

安全報告書 2024



1	「安全報告書2024」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	9
6	お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力	33
7	お問合せ先	41



多摩モノレール

多摩都市モノレール株式会社

Tokyo Tama Intercity Monorail Co.,Ltd.

1 「安全報告書2024」の発行にあたって ～お客様をはじめ地域の皆様へ～

平素より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。

多摩を南北に結ぶ地域に密着した公共交通機関として 2023 年度は年間延べ 4823 万 2 千人（一日平均 13 万 2 千人）のお客様にご利用いただきました。

当社は安全最優先を基本理念とした「経営理念」に基づき、「長期経営方針」「中期経営計画」及び年度毎の「安全重点施策」を策定し、これを着実に遂行することで、お客様に安心してご利用いただける安全・正確・快適な輸送サービスの提供に努めております。

2023 年度のお客様の安心を支える安全の徹底の取組につきましては、ハード面では 2022 年度末までにモノレールでは国内初となる、リアルタイムで列車内の状況が把握できる防犯カメラを全車両に導入したのに続き、降雪時に本社や指令センターより遠隔で降雪の状況をリアルタイムで把握できるよう、一部の列車と駅に Web カメラを設置し対応を行うことで、運行計画を迅速に判断することが可能となりました。また、列車運行に必要な速度制御や列車の位置情報を管理する信号保安装置の大規模修繕工事について、2 駅目となる立川北駅の更新に着手しました。さらに、軌道桁伸縮装置更新や支柱補修等、インフラ部の工事についても、東京都と連携した改修・更新を継続しています。

またソフト面では、6 月と 10 月に社内異常時訓練として、分岐器の不具合を想定した折り返し運転、非常運転の対応訓練の他、新たに導入した車いすご利用のお客様にも対応できるワイド型横取り装置や非常用脱出シューターを用いた旅客救出訓練を実施しました。また、5 月には沿線の警察署と連携したテロ対処合同訓練、11 月には沿線の消防署と連携し、はしご車を用いた旅客救出訓練を実施しました。

今後も安全を最優先に、施設・設備等の計画的な維持管理や異常時における対応力の強化に取り組んでまいります。

なお、2024 年 2 月 5 日、降雪対応のために行っていた凍結防止剤の補充作業中に列車が起動したために作業員がホーム下に転落して負傷する事故が発生し、これが当社開業以来初の鉄道運転事故（人身障害事故）となりました（6 ページ参照）。当社ではこれを重く受け止め、当該事故の再発防止策を講じるとともに、列車・車両の起動、送電開始等のリスクが大きい行為を起こす場面について総点検を行い、必要に応じてより確実性の高いリスク低減策を講じるよう進めております。

この報告書は、軌道法第 26 条において準用する鉄道事業法第 19 条の 4 に基づき、2023 年度における当社の安全に関する取組状況等を広くご理解いただくためにまとめたものです。

安全安心への取組をより確かなものにするために、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。



2024年8月
多摩都市モノレール株式会社
代表取締役社長 奥山 宏二

2 安全に関する基本的な方針

安全に関する基本的な方針を、「経営理念」、「安全方針」、「安全に係る行動規範」と定め、周知・徹底の上、全社一丸となって実践しています。

（１）経営理念

私たちは多摩をつなぐモノレール事業者として、
安全を最優先にお客様から信頼され喜ばれる交通サービスを実現し、
多摩地域の魅力と活力の向上に貢献します。
そのため、地域との連携を深め、
全社一丸となって自立的で持続的な経営を目指します。

（２）安全方針

多摩都市モノレールは、地域の発展に貢献できるよう、以下の方針により、
安全を最優先に正確・快適な輸送サービスを提供します。

- 一 法令・規則を遵守します。
- 二 情報は、漏れなく迅速、正確に伝えます。
- 三 常に問題意識を持ち、改善に努めます。

職場内での「経営理念」「安全方針」の掲出



（３）安全に係る行動規範

- ① 安全第一の意識を持って事業活動を推進する。
- ② 災害・事故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。
- ③ 法令及び規程を理解・遵守し、厳正に執務を行う。
- 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、かつ相互に協力する。
- ⑤ 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

2 安全に関する基本的な方針

（4）安全重点施策

輸送の安全に関する基本的な方針等について定めた安全管理規程に基づき、毎年度安全重点施策を定めています。2023年度は、以下の四つを施策の柱として、輸送の安全確保（9～32ページ）に取り組みました。

1 安全最優先の徹底と法令等の遵守

- ❑ 障害・エラー等の分析と対策の確実な実施
- ❑ 法令・規則等の遵守状況の点検・確認

2 安全管理体制の強化

- ❑ 安全管理体制の継続的改善
- ❑ 異常時対応力の強化
（自然災害、テロ・テロ類似行為を含む）

3 施設・設備・車両等の計画的更新

- ❑ 適切かつ計画的な保守管理と更新の実施
- ❑ 更なる安全性向上のための施設づくり

4 安全意識向上と教育・訓練の充実

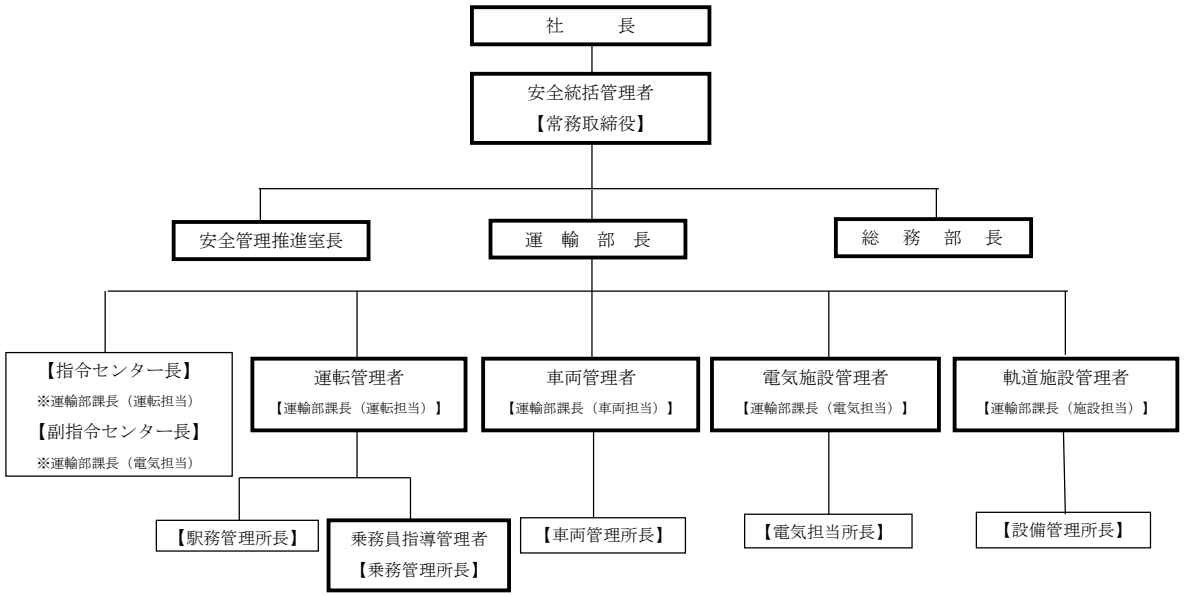
- ❑ 部門間等のコミュニケーションと情報共有の活性化
- ❑ 実践的な教育・訓練の充実

