

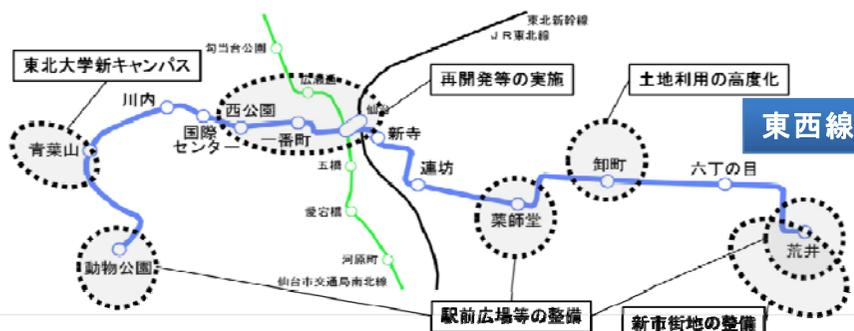
都市鉄道整備事業(仙台市東西線、福岡市七隈線等)

日本再生重点化措置要望額
11,213百万円

地下鉄の新線建設や延伸等により、大都市の日々の社会経済活動を支える鉄道ネットワークを強化することによって、環境に優しく、より安全で質の高い交通サービスを提供し、我が国の都市の競争力向上を図る。

《主な事業》

仙台市東西線の整備



※沿線開発と合わせて整備

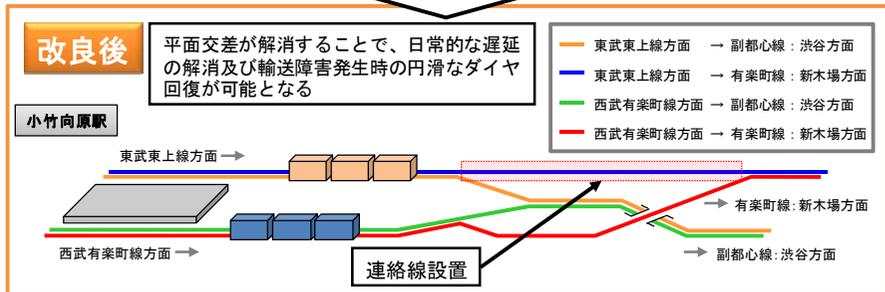
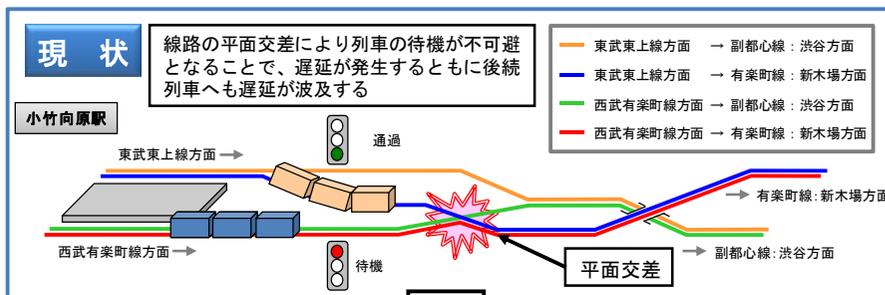
福岡市七隈線の延伸整備



東京メトロ小竹向原駅の大規模改良工事等

東京メトロ小竹向原駅の平面交差箇所の立体交差化、折返設備等の整備により定時性の確保、混雑緩和、輸送障害時の輸送供給力を確保。

→現在、列車待機によって発生している2分以上の遅延及び後続列車への遅延波及が改善



※この他、門前仲町駅、茅場町駅、豊洲駅の改良工事を実施。

※ホームドアの整備やエレベーター等のバリアフリー化も推進。

整備新幹線建設推進高度化等事業

日本再生重点化措置要望額
6,667百万円

軌間可変電車(フリーゲージトレイン)とは

- 新幹線(標準軌1,435mm)と在来線(狭軌1,067mm)など、異なる軌間(ゲージ)を直通運転できるよう、車輪の左右間隔を軌間に合わせて自動的に変換する電車。
- 九州新幹線(長崎ルート)においては、フリーゲージトレインによる整備を目指すとしている。

開発目標

- ①軌間変換性能：電動台車での安全な軌間変換
- ②新幹線(標準軌)における走行性能：
 - ・270km/hでの高速安全・安定走行
- ③在来線(狭軌)における走行性能：
 - ・直線部において、130km/hでの安全・安定走行
 - ・曲線部において、現行特急車両と同等の速度での安全・安定走行
- ④耐久走行試験による車両・地上設備の製作コスト及び保守コストの分析・検証

現在の試験
車両で確認済

…未実施

課題

今後の耐久走行試験をより効果的に実施するためには、更なる軽量化や長編成化等を図った新たな試験車両が必要

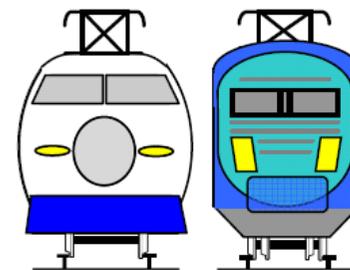
→ 新たな試験車両の設計・製作等を特別枠で要求

効果

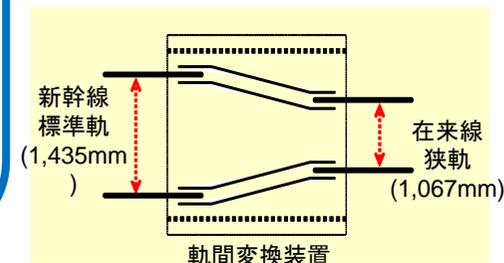
実用化に向けた技術開発の促進が図られる。

- ・新幹線と在来線の乗換えが不要となることによって利便性が向上
- ・九州新幹線(長崎ルート)等の国内でのニーズへの対応

新幹線電車 フリーゲージトレイン



車輪がスライドする



現在の試験車両