



**JR EAST**  
**Train Simulator**

**運転マニュアル**  
Instruction Manual

JR東日本トレインシミュレータ 監修：東日本旅客鉄道株式会社 / 制作：株式会社音楽館

Copyright © East Japan Railway Company / ONGAKUKAN Co., Ltd. All Rights Reserved.

This product includes software developed by the OpenSSL Project for use in the OpenSSL Toolkit (<http://www.openssl.org/>).

## JR東日本トレインシミュレータについて

鉄道運転シミュレータで豊富な実績のある音楽館とJR東日本がタッグを組んでお届け。実際にJR東日本の運転士が訓練で使用している業務用シミュレータをご家庭で体験いただけます。

### 特徴

- JR東日本の路線を実写で撮影し高精細映像で楽しめます。運転士と同じ目線で運転をすることができます。
- シミュレータで発せられる車両や線路からの音は、JR東日本で実際の車両を用いて収録したものを使用しており、運転士が運転しても違和感のない、リアルな走行音を体感できます。
- 計器パネルには速度計などが実際の車両と同じように表示され、運転操作や速度などに応じて忠実に動作します。音声や計器パネルの表示は、体験する車両の形式が変わるとその車両のものに切り替わります。



# 1 オープニングムービー、メニュー画面

Introduction video, Menu screen

シミュレータが起動するとオープニングムービーが流れ、続いてメニュー画面が表示されます。



## 【オープニングムービー】

JR東日本の列車や乗務員などの映像を集めたオープニングムービーです。  
Enterキーで再生をスキップすることができます。



## 【メニュー画面】

乗務：運転体験へ進みます。  
終了：シミュレータプログラムを終了します。  
設定：各種設定画面を表示します。

運転を体験できる路線が一覧で表示されます。運転したい路線を選択して決定します。

**路線を選んでください**  
Please choose a line

The interface displays the following information:

- Line Selection List:**
  - JT 東海道線** (Tōkaidō Line) - Selected
  - JC 中央線快速電車 (Chūō Line (Rapid))
  - 大糸線 (Oito Line)
- Route Diagram:** Shows the route from **東京 (Tokyo)** to **品川 (Shinagawa)** to **熱海 (Atami)**. Stations marked include **新橋 (Shinjōshi)**, **川崎 (Kawasaki)**, **横浜 (Yokohama)**, and **小田原 (Odawara)**.
- 路線情報 (Line Information):**
  - 全長 6.8Km
  - 駅数 3 駅
- 使用車種 (Train Type):** E233系3000代 (E233 Series 3000 Series)

# 3

## 開始駅の選択 Departure station selection

運転を開始する駅を選択し、決定します。

**開始駅を選んでください**  
Please choose your starting station

**東海道線** JT **品川・横浜**  
Tōkaidō-Line for Shinagawa, Yokohama  
小田原・熱海方面  
Odawara & Atami

東京 Tōkyō 新橋 Shimbashi 品川 Shinagawa 川崎 Kawasaki 横浜 Yokohama 戸塚 Totsuka 大船 Ōfuna 藤沢 Fujisawa 辻堂 Tsujidō 茅ヶ崎 Chigasaki 平塚 Hiratsuka 大磯 Ōiso 二宮 Ninomiya 国府津 Kofu 鴨宮 Kamonomiya

駅に停車中の状態から運転が開始します。  
20～30秒後、ドアが閉まると発車できるようになります。



### 運転情報表示 (HUD)

ダイヤ上の時刻や停止位置までの距離、列車の速度などが表示されます。

一番下の数字は現在走行している地点の勾配の角度を示します。  
(マイナスは下り坂を示します)

「V」キーで表示/非表示を切り替えることができます。

### 停止位置サイン

駅に進入すると表示されます。

自列車の位置をひし形のマークで示しており、停止位置が近づくと画面の上から現れます。

緑色のバーの中央が所定の停止位置です。



「C」キーを押すと、運転台表示をクローズアップ、表示無しに切り替えることができます。

運転台の計器や表示灯類を実際の車両と同じように表示します。  
車種が替わると、運転台表示もその車種のものに切り替わります。  
停車駅ではドアが開いていると「知らせ灯」が消灯し、閉まると点灯します。



E233系電車の例  
(東海道線)



211系電車の例  
(大糸線)

知らせ灯

駅停車時、ドアが閉まると「知らせ灯」が点灯します。  
(気動車の場合は、続いて車掌からの発車合図のブザー音が鳴ります。)  
それを受けて、列車を加速させて発車します。



知らせ灯が点灯しても発車しなかった場合、しばらくすると操作ガイドが表示されます。  
(設定画面より、非表示にすることができます。)



