

(19) 日本国特許庁(JP)

## (12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第5094649号  
(P5094649)

(45) 発行日 平成24年12月12日(2012.12.12)

(24) 登録日 平成24年9月28日(2012.9.28)

(51) Int.Cl.	F 1
E02F 9/08 (2006.01)	E 02 F 9/08 Z
E02F 3/34 (2006.01)	E 02 F 3/34
B62D 21/18 (2006.01)	B 62 D 21/18 D

請求項の数 3 (全 21 頁)

(21) 出願番号 特願2008-226305 (P2008-226305)  
 (22) 出願日 平成20年9月3日 (2008.9.3)  
 (65) 公開番号 特開2010-59681 (P2010-59681A)  
 (43) 公開日 平成22年3月18日 (2010.3.18)  
 審査請求日 平成22年9月27日 (2010.9.27)

(73) 特許権者 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 100061745  
 弁理士 安田 敏雄  
 (74) 代理人 100120341  
 弁理士 安田 幹雄  
 (72) 発明者 安田 豊明  
 大阪府堺市堺区石津北町64番地 株式会  
 社クボタ 堀製造所内  
 (72) 発明者 藤野 正憲  
 大阪府堺市堺区石津北町64番地 株式会  
 社クボタ 堀製造所内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】ローダ作業機

## (57) 【特許請求の範囲】

## 【請求項 1】

キャビン(4)が搭載された機体フレーム(1)の左右両側にアーム(77)が設けられ、左右各アーム(77)の基部側と機体フレーム(1)の後部との間にアーム(77)を昇降動作させるアームシリンダ(79)が設けられ、

機体フレーム(1)は、底壁(6)と左右一対の側壁(7)とを有するフレーム本体(9)と、フレーム本体(9)の後端側の左右両側に設けられた支持枠体(11)とを備え、左右各支持枠体(11)に、左右アーム(77)の先端側が機体フレーム(1)の前方側で昇降するようアーム(77)の基部側が上下揺動自在に支持されると共にアームシリンダ(79)の下側基端部が揺動自在に連結され、

左右の支持枠体(11)を左右に連結する横連結部材(19)がキャビン(4)の後方側に設けられ、フレーム本体(9)の後端側であって左右支持枠体(11)間の横連結部材(19)の下方側がエンジン(101)を収納するボンネット(39)とされたローダ作業機であって、

前記横連結部材(19)は、前壁板(20)と前壁板(20)の上端から後方に突出していく前記キャビン(4)の上下方向中央よりも下方に位置する上壁板(21)とを有し、

前記上壁板(21)の後部(21a)が後下がりに下降傾斜され、この上壁板(21)の後部(21a)にボンネット上壁(41)の前端部が連結され、このボンネット上壁(41)が上壁板(21)の後部(21a)に対応して後下がりに下降傾斜して左右支持枠

10

20

体（11）間の後上部側を塞いでおり、

前記キャビン（4）は、機体フレーム（1）の横連結部材（19）の上壁板（21）に突設した支持ブラケット（22）に、支持軸（55）廻りに揺動自在に支持されて、キャビン（4）の底部側が機体フレーム（1）に載置される載置状態とキャビン（4）の底部側が機体フレーム（1）から上方に離間する倒伏状態とに揺動自在とされ、キャビン（4）の揺動支点となる前記支持軸（55）が、キャビン（4）の背面側であってキャビン（4）の上下方向の中央部に配置され、ボンネット（39）がキャビン（4）の揺動支点である支持軸（55）よりも下方に設けられていることを特徴とするローダ作業機。

### 【請求項2】

キャビン（4）が搭載された機体フレーム（1）の左右両側にアーム（77）が設けられ、左右各アーム（77）の基部側と機体フレーム（1）の後部との間にアーム（77）を昇降動作させるアームシリンダ（79）が設けられ、

機体フレーム（1）は、底壁（6）と左右一対の側壁（7）とを有するフレーム本体（9）と、フレーム本体（9）の後端側の左右両側に設けられた支持枠体（11）とを備え、左右各支持枠体（11）に、左右アーム（77）の先端側が機体フレーム（1）の前方側で昇降するようにアーム（77）の基部側が上下揺動自在に支持されると共にアームシリンダ（79）の下側基端部が揺動自在に連結され、

左右の支持枠体（11）を左右に連結する横連結部材（19）がキャビン（4）の後方側に設けられ、フレーム本体（9）の後端側であって左右支持枠体（11）間の横連結部材（19）の下方側がエンジン（101）を収納するボンネット（39）とされたローダ作業機であって、

前記横連結部材（19）は、前壁板（20）と前壁板（20）の上端から後方に突出していて前記キャビン（4）の上下方向中央よりも下方に位置する上壁板（21）とを有し、

前記上壁板（21）の後部（21a）が後下がりに下降傾斜され、この上壁板（21）の後部（21a）にボンネット上壁（41）の前端部が連結され、このボンネット上壁（41）が上壁板（21）の後部（21a）に対応して後下がりに下降傾斜して左右支持枠体（11）間の後上部側を塞いでおり、

横連結部材（19）の上壁板（21）は、キャビン（4）内に設けた運転座席（63）の座部（63a）よりも上方であって運転座席（63）の背凭れ部（63b）の上端よりも下方に配置されていることを特徴とするローダ作業機。

### 【請求項3】

前記左右アーム（77）の基部側は、左右方向で同じ側にある支持枠体（11）に、後側の第1リフトリンク（81）と前側の第2リフトリンク（82）とを介して上下揺動自在に支持され、

前記第1リフトリンク（81）の下側基部を枢支する第1リンク支軸（85）が前記ボンネット上壁（41）よりも下方に位置していることを特徴とする請求項1又は2に記載のローダ作業機。

### 【発明の詳細な説明】

#### 【技術分野】

#### 【0001】

本発明は、ローダ作業機に関するものである。

#### 【背景技術】

#### 【0002】

ローダ作業機には、従来より機体フレームの左右両側に左右一対のアームが設けられ、左右一対のアームの先端側が機体フレームの前方側で昇降するように、機体フレームの後部に左右一対のアームの基部側が上下揺動自在に支持され、アームの基部側と機体フレームの後部との間にアームを昇降動作させる左右一対のアームシリンダが設けられ、機体フレームにキャビンが搭載され、機体フレームは、底壁と左右一対の側壁とを有するフレーム本体と、フレーム本体の後端側に連結された左右一対の支持枠体とを備え、左右一対の

10

20

30

40

50

支持枠体に、左右一対のアームの基部側が揺動自在に支持されると共に、左右一対のアームシリンダの下側基端部が揺動自在に連結され、左右一対の支持枠体を左右に連結する横連結部材がキャビンの後方側に設けられ、フレーム本体の後端部であって左右一対の支持枠体間の横連結部材の下方側がエンジンを収納するボンネットとされたものがある（例えば特許文献1）。

#### 【0003】

この種の従来のトラックローダは、ボンネットの上壁である横連結部材の上壁板は、キャビンの上下方向中央よりも上方に配置されされていた。

【特許文献1】U.S. 6,205,665 B1号公報

#### 【発明の開示】

10

#### 【発明が解決しようとする課題】

#### 【0004】

従来では、ボンネットの上壁である横連結部材の上壁板は、キャビンの上下方向中央よりも上方に配置されされており、ボンネットの上壁の位置が高くなっていたため、キャビン内の作業者の後方視界が悪かった。このため、ローダ作業機による作業がやりにくくなるという問題があった。

本発明は上記問題点に鑑み、作業時等にボンネットで後方視界が妨げられるのを防止できて、ローダ作業機による作業をよりスムーズにし得るようにしたものである。

#### 【課題を解決するための手段】

#### 【0005】

20

この技術的課題を解決する本発明の技術的手段は、キャビンが搭載された機体フレームの左右両側にアームが設けられ、左右各アームの基部側と機体フレームの後部との間にアームを昇降動作させるアームシリンダが設けられ、

機体フレームは、底壁と左右一対の側壁とを有するフレーム本体と、フレーム本体の後端側の左右両側に設けられた支持枠体とを備え、左右各支持枠体に、左右アームの先端側が機体フレームの前方側で昇降するようにアームの基部側が上下揺動自在に支持されると共にアームシリンダの下側基端部が揺動自在に連結され、

左右の支持枠体を左右に連結する横連結部材がキャビンの後方側に設けられ、フレーム本体の後端側であって左右支持枠体間の横連結部材の下方側がエンジンを収納するボンネットとされたローダ作業機であって、

30

前記横連結部材は、前壁板と前壁板の上端から後方に突出していて前記キャビンの上下方向中央よりも下方に位置する上壁板とを有し、

前記上壁板の後部が後下がりに下降傾斜され、この上壁板の後部にボンネット上壁の前端部が連結され、このボンネット上壁が上壁板の後部に対応して後下がりに下降傾斜して左右支持枠体間の後上部側を塞いでおり、

前記キャビンは、機体フレームの横連結部材の上壁板に突設した支持ブラケットに、支持軸廻りに揺動自在に支持されて、キャビンの底部側が機体フレームに載置される載置状態とキャビンの底部側が機体フレームから上方に離間する倒伏状態とに揺動自在とされ、キャビンの揺動支点となる前記支持軸が、キャビンの背面側であってキャビンの上下方向の中央部に配置され、ボンネットがキャビンの揺動支点である支持軸よりも下方に設けられている点にある。

40

#### 【0006】

また、本発明の他の技術的手段は、キャビンが搭載された機体フレームの左右両側にアームが設けられ、左右各アームの基部側と機体フレームの後部との間にアームを昇降動作させるアームシリンダが設けられ、

機体フレームは、底壁と左右一対の側壁とを有するフレーム本体と、フレーム本体の後端側の左右両側に設けられた支持枠体とを備え、左右各支持枠体に、左右アームの先端側が機体フレームの前方側で昇降するようにアームの基部側が上下揺動自在に支持されると共にアームシリンダの下側基端部が揺動自在に連結され、

