

2016

安全報告書



東京モノレール株式会社

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とおして、未来に向かって羽ばたきます。

行動指針

1. 安全の追及

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

沿線やモノレールを必要とする地域と手を携え発展します

5. 人材・風土・強固な経営基盤

社員が働き甲斐を持ち、未来に羽ばたく会社となります

東京モノレール 羽田空港線 路線図



* 図中の時間は、モノレール浜松町駅発、羽田空港第2ビル駅方面の所要時間です。

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

主要駅	所要時間	乗換駅	東京モノレール
新橋	15分	JR山手線	羽田空港国際線ビル駅
	19分		羽田空港第1ビル駅
	21分		羽田空港第2ビル駅
東京	19分	JR山手線	羽田空港国際線ビル駅
	23分		羽田空港第1ビル駅
	25分		羽田空港第2ビル駅
上野	26分	JR山手線	羽田空港国際線ビル駅
	30分		羽田空港第1ビル駅
	32分		羽田空港第2ビル駅
渋谷	30分	JR山手線	羽田空港国際線ビル駅
	34分		羽田空港第1ビル駅
	36分		羽田空港第2ビル駅
新宿	36分	JR山手線	羽田空港国際線ビル駅
	40分		羽田空港第1ビル駅
	42分		羽田空港第2ビル駅
池袋	41分	JR山手線	羽田空港国際線ビル駅
	45分		羽田空港第1ビル駅
	47分		羽田空港第2ビル駅
築地市場	17分	都営大江戸線	羽田空港国際線ビル駅
	21分		羽田空港第1ビル駅
	23分		羽田空港第2ビル駅
東京 テレポート	13分	りんかい線	羽田空港国際線ビル駅
	17分		羽田空港第1ビル駅
	19分		羽田空港第2ビル駅
舞浜	26分	JR京葉線	羽田空港国際線ビル駅
	30分		羽田空港第1ビル駅
	32分		羽田空港第2ビル駅

● 上記は標準所要時間です。
 (※) 乗り換え時間は含まれません。

【所要時間の凡例】

15分・・・「羽田空港国際線ビル駅」までの最短所要時間です。
 19分・・・「羽田空港第1ビル駅」までの最短所要時間です。
 21分・・・「羽田空港第2ビル駅」までの最短所要時間です。

【東京モノレールの凡例】

→ 空港快速 → 区間快速

— 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. 事故の発生状況・・・・・・・・・・・・・・ 3
4. 輸送の安全確保のための取組みと設備投資・・ 4
5. 安全管理体制と方法・・・・・・・・・・・・ 1 5
6. ご利用のお客さまへのお知らせとお願い・・・ 1 8
7. ご連絡先・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 4

表紙：整備場駅付近走行中の 1000 形

(モノレールと東京タワー)

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）と羽田空港を結ぶ当社は、東京オリンピックを控えた 1964（昭和 39）年 9 月、世界初の都市交通手段として跨座式モノレールの運行を開始し、開業以来多くのお客さまにご利用いただいております。さらに安全に対する高い意識と体制を充実させることに邁進してまいります。

2015 年度は 45,145 千人のお客さまにご利用いただきました。

当社は、羽田空港アクセス機関として、浜松町駅～羽田空港国際線ビル駅間をノンストップで結ぶ「空港快速」の運転をはじめ、新形車両 10000 形を 4 編成順次導入し一層の安全性と利便性・速達性の向上に努めております。

また、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、安全を最優先に安定輸送に努めております。

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、皆様の声を今後の安全輸送の推進に役立てたいと考え作成したものです。

皆様の率直なご意見、ご感想をお聞かせくださいますようお願い申し上げます。



東京モノレール株式会社
代表取締役社長
細川 明良

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は、人命救助を最優先に行動し、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. 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。

- ◆ 2015年度の輸送障害は1件、1000形車のブレーキが緩まないため一時運転見合わせとなり、お客さまには大変ご迷惑をお掛けしました。

【概要】浜松町駅発車後にブレーキが動作したため停止した。運転士は運転指令に報告して点検を行いました。ブレーキが緩まないため、運転指令の指示で強制的にブレーキを緩める処置を施したうえで、運転方式を変更して入庫させました。

