

2022

# 安全報告書



# 企業理念と行動指針

## 企業理念

私たちは、社員一人ひとりが光り輝きながら、モノレール事業のパイオニアとしての誇りと責任とを自覚し、安心してご利用いただける、より高品質の商品をお客さまにお届けすることをおして、未来に向かって羽ばたきます。

## 行動指針

### 1. 安全

お客さまに安心してご利用いただくために安全へのたゆまざる進歩を続けます

### 2. サービス

お客さま視点に立ち、より高品質な商品の提供に能動的に取り組めます

### 3. 技術

モノレール事業のパイオニアとして進化を続けるための技術を研ぎ澄ませます

### 4. 地域

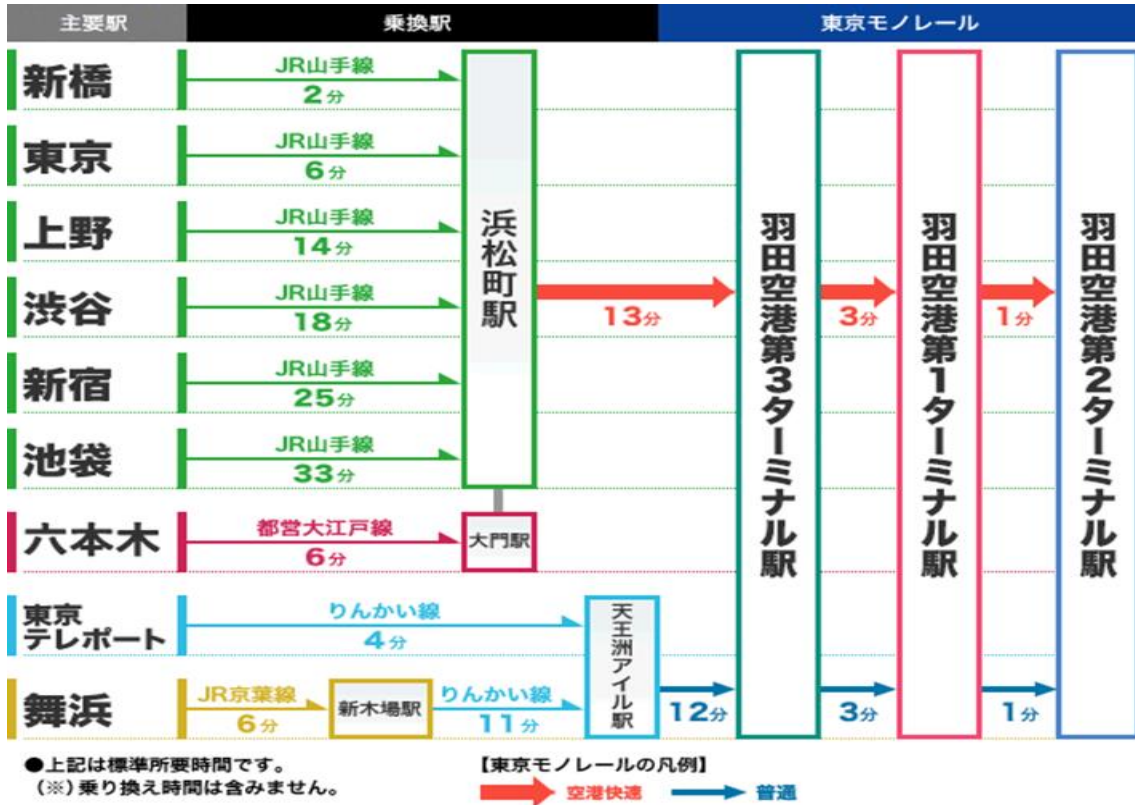
沿線のまちづくりを通じて付加価値を高め、地域とともに発展します

### 5. 人材・風土・強固な経営基盤

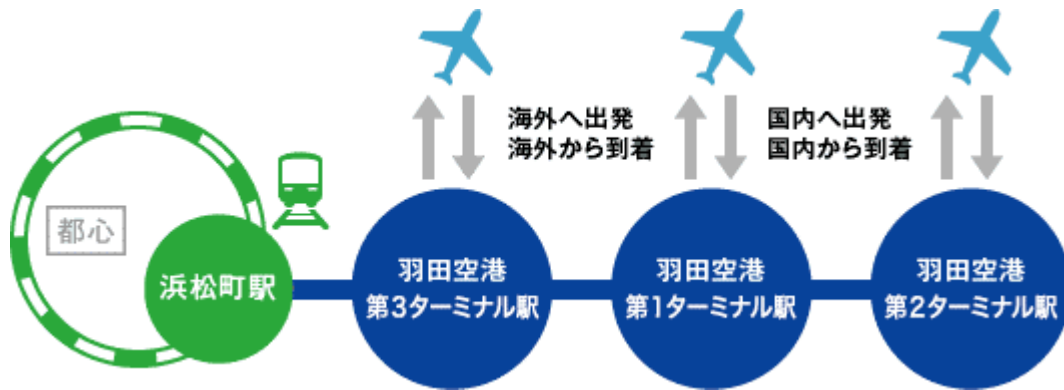
社員が働き甲斐を持ち、無限の可能性に向けて未来を切り拓く会社となります

# 東京モノレール 羽田空港線 アクセス情報

## 首都圏の主要駅からの所要時間



## モノレール浜松町駅からのアクセス



種別	方面	羽田空港 第3ターミナル駅	羽田空港 第1ターミナル駅	羽田空港 第2ターミナル駅
空港快速	下り	13分	16分	18分
	上り	13分	17分	19分
普通	下り	17分	22分	24分
	上り	17分	22分	24分

---

---

— 目 次 —

1. ご利用の皆さまへ・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2. 安全に関する基本的な考え方・・・・・・・・	2
3. 安全管理体制と方法・・・・・・・・・・・・	3
4. 事故の発生状況・・・・・・・・・・・・	6
5. 輸送の安全確保のための取組みと設備投資・・	8
6. ご利用のお客さまへのお知らせとお願い・・・	21
7. ご連絡先・・・・・・・・・・・・・・・・	28

