(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2023年5月11日(11.05.2023)

WIPO | PCT

(10) 国際公開番号
WO 2023/079816 A1

(51) 国際特許分類:
B62J 7/04 (2006.01) *B62J 9/23* (2020.01)

(21) 国際出願番号： PCT/JP2022/031713

(22) 国際出願日： 2022年8月23日(23.08.2022)

(25) 国際出願の言語： 日本語

(26) 国際公開の言語： 日本語

(30) 優先権データ：
特願 2021-181986 2021年11月8日(08.11.2021) JP

(71) 出願人: 本田技研工業株式会社 (**HONDA MOTOR CO., LTD.**) [JP/JP]; 〒1078556 東京都港区南青山二丁目１番１号 Tokyo (JP).

(72) 発明者: 井口 貴正 (**IGUCHI Takamasa**); 〒1078556 東京都港区南青山二丁目１番１号 本田技研工業株式会社内 Tokyo (JP). 立石 康 (**TATEISHI Yasushi**); 〒3510193 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 Saitama (JP).

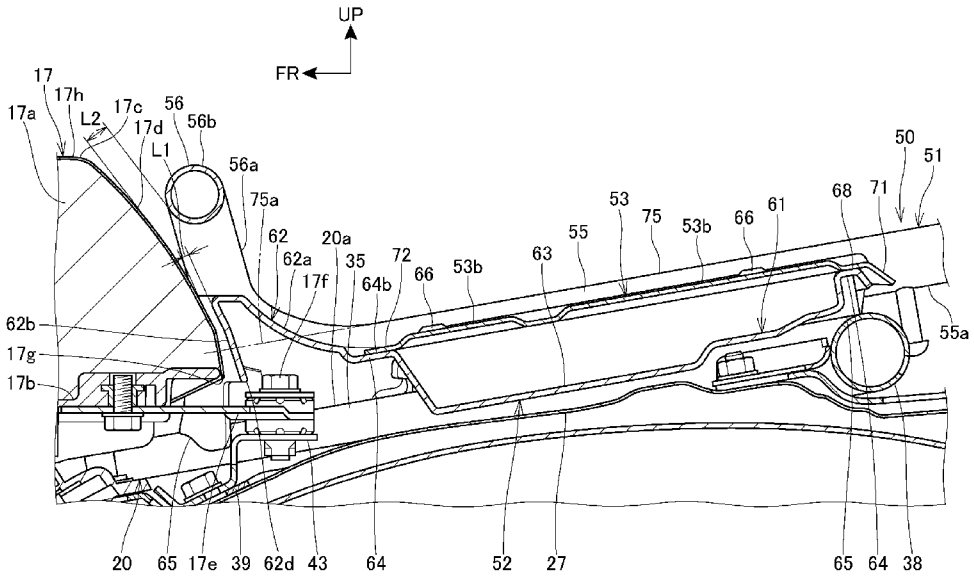
(74) 代理人: 弁理士法人クシブチ国際特許事務所(**KUSHIBUCHI & ASSOCIATES**); 〒3308669 埼玉県さいたま市大宮区桜木町一丁目７番地５ ソニックシティビル１８階 Saitama (JP).

(81) 指定国(表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CV, CZ, DE, DJ, DK, DM, DO,

(54) **Title:** REAR CARRIER

(54) 発明の名称： リアキャリア

［図7］



(57) **Abstract:** Provided is a rear carrier that keeps cargo from contacting a seat with a simple structure, thereby protecting the seat from the cargo. A rear carrier (50) comprises: a main carrier body (51) provided behind a seat (17) for an occupant of a saddle-riding vehicle; and a storage box (52) mounted to the main carrier body (51), wherein the main carrier body (51) at least comprises a pair of left and right carrier frames (55) extending in the longitudinal direction of the vehicle, the storage box (52) is disposed between the left and right carrier frames (55), the storage box (52) comprises a storage section

WO 2023/079816 A1

［続葉有］

DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IQ, IR, IS, IT, JM, JO, JP, KE, KG, KH, KN, KP, KR, KW, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, WS, ZA, ZM, ZW.

(84) 指定国(表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告(条約第21条(3))

(61) that is open on top so that items can be stored therein and vertical wall sections (62) extending upward from the storage section (61) in front of the storage section (61), the storage section (61) is disposed lower than a loading surface (75) which is the top surface of the carrier frames (55), and the vertical wall sections (62) extend upward past the loading surface (75).

(57) 要約:リアキャリアにおいて、シートに対する荷物の接触を簡単な構造で抑制し、シートを荷物から保護できるようにする。リアキャリア(５０)は、鞍乗り型車両の乗員用のシート(１７)の後方に設けられるキャリア本体(５１)と、キャリア本体(５１)に取り付けられる収納ボックス(５２)とを備え、キャリア本体(５１)は、車両前後方向に延びる左右一対のキャリアフレーム(５５)を少なくとも備え、収納ボックス(５２)は、左右のキャリアフレーム(５５)の間に配置され、収納ボックス(５２)は、上方に開口して物品を収納可能な収納部(６１)と、収納部(６１)の前方で収納部(６１)に対し上方に延出する縦壁部(６２)とを備え、収納部(６１)は、キャリアフレーム(５５)の上面である積載面(７５)よりも下方に配置され、縦壁部(６２)は、積載面(７５)よりも上方に延出する。

明　細　書

発明の名称 ： リアキャリア

技術分野

[0001]　本発明は、リアキャリアに関する。

背景技術

[0002]　従来、鞍乗り型車両の乗員用のシートの後方に設けられるキャリア本体と、平面視で枠状に形成された上記キャリア本体の内側に配置される収納ボックスとを備えるリアキャリアが知られている（例えば、特許文献１参照）。特許文献１では、収納ボックスは、キャリア本体の上面よりも下方に配置される。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献1：特開２０２０－８２９９５号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0004]　ところで、上記従来のようなリアキャリアでは、キャリア本体に積載された荷物が前方のシートに接触することが考えられる。例えばシートの保護部材をキャリア本体に設けると、構造が複雑になるとともに重量が増加する。このため、シートに対する荷物の接触を簡単な構造で抑制し、シートを荷物から保護することが望まれる。

本発明は、上述した事情に鑑みてなされたものであり、シートの後方に設けられるリアキャリアにおいて、シートに対する荷物の接触を簡単な構造で抑制し、シートを荷物から保護できるようにすることを目的とする。

課題を解決するための手段

[0005]　この明細書には、２０２１年１１月８日に出願された日本国特許出願・特願２０２１－１８１９８６号の全ての内容が含まれる。

リアキャリアは、鞍乗り型車両の乗員用のシートの後方に設けられるキャ

リア本体と、前記キャリア本体に取り付けられる収納ボックスとを備えるリアキャリアにおいて、前記キャリア本体は、車両前後方向に延びる左右一対のキャリアフレームを少なくとも備え、前記収納ボックスは、左右の前記キャリアフレームの間に配置され、前記収納ボックスは、上方に開口して物品を収納可能な収納部と、前記収納部の前方で前記収納部に対し上方に延出する縦壁部とを備え、前記収納部は、前記キャリアフレームの上面である積載面よりも下方に配置され、前記縦壁部は、前記積載面よりも上方に延出することを特徴とする。

発明の効果

[0006] リアキャリアにおいて、収納ボックスによって物品を収納可能とするとともに、収納ボックスによってシートに対する荷物の接触を簡単な構造で抑制し、シートを荷物から保護できる。

図面の簡単な説明

[0007] [図1]図１は、本発明の実施の形態に係る鞍乗り型車両の側面図である。

[図2]図２は、車体フレームの斜視図である。

[図3]図３は、シート及びリアキャリアの左側面図である。

[図4]図４は、シート及びリアキャリアを上方から見た平面図である。

[図5]図５は、リアキャリアの分解斜視図である。

[図6]図６は、天板を不図示にした状態でリアキャリアを上方から見た平面図である。

[図7]図７は、図４のＶＩＩ－ＶＩＩ断面図である。

[図8]図８は、図４のＶＩＩＩ－ＶＩＩＩ断面図である。

[図9]図９は、図４のＩＸ－ＩＸ断面図である。

[図10]図１０は、図７において縦壁部の周辺部を拡大した断面図である。

発明を実施するための形態

[0008] 以下、図面を参照して本発明の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ＬＨは車体左方を示す。

[0009] ［実施の形態］

図１は、本発明の実施の形態に係る鞍乗り型車両１０の側面図である。

鞍乗り型車両１０は、車体フレーム１１と、車体フレーム１１に支持されるパワーユニット１２と、前輪１３を操舵自在に支持するフロントフォーク１４と、後輪１５を支持するスイングアーム１６と、乗員用のシート１７とを備える車両である。

鞍乗り型車両１０は、乗員がシート１７に跨るようにして着座する車両である。シート１７は、車体フレーム１１の後部の上方に設けられる。

[0010] 車体フレーム１１は、車体フレーム１１の前端部に設けられるヘッドパイプ１８と、ヘッドパイプ１８の後方に位置するフロントフレーム１９と、フロントフレーム１９の後方に位置するリアフレーム２０とを備える。フロントフレーム１９の前端部は、ヘッドパイプ１８に接続される。

シート１７は、リアフレーム２０に支持される。

[0011] フロントフォーク１４は、ヘッドパイプ１８によって左右に操舵自在に支持される。前輪１３は、フロントフォーク１４の下端部に設けられる車軸１３ａに支持される。乗員が把持する操舵用のハンドル２１は、フロントフォーク１４の上端部に取り付けられる。

[0012] スイングアーム１６は、車体フレーム１１に支持されるピボット軸２２に支持される。ピボット軸２２は、車幅方向に水平に延びる軸である。スイングアーム１６の前端部には、ピボット軸２２が挿通される。スイングアーム１６は、ピボット軸２２を中心に上下に揺動する。

後輪１５は、スイングアーム１６の後端部に設けられる車軸１５ａに支持される。

[0013] パワーユニット１２は、前輪１３と後輪１５との間に配置され、車体フレーム１１に支持される。

パワーユニット１２は、内燃機関である。パワーユニット１２は、クランクケース２３と、往復運動するピストンを収容するシリンダー部２４とを備

える。シリンダー部２４の排気ポートには、排気装置２５が接続される。

パワーユニット１２の出力は、パワーユニット１２と後輪１５とを接続する駆動力伝達部材によって後輪１５に伝達される。

[0014] また、鞍乗り型車両１０は、前輪１３を上方から覆うフロントフェンダー２６と、後輪１５を上方から覆うリアフェンダー２７と、乗員が足を載せるステップ２８と、パワーユニット１２が使用する燃料を蓄える燃料タンク２９とを備える。

フロントフェンダー２６は、フロントフォーク１４に取り付けられる。リアフェンダー２７及びステップ２８は、シート１７よりも下方に設けられる。燃料タンク２９は、車体フレーム１１に支持される。

[0015] 図２は、車体フレーム１１の斜視図である。

鞍乗り型車両１０は、自動二輪車である。図１及び図２を参照し、フロントフレーム１９は、ヘッドパイプ１８から後下がりに後方に延びるメインフレーム３１と、メインフレーム３１の後端部から下方に延びる左右一対のピボットフレーム３２と、ヘッドパイプ１８から下方に延びるダウンフレーム３３と、ダウンフレーム３３の下端部から後方に延びてピボットフレーム３２の下端部に接続される左右一対のロアフレーム３４とを備える。

[0016] リアフレーム２０は、ピボットフレーム３２の上部から後方に延びる左右一対のシートフレーム３５と、ピボットフレーム３２においてシートフレーム３５よりも下方の位置から後上方に延びてシートフレーム３５に接続される左右一対のサブフレーム３６とを備える。

詳細には、リアフレーム２０は、シートフレーム３５の後部から下方に延びる板状のガセット３７を備える。サブフレーム３６の後端部は、ガセット３７を介してシートフレーム３５に接続される。

