



2020年5月12日
東日本旅客鉄道株式会社

房総・鹿島エリアへの新型車両の投入について

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、房総・鹿島エリア用に、新型車両を新造・投入することとしましたので、お知らせします。

この新型車両は、車内の快適性向上、お客さまへの情報提供の充実、バリアフリー化の推進を図るとともに、モニタリング技術を活用することで、安全性・安定性の向上を実現します。

1. 形式および編成数

E131系

2両編成を12編成、合計24両を新造します。

2. スケジュール

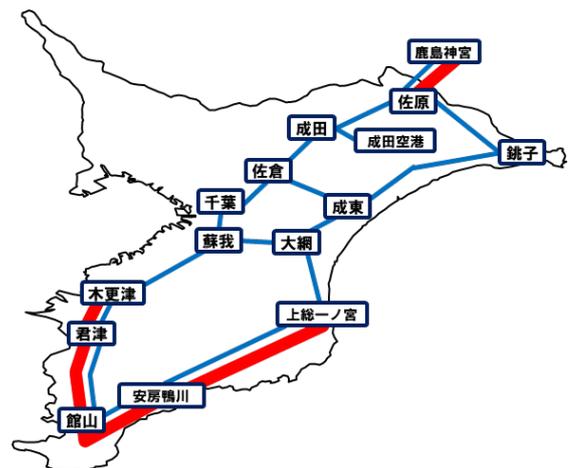
2021年春頃から営業運転を予定しています。

3. 投入線区

内房線（木更津～安房鴨川）

外房線（上総一ノ宮～安房鴨川）

鹿島線（佐原～鹿島神宮）



赤線：新型車両(E131系)の投入区間

※参考 青線は現在 209系等が運転している区間

4. 主な特徴（別紙1、別紙2）

- ・客室の一部をセミクロスシートにするとともに、車体の幅を広げ、座席幅を拡大するなど快適性を向上しています。
- ・一部のドア上部に案内表示画面（17インチ）を設置し、運行情報を提供し情報提供の充実を図ります。

- ・各車両に車いすやベビーカーをご利用のお客さまのためのフリースペースを設けます。トイレを車いす対応大型洋式トイレとするなど、バリアフリー化を推進します。
- ・各車両の客室に車内防犯カメラを設置します。また、非常通話装置を1両につき4か所に増やし、セキュリティを向上します。
- ・車両側面にカメラを設置し、乗務員が運転台からお客さまの乗降を確認する機能など、ワンマン運転に対応した機器を搭載します。
- ・モニタリング技術を活用した車両搭載機器や線路設備の状態監視機能により、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。
- ・主回路機器にSiC(炭化ケイ素)半導体素子を採用することにより車両の消費電力を抑制し、環境性能を向上します。
- ・車両のデザインは、優雅で生命感のある房総の海をイメージした明るい青色と内陸を彩る菜の花の色をイメージした黄色の帯を配しました。また、前面は房総の海の波しぶきをイメージした水玉模様としています。

房総・鹿島エリア向け新型車両の概要

■ 主な特徴

- 安全・安定性の向上
- 車内の快適性向上
- お客さまへの情報提供の充実
- バリアフリー化の推進
- 環境性能の向上



客室内
(イメージ)



フリースペース
(イメージ:写真は山手線E235系)



車いす対応大型洋式トイレ
(イメージ:写真は中央線E233系)

半自動機能搭載ドア

荷物が挟まれた場合でも荷物を引き抜きやすいドア

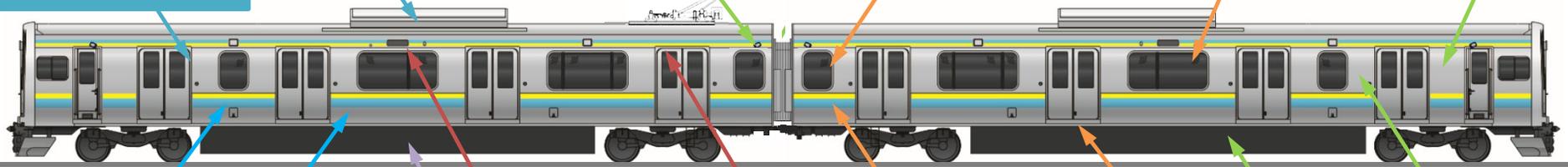
空調装置の改善

乗降確認カメラ設置

車いす対応大型洋式トイレ設置

吊り手高さの改善

客室内防犯カメラ設置



座席幅拡大・低座面化
クッション性向上

客室の拡大

SiC半導体素子を採用した
主回路機器の搭載

ドア上部に大型画面設置
(17インチ)

多言語による情報提供

フルカラー行先表示器設置
(前面・側面)

ホームとの段差低減

各車両にフリースペース設置
優先席とともにわかりやすい配色

非常通話装置増設

線路設備状態監視機能の搭載



多言語による情報提供画面
(イメージ)



乗降確認カメラ
(イメージ:写真は常磐線E531系)



線路設備状態監視
(イメージ:写真は山手線E235系)

房総・鹿島エリア向け新型車両の概要 ～209系との比較～



E131系



209系

編成構成	2両編成(1M1T)	4両編成(2M2T) 6両編成(4M2T)
最高速度	110km/h	110km/h
車体	ステンレス製	ステンレス製
車体幅	2950mm(拡幅車体)	2800mm
座席1人当たりの幅	460mm	450mm
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
主電動機	全閉型誘導電動機	開放型誘導電動機
補助電源装置	静止型インバータ	静止型インバータ
コンプレッサ	スクロール式(オイルフリー)	スクリー方式
車両情報管理装置	モニタ装置	モニタ装置
戸閉装置	電気式(ラックアンドピニオン方式)	電気式(スクリー方式) 空気式(直動式)
情報提供装置	液晶ディスプレイ	LED
車両状態監視機能	あり	なし
線路設備状態監視機能	あり(一部)	なし
ワンマン運転対応機器 (乗降確認カメラ等)	あり	なし