

(19)日本国特許庁(JP)

(12)特許公報(B2)

(11)特許番号
特許第7627812号
(P7627812)

(45)発行日 令和7年2月6日(2025.2.6)

(24)登録日 令和7年1月29日(2025.1.29)

(51)国際特許分類

B 6 0 K	7/00 (2006.01)	B 6 0 K	7/00	
B 6 0 B	35/14 (2006.01)	B 6 0 B	35/14	V
B 6 0 B	35/16 (2006.01)	B 6 0 B	35/16	B
F 1 6 D	1/02 (2006.01)	F 1 6 D	1/02	1 1 0

請求項の数 3 (全19頁)

(21)出願番号 特願2024-512269(P2024-512269)
 (86)(22)出願日 令和5年3月23日(2023.3.23)
 (86)国際出願番号 PCT/JP2023/011515
 (87)国際公開番号 WO2023/190036
 (87)国際公開日 令和5年10月5日(2023.10.5)
 審査請求日 令和6年3月4日(2024.3.4)
 (31)優先権主張番号 特願2022-54915(P2022-54915)
 (32)優先日 令和4年3月30日(2022.3.30)
 (33)優先権主張国・地域又は機関
 日本国(JP)

(73)特許権者 000005522
 日立建機株式会社
 東京都台東区東上野二丁目16番1号
 (74)代理人 110002457
 弁理士法人広和特許事務所
 岩淵 雄太郎
 茨城県土浦市神立町650番地 日立建
 機株式会社 土浦工場内
 (72)発明者 萩原 信一郎
 茨城県土浦市神立町650番地 日立建
 機株式会社 土浦工場内
 佐藤 貴宏
 茨城県土浦市神立町650番地 日立建
 機株式会社 土浦工場内
 (72)発明者 近藤 彰紀

最終頁に続く

(54)【発明の名称】 ホイール式車両の走行装置

(57)【特許請求の範囲】**【請求項1】**

ホイール式車両の車体に設けられ、車輪が取付けられる車輪取付筒を回転可能に支持する筒状のスピンドルと、

前記スピンドルに取付けられた電動モータと、

前記電動モータから突出し前記電動モータの回転を出力するモータ軸と、

前記スピンドルの内周側を軸方向に伸長して設けられ前記モータ軸の回転が伝達される回転軸と、

前記回転軸の回転を減速して前記車輪取付筒に伝達する減速機構と、

前記減速機構に潤滑油を供給するための潤滑油循環回路と、

前記モータ軸と前記回転軸との間を結合するカップリングとを備えてなるホイール式車両の走行装置において、

前記潤滑油循環回路から前記減速機構に供給される潤滑油の一部を分流させて、前記カップリングの内部を通って前記モータ軸と前記カップリングとの結合部に供給する結合部潤滑回路を有し、

前記モータ軸は、外周に設けられたモータ軸スライド部を有し、

前記回転軸は、外周に設けられた回転軸スライド部を有し、

前記カップリングは、軸方向の一側に配置され前記モータ軸スライド部にスライド結合されるモータ軸側穴スライド部と、軸方向の他側に配置され前記回転軸スライド部にスライド結合される回転軸側穴スライド部とを有し、

前記結合部潤滑回路は、前記カップリングの軸方向の中間部に設けられ、前記カップリングの外周から前記モータ軸側穴スプライン部と前記回転軸側穴スプライン部とに潤滑油を供給する潤滑油通路を有し、

前記モータ軸の突出端には、前記カップリングを前記モータ軸に対して位置決めする位置決め部材が着脱可能に設けられ、

前記位置決め部材には、前記モータ軸側穴スプライン部の歯先円に嵌合することにより前記カップリングを前記モータ軸の径方向に位置決めする嵌合部と、前記潤滑油通路に供給された潤滑油を前記モータ軸側穴スプライン部および前記回転軸側穴スプライン部に導く前記結合部潤滑回路をなす油路部とが設けられていることを特徴とするホイール式車両の走行装置。

10

【請求項 2】

前記電動モータには、前記カップリングの外周面に摺動可能に嵌合する嵌合部が形成された円筒状のカップリングハウジングが設けられ、

前記結合部潤滑回路は、前記カップリングハウジングに設けられ、一端が前記潤滑油循環回路に接続され、かつ他端が前記カップリングの前記潤滑油通路に連通する供給油路と、前記供給油路を通じて前記モータ軸側穴スプライン部と前記回転軸側穴スプライン部とに供給された潤滑油を前記カップリングハウジングの外部に排出する排出油路と、を有することを特徴とする請求項1に記載のホイール式車両の走行装置。

【請求項 3】

前記モータ軸スプライン部の歯先と前記モータ軸側穴スプライン部の歯底との間には、前記潤滑油通路に供給された潤滑油を前記モータ軸スプライン部と前記モータ軸側穴スプライン部とのスプライン結合部に供給する前記結合部潤滑回路をなす隙間が形成され、

20

前記モータ軸側穴スプライン部の内周側には、前記モータ軸の突出端と前記位置決め部材との間に挟込まれることにより前記モータ軸に対して前記カップリングを軸方向に位置決めする穴用止め輪が設けられ、

前記穴用止め輪の外径寸法は、前記モータ軸スプライン部の歯先円径よりも小さく設定されていることを特徴とする請求項1に記載のホイール式車両の走行装置。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本開示は、例えばダンプトラック等の車輪を有するホイール式車両に好適に用いられる走行装置に関する。

30

【背景技術】

【0002】

ホイール式車両、例えばダンプトラックに設けられる走行装置は、車体に設けられ、車輪が取付けられるリムを回転可能に支持する筒状のスピンドルと、前記スピンドルに取付けられた電動モータと、前記電動モータの回転を出力するモータ軸と、前記スピンドルの内周側を軸方向に伸長して設けられ前記モータ軸の回転が伝達される回転軸と、前記回転軸の回転を減速して前記リムに伝達する減速機構と、前記モータ軸と前記回転軸との間を結合するカップリングとを備えている。

40

【0003】

回転軸の軸方向の長さ寸法は大きく、ダンプトラックは車重が大きいため、回転軸は、モータ軸の回転を減速機構に伝達するときに撓みによる芯ずれを生じる。このような回転軸の芯ずれを許容するため、回転軸とモータ軸との間にはカップリングが設けられ、回転軸とカップリングとの間、およびモータ軸とカップリングとの間は、それぞれスプライン結合されている。

【0004】

スプライン結合によって結合された2つの軸のスプライン結合部は、通常、潤滑剤によって潤滑されている。例えば特許文献1には、モータ回転軸と減速機入力軸とがスプライン結合によって結合され、このスプライン結合部に充填された潤滑剤を、Oリング等のシ

50

ール材によって封止する走行装置が開示されている。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0005】

【文献】特開2016-97771号公報

【発明の概要】

【0006】

しかし、特許文献1による走行装置は、モータ回転軸と減速機入力軸とのスプライン結合部に充填された潤滑剤をシール材を用いて封止しているため、潤滑剤が劣化して潤滑性能が低下するという問題がある。また、スプライン結合部に残留した摩耗粉によって摩耗が促進されるのを抑えるため、潤滑剤を定期的に交換する作業（給脂作業）が必要になるという問題がある。10

【0007】

一方、2つの軸の結合にキーを用いることにより、結合部への潤滑を不要とすることが考えられる。しかし、キーを用いて2つの軸を結合する場合には、キーの嵌め合いによって精度を確保するため、スプライン結合に比較して、2つの軸を分解、組立てするときの作業性が悪く、かつ結合される2つの軸の軸径（直径）が大きくなるという問題がある。