3 安全管理体制

(1) 安全管理体制

安全管理規程に基づき、社長をトップとする安全管理体制を構築しています。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。

安全管理体制図



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。
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。
運輸部長	安全統括管理者の指揮の下、運輸部の安全に係る業務を統括する。
運転管理者	安全統括管理者及び運輸部長の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者	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。
軌道施設管理者	安全統括管理者及び運輸部長の指揮の下、軌道施設に関する事項を統括する。
電気施設管理者	安全統括管理者及び運輸部長の指揮の下、電気施設に関する事項を統括する。
車両管理者	安全統括管理者及び運輸部長の指揮の下、車両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。
安全管理推進室長	安全統括管理者の指揮の下、輸送の安全性向上に関する事項を統括する。

(2024.8.1 現在)

3 安全管理体制

(2) 運輸安全マネジメントの推進

・安全管理委員会

社長を委員長とする安全管理委員会を毎月1回開催し、安全を確保するための基本的な方針等の審議に加え、事故や不具合、ヒヤリ・ハット等の安全に関する情報の共有化を進め、安全対策の強化・充実に取り組んでいます。

・安全管理推進者会議

安全管理委員会の下に、各部門の実務者レベルの代表者を中心に構成する安全管理推進者会議を設け、現場の視点を生かした安全に係る具体的な諸施策の企画・立案や、社内横断的な諸課題に対する検討を行っています。

・分科会

安全管理委員会への報告事項の整理、事故、ヒヤリ・ハット情報等の対策、事故防止策等の実施状況等について、各部門を所管する課長を議長とした部門ごとの分科会を毎月1回開催して情報を共有するとともに、その対策等について検討を行っています。

(3) 運輸安全マネジメント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

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、課題や問題点を評価するためにやっているものです。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。

2023年度は、以下の項目を監査の対象として実施し、助言等を行いました。

【重点項目】

安全重点施策の具体的実施状況の確認

【監査項目】

- (1) 規程・マニュアル類の整備状況の確認
- (2) 事故の芽、ヒヤリ・ハット情報への取組状況の確認
- (3) 情報伝達及びコミュニケーション確保に向けた取組の確認
- (4) 過去の内部監査のフォローアップ（是正措置及び予防措置の確認）
- (5) 上記のほか、監査チームが必要と認めた事項

4 事故等の発生状況

(1) 鉄道運転事故

2023年度の鉄道運転事故は1件でした。

・ 鉄道運転事故の概要

①人身障害事故（補充作業員転落）

2024年2月5日、作業員1名が降雪対応のため凍結防止剤を車内の散布装置へ補充中に列車が発車したことにより、約3m下の軌道階に落下し負傷した。

【原因】

凍結防止剤の補充作業の全容について、作業者と運転士で共有されておらず、運転士が作業終了前にもかかわらず作業終了と認識して出発させたため。

【対策】

○新たに連絡責任者を追加し連絡体制を明確化した。

○補充作業ルートを変更した。

○運転士に対して作業中であることが視覚的に認識できる表示札を設置することとした。

○出発条件に運輸指令の出発指示を追加した。

鉄道運転事故の発生件数推移

内容	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
車両衝突事故	0	0	0	0	0
車両脱線事故	0	0	0	0	0
車両火災事故	0	0	0	0	0
人身障害事故	0	0	0	0	1
物損事故	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	1

(2) 輸送障害（30分以上の遅延又は運休）

2023年度の輸送障害は4件でした。内訳は、自然災害2件、線路故障1件、車両故障1件となっています。

・ 輸送障害の概要

①自然災害（落雷）

2023年7月3日、落雷の影響により日野変電所の高圧配電線の送電が停止。また、多摩センター駅で信号装置故障が発生し、全線で14分運転見合わせ、1本が区間運休となった。

【原因】

落雷の影響により設備故障が発生したため。

4 事故等の発生状況

②線路障害（分岐器転換不良）

2023年9月20日、多摩センター分岐器で転換不良が発生し、24分間全線で運転見合わせ、1時間14分間一部区間で折り返し運転を実施した。

【原因】

多摩センター分岐器制御盤更新工事に伴い、制御盤の架台を分岐橋上へ据え付ける作業を実施していた際に、誤って工事用の仮設ケーブルを架台で挟んで損傷させた。これにより関連するブレーカーがトリップし、多摩センター分岐器で転換不良が発生した。

【対策】

制御盤や架台等の重量物の設置場所近傍にケーブルを敷設しない、ケーブル近傍で作業せざるを得ない場合は、ケーブルを養生した上、線路閉鎖後に無加圧状態で作業するほか、ケーブルを確認する作業者及び確認する段階を明確に定め作業することとした。

③車両故障（運転保安設備故障）

2023年11月16日、上北台駅でTD送信部（列車の在線位置情報を送る装置）の故障が発生し、運休2本、区間運休2本、最大遅延5分発生した。

【原因】

TD送信部の1系統が故障したため。

【対策】

故障した1系統を予備品と交換するとともに、全編成を一斉点検し、健全性を確認した。

④自然災害（降積雪）

2024年2月5日、降積雪の影響により減速運転（ATO雪モード）にて運行したことにより、最大で109分の遅延が発生した。

（上北台駅で発生した作業員転落事故の影響含む）

【原因】

降積雪の影響により減速運転（ATO雪モード）にて運行を行ったため。

輸送障害発生件数の推移

内容	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
自然災害	0	0	1	1	2
設備・車両障害	1	1	1	1	2
その他	0	0	0	0	0
計	1	1	2	2	4

4 事故等の発生状況

(3) インシデント（鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態）

多摩都市モノレールでは 1998 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

2023年8月、軌道法第26条で準用する鉄道事業法第56条第1項の規定に基づき、国土交通省関東運輸局及び東京都による保安監査を受検しました。

監査結果として、高松駅構内を入換運転中の出庫車両が車両停止標識を越えてしまった事象について、軌道法施行規則第35条の2第2項（動力車操縦者資質管理報告書等の提出）により定められている異常運転等報告書の関東運輸局への届出がなされていなかったことにより、指摘事項1件を受けました。