左右の支持枠体を左右に連結する横連結部材がキャビンの後方側に設けられ、フレーム

50

本体の後端側であって左右支持枠体間の横連結部材の下方側がエンジンを収納するポンネットとされたローダ作業機であって、

前記横連結部材は、前壁板と前壁板の上端から後方に突出していて前記キャビンの上下方向中央よりも下方に位置する上壁板とを有し、

前記上壁板の後部が後下がりに下降傾斜され、この上壁板の後部にポンネット上壁の前端部が連結され、このポンネット上壁が上壁板の後部に対応して後下がりに下降傾斜して左右支持枠体間の後上部側を塞いでおり、

横連結部材の上壁板は、キャビン内に設けた運転座席の座部よりも上方であって運転座席の背凭れ部の上端よりも下方に配置されている点にある。

#### 【0007】

10

また、本発明の他の技術的手段は、前記左右アームの基部側は、左右方向で同じ側にある支持枠体に、後側の第1リフトリンクと前側の第2リフトリンクとを介して上下揺動自在に支持され、

前記第1リフトリンクの下側基部を枢支する第1リンク支軸が前記ポンネット上壁よりも下方に位置している点にある。

#### 【発明の効果】

#### 【0009】

20

本発明によれば、下方側がエンジンを収納するポンネットとされる横連結部材の上壁板は、キャビンの上下方向中央よりも下方に配置され、上壁板の後部が後下がりに下降傾斜され、この上壁板の後部にポンネット上壁の前端部が連結され、このポンネット上壁が上壁板の後部に対応して後下がりに下降傾斜して左右支持枠体間の後上部側を塞いでいるので、キャビンの高さに比べて、キャビンの後方にあるポンネット全体の高さを低く抑えることができて、ポンネットが後方視界の邪魔になることが少なくなり、作業時等に作業者はキャビン内からポンネットの後下方を見ることもでき、ローダ作業機による作業をよりスムーズになし得るようになる。

#### 【発明を実施するための最良の形態】

#### 【0010】

30

以下、本発明の実施の形態を図面を参照して説明する。

図1及び図2において、本発明に係るローダ作業機であるトラックローダは、機体フレーム1と機体フレーム1に装着したローダ作業装置(掘削作業装置)2と機体フレーム1を支持する左右一対の走行装置3とを備える。機体フレーム1の上方側に、後述する運転座席63や操縦レバー等を有する運転部5が設けられ、機体フレーム1の前部側に運転部5を取り囲むキャビン(運転者保護装置)4が搭載されている。

#### 【0011】

40

図3～図7において、機体フレーム1は鉄板等により構成され、機体フレーム1は、フレーム本体9と、左右一対の支持枠体11とを備え、左右一対の支持枠体11はフレーム本体9の後端側に溶接により連結され、フレーム本体9は、底壁6と左右一対の側壁7と前壁8とを有する上端が開口した箱形に形成されている。左右一対の側壁7の後端部上縁は、円弧状に形成されて後方に向かうに従って徐々に下方に進むように後下がり状に傾斜されている。左右一対の側壁7の上端に左右方向外方に突出した折曲縁部7aが設けられている。前壁8の上端に後方に突出した折曲縁部8aが設けられ、折曲縁部8aの左右両側に連結片8bがそれぞれ後方に延長突設され、各連結片8bが左右一対の側壁7の折曲縁部7aの前端にそれぞれ溶接されている。

#### 【0012】

左右一対の支持枠体11は、内側壁12と、外側壁13と、内側壁12の後端と外側壁13の後端とを連結する連結壁14とを有するコの字状に形成されている。

側壁7の後端部に円弧状に湾曲した取付板16の内側部が側壁7に対してT字形又はL字形に交わるように配置されて溶接により固定されている。取付板16の前端部が側壁7の折曲縁部7aの後端部に溶接により重合固定されている。取付板16の外側部は側壁7の上端から外側方に突出しており、側壁7の折曲縁部7aと取付板16とで、走行装置3

50

の上側及び後側を覆うフェンダー 17 が構成されている。

**【 0 0 1 3 】**

左右一対の支持枠体 11 の内側壁 12 及び外側壁 13 は、フレーム本体 9 の側壁 7 よりも外側方に配置されて、内側壁 12 及び外側壁 13 の前側下端は、それぞれ取付板 16 の外側部の上面側に溶接により固着され、これにより左右一対の支持枠体 11 は取付板 16 を介して機体フレーム 1 の側壁 7 にそれぞれ連結固定されている。左右一対の支持枠体 11 の内側壁 12 、外側壁 13 及び連結壁 14 の各上部は側壁 7 よりも上方に突出している。

**【 0 0 1 4 】**

左右一対の支持枠体 11 の内側壁 12 の上部同士は横連結部材 19 により連結されている。横連結部材 19 は、門型の前壁板 20 と前壁板 20 の上端から後方に突出した上壁板 21 とを有し、上壁板 21 の後部 21a が後下がりに下降傾斜されている。横連結部材 19 の上壁板 21 の左右両端部に U 字状の左右一対の支持ブラケット 22 が上方突設されている。左右一対の支持ブラケット 22 は、それぞれ左右一対の支持板部 23 を有しており、各支持板部 23 に左右に貫通した前側の取付孔 24 と後側の係止孔 25 とが設けられている。

**【 0 0 1 5 】**

フレーム本体 9 の底壁 6 の後部側中途部に上方突出した左右一対の支持台 26 が突設されている。フレーム本体 9 の後端部に、底壁 6 の後端に添うように下連結板 28 が設けられている。下連結板 28 は溶接により左右一対の支持枠体 11 に連結固着されると共に、フレーム本体 9 の底壁 6 の後端部に溶接により固着されている。従って、左右一対の支持枠体 11 の下端同士は下連結板 28 により連結されている。下連結板 28 は溶接により機体フレーム 1 の底壁 6 に連結固着され、下連結板 28 の両端部は、一対の支持枠体 11 の内側壁 12 又は連結壁 14 にそれぞれ溶接により固着されており、左右一対の支持枠体 11 は下連結板 28 を介して底壁 6 に連結されている。

**【 0 0 1 6 】**

左右一対の支持枠体 11 の後部上端であって内側壁 12 と外側壁 13 との間に取付孔を有する第 1 取付ボス 32 が設けられている。左右一対の支持枠体 11 の外側壁 13 の上側前端部にステー部材 34 が後上方に突設され、ステー部材 34 はその前端部と下端とが外側壁 13 と取付板 16 とに溶接等により固着されている。ステー部材 34 と内側壁 12 との間に取付孔を有する第 2 取付ボス 36 が設けられている。左右一対の支持枠体 11 の下端部であって内側壁 12 と外側壁 13 との間に取付孔を有する第 3 取付ボス 38 が設けられている。

**【 0 0 1 7 】**

図 5 ~ 図 8 に示すように、機体フレーム 1 の底壁 6 上の後側にエンジン 101 が設けられている。エンジン 101 の後端側の左右方向中央部が防振部材 99 を介して下連結板 28 に載置固定され、エンジン 101 の前端側の左右両側が防振部材 100 を介して左右一対の支持台 26 に載置固定されている。

図 1 ~ 図 7 において、横連結部材 19 はキャビン 4 の後方側に設けられ、フレーム本体 9 の後端部であって左右一対の支持枠体 11 間の横連結部材 19 の下方側がエンジン 101 を収納するエンジンルームとされ、このエンジンルームを覆うボンネット 39 は機体フレーム 1 の後端部に設けられ、ボンネット上壁 41 と蓋部材 40 とを備える。

**【 0 0 1 8 】**

横連結部材 19 の上壁板 21 は、キャビン 4 の上下方向中央よりも下方に配置され、上壁板 21 の後部 21a が後下がりに下降傾斜されている。上壁板 21 の後方に、左右一対の支持枠体 11 間の後上部側を塞ぐようにボンネット上壁 41 が設けられている。ボンネット上壁 41 の前端部は、横連結部材 19 の上壁板 21 の後部 21a に連結され、ボンネット上壁 41 は、上壁板 21 の後部 21a に対応して後下がりに傾斜されている。図 1 に示すように、機体フレーム 1 の下端からボンネット上壁 41 の後端までの高さ h1 が、機体フレーム 1 の下端からキャビン 4 の上端までの高さ H1 の 1 / 2 以下に設定されている

10

20

30

40

50

。

## 【0019】

図12に示すように、ポンネット39の上部側を塞ぐポンネット上壁41は、その前端側を支点に左右方向の支軸33廻りに上下揺動自在に支持されており、ポンネット上壁41は、図12に破線で示すようにエンジンルームの上部側を塞ぐ閉塞姿勢と、図12に鎖線で示すように後上がりに傾斜してエンジンルームの上部側を開放する開放姿勢とに開閉自在とされている。ポンネット39内にポンネット上壁41を開放姿勢に保持する保持部材51が設けられている。

## 【0020】

図1、図2及び図12に示すように、機体フレーム1の後端部に、エンジンルーム(左右一対の支持枠体11間)の後端開口を塞ぐ蓋部材40が開閉自在に設けられ、蓋部材40の上壁部40aが、ポンネット上壁41に対応して後下がりに傾斜されている。10

図1、図2及び図12に示すように、運転者保護装置であるキャビン4は、左右一対の側枠部材42と、側枠部材42の上部間に架設された屋根部材と、左右一対の側枠部材42にそれぞれ装着した左右一対の側壁体43とを備えている。左右一対の側枠部材42は、パイプ材等で構成されて、左右一対の前支柱部44と、左右一対の後支柱部45と、対応する前支柱部44の上端と後支柱部45の上端とを連結する左右一対の上横梁部46とを有している。左右の後支柱部45の下端部に左右一対の取付ブラケット47が後方に突設されている。左右一対の取付ブラケット47は、機体フレーム1の支持ブラケット22に対応するものであり、支持ブラケット22の取付孔24、係止孔25に対応して取付孔及び係止孔49が設けられている。左右の前支柱部44の下端部に載置板50が溶接等により固着されている。20