また、左右のシートフレーム３５の後端は、車幅方向（左右方向）に延びる後端接続部３８によって車幅方向に接続されている。

さらに、左右のシートフレーム３５の後部は、後端接続部３８の前方で車幅方向に延びるクロスメンバー３９によって車幅方向に接続されている。

[0017] ピボット軸２２は、ピボットフレーム３２に支持される。リアクッション４１の上端はガセット３７に連結され、リアクッション４１の下端はスイングアーム１６の後端部に連結される。

鞍乗り型車両１０は、リアフレーム２０を車幅方向外側から覆うサイドカバー４２を備える。サイドカバー４２は、工具等を収納可能な小物入れ（不図示）を車幅方向外側から覆う。サイドカバー４２は、鞍乗り型車両１０のメインキーによって操作されるキーシリンダー４２ａを備える。キーシリンダー４２ａによるロックが解除されると、サイドカバー４２を開けることが可能となり、乗員は、上記小物入れにアクセス可能となる。

鞍乗り型車両１０は、駐車時に鞍乗り型車両１０を直立状態に支持するセンタースタンド４５を備える。

[0018] 鞍乗り型車両１０は、荷物を積載可能なリアキャリア５０を、シート１７の後方に備える。リアキャリア５０は、リアフレーム２０に取り付けられる。リアキャリア５０は、リアフレーム２０及びリアフェンダー２７の上方に配置される。

シート１７は、一人乗り用のシートである。シート１７及びリアキャリア５０に替えて、シート１７よりも後方に延びる二人乗り用のシートをリアフレーム２０に取り付けることも可能である。

[0019] 図３は、シート１７及びリアキャリア５０の左側面図である。図４は、シート１７及びリアキャリア５０を上方から見た平面図である。図５は、リアキャリア５０の分解斜視図である。

シート１７は、クッション材１７ａ（図７）とクッション材１７ａを下方から支持するシート底板１７ｂと、クッション材１７ａを覆うシート表皮１７ｃとを備える。

リアキャリア５０は、シート１７の後面であるシート後面１７ｄ（後面）に後方から近接するように配置される。

[0020] リアキャリア５０は、シート１７の後方に設けられるキャリア本体５１と、キャリア本体に取り付けられる収納ボックス５２と、収納ボックス５２を

上方から覆う天板５３とを備える。

図６は、天板５３を不図示にした状態でリアキャリア５０を上方から見た平面図である。

図３～図６を参照し、キャリア本体５１は、車両前後方向に延びる左右一対のキャリアフレーム５５と、左右のキャリアフレームの前端を左右に接続する前側フレーム部５６と、左右のキャリアフレームの後端を左右に接続する後側フレーム部５７とを備える。

キャリア本体５１は、左右のキャリアフレーム５５と、前側フレーム部５６と、後側フレーム部５７とによって、平面視で略矩形の閉じたループ状に形成される。

キャリアフレーム５５、前側フレーム部５６、及び後側フレーム部５７はパイプ材である。

[0021] 左右のキャリアフレーム５５は、平面視では、後方に向かうに従って互いの間隔が近くなるように後方に延びる。前側フレーム部５６は、後側フレーム部５７よりも左右に長い。

前側フレーム部５６は、各キャリアフレーム５５の前端から車幅方向内側且つ上方に延びる上方延出部５６ａと、左右の上方延出部５６ａの上端を左右に接続する左右接続部５６ｂとを備える。前側フレーム部５６は、車両側面視では、前上方に向けて斜めに延びる。

[0022] また、キャリア本体５１は、各キャリアフレーム５５から下方に延出する側壁部５８を備える。側壁部５８は、キャリアフレーム５５の車幅方向の内側面から下方に延出する。側壁部５８は車両前後方向に長く延びる板材である。

側壁部５８には、複数の固定孔５８ａが前後方向に並べて設けられる。

[0023] さらに、キャリア本体５１は、側壁部５８の上部から車幅方向内側に延出するステー部５９を複数備える。詳細には、ステー部５９は、各側壁部５８において、キャリアフレーム５５の前部側に一つ設けられ、キャリアフレーム５５の後部側に一つ設けられる。ステー部５９は、車両側面視で、キャリ

アフレーム５５に重なる位置に設けられる。

キャリア本体５１は、例えば、鉄系材料や軽金属の合金等の金属材料によって構成される。

[0024] 図１、図３、及び図５を参照し、キャリア本体５１は、左右の側壁部５８がリアフレーム２０の後部の外側面に車幅方向外側から当接するようにセットされる。キャリア本体５１は、側壁部５８の固定孔５８ａに車幅方向外側から挿通されるキャリア締結具６０によって、リアフレーム２０に固定される。すなわち、側壁部５８は、キャリア本体５１をリアフレーム２０に固定するステーである。

キャリアフレーム５５、前側フレーム部５６、及び後側フレーム部５７は、シートフレーム３５の上方に位置する。キャリアフレーム５５は、車両側面視では、シートフレーム３５に沿って前下がりの姿勢で車両前後方向に延びる。左右のキャリアフレーム５５は、左右のシートフレーム３５に対し車幅方向外側に位置する。

[0025] 図７は、図４のＶＩＩ－ＶＩＩ断面図である。図８は、図４のＶＩＩＩ－ＶＩＩＩ断面図である。

図３～図８を参照し、収納ボックス５２は、平面視で、閉じたループ状のキャリア本体５１の内側に配置される。詳細には、収納ボックス５２は、平面視で、後側フレーム部５７の前方において、左右のキャリアフレーム５５の間に配置される。また、平面視で、収納ボックス５２の前端部は、前側フレーム部５６に下方から重なる。

収納ボックス５２は、平面視で、左右のキャリアフレーム５５に沿うように形成されており、収納ボックス５２の車幅方向の幅は、後方に向かうに従って小さくなる。

収納ボックス５２は、車両側面視では、キャリアフレーム５５に沿うように前下がりに傾斜して配置される。

収納ボックス５２は、シートフレーム３５の上方に配置され、シートフレーム３５に上方から重なる。

[0026] 収納ボックス５２は、上方に開口して物品を収納可能な収納部６１と、収納部６１の前方で収納部６１に対し上方に延出する縦壁部６２とを一体に備える。収納ボックス５２は、例えば樹脂材料によって構成され、型を用いた樹脂成形によって収納部６１と縦壁部６２とが一体に形成される。

[0027] 収納部６１は、下方に凹む収納凹部６３と、収納凹部６３の周縁部から平面視で外側に延出するフランジ部６４とを備える。

フランジ部６４は、平板状である。フランジ部６４は、平面視における収納部６１の外形を形成する。フランジ部６４は、平面視で、収納凹部６３に対し左右の両側方、前方、及び後方に延出する。

収納凹部６３は、フランジ部６４の上面に対し下方に凹む凹部である。収納凹部６３は、上方に開口する箱状である。

[0028] フランジ部６４には、フランジ部６４を上下に貫通する収納ボックス固定孔６４ａが複数設けられる。収納ボックス固定孔６４ａは、キャリア本体５１のステー部５９に重なる位置に設けられる。

[0029] 縦壁部６２は、フランジ部６４の前縁から前上がりに延びる縦壁部後壁６２ａと、縦壁部後壁６２ａの前縁から下方に延びる縦壁部前壁６２ｂ（収納ボックスの前面）と、縦壁部後壁６２ａの側縁と縦壁部前壁６２ｂの側縁とを前後方向に接続する左右一対の縦壁部側壁６２ｃとを備える。

縦壁部６２は、左のキャリアフレーム５５の前端部の近傍から右のキャリアフレーム５５の前端部の近傍まで延びる。縦壁部６２の内側は中空であり、この中空部は下方に開放する。

[0030] 収納ボックス５２は、下方に延出してシートフレーム３５の上面に当接するフレーム当接部６５を複数備える。詳細には、フレーム当接部６５は、縦壁部６２の側部の下端部、フランジ部６４の側縁部、及びフランジ部６４の後縁部に設けられる。

[0031] 収納ボックス５２は、フランジ部６４がキャリア本体５１のステー部５９の上面に載置される。そして、収納ボックス５２は、収納ボックス固定孔６４ａに上方から挿通されてステー部５９に締結される収納ボックス締結具６

６によって、キャリア本体５１に固定される。

[0032] 天板５３は、後側フレーム部５７の前方で左右のキャリアフレーム５５の間に配置され、収納ボックス５２の収納部６１を上方から覆う。天板５３は、前側フレーム部５６及び縦壁部６２の後方に配置される。

天板５３は、平面視において収納部６１の外形に沿うように形成された略矩形の板材である。天板５３は、収納部６１の収納凹部６３及びフランジ部６４を上方から覆う。天板５３は、平面視で、左右のキャリアフレーム５５に沿うように形成されており、天板５３の車幅方向の幅は、後方に向かうに従って小さくなる。

天板５３は、例えば、鉄系材料や軽金属の合金等の金属材料によって構成される。天板５３及びキャリア本体５１は、収納ボックス５２よりも剛性が高い材料で構成されている。

[0033] 天板５３は、天板５３を上下に貫通する天板固定孔５３ａを複数備える。

天板５３は、天板５３の下面が収納ボックス５２のフランジ部６４に上方から当接するように配置される。そして、天板５３は、天板固定孔５３ａに上方から挿通される収納ボックス締結具６６によって、キャリア本体５１のステー部５９に締結される。すなわち、天板５３は、収納ボックス締結具６６によって、ステー部５９に対し収納ボックス５２と共締めされる。このため、天板５３を専用の締結具で締結する必要が無く、部品点数を削減できる。

[0034] 詳細には、ステー部５９には、収納ボックス締結具６６が挿通される筒状部５９ａ（図８）が設けられる。筒状部５９ａは、ステー部５９の板状部の上面から上方に突出する。筒状部５９ａの内周には、収納ボックス締結具６６が螺合する雌ねじ部が設けられる。

収納ボックス５２は、収納ボックス固定孔６４ａが筒状部５９ａに嵌合することで位置決めされる。

天板５３の下面は、筒状部５９ａの上面に当接し、収納ボックス締結具６６の締結の軸力は、筒状部５９ａによって受けられる。収納ボックス５２の

フランジ部６４は、天板５３の下面とステー部５９の板状部の上面との間に挟まれる。

[0035] 天板５３の上面には、上方に膨出する凸部５３ｂが複数設けられることで、凹凸形状が形成されている。凸部５３ｂは、天板５３の素材をプレス加工によって上方に膨出するように変形させたものである。この凹凸形状により、天板５３の剛性は高くなる。

[0036] 図９は、図４のＩＸ－ＩＸ断面図である。

図４及び図７～図９を参照し、収納凹部６３は、天板５３の周縁部の下面とフランジ部６４の上面とが当接することで密閉されている。これにより、リアキャリア５０に付着する水の収納凹部６３への侵入が抑制される。

収納凹部６３は、左右のシートフレーム３５の間に配置され、左右のシートフレーム３５の上面よりも下方まで延出する。

[0037] 図８及び図９を参照し、天板５３の左右の側縁部には、天板５３の下面とフランジ部６４の上面とが当接する当接部６８に対し平面視で収納部６１の外側に延出する側方延出部７０（延出部）が設けられる。

側方延出部７０は、当接部６８に対し車幅方向外側に延出し、車幅方向外側に向かうに従って下方に位置するように屈曲している。側方延出部７０は、天板５３の側縁部を下方に曲げて形成される。側方延出部７０は、下方に向けて屈曲するため、収納凹部６３の防水性を効果的に向上させる。

当接部６８及び側方延出部７０によってラビリンス構造が形成される。このため、リアキャリア５０に付着する水の収納凹部６３への侵入が抑制される。

[0038] 図７を参照し、天板５３の後縁部には、天板５３の下面とフランジ部６４の上面とが当接する当接部６８に対し平面視で収納部６１の外側に延出する後方延出部７１（延出部）が設けられる。

