

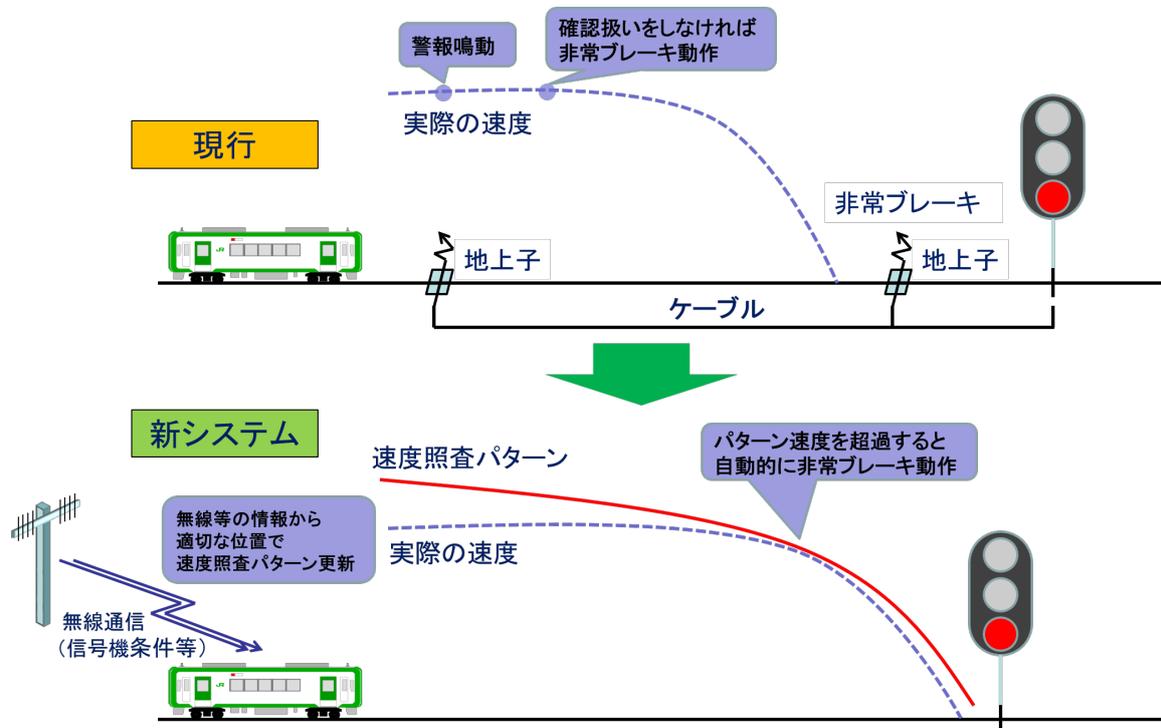


## ■ 導入の効果

### (1) 安全・安定輸送のさらなる向上

#### ○無線を活用した自動列車停止機能の導入

現行のシステムは線路上に設置されている地上子から信号機の条件に応じた情報（非常ブレーキ情報等）を伝送しています。新しいシステムでは信号機の条件を無線にて伝送することで、列車自らが速度照査パターンを作ります。列車は自らの速度を常時チェックし、そのパターンを超えた場合はブレーキ制御を自動的に行います。



※現行においても、一部曲線区間にて地上子からの情報による速度照査パターン制御を行っています。

#### ○自動進路制御装置の採用

現行は、運転士によるスイッチ扱いにて信号機の制御を行っていましたが、新しいシステムでは列車ダイヤに基づいて自動で信号機の制御を行う装置を採用しています。これにより指令から列車の運行管理が可能となり、輸送に対する柔軟性の向上を図っています。

### (2) 設備のスリム化

各駅に分散して設置する必要のあった連動装置<sup>※3</sup>を1箇所に集約することで、設備のスリム化を実現しています。設備点数が少なくなり、設備に起因する故障リスクが低減します。

※3 連動装置：地上装置（信号機等）を連携させ、列車の安全を確保する装置

## ■ 使用開始区間・使用開始予定日

・小海線 小淵沢駅～小諸駅（約79km）

・2020年4月20日初列車から

※4月19日終列車～4月20日初列車で切替工事を実施します。

※切替工事の予備日は4月26日終列車～4月27日初列車で、この場合は4月27日の使用開始となります。