

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局



(43) 国際公開日
2008 年 10 月 16 日 (16.10.2008)

PCT

(10) 国際公開番号
WO 2008/123204 A1

(51) 国際特許分類:

B62J 9/00 (2006.01) B62K 11/00 (2006.01)
B62J 1/12 (2006.01) B62K 11/04 (2006.01)
B62J 35/00 (2006.01) B62M 7/02 (2006.01)

KABUSHIKI KAISHA) [JP/JP]; 〒4388501 静岡県磐
田市新貝 2 5 0 0 番地 Shizuoka (JP).

(72) 発明者; および

(75) 発明者/出願人 (米国についてののみ): 大平 優 (OHIRA,
Masaru).

(21) 国際出願番号: PCT/JP2008/055471

(22) 国際出願日: 2008 年 3 月 24 日 (24.03.2008)

(74) 代理人: 三好 秀和, 外 (MIYOSHI, Hidekazu et al.);
〒1050001 東京都港区虎ノ門一丁目 2 番 8 号 虎ノ門
琴平タワー Tokyo (JP).

(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 2007-094983 2007 年 3 月 30 日 (30.03.2007) 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, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE,
DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH,
GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KM,
KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA,
MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NL,

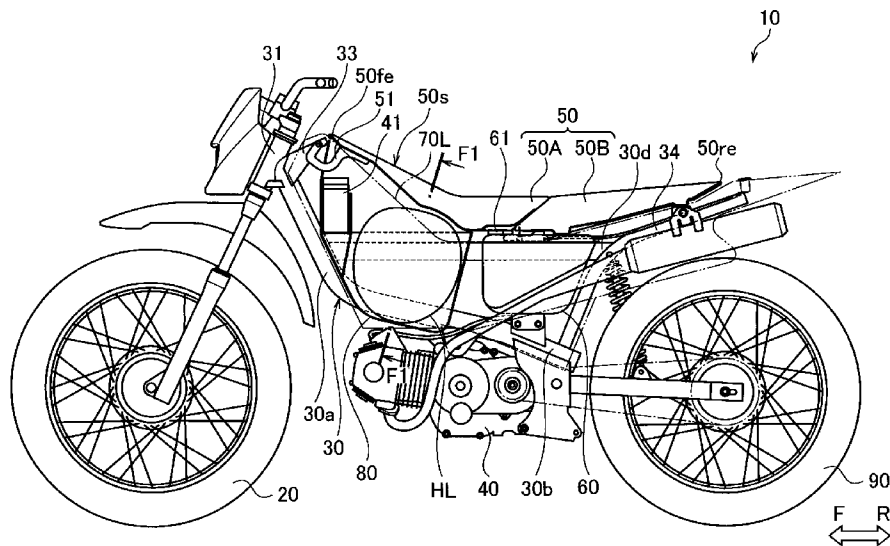
(71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): ヤ
マハ 発動機株式会社 (YAMAHA HATSUDOKI

[続葉有]

(54) Title: STRADDLE RIDING TYPE VEHICLE

(54) 発明の名称: 鞍乗型車両

FIG.1



(57) Abstract: A two-wheeled motor vehicle (10) has a seat (50) on which a rider is seated, a helmet receiving section (80) for receiving a helmet (HL), a vehicle body frame (30) having a steering head pipe (31), a rear wheel (90), an engine (40) for producing drive force transmitted to the rear wheel (90) and installed on the vehicle body frame (30), and a fuel tank (60) for containing fuel supplied to the engine (40). Between the steering head pipe (31) and the rider is placed the seat (50) that forms the two-wheeled motor vehicle (10). The helmet receiving section (80) and the fuel tank (60) are arranged below the seat (50).

(57) 要約: 自動二輪車 10 は、乗員が着座するシート 50 と、ヘルメット HL を収納するヘルメット収納部 80 と、ステアリングヘッドパイプ 31 を有する車体フレーム 30 と、後輪 90 と、後輪 90 に伝達される駆動力を発生し、車体フレーム 30 に取り付けられるエンジン

[続葉有]

WO 2008/123204 A1



NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RS, RU, SC, SD, SE,
SG, SK, SL, SM, SV, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA,
UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.

CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU,
IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MT, NL, NO, PL, PT, RO, SE,
SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ,
GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

(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, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG,

添付公開書類:

- 国際調査報告書
- 補正書・説明書

40と、エンジン40に供給される燃料を蓄える燃料タンク60とを備える。ステアリングヘッドパイプ31と乗員との間には、自動二輪車10を構成するシート50が配設され、ヘルメット収納部80及び燃料タンク60は、シート50の下方に配設される。

明 細 書

鞍乗型車両

技術分野

[0001] 本発明は、車体フレームと、車体フレームに固定されるエンジンと、乗員が着座するシートと、物品を収納する物品収納部とを備える鞍乗型車両に関する。

背景技術

[0002] 従来、自動二輪車など、乗員が鞍に跨るような乗車姿勢となる鞍乗型車両では、搭載される部品を効率よく配設するため、様々なレイアウトが提案がされている。例えば、乗員（操縦者及び同乗者）が着座するシートの前方にヘルメットを収納するヘルメット収納部を配設するとともに、シートの下方にエンジンに供給される燃料を蓄える燃料タンクを配設するレイアウトが知られている（例えば、特許文献1参照）。

特許文献1：特許第2868787号公報（第3－4頁、第1図）

発明の開示

[0003] 上述した従来の鞍乗型車両では、乗員が着座するシートの前方にヘルメット収納部などの物品収納部が配設されるため、シートに着座した乗員の脚部（特に、膝部分）が幅広の物品収納部と干渉し易い。特に、シートの下方において、車体フレームにエンジンが固定される場合、車体の剛性を確保しつつ、シートに着座した乗員の脚部と干渉しない物品収納部を備えることが難しい問題があった。

