

(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
2014 年 10 月 2 日(02.10.2014)



(10) 国際公開番号

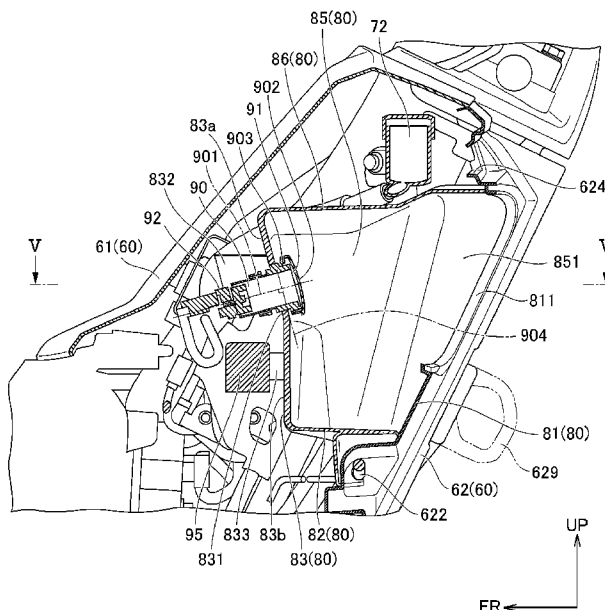
WO 2014/157372 A1

- (51) 国際特許分類:
B62J 99/00 (2009.01) B62J 11/00 (2006.01)
B60T 17/06 (2006.01) B62L 3/00 (2006.01)
B62J 9/00 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2014/058603
- (22) 国際出願日: 2014 年 3 月 26 日(26.03.2014)
- (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 2013-075181 2013 年 3 月 29 日(29.03.2013) 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: 川井田 想良(KAWAIDA, Sora); 〒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). 三ツ川 誠(MITSUKAWA, 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). 江波戸 香織(EBATO, Kaori); 〒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). 山中 伯純(YAMANAKA, Takasumi); 〒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: 正林 真之, 外(SHOBAYASHI, Masayuki et al.); 〒1000005 東京都千代田区丸の内 1-7-12 サビアタワー Tokyo (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, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JP, KE, KG, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, 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.

[続葉有]

(54) Title: POWER SOURCE SUPPLY STRUCTURE OF SADDLE-TYPE VEHICLE

(54) 発明の名称: 鞍乗型車両の電源供給構造



(57) Abstract: Provided is a power source supply structure of a saddle-type vehicle in which a front glove box can be provided with an accessory socket for the sake of ease of use. A power source supply structure of a saddle-type vehicle (1) provided with: a vehicle body frame (10); a front cover (60) provided to the front of the vehicle body frame (10), the front cover (60) covering at least a head pipe (11) axially supporting a front wheel (WF) in a steerable manner; an accommodating part (80); and an accessory socket (90) provided to the accommodating part (80), the accessory socket (90) supplying a power source to external equipment (99). The accommodating part (80) is provided near a seat (27) of the front cover (60), and is provided with an opening/closing lid (621) for opening and closing the rear side of the accommodating part (80) and an inner wall (83) disposed in front of and facing the opening/closing lid (621), the accessory socket (90) is disposed on the inner wall (83), and the inner wall (83) has a bent part (831) in a position adjacent to the bottom of the accessory socket (90), the bent part being bent forward relative to surfaces (83a, 904) that are orthogonal to an axis line (901) of the accessory socket (90).

(57) 要約:

[続葉有]

WO 2014/157372 A1



(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, 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))

フロントのグローブボックスに使い勝手を考慮してアクセサリースocketを設けることのできる鞍乗型車両の電源供給構造を提供すること。車体フレーム10と、車体フレーム10の前部に設けられ、前輪WFを操舵自在に軸支するヘッドパイプ11を少なくとも覆うフロントカバー60と、収納部80と、収納部80に設けられ、外部機器99に電源を供給するアクセサリースocket90と、を備える鞍乗型車両1の電源供給構造において、収納部80は、フロントカバー60のシート27寄りに設けられ、収納部80の後側を開閉する開閉蓋621、及び開閉蓋621に対向して前方に配置される奥壁83を備え、アクセサリースocket90は、奥壁83に配置され、奥壁83は、アクセサリースocket90の下方に隣接した位置に、アクセサリースocket90の軸線901と直交する面83a、904に対して前方へ屈曲する屈曲部831を有する。

明 細 書

発明の名称：鞍乗型車両の電源供給構造

技術分野

[0001] 本発明は、鞍乗型車両の電源供給構造に関する。

背景技術

[0002] 従来から、鞍乗型車両のシートの下側に収納ボックスを設けて、収納ボックスの内部にアクセサリースocketを設ける技術が開示されている（例えば、特許文献1参照）。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献1：特開2009-040087号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0004] 鞍乗型車両には、フロントのグローブボックスを備えたものもある。フロントのグローブボックスにアクセサリースocketを設ける場合には、socketの使い勝手を考慮した構造にする必要がある。

[0005] 本発明は、フロントのグローブボックスに使い勝手を考慮してアクセサリースocketを設けることのできる鞍乗型車両の電源供給構造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

[0006] 請求項1に記載の発明は、車体フレームと、前記車体フレームの前部に設けられ、前輪を操舵自在に軸支するヘッドパイプを少なくとも覆うフロントカバーと、収納部と、前記収納部に設けられ、外部機器に電源を供給するアクセサリースocketと、を備える鞍乗型車両の電源供給構造において、前記収納部は、前記フロントカバーのシート寄りに設けられ、前記収納部の後側を開閉する開閉蓋、及び前記開閉蓋に対向して前方に配置される奥壁を備え、前記アクセサリースocketは、前記奥壁に配置され、前記奥壁は、前記ア

クセサリーソケットの下方に隣接した位置に、前記アクセサリーソケットの軸線と直交する面に対して前方へ屈曲する屈曲部を有することを特徴とする。

[0007] 請求項 2 に記載の発明において、前記収納部は、前記開閉蓋により閉じられる開口部よりも下方に底壁を備え、前記収納部の側壁において前記開口部に隣接した位置に、前記開口部の幅方向の外側に向かって上下に延びる溝部を備えることを特徴とする。

[0008] 請求項 3 に記載の発明において、前記溝部は、側面視で V 字形に形成されることを特徴とする。

[0009] 請求項 4 に記載の発明において、前記開閉蓋は、爪部を備え、前記爪部と係合して前記開閉蓋を閉じ位置に固定する孔部は、前記開口部の上方に設けられ、前記孔部の内側に隣接して、ブレーキ用のリザーブタンクが設けられることを特徴とする。

[0010] 請求項 5 に記載の発明において、前記アクセサリーソケットは、前記収納部の前記奥壁の外側にコネクタ部を備え、前記コネクタ部の上方に庇部が設けられることを特徴とする。

[0011] 請求項 6 に記載の発明において、前記収納部は、前記フロントカバーの左右のいずれか一侧に設けられ、前記アクセサリーソケットは、前記開口部に対して、車幅方向に他側にオフセットして設けられることを特徴とする。

[0012] 請求項 7 に記載の発明は、前記収納部の前記奥壁の外側における前記アクセサリーソケットの下方に、補機が設けられることを特徴とする。

[0013] 請求項 8 に記載の発明は、前記収納部の前記溝部の奥に位置する側壁の外側に、補機が設けられることを特徴とする。

発明の効果

[0014] 請求項 1 に記載の発明によれば、アクセサリーソケットに、スマートフォン又は携帯電話等用の充電器のような電源供給を要する収納物を着脱する場合に、奥壁の屈曲部よりも下側の部分と収納物との間に空間を設けることができる。この空間を利用することで、アクセサリーソケットへの及びアクセ

サリーソケットからの収納物の着脱が容易となる。

[0015] 請求項 2 に記載の発明によれば、スマートフォン又は携帯電話等の機器を溝部に挿入しながら底壁上に置くことができる。開口部に隣接した位置にこの置き場所を確保することで、スマートフォン又は携帯電話等の機器を収納部の所定の置き場所に保持することができる。これにより、乗員がスマートフォン又は携帯電話等の機器を所定の置き場所に置きやすく、また、取り出しやすい。

[0016] 請求項 3 に記載の発明によれば、スマートフォン又は携帯電話等の板状の機器を上方から溝部に挿入すると、その機器の厚みに応じた位置で機器を溝部に保持することができる。これにより、スマートフォン又は携帯電話等の板状の収納物の出し入れが容易となる。

[0017] 請求項 4 に記載の発明によれば、開閉蓋を閉じ位置に固定する孔部から開閉蓋の爪部を外すと、開閉蓋を開くことができる。この状態で、爪部が外された孔部を利用して、ブレーキの液量を確認することができる。

[0018] 請求項 5 に記載の発明によれば、アクセサリーソケットのコネクタ部が雨水等（例えば、開閉蓋を閉じ位置に固定する孔部から流入した雨水等）によって直接被水することを抑制することができ、アクセサリーソケットのコネクタ部の防水性を向上させることができる。

[0019] 請求項 6 に記載の発明によれば、乗員は、一側の手で、スマートフォン又は携帯電話等用の充電器をアクセサリーソケットに着脱しやすい。

[0020] 請求項 7 に記載の発明によれば、収納部の奥壁の外側のデッドスペースを利用して、補機を配置することができる。

[0021] 請求項 8 に記載の発明によれば、収納部の溝部の奥に位置する側壁の外側のデッドスペースを利用して、補機を配置することができる。また逆に、補機を配置しないデッドスペースを利用して、溝部を設けることができる。

