

鉄道安全報告書



2011年9月
関西国際空港株式会社

1. はじめに

関西国際空港は、4000m級の複数滑走路を有する完全 24 時間空港という特長を持つわが国唯一の国際拠点空港であり、「アジアそして世界と関西を結ぶゲートウェイ」、「日本唯一の国際貨物ハブ空港」という空港像を目指しています。

その空港アクセスとして、重要な役割を担っているもののひとつに鉄道輸送があります。弊社はりんくうタウン駅から関西空港駅までの鉄道施設を保有しており、西日本旅客鉄道株式会社と南海電気鉄道株式会社が列車による旅客輸送業務を行っています。

鉄道施設の管理については、連絡橋、高架橋等の土木構造物等及び関西空港駅施設等を弊社が保守管理しており、西日本旅客鉄道株式会社と南海電気鉄道株式会社が線路、信号等の保守管理を行っています。

弊社では国際拠点空港として、「安全・安心」をお客様へ提供することは何よりも重要であると認識しております。テロなどに対する「セキュリティ」面、安全運行・自然災害などの「セーフティ」面の両面から安全性を徹底的に追求していくことが弊社の最も基本的な使命として、鉄道施設の安全性向上について積極的に取り組んでいます。

最後に、本年3月に発生した東日本大震災で被災された皆様に心よりお見舞いを申し上げます。弊社といたしましても、この震災を教訓として、「関西国際空港安全安心会議」を設置し、空港のグループ会社と一体となって関西国際空港の危機管理、安全管理をより一層強化することとしました。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、弊社の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。関西国際空港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。



関西国際空港株式会社
代表取締役社長 福島 伸一

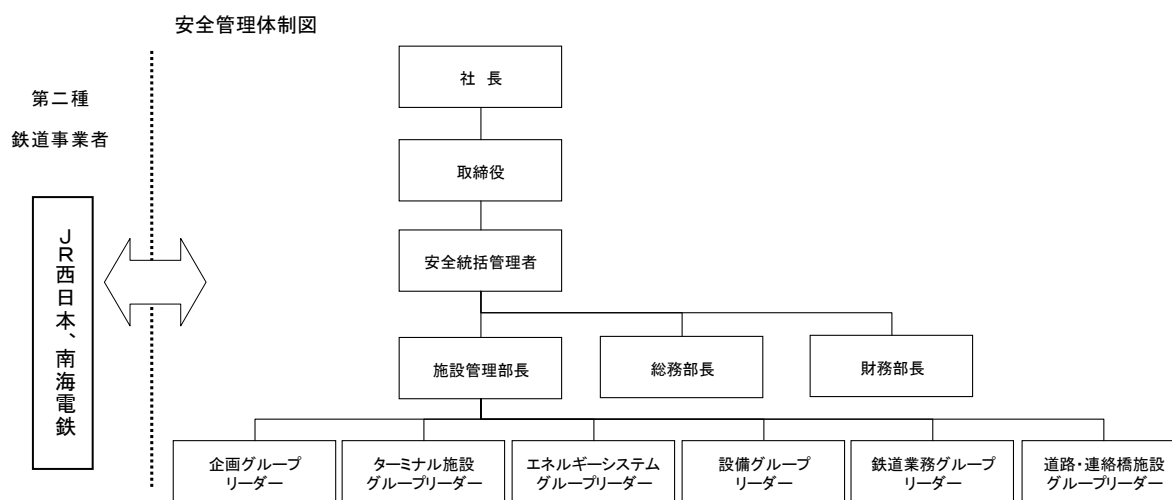
2. 安全基本方針

輸送の安全を確保するための基本的な方針を次のとおりとしています。

- (1) 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- (2) 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、忠実に職務を遂行する。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- (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する。
- (5) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとる。
- (6) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- (7) 常に問題意識を持ち、安全管理規程、安全管理体制等、輸送の安全に係る業務上の改善を行わなければならない。

3. 安全管理体制と方法

鉄道に関する安全管理体制を次図のとおりとしています。



- 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管理する。

当社の鉄道施設の点検・補修等の管理は「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき当社が定める「線路構造実施基準規程」等により実施しています。

また、第二種鉄道事業者とも定期的に連絡会議を行うなど、連携を図り、鉄道施設の健全な維持、改良を推進し、輸送の安全の確保に努めることとしています。

4. 2010年度の重点安全施策

鉄道施設の安全、旅客の安全、空港で働く者の安全確保は、関西国際空港の鉄道管理における最重要課題であり、鉄道部門で従事する者は、鉄道関連法令や鉄道営業線近接工事の安全に関するルールを守り安全を確保する責任を負っています。

すべてのお客様にとって「安全・安心」な空港連絡鉄道となるよう努めます。

4.1 2010年度 安全目標

2010年度の安全目標は以下のとおりです。

「鉄道事故 及び 営業線近接区域での触車事故 の発生件数ゼロを継続する。」

4.2 安全教育・訓練の取組み

○ 安全教育

鉄道の営業線近接区域での列車の安全確保を目的として、関西国際空港、グループ会社等を対象として、過去の事例分析を活用した事故防止講習、触車事故防止教育、列車防護訓練などを実施しました。



安全教育

○ 列車の救援訓練

関西空港連絡線の連絡橋で車両が故障したという想定で、隣接線に列車を横付けし、お客様を渡り板で救援する訓練、南海の故障列車をJRの救援列車で併結救援する訓練を実施しました。

