

(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
2018年11月1日(01.11.2018)



(10) 国際公開番号

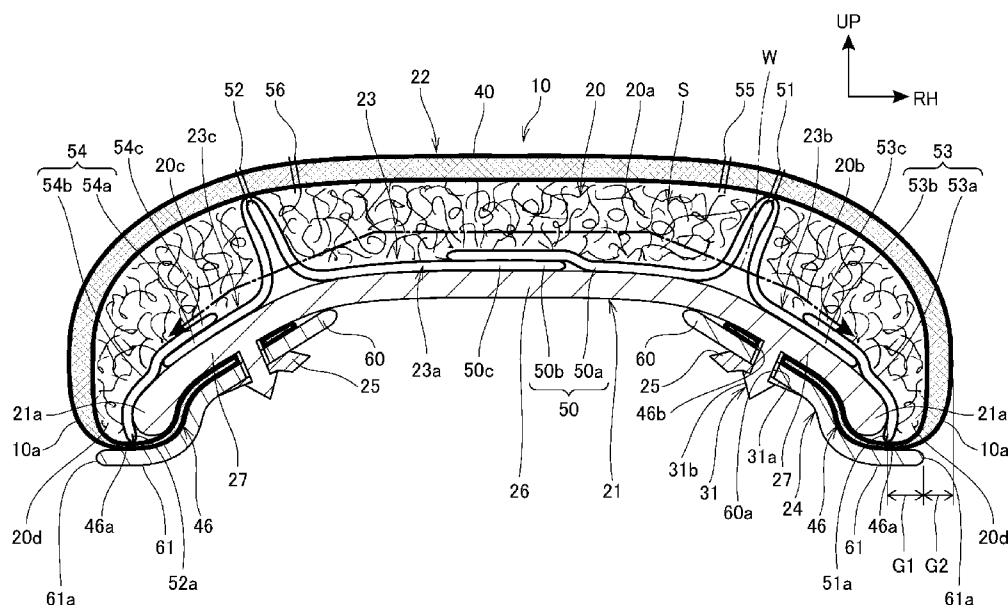
WO 2018/198463 A1

- (51) 国際特許分類:
B62J 1/12 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2018/003242
- (22) 国際出願日: 2018年1月31日(31.01.2018)
- (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 2017-088701 2017年4月27日(27.04.2017) 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: 小谷野 光江 (KOYANO Mitsue); 〒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). 大坪 守 (OTSUBO Mamoru); 〒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). 田辺 元 (TANABE Gen); 〒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). 保戸塚 誠 (HOTOZUKA Makoto); 〒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: 特許業務法人クシブチ国際特許事務所 (KUSHIBUCHI & ASSOCIATES); 〒3308669

(54) Title: STRADDLING-TYPE SEAT

(54) 発明の名称: 跨座式シート

[図5]



(57) **Abstract:** Provided is a straddling-type seat that can drain efficiently and to/from which a seat cover can easily be mounted/dismounted. A straddling-type seat comprising: a cushion body 20; a seat bottom plate 21 that supports the cushion body 20; and a seat cover 22 that covers the cushion body 20, wherein the seat cover 22 comprises a foldover section 46 in which the seat cover 22 is folded over toward a lower surface of the seat bottom plate 21 at a bent section 46a, and comprises a pressing member 24 that clamps the foldover section 46 between the seat bottom plate 21 and the pressing



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, CZ, DE, DJ, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, 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, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, 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))

member 24, and the pressing member 24 covers the bent section 46a of the foldover section 46 at least from below.

(57) 要約: シートカバーを容易に着脱でき、且つ、効率良く排水できる跨座式シートを提供する。クッション体 20 と、クッション体 20 を支持するシート底板 21 と、クッション体 20 を覆うシートカバー 22 とを備える跨座式シートにおいて、シートカバー 22 は、屈曲部 46a でシート底板 21 の下面に向けて折り返される折り返し部 46 を備え、折り返し部 46 をシート底板 21 との間で挟持する押さえ部材 24 を備え、押さえ部材 24 は、折り返し部 46 の屈曲部 46a を少なくとも下方から覆う。

明 細 書

発明の名称： 跨座式シート

技術分野

[0001] 本発明は、跨座式シートに関する。

背景技術

[0002] 従来、クッション体と、シート底板と、シートカバーとを備える跨座式シートでは、シートカバーの周縁部をタッカー針（ステイプル）でシート底板の下面に結合させるものが知られている。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献1：特開2016-159888号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0004] しかしながら、上記従来の跨座式シートでは、シートカバーを貫通してシート底板に打ち込まれるタッカー針でシートカバーをシート底板に結合させるため、シートカバーの着脱が困難である。また、跨座式シートでは、雨等で跨座式シートが濡れた場合に、跨座式シートから効率良く排水できることが望まれる。

本発明は、上述した事情に鑑みてなされたものであり、シートカバーを容易に着脱でき、且つ、効率良く排水できる跨座式シートを提供することを目的とする。

課題を解決するための手段

[0005] この明細書には、2017年4月27日に出願された日本国特許出願・特願2017-088701の全ての内容が含まれる。

本発明は、クッション体（20）と、前記クッション体（20）を支持するシート底板（21）と、前記クッション体（20）を覆うシートカバー（22）とを備える跨座式シートにおいて、前記シートカバー（22）は、屈

曲部（４６ａ，４４６ａ）で前記シート底板（２１）の下面に向けて折り返される折り返し部（４６，４４６）を備え、前記折り返し部（４６，４４６）を前記シート底板（２１）との間で挟持する押さえ部材（２４，３２４，４２４）を備え、前記押さえ部材（２４，３２４，４２４）は、前記折り返し部（４６，４４６）の前記屈曲部（４６ａ，４４６ａ）を少なくとも下方から覆うことを特徴とする。

[0006] また、上記発明において、前記押さえ部材（３２４）は、前記屈曲部（４６ａ）を下方及び外側方から覆っても良い。

また、上記発明において、前記押さえ部材（３２４）は、排水用のドレン孔（３６５）及びガイド溝（３６４）の少なくとも一方を備えても良い。

さらに、上記発明において、前記屈曲部（４６ａ）では、前記シートカバー（２２）と前記シート底板（２１）の側縁部（２１ａ）との間に前記クッション体（２０）が挟まれていても良い。

[0007] また、上記発明において、前記押さえ部材（２４，３２４，４２４）は、着脱自在な固定具（２５）で前記シート底板に固定されていても良い。

また、上記発明において、前記シートカバー（２２）は、メッシュ素材で構成されたメッシュ部（４０）をその少なくとも一部に備え、前記折り返し部（４６，４４６）は、前記メッシュ部（４０）で構成され、前記クッション体（２０）は、網状構造であっても良い。

また、上記発明において、前記跨座式シートの幅方向において、前記押さえ部材（２４）の外縁（６１ａ）は、前記屈曲部（４６ａ）の外縁部（１０ａ）よりも内側に位置しても良い。

発明の効果

[0008] 本発明に係る跨座式シートによれば、クッション体と、クッション体を支持するシート底板と、クッション体を覆うシートカバーとを備え、シートカバーは、屈曲部でシート底板の下面に向けて折り返される折り返し部を備え、折り返し部をシート底板との間で挟持する押さえ部材を備え、押さえ部材は、折り返し部の屈曲部を少なくとも下方から覆う。

この構成によれば、シートカバーは、折り返し部がシート底板と押さえ部材との間で挟持されるため、容易に着脱可能である。さらに、シートカバー等に沿って下方に流れる水は、折り返し部の屈曲部で押さえ部材に受けられる。このため、折り返し部をシート底板に固定する押さえ部材を利用して、シートカバー等から下方に流れる水を誘導でき、効率良く排水できる。

[0009] また、上記発明において、押さえ部材は、屈曲部を下方及び外側方から覆っても良い。この構成によれば、シートカバー等から下方に流れる水を押さえ部材によって効率良く誘導できる。また、押さえ部材によって屈曲部を効果的に保持できる。

また、上記発明において、押さえ部材は、排水用のドレン孔及びガイド溝の少なくとも一方を備えても良い。この構成によれば、ドレン孔及びガイド溝を介して効率良く排水できる。

さらに、上記発明において、屈曲部では、シートカバーとシート底板の外側面との間にクッション体が挟まれていても良い。この構成によれば、屈曲部における跨座式シートの変形量を大きく確保でき、クッション性を向上できる。

[0010] また、上記発明において、押さえ部材は、着脱自在な固定具でシート底板に固定されていても良い。この構成によれば、シートカバーをシート底板に対し容易に着脱できる。

また、上記発明において、シートカバーは、メッシュ素材で構成されたメッシュ部をその少なくとも一部に備え、折り返し部は、メッシュ部で構成され、クッション体は、網状構造であっても良い。この構成によれば、シートカバーのメッシュ部及び網状構造のクッション体によって通気性を向上できる。また、メッシュ部及び網状構造を伝って下方に流れる水を押さえ部材で受けて誘導することができる。

[0011] また、上記発明において、跨座式シートの幅方向において、押さえ部材の外縁は、屈曲部の外縁部よりも内側に位置しても良い。この構成によれば、押さえ部材が着座者の邪魔になることを防止できる。また、跨座式シートの

幅方向において屈曲部の外縁部よりも内側の位置から押さえ部材を介して排水できる。

図面の簡単な説明

[0012] [図1]図1は、本発明の第1の実施の形態に係る自動二輪車のシートの周辺部の斜視図である。

[図2]図2は、シートの周辺部の右側面図である。

[図3]図3は、シートの周辺部を上方から見た平面図である。

[図4]図4は、シートを下方から見た平面図である。

[図5]図5は、図2のV-V断面図である。

[図6]図6は、図5におけるメッシュ部及びクッション体の構造を模式的に示した拡大断面図である。

[図7]図7は、係合孔の加工工程の一例を示す図である。

[図8]図8は、図4のV-V断面図である。

[図9]図9は、クッション体の分割形態のバリエーションを例示する平面図である。

[図10]図10は、クッション体の分割形態のバリエーションを例示する平面図である。

[図11]図11は、第2の実施の形態に係るシートの断面図である。

[図12]図12は、第3の実施の形態に係るシートの周辺部の右側面図である。

[図13]図13は、図12のX-X断面図である。

[図14]図14は、第4の実施の形態に係るシートを下方から見た平面図である。

[図15]図15は、図14のX-X断面図である。

発明を実施するための形態

[0013] 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、前後左右及び上下といった方向の記載は、特に記載がなければ車体の各方向と同一である。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RHは車体右方を示す。

[0014] [第1の実施の形態]

図1は、本発明の第1の実施の形態に係る自動二輪車1のシート10の周辺部の斜視図である。図2は、シート10の周辺部の右側面図である。

自動二輪車1は、前輪（不図示）と、後輪（不図示）と、車体フレーム11（図2）と、駆動輪である後輪を駆動する動力を発生させるパワーユニット（不図示）とを備える。

自動二輪車1は、上記前輪の後方且つ上方にタンク状部材12を備える。タンク状部材12は車体フレーム11に支持される。ここでは、タンク状部材12は、燃料タンクであるが、エアクリーナーや収納箱等を覆うタンク状のカウルであっても良い。

[0015] 自動二輪車1は、車体フレーム11の後部に支持されるリアカウル13とタンク状部材12との間に、乗員が跨るようにして着座するシート10（跨座式シート）を備える鞍乗り型車両である。

シート10は、車体フレーム11上に支持される。シート10は、シートロック機構（不図示）を介して車体フレーム11側に着脱自在に取り付けられる。シートロック機構を操作するためのキーシリンダ操作部14は、リアカウル13の前部に設けられる。

[0016] 図3は、シート10の周辺部を上方から見た平面図である。

図1～図3を参照し、シート10は、運転者用のシングルシートである。シート10は、その前縁がタンク状部材12の後縁に沿うとともに、その後縁がリアカウル13の前面に沿うように設けられる。シート10は、その後部から前方側に行くほど車幅方向（左右方向）の幅が小さくなるように形成されており、平面視では、左右の側縁部10a、10aは、前方側に行くほど車幅方向内側に位置するように傾斜している。

