

鹿児島本線 自動列車運転支援装置開発・走行試験着手

日本信号株式会社（本社：東京都千代田区、代表取締役社長：塚本英彦）は、ATS-DK^{※1}をベースにした自動列車運転装置（FS-A TO）^{※2}を開発し、九州旅客鉄道株式会社様（以下、JR九州様）香椎線における実証運転を2020年12月より継続しております。

開発したFS-A TO装置をベースに、JR九州様と自動列車運転支援装置^{※3}を開発し、走行試験に着手いたします。走行試験結果から機能の改善を図り、社会実装に取り組みます。

今後も「在来線における安全で安定した輸送を実現する自動列車運転装置」の開発に向けて、

- ① 2024年度末までに「運転士以外の係員が前頭に乗務する自動運転（GoA2.5）」
 - ② FS-A TOによる「運転士の操縦支援を行う自動運転（GoA2.0）」
- の2点の実現を目指してまいります。

<開発概要>

実施区間	鹿児島本線 赤間駅～久留米駅（67.4km）
実施時期	2023年3月～（不定期に実施）
使用車両	819系（DENCHA）



※1 ATS-DK : JR九州様の信号保安システム。連続的な速度照査により列車制御を行うシステム。

※2 FS-A TO : 保安装置と同等の信頼性とフェールセーフ性を有する高性能な自動列車運転装置。

※3 自動列車運転支援装置：FS-A TOの加減速制御に加え、運転士による手動介入が可能な装置。（別紙参照）

問い合わせ先

日本信号株式会社

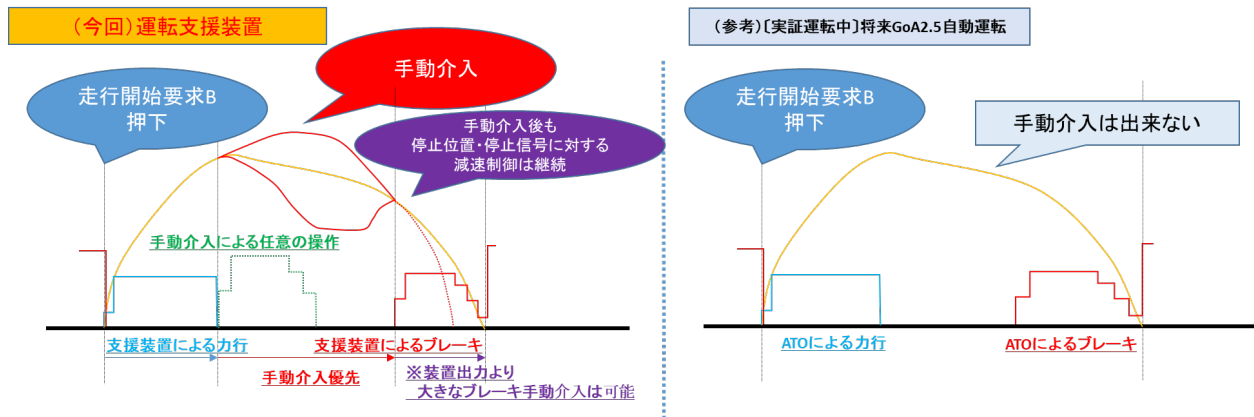
〒100-6513 東京都千代田区丸の内1-5-1 新丸の内ビルディング13階

総務部 Tel 03-3217-7200 Fax 03-3217-7300 E-Mail info@signal.co.jp

(別紙) 自動列車運転支援装置の特徴

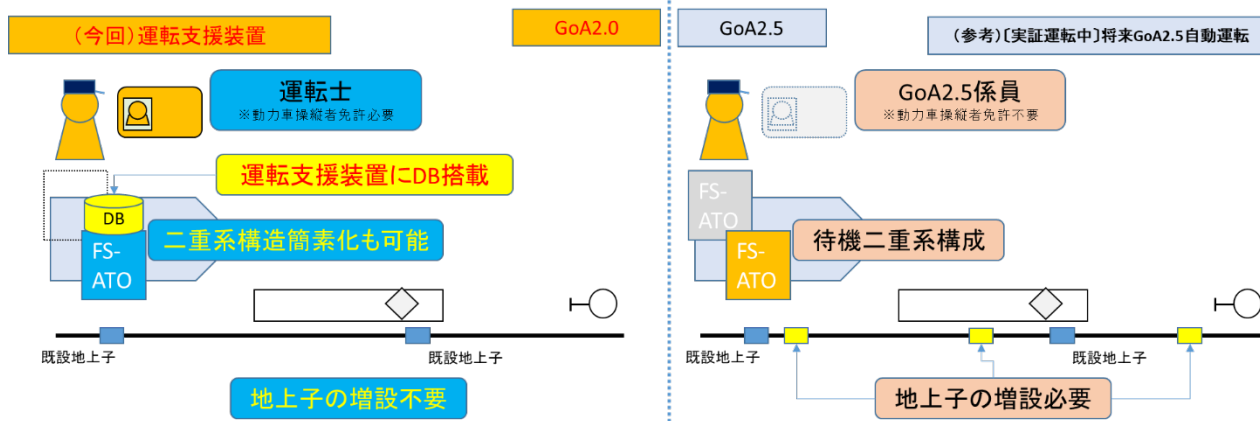
1. 運転士による手動介入可能

駅出発～駅停止まで列車の加減速制御を自動化しながらも、運転士による臨機応変な手動介入（列車遅延時の回復運転や特定の箇所のみでの注意運転）が可能です。なお、駅停止制御や制限速度、停止信号に対する減速は手動介入後も装置により行われ、より一層の安全性向上を図ります。



2. 地上設備増設を不要、車上設備の簡素化

既設 GoA2.5 自動運転を目指した自動列車運転装置をベースとしながら、車上の本装置にデータベースを保有することで、地上設備増設を原則不要とすると共に車上設備簡素化を目指します。



3. 理想的な運転の実現

運転士の走行実績（経済性、快適性、定時性を兼ね備えた走行ログ）を基に、本装置に DB（データベース）として保有することで、理想的な運転を実現します。

