

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第6654530号
(P6654530)

(45) 発行日 令和2年2月26日 (2020.2.26)

(24) 登録日 令和2年2月3日 (2020.2.3)

(51) Int. Cl.	F 1
B 6 2 J 1/28 (2006.01)	B 6 2 J 1/28 Z
B 6 2 J 9/00 (2020.01)	B 6 2 J 9/00 G
	B 6 2 J 1/28 B

請求項の数 4 (全 12 頁)

(21) 出願番号	特願2016-170213 (P2016-170213)	(73) 特許権者	000005326
(22) 出願日	平成28年8月31日 (2016.8.31)		本田技研工業株式会社
(65) 公開番号	特開2018-34688 (P2018-34688A)		東京都港区南青山二丁目1番1号
(43) 公開日	平成30年3月8日 (2018.3.8)	(74) 代理人	100165179
審査請求日	平成30年11月27日 (2018.11.27)		弁理士 田▲崎▼ 聡
		(74) 代理人	100126664
			弁理士 鈴木 慎吾
		(74) 代理人	100154852
			弁理士 酒井 太一
		(74) 代理人	100194087
			弁理士 渡辺 伸一
		(74) 代理人	100064908
			弁理士 志賀 正武
		(74) 代理人	100146835
			弁理士 佐伯 義文

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 鞍乗り型車両

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車体に支持され搭乗者が着座するシート（10）と、

車体の前記シート（10）の側部後方側位置に突設され、前記シート（10）に着座した搭乗者の腕が載せ置かれるアームレスト（17）と、を備えた鞍乗り型車両において、

前記アームレスト（17）は、車体前方側に指向する使用位置と、車体前方以外の方向を指向する退避位置との間で回動可能に車体に支持されており、

前記アームレスト（17）の回動軸（19）は、車体の前記シート（10）の側部後方側位置から車体の前上方に指向して配置され、

前記シート（10）の後方側に配置され、上部に物品収納開口（11Aa）を有するトランク本体（11A）と、

前記トランク本体（11A）の前記物品収納開口（11Aa）の前部側に回動可能に支持されて、前記物品収納開口（11Aa）を後開きで開閉するトランクリッド（11B）と、をさらに備え、

前記回動軸（19）は、前記退避位置において前記アームレスト（17）が車体の上方に指向するように、前記トランクリッド（11B）を支持するステイ（20）に保持されていることを特徴とする鞍乗り型車両。

【請求項2】

前記アームレスト（17）は、使用位置にある状態から前記回動軸（19）回りの左右両方向の回動を許容されて車体に支持されていることを特徴とする請求項1に記載の鞍乗

10

20

り型車両。

【請求項 3】

前記トランクリッド（１１Ｂ）の前部には、前記シート（１０）に着座した搭乗者の背部を支持するバックレスト（１６）の一部が当該トランクリッド（１１Ｂ）と一体に取り付けられ、

前記回動軸（１９）は、前記バックレスト（１６）を貫通し、

前記回動軸（１９）の保持部（２３）は、前記トランク本体（１１Ａ）の方向に突出するように前記バックレスト（１６）に配置されていることを特徴とする請求項 1 または 2 に記載の鞍乗り型車両。

【請求項 4】

前記トランクリッド（１１Ｂ）の前部には、前記シート（１０）に着座した搭乗者の背部を支持するバックレスト（１６）が設置され、

前記バックレスト（１６）は、前記使用位置にある前記アームレスト（１７）と連続する形状に形成されていることを特徴とする請求項 1 ～ 3 のいずれか 1 項に記載の鞍乗り型車両。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【０００１】

本発明は、搭乗者が腕を載せ置くアームレストを備えた鞍乗り型車両に関するものである。

【背景技術】

【０００２】

鞍乗り型車両として、シートに着座した搭乗者が腕を載せ置くアームレストを備えたものが知られている（例えば、特許文献 1 参照）。

【０００３】

特許文献 1 に記載の鞍乗り型車両は、後席の搭乗者の着座するシートの後部に物品収納用のトランクケースが配置され、トランクケースのトランクリッド部分の左右にアームレストが取り付けられている。アームレストは、シートの左右の側部後方側位置に配置され、トランクリッドに突設されたブラケットに回動可能に保持されている。アームレストの回動軸は、車幅方向に沿うようにブラケットに設けられており、アームレストの使用時には、アームレストを前方に略水平に倒し、搭乗者の乗降時にはアームレストを上方に跳ね上げるようになっている。

