

安全報告書2014



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2014」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・関係者との連携・協力 -----	19
7	ご連絡先 -----	23

1 「安全報告書2014」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。

多摩都市モノレールは、平成10年11月27日の開業以来、多摩地域を南北に結ぶ重要な公共交通機関として多くのお客様にご利用いただいております。

平成25年度は、安全・安心を徹底する取組として、過去に実際に発生した落雷による停電を想定した訓練や警察等と連携したテロ対策訓練を実施しました。また、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を行い予防保全に取り組むなど、本格化する更新投資への対応を着実に進めました。さらに、平成25年10月には、過去2年間の無事故の実績が評価され、国土交通省関東運輸局長から運転無事故表彰を受賞しました。これを励みにしつつ、引き続き無事故運転の継続に尽力してまいります。

一方、輸送面では、年間乗客数は延べ4,725万人、一日平均乗客数は129,473人と、いずれも2年連続で過去最高の実績を更新しました。お客様をはじめとする地域の皆様、多くの関係者に感謝するとともに、今後も安全・安心・快適な輸送を社員一丸となり推進してまいります。

本報告書は、軌道法の規定に基づき、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。

これからも皆様の声を、安全輸送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26年7月

多摩都市モノレール株式会社

代表取締役社長 野澤 美博

2 安全に関する基本的な方針

(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">一 安全は、すべてに優先する。二 法令・規則を遵守する。三 情報は、漏れなく迅速、正確に伝える。四 常に問題意識を持ち、改善に努める。
<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) 平成25年度安全重点施策

安全方針に基づき、安全重点施策を定めています。平成25年度は、以下の四つを施策の柱として、輸送の安全に取り組みました。

1 運輸管理体制の充実

- ❑ 管理者の主導によるリスクアセスメントの着実な推進
- ❑ コンプライアンス教育の徹底

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
- ❑ 豪雨や降雪など悪条件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
- ❑ 輸送の安全に関する教育や訓練の充実

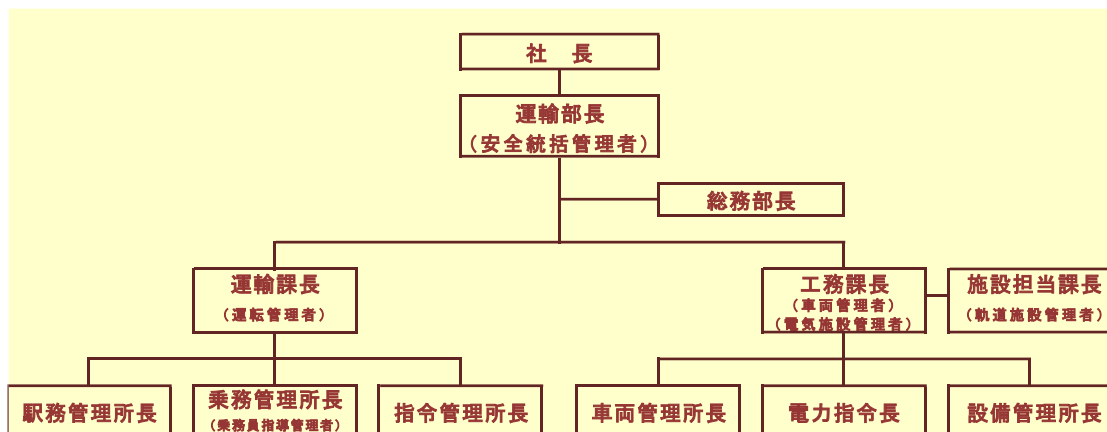
4 内部統制の推進と継続的な改善

- ❑ 内部監査によるダブルチェック機能の発揮
- ❑ 安全文化の定着に向けた各種取組（啓発・意識づけ・各種行事）

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。

安全管理委員会は、社長・役員・管理職で構成されており、平成25年度は4回開催しました（概ね3か月毎に開催）。

・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、事故につながる可能性のある事象についての分析及び対応策を検討・協議しています。平成25年度は、臨時会を含め13回開催しました。

(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。

平成25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25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名が参加しました。年度末時点で25名が所定のカリキュラムを修了しています。

4 事故等の発生状況

(1) 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）

平成25年度の輸送障害は4件でした。内訳は自然災害3件（強風1件、降雪2件）及び設備障害1件（信号保安設備故障）です。

なお、過去5年間の輸送障害件数の推移については、以下のとおりです。

年度 内容	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
自然災害	0	0	4	3	3
設備障害	0	0	0	4	1
事故	0	0	0	0	0
その他	0	1	1	0	0

