

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5913030号  
(P5913030)

(45) 発行日 平成28年4月27日 (2016. 4. 27)

(24) 登録日 平成28年4月8日 (2016. 4. 8)

(51) Int. Cl.		F I			
<b>B 6 2 J</b>	<b>9/00</b>	<b>(2006. 01)</b>	B 6 2 J	9/00	G
<b>B 6 2 J</b>	<b>6/18</b>	<b>(2006. 01)</b>	B 6 2 J	6/18	
<b>B 6 2 J</b>	<b>1/28</b>	<b>(2006. 01)</b>	B 6 2 J	1/28	C
<b>B 6 2 J</b>	<b>1/12</b>	<b>(2006. 01)</b>	B 6 2 J	1/12	C

請求項の数 7 (全 20 頁)

(21) 出願番号	特願2012-210981 (P2012-210981)	(73) 特許権者	000005326
(22) 出願日	平成24年9月25日 (2012. 9. 25)		本田技研工業株式会社
(65) 公開番号	特開2013-224127 (P2013-224127A)		東京都港区南青山二丁目1番1号
(43) 公開日	平成25年10月31日 (2013. 10. 31)	(74) 代理人	110001081
審査請求日	平成26年11月28日 (2014. 11. 28)		特許業務法人クシブチ国際特許事務所
(31) 優先権主張番号	特願2012-64851 (P2012-64851)	(72) 発明者	横内 浩平
(32) 優先日	平成24年3月22日 (2012. 3. 22)		埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
(33) 優先権主張国	日本国 (JP)		社本田技術研究所内
		(72) 発明者	丸山 智千
			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	厚地 道雄
			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

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 鞍乗り型車両の収納構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

乗員用シート(10)の下方に上方が開口する収納ボックス(44)を備え、乗員用シート(10)によって収納ボックス(44)を開閉するとともに、収納ボックス(44)の後壁(44R)に開口部(44K)を設けた鞍乗り型車両の収納構造において、

前方が開口する箱状であって、前記開口部(44K)を閉塞するように装着されて前記開口部(44K)よりも後方に膨出するサブ収納部(671)を設けており、

前記サブ収納部(671)の底板(671A)は、このサブ収納部(671)の天板(671B)よりも前方に張り出す前方張り出し部(671A1)を有し、この前方張り出し部(671A1)の下方に車体フレーム(F)のクロスメンバ(21)が通り、このクロスメンバ(21)には、当該車両を識別する識別部(95)が車体上面視で前記前方張り出し部(671A1)と重なる位置に設けられていることを特徴とする鞍乗り型車両の収納構造。

【請求項2】

請求項1に記載の鞍乗り型車両の収納構造において、

前記クロスメンバ(21)は、前記車体フレーム(F)の最後端で左右のシートレール(14)を連結するクロスメンバであることを特徴とする鞍乗り型車両の収納構造。

【請求項3】

請求項1又は2に記載の鞍乗り型車両の収納構造において、

前記サブ収納部(671)の後方には、後部灯火器(91)が配置されるとともに、前

記後部灯火器（ 9 1 ）に接続される配線類が配索されることを特徴とする鞍乗り型車両の収納構造。

【請求項 4】

請求項 1 乃至 3 のいずれか一項に記載の鞍乗り型車両の収納構造において、

前方に延出する左右一对の腕部（ 4 8 A ）と、前記腕部（ 4 8 A ）同士を連結する連結部（ 4 8 B ）とから構成され、前方に開放する U 字状のグラブレール（ 4 8 ）を備え、

前記左右一对の腕部（ 4 8 A ）に前記車体フレーム（ F ）との締結部（ 3 1 4 ）が設けられるとともに、前記連結部（ 4 8 B ）が前記サブ収納部（ 6 7 1 ）の後方に配置され、前記連結部（ 4 8 B ）の前部に、前記乗員用シート（ 1 0 ）のロック機構を構成するシートキャッチ（ 3 7 2 ）が設けられることを特徴とする鞍乗り型車両の収納構造。

10

【請求項 5】

請求項 1 乃至 4 のいずれか一項に記載の鞍乗り型車両の収納構造において、

前記サブ収納部（ 6 7 1 ）の前方に仕切り壁（ 6 6 2 ）を設けたことを特徴とする鞍乗り型車両の収納構造。

【請求項 6】

請求項 5 に記載の鞍乗り型車両の収納構造において、

前記仕切り壁（ 6 6 2 ）は、上方に開放する有底状の小物入れであることを特徴とする鞍乗り型車両の収納構造。

【請求項 7】

請求項 1 乃至 6 のいずれか一項に記載の鞍乗り型車両の収納構造において、

前記サブ収納部（ 6 7 1 ）の前方開口を開閉自在に閉塞する蓋体（ 6 8 2 ）を、前記サブ収納部（ 6 7 1 ）の前上部にヒンジ部（ 6 8 1 ）で連結したことを特徴とする鞍乗り型車両の収納構造。

20

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【 0 0 0 1 】

本発明は、乗員用シートの下方に上方が開口する収納ボックスを備える鞍乗り型車両の収納構造に関する。

【背景技術】

【 0 0 0 2 】

自動二輪車等の鞍乗り型車両には、乗員用シートの下方に上方が開口する収納ボックスを備えるものがある。この種の車両には、収納ボックスの後方、かつ、リヤフェンダーの上面にバッテリーを取り付けるための取付板を突設し、収納ボックスの後壁後方にバッテリーを配置するとともに、収納ボックスの後壁に、バッテリーのメンテナンス作業や取替え等を行うための開口部を設けた構成が提案されている（例えば、特許文献 1 参照）。

30

【先行技術文献】

【特許文献】

【 0 0 0 3 】

【特許文献 1】特開平 6 - 1 5 6 3 4 4 号公報

【発明の概要】

40

【発明が解決しようとする課題】

【 0 0 0 4 】

しかしながら、従来の構成は、収納ボックスの後方にバッテリー取付用の取付板を別途設け、保治具を用いて収納物であるバッテリーを保持する構成であるため、収納スペースを拡大できるものの、部品点数が増大し、構造も複雑になってしまう。

本発明は、上述した事情を鑑みてなされたものであり、簡易な構成で収納スペースを拡大できる鞍乗り型車両の収納構造を提供することを目的としている。

【課題を解決するための手段】

【 0 0 0 5 】

上述した課題を解決するため、本発明は、乗員用シート（ 1 0 ）の下方に上方が開口す

50

る収納ボックス(44)を備え、乗員用シート(10)によって収納ボックス(44)を開閉するとともに、収納ボックス(44)の後壁(44R)に開口部(44K)を設けた鞍乗り型車両の収納構造において、前方が開口する箱状であって、前記開口部(44K)を閉塞するように装着されて前記開口部(44K)よりも後方に膨出するサブ収納部(671)を設けており、前記サブ収納部(671)の底板(671A)は、このサブ収納部(671)の天板(671B)よりも前方に張り出す前方張り出し部(671A1)を有し、この前方張り出し部(671A1)の下方に車体フレーム(F)のクロスメンバ(21)が通り、このクロスメンバ(21)には、当該車両を識別する識別部(95)が車体上面視で前記前方張り出し部(671A1)と重なる位置に設けられていることを特徴とする。

10

この構成によれば、前方が開口する箱状であって、収納ボックス後壁の開口部を閉塞するように装着されて前記開口部よりも後方に膨出するサブ収納ボックスを設けたので、簡易な構成かつ少ない部品点数で収納スペースを拡大することができる。

#### 【0006】

前記サブ収納部(671)の底板(671A)は、このサブ収納部(671)の天板(671B)よりも前方に張り出す前方張り出し部(671A1)を有し、この前方張り出し部(671A1)の下方に車体フレーム(F)のクロスメンバ(21)を通し、このクロスメンバ(21)には、当該車両を識別する識別部(95)が車体上面視で前記前方張り出し部と重なる位置に設けられるので、サブ収納部を外すことで識別部の確認が容易となるとともに、識別部の確認が不要な通常の使用状態ではサブ収納部で識別部を露出させ

20

#### 【0007】

また、上記構成において、前記クロスメンバ(21)は、前記車体フレーム(F)の最後端で左右のシートレール(14)を連結するクロスメンバであっても良い。この構成によれば、収納スペースの確保と車体フレームの短縮化とを両立でき、車両のコンパクト化及び軽量化が可能になる。

また、上記構成において、前記サブ収納部(671)の後方には、後部灯火器(91)が配置されるとともに、前記後部灯火器(91)に接続される配線類が配索されるようにしても良い。この構成によれば、サブ収納部によって積載物と配線類との干渉を回避しながら収納スペースを可及的に拡大できるとともに、後部灯火器のバルブメンテナンスを、サブ収納部を取り外すことで可能となり、別途メンテナンスリッドを設ける必要がない。

30

#### 【0008】

また、上記構成において、前方に延出する左右一対の腕部(48A)と、前記腕部(48A)同士を連結する連結部(48B)とから構成され、前方に開放するU字状のグラブレール(48)を備え、前記左右一対の腕部(48A)に前記車体フレーム(F)との締結部(314)が設けられるとともに、前記連結部(48B)が前記サブ収納部(671)の後方に配置され、前記連結部(48B)の前部に、前記乗員用シート(10)のロック機構を構成するシートキャッチ(372)が設けられるようにしても良い。この構成によれば、車体フレームにシートキャッチを取り付ける場合に比して、車体フレームのコンパクト化、及び、シートキャッチとサブ収納部の近接配置により収納ボックス後方のコンパクト化を図ることができる。