(JR西日本、南海電鉄、関西国際空港合同)



列車救援訓練（併結）

○ 空港駅・立体駐車場の災害対応訓練

空港駅において、地震による火災発生時の消火及び旅客避難誘導訓練を、泉佐野市消防本部と列車運行を管理しているJR西日本、南海電鉄の合同で実施しました。



消火訓練

4.3 安全関連設備投資等

安全性向上施策として、列車の走行安全性を向上させるATSの整備や指令設備の更新、また、空港駅では、防災監視システムの更新やバリアフリー法対応点状ブロックの整備等の設備投資を順次計画的に実施しています。

○新型ATSの整備

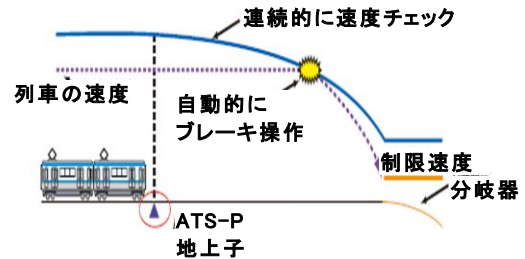
福知山線脱線事故を受けた省令改正に基づき、分岐器や下り勾配等の速度超過による脱線等が懸念される箇所に新型ATS (ATS-P)を整備しました。

(2010年度 JR西日本の車両対象)
(2013年度 南海電鉄の車両対象)

ATS : 「自動列車停止装置」
(Automatic Train Stop)

ATS-Pとは

連続的に列車の速度をチェックしており、停止信号やの行き過ぎもしくは速度超過の恐れがある場合、自動的にブレーキを動作させます。

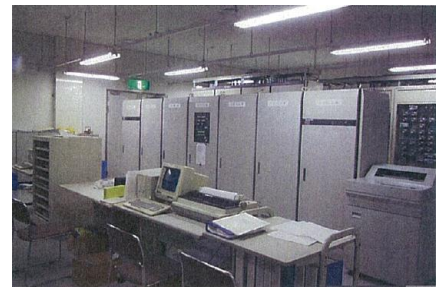


○関西空港指令所の設備更新

空港連絡鉄道の信号や分岐器を自動で切り替える装置 (PRC装置)は、開業から16年が経過したため、計画的に更新することにしました。

(2010 ~2013年度にかけて実施)

PRC : 「運行管理システム」
(Programmed Route Control)



PRC装置

○空港駅等の防災監視システム更新

空港駅の防災設備・非常放送設備は、開業から16年が経過したため、計画的に更新することにしました。

(2009 ~2011年度にかけて実施)



防災監視システム

○空港駅等の電気機械監視制御システム更新

空港駅の電気設備・空調衛生設備は、開業から16年が経過したため、計画的に更新することにしました。

(2010 ~2012 年度にかけて実施)



電気監視制御システム

○空港駅視覚障害者用点状ブロックの整備

空港駅において、バリアフリー法対応視覚障害者用点状ブロックの整備を進めました。



点状ブロックの整備

5. 事故等の状況と再発防止措置

(1) 鉄道運転事故の状況

鉄道運転事故の状況は次表のとおりです。

年 度	2008	2009	2010
事故件数	0	0	0
死傷者数	0	0	0

(2) 災害の状況

災害の状況は次表のとおりです。

年 度	2008	2009	2010
災害件数	0	0	0

(3) インシデントの状況

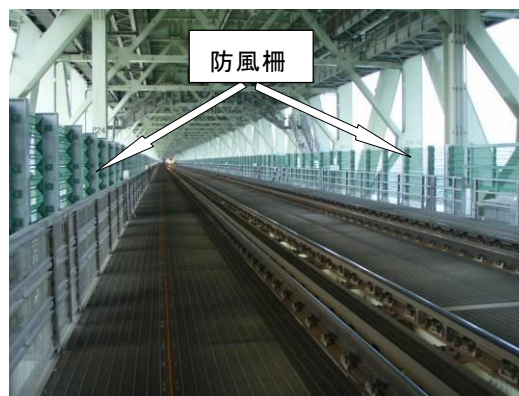
2010年度は、近畿運輸局へのインシデントの報告はありませんでした。

(4) 輸送障害の状況

弊社が管理する連絡橋(鉄道部分)は海上部で約4kmの長さに渡るもので、特に強風時には列車の運転規制を実施して、お客様の安全を確保することとしています。このため台風や季節風による強風時には運転規制により長時間の運休を実施することになり、お客様に多大のご迷惑をおかけしている結果となっていました。

2008年4月より、列車に影響を与える風を弱める防風柵の運用を開始し、運転規制値の最大瞬間風速を26m/秒から30m/秒に上げることが出来ました。

この対策により2010年度においては、強風による列車の運休は2回(約5時間)のみでした。



連絡橋鉄道部分の防風柵

【参考】

防風柵が設置されるまでの運休状況
運休回数 年間平均約 11 回
運休時間 年間平均約 27 時間

(5) 行政指導等に対する措置の状況

2010年度は、国土交通省近畿運輸局から行政指導等は受けませんでした。

6. 安全報告書への意見募集

鉄道安全報告書の内容や弊社の取り組みについてのご意見につきましては、以下のHPのご意見ご要望受付でお伺いしています。

<http://www.kansai-airport.or.jp/contact/index.html>