

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2012-201237

(P2012-201237A)

(43) 公開日 平成24年10月22日(2012.10.22)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B 6 2 J	1/12	(2006.01)
	B 6 2 J	1/12
	B 6 2 J	1/12

審査請求 未請求 請求項の数 5 O L (全 13 頁)

(21) 出願番号	特願2011-68121 (P2011-68121)	(71) 出願人	000005326
(22) 出願日	平成23年3月25日 (2011. 3. 25)		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	100106002
			弁理士 正林 真之
		(74) 代理人	100120891
			弁理士 林 一好
		(74) 代理人	100126000
			弁理士 岩池 満
		(74) 代理人	100145713
			弁理士 加藤 電太
		(72) 発明者	川谷 慎治
			埼玉県和光市中央 1 - 4 - 1 株式会社本
			田技術研究所内

最終頁に続く

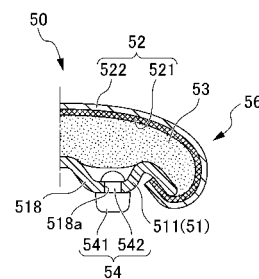
(54) 【発明の名称】 鞍乗型車両のシート構造

(57) 【要約】

【課題】 シートのクッション性を確保しながらシート高を低くできる鞍乗型車両のシート構造を提供すること。

【解決手段】 車体 1 0 と、車体 1 0 の上方に配置され乗員が着座するシート 5 0 と、を備える鞍乗型車両 1 のシート構造であって、少なくとも乗員が着座する着座位置 5 5 に形成される貫通孔 5 1 4、及び車両の左右側面に沿って配置される左右枠部 5 1 1 を有する外枠部 5 1 と、弾性力を有し所定の張力が付加された状態で外枠部 5 1 に固定されると共に、貫通孔 5 1 4 に面する部分を覆うように配置されるシート表皮 5 2 と、左右枠部 5 1 1 に形成され、車幅方向の内側に向かって凹む凹部 5 1 5 と、少なくとも凹部 5 1 5 が形成される左右枠部 5 1 1 の上面及び車幅方向の外側面において、左右枠部 5 1 1 とシート表皮 5 2 との間に配置されるクッション材 5 3 と、を備える。

【選択図】 図 7



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車体（１０）と、該車体（１０）の上方に配置され乗員が着座するシート（５０）と、を備える鞍乗型車両（１）のシート構造であって、

少なくとも前記乗員が着座する着座位置（５５）に形成される貫通孔（５１４）、及び車両の左右側面に沿って配置される左右枠部（５１１）を有する外枠部（５１）と、

弾性力を有し所定の張力が付加された状態で前記外枠部（５１）に固定されると共に、前記貫通孔（５１４）に面する部分を覆うように配置されるシート表皮（５２）と、

前記左右枠部（５１１）に形成され、車幅方向の内側に向かって凹む凹部（５１５）と、

10

少なくとも前記凹部（５１５）が形成される前記左右枠部（５１１）の上面及び車幅方向の外側面において、該左右枠部（５１１）と前記シート表皮（５２）との間に配置されるクッション材（５３）と、を備える鞍乗型車両（１）のシート構造。

【請求項 2】

前記シート（５０）は、前記着座位置（５５）の左右両側において前記シート表皮（５２）が湾曲して形成されるラウンド形状部（５６）を有し、

前記左右枠部（５１１）は、前記ラウンド形状部（５６）の下方に配置される請求項 1 に記載の鞍乗型車両（１）のシート構造。

【請求項 3】

前記クッション材（５３）は、前記外枠部（５１）と前記シート表皮（５２）との間における前記貫通孔（５１４）に面する部分を除く位置に配置される請求項 1 又は 2 に記載の鞍乗型車両（１）のシート構造。

20

【請求項 4】

前記外枠部（５１）の外縁部は、前記凹部（５１５）を除く部分において、前記クッション材（５３）よりも外側に配置される請求項 3 に記載の鞍乗型車両のシート構造。

【請求項 5】

車両の前後方向において前記外枠部（５１）における前記凹部（５１５）と重なる位置に設けられ、前記車体（１０）に前記シート（５０）の荷重を伝達するシート支持部（５７）を更に備える請求項 1～4 のいずれかに記載の鞍乗型車両（１）のシート構造。

【発明の詳細な説明】

30

【技術分野】

【0001】

本発明は、鞍乗型車両におけるシート構造に関する。

【背景技術】

【0002】

従来、自動二輪車等の鞍乗型車両においては、シート底板と、このシート底板の上面に配置されるウレタンスポンジ等のクッション材と、このクッション材の上面側を覆うシート表皮と、を備える乗員着座用のシートが提案されている（例えば、特許文献 1 参照）。

【先行技術文献】

【特許文献】

40

【0003】

【特許文献 1】特開 2002-211460 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

上記従来技術では、クッション材を撓ませることでシートのクッション性を確保している。そのため、シートのクッション性を十分に確保しようとする、クッション材の厚みが増し、シート高が高くなってしまふ。その結果、鞍乗型車両において、シート高が高くなってしまふことによる、乗車時の足つき性の低下を招いてしまふ。そこで、シートのクッション性を確保しながらシート高を低くする技術が求められている。