[0004] そこで、本発明は、このような状況に鑑みてなされたものであり、車体の剛性を確保しつつ、シートに着座した乗員の脚部と干渉しない物品収納部を備える鞍乗型車両を提供することを目的とする。

[0005] 上述した問題を解決するため、本発明は、次のような特徴を有している。まず、本発明の第1の特徴は、車体フレーム（車体フレーム30）と、車輪（後輪90）に伝達される駆動力を発生し、前記車体フレームに固定されるエンジン（エンジン40）と、乗員が着座するシート（シート50）と、物品を収納する物品収納部（ヘルメット収納部80）とを備える鞍乗型車両（例えば、自動二輪車10）であって、前記車体フレームは、前記鞍乗型車両の側面視において、前記エンジンと前記シートとの間に配設され、前記物

品収納部の少なくとも一部は、前記鞍乗型車両の側面視において、前記エンジンと前記シートとの間に配設されることを要旨とする。

[0006] このような鞍乗型車両によれば、物品収納部の少なくとも一部は、エンジンとシートとの間に配設される。このため、シートに着座した乗員の脚部がヘルメットなどを収納する物品収納部と干渉し難くなる。すなわち、鞍乗型車両によれば、ヘルメットなどを収納する物品収納部を備える場合でも、鞍乗型車両の取り回し性や、ライダーの乗車時における膝周りの快適性を向上させることができる。

[0007] また、車体フレームは、エンジンとシートとの間に配設されるため、ヘルメットなどを収納できる大型の物品収納部をエンジンとシートとの間に配設した場合でも車体の剛性を確保できる。

[0008] 本発明の第2の特徴は、第1の特徴に係り、前記エンジンに供給される燃料を蓄える燃料タンク(燃料タンク60)を備え、前記シートは、前記鞍乗型車両の前後方向に沿って延び、前記物品収納部及び前記燃料タンクは、前記鞍乗型車両の側面視において、前記シートの前端(前端50fe)と、前記シートの後端(後端50re)との間に配設されることを要旨とする。

[0009] 本発明の第3の特徴は、本発明の第2の特徴に係り、前記シートは、鞍乗型車両の後方に向かって傾斜する傾斜部を有し、前記物品収納部は、前記傾斜部の下方に配設され、前記燃料タンクは、前記物品収納部の後方に配設されることを要旨とする。

[0010] 本発明の第4の特徴は、本発明の第3の特徴に係り、前記燃料タンクは、前記燃料が補給される給油口部(燃料キャップ61V)と、前記燃料タンクよりも容量が小さいサブタンク(サブタンク62)とを有し、前記給油口部は、前記サブタンクに設けられることを要旨とする。

[0011] 本発明の第5の特徴は、本発明の第4の特徴に係り、前記給油口部は、前記物品収納部の前方に配設されることを要旨とする。

[0012] 本発明の第6の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記車体フレームは、車幅方向における前記鞍乗型車両の中心線(中心線CL)よりも車幅方向外側に配設され、前記物品収納部は、前記中心線を基準として前記車体フレームが配設される側と反

対側の領域において、前記車体フレームの側方まで延びることを要旨とする。

[0013] 本発明の第7の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記車体フレームは、前記鞍乗型車両の前後方向に沿って延びる上側サブフレーム(上側サブフレーム30d)と、前記上側サブフレームよりも下方に配設され、前記前後方向に沿って延びる下側サブフレームとを有し、前記上側サブフレームは、前記鞍乗型車両の側面視において、前記エンジンと前記シートとの間に配設されることを要旨とする。

[0014] 本発明の第8の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記物品収納部は、少なくとも乗員が装着するヘルメットを収納することができる空間を有することを要旨とする。

[0015] 本発明の特徴によれば、車体の剛性を確保しつつ、シートに着座した乗員の脚部と干渉しない物品収納部を備える鞍乗型車両を提供することができる。

図面の簡単な説明

[0016] [図1]図1は、本発明の実施形態に係る鞍乗型車両の左側面図である。

[図2]図2は、図1に示したF1－F1線に沿った鞍乗型車両の断面図である。

[図3]図3は、本発明の実施形態の変更例に係る鞍乗型車両の左側面図である。

発明を実施するための最良の形態

[0017] 次に、本発明の実施形態に係る鞍乗型車両について、図面を参照しながら説明する。なお、以下の図面の記載において、同一または類似の部分には、同一または類似の符号を付している。ただし、図面は模式的なものであり、各寸法の比率などは現実のものとは異なることに留意すべきである。

[0018] したがって、具体的な寸法などは以下の説明を参酌して判断すべきものである。また、図面相互間においても互いの寸法の関係や比率が異なる部分が含まれていることは勿論である。

[0019] (鞍乗型車両の構成)

図1は、本実施形態に係る鞍乗型車両である自動二輪車10の左側面図である。自動二輪車10の特徴は、自動二輪車10の前後方向に沿って延びるシート50を備え、シート50の下方にヘルメット収納部80及び燃料タンク60が配設されることである。本実施形態において、ヘルメット収納部80は、物品収納部を構成する。

