

(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
2015年6月11日(11.06.2015)

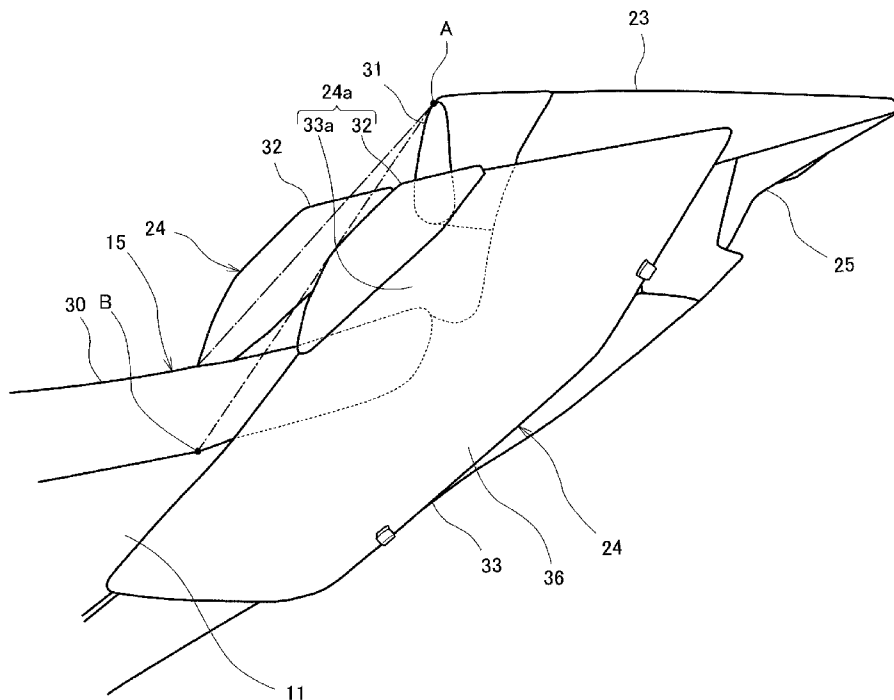


(10) 国際公開番号
WO 2015/083193 A1

- (51) 国際特許分類:
B62J 17/00 (2006.01) B62J 1/28 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2013/007045
- (22) 国際出願日: 2013年12月2日(02.12.2013)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (71) 出願人: 川崎重工業株式会社 (KAWASAKI JUKOGYO KABUSHIKI KAISHA) [JP/JP]; 〒6508670 兵庫県神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号 Hyogo (JP).
- (72) 発明者: 石井 宏志 (ISHII, Hiroshi), 山本 智 (YAMAMOTO, Tomo), 佐伯 大輔 (SAEKI, Daisuke).
- (74) 代理人: 特許業務法人 有古特許事務所 (PATENT CORPORATE BODY ARCO PATENT OFFICE); 〒6500031 兵庫県神戸市中央区東町1 2 3 番地の1 貿易ビル3階 Hyogo (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.
- (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).

[続葉有]

(54) Title: SADDLED VEHICLE
(54) 発明の名称: 鞍乗り型車両



(57) Abstract: A two-wheeled motor vehicle (1) is provided with: a vehicle body frame (2); a seat (15) which is mounted to the vehicle body frame (2) and which has a sitting section (30) on which a rider sits; and a pair of rear side cowls (24) which are mounted to the vehicle body frame (2) while being arranged on both the left and right sides of the seat (15) and which have protrusions (24a) protruding further upward than the sitting section (30) in a side view.

(57) 要約: 自動二輪車(1)は、車体フレーム(2)と、車体フレーム(2)に取り付けられ、ライダーが着座する座部(30)を有するシート(15)と、シート(15)の左右両側に配置された状態で車体フレーム(2)に取り付けられ、側面視において座部(30)よりも上方に突出した突出部(24a)を有する一対のリヤサイドカウル(24)とを備える。

WO 2015/083193 A1

添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第 21 条(3))

明 細 書

発明の名称：鞍乗り型車両

技術分野

[0001] 本発明は、ライダーのサポート性を向上可能な鞍乗り型車両に関する。

背景技術

[0002] 従来、自動二輪車には、燃料タンクの後方にライダーが着座するシートが配置されており、ライダーが跨いで乗るために、シートの左右両側は開放されている。一方、快適性を向上させるためにシートの左右両側がライダーにフィットするサイドサポートを有する自動二輪車用シートが開示されている（例えば特許文献1を参照）。このような自動二輪車では、シートが幅方向に延長してサイドサポートが形成される。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献1：実開昭61-48892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、上記従来の自動二輪車のようにシートのサポート部分が増えるとシートが幅方向に大型化してしまうという課題がある。また、シート構造が複雑になると製造コストが増大してしまい好ましくない。

[0005] このような課題は、ライダーが跨って乗車する鞍乗り型車両全般に共通する課題である。

[0006] 本発明は以上のような課題を解決するためになされたものであり、ライダーが着座するシートのサポート部分の大型化を防ぎつつ、サポート性を向上可能な鞍乗り型車両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

[0007] 上記の課題を解決するために、本発明のある態様に係る鞍乗り型車両は、車体フレームと、前記車体フレームに取り付けられ、ライダーが着座する座

部を有するシートと、前記シートの左右両側に配置された状態で前記車体フレームに取り付けられ、側面視において前記座部よりも上方に突出した突出部を有する一対のリヤサイドカウルとを備える。

[0008] 前記構成により、シートの左右両側において座部よりも上方に突出した突出部をリヤサイドカウルに形成することで、車体の幅寸法が大型化することを防ぎつつ、該突出部の左右方向寸法をなるべく大きくすることができ、シートに着座したライダーのサポート性を高めることができる。

[0009] 前記突出部は、上部分が可撓性を有してもよい。前記構成により、突出部の全体が可撓性を有する構成に比べて製造コストが低減し、ライダーの体形、ライダーの姿勢に適合させやすくなる。ここで可撓性とは、シートとして機能する程度の弾発性、クッション性を意味する。この可撓性を有する部分をサイドクッションと称してもよい。

[0010] 前記シートは、前記座部の後方に設けられたリヤクッションを更に有し、前記突出部は、前記リヤクッションに対して左右方向に間隔を空けて配置されてもよい。

[0011] 前記構成により、リヤクッションと左右の突出部（サイドクッション）の三点でライダーの臀部を後ろから支持するのでサポート性が向上する。また、シート全体でライダーを支持する構成と比べて、クッション面積を小さくすることができるので、製造コストを低減することができる。

[0012] 前記突出部と前記リヤクッションとの間には、前後方向に貫通する貫通空間が形成されてもよい。上記構成により、車両を軽量化することができるとともに、貫通空間を走行風が通過することにより空気抵抗を低減することができる。

[0013] 前記突出部は、上面が後方に進むにつれて上方に傾斜し、前記リヤクッションよりも前方で、当該リヤクッション下端よりも低く位置していてもよい。前記構成により、リヤクッションと、左右の突出部（サイドクッション）とで3点支持させやすくなるとともに、過剰ホールドを防止することができる。

[0014] 前記突出部は、前後に位置調整可能に構成されてもよい。前記構成により、ライダー体形、運転姿勢に適合させやすくなる。

発明の効果

[0015] 本発明は、以上に説明した構成を有し、ライダーシートのサポート部分の大型化を防ぎつつ、サポート性を向上可能な鞍乗り型車両を提供することができるという効果を奏する。