---

---

## 1. ご利用の皆さまへ

平素から東京モノレールをご利用いただきましてありがとうございます。

都心（浜松町駅）と羽田空港を結ぶ東京モノレールは、58年前の東京オリンピック開幕を目前に控えた1964（昭和39）年9月、跨座式モノレールとしては世界初の都市交通機関として開業しました。以来、多くのお客さま、地域社会の皆さまのご支援を賜り、2021年度は25,389千人のお客さまにご利用いただいております。

東京モノレールの運転速度は国内最速の時速80km、モノレール浜松町駅～羽田空港第2ターミナル駅間を最速18分（空港快速）で結んでおります。2021年3月には、新型コロナウイルス感染拡大の影響によるお客さまのご利用実態の変化に対応したダイヤ改正を実施いたしました。現在、朝通勤時間帯は4分00秒間隔、昼間帯～夕通勤時間帯は平均5分間隔で列車を運行、平日一日あたりの運行本数は418本（うち快速110本）となっております。

お客さまに、安全・確実・快適にご利用いただくことが、事業者としての最大の使命であると考えており、社員一同、モノレール事業のパイオニアとしての誇りと責任を自覚し、より高品質な輸送商品をお客さまにお届けする所存です。

本報告書は、鉄道事業法に基づき、輸送の安全確保のための取組みや実態について、当社線をご利用いただく皆様方に広くご理解いただくとともに、今後の安全輸送の推進に役立てるために作成したものです。

2021年度も、世界的な新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、車内・駅構内の消毒等の感染防止対策を行いながら安全で安定した列車運行に努めてまいりました。これからも当社を安心してご利用いただけるよう、感染防止対策を継続し安全安定輸送に努めてまいります。



東京モノレール株式会社  
代表取締役社長  
照井 英之

## 2. 安全に関する基本的な考え方

東京モノレールでは、安全に関する基本的な考え方を「安全に関する基本的な方針」と「安全に関する行動規範」として、2006年10月1日に制定しました「安全管理規程」において以下のように定めています。

### 安全に関する基本的な方針

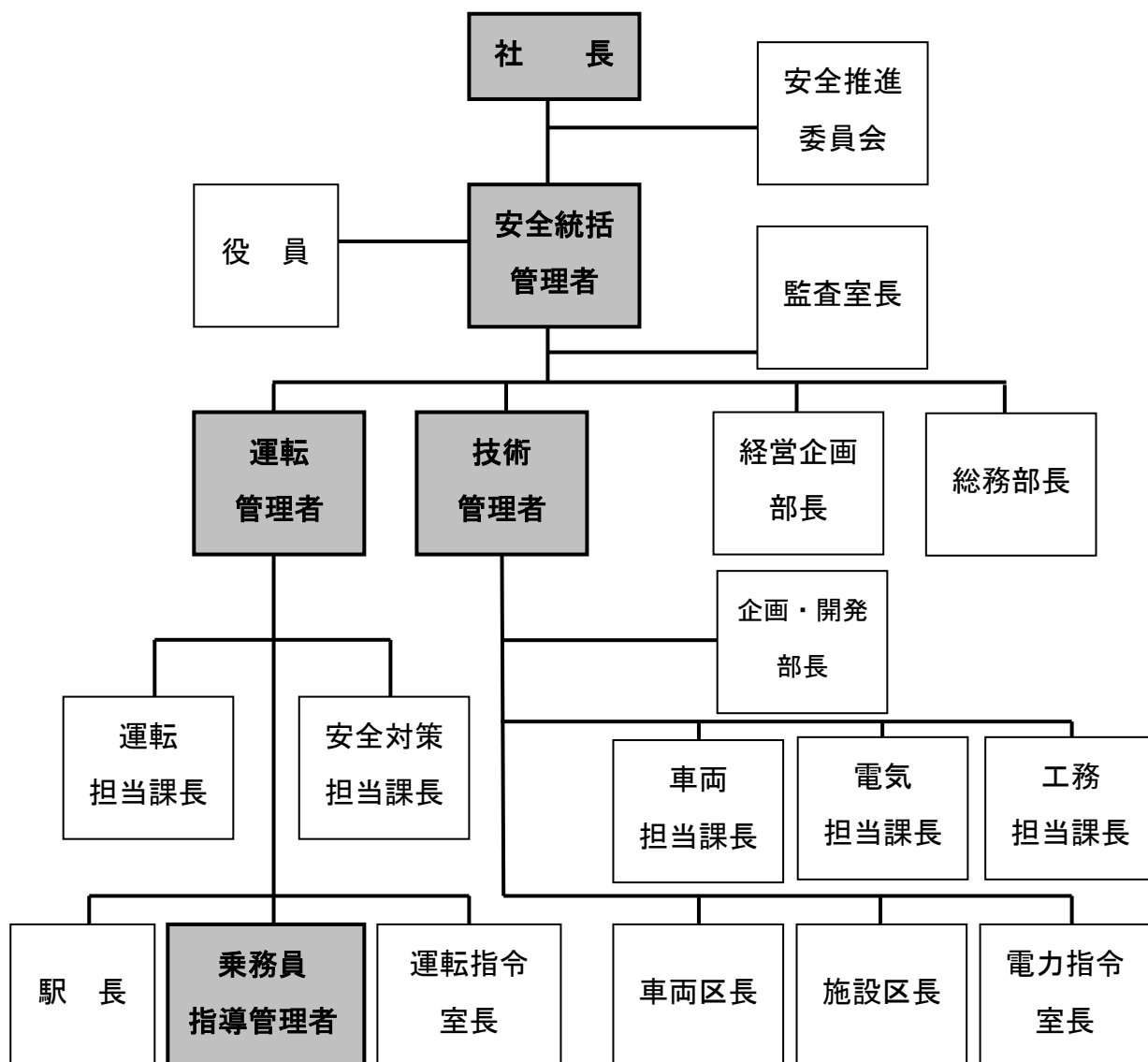
1. 社長及び役員は、安全第一の意識をもって事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両及び社員を総合的に活用して輸送の安全を確保するための管理の方針、その他事業活動に関する基本的な方針を次項のとおり規定するものとし、安全の確保に関する業務の実施状況等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。
2. 社長、役員及び社員（社員に準ずる者を含む）（以下、「社員等」という。）の安全に係る行動規範は、次のとおりとする。
  - （1）一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
  - （2）輸送の安全に関する法令及び関連する規程（本規程を含む。以下、「法令等」という。）をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
  - （3）常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
  - （4）職務の実施にあたり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のあるときは最も安全と思われる取り扱いをします。
  - （5）事故・災害等が発生したとき、および発生が想定されるときは、人命救助を最優先に行動し、想定するリスクに備えて事業継続の措置をとるとともに速やかに安全適切な処置をとります。
  - （6）情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
  - （7）常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

