

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第6215540号
(P6215540)

(45) 発行日 平成29年10月18日 (2017.10.18)

(24) 登録日 平成29年9月29日 (2017.9.29)

(51) Int. Cl.

F 1

B 6 2 J 6/18 (2006.01)
B 6 2 J 99/00 (2009.01)
B 6 2 J 9/00 (2006.01)
B 6 2 J 25/00 (2006.01)
B 6 2 J 23/00 (2006.01)

B 6 2 J 6/18
 B 6 2 J 99/00 K
 B 6 2 J 9/00 G
 B 6 2 J 25/00 C
 B 6 2 J 23/00 C

請求項の数 6 (全 18 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2013-34462 (P2013-34462)
 (22) 出願日 平成25年2月25日 (2013.2.25)
 (65) 公開番号 特開2014-162335 (P2014-162335A)
 (43) 公開日 平成26年9月8日 (2014.9.8)
 審査請求日 平成27年11月26日 (2015.11.26)

(73) 特許権者 000005326
 本田技研工業株式会社
 東京都港区南青山二丁目1番1号
 (74) 代理人 110001081
 特許業務法人クシブチ国際特許事務所
 (72) 発明者 滝澤 浩太
 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
 社本田技術研究所内
 (72) 発明者 江波戸 香織
 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
 社本田技術研究所内

審査官 前原 義明

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 鞍乗り型車両のアクセサリソケット配置構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

乗員用のシート（46）の下方に設けられ、前壁（81）、後壁（84）、左右一对の側壁（82、83）、及び、底壁（80）を有し、上方を前記シート（46）で閉塞される収納ボックス（22）と、当該収納ボックス（22）を車幅方向外側から覆う車体カバー（62）と、電源供給口（132）と本体部（131）とを有し、前記収納ボックス（22）に設けられるアクセサリソケット（130）とを備えた鞍乗り型車両のアクセサリソケット配置構造において、

前記収納ボックス（22）の前記側壁（83）に前記アクセサリソケット（130）が設けられ、前記収納ボックス（22）と前記車体カバー（62）との間に前記本体部（131）が設けられ、前記収納ボックス（22）内に前記電源供給口（132）が配置され、

車両側面視において、前後方向で重なる位置に、乗員用ステップ（28）と前記アクセサリソケット（130）とが配置され、前記乗員用ステップ（28）の車幅方向の最外端部は、前記アクセサリソケット（130）の車幅方向の最外端部よりも車幅方向外側に配置されることを特徴とする鞍乗り型車両のアクセサリソケット配置構造。

【請求項2】

車体フレーム（17b）と前記本体部（131）との間に、ハーネス類（110）またはホース類を通過させることを特徴とする請求項1記載の鞍乗り型車両のアクセサリソケット配置構造。

10

20

【請求項 3】

前記収納ボックス（２２）の左右の一方の前記側壁（８３）に前記本体部（１３１）が配置され、左右の反対側の前記側壁（８２）の外方に、蒸発燃料用のキャニスター（１１２）を備え、一方の前記側壁（８３）の外方に電気系ハーネス類（１１０）が配置され、反対側の前記側壁（８２）の外方に燃料系のホース類（２７ｂ，１１３，１１８）が配置されることを特徴とする請求項１記載の鞍乗り型車両のアクセサリースOCKET配置構造。

【請求項 4】

前記収納ボックス（２２）の外側方かつ前記車体カバー（６２）の内方に車体フレーム（１７ｂ）が配置され、当該車体フレーム（１７ｂ）の上方に前記アクセサリースOCKET（１３０）が配置されることを特徴とする請求項１記載の鞍乗り型車両のアクセサリースOCKET配置構造。

10

【請求項 5】

前記収納ボックス（２２）は、ヘルメット（H）を収納可能なヘルメット収納部（８６）を備え、当該ヘルメット収納部（８６）に前記電源供給口（１３２）が配置されることを特徴とする請求項１から４のいずれかに記載の鞍乗り型車両のアクセサリースOCKET配置構造。

【請求項 6】

サイドスタンド（７５）を車幅方向の一側に備えるとともに、前記アクセサリースOCKET（１３０）は、車幅方向において前記サイドスタンド（７５）とは反対側の前記収納ボックス（２２）の前記側壁（８３）に配置されることを特徴とする請求項１から５のいずれかに記載の鞍乗り型車両のアクセサリースOCKET配置構造。

20

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、鞍乗り型車両のアクセサリースOCKET配置構造に関する。

【背景技術】**【0002】**

従来、鞍乗り型車両において、乗員用のシートの下に設けられる収納ボックスの後壁にアクセサリースOCKETを備えたものが知られている（例えば、特許文献１参照）。

【先行技術文献】

30

【特許文献】**【0003】**

【特許文献１】特開２００９－４００８７号公報

【発明の概要】**【発明が解決しようとする課題】****【0004】**

しかし、上記従来のアクセサリースOCKET配置構造では、アクセサリースOCKETの本体部が車両後方側へ突出してスペースを取るため、車両のコンパクト化に課題があった。

本発明は、上述した事情を鑑みてなされたものであり、アクセサリースOCKETを備えながら車両のコンパクト化が可能な鞍乗り型車両のアクセサリースOCKET配置構造を提供することを目的とする。

40

【課題を解決するための手段】**【0005】**

上述した課題を解決するため、本発明は、乗員用のシート（４６）の下方に設けられ、前壁（８１）、後壁（８４）、左右一対の側壁（８２，８３）、及び、底壁（８０）を有し、上方を前記シート（４６）で閉塞される収納ボックス（２２）と、当該収納ボックス（２２）を車幅方向外側から覆う車体カバー（６２）と、電源供給口（１３２）と本体部（１３１）とを有し、前記収納ボックス（２２）に設けられるアクセサリースOCKET（１３０）とを備えた鞍乗り型車両のアクセサリースOCKET配置構造において、前記収納ボックス（２２）の前記側壁（８３）に前記アクセサリースOCKET（１３０）が設けられ、前

50

記収納ボックス（２２）と前記車体カバー（６２）との間に前記本体部（１３１）が設けられ、前記収納ボックス（２２）内に前記電源供給口（１３２）が配置され、車両側面視において、前後方向で重なる位置に、乗員用ステップ（２８）と前記アクセサリースOCKET（１３０）とが配置され、前記乗員用ステップ（２８）の車幅方向の最外端部は、前記アクセサリースOCKET（１３０）の車幅方向の最外端部よりも車幅方向外側に配置されることを特徴とする。

本発明によれば、収納ボックスと車体カバーとの間の空間を利用してアクセサリースOCKETの本体部を設けることができ、アクセサリースOCKETを備えながら車両のコンパクト化を図ることができる。さらに、アクセサリースOCKETを乗員用ステップによって保護できる。

10

【０００６】

また、本発明は、前記収納ボックス（２２）の外側方かつ前記車体カバー（６２）の内方に車体フレーム（１７ｂ）が配置され、当該車体フレーム（１７ｂ）の上方に前記アクセサリースOCKET（１３０）が配置されることを特徴とする。

本発明によれば、アクセサリースOCKETを車体フレームによって下方側から保護できる。

【０００７】

さらに、本発明は、前記収納ボックス（２２）は、ヘルメット（Ｈ）を収納可能なヘルメット収納部（８６）を備え、当該ヘルメット収納部（８６）に前記電源供給口（１３２）が配置されることを特徴とする。

20

本発明によれば、ヘルメットを出し入れする際に、乗員が、電源供給口に接続されているアクセサリー等に気づき易く、アクセサリー等の外し忘れを防止できる。

【０００８】

また、本発明は、サイドスタンド（７５）を車幅方向の一側に備えるとともに、前記アクセサリースOCKET（１３０）は、車幅方向において前記サイドスタンド（７５）とは反対側の前記収納ボックス（２２）の前記側壁（８３）に配置されることを特徴とする。

本発明によれば、サイドスタンドで駐車した状態では、乗員側に収納ボックスが傾斜し、アクセサリースOCKETが設けられた他側の収納ボックスの側壁は位置が高くなる。このため、乗員がアクセサリースOCKETにアクセスし易い。

【０００９】

また、本発明は、前記収納ボックス（２２）の左右の一方の前記側壁（８３）に前記本体部（１３１）が配置され、左右の反対側の前記側壁（８２）の外方に、蒸発燃料用のキャニスター（１１２）を備え、一方の前記側壁（８３）の外方に電気系ハーネス類（１１０）が配置され、反対側の前記側壁（８２）の外方に燃料系のホース類（２７ｂ，１１３，１１８）が配置されることを特徴とする。

