

(19) 日本国特許庁(JP)

再公表特許(A1)

(11) 国際公開番号

W02018/047270

発行日 平成30年9月6日(2018.9.6)

(43) 国際公開日 平成30年3月15日(2018.3.15)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード(参考)
<b>B60W 10/18 (2012.01)</b>	B60W 10/18 900	3D202
<b>B60L 7/14 (2006.01)</b>	B60L 7/14	5H125
<b>B60L 11/12 (2006.01)</b>	B60L 11/12	
<b>B60K 6/46 (2007.10)</b>	B60K 6/46 ZHV	
<b>B60W 10/08 (2006.01)</b>	B60W 10/08 900	

審査請求 有 予備審査請求 未請求 (全16頁) 最終頁に続く

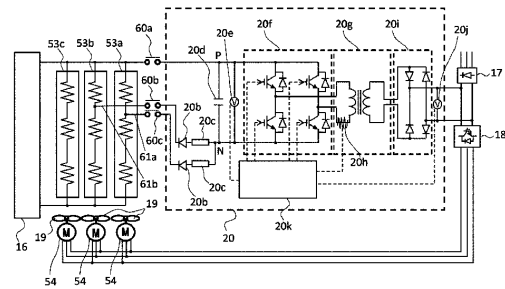
出願番号 特願2018-506450 (P2018-506450)	(71) 出願人 000005522 日立建機株式会社 東京都台東区東上野二丁目16番1号
(21) 国際出願番号 PCT/JP2016/076427	(74) 代理人 110000442 特許業務法人 武和国際特許事務所
(22) 国際出願日 平成28年9月8日(2016.9.8)	(72) 発明者 高田 知範 日本国茨城県土浦市神立町650番地 日立建機株式会社 土浦工場内
(81) 指定国 AP (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), EA (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), EP (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), OA (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG), 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, JP, 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	(72) 発明者 井刈 孝信 日本国茨城県土浦市神立町650番地 日立建機株式会社 土浦工場内
	(72) 発明者 伊君 高志 日本国茨城県土浦市神立町650番地 日立建機株式会社 土浦工場内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 回生制動装置およびダンプトラック

(57) 【要約】

回生制動装置は、エンジンと、前記エンジンによって駆動される第1の発電機および第2の発電機と、前記第1の発電機の発電電力により駆動される走行用モータと、前記第2の発電機の発電電力が第1の整流回路を介して入力されるファン用モータと、を備えるダンプトラックの回生制動装置において、回生制動時の前記走行用モータからの回生電力が供給されると共に、前記ファン用モータで駆動されるファンにより冷却され、電気エネルギーを熱エネルギーに変換して放熱する抵抗体と、前記抵抗体に供給される前記回生電力の一部を、第2の整流回路を介して前記第1の整流回路の出力ラインに入力するDC/DCコンバータと、を備える。



## 【特許請求の範囲】

## 【請求項 1】

エンジンと、前記エンジンによって駆動される第 1 の発電機および第 2 の発電機と、前記第 1 の発電機の発電電力により駆動される走行用モータと、前記第 2 の発電機の発電電力が第 1 の整流回路を介して入力されるファン用モータと、を備えるダンプトラックの回生制動装置において、

回生制動時の前記走行用モータからの回生電力が供給されると共に、前記ファン用モータで駆動されるファンにより冷却され、電気エネルギーを熱エネルギーに変換して放熱する抵抗体と、

前記抵抗体に供給される前記回生電力の一部を、第 2 の整流回路を介して前記第 1 の整流回路の出力ラインに入力する DC / DC コンバータと、を備えることを特徴とする回生制動装置。

10

## 【請求項 2】

請求項 1 に記載の回生制動装置において、

前記第 2 の整流回路はダイオードブリッジ回路であることを特徴とする回生制動装置。

## 【請求項 3】

請求項 1 に記載の回生制動装置において、

前記抵抗体に印加される印加電圧よりも低い電圧を前記抵抗体から引き出して、前記 DC / DC コンバータの一次側に印加する電圧引き出し線を備えることを特徴とする回生制動装置。

20

## 【請求項 4】

エンジンと、

前記エンジンによって駆動される第 1 の発電機および第 2 の発電機と、

前記第 1 の発電機の発電電力により駆動される走行用モータと、

前記第 2 の発電機の発電電力が第 1 の整流回路を介して入力されるファン用モータと、

請求項 1 に記載の回生制動装置と、を備えることを特徴とするダンプトラック。

## 【発明の詳細な説明】

## 【技術分野】

## 【0001】

本発明は、回生制動装置、および回生制動装置を備えるダンプトラックに関する。

30

## 【背景技術】

## 【0002】

近年、鉱山現場においては様々な建設機械が使用されており、例えば、搬送用途としてはダンプトラックが用いられる。鉱山における鉱石の搬送コストとしては人件費、燃料費、保守費、初期投資等があるが、燃料費は人件費に次いで大きな割合を占めるといわれている。そのため、ダンプトラックの省エネルギー化が必要とされ、燃費改善のための様々な技術が提案されている。

## 【0003】

例えば、特許文献 1 においては、回生制動装置で発生した電力と補機に必要な電力を逐次測定および比較し、回生電力が補機に必要な電力を上回るときにのみ、補機用発電機の負荷出力を低下させ、同時に回生電力を補機に供給する技術が提案されている。

40

## 【先行技術文献】

## 【特許文献】

## 【0004】

【特許文献 1】米国特許出願公開第 2010/0039054 号公報

## 【発明の概要】

## 【発明が解決しようとする課題】

## 【0005】

しかしながら、鉱山現場におけるダンプトラックの使用においては、通常走行する鉱山道路は必ずしも平坦ではなく、回生制動装置により発生する回生電力は変動が大きくかつ

50

急激に変化することが予想される。そのため、上述のように回生電力と補機で必要とされる電力を逐次測定して比較し、その結果に基づいて補機への電力供給を決定する方式では、迅速な制御が必要となる。その結果、適切なタイミングでの補機への電力補給を可能とするためには制御系の性能向上が要求され、コストアップの要因となる。

