

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第6065241号
(P6065241)

(45) 発行日 平成29年1月25日 (2017. 1. 25)

(24) 登録日 平成29年1月6日 (2017. 1. 6)

(51) Int. Cl.	F 1
B 6 2 K 1/00 (2006. 01)	B 6 2 K 1/00
A 6 3 B 17/02 (2006. 01)	A 6 3 B 17/02
A 6 3 B 17/04 (2006. 01)	A 6 3 B 17/04

請求項の数 1 (全 6 頁)

(21) 出願番号 特願2015-48817 (P2015-48817)
 (22) 出願日 平成27年2月23日 (2015. 2. 23)
 (65) 公開番号 特開2016-155534 (P2016-155534A)
 (43) 公開日 平成28年9月1日 (2016. 9. 1)
 審査請求日 平成28年8月1日 (2016. 8. 1)

早期審査対象出願

(73) 特許権者 596150758
 竹内 賢太郎
 兵庫県神戸市長田区高取山町2丁目12番
 14号
 (72) 発明者 竹内 賢太郎
 兵庫県神戸市長田区高取山町2丁目12番
 14号

審査官 田合 弘幸

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 棒状一輪車

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

Ｔ字の棒状の水平で両横左右が握り手部のグリップ部と垂直で支柱部のストラット部、ストラット部は一本ものとストラット内に長さ調整機能を有する伸縮調節具が付くもののいずれかを選択することができ、ストラット部の下側の先端には車輪の中心軸を両側から支える車輪を内側にするホーク部、更にホーク部の車輪の中心軸固定部より下の位置へ外側の両横左右に足台部のステップ部、ホーク部前後最下部端に各ホーク部両側支え具、又、ホーク部前後最下部端下の四隅には４個の補助車固定具に補助車、左右ステップ部の両端下には２個の補助車固定具に補助車を設け、グリップ部、ストラット部、ホーク部、ステップ部の主軸と一輪車の車輪に補助車を融合させたものを構造とし、車輪中心軸とステップ部間の距離 o 、ホーク部前後最下部端下の補助車と車輪間の距離 p 、ホーク部前後最下部端下の補助車間の前後距離 q 、左右ステップ部の両端下の補助車間の距離 r を総合的に調整、選定ができる運動用具と遊具を併有するものを特徴とした棒状一輪車。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、運動用具、遊具の棒状一輪車に関するものであり、運動で使用するものの形状、構造、機能に工夫を加えることによって、利用形態を創出して、合理的に活用できるようにしたものである。

【背景技術】

【 0 0 0 2 】

従来、運動用具、遊具には一定で固定した概念があり、従来のものを当たり前として利用しているのが現状で、発展的に別な機能、形態に取り入れることは皆無であった。

【 発明の開示 】

【 発明が解決しようとする課題 】

【 0 0 0 3 】

しかし、従来のような運動用具、遊具では、形状、構造、機能などに大きな変化がなく、マンネリズムの傾向にあり、プレーヤーの運動への魅力や期待度の希薄、運動形態に対応する運動能力や運動感覚などのスキルアップへのモチベーションの停滞に対する利便性にも差が生じているのが現状である本発明は、これらの不都合を解決することを課題とする。

10

【 課題を解決するための手段 】

【 0 0 0 4 】

この課題を解決するための請求項 1 の発明は、T 字の棒状、棒状管の水平で両横左右が握り手部のグリップ部と垂直で支柱部のストラット部、ストラット部は一本ものとストラット内の間に長さ調整機能を有する伸縮調節具が付いているものとがあり、下側の先端には車輪の中心軸を両側から支える車輪を内側にするホーク部、更にホーク部の車輪の中心軸固定部より下の位置へ外側の両横左右に足台部のステップ部、ホーク部前後最下部端に各ホーク部両側支え具、又、ホーク部前後最下部端下の四隅には 4 個の補助車固定具に 4 個補助車、左右ステップ部の両端下には 2 個の補助車固定具に 2 個補助車を設け、車輪中心軸とステップ部間、補助車と車輪間、補助車前後間、補助車左右間の各距離の大きさ、車輪と各補助車の車幅を含む直径の大きさなどの兼ね合いなどを総合的に調整、選定、各プレーヤーに適合した仕様、構造にすることで、主軸に車輪と各補助車が安定化され、主軸と一輪車の車輪に各補助車を融合させたものを構造とし、効果的に各種の運動能力の向上と発掘をする運動用具と遊具を併有することを特徴とした棒状一輪車にする。

