２０２６
安全報告書



東京モノレール株式会社

TOKYO MONORAIL

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
　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みます
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

－ 目 次 －

1 ご利用の皆さまへ……3

2 安全に関する基本的な考え方……4

3 安全管理体制と方法……5

4 事故の発生状況……8

5 輸送の安全確保のための取組みと設備投資……9

6 ご利用のお客さまへのお知らせとお願い……19

7 ご連絡先……24

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。
東京モノレールは、都心（浜松町駅）と羽田空港を結ぶ跨座式モノレールとして、日々多くのお客さま、地域社会の皆さまのご支援を賜り、2025年度は43,660千人のお客さまにご利用いただきました。

昨年度は、当社線の魅力をより多くのお客さまに親しんでいただくため、路線愛称を「東京パノラマライン」といたしました。都心から羽田空港へ向かう道中では、東京湾岸エリアの景観、運河、空港へと近づく高揚感など、東京モノレールならではの車窓をお楽しみいただけます。この愛称には、移動手段としての利便性に加え、東京のまちと空をつなぐ路線としての魅力を、これまで以上に感じていただきたいという思いを込めております。

一方で、鉄道事業者にとって最も重要な使命は、いかなる時も安全を最優先に、お客さまに安心してご利用いただける輸送サービスを提供することです。当社は、モノレール事業のパイオニアとしての誇りと責任を胸に、これまで築いてきた安全の基盤をさらに強固なものとし、設備の維持管理、社員教育、異常時対応力の向上など、安全・安定輸送の確保に向けた取組みを継続してまいります。また、お客さまに安全安定輸送を提供するため、社員一人ひとりが安全に対する感度を高め、基本動作を徹底し、日々の業務に真摯に取り組んでまいります。これからも、空港アクセス路線としての使命を果たすとともに、「東京パノラマライン」として、皆さまに選ばれ、親しまれる路線を目指してまいります。

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、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。皆さまの率直なご意見、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
宮田　久嗣

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、発生時は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。

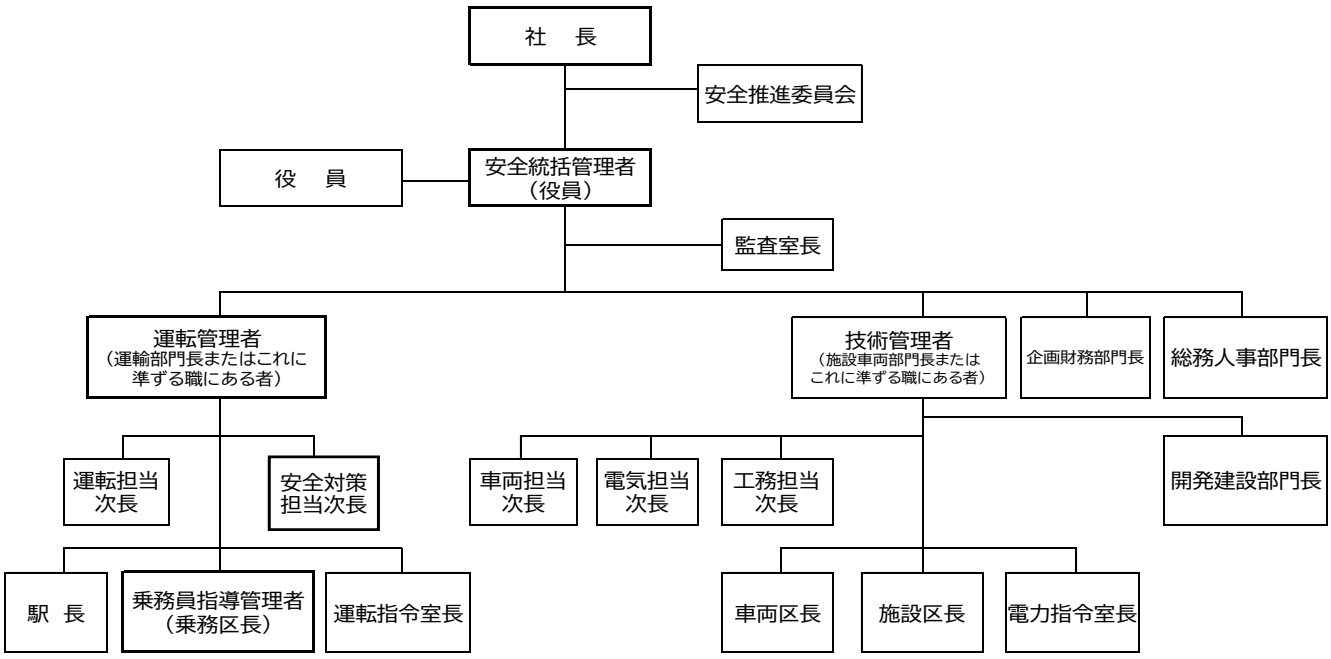
（7）常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