後方延出部７１は、当接部６８に対し後方に延出し、後方に向かうに従って下方に位置するように屈曲している。後方延出部７１は、天板５３の後縁部を下方に曲げて形成される。後方延出部７１は、下方に向けて屈曲するた

め、収納凹部６３の防水性を効果的に向上させる。

当接部６８及び後方延出部７１によってラビリンス構造が形成される。このため、リアキャリア５０に付着する水の収納凹部６３への侵入が抑制される。

[0039] 図７を参照し、天板５３の前縁部は、車両側面視で前下がりに傾斜した傾斜部７２である。傾斜部７２の下面は、フランジ部６４の前縁部の上面６４ｂに当接する。上面６４ｂは、車両側面視で前下がりに傾斜している。

すなわち、傾斜部７２の下面と上面６４ｂとが当接する部分は、後方の収納凹部６３側に向けて上るように傾斜している。このため、傾斜部７２の下面と上面６４ｂとが当接する部分から水が収納凹部６３に侵入することが抑制される。

[0040] 図８を参照し、キャリア本体５１の側壁部５８は、収納部６１及び天板５３を車幅方向外側から覆う。詳細には、側壁部５８は、天板５３の側縁部の当接部６８及び側方延出部７０を車幅方向外側から覆う。このため、外側方から天板５３及び収納部６１に水が付着することを側壁部５８によって抑制でき、収納部６１の防水性を向上できる。また、側壁部５８は、キャリア本体５１をリアフレーム２０に固定するステーであるため、ステーを利用する簡単な構造で防水性を向上できる。

[0041] 収納凹部６３には、物品６９（図８）を収納可能である。物品６９は、例えば、有料道路の電子料金収受システムの車載器等の部品、及び、車載工具等である。

例えば、乗員は、上述のメインキーによってキーシリンダー４２ａ（図１）を操作してサイドカバー４２を開け、上記小物入れに収納された工具を取り出す。乗員は、この工具を使用して、収納ボックス締結具６６の締結を解除し、その後、天板５３を取り外し、収納凹部６３にアクセスする。

[0042] 図３、図４、図７、及び図８を参照し、左右のキャリアフレーム５５の上面は、荷物７３が積載される積載面７５である。積載面７５は、車両側面視で前下がりに傾斜している。

荷物７３が、左右のキャリアフレーム５５の間隔よりも大きく、且つ、箱のように変形し難いものである場合、荷物７３は、左右のキャリアフレーム５５の両方の積載面７５に載置される。荷物７３は、例えば紐やネット等の固定用具によってリアキャリア５０に固定される。

[0043] 天板５３は、車両側面視で、積載面７５と略平行であり、前下がりの姿勢で配置される。

天板５３の上面は、車両側面視で、積載面７５よりも下方且つ左右のキャリアフレーム５５の下面５５ａよりも上方に配置される。このため、天板５３は、車両側面視で、キャリアフレーム５５に車幅方向内側から重なり、車両側面視では視認されない。

また、収納部６１の上面も、車両側面視で、積載面７５よりも下方且つ左右のキャリアフレーム５５の下面５５ａよりも上方に配置される。

[0044] リアキャリア５０では、天板５３は、積載面７５よりも下方に位置し、積載面７５に対して上方に突出しない。このため、天板５３が荷物７３の邪魔になることが抑制され、大きな荷物７３を左右の積載面７５によって良好に支持できる。

また、荷物７３が、バッグのような変形し易いものである場合、荷物７３は、重力による変形によって左右の積載面７５の間で積載面７５よりも下方に突出し、この突出した部分は天板５３によって支持される。天板５３は、キャリアフレーム５５の下面５５ａよりも上方に配置され、積載面７５に対し近い位置にあるため、バッグのような変形し易い荷物を良好に支持できる。

また、荷物７３の幅が左右のキャリアフレーム５５の間隔よりも小さい場合、荷物７３は天板５３に積載されることができる。

さらに、収納ボックス締結具６６は、積載面７５よりも下方に位置している。このため、収納ボックス締結具６６が荷物７３の邪魔になることが抑制され、大きな荷物７３を左右の積載面７５によって良好に支持できる。

[0045] 収納ボックス５２の縦壁部６２は、天板５３及び収納部６１の前方で、積

載面７５よりも上方に延出している。詳細には、縦壁部６２は、積載面７５を前方に延長した延長線７５ａよりも上方に延出している。

縦壁部６２は、積載面７５及び天板５３に積載された荷物７３とシート後面１７ｄとの間で上方に延出し、シート後面１７ｄに対する荷物７３の接触を抑制する。これにより、荷物７３が前方に移動したり、荷物７３が前後に長いものであったりした場合であっても、荷物７３とシート後面１７ｄとの接触を抑制でき、シート後面１７ｄの傷の発生を抑制できる。

[0046] 図７を参照し、リアフレーム２０のクロスメンバー３９には、シート１７の後端部が固定されるシートステー４３が設けられる。シートステー４３は、クロスメンバー３９の上面から後上方に延びる。

シート１７は、シート１７の後部の下面からシート後面１７ｄの後方に延出する取付部１７ｅを備える。取付部１７ｅは、取付部１７ｅに上方から挿通されるシート締結具１７ｆによって、シートステー４３に固定される。

シート締結具１７ｆは、リアフェンダー２７の上方に位置し、平面視では、左右のキャリアフレーム５５の間且つ前側フレーム部５６の後方に位置する。

収納ボックス５２の縦壁部６２は、シート締結具１７ｆ及び取付部１７ｅを上方から覆う。これにより、シート締結具１７ｆ及び取付部１７ｅを縦壁部６２によって隠すことができ、外観性が良い。

[0047] 図１０は、図７において縦壁部６２の周辺部を拡大した断面図である。

図４、図７、及び図１０を参照し、シート後面１７ｄは、車両側面視で、後下がりの傾斜面である。また、シート後面１７ｄは、平面視では、後方に凸の湾曲面である。

キャリア本体５１の前側フレーム部５６、及び、収納ボックス５２の縦壁部６２は、シート後面１７ｄに後方から近接するように配置される。

[0048] 前側フレーム部５６の左右接続部５６ｂは、シート後面１７ｄの上部の後方に位置し、車両後面視では、シート後面１７ｄの上部に後方から重なる。左右接続部５６ｂはシート後面１７ｄに対向する。左右接続部５６ｂは、前

側フレーム部５６の前端を構成する。

前側フレーム部５６は、天板５３及びキャリアフレーム５５の前方に位置し、荷物７３とシート後面１７ｄとの接触を抑制する。

また、前側フレーム部５６は、乗員等が把持する把持部としても機能する。乗員等は、鞍乗り型車両１０を押し歩きしたり、センタースタンド４５で駐車したりする際に、前側フレーム部５６を手で把持して鞍乗り型車両１０を保持する。

[0049] 縦壁部６２は、左右接続部５６ｂの下方で、シート後面１７ｄの下部の後方に位置し、車両後面視では、シート後面１７ｄの下部に後方から重なる。

縦壁部前壁６２ｂは、シート後面１７ｄに後方から対向する。縦壁部前壁６２ｂは、収納ボックス５２の前面を構成する。縦壁部前壁６２ｂは、シート後面１７ｄに沿うように、後下がりに傾斜している。また、縦壁部前壁６２ｂは、平面視では、シート後面１７ｄに沿って、後方に凹となるように湾曲している。

[0050] 縦壁部前壁６２ｂとシート後面１７ｄとの距離Ｌ１は、前側フレーム部５６の左右接続部５６ｂとシート後面１７ｄとの距離Ｌ２よりも小さい。また、縦壁部前壁６２ｂ及び左右接続部５６ｂをシート後面１７ｄ側に投影した場合に、縦壁部前壁６２ｂがシート後面１７ｄに重なる面積は、左右接続部５６ｂがシート後面１７ｄに重なる面積よりも大きい。

例えば、乗員がシート１７に着座すること等によってシート１７が変形する場合、シート後面１７ｄは後方に変位する。鞍乗り型車両１０では、距離Ｌ１が距離Ｌ２よりも小さいため、シート後面１７ｄが後方に変位した場合、シート後面１７ｄは、左右接続部５６ｂよりも先に縦壁部前壁６２ｂに接触する。このため、左右接続部５６ｂがシート後面１７ｄに強く接触することが抑制され、シート後面１７ｄ及び左右接続部５６ｂの傷の発生を抑制できる。

縦壁部前壁６２ｂは、左右接続部５６ｂの下方で入り組んだ場所に位置するため、外側から視認され難い。これに対し、左右接続部５６ｂは、外側に

露出するため、例えば左右接続部５６ｂの塗装に傷が付くと、傷が目立ち易い。

[0051] 距離Ｌ１は、縦壁部前壁６２ｂの下部では、下方に向かうに従って大きくなる。これにより、縦壁部前壁６２ｂの下端６２ｄとシート後面１７ｄとの間隔Ｄ１は、縦壁部前壁６２ｂにおける下端６２ｄの上方の部分とシート後面１７ｄとの間隔Ｄ２よりも大きい。このため、縦壁部前壁６２ｂの下端６２ｄがシート後面１７ｄに接触することが抑制され、シート後面１７ｄの傷の発生を抑制できる。

また、縦壁部前壁６２ｂの下端６２ｄは、シート後面１７ｄの下端１７ｇよりも下方に位置する。このため、縦壁部前壁６２ｂの下端６２ｄがシート後面１７ｄに接触することが抑制され、シート後面１７ｄの傷の発生を抑制できる。

[0052] また、左右接続部５６ｂとシート後面１７ｄとの距離Ｌ２が大きく確保されるため、乗員等が左右接続部５６ｂとシート後面１７ｄとの間に手を入れ易く、左右接続部５６ｂを把持し易い。

図７を参照し、左右接続部５６ｂの上面は、シート１７の後端部の上面１７ｈよりも下方に位置する。このため、シート１７に着座した乗員と左右接続部５６ｂの上面との距離を確保でき、シート１７に着座した乗員が左右接続部５６ｂに接触することを抑制できる。

[0053] 図５及び図７を参照し、リアフレーム２０の後部２０ａは、シート１７よりも後方に延びている。後部２０ａは、シートフレーム３５の後部及び後端接続部３８によって構成される。

収納ボックス５２は、フレーム当接部６５を介して、後部２０ａの上面に当接する。これにより、天板５３に積載された荷物７３の荷重をリアフレーム２０の後部２０ａによって受けることができ、荷物７３を効果的に支持できる。

なお、フレーム当接部６５は、荷物７３等が積載されていない通常時は後部２０ａの上面に近接していても良い。この場合、所定の荷重が天板５３に

作用した場合に、収納ボックス５２が下方に撓み、フレーム当接部６５が後部２０ａの上面に当接する。

[0054] 以上説明したように、本発明を適用した実施の形態によれば、リアキャリア５０は、鞍乗り型車両１０の乗員用のシート１７の後方に設けられるキャリア本体５１と、キャリア本体５１に取り付けられる収納ボックス５２とを備え、キャリア本体５１は、車両前後方向に延びる左右一対のキャリアフレーム５５を少なくとも備え、収納ボックス５２は、左右のキャリアフレーム５５の間に配置され、収納ボックス５２は、上方に開口して物品６９を収納可能な収納部６１と、収納部６１の前方で収納部６１に対し上方に延出する縦壁部６２とを備える。収納部６１は、キャリアフレーム５５の上面である積載面７５よりも下方に配置され、縦壁部６２は、積載面７５よりも上方に延出する。

この構成によれば、収納部６１によって物品６９を収納可能とするとともに、収納部６１の前方で積載面７５よりも上方に延出する縦壁部６２を収納ボックス５２が備えるため、積載面７５の荷物７３がシート１７に接触することを縦壁部６２によって抑制できる。このため、収納ボックス５２の縦壁部６２を利用して、シート１７に対する荷物７３の接触を簡単な構造で抑制し、シート１７を荷物７３から保護できる。