[0017] 図2に示すように、運転者Rは、シート10の上面に着座するとともに、左右の脚Lをシート10の左右の側面にそれぞれ沿わせて下方に伸ばす。

シート10は、前方に行くほど幅狭となるので、シート10に着座した運

転者 R の脚 L の移動の自由度が確保される。また、シート 10 は後方に行くほど幅広になるので、運転者 R の姿勢変化などに対応した広いシート面積が確保される。なお、シングルシートでない二人乗り用のシートである場合にも、前方に行くほどシートが幅狭となる形状の場合がある。

[0018] 図 4 は、シート 10 を下方から見た平面図である。図 5 は、図 2 の V-V 断面図である。

シート 10 は、クッション体 20 と、クッション体 20 を下方から支持するシート底板 21 と、クッション体 20 を上方から覆うシートカバー 22 と、クッション体 20 を収納する袋体 23 とを備える。

また、シート 10 は、シートカバー 22 をシート底板 21 に押さえ付けて固定する押さえ部材 24、24 と、押さえ部材 24、24 を固定する固定具 25・・・（・・・は複数を示す。以下同じ。）とを備える。

シート底板 21 は、シート 10 の骨格として機能する板状のフレーム部材であり、例えば硬質合成樹脂などの比較的高い剛性を有する材料で形成される。シート底板 21 は、平面視では、シート 10 の外形と略同一の外形に形成されている。

[0019] シート底板 21 の左右の側縁部 21a、21a は、平面視において、シート底板 21 の幅が前方側ほど小さくなるようにシート 10 の側縁部 10a、10a に沿って傾斜している。また、シート底板 21 の側縁部 21a、21a は、図 2 の側面視では、その前端から後部までは後下がりにより後方へ延び、その後端部は、後上がりにより後方へ延びている。

図 3 及び図 4 を参照し、シート底板 21 の前端部は、タンク状部材 12 の後面に沿って後方に凹む湾曲形状に形成される。詳細には、シート底板 21 の前端部の左右側部には、前方に突出する前方突出部 21b、21b が形成されている。前方突出部 21b、21b は、タンク状部材 12 の後端部の左右の側面に沿うように前方に延びる。

[0020] 図 5 に示すように、シート底板 21 は、幅方向（左右方向）へ略水平に延びる上面部 26 と、上面部 26 の左右の側縁から車幅方向外側且つ下方へ延

びる左右の傾斜部 27, 27 とを一体に備える。上面部 26 及び傾斜部 27, 27 は、シート底板 21 の前後方向の略全体に亘って形成されている。シート底板 21 の側縁部 21a, 21a は、傾斜部 27, 27 の外側縁部である。側縁部 21a, 21a は、その下面部が円弧状に下方に膨出することで、傾斜部 27, 27 の他の部分よりも厚く形成されている。

[0021] 図 2 及び図 4 を参照し、シート底板 21 の下面には、その前部及び後部に設けられる脚部 28・・・と、その前部から下方に延びるステー部 29, 29 と、その後部から後方へ延びる係止部 30, 30 とが設けられる。

シート 10 は、脚部 28・・・を介して車体フレーム 11 側に受けられる。また、シート 10 は、係止部 30, 30 を介して車体フレーム 11 側に係止されるとともに、ステー部 29, 29 に係合されるボルト等の固定具を介して車体フレーム 11 に固定される。

[0022] また、図 4 及び図 5 に示すように、シート底板 21 の下面には、下方に突出する係合部 31・・・が形成されている。係合部 31・・・は、左右の傾斜部 27, 27 の下面から立設されており、前後方向に並んで複数設けられる。

係合部 31・・・は、傾斜部 27, 27 の下面に対し略直角に設けられる棒状に形成されている。係合部 31・・・は、傾斜部 27, 27 の下面に結合される軸状部 31a と、軸状部 31a の下端に設けられる拡張部 31b とを備える。拡張部 31b は軸状部 31a よりも外径が大きい。

[0023] 図 1 ～図 5 を参照し、シートカバー 22 は、メッシュ素材で形成されたメッシュ部 40 と、メッシュ部 40 とは異なる素材で形成された表皮部 41 とを備える。

また、シートカバー 22 は、シート底板 21 の前方突出部 21b, 21b (図 4) に被さる前側袋部 42, 42 と、シート底板 21 の後端に被さる後側袋部 43 とを備える。

前側袋部 42, 42 は、前方突出部 21b, 21b を上下左右及び前方から覆うように袋状に形成されており、前方突出部 21b, 21b に前方から

引っ掛けられる。

後側袋部 4 3 は、シート底板 2 1 の後端の全体を上下左右及び後方から覆うように袋状に形成されており、シート底板 2 1 の後端に後方から引っ掛けられる。

[0024] 前側袋部 4 2, 4 2 及び後側袋部 4 3 は、表皮部 4 1 で構成されている。また、シートカバー 2 2 は、前側袋部 4 2, 4 2 と後側袋部 4 3 との間の部分が、メッシュ部 4 0 で構成されている。すなわち、シートカバー 2 2 は、その前端部と後端部との間がメッシュ部 4 0 で構成されており、運転者の着座面の大部分がメッシュ素材で構成されている。

[0025] 表皮部 4 1 は、メッシュ部 4 0 よりも強度や剛性が高い素材で構成されても良い。また、表皮部 4 1 は、メッシュ部 4 0 よりも通気性が低く防水性が高い素材で構成されても良い。例えば、表皮部 4 1 は、PVC レザーなどの合成樹脂製のシート材で形成される。

なお、表皮部 4 1 は、メッシュ部 4 0 の素材の表面を覆うように設けても良く、或は、メッシュ部 4 0 の素材の外縁に縫合して設けても良い。

[0026] 図 6 は、図 5 におけるメッシュ部 4 0 及びクッション体 2 0 の構造を模式的に示した拡大断面図である。

図 6 に示すように、シートカバー 2 2 のメッシュ部 4 0 は、表層 4 0 a と、裏層 4 0 b と、表層 4 0 a と裏層 4 0 b とを連結する連結層 4 0 c とを備え、各層 4 0 a ~ 4 0 c が、合成樹脂などからなる繊維素材を編んで形成された編地からなる三層構造の立体編物で構成されている。表層 4 0 a 及び裏層 4 0 b は、メッシュ状の孔空き組織の編地で形成され、通気性を有する。なお、表層 4 0 a には、表面の肌触りを良好にし、かつ、保水性の少ない繊維素材（例えば嵩高糸）を用いることが好ましい。

[0027] 連結層 4 0 c は、表層 4 0 a 及び裏層 4 0 b をモノフィラメントの連結糸 4 0 d で連結して構成される。より具体的には、連結層 4 0 c は、表層 4 0 a 及び裏層 4 0 b を連結する際に少なくとも 2 本の連結糸 4 0 d が公差するクロス構造の編地で形成される。クロス構造にすることで、立体編物である

シートカバー 22 の通気性、形態安定性、弾力性（衝撃吸収性）及び耐久性（弾力性の持続性）などを両立し易くなる。しかも、メッシュ部 40 の全体に隙間が形成されるので、シートカバー 22 の軽量化にも有利である。

[0028] なお、連結層 40 c はクロス構造に限定されず、表層 40 a 及び裏層 40 b を略垂直に連結する柱構造、又は、少なくとも 2 本の連結糸 40 d と表裏の編地とが三角形を形成するトラス構造でもよい。

また、メッシュ部 40 は三層以外の多層構造にしてもよい。また、表層 40 a 又は裏層 40 b を 1 枚のメッシュ生地に変更する等、各層 40 a ~ 40 c の一部或いは全てを編地以外で構成してもよい。また、多層構造に限らず、公知のメッシュ素材を使用しても良い。

[0029] 図 4 及び図 5 に示すように、シートカバー 22 は、シート底板 21 の下面に回り込むようにメッシュ部 40 を延長したフラップ状の折り返し部 46, 46 を左右に備える。すなわち、折り返し部 46, 46 はメッシュ素材で構成されている。

折り返し部 46, 46 は、シート底板 21 の側縁部 21 a, 21 a を外側方及び下方から覆う屈曲部 46 a, 46 a でシート 10 の内側方向へ折り返されて、傾斜部 27, 27 の下面に当接する。折り返し部 46, 46 は、前後方向では、前側袋部 42, 42 と後側袋部 43 との間に設けられている。

折り返し部 46, 46 の先端部には、シート底板 21 の係合部 31 に係合する係合孔 46 b . . . が形成されている。

[0030] 図 7 は、係合孔 46 b の加工工程の一例を示す図である。

メッシュ素材で構成される折り返し部 46 の先端部は、加熱された治具 T によって圧縮加工され、熱によって硬化した板状部 47 になる。その後、プレス加工等による孔抜き加工によって板状部 47 に係合孔 46 b が形成される。上記圧縮加工により生じた余剰部分 47 a は、切断されて除去される。

[0031] 図 3 及び図 5 を参照し、クッション体 20 は、シートカバー 22 とシート底板 21 との間の空間 S に配置される。クッション体 20 は、第 1 のクッション体 20 a と、第 2 のクッション体 20 b と、第 3 のクッション体 20 c

とに3分割して設けられている。

第1のクッション体20aは、シート底板21の上面部26に支持される。第2のクッション体20b及び第3のクッション体20cは、第1のクッション体20aの左右に配置され、シート底板21の傾斜部27, 27にそれぞれ支持される。

第1のクッション体20a、第2のクッション体20b及び第3のクッション体20cは、シート底板21の前後の略全体に亘って設けられる。

[0032] 図6に示すように、クッション体20は、熱可塑性エラストマー等の合成樹脂からなる繊維45（連続線状体とも称する）を曲がりくねらせてループを形成し、各ループの接触部分を融着などで接合した三次元網状構造体である。クッション体20の各部材は、必要なサイズに合わせ、大型な定形サイズのものから切断加工されて、必要な形状に形成される。

つまり、クッション体20は、熱可塑性エラストマー網状体で構成される。これにより、クッション性及び耐久性に優れ、且つ、通気性に優れたクッションが得られる。特に、ウレタン製の従来の車両用クッションと比べ、格段に通気性に優れたクッションが得られる。

[0033] また、繊維45の材料、繊維径、中空率（単位面積当たりの中空面積）などを調整することによって、クッション性、通気性及び耐久性（クッション性の持続性）などを所望の性能に調整可能である。このようにして、比較的厚さが薄いシート10であっても、十分なクッション性を得ながら通気性が得られ、且つ、放熱性及び水排出性（透水性）も得られる。クッション体20の全体に隙間が形成されるので、シート10の軽量化にも有利である。

なお、クッション体20は、熱可塑性エラストマー網状体に限定されない。要は、クッション体20に三次元網状構造を適用することで、所望のクッション性及び通気性などを得ることができる。

[0034] 図5に示すように、袋体23は、第1のクッション体20aを収納する第1の袋体23aと、第2のクッション体20bを収納する第2の袋体23bと、第3のクッション体20cを収納する第3の袋体23cとを備える。袋

体 2 3 は、通気性が高い素材で構成され、例えば、メッシュ素材のシートによって構成される。

第 1 の袋体 2 3 a は、メッシュ部 4 0 の裏面に縫合されるシート状部材 5 0 とメッシュ部 4 0 とによって袋状に構成される。

[0035] 詳細には、シート状部材 5 0 は、第 1 のクッション体 2 0 a の一側側縁に沿うように前後に延在する表皮結合部 5 1（図 3 及び図 5 参照）でメッシュ部 4 0 に結合される一側シート状部材 5 0 a と、第 1 のクッション体 2 0 a の他側側縁に沿うように前後に延在する表皮結合部 5 2（図 3 及び図 5 参照）でメッシュ部 4 0 に結合される他側シート状部材 5 0 b とを備える。

