・非電化区間を問わず走行が可能となります。
- ・編成の両端に運転台を有するため、機関車の入換作業が不要となります。
- ・気動車方式を採用することで、機関車・貨車特有のメンテナンス方法や運転操縦を廃し、効率的なメンテナンス、要員配置が可能になります。

レール輸送方式の比較およびキヤ E195 系の概要

	<p>機関車+レール輸送用貨車</p> 	<p>キヤ E195 系 (上:ロングレール輸送用/下:定尺レール輸送用)</p> 
編成	<ul style="list-style-type: none"> ・機関車+ロングレール(200m)輸送用貨車 13 両編成 ・機関車+定尺レール(25m)輸送用貨車 <p>※必要に応じた両数を連結</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ロングレール(150m)輸送用気動車 11 両編成 ・定尺レール(25m)輸送用気動車 2 両編成
車体寸法	<p>18.2m (全長)×2.63m (全幅)×1.37m (全高)</p> <p>※レール輸送用貨車(チキ 5500)の場合</p>	<p>ロングレール用:17.4m (全長)×2.8m (全幅)×4.80m (全高)</p> <p>定尺用:17.4m (全長)×2.93m (全幅)×3.89m (全高)</p>
最高運転速度	85km/h	95km/h
製造初年	1975 年(コンテナ用貨車(コキ 5500)を改造)	2017 年

キヤ E195 系編成イメージ

ロングレール輸送用気動車



キヤ E195 キサヤ E194 キヤ E194 キヤ E194 キヤ E194 キサヤ E194 キヤ E194 キヤ E194 キヤ E194 キサヤ E194 キヤ E195

定尺輸送用気動車

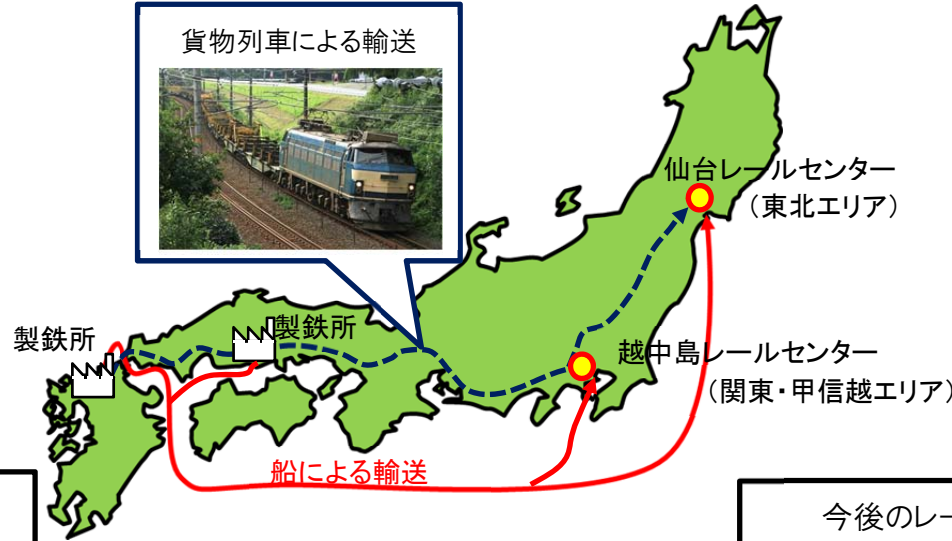


キヤ E195 キヤ E195

※下線部がエンジン付き車両

【参考】 レール輸送作業について

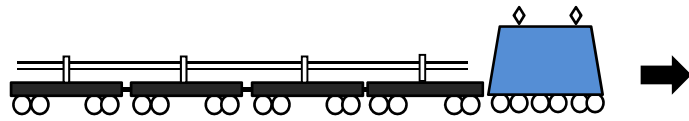
- ① 九州、山陽地区の製鉄所より、東京(越中島)または仙台(仙台港)のレールセンターへレールを船または貨物列車で輸送する。



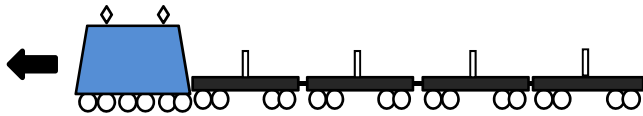
ロングレール: 主に貨物列車による輸送
定尺レール: 主に船による輸送

現行のレール輸送方法

- ② レールセンターから、各地の保線基地へレールを輸送する
(JR 東日本所有の機関車およびレール輸送用貨車を使用)

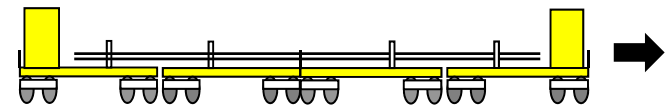


- ③ 帰路は機関車の付け替えを行い、方向転換をする
※入換作業に人員と手間を要する



今後のレール輸送方法

- ②' レールセンターから、各地の保線基地へレールを輸送する



- ③' 運転台を乗り換え、方向転換をする
※入換作業が不要となる

