

(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  
2016 年 10 月 6 日(06.10.2016)



(10) 国際公開番号

WO 2016/158239 A1

- (51) 国際特許分類:  
*F16H 1/28* (2006.01) *F16H 57/08* (2006.01)  
*F16H 57/023* (2012.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2016/057138
- (22) 国際出願日: 2016 年 3 月 8 日(08.03.2016)
- (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 2015-069325 2015 年 3 月 30 日(30.03.2015) JP
- (71) 出願人: 川崎重工業株式会社 (KAWASAKI JUKOGYO KABUSHIKI KAISHA) [JP/JP]; 〒6508670 兵庫県神戸市中央区東川崎町 3 丁目 1 番 1 号 Hyogo (JP).
- (72) 発明者: 松岡 哲也 (MATSUOKA, Tetsuya); 〒6738666 兵庫県明石市川崎町 1 番 1 号 川崎重工業株式会社内 Hyogo (JP). 西川 弘泰 (NISHIKAWA, Hiroyasu); 〒6738666 兵庫県明石市川崎町 1 番 1 号 川崎重工業株式会社内 Hyogo (JP). 坂野 孝彦 (BANNO, Takahiko); 〒6738666 兵庫県明

石市川崎町 1 番 1 号 川崎重工業株式会社内 Hyogo (JP). 浅原 栄左利 (ASAHARA, Masato); 〒6738666 兵庫県明石市川崎町 1 番 1 号 川崎重工業株式会社内 Hyogo (JP). 佐藤 桂匡 (SATO, Kazuhiro); 〒6738666 兵庫県明石市川崎町 1 番 1 号 川崎重工業株式会社内 Hyogo (JP).

(74) 代理人: 杉本 修司, 外 (SUGIMOTO, Shuji et al.); 〒5500002 大阪府大阪市西区江戸堀 1 丁目 1 0 番 2 号 肥後橋ニッタイビル Osaka (JP).

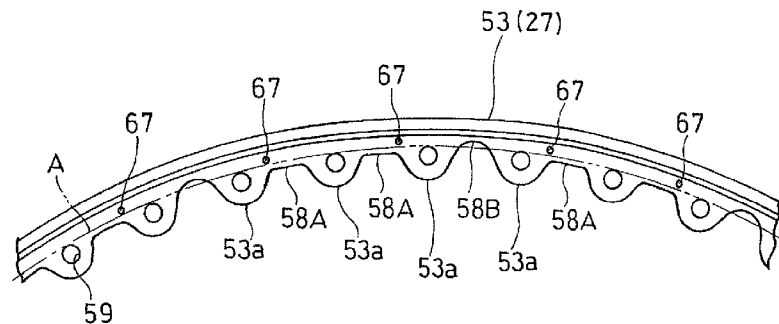
(81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, KE, KG, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, 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.

[続葉有]

(54) Title: PLANETARY GEAR DEVICE

(54) 発明の名称: 遊星歯車装置

[図7]



(57) Abstract: In a planetary gear device (1) provided with a sun gear (5), a planet gear (7), a ring gear (9), and a tubular support member (27) which is linked to the ring gear (9) and which supports the ring gear, an outward flange (51) protruding diametrically outward is disposed on the ring gear (9), a corrugated inward flange (53) having a plurality of projections (53a) protruding diametrically inward is disposed on the tubular support member (27), the ring gear (9) and the tubular support member (27) are linked by the outward flange (51) and the inward flange (53) being fastened by a bolt (65) and nut (61), and shallow first recesses (58A) and second recesses (58B) deeper than the first recesses are formed in the inward flange so that the depth of recesses (58) between the projections cyclically becomes greater.

(57) 要約: サンギヤ (5) と、プラネットギヤ (7) と、リングギヤ (9) と、前記リングギヤ (9) に連結されてリングギヤを支持する筒状支持部材 (27) とを備える遊星歯車装置 (1) において、前記リングギヤ (9) に径方向外方に突出する外向きフランジ (51) を設け、前記筒状支持部材 (27) に径方向内方に突出する複数の突片 (53a) を有する波形の内向きフランジ (53) を設け、前記外向きフランジ (51) と内向きフランジ (53) とをボルト (65) とナット (61) で締結することにより前記リングギヤ (9) と前記筒状支持部材 (27) とを連結し、前記内向きフランジにおいて、前記突片間の谷部 (58) の深さが周期的に深くなるように、浅い第 1 谷部 (58A) と、この谷部よりも深い第 2 谷部 (58B) とを形成する。



WO 2016/158239 A1



(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, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (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, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第 21 条(3))

## 明 細 書

**発明の名称：遊星歯車装置**

### 関連出願

[0001] 本出願は、2015年3月30日出願の特願2015-069325の優先権を主張するものであり、その全体を参照により本願の一部をなすものとして引用する。

### 技術分野

[0002] 本発明は、例えば航空機等の動力伝達機構に用いられる遊星歯車装置に関する。

### 背景技術

[0003] 従来、この種の遊星歯車装置は、外歯を有するサンギヤと、外歯を有して前記サンギヤに噛合する複数のプラネットギヤと、各プラネットギヤの回転軸を支持して複数のプラネットギヤの相対位置決めをする共通のプラネットキャリアと、内歯を有して複数のプラネットギヤに噛合するリングギヤとを備えている（例えば、特許文献1参照）。ガスタービンエンジンなどの動力源で発生した動力は、例えば、まずサンギヤに入力され、その後プラネットギヤに伝達される。プラネットギヤに伝達された動力は、2種類の異なる出力として、すなわち、プラネットギヤの自転によるリングギヤの回転動力、およびプラネットギヤのサンギヤに対する公転によるプラネットキャリアの回転動力として、それぞれ取り出すことができる。

[0004] 例えば、航空機エンジン用の遊星歯車装置のように、エンジン構造に支持された片端支持の回転軸の先端にプロペラが取り付けられている場合、航空機の運転中に曲げモーメントがエンジンに作用し、エンジン構造に曲げ変形が発生する。エンジン構造の曲げ変形の影響により、遊星歯車装置全体にも曲げ変形が発生する場合があります。この曲げ変形により、プラネットギヤとプラネットギヤに噛合するサンギヤおよびリングギヤとの平行度がずれた状態、すなわちミスアライメントが生じる。ミスアライメントが生じると、歯車

や軸受の片あたりが発生する。

- [0005] 遊星歯車装置全体の重量増加を招くことなく、剛性の確保とミスアライメントの防止を両立させる技術として、当該装置を支持する入出力部材のうち、リングギヤにボルト連結された筒状支持部材のみに剛性の低い柔構造部を設けることにより、当該装置の振れ回りを防止するのに十分な剛性を確保するとともに、飛行荷重によるエンジンの変形を前記柔構造部で吸収してミスアライメントの発生を防止することが提案されている（特許文献2参照）。

## 先行技術文献

### 特許文献

- [0006] 特許文献1：米国特許第5 4 3 3 6 7 4 号明細書  
特許文献2：特開2 0 1 2 - 1 1 2 4 5 4 号公報

## 発明の概要

### 発明が解決しようとする課題

- [0007] 遊星歯車装置の外周部に位置するリングギヤと筒状支持部材との連結部、すなわちボルト挿通用のフランジには、プラネットギヤの公転により、周期的に径方向荷重が負荷される。リングギヤのフランジと筒状支持部材のフランジの剛性に大きな差がある場合、上記径方向荷重により、リングギヤのフランジと筒状支持部材のフランジとの間で径方向の変位差が生じ、両フランジ面間でフレットングが生じるおそれがある。このようなフレットングを防止するために、例えば、両フランジ間の摩擦で伝達できる程度のボルト軸力を確保するためにボルト径を大きくすることや、リーマボルトを使用することが考えられるが、重量や加工コスト等の観点から好ましくない。
- [0008] 本発明の目的は、上記の課題を解決するために、装置全体の重量増加を招くことなく、リングギヤと筒状支持部材との間のフレットングを防止することが可能な、寿命性能に優れる遊星歯車装置を提供することにある。