40

#### 【0009】

また、上記構成において、前記サブ収納部(671)の前方に仕切り壁(662)を設けるようにしても良い。この構成によれば、収納ボックスの主要収納空間と区画して小物入れの収納スペースを確保することができる。

この場合、前記仕切り壁(662)を、上方に開放する有底状の小物入れにしても良い。この構成によれば、仕切り壁を、使い勝手の良い小物入れとしても使用することができ、また、この仕切り壁を着脱自在にすることで、奥に入った小物を、小物入れを外して容易に取り出すことが可能である。

50

また、上記構成において、前記サブ収納部（６７１）の前方開口を開閉自在に閉塞する蓋体（６８２）を、前記サブ収納部（６７１）の前上部にヒンジ部（６８１）で連結するようにしても良い。この構成によれば、サブ収納部を独立した収納空間に区画し、小物入れとしての使い勝手を向上させることができる。

【発明の効果】

【００１０】

本発明では、前方が開く箱状であって、収納ボックス後壁の開口部を閉塞するように装着されて前記開口部よりも後方に膨出するサブ収納ボックスを設けたので、簡易な構成かつ少ない部品点数で収納スペースを拡大することができる。

また、サブ収納部の底板は、このサブ収納部の天板よりも前方に張り出す前方張り出し部を有し、この前方張り出し部の下方に車体フレームのクロスメンバを通し、このクロスメンバには、当該車両を識別する識別部が車体上面視で前記前方張り出し部と重なる位置に設けられるようにすれば、サブ収納部を外すことで識別部の確認が容易となるとともに、識別部の確認が不要な通常の使用状態ではサブ収納部で識別部を露出させず、外観性が向上する。

【００１１】

また、クロスメンバは、車体フレームの最後端で左右のシートレールを連結するクロスメンバであるようにすれば、収納スペースの確保と車体フレームの短縮化とを両立でき、車両のコンパクト化及び軽量化が可能になる。

また、サブ収納部の後方には、後部灯火器が配置されるとともに、後部灯火器に接続される配線類が配索されるようにすれば、サブ収納部によって積載物と配線類との干渉を回避しながら収納スペースを可及的に拡大することができるとともに、後部灯火器のバルブメンテナンスを、サブ収納部を取り外すことで可能となり、別途メンテナンスリッドを設ける必要がない。

【００１２】

また、前方に延出する左右一対の腕部と、腕部同士を連結する連結部とから構成され、前方に開放するＵ字状のグラブレールを備え、左右一対の腕部に車体フレームとの締結部を設けるとともに、連結部をサブ収納部の後方に配置し、連結部の前部に、乗員用シートのロック機構を構成するシートキャッチを設けるようにすれば、車体フレームのコンパクト化、及び、シートキャッチとサブ収納部の近接配置により収納ボックス後方のコンパクト化を図ることができる。

また、サブ収納部の前方に仕切り壁を設けるようにすれば、収納ボックスの主要収納空間と区画して小物入れの収納スペースを確保することができる。また、仕切り壁を、上方に開放する有底状の小物入れにすれば、仕切り壁を、使い勝手の良い小物入れとして使用することができる。

また、サブ収納部の前方開口を開閉自在に閉塞する蓋体を、サブ収納部の前上部にヒンジ部で連結するようにしても良い。この構成によれば、サブ収納部を独立した収納空間に区画し、小物入れとしての使い勝手をより向上させることができる。

【図面の簡単な説明】

【００１３】

【図１】本発明の第１実施形態に係る自動二輪車の左側面図である。

【図２】自動二輪車の内部構造を示す左側面図である。

【図３】自動二輪車の内部構造を示す右側面図である。

【図４】車体フレームの斜視図である。

【図５】車体後部を上方から見た図である。

【図６】収納ボックスを周辺構成と共に示す側断面図である。

【図７】（Ａ）は収納ボックスを周辺構成と共に斜め上方から見た斜視図であり、（Ｂ）は（Ａ）から仕切り壁を外した図である。

【図８】収納ボックスの後部を周辺構成と共に後方から見た図である。

【図９】図８を左側から見た図である。

10

20

30

40

50

【図10】図9の側断面図である。

【図11】(A)はサブ収納ボックスを取り付けた状態で収納ボックスの開口部を上方から見た図であり、(B)は(A)からサブ収納ボックスを外した図である。

【図12】図11(B)の開口部を前方から見た図である。

【図13】グラブレード本体を周辺構成と共に斜め上方から見た図である。

【図14】グラブレード本体を周辺構成と共に上方から見た図である。

【図15】第2実施形態に係る自動二輪車の収納ボックス後部を周辺構成と共に示す側断面図である。

【図16】収納ボックス後部を斜め上方から見た斜視図である。

【図17】第3実施形態に係る自動二輪車の収納ボックス後部を周辺構成と共に示す側断面図である。

10

【図18】収納ボックス後部を上方から見た図である。

【図19】(A)は仕切り壁を前上方から見た図であり、(B)は後下方から見た図であり、(C)は略上方から見た斜視図である。

【発明を実施するための形態】

【0014】

以下、図面を参照して本発明の一実施の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。

20

【0015】

(第1実施形態)

図1は、本発明の第1実施形態に係る自動二輪車の左側面図である。

自動二輪車(鞍乗り型車両)1は、乗員用シート(以下、シートという)10に着座した乗員が足を載せる低床のステップフロア68を有するスクータ型車両であり、車体フレームF(図2)の前方に前輪2を有し、駆動輪である後輪3は、車両後部に配置されるユニットスイングエンジンU(ユニットスイングパワーユニット)に軸支されている。車体フレームFは、樹脂製の車体カバーCによって覆われている。

【0016】

図2は、自動二輪車1の内部構造を示す左側面図であり、図3は、自動二輪車1の内部構造を示す右側面図であり、図4は、車体フレームFの斜視図である。ここで、図2及び図3では、車体カバーCの一部が取り外された状態が示されている。

30

図2~図4に示すように、車体フレームFは、金属製のチューブやパイプを溶接によって複数連結して形成されており、メインフレーム11は、前部に設けられるヘッドパイプ12と、ヘッドパイプ12から後下方に延出した後、略水平に後方へ延び、後部で後上方に延びる左右一対のダウンチューブ13,13と、ダウンチューブ13,13の前下部から後上方へ車両後部まで延出する左右一対のシートレール14,14と、ヘッドパイプ12からダウンチューブ13,13の上方を後下方に延びてシートレール14,14に連結される左右一対のアップチューブ15,15とを有している。

ダウンチューブ13,13は、ヘッドパイプ12に前端が連結されて後下方へ延出する下方延出部70と、下方延出部70の下端から後方に略水平に延出する水平延出部71と、水平延出部71の後端から後上方に延出する斜め上方延出部72とを有している。

40

【0017】

図4に示すように、メインフレーム11には、左右のフレームを連結するクロスメンバとして、ダウンチューブ13,13の下方延出部70,70の上部間を連結する前上部クロスメンバ16と、下方延出部70,70の下部間を連結する前クロスメンバ17と、ダウンチューブ13,13の水平延出部71,71間を連結する水平部クロスメンバ18と、アップチューブ15,15間を連結する上部クロスメンバ19と、シートレール14,14間を連結する中間クロスメンバ20と、シートレール14,14の後部間を連結する後部クロスメンバ21とを有している。水平部クロスメンバ18は、水平延出部71,

50

71にボルト止めによって連結されている。

ダウンチューブ13, 13の斜め上方延出部72, 72の上部には、車幅方向外側に延出する左右一対のタンデムステップステー22, 22が設けられている。ヘッドパイプ12の前面には、灯火類や車体カバーC等を支持する籠状の前部フレーム24が連結されている。

また、メインフレーム11の外側方には、ダウンチューブ13, 13に連結されて前後に延び、ステップフロア68を下方から支持する左右一対のステップフレーム23(図2、図3)が設けられている。

【0018】

図1~図3に示すように、前輪2を操向する操舵系は、ヘッドパイプ12に回転自在に軸支されるステアリングシャフト(不図示)と、このステアリングシャフトの上部に連結されるハンドル25とを有している。上記ステアリングシャフトの下端は、左右一対のフロントフォーク26, 26に連結されており、前輪2は、フロントフォーク26, 26の下端に軸支され、ハンドル25による操作によって操向される。

【0019】

ユニットスイングエンジンUは、エンジンEと、ベルト式の無段変速機構が収容された伝動ケースMとが一体化されたユニットスイング式であり、後輪3を支持するスイングアームとしての機能も有している。ユニットスイングエンジンUは、その前部に連結されるリンク部材27を介して、ダウンチューブ13, 13の後部に連結されており、リンク部材27に設けられるピボット軸28を中心にして上下に揺動自在である。なお、リンク部材27の前端は、左右一対のパワーユニット支持部85, 85を介してダウンチューブ13, 13の後部に連結されている。

