

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第6622842号
(P6622842)

(45) 発行日 令和1年12月18日(2019.12.18)

(24) 登録日 令和1年11月29日(2019.11.29)

(51) Int.CI.

B 6 1 F 5/52 (2006.01)

F 1

B 6 1 F 5/52

請求項の数 6 (全 14 頁)

(21) 出願番号	特願2018-78185 (P2018-78185)	(73) 特許権者	000000974 川崎重工業株式会社 兵庫県神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号
(22) 出願日	平成30年4月16日(2018.4.16)	(74) 代理人	110000556 特許業務法人 有古特許事務所
(65) 公開番号	特開2019-182317 (P2019-182317A)	(72) 発明者	鴻池 史一 兵庫県神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号 川崎重工業株式会社内
(43) 公開日	令和1年10月24日(2019.10.24)	(72) 発明者	松下 陽亮 兵庫県神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号 川崎重工業株式会社内
審査請求日	令和1年9月24日(2019.9.24)	(72) 発明者	田村 佳広 兵庫県神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号 川崎重工業株式会社内
早期審査対象出願			

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】鉄道車両用駆動台車

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車幅方向に延びる横梁と、
前記横梁の車両長手方向一方側の部分に支持された第1主電動機と、
前記横梁の車両長手方向他方側の部分に支持された第2主電動機と、
前記横梁の下方において前記第1主電動機と前記第2主電動機との間に配置され、前記第1主電動機及び前記第2主電動機を互いに連結し、前記第1主電動機の揺動と前記第2主電動機の揺動とを相殺する連結部材と、を備える、鉄道車両用駆動台車。

【請求項 2】

前記第1主電動機は、車幅方向一方側に配置され、
前記第2主電動機は、車幅方向他方側に配置され、
平面視において、前記第1主電動機の揺動軸線は、その車幅方向他方側が前記横梁から離れる向きに車幅方向に対して傾斜しており、
平面視において、前記第2主電動機の揺動軸線は、その車幅方向一方側が前記横梁から離れる向きに車幅方向に対して傾斜している、請求項1に記載の鉄道車両用駆動台車。

【請求項 3】

平面視において、前記第1主電動機及び前記第2主電動機の前記揺動軸線は、前記第1主電動機の重心と前記第2主電動機の重心とを結ぶ仮想線に略直交している、請求項2に記載の鉄道車両用駆動台車。

【請求項 4】

10

20

前記連結部材は、前記仮想線に沿って延びている、請求項3に記載の鉄道車両用駆動台車。

【請求項5】

前記横梁の車両長手方向一方側の部分に設けられ、前記第1主電動機が取り付けられる第1主電動機受座と、

前記横梁の車両長手方向他方側の部分に設けられ、前記第2主電動機が取り付けられる第2主電動機受座と、を備え、

前記第1主電動機受座及び前記第2主電動機受座には、前記第1主電動機及び前記第2主電動機が取り付けられるキー溝がそれぞれ形成されており、

前記第1主電動機及び前記第2主電動機は、前記キー溝を前記揺動軸線として揺動するよう前記第1主電動機受座及び前記第2主電動機受座にそれぞれ取り付けられている、請求項2乃至4のいずれか1項に記載の鉄道車両用駆動台車。 10

【請求項6】

前記横梁の車幅方向中央部は、車両長手方向両側に突出し、車幅方向に対して傾斜した傾斜面が形成された湾曲部を有し、

前記第1主電動機受座及び前記第2主電動機受座は、前記湾曲部の前記傾斜面に設けられている、請求項5に記載の鉄道車両用駆動台車。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、鉄道車両用台車であつて主電動機が搭載された駆動台車に関する。 20

【背景技術】

【0002】

鉄道車両の駆動台車では、台車枠の横梁に車幅方向に延びるキー溝が形成された主電動機受座が設けられ、当該キー溝に主電動機が取り付けられている（例えば、特許文献1参照）。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】特開2014-37186号公報

30

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

ところで、主電動機は、車両走行時の振動等によりキー溝を揺動軸線として上下に揺動しようとする。主電動機は大重量であるため、主電動機受座自体や主電動機受座と横梁との間の接合部には、主電動機の揺動に耐えられるだけの十分な強度が必要になる。そうすると、重量増を招くとともに接合作業に熟練を要する等の問題がある。

【0005】

そこで本発明は、鉄道車両の駆動台車における主電動機の支持構造の強度要求を緩和できる構成を提供することを目的とする。 40

【課題を解決するための手段】

【0006】

本発明の一態様に係る鉄道車両用駆動台車は、車幅方向に延びる横梁と、前記横梁の車両長手方向一方側の部分に支持された第1主電動機と、前記横梁の車両長手方向他方側の部分に支持された第2主電動機と、前記横梁の下方において前記第1主電動機と前記第2主電動機との間に配置され、前記第1主電動機及び前記第2主電動機を互いに連結する連結部材と、を備える。

【0007】

前記構成によれば、主電動機が上下に揺動しようとする際に、連結部材がその揺動に抗する突っ張り棒の役目を果たし、第1主電動機の揺動と第2主電動機の揺動とが連結部材 50

を介して互いに相殺される。よって、簡素な構成にて主電動機の支持構造の強度要求を緩和することができる。

【発明の効果】

【0008】

本発明によれば、鉄道車両の駆動台車における主電動機の支持構造の強度要求を緩和することができる。

【図面の簡単な説明】

【0009】

【図1】実施形態に係る鉄道車両の台車の側面図である。

【図2】図1に示す台車の上方から見た平面図である。

10

【図3】図2に示す台車枠の上方から見た斜視図である。

【図4】図2に示す台車枠の下方から見た斜視図である。

【図5】図3に示す台車枠の管部材における車両長手方向から見た縦断面図である。

【図6】図3に示す台車枠の中間部材における車両長手方向から見た縦断面図である。

【図7】図1に示す台車の空気バネ座及び押圧部材における車幅方向から見た縦断面図である。

【図8】図4のブレーキ受座及び連結部材を説明する下方から見た斜視図である。

【図9】図8に示すブレーキ受座及び連結部材を説明する側面図である。

【図10】図2に示す台車の主電動機及び連結部材を説明する底面図である。

【図11】図10に示す主電動機及び連結部材を説明する側面図である。

20

【発明を実施するための形態】

【0010】

以下、図面を参照して実施形態を説明する。なお、以下の説明では、鉄道車両が走行する方向であって車体が延びる方向を車両長手方向とし、それに直交する横方向を車幅方向として定義する。車両長手方向は前後方向とも称し、車幅方向は左右方向とも称しえる。

