

(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
2011 年 10 月 13 日(13.10.2011)

PCT

(10) 国際公開番号
WO 2011/125340 A1

- (51) 国際特許分類:
B62J 1/20 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2011/002105
- (22) 国際出願日: 2011 年 4 月 8 日(08.04.2011)
- (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 2010-090667 2010 年 4 月 9 日(09.04.2010) JP
- (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 株式会社ニフコ(NIFCO INC.) [JP/JP]; 〒2448522 神奈川県横浜市戸塚区舞岡町 1 8 4 番地 1 Kanagawa (JP).
- (72) 発明者; および
- (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 安彦 健太郎(AHIKO, Kentaro) [JP/JP]; 〒2448522 神奈川県横浜市戸塚区舞岡町 1 8 4 番地 1 株式会社ニフコ内 Kanagawa (JP).
- (74) 代理人: 大島 陽一(OSHIMA, Yoichi); 〒1010051 東京都千代田区神田神保町 2-20 I P ビル Tokyo (JP).

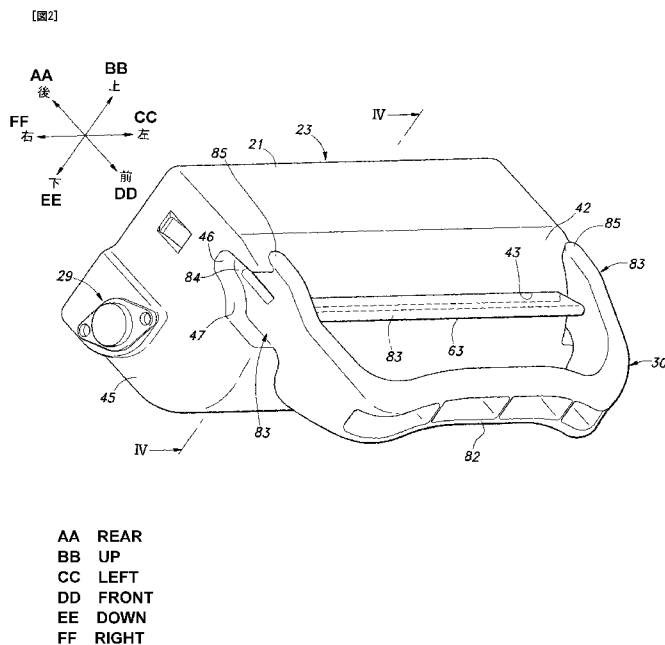
- (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PE, PG, PH, PL, PT, RO, RS, RU, 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, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (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, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第 21 条(3))

(54) Title: SEAT COVER DEVICE FOR TWO-WHEELED VEHICLE

(54) 発明の名称: 二輪車のシートカバー装置



(57) Abstract: Disclosed is a seat cover device provided to an automatic two-wheeled vehicle such that the end portion of a seat cover in a housed state does not vibrate. The seat cover device (20) serves to house the seat cover (27) for the automatic two-wheeled vehicle (10), and comprises a casing (23) wherein a slot (43) is formed; a roll-up shaft (25) which is rotatably supported inside the casing; a handle (30) equipped with a rod-shaped connecting section (81) and a gripping section (82), said connecting section (81) joined to the end of the seat cover that has passed through the slot, and said gripping section (82) extending in a bent state so as to connect to both ends of the connecting section; and a coil spring (26) which applies rotational force to the roll-up shaft in such a rotational direction as to roll up the seat cover. The casing is provided with a handle fitting hole (46) in each of the side sections of both longitudinal ends of the slot. The handle is provided with a handle protrusive section (83) at each of both ends of the gripping section, said handle protrusive section (83) being designed to be fitted into the pertinent handle fitting hole.

(57) 要約:

[続葉有]

WO 2011/125340 A1



自動二輪車に設けられるシートカバー装置において、収納状態のシートカバーの端末部分が振動しないようにする。自動二輪車（１０）のシートカバー（２７）を収容するシートカバー装置（２０）であって、スロット（４３）が形成されたケーシング（２３）と、前記ケーシングの内部に回転可能に支持された巻き取り軸（２５）と、スロットを通過したシートカバーの他端部が結合される棒状の連結部（８１）および連結部の両端同士を連結するように湾曲して延在する把持部（８２）を備えたハンドル（３０）と、シートカバーを巻き取る回転方向に巻き取り軸を回転付勢するコイルばね（２６）とを有し、ケーシングは、スロットの長手方向における両端部の側方部分のそれぞれにハンドル嵌合孔（４６）を備え、ハンドルは把持部の両端部のそれぞれにハンドル嵌合孔に嵌合するハンドル凸部（８３）を備える。