(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監査がありました。監査の結果、同局から助言をいただき、各種取組に反映させています。

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) 安全のための設備投資

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を行っています。平成25年度は、設備投資総額の約9割にあたる約5億9千万円を安全のための設備投資に充てました。

(2) 安全重点施策の推進

1 運輸管理体制の充実

□ 管理者の主導によるリスクアセスメントの着実な推進

・ 安全管理体制の強化

平成24年度末に、社内安全管理体制の見直しを行い、平成25年度から、これまで不定期に行われていた安全管理幹事会、運転事故防止幹事会を統合した新たな安全管理幹事会を設置し、毎月1回定期的に開催することとしました。これにより、情報、課題の共有や事故防止策の立案・進捗管理を定期的に行うことで、安全管理体制の強化を図りました。

・ 経営層による職場巡視

年頭訓示の際や夏季及び年末年始の安全総点検、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。

社長による職場巡視



経営層との意見交換会



□ コンプライアンス教育の徹底

・コンプライアンス推進月間の設定

毎年1回コンプライアンス推進月間を定め、各種取組を実施しています。平成25年度は、各職場で起こりうるコンプライアンス違反事例について、問題点や防止策を話し合う職場討議の実施や労働基準法に関する法的規制の再検証等を実施しました。

2 施設や車両の安全性の確保

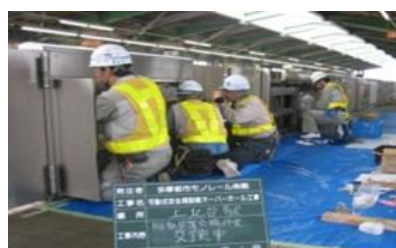
□ 計画的かつ効率的な修繕及び予防保全の実施

・可動式安全柵（ホームドア）オーバーホール

扉、筐体、支障物センサーを除く
ほぼすべての部品のオーバーホール
（部品交換）を実施しています。

（13駅完了。平成26年度までに全駅施工完了予定。）

ホームドアオーバーホール



・VVVFインバータ制御装置オーバーホール

車両モーターの力行・ブレーキ制御を行うVVVFインバータ制御装置のオーバーホール（部品交換）、基盤の新製を実施しています。

（1編成完了。平成29年度までに全編成完了予定。）

・車両袖仕切の改良

急ブレーキ時等の安全性を更に向上させるとともに、ドア付近にお立ちのお客様の荷物等によるトラブル防止のため、開口部のない車両袖仕切への交換を実施しています。

（1編成完了。平成29年度までに全編成完了予定。）

車両袖仕切りの改良（右：改良後）



□ 豪雨や降雪など悪条件に備えた施設づくり

・ 鋼軌道桁の凍結防止対策

降雪等による軌道桁凍結は、上り勾配におけるタイヤの空転・滑走の原因となります。そこで、上り勾配の鋼軌道桁にヒーターを試験的に設置しました（一か所）。その結果、凍結防止に高い効果が認められました。

ヒーター設置後の鋼軌道桁（左側）



鋼軌道桁にヒーターを設置し凍結を防止します。
（左側：上り勾配）

・ 車両スカート改良

降雪時に除雪作業を実施するための車両交換頻度を減らすため、着雪量が少ない形状へのスカート改良を実施しました。（全編成完了。）

車両スカートの改良（右：改良後）



着雪状況（右：改良後）



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 ・ヒヤリ・ハット情報の収集及び活用

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。

これからも引き続き情報の収集に努めるとともに、発生状況や原因等を分析してマニュアル等に潜む危険を掘りおこし、「事故の芽」を摘むことで、重大事故の未然防止を継続していきます。



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・雹等をいう。											
【原因】		原因 (以下に○、無ければその他へ記入)									
ア	飲まれていなかった	サ	睡眠不足であった								
イ	決められていなかった	シ	病気やケガをしていた								
ウ	覚えようとしなかった	ス	薬物等(医薬品を含む)を使用していた								
エ	教習や訓練が少なかった	セ	集中している時間が長かった								
オ	正しい判断や行為に気づく機会が少い	ソ	素早い意思の切替に対応できなかった								
カ	周囲の目立つ物に注意が向いていた	タ	うわのそら状態で作業をしていた								
キ	気遣いにより意識が緩慢であった	チ	眠っていた								
ク	他の作業に注意が向いていた	ツ	類似する作業があり勘違いした								
ケ	作業時間に追われていた	テ	誤った判断や行為の方が効率的(楽)								
コ	疲労を感じていた	ト	その他 ()								
対応策・方法											
その他意見											