図面の簡単な説明

[0022] [図1]本発明の第 1 実施形態に係る電源供給構造を備える鞍乗型車両としての自動二輪車を示す左側面図である。

[図2]図1の後側フロントカバーの要部を示す背面図である。

[図3]図2の開閉蓋を開いた状態を示す図である。

[図4]図3のⅠⅤ－ⅠⅤ線に沿った縦断側面図である。

[図5]図4のⅤ－Ⅴ線に沿った横断平面図である。

[図6]図5の要部をより低い位置で断面にした拡大図である。

[図7]図1に示す自動二輪車の前側フロントカバー及びフロントウインカを外して示す要部の正面図である。

[図8]図7に示す部分を車体の右前方から見た斜視図である。

[図9]本発明の第2実施形態に係る電源供給構造を備える鞍乗型車両としての自動二輪車を示す要部の縦断側面図である。

発明を実施するための形態

[0023] 以下、本発明の実施形態について、図面を参照しながら説明する。

<第1実施形態>

まず、図1を参照しながら、本発明の第1実施形態に係る電源供給構造を備える鞍乗型車両としてのスクータ型の自動二輪車1の全体構成について説明する。

以下の説明において、前後、左右及び上下の各方向については、特に断りが無い限り、自動二輪車1の前後、左右及び上下の各方向に従う。前後方向については、自動二輪車1に乗車する乗員（運転者）から見てより近い方を手前又は手前側、乗員（運転者）から見てより遠い方を奥又は奥側ともいう。また、図中、矢印FRは車両の前方を示し、矢印LHは車両の左方を示し、矢印RHは車両の右方を示し、矢印UPは車両の上方を示す。

[0024] 図1に示すように、本実施形態の自動二輪車1は、車体フレーム10と、前輪WFと、前輪WFの上方に配置されるフロントフェンダ29と、後輪WRと、後輪WRを後端側で軸支するユニットスイングエンジン40と、ユニットスイングエンジン40と車体フレーム10との間に介在するリンク機構5と、車両の後方でユニットスイングエンジン40と車体フレーム10との間に介在するリアクッション26と、乗員が着座するシート27と、車両の

各部を覆うカバー部材 6 と、燃料タンク 28 と、を主体として構成される。

[0025] 車体フレーム 10 は、複数種の鋼材が溶接により一体的に結合されて構成される。車体フレーム 10 は、ヘッドパイプ 11 と、ダウンスレーム 12 と、フロアフレーム 13 と、シートレール 14 と、複数のクロスメンバ（前側クロスパイプ 16 及び後側クロスパイプ 17 等）と、を含んで構成される。

[0026] ヘッドパイプ 11 は、車体フレーム 10 の前部に設けられると共に、前輪 WF を操舵可能に軸支する。

ダウンスレーム 12 は、ヘッドパイプ 11 から後方かつ下方に延出する。ダウンスレーム 12 は、前端部においてヘッドパイプ 11 に連結されている。ダウンスレーム 12 の後端部側は、斜め下後方に向けて延びている。

[0027] フロアフレーム 13 は、左右に一对設けられている。一对のフロアフレーム 13 は、ダウンスレームの下部から後方に延出する。一对のフロアフレーム 13 の前端部は、ダウンスレーム 12 の下部に連結されている。一对のフロアフレーム 13 は、一对のダウンスレーム 12 から後方に向けて延びている。

[0028] シートレール 14 は、左右に一对設けられている。一对のシートレール 14 は、シート 27 の下方に設けられる。一对のシートレール 14 は、一对のフロアフレーム 13 の後部から上方かつ後方に延出する。一对のシートレール 14 の前端部は、一对のフロアフレーム 13 に連結されている。一对のシートレール 14 の後端部は、斜め上後方に向けて延びている。

[0029] フロアフレーム 13 とシートレール 14 との境界には、屈曲部 18 が設けられる。屈曲部 18 には、屈曲部 18 から下方に延出するピボットプレート 19 が設けられている。ピボットプレート 19 は、左右に一对設けられる。ピボットプレート 19 は、屈曲部 18 に接合されている。

[0030] クロスメンバは、左右方向に延びるパイプ部材からなり、一对のフロアフレーム 13、一对のシートレール 14 を左右方向に連結する。クロスメンバは、前側クロスパイプ 16 と、後側クロスパイプ 17 と、を含む。

[0031] 前側クロスパイプ 16 及び後側クロスパイプ 17 は、一对のフロアフレーム

ム 1 3 を左右方向に連結する。前側クロスパイプ 1 6 及び後側クロスパイプ 1 7 は、車両の左右方向に延びている。前側クロスパイプ 1 6 及び後側クロスパイプ 1 7 は、車両の前後に所定距離離間して設けられる。前側クロスパイプ 1 6 は、一对のフロアフレーム 1 3 の前側の前部同士を連結する。後側クロスパイプ 1 7 は、一对のフロアフレーム 1 3 の後側の後部同士を連結する。

[0032] 前輪WFは、左右一对のフロントフォーク 2 2 により、軸支されている。一对のフロントフォーク 2 2 の上部において、ヘッドパイプ 1 1 には、ステアリングステム 2 1 が挿通されている。ステアリングステム 2 1 は、トップブリッジ 2 4 及びボトムブリッジ 2 3 に連結されている。ステアリングステム 2 1 は、一对のフロントフォーク 2 2 を、ボトムブリッジ 2 3 を介してヘッドパイプ 1 1 に対して左右に回動自在に支持する。トップブリッジ 2 4 上に設けられたハンドル 2 5 は、前輪WFを操舵可能である。

[0033] ユニットスイングエンジン 4 0 は、車体フレーム 1 0 に揺動可能に支持されている。ユニットスイングエンジン 4 0 は、前部側において、後述するリンク機構 5 を介して車体フレーム 1 0 に揺動自在に支持され、後端部において、リアクッション 2 6 を介して車体フレーム 1 0 に揺動自在に支持される。また、ユニットスイングエンジン 4 0 は、後方側において後輪WRを回動自在に保持する。

[0034] ユニットスイングエンジン 4 0 は、エンジン本体 4 1 と、動力伝達機構 4 2 とが一体的に設けられることにより構成される。

エンジン本体 4 1 は、自動二輪車 1 の駆動力を発生するパワーユニット（原動機）であり、車体における前後方向の略中央部に搭載される。エンジン本体 4 1 は、後部側にクランクケース 4 1 1 を有しており、クランクケース 4 1 1 の前部のボス部 4 1 2 において、リンク機構 5 に連結されている。

[0035] 動力伝達機構 4 2 は、エンジン本体 4 1 の駆動力を後輪WRに伝達するものである。動力伝達機構 4 2 は、エンジン本体 4 1 の後部側に配置され、エンジン本体 4 1 に取り付けられることで、エンジン本体 4 1 と共に、ユニッ

トスイングエンジン４０を構成する。動力伝達機構４２は、車幅方向における左方側に配置される。

[0036] リンク機構５は、ユニットスイングエンジン４０の上下方向及び前後方向の揺動を許容して、路面から後輪WRに入力された衝撃加重を吸収する。リンク機構５は、ピボットプレート１９に回転可能に軸支されると共に、ユニットスイングエンジン４０に回転可能に軸支される。

[0037] リアクッション２６は、路面から後輪WRに入力された衝撃加重を、その緩衝作用により吸収する。リアクッション２６の上端部は、上端支持ブラケット１４１を介して、シートレール１４に連結されている。リアクッション２６の下端部は、ユニットスイングエンジン４０の後端部に連結されている。

[0038] リアクッション２６は、上端支持ブラケット１４１とユニットスイングエンジン４０の後端部とをつなぐ直線状に延びている。リアクッション２６は、斜め下後方に延びている。リアクッション２６は、圧縮される範囲（ストローク）を確保した状態で設けられる。リアクッション２６は、上端が下端より前に位置するように傾斜している。

[0039] カバー部材６は、フロントカバー６０、フロアカバー６３、フロアサイドカバー６４、アンダーカバー６５、インナーフェンダーカバー６６、リアサイドカバー６７、シート下センターカバー６８等により構成される。フロントカバー６０は、前側フロントカバー６１及び後側フロントカバー６２により構成される。

[0040] 前側フロントカバー６１は、自動二輪車１の前部に配置され、フロントウインカ７５及びヘッドライト７６を含む車両の前部を覆っている。

後側フロントカバー６２は、乗員の乗車位置の前側において、ヘッドパイプ１１の一部及びダウンフレーム１２の一部を、自動二輪車１の後部側から覆っている。後側フロントカバー６２の上部には、後述するグローブボックスを開閉可能な開閉蓋６２１が取り付けられている。

フロントカバー６０については、さらに後述する。

- [0041] フロアカバー 63 は、乗員の乗車位置の下方において、一对のフロアフレーム 13 の上方側及び燃料タンク 28 の上方側を、自動二輪車 1 の上方側から覆っている。フロアカバー 63 の前端部及び後端部は、上方側に向けて延びている。
- [0042] フロアカバー 63 の上面は、平坦な足載せ面を形成し、フロアカバー 63 は、フロアステップとして機能する。フロアカバー 63 は、一对のフロアフレーム 13 の上方に配置され、上面側において、乗員が足を載置する。フロアカバー 63 は、自動二輪車 1 の前後方向において、ヘッドパイプ 11 とシート 27 との間に形成される。
- [0043] フロアサイドカバー 64 は、乗員の乗車位置の下方において、自動二輪車 1 の側部に配置され、燃料タンク 28 等を自動二輪車 1 の下方の側部から覆っている。
- [0044] アンダーカバー 65 は、乗員の乗車位置の下方において、自動二輪車 1 の下部に配置され、少なくとも一对のフロアフレーム 13 の下方を下方側から覆っている。アンダーカバー 65 は、前側クロスパイプ 16 及び後側クロスパイプ 17 に固定される。
- [0045] インナーフェンダーカバー 66 は、アンダーカバー 65 の前方において、前輪 WF の後方に配置される。インナーフェンダーカバー 66 は、自動二輪車 1 の前部側から自動二輪車 1 の前部の下方を覆っている。インナーフェンダーカバー 66 は、アンダーカバー 65 と係合する。
- [0046] リアサイドカバー 67 は、自動二輪車 1 の後部の側部に配置され、シート 27 の下部の両側面を覆っている。
- シート下センターカバー 68 は、シート 27 の前部の下方の部分を覆っている。
- [0047] 燃料タンク 28 は、フロアカバー 63 の下方に設けられている。燃料タンク 28 は、上下方向において、フロアカバー 63 とアンダーカバー 65 との間に配置されている。また、燃料タンク 28 は、車幅方向において一对のフロアフレーム 13 の間に配置され、かつ、前後方向において前側クロスパイ