列車を発車させ、次の駅まで走行します。（※印の操作は、初期設定では自動で行われます。）

### 【信号の確認と保安装置】

- ・ 信号や制限速度で定められた速度を超えると、自動的に減速します。
- ・ 自動的に非常ブレーキが動作した場合は、ブレーキを「非常」に入れてから緩めると、非常ブレーキが解除されます。（※）
- ◆ **ATS-Psが導入されている区間（大糸線など）では、ブレーキを「非常」に入れただけでは非常ブレーキが解除されません。**  
（ATS-Psの動作については次頁を参照ください。）

### 【EB警告ブザー】

- ・ **走行中に1分間操作を行わなかった場合、ブザー音が鳴ります。**  
運転士は、5秒以内に何かの確認操作（EBリセットボタンを押す、警笛を鳴らすなど。）を行い、ブザー音を止めます。（※）  
**確認操作を行わなかった場合、運転士が気を失ったと判断されて、非常ブレーキが動作します。**



地上信号機



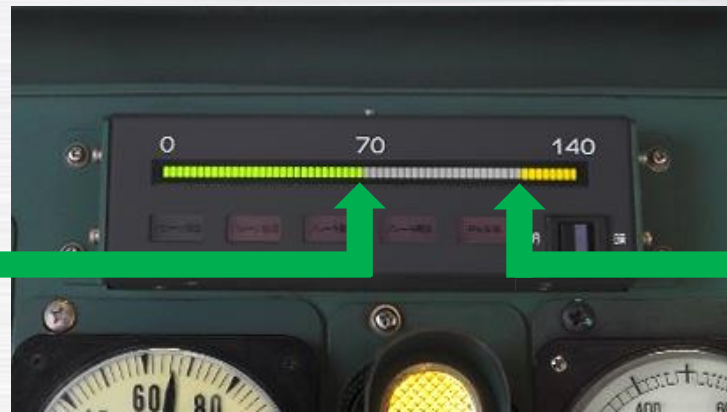
ATCなど一部の保安装置では地上信号機がありません。速度計に黄色の三角で制限速度が示されます。

## 【ATS-Psの動作】（大糸線など）

- ・ATS-Psに対応した車両には下図のような表示器が設置されています。自列車の速度と制限速度がランプで表示されます。
- ・速度制限区間に進入すると、運転士に注意を促すため、「ジリジリ・・・」というベル音と「キンコン・・・」というチャイム音が鳴ります。
- ・運転士は、確認したことを列車に認識させるため、5秒以内に1段以上のブレーキをかけ、ATS確認ボタンを押します。  
（※ 初期設定では自動で行われます。）  
このとき、ベル音は鳴り止みますが、「キンコン・・・」のチャイム音は注意区間を通過するまで鳴ったまま走行します。
- ・ベル音の確認操作が遅れた場合や、赤を示す信号の手前で停止できない速度で走行すると自動的に非常ブレーキが動作し、列車が停止します。  
非常ブレーキの動作後に復帰するには、ブレーキを「非常」に入れたまま「ATS復帰スイッチ」を操作します。  
（※ 初期設定では自動で行われます。）  
チャイム音は、注意区間を通過して次駅に停車した後、「警報持続スイッチ」（「X」キー）を押して止めます。

## 自列車の速度

速度を上げて右の制限速度表示に当たってしまうと、自動的に非常ブレーキが動作します。



## 制限速度（パターン）表示

現在出してよい速度が示されています。赤を示す信号に接近すると、この表示も右から左へ徐々に下がってきます。

次の駅の所定の停止位置を目指して停車させます。

誤差5メートル以内に停車すると、ドアが開きます。

停止位置を行き過ぎた場合は、自動的に所定の停止位置に戻ります。

(停車の許容範囲や、停止位置修正の自動/手動は、設定画面変更することができます。)



運転中に「Esc」キーを押すと運転が一時停止し、ポーズ画面が表示されます。

- ・ポーズ画面からは、別の駅へジャンプすることができます。
- ・「運転を終了する」を選択すると、運転を終了して最初の画面（メニュー画面）に戻ります。
- ・「Esc」キーをもう一度押すと運転に戻ります。