□ 輸送の安全に関する教育や訓練の充実

・「輸送の安全講習会」の開催

年末年始輸送の安全総点検期間にJR西日本役員を講師として招き、ヒューマンファクターなど安全管理手法に関する講演会を開催しました。

講演会には、78名の社員が参加したほか、他社からも22名の参加者を受け入れ、情報交換を行いました。

輸送の安全講習会



・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25年度は以下の訓練を実施しました。

①総合事故対策訓練

平成18年に実際に発生した事例を参考に、落雷によるき電停電、車両故障を想定した訓練を実施しました。訓練では、終電後の営業線を用い、高所作業車や横取装置を使用したお客様の救出や、故障列車への救援列車の併結及び車両基地への収容等を実施しました。

高所作業車による救出



故障列車の収容（8両併結）



②鉄道テロ防止訓練

列車内での爆発物発見を想定し、警察及び地元企業と連携した官民合同の訓練を実施しました。訓練では、お客様の避難誘導や警察による爆発物撤去作業を実施しました。

お客様の避難誘導



爆発物撤去作業



4 内部統制の推進と継続的な改善

□ 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25年度は、コンプライアンスの実効性を確保するため、各課で行った労働安全衛生法に係る法令遵守の点検結果を、内部監査員が再検証しました。また、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監査しました。

監査における改善推奨事項については、検討、改善を行い、翌年度の監査において、検証を行い、運輸安全マネジメント体制の見直しと改善を継続して実施していきます。

□ 安全文化の定着に向けた各種取組

・ 安全講習会の実施

毎年、安全に関わる業務を委託している事業者を含め「安全講習会」を開催し、当社事業に携わる関係者に対し、安全対策、従事者教育等の徹底を図っています。

今年度は、安全講習会を2度開催し、それぞれ24社63名、25社56名（当社を含む）が参加しました。

・ サービス介助士資格取得などの奨励

質の高い接客サービスを提供し、お年寄りや体の不自由なお客様も安心してご利用いただけるよう、「サービス介助士」の資格取得に取り組んでいます。平成25年度は7名が資格を取得し、年度末時点の資格取得者は104名となっています。

また、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が開催する「交通事業者向けバリアフリー教育訓練研修」の受講を奨励しています。平成25年度は1名が受講し、年度末時点の修了者は8名となっています。

・ 救命講習の実施

立川消防署の指導、協力のもとAED（自動体外式除細動器）の取扱いを含めた救命講習を開催しています。平成25年度は再受講者を含め69名が受講しました。

（救命講習は3年に1度受講）

社員への救命講習会の実施



(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教習所に、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、試験に合格するとモノレールの運転に必要な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に行っています。

・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の徹底を図っています。

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、同様の測定を実施しています。

アルコール検知器による測定



・乗務員の携帯電話の携行

運転室には、指令管理所と通話ができる列車無線機を搭載しています。また、万が一、列車無線機が使用できない事態に備えて、全乗務員が業務用携帯電話を携行しています。

携帯電話の携行



2 安全のための設備（バリアフリー設備を含む。）

・ 駅の設備

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。可動式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できるようになっています。

また、車椅子やベビーカーをご利用のお客様が乗り降りしやすいようモノレールとホームとの間に固定式スロープを、また、お客様から申し出があった場合には係員がモノレールとホーム間に渡り板（持ち運び式）をそれぞれ設置し、よりスムーズな乗り降りの介助に努めています。

可動式安全柵
（ホームドア）



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



・ A E D（自動体外式除細動器）の設置

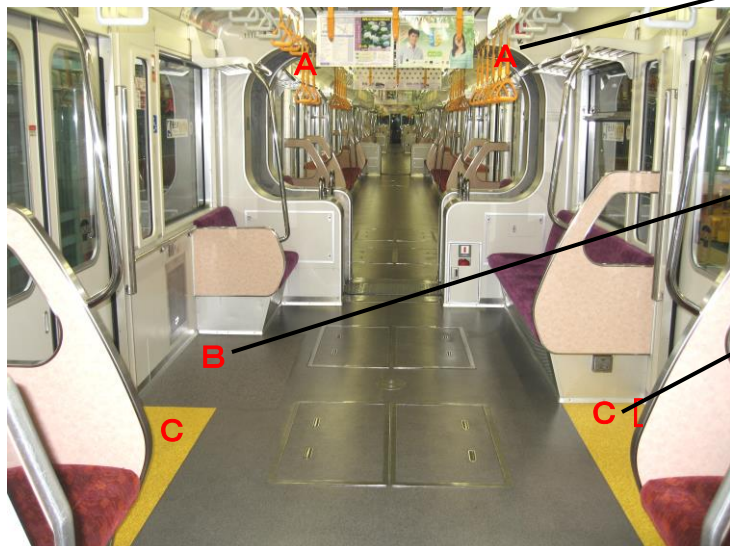
平成18年より、A E D（自動体外式除細動器）の設置を開始し、平成25年度には全駅に設置を完了しました。