【原因】速度計発電機用コネクタの固定金具を車体に取り付けているリベットが抜け落ちたことにより、コネクタを固定することができなくなり、走行中の振動によりコネクタが緩んで抜けかけていました。

【対策】車体へコネクタ固定を取り付けているリベットを、アルミ製からステンレス製に変更するとともにリベットを1本追加し補強を行いました。

(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。

- ◆ 2015年度のインシデント発生してありません。

(4) 行政指導等

- ◆ 2015年度の行政指導はありません。

4. 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。
- 社内要因、社外要因の事故リスクの減少と早期の対応を目指した取組みを進め運転事故、輸送障害の減少に努める。

(1) 安全確保のための取組み

◆ 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。

2015年度の、夏季異常時総合訓練は、7月3日の営業列車終了後に下り列車が大井競馬場前駅手前で大きな揺れを感知し停止したが、大井競馬場前駅の駅舎倒壊と天王洲アイル付近での桁損傷で前後に運転する事が出来ないため、全車両に搭載されている脱出シューターを使用して旅客救済を行うという想定で実施しました。

冬季異常時総合訓練は、11月27日の営業列車終了後に昭和島～整備場間にある海老取トンネルの避難経路について、今まで出された課題に対しての設備対策を講じたのでその現場確認を行いました。



〔平成 27 年 7 月訓練風景〕



〔平成 27 年 11 月訓練風景〕



◆ 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である運輸部長が主催し、安全統括管理者である取締役 技術・企画部長以下、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・企画部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、毎月 1 回、車両区、施設区及び電力指令室では事故防止会議を開催し、議論を深めるとともに併せて協力会社も含めた技術・企画部安全衛生会議を開催しています。同会議には安全統括管理者である取締役技術・企画部長をはじめ運転管理者（取締役運輸部長）技術管理者（技術・企画部担当部長）、及び各担当部・課長、各現場長と代理が出席しています。

◆ 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 2015 年 11 月 12 日に、外部講師を招き「基本動作は神の啓示」等についての講演を、グループ会社を含む全社員対象に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、現車を使用した応急処置訓練を実施しています。また、羽田空港国際線ビル駅には、お客さまの転落防止と車椅子での乗降がスムーズにできるよう導入した可動ステップの取扱訓練も定期的実施しています。また、毎年、操縦部門と応急処置部門の代表者を各班から選出して「運転技能競技会」を開催し競技することにより、運転士として安全意識の高揚や質の高い操縦技能について、区全体へ水平展開することを目的として実施しています。



〔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。

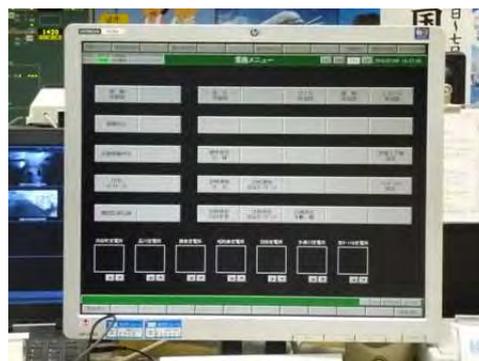
2015年度は、4名が学科教習を終了し、2016年秋の免許取得に向け現在異常時における処置訓練と運転技能の教習中です。



〔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の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で定期的に運転整理の研究やシステムの入力訓練を行っています。また、指令員のレベルアップを図るため、JR 東日本総合研修センターで開催される研修を計画的に受講しています。



〔運転指令室、電力指令室シミュレーション訓練装置〕

◆ 技術・企画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、それぞれ担当する施設（転てつ器・信号・可動安全柵）、車両故障の異常時対応訓練や取扱い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。

(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。

◆ 可動安全柵と可動ステップ

列車とホームの間に可動安全柵を全駅に設けています。また、羽田空港国際線ビ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、各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安全柵と可動ステップの訓練設備を設け、車両と可動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