ポーズ画面

## マウスでの操作

ブレーキを強める／弱める . . . . . ホイール↑／ホイール↓

加速を強める／弱める . . . . . ホイール↓／ホイール↑

ブレーキ・加速ゼロ（惰性で走る） . . . . . ホイールをクリック

## キーボードでの操作

### ・1ハンドル車（E233系など）の運転

非常ブレーキ . . . . . 「1」

ブレーキを強める／加速を弱める . . . . . 「Q」

ブレーキ・加速ゼロ（惰性で走る） . . . . . 「S」

ブレーキを弱める／加速を強める . . . . . 「Z」

### ・2ハンドル車（211系など）の運転

非常ブレーキ . . . . . 「/」

ブレーキを強める . . . . . 「.」

ブレーキを弱める . . . . . 「,」

ブレーキゼロ . . . . . 「M」

加速を強める . . . . . 「Z」

加速を弱める . . . . . 「A」

加速ゼロ . . . . . 「S」

キーボードでの操作

- ・ **そのほかの操作** ※操作する機器が設置されていない車種の場合は動作しません。

運転台表示切替 . . . . . 「 C 」

運転情報表示 (HUD) 表示 / 非表示 . . . 「 V 」

ポーズ (一時停止) . . . . . 「 Esc 」

レバーサ (逆転器) 前 / 後 . . . . . 「 ↑ 」 / 「 ↓ 」

EBリセットスイッチ . . . . . 「 E 」

警笛 (1段目) . . . . . 「 Enter 」 / 「 BackSpace 」

警笛 (2段目) . . . . . 「 BackSpace 」 ※2段目がある車両のみ

ATS確認ボタン . . . . . 「 Space 」

警報持続ボタン . . . . . 「 X 」

ATS復帰スイッチ (常用) . . . . . 「 Y 」

ATS復帰スイッチ (非常) . . . . . 「 U 」

連絡ブザー . . . . . 「 B 」

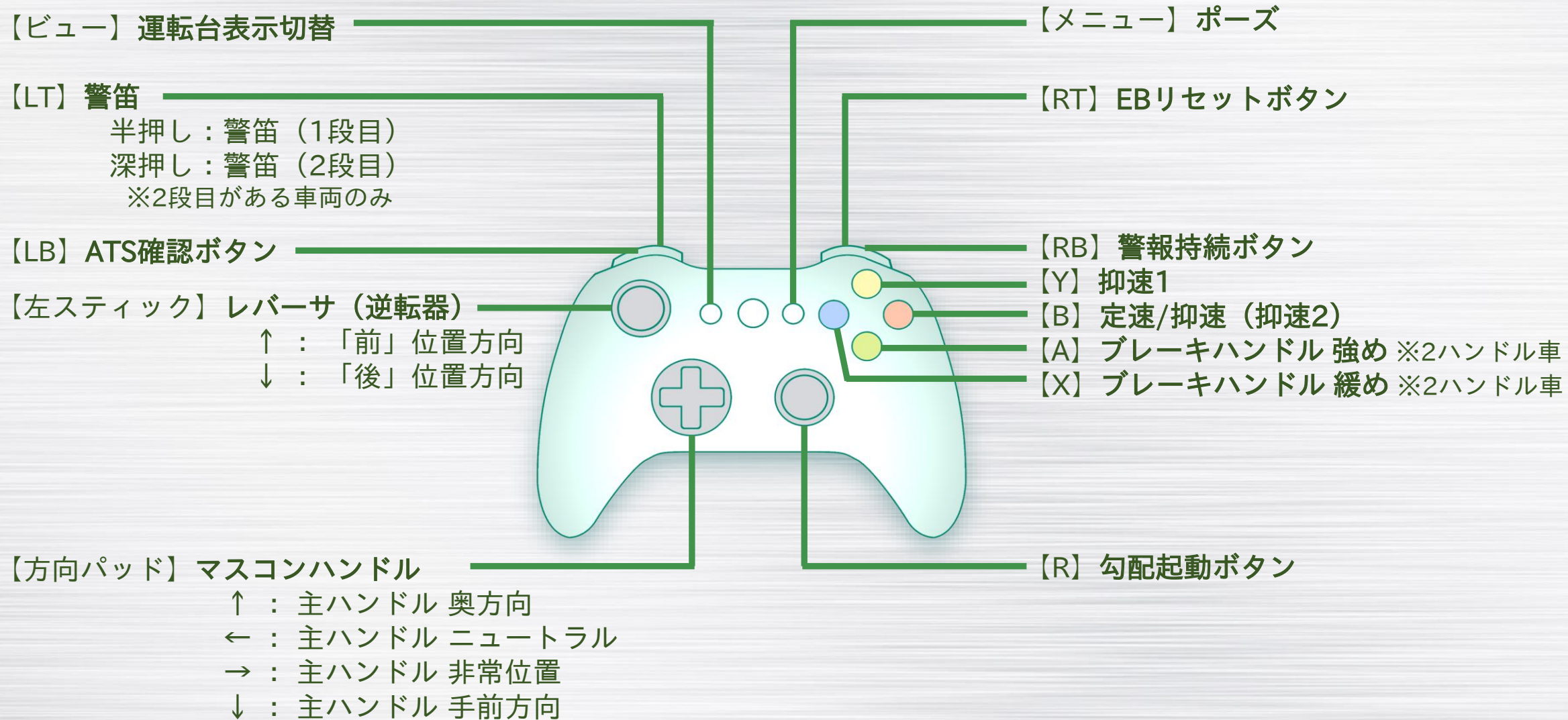
インチングボタン . . . . . 「 I 」

定速/抑速 (抑速2) スイッチ . . . . . 「 W 」

抑速1スイッチ . . . . . 「 D 」

勾配起動ボタン . . . . . 「 K 」