## 【0021】

一対の側壁体43は金属板等で構成され、一対の側枠部材42に溶接等によりそれぞれ固着されている。各側壁体43にはキャビン4内から外側方を見るための多数の開口孔52が設けられ、この開口孔52を通して外側方のアーム77乃至ローダ作業装置2を見ることができるよう構成されている。

左右方向の支持軸55が支持ブラケット22の取付孔24及び取付ブラケット47の取付孔に挿通保持され、キャビン4は、取付ブラケット47を介して機体フレーム1の支持ブラケット22に、支持軸55廻りに揺動自在に支持されている。これにより、キャビン4の底部側が機体フレーム1の上端開口を塞ぐように機体フレーム1に載置される載置状態と、キャビン4の底部側が機体フレーム1から上方に離間して機体フレーム1の上端開口を開放する倒伏状態とに姿勢変更自在とされている。図12に実線で示すように、キャビン4を支持軸55廻りに前側に揺動したとき、載置板50が緩衝材等を介して前壁8の折曲縁部8aに接当載置され、これによりキャビン4を載置状態に保持するよう構成されている。また、図12に鎖線で示すように、キャビン4を支持軸55廻りに後方に揺動して倒伏したとき、一対の取付ブラケット47の係止孔49と一対の支持ブラケット22の係止孔25とが一致し、この係止孔25, 49に係止ピン56を挿入することにより、キャビン4を後方に揺動した倒伏状態に保持できるようになっている。キャビン4が機体フレーム1に対して、揺動自在に支持されている。3040

## 【0022】

なお、キャビン4を載置状態にしたときに、トラックローダの走行やローダ作業装置2による作業がなされ、キャビン4を倒伏状態にしたときには機体フレーム1内のメンテナンス等がなされる。

キャビン4の揺動支点となる支持軸55が、キャビン4の背面側であってキャビン4の上下方向の中央部に配置され、ポンネット39がキャビン4の揺動支点である支持軸55よりも下方に設けられ、ポンネット39の上面(上壁板21上面及びポンネット上壁41上面)は、支持軸55よりも上方に突出するがないように後方に向けて水平状又は下降傾斜状に配置されている。

## 【0023】

50

図2に示すように、左右一対の側壁体43の下端部の前後方向中央部間に底壁体58が溶接等に連結固定されている。底壁体58は金属板等により構成され、底壁部59と左右一対の側壁部60とをコの字状に有し、底壁体58は一対の側壁体43の下端部に溶接等により固着されている。この底壁体58の底壁部59上にクッション材等を介して運転座席63が設けられている。前記横連結部材19の上壁板21は、キャビン4内に設けた運転座席63の座部63aよりも上方であって運転座席63の背凭れ部63bの上端よりも下方に配置されている。

#### 【0024】

而して、キャビン4は上方が屋根で塞がれ、側方が一対の側壁体43で塞がれ、後方がリヤガラス等で塞がれ、かつ下方の前後方向中央部が底壁体58により塞がれており、前方が開口した箱形に形成されている。10

図1及び図2において、左右一対の走行装置3は、前後一対の従動輪68と一対の従動輪68間に上方に配置した駆動輪69とトラックフレーム73とを有し、左右一対の走行装置3のトラックフレーム73が、フレーム本体9の左右一対の側壁7に溶接により一体に取り付けられている。左右一対の走行装置3は、従動輪68及び駆動輪69にクローラ70を巻き掛けてなるクローラ走行装置により構成され、駆動軸71の回転により駆動輪69を駆動軸71廻りに回転させて、走行装置3が駆動するようになっている。一対の従動輪68はトラックフレーム73の前後両端にそれぞれ横軸廻りに遊転自在に支持され、一対の従動輪68のうちの一方は図示省略のテンション調整機構によりテンション調整方向に付勢されている。一対の従動輪68間に複数の転輪72が設けられ、複数の転輪72はそれぞれトラックフレーム73に横軸廻りに遊転自在に支持されている。走行装置3の駆動軸71はキャビン4の後端部の下方に配置されている。20

#### 【0025】

左右一対の走行装置3はそれぞれ油圧式の走行モータ74を有しており、走行モータ74により駆動軸71を回転駆動し、駆動軸71の回転により走行モータ74のドラムの回転を介して駆動輪69が駆動軸71廻りに回転し、これにより、各走行装置3が走行モータ74によってそれぞれ駆動される。

ローダ作業装置2は、左右一対のアーム77とアーム77の先端に装着したバケット(作業具)78とを備える。

#### 【0026】

左右一対のアーム77は、機体フレーム1の後上部にアーム77の基部側が後側の第1リフトリンク81と前側の第2リフトリンク82とを介して上下揺動自在に支持され、アーム77の先端側が機体フレーム1の前方側で昇降するようになっている。左右一対のアーム77の基部側と機体フレーム1の後下部との間に複動式油圧シリンダからなる左右一対のアームシリンダ79が設けられている。30

#### 【0027】

第1リフトリンク81の下側基部が、機体フレーム1の第1取付ボス32に対応する内側壁12と外側壁13との間に挿入されて、第1リンク支軸85が第1取付ボス32の取付孔に挿通されると共に第1リフトリンク81の下側基部に挿通されることにより、第1リフトリンク81の下側基端部が機体フレーム1(第1取付ボス32)に第1リンク支軸85廻りに前後揺動自在に支持されている。40

#### 【0028】

第2リフトリンク82の前側基部が、機体フレーム1の第2取付ボス36に対応するステー部材34と内側壁12との間に挿入されて、第2リンク支軸86が第2取付ボス36の取付孔に挿通されると共に第2リフトリンク82の前側基部に挿通されることにより、第2リフトリンク82の前側基部が、機体フレーム1(第2取付ボス36)に第1リンク支軸85の前方で第2リンク支軸86廻りに上下揺動自在に支持されている。

#### 【0029】

アームシリンダ79の下基端側が、機体フレーム1の第3取付ボス38に対応する内側壁12と外側壁13との間に挿入されて、下シリンダ支軸91が第3取付ボス38の取付50

孔に挿通されると共にアームシリンド79の下基端側に挿通されることにより、アームシリンド79の下側基端部が機体フレーム1に下シリンド支軸91廻りに揺動自在に連結されている。

#### 【0030】

図9及び図10において、左右一対のアーム77は、長手方向に基部材106と中間部材107と先端部材108とを有し、アーム77の中間部材107は、天壁110と外側壁111と内側壁112とをコの字状に有する中間部材本体113と、中間部材本体113の外側壁111の下端部と内側壁112の下端部とを連結する底壁板114とを備え、中間部材本体113と底壁板114とは別体に構成されて、底壁板114が中間部材本体113の外側壁111の下端部と内側壁112の下端部とに溶接により固着されている。 10

#### 【0031】

アーム77の先端部材108は、内側壁116と外側壁117とを備えると共に、内側壁116と外側壁117とを連結する前連結壁118と上連結壁119と下連結壁120とを有し、前連結壁118と上連結壁119と下連結壁120とがそれぞれ内側壁116と外側壁117とに溶接により固着されている。

アーム77の先端部材108の後端部が中間部材107の前端部に外嵌されて溶接されている。即ち、先端部材108の内側壁116の後端部と外側壁117の後端部とが中間部材107の前端部を左右から挟むように配置され、内側壁116及び外側壁117の溶接孔123の開口縁部が中間部材107の内側壁及び外側壁にそれぞれ溶接され、先端部材108の上連結壁119の後端部と下連結壁120の後端部とが中間部材107の前端部を上下に挟むように配置され、先端部材108の上連結壁119の後縁等と下連結壁120の後縁等とが中間部材107の天壁110及び底壁板114にそれぞれ溶接されている。 20

#### 【0032】

アーム77の先端部材108の先端に円筒状に先端連結ボス125が設けられ、アーム77の先端部材108の上側中途部に円筒状の上連結ボス126が設けられている。

アーム77の基部材106(アーム77の基部)は外側壁128と内側壁129とを有し、アーム77の基部材106の内側壁129に、三角形状の延長取付壁131が外側壁128の下縁よりも下方側に延長突出され、延長取付壁131の左右方向内方側に延長取付壁131に対向する内側ブラケット132が設けられている。 30

#### 【0033】

アーム77の基部材106に、内側壁129と外側壁128との上縁部に沿うように設けられた上連結壁133と、内側壁129と外側壁128との下縁部に沿うように設けられた下連結壁134とが具備されている。アーム77の基部材106の内側壁129と外側壁128とが上連結壁133と下連結壁134とで連結され、内側ブラケット132はその上縁部に沿うように設けられたブラケット連結壁136により延長取付壁131の内側面又は内側壁129の内側面に連結されている。側面から見てブラケット連結壁136が下連結壁134と交差するように、ブラケット連結壁136の中途部が下連結壁134よりも上方に突出されている。

#### 【0034】

アーム77の基部材106の前端部が中間部材107の後端部に外嵌されて溶接されている。即ち、基部材106の内側壁129の前端部と外側壁128の前端部とが中間部材107の後端部を左右から挟むように配置され、内側壁129及び外側壁128の溶接孔137の開口縁部が中間部材107の内側壁112及び外側壁111にそれぞれ溶接され、基部材106の上連結壁133の前端部と下連結壁134の前端部とが中間部材107の後端部を上下に挟むように配置され、基部材106の上連結壁133の前縁等と下連結壁134の前縁等とが中間部材107の天壁110及び底壁板114にそれぞれ溶接されている。 40

#### 【0035】

アーム77の基部材106の後端部における内側壁129と外側壁128との間に取付

50

孔を有する第1連結ボス141が設けられ、延長取付壁131と内側プラケット132との間に取付孔を有する第2連結ボス142が設けられ、アーム77の基部の第1連結ボス141及び延長取付壁131の前方であって内側壁129と外側壁128との間に取付孔を有する第3連結ボス143が設けられている。上連結壁133の後端と下連結壁134の後端とが第1連結ボス141に連結され、下連結壁134の中途部は、第3連結ボス143を避けてその上側に配置されている。