プ１６及び後側クロスパイプ１７の間に配置されている。

[0048] 次に、図２～図８を参照して、第１実施形態に係る自動二輪車１の電源供給構造について説明する。

前述したように、フロントカバー６０は、ヘッドパイプ１１の前方を覆う前側フロントカバー６１と、ヘッドパイプ１１の後方を覆う後側フロントカバー６２と、を備える。前側フロントカバー６１は、図示しない支持プレートを介してヘッドパイプ１１に固定される。前側フロントカバー６１は、車両の前面を構成する。後側フロントカバー６２は、前側フロントカバー６１に固定される。後側フロントカバー６２は、ヘッドパイプ１１の後方側でかつシート２７の前方における車両の内部を覆ってカバーする。

[0049] 前側フロントカバー６１及び後側フロントカバー６２によって囲まれるフロントカバー６０の内部の上方空間には、ヘッドパイプ１１と、ブレーキユニット（ＣＢＳシステム）７０と、ブレーキ用のリザーブタンク７２と、フロントウインカ７５と、ヘッドライト７６と、収納部としてのグローブボックス８０と、アクセサリソケット（ＤＣソケット）９０と、電装品の補機９５、等が収容される。

[0050] ヘッドパイプ１１は、フロントカバー６０の内部の上方空間及び下方空間に亘って中央に配置される。ブレーキユニット７０には、ＣＢＳシステム用の補機としてのイコライザ７１が含まれる。ブレーキユニット７０は、ヘッドパイプ１１に固定されて、ヘッドパイプ１１の前方において中央から左側に掛けて位置する。ブレーキ用のリザーブタンク７２は、後述するようにグローブボックス８０に固定されて、グローブボックス８０の上方に位置する。フロントウインカ７５は、前側フロントカバー６１に固定されて、前側フロントカバー６１の左右両側に位置する。ヘッドライト７６は、前側フロントカバー６１に固定される。

[0051] グローブボックス８０は、後側フロントカバー６２に固定されて、ヘッドパイプ１１の左側に位置する。左側のグローブボックス８０に対応する右側には、図２、図３に示すように、上方にキーシリンダ６２６が設けられ、キ

ーシリンダ 6 2 6 の下方にインナーポケット 6 2 7 が設けられ、キーシリンダ 6 2 6 の側方に、インナーフェンダーカバー 6 6 と後側フロントカバー 6 2 との締結部 6 2 8 が設けられる。インナーフェンダーカバー 6 6 と後側フロントカバー 6 2 との締結部 6 2 8 は、図 3 に示すように、グローブボックス 8 0 の後述する開口部 8 1 1 の左上方にも設けられる。後側フロントカバー 6 2 の中央には、コンビニフック 6 2 9 が設けられる。

グローブボックス 8 0 は、左のフロントウインカ 7 5 とブレーキユニット 7 0 との間のスペースを利用して、シート 2 7 寄りに設けられる。グローブボックス 8 0 は、手前壁（後壁）8 1、底壁 8 2、奥壁（前壁）8 3、左壁 8 4、右壁 8 5 及び上壁 8 6 を有する箱状に構成される。

[0052] グローブボックス 8 0 の手前壁 8 1 は、後側フロントカバー 6 2 の内側で形成される。図 4 に示すように、後側フロントカバー 6 2 の左側上部は、上方から下方に向かって前方へせり出す。そのため、グローブボックス 8 0 の手前壁 8 1 も、上方から下方に向かって前方へせり出す。グローブボックス 8 0 の手前壁 8 1 の上方には、グローブボックス 8 0 の入口開口として機能する開口部 8 1 1 が形成される。後側フロントカバー 6 2 の左側上部に開口部 8 1 1 が形成される。

[0053] グローブボックス 8 0 の底壁 8 2 は、図 4 に示すように、側面視で、手前壁 8 1 から奥壁 8 3 まで略水平に連なる。グローブボックス 8 0 の底壁 8 2 は、図 7 に示すように、前面視で、左壁 8 4 から右壁 8 5 に向かって下り勾配に連なる。

[0054] グローブボックス 8 0 の奥壁 8 3 は、アクセサリースOCKET 9 0 の下方に隣接した位置に、アクセサリースOCKET 9 0 の軸線 9 0 1 と直交する面 8 3 a に対して前方へ屈曲する屈曲部 8 3 1 を有する。具体的には、グローブボックス 8 0 の奥壁 8 3 は、図 4 に示すように、側面視で、上壁 8 6 から下方に向かって後方（手前）へ傾斜して延びる面 8 3 a と、途中で屈曲した後、底壁 8 2 まで略垂直に延びる面 8 3 b とで構成される。グローブボックス 8 0 の奥壁 8 3 には、途中の屈曲部 8 3 1 の上方に隣接した位置に、アクセサ

リーソケット９０が取り付けられる。アクセサリーソケット９０の軸線９０１は、奥壁８３の屈曲部８３１よりも上方の面（上壁８６から下方に向かって後方へ傾斜して延びる面）８３aと直交するように設けられる。グローブボックス８０の奥壁８３は、アクセサリーソケット９０の下方に隣接した位置に、アクセサリーソケット９０が設けられる面８３aに対して前方（奥側）へ屈曲する屈曲部８３１を有する。

[0055] グローブボックス８０の左壁８４は、図５に示すように、平面視で、左のフロントウインカ７５を避けるようにして右側に凹んだ形状に形成される。グローブボックス８０の右壁８５において、奥壁８３から手前壁８１付近までの領域は、図５に示すように、平面視で、ＣＢＳシステム用の補機としてのイコライザ７１を含むブレーキユニット７０を避けるようにして左側に凹んだ形状に形成される。グローブボックス８０の右壁８５において、ヘッドパイプ１１の側方からブレーキユニット７０の後方にヘッドパイプ１１側に膨出するように形成される溝部８５１が設けられる。右壁８５の溝部８５１が設けられる領域は、図５、図６に示すように、ブレーキユニット７０の補機としてのイコライザ７１等が配置されないデッドスペースである。

[0056] グローブボックス８０の右壁８５の溝部８５１は、図４に示すように、グローブボックス８０の底壁８２から上壁８６まで延びる。右壁８５の溝部８５１は、グローブボックス８０の開口部８１１に隣接していて、図３に示すように、開口部８１１よりも右方へ入り込む。換言すれば、右壁８５の溝部８５１の右側面よりも左方に、開口部８１１は配置される。グローブボックス８０の底壁８２は、図３に示すように、グローブボックス８０の開口部８１１よりも下方に位置する。換言すれば、底壁８２よりも上方に、開口部８１１は配置される。したがって、グローブボックス８０の開口部８１１の裏側には、スマートフォン又は携帯電話等の機器を溝部８５１に挿入しながら底壁８２上に置くのに適した置き場所が確保される。しかも、溝部８５１は、図４に示すように、側面視で、下方が幅狭で、上方へ行くほど幅広になるＶ字形に形成される。Ｖ字形の溝部８５１には、スマートフォン又は携帯電

話等の機器 9 9 を立てて保持できる。

[0057] グローブボックス 8 0 の上壁 8 6 には、図 8 に示すように、ブレーキ用のリザーブタンク 7 2 が取付具 7 2 1 によって固定される。グローブボックス 8 0 の上壁 8 6 に固定されたりザーブタンク 7 2 は、後述する孔部 6 2 4 の前方に位置する。

[0058] 後側フロントカバー 6 2 の左側上部には、開口部 8 1 1 を開閉する開閉蓋 6 2 1 が設けられる。具体的には、後側フロントカバー 6 2 の開口部 8 1 1 の下方にヒンジ軸 6 2 2 が設けられる。このヒンジ軸 6 2 2 に開閉蓋 6 2 1 の底部が開閉自在に支持される。開閉蓋 6 2 1 は、上部に爪部 6 2 3 を備える。後側フロントカバー 6 2 の開口部 8 1 1 の上方に孔部 6 2 4 が設けられる。この孔部 6 2 4 に爪部 6 2 3 が係合することにより、開閉蓋 6 2 1 は、閉じ位置に固定される。後側フロントカバー 6 2 の孔部 6 2 4 の下方には、グローブボックス 8 0 の上壁 8 6 に固定されたブレーキ用のリザーブタンク 7 2 が位置する。そのため、後側フロントカバー 6 2 の孔部 6 2 4 から爪部 6 2 3 を外して開閉蓋 6 2 1 を開いた状態で、孔部 6 2 4 を利用して、ブレーキの液量を確認することができる。

[0059] アクセサリーソケット 9 0 の差込端部 9 1 は、図 4 に示すように、側面視で、グローブボックス 8 0 の奥壁 8 3 に取り付けられる。アクセサリーソケット 9 0 の差込端部 9 1 は、回転軸 9 0 3 の周りに回転自在な蓋 9 0 2 によって保護される。アクセサリーソケット 9 0 は、差込端部 9 1 からグローブボックス 8 0 の奥壁 8 3 の外側（前方）へ延びて、奥壁 8 3 の外側にコネクタ部 9 2 を備える。グローブボックス 8 0 の奥壁 8 3 の外側には、図 4、図 7、図 8 に示すように、アクセサリーソケット 9 0 のコネクタ部 9 2 の上方を覆う円弧状底部 8 3 2 が設けられる。アクセサリーソケット 9 0 の差込端部 9 1 は、図 3 に示すように、後面視で、グローブボックス 8 0 の開口部 8 1 1 の中心 8 1 1 a に対して右側にオフセットして設けられる。

[0060] グローブボックス 8 0 の奥壁 8 3 の外側において、アクセサリーソケット 9 0 の下方には、図 4、図 7、図 8 に示すように、電装品の補機 9 5 が設け

られる。具体的には、グローブボックス 80 の奥壁 83 の外側に、前方へ向けて突出した板状の爪 833 が設けられる（図 4、図 8 参照）。穴の開いたゴムを有するカバーを、電装品の補機としての例えばヒューズボックス又はリレー 95 に被せて、ゴムの穴を板状の爪 833 に差し込む。これにより、ヒューズボックス又はリレー 95 をグローブボックス 80 の爪に固定する（図 8 参照）。