50

【0005】

従って、本発明は、シートのクッション性を確保しながらシート高を低くできる鞍乗型車両のシート構造を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

請求項1に記載の発明は、車体と、該車体の上方に配置され乗員が着座するシートと、を備える鞍乗型車両のシート構造であって、少なくとも前記乗員が着座する着座位置に形成される貫通孔、及び車両の左右側面に沿って配置される左右枠部を有する外枠部と、弾性力を有し所定の張力が付加された状態で前記外枠部に固定されると共に、前記貫通孔に面する部分を覆うように配置されるシート表皮と、前記左右枠部に形成され、車幅方向の内側に向かって凹む凹部と、少なくとも前記凹部が形成される前記左右枠部の上面及び車幅方向の外側面において、該左右枠部と前記シート表皮との間に配置されるクッション材と、を備えることを特徴とする。

10

【0007】

請求項2に記載の発明においては、請求項1に記載の構成に加えて、前記シートは、前記着座位置の左右両側において前記シート表皮が湾曲して形成されるラウンド形状部を有し、前記左右枠部は、前記ラウンド形状部の下方に配置されることを特徴とする。

【0008】

請求項3に記載の発明においては、請求項1又は2に記載の構成に加えて、前記クッション材は、前記外枠部と前記シート表皮との間における前記貫通孔に面する部分を除く位置に配置されることを特徴とする。

20

【0009】

請求項4に記載の発明においては、請求項3に記載の構成に加えて、前記外枠部の外縁部は、前記凹部を除く部分において、前記クッション材よりも外側に配置されることを特徴とする。

【0010】

請求項5に記載の発明は、請求項1～4のいずれかに記載の構成に加えて、車両の前後方向において前記外枠部における前記凹部と重なる位置に設けられ、前記車体に前記シートの荷重を伝達するシート支持部を更に備えることを特徴とする。

【発明の効果】

30

【0011】

請求項1に記載の発明によれば、シート構造を、貫通孔が形成された外枠部と、この外枠部に所定の張力が付加された状態で固定されると共に、貫通孔を覆うシート表皮と、外枠部とシート表皮との間に配置されるクッション材と、を含んで構成した。これにより、シートの着座位置を、貫通孔に面する部分に配置されるシート表皮により構成できるので、シートの着座位置におけるクッション性を、着座位置にクッション材を配置することなくシート表皮の弾性変形で確保できる。よって、シートのクッション性を確保しながらシート高を低くできる。

また、シート構造を、左右枠部に形成した凹部と、この凹部が形成される左右枠部の上面及び外側面における左右枠部とシート表皮との間に配置されたクッション材とを含んで構成した。これにより、シートに着座した乗員の足を凹部に位置させて、足を接地できるので、良好な足つき性を確保できる。また、乗員の足が凹部に接触した場合に、足に柔らかな感触を与えることができるので、シートに着座した乗員の快適性を向上させられる。

40

【0012】

鞍乗型車両では、乗員は、着座位置に座る定常姿勢と、旋回等を行う場合に着座位置から車幅方向に身体をずらして着座する傾斜姿勢とを繰り返す。そこで、請求項2に記載の発明によれば、シート構造を、ラウンド形状部を含んで構成し、このラウンド形状部の下方に左右枠部を配置した。これにより、定常姿勢では、シート表皮の弾性力によってクッション性を確保できる。また、傾斜姿勢では、ラウンド形状部及びこのラウンド形状部の下方に位置する左右枠部において乗員の荷重を直接受け止められる。よって、傾斜姿勢に

50

において、乗員の荷重を鞍乗型車両に対してダイレクトに伝達できるので、車両の旋回時等における運転操作の軽快性を向上できる。

【0013】

請求項3に記載の発明によれば、クッション材を、外枠部とシート表皮との間における貫通孔に面する部分を除く位置に配置した。これにより、着座位置の周辺部分におけるシートの形状をクッション材により所望の形状に構成できる。よって、貫通孔の周囲に配置されるクッション材により、乗員の荷重があまり付加されない着座位置の周辺部分において、乗員の足に好適なフィット感を与えられるので、シートに着座した乗員に与える快適性を向上できる。

【0014】

請求項4に記載の発明によれば、外枠部を、凹部を除く部分において、クッション材よりも外側に配置した。これにより、凹部を除く部分において、シート表皮に付加される張力を外枠部で受けられる。よって、着座位置におけるシート表皮の張力を十分に確保することができるので、シートに着座した乗員の快適性を向上できる。

【0015】

請求項5に記載の発明によれば、シート構造を、外枠部における車両の前後方向で凹部と重なる位置に設けられるシート支持部を含んで構成した。これにより、外枠部に加わる荷重を、シート支持部を介して車体に伝達できる。よって、旋回時等において、凹部に外側から荷重がかかった場合、外枠部全体の弾性変形を抑制しつつ、外枠部におけるシート支持部よりも車幅方向の外側に位置する部分及びクッション材を効果的に弾性変形させられる。その結果、乗員の快適性を更に向上できる。また、外枠部におけるシート支持部よりも車幅方向の外側に位置する部分を効果的に弾性変形させられるので、快適性を損なうことなく外枠部に配置されるクッション材の厚さを薄く構成できる。よって、シートのクッション性を確保しながらシート高をより低くできる。

