

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第4522923号
(P4522923)

(45) 発行日 平成22年8月11日 (2010. 8. 11)

(24) 登録日 平成22年6月4日 (2010. 6. 4)

(51) Int. Cl.

F 1

B 6 2 J 11/00 (2006. 01)

B 6 2 J 11/00 Z

B 6 2 J 1/12 (2006. 01)

B 6 2 J 1/12 B

B 6 2 K 7/04 (2006. 01)

B 6 2 K 7/04

請求項の数 5 (全 10 頁)

(21) 出願番号 特願2005-220900 (P2005-220900)
 (22) 出願日 平成17年7月29日 (2005. 7. 29)
 (65) 公開番号 特開2007-30827 (P2007-30827A)
 (43) 公開日 平成19年2月8日 (2007. 2. 8)
 審査請求日 平成19年11月27日 (2007. 11. 27)

(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 100064908
 弁理士 志賀 正武
 (74) 代理人 100108578
 弁理士 高橋 詔男
 (74) 代理人 100101465
 弁理士 青山 正和
 (74) 代理人 100094400
 弁理士 鈴木 三義
 (74) 代理人 100107836
 弁理士 西 和哉
 (74) 代理人 100108453
 弁理士 村山 靖彦

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 低床式車両

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両の前後方向に沿って配置された左右一対のサイドパイプ (7 A , 7 B)を備えた車
 体主フレーム (3 , 5 , 6) と、

乗員の着座するシート (2 6) と、

前記車体主フレームに支持され、前記シートの下方に、荷物を収容するための空間部 (3 9) を介して配置されるシート下フロア (1 0) と、

前記サイドパイプ (7 A , 7 B) 間に跨って結合され、前記シート下フロアの上方側で
 前記シートを支持するシートフレーム (2 7 , 2 8 , 2 9) と、
 を備えた低床式車両において、

前記シートフレーム (2 7 , 2 8 , 2 9) を、前記サイドパイプ (7 A , 7 B) に対し
 て車幅方向の一方側のみ外側に膨出するように湾曲させて片持ちに配置し、

前記シート (2 6) を、運転者用のライダーシート (2 6 A) とピリオンシート (2 6 B) を備えた構成とし、

前記シートフレーム (2 7 , 2 8 , 2 9) を車体前後方向に間隔をあけて複数設け、そ
 の複数のシートフレームのうちの、前方のシートフレーム (2 7 , 2 8) で前記ライダー
 シート (2 6 A) を支持するとともに、後方のシートフレーム (2 9) で前記ピリオンシ
 ート (2 6 A) を支持したことを特徴とする低床式車両。

【請求項 2】

前記シートフレーム (2 7 , 2 8 , 2 9) は、それぞれ下辺 (2 7 a , 2 8 a , 2 9 a

)と上辺(2 7 c , 2 8 c , 2 9 c)が向かい合うようにコ字状に湾曲し、前記下辺(2 7 a , 2 8 a , 2 9 a)が前記左右一対のサイドパイプ(7 A , 7 B)に接続していることを特徴とする請求項 1 に記載の低床式車両。

【請求項 3】

前記前方のシートフレーム(2 7 , 2 8)は、最前部のシートフレーム(2 7)と、その最前部のシートフレーム(2 7)の後方に間隔をあけて設けられる中間のシートフレーム(2 8)とからなり、前記最前部のシートフレーム(2 7)の上辺(2 7 c)と前記中間のシートフレーム(2 8)の上辺(2 8 c)は直接結合されていることを特徴とする請求項 2 に記載の低床式車両。

【請求項 4】

前記ライダーシートとピリオンシートが別体で構成された請求項 1 ~ 3 のいずれか 1 項に記載の低床式車両において、

前記ライダーシートとピリオンシートの下面側に跨るように車体前後方向に延び、これらのシートを支持するシートレールを設け、このシートレールを前記複数のシートフレームに支持させたことを特徴とする低床式車両。

【請求項 5】

車両運転時に同乗者が把持するグラブレールを前記シートレールに一体化したことを特徴とする請求項 4 に記載の低床式車両。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

