

# 安全報告書2015



多摩都市モノレール株式会社  
Tokyo Tama Intercity Monorail Co.,Ltd.

---

# 安全報告書

---

## 目次

1	「安全報告書2015」の発行にあたって ～お客様をはじめ地域の皆様へ～ -----	1
2	安全に関する基本的な方針 -----	2
3	安全管理体制 -----	4
4	事故等の発生状況 -----	6
5	輸送の安全確保のための取組 -----	7
6	お客様・沿線の皆様との連携・協力 -----	24
7	ご連絡先 -----	28

---

# 1 「安全報告書2015」の発行にあたって ～お客様をはじめ地域の皆様へ～

いつも多摩都市モノレールをご利用いただき、誠にありがとうございます。

おかげさまをもちまして、当社は多摩地域を南北に結ぶ公共交通機関として、平成10年11月27日の開業以来、多くの方々のご支援を賜り、今では年間延べ4,738万人、一日平均乗客数は12万9,820人のお客様にご利用いただくまでに成長しました。日頃より、当社線をご利用いただいているお客様、沿線地域をはじめとする支援者の皆様のご理解・ご協力に、あらためて深く感謝申し上げます。

さて、本報告書は軌道法の規定に基づき、平成26年度に実施した輸送の安全確保のための当社の取組や安全の実態について、ご利用いただいているお客様や沿線の皆様に広くご理解いただくために作成したものです。

当社では安全を第一に安心・快適な輸送を社員一丸となって推進しております。平成26年度はこれまでの安全施策を礎に、輸送の生命である安全の確保に取り組んでまいりました。具体的には、東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据えた消防・警察等と連携したテロ対策訓練や、沿線で進む大規模開発を踏まえ作業中のクレーンが軌道桁に傾きかかったことを想定した異常時訓練を実施しました。また、雪害対策として、平成25年度に設置した上り勾配の鋼軌道桁における凍結防止ヒーターを増設したほか、車載式の凍結防止剤散布装置を独自に開発し試験的に運用しました。さらに、施設・車両の安全性の向上を目的として、可動式安全柵やVVVFインバータ制御装置のオーバーホールなどの予防保全を引き続き実施しました。

これからも皆様の声を、安全輸送のより一層の充実に役立ててまいります。率直なご意見や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。



平成27年7月

多摩都市モノレール株式会社  
代表取締役社長 河島 均

## 2 安全に関する基本的な方針

平成26年度は、以下の方針に基づき輸送の安全確保に取り組みました。

### (1) 安全行動規範

当社の経営理念の第一は、安全の確保です。安全に関する基本的な方針として、社長以下全社員の行動規範を次のように掲げ、周知・徹底の上、全社員一丸となって実践しています。

- ①安全の確保は輸送の生命である。
- ②法令及び規程の遵守は安全の基礎である。
- ③執務の厳正は安全の要件である。
- ④業務に当たっては、関係者との連絡を緊密にし、打ち合わせを正確にし、かつ相互に協力をしなければならない。
- 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、すみやかに安全適切な処置をとる。
- ⑥情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- ⑦常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

### (2) 安全方針と重点目標

安全行動規範をより社員の身近なものとし、その趣旨を一層徹底させるため、安全方針と重点目標を次のとおり定め、各職場に掲示しています。

<p>多摩都市モノレール 安全方針</p>	<p>多摩都市モノレールは、以下の方針により、安全・正確・快適な輸送サービスを提供し、地域の発展に貢献する。</p> <ol style="list-style-type: none"><li>一 安全は、すべてに優先する。</li><li>二 法令・規則を遵守する。</li><li>三 情報は、漏れなく迅速、正確に伝える。</li><li>四 常に問題意識を持ち、改善に努める。</li></ol>
<p>重点目標</p>	<p>ヒューマンエラーによる事故をゼロとする。</p>

### (3) 安全重点施策

安全方針及び重点目標に基づき、安全重点施策を定めています。平成 26 年度は、以下の四つを施策の柱として、輸送の安全（7 ページ以降）に取り組みました。

#### 1 運輸管理体制の充実・強化

- ❑ 会社を挙げたリスクアセスメントの着実な推進
- ❑ 輸送の安全に関する教育や訓練の充実
- ❑ 災害や異常時に備えた危機管理体制の強化
- ❑ 内部監査によるダブルチェック機能の発揮

#### 2 施設や車両の安全性の確保

- ❑ 計画的かつ効率的な修繕及び予防保全の実施
- ❑ 乗降客増加に対応した駅施設の改良
- ❑ 災害や異常時に備えた施設づくり

#### 3 ヒューマンエラーの防止

- ❑ 個別のインシデントやヒヤリハットの総括的な分析とフィードバック
- ❑ ヒューマンエラー防止のための設備投資の実施
- ❑ 社員のメンタルヘルス及び良好な職場環境の推進