エンジンEは、水冷式の4サイクル単気筒エンジンであり、シリンダ軸線29が略水平に前方へ延びるように配置されている。エンジンEは、ユニットスイングエンジンUの前部に配置されるクランクケース30の前面に、シリンダ31及びシリンダヘッド32(図3)を結合して構成されている。

【0020】

伝動ケースMは、クランクケース30の後部から後輪3の左側方を通して後方に延びている。クランクケース30の後部には、後輪3の右側方を通して後方に延びるアーム部33(図3)が設けられており、後輪3は、伝動ケースMの後部とアーム部33の後部との間に設けられる車軸3Aに支持されている。エンジンEの出力は、上記無段変速機構を介して後輪3に伝達される。

伝動ケースMの後端及びアーム部33の後端とシートレール14, 14との間には、左右一対のリヤサスペンション34, 34が掛け渡されている。

【0021】

伝動ケースMの上面には、外気を吸い込むエアクリーナボックス35(図1、図2)が設けられている。エアクリーナボックス35は、シリンダヘッド32の上面の吸気ポートに接続されたスロットルボディ36(図3)に、不図示の接続チューブを介して接続されている。

シリンダヘッド32の下面の排気ポートに接続された排気管37は、エンジンEの下方を通して後方に延び、アーム部33の外側(右側)に固定されたマフラー38(図3)に接続される。

伝動ケースMの後部の下部には、車両を直立状態に支持可能なメインスタンド39が設けられている。

【0022】

エンジンE用の燃料を貯留する燃料タンク40は、側面視において、前面がダウンチューブ13の下方延出部70に沿うとともに、後面がアップチューブ15に沿うように形成されており、上下方向では、ヘッドパイプ12の下部の後方からダウンチューブ13の水平延出部71近傍まで上下に長く延在している。燃料タンク40は、左右のダウンチューブ13, 13の間に前傾して配置されている。

10

20

30

40

50

前傾した燃料タンク４０の前部の下方の空間には、エンジンＥの冷却水を冷却する板状のラジエータ４１が設けられている。ラジエータ４１とエンジンＥとを接続する一对の冷却水パイプ４２（図２）は、ラジエータ４１の左側部から延出され、車両の左側（一側）のステップフレーム２３（図２）の下方を後方へ延び、ダウンチューブ１３の内側を通過してエンジンＥに接続される。左側の水平延出部７１には、サイドスタンド４７が取り付けられている。

#### 【００２３】

ラジエータ４１の冷却水の一部を貯留するリザーバタンク４６（図３）は、ラジエータ４１の後方において、車両の右側（他側）のステップフレーム２３の下方に配置されている。また、燃料タンク４０の蒸発燃料を吸着するキャニスター４３（図３）は、リザーバタンク４６の後方において右側のステップフレーム２３の下方に設けられている。

10

#### 【００２４】

物品が収納される収納ボックス４４（図２、図３）は、シートレール１４，１４に設けられたボックスステー８０，８０（図４）を介してシートレール１４，１４に取り付けられる。この収納ボックス４４は、シートレール１４，１４間に配置されており、燃料タンク４０の後部の近傍から伝動ケースＭの上方まで、シートレール１４，１４に沿って後上がり延在している。収納ボックス４４は、燃料タンク４０とダウンチューブ１３の斜め上方延出部７２との間に配置される前部収納部４４Ａと、ユニットスイングエンジンＵの上方に配置される後部収納部４４Ｂとが、樹脂成形によって一体に形成されている。

収納ボックス４４の上面は、その全長に亘って開口しており、この開口は、乗員用のシート１０（図１）によって開閉自在に塞がれている。つまり、収納ボックス４４は、シート１０の下方に上方が開口する有底箱状に形成され、シート１０によって開閉自在に構成されている。シート１０は、運転者が着座する前部シート１０Ａと、前部シート１０Ａよりも一段高く形成されて同乗者が着座する後部シート１０Ｂとを有している。

20

収納ボックス４４の後方においてシートレール１４，１４の後部には、グラブレール４８が固定されている。

#### 【００２５】

図１に示すように、車体カバーＣは、ヘッドパイプ１２の前方及び左右側方を覆うとともに、下方延出部７０の前方を下方に延びるフロントカバー５０と、フロントカバー５０の下部に連結されるフロントロアカバー５１（図２、図３）と、ハンドル２５の下方でフロントカバー５０の上部に連結される上部カバー５２と、フロントカバー５０の左右の縁部に連結されてヘッドパイプ１２、アッパーチューブ１５，１５及び下方延出部７０を後方及び側方から覆う上部インナーカバー５３と、上部インナーカバー５３の下縁に連結され、アッパーチューブ１５，１５及び下方延出部７０を覆う左右一对の下部インナーカバー５４，５４と、フロントカバー５０の下部及び下部インナーカバー５４，５４の下縁に連結され、ステップフレーム２３，２３を上方から覆う左右一对のステップカバー５５，５５と、フロントカバー５０の下部及びステップカバー５５，５５の下部に連結されてステップフレーム２３，２３を側方から覆う左右一对の前部フロアスカート５６，５６と、前部フロアスカート５６，５６に連続して後方へ延び、ダウンチューブ１３，１３を覆う左右一对の後部フロアスカート５７，５７と、左右の水平延出部７１，７１を下方から覆うアンダーカバー５８と、下部インナーカバー５４，５４及びステップカバー５５，５５の後部に連結され、シート１０の下方で収納ボックス４４及びシートレール１４，１４を側方から覆う左右一对のボディサイドカバー５９，５９と、ボディサイドカバー５９，５９の後部に連結されるテールカバー６０とを有している。

30

左右のステップカバー５５，５５の底部には、前部シート１０Ａに着座した運転者が足を載せるステップフロア６８がそれぞれ形成されている。

40

#### 【００２６】

フロントカバー５０の前部には、後上方に延びるウインドスクリーン６１が設けられている。フロントカバー５０の前端には、ヘッドライト６２が設けられ、左右一对のウインカー６３は、ヘッドライト６２の上部に連続して設けられている。ヘッドライト６２とウ

50

インドスクリーン 6 1 との間には、板状のガーニッシュ 6 4 が設けられている。

フロントフォーク 2 6 , 2 6 には、前輪 2 を上方から覆うフロントフェンダー 6 5 が設けられている。ボディサイドカバー 5 9 , 5 9 の下方には、後輪 3 を上方から覆うリアフェンダー 6 6 が設けられている。

後部シート 1 0 B の同乗者が足を載せる可倒式の一対のタンデムステップ 6 7 ( 図 1 ) は、タンデムステップステー 2 2 , 2 2 に支持されている。

【 0 0 2 7 】

次に、車体後部の構造を説明する。

図 5 は、車体後部を上方から見た図であり、車体フレーム F 等の内部構造を実線で示し、車体カバー C、収納ボックス 4 4 及びグラブレール 4 8 等の外装品等を二点差線で示している。また、図 6 は、収納ボックス 4 4 を周辺構成と共に示す側断面図である。図 7 ( A ) は収納ボックス 4 4 を周辺構成と共に斜め上方から見た斜視図であり、図 7 ( B ) は図 7 ( A ) から後述する仕切り壁 6 6 2 を外した図である。

10

図 5 に示すように、左右一対のシートレール 1 4 , 1 4 は、各々単一の金属パイプで形成され、車体後方に行くに従って車幅方向外側に延び、シートレール 1 4 , 1 4 の間隔を後方側ほど拡げている。これによって、シートレール 1 4 , 1 4 間に配設される収納ボックス 4 4 の前部を比較的幅狭にして運転者が足を接地し易くしながら、後方に行くに従って収納ボックス 4 4 の幅を拡げて幅広の収納空間を確保できるようにしている。

【 0 0 2 8 】

この収納ボックス 4 4 の前部収納部 4 4 A は、シートレール 1 4 , 1 4 の前後中間位置を連結する中間クロスメンバ 2 0 よりも前方で下方に膨出しており、図 6 に示すように、単一のヘルメット H L 1 を収容可能なヘルメット収納部を形成している。

20

また、この前部収納部 4 4 A の下方、且つ、ダウンチューブ 1 3 , 1 3 ( 図 4 ) 間を連結する水平部クロスメンバ 1 8 の上方には、各部への電力供給源となるバッテリー 6 5 1 ( 図 5 , 図 6 ) が配置されている。このバッテリー配置によれば、バッテリー 6 5 1 が車両上面視で車体前後中間に位置するので、自動二輪車 1 のマスの集中に寄与することができる。なお、前部収納部 4 4 A の底板には、バッテリー 6 5 1 にアクセスするための着脱自在なカバー 6 5 2 ( 図 6 ) がボルト締結され、このカバー 6 5 2 を外すことによって、バッテリー 6 5 1 のメンテナンス作業や取替えを容易に行うことが可能である。

【 0 0 2 9 】

30

また、収納ボックス 4 4 の後部収納部 4 4 B は、中間クロスメンバ 2 0 の後方で下方に膨出し、図 6 に示すように、単一のヘルメット H L 2 を収容可能なヘルメット収納部を形成するとともに、このヘルメット収納部の後方にてヘルメット収納部の床との間に段差を介して後方に延在する上げ底部 6 5 5 を有している。

この段差を形成する壁部 6 5 6 ( 図 7 ( A ) ( B ) ) は、上面視で後方凸に湾曲する壁に形成されており、つまり、後部収納部 4 4 B にヘルメット H L 2 が収納された場合に、そのヘルメット H L 2 の外縁に沿う形状に形成されている。