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、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 （運輸部門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 （施設車両部門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。

◆安全キャラバン

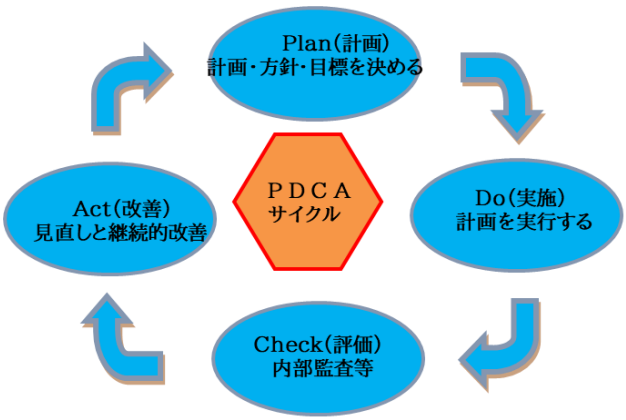
安全管理規程の実施状況の検証として運輸営業本部では四半期に一度、技術本部では2ヵ月に1度現場巡視を行い、　安全管理規程に関する事項の実施状況の確認をしています。

◆安全監査（内部監査）

運輸安全マネジメント内部監査員研修を受講した社員を内部監査員に指定し、年に一度本社部門及び現業部門を対象に安全に係る事項について内部監査を行っています。

（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。

2025年度、輸送障害は3件発生し、その内3件が当社に起因するものであり、一時運転見合せおよび列車に遅れが生じたことにより、お客さまには大変ご迷惑をおかけいたしました。

＜発生事象＞

①2025年9月5日　無線設備不具合による運転見合わせ
　列車遅延100本、最大遅延32分

②2026年1月7日　車両不具合に伴う安全確認による運転見合わせ
　運休20本、列車遅延75本、最大遅延41分

③2026年2月10日　羽田空港第3ターミナル駅可動ステップ故障による運転見合わせ
　運休16本、列車遅延46本、最大遅延42分

（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をいいます。

◆2025年度のインシデントはありません。

（4）行政指導等

◆2025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

（1）東京モノレール安全計画

当社では安全重点施策「安全5カ年計画」を定めて取組んでいます。

2024年度～2028年度の5カ年の目標
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：2019年度比)
「自然災害」の激甚化・頻発化に伴う対応力の向上
想定外を想像し想定内を拡げる
～仕事の本質、機器のしくみを理解するとともに、仕事の目的、
ルールの成り立ちを考え「気づき」を増やし、想定内の幅を拡げる～





（2）安全確保のための取り組み

◆ 初動対応訓練の実施

異常発生時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一元化して共有され、作業が円滑に進捗することが重要となり、異常発生時における初動対応が決め手となることから年2回の初動対応訓練を実施しています。



〔本社対策本部〕

◆ 異常時総合訓練の実施

毎年2回、営業列車終了後に本線を使用し、大規模な事故や輸送障害発生を想定して、各部門の社員が参加する異常時総合訓練を実施しています。

2025年度の夏季異常時総合訓練は、飛来物と衝撃した想定で、流通センター駅～昭和島駅間に停止した列車を縦取りブリッジにより救済する訓練を実施しました。

冬季異常時総合訓練は、首都圏大規模停電が発生したことを想定し、昭和島駅～整備場駅間の海老取トンネル内に停止した列車から非常用脱出シューターによりトンネル内に降車誘導する訓練を実施しました。



＜夏季異常時総合訓練＞



＜冬季異常時総合訓練＞

◆ 自衛消防訓練の実施

昭和島総合センターにて、大森警察署と合同で自衛消防訓練を実施しました。昭和島総合センター内および協力会社が参加し、119番通報訓練、消火器を使用した初期消火訓練を実施しました。



〔119 番通報訓練〕



〔初期消火訓練〕

◆ 運輸営業安全分科会の開催

運輸営業本部では毎月1回「運輸営業安全分科会」を開催しています。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、各職場からのヒヤリ・ハットの共有や事象の再発防止、未然防止について議論を行っています。