30

本発明によれば、収納ボックスの左右の側壁の外方の空間を有効に利用して、車両のコンパクト化を図ることができる。さらに、電気系のハーネス及び燃料系のホースを保護する構成をそれぞれ共通化でき、軽量化を図ることができる。

さらに、本発明は、車体フレーム（１７ｂ）と前記本体部（１３１）との間に、ハーネス類（１１０）またはホース類を通過させること特徴とする。

40

本発明によれば、車体フレーム及び本体部を利用してハーネス類またはホース類をガイドさせることができ、部品点数の削減及び軽量化を図ることができる。

【発明の効果】

【００１０】

本発明に係るアクセサリースOCKET配置構造では、アクセサリースOCKETを備えながら車両のコンパクト化を図ることができる。

また、アクセサリースOCKETを車体フレームによって下方側から保護できる。

また、アクセサリースOCKETを乗員用ステップによって保護できる。

さらに、アクセサリー等の外し忘れを防止できる。

【００１１】

50

また、乗員がアクセサリースOCKETにアクセスし易い。

また、収納ボックスの左右の側壁の外方の空間を有効に利用して、車両のコンパクト化を図ることができる。さらに、電気系のハーネス及び燃料系のホースを保護する構成をそれぞれ共通化でき、軽量化を図ることができる。

さらに、車体フレーム及び本体部を利用してハーネス類またはホース類をガイドさせることができ、部品点数の削減及び軽量化を図ることができる。

【図面の簡単な説明】

【0012】

【図1】本発明の実施の形態に係るアクセサリースOCKET配置構造を備えた自動二輪車の左側面図である。

10

【図2】収納ボックスを上方から見た平面図である。

【図3】図2のI I I - I I I 断面図である。

【図4】リッドが取り外された状態の収納ボックスを示す斜視図である。

【図5】リザーブタンク収納部を上方から見た平面図である。

【図6】図5のV I - V I 断面図である。

【図7】リザーブタンクの取り付け状態を示す右側面図である。

【図8】図7のV I I I - V I I I 断面図である。

【図9】リッドの取り付け状態を示す斜視図である。

【図10】図3のX - X 断面図である。

【図11】図3のX I - X I 断面図である。

20

【図12】自動二輪車の後部の右側面図である。

【発明を実施するための形態】

【0013】

以下、図面を参照して本発明の一実施形態について説明する。なお、説明中、前後左右および上下といった方向の記載は、特に記載がなければ車体に対する方向と同一とする。また、各図に示す符号FRは車体前方を示し、符号UPは車体上方を示し、符号LEは車体左方を示している。

図1は、本発明の実施の形態に係るアクセサリースOCKET配置構造を備えた自動二輪車10の左側面図である。

自動二輪車10は、シート46に着座した乗員が足を載せる低床のフロアステップ57を有するスクータ型の鞍乗り型車両であり、車体フレーム11の前方に前輪33を有し、駆動輪である後輪43は、車体フレーム11の後部に連結されるユニットスイング型のパワーユニット21に軸支されている。

30

自動二輪車10は、車体フレーム11の前端部を構成するヘッドパイプ12に操舵可能にフロントフォーク13が取付けられ、車体フレーム11の下部を構成するロアフレーム16の下部後端部にリンク18を介して上下スイング可能にパワーユニット21が取付けられ、車体フレーム11の後部を構成するリヤフレーム17に収納ボックス22が取付けられている。

【0014】

車体フレーム11は、ヘッドパイプ12と、このヘッドパイプ12から下方斜め後方に延びるダウンフレーム14と、このダウンフレーム14の下端から左右に延びた後、後方に延びる左右一対のロアフレーム16、16（手前側のロアフレーム16のみ図示）と、これらのロアフレーム16、16の後端から一体に後方斜め上方に延びる左右一対のリヤフレーム17、17（手前側のリヤフレーム17のみ図示）とを備え、車体フレーム11の大部分が車体カバー23で覆われている。各リヤフレーム17は、シート46の下方を後ろ上がりに後方に延びるリヤフレーム前部17aと、リヤフレーム前部17aよりも緩い傾斜で後ろ上がりに延びるリヤフレーム後部17bとを有する。

40

【0015】

フロントフォーク13は、ヘッドパイプ12に回転可能に支持されたステアリングステム24と、このステアリングステム24の下端部に取付けられたボトムブリッジ25と、

50

このボトムブリッジ 25 の左右両端部に取付けられた緩衝部 26, 26 (手前側の緩衝部 26 のみ図示) とから構成されている。ステアリングステム 24 の上端部にはバーハンドル 31 が取付けられ、左右の緩衝部 26, 26 の下端部には、車軸 32 を介して前輪 33 が支持されている。前輪 33 は、上方からフロントフォーク 13 に取付けられたフロントフェンダ 34 で覆われ、このフロントフェンダ 34 にフロントフォーク 13 を保護する左右一対のフォークガード 30 (手前側のフォークガード 30 のみ図示) が取付けられている。

【0016】

パワーユニット 21 は、前部を構成するエンジン 35 と、このエンジン 35 の後部に一体的に設けられた無段変速機 36 とから構成される。エンジン 35 は、クランクケース 37 からシリンダヘッド、シリンダブロック等を備えたシリンダ部がほぼ前方に延び、シリンダヘッドにはエアクリーナ 38 を含む吸気装置が接続されている。無段変速機 36 は、クランクケース 37 の後端部に一体に設けられた伝動ケース 39 を備え、この伝動ケース 39 の後端部に出力軸 42 を介して後輪 43 が取付けられている。一方のリヤフレーム 17 と伝動ケース 39 とにはリヤクッションユニット 45 が渡されている。

【0017】

収納ボックス 22 は、その上部にシート 46 が開閉可能に取付けられている。収納ボックス 22 の後方には、燃料タンク 27 が設けられている。

車体カバー 23 は、フロントフォーク 13 の上部の前方を覆うフロントカバー 51 と、このフロントカバー 51 の下端に連続して設けられた左右一対のフロントロアカバー 52, 52 (手前側のフロントロアカバー 52 のみ図示) と、バーハンドル 31 の中央部を覆うハンドルカバー 53 と、フロントフォーク 13 の上部の後方を覆うフロントインナカバー 54 と、フロントフォーク 13 の上部の後方を覆うとともにフロントカバー 51 の左右端に接続されて運転者 (乗員) の脚部の前方を覆うレッグシールド 56 と、このレッグシールド 56 の下端部から下方及び後方に延びて運転者の足載せとされるフロアステップ 57 と、このフロアステップ 57 の左右縁部から下方に延びる左右一対のフロアサイドスカート 58, 58 (手前側のフロアサイドスカート 58 のみ図示) と、これらのフロアサイドスカート 58, 58 の後端に連続するように設けられた左右一対のリヤサイドスカート 59, 59 (手前側のリヤサイドスカート 59 のみ図示) とを備える。

【0018】

更に車体カバー 23 は、フロアステップ 57 の後端からシート 46 の前端部下方まで延びるセンタカバー 61 と、フロアステップ 57 及びセンタカバー 61 からシート 46 の側縁下方を車体後方に延びる左右一対のボディサイドカバー 62, 62 (手前側のボディサイドカバー 62 のみ図示) と、シート 46 の後方で左右のボディサイドカバー 62, 62 の後端部間を覆うリヤセンタカバー 63 と、左右のボディサイドカバー 62, 62 の下縁に沿ってフロアステップ 57 の後端から後方へ延びる左右一対のボディロアカバー 64, 64 (手前側のボディロアカバー 64 のみ図示) と、ボディサイドカバー 62, 62 の後端部下縁に接続される左右一対のリヤサイドカバー 66, 66 (手前側のリヤサイドカバー 66 のみ図示) とを備える。

【0019】

収納ボックス 22 は、センタカバー 61 によって前方から覆われるとともに、左右のボディサイドカバー 62 の前部によって側方を覆われている。燃料タンク 27 は、左右のボディサイドカバー 62 の後部によって側方を覆われている。

シート 46 は、運転者が着座する前部シート 46a と、前部シート 46a より一段高く形成された同乗者用の後部シート 46b とを一体に備える。ボディロアカバー 64 の下端部には、後部シート 46b に着座した同乗者が足を載せる可倒式の乗員用ステップ 28 が設けられている。乗員用ステップ 28 は左右一対で設けられ、リヤフレーム 17 の前部から延びるサブフレーム 17c (図 12) に支持されている。また、後輪 43 の前部は、前側リヤフェンダ 29 によって上方から覆われている。

【0020】

ハンドルカバー５３には、前部にヘッドライト７１、上部にウインドスクリーン７２、左右端部に左右一対のバックミラー７３、７３（手前側のバックミラー７３のみ図示）が設けられている。左側のロアフレーム１６には折り畳み式のサイドスタンド７５が設けられ、クランクケース３７の下部にはメインスタンド７６が設けられている。