【0008】

本発明の目的は、モータ軸とカップリングとの結合部を適正に潤滑することができるよう²⁰にしたホイール式車両の走行装置を提供することにある。

【0009】

本発明は、ホイール式車両の車体に設けられ、車輪が取付けられる車輪取付筒を回転可能に支持する筒状のスピンドルと、前記スピンドルに取付けられた電動モータと、前記電動モータから突出し前記電動モータの回転を出力するモータ軸と、前記スピンドルの内周側を軸方向に伸長して設けられ前記モータ軸の回転が伝達される回転軸と、前記回転軸の回転を減速して前記車輪取付筒に伝達する減速機構と、前記減速機構に潤滑油を供給するための潤滑油循環回路と、前記モータ軸と前記回転軸との間を結合するカップリングとを備えてなるホイール式車両の走行装置において、前記潤滑油循環回路から前記減速機構に供給される潤滑油の一部を分流させて、前記カップリングの内部を通って前記モータ軸と前記カップリングとの結合部に供給する結合部潤滑回路を有し、前記モータ軸は、外周に設けられたモータ軸スライド部を有し、前記回転軸は、外周に設けられた回転軸スライド部を有し、前記カップリングは、軸方向の一側に配置され前記モータ軸スライド部にスライド結合されるモータ軸側穴スライド部と、軸方向の他側に配置され前記回転軸スライド部にスライド結合される回転軸側穴スライド部とを有し、前記結合部潤滑回路は、前記カップリングの軸方向の中間部に設けられ、前記カップリングの外周から前記モータ軸側穴スライド部と前記回転軸側穴スライド部とに潤滑油を供給する潤滑油通路を有し、前記モータ軸の突出端には、前記カップリングを前記モータ軸に対して位置決めする位置決め部材が着脱可能に設けられ、前記位置決め部材には、前記モータ軸側穴スライド部の歯先円に嵌合することにより前記カップリングを前記モータ軸の径方向に位置決めする嵌合部と、前記潤滑油通路に供給された潤滑油を前記モータ軸側穴スライド部および前記回転軸側穴スライド部に導く前記結合部潤滑回路をなす油路部とが設けられていることを特徴としている。30

【0010】

本発明によれば、潤滑油循環回路を流れる潤滑油の一部を、結合部潤滑回路を通じてモータ軸とカップリングとの結合部に供給することができ、モータ軸とカップリングとを適正に潤滑することができる。40

【図面の簡単な説明】

【0011】

【図1】本発明の実施形態による走行装置が適用されたダンプトラックを示す左側面図である。50

【図2】ダンプトラックを後方からみた背面図である。

【図3】後輪側の走行装置を図1中の矢示III - III方向から見た断面図である。

【図4】図3中のモータ軸、回転軸、カップリング、カップリングハウジング等を示す拡大図である。

【図5】カップリング、潤滑油通路、カップリングハウジング、供給油路、排出油路等の要部を示す要部拡大図である。

【図6】カップリングを単体で示す断面図である。

【図7】モータ軸とカップリングとのスプライン結合部を図5の矢示VII - VII方向から見た断面図である。

【図8】モータ軸、回転軸、カップリング、カップリングハウジング、ストッパ等を分解した状態で示す分解図である。 10

【発明を実施するための形態】

【0012】

以下、本発明の実施形態によるホイール式車両の走行装置を、後輪駆動式のダンプトラックに適用した場合を例に挙げ、添付図面に従って詳細に説明する。

【0013】

図1において、ダンプトラック1は、頑丈なフレーム構造をなす車体2と、車体2上に起伏可能に搭載されたベッセル(荷台)3と、車体2の前部に設けられたキャブ5と、車輪としての左右の前輪6および左右の後輪7と、を含んで構成されている。

【0014】

ベッセル3は、例えば碎石物等の重量物を積載する大型の容器として形成され、ベッセル3の後側底部は、車体2の後端側に連結ピン4等を介して起伏(傾転)可能に連結されている。ベッセル3の前側上部には、キャブ5を上側から覆う庇部3Aが一体に設けられている。キャブ5は、庇部3Aの下側に位置して車体2の前部に設けられている。キャブ5は運転室を形成し、キャブ5の内部には、運転席、操舵用のハンドル、複数の操作レバー(いずれも図示せず)等が設けられている。 20

【0015】

左右の前輪6は、車体2の前部側に回転可能に設けられている(左前輪のみ図示)。左右の前輪6は、運転者によって操舵される操舵輪を構成している。左右の後輪7は、車体2の後部側に回転可能に設けられている。左右の後輪7は、ダンプトラック1の駆動輪を構成し、図3に示す走行装置11により車輪取付筒17と一緒に回転駆動される。後輪7は、複輪式タイヤからなる2列のタイヤ7Aと、タイヤ7Aの径方向内側に配設されるリム7Bとを含んで構成されている。 30

【0016】

エンジン8は、キャブ5の下側に位置して車体2内に設けられている。エンジン8は、例えばディーゼルエンジン等により構成され、車体2に搭載された後述する電動モータ13、油圧ポンプ(図示せず)等を回転駆動する。油圧ポンプから吐出された圧油は、ハイストシリンダ9、パワーステアリング用の操舵シリンダ(図示せず)等に供給される。

【0017】

ハイストシリンダ9は、車体2とベッセル3との間に設けられている。ハイストシリンダ9は、前輪6と後輪7との間に位置して車体2の左、右両側に配設され、油圧ポンプからの圧油が給排されることにより上、下方向に伸縮し、連結ピン4を中心にしてベッセル3を起伏(傾転)させる。 40

【0018】

後輪側のアクスルハウジング10は、車体2の後部側に設けられている。アクスルハウジング10は、左右方向に延びる中空な円筒体からなり、左右の後輪側サスペンション10Aを介して車体2の後部側に取付けられている。アクスルハウジング10の左右両側には、左右の後輪7を駆動する走行装置11がそれぞれ設けられている。

【0019】

走行装置11は、アクスルハウジング10の左右両側にそれぞれ設けられている。図3

10

20

30

40

50

に示すように、走行装置 11 は、スピンドル 12 と、電動モータ 13 と、回転軸 15 と、車輪取付筒 17 と、減速機構 21 と、カップリング 38 と、カップリングハウジング 46 と、潤滑油循環回路 50 と、を含んで構成されている。走行装置 11 は、回転軸 15 の回転を減速機構 21 によって減速し、駆動輪となる左右の後輪 7 を大きな回転トルクをもつて回転駆動する。

【 0 0 2 0 】

スピンドル 12 は、アクスルハウジング 10 の左右両側に取付けられている。スピンドル 12 は、軸方向（左右方向）に延びる段付き円筒状に形成され、テーパ部 12A と、中間円筒部 12B と、小径円筒部 12C とを有している。テーパ部 12A は、スピンドル 12 の軸方向一側（アクスルハウジング 10 側）から軸方向他側に向けて徐々に縮径するテーパ形状をなし、アクスルハウジング 10 の端部に複数のボルト 12D を用いて取付けられている。中間円筒部 12B は、テーパ部 12A の縮径側に一体形成され軸方向に延びている。小径円筒部 12C は、中間円筒部 12B よりも小さい外径寸法を有し、中間円筒部 12B の先端側に一体形成されている。

10

【 0 0 2 1 】

テーパ部 12A の軸方向一側には、径方向内側に突出する複数のモータ取付座 12E が設けられ、モータ取付座 12E には、電動モータ 13 が取付けられている。テーパ部 12A の外周側には、径方向外側に突出する環状のフランジ部 12F が設けられ、フランジ部 12F には、後述の湿式ブレーキ 35 が取付けられている。

20

【 0 0 2 2 】

一方、小径円筒部 12C の先端は開口端となり、その内周側には後述する 2 段目のキャリア 33 の筒状突出部 33A がスプライン結合されている。小径円筒部 12C の軸方向の中間部の内周側には、径方向内側に突出する環状の内側突部 12G が一体に形成され、内側突部 12G には、後述する軸受 16 が取付けられている。さらに、小径円筒部 12C の下部側には、上下方向（小径円筒部 12C の径方向）に貫通する径方向穴 12H が穿設され、この径方向穴 12H 内には、後述する吸込管 51 の先端 51A が挿通されている。

【 0 0 2 3 】

走行用の電動モータ 13 は、アクスルハウジング 10 およびスピンドル 12 のテーパ部 12A 内に配置されている。電動モータ 13 の外周側には複数の取付フランジ 13A が設けられ、取付フランジ 13A は、スピンドル 12（テーパ部 12A）のモータ取付座 12E にボルト等を用いて取付けられている。

30

【 0 0 2 4 】

モータ軸 14 は、電動モータ 13 から突出している。電動モータ 13 は、車体 2 に搭載された発電機（図示せず）からの電力が供給されることによりモータ軸 14 を回転駆動し、このモータ軸 14 の回転を回転軸 15 に伝達する。図 5 および図 8 に示すように、モータ軸 14 の外周面には、スプライン溝が設けられたモータ軸スプライン部 14A が形成され、モータ軸スプライン部 14A は、後述するカップリング 38 のモータ軸側穴スプライン部 39 に噛合している。モータ軸 14 の突出端 14B には有底のストップ取付穴 14C が設けられ、ストップ取付穴 14C の底部の中心には、ボルト穴（雌ねじ穴）14D が形成されている。