【先行技術文献】

【特許文献】

【０００４】

【特許文献 1】 米国特許出願公開第 2 0 1 5 / 0 2 1 7 6 6 3 号明細書

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【０００５】

しかしながら、上記従来の鞍乗り型車両においては、アームレストの回動軸が車幅方向に沿うように配置されているため、例えば、アームレストを上方に跳ね上げるのを忘れて搭乗者が乗降しようとしたときに、搭乗者がアームレストに接触してアームレストに作用する負荷が大きくなってしまう。また、上記従来の鞍乗り型車両においては、アームレストを支持するブラケットがトランクリッドから車両前方に延出しているため、搭乗者が乗降する際にブラケットを避ける必要があった。

【０００６】

そこで本発明は、アームレストを使用位置と退避位置との間で変位させることができ、しかも、搭乗者の乗降性を改善しつつ、アームレストが使用位置にある状態でアームレストの側方から荷重が入力されたときに、アームレストに作用する負荷を低減することができる鞍乗り型車両を提供しようとするものである。

10

20

30

40

50

【課題を解決するための手段】

【0007】

本発明に係る鞍乗り型車両は、車体に支持され搭乗者が着座するシート（１０）と、車体の前記シート（１０）の側部後方側位置に突設され、前記シート（１０）に着座した搭乗者の腕が載せ置かれるアームレスト（１７）と、を備えた鞍乗り型車両において、前記アームレスト（１７）は、車体前方側に指向する使用位置と、車体前方以外の方向を指向する退避位置との間で回動可能に車体に支持されており、前記アームレスト（１７）の回動軸（１９）は、車体の前記シート（１０）の側部後方側位置から車体の前上方に指向して配置され、前記シート（１０）の後方側に配置され、上部に物品収納開口（１１Ａ）を有するトランク本体（１１Ａ）と、前記トランク本体（１１Ａ）の前記物品収納開口（１１Ａ）の前部側に回動可能に支持されて、前記物品収納開口（１１Ａ）を後開きで開閉するトランクリッド（１１Ｂ）と、をさらに備え、前記回動軸（１９）は、前記退避位置において前記アームレスト（１７）が車体の上方に指向するように、前記トランクリッド（１１Ｂ）を支持するステイ（２０）に保持されていることを特徴とする。

10

【0008】

上記の構成により、アームレスト（１７）を使用する場合には、アームレスト（１７）を車体前方側に指向する使用位置に変位させ、アームレスト（１７）の不使用时や搭乗者の乗降時には、アームレスト（１７）を回動軸回りに回動させて退避位置に変位させる。アームレスト（１７）は、シート（１０）の側部後方側位置から車体の前上方に指向する回動軸（１９）を中心として回動するため、アームレスト（１７）が使用位置にある状態において、アームレスト（１７）の側方から荷重が入力されたときには、アームレスト（１７）が回動軸を中心として退避位置方向に回動変位する。したがって、このときアームレスト（１７）には大きな負荷が作用しにくくなる。

20

この場合、トランクリッド（１１Ｂ）が開閉操作されると、トランクリッド（１１Ｂ）のステイ（２０）に保持されたアームレスト（１７）がトランクリッド（１１Ｂ）の回動とともに前後に回動する。このとき、アームレスト（１７）は、車体上方側に指向する退避位置に予め変位させておけば、トランクリッド（１１Ｂ）の開操作に伴うアームレスト（１７）の車体前部下方への突出を抑制することができる。したがって、アームレスト（１７）の延出長さを長く維持したまま、トランクリッド（１１Ｂ）の開き角度も十分に広く確保することができる。よって、この構成を採用した場合には、アームレスト（１７）の腕載せ安定性の確保と、トランクリッド（１１Ｂ）の使い勝手の向上を両立させることができる。

30

【0009】

前記アームレスト（１７）は、使用位置にある状態から前記回動軸（１９）回りの左右両方向の回動を許容されて車体に支持されるようにしても良い。

【0010】

この場合、アームレスト（１７）が使用位置にあるときに、車幅方向の外側と内側のいずれの方向からアームレスト（１７）に荷重が入力されても、アームレスト（１７）が回動軸（１９）を中心として退避位置方向に回動する。このため、搭乗者が乗車するときと降車するときのいずれの場合にも、アームレスト（１７）を退避位置に変位させるのを忘れていたことがあっても搭乗者との接触時にアームレスト（１７）をスムーズに退避させることができる。したがって、この構成を採用した場合には、搭乗者の乗降を容易にすることができる。

40

【0013】

前記トランクリッド（１１Ｂ）の前部には、前記シート（１０）に着座した搭乗者の背部を支持するバックレスト（１６）の一部が当該トランクリッド（１１Ｂ）と一体に取り付けられ、前記回動軸（１９）は、前記バックレスト（１６）を貫通し、前記回動軸（１９）の保持部（２３）は、前記トランク本体（１１Ａ）の方向に突出するように前記バックレスト（１６）に配置されるようにしても良い。