フロントカバー５１には、ウインカー７４が一体的に設けられている。シート４６の後方には、同乗者が掴むグラブレール７７が設けられており、グラブレール７７の後部には、ラゲッジボックス７８が取り付けられている。後輪４３はリヤフェンダ７９によって上方から覆われており、リヤフェンダ７９にはライセンスプレートが設けられる。リアサイドカバー６６の後方には、テールランプ６９が設けられる。

【００２１】

図２は、収納ボックス２２を上方から見た平面図である。図３は、図２のⅠⅠⅠ－ⅠⅠⅠ断面図である。図２では、シート４６及びボディサイドカバー６２が取り外された状態が示されている。また、図３では、後述するリッド８８を取り外した状態が示されている。

図２及び図３に示すように、収納ボックス２２は、上面が開口した略箱形に形成されており、エンジン３５（図１）のシリンダヘッド（不図示）の上方に位置する底壁部８０と、底壁部８０の前縁から立設される前壁部８１と、底壁部８０の車幅方向の左側（他側）の側縁から立設される側壁部８２と、底壁部８０の車幅方向の右側（一側）の側縁から立設される側壁部８３と、底壁部８０の後縁から立設される後壁部８４とを備える。底壁部８０は、後部よりも前部が低くなっており、収納ボックス２２は前部が最も深い。底壁部８０の前後の中間部には、上方に曲面状に膨出する曲面部８０ａが形成されている。シート４６を支持する収納ボックス２２の上縁部４７は、前部が後部よりも低くなるように傾斜している。

【００２２】

シート４６は、収納ボックス２２の前壁部８１の上部に設けられたヒンジ部８５に軸支され、ヒンジ部８５を中心に上下に開閉される。シート４６は、クッション部４６ｃと、クッション部４６ｃを支持するとともに上縁部４７に支持されるシート底板４６ｄとを有し、シート底板４６ｄの後部の左右の縁部には、側壁部８２、８３に沿って収納ボックス２２内を下方に延びるガイド板４６ｅが形成されている。ガイド板４６ｅの前後の中間部には、下方に延出する延出部４６ｆが形成されている。

リヤフレーム後部１７ｂは、側壁部８２、８３の後部の下部の側方を通して後上方に延びており、後壁部８４の後方の左右のリヤフレーム後部１７ｂ、１７ｂは、車幅方向に延びるクロスメンバ１９によって連結されている。クロスメンバ１９は車体フレーム１１の一部である。クロスメンバ１９には、収納ボックス２２の後部を支持する兼用ステー１９ａが上方へ立設されている。

【００２３】

収納ボックス２２の上縁部４７の後縁部には、燃料タンク２７を上方から覆うタンクカバー６７が連結されている。燃料タンク２７は、左右のリヤフレーム後部１７ｂに支持され、タンクカバー６７とリヤフェンダ７９の前部との間の空間に位置する。リヤフェンダ７９の前部には、下方に延在して後壁部８４の下部を後方から覆う泥除け板６８が設けられている。

【００２４】

収納ボックス２２は、上面視において側壁部８２、８３間が前方側ほど先細るように形成されることで、前部の幅が狭くなるように形成されている。側壁部８２、８３の上縁部４７ａの後部は、前後方向に略真直ぐに延び、上縁部４７ａに略直交する後壁部８４の上縁部４７ｂに繋がっている。

収納ボックス２２は、フルフェイス型のヘルメットＨを収納可能な大きさの収納部８６を備え、ヘルメットＨを後方から覆う後壁部８４は、ヘルメットＨの後部の曲面形状に合わせて、後方側に凸の曲面状に形成されている。また、後壁部８４は、僅かに後傾しており、収納部８６の後部は、上部側ほど内部空間が大きくなっている。

詳細には、後壁部 8 4 は、収納部 8 6 の幅方向の中央でヘルメット H の後部の中央を後方から覆う中央壁部 8 4 a と、上縁部 4 7 b よりも前方に離間した位置でヘルメット H の後部の左右側部を覆う曲面状の曲面壁部 8 4 b, 8 4 c と、右側の曲面壁部 8 4 c の上縁と上縁部 4 7 a, 4 7 b とを連結する上壁部 8 7 とを備える。上壁部 8 7 は、上縁部 4 7 b の上面よりも一段下方に位置し、若干前下がり傾斜している。

図 2 に示すように、右側の曲面壁部 8 4 c 及び上壁部 8 7 の一部は、収納ボックス 2 2 とは別体のリッド 8 8 によって構成されている。

【0025】

図 4 は、リッド 8 8 が取り外された状態の収納ボックス 2 2 を示す斜視図である。

図 2 から図 4 に示すように、収納ボックス 2 2 では、上縁部 4 7 b よりも曲面壁部 8 4 c が前方に形成されているため、上壁部 8 7 の下方で曲面壁部 8 4 c の後方には、部品を配置可能な空間が形成されている。すなわち、収納ボックス 2 2 の後部の右側の隅部 C には、空間が形成されており、本実施の形態では、この空間を、エンジン 3 5 の冷却水を貯留するリザーブタンク 8 9 を配置するリザーブタンク収納部 R として利用している。

収納ボックス 2 2 の上壁部 8 7 は、リザーブタンク収納部 R を上方に開放する開口部 9 0 を有し、開口部 9 0 は、リッド 8 8 によって塞がれる。リッド 8 8 を取り外すと、リザーブタンク収納部 R が露出する。

【0026】

図 5 は、リザーブタンク収納部 R を上方から見た平面図である。図 6 は、図 5 の V I - V I 断面図である。

図 4 ~ 図 6 に示すように、リザーブタンク 8 9 は、曲面壁部 8 4 c の後面に沿って延びるタンク本体 9 1 と、タンク本体 9 1 の上部から上方に延びる給水筒部 9 2 と、給水筒部 9 2 の上端の給水口 9 2 a を塞ぐキャップ 9 3 (図 5 では不図示) とを備える。タンク本体 9 1 の前面には、冷却水の液面の上限レベル及び下限レベルを示すレベル表示部 9 1 a が設けられている。リザーブタンク 8 9 は半透明の樹脂製であり、外側から液面を視認可能である。タンク本体 9 1 の後部において上下の中間部には、前方側に窪む凹部 9 1 b が形成されており、リザーブタンク 8 9 は、この凹部 9 1 b がクロスメンバ 1 9 の前半部に嵌合することでクロスメンバ 1 9 に支持される。

リザーブタンク収納部 R は、給水口 9 2 a が収納される給水部 9 4 と、給水部 9 4 の下方で給水筒部 9 2 の下部及びタンク本体 9 1 が配置される本体収納部 9 5 とを備える。

【0027】

給水部 9 4 は、給水筒部 9 2 の上部を右側方及び後方から覆う給水部側壁 9 6 と、給水筒部 9 2 が貫通する給水部底壁 9 7 とを備え、給水部側壁 9 6、給水部底壁 9 7 及びリッド 8 8 によって区画される。給水部側壁 9 6 は、開口部 9 0 の周縁部からタンク本体 9 1 の上部の近傍まで下方に延出する壁部である。開口部 9 0 の周縁部には、この周縁部がリッド 8 8 の板厚分だけ窪んだ受け部 9 0 a が形成されており、受け部 9 0 a はリッド 8 8 の上部を受ける。

給水部底壁 9 7 は、給水筒部 9 2 よりも大径の貫通孔 9 7 a を有し、給水筒部 9 2 は、貫通孔 9 7 a を下方から通って給水部 9 4 内に配置され、給水口 9 2 a は、給水部 9 4 内の高さの中間部に位置する。

【0028】

給水部底壁 9 7 には、収納ボックス 2 2 を車体フレーム 1 1 に固定する締結部 9 8 が、貫通孔 9 7 a よりも車幅方向の内側の位置に設けられている。締結部 9 8 は、給水部底壁 9 7 から下方に膨出する筒状に形成されており、この筒状の締結部 9 8 の底部に挿通されるボルト 9 8 a によって締結部 9 8 は兼用ステー 1 9 a の上面 1 9 b (図 3) に締結される。また、収納ボックス 2 2 は、収納ボックス 2 2 の後部で左側の側壁部 8 2 近傍に設けられる締結部 9 9 a (図 2) と、収納部 8 6 の前端の左右の隅に設けられる締結部 9 9 b (図 2) とによっても車体フレーム 1 1 に締結される。

受け部 9 0 a の後部には、リッド 8 8 を収納ボックス 2 2 に固定するリッド固定ボルト 8 8 a (図 1) が締結される固定孔 9 0 b が形成されている。