【 0 0 3 0 】

上げ底部 6 5 5 は、壁部 6 5 6 の上縁から後部収納部 4 4 B の幅全体に渡って後方へ水平に延在し、その後縁が上方に立ち上がることによって後部収納部 4 4 B の後壁 4 4 R ( 図 7 ( A ) ( B ) ) を形成している。これによって、後部収納部 4 4 B のヘルメット収納部と後壁 4 4 R との間に、上方に開口する比較的浅い底の上方開口収納部 6 6 1 を形成することができる。

40

図 7 ( A ) に示すように、この上げ底部 6 5 5 の前縁近傍には、車幅方向に延在する板状の仕切り壁 6 6 2 が立設するように設けられ、この仕切り壁 6 6 2 によって、後部収納部 4 4 B が前後に区画される。これによって、上方開口収納部 6 6 1 を、バッグ等の比較的小物を収納するのに適した小物専用スペースにできる。この場合、ビジネスバッグ等の略方形で厚さが少ない物品の収納時に、段差部を形成する上げ底部 6 5 5 を利用して、収納ボックス 4 4 の開放側の面積が大きい箇所を保持することができる。

また、上記の仕切り壁 6 6 2 は、収納ボックス 4 4 の左右側壁に設けられた左右のレー

50

ル 6 6 3 , 6 6 3 によって着脱自在に設けられており、図 7 ( B ) に示すように、取り外して前後に広い収納スペースに拡大可能である。

【 0 0 3 1 】

図 8 は、この収納ボックス 4 4 の後部を周辺構成と共に後方から見た図であり、図 9 は、図 8 を左側から見た図であり、図 1 0 は、図 9 の側断面図である。

図 8 ~ 図 1 0 に示すように、左右一対のシートレール 1 4 , 1 4 は、車体側面視で、後部収納部 4 4 B の側方を通して収納ボックス 4 4 の後端近傍まで延出し、上げ底部 6 5 5 の下方を通る後部クロスメンバ 2 1 によって互いに連結されている。

後部クロスメンバ 2 1 は、前後に間隔を空けて設けられる金属製のパイプ 2 1 A , 2 1 B と、これらパイプ 2 1 A , 2 1 B 間を前後に延びてパイプ 2 1 A , 2 1 B 間を架橋する金属製の縦板 2 1 C と、縦板 2 1 C の上面に沿って所定幅で前後に延びてパイプ 2 1 A , 2 1 B 間を略水平に架橋する金属製の架橋板 2 1 D とを備えており、これらは溶接等で互いに接合して構成されている。これによって、後部クロスメンバ 2 1 を、単一のパイプ材で構成したクロスメンバよりも剛性の高いクロスメンバに形成している。

この構成により、シートレール 1 4 , 1 4 が収納ボックス 4 4 よりも後方に突出せず、収納ボックス 4 4 後方への車体フレーム F の張り出しを抑えることができる。これにより、収納ボックス 4 4 のスペースを確保しつつ車体フレーム F の後方への張り出しを抑え、収納スペースの確保と車体フレーム F の小型化とを両立している。

【 0 0 3 2 】

グラブレール 4 8 ( 図 7 ( A ) ( B ) ~ 図 9 ) は、後部シート 1 0 B の後縁に沿って延びる前方に開放する U 字状に形成され、後部シート 1 0 B に着座した同乗者が把持する把持部材として機能するものであり、前方に延出する左右一対の腕部 4 8 A , 4 8 A と、腕部 4 8 A , 4 8 A 同士を連結する連結部 4 8 B とを有している。

このグラブレール 4 8 は、シートレール 1 4 , 1 4 にグラブレール支持用ガセット 3 0 1 ( 図 4 , 図 9 ) を介して締結されるグラブレール本体 3 1 1 と、グラブレール本体 3 1 1 の上方を覆うグラブレールカバー 3 2 0 とを有し、車両側面視で後ろ上がりに延在する形状に形成されている。

【 0 0 3 3 】

図 4 に示すように、グラブレール支持用ガセット ( 以下、ガセットと言う ) 3 0 1 は、シートレール 1 4 の後部上面に溶接で接合され、車体前後方向に後ろ上がりに延びる箱形状に形成されており、このガセット 3 0 1 の上板部 3 0 3 は、後ろ上がりに直線状に延在する傾斜板に形成され、前後に間隔を空けて、グラブレール取付用の雌ねじ部 ( 被締結部 ) 3 0 3 A , 3 0 3 B が設けられている。

一方、グラブレール本体 3 1 1 は、図 9 に示すように、前方に開口する U 字状の底板部 3 1 2 の前部から下方に膨出する左右の締結部 3 1 4 , 3 1 4 ( 図 8 , 図 9 ) を一体に備え、これら締結部 3 1 4 , 3 1 4 を上方からボルト ( 締結部材 ) 3 3 5 , 3 3 5 を通してガセット 3 0 1 の雌ねじ部 ( 被締結部 ) 3 0 3 A , 3 0 3 B ( 図 4 ) を通し、上板部 3 0 3 の裏面に接合されたナット 3 3 7 , 3 3 7 に締結することによって車体フレーム F に固定される。

これによって、グラブレール 4 8 は、左右一対の腕部 4 8 A , 4 8 A の前部に設けた締結部 3 1 4 , 3 1 4 だけで車体フレーム F に固定されている。

【 0 0 3 4 】

図 1 0 は、収納ボックス 4 4 の後部を周辺構成と共に示す側断面図である。この図に示すように、収納ボックス 4 4 の後壁 4 4 R には、前方に開口する開口部 4 4 K が設けられており、この開口部 4 4 K には、前方が開口する箱状であって、開口部 4 4 K を閉塞するように装着されるサブ収納ボックス 6 7 1 が装着されている。

ここで、図 1 1 ( A ) は、サブ収納ボックス 6 7 1 を取り付けた状態で収納ボックス 4 4 の開口部 4 4 K を上方から見た図であり、図 1 1 ( B ) は、図 1 1 ( A ) からサブ収納ボックス 6 7 1 を外した図である。また、図 1 2 は、図 1 1 ( B ) の開口部 4 4 K を前方から見た図である。

10

20

30

40

50

## 【 0 0 3 5 】

図 1 1 ( A ) ( B ) 及び図 1 2 に示すように、開口部 4 4 K は、収納ボックス 4 4 の後壁 4 4 R に形成されて前方に開口する矩形の前方開口部 4 4 K 1 ( 図 1 2 ) と、上げ底部 6 5 5 に形成されて上方に開口すると共に前方開口部 4 4 K 1 の下縁に同幅で連続する略矩形の上方開口部 4 4 K 2 ( 図 1 1 ( A ) ( B ) ) とを一体に備えている。

図 1 0 に示すように、サブ収納ボックス 6 7 1 は、前方開口部 4 4 K 1 に挿入されて開口部 4 4 K よりも後方に膨出する前方開口のボックス本体 6 7 2 と、ボックス本体 6 7 2 の前部にて拡大するつば部 6 7 3 とを一体に備えており、つば部 6 7 3 によってボックス本体 6 7 2 が開口部 4 4 K の後方に脱落しないように抜け止めされるとともに、ボックス本体 6 7 2 の取付位置が収納ボックス 4 4 に位置決めされる。また、サブ収納ボックス 6 7 1 の底板 6 7 1 A は、サブ収納ボックス 6 7 1 の天板 6 7 1 B よりも前方に張り出す前方張り出し部 6 7 1 A 1 を有しており、この前方張り出し部 6 7 1 A 1 によって上方開口部 4 4 K 2 を閉塞している。

10

## 【 0 0 3 6 】

このようにして、収納ボックス 4 4 の後端に設けられる開口部 4 4 K は、前方及び上方に開口する開口部に形成され、この開口部 4 4 K はサブ収納ボックス 6 7 1 によって閉塞され、サブ収納ボックス 6 7 1 は、開口部 4 4 K よりも後方に膨出して前方に開口する収納空間を形成している。

この場合、サブ収納ボックス 6 7 1 が収納ボックス 4 4 よりも後方に膨出するので、収納ボックス 4 4 後方のスペースを利用して収納空間を後方に拡げることができ、より具体的には、収納ボックス 4 4 と、収納ボックス 4 4 後方に配置される後部灯火器 9 1 との間に空くスペースを利用して収納空間を後方に拡げることができる。

20

## 【 0 0 3 7 】

また、サブ収納ボックス 6 7 1 の底板 6 7 1 A は、サブ収納ボックス 6 7 1 の天板 6 7 1 B よりも前方に張り出す前方張り出し部 6 7 1 A 1 を有し、前方張り出し部 6 7 1 A 1 が上方開口部 4 4 K 2 を覆うので、サブ収納ボックス 6 7 1 によって底面が平らで前後に出し入れし易い収納空間を形成することができる。このサブ収納ボックス 6 7 1 には、例えば、車載用の工具や書類等の小物類 T L ( 図 7 ( A ) ( B ) ) が収納される。