[0061] 次に、第 1 実施形態に係る自動二輪車 1 の電源供給構造の作用について説明する。

自動二輪車 1 の乗員は、自動二輪車 1 に乗車して走行する時間を利用して、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 を充電することができる。具体的には、自動二輪車 1 に乗車する際、乗員は、後側フロントカバー 62 の左側に位置する開閉蓋 621 を開けて、グローブボックス 80 の奥にあるアクセサリースOCKET 90 の差込端部 91 に、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 用の充電器を差し込む。そして、グローブボックス 80 の開口部 811 の裏側において、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 を溝部 851 に挿入しながら底壁 82 上に置く。すると、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 は、この置き場所に好適に収まる。

[0062] 第 1 実施形態によれば、以下のような効果がある。

（１）グローブボックス 80 は、フロントカバー 60 のシート 27 寄りに設けられ、グローブボックス 80 の手前側を開閉する開閉蓋 621、及び開閉蓋 621 に対向して前方に配置される奥壁 83 を備える。グローブボックス 80 の奥壁 83 にアクセサリースOCKET 90 が配置され、奥壁 83 のアクセサリースOCKET 90 の下方に、アクセサリースOCKET 90 の軸線 901 と直交する面 83a に対して奥側へ屈曲する屈曲部 831 を有する。

これにより、アクセサリースOCKET 90 に、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 用の充電器のような電源供給を要する収納物を着脱する場合に、奥壁 83 の屈曲部 831 よりも下側の部分（面 83b）と収納物（充電器）との間に空間を設けることができる。この空間を利用することで、ア

クセサリーソケット 90 への及びアクセサリーソケット 90 からの収納物（充電器）の着脱が容易となる。

- [0063] （２）グローブボックス 80 は、開閉蓋 621 により閉じられる開口部 811 よりも下方に底壁 82 を備え、グローブボックス 80 の右壁 85 において開口部 811 に隣接した位置に、右方（車幅方向の内側）へ向かって上下に延びる溝部 851 を備える。

これにより、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 を溝部 851 に挿入しながら底壁 82 上に置くことができる。開口部 811 に隣接した位置にこの置き場所を確保することで、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 をグローブボックス 80 の所定の置き場所に保持することができる。そのため、乗員にとって、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 を所定の置き場所に置きやすく、また、取り出しやすい。

しかも、グローブボックス 80 の底壁 82 は、左壁 84 から右壁 85 に向かって下り勾配に連なる。そのため、所定の置き場所は、グローブボックス 80 の底壁 82 の最も低い位置である。したがって、自動二輪車 1 が直進する場合及び右旋回により右に傾斜する場合はもちろん、左旋回により左に傾斜する場合であっても、所定の置き場所に置かれたスマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 は、所定の置き場所に保持されて、容易に置き場所から抜け出すことはない。加えて、開口部 811 の近くに保持されるため取り出し易い。

- [0064] （３）グローブボックス 80 の右壁 85 の溝部 851 は、側面視で、下方が幅狭で、上方へ行くほど幅広になる V 字形に形成される。

これにより、スマートフォン又は携帯電話等の板状の外部機器 99 を上方から溝部 851 に挿入すると、その外部機器 99 の厚みに応じた位置で外部機器 99 を溝部 851 に保持することができる。そのため、乗員にとって、スマートフォン又は携帯電話等の板状の外部機器 99 の出し入れが一層容易となる。

そして、自動二輪車 1 が直進する場合及び右旋回により右に傾斜する場合

はもちろん、左旋回により左に傾斜する場合であっても、スマートフォン又は携帯電話等の板状の外部機器 99 は、その底部付近の厚みに応じた位置で溝部 851 によって前後方向に挟持されているため、その挟持された所定の置き場所に保持されて、容易に置き場所から抜け出すことはない。

[0065] (4) 開閉蓋 621 は、爪部 623 を備え、爪部 623 と係合して開閉蓋 621 を閉じ位置に固定する孔部 624 は、後側フロントカバー 62 の開口部 811 の上方に設けられる。孔部 624 の内側に隣接して、ブレーキ用のリザーブタンク 72 が設けられる。

これにより、開閉蓋 621 を閉じ位置に固定する孔部 624 から開閉蓋 621 の爪部 623 を外すと、開閉蓋 621 を開くことができる。この状態で、爪部 623 が外された孔部 624 を通して、リザーブタンク 72 内のブレーキの液量を確認することができる。

開閉蓋 621 が閉じているときには、孔部 624 からリザーブタンク 72 は見え、開閉蓋 621 を開けたときには、リザーブタンク 72 は見える。したがって、開閉蓋 621 を開けたときのメンテナンスの視認性の良さと、開閉蓋 621 が閉じているときの外観性の良さとを、両立することができる。

通常であれば、開閉蓋 621 の爪部 623 を着脱するための係合部（孔部 624）と、リザーブタンク 72 内のブレーキの液量を確認するためのメンテナンス窓（孔部 624）とは、別々に設けられる。しかしながら、単一の孔部 624 は、係合部及びメンテナンス窓を共用することができる。そのため、部品点数を削減することができる。

[0066] (5) アクセサリーソケット 90 は、グローブボックス 80 の奥壁 83 の外側にコネクタ部 92 を備え、コネクタ部 92 の上方に庇部 832 が設けられる。

これにより、アクセサリーソケット 90 のコネクタ部 92 が雨水等（例えば、開閉蓋 621 を閉じ位置に固定する孔部 624 から流入した雨水等）によって直接被水することを抑制することができ、アクセサリーソケット 90

のコネクタ部 92 の防水性を向上させることができる。

開閉蓋 621 の爪部 623 を係止する孔部 624 は、リザーブタンク 72 内のブレーキの液量を確認するメンテナンス窓と共用されるため、比較的大きい。例えば大雨の場合等、孔部 624 を通って雨水が流入ことはあり得る。このような場合でも、アクセサリースOCKET 90 のコネクタ部 92 が雨水により直接被水することは、底部 832 によって大幅に抑制される。したがって、アクセサリースOCKET 90 のコネクタ部 92 の防水性は、底部 832 が設けられない場合に比べて向上する。

加えて、底部 832 は、雨水以外の異物等がアクセサリースOCKET 90 のコネクタ部 92 上に落下することも防止することができる。

[0067] (6) グローブボックス 80 は、フロントカバー 60 の左側に設けられ、アクセサリースOCKET 90 は、開口部 811 に対して、車幅方向に右側にオフセットして設けられる。

これにより、乗員は、左手で、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 用の充電器をアクセサリースOCKET 90 に着脱しやすい。

例えば、駐車中の自動二輪車 1 のシート 27 に跨がった乗員がグローブボックス 80 にアクセスする場合、グローブボックス 80 がフロントカバー 60 の左側に設けられていれば、左手を使うのが自然である。この場合には、グローブボックス 80 の奥側に位置するアクセサリースOCKET 90 は、開口部 811 に対して、左右方向の中央又は左側に配置されるよりも、右側に配置された方が左手で操作しやすい。したがって、開口部 811 に対して右側にオフセットされたアクセサリースOCKET 90 には、左手を使って、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 用の充電器をアクセサリースOCKET 90 に着脱しやすい。

[0068] (7) グローブボックス 80 の奥壁 83 の外側におけるアクセサリースOCKET 90 の下方に、ヒューズボックス又はリレー等の電装品の補機 95 が設けられる。

これにより、グローブボックス 80 の奥壁 83 の外側のデッドスペースを

利用して、ヒューズボックス又はリレー等の電装品の補機 95 を配置することができる。

グローブボックス 80 の奥壁 83 の外側におけるアクセサリソケット 90 の下方領域は、デッドスペースである。そのため、このデッドスペースを利用して、ヒューズボックス又はリレー等の電装品の補機 95 を配置することは、スペース効率的に有効であり、メンテナンスの作業性も良好である。

[0069] (8) グローブボックス 80 の溝部 851 の奥に位置する右壁 85 の外側に、ブレーキユニット (CBS システム) 70 の補機 (イコライザ) 71 が設けられる。

これにより、グローブボックス 80 の溝部 851 の奥に位置する右壁 85 の外側のデッドスペースを利用して、CBS システムのイコライザ等の補機 71 を配置することができる。また逆に、CBS システムのイコライザ等の補機 71 を配置しないデッドスペースを利用して、溝部 851 を設けることができる。

[0070] <第 2 実施形態>

図 9 は、本発明の第 2 実施形態に係る電源供給構造を備える鞍乗型車両としての自動二輪車を示す要部の縦断側面図である。具体的には、第 1 実施形態に係る電源供給構造を示す図 4 の縦断側面図に対応する図である。そのため、図 9 では、図 4 に示す部分と同様の部分について、図 4 で用いた符号の最初に 3 を付加した符号を用いることにより、重複する説明を省略することとする。

[0071] 図 9 に示すグローブボックス 380 は、図 4 に示すグローブボックス 80 と比べて、奥壁 383 の屈曲部 3831 の形状が異なる。具体的には、図 4 に示すグローブボックス 80 の場合には、奥壁 83 は、側面視で、上壁 86 から下方に向かって後方 (手前) へ傾斜して延びる面 83a と、途中で屈曲した後、底壁 82 まで略垂直に延びる面 83b とで構成される。すなわち、グローブボックス 80 の奥壁 83 には、途中で屈曲部 831 が 1 箇所形成されるだけである。そのため、アクセサリソケット 90 に、スマートフォン

又は携帯電話等の外部機器 99 用の充電器を着脱する場合に、奥壁 83 の屈曲部 831 よりも下側の部分（面 83b）と充電器との間にできる空間は、側面視で、略三角形となる。

[0072] これに対して、図 9 に示すグローブボックス 380 の場合には、奥壁 383 は、側面視で、上壁 386 から下方に向かって後方（手前）へ傾斜して延びる面 383a と、途中で屈曲した後、アクセサリソケット 390 の下側に沿って延びる面 383b と、その後もう一度屈曲した後、底壁 382 まで略垂直に延びる面 383c とで構成される。すなわち、グローブボックス 380 の奥壁 383 には、途中に屈曲部 3831 が 2 箇所形成される。そのため、アクセサリソケット 390 に、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器 99 用の充電器を着脱する場合に、奥壁 383 の屈曲部 3831 よりも下側の部分（面 383b 及び面 383c）と充電器との間にできる空間は、側面視で、台形に似た形状となる。