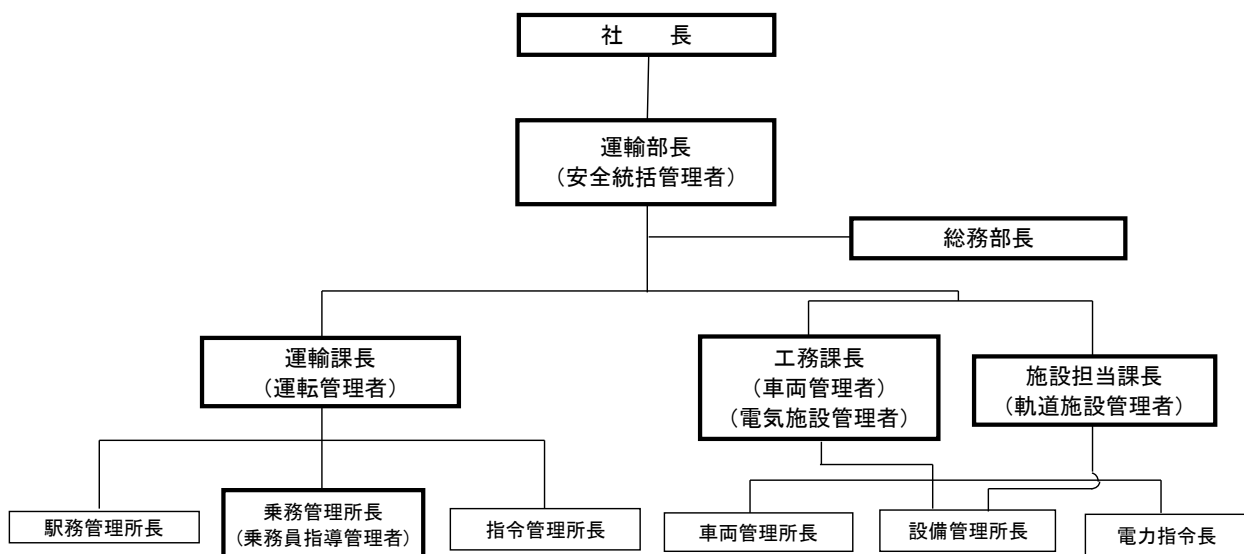
#### 4 お客様と協働した安全づくり

- ❑ 安全に係る取組の積極的発信
- ❑ 安全啓発活動の実施

# 3 安全管理体制

## (1) 安全管理体制

平成18年10月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ました。各責任者の責務を明確にし、それぞれが安全確保のための役割を担っています。



役 職	役 割
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
運輸部長 (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。
運輸課長 (運転管理者)	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。
乗務管理所長 (乗務員指導管理者)	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。
工務課長 (車両管理者) (電気施設管理者)	安全統括管理者の指揮の下、車両、電気施設に関する事項を統括する。
施設担当課長 (軌道施設管理者)	安全統括管理者の指揮の下、軌道施設に関する事項を統括する。
総務部長	輸送の安全の確保に必要な設備投資、人事、財務に関する事項を統括する。

## (2) 安全マネジメント体制の推進

### ・安全管理委員会

平成 18 年 10 月に、社長を委員長とする安全管理委員会を設置し、安全管理規程に定めた方針の徹底と運用の適正を図っています。

### ・安全管理幹事会

安全管理委員会の下に、管理職等で組織する安全管理幹事会を設置し、毎月 1 度定期的に開催し、事故につながるおそれのある事象についての分析及び対応策を検討・立案しています。

## (3) 運輸安全マネジメント体制の継続的な見直しと改善

### ・運輸安全マネジメント内部監査

当社では、毎年運輸安全マネジメント内部監査を実施しています。これは安全管理体制が適切に機能しているか、課題や問題点を自己評価するために行っているものです。内部監査の結果、指摘された事項は、関係部署が是正・予防措置を講じます。

## 4 事故等の発生状況

### (1) 鉄道運転事故

多摩都市モノレールでは、平成 10 年 11 月の上北台－立川北間の開業（I 期開業）以来、運転無事故を継続しており、死傷事故等に関わる重大事故は発生していません。

### (2) 輸送障害（30 分以上の遅延又は運休）

平成 26 年度の輸送障害は 3 件でした。内訳は自然災害 1 件（降雪 1 件）及び設備障害 1 件（信号保安設備故障）、その他 1 件（線路内立ち入り）です。

なお、過去 5 年間の輸送障害件数の推移については、下表のとおりです。

年度 内容	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度
自然災害	0	4	4	3	1
設備障害	0	0	4	1	1
事 故	0	0	0	0	0
そ の 他	1	1	0	0	1
計	1	5	8	4	3