【0011】

図1は、実施形態に係る鉄道車両の駆動台車1の側面図である。図1に示すように、台車1は、二次サスペンションとなる空気バネ3を介して車体2を下方から支持する。台車1は、空気バネ3が搭載される台車枠4を備える。台車枠4は、車幅方向に延びる横梁5を備えるが、横梁5の車両長手方向端部5aから車両長手方向に延びる側梁を備えていない。横梁5の車両長手方向両側には、それぞれ車幅方向に沿って延びる一対の車軸6が配置される。車軸6の車幅方向両側の部分には車輪7が設けられる。車軸6の車幅方向両側の端部には、車輪7よりも車幅方向外側にて車軸6を回転自在に支持する軸受8が設けられ、軸受8は軸箱9に収容される。

30

【0012】

横梁5の車幅方向端部5aは、軸箱支持装置10によって軸箱9に連結される。軸箱支持装置10は、軸箱9から車両長手方向に横梁5側に向けて延びた軸梁11を備える。軸梁11の先端には、車幅方向両側に向けて開口する筒状部11aが設けられている。筒状部11aの内部空間には、心棒12が筒状部11aから車幅方向両側に突出するよう筒状部11aに挿通されている。心棒12と筒状部11aとの間には、弾性ブッシュ（図示せず）が介装されている。

40

【0013】

台車枠4は、横梁5の車幅方向端部5aから車両長手方向両側に延びた受け梁14を有し、受け梁14の先端には一対の受け座15が設けられている。一対の受け座15は、下方に窪んだ嵌入溝15aを有する。嵌入溝15aには、心棒12の両端部が上方から嵌入されている。一対の嵌入溝15aに収容された心棒12の両端部を蓋部材16で上方から押さえ、締結部材17（例えば、ボルト）により蓋部材16が受け座15に固定されている。

【0014】

車両長手方向に離間した一対の軸箱9は、車両長手方向に延びた板バネ13の長手方向

50

両側の端部 13 b を夫々支持する。板バネ 13 の長手方向の中央部 13 a は、横梁 5 の車幅方向の端部 5 a を下方から支持する。これにより、横梁 5 は、板バネ 13 を介して軸箱 9 に支持される。即ち、板バネ 13 は、一次サスペンションの機能と従来の側梁の機能とを兼ねる。

【 0 0 1 5 】

板バネ 13 は、側面視で下方に凸な弓形状を有する。横梁 5 の車幅方向端部 5 a の下部には、下方に凸な円弧状の下面を有する押圧部材 18 が設けられ、押圧部材 18 が板バネ 13 の中央部 13 a に上方から載せられて離間可能に接触する。即ち、板バネ 13 が押圧部材 18 に対して上下方向に固定されない状態で、横梁 5 からの下方荷重によって押圧部材 18 が板バネ 13 の上面に接触する。即ち、押圧部材 18 は、固定具により板バネ 13 に固定されることなく、横梁 5 からの重力による下方荷重とそれに対する板バネ 13 の反力との圧力によって板バネ 13 を押圧する状態が保たれる。これにより、板バネ 13 は、押圧部材 18 の下面に対して押圧領域を変化させながら揺動可能である。10

【 0 0 1 6 】

軸箱 9 の上端部には支持部材 19 が取り付けられ、板バネ 13 の端部 13 b は支持部材 19 を介して軸箱 9 に下方から支持される。支持部材 19 の上面は、側面視で台車中央側に向けて傾斜している。板バネ 13 の端部 13 b も、支持部材 19 に対して上下方向に固定されない状態で支持部材 19 に上方から載せられる。支持部材 19 は、軸箱 9 上に設置された防振部材 20 (例えは、ゴム) と、防振部材 20 上に設置されて防振部材 20 に位置決めされた受部材 21 とを有する。20

【 0 0 1 7 】

図 2 は、図 1 に示す台車 1 の上方から見た平面図である。図 3 は、図 2 に示す台車枠 4 の上方から見た斜視図である。図 4 は、図 2 に示す台車枠 4 の下方から見た斜視図である。図 2 ~ 4 に示すように、横梁 5 は、車幅方向に延びてあり、その車幅方向中央部 5 b (図 3 及び 4) に中心ピン配置空間 S が形成されている。横梁 5 は、例えは金属製である。具体的には、横梁 5 は、一対の管部材 22 , 23 、一対の中間部材 24 , 25 、中心ピン収容部材 26 、空気バネ座 27 、及び、押圧部材 18 を有する。

【 0 0 1 8 】

一対の管部材 22 , 23 は、車幅方向に延び且つ車両長手方向に互いに離間して並んでいる。管部材 22 , 23 は、例えは角パイプである。管部材 22 , 23 は、その内部空間を空気バネ 3 用の補助空気室として用いるために密閉されている。管部材 22 , 23 は、横梁 5 の車幅方向端部 5 a に位置して車幅方向に直線的に延びる直線部 22 a , 23 a と、横梁 5 の車幅方向中央部 5 b に位置して一対の管部材 22 , 23 の互いの離間距離が増加するように車両長手方向外方に突出した湾曲部 22 b , 23 b と、を有する。一対の管部材 22 , 23 の湾曲部 22 b , 23 b の間に形成された空間に中心ピン配置空間 S が設けられている。よって、横梁 5 の車幅方向端部 5 a は、横梁 5 の車幅方向中央部 5 b よりも車両長手方向寸法が小さい。なお、管部材 22 , 23 の内部空間を補助空気室として用いない場合は、その内部を密閉する必要はない。30

