

(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
2020年6月11日(11.06.2020)



(10) 国際公開番号

WO 2020/116507 A1

- (51) 国際特許分類:
F16D 13/52 (2006.01) *F16D 43/12* (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2019/047408
- (22) 国際出願日: 2019年12月4日(04.12.2019)
- (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 2018-227995 2018年12月5日(05.12.2018) JP
- (71) 出願人: 株式会社エフ・シー・シー (KABUSHIKI KAISHA F.C.C.) [JP/JP];
〒4311394 静岡県浜松市北区細江町中川 7 0 0 0 番地の 3 6 Shizuoka (JP).
- (72) 発明者: 小澤 嘉彦 (OZAWA Yoshihiko);
〒4311304 静岡県浜松市北区細江町中川 7 0 0 0 番地の 4 6 株式会社エフ・シー・シー
技術研究所内 Shizuoka (JP). 曾 恒香 (CHEN Han Hiong);
〒4311304 静岡県浜松市北区細江町中川 7 0 0 0 番地の 4 6 株式会社エフ・

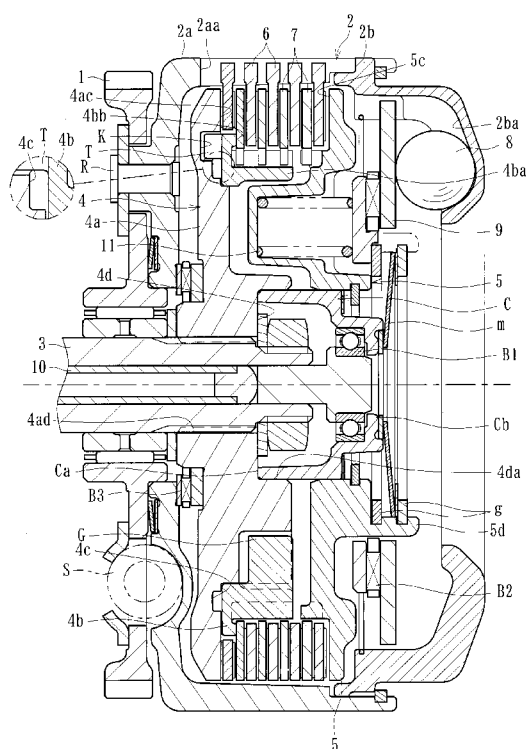
シー・シー 技術研究所内 Shizuoka (JP). 片岡 真 (KATAOKA Makoto); 〒4311304 静岡県浜松市北区細江町中川 7 0 0 0 番地の 4 6 株式会社エフ・シー・シー 技術研究所内 Shizuoka (JP). 村井 理隆 (MURAI Masataka); 〒4311304 静岡県浜松市北区細江町中川 7 0 0 0 番地の 4 6 株式会社エフ・シー・シー 技術研究所内 Shizuoka (JP).

(74) 代理人: 越川 隆夫 (KOSHIKAWA Takao);
〒4308691 静岡県浜松市中区板屋町 1 1 1 - 2 浜松アクトタワー 1 9 階 Shizuoka (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, DJ, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JO, KE, KG, KH, KN, KP, KR, KW, 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,

(54) Title: POWER TRANSMISSION DEVICE

(54) 発明の名称: 動力伝達装置



(57) Abstract: Provided is a power transmission device capable of improving operability by suppressing abruptness during power transmission. This power transmission device has: an interlocking member 9 that can move a pressure member 5 from a non-operable position to the operable position; a release spring m that can apply a biasing force while allowing the movement of the interlocking member 9 and the pressure member 5 until a driving side clutch plate 6 and a driven-side clutch plate 7 reach an engaged state before being in pressed contact; and a clutch spring 11 which is contracted in a process in which the interlocking member 9 moves to further move the pressure member 5 after the driving side clutch plate 6 and the driven side clutch plate 7 reach the engaged state, and which can apply a press contact force to the driving side clutch plate 6 and the driven side clutch plate 7 while allowing the movement of the interlocking member 9 and the pressure member 5. The clutch spring 11 has a set load that is set smaller than the maximum load of the release spring m.

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.

(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))

(57) 要約: 動力伝達時の唐突感を抑制して操作性を向上させることができる動力伝達装置を提供する。プレッシャ部材5を非作動位置から前記作動位置に移動させ得る連動部材9と、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7が圧接される前の締結状態に達するまで連動部材9及びプレッシャ部材5の移動を許容しつつ付勢力を付与し得るレリーズスプリングmと、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7が締結状態に達した後、連動部材9が移動してプレッシャ部材5が更に移動する過程で圧縮され、連動部材9及びプレッシャ部材5の移動を許容しつつ駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7の圧接力を付与し得るクラッチスプリング11とを有した動力伝達装置において、クラッチスプリング11は、そのセット荷重がレリーズスプリングmの最大荷重より小さく設定されたものである。

明 細 書

発明の名称：動力伝達装置

技術分野

[0001] 本発明は、任意に入力部材の回転力を出力部材に伝達させ又は遮断させ得る動力伝達装置に関するものである。

背景技術

[0002] 一般に自動二輪車が具備する動力伝達装置は、エンジンの駆動力をミッション及び駆動輪へ伝達又は遮断を任意に行わせるためのもので、エンジン側と連結された入力部材と、ミッション及び駆動輪側と連結された出力部材と、出力部材と連結されたクラッチ部材と、クラッチ部材に対して近接又は離間可能なプレッシャ部材とを有しており、プレッシャ部材をクラッチ部材に対して近接させることにより、駆動側クラッチ板と被動側クラッチ板とを圧接させて動力の伝達を行わせるとともに、プレッシャ部材をクラッチ部材に対して離間させることにより、駆動側クラッチ板と被動側クラッチ板との圧接力を解放させることにより当該動力の伝達を遮断するよう構成されている。

[0003] 従来の動力伝達装置として、例えば特許文献1で開示されているように、クラッチハウジングの回転に伴う遠心力で当該溝部の内径側位置から外径側位置に移動することにより駆動側クラッチ板と被動側クラッチ板とを圧接させ得るウェイト部材を具備したものが提案されている。かかる従来の動力伝達装置によれば、エンジンの駆動に伴ってクラッチハウジングが回転することにより、ウェイト部材に遠心力を付与させることができ、駆動側クラッチ板と被動側クラッチ板とを圧接させてエンジンの駆動力を車輪に伝達させることができる。

[0004] さらに、従来の動力伝達装置は、連動部材が移動してプレッシャ部材が非作動位置から作動位置に向かって移動するのに伴って圧縮され、駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板が圧接される前の締結状態に達するまで連動部

材及びプレッシャ部材の移動を許容しつつ付勢力を付与し得るリリーススプリングと、駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板が締結状態に達した後、連動部材が移動する過程で圧縮され、連動部材の移動を許容しつつ駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板の圧接力を付与し得るクラッチスプリングとを具備していた。

先行技術文献

特許文献

[0005] 特許文献1：特開2017-155884号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0006] しかしながら、上記従来の動力伝達装置においては、以下のような問題があった。

リリーススプリングの圧縮が終了した時点の荷重（最大荷重）（図34のP1参照）とクラッチスプリングの圧縮が開始される時点の荷重（セット荷重）（同図のP2参照）との間に差が大きい場合、エンジンの回転数が上昇するのに伴って連動部材が移動してプレッシャ部材が非作動位置から作動位置に向かって移動する過程において、リリーススプリングの圧縮が終了した後、クラッチスプリングの圧縮が開始されるまでの間に連動部材の移動が停止（同図の移動量 $\alpha 1$ のまま停止）する不感帯領域が生じてしまう。

[0007] そして、エンジンの回転数が更に上昇して連動部材に付与される押し付け荷重がクラッチスプリングのセット荷重に達する（同図のP2の時点）と、クラッチスプリングの圧縮が開始されるので、連動部材が再び移動し始めて不感帯領域が経過するのであるが、その不感帯領域が経過した後にクラッチ板が圧接して動力が伝達されるので、動力伝達時の唐突感があり操作性に影響を及ぼしてしまう虞があった。

[0008] 本発明は、このような事情に鑑みてなされたもので、動力伝達時の唐突感を抑制して操作性を向上させることができる動力伝達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] 請求項 1 記載の発明は、車両のエンジンの駆動力で回転する入力部材と共に回転し、複数の駆動側クラッチ板が取り付けられたクラッチハウジングと、前記クラッチハウジングの駆動側クラッチ板と交互に形成された複数の被動側クラッチ板が取り付けられるとともに、車両の車輪を回転させ得る出力部材と連結されたクラッチ部材と、前記駆動側クラッチ板と被動側クラッチ板とを圧接させて前記エンジンの駆動力を前記車輪に伝達可能な状態とする作動位置と、当該駆動側クラッチ板と被動側クラッチ板との圧接力を解放させて前記エンジンの駆動力が前記車輪に伝達されるのを遮断し得る非作動位置との間で移動可能なプレッシャ部材と、前記クラッチハウジングの径方向に延設された溝部内に配設され、当該クラッチハウジングの回転に伴う遠心力で当該溝部の内径側位置から外径側位置に移動可能とされたウェイト部材と、前記ウェイト部材が内径側位置から外径側位置に移動するのに伴って、前記プレッシャ部材を前記非作動位置から前記作動位置に移動させ得る連動部材と、前記プレッシャ部材を前記非作動位置に保持し得るとともに、前記連動部材が移動して前記プレッシャ部材が前記非作動位置から作動位置に向かって移動するのに伴って圧縮され、前記駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板が圧接される前の締結状態に達するまで前記連動部材及びプレッシャ部材の移動を許容しつつ付勢力を付与し得るリリーススプリングと、前記駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板が前記締結状態に達した後、前記連動部材が移動する過程で圧縮され、前記連動部材の移動を許容しつつ前記駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板の圧接力を付与し得るクラッチスプリングとを有した動力伝達装置において、前記クラッチスプリングは、そのセット荷重が前記リリーススプリングの最大荷重より小さく設定されたことを特徴とする。

[0010] 請求項 2 記載の発明は、請求項 1 記載の動力伝達装置において、前記連動部材が移動して前記プレッシャ部材が前記非作動位置から作動位置に向かう

過程で圧縮することにより前記連動部材及びプレッシャ部材の移動を許容しつつ付勢力を付与し得る緩衝部材を具備したことを特徴とする。

- [0011] 請求項3記載の発明は、請求項2記載の動力伝達装置において、前記緩衝部材は、前記クラッチスプリングが圧縮開始する前に圧縮される荷重に設定されたスプリングから成ることを特徴とする。

発明の効果

- [0012] 請求項1の発明によれば、クラッチスプリングは、そのセット荷重がリリーススプリングの最大荷重より小さく設定されたので、リリーススプリングの圧縮及びクラッチスプリングの圧縮が連続的に行われて連動部材が連続的に移動するので、不感帯領域が生じてしまうのを回避することができ、動力伝達時の唐突感を抑制して操作性を向上させることができる。
- [0013] 請求項2の発明によれば、連動部材が移動してプレッシャ部材が非作動位置から作動位置に向かう過程で圧縮することにより連動部材及びプレッシャ部材の移動を許容しつつ付勢力を付与し得る緩衝部材を具備したので、リリーススプリングの圧縮過程において緩衝部材又はクラッチスプリングが連続的に圧縮されて不感帯領域を回避することができ、動力伝達時の唐突感をより一層抑制して操作性を向上させることができる。
- [0014] 請求項3の発明によれば、緩衝部材は、クラッチスプリングが圧縮開始する前に圧縮される荷重に設定されたスプリングから成るので、動力伝達時の唐突感をより確実に抑制することができる。

図面の簡単な説明

- [0015] [図1]本発明の実施形態に係る動力伝達装置を示す外観図
[図2]同動力伝達装置の内部構成を示す縦断面図
[図3]同動力伝達装置における駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板、並びにバクトルク伝達用カム等を示す模式図
[図4]同動力伝達装置におけるクラッチハウジングの筐体部を示す斜視図
[図5]同動力伝達装置におけるクラッチハウジングのカバー部を示す斜視図
[図6]同動力伝達装置における第1クラッチ部材を示す3面図

[図7]同動力伝達装置における第2クラッチ部材を示す3面図

[図8]同動力伝達装置におけるプレッシャ部材を示す3面図

[図9]同動力伝達装置における第1クラッチ部材、第2クラッチ部材、プレッシャ部材及びベアリング保持部材の組み付け前の状態を示す斜視図

[図10]同動力伝達装置における第1クラッチ部材、第2クラッチ部材、プレッシャ部材及びベアリング保持部材の組み付け前の状態を示す斜視図

[図11]同動力伝達装置における第1クラッチ部材、第2クラッチ部材、プレッシャ部材及びベアリング保持部材の組み付け後の状態を示す斜視図

[図12]同動力伝達装置におけるベアリング保持部材を示す3面図

[図13]同動力伝達装置における圧接アシスト用カムの作用を説明するための模式図

[図14]同動力伝達装置におけるバックトルクリミット用カムの作用を説明するための模式図

[図15]同動力伝達装置における第1クラッチ部材及び第2クラッチ部材を組み付けた状態を示す図であって、凸部の一側面及び第1当接面（トルク伝達部）が当接した状態を示す平面図

[図16]同動力伝達装置における第1クラッチ部材及び第2クラッチ部材を組み付けた状態を示す図であって、凸部の他側面及び第2当接面（移動量制限部）が当接した状態を示す平面図

[図17]同動力伝達装置におけるバックトルク伝達用カムの作用を説明するための図であって、当該バックトルク伝達用カムが作動する前の状態を示す模式図

[図18]同動力伝達装置におけるバックトルク伝達用カムの作用を説明するための図であって、当該バックトルク伝達用カムが作動した後の状態を示す模式図

[図19]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置において、緩衝部材が収容凹部に収容された状態を示す模式図

[図20]同動力伝達装置におけるリリーススプリングがベアリング保持部材及

びプレッシャ部材の両方に付勢力を付与する説明のための模式図

[図21]同動力伝達装置におけるリリーススプリングを示す3面図

[図22]同動力伝達装置における連動部材の移動量及び押し付け荷重を示すグラフ

[図23]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置における連動部材の移動量及び押し付け荷重を示すグラフ

[図24]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置を示す縦断面図

[図25]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置を示す縦断面図

[図26]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置を示す縦断面図

[図27]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置（緩衝部材12'が配設され、且つ、引っ張り型の作動部材10''を有したものを）を示す縦断面図

[図28]同動力伝達装置における緩衝部材を示す平面図及び側面図

[図29]同動力伝達装置における緩衝部材を示す斜視図

[図30]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置（緩衝部材12が配設され、且つ、引っ張り型の作動部材10''を有したものを）を示す縦断面図

[図31]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置（バックトルク伝達用カムが第1クラッチ部材4aの外縁部に配設されたものを）を示す縦断面図

[図32]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置（バックトルク伝達用カムが第1クラッチ部材4aの外縁部に配設され、皿バネから成る緩衝部材が配設されたものを）を示す縦断面図

[図33]本発明の他の実施形態に係る動力伝達装置（バックトルク伝達用カムが第1クラッチ部材4aの外縁部に配設され、ウェーブスプリングから成る緩衝部材が配設されたものを）を示す縦断面図

[図34]従来の動力伝達装置における連動部材の移動量及び押し付け荷重を示すグラフ

発明を実施するための形態

[0016] 以下、本発明の実施形態について図面を参照しながら具体的に説明する。

本実施形態に係る動力伝達装置は、二輪車等の車両に配設されて任意にエ

ンジンの駆動力をミッションや駆動輪側へ伝達し又は遮断するためのもので、図1～12に示すように、車両のエンジンの駆動力で回転する入力ギア1（入力部材）が形成されたクラッチハウジング2と、クラッチ部材（第1クラッチ部材4a及び第2クラッチ部材4b）と、クラッチ部材（第1クラッチ部材4a及び第2クラッチ部材4b）の図2中右側に取り付けられたプレッシャ部材5と、複数の駆動側クラッチ板6及び複数の被動側クラッチ板7と、クラッチハウジング2内を径方向に移動（転動）可能な鋼球部材から成るウェイト部材8と、連動部材9と、手動操作又はアクチュエータ（不図示）により作動可能な作動部材10とから主に構成されている。なお、図中符号Sは、スプリングダンパを示しているとともに、符号B1はローラベアリング、及び符号B2、B3はスラストベアリングをそれぞれ示している。

[0017] 入力ギア1は、エンジンから伝達された駆動力（回転力）が入力されると出力シャフト3を中心として回転可能とされたもので、リベットR等によりクラッチハウジング2と連結されている。クラッチハウジング2は、図2中右端側が開口した円筒状部材から成るとともに入力ギア1と連結された筐体部2aと、該筐体部2aの開口を塞ぐように取り付けられたカバー部2bとを有して構成されており、エンジンの駆動力により入力ギア1の回転と共に回転し得るようになっている。

[0018] また、クラッチハウジング2における筐体部2aは、図4に示すように、周方向に亘って複数の切欠き2aaが形成されており、これら切欠き2aaに嵌合して複数の駆動側クラッチ板6が取り付けられている。かかる駆動側クラッチ板6のそれぞれは、略円環状に形成された板材から成るとともにクラッチハウジング2の回転と共に回転し、且つ、軸方向（図2中左右方向）に摺動し得るよう構成されている。

[0019] さらに、クラッチハウジング2におけるカバー部2bは、図5に示すように、その底面において当該カバー部2bの径方向に延設された複数の溝部2baが形成されている。かかる溝部2baには、それぞれウェイト部材8が配設されており、クラッチハウジング2が停止した状態（エンジン停止又は

アイドルリング状態）及び低速で回転した状態では、当該ウェイト部材 8 が内径側位置（図 2 で示す位置）とされるときにも、クラッチハウジング 2 が高速で回転した状態では、当該ウェイト部材 8 が外径側位置となるよう設定されている。

[0020] クラッチ部材（第 1 クラッチ部材 4 a 及び第 2 クラッチ部材 4 b）は、クラッチハウジング 2 の駆動側クラッチ板 6 と交互に形成された複数の被動側クラッチ板 7 が取り付けられるとともに、車両の車輪を回転させ得る出力シャフト 3（出力部材）と連結されたものであり、第 1 クラッチ部材 4 a と第 2 クラッチ部材 4 b との 2 つの部材を組み付けて構成されている。

[0021] 第 1 クラッチ部材 4 a は、図 6 に示すように、周縁部に亘ってフランジ面 4 a c が形成された円板状部材から成るもので、その中央に形成された挿通孔 4 a d（図 2、6 参照）に出力シャフト 3 が挿通され、互いに形成されたギアが噛み合って回転方向に連結されるよう構成されている。かかる第 1 クラッチ部材 4 a には、図 6、9、10 に示すように、圧接アシスト用カムを構成する勾配面 4 a a と、バクトルクリミッタ用カムを構成する勾配面 4 a b とが形成されている。

[0022] 第 2 クラッチ部材 4 b は、図 7 に示すように、円環状部材から成るもので、外周面に形成されたスプライン嵌合部 4 b a（図 2、7 参照）に被動側クラッチ板 7 がスプライン嵌合にて取り付けられるよう構成されている。そして、クラッチ部材（第 1 クラッチ部材 4 a 及び第 2 クラッチ部材 4 b）には、図 9～11 に示すように、プレッシャ部材 5 が組み付けられ、当該プレッシャ部材 5 のフランジ面 5 c（図 2、8 参照）と第 1 クラッチ部材 4 a のフランジ面 4 a c（図 2、6 参照）との間に複数の駆動側クラッチ板 6 及び被動側クラッチ板 7 が交互に積層状態にて取り付けられるようになっている。