### (3) インシデント（事故の兆候）

多摩都市モノレールでは平成 10 年 11 月の I 期開業以来、国土交通省へのインシデント報告はありません。

### (4) 行政指導等

平成 23 年 5 月 24 日に関東運輸局による運輸安全マネジメント評価がありました。同局から助言をいただき、各種取組に反映しています。

また、平成 23 年 10 月 3 日から 5 日にかけて実施された国土交通省、関東運輸局及び東京都による保安監査の結果について、行政指導がありました。指摘された事項は、直ちに措置を講じ、関東運輸局及び東京都にその状況を報告しています。



## 5 輸送の安全確保のための取組

### (1) 安全確保のための設備投資等

当社では、毎年、設備の安全性の向上や維持・保全のための設備投資及び修繕を行っています。平成26年度は、可動式安全柵のオーバーホールに1億4,100万円、工作車（工事用車両）の更新に1億1,800万円、車両モニター装置の更新に5,000万円など、5億800万円を設備投資に充て、修繕費を合わせると総額で約12億円を安全確保のための費用に充てました。

### (2) 安全重点施策の推進

#### 1 運輸管理体制の充実・強化

##### □ 会社を挙げたリスクアセスメントの着実な推進

##### ・ 経営層による職場巡視

夏季及び年末年始の輸送の安全総点検や年頭訓示の際、全国安全週間期間中などに、社長や安全統括管理者など役員が現場実施部門を巡視し、各職場の社員等との意見交換を通じて、安全の管理状況を確認しています。

##### 安全統括管理者による職場巡視



##### 経営層との意見交換会



## □ 輸送の安全に関する教育や訓練の充実

### ・ 「輸送の安全講演会」の開催

ヒヤリ・ハット情報の収集を進めるために、九州旅客鉄道(株)・青柳代表取締役社長を講師としてお招きし、安全講演会を開催しました。安全管理におけるヒヤリ・ハット情報の重要性と活用法について実例を伺い、社員全体の安全意識を高めることができました。



### ・ 異常時対応訓練の実施

毎年、運転事故・自然災害・テロ等を想定した訓練を実施しています。平成26年度は、以下の訓練を実施しました。

- 1) 東京オリンピック・パラリンピック開催を見据え、消防・警察・DMAT<sup>(注1)</sup>等と連携したNBCテロ<sup>(注2)</sup>訓練を実施しました。

(参加者：約150名)

#### 関係機関との合同訓練の様子



注1：災害派遣医療チーム Disaster Medical Assistance Teamの頭文字をとってDMAT（ディーマット）という。

注2：核物質、生物剤又は化学剤若しくはこれらを使用する兵器を用いた大量殺傷型のテロのこと

- 2) 沿線で作業中のクレーン車が軌道桁に傾きかかったことを想定し、平常時と反対の方向に運転する訓練を実施しました。

## □災害や異常時に備えた危機管理体制の強化

### ・事業継続計画（BCP）の詳細検討

平成 25 年度に社員のチームによってまとめた震災計画に基づき、平成 26 年度は、施設備品と備蓄食糧等の充実を図り運用の基礎づくりを行いました。また、新型インフルエンザ等対策として新たに高機能マスクや感染症防護対策キットなどの備品を購入し、感染拡大時に備えました。

## □内部監査によるダブルチェック機能の発揮

### ・運輸安全マネジメント内部監査の実施

平成 26 年度は運輸安全マネジメント体制の確認、過去に実施した内部監査時に改善を推奨した事項について、その後の対応状況を評価しました。

また、内部監査要員も計画的に養成しています。平成 26 年度は、公益財団法人鉄道総合技術研究所が主催する研修に 5 名が参加し、年度末時点で 30 名が所定のカリキュラムを修了しています。

## 2 施設や車両の安全性の確保

## □計画的かつ効率的な修繕及び予防保全の実施

### ・オーバーホールの実施

平成 24 年度から実施している可動式安全柵（ホームドア）のオーバーホールについては全 19 駅で施工完了しました。

また、車両モーターの V V V F インバータ制御装置のオーバーホールを継続実施しています。（平成 26 年度 4 編成実施。平成 29 年度までに全編完了予定）

さらに、保安装置の A T O / A T C 等（19 ページ参照）のオーバーホールを開始しました。

（平成 26 年度 1 編成実施。平成 30 年度までに全編成完了予定）

### 可動式安全柵オーバーホール



### ・ 軌道設備の修繕・更新工事の実施

モノレールの安全な走行を支える軌道設備を常に健全な状態に維持するため、東京都と協力して、平成 26 年度は鋼軌道桁橋の塗装塗替えを 5 橋、PC 軌道桁の補修を 8 桁、分岐器の駆動装置更新を 1 箇所を実施しました。