【 0 0 1 9 】

一対の中間部材 24 , 25 は、中心ピン配置空間 S の車幅方向両側に分かれて配置されて車幅方向に延びている。中間部材 24 , 25 は、一対の管部材 22 , 23 の直線部 22 a , 23 a に挟まれている。一対の中間部材 24 , 25 は、互いに車幅方向に離間しており、横梁 5 の中央において隙間を形成している。中間部材 24 , 25 は、例えは角パイプである。中間部材 24 , 25 は、その内部空間を空気バネ 3 用の補助空気室として用いるために密閉されている。中間部材 24 , 25 の鉛直方向寸法は、例えは、管部材 22 , 23 の鉛直方向寸法と同じである。中間部材 24 , 25 の車両長手方向寸法は、例えは、管部材 22 , 23 の車両長手方向寸法よりも小さい。40

【 0 0 2 0 】

中心ピン収容部材 26 は、一対の管部材 22 , 23 の湾曲部 22 b , 23 b の間かつ一対の中間部材 24 , 25 の間に配置されている。中心ピン収容部材 26 は、中心ピン配置50

空間 S を形成する筒状部 26a と、筒状部 26a から車両長手方向両側に突出した一対の縦取付部 26b と、筒状部 26a から車幅方向両側に突出した一対の横取付部 26c と、を有する。筒状部 26a の内部空間は、鉛直方向両側に開放されており、中心ピン配置空間 S の役目を果たす。筒状部 26a には、円筒状の弾性ブッシュ 29 が嵌合されており、その弾性ブッシュ 29 に車体 2 から下方に突出した中心ピン 30 が挿入される。

【0021】

縦取付部 26b は、管部材 22, 23 の湾曲部 22b, 23b の横梁 5 中心側の円弧状の内側面に接合されている。縦取付部 26b の車両長手方向外側の接合端（先端）は、平面視で円弧形状を有し、湾曲部 22b, 23b のうち横梁 5 中心側の内側面に周溶接により接合されている。縦取付部 26b は、例えば、接合端側が徐々に拡がる形状を有する。これにより、一対の管部材 22, 23 と中心ピン 30 との間の車両長手方向の牽引力の伝達が中心ピン収容部材 26 を介して円滑に行われる。10

【0022】

縦取付部 26b の接合端の鉛直方向寸法は、湾曲部 22b, 23b のうち横梁 5 中心側の内側面の鉛直方向寸法よりも小さい。縦取付部 26b の接合端と湾曲部 22b, 23b とを接合する溶接部 W1 は、湾曲部 22b, 23b の内側面に設けられて当該内側面に収まっている。そのため、溶接部 W1 は、湾曲部 22b, 23b の 1 つの側面において完結でき、溶接部 W1 に生じる応力が抑制される。

【0023】

横取付部 26c の車幅方向外側の接合端（先端）は、中間部材 24, 25 のうち横梁 5 中心側の端縁に溶接で接合されている。横取付部 26c の接合端は、中間部材 24, 25 のうち横取付部 26c と対向する端縁と同一形状を有する。横取付部 26c の接合端は、中間部材 24, 25 の端縁に周溶接により接合されている。これにより、中心ピン 30 の左右方向（車幅方向）の変位による荷重が中心ピン収容部材 26 を介して中間部材 24, 25 に伝達され、中間部材 24, 25 が中心ピン 30 の過剰な左右動を好適に阻止する。即ち、一対の中間部材 24, 25 が、台車 1 に対して車体 2 が左右方向（車幅方向）に過剰に変位するのを防止する左右動ストップ受の役目を果たす。20

【0024】

なお、本実施形態において中心ピン収容部材 26 は、筒状部 26a と、縦取付部 26b と、横取付部 26c とを有しているが、この構成に限られない。例えば、横取付部 26c を廃止して、中間部材 24, 25 を直接、筒状部 26a に接合された構成としてもよく、種々の変形例が適用可能である。30

【0025】

空気バネ座 27 は、横梁 5 の車幅方向端部 5a において、一対の管部材 22, 23 及び中間部材 24, 25 の上面に設けられている。空気バネ座 27 は、板状である。押圧部材 18 は、横梁 5 の車幅方向端部 5a において、一対の管部材 22, 23 及び中間部材 24, 25 の下面に設けられている。一対の管部材 22, 23 及び中間部材 24, 25 は、空気バネ座 27 及び押圧部材 18 を介して互いに固定されている。押圧部材 18 は、車幅方向から見て円弧状の下面が形成された押圧部 18a と、押圧部 18a の車幅方向両側に設けられた板状の取付部 18b と、を有する。なお、本実施形態において、空気バネ座 27 は横梁 5 の車幅方向端部 5a に設けられているが、端部に限られず車種に応じて車幅方向の所望の位置に設置可能である。40

【0026】

押圧部材 18 は、取付部 18b において管部材 22, 23 及び中間部材 24, 25 に固定される。これによれば、横梁 5 からの下方荷重を板バネ 13 に伝達する押圧部材 18 が管部材 22, 23 及び中間部材 24, 25 を互いに接続する役目を果たす。また、押圧部材 18 が横梁 5 に一体化されるため、別体の押圧部材 18 が横梁 5 に係合等される構成に比べ、部品点数が削減されるため台車の構造及び組立作業が簡素化される。

【0027】

横梁 5 の車幅方向端部 5a において、管部材 22 の直線部 22a には第 1 ブレーキ受座50

3 1 が接合され、管部材 2 3 の直線部 2 3 a には第 2 ブレーキ受座 3 2 が接合されている。図 9 に示すように、第 1 ブレーキ受座 3 1 には、車両長手方向一方側の車輪 7 を制動するユニット式の第 1 踏面ブレーキ装置 B 1 が固定され、第 2 ブレーキ受座 3 2 にはユニット式の第 2 踏面ブレーキ装置 B 2 が固定されている。第 1 踏面ブレーキ装置 B 1 及び第 2 踏面ブレーキ装置 B 2 は、互いに独立しており、車両長手方向に離れて配置された一対の車輪 7 の各々を個別に制動する。踏面ブレーキ装置 B 1 , B 2 は、横梁 5 よりも下方に突出して配置されている。

