

2005年10月4日

## 中央快速線及び青梅・五日市線に新型電車を導入！

### E233系通勤形直流電車

首都圏の通勤・近郊型電車の取替については、経年の高い旧形式車両から新型車両への取替を順次進めています。今回、中央快速線等で使用している旧形式車両201系電車を新型電車に取替えます。車両の特徴は以下のとおりです。

電気機器や保安装置など主要機器を二重系化し、一つが故障しても通常走行を可能として、信頼性を向上させ輸送障害を低減します。

優先席や女性専用車（朝時間帯）の荷棚、吊手高さの変更、優先席エリアの明確化等のユニバーサルデザインの採用や空気清浄器の設置、腰掛幅の拡大等、人に優しい車両とします。

床面高さを低くしてホームとの段差を縮小し、バリアフリー化の推進を行います。

山手線で採用している情報案内表示器を各ドア上に設置して、運行情報やニュース等を表示するほか、中央線は列車種別や行先が多岐にわたることからわかりやすいフルカラーの行先表示器を採用します。

車両の加減速性能向上による到達時分短縮や、拡幅車体の採用による混雑緩和を図ります。

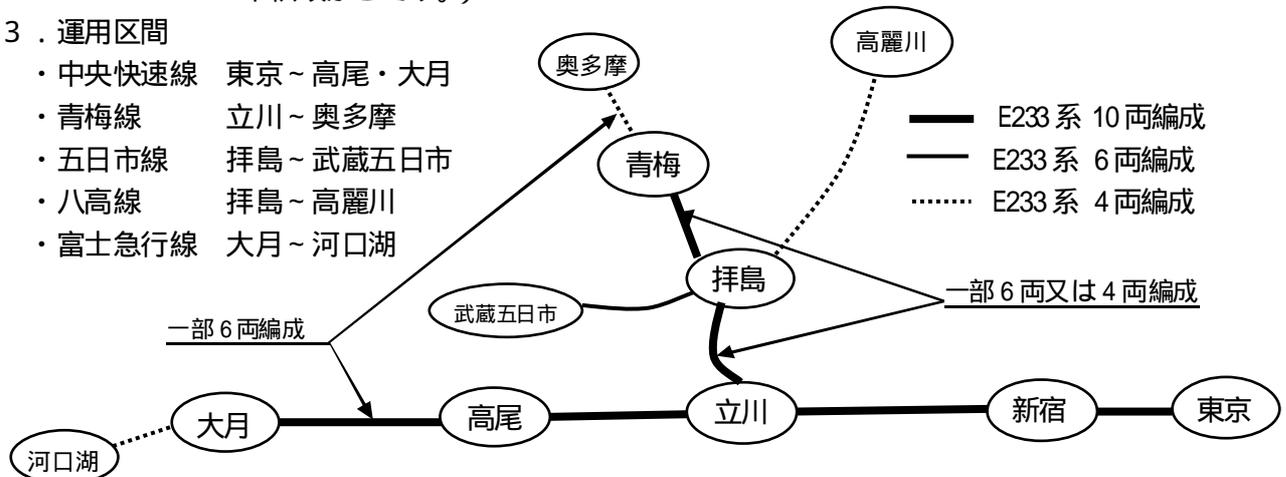
車体の強度を向上します。

なお、取替えにあたっては、中央快速線をご利用されるお客さま等へのはがきアンケート、インターネット調査及びグループインタビュー等を実施した結果をデザインや車内設備等に反映しています。

1. 新造両数 688両（201系取替両数：710両）
2. 投入時期 2006年12月頃から順次営業に使用します。（車両の落成は、2006年秋頃からです。）

#### 3. 運用区間

- ・中央快速線 東京～高尾・大月
- ・青梅線 立川～奥多摩
- ・五日市線 拝島～武蔵五日市
- ・八高線 拝島～高麗川
- ・富士急行線 大月～河口湖



#### 4. 車両の概要

別紙参照

# 中央快速線 E 2 3 3 系車両の概要

【コンセプト】

## お客様ニーズの反映

- ・ 輸送障害の低減
- ・ 運行情報の提供

- ・ 高齢者や女性などのお客様の使いやすさへの要望

- ・ 空気のきれいさへの要望
- ・ 腰掛の改善

- ・ オレンジ色は中央線ブランド
- ・ ステンレス車両への好感

反映

## 故障に強い車両

(輸送障害の低減)

### 主要機器の二重系化

- ・ 1つが故障しても通常走行

## 人に優しい車両

(高齢者、女性、身障者などへの配慮)

### ユニバーサルデザイン、バリアフリー

- ・ 優先席の荷棚、吊手高さの低下 (各 50mm)
- ・ 優先席エリアの明確化
- ・ 点字表記 (ドア部)
- ・ 床面高さの低下 (ホーム段差 80mm 30mm)
- ・ **女性専用車の設定 (朝時間帯)**
- ・ 女性の身長を配慮して荷棚、吊手高さを低下 (各 50mm)