[0016] 本発明の上記目的、他の目的、特徴、及び利点は、添付図面参照の下、以下の好適な実施態様の詳細な説明から明らかにされる。

図面の簡単な説明

[0017] [図1]図1は、本発明の実施の形態に係る自動二輪車の左側面図である。

[図2]図2は、図1の自動二輪車のシート及びリヤサイドカウル等の左側面図である。

[図3]図3は、図1の自動二輪車のシート及びリヤサイドカウル等の正面図である。

[図4]図4は、図1の自動二輪車のシート及びリヤサイドカウル等の平面図である。

[図5]図5は、左側リヤサイドカウルを取り外した状態の要部斜視図である。

[図6]図6は、左側リヤサイドカウルの一部をシートレールに取り付けた状態を左側から見た要部側面図である。

[図7]図7は、図6の左側リヤサイドカウル上部のV | | - V | | 線の断面図である。

発明を実施するための形態

[0018] 以下、本発明の実施形態について図面を参照しつつ説明する。なお、以下の説明で用いる方向の概念は鞍乗り型車両に騎乗したライダーから見た方向を基準とする。本実施の形態では、鞍乗り型車両の一例として自動二輪車について説明する。

[0019] 図1は、本発明の実施の形態に係る自動二輪車の左側面図である。図1に示すように、自動二輪車1は、車体フレーム2と、前輪3と、後輪4とを備

える。車体フレーム2は、ヘッドパイプ6と、ヘッドパイプ6から後方に向かって延びる左右一对のメインフレーム8と、メインフレーム8の後部に連続してスイングアーム9の前端部が回転自在に支持される左右一对のピボットフレーム10と、ピボットフレーム10から後方に延びる左右一对のシートレール11とを有する。

[0020] 前輪3は略上下方向に延びるフロントフォーク5の下端部にて回転自在に支持され、該フロントフォーク5は、その上端部に設けられたアッパーブラケット（図示せず）と該アッパーブラケットとを介してステアリングシャフト（図示せず）に支持されている。ステアリングシャフト（図示せず）は、ヘッドパイプ6によって回転自在に支持されている。該アッパーブラケットには、左右へ延びるバー型のステアリングハンドル7が取り付けられている。従って、ライダーはステアリングハンドル7を回転操作することにより、前記ステアリングシャフトを回転軸として前輪3を所望の方向へ転向させることができる。また、ステアリングハンドル7の後方には燃料タンク14がメインフレーム8に取り付けられている。燃料タンク14の下方且つ前輪3及び後輪4の間には、エンジン16がメインフレーム8及びピボットフレーム10に支持された状態で搭載されている。燃料タンク14の後方には、乗車用シート15がシートレール11に取り付けられている。シート15は、ライダーが着座する座部30と、座部30の後方かつ上方に設けられてライダーの臀部に後ろから向かう前面を有するリヤクッション31とを備えている。ここではリヤクッション31の前面上部を点A、座部30の最も幅広部分を点Bで示している。

[0021] 本実施の形態の自動二輪車1は、車体の前部を覆うフロントカウル20と、車体の前部を側方から覆うフロントサイドカウル21と、車体の後部を側方から覆うリヤサイドカウル24と、車体の後部を上方から覆うリヤカウル23とを備える。

[0022] リヤサイドカウル24は、車体の後部を側方から覆うように車体フレーム2に取り付けられ、ライダー用のシート15の左右両側に配置されている。

リヤカウル23は、車体の後部を上方から覆うように車体フレーム2に取り付けられ、リヤサイドカウル24に連なるようにシート15の後部及び後方に配置されている。リヤカウル23の後部にはテールランプ25が取り付けられている。

[0023] 図2は、自動二輪車1のシート15及びリヤサイドカウル24等の左側面図である。図2に示すように、リヤサイドカウル24は、シート15の左右両側に配置された状態でシートレール11に取り付けられ、側面視において座部30よりも上方に突出した突出部24aを有している。

[0024] リヤサイドカウル24は、シートレール11に取り付けられたカウル本体33と、カウル本体33の前縁部に取り付けられたサイドクッション32とを備える。カウル本体33は、側面視で、斜め上後方に延びたブレード形状を有している。突出部24aは、座部30よりも上方の部分であって前端部が可撓性を有する。リヤサイドカウル24の突出部24aは、カウル本体33のうち座部30よりも上方で且つリヤクッション31よりも前方に位置するサポート部33aと、そのサポート部33aの斜め上後方に傾斜した前縁部に取り付けられたサイドクッション32とで構成されている。サイドクッション32は、カウル本体33から上方かつ前方に突出している。本実施の形態では、サイドクッション32が、可撓性を有するクッション部材で形成されている。ここで可撓性とは、シートとして機能する程度の弾発性、クッション性を意味する。

[0025] 本実施の形態では、座部30の後方かつ上方においてリヤカウル23の前面にリヤクッション31が設けられている。リヤカウル23とリヤクッション31の上面は連なるようにして後方に形成されている。リヤクッション31は、ライダーの臀部を後方から支持する機能を有する。リヤクッション31及びサイドクッション32は、座部30よりも固い程度の低反発性を有する。

[0026] 図3は、自動二輪車1のシート15及びリヤサイドカウル24等の正面図である。図3に示すように、リヤカウル23は、前面にリヤクッション31

が形成された本体部23aと、本体部23aの上部から左右に突出する膨出部23bを有する。リヤカウル本体23aの上部から左右に突出する膨出部23bにリヤサイドカウル24が固定されることで、正面視で、膨出部23bの下方においてリヤカウル23とリヤサイドカウル24との間に空隙が形成される。つまり、リヤサイドカウル24の突出部24aは、リヤカウル23に形成されたリヤクッション31に対して左右方向に間隔を空けて配置される。そして、リヤカウル23のリヤクッション31と、リヤサイドカウル24の突出部24aとの間には、前後方向に貫通する左右の貫通空間Sが形成される。

[0027] 本実施の形態では、左右のリヤサイドカウル24はサイドクッション32頂部の稜線（図3の左右の二点鎖線C）が前後方向に延び、カウル本体33の内側面33bが頂部よりも車幅方向内側に傾斜している。また、サイドクッション32の上面は、中間部から前方に進むにつれて車幅方向寸法が先細り形状に形成され、カウル本体33の上面と連なるよう形成されている。

[0028] 図4は、自動二輪車1のシート15及びリヤサイドカウル24等の平面図である。図4に示すように、シート15の座部30は、平面視において前部よりも後部が幅広形状である。座部30の後部は、後方に進むにつれて車幅方向寸法が小さくなる先細り形状に形成される。左右のリヤサイドカウル24は、座部30の最も幅の広い部分（左右端B）よりも後ろに位置する。リヤサイドカウル24の突出部24aは、座部30の後方に配置される。突出部24aは、座部30の後部であって先細り形状となる部分の後方に配置される。突出部24aは、座部30の車幅方向の最も外側部分よりも、車幅方向内側に配置される部分を有する。座部30後側の面積の広い領域にはライダーの臀部が位置し、シート15前部の両側にはライダーの両足が位置する。シート15前部の左側にはシフトペダル28及びフットステップ27が設けられ、シート15前部の右側にはブレーキペダル29及びフットステップ27が設けられている。