### 3. 安全管理体制と方法

#### (1) 安全管理体制

2006年10月1日に「安全管理規程」を制定し、社長をトップとする安全管理体制を構築して運用しています。この組織の中で、「安全統括管理者」「運転管理者」「技術管理者」「乗務員指導管理者」が、それぞれの責務を明確にしたうえで、安全確保のための役割を担っています。

【安全管理体制図】



社長、安全統括管理者ならびに各管理者の役割は以下のとおりです。

社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 (役員)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運 転 管 理 者 (運輸部長またはこれに 準ずる職にある者)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者 (乗務区長)	運転管理者の指揮の下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する。
技 術 管 理 者 (技術部長またはこれに 準ずる職にある者)	安全統括管理者の指揮の下、施設及び車両に関する事項を統括する。

## (2) 安全管理の方法

### ◆ 安全に関する会議

月1回、社長を委員長とする「安全推進委員会」を開催し、この会議で原因の究明や再発防止策に向けた議論を行なっています。また、安全に関する安全5ヵ年計画なども同委員会において策定し、全社員に周知を図っています。

### ◆ 事故発生時の緊急体制

鉄道事故や自然災害が発生した場合に備え、緊急時の連絡対応体制を整備しています。状況により対策本部を設置して対応にあたります。

### ◆ 列車事故防止安全総点検職場巡視

夏季輸送安全総点検、年末年始輸送安全総点検実施期間において、社長をはじめとする取締役等による職場巡視を実施し、社員との意見交換を通じて安全管理の状況を確認しています。