[0023] プレッシャ部材 5 は、図 8 に示すように、周縁部に亘ってフランジ面 5 c が形成された円板状部材から成るもので、駆動側クラッチ板 6 と被動側クラッチ板 7 とを圧接させてエンジンの駆動力を車輪に伝達可能な状態とする作動位置と、当該駆動側クラッチ板 6 と被動側クラッチ板 7 との圧接力を解放

させてエンジンの駆動力が車輪に伝達されるのを遮断し得る非作動位置（図2参照）との間で移動可能なものである。

[0024] より具体的には、第2クラッチ部材4bに形成されたスプライン嵌合部4baは、図7、9、10に示すように、当該第2クラッチ部材4bの外周側面における略全周に亘って一体的に形成された凹凸形状にて構成されており、スプライン嵌合部4baを構成する凹溝に被動側クラッチ板7が嵌合することにより、被動側クラッチ板7の第2クラッチ部材4bに対する軸方向の移動を許容しつつ回転方向の移動が規制され、当該第2クラッチ部材4bと共に回転し得るよう構成されているのである。

[0025] かかる被動側クラッチ板7は、駆動側クラッチ板6と交互に積層形成されており、隣接する各クラッチ板6、7が圧接又は圧接力の解放が可能なようになっている。すなわち、両クラッチ板6、7は、第2クラッチ部材4bの軸方向への摺動が許容されており、プレッシャ部材5が図2中左側に移動してそのフランジ面5c及び第1クラッチ部材4aのフランジ面4acが近接すると、両クラッチ板6、7が圧接され、クラッチハウジング2の回転力が第2クラッチ部材4b及び第1クラッチ部材4aを介して出力シャフト3に伝達される状態となり、プレッシャ部材5が図2中右側に移動してそのフランジ面5c及び第1クラッチ部材4aのフランジ面4acが離間すると、両クラッチ板6、7の圧接力が解放して第1クラッチ部材4a及び第2クラッチ部材4bがクラッチハウジング2の回転に追従しなくなり、出力シャフト3への回転力の伝達がなされなくなるのである。

[0026] しかし、駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7とが圧接された状態にて、クラッチハウジング2に入力された回転力（エンジンの駆動力）を出力シャフト3（出力部材）を介して車輪側に伝達するとともに、駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との圧接が解放された状態にて、クラッチハウジング2に入力された回転力（エンジンの駆動力）が出力シャフト3（出力部材）に伝達されるのを遮断し得るようになっている。

[0027] さらに、本実施形態においては、図6、8、9、10に示すように、第1

クラッチ部材4 aには、勾配面4 a a及び4 a bが形成されるとともに、プレッシャ部材5には、これら勾配面4 a a及び4 a bと対峙する勾配面5 a、5 bが形成されている。すなわち、勾配面4 a aと勾配面5 aとが当接して圧接アシスト用カムを成すとともに、勾配面4 a bと勾配面5 bとが当接してバックトルクリミッタ用カムを成しているのである。

[0028] そして、エンジンの回転数が上がり、入力ギア1及びクラッチハウジング2に入力された回転力が、第1クラッチ部材4 a及び第2クラッチ部材4 bを介して出力シャフト3に伝達され得る状態（ウェイト部材8が外径側位置）となったときに、図13に示すように、プレッシャ部材5にはa方向の回転力が付与されるため、圧接アシスト用カムの作用により、当該プレッシャ部材5には同図中c方向への力が発生する。これにより、プレッシャ部材5は、そのフランジ面5 cが第1クラッチ部材4 aのフランジ面4 a cに対して更に近接する方向（図2中左側）に移動して、駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との圧接力を増加させるようになっている。

[0029] 一方、車両が走行中、出力シャフト3の回転が入力ギア1及びクラッチハウジング2の回転数を上回って、図14中b方向のバックトルクが生じた際には、バックトルクリミッタ用カムの作用により、プレッシャ部材5を同図中d方向へ移動させて駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との圧接力を解放させるようになっている。これにより、バックトルクによる動力伝達装置や動力源（エンジン側）に対する不具合を回避することができる。

[0030] ウェイト部材8は、クラッチハウジング2（本実施形態においてはカバー部2 b）の径方向に延設された溝部2 b a内に配設され、当該クラッチハウジング2の回転に伴う遠心力で当該溝部2 b aの内径側位置（図2参照）から外径側位置に移動することにより駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7とを圧接させ得るものである。すなわち、溝部2 b aにおけるウェイト部材8の転動面（底面）は、内径側位置から外径側位置に向かって上り勾配とされており、クラッチハウジング2が停止した状態ではウェイト部材8をリリーススプリングmの付勢力にて内径側位置に保持させるとともに、クラッ

チハウジング2が回転すると、ウェイト部材8に遠心力が付与されて上り勾配に沿って移動させ、当該クラッチハウジング2が所定の回転数に達することにより外径側位置まで移動させるようになっている。

[0031] 連動部材9は、クラッチハウジング2（カバー部2b）内に配設された円環状部材から成るもので、カバー部2bの内周面に形成された溝部に嵌合して連結され、当該クラッチハウジング2と共に回転可能とされとともに、図2中左右方向に移動可能とされている。かかる連動部材9は、ウェイト部材8が内径側位置から外径側位置に移動するのに伴って、クラッチスプリング11とリリーススプリングmの付勢力に抗して図2中左側に移動し、プレッシャ部材5を押圧して非作動位置から作動位置に移動させ得るよう構成されている。

[0032] 作動部材10は、手動又はアクチュエータで操作可能な部材（図2参照）から成り、駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との圧接力を解放させ得る方向（図2中右側）にプレッシャ部材5を移動させ得るものである。なお、作動部材10は、変速操作時、例えば車両が具備するクラッチペダルやクラッチレバー等に対する操作、或いはアクチュエータの作動により図2中右側に移動してベアリング保持部材Cを介してプレッシャ部材5と当接し、当該プレッシャ部材5を作動位置から非作動位置まで移動させることにより、駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との圧接力を解放してクラッチをオフ（動力の伝達を遮断）させ得るようになっている。

[0033] ベアリング保持部材Cは、図2に示すように、作動部材10と連結されるとともに、当該作動部材10とプレッシャ部材5との間に介在するベアリングB1を保持するもので、図12に示すように、一端が開口した円筒状部材から成り、開口端部Caと、該開口端部Caとは反対面の頂部Cbとを有して構成されている。なお、本実施形態に係るベアリングB1は、ベアリング保持部材Cの内部における頂部Cb側に取り付けられ、拡径した部位から開口端部Caまで円筒状部位が延設されている。本実施形態に係るベアリングB1は、ボールベアリングが用いられているが、例えばニードルベアリング

等、他のベアリングを用いるようにしてもよい。

[0034] さらに、本実施形態に係るベアリング保持部材Cは、図2、20に示すように、その開口端部Caがクラッチ部材（第1クラッチ部材4a）に形成された凹部4dに嵌入して取り付けられており、凹部4dの内周壁面4daに対してインロー（はめ合い嵌合）して組み付けられている。また、凹部4dは、開口端部Caの外形に倣った略同一寸法（厳密には、開口端部Caより若干大きい寸法）の円形状の窪みから成り、当該凹部4dにベアリング保持部材Cを嵌合させることにより、動力伝達装置に対する位置決め及び芯出しがなされるようになっている。

[0035] しかし、変速操作時、例えば車両が具備するクラッチペダルやクラッチレバー等に対する操作、或いはアクチュエータの作動により作動部材10が図2中右側に移動すると、ベアリング保持部材Cが連動してプレッシャ部材5と当接し、当該プレッシャ部材5を作動位置から非作動位置まで移動させることにより、駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との圧接力を解放してクラッチをオフ（動力の伝達を遮断）させる。

[0036] レリーズスプリングmは、プレッシャ部材5を非作動位置に保持し得るとともに、連動部材9が移動してプレッシャ部材5が非作動位置から作動位置に向かって移動するのに伴って圧縮され、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7が圧接される前の締結状態（駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との離間距離がゼロとなり、且つ、圧接による動力伝達が行われる直前の状態）に達するまで連動部材9及びプレッシャ部材5の移動を許容しつつ付勢力を付与し得るものである。

[0037] さらに、本実施形態に係るレリーズスプリングmは、図21で示すように、中央部maと周縁部mbとの変位により付勢力を生じさせ得る円形状の皿バネから成り、図2、20に示すように、中央部maがベアリング保持部材Cの頂部Cbに取り付けられるとともに、周縁部mbがプレッシャ部材5に取り付けられている。なお、プレッシャ部材5は、円環状に突出した突出部5dを有しており、当該突出部5dに取り付けられたリング状部材g（例え

ばサークリップ等) にリリーススプリングmの周縁部m bに係止して取り付けられている。これにより、本実施形態に係るリリーススプリングmは、ベアリング保持部材C及びプレッシャ部材5の両部材に亘って取り付けられ、プレッシャ部材5に付勢力(図20中符号a2で示す向きの付勢力)を付与するとともに、ベアリング保持部材Cに付勢力(同図中符号a1で示す向きの付勢力)を付与して作動部材10に当該付勢力を伝達させ得るようになっている。

[0038] クラッチスプリング11は、連動部材9とプレッシャ部材5との間に介装されたコイルスプリングから成り、当該連動部材9の移動に伴いプレッシャ部材5を押圧して駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7とを圧接させる方向に当該プレッシャ部材5を移動させ得るとともに、作動部材10の作動時、当該プレッシャ部材5の連動部材9に対する押圧力を吸収し得るものである。

[0039] また、本実施形態に係るクラッチスプリング11は、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7が上述の如き締結状態に達する前から、連動部材9が移動する過程で圧縮され、連動部材9の移動を許容しつつ駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7の圧接力を付与し得るよう構成されている。

[0040] すなわち、クラッチハウジング2の回転に伴ってウェイト部材8が内径側位置から外径側位置に移動し、連動部材9がウェイト部材8に押圧されると、その押圧力がクラッチスプリング11を介してプレッシャ部材5に伝達され、当該プレッシャ部材5を図2中左側に移動して駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7とを圧接させるとともに、その状態にて作動部材10を作動させると、作動部材10の押圧力にてプレッシャ部材5が同図中右側に移動するものの、連動部材9に対する押圧力はクラッチスプリング11にて吸収され、当該連動部材9の位置(ウェイト部材8の位置)は保持されるのである。

[0041] ここで、本実施形態に係る動力伝達装置は、出力シャフト3(出力部材)を介して第1クラッチ部材4aに回転力が入力されると、第2クラッチ部材

4 bを移動させて駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7とを圧接させ得るバックトルク伝達用カム（カム面K 1、T 1）を有している。かかるバックトルク伝達用カムは、図6、7、9、10に示すように、第1クラッチ部材4 a及び第2クラッチ部材4 bの合わせ面（組み合わせ時の合わせ面）にそれぞれ一体形成されたカム面（K 1、T 1）により構成されている。

[0042] カム面K 1は、図6、9に示すように、第1クラッチ部材4 aに形成されたフランジ面4 a cの内径側（第2クラッチ部材4 bとの合わせ面）において、その全周に亘って複数形成された勾配面から成り、当該第1クラッチ部材4 aの周縁部に沿って円環状に複数形成された溝部Kの一方の端面に形成されている。すなわち、第1クラッチ部材4 aには、その周方向に亘って複数の溝部Kが形成されており、各溝部Kの一方の端面が勾配面とされてバックトルク伝達用カムのカム面K 1を構成しているのである。なお、各溝部Kの他方の端面は、第1クラッチ部材4 aの軸方向に延びた壁面K 2とされている。

[0043] カム面T 1は、図7、10に示すように、第2クラッチ部材4 bの底面（第1クラッチ部材4 aとの合わせ面）において、その全周に亘って複数形成された勾配面から成り、当該第2クラッチ部材4 bの底面に沿って円環状に複数形成された突出部Tの一方の端面に形成されている。すなわち、第2クラッチ部材4 bには、その周方向に亘って複数の突出部Tが形成されており、各突出部Tの一方の端面が勾配面とされてバックトルク伝達用カムのカム面T 1を構成しているのである。なお、各突出部Tの他方の端面は、第2クラッチ部材4 bの軸方向に延びた壁面T 2とされている。

[0044] そして、溝部Kに突出部Tを嵌入させて第1クラッチ部材4 aと第2クラッチ部材4 bとを組み合わせると、図17に示すように、カム面K 1とカム面T 1とが対峙してバックトルク伝達用カムを構成するとともに、壁面K 2と壁面T 2とが所定寸法離間して対峙するようになっている。しかして、出力シャフト3を介して第1クラッチ部材4 aに回転力が入力されると、第1クラッチ部材4 aが第2クラッチ部材4 bに対して相対的に回転するので、

図18に示すように、カム面K1とカム面T1とのカムの作用によって、第1クラッチ部材4aに対して第2クラッチ部材4bを図2、18中右側に移動させる。

[0045] 一方、第2クラッチ部材4bには、図7に示すように、スプライン嵌合部4baの延長上に押圧部4bbが形成されており、当該第2クラッチ部材4bが図2中右側に移動すると、積層状態にて取り付けられた駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7のうち同図中最も左側の被動側クラッチ板7を同方向へ押圧することとなる。これにより、プレッシャ部材5が非作動位置にあっても、駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7とを圧接させることができ、出力シャフト3（出力部材）から回転力が入力された際、その回転力をエンジン側に伝達させてエンジンブレーキを生じさせることができる。

[0046] 特に、本実施形態に係るバックトルク伝達用カムは、連動部材9に対して近接する方向（図2中右側）に第2クラッチ部材4bを移動させて当該連動部材9とウェイト部材8との当接を保持し得るよう構成されている。すなわち、バックトルク伝達用カムが作動して、第2クラッチ部材4bを図2中右側に向かって移動させると、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7を圧接させるとともに、プレッシャ部材5を同方向に押圧するので、その押圧力がクラッチスプリング11を介して連動部材9に伝達され、当該連動部材9とウェイト部材8との当接が保持されるのである。

[0047] しかし、バックトルク伝達用カムの作動時、連動部材9とウェイト部材8とが離間してしまうと、その後、クラッチハウジング2の回転に伴ってウェイト部材8が内径側位置と外径側位置との間を移動しても、その移動に連動部材9を追従させることができない場合があるのに対し、本実施形態によれば、バックトルク伝達用カムの作動時においても、連動部材9とウェイト部材8との当接を保持させることができるので、ウェイト部材8の移動に連動部材9を安定して追従させることができる。

[0048] さらに、本実施形態に係るバックトルク伝達用カムを構成するカム面K1、T1は、第2クラッチ部材4bに取り付けられた被動側クラッチ板7の円

環形状に沿って複数形成されている。すなわち、バックトルク伝達用カムが作動する際、押圧部4 b bにて押圧される被動側クラッチ板7の投影形状（円環形状）に沿ってカム面K 1、T 1が形成されているのである。これにより、バックトルク伝達用カムの作用によって、押圧部4 b bが被動側クラッチ板7に対して略均等の押圧力を付与することができ、より効率的に駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7とを圧接させることができる。

[0049] またさらに、本実施形態に係るバックトルク伝達用カム（カム面K 1及びカム面T 1で構成されるカム）は、バックトルクリミッタ用カム（勾配面4 a b及び勾配面5 bで構成されるカム）の作動前に作動し得る構成とされている。すなわち、カム面K 1及びカム面T 1の間のクリアランス（間隙寸法）は、勾配面4 a b及び勾配面5 bの間のクリアランス（間隙寸法）よりも小さく設定されており、バックトルクリミッタ用カムの作動前にバックトルク伝達用カムが作動し得るようになっている。

[0050] さらに、本実施形態に係る動力伝達装置においては、第1クラッチ部材4 a及び第2クラッチ部材4 bにそれぞれ形成され、第2クラッチ部材4 bに伝達された回転力をバックトルク伝達用カム（カム面K 1及びカム面T 1）を介さず第1クラッチ部材4 aに伝達し得るトルク伝達部と、第1クラッチ部材4 a及び第2クラッチ部材4 bにそれぞれ形成され、バックトルク伝達用カム（カム面K 1及びカム面T 1）による第2クラッチ部材4 bの移動量を制限する移動量制限部とを具備している。

[0051] すなわち、第1クラッチ部材4 aには、図6、9に示すように、凸部Fが周方向に亘って等間隔に複数（本実施形態においては3つ）一体形成されており、第2クラッチ部材4 bには、図7、9に示すように、内側に向かって延びた突出部Gが一体形成されている。そして、第1クラッチ部材4 aと第2クラッチ部材4 bとが組み付けられると、図15、16に示すように、一つの凸部Fが2つの突出部Gに挟まれた状態となっており、凸部Fの一側面F 1と一方の突出部Gの当接面（第1当接面G 1）とが対峙するとともに、凸部Fの他側面F 2と他方の突出部Gの当接面（第2当接面G 2）とが対峙

するよう構成されている。

[0052] しかして、第1クラッチ部材4 aに形成された凸部Fの一側面F 1と第2クラッチ部材4 bに形成された一方の突出部Gの第1当接面G 1とは、本実施形態に係るトルク伝達部を構成している。すなわち、プレッシャ部材5が作動位置に移動して駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7が圧接されてクラッチがオン（駆動力を伝達）すると、バックトルク伝達用カムにおける溝部Kの壁面K 2と突出部Tの壁面T 2との離間状態（図17参照）が保持されつつ、図15に示すように、凸部Fの一側面F 1と突出部Gの第1当接面G 1とが当接し、第2クラッチ部材4 bの回転力を受けて第1クラッチ部材4 aに伝達し得るのである。

[0053] また、第1クラッチ部材4 aに形成された凸部Fの他側面F 2と第2クラッチ部材4 bに形成された他方の突出部Gの第2当接面G 2とは、本実施形態に係る移動量制限部を構成している。すなわち、出力シャフト3を介して第1クラッチ部材4 aに回転力が入力されると、第1クラッチ部材4 aと第2クラッチ部材4 bとが相対的に回転するので、バックトルク伝達用カムにおける溝部Kのカム面K 1と突出部Tのカム面T 1とのカムの作用により第2クラッチ部材4 bが移動する（図18参照）。そして、その移動量が設定値に達すると、図16に示すように、凸部Fの他側面F 2と突出部Gの第2当接面G 2とが当接し、第1クラッチ部材4 aに対する第2クラッチ部材4 bの相対回転が規制されるので、バックトルク伝達用カムが作動した際の第2クラッチ部材4 bの移動量を制限することができる。

[0054] 本実施形態においては、第1クラッチ部材4 aに凸部Fを形成し、第2クラッチ部材4 bに突出部Gを形成しているが、これに代えて、第1クラッチ部材4 aに突出部Gを形成し、第2クラッチ部材4 bに凸部Fを形成するようにしてもよい。この場合、第2クラッチ部材4 bに形成された凸部Fの一側面F 1と第1クラッチ部材4 aに形成された一方の突出部Gの第1当接面G 1とは、本実施形態に係るトルク伝達部を構成するとともに、第2クラッチ部材4 bに形成された凸部Fの他側面F 2と第1クラッチ部材4 aに形成

された他方の突出部Gの第2当接面G2とは、本実施形態に係る移動量制限部を構成する。

[0055] 次に、本実施形態におけるバックトルク伝達用カムの作用について説明する。

エンジンが停止又はアイドリング状態のとき、入力ギア1にエンジンの駆動力が伝達されない或いは入力ギア1の回転数が低回転であるため、図2に示すように、ウェイト部材8が内径側位置とされるとともに、プレッシャ部材5が非作動位置とされている。このとき、出力シャフト3（出力部材）を介して第1クラッチ部材4aに回転力が入力されると、バックトルク伝達用カムの作用によって、第2クラッチ部材4bが同図中右側に移動し、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7が圧接されてエンジン側に回転力を伝達させる。

