



申  
30  
号



## 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

6月28日 第3回目団体交渉を行う!

前回求めた「指令室内における経験年数や要員配置」等について  
会社からの回答を受け、第2項途中より議論を再開する。

**全ての原因を“システム不具合”に切り縮め、再発防止に真剣に向き合わない会社姿勢が明らかに!**

デッドロック発生時の指令室の状況  
(会社が回答したこと)

【指令室の体制について】

- 必要な要員体制は整えている。
- 必要な教育は実施している。

「指令員の知識不足により  
発生した事象ではない」



【当日、警報が鳴動した際の対応について】

- ① 監視画面上に表示され、警報が鳴動
- ② 伝達板が**警報を読み上げ**
- ③ 卓内で**確認し**、対応を行った

「警報を読み上げて確認していた」

会社の回答から  
読み解けることは

指令室の教育・体制や取り扱いなどの対応には

一切の問題がなく、全ての原因は「システム不具合」にある

という  
主張

指令の取り扱いで本事象を防ぐことは出来なかったのか。

「制御点を過ぎたら変更できない」ことを教育していながらも、交換駅変更の入力前の**在線確認を「必要ない」とする考え方は、教育が活かされていないのではないか。**今回の事象を教訓に、指令員の今後の教育の在り方、内容を検討すべきだ。

事象発生時、指令室内では異常を知らせるアラームが鳴動していたにもかかわらず**即座に対応できず、デッドロックを防げなかったのはなぜか。**

当日の指令は教育通りに対応しており、問題は無かった。今回はあくまでもシステムの不具合により、エラーチェックが正常に動作しなかったことに起因する事象である。

入力時に常に**在線状態を確認することは難しい。**その上で、タイミングチェックは人では対応できない部分もあり、ヒューマンエラー防止の観点からもシステムに完全に置き換えている。また、**現行の教育内容は正しく、現段階において指令の取り扱い等を見直す考えにない。**

今回鳴動したアラーム**“実施ダイヤ変更異常”**は稀な事象であり、**知得した指令員も詳細がわからず、確認を行っている間に列車が出發しデッドロック状態となった。**  
※実施ダイヤ変更異常：駅のダイヤ変更は何らかの異常が発生

会社は「デッドロックは二度と発生しないと言われると100%ではない」と述べながらも  
「再発防止に向けたソフト（人）側からの対策は必要ない」との回答に終始!

**「安全の全て」をシステムに委ねていては「真の安全」はつくり出せない!  
人とシステムが補完し合い、共存していくことが必要だ!**

以下のことが行われていれば“デッドロック”は発生しなかった…

- 制御点を通過（＝出発信号機が制御状態）の状態では変更入力を行わない。
- 入力変更を行う際は、当該の出発信号機を抑止する。
- 指令室内で異常を知らせるアラームが鳴動した際は「列車を止める」

指令員の変更入力に対する意識が

“希薄”であると言わざるを得ない!

“入力の先に何が起こるのか”を

考え・実行する力が求められている!

経営として最大192分・約5,500名のお客さまにご迷惑をお掛けした大規模輸送障害を発生させた責任を重く受け止め、  
全ての背後要因を正しく掘り、実効性のある再発防止策を打ち立て、取り組むべきだ!

指令室内の当日の「計画変更」「決定」「入力」等の詳細な時系列を次回交渉で示すことを求め、第3回交渉（第2項継続）を終了

組合

会社

