

(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
2012 年 11 月 15 日(15.11.2012)



(10) 国際公開番号
WO 2012/153607 A1

- (51) 国際特許分類:
B62J 1/28 (2006.01) *B62J 23/00* (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2012/060320
- (22) 国際出願日: 2012 年 4 月 17 日(17.04.2012)
- (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 2011-104431 2011 年 5 月 9 日(09.05.2011) JP
- (71) 出願人(米国を除く全ての指定国について): 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; および
- (75) 発明者/出願人(米国についてのみ): 岩田 茂行 (IWATA, Shigeyuki) [JP/JP]; 〒6738666 兵庫県明石市川崎町 1 番 1 号 川崎重工業株式会社内 Hyogo (JP). 西原 寿行 (NISHIHARA, Toshiyuki) [JP/JP]; 〒6738666 兵庫県明石市川崎町 1 番 1 号 川崎重工業株式会社内 Hyogo (JP).

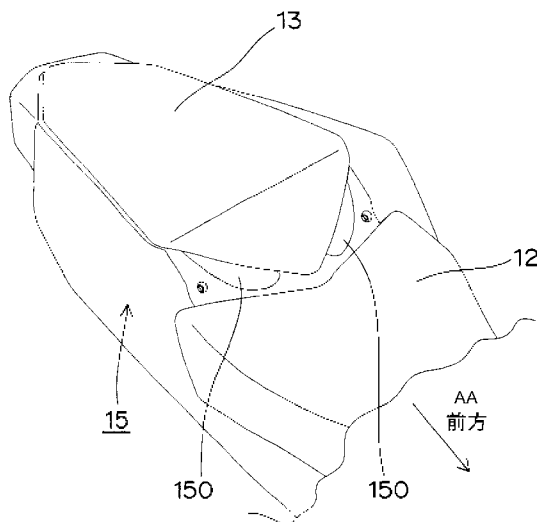
- (74) 代理人: 鮫島 睦, 外(SAMEJIMA, Mutsumi et al.); 〒5400001 大阪府大阪市中央区城見 1 丁目 3 番 7 号 IMPビル 青山特許事務所 Osaka (JP).
- (81) 指定国(表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, 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, NI, NO, NZ, OM, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, 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), ユーロシヤ (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, 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),

[続葉有]

(54) Title: GRIP PORTION STRUCTURE FOR FELLOW PASSENGER OF MOTORCYCLE

(54) 発明の名称: 自動二輪車の同乗者用把持部構造

[図3]



AA... FRONT

(57) Abstract: Provided is a simplified grip portion structure for a fellow passenger of a motorcycle, the grip portion structure having improved external appearance with no protrusion from a vehicle body. The grip portion structure for a fellow passenger of a motorcycle (1) has: a motorcycle seat including a front seat portion (12) on which a driver sits and a rear seat portion (13) on which a fellow passenger sits at the front and rear of the motorcycle, respectively; and a recessed portion (150) disposed between the front seat portion (12) and the rear seat portion (13) and recessed toward the inside of the vehicle body, characterized in that a grip portion for the fellow passenger is disposed in the recessed portion (150).

(57) 要約: 構造の簡素化を図るとともに、車体から突出させず、外観性を向上させた、自動二輪車の同乗者用把持部構造を提供する。自動二輪車(1)の同乗者把持部構造において、運転者が着座する前シート部(12)と同乗者が着座する後シート部(13)とを前後に有する自動二輪車のシートと、前シート部(12)と後シート部(13)との間に、車体内部に向かって凹む凹部(150)と、を有し、凹部(150)内に、同乗者用の把持部が配置されることを特徴とする。

WO 2012/153607 A1



OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

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：自動二輪車の同乗者用把持部構造

技術分野

[0001] 本発明は、自動二輪車の同乗者用把持部構造に関するものである。

背景技術

[0002] 従来、自動二輪車では、同乗者は、図１８に示すように、運転者用のシート９１の後方に配置された同乗者用のシート９２に着座し、同乗者用シート９２に取り付けられたベルト９３を把持するようになっていた。この場合、ベルト９３と同乗者用シート９２との間に指が入れにくく、また、自動二輪車の急発進時には、ベルト９３が伸びてしまうことが考えられる。

[0003] そこで、特許文献１には、シートカウリングの側面のうち、運転者用シートと同乗者用シートとの間に位置する部分に、同乗者用把持ハンドルを設けた構成が開示されている。

先行技術文献

特許文献

[0004] 特許文献１：特開平８－３２４４７２号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0005] 特許文献１に示すような同乗者用把持ハンドルは、車体の側方に突出しており、同乗者の乗降や走行時の妨げになる可能性がある。また、車体の側方に突出しているので、外観性が損なわれることも考えられる。そこで、本発明では、構造の簡素化を図るとともに、車体から突出させず、外観性を向上させた、自動二輪車の同乗者用把持部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] 本発明は、自動二輪車の同乗者用把持部構造において、運転者が着座する前シート部と同乗者が着座する後シート部とを前後に有する自動二輪車のシートと、前記前シート部と前記後シート部との間に、車体内部に向かって凹

む凹部と、を有し、前記凹部内に、同乗者用の把持部が配置されることを特徴とする。

[0007] 前記構成によれば、同乗者用把持部の構造を簡素化することができ、また、同乗者用把持部構造を車体から突出させず、その外観を向上させることができる。

[0008] 本発明は、更に、次のような構成を備えるのが好ましい。

(1) 前記凹部は、車幅方向に並んで、2つ形成されている。

(2) 前記前シート部と前記後シート部とは、前後で分離されており、前記後シート部は、前記前シート部より上方に位置している。

(3) 前記前シート部及び前記後シート部は、前記自動二輪車のリヤフレームに取り付けられるようになっており、前記凹部は、前記リヤフレームを覆うリヤカウルに形成される。

(4) 前記凹部が、前記把持部を形成する。

(5) 前記構成(4)において、前記前シート部及び前記後シート部は、前記自動二輪車のリヤフレームに取り付けられるようになっており、前記凹部は、前記リヤフレームに支持される第1ブラケットによって形成されている。

(6) 前記後シート部の前端部が、前記把持部を形成する。

(7) 前記構成(6)において、前記把持部は、前記後シート部の底板によって形成されている。

(8) 前記構成(6)において、前記把持部は、前記後シート部の底板の前端部に形成された第2ブラケットによって形成されている。

(9) 前記構成(8)において、前記第2ブラケットは、円柱部材である。

(10) 前記構成(8)において、前記第2ブラケットは、前端部において下方に湾曲する湾曲部を有する板部材である。

[0009] 前記構成(1)によれば、凹部が車幅方向に並んで2つ形成されているので、同乗者が凹部内の把持部を両手で容易に把持できる。

[0010] 前記構成(2)によれば、前シート部と後シート部とが前後で分離され、

後シート部が前シート部より上方に位置しているので、前シート部と後シート部との間に凹部を容易に形成することができる。

[0011] 前記構成（３）によれば、凹部がリヤカウルに形成されるので、凹部によってリヤカウルの意匠性を向上させることができる。

[0012] 前記構成（４）によれば、凹部自身が把持部を形成するので、別途把持部を設ける必要がなく、把持部の構造を簡素化できる。

[0013] 前記構成（５）によれば、凹部を形成する第１ブラケットはリヤフレームに支持されているので、第１ブラケットの構造強度を向上させることができる。

[0014] 前記構成（６）によれば、後シート部の前端部が把持部を形成するので、別途把持部を設ける必要がなく、把持部の構造を簡素化できる。

[0015] 前記構成（７）は、後シート部が把持部を形成する具体的構成であり、本構成によれば、後シート部で容易に把持部を形成できる。

[0016] 前記構成（８）は、後シート部が把持部を形成する具体的構成であり、本構成によれば、後シート部で容易に把持部を形成できる。

[0017] 前記構成（９）によれば、把持部が円柱部材で形成されているので、同乗者が把持部を容易に把持することができる。

[0018] 前記構成（１０）によれば、把持部が湾曲部を有する板部材で形成されているので、同乗者が把持部を容易に把持することができる。

発明の効果

[0019] 要するに本発明によると、構造の簡素化を図るとともに、車体から突出させず、外観性を向上させた、自動二輪車の同乗者用把持部構造を提供することができる。

図面の簡単な説明

[0020] [図１]本発明の第１実施形態に係る自動二輪車の右側面図である。

[図２]図１の上面図である。

[図３]図１の自動二輪車１の同乗者用のシート１３部分の斜視図である。

[図４]図３の同乗者用のシート１３を取り外した状態を示す図である。

[図5]図2のV-V断面図である。

[図6]同乗者用のシート13の拡大断面図である。

[図7]図6の同乗者用のシート13の分解図である。

[図8]リヤフレーム14による同乗者用のシート13の支持構造を示す断面図である。

[図9]第1実施形態の変形例1に係る、同乗者用のシート13の拡大断面図である。

[図10]図9の同乗者用のシート13の分解図である。

[図11]第1実施形態の変形例2に係る、同乗者用のシート13の拡大断面図である。

[図12]図11の同乗者用のシート13の分解図である。

[図13]本発明の第2実施形態に係る同乗者把持部構造の斜視図である。

[図14]図13において、同乗者用のシート13を取り付けた状態における、XIV-XIV断面図である。

[図15]図13において、第1ブラケット152を取り外した状態の斜視図である。

[図16]第2実施形態の変形例に係る同乗者把持部構造の斜視図である。

[図17]図16において、同乗者用のシート13及び第1ブラケット154を取り付けた状態における、XVII-XVII断面図である。

[図18]従来の同乗者用把持部構造を示す、自動二輪車の後部斜視図である。

発明を実施するための形態

[0021] (第1実施形態)

図1は、本発明の第1実施形態に係る自動二輪車の右側面図であり、図2は、図1の上面図である。なお、本実施形態で用いる方向の概念は、自動二輪車の運転者から見た方向の概念と一致するものとして説明する。

[0022] 図1及び図2に示すように、自動二輪車1は前輪2と後輪3とを備え、前輪2は略上下方向に延びるフロントフォーク4の下部にて回転自在に支持されている。フロントフォーク4は、ステアリングシャフト5に支持されてい