シート状部材 5 0 は、一側シート状部材 5 0 a 及び他側シート状部材 5 0 b の内縁部が互いに重なり合う結合部 5 0 c を備える。結合部 5 0 c は、第 1 のクッション体 2 0 a とシート底板 2 1 との間に挟まれることで摩擦力によって結合されている。

[0036] 第 2 の袋体 2 3 b は、メッシュ部 4 0 の裏面に結合されるシート状部材 5 3 とメッシュ部 4 0 とによって袋状に構成される。

詳細には、シート状部材 5 3 は、右側の折り返し部 4 6 の屈曲部 4 6 a の裏面の下側表皮結合部 5 1 a で結合される一側シート状部材 5 3 a と、表皮結合部 5 1 でメッシュ部 4 0 に結合される他側シート状部材 5 3 b とを備える。

シート状部材 5 3 は、一側シート状部材 5 3 a 及び他側シート状部材 5 3 b の内縁部が互いに重なり合う結合部 5 3 c を備える。

結合部 5 3 c は、第 2 のクッション体 2 0 b とシート底板 2 1 との間に挟まれることで結合されている。

なお、表皮結合部 5 1 で縫合される一側シート状部材 5 0 a 及び他側シート状部材 5 3 b は、一体のシートで構成しても良い。

[0037] 第 3 の袋体 2 3 c は、メッシュ部 4 0 の裏面に結合されるシート状部材 5 4 とメッシュ部 4 0 とによって袋状に構成される。

詳細には、シート状部材 5 4 は、表皮結合部 5 2 でメッシュ部 4 0 に結合

される一側シート状部材 5 4 a と、左側の折り返し部 4 6 の屈曲部 4 6 a の裏面の下側表皮結合部 5 2 a で結合される他側シート状部材 5 4 b とを備える。

シート状部材 5 4 は、一側シート状部材 5 4 a 及び他側シート状部材 5 4 b の内縁部が互いに重なり合う結合部 5 4 c を備える。

結合部 5 4 c は、第 3 のクッション体 2 0 c とシート底板 2 1 との間に挟まれることで結合されている。

なお、表皮結合部 5 2 で縫合される他側シート状部材 5 0 b 及び一側シート状部材 5 4 a は、一体のシートで構成しても良い。

また、結合部 5 0 c, 5 3 c, 5 4 c は、例えば面ファスナー等の結合手段によってそれぞれ結合されても良い。

[0038] 第 1 のクッション体 2 0 a、第 2 のクッション体 2 0 b 及び第 3 のクッション体 2 0 c は、袋体 2 3 に収納された状態において、シートカバー 2 2 とシート底板 2 1 とによって規定される空間 S の形状に追随するようにそれぞれ成形されている。このため、クッション体 2 0 を袋体 2 3 に収納して空間 S に配置した状態であっても、クッション体 2 0 は、ほとんど変形せず、外力が付与されていない自然状態の形状となる。

袋体 2 3 は、クッション体 2 0 を上下左右から覆う。なお、袋体 2 3 は、クッション体 2 0 を上下左右及び前後から覆っても良い。

[0039] 図 5 に示すように、第 2 のクッション体 2 0 b 及び第 3 のクッション体 2 0 c は、シート底板 2 1 の側縁部 2 1 a, 2 1 a の外側面とメッシュ部 4 0 との間に挟まれる側方クッション部 2 0 d, 2 0 d をその下端に備える。側方クッション部 2 0 d, 2 0 d が設けられることで、脚 L (図 2) に側縁部 2 1 a, 2 1 a が強く当たり難くなるため、座り心地が良い。

[0040] 図 3 及び図 5 に示すように、メッシュ部 4 0 において表皮結合部 5 1 の幅方向内側には、表皮結合部 5 1 に沿って前後に延在するステッチ部 5 5 が設けられている。

また、メッシュ部 4 0 において表皮結合部 5 2 の幅方向内側には、表皮結

合部 5 2 に沿って前後に延在するステッチ部 5 6 が設けられている。

表皮結合部 5 1, 5 2 は、メッシュ部 4 0 と袋体 2 3 とを重ねた部分に樹脂製の紐状部材を溶着し、メッシュ部 4 0 と袋体 2 3 とを結合させた部分である。

また、ステッチ部 5 5, 5 6 は、メッシュ部 4 0 の表面に樹脂製の紐状部材を溶着し、ステッチ状に形成した部分である。

表皮結合部 5 1, 5 2 及びステッチ部 5 5, 5 6 は、メッシュ部 4 0 の表面に凹凸として露出する。これにより、メッシュ部 4 0 と着座者との摩擦が増加し、表皮結合部 5 1, 5 2 及びステッチ部 5 5, 5 6 を着座者の滑り止めとして利用できる。

なお、表皮結合部 5 1, 5 2 及びステッチ部 5 5, 5 6 は、溶着に限らず、メッシュ部 4 0 に糸を縫合して形成しても良い。

[0041] 図 3 及び図 5 を参照し、押さえ部材 2 4, 2 4 は、シート底板 2 1 の下面に取り付けられる板状部材である。押さえ部材 2 4, 2 4 は、押さえ部材 2 4, 2 4 と傾斜部 2 7, 2 7 との間にシートカバー 2 2 の折り返し部 4 6, 4 6 を挟持することで、シートカバー 2 2 をシート底板 2 1 に固定する。

押さえ部材 2 4, 2 4 は、シート底板 2 1 の傾斜部 2 7, 2 7 の下面に沿う固定板部 6 0 と、固定板部 6 0, 6 0 の下端からシート底板 2 1 の側縁部 2 1 a, 2 1 a の下面に沿うように左右方向に略水平に延びる押さえ部 6 1, 6 1 とを一体に備える。

[0042] 固定板部 6 0, 6 0 は、シート底板 2 1 の係合部 3 1 . . . が挿通される孔 6 0 a . . . を備える。

押さえ部材 2 4, 2 4 は、係合部 3 1 . . . の拡張部 3 1 b と固定板部 6 0, 6 0 の下面との間にクリップ状の固定具 2 5 . . . が介装されることで、シート底板 2 1 に固定される。この状態では、折り返し部 4 6, 4 6 は、各係合孔 4 6 b に挿通される係合部 3 1 によって抜け止めされる。

固定具 2 5 . . . は、拡張部 3 1 b と固定板部 6 0, 6 0 の下面との間に差し込まれて挟持されているため、差し込み方向と逆方向にスライドされる

ことで、容易に取り外される。すなわち、固定具 25・・・は、係合部 31・・・に対し着脱自在である。

[0043] 本第 1 の実施の形態では、着脱自在な固定具 25・・・を介して、押さえ部材 24、24 と傾斜部 27、27 との間にシートカバー 22 の折り返し部 46、46 を挟持するため、シートカバー 22 の着脱が容易である。これに対し、従来のように、タッカー針等でシートカバー 22 を固定する場合、タッカー針を引き抜く作業が困難であるとともに、シートカバーをきれいな状態で取り外すことが難しく、シートカバーを再利用することが困難になる場合がある。

[0044] 押さえ部材 24、24 の押さえ部 61、61 は、シート底板 21 の側縁部 21a、21a の下面と押さえ部 61、61 の上面との間に屈曲部 46a、46a を挟持する。これにより、折り返し部 46、46 を強固に固定できる。

[0045] 押さえ部 61、61 の左右方向の外縁 61a、61a は、シート底板 21 の側縁部 21a、21a の外側面よりも隙間 G1 だけ外側に位置する。また、外縁 61a、61a は、メッシュ部 40 の下端部に位置する屈曲部 46a、46a の外縁部である側縁部 10a、10a よりも隙間 G2 だけ内側に位置する。

さらに、押さえ部 61、61 の外縁 61a、61a は、シート 10 の幅方向において側方クッション部 20d、20d に重なる位置に設けられ、側方クッション部 20d、20d を下方から覆う。

押さえ部 61、61 の外縁 61a、61a が屈曲部 46a、46a の外側面よりも内側に位置するため、外縁 61a、61a が脚 L（図 2）に強く当たり難く、座り心地が良い。

[0046] 本第 1 の実施の形態では、シートカバー 22 及びクッション体 20 の通気性が高いため、シート 10 の座り心地が良い。

シートカバー 22 及びクッション体 20 の通気性が高いため、シートカバー 22 及びクッション体 20 に雨等の水が侵入することがある。

図5を参照し、シート10に上方から侵入した水Wは、シートカバー22及びクッション体20を伝って下方に移動するとともに、シート底板21の上面に沿うように移動し、傾斜部27、27を下って屈曲部46a、46a側に流れる。また、水Wは、傾斜部27、27の外側に位置するシートカバー22及びクッション体20を伝うようにして、下方の屈曲部46a、46aに流れる。

屈曲部46a、46aに流れる水Wは、メッシュ状の屈曲部46a、46aを通過して、押さえ部61、61の外縁61a、61aの上面に流れる。

[0047] 外縁61a、61aの上面に流れる水Wは、外縁61a、61aから下方へ落ちてシート10の下方に排出される。本第1の実施の形態では、屈曲部46a、46aの外側面（側縁部10a、10a）と外縁61a、61aとの間には隙間G2が形成されているため、シート10に着座する運転者Rの脚Lに水Wが付着し難い。

また、外縁61a、61aがシート底板21よりも外側方に位置するため、シート10の左右の側縁部10a、10aの近傍で水Wを排出でき、自動二輪車1の内側寄りの位置に水Wが排出されることが抑制される。

すなわち、本第1の実施の形態では、押さえ部61、61の外縁61a、61aによって水Wを誘導し、好ましい位置から水Wを排出できる。

[0048] また、図2に示すように、外縁61aは、シート底板21の側縁部21aに沿うように後下がり延び、その後端61bは、シート10の前後の中央部よりも後方に位置し、脚Lの後方に位置する。後端61bは、側面視において、シート底板21の最下端部に位置する。これにより、後下がり延びる外縁61aに沿わせて水Wの一部を後下方に誘導し、脚Lの後方の後端61bから水Wを排出できる。このため、脚Lに水Wが付着し難い。なお、後端61bは、押さえ部材24、24の後端でもある。

[0049] シート10を組み立てる際には、メッシュ部40に一体に設けられる袋体23にクッション体20を収納した状態でシートカバー22及びクッション体20をシート底板21に組み付けでき、作業性が良い。また、シート10

をメンテナンス等で分解する場合には、シートカバー 22 及びクッション体 20 をシート底板 21 から一体に外すことができ、作業性が良い。また、袋体 23 の結合部 50c, 53c, 54c の結合を解除することで、クッション体 20 を容易に取り外すことができ、クッション体 20 のメンテナンス等が容易である。

[0050] また、クッション体 20 がメッシュ部 40 に設けられる袋体 23 に収納されるため、クッション体 20 を簡単な構造で保持でき、クッション体 20 が三次元網状構造体であっても形状の自由度が高い、このため、通気性の良いシート 10 を容易に製造できる。

クッション体 20 は、定形の形状、例えば直方体で提供されるものを所望の形状にカットすることで製造される。クッション体 20 は、第 1 のクッション体 20a、第 2 のクッション体 20b 及び第 3 のクッション体 20c に分割されているため、クッション体 20 の形状をシート 10 の所定の形状に合わせ易い。

また、複数に分割された第 1 のクッション体 20a、第 2 のクッション体 20b 及び第 3 のクッション体 20c が、第 1 の袋体 23a、第 2 の袋体 23b 及び第 3 の袋体 23c にそれぞれ収納されるため、クッション体 20 の形状をその配置場所に合わせ易くなり、クッション体 20 の形状の自由度が高い。

第 1 のクッション体 20a、第 2 のクッション体 20b 及び第 3 のクッション体 20c は、空間 S 内で互いに隣接して配置されることで、互いに位置を規制し合っている。