[0020] 図1に示すように、自動二輪車10は、前輪20と後輪90とを備え、エンジン40が発

生する駆動力によって後輪90を駆動する。

- [0021] 自動二輪車10は、車体フレーム30を備える。車体フレーム30は、自動二輪車10の骨格を形成する。車体フレーム30は、前部フレーム部30a、後部フレーム部30b、及び上側サブフレーム30dによって構成される。
- [0022] 車体フレーム30は、自動二輪車10の側面視において、エンジン40とシート50との間に配設される。
- [0023] ヘルメット収納部80の少なくとも一部は、自動二輪車10の側面視において、エンジン40とシート50との間に配設される。
- [0024] 本実施形態において、前部フレーム部30a及び後部フレーム部30bは、下側サブフレームを構成する。下側サブフレームは、上側サブフレーム30dよりも下方に配設され、自動二輪車10の前後方向に沿って延びる。
- [0025] 前部フレーム部30aは、ステアリングシャフト(不図示)を回動可能に支持するステアリングヘッドパイプ31から自動二輪車10の下方に向かって延びる。後部フレーム部30bは、前部フレーム部30aに連なり、後輪90に向かって延びる。上側サブフレーム30dは、前部フレーム部30a及び後部フレーム部30bよりも上方に配設される。上側サブフレーム30dは、自動二輪車10の前後方向に沿って略水平に延びる。上側サブフレーム30dは、自動二輪車10の側面視において、エンジン40とシート50との間に配設される。車体フレーム30には、後部サブフレーム34が接合される。
- [0026] 後部サブフレーム34は、後部フレーム部30bから上部後方、具体的には、シート50の後端50reに向かって延びる。上側サブフレーム30dの前端は車体フレーム30に接合され、上側サブフレーム30dの後端は後部サブフレーム34に接合される。
- [0027] 自動二輪車10は、乗員(操縦者及び同乗者)が着座するシート50を備える。シート50は、自動二輪車10の前後方向に沿って延びる。シート50に着座した乗員は、鞍に跨るような乗車姿勢となる。
- [0028] 本実施形態では、シート50は、前部シート50Aと後部シート50Bとによって構成される。前部シート50Aは、ヘルメット収納部80の上方に配設される。ステアリングヘッドパイプ31と、前部シート50A(または後部シート50B)に着座した乗員との間には、前部シート50Aが配設される。本実施形態において、前部シート50Aは、自動二輪

車10を構成する車体構成物品を構成する。なお、ステアリングヘッドパイプ31と、シート50に着座した乗員との間には、前部シート50Aではなく、他の車体構成物品(例えば、車体カバー)が配設されていてもよい。

[0029] 前部シート50Aの前端50feには、ステー51が設けられる。ステー51は、車体フレーム30に接合されたブラケット33によって、回動可能に支持される。つまり、前部シート50Aは、ブラケット33とステー51とに車幅方向に沿って挿通されるシャフト(不図示)を中心として、開閉することができる。また、前部シート50Aは、自動二輪車10の後方に向かって下方向に傾斜する傾斜部50sを有する。後部シート50Bは、前部シート50Aの後方に配設される。また、後部シート50Bは、燃料タンク60の上方に配設される。なお、燃料タンク60の前部の上面に設けられる燃料キャップ61の上方は、前部シート50Aによって覆われる。

[0030] エンジン40は、前部シート50Aと後部シート50Bとによって構成されるシート50の下方に配設される。また、エンジン40は、車体フレーム30、具体的には、後部フレーム部30bの下方に配設される。エンジン40は、後部フレーム部30bに取り付けられる。

[0031] エンジン40とシート50との間には、燃料タンク60及びヘルメット収納部80が配設される。ヘルメット収納部80は、傾斜部50sの下方に配設される。

[0032] 燃料タンク60は、エンジン40に供給される燃料を蓄える。燃料タンク60は、燃料が補給される給油口(不図示)に対して着脱可能に取り付けられる燃料キャップ61を備える。また、燃料タンク60は、ヘルメット収納部80の後方に配設される。

[0033] ヘルメット収納部80は、ヘルメットHLを収納する。本実施形態では、ヘルメットHLは、オープンフェイス型(ジェット型)である。

[0034] ヘルメット収納部80の前部には、バッテリー41が配設される。つまり、ヘルメット収納部80は、ヘルメットHL及びバッテリー41を収納する空間を有する。

[0035] ヘルメット収納部80の左側方は、車体カバー70Lによって覆われる。同様に、ヘルメット収納部80の右側方は、車体カバー70R(図1において不図示、図2参照)によって覆われる。

[0036] ヘルメット収納部80及び燃料タンク60は、自動二輪車10の側面視において、前記

シート50の前端50feと、後端50reとの間に配設される。また、ヘルメット収納部80及び燃料タンク60は、車体フレーム30の上方に配設される。

[0037] (ヘルメット収納部の断面形状)

図2は、図1に示したF1-F1線に沿った自動二輪車10の断面図である。図2に示すように、ヘルメット収納部80の上方は、前部シート50Aによって覆われる。つまり、ヘルメット収納部80は、箱状であり、ヘルメット収納部80の上部(不図示)には、開口面(不図示)が形成される。前部シート50Aは、当該開口面を覆う。

[0038] ヘルメット収納部80の左側方は、車体カバー70Lによって覆われる。また、ヘルメット収納部80の右側方は、車体カバー70Rによって覆われる。ヘルメット収納部80と車体カバー70Rとの間には、上側サブフレーム30dが配設される。

[0039] 車体フレーム30は、中心線CLよりも車幅方向外側に配設される。具体的には、車体フレーム30の車幅方向における中心部30ctは、中心線CLよりも車幅方向外側、本実施形態では、中心線CLよりも右側に配設される。なお、中心線CLは、車幅方向(図中のL-R方向)における自動二輪車10の中心を通る直線である。