## 【 0 0 3 8 】

収納ボックス 4 4 の後壁 4 4 R には、前方開口部 4 4 K 1 の上縁に隣接して左右に間隔を空けてクリップ取付孔 4 4 S , 4 4 S ( 図 1 2 ) が設けられ、且つ、収納ボックス 4 4 の上げ底部 6 5 5 には、前方開口部 4 4 K 1 内に突出してクリップ取付穴 4 4 T , 4 4 T を有する左右一対のステー 4 4 U , 4 4 U ( 図 1 1 ( B ) ) が設けられている。そして、これらクリップ取付孔 4 4 S , 4 4 S , 4 4 T , 4 4 T を利用して、収納ボックス 4 4 にサブ収納ボックス 6 7 1 がクリップ固定される。

30

このクリップ固定に用いるクリップ ( 本構成では 4 個のクリップ ) 9 3 には、着脱容易な公知の樹脂クリップ ( 取付部材 ) が適宜に用いられ、サブ収納ボックス 6 7 1 の着脱作業が容易である。なお、クリップ 9 3 を係止部材に使用する構成に限らず、クリップ以外の係止部材や締結部材を使用しても良い。

また、本構成では、サブ収納ボックス 6 7 1 が、前後方向に延びる左右一対のクリップ 9 3 , 9 3 と、このクリップ 9 3 , 9 3 の軸方向と直交する上下方向に延びる左右一対のクリップ 9 3 , 9 3 とによって固定されるので、サブ収納ボックス 6 7 1 の上下及び左右のずれを適切に防止可能である。

40

## 【 0 0 3 9 】

また、サブ収納ボックス 6 7 1 の前部周縁を構成するつば部 6 7 3 は、開口部 4 4 K の周縁と重なるように形成され、収納ボックス 4 4 側からサブ収納ボックス 6 7 1 が取り付けられる。このため、収納ボックス 4 4 に大きな開口部 4 4 K を形成しても、その開口部 4 4 K の後壁 4 4 R の剛性を確保することができる。また、サブ収納ボックス 6 7 1 自体が立体形状であるため、剛性が高く、収納ボックス 4 4 の後壁 4 4 R を薄肉化して軽量化を図っても機能を損ねることがない。

50

## 【 0 0 4 0 】

図 1 0 に示すように、本構成では、収納ボックス 4 4 の開口部 4 4 K の下方を後部クロスメンバ 2 1 が通っており、この後部クロスメンバ 2 1 の前後一对のパイプ 2 1 A , 2 1 B 間を略水平に架橋する架橋板 2 1 D が、上方開口部 4 4 K 2 の下方に位置する。

この架橋板 2 1 D の上面には、当該車両を識別する識別情報を記述した識別部 9 5 ( 図 1 1 ( B ) ) が付されており、前掲図 1 1 ( B ) に示すように、サブ収納ボックス 6 7 1 を取り外した状態では、上方開口部 4 4 K 2 内に識別部 9 5 が露出し、識別部 9 5 を上方から視認可能である。

これにより、車体フレーム F が車体カバー C や収納ボックス 4 4 で覆われるフルカバータイプの自動二輪車 1 において、サブ収納ボックス 6 7 1 の簡易な着脱で車体フレーム F に設けられる識別部 9 5 を視認することが可能になる。なお、架橋板 2 1 D の識別部 9 5 の左右には、軽量化のための肉抜き孔が設けられている。

10

## 【 0 0 4 1 】

サブ収納ボックス 6 7 1 を取り外した状態では、図 1 2 に示すように、前方開口部 4 4 K 1 からは、収納ボックス 4 4 後方の後部灯火器 9 1 の背面が露出する。このため、後部灯火器 9 1 背面のライトバルブ 9 6 ( 本構成では 4 個のライトバルブ 9 6 ) や配線類に容易にアクセス可能になる。これによって、ライトバルブ 9 6 の交換作業等のメンテナンス作業が容易である。なお、ライトバルブ 9 6 は、ブレーキ作動時に点灯するストップランプや、ウインカーランプに用いるバルブである。

## 【 0 0 4 2 】

図 1 3 は、グラブレード本体 3 1 1 を周辺構成と共に斜め上方から見た図であり、図 1 4 は上方から見た図である。

20

図 1 3 及び図 1 4 に示すように、グラブレード本体 3 1 1 の底板部 3 1 2 の前縁は、上面視で前方に開口する U 字に沿って延在しており、その左右中央部には、左右一对のボルト 3 7 1 , 3 7 1 を介して、シート 1 0 をロックするロック機構 3 7 2 のシートキャッチプレート 3 7 3 が取り付けられている。

このシートキャッチプレート 3 7 3 は、底板部 3 1 2 の前縁近傍にボルト 3 7 1 , 3 7 1 で締結される締結板部 3 7 3 A と、締結板部 3 7 3 A の前縁から屈曲して下方に延びるプレート本体 3 7 3 B とを一体に有しており、このプレート本体 3 7 3 B にロック機構 3 7 2 の機構部品が取り付けられて、シートキャッチ ( シートキャッチ機構とも称する ) が

30

構成される。このプレート本体 3 7 3 B を含むロック機構 3 7 2 は、前掲図 1 0 に示すように、グラブレード 4 8 の連結部 4 8 B の前縁とサブ収納ボックス 6 7 1 との間に空くスペースを利用して設けられている。

## 【 0 0 4 3 】

このように、グラブレード 4 8 にロック機構 3 7 2 を固定することによって、この種のロック機構を車体フレーム F に固定する構成に比して、車体フレーム F を該位置にレイアウトする必要がなく、車体フレーム F のコンパクト化、ロック機構 3 7 2 とサブ収納ボックス 6 7 1 との近接配置化ができ、収納ボックス 4 4 後方のコンパクト化を図ることができる。

40

また、図 1 4 に示すように、シートキャッチプレート 3 7 3 は、上面視で後部クロスメンバ 2 1 の後方に位置するので、後部クロスメンバ 2 1 に設けた識別部 9 5 を上方から視認する際にシートキャッチプレート 3 7 3 が邪魔になることもない。

さらに、本構成では、プレート本体 3 7 3 B とグラブレード本体 3 1 1 との間に空く狭いスペース内に、シート 1 0 に係合する係合爪 3 7 5 を配設しており、この構成によって、上方から係合爪 3 7 5 へのアクセスをし難くすることが可能である。

## 【 0 0 4 4 】

以上説明したように、本実施の形態によれば、図 1 0 に示すように、乗員用のシート 1 0 によって開閉される収納ボックス 4 4 の後壁 4 4 R に開口部 4 4 K を備えた構成において、前方が開口する箱状であって、前記開口部 4 4 K を閉塞するように装着されて前記開

50

口部 4 4 K よりも後方に膨出するサブ収納ボックス 6 7 1 を設けたので、収納スペースを複雑な形状に形成できるとともに、収納ボックス 4 4 の開口部 4 4 K にサブ収納ボックス 6 7 1 を取り付ける、という簡易な構成かつ少ない部品点数で収納スペースを拡大することができる。

また、サブ収納ボックス 6 7 1 の底板 6 7 1 A は、このサブ収納ボックス 6 7 1 の天板 6 7 1 B よりも前方に張り出す前方張り出し部 6 7 1 A 1 を有し、この前方張り出し部 6 7 1 A 1 の下方に後部クロスメンバ 2 1 を通し、この後部クロスメンバ 2 1 には、当該自動二輪車 1 を識別する識別部 9 5 ( 図 1 1 ( B ) ) が車体上面視で前方張り出し部 6 7 1 A 1 と重なる位置に設けられるので、サブ収納ボックス 6 7 1 を外すことで識別部 9 5 の確認が容易となるとともに、識別部 9 5 の確認が不要な通常の使用状態ではサブ収納ボ  
10

#### 【 0 0 4 5 】

また、後部クロスメンバ 2 1 は、車体フレーム F の最後端で左右のシートレール 1 4 , 1 4 を連結するクロスメンバであるため、車体フレーム F の最後端周辺のスペースを利用してサブ収納ボックス 6 7 1 を配置でき、収納スペースの拡大と車体フレーム F の後方への短縮化を図ることができる。リヤフェンダー 6 6 に収納部を増設する場合、リヤフェンダー 6 6 が積載物の重量に耐えられるように車体フレーム F を後方に延出させる必要があるが、本構成では、サブ収納ボックス 6 7 1 が収納ボックス 4 4 に保持されることから、車体フレーム F を後方に延出させる必要がない。これによって、収納スペースの確保と車  
20

さらに、サブ収納ボックス 6 7 1 の後方には、後部灯火器 9 1 が配置されるとともに、後部灯火器 9 1 に接続される配線類 ( ライトバルブ 9 6 を含む ) が配索されるので、サブ収納ボックス 6 7 1 によって積載物と配線類との干渉を回避しながら収納スペースを可及的に拡大することができる。また、後部灯火器 9 1 のバルブメンテナンスを、サブ収納ボックス 6 7 1 を取り外すことで可能となり、別途メンテナンスリッドを設ける必要がない。

#### 【 0 0 4 6 】

また、前方に開放する U 字状のグラブレール 4 8 を備え、このグラブレール 4 8 の左右一对の腕部 4 8 A , 4 8 A に車体フレーム F との締結部 3 1 4 , 3 1 4 を設けるとともに、左右一对の腕部 4 8 A , 4 8 A を連結する連結部 4 8 B をサブ収納ボックス 6 7 1 の後  
30