40

【 0 0 2 5 】

回転軸 15 は、スピンドル 12 の内周側を軸方向に伸長して設けられている。回転軸 15 は、1 本の長尺な棒状体を用いて形成されている。回転軸 15 の一端側（電動モータ 13 側）の外周面には、回転軸スライド部 15A が形成され、回転軸スライド部 15A は、後述するカップリング 38 の回転軸側穴スライド部 40 に噛合している。このように、回転軸 15 は、電動モータ 13 のモータ軸 14 にカップリング 38 を介して結合され、電動モータ 13 によって回転駆動される。回転軸 15 の他端側は、スピンドル 12 の小径円筒部 12C の開口端から突出し、回転軸 15 の他端（突出端）には、後述の太陽歯車 23 が取付けられている。回転軸 15 の軸方向の中間部は、スピンドル 12 の内側突部 12G に取付けられた軸受 16 により、回転可能に支持されている。

50

【 0 0 2 6 】

車輪取付筒 17 は、スピンドル 12 を構成する小径円筒部 12C の外周側に、2 個のころ軸受 18 を介して回転可能に設けられている。車輪取付筒 17 は、2 個のころ軸受 18 に支持され、小径円筒部 12C の外周側を軸方向に延びる中空円筒部 17A と、中空円筒部 17A の先端から軸方向に突出しスピンドル 12 から離れる方向に延びる延長円筒部 17B とを有している。車輪取付筒 17 の外周側には、後輪 7 を構成する円筒状のリム 7B が着脱可能に取付けられ、後輪 7 は車輪取付筒 17 と一体に回転する。車輪取付筒 17 の延長円筒部 17B の端部には、後述の内歯車 32 と外側ドラム 19 とが長尺ボルト 20 を用いて一体的に固定されている。外側ドラム 19 は円筒体からなり、軸方向の一側に設けられたフランジ部 19A が、内歯車 32 を介して車輪取付筒 17 に固定されている。外側ドラム 19 の軸方向の他側は、開口端となっている。

10

【 0 0 2 7 】

減速機構 21 は、回転軸 15 と車輪取付筒 17との間に設けられている。減速機構 21 は、1 段目の遊星歯車減速機構 22 と 2 段目の遊星歯車減速機構 29 とにより構成され、回転軸 15 の回転を 2 段減速して車輪取付筒 17 に伝達する。

【 0 0 2 8 】

1 段目の遊星歯車減速機構 22 は、太陽歯車 23 と、複数の遊星歯車 24 と、キャリア 26 とを含んで構成されている。太陽歯車 23 は、スピンドル 12 (小径円筒部 12C) から突出した回転軸 15 の先端にスプライン結合されている。複数の遊星歯車 24 は、太陽歯車 23 とリング状の内歯車 25 とに噛合し、太陽歯車 23 の周囲を自転しつつ公転する。キャリア 26 は、車輪取付筒 17 に一体化された外側ドラム 19 の開口端にボルト等を介して固定され、支持ピン 27 を介して遊星歯車 24 を回転可能に支持している。

20

【 0 0 2 9 】

ここで、内歯車 25 はリングギヤを用いて形成され、太陽歯車 23 および複数の遊星歯車 24 を径方向外側から取囲んでいる。内歯車 25 は、外側ドラム 19 の内周面との間に径方向の隙間を介して相対回転可能に配置されている。内歯車 25 の回転は、カップリング 28 を介して 2 段目の遊星歯車減速機構 29 に伝達される。

【 0 0 3 0 】

カップリング 28 は、1 段目の遊星歯車減速機構 22 と 2 段目の遊星歯車減速機構 29 との間に設けられている。カップリング 28 は、中心部にボス 28A を有する円板状に形成されている。カップリング 28 の外周側は、1 段目の内歯車 25 にスプライン結合され、カップリング 28 のボス 28A の内周側は、後述する 2 段目の太陽歯車 30 にスプライン結合されている。カップリング 28 は、1 段目の内歯車 25 の回転を 2 段目の太陽歯車 30 に伝達し、太陽歯車 30 を 1 段目の内歯車 25 と一緒に回転させる。

30

【 0 0 3 1 】

1 段目の遊星歯車減速機構 22 は、電動モータ 13 によって回転軸 15 と一緒に太陽歯車 23 が回転することにより、太陽歯車 23 の回転を、複数の遊星歯車 24 の自転運動と公転運動とに変換する。遊星歯車 24 の自転運動は、内歯車 25 に減速した回転として伝えられ、内歯車 25 の回転は、カップリング 28 を介して 2 段目の遊星歯車減速機構 29 に伝達される。一方、遊星歯車 24 の公転運動は、キャリア 26 の回転となって外側ドラム 19 を介して車輪取付筒 17 に伝達される。このとき、車輪取付筒 17 は、2 段目の内歯車 32 と一緒に回転するため、遊星歯車 24 の公転は、車輪取付筒 17 に同期した回転に抑えられる。

40

【 0 0 3 2 】

2 段目の遊星歯車減速機構 29 は、円筒状の太陽歯車 30 と、複数の遊星歯車 31 と、キャリア 33 とを含んで構成されている。太陽歯車 30 は、カップリング 28 のボス 28A の内周側にスプライン結合され、カップリング 28 と一緒に回転する。複数の遊星歯車 31 は、太陽歯車 30 とリング状の内歯車 32 とに噛合し、太陽歯車 30 の周囲を自転しつつ公転する。キャリア 33 は、支持ピン 34 を介して遊星歯車 31 を回転可能に支持している。キャリア 33 の中心部には円筒状の筒状突出部 33A が設けられ、筒状突出部 33A

50

3 A の外周側は、小径円筒部 12 C の内周側にスプライン結合されている。ここで、2段目の内歯車 32 は、太陽歯車 30 、複数の遊星歯車 31 等を径方向外側から取囲むリングギヤを用いて形成されている。内歯車 32 は、車輪取付筒 17 の延長円筒部 17 B と外側ドラム 19 との間に長尺ボルト 20 を用いて一体的に固定されている。

【0033】

2段目の遊星歯車減速機構 29 は、キャリア 33 の筒状突出部 33 A がスピンドル 12 の小径円筒部 12 C にスプライン結合されることにより、遊星歯車 31 の公転（キャリア 33 の回転）が拘束される。従って、2段目の遊星歯車減速機構 29 は、太陽歯車 30 がカップリング 28 と一緒に回転することにより、太陽歯車 30 の回転を遊星歯車 31 の自転に変換し、この遊星歯車 31 の自転を2段目の内歯車 32 に伝達する。これにより、内歯車 32 が減速して回転し、内歯車 32 が固定された車輪取付筒 17 に対し、1段目の遊星歯車減速機構 22 と2段目の遊星歯車減速機構 29 とで2段階で減速された大出力の回転トルクが伝達される。

【0034】

ここで、車輪取付筒 17 の内部には潤滑油 L が貯留され、潤滑油 L の液面は、例えばスピンドル 12 を構成する小径円筒部 12 C の最下部よりも低い位置にある。従って、ころ軸受 18 の下側部位は潤滑油 L に浸漬され、遊星歯車減速機構 22 , 29 の一部は、常に潤滑油 L によって潤滑される。また、遊星歯車減速機構 22 , 29 によって跳ね上げられた潤滑油 L は、ミスト状となってスピンドル 12 内に飛散し、回転軸 15 を支持する軸受 16 にも供給される。これにより、走行装置 11 の作動時において、潤滑油 L の攪拌による抵抗を小さくしてエネルギーを抑えることができ、かつ走行装置 11 の発熱を抑えることができる。

【0035】

湿式ブレーキ 35 は、スピンドル 12 のフランジ部 12 F に取付けられている。湿式ブレーキ 35 は、湿式多版型の油圧ブレーキにより構成され、車輪取付筒 17 に取付けられたブレーキハブ 36 に対して制動力を付与する。これにより、車輪取付筒 17 の回転、即ち、後輪 7 の回転に制動力が付与される。

【0036】

隔壁 37 は、スピンドル 12 内に設けられている。隔壁 37 は、環状の板体により形成され、隔壁 37 の外周側は、スピンドル 12 のテーパ部 12 A と中間円筒部 12 B との境界部にボルト等を用いて取付けられている。隔壁 37 は、スピンドル 12 内を、電動モータ 13 を収容するモータ収容空間部 37 A と、車輪取付筒 17 の内部に連通する筒状空間部 37 B とに仕切っている。