[0029] 一方、リヤカウル23のリヤクッション31と、リヤサイドカウル24の

突出部24aとの間の貫通空間Sは、前後方向だけでなく上下方向にも貫通している。リヤクッション31とサイドクッション32とは、別体に形成され、車幅方向に間隔を空けて形成される。サイドクッション32は、少なくとも、突出部24aの前端部から車幅方向内側に延在して形成される。サイドクッション32は、リヤサイドカウル24の最も外側部分よりも車幅方向内側に配置される。また、リヤサイドカウル24の本体部33の後端は、リヤカウル23の本体部23aの側面に連なるように流線形状を成している。自動二輪車1の車体の後端は、平面視で、先細り形状である。

[0030] 図5は、左側のリヤサイドカウル24を取り外した状態の要部斜視図である。前述の図2及び図5に示すように、サイドクッション32及びサポート部33aを含む突出部24aは、リヤクッション31の上部前端Aとシート最幅広部の左右端Bとを結ぶ直線（図2及び図5の一点鎖線）よりも下方で且つ後方に形成されている。また、突出部24aは、リヤクッション31よりも前方で、当該リヤクッション31よりも低い位置に形成される。本実施の形態では、サイドクッション32は、リヤカウル23の上面（図2及び図5の点A）より下方に位置し、上後方に向けて傾斜している。カウル本体33の前縁とサイドクッション32の底部との境界線は、直線状に延びて、後方に進むにつれて上方に傾斜する。境界線の前端は、シート上面付近の高さ位置に設定される。境界線の後端は、リヤクッション31の上面よりも低い位置に設定される。

[0031] 次に、リヤサイドカウル24の取付構造について説明する。リヤサイドカウル24は、シートレール11に対して着脱可能な構造を有する。図5に示すように、シートレール11の車幅方向側面には3ヶ所の取付領域11a、11b、11cが設けられている。リヤサイドカウル24を取り外した状態では、シートレール11に設けられた各取付領域11a、11b及び11cが車幅方向外側に露出している。取付領域11aは、リヤカウル本体23aの上部から左右に突出する膨出部23bの側面に位置するシートレール11の車幅方向外側に設けられる。取付領域11bは、座部30の幅広部Bより

も後方のシートレール 11 の車幅方向外側に設けられる。取付領域 11c は、座部 30 の幅広部 B よりも前方のシートレール 11 の車幅方向外側に設けられる。

[0032] シートレール 11 の後側の取付領域 11a には、2つの取付穴 H1, H2 が形成されており、これら取付穴 H1, H2 のうち1つに選択的にブラケット 35 の一端部が締結具（例えば、ボルト）により固定される。シートレール 11 の中間の取付領域 11b には、2つの取付穴 H1, H2 が形成されており、これら取付穴 H1, H2 のうち1つに選択的にブラケット 35 の他端部が締結具（例えば、ボルト）により固定される。シートレール 11 の前側の取付領域 11c には、2つの取付穴 H1, H2 が形成されており、これら取付穴 H1, H2 のうち1つに選択的にリヤサイドカウル 24 本体（図示せず）が締結具（例えば、ボルト）により固定される。ここでシートレール 11 の取付領域 11a ~ 11c における取付穴 H1 及び H2 は前後に平行に形成されている。

[0033] 各取付領域 11a、11b 及び 11c に形成された前後の穴 H1 及び H2 を適宜選択することにより、リヤサイドカウル 24 は、シート 15 に対する前後方向位置を変更可能なようにシートレール 11 に取り付けることができる。つまり車両の進行方向に対するリヤサイドカウル 24 の角度は維持されたまま、リヤサイドカウル 24 の前後方向位置を変更することができる。

[0034] 図 6 は、左側リヤサイドカウル 24 の一部をシートレール 11 に取り付けられた状態を左側から見た要部側面図である。図 6 に示すように、カウル本体 33 は、樹脂製の内板部材 34 と、内板部材 34 の車幅方向外側に取り付けられた樹脂製の外板部材 36（図 2）と、内板部材 34 と外板部材 36 とで形成された中空空間に收容された金属製のブラケット 35 と、を備える。ブラケット 35 は、カウル本体 33 に沿った細板形状を有し、取付穴 35a、35b、35c 及び 35d が設けられている。ブラケット 35 の取付穴 35a を通した締結具 B1（例えば、ボルト又はネジ）は、内板部材 34 を貫通してシートレール 11 の取付領域 11a の取付穴 H1 に固定される。ブラケッ

ト 3 5 の取付穴 3 5 b を通した締結具 B 1 は、内板部材 3 4 を貫通してシートレール 1 1 の取付領域 1 1 b の取付穴 H 1 に固定される。このようにして、内板部材 3 4 がシートレール 1 1 に固定される。一方、内板部材 3 4 の先端は、締結具 B 2 によりシートレール 1 1 の取付領域 1 1 c の取付穴 H 1 に直接固定される。また、ブラケット 3 5 は、取付穴 3 5 c 及び 3 5 d を通した締結具 B 1 により、内板部材 3 4 に固定される。

[0035] 内板部材 3 4 の底部は、締結具 3 4 a, 3 4 b により下方から外板部材 3 6 の底部に固定されている。内板部材 3 4 上部は、締結具 3 4 c 及び 3 4 d によりシート 1 5 の内側から外板部材 3 6 の上部に固定されている。このように上下 4 カ所の締結具 3 4 a ~ 3 4 d により、内板部材 3 4 と外板部材 3 6 が確実に固定される。

[0036] 図 7 は、図 6 の左側リヤサイドカウル 2 4 上部の V | | - V | | 線の断面図である。図 7 に示すように、リヤサイドカウル 2 4 の上部のサイドクッション 3 2 の底部には下向きに突出した棒状部 3 2 a が形成されている。サイドクッション 3 2 の棒状部 3 2 a は内板部材 3 4 の上面に設けられた穴 3 4 e を貫通している。サイドクッション 3 2 は、可撓性材料（例えば、ゴム又はウレタン等）で形成されているので、棒状部 3 2 a の穴 3 4 e への貫通が容易である。また、棒の途中の部分は穴 3 4 e の直径よりも太くなっている。この部分は、棒状部 3 2 a が穴 3 4 e を貫通した後に棒状部 3 2 a が穴 3 4 e から容易に抜けないようにストッパーの役割を果たす。

[0037] また、内板部材 3 4 は、カウル本体 3 3 の外板部材 3 6 で形成された内部空間において締結具 B 1 により、ブラケット 3 5 に固定される。

[0038] 次に、自動二輪車 1 に乗車するライダーの乗車姿勢について図 1 を用いて説明する。図 1 に示すように、ライダー（二点鎖線）は、シート 1 5 に跨った姿勢で着座して、両手を延ばしてハンドル 7 を握る。シート 1 5 の座部 3 0 に着座したライダーは、座部 3 0 後側の幅広領域 B に臀部を位置し、シート 1 5 の前側のシフトペダル付近の左右のフットステップ 2 7 に左右の足をそれぞれ置く。走行時には、ライダーの乗車姿勢に合わせてリヤサイドカウ

ル34によりライダーの臀部がホールドされる。また、高速走行時にはライダーはより前傾姿勢となり、臀部が更に後方に移動する。このような場合でもリヤクッション31で臀部を支えられ、かつ、リヤサイドカウル34によるサポート領域も増えるので、左右のサイドクッション32及びリヤクッション31の3点で確実にライダーの臀部が支えられる。更に、ライダーは、自身の体格又はライディングポジションに合わせてリヤサイドカウル34の前後方向位置を変更することができる。