【図面の簡単な説明】

【0016】

【図1】本発明のシート構造を備える鞍乗型車両としての自動二輪車を示す左側面図である。

【図2】図1に示す自動二輪車のシート構造を示す平面図である。

【図3】図2の平面図において、シートを省略して示した図である。

【図4】図1に示す自動二輪車のシート構造を示す左側面図である。

【図5】図1に示す自動二輪車のシートを示す平面図である。

【図6】図5のA-A線断面図である。

【図7】図5のB-B線断面図である。

【図8】図5のC-C線断面図である。

【発明を実施するための形態】

【0017】

以下、本発明の鞍乗型車両のシート構造の好ましい各実施形態について、図面を参照しながら説明する。

まず、図1を参照しながら、本発明の一実施形態に係るシート構造を備える鞍乗型車両としての自動二輪車1の全体構成について説明する。図1は、本発明のシート構造を備える自動二輪車1の一実施形態を示す左側面図である。

尚、以下の説明における前後、左右及び上下の方向の記載は、特に明記がない限り、自動二輪車に乗車する乗員（運転者）から見た方向に従う。また、図中、矢印FRは車両の前方を示し、矢印UPは車両の上方を示す。

【0018】

図1に示すように、本実施形態の自動二輪車1は、ヘッドパイプ11を含んで構成される車体フレーム10と、この車体フレーム10の前方に配置される前輪21と、この前輪21の上方に配置されるフロントフェンダ211と、前輪21を軸支する左右一対のフロントフォーク22と、このフロントフォーク22を、ボトムブリッジ221及びトップブ

10

20

30

40

50

リッジ 2 2 2 を介してヘッドパイプ 1 1 に対して左右に回動自在に支持するステアリングシステム 2 3 と、ステアリングシステム 2 3 及び一对のフロントフォーク 2 2 の上端に連結されるハンドル 2 4 と、車体フレーム 1 0 に対して上下に揺動可能に懸架されるスイングアーム 2 6 と、スイングアーム 2 6 に回転自在に支持される後輪 2 5 と、この後輪 2 5 の上方に配置されるリアフェンダ 2 5 1 と、車体フレーム 1 0 に懸架されるエンジン 3 0 と、乗員着座用のシート 5 0 と、このシート 5 0 の前方に配置される燃料タンク 2 8 と、車体フレーム 1 0 を覆うボディカバー 6 0 と、を主体として構成される。

【0019】

車体フレーム 1 0 は、複数種の鋼材が溶接等により一体的に結合されて構成される。図 1 に示すように、車体フレーム 1 0 は、ヘッドパイプ 1 1 と、メインフレーム 1 2 と、シートレール 1 3 と、リアステー 1 4 と、複数のクロスメンバ（図示せず）と、を備える。

10

【0020】

ヘッドパイプ 1 1 は、車体フレーム 1 0 の前端部に配置される。

メインフレーム 1 2 は、左右に一对設けられている。一对のメインフレーム 1 2 は、前端側がヘッドパイプ 1 1 に連結されている。一对のメインフレーム 1 2 は、側面視で、ヘッドパイプ 1 1 から斜め下後方に延び、途中で屈曲して下方に延びる。

【0021】

シートレール 1 3 は、左右に一对設けられている。一对のシートレール 1 3 は、前端側が一对のメインフレーム 1 2 の屈曲部分に連結されている。一对のシートレール 1 3 は、側面視で、一对のメインフレーム 1 2 との連結部から斜め上後方に延びる。

20

リアステー 1 4 は、シートレール 1 3 の後端側に連結されて、斜め下後方に延びる。このリアステー 1 4 には、方向指示器 1 4 1 及びナンバープレート（図示せず）が取り付けられる。

【0022】

クロスメンバ（図示せず）は、例えば、左右方向に延びるパイプ部材からなり、左右に一对のフレーム（メインフレーム 1 2、シートレール 1 3 等）を左右方向に連結する。

【0023】

エンジン 3 0 は、自動二輪車 1 の原動機であり、図 1 に示すように、車両の前後方向の略中央部に搭載される。エンジン 3 0 は、複数の支持点（図示せず）において、メインフレーム 1 2 に懸架される。エンジン 3 0 で発生した駆動力は、動力伝達装置 2 7 を介して後輪 2 5 に伝達される。

30

【0024】

スイングアーム 2 6 は、メインフレーム 1 2 と後輪 2 5 との間に配置される。

スイングアーム 2 6 の前端部は、メインフレーム 1 2 の下端部から所定高さ上方に設けられたピボット軸 2 6 1 に取り付けられ、このピボット軸 2 6 1 を中心として上下に揺動可能に支持される。スイングアーム 2 6 の後端部は、後輪 2 5 に連結され、後輪 2 5 を回動自在に支持する。

