



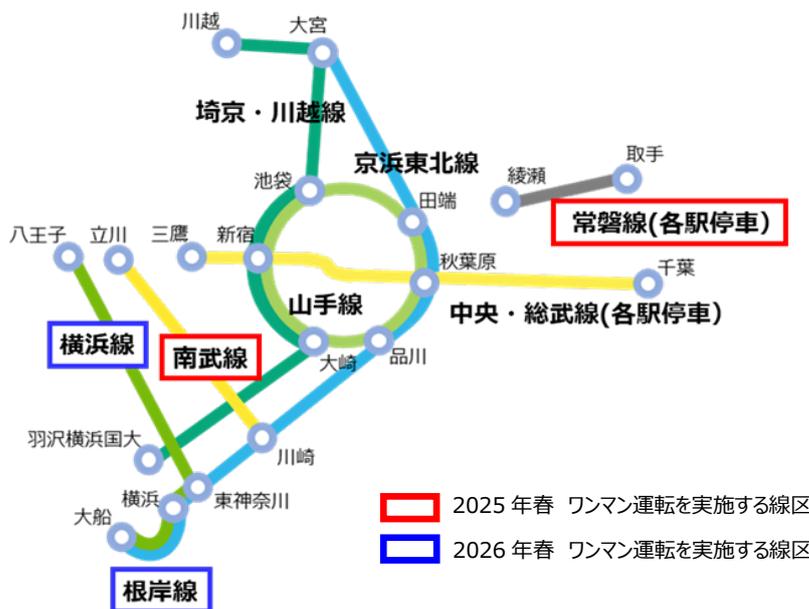
2024年11月6日
東日本旅客鉄道株式会社

首都圏主要線区でワンマン運転を実施します

- JR東日本は、技術開発の成果を取り入れてグループ経営ビジョン「変革2027」に掲げるワンマン運転を拡大することにより、人手不足や社員の就労意識の変化などに対応し、鉄道をより効率的でサステナブルな輸送モードに変革していきます。また、この施策の推進により社員の就労意識を「人ならではの創造的な仕事」へシフトさせていきます。
- 首都圏主要線区では、2030年頃までにワンマン運転を実施する計画としており、その第一歩として2025年春に常磐線（各駅停車）、南武線においてワンマン運転を実施します。
- さらなる安全性向上のため、技術開発および関係者のご協力をいただきながらホームドアの整備を推進します。

1. 首都圏主要線区でのワンマン運転実施計画

- ・2025年春から、常磐線（各駅停車）綾瀬駅～取手駅間（10両編成）、南武線 川崎駅～立川駅間（6両編成）でワンマン運転を実施します。
- ・2026年春から、横浜・根岸線 八王子駅～大船駅間（8両編成）でワンマン運転を実施します。（東神奈川駅～大船駅間は、横浜線車両E233系8両編成のみワンマン運転）
- ・その後2030年頃までに、山手線、京浜東北・根岸線、中央・総武線（各駅停車）、埼京・川越線においても準備を進め、ワンマン運転を実施する予定です。



2030年頃までに首都圏主要線区でワンマン運転を拡大する予定の線区

2. 首都圏主要線区でのワンマン運転実施に伴う安全・輸送安定性への取り組み

(1) 安全性向上への取り組み

列車発車時の安全性向上のため、運転席に乗降確認モニタを設置するほか、JR 東日本として初めて、異常時等でお客さまと輸送指令室との通話や輸送指令室から直接車内放送を行う機能を導入します。係員に対しては必要な教育・訓練を実施し、お客さまに安心してご利用いただけるワンマン運転を実施します。

また、関係者のご協力をいただきながら首都圏在来線でのホームドア整備を推進していきます。

(取り組みの詳細は別紙 1 をご参照ください)



乗降確認モニタの例（南武線 E233 系）



ホームドア設置の例（常磐線（各駅停車））

(2) 輸送安定性への取り組み

輸送安定性の向上および運転士の負担軽減のため、ATO（自動列車運転装置）又は TASC（定位置停止装置）を整備します。

(3) さらなる安全性向上のための技術開発

輸送指令室で列車内のリアルタイム映像を確認できる機能や、車両に搭載したカメラで列車が走行する線路内の障害物を検知するシステムなどの早期導入を進め、更なる安全性向上を目指します。

(取り組みの詳細は別紙 2 をご参照ください)