[0056] 車両の停止又はアイドリング状態の後、車両が発進するとき、入力ギア1の回転数が低回転から高回転に移行（中回転域）するため、ウェイト部材8が内径側位置と外径側位置との間とされるとともに、プレッシャ部材5が作動位置とされている。このとき、下り坂でアクセルオフするなどして、出力シャフト3（出力部材）を介して第1クラッチ部材4aに回転力が入力されると、バックトルク伝達用カムの作用によって、第2クラッチ部材4bが同図中右側に移動し、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7が圧接されてエンジン側に回転力を伝達させる。

[0057] 車両が発進した後、加速し、高速域で走行するとき、入力ギア1の回転数が高回転であるため、ウェイト部材8が外径側位置とされるとともに、プレッシャ部材5が作動位置とされている。このとき、シフトダウン等により、出力シャフト3（出力部材）を介して第1クラッチ部材4aに回転力が入力されると、バックトルク伝達用カムの作用によって、第2クラッチ部材4bが同図中右側に移動し、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7が圧接されてエンジン側に回転力を伝達させる。

[0058] ここで、本実施形態に係る動力伝達装置は、クラッチスプリング11のセ

ット荷重がリリーススプリングmの最大荷重より小さく設定されている。これにより、エンジンの回転数が上昇してウェイト部材8が内径側位置から外径側位置に移動する際、連動部材9がウェイト部材8で押し付けられて移動する過程において、リリーススプリングmが圧縮されてクラッチスプリング11のセット荷重を超えると、当該リリーススプリングmとクラッチスプリング11が圧縮開始されるので、不感帯領域が生じてしまうのを回避できる。

[0059] 次に、本実施形態に係る動力伝達装置の作用について、従来のクラッチスプリングのセット荷重がリリーススプリングの最大荷重より大きく設定されたものと比較して説明する。

先ず、従来の動力伝達装置の作用について、図34のグラフ（連動部材9の移動量（mm）を横軸、連動部材9に対して生じる押し付け荷重（N）を縦軸としたグラフ）を用いて説明する。なお、図34のグラフ中、P1はリリーススプリングmの撓み量（圧縮量）が最大となった時点（リリーススプリングmの最大荷重に達した時点）の連動部材9の押し付け荷重、P2はクラッチスプリング11が撓み始める時点（クラッチスプリング11のセット荷重に達した時点）の連動部材9の押し付け荷重となっている。

[0060] エンジンの回転数が上昇してウェイト部材8が内径側位置から外径側位置に移動することによって連動部材9が移動する過程において、当該連動部材9の移動量が $\alpha 1$ に達するまでリリーススプリングmが撓みつつクラッチスプリング11は撓まない状態（すなわち、連動部材9及びプレッシャ部材5が一体として移動）とされるとともに、連動部材9の移動量が $\alpha 1$ に達すると、押し付け荷重（N）がP1からP2に上昇するものの、連動部材9が移動しなくなり、不感帯領域となる。

[0061] そのような状態から押し付け荷重（N）がP2（クラッチスプリング11のセット荷重）に達すると、クラッチスプリング11が撓み始め、連動部材9の移動に伴って押し付け荷重（N）が増加することとなる。よって、押し付け荷重（N）がP1からP2に達するまで、連動部材12及びプレッシャ

部材 5 が停止し、P 2 に達した後にクラッチスプリング 1 1 の圧縮が開始され、クラッチ板（駆動側クラッチ板 6 及び被動側クラッチ板 7）が圧接して動力が伝達されるので、動力伝達時の唐突感があった。

[0062] これに対し、本実施形態においては、クラッチスプリング 1 1 は、そのセット荷重 P 2 がリリーススプリング m の最大荷重 P 1 より小さく設定されているので、図 2 2 に示すように、連動部材 9 が移動する過程において、リリーススプリング m が圧縮されて撓み、当該連動部材 9 の移動量が $\alpha 2$ に達すると、クラッチスプリング 1 1 のセット荷重 P 2 に達してクラッチスプリング 1 1 が圧縮し（撓み）始める。その後、連動部材 9 の移動量が $\alpha 1$ に達すると、リリーススプリング m が最大荷重 P 1 に達し、それ以上の圧縮（撓み）がなくなる一方、クラッチスプリング 1 1 が圧縮されて撓むこととなり、連動部材 9 が連続的に移動することとなる。

[0063] すなわち、本グラフによれば、エンジンの回転数が上昇してウェイト部材 8 が内径側位置から外径側位置に移動することによって連動部材 9 が移動する過程において、連動部材 9 の移動量が $\alpha 2$ となるまでの間、リリーススプリング m が継続して圧縮する（撓む）とともに、連動部材 9 の移動量が $\alpha 2$ となって押し付け荷重（N）がクラッチスプリング 1 1 のセット荷重 P 2 に達すると、リリーススプリング m と共にクラッチスプリング 1 1 が撓み始める。その後、連動部材 9 の移動量が $\alpha 1$ に達すると、リリーススプリング m が最大荷重 P 1 に達して撓みがなくなる一方、クラッチスプリング 1 1 の撓み（圧縮）は継続して行われることとなり、連動部材 9 が連続して移動することが分かる。

[0064] したがって、連動部材 9 の移動量が $\alpha 1$ となる前（押し付け荷重が P 1 となる前）においては、連動部材 9 の移動量が $\alpha 2$ となるまでの間はリリーススプリング m が単独で撓み、及び連動部材 9 の移動量が $\alpha 1$ となるまでの間はリリーススプリング m 及びクラッチスプリング 1 1 の両方が撓むので、連動部材 9 が連続して移動するとともに、連動部材 9 の移動量が $\alpha 1$ となって押し付け荷重がリリーススプリングの最大荷重 P 1 に達すると、リリースス

プリングmの撓みがなくなる一方、クラッチスプリング11が継続して撓むので、連動部材9の連続的な移動を許容することができる。よって、従来の不感帯領域を低減し、ウェイト部材8及び連動部材9を円滑且つ継続的に移動させることができるので、クラッチ締結時のショックを抑制して動力伝達時の唐突感を抑制することができる。

[0065] また、本実施形態においては、第1クラッチ部材4aと第2クラッチ部材4bとの間にスプリング等を具備していないが、例えば第1クラッチ部材4aと第2クラッチ部材4bとの間に緩衝部材12が配設されたものとしてもよい。この場合の緩衝部材12は、第1クラッチ部材4aと第2クラッチ部材4bとの間に介在され、連動部材9が移動してプレッシャ部材5が非作動位置から作動位置に向かう過程で圧縮する（スプリングが撓む）ことにより連動部材9及びプレッシャ部材5の移動を許容しつつ付勢力を付与し得るものとされる。

[0066] より具体的には、かかる緩衝部材12は、クラッチスプリング11が圧縮開始する前に圧縮される荷重に設定されたスプリングから成り、図2、3、19に示すように、第1クラッチ部材4a及び第2クラッチ部材4bが対峙する面（具体的には、第1クラッチ部材4aにおける第2クラッチ部材4bと対峙する面）に形成された収容凹部4cに収容されて組み付けられている。

[0067] この収容凹部4cは、円環状に形成された溝から成るとともに、緩衝部材12は、当該溝形状に倣って円環状に形成された皿バネから成る。また、収容凹部4cは、図19に示すように、内径側の壁面4caと、外径側の壁面4cbとを有する溝から成り、円環状のスプリングから成る緩衝部材12が当該溝形状に倣って嵌まり込むようになっている。

[0068] しかし、本実施形態に係るバックトルク伝達用カムは、既述のように、第1クラッチ部材4a及び第2クラッチ部材4bが対峙する面において円環状に複数形成されるとともに、収容凹部4cは、図6に示すように、バックトルク伝達用カムと隣接した位置（本実施形態においては、バックトルク伝

達用カムの形成位置より内径側）に同心円状に形成されている。

[0069] このような緩衝部材 1 2 は、クラッチスプリング 1 1 が圧縮開始する前に圧縮される荷重（P 3）に設定されるので、図 2 3 に示すように、連動部材 9 の移動量が $\alpha 1$ となる前（押し付け荷重が P 1 となる前）においては、連動部材 9 の移動量が $\alpha 2$ となるまでの間はリリーススプリング m が単独で撓み、連動部材 9 の移動量が $\alpha 3$ となるまでの間はリリーススプリング m 及びクラッチスプリング 1 1 の 2 つが撓み、その後、連動部材 9 の移動量が $\alpha 1$ となるまでの間はリリーススプリング m、クラッチスプリング 1 1 及び緩衝部材 1 2 の 3 つが撓むので、連動部材 9 が連続して移動するとともに、連動部材 9 の移動量が $\alpha 1$ となって押し付け荷重がリリーススプリングの最大荷重 P 1（緩衝部材 1 2 の最大荷重）に達すると、リリーススプリング m 及び緩衝部材 1 2 の撓みがなくなる一方、クラッチスプリング 1 1 が継続して撓むので、連動部材 9 の連続的な移動を許容することができる。よって、この場合であっても、従来の不感帯領域を低減し、ウェイト部材 8 及び連動部材 9 を円滑且つ継続的に移動させることができるので、クラッチ締結時のショックを抑制して動力伝達時の唐突感を抑制することができる。

[0070] なお、上記の如く緩衝部材 1 2 を配設する場合、収容凹部 4 c がバックトルク伝達用カムの形成位置より内径側に同心円状に形成されているがバックトルク伝達用カムの形成位置より外径側に同心円状に形成されていてもよく、この場合、図 2 4 に示すように、緩衝部材 1 2 は、駆動側クラッチ板 6 及び被動側クラッチ板 7 が積層された部位（ディスクパック）に対し、当該駆動側クラッチ板 6 及び被動側クラッチ板 7 を圧接する方向に付勢力を付与するよう構成してもよい。

[0071] 本実施形態によれば、クラッチスプリング 1 1 のセット荷重がリリーススプリング m の最大荷重より小さく設定されたので、リリーススプリング m の圧縮及びクラッチスプリング 1 1 の圧縮が連続的に行われて連動部材 9 が連続的に移動することとなり、不感帯領域が生じてしまうのを回避することができ、動力伝達時の唐突感を抑制して操作性を向上させることができる。

[0072] また、連動部材 9 が移動してプレッシャ部材 5 が非作動位置から作動位置に向かう過程で圧縮することにより連動部材 9 及びプレッシャ部材 5 の移動を許容しつつ付勢力を付与し得る緩衝部材 1 2 を具備した場合、リリーススプリング m の圧縮過程において緩衝部材 1 2 又はクラッチスプリング 1 1 が圧縮されて不感帯領域を回避することができ、動力伝達時の唐突感をより一層抑制して操作性を向上させることができる。さらに、緩衝部材 1 2 を配設する場合、その緩衝部材 1 2 は、クラッチスプリング 1 1 が圧縮開始する前に圧縮される荷重に設定されたスプリングから成るので、動力伝達時の唐突感をより確実に抑制することができる。

[0073] さらに、緩衝部材 1 2 を配設する場合、その緩衝部材 1 2 が第 1 クラッチ部材 4 a 及び第 2 クラッチ部材 4 b が対峙する面に形成された収容凹部 4 c に収容されたので、第 1 クラッチ部材 4 a に対して第 2 クラッチ部材 4 b が移動する際、緩衝部材 1 2 が巻き込まれて位置ずれが生じてしまうのを回避することができる。なお、収容凹部 4 c は、第 1 クラッチ部材 4 a における第 2 クラッチ部材 4 b と対峙する面に形成されているが、第 2 クラッチ部材 4 b における第 1 クラッチ部材 4 a と対峙する面に形成するようにしてもよい。

[0074] またさらに、上記した収容凹部 4 c は、円環状に形成された溝から成るとともに、緩衝部材 1 2 は、当該溝形状に倣って円環状に形成されたスプリングから成るので、緩衝部材 1 2 で生じた付勢力を第 2 クラッチ部材 4 b 等に対して略均一に付与させることができ、付勢力を安定して付与させることができる。また、上記したバックトルク伝達用カムは、第 1 クラッチ部材 4 a 及び第 2 クラッチ部材 4 b が対峙する面において円環状に複数形成されるとともに、収容凹部 4 c は、当該バックトルク伝達用カムと隣接した位置に同心円状に形成されたので、バックトルク伝達用カムによる第 2 クラッチ部材 4 b の移動と、緩衝部材 1 2 による付勢力の付与とを確実に安定して行わせることができる。

[0075] 加えて、本実施形態に係るベアリング保持部材 C は、一端が開口した円筒

状部材から成り、その開口端部C aがクラッチ部材（第1クラッチ部材4 a）に形成された凹部4 dに嵌入して取り付けられた（インロー状態にて取り付けられた）ので、ベアリング保持部材Cの組み付けを容易に行わせることができるとともに、変速操作時に安定してベアリング保持部材Cを動作させることができる。

[0076] また、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7が圧接される前の締結状態に達するまで連動部材9及びプレッシャ部材5の移動を許容しつつプレッシャ部材5に付勢力を付与し得るリリーススプリングmを具備して構成され、当該リリーススプリングmは、ベアリング保持部材C及びプレッシャ部材5の両部材に亘って取り付けられ、プレッシャ部材5に付勢力を付与するとともに、ベアリング保持部材Cに付勢力を付与して作動部材10に当該付勢力を伝達させ得るので、リリーススプリングmによって、変速操作手段の遊びを防止するスプリングを兼用させることができ、部品点数を削減できる。

[0077] さらに、本実施形態に係るリリーススプリングmは、中央部m aと周縁部m bとの変位により付勢力を生じさせ得る円形状の皿バネから成り、中央部m aがベアリング保持部材Cに取り付けられるとともに、周縁部m bがプレッシャ部材5に取り付けられたので、ベアリング保持部材Cとプレッシャ部材5との両方に安定してリリーススプリングmの付勢力を付与させることができる。

[0078] またさらに、本実施形態に係るクラッチ部材は、出力シャフト3（出力部材）と連結される第1クラッチ部材4 aと、被動側クラッチ板7が取り付けられる第2クラッチ部材4 bと、出力シャフト3（出力部材）を介して第1クラッチ部材4 aに回転力が入力されると、第2クラッチ部材4 bを移動させて駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7とを圧接させ得るバクトルク伝達用カムとを有するとともに、凹部4 dは、第1クラッチ部材4 aに形成されたので、ベアリング保持部材Cがバクトルク伝達用カムによる第2クラッチ部材4 bの移動を妨げてしまうのを回避でき、ベアリング保持部材

Cの動作と、バックトルク伝達用カムによる第2クラッチ部材4 bの移動とをそれぞれ円滑に行わせることができる。

[0079] なお、上記実施形態によれば、バックトルク伝達用カムは、連動部材9に対して近接する方向に第2クラッチ部材4 bを移動させて当該連動部材9とウェイト部材8との当接を保持し得るので、駆動側クラッチ板6及び被動側クラッチ板7を圧接させることにより車輪側の回転力をエンジン側に伝達してエンジンプレーキを生じさせることができるとともに、エンジンプレーキを生じさせた際のウェイト部材8による作動を安定して行わせることができる。

[0080] また、本実施形態に係るバックトルク伝達用カムは、第1クラッチ部材4 a及び第2クラッチ部材4 bのそれぞれに一体形成されたカム面（K 1、T 1）にて構成され、当該カム面（K 1、T 1）は、第1クラッチ部材4 a及び第2クラッチ部材4 bの合わせ面にそれぞれ形成されたので、バックトルク伝達用カムによる第2クラッチ部材2 bの移動を確実に円滑に行わせることができる。

[0081] さらに、第1クラッチ部材4 aに形成された勾配面4 a aとプレッシャ部材5に形成された勾配面5 aとを対峙させて構成され、入力ギア1（入力部材）に入力された回転力が出力シャフト3（出力部材）に伝達され得る状態となったときに駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との圧接力を増加させるための圧接アシスト用カムを具備したので、遠心力によるウェイト部材8の移動に伴う圧接力に加えて圧接アシスト用カムによる圧接力を付与させることができ、より円滑かつ確実に駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7とを圧接させることができる。

[0082] またさらに、第1クラッチ部材4 aに形成された勾配面4 a bとプレッシャ部材5に形成された勾配面5 bとを対峙させて構成され、出力シャフト3（出力部材）の回転が入力ギア1（入力部材）の回転数を上回って当該クラッチ部材（第1クラッチ部材4 a）とプレッシャ部材5とが相対的に回転したとき、駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との圧接力を解放させ得

るバックトルクリミッタ用カムを具備したので、ウェイト部材 8 が外径側位置にあるとき、入力ギア 1 を介してエンジン側に過大な動力が伝達されてしまうのを回避することができるとともに、バックトルクリミッタ用カムの作動前にバックトルク伝達用カムを作動させる構成とされたので、バックトルク伝達用カムによる作動を確実に行わせることができる。

[0083] 加えて、本実施形態によれば、出力シャフト 3（出力部材）を介して第 1 クラッチ部材 4 a に回転力が入力されると、第 2 クラッチ部材 4 b を移動させて駆動側クラッチ板 6 と被動側クラッチ板 7 とを圧接させ得るバックトルク伝達用カムと、第 1 クラッチ部材 4 a 及び第 2 クラッチ部材 4 b にそれぞれ形成され、第 2 クラッチ部材 4 b に伝達された回転力をバックトルク伝達用カム（カム面 K 1 及びカム面 T 1）を介さず第 1 クラッチ部材 4 a に伝達し得るトルク伝達部とを具備したので、駆動側クラッチ板 6 及び被動側クラッチ板 7 を圧接させることにより車輪側の回転力をエンジン側に伝達してエンジンブレーキを生じさせることができるとともに、ウェイト部材 8 が外径側位置に移動してプレッシャ部材 5 が作動位置に移動するときの動力伝達を安定して行わせることができる。

[0084] また、第 1 クラッチ部材 4 a 及び第 2 クラッチ部材 4 b にそれぞれ形成され、バックトルク伝達用カムによる第 2 クラッチ部材 4 b の移動量を制限する移動量制限部を具備したので、バックトルク伝達用カムによる第 2 クラッチ部材 4 b の移動を設定された範囲内にて行わせることができる。

[0085] さらに、第 1 クラッチ部材 4 a 及び第 2 クラッチ部材 4 b の何れか一方に凸部 F が形成されるとともに、トルク伝達部は、当該凸部 F の一側面 F 1 と該一側面 F 1 と当接して回転力を受け得る第 1 当接面 G 1 とから成るとともに、移動量制限部は、当該凸部 F の他側面 F 2 と該他側面 F 2 と当接して移動量を制限し得る第 2 当接面 G 2 とから成るので、トルク伝達部及び移動量制限部の機能を凸部 F が兼用して行わせることができる。

[0086] 以上、本実施形態について説明したが、本発明はこれらに限定されるものではなく、例えば図 25、26 に示すように、クラッチハウジング 2 の筐体

部 2 a にウェイト部材 8 を移動可能に配設したものに適用してもよい。かかる動力伝達装置は、上記実施形態と同様、第 1 クラッチ部材 4 a、第 2 クラッチ部材 4 b 及びバックトルク伝達用カムを有するとともに、第 1 クラッチ部材 4 a と第 2 クラッチ部材 4 b との間に緩衝部材 1 2 が介在して構成されている。

[0087] また、図 2 5 においては、第 1 クラッチ部材 4 a における第 2 クラッチ部材 4 b と対峙する面に緩衝部材 1 2 が取り付けられた実施形態を示すとともに、図 2 6 においては、第 1 クラッチ部材 4 a における駆動側クラッチ板 6 及び被動側クラッチ板 7 が積層された部位（ディスクパック）に対し付勢力を付与する緩衝部材 1 2 が取り付けられた実施形態を示している。なお、ベアリング保持部材 C' は、作動部材 1 0' により移動可能とされるとともに、リリーススプリング m' は、ベアリング保持部材 C' 及びプレッシャ部材 5 の両部材に亘って取り付けられたコイルスプリングから成るものとされている。