る。ステアリングシャフト5は、ヘッドパイプ6によって回転自在に支持されている。フロントフォーク4の上端部に設けられたアップーブラケット（図示せず）には、左右に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、運転者がステアリングハンドル7を左右に揺動させることによって、ステアリングシャフト5を回転軸として、前輪2が操舵される。

[0023] メインフレーム8は、左右一対となっており、ヘッドパイプ6から後方に延設されている。メインフレーム8の後下端部には、スイングアーム9の前端部がピボットボルト10で軸支されており、スイングアーム9の後端部には後輪3が回転自在に支持されている。メインフレーム8の上方であって、ステアリングハンドル7の後方には、燃料タンク11が配置され、燃料タンク11の後方には、運転者用のシート12が配置されている。運転者用のシート12の後方には、同乗者用のシート13が配置されている。左右一対のメインフレーム8の後端部には、それぞれ、左右一対のリアフレーム14が連結されており、リアフレーム14はリアカウル15で覆われている。

[0024] ステアリングハンドル7の前方には、ヘッドランプ16が配置されており、ヘッドランプ16は、フロントカウル17で覆われている。フロントカウル17は、その上部がヘッドランプ16を覆い、その下部がエンジン（図示せず）等の左右側方を覆った、フルカウル型である。

[0025] 図3は、図1の自動二輪車1の同乗者用のシート13部分の斜視図であり、図4は、図3の同乗者用のシート13を取り外した状態を示す図である。図5は、図2のV-V断面図である。図3～図5に示すように、同乗者用のシート13は前方の運転者用のシート12と分離されており、同乗者用のシート13は、運転者用のシート12よりも上方に位置している。運転者用のシート12と同乗者用のシート13との間には、車体内部、すなわち、下方後方に凹む凹部150が、車幅方向に並んで2つ、リアカウル15に形成されている。そして、図5に示すように、凹部150がリアカウル15に形成されることによって、同乗者は、同乗者用のシート13の前端部を把持する

ようになっている。

[0026] 図6は、同乗者用のシート13の拡大断面図であり、図7は、図6の同乗者用のシート13の分解図である。同乗者用のシート13は、下方から上方に向かって順に、底板部131と、クッション部132と、表皮部133と、を有している。底板部131はアルミ等の金属でできており、クッション部132はウレタン等、表皮部133は皮等でできている。同乗者は、表皮部133の上面に着座することになる。底板部131の前端部は、下方に湾曲する湾曲部131aが形成されており、ボルト21a、ナット21b、ワッシャ21cによって、補強ブラケット21は、湾曲部131aの上面に取り付けられるようになっている。補強ブラケット21は、車幅方向中央部が前方に突出するくの字形状の円柱部材を有している。同乗者は、同乗者用のシート13の前端部に形成された湾曲部131aを把持するようになっている。

[0027] 図8は、リヤフレーム14による同乗者用のシート13の支持構造を示す断面図である。リヤフレーム14の上面には、支持ブラケット141が取り付けられ、支持ブラケット141には、ロック台143が固着されている。ロック台143には、連結ボルト142の下端部が挿入されるボルト挿入部143aが形成されている。また、同乗者用のシート13の底板部131には、湾曲部131aより後方において、ボルト固定孔131bが形成され、ボルト固定孔131bに連結ボルト142の上端部が挿入され溶着されている。そして、連結ボルト142の下端部が、ボルト挿入部143aに挿入され、ロック片143bで連結ボルト142のロック溝に係止することによって、同乗者用のシート13は、リヤフレーム14に固定支持されるようになっている。

[0028] 前記構成の同乗者用把持部構造によれば、次のような効果を発揮できる。

[0029] (1) リヤカウル15に形成された凹部150内に、同乗者用の把持部が配置されるので、同乗者用把持部の構造を簡素化することができ、また、同乗者用把持部構造が車体から車幅方向外方に突出することを防止できる。その

結果、自動二輪車への乗り降りや自動二輪車の走行時において同乗者用の把持部が妨げとなることなく、また、自動二輪車の外観性を向上させることができる。

[0030] (2) 凹部 150 が車幅方向に並んで 2 つ形成されているので、同乗者が凹部 150 内の把持部を両手で容易に把持できる。

[0031] (3) 運転者用のシート 12 と同乗者用のシート 13 とが前後で分離され、同乗者用のシート 13 が運転者用のシート 12 より上方に位置しているので、運転者用のシート 12 と同乗者用のシート 13 との間に凹部 150 を容易に形成することができる。

[0032] (4) 凹部 150 がリヤカウル 15 に形成されるので、凹部 150 によってリヤカウル 15 の意匠性を向上させることができる。

[0033] (5) 同乗者用のシート 13 の底板部 131 の前端部である湾曲部 131a が把持部を形成するので、別途把持部を設ける必要がなく、把持部の構造を簡素化できる。

[0034] (6) 湾曲部 131a に補強ブラケット 21 が取り付けられているので、把持部となる湾曲部 131a の構造強度を向上させることができる。

[0035] (第 1 実施形態の変形例 1)

図 9 は、第 1 実施形態の変形例 1 に係る、同乗者用のシート 13 の拡大断面図であり、図 10 は、図 9 の同乗者用のシート 13 の分解図である。本実施形態と前記第 1 実施形態とは、同乗者用のシート 13 の構造が異なり、その他の構成は同じである。このため、本実施形態の説明においては、同乗者用のシート 13 の構造のみ説明する。

[0036] 同乗者用のシート 13 は、下方から上方に向かって順に、底板部 131 と、クッション部 132 と、表皮部 133 と、を有している。底板部 131 はアルミ等の金属でできており、クッション部 132 はウレタン等、表皮部 133 は皮等でできている。同乗者は、表皮部 133 の上面に着座することになる。底板部 131 の前端部の下面には、ボルト 22a、ナット 22b、ワッシャ 22c によって、第 2 ブラケット 22 が取り付けられている。第 2 ブ

ラケット 22 は、車幅方向中央部が前方に突出するくの字形状の円柱部材を有している。

[0037] 前記構成の同乗者用把持部構造によれば、次のような効果を発揮できる。

[0038] (1) 把持部が円柱部材で形成されているので、同乗者が把持部を容易に把持することができる。

[0039] (2) 第2ブラケット 22 が同乗者用のシート 13 の底板部 131 の前端部に取り付けられているので、該前端部の構造強度を向上させることができる。

[0040] (第1実施形態の変形例2)

図 11 は、第1実施形態の変形例2に係る、同乗者用のシート 13 の拡大断面図であり、図 12 は、図 11 の同乗者用のシート 13 の分解図である。本実施形態と前記第1実施形態とは、同乗者用のシート 13 の構造が異なり、その他の構成は同じである。このため、本実施形態の説明においては、同乗者用のシート 13 の構造のみ説明する。

[0041] 同乗者用のシート 13 は、下方から上方に向かって順に、底板部 131 と、クッション部 132 と、表皮部 133 と、を有している。底板部 131 はアルミ等の金属でできており、クッション部 132 はウレタン等、表皮部 133 は皮等でできている。同乗者は、表皮部 133 の上面に着座することになる。底板部 131 の前部の下面には、ボルト 23a、ナット 23b によって、第2ブラケット 23 が取り付けられている。第2ブラケット 23 は、車幅方向中央部が前方に突出するくの字形状を有する板部材であり、その前端部において下方に湾曲する湾曲部 23d を有している。

[0042] 前記構成の同乗者用把持部構造によれば、次のような効果を発揮できる。

[0043] (1) 把持部である第2ブラケット 23 が、その前端部において下方に湾曲する湾曲部 23d を有しているので、同乗者が第2ブラケット 23 を容易に把持することができる。

[0044] (2) 第2ブラケット 23 が同乗者用のシート 13 の底板部 131 の前部に取り付けられているので、該前部の構造強度を向上させることができる。

[0045] (第2実施形態)

図13は、本発明の第2実施形態に係る同乗者把持部構造の斜視図である。図13では、同乗者用のシート13を取り外した状態が示されている。図14は、図13において、同乗者用のシート13を取り付けた状態における、XIV-XIV断面図である。本実施形態は、前記第1実施形態に対して、同乗者用のシート13の前端部ではなく凹部が把持部を形成する点で異なっており、その他の構成は前記第1実施形態と同じである。このため、本実施形態の説明においては、前記第1実施形態と同じ部品及び部分には同じ符号を付し、それらの内容については詳しい説明を省略する。

[0046] 図13及び図14に示すように、同乗者用のシート13は前方の運転者用のシート12と分離されており、同乗者用のシート13は、運転者用のシート12よりも上方に位置している。運転者用のシート12と同乗者用のシート13との間には、車体内部、すなわち、下方後方に凹む凹部151が、車幅方向に並んで2つ、第1ブラケット152に形成されている。そして、図14に示すように、同乗者は、第1ブラケット152の凹部151を把持するようになっている。

[0047] 図14に示すように、リヤフレーム14の上面には、支持ブラケット144が取り付けられ、支持ブラケット144の上面には、第1ブラケット152の後面の一部を支持する補強ブラケット153が取り付けられている。図15は、図13において、第1ブラケット152を取り外した状態の斜視図である。補強ブラケット153は、第1ブラケット152の凹部151に対応するように、前方に開口を有するコの字形状を有している。

[0048] 前記構成の同乗者用把持部構造によれば、次のような効果を発揮できる。

[0049] 第1ブラケット152の凹部151自身が把持部を形成するので、別途把持部を設ける必要がなく、把持部の構造を簡素化できる。

[0050] 凹部151を形成する第1ブラケット152は、補強ブラケット153及び支持ブラケット144を介してリヤフレーム14に支持されているので、第1ブラケット152の構造強度を向上させることができる。なお、第1ブ

ラケット 152 は、補強ブラケット 153 及び支持ブラケット 144 を介さず、直接リヤフレームに支持されても良い。

[0051] (第2実施形態の変形例)