平成元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、一部では車齢 27 年を超える車両であるため、1 編成を 10000 形車両に置換えました。これにより 10000 形車両の保有数は 4 編成になりました。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。

◆デッドマン装置の改良

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て非常ブレーキが動作することにより列車を停止させるとともに、列車無線装置より警報を発信して運転指令室に通報する装置です。2010 年度から従来の力行(加速)位置のみに限定していた動作範囲から、緩め・一部のブレーキ位置にも動作範囲を拡大することにより、安全性の向上を図っています。

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、非常ブレーキが動作する



◆前方監視システムの開発

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を目指して開発に取り組んでいます。



〔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

風向風速計については昭和島構内と空港地区の 2 箇所を設置しています。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。



〔地震計・風向風速計〕

〔緊急地震速報受信装置〕

◆ コンクリート支柱耐震補強対策の推進

当社の設備は関東大震災クラスの地震に対しては十分な耐震性を有していますが、平成7年に発生した阪神淡路大震災及び中越地震を踏まえ平成8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平成25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、平成27年度末日現在、支柱耐震補強工事の97%が終了しています。残る工事についても順次進め平成28年度までに100%完了とします。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。引き続きトンネル等の構造物や建物についての耐震補強工事を実施して行きます。



〔支柱耐震補強工事前〕



〔支柱耐震補強工事後〕



〔天王洲アイル駅耐震補強工事前〕



〔天王洲アイル駅耐震補強工事後〕

◆ 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、空港地区にはおいては避難場所経路を表示しています。



〔浜松町駅ホーム階〕



〔浜松町駅地上階〕

◆ 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。

2015年度は延長 175m の更新を実施し、2016年度は更に 150m の更新を計画しています。



〔電車線更新〕

◆ 変電所機器・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の機器や、駅の案内放送用の機器などについても、順次更新を進めています。

2015年度は車庫内転てつ器の制御配電盤や駅放送設備の更新を実施し、2016年度も変電所の制御装置の更新の他、駅の監視カメラの更新を予定しています。



〔車庫内転てつ器制御配電盤〕

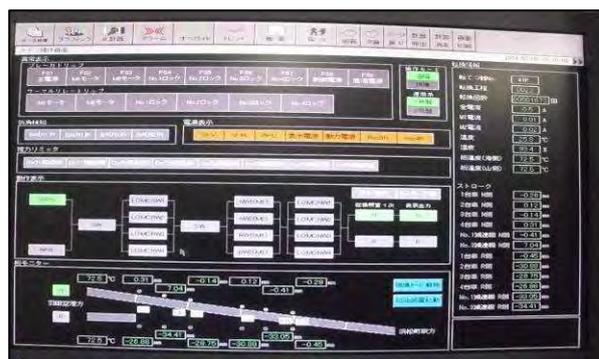


〔駅放送装置〕

◆ 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ビル駅、羽田空港第2ビル駅の主要ポイント4基について動作状態の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、設備の更新に併せて、更に高機能なものを導入しました。



〔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、平成24年度から順次、非常用脱出シューターの搭載を進めており、平成28年6月に保有する全編成への搭載を完了しました。また、平成25年度に、昭和島基地内に専用の訓練設備を設置し、乗務員や技術系全社員に対する定期的な取扱い訓練を行っています。

◆ 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。

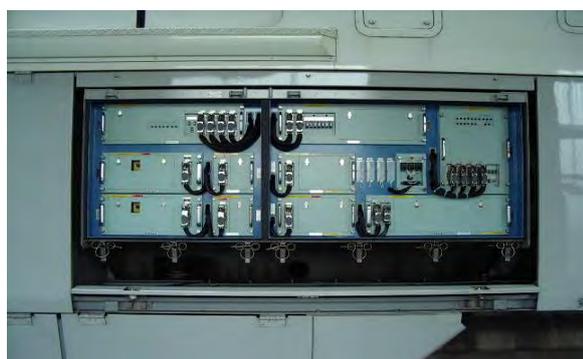
月検査・・・3カ月を超えない期間ごとに、電車の状態及び機能について在姿状態で検査を行なっています。

