

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2017-114329

(P2017-114329A)

(43) 公開日 平成29年6月29日(2017.6.29)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード(参考)
B62D 49/00 (2006.01)	B62D 49/00 M	3D024
B60R 13/10 (2006.01)	B62D 49/00 K	3D203
B62D 25/08 (2006.01)	B62D 49/00 C	
B62D 25/16 (2006.01)	B62D 49/00 B	
A01C 11/02 (2006.01)	B62D 49/00 F	

審査請求 未請求 請求項の数 19 O L (全 19 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2015-252387 (P2015-252387)
 (22) 出願日 平成27年12月24日(2015.12.24)

(71) 出願人 000001052
 株式会社クボタ
 大阪府大阪市浪速区敷津東一丁目2番47号
 (74) 代理人 110001818
 特許業務法人R&C
 (72) 発明者 中島 健一郎
 大阪府堺市堺区石津北町64番地 株式会社クボタ 堺製造所内
 (72) 発明者 山中 暁
 大阪府堺市堺区石津北町64番地 株式会社クボタ 堺製造所内
 (72) 発明者 西野 邦彦
 大阪府堺市堺区石津北町64番地 株式会社クボタ 堺製造所内

最終頁に続く

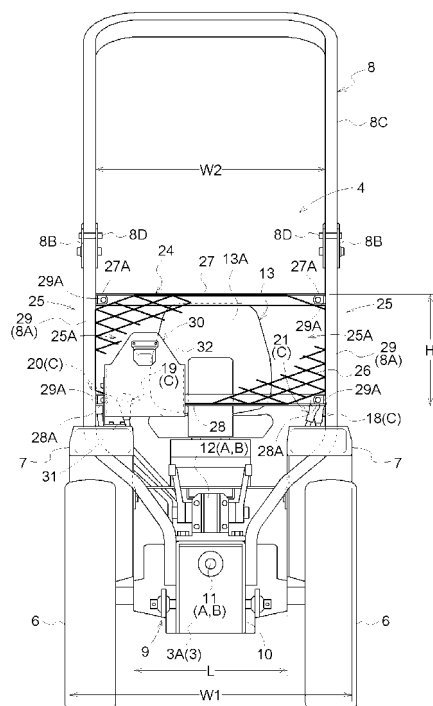
(54) 【発明の名称】 トラクタ

(57) 【要約】

【課題】 他物が、車体の後方からシートバックの横外側の空間を通して運転者側の領域に入り込む虞を回避できるようにする。

【解決手段】 トラクタは、車体の後部に配置される運転座席13と、運転座席13の左右の横外側に配置される左右のフェンダ7と、車体の領域を運転者側領域とその後方領域とに仕切る仕切壁24とを備え、仕切壁24は、左右のフェンダ7の外端幅W1よりも狭く、かつ、運転座席13のシートバック13Aよりも広い左右幅W2を有して、シートバック13Aの後方で、かつ、左右のフェンダ7の後端よりも車体前側の位置に配備されている。

【選択図】 図3



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車体の後部に配置される運転座席と、前記運転座席の左右の横外側に配置される左右のフェンダと、前記車体の領域を運転者側領域とその後方領域とに仕切る仕切壁とを備え、前記仕切壁は、左右の前記フェンダの外端幅よりも狭く、かつ、前記運転座席のシートバックよりも広い左右幅を有して、前記シートバックの側方又は後側方で、かつ、左右の前記フェンダの後端よりも車体前側の位置に配備されているトラクタ。

【請求項 2】

前記車体に備えられた機器を操作する操作具が、前記仕切壁よりも車体前側に配備されている請求項 1 に記載のトラクタ。

10

【請求項 3】

前記機器は、前記車体の後部に着脱可能に連結される作業装置を駆動する駆動部であり、

前記操作具は、前記駆動部の人為操作を可能にする作業用の操作具であり、

前記駆動部は、前記仕切壁よりも車体後側に配備されている請求項 2 に記載のトラクタ。

【請求項 4】

前記駆動部は、前記作業装置を昇降駆動する昇降装置であり、

前記操作具は、前記昇降装置の人為操作を可能にする昇降レバーである請求項 3 に記載のトラクタ。

20

【請求項 5】

前記駆動部は、作業装置に動力を出力する P T O 軸であり、

前記操作具は、前記 P T O 軸の伝動に関する人為操作を可能にする P T O レバーである請求項 3 又は 4 に記載のトラクタ。

【請求項 6】

前記操作具は、前記運転座席の横外側に配備され、

前記仕切壁は、前記操作具における操作部の上下長さよりも長い上下幅を有して、前記操作部と同じ高さ位置に配備されている請求項 2 ～ 5 のいずれか一つに記載のトラクタ。

【請求項 7】

前記操作具は、左右の前記フェンダの上側に配備されている請求項 2 ～ 6 のいずれか一つに記載のトラクタ。

30

【請求項 8】

前記仕切壁は、左右の前記フェンダの内端同士の離間距離よりも長い左右幅を有している請求項 1 ～ 7 のいずれか一つに記載のトラクタ。

【請求項 9】

前記仕切壁は、前記シートバックの上部に対応する高さから前記シートバックの下部に対応する高さにわたる上下幅を有している請求項 1 ～ 8 のいずれか一つに記載のトラクタ。

【請求項 10】

前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、

前記仕切壁は、前記保護フレームに支持されている請求項 1 ～ 9 のいずれか一つに記載のトラクタ。

40

【請求項 11】

前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、

前記保護フレームは、前記車体に起立姿勢で固定される下側フレーム部と、前記下側フレーム部の上部にヒンジを介して上下揺動可能に連結される上側フレーム部とを備え、

前記仕切壁は、前記ヒンジよりも低い位置に配備されている請求項 1 ～ 10 のいずれか一つに記載のトラクタ。

【請求項 12】

前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、

50

前記保護フレームは、前記シートバックの左右両端よりも車体横外側に配置される左右の支柱部材を備え、

前記仕切壁は、左右の前記支柱部材の横外端からはみ出さない左右幅を有している請求項 1 ~ 11 のいずれか一つに記載のトラクタ。

【請求項 13】

前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、

前記保護フレームは、前記シートバックの左右両端よりも車体横外側に配置される左右の支柱部材を備え、

前記仕切壁は、少なくとも左右の前記支柱部材にわたる左右幅を有している請求項 1 ~ 12 のいずれか一つに記載のトラクタ。

10

【請求項 14】

前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、

前記保護フレームは、前記シートバックの左右両端よりも車体横外側に配置される左右の支柱部材を備え、

前記仕切壁は、左側の前記支柱部材から前記シートバックにわたる左右幅を有する左側壁部と、右側の前記支柱部材から前記シートバックにわたる左右幅を有する右側壁部とを有している請求項 1 ~ 12 のいずれか一つのトラクタ。

【請求項 15】

前記仕切壁は、左右の前記支柱部材の前後幅内に配備されている請求項 13 又は 14 に記載のトラクタ。

20

【請求項 16】

前記仕切壁は透視性を有している請求項 1 ~ 15 のいずれか一つに記載のトラクタ。

【請求項 17】

前記仕切壁は、主部材として多孔板を備えている請求項 1 ~ 16 のいずれか一つに記載のトラクタ。

【請求項 18】

ナンバープレート取り付け用のライセンスステータを備え、

前記ライセンスステータは、前記仕切壁よりも車体後側に配備されている請求項 1 ~ 17 のいずれか一つに記載のトラクタ。

【請求項 19】

30

前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームと、ナンバープレート取り付け用のライセンスステータとを備え、

前記保護フレームは、左右の支柱部材を備え、

前記ライセンスステータは、左右の前記支柱部材の間で、かつ、左右の前記支柱部材の前後幅内における前記仕切壁よりも車体後側に配備されている請求項 1 ~ 17 のいずれか一つに記載のトラクタ。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車体の後部に配置される運転座席と、前記運転座席の左右の横外側に配置される左右のフェンダとを備えたトラクタに関する。