【課題を解決するための手段】

【0006】

本発明の一態様によると、回生制動装置は、エンジンと、前記エンジンによって駆動される第1の発電機および第2の発電機と、前記第1の発電機の発電電力により駆動される走行用モータと、前記第2の発電機の発電電力が第1の整流回路を介して入力されるファン用モータとを備えるダンプトラックの回生制動装置において、回生制動時の前記走行用モータからの回生電力が供給されると共に、前記ファン用モータで駆動されるファンにより冷却され、電気エネルギーを熱エネルギーに変換して放熱する抵抗体と、前記抵抗体に供給される前記回生電力の一部を、第2の整流回路を介して前記第1の整流回路の出力ラインに入力するDC/DCコンバータと、を備えることを特徴とする。

10

【発明の効果】

【0007】

本発明によれば、回生電力の状況に応じて、自動的に適切なタイミングで回生電力を補機であるグリッドボックスファンモータへ供給することができる。

【図面の簡単な説明】

【0008】

【図1】図1は、ダンプトラックの概略構成を示す図である。

【図2】図2は、ダンプトラックの動力システムの概略を示す図である。

【図3】図3は、DC/DCコンバータの構成を説明する図である。

【図4】図4は、車両制動時におけるグリッドボックスファンモータの駆動電力を説明するフローチャートである。

【図5】図5は、回生制動時におけるグリッドボックスファンモータ用インバータの入力電圧、DC/DCコンバータの出力側開放電圧、補助発電機の発電電力、DC/DCコンバータの出力電力およびグリッドボックス抵抗の発熱量の推移を示すタイムチャートである。

【図6】図6は、ダンプトラックが鉱山現場で稼働するときの、制動動作の一例を示すタイムチャートである。

【図7】図7は、比較例を示す図である。

【発明を実施するための形態】

【0009】

以下、図面を参照して本発明の一実施の形態について詳細に説明する。図1は、ダンプトラックの概略構成を示す図である。図1に示すダンプトラック1は、フレーム2と、フレーム2の下部に回転可能に設けられた前輪3(3L, 3R)および後輪4(4L, 4R)と、フレーム2の前部に設けられた運転室5と、フレーム2の後部に傾動可能に設けられた荷台6とを備えている。

30

【0010】

土砂等を積載する荷台6は、ホイストシリンダ7の伸縮駆動により傾動する。運転室5の後方には、後述するグリッドボックス抵抗を備えるグリッドボックス8が設けられている。図示していないが、運転室5には、アクセルペダル、ブレーキペダル、ホイストペダル、ハンドル等の操作部が設置されている。オペレータは、アクセルペダルの踏み込み量によりダンプトラック1の加速力を制御したり、ブレーキペダルの踏み込み量により制動力を制御したりすることができる。また、オペレータは、ホイストペダルを踏み込むことにより、油圧駆動によるダンプ操作を行ったり、ハンドル操作により油圧駆動による操舵操作を行うことができる。

40

【0011】

図2は、本実施の形態におけるダンプトラック1の動力システムの概略を示す図である

50

。ダンブトラック 1 は、主発電機 1 2 をエンジン 1 1 で駆動して発生した電力を走行用モータ 1 0 L , 1 0 R に供給し、走行用モータ 1 0 L , 1 0 R により後輪 4 ( 4 L , 4 R ) を駆動して走行するものである。

【 0 0 1 2 】

主発電機 1 2 による三相交流電圧は、主発電機用整流回路 ( 例えば、ダイオードブリッジ回路 ) 2 1 によって直流電圧に変換され、走行モータ用インバータ 1 5 R , 1 5 L に入力される。走行モータ用インバータ 1 5 R , 1 5 L は、入力された直流電圧を三相交流電圧に変換する電力変換装置である。走行モータ用インバータ 1 5 R から出力された三相交流電力は、後輪 4 R を駆動する走行用モータ 1 0 R に入力される。走行用モータ 1 0 R は減速器 9 R を介して後輪 4 R に機械的に接続されている。走行用モータ 1 0 R および減速器 9 R は、後輪 4 R の回転軸部に納められている。

10

【 0 0 1 3 】

同様に、走行モータ用インバータ 1 5 L から出力された三相交流電力は、後輪 4 L を駆動する走行用モータ 1 0 L に入力される。走行用モータ 1 0 L は減速器 9 L を介して後輪 4 L に機械的に接続されている。走行用モータ 1 0 L および減速器 9 L は、後輪 4 L の回転軸部に納められている。

【 0 0 1 4 】

主発電機用整流回路 2 1 と走行モータ用インバータ 1 5 R , 1 5 L との間の直流ラインには、回生電力を熱エネルギーに変換して放熱する装置として、グリッドボックス抵抗 5 3 a ~ 5 3 c およびチョッパ 1 6 が接続されている。すなわち、回生エネルギーをグリッドボックス抵抗 5 3 a ~ 5 3 c により熱エネルギーとして放出することにより、回生制動力を得ることができる。図 2 に示す例では、並列接続された 3 つのグリッドボックス抵抗 5 3 a , 5 3 b , 5 3 c が設けられている。なお、グリッドボックス抵抗の数は 3 つに限定されるものではなく、回生電力の最大電力に応じて適宜設定される。

20

【 0 0 1 5 】

図示していないが、ダンブトラック 1 は機械式のブレーキシステムを備えており、上述した回生制動力と機械式のブレーキシステムによる機械的制動力とを適宜使い分けてダンブトラック 1 の速度を低下させることができる。

【 0 0 1 6 】

エンジン 1 1 の出力軸には、上述した主発電機 1 2 に加えて、補機に電力を供給するための補助発電機 1 3 が機械的に接続されている。補助発電機 1 3 による三相交流電力は、補助発電機用整流回路 ( 例えば、ダイオードブリッジ回路 ) 1 7 によって直流電力に変換される。補助発電機用整流回路 1 7 はグリッドボックスファンモータ用インバータ 1 8 に接続されている。補助発電機用整流回路 1 7 から出力された直流電圧はグリッドボックスファンモータ用インバータ 1 8 によって交流電圧に変換され、 3 つのグリッドボックスファンモータ 5 4 に三相交流電力が供給される。