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更新、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〕

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	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)	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・企画部担当部長)	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、この会議で事故等の報告・分析・集計をもとに再発防止策などの意見交換を行い、安全対策の審議決定を行っています。また、安全に関する安全5ヵ年計画などの策定も、同委員会において審議決定し、全社員に共有化を図り会社施策に反映しています。

◆ 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

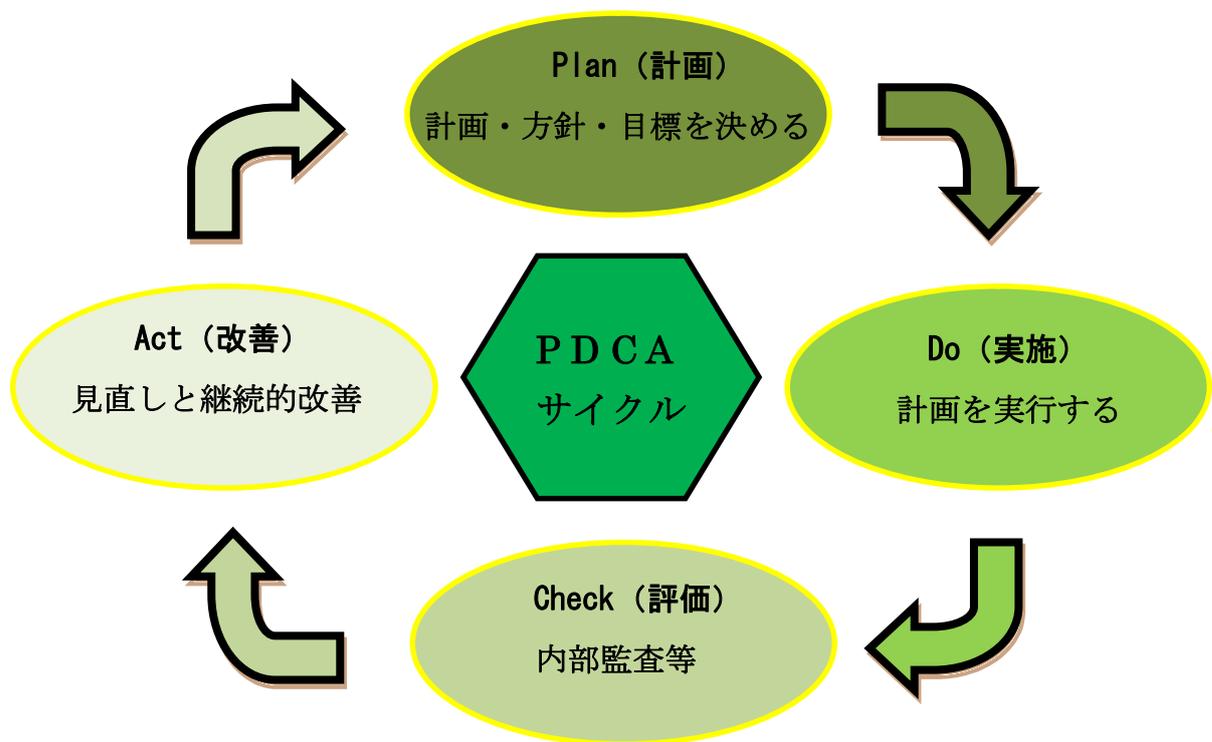
夏季輸送安全総点検、年末年始輸送安全総点検実施時の年2回、社長をはじめとする会社幹部による職場巡視を実施し、社員との意見交換を通じて安全管理の状況を確認しています。



[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PDC A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に報告し、随時見直し改善を行っています。



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

◆ 羽田空港国際線ビル駅

羽田空港国際線ビル駅は、東京国際空港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安全快適な駅としてご利用いただいております。



〔羽田空港国際線ビル駅3階改札口から出発ロビー〕

◆ 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が開いている状態であることをお知らせするための「ドア開閉音」、「ドア開口部床識別色（黄色）」と車内段差部床の注意表示の使用、耳の不自由なお客さまにドアが開閉時に点滅する「扉開閉灯」の設置、また、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。