明 細 書

発明の名称：二輪車のシートカバー装置

技術分野

[0001] 本発明は、二輪車のシートを覆う帯状のシートカバーを収容するシートカバー装置に関する。

背景技術

[0002] 従来、スクータ等の自動二輪車のシートを雨水等から防護するために、車体にシートカバーを収容するシートカバー装置を設け、適時にシートカバー装置からシートカバーを引き出してシートを覆うようにしたものがある（例えば、特許文献１）。このシートカバー装置は、車体に取り付けられるケースと、ケース内に回転可能に支持された巻き取り軸と、巻き取り軸に一端が結合され、巻き取り軸に巻き付けられるシートカバーと、シートカバーを巻き付ける方向に巻き取り軸を回転付勢するスプリングとを備えている。使用時には、ケースに形成されたスロットを通してシートカバーを引き出し、シートカバーでシート上面を覆う。シートカバーは、その先端に係止部材を備え、係止部材が車体の適所に固定されることによって、シートを覆った状態に維持される。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献１：実開昭６４－１０８３号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0004] このようなシートカバー装置では、シートカバーの収納時には、シートカバーは、スプリングの付勢力によって巻き取り軸に巻き付けられ、ケース内へと引き込まれている。このとき、シートカバーの先端部に設けられた係止部材は、スプリングの付勢力によってスロットの周縁部に当接した状態となる。しかしながら、係止部材は、ケースに対してスロットの貫通方向と直交

する方向への相対移動を規制する手段を有していない。そのため、二輪車の走行時に車体に加わる振動や、路面上の障害物を乗り越えた際に車体に加わる衝撃等によって、係止部材はケースに対して相対移動し、振動音や衝突音（打音）を生じるという問題があった。また、係止部材がケースに対して移動するため、使用時に使用者が把持しやすい位置に係止部材を維持することができないという問題があった。

[0005] 本発明は、以上の問題を鑑みてなされたものであって、シートカバー装置において、収納状態（不使用状態）のシートカバーの端末部分がケーシングに対して一定の位置および姿勢に維持されるようにし、振動音を防止するとともに使用者がシートカバーを引き出し易いようにすることを目的とする。

課題を解決するための手段

[0006] 上記課題を解決するために、本発明は、二輪車（１０）のシート（１２）を覆う帯状のシートカバー（２７）を収容するシートカバー装置（２０）であって、前記シートカバーが通過可能な長孔状のスロット（４３）が形成されたケーシング（２３）と、前記ケーシングの内部に回転可能に支持されるとともに、前記シートカバーの一端部が結合された巻き取り軸（２５）と、前記スロットを通過した前記シートカバーの他端部が結合される棒状の連結部（８１）および前記連結部の両端同士を連結するように湾曲して延在する把持部（８２）を備えたハンドル（３０）と、前記ケーシングと前記巻き取り軸との間に設けられ、前記シートカバーを巻き取る回転方向に前記巻き取り軸を回転付勢する付勢手段（２６）とを有し、前記ケーシングは、前記スロットの長手方向における両端部の側方部分のそれぞれに嵌合孔（４６）を備え、前記ハンドルは、前記把持部の両端部のそれぞれに凸部（８３）を備え、前記巻き取り軸が前記付勢手段の付勢力によって前記シートカバーを巻き取ると、前記凸部が前記嵌合孔に嵌合し、前記把持部が前記ケーシングの表面から離間するように、前記ハンドルが前記ケーシングに対して起立した姿勢に維持されることを特徴とする。

[0007] この構成によれば、ハンドルの凸部がケーシングの嵌合孔に嵌合すること

によって、ハンドルのケーシングに対する相対変位が禁止され、ハンドルの振動音が防止される。また、ハンドルの把持部はケーシングから離間した位置に配置されるため、使用者は把持部を把持しやすい。

[0008] 本発明の他の側面は、前記嵌合孔は、開口端側に向かうほど幅広となるように傾斜面（４７）を備えた形状に形成され、前記凸部は、前記嵌合孔に相補的な形状を有することを特徴とする。

