

地下高速鉄道は、都市における基本的な社会資本であり、国民の日常生活に密接に関連した施設として、大都市における交通混雑の緩和、都市機能の維持・増進に寄与することから、その整備の必要性及び緊急性は極めて高い。このため、新線建設費、耐震対策工事費、浸水対策工事費及び大規模改良工事費の一部を補助し、地下高速鉄道の建設を促進する。

## ○補助の概要 (地下高速鉄道整備事業費補助)

- ・ 補助率……………補助対象建設費の35%
- ・ 補助対象事業……新線建設、耐震対策工事、浸水対策工事及び駅施設の大規模改良工事
- ※地方公共団体も同様の補助を実施。
- ・ 補助対象事業者……………
  - ・ 公営地下鉄事業者  
(札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市)
  - ・ 東京地下鉄(株)
  - ・ 準公営地下鉄事業者  
(大阪市高速電気軌道(株)、関西高速鉄道(株))

## ○新線建設

・ 新線建設を推進

### ○有楽町線の延伸事業

- ・ 建設区間：豊洲～住吉(4.8km)
- ・ 開業予定：2030年代半ば



有楽町線の延伸

### ○南北線の延伸事業

- ・ 建設区間：品川～白金高輪(2.5km)
- ・ 開業予定：2030年代半ば



南北線の延伸

### ○なにわ筋線整備事業

- ・ 建設区間：  
大阪～JR難波/南海新今宮(7.2km)
- ・ 開業予定：令和13年春

## ○浸水対策

- ・ 浸水被害が想定される地下駅等(出入口、トンネル等)について、止水板や防水扉等による浸水対策を推進。



止水板



防水扉



防水ゲート

## ○耐震対策

- ・ 地下鉄利用者の安全確保のため、駅・高架橋等の耐震対策工事を推進



高架橋の耐震対策

## ○駅施設の大規模改良

- ・ エレベーター等の整備によりバリアフリー化を推進。
- ・ 平面交差箇所の立体交差化、ホーム・コンコースの拡充等により列車運行の円滑化を図る。
- ・ 接触転落事故等に対応するため、可動式ホーム柵の設置を推進。



バリアフリー化



可動式ホーム柵の設置