〔ドア開閉色別表示〕



〔スタンションポール(橙色)〕



〔ドア開口部床識別色と車内段差部床の注意表示（黄色）〕

◆ バリアフリー対応設備の設置

浜松町駅では3階コンコースから乗車ホームへと、降車ホームから3階コンコースへのエレベーターを設置しているほか、3階コンコースから1階へのエレベーター、南口改札前の荷物用コンベアーなどを設置しています。また、浜松町駅降車ホームには全降車口に、車両とホームの隙間を縮小するためのスロープを設置して、大きな荷物をお持ちのお客さまや小さなお子さまでも、安全・スムーズな降車ができるようにしています。



〔5階降車ホームスロープ〕



〔5階乗車ホームエレベーター〕



〔浜松町駅1階エレベーター（北口）〕



〔3階エレベーター（中央口）〕

◆ 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2級」の資格取得を2005年度より行っています。2015年度末日現在187名が取得しており、今後も資格取得を進めてまいります。

◆ サービスマネージャー

サービスマネージャーは、外国からのお客さまやご旅行に不慣れなお客さま、ご高齢なお客さまなどに対し、駅構内を巡回しながらご案内業務を専門に行います。常におもてなしの心で、お客さまに積極的にお声を掛けてご高齢のお客さまやお身体の不自由なお客さまはもとより、すべてのお客さまにご満足いただけるサービスの提供を目指します。

サービスマネージャーは全員が「サービス介助士2級」の資格認定と「普通救命講習」を受講しております。

◆ モノレールアテンダント

羽田空港国際線ビル駅、羽田空港第1ビル駅、羽田空港第2ビル駅のきっぷうりばにて、きっぷの購入方法や乗換えなどのご案内、ホームにて到着列車のご案内などを行っております。何かお困りの事がございましたら、どうぞお尋ねください。

◆ 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。



〔羽田空港国際線ビル駅〕

(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。

設置駅：浜松町駅・羽田空港国際線ビル駅

羽田空港第1ビル駅、羽田空港第2ビル駅



〔非常停止ボタン〕

◆ 可動安全柵

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、ホームに列車がいる・いないにかかわらず、無理に可動安全柵を開閉しないようにお願いします。



〔浜松町駅可動安全柵〕

◆ ホーム下の落とし物

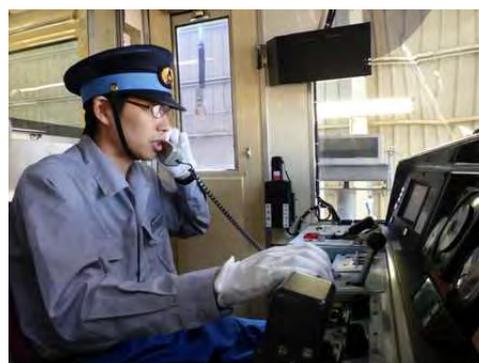
モノレールは他の鉄道と設備・構造が違いますので、落とし物には十分注意してください。ホーム下に落とし物をされた場合は係員にお申し出ください。また、落とし物を拾得する場合は列車を停止させてから行います。この準備のため、お時間がかかりますのでご了承ください。

<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、急停車のときにベビーカーが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。

◆ 非常通報装置

各車両には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。



[車内非常通報装置]

緊急時にこの赤いボタンを押すと運転士と通話ができます

(3) 沿線で工事を行う皆さまへの

東京モノレール沿線において近接工事を行う事業者さまには、事前に打合せをお願いし、モノレール車両との距離等についてご理解をいただき、列車の運転に支障する工事については、当日の営業運転終了後に作業を行うようお願いしています。また、沿線の道路管理者及び所轄警察署に対しては、事故防止の協力要請をお願いしています。

