

KDDIの通信障害が発生

2022年7月2日午前3時、深夜にもかかわらずKDDIの通信障害についての情報が発信された。それによれば、2022年7月2日(土)の午前1時35分頃から、同社の通信サービスの音声通話およびデータ通信が利用しづらい状況が発生しており、それは継続中とのことだった。

大規模通信障害は「au」「UQ mobile」「Povo」など、KDDIが提供するモバイル通信の利用者のほぼ全てに影響しただけでなく、KDDIのモバイル回線を利用してしている楽天モバイルやMVNO、さらにはKDDI回線を利用する多くの企業のサービスにも影響を与えることとなった。

街中では、KDDI利用者が繋がらない携帯電話を片手に公衆電話を

なんでも自動化が進む中、 通信障害がもたらした教訓に学ぶ

ジャーナリスト

三木寛郎

探す姿が見られ、さらに個人利用者だけではなく、多くの企業が使用する端末にも影響があったようで、宅配業者などスマートフォンや専用端末を業務用に使っている企業にも影響があったという。ショートメールさえ満足に使えない事態は、業務用端末におけるデータ通信にも大きな影響があったとのこと、発生したのが土曜日の未明で、土曜日から

日曜日にかけて発生したトラブルであったことは不幸中の幸いとも言えるかもしれない。

このトラブルは7月4日(月)まで続き、14時00分時点でも、全国的にデータ通信は概ね回復したが、流量制御などの対処を講じているため、音声通話を利用しづらい状況が継続しているという。

KDDIによれば、通信障害が発生した経緯はコアネットワークのルーターを交換した際に、なぜか音声通話の一部が不通となったことにあるという。そこでその対応としてルーターを元のものに戻したが、戻した瞬間にアクセス集中が発生し、「輻輳状態」に陥ってしまった、それがネットワークの他の部分にも影響して大規模通信障害に至ったという。輻輳とは1カ所にモノが集中し、身動きが取れなくなった状態を指す。電話網などでイベントや災害時に発生する、通信要求過多によ

り、通信が成立しにくくなる現象の通信分野における用語として使われている。

大容量の情報通信を謳う現代の通信において、確かにあつてはならない事態ではある。

だからこそ、多くのメディアが論調として掲げている、「KDDIの携帯電話ネットワークはまさに日本を支えるインフラの1つであり、その通信障害が及ぼす影響の大きさを考えればKDDIの責任は極めて大きい」ということになるのだろうか。

しかし、そこまで重要で大切な情報網の大動脈を民間の大手電気通信事業者に全面的に預けて任せきりにするのはいかがなものだろう。

KDDIは確かに情報通信事業者だが、あくまでも民間企業なのである。

ペーパーレスはどこへやら

1980年代初期に流行した「OA」



電車に乗れば見渡す限りスマホの画面に見入る人だらけという状況が生まれている

という言葉覚えていらつしやる読者も少なくないだろう。オフィス・オートメーション(Office Automation)の略で、企業において進められたオフィス業務の情報化・自動化への取り組みのことである。工場等で導入され、生産性の向上に大きく寄与したオートメーションを事務仕事にも導入し、パソコンなどの情報機器を導入することによるOA化を推進することでオフィス業務における生産性を向上させるという謳い文句であったが、その結果もたらされるはずのペーパーレスはいまだに実現していないように思える。

結果的に情報量は無制限に増加するものの、それを管理する容れ物自体はアナログのままのケースが多く、ビッグデータなどいいながら、USBのメモリースティックで個人情報を持ち歩くような杜撰な管理も横行しているのである。

に乗れば見渡す限りスマホの画面に入る人だらけという状況が生まれている。スマホがなければ何1つ始まらないという方も少なくないだろう。いかに情報技術が進化したとしても、それを扱う側の人間の方が、進化していかなければ、宝の持ち腐れどころか却って危険な状況すら生まれかねないのである。

そういえば「OA」のあとにFA(Factory Automation)やらHA(Home Automation)などという言葉も生まれしたが、いまやのきなみ「IT」と一括りに呼ばれるようである。

一時期の流行とも思しきカタカナ(横文字?)用語に惑わされることなく、しっかりと自らの頭を使って情報社会に対応する、人間側の心構えが必要なのである。

壊れない機械はない

これは筆者の持論なのだが、世の中におよそ壊れない機械はないのだ。そしていざ壊れた時には対応できる人の力は侮れないものなのである。

思い起こせば2011年の東日本大震災で多くの帰宅困難者が発生した時

に、当時の携帯電話がなかなか繋がらず、公衆電話に長蛇の列ができたことを覚えていらつしやる読者も少なくないと思う。

そして、東京臨海新交通臨海線「新交通ゆりかもめ」は無入運転であったため、駅間で緊急停止した車両に乗ったままの乗客を助け出すのに、最寄り駅まで係員が駆けつけて徒歩で線路を歩いて避難するという事態になった。

2019年には横浜市の新交通システム「シーサイドライン」で無人の自動運転車両が逆走した事故もあった。折り返し駅の新杉田駅構内で逆走した車両は時速25kmで24m走って車止めに衝突し17人がけがをした。

どちらのケースも、乗務員が1人でも乗っていれば、もつと迅速に避難させることが可能だったり、未然に緊急停止をすることが可能だったりははずである。

人件費の削減も結構だが、いざという時に備える心構えは、とくに公共交通機関においては重要なのではないだろうか。

交通機関に限らず、今回のKDDIのトラブルのような通信やそれに付随する様々なインフラにおいて、「機械が壊れないはずはない」という過信は非常に危険なものであり、それこそ人命にかかわることにもなりかねない。

オートメーションの工場などにおいても、いざ機械がトラブルを起したり、暴走したりした際に、緊急停止の操作を行うことのできる人員の配備は、危機管理という観点において不可欠なものだと思ふのだ。

改めて言う。壊れない機械はないのである。

今回のKDDIの事例を見れば、恐ろしくて自動運転の自動車などに乗る気はしないと思うのは筆者だけだろうか。



ケーブル断線が原因か…シーサイドラインの自動運転逆走事故