

中央快速線を走る E233 系



はじめに

E233 系とは、首都圏に住んでいる人で知らない人はいないであろう中央線のオレンジバーミリオンの鋼製車 201 系の置換え用として 2006 年 9 月に登場した直流一般形電車である。

今までに 0 番台、1000 番台(京浜東北線・根岸線用)、2000 番台(常磐緩行線・東京メトロ千代田線用)、3000 番台(東海道本線用)、5000 番台(京葉線系統用)がお目見えしているが、今回はその中で、中央快速線系統を走る 0 番台の製造メーカーによる主な差異について取り扱っていく。

まず、E233-0 番台は以下のように、現時点で計 688 (693*) 両が投入、そのすべてが豊田車両センターの所属となっている。その中で製造メーカーは、JR 所有の新津車両製作所、東急車輛製造株式会社、川崎重工業株式会社(川崎重工業車両カンパニー)の 3 社である。

*青 661 編成の新造 5 両分をカウントした場合。

配置

T 編成 (10 両固定編成)	T1~T42	42 本
H 編成 (4+6 固定編成)	H43~H58	16 本
青編成 (4 両)	青 659~青 670 編成	12 本
青編成 (6 両)	青 459~青 467 編成	9 本

では次のページから本題に入ります

E233系0番台の製造メーカーによる差異

屋根上に関して

無線アンテナの台座↓：T1~T7,H43~H48編成、所謂初期車には無線アンテナの四角台座がない



クーラー↓：新津製はトランスポーテック、川重（東急も？）は三菱。型はAU726系列。

しかしクーラーの形が同じ製造所でも違うものがあるようである（ex 新津車の後期編成？）。



ビード線（太さ、数、位置）：新津製は15本有る。川重製も太さは新津と変わらず本数も15。
東急製はビードが細く、数も26本と多い、またビードの配置も大きく異なる（細かい説明はここでは割愛）

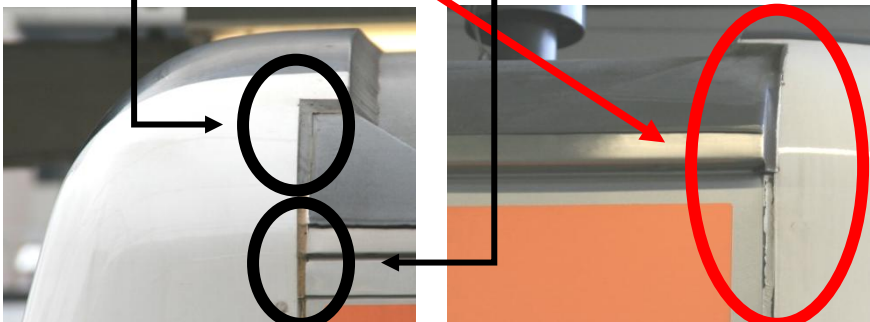
表面に関して

ビード：新津・東急なし、川重あり

雨どい：新津・東急出っ張っている、川重は幕板と同じ厚さ

乗務員扉：でっぱり具合が少し違う（車体の傾斜上そう見えるだけかもしれないが）

コーキング材：新津・東急は銀。川重は白(実際は劣化で黄ばんで見える)で屋根との接触部分のみ銀に塗ってある。



車内に関して

車内の構造：天井との接合部分など、一部違いが見られる

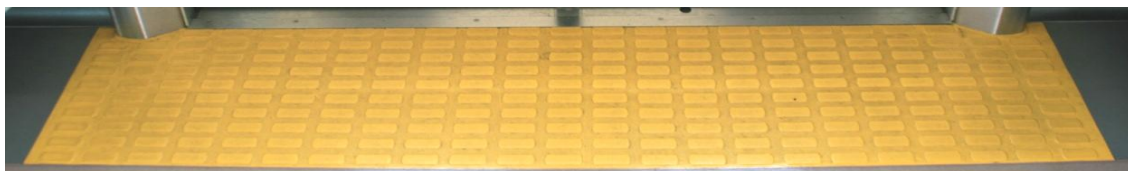
ドアレールに金具（製造メーカーによらない）：先頭車のみ金具が付けられている



ドア下部の黄色の点字ブロックの配列数：3社とも横（ドアと平行）は23個で共通だが、縦（ドアと垂直）は新津・東急が10個、川重のみ9個となっている。さらに東急のみ戸袋内柱との接合部分が詰められている。