30

【 0 0 1 7 】

メインコントローラ 5 0 は、ダンブトラック 1 の状態やオペレータの操作入力 ( 例えば、アクセルペダル操作やブレーキペダル操作等 ) に基づいて、エンジン 1 1 やパワーコントローラ 5 1 を統合的に制御している。パワーコントローラ 5 1 は、メインコントローラ 5 0 の制御に従い、走行モータ用インバータ 1 5 R , 1 5 L 、チョッパ 1 6 、グリッドボックスファンモータ用インバータ 1 8 に設けられた半導体スイッチ ( 不図示 ) にオンオフ信号を入力する。それにより、パワーコントローラ 5 1 は、走行用モータ 1 0 R , 1 0 L 、グリッドボックス抵抗 5 3 a ~ 5 3 c 、グリッドボックスファンモータ 5 4 を適切なタイミング及び出力で動作させ、制動動作時の電力の流れを制御している。

40

【 0 0 1 8 】

グリッドボックス抵抗 5 3 a ~ 5 3 c で発生する熱は周囲の大気に放熱される。発熱エネルギーが大きい場合には、グリッドボックス抵抗 5 3 a ~ 5 3 c が高温となる。パワーコントローラ 5 1 は、グリッドボックス抵抗 5 3 a ~ 5 3 c の強制冷却が必要な場合には、グリッドボックスファンモータ 5 4 を駆動させる制御信号をグリッドボックスファンモータ

50

タ用インバータ 18 に入力し、グリッドボックスファンモータ 54 によってファン 19 を回転駆動する。グリッドボックス抵抗 53 a ~ 53 c は、ファン 19 の回転により生じる冷却風によって強制冷却される。

【0019】

本実施の形態では、DC/DCコンバータ 20 を設け、補助発電機用整流回路 17 とグリッドボックスファンモータ用インバータ 18 との間の直流ラインに DC/DCコンバータ 20 の出力側を接続して、グリッドボックス抵抗 53 a ~ 53 c に流入する回生電力の一部をファンモータ 54 の駆動に利用する構成としている。

【0020】

図 3 は、DC/DCコンバータ 20 の構成を説明する図である。DC/DCコンバータ 20 の一次側（入力側）はグリッドボックス抵抗 53 a ~ 53 c に接続され、二次側（出力側）はグリッドボックスファンモータ用インバータ 18 の入力側に接続される。

10

【0021】

DC/DCコンバータ 20 の一次側の高電位側（以下では P 側と呼ぶ）入力端は、リレー 60 a を介してグリッドボックス抵抗 53 a ~ 53 c の高電位側と接続される。一方、DC/DCコンバータ 20 の一次側の低電位側（以下では N 側と呼ぶ）入力端は、リレー 60 b を介してグリッドボックス抵抗 53 b の途中から引き出された引き出し線 61 b に接続されると共に、リレー 60 c を介してグリッドボックス抵抗 53 a の途中から引き出された引き出し線 61 a に接続される。リレー 60 a ~ 60 c は、例えば、ダンブトラック 1 の起動（イグニッションキースイッチのオン）により閉状態とされ、停止（イグニッションキースイッチのオフ）により開状態とされる。

20

【0022】

N 側の入力ラインには逆流防止用のダイオード 20 b および電流制限用の抵抗 20 c が直列に挿入されており、それらによって引き出し線 61 a、61 b に流れる電流が過大にならないようにしている。また、P 側ラインと N 側ラインの間には、平滑用のコンデンサ 20 d、電圧センサ 20 e、半導体ブリッジ回路 20 f が接続されている。半導体ブリッジ回路 20 f の交流出力側には、変圧器 20 g および電流センサ 20 h が接続されている。変圧器 20 g の出力側には整流回路 20 i が接続されている。図 3 に示す例では、整流回路 20 i としてダイオードブリッジ回路が設けられている。整流回路 20 i の直流出力側には電圧センサ 20 j が接続されている。

30

【0023】

電圧センサ 20 e、電流センサ 20 h および電圧センサ 20 j のセンサ計測値は、DC/DCコンバータ 20 の制御部 20 k にそれぞれ入力される。制御部 20 k は、入力されたセンサ計測値に基づく PWM (Pulse Width Modulation) 制御信号を半導体ブリッジ回路 20 f に入力し、DC/DCコンバータ 20 の出力電圧が最大制御電圧  $V_{20max}$  を超えないように、変圧器 20 g への一次入力電圧を一定範囲内に制御する。

【0024】

（回生制動時のグリッドボックスファンモータ 54 の駆動電力）

次に、オペレータがブレーキペダルを踏み込んだ時や、降坂における制動動作時におけるグリッドボックスファンモータ 54 の駆動電力について、図 4、5 を用いて説明する。

40

【0025】

図 4 に示すフローチャートは、車両制動時における、グリッドボックスファンモータ 54 の駆動電力が決まるまでの流れを示したものである。以下に説明するように、図 4 のステップ S10 ~ S30 の処理は、補助発電機用整流回路 17 とグリッドボックスファンモータ用インバータ 18 との間の直流ラインに DC/DCコンバータ 20 の出力側を接続する構成としたことにより、制動動力に応じて自動的に行われる。

【0026】

また、図 5 (a) は、回生制動時のグリッドボックスファンモータ用インバータ 18 の入力電圧  $V_{18in}$  および DC/DCコンバータ 20 の出力側開放電圧  $V_{20open}$  と、制動動力との関係を示す図である。図 5 (b) は、補助発電機 13 の発電電力、DC/DCコンバ

50

ータ 20 の出力電力およびグリッドボックス抵抗 53 a ~ 53 c の発熱量と、制動動力との関係を示す図である。

【 0027 】

ダンブトラック 1 の制動時には、パワーコントローラ 51 から走行モータ用インバータ 15 L , 15 R に減速のための制御信号が入力され、走行用モータ 10 L , 10 R は発電機として動作する。すなわち、回生動作によって車両の運動エネルギーが電気エネルギーに変換される。発電エネルギーにより走行モータ用インバータ 15 L , 15 R の直流側の電圧が上昇し、電圧が規定値を超えると、パワーコンのローラ 51 はチョッパ 16 を動作させる。チョッパ 16 が動作を開始すると、図 4 のフローが開始する。