### 課題を解決するための手段

- [0009] 前記した目的を達成するために、本発明に係る遊星歯車装置は、動力の入

力軸に同心状に固定された、外歯を有するサンギヤと、外歯を有して前記サンギヤに噛合する複数のプラネットギヤと、内歯を有して前記複数のプラネットギヤに噛合するリングギヤと、前記リングギヤに相対回転不能に連結されて、前記リングギヤを支持する筒状支持部材とを備え、前記リングギヤに、径方向外方に突出する外向きフランジが全周に渡って設けられており、前記筒状支持部材に、径方向内方に突出する複数の突片を有する波形の内向きフランジが全周に渡って設けられており、前記外向きフランジと、前記内向きフランジとをボルトおよびナットによって締結することにより、前記リングギヤと前記筒状支持部材とが連結されており、前記内向きフランジにおいて、複数の前記突片間の谷部の深さが周期的に深くなるように、前記谷部として、浅い第1谷部と、この第1谷部よりも深い第2谷部が形成されている。

[0010] なお、本明細書において、「谷部の深さ」とは、径方向外側に凹む谷部の底部（最外径側部）の径方向位置のことであり、谷部の深さが「深い」とは、谷部の底部がより外径側に位置することを意味し、谷部の深さが「浅い」とは、谷部の底部がより内径側に位置することを意味する。

[0011] この構成によれば、リングギヤの外周部分に波形のフランジを設けることにより、リングギヤの剛性を確保しながら遊星歯車装置の重量を低減することができる。しかも、筒状支持部材の突片間の谷部の深さを周期的に深くすることにより、当該筒状支持部材の内向きフランジについて、駆動トルクに対して必要な突片の剛性を確保しつつ、内向きフランジ全体の径方向剛性を低減し、筒状支持部材がリングギヤの変形に追従しやすくすることができる。これにより、プラネットギヤの公転による径方向荷重を受けても、筒状支持部材の内向きフランジとリングギヤの外向きフランジとの間での変位差が抑制され、フランジ面間のフレットング発生を防止できる。

[0012] 本発明の一実施形態において、前記内向きフランジに、前記ボルトが挿通される複数のボルト挿通孔が形成されており、前記第2谷部の深さが、前記複数のボルト挿通孔に外接する仮想円の円周よりも深く設定されており、前

記第1谷部の深さが、前記仮想円の円周よりも浅く設定されていてもよい。  
この構成によれば、浅い谷部に、ボルト挿通孔の最外径側部分よりも内径側の部分が存在することにより、駆動トルクに起因する変形を抑制するのに必要な突片の剛性を確保できる。

[0013] 本発明の一実施形態において、前記内向きフランジに、前記ナットの緩みを防止する回り止めプレートが、周方向に所定の間隔を空けて複数取り付けられており、

前記内向きフランジにおいて、前記回り止めプレートが存在しない周方向部分に前記第2谷部が位置し、前記回り止めプレートが存在する周方向部分に前記第1谷部が位置するように設定されていることにより、前記内向きフランジが、前記谷部の深さが周期的に深くなるように形成されていてもよい。この構成によれば、回り止めプレートを設けてナットを固定することにより組立作業の効率を向上させながら、筒状支持部材の内向きフランジの剛性と回り止めプレートの剛性とを併せて低下させることにより、フランジ面間のフレットング発生を防止できる。

[0014] 本発明の一実施形態において、例えば、連続して配置された2つ～5つの前記ナットに対して1つの前記回り止めプレートが設けられており、前記内向きフランジにおいて、連続して配置された2つ～5つの前記谷部毎に、1つの前記第2谷部が形成されていてもよい。この構成によれば、浅い谷部を確保して駆動トルクに起因する突片の倒れ変形およびねじれ変形を効果的に抑制できるとともに、剛性の低い部分を内向きフランジの全周に均等に配置することにより、プラネットギヤの公転に起因する応力が局所的に作用することを防止できる。

[0015] 本発明の一実施形態において、前記回り止めプレートの内径側縁部が、前記支持部材の径方向に突出する山部および径方向に凹む谷部を有する波形に形成されており、前記回り止めプレートは、その谷部の周方向位置が、前記内向きフランジの谷部の周方向位置に対応するように配置されており、前記回り止めプレートの谷部の深さが、前記支持部材の内向きフランジの谷部の

深さよりも浅くてもよい。この構成によれば、筒状部を有しない板状部材からなる回り止めプレートの強度が十分に確保される。

[0016] 本発明の一実施形態において、前記回り止めプレートが、前記内向きフランジに設けられた複数の固定ピンを介して前記内向きフランジに取り付けられており、前記複数の固定ピンは、それぞれ、前記第1谷部の外径側に、互いに周方向に離間して配置されていてもよい。この構成によれば、ボルトを締結する際に回り止めプレートに固定されたナットがボルトと供回りするのを防ぐことができ、組立作業の効率が一層向上する。

[0017] 請求の範囲および／または明細書および／または図面に開示された少なくとも2つの構成のどのような組合せも、本発明に含まれる。特に、請求の範囲の各請求項の2つ以上のどのような組合せも、本発明に含まれる。

### 図面の簡単な説明

[0018] この発明は、添付の図面を参考にした以下の好適な実施形態の説明から、より明瞭に理解されるであろう。しかしながら、実施形態および図面は単なる図示および説明のためのものであり、この発明の範囲を定めるために利用されるべきものではない。この発明の範囲は添付の請求の範囲によって定まる。添付図面において、複数の図面における同一の符号は、同一または相当する部分を示す。

[図1]本発明の一実施形態に係る遊星歯車装置を示す部分破断斜視図である。

[図2]図1の遊星歯車装置の縦断面図である。

[図3]図2のフレックスサポートの内向きフランジの座繰り周辺を拡大して示す縦断面図である。

[図4]図1の遊星歯車装置のリングギヤとフレックスサポートの連結構造を示す分解斜視図である。

[図5]図2のフレックスサポートの内向きフランジを示す正面図である。

[図6]図2のフレックスサポートの内向きフランジに回り止めプレートを取り付けた状態を示す正面図である。

[図7]図5の内向きフランジを拡大して示す正面図である。

[図8]図6の内向きフランジに回り止めプレートを取り付けた状態を拡大して示す正面図である。

[図9]図2のフレックスサポートの内向きフランジを拡大して示す斜視図である。

[図10]図2のフレックスサポートの内向きフランジの谷部周辺を拡大して示す縦断面図である。

### 発明を実施するための形態

[0019] 以下、本発明の好ましい実施形態について図面を参照しながら説明する。

図1は本発明の一実施形態に係る遊星歯車装置1を示す斜視図である。この遊星歯車装置1は、例えばプロペラ推進型の航空機エンジンに設置されて、図示しないガスタービンエンジンに入力軸3を介して連結されており、このガスタービンエンジンの動力を、図示しない2つのロータに、それぞれ互いに独立の出力として伝達する。もっとも、遊星歯車装置1は、1つのロータにのみ出力される動力を伝達するために使用されてもよい。なお、以下の説明において、軸方向の、ガスタービンエンジンが配置されている側（図1の左側）を前側と呼び、その反対側を後側と呼ぶ。また、特に示した場合を除き、「径方向」とは後述する入力軸3と同一の軸心C1を中心とした径方向を指す。

[0020] 図2は、図1の遊星歯車装置1を示す縦断面図である。同図に示すように、遊星歯車装置1は複列の歯車機構として構成されており、サンギヤ5、複数のプラネットギヤ7、リングギヤ9、プラネットキャリア11、およびプラネット軸13を備えている。サンギヤ5は、互いに逆方向に傾斜した複列のはずば歯車からなる外歯を有する歯車であり、回転軸となる入力軸3の外周に嵌合されている。プラネットギヤ7は、サンギヤ5に対応したはずば歯車からなる複列の外歯を有する歯車であり、回転軸となる中空のプラネット軸13の外周に複列の軸受15を介して回転自在に取付けられた状態で、サンギヤ5に噛合している。本実施形態では、5つのプラネットギヤ7が、サンギヤ5の円周方向に等間隔に配置されている。リングギヤ9は、複列のは



