

## 丸ノ内線において自動運転の実証試験を実施します

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：山村 明義、以下「東京メトロ」）では、2025年度から丸ノ内線において、車掌が先頭車両に乗務する自動運転（自動化レベル GoA2.5）の実証試験を行うため、2023年4月より試験準備を進め、2025年度より、営業運転終了後に実証試験を行います。

少子高齢化や働き方改革等、社会環境が変化する中、事業の継続と安全・安心な輸送サービスを提供していくためには、輸送システムの変革が必要です。

その一環として、1991年の南北線開業以来、改良を積み重ねてきた列車自動運転技術とワンマン運転の運行管理ノウハウに加え、2013年度から開発に着手し、2024年度に丸ノ内線へ導入する無線式列車制御システム（CBTC）の技術を活かし、車掌が列車の先頭車両に乗務する自動運転（自動化レベル GoA2.5）の実現を目指します。車掌が先頭車両に乗務することにより、通常的車掌業務に加え、緊急停止の処置や駅間での急病人の発生など緊急事態に対しても従来通り適切に対応してまいります。







導入目標路線は10年を超えるワンマン運転の運行実績があり、CBTCを導入する丸ノ内線としています。

具体的な取り組みとして、2023年4月から実証試験に用いる車両の仕様検討、自動列車運転装置（ATO）の高機能化に取り組んでまいります。

東京メトロでは、これからもお客様に安心してご利用いただけるよう、安全とサービスをより一層向上させ、東京圏の重要な交通インフラとしての役割を果たしてまいります。



丸ノ内線 2000系

自動化レベル (IEC(JIS)による定義*)	乗務形態のイメージ ( )内は係員の主な作業	国内の導入状況
GoA0 自操運転 TOS	 運転士(および車掌)	路面電車
GoA1 非自動運転 NTO	 運転士(および車掌)	踏切道がある等の一般的な路線
GoA2 半自動運転 STO	 運転士[列車起動、緊急停止操作、避難誘導等]	一部の地下鉄 等
GoA2.5 (緊急停止操作等を行う係員付き自動運転) ⇒IEC及びJISには定義されていない	 列車の前頭に乗務する係員[緊急停止操作、避難誘導等]	無し
GoA3 添乗員付き自動運転 DTO	 列車に乗務する係員[避難誘導等]	一部のモノレール
GoA4 自動運転 UTO	 係員の乗務無し	一部の新交通 等

※IEC 62267(JIS E 3802):自動運転都市内軌道旅客輸送システムによる定義  
(IEC:国際電気標準会議(International Electrotechnical Commission)電気及び電子技術分野の国際規格の作成を行う国際標準化機関)

GoA: Grade of Automation  
TOS: On Sight Train Operation, NTO: Non-automated Train Operation,  
STO: Semi-automated Train Operation, DTO: Driverless Train Operation, UTO: Unattended Train Operation

### 鉄道の自動化レベル（乗務形態による分類）

東京メトロ丸ノ内線、千代田線（北綾瀬～綾瀬駅間3両編成列車）、有楽町線、南北線、副都心線は GoA2 に該当