



申1号「ワンマン運転の拡大について」に関する説明申し入れ第2回交渉を行う! ②

第7項 ワンマン運転の拡大について、短編成・中編成・長編成に区分する根拠を明らかにすること。

- ・線区で区切ると、編成の長さなどが変化したり、駅ごとの状況などを個別に考える必要も出てくる。そのため列車の長さで区切りを付けた。お客様のご利用状況の指標という考えだ。
- ・車両の運用によっては、短編成で運転してきて、中編成になることもある。
- ・中編成を連結して長編成として運転することもあり得る。
- ・ワンマン運転では、短編成・中編成・長編成に関係なく、着座してドア開閉を行うことになる。そのために必要な機器（ドアスイッチ等）は設置する。

第8項 短編成（1～2両）、中編成（3～6両）、長編成（7両以上）とする編成数の根拠を明らかにすること。

- ・短編成は、従来から実施してきたワンマンの両数としている。
- ・中編成は、仙台空港アクセス線で実施しているワンマンの範囲である。
- ・長編成は、今回新たに実施する部分である。これまでワンマンを行っていない両数ということで7両以上としている。

第9項 ワンマン運転の拡大について、検証してきた項目、結果について明らかにすること。

- ・車側カメラと車内モニターは、1年間のフィールド試験を行い、雨、雪、逆光などの条件下での確認を行い、視認性が確保できることを確認した。E531系での確認となる。
- ・車側カメラでは、20m程度が映る。中編成では、モニターを分割して1両ごとに映る。
- ・長編成では、より広い範囲を綺麗に見るために地上にカメラを設置してミリ波で送信する方が良いと考えている。
- ・旅客接近検知装置は、北八王子駅にて3Dセンサーの試験を行った。接触する限界の20cm、点字ブロックの40cmなどの検証を行った。
- ・客室と指令の通話装置については、他社でも使われている物である。
- ・A TOの試験は継続中である。山手線のE235系で試験をしている。千代田線直通のE233系でも実装はしている。ホームでの停止位置の誤差35cmは、かなり厳しい内容である。職場の運転士の意見も取り入れている。

第10項 ワンマン運転の拡大について、検証結果を踏まえ拡大可能とした根拠を明らかにすること。

- ・車側カメラを使用したモニターは、目処が立ってきた。
- ・A TOもベースになるデータが得られてきており、これらを活用しながら準備を進める。
- ・実際の線区に導入となるときは、調整が必要になると想定している。導入前に確認を行っていく考えである。