[0055] また、収納部６１を上方から覆う天板５３が左右のキャリアフレーム５５の間に配置され、天板５３の上面は、積載面７５よりも下方に位置するとともに、車両側面視で、キャリアフレーム５５に重なり、縦壁部６２は、天板５３の前方に位置する。

この構成によれば、天板５３によって収納部６１が覆われるため、物品６９を収納部６１に良好に収納できる。また、天板５３が積載面７５よりも下方に位置するため、荷物７３を積載面７５によって良好に支持できる。さらに、天板５３よりも前方に延びる荷物がシート１７に接触することを、縦壁部６２によって効果的に抑制できる。

[0056] また、天板５３は、キャリア本体５１に締結されている。

この構成によれば、天板５３はキャリア本体５１に締結されて強固に支持されるため、積載面７５に対し下方に位置する荷物７３を天板５３によって良好に支持できる。

[0057] さらに、天板５３は、平面視で、天板５３の下面と収納部６１とが当接する当接部６８に対し収納部６１の外側に延出する側方延出部７０及び後方延出部７１を備え、側方延出部７０及び後方延出部７１は、当接部６８に対し下方に屈曲している。

この構成によれば、天板５３の側方延出部７０及び後方延出部７１が、天板５３の下面と収納部６１とが当接する当接部６８に対し下方に屈曲するため、側方延出部７０及び後方延出部７１によってラビリンス形状を設けることができ、収納部６１の防水性を向上できる。

[0058] また、天板５３の前縁部は、車両側面視で前下がりに傾斜した傾斜部７２であり、傾斜部７２の下面が収納部６１に当接する。

この構成によれば、天板５３の前縁部では、前下がりに傾斜した傾斜部７２の下面が収納部６１に当接するため、傾斜部７２の下面と収納部６１との間に水が侵入し難くなる。このため、収納部６１の防水性を向上できる。

[0059] また、天板５３の上面には、凹凸形状が形成される。

この構成によれば、凹凸形状によって天板５３の剛性を高くできるため、天板５３によって荷物７３を良好に支持できる。

[0060] また、キャリア本体５１は、キャリアフレーム５５から下方に延出する側壁部５８を備え、側壁部５８は、収納部６１を外側方から覆う。

この構成によれば、収納部６１を外側方から覆う側壁部５８によって、収納部６１の防水性を向上できる。

[0061] また、キャリア本体５１は、左右のキャリアフレーム５５を左右に接続する前側フレーム部５６を備え、前側フレーム部５６は、シート１７のシート後面１７ｄに後方から対向し、収納ボックス５２の前面である縦壁部前壁６２ｂは、前側フレーム部５６の下方でシート後面１７ｄに後方から対向し、縦壁部前壁６２ｂとシート後面１７ｄとの距離Ｌ１は、前側フレーム部５６

とシート後面１７ｄとの距離Ｌ２よりも小さい。

この構成によれば、距離Ｌ１は、距離Ｌ２よりも小さいため、乗員の着座等によってシート１７が大きく変形した場合には、シート後面１７ｄは、前側フレーム部５６よりも先に縦壁部前壁６２ｂに当たる。これにより、シート後面１７ｄと前側フレーム部５６との接触を抑制でき、シート後面１７ｄ及び前側フレーム部５６の傷の発生を抑制できる。また、シート後面１７ｄと前側フレーム部５６との距離Ｌ２を大きく確保できるため、例えば、乗員が鞍乗り型車両１０を把持する際に、シート後面１７ｄと前側フレーム部５６との間に手を入れて前側フレーム部５６を把持し易い。

[0062] さらに、前側フレーム部５６は、シート１７の後端部の上面１７ｈよりも下方に位置する。

この構成によれば、シート１７に乗員が着座した場合に、乗員と前側フレーム部５６との距離を確保でき、前側フレーム部５６が乗員の邪魔になることを抑制できる。

[0063] また、鞍乗り型車両１０は、シート１７を支持するリアフレーム２０を備え、リアフレーム２０の後部２０ａはシート１７よりも後方に延び、収納ボックス５２は、リアフレーム２０の後部２０ａに上方から当接するフレーム当接部６５を備える。

この構成によれば、収納ボックス５２は、フレーム当接部６５を介してリアフレーム２０の後部２０ａに上方から当接するため、収納ボックス５２が荷物７３から受ける荷重をリアフレーム２０によって受けることができる。このため、リアキャリア５０によって荷物７３を良好に支持できる。

[0064] なお、上記実施の形態は本発明を適用した一態様を示すものであって、本発明は上記実施の形態に限定されるものではない。

上記実施の形態では、キャリア本体５１が、左右のキャリアフレーム５５、前側フレーム部５６、及び後側フレーム部５７を備えるものとして説明したが、本発明はこれに限定されない。キャリア本体５１は、少なくとも左右一対のキャリアフレーム５５を備えていれば良い。

また、上記実施の形態では、収納部６１を上方から覆う天板５３が設けられるが、本発明はこれに限定されるものではなく、天板５３を設けない構成としても良い。

さらに、上記実施の形態では、自動二輪車である鞍乗り型車両１０に搭載されるリアキャリア５０を例に挙げて説明したが、本発明はこれに限定されるものではなく、リアキャリア５０は、三輪の鞍乗り型車両、及び四輪以上を備える鞍乗り型車両に設けられても良い。

[0065] ［上記実施の形態によりサポートされる構成］

上記実施の形態は、以下の構成をサポートする。

[0066] （構成１）鞍乗り型車両の乗員用のシートの後方に設けられるキャリア本体と、前記キャリア本体に取り付けられる収納ボックスとを備えるリアキャリアにおいて、前記キャリア本体は、車両前後方向に延びる左右一対のキャリアフレームを少なくとも備え、前記収納ボックスは、左右の前記キャリアフレームの間に配置され、前記収納ボックスは、上方に開口して物品を収納可能な収納部と、前記収納部の前方で前記収納部に対し上方に延出する縦壁部とを備え、前記収納部は、前記キャリアフレームの上面である積載面よりも下方に配置され、前記縦壁部は、前記積載面よりも上方に延出することを特徴とするリアキャリア。

この構成によれば、収納部によって物品を収納可能とするとともに、収納部の前方で積載面よりも上方に延出する縦壁部を収納ボックスが備えるため、積載面の荷物がシートに接触することを縦壁部によって抑制できる。このため、収納ボックスの縦壁部を利用して、シートに対する荷物の接触を簡単な構造で抑制し、シートを荷物から保護できる。

[0067] （構成２）前記収納部を上方から覆う天板が左右の前記キャリアフレームの間に配置され、前記天板の上面は、前記積載面よりも下方に位置するとともに、車両側面視で、前記キャリアフレームに重なり、前記縦壁部は、前記天板の前方に位置することを特徴とする構成１記載のリアキャリア。

この構成によれば、天板によって収納部が覆われるため、物品を収納部に

良好に収納できる。また、天板が積載面よりも下方に位置するため、荷物を積載面によって良好に支持できる。さらに、天板よりも前方に延びる荷物がシートに接触することを、縦壁部によって効果的に抑制できる。

[0068] （構成３）前記天板は、前記キャリア本体に締結されていることを特徴とする構成２記載のリアキャリア。

この構成によれば、天板はキャリア本体に締結されて強固に支持されるため、積載面に対し下方に位置する荷物を天板によって良好に支持できる。

[0069] （構成４）前記天板は、平面視で、前記天板の下面と前記収納部とが当接する当接部に対し前記収納部の外側に延出する延出部を備え、前記延出部は、前記当接部に対し下方に屈曲していることを特徴とする構成２または３記載のリアキャリア。

この構成によれば、天板の延出部が、天板の下面と収納部とが当接する当接部に対し下方に屈曲するため、延出部によってラビリンス形状を設けることができ、収納部の防水性を向上できる。

[0070] （構成５）前記天板の前縁部は、車両側面視で前下がりに傾斜した傾斜部であり、前記傾斜部の下面が前記収納部に当接することを特徴とする構成２から４のいずれかに記載のリアキャリア。

この構成によれば、天板の前縁部では、前下がりに傾斜した傾斜部の下面が収納部に当接するため、傾斜部の下面と収納部との間に水が侵入し難くなる。このため、収納部の防水性を向上できる。

[0071] （構成６）前記天板の上面には、凹凸形状が形成されることを特徴とする構成２から５のいずれかに記載のリアキャリア。

この構成によれば、凹凸形状によって天板の剛性を高くできるため、天板によって荷物を良好に支持できる。

[0072] （構成７）前記キャリア本体は、前記キャリアフレームから下方に延出する側壁部を備え、前記側壁部は、前記収納部を外側方から覆うことを特徴とする構成１から６のいずれかに記載のリアキャリア。

この構成によれば、収納部を外側方から覆う側壁部によって、収納部の防

水性を向上できる。

[0073] （構成８）前記キャリア本体は、左右の前記キャリアフレームを左右に接続する前側フレーム部を備え、前記前側フレーム部は、前記シートの後面に後方から対向し、前記収納ボックスの前面は、前記前側フレーム部の下方で前記シートの前記後面に後方から対向し、前記収納ボックスの前面と前記後面との距離は、前記前側フレーム部と前記後面との距離よりも小さいことを特徴とする構成１から７のいずれかに記載のリアキャリア。

この構成によれば、乗員の着座等によってシートが大きく変形した場合には、シートの後面は、前側フレーム部よりも先に収納ボックスの前面に当たる。これにより、シートの後面と前側フレーム部との接触を抑制でき、シートの後面及び前側フレーム部の傷の発生を抑制できる。また、シートの後面と前側フレーム部との距離を大きく確保できるため、例えば、乗員が鞍乗り型車両を把持する際に、シートの後面と前側フレーム部との間に手を入れて前側フレーム部を把持し易い。

[0074] （構成９）前記前側フレーム部は、前記シートの後端部の上面よりも下方に位置することを特徴とする構成８記載のリアキャリア。

この構成によれば、収納ボックスの前面とシートの後面との距離は、前側フレーム部とシートの後面との距離よりも小さいため、乗員の着座等によってシートが大きく変形した場合には、シートの後面は、前側フレーム部よりも先に収納ボックスの前面に当たる。これにより、シートの後面と前側フレーム部との接触を抑制でき、シートの後面及び前側フレーム部の傷の発生を抑制できる。また、シートの後面と前側フレーム部との距離を確保できるため、例えば、乗員が鞍乗り型車両を把持する際に、シートの後面と前側フレーム部との間に手を入れて前側フレーム部を把持し易い。

[0075] （構成１０）鞍乗り型車両は、前記シートを支持するリアフレームを備え、前記リアフレームの後部は前記シートよりも後方に延び、前記収納ボックスは、前記リアフレームの前記後部に上方から当接するフレーム当接部を備えることを特徴とする構成１から９のいずれかに記載のリアキャリア。

この構成によれば、収納ボックスは、フレーム当接部を介してリアフレームの後部に上方から当接するため、収納ボックスが荷物から受ける荷重をリアフレームによって受けることができる。このため、リアキャリアによって荷物を良好に支持できる。

符号の説明

[0076] １０　鞍乗り型車両
１７　シート
１７ｄ　シート後面（後面）
１７ｈ　上面
２０　リアフレーム
２０ａ　後部
５０　リアキャリア
５１　キャリア本体
５２　収納ボックス
５３　天板
５５　キャリアフレーム
５６　前側フレーム部
５８　側壁部
６１　収納部
６２　縦壁部
６２ｂ　縦壁部前壁（収納ボックスの前面）
６５　フレーム当接部
６８　当接部
７０　側方延出部（延出部）
７１　後方延出部（延出部）
７２　傾斜部
７５　積載面
Ｌ１　距離（収納ボックスの前面と後面との距離）

Ｌ２　距離（前側フレーム部と後面との距離）

請求の範囲

[請求項1] 鞍乗り型車両（１０）の乗員用のシート（１７）の後方に設けられるキャリア本体（５１）と、前記キャリア本体（５１）に取り付けられる収納ボックス（５２）とを備えるリアキャリアにおいて、