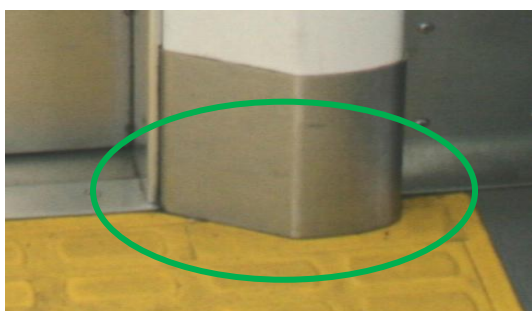
↑これが川重車のものである。縦9×横13



↑これが新津車のものである。縦10×横13



↑これが東急車のものである。縦10×横13

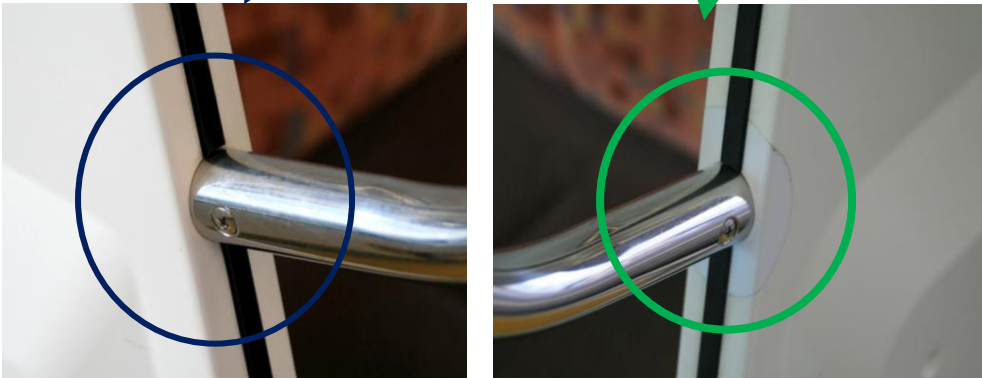


左が新津で右が東急。戸袋内柱と床面との接合部に違いが。(分かりにくくて申し訳ない)東急は接合部が黄色で詰められている。

ドア付近（製造メーカーによらない）：各先頭車端のみ、ドアの隙間に棒がない



手すりの接合部分：新津はそのまま突っ込んである、東急はちがう素材で埋めてあるタイプか、新津パターンと同じものである。川重は新津パターンのも東急パターンのもある。さらに黒のパッキンを境とした半々（新津パターン・東急パターン）のものもある



↑図がわかり辛くてすいません。

終わりに

・ここまで E233 系 0 番台の差異について書いてきましたが、同じ E233 系でも色々なところに違いがあるのが分かっていただけでしょうか。昔の車両とは違い、現代の新型車両は差異が多くなってしまったものの、それでもまだよく観察するとあります。今回は E233 の差異でしたが、これもここに書いた差異が全てではありません(実際ここに書かなかったものもある…ex 床下機器)。ですからもっとよく見れば差異は見つかるはずです。今度列車に乗るときにはそういったところにも気をつけて見ていただければと思います。

- ・写真がカラーでなくなる関係で少なくなってしまって申し訳なかったです。
- ・写真や図など、記事の内容を許可無く転載・複製することはお止め下さい。

参考：Wikipedia <http://ja.wikipedia.org/wiki/>
：鉄道本部報 <http://blog.goo.ne.jp/>