20

【 発明の効果 】

【 0 0 0 5 】

本発明により一輪車と一体になる運動エネルギーが存在し、多種多様な運動形態があり、適応する各運動にはスキルに合った運動レベルの練習ができ、バランス感覚、対応能力等を効果的に実施することができる。

30

【 0 0 0 6 】

棒状一輪車を使用してプレーすることで、運動能力に応じた的確な運動の動作・確認・修正ができ、運動の技量向上とパワーアップ、リカバリー・対処能力の練習、トレーニングなどを確立し、一般プレーヤーから幼児までが向上できるオールラウンドのものである。

【 0 0 0 7 】

プレーヤーの技術レベルにより、適合した車輪の直径や幅の大きさなどのものを選定でき、運動へのモチベーションも高まり、快適な緊張感の中で各運動を楽しむことができ、持続性がある高機能のマテリアルを提供できる。

40

【 0 0 0 8 】

性能効果が大きく奥深い構成要素を備え、ダイレクトに体感でき、走行を自由な形、パフォーマンスを対象とした活用方法や運動学習が可能である。

【 0 0 0 9 】

多様な運動ができるよう即時的に様変わりが可能であり、リアリティーでタイムリーな各種運動を体感するとともに、各運動形態で楽しく学習、練習、トレーニング、遊技を高いモチベーションと持続性ができ、一輪車の運動が手軽にどこでもできる。

【 0 0 1 0 】

運動形態に対応した運動技術能力の発掘が可能であり、一輪車全体の範囲で各運動要素があることから運動能力のタイミング、バランス、リズムなどの体感ができるようにし、総合的には体幹の強化を計るものである。

50

【 0 0 1 1 】

本発明により、自主的、主体的運動学習の活性化が図れ、他者に関係なくマイペースメニューで運動が可能であり、運動の力量、質ともに格段充実なものになり、各運動パターンを習慣的に繰り返し練習することで、運動技術を習得し、運動能力を高める満足ある運動体制が確立できる。

【 0 0 1 2 】

実践に対応した運動が可能であり、各自が課題の中で一輪車と一体になった運動で自分自身の高いスキルのレベルアップができ、身体能力の向上に効果的な威力を発揮できる。

【 0 0 1 3 】

本発明の一輪車は、運動の形態、能力、感覚により、運動の学習内容、課題や技術技能の達成レベルなどを各自に適合した運動調整が選択でき、自由な形でパフォーマンスができるため、主体的運動学習を効率的に成し遂げることが可能であり、各幅広い利用ができる奥深いマテリアルを提供できる。

10

【 0 0 1 4 】

利用者が適した運動形態を選ぶことから、運動をするのに支障がなく、運動の向上、強化や体力と健康の維持などを目的とした活用ができ、ストレス解消にも有用で楽しめる。

【 0 0 1 5 】

自発的な運動欲求において、運動の技術課題や運動の挑戦対象が自主的、主体的にいつでも可能である利便性があり、躍動感、達成感、迫力に富んだ緊張感の中で持続性を保って運動をすることができる。

20

【 0 0 1 6 】

運動の学習内容、課題、修正や技術レベルなどの目標を達成するための方向性を見るのに、一輪車を利用することが大きな指標となり、各自の運動能力の実態を事前、実施過程、終了時に評価することによって、運動を喚起し、意欲化、動機づけの強化が図られる。

【 0 0 1 7 】

本発明は不安定な状態でのローリング走行と後先に強弱なリズム・バランス・タイミングを取り入れた総合的な運動スタイル、更にはローリング走行の直線上や大小曲線上でのパフォーマンスを提供する棒状一輪車の仕様の選択により自由なものになる。