本件については、関東運輸局指導の下、異常運転等報告書、措置状況報告を提出するとともに、再発防止策として報告対象となる事象の再教育の他、車両停止標識を超えて運転することがないように、停止位置目標の新設と車両停止標識の移設を行いました。

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。2023 年度は、列車運行に必要な速度制御や列車の位置情報を管理する信号保安装置の更新工事に 2.7 億円、脱出シューター設置に 0.7 億円等、総額で 4 億円を設備投資等に充て、修繕費を合わせると総額で 1.1 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 安全最優先の徹底と法令等の遵守

□ 障害・エラー等の分析と対策の確実な実施

・分科会及び安全管理推進者会議の開催

障害・エラー等の分析と対策を確実に実施するため、各部門で実施する分科会（月 1 回）及び各部門の代表者が出席する安全管理推進者会議（月 2 回）を開催しました。対策に時間がかかる事案については、当該会議で進捗を管理します。

□ 法令・規則等の遵守状況の点検・確認

・各部署において規則、基準類の点検・確認を実施

各部署の会議や教育等を通じて、古くなった規則、基準類の点検を行い、現状に合わないものがないかを確認するとともに、必要に応じて内容を修正しました。

2 安全管理体制の充実・強化

□ 安全管理体制の継続的改善

・輸送の安全を考える日研修の実施

9 月 3 日を「輸送の安全を考える日」と定め、毎年、全社員を対象に集合教育を実施しています。2023 年度は経営トップ及び安全統括管理者の安全講話のほか、駅間ドア開扉事象^{注 1}を振り返り、事象に関するグループ討議では、異常時は安定輸送より安全輸送を優先する方針を再確認するなど、安全最優先の対応方を検討する教育を実施しました。



注 1： 2015 年 9 月 3 日、運転士が乗務中に体調不良となり、保安装置の動作により列車が駅間で緊急停車した際、誤って車両ドアを開扉した事象

5 輸送の安全確保のための取組

・「輸送の安全講演会」の開催

当社では、社員の安全意識を高める目的で、年1回を基本に外部講師をお招きして全社員を対象とした「輸送の安全講演会」を開催しています（コロナ期間中を除く）。

2023年度は、ANA ビジネスソリューション株式会社の川原洋一氏をお招きして ANA 整備部門での豊富なご経験を踏まえたヒューマンエラー対策研修を行っていただき、「誰の責任か」ではなく、「どのようにすれば防止できたか」をテーマに、ヒューマンエラー対策の目的や必要性、人間特性及びヒューマンエラー防止法等を学び、安全意識を向上させることができました。



・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、全国安全週間期間中等に、社長や安全統括管理者をはじめとする役員幹部が現場部門及び本社部門を巡視し、安全管理の状況を確認しました。



5 輸送の安全確保のための取組

・協力会社に対する講習会の開催

運行に関わる工事等に携わる協力会社や、軌道設備等の点検を行う工作車を取り扱う協力会社に対して資格制度を設けています。資格取得の講習会では作業を安全に行えるよう、社員が直接協力会社を指導しました。



・事故の芽、ヒヤリ・ハット情報の共有

安全コミュニケーションシートにより提出された事故の芽、ヒヤリ・ハット情報は、発生状況や原因等を分析するとともに、社内に公開して集合教育や点呼等、様々な場面で有効活用しています。

また、「事故の芽、ヒヤリ・ハット強化期間」を設定し、各部署にポスター掲出、啓発グッズの作成・配布を行い、提出促進活動を行いました。

事故の芽、ヒヤリ・ハット強化期間ポスター

「事故の芽、ヒヤリ・ハット強化期間」
2023年12月10日(日)～2024年1月10日(水)
提出お待ちしております。

提出方法

- 安全啓発に活用
- 安全啓発推進室へ
- 社内メッセンジャー
- またはメールで提出
anzen-suishin@tama-monorail.co.jp
- 所属長または安全管理課
定室へ直接提出

※ 紙または写真です
※ 関係会社の方も提出OKです

安全コミュニケーションシート

様式データは、社内共有の文書交換（安全管理推進室）に保存してあります

目安箱

目安箱設置場所

- 社員食堂
- 総合指令室休憩スペース
- 本社ビル地下車庫駐留（警備管理所、設備管理所）
- 品川駅北口南
- 品川北駅南駐留
- 多摩センター駅南駐留
- 練馬駅

事故の芽の時点で対策ができれば、事故だけでなくヒヤリ・ハットの防止にもつながります。

安全コミュニケーションシート
多摩モノレール

安全管理推進室

5 輸送の安全確保のための取組

□ 異常時対応力の強化

・異常時訓練の実施

毎年、社長以下全所属合同で、運転事故・自然災害・テロ等を想定した異常時訓練を実施しています。2023年度は、以下の訓練を実施しました。

①上期異常時訓練（分岐器故障時の取扱い）

分岐器の故障による信号・保安装置の不具合を想定し、各所との連絡や運行確保について確認訓練を実施しました。

上北台分岐調査



非常運転により当該区間運転



②下期異常時訓練（列車間移乗による救出・脱出シューターによる救出）

列車間移乗によるお客様救出訓練と脱出シューターによるお客様救出訓練を実施しました。

列車間移乗による救出



脱出シューターによる救出



5 輸送の安全確保のための取組

③防護術研修やテロ対処合同訓練

お客様や社員の安全を確保するため、警察と協力して刺股や身近のものを利用した防護術研修を実施し、社員の対応力の強化を図りました。また、駅コンコースにて沿線の警察機関と合同でテロ対処合同訓練を実施しました。



④はしご車による救出訓練

沿線の消防機関と合同ではしご車によるお客様救出訓練を実施しました。

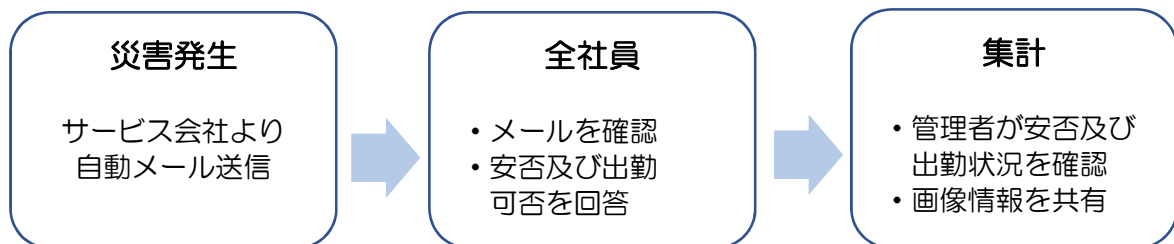


5 輸送の安全確保のための取組

⑤安否確認訓練の実施

2023年度は、全社員を対象とした安否確認訓練を年4回（6月、9月、12月、3月）実施しました。訓練では、安否確認システム^{注1}から送信されたメールに回答するほか、画像情報を共有掲示板にアップする、情報共有訓練も実施しました。

