

06 防災体制と緊急事態への備え

1 自然災害への備え

01 暴風雨への対応

沿線に設置した雨量計や風速計、水位計などの情報、気象庁および民間の気象情報会社の気象情報をもとに、徐行や運転停止を判断し、安全を確保します。また、状況に応じて巡回点検などにより沿線の安全確認を行っています。台風等の影響により運転停止が長時間見込まれる場合には、計画運休を実施しますが、事前にお客様にご案内することで混乱の発生抑止に努めます。



運行停止せざるを得ない暴風雨（神崎川防潮堤の閉鎖）

線路脇での土砂崩れに対する防止工事を実施しました

2023年度は、神戸線夙川駅～芦屋川駅間翠が丘踏切道付近などの斜面において、斜面の崩壊や落石の防止、排水機能の強化、過剰な雨水流入の防止などの対策工事を実施しました。線路脇で土砂崩れが発生する危険性の高い箇所について、表層流出の防止対策などを実施していきます。



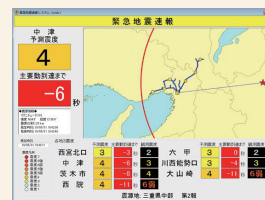
土砂崩れに対する防止工事の一例(斜面の崩壊や落石の防止)

02 河川氾濫への対応

車庫に留置する車両への浸水を回避するため、車両の避難手順を2020年度に策定しました。加えて、民間の気象情報会社の河川氾濫情報と一部行政機関のシステムを活用できるよう備えています。また、一部の電気転つ機について、耐水型電気転つ機への更新を計画しています。

03 地震への対応

緊急地震速報システムにより、震度4以上の地震が予測される場合、列車無線で自動的に緊急停止を指示します。その後は地震計データを活用し、区間ごとに列車運行を規制します。また、鉄道総合技術研究所の「鉄道地震被害推定情報発信システム」を導入し、被害の早期確認と復旧作業の迅速化に向けて備えています。



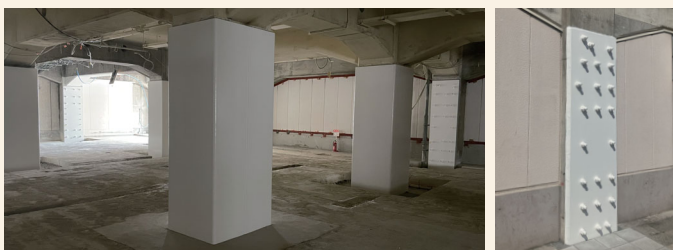
Topics 大阪北部地震の反省より

2018年6月18日に発生した大阪北部地震では多くの列車が駅間に停車し、お客様に列車から歩いて線路外へ避難して頂きました。この時の反省を活かして運転規制の方法について見直し、少しでも安全を確認できる区間は徐行で最寄り駅まで列車での避難ができるように取扱いを見直しました。



高架橋の耐震補強工事を進めています

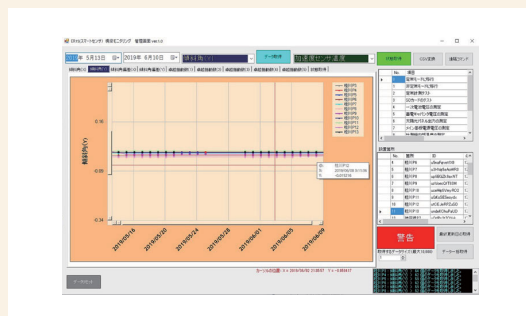
橋柱を四方から補強鋼板で覆う、柱の一面に鋼板を当てるなど、状況に応じた工法を選択しています。2023年度は、大阪梅田駅～十三駅間、園田駅、宝塚南口駅、池田駅の高架橋柱について工事を進めました。



06 防災体制と緊急事態への備え

04 早期運転再開に向けた被害状況把握の迅速化

鉄道総合技術研究所が開発した橋梁の状態監視システムを、新淀川橋梁と桂川橋梁に導入しています。地震や河川の増水時などに、これらの橋梁・橋脚が安全であること、あるいは被害状況を早期に遠隔で把握できるようにしています。

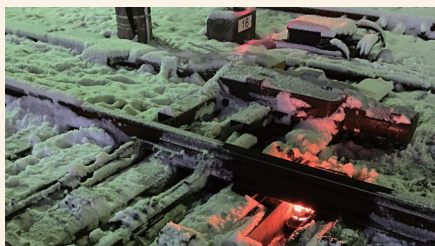


05 大雪への対応

分岐器が転換する際、積雪や凍結が原因で転換不良が発生しないよう、分岐器付近の雪を融解するために融雪器を設置しています。寒波が予想される際は早期に警戒態勢をとり、融雪器を使用することで分岐器の動作不良を未然に防ぎ、列車が駅間に立往生しないように対応します。融雪器には、点火式融雪器と電気融雪器の2種類があります。

