

在来線通勤型電車の新製について

当社は、会社発足前後に投入した211系、213系、311系が更新期を迎えることから、最新技術を導入して、安全性・安定性のさらなる向上などを実現した新形式の在来線通勤型電車（315系）を新製し、取り替えることとします。

1. 315系の特長【別紙1】【別紙2】

（1）安全性・安定性のさらなる向上

- ・当社の在来線車両で初めて非常走行用蓄電装置を搭載することで、停電時などに最寄り駅まで走行可能となります。
- ・車内防犯カメラを1両につき5箇所設置し、セキュリティを向上させます。
- ・主要機器（ATS-P T、モーターを駆動する電力変換装置）の2重系化等を実施し、信頼性を向上させます。
- ・車両と地上との間のデータ通信装置を導入してメンテナンスに活用するほか、台車等の振動状態を常時監視する振動検知装置を導入し、異常の発生の抑制や迅速な検知を実現します。

（2）快適性・利便性の向上

- ・試験走行中である次期特急車両HC85系と同じ台車構造を採用し、乗り心地を向上させます。
- ・階段位置等の駅設備や運行情報等を車内のフルカラー液晶ディスプレイに表示し、お客様へのご案内を充実させます。
- ・全車両に車椅子スペース、全編成に車椅子対応トイレを設置するなど、バリアフリー設備を充実させます。

（3）環境負荷の低減

- ・モーターを駆動する電力変換装置にS i C素子を導入するなどの省エネルギー化を図り、消費電力量を約35%低減（211系比）します。
- ・室内灯及び前照灯にLEDを採用します。

2. 投入計画

2021年度から2025年度にかけて352両を新製し、名古屋・静岡都市圏を中心に、中央本線、東海道本線、関西本線等に順次投入する計画です。

会社発足前に製作した車両（211系8両）を更新することで、当社が保有する全ての車両が会社発足以降に新製した車両になります。

3. 設備投資額

約720億円（車両製作費、付帯工事費を含む）



長く親しまれているコーポレート
カラーのオレンジを配色

通勤型電車の新しい顔
“直線を使用した幾何学的な形状”
“横長に連続した前面表示窓”

排障機能を向上させたスカート形状

「先進性 × 親近感」を表現したデザイン

315系と211系との比較

別紙2

項目		315系	211系(5000代)
基本仕様	最高速度	130km/h	110km/h
	腰掛	ロングシート	ロングシート
安全性・安定性のさらなる向上	非常走行用蓄電装置	あり	なし
	車内防犯カメラ	あり(5箇所/両)	なし
	信頼性向上	ATS-PT、電力変換装置の2重系化等	—
	車両・地上間のデータ通信	あり	なし
	振動検知装置	あり	なし
快適性・利便性の向上	台車	一体成型による台車枠 タンデム式軸箱支持構造	ツナギばり溶接構造による台車枠 ウイング式軸箱支持構造
	車内案内表示器	フルカラー液晶ディスプレイ (6箇所/両)	なし
	車椅子スペース	あり(1箇所/両)	あり(1箇所/編成)
	車椅子対応トイレ	あり(1箇所/編成)	なし ※一部編成に車椅子非対応トイレあり
環境負荷の低減	制御方式	VVVFインバータ制御(SiC素子)	抵抗制御等
	照明装置	室内灯:LED 前照灯:LED	室内灯:蛍光灯 前照灯:シールドビーム