すばからなる内歯を有する歯車であり、プラネットギヤ7に噛合している。

なお、各ギヤは、はすば歯車に限定されず、例えば平歯車であってもよい。

[0021] 複数のプラネットギヤ7の各プラネット軸13は、その前端部が、入力軸3と同一の軸心C1を有する環状のフロントプレート17に支持されている。フロントプレート17は、同心状に配置された円筒状の軸であるスタブシャフト19の内周部に、複数のボルトによって連結されている。フロントプレート17の背面側にはバックプレート21が連結されている。バックプレート21には、周方向に等間隔で複数の支柱22（図1）が一体形成されており、これら支柱22を介してバックプレート21がフロントプレート17にボルト止めされている。このバックプレート21にプラネット軸13の後端部が支持されている。このように、スタブシャフト19と、スタブシャフト19を介して互いに連結されたフロントプレート17およびバックプレート21が、プラネット軸13およびプラネットギヤ7を支持するプラネットキャリア11を構成している。このプラネットキャリア11によって、各プラネット軸13間の相対位置、すなわち各プラネットギヤ7間の相対位置が決められる。

[0022] スタブシャフト19の前端部は、入力軸3と同心の前方出力軸23に連結されており、複数のプラネットギヤ7の、軸心C1回りの公転による動力は、スタブシャフト19および前方出力軸23を介して駆動力として、例えば前側のプロペラ26に出力される。一方、リングギヤ9は、入力軸3と同心に配置される筒状支持部材であるフレックスサポート27に連結されている。フレックスサポート27の後端部は、入力軸3と同心の後方出力軸29に連結されている。リングギヤ9とフレックスサポート27との連結構造については後に詳述する。プラネットギヤ7の自転軸心C2回りの回転による動力は、リングギヤ9、フレックスサポート27および後方出力軸29を介して駆動力として、例えば後側のプロペラ32に出力される。

[0023] このようにして、遊星歯車装置1の全体は、入力軸3およびスタブシャフト19によって前方から支持されるとともに、リングギヤ9を支持するフレ

ックスサポート 27 によって後方から支持されている。入力軸 3 およびスタブシャフト 19（プラネットキャリア 11）は、剛性の高い部材として形成されている。一方、フレックスサポート 27 は、内径側に凹入した縦断面 V 字形状の柔構造部 41 を有する剛性の低い部材として形成されている。本実施形態では、フレックスサポート 27 は、リングギヤ 9 側に形成された大径円筒部 43 と、後方の出力側に形成された小径円筒部 45 とを有しており、これら両円筒部 43, 45 の間に柔構造部 41 が形成されている。

[0024] 次に、リングギヤ 9 とフレックスサポート 27 との連結構造について説明する。図 3 に示すように、リングギヤ 9 の外周部には、径方向外方に突出する外向きフランジ 51 が設けられている。一方、フレックスサポート 27 の前端部の内周部には、径方向内側に突出する内向きフランジ 53 が設けられている。リングギヤ 9 の外向きフランジ 51 は、リングギヤ 9 の外周部に全周に渡って設けられている。フレックスサポート 27 の内向きフランジ 53 は、フレックスサポート 27 の内周部に全周に渡って設けられている。

[0025] 図 4 に示すように、外向きフランジ 51 と、内向きフランジ 53 とは、それぞれ、波形状を周方向に複数連ねたシェブロン形状に形成されている。具体的には、リングギヤ 9 の外向きフランジ 51 は、径方向に板状に突出するフランジ本体 51a と、環状の連結壁 55 とを有している。環状の連結壁 55 は、フランジ本体 51a のフレックスサポート 27 側を向く面から軸方向に傾斜して延びている。環状の連結壁 55 には、内径側に凹む谷部 55a が周方向へ全周に渡って等間隔に複数形成されており、これら谷部 55a の間の部分が山部 55b を形成している。すなわち、外向きフランジ 51 においては、環状の連結壁 55 の谷部 55a と山部 55b とが、周方向へ全周に渡って等間隔に連続して設けられている。リングギヤ 9 に環状の連結壁 55 が設けられることにより、リングギヤ 9 の軸方向端部の跳ね上がりが防止される。フランジ本体 51a における、連結壁 55 の谷部 55a に相当する各周方向位置に、軸心方向に貫通するボルト挿通孔 57 が設けられている。

[0026] 一方、フレックスサポート 27 の内向きフランジ 53 は、径方向内方に突

出する複数の突片53aを有する波形に形成されている。これら突片53aは、内向きフランジ53の全周に渡って等間隔に設けられている。図5に示すように、内向きフランジ53の各突片53aが、波形状の山部に相当し、隣り合う突片53a、53a間に、波形状の谷部（以下、「内向きフランジ谷部」という。）58が形成される。また、図3に示すように、各突片53aには、軸心方向に貫通するボルト挿通孔59が設けられている。

[0027] フレックスサポート27の内向きフランジ53側に、連結ナット61の緩みを防止する回り止めプレート63が設けられている。この回り止めプレート63に、各連結ナット61が、例えばリベットにより回り止めされた状態で固定されている。連結ナット61は、回り止めプレート63に他の方法、例えば溶接により固定されていてもよい。

[0028] 図4に示すリングギヤ9の外向きフランジ51の谷部55aに、フレックスサポート27の内向きフランジ53の山部、つまり突片53aの軸方向端面が重なるように外向きフランジ51と内向きフランジ53とを嵌め合わせた状態で、図3に示すように、リングギヤ9側から連結ボルト65を各ボルト挿通孔57、59に挿通し、回り止めプレート63に固定された連結ナット61に螺合させることにより、リングギヤ9とフレックスサポート27とが相対回転不能に連結されている。なお、外向きフランジ51と内向きフランジ53とが連結されると、内向きフランジ谷部58の位置に連結壁55の山部55bが入り込んだ状態となる。これにより、内向きフランジ53と連結壁55の山部55bとの干渉が回避される。

[0029] 本実施形態では、図6に示すように、複数の回り止めプレート63が、周方向に所定の間隔を空けて設けられている。各回り止めプレート63には、複数（図示の例では3つ）の連結ナット61が取付けられている。各回り止めプレート63は、図7に示す固定ピン67によって、フレックスサポート27の内向きフランジ53に取り付けられている。図示の例では、固定ピン67は、1つの回り止めプレート63の外周部の周方向に離間した位置に複数（図示の例では2つ）設けられている。固定ピン67の数および配置は任

意であるが、固定ピン 6 7 を図示のように配置することにより、連結ボルト 6 5 を締結する際に回り止めプレート 6 3 に固定された連結ナット 6 1 が連結ボルト 6 5 と供回りするのを防ぐことができる。

[0030] 同図に示すように、フレックスサポート 2 7 内向きフランジ 5 3 は、複数の内向きフランジ谷部 5 8 の深さが周期的に（つまり、周方向に一定の間隔で）深くなるように形成されている。つまり、内向きフランジ 5 3 には、内向きフランジ谷部 5 8 として、浅い第 1 内向きフランジ谷部 5 8 A と、この第 1 内向きフランジ谷部 5 8 A よりも深い第 2 内向きフランジ谷部 5 8 B が形成されており、これら 2 種類の谷部 5 8 A, 5 8 B が周期的に配置されている。なお、以下の説明では、第 1 内向きフランジ谷部 5 8 A を「浅い内向きフランジ谷部 5 8 A」と呼び、第 2 内向きフランジ谷部 5 8 B を「深い内向きフランジ谷部 5 8 B」と呼ぶ場合がある。また、必要に応じて、第 1 内向きフランジ谷部 5 8 A と第 2 内向きフランジ谷部 5 8 B とをまとめて「内向きフランジ谷部 5 8」と呼ぶ場合がある。