また、サブ収納ボックス 6 7 1 の前方に仕切り壁 6 6 2 を設けたので、収納ボックス 4 4 の主要収納空間と区画して、サブ収納ボックス 6 7 1 を含めた小物入れの収納スペースを確保することができる。

#### 【 0 0 4 7 】

また、サブ収納ボックス 6 7 1 の前部周縁を構成するつば部 6 7 3 は、収納ボックス 4 4 の開口部 4 4 K の周縁と重なるように収納ボックス 4 4 に取り付けられるので、開口部  
40

#### 【 0 0 4 8 】

##### ( 第 2 実施形態 )

図 1 5 は、第 2 実施形態に係る自動二輪車 1 の収納ボックス 4 4 後部を周辺構成と共に示す側断面図であり、図 1 6 は収納ボックス 4 4 後部を斜め上方から見た斜視図である。

第 2 実施形態では、サブ収納ボックス 6 7 1 の前上部に、車幅方向に回動軸線を有する樹脂製のヒンジ部 6 8 1 を介して一体に形成される蓋体 6 8 2 を有しており、この蓋体 6 8 2 をヒンジ部 6 8 1 によって上下に回動自在にし、この蓋体 6 8 2 によってサブ収納ボ  
50

ックス671の開口部44Kを開閉可能に構成している。

この蓋体682は、ボックス本体672の前部にて拡大するつば部673を略覆う形状を有し、蓋体682がつば部673を覆う際に蓋体682周縁がつば部673周縁に嵌合し、この嵌合によって係止する。また、蓋体682の前下部には、ユーザーが把持する摘み部683が設けられ、この摘み部683を持って容易に開閉操作が可能である。

これによって、サブ収納ボックス671を独立した収納空間に区画し、小物入れとしての使い勝手をより向上させることができる。また、部品点数を増やさずにサブ収納ボックス671を開閉可能にするとともに、嵌合によって蓋体682を係止させるので、係止構造も簡略化でき、軽量化も可能である。これによって、第1実施形態の各種効果に加えて、簡易な構成で開閉可能なサブ収納空間を設けることができ、使い勝手をより向上させることが可能になる。

10

#### 【0049】

(第3実施形態)

図17は、第3実施形態に係る自動二輪車1の収納ボックス44後部を周辺構成と共に示す側断面図であり、図18は収納ボックス44後部を上方から見た図である。また、図19(A)は仕切り壁662を前上方から見た図であり、図19(B)は後下方から見た図であり、図19(C)は略上方から見た斜視図である。

第3実施形態では、仕切り壁662が、上方に開放する有底状に形成され、書類等の小物を入れることが可能な小物入れに構成されている。以下、仕切り壁662について詳述する。

20

#### 【0050】

図17～図19に示すように、仕切り壁662は、収納ボックス44の左右側壁に設けられた左右のレール663、663に出し入れ自在な縦板部691と、縦板部691から後方に膨出し、上方に開放する有底箱部692とを有しており、これらは樹脂成形によって一体に形成されている。

上記縦板部691は、左右のレール663、663に装着されることにより、上げ底部655の前縁近傍にて、収納ボックス44内を車幅方向に延在するように立設し、上げ底部655の前縁上方に連続する仕切り部材として機能する。この縦板部691は、上面視で(図18参照)、上げ底部655の前縁より後方に位置し、且つ、後方に突出する湾曲形状に形成されているので、上げ底部655よりも前方の収納空間を上下に連続させ、収納物が出し入れし易い収納空間に仕切ることができる。

30

#### 【0051】

図17及び図18に示すように、上げ底部655の前縁を構成する壁部656には、仕切り壁662の縦板部691に係止する係止爪656Aが一体に設けられている。より具体的には、この係止爪656Aは、壁部656の車幅方向中央部にて、サブ収納ボックス671の底板671Aよりも上方に突出し、縦板部691の前面に係止する。これによって、縦板部691の前方への移動や変形を抑制することができる。

この場合、仕切り壁662は、左右のレール663、663と、係止爪656Aの3点で位置決めされるので、仕切り壁662の支持強度を効率よく高めることが可能である。

#### 【0052】

40

図17及び図19(A)(B)に示すように、有底箱部692は、上下で後方への膨出量が異なっており、下半部が、縦板部691に対して一定の間隔を空けて後方に膨出する下側膨出部693に形成され、上半部が、縦板部691に対して、下側膨出部693よりも広い間隔を開けて後方に膨出する上側膨出部694に形成されている。

この下側膨出部693は、書類等の薄い小物(以下、薄型小物と言う)を入れた際に、この薄型小物の前後への移動を抑えることができる。また、図19(C)に示すように、下側膨出部693内には、この下側膨出部693に入れた薄型小物の左右の移動を抑える左右一对の縦板695も一体に設けられている。

上側膨出部694は、下側膨出部693よりも広い開口であるため、薄型小物よりも大きい小物を入れることができ、また、ユーザーの手を入れやすいので、この下側膨出部6

50

93や上側膨出部694に入れた小物を容易に取り出すことができる。また、ユーザーの手を入れても取り出しにくい小物、例えば、ネジ等を入れた場合には、この仕切り壁662を取り外し、傾けることによって容易に取り出すことができる。

#### 【0053】

このようにして、本実施形態では、仕切り壁662を、使い勝手の良い小物入れとして使用することができ、また、仕切り壁662が着脱自在であるため、奥に入った小物を、小物入れを外して容易に取り出すことが可能である。

また、図19(B)に示すように、下側膨出部693と上側膨出部694との間にできる段差部696には、車幅方向に間隔を空けて複数(本実施形態では3個)のリブ697が一体に形成されている。これらリブ697によって、下側膨出部693と上側膨出部694との連結強度を向上させることができる。また、上記した下側膨出部693内の左右一対の縦板695によっても下側膨出部693が補強される。これらによって、仕切り壁662の強度を高めることが可能である。

#### 【0054】

上述した実施形態は、あくまでも本発明の一態様を示すものであり、本発明の主旨を逸脱しない範囲で任意に変形及び応用が可能である。例えば、上記実施形態では、図1に示す自動二輪車1の収納構造に本発明を適用する場合を説明したが、それ以外の自動二輪車や自動二輪車以外も含む鞍乗り型車両の収納構造に本発明を適用しても良い。なお、鞍乗り型車両とは、車体に跨って乗車する車両全般を含み、自動二輪車(原動機付き自転車も含む)のみならず、ATV(不整地走行車両)に分類される三輪車両や四輪車両を含む車両である。

#### 【符号の説明】

#### 【0055】

1 自動二輪車(鞍乗り型車両)

10 乗員用シート

14 シートレール

21 後部クロスメンバ

44 収納ボックス

44R 後壁

44K 開口部

48 グラブレール

48A 腕部

48B 連結部

91 後部灯火器

95 識別部

314 締結部

372 ロック機構(シートキャッチ)

373 シートキャッチプレート

662 仕切り壁

671 サブ収納ボックス(サブ収納部)