40

【背景技術】

【0002】

上記のようなトラクタとしては、車体の後部に起立姿勢で配置される逆U字状の保護フレームを備えたものがある（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】特開平9-30350号公報（段落番号0015、図1~2）

【発明の概要】

50

【発明が解決しようとする課題】**【0004】**

上記の構成では、運転座席のシートバックと保護フレームの左右の支柱部との間に空間が形成されている。そのため、他物が、車体の後方から前記空間を通過して運転者側の領域に入り込む虞がある。

特に、操作具が運転座席の横外側に配備されている場合には、前記空間を通過して運転者側の領域に入り込んだ他物が操作具に接触するなどの不都合を招く虞がある。

【0005】

つまり、他物が、車体の後方からシートバックの横外側の空間を通過して運転者側の領域に入り込む虞を回避することが望まれている。

【課題を解決するための手段】**【0006】**

上記の課題を解決するための手段として、

本発明に係るトラクタは、車体の後部に配置される運転座席と、前記運転座席の左右の横外側に配置される左右のフェンダと、前記車体の領域を運転者側領域とその後方領域とに仕切る仕切壁とを備え、

前記仕切壁は、左右の前記フェンダの外端幅よりも狭く、かつ、前記運転座席のシートバックよりも広い左右幅を有して、前記シートバックの側方又は後側方で、かつ、左右の前記フェンダの後端よりも車体前側の位置に配備されている。

【0007】

この手段によると、車体後方の他物が、左右のフェンダの外端幅内における運転座席のシートバックの横外側の空間から運転者側領域に入り込む虞を、仕切壁によって回避することができる。

【0008】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、

前記車体に備えられた機器を操作する操作具が、前記仕切壁よりも車体前側に配備されている。

【0009】

この手段によると、車体後方の他物が、前述した空間から運転者側領域に入り込んで操作具に接触する虞を回避することができる。

【0010】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、

前記機器は、前記車体の後部に着脱可能に連結される作業装置を駆動する駆動部であり、

前記操作具は、前記駆動部の人為操作を可能にする作業用の操作具であり、

前記駆動部は、前記仕切壁よりも車体後側に配備されている。

【0011】

この手段によると、例えば、後方領域で駆動部又は作業装置のメンテナンスなどを行う作業者の腕などが、前述した空間から運転者側領域に入り込んで操作具に接触する虞を回避することができる。

つまり、車体後方の他物が、前述した空間から運転者側領域に入り込んで作業用の操作具に接触する虞を回避することができる。

【0012】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、

前記駆動部は、前記作業装置を昇降駆動する昇降装置であり、

前記操作具は、前記昇降装置の人為操作を可能にする昇降レバーである。

【0013】

この手段によると、例えば、後方領域で昇降装置又は作業装置のメンテナンスなどを行う作業者の腕などが、前述した空間から運転者側領域に入り込んで昇降レバーに接触する虞を回避することができる。

10

20

30

40

50

つまり、車体後方の他物が、前述した空間から運転者側領域に入り込んで昇降レバーに接触する虞を回避することができる。

【0014】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記駆動部は、作業装置に動力を出力するPTO軸であり、
前記操作具は、前記PTO軸の伝動に関する人為操作を可能にするPTOレバーである。

【0015】

この手段によると、例えば、後方領域でPTO軸又は作業装置のメンテナンスなどを行う作業者の腕などが、前述した空間から運転者側領域に入り込んでPTOレバーに接触する虞を回避することができる。

10

つまり、車体後方の他物が、前述した空間から運転者側領域に入り込んでPTOレバーに接触する虞を回避することができる。

【0016】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記操作具は、前記運転座席の横外側に配備され、
前記仕切壁は、前記操作具における操作部の上下長さよりも長い上下幅を有して、前記操作部と同じ高さ位置に配備されている。

【0017】

この手段によると、車体後方の他物が、前述した空間から運転者側領域に入り込んで、運転座席の横外側に配備された操作具の操作部に接触する虞をより確実に回避することができる。

20

【0018】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記操作具は、左右の前記フェンダの上側に配備されている。

【0019】

この手段によると、車体後方の他物が、前述した空間から運転者側領域に入り込んで、左右のフェンダの上側に配備された操作具に接触する虞を回避することができる。

【0020】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記仕切壁は、左右の前記フェンダの内端同士の間隔よりも長い左右幅を有している。

30

【0021】

この手段によると、車体後方の他物が、前述した空間から運転者側領域に入り込む虞を、より確実に回避することができる。

特に、車体後方の他物が、前述した空間から運転者側領域に入り込んで、左右のフェンダの上側に配備された操作具に接触する虞をより確実に回避することができる。

【0022】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記仕切壁は、前記シートバックの上部に対応する高さから前記シートバックの下部に対応する高さにわたる上下幅を有している。

40

【0023】

この手段によると、車体後方の他物が、前述した空間におけるシートバックの上下幅範囲から運転者側領域に入り込む虞を回避することができる。

【0024】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、
前記仕切壁は、前記保護フレームに支持されている。

【0025】

この手段によると、仕切壁を支持する専用の支持部材を備える場合に比較して、部品点

50

数の削減による構成の簡素化などを図ることができる。

【0026】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、
前記保護フレームは、前記車体に起立姿勢で固定される下側フレーム部と、前記下側フレーム部の上部にヒンジを介して上下揺動可能に連結される上側フレーム部とを備え、
前記仕切壁は、前記ヒンジよりも低い位置に配備されている。

【0027】

この手段によると、保護フレームの使用状態が、上側フレーム部を下側フレーム部の上側に位置させた状態と、上側フレーム部を下側フレーム部の後側に位置させた状態とにかかわらず、車体後方の他物が、前述した空間から運転者側領域に入り込む虞を回避することができる。

10

【0028】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、
前記保護フレームは、前記シートバックの左右両端よりも車体横外側に配置される左右の支柱部材を備え、
前記仕切壁は、左右の前記支柱部材の横外端からはみ出さない左右幅を有している。

【0029】

この手段によると、車体後方の他物が、前述した空間のうちの左右の支柱部材とシートバックとの間の空間から運転者側領域に入り込む虞を回避することができる。

20

【0030】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、
前記保護フレームは、前記シートバックの左右両端よりも車体横外側に配置される左右の支柱部材を備え、
前記仕切壁は、少なくとも左右の前記支柱部材にわたる左右幅を有している。

【0031】

この手段によると、車体後方の他物が、前述した空間のうちの左右の支柱部材とシートバックとの間の空間から運転者側領域に入り込む虞を確実に回避することができる。

30

【0032】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームを備え、
前記保護フレームは、前記シートバックの左右両端よりも車体横外側に配置される左右の支柱部材を備え、
前記仕切壁は、左側の前記支柱部材から前記シートバックにわたる左右幅を有する左側壁部と、右側の前記支柱部材から前記シートバックにわたる左右幅を有する右側壁部とを有している。

【0033】

この手段によると、仕切壁の壁部が左右の支柱部材にわたる長さを有する場合に比較して、車体の軽量化などを図ることができる。

40

【0034】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、
前記仕切壁は、左右の前記支柱部材の前後幅内に配備されている。

【0035】

この手段によると、仕切壁の左右の外端縁を左右の支柱部材にて隠すことができる。これにより、他物が、仕切壁における左右の外端縁のエッジ部に接触する虞を、専用のガード部材を備えることなく回避することができる。

【0036】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、

50

前記仕切壁は透視性を有している。

【0037】

この手段によると、仕切壁を備えながら、車体後方に対する運転者の視認性を確保することができる。

【0038】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、前記仕切壁は、主部材として多孔板を備えている。

【0039】

この手段によると、仕切壁を備えながら、車体後方に対する運転者の視認性を確保することができる。

10

又、車体の運転者側領域とその後方領域との間での通気性を確保することができ、運転者側領域での熱気の滞留などを回避することができる。

そして、走行中に仕切壁にかかる抵抗を低減することができる。これは、走行速度の速い路上走行時に特に有効である。

しかも、作業走行中に泥が仕切壁に向けて跳ね上がったとしても、仕切壁への泥の付着を抑制することができる。又、寒冷地においては、降雪時における仕切壁への雪の付着堆積を抑制することができる。これにより、仕切壁から泥又は雪などを落とす手間を要することなく、車体後方に対する運転者の視認性を常に良好に保つことができる。