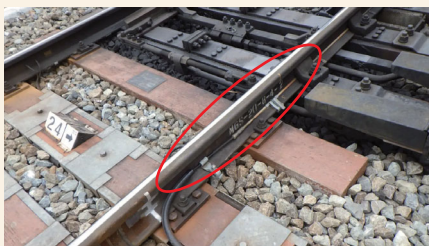
点火式融雪器

火によってレールを温めます。



電気融雪器

遠隔で起動、発熱し、レールを高温に保ちます。



電気融雪器の増設

一度あたりの降雪量が増加の傾向にあることから、桂駅に電気融雪器を増設することとしました。

2023年度

- 21か所増設

2024年度

- 18か所に増設予定

お客様からのご質問にお答えします



台風が関西にきたとき、阪急は計画運休せず運転していたけど、阪急は台風が来ても計画運休はしないの？



当社でも、台風が接近し、運転停止が長時間見込まれるような場合は計画運休を行います。2018年の台風24号が接近したときは、初めて計画運休を行いました。それ以降は幸いにも当社沿線で台風による大きな運行停止はありませんが、大規模な自然災害が予想される場合は計画運休を行うよう備えています。

2 テロや傷害事件への対応

第三者行為(テロ等)によって、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、巡回点検の強化や警察との連携強化など、そのレベルに応じた対応を行います。

01 駅防犯カメラ

全駅のホーム、コンコースには約1200台の防犯カメラを設置しています。



02 車内防犯カメラ

列車内のセキュリティを強化するため、列車の一部に防犯カメラを設置し、運用に関する試験を実施しています。



03 防犯盾

過去に鉄道車内で発生した殺傷事件等を踏まえ、列車内や駅に防護用品として防犯盾を配備しています。



04 警察との合同訓練

2023年11月、東淀川警察と合同で車内傷害事件への対応訓練を行いました。同様の訓練は、各沿線の警察署と年間を通して実施しています。



技術部 車両計画
課長補佐

車内防犯カメラの導入を担当して

当初は、車内での迷惑行為の抑止、また警察等への情報提供を目的に、記録媒体を内蔵しているカメラを検討していましたが、他社で発生した傷害事件等を受け、運転指令所などでリアルタイムに閲覧できる通信機能を有した仕様に変更しました。

車両において映像通信を行う事は初めてのことであり、走行中の環境に左右されることなく、遅延なく通信を行う方法等をメーカーと協力して検証し改善を図っていきました。



06 防災体制と緊急事態への備え

3 駅間避難の円滑化

01 新淀川橋梁における避難誘導対策の推進について

万が一橋梁上で列車が停止した場合に、お客様がより安全に避難できるよう、新淀川橋梁の神戸線・宝塚線の線間に通路を設置しています。京都線は線路際に避難通路を設置しております。



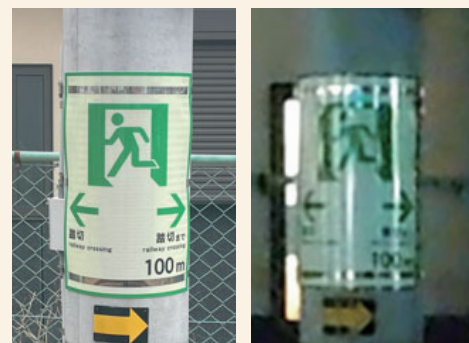
02 災害時などのお客様避難誘導における社員の取組について

災害時等駅間での停車列車から、円滑にお客様の避難誘導を行うため、通勤途上などで車内や駅などに居合わせた社員は、関係者であることを示すワッペンを使用し、支援活動を行います。



03 災害や事故などで駅間停止した際に、避難方向を判断しやすいように避難看板を設置していきます

災害や事故などで列車が駅間で停車した場合に備え、駅間の架線柱などに、駅や踏切までの距離を示す避難看板を設けます。避難誘導する社員の目安になること、社員が避難誘導できない最悪の場合にもお客様が避難する方向がわかるようにするためです。2026年度中までに全線に整備する予定です。また、南海トラフ地震を想定した津波浸水区域には、専用の看板を設置することで、津波が来る可能性も表記します。



避難看板のイメージ(左から2番目は津波浸水区域のもの)

蓄光式のシートを使用しており夜間でも光を反射して見え易くしています。

07 お客様、沿線にお住いの皆様とともに

1 阪急電鉄からのお願い

01 車内でトラブルが発生した場合

万が一、車内でトラブルが発生した場合には、お客様の安全を確保するため、非常用設備をお客様ご自身で取り扱っていただくことがあります。

非常通話装置・非常通報装置

全ての車両に非常通話(通報)装置を設置しています。非常通話装置はボタンを押下すると、乗務員と通話することができます。非常事態が発生した際には、乗務員に状況をお伝えいただけますようお願いいたします。非常通話装置等の位置につきましては、平素よりご確認くださいませ。



※なお、通話機能のあるものと、通話機能の無い非常通報装置があります。

非常用ドアコック

緊急時に車内から脱出するための設備として、非常用ドアコックを設置しています。ドアコックを引くと、ドアを手で開くことができます。

《取扱の注意》

走行中は操作しないで下さい。みだりに車外へ出ると危険ですので、係員の指示に従ってください。



消火器

全ての車両に消火器を配備しています。非常の際にはご使用ください。



02 ホームで緊急事態が発生した場合

可動式ホーム柵非常用ボタン

非常用ボタンを押下すると、可動式ホーム柵を手で開けることができます。万が一、お客様が可動式ホーム柵と車両の間に取り残されるなどの状況となった場合、ご使用ください。



列車非常停止ボタン

お客様が軌道内に転落されるなど、緊急の場合にはボタンを押してください。



03 踏切道で緊急事態が発生した場合

踏切非常通報装置

遮断した踏切に通行の方や自動車等が取り残されるなど、緊急の場合にはボタンを押してください。