#### 【0036】

第1連結ボス141にその取付孔を介して第1アーム支軸88が挿通保持され、第2連結ボス142にその取付孔を介して第2アーム支軸89が挿通保持され、第3連結ボス143にその取付孔を介して上シリンダ支軸92が挿通保持されている。

10

図9及び図10に示すように、左右一対のアーム77の先端側に左右一対のアーム77を連結する前連結部材145が設けられると共に、左右一対のアーム77の基部側に左右一対のアーム77を連結する後連結部材146が設けられている。前連結部材145は角筒状のパイプ材により構成され、前連結部材145は左右一対のアーム77の先端側（先端部材108の内側壁116及び外側壁117）に貫通状に挿通されて各アーム77に溶接されている。後連結部材146は円筒状のパイプ材により構成され、後連結部材146は左右一対のアーム77の基端側（基部材106の内側壁129及び外側壁128）に貫通状に挿通されて各アーム77に溶接されている。前連結部材145と後連結部材146とで、左右一対のアーム77をキャビン4の前後で左右に連結し、左右一対のアーム77と前連結部材145と後連結部材146とで矩形の枠体が構成されている。

20

#### 【0037】

図1、図2、図9～図12に示すように、第1リフトリンク81の上遊端側とアームシリンダ79の上先端側とは、アーム77の基部の内側壁129と外側壁128との間にそれぞれ揺動自在に連結され、第2リフトリンク82の遊端側は、延長取付壁131と内側プラケット132との間に揺動自在に連結されている。即ち、第1リフトリンク81の上遊端側は、延長取付壁131よりも後方で第1アーム支軸88により揺動自在に連結され、アームシリンダ79の上先端側は、延長取付壁131よりも前方で上シリンダ支軸92により揺動自在に連結されている。第2リフトリンク82の遊端側は、第1アーム支軸88と上シリンダ支軸92とを結ぶ連結線L1よりも下方で、第2アーム支軸89により揺動自在に連結されている。

30

#### 【0038】

従って、第1リフトリンク81の上遊端側にアーム77の基部側が第1アーム支軸88により枢支されて、アーム77の基部側が第1アーム支軸88廻りに上下揺動自在に支持され、第2リフトリンク82の遊端側にアーム77の基部側が第1アーム支軸88よりも前側で第2アーム支軸89により枢支されて、アーム77の基部側が第2アーム支軸89廻りに上下揺動自在に支持されている。また、アームシリンダ79の上先端側はアーム77の基部に上シリンダ支軸92廻りに揺動自在に連結されている。

#### 【0039】

第2アーム支軸89及び第2リンク支軸86は、第1リンク支軸85、第1アーム支軸88、下シリンダ支軸91、上シリンダ支軸92と共に機体フレーム1の外側方から視認可能に構成されている。

40

後連結部材146は、アーム77の基部の第1アーム支軸88よりも前方に配置されると共に、左右一対のアーム77の基部における第1アーム支軸88と上シリンダ支軸92とを結ぶ連結線L1上に配置されている。また、後連結部材146は、上シリンダ支軸92よりも第1アーム支軸88寄りに配置されている。

#### 【0040】

アームシリンダ79が縮小してアーム77が下降した状態で、後連結部材146が第1アーム支軸88の下方に位置し、アームシリンダ79が伸長してアーム77が上昇した状態で、後連結部材146が第1アーム支軸88の上方に位置するように構成されている。また、後連結部材146の前方に上シリンダ支軸92が配置され、アームシリンダ79が

50

縮小してアーム 77 が下降した状態で、後連結部材 146 の下方に上シリンダ支軸 92 が位置し、アームシリンダ 79 が伸長してアーム 77 が上昇した状態で、後連結部材 146 の上方に上シリンダ支軸 92 が位置するように構成されている。また、後連結部材 146 が、左右一対のアーム 77 の基部における第 1 アーム支軸 88 と上シリンダ支軸 92 との中間位置に配置されている。

#### 【0041】

後連結部材 146 はキャビン 4 の後方に配置され、アーム 77 が下降した状態において、キャビン 4 を倒伏状態にしたときにキャビン 4 と後連結部材 146 とが干渉しないように、後連結部材 146 とキャビン 4 とが互いに前後に離間されている。

アームシリンダ 79 が縮小してアーム 77 が下降した状態で、ボンネット上壁 41 が保持部材 51 により開放姿勢に保持可能となるように、後連結部材 146 はボンネット上壁 41 よりも上方側に離間した位置に配置されている。10

#### 【0042】

図 11 及び図 12 に示すように、第 1 リフトリンク 81 は、内側壁 156 と外側壁 157 を有すると共に、内側壁 156 と外側壁 157 との後端部間を連結する後連結壁 158 を有し、内側壁 156 と外側壁 157 との前後方向の中途部同士を連結する中途部連結壁 159 を有している。

図 11 に示すように、左右一対の第 1 リフトリンク 81 の上遊端側が下側基部よりも左右方向外方に膨出するように幅広に形成され、左右一対のアーム 77 の基部側が左右一対の第 1 リフトリンク 81 の上遊端側に対して左右方向外方よりに支持され、これにより、左右一対のアーム 77 の基部側が左右一対の第 1 リフトリンク 81 の下側基部に対して左右方向外方にオフセットされている。20

#### 【0043】

そして、図 8 に示すように、左右一対のアーム 77 は、機体フレーム 1 、運転部 5 乃至キャビン 4 の左右両側に配置されている。左右一対のアーム 77 の離間幅は、フレーム本体 9 の左右側壁 7 の離間幅よりも大に設定されている。左右一対のアーム 77 はその全長亘って、左右一対の走行装置 3 の外側端間の左右幅内に配置されると共に、左右一対の走行装置 3 の内側端間の左右幅よりも外方に配置されている。キャビン 4 の左右幅がフレーム本体 9 の左右側壁 7 の離間幅よりも大に設定され、キャビン 4 の左右両側部がフレーム本体 9 の左右側壁 7 よりも左右方向外方に突出されている。30

#### 【0044】

図 1 、図 2 、図 8 、図 9 において、左右一対のアーム 77 の前端側の中途部が左右方向内方に屈曲されて、左右一対のアーム 77 の前端部間の左右幅が後部側間の左右幅よりも小に設定され、アーム 77 の前端部間にバケット（作業具） 78 が、左右一対のブラケット 95 を介して先端連結ボス 125 により支軸 97 回りに揺動自在に連結されている。

バケット 78 はブラケット 95 を介してアーム 77 の先端部に支持軸 97 回りに揺動自在に支持されている。バケット 78 のブラケット 95 とアーム 77 の先端側中途部との間に、複動式油圧シリンダからなるバケットシリンダ 98 が介装されている。このバケットシリンダ 98 の伸縮によってバケット 78 が揺動動作（スクイ・ダンプ動作）するように構成されている。40

#### 【0045】

左右一対のアーム 77 の前端部と機体フレームの前端部との間にストッパー機構 161 が設けられ、アームシリンダ 79 が縮小してアーム 77 が下降した状態で、左右一対のアーム 77 がアーム（作業具） 78 から受ける後方への応力を機体フレーム 1 で受け止めるように構成されている。

ストッパー機構 161 は、前連結部材 145 に後方突設した左右一対のストッパー 162 と、機体フレーム 1 の前壁に前方突設した左右一対の受け体 163 とを備え、アームシリンダ 79 が縮小してアーム 77 が下降した状態で、左右一対のストッパー 162 が左右一対の受け体 163 に対してそれぞれ前側から接当又は近接するように構成されている。

#### 【0046】

50

20

30

40

50

図11に示すように、第1リフトリンク81の内側壁156の上端部と外側壁157の上端部との間に、アーム77の基部材106の第1連結ボス141側が内嵌され、第1連結ボス141に挿通した第1アーム支軸88が第1リフトリンク81の内側壁156の上端部と外側壁157の上端部とに挿通されて、第1リフトリンク81の上遊端側がアーム77の基部材106に第1アーム支軸88により揺動自在に連結されて、第1リフトリンク81の上側遊端部にアーム77の基部側が第1アーム支軸88廻りに上下揺動自在に支持されている。

#### 【0047】

図8に示すように、左右一対の第1リフトリンク81はフレーム本体9の左右一対の側壁7よりもそれぞれ外側方に配置されて、左右一対の第1リフトリンク81の下側基部が、左右一対の支持枠体11の内側壁12と外側壁13との間で第1リンク支軸85により枢支されている。左右一対のアーム77はフレーム本体9の外側方に配置され、左右一対のアーム77の基部側が、フレーム本体9の側壁7よりも外側方で、第1リフトリンク81の上遊端側に第1アーム支軸88により枢支されている。

#### 【0048】

図9、図11、図12に示すように、アームシリンダ79の上先端側はアーム77の基部の外側壁128と内側壁129との間に挿入され、このアームシリンダ79の上先端側に第3連結ボス143に挿通した上シリンダ支軸92が挿通されて、アームシリンダ79の上先端側がアーム77の基部に上シリンダ支軸92により揺動自在に連結されている。

第2リフトリンク82の遊端側は延長取付壁131と内側プラケット132との間に挿入され、この第2リフトリンク82の遊端側に第2連結ボス142に挿通した第2アーム支軸89が挿通されて、第2リフトリンク82の遊端側がアーム77の基部に第2アーム支軸89により揺動自在に連結されている。これにより、第2リフトリンク82の遊端部にアーム77の基部側が第1アーム支軸88よりも前側で第2アーム支軸89廻りに上下揺動自在に支持されている。第2リフトリンク82はアームシリンダ79よりも左右方向内方側に配置され、側面から見てアームシリンダ79と第2リフトリンク82とがクロス可能になるように構成されている。