[0031] 本実施形態では、深い内向きフランジ谷部 5 8 B の深さが、内向きフランジ 5 3 に設けられた複数のボルト挿通孔 5 9 に外接する仮想円の円周 A よりも深く設定されており、浅い内向きフランジ谷部 5 8 A の深さが、仮想円の円周 A よりも浅く設定されている。

[0032] また、本実施形態では、回り止めプレート 6 3 が存在しない周方向部分に位置する内向きフランジ谷部 5 8 の深さが、回り止めプレート 6 3 が存在する周方向部分に位置する内向きフランジ谷部 5 8 の深さよりも深く設定されていることにより、フレックスサポート 2 7 の内向きフランジ谷部 5 8 の深さが周期的に深くなるように形成されている。本実施形態では、具体的には、図 8 に示すように、回り止めプレート 6 3 が存在しない周方向部分に位置する内向きフランジ谷部 5 8 の底部が、回り止めプレート 6 3 が存在する周方向部分に位置する内向きフランジ谷部 5 8 の底部のよりも外径側に位置している。本実施形態では、上述のように、連続して配置された 3 つの連結ナット 6 1 に対して 1 つの回り止めプレート 6 3 が設けられているので、フレ

ックスサポート27の内向きフランジ53において、周方向に連続して位置する3つの内向きフランジ谷部58（つまり3ピッチ）毎に、回り止めプレート63が存在する周方向部分に位置する浅い内向きフランジ谷部58Aよりも深い内向きフランジ谷部58Bが1つ形成されている。

[0033] 本実施形態では、すべての内向きフランジ谷部58の深さを一様に深くするのではなく、内向きフランジ谷部58の深さを周期的に深くしている、つまり浅い内向きフランジ谷部58Aと深い内向きフランジ谷部58Bとを周期的に配置しているのは、以下の理由による。図9に示すように、突片53aには、駆動トルクにより、回転方向とは反対方向Rvへの周方向の倒れ変形が生じる。さらに、突片53aは、リングギヤ9の外向きフランジ51（図3）に接する側の面においてせん断力Fを受ける。このせん断力Fは突片53aの反対側の面には作用しないので、突片53aはモーメントMを受けてねじれ変形が生じる。これらの変形を抑制するのに必要な剛性を確保するためには、複数の突片53a間の内向きフランジ谷部58のうち、深い谷部58Bの数は、内向きフランジ53の径方向剛性を低下させるのに必要最小限とするべきである。

[0034] さらに、特に、図3に示す例のように、内向きフランジ53に回り止めプレート63を軸心方向に当接させて取り付けの場合、内向きフランジ谷部58のみを深くしても効果的に内向きフランジ53の周方向剛性を低下させることは困難であり、回り止めプレート63にも同程度に深い谷部を形成する必要が生じる。しかし、板状部材である回り止めプレート63は、フレックスサポート27のように筒状部を有していないので、回り止めプレート63にも同程度に深い谷部を形成した場合には、回り止めプレート63の径方向寸法が強度を確保するうえで不十分となってしまう。

[0035] また、深い内向きフランジ谷部58Bを設ける間隔（ピッチ）は図示の例に限定されないが、以下の理由により、複数の内向きフランジ谷部58に一つの割合で深い内向きフランジ谷部58Bを設けることが好ましい。具体的には、深い内向きフランジ谷部58Bを設ける間隔を、2ピッチ～5ピッチ

の範囲内とすることが好ましく、3ピッチとすることがより好ましい。

[0036] まず、ピッチ数が少ない場合には、上述のとおり、突片53aの倒れ変形およびねじれ変形を効果的に抑制できない。一方、ピッチ数を多くした場合には、フレックスサポート27の内向きフランジ53の全周に対して、剛性の低い箇所の不連続性が増大することとなる。この場合、プラネットギヤ7の公転に起因する応力が局所的に作用し、リングギヤ9の変形が滑らかではなく角ばったものとなり、歯車の噛合いに悪影響を及ぼす恐れがある。これを考慮すると、剛性の低い部分を内向きフランジ53の全周に均等に配置することが好ましい。

[0037] さらに、特に、本実施形態のように、回り止めプレート63を用いて連結ナット61の供回りを防止する場合、上述のように、固定ピン67は、1つの回り止めプレート63の外周部の周方向に離間した位置に2つ以上設ける必要があるが、深い内向きフランジ谷部58Bには固定ピン67を設けることが難しい。すなわち、これら複数の固定ピン67は、それぞれ、浅い内向きフランジ谷部58Aの外径側に、互いに周方向に離間して配置されることになる。なお、固定ピン67は省略してもよい。

[0038] なお、上記の観点から、深い内向きフランジ谷部58B間の周方向部分の全周に対する割合、換言すれば、1つの回り止めプレート63が配置される周方向部分の全周に対する割合は、任意に設定してよいが、20分の1～12分の1の範囲内であることが好ましく、17分の1～15分の1の範囲内であることがより好ましい。すなわち、全周に渡って設けられる回り止めプレート63の数は、12～20の範囲内であることが好ましく、15～17の範囲内であることが好ましい。この状態において、深い内向きフランジ谷部58Bを設ける間隔を、2ピッチ～5ピッチの範囲内とすることが好ましく、3ピッチとすることがより好ましい。

[0039] また、本実施形態では、回り止めプレート63を設けたことにより、図7に示すように回り止めプレート63が存在しない周方向部分に位置する内向きフランジ谷部58の深さは、内向きフランジ53に設けられた複数のボル

ト挿通孔 5 9 に外接する仮想円 A の円周よりも深く設定されている。他方、回り止めプレート 6 3 が存在する周方向部分に位置する内向きフランジ谷部 5 8 の深さは、仮想円の円周 A よりも浅く設定されている。深い内向きフランジ谷部 5 8 B の深さは、フレックスサポート 2 7 の大径円筒部 4 3 の内周面に達するまで深くてもよい。

[0040] 回り止めプレート 6 3 の有無にかかわらず、浅い内向きフランジ谷部 5 8 A の深さは、図 1 0 に示すように、リングギヤ 9 の外向きフランジ 5 1 の連結壁 5 5 と干渉しない範囲で任意に設定してよい。もっとも、図 7 に示したように、浅い内向きフランジ谷部 5 8 A の深さを、仮想円の円周 A よりも浅く設定した場合は、当該谷部 5 8 A の底部に仮想円円周 A よりも内径側の部分が存在することにより、連結ボルト 6 5 から受ける荷重に対するモーメントアームを縮小できるので、周方向の曲げ応力を効果的に抑制できる。さらに、当該谷部 5 8 A の底部の仮想円円周 A よりも内径側の部分がリングギヤの外向きフランジ 5 1 のフランジ面と強く接触するので、上述の突片 5 3 a に対するねじれ変形も効果的に抑制することができる。

[0041] 図 8 に示すように、回り止めプレート 6 3 は、その内径側縁部が、フレックスサポート 2 7 の径方向に突出する山部 6 3 a および径方向に凹む谷部 6 3 b（以下、「回り止めプレート谷部」という。）を有する波形に形成されており、回り止めプレート谷部 6 3 b の周方向位置が、フレックスサポート 2 7 の内向きフランジ谷部 5 8 の周方向位置に対応するように配置されている。回り止めプレート谷部 6 3 b の深さは、フレックスサポート 2 7 の内向きフランジ谷部 5 8 の深さよりも浅く設定されている。これにより、筒状部を有しない板状部材からなる回り止めプレート 6 3 の強度が十分に確保される。

[0042] なお、本実施形態では、リングギヤ 9 とフレックスサポート 2 7 との連結作業を効率化するために回り止めプレート 6 3 を設けた例を示したが、回り止めプレート 6 3 は省略してもよい。