この発明は、スクータ等の低床式車両に関し、特に、乗員の着座するシートの下方に荷物を収納する空間部を備えた低床式車両に関するものである。

【背景技術】

【0002】

この種の低床式車両として、運転者の着座するシートの下方にスケートボードや釣竿等の長尺物を収納する空間部を設けたものが案出されている(例えば、特許文献 1 参照)。

この低床式車両は、車両の前後方向に沿って配置された車体主フレームに、運転者の足を載せ置く足載せフロアと、この足載せフロアの後部から車両後方側に連続するシート下フロアとが支持されている。そして、車体主フレームのうちの足載せフロアの後方側位置には、シートを支持するシートフレームの 4 本の脚部が結合されている。シートフレームの各脚部は車体主フレームとの結合部からほぼストレートに上方に立ち上がり、車体左側 2 本の脚部と右側 2 本の脚部の間に前記シート下フロアが配置されるようになっている。

この低床式車両の場合、シートフレームがカバー等によって覆われずにむき出しにされ、シートフレームの前後からはみ出すような長尺物であってもシート下フロア上に載置することができる。

【特許文献 1】特開 2 0 0 2 - 2 8 4 0 6 4 号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

しかし、この従来の低床式車両においては、シートフレームの 4 本の脚部が車体主フレームとの結合部からほぼストレートに上方に立ち上がり、シート下フロアがシートフレームの左右の脚部の間に配置されているため、シート下に載置し得る荷物の幅が車体主フレームの左右の脚部間の幅に制限されてしまう。

【0004】

そこでこの発明は、シート下に載置し得る荷物の幅をより拡大できるようにして、さらなる利便性の向上を図ることのできる低床式車両を提供しようとするものである。

【課題を解決するための手段】

【0005】

上記目的を達成するために、請求項 1 に記載の発明は、車両の前後方向に沿って配置さ

10

20

30

40

50

れた左右一対のサイドパイプ（例えば、後述の実施形態におけるサイドパイプ 7 A, 7 B）を備えた車体主フレーム（例えば、後述の実施形態におけるヘッドパイプ 3, ダウンパイプ 5, フレームユニット 6）と、乗員の着座するシート（例えば、後述の実施形態におけるシート 2 6）と、前記車体主フレームに支持され、前記シートの下方に、荷物を収容するための空間部（例えば、後述の実施形態における収容空間 3 9）を介して配置されるシート下フロア（例えば、後述の実施形態におけるシート下フロア 1 0）と、前記サイドパイプ間に跨って結合され、前記シート下フロアの上方側で前記シートを支持するシートフレーム（例えば、後述の実施形態におけるシートフレーム 2 7, 2 8, 2 9）と、を備えた低床式車両において、前記シートフレームを、前記サイドパイプに対して車幅方向の一方側のみ外側に膨出するように湾曲させて片持ちに配置し、前記シートを、運転者用のライダーシート（例えば、後述の実施形態におけるライダーシート 2 6 A）とピリオンシート（例えば、後述の実施形態におけるピリオンシート 2 6 B）を備えた構成とし、前記シートフレームを車体前後方向に間隔をあけて複数設け、その複数のシートフレームのうちの、前方のシートフレームで前記ライダーシートを支持するとともに、後部のシートフレームで前記ピリオンシートを支持するようにした。

10

この発明の場合、シートフレームがサイドパイプに対して車幅方向外側に膨出するように湾曲しているため、シート下フロア上の荷物収容部の幅がサイドパイプよりも車幅方向外側に拡大されるようになる。

また、この場合、シートフレームが車幅方向の片側のみに配置されるため、シートフレームのない側はシートフレームによる荷物収容部の幅の制限を受けなくなる。

20

【 0 0 0 6 】

請求項 2 に記載の発明は、請求項 1 に記載の発明において、前記シートフレームは、それぞれ下辺（例えば、後述の実施形態における下辺 2 7 a, 2 8 a, 2 9 a）と上辺（例えば、後述の実施形態における上辺 2 7 c, 2 8 c, 2 9 c）が向かい合うようにコ字状に湾曲し、前記下辺が前記左右一対のサイドパイプに接続されるようにした。

