

安全報告書

(2009年度分)



成田高速鉄道アクセス株式会社

平成22年9月30日

安全報告書（2009年度分）

1. はじめに

弊社は、日本を代表する成田国際空港と都心を30分台で結ぶため、最高時速160kmで列車を走らせる成田新高速鉄道事業（京成高砂駅～印旛日本医大駅間の32.3kmは改良区間、印旛日本医大駅～成田空港駅間の19.1kmは新線区間）の整備主体として2002年4月に設立しました。

上記整備区間における関係事業者は、京成高砂駅～小室駅間が北総鉄道株式会社（1種鉄道事業者）、小室駅～印旛日本医大駅間が千葉ニュータウン鉄道株式会社（3種鉄道事業者）、印旛日本医大駅～土屋・成田空港高速鉄道線接続点間が弊社（3種鉄道事業者）、土屋・成田高速鉄道アクセス線接続点～成田空港駅間が成田空港高速鉄道株式会社（3種鉄道事業者）となっています。

同事業による鉄道施設の工事は、「良質な鉄道施設を提供することにより、成田空港の利便の向上と地域の発展に貢献する」との弊社の企業理念のもと、関係機関及び沿線地域等のご協力を得ながら積極的に工事を進捗させ、2010年7月17日に、無事開業いたしました。

現在、弊社は、新たに整備した成田高速鉄道アクセス線の鉄道施設を保有し、第2種鉄道事業者である京成電鉄株式会社に当該施設を使用いただいております。

さらに、成田空港高速鉄道線の既存の構造物上に新たに整備した弊社保有の鉄道施設については、成田空港高速鉄道株式会社に賃貸をし、京成電鉄株式会社に使用させることとしております。

弊社の安全性向上に向けた取り組みとしては、行動規範に掲げた「安全性・快適性に留意して、利用者に安心して使っていただける鉄道施設の提供」について実践すべく、弊社の「安全管理規程」を見直し、開業後のあるべき姿として組織的な安全管理体制を確立することにより、京成電鉄株式会社をはじめ関係機関との緊密な連携を図りながら、鉄道施設の安全性向上に努力しているところです。

なお、弊社線の鉄道施設の保守・保守管理については、京成電鉄株式会社に委託することにより、同社にて輸送も含めた一元的な管理で安全性の向上を図っています。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、2009年度における弊社線に係る安全性向上に向けた取り組み等についてご紹介しています。

また、2010年度まで印旛沼橋梁における護岸復旧工事等の列車運行に直接影響しない残工事が続きますが、安全最優先を事業推進の根幹と心得て、無事故で工事完成を目指して参りますので、引き続き、弊社の事業に対する一層のご理解、ご協力をお願い申し上げますとともにこの報告書に対するご意見を頂戴できれば幸いです。

成田高速鉄道アクセス株式会社

代表取締役社長 澤田 諄

2. 安全に関する基本的な方針

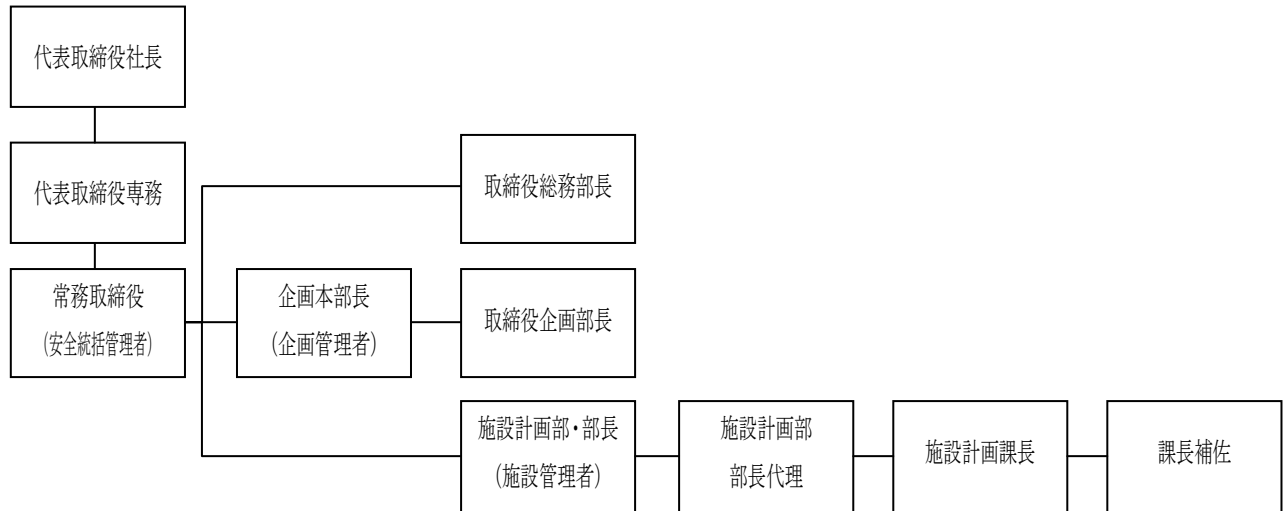
1. 社長及び役員は、安全第一の意識をもって事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、鉄道の施設及び社員を総合活用し、将来の輸送形態を考慮した鉄道施設の安全確保（以下、「輸送の安全確保」という。）のための管理及びその他事業活動に関する基本的な方針（以下、「安全方針」という。）を次のとおり定め、必要に応じ業務の実施状況等を踏まえ見直します。
2. 社長、役員及び社員（以下、「社員等」という。）の安全に係る安全方針は、次のとおりとします。
 - （1）社員等は、鉄道施設に関する安全確保を最優先とし、一致協力して輸送の安全確保に努める。
 - （2）社員等は、輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
 - （3）常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
 - （4）職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをします。
 - （5）事故・災害等が発生した時は、人命救助を最優先に行動し、速やかに安全適切な処置をとります。
 - （6）情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
 - （7）常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