10

20

30

40

50

本体収納部 9 5 に収納されたタンク本体 9 1 は、後部が収納ボックス 2 2 の外側に露出しているが、タンク本体 9 1 の後部は、燃料タンク 2 7 やリヤフェンダ 7 9 によって覆われている。給水部底壁 9 7 の後部には、下方に延びて給水筒部 9 2 を後方から覆う壁 9 7 b が形成されている。

【0029】

曲面壁部 8 4 c の上下の中間部から上端までの部分には、曲面壁部 8 4 c の一部がリザーブタンク収納部 R 側に一段窪んだ略矩形の仕切り壁 1 0 0 が形成されており、リザーブタンク収納部 R と収納部 8 6 とは、仕切り壁 1 0 0 によって仕切られている。仕切り壁 1 0 0 の上縁には、給水部底壁 9 7 の前縁よりも上方に突出する突出壁部 1 0 1 が形成されている。突出壁部 1 0 1 の上端は、給水口 9 2 a よりも下方に位置する。リッド 8 8 が取り外された状態では、突出壁部 1 0 1 によって、給水部 9 4 と収納部 8 6 とが仕切られる。

10

仕切り壁 1 0 0 の下部には、本体収納部 9 5 に連通する確認用窓部 1 0 2 が形成されており、確認用窓部 1 0 2 は、リザーブタンク 8 9 のレベル表示部 9 1 a を収納部 8 6 側に露出させる。仕切り壁 1 0 0 の下縁の位置は、レベル表示部 9 1 a の位置に略一致している。

仕切り壁 1 0 0 の下縁 1 0 1 a の段部には、確認用窓部 1 0 2 よりも車幅方向内側の位置に、スリット状の係合孔 1 0 3 が形成されている。

【0030】

図 7 は、リザーブタンク 8 9 の取り付け状態を示す右側面図である。図 8 は、図 7 の V I I I - V I I I 断面図である。図 7 及び図 8 では、収納ボックス 2 2 及び車体カバー 2 3 の一部が取り外された状態が示されている。

20

図 6 ~ 図 8 に示すように、リザーブタンク 8 9 は、前後に延びる右側のリヤフレーム後部 1 7 b に対してクロスメンバ 1 9 が略直交して結合される車体フレーム 1 1 の隅の部分に配置され、曲面壁部 8 4 c とクロスメンバ 1 9 との間に位置する。タンク本体 9 1 は、上下に長く形成されており、下部は側面視においてリヤフレーム後部 1 7 b に重なり、上部はリヤフレーム後部 1 7 b よりも上方に膨出している。また、タンク本体 9 1 は、リヤフレーム後部 1 7 b の上面の上方に膨出する側面膨出部 9 1 c を有する。

【0031】

タンク本体 9 1 は、車幅方向内側に突出するタンク側ステー部 9 1 d を内側面の上部に有し、タンク側ステー部 9 1 d の上部には、収納ボックス 2 2 が固定される兼用ステー 1 9 a 側へ後方に突出する突起 1 0 4 が形成されている。兼用ステー 1 9 a は、右側のリヤフレーム後部 1 7 b から車幅方向内側に離れてタンク本体 9 1 の後方に設けられており、突起 1 0 4 が嵌合する位置決め孔（不図示）と、タンク側ステー部 9 1 d に挿通されるボルト 1 0 5 が締結される固定孔（不図示）とを前面に有する。リザーブタンク 8 9 は、タンク側ステー部 9 1 d の突起 1 0 4 が上記位置決め孔に嵌合されるとともに凹部 9 1 b （図 6）がクロスメンバ 1 9 に嵌め込まれ、ボルト 1 0 5 が締結されることで、兼用ステー 1 9 a に固定される。このように、収納ボックス 2 2 及びリザーブタンク 8 9 のステーを兼用ステー 1 9 a で兼用したため、部品点数を削減できる。

30

クロスメンバ 1 9 において兼用ステー 1 9 a とは反対側の端部には、上方に延びる収納ボックスステー 1 0 8 が設けられている。収納ボックス 2 2 の締結部 9 9 a （図 2）は、収納ボックスステー 1 0 8 の上面に締結される。

40

【0032】

タンク本体 9 1 の下端には、エンジン 3 5 のラジエータ 3 5 a （図 1 2）に接続されるチューブ 1 0 6 が接続されており、冷却水はチューブ 1 0 6 を通ってラジエータ 3 5 a とタンク本体 9 1 との間を行き来する。ラジエータ 3 5 a は、エンジン 3 5 の右側方で右側のリヤフレーム後部 1 7 b の下方に配置されており、リザーブタンク 8 9 と同じく車体の右側に配置されている、このため、リザーブタンク 8 9 とラジエータ 3 5 a との距離が近く、チューブ 1 0 6 を短くできる。

給水筒部 9 2 は兼用ステー 1 9 a よりも上方に延び、給水筒部 9 2 の外側面において給

50

水部底壁 97 の下方の部分には、オーバーフローチューブ 107 が設けられている。

【0033】

タンク本体 91 の側面膨出部 91c の外側面の前部には、右側のリヤフレーム後部 17b の上方で車幅方向外側へ延びる板状のハーネス固定部 109 (図 7) が形成されている。自動二輪車 10 のバッテリー (不図示) は、ヘッドパイプ 12 の前方に配置されており、このバッテリーから延びてテールランプ 69 等の電装品に接続されるハーネス 110 は、車体フレーム 11 に沿って車体後方へ延出され、リヤフレーム後部 17b 近傍では、ハーネス固定部 109 の上面に支持されるとともに、ハーネス固定部 109 に通されるバンド 111 によってハーネス固定部 109 に固定される。

【0034】

リザーブタンク 89 が設けられた側と反対側の左側のリヤフレーム後部 17b には、筒状のキャニスター 112 (図 8) が支持されている。キャニスター 112 は、燃料タンク 27 内の蒸発燃料を、一時的に貯留するとともにエンジン 35 に供給して燃焼させる蒸発燃料処理装置の主要部品であり、燃料タンク 27 に接続されるチャージ配管 113 と、キャニスター 112 をエンジン 35 の吸気系に接続するパージ配管 114 と、水や液体になった燃料を排出するドレン配管 118 とを備える。パージ配管 114 の途中には、蒸発燃料をエンジン 35 側へ送るタイミングを制御する制御弁 115 が設けられている。

左側のリヤフレーム後部 17b には、上方に延びるキャニスター用ステー 116 が設けられており、キャニスター 112 はその軸線がリヤフレーム後部 17b の軸線に沿う姿勢でキャニスター用ステー 116 に支持され、左側の側壁部 82 の外側でボディサイドカバー 62 の内側に位置している。

クロスメンバ 19 の車幅方向の中央部には、下方に延びる支持板 117 が設けられており、制御弁 115 は、支持板 117 に支持される。

また、燃料タンク 27 は、前部の上面においてキャニスター 112 側に燃料ポンプ 27a を備え、燃料ポンプ 27a の吐出口に接続された燃料供給チューブ 27b は、キャニスター 112 を支持するリヤフレーム後部 17b の内側方を通して下方に延び、エンジン 35 側に接続される。

【0035】

図 9 は、リッド 88 の取り付け状態を示す斜視図である。

図 2、図 4 及び図 9 を参照し、リッド 88 は、収納ボックス 22 の上壁部 87 の大部分を構成する上壁 120 と、上壁 120 の前縁から下方に延出して仕切り壁 100 を前方から覆う側壁 121 とを一体に備え、略 L 字状に形成されている。

上壁 120 は、上壁部 87 の受け部 90a (図 5) に嵌め込まれることで開口部 90 を塞ぎ、上壁部 87 の上面は略面一となる。上壁 120 の後端には、リッド固定ボルト 88a が挿通される固定孔 120a が形成されている。

【0036】

側壁 121 は、仕切り壁 100 の下縁側の係合孔 103 に係合される係合片 121a を下縁に有する。側壁 121 は、仕切り壁 100 が後方に窪んで形成された凹部に嵌め込まれ、係合片 121a が係合孔 103 に係合されることで位置決めされる。側壁 121 は、確認用窓部 102 を含む仕切り壁 100 の全体を覆って周囲の曲面壁部 84c と略面一となり、収納部 86 の内壁の一部を構成する。

図 6 を参照し、仕切り壁 100 は、側壁 121 の板厚よりも大きく後方へ窪んでおり、側壁 121 と仕切り壁 100 との間には空間が形成される。側壁 121 の上部には、仕切り壁 100 側に窪んだ凹部 121b (図 9) が形成されている。凹部 121b は、作業者の指を差し込み可能な大きさを有しており、作業者は、凹部 121b を利用してリッド 88 を把持でき、リッド 88 を容易に着脱できる。

