

【公報種別】特許法第 17 条の 2 の規定による補正の掲載

【部門区分】第 2 部門第 5 区分

【発行日】平成20年3月21日(2008.3.21)

【公開番号】特開2002-234435(P2002-234435A)

【公開日】平成14年8月20日(2002.8.20)

【出願番号】特願2001-34669(P2001-34669)

【国際特許分類】

B 6 1 F 5/00 (2006.01)

B 6 1 F 5/24 (2006.01)

【F I】

B 6 1 F 5/00 B

B 6 1 F 5/24 C

B 6 1 F 5/24 H

B 6 1 F 5/24 F

【手続補正書】

【提出日】平成20年2月1日(2008.2.1)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 3 1

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 3 1】

前記台車枠 1 1 の支持部 1 1 b の前後端部付近には、空気ばね、ゴムばね、コイルばねなどの弾性体からなる 4 つの枕ばね 1 8 が設置され、この 4 つの枕ばね 1 8 上にて車体 3 を台車枠 1 1 に支持させることで、2 次系サスペンションを構成している。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 3 2

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 3 2】

左右の一对の車輪 1 3 が後方より見て上向きに凹状の非回転式の車軸部材 1 2 の両側に、軸受（図示せず）を介して左右独立して回転可能に支持されており（図 6（b）参照）、このように構成される車輪 1 3 の車軸 1 3 a は、左右の軸箱 1 6 を支持している。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 3 3

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 3 3】

前記台車枠 1 1 の前側および後側部分は、それぞれ前側および後側のリンク機構 1 4 , 1 4 ' を介して車体 3 に結合されているが、このリンク機構 1 4 , 1 4 ' は、それぞれ、前記台車枠 1 1 側に比べて車体 3 側の幅方向の間隔が広くなるように平面視略ハの字状に配置された一对のリンク部材 1 4 A , 1 4 B , 1 4 C , 1 4 D を備えている。このリンク部材 1 4 A ~ 1 4 D は、一端部 1 4 A a , 1 4 B a , 1 4 C a , 1 4 D a（先端側）が台車枠 1 1 に球面軸受（図示せず）により全方向に揺動自在に結合されている（図 5 参照）。このリンク部材 1 4 A ~ 1 4 D の一端部 1 4 A a ~ 1 4 D a は、弾性部材（例えばゴムブッシュ）を介して結合され、台車 1 0 が上下方向に移動できるようにされている。なお

、このような台車 10 の上下方向の動きを許容するため、他端部 14 A b ~ 14 D b も弾性部材を介して結合するようにしてもよいし、他端部 14 A b ~ 14 D b のみ弾性部材を介して結合するようにしてもよい。さらには、弾性部材を介して結合するのに代えて、リンク部材 14 A ~ 14 D を、リンク長さが伸縮可能であるように構成するようにしてもよい。

【手続補正 4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0054

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0054】

すなわち、台車枠 11 の前側および後側部分が、積層ゴム部 61 A a ~ 61 D a を有し平面視略ハの字状に配置された複合リンク部材 61 A ~ 61 D でもって車体 3 に結合されている。積層ゴム部 61 A a ~ 61 D a は、板（金属板）層とゴム層とが交互に配置されてなる部分を有する。複合リンク部材は、前記実施の形態のリンク部材と同様に、平面視における複合リンク部材の軸線の延長線の交点が車体の幅方向の中心軸線上に位置し、前記左右のリンク部材の軸線の延長線の交点を仮想旋回中心として旋回可能に構成され、その軸線の延長線が左右の車輪とレールとの接触点を通過するようになっている。