671A 底板

671A1 前方張り出し部

671B 天板

681 ヒンジ部

682 蓋体

C 車体カバー

F 車体フレーム

10

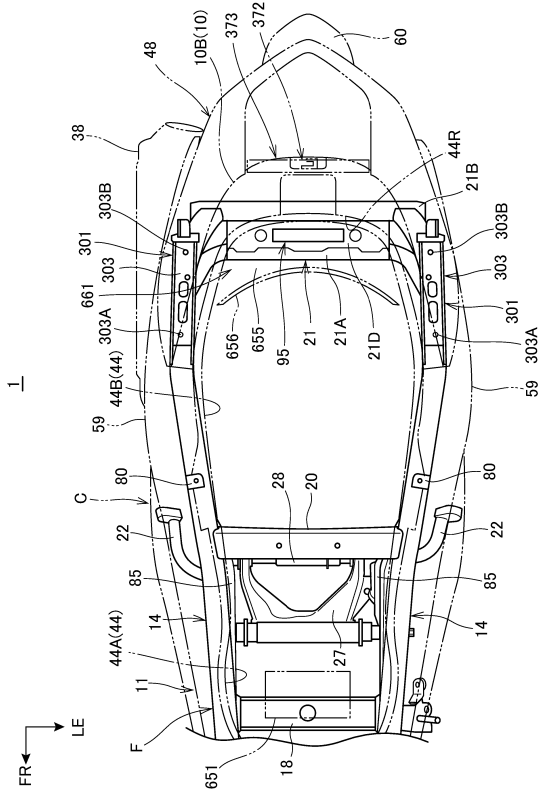
20

30

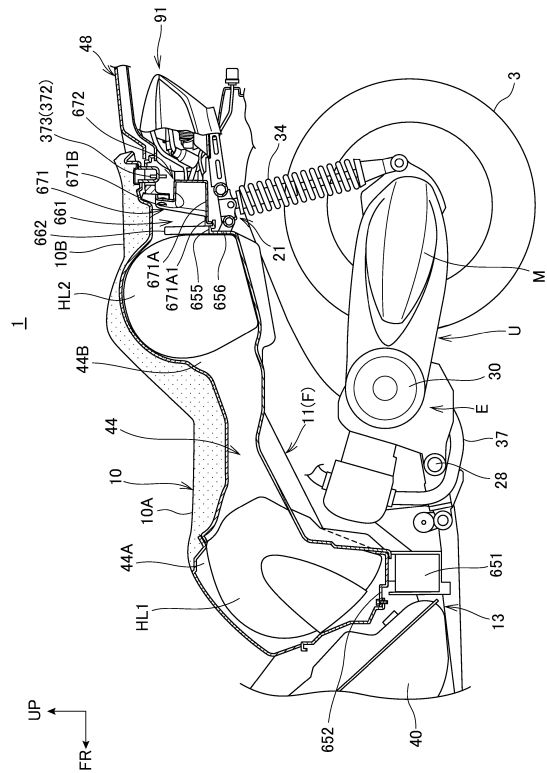
40



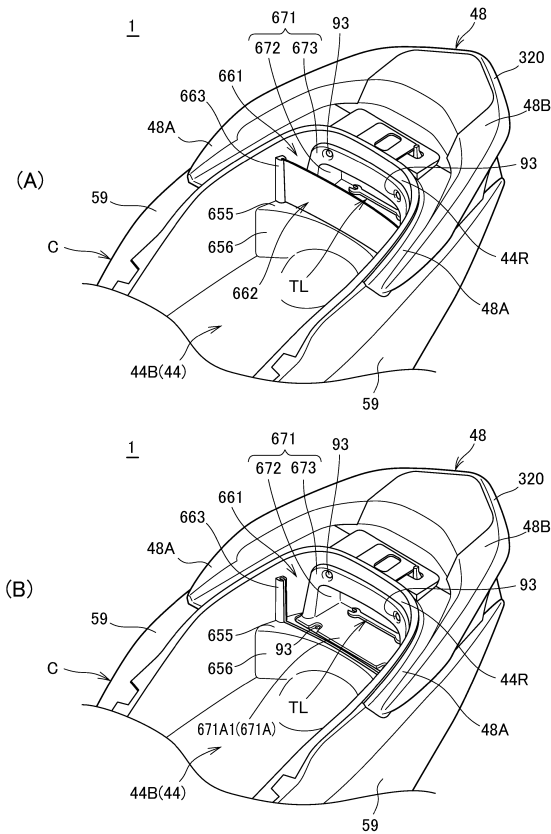
【 図 5 】



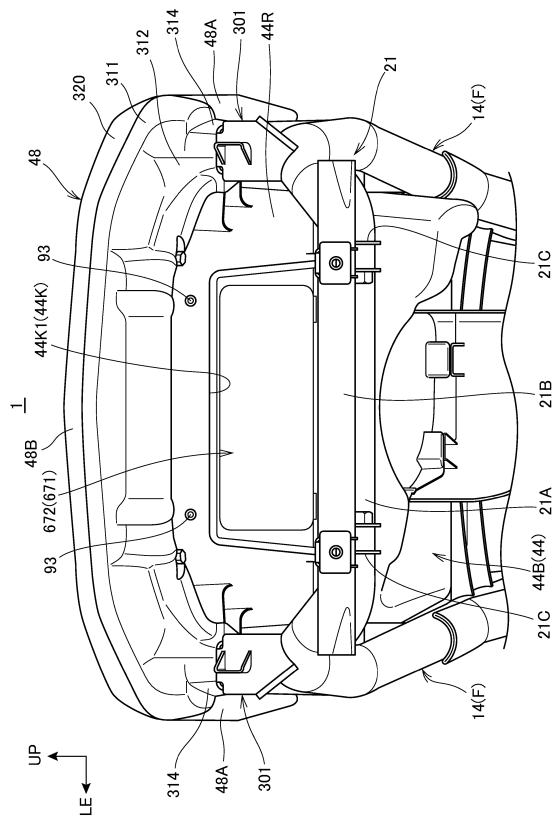
【 図 6 】



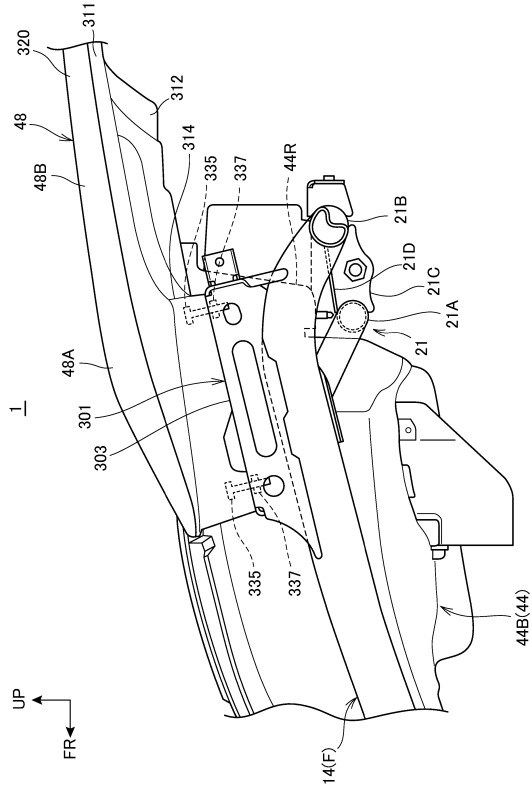
【 図 7 】



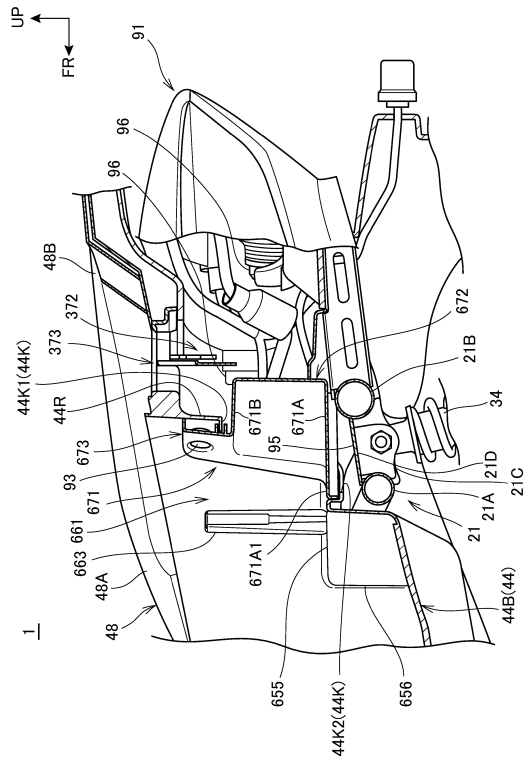
【 図 8 】



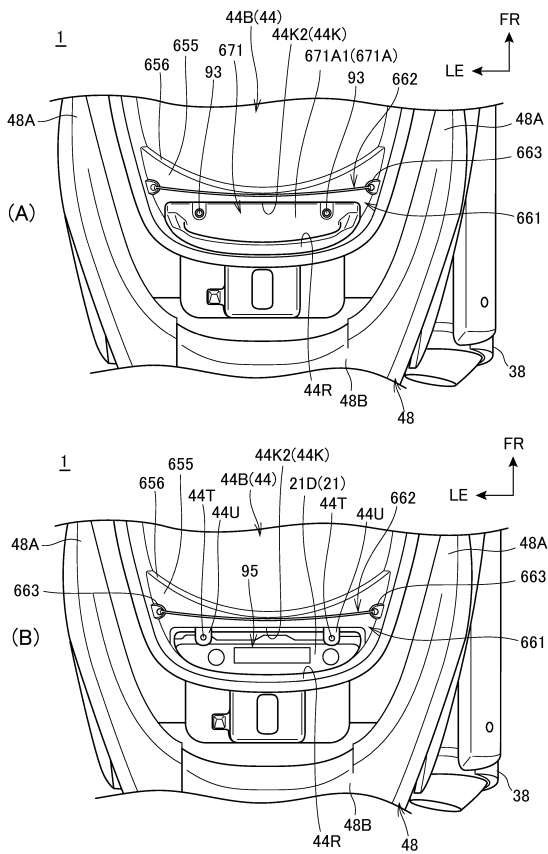
【図9】



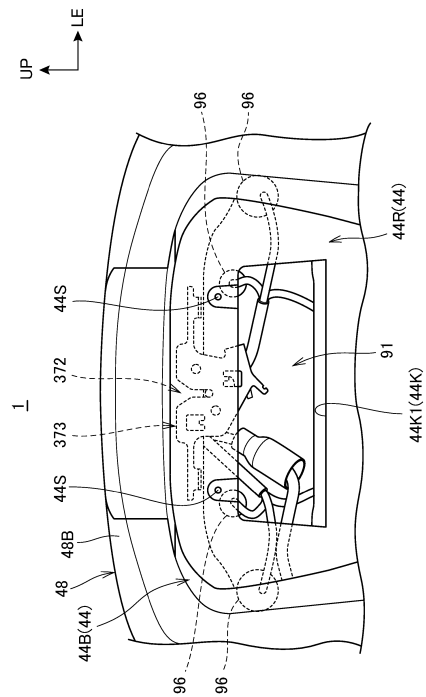
【図10】



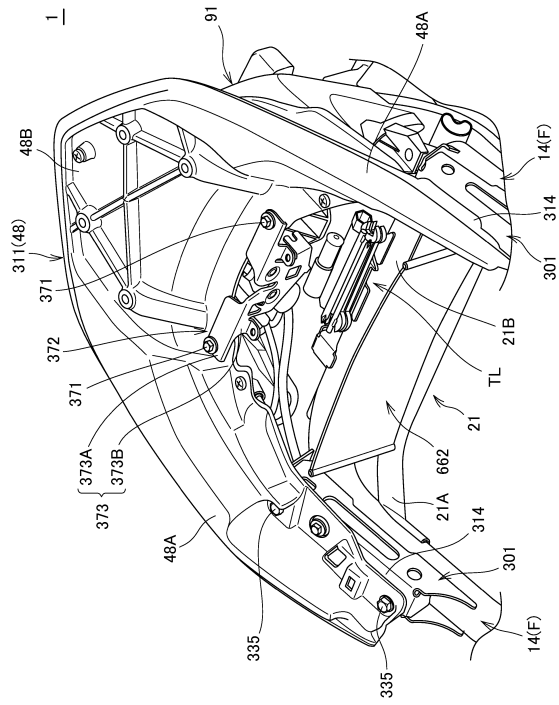
【図11】



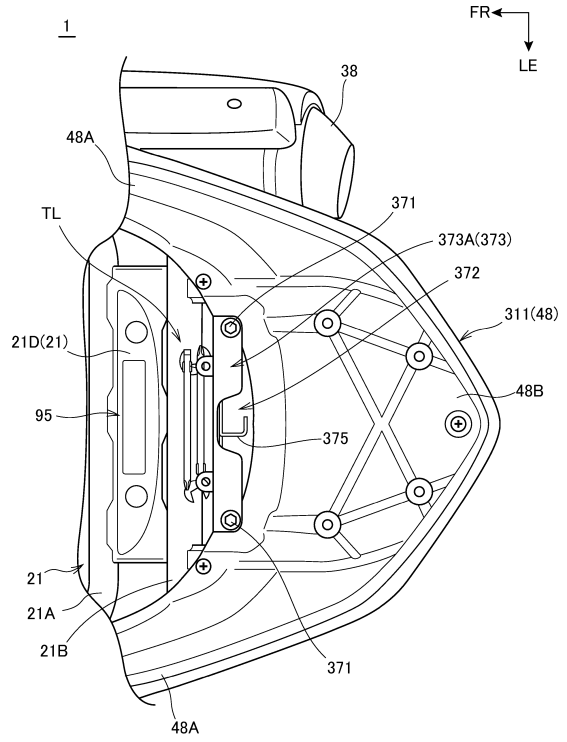
【図12】



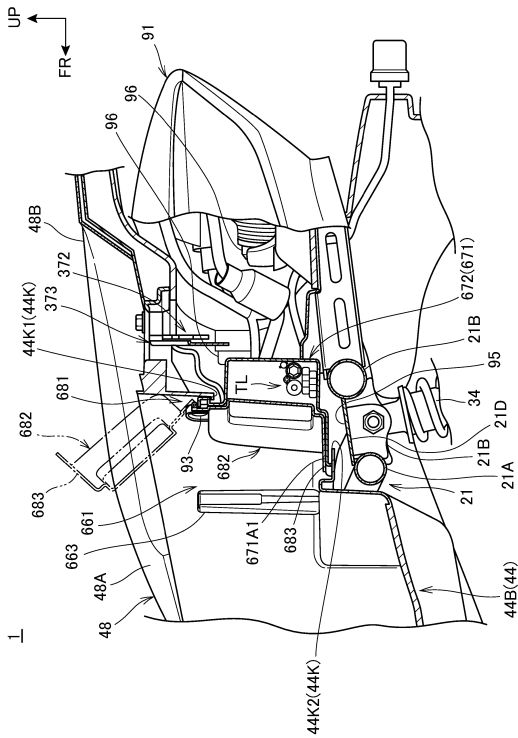
【 図 13 】



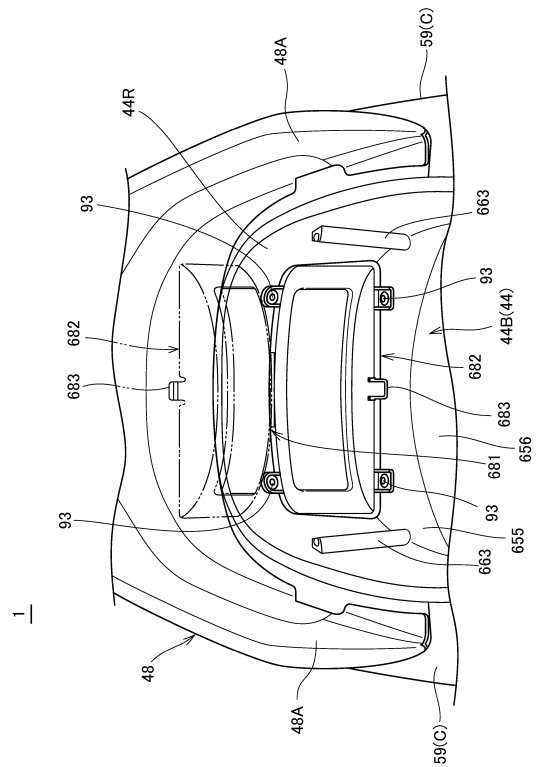