【 0 0 1 8 】

本発明は、利用環境が屋内外併用の何れでも使用用途が広く屋内外で手軽に適用でき、一輪車の移動が容易であり、多彩な運動要素が普遍的に存在するものである。

30

【発明を実施するための最良の形態】

【 0 0 1 9 】

図1は、棒状一輪車の正裏面図・左右側面図・斜視図の概略図で、T字の棒状の水平で両横左右が握り手部のグリップ部aと垂直で支柱部のストラット部b、ストラット部は一本ものであり、下側の先端には車輪eの中心軸fを両側から支える車輪を内側にするホーク部c、更にホーク部の車輪の中心軸固定部gより下の位置へ外側の両横左右に足台部のステップ部d、ホーク部前後最下部端に各ホーク部両側支え具h、ホーク部両側支え具hはホーク部両側を支え補強し、ステップ部も強固する材質、構造にするものである。又、ホーク部前後最下部端下の四隅には4個の補助車固定具iに補助車j、左右ステップ部の両端下には2個の補助車固定具iに補助車jを設け、主軸と一輪車の車輪に補助車を融合させたものを構造とし、一輪車の車輪と補助車の路面上を走行、滑走する接面部は弾性体の材料のものをを用いて、乗用中の衝撃を緩和した運動用具と遊具を併有するものであり、立って乗用する棒状一輪車である。上面図でグリップ部aと車輪eは十字にあり、グリップ部に車輪は運動の構成にするものである。

40

【 0 0 2 0 】

図1について、主軸と一輪車の車輪に補助車を一体化させ、ステップ部に立って乗用することによって、走行や静止した状態でのバランス感覚、全身を使ってローリング走行のリカバリーを体感することができ、リズム・バランス・タイミングを取り入れた総合的な運動スタイル、更にはローリング走行の直線上や大小曲線上でのパフォーマンスを提供す

50

る棒状一輪車の仕様の選択によって、自由なものになる。

【0021】

図2は、棒状一輪車の下部部分の左右側面図と正裏面図の概略図で、21は棒状一輪車の下部左右側面図であり、図中の車輪中心軸とステップ部間oは大きいほど安定性の方向で、ステップ部の位置を車輪中心軸より極力下にする構造とする。手段としてはホーク部前後最下部端下の四隅を凹曲面状にして、ステップ部を下げることは勿論のこと、補助車の大きさにも余裕を考慮した上でのことである。図中の補助車と車輪間pは小さいと一輪車としての価値観が薄れ、大きいと不安定になるので、中間処の適度な大きさにする。図中の補助車前後間qは大きいと一輪車としての価値観が薄れ、小さいと不安定になるので、中間処の適度な大きさにする。前記の各中間処の適度な大きさにするはプレーヤーの年齢層、運動能力や身体能力によって、変化するものであり、整合性のある仕様を選定する必要がある。

10

【0022】

図2について、22は棒状一輪車の下部正裏面図であり、図中の車輪前後空間部部分nは図中の車輪中心軸とステップ部間oは前記の通りである。図中の補助車と車輪間pは前記の通りである。図中の補助車左右間rは大きいと一輪車としての価値観が薄れ、小さいと不安定になるので、中間処の適度な大きさにする。前記の各中間処の適度な大きさにするはプレーヤーの年齢層、運動能力や身体能力によって、変化するものであり、整合性のある仕様を選定する必要がある。

20

【0023】

図2について、車輪中心軸とステップ部間、補助車と車輪間、補助車前後間、補助車左右間を総合的に調整、選定、各プレーヤーに適合した仕様、構造にすることで、主軸と車輪に補助車を一体化させることによって、円滑で快適な走行と安定で安全な一輪車のパフォーマンスを提供できるものであり、補助車のサポートで主流の車輪による走行が円滑な作動する。

【0024】

図2について、車輪前後空間部部分nはホーク部に取り付けられている車輪前後の下部の一部を除く、露出部分の殆どを覆う、又はホーク部両側を支え補強するものを設けるようにすることもできる。

【0025】

図3は、棒状一輪車のストラット伸縮調節具部分の斜視図の概略図で、ストラット部は一本もの以外に、長さ調整機能を有する伸縮調節具1、又は伸縮調節具2の図面上にmとして、2例を図示したが、伸縮機能構造あるものであれば、この限りではない。