図16は、第2実施形態の変形例に係る同乗者把持部構造の斜視図である。図16では、同乗者用のシート13及び第1ブラケット155を取り外した状態が示されている。図17は、図16で同乗者用のシート13及び第1ブラケット155を取り付けた状態における、XVII-XVII断面図である。本実施形態と前記第2実施形態とは、第1ブラケットの構造及びリヤフレーム14による第1ブラケットの支持構造が異なっており、その他の構成は同じである。このため、本実施形態の説明においては、上記異なる部分のみ説明する。

[0052] 図16及び図17に示すように、同乗者用のシート13は前方の運転者用のシート12と分離されており、同乗者用のシート13は、運転者用のシート12よりも上方に位置している。運転者用のシート12と同乗者用のシート13との間には、車体内部、すなわち、下方後方に凹む凹部154が、車幅方向に並んで2つ、第1ブラケット155に形成されている。そして、図17に示すように、同乗者は、第1ブラケット155の凹部154を把持するようになっている。

[0053] 図17に示すように、リヤフレーム14の上面には、支持ブラケット145が取り付けられている。第1ブラケット155は、取付ボルト145aによって、支持ブラケット145の上面に取り付けられるようになっている。その結果、第1ブラケット155は、リヤフレーム14に支持されるようになっている。

[0054] 前記構成の同乗者用把持部構造によれば、次のような効果を発揮できる。

[0055] 第1ブラケット155が支持ブラケット145に取り付けられるので、第2実施形態での補強ブラケット153を不要とすることができ、把持部の構造を簡素化できる。この場合、第1ブラケット155の構造強度を担保するために、第1ブラケット155は、第2実施形態の第1ブラケット152に

比べて、厚肉に形成される。

[0056] 凹部 1 5 4 を形成する第 1 ブラケット 1 5 5 は、支持ブラケット 1 4 5 を介してリヤフレーム 1 4 に支持されているので、第 1 ブラケット 1 5 5 の構造強度を向上させることができる。なお、第 1 ブラケット 1 5 5 は、支持ブラケット 1 4 5 を介さず、直接リヤフレーム 1 4 に支持されても良い。

[0057] [他の実施形態]

上記実施形態では、同乗者用のシート 1 3 の前端部又はリヤカウル 1 5 に形成された凹部が、同乗者用把持部を構成したが、シート 1 3 や凹部ではなく、別に、同乗者把持部構造を有する部材を凹部内に配置しても良い。

[0058] 上記実施形態では、同乗者が両手で把持部を把持できるように、凹部は車幅方向に 2 つ形成されたが、凹部は車幅方向に延びる形状で 1 つのみ形成されても良い。また、上記実施形態では、凹部は下方後方に向かうよう形成されたが、凹む方向は下方後方に限定されず、車体内部に向かって凹めば良い。また、凹部は、上記形状及び個数に限定されず、意匠性を考慮した形状及び個数に基づいて形成されても良い。

[0059] 上記実施形態では、運転者用のシート 1 2 と同乗者用のシート 1 3 とは前後で分離されているが、運転者用のシートと同乗者用のシートが一体となっており、運転者が着座する前シート部と同乗者が着座する後シート部との間に凹部が形成されても良い。

[0060] 上記実施形態では、凹部が、リヤカウルやリヤフレームに取り付けられる第 1 ブラケットに形成されているが、凹部は、これらに限定されず、シートやその他の構成部材に形成されても良い。

[0061] 特許請求の範囲に記載された本発明の精神及び範囲から逸脱することなく、各種変形及び変更を行うことも可能である。

産業上の利用可能性

[0062] 本発明の同乗者用把持部構造では、構造の簡素化を図るとともに、車体から突出させず、外観性を向上させることができるので、産業上の利用価値が大である。

符号の説明

- [0063] 1 自動二輪車
- 2 前輪 3 後輪 4 フロントフォーク 5 ステアリングシャフト
- 6 ヘッドパイプ 7 ステアリングハンドル 8 メインフレーム
- 9 スイングアーム 10 ピボットボルト 11 燃料タンク
- 12 運転者用のシート
- 13 同乗者用のシート
- 131 底板部 131a 湾曲部 131b ボルト固定孔
- 132 クッション部 133 表皮部
- 14 リヤフレーム
- 141 支持ブラケット
- 142 連結ボルト
- 143 ロック台 143a ボルト挿入部 143b ロック片
- 144 支持ブラケット
- 145 支持ブラケット 145a 取付ボルト
- 15 リヤカウル
- 150 凹部
- 151 凹部 152 第1ブラケット 153 補強ブラケット
- 154 凹部 155 第1ブラケット
- 16 ヘッドランプ 17 フロントカウル
- 21 補強ブラケット
- 21a ボルト 21b ナット 21c ワッシャ
- 22 第2ブラケット
- 22a ボルト 22b ナット 22c ワッシャ
- 23 第2ブラケット
- 23a ボルト 23b ナット
- 91 運転者用のシート 92 同乗者用のシート 93 ベルト

請求の範囲

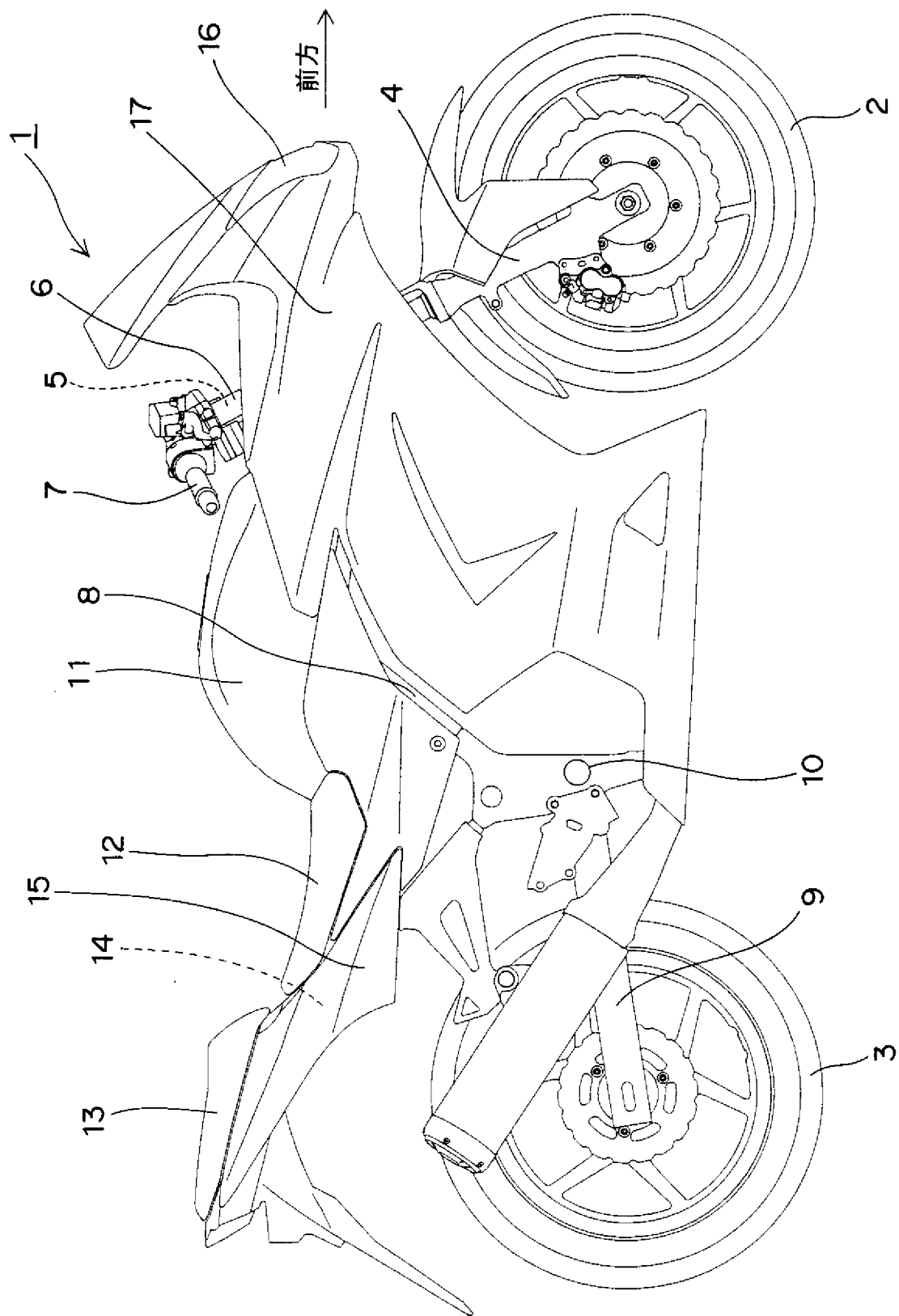
- [請求項1] 運転者が着座する前シート部と同乗者が着座する後シート部とを前後に有する自動二輪車のシートと、
前記前シート部と前記後シート部との間に、車体内部に向かって凹む凹部と、を有し、
前記凹部内に、同乗者用の把持部が配置されることを特徴とする、自動二輪車の同乗者用把持部構造。
- [請求項2] 前記凹部は、車幅方向に並んで、2つ形成されている、請求項1記載の同乗者把持部構造。
- [請求項3] 前記前シート部と前記後シート部とは、前後で分離されており、
前記後シート部は、前記前シート部より上方に位置している、請求項1又は2に記載の同乗者用把持部構造。
- [請求項4] 前記前シート部及び前記後シート部は、前記自動二輪車のリヤフレームに取り付けられるようになっており、
前記凹部は、前記リヤフレームを覆うリヤカウルに形成される、請求項1～3のいずれか1つに記載の同乗者用把持部構造。
- [請求項5] 前記凹部が、前記把持部を形成する、請求項1～3のいずれか1つに記載の同乗者用把持部構造。
- [請求項6] 前記前シート部及び前記後シート部は、前記自動二輪車のリヤフレームに取り付けられるようになっており、
前記凹部は、前記リヤフレームに支持される第1ブラケットによって形成されている、請求項5記載の同乗者用把持部構造。
- [請求項7] 前記後シート部の前端部が、前記把持部を形成する、請求項1～4のいずれか1つに記載の同乗者用把持部構造。
- [請求項8] 前記把持部は、前記後シート部の底板によって形成されている、請求項7記載の同乗者用把持部構造。
- [請求項9] 前記把持部は、前記後シート部の底板の前端部に形成された第2ブラケットによって形成されている、請求項7記載の同乗者用把持部構造。