[0040] ヘルメット収納部80は、下側サブフレームを構成する前部フレーム部30a及び後部フレーム部30bの上方に配設される。但し、ヘルメット収納部80は、中心線CLを基準として車体フレーム30(具体的には、上側サブフレーム30d)が配設される側(右側)の領域と反対側(左側)の領域において、前部フレーム部30a及び後部フレーム部30bの側方まで延びる。具体的には、ヘルメット収納部80は、中心線CLを基準とした左側の領域において、前部フレーム部30a及び後部フレーム部30bの側方に位置する底部分80aを有する。

[0041] ヘルメット収納部80には、オープンフェイス型(ジェット型)のヘルメットHLが収納される。ヘルメットHLは、前部HLaが底部分80aに位置するようにヘルメット収納部80に収納される。

[0042] (作用・効果)

自動二輪車10によれば、ヘルメット収納部80の少なくとも一部は、エンジン40とシート50との間に配設される。このため、シート50に着座した乗員の脚部(特に膝部分)がヘルメット収納部80と干渉し難くなる。すなわち、自動二輪車10によれば、ヘルメ

ット収納部80を備える場合でも、自動二輪車10の取り回し性や、ライダーの乗車時における膝周りの快適性を向上させることができる。

[0043] また、車体フレーム30は、エンジン40とシート50との間に配設されるため、ヘルメットを収納可能な大型のヘルメット収納部80をエンジン40とシート50との間に配設した場合でも車体の剛性を確保できる。

[0044] 本実施形態では、ヘルメット収納部80及び燃料タンク60は、自動二輪車10の側面視において、シート50の前端50feと後端50reとの間に配設される。このため、乗員がシート50の前端50feと後端50reとの間のどのような位置に着座しても、乗員の脚部がヘルメット収納部80及び燃料タンク60と干渉し難い。

[0045] 本実施形態では、ヘルメット収納部80は、シート50とエンジン40との間に配設される。つまり、シート50の直ぐ下方には、ヘルメット収納部80が配設される。このため、ヘルメット収納部80をヘルメットHLの収納や取り出しが容易な高さに位置させることができる。

[0046] 本実施形態では、燃料タンク60は、ヘルメット収納部80の後方に配設される。つまり、ヘルメット収納部80は、後方に向かって下方向に傾斜する前部シート50Aの傾斜部50sの下方に配設される。また、燃料タンク60は、後部シート50Bの下方及び傾斜部50sを除いた前部シート50Aの下方に配設される。また、ヘルメット収納部80は、中心線CLを基準として車体フレーム30が配設される右側と反対側の左側の領域において、車体フレーム30の側方まで延びる。

[0047] このため、シート50の高さを抑えつつ、ヘルメットHLを収納するために一定の高さを有するヘルメット収納部80をシート50の下方に配設することができる。さらに、ヘルメット収納部80を備えた場合でも、自動二輪車10の車体幅を狭めたスリムな車体を構成することができる。

[0048] 本実施形態では、ヘルメット収納部80及び燃料タンク60は、車体フレーム30の上方に配設される。また、エンジン40は、車体フレーム30の下方に配設される。このため、車体フレーム30によって自動二輪車10としての必要な剛性を確保しつつ、ヘルメット収納部80、燃料タンク60及びエンジン40を配設することができる。

[0049] さらに、車体フレーム30の上方には、自動二輪車10の前後方向に沿って延びる上

側サブフレーム30dが配設される。また、上側サブフレーム30dの後端は、後部サブフレーム34に接合される。このため、自動二輪車10の剛性をさらに向上させることができる。

[0050] (変更例)

図3は、上述した自動二輪車10の変更例に係る自動二輪車10Vの左側面図である。以下、自動二輪車10と異なる部分について主に説明する。

[0051] 図3に示すように、自動二輪車10Vは、自動二輪車10と比較すると、燃料タンク及びヘルメット収納部の形状が異なる。

[0052] 具体的には、燃料タンク60Vは、サブタンク62を有する。サブタンク62の容量は燃料タンク60Vよりも小さい。また、燃料タンク60V単体の容量(サイズ)は、自動二輪車10に搭載される燃料タンク60よりも小さい。燃料タンク60Vの容量とサブタンク62の容量の合計容量は、自動二輪車10に搭載される燃料タンク60と略同様となる。

[0053] サブタンク62には、燃料キャップ61Vが設けられる。燃料キャップ61Vは、サブタンク62に形成された給油口(不図示)に対して着脱可能に取り付けられる(本実施形態では、燃料キャップ61V及び給油口によって、給油口部が形成される)。

[0054] 燃料キャップ61V及びサブタンク62は、ヘルメット収納部80Vの前方に配設される。燃料タンク60Vとサブタンク62とは、燃料を送る燃料ホース63によって接続される。

[0055] ヘルメット収納部80Vは、自動二輪車10に搭載されるヘルメット収納部80と比較すると、燃料タンク60Vのサイズの減少に応じて、自動二輪車10Vの後方に向かって拡張されている。

[0056] 一方、ヘルメット収納部80Vの前部には、サブタンク62が配設される。ヘルメットH1は、サブタンク62の後方に収納される。サブタンク62の前方には、バッテリー41が配設される。

[0057] 自動二輪車10Vによれば、燃料キャップ61Vが着脱可能に取り付けられる給油口が形成されたサブタンク62が、ヘルメット収納部80Vの前方に配設される。つまり、給油口が形成されたサブタンク62を燃料タンク60Vとは異なる位置に配設することができる。すなわち、自動二輪車10Vのデザイン上の自由度が確保され、例えば、自動二輪車10Vが用いられる環境(例えば、使用地域)などに応じて、サブタンク62の位