[0009] この構成によれば、シートカバーがケーシング内に引き込まれる際に、凸部が嵌合孔に突入しやくなっており、ハンドルがケーシングに対して所定の姿勢に配置される。

[0010] 本発明の他の側面は、前記凸部は、その表面に弾性爪（８６）を有し、前記嵌合孔は、前記凸部が前記嵌合孔に嵌合した状態で、前記弾性爪が嵌合する係止孔（４９）を有することを特徴とする。

[0011] この構成によれば、ハンドルとケーシングとの係合がより強固になり、ハンドルの振動をより抑制することができる。

[0012] 本発明の他の側面は、前記ケーシングには、前記巻き取り軸の回転を減衰するダンパ装置（２９）が設けられていることを特徴とする。

[0013] この構成によれば、シートカバーの巻き取りおよび引き出し速度が減速され、扱いが容易になるとともに高級感を演出することができる。

[0014] 本発明の他の側面は、前記ダンパ装置は、ワンウェイクラッチ（２８）を介して前記巻き取り軸に連結され、前記巻き取り軸の前記シートカバーを巻き取る方向の回転のみを減衰することを特徴とする。

[0015] この構成によれば、シートカバーを引き出す際には、減衰力を作用させないようにして、引き出し荷重を小さくすることができる。

[0016] 本発明の他の側面は、前記ケーシングは、スクータ型自動二輪車のシートの下部に、前記把持部が前記ケーシングに対して前方側に突出するように配置され、前記スクータ型自動二輪車は、前記シートの後方にスタンディングハンドル（１９）を備え、前記シートカバーが前記シートを覆った状態で、前記把持部は、前記スタンディングハンドルに引っ掛けられることを特徴と

する。

- [0017] この構成によれば、ハンドルを固定するための係止手段としてスタンディングハンドルを併用するため、別途に係止手段を車体に設ける必要がなく、部品点数の削減および意匠性の向上が図れる。

発明の効果

- [0018] 以上の構成によれば、シートカバーの収納状態において、ハンドルをケーシングに対して所定の位置および姿勢に配置することができ、ハンドルの振動音を抑制することができるとともに、使用者がハンドルを把持し易くすることができる。

図面の簡単な説明

- [0019] [図1]シートカバー装置を備えたスクータ型自動二輪車の斜視図
[図2]シートカバー装置の斜視図
[図3]シートカバー装置の右側面図
[図4]図2のIV-IV断面図
[図5]図3のV-V断面図
[図6]シートカバー装置の要部を示す分解斜視図
[図7]シートカバーを示す展開図
[図8]シートカバー装置の使用状態を示す斜視図

発明を実施するための形態

- [0020] 以下、図面を参照して、本発明をスクータ型自動二輪車のシートカバー装置に適用した例について説明する。以下の説明では、図1の座標軸に示すように、車両の進行方向を前方とする。
- [0021] 図1に示すように、スクータ型自動二輪車である車両10は、操作ハンドル11と、運転者が着座するためのシート12と、操作ハンドル11とシート12との間に設けられた低床の足載せ台13とを備えている。シート12の下側および後側はリヤカバー14によって覆われている。リヤカバー14は、足載せ台13からシート12の前端部へと上下方向に延在する壁部15と、シート12の後方に概ね水平方向に延びるテール部16とを構成してい

る。壁部 15 には、シートカバー装置 20 を取り付けするための取付孔 18 が形成されている。シートカバー装置 20 は、取付孔 18 に挿入され、リヤカバー 14 内部に存在する図示しない車体フレームに取り付けられている。

[0022] 図 2～図 6 に示すように、シートカバー装置 20 は、ケーシング本体部 21 およびケーシング蓋部 22 からなるケーシング 23 と、固定軸 24 と、巻き取り軸 25 と、コイルばね 26 と、シートカバー 27 と、ワンウェイクラッチ 28 と、回転ダンパ 29 と、ハンドル 30 とを備えている。ケーシング 23、固定軸 24、巻き取り軸 25、ハンドル 30 は、例えば樹脂材料から形成されている。