【 0 0 0 7 】

また、請求項 3 に記載の発明は、前記前方のシートフレームは、最前部のシートフレームと、その最前部のシートフレームの後方に間隔をあけて設けられる中間のシートフレームとからなり、前記最前部のシートフレームの上辺と前記中間のシートフレームの上辺は直接結合されるようにした。

30

【 0 0 0 8 】

請求項 4 に記載の発明は、前記ライダーシートとピリオンシートが別体で構成された請求項 1 ~ 3 のいずれか 1 項に記載の低床式車両において、前記ライダーシートとピリオンシートの下面側に跨るように車体前後方向に延び、これらのシートを支持するシートレール（例えば、後述の実施形態におけるシートレール 3 3）を設け、このシートレールを前記複数のシートフレームに支持させるようにした。

【 0 0 0 9 】

請求項 5 に記載の発明は、請求項 4 に記載の発明において、車両運転時に同乗者が把持するグラブレール（例えば、後述の実施形態におけるグラブレール 3 6）を前記シートレールに一体化するようにした。

40

【発明の効果】

【 0 0 1 0 】

請求項 1 に記載の発明によれば、シートフレームを、車体主フレームに対して車幅方向外側に膨出するように湾曲させることでシート下フロア上の荷物収容部の幅を車幅方向外側に拡大したため、より幅の広い荷物を余裕をもってシート下に載置できるようになり、さらなる利便性の向上が可能になる。

【 0 0 1 1 】

請求項 1 に記載の発明によれば、車幅方向の片側がシートフレームによる幅方向の制限を受けなくなるため、より幅の広い荷物をシート下フロア上に収納することが可能になる。

50

【 0 0 1 2 】

また、請求項 1 に記載の発明によれば、ライダーシートとピリオンシートを備えた低床式車両において、両シートを夫々シートフレームを介して確実に車体主フレームに支持させることが可能になる。

【 0 0 1 3 】

請求項 4 に記載の発明によれば、ライダーシートとピリオンシートが独立した低床式車両においても、両シートを、シートレールを介して一体に支持することで、両シートを、相互の相対変位を抑えつつ車体主フレームに確実に支持させることが可能になる。

【 0 0 1 4 】

請求項 5 に記載の発明によれば、グラブレールがシートレールに一体化されるため、ピリオンシートに着座した同乗者がグラブレールを握った場合に、ピリオンシートとグラブレールの相対変位がより生じ難くなり、グラブレールによる同乗者のホールド性がより高まる。

【発明を実施するための最良の形態】

【 0 0 1 5 】

以下、この発明の一実施形態を図 1 ～ 図 7 に基づいて説明する。

なお、以下の説明において、前側とは車両の前進方向を言うものとし、さらに右側及び左側とは車両が前進する方向に向かって右側及び左側を言うものとする。

【 0 0 1 6 】

図 1 , 図 2 は、この発明にかかる低床式車両の全体構成を示す斜視図と側面図であり、図 3 , 図 4 は、この低床式車両の骨格部の構成を示す斜視図である。

この低床式車両は、図 1 , 図 2 に示すハンドル 1 がステアリングステム 2 に連結され、このステアリングステム 2 の中間部が、図 3 , 図 4 に示すヘッドパイプ 3 に回動可能に支持されている。ステアリングステム 2 の下端にはフロントフォーク 4 が結合され、このフロントフォーク 4 に前輪 W F (図 1 , 図 2 参照) が支持されている。

【 0 0 1 7 】

ヘッドパイプ 3 には、後部下方に延出するダウンパイプ 5 が接続され、このダウンパイプ 5 の下端に梯子型のフレームユニット 6 が接続されている。フレームユニット 6 は、前端部と後端部が相互に接合された一対のサイドパイプ 7 A , 7 B を主フレームとし、これらのサイドパイプ 7 A , 7 B 間が複数のクロスパイプ 8 a ~ 8 d によって結合されている。サイドパイプ 7 A , 7 B はダウンパイプ 5 との接合部から車体後方に向かって略水平に延出し、車体前後方向のほぼ中間位置から車体後方に向かって斜め上方に屈曲している。以下、説明の便宜上、屈曲部を挟んでサイドパイプ 7 A , 7 B の前半部をフロントフレーム 7 A F , 7 B F 、後半部をリヤフレーム 7 A R , 7 B R と呼ぶものとする。なお、サイドパイプ 7 A , 7 B の屈曲部 m の下面側にはセンタースタンド等の取り付けられるセンタースタンド 4 0 が取り付けられている。また、この発明における車体主フレームはヘッドパイプ 3 , ダウンパイプ 5 、フレームユニット 6 等によって構成されている。