前記キャリア本体（５１）は、車両前後方向に延びる左右一対のキャリアフレーム（５５）を少なくとも備え、

前記収納ボックス（５２）は、左右の前記キャリアフレーム（５５）の間に配置され、

前記収納ボックス（５２）は、上方に開口して物品を収納可能な収納部（６１）と、前記収納部（６１）の前方で前記収納部（６１）に対し上方に延出する縦壁部（６２）とを備え、

前記収納部（６１）は、前記キャリアフレーム（５５）の上面である積載面（７５）よりも下方に配置され、前記縦壁部（６２）は、前記積載面（７５）よりも上方に延出することを特徴とするリアキャリア。

[請求項2] 前記収納部（６１）を上方から覆う天板（５３）が左右の前記キャリアフレーム（５５）の間に配置され、

前記天板（５３）の上面は、前記積載面（７５）よりも下方に位置するとともに、車両側面視で、前記キャリアフレーム（５５）に重なり、

前記縦壁部（６２）は、前記天板（５３）の前方に位置することを特徴とする請求項１記載のリアキャリア。

[請求項3] 前記天板（５３）は、前記キャリア本体（５１）に締結されていることを特徴とする請求項２記載のリアキャリア。

[請求項4] 前記天板（５３）は、平面視で、前記天板（５３）の下面と前記収納部（６１）とが当接する当接部（６８）に対し前記収納部（６１）の外側に延出する延出部（７０，７１）を備え、

前記延出部（７０，７１）は、前記当接部（６８）に対し下方に屈

曲していることを特徴とする請求項２または３記載のリアキャリア。

[請求項5] 前記天板（５３）の前縁部は、車両側面視で前下がりに傾斜した傾斜部（７２）であり、前記傾斜部（７２）の下面が前記収納部（６１）に当接することを特徴とする請求項２から４のいずれかに記載のリアキャリア。

[請求項6] 前記天板（５３）の上面には、凹凸形状が形成されることを特徴とする請求項２から５のいずれかに記載のリアキャリア。

[請求項7] 前記キャリア本体（５１）は、前記キャリアフレーム（５５）から下方に延出する側壁部（５８）を備え、

前記側壁部（５８）は、前記収納部（６１）を外側方から覆うことを特徴とする請求項１から６のいずれかに記載のリアキャリア。

[請求項8] 前記キャリア本体（５１）は、左右の前記キャリアフレーム（５５）を左右に接続する前側フレーム部（５６）を備え、前記前側フレーム部（５６）は、前記シート（１７）の後面（１７ｄ）に後方から対向し、

前記収納ボックス（５２）の前面（６２ｂ）は、前記前側フレーム部（５６）の下方で前記シート（１７）の前記後面（１７ｄ）に後方から対向し、

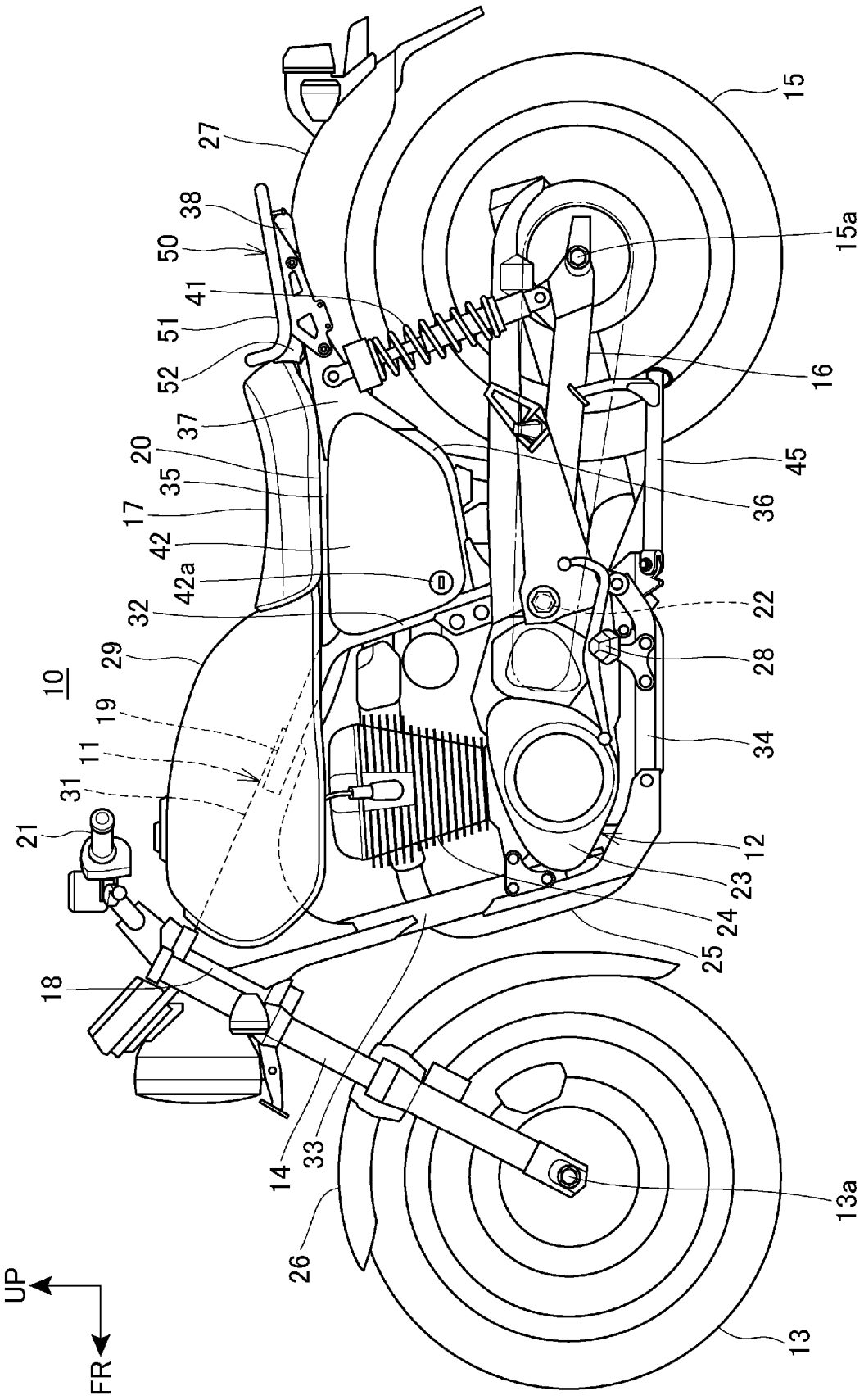
前記収納ボックス（５２）の前面（６２ｂ）と前記後面（１７ｄ）との距離（Ｌ１）は、前記前側フレーム部（５６）と前記後面（１７ｄ）との距離（Ｌ２）よりも小さいことを特徴とする請求項１から７のいずれかに記載のリアキャリア。

[請求項9] 前記前側フレーム部（５６）は、前記シート（１７）の後端部の上面（１７ｈ）よりも下方に位置することを特徴とする請求項８記載のリアキャリア。

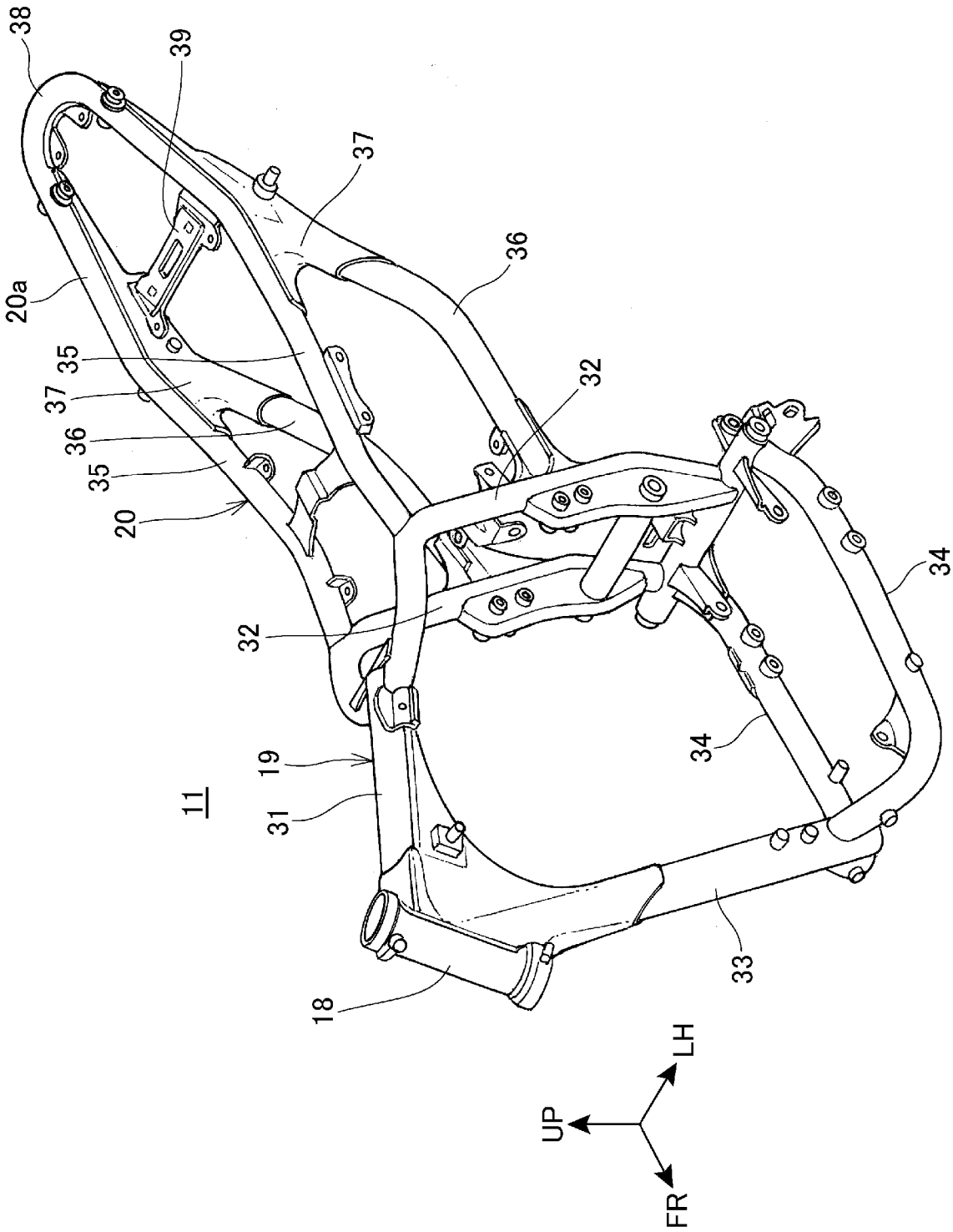
[請求項10] 鞍乗り型車両（１０）は、前記シート（１７）を支持するリアフレーム（２０）を備え、前記リアフレーム（２０）の後部（２０ｄ）は前記シート（１７）よりも後方に延び、

前記収納ボックス（５２）は、前記リアフレーム（２０）の前記後部（２０ｄ）に上方から当接するフレーム当接部（６５）を備えることを特徴とする請求項１から９のいずれかに記載のリアキャリア。