[0073] 第 2 実施形態によれば、上記（2）～（8）の効果と同様の効果に加えて、次の効果がある。

（9）図 9 に示すグローブボックス 380 の場合に奥壁 383 の屈曲部 3831 よりも下側の部分（面 383b 及び面 383c）と充電器との間にできる空間は、図 4 に示すグローブボックス 80 の場合に奥壁 83 の屈曲部 831 よりも下側の部分（面 83b）と充電器との間にできる空間に比べて、奥行きがより大きい。これにより、手の入れやすさがより優れていて、アクセサリソケット 390 への及びアクセサリソケット 390 からの充電器の着脱がより一層容易となる。

[0074] 以上、本発明の好ましい実施形態について説明したが、本発明は、上述した各実施形態に制限されることなく、種々の形態で実施することができる。

<変形例>

上記の実施形態では、グローブボックス 80 は、フロントカバー 60 の左側に設けられ、アクセサリソケット 90 は、開口部 811 に対して、車幅方向に右側にオフセットして設けられる。しかしながら、グローブボックス

80を、フロントカバー60の右側に設け、アクセサリースOCKET90を、開口部811に対して、車幅方向に左側にオフセットして設けることも可能である。この場合、乗員は、右手を使って、スマートフォン又は携帯電話等の外部機器99用の充電器をアクセサリースOCKET90に着脱しやすい。

[0075] 上記の第1実施形態では、アクセサリースOCKET90の軸線901は、奥壁83の屈曲部831よりも上方の面（上壁86から下方に向かって後方へ傾斜して延びる面）83aと直交するように設けられる。すなわち、アクセサリースOCKET90は、アクセサリースOCKET90の軸線901と直交する面83aに取り付けられる。しかしながら、本発明は、これに制限されない。アクセサリースOCKET90は、アクセサリースOCKET90の軸線901と直交しない任意の面に取り付け可能である。但し、どのような面に取り付けられた場合でも、アクセサリースOCKET90の下方に隣接した位置には、アクセサリースOCKET90の軸線901と直交する仮想面904（図4参照）に対して前方（奥側）へ屈曲する屈曲部831を有する。

第2実施形態の場合も、同様に、アクセサリースOCKET390の下方に隣接した位置には、アクセサリースOCKET390の軸線3901と直交する仮想面3904（図4参照）に対して前方（奥側）へ屈曲する屈曲部3831を有する。

[0076] 例えば、上記実施形態では、本発明を、エンジン（内燃機関）で発生する動力により後輪を回転駆動させて走行する自動二輪車に適用した例について説明したが、本発明の適用はこれに制限されない。すなわち、本発明を、電動モータで発生する動力のみにより後輪を回転駆動させて走行する電動二輪車に適用することもできる。また、エンジンで発生させた動力、及び電動モータで発生させた動力の2つの動力を組み合わせることで後輪を回転駆動させて走行するハイブリッド型の鞍乗型車両に適用することもできる。

[0077] 更に、本発明は、乗員が着座するシートを備えた車両であれば、スクーター型の鞍乗型車両に限らず、モータサイクル型、カブ型の鞍乗型車両に適用することもできる。また、乗員が着座するシートを備えた車両であれば、三輪

又は四輪の鞍乗型車両に適用することもできる。すなわち、鞍乗型車両は、乗員が車体に跨って乗車する乗り物全般を含む。

符号の説明

- [0078] 1 …自動二輪車（鞍乗型車両）
- 1 0 …車体フレーム
- 1 1 …ヘッドパイプ
- 2 7 …シート
- 6 0 …フロントカバー
- 6 1 …前側フロントカバー
- 6 2 …後側フロントカバー
- 6 2 1 …開閉蓋
- 6 2 3 …爪部
- 6 2 4 …孔部
- 7 0 …ブレーキユニット（CBSシステム）
- 7 1 …イコライザ（補機）
- 7 2 …リザーブタンク
- 8 0 …グローブボックス（収納部）
- 8 1 1 …開口部
- 8 2 …底壁
- 8 3 …奥壁（前壁）
- 8 3 a, 9 0 4 …直交する面
- 8 3 1 …屈曲部
- 8 3 2 …底部
- 8 5 …右壁
- 8 5 1 …溝部
- 9 0 …アクセサリースOCKET
- 9 0 1 …軸線
- 9 2 …コネクタ部

９５…ヒューズボックス又はリレー（補機）

９９…スマートフォン又は携帯電話（外部機器）

WF…前輪

請求の範囲

[請求項1]

車体フレーム（１０）と、

前記車体フレーム（１０）の前部に設けられ、前輪（ＷＦ）を操舵自在に軸支するヘッドパイプ（１１）を少なくとも覆うフロントカバー（６０）と、

収納部（８０）と、

前記収納部（８０）に設けられ、外部機器（９９）に電源を供給するアクセサリースOCKET（９０）と、を備える鞍乗型車両（１）の電源供給構造において、

前記収納部（８０）は、前記フロントカバー（６０）のシート（２７）寄りに設けられ、前記収納部（８０）の後側を開閉する開閉蓋（６２１）、及び前記開閉蓋（６２１）に対向して前方に配置される奥壁（８３）を備え、

前記アクセサリースOCKET（９０）は、前記奥壁（８３）に配置され、

前記奥壁（８３）は、前記アクセサリースOCKET（９０）の下方に隣接した位置に、前記アクセサリースOCKET（９０）の軸線（９０１）と直交する面（８３a、９０４）に対して前方へ屈曲する屈曲部（８３１）を有する、

鞍乗型車両（１）の電源供給構造。

[請求項2]

前記収納部（８０）は、前記開閉蓋（６２１）により閉じられる開口部（８１１）よりも下方に底壁（８２）を備え、前記収納部（８０）の側壁において前記開口部（８１１）に隣接した位置に、前記開口部（８１１）の幅方向の外側に向かって上下に延びる溝部（８５１）を備える、請求項１に記載の鞍乗型車両（１）の電源供給構造。

[請求項3]

前記溝部（８５１）は、側面視でＶ字形に形成される、請求項２に記載の鞍乗型車両（１）の電源供給構造。

[請求項4]

前記開閉蓋（６２１）は、爪部（６２３）を備え、前記爪部（６２

３）と係合して前記開閉蓋（６２１）を閉じ位置に固定する孔部（６２４）は、前記開口部（８１１）の上方に設けられ、前記孔部（６２４）の内側に隣接して、ブレーキ用のリザーブタンク（７２）が設けられる、請求項１～３のいずれか１項に記載の鞍乗型車両（１）の電源供給構造。

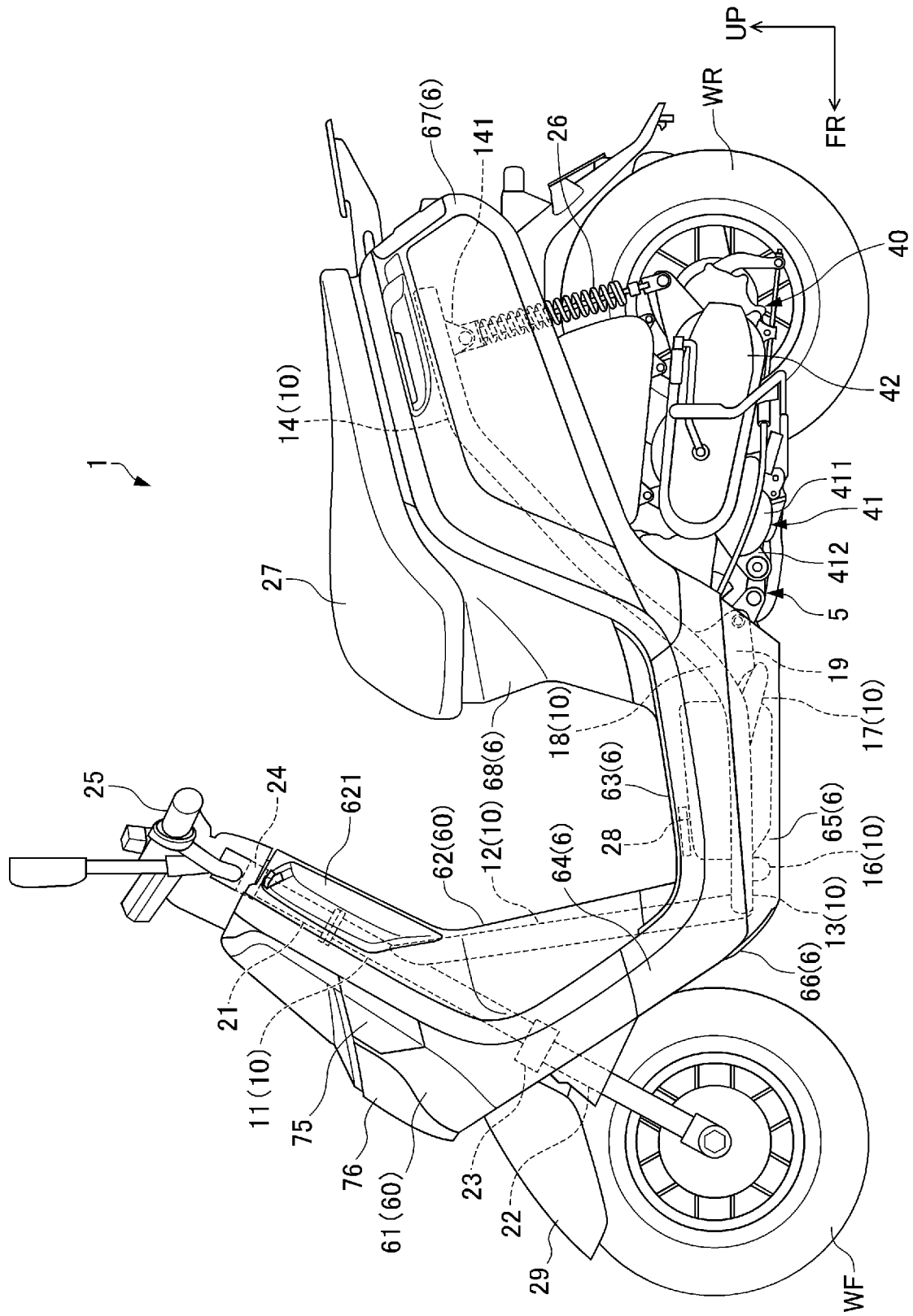
[請求項５] 前記アクセサリソケット（９０）は、前記収納部（８０）の前記奥壁（８３）の外側にコネクタ部（９２）を備え、前記コネクタ部（９２）の上方に底部（８３２）が設けられる、請求項１～４のいずれか１項に記載の鞍乗型車両（１）の電源供給構造。

