

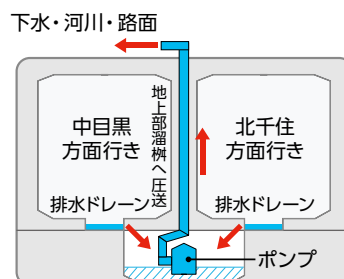
沿線地域の環境緩和

■ トンネル内湧水の活用

東京都からの要請を受けて、日比谷線恵比寿駅付近の地下鉄トンネル内に湧き出る地下水を、渋谷川まで導水の上放流をしています。この取組みにより、渋谷川の水量確保と水質改善がなされ、周辺地域における潤いのある都市環境の再生が図られます。

2014年度は、日比谷線の恵比寿ポンプ室から渋谷川に、約92,393m³を放流しました。

▶トンネル内湧水の放流イメージ図



■ 海の森プロジェクトへの参加

東京メトログループでは、東京都が主催する「海の森」プロジェクトに参加しています。この活動により、森がCO₂を吸収して地球温暖化を防止することや、海から都心に向かう「風の道」をつくることでヒートアイランド現象を抑止することを目指しています。

2014年度は、11月に東京メトログループ社員とその家族79名が苗木の植樹活動に参加し、2020年東京オリンピック・パラリ

ンピックの会場予定地に多くの木々を植え、自然豊かな森の整備に貢献しました。



植樹活動の様子

■ 駅の緑化

東西線浦安駅では、環境配慮型駅へのリニューアル工事に合わせ、駅前広場に面する駅の正面口の一部を壁面緑化しました。

2階には常緑の低木、ホーム階にはつる植物による緑の壁をそれぞれ設けており、壁面を緑で覆うことで表面温度が下がるほか、周辺環境への熱の照り返しを防止し、近隣の環境・景観保

全に貢献しています。

また、雨水を利用した自動灌水装置を導入しており、これを用いて緑化した壁面への水やりを行っています。



壁面緑化された浦安駅

Metro's Voice

さよなら半蔵門線8000系チョッパ車

鉄道本部車両部 鷲沼工場 千葉 正夫



半蔵門線8000系

電機子チョッパ制御車の半蔵門線8000系が登場したのは1981年のこと。東京メトロが保有する初の半蔵門線車両でした。当時、東京メトロは電機子チョッパ制御車を積極的に採用しており、1965年には丸ノ内線で日本初となる実車試験を実施、1971年には回生ブレーキを搭載した本方式の車両・千代田線6000系を実用化、これは世界初の快挙でした。そして発展を重ねる中で製造され、8000系にも電機子チョッパ制御が採用されたのです。ところ

が、1990年代に入ると、保守性やコスト面で優れるインバータ制御が普及しはじめ徐々に既存車の改修が進み、今年をもって、半蔵門線の電機子チョッパ車はその役割を終えることになりました。私は入社当時、半蔵門線8000系が最新鋭方式というふれ込みだったため感銘を受けましたが、現在の最新型車両に比べ故障が多く修理には非常に苦労したことを思い出されます。8000系がなくなってしまうことは寂しいですが、時代とともに車両も技術の発展に伴い、進化をしていくと思うと今から楽しみです。