[0043] 上記の実施形態に係る遊星歯車装置 1 によれば、リングギヤ 9 の外周部分

に波形の外向きフランジ51を設けることにより、リングギヤ9の剛性を確保しながら遊星歯車装置1の重量を低減することができる。しかも、筒状支持部材であるフレックスサポート27の突片53a間の谷部58の深さを周期的に深くすることにより、フレックスサポート27の内向きフランジ53について、駆動トルクに対して必要な突片の剛性を確保しつつ、内向きフランジ53全体の径方向剛性を低減し、フレックスサポート27がリングギヤ9の変形に追従しやすくすることができる。これにより、プラネットギヤ7の公転による径方向荷重を受けても、フレックスサポート27の内向きフランジ53とリングギヤ9の外向きフランジ51との間での変位差が抑制され、フランジ面間におけるフレットング発生を防止できる。

[0044] 以上のとおり、図面を参照しながら本発明の好適な実施形態を説明したが、本発明の趣旨を逸脱しない範囲内で、種々の追加、変更または削除が可能である。したがって、そのようなものも本発明の範囲内に含まれる。

## 符号の説明

- [0045]
- 1 遊星歯車装置
  - 3 入力軸
  - 5 サンギヤ
  - 7 プラネットギヤ
  - 9 リングギヤ
  - 27 フレックスサポート（筒状支持部材）
  - 51 外向きフランジ
  - 53 内向きフランジ
  - 53a 内向きフランジの突片
  - 58 内向きフランジの谷部
  - 58A 浅い内向きフランジ谷部（第1谷部）
  - 58B 深い内向きフランジ谷部（第2谷部）
  - 59 ボルト挿通孔
  - 61 連結ナット（ナット）



6 3 回り止めプレート

6 5 連結ボルト（ボルト）

6 7 固定ピン

A 複数のボルト挿通孔に外接する仮想円の円周

## 請求の範囲

### [請求項1]

動力の入力軸に同心状に固定された、外歯を有するサンギヤと、  
外歯を有して前記サンギヤに噛合する複数のプラネットギヤと、  
内歯を有して前記複数のプラネットギヤに噛合するリングギヤと、  
前記リングギヤに相対回転不能に連結されて、前記リングギヤを支持する筒状支持部材と、

を備え、

前記リングギヤに、径方向外方に突出する外向きフランジが全周に渡って設けられており、

前記筒状支持部材に、径方向内方に突出する複数の突片を有する波形の内向きフランジが全周に渡って設けられており、

前記外向きフランジと、前記内向きフランジとをボルトおよびナットによって締結することにより、前記リングギヤと前記筒状支持部材とが連結されており、

前記内向きフランジにおいて、複数の前記突片間の谷部の深さが周期的に深くなるように、前記谷部として、浅い第1谷部と、この第1谷部よりも深い第2谷部が形成されている

遊星歯車装置。

### [請求項2]

請求項1に記載の遊星歯車装置において、前記内向きフランジに、前記ボルトが挿通される複数のボルト挿通孔が形成されており、前記第2谷部の深さが、前記複数のボルト挿通孔に外接する仮想円の円周よりも深く設定されており、前記第1谷部の深さが、前記仮想円の円周よりも浅く設定されている遊星歯車装置。

### [請求項3]

請求項1または2に記載の遊星歯車装置において、

前記内向きフランジに、前記ナットの緩みを防止する回り止めプレートが、周方向に所定の間隔を空けて複数取り付けられており、

前記内向きフランジにおいて、前記回り止めプレートが存在しない周方向部分に前記第2谷部が位置し、前記回り止めプレートが存在す

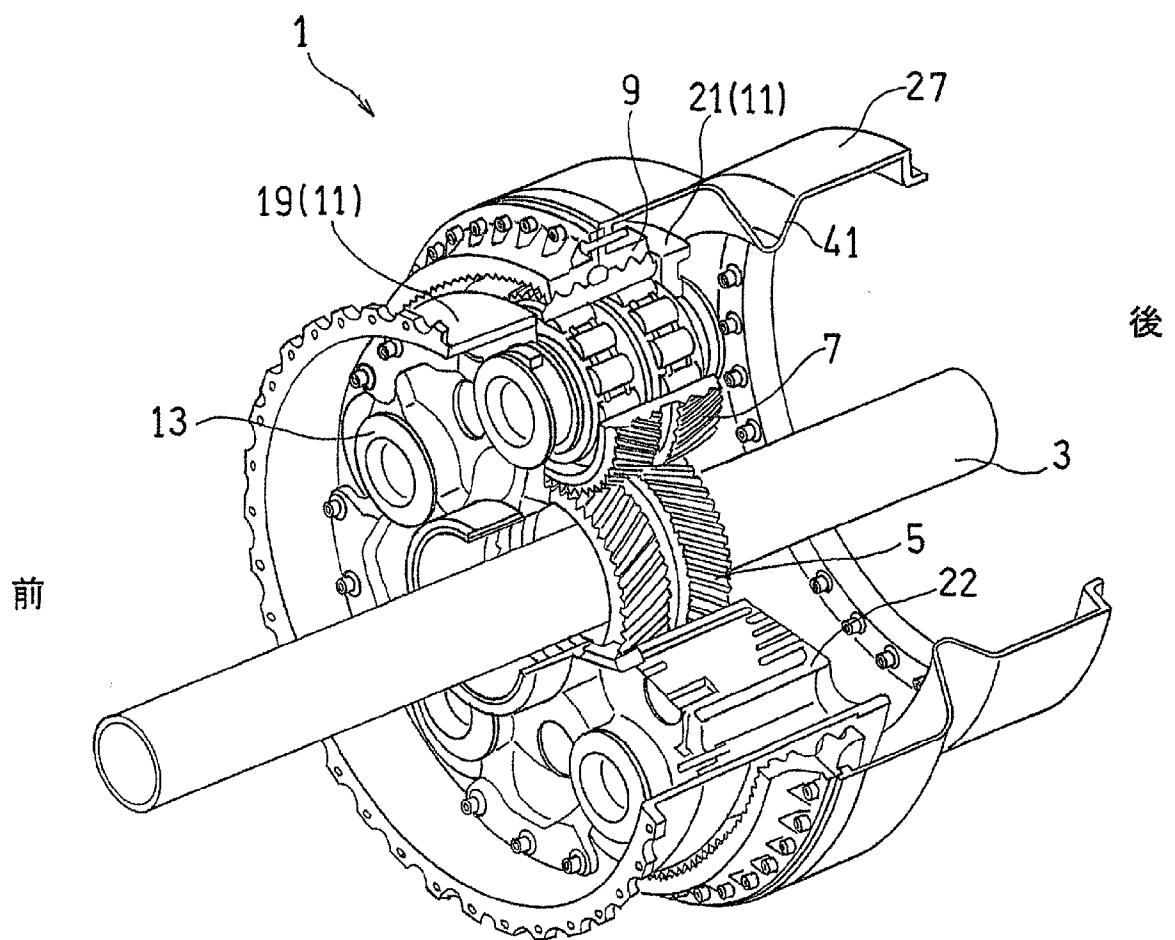
る周方向部分に前記第1谷部が位置することにより、前記内向きフランジが、前記谷部の深さが周期的に深くなるように形成されている遊星歯車装置。

[請求項4] 請求項3に記載の遊星歯車装置において、連続して配置された2つ～5つの前記ナットに対して1つの前記回り止めプレートが設けられており、前記内向きフランジにおいて、連続して配置された2つ～5つの前記谷部毎に、1つの前記第2谷部が形成されている遊星歯車装置。