[0051] 図 8 は、図 4 の V I I I - V I I I 断面図である。

図 4 及び図 8 を参照し、シートカバー 22 の後側袋部 43 は、下面に係止孔 43a, 43a を備える。係止孔 43a, 43a には、シート底板 21 から後方に延設された係止部 30, 30 が挿通される。シートカバー 22 は、係止孔 43a, 43a に係止部 30, 30 が引っ掛かることで、シート底板 21 側に係止される。これにより、シートカバー 22 を無理に剥がそうとし

てもシートカバー 22 が外れないため、シートカバー 22 の盗難を防止できる。

[0052] 以上説明したように、本発明を適用した第 1 の実施の形態によれば、シート 10 は、クッション体 20 を支持するシート底板 21 と、クッション体 20 を覆うシートカバー 22 とを備え、シートカバー 22 とシート底板 21 との間の空間 S に袋体 23 を備え、クッション体 20 は、網状構造体であるとともに複数に分割して空間 S に設けられ、第 1 のクッション体 20 a、第 2 のクッション体 20 b 及び第 3 のクッション体 20 c は袋体 23 に収納されている。この構成によれば、複数に分割して設けられる第 1 のクッション体 20 a、第 2 のクッション体 20 b 及び第 3 のクッション体 20 c が袋体 23 に収納されて保持されるため、網状構造体のクッション体 20 であっても形状の自由度が高くなる。このため、通気性の良いシート 10 を容易に提供できる。

[0053] また、袋体 23 は、シートカバー 22 に一体に結合されている。これにより、クッション体 20 とシートカバー 22 とを一体に扱うことができ、シート 10 の組立性が良い。

また、袋体 23 をシートカバー 22 に結合する表皮結合部 51, 52 は、シートカバー 22 の表面に露出している。この構成によれば、袋体 23 を表皮結合部 51, 52 によってシートカバー 22 に容易に固定できるとともに、シートカバー 22 の表面に露出する表皮結合部 51, 52 を着座者の滑り止めとして利用できる。

また、一つの袋体に複数のクッション体を収納する構成、すなわち、例えば、第 1 の袋体 23 a に第 1 のクッション体 20 a を複数に分割（例えば 2 分割）して収納する構成も可能である。この構成によれば、袋体に収納される複数のクッション体の網状構造体の形状の自由度がそれぞれ高くなり、通気性の良い跨座式シートを容易に提供できる。

[0054] また、クッション体 20 は、シートカバー 22 とシート底板 21 との間の空間 S の形状に追随する形状に分割して形成されている。これにより、クッ

ション体 20 である網状構造体の素材の歩留まりを向上できる。

また、袋体 23 は通気性を有する。これにより、袋体 23 を介してクッション体 20 に効率良く通気させることができる。また、水 W が袋体 23 を通過できるため、シート 10 から効率良く排水できる。

また、シートカバー 22 は、メッシュ素材で構成されている。このため、シートカバー 22 を介してクッション体 20 に効率良く通気させることができる。

[0055] また、本発明を適用した第 1 の実施の形態によれば、シート 10 は、クッション体 20 と、クッション体 20 を支持するシート底板 21 と、クッション体 20 を覆うシートカバー 22 とを備え、シートカバー 22 は、屈曲部 46 a, 46 a でシート底板 21 の下面に向けて折り返される折り返し部 46, 46 を備え、折り返し部 46, 46 をシート底板 21 との間で挟持する押さえ部材 24, 24 を備え、押さえ部材 24, 24 は、折り返し部 46, 46 の屈曲部 46 a, 46 a を下方から覆う。これにより、シートカバー 22 は、折り返し部 46, 46 がシート底板 21 と押さえ部材 24, 24 との間で挟持されるため、容易に着脱可能である。さらに、シートカバー 22 及びシート底板 21 等に沿って下方に流れる水 W は、折り返し部 46, 46 の屈曲部 46 a, 46 a の下方で押さえ部材 24, 24 に受けられる。このため、折り返し部 46, 46 をシート底板 21 に固定する押さえ部材 24, 24 を利用して、シートカバー 22 等から下方に流れる水 W を誘導でき、効率良く排水できる。

[0056] さらに、屈曲部 46 a, 46 a では、シートカバー 22 とシート底板 21 の側縁部 21 a, 21 a との間に側方クッション部 20 d, 20 d が挟まれている。これにより、屈曲部 46 a, 46 a におけるシート 10 の変形量を大きく確保でき、クッション性を向上できる。

また、押さえ部材 24, 24 は、着脱自在な固定具 25 . . . でシート底板 21 に固定されている。これにより、シートカバー 22 をシート底板 21 に対し容易に着脱できる。

[0057] また、シートカバー 22 は、メッシュ素材で構成されたメッシュ部 40 をその少なくとも一部に備え、折り返し部 46、46 は、メッシュ部 40 で構成され、クッション体 20 は、網状構造である。これにより、シートカバー 22 のメッシュ部 40 及び網状構造のクッション体 20 によってシート 10 の通気性を向上できる。また、メッシュ部 40 及び網状構造を伝って下方に流れる水 W を押さえ部材 24、24 で受けて誘導することができる。

また、シート 10 の幅方向において、押さえ部材 24、24 の外縁 61a、61a は、屈曲部 46a、46a の外縁部であるシート 10 の側縁部 10a、10a よりも内側に位置する。これにより、押さえ部材 24、24 が着座者の邪魔になることを防止できる。また、シート 10 の幅方向において屈曲部 46a、46a の外縁部よりも内側の位置から押さえ部材 24、24 を介して排水でき、脚 L に水が付着し難い。

[0058] 図 9 及び図 10 は、クッション体 20 の分割形態のバリエーションを例示する平面図である。

図 9 に示すように、クッション体 20 を 4 分割にしても良い。詳細には、第 1 のクッション体 20a、第 2 のクッション体 20b 及び第 3 のクッション体 20c の前方に配置される第 4 のクッション体 20e を設けても良い。

また、図 10 に示すように、クッション体 20 を 7 分割にしても良い。詳細には、図 9 の構成に加えて、第 1 のクッション体 20a、第 2 のクッション体 20b 及び第 3 のクッション体 20c の後方で左右に 3 分割される第 5 のクッション体 20f、第 6 のクッション体 20g 及び第 7 のクッション体 20h を設けても良い。

また、クッション体 20 は、クッション体 20 の厚さ方向に分割されて、厚さ方向に積層されても良い。さらに、一つの袋体（例えば第 1 の袋体 23a）内に、分割された複数のクッション体を収納しても良い。

[0059] [第 2 の実施の形態]

以下、図 11 を参照して、本発明を適用した第 2 の実施の形態について説明する。この第 2 の実施の形態において、上記第 1 の実施の形態と同様に構

成される部分については、同符号を付して説明を省略する。

本第2の実施の形態は、側方クッション部20d, 20d (図5) が設けられていない点が上記第1の実施の形態と異なる。

[0060] 図11は、第2の実施の形態に係るシート210の断面図である。シート210は左右対称であるため、右側部分について説明する。

シート210では、折り返し部46の屈曲部46aは、シート底板21の側縁部21aに当接する。側縁部21aと屈曲部46aとの間には、第2のクッション体20bは設けられておらず、第2のクッション体20bの下端部は側縁部21aの上方に位置する。下側表皮結合部51aは、側縁部21aの上方でメッシュ部40に設けられる。

水Wは、傾斜部27及び屈曲部46aを伝って下方の押さえ部材24, 24に流れ、押さえ部材24, 24に誘導されて排水される。

[0061] [第3の実施の形態]

以下、図12及び図13を参照して、本発明を適用した第3の実施の形態について説明する。この第3の実施の形態において、上記第1の実施の形態と同様に構成される部分については、同符号を付して説明を省略する。

本第3の実施の形態は、実質的には、上記第2の実施の形態の構造に、後述する縦壁部363等を追加したものである。

[0062] 図12は、第3の実施の形態に係るシート310の周辺部の右側面図である。図13は、図12のX111-X111断面図である。シート310は左右対称であるため、図13では右側部分について図示する。

シート310では、折り返し部46の屈曲部46aは、シート底板21の側縁部21aに当接する。

シート310は、シートカバー22をシート底板21に押さえ付けて固定する押さえ部材324を備える。

押さえ部材324は、固定板部60と、押さえ部61と、押さえ部61の左右方向の外縁から上方に延びる縦壁部363とを一体に備える。

[0063] 縦壁部363は、シートカバー22の屈曲部46aの外縁部である側縁部

10aに沿って、シート底板21の側縁部21aの上方の位置まで延びる。縦壁部363は、押さえ部材324の前後方向の略全長に亘って設けられている。縦壁部363は、押さえ部61と同様に、側面視では後下がり傾斜している。

押さえ部材324は、押さえ部61及び縦壁部363によって、折り返し部46の屈曲部46aを下方及び外側方から覆っている。これにより、押さえ部61及び縦壁部363によって、折り返し部46をシート底板21に強固に固定できる。

[0064] 押さえ部61及び縦壁部363は、前後方向に水Wが流れるようにガイドするガイド溝364を形成する。ガイド溝364は、側面視では、シート底板21の側縁部21aに沿うように後下がり傾斜している。

ガイド溝364の後端部には、押さえ部61を上下に貫通するドレン孔365が設けられている。ガイド溝364の後端364a及びドレン孔365は、シート10の前後の中央部よりも後方に位置し、脚Lの後方に位置する。また、ドレン孔365は、シート310の幅方向では、側縁部10aとシート底板21の側縁部21aとの間に位置する。

[0065] シート310に侵入してガイド溝364に流れる水Wは、ガイド溝364を通過して後方へ流れ、ドレン孔365や後端364aから下方に排水される。このため、脚Lに水Wが付着し難い位置から排水できる。

[0066] 本発明を適用した第3の実施の形態によれば、押さえ部材324は、屈曲部46aを下方及び外側方から覆う。これにより、シートカバー22及びシート底板21から下方に流れる水Wを押さえ部材324によって効率良く誘導できる。また、押さえ部材324によって屈曲部46aを効果的に保持できる。

また、押さえ部材324は、排水用のドレン孔365及びガイド溝364を備える。これにより、ドレン孔365及びガイド溝364を介して効率良く排水できる。

なお、ドレン孔365及びガイド溝364は、少なくとも一方が設けられ

ていれば良い。

[0067] [第4の実施の形態]

以下、図14及び図15を参照して、本発明を適用した第4の実施の形態について説明する。この第4の実施の形態において、上記第1の実施の形態と同様に構成される部分については、同符号を付して説明を省略する。

上記第1の実施の形態では、押さえ部材24、24は左右一対で設けられているが、本第4の実施の形態は、環状の押さえ部材424が1つ設けられる点等が、上記第1の実施の形態と異なる。

[0068] 図14は、第4の実施の形態に係るシート410を下方から見た平面図である。図15は、図14のXV-XV断面図である。ここで、第4の実施の形態は、上記第1の実施の形態に対し各部品の形状が若干異なるが、機能は同様であるため、同様なものについては、同符号を付して説明する。

シート410は、シート底板21と、クッション体20と、シートカバー22と、袋体23と、固定具25・・・と、板状の押さえ部材424とを備える。

[0069] シートカバー22は、シート底板21の下面に回り込むようにメッシュ部40が延長された折り返し部446を備える。折り返し部446は、シート底板21の下面の周縁部の全周を覆うように連続して形成されている。

折り返し部446は、シート底板21の周縁部を外側方及び下方から覆う屈曲部446aでシート10の内側方向へ折り返されている。折り返し部446の先端部には、シート底板21の係合部31に係合する係合孔446b・・・が形成されている。

[0070] 押さえ部材424は、平面視では、シート底板21の下面の周縁部に沿って環状に形成されている。

押さえ部材424は、平面視で環状に連続して形成される折り返し部446を、シート底板21の下面との間に挟持する。折り返し部446の内端部446cは、押さえ部材424の内周部424aよりも内側に延びる。