[請求項６] 前記収納部（８０）は、前記フロントカバー（６０）の左右のいずれか一侧に設けられ、前記アクセサリソケット（９０）は、前記開口部（８１１）に対して、車幅方向に他側にオフセットして設けられる、請求項１～５のいずれか１項に記載の鞍乗型車両（１）の電源供給構造。

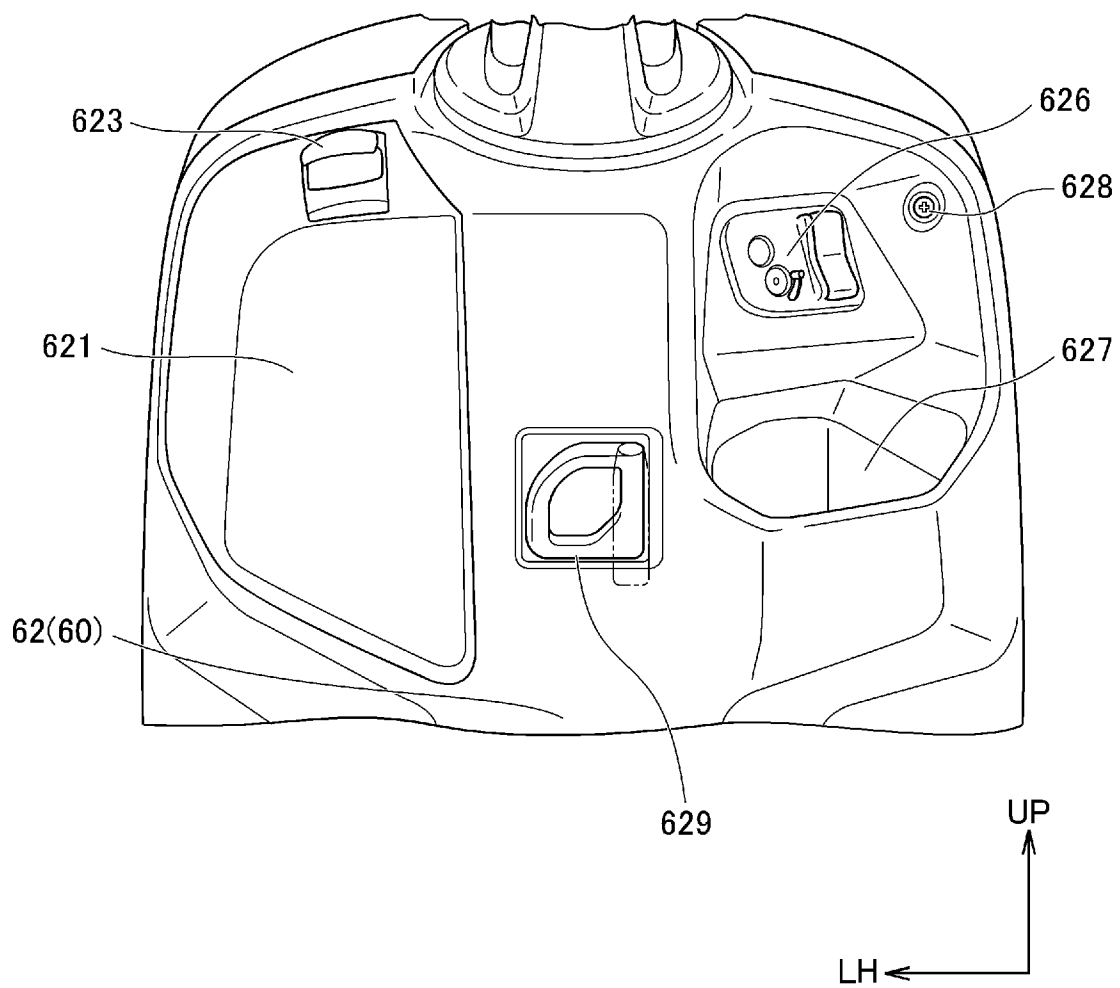
[請求項７] 前記収納部（８０）の前記奥壁（８３）の外側における前記アクセサリソケット（９０）の下方に、補機（９５）が設けられる、請求項１～６のいずれか１項に記載の鞍乗型車両（１）の電源供給構造。

[請求項８] 前記収納部（８０）の前記溝部（８５１）の奥に位置する側壁の外側に、補機（７１）が設けられる、請求項２又は３に記載の鞍乗型車両（１）の電源供給構造。

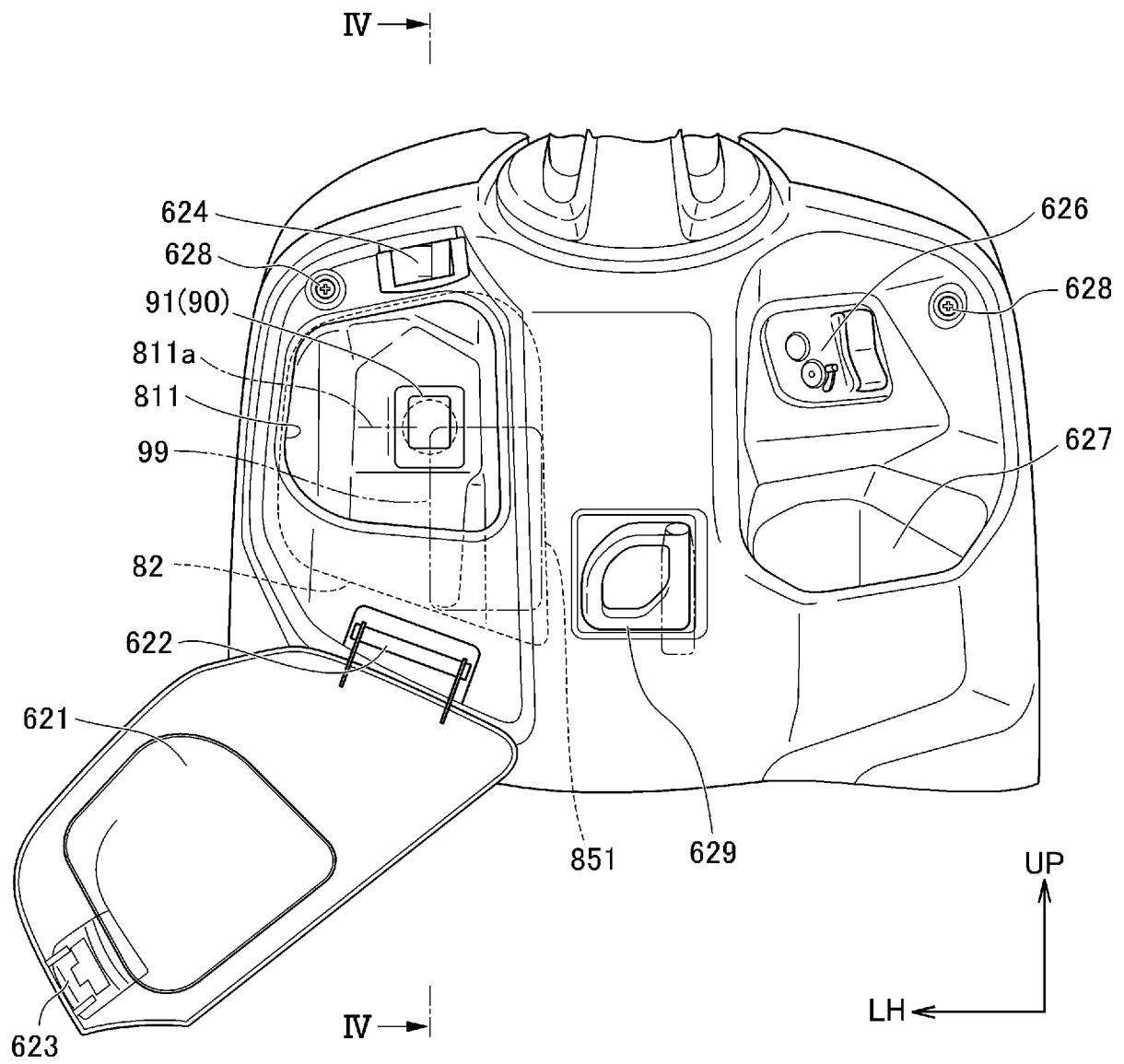
[図1]