造。

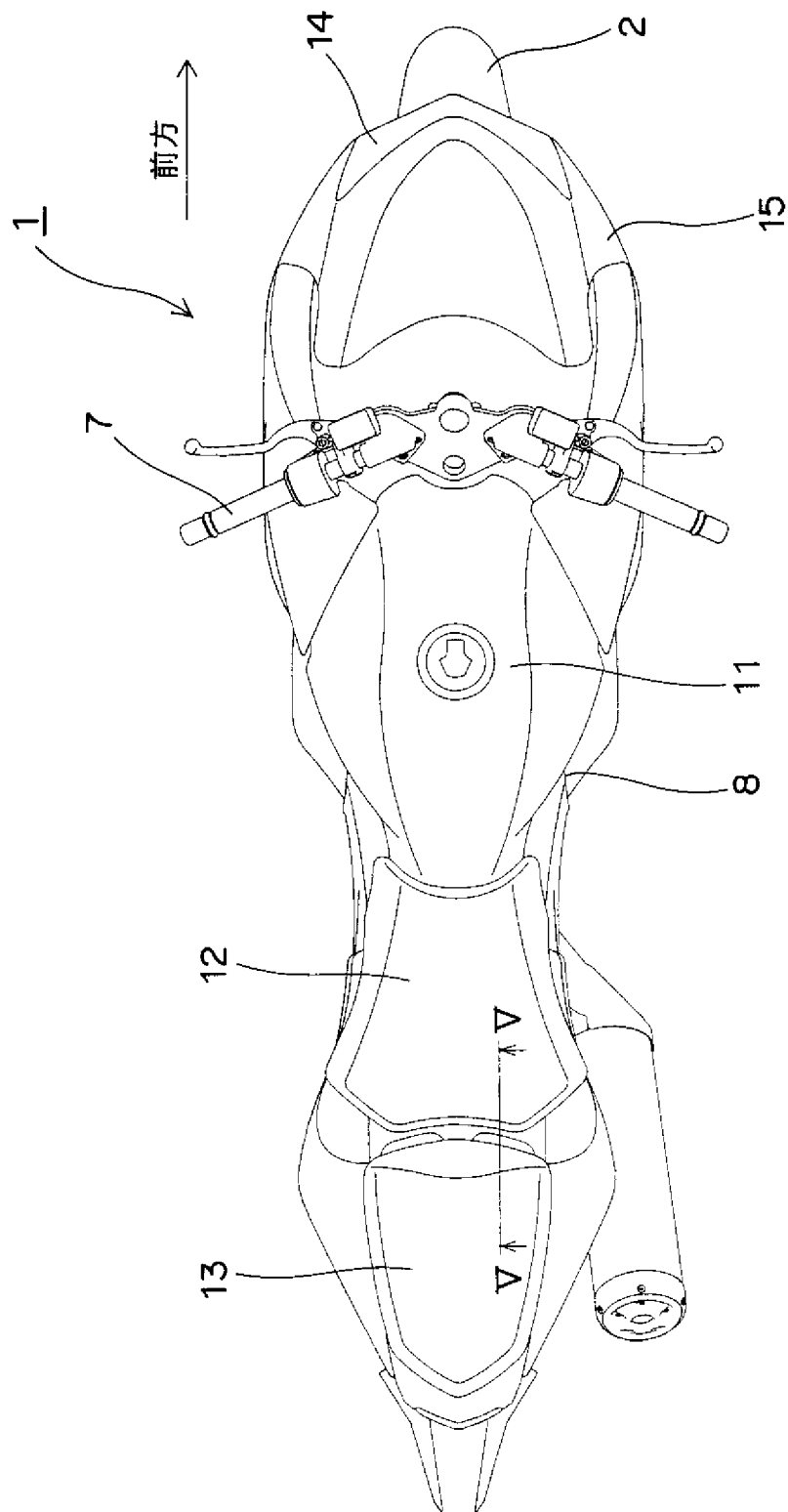
[請求項10] 前記第2ブラケットは、円柱部材である、請求項9記載の同乗者用把持部構造。

[請求項11] 前記第2ブラケットは、前端部において下方に湾曲する湾曲部を有する板部材である、請求項9記載の同乗者用把持部構造。

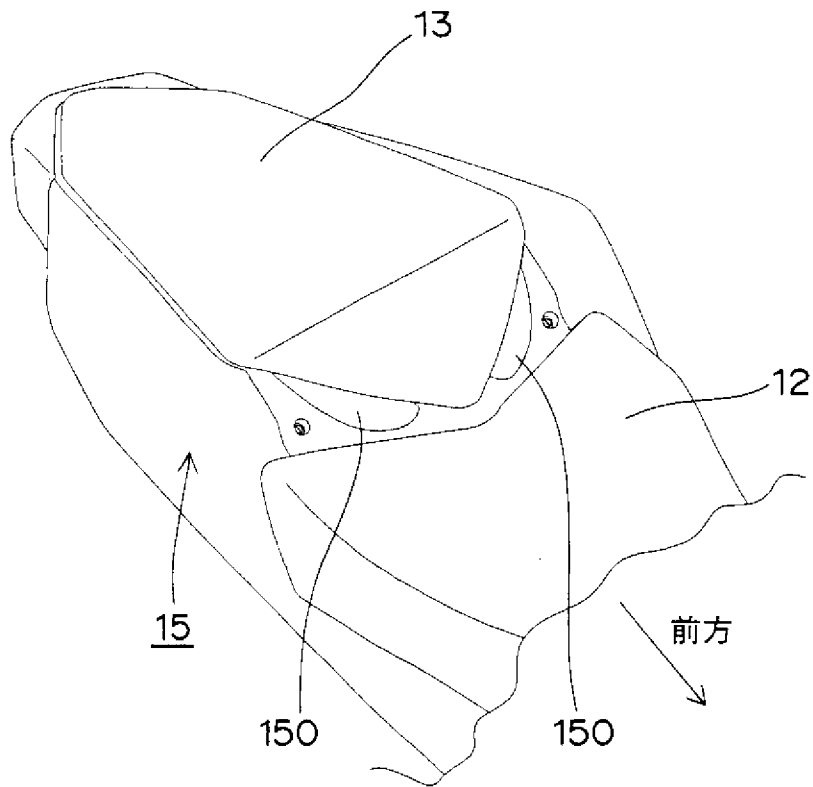
[図1]



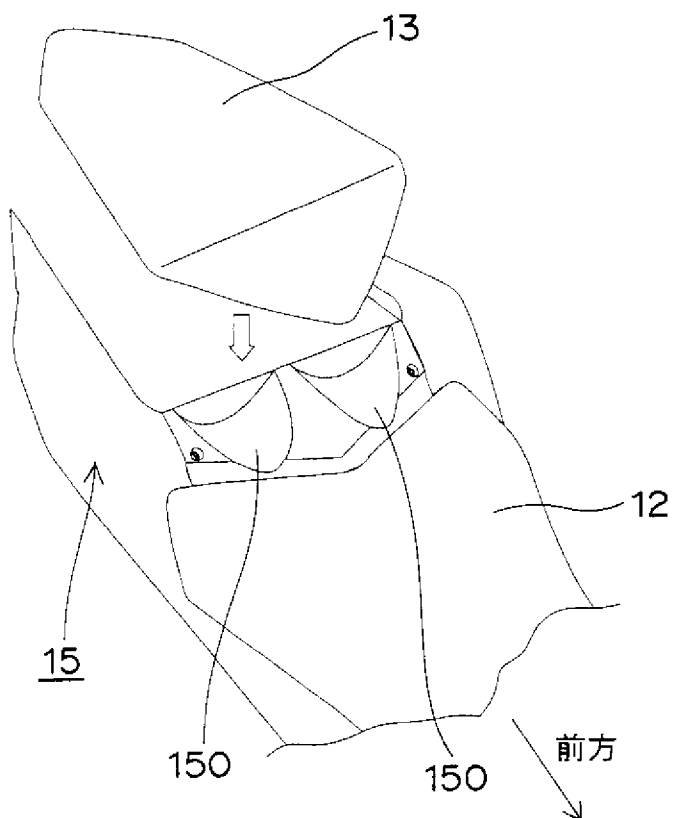
[図2]