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。

・ATC、ATO装置

多摩都市モノレールでは、列車の安全運行の基本となる車内信号機式ATC装置を開業時より設置しています。

また、ATO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。

ATC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。

ATO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い放送等

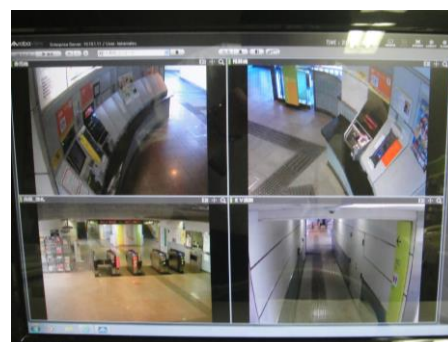
駅構内や車内において、不審物の発見等に関するご協力をお願いする掲示や放送等を行っています。



- ・ 監視カメラ

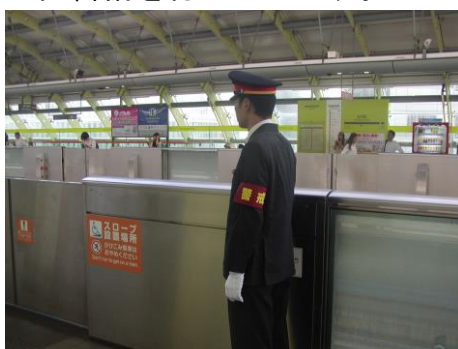
各駅の主要箇所カメラを設置し（19駅295箇所）、随時、有人駅及び無人駅のお客様にも安心してご利用いただけるように監視しています。

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。これにより下記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35kmの減速運転による地震ダイヤを整備しています。

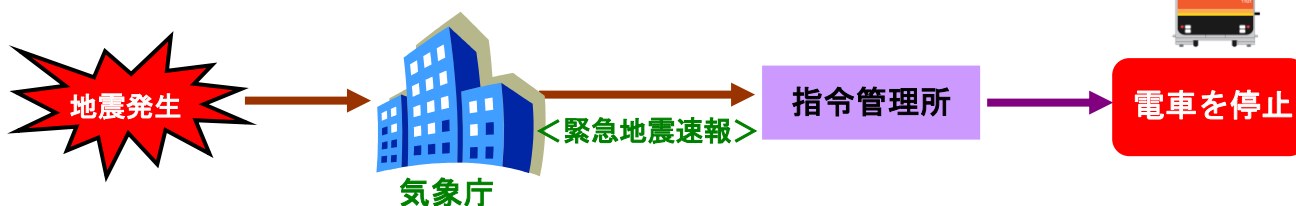
震度4	時速25km以下で注意運転をします。
震度5弱以上	車両や線路の安全確認が終了するまで運転を中止します。

・ 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2箇所に風速計を設けて、常に風速の監視を行っています。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35km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ATC手動運転による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ました。

③ 凍結防止剤の散布

状況に応じて凍結防止剤を散布し、走行面の凍結防止を図っています。

④ 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。

⑤ 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。

5 安全啓発活動の実施

イベント等の開催に合わせ、安全やマナーに関する啓発活動に取り組んでいます。平成25年度は、一日駅長・一日運転士体験イベントに合わせ小学生の親子を対象とした安全教室や、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、沿線小学校の校外学習等を積極的に受入れ、モノレールの安全を守る施設、設備の紹介等を行っています。

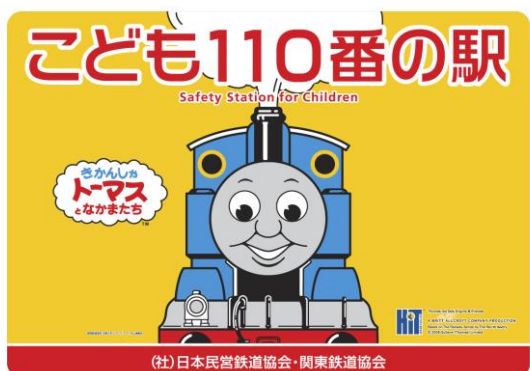
6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