3. 輸送の安全の確保に関する組織体制と方法

3-1 組織体制

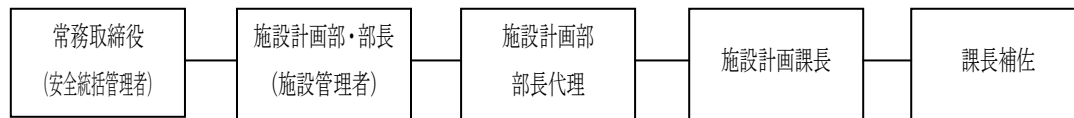
弊社の鉄道事業における安全の確保に関する組織体制は、第1図のとおりとし、鉄道施設の管理は第2図のとおり定め、安全確保に取り組んでいます。

(第1図) 安全管理体制図



- 社 長 : 輸送の安全確保に関する最終的な責任を負う。
- 安全統括管理者 : 輸送の安全確保に関する業務を統括する。
- 施設管理者 : 安全統括管理者の指揮の下、鉄道の施設に関する事項を統括する。
- 企画管理者 : 輸送の安全確保に必要な設備投資、財務に関する事項を統括する。
- 総務部長 : 要員に関する事項を管理する。

(第2図) 鉄道施設管理体制図



3-2 安全管理方法

弊社は、千葉ニュータウン鉄道(株)の北総線印旛日本医大駅から成田市土屋間までの10.7km区間の鉄道施設を保有する第三種鉄道事業者であり、鉄道施設の安全管理方法としては、第二種鉄道事業者である京成電鉄株式会社と「成田高速鉄道アクセス線の保守及び保守の管理に関する契約」を締結し、京成電鉄が責任を持って保守管理を行い、その実施状況について報告を受け確認することといたしました。

4. 輸送の安全の確保のために講じた措置

(1) 時速160kmで走行するための施設の安全対策

① 列車が高速で通過する駅の対策

成田湯川駅は、ホームの形式を相対式2面の4線構造とし、スカイライナーが中線を通過することにより、最高時速160kmで走行しても、列車の風圧及び列車との触車などからお客様の安全を図りました。



② 高速対応分岐器

単線と複線が切り替わる箇所には、最高時速160kmで通過できるように、日本で最大の全長135mの可動クロッシング38番分岐器を設備し、安全に列車が高速走行できるようにしました。

また、他の分岐器についても、可動クロッシング分岐器を採用し、安全な高速運転に対応しています。



③ 高速対応の信号機

高速走行時の列車の安全性を鑑み、運転士の視認性等に配慮したLEDによる6現示6灯式信号機を設備しました。

なお、右の写真に写っている信号は、高速進行を示しています。この信号によりスカイライナーに限り、最高時速160kmで走行することができます。



④ 自動列車停止装置

高速走行を安全に支えるため、列車を運行する鉄道会社で導入している新型自動列車停止装置（C-ATS）を更に改良し、高速運転対応のものを導入しました。

この装置により、線区の状況に対応した適切な速度情報を列車に伝送し、運転操作のバックアップをすることにより、安全性を高めています。

(2) 構造物の安全対策

成田高速鉄道アクセス線の駅、高架橋及びトンネル等を含む構造物は、「新耐震基準」に則った設計としています。

これにより、現在想定される地震に対しては、非常に強い耐震性を有した構造物となっております。

(3) プラットホーム上の安全対策

① 列車の接近を警告する設備

プラットホームにいらっしゃるお客様に対し、文字表示及び音声で警告するための装置により、列車の接近をお知らせし注意喚起を行うようにしています。



② 非常通報装置

お客様が線路に転落した場合等に、列車を停止させるための非常通報ボタン装置並びにこれと連動して乗務員及び駅員に知らせるための赤色の点滅発光器をプラットホーム上に設置しています。



③ 点状ブロック

移動円滑化基準により点状のブロックをプラットホーム上に設置し、ご高齢者のお客様・体の不自由なお客様等の移動の利便性、及び安全性の向上を図っております。



5. 今後の安全確保の方針

鉄道・北千葉道路一体施工で事業を進めていることから、鉄道が開業しても道路の事業はこれからも続くため引き続き安全管理体制を維持し、道路事業との近接施工協議を適切に行い、安全に関する情報を施工業者とも共有することにより、施設保有会社として鉄道施設の安全確保に努めてまいります。

また、今後も第三種鉄道事業者としての役割と使命を認識し、第二種鉄道事業者をはじめ関係鉄道事業者等との連携を図りながら安全確保に努めてまいります。

以 上