注1：大規模地震発生時、全社員に対して自動で安否確認メールを送信し、回答結果を自動集計するシステム



⑥輸送障害時の本社員の駅派遣訓練の実施

輸送障害時にお客様へのご案内がよりスムーズに行えるよう、本社員を駅に応援派遣する訓練を12月に実施しました。

3 施設や車両の安全性の確保・向上

□ 適切かつ計画的な保守管理と更新の実施

・車両設備更新

車両に使用している高圧配線が取付から約20年が経過しています。被覆ひび割れ等の老朽化対策のため、電線の引き換えを実施していましたが、2022年度に完了しました。

・分岐器修繕工事

モノレールの進路変更に必要な分岐器は、予防保全のため計画的に各装置の更新を実施しています。

2023年度は制御装置の交換のほか、減速機（モーターの回転力を伝える装置）のオーバーホール等を実施しました。

制御装置の交換（多摩センター分岐器）



減速機の更新（高松分岐器）



5 輸送の安全確保のための取組

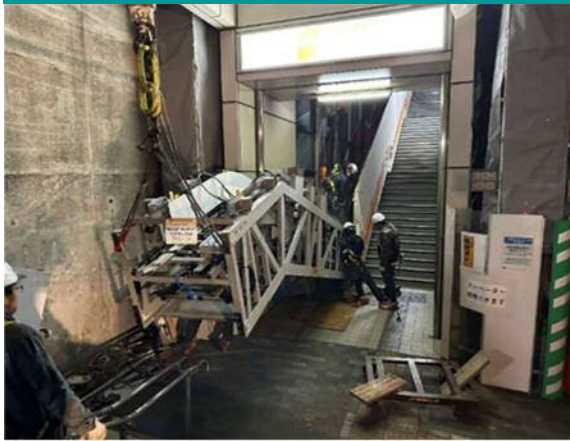
・駅舎修繕工事

お客様及び駅舎下道路の安全を確保するために、駅舎本体・通路部の修繕や昇降機の更新工事等を実施しています。

2023 年度はエスカレーター更新工事を2駅（程久保駅、桜街道駅）、エレベーター更新工事を4駅（中央大学・明星大学駅、程久保駅、高松駅、上北台駅）で実施しました。

また、駅舎通路部の塗装塗替え（中央大学・明星大学駅、程久保駅（東側））を実施しました。

エスカレーター更新（程久保駅連絡通路）



エレベーター更新（中央大学・明星大学駅）



駅舎通路部塗装塗替え（中央大学・明星大学駅）



5 輸送の安全確保のための取組

□ 更なる安全性向上のための施設づくり

・軌道設備の補修工事の実施

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、軌道桁伸縮装置（温度変化による桁の伸縮を吸収する装置）の更新工事等を計画的に実施しています。2023年度は、軌道桁伸縮装置の更新工事を118箇所実施しました。

軌道桁伸縮装置更新



4 更に充実・強化すべき課題への対応

□ 部門間等のコミュニケーションと情報共有の活性化

・経営層との意見交換会の実施

一般社員と経営層（社長・安全統括管理者）とのコミュニケーション向上を図るために、2023年度は8回実施しました。安全に関する事柄を中心に、社員が感じている疑問や要望に対して経営層としての見解を伝えることで、相互理解の促進を図り、安全意識を社内に浸透させ、全社一丸となった事業推進を目指しています。

経営層との意見交換会



5 輸送の安全確保のための取組

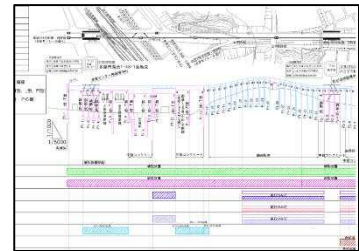
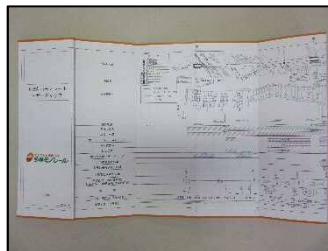
□ 実践的な教育・訓練の充実

- ・異常時訓練の実施（再掲：12～14ページ参照）

□ 自然災害対応力の強化

- ・多摩都市モノレールハザードマップの作成

当社線の線路、停留場、耐震補強、勾配、曲線、駅構内図、避難方法等の情報を一つにまとめた多摩都市モノレールハザードマップを作成し、有事の際に活用できるよう、各部署に配布しています。



□ テロ、テロ類似行為への対策強化

- ・防護術研修やテロ対処合同訓練（再掲：13ページ参照）

（3）安全に関する施策や設備

1 乗務員の教育

- ・運転士の養成教育及びフォローアップ教育

「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事業者の養成所に運転士の養成を委託しています。

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に行っています。

- ・アルコールチェック

乗務員の出勤点呼時に、アルコール検知器による呼気の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、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。



5 輸送の安全確保のための取組

2 安全のための設備（バリアフリー設備を含む）

・昇降機

当社では開業時から、バリアフリー設備として全駅にエレベーターを設置して、通路の段差を解消し、お客様の利便性向上を図っています。地上と改札階、改札階とホームとを結ぶエレベーター及びエスカレーターを利用して移動できます。

地上のエレベーター



改札階のエレベーター



改札階のエスカレーター



・幅広型自動改札機

車椅子をご利用のお客様が自動改札機を通過しやすいように、全ての駅の各改札口に1箇所、自動改札機の通路の幅を広くした幅広型自動改札機を設置しています。

幅広型自動改札機



・ホームドア

ホームから軌道への転落事故や列車との接触事故を未然に防止し、お客様により安全にご利用いただけるように、全駅にホームドアを設置しています。ホームドアは、列車の扉との連動開閉式で、モーターにより開閉しています。乗降口で人や物を検知するセンサーや、ホームドアの状態や異常・故障が起きていないか確認する装置など、様々な機器で構成されています。全駅のホームドアについては指令センターで監視し、故障等の状況もテレビモニターにより確認ができるようになっています。

5 輸送の安全確保のための取組



・列車非常停止ボタン

ホーム下転落などの非常事態が発生した場合に、列車を直ちに停止させる保安装置です。ホームドアに設置されているこのボタンを押すことにより、自動的に停止信号が現示され、ボタンを押した駅及び付近の列車が緊急停止する仕組みです。