【 0028 】

チョッパ 16 を動作させると、主発電機用整流回路 21 と走行モータ用インバータ 15 R , 15 L との間の直流ラインからグリッドボックス抵抗 53 a ~ 53 c へと、電力（回生電力）が流入する。ダンブトラック 1 が起動しているときには図 2 , 3 に示すリレー 60 a ~ 60 c は閉じているので、チョッパ 16 の動作によってグリッドボックス抵抗 53 a ~ 53 c に電圧が印加されると、主発電機用整流回路 21 と走行モータ用インバータ 15 R , 15 L との間の直流ラインの高電位側の電位と、引き出し線 61 a , 61 b の電位との電位差である電圧が、DC/DC コンバータ 20 の一次側に印加される。

【 0029 】

制動動力が小さいときには DC/DC コンバータ 20 の入力電圧は低く、DC/DC コンバータ 20 は大きな電圧を出力することができない。DC/DC コンバータ 20 の出力側開放電圧  $V_{20open}$  が補助発電機用整流回路 17 の出力側開放電圧  $V_{17open}$  以下の場合（ $V_{20open} < V_{17open}$ ）には、グリッドボックスファンモータ用インバータ 18 の入力電圧  $V_{18in}$  は、補助発電機用整流回路 17 の出力電圧  $V_{17out}$  と等しくなる（図 5（a）参照）。

【 0030 】

このとき、補助発電機用整流回路 17 とグリッドボックスファンモータ用インバータ 18 との間の直流ラインの電圧（ $= V_{18in}$ ）は変圧器 20 g の出力電圧よりも高いので、変圧器 20 g の出力電圧は整流回路 20 i で阻止され、DC/DC コンバータ 20 の出力電力  $W_{20}$  はゼロとなる。その結果、グリッドボックスファンモータ 54 の駆動電力  $W_{fan}$  の一次発生源は補助発電機 13 となり、駆動電力  $W_{fan}$  は整流回路 17 の出力電力  $W_{17out}$  によって賄われる（ $W_{fan} = W_{17out}$  : ステップ S 20）。すなわち、グリッドボックスファンモータ 54 は補助発電機 13 の発電電力  $W_{13}$  によって駆動される（図 5（b）参照）。

【 0031 】

図 5（a）に示すように、制動動力が大きくなるに従って、DC/DC コンバータ 20 の出力側開放電圧  $V_{20open}$  は徐々に大きくなる。そして、制動動力が値  $W_b$  よりも大きくなると、DC/DC コンバータ 20 の出力側開放電圧  $V_{20open}$  は補助発電機用整流回路 17 の出力側開放電圧  $V_{17open}$  を上回るようになる。DC/DC コンバータ 20 の出力側開放電圧  $V_{20open}$  が補助発電機用整流回路 17 の出力側開放電圧  $V_{17open}$  よりも大きくなると、グリッドボックスファンモータ用インバータ 18 の入力電圧  $V_{18in}$  は、DC/DC コンバータ 20 の出力電圧と等しくなる。

【 0032 】

このとき、補助発電機用整流回路 17 とグリッドボックスファンモータ用インバータ 18 との間の直流ラインの電圧は補助発電機 13 の出力電圧よりも高いので、補助発電機 13 の出力電圧は補助発電機用整流回路 17 で阻止され、補助発電機 13 の負荷が低減されて発電電力  $W_{13}$  が低下する。ここでは、補助発電機 13 はグリッドボックスファンモータ 54 のみに電力を供給する構成となっているので、発電電力  $W_{13}$  はゼロに低下する（図 5（b）参照）。

【 0033 】

その結果、グリッドボックスファンモータ 54 の駆動電力  $W_{fan}$  の一次発生源は走行用モータ 15 L , 15 R となり、駆動電力  $W_{fan}$  は DC/DC コンバータ 20 の出力電力  $W_{20}$

10

20

30

40

50

outによって賄われる ( $W_{fan} = W_{20out}$  : ステップ S 3 0 )。すなわち、グリッドボックスファンモータ 5 4 は回生電力によって駆動されることになる。

【 0 0 3 4 】

このように、制動動力  $> W_b$  の範囲では、グリッドボックスファンモータ 5 4 は回生電力によって駆動されるので、補助発電機 1 3 の負荷、すなわちエンジン 1 1 の負荷が低減され、燃料消費量を低減することができる。また、グリッドボックス抵抗 5 3 a ~ 5 3 c で消費されていた回生電力の一部がグリッドボックスファンモータ 5 4 によって消費されるため、制動動力が  $W_b$  を超えたとき ( 図 5 ( b ) の符号 D で示す箇所 ) に、グリッドボックス抵抗 5 3 a ~ 5 3 c の発熱量  $W_H$  が低下する。

【 0 0 3 5 】

なお、図 5 ( a ) において、制動動力が  $W_{max}$  よりも大きくなった場合、DC/DCコンバータ 2 0 の制御部 2 0 k は、DC/DCコンバータ 2 0 の出力電圧が最大制御電圧  $V_{20max}$  を超えないように、すなわち、 $V_{20open} = V_{20max}$  となるように変圧器 2 0 g への一次入力電圧を制御する。

【 0 0 3 6 】

その後、制動動力が低下すると、DC/DCコンバータ 2 0 の出力側開放電圧  $V_{20open}$  が低下し、出力側開放電圧  $V_{20open}$  が補助発電機用整流回路 1 7 の出力側開放電圧  $V_{17open}$  よりも低くなる。そのため、再び整流回路 2 0 i により変圧器 2 0 g の出力電圧が阻止され、DC/DCコンバータ 2 0 の出力電力  $W_{20out}$  はゼロとなる。その結果、グリッドボックスファンモータ 5 4 は、補助発電機 1 3 からの電力のみにより駆動されることになる。