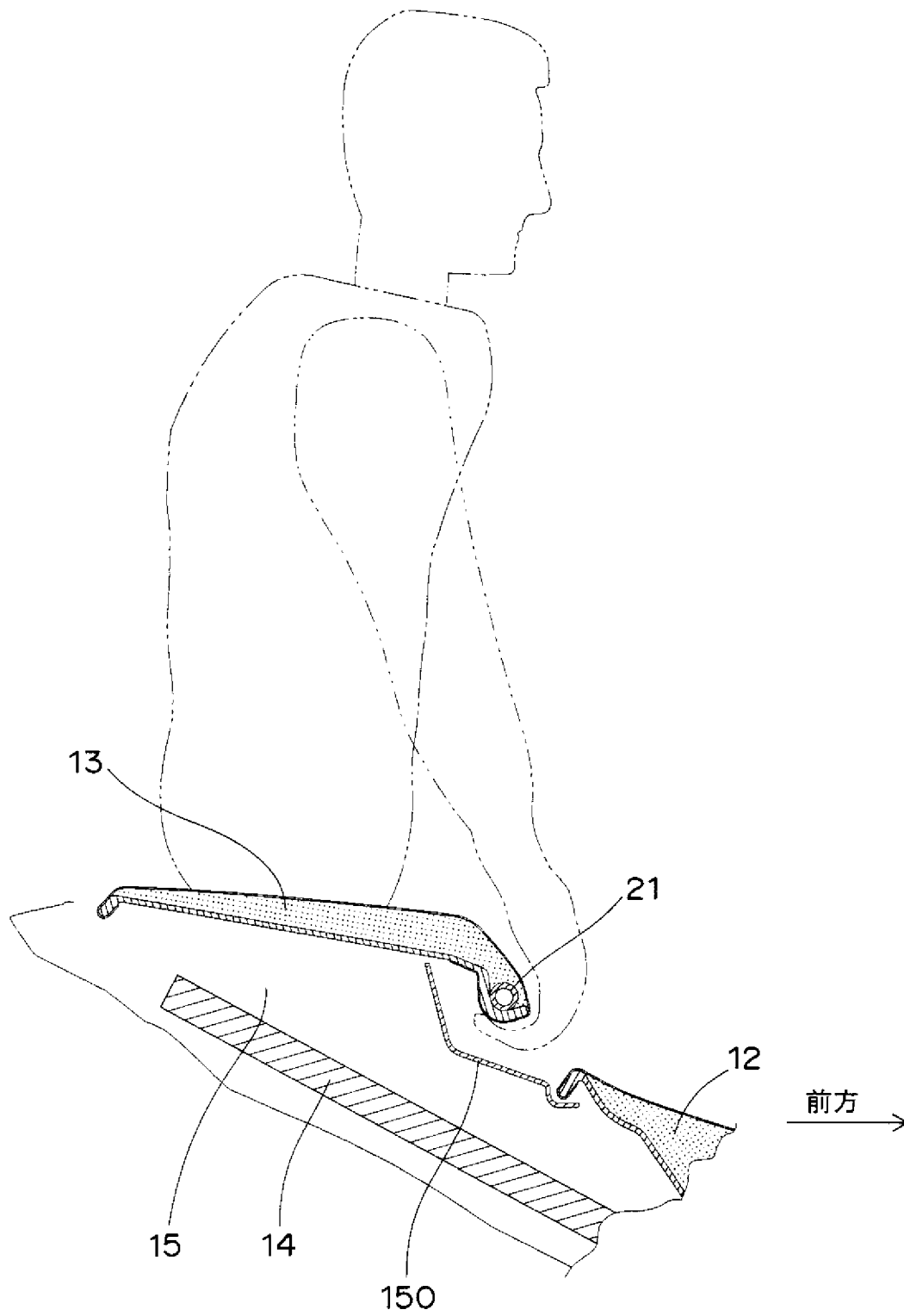
[図3]



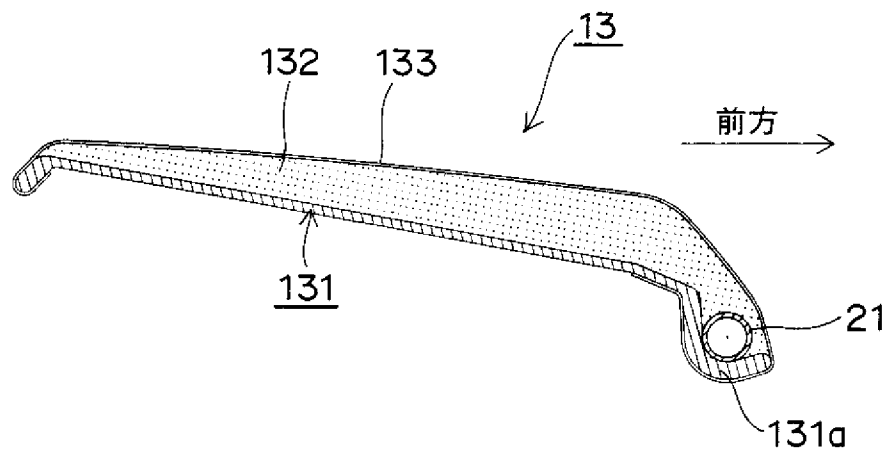
[図4]



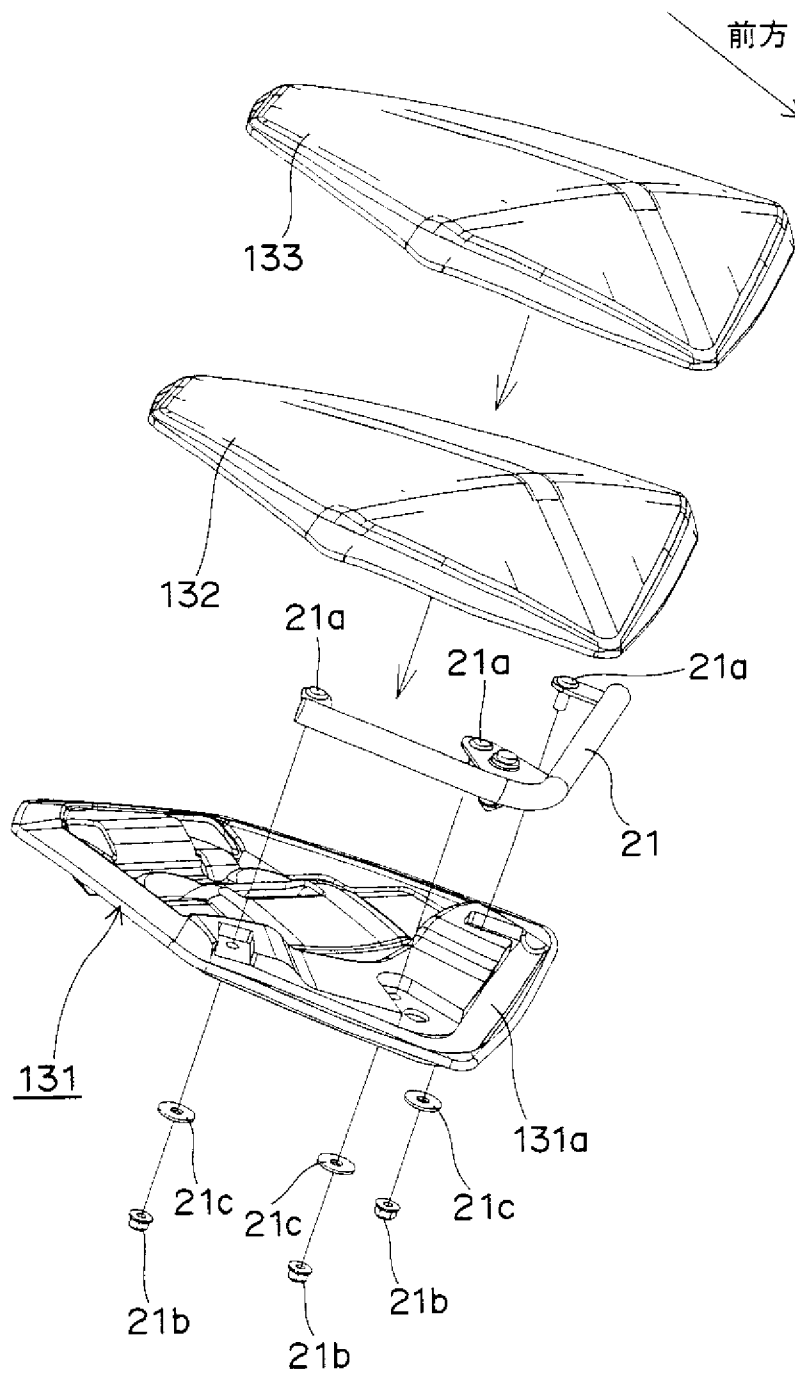
[図5]



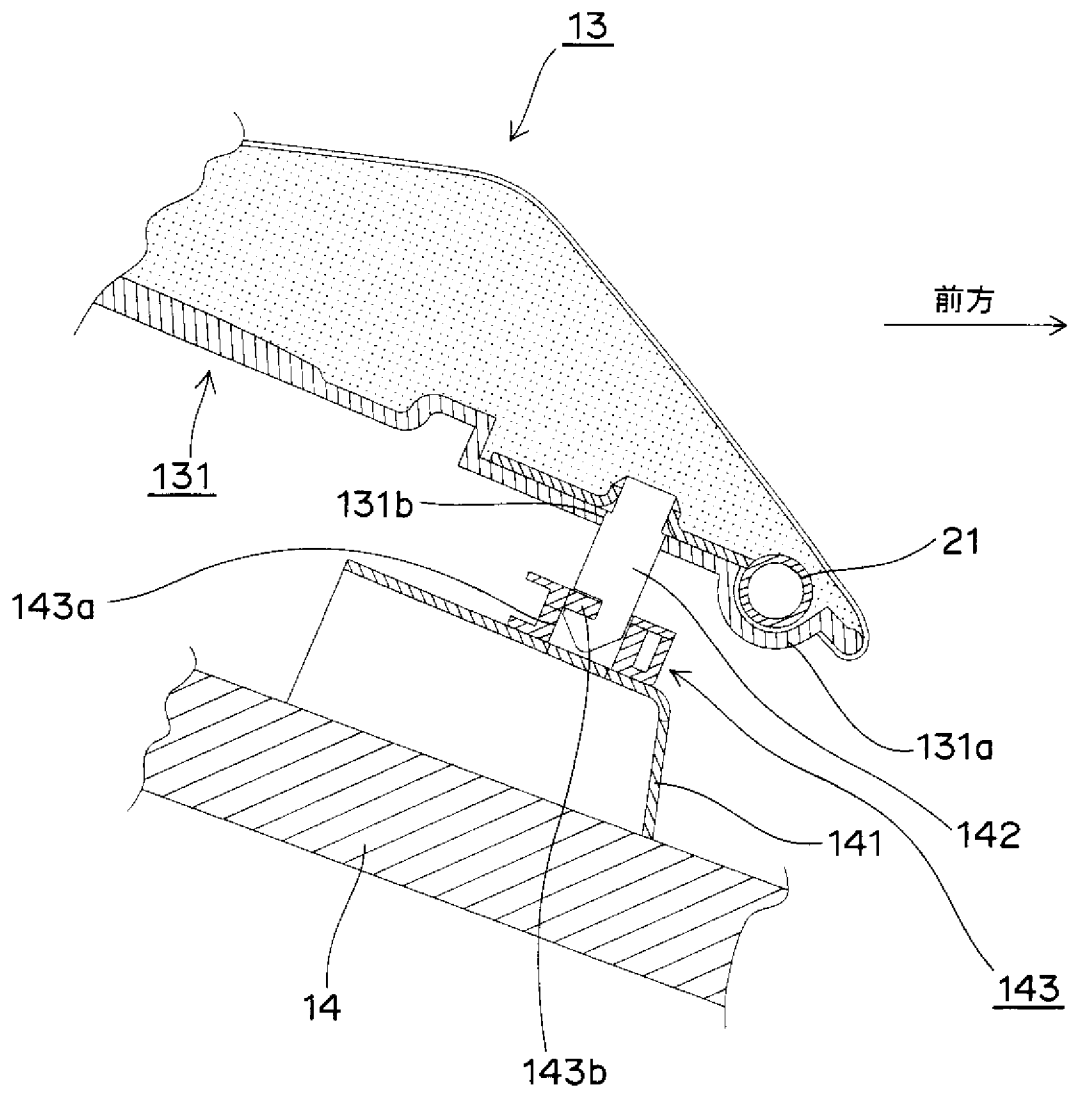
[図6]