【0014】

50

この場合、アームレスト（１７）の回動軸（１９）の保持部（２３）がバックレスト（１６）の外側に突出しないため、その分アームレスト（１７）の延出長さを長くすることができる。このため、アームレスト（１７）を退避位置に変位させたときにおけるアームレスト（１７）の車体前方側への最大突出位置を後退させることができる。したがって、この構成を採用した場合には、アームレスト（１７）の腕載せ安定性の確保と、トランクリッド（１１Ｂ）の使い勝手の向上をより高い次元で両立させることができる。

【００１５】

前記トランクリッド（１１Ｂ）の前部には、前記シート（１０）に着座した搭乗者の背部を支持するバックレスト（１６）が設置され、前記バックレスト（１６）は、前記使用位置にある前記アームレスト（１７）と連続する形状に形成されるようにしても良い。

10

【００１６】

この場合、バックレスト（１６）の一部をアームレストとしても使用することが可能になり、搭乗者の腕載せ安定性がより高まる。

【発明の効果】

【００１７】

本発明によれば、アームレストの回動軸が、車体のシートの側部後方側位置から車体の前上方に指向して配置されているため、アームレストを、回動軸を中心として使用位置と退避位置との間で自由に変位させることができ、しかも、アームレストが使用位置にある状態において、アームレストの側方から荷重が入力されたときには、アームレストを、回動軸を中心として回動させて退避位置に変位させることができる。したがって、本発明を採用した場合には、アームレストが使用位置にある状態でアームレストの側方から荷重が入力されたときに、アームレストに作用する負荷を低減することができる。さらに、本発明においては、アームレストの回動軸が、車体のシートの側部後方側位置から車体の前上方に指向して配置されているため、回動軸の保持部が車体前方側に大きく突出するのを抑制でき、搭乗者の乗降性を高めた構造とすることができる。

20

【図面の簡単な説明】

【００１８】

【図１】本発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の側面図である。

【図２】本発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の一部を示す斜視図である。

【図３】本発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の一部を示す側面図である。

30

【図４】本発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両のアームレスト設置部を示す側面図である。

【図５】本発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両のアームレスト設置部を示す前面図である。

【図６】本発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両のアームレスト設置部の一部を拡大した側面図である。

【図７】本発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両のアームレストの挙動を示す斜視図である。

【図８】本発明の他の実施形態に係るアームレスト設置部の一部を拡大した側面図である。

40

【発明を実施するための形態】

【００１９】

以下、本発明の実施形態を図面に基づいて説明する。なお、以下の説明における前後左右等の向きは、特に記載が無ければ以下に説明する車両における向きと同一とする。また、以下の説明に用いる図中適所には、車両前方を示す矢印ＦＲ、車両左方を示す矢印ＬＨ、車両上方を示す矢印ＵＰが示されている。

【００２０】

図１は、鞍乗り型車両の一形態である自動二輪車１を左側方から見た図である。

自動二輪車１は、車体フレームＦの前端のヘッドパイプ２に、図示しないステアリングシステムを介して左右のフロントフォーク３が操向可能に保持されている。左右のフロント

50

フォーク 3 の下端には前輪 W f が回転自在に支持されている。ステアリングシステムの上部には前輪操舵用のハンドル 4 が取り付けられている。

【0021】

ヘッドパイプ 2 からは、左右一対のメインフレーム 5 が斜め下後方に延出している。左右のメインフレーム 5 の後部には、それぞれピボットフレーム 6 の上端部が連なっている。左右のメインフレーム 5 の下方かつ左右のピボットフレーム 6 の前方には、エンジンと変速機を含むパワーユニット P U が搭載されている。

【0022】

左右のピボットフレーム 6 には、図示しないスイングアームの前端部が上下揺動可能に枢支されている。スイングアームの後端部には後輪 W r が回転可能に支持されている。後輪 W r は、動力伝達機構を介してパワーユニット P U から動力を伝達されるようになっている。

10

【0023】

左右の各ピボットフレーム 6 の上端部には、車体後方側に向かって延出するシートフレーム 7 の前端部が結合されている。また、左右の各ピボットフレーム 6 の上下方向の略中央位置には、車体後方側に延出した後に後斜め上方に延出するサポートフレーム 8 が結合されている。左右の各サポートフレーム 8 の後端部は、左右の対応するシートフレーム 7 の後部に連結されている。

【0024】

左右のメインフレーム 5 とピボットフレーム 6 の上部とに跨る部位には、図示しない燃料タンクが支持されている。また、左右のシートフレーム 7 には、運転者と搭乗者が前後に並んで着座可能なタンデム式のシート 10 が支持されている。燃料タンクの前部領域の上方と左右両側部は、シート 10 の前部側において、タンクカバー 15 によって覆われている。シート 10 は、前部側に運転者の着座する前部着座面 10 f が配置され、その前部着座面 10 f の後部に段差状に隆起して、後席の搭乗者の着座する後部着座面 10 r が設けられている。