【0040】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、ナンバープレート取り付け用のライセンスステータを備え、前記ライセンスステータは、前記仕切壁よりも車体後側に配備されている。

20

【0041】

この手段によると、ライセンスステータの背部に取り付けられるナンバープレートの車体後方からの視認が、仕切壁によって妨げられる不都合の発生を回避することができる。

【0042】

本発明をより好適にするための手段の一つとして、前記車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレームと、ナンバープレート取り付け用のライセンスステータとを備え、

30

前記保護フレームは、左右の支柱部材を備え、

前記ライセンスステータは、左右の前記支柱部材の間で、かつ、左右の前記支柱部材の前後幅内における前記仕切壁よりも車体後側に配備されている。

【0043】

この手段によると、ライセンスステータの背部に取り付けられるナンバープレートの車体後方からの視認が、仕切壁によって妨げられる不都合の発生を回避することができる。

又、ライセンスステータの左右の外端縁を左右の支柱部材にて隠すことができる。これにより、他物が、ライセンスステータにおける左右の外端縁のエッジ部に接触する虞を、専用のガード部材を備えることなく防止することができる。

【図面の簡単な説明】

【0044】

40

【図1】トラクタの左側面図である。

【図2】トラクタの平面図である。

【図3】トラクタの背面図である。

【図4】仕切壁の構成及び配置などを示す要部の縦断左側面図である。

【図5】仕切壁の構成及び配置などを示す要部の横断平面図である。

【図6】左右のサイドブレーキペダルの連結具における右側の露出端縁に対する他物の接触を防止するガード部材の構成及び形状などを示す要部の斜視図である。

【図7】仕切壁が左右の支柱部材から運転座席のシートバックにわたる左右の側壁部を備える別実施形態での仕切壁の構成を示す要部の背面図である。

【図8】仕切壁が、運転座席のシートバックの横側方においてシートバックの近くから保

50

護フレーム 8 の左右の支柱部材にわたる左右の側壁部と、保護フレームの左右の支柱部材の横側方において左右の支柱部材の近くから左右のフェンダの外端にわたる左右の側壁部との少なくともいずれか一方を備える別実施形態での仕切壁の構成を示す要部の背面図である。

【図 9】左右の補助仕切壁を備える別実施形態でのトラクタの左側面図である。

【図 10】左右の補助仕切壁を備える別実施形態でのトラクタの一部横断平面図である。

【発明を実施するための形態】

【0045】

以下、本発明を実施するための形態の一例を図面に基づいて説明する。

【0046】

10

尚、図 1 に記載した符号 F の矢印が指し示す方向がトラクタの前側であり、符号 U の矢印が指し示す方向がトラクタの上側である。

又、図 2 に記載した符号 F の矢印が指し示す方向がトラクタの前側であり、符号 L の矢印が指し示す方向がトラクタの左側である。

【0047】

図 1 ~ 3 に示すように、本実施形態で例示するトラクタは、車体の前部に配置されるエンジン（機器 A の一例）1、エンジン 1 の背部に接続される主クラッチ（機器 A の一例）2、車体の後部に配置される変速ユニット 3 と搭乗式の運転部 4、操舵可能でエンジン 1 からの動力で駆動される左右の前輪 5、エンジン 1 からの動力で駆動される左右の後輪 6、左右の後輪 6 を上方から覆う左右のフェンダ 7、車体の後部に起立姿勢で配置される保護フレーム 8、及び、車体の後部への耕耘装置などの作業装置（図示せず）の着脱を可能にするリンク機構 9、などを備えている。

20

【0048】

変速ユニット 3 は、そのケーシング 3 A が車体の後部フレームを兼ねている。ケーシング 3 A は、その後端部に、保護フレーム 8 を支持する支持フレーム 10、及び、作業装置に動力を出力する P T O 軸（機器 A 及び駆動部 B の一例）11、などを備えている。ケーシング 3 A は、その上端部に、リンク機構 9 を介して作業装置を昇降駆動する油圧式の昇降装置（機器 A 及び駆動部 B の一例）12 を備えている。

【0049】

図示は省略するが、変速ユニット 3 は、走行用の主変速装置（機器 A の一例）、走行用の副変速装置（機器 A の一例）、後輪用の左右のサイドブレーキ（機器 A の一例）、及び、P T O 軸用の変速装置（機器 A の一例）、などを備えている。

30

【0050】

図 1 ~ 3 に示すように、運転部 4 は、車体の後部に配置される運転座席 13、前輪操舵用のステアリングホイール 14、エンジン回転数的人為操作を可能にするアクセルペダル（操作具 C の一例）15、主クラッチ的人為操作を可能にするクラッチペダル（操作具 C の一例）16、左右のサイドブレーキ的人為操作を可能にする左右のサイドブレーキペダル（操作具 C の一例）17、主変速装置的人為操作を可能にする主変速レバー（操作具 C の一例）18、副変速装置的人為操作を可能にする副変速レバー（操作具 C の一例）19、P T O 軸用の変速装置的人為操作を可能にする P T O レバー（操作具 C の一例）20、及び、昇降装置的人為操作を可能にする昇降レバー（操作具 C の一例）21、などを備えている。

40

【0051】

アクセルペダル 15 及び左右のサイドブレーキペダル 17 は、運転部 4 における運転者の右足元部位に配備されている。クラッチペダル 16 は、運転部 4 における運転者の左足元部位に配備されている。主変速レバー 18 及び昇降レバー 21 は、運転座席 13 の右外側に配備されている。副変速レバー 19 及び P T O レバー 20 は、運転座席 13 の左外側に配備されている。主変速レバー 18 及び昇降レバー 21 は、それらの操作部 18 A, 21 A が、運転座席 13 の右外側に配備された右側のフェンダ 7 の上側に配備されている。副変速レバー 19 及び P T O レバー 20 は、それらの操作部 19 A, 20 A が、運転座席

50

13の左外側に配備された左側のフェンダ7の上側に配備されている。

【0052】

図1～4に示すように、このトラクタは、車体の領域を運転者側領域22とその後方領域23とに仕切る仕切壁24を備えている。仕切壁24は、左右のフェンダ7の外端幅W1よりも狭く、かつ、運転座席13のシートバック13Aよりも広い左右幅W2を有して、シートバック13Aの後方で、かつ、左右のフェンダ7の後端よりも車体前側の位置に配備されている。

これにより、車体後方の他物が、左右のフェンダ7の外端幅W1内における運転座席13のシートバック13Aの横外側の空間25から運転者側領域22に入り込む虞を、仕切壁24によって回避することができる。

10

【0053】

図1～3に示すように、前述したアクセルペダル15及び昇降レバー21などの各操作具Cは、仕切壁24よりも車体前側の運転者側領域22に配備されている。

これにより、車体後方の他物が、前述した空間25から運転者側領域に入り込んで各操作具Cに接触する虞を回避することができる。

【0054】

そして、前述した機器AのうちのPTO軸11及び昇降装置12は、作業装置を駆動する駆動部Bであり、車体の後部に配備されている。又、前述した各操作具CのうちのPTOレバー20及び昇降レバー21は、駆動部Bの人為操作を可能にする作業用の操作具である。

20

これにより、例えば、後方領域23で駆動部B又は作業装置のメンテナンスなどを行う作業者の腕などが、前述した空間25から運転者側領域22に入り込んでPTOレバー20又は昇降レバー21などに接触する虞を回避することができる。

【0055】

図2及び図3に示すように、仕切壁24は、左右のフェンダ7の内端同士の離間距離Lよりも長い左右幅W2を有している。

これにより、車体後方の他物が、前述した空間25から運転者側領域22に入り込む虞を、より確実に回避することができる。

特に、車体後方の他物が、前述した空間25から運転者側領域22に入り込んで、左右のフェンダ7の上側に配備された各レバー18～21の操作部18A～21Aに接触する虞をより確実に回避することができる。