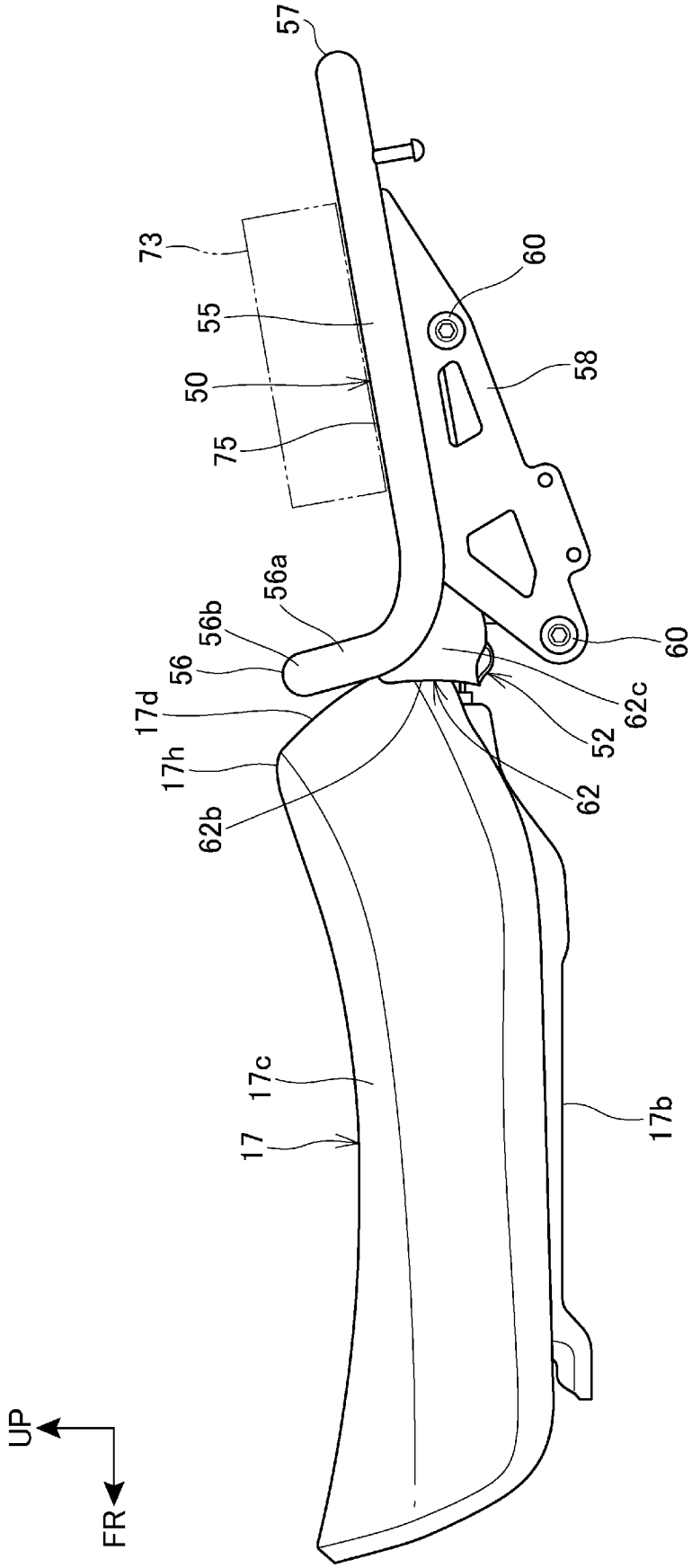
[図1]


10
11
12
13
13a
14
15
15a
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
31
32
33
34
35
36
37
38
41
42
42a
45
50
51
52
UP
FR

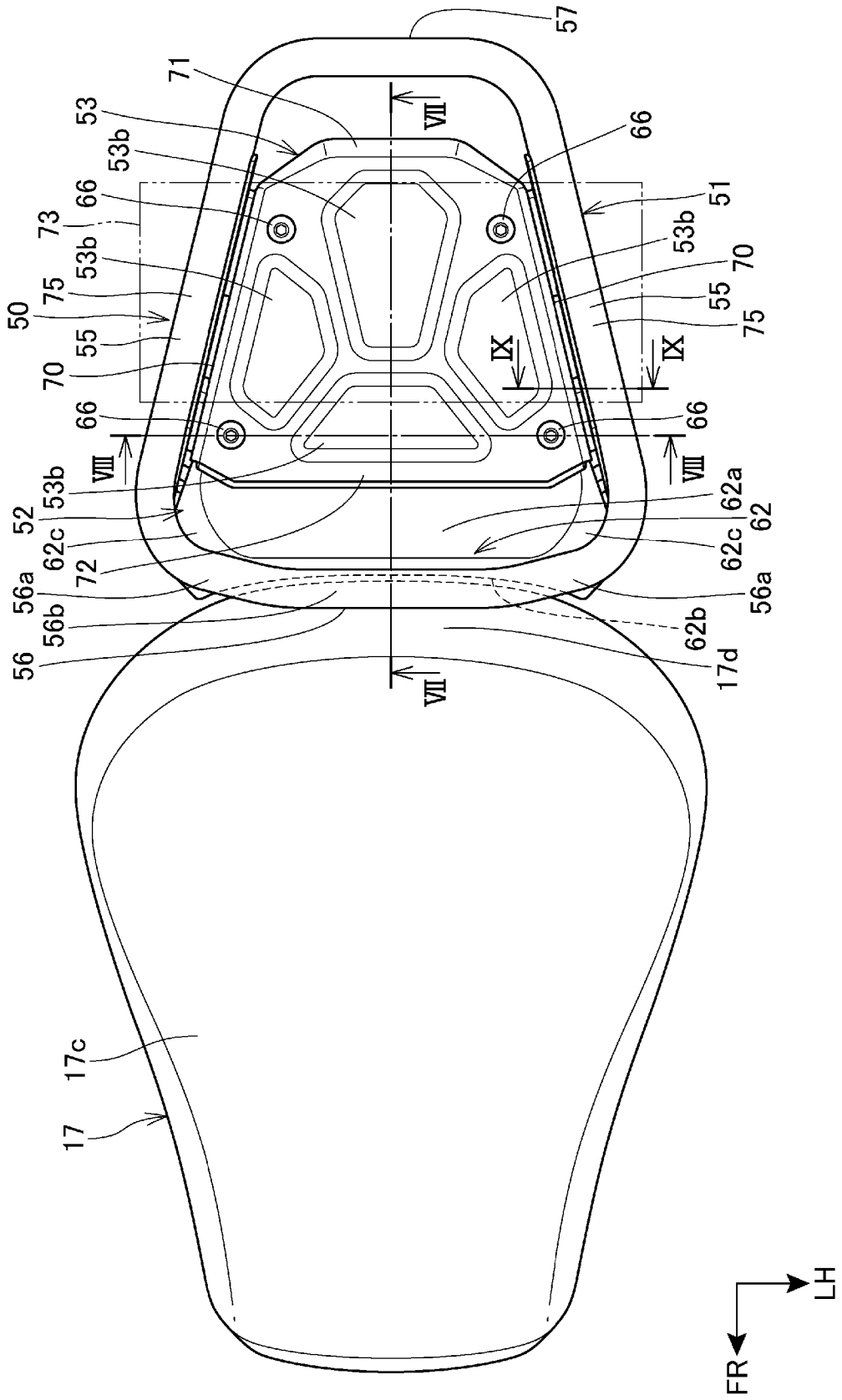
[図2]



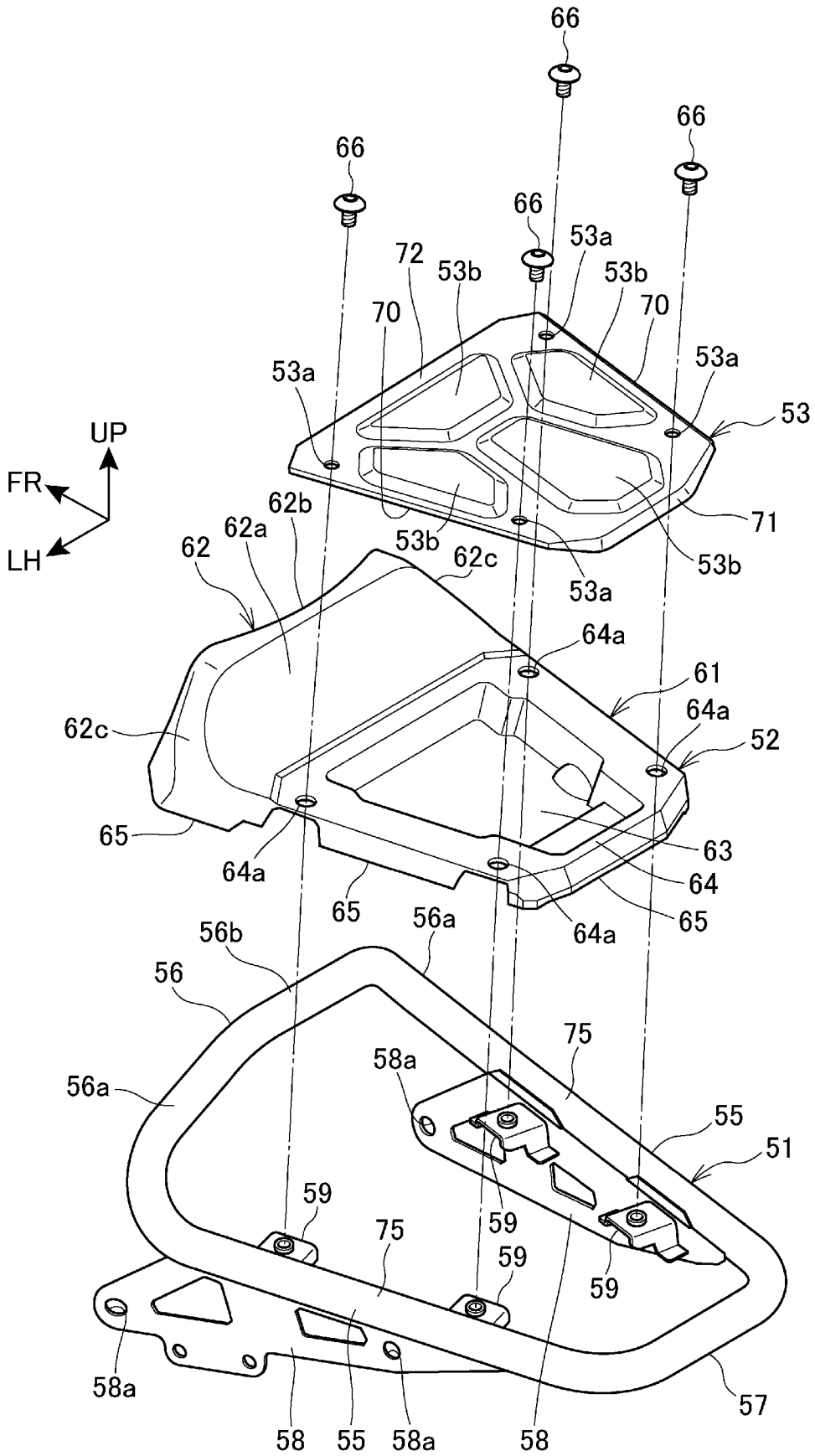
[図3]