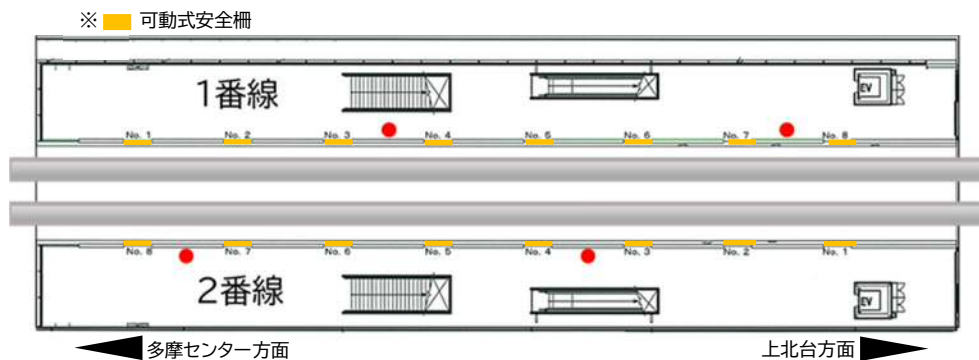
危険を回避するためにモノレールを緊急停止させる場合は、ホームドアに設置されている列車非常停止ボタンを押してください。



列車非常停止ボタン

列車非常停止ボタンの設置位置●（ホーム平面図）

全駅の各ホームのホームドアに、2箇所ずつ取り付けられています。設置位置付近の頭上に案内看板が表示されています。



5 輸送の安全確保のための取組

・固定スロープ及び渡り板

車椅子やベビーカーをご利用のお客様のために、車いす用スペースのある1両目と4両目の乗降口とホームの間には、段差を解消するためのスロープ及び隙間を解消するための楕形ゴムを設置しています。また、お客様からお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。



・AED（自動体外式除細動器）の設置

AEDとは、Automated External Defibrillator の頭文字をとったもので、心臓が心室細動を起こして心停止になった場合に、心臓に電気ショックを与えて心臓のリズムを正常に戻すための医療機器です。医療従事者に限らず一般の方々にも使用が認められており、多摩モノレールでは、車内や駅構内で心肺蘇生が必要な方を発見した係員やお客様が、AEDを使用して速やかに救助を行うために、全駅の改札口付近(改札内)に設置しています。



5 輸送の安全確保のための取組

・車いす対応トイレ設備の充実

車いす使用のお客様が利用できる広さや手すり等に加えて、オストメイト対応設備の設置やスペース拡張等、車いす対応トイレ設備の充実を順次、進めています。なお、車いす対応トイレは全駅に設置しています。



・中身が見えるゴミ箱の設置

テロ対策として中身が見えるゴミ箱を設置しています。また、お年寄りから子供まで利用できるようゴミ箱の高さを低くしています。



5 輸送の安全確保のための取組

・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」に基づき、多様な利用者の多彩なニーズに応えるため、車両の客室内車いすスペース部のつり革及び、一部床面の塗色変更等を実施しています。

①バリアフリー設備

➤ つり革（優先席部）

優先席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。

また、すべてのつり革を抗菌仕様としています。

優先席部の長めのつり革（オレンジ色）



➤ 車いすスペース

車いすスペースを明確化するため、床色を色分けしています。車いすスペースはベビーカーもご利用になれます。

車いすスペースの床色



➤ 乗降口の床

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。

乗降口端部の床色



②客室ガラスへのUVカット及び遮熱ガラスの導入

車内環境の改善のため、2018年度末から約5年間をかけてUVカット及び遮熱ガラスを導入しました。列車内の冷房効果が向上し、地球温暖化対策にもつながっています。

客室ガラス（更新前）



客室ガラス（更新後）



5 輸送の安全確保のための取組

③車内表示器

お客様により見やすい情報提供を実現するため、車内表示器にフルカラーLEDを採用しています。フルカラーLEDは、色弱者の方にも見やすい配色を実現し、文字サイズを大きくした、「人にやさしい」カラーユニバーサルデザイン(CUD)に配慮した表示を採用しています。



④運行設備

列車の安全運行の基本となる車内信号機式ATCを開業時から設置しています。ATO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 (Automatic Train Control 自動列車制御装置)**
先行列車との間隔及び進路の条件に応じて車内に連続して現示される許容運転速度を示す信号に従って、列車を自動的に減速または停止させる機能をもった装置
- **ATO (Automatic Train Operation 自動列車運転装置)**
出発押ボタンを操作することにより、列車の起動、惰行、制動、停止を自動的に行う装置

3 鉄道テロ対策

・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・不審者の発見等にご協力をお願いする案内表示やポスターの掲示、放送等を行っています。



5 輸送の安全確保のための取組

・車内・駅構内防犯カメラの設置

全車両および全駅に防犯カメラを設置しています。車内や駅構内の状況を正確に確認・記録することができ、トラブルや犯罪・迷惑行為等の抑止に努めているほか、警察の捜査等に協力しています。

LED 蛍光灯一体型の車内防犯カメラ



「防犯カメラ作動中」車内ステッカー



駅構内の防犯カメラ



「防犯カメラ作動中」駅ステッカー



・「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。

ホーム上での立哨警戒



列車での添乗警戒



列車客室内の巡回警戒



5 輸送の安全確保のための取組

・防護用品の配備

不審者からお客様及び係員の安全を守るため、刺股、防刃手袋、防刃ベスト・防護盾等を主要駅や乗務員室に配備しております。



4 防災対策

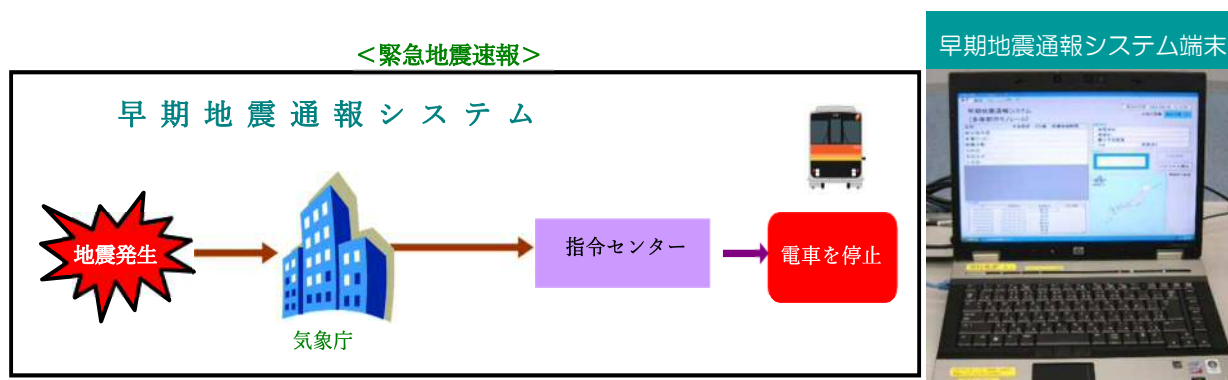
・地震時の対策

当社では地震計（立川変電所、東中野変電所）を設置しており、地震が発生した場合には、指令センター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活用

緊急地震速報を活用した早期地震通報システムを指令センターに導入し、沿線6地点(指令センター、多摩センター、高幡不動、立川北、玉川上水、上北台)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。