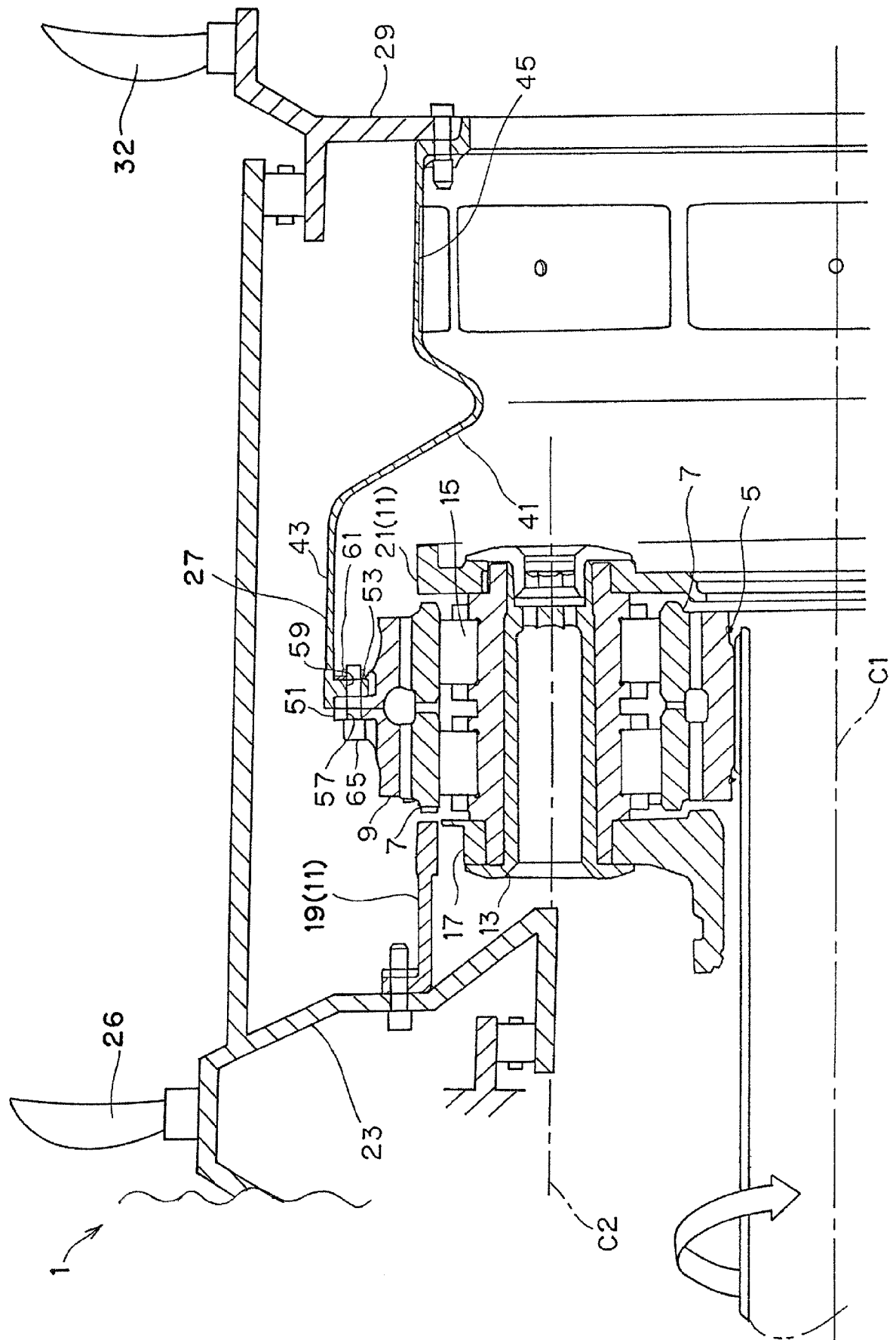
[請求項5] 請求項3または4に記載の遊星歯車装置において、前記回り止めプレートの内径側縁部が、前記筒状支持部材の径方向に突出する山部および径方向に凹む谷部を有する波形に形成されており、前記回り止めプレートは、その谷部の周方向位置が、前記内向きフランジの谷部の周方向位置に対応するように配置されており、前記回り止めプレートの谷部の深さが、前記内向きフランジの谷部の深さよりも浅い遊星歯車装置。

[請求項6] 請求項3から5のいずれか一項に記載の遊星歯車装置において、前記回り止めプレートが、前記内向きフランジに設けられた複数の固定ピンを介して前記内向きフランジに取り付けられており、前記複数の固定ピンは、それぞれ、前記第1谷部の外径側に、互いに周方向に離間して配置されている遊星歯車装置。

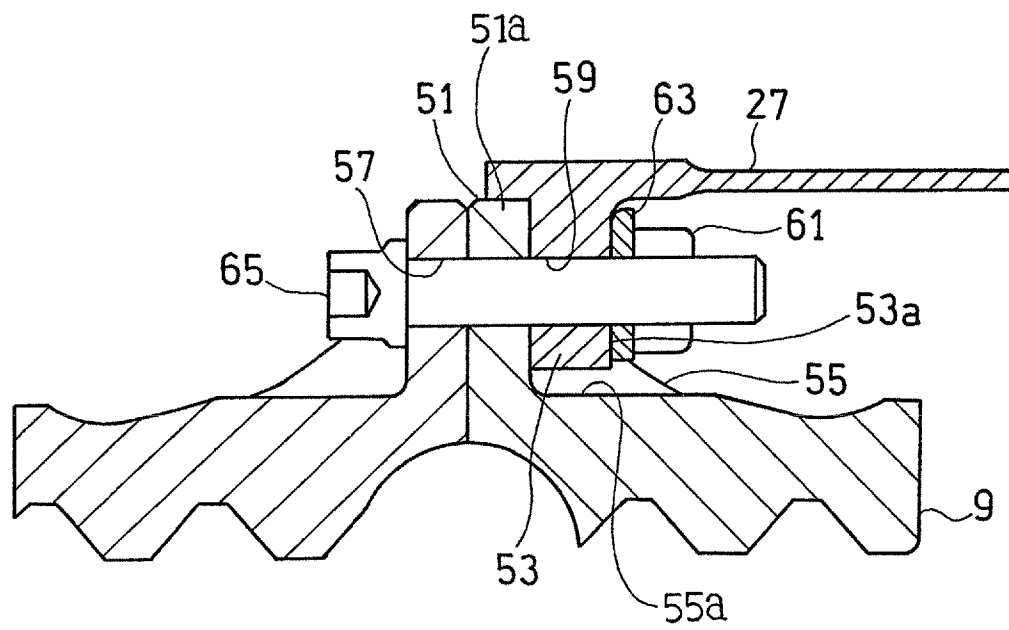
[図1]