置を容易に変更することができる。

[0058] (その他の実施形態)

上述したように、本発明の一実施形態を通じて本発明の内容を開示したが、この開示の一部をなす論述及び図面は、本発明を限定するものであると理解すべきではない。この開示から当業者には様々な代替実施の形態が明らかとなろう。

[0059] 例えば、本実施形態に係る自動二輪車10(自動二輪車10V)では、車体フレーム30に取り付けられるエンジン40が用いられていたが、車体フレームによって揺動可能に支持されるユニットスイング式のエンジンユニットを用いても構わない。

[0060] また、本実施形態に係る自動二輪車10(自動二輪車10V)では、上側サブフレーム30dは、自動二輪車10の側面視において、エンジン40とシートと50の間に配設されるとした。また、自動二輪車10では、上側サブフレーム30dよりも下方に配設され、下側サブフレームを構成する前部フレーム部30a及び後部フレーム部30bもまたエンジン40とシートと50の間に配設される。しかし、前部フレーム部30a及び後部フレーム部30bは、エンジン40の下方に配設されてもよい。

[0061] また、本実施形態に係る自動二輪車10では、物品収納部がヘルメット収納部80である場合について説明した。しかし、例えば、車載工具、ライダーの荷物等、ヘルメット以外の物品を収納可能である。

[0062] このように、本発明は、ここでは記載していない様々な実施の形態などを含むことは勿論である。したがって、本発明の技術的範囲は、上述の説明から妥当な特許請求の範囲に係る発明特定事項によってのみ定められるものである。

[0063] なお、日本国特許出願第2007-094983号(2007年3月30日出願)の全内容が、参照により、本願明細書に組み込まれている。

産業上の利用可能性

[0064] 以上のように、本発明に係る鞍乗型車両は、ヘルメット収納部や燃料タンクを備える場合において、取り回し性や膝周りの快適性がさらに向上するため、乗員が鞍に跨るような乗車姿勢となる鞍乗型車両において有用である。

請求の範囲

- [1] 車体フレームと、
車輪に伝達される駆動力を発生し、前記車体フレームに固定されるエンジンと、
乗員が着座するシートと、
物品を収納する物品収納部と
を備える鞍乗型車両であって、
前記車体フレームは、前記鞍乗型車両の側面視において、前記エンジンと前記シートとの間に配設され、
前記物品収納部の少なくとも一部は、前記鞍乗型車両の側面視において、前記エンジンと前記シートとの間に配設される鞍乗型車両。
- [2] 前記エンジンに供給される燃料を蓄える燃料タンクを備え、
前記シートは、前記鞍乗型車両の前後方向に沿って延び、
前記物品収納部及び前記燃料タンクは、前記鞍乗型車両の側面視において、前記シートの前端と、前記シートの後端との間に配設される請求項1に記載の鞍乗型車両。
- [3] 前記シートは、鞍乗型車両の後方に向かって下方方向に傾斜する傾斜部を有し、
前記物品収納部は、前記傾斜部の下方に配設され、
前記燃料タンクは、前記物品収納部の後方に配設される請求項2に記載の鞍乗型車両。
- [4] 前記燃料タンクは、
前記燃料が補給される給油口部と、
前記燃料タンクよりも容量が小さいサブタンクとを有し、
前記給油口部は、前記サブタンクに設けられる請求項3に記載の鞍乗型車両。
- [5] 前記給油口部は、前記物品収納部の前方に配設される請求項4に記載の鞍乗型車両。
- [6] 前記車体フレームは、車幅方向における前記鞍乗型車両の中心線よりも車幅方向外側に配設され、
前記物品収納部は、前記中心線を基準として前記車体フレームが配設される側と

反対側の領域において、前記車体フレームの側方まで延びる請求項1に記載の鞍乗型車両。

- [7] 前記車体フレームは、
前記鞍乗型車両の前後方向に沿って延びる上側サブフレームと、
前記上側サブフレームよりも下方に配設され、前記前後方向に沿って延びる下側サブフレームと
を有し、
前記上側サブフレームは、前記鞍乗型車両の側面視において、前記エンジンと前記シートとの間に配設される請求項1に記載の鞍乗型車両。
- [8] 前記物品収納部は、少なくとも乗員が装着するヘルメットを収納することができる空間を有する請求項1に記載の鞍乗型車両。

補正された請求の範囲

[2008年8月22日（22. 08. 2008）国際事務局受理]