【0037】

リザーブタンク 89 のメンテナンスをする際には、まず、作業者は、シート 46 を開けて収納部 86 を露出させ、リッド固定ボルト 88a を取り外し、凹部 121b を介してリッド 88 を把持し、上方に引き抜くようにしてリッド 88 を取り外す。これにより、給水

10

20

30

40

50

部 9 4 及び仕切り壁 1 0 0 が上方に露出し、この状態では、作業者は、確認用窓部 1 0 2 からレベル表示部 9 1 a を視認して、冷却水の液量を確認できるとともに、給水部 9 4 に位置するキャップ 9 3 を取り外して給水口 9 2 a にアクセスし、給水口 9 2 a から冷却水を補充できる。このように、収納ボックス 2 2 内の上部で収納ボックス 2 2 の上縁部 4 7 に近い位置に設けられた給水口 9 2 a から冷却水を補充できるため、収納ボックス 2 2 の上方の広い空間を利用して給水作業でき、作業性が良い。また、曲面壁部 8 4 c 及び仕切り壁 1 0 0 は後傾しているため、上方から確認用窓部 1 0 2 を視認し易い。

また、給水口 9 2 a を、ヘルメット H の形状に合わせて形成された曲面壁部 8 4 c の後方の収納ボックス 2 2 の隅部 C に設けたため、収納部 8 6 の容量を確保しながら隅部 C のデッドスペースを有効利用してリザーブタンク 8 9 を配置できる。

10

【0038】

給水作業時に、冷却水を給水部 9 4 に零してしまった場合、給水部底壁 9 7 上の冷却水は、貫通孔 9 7 a から収納ボックス 2 2 の外側の下方に排出されるとともに、突出壁部 1 0 1 によって阻まれて収納部 8 6 内に流入することが防止される。

また、給水部 9 4 に給水部底壁 9 7 を設け、給水部底壁 9 7 の貫通孔 9 7 a に給水筒部 9 2 を通して給水口 9 2 a を給水部 9 4 内に設けたため、収納ボックス 2 2 の外側の塵埃や水の給水部 9 4 内への侵入を給水部底壁 9 7 によって抑制できる。貫通孔 9 7 a の下方には、貫通孔 9 7 a の径よりも大きなタンク本体 9 1 が位置するため、貫通孔 9 7 a から給水部 9 4 内に塵埃等が侵入し難い。このように、給水部 9 4 への塵埃等の侵入が抑制されるため、給水部 9 4 の塵埃等が収納部 8 6 に侵入することが抑制される。このため、給水部 9 4 を密閉するためのシール部材をリッド 8 8 の上壁 1 2 0 に設ける必要が無く、部品点数を削減できる。

20

【0039】

また、確認用窓部 1 0 2 は、レベル表示部 9 1 a の大きさに対応した小さな開口であり、タンク本体 9 1 によって後方から覆われるため、確認用窓部 1 0 2 から仕切り壁 1 0 0 の内側に塵埃等が侵入することが抑制される。このため、仕切り壁 1 0 0 を密閉するためのシール部材をリッド 8 8 の側壁 1 2 1 に設ける必要が無く、部品点数を削減できる。

図 5 及び図 9 を参照し、給水部 9 4 に締結部 9 8 及びボルト 9 8 a を設けたため、締結部 9 8 及びボルト 9 8 a は、リッド 8 8 によって隠される。このように、収納ボックス 2 2 を固定する比較的大きなボルト 9 8 a を隠すことができるため外観性が良い。

30

さらに、給水部 9 4 の下部に位置する給水部底壁 9 7 に締結部 9 8 を設けたため、締結部 9 8 を受ける兼用ステー 1 9 a の高さを低くでき、剛性の向上及び軽量化を図ることができる。

【0040】

次に、電源供給用の電源ソケットの配置構造について説明する。

図 1 0 は、図 3 の X-X 断面図である。図 1 1 は、図 3 の X I-X I 断面図である。

図 3、図 1 0 及び図 1 1 に示すように、収納ボックス 2 2 には、自動二輪車 1 0 ではない他の機器（アクセサリ）に電源を供給可能な電源ソケット 1 3 0（アクセサリソケット）が設けられている。本実施の形態では、上記他の機器として、板状の携帯型情報端末 S に電源を供給する場合を例に挙げて説明する。ここで、携帯型情報端末 S は、携帯電話やスマートフォン、または、携帯型ナビゲーション装置や P D A（Personal Digital Assistants）等の携帯型電子機器である。

40

【0041】

電源ソケット 1 3 0 は、筒状の本体部 1 3 1 と、本体部 1 3 1 の一端に形成された電源供給口 1 3 2 と、電源供給口 1 3 2 を塞ぐ開閉式の蓋部 1 3 3 と、本体部 1 3 1 の他端側から引き出される接続コード 1 3 4 とを備える。接続コード 1 3 4 は、ハーネス 1 1 0 から分岐した配線に接続され、上記バッテリーに接続される。

図 1 0 に示すように、本体部 1 3 1 は、収納ボックス 2 2 の外側に配置される大径部 1 3 1 a と、電源供給口 1 3 2 側の端部を一段小径に形成した小径部 1 3 1 b とを有し、大径部 1 3 1 a と小径部 1 3 1 b との境界には段部 1 3 1 c が形成されている。

50

蓋部 133 は、小径部 131b の外周に係合されるベース部 133a と、ベース部 133a に支持される蓋 133b とを有する。

収納ボックス 22 の右側の側壁部 83 には、電源ソケット 130 を支持するソケット用孔部 83a が形成されている。

【0042】

電源ソケット 130 は、収納ボックス 22 の外側からソケット用孔部 83a に挿通された小径部 131b に、ベース部 133a が収納ボックス 22 内で係合することで固定される。詳細には、電源ソケット 130 は、段部 131c とベース部 133a とによって側壁部 83 を挟持するようにして固定されている。

ヘルメット H が収納されていない状態において、携帯型情報端末 S は、収納ボックス 22 の底壁部 80 に載置され、携帯型情報端末 S に接続された電源コード S1 の接続端子（不図示）は上方に延び、電源供給口 132 から本体部 131 内に挿入される。

【0043】

図 10 に示すように、収納ボックス 22 の側壁部 83 は、曲面壁部 84c の前方でリヤフレーム後部 17b に沿って前後方向に略真直ぐに、且つ、略鉛直に延びる平坦壁部 83b を有し、電源ソケット 130 は、平坦壁部 83b に設けられている。このため、電源ソケット 130 は、軸線 L が車幅方向に略真直ぐ、且つ、略水平となる姿勢で配置されている。このため、電源ソケット 130 をコンパクトに配置できる。

電源ソケット 130 は、前後方向では、前壁部 81 よりも後壁部 84 の近くに配置され、収納部 86 の後部で曲面壁部 84c の前方に位置する。また、電源ソケット 130 は、ヘルメット H を収納した状態では、ヘルメット H の後部の側方に位置する。

電源ソケット 130 は、上下方向では、収納ボックス 22 の上下方向の中間のやや下方に設けられ、ガイド板 46e の延出部 46f よりも下方に位置している。

【0044】

本実施の形態では、電源ソケット 130 が、収納部 86 の後部で曲面壁部 84c の前方、且つ、底壁部 80 から離れて上下の中間部に配置されているため、電源コード S1 の接続端子（不図示）を電源供給口 132 に挿入する際に曲面壁部 84c 及び底壁部 80 が邪魔にならず、容易に上記接続端子を接続できる。また、電源ソケット 130 が収納ボックス 22 の上下の中間部に位置しているため、短い電源コード S1 も使用できる。

また、自動二輪車 10 の運転者（乗員）は、降車する際、車体左側に配置されたサイドスタンド 75（図 1）を掛けるために車体の左側に降車することになるが、本実施の形態では、電源ソケット 130 が、サイドスタンド 75 とは反対側の右側の側壁部 83 に設けられているため、シート 46 を開けると、電源ソケット 130 は、運転者に対向する。このため、電源ソケット 130 が運転者から見え易く、容易に上記接続端子を接続できる。さらに、サイドスタンド 75 で駐車した状態では、車体は左側に傾斜し、これに伴い電源ソケット 130 の位置が高くなって運転者に近づくため、接続作業等が容易である。また、運転者が自動二輪車 10 を離れる際には、ヘルメット H を収納部 86 に収納することになるが、携帯型情報端末 S を電源ソケット 130 に接続した状態では、携帯型情報端末 S が邪魔になるため、携帯型情報端末 S の存在を運転者に認知させることができる、このため、携帯型情報端末 S の外し忘れを防止できる。