◆ 技術本部事故防止会議・安全衛生会議等の開催

技術本部では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、技術本部長が主催し、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「技術本部安全衛生会議」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。

◆ 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2009年度より外部講師を招き、安全講演会を開催しています。2025年度は「ことばの力〈言語技術教育〉から学ぶ安全」をテーマに、東日本旅客鉄道株式会社の取り組みをグループ会社を含む全社員を対象にご講演いただきました。

◆ 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。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。

2025年度は、2名が教習を修了し、単独乗務を開始しております。

◆ 技術本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。

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。



〔教育用転てつ器〕



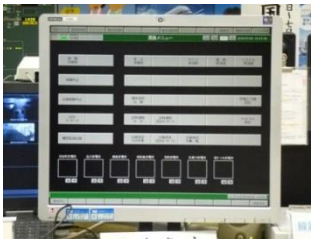
〔教育用軌道桁〕

◆ 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います。



〔運行管理装置用訓練装置〕



〔電力管理装置用訓練装置〕

（3）安全に関係する設備投資

◆ 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。

現在、地上設備の更新を進めており、2027年度の完成を予定しています。

◆ 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り出し、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により、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形車両への置き換えを進めており、2025年度末で10000形車両の保有数は8編成となっています。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り付けたカメラで撮影した映像を、汎用の通信回線を通じて地上の施設区及び本社の技術担当部署に配信するシステムで、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

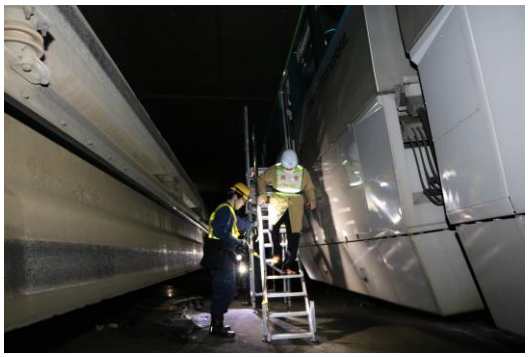
事故やインシデント等が発生した場合の原因究明に有効な情報を記録することを目的として、全編成に運転状況記録装置を設置しています。

◆ 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

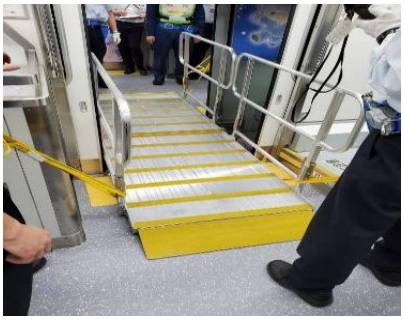
海老取トンネル内（昭和島駅～整備場駅間）及び浜松町駅手前に列車が停車した場合に、安全かつ迅速にお客さまを救済できるようスロープ付きの非常ハシゴを配備しています。




〔スロープ付き非常ハシゴ〕

◆ 改良型横取りブリッジの導入

従来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いただくことが出来なかったことから、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各駅に配備しました。

〔改良型横取りブリッジ〕

◆ 非常用脱出シューター

駅間に停車した列車から地上に降下することができるよう、全編成に非常用脱出シューターを搭載しています。シューターの内部はらせん状の構造になっているため、ゆっくりと降下することができます。




〔過去の異常時総合訓練で降下した際の様子〕

◆ 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。

2025年度は本線電車線、延長2,000mの更新を実施し、2026年度は更に1,500m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。2025年度は配電室の　配電盤の更新を実施し、車両基地内各設備の電力の安定供給に万全を期しております。その他、トンネル内の排水ポンプ　設備についても更新を実施し、設備の機能維持に努めています。

2026年度は変電所受電設備の更新を予定しています。



〔昭和島保安電源室更新実施〕



〔変電所受電設備更新予定〕

◆ 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2ターミナル駅の主要ポイント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。

2025年度から2028年度にかけて順次更新を計画しており、より高機能なシステムを導入することで更なる監視機能の強化、保守効率の向上を図ります。



〔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箇所に設置しています。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。