5 輸送の安全確保のための取組

・軌道桁、支柱の耐震対策

モノレールの重要な基盤施設である軌道桁や支柱には、大規模な地震が発生しても倒壊や落橋しないよう、耐震補強工事を実施しております。

これにより、被災時の損傷を限定的に留め、速やかな機能回復が可能なレベルの耐震性を確保しています。

路線のほとんどの区間が道路上にあり、軌道桁が落下すると甚大な被害が発生します。このため、軌道桁が支柱から落下しないよう、落橋防止装置の設置や、桁と桁の連結等を行っております。

落橋防止装置を設置した軌道桁



連結した軌道桁



コンクリート製支柱には、鋼板等を巻いて水平方向の耐力を向上させる等の補強を行っております。また、同様の目的で、鋼製支柱には、内部にコンクリートを詰めて強度を高めております。

鋼板を巻いたコンクリート製の支柱



内部にコンクリートを詰めた鋼製支柱



5 輸送の安全確保のための取組

・強風時の対策

沿線に風速計（立日橋、高松分岐橋）を設けて、常に風速の監視を行い、風向きや風の強さ等の気象情報をより正確に把握できるようにしています。これにより、規定値以上の強風を観測した場合には、運転を規制することで安全の確保に努めています。また、台風により長時間の運転規制が予想される場合は、ホームページ等で事前にお客様にご案内した上で計画運休を実施します。

（運転規制をする規定値）

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。



・駅を特別緊急避難ステーションとして指定

多摩川や浅川に近接している甲州街道駅や万願寺駅付近は、日野市の洪水ハザードマップで浸水想定区域に指定されています。水害時に近隣の住民の方々が避難できるよう、当社は日野市と協定を締結し、2021年5月1日から、甲州街道駅と万願寺駅が特別緊急避難ステーションに指定されました。水害が発生した場合には、これらの駅の一部を一時的かつ緊急時の避難場所として利用することができます。



凡 例 Legend

浸水想定区域 (浸水した場合想定される水深)
Possible Flood Sites (Color coded by Estimated Rise of Water Level)

0.5m 未満の区域 Under 0.5m	未測の区域
0.5m～3.0m 0.5m～3.0m	未測の区域
3.0m～5.0m 3.0m～5.0m	未測の区域
5.0m～10.0m 5.0m～10.0m	未測の区域
10.0m～20.0m 10.0m～20.0m	未測の区域

5 輸送の安全確保のための取組

• Em-Net（緊急情報ネットワークシステム）の導入

日本に対するミサイル発射情報等の緊急情報を内閣官房から受信するシステムを導入し、お客様へ一刻も早い情報伝達を行えるようにしています。

• 降雪時の対策

多摩都市モノレールはゴムタイヤで走行しています。降雪時にはタイヤの空転・滑走を防ぐため、以下の雪害対策により、安全を最優先とした運行に努めます。

①運転規制の実施

降雪状況により時速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。

②除雪装置の装着

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付けて運転しています。



③凍結防止剤の散布

車載式の凍結防止剤散布装置を搭載し、凍結防止剤を散布することにより、路面凍結・圧雪予防に努めています。



5 輸送の安全確保のための取組

④砂の散布

登坂時にはタイヤの空転防止のため、必要に応じて軌道桁に砂を撒きながら運行しています。



⑤凍結防止列車の運行

降雪により路面凍結が予想される場合には、運行時間外に凍結防止列車を臨時で運行し、凍結防止剤の散布を行い、タイヤの空転の原因となる軌道面上の凍結の防止を図っています。

⑥鋼軌道桁への凍結防止用ヒーターの設置

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。

降雪時に車両のスリップが懸念される箇所（計4箇所）に凍結防止ヒーターを設置しています。



5 輸送の安全確保のための取組

5 緊急時の対策

当社では、車両故障や設備故障等で駅間に停止した列車からお客様を救出するために必要な設備を備え、定期的に訓練を実施しています。

①列車間移乗による救出

故障して自走不能になった列車から、隣接線路の自走可能な列車に移乗していただく方法です。車いすご利用のお客様が車いすに乗ったまま移乗できるようにワイド型横取り装置を導入しています。

車両扉を開けて、車両間を渡した橋（横取り装置）で移乗していただき、その列車で駅まで走行します。

横取り装置を列車に搭載



横取り装置を使用した列車間移乗



②列車連結による救出

故障して自走不能になった列車から、連結した列車へ移乗していただく方法です。連結後、故障列車を牽引又は推進し、駅まで走行します。

列車連結



列車連結による移乗



5 輸送の安全確保のための取組

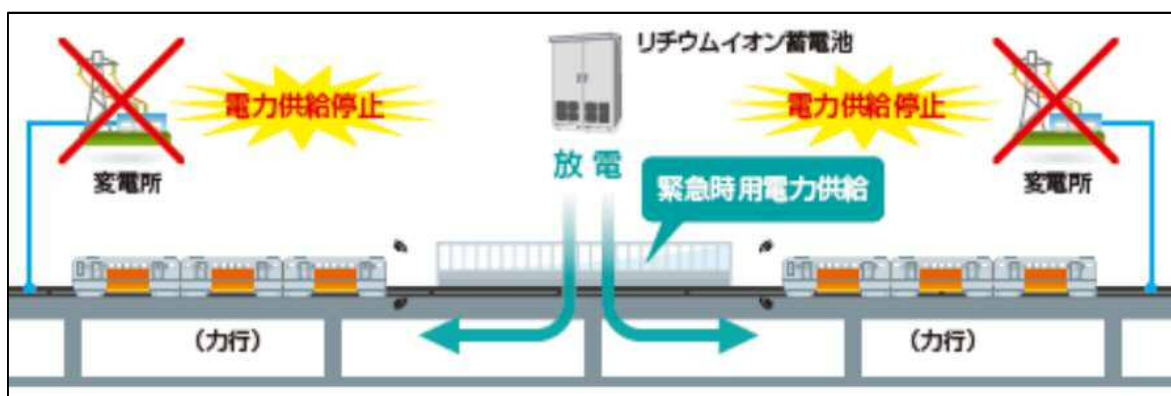
③脱出シューターによる救出

横取り装置や列車連結による救出が行えない場合にもお客様を地上へ救出できるよう、「脱出シューター」の設置を進めています。2024年度までに全編成に設置完了予定です。



④電力貯蔵装置（非常用電源）による救出

東京電力からの給電が停止し、列車が駅間停車した場合、電力貯蔵装置（非常用電源）から電車線に電気を送り、次駅まで列車を運転します。



5 輸送の安全確保のための取組

(4) その他 安全に関する取組

・乗車マナー向上の呼びかけ

「ながらスマホは危険」等、駅構内の移動を安全に行っていただくための呼びかけや、混雑時にはスムーズな乗り降りのため、ドア入り口付近のスペースを空けていただくこと、奥まで詰めていただくこと等をポスターや放送等で周知を図っています。