【0037】

カップリング 38 は、環状の隔壁 37 の中心部に配置され、電動モータ 13 のモータ軸 14 と回転軸 15 との間を結合している。図 5 ないし図 8 に示すように、カップリング 38 は、全体として円筒状に形成され、カップリング 38 の軸方向の一側（モータ軸 14 側）の内周面には、スプライン溝が設けられたモータ軸側穴スライン部 39 が形成されている。モータ軸側穴スライン部 39 は、モータ軸 14 のモータ軸スライン部 14 A にスライン結合される。図 7 に示すように、モータ軸側穴スライン部 39 の歯底円径 D 1 は、モータ軸スライン部 14 A の歯先円径 D 2 よりも大きく設定されている（D 1 > D 2）。従って、モータ軸側穴スライン部 39 を構成する複数の歯の歯底と、モータ軸スライン部 14 A を構成する複数の歯の歯先との間には、隙間 38 A が形成されている。隙間 38 A は、モータ軸スライン部 14 A とモータ軸側穴スライン部 39 とが噛合するスライン結合部 39 A の長さ方向の全域に亘って形成されている。

【0038】

カップリング 38 の軸方向の他側（回転軸 15 側）の内周面には、スライン溝が設けられた回転軸側穴スライン部 40 が形成されている。回転軸側穴スライン部 40 は、回転軸 15 の回転軸スライン部 15 A にスライン結合される。回転軸側穴スライン部 40 の歯底円径は、回転軸スライン部 15 A の歯先円径よりも大きく設定されている

10

20

30

40

50

。従って、回転軸側穴スプライン部 4 0 を構成する複数の歯の歯底と、回転軸スプライン部 1 5 A を構成する複数の歯の歯先との間には、隙間（図示せず）が形成されている。この隙間は、回転軸スプライン部 1 5 A と回転軸側穴スプライン部 4 0 とが噛合するスプライン結合部 4 0 A の長さ方向の全域に亘って形成されている。

【 0 0 3 9 】

カップリング 3 8 の軸方向の中間部の内周面には、モータ軸側穴スプライン部 3 9 と回転軸側穴スプライン部 4 0 との間に位置してストッパ嵌合部 4 1 が形成されている。ストッパ嵌合部 4 1 のうちモータ軸側穴スプライン部 3 9 に隣接する部位は、ストッパ嵌合部 4 1 よりも大きな内径寸法を有する環状油路 4 1 A となり、この環状油路 4 1 A には、後述する潤滑油通路 4 3 が開口している。

10

【 0 0 4 0 】

カップリング 3 8 の軸方向の一側の端面には、スリーブ嵌合部 3 8 B が設けられている。スリーブ嵌合部 3 8 B には、後述のスリーブ 4 5 が嵌合している。モータ軸側穴スプライン部 3 9 が形成されたカップリング 3 8 の内周面には、全周に亘って環状溝 3 8 C が形成されている。環状溝 3 8 C には、C字型の穴用止め輪 4 2 が取付けられている。図 7 に示すように、環状溝 3 8 C に取付けられた穴用止め輪 4 2 の外径寸法は、モータ軸側穴スプライン部 3 9 にスプライン結合されたモータ軸スプライン部 1 4 A の歯先円径 D 2 よりも小さく設定されている。従って、モータ軸側穴スプライン部 3 9 の歯底と、モータ軸スプライン部 1 4 A の歯先との間に形成された隙間 3 8 A が、穴用止め輪 4 2 によって塞がれることはない。

20

【 0 0 4 1 】

潤滑油通路 4 3 は、カップリング 3 8 の軸方向の中間部に設けられている。潤滑油通路 4 3 は、カップリング 3 8 の外周面からストッパ嵌合部 4 1 の環状油路 4 1 A に貫通する径方向孔として形成されている。潤滑油通路 4 3 は、結合部潤滑回路 5 8 の一部を構成している。結合部潤滑回路 5 8 は、潤滑油循環回路 5 0 を流れる潤滑油 L の一部を、モータ軸側穴スプライン部 3 9 とモータ軸スプライン部 1 4 A とのスプライン結合部 3 9 A 、および回転軸側穴スプライン部 4 0 と回転軸スプライン部 1 5 A とのスプライン結合部 4 0 A に供給する。

【 0 0 4 2 】

即ち、後述する潤滑油循環回路 5 0 は、減速機構 2 1 に潤滑油を供給する循環路からなる本回路と、当該本回路に接続された結合部潤滑回路 5 8 とを有している。結合部潤滑回路 5 8 は、潤滑油循環回路 5 0 の本回路を通じて減速機構 2 1 へと流れる潤滑油の一部を分流させて、カップリング 3 8 の内部を通ってモータ軸 1 4 とカップリング 3 8 との連結部（スプライン結合部 3 9 A ）、および回転軸 1 5 とカップリング 3 8 との連結部（スプライン結合部 4 0 A ）とに供給する。潤滑油通路 4 3 は、吸込管 5 1 、潤滑油ポンプ 5 2 、吐出管 5 4 、分岐継手 5 3 、カップリング潤滑管 5 6 、カップリング 3 8 の供給油路 4 7 、ストッパ油路部 4 4 G 、ざぐり穴 4 4 F 、環状油路 4 1 A 、隙間 3 8 A 、排出油路 4 8 等と共に結合部潤滑回路 5 8 を構成している。

30

【 0 0 4 3 】

位置決め部材としてのストッパ 4 4 は、モータ軸 1 4 の突出端 1 4 B 側にストッパボルト 4 4 A を用いて着脱可能に取付けられている。図 8 に示すように、ストッパ 4 4 は、全体として段付き円筒状に形成され、モータ軸 1 4 のストッパ取付穴 1 4 C に嵌合する小径嵌合部 4 4 B と、大径嵌合部 4 4 C とを有している。大径嵌合部 4 4 C は、小径嵌合部 4 4 B よりも大きな外径寸法を有し、カップリング 3 8 のモータ軸側穴スプライン部 3 9 の歯先円に嵌合する。ストッパ 4 4 は、モータ軸側穴スプライン部 3 9 の歯先円に大径嵌合部 4 4 C が嵌合することにより、モータ軸 1 4 に対してカップリング 3 8 を径方向に位置決めしている。小径嵌合部 4 4 B と大径嵌合部 4 4 C との境界部は、環状段部 4 4 D となり、環状段部 4 4 D は、モータ軸 1 4 の突出端 1 4 B と軸方向で対面する。

40

【 0 0 4 4 】

小径嵌合部 4 4 B の中心部には、軸方向に貫通するボルト挿通孔 4 4 E が形成されてい

50

る。大径嵌合部 44C には、ボルト挿通孔 44E と同心上に有底のざぐり穴 44F が形成されている。ストッパ 44 は、小径嵌合部 44B をモータ軸 14 のストッパ取付穴 14C に嵌合させると共に、環状段部 44D とモータ軸 14 の突出端 14B との間に穴用止め輪 42 を挟込む。この状態で、ボルト挿通孔 44E に挿通したストッパボルト 44A をモータ軸 14 のボルト穴 14D に螺着することにより、ストッパ 44 がモータ軸 14 に取付けられ、ストッパボルト 44A の頭部は、ざぐり穴 44F 内に収容される。

【 0045 】

また、ストッパ 44 には、大径嵌合部 44C の外周面からざぐり穴 44F に貫通する複数のストッパ油路部 44G が形成されている。カップリング 38 のモータ軸側穴スプライン部 39 を、モータ軸 14 のモータ軸スプライン部 14A にスプライン結合した状態で、複数のストッパ油路部 44G は、ストッパ嵌合部 41 の環状油路 41A を介してカップリング 38 の潤滑油通路 43 に連通する。従って、ざぐり穴 44F とストッパ油路部 44G とは、ストッパ 44 の油路を構成している。これにより、カップリング 38 の潤滑油通路 43 に供給された潤滑油 L は、カップリング 38 の環状油路 41A 、ストッパ 44 のざぐり穴 44F およびストッパ油路部 44G を通じて、モータ軸側穴スプライン部 39 とモータ軸スプライン部 14A とのスプライン結合部 39A 、および回転軸側穴スプライン部 40 と回転軸スライド部 15A とのスライド結合部 40A に分配される。

10

【 0046 】

スリープ 45 は、カップリング 38 の軸方向の一側とモータ軸 14 との間に設けられている。スリープ 45 は、小径筒部 45A と大径筒部 45B とを有する段付き円筒状に形成されている。スリープ 45 の内周側はモータ軸 14 に嵌合し、小径筒部 45A の外周側は、カップリング 38 のスリープ嵌合部 38B に嵌合している。スリープ 45 は、カップリング 38 の軸方向の一側を、モータ軸 14 に対して径方向に位置決めしている。