[0071] 押さえ部材424は、シート底板21の係合部31・・・が挿通される孔

４６０ａ・・・と、その上面に設けられる複数の突起４６６・・・とを備える。孔４６０ａ・・・及び突起４６６・・・は、環状の押さえ部材４２４の周方向に並んで複数形成される。

押さえ部材４２４は、係合部３１・・・の拡張部３１ｂと押さえ部材４２４の下面との間に固定具２５・・・が介装されることで、シート底板２１に固定される。この状態では、折り返し部４４６は、各係合孔４４６ｂに挿通される係合部３１によって抜け止めされる。また、折り返し部４４６は、その下面に突起４６６・・・が食い込むことによっても固定される。

[0072] なお、折り返し部４４６の屈曲部４４６ａを下方から覆うように、押さえ部材４２４を外側に延ばしても良い。さらに、押さえ部材４２４は、屈曲部４４６ａを外側方から覆う縦壁部を備えても良い。

[0073] なお、上記第１～第４の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。

上記第１の実施の形態では、分割された第１のクッション体２０ａ、第２のクッション体２０ｂ及び第３のクッション体２０ｃが、第１の袋体２３ａ、第２の袋体２３ｂ及び第３の袋体２３ｃにそれぞれ収納されるものとして説明したが、本発明はこれに限定されるものではない。複数の第１のクッション体２０ａ、第２のクッション体２０ｂ及び第３のクッション体２０ｃの少なくとも１つが、袋体２３に収納されていれば良い。例えば、第１のクッション体２０ａを第１の袋体２３ａに収納し、第２のクッション体２０ｂ及び第３のクッション体２０ｃは、袋体２３に収納せずに、第１のクッション体２０ａとメッシュ部４０との間に挟むようにして収納しても良い。

また、上記第１の実施の形態では、クッション体２０は、ほとんど変形しない状態で袋体２３に収納されるものとして説明したが、本発明はこれに限定されるものではない。クッション体２０を袋体２３によって形状を拘束されるように設け、クッション体２０を袋体２３内で変形させても良い。例えば、図５を参照し、断面視で略三角形の第２の袋体２３ｂに、断面矩形のクッション体を収納し、第２の袋体２３ｂによってクッション体を拘束して

略三角形形状に変形させても良い。

また、上記第１の実施の形態では、シートカバー２２は、メッシュ部４０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るものではない。例えば、シートカバー２２の全体が防水性の高いＰＶＣレザーのような素材で構成される場合であっても、シートカバー２２の表面を伝って下方へ流れる水Ｗを押さえ部材２４、２４で受けて誘導し、水Ｗを効率良く排水できる。

また、上記第１の実施の形態では、第１の袋体２３ａは、メッシュ部４０の裏面に縫合されるシート状部材５０とメッシュ部４０とによって袋状に構成されるものとして説明したが、本発明はこれに限定されるものではない。第１の袋体２３ａは、単一の袋体によって第１のクッション体２０ａ周囲から囲う袋状に形成されても良い。第２の袋体２３ｂ及び第３の袋体２３ｃについても同様である。

さらに、上記第１の実施の形態では、シートが車両に設けられる例として、自動二輪車１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、本発明は、前輪または後輪を２つ備えた３輪の鞍乗り型車両、４輪以上を備えた鞍乗り型車両、及び、スクーターなどの鞍乗り型車両に適用可能である。また、本発明のシートは、車両以外の例えば家具等の跨座式のシートにも適用可能である。

符号の説明

- [0074] １０，２１０，３１０，４１０ シート（跨座式シート）
１０ａ 側縁部（屈曲部の外縁部）
２０ クッション体
２１ シート底板
２１ａ 側縁部（シート底板の側縁部）
２２ シートカバー
２４，４２４ 押さえ部材
２５ 固定具
４０ メッシュ部

4 6, 4 4 6 折り返し部

4 6 a, 4 4 6 a 屈曲部

6 1 a 外縁（押さえ部材の外縁）

3 6 4 ガイド溝

3 6 5 ドレン孔

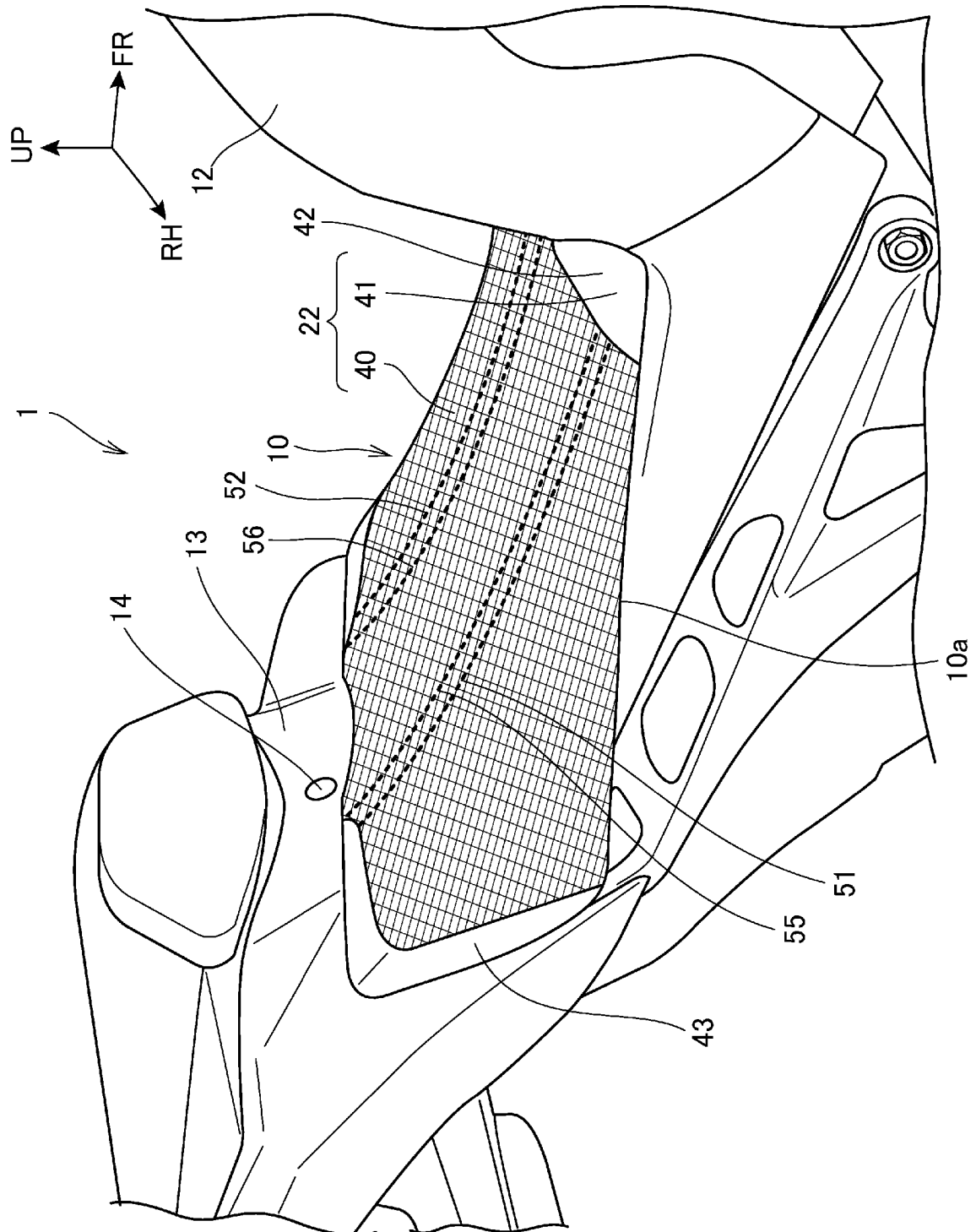
請求の範囲

- [請求項1] クッション体（２０）と、前記クッション体（２０）を支持するシート底板（２１）と、前記クッション体（２０）を覆うシートカバー（２２）とを備える跨座式シートにおいて、
- 前記シートカバー（２２）は、屈曲部（４６a，４４６a）で前記シート底板（２１）の下面に向けて折り返される折り返し部（４６，４４６）を備え、
- 前記折り返し部（４６，４４６）を前記シート底板（２１）との間で挟持する押さえ部材（２４，３２４，４２４）を備え、
- 前記押さえ部材（２４，３２４，４２４）は、前記折り返し部（４６，４４６）の前記屈曲部（４６a，４４６a）を少なくとも下方から覆うことを特徴とする跨座式シート。
- [請求項2] 前記押さえ部材（３２４）は、前記屈曲部（４６a）を下方及び外側方から覆うことを特徴とする請求項１記載の跨座式シート。
- [請求項3] 前記押さえ部材（３２４）は、排水用のドレン孔（３６５）及びガイド溝（３６４）の少なくとも一方を備えることを特徴とする請求項１または２記載の跨座式シート。
- [請求項4] 前記屈曲部（４６a）では、前記シートカバー（２２）と前記シート底板（２１）の側縁部（２１a）との間に前記クッション体（２０）が挟まれていることを特徴とする請求項１から３のいずれかに記載の跨座式シート。
- [請求項5] 前記押さえ部材（２４，３２４，４２４）は、着脱自在な固定具（２５）で前記シート底板に固定されていることを特徴とする請求項１から４のいずれかに記載の跨座式シート。
- [請求項6] 前記シートカバー（２２）は、メッシュ素材で構成されたメッシュ部（４０）をその少なくとも一部に備え、前記折り返し部（４６，４４６）は、前記メッシュ部（４０）で構成され、
- 前記クッション体（２０）は、網状構造であることを特徴とする請

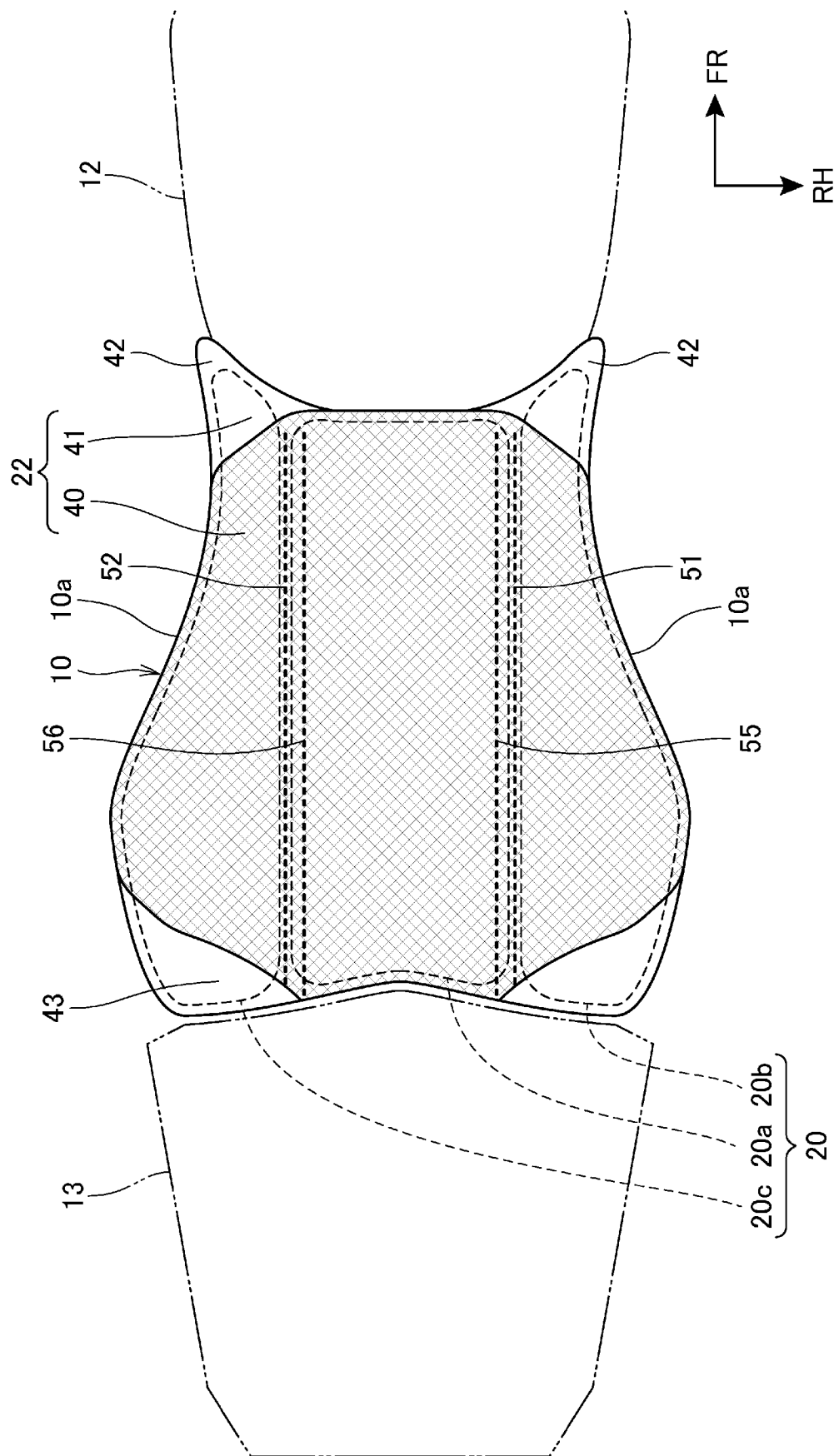
求項 1 から 5 のいずれかに記載の跨座式シート。

[請求項7] 前記跨座式シートの幅方向において、前記押さえ部材（24）の外縁（61a）は、前記屈曲部（46a）の外縁部（10a）よりも内側に位置することを特徴とする請求項 1 記載の跨座式シート。