鋼軌道桁塗装用足場設置状況

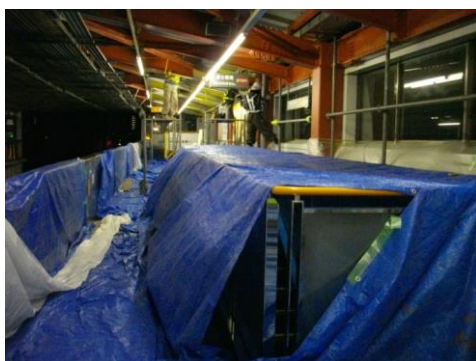


### ・ 駅舎修繕工事の実施

駅舎については、利用者及び駅舎下道路への安全を確保するために、駅舎本体・通路部の塗装や躯体の修繕工事を計画的に実施しています。

東京都と協力して、平成 26 年度は駅舎の塗装塗替えを 1 駅、外壁や軒天等の修繕を 9 駅で実施しました。

駅舎ホーム階 塗装塗替え作業状況



通路部軒天井修繕工事状況



## □ 乗降客増加に対応する駅施設の改良

### ・立飛駅駅舎改良工事の実施

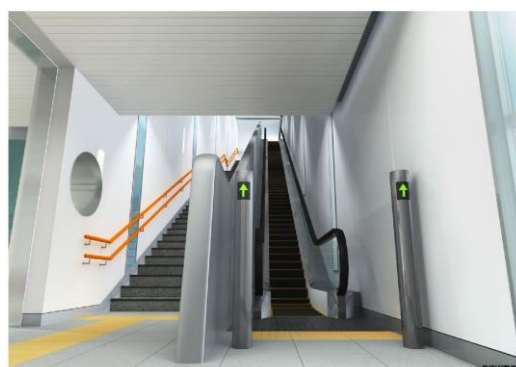
「(仮称)ららぽーと立川立飛」の建設に伴い駅舎改良工事に着手しました。南側改札口を新設し、開発エリアと直結したほか、混雑緩和のためエスカレータ・階段を増設し、ご利用いただくお客様の安全性を考慮した動線を確認し、多客にも対応できる安全な駅舎を目指します。

(平成27年9月完了予定)

### 昇降施設の増設



(イメージ)



(イメージ)

### 新設改札口



(イメージ)

## ❑ 災害や異常時に備えた施設づくり

### ・雪害対策への取組

降雪時には、圧雪された雪による軌道桁凍結により登坂不能が発生することがあります。

平成 26 年度は、上り勾配の急な鋼軌道桁に凍結防止用ヒーターを増設したほか、更なる対策として、営業列車に搭載可能な『車載式凍結防止剤散布装置』を試作し、効果確認実験を行いました。

### 凍結防止用ヒーター設置箇所



設置箇所

### 車載式凍結防止剤散布装置



凍結防止剤噴射ノズル

### 3 ヒューマンエラーの防止

#### □ 個別のインシデントやヒヤリ・ハットの総括的な分析とフィードバック

##### ・インシデント、ヒヤリ・ハット情報共有化及び業務改善

平成 20 年度から事故防止の取組の一つとして試行的に運用を開始し、平成 21 年度から本格運用を開始しました。「目安箱」と称している箱に投函されたヒヤリ・ハットシートの内容については、社内で公開を行い、集合教育や点呼時等、あらゆる場面で有効に活用しています。

寄せられた情報については、発生状況や原因等を分析し、日常業務やマニュアル等に潜む危険を掘り起こし改善することで、重大事故の未然防止に努めています。

#### 目安箱とヒヤリハットシート



ヒヤリ・ハットシート		別記様式第1号
【状況の概況】		
いつ	西暦 年 月 日 曜日 ( ) 時 分 天候 ( )	特記事項
どこで		
誰が	本人 他社員 その他 ( )	
何をしていた時		
概要		
* 特記事項とは、強風・濃霧・雷・ヒョウ・電撃等をいう。		
【原因】		
原因 (以下に○, 無ければその他へ記入)		
ア 考えられていなかった	イ 決められていなかった	ウ 覚えようとしなかった
エ 教育や訓練が少なかった	オ 正しい判断や行為に気づく機会が少い	カ 周囲の目立つ物に注意が向いていた
キ 気配により意識が朦朧であった	ク 他の作業に注意が向いていた	ケ 作業時間に遅れていた
コ 疲労を感じていた	サ 睡眠不足であった	シ 病気やケガをしていた
	ス 薬物等 (医薬品を含む) を使用していた	セ 集中している時間が長かった
	ソ 素早い意識の切替に対応できなかった	タ うわのそら状態で作業をしていた
	チ 眠っていた	ツ 類似する作業があり勘違いした
	テ 誤った判断や行為の方が効率的 (楽)	ト その他 ( )
対応策・方法		
その他意見		

##### ・「輸送の安全講演会」の開催（再掲：8 ページ参照）

#### □ 社員のメンタルヘルス及び良好な職場環境の推進

##### ・ストレスチェックの実施

安全な輸送には、社員の心身の健康も重要であるため、制度運用の義務化に先駆け、全社員にストレスチェックを実施しメンタルヘルスの不調の未然予防に取り組みました。

平成 26 年度は、メンタルヘルスの推進体制を強化するため、新たにメンタルヘルス推進担当者 6 名を養成し、現在、計 7 名の推進員が社員からの相談に対応しています。