【 0 0 1 8 】

また、フロントフレーム 7 A F , 7 B F の上部には運転者の足を載せ置く足載せフロア 9 が支持され、リヤフレーム 7 A R , 7 B R の上部には荷物を載せ置くためのシート下フロア 1 0 が支持されている。シート下フロア 1 0 は、足載せフロア 9 の後端部から段差状に隆起し、車体後端部に向かって上方傾斜している (図 1 , 図 2 参照) 。

【 0 0 1 9 】

図 5 , 図 6 は、足載せフロア 9 とシート下フロア 1 0 を取り去ったこの低床式車両の車両中央部付近の平面図と側面図である。これらの図に示すようにフロントフレーム 7 A F , 7 B F には燃料タンク 2 0 が取り付けられ、リヤフレーム 7 A R , 7 B R には、エンジン 1 1 と無段変速機 1 2 、減速機 (図示せず) 等が一体化されたパワーユニット 1 4 が支持されている。この低床式車両の場合、パワーユニット 1 4 は、ユニットスイング式として後輪 W R とともに複数のリンク 1 5 を介してリヤフレーム 7 A R , 7 B R に揺動可能に取り付けられている。なお、後輪 W R の支持部とリヤフレーム 7 A R , 7 B R 間のクロス

パイプ 8 d (図 3 , 図 4 参照) の間にはコイルスプリングを主部品とするクッションユニット 1 6 が介装されている。パワーユニット 1 4 のエンジン 1 1 は、フレームユニット 6 の屈曲部 m 後方の車幅方向のほぼ中心位置に配置され、無段変速機 1 2 と減速機は車体左側のリヤフレーム 7 A R の下方に配置されている。そして、エンジン 1 1 の吸気側に接続されるエアクリーナ 1 7 は無段変速機 1 2 の変速機ケース 1 2 a の後部側上面に取り付けられ、エンジン 1 1 の排気側に接続される排気管 1 8 とマフラー 1 9 (図 1 , 図 2 参照) は車体右側のリヤフレーム 7 B R の下方に引き出されている。

【 0 0 2 0 】

また、無段変速機 1 2 の変速機ケース 1 2 a の前端部には、変速機内に冷却空気を導入するためのエアダクト 2 1 が接続され、そのエアダクト 2 1 は、図 5 , 図 6 に示すように車体左側のフロントフレーム 7 A F の外側面に沿って配置されるとともに、図示せぬねじ等の締結部材にてフロントフレーム 7 A F に固定され、さらにその先端部がフロントフレーム 7 A F の上面を跨いで燃料タンク 2 0 の後端部位置に開口している。なお、図中 2 2 は、パワーユニット 1 4 の揺動を許容するためにエアダクト 2 1 に設けられた蛇腹配管である。

【 0 0 2 1 】

また、足載セフロア 9 の前端部には、ハンドル 1 の付根部に向かって立ち上がり、ダウンパイプ 5 の周囲を囲繞するカバー支柱 2 3 が配置され、そのカバー支柱 2 3 の上端部に、ヘッドライト 2 4 a , 2 4 b を収納するライトボックス 2 5 が取り付けられている。