スイングアーム 2 6 は、メインフレーム 1 2 との間に設置されるリアクッション（図示せず）によって、メインフレーム 1 2 に対して懸架される。

【0025】

40

シート 5 0 は、一对のシートレール 1 3 の上方に配置される。このシート 5 0 の構造の詳細については、後述する。

燃料タンク 2 8 は、シート 5 0 の前方で、かつ、エンジン 3 0 の上方における一对のメインフレーム 1 2 の間の空間に配置される。

【0026】

ボディカバー 6 0 は、車体フレーム 1 0 の前面を覆うフロントカウル 6 1 と、フロントカウル 6 1 の後部に連なり車体フレーム 1 0 の前部の両側面を覆うサイドカウル 6 2 と、サイドカウル 6 2 の下部に連なり車体フレーム 1 0 の下部を覆うアンダーカバー 6 3 と、シート 5 0 の下方でこのシート 5 0 の下方及び車両の側面を覆うフェンダカウル 6 4（図 4 参照）と、車体フレーム 1 0 の後部を覆うリアカウル 6 5 と、を含んで構成される。

50

【0027】

次に、第1実施形態のシート50の構造につき、説明する。図2は、自動二輪車1におけるシート構造部分を拡大して示す平面図であり、図3は、図2の平面図におけるシート50を省略して示す図である。図4は、自動二輪車1におけるシート構造部分を拡大して示す左側面図である。図5は、シート構造を模式的に示す平面図である。図6は、図5のA-A線断面図であり、図7は、図5のB-B線断面図である。図8は、図5のC-C線断面図である。

【0028】

本実施形態のシート50は、図2～図4に示すように、燃料タンク28の後方において、一対のシートレール13の上面側に配置される。シート50は、図5及び図6に示すように、外枠部51と、この外枠部51の上面側に配置されるシート表皮52と、外枠部51とシート表皮52との間に配置されるクッション材53と、外枠部51の下面に配置されるシート支持部材54と、を備える。また、シート50は、このシート50の上面の中央部に形成される着座位置55と、この着座位置55の左右両側に形成されるラウンド形状部56と、外枠部51の下面に設けられるシート支持部57と、を備える。

10

【0029】

外枠部51は、硬質樹脂等の硬質材で一体的に形成され、シート50の骨格を構成する。この外枠部51は、図5及び図6に示すように、左右枠部511と、前枠部512と、後枠部513と、貫通孔514と、左右枠部511に形成される凹部515と、一対の締結部516と、一対の突起部517と、支持部材取付部518と、を備える。

20

【0030】

左右枠部511は、外枠部51の左側部及び右側部を構成し、車両の前後方向に沿うように配置される。左右枠部511の外縁は、図5に示すように、平面視において、車両の前後方向における中央部よりも前部寄りの位置において、車幅方向の内方に凹むように湾曲している。

左右枠部511の外縁部は、図7及び図8に示すように、車幅方向の外方に向かって斜め下方に延びている。

【0031】

前枠部512は、外枠部51の前端部を構成し、車幅方向に沿うように配置される。前枠部512の外縁は、平面視において、後方に向けて凹むように湾曲している。前枠部512の外縁部は、図6に示すように、前方に向かって斜め上方に延びている。

30

後枠部513は、外枠部51の後端部を構成し、車幅方向に沿うように配置される。後枠部513の外縁は、平面視において、前方に向けて凹むように湾曲している。後枠部513の外縁部は、後方に向かって斜め上方に延びている。

【0032】

貫通孔514は、着座位置55に対応する位置に形成される。具体的には、貫通孔514は、外枠部51の略中央部に形成される。

凹部515は、左右枠部511における凹んだ部分により構成される。

【0033】

一対の締結部516は、図5及び図6に示すように、左右枠部511の前部の下面に配置され、下方に突出する。一対の締結部516は、板状に形成され、一対のシートレール13の内面に沿うように配置される(図2参照)。

40

一対の突起部517は、左右枠部511の後部の下面に配置される。一対の突起部517は、左右枠部511の下面から下方に延びた後屈曲して、先端が後方を向いて突出している。

【0034】

支持部材取付部518は、図5～図8に示すように、外枠部51の下面の前部と後部に、それぞれ一対形成される。この支持部材取付部518は、外枠部51の一部が部分的に下方に膨出して形成される。また、支持部材取付部518の中心部には、図7及び図8に示すように、貫通穴518aが形成される。外枠部51の前部に形成される支持部材取付

50

部 5 1 8 は、車両の前後方向において外枠部 5 1 における凹部 5 1 5 と重なる位置、即ち、外枠部 5 1 の下面において、凹部 5 1 5 の車幅方向の内側に配置される。また、外枠部 5 1 の後部に形成される支持部材取付部 5 1 8 は、外枠部 5 1 の下面において、一对の突起部 5 1 7 の前方に配置される。

【0035】

シート表皮 5 2 は、弾性力を有し、外枠部 5 1 の上面側の全域を覆う。このシート表皮 5 2 は、図 6 ～図 8 に示すように、外枠部 5 1 側に配置される弾性シート部材 5 2 1 と、この弾性シート部材 5 2 1 の上面に配置される表皮シート部材 5 2 2 と、を備える。