【 0 0 2 8 】

横梁 5 の車幅方向端部 5 a は、横梁 5 の車幅方向中央部 5 b よりも車両長手方向寸法が小さくなるので、踏面ブレーキ装置 B 1 , B 2 を容易に配置することができるよう、作業スペースが確保されている。また、一対の管部材 2 2 , 2 3 には横梁 5 の車幅方向中央部 5 b において湾曲部 2 2 b , 2 3 b が形成されているため、横梁 5 の車幅方向中央部 5 b における一対の管部材の離間距離が広くなる一方で、横梁 5 の車幅方向端部における一対の管部材の離間距離は狭くなる。よって、管部材 2 2 , 2 3 の曲げ加工という簡単な工程で踏面ブレーキ装置 B 1 , B 2 の配置空間を容易に確保できる上に、製作性も向上する。

【 0 0 2 9 】

横梁 5 の車両長手方向一方側には、第 1 歯車箱 G 1 及び第 1 主電動機 M 1 が配置され、横梁 5 の車両長手方向他方側には、第 2 歯車箱 G 2 及び第 2 主電動機 M 2 が配置されている。主電動機 M 1 , M 2 は、自在継手 3 3 , 3 4 を介して歯車箱 G 1 , G 2 にそれぞれ接続されており、第 1 , 第 2 歯車箱 G 1 , G 2 は車軸 6 に接続されている。即ち、第 1 歯車箱 G 1 及び第 2 歯車箱 G 2 は、平面視において横梁 5 の中心を基準として点対称に配置され、第 1 主電動機 M 1 及び第 2 主電動機 M 2 は、平面視において横梁 5 の中心を基準として点対称に配置されている。

【 0 0 3 0 】

横梁 5 には、第 1 歯車箱 G 1 が固定される第 1 歯車箱受座 3 5 と第 2 歯車箱 G 2 が固定される第 2 歯車箱受座 3 6 とが、周溶接により接合されている。第 1 歯車箱受座 3 5 は、車幅方向において湾曲部 2 2 b の頂点と第 1 ブレーキ受座 3 1 との間に配置され、第 2 歯車箱受座 3 6 は、車幅方向において湾曲部 2 3 b の頂点と第 2 ブレーキ受座 3 2 との間に配置されている。歯車箱受座 3 5 , 3 6 のうち湾曲部 2 2 b , 2 3 b に対向する接合端の鉛直方向寸法は、湾曲部 2 2 b , 2 3 b のうち車両長手方向外側の外側面の鉛直方向寸法よりも小さい。歯車箱受座 3 5 , 3 6 の接合端と湾曲部 2 2 b , 2 3 b とを接合する溶接部 W 2 は、湾曲部 2 2 b , 2 3 b の外側面に設けられて当該外側面に収まっている。

【 0 0 3 1 】

歯車箱受座 3 5 , 3 6 が湾曲部 2 2 b , 2 3 b のうち車幅方向に対して傾斜した外側面に接合されているため、歯車箱受座 3 5 , 3 6 は、湾曲部 2 2 b , 2 3 b から車両長手方向外方及び車幅方向外方に向かって斜めに突出している。この構成によれば、歯車箱 G 1 , G 2 に対して踏面ブレーキ装置 B 1 , B 2 が車幅方向に近接して配置されても、管部材 2 2 , 2 3 に対する歯車箱受座 3 5 , 3 6 の接合箇所はブレーキ受座 3 1 , 3 2 から車幅方向に離れるため、管部材 2 2 , 2 3 に対する歯車箱受座 3 5 , 3 6 の溶接作業が行い易くなる。

【 0 0 3 2 】

横梁 5 には、第 1 主電動機 M 1 が固定される第 1 主電動機受座 3 7 と第 2 主電動機 M 2 が固定される第 2 主電動機受座 3 8 とが、周溶接により接合されている。第 1 主電動機受座 3 7 は、第 1 歯車箱受座 3 5 と車幅方向反対側において湾曲部 2 2 b の頂点と第 1 ブレーキ受座 3 1 との間に配置され、第 2 主電動機受座 3 8 は、第 2 歯車箱受座 3 6 と車幅方向反対側において湾曲部 2 3 b の頂点と第 2 ブレーキ受座 3 2 との間に配置されている。主電動機受座 3 7 , 3 8 のうち湾曲部 2 2 b , 2 3 b に対向する接合端の鉛直方向寸法は、湾曲部 2 2 b , 2 3 b のうち車両長手方向外側の外側面の鉛直方向寸法よりも小さい。主電動機受座 3 7 , 3 8 の接合端と湾曲部 2 2 b , 2 3 b とを接合する溶接部 W 3 は、湾曲部 2 2 b , 2 3 b の外側面に設けられて当該外側面に収まっている。

10

20

30

40

50

【0033】

横梁5の車幅方向端部5aの下面には、前述した受け梁14が固定されている。受け梁14は、横梁5の車幅方向端部5aから車両長手方向両側に延びている。受け梁14は、車幅方向に離間した一対の側壁部14aを有し、一対の側壁部14aの間の空間に押圧部材18が配置されている。

【0034】

図5は、図3に示す台車枠4の管部材22における車両長手方向から見た縦断面図である。なお、図5では一対の管部材22, 23のうち一方の管部材22について代表して図示するが、他方の管部材23も同様の構造である。図3乃至5に示すように、管部材22には、その車幅方向端部における直線部22aから上方及び下方に突出する第1突出部材41及び第2突出部材42が設けられている。具体的には、管部材22の直線部22aの上壁部には、鉛直方向に貫通する嵌合孔22e, 22fが車幅方向に間隔をあけて形成されている。第1突出部材41及び第2突出部材42の上端部は、嵌合孔22e, 22fに嵌合されている。本実施形態では、第1突出部材41及び第2突出部材42の外周面は、後述する溶接性の観点から円形状となっているが角形状でもよい。第1突出部材41及び第2突出部材42は、中空状でも中実状でもよい。また、第1突出部材41及び第2突出部材42は、管部材22, 23を貫通していなくてもよく、管部材22, 23の表面に固定された構成としてもよい。