57
73
55
50
75
60
58
56a
56b
56
17d
17h
62b
60
62c
52
62
17c
17
17b
UP
FR

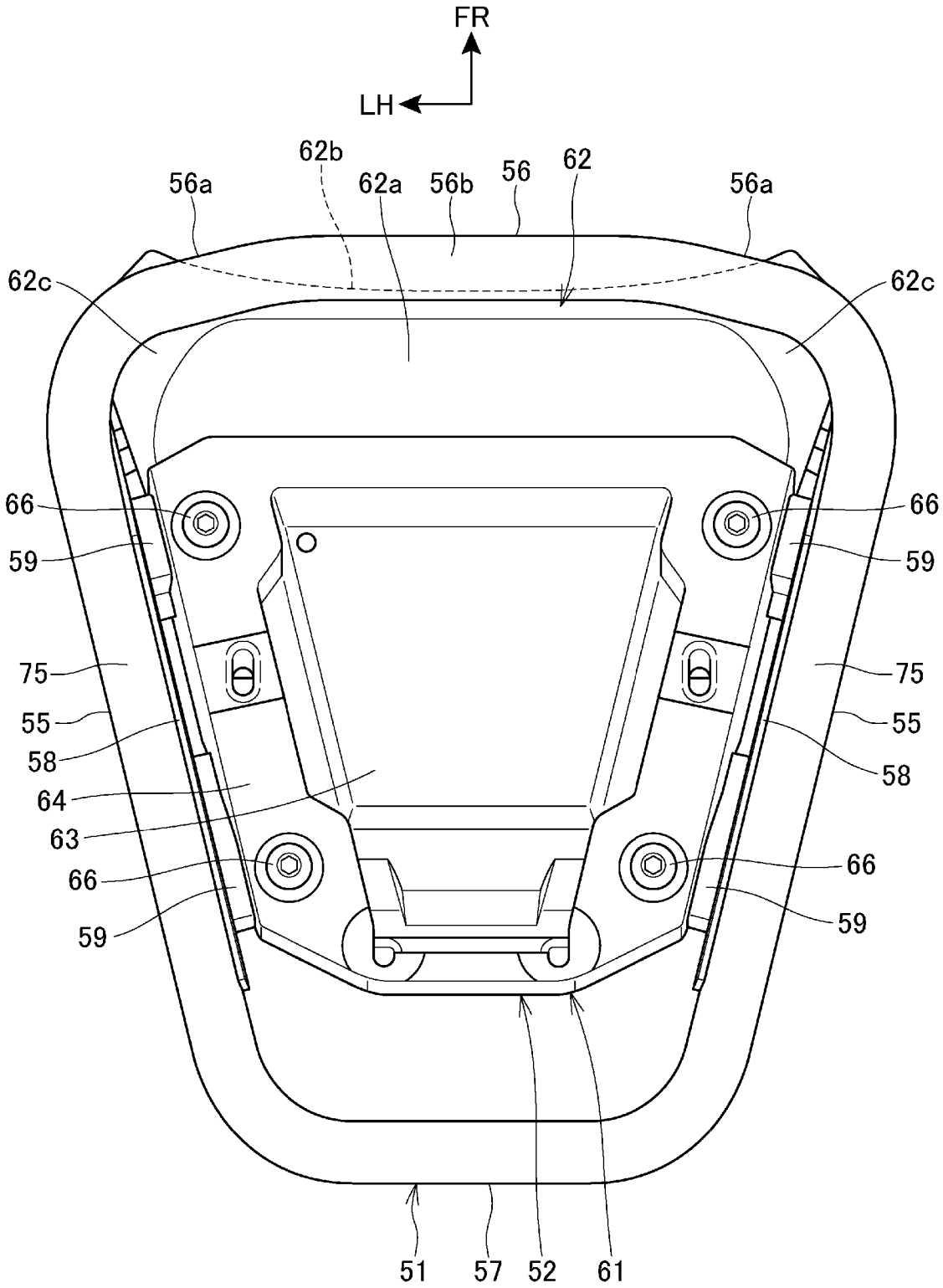
[図4]


57
71
53
53b
66
73
75
50
55
70
VIII
IX
51
62a
62
62c
72
56a
56b
56
62b
17d
17c
17
LH
FR

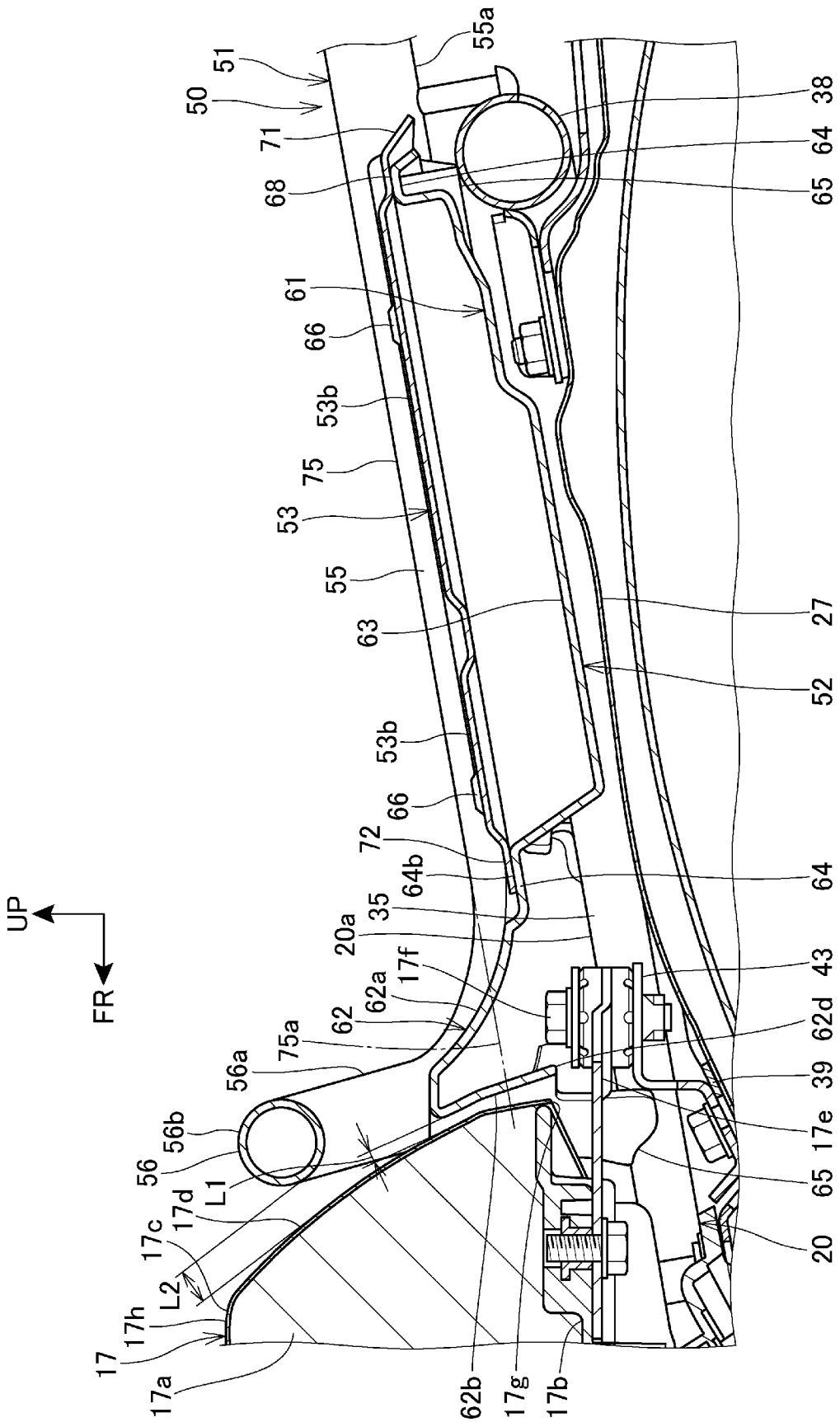
[図5]


66
66
66
66
72
53b
53a
53b
70
70
53a
53a
53
UP
FR
LH
62b
62a
62
53b
62c
53a
71
53b
64a
61
62c
64a
52
65
64a
63
64
65
64a
65
56b
56a
56
75
58a
56a
55
51
59
59
75
59
59
58a
57
58
55
58a
58

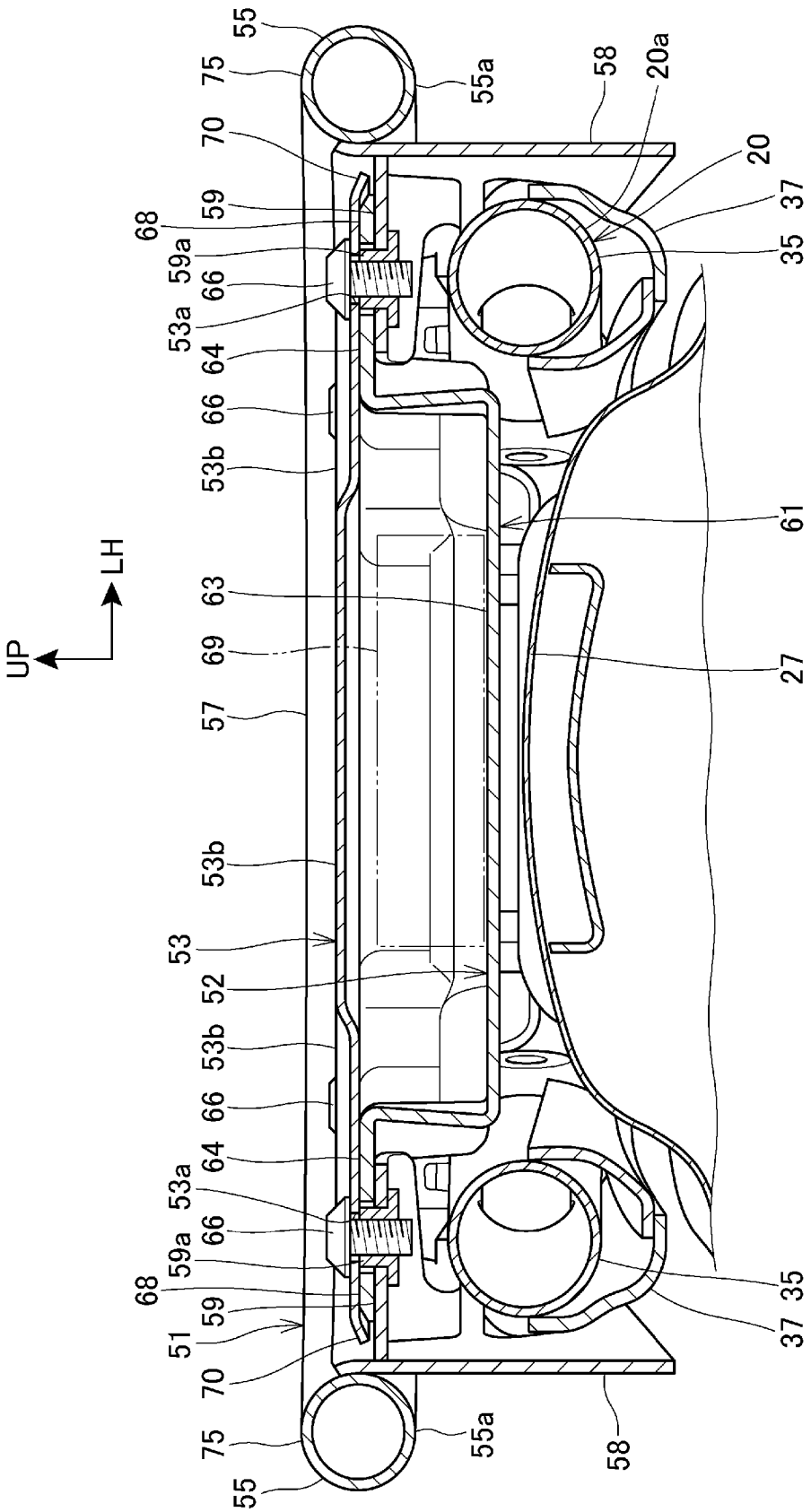
[図6]


FR
LH
62b
56a
62a
56b
56
62
56a
62c
62c
66
66
59
59
75
75
55
55
58
58
64
63
66
66
59
59
51
57
52
61

