

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2012 年 6 月 21 日(21.06.2012)



(10) 国際公開番号
WO 2012/081286 A1

- (51) 国際特許分類:
B61B 13/00 (2006.01) *B61F 5/30* (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2011/070394
- (22) 国際出願日: 2011 年 9 月 7 日(07.09.2011)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願 2010-281732 2010 年 12 月 17 日(17.12.2010) JP
- (71) 出願人(米国を除く全ての指定国について): 三菱重工業株式会社(MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD.) [JP/JP]; 〒1088215 東京都港区港南二丁目 1 6 番 5 号 Tokyo (JP).
- (72) 発明者; および
- (75) 発明者/出願人(米国についてのみ): 前山 寛之(MAEYAMA Hiroyuki) [JP/JP]; 〒1088215 東京都港区港南二丁目 1 6 番 5 号 三菱重工業株式会社内 Tokyo (JP). 山本 浩道(YAMAMOTO Hiromichi) [JP/JP]; 〒1088215 東京都港区港南二丁目 1 6 番 5 号 三菱重工業株式会社内 Tokyo (JP). 片平

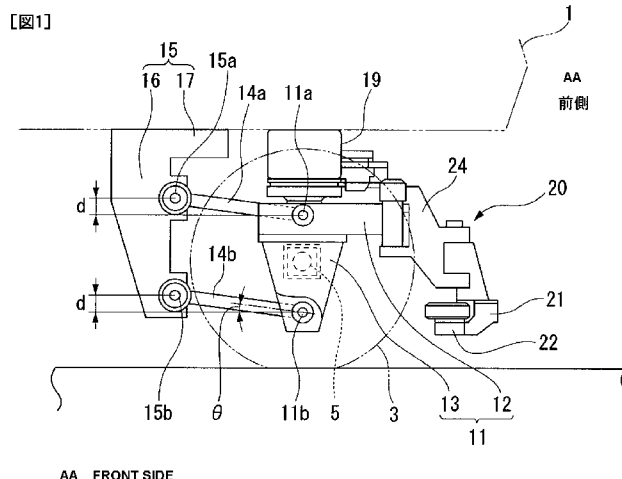
耕介(KATAHIRA Kousuke) [JP/JP]; 〒1088215 東京都港区港南二丁目 1 6 番 5 号 三菱重工業株式会社内 Tokyo (JP).

- (74) 代理人: 森 隆一郎, 外(MORI Ryuichirou et al.); 〒1006620 東京都千代田区丸の内一丁目 9 番 2 号 Tokyo (JP).
- (81) 指定国(表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.
- (84) 指定国(表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ

[続葉有]

(54) Title: VEHICLE AND TRAVEL DEVICE FOR SAME

(54) 発明の名称: 車両、及びその走行装置



(57) Abstract: The present invention is provided with: a bogie frame (11) for supporting an axle (5) to which travel wheels (3) are mounted; a suspension frame (15) disposed on the center side of a vehicle body (1) with respect to the bogie frame (11) and having vertically extending sections (16) extending downward from the vehicle body (1); and upper link members (14a) and lower link members (14b) for connecting the vertically extending sections (16) and the bogie frame (11) so that the bogie frame (11) can be displaced vertically relative to the vertically extending sections (16). The lower link members (14b) are configured in such a manner that the positions (11b) at which the lower link members (14b) and the bogie frame (11) are joined together by pins are located below the positions (15b) at which the lower link members (14b) and the vertically extending sections (16) are joined together by pins. Also, the upper link members (14a) are configured in such a manner that, in the same way as the lower link members, the positions (11a) at which the upper link members (14a) and the bogie frame (11) are joined together by pins are located below the positions (15a) at which the upper link members (14a) and the vertically extending sections (16) are joined together by pins. The lower link members (14b) and the upper link members (14a) are provided parallel to each other.

(57) 要約:

[続葉有]



WO 2012/081286 A1



(AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第 21 条(3))

走行輪 (3) が取り付けられた車軸 (5) を支える台車枠 (11) と、台車枠 (11) を基準にして車体 (1) の中央側に配置され、車体 (1) から下方に延びる垂下部 (16) を有する懸架枠 (15) と、垂下部 (16) に対して、台車枠 (11) を上下方向に相対変位可能に、両者を連結する上リンク (14a) 及び下リンク (14b) と、を備えている。下リンク (14b) は、下リンク (14b) と台車枠 (11) とがピン結合で連結する位置 (11b) が、下リンク (14b) と垂下部 (16) とがピン結合で連結する位置 (15b) よりも下方に位置する。また、上リンク (14a) も、上リンク (14a) と台車枠 (11) とがピン結合で連結する位置 (11a) が、下リンクと同様、上リンク (14a) と垂下部 (16) とがピン結合で連結する位置 (15a) より下方に位置する。そして、下リンク (14b) と上リンク (14a) とは互いに平行に設けられている。