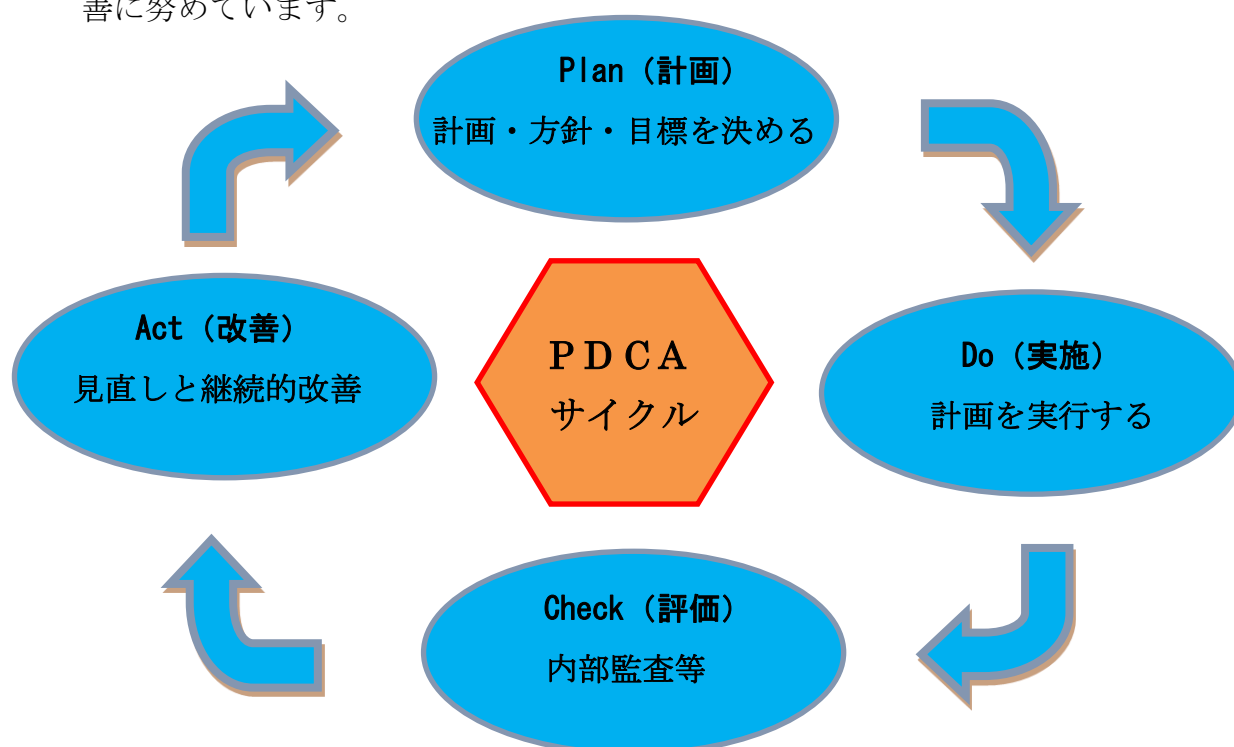




〔列車事故防止安全総点検職場巡視〕

### (3) 安全管理の確認

当社では安全管理体制についてPDCAサイクルがしっかり回っているか、内部監査などを通して定期的に確認し、その結果を安全推進委員会で議論し改善に努めています。



## 4. 事故の発生状況

### (1) 鉄道運転事故

鉄道運転事故とは、列車または車両の運転に関して人の死傷または物の損害を生じたものをいいます。

- ◆ 過去5年間、鉄道運転事故は発生していません。

### (2) 輸送障害

輸送障害とは、列車の輸送に障害を生じたもので、30分以上の遅延や運休が発生したものをいいます。

2021年度の輸送障害は「線路内人立入り」が2件発生し一時運転見合わせとなり、お客さまには大変ご迷惑をおかけいたしました。

- ◆線路内人立入り（お客さま転落）

【概要】2021年10月10日、流通センター駅停車中の運転士より2号車第3位乗降口からお客さま（子供）がホーム下へ転落したのを認めたとの報告があり、全線で運転を見合わせたことにより運休ならびに列車遅延が発生しました。運休12本、列車遅延29本、最大35分の遅延が発生しました。

- ◆線路内人立入り（公衆立入り）

【概要】2021年11月10日、運転士より昭和島駅構内の軌道内に公衆が立入っているのを認めたとの報告があり、一時全線で運転を見合わせたことにより運休ならびに列車遅延が発生しました。運休18本、列車遅延38本、最大46分の遅延が発生しました。

### (3) インシデント

インシデントとは、鉄道運転事故の発生に及ぶおそれが認められる事象のものをいいます。

- ◆ 2021 年度のインシデント  
発生していません。

### (4) 行政指導等

- ◆ 2021 年度の行政指導はありません。

## 5. 輸送の安全確保のための取組みと設備投資

### <安全重点施策>

当社では安全重点施策「安全5ヵ年計画」を定めて取り組んでいます。

5ヵ年間の目標を次のように決めました。

- お客さまが死傷するような事故はおこさない。
- 社員及び協力会社社員が死亡するような労働災害はおこさない。
- 当社が起因する輸送障害を抑制する(発生件数を3割減: 2017年度比)
- 災害、テロによる輸送リスクを低減する。
- 「安全を担う人づくり」をすすめる。

### (1) 安全確保のための取組み

#### ◆ 初動対応訓練の実施

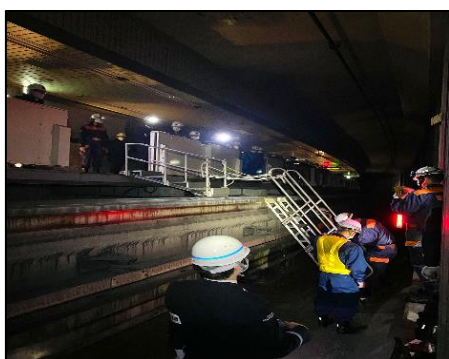
異常時発生において輸送の混乱を抑えて、運転再開までを安全・円滑にすすめるには、社員・お客さまに必要な情報を適時・迅速に伝えることと、運転再開までの流れが関係箇所にて一元化して共有化され、作業が円滑に進捗することです。そのためには異常時発生における初動対応が決め手となることから年2回の訓練を実施しています。

#### ◆ 異常時総合訓練の実施

毎年2回、大規模な事故を想定して、各部門の係員が合同で行う異常時総合訓練を実施しています。

2021年度の夏季異常時総合訓練は、5月28日の営業列車終了後に首都直下型地震により、大井競馬場前駅～天王洲アイル駅に停車している列車が運転再開できない想定で非常用脱出シューターによるお客さま救済訓練を実施しました。また、お客さま救済後は、大津波警報が発令されたことを想定し付近の建物へ避難誘導訓練を実施しました。

冬季異常時総合訓練は、12月10日の営業列車終了後に大規模地震により停電が発生し、羽田空港第3ターミナル駅～新整備場駅間(空港トンネル内)で停止した想定でトンネル内の非常用ハシゴを使用してお客さまを地上に救済後新整備場駅まで誘導する訓練を実施しました。



〔冬季異常時総合訓練〕

#### ◆ 警察との合同訓練の実施

他の鉄道事業者における列車内刺傷事件を受け、当社沿線の所轄警察署との合同訓練を2021年12月2日と6日の2回実施しました。また、12月2日の訓練後に警察指導のもと「さす股」の使用方等の講習会を行いました。



〔警察との合同訓練〕



〔警察指導による講習会〕

#### ◆ 運輸・営業安全分科の開催

「運輸・営業安全分科」は、安全に係る事象の確認、分析、対策の立案等の議論を通して安全安定輸送の確保と安全意識の向上を図ることを目的に運転管理者が主催し、安全統括管理者、技術管理者、運輸部・営業部の各部・課長及び各現場長（代理を含む）が出席し毎月1回開催しています。

**◆ 技術部事故防止会議・安全衛生会議等の開催**

常に安全について議論をする場として、事故原因の正確な把握と再発防止対策の実施、そして、事故の芽である「小さなトラブル」を把握し事故の未然防止を図るべく、技術管理者が主催し、車両区、施設区及び電力指令室と部門ごとに毎月1回、事故防止会議を開催し、議論を深めています。また、協力会社も含めた技術部安全衛生会議を技術管理者が主催し、過去のトラブル事例集などを活用して安全意識の向上を図っています。同会議には安全統括管理者をはじめ運転管理者、技術管理者及び各担当部・課長、各現場長が出席しています。

**◆ 安全講演会の開催**

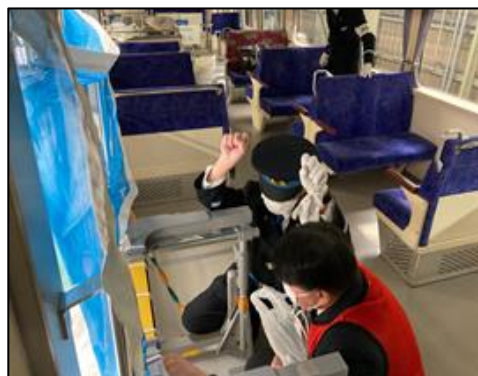
過去に発生した事故による教訓を風化させない教育の一環として、安全の重大性の再認識と安全意識の更なる高揚を目的に2021年11月12日に、外部講師を招き「建設工事の安全環境向上への工夫」について、役員及びグループ会社を含む全社員を対象とした安全講演会を開催しました。