#### 【0049】

図1及び図2において、アームシリンダ79が縮小してアーム77が下降した状態からアームシリンダ79が伸長してアーム77が上昇した状態になるまでの全ての昇降状態において、第1リフトリンク81の略全体がローダ作業機の車体後端（蓋部材40後端）よりも前側に納まるように、第1リンク支軸85と第2リンク支軸86と第1アーム支軸88と第2アーム支軸89との位置関係が設定されている。従って、アームシリンダ79が縮小してアーム77が下降した状態からアームシリンダ79が伸長してアーム77が上昇した状態になるまでの全ての昇降状態において、第1リフトリンク81の上部がローダ作業機の車体後端よりも前側に略納まるように、第1リンク支軸85と第2リンク支軸86と第1アーム支軸88と第2アーム支軸89との位置関係が設定されている。

#### 【0050】

また、アームシリンダ79が縮小してアーム77が下降した状態からアームシリンダ79が伸長してアーム77が上昇した状態になるまでの間の、第1リフトリンク81の上遊端側が最も大きく後方に揺動した状態において、第1リフトリンク81の上部がローダ作業機の車体後端（蓋部材40後端）と略一致するように、第1リンク支軸85と第2リンク支軸86と第1アーム支軸88と第2アーム支軸89との位置関係が設定されていて、第1アーム支軸88が第1リフトリンク81の上端部に設けられ、アーム77が昇降動作して第2リンク支軸86と第1アーム支軸88と第2アーム支軸89とが一直線上に並んだ際に、図2に鎖線で示す如く第1リフトリンク81が最も大きく後方に傾斜した状態になり、このとき第1リフトリンク81の上端部の第1アーム支軸88が、ローダ作業機（トラックローダ）の車体後端（蓋部材40後端）よりも前側に位置するように構成されている。

#### 【0051】

10

20

30

40

50

アームシリンダ79が縮小してアーム77が下降した状態で、第2アーム支軸89が、第2リンク支軸86と第1アーム支軸88とを結ぶ線分よりも第1リンク支軸85側に突出して、第2リンク支軸86と第2アーム支軸89を結ぶ線分と、第1アーム支軸88と第2アーム支軸89と結ぶ線分とが鈍角で交わるように構成されている。これにより、アームシリンダ79が縮小してアーム77が下降するときに、第1リフトリンク81が第1リンク支軸85廻りに後側に搖動した後にやや前側に戻り搖動するようになっている。

#### 【0052】

第1リフトリンク81が第2リフトリンク82よりも長く形成されていて、第1リフトリンク81の第1リンク支軸85と第1アーム支軸88との距離が、第2リフトリンク82の第2リンク支軸86と第2アーム支軸89との距離よりも長く設定されている。第1アーム支軸88と第2アーム支軸89との距離が、第1リフトリンク81の長さよりも短くて第1リフトリンク81の第1リンク支軸85と第1アーム支軸88との距離よりも短く設定されている。また、第2リンク支軸86は、走行装置3の駆動軸71よりも前側に配置されている。10

#### 【0053】

上記実施形態によれば、横連結部材19の下方側がエンジン101を収納するボンネット39とされ、横連結部材19の上壁板21は、キャビン4の上下方向中央よりも下方に配置され、上壁板21の後部21aが後下がりに下降傾斜され、左右一対の支持枠体11間の後上部側を塞ぐようにボンネット上壁41が設けられ、ボンネット上壁41の前端部は、横連結部材19の上壁板21の後部21aに連結され、ボンネット上壁41は、上壁板21の後部21aに対応して後下がりに傾斜されているので、キャビン4の高さに比べて、キャビン4の後方にあるボンネット39全体の高さを低く抑えることができて、ボンネット39が後方視界の邪魔になることが少なくなり、作業時等に作業者はキャビン4内からボンネット39の後下方を見ることもでき、ローダ作業機による作業をよりスムーズになし得るようになる。20

#### 【0054】

また、キャビン4の搖動支点となる支持軸55が、キャビン4の背面側であってキャビン4の上下方向の中央部に配置され、ボンネット39がキャビン4の搖動支点である支持軸55よりも下方に設けられ、ボンネット39の上面は、支持軸55よりも上方に突出することができないように後方に向けて水平状又は下降傾斜状に配置されているので、ボンネット39の上面は、その前後方向の全長に亘って支持軸55よりも下方に位置し、かつ、水平状又は下降傾斜状であるため、キャビン4内の作業者は、ボンネット39の後下方の広い範囲を容易に見ることができるようになり、作業をより一層スムーズになし得るようになる。30

#### 【0055】

また、機体フレーム1の下端からボンネット上壁41の後端までの高さh1が、機体フレーム1の下端からキャビン4の上端までの高さH1の1/2以下に設定されているので、キャビン4の上端までの高さH1に比べてボンネット上壁41の後端までの高さh1を低く抑えることができ、作業者は、キャビン4内からボンネット上壁41の後端の後下方を見ることができ、この点からも作業をより一層スムーズになし得るようになる。40

#### 【0056】

また、機体フレーム1の後端部に、左右一対の支持枠体11間の後端開口を塞ぐ蓋部材40が設けられ、蓋部材40の上壁部40aが、ボンネット上壁41に対応して後下がりに傾斜されているので、蓋部材40の上壁部40aが後方視界の妨げにならないようにすることができ、この点からも、後方視界を向上させることができる。

また、横連結部材19の上壁板21は、キャビン4内に設けた運転座席63の座部63aよりも上方であって運転座席63の背凭れ部63bの上端よりも下方に配置されているので、キャビン4内の作業者は運転座席63に座った状態で、背凭れ部63bの上方から横連結部材19の上壁板21の後下方を見ることができ、この点からも作業をスムーズになし得るようになる。50

**【 0 0 5 7 】**

上記実施形態によれば、左右一対のアーム 77 の先端側に左右一対のアーム 77 を連結する前連結部材 145 が設けられると共に、左右一対のアーム 77 の基部側に左右一対のアーム 77 を連結する後連結部材 146 が設けられて、左右一対のアーム 77 と前連結部材 145 と後連結部材 146 とで矩形の枠体が構成されているので、左右一対のアーム 77 の剛性を高めることができ、例えば作業の際にアーム 77 の先端側の作業具 78 から大きな衝撃を受けるようなことがあっても、左右一対のアーム 77 が互いにねじれたりガタ付いたりするのを効果的に防止できる。

**【 0 0 5 8 】**

また、後連結部材 146 が、左右一対のアーム 77 の基部における第 1 アーム支軸 88 と上シリンダ支軸 92 とを結ぶ連結線 L1 上に配置されているので、運転部 5 の運転者は後方を見ながら作業をする際等に、後方の後連結部材 146 の高さを視認することによって、アーム 77 の先端側の作業具 78 の高さ位置をある程度正確に予想することができ、作業がやりやすくなる。

**【 0 0 5 9 】**

また、後連結部材 146 が、アーム 77 の基部の第 1 アーム支軸 88 よりも前方に配置され、上シリンダ支軸 92 よりも第 1 アーム支軸 88 寄りに配置されているので、アームシリンダ 79 が伸縮によりアーム 77 が昇降動作する際に、左右の第 1 リフトリンク 81 が左右にガタ付いたりするのを、後連結部材 146 によってより確実に防止することができる。

**【 0 0 6 0 】**

また、アームシリンダ 79 が縮小してアーム 77 が下降した状態で、ポンネット上壁 41 が保持部材 51 により開放姿勢に保持可能となるように、後連結部材 146 はポンネット上壁 41 よりも上方側に離間した位置に配置されているので、アーム 77 が下降した状態でもポンネット上壁 41 を保持部材 51 により開放姿勢に保持できるようになり、ポンネット 39 内の点検等に便利である。

**【 0 0 6 1 】**

上記実施形態によれば、左右一対の支持枠体 11 の内側壁 12 及び外側壁 13 は、フレーム本体 9 の側壁 7 よりも外側方に配置され、左右一対の第 1 リフトリンク 81 はフレーム本体 9 の左右一対の側壁 7 よりもそれぞれ外側方に配置されて、左右一対の第 1 リフトリンク 81 の下側基部が、左右一対の支持枠体 11 の内側壁 12 と外側壁 13 との間で第 1 リンク支軸 85 により枢支され、左右一対のアーム 77 の基部側が、フレーム本体 9 の側壁 7 よりも外側方で、第 1 リフトリンク 81 の上遊端側に第 1 アーム支軸 88 により枢支され、左右一対のアーム 77 はフレーム本体 9 の外側方に配置されているので、機体フレーム 1 に搭載されるキャビン 4 の左右両側部をフレーム本体 9 の左右側壁 7 よりも左右方向外方に突出させることが可能になり、このためキャビン 4 の左右幅をフレーム本体 9 の左右側壁 7 の離間幅よりも大に設定することができるようになり、例えばフレーム本体 9 の左右幅を狭くしてローダ作業機を小型化した場合でも、キャビン 4 の左右幅を十分に確保して、キャビン 4 の居住性を高めることができる。

**【 0 0 6 2 】**

フレーム本体 9 の側壁 7 の後端部に取付板 16 の内側部が固着され、取付板 16 の外側部はフレーム本体 9 の側壁 7 から外側方に突出され、左右一対の支持枠体 11 の内側壁 12 及び外側壁 13 は、フレーム本体 9 の側壁 7 よりも外側方に配置されて、内側壁 12 及び外側壁 13 の前側下端がそれぞれ取付板 16 の外側部の上面側に固着されているので、フレーム本体 9 の側壁 7 の後端部と、左右一対の支持枠体 11 の内側壁 12 及び外側壁 13 との間に、取付板 16 を介在させることにより、機体フレーム 1 の剛性を十分に保持しながら、左右一対の支持枠体 11 をフレーム本体 9 に対して左右方向外方に配置することができになり、この点から、左右一対の支持枠体 11 、左右一対の第 1 リフトリンク 81 及び左右一対のアーム 77 の離間幅を、フレーム本体 9 の左右幅に比べて大きくすることができ、これによって、上記の如くキャビン 4 の左右幅を十分に確保して、キャビン 4 の