[0088] さらに、皿バネから成る緩衝部材 1 2 に代えて、他の弾性部材としてもよく、例えば図 2 7 に示すように、ウェーブスプリングから成る緩衝部材 1 2' が収容凹部 4 c に配設されたものであってもよい。かかるウェーブスプリングは、図 2 8、2 9 に示すように、円環形状の一部に切欠き部 1 2' a を有した C 字状部材から成り、厚み方向 t に対して波形（ウェーブ形状）に形成されて弾力を生じ得るもので、第 1 クラッチ部材 4 a 及び第 2 クラッチ部材 4 b との間に介在され、連動部材 9 が移動してプレッシャ部材 5 が非作動位置から作動位置に向かう過程で圧縮することにより連動部材 9 及びプレッシャ部材 5 の移動を許容しつつ付勢力を付与し得るよう構成されている。

[0089] なお、同図で示される動力伝達装置において、ベアリング保持部材 C は、その側壁に連通孔 C c が複数（本実施形態においては 3 つ）形成されており、オイル流路 r を介してベアリング保持部材 C 内に供給されたオイルを外部に流出させ得るようになっている。また、作動部材 1 0'' は、ベアリング保持部材 C のローラベアリング B 1 に係止され、運転者の操作やアクチュエー

タの作動によって同図中左右方向に移動することにより、プレッシャ部材5を作動位置と非作動位置との間で移動可能とされている。

[0090] 一方、本実施形態に係る作動部材10”は、図27に示すように、引っ張り型とされ、手動又はアクチュエータで作動する際、同図中右側に移動してベ어링B1を同方向に引っ張ることにより、駆動側クラッチ板6と被動側クラッチ板7との圧接力を解放させ得るものとされている。なお、図27に示す動力伝達装置の緩衝部材12に代えて、図30に示すように、皿バネから成る緩衝部材12’を具備したものとしてもよい。

[0091] またさらに、図31に示すように、第1クラッチ部材4a及び第2クラッチ部材4bの外周縁部にバックトルク伝達用カム（カム面K1及びカム面T1）が配設されたものであってもよい。かかる動力伝達装置によれば、第1クラッチ部材4a及び第2クラッチ部材4bの外周縁部にバックトルク伝達用カムが配設されるので、カムの作用を大きくすることができ、第2クラッチ部材4bの移動力（推力）を大きく設定できる。

[0092] なお、図31においては、緩衝部材12、12’が配設されていない動力伝達装置が示されているが、バックトルク伝達用カム（カム面K1及びカム面T1）の内径側に皿バネから成る緩衝部材12が配設されたもの（図32参照）、又はバックトルク伝達用カム（カム面K1及びカム面T1）の内径側にウェーブスプリングから成る緩衝部材12’が配設されたもの（図33参照）であってもよい。

[0093] また、本実施形態においては、ベ어링保持部材Cは、一端が開口した円筒状部材から成り、その開口端部Caがクラッチ部材（第1クラッチ部材4a）に形成された凹部4dに嵌入して取り付けられているが、他の形状のベ어링保持部材であってもよく、クラッチ部材に形成された凹部に嵌合する形態（所謂インロー）とは相違する取付構造であってもよい。なお、本発明の動力伝達装置は、自動二輪車その他、自動車、3輪又は4輪バギー、或いは汎用機等種々の多板クラッチ型の動力伝達装置に適用することができる。

産業上の利用可能性

- [0094] クラッチスプリングのセット荷重がリリーススプリングの最大荷重より小さく設定された動力伝達装置であれば、外観形状が異なるもの或いは他の機能が付加されたもの等にも適用することができる。

符号の説明

- [0095] 1 入力ギア（入力部材）
2 クラッチハウジング
2 a 筐体部
2 b カバー部
3 出力シャフト（出力部材）
4 a 第1クラッチ部材
4 a a 勾配面（圧接アシスト用カム）
4 a b 勾配面（バックトルクリミッタ用カム）
4 a c フランジ面
4 a d 挿通孔
4 b 第2クラッチ部材
4 b a スプライン嵌合部
4 b b 押圧部
4 c 収容凹部
4 d 凹部
4 d a 内周壁面
5 プレッシャ部材
5 a 勾配面（圧接アシスト用カム）
5 b 勾配面（バックトルクリミッタ用カム）
5 c フランジ面
6 駆動側クラッチ板
7 被動側クラッチ板
8 ウェイト部材

9 連動部材

10 作動部材

11 クラッチスプリング

12 緩衝部材（皿バネ）

12' 緩衝部材（ウェーブスプリング）

12' a 切欠き部

C ベアリング保持部材

C a 開口端部

C b 頂部

C c 連通孔

K 溝部

K 1 カム面

K 2 壁面

T 突出部

T 1 カム面

T 2 壁面

F 凸部

G 突出部

G 1 第1当接面

G 2 第2当接面

m レリーズスプリング

r オイル流路

請求の範囲

[請求項1]

車両のエンジンの駆動力で回転する入力部材と共に回転し、複数の駆動側クラッチ板が取り付けられたクラッチハウジングと、

前記クラッチハウジングの駆動側クラッチ板と交互に形成された複数の被動側クラッチ板が取り付けられるとともに、車両の車輪を回転させ得る出力部材と連結されたクラッチ部材と、

前記駆動側クラッチ板と被動側クラッチ板とを圧接させて前記エンジンの駆動力を前記車輪に伝達可能な状態とする作動位置と、当該駆動側クラッチ板と被動側クラッチ板との圧接力を解放させて前記エンジンの駆動力が前記車輪に伝達されるのを遮断し得る非作動位置との間で移動可能なプレッシャ部材と、

前記クラッチハウジングの径方向に延設された溝部内に配設され、当該クラッチハウジングの回転に伴う遠心力で当該溝部の内径側位置から外径側位置に移動可能とされたウェイト部材と、

前記ウェイト部材が内径側位置から外径側位置に移動するのに伴って、前記プレッシャ部材を前記非作動位置から前記作動位置に移動させ得る連動部材と、

前記プレッシャ部材を前記非作動位置に保持し得るとともに、前記連動部材が移動して前記プレッシャ部材が前記非作動位置から作動位置に向かって移動するのに伴って圧縮され、前記駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板が圧接される前の締結状態に達するまで前記連動部材及びプレッシャ部材の移動を許容しつつ付勢力を付与し得るレリーズスプリングと、

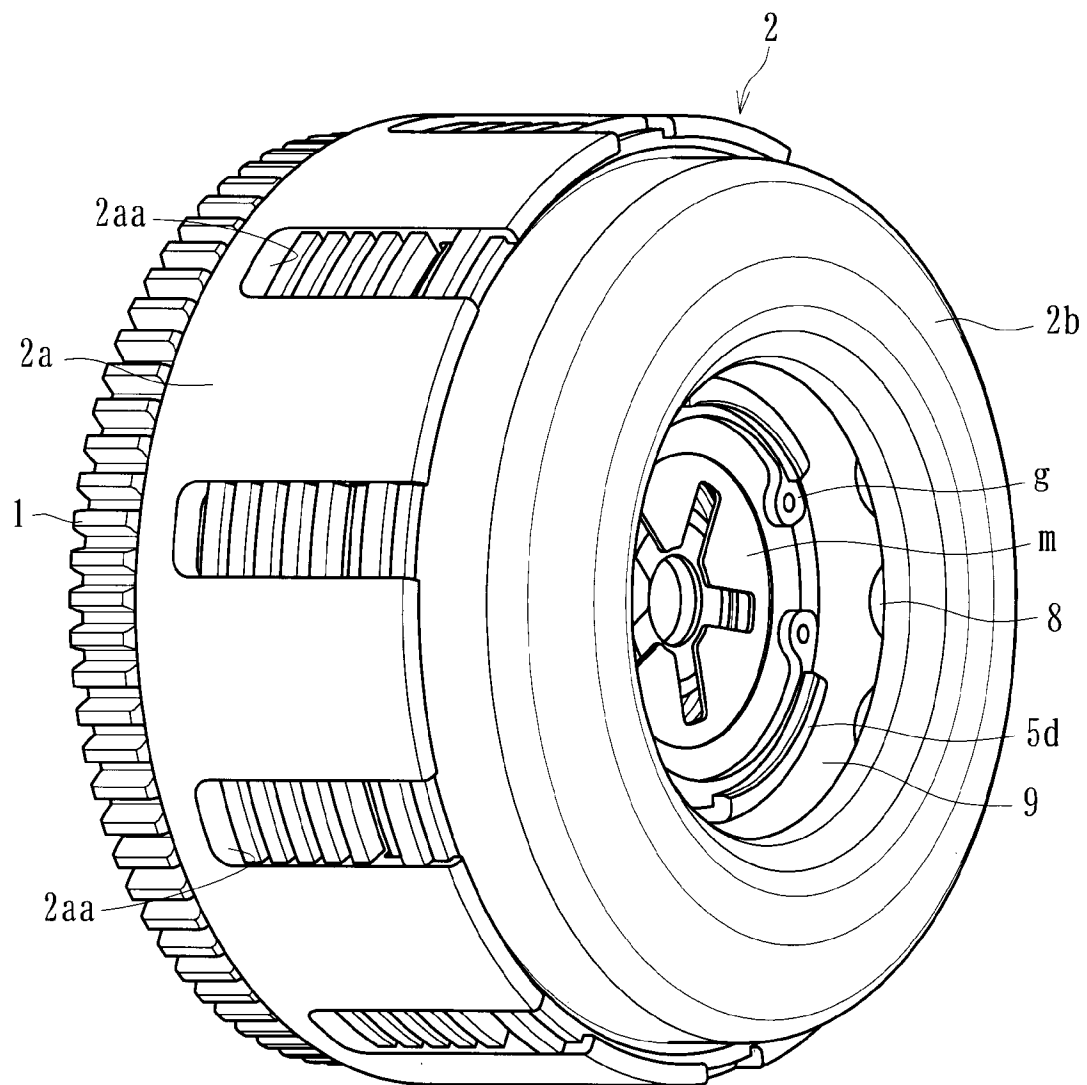
前記駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板が前記締結状態に達した後、前記連動部材が移動する過程で圧縮され、前記連動部材の移動を許容しつつ前記駆動側クラッチ板及び被動側クラッチ板の圧接力を付与し得るクラッチスプリングと、
を有した動力伝達装置において、

前記クラッチスプリングは、そのセット荷重が前記リリーススプリングの最大荷重より小さく設定されたことを特徴とする動力伝達装置。

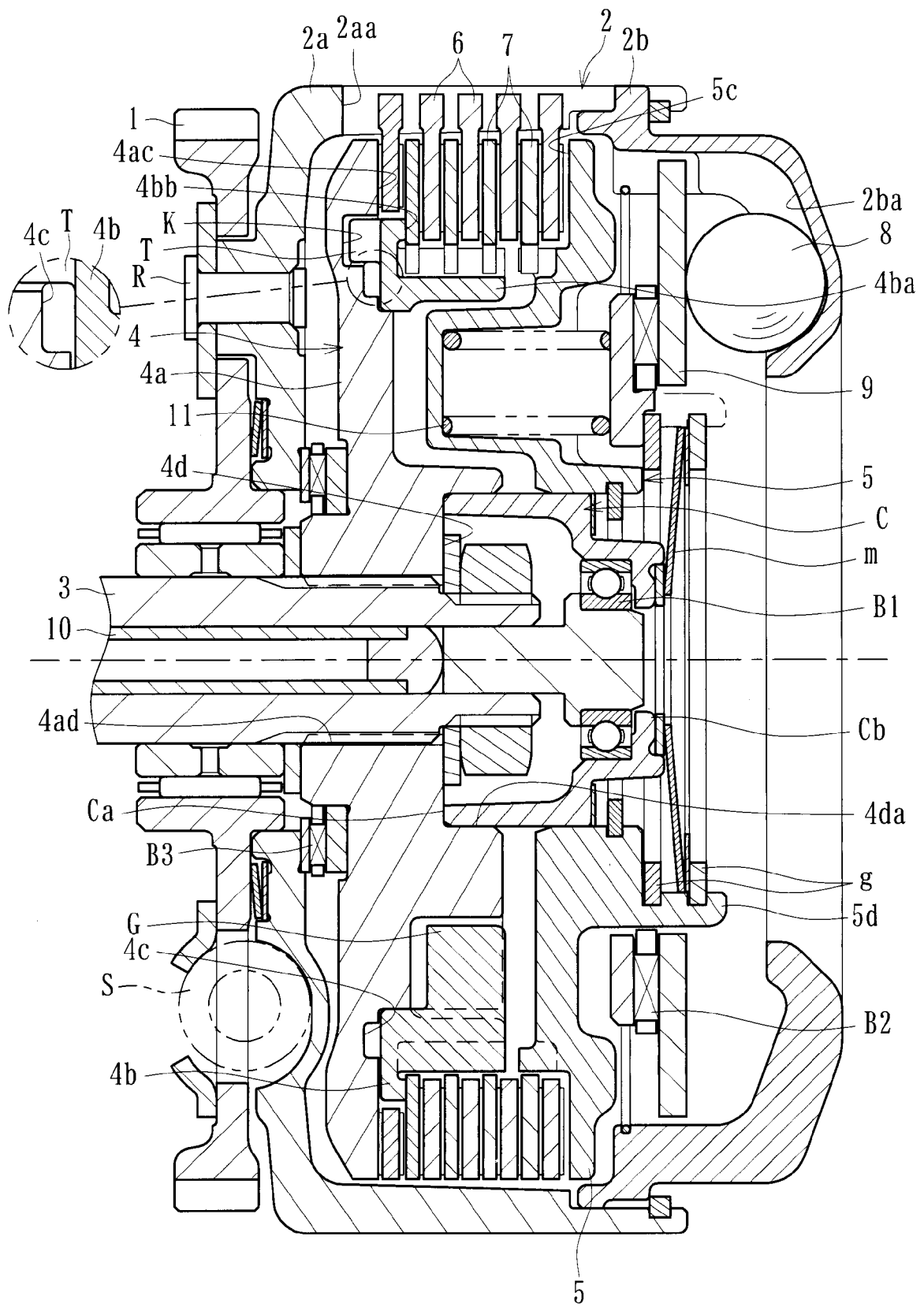
[請求項2] 前記連動部材が移動して前記プレッシャ部材が前記非作動位置から作動位置に向かう過程で圧縮することにより前記連動部材及びプレッシャ部材の移動を許容しつつ付勢力を付与し得る緩衝部材を具備したことを特徴とする請求項1記載の動力伝達装置。

[請求項3] 前記緩衝部材は、前記クラッチスプリングが圧縮開始する前に圧縮される荷重に設定されたスプリングから成ることを特徴とする請求項2記載の動力伝達装置。

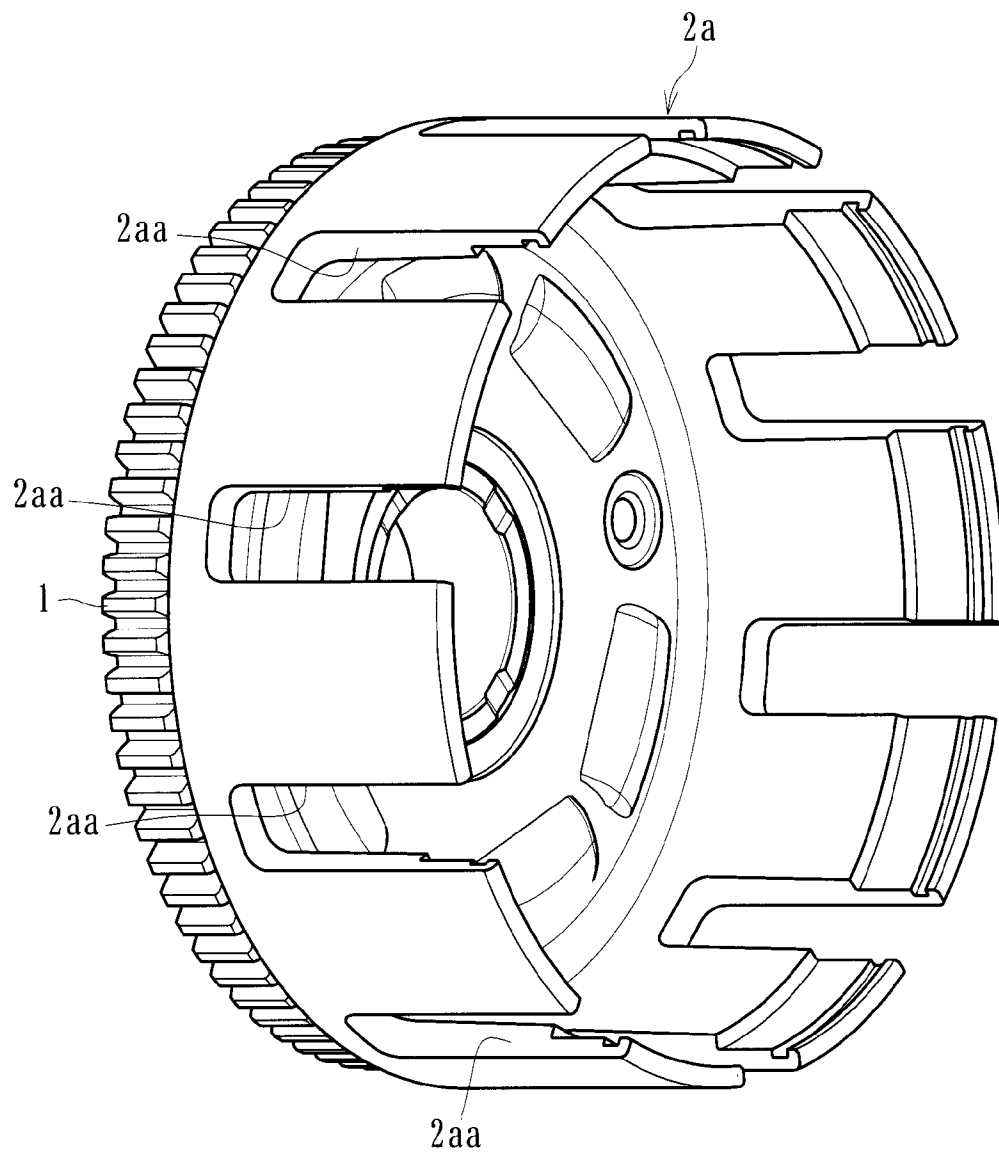
[図1]



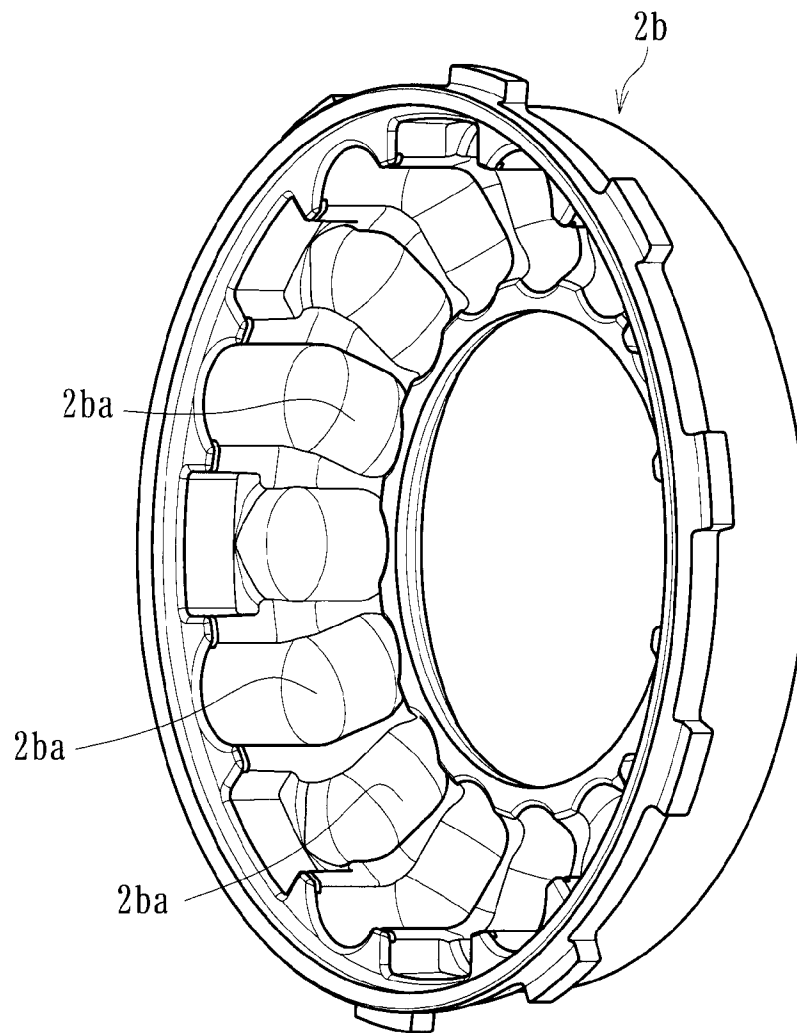
[図2]