弾性シート部材 5 2 1 は、所定の弾性力を有する。弾性シート部材 5 2 1 としては、ポリエステル繊維をメッシュ状に編みこんで形成した伸縮性を有するメッシュファブリック等を用いることができる。

表皮シート部材 5 2 2 は、防水性及び耐候性を有する。表皮シート部材 5 2 2 としては、塩化ビニル等の合成樹脂素材により構成されるシート材を用いることができる。

【0036】

クッション材 5 3 は、外枠部 5 1 の上面とシート表皮 5 2 との間に配置される。クッション材 5 3 は、図 5 ～図 8 に示すように、外枠部 5 1 の上面とシート表皮 5 2 との間における貫通孔 5 1 4 に面する部分を除く領域の大部分に配置される。

より具体的には、クッション材 5 3 は、図 7 に示すように、左右枠部 5 1 1 における凹部 5 1 5 が形成された部分では、左右枠部 5 1 1 の上面及び車幅方向の外側面において、左右枠部 5 1 1 とシート表皮 5 2 との間に配置される。

また、図 5、図 6 及び図 8 に示すように、外枠部 5 1 における凹部 5 1 5 を除く部分では、クッション材 5 3 は、外枠部 5 1 の外縁部よりも内側の位置に配置される。つまり、外枠部 5 1 の外縁部は、凹部 5 1 5 を除く部分において、クッション材 5 3 よりも外側に位置している。

【0037】

以上のシート 5 0 は、外枠部 5 1 の上面における貫通孔 5 1 4 が形成されていない部分の所定の領域に、クッション材 5 3 が配置された後、クッション材 5 3 の上面側がシート表皮 5 2 により覆われて構成される。

ここで、シート表皮 5 2 は、車両の前後方向に所定の張力が発生するように引っ張られた状態で、このシート表皮 5 2 の周縁部が外枠部 5 1 の外縁部の下面側に巻き返されて金属クリップ等（図示せず）により固定される。

【0038】

シート支持部材 5 4 は、外枠部 5 1 の下面に形成された二対（4つ）の支持部材取付部 5 1 8 に取り付けられる。シート支持部材 5 4 は、ゴム等の弾性を有する部材により構成される。シート支持部材 5 4 は、図 7 及び図 8 に示すように、円柱状の本体部 5 4 1 と、この本体部 5 4 1 から突出する突起 5 4 2 と、を備える。シート支持部材 5 4 は、突起 5 4 2 を外枠部 5 1 の下面に形成された支持部材取付部 5 1 8 の貫通穴 5 1 8 a に差し込むことで外枠部 5 1 に取り付けられる。

【0039】

ラウンド形状部 5 6 は、図 7 及び図 8 に示すように、着座位置 5 5 の左右両側においてシート表皮 5 2 が湾曲して形成される。本実施形態では、ラウンド形状部 5 6 は、シート 5 0 の左右の側部の略全長に亘って形成される。ラウンド形状部 5 6 においては、湾曲したシート表皮 5 2 の下方に、クッション材 5 3 を介して左右枠部 5 1 1 が配置される。

【0040】

シート支持部 5 7 は、上述の支持部材取付部 5 1 8 及びシート支持部材 5 4 により構成される。即ち、本実施形態では、シート支持部 5 7 は、外枠部 5 1 の下面の前部と後部に、それぞれ一对形成される。より具体的には、外枠部 5 1 の前部に設けられるシート支持部 5 7 は、車両の前後方向において外枠部 5 1 における凹部 5 1 5 と重なる位置に配置される。また、外枠部 5 1 の後部に設けられるシート支持部 5 7 は、外枠部 5 1 の下面において、一对の突起部 5 1 7 の前方に配置される。

以上のシート支持部 57 は、シート 50 が車体フレーム 10 に取り付けられた状態において、車体フレーム 10 に支持される。そして、シート 50 に付加された荷重は、シート支持部 57 を介して車体フレーム 10 に伝達される。

【0041】

次に、シート 50 と車体フレーム 10 との連結構造について、説明する。

本実施形態では、図 2 に示すように、一对のシートレール 13 において、シート 50 が配置される位置である燃料タンク 28 の後方には、車幅方向の内側に延出する一对の第 1 延出部 131、及び一对の第 1 延出部 131 よりも後方に配置され車幅方向の内方に延出する一对の第 2 延出部 132 が形成される。

【0042】

また、フェンダカウル 64 は、図 2～図 4 に示すように、一对のシートレール 13 の車幅方向における内側面に沿って配置される部分を有して構成される。そして、フェンダカウル 64 の後部は、図 3 に示すように、一对のシートレール 13 の内側面に沿う部分の上端から車幅方向の外方に延出して、一对のシートレール 13 の上面側を覆っている。つまり、一对のシートレール 13 の上面におけるシート 50 が配置される位置の前部は、一对のシートレール 13 が露出しており、シート 50 が配置される位置の後部は、フェンダカウル 64 により覆われている。