【 0 0 2 2 】

ところで、図 4 , 図 5 に示すフレームユニット 6 のうち、フロントフレーム 7 A F , 7 B F の屈曲部 m の近傍とリヤフレーム 7 A R , 7 B R には、乗員の着座するシート 2 6 を支持するための略コ字状に湾曲したシートフレーム 2 7 , 2 8 , 2 9 が結合されている。これらのシートフレーム 2 7 , 2 8 , 2 9 はコ字形状の向かい合う二辺の一方 (以下「下辺 2 7 a , 2 8 a , 2 9 a 」と呼ぶ。) が左右のフレーム 7 A F , 7 B F 、或いは、7 A R , 7 B R に跨って結合され、前記 2 辺を連結する連結辺 2 7 b , 2 8 b , 2 9 b が車体右側のフレーム 7 B F , 7 A R の車幅方向外側位置にて上方に立ち上がり、他方の一辺 (以下「上辺 2 7 c , 2 8 c , 2 9 c 」と呼ぶ。) 側でシート 2 6 を支持するようになっている。つまり、これらのシートフレーム 2 7 , 2 8 , 2 9 はすべて右側のフレーム 7 B F , 7 A R の車体外側に膨出してそこでコ字形状に湾曲するように配置され、シート 2 6 を片持ちでフレームユニット 6 に支持させるようになっている。

【 0 0 2 3 】

そして、フロントフレーム 7 A F , 7 B F に結合される最前部のシートフレーム 2 7 とリヤフレーム 7 A R , 7 B R に結合される最後部のシートフレーム 2 9 は各上辺 2 7 c , 2 9 c が車幅方向に直線的に延出しており、中間のシートフレーム 2 8 の上辺 2 8 c は車幅方向の中間位置手前側まで延出した後にその先端部が車体前方側に向かって湾曲している (以下、この部分を「前方延出部 2 8 d 」と呼ぶ) 。このシートフレーム 2 8 の前方延出部 2 8 d の先端にはシート 2 6 の前端部が結合されるシート支持片 3 0 が結合されるとともに、その結合部の車体後方側位置に最前部のシートフレーム 2 7 の上辺 2 7 c の先端部が結合されている。また、シートフレーム 2 8 の前方延出部 2 8 d のさらに車体後方側位置には、車幅方向両側に延出してシート 2 6 の下面を支持する一対のチャンネルフレーム 3 1 a , 3 1 b が結合されている。車体左側に延出するチャンネルフレーム 3 1 a の先端部には、車両から降りた運転者が把持して車両を操作するための楕円リング状の側部グリップ 3 2 が一体に結合されている。

【 0 0 2 4 】

一方、最後部のシートフレーム 2 9 の上辺 2 9 c の先端には、シート 2 6 の幅方向のほぼ中心位置で車体前後方向に延出するシートレール 3 3 が結合されている。このシートレール 3 3 の前端部は車体左側のチャンネルフレーム 3 1 a の下面まで延び、そのチャンネルフレーム 3 1 a に結合されている。したがって、最後部のシートフレーム 2 9 の上辺はシートレール 3 3 とチャンネルフレーム 3 1 a を介して前方の二つのシートフレーム 2 7 ,

10

20

30

40

50

28の上辺27c, 28cと一体化されている。また、シートレール33のシートフレーム29との結合部の前後にはシート26の下面を支持する支持ブラケット34, 35が夫々取り付けられており、シートレール33の後端部には、車両運転時に同乗者が把持する略D字状のグラブレール36が結合されている。

【0025】

この実施形態の場合、シート26は、図1～3及び図6に示すように運転者が着座するライダーシート26Aと、運転者の後方で同乗者が着座するピリオンシート26Bによって構成されている。ライダーシート26Aとピリオンシート26Bは夫々独立して形成され、前方のライダーシート26Aは最前部のシートフレーム27と中間のシートフレーム28の上辺27c, 28cによって主に支持され、ピリオンシート26Bは最後部のシートフレーム29の上辺29cによって主に支持されている。ただし、最後部のシートフレーム29の上辺29cはシートレール33を介して前側二つのシートフレーム28, 27に連結されているため、ピリオンシート26Bに作用する荷重の一部は前側二つのシートフレーム28, 27によっても支持される。また、シートレール33はライダーシート26Aとピリオンシート26Bの各下面に跨るように配置されている。

10

【0026】

また、フレームユニット6の後端部には、図1に示すようにテールランプ37とライセンスプレート用の取付ステー38が取り付けられている。

【0027】

また、前述したシート下フロア10は、リヤフレーム7AR, 7BRとシートフレーム27, 28, 29の下辺27a, 28a, 29aの上方に被せるようにして取り付けられ、シート下フロア10とシート26の間には、荷物を収容するための収容空間39が設けられている。また、シート下フロア10は、図7に示すように車体左右のリヤフレーム7AR, 7BRの軸心部間の上方に跨るようにシート26の幅よりも広い幅に形成されている。