**◆ 乗務員の教育訓練**

毎月、業務研究会において異常時の運転取扱いをはじめ、実車を使用した応急処置訓練等を実施しています。また、毎年、代表者による「運転技能競技会」や「応急処置向上検討会」を開催し運転士としての安全意識の高揚や質の高い操縦技能について、乗務員全体に水平展開することを目的として実施しています。



〔応急処置訓練〕



〔運転技能競技会〕

乗務員養成については、JR 東日本総合研修センターで学科教習を約 3 ヶ月間行い、この過程で、運転法規、車両の構造といった基本的な知識に加え、安全の基本的な知識や、傷害事故の防止について学びます。

2021 年度は、1 名が学科教習を修了し、2022 年秋の免許取得に向け現在は異常時における処置訓練と運転技能の教習中です。



〔運転士見習訓練〕

#### ◆ 指令員の教育訓練

輸送障害が発生した時などに列車ダイヤの早期平復を図るため、運行管理装置や電力管理装置用の訓練装置にて運転整理の研究やシステムの入力訓練のほかに、システムダウン時の駅配線も手動操作による訓練を定期的に行っております。



〔運行管理装置用訓練装置〕



〔電力管理装置用訓練装置〕

### ◆ 技術部における教育訓練

車両区、施設区、電力指令室においては、異常発生時の迅速な対応を図ることを目的として、それぞれ担当する施設（転てつ器・信号・可動式安全柵）、車両の実機を使用した故障復旧訓練、取扱訓練を、係員全員参加を前提とし計画的に実施しています。



〔転てつ器事故訓練〕



〔可動式安全柵取扱訓練〕



〔救援車両連結訓練〕

転てつ器に関しては、実機による訓練の他、2016年度に導入した教育用の設備を使用した訓練も実施しており、実機では難しい故障時の作用の再現や訓練の機会も多く設定できるようになり、更なる係員の技術力の向上、故障対応能力の向上に努めています。

また、2017年度には、軌道桁の教育用設備を導入し、保守技術の習得を目的とした教育訓練に使用しています。



〔教育用転てつ器〕



〔教育用軌道桁〕

安全意識の向上と事故の再発防止に向けた教育として、トラブル事例集を2017年度に作成し、関係者に配布すると共に、業務研究会や区内会議等で活用しています。



## (2) 安全に関する設備投資

### ◆ 信号システム (ATC)

ATC (Automatic Train Control)は自動列車制御装置の略称です。

ATCは、先行列車の位置や線路条件(曲線・ポイント等)に応じて連続的に指示される速度信号制限情報に基づき、連続して列車速度を照査して、制限速度以上では自動的にブレーキがかかり、制限速度以下ではブレーキを緩め、加速可能とするシステムです。当社では全線にATCを設置しています。

### ◆ 可動式安全柵と可動ステップ

列車とホームの間に可動式安全柵を全駅に設けています。また、羽田空港第3ターミナル駅下りホームには、列車が到着してドアの「開」操作をするとステップが張出し、ホームと車両の隙間を極力少なくするための可動ステップを設置しています。これにより車椅子等の乗降がスムーズに行える他、ホームからの転落、列車との接触等の事故を防止しています。しかし、システムが故障した場合は係員の注意力による運行とならざるを得ないケースもあるため、関係する現業職場では異常時の扱いについて定期的に取り扱い訓練を行っています。また、昭和島車両基地内に可動式安全柵と可動ステップの訓練設備を設け、車両と可動式安全柵設備を合わせることで、充実した取扱い訓練を行えるようにしています。

### ◆ 新型車両 10000 形車両の導入

1989年より運行している1000形車両は、部品交換など必要な機能維持に努めておりますが、老朽化対策として順次10000形車両への置換えを進めており、2021年度末で10000形車両の保有数は8編成になっています。今後も計画的に新型車両への置き換えを推進していきます。

## ◆デッドマン装置

デッドマン装置とは運転士が扱うハンドルの握り部分にレバーを設置し、運転中に運転士が急病等でハンドルから手を離すと速やかにこの装置が検知をし、一定時間経過すると、非常ブレーキが動作して列車を停止させます。あわせて、列車無線装置が警報を発信して運転指令室に通報する装置です。

ハンドルに設置してあるレバー部分から手を離すことにより、一定時間が経過後に非常ブレーキが動作する



〔10000 形運転台〕

## ◆前方監視システム

10000 形車の運転台前面に取付けたカメラで撮影した映像を、無線インターネット回線を通じて地上の運転指令室及び施設区、本社の技術担当部署に配信する装置で、降雪や台風などの異常気象時や、軌道桁の状態、更には沿線での近接作業の状況等をリアルタイムに監視することが可能です。



〔車上側カメラ〕



〔地上側モニタ装置〕

## ◆運転状況記録装置の設置

事故やインシデント等が発生した場合の原因究明に有効な情報を記録することを目的として、全編成に運転状況記録装置を設置しています。

#### ◆ 地震計・風向風速計

風向風速計は、昭和島構内と空港地区の2箇所に設置しています。地震計は、昭和島構内に設置しており風向風速計とともにシステム化を行い、自動データ管理が可能なものとしています。また、緊急地震速報システムの活用により、防災に対する取組みの強化を図っています。