[1] （補正後）

車体フレームと、

車輪に伝達される駆動力を発生し、前記車体フレームに固定されるエンジンと、

乗員が着座するシートと、

物品を収納する物品収納部と

を備える鞍乗型車両であって、

前記車体フレームは、前記鞍乗型車両の側面視において、前記エンジンと前記シートとの間に配設され、

前記車体フレームは、

ステアリングヘッドパイプから前記鞍乗型車両の下方に向かって延びる前部フレーム部と、

前記前部フレーム部に連なり前記鞍乗型車両の後輪に向かって延びる後部フレーム部とを有し、

前記エンジンは、前記後部フレーム部の下方に取り付けられており、

前記物品収納部の少なくとも一部は、前記鞍乗型車両の側面視において、前記エンジンと前記シートとの間に配設される鞍乗型車両。

[2] 前記エンジンに供給される燃料を蓄える燃料タンクを備え、

前記シートは、前記鞍乗型車両の前後方向に沿って延び、

前記物品収納部及び前記燃料タンクは、前記鞍乗型車両の側面視において、前記シートの前端と、前記シートの後端との間に配設される請求項1に記載の鞍乗型車両。

[3] 前記シートは、鞍乗型車両の後方に向かって下方向に傾斜する傾斜部を有し、

前記物品収納部は、前記傾斜部の下方に配設され、

前記燃料タンクは、前記物品収納部の後方に配設される請求項2に記載の鞍乗型車両。

[4] 前記燃料タンクは、

- 前記燃料が補給される給油口部と、
前記燃料タンクよりも容量が小さいサブタンクとを有し、
前記給油口部は、前記サブタンクに設けられる請求項3に記載の鞍乗型車両。
- [5] 前記給油口部は、前記物品収納部の前方に配設される請求項4に記載の鞍乗型車両。
- [6] 前記車体フレームは、車幅方向における前記鞍乗型車両の中心線よりも車幅方向外側に配設され、
前記物品収納部は、前記中心線を基準として前記車体フレームが配設される側と反対側の領域において、前記車体フレームの側方まで延びる請求項1に記載の鞍乗型車両。
- [7] 前記車体フレームは、
前記鞍乗型車両の前後方向に沿って延びる上側サブフレームと、
前記上側サブフレームよりも下方に配設され、前記前後方向に沿って延びる下側サブフレームと
を有し、
前記上側サブフレームは、前記鞍乗型車両の側面視において、前記エンジンと前記シートとの間に配設される請求項1に記載の鞍乗型車両。
- [8] 前記物品収納部は、少なくとも乗員が装着するヘルメットを収納することができる空間を有する請求項1に記載の鞍乗型車両。

