

南北線9000系車両をリニューアルします 全ての車両にフリースペースを設置・補助電源装置に省エネ運転方式を採用

東京メトロ（本社：東京都台東区 社長：奥 義光）では、南北線9000系車両（1次車）のリニューアルを行い2016年8月中旬から順次運行を開始します。

9000系1次車は、1991年の運行開始から24年経過したことから、今年度から順次、内装等のリニューアル、搭載機器の更新を施工致します。今回のリニューアルに伴い、車両設備を最新車両と同等に刷新すると共に、全車両にフリースペースの設置、千代田線16000系で初めて採用した「並列同期／休止運転方式」の補助電源装置を導入するなど、より一層お客様や環境に配慮した車両にしました。また、この車両リニューアルにあわせ、お客様により親しみを感じて頂くため、車体内外装を柔らかい味のあるデザインに変更いたします。

詳細については別紙をご参照ください。



南北線9000系1次車リニューアル外観

9000系（1次車）リニューアルの主な変更点

【リニューアル対象車両】

◆南北線9000系 01編成～08編成

【デザイン】

◆外装は現状9000系車両の面影を残しつつお客様に柔らかさと躍動感を感じて頂くため、縦方向に動きのあるウェーブデザインに変更。また、ハーフハイトタイプのホームドア区間においても見分けられるように識別帯を肩部に追加いたします。

◆内装は、南北線の車両であることを表現するため、床材と座席横の仕切りの縁を路線カラーのライトグリーン系といたします。

【車内快適性（サービス）向上】

◆混雑時に着座されているお客様に手荷物が接触しないよう座席横の仕切りを大型化します。

◆車いすやベビーカーをご利用のお客様や、大きな荷物をお持ちの旅行等のお客様に配慮して、クロスシートを撤去しフリースペース化することによりサービス向上を図ります。従来は1編成（6両）あたり2か所に設置していたフリースペースを、6か所（全ての車両）に設置いたします。

■ 一般席 ■ 優先席 ■ フリースペース



変更前



変更後



【環境負荷低減】

◆列車の駆動力をつくる制御装置では、高効率なフルSiC素子を採用いたします。

◆車両の冷暖房や照明等を使う電力を作る補助電源装置（SIV）では、「並列同期／休止運転方式」を採用いたします。

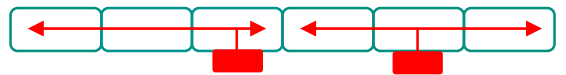
これは、千代田線16000系4次車で初めて導入したシステムで、消費電力が少ない場合に自動的に2台のうち1台を休止させることで、エネルギーロスを低減させることが可能となりました。

なお、同装置にも、高効率なSiC素子を採用いたします。

S I Vの新運転方式について

1 従来型（独立運転）

2台のSIVが3両分ずつ電力供給しています。空調未使用時など低負荷の状況では、エネルギーロスの多い運転となります。



2 (1) 新型（通常時：並列運転）

2台のSIVが協調して6両に電力を供給します。



(2) 新型（低負荷時：1台休止運転）

1台のSIVに6両分を供給させることで、もう1台を休止させます。稼働台数を減らせるため省エネになります。なお、通常時と低負荷時の切り替えは負荷状況に応じて自動的に行います。



以上