## 4 お客様と協働した安全づくり

### □ 安全に係る取組の積極的発信

#### ・ 様々な媒体による情報発信

当社の安全への取組をお客様に広く知っていただくために、当社ホームページでお知らせすることに加え、平成26年度は安全報告書を沿線情報誌『TamaMono』に掲載しました。



### □ 安全啓発活動の実施

#### ・ 子供用パンフレットの作成・配付等

イラストやピクトグラムを交え、誰にでも分かりやすく工夫した子供用パンフレットをリニューアルして、平成26年11月に行われた車両基地まつりで、ながら歩きや駆け込み乗車を注意喚起するなど乗車マナーについて啓発しました。





## ・その他の取組

イベント等の開催に合わせ、安全や乗車マナーに関する啓発活動に取り組んでいます。平成26年度は、小学生の親子を対象とした一日駅長・一日運転士体験イベントや駅施設を活用した沿線小学生のバリアフリー体験を行いました。

また、乗務員で構成される「タマモノフレンズ」が沿線の幼稚園や保育園を訪問し、当社の取組や乗車マナーについてPRしました。

### 一日運転士体験



### バリアフリー体験



### 「タマモノフレンズ」の活動風景



### (3) 安全に関する施策や設備

#### 1 乗務員の安全対策

##### ・乗務員教育

当社では、「動力車操縦者運転免許に関する省令」に基づき国土交通大臣の指定を受けた鉄道会社の養成所に、運転士の養成を依頼しています。

約8か月間にわたる専門教育及び訓練の後、国家試験に合格すると動力車操縦者運転免許が交付されます。

また、フォローアップ教育として、免許取得後3年未満の者に対し定期的に教育を実施しています。

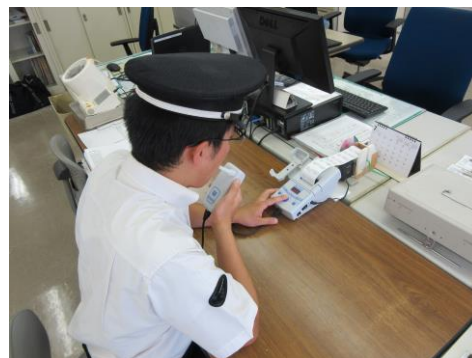
その他、全乗務員に対し月例教育や点呼時教育等を定期的実施しています。

##### ・アルコールチェック

平成20年4月から運転士の出勤点呼時に、アルコール検知器による呼気濃度測定を実施しています。乗務助役による測定結果の確認とともに、対面による出勤点呼を徹底しています。

また、平成21年11月から運営基地内で車両を運転する入換運転士に対しても、同様の測定・点呼を実施しています。

#### アルコール検知器による測定



## 2 安全のための設備（バリアフリー設備を含む）

### ・ 駅の設備

当社では開業時からお客様の転落事故を防止するため、全駅に可動式安全柵（ホームドア）を設置しています。安全柵は車両のドアと連動して開閉します。各駅の安全柵は指令管理所で監視され、故障やいたずらの状況もテレビモニターにより確認しています。

また、車椅子やベビーカーをご利用のお客様のためにモノレールとホームの間にはスロープを設置しているほか、お客様から申し出があった場合にはモノレールとホームの間に渡り板（持ち運び式）を設置します。

#### スロープ付乗降口 （各ホーム2箇所に設置）



#### ホーム監視カメラ・モニター



#### 渡り板



平成26年度は、『プラットホーム事故0（ゼロ）運動』を実施し、ホーム上での一層の安全向上のため、安全設備の周知や改善を行いました。ホーム接近時に「ホームドアから離れてお待ちください。」という注意を促すアナウンスの増設やホームドアへ注意喚起のラッピングを貼付するとともに、非常停止押ボタン及びインターホンの位置を明確化しました。

#### ホームドアラッピングと非常停止押ボタン等の明確化



・ A E D（自動体外式除細動器）の設置

平成 18 年から、A E D（自動体外式除細動器）の設置を開始し、平成 25 年度には全駅に設置を完了しています。

A E D（自動体外式除細動器）



・ 車両の設備

「公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドライン」（平成 19 年 7 月国土交通省）に基づき、車いすスペース部のつり革及び車両の一部床面の塗色変更等を実施しています。