### 快適な空調、腰掛

- ・ 空気清浄機の設置
- ・ 腰掛幅の拡大 (430mm 460mm)

## 情報案内や車両性能を向上した車両

### 情報案内の充実

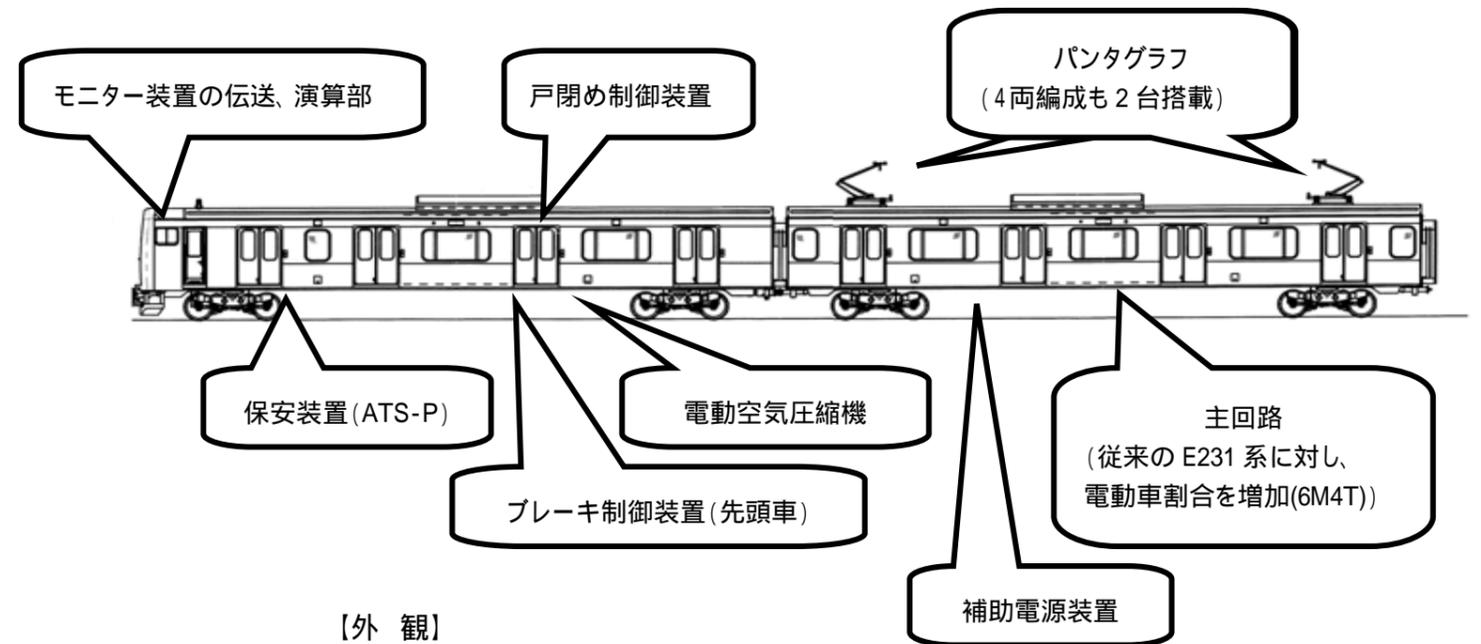
- ・ 車内: 液晶画面による運行情報、ニュース等の表示
- ・ 車外: フルカラー行先表示器 (多岐にわたる列車種別等の表示に対応)

### 高加減速による到達時分短縮

- ・ **ステンレス拡幅車体の採用による混雑緩和**
- ・ 明るくさわやかなオレンジ色のライン

## 車体強度の向上

【主要機器の二重系化】



【外観】



【諸元比較】

形式	E 233 系	201 系
編成	10 両又は 6 両 + 4 両 (6M4T)	10 両又は 6 両 + 4 両 (6M4T)
車体	ステンレス車体	鋼製車体
最高速度 (車両性能)	120km/h	100km/h
制御方式	VVVF インバータ制御 交流誘導電動機	チョップパ制御 直流電動機

【優先席部】



【201系】



### はがきアンケート

- ・ 中央快速線のご利用者  
20,000 名 (回収率 44%)

### グループインタビュー

- ・ 中央線エリアのご利用者  
93 名

### インターネット調査

- ・ 中央快速線のご利用者  
約 1,000 名

### 車内調査

- ・ 中央快速線の列車内

ベース

## E 2 3 1 系の技術を踏襲

- ・ 列車情報管理装置
- ・ 快適な車内設備 (全自動空調、情報案内など)
- ・ 自動放送
- ・ 省メンテ部品の採用