【 0 0 3 7 】

( 鉱山現場での制動動作例 )

図 6 は、ダンプトラック 1 が鉱山現場で稼働するときの、制動動作の一例を示したものである。図 6 ( a ) のライン L 1 , L 2 は、それぞれダンプトラック 1 の速度  $v$  および制動動力 ( 制動パワー )  $PW$  の推移を表している。なお、P 1 および P 2 は、それぞれダンプトラック 1 が掘削現場および一次積載所に到着するタイミングを示している。また、図 6 ( b ) のライン L 3 はグリッドボックスファンモータ 5 4 の出力  $P_f$  ( ワット ) の推移を示し、図 6 ( c ) のライン L 4 はグリッドボックスファンモータ用インバータ 1 8 の入力電圧  $V_{18in}$  の推移を示している。

【 0 0 3 8 】

なお、ここでは、説明を簡単にするために、ダンプトラック 1 が制動動作を行うときは走行からの停止時および降坂時のみとしている。また、ファン 1 9 による冷却、すなわち、グリッドボックスファンモータ 5 4 の駆動は、制動動作時のみ行うものとしている。

【 0 0 3 9 】

まず、ダンプトラック 1 は、掘削現場 P 1 まで走行し、オペレータがブレーキペダルを踏むことにより制動が行われ、油圧ショベル等の掘削機付近で停止する。曲線 L 2 に示すように、この制動動作時 ( 時刻  $t_1$  から時刻  $t_2$  まで ) に制動動力 ( L 2 ) が発生する。ファン 1 9 による冷却は制動時のみに行われるので、図 6 ( b ) に示すように時刻  $t_1$  から時刻  $t_2$  までグリッドボックスファンモータ 5 4 の出力  $W_{fan}$  が発生する。また、ライン L 2 で示すような制動動力が発生した場合、制動期間  $t_1 \sim t_2$  のハッチングを施した期間において  $V_{20open} > V_{17open}$  となり、この期間では回生電力によりグリッドボックスファンモータ 5 4 が駆動されることになる。すなわち、補助発電機 1 3 の負荷がゼロとなり、エンジン 1 1 の出力が低減される。

【 0 0 4 0 】

なお、制動動力の増加により DC/DCコンバータ 2 0 の出力電圧 ( すなわち、グリッドボックスファンモータ用インバータ 1 8 の入力電圧  $V_{18in}$  ) が最大制御電圧  $V_{20max}$  に達した場合、制御部 2 0 k は出力電圧が最大制御電圧  $V_{20max}$  を超えないように DC/DCコンバータ 2 0 を制御する。

【 0 0 4 1 】

10

20

30

40

50

ダンプトラック 1 が停止して制動動力が小さくなると、グリッドボックスファンモータ用インバータ 18 の入力電圧  $V_{18in}$  は、補助発電機用整流回路 17 の出力電圧に保持される。

【0042】

次に、鉱石を十分積載したダンプトラック 1 は再び走行を開始し、坂の上にある一次積載所 P2 に向かう。このとき、登坂が終了するまでは殆ど制動動作は行われない。一次積載所 P2 に近づくと、ダンプトラック 1 は制動動作を行い停止する。この制動動作時（時刻  $t_3$  から時刻  $t_4$  まで）に、制動動力（ $L_2$ ）が発生する。そして、 $V_{20open} > V_{17open}$  となるハッチングを施した期間において、回生電力によるグリッドボックスファンモータ 54 の駆動が行われる。

10

【0043】

その後、ダンプトラック 1 は一次積載所 P2 に放土した後に、再び掘削現場 P1 に向けて走行を開始する。ダンプトラック 1 は降坂走行であるため、長い坂を下るために制動をかける必要がある。そのため、降坂時（時刻  $t_5$  から時刻  $t_6$  まで）には、ほぼ全ての時間において、DC/DCコンバータ 20 の出力電力  $W_{20out}$ （すなわち回生電力）によりグリッドボックスファンモータ 54 が駆動される。

【0044】

鉱山現場において、ダンプトラック 1 は以上の動作を繰り返すことになる。図 6（c）のハッチングで示すように、グリッドボックスファンモータ 54 が駆動される時間の大半は、DC/DCコンバータ 20 の出力電力  $W_{20out}$  によって駆動される。DC/DCコンバータ 20 の出力電力  $W_{20out}$  によって駆動されている期間は補助発電機 13 の出力はほぼゼロとなるため、グリッドボックスファンモータ 54 の駆動に必要なエンジン出力の低減が図れ、車両燃費の向上を図ることができる。

20

【0045】

図 7 は、比較例として、補助発電機 13 の発電電力のみによりグリッドボックスファンモータ 54 を駆動する場合の、ダンプトラック 1 の動力システムの概略を示したものである。この構成では、グリッドボックスファンモータ 54 の駆動電力を全て補助発電機 13 の発電電力で賄っているため、例えば、図 6（c）の期間  $t_1 \sim t_2$ 、 $t_3 \sim t_4$ 、 $t_5 \sim t_6$  の全ての期間において、エンジン 11 に対してグリッドボックスファンモータ 54 を駆動するための追加の駆動力が要求される。そのため、上述した実施形態に比べて、燃料消費量が増大してしまうことになる。

30

【0046】

上述したように、本実施の形態では、エンジン 11 と、エンジン 11 によって駆動される主発電機（第 1 の発電機）12 および補助発電機（第 2 の発電機）13 と、主発電機 12 の発電電力により駆動される走行用モータ 10L、10R と、補助発電機 13 の発電電力が補助発電機用整流回路（第 1 の整流回路）17 を介して入力されるグリッドボックスファンモータ（ファン用モータ）54 とを備えるダンプトラック 1 の、回生制動装置（16, 20, 53a ~ 53c）において、DC/DCコンバータ 20 を設け、電気エネルギーを熱エネルギーに変換して放熱するグリッドボックス抵抗（抵抗体）53a ~ 53c に供給される回生電力の一部を、DC/DCコンバータ 20 の整流回路（第 2 の整流回路）20i を介して補助発電機用整流回路 17 の出力ラインに入力するようにした。