[0039] 以上に説明した構成によれば、シート15の左右両側において座部30よりも上方に突出した突出部24aをリヤサイドカウル24に形成することで、車体の幅寸法が大型化することを防ぎつつ、突出部24aの左右方向寸法をなるべく大きくすることができ、座部30に着座したライダーのサポート性を高めることができる。

[0040] また、突出部24aは、上部分（サイドクッション32）が可撓性を有しているので、突出部24a全体が可撓性を有する構成に比べて製造コストが低減し、ライダーの体形、ライダーの姿勢に適合させやすくなる。

[0041] また、シート15は、座部30の後方に設けられたリヤクッション31を有し、突出部24aは、リヤクッション31に対して左右方向に間隔を空けて配置されているので、リヤクッション31と左右のサイドクッション32の三点でライダーの臀部を後ろから支持するのでサポート性が向上する。また、シート全体でライダーを支持する構成と比べて、クッション面積を小さくすることができるので、製造コストを低減することができる。臀部の後部を3点で支持することで、リヤクッション31と左右のサイドクッション32のそれぞれの接触部分を小さくすることができる。

[0042] また、突出部24aとリヤクッション31の間には、前後方向に貫通する貫通空間Sが形成されているので、車両を軽量化することができるとともに、貫通空間Sを走行風が通過することにより空気抵抗を低減することができる。また、シート15内部の風通しがよくなるので、長時間の運転の場合には快適性が向上する。

- [0043] また、突出部24aは、上面が後方に進むにつれて上方に傾斜し、リヤクッション31よりも前方で、リヤクッション31の下端よりも低く位置しているため、リヤクッション31と、左右のサイドクッション32とで3点支持させやすくなるとともに、過剰ホールドを防止することができる。
- [0044] また、突出部24aを有するリヤサイドカウル24は、前後に位置調整可能に構成されているため、ライダー体形、運転姿勢に適合させやすくなる。リヤサイドカウル34の姿勢は維持されたまま、リヤサイドカウル34の前後方向位置が可変であるため、リヤサイドカウル34の位置を変更しても、リヤサイドカウル34の空力特性（整流機能）を好適に発揮することができる。
- [0045] また、リヤサイドカウル24は、シートレール11に対して着脱可能に形成されるため、ライダーの体格差に応じて突出部24aが形成されるリヤサイドカウル24を複数用意することで、ライダーの体格、運転姿勢、ライダーの趣向に応じて、リヤサイドカウル24を選択することができる。リヤカウル23を残した状態でリヤサイドカウル24を交換することができ、また、サイドクッション32の劣化やリヤサイドカウル24の損傷時の部品交換にあたって、座部30とサイドクッション32とが一体、リヤカウル23とリヤサイドカウル24とが一体の場合に比べて、交換部分を小さくして、交換費用を低減することができる。
- [0046] また、リヤクッション31及びサイドクッション32は、座部30よりも固い程度の低反発性を有するため、シート15の側面及び背面のホールド力が高くなる。
- [0047] また、サイドクッション32は、リヤクッション31の上部前端Aとシート最幅広部の左右端Bとを結ぶ直線よりも下方で且つ後方に形成されているため、コーナリング時にライダーが重心を左右に移動させる場合にもサイドカウル24がライダーの滑らかな体重移動を阻害することがない。
- [0048] また、左右のリヤサイドカウル24は頂部の稜線（図4の左右の二点鎖線C）が前後方向に延び、カウル本体33の内側面33bが頂部よりも車幅方

向内側に進むにつれて下方に傾斜しているので、ライダーの臀部を支持しやすくなる。

[0049] また、サイドクッション32の上面は、中間部から前方に進むにつれて車幅方向寸法が先細り形状に形成され、カウル本体33の上面と連なるよう形成されているので、リヤサイドカウル24の空力特性を効果的に発揮できる。

[0050] また、リヤサイドカウル24の本体部33の後端は、リヤカウル23の本体部23aに連なるように流線形状を成しているので、自動二輪車1の車体後部に沿って流れる走行風を整流して空気抵抗を低減することができる。

<その他の実施の形態>

尚、本実施の形態では、サイドクッション32は前後方向に移動可能な取付構造を備えていたが、これに限られるものではない。例えばサイドクッション32が上下に移動可能、また、前後上下に移動可能な取付構造を備えていてもよい。

[0051] 尚、本実施の形態では、リヤサイドカウル24の突出部24aはサイドクッション32を備えていたが、サポート部33aのみで構成され、サイドクッション32を備えていなくてもよい。

[0052] 尚、上記実施の形態では自動二輪車について説明をしたが、自動二輪車以外の鞍乗り型車両にも本発明を適用可能である。例えば電動二輪車、ATV（全地形対応車）等の三輪又は四輪車であっても本発明を適用可能である。

[0053] 上記説明から、当業者にとっては、本発明の多くの改良や他の実施形態が明らかである。従って、上記説明は、例示としてのみ解釈されるべきであり、本発明を実行する最良の態様を当業者に教示する目的で提供されたものである。本発明の精神を逸脱することなく、その構造及び／又は機能の詳細を実質的に変更できる。