20

【0025】

また、左右のシートフレーム 7 の後端部と左右のサポートフレーム 8 の後傾斜部には、物品収納用のトランクケース 11 を固定するためのトランクステイ 12 と、トランクケース 11 の左右の下方側で物品収納用のサドルバッグ 13 を支持するためのサドルバッグステイ 14 とが結合されている。トランクケース 11 は、上部に物品収納開口 11 A a を有するトランク本体 11 A と、トランク本体 11 A の物品収納開口 11 A a を開閉可能に閉塞するトランクリッド 11 B と、を備えている。トランクリッド 11 B は、後に詳述するようにトランク本体 11 A の前部側を回動支点として、後開きで開閉操作されるようになっている。

30

【0026】

トランクケース 11 の前部には、シート 10 の後部着座面 10 r に着座した搭乗者の背部を支持するためのバックレスト 16 と、搭乗者の腕を載せ置くための左右一対のアームレスト 17 が設置されている。

【0027】

40

図 2 は、トランクケース 11 と、バックレスト 16 及びアームレスト 17 の設置部を車両の左前部上方側から見た図であり、図 3 は、トランクケース 11 と、バックレスト 16 及びアームレスト 17 の設置部を車両の左側方から見た図である。

バックレスト 16 は、トランク本体 11 A の前部に一体に取り付けられたバックレストロア 16 L と、トランクリッド 11 B の前部に一体に取り付けられて、トランクリッド 11 B とともに前下方に傾動可能なバックレストアップ 16 U と、を備えている。

【0028】

バックレストロア 16 L は、搭乗者の腰部の背面を支持する背面支持部 16 L a と、背面支持部 16 L a の左右両側部から緩やかに前方に湾曲して搭乗者の腰部の側方を支持する左右一対のサイドサポート部 16 L b と、を有している。

50

【0029】

同様に、バックレストアップパ16Uは、搭乗者の腰部の背面を支持する背面支持部16Uaと、搭乗者の腰部の側方を支持する左右一対のサイドサポート部16Ubと、を有している。バックレストアップパ16Uのサイドサポート部16Ubは、背面支持部16Uaの上下方向の略中央部から側方と前方とに肩状に膨出して形成されている。バックレストアップパ16Uの左右の各サイドサポート部16Ubの前方側の膨出部分には、前方に向かって下方傾斜する傾斜面18が設けられている。左右の各アームレスト17は、この傾斜面18に対峙する位置（シート10の側部後方側位置）に突設されている。

【0030】

図4は、一部部品を取り去ってアームレスト17とアームレスト17の設置部を車両の左側方から見た図であり、図5は、一部部品を取り去ってアームレスト17とアームレスト17の設置部を車両の前方から見た図である。

図4に示すように、アームレスト17は、バックレストアップパ16Uのサイドサポート部16Ubの傾斜面18に対向して配置される基部壁17aと、搭乗者の腕が載せ置かれる荷重支持壁17bと、基部壁17aから略直交する方向に突出する回動軸19と、を有している。回動軸19は、サイドサポート部16Ubの傾斜面18を貫通してトランクリッド11Bの左右両側部の内部に回動可能に保持されている。なお、図中符号oは、回動軸19の軸心である。

【0031】

アームレスト17は、荷重支持壁17bの先端部が車体前方側に指向する使用位置P1（図1, 3, 4, 7参照）と、荷重支持壁17bの先端部が車体上方側に指向する退避位置P2（図1, 3, 4, 7参照）との間で、回動軸19の軸線oを中心として回動可能とされている。回動軸19は、トランクリッド11Bが閉じられた状態においては、車体の前上方側に指向するように配置されている。

荷重支持壁17bは、トランクリッド11Bが閉じられてアームレスト17が使用位置にあるときには、車体上方側に臨んだ状態において先端部が車体前方側に略水平に延出し、トランクリッド11Bが閉じられてアームレスト17が退避位置にあるときには、車体前方側に臨んだ状態において先端部が略鉛直方向に延出する。

なお、バックレストアップパ16Uのサイドサポート部16Ubの前縁部は、アームレスト17が使用位置にあるときに、その上面40がアームレスト17の荷重支持壁17bの上面に滑らかに連続する形状に形成されている。

【0032】

左右の各アームレスト17の回動軸19は、トランクリッド11Bの左右の前縁部に取り付けられて、トランクリッド11Bを支持するステイ20に保持されている。ステイ20は、トランクリッド11Bの内側面に固定される固定壁20aと、固定壁20aから下方に略直角に屈曲して前部下方に延出する延出壁20bとを有している。延出壁20bの延出方向の端部は、トランク本体11Aの左右の内側前部に締結固定されたブラケット21に枢軸22を中心として回動可能に支持されている。枢軸22は、車幅方向に沿って配置された軸であり、トランクリッド11Bを、トランク本体11Aの前部にステイ20を介して回動可能に連結している。