◆ 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。

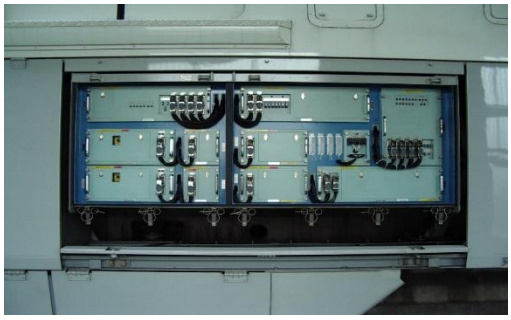
月　検　査・・・３カ月を超えない期間ごとに、電車の状態及び機能について在姿状態で検査を行っています。

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。



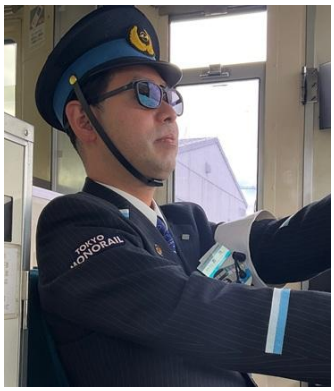
〔ATC/TD 装置〕



〔補助電源装置〕

◆ 運転士用保護メガネ（偏光サングラス）の導入

運転士の視認性向上および疲労軽減による更なる安全性の向上を目的として、2025年8月から着用試行を実施し、試行によって効果が確認できたため2025年11月に運転士用保護メガネ（偏光サングラス）を導入しました。



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のお知らせ

◆ 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階改札口から望む出発ロビー・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」と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)〕

◆ 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年度より行っており、全社員の資格取得を目標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、積極的なお声かけを行い、常におもてなしの気持ちを持ったご案内や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。

ほぼすべての駅社員は「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、乗務員が適切に取り扱えるよう普通救命講習を都度、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)〕

（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ください。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お願いします。







◆ ホーム下への落し物

モノレールは他の鉄道と設備・構造が異なりますので、ホーム下への落し物には十分ご注意ください。ホーム下へ落し物をされた場合は、危険ですので絶対に線路内へは立入らず、当社係員までお申し出ください。また、列車の運行が全て終了次第拾得作業を行うため、お客さまにお渡しできるまでには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＞

◆ 車内の設備

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のストッパーの無いお手荷物につきましては、車内に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。



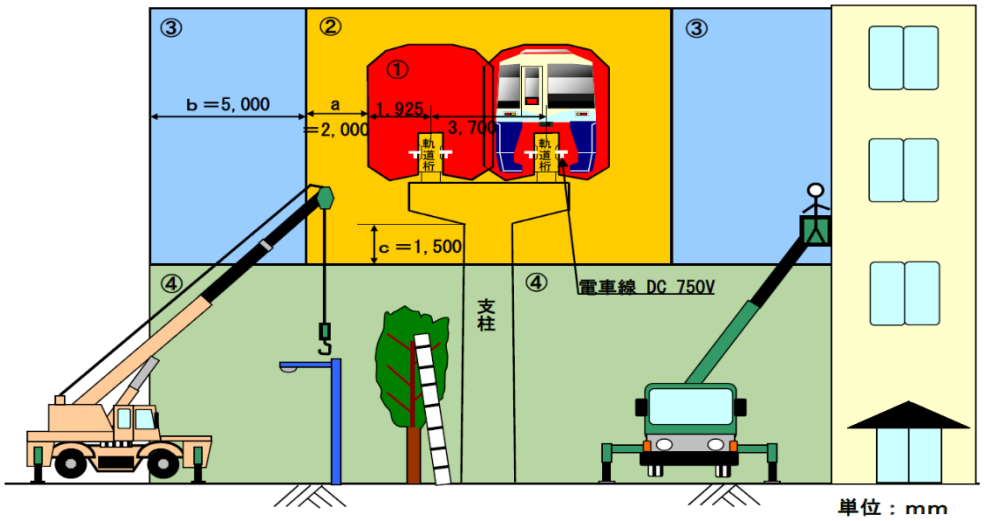
〔非常通報装置〕

(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、浜松町駅～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。

このため、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。



※作業可能時間については列車の運行状況等により

	① 線路閉さ作業（原則作業不可範囲）	0時35分～4時00分
	② 線路閉さ時間内近接作業（営業時間外）	0時35分～4時00分
	③ 近接作業	
	④ 一般作業	

－連絡先－
東京モノレール㈱　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
(受付時間:平日9:30～12:00、13:00～16:30)

7 ご連絡先

安全報告書へのご感想、当社の安全への取組みに対するご意見をお寄せください。

東京モノレールお客さまセンター

TEL　050－2016－1640

全日　10:00～17:00

https://www.tokyo-monorail.co.jp/



2026年9月発行