A つり革（優先席部）

優先席部のつり革を識別できる色（黄色）とし、他のスペースのつり革よりも長めのつり革を採用しています。

B 車いすスペース部

車いすスペース部を明確化するため床色を変更しています。

C 乗降口部

乗降口端部の床面は周囲の床面とのコントラストを確保し、識別できる色（黄色）とし、更に滑りにくい素材を使用しています。

#### ・ A T C、 A T O装置

多摩都市モノレールの車両には、列車の安全運行の基本となる車内信号機式 A T C装置を開業時から設置しています。

また、A T O装置を中心とするコンピュータシステムにより駅間の自動運転を行い、安全な運行に万全を期しています。

#### **A T C装置 (Automatic Train Control 自動列車制御装置)**

前方の列車に接近した場合やあらかじめ定められた制限速度を超えた場合、自動的にブレーキがかかることによって列車の速度を制御する装置です。当社では走行可能な速度を信号として速度計に表示させることによって安全性を高めています。

#### **A T O装置 (Automatic Train Operation 自動列車運転装置)**

駅間の自動運転を行う装置で、駅出発の加速制御、駅間での一定速度制御、駅所定位置へ自動的に減速・停止する駅停止制御を行います。

### 3 鉄道テロ対策

当社では、様々な鉄道テロ対策に取り組んでいます。

#### ・不審物の発見等に関するご協力のお願ひ放送等

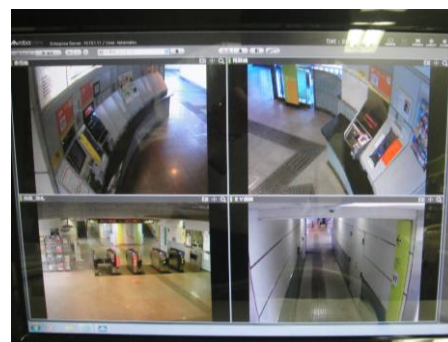
駅構内や車内において、不審物・不審者の発見等にご協力をお願いする駅案内表示やポスターの掲示、放送等を行っています。



#### ・監視カメラ

各駅の主要箇所にカメラを設置し（19 駅 295 箇所）、随時、有人駅及び無人駅のお客様にも安心してご利用いただけるように監視しています。

なお、録画した映像については、万が一、犯罪等が発生した場合の状況確認等に活用しています。



#### ・「警戒」腕章を着用しての巡回

「警戒」と記した腕章を着用し、警戒態勢を敷いていることが見える形で巡回警備を行っています。



#### 4 防災対策

##### ・ 地震時の対策

当社では地震計を設置しており、地震が発生した場合には指令管理所で震度が直ちに把握できるシステムになっています。これにより下表の規定値を超える強い地震が発生した場合には、直ちに走行中のモノレールを停止させることができます。

また、東海地震予知情報により「警戒宣言」が発令された場合を想定し、時速 35 km の減速運転による地震ダイヤを整備しています。

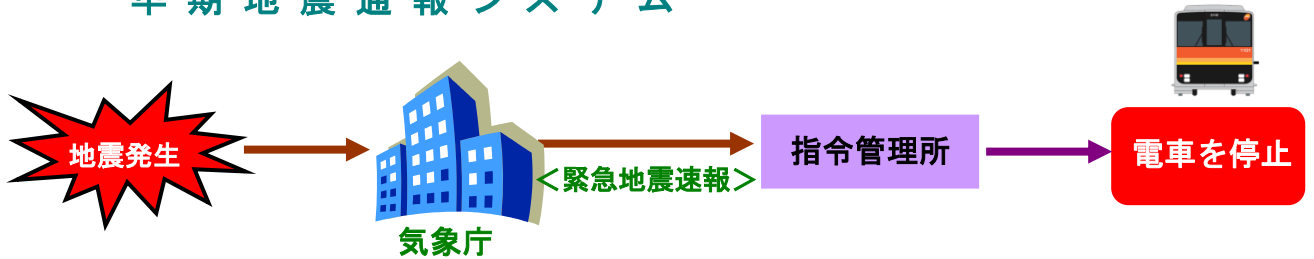
震度 4	時速 25 km 以下で注意運転をします。
震度 5 弱以上	車両や線路の安全確認が終了するまで運転を中止します。

##### ・ 早期地震通報システムの導入

平成 21 年 6 月 1 日から、緊急地震速報を活用した早期地震通報システムを当社指令管理所に導入し、沿線 6 地点(指令管理所、多摩センター、高幡不動、立川北、玉川上水、上北台)での予測震度及び予測到達時刻を表示できるようにしています。



#### 早期地震通報システム



##### ・ 強風時の対策

沿線に風速計を設けて、常に風速の監視を行っています。これにより下表の規定値を超える強風が発生した場合には運転を規制することで安全の確保に努めています。

毎秒 20m 以上	状況により運転を一時見合わせます。
毎秒 25m 以上	直ちに運転を中止します。

## ・ 降雪時の対策

多摩都市モノレールではゴムタイヤによる走行のため、降雪時には以下の雪害対策により安全を最優先とした運行に努めています。

### ① 運転規制の実施

状況により時速 35 km以下での減速運転及び運転本数の間引き等を行います。また、特定の区間において、タイヤの空転を防止するよう A T C 運転に切り替えて減速運転を行っています。