#### ◆ スロープ付き非常ハシゴの導入

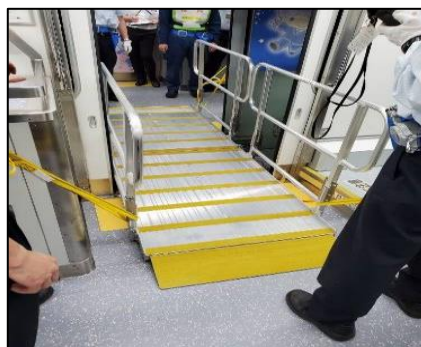
スロープ付きの非常ハシゴを海老取トンネル及び浜松町駅構内に設置し、海老取トンネル内及び浜松町駅手前に列車が停車した場合、迅速、安全にお客さまを救済できるようにいたしました。



〔スロープ付き非常ハシゴ〕

#### ◆ 改良型横取りブリッジの導入

これまでの横取りブリッジは横幅が狭く、車椅子のお客さまが、車椅子に乗ったままブリッジを渡って救済することが出来ませんでした。2020年度より車椅子に乗ったまま移乗できる横取りブリッジを開発し各駅に配置しました。



〔改良型横取りブリッジ〕

#### ◆ コンクリート支柱耐震補強対策の推進

当社の構造物は、1995年に発生した阪神淡路大震災及び新潟県中越地震を踏まえ1996年から耐震補強を実施してきました。東日本大震災を踏まえ出された2013年4月の関東運輸局通達「既存鉄道構造物の耐震補強に関する指針」に対しては、2017年度にコンクリート支柱の耐震補強対象234支柱について、補強工事が全て完了しました。更に駅舎についても大井競馬場前駅、流通センター駅、天王洲アイル駅が完了しています。引き続き鋼支柱やトンネル等の構造物・建物についての耐震補強工事や軌道の落橋防止対策を実施して行きます。



〔耐震補強工事前〕



〔耐震補強工事後〕

#### ◆ 海拔表示の設置と避難場所経路の設置

大規模な地震や自然災害に備え、各駅地上階、ホームに海拔を表示するとともに、空港地区においては避難場所経路を表示しています。



〔浜松町駅地上階〕



〔羽田空港第3ターミナル駅ホーム階〕

**◆ 電車線の更新工事の推進**

車両に電源を供給するための電車線についても予防保全の観点から計画的に更新を行っています。

2021 年度は本線電車線、延長 668.75m の更新を実施し、2022 年度は更に 1218.75m の更新を計画しています。



[本線電車線更新]

**◆ 変配電機器・駅務機器等電気設備の更新**

車両や駅に電源を供給している変電所、配電室の機器などについても順次更新を進めています。

2021 年度は変電所の交流遮断器の更新を実施し、電車運転用電力の安定供給に万全を期しております。

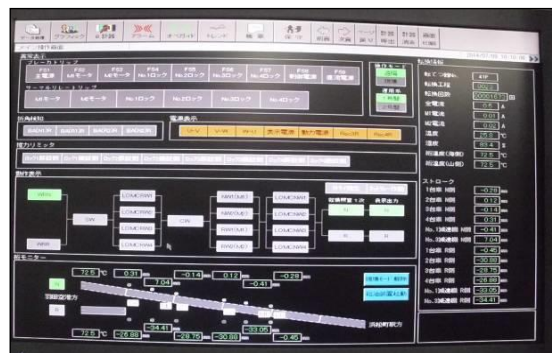
2022 年度も引き続き変電所、配電室の交流遮断器の更新を予定しています。



[変電所直流高速度遮断器更新]

#### ◆ ポイント常時監視システム

浜松町駅、昭和島駅、羽田空港第1ターミナル駅、羽田空港第2ターミナル駅の主要ポイント4基について動作状態を常時監視可能なシステムを導入し、予防保全に役立てています。特に浜松町駅の41号ポイントについては、2014年の設備の更新に併せて、更に高機能なものを導入し予防保全に役立てています。



〔ポイント常時監視システム〕

#### ◆ 地上大容量蓄電設備（電力貯蔵装置）

大規模停電等の際に、駅間に停車した列車を最寄駅まで運行するためのバックアップ電源設備を沿線の変電所2箇所を設置しています。これにより停電時における本線電車線の電源供給が全線にわたり可能で、本線在線列車全ての救済を行うことができます。

また、このバッテリーは、省エネ車がブレーキをかける際に発生する電力を貯蔵する機能も併せ持っており、今後省エネ車両を増備するにあたり、この電力を他の列車の運転用電力に使用することで電力が有効活用され、省エネルギー化も期待されます。当社では、お客さまに安心してご利用いただけるよう、今後も新技術の導入や設備の改良、並びに省エネルギー化や環境負荷の低減に積極的に取り組んでまいります。

#### ◆ 非常用脱出シューターの導入

大規模地震等により、駅間で車両が走行不能となった場合のお客さまの救出手段として、2012年度から順次、非常用脱出シューターの搭載を進め2016年6月には、保有する全列車への搭載を完了しました。また、非常用脱出シューターの訓練用設備につきましては、2014年度に昭和島基地内に設置し、乗務員や技術系社員の定期的訓練を行っています。

#### ◆ 列車無線設備の更新

1989年より使用している列車無線設備の老朽化対策として、2022年度デジタル無線へ更新を完了しました。更新にあたっては、多チャンネル化により音声通話回線を2回線に増やして異常時の正確かつ迅速な情報共有に活用するほか、列車を緊急に停車させなければならない時の機能として、防護発報機能を追加し、従来に比べ迅速に列車を停車させることやデータ通信により車上の故障情報を地上側で閲覧することで早急な故障対応が可能となり、保安度が向上しました。

#### ◆ 車両保全

使用状況に応じて車両の定期点検を実施しています。

全般検査・・・8年を超えない期間ごとに、電車全般について検査を行なっています。

重要部検査・・・4年を超えない期間ごとに、重要な装置の主要部分について検査を行なっています。

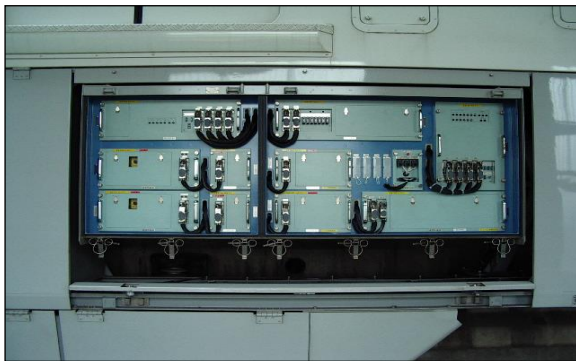
月検査・・・3カ月を超えない期間ごとに、電車の状態及び機能について在姿状態で検査を行なっています。