【参考】

関連するこれまでのプレス

- ・首都圏の輸送システムの変革【2021 年 12 月 7 日】

https://www.jreast.co.jp/press/2021/20211207_ho03.pdf

- ・車両前方のステレオカメラによる障害物検知システムの開発【2022 年 2 月 8 日】

https://www.jreast.co.jp/press/2021/20220208_ho03.pdf

- ・列車内セキュリティ向上の取り組み【2023 年 10 月 10 日】

https://www.jreast.co.jp/press/2023/20231010_ho03.pdf

- ・2024 年度のホームドア整備駅の追加について【2024 年 8 月 20 日】

https://www.jreast.co.jp/press/2024/20240820_ho04.pdf

【別紙 1】 安全性向上への取り組み

① 乗降確認モニタによる発車時の安全確認

運転士は、運転席に設置した乗降確認モニタで、全てのドアの乗り降りの状況を一目で確認することができ、より安全に列車のドアを閉めることができます。



乗降確認モニタの例（南武線 E233 系）

② お客さまと輸送指令員との通話

列車内で非常事態が発生し、お客さまが非常通報装置（SOS ボタン）を押した後、運転士が応答できない場合には、輸送指令室に直接つながり、お客さまと輸送指令員が会話することが出来ます。輸送指令員は、お客さまの状況を伺った上で、速やかに必要な手配を行います。



輸送指令員

非常通報装置
(SOS ボタン)

運転士

③ 輸送指令室からワンマン運転列車への車内放送

輸送指令室からワンマン運転列車に対して、車内放送を行うことが出来ます。運転士が車内放送できない状況にある時など、輸送指令室から車内放送を行い、お客さまにタイムリーな情報をお伝えします。



輸送指令員



④ 避難はしごの整備

万が一、列車の外に避難が必要になった場合に使用する避難はしごを、列車の最前部と最後部に整備します。必要によりお客さまご自身でご使用いただけるように設置しておりますが、避難の際は、近隣の駅などから係員を派遣するなど安全に配慮した手配を行います（※常磐線（各駅停車）は、乗務員室内）

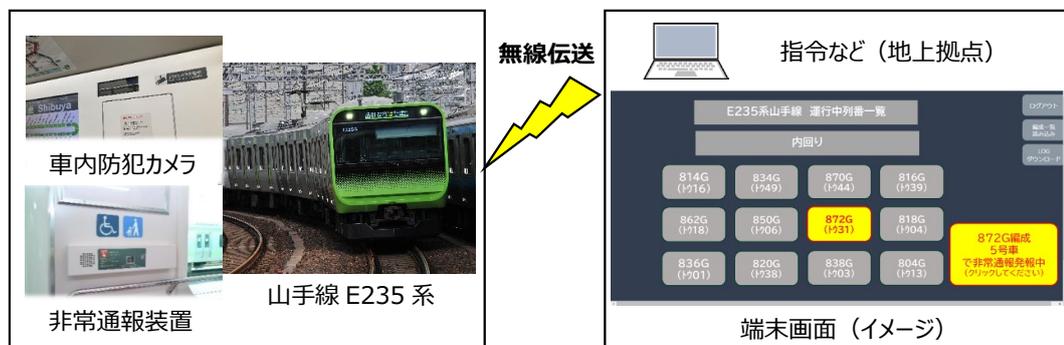


避難はしご設置の例（南武線 E233 系）

【別紙 2】さらなる安全性向上のための技術開発

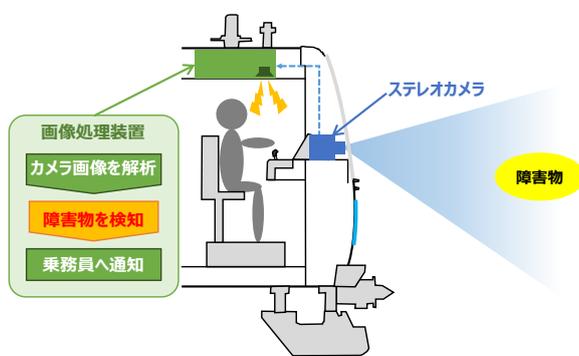
① 輸送指令室で列車内のリアルタイム映像が確認できる機能の導入

列車内で非常事態が発生した際に、車内の状況をいち早く把握し適切な対応を行うことを目的として、非常通報装置が扱われると輸送指令室にアラームが鳴動し、車内防犯カメラのリアルタイム映像が確認できる機能を山手線 1 編成に試験導入し、検証を進めています。2025 年度から山手線への導入を目指します。



② 車両前方のステレオカメラによる障害物検知システムの開発

乗務員の運転支援および将来のドライバレス運転を見据えた安全確保手段として、車両前方に搭載したカメラの画像から、列車が走行する線路内の障害物をリアルタイムで検知するシステムの開発を進めています。現在、京浜東北・根岸線の車両に搭載しての走行試験を実施しており、引き続き開発を進め、早期導入を目指していきます。



障害物検知システムによる検知動作の流れ



ステレオカメラの設置位置