・車内案内表示器を用いた安全啓発活動

交通安全運動や安全総点検期間中、安全啓発活動として、車内案内表示器にて下記のようなテロップ表示をしています。

例「夏季の輸送安全総点検を実施しております。スマートフォン等を見ながらの乗り降りや歩行は危険ですのでおやめください。」



・工作車^{注1}事故防止への取り組み

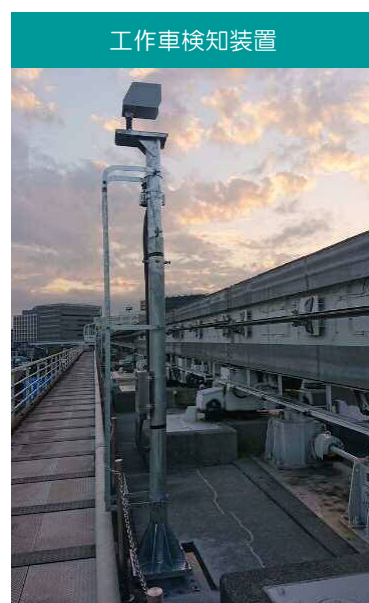
2019年3月の分岐器電車線損傷^{注2}を受け、「工作車検知装置」を同年12月高松分岐器に設置し、運用しています。

これにより、分岐器可動部の工作車在線状況をセンサーで検知し、表示灯により、速やかに確認することができます。

分岐器操作時の安全性が向上しました。

注1：線路点検等に使用する保守用車両

注2：分岐器の操作を間違えたことにより、電車線と工作車を接触させた事象。



6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

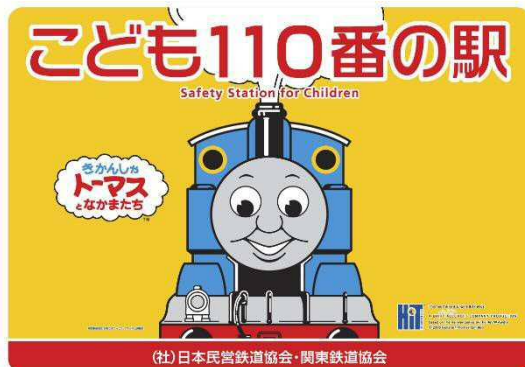
(1) お客様・沿線の皆様・関係者との協力体制

・ こども 110 番の駅

子どもを犯罪から守り、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的として、「こども 110 番の駅」の取組を実施しています。

「こども 110 番の駅」

多摩センター ・ 高幡不動 ・ 立川北 ・ 玉川上水



© 2006 Gullane (Thomas) Limited

・ お客様からのご意見

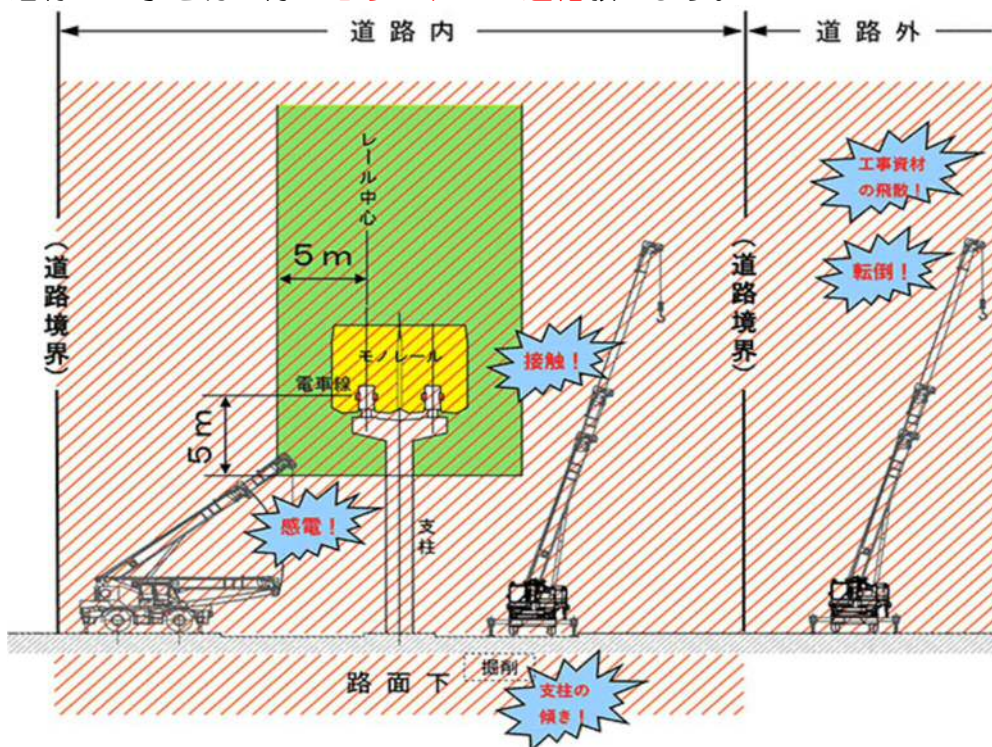
当社に電話やメールで寄せられるお客様からのご意見・ご要望は、状況を確認した上で、対策の検討や実施、社員指導を行っています。

お客様から評価していただいたことや時には厳しいご意見等もすべて関係部署に報告し、お答えが必要なご意見やご質問等に対しては、速やかにお返事するよう努めています。

6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

・沿線近接工事を行う方へのお願い

多摩都市モノレールが走行するレール(軌道桁)には、**高圧電気(直流 1500 ボルト)**が流れる電車線が設置されています。建設機械等がこれに近づくと**感電事故及び接車事故**が発生する恐れがあり、大変危険です。また、道路外の工事であっても作業内容によってはモノレール運行に支障を及ぼす場合があります。さらに、路面下を掘削する場合も、支柱等に悪影響が出る可能性があります。事故防止のため、沿線で工事を行う際は**必ず当社へご連絡**願います。