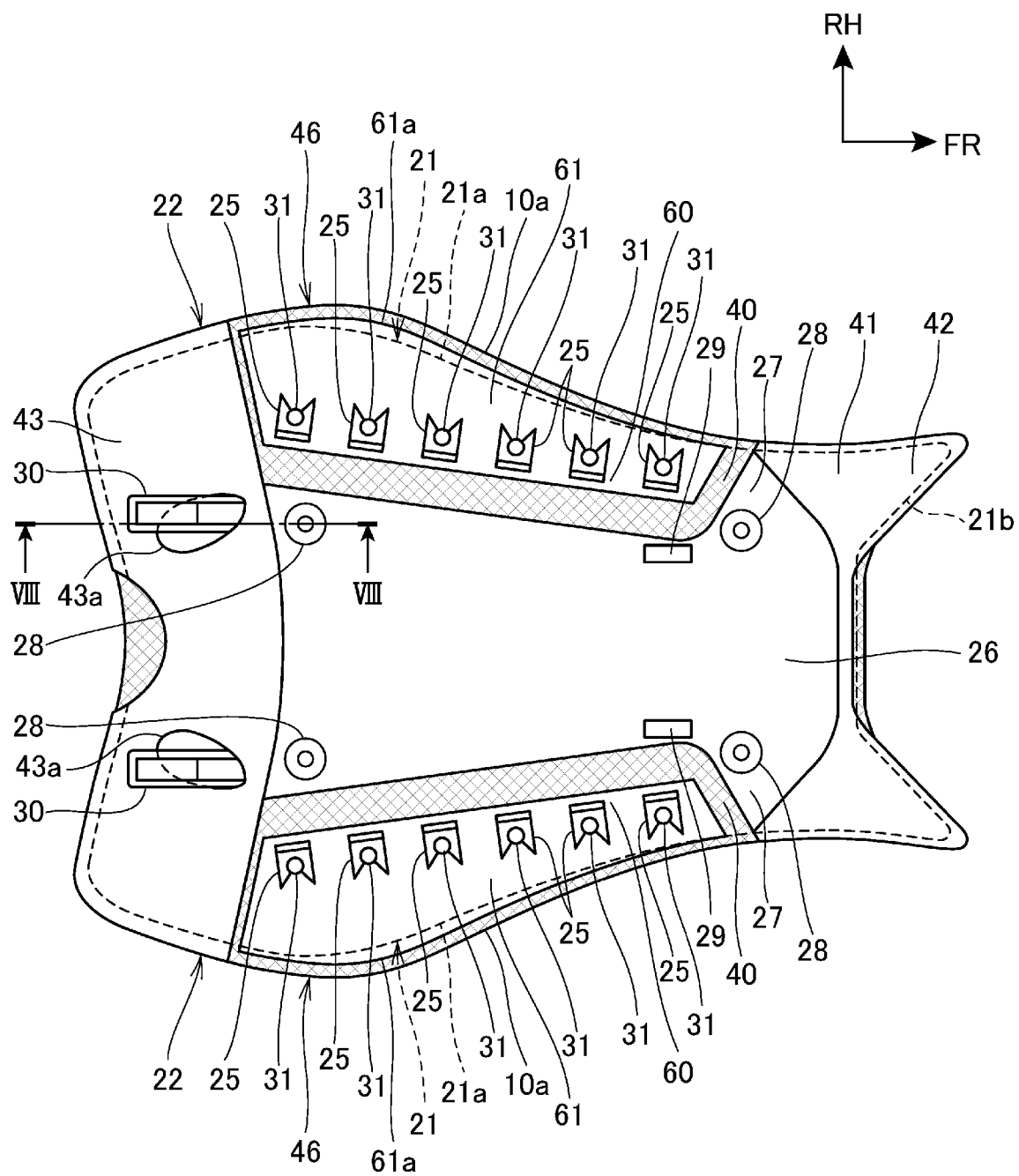
[図1]



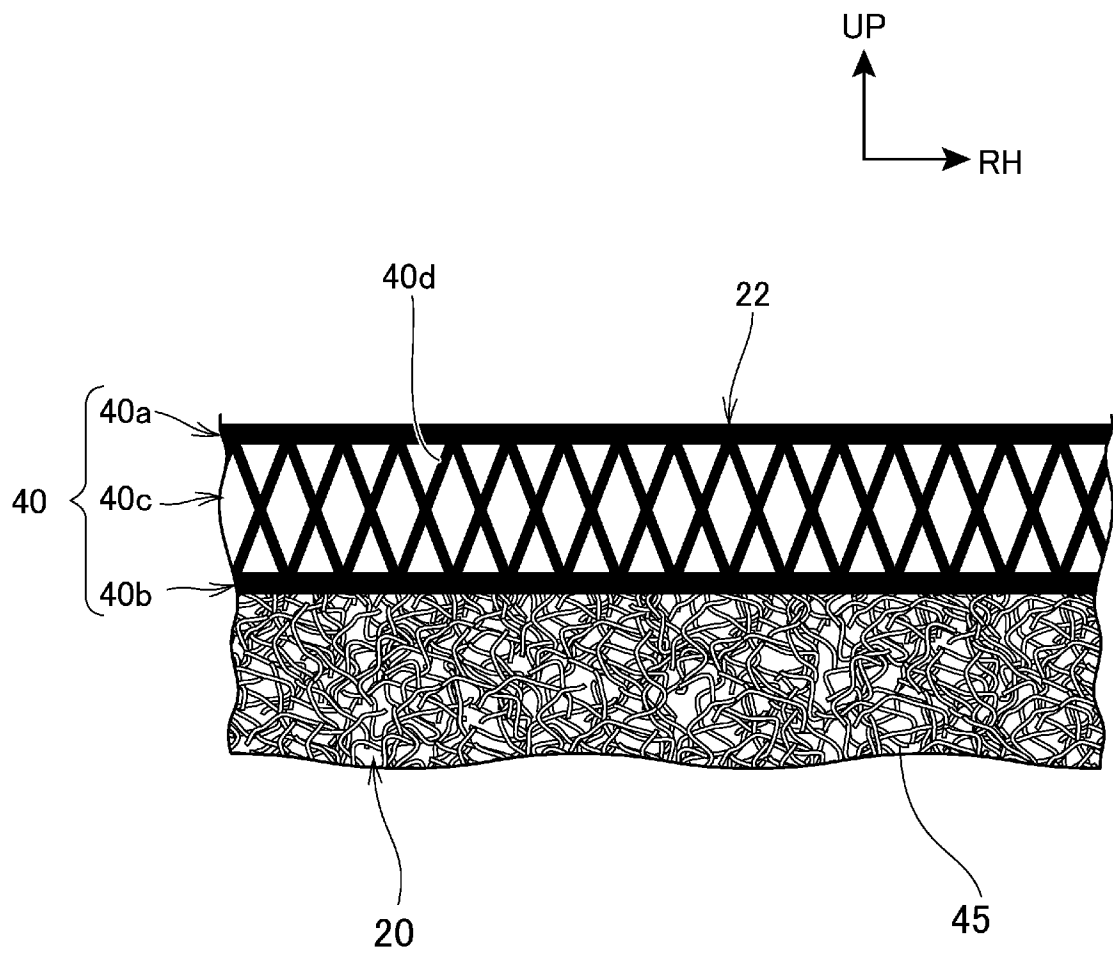
[図3]



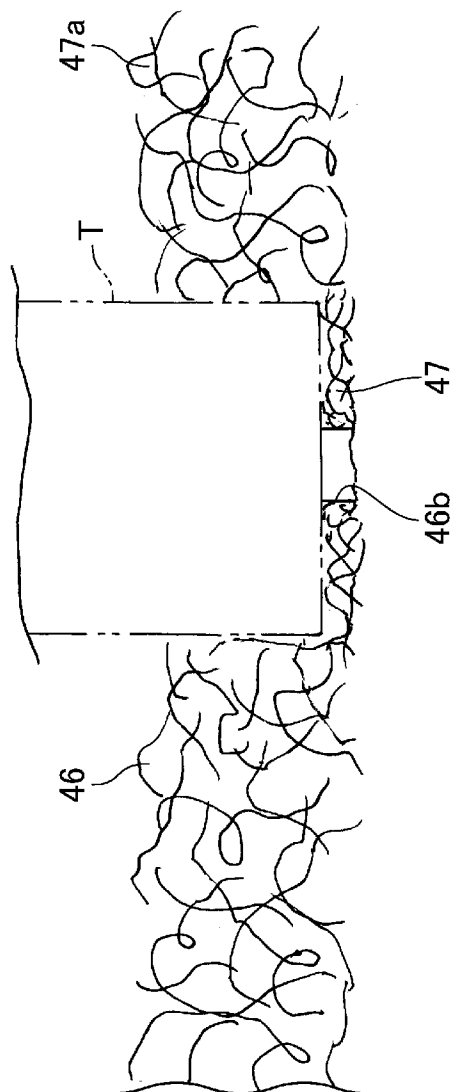
[図4]



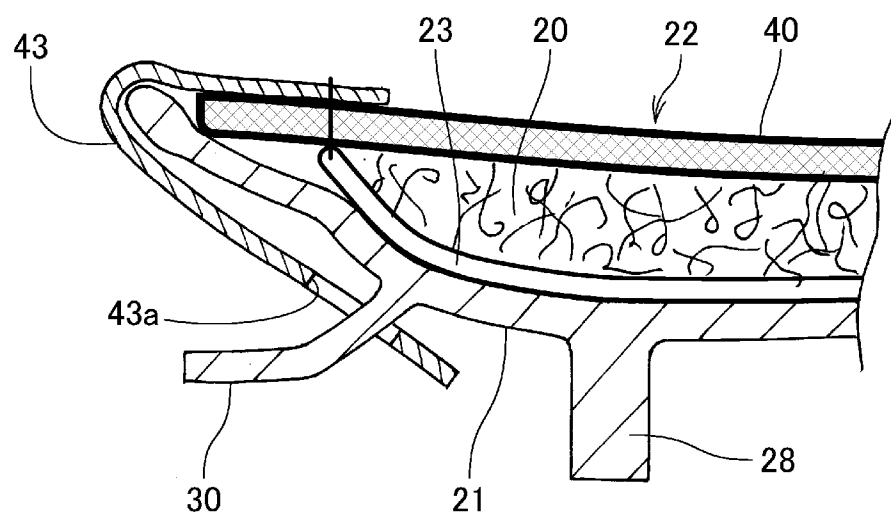
[図6]