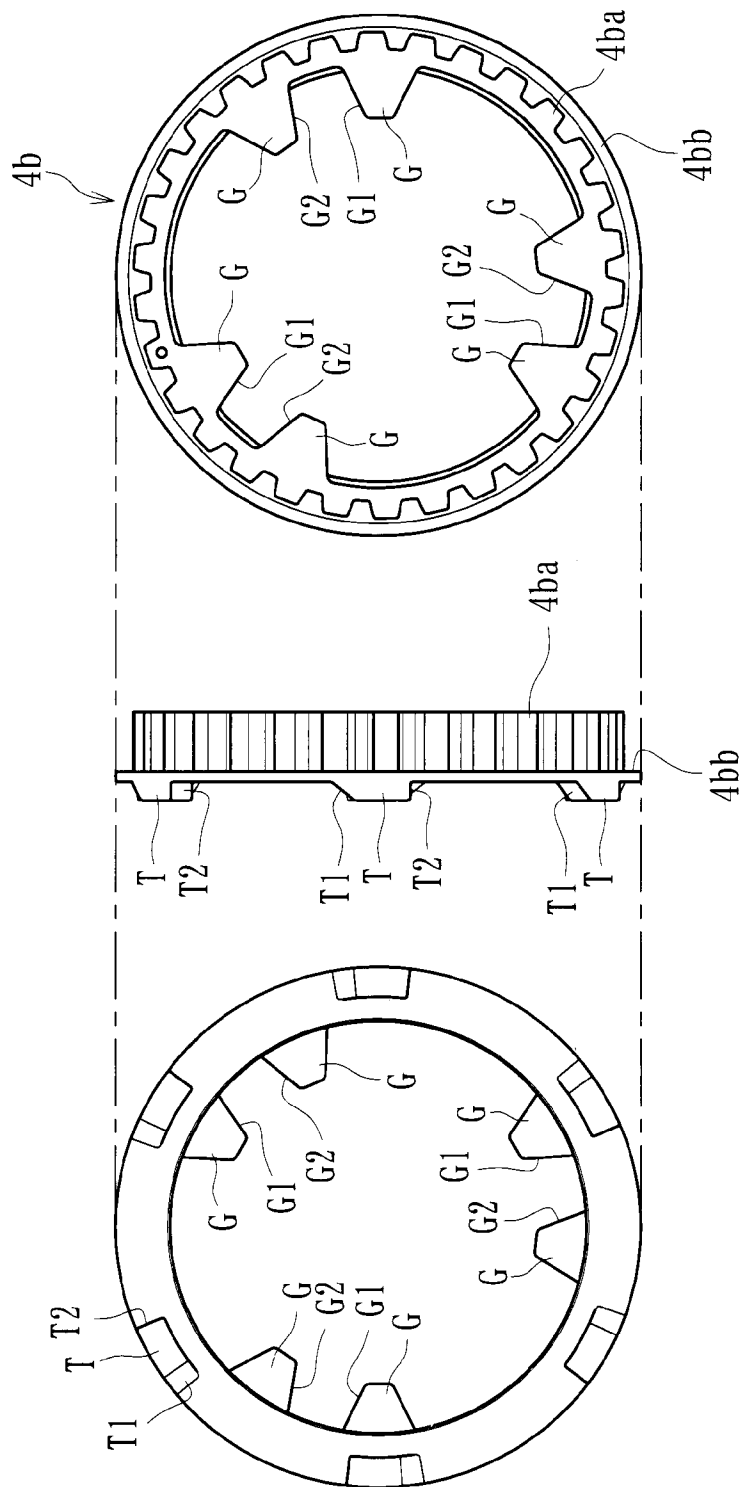
[図4]



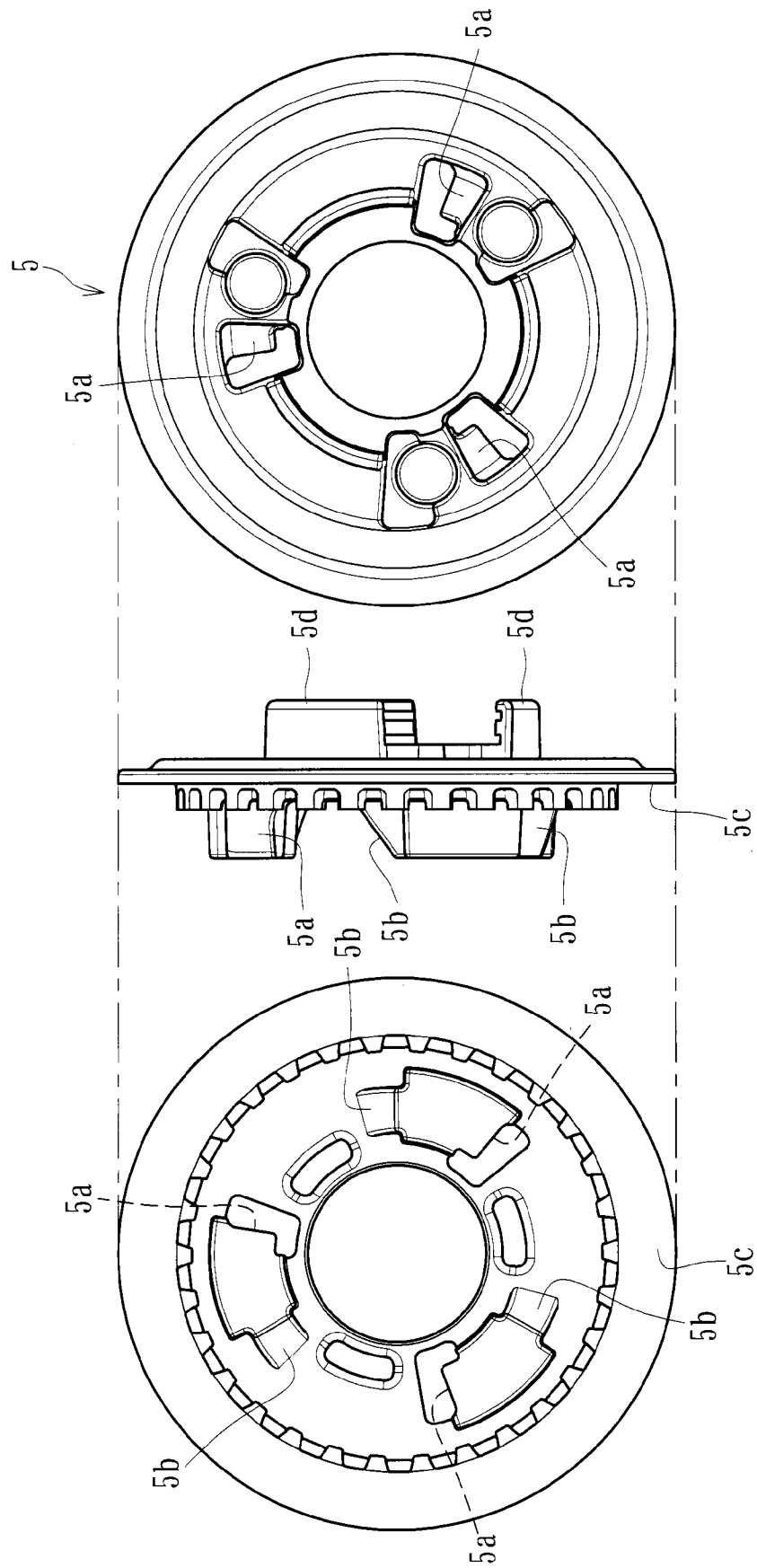
[図5]



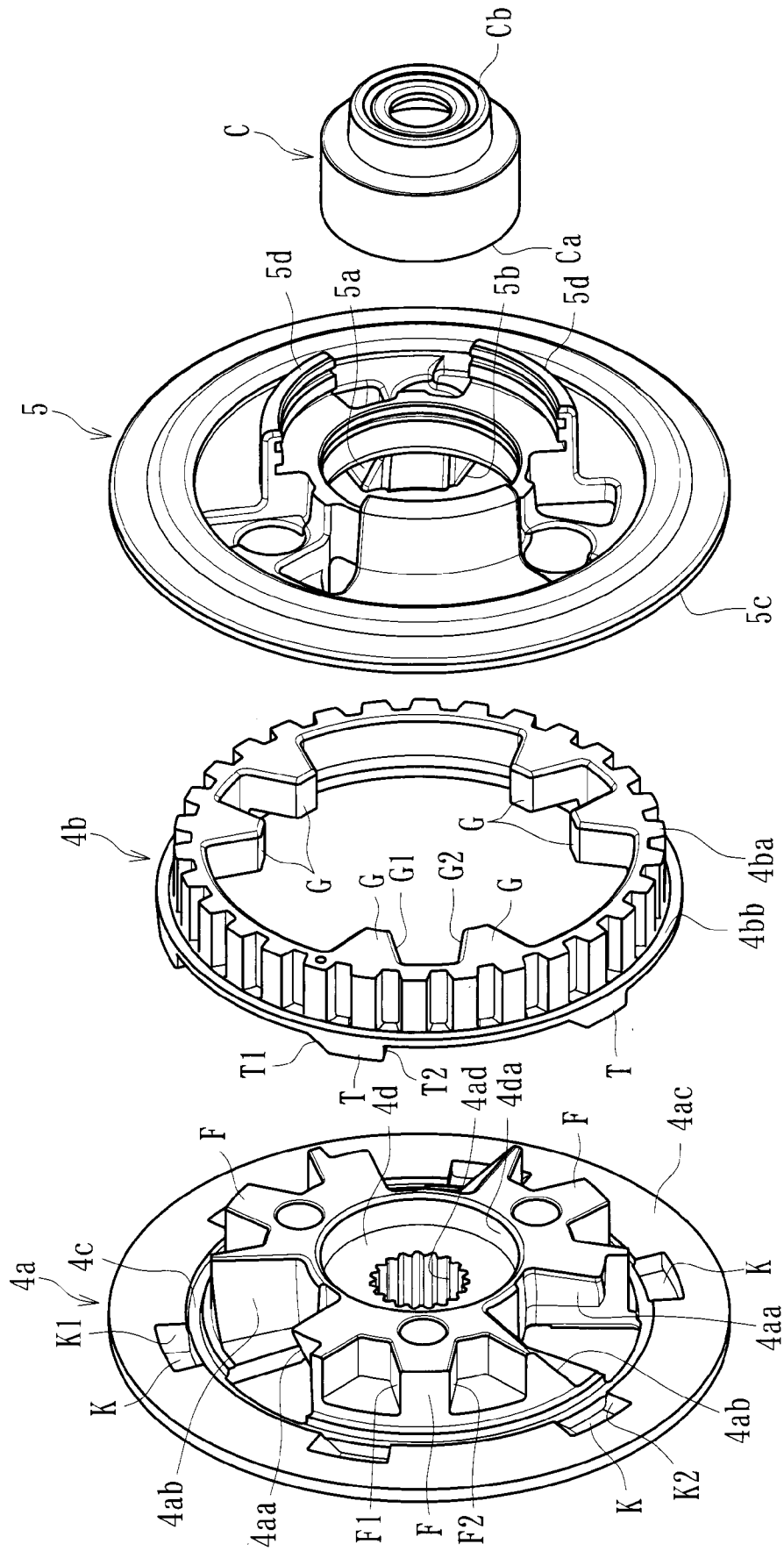
[図7]



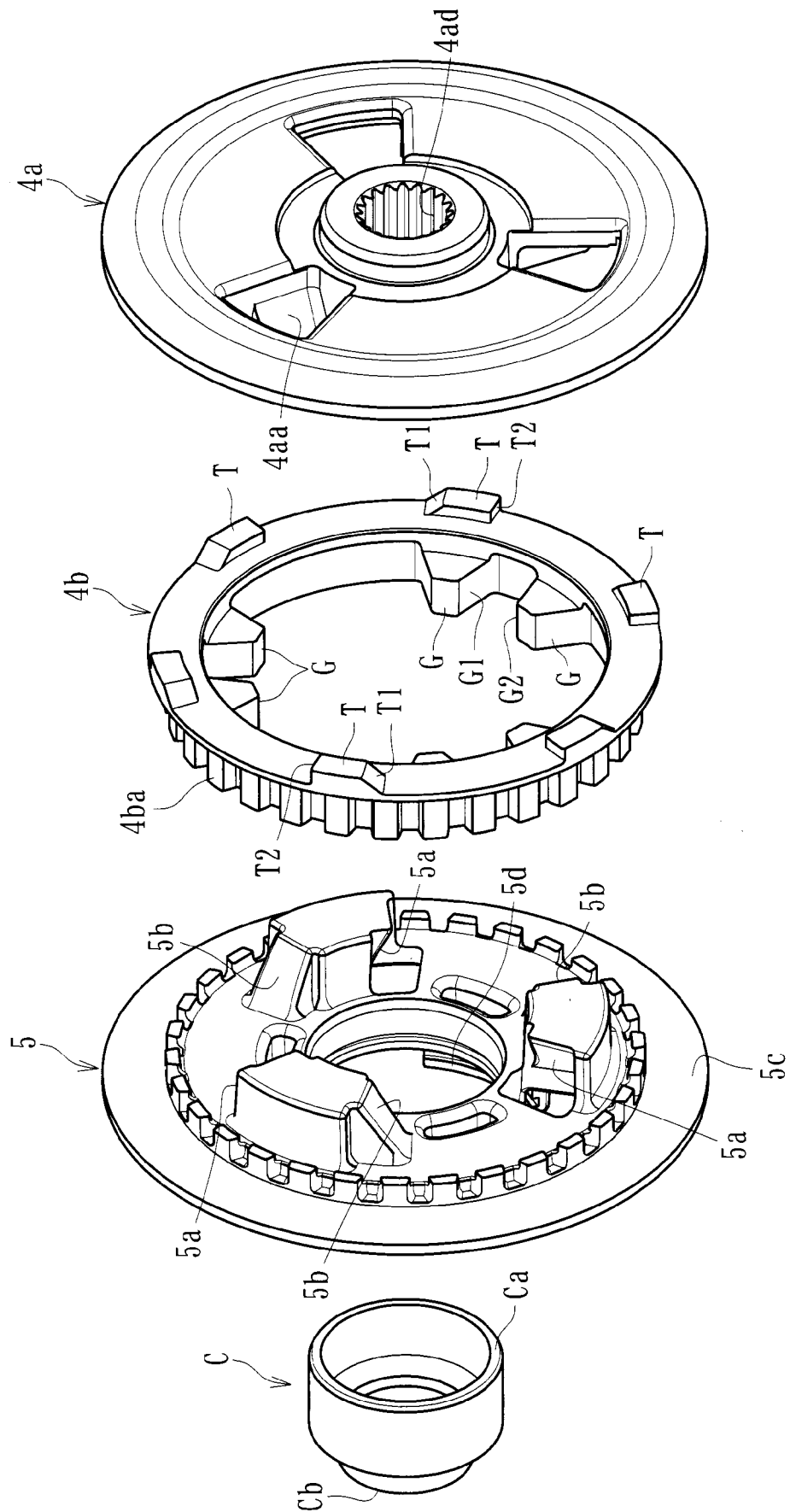
[図8]



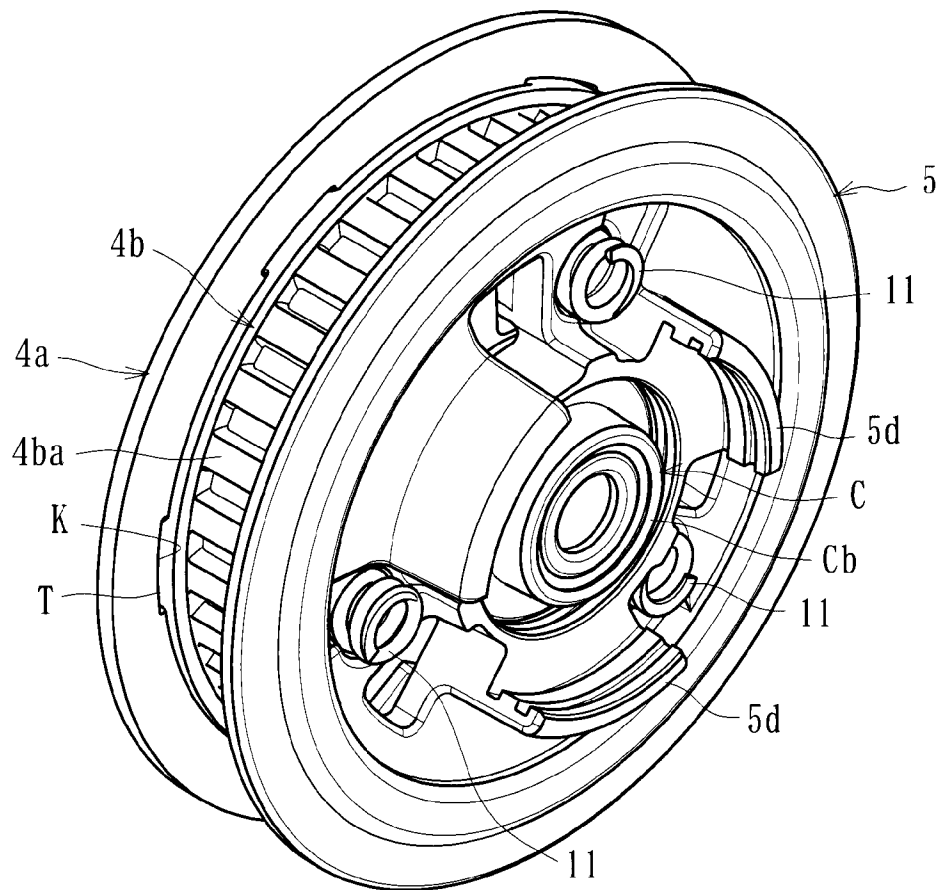
[図9]



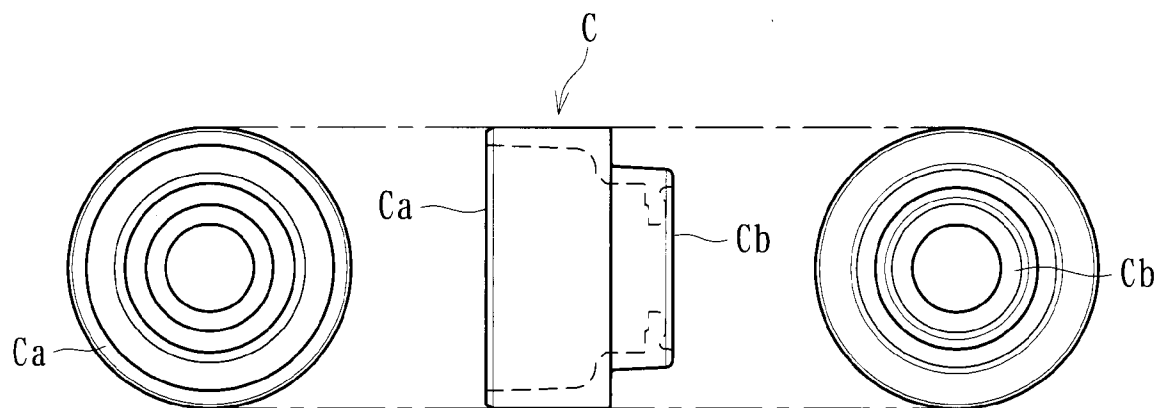
[図10]