30

【0056】

図1、図3及び図4に示すように、仕切壁24は、運転座席13におけるシートバック13Aの上部に対応する高さからシートバック13Aの下部に対応する高さにわたる上下幅Hを有している。

これにより、車体後方の他物が、前述した空間25におけるシートバック13Aの上下幅範囲から運転者側領域22に入り込む虞を回避することができる。

【0057】

図3～5に示すように、仕切壁24は保護フレーム8に支持されている。

これにより、仕切壁24を支持する専用の支持部材を備える場合に比較して、部品点数の削減による構成の簡素化などを図ることができる。

40

【0058】

図1～5に示すように、仕切壁24は、その主部材として、透視性を有するエキスパンドメタル(多孔板の一例)26を備えている。

これにより、仕切壁24を備えながら、車体後方に対する運転者の視認性を確保することができる。

又、車体の運転者側領域22とその後方領域23との間での通気性を確保することができる。運転者側領域22での熱気の滞留などを回避することができる。

そして、走行中に仕切壁24にかかる抵抗を低減することができる。これは、走行速度の速い路上走行時に特に有効である。

50

しかも、作業走行中に泥が仕切壁 2 4 に向けて跳ね上がったとしても、仕切壁 2 4 への泥の付着を抑制することができる。又、寒冷地においては、降雪時における仕切壁 2 4 への雪の付着堆積を抑制することができる。これにより、仕切壁 2 4 から泥又は雪などを落とす手間を要することなく、車体後方に対する運転者の視認性を常に良好に保つことができる。

【 0 0 5 9 】

図 2 ~ 5 に示すように、仕切壁 2 4 は、鋼板製の上下の補強部材 2 7 , 2 8 を備えている。上側の補強部材 2 7 は、エキスパンドメタル 2 6 の左右両端にわたる左右長さを有して、エキスパンドメタル 2 6 の上縁部を補強している。下側の補強部材 2 8 は、エキスパンドメタル 2 6 の左右両端にわたる左右長さを有して、エキスパンドメタル 2 6 の下縁部を補強している。

10

これにより、仕切壁 2 4 の保形性を高めることができる。

【 0 0 6 0 】

図 3 ~ 5 に示すように、上下の補強部材 2 7 , 2 8 は、それらの左右両端部 2 7 A , 2 8 A が、保護フレーム 8 に対する仕切壁 2 4 のボルト連結を可能にする連結部を兼ねている。

これにより、専用部材からなる連結部を備える場合に比較して、部品点数の削減による構成の簡素化などを図ることができる。

【 0 0 6 1 】

図 1 ~ 5 に示すように、保護フレーム 8 は、車体に起立姿勢で固定される下側フレーム部 8 A、及び、下側フレーム部 8 A の上部にヒンジ 8 B を介して上下揺動可能に連結される上側フレーム部 8 C、を備えている。

20

これにより、保護フレーム 8 は、その使用状態を、上側フレーム部 8 C を下側フレーム部 8 A の上側に位置させた第 1 状態と、上側フレーム部 8 C を下側フレーム部 8 A の後側に位置させた第 2 状態とに切り替え可能になっている。

その結果、このトラクタを果樹園などで使用する場合には、運転者は、保護フレーム 8 を第 2 状態に切り替えておくことにより、トラクタの走行中に上側フレーム部 8 C が果樹の枝などに接触する不都合を生じ難くすることができる。

【 0 0 6 2 】

仕切壁 2 4 は、左右のヒンジ 8 B よりも低い位置に配備されている。

30

これにより、保護フレーム 8 の使用状態が第 1 状態と第 2 状態とにかかわらず、車体後方の他物が、前述した空間 2 5 から運転者側領域 2 2 に入り込む虞を回避することができる。

【 0 0 6 3 】

下側フレーム部 8 A は、支持フレーム 1 0 の左右の側部から上向きに延びる左右の支柱部材 2 9 を備えている。上側フレーム部 8 C は、前後方向視で、左右の支柱部材 2 9 にわたる左右幅を有する下向き U 字状に屈曲形成されている。左右の支柱部材 2 9 は、それらの下部側が、支持フレーム 1 0 の左右の側部から左右のフェンダ 7 の後部が位置する車体の横外側上方に向けて延びている。左右の支柱部材 2 9 は、それらの上部側が、左右のフェンダ 7 の後部に形成された開口 7 A を通って、左右のフェンダ 7 の上方に延びている。

40

【 0 0 6 4 】

保護フレーム 8 は、左右の支柱部材 2 9 の上端部と、上側フレーム部 8 C の両端部との間に、左右のヒンジ 8 B を備えている。保護フレーム 8 は、左右のヒンジ 8 B に対する取り付け位置の変更が可能な左右のロックピン 8 D を備えている。左右のロックピン 8 D は、保護フレーム 8 の第 1 状態において、左右のヒンジ 8 B の第 1 取り付け位置に取り付けられることにより、保護フレーム 8 を第 1 状態にて固定保持する。左右のロックピン 8 D は、保護フレーム 8 の第 2 状態において、左右のヒンジ 8 B の第 2 取り付け位置に取り付けられることにより、保護フレーム 8 を第 2 状態にて固定保持する。

【 0 0 6 5 】

左右の支柱部材 2 9 は、それらの上部側と下部側とのそれぞれに、左右の支柱部材 2 9

50

に対する仕切壁 2 4 のボルト連結を可能にする連結部 2 9 A を備えている。

【 0 0 6 6 】

図 3 ~ 5 に示すように、仕切壁 2 4 は、車体前後方向でのエキスパンドメタル 2 6 の四隅の位置が、左右の支柱部材 2 9 における各連結部 2 9 A の車体前後方向での位置と同じになる状態で、上下の補強部材 2 7 , 2 8 の左右両端部 2 7 A , 2 8 A が、左右の支柱部材 2 9 の各連結部 2 9 A にボルト連結されている。

これにより、車体前後方向でのエキスパンドメタル 2 6 の四隅の位置が、左右の支柱部材 2 9 における各連結部 2 9 A の車体前後方向での位置と異なる状態で、上下の補強部材 2 7 , 2 8 の左右両端部 2 7 A , 2 8 A が、左右の支柱部材 2 9 の各連結部 2 9 A にボルト連結される場合に比較して、仕切壁 2 4 を左右の支柱部材 2 9 に取り付けた状態での、仕切壁 2 4 の各連結部 2 9 A からの車体前後方向での突出量を少なくすることができる。

10

【 0 0 6 7 】

エキスパンドメタル 2 6 は、その四隅において、保護フレーム側の連結部 2 9 A との接触を回避するための面取り処理が施されていることにより、前後方向視での形状が略矩形状に形成されている。

これにより、仕切壁 2 4 を左右の支柱部材 2 9 に取り付けた状態においては、仕切壁 2 4 の各連結部 2 9 A からの車体前後方向での突出量を少なくしながら、エキスパンドメタル 2 6 の左右の端縁部を左右の支柱部材 2 9 に接触させた状態又はそれに近い状態を得ることができる (図 3 参照) 。

【 0 0 6 8 】

20

図 2 及び図 3 に示すように、保護フレーム 8 は、左右のフェンダ 7 の上側において、左右の支柱部材 2 9 が、運転座席 1 3 のシートバック 1 3 A の左右両端よりも車体横外側に配置されている。仕切壁 2 4 は、左右の支柱部材 2 9 の横外端からはみ出さない左右幅 W 2 の一例として、左右の支柱部材 2 9 にわたる左右幅 W 2 を有している。

これにより、車体後方の他物が、前述した空間 2 5 のうちの左右の支柱部材 2 9 と 1 3 A シートバックとの間の空間部分 2 5 A から運転者側領域 2 2 に入り込む虞を確実に回避することができる。