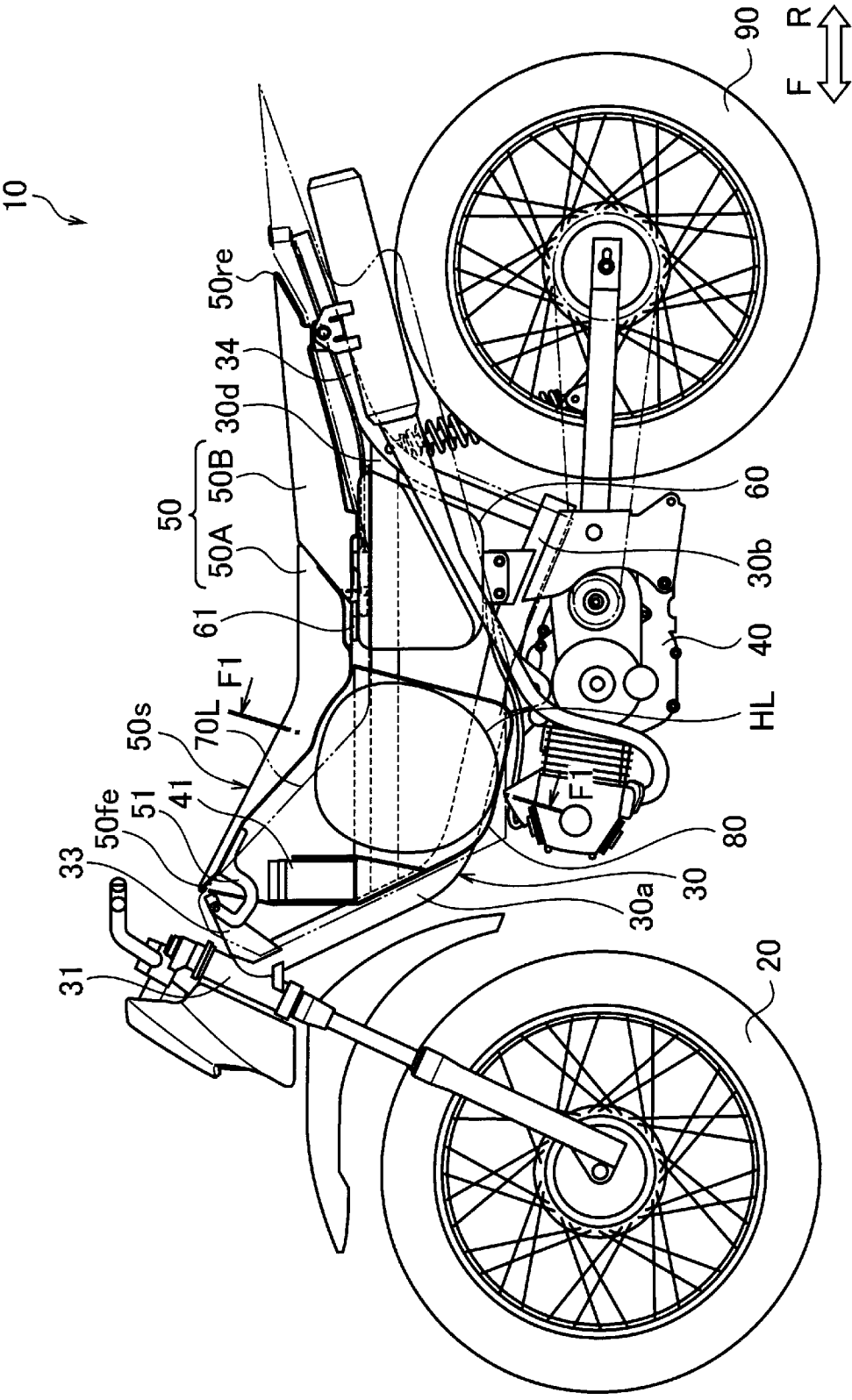
条約第19条(1)に基づく説明書

出願人は、国際調査機関の見解書に示されている「関連すると認められる文献」の内容を踏まえ、請求の範囲第1項の内容を補正しました。

当該補正は、国際出願の明細書[0021]段落、及び[0025]段落の内容に基づくものであり、国際出願の開示の範囲内です。

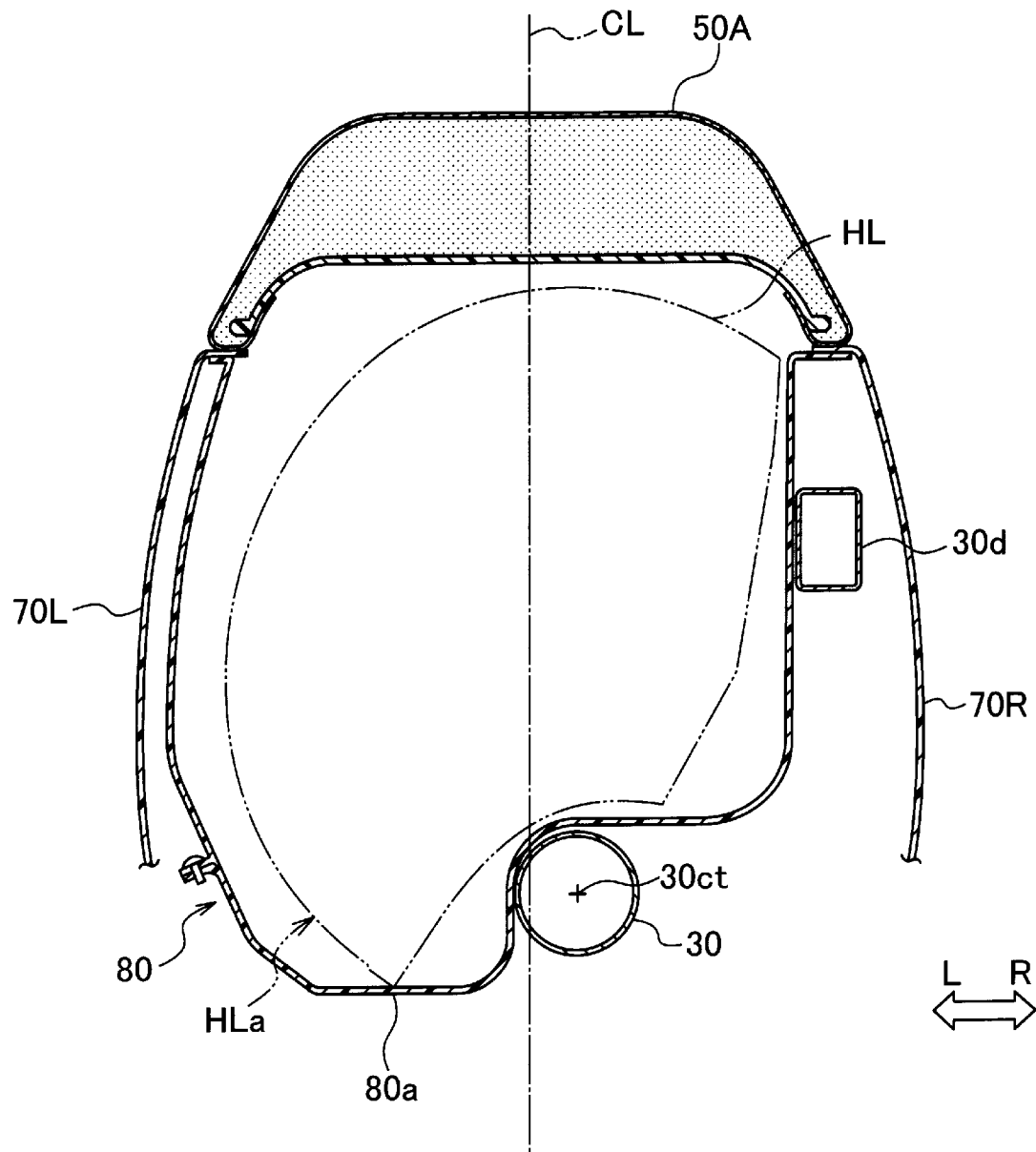
[図1]