10

20

30

40

50

居住性を高めることができる。

**【 0 0 6 3 】**

左右一対のアーム 77 の基部側が左右一対の第 1 リフトリンク 81 の下側基部に対して左右方向外方にオフセットされているので、左右一対の第 1 リフトリンク 81 の下側基部の離間幅乃至機体フレーム 1 の左右一対の支持枠体 11 の離間幅に比べて、左右一対のアーム 77 の基部側の離間幅を大きく設定することができ、この点からも、左右一対のアーム 77 の離間幅を、フレーム本体 9 の左右幅に比べて大きくすることができ、これによって、上記の如くキャビン 4 の左右幅を十分に確保して、キャビン 4 の居住性を高めることができる。

**【 0 0 6 4 】**

左右一対の第 1 リフトリンク 81 の上遊端側が下側基部よりも左右方向外方に突出するように幅広に形成され、左右一対のアーム 77 の基部側が左右一対の第 1 リフトリンク 81 の上遊端側に対して左右方向外方よりに支持されているので、簡単な構成で、左右一対のアーム 77 の基部側を、左右一対の第 1 リフトリンク 81 の下側基部に対して左右方向外方にオフセットすることができ、左右一対の第 1 リフトリンク 81 の下側基部の離間幅乃至機体フレーム 1 の左右一対の支持枠体 11 の離間幅に比べて、左右一対のアーム 77 の基部側の離間幅を大きく設定することができる。

**【 0 0 6 5 】**

また、左右一対のアーム 77 はその全長亘って左右一対の走行装置 3 の外側端間の左右幅内に配置されると共に、左右一対の走行装置 3 の内側端間の左右幅よりも外方に配置されているので、キャビン 4 の左右幅を十分に確保して、キャビン 4 の居住性を高めることができるもの拘わらず、左右一対の走行装置 3 を含めたローダ作業機全体を左右幅を、左右一対の走行装置 3 の左右幅内に納めることができ、ローダ作業機が大型化することがなくなり、狭小地での作業性を損なうこともない。

**【 0 0 6 6 】**

上記実施形態によれば、アーム 77 の基部の内側壁 129 に、延長取付壁 131 が下方側に延長突出され、延長取付壁 131 の左右方向内方側に延長取付壁 131 に対向する内側プラケット 132 が設けられ、第 1 リフトリンク 81 の上遊端側とアームシリンダ 79 の上先端側とは、アーム 77 の基部の内側壁 129 と外側壁 128との間にそれぞれ揺動自在に連結され、第 2 リフトリンク 82 の遊端側は、延長取付壁 131 と内側プラケット 132との間に揺動自在に連結されているので、第 1 リフトリンク 81 の上遊端側とアームシリンダ 79 の上先端側とを、アーム 77 の基部にそれぞれ揺動自在に連結するには、アーム 77 の外側方から第 1 アーム支軸 88 、上シリンダ支軸 92 を、アーム 77 の基部の外側壁 128 と内側壁 129 と第 1 リフトリンク 81 の上遊端側又はアームシリンダ 79 の上先端側に挿入することにより、第 1 リフトリンク 81 の上遊端側とアームシリンダ 79 の上先端側とを、アーム 77 の基部に簡単に連結することができるし、第 2 リフトリンク 82 の遊端側を、アーム 77 の基部の内側壁 129 と内側プラケット 132との間に連結する場合でも、延長取付壁 131 がアーム 77 の基部の内側壁 129 から外側壁 128 の下端縁よりも下方側に突出しているため、アーム 77 の基部の外側壁 128 が邪魔になるようなことはなくなり、アーム 77 の外側方からアーム 77 の基部の延長取付壁 131 と内側プラケット 132 と第 2 リフトリンク 82 の遊端側とに第 2 アーム支軸 89 を簡単に挿入するできるようになり、このため、第 1 リフトリンク 81 、第 2 リフトリンク 82 及びアームシリンダ 79 をアーム 77 の基部に連結する作業を楽になし得るようになる。

**【 0 0 6 7 】**

また、第 1 リフトリンク 81 、アームシリンダ 79 及び第 2 リフトリンク 82 とアーム 77 との連結部分（支軸部分）にグリース（潤滑油）を注入する場合、第 1 リフトリンク 81 の上遊端側やアームシリンダ 79 の上先端側とアーム 77 の基部との連結部分にアーム 77 の外側方から簡単にグリースを注入することができるし、第 2 リフトリンク 82 の遊端側とアーム 77 の基部との連結部分にグリースを注入する場合も、アーム 77 の基部

10

20

30

40

50

の外側壁 128 が邪魔になるようなことはなくなり、アーム 77 の外側方から第 2 リフトリンク 82 とアーム 77 の基部との連結部分にグリースを簡単に注入することができるようになり、グリースを注入する作業を楽にし得るようになる。

#### 【0068】

また、アーム 77 の基部に、内側壁 129 と外側壁 128 との上縁部に沿うように設けられた上連結壁 133 と、内側壁 129 と外側壁 128 との下縁部に沿うように設けられた下連結壁 134 とが具備され、アーム 77 の基部の内側壁 129 と外側壁 128 とが上連結壁 133 と下連結壁 134 とで連結され、内側ブラケット 132 はその上縁部に沿うように設けられたブラケット連結壁 136 により延長取付壁 131 の内側面又はアーム 77 の内側壁 129 の内側面に連結され、側面から見てブラケット連結壁 136 が下連結壁 134 と交差するように、ブラケット連結壁 136 の中途部が下連結壁 134 よりも上方に突出されているので、ブラケット連結壁 136 と下連結壁 134 とが交差することによって、アーム 77 の延長取付壁 131 の突出基部側をブラケット連結壁 136 と下連結壁 134 とで互いに補強し合うことができて、延長取付壁 131 と内側ブラケット 132 による第 2 リフトリンク 82 の支持を強固なものになし得る。

#### 【0069】

上記実施形態によれば、アームシリンダ 79 が縮小してアーム 77 が下降した状態からアームシリンダ 79 が伸長してアーム 77 が上昇した状態になるまでの間の、第 1 リフトリンク 81 の上部がローダ作業機の車体後端と略一致するように、前記第 1 リンク支軸 85 と第 2 リンク支軸 86 と第 1 アーム支軸 88 と第 2 アーム支軸 89 との位置関係が設定されているので、アーム 77 を昇降させる全過程で、第 1 リフトリンク 81 がローダ作業機の車体後端よりも大きく後方突出することがなくなり、作業等の際に第 1 リフトリンク 81 がローダ作業機の後方の物に衝当して邪魔になるのを防ぐことができる。従って、ローダ作業機をバックしたときに第 1 リフトリンク 81 が後方の物に接触するのを防止することができるし、第 1 リフトリンク 81 が大きく後方突出しなくなるため、狭小地での作業性がよくなる。また、第 1 リフトリンク 81 が大きく後方突出すると、第 1 リフトリンク 81 によって斜め後方の視界が妨げられて、斜め後方の視界が悪くなるが、本願の場合、第 1 リフトリンク 81 が大きく後方突出しなくなるため、このようなこともなくなり、斜め後方の視界が良くなる。

#### 【0070】

また、第 1 アーム支軸 88 が第 1 リフトリンク 81 の上端部に設けられ、アーム 77 が昇降動作して第 2 リンク支軸 86 と第 1 アーム支軸 88 と第 2 アーム支軸 89 とが一直線上に並んだ際に、第 1 リフトリンク 81 の上端部の第 1 アーム支軸 88 が、ローダ作業機の車体後端よりも前側に位置するように、第 1 リフトリンク 81 が第 1 リンク支軸 85 を支点に後上がりに傾斜すべく構成されているので、第 1 リフトリンク 81 の上遊端側が最も大きく後方に揺動した状態でも、第 1 リフトリンク 81 がローダ作業機の車体後端より後方に突出することあっても、第 1 リフトリンク 81 の上部が僅かに後方突出するだけであり、作業等の際に第 1 リフトリンク 81 が邪魔になるおそれがほとんどなくなる。

#### 【0071】

また、アームシリンダ 79 が縮小してアーム 77 が下降した状態で、第 2 アーム支軸 89 が、第 2 リンク支軸 86 と第 1 アーム支軸 88 とを結ぶ線分よりも第 1 リンク支軸 85 側に突出して、第 2 リンク支軸 86 と第 2 アーム支軸 89 を結ぶ線分と、第 1 アーム支軸 88 と第 2 アーム支軸 89 と結ぶ線分とが鈍角で交わるように構成されているので、アームシリンダ 79 が縮小してアーム 77 が下降するときに、第 1 リフトリンク 81 が第 1 リンク支軸 85 回りに後側に揺動した後にやや前側に戻り揺動するようになるため、第 1 リフトリンク 81 の上遊端側が最も大きく後方に揺動するのは、アーム 77 が昇降動作する途中のみだけあって、第 1 リフトリンク 第 1 リフトリンク 81 がローダ作業機の車体後端より後方に突出することあっても、アーム 77 が昇降動作する途中の僅かな期間だけとなり、この点からも作業等の際に第 1 リフトリンク 81 が邪魔になるおそれがなくなる

10

20

30

40

50

。

## 【0072】

なお、前記実施の形態では、アーム77が下降した状態において、キャビン4を倒伏状態にしたときにキャビン4と後連結部材146とが干渉しないように、後連結部材146とキャビン4とが互いに前後に離間されているが、これに代え、アーム77が下降した状態において、キャビン4を倒伏状態にしたときにキャビン4の背面側が後連結部材146に接当して、これによりキャビンを倒伏状態に保持するようにしてもよい。

## 【0073】

また、前記実施の形態では、第1リフトリンク81、アームシリング79及び第2リフトリンク82とアーム77との連結部分にグリースを注入するようにしているが、これに代え、第1リフトリンク81、アームシリング79及び第2リフトリンク82とアーム77との連結部分にグリース以外の潤滑油を注入するようにしてもよい。10