10

【0035】

空気バネ座27には、第1突出部材41のうち管部材22から突出した部分の外径よりも大径であり、上方から見て嵌合孔22eを包含する取付孔27aが形成されている。第1突出部材41の上端部は、取付孔27aに遊びをもって挿通されている。空気バネ座27の取付孔27aを介して管部材22と周溶接され、それと同時に空気バネ座27にも周溶接されている。第2突出部材42の上端部も、管部材22に周溶接されている。このように、空気バネ座27が第1突出部材41を介して管部材22, 23に固定されることで、一対の管部材22, 23が互いに接続される。第1突出部材41と空気バネ座27とを接合する溶接部W4は、第1突出部材41の外周面に沿って閉ループ状に形成され、第2突出部材42と管部材22とを接合する溶接部W5も、第2突出部材42の外周面に沿って閉ループ状に形成されている。各溶接部は、必要に応じて突出部材に亘って施工され台車枠として必要な強度が確保される。これによれば、溶接部W4, W5が端縁のない閉ループ状に形成されるため、口ボット溶接が容易になり、製作性が向上する。

20

【0036】

管部材22の直線部22aの下壁部にも、鉛直方向に貫通する嵌合孔22g, 22hが車幅方向に間隔をあけて形成されている。第1突出部材41及び第2突出部材42の下端部は、嵌合孔22g, 22hに嵌合されている。押圧部材18の取付部18bには、第1突出部材41及び第2突出部材42のうち管部材22から突出した部分の外径よりも大径であり、下方から見て嵌合孔22g, 22hを包含する取付孔18cが形成されている。第1突出部材41及び第2突出部材42の下端部は、取付孔18cに遊びをもって挿通されている。

30

【0037】

第1突出部材41及び第2突出部材42の下端部は、押圧部材18の取付部18bの取付孔18cを介して管部材22と周溶接され、それと同時に押圧部材18の取付部18bにも周溶接されている。このように、押圧部材18が第1突出部材41及び第2突出部材42を介して管部材22, 23に固定されることで、一対の管部材22, 23が互いに接続される。第1突出部材41及び第2突出部材42に対して押圧部材18をそれぞれ接合する溶接部W6, W7は、第1突出部材41及び第2突出部材42の夫々の外周面に沿って閉ループ状に形成されている。

40

【0038】

図6は、図3に示す台車枠4の中間部材24における車両長手方向から見た縦断面図である。なお、図6では一対の中間部材24, 25のうち一方の中間部材24について代表

50

して図示するが、他方の中間部材 2 5 も同様の構造である。図 3 , 4 及び 6 に示すように、中間部材 2 4 には、平面視において押圧部材 1 8 と重なる位置に中間部材 2 4 から上方及び下方に突出する第 3 突出部材 4 3 が設けられている。また、中間部材 2 4 には、空気バネ座 2 7 と重なる位置に中間部材 2 4 の内部空間を空気バネ 3 に連通させる筒体 4 4 が設けられている。

【 0 0 3 9 】

具体的には、中間部材 2 4 の上壁部には、鉛直方向に貫通する嵌合孔 2 4 b , 2 4 c が車幅方向に間隔をあけて形成されている。第 3 突出部材 4 3 及び筒体 4 4 の上端部は、嵌合孔 2 4 b , 2 4 c に嵌合されている。中間部材 2 4 の下壁部にも、第 3 突出部材 4 3 が嵌合される嵌合孔 2 4 d が形成されている。本実施形態では、第 3 突出部材 4 3 及び筒体 4 4 の外周面は、円形状となっているが角形状でもよい。筒体 4 4 は、中空状であってその内部空間が上下に開放された構成である必要があるが、第 3 突出部材 4 3 は、中空状でも中実状でもよい。また、第 3 突出部材 4 3 は、中間部材 2 4 , 2 5 を貫通していなくてよく、中間部材 2 4 , 2 5 の表面に固定された構成としてもよい。なお、本実施形態における各突出部材 4 1 ~ 4 4 の数は一例であり、必要に応じて適宜増減してもよい。

10

【 0 0 4 0 】

空気バネ座 2 7 には、筒体 4 4 のうち中間部材 2 4 から上方に突出した部分の外径よりも大径であり、上方から見て嵌合孔 2 4 b を包含する挿通孔 2 7 b が形成されている。筒体 4 4 の上端部は、挿通孔 2 7 b に遊びをもって挿通されている。筒体 4 4 の上端部は、空気バネ座 2 7 の挿通孔 2 7 b を介して中間部材 2 4 と周溶接されている。なお、筒体 4 4 と中間部材 2 4 とを接合する溶接部 W 8 は、空気バネ座 2 7 には接合されていなくてもよい。第 3 突出部材 4 3 と中間部材 2 4 とを接合する溶接部 W 9 , W 1 0 は、第 2 突出部材 4 2 と管部材 2 2 とを接合する溶接部 W 5 , W 7 と同様である。

20

【 0 0 4 1 】

図 7 は、図 1 に示す台車 1 の空気バネ座 2 7 及び押圧部材 1 8 における車幅方向から見た縦断面図である。図 7 に示すように、管部材 2 2 , 2 3 の離間距離は空気バネ 3 の下端面 3 a の車両長手方向寸法より十分に短い。すなわち、空気バネ 3 と同じ車幅方向位置において、管部材 2 2 の直線部 2 2 a の中心 P 1 と管部材 2 3 の直線部 2 3 a の中心 P 2 との間の車両長手方向の距離 L 1 は、空気バネ座 2 7 に載置される空気バネ 3 の下端面 3 a の車両長手方向寸法よりも短い。空気バネ 3 の下端面 3 a は、上方から見て管部材 2 2 , 2 3 の車幅方向端部の車両長手方向における中心 P 1 , P 2 を包含するように管部材 2 2 , 2 3 に重なっている。空気バネ座 2 7 も同様に、上方から見て管部材 2 2 , 2 3 の車幅方向端部の中心 P 1 , P 2 を包含するように管部材 2 2 , 2 3 に重なっている。空気バネ 3 から空気バネ座 2 7 を介して横梁 5 に伝達された荷重は、押圧部材 1 8 により板バネ 1 3 の中央部 1 3 a に伝達される。