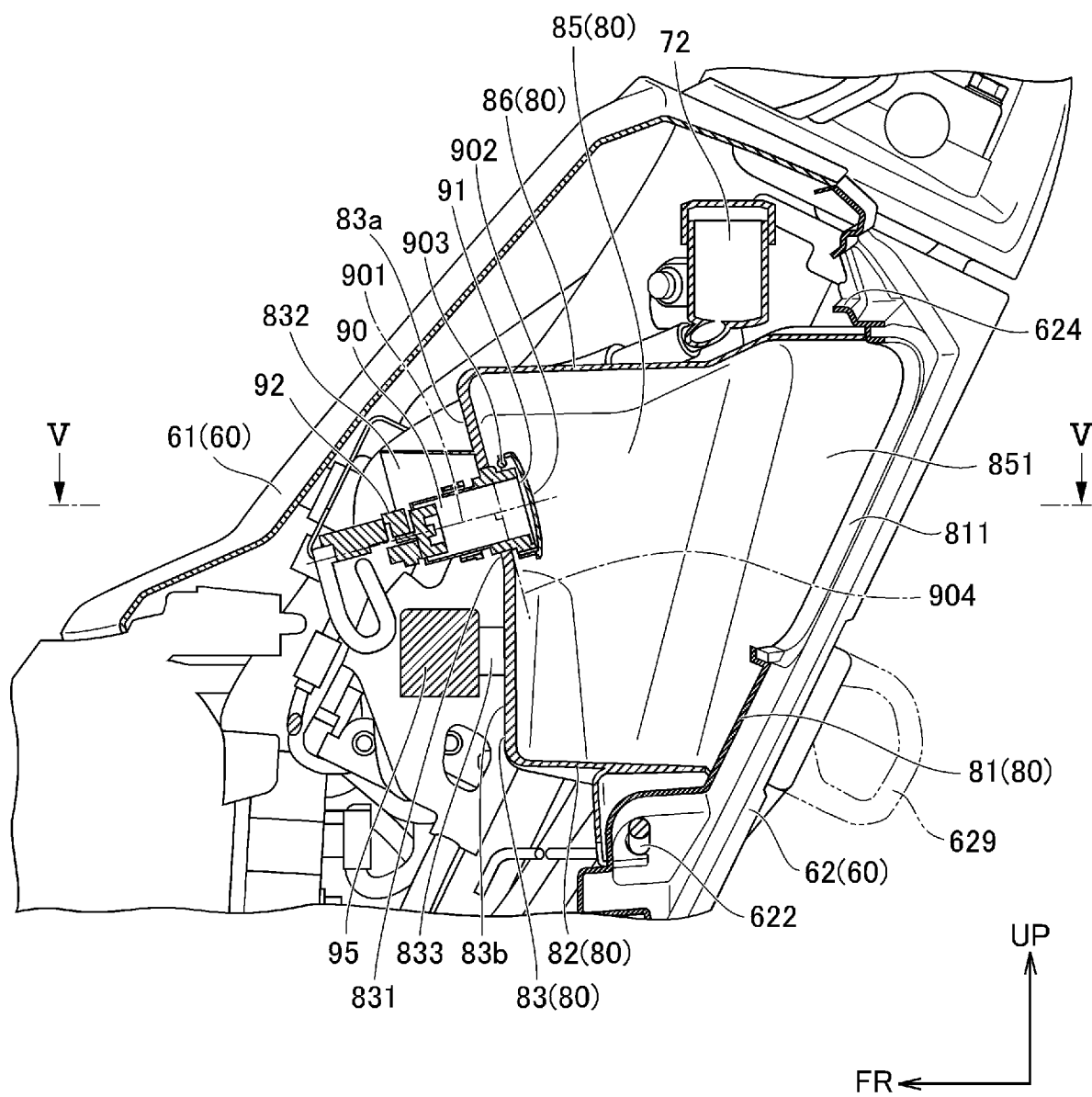
[図2]



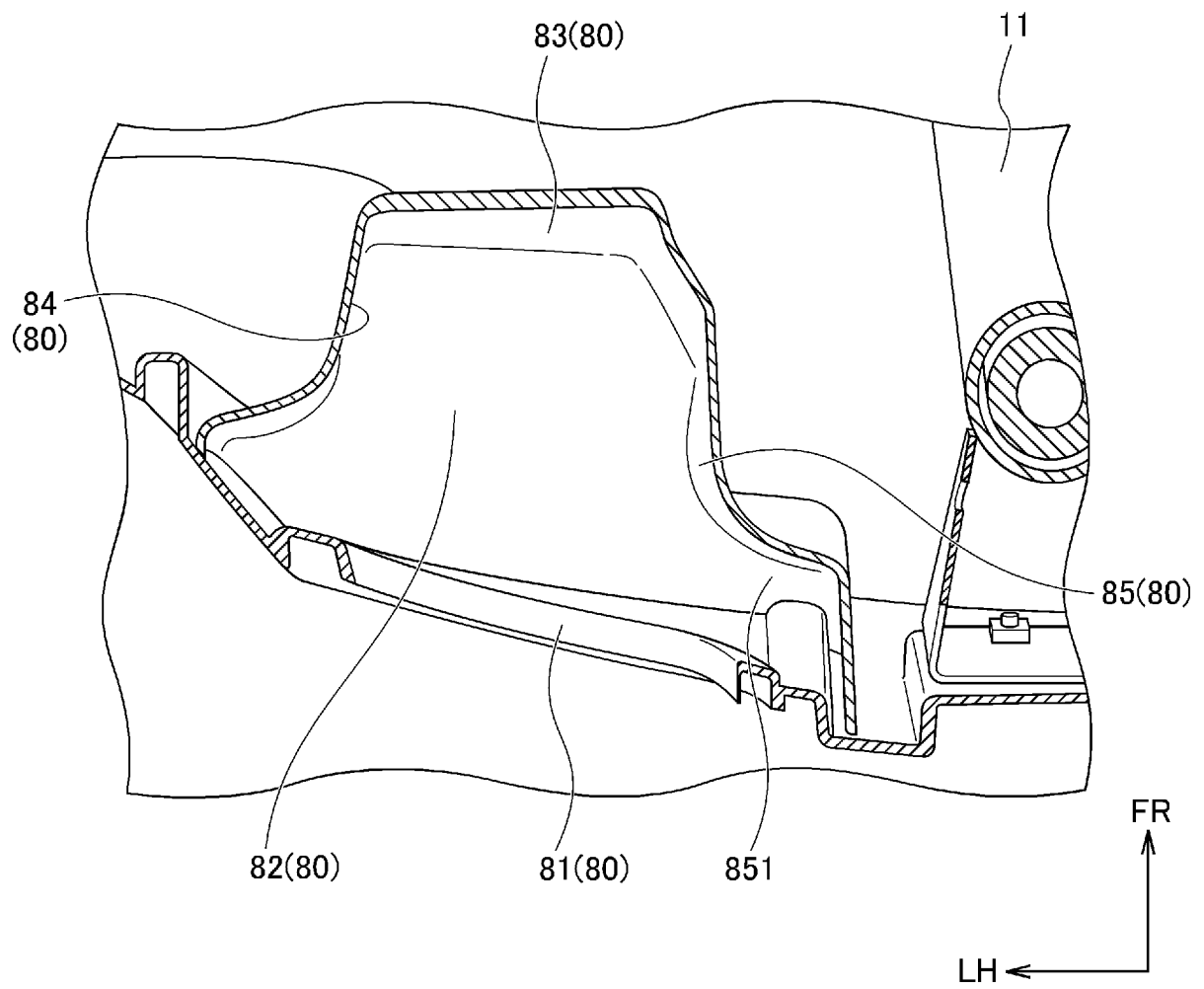
[図3]



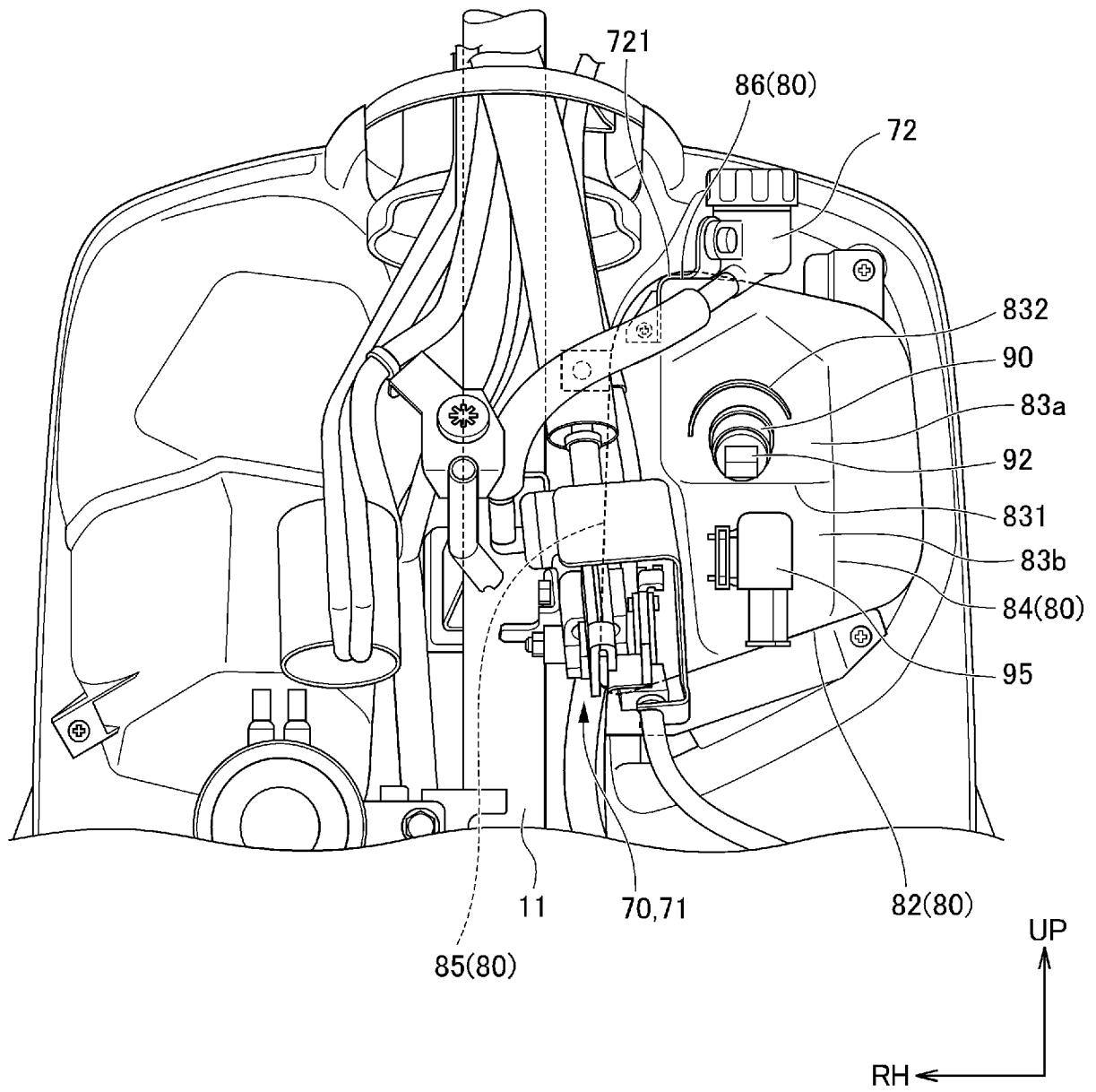
[図4]



