



2018年9月4日
東日本旅客鉄道株式会社

横須賀・総武快速線用車両の新造について

JR東日本では、安全・安定性、快適性を高め、安心してご利用いただける鉄道づくりを推進し、輸送品質の向上を追求しています。

このたび、横須賀・総武快速線用に、山手線に導入しているE235系車両を新造・投入することとしましたのでお知らせします。

新型車両は、モニタリング技術を活用し、常に車両や設備の状態監視を行うことで安全性・安定性の向上を実現します。加えて、停電などの異常時を想定し、最寄駅等まで走行可能な非常走行用電源装置を搭載します。

また、デジタルサイネージの搭載や案内画面の大型化、グリーン車での無料公衆無線LANサービスの提供や各座席へのコンセント整備など車内設備の充実を図ります。

1. 形式および編成数

E235系

11両編成を51編成、4両編成を46編成の
合計745両を新造します。

2. スケジュール

2020年度より順次落成を予定しています。



3. 運用区間

横須賀線（東京～久里浜）、総武快速線（東京～千葉）

外房線（千葉～上総一ノ宮）、内房線（蘇我～君津）、総武本線（千葉～成東）

成田線（佐倉～香取、成田～成田空港）、鹿島線（香取～鹿島神宮）

4. 主な特徴（別紙1、別紙2、別紙3）

- ・ 車両搭載機器や線路及び電力設備の状態監視を行うことにより、故障の予兆を把握し、事前に対処することで更なる安全性・安定性向上を実現します。
- ・ 当社で初めて、停電などの異常時を想定し、駅間に停車した際にも最寄駅またはお客さまが降車避難しやすい場所まで走行できる非常走行用電源装置を搭載します。
- ・ 山手線用のE235系と同様にデジタルサイネージを設置します。ドア上部に大型の案内画面（21インチ）を設置します。また、当社で初めて異常時に客室内すべての画面を一時的に切り替えて、自列車に関する情報提供を行う機能を搭載します。

- ・ 普通列車グリーン車では初となる、各座席へのコンセント整備、無料公衆無線LANサービスの提供、液晶ディスプレイ（LCD）の案内画面の設置を行います。
- ・ 普通車の各車両にはフリースペースを設置します。また、普通車に設置するトイレが、すべて車いす対応大型洋式トイレになります。
- ・ 各車両の客室に車内防犯カメラを設置します。
- ・ 車内温度保持を目的として、半自動機能を搭載します。
- ・ 従来のE217系に比べ、普通車の座席幅を拡大（+10mm）し、容量の大きな空調装置を搭載します。
- ・ 主要機器を2重系化し、故障に強い車両とします。

横須賀・総武快速線E235系車両の概要

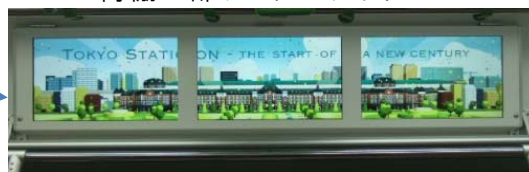
■ 普通車の主な特徴

- お客さまサービスの向上
- 安全・安定性の向上
- 環境性能の向上

デジタルサイネージを搭載した客室
(イメージ: 写真は山手線E235系)



荷棚上部デジタルサイネージ



異常時等では一時的に客室内すべての画面を案内情報に切替

フリースペース
(イメージ: 写真は山手線E235系)



次世代半導体素子SiCを採用した
主回路機器の搭載

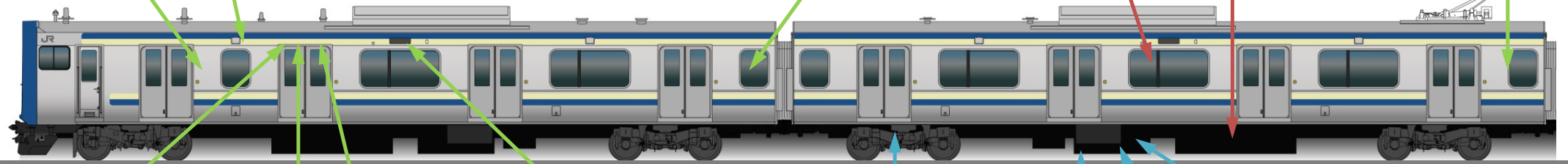
空気清浄機設置
半自動機能搭載

デジタルサイネージ設置
(ドア上部、荷棚上部、妻部)

普通車に設置するすべてのトイレを
車いす対応大型洋式トイレ化

LED照明を採用

各車両にフリースペース設置



客室内防犯カメラ設置

ドア上部に大型画面設置
(21インチ)

フルカラー行先表示器
設置(前面・側面)

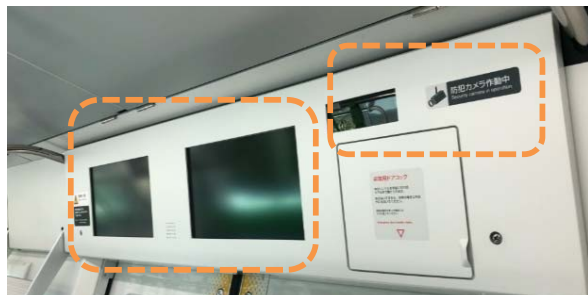
多言語による情報提供

主要機器の2重系化

非常走行用電源装置搭載

オイルフリーコンプレッサの採用

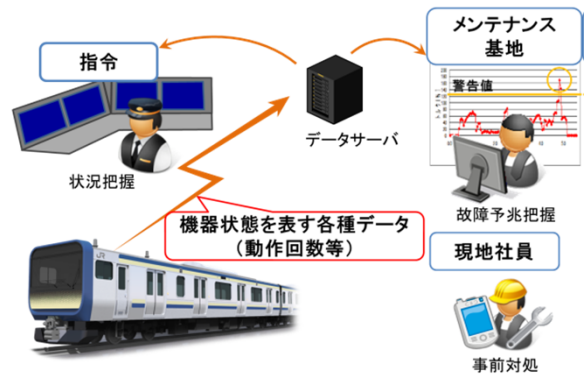
状態監視機能の搭載



ドア上部のデジタルサイネージと防犯カメラ
(イメージ: 写真は山手線E235系)