40

【0047】

このような構成としたことにより、DC/DCコンバータ 20 の出力側開放電圧  $V_{20open}$  と補助発電機用整流回路 17 の出力側開放電圧  $V_{17open}$  との大小関係が  $V_{20open} > V_{17open}$  の場合には、変圧器 20g の出力電圧は整流回路 20i で阻止され、グリッドボックスファンモータ 54 は補助発電機 13 の発電電力により駆動される。逆に、 $V_{20open} < V_{17open}$  の場合には、補助発電機 13 の出力電圧は補助発電機用整流回路 17 で阻止され、グリッドボックスファンモータ 54 は DC/DCコンバータ 20 から入力される回生電力により駆動される。

【0048】

50



その結果、回生電力の状況に応じて、自動的に適切なタイミングで回生電力を補機であるグリッドボックスファンモータ54へ供給することができ、グリッドボックスファンモータ54に必要な電力を確実に供給することができる。さらに、従来のように、回生電力と補助発電機13の発電電力との切り替えを行うための制御系を設ける必要がない。

【0049】

また、グリッドボックスファンモータ54に回生電力を供給することで、補助発電機13の負荷が減少するので、補助発電機13を駆動しているエンジン11の燃費向上を図ることができる。さらに、図6に示すように、グリッドボックスファンモータ54の駆動が必要なタイミングと回生電力活用のタイミングとを合わせることで、補助発電機13の負荷変動を抑えることができる。

【0050】

また、図3に示すように、引き出し線（電圧引き出し線）61a、61bをグリッドボックス抵抗53a、53bの途中から引き出して、グリッドボックス抵抗53a～53cに印加される印加電圧よりも低い電圧をDC/DCコンバータ20の一次側に印加するように構成するのが好ましい。

【0051】

このような構成とすることで、DC/DCコンバータ20を耐圧の低い部品で構成することが可能となり、部品の体格をより小さくでき、また、低コスト化を図ることができる。例えば、回生時における走行モータ用インバータ15L、15Rの直流側の電圧は1000Vを超えるが、グリッドボックスファンモータ54の電圧は600V程度であるので、DC/DCコンバータ20の耐圧を考慮すると、引き出し線61a、61bのようにグリッドボックス抵抗53a～53cの途中から引き出すのが好ましい。

【0052】

もちろん、DC/DCコンバータ20を構成する部品の耐圧がグリッドボックス抵抗53a～53cに印加される印加電圧よりも高い場合には、グリッドボックス抵抗53a～53cの両端電圧をDC/DCコンバータ20に入力する構成としても構わない。

【0053】

なお、以上の説明はあくまでも一例であり、本発明の特徴を損なわない限り、本発明は上記実施の形態に何ら限定されるものではない。例えば、上述した実施の形態では、補助発電機13は、主にグリッドボックスファンモータ54の駆動電力を発電しているが、その他の補機（電気機器）を駆動するために使用しても良いし、両者に使用しても良い。

【符号の説明】

【0054】

1...ダンブトラック、10L、10R...走行用モータ、11...エンジン、12...主発電機（第1の発電機）、13...補助発電機（第2の発電機）、15R、15L...走行モータ用インバータ、16...チョッパ（回生制動装置）、17...補助発電機用整流回路（第1の整流回路）、18...グリッドボックスファンモータ用インバータ、19...ファン、20...DC/DCコンバータ（回生制動装置）、20i...整流回路（第2の整流回路）、53a～53c...グリッドボックス抵抗（抵抗体、回生制動装置）54...グリッドボックスファンモータ（ファン用モータ）、61a、61b...引き出し線