【0033】

また、ステイ20の延出壁20bには、アームレスト17の回動軸19を回動可能に支持する軸支持部材23（回動軸の保持部）が締結固定されているとともに、軸支持部材23の締結位置の下方部分にダンパ24の上側連結部25aが連結されている。ダンパ24は、トランクリッド11Bの開閉操作時に、ステイ20に緩衝作用を付与するための部材であり、その下端連結部25bは、ブラケット21の下端近傍部分に連結されている。

【0034】

図3, 図5に示すように、車体フレームFのトランクステイ12には、トランク本体11Aの前部側において、バックレスト16の背部を支持するバックレスト支持フレーム26が突設されている。バックレスト支持フレーム26には、図5に示すように、車幅方向

10

20

30

40

50

外側の前方に向かって延出する支持アーム 27 が延設され、その支持アーム 27 の延出端にトランク本体 11 A 内のブラケット 21 が結合されている。したがって、トランク本体 11 A の左右の前縁部は、ブラケット 21 と支持アーム 27 を介してバックレスト支持フレーム 26 に支持されている。

【0035】

図 6 は、アームレスト 17 の回動軸 19 を保持する軸支持部材 23 の側部を拡大して示した図である。

アームレスト 17 の回動軸 19 は、図 6 に示すように、軸支持部材 23 の内部に回動可能に支持されているとともに、下端外周面に突設されたガイド突起 28 が、軸支持部材 23 の内部に設けられたガイド斜面 29 a, 29 b に摺動自在に当接するようになっている。回動軸 19 は、付勢スプリング 30 に付勢されてガイド突起 28 がガイド斜面 29 a, 29 b に当接するようになっている。本実施形態の場合、上述のようにアームレスト 17 は使用位置と退避位置との間で回動変位するが、回動軸 19 は、アームレスト 17 の使用位置から左右のいずれの方向にも回動し得るようになっている。

【0036】

図 7 は、使用位置にある左側のアームレスト 17 を退避位置に回動変位させるときの挙動を (A), (B), (C) で順次示した図である。

図 7 (A) に示すように、使用位置にあるアームレスト 17 は、荷重支持壁 17 b が車体上方に臨んだ状態において先端部が車体前方側に指向している。この状態においては、シート 10 に着座した搭乗者は荷重支持壁 17 b の上面に安定して腕を載せ置くことができる。

【0037】

この状態からアームレスト 17 を退避位置まで変位させる場合には、例えば、図 7 (B), (C) に示すように、アームレスト 17 を、回動軸 19 (図 4, 図 6 参照) を中心として、正面から見て時計回り方向に回動させる。これにより、アームレスト 17 は、基部壁 17 a がサイドサポート部 U2 の傾斜面 18 と平行状態を維持したまま回動軸 19 回りに回動し、荷重支持壁 17 b が車体前方に臨んだ状態において先端部が車体上方側に指向するようになる。したがって、搭乗者は、この状態においてシート 10 に容易に乗降することができる。

なお、ここではアームレスト 17 を正面から見て時計回り方向に回動させて、アームレスト 17 を退避位置に変位させたが、アームレスト 17 は、正面から見て反時計方向に回動させて退避位置に変位させるようにしても良い。

【0038】

以上のように、本実施形態に係る自動二輪車 1 においては、各アームレスト 17 の回動軸 19 が、シート 10 の側部後方側位置から車体の前上方に指向するように配置されている。このため、アームレスト 17 を、必要に応じて、回動軸 19 を中心として使用位置と退避位置との間で自由に変位させることができる。

【0039】

そして、本実施形態に係る自動二輪車 1 では、各アームレスト 17 の回動軸 19 が、シート 10 の側部後方側位置から車体の前上方に指向するように配置されているため、アームレスト 17 が使用位置にある状態で、アームレスト 17 の側方から大きな荷重が入力されたときには、アームレスト 17 が回動軸 19 を中心として回動して退避位置方向に回動変位する。したがって、本実施形態に係る自動二輪車 1 の場合、使用位置にある状態でアームレスト 17 の側方から大きな荷重が入力されたときに、アームレスト 17 に作用する負荷を低減することができる。

また、本実施形態に係る自動二輪車 1 は、各アームレスト 17 の回動軸 19 が、シート 10 の側部後方側位置から車体の前上方に指向するように配置されているため、回動軸 19 の保持部が車体前方側に大きく突出するのを抑制することができる。したがって、回動軸 19 の保持部が搭乗者の乗降の支障になりにくくなり、搭乗者の乗降性を高めた構造とすることができる。

