

2023. 9. 14

No.013

# 常軌を逸したジョブ懲憑！ JR東日本の安全文化は地に落ちた！ 車両不具合を適切に処置した 乗務員を翌日にジョブ懲憑！！

その1

9月12日、上野運輸区の担当する宇都宮線にて、走行中の列車の運転台速度計が異常な値を示す故障が発生しました。

## 【詳細】

532M 宇都宮 6:48発→上野 8:44着 野木～古河間

- ・再力行するも速度が向上する感覚がない
- ・TIMSモニター上、ユニット点灯するも速度計は上がらない
- ・数秒後にゆっくり速度は向上、速度計110キロ表示
- ・その後ATS-Pパターン接近のチンベル鳴動、速度計を確認すると113キロ表示  
驚きと同時にブレーキを2～3ノッチ扱うも**ブレーキが効いている感覚無し**、  
さらにブレーキ5ノッチを扱う
- ・本来は非常ブレーキだが、速度計の異常に驚き常用ブレーキにて古河駅第一  
場内信号機外方約250m手前にて停車、**停止しているにも関わらず速度計は  
70キロ～80キロを表示**(車掌側は正常表示)
- ・速度計の故障の可能性、ならびにATS-Pのチンベルが2回鳴動していること  
から**速度超過した可能性を考え防護無線発報**

※「6/23～1号車運転士側の3軸速発断線」とのシールが貼られていた

※当該列車は宇都宮発車後からブレーキをかけると「機器故障」発生

その後会社が調べたところ、**当該車両のモニター故障**との結論になりました。しかし会社は発生直後から当該運転士を乗務から降ろし聞き取りを行いました。あ**たかも運転士が嘘をついている・責任を運転士に負わせる前提での聞き取り**を行っていました。仮に正しいことを話せなかったら、車両故障という根本の原因が闇に葬られていた可能性もあります。

なぜ、重大な不具合のある車両を修理せずに  
走らせなければならないのか？  
JR東日本の安全は大丈夫なのか？