【0045】

図 12 は、自動二輪車 10 の後部の右側面図である。図 12 では、ボディサイドカバー 62 が取り外された状態が示されている。

図 10～図 12 を参照し、ボディサイドカバー 62、62 は、リヤフレーム後部 17b、17b を外側方から覆うフレーム側方部 62a と、フレーム側方部 62a よりも車幅方向外側に膨出し、収納ボックス 22 を外側方から覆うボックス側方部 62b とを備える。

左右の各ボックス側方部 62b と左右の各側壁部 82、83 との間において各リヤフレーム後部 17b、17b の上方には、それぞれ空間 K が形成されている。左側の空間 K には、キャニスター 112 が収納されている。右側の空間 K には、ハーネス 110 を含む複数の電気系のハーネス類が配索されるとともに、電源ソケット 130 が収納されている。

このように、収納ボックス２２の外側方且つボディサイドカバー６２の間の空間Ｋに電源ソケット１３０を設けることで、空きスペースを利用して電源ソケット１３０をコンパクトに配置できる。

【００４６】

電源ソケット１３０の本体部１３１は、右側の空間Ｋにおいて、リヤフレーム後部１７ｂの上方を車幅方向に延び、リヤフレーム後部１７ｂの外側面よりも外側に突出している。また、側壁部８３の外側面には、本体部１３１に隣接して本体部１３１の前方に、盗難防止用のアラームユニットのスピーカー１３５（図１２）が取り付けられている。スピーカー１３５は、接続ケーブル１３５ａを有する。

ハーネス１１０及び接続ケーブル１３５ａを含む複数の電気系のハーネス類は、リヤフレーム後部１７ｂに沿って本体部１３１の下方を配索されており、上方への変位を本体部１３１によって規制されている。このように、電源ソケット１３０の本体部１３１によって電気系のハーネス類をガイドするため、専用のガイドを設ける必要がなく、部品点数を削減できる。

【００４７】

乗員用ステップ２８（図１２）は、電源ソケット１３０の下方に位置し、前後方向では、本体部１３１に重なった位置に配置されている。乗員用ステップ２８は、リヤフレーム後部１７ｂよりも車幅方向の外側に延びるサブフレーム１７ｃに支持されて電源ソケット１３０よりも車幅方向の外側に位置している。これにより、乗員用ステップ２８の周囲に側方から外力が働いた場合には、ボディサイドカバー６２よりも乗員用ステップ２８及びサブフレーム１７ｃに優先的に外力が作用するため、ボディサイドカバー６２内の電源ソケット１３０やスピーカー１３５等を保護することができる。

【００４８】

図８及び図１１に示すように、本実施の形態では、キャニスター１１２や、チャージ配管１１３、パージ配管１１４、ドレン配管１１８及び燃料供給チューブ２７ｂ等の燃料系ホース類は、左側のリヤフレーム後部１７ｂに沿うように配置され、ハーネス１１０及び接続ケーブル１３５ａを含む複数の電気系のハーネス類は、右側のリヤフレーム後部１７ｂに沿うように配置され、燃料系ホース類と電気系のハーネス類とが左右のリヤフレーム後部１７ｂ、１７ｂに分けて設けられている。このため、電気系のハーネス及び燃料系のホースを保護する構成をそれぞれ共通化でき、軽量化を図ることができる。

【００４９】

以上説明したように、本発明を適用した実施の形態によれば、シート４６の下方の収納ボックス２２に、収納部８６と、リザーブタンク８９用の給水部９４とを区画して設け、収納ボックス２２の一部に設けられリザーブタンク８９の給水口９２ａを覆うリッド８８は、上壁１２０及び側壁１２１から形成され、リザーブタンク８９の給水口９２ａが臨む給水部９４の上方が上壁１２０で覆われるため、リッド８８を取り外した状態では、リザーブタンク８９の給水口９２ａが収納ボックス２２の上方に露出する。このため、収納ボックス２２の上方の広い空間を利用して給水口９２ａに給水でき、冷却水の給水作業の作業性を向上できる。

【００５０】

また、収納ボックス２２の後部かつ車幅方向の一側に形成されるデッドスペースである隅部Ｃに給水部９４が設けられるため、収納ボックス２２の収納容量を確保しながら、給水の作業性を向上できる。

また、収納ボックス２２には、上方に突出するように形成されて収納部８６と給水部９４とを区画する仕切り壁１００が設けられるとともに、給水部９４は、給水口９２ａを囲繞する給水部底壁９７を形成するため、給水時に冷却水を零してしまった場合でも、冷却水の収納部８６への流入を抑制できる。また、給水部９４内に、収納ボックス２２の外から塵埃等が侵入することを給水部底壁９７によって抑制できる。

【００５１】

さらに、仕切り壁１００の下部かつ給水部９４の給水部底壁９７の下方に、リザーブタ

10

20

30

40

50

ンク８９が臨む液量確認用の確認用窓部１０２を設け、この確認用窓部１０２は、リッド８８で覆われるため、仕切り壁１００を設けた構成としながら、リッド８８を取り外すことで、確認用窓部１０２からリザーブタンク８９の液量を容易に確認できる。また、確認用窓部１０２をリッド８８で覆うため、収納部８６への塵埃等の侵入を抑制できる。

また、リッド８８は、側壁１２１に、収納ボックス２２に対する係合部である係合片１２１ａを有するとともに、上壁１２０に、収納ボックス２２に対して締結により固定される固定孔１２０ａを有するため、固定孔１２０ａの固定を解除して上方に引き上げるだけでリッド８８を取り外しでき、リッド８８の着脱の作業性が良い。

【００５２】

また、給水部９４には、収納ボックス２２を車体フレーム１１に締結する締結部９８が設けられるため、収納ボックス２２を固定するために大きな締結力を必要とする締結部９８をリッド８８で覆って隠すことができ、外観性が良い。

さらに、車体フレーム１１と収納ボックス２２とを締結するための兼用ステー１９ａが、車体フレーム１１から上方に延出し、この兼用ステー１９ａにリザーブタンク８９が固定されるため、リザーブタンク８９を固定する特別なステーが必要なく、部品点数を削減できる。

また、リザーブタンク８９に、ハーネス固定部１０９が形成されるため、リザーブタンク８９を利用してハーネス１１０を固定でき、部品点数を削減できる。

【００５３】

また、本発明を適用した実施の形態によれば、収納ボックス２２の側壁部８３に電源ソケット１３０が設けられ、収納ボックス２２とボディサイドカバー６２との間に電源ソケット１３０の本体部１３１が設けられ、収納ボックス２２内に電源供給口１３２が配置されるため、収納ボックス２２とボディサイドカバー６２との間の空間Ｋを利用して電源ソケット１３０の本体部１３１を設けることができ、電源ソケット１３０を備えながら車両のコンパクト化を図ることができる。

【００５４】

また、収納ボックス２２の外側方かつボディサイドカバー６２の内方にリヤフレーム後部１７ｂが配置され、このリヤフレーム後部１７ｂの上方に電源ソケット１３０が配置されるため、電源ソケット１３０をリヤフレーム後部１７ｂによって下方側から保護できる。

また、前後方向で重なる位置に、乗員用ステップ２８と電源ソケット１３０とが配置され、乗員用ステップ２８は、電源ソケット１３０及びリヤフレーム後部１７ｂよりも車幅方向外側に配置されるため、電源ソケット１３０を乗員用ステップ２８によって保護できる。

【００５５】

さらに、収納ボックス２２は、ヘルメットＨを収納可能な収納部８６を備え、この収納部８６に電源供給口１３２が配置されるため、ヘルメットＨを出し入れする際に、運転者等が、電源供給口１３２に接続されている携帯型情報端末Ｓ等に気付き易く、携帯型情報端末Ｓ等の外し忘れを防止できる。

また、サイドスタンド７５を車幅方向の左側に備えるとともに、電源ソケット１３０は、車幅方向においてサイドスタンド７５とは反対側の収納ボックス２２の右側の側壁部８３に配置されるため、サイドスタンド７５で駐車した状態では、乗員側に収納ボックス２２が傾斜し、電源ソケット１３０が設けられた右側の側壁部８３は位置が高くなる。このため、乗員が電源ソケット１３０にアクセスし易い。

【００５６】

また、収納ボックス２２の右側の側壁部８３に電源ソケット１３０の本体部１３１が配置され、反対側の左側の側壁部８２の外方に、蒸発燃料用のキャニスター１１２を備え、右側の側壁部８３の外方に電気系ハーネス類が配置され、反対側の左側の側壁部８２の外方に燃料系のホース類が配置されるため、収納ボックス２２の左右の側壁部８２，８３の外方の空間Ｋを有効に利用して、車両のコンパクト化を図ることができる。さらに、電気