20

【 0047 】

カップリングハウジング 46 は、カップリング 38 の外周側を取囲むように電動モータ 13 に取付けられている。カップリングハウジング 46 は、カップリング 38 の外周側を取囲む円筒部 46A と、円筒部 46A の軸方向の一側（電動モータ 13 側）から拡径したフランジ部 46B とを有し、フランジ部 46B は、ボルト 46C を用いて電動モータ 13 に取付けられている。一方、円筒部 46A の軸方向の他側にはカップリング嵌合部 46D が設けられ、カップリング嵌合部 46D の内周面は、カップリング 38 の外周面に摺動可能に嵌合し、カップリング 38 の芯ずれを抑えている。また、カップリング嵌合部 46D の内周面には、全周に亘って環状溝 46E が形成されている。

30

【 0048 】

カップリングハウジング 46 の円筒部 46A には、カップリング 38 の上側に位置する供給油路 47 と、カップリング 38 の下側に位置する排出油路 48 とが形成されている。供給油路 47 の一端 47A は、円筒部 46A の外周面に開口し、潤滑油循環回路 50 を構成する後述のカップリング潤滑管 56 に接続されている。一方、供給油路 47 の他端 47B は、カップリング嵌合部 46D の内周面に形成された環状溝 46E に接続され、環状溝 46E を介してカップリング 38 の潤滑油通路 43 に連通している。また、カップリング嵌合部 46D の内周面には、軸方向において環状溝 46E を挟む 2 個のシールリング 49 が設けられている。これら 2 個のシールリング 49 は、内周縁がカップリング 38 の外周面に摺接することにより、潤滑油をシールしている。

40

【 0049 】

次に、カップリング 38 を用いてモータ軸 14 と回転軸 15 とを結合するときの作業手順について、図 8 を参照して説明する。

【 0050 】

まず、モータ軸 14 にスリープ 45 の内周を嵌合させると共に、カップリングハウジング 46 のフランジ部 46B を、ボルト 46C を用いて電動モータ 13 に取付ける。一方、カップリング 38 に設けられたストッパ嵌合部 41 の内周面に、ストッパ 44 の大径嵌合部 44C を嵌合させる。そして、カップリング 38 の環状溝 38C に穴用止め輪 42 を取

50

付け、この穴用止め輪42をストッパ44の環状段部44Dに当接させることにより、ストッパ44をカップリング38の軸方向に位置決めする。

【0051】

次に、モータ軸14のモータ軸スプライン部14Aにカップリング38のモータ軸側穴スプライン部39をスプライン結合させる。この状態で、穴用止め輪42がモータ軸14の突出端14Bに当接し、カップリング38のスリーブ嵌合部38Bが、スリーブ45の小径筒部45Aに嵌合するまで、カップリング38を差込む。このようにして、穴用止め輪42がモータ軸14の突出端14Bに当接した状態で、ストッパボルト44Aを、カップリング38の内周側からストッパ44のボルト挿通孔44Eに挿通し、モータ軸14のボルト穴14Dに螺着する。

10

【0052】

このように、カップリング38のスリーブ嵌合部38Bが、スリーブ45の小径筒部45Aに嵌合し、カップリング38に設けられたモータ軸側穴スプライン部39の歯先円が、ストッパ44の大径嵌合部44Cに嵌合する。これにより、カップリング38は、モータ軸14に対して径方向に位置決め（芯出し）される。また、カップリング38の環状溝38Cに取付けられた穴用止め輪42が、モータ軸14の突出端14Bとストッパ44の環状段部44Dに当接する。これにより、カップリング38は、モータ軸14に対して軸方向に位置決めされる。

【0053】

そして、モータ軸14に取付けられたカップリング38の回転軸側穴スプライン部40に、回転軸15の回転軸スプライン部15Aをスプライン結合し、回転軸15を軸方向に差込む。これにより、図5に示すように、カップリング38を用いてモータ軸14と回転軸15とを結合することができる。

20

【0054】

この状態で、カップリング38の潤滑油通路43は、カップリングハウジング46の環状溝46Eに開口し、ストッパ44のストッパ油路部44Gは、カップリング38に設けられたストッパ嵌合部41の環状油路41Aに開口する。また、図7に示すように、カップリング38に形成されたモータ軸側穴スプライン部39の歯底とモータ軸スライン部14Aの歯先との間には、隙間38Aが形成される。同様に、カップリング38に形成された回転軸側穴スライン部40の歯底と回転軸スライン部15Aの歯先との間にも、隙間（図示せず）が形成される。この場合、穴用止め輪42の外径寸法は、モータ軸スライン部14Aの歯先円径D2よりも小さく設定されている。このため、モータ軸側穴スライン部39の歯底とモータ軸スライン部14Aの歯先との間に形成された隙間38Aが、穴用止め輪42によって塞がれることはない。

30

【0055】

潤滑油循環回路50は、スピンドル12およびアクスルハウジング10の内部に設けられている。潤滑油循環回路50の本回路は、吸込管51、潤滑油ポンプ52、吐出管54、供給管55等により構成され、減速機構21、ころ軸受18、軸受16等に対し、車輪取付筒17の内部に貯留された潤滑油Lを繰り返して供給する。また、潤滑油循環回路50には、結合部潤滑回路58が接続されている。結合部潤滑回路58は、潤滑油循環回路50から減速機構21に供給される潤滑油の一部を分流させて、カップリング38の内部を通じてモータ軸14とカップリング38との結合部（スライン結合部39A）、および回転軸15とカップリング38との結合部（スライン結合部40A）とに供給する。本実施形態においては、潤滑油循環回路50を流れる潤滑油Lの一部は、結合部潤滑回路58を構成するカップリング潤滑管56、カップリングハウジング46の供給油路47、カップリング38の潤滑油通路43等を通じて、モータ軸側穴スライン部39とモータ軸スライン部14Aとのスライン結合部39A、および回転軸側穴スライン部40と回転軸スライン部15Aとのスライン結合部40Aに供給される。

40

【0056】

吸込管51は、スピンドル12およびアクスルハウジング10内に設けられている。吸

50

込管 5 1 の長さ方向一側は、アクスルハウジング 1 0 内を軸方向に延び、潤滑油ポンプ 5 2 の吸込口に接続されている。吸込管 5 1 の長さ方向他側は、回転軸 1 5 の下側に位置してスピンドル 1 2 内を軸方向に延びている。吸込管 5 1 の先端 5 1 A は、スピンドル 1 2 の内側突部 1 2 G の近傍から L 字状に屈曲して下向きに延び、スピンドル 1 2 の径方向穴 1 2 H 内に挿通されている。これにより、吸込管 5 1 の先端 5 1 A は、車輪取付筒 1 7 内の潤滑油 L に浸漬され、潤滑油ポンプ 5 2 は、吸込管 5 1 を通じて潤滑油 L を吸上げる。

【 0 0 5 7 】

分岐継手 5 3 は、スピンドル 1 2 に設けられた複数のモータ取付座 1 2 E のうちの 1 個に設けられている。分岐継手 5 3 は、例えば 1 個の流入口と、流量が異なる 2 個の流出口（いずれも図示せず）とを有している。吐出管 5 4 は、潤滑油ポンプ 5 2 の吐出口と分岐継手 5 3 の流入口との間を接続している。潤滑油ポンプ 5 2 から吐出した潤滑油 L は、吐出管 5 4 を通じて分岐継手 5 3 に流入し、分岐継手 5 3 の 2 個の流出口に接続された供給管 5 5 およびカップリング潤滑管 5 6 によって 2 つの経路に分流される。即ち、分岐継手 5 3 は、潤滑油ポンプ 5 2 から吐出した潤滑油 L を供給管 5 5 とカップリング潤滑管 5 6 とに分流させる分流部を構成している。また、吐出管 5 4 の途中にはオイルクーラ 5 7 が設けられている。

【 0 0 5 8 】

供給管 5 5 は、スピンドル 1 2 内に設けられている。供給管 5 5 の長さ方向一側は、分岐継手 5 3 の 2 個の流出口のうち流量が大きな流出口に接続されている。供給管 5 5 の長さ方向他側は、回転軸 1 5 の上側に位置してスピンドル 1 2 内を軸方向に延びている。供給管 5 5 の先端 5 5 A は、スピンドル 1 2 の内側突部 1 2 G の近傍から S 字状に屈曲し、回転軸 1 5 に沿って 2 段目のキャリア 3 3 の筒状突出部 3 3 A 内へと延びている。これにより、潤滑油ポンプ 5 2 から吐出した潤滑油 L の多くは、オイルクーラ 5 7 により冷却された状態で、供給管 5 5 の先端 5 5 A を通じて回転軸 1 5 に供給され、回転軸 1 5 を冷却すると共に、回転軸 1 5 から飛散して軸受 1 6 等を潤滑する。