【 図 14 】



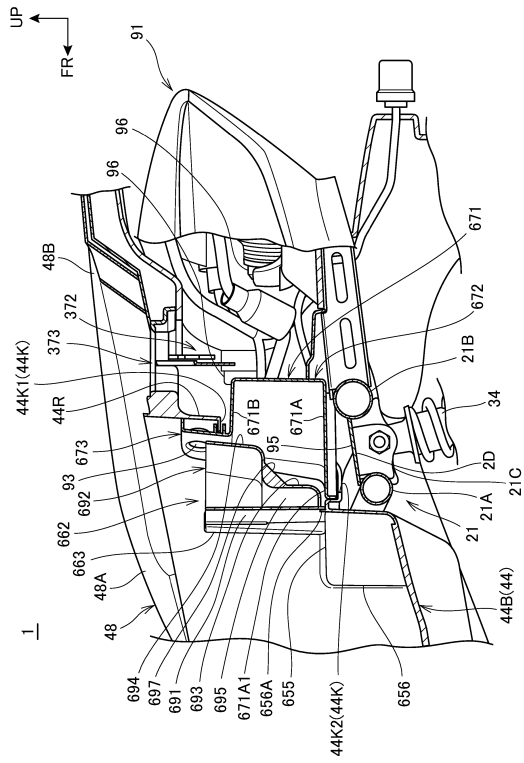
【 図 15 】



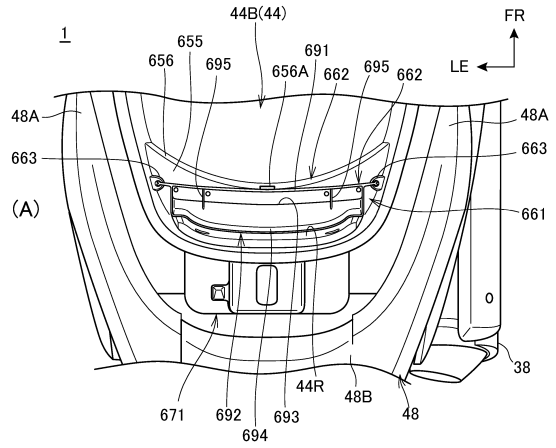
【 図 16 】



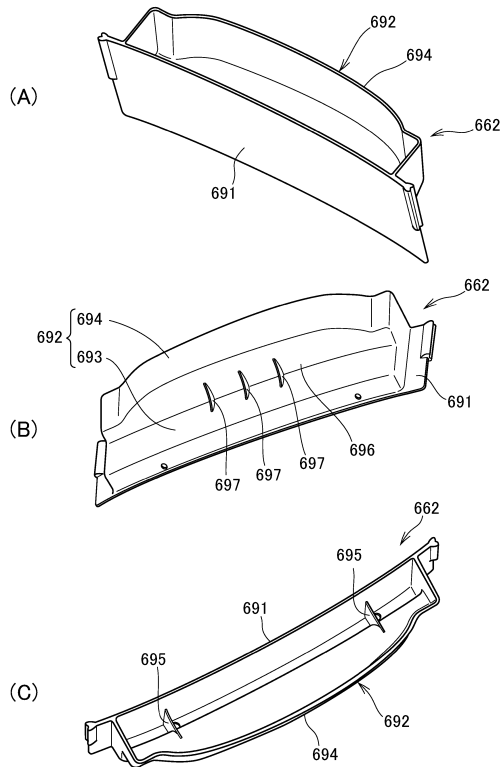
【 図 17 】



【 図 18 】



【 図 19 】



---

フロントページの続き

- (72)発明者 小松 陽二  
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 山中 伯純  
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 岩 崎 則昌

- (56)参考文献 再公表特許第2003/000539(JP, A1)  
特開2007-030589(JP, A)  
特開2006-240419(JP, A)  
特開2005-112310(JP, A)  
実開平01-058388(JP, U)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
- |         |         |
|---------|---------|
| B 6 2 J | 9 / 0 0 |
| B 6 2 J | 1 / 1 2 |
| B 6 2 J | 1 / 2 8 |
| B 6 2 J | 6 / 1 8 |