また、図 2 に示すように、フェンダカウル 64 の後部における一对の第 2 延出部 132 の前方に位置する部分には、一对の貫通穴 641 が形成されている。

【0043】

ここで、シート 50 は、図 2 に示すように、外枠部 51 の前部の下面に設けられた一对のシート支持部 57 が一对の第 1 延出部 131 に配置され、外枠部 51 の後部の下面に設けられた一对のシート支持部 57 がフェンダカウル 64 におけるシートレール 13 の上面を覆っている部分に配置されるように、一对のシートレール 13 の上面側に配置される。

【0044】

そして、シート 50 は、図 4 及び図 6 に示すように、左右枠部 511 の下面から突出した一对の締結部 516 がボルトにより一对のシートレール 13 の内側面に締結されて固定される。また、左右枠部 511 の下面に配置され、先端側が後方に向けて突出した一对の突起部 517 が、一对の貫通穴 641 を通って、一对の第 2 延出部 132 の下方の空間に差し込まれる。これにより、シート 50 は、シート支持部 57 において、シートレール 13 に直接的又は間接的に支持された状態で、車体フレーム 10（シートレール 13）に固定される。

【0045】

以上説明した本実施形態のシート構造によれば、以下のような効果を奏する。

シート構造を、貫通孔 514 が形成された外枠部 51 と、この外枠部 51 に所定の張力が付加された状態で固定されると共に、貫通孔 514 を覆うシート表皮 52 と、外枠部 51 とシート表皮 52 との間に配置されるクッション材 53 と、を含んで構成した。これにより、シート 50 の着座位置 55 を、貫通孔 514 に面する部分に配置されるシート表皮 52 により構成できるので、シート 50 の着座位置 55 におけるクッション性を、着座位置 55 にクッション材 53 を配置することなくシート表皮 52 の弾性変形で確保できる。よって、シート 50 のクッション性を確保しながらシート高を低くできる。

また、シート構造を、左右枠部 511 に形成された凹部 515 と、この凹部 515 が形成される左右枠部 511 の上面及び外側面における左右枠部 511 とシート表皮 52 との間に配置されたクッション材 53 と、を含んで構成した。これにより、シート 50 に着座した乗員の足を凹部 515 に位置させて、足を接地できるので、良好な足つき性を確保できる。また、乗員の足が凹部 515 に接触した場合に、足に柔らかな感触を与えることができるので、シート 50 に着座した乗員の快適性を向上させられる。

【0046】

また、自動二輪車 1 では、乗員は、着座位置 55 に座る定常姿勢と、旋回等を行う場合に着座位置 55 から車幅方向に身体をずらして着座する傾斜姿勢とを繰り返す。そこで、

10

20

30

40

50

シート構造を、ラウンド形状部 5 6 を含んで構成し、このラウンド形状部 5 6 の下方に左右枠部 5 1 1 を配置した。これにより、定常姿勢では、シート表皮 5 2 の弾性力によって着座位置 5 5 におけるクッション性を確保できる。また、傾斜姿勢では、ラウンド形状部 5 6 及びこのラウンド形状部 5 6 の下方に位置する左右枠部 5 1 1 において、乗員の荷重を直接受け止められる。よって、傾斜姿勢において、乗員から自動二輪車 1 に対して荷重をダイレクトに伝達できるので、車両の旋回時等における運転操作の軽快性を向上できる。

【0047】

また、クッション材 5 3 を、外枠部 5 1 とシート表皮 5 2 との間における貫通孔 5 1 4 に面する部分を除く位置に配置した。これにより、着座位置 5 5 の周辺部分におけるシート 5 0 の形状を、クッション材 5 3 により所望の形状に構成できる。よって、貫通孔 5 1 4 の周囲に配置されるクッション材 5 3 により、乗員の荷重が大きくは付加されない着座位置 5 5 の周辺部分において、乗員の足に好適なフィット感を与えられるので、シート 5 0 に着座した乗員に与える快適性を向上できる。

【0048】

また、外枠部 5 1 の外縁部を、凹部 5 1 5 を除く部分において、クッション材 5 3 より外側に配置した。これにより、凹部 5 1 5 を除く部分、特に、シート表皮 5 2 が引っ張られる方向に位置する前枠部 5 1 2 の外縁部及び後枠部 5 1 3 の外縁部において、シート表皮 5 2 に付加される張力を、直接外枠部 5 1 で受けられる。よって、着座位置 5 5 におけるシート表皮 5 2 の張力を十分に確保することができるので、シート 5 0 に着座した乗員の快適性を向上できる。