10

20

30

40

50

系のハーネスと燃料系のホースとが収納ボックス 22 の左右に分かれて配置されるため、電気系のハーネス及び燃料系のホースを保護する構成をそれぞれ共通化でき、軽量化を図ることができる。

さらに、リヤフレーム後部 17b と電源ソケット 130 の本体部 131 との間に、ハーネス 110 及び接続ケーブル 135a を含む複数の電気系のハーネス類を通過させるため、リヤフレーム後部 17b 及び本体部 131 を利用してハーネス類ガイドさせることができ、部品点数の削減及び軽量化を図ることができる。

【0057】

なお、上記実施の形態は本発明を適用した一態様を示すものであって、本発明は上記実施の形態に限定されるものではない。

10

上記実施の形態では、受け部 90a の後部には、リッド 88 をリッド固定ボルト 88a で固定孔 90b に締結するものとして説明したが、これに限らず、例えば、ワンタッチで着脱できるクリップをリッド 88 の固定孔 120a に挿通し、このクリップを固定孔 90b に係合させてリッド 88 を固定しても良い。

また、上記実施の形態では、リヤフレーム後部 17b と電源ソケット 130 の本体部 131 との間に、電気系のハーネス類を通過させるものとして説明したが、これに限らず、リヤフレーム後部 17b と本体部 131 との間に、燃料系のホース類を通過させても良い。

【符号の説明】

【0058】

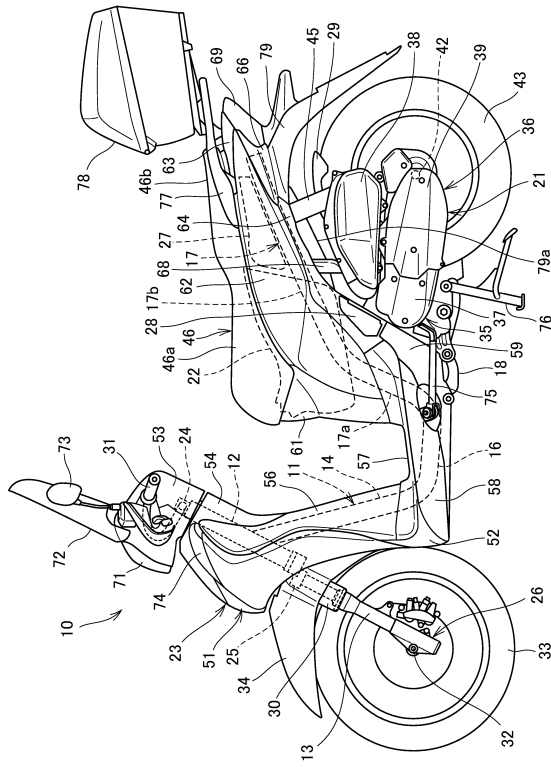
20

- 10 自動二輪車（鞍乗り型車両）
- 17b リヤフレーム後部（車体フレーム）
- 22 収納ボックス
- 27b 燃料供給チューブ（燃料系のホース類）
- 28 乗員用ステップ
- 46 シート
- 62 ボディサイドカバー（車体カバー）
- 75 サイドスタンド
- 80 底壁部（底壁）
- 81 前壁部（前壁）
- 82 側壁部（側壁）
- 83 側壁部（側壁）
- 84 後壁部（後壁）
- 86 収納部（ヘルメット収納部）
- 110 ハーネス（電気系ハーネス類）
- 112 キャニスター
- 113 チャージ配管（燃料系のホース類）
- 118 ドレン配管（燃料系のホース類）
- 130 電源ソケット（アクセサリソケット）
- 131 本体部
- 132 電源供給口
- H ヘルメット