【0040】

また、本実施形態に係る自動二輪車1においては、アームレスト17が、回動軸19回りの左右両方向の回動を許容されてトランクリッド11Bに保持されているため、アームレスト17が使用位置にあるときに、車幅方向の内側と外側のいずれの方向から外力が入力された場合にも、アームレスト17が荷重の入力方向に応じた方向に回動して入力荷重をいなすことができる。したがって、アームレスト17を予め退避位置に変位させておくのを忘れて、搭乗者がシート10に対して乗降しようとした場合にも、搭乗者がアームレスト17に接触したときには、アームレスト17をスムーズに退避位置に変位させることができる。よって、この構成を採用した場合には、シート10に対する搭乗者の乗降が容易になる。

10

【0041】

また、本実施形態に係る自動二輪車1では、シート10の後方側にトランク本体11Aが配置されているとともに、トランク本体11Aの前部側にトランクリッド11Bが後開きで開閉可能に支持されており、退避位置でアームレスト17が車体の上方側を指向するように、アームレスト17の回動軸19がトランクリッド11Bのステイ20に保持されている。このため、左右のアームレスト17を車体の上方側を指向する退避位置に変位させておくことにより、前方の他の部材とアームレスト17との干渉を招くことなく、トランクリッド11Bを前方に大きく開き回動させることができる。したがって、アームレスト17の延出長さを長く維持したまま、トランクリッド11Bの開き角度も十分に広く確保することができる。よって、本実施形態に係る自動二輪車1においては、アームレスト17の延出長さを十分に長くして腕載せ安定性を確保しつつ、トランクリッド11Bの開き角度を十分に広くしてトランクリッド11Bの使い勝手も向上させることができる。

20

【0042】

さらに、本実施形態に係る自動二輪車1においては、アームレスト17の回動軸19を保持する軸支持部材23が、バックレストアップ16Uの前方側外部に突出せずにトランク本体11Aの方向に突出するようにバックレストアップ16Uに配置されている。このため、軸支持部材23がバックレストアップ16Uの前方側外部に突出しない分、アームレスト17の延出長さを十分に長くすることができる。よって、本実施形態に係る自動二輪車1においては、アームレスト17を退避位置に変位させたときにおけるアームレスト17の車体前方側への最大突出位置をより後退させることができるため、アームレスト17の腕載せ安定性の確保と、トランクリッド11Bの使い勝手の向上をより高い次元で両立させることができる。

30

【0043】

また、本実施形態に係る自動二輪車1においては、トランクリッド11Bの前部に配置されるバックレスト16のサイドサポート部16Ubの前縁部の上面40が、使用位置にあるアームレスト17の荷重支持壁17bの上面に連続する形状に形成されている。したがって、本実施形態に係る自動二輪車1の場合、バックレスト16のサイドサポート部16Ubの前縁部をアームレストとしても使用でき、搭乗者の腕載せ安定性がより高まる。

【0044】

なお、本発明は上記の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。例えば、上記の実施形態においては、アームレスト17の回動軸19が使用位置から左右のいずれの方向にも回動可能とされているが、アームレスト17の回動軸19は使用位置から左右のいずれか一方方向にのみ回動可能とされていても良い。この場合、例えば、図8に示すように使用位置からのガイド突起28の回動変位を規制する規制壁31を軸支持部材23の内部に設けるようにすれば良い。図8においては、図1～図7に示す実施形態と共通部分には同一符号が付されている。

40

また、上記の実施形態においては、アームレスト17の先端部が上方に向く位置がアームレスト17の退避位置とされているが、アームレスト17の退避位置は必ずしもアームレスト17の先端部が上方を向く位置でなくても良く、アームレスト17の先端部が車両前方以外を向く位置であれば良い。