### ② 除雪装置の装着及び車体スカートの改造

降雪の際に走行桁を除雪するためのブラシが付いた装置を取り付けて運転しています。

従来の装置ではカーブ区間での除雪残しにより、走行面が凍結することもありましたが、装置を車両の床下に移設する等の見直しを図ることにより、より確実に除雪が行えるようになりました。さらに、平成 24 年度からは車両側面内部に雪が積もらないようにスカートの改造を開始し、平成 25 年度までに全編成が完了しています。

車両スカートの改良（右：改良後）



着雪状況（右：改良後）





### ③砂の散布

登坂時には走行輪の空転防止のため、必要に応じ走行桁に砂をまきながら運行しています。

### ④凍結防止列車の運行

降雪による凍結が予想される場合には、凍結防止列車を臨時で運行し、凍結防止剤及び砂の散布を行い、タイヤの空転の原因となる凍結の防止を図っています。

平成 26 年度は、車載式の凍結防止剤散布装置を独自に開発し、平成 27 年度冬季には運用開始を目指しています。(再掲：12 ページ参照)

### ⑤鋼軌道桁への凍結防止用ヒーターの設置 (再掲：12 ページ参照)

## 6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

### (1) お客様・沿線の皆様・関係者との協力体制

#### ・こども110番の駅



学校への登下校の際に、子供が犯罪の被害に遭うケースが増えてきています。子供を犯罪から守り、お客様・お子さまに安心してご利用いただける環境づくりや安全な地域づくりに貢献することを目指しています。

「こども110番の駅」  
多摩センター・高幡不動・立川北・玉川上水

#### ・沿線施設訪問等の実施（再掲：15 ページ参照）

#### ・お客様からのご意見

当社に電話やメールで寄せられるお客様からのご意見・ご要望は、状況を確認の上、対策の実施や検討、社員指導を行っています。

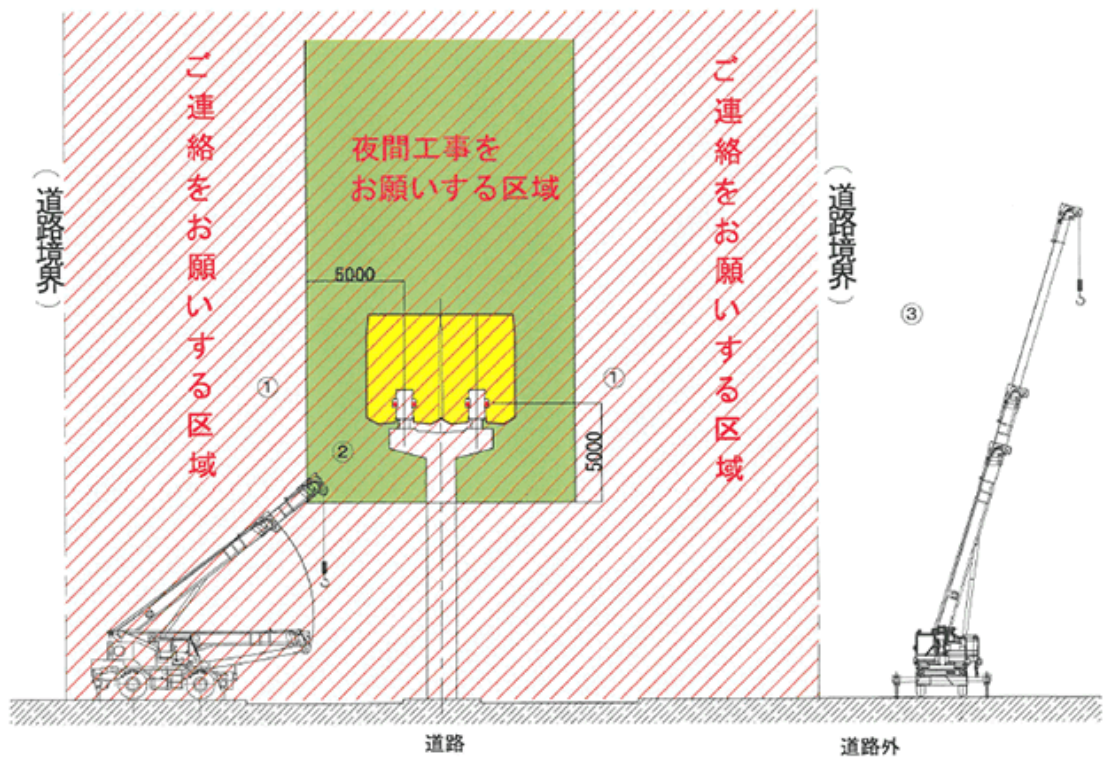
お客様から評価していただいたこと、時には厳しいご意見なども全て関係部署に報告し、ご質問などお答えが必要なご意見に対しては、速やかにお返事するよう努めています。

