

2-5 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した場合に、社会に及ぼす影響を最小限にとどめるため、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。



2-5-1 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。



2-5-2 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。

◎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… 10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



◎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、直ちに地震対象区間を走行する列車に対して緊急停止手配をとります。なお、東日本大震災を鑑み、東海・東南海・南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。



◎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、水位計等で橋梁の桁下水位、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。



◎第三者行為（テロ対策等）

第三者行為（テロ対策等）に対して、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、そのレベルに応じた段階的な体制を設けています。

また、平常時においても、駅や車内における放送、ポスターによる啓発やご協力の案内等を実施しています。また、駅のホーム、コンコースに防犯カメラを増備し、さらなる犯罪防止を進めています。

コインロッカー巡回警備



防犯カメラ