【 0 0 6 9 】

図 1、図 4 及び図 5 に示すように、仕切壁 2 4 は、左右の支柱部材 2 9 の前後幅 W 3 内に配備されている。

30

これにより、仕切壁 2 4 の左右の外端縁を左右の支柱部材 2 9 にて隠すことができる。これにより、他物が、仕切壁 2 4 における左右の外端縁のエッジ部に接触する虞を、専用のガード部材を備えることなく回避することができる。

【 0 0 7 0 】

図 1 及び図 3 ~ 5 に示すように、このトラクタは、ナンバープレート取り付け用のライセンスステア 3 0 を備えている。ライセンスステア 3 0 は、仕切壁 2 4 よりも車体後側に配備されている。

これにより、ライセンスステア 3 0 の背部に取り付けられるナンバープレート (図示せず) の車体後方からの視認が、仕切壁 2 4 によって妨げられる不都合の発生を回避することができる。

40

【 0 0 7 1 】

ライセンスステア 3 0 は、左右の支柱部材 2 9 の間で、かつ、左右の支柱部材 2 9 の前後幅 W 3 内に配備されている。

これにより、ライセンスステア 3 0 の左右の外端縁を左右の支柱部材 2 9 にて隠すことができる。これにより、他物が、ライセンスステア 3 0 における左右の外端縁のエッジ部に接触する虞を、専用のガード部材を備えることなく防止することができる。

【 0 0 7 2 】

ライセンスステア 3 0 は、左側のフェンダ 7 に連結される連結部材 3 1、及び、ナンバープレートを支持する支持部材 3 2、を備えている。連結部材 3 1 は、その前部の上部側に凹部 3 1 A を有する側面視 L 字状に形成されている。仕切壁 2 4 は、その左側の下端側

50

が連結部材 31 の凹部 31 A に入り込んでいる。

これにより、左右の支柱部材 29 の前後幅 W3 を不必要に広くすることなく、仕切壁 24 とライセンスステー 30 とを左右の支柱部材 29 の前後幅 W3 内に配備することができる。

【0073】

図 6 に示すように、左右のサイドブレーキペダル 17 は、それぞれ、バネ（図示せず）により踏み込み解除位置に復帰付勢されている。左右のサイドブレーキペダル 17 は、それらを一体揺動可能に連結する連結具 33 を備えている。連結具 33 は、左右のサイドブレーキペダル 17 のうち、車体の内側に位置する左側のサイドブレーキペダル 17 に左右方向に揺動可能に備えられる揺動片 33 A、及び、車体の外側に位置する右側のサイドブレーキペダル 17 に固定された固定片 33 B、を備えている。連結具 33 は、揺動片 33 A が右側の連結位置に人為操作されて固定片 33 B に連係されることにより、左右のサイドブレーキペダル 17 の一体揺動を可能にする。連結具 33 は、揺動片 33 A が左側の解除位置に人為操作されて固定片 33 B との連係が解除されることにより、左右のサイドブレーキペダル 17 の個別揺動を可能にする。

10

【0074】

右側のサイドブレーキペダル 17 は、他物が連結具 33 における右側の露出端縁のエッジ部に接触する虞を防止するガード部材 34 を備えている。ガード部材 34 は、丸棒鋼材製で、右側のサイドブレーキペダル 17 におけるペダル部 17 A の裏面から裏面に対する垂直姿勢で延びる第 1 延出部 34 A、第 1 延出部 34 A の延出端から直角に曲がって車体前側に延びる第 2 延出部 34 B、第 2 延出部 34 B の延出端から直角に曲がって車体左側に延びる第 3 延出部 34 C、及び、第 3 延出部 34 C の延出端から直角に曲がって右側のサイドブレーキペダル 17 のアーム部 17 B に向けてアーム部 17 B に対する垂直姿勢で延びる第 4 延出部 34 D、を有する形状に屈曲形成されている。第 1 延出部 34 A 及び第 2 延出部 34 B は、右側の連結位置に位置する揺動片 33 A の右端部、及び、固定片 33 B の右端部よりも車体右側に位置している。第 2 延出部 34 B ~ 第 4 延出部 34 D は、右側の連結位置に位置する揺動片 33 A の前端部、及び、固定片 33 B の前端部よりも車体前側に位置している。第 3 延出部 34 C は、右側の連結位置に位置する揺動片 33 A の上端部、及び、固定片 33 B の上端部よりも車体上側に位置している。

20

これにより、ガード部材 34 は、他物が連結具 33 における右側の露出端縁のエッジ部に接触する虞を防止することができる。

30

【0075】

図示は省略するが、左右のサイドブレーキペダル 17 は、それらのペダル部 17 A の表面及び周縁を覆う状態で、ゴム製の滑り止め部材が備えられている。

【0076】

〔別実施形態〕

本発明は、上記の実施形態で例示した構成に限定されるものではなく、以下、本発明の代表的な別実施形態を例示する。

【0077】

〔1〕仕切壁 24 の上下幅 H は、車体後方の他物が前述した空間 25 から運転者側領域 22 に入り込む虞を回避できる長さであれば種々の変更が可能である。

40

例えば、仕切壁 24 は、運転座席 13 のシートバック 13 A の上部に対応する高さから左右のフェンダ 7 の上面にわたる上下幅 H を有していてもよい。

例えば、仕切壁 24 は、保護フレーム 8 における左右のヒンジ 8 B の下側付近から左右のフェンダ 7 の上面にわたる上下幅 H を有していてもよい。

【0078】

〔2〕仕切壁 24 の左右幅 W2 は、車体後方の他物が前述した空間 25 から運転者側領域 22 に入り込む虞を回避できる長さであれば種々の変更が可能である。

例えば、仕切壁 24 は、左右のフェンダ 7 の外端幅 W1 と略同じ左右幅 W2 を有していてもよい。

50

例えば、仕切壁 2 4 は、保護フレーム 8 における左右の支柱部材 2 9 の左右の外端同士にわたる左右幅 W 2 を有していてもよい。

例えば、仕切壁 2 4 は、保護フレーム 8 における左右の支柱部材 2 9 の左右の内端同士にわたる長さよりも少し短い左右幅 W 2 を有していてもよい。

【 0 0 7 9 】

〔 3 〕 図 7 に示すように、仕切壁 2 4 は、左側の支柱部材 2 9 から運転座席 1 3 のシートバック 1 3 A にわたる左右幅 W 4 を有する左側壁部 2 4 A と、右側の支柱部材 2 9 からシートバック 1 3 A にわたる左右幅 W 5 を有する右側壁部 2 4 B とを備えていてもよい。

この構成によると、仕切壁 2 4 の壁部（主部材 2 6 ）が左右の支柱部材 2 9 にわたる長さを有する場合に比較して、車体の軽量化などを図ることができる。

【 0 0 8 0 】

〔 4 〕 図 8 に示すように、仕切壁 2 4 は、運転座席 1 3 のシートバック 1 3 A の横側方において、シートバック 1 3 A の近くから保護フレーム 8 の左右の支柱部材 2 9 にわたる左右幅 W 6 を有する左右の側壁部 2 4 C を備えていてもよい。

この構成によると、車体後方の他物が、運転座席 1 3 のシートバック 1 3 A と左右の支柱部材 2 9 との間の空間から運転者側領域 2 2 に入り込む虞を、左右の側壁部 2 4 C によって回避することができる。

【 0 0 8 1 】

〔 5 〕 図 8 に示すように、仕切壁 2 4 は、保護フレーム 8 の左右の支柱部材 2 9 の横側方において、左右の支柱部材 2 9 の近くから左右のフェンダ 7 の外端にわたる左右幅 W 7 を有する左右の側壁部 2 4 D を備えていてもよい。

この構成によると、車体後方の他物が、左右の支柱部材 2 9 と左右のフェンダ 7 の外端との間の空間から運転者側領域 2 2 に入り込む虞を、左右の側壁部 2 4 D によって回避することができる。