30

【 0 0 4 2 】

一对の管部材 2 2 , 2 3 には、横梁 5 の車幅方向中央部 5 b において湾曲部 2 2 b , 2 3 b が形成されているため、横梁 5 の車幅方向中央部 5 b における一对の管部材 2 2 , 2 3 の離間距離が広くなる一方で、横梁 5 の車幅方向端部 5 a における一对の管部材 2 2 , 2 3 の離間距離は狭くなる。それにより、横梁 5 の車幅方向中央部 5 b において一对の管部材 2 2 , 2 3 の間に中心ピン配置空間 S を形成しても、管部材 2 2 , 2 3 が空気バネ 3 の下端面 3 a から車両長手方向外側に大きく食み出すことが防がれる。よって、中心ピン配置空間 S を十分に確保しながらも、空気バネ 3 から管部材 2 2 , 2 3 への円滑な荷重伝達が実現される。このように、空気バネ 3 からの下方荷重が管部材 2 2 , 2 3 の車幅方向端部の中心 P 1 , P 2 に円滑に伝達されるため、空気バネ座 2 7 自体や空気バネ座 2 7 と管部材 2 2 , 2 3 との間の接合部に生じる応力が効果的に低減される。

40

【 0 0 4 3 】

図 8 は、図 4 のブレーキ受座 3 1 , 3 2 及び連結部材 4 9 を説明する下方から見た斜視図である。図 9 は、図 8 に示すブレーキ受座 3 1 , 3 2 及び連結部材 4 9 を説明する側面図である。図 8 及び 9 に示すように、第 1 ブレーキ受座 3 1 及び第 2 ブレーキ受座 3 2 は

50

、横梁5から車両長手方向外方に突出する取付部45, 46と、取付部45, 46から鉛直方向に延びる受座部47, 48と、を有する。第1ブレーキ受座31の取付部45は管部材22の車両長手方向外側の外側面に接合され、第1ブレーキ受座31の受座部47には第1踏面ブレーキ装置B1が固定されている。第2ブレーキ受座32の取付部46は管部材23の車両長手方向外側の外側面に接合され、第2ブレーキ受座32の受座部48には第2踏面ブレーキ装置B2が固定されている。

【0044】

受座部47, 48には、それぞれ貫通孔47aが形成されており、取付部45, 46は、貫通孔47aに挿通された状態で受座部47, 48に周溶接されている。即ち、貫通孔47aに挿通された取付部45, 46と受座部47, 48とを接合する溶接部W11が、貫通孔47aの周縁に沿って閉ループ状に形成されている。このように、溶接部W11が端縁のない閉ループ状に形成されることで、ロボット溶接が容易になり、製作性が向上する。

【0045】

取付部45, 46のうち管部材22, 23側の接合端の鉛直方向寸法は、管部材22, 23の車両長手方向外側の外側面の鉛直方向寸法よりも小さい。取付部45, 46の接合端と管部材22, 23とを接合する溶接部W12は、管部材22, 23の外側面に設けられて当該外側面に収まっている。これにより、車体荷重が空気バネ座27に負荷されることで生じる応力は主に横梁5の上面及び下面に集中するため、横梁5の上面及び下面を避けた側面にある溶接部W12に発生する応力は低減される。受座部47, 48の上部及び下部には、踏面ブレーキ装置B1, B2を締結するための締結孔47b, 47cが形成されている。

【0046】

横梁5の下方には、第1ブレーキ受座31の受座部47と第2ブレーキ受座32の受座部48との間に挟まれた連結部材49が配置されている。連結部材49は、第1ブレーキ受座31の受座部47の下部と第2ブレーキ受座32の受座部48の下部とを連結している。連結部材49は、略車軸中心の高さで、受座部47, 48のブレーキ支持面47d, 48dと直交する方向に延びている。連結部材49は、例えばロッド状である。本実施形態では、連結部材49は1つであるが、複数設けられてもよい。

【0047】

ブレーキ受座31, 32の受座部47, 48の下部には、挿入孔47e, 48eが形成されており、連結部材49の車両長手方向の端部は、挿入孔47e, 48eに差し込まれた状態で受座部47, 48に周溶接されている。即ち、挿入孔47e, 48eに差し込まれた連結部材49の端部と受座部47, 48とを接合する溶接部W13が、挿入孔47e, 48eの周縁に沿って閉ループ状に形成されている。これによれば、連結部材49を挿入孔47e, 48eに挿入することで連結部材49が受座部47, 48に対して位置決めされるため、受座部47, 48に対する連結部材49の溶接作業を容易に行うことができる。

【0048】

図9に示すように、ブレーキ受座31, 32の受座部47, 48には、制動時に踏面ブレーキ装置B1, B2が車輪7から受けるブレーキ反力が伝達されるが、連結部材49がブレーキ反力に抗する突っ張り棒の役目を果たすことになる。よって、第1ブレーキ受座31が受けるブレーキ反力と第2ブレーキ受座32が受けるブレーキ反力とが、連結部材49を介して互いに相殺され、ブレーキ受座31, 32に強固な補強材を設ける必要性を無くすことが可能となる。

【0049】

図10は、図2に示す台車の主電動機M1, M2及び連結部材50を説明する底面図である。図11は、図10に示す主電動機M1, M2及び連結部材50を説明する側面図である。図10及び11に示すように、横梁5の下方には、第1主電動機M1と第2主電動機M2との間に挟まれた連結部材50が配置されている。連結部材50は、第1主電動機

10

20

30

40

50

M 1 と第 2 主電動機 M 2 とを連結している。連結部材 5 0 は、例えば略 I 字形状を有し、その両端部が主電動機 M 1 , M 2 に固定される。連結部材 5 0 は 1 つであるが、複数設けられてもよい。