【 0 0 5 9 】

カップリング潤滑管 5 6 は、供給管 5 5 と共にスピンドル 1 2 内に設けられている。カップリング潤滑管 5 6 の一端は、分岐継手 5 3 の 2 個の流出口のうち流量が小さな流出口に接続されている。カップリング潤滑管 5 6 の他端 5 6 A は、カップリングハウジング 4 6 に形成された供給油路 4 7 の一端 4 7 A に接続されている。これにより、潤滑油ポンプ 5 2 から吐出した潤滑油 L の一部は、結合部潤滑回路 5 8 を構成するカップリング潤滑管 5 6 からカップリングハウジング 4 6 の供給油路 4 7 を通じてカップリング 3 8 の潤滑油通路 4 3 に導入される。

【 0 0 6 0 】

潤滑油通路 4 3 に導入された潤滑油 L は、図 5 中の矢示 F 1 で示す経路と、矢示 F 2 で示す経路とに分かれる。矢示 F 1 の経路を流れる潤滑油 L は、潤滑油通路 4 3 からストッパ嵌合部 4 1 の環状油路 4 1 A を通じて、モータ軸側穴スライン部 3 9 に供給される。この場合、モータ軸側穴スライン部 3 9 の歯底とモータ軸スライン部 1 4 A の歯先との間には、隙間 3 8 A が形成されている。これにより、潤滑油 L は、隙間 3 8 A を通じてモータ軸側穴スライン部 3 9 の軸方向に流れ、モータ軸側穴スライン部 3 9 とモータ軸スライン部 1 4 A とのスライン結合部 3 9 A を潤滑する。

【 0 0 6 1 】

一方、矢示 F 2 の経路を流れる潤滑油 L は、潤滑油通路 4 3 からストッパ 4 4 のストッパ油路部 4 4 G、ざぐり穴 4 4 F を通じて、回転軸側穴スライン部 4 0 に供給される。この場合、回転軸側穴スライン部 4 0 の歯底と回転軸スライン部 1 5 A の歯先との間には、隙間（図示せず）が形成されている。これにより、潤滑油 L は、前記隙間を通じて回転軸側穴スライン部 4 0 の軸方向に流れ、回転軸側穴スライン部 4 0 と回転軸スライン部 1 5 A とのスライン結合部 4 0 A を潤滑する。

【 0 0 6 2 】

本実施形態によるダンプトラック 1 の走行装置 1 1 は、上述の如き構成を有するもので

、次に、その作動について説明する。

【0063】

ダンプトラック1のキャブ5に乗り込んだ運転者が、エンジン8を起動すると、油圧ポンプが回転駆動されると共に発電機（いずれも図示せず）により発電が行われる。ダンプトラック1の走行駆動時には、発電機から電動モータ13に電力が供給され、電動モータ13が作動して回転軸15が回転する。

【0064】

回転軸15の回転は、減速機構21を構成する1段目の遊星歯車減速機構22と2段目の遊星歯車減速機構29とで2段減速されて車輪取付筒17に伝達され、車輪取付筒17は、大きな回転トルクをもって回転する。この結果、駆動輪となる左右の後輪7は、車輪取付筒17と一緒に回転し、ダンプトラック1を走行駆動することができる。10

【0065】

走行装置11の作動時においては、車輪取付筒17内に貯溜された潤滑油Lが、遊星歯車減速機構22, 29を構成する遊星歯車24, 31等によって挿き上げられ、歯車間の噛合部、ころ軸受18、軸受16等に供給される。そして、潤滑油Lは順次下方へと滴下し、車輪取付筒17の下部側へと集められる。

【0066】

車輪取付筒17の下部側に集められた潤滑油Lは、潤滑油ポンプ52により吸込管51の先端51Aから吸上げられ、吐出管54に吐出される。吐出管54に吐出された潤滑油Lは、オイルクーラ57で冷却された後、分岐継手53に流入する。分岐継手53に流入した潤滑油Lの多くは供給管55に導かれ、供給管55の先端55Aを通じて回転軸15に供給される。これにより、潤滑油Lによって回転軸15を冷却することができと共に、回転軸15から飛散した潤滑油Lによって軸受16等を潤滑することができる。20

【0067】

分岐継手53からカップリング潤滑管56に導かれた潤滑油Lは、カップリングハウジング46の供給油路47を通じてカップリング38の潤滑油通路43に導入される。潤滑油通路43に導入された潤滑油Lは、図5中の矢示F1で示す経路と、矢示F2で示す経路とに分流される。

【0068】

矢示F1の経路を流れる潤滑油Lは、潤滑油通路43からストッパ嵌合部41の環状油路41Aを通じて、モータ軸側穴スライン部39に供給される。この場合、モータ軸側穴スライン部39の歯底とモータ軸スライン部14Aの歯先との間には、隙間38Aが形成されている。これにより、潤滑油Lは、隙間38Aを通じてモータ軸側穴スライン部39の軸方向に流れ、モータ軸側穴スライン部39とモータ軸スライン部14Aとのスライン結合部39Aを、潤滑油Lによって潤滑することができる。そして、モータ軸側穴スライン部39とモータ軸スライン部14Aとのスライン結合部39Aに供給された潤滑油Lの残余分は、カップリング38（スリープ嵌合部38B）とスリープ45との嵌合部からカップリングハウジング46内に流下し、排出油路48を通じてカップリングハウジング46の外部（スピンドル12内）に排出される。これにより、潤滑油Lが電動モータ13側に漏れるのを防止し、電動モータ13を保護することができる。30

【0069】

一方、矢示F2の経路を流れる潤滑油Lは、潤滑油通路43からストッパ44のストッパ油路部44G、ざぐり穴44Fを通じて、回転軸側穴スライン部40に供給される。この場合、回転軸側穴スライン部40の歯底と回転軸スライン部15Aの歯先との間には、隙間（図示せず）が形成されている。これにより、潤滑油Lは、前記隙間を通じて回転軸側穴スライン部40の軸方向に流れ、回転軸側穴スライン部40と回転軸スライン部15Aとのスライン結合部40Aを、潤滑油Lによって潤滑することができる。そして、回転軸側穴スライン部40と回転軸スライン部15Aとのスライン結合部40Aに供給された潤滑油Lの残余分は、回転軸スライン部15Aから回転軸15の外周面に排出され、回転軸15の回転によりミスト状となってスピンドル12内に飛散し40

、回転軸 15 を支持する軸受 16 を潤滑する。

【0070】

このように、本実施形態による走行装置 11 は、潤滑油循環回路 50 内を循環する潤滑油 L の一部を、カップリング 38 の潤滑油通路 43 に供給する結合部潤滑回路 58 を有している。本実施形態においては、結合部潤滑回路 58 は、分岐継手 53、カップリング潤滑管 56、カップリングハウジング 46 の供給油路 47、カップリング 38 の潤滑油通路 43、カップリング 38 とストッパ 44 との間の環状油路 41A、ストッパ 44 のストッパ油路部 44G およびざぐり穴 44F、モータ軸スライン部 14A とモータ軸側穴スライン部 39 との間の隙間 38A、回転軸スライン部 15A と回転軸側穴スライン部 40 との間の隙間、カップリングハウジング 46 の排出油路 48 等を含んで構成されている。これにより、カップリング 38 のモータ軸側穴スライン部 39 とモータ軸スライン部 14A とのスライン結合部 39A、および回転軸側穴スライン部 40 と回転軸スライン部 15A とのスライン結合部 40A を、潤滑油 L によって常に適正に潤滑することができる。10

【0071】

しかも、潤滑油循環回路 50 を循環する潤滑油 L の一部を用いることにより、カップリング 38 とモータ軸 14 とのスライン結合部 39A、あるいはカップリング 38 と回転軸 15 とのスライン結合部 40A から摩耗粉が生じたとしても、この摩耗粉を潤滑油 L の流れによって前記スライン結合部 39A、40A から排出することができる。この結果、カップリング 38 とモータ軸 14 とのスライン結合部 39A、およびカップリング 38 と回転軸 15 とのスライン結合部 40A の耐久性を高め、モータ軸 14 から回転軸 15 に対する高精度な動力伝達を長期に亘って維持することができる。20