20

【0028】

以上のように構成された低床式車両は、足載せフロア9から車体後端部に連続する収容空間39がシート26の下方に形成されているため、スケートボードや釣竿等の長尺な荷物をシート下フロア10に載置することができる。そして、この低床式車両においては、シート26をフレームユニット6に支持させるためのシートフレーム27, 28, 29が略コ字状に湾曲して形成され、そのシートフレーム27, 28, 29の湾曲部分がリヤフレーム7BRよりも車幅方向外側に張り出すようにして配置されているため、シート下フロア10の幅を充分に広げることができるとともに、シート下フロア10からはみ出す幅の荷物であってもシートフレーム27, 28, 29の湾曲分だけ余裕をもってシート下フロア上10に載置することができる。

30

【0029】

特に、この実施形態の低床式車両においては、すべてのシートフレーム27, 28, 29の湾曲部分が車両右側に揃うように片持ちに配置され、車体左側にシートフレーム27, 28, 29による制約を受けない連続した空間が確保されるようになっているため、より幅の広い荷物をシート下フロア10上に載置することができる。

40

また、この低床式車両の場合、シート26を支持するシートフレーム27, 28, 29が湾曲し、しかも、そのシートフレーム27, 28, 29が片持ちでシート26を支持する構造となっているため、シートフレーム27, 28, 29の弾性によって路面からの入力衝撃等を緩和できるという利点がある。

【0030】

さらに、この低床式車両の場合、シート26がライダーシート26Aとピリオンシート26Bの2連のシートによって構成されているが、ライダーシート26Aの下方にシートフレーム27, 28、ピリオンシート26Bの下方にシートフレーム29が夫々配置されているため、前後の各シート26A, 26Bを夫々確実に、かつ安定的にフレームユニット6に支持させることができる。

50

【 0 0 3 1 】

そして、特に、この実施形態においては、前方二つのシートフレーム 2 7 , 2 8 の上辺 2 7 c , 2 8 c が直接結合され、最後部のシートフレーム 2 9 の上辺 2 9 c がシートレール 3 3 とチャンネルフレーム 3 1 a を介して中間のシートフレーム 2 8 の上辺 2 8 c に結合されているため、各シートフレーム 2 7 , 2 8 , 2 9 の上辺 2 7 c , 2 8 c , 2 9 c に作用する荷重をすべてのシートフレーム 2 7 , 2 8 , 2 9 に分散支持させることができるうえ、ライダーシート 2 6 A とピリオンシート 2 6 B の大きな相対変位を抑制することができる。したがって、これにより、シート 2 6 に対する支持強度を確実に高めることができるとともに、ピリオンシート 2 6 B に着座した同乗者の安定感を高めることができる。

【 0 0 3 2 】

さらに、この低床式車両においては、シートフレーム 2 9 の上辺 2 9 c に結合されたシートレール 3 3 の後端部にグラブレール 3 6 が一体に取り付けられているため、ピリオンシート 2 6 B に着座した同乗者がグラブレール 3 6 を握る場合に、ピリオンシート 2 6 B とグラブレール 3 6 の変位がより少なくなり、グラブレール 3 6 による同乗者のホールド性がより高まるという利点がある。

【 0 0 3 3 】

なお、この発明は以上述べた実施形態に限定されるものではなく、その要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更が可能である。

【図面の簡単な説明】

【 0 0 3 4 】

【図 1】この発明の一実施形態の低床式車両を前方斜め上方側から見た斜視図。

【図 2】同実施形態の低床式車両の側面図。

【図 3】同実施形態の低床式車両の骨格部材を主とした斜視図。

【図 4】同実施形態のシートフレームの組付け状態を示す斜視図。

【図 5】同実施形態の低床式車両の足載せフロアとシート下フロアを取り去った車体略中央部の平面図。

【図 6】同実施形態の低床式車両の足載せフロアとシート下フロアを取り去った車体略中央部の側面図。

【図 7】同実施形態の低床式車両の平面図。

【符号の説明】

【 0 0 3 5 】

3 ... ヘッドパイプ (車体主フレーム)