【0049】

また、シート構造を、外枠部 5 1 における車両の前後方向で凹部 5 1 5 と重なる位置に設けられるシート支持部 5 7 を含んで構成した。これにより、外枠部 5 1 に加わる荷重を、シート支持部 5 7 を介して車体フレーム 1 0 (シートレール 1 3) に伝達できる。よって、旋回時等において、凹部 5 1 5 に外側から荷重がかかった場合、外枠部 5 1 全体の弾性変形を抑制しつつ、外枠部 5 1 におけるシート支持部 5 7 よりも車幅方向の外側に位置する部分及びクッション材 5 3 を効果的に弾性変形させられる。その結果、乗員の快適性を更に向上できる。また、外枠部 5 1 におけるシート支持部 5 7 よりも車幅方向の外側に位置する部分を効果的に弾性変形させられるので、快適性を損なうことなく外枠部 5 1 に配置されるクッション材 5 3 の厚さを薄く構成できる。よって、シート 5 0 のクッション性を確保しながらシート高をより低くできる。

【0050】

以上、本発明の好ましい一実施形態について説明したが、本発明は、上述した実施形態に制限されることなく、種々の形態で実施することができる。

例えば、本実施形態では、外枠部 5 1 における凹部 5 1 5 を除く部分において、外枠部 5 1 の外縁部をクッション材 5 3 よりも外側に配置したが、これに限らない。即ち、外枠部のうちの、シート表皮に張力を付与する前枠部及び後枠部のみにあっては、外縁部をクッション材よりも外側に配置してもよい。

【0051】

また、本実施形態では、シート表皮 5 2 を、弾性シート部材 5 2 1 と、表皮シート部材 5 2 2 とにより構成したが、これに限らない。即ち、シート表皮を、弾性シート部材のみにより構成してもよい。

【符号の説明】

【0052】

- 1 自動二輪車 (鞍乗型車両)
- 10 車体フレーム (車体)
- 50 シート
- 55 着座位置
- 51 外枠部

10

20

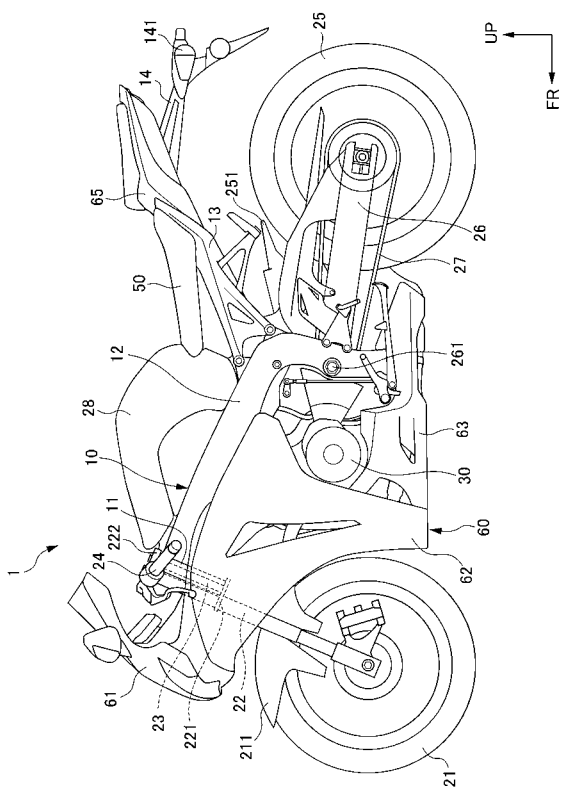
30

40

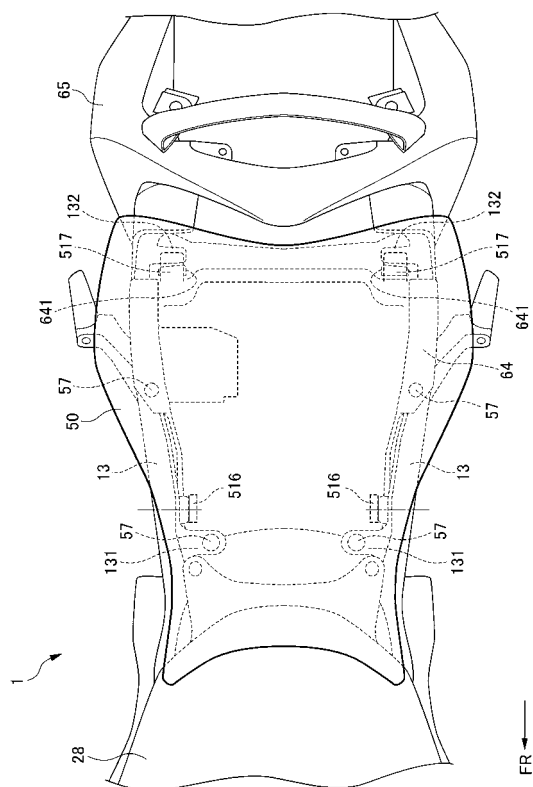
50

- 5 2 シート表皮
- 5 3 クッション材
- 5 5 着座位置
- 5 6 ラウンド形状部
- 5 7 シート支持部
- 5 1 1 左右枠部
- 5 1 4 貫通孔
- 5 1 5 凹部