【 0 0 5 0 】

主電動機受座 3 7 , 3 8 は、主電動機 M 1 , M 2 をそれぞれ係止するために横梁 5 に沿って延びるキー溝 3 7 a , 3 8 a を有する。主電動機 M 1 , M 2 は、キー溝 3 7 a , 3 8 a に係止された状態で主電動機受座 3 7 , 3 8 に締結されている。主電動機受座 3 7 , 3 8 は、湾曲部 2 2 b , 2 3 b のうち車幅方向に対して傾斜した外側面に接合されているため、キー溝 3 7 a , 3 8 a が車幅方向に対して傾斜している。第 1 主電動機 M 1 は、キー溝 3 7 a を第 1 摆動軸線 X 1 として揆動するように第 1 主電動機受座 3 7 に取り付けられ、第 2 主電動機 M 2 は、キー溝 3 8 a を第 2 摆動軸線 X 2 として揆動するように第 2 主電動機受座 3 8 に取り付けられている。なお、主電動機受座 3 7 , 3 8 は、揆動軸線 X 1 , X 2 が仮想線 V に直交するように配置されればよく、必ずしもキー溝 3 7 a , 3 8 a が車幅方向に傾斜していなくてもよい。

10

【 0 0 5 1 】

平面視において、第 1 主電動機 M 1 及び第 2 主電動機 M 2 の揆動軸線 X 1 , X 2 は、その台車中央側が横梁 5 の中心から離れる向きに車幅方向に対して傾斜している。平面視において、第 1 主電動機 M 1 及び第 2 主電動機 M 2 の揆動軸線 X 1 , X 2 は、第 1 主電動機 M 1 の重心 C 1 と第 2 主電動機 M 2 の重心 C 2 とを結ぶ仮想線 V に略直交している。連結部材 5 0 は、仮想線 V に沿って延びている。連結部材 5 0 が 1 つである場合には、平面視において連結部材 5 0 が仮想線 V と重なっているとよい。

20

【 0 0 5 2 】

このようにすれば、主電動機 M 1 , M 2 が上下に揆動しようとする際に、連結部材 5 0 がその揆動に抗する突っ張り棒の役目を果たし、第 1 主電動機 M 1 の揆動と第 2 主電動機 M 2 の揆動とが連結部材 5 0 を介して互いに相殺される。よって、簡素な構成にて主電動機 M 1 , M 2 の支持構造の強度要求を緩和することができる。また、主電動機 M 1 , M 2 の揆動軸線 X 1 , X 2 が平面視で仮想線 V に略直交することで、主電動機 M 1 , M 2 の揆動による各荷重が互いに対向し、連結部材 5 0 に捩れ力が発生することが抑制される。そして、連結部材 5 0 が仮想線 V に沿って延びるため、連結部材 5 0 について引張及び圧縮方向の強度を担保すれば足りる。よって、連結部材 5 0 の軽量化を図りつつ、主電動機 M 1 , M 2 の各揆動を効果的に相殺できる。

30

【 0 0 5 3 】

なお、本発明は前述した実施形態に限定されるものではなく、その構成を変更、追加、又は削除することができる。例えば、前記実施形態では、台車枠の側梁を省略して板バネを設けた台車を例示したが、横梁の車幅方向両端部から車両長手方向に延びる側梁を備えた一般台車を採用してもよい。一般台車の場合には、横梁 5 の車幅方向端部 5 a を側梁に溶接等で固定する構成とすればよい。また、一般台車の場合には、板バネ 1 3 を押圧するための押圧部材 1 8 は必要ないため、管部材 2 2 , 2 3 及び中間部材 2 4 , 2 5 の下面側における相互接続には、押圧部材 1 8 の代わりに単に板状部材を用い、空気バネ座 2 7 と同様に突出部材を介して互いに固定するようにすればよい。また、湾曲部 2 2 b は一対の管部材 2 2 , 2 3 のうち一方の管部材のみに形成してもよい。また、中心ピン収容部材 2 6 を設げずに中心ピン配置空間 S を介して中心ピンが 1 本リンク牽引装置に接続される構成としてもよい。前記実施形態では駆動台車を例示したが、非駆動台車であってもよい。非駆動台車の場合には、主電動機及び歯車箱に関連する構造は不要であるが、横梁 5 の構造やブレーキ受座の構造は好適に採用し得る。