5 ... ダウンパイプ (車体主フレーム)

6 ... フレームユニット (車体主フレーム)

1 0 ... シート下フレーム

2 6 ... シート

2 6 A ... ライダーシート

2 6 B ... ピリオンシート

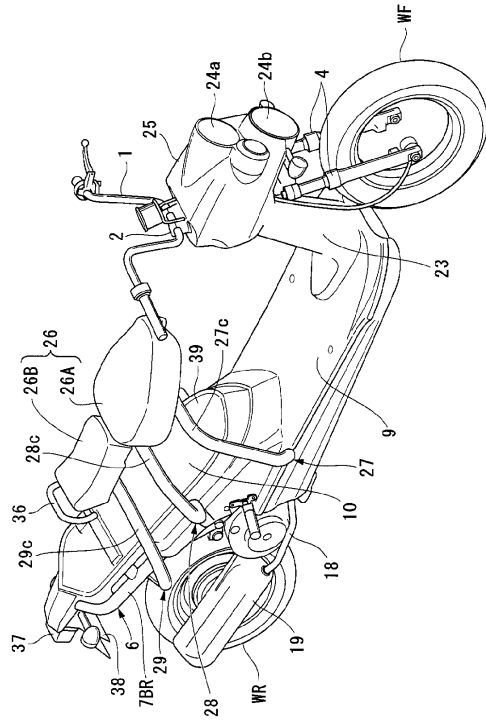
2 7 , 2 8 , 2 9 ... シートフレーム

3 3 ... シートレール

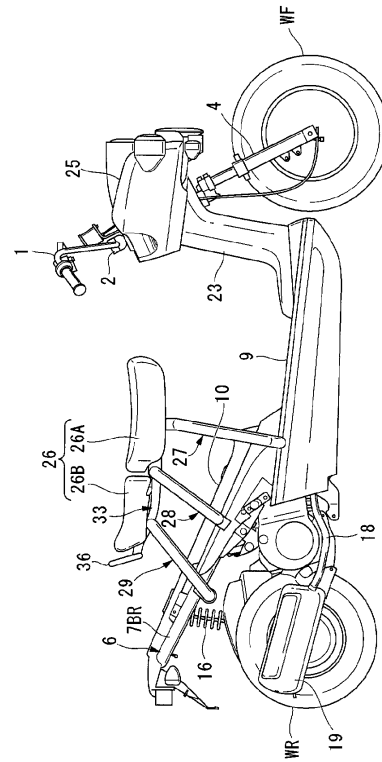
3 6 ... グラブレール

3 9 ... 収容空間 (空間部)

