

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 深澤 祐二殿

J R 東日本輸送サービス労働組合

中央執行委員長 佐々木 宏充

## 川越線指扇・南古谷間デッドロック発生に関する緊急申し入れ

2023年3月2日 21:53 頃、川越線指扇駅・南古谷駅間の単線運転区間において、強風に伴う輸送障害による運転整理が行われ、交換駅変更を入力した際に、下り 2081S に対する指扇駅出発信号機と上り 2188K に対する南古谷駅第 1、2 出発信号機を同時に制御する状態が発生し、デッドロックとなる事象が発生しました。

翌日の新聞報道では「単線区間上下双方から電車が進入し約 600m の距離まで接近するトラブルがあった」と大々的に報じられ、国土交通省関東運輸局より口頭注意を受ける事態に発展しています。

本来、ATOS 中央装置にて通過順序列車を正しく制御されるべきところ何らかの原因で信号システムに不具合が生じたと想定されます。システムは、人間が作るものであり、完全でないことは言うまでもありません。また、平常時にはシステムに基づいた運行は確保されつつも、異常時になると人間とシステム・機械化等との融合が図れないことが近年の課題であると考えます。特に、安全を司る教育や要員体制が効率化のもとに脆弱となっていることに強い危機感を抱いています。

過去には、同区間において川越線方向テコ回線不良による輸送障害が発生しています。また 1999年5月14日、42名が亡くなった信楽高原鐵道列車衝突事故を想起させるものであり、多くのいのちを預かる鉄道事業者としての責任が問われています。私たちは、いつの時代においても安全を最優先に、背後要因を分析し、徹底した原因究明にあたり、再発防止に取り組むことが求められています。

したがって、下記のとおり申し入れを行いますので、労使間の取扱いに関する協約に準じ、団体交渉は信義誠実対等の原則に従い秩序を保ち平和裡に行うことに踏まえて丁寧かつ具体的に回答をすること及び速やかな労使交渉の開催を強く要請します。

### 記

1. 川越線指扇駅・南古谷駅間の単線運転区間において、下り 2081S と上り 2188K がデッドロックとなる事象に対する見解を直ちに示すこと。

2. 指扇駅・南古谷駅間の交換駅変更を入力した際に、下り 2081S に対する指扇駅出発信号機と上り 2188K に対する南古谷駅第 1、2 出発信号機を同時に制御する状態が発生しデッドロックとなった原因を究明すること。また、再発防止に向け、背後要因を分析し、システムや人間の注意力のみに頼ることのない恒久対策を講じること。
3. 今事象に対する原因が究明されるまで単線区間における交換駅変更は、原則実施しないこと。

以 上