40

【 符号の説明 】

【 0 0 5 4 】

1 台車

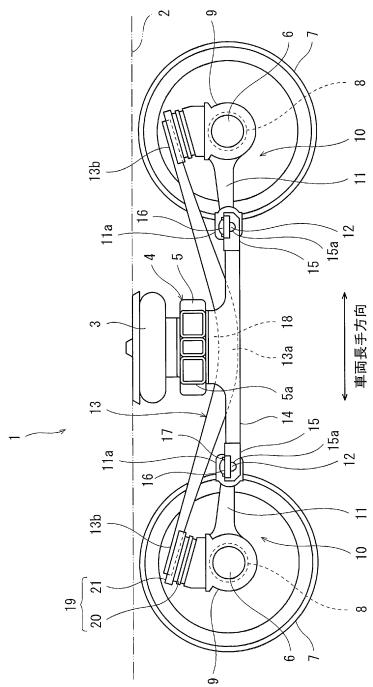
3 空気バネ

3 a 下端面

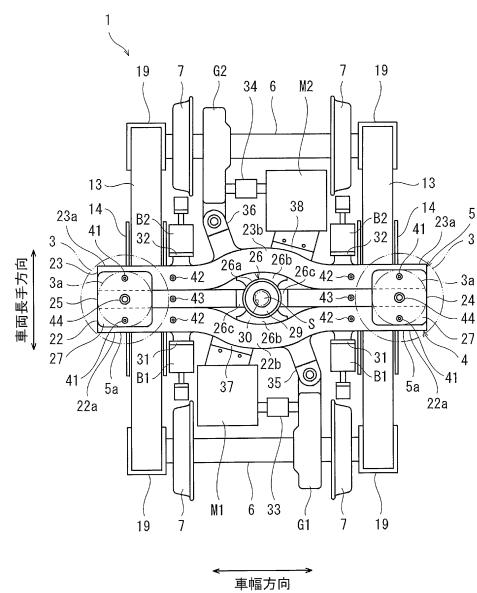
50

4	台車枠	
5	横梁	
5 a	車幅方向端部	
5 b	車幅方向中央部	
1 3	板バネ	
1 3 a	車幅方向中央部	
1 3 b	車幅方向端部	
1 8	押圧部材	
2 2	管部材	
2 2 a	直線部	10
2 2 b	湾曲部	
2 4 , 2 5	中間部材	
2 6	中心ピン収容部材	
2 6 a	筒状部	
2 6 b	縦取付部	
2 6 c	横取付部	
2 7	空気バネ座	
3 0	中心ピン	
3 1	第1ブレーキ受座	
3 2	第2ブレーキ受座	20
3 5	第1歯車箱受座	
3 6	第2歯車箱受座	
3 7	第1主電動機受座	
3 7 a	キー溝	
3 8	第2主電動機受座	
3 8 a	キー溝	
4 1	第1突出部材	
4 2	第2突出部材	
4 3	第3突出部材	
4 5 , 4 6	取付部	30
4 7 , 4 8	受座部	
4 9	連結部材	
5 0	連結部材	
B 1	第1踏面ブレーキ装置	
B 2	第2踏面ブレーキ装置	
C 1 , C 2	重心	
G 1	第1歯車箱	
G 2	第2歯車箱	
M 1	第1主電動機	
M 2	第2主電動機	40
P 1 , P 2	中心	
S	中心ピン配置空間	
V	仮想線	
W 1 ~ W 1 3	溶接部	
X 1	第1揺動軸線	
X 2	第2揺動軸線	

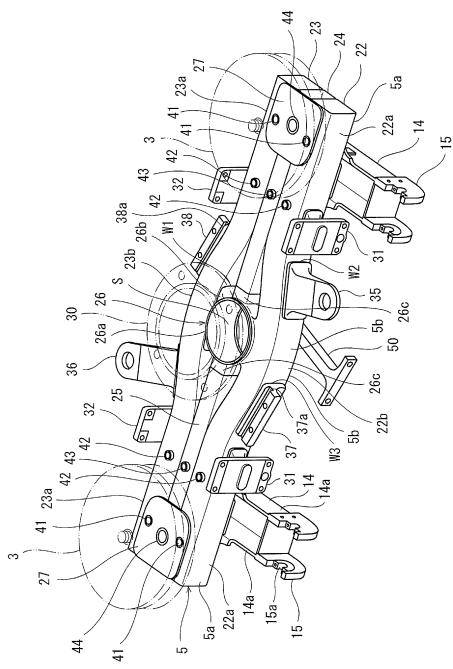
【図1】



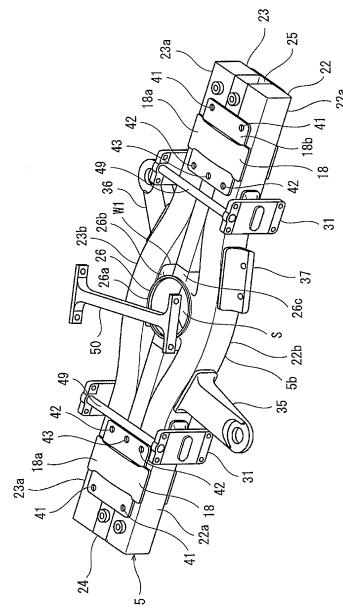
【図2】



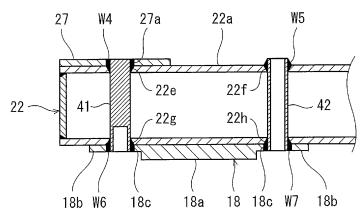
【図3】



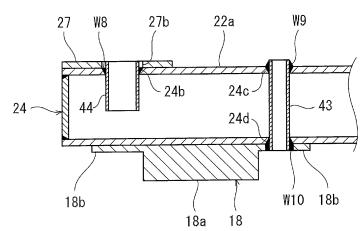
【図4】



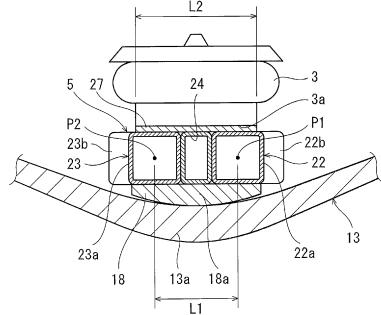
【図5】



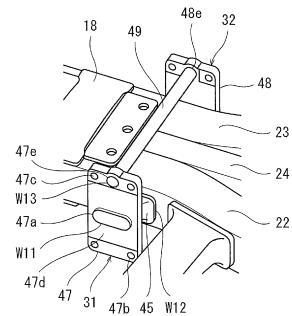
【図6】



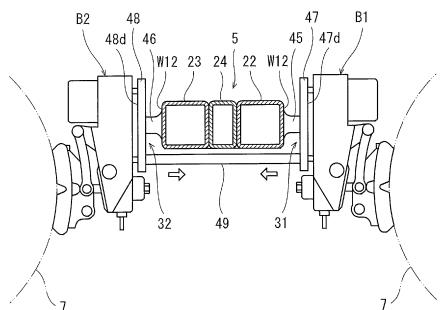
【図7】



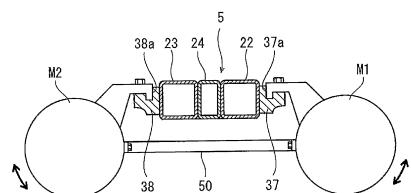
【図8】



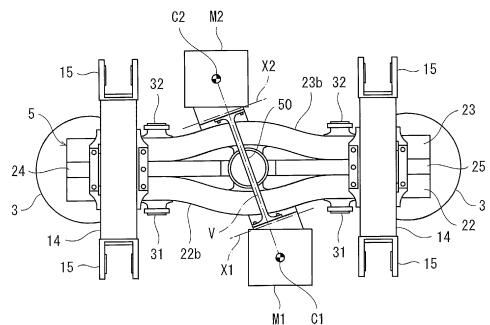
【図9】



【図11】



【図10】



フロントページの続き

(72)発明者 佐野 行拓
兵庫県神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号 川崎重工業株式会社内
(72)発明者 町田 壽史
兵庫県神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号 川崎重工業株式会社内

審査官 川村 健一

(56)参考文献 実公平3-53971(JP, Y2)
特公平3-70663(JP, B2)
実公昭50-34407(JP, Y2)
米国特許出願公開第2014/0261061(US, A1)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B61F 5/00 - 5/52