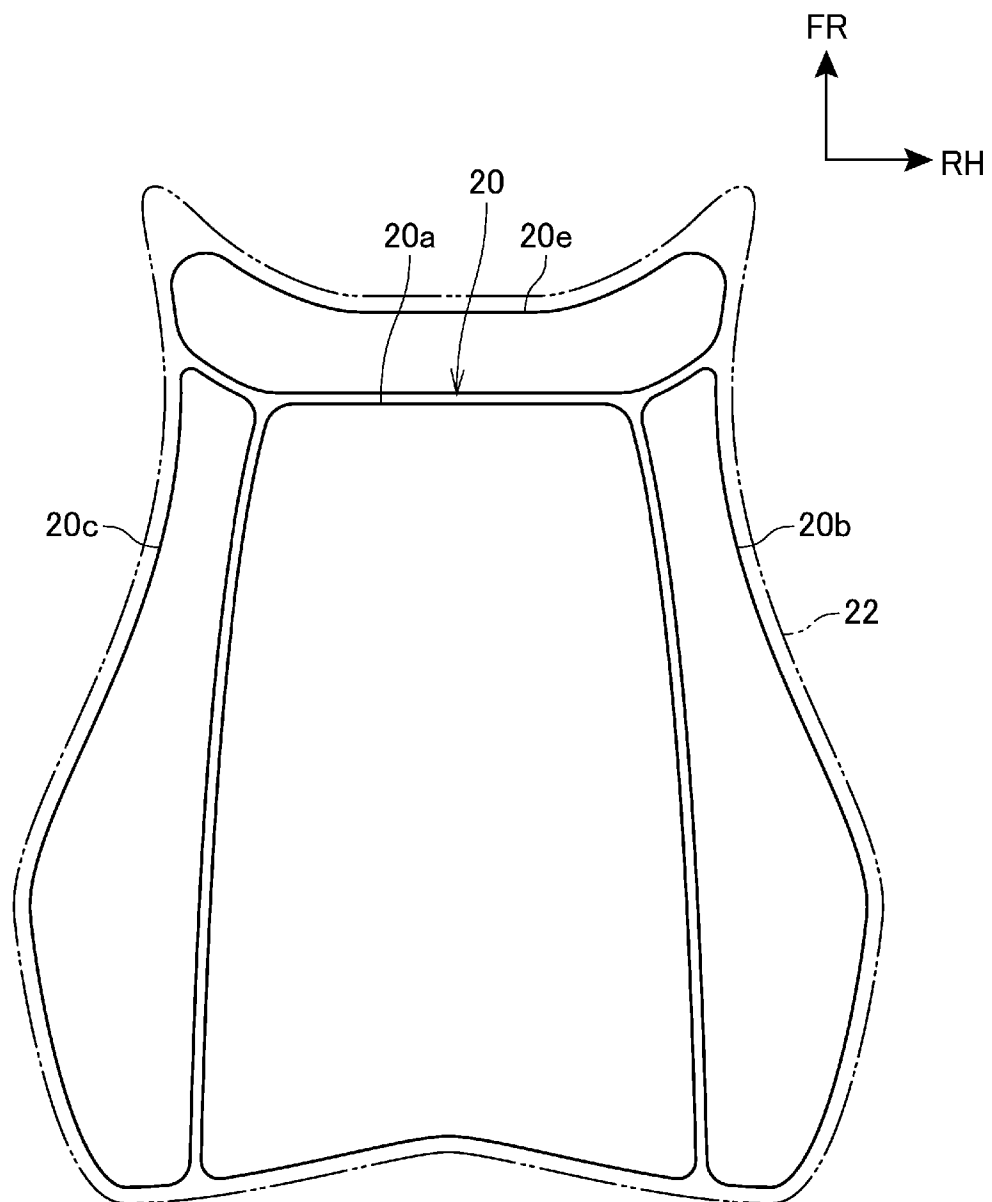
[図7]



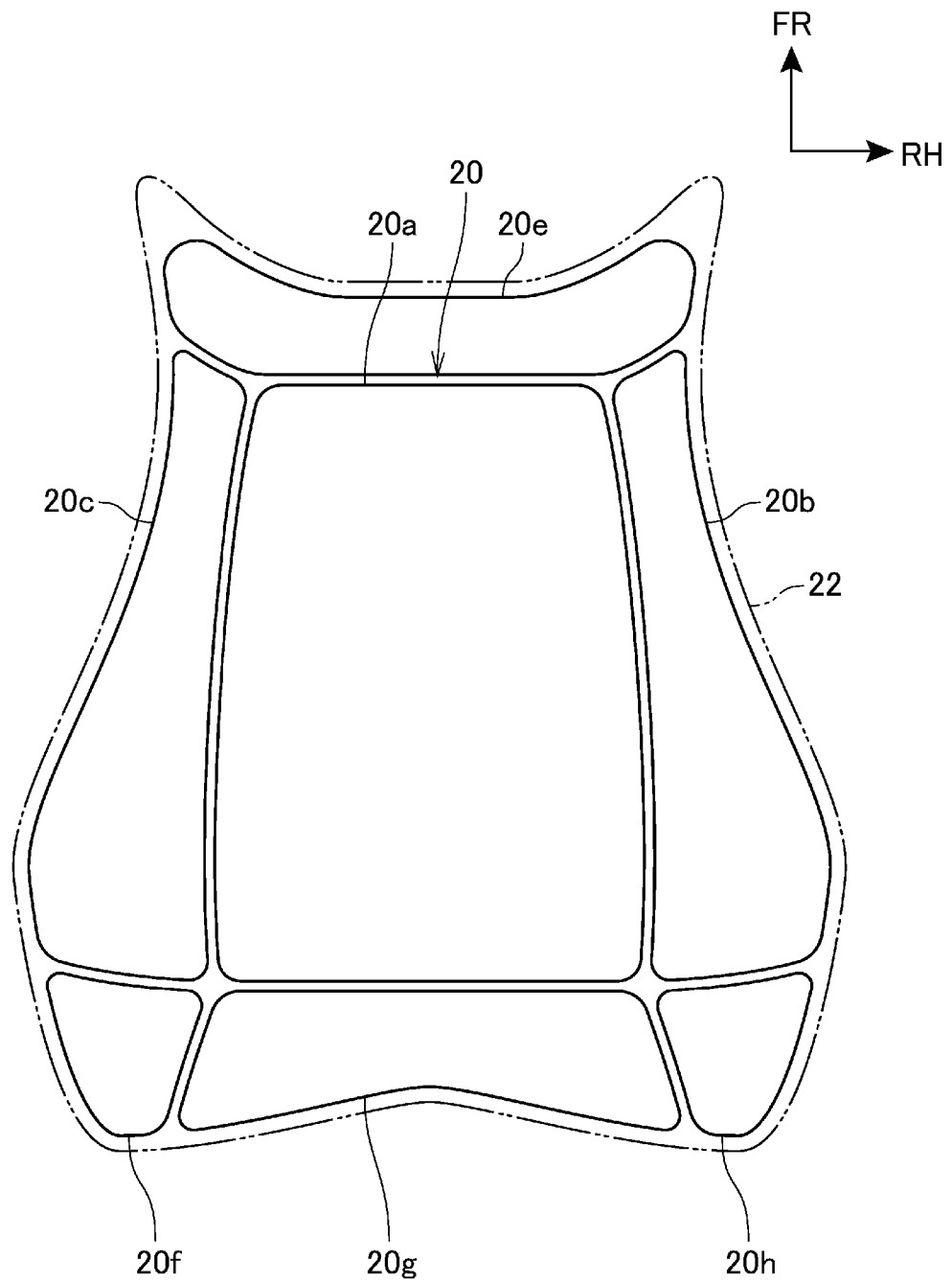
[図8]



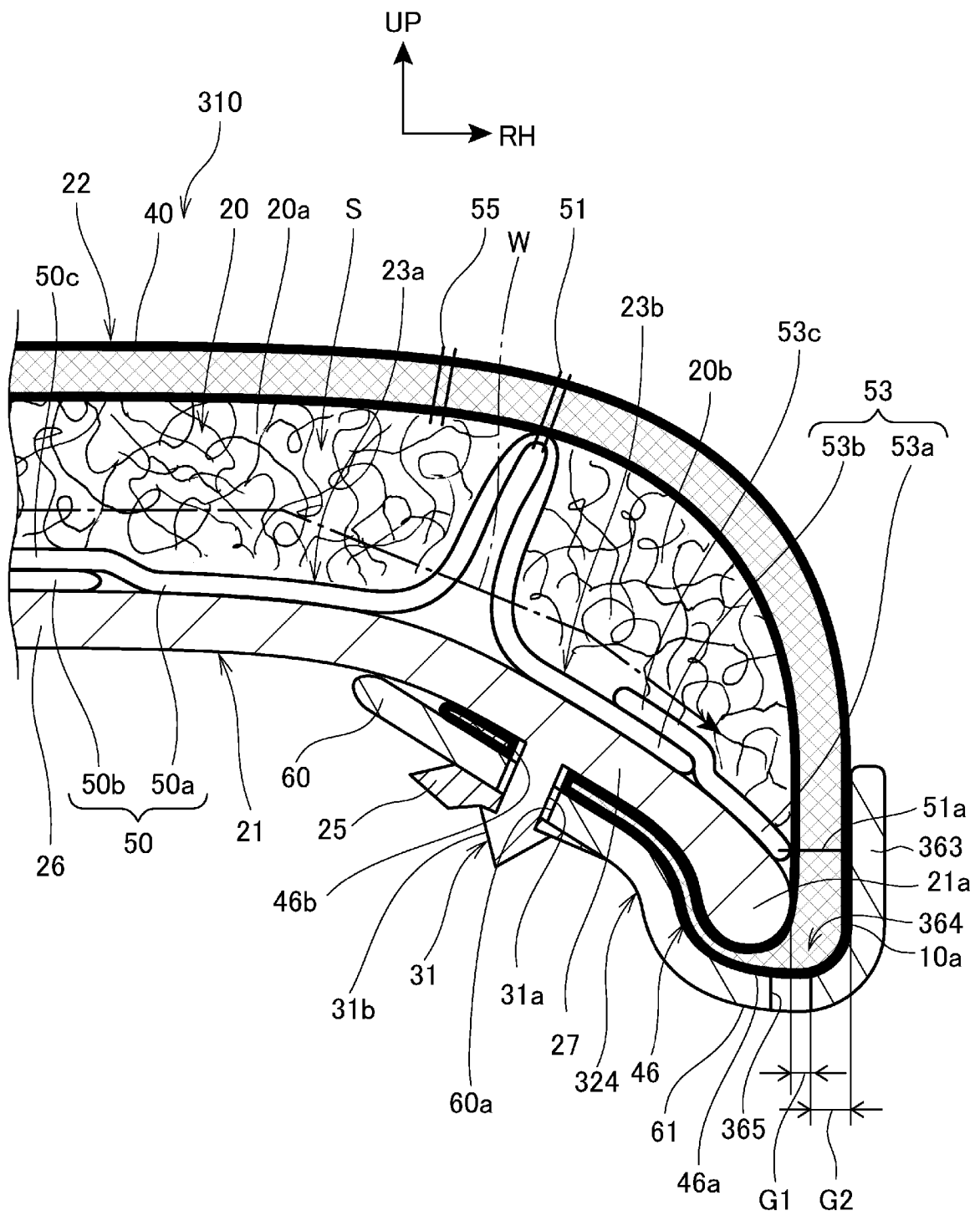
[図9]