50

【0045】

また、本発明に係る鞍乗り型車両は、自動二輪車（原動機付自転車及びスクーター型車両を含む）に限らず、前一輪かつ後二輪の三輪車や四輪車等も含まれる。

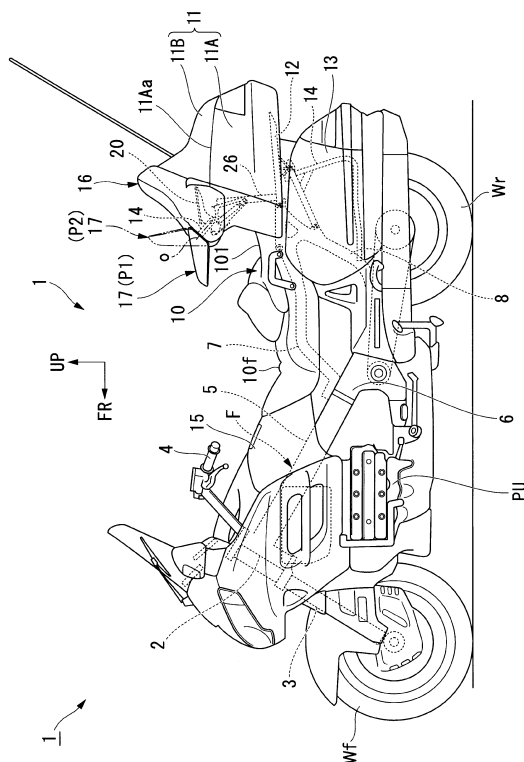
【符号の説明】

【0046】

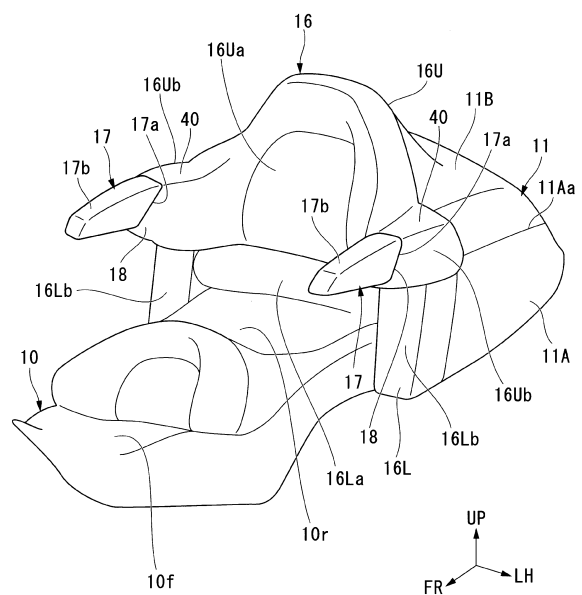
- 1 … 自動二輪車（鞍乗り型車両）
- 10 … シート
- 11A … トランク本体
- 11Aa … 物品収納開口
- 11B … トランクリッド
- 16 … バックレスト
- 17 … アームレスト
- 19 … 回動軸
- 20 … ステイ
- 23 … 軸支持部材（回動軸の保持部）