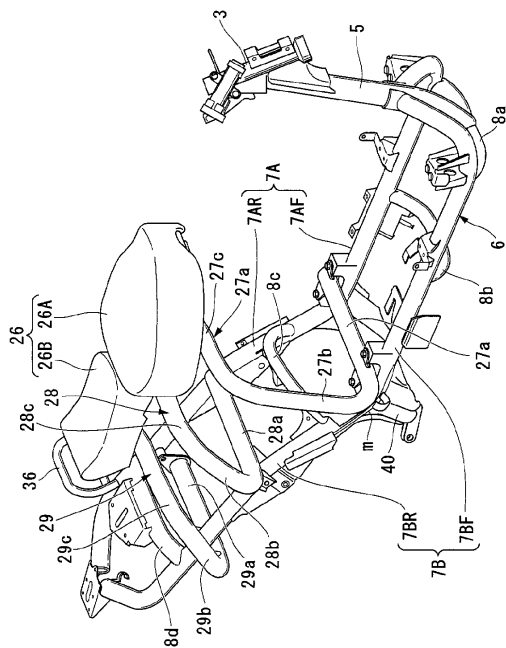
【図 1】



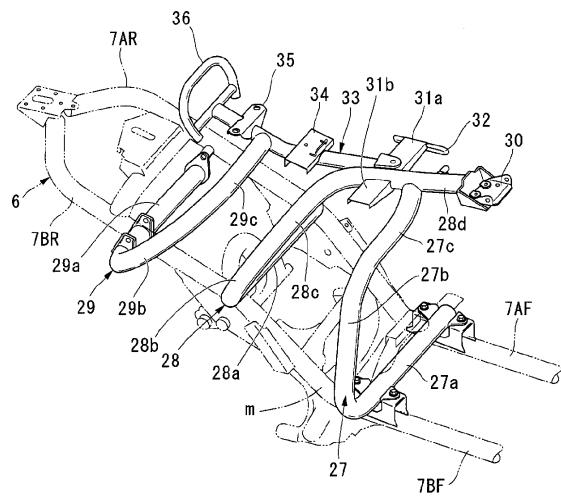
【図 2】



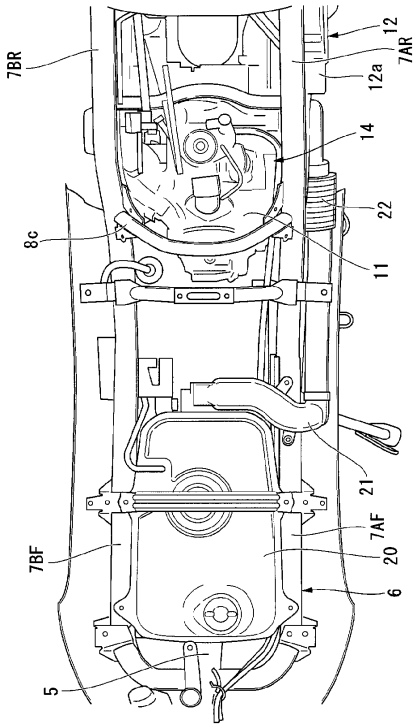
【図 3】



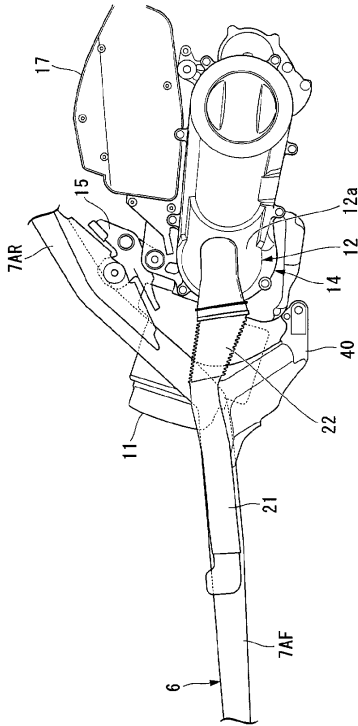
【図 4】



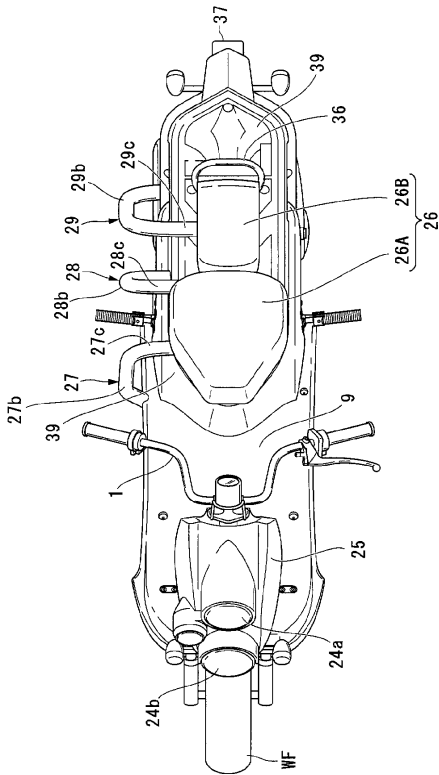
【図5】



【図6】



【図7】



フロントページの続き

- (72)発明者 小川 雅雄
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 野尻 了
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 柳 健慈
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 三宅 龍平

- (56)参考文献 特開2002-284064(JP, A)
独国特許発明第00622713(DE, C2)
実開昭50-051337(JP, U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B 6 2 J 1 1 / 0 0
B 6 2 J 1 / 1 2
B 6 2 K 7 / 0 0 - 7 / 0 4
B 6 2 K 1 1 / 1 0