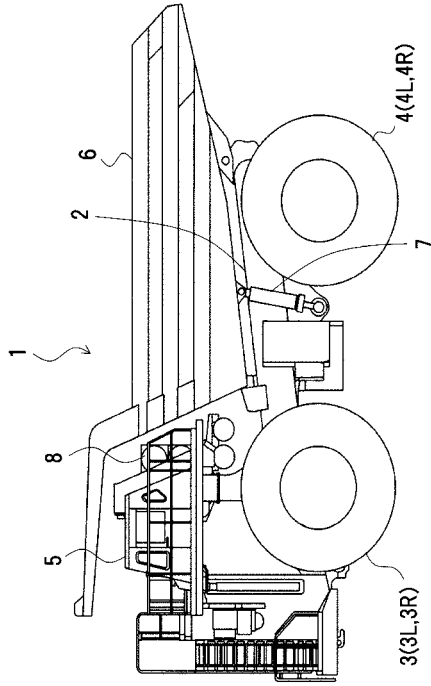
10

20

30

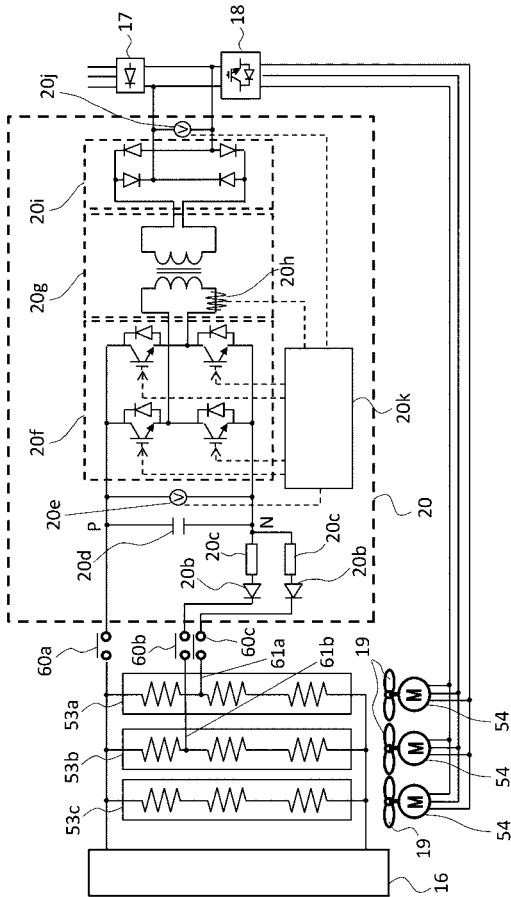
40

【図1】



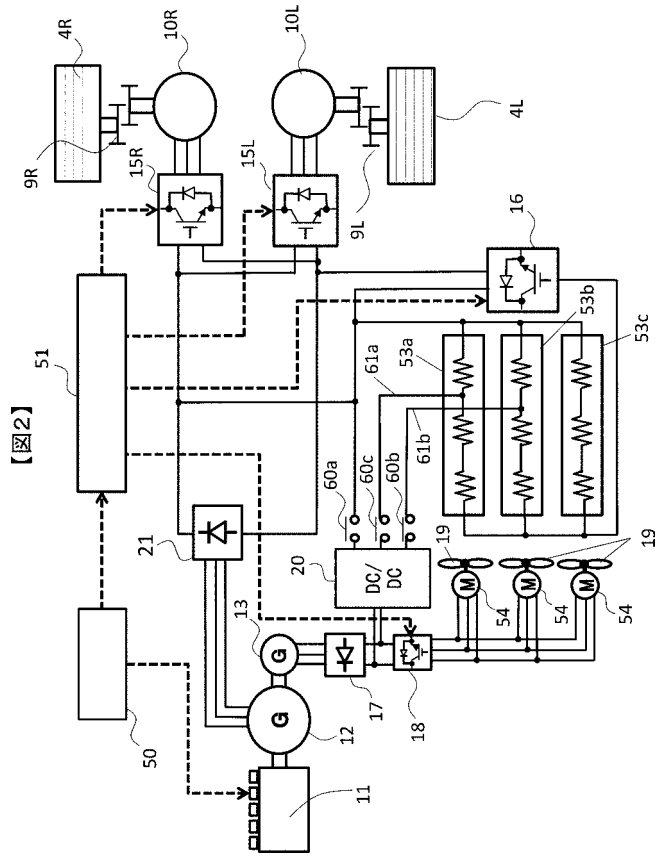
【図1】

【図3】



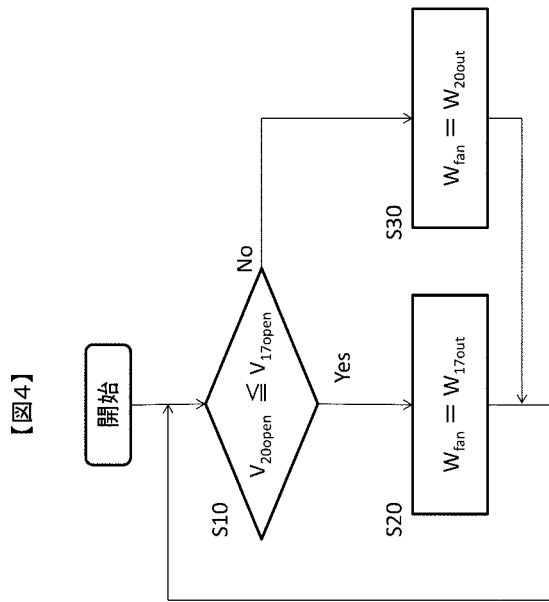
【図3】

【図2】



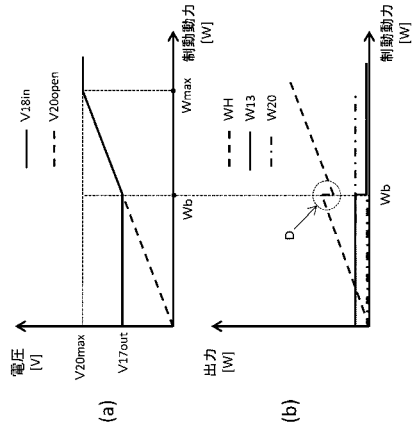
【図2】

【図4】

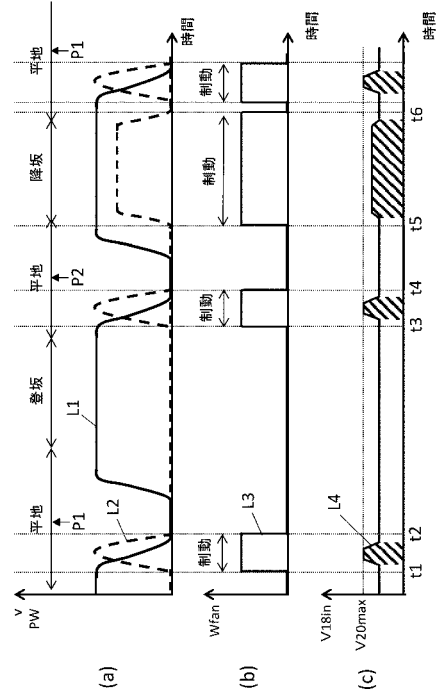


【図4】

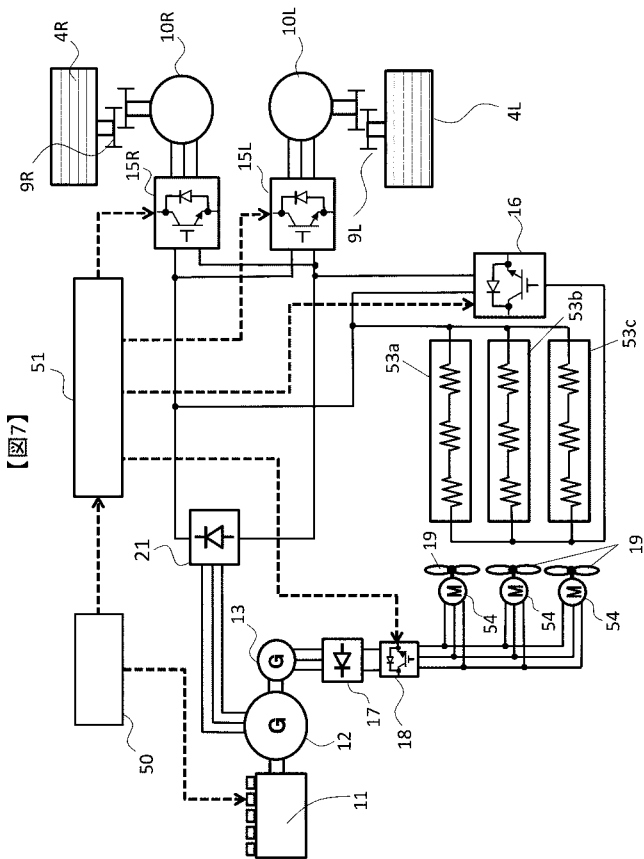
【図5】



【図6】



【図7】



## 【 国際調査報告 】

INTERNATIONAL SEARCH REPORT		International application No. PCT/JP2016/076427
<b>A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER</b> B60L7/06(2006.01)i, B60K11/06(2006.01)i  According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC		
<b>B. FIELDS SEARCHED</b> Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols) B60L7/06, B60K11/06  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)		
<b>C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT</b>		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y A	JP 2014-54117 A (Hitachi Construction Machinery Co., Ltd.), 20 March 2014 (20.03.2014), paragraphs [0016] to [0019], [0035]; fig. 1 to 2, 5 (Family: none)	1-2, 4 3
Y A	JP 2014-18063 A (Hitachi Construction Machinery Co., Ltd.), 30 January 2014 (30.01.2014), paragraphs [0033], [0037], [0053]; fig. 1 to 4 & US 2013/0075170 A1 paragraphs [0043], [0047], [0064]; fig. 1 to 4 & WO 2012/008219 A1 & EP 2594426 A1 & AU 2011277754 A & CN 102834283 A	1-2, 4 3
<input checked="" type="checkbox"/> Further documents are listed in the continuation of Box C. <input type="checkbox"/> 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 04 November 2016 (04.11.16)		Date of mailing of the international search report 15 November 2016 (15.11.16)
Name and mailing address of the ISA/ Japan Patent Office 3-4-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8915, Japan		Authorized officer  Telephone No.

**INTERNATIONAL SEARCH REPORT**

International application No.

PCT/JP2016/076427

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y A	JP 8-289406 A (Toyota Motor Corp.), 01 November 1996 (01.11.1996), paragraphs [0010] to [0011], [0025] to [0026]; fig. 1, 12 (Family: none)	1-2, 4 3
Y	WO 2012/164798 A1 (Panasonic Corp.), 06 December 2012 (06.12.2012), paragraphs [0059] to [0060], [0068]; fig. 3 & JP 5870307 B & US 2014/0091750 A1 paragraphs [0086] to [0087], [0099]; fig. 3	2
A	JP 2012-184687 A (Hitachi, Ltd.), 27 September 2012 (27.09.2012), paragraphs [0009], [0014]; fig. 1 to 4 (Family: none)	1-4