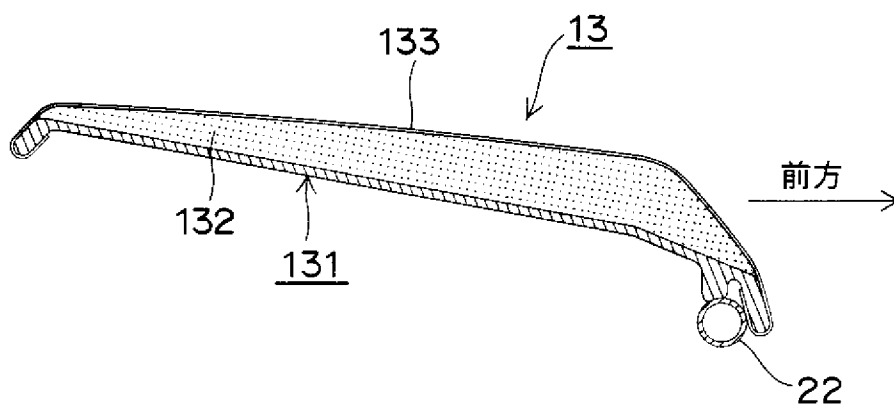
[図7]



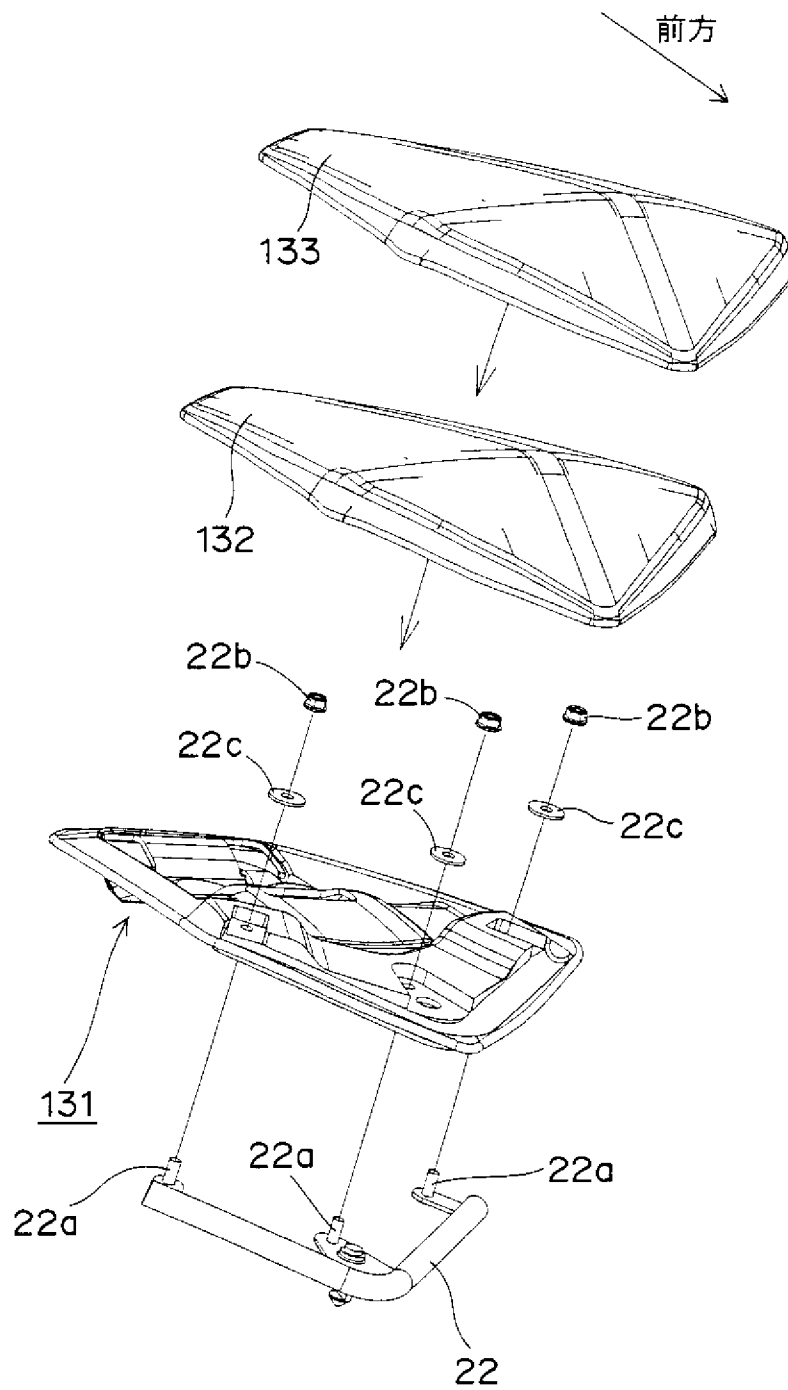
[図8]



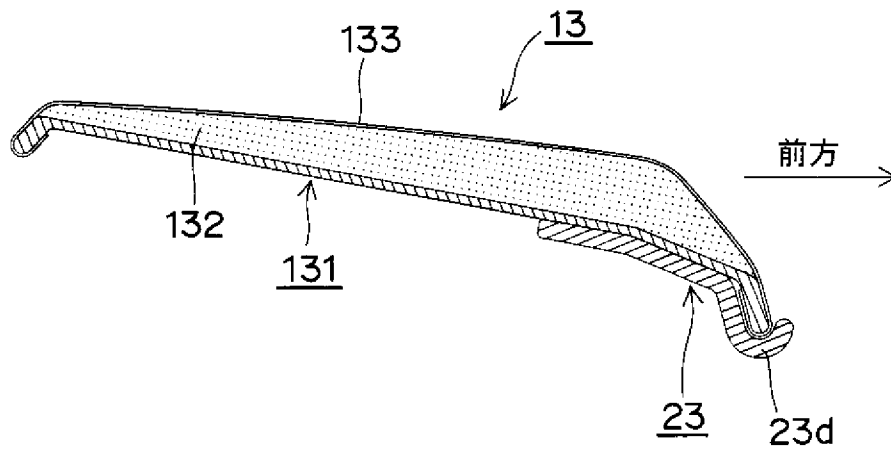
[図9]



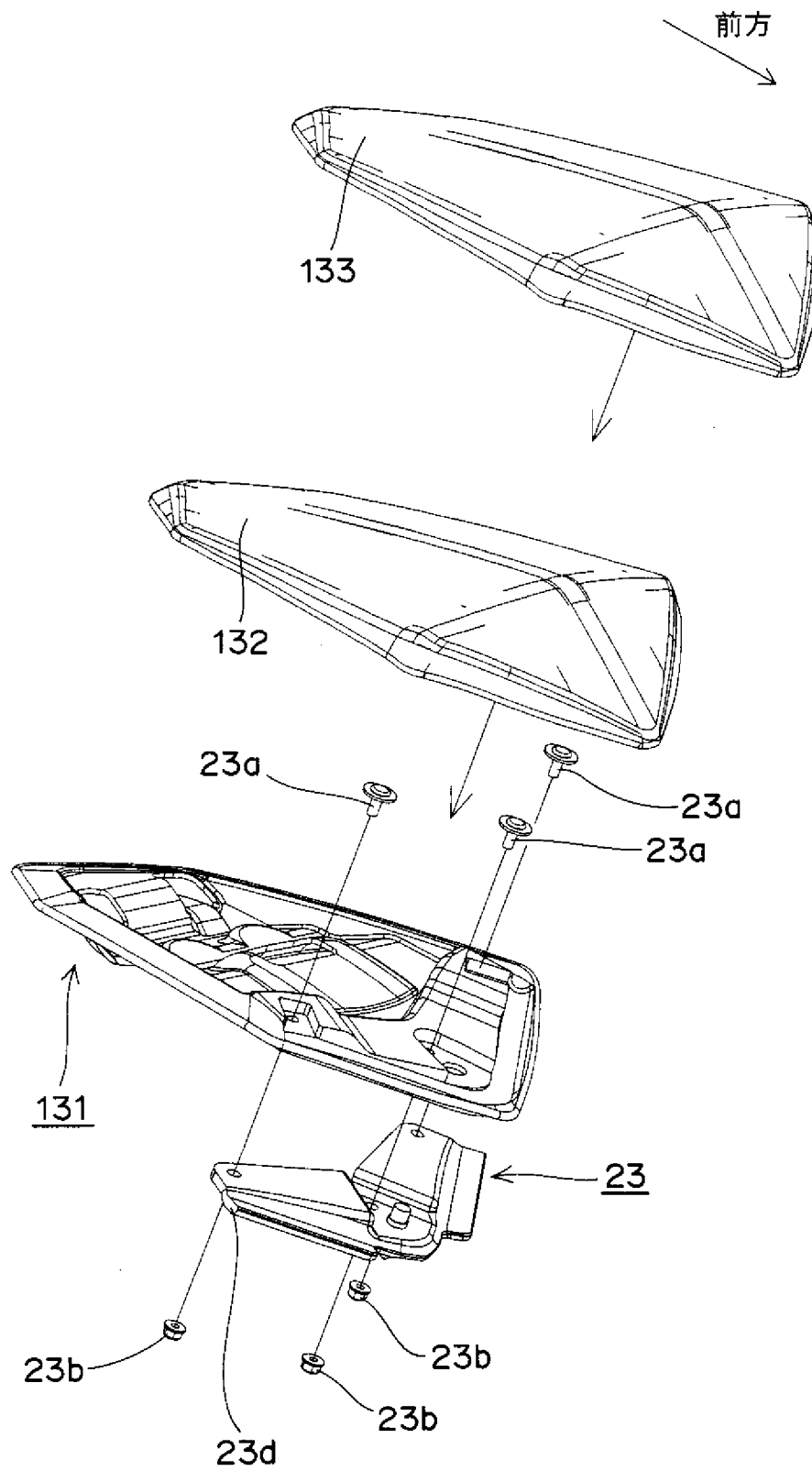
[図10]