列車検査・・・電車の使用状況に応じて、6日を超えない期間ごとに、消耗品及び主要部分の機能について在姿状態で検査を行なっています。



〔全般検査実施風景〕

この他にも、予防保全の観点から、補助電源装置（電車線に流れている直流750Vの電気を、交流200V、100V及び直流の100V、24Vに変換し、空調装置や照明装置用などの低圧電源を作る装置）、減速機（モーターの回転力を増幅させて駆動用タイヤに伝える装置）、ATC/TD装置（列車が制限速度を超えないように制御するとともに、列車の在線位置を知らせる装置）などの重要車載機器のオーバーホールを、順次計画的に進めています。



〔ATC/TD 装置〕



〔補助電源装置〕



## 6. ご利用のお客さまへのお知らせとお願い

### (1) ご利用のお客さまへ

#### ◆ 羽田空港第3ターミナル駅（バリアフリー）

羽田空港第3ターミナル駅は、羽田空港第3ターミナルビルに直結し、改札を出てチェックインカウンターまで約1分、出発ロビーまで段差無しで移動出来る利便性の高い駅としてご利用いただいています。



〔羽田空港第3ターミナル駅3階改札口から出発ロビー・羽田空港第3ターミナル駅2階改札口〕

#### ◆ 車内バリアフリー

10000形車両には、目の不自由なお客さまにドアの開閉方向をお知らせするための「ドア開閉チャイム」、耳の不自由なお客さまにドアの開閉方向をお知らせするために点滅する「扉開閉表示灯」の設置、また、出入口であることの注意喚起を目的とした「ドア開口部床識別色（黄色）」と車内床段差部の注意喚起の表示や座席をご利用しやすくするための「スタンションポール」を導入しています。



〔扉開閉表示灯〕



〔スタンションポール(橙色)〕



〔ドア開口部床識別色と車内床段差部の注意喚起表示（黄色）〕

#### ◆ バリアフリー対応設備の設置

浜松町駅の同一フロアでの乗換連絡通路は、JR線からモノレールへの一方向のみの利用でしたが、2018年3月のワンラッチ化によりモノレールからJR線方向の利用も可能となりました。バリアフリー設備として3階コンコースと5階ホームを繋げるエレベーターを設置しておりますが、2020年7月の連絡通路の拡幅に併せ、JRラッチ内にエレベーターを増設しました。また、2階南口改札前の荷物用コンベアーやホーム全乗降口の車両とホームの隙間を縮小するためのスロープを設置するなど、大きな荷物をお持ちのお客さまや小さなお子さまにも、安全・スムーズな乗降ができる設備を設けています。



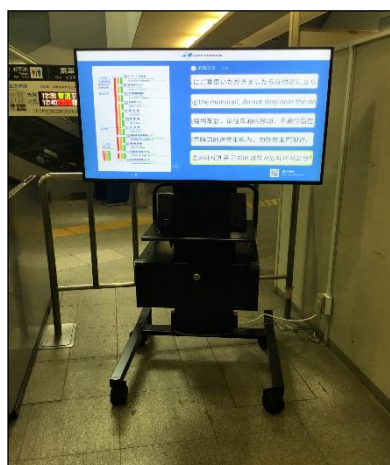
〔浜松町駅 JR 乗換え専用口ワンラッチ改札〕



〔5階乗降車ホームスロープ〕

#### ◆ 新旅客案内システム（多言語による情報提供）

各駅の改札口付近にデジタルサイネージを設置し、日本語・英語・中国語（簡体字・繁体字）・韓国語での音声放送と、それぞれの放送に合わせたテロップ、画像を配信しています。異常時には、社員が専用のタブレットを操作し、事前に設定したメッセージを状況に合わせて配信することで、訪日外国人のお客さまを含む多くのお客さまへ一斉に情報提供が可能になりました。



〔新旅客案内システム〕

#### ◆ サービス介助士の資格取得

高齢のお客さまや身体の不自由なお客さまのご案内に必要な知識・技能を修得するため、駅社員、乗務員の「サービス介助士」の資格取得を2005年度より行っています。2021年度末日現在222名が取得しており、今後も対象者全員の資格取得に取り組んでまいります。

#### ◆ 駅社員によるお客さまへのご案内

駅社員は、外国からのお客さまやご旅行に不慣れなお客さま、ご高齢のお客さまなどに対し、駅構内を巡回しながらご案内を積極的に行ない、併せて感染症防止のための消毒作業も実施しています。常におもてなしの気持ちでのご案内、安全面の確保に心がけ、不慣れなすべてのお客さまにご満足をいただけるサービスの提供を目指します。

ほとんどの駅社員は「サービス介助士」の資格認定を取得し「普通救命講習」を受講しております。

## ◆ 普通救命講習の実施

AED（自動体外式除細動器）を全駅に設置して駅社員、乗務員が適切に取扱えるよう都度、普通救命講習を受講しています。



〔浜松町駅AED(3階コンコース・5階乗車ホーム)〕

## ◆ 感染症感染防止対策の実施

お客さまに安心してご利用いただけるよう、駅構内および車内の消毒を定期的に行い、出勤時における検温等による体調管理などを実施し感染防止対策に努めております。



〔駅構内・車内の消毒作業〕

## (2) ご利用のお客さまへのお願い

<ホームでのお願い>

### ◆ 非常停止ボタン

ホームからのお客さまの転落など危険な状態を目撃された場合は、速やかに非常停止ボタンを押してください。列車を緊急停止させることができます。



[非常停止ボタン設置駅]