(1) 関係者の皆様との協力体制

・警察・消防との共同訓練の実施

運転事故・自然災害・テロ等を想定した訓練を、地元の警察・消防と協力し、共同で実施しています。万一事故等が発生した場合における、連絡・協力体制の強化を図るとともに、日頃からの相互の意思疎通や、知識技能の向上にも役立っています。

・こども110番の駅



学校への登下校の際に、子どもが犯罪の被害に遭うケースが増えてきています。子どもを犯罪から守り、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、安全な地域づくりに貢献することを目指しています。

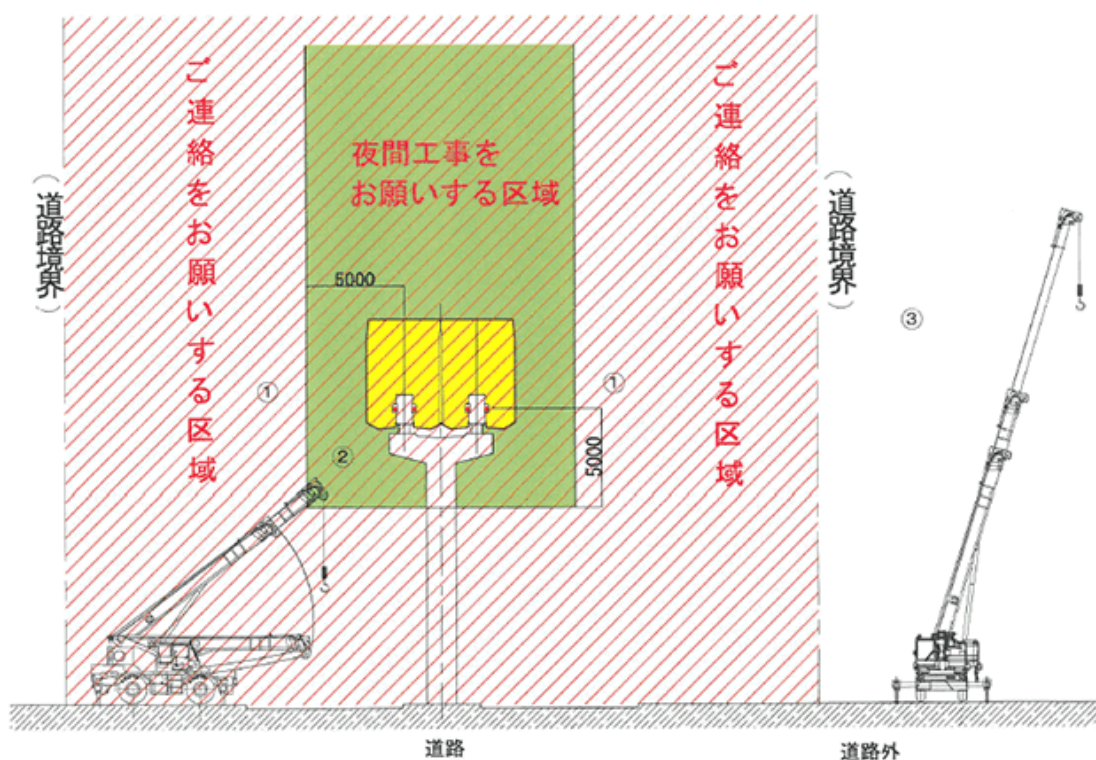
「こども110番の駅」
多摩センター・高幡不動・立川北・玉川上水

・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（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恐れがあり、大変危険です。また、モノレールに沿った場所での工事は、モノレールの運行に支障を及ぼす恐れがあります。

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、モノレールの安全運行と事故防止のため、事前に当社へご連絡を下さるようお願いいたします。



- 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恐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。



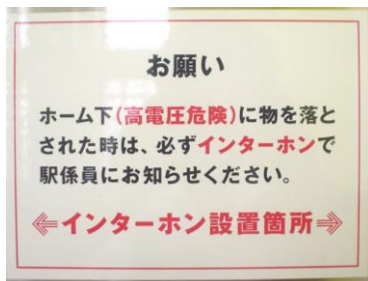
可動式安全柵（ホームドア）へよりかかりは、可動式安全柵（ホームドア）の故障や車両との接触による事故、ホーム下への落し物の原因となりますので、やめてください。

・非常停止押しボタン及びインターホンについて



電車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。感電の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

お問い合わせ先

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

多摩都市モノレールホームページ

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