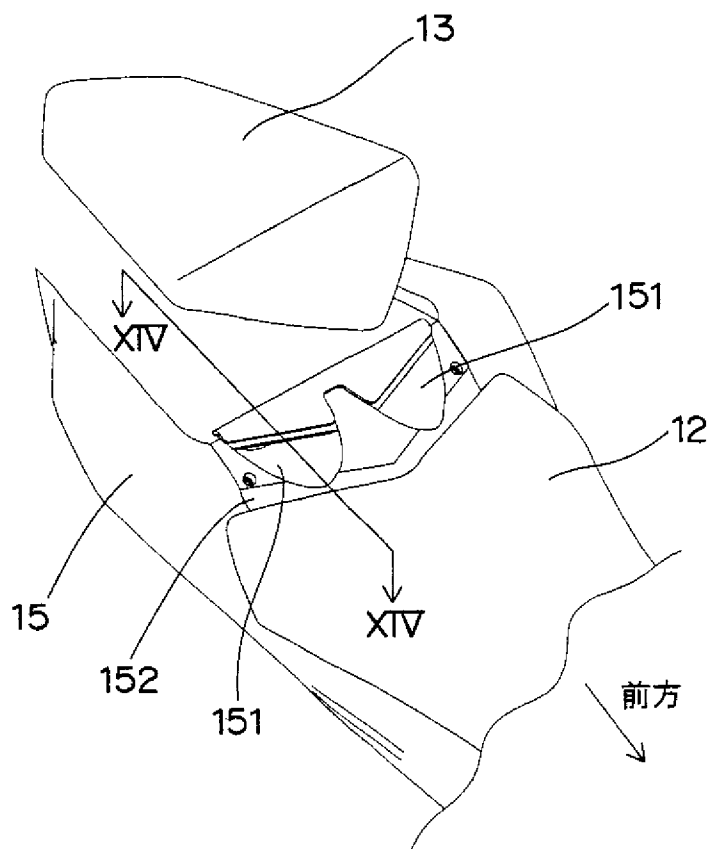
[図11]



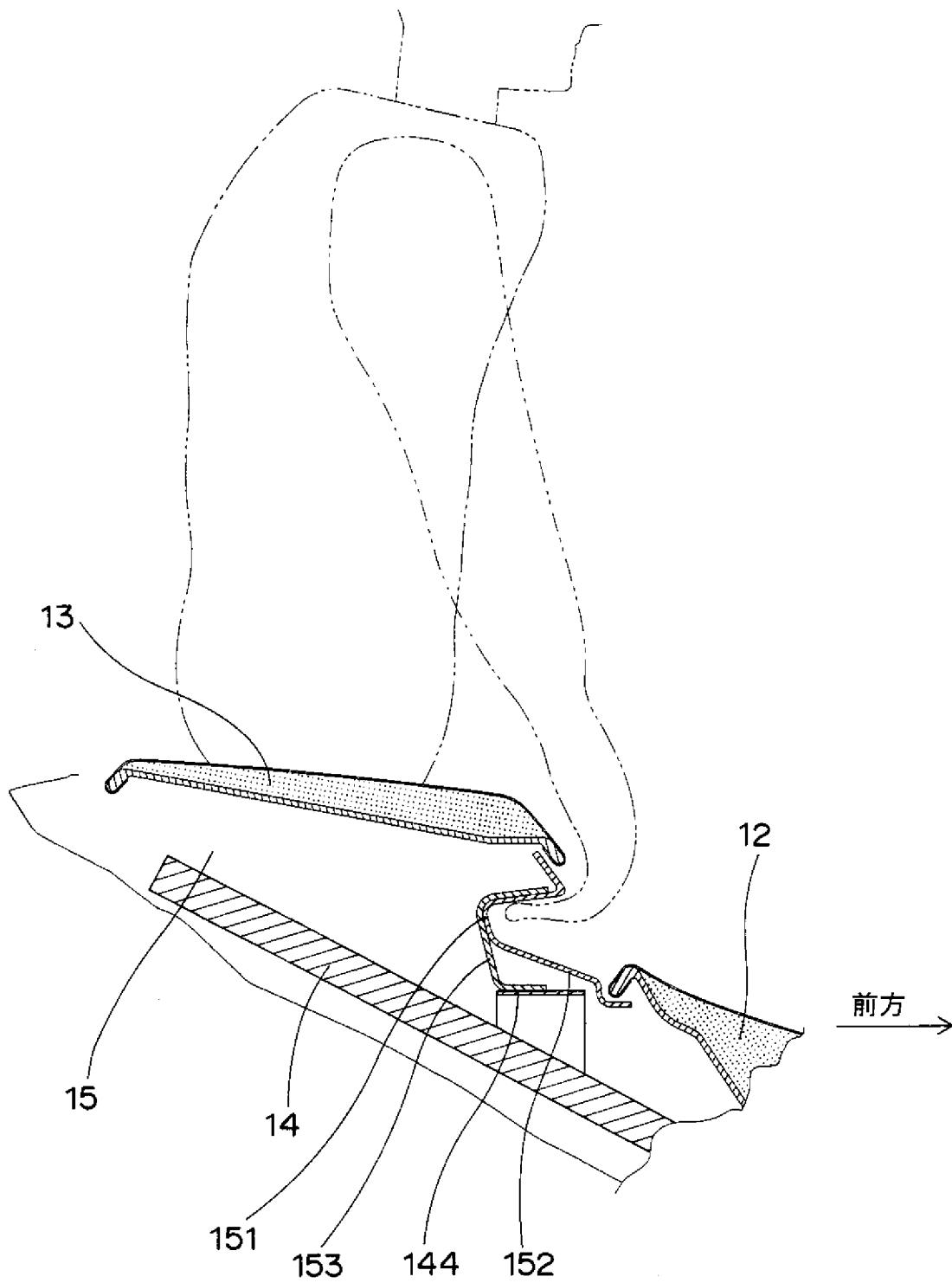
[図12]



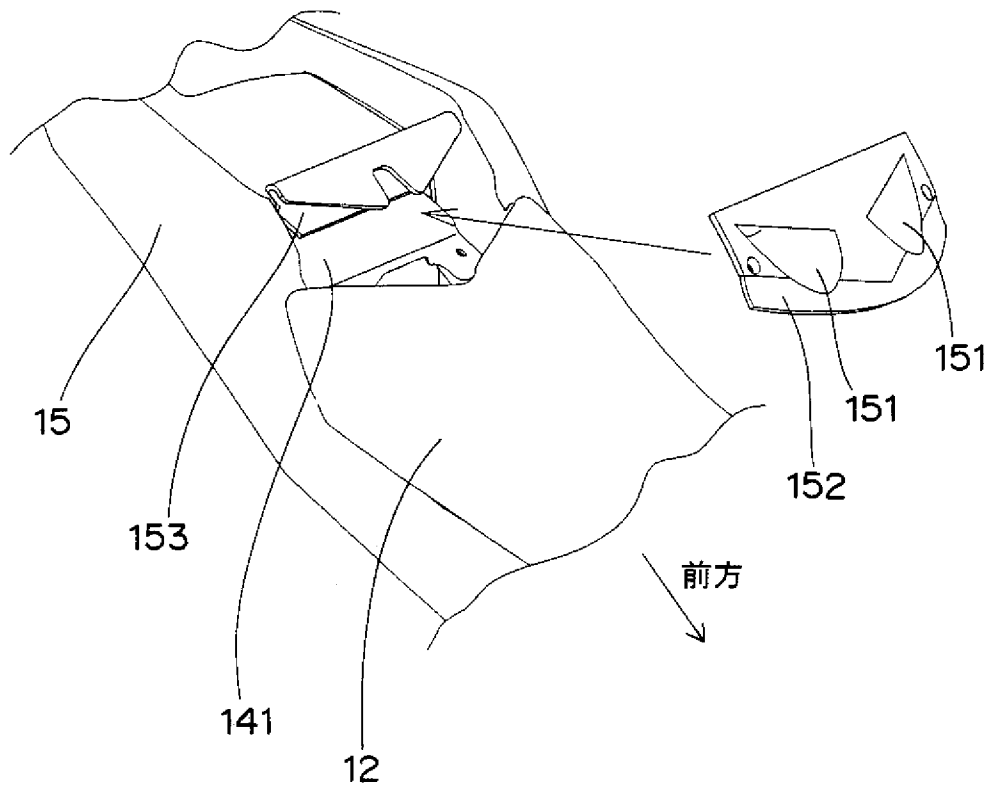
[図13]