【 0 0 8 2 】

〔 6 〕 図 8 に示すように、仕切壁 2 4 は、運転座席 1 3 のシートバック 1 3 A の横側方において、シートバック 1 3 A の近くから保護フレーム 8 の左右の支柱部材 2 9 にわたる左右幅 W 6 を有する左右の側壁部 2 4 C、及び、保護フレーム 8 の左右の支柱部材 2 9 の横側方において、左右の支柱部材 2 9 の近くから左右のフェンダ 7 の外端にわたる左右幅 W 7 を有する左右の側壁部 2 4 D、の双方を備えていてもよい。

この構成によると、車体後方の他物が、運転座席 1 3 のシートバック 1 3 A と左右の支柱部材 2 9 との間の空間から運転者側領域 2 2 に入り込む虞を、左右の側壁部 2 4 C によって回避することができる。又、車体後方の他物が、左右の支柱部材 2 9 と左右のフェンダ 7 の外端との間の空間から運転者側領域 2 2 に入り込む虞を、左右の側壁部 2 4 D によって回避することができる。

【 0 0 8 3 】

〔 7 〕 図 8 に示すように、仕切壁 2 4 は、左右のフェンダ 7 の上方に配備される主変速レバー 1 8 の操作部 1 8 A、副変速レバー 1 9 の操作部 1 9 A、PTOレバー 2 0 の操作部 2 0 A、及び、昇降レバー 2 1 の操作部 2 1 A、などの上下長さよりも長い上下幅 H を有して、それらの操作部 1 8 A、1 9 A、2 0 A、2 1 A と同じ高さ位置に配備されていてもよい。

この構成によると、車体後方の他物が、前述した空間 2 6 から運転者側領域 2 2 に入り込んで、左右のフェンダ 7 の上方に配備された主変速レバー 1 8 の操作部 1 8 A などに接触する虞をより確実に回避することができる。

【 0 0 8 4 】

〔 8 〕 図 8 に示すように、仕切壁 2 4 は柵状に形成されていてもよい。

【 0 0 8 5 】

〔 9 〕 仕切壁 2 4 は、保護フレーム 8 の左右の支柱部材 2 9 よりも車体後側に配備されていてもよい。仕切壁 2 4 は、運転座席 1 3 のシートバック 1 3 A と保護フレーム 8 の左右の支柱部材 2 9 との間に配備されていてもよい。

10

20

30

40

50

【 0 0 8 6 】

〔 1 0 〕仕切壁 2 4 は、保護フレーム 8 の下側フレーム部 8 A に支持される下側壁部と、保護フレーム 8 の上側フレーム部 8 C に支持される上側壁部とを備えていてもよい。

【 0 0 8 7 】

〔 1 1 〕仕切壁 2 4 は、主部材 2 6 として透視性及び通気性を有するパンチングメタル又は金網などを有していてもよい。

【 0 0 8 8 】

〔 1 2 〕仕切壁 2 4 は、主部材 2 6 として透視性を有するアクリル樹脂板などを有していてもよい。

【 0 0 8 9 】

〔 1 3 〕仕切壁 2 4 は、主部材 2 6 が保護フレーム 8 又は左右のフェンダ 7 に連結されていてもよい。

【 0 0 9 0 】

〔 1 4 〕仕切壁 2 4 は、上下の補強部材 2 7 , 2 8 を有していなくてもよい。

【 0 0 9 1 】

〔 1 5 〕仕切壁 2 4 は、左右のフェンダ 7 に支持されていてもよい。仕切壁 2 4 は、専用の支持部材に支持されていてもよい。

【 0 0 9 2 】

〔 1 6 〕トラクタは、機器 A として、前後進切替装置又は前輪変速装置などを備え、操作具 C として、前後進切替レバー又は前輪変速レバーなどを備えていてもよい。

【 0 0 9 3 】

〔 1 7 〕トラクタは、操作具 C として、スイッチ又は回転式のポテンショメータなどを備えていてもよい。

【 0 0 9 4 】

〔 1 8 〕トラクタは、駆動部 B として、作業装置をローリング駆動するローリング装置を備え、操作具 C として、作業装置のローリング角度を設定する角度設定器を備えていてもよい。

【 0 0 9 5 】

〔 1 9 〕操作具 C は、運転座席 1 3 のシートバック 1 3 A と左右のフェンダ 7 との間に配備されていてもよい。

【 0 0 9 6 】

〔 2 0 〕保護フレーム 8 は、下側フレーム部 8 A の上部に上側フレーム部 8 C が揺動不能に固定されていてもよい。保護フレーム 8 は、下側フレーム部 8 A の上部に上側フレーム部 8 C が着脱可能に連結されていてもよい。

【 0 0 9 7 】

〔 2 1 〕図 9 及び図 1 0 に示すように、仕切壁 2 4 に加えて、仕切壁 2 4 の左右の端部側から車体前側に延びる左右の補助仕切壁 3 5 を備えていてもよい。

この構成によると、車体後方の他物が、仕切壁 2 4 の横外側を通過して仕切壁 2 4 の前側の領域に入り込む虞を、左右の補助仕切壁 3 5 によって回避することができる。

特に、例えば、作業者が後方領域 2 3 における駆動部 B 又は作業装置の左右に位置して駆動部 B 又は作業装置のメンテナンスなどを行う場合に、作業者の腕などが、仕切壁 2 4 の横外側から運転者側領域 2 2 に入り込む虞を回避することができる。

尚、図 9 及び図 1 0 にて例示する左右の補助仕切壁 3 5 は、左右のフェンダ 7 及び保護フレーム 8 に支持されているが、これ以外に、例えば、左右の補助仕切壁 3 5 は、左右のフェンダ 7 及び仕切壁 2 4 に支持されていてもよい。

又、図 9 及び図 1 0 にて例示する左右の補助仕切壁 3 5 は、上記の実施形態で例示した仕切壁 2 4 と同様に、補助仕切壁 3 5 の主部材として、透視性を有するエキスパンドメタル（多孔板の一例）2 6 を備えているが、左右の補助仕切壁 3 5 に採用する主部材などは、仕切壁 2 4 と同様に種々の変更が可能である。

【 0 0 9 8 】

10

20

30

40

50

〔 2 2 〕 左右の補助仕切壁 3 5 を備える構成においては、左右の補助仕切壁 3 5 が、運転座席 1 3 の横外側に配備される操作具 C である主変速レバー 1 8 の操作部 1 8 A、副変速レバー 1 9 の操作部 1 9 A、P T O レバー 2 0 の操作部 2 0 A、及び、昇降レバー 2 1 の操作部 2 1 A、などの上下長さよりも長い上下幅 H を有して、それらの操作部 1 8 A、1 9 A、2 0 A、2 1 A と同じ高さ位置に配備されていてもよい。

この構成によると、車体後方の他物が、仕切壁 2 4 の横外側を通過して仕切壁 2 4 の前側の領域に入り込んで P T O レバー 2 0 の操作部 2 0 A 又は昇降レバー 2 1 の操作部 2 1 A などに接触する虞を、左右の補助仕切壁 3 5 によって回避することができる。

特に、例えば、作業者が後方領域 2 3 における駆動部 B 又は作業装置の左右に位置して駆動部 B 又は作業装置のメンテナンスなどを行う場合に、作業者の腕などが、仕切壁 2 4 の横外側から運転者側領域 2 2 に入り込んで P T O レバー 2 0 の操作部 2 0 A 又は昇降レバー 2 1 の操作部 2 1 A などに接触する虞を回避することができる。

10

【 0 0 9 9 】

〔 2 3 〕 左右の補助仕切壁 3 5 を備える構成においては、左右の補助仕切壁 3 5 の上端位置が仕切壁 2 4 の上端位置と同じ高さ又は略同じ高さになるように、左右の補助仕切壁 3 5 の上下幅 H を設定してもよい。

この構成によると、車体後方の他物が、仕切壁 2 4 の横外側を通過して仕切壁 2 4 の前側の領域に入り込んで P T O レバー 2 0 の操作部 2 0 A 又は昇降レバー 2 1 の操作部 2 1 A などに接触する虞を、左右の補助仕切壁 3 5 によって、より確実に回避することができる。