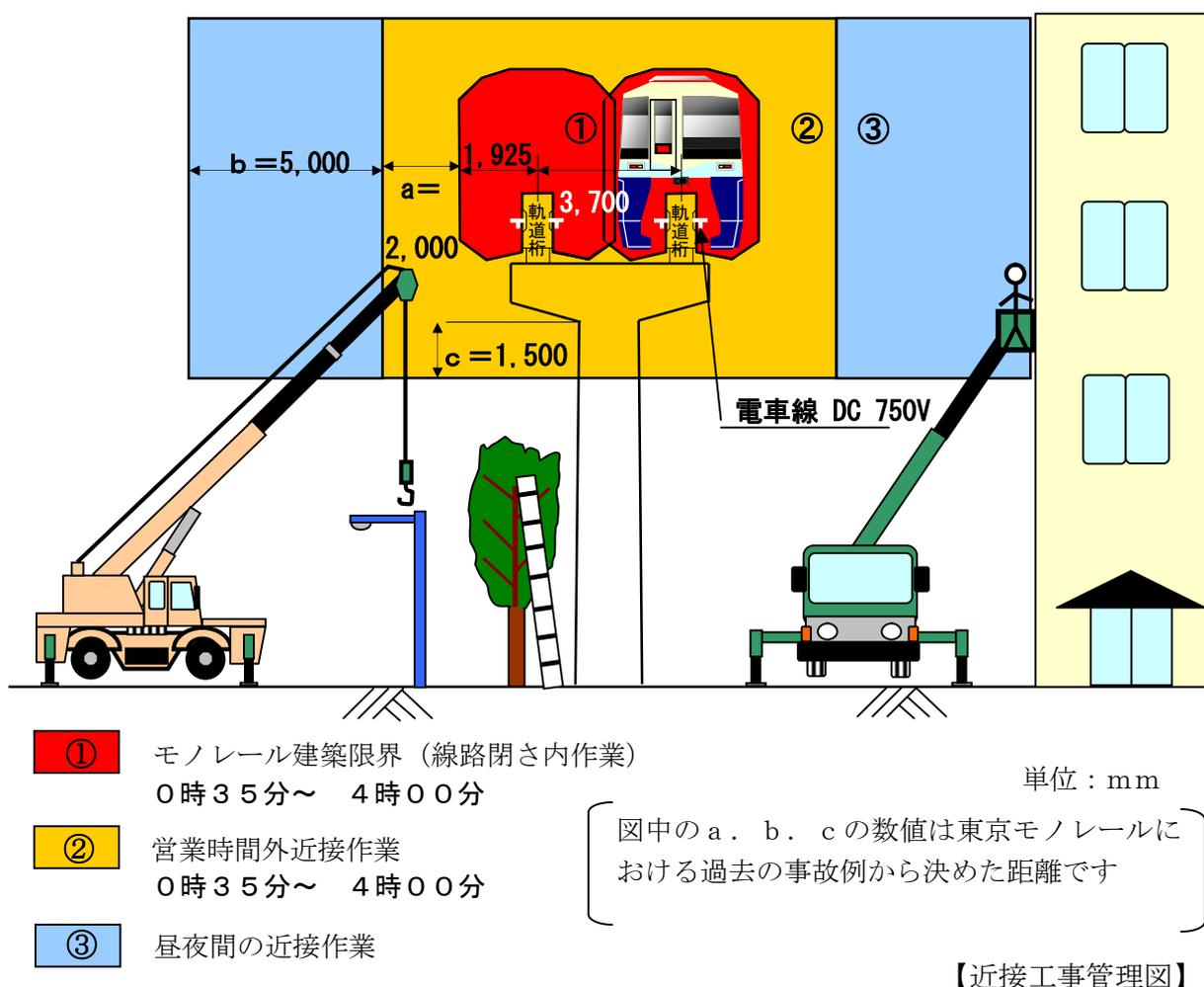
－連絡先－

東京モノレール(株) 技術・企画部 (工務) TEL 03-5470-3844

東京都港区浜松町2-4-12 (モノレール浜松町駅ビル4階)

(土・日祝祭日 (緊急の場合) : 東京モノレール(株) 施設区

TEL 03-3764-2281



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 03-3374-4303

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/>



〔天王洲アイル駅付近〕



〔羽田空港国際線ビル駅付近〕