

## 2-3-2 内部監査体制の強化

厳正な運輸安全マネジメントの推進に向け、取り組み状況を検証する内部監査を実施しています。2008年度以降は各種改善を加えて内部監査体制の強化充実を図っています。社長や安全統括管理者に対する監査は、書類や記録等の客観的な物証だけでなく、運輸安全を熟知した元あるいは前任の安全統括管理者によるインタビューを行っています。

また、安全管理推進委員会事務局にも厳正な監査を実施するため、社長や安全統括管理者と同様の方法を取り入れています。さらに、年度中間期においては、前年度の内部監査における指摘や助言事項について、その改善実施状況を確認し、不足している部分があれば指摘や助言を行い、PDCAサイクルの完全遂行を図っています。その他、2010年度は、より効果的なPDCAサイクルを確立するため、2011年度以降の内部監査手順書を見直し、各種取り組みの効果把握方法の整理と内部監査員の力量把握による監査者の人選を行う等、内部監査に関する部分については、毎年度、強化充実を図っています。



### ◎2011年度の内部監査体制の強化策

#### ①効果把握方法の整理（効果把握確認手順の制定）

安全計画における各施策の効果把握と、運輸安全マネジメントにおける各種施策に対して、PDCAサイクルを有効に機能させるために制定しました。

#### ②内部監査員力量評価

内部監査の実施者やその補助者は、組織的に任命された担当者が実施していましたが、特に内部監査の手法における不備や課題はありませんでした。しかし、内部監査員の力量把握は円滑で適正な監査実施のため重要であるため、2011年度からは、それぞれの内部監査に対する力量を評価した上で監査を実施するよう改める予定です。

## 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。2010年度は、神戸高速線の運営体制を変更したことから、それぞれの体制も見直しを実施しています。



### 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ともに、気象庁からのリアルタイムな情報を集約する体制をとっています。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システムを構築しています。さらに2010年度からは、沿線各所の雨量計に加え、気象庁による沿線の山系における雨量データも参考にして、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体制を強化いたしました。



### ◎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が発令された場合にとる体制。

### 風速の警戒

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は、雨量計や気象庁の情報及び乗務員や各駅からの情報をもとに、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。