TASC切スイッチ . . . . . 「 T 」



# 12 設定画面 Setting

各種設定の変更を行う画面です。

設定項目を選択すると、右側に設定内容の説明やプレビューが表示されます。

「デフォルトに戻す」・・・設定を初期状態に戻します。

「ムービー再生」・・・オープニングムービーを再生します。



システム設定画面



表示設定画面



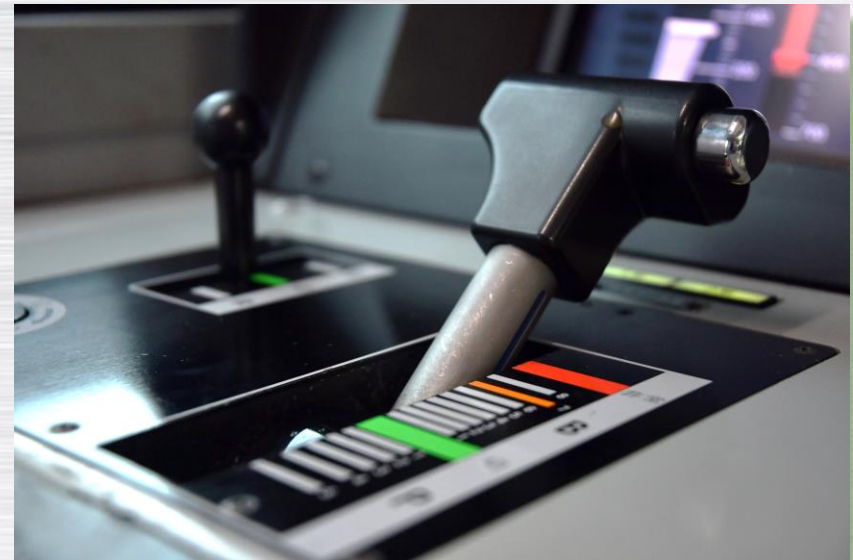


E233系3000番代は2008年に登場した一般形直流電車で、中央線快速電車用の0番代をもとに、東海道線、高崎・宇都宮線用に開発された車両です。

2000年に登場したE231系と連結して走行できるよう設計されており、加速度もE231系に合わせた設定となっているほか、10両の基本編成には2両の2階建てグリーン車を連結しています。

マスコンハンドルは1ハンドルタイプで、運転士は列車の加速と減速を左手のハンドルで行います。

保安装置はATS-Pを搭載。地上の信号機を確認しながら運転します。





E233系は2006年に登場した一般形直流電車で、最初に登場した0番代は中央線快速電車用に開発された車両です。

保安装置やパンタグラフなどの主要機器を二重系化し、一つが故障しても通常走行を可能として信頼性を向上。前頭部に衝撃吸収構造を導入し、衝突事故による車両破壊から運転士とお客様の安全を守るように設計されています。

マスコンハンドルは1ハンドルタイプで、運転士は列車の加速と減速を左手のハンドルで行います。

保安装置はATS-Pを搭載。地上の信号機を確認しながら運転します。





211系は1985年に登場した近郊型電車です。それまでの近郊電車の車内設備を抜本的に見直し、軽量ステンレス車体と回生ブレーキ等の採用により省エネルギー・省力化を目標とした車両です。

大糸線をはじめとする長野地区で使用されている3両編成は高崎・宇都宮線用に製造された1000・3000番代で、長野地区に転用するために一部装備の耐雪仕様への変更、狭小トンネル通過用のパンタグラフへの交換などの改造が行われ、車体塗色も変更されました。

マスコンハンドルは2ハンドルタイプで、運転士は列車の加速を左手、減速を右手のハンドルで行います。

保安装置としてATS-P、ATS-Psを搭載。大糸線内ではATS-Psに従って走行し、地上の信号機と運転台のATS-Ps表示器を確認しながら運転します。