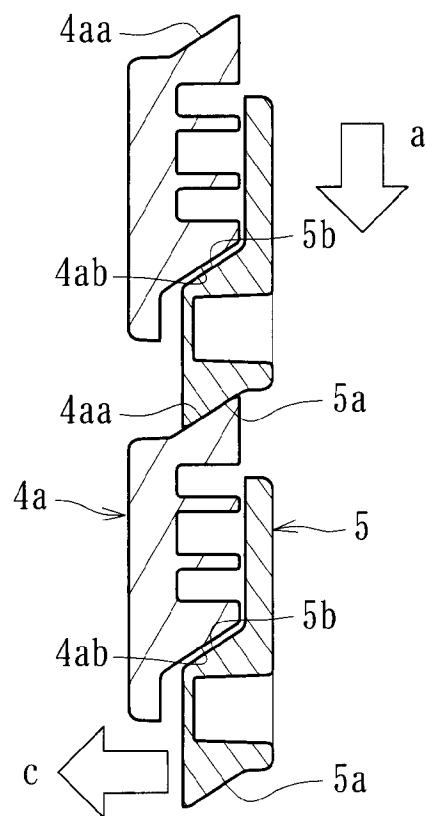
[図11]



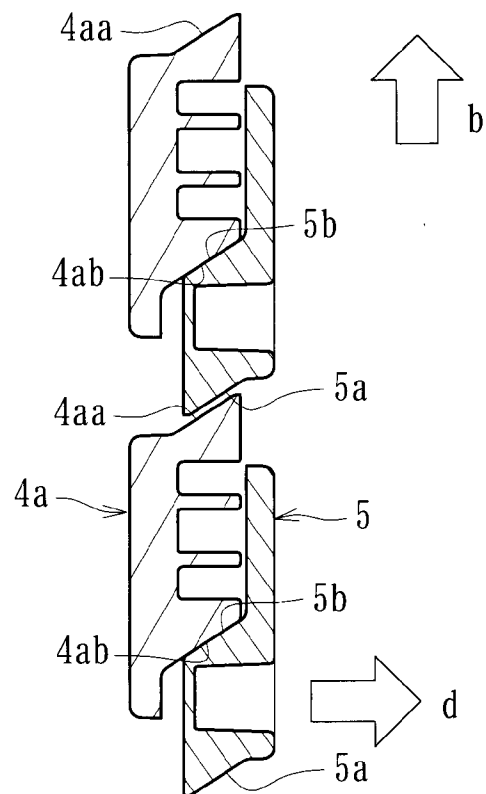
[図12]



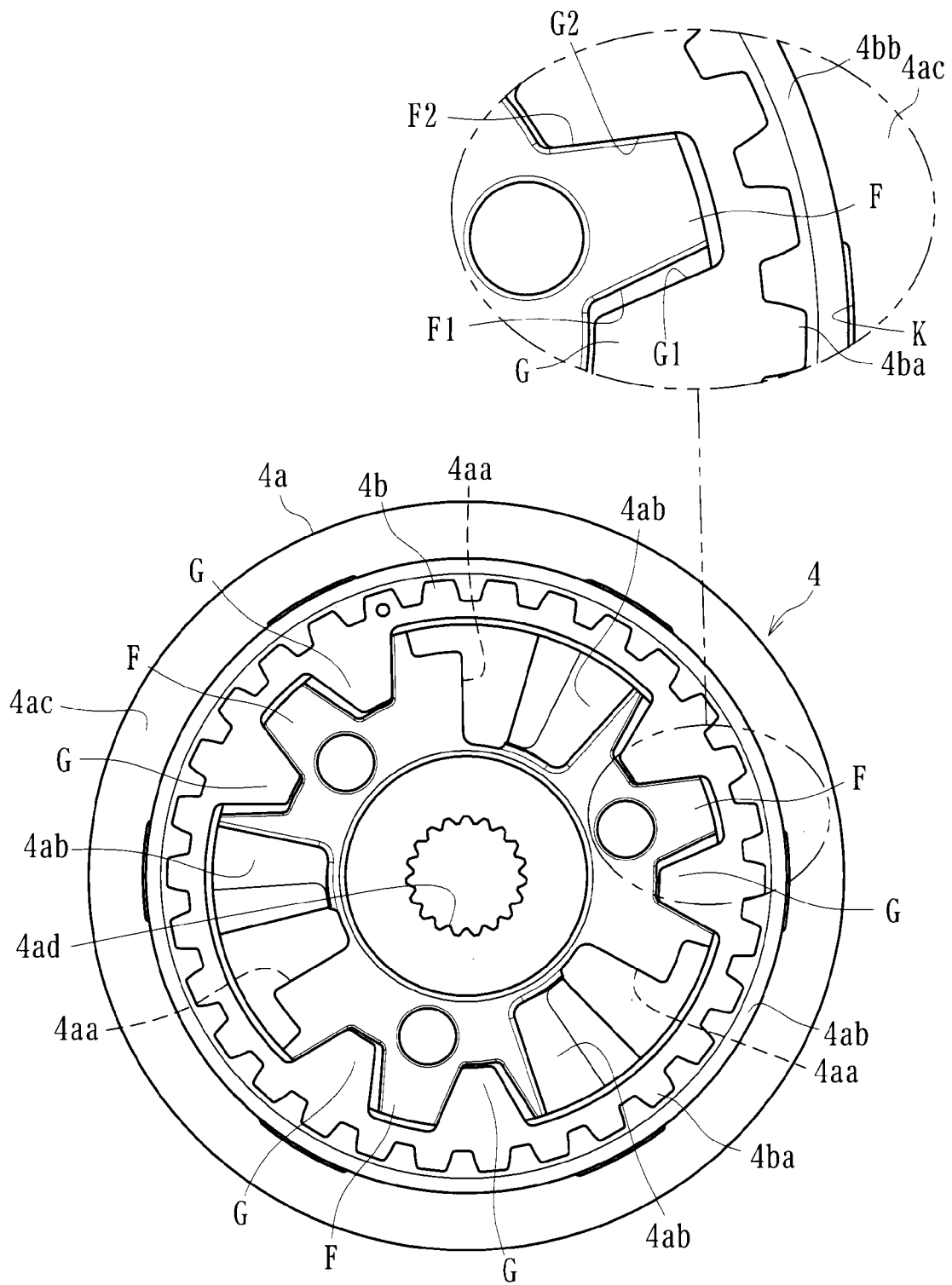
[図13]



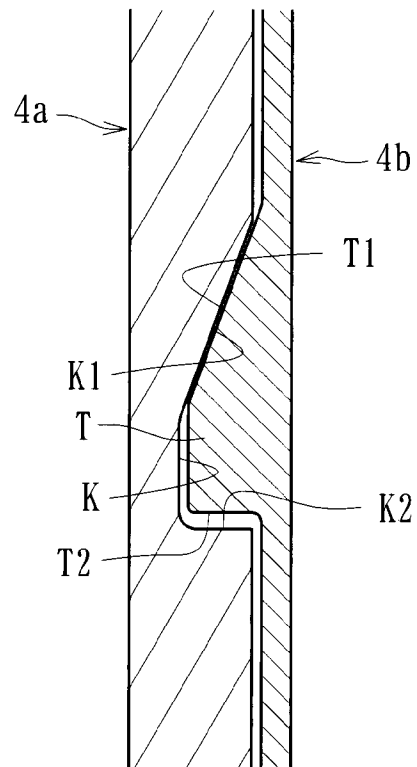
[図14]



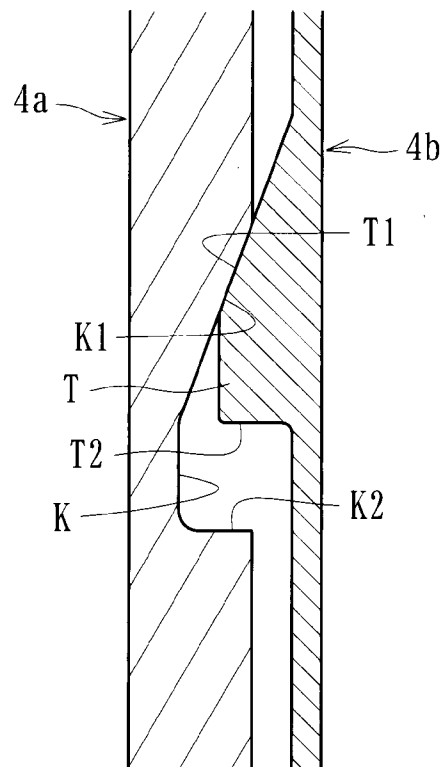
[図16]



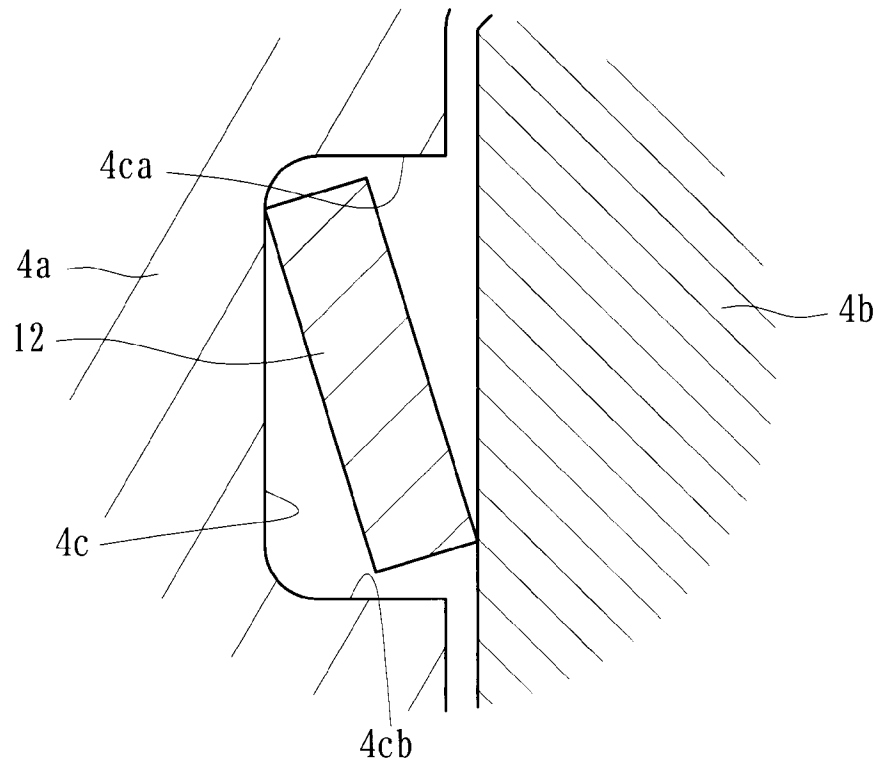
[図17]



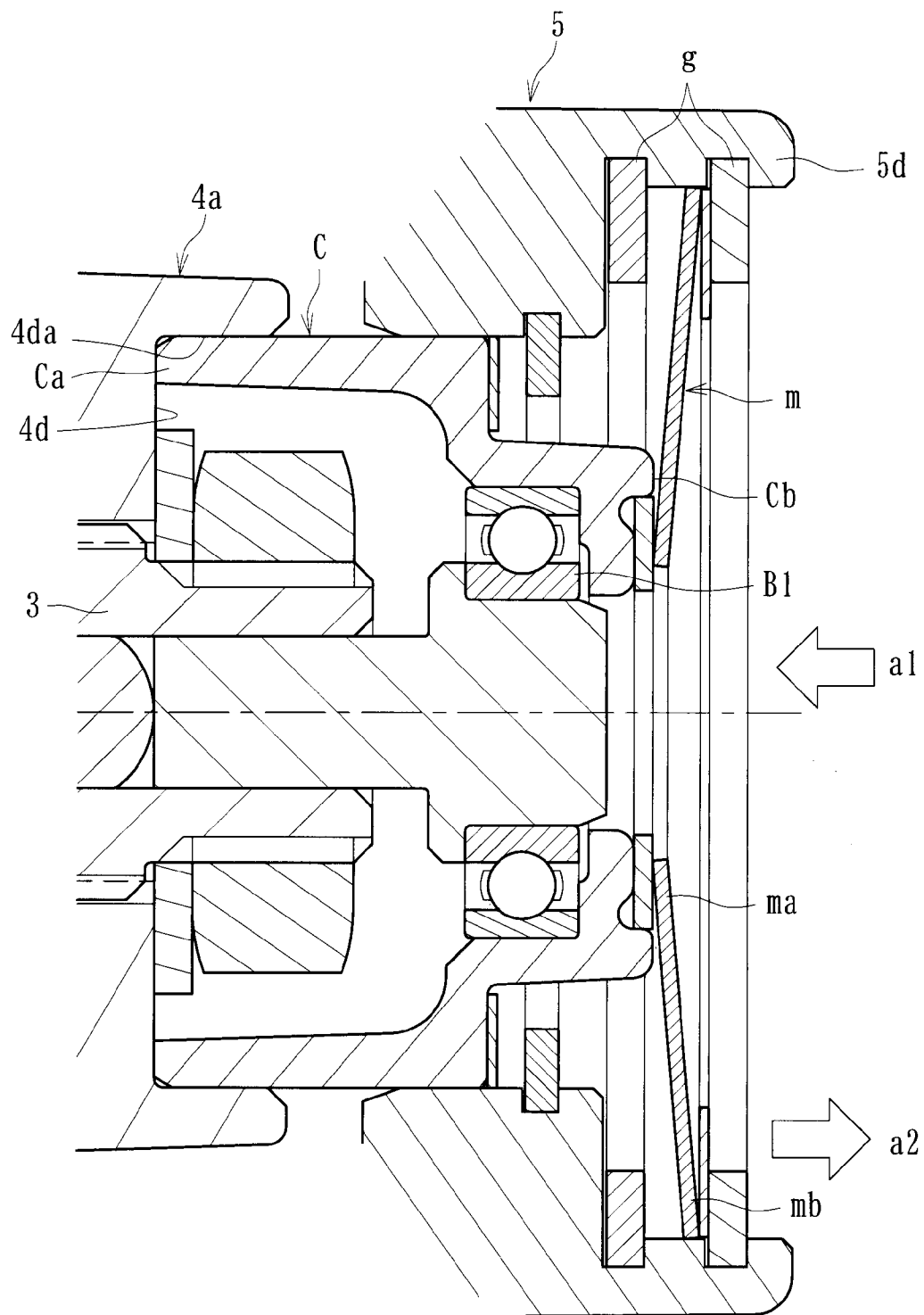
[図18]



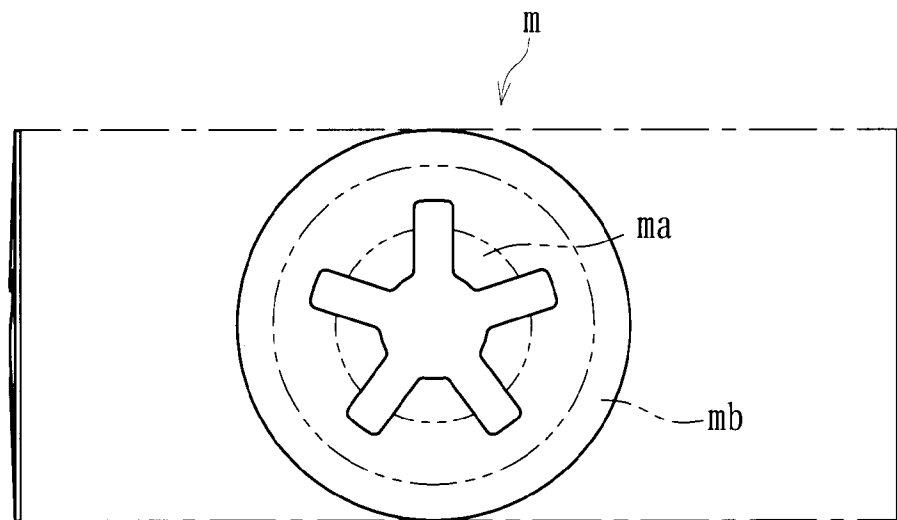
[図19]



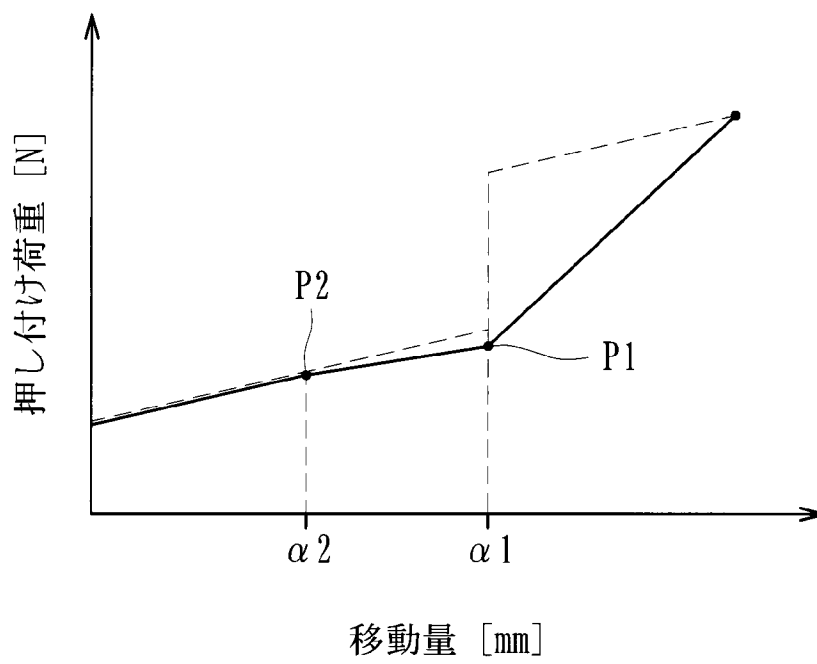
[図20]



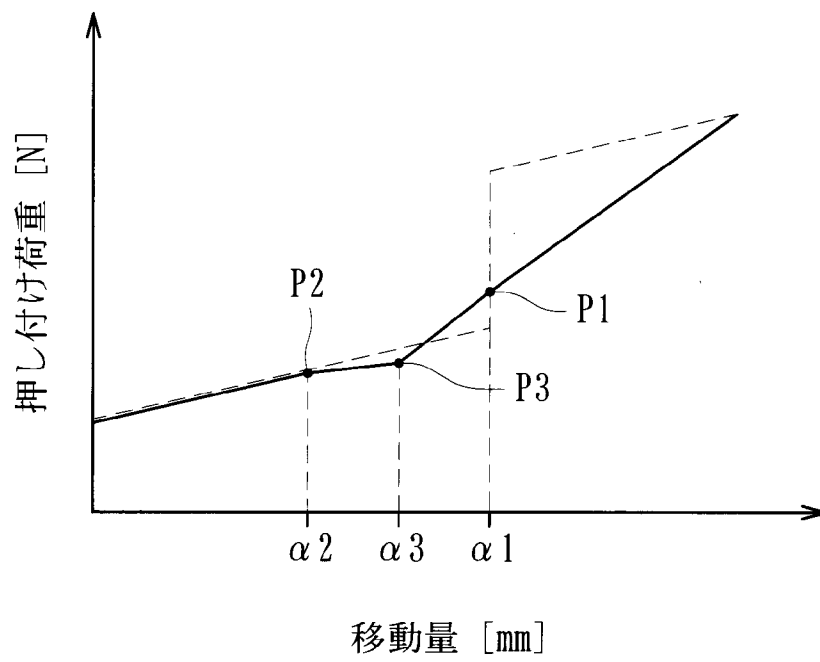
[図21]