20

特に、例えば、作業者が後方領域 2 3 における駆動部 B 又は作業装置の左右に位置して駆動部 B 又は作業装置のメンテナンスなどを行う場合に、作業者の腕などが、仕切壁 2 4 の横外側から運転者側領域 2 2 に入り込んで P T O レバー 2 0 の操作部 2 0 A 又は昇降レバー 2 1 の操作部 2 1 A などに接触する虞を、より確実に回避することができる。

【 0 1 0 0 】

〔 2 4 〕 左右の補助仕切壁 3 5 を備える構成においては、左右の補助仕切壁 3 5 の車体前側への延出長さは、操作具 C の配置などに応じて種々の変更が可能である。

【 産業上の利用可能性 】

【 0 1 0 1 】

本発明は、車体の後部に配置される運転座席と、前記運転座席の左右の横外側に配置される左右のフェンダとを備えたトラクタに適用することができる。

30

【 符号の説明 】

【 0 1 0 2 】

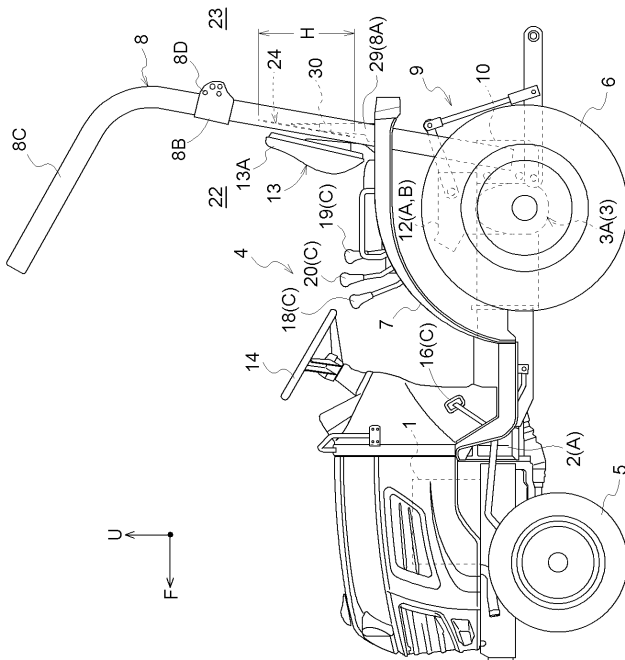
- 7 フェンダ
- 8 保護フレーム
- 8 A 下側フレーム部
- 8 B ヒンジ
- 8 C 上側フレーム部
- 1 1 P T O 軸
- 1 2 昇降装置
- 1 3 運転座席
- 1 3 A シートバック
- 1 8 A 主変速レバーの操作部
- 1 9 A 副変速レバーの操作部
- 2 0 P T O レバー
- 2 0 A P T O レバーの操作部
- 2 1 昇降レバー
- 2 1 A 昇降レバーの操作部
- 2 2 運転者側領域
- 2 3 後方領域

40

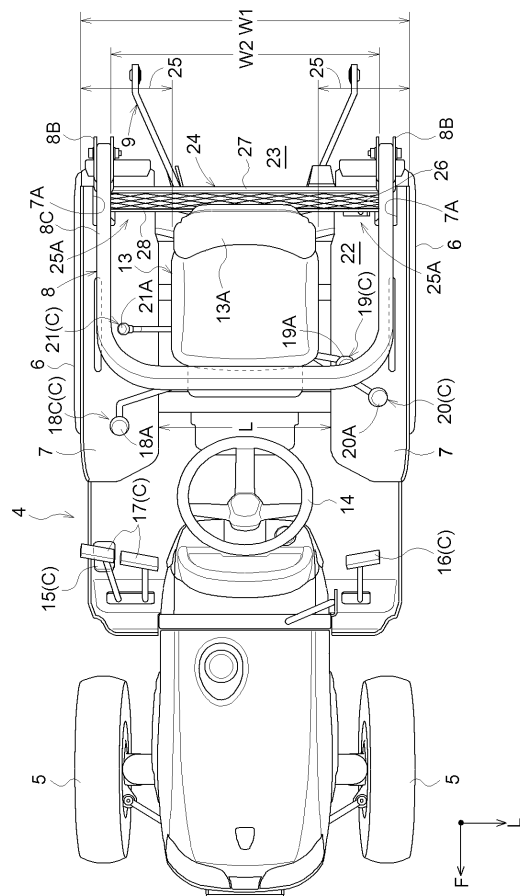
50

- 2 4 仕切壁
- 2 4 A 左側壁部
- 2 4 B 右側壁部
- 2 6 主部材
- 2 9 支柱部材
- 3 0 ライセンスステー
- A 機器
- B 駆動部
- C 操作具
- H 仕切壁の上下幅
- L 左右のフェンダの内端同士の離間距離
- W 1 左右のフェンダの外端幅
- W 2 仕切壁の左右幅
- W 3 支柱部材の前後幅
- W 4 左側壁部の左右幅
- W 5 右側壁部の左右幅