斜線区域 : ご連絡をお願いする区域

緑色区域 : 原則、運行終了時間帯(概ね夜間1～4時)に作業をお願いする区域

○ 作業内容によっては、届け出が必要となる場合があります。

○ 届け出は工事の2週間前までに提出いただきますようご協力願います。

注) 支柱基礎部に影響する工事は、計測器等の設置をお願いする場合がありますので、お早めにご連絡ください。

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

事前連絡の窓口 : 運輸部施設グループ TEL 042-526-7821

施工中緊急連絡先 : 設備管理所 TEL 042-526-7835

お申込み後の流れ

HPフォーム入力

多摩モノレールより、工事担当者へ連絡します。

・打ち合わせの日時の連絡
・**施工箇所の詳細図面及び施工通知書**提出のお願い

多摩モノレール本社で対面打ち合わせ

・提出書類の確認、施工通知書、断面図、添付資料の追記物、その他(工事内容により必要な図面が変わります)
・立合いの有無
・施工時間の調整
... 等

着手

6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

（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、お客様に以下のようなご協力をお願いしています。

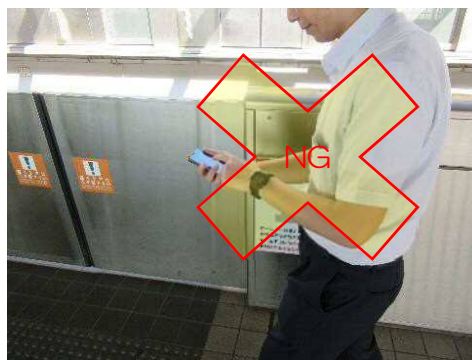
- 駆け込み乗車はご遠慮ください

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ありますので、ご遠慮ください。



- ホームドアによりかからないでください

ホームドアへのよりかかりは、ホームドアの故障や車両との接触による事故、ホーム下への落とし物の原因となりますので、おやめください。



- エスカレーターをご利用の際は、立ち止まり手すりにおつかまりください

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ありますので、ご利用の際は立ち止まり、手すりにおつかまりください。



6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

- ・ホーム下は非常に危険です。物を落とされた時は、駅係員にお知らせください

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。

なお、落とされたものについては終電後の回収作業となるため、お引き渡しは、翌日以降となります。

ホーム下には、高電圧の電気が流れています。感電等、生命に危険が生じる可能性が高いため、ホーム下には絶対に降りないでください。



- ・緊急時は非常通報装置・インターホン等をご利用ください

車内には、異常・緊急時にお客様が乗務員または指令員と通話ができるよう、非常通報装置を設置しています。また、各駅のホームドアと無人駅の改札口付近等にはインターホンを設置しているほか、各駅のトイレには防犯ブザーを設置しています。

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ご使用ください。



車内非常通報装置



車内非常通報装置

ボタンを押してランプが点灯したらマイクに向かってお話しください



ホームドア設置インターホン



トイレ防犯ブザー

6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

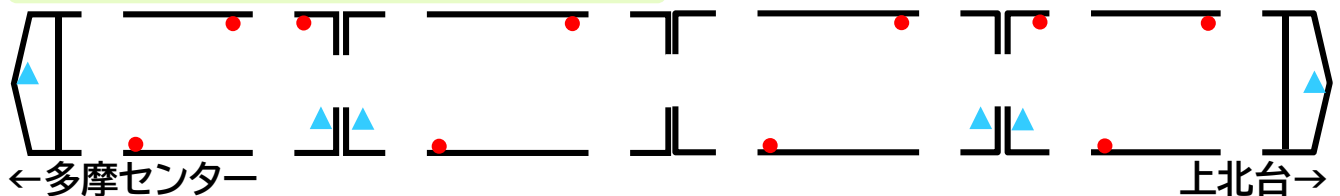
・各車両には消火器を設置しています

各車両には消火器が設置してあり、初期消火時に使用することができます。

モノレールは、走行中に火災が起きたとしても、可能な限り次の駅まで運転します。

駅に到着したら、乗務員・駅係員の誘導に従って避難してください。

● 車内非常通報装置、▲ 消火器の設置場所



・車両扉への引き込まれにご注意ください

車両扉への引き込まれ防止のため、ステッカーで注意喚起しております。表示は大人を目線と子供の目線で表示を変更し、材質についても滑りやすいものを採用いたしました。お子様の手や荷物の引き込まれにご注意ください。



大人を目線（通常表示）



子供の目線（ひらがな表示）

6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

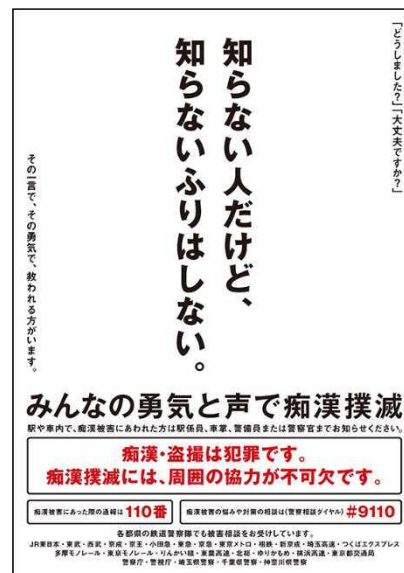
・ベビーカーに関するお願い

ベビーカーをご使用のお客様は、他のお客様との接触や通行に際してのご配慮をお願いします。また、周囲のお客様は見守りや必要に応じて手助けを頂くなど、ご協力をお願いします。



・痴漢撲滅キャンペーン

駅や車内で痴漢被害に遭われた方、またそのような行為を見かけた方は、駅係員、乗務員又は巡回中の警察官までお知らせください。



6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

・車内に持ち込めない危険物について
可燃性液体、高圧ガス、火薬類、毒物・
農薬、刃物については、車内への持込を禁
止しております。

※ 刃物については、他のお客さまに危害
を及ぼさないよう梱包されたものを除
きます。



・線路内への転落・立入を見かけたら
ホームに設置されている「列車非常停止
ボタン」により列車を停止させるとともに、
インターホンで駅係員へお知らせください。

また、故意にホームドアを乗り越えて線
路内に立ち入る行為は、列車の運行に影響
を与え、多くのお客様の迷惑となる不法行
為として罰せられます。

その行為自体も転落・感電など生命に危
険が生じる可能性が高いため、線路内への
立ち入りは絶対に行わないでください。



・ホームドアの内側に残り残されたら
万が一、ホームドアの内側に残り残
された時は、ホームドアの内側に設置
している非常開ボタン（赤いボタン）
を押してください。ボタンを押すとホ
ームドアが自動で開きます。



6 お客様・沿線の皆様・関係者との連携・協力

（3）お客様の【安全・安心】につながる各種取組の積極的な広報

・広報ポスターによる安全対策の発信

当社ではお客様の「安全・安心」につながる各種取組を分かりやすく伝える『こちらモノ知り広報室』と題したシリーズものの広報ポスターを定期的に制作し、駅・車内に掲出するとともにX（旧Twitter）で発信しています。

2023年度は多摩モノレールPR担当「タマオ」が登場する4コマ漫画を用いて、車内防犯カメラの設置、駅間で列車が動けなくなった時の避難方法、強風時の運転規制による安全確保、ホームドア整備率100%、降雪時の減速運転並びに各種降雪対策等についてご紹介しました。



7 お問い合わせ先

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お問合せ・ご意見をお寄せください。

多摩都市モノレール株式会社

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)

ホームページからお問合せ・ご意見を受け付けています。

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



発行 多摩都市モノレール株式会社
安全管理推進室
2024年8月