FIG.1



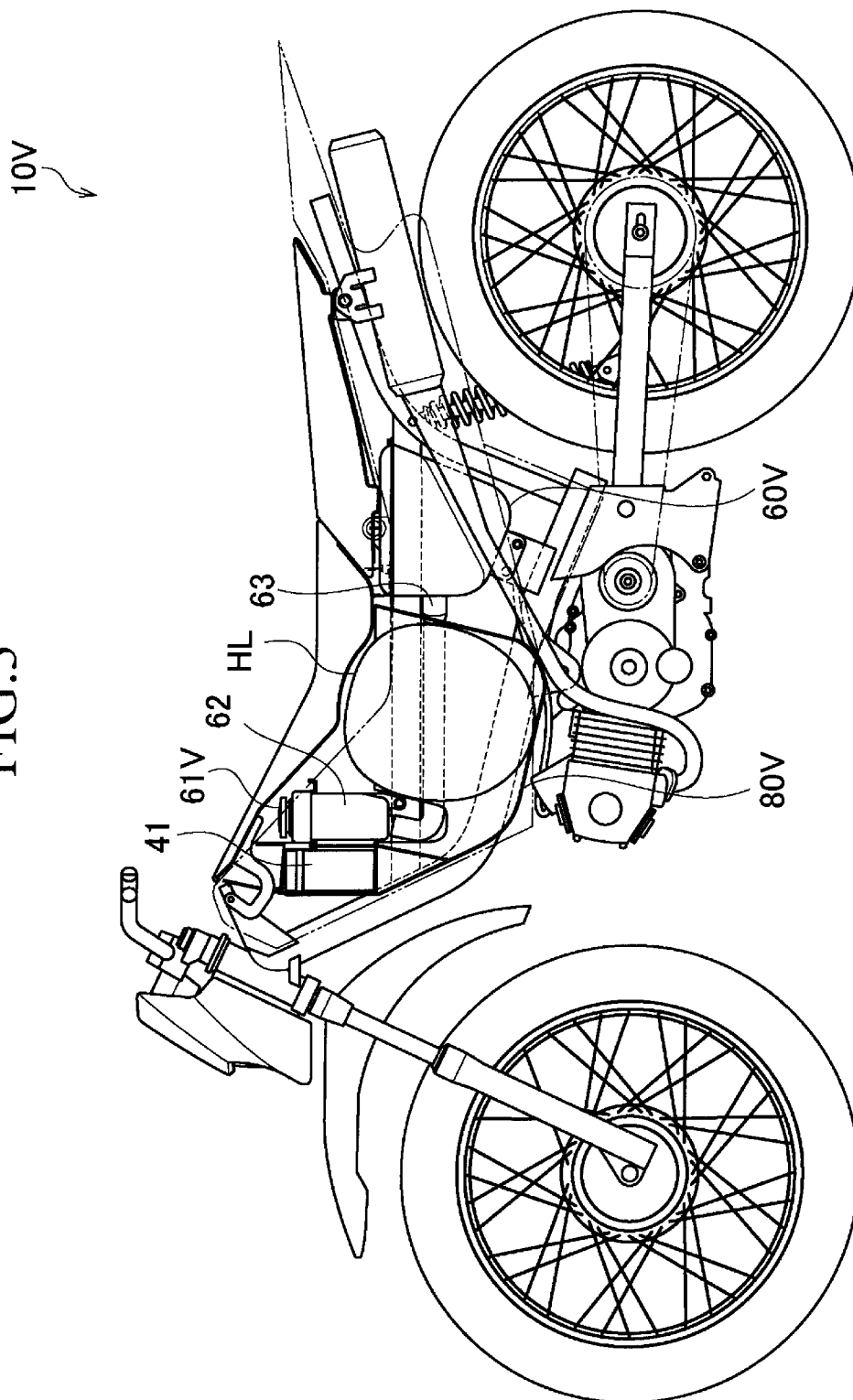
[図2]

FIG.2



[図3]

FIG.3



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2008/055471

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B62J9/00(2006.01)i, B62J1/12(2006.01)i, B62J35/00(2006.01)i, B62K11/00(2006.01)i, B62K11/04(2006.01)i, B62M7/02(2006.01)i

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)

B62J9/00, B62J1/12, B62J35/00, B62K11/00, B62K11/04, B62M7/02

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

Jitsuyo Shinan Koho	1922-1996	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2008
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2008	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2008

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.
X Y	JP 2005-247022 A (Honda Motor Co., Ltd.), 15 September, 2005 (15.09.05), Full text; Figs. 1 to 5 & CN 1663869 A & BR 500631 A	1-3, 7, 8 4-6
Y	JP 2003-246287 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 02 September, 2003 (02.09.03), Full text; Figs. 1 to 14 & CN 1425583 A	4, 5
Y	JP 2001-63653 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 13 March, 2001 (13.03.01), Full text; Figs. 1 to 35 (Family: none)	6

☒ 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
13 June, 2008 (13.06.08)

Date of mailing of the international search report
24 June, 2008 (24.06.08)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2008/055471

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 5-42890 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 23 February, 1993 (23.02.93), Full text; Figs. 1 to 9 (Family: none)	1-8
A	JP 2004-210102 A (Honda Motor Co., Ltd.), 29 July, 2004 (29.07.04), Full text; Figs. 1 to 3 & CN 1535888 A	1-8

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (I P C))

Int.Cl. B62J9/00(2006.01)i, B62J1/12(2006.01)i, B62J35/00(2006.01)i, B62K11/00(2006.01)i,
B62K11/04(2006.01)i, B62M7/02(2006.01)i

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 (I P C))

Int.Cl. B62J9/00, B62J1/12, B62J35/00, B62K11/00, B62K11/04, B62M7/02

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	1 9 2 2 - 1 9 9 6 年
日本国公開実用新案公報	1 9 7 1 - 2 0 0 8 年
日本国実用新案登録公報	1 9 9 6 - 2 0 0 8 年
日本国登録実用新案公報	1 9 9 4 - 2 0 0 8 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 請求の範囲の番号
X	JP 2005-247022 A (本田技研工業株式会社)	1-3, 7, 8
Y	2005.09.15, 全文, 第1-5図 & CN 1663869 A & BR 500631 A	4-6
Y	JP 2003-246287 A (ヤマハ発動機株式会社) 2003.09.02, 全文, 第1-14図 & CN 1425583 A	4, 5
Y	JP 2001-63653 A (ヤマハ発動機株式会社) 2001.03.13, 全文, 第1-35図 (ファミリーなし)	6

☒ 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矛盾するものではなく、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

1 3 . 0 6 . 2 0 0 8

国際調査報告の発送日

2 4 . 0 6 . 2 0 0 8

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (I S A / J P)
郵便番号 1 0 0 - 8 9 1 5
東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

出口 昌哉

3 D

9 0 3 1

電話番号 0 3 - 3 5 8 1 - 1 1 0 1 内線 3 3 4 1

C (続き) . 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 請求の範囲の番号
A	JP 5-42890 A (ヤマハ発動機株式会社) 1993.02.23, 全文, 第1 - 9 図 (ファミリーなし)	1-8 1-8
A	JP 2004-210102 A (本田技研工業株式会社) 2004.07.29, 全文, 第1 - 3 図 & CN 1535888 A	