30

【0026】

図3について、グリップ部とステップ部間はプレーヤーの身長によって、可変するものであり、ストラット部が一本ものは寸法が固定されるが、伸縮調節具の付加があるものは自由に調整が可能で適正な状態で運動することができる。更に、プレーヤーがステップ上に立った体重や移動、運動のエネルギーや負荷などを加味し、考慮したものを最適な棒状一輪車にする。因みに、安全性の観点からヘルメット、肘・膝などのパットの着用が必要であり、安全についてはこの限りではない。

40

【0027】

本発明は、運動用具だけでなく玩具類的要素にも応用して利用でき、図1から図3は棒状一輪車の概略図例であり、本発明の特許請求の範囲を満足すれば、この限りではない。

【産業上の利用可能性】

【0028】

本発明に係る棒状一輪車は、工業的に量産する事が可能であるため、産業上の利用可能性を有する。

【図面の簡単な説明】

【0029】

【図1】 棒状一輪車の正裏面図・左右側面図・斜視図の概略図

50

【図 2】 棒状一輪車の下部部分の左右側面図と正裏面図の概略図

【図 3】 棒状一輪車のストラット伸縮調節具部分の斜視図の概略図

【符号の説明】

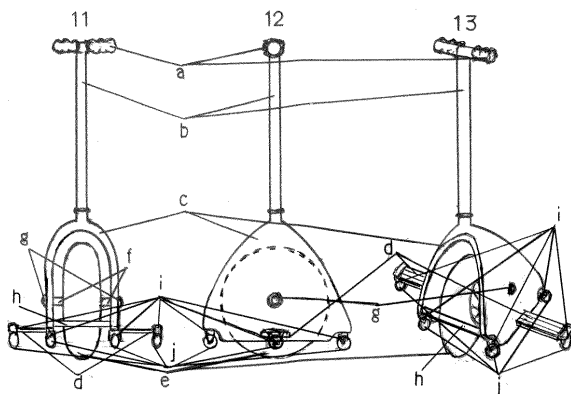
【 0 0 3 0 】

図中の文字、数字は次の通りである。

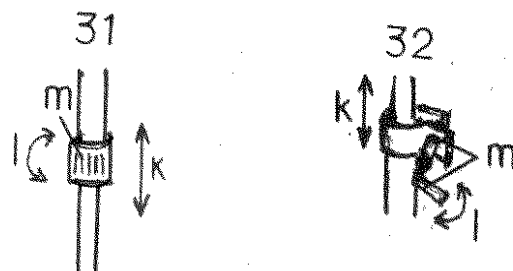
- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1 1 : T 字棒状一輪車の正裏面図 | 1 2 : T 字棒状一輪車の左右側面図 |
| 1 3 : T 字棒状一輪車の斜視図 | 2 1 : 棒状一輪車の下部左右側面図 |
| 2 2 : 棒状一輪車の下部正裏面図 | 3 1 : ストラット伸縮調節具 1 斜視図 |
| 3 2 : ストラット伸縮調節具 2 斜視図 | |
| a : グリップ部 | b : ストラット部 |
| c : ホーク部 | d : ステップ部 |
| e : 車輪 | f : 車輪軸 |
| g : 車輪軸固定ナット | h : ホーク部両側支え具 |
| i : 補助車固定具 | j : 補助車 |
| k : 伸縮 | l : 回転 |
| m : 伸縮調節具 | n : 車輪前後空間部部分 |
| o : 車輪中心軸とステップ部間 | p : 補助車と車輪間 |
| q : 補助車前後間 | r : 補助車左右間 |

10

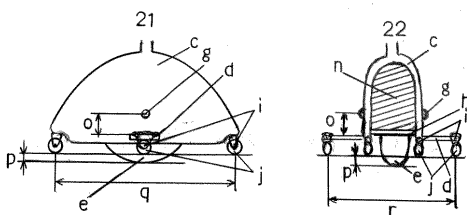
【図 1】



【図 3】



【図 2】



フロントページの続き

- (56)参考文献 実開平06-080463(JP,U)
中国実用新案第203698532(CN,U)
実開昭53-095657(JP,U)
特表2005-529720(JP,A)
米国特許第02971773(US,A)
米国特許第01585258(US,A)
実開平02-125899(JP,U)
特表2007-532278(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B 6 2 K	1 / 0 0
A 6 3 B	1 7 / 0 0
B 6 2 H	1 / 1 2
A 6 3 C	1 7 / 0 8