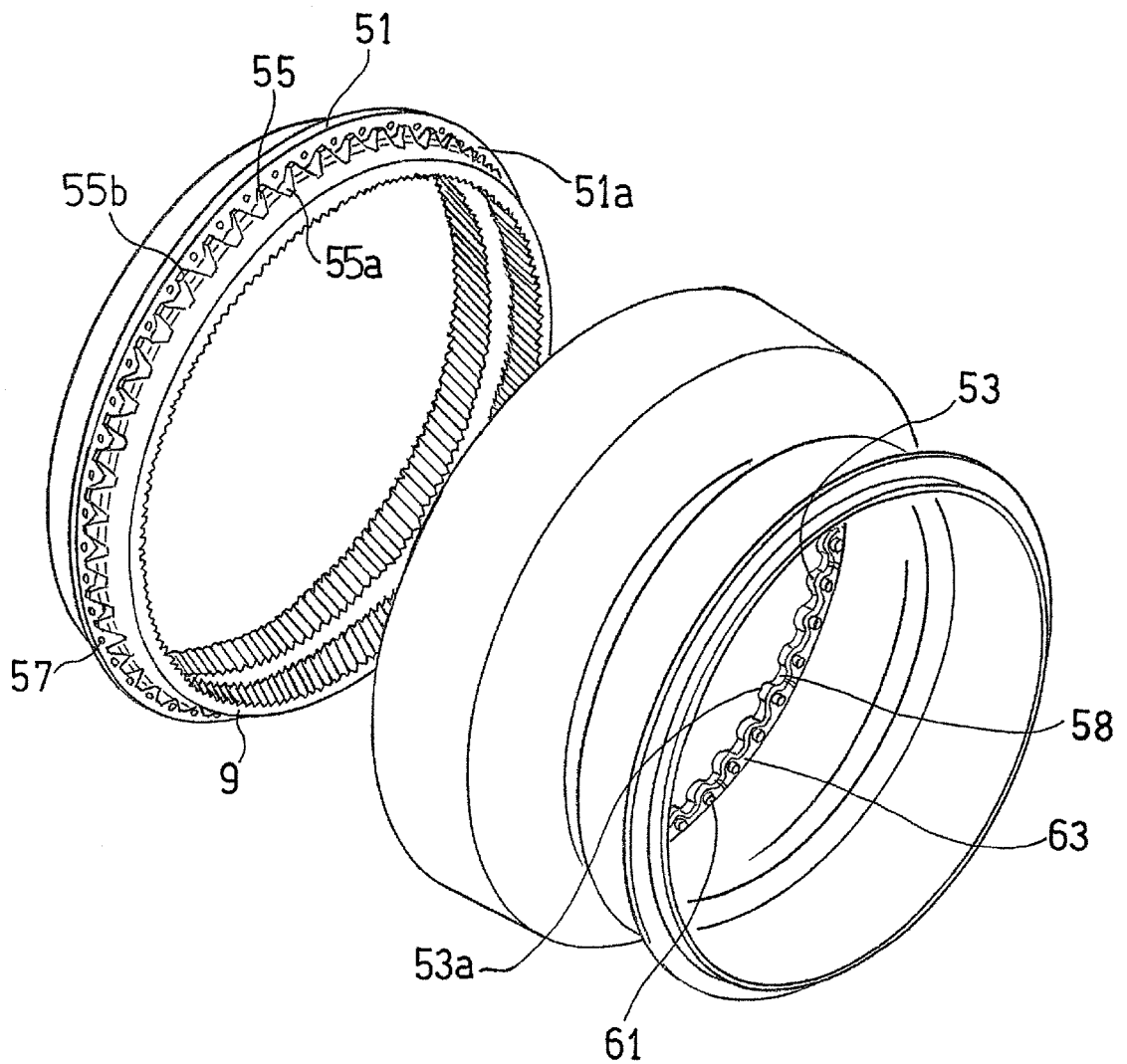
[図2]



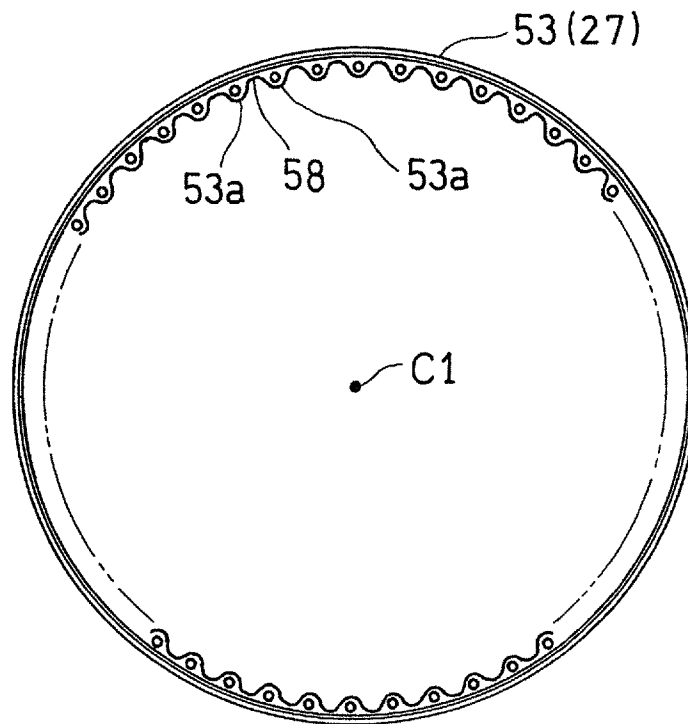
[図3]



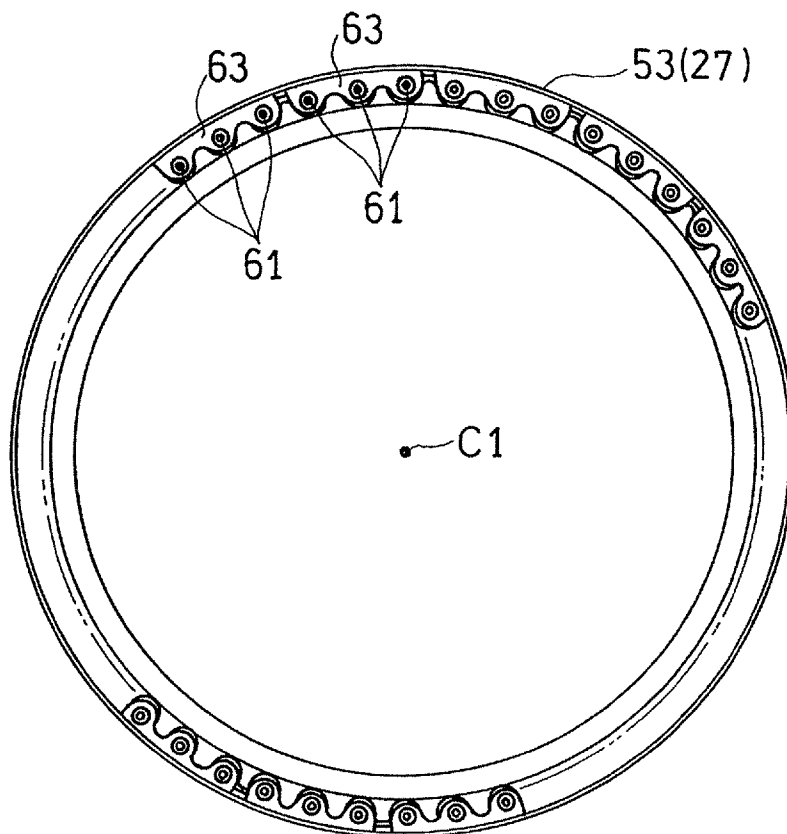
[図4]



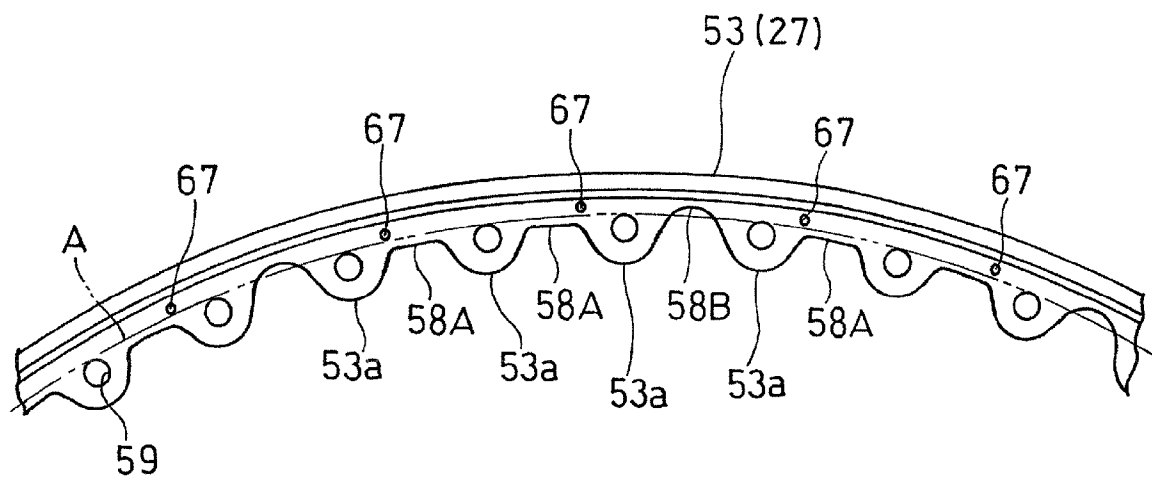
[図5]