産業上の利用可能性

[0054] 本発明は、自動二輪車等の鞍乗り型車両のシート構造に有用である。

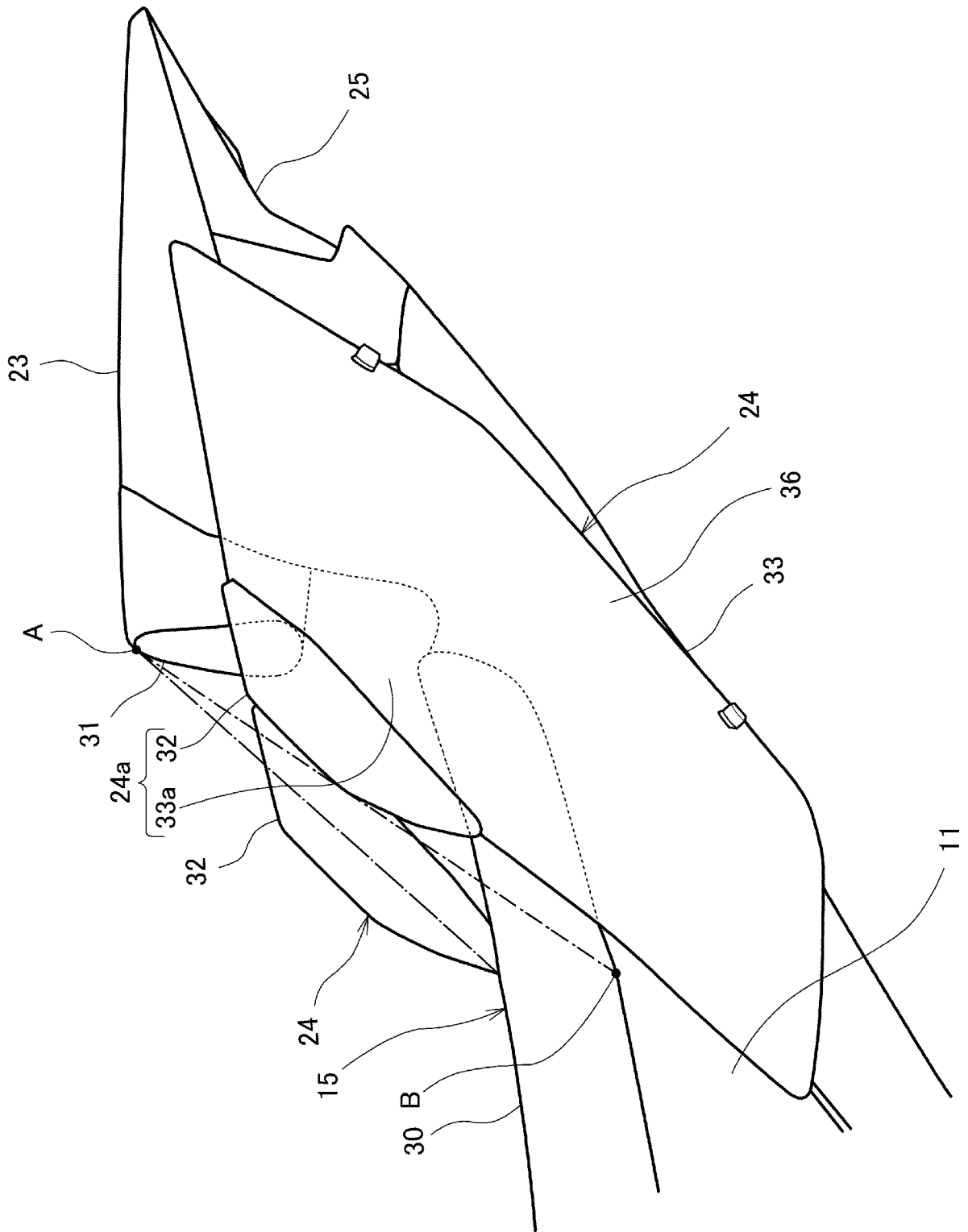
符号の説明

- [0055] 1 自動二輪車（鞍乗り型車両）
- 2 車体フレーム
 - 3 前輪
 - 4 後輪
 - 15 乗車用シート
 - 20 フロントカウル
 - 21 サイドカウル
 - 23 リヤカウル
 - 24 リヤサイドカウル
 - 24 a 突出部
 - 30 座部
 - 31 リヤクッション
 - 32 サイドクッション

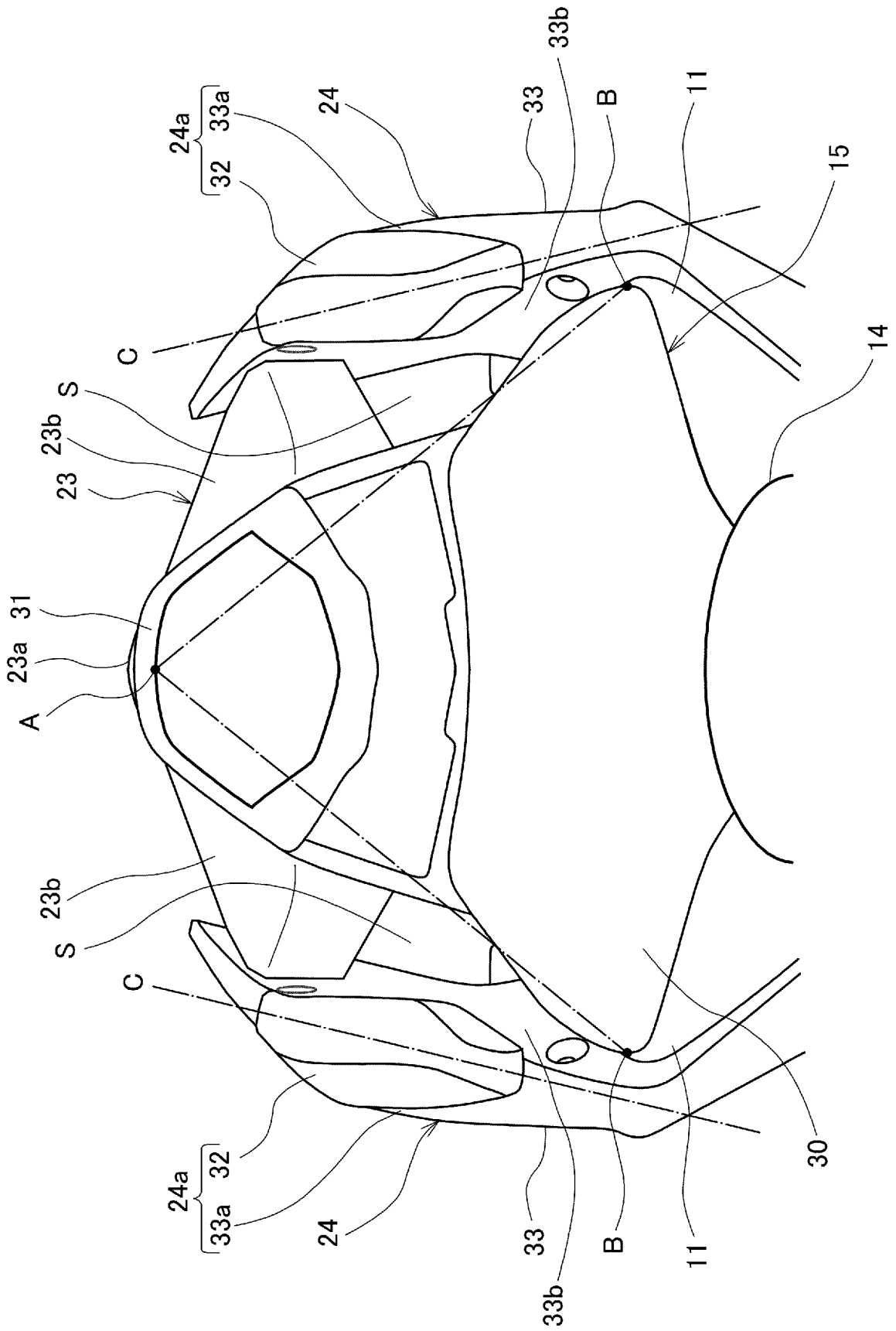
請求の範囲

- [請求項1] 車体フレームと、
前記車体フレームに取り付けられ、ライダーが着座する座部を有するシートと、
前記シートの左右両側に配置された状態で前記車体フレームに取り付けられ、側面視において前記座部よりも上方に突出した突出部を有する一対のリヤサイドカウルとを備える、鞍乗り型車両。
- [請求項2] 前記突出部は、上部分が可撓性を有すること、請求項1に記載の鞍乗り型車両。
- [請求項3] 前記シートは、前記座部の後方に設けられたリヤクッションを更に有し、
前記突出部は、前記リヤクッションに対して左右方向に間隔を空けて配置される、請求項2に記載の鞍乗り型車両。
- [請求項4] 前記突出部と前記リヤクッションの間には、前後方向に貫通する貫通空間が形成されている、請求項3に記載の鞍乗り型車両。
- [請求項5] 前記突出部は、上面が後方に進むにつれて上方に傾斜し、前記リヤクッションよりも前方で、当該リヤクッション下端よりも低く位置している、請求項3又は4に記載の鞍乗り型車両。
- [請求項6] 前記突出部は、前後に位置調整可能に構成される、請求項1乃至5のいずれかに記載の鞍乗り型車両。