また、前記実施の形態では、左右一対の走行装置3のトラックフレーム73が、フレーム本体9の左右一対の側壁7に溶接により一体に取り付けられているが、これに代え、左右一対の走行装置3のトラックフレーム73を、フレーム本体9の左右一対の側壁7にボルトナット等の締結具により着脱自在に取り付けるようにしてもよい。

## 【0074】

また、前記実施の形態では、左右一対の走行装置3は、従動輪68及び駆動輪69にクローラ70を巻き掛けてなるクローラ走行装置により構成されていいるが、これに代え、左右一対の走行装置3は、タイヤを有する前輪及び後輪により構成するようにしてもよい。20

。

## 【図面の簡単な説明】

## 【0075】

【図1】本発明の一実施の形態を示すアーム77を上昇させた状態のローダ作業機の側面図である。

【図2】同アーム77を下降させた状態のローダ作業機の側面図である。

【図3】同機枠フレームを前上方から見た状態の斜視図である。

【図4】同機枠フレームを後方側から見た状態の斜視図である。

【図5】同機体フレーム部分の側面断面図である。

【図6】同機体フレーム部分の平面図である。30

【図7】同機体フレーム部分の背面図である。

【図8】同機体フレームとキャビン乃至アームの配置関係を示す平面図である。

【図9】同アームの平面図である。

【図10】同アームの側面図である。

【図11】同アーム上昇状態の第1リフトリンク及びアームの背面図である。

【図12】同ボンネット上部乃至アームの後部部分の側面図である。

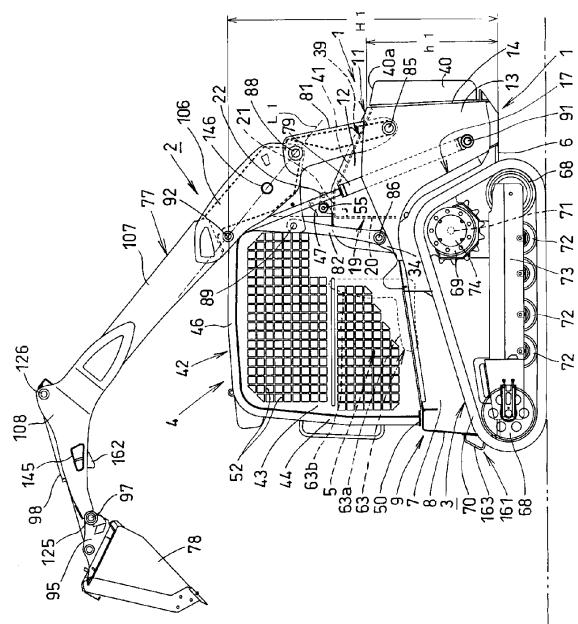
## 【符号の説明】

## 【0076】

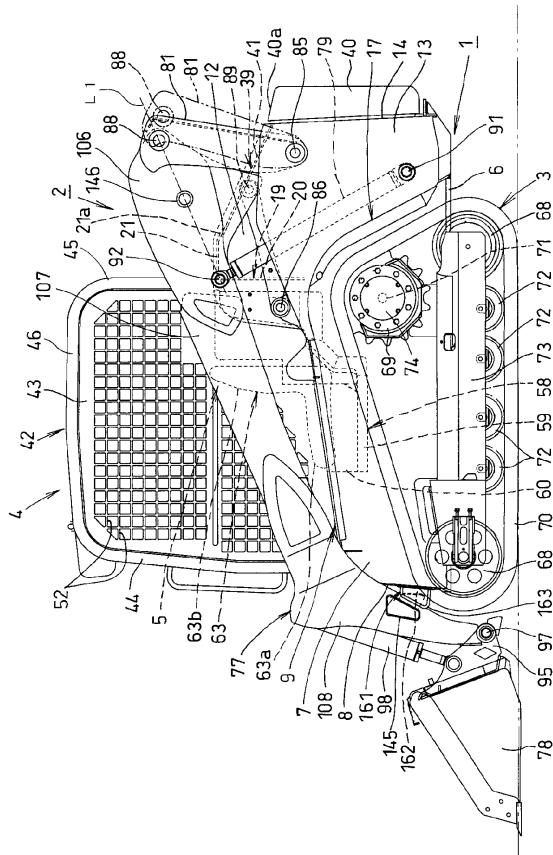
1	機体フレーム	
2	ローダ作業装置	<span style="float: right;">40</span>
3	走行装置	
4	キャビン（運転者保護装置）	
6	底壁	
7	側壁	
9	フレーム本体	
11	支持枠体	
12	内側壁	
13	外側壁	
14	連結壁	
19	横連結部材	<span style="float: right;">50</span>

2 0	前壁板	
2 1	上壁板	
2 1 a	後部	
2 2	支持プラケット	
3 3	支軸	
3 9	ポンネット	
4 0	蓋部材	
4 1	ポンネット上壁	
5 1	保持部材	
5 5	支持軸	10
6 3	運転座席	
6 3 a	座部	
6 3 b	背凭れ部	
7 1	駆動軸	
7 7	アーム 7 7	
7 8	バケット(作業具)	
7 9	アーム 7 7 シリンダ	
8 1	第 1 リフトリンク	
8 2	第 2 リフトリンク	
8 6	第 2 リンク支軸	20
8 8	第 1 アーム支軸	
8 9	第 2 アーム支軸	
9 1	下シリンダ支軸	
9 2	上シリンダ支軸	
1 0 1	エンジン	
1 2 8	外側壁	
1 2 9	内側壁	
1 3 1	延長取付壁	
1 3 2	内側プラケット	
1 3 3	上連結壁	30
1 3 4	下連結壁	
1 3 6	プラケット連結壁	
1 4 5	前連結部材	
1 4 6	後連結部材	