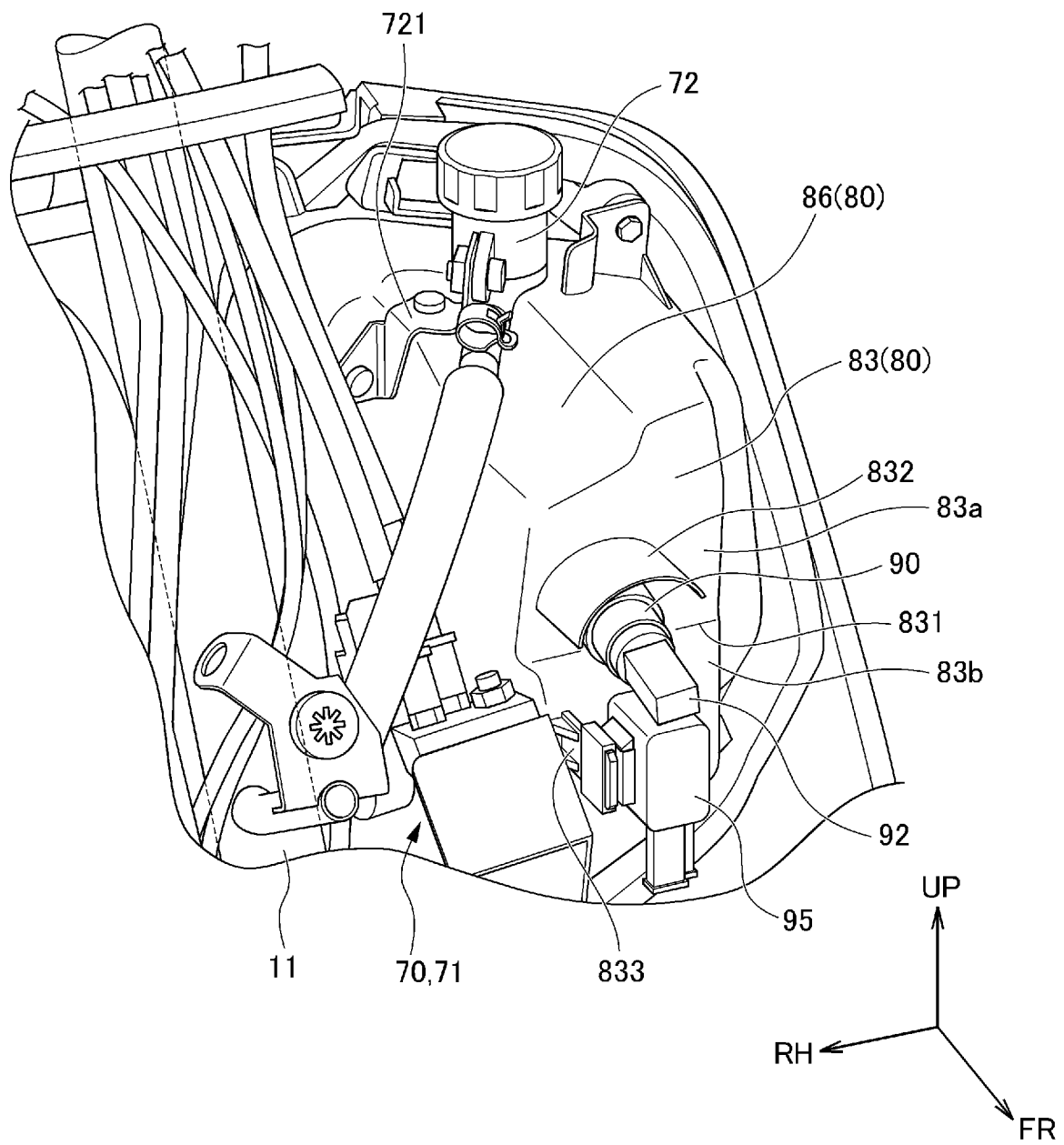
[図6]



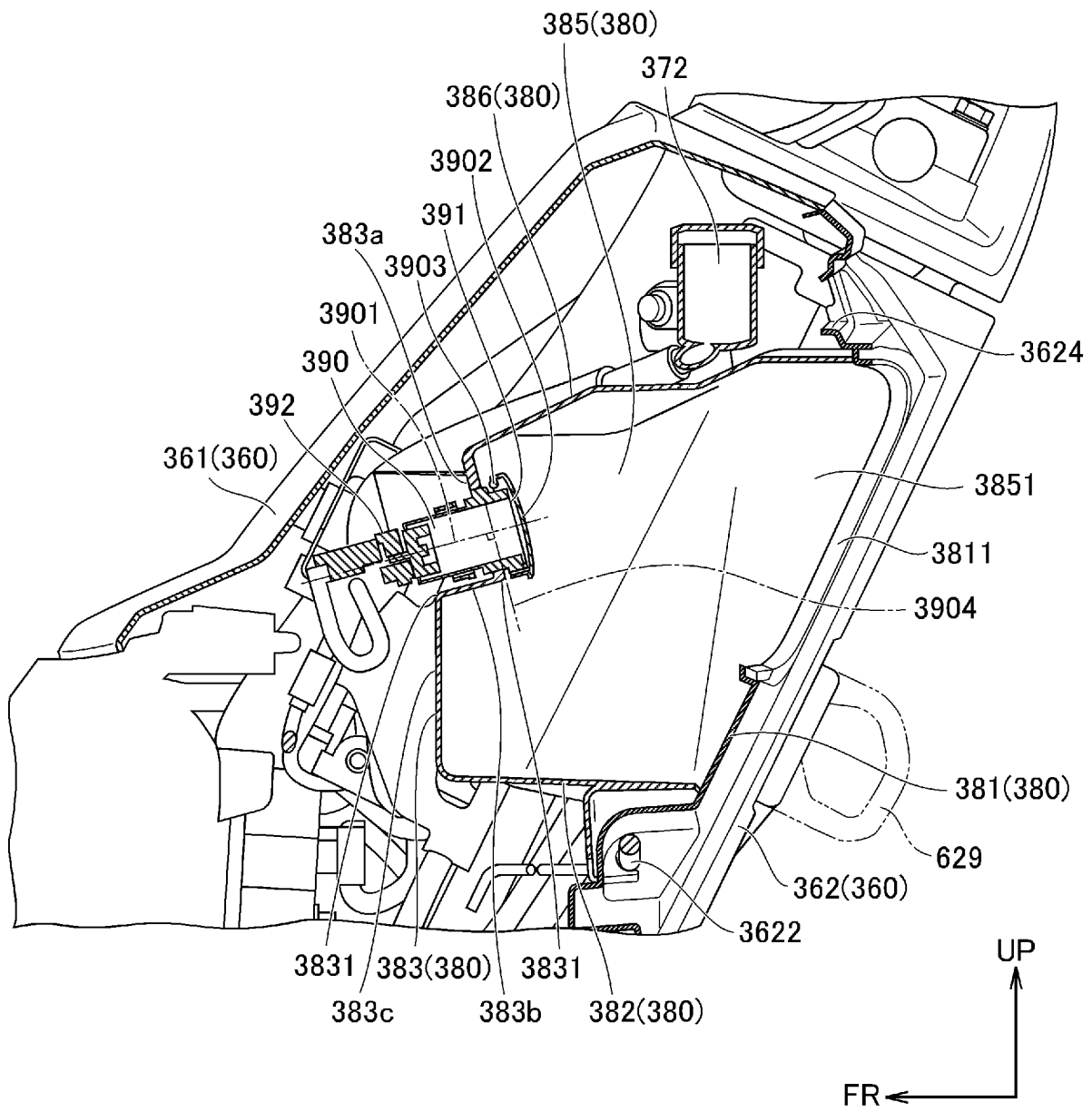
[図7]



[図8]



[図9]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2014/058603

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B62J99/00(2009.01)i, B60T17/06(2006.01)i, B62J9/00(2006.01)i, B62J11/00(2006.01)i, B62L3/00(2006.01)n

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)

B62J99/00, B60T17/06, B62J9/00, B62J11/00, B62L3/00

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	1996-2014
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2014	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2014

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 A	JP 2003-335280 A (Suzuki Motor Corp.), 25 November 2003 (25.11.2003), paragraphs [0030] to [0032]; fig. 2, 3, 5 (Family: none)	1, 6 5 2-4, 7-8
Y A	JP 2000-313383 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 14 November 2000 (14.11.2000), paragraph [0032]; fig. 3 to 5 & US 2001/0047896 A1	5 2-4, 7-8
A	JP 2012-162124 A (Honda Motor Co., Ltd.), 30 August 2012 (30.08.2012), entire text; all drawings (Family: none)	1-8

☐ 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
09 June, 2014 (09.06.14)

Date of mailing of the international search report
24 June, 2014 (24.06.14)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（I P C））

Int.Cl. B62J99/00(2009.01)i, B60T17/06(2006.01)i, B62J9/00(2006.01)i, B62J11/00(2006.01)i,
B62L3/00(2006.01)n

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. B62J99/00, B60T17/06, B62J9/00, B62J11/00, B62L3/00

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 1 4 年
日本国実用新案登録公報	1 9 9 6 - 2 0 1 4 年
日本国登録実用新案公報	1 9 9 4 - 2 0 1 4 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 A	JP 2003-335280 A（スズキ株式会社）2003. 11. 25, 段落【0 0 3 0】 －【0 0 3 2】，第2図，第3図，第5図（ファミリーなし）	1, 6 5 2-4, 7-8
Y A	JP 2000-313383 A（ヤマハ発動機株式会社）2000. 11. 14, 段落【0 0 3 2】，第3－5図 & US 2001/0047896 A1	5 2-4, 7-8
A	JP 2012-162124 A（本田技研工業株式会社）2012. 08. 30, 全文，全 図（ファミリーなし）	1-8

☐ 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

0 9 . 0 6 . 2 0 1 4

国際調査報告の発送日

2 4 . 0 6 . 2 0 1 4

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）

加藤 信秀

3 D

3 7 4 5

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