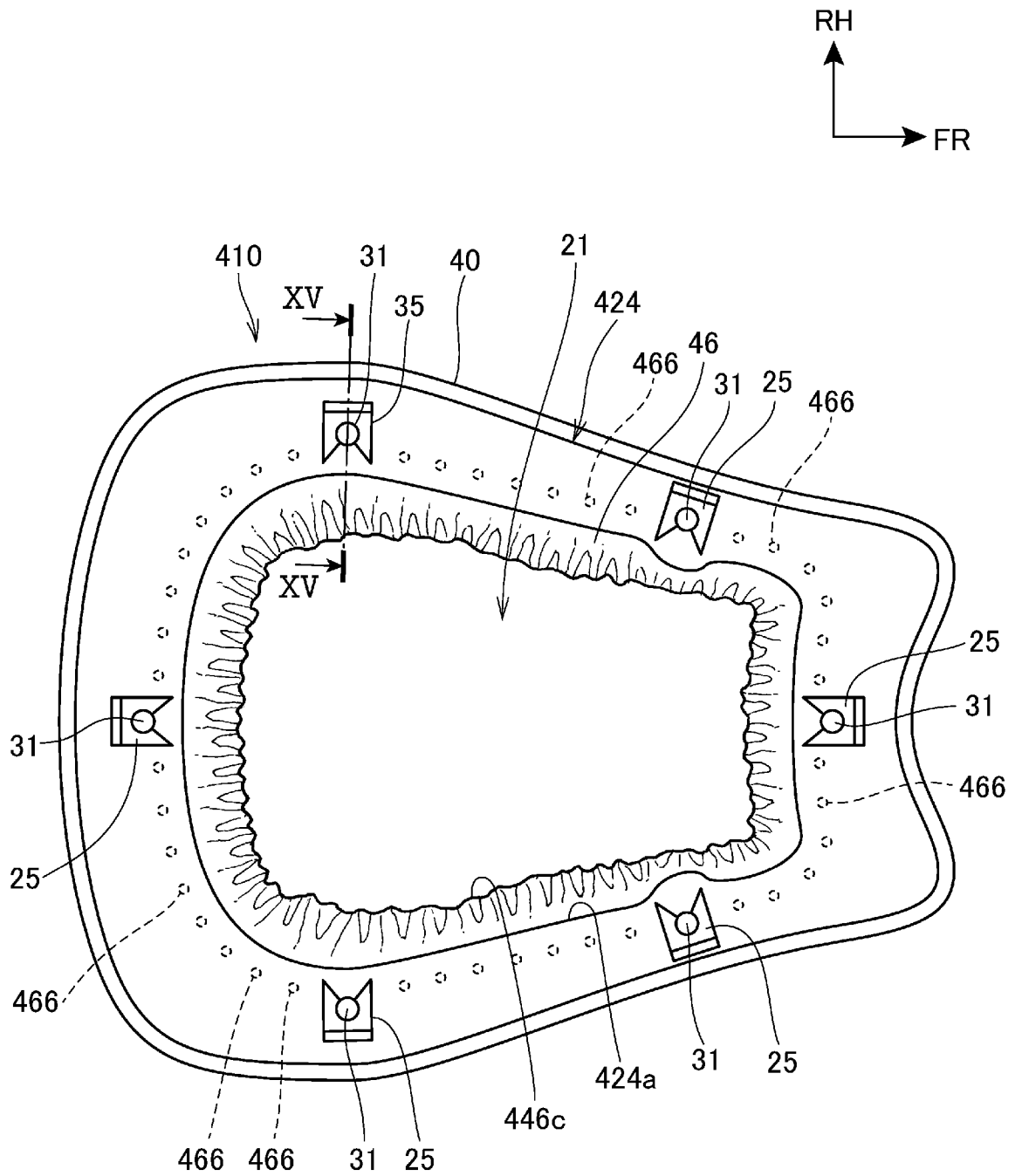
[図10]



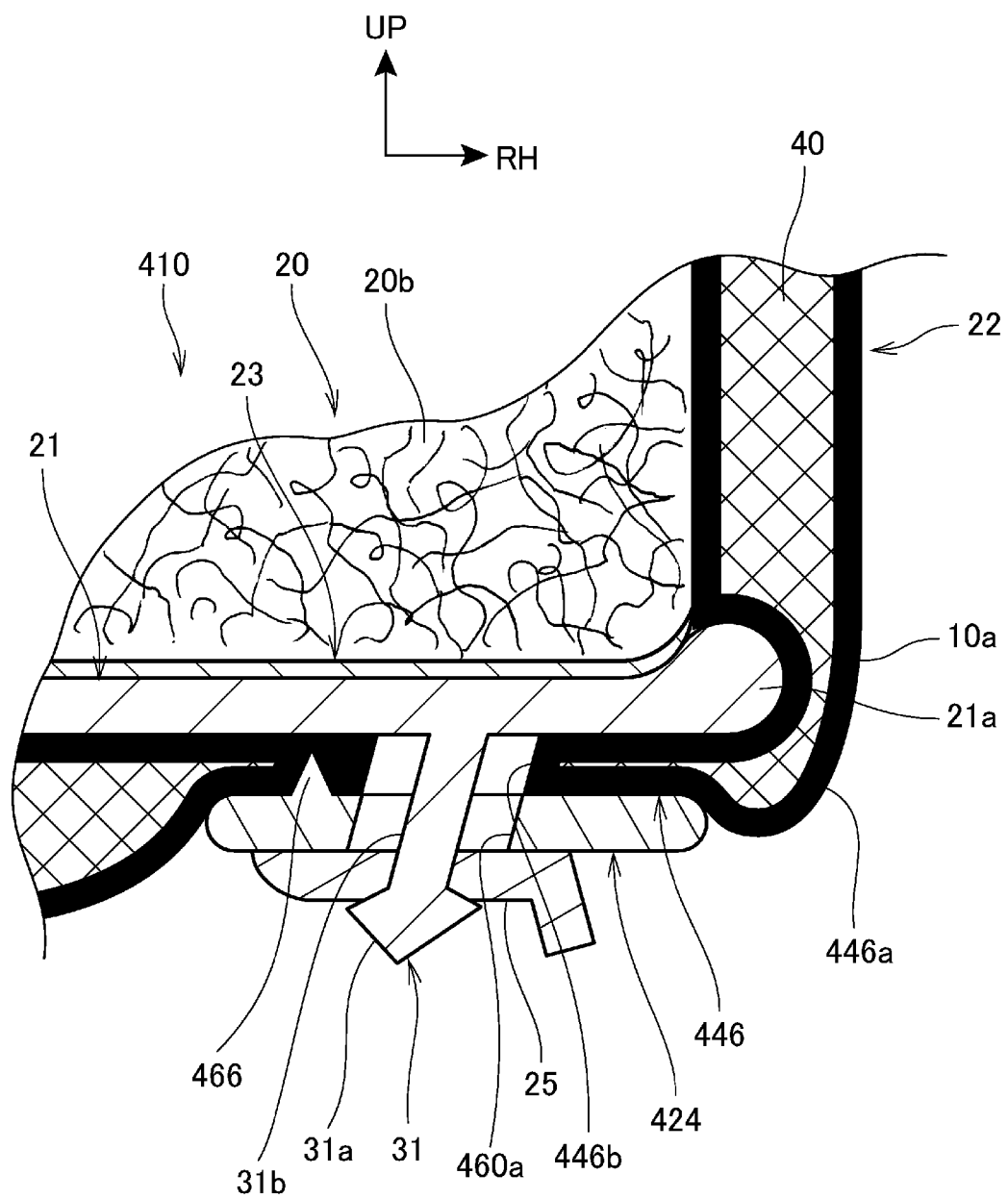
[図13]



[図14]



[図15]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2018/003242

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

Int.Cl. B62J1/12 (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)

Int.Cl. B62J1/12, B60N2/40

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	1971-2018
Registered utility model specifications of Japan	1996-2018
Published registered utility model applications of Japan	1994-2018

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 2003-160072 A (TS TECH CO., LTD.) 03 June 2003, paragraphs [0015]-[0028], fig. 1-4 (Family: none)	1-5 6
X Y	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 63635/1982 (Laid-open No. 164983/1983) (KAWANISHI INDUSTRY CO., LTD.) 02 November 1983, specification, page 3, line 6 to page 5, line 5, fig. 2-5 (Family: none)	1, 3, 5 6
X Y	JP 59-108506 A (TACHIKAWA SPRING CO., LTD.) 23 June 1984, page 1, lower right column, line 5 to page 2, lower right column, line 8, fig. 7-8 (Family: none)	1, 4, 7 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

"I" 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
30 March 2018 (30.03.2018)

Date of mailing of the international search report
17 April 2018 (17.04.2018)

Name and mailing address of the ISA/
Japan Patent Office
3-4-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku,
Tokyo 100-8915, Japan

Authorized officer

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2018/003242

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X Y	JP 55-2836 Y2 (TOKAI KOGYO COMPANY LIMITED) 24 January 1980, column 2, line 21 to column 4, line 5, fig. 1-7 (Family: none)	1-5, 7 6
Y	JP 2012-201237 A (HONDA MOTOR CO., LTD.) 22 October 2012, paragraph [0035], fig. 6-8 & US 2012/0242122 A1, paragraph [0053], fig. 6-8	6
Y	JP 10-295498 A (YAMAHA MOTOR CO., LTD.) 10 November 1998, paragraphs [0015]-[0017], [0023], [0043], fig. 1, 3 (Family: none)	6
A	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 204243/1985 (Laid-open No. 111286/1987) (TOKYO SEAT CO., LTD.) 15 July 1987, entire text, all drawings (Family: none)	1-7
A	JP 2004-81273 A (K&H KK.) 18 March 2004, entire text, all drawings (Family: none)	1-7
A	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 204243/1980 (Laid-open No. 111286/1982) (TACHIKAWA SPRING CO., LTD.) 08 January 1982, entire text, all drawings (Family: none)	1-7

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（IPC））

Int.Cl. B62J1/12(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（IPC））

Int.Cl. B62J1/12, B60N2/40

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	1971-2018年
日本国実用新案登録公報	1996-2018年
日本国登録実用新案公報	1994-2018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
X Y	JP 2003-160072 A（テイ・エス テック株式会社）2003.06.03, 【0015】－【0028】，図1－4（ファミリーなし）	1-5 6
X Y	日本国実用新案登録出願 57-63635 号（日本国実用新案登録出願公開 58-164983 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（川西工業株式会社）1983.11.02, 明細書3頁6行－5頁5行，第2－5図（ファミリーなし）	1, 3, 5 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

30.03.2018

国際調査報告の発送日

17.04.2018

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁（ISA/J P）

郵便番号100-8915

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）

結城 健太郎

3D

3024

電話番号 03-3581-1101 内線 3341

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 請求項の番号
X Y	JP 59-108506 A (立川スプリング株式会社) 1984. 06. 23, 1 頁右下欄 5 行－2 頁右下欄 8 行, 第 7－8 図 (ファミリーなし)	1, 4, 7 6
X Y	JP 55-2836 Y2 (東海興業株式会社) 1980. 01. 24, 2 欄 21 行-4 欄 5 行, 第 1－7 図 (ファミリーなし)	1-5, 7 6
Y	JP 2012-201237 A (本田技研工業株式会社) 2012. 10. 22, 【0035】, 図 6－8 & US 2012/0242122 A1, [0053], 図 6-8	6
Y	JP 10-295498 A (ヤマハ発動機株式会社) 1998. 11. 10, 【0015】－【0017】, 【0023】, 【0043】, 図 1, 3 (ファミリーなし)	6
A	日本国実用新案登録出願 60-204243 号(日本国実用新案登録出願公開 62-111286 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 (東京シート株式会社) 1987. 07. 15, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-7
A	JP 2004-81273 A (株式会社ケイアンドエイチ) 2004. 03. 18, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-7
A	日本国実用新案登録出願 55-78294 号(日本国実用新案登録出願公開 57-2854 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 (立川スプリング株式会社) 1982. 01. 08, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-7