【0072】

さらに、走行装置 11 は、カップリング 38 を回転可能に保持するカップリングハウジング 46 を備え、モータ軸 14、回転軸 15、カップリング 38、カップリングハウジング 46 等は、スピンドル 12 の内周側に分解、組立て可能に設けられている。この結果、モータ軸 14、回転軸 15、カップリング 38 等に対するメンテナンスを行うときの作業性を高めることができ、かつ走行装置 11 全体を小型化することができる。

【0073】

かくして、実施形態では、ホイール式車両の車体 2 に設けられ、車輪 7 が取付けられる車輪取付筒 17 を回転可能に支持する筒状のスピンドル 12 と、スピンドル 12 に取付けられた電動モータ 13 と、電動モータ 13 から突出し電動モータ 13 の回転を出力するモータ軸 14 と、スピンドル 12 の内周側を軸方向に伸長して設けられモータ軸 14 の回転が伝達される回転軸 15 と、回転軸 15 の回転を減速して車輪取付筒 17 に伝達する減速機構 21 と、減速機構 21 に潤滑油 L を供給するための潤滑油循環回路 50 と、モータ軸 14 と回転軸 15 との間を結合するカップリング 38 とを備えてなる走行装置 11 において、潤滑油循環回路 50 から減速機構 21 に供給される潤滑油 L の一部を分流させて、カップリング 38 の内部を通ってモータ軸 14 とカップリング 38 との結合部（スライン結合部 39A）に供給する結合部潤滑回路 58 を有している。30

【0074】

この構成によれば、潤滑油循環回路 50 を流れる潤滑油 L の一部は、結合部潤滑回路 58 により、カップリング 38 の潤滑油通路 43 を通じて、カップリング 38 とモータ軸 14 とのスライン結合部 39A に供給される。これにより、カップリング 38 とモータ軸 14 とのスライン結合部 39A を、潤滑油 L によって常に適正に潤滑することができ、モータ軸 14 の回転を精度良くカップリング 38 に伝達することができる。40

【0075】

実施形態では、モータ軸 14 は、外周に設けられたモータ軸スライン部 14A を有し、回転軸 15 は、外周に設けられた回転軸スライン部 15A を有し、カップリング 38 は、軸方向の一側に配置されモータ軸スライン部 14A にスライン結合されるモータ軸側穴スライン部 39 と、軸方向の他側に配置され回転軸スライン部 15A にスライ

10

20

30

40

50

イン結合される回転軸側穴スプライン部 4 0 を有し、結合部潤滑回路 5 8 は、カップリング 3 8 の軸方向の中間部に設けられ、カップリング 3 8 の外周からモータ軸側穴スプライン部 3 9 と回転軸側穴スプライン部 4 0 とに潤滑油 L を供給する潤滑油通路 4 3 を有している。

【 0 0 7 6 】

この構成によれば、潤滑油 L を、潤滑油通路 4 3 を通じて、モータ軸スライン部 1 4 A とモータ軸側穴スライン部 3 9 とのスライン結合部 3 9 A に供給すると共に、回転軸スライン部 1 5 A と回転軸側穴スライン部 4 0 とのスライン結合部 4 0 A に供給することができる。この結果、モータ軸 1 4 および回転軸 1 5 とカップリング 3 8 とのスライン結合部 3 9 A , 4 0 A を、潤滑油 L によって常に適正に潤滑することができ、モータ軸 1 4 から回転軸 1 5 への高精度な動力伝達を長期に亘って維持することができる。10

【 0 0 7 7 】

実施形態では、電動モータ 1 3 には、カップリング 3 8 の外周面に摺動可能に嵌合するカップリング嵌合部 4 6 D が形成された円筒状のカップリングハウジング 4 6 が設けられ、結合部潤滑回路 5 8 は、カップリングハウジング 4 6 に設けられ、一端 4 7 A が潤滑油循環回路 5 0 に接続され、かつ他端 4 7 B がカップリング 3 8 の潤滑油通路 4 3 に連通する供給油路 4 7 と、供給油路 4 7 を通じてモータ軸側穴スライン部 3 9 と回転軸側穴スライン部 4 0 とに供給された潤滑油 L をカップリングハウジング 4 6 の外部に排出する排出油路 4 8 とを有している。

【 0 0 7 8 】

この構成によれば、カップリング 3 8 の外周面が、カップリングハウジング 4 6 のカップリング嵌合部 4 6 D に嵌合することにより、カップリング 3 8 の芯ずれを抑え、モータ軸 1 4 に対する回転軸 1 5 の芯ずれを抑えることができる。また、潤滑油循環回路 5 0 を循環する潤滑油 L の一部を、結合部潤滑回路 5 8 によってカップリングハウジング 4 6 の供給油路 4 7 からカップリング 3 8 の潤滑油通路 4 3 に導き、確実にモータ軸 1 4 および回転軸 1 5 とカップリング 3 8 とのスライン結合部 3 9 A , 4 0 A に供給することができる。これにより、これらスライン結合部 3 9 A , 4 0 A を、潤滑油循環回路 5 0 を循環する潤滑油 L を用いて適正に潤滑することができる。さらに、モータ軸 1 4 および回転軸 1 5 とカップリング 3 8 とのスライン結合部 3 9 A , 4 0 A に供給された潤滑油 L の余剰分を、排出油路 4 8 を通じてカップリングハウジング 4 6 の外部に排出することができる。これにより、余剰の潤滑油 L が電動モータ 1 3 側に漏れるのを防止し、電動モータ 1 3 を保護することができる。20

【 0 0 7 9 】

実施形態では、モータ軸 1 4 の突出端 1 4 B には、カップリング 3 8 をモータ軸 1 4 に対して位置決めするストッパ 4 4 が着脱可能に設けられ、ストッパ 4 4 には、モータ軸側穴スライン部 3 9 の歯先円に嵌合することによりカップリング 3 8 をモータ軸 1 4 の径方向に位置決めする大径嵌合部 4 4 C と、潤滑油通路 4 3 に供給された潤滑油 L をモータ軸側穴スライン部 3 9 および回転軸側穴スライン部 4 0 に導く結合部潤滑回路 5 8 をなす油路部（ざぐり穴 4 4 F およびストッパ油路部 4 4 G ）とが設けられている。この構成によれば、カップリング 3 8 を介してモータ軸 1 4 と回転軸 1 5 とを結合した状態で、カップリング 3 8 の潤滑油通路 4 3 に供給された潤滑油 L を、ざぐり穴 4 4 F およびストッパ油路部 4 4 G を通じてモータ軸側穴スライン部 3 9 とモータ軸スライン部 1 4 A とのスライン結合部 3 9 A 、および回転軸側穴スライン部 4 0 と回転軸スライン部 1 5 A とのスライン結合部 4 0 A に分配することができる。40

【 0 0 8 0 】

実施形態では、モータ軸スライン部 1 4 A の歯先とモータ軸側穴スライン部 3 9 の歯底との間には、潤滑油通路 4 3 に供給された潤滑油 L をモータ軸スライン部 1 4 A とモータ軸側穴スライン部 3 9 とのスライン結合部 3 9 A に供給する結合部潤滑回路 5 8 をなす隙間 3 8 A が形成され、モータ軸側穴スライン部 3 9 の内周側には、モータ軸 1 4 の突出端 1 4 B とストッパ 4 4 との間に挟まれることによりモータ軸 1 4 に対して

10

20

30

40

50

カップリング 3 8 を軸方向に位置決めする穴用止め輪 4 2 が設けられ、穴用止め輪 4 2 の外径寸法は、モータ軸スプライン部 1 4 A の歯先円径よりも小さく設定されている。この構成によれば、穴用止め輪 4 2 によってカップリング 3 8 をモータ軸 1 4 に対して軸方向に位置決めした状態で、モータ軸側穴スプライン部 3 9 の歯底とモータ軸スプライン部 1 4 A の歯先との間に形成された隙間 3 8 A が、穴用止め輪 4 2 によって塞がれることがない。これにより、潤滑油通路 4 3 に供給された潤滑油 L を、モータ軸スプライン部 1 4 A とモータ軸側穴スプライン部 3 9 とのスプライン結合部 3 9 A に適正に供給することができる。

【 0 0 8 1 】

なお、実施形態では、カップリング 3 8 をモータ軸 1 4 に対して軸方向に位置決めするために穴用止め輪 4 2 を用いた場合を例示している。しかし、本発明はこれに限らず、例えばカップリング 3 8 の外周側から挿通したボルトをモータ軸 1 4 に螺着することにより、カップリング 3 8 をモータ軸 1 4 にボルト締めする構成としてもよい。