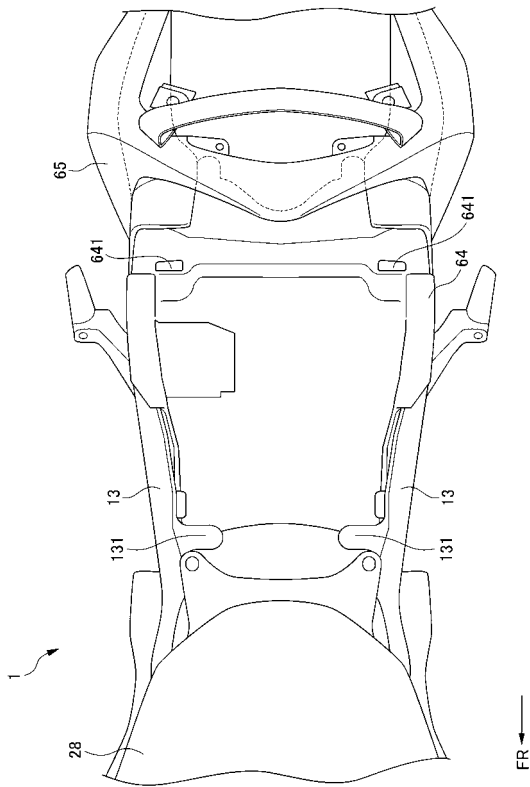
【図 1】



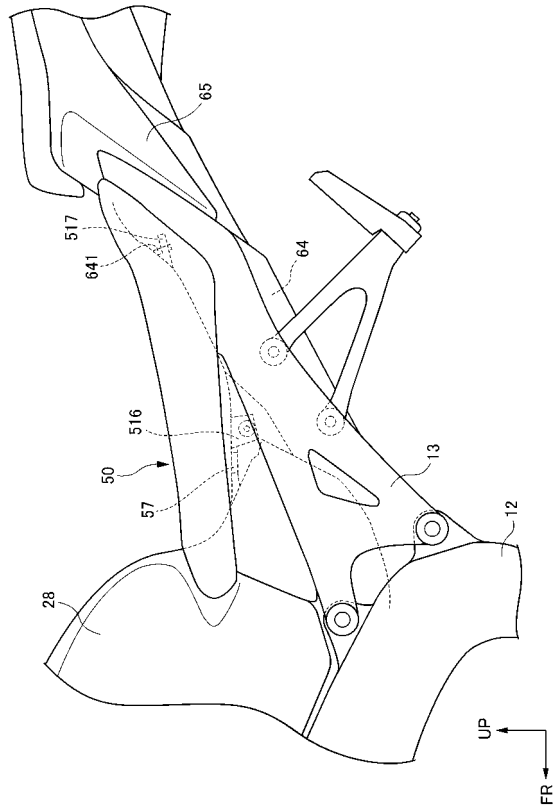
【図 2】



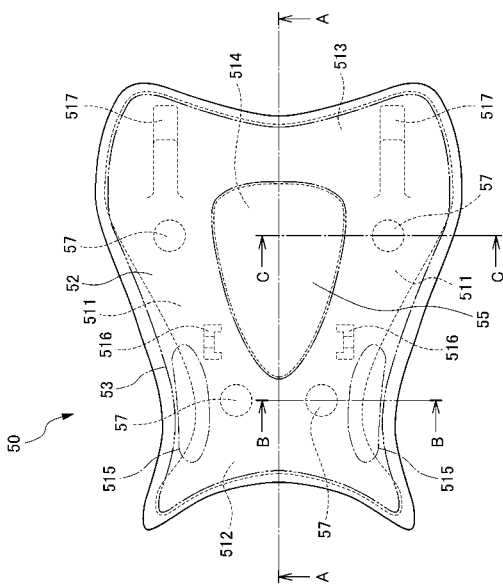
【図 3】



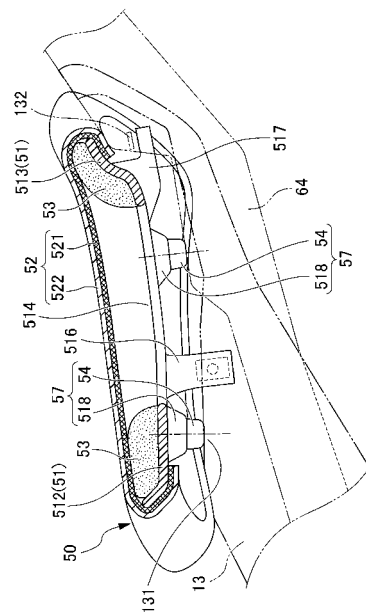
【図 4】



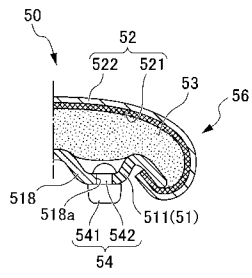
【図 5】



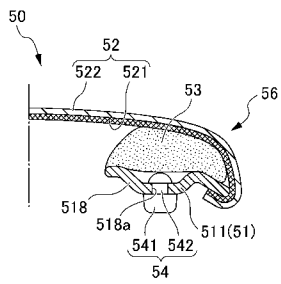
【図 6】



【図 7】



【図 8】



フロントページの続き

(72)発明者 倉川 幸紀

埼玉県和光市中央1-4-1 株式会社本田技術研究所内