国際調査報告		国際出願番号 PCT/J P 2 0 1 6 / 0 7 6 4 2 7	
A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC)) Int.Cl. B60L7/06(2006.01)i, B60K11/06(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. B60L7/06, B60K11/06			
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 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	
Y A	JP 2014-54117 A (日立建機株式会社) 2014.03.20, 段落【0016】 - 【0019】、【0035】、図 1-2, 5 (ファミリーなし)	1-2, 4 3	
Y A	JP 2014-18063 A (日立建機株式会社) 2014.01.30, 段落【0033】、【0037】、【0053】、図 1-4 & US 2013/0075170 A1, 段落 [0043], [0047], [0064]、図 1-4 & WO 2012/008219 A1 & EP 2594426 A1 & AU 2011277754 A & CN 102834283 A	1-2, 4 3	
<input checked="" type="checkbox"/> C欄の続きにも文献が列挙されている。 <input type="checkbox"/> 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		の日の後に公表された文献	
「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		「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	
「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		「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	
「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)		「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	
「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献		「&」同一パテントファミリー文献	
「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願			
国際調査を完了した日 04.11.2016		国際調査報告の発送日 15.11.2016	
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) 清水 康	3H 3732
		電話番号 03-3581-1101 内線 3316	

国際調査報告		国際出願番号 PCT/J P 2 0 1 6 / 0 7 6 4 2 7
C (続き) . 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
Y A	JP 8-289406 A (トヨタ自動車株式会社) 1996.11.01, 段落【0010】－【0011】、【0025】－【0026】、図1,12 (ファミリーなし)	1-2, 4 3
Y	WO 2012/164798 A1 (パナソニック株式会社) 2012.12.06, 段落 [0059]－[0060], [0068]、図3 & JP 5870307 B & US 2014/0091750 A1, 段落 [0086]－[0087], [0099]、図3	2
A	JP 2012-184687 A (株式会社日立製作所) 2012.09.27, 段落【0009】、【0014】、図1-4 (ファミリーなし)	1-4

## フロントページの続き

(51)Int.Cl. F I テーマコード(参考)  
**B 6 0 W 20/14 (2016.01)** B 6 0 W 20/14

(72)発明者 中村 明博  
 日本国東京都千代田区丸の内一丁目6番6号 株式会社日立製作所内

(72)発明者 荒井 雅嗣  
 日本国茨城県土浦市神立町650番地 日立建機株式会社 土浦工場内

(72)発明者 福田 直紀  
 日本国茨城県土浦市神立町650番地 日立建機株式会社 土浦工場内

(72)発明者 田中 貴照  
 日本国茨城県土浦市神立町650番地 日立建機株式会社 土浦工場内

Fターム(参考) 3D202 AA00 AA07 BB00 BB15 BB47 BB59 CC05 CC52 DD28 EE00  
 EE07  
 5H125 AA12 AC08 BA00 BA09 BB05 CB02 CB03 CD07

(注)この公表は、国際事務局(WIPO)により国際公開された公報を基に作成したものである。なおこの公表に係る日本語特許出願(日本語実用新案登録出願)の国際公開の効果は、特許法第184条の10第1項(実用新案法第48条の13第2項)により生ずるものであり、本掲載とは関係ありません。