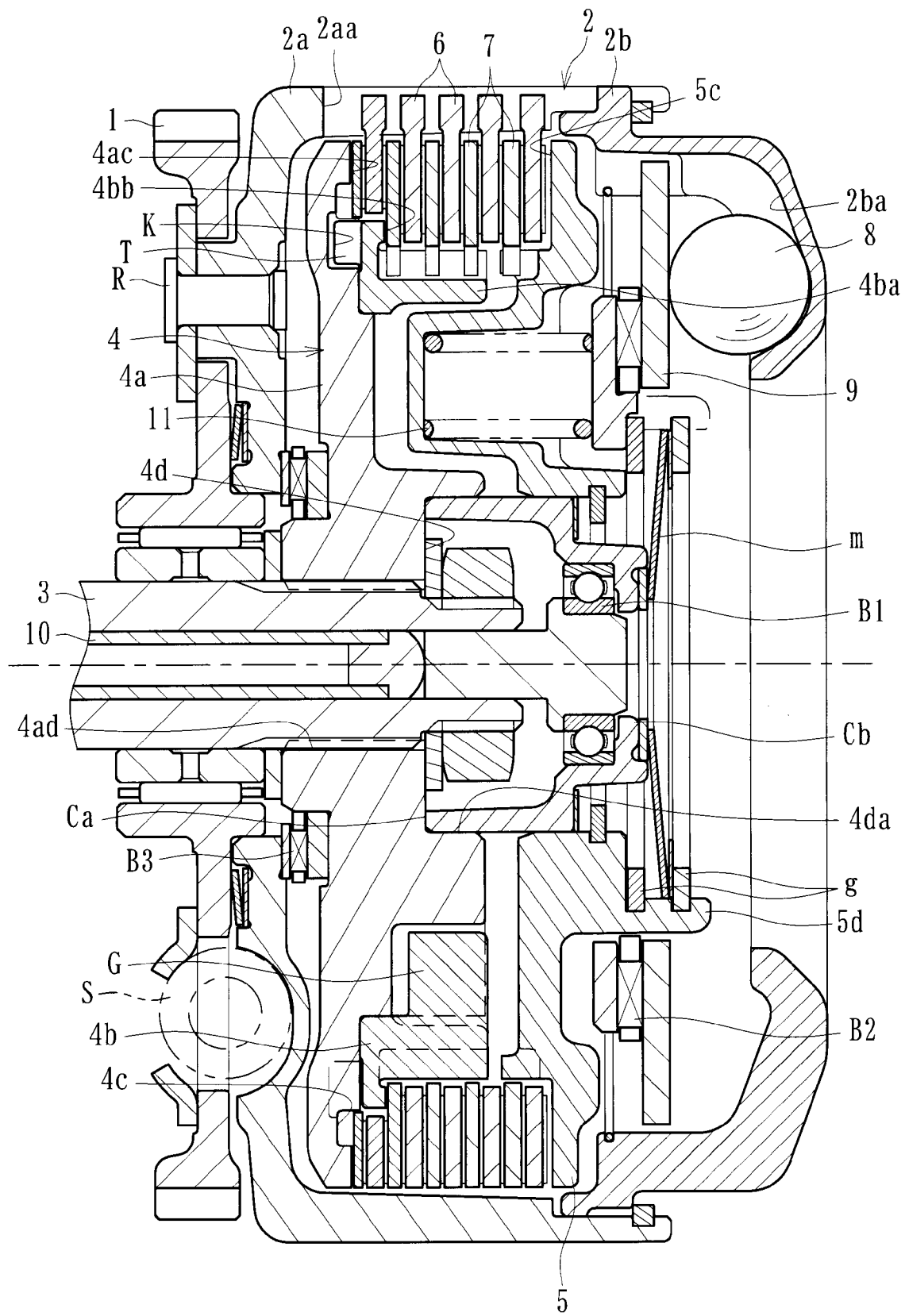
[図22]



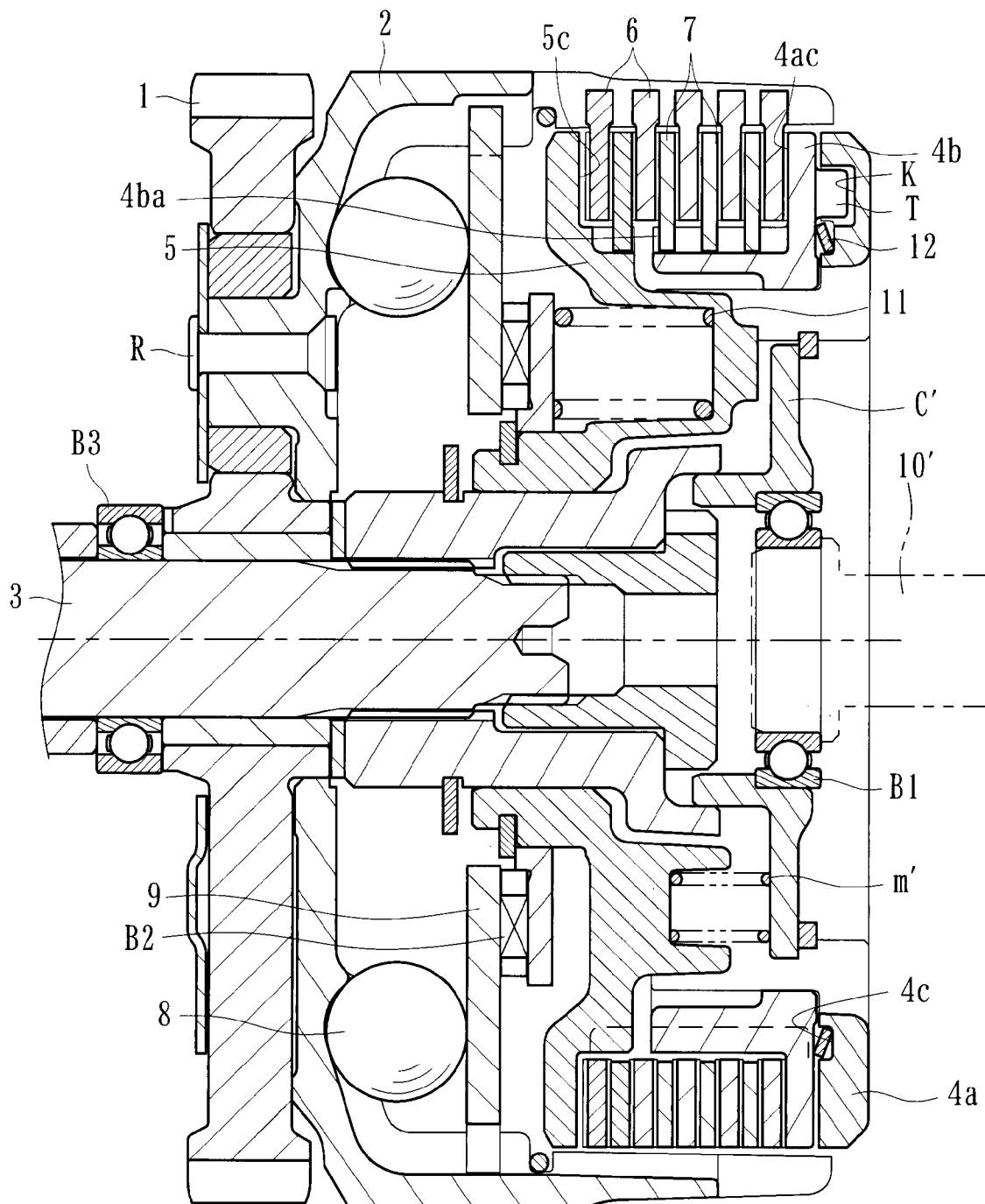
[図23]



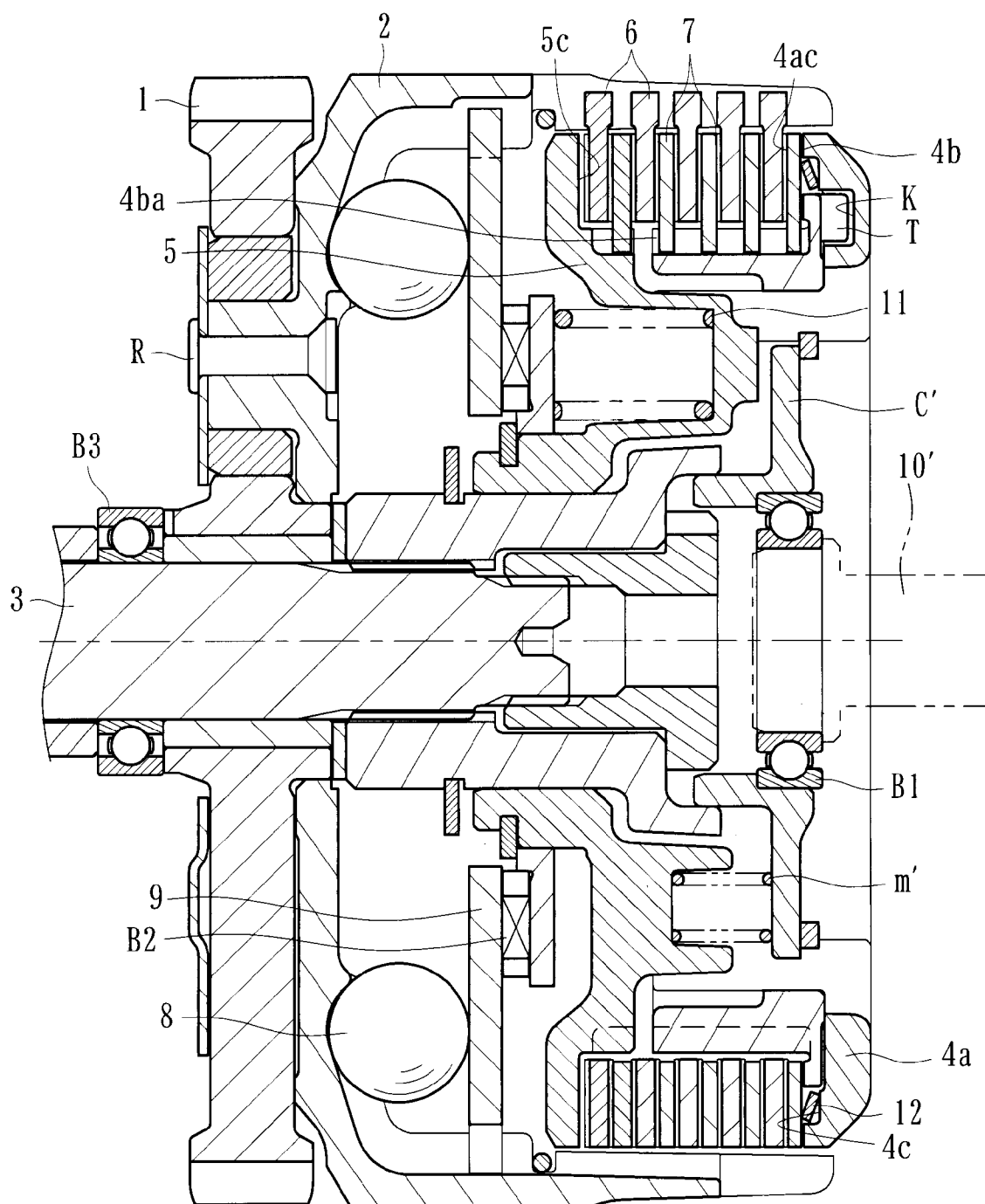
[図24]



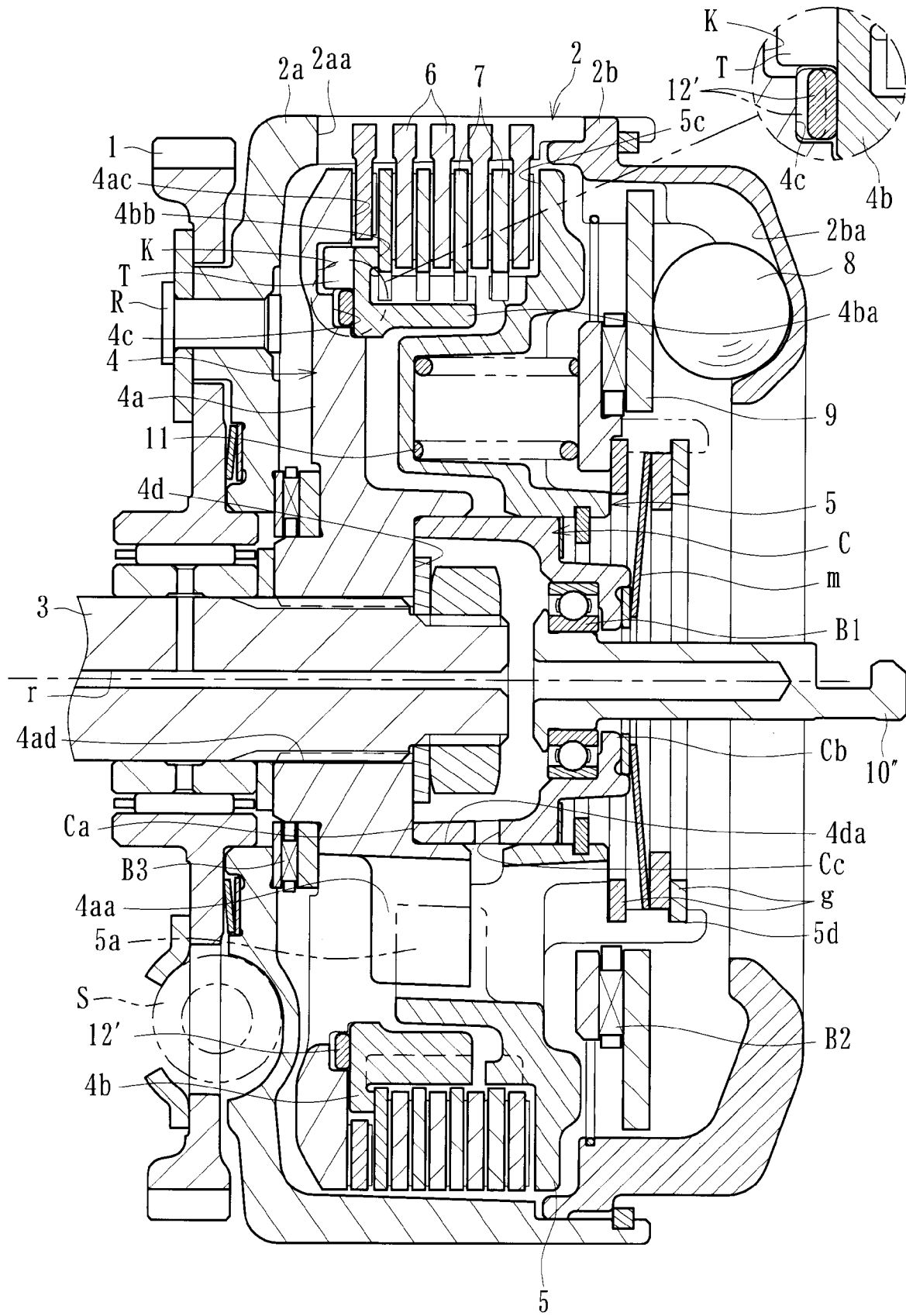
[図25]



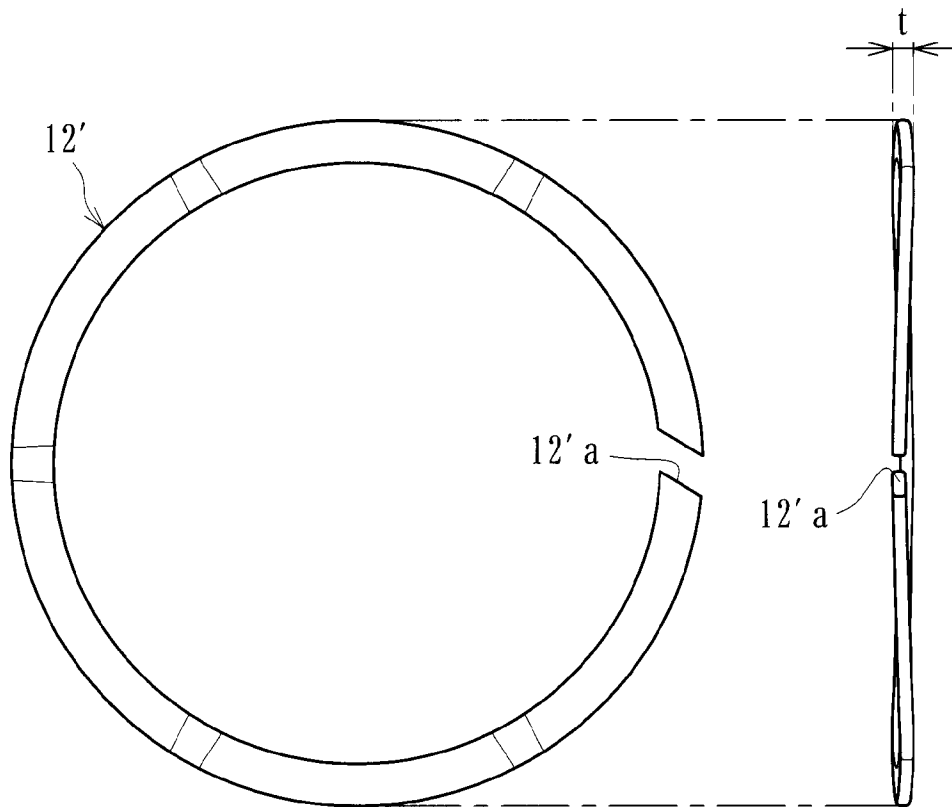
[図26]



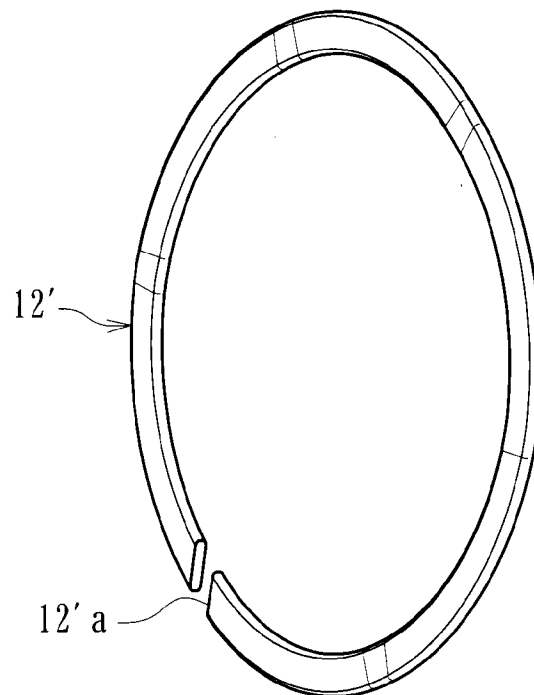
[図27]