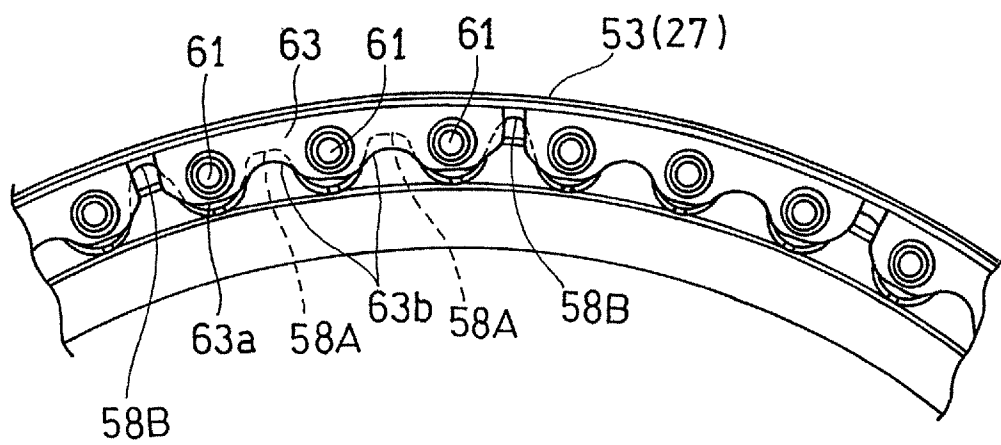
[図6]



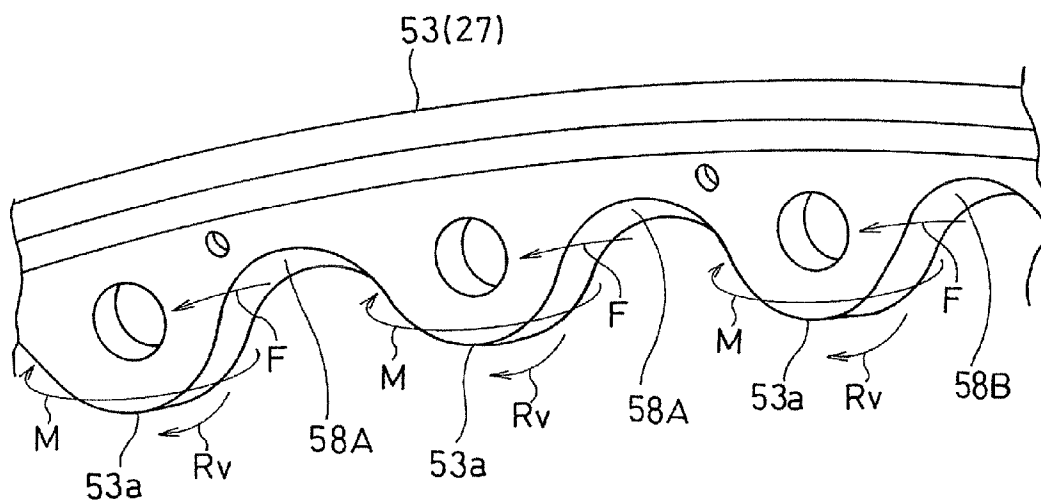
[図7]



[図8]

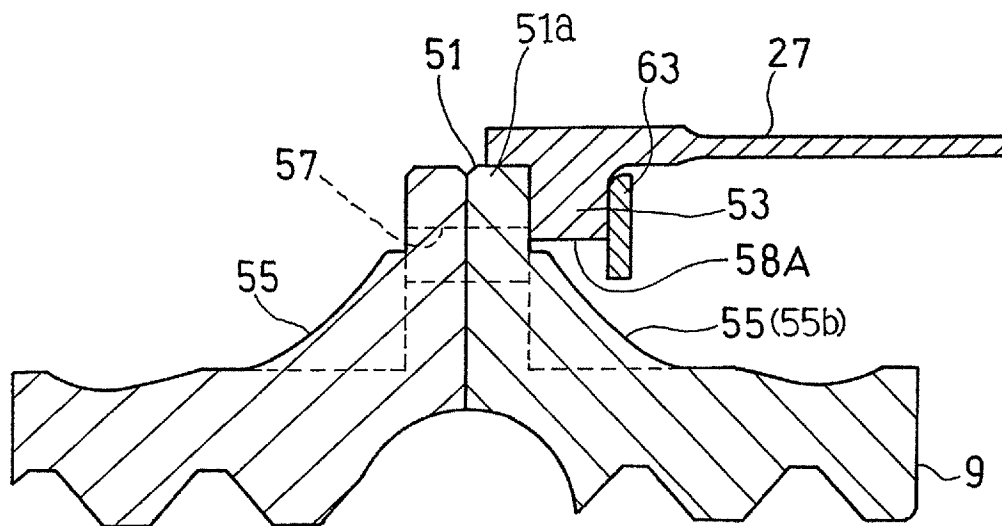


[図9]





[図10]



# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2016/057138

## A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

F16H1/28(2006.01)i, F16H57/023(2012.01)i, F16H57/08(2006.01)i

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

F16H1/28, F16H57/023, F16H57/08

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

|                           |           |                            |           |
|---------------------------|-----------|----------------------------|-----------|
| Jitsuyo Shinan Koho       | 1922-1996 | Jitsuyo Shinan Toroku Koho | 1996-2016 |
| Kokai Jitsuyo Shinan Koho | 1971-2016 | Toroku Jitsuyo Shinan Koho | 1994-2016 |

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

| Category* | Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages                                                               | Relevant to claim No. |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| A         | WO 2012/070199 A1 (Kawasaki Heavy Industries, Ltd.),<br>31 May 2012 (31.05.2012),<br>fig. 4<br>& US 2013/0310213 A1<br>fig. 4<br>& EP 2644939 A1 | 1-6                   |
| A         | JP 2000-2306 A (Harmonic Drive Systems Inc.),<br>07 January 2000 (07.01.2000),<br>fig. 4<br>(Family: none)                                       | 1-6                   |

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☐ See patent family annex.

\* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search  
02 June 2016 (02.06.16)

Date of mailing of the international search report  
14 June 2016 (14.06.16)

Name and mailing address of the ISA/  
Japan Patent Office  
3-4-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku,  
Tokyo 100-8915, Japan

Authorized officer

Telephone No.

## A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（IPC））

Int.Cl. F16H1/28(2006.01)i, F16H57/023(2012.01)i, F16H57/08(2006.01)i

## B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料（国際特許分類（IPC））

Int.Cl. F16H1/28, F16H57/023, F16H57/08

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

|             |            |
|-------------|------------|
| 日本国実用新案公報   | 1922-1996年 |
| 日本国公開実用新案公報 | 1971-2016年 |
| 日本国実用新案登録公報 | 1996-2016年 |
| 日本国登録実用新案公報 | 1994-2016年 |

国際調査で使用した電子データベース（データベースの名称、調査に使用した用語）

## C. 関連すると認められる文献

| 引用文献の<br>カテゴリー* | 引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示                                                         | 関連する<br>請求項の番号 |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| A               | WO 2012/070199 A1（川崎重工業株式会社）2012.05.31, 図4<br>& US 2013/0310213 A1, Fig.4 & EP 2644939 A1 | 1-6            |
| A               | JP 2000-2306 A（株式会社ハーモニック・ドライブ・システムズ）<br>2000.01.07, 図4（ファミリーなし）                          | 1-6            |

C欄の続きにも文献が列挙されている。

パテントファミリーに関する別紙を参照。

## \* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの  
「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの  
「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献（理由を付す）  
「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献  
「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの  
「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの  
「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの  
「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

02.06.2016

国際調査報告の発送日

14.06.2016

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁（ISA/J P）

郵便番号100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官（権限のある職員）

塚本 英隆

3 J

3331

電話番号 03-3581-1101 内線 3328