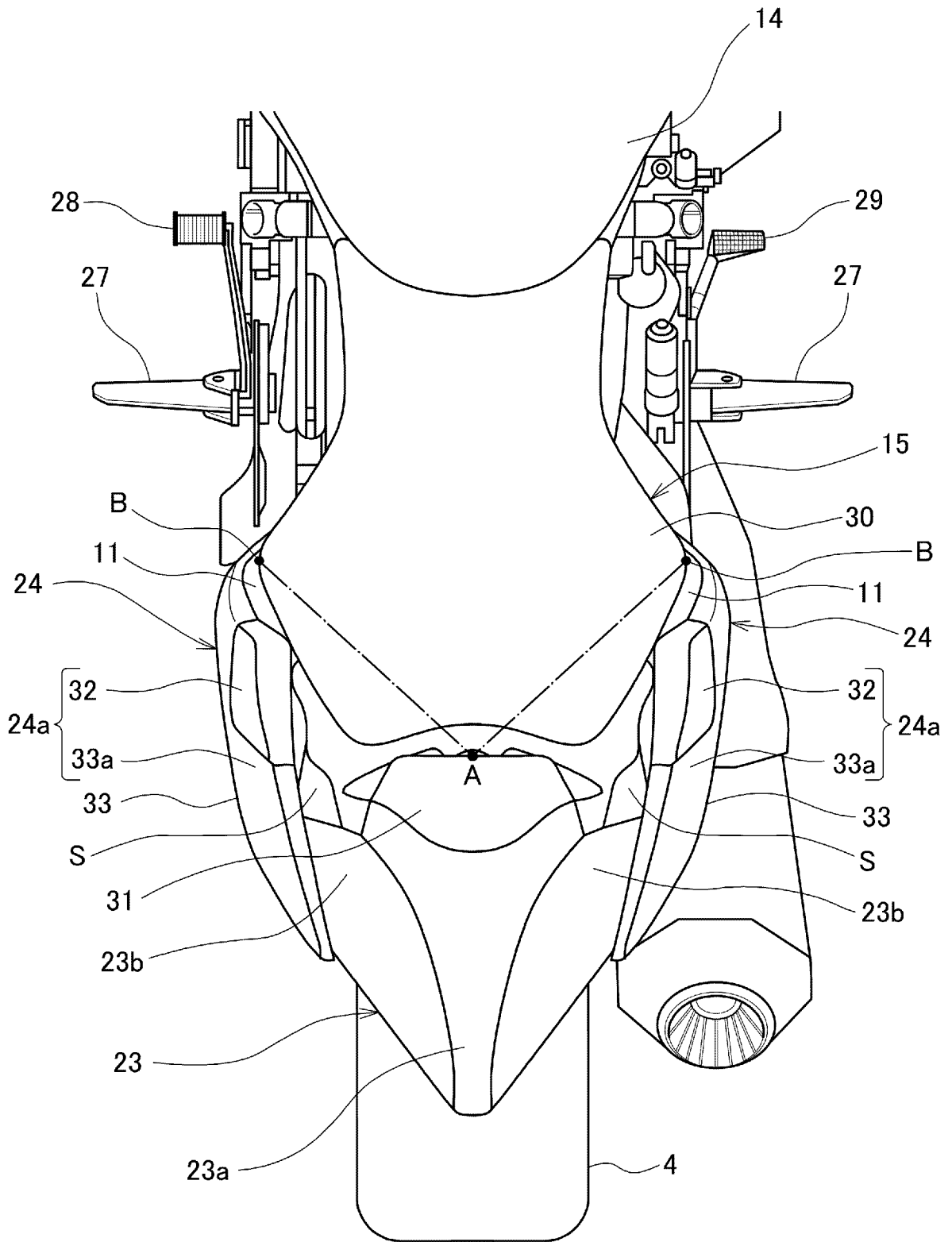
[図2]



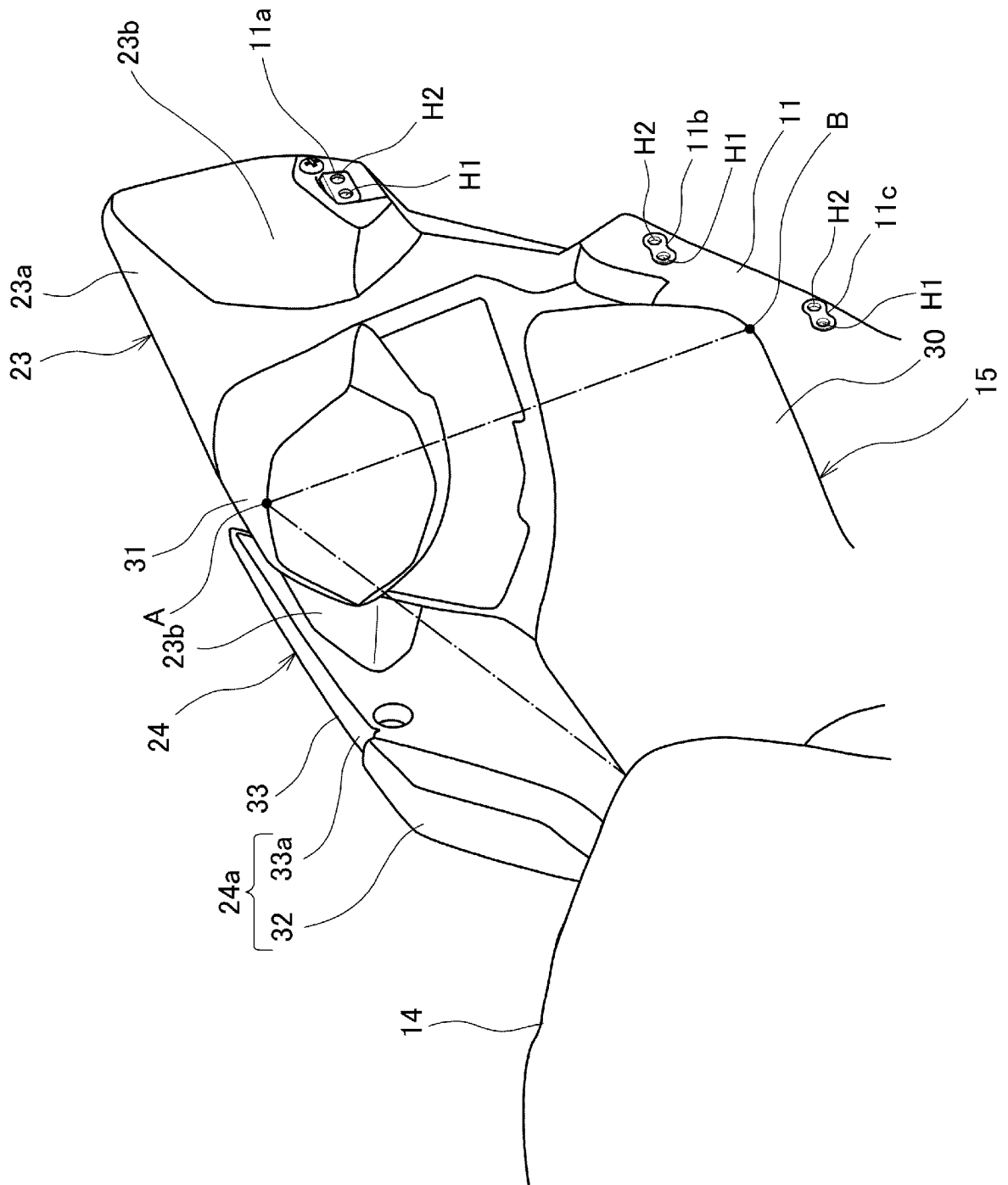
[図3]



