

2.4

緊急事態体制・防災体制

自然災害や重大事故等で長時間の輸送障害や多数の死傷者が発生する等の事態が発生した場合に、社会に及ぼす影響を最小限にとどめるために、緊急事態対策規程を定めています。また、自然災害や第三者の行為によって、社会的に極めて重大な影響を及ぼす事態の被害を最小限にとどめるため、防災体制要綱を定めています。



2.4.1

緊急事態体制

■ 1号体制

事故や災害等の範囲が局地的で、現地と本社の各対策本部で対応が可能な場合にとる体制。

■ 2号体制

事故や災害等の範囲が大規模で且つその範囲が複数箇所にわたり、社長が全社的な危機対策本部の設置を指示した場合にとる体制。



2.4.2

防災体制

神戸線・宝塚線・京都線の沿線各所に設置した、雨量計や風速計、水位計等からの情報と共に、気象庁からのリアルタイムな情報に対応するよう防災体制を定めています。また、地震に対しては、各線に設置した地震計の他、緊急地震速報により、地震対象区間を走行する全列車に対して緊急停止手配を直ちにとるよう体制を強化しています。

さらに、2010年度からは、気象庁の沿線の山系における雨量も参考にして、ゲリラ豪雨と呼ばれる局地的集中豪雨にも対応できるようにシステムを構築しました。



■ 暴風雨体制

台風と台風以外に区別し、それぞれ気象庁の注意報や警報の発令があった場合にとる体制。

風速の警戒

沿線各地に設置した風速計は、列車の運行に影響を与える可能性が高い場所に設置し、各駅あるいは運転指令で確認できる体制を整えています。

- ・ 神戸線…6カ所
- ・ 宝塚線…8カ所
- ・ 京都線…9カ所

運転指令では、風速計の観測データをリアルタイムに確認し、状況に応じて運転規制を行います。

- ・ 風速 20m/s 以上…徐行
- ・ 風速 25m/s 以上…運転停止

雨量の警戒

豪雨や局地的集中豪雨等に対応するため、雨量計や気象庁の情報及び乗務員や各駅からの情報を元にして、徐行や運転停止の手配をとります。

- ・ 神戸線 …3カ所
- ・ 宝塚線 …3カ所
- ・ 京都線 …5カ所
- ・ 沿線山系等…9カ所



■ 河川氾濫体制

河川の氾濫が予想される場合や河川が氾濫して駅構内や車庫配車線が浸水し運転不能になった場合にとる体制。河川の増水は、水位計や水位監視テレビ等で桁下水位や流水（流木）状況、堤防護岸等の異常の有無、天候、上流域の降雨量、潮汐の干満等の情報を収集し、徐行及び運転停止の手配をとります。



■ 凍結・雪害体制

気温や雪に関する注意報、あるいはすでに積雪がある場合にとる体制。



■ 地震体制

緊急地震速報により、沿線で震度4以上と予想される場合、または、当社が設置した地震計で震度4以上を観測した場合にとる体制。



■ 第三者行為（テロ対策等）

社会的影響が極めて大きく、重大な事態が予想される場合やその予告があり継続した警戒が必要と認めた場合、あるいは不審物・不審者の発見や被害が発生した場合に対しては、危機管理レベルⅠ～Ⅲに分けた段階的な体制を設けています。2010年度はアジア太平洋経済協力会議（APEC）の開催が予定されており、下記対応の他、駅や列車における放送、ポスターによる啓発やご協力の案内等を実施します。また、防犯カメラを増備し、徹底した犯罪防止を図ります。