10

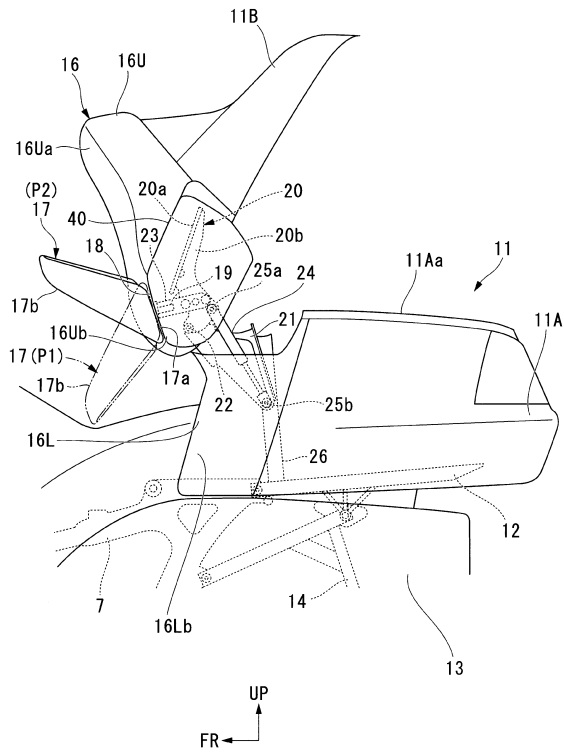
【図1】



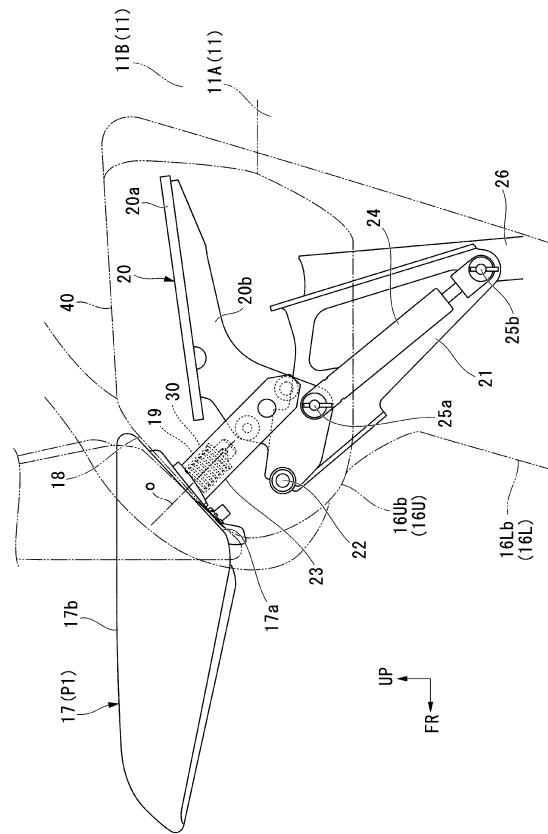
【図2】



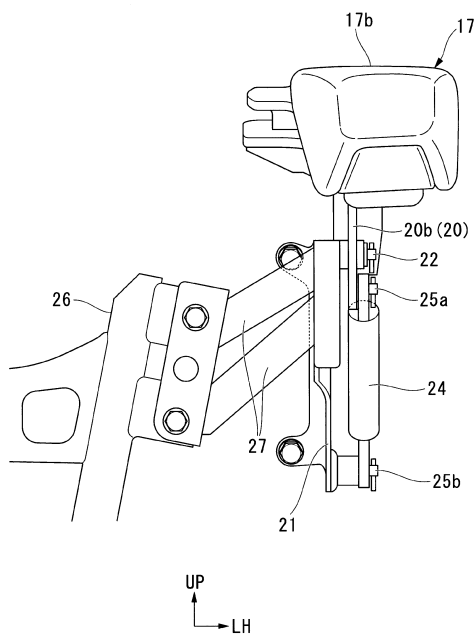
【図 3】



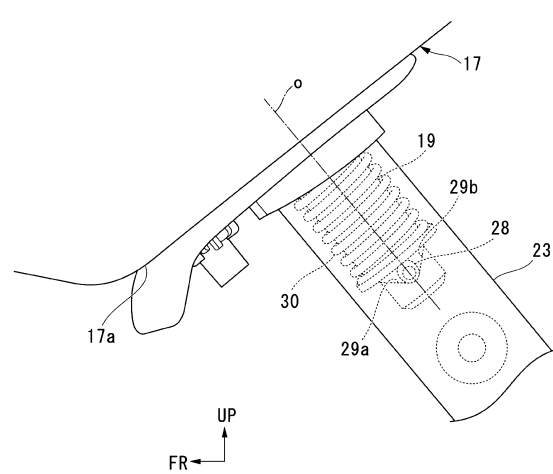
【図 4】



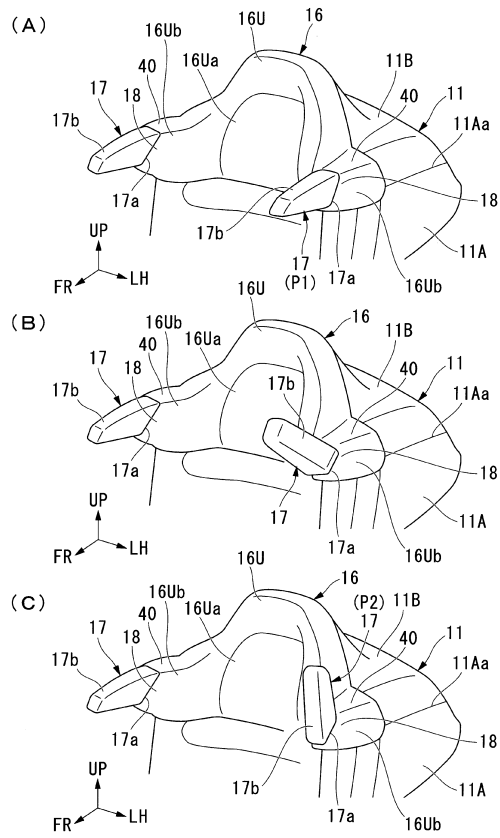
【図 5】



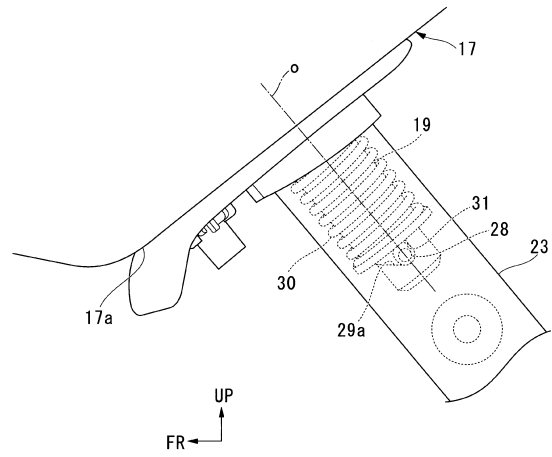
【図 6】



【図 7】



【図 8】



フロントページの続き

(74)代理人 100175802

弁理士 寺本 光生

(74)代理人 100094400

弁理士 鈴木 三義

(72)発明者 神山 剛

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 島崎 一宏

東京都国分寺市本町2-23-3 有限会社 エムズ・テクニカ内

審査官 畔津 圭介

(56)参考文献 実開昭60-158982 (JP, U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B62J 1/28

B62J 9/00