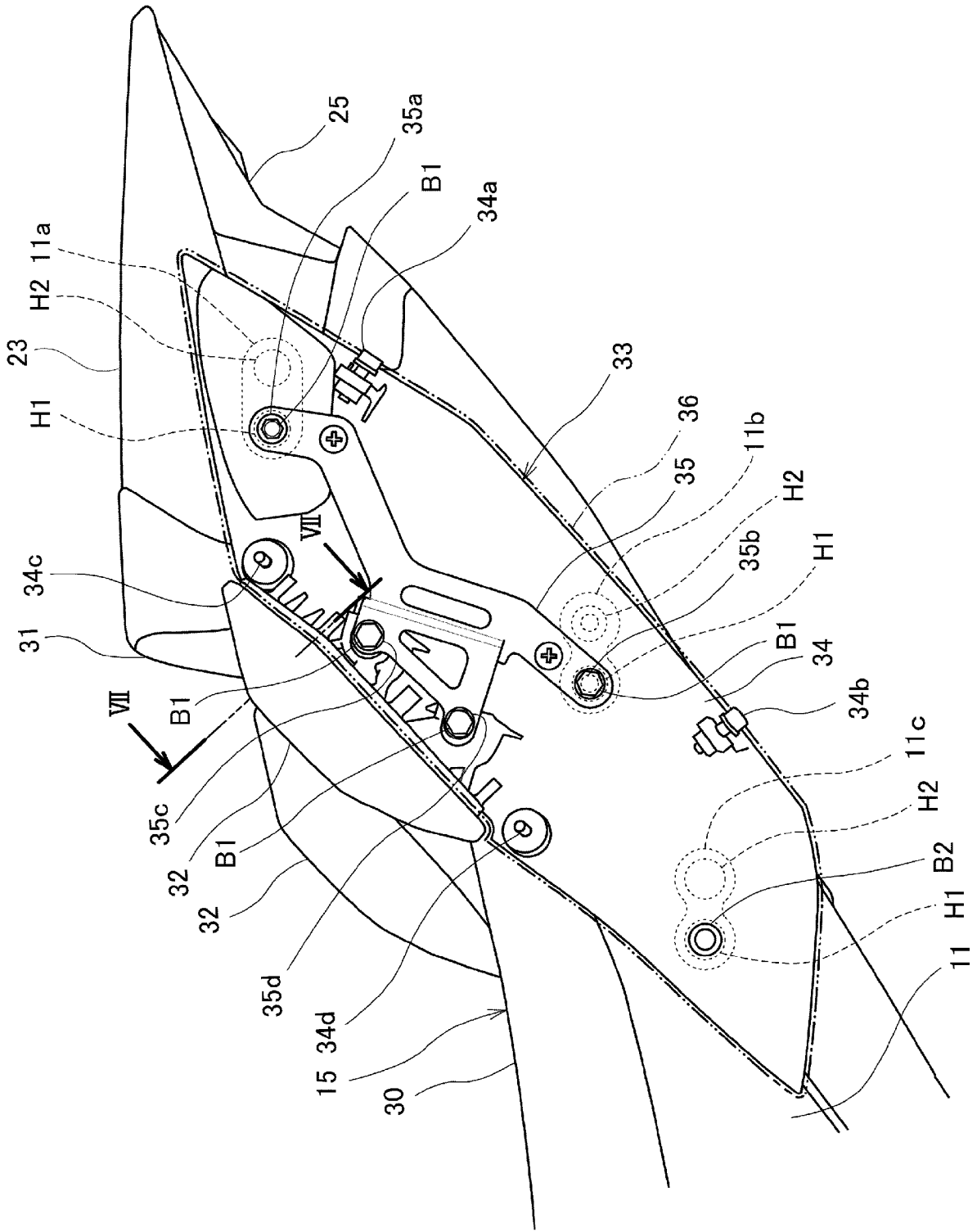
[図4]



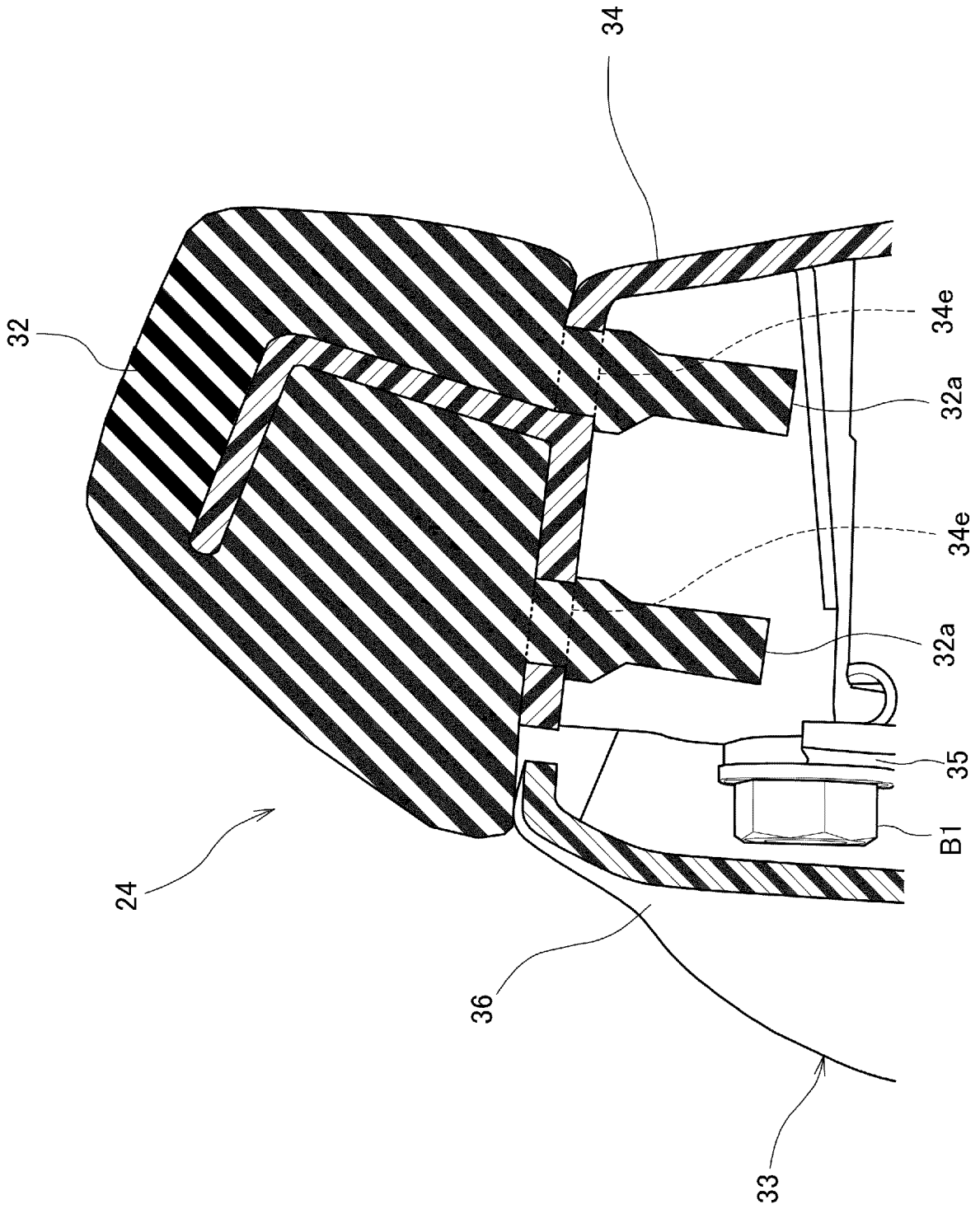
[図5]



