



平成 30 年 2 月 6 日

各 位

会 社 名 新報国製鉄株式会社  
代表者名 代表取締役社長 成瀬 正  
(コード番号 5542)  
問合せ先 総務部長 小林 民雄  
(TEL : 049-242-1950)

### 東海旅客鉄道株式会社殿における在来線特急用気動車台車部品の亀裂について

2018 年 1 月 21 日に東海旅客鉄道株式会社殿（以下、JR 東海殿）の、在来線特急用気動車台車部品（軸箱体）に発見された亀裂についての現時点での調査結果が、本日 11 時 30 分に JR 東海殿からプレスリリースされました。

今回の亀裂が発見された軸箱体は、当時の連結子会社であった山本重工業株式会社（現新報国製鉄株式会社三重工場）が 2008 年 11 月に製造し、2009 年 4 月に JR 東海殿に納入したものであります。

当社は亀裂発生後、JR 東海殿に全面的に協力し、亀裂発生の原因の解明に努めて参りました。

本日、JR 東海殿のプレスリリースを受け、当該製品の製造履歴並びに、今後の方針について次の通りお知らせ致します。

#### 1. 当該同型式の軸箱体の製造

現存している当時の出荷記録データによりますと、当該品と同型式（キハ 85 系用）の軸箱体は、94 個出荷されておりました。

内訳と致しましては、2007 年 1 月から 2009 年 5 月までの間に、

2007 年：42 個

2008 年：40 個

2009 年：12 個 合計 94 個を出荷

今回亀裂が発見された軸箱体は、このうちの 2009 年 4 月に JR 東海殿に納入致しました 1 個となります。

#### 2. 当該製品の亀裂の状況並びに、亀裂が発生したメカニズム（推定）

JR 東海殿のプレスリリース資料の通り、軸箱体の内部に発生した空洞部分を起点として、振動や荷重等により力がかかったことから、亀裂が発生・進展したものと推定しております（添付資料ご参照）。

### 3. 今後の方針

現在までの調査結果を踏まえ、JR 東海殿に引き続き全面的に協力し、第三者機関の協力も得て、今回の亀裂の原因を解明して参ります。

(ご参考)

#### 1. 軸箱体の製造販売

当社グループは 2009 年 8 月の構造改革の発表以降、製品ポートフォリオの見直しを図って参りました。

軸箱体の製造販売は、2015 年までで、それ以降、製造販売はしていません。

#### 2. 山本重工業株式会社の沿革

1939 年 創業

2000 年 新報国製鉄株式会社の連結子会社（出資比率 70%）として再設立

2010 年 新報国製鉄株式会社 100%子会社化

2011 年 社名を株式会社新報国製鉄三重に変更

2017 年 新報国製鉄株式会社に吸収合併

所在地：〒510-8121

三重県三重郡川越町大字高松字中島 835-1

(現新報国製鉄株式会社三重工場)

(添付資料)

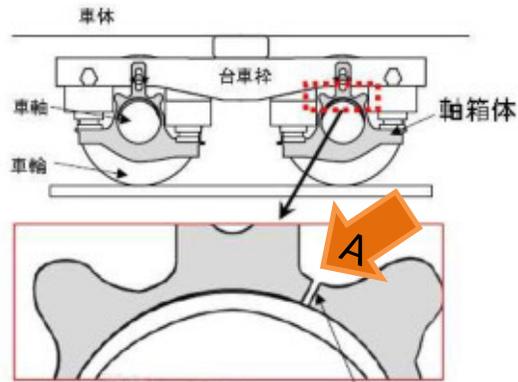
「台車部品（軸箱体）に発生した亀裂の破面調査概要」

以上

(添付資料)

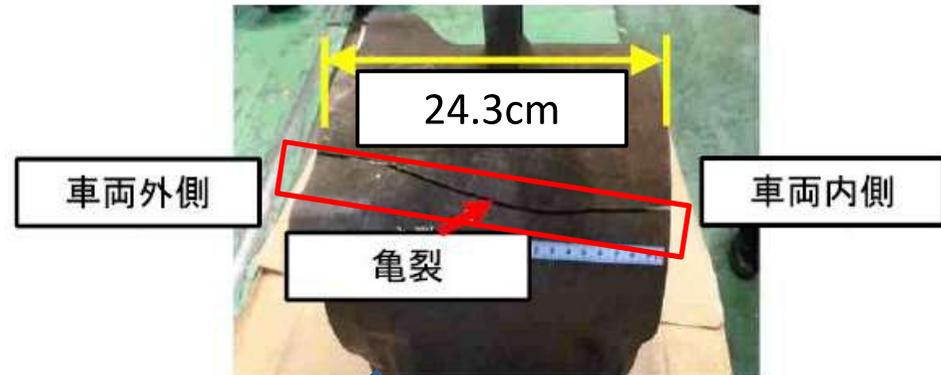
## 台車部品(軸箱体)に発生した亀裂の破面調査概要

### ①【台車の模式図】

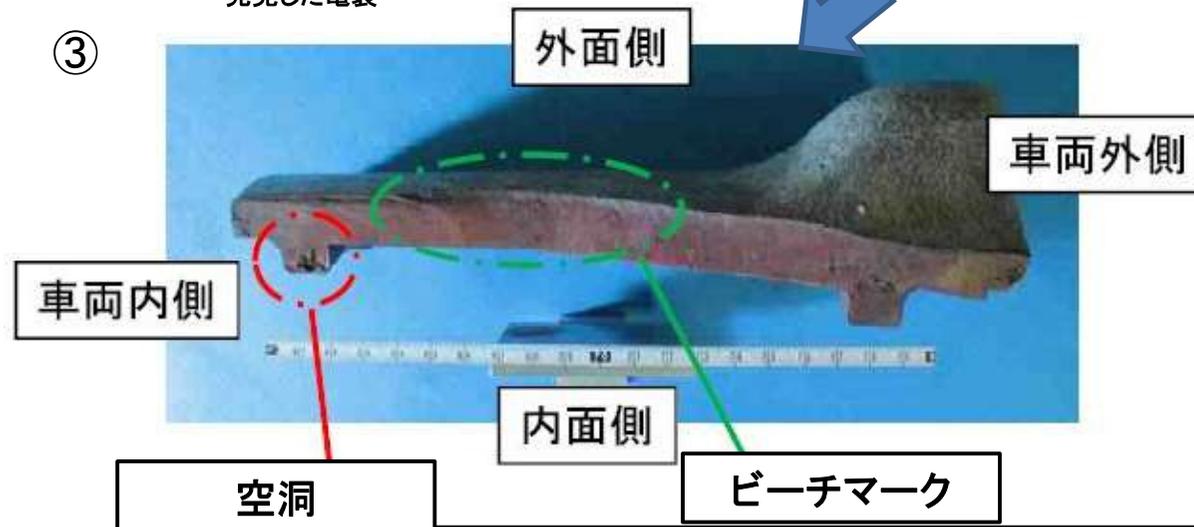


### ②

Aから見た状況



### ③



疲労亀裂発生メカニズム(推定)

空洞部分から車両外側方向へ疲労亀裂が進展した

注) 掲載した画像については、東海旅客鉄道(株)殿より許可を頂き発表資料より転載させていただいております。