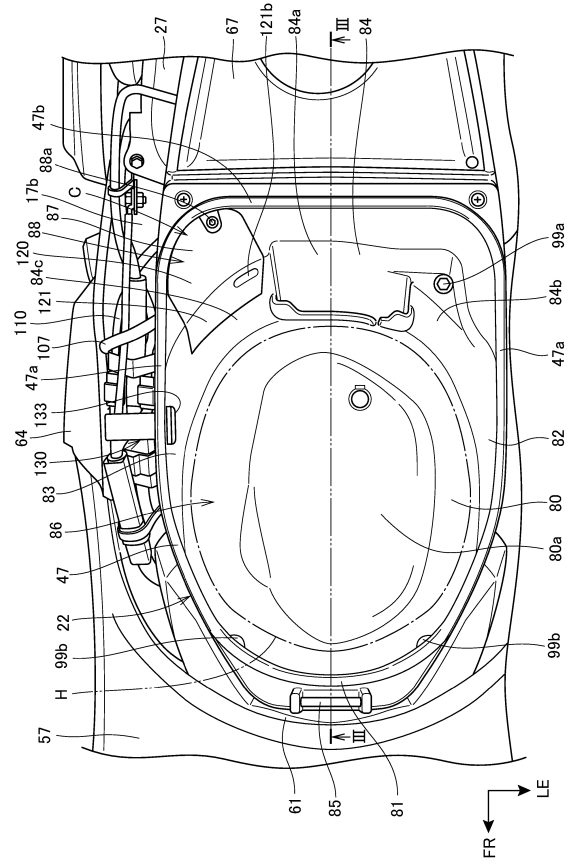
30

40

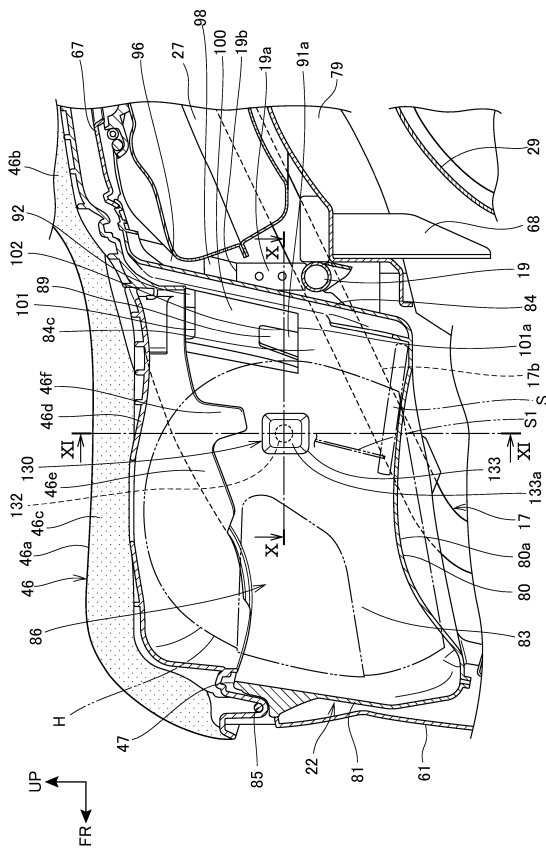
【図 1】



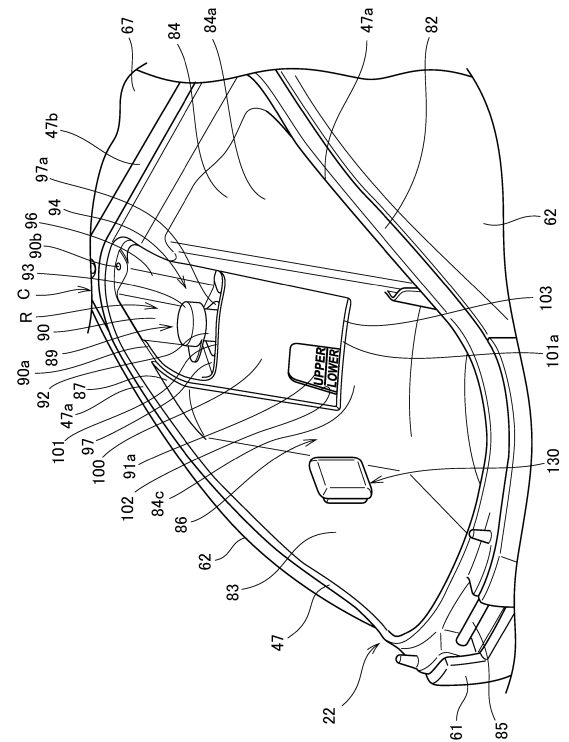
【図 2】



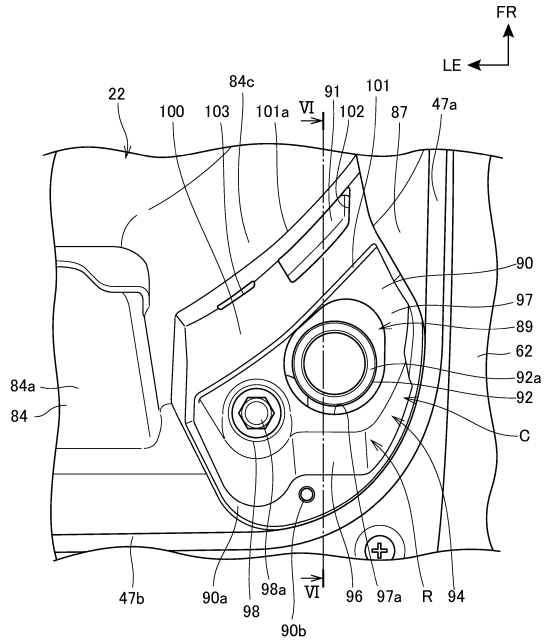
【図 3】



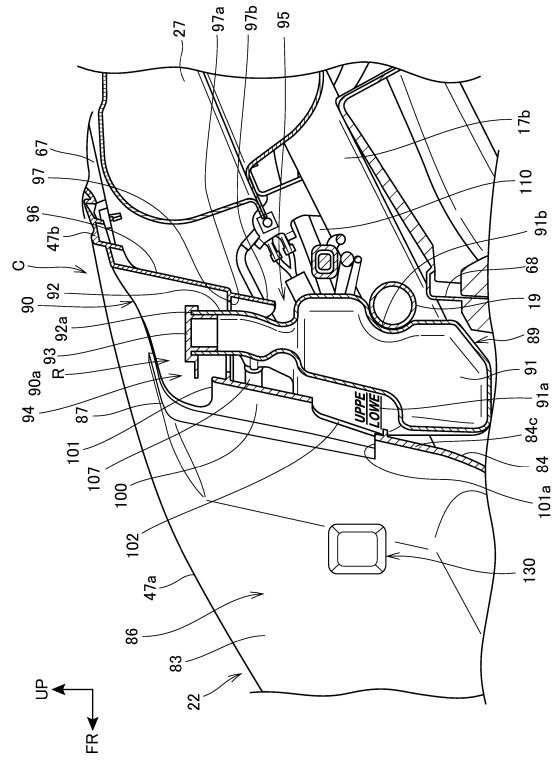
【図 4】



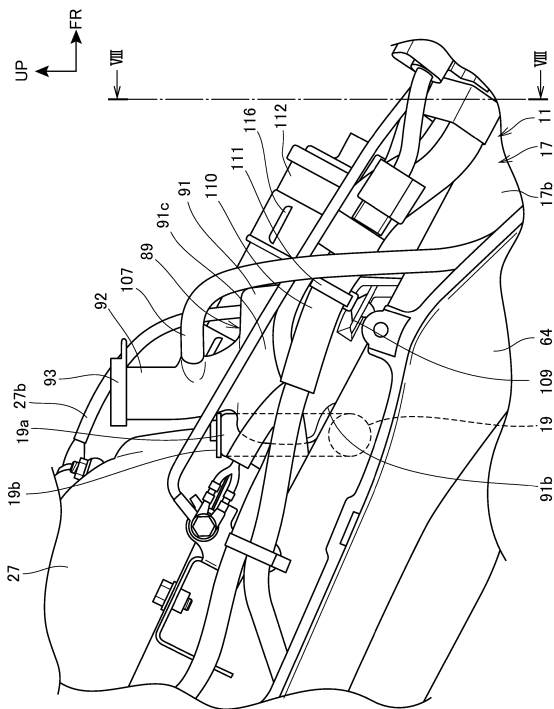
【図 5】



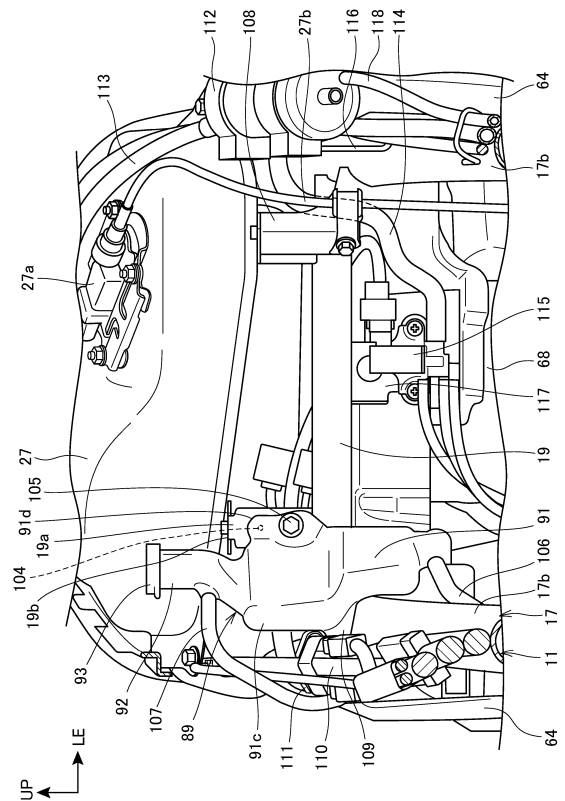
【図 6】



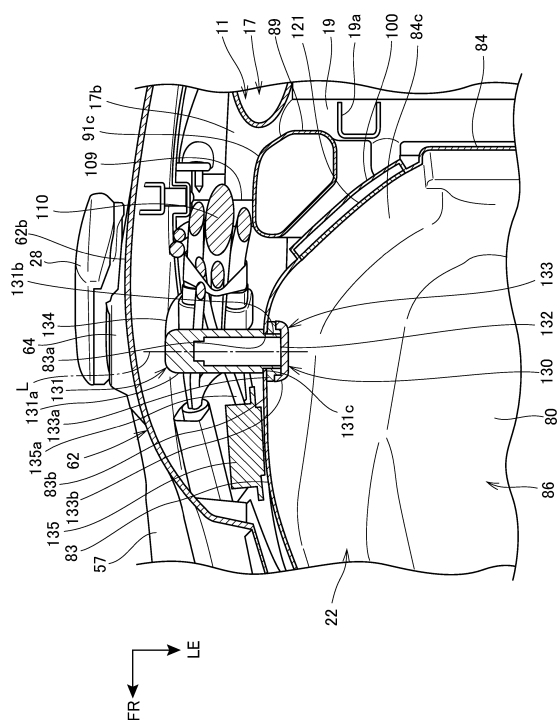
【図 7】



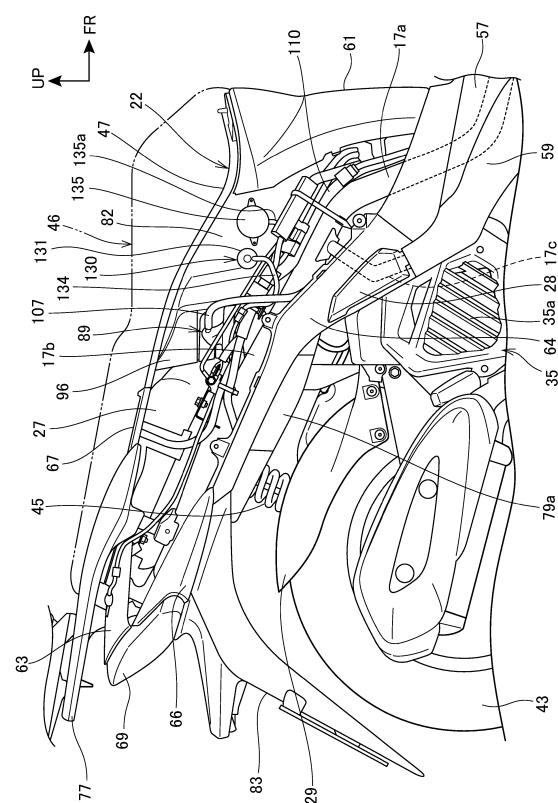
【図 8】



【図 10】



【图 1 2】



フロントページの続き

(51)Int.Cl.			F I		
B 6 2 H	1/02	(2006.01)	B 6 2 H	1/02	E
B 6 2 J	37/00	(2006.01)	B 6 2 J	37/00	B

(56)参考文献 特開 2009-040087 (JP, A)
特開 2008-080855 (JP, A)
特開 2008-100687 (JP, A)
中国特許出願公開第 102837776 (CN, A)
特開 2007-106221 (JP, A)
特開 2010-151004 (JP, A)
特開 2012-224130 (JP, A)
特開 2011-195024 (JP, A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B 6 2 J	6/18
B 6 2 H	1/02
B 6 2 J	9/00
B 6 2 J	23/00
B 6 2 J	25/00
B 6 2 J	37/00
B 6 2 J	99/00