多言語による情報提供画面
(イメージ)



車両状態監視



地上設備状態監視
(イメージ: 写真は山手線E235系)

■非常走行用電源装置の概略図

停電等により給電不可

通常時

A駅

非常走行用電源装置

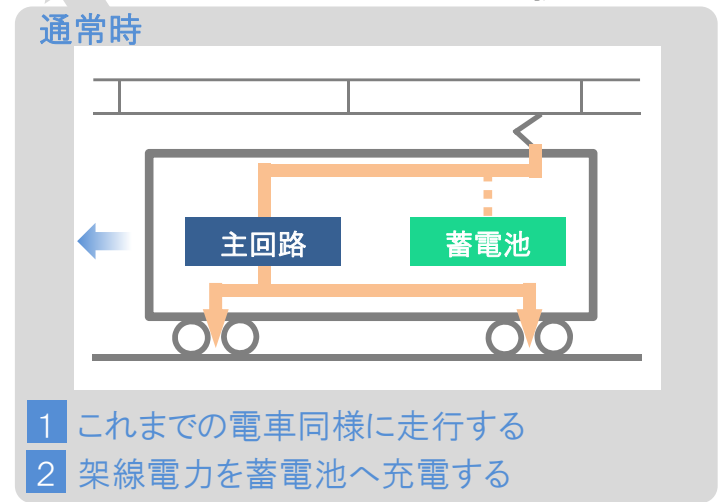
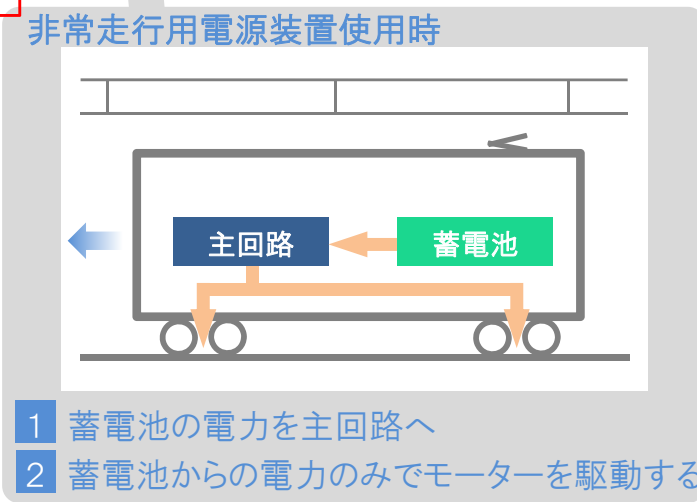
非常走行用電源装置使用時

通常時

B駅



非常走行用電源装置の搭載イメージ
(写真はEV-E801系の主回路用蓄電池装置)



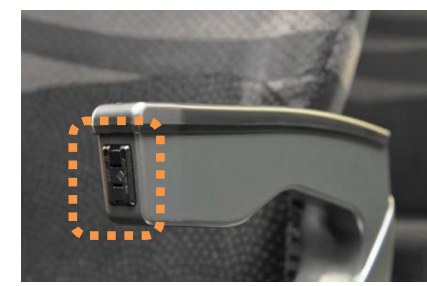
■グリーン車の主な特徴

無料公衆無線LANサービスの提供

液晶ディスプレイの案内画面設置

客室内防犯カメラ設置

各座席にコンセント設置



腰掛へのコンセント設置例
(写真はE657系)

横須賀・総武快速線E235系の特長

～E217系との比較～

			
	E235系(新型車両)	E217系(従来車両)	【参考】 E235系(山手線)
編成構成	15両編成(8M7T) 11両編成(6M5T) 4両編成(2M2T)	15両編成(6M9T) 11両編成(4M7T) 4両編成(2M2T)	11両編成(6M5T)
最高速度	120km/h	120km/h	120km/h
車体	ステンレス製	ステンレス製	ステンレス製
座席	ロングシート(普通車)	セミクロスおよびロングシート(普通車)	ロングシート
制御方式	VVVFインバータ制御(SiC素子) 回生ブレーキ	VVVFインバータ制御(IGBT素子) 回生ブレーキ	VVVFインバータ制御(SiC素子) 回生ブレーキ
ユニット構成	独立M車方式 (1両に1台の制御装置)	2両ユニット方式 (2両に1台の制御装置)	独立M車方式 (1両に1台の制御装置)
主電動機	全閉外扇型誘導電動機 (熱交換で冷却)	開放型誘導電動機 (外気で冷却)	全閉外扇型誘導電動機 (熱交換で冷却)
補助電源装置	二重系静止形インバータ装置	一重系静止形インバータ装置	二重系静止形インバータ装置
コンプレッサ	オイルフリー式	油潤滑式	オイルフリー式
列車情報管理装置	INTEROS	モニタ装置	INTEROS
戸閉装置	改良型電気式 (ラック式)	電気式 (スクリュー式)	改良型電気式 (ラック式)
照明装置	LED	蛍光灯	LED
情報提供装置	デジタルサイネージ(液晶ディスプレイ)	LED	デジタルサイネージ(液晶ディスプレイ)
車両状態監視機能	あり	なし	あり
地上設備状態監視機能	あり	あり	あり