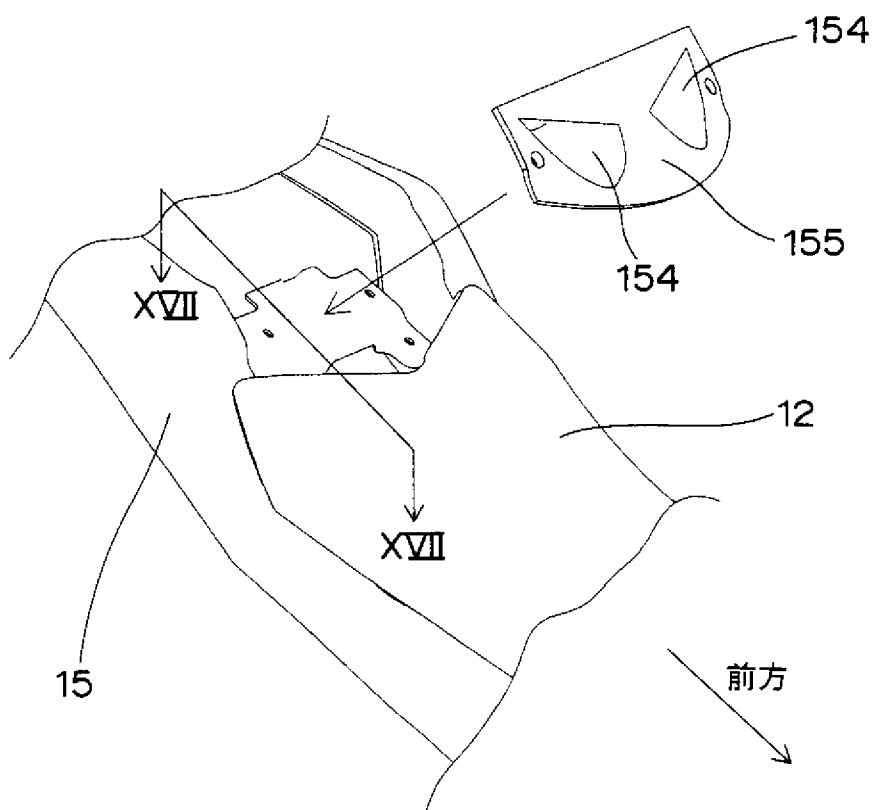
[図14]



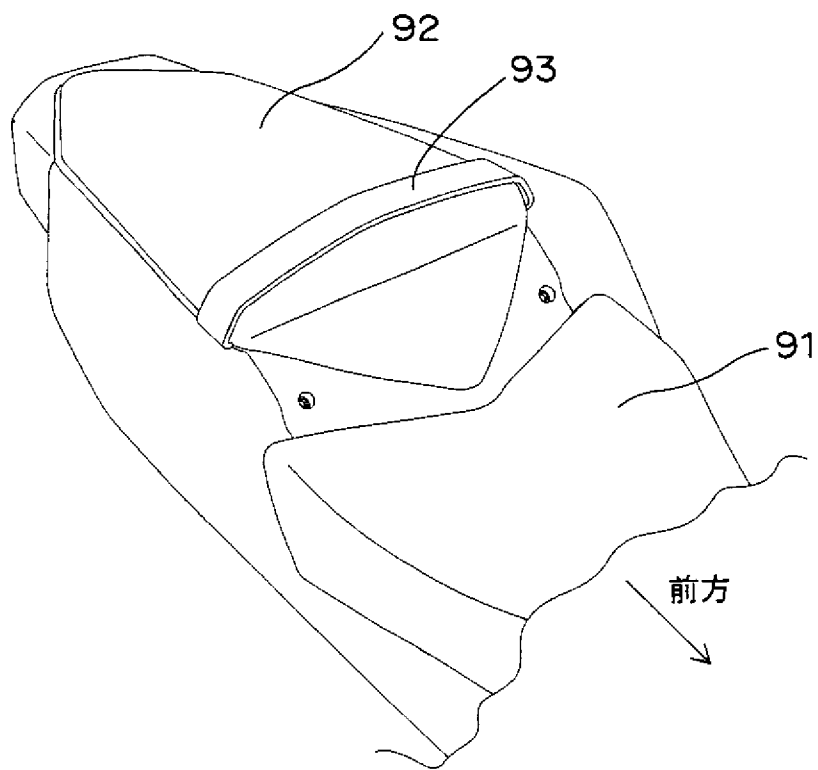
[図15]



[図16]



[図18]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2012/060320

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B62J1/28(2006.01) i, B62J23/00(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)

B62J1/28, B62J23/00

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	1996-2012
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2012	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2012

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	JP 3157490 U (Yamaha Motor Co., Ltd.), 18 February 2010 (18.02.2010), entire text; all drawings (Family: none)	1-11
X	JP 2008-254469 A (Honda Motor Co., Ltd.), 23 October 2008 (23.10.2008), entire text; all drawings & US 2008/0238032 A1 & DE 102008011438 A1 & CA 2625131 A1	1-3, 5, 7
A	JP 8-324472 A (Suzuki Motor Corp.), 10 December 1996 (10.12.1996), entire text; all drawings (Family: none)	1-11

☐ 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
27 June, 2012 (27.06.12)

Date of mailing of the international search report
10 July, 2012 (10.07.12)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2012/060320

Box No. II Observations where certain claims were found unsearchable (Continuation of item 2 of first sheet)

This international search report has not been established in respect of certain claims under Article 17(2)(a) for the following reasons:

1. ☐ Claims Nos.:
because they relate to subject matter not required to be searched by this Authority, namely:

2. ☐ Claims Nos.:
because they relate to parts of the international application that do not comply with the prescribed requirements to such an extent that no meaningful international search can be carried out, specifically:

3. ☐ Claims Nos.:
because they are dependent claims and are not drafted in accordance with the second and third sentences of Rule 6.4(a).

Box No. III Observations where unity of invention is lacking (Continuation of item 3 of first sheet)

This International Searching Authority found multiple inventions in this international application, as follows:

The search revealed that the invention of claim 1 is not novel, since the invention is disclosed in JP 3157490 U (Yamaha Motor Co., Ltd.), 18 February 2010 (18.02.2010), entire text, all drawings (Family: none).

That is, the matter set forth in claim 1 cannot be deemed to be a special technical feature within the meaning of PCT Rule 13.2, second sentence.

Consequently, the invention of claim 1 and the inventions of claims 2-11 have no common matter which can be a special technical feature, and therefore do not comply with unity.

However, as all claims could be searched without effort justifying additional search fees, this international search report covers all claims.

1. ☐ As all required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers all searchable claims.
2. ☒ As all searchable claims could be searched without effort justifying additional fees, this Authority did not invite payment of additional fees.
3. ☐ As only some of the required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers only those claims for which fees were paid, specifically claims Nos.:

4. ☐ No required additional search fees were timely paid by the applicant. Consequently, this international search report is restricted to the invention first mentioned in the claims; it is covered by claims Nos.:

Remark on Protest

- ☐ The additional search fees were accompanied by the applicant's protest and, where applicable, the payment of a protest fee.
- ☐ The additional search fees were accompanied by the applicant's protest but the applicable protest fee was not paid within the time limit specified in the invitation.
- ☐ No protest accompanied the payment of additional search fees.

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (I P C))

Int.Cl. B62J1/28(2006.01)i, B62J23/00(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. B62J1/28, B62J23/00

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 2 年
日本国実用新案登録公報	1 9 9 6 - 2 0 1 2 年
日本国登録実用新案公報	1 9 9 4 - 2 0 1 2 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	JP 3157490 U (ヤマハ発動機株式会社) 2010.02.18, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-11
X	JP 2008-254469 A (本田技研工業株式会社) 2008.10.23, 全文, 全図 & US 2008/0238032 A1 & DE 102008011438 A1 & CA 2625131 A1	1-3, 5, 7
A	JP 8-324472 A (スズキ株式会社) 1996.12.10, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-11

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

2 7 . 0 6 . 2 0 1 2

国際調査報告の発送日

1 0 . 0 7 . 2 0 1 2

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)

三宅 龍平

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

3 D

4 0 2 0

第Ⅱ欄 請求の範囲の一部の調査ができないときの意見（第1ページの2の続き）

法第8条第3項（PCT17条(2)(a)）の規定により、この国際調査報告は次の理由により請求の範囲の一部について作成しなかった。

1. ☐ 請求項 _____ は、この国際調査機関が調査をすることを要しない対象に係るものである。
つまり、
2. ☐ 請求項 _____ は、有意義な国際調査をすることができる程度まで所定の要件を満たしていない国際出願の部分に係るものである。つまり、
3. ☐ 請求項 _____ は、従属請求の範囲であってPCT規則6.4(a)の第2文及び第3文の規定に従って記載されていない。

第Ⅲ欄 発明の単一性が欠如しているときの意見（第1ページの3の続き）

次に述べるようにこの国際出願に二以上の発明があるところの国際調査機関は認めた。

調査の結果、請求項1に係る発明は、JP 3157490 U（ヤマハ発動機株式会社）2010.02.18，全文，全図（ファミリーなし）に記載されているから、新規でないことが明らかとなった。すなわち、請求項1に記載の事項は、PCT規則13.2の第2文の意味において、特別な技術的特徴とすることができない。

したがって、請求項1に係る発明と請求項2－11に係る発明とは、特別な技術的特徴となり得る共通の事項を有していないため、単一性を満たさない。

しかしながら、追加調査手数料を要求するまでもなく、すべての請求項について調査することができたので、この国際調査報告は、すべての請求項について作成した。

1. ☐ 出願人が必要な追加調査手数料をすべて期間内に納付したので、この国際調査報告は、すべての調査可能な請求項について作成した。
2. ☒ 追加調査手数料を要求するまでもなく、すべての調査可能な請求項について調査することができたので、追加調査手数料の納付を求めなかった。
3. ☐ 出願人が必要な追加調査手数料を一部のみしか期間内に納付しなかったため、この国際調査報告は、手数料の納付のあった次の請求項のみについて作成した。
4. ☐ 出願人が必要な追加調査手数料を期間内に納付しなかったため、この国際調査報告は、請求の範囲の最初に記載されている発明に係る次の請求項について作成した。

追加調査手数料の異議の申立てに関する注意

- ☐ 追加調査手数料及び、該当する場合には、異議申立手数料の納付と共に、出願人から異議申立てがあった。
- ☐ 追加調査手数料の納付と共に出願人から異議申立てがあったが、異議申立手数料が納付命令書に示した期間内に支払われなかった。
- ☐ 追加調査手数料の納付はあったが、異議申立てはなかった。