[図6]



[図7]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2013/007045

<p>A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER <i>B62J17/00(2006.01) i, B62J1/28(2006.01) i</i></p> <p>According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC</p>														
<p>B. FIELDS SEARCHED</p> <p>Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols) <i>B62J17/00, B62J1/28</i></p> <p>Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched <i>Jitsuyo Shinan Koho 1922-1996 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2014</i> <i>Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2014 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2014</i></p> <p>Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)</p>														
<p>C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:10%;">Category*</th> <th style="width:70%;">Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages</th> <th style="width:20%;">Relevant to claim No.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td align="center">X A</td> <td>JP 2007-91022 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 12 April 2007 (12.04.2007), paragraphs [0023] to [0025], [0032], [0046] to [0047], [0068]; fig. 1 to 3, 6 to 7 (Family: none)</td> <td align="center">1 2-6</td> </tr> <tr> <td align="center">X A</td> <td>JP 2010-235053 A (Honda Motor Co., Ltd.), 21 October 2010 (21.10.2010), paragraphs [0025] to [0026], [0033], [0038] to [0040]; fig. 1 to 4 & US 2010/0244493 A1 & EP 2236398 A1 & KR 10-2010-0109379 A & AT 556922 T</td> <td align="center">1 2-6</td> </tr> <tr> <td align="center">A</td> <td>JP 2001-80559 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 27 March 2001 (27.03.2001), fig. 1 to 3 (Family: none)</td> <td align="center">1-6</td> </tr> </tbody> </table>			Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.	X A	JP 2007-91022 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 12 April 2007 (12.04.2007), paragraphs [0023] to [0025], [0032], [0046] to [0047], [0068]; fig. 1 to 3, 6 to 7 (Family: none)	1 2-6	X A	JP 2010-235053 A (Honda Motor Co., Ltd.), 21 October 2010 (21.10.2010), paragraphs [0025] to [0026], [0033], [0038] to [0040]; fig. 1 to 4 & US 2010/0244493 A1 & EP 2236398 A1 & KR 10-2010-0109379 A & AT 556922 T	1 2-6	A	JP 2001-80559 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 27 March 2001 (27.03.2001), fig. 1 to 3 (Family: none)	1-6
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.												
X A	JP 2007-91022 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 12 April 2007 (12.04.2007), paragraphs [0023] to [0025], [0032], [0046] to [0047], [0068]; fig. 1 to 3, 6 to 7 (Family: none)	1 2-6												
X A	JP 2010-235053 A (Honda Motor Co., Ltd.), 21 October 2010 (21.10.2010), paragraphs [0025] to [0026], [0033], [0038] to [0040]; fig. 1 to 4 & US 2010/0244493 A1 & EP 2236398 A1 & KR 10-2010-0109379 A & AT 556922 T	1 2-6												
A	JP 2001-80559 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 27 March 2001 (27.03.2001), fig. 1 to 3 (Family: none)	1-6												
<p><input checked="" type="checkbox"/> Further documents are listed in the continuation of Box C. <input type="checkbox"/> See patent family annex.</p>														
<p>* Special categories of cited documents:</p> <table style="width:100%;"> <tr> <td style="width:50%;"> <p>“A” document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance</p> <p>“E” earlier application or patent but published on or after the international filing date</p> <p>“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)</p> <p>“O” document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means</p> <p>“P” document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed</p> </td> <td style="width:50%;"> <p>“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</p> <p>“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</p> <p>“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</p> <p>“&” document member of the same patent family</p> </td> </tr> </table>			<p>“A” document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance</p> <p>“E” earlier application or patent but published on or after the international filing date</p> <p>“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)</p> <p>“O” document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means</p> <p>“P” document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed</p>	<p>“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</p> <p>“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</p> <p>“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</p> <p>“&” document member of the same patent family</p>										
<p>“A” document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance</p> <p>“E” earlier application or patent but published on or after the international filing date</p> <p>“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)</p> <p>“O” document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means</p> <p>“P” document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed</p>	<p>“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</p> <p>“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</p> <p>“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</p> <p>“&” document member of the same patent family</p>													
<p>Date of the actual completion of the international search 20 February, 2014 (20.02.14)</p>		<p>Date of mailing of the international search report 04 March, 2014 (04.03.14)</p>												
<p>Name and mailing address of the ISA/ Japanese Patent Office</p>		<p>Authorized officer</p>												
<p>Facsimile No.</p>		<p>Telephone No.</p>												

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2013/007045

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 3-61188 A (Honda Motor Co., Ltd.), 15 March 1991 (15.03.1991), fig. 4 to 5 (Family: none)	1-6
A	JP 2008-168716 A (Honda Access Corp.), 24 July 2008 (24.07.2008), abstract; fig. 1 & EP 1944226 A1	2-5
A	JP 62-244771 A (Honda Motor Co., Ltd.), 26 October 1987 (26.10.1987), claim 1; fig. 1 to 3 & US 4776632 A	2-5
A	WO 1998/023479 A1 (LE BRETON, Yann), 04 June 1998 (04.06.1998), abstract; fig. 1 to 11 & FR 2756248 A1	6
A	WO 2001/068439 A1 (BONFILIO, Paul, F.), 20 September 2001 (20.09.2001), abstract; fig. 1 to 2 & AU 3750600 A	6

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（IPC）） Int.Cl. B62J17/00(2006.01)i, B62J1/28(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. B62J17/00, B62J1/28		
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 1971-2014年 日本国実用新案登録公報 1996-2014年 日本国登録実用新案公報 1994-2014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 A	JP 2007-91022 A（ヤマハ発動機株式会社）2007.04.12, 段落【0023】 - 【0025】 , 【0032】 , 【0046】 - 【0047】 , 【0068】 , 図1-3, 6-7 （ファミリーなし）	1 2-6
X A	JP 2010-235053 A（本田技研工業株式会社）2010.10.21, 段落【0025】 - 【0026】 , 【0033】 , 【0038】 - 【0040】 , 図1-4 & US 2010/0244493 A1 & EP 2236398 A1 & KR 10-2010-0109379 A & AT 556922 T	1 2-6
<input checked="" type="checkbox"/> C欄の続きにも文献が列挙されている。 <input type="checkbox"/> 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 20.02.2014	国際調査報告の発送日 04.03.2014	
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） 志水 裕司 電話番号 03-3581-1101 内線 3341	3D 9528

C (続き) . 関連すると認められる文献		
引用文献の カテゴリ*	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	JP 2001-80559 A (ヤマハ発動機株式会社) 2001.03.27, 図 1-3 (ファミリーなし)	1-6
A	JP 3-61188 A (本田技研工業株式会社) 1991.03.15, 図 4-5 (ファミリーなし)	1-6
A	JP 2008-168716 A (株式会社ホンダアクセス) 2008.07.24, 要約, 図 1 & EP 1944226 A1	2-5
A	JP 62-244771 A (本田技研工業株式会社) 1987.10.26, 請求項 1, 図 1-3 & US 4776632 A	2-5
A	WO 1998/023479 A1 (LE BRETON, Yann) 1998.06.04, 要約, 図 1-11 & FR 2756248 A1	6
A	WO 2001/068439 A1 (BONFILIO, Paul, F.) 2001.09.20, 要約, 図 1-2 & AU 3750600 A	6