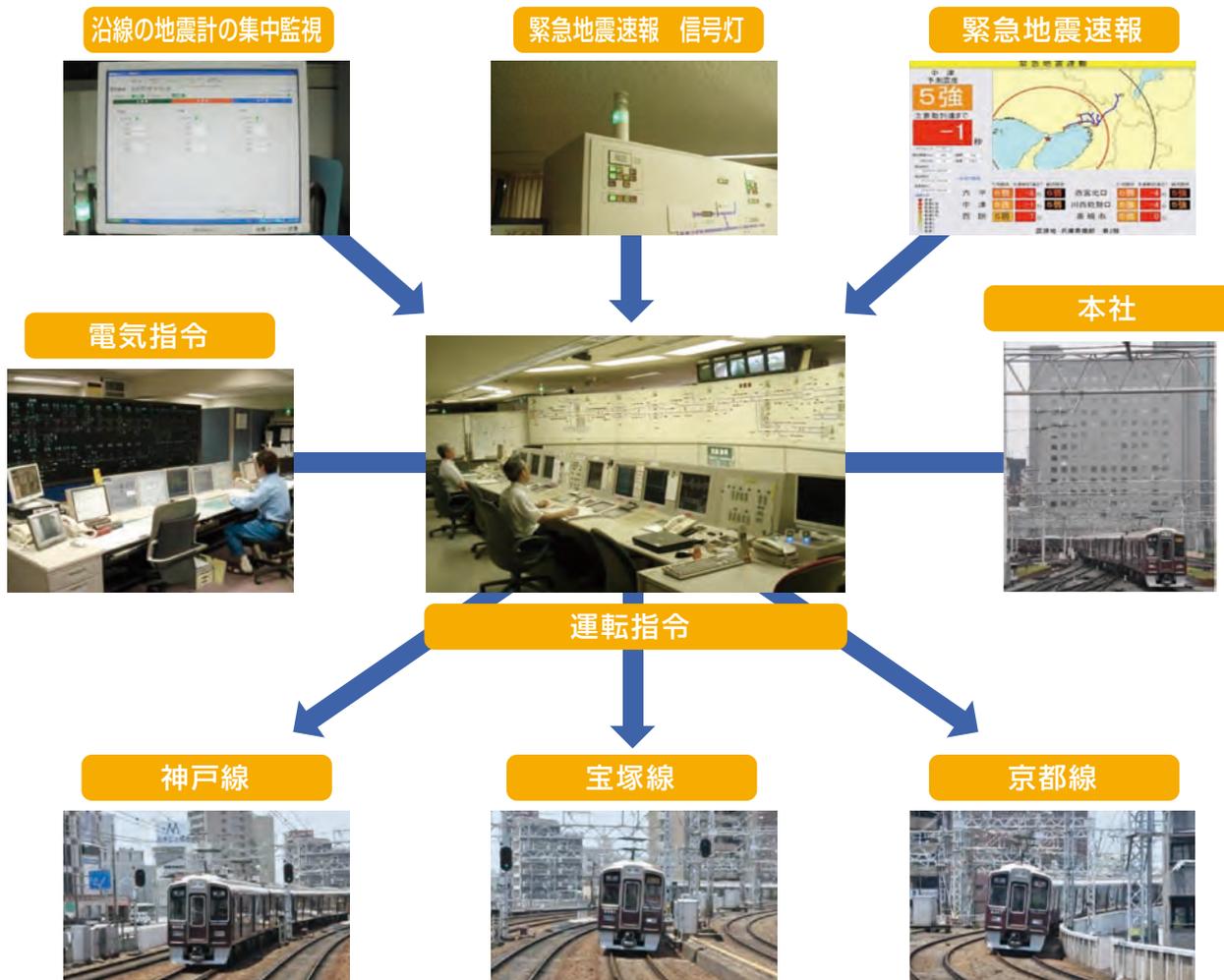
◎凍結・雪害体制

気温が0度以下になる場合や雪に関する注意報の発令、あるいはすでに積雪がある場合にとる体制。凍結や降雪は、架線の通電や車両の装置等に影響するため、係員の非常呼び出しを行い、巡回点検や凍結を防止する措置を行います。また、降雪時には、駅のホームやポイントの除雪作業を行います。



◎地震体制

緊急地震速報により、沿線で震度4以上の地震が発生すると予想される場合、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。震度4以上の地震は、各種設備の倒壊や損壊、あるいは列車の脱線等の可能性があるため、より安全な処置を行うため、下記のような仕組みにより、地震対象区間を走行する列車に対して、緊急停止手配を直ちにとります。なお、東日本大震災を鑑み、東南海・南海・東海地震に対する国土交通省や自治体の対策ならびに指針を踏まえて、体制の強化を進める予定です。



◎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)の大臣会合が開催(下記参照)され、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した。また、2010年度から、改札口および券売機付近の警備強化のため、防犯カメラを増備し、さらなる犯罪防止を進めています。

・APEC大臣会合

2010年9月22日(水)～23日(木) 奈良市 観光大臣会合

11月5日(金)～6日(土) 京都市 財務大臣会合



コインロッカー巡回警備



ごみ箱警備及び封鎖・撤去



防犯カメラ



## 2-5 阪急阪神ホールディングス企業倫理相談窓口

法令等や企業倫理に反する行為及びそのおそれのある事実を認めるときに相談する窓口を設けています。グループ会社の役職員はもちろん、お取引先からのご相談にも対応して、調査、分析し、対処することにより、コンプライアンス経営の推進に努めています。