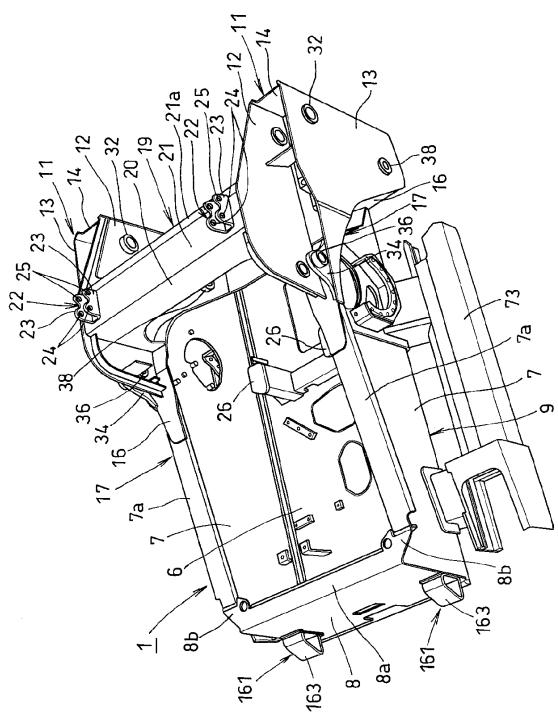
【 図 1 】



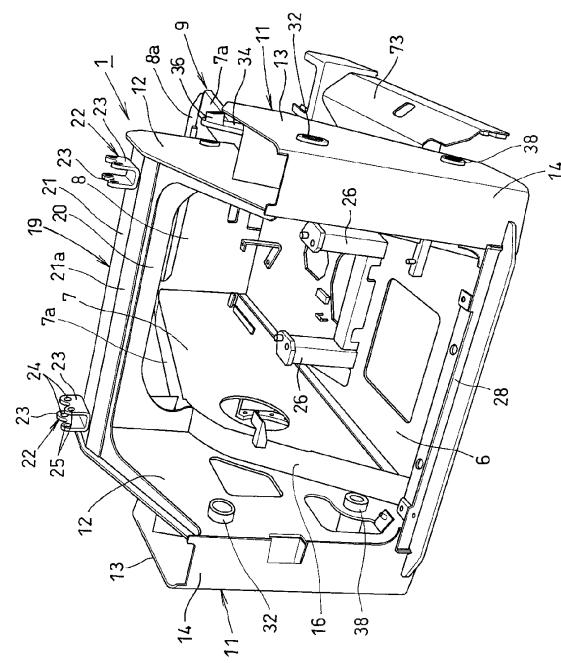
【 図 2 】



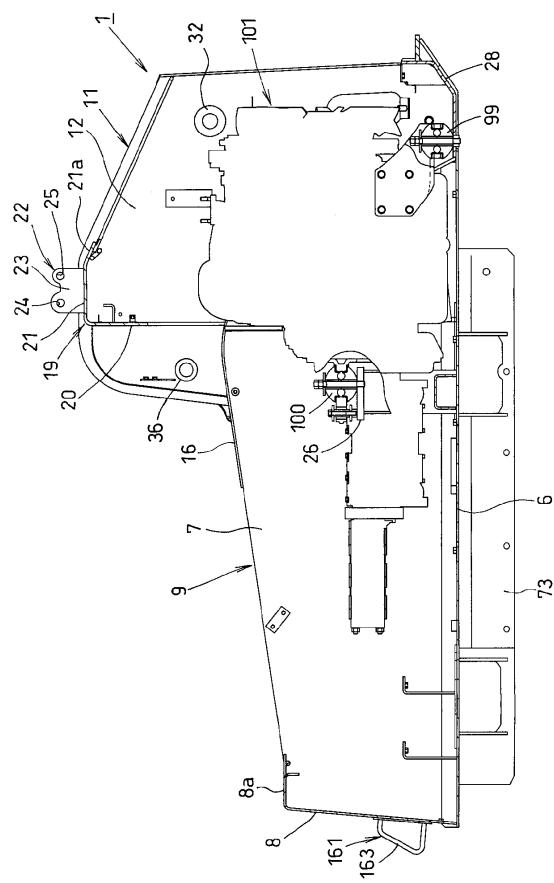
【図3】



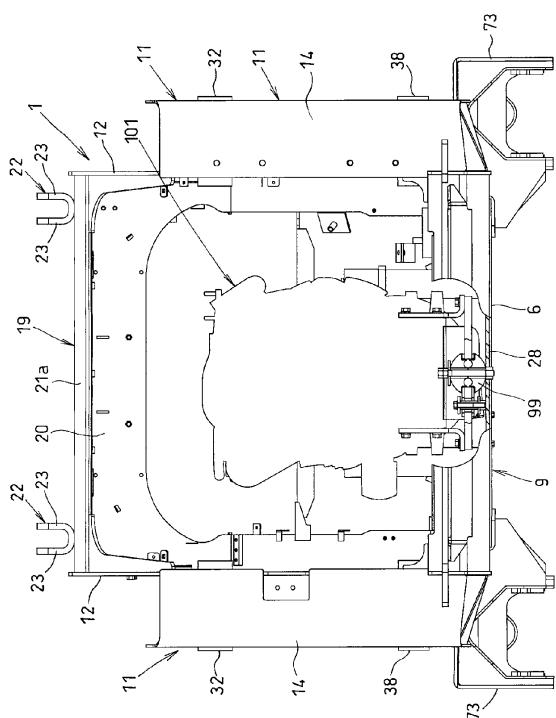
【 四 4 】



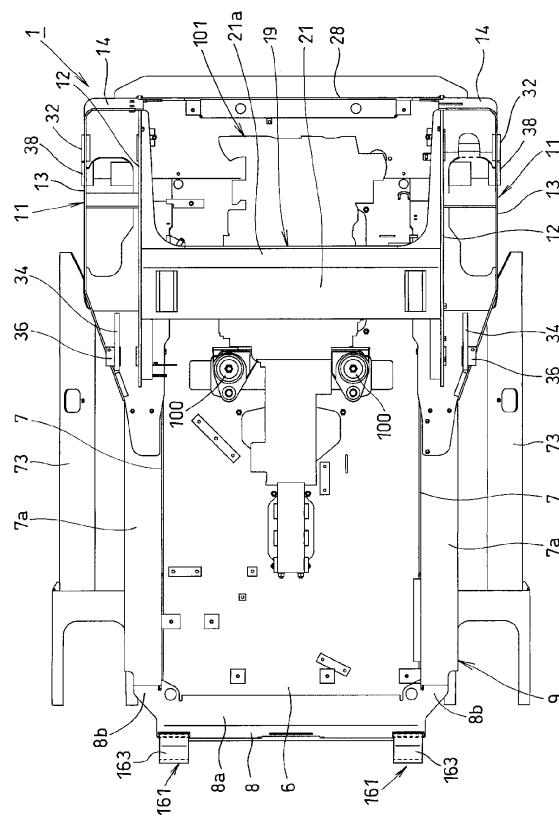
【 図 5 】



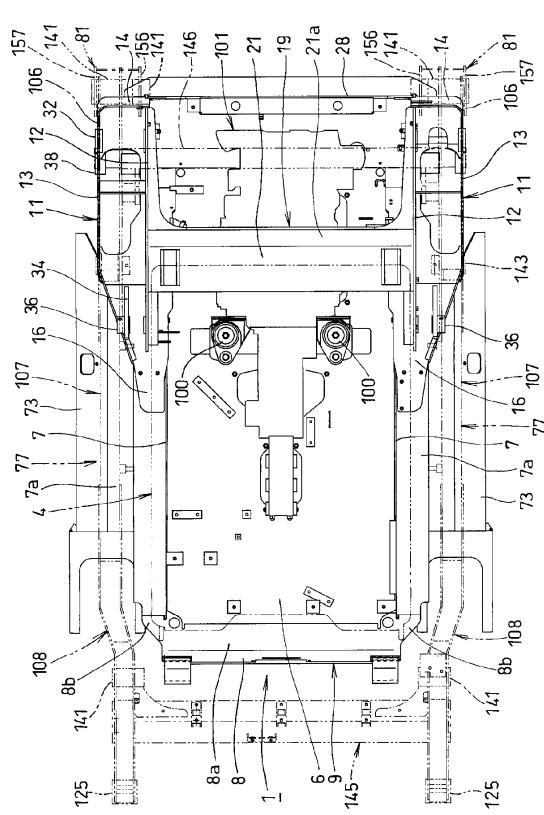
【 四 7 】



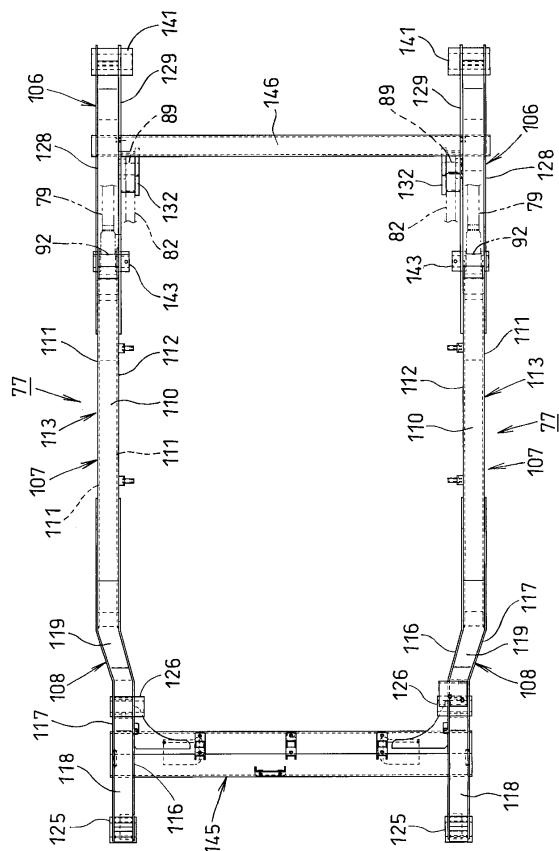
【 6 】



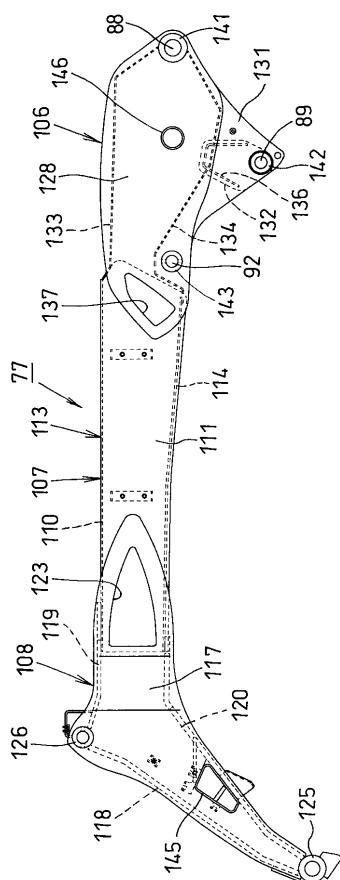
【 义 8 】



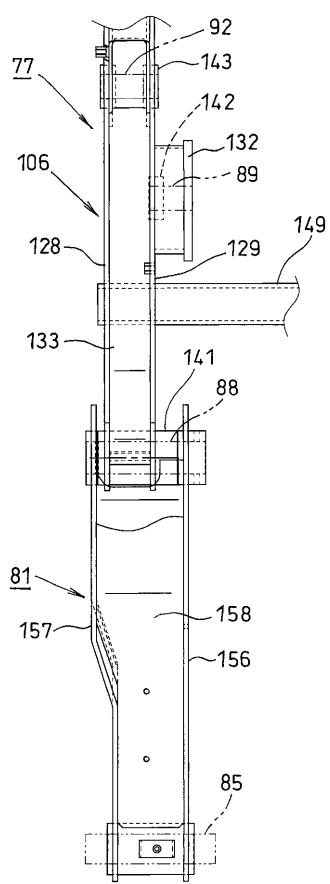
【図9】



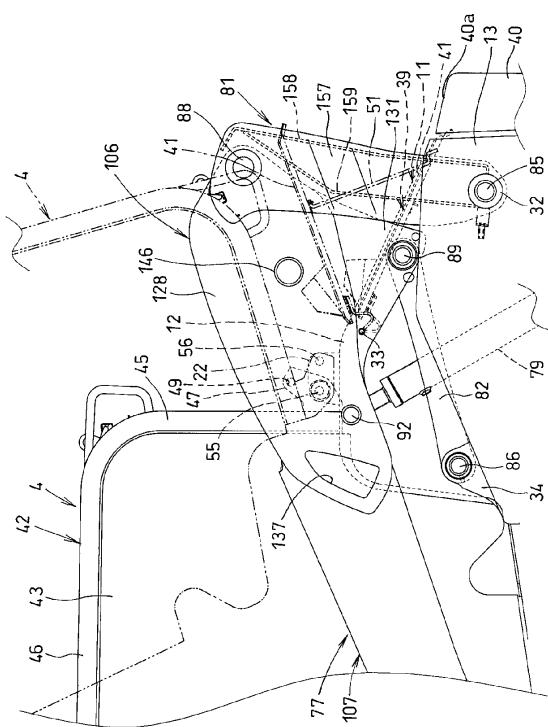
【図10】



【図 1 1】



【図12】



---

フロントページの続き

(72)発明者 住吉 良平  
大阪府堺市堺区石津北町6 4番地 株式会社クボタ 堀製造所内  
(72)発明者 阿南 裕之  
大阪府堺市堺区石津北町6 4番地 株式会社クボタ 堀製造所内  
(72)発明者 中田 裕雄  
大阪府堺市堺区石津北町6 4番地 株式会社クボタ 堀製造所内  
(72)発明者 竹村 俊彦  
大阪府堺市堺区石津北町6 4番地 株式会社クボタ 堀製造所内

審査官 藤澤 和浩

(56)参考文献 特開昭59-106631(JP,A)  
特開平06-026068(JP,A)  
国際公開第2007/046156(WO,A1)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

E 02 F	9 / 08	~	9 / 10
E 02 F	3 / 34	~	3 / 348
B 62 D	21 / 18		
E 02 F	9 / 00		