10

【 0 0 8 2 】

また、実施形態では、ストッパ 4 4 の大径嵌合部 4 4 C を、モータ軸側穴スプライン部 3 9 の歯先円に嵌合させることにより、カップリング 3 8 をモータ軸 1 4 の径方向に位置決めする構成を例示している。しかし、本発明はこれに限らず、例えばカップリング 3 8 に設けたストッパ嵌合部 4 1 を、ストッパ 4 4 の大径嵌合部 4 4 C に嵌合させることにより、カップリング 3 8 を径方向に位置決めする構成としてもよい。

【 0 0 8 3 】

さらに、実施形態では、後輪駆動式のダンプトラック 1 を例に挙げて説明した。しかし、本発明はこれに限るものではなく、例えば前輪駆動式または前、後輪を共に駆動する 4 輪駆動式のダンプトラックに適用してもよい。

20

【 符号の説明 】

【 0 0 8 4 】

- 1 ダンプトラック
- 2 車体
- 7 後輪（車輪）
- 1 1 走行装置
- 1 2 スピンドル
- 1 3 電動モータ
- 1 4 モータ軸
- 1 4 A モータ軸スライド部
- 1 4 B 突出端
- 1 5 回転軸
- 1 5 A 回転軸スライド部
- 1 7 車輪取付筒
- 2 1 減速機構
- 3 8 カップリング
- 3 8 A 隙間
- 3 9 モータ軸側穴スライド部
- 3 9 A , 4 0 A スライド部（結合部）
- 4 0 回転軸側穴スライド部
- 4 2 穴用止め輪
- 4 3 潤滑油通路
- 4 4 ストッパ（位置決め部材）
- 4 4 C 大径嵌合部（嵌合部）
- 4 4 F ざぐり穴（油路部）
- 4 4 G ストッパ油路部（油路部）
- 4 6 カップリングハウジング

30

40

50

4 6 D カップリング嵌合部(嵌合部)

4 7 供給油路

4 7 A 一端

4 7 B 他端

4 8 排出油路

5 0 潤滑油循環回路

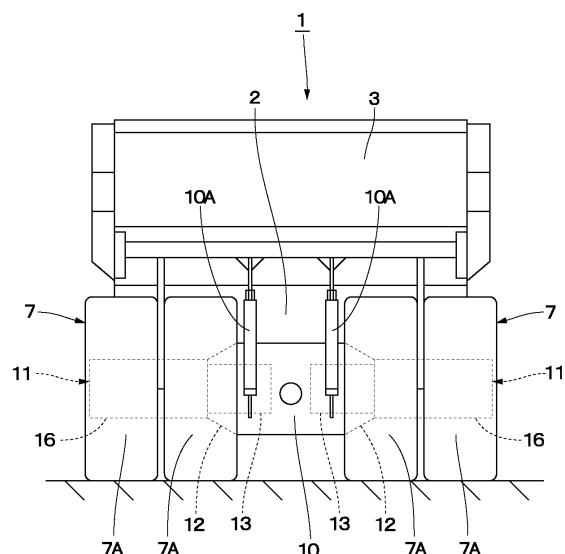
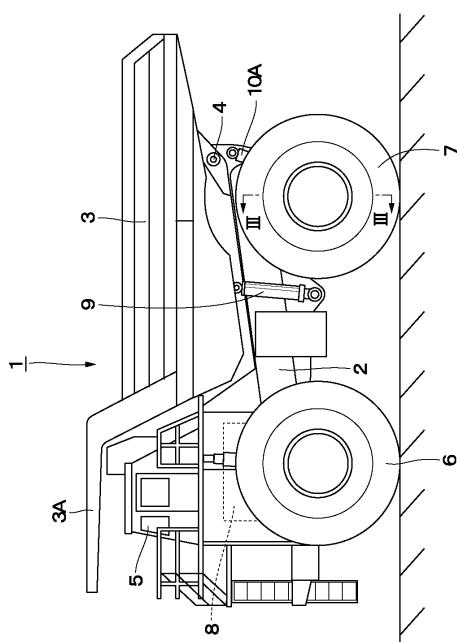
5 8 結合部潤滑回路

【図面】

【図1】

【図2】

10



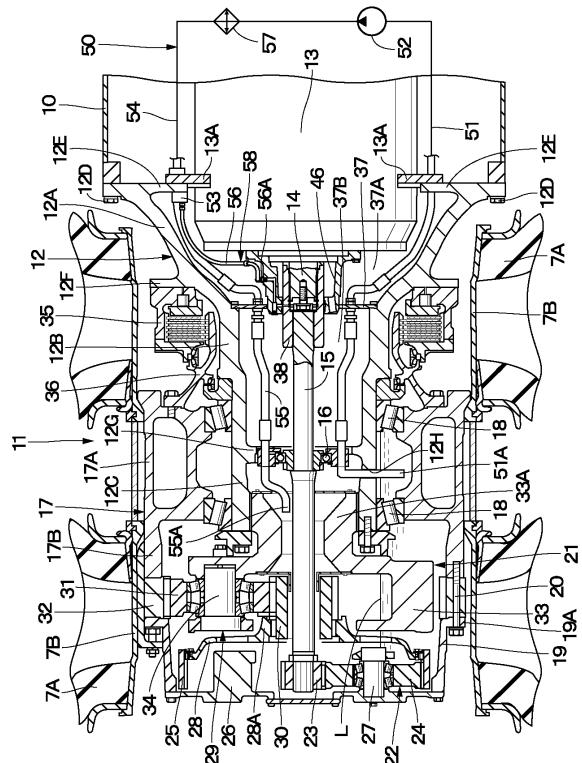
20

30

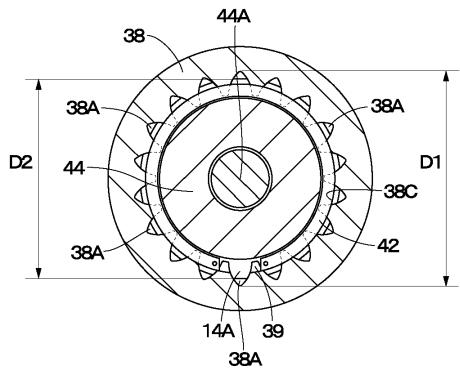
40

50

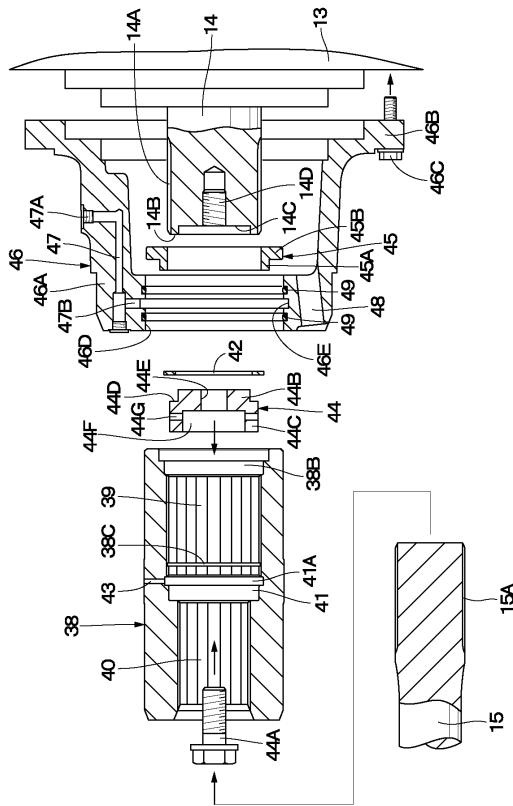
【図3】



【図7】



【 図 8 】



10

20

30

40

50

フロントページの続き

茨城県土浦市神立町 650 番地 日立建機株式会社 土浦工場内

(72)発明者 川田 理央

茨城県土浦市神立町 650 番地 日立建機株式会社 土浦工場内

(72)発明者 宮原 瑠子

茨城県土浦市神立町 650 番地 日立建機株式会社 土浦工場内

審査官 上谷 公治

(56)参考文献 特開2019-002419 (JP, A)

特開平04-298647 (JP, A)

特開2007-002919 (JP, A)

実開昭52-168143 (JP, U)

実開昭55-181025 (JP, U)

(58)調査した分野 (Int.Cl., DB名)

B60K 7/00

B60B 35/14

B60B 35/16

F16D 1/02