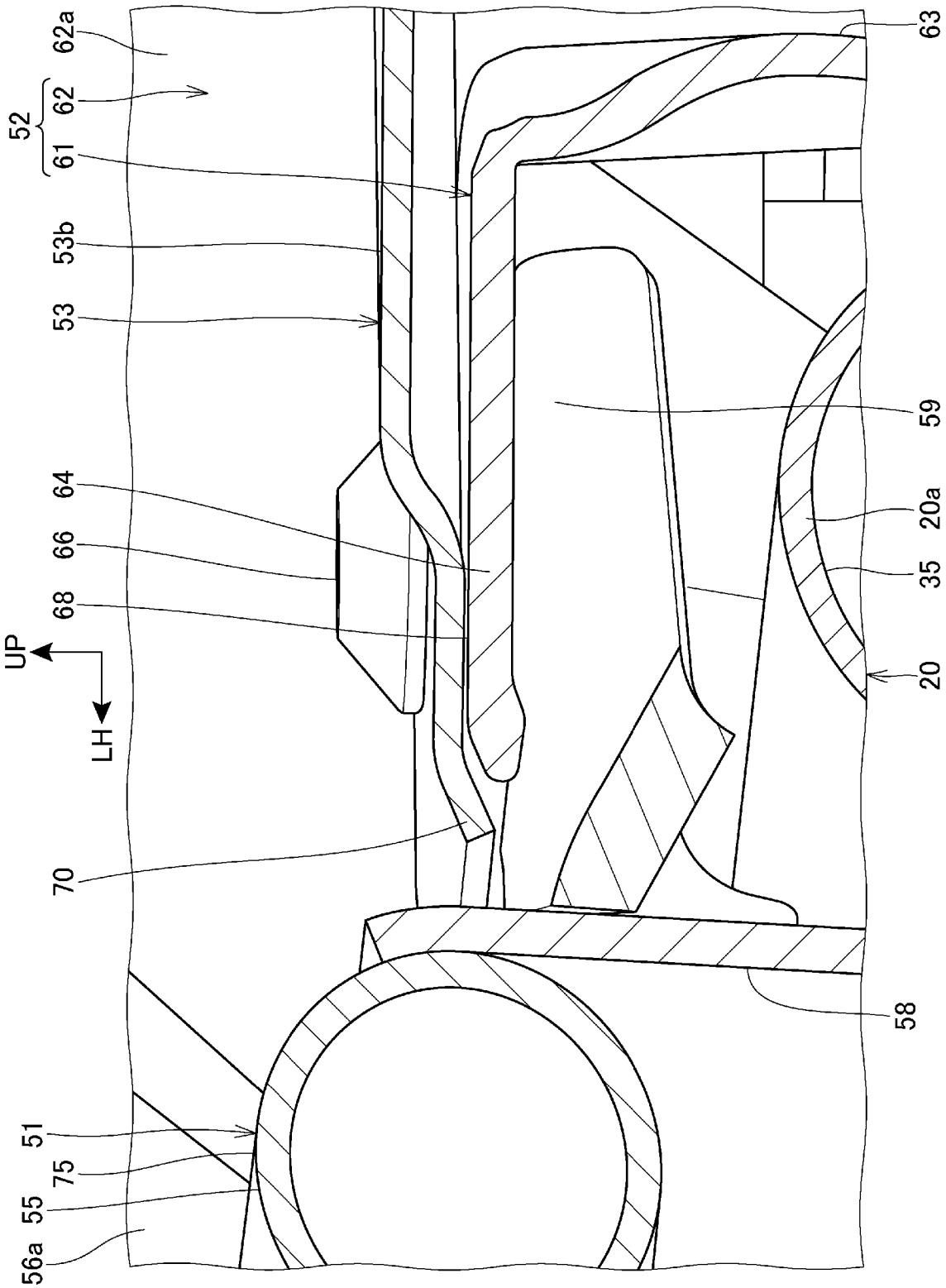
[図7]


UP
FR
50
51
55a
71
68
38
64
65
61
66
53b
75
53
55
63
27
52
53b
66
72
64b
64
35
20a
17f
43
62a
62
62d
75a
56a
39
17e
56b
56
65
L1
17d
17c
20
L2
17h
17
17a
62b
17g
17b

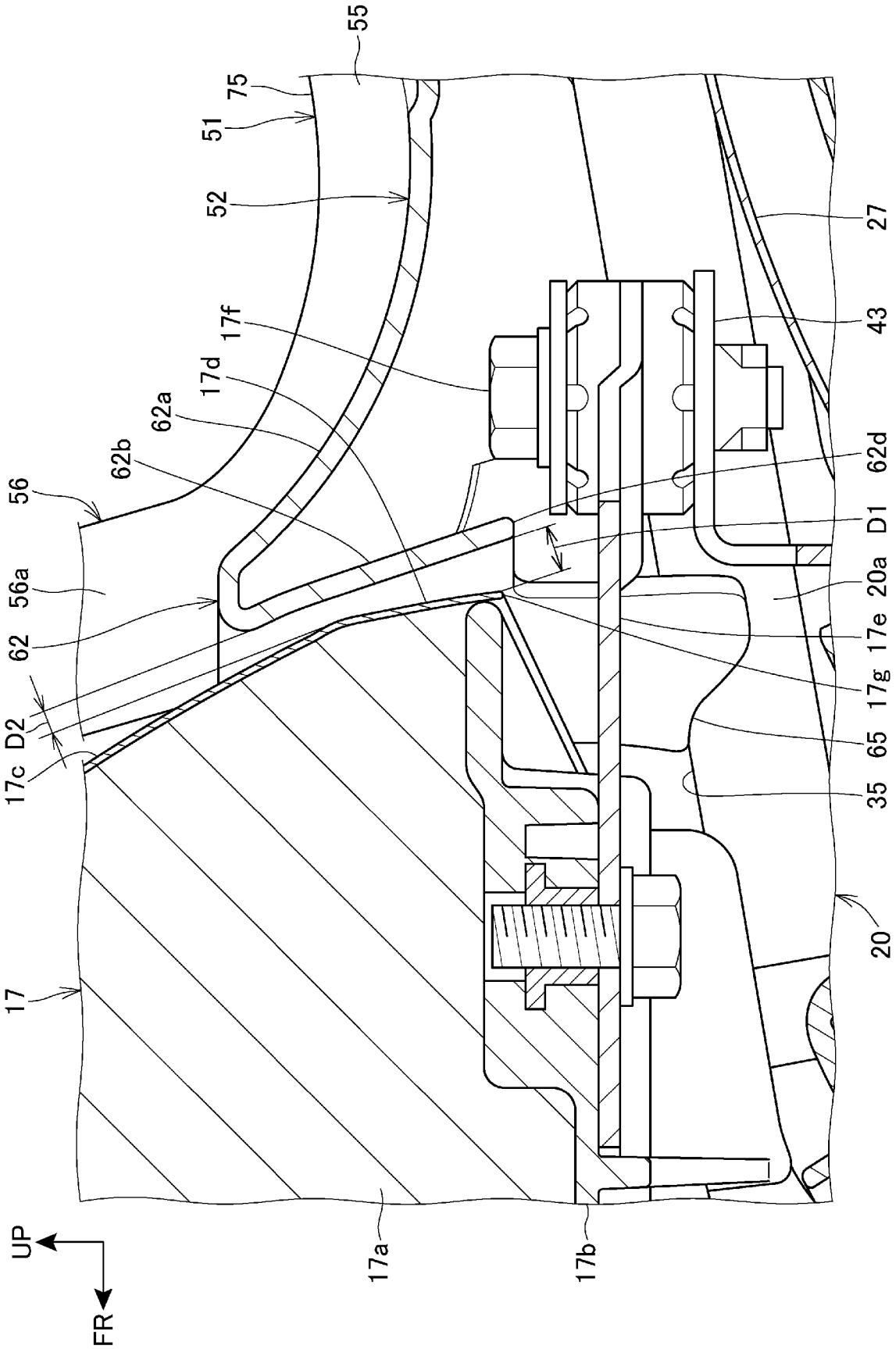
[図8]


55
75
70
68
59
59a
66
53a
64
66
53b
63
69
57
53b
53
52
53b
66
64
53a
66
59a
68
59
51
70
75
55
55a
58
20a
20
37
35
61
27
35
37
55a
58
UP
LH

[図9]



[図10]


55
75
51
52
27
17f
43
17d
62a
62b
62d
56
D1
56a
20a
62
17e
17g
D2
65
17c
35
20
17
17a
17b
UP
FR

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.
PCT/JP2022/031713

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B62J 7/04(2006.01)i; ***B62J 9/23***(2020.01)i
FI: B62J7/04 Z; B62J9/23

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

B62J7/00-11/26

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Published examined utility model applications of Japan 1922-1996
Published unexamined utility model applications of Japan 1971-2022
Registered utility model specifications of Japan 1996-2022
Published registered utility model applications of Japan 1994-2022

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 75448/1989 (Laid-open No. 15288/1991) (HONDA MOTOR CO LTD) 15 February 1991 (1991-02-15), entire text, all drawings	1-10
A	JP 2008-74290 A (HONDA MOTOR CO LTD) 03 April 2008 (2008-04-03) entire text, all drawings	1-10
A	CN 202400214 U (YANG, Jinchao) 29 August 2012 (2012-08-29) entire text, all drawings	1-10
A	DE 3513878 A1 (HENSSLER, Heinrich) 17 April 1986 (1986-04-17) entire text, all drawings	1-10
A	DE 4331615 A1 (PRIESCHL, Herbert) 14 April 1994 (1994-04-14) entire text, all drawings	1-10

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C. ☑ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:
"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed
"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search	Date of mailing of the international search report
28 October 2022	**08 November 2022**
Name and mailing address of the ISA/JP **Japan Patent Office (ISA/JP)** **3-4-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8915** **Japan**	Authorized officer Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT
Information on patent family members

International application No.
PCT/JP2022/031713

Patent document cited in search report	Publication date (day/month/year)	Patent family member(s)	Publication date (day/month/year)
JP 3-15288 U1	15 February 1991	(Family: none)	
JP 2008-74290 A	03 April 2008	(Family: none)	
CN 202400214 U	29 August 2012	(Family: none)	
DE 3513878 A1	17 April 1986	(Family: none)	
DE 4331615 A1	14 April 1994	DE 9212659 U1	

国際調査報告

国際出願番号
PCT/JP2022/031713

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（ＩＰＣ））

B62J 7/04(2006.01)i; B62J 9/23(2020.01)i
FI: B62J7/04 Z; B62J9/23

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料（国際特許分類（ＩＰＣ））

B62J7/00-11/26

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報	１９２２－１９９６年
日本国公開実用新案公報	１９７１－２０２２年
日本国実用新案登録公報	１９９６－２０２２年
日本国登録実用新案公報	１９９４－２０２２年

国際調査で使用した電子データベース（データベースの名称、調査に使用した用語）

C. 関連すると認められる文献

引用文献のカテゴリー*	引用文献名　及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する請求項の番号
A	日本国実用新案登録出願1-75448号(日本国実用新案登録出願公開3-15288号)の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム（本田技研工業株式会社）15.02.1991 (1991-02-15) 全文，全図	1-10
A	JP 2008-74290 A (本田技研工業株式会社) 03.04.2008 (2008-04-03) 全文，全図	1-10
A	CN 202400214 U (YANG,Jinchao) 29.08.2012 (2012-08-29) 全文，全図	1-10
A	DE 3513878 A1 (HENSSLER,Heinrich) 17.04.1986 (1986-04-17) 全文，全図	1-10
A	DE 4331615 A1 (PRIESCHL,Herbert) 14.04.1994 (1994-04-14) 全文，全図	1-10

☐ Ｃ欄の続きにも文献が列挙されている。

☑ パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー
“A” 特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの
“E” 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの
“L” 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献（理由を付す）
“O” 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献
“P” 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願の日の後に公表された文献
“T” 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と抵触するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの
“X” 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの
“Y” 特に関連のある文献であって、当該文献と他の１以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの
“&” 同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日	国際調査報告の発送日
28.10.2022	08.11.2022

名称及びあて先
日本国特許庁(ISA/JP)
〒100-8915
日本国
東京都千代田区霞が関三丁目４番３号

権限のある職員（特許庁審査官）
中島　昭浩 3D 9147

電話番号 03-3581-1101 内線 3339

国際調査報告
パテントファミリーに関する情報

国際出願番号
PCT/JP2022/031713

引用文献	公表日	パテントファミリー文献	公表日
JP 3-15288 U1	15.02.1991	（ファミリーなし）	
JP 2008-74290 A	03.04.2008	（ファミリーなし）	
CN 202400214 U	29.08.2012	（ファミリーなし）	
DE 3513878 A1	17.04.1986	（ファミリーなし）	
DE 4331615 A1	14.04.1994	DE 9212659 U1	