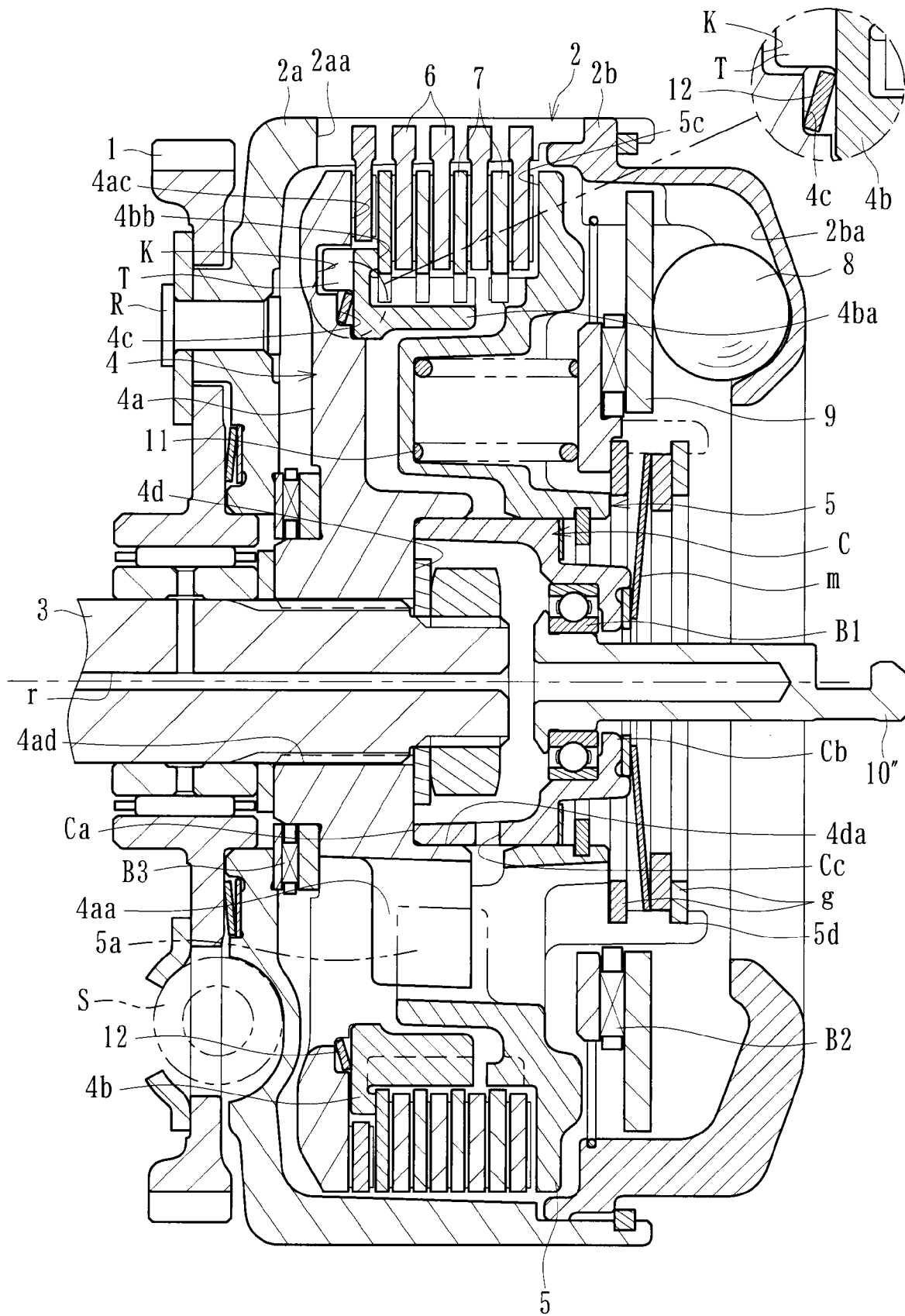
[図28]



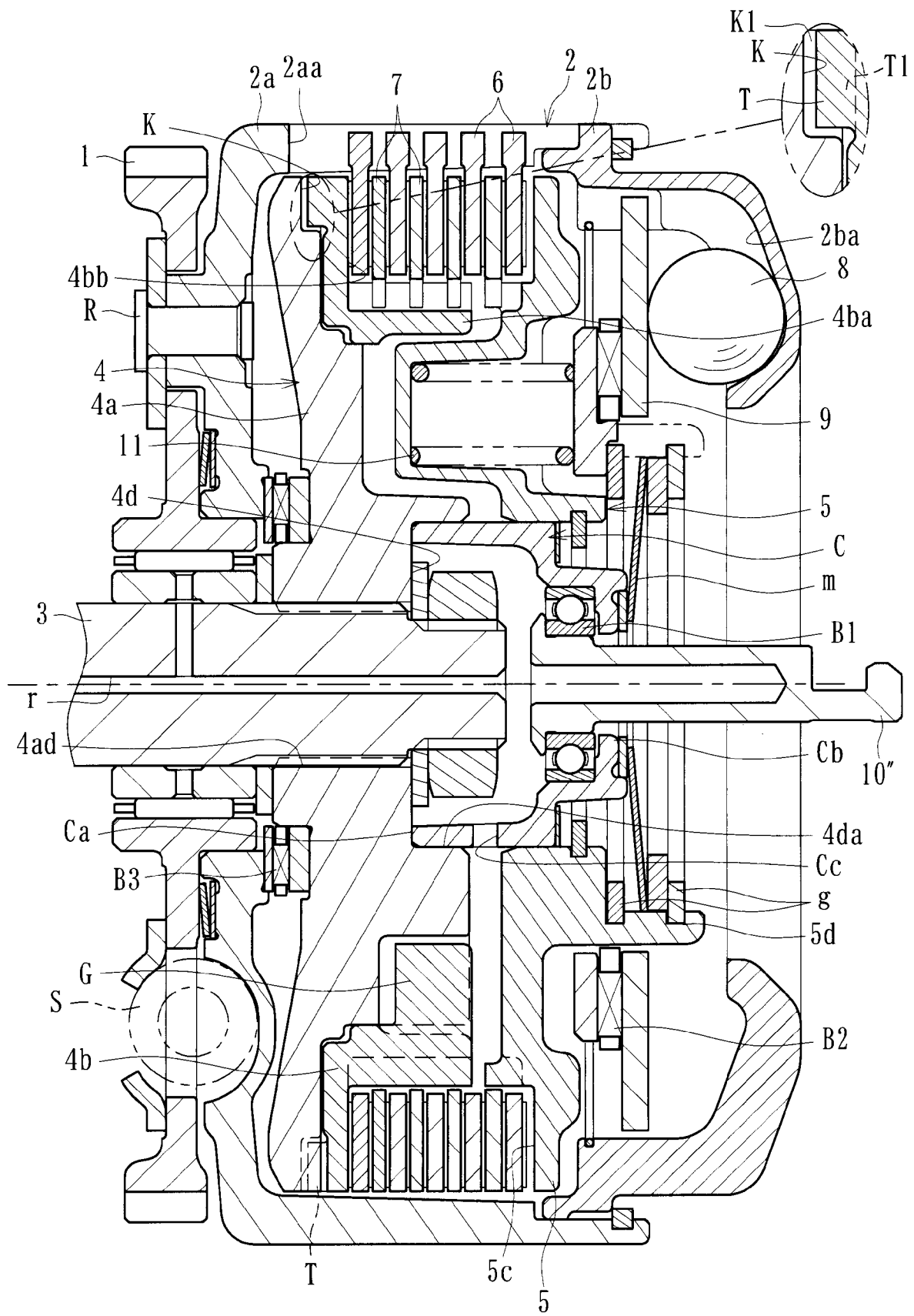
[図29]



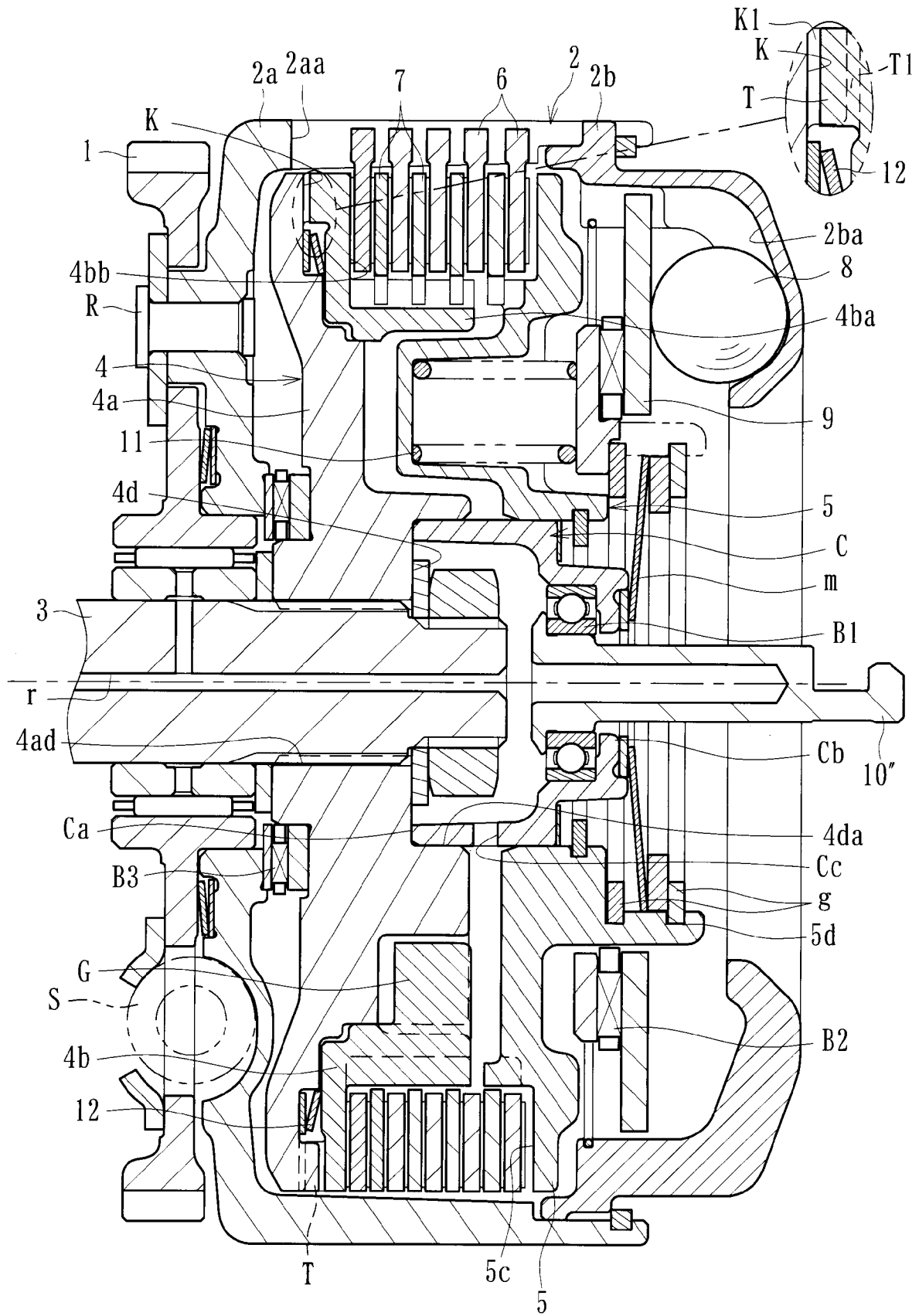
[図30]



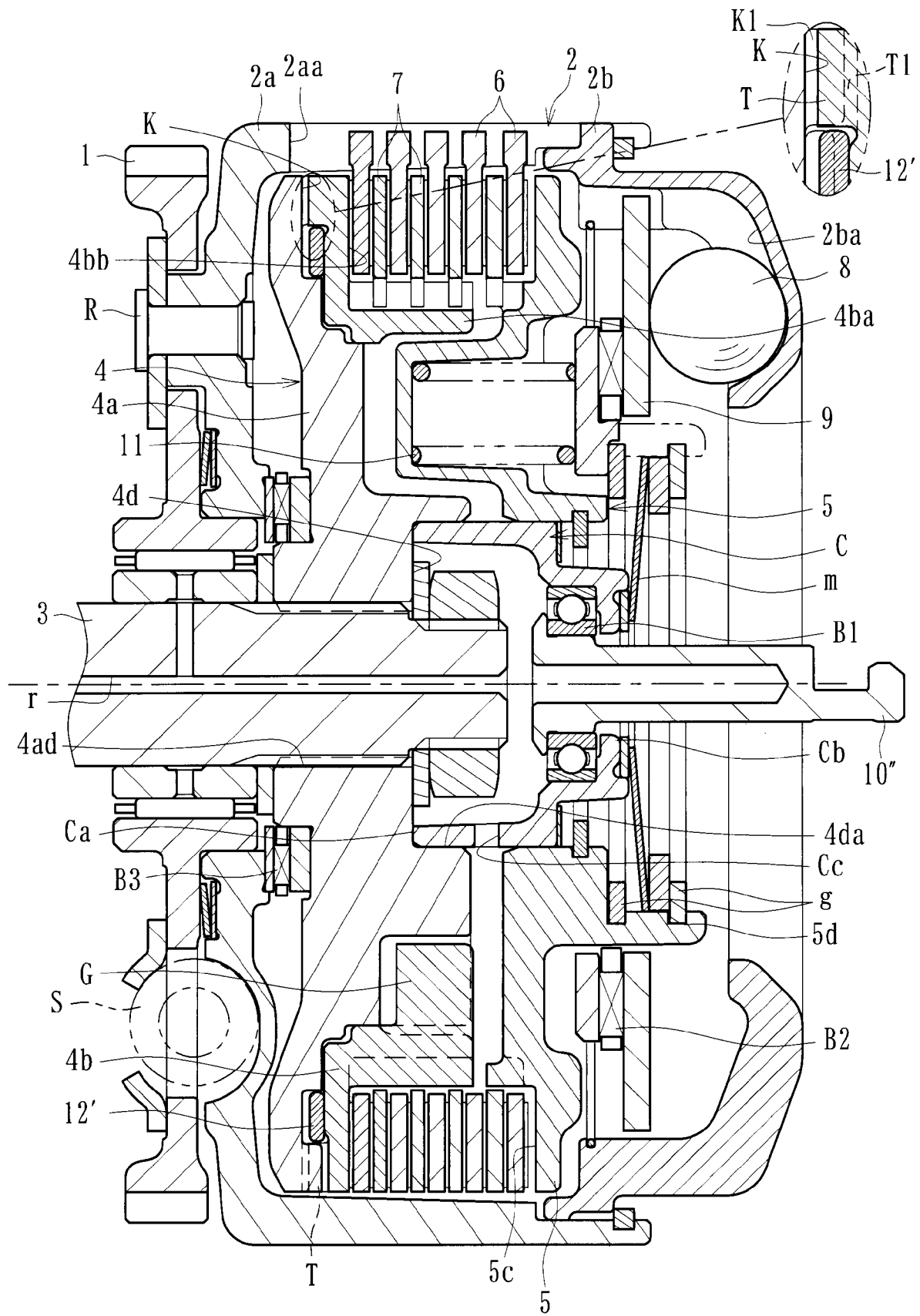
[図31]



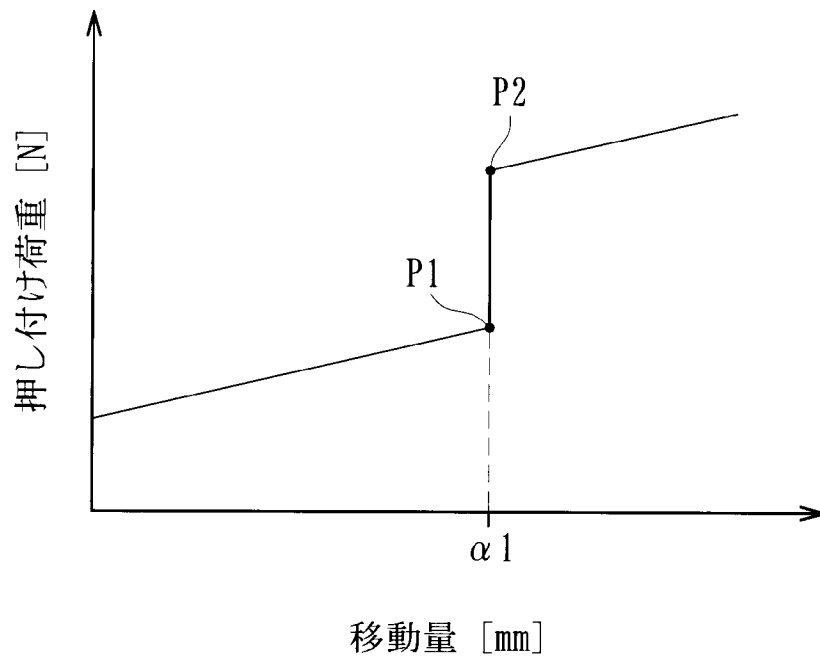
[図32]



[図33]



[図34]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2019/047408

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

Int. Cl. F16D13/52 (2006.01) i, F16D43/12 (2006.01) i
FI: F16D43/12, F16D13/52 C

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)

Int. Cl. F16D13/52, F16D43/12

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

Published examined utility model applications of Japan 1922-1996

Published unexamined utility model applications of Japan 1971-2020

Registered utility model specifications of Japan 1996-2020

Published registered utility model applications of Japan 1994-2020

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	JP 2009-30792 A (YAMAHA MOTOR CO., LTD.) 12 February 2009, paragraphs [0022]-[0142], fig. 1-18	1-3
A	JP 2012-37020 A (HONDA MOTOR CO., LTD.) 23 February 2012, paragraphs [0010]-[0114], fig. 1-14	1-3
A	JP 2017-155884 A (F C C KK) 07 September 2017, paragraphs [0024]-[0075], fig. 1-23	1-3
A	JP 2017-155883 A (F C C KK) 07 September 2017, paragraphs [0021]-[0072], fig. 1-23	1-3

☐ 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
23.01.2020

Date of mailing of the international search report
04.02.2020

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

Authorized officer

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No.

PCT/JP2019/047408

Patent Documents referred to in the Report	Publication Date	Patent Family	Publication Date
JP 2009-30792 A	12.02.2009	US 2009/0000895 A1 paragraphs [0051]- [0193], fig. 1-18 EP 2009311 A2	
JP 2012-37020 A	23.02.2012	(Family: none)	
JP 2017-155884 A	07.09.2017	(Family: none)	
JP 2017-155883 A	07.09.2017	(Family: none)	

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（IPC）） F16D 13/52(2006.01)i; F16D 43/12(2006.01)i FI: F16D43/12; F16D13/52 C		
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）） F16D13/52; F16D43/12		
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 1971-2020年 日本国実用新案登録公報 1996-2020年 日本国登録実用新案公報 1994-2020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 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 請求項の番号
A	JP 2009-30792 A（ヤマハ発動機株式会社）12.02.2009（2009-02-12） 段落 [0022] - [0142]、図1-18	1-3
A	JP 2012-37020 A（本田技研工業株式会社）23.02.2012（2012-02-23） 段落 [0010] - [0114]、図1-14	1-3
A	JP 2017-155884 A（株式会社エフ・シー・シー）07.09.2017（2017-09-07） 段落 [0024] - [0075]、図1-23	1-3
A	JP 2017-155883 A（株式会社エフ・シー・シー）07.09.2017（2017-09-07） 段落 [0021] - [0072]、図1-23	1-3
☐ 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抵触するものではなく、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 23.01.2020		国際調査報告の発送日 04.02.2020
名称及びあて先 日本国特許庁(ISA/JP) 〒100-8915 日本国 東京都千代田区霞が関三丁目4番3号		権限のある職員（特許庁審査官） 中島 亮 3J 8373 電話番号 03-3581-1101 内線 3328

国際調査報告
 パテントファミリーに関する情報

国際出願番号

PCT/JP2019/047408

引用文献			公表日	パテントファミリー文献	公表日
JP	2009-30792	A	12.02.2009	US 2009/0000895 A1 paragraphs [0051]-[0193], figures 1 to 18 EP 2009311 A2	
JP	2012-37020	A	23.02.2012	(ファミリーなし)	
JP	2017-155884	A	07.09.2017	(ファミリーなし)	
JP	2017-155883	A	07.09.2017	(ファミリーなし)	