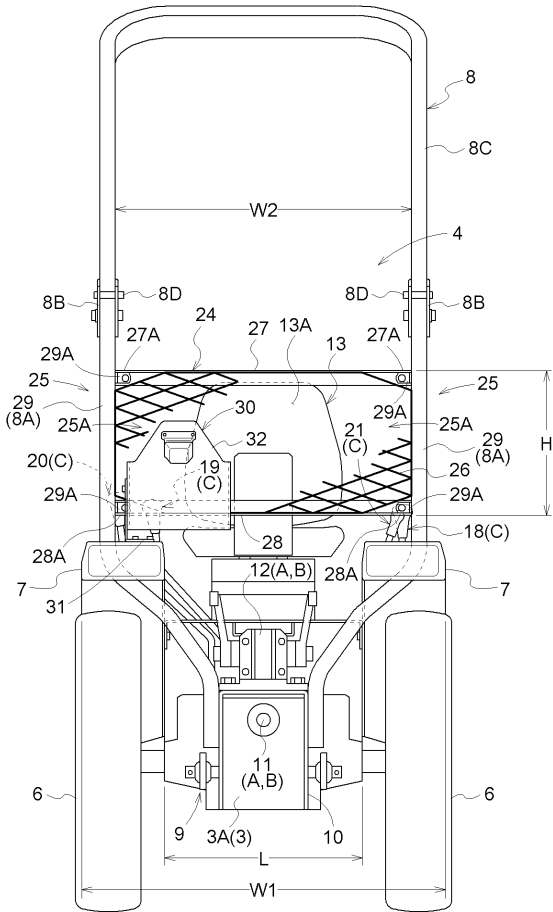
【 図 1 】



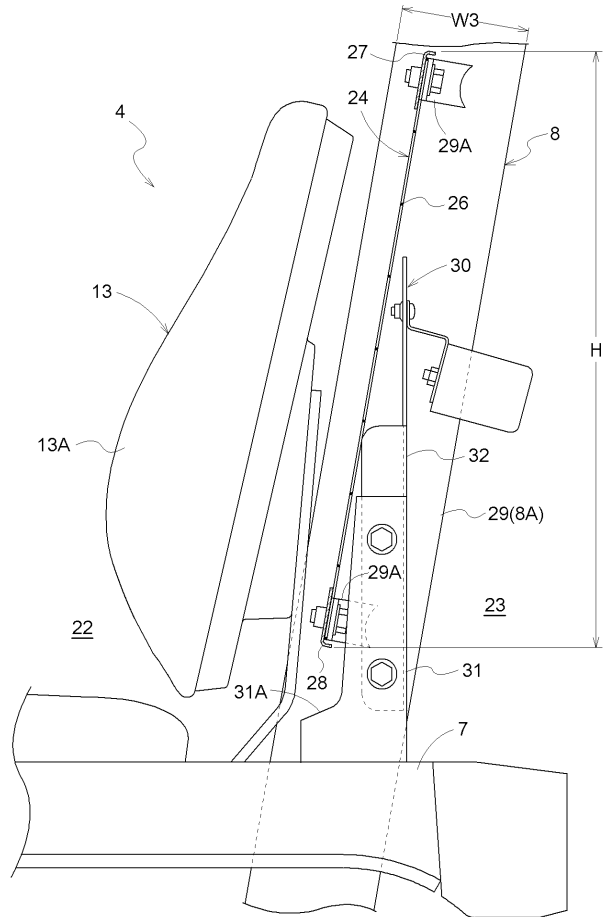
【 図 2 】



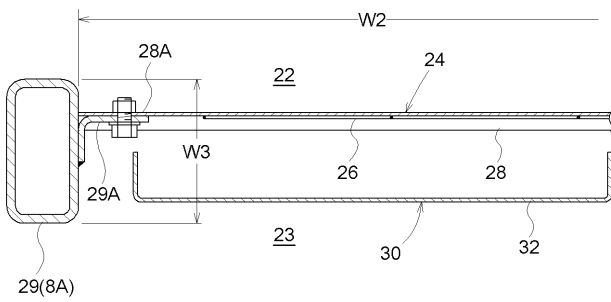
【 図 3 】



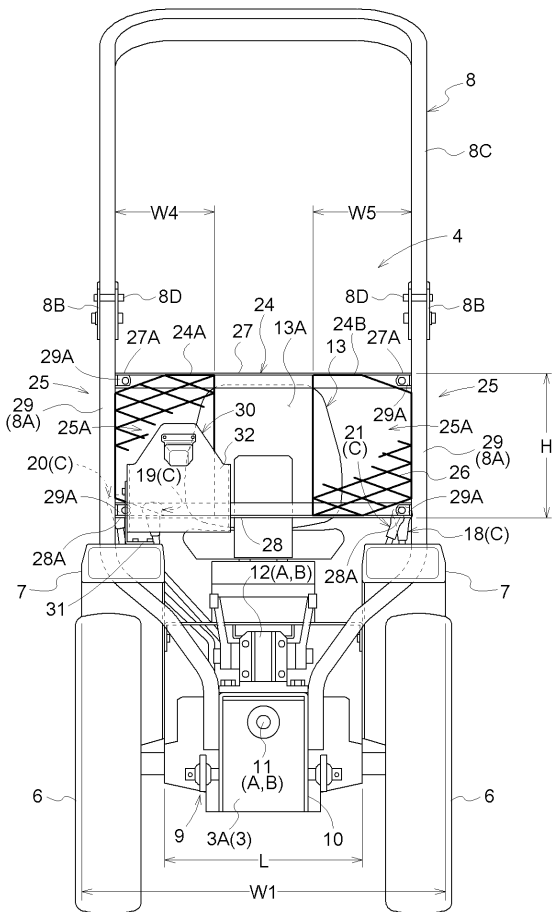
【 図 4 】



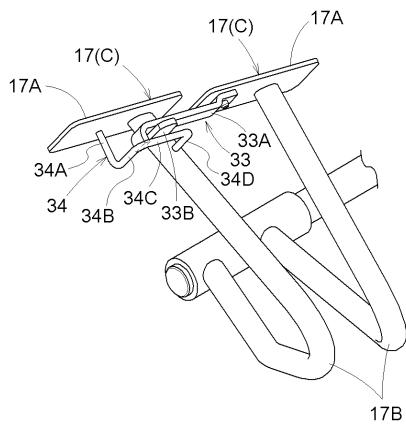
【 図 5 】



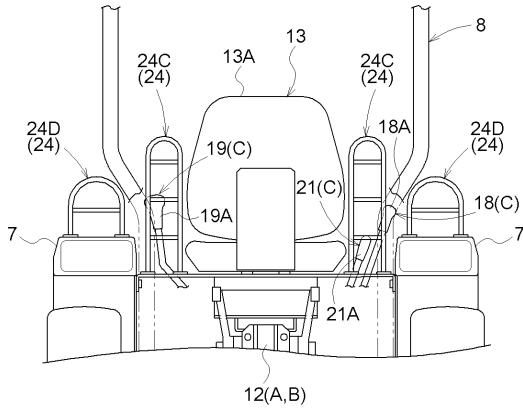
【 図 7 】



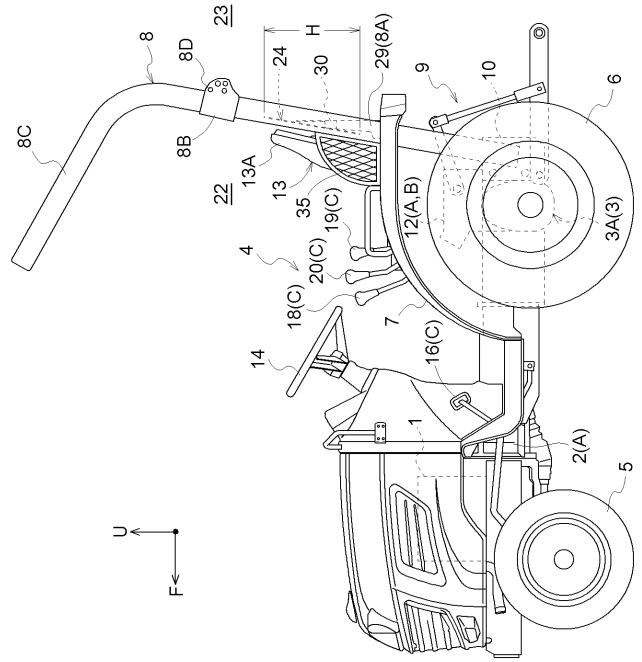
【 図 6 】



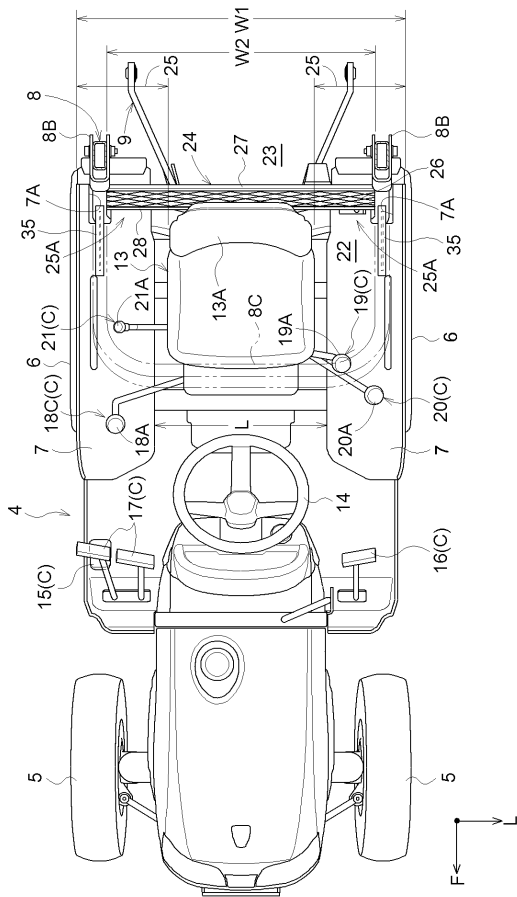
【 図 8 】



【 図 9 】



【 図 10 】



フロントページの続き

(51)Int.Cl.	F I	テーマコード(参考)
	B 6 2 D 49/00	E
	B 6 0 R 13/10	
	B 6 2 D 49/00	D
	B 6 2 D 25/08	A
	B 6 2 D 25/16	J
	A 0 1 C 11/02	3 1 1 E

(72)発明者 澤井 恵
大阪府堺市堺区石津北町6 4 番地 株式会社クボタ 堺製造所内

(72)発明者 樫山 真介
大阪府堺市堺区石津北町6 4 番地 株式会社クボタ 堺製造所内

Fターム(参考) 3D024 CA01 CA14
3D203 AA23 BC05 DA11 DA17 DA51 DB01 DB12