

《解明での会社回答》

5項：自動運転技術等を活用した「人」と「システム」のベストミックスの考え方について明らかにすること。

- ・ドライバレスだけではなくさまざまなことをイメージしている。車両メンテナンスや指令へもAI、IoTを導入し、自動で運転整理をすることなどを目指していく。

6項：短・中・長編成ワンマン運転を実施するにあたり、それぞれの線区・区間やお客さまのご利用状況等の判断基準について明らかにすること。

- ・利用状況を見ながらどのワンマンがベストかを判断していく。どの線区は何両ができるのかを検討している。一概に全ての線区でやる、やらないではない。
- ・利用状況の判断基準はない。

7項：中・長編成ワンマン運転の実施に伴い必要としている車載ホームモニタの車両完結型とミリ波伝送式の整備基準及び整備状況について明らかにすること。

- ・車両完結型が基本になるが、それでは難しいという判断になればミリ波伝送式になる。
- ・故障時はカメラが2台あるので切り替えて確認する。確認できなければ回送や車掌がいればツーマンにしたり、その時の状況による。ケースバイケース。

8項：長編成ワンマン運転の実施に伴い必要としているホームドアを整備する上で、お客さまのご利用の多い路線の駅の判断基準及び整備状況について明らかにすること。

- ・山手線、京浜東北線から導入している。今後は信濃町、成田空港、第2ビルへの導入を計画している。コストも見た上でさまざまな形式のものを検討していく。
- ・乗降10万人の基準はあるが、利用状況の多い駅に設置をしていく。
- ・2018年度末での設置状況は、駅単位で36駅、線区で見ると41駅である。

9項：長編成ワンマン運転の実施に伴い必要としている指令-客室間通話機能の整備を長編成ワンマン運転に限定している理由について明らかにすること。

- ・まだ開発の段階である。東急電鉄と東京メトロでは導入されている。
- ・基本的に指令室に設置され、異常時に指令-運転士または旅客とやりとりをするもの。
- ・長編成に限定して整備するものではないが、長編成がワンマンになる段階で整備していきたい。将来は駅などさまざまな所と繋がるようになる可能性もある。

10項：変革2027の実現を踏まえ、現在検討している短・中・長編成ごとの線区別における導入計画を年度別に明らかにすること。

- ・線区によってさまざま。黒磯～白河間では、車両改造をしながら導入できるか検討している。来年のダイヤ改正までに整理がつけば示すことになる。
- ・車両製造、改造能力が関わってくる。決まり次第、地方で示していく。
- ・今回提案したのは概要整備であり、すべての整備を終えて提案しているわけではない。決まっていないので検討にも入れない。