浜松町駅・羽田空港第3ターミナル駅

羽田空港第1ターミナル駅・羽田空港第2ターミナル駅

### ◆ 可動式安全柵

ホームからの転落や列車との接触等の事故を防止するため全駅に設置しています。柵の上に荷物を置いたり、寄りかかったりすることは大変危険ですのでおやめ下さい。また、故障の原因となりますのでホームに列車が停車している、いないにかかわらず、無理に可動式安全柵を開閉しないようにお願いします。



[浜松町駅可動式安全柵]

### ◆ ホーム下の落とし物

モノレールは他の鉄道と設備・構造が違いますので、落とし物には十分ご注意ください。ホーム下に落とし物をされた場合は係員にお申し出ください。

また、落とし物を拾得する場合は、安全確保のため列車を停止させてから行いますので、拾得が完了しお客さまにお渡しできるまでにお時間がかかる場合もございますことをご了承ください。

### <車内でのお願い>

◆ 電車は安全確保のため、やむを得ず急停車することがあります。ご乗車の際は、座席にお座りになるか、手すり・吊革におつかまりください。また、ベビーカーをご利用のお客さまは、急停車のときに動いたり転倒したりするおそれがありますので、ストッパーをかけベビーカーから手を離さないようにご注意ください。なお、キャスター付きバッグ等ストッパーの無いお手荷物につきましては、車内にごございます荷物置き場をご利用ください。



〔車内荷物置き場〕

### ◆ 非常通報装置

各車両に非常通報装置を設置しています。車内トラブル等が発生した場合は、赤いボタンを押してください。異常があることを運転士に知らせ、通話することができます。また、運転士が応答できない場合は、運転指令室に繋がる仕組みとなっています。



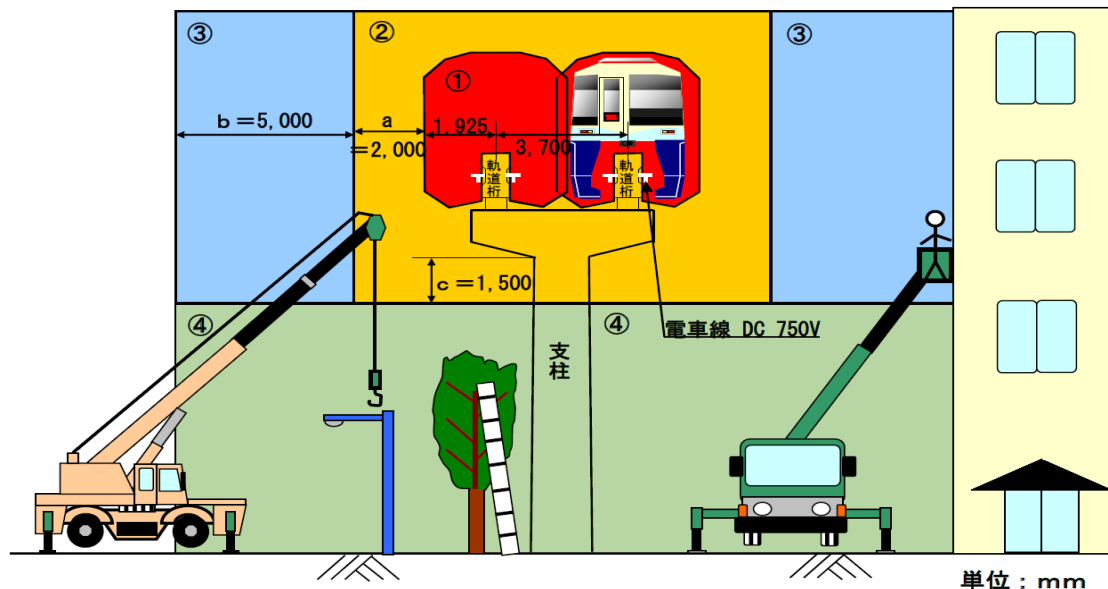
〔非常通報装置〕

### (3) 沿線で工事を行う皆さまへのお願い

東京モノレールは、浜松町～羽田空港第2ターミナル駅間で営業をしています。このモノレールは、列車が軌道桁を跨いで走行しており、軌道桁の側面には電車線（直流750ボルト）を取付けております。

この為、モノレール軌道桁並びに支柱に近接する作業やモノレール沿線で重機等を使用する作業は、重大な事故やモノレール運行に支障をおよぼすおそれがありますので、当社ではモノレール運行の安全を確保するため下図の様な沿線工事における作業種別を設定しています。

モノレール沿線（下図の範囲内）で工事等を計画・施工される場合には、事前に当社と協議をしていただき、事故防止にご協力をお願いします。



	① 線路閉さ作業（原則作業不可範囲）	0時20分～4時00分
	② 線路閉さ時間内近接作業（営業時間外）	0時20分～4時00分
	③ 近接作業	※作業可能時間については 列車の運行状況等により 変更となる場合があります。
	④ 一般作業	

—連絡先—

東京モノレール(株) 施設区（線路）

住所：東京都大田区昭和島2-2-1

電話：03-3764-2281

メールアドレス：[kinsetsu@tokyo-monorail.co.jp](mailto:kinsetsu@tokyo-monorail.co.jp)

（受付時間：平日9：30～12：00、13：00～16：30）

## 7. ご連絡先

安全報告書への感想、当社の安全への取組みに対するご意見をお寄せ下さい。

東京モノレールお客さまセンター

TEL 050-2016-1640

平日（月曜～金曜）9：00～20：00

土曜・日曜・祝日・年末年始 9：00～18：00

東京モノレール ホームページアドレス <http://www.tokyo-monorail.co.jp/>



都心と空のがけはし列車

東京モノレール  × 

© 2022 SANRIO CO., LTD. APPROVAL NO. L632442