・多摩都市モノレール沿線で近接工事をされる方へのお願い

多摩都市モノレールは、列車が橋げたを跨いだ形で走行しており、橋げたの側面には高圧電気（直流1,500ボルト）が送電されている電車線が設置されています。

建設機械等が橋げたに近付くと感電事故が発生するおそれがあり、大変危険です。また、モノレールに近接した場所での工事は、モノレールの運行に支障を及ぼすおそれがあります。

下図に示す範囲で工事の計画・施工を計画されている場合は、モノレールの事故防止と安全運行のため、事前に当社へご連絡をくださるようホームページなどにより周知を行っております。



- ① **ご連絡をお願いする区域**  
道路外の沿道工事で、クレーンなどの建設機械が の区域に入る恐れのある工事
- ② **モノレール車両への接触や感電事故が発生する恐れがあるため、夜間工事（1時から4時）をお願いする区域**
- モノレール建築限界**

<連絡先>  
 多摩都市モノレール株式会社  
 立川市泉町1078番地92号  
 運輸部 工務課 施設係  
 直通 042-526-7826  
 運輸部 工務課 設備管理所  
 直通 042-526-7835

## (2) ご利用のお客様へのお願い

安全にモノレールをご利用いただくために、是非ご協力をお願いいたします。

### ・ 駆け込み乗車はご遠慮ください。



発車間際の駆け込み乗車は、大変危険です。ドアが閉まりかけたときは、無理をせず、次の電車をお待ちください。

### ・ 「ながら歩き」はご遠慮ください。



携帯電話やスマートフォン、携帯ゲーム機等の画面を見ながらの歩行は、周囲のお客様とのトラブルや思わぬ怪我につながるおそれがございますので、ご遠慮ください。

### ・ 可動式安全柵（ホームドア）によりかからないでください。



可動式安全柵（ホームドア）へのよりかかりは、可動式安全柵（ホームドア）の故障や車両との接触による事故、ホーム下への落し物の原因となりますので、やめてください。

### ・ エスカレーターをご利用の際は、手すりをご利用ください。



エスカレーターでは、お客様同士の接触や急停止などにより、思わぬ怪我につながるおそれがございますので、ご利用の際は立ち止まり、手すりにおつかまりください。

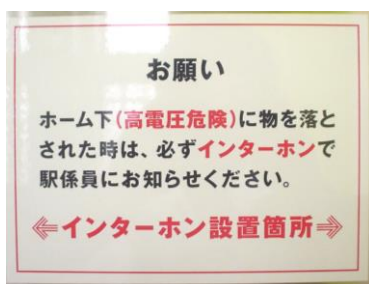
## ・非常停止押しボタン及びインターホンについて



モノレールを緊急停止させる必要が生じたときは、非常停止押しボタンを押してください。

ご用のお客様は、インターホンでお尋ねください。また、急病人が発生したときや不審物・不審者を発見したとき等も係員に通報、連絡してください。

## ・ホーム下は非常に危険です。



ホーム下には、高電圧の電車線が設置されています。感電により即死するおそれがありますので、ホーム下には絶対に降りないでください。

ホーム下に物を落とされた時は、お近くのインターホンで、駅係員にお知らせください。

## ・非常通報装置について



車内には、異常・緊急時にお客様と乗務員との間で通話ができるよう、非常通報装置が備え付けられています。何らかの理由で、乗務員と通話できない場合は、自動的に指令所につながります。急病人が発生したときや不審物・不審者を発見したとき等に使用してください。

## 7 ご連絡先

安全報告書についてのご感想、当社の安全への取組に対するご意見をお寄せください。

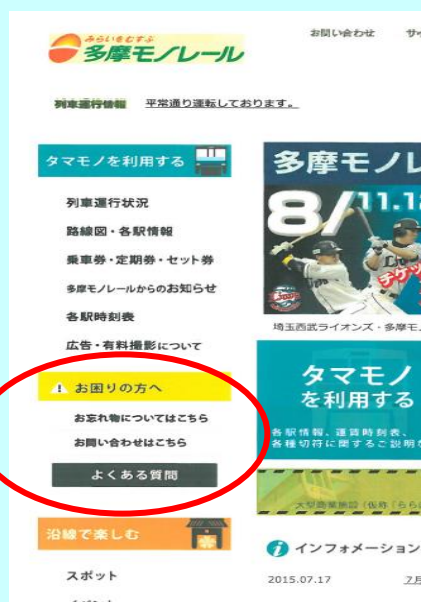
### 多摩都市モノレール株式会社 総務部総務課

- TEL 042-526-7800 FAX 042-526-7857  
受付時間■月～金 9:00～17:45  
(年末年始、祝日を除く。)

- Mail [info@tama-monorail.co.jp](mailto:info@tama-monorail.co.jp)

多摩都市モノレールホームページからもご意見を受け付けています

- <http://www.tama-monorail.co.jp/>



発行／平成 27 年 7 月