[0023] ケーシング本体部 21 は、左右方向に延在する箱形状に形成され、後部側に開口部 41 を有している。ケーシング本体部 21 の前側部 42 は、上下方向における中間部が前方に最も突出するように円弧状曲面に形成されている。前側部 42 には、左右方向に延在する貫通孔であるスロット 43 が形成されている。ケーシング本体部 21 の開口部 41 は、ケーシング本体部 21 に係合するケーシング蓋部 22 によって閉塞される。開口部 41 の下側部分の一部には、切欠部 39 が形成されている。ケーシング本体部 21 とケーシング蓋部 22 とが組み合わされた状態で、切欠部 39 はケーシング 23 内に溜まった水を外部に排出するための排出孔として機能する。

[0024] ケーシング本体部 21 の左側部 44 および右側部 45 と前側部 42 との境界部のそれぞれには、前側部 42 の外面に開口し、後方へと凹設された有底のハンドル嵌合孔 46、46 が形成されている。ハンドル嵌合孔 46、46 は、左側部 44 または右側部 45 の外面へも連続している。各ハンドル嵌合孔 46 は、その孔壁の下部に傾斜面部 47 を備え、前方へ進むほど上下方向における幅が大きくなっている。また、各ハンドル嵌合孔 46 は、その左右側を向く孔壁部分 48 に係止孔 49 が形成されている。

[0025] 図 4 に示すように、固定軸 24 は、円柱状に形成され、その外周面にはコイルスプリングの一端部 55 を係止するためのばね係止孔 51 が形成されている。また、固定軸 24 の一端部には、ケーシング本体部 21 の右側部 45

の内面に形成された孔 5 4（図 5 参照）に回転不能に嵌合する凸部 5 2 が形成されている。

[0026] コイルばね 2 6 は、振りばねであり、その両端部 5 5、5 6 が折り曲げられてフックを形成している。コイルばね 2 6 は、固定軸 2 4 の周囲に外装され、一端部 5 5 がばね係止孔 5 1 に係止される。

[0027] 巻き取り軸 2 5 は、両端が開口した筒状体である。巻き取り軸 2 5 の円周部には、その一端から他端へと連続するスリット 5 7 が形成されている。

[0028] シートカバー 2 7 は、不透水性を有するシートであり、シート（フィルム）状に成形された樹脂材料や、織布や不織布を撥水加工したものであってよい。図 7 に示すように、シートカバー 2 7 は、帯状に形成され、その長手方向における中間部の両側に幅方向に張り出した張り出し部 6 1 を備えている。シートカバー 2 7 の基端部 6 2 は、複数回折り返されて他の部分よりも肉厚となっている。シートカバー 2 7 の先端部 6 3 には、シートカバー 2 7 がケーシング 2 3 に收容された後にハンドル 3 0 が結合される。

[0029] シートカバー 2 7 は、基端部 6 2 が巻き取り軸 2 5 のスリット 5 7 に係止されることによって、巻き取り軸 2 5 に結合されている。シートカバー 2 7 は、図 7 に示す折り曲げ線 6 4 に沿って張り出し部 6 1 を折り畳んだ後、巻き取り軸 2 5 に巻き付けられる。

[0030] 巻き取り軸 2 5 は、コイルばね 2 6 が取り付けられた固定軸 2 4 の周りに外装される。巻き取り軸 2 5 の両端部には、円筒状のエンドキャップ 6 6、6 7 が、巻き取り軸 2 5 と一体回転するように嵌着されている。一方のエンドキャップ 6 7 の外周面には周方向にわたってギヤ 6 8 が形成されている。また、エンドキャップ 6 7 には軸線方向に貫通するばね係止孔 6 5 が形成されており、コイルばね 2 6 の他端部 5 6 はばね係止孔 6 5 に係止される。

[0031] 固定軸 2 4 は、エンドキャップ 6 6、6 7 が取り付けられた巻き取り軸 2 5 よりも軸線方向において長く、両端がエンドキャップ 6 6、6 7 よりも側方に突出している。両エンドキャップ 6 6、6 7 の内周部分は、固定軸 2 4 の端部に回転可能に軸支されている。このようにして、巻き取り軸 2 5 は、

両エンドキャップ 6 6, 6 7 を介して固定軸 2 4 に回転可能に支持されている。また、固定軸 2 4 と巻き取り軸 2 5 とはコイルばね 2 6 を介して連結されており、固定軸 2 4 と巻き取り軸 2 5 とが互いに相対回転することによって、固定軸 2 4 および巻き取り軸 2 5 にコイルばね 2 6 の復元力が付勢力として加わるようになっている。

[0032] 固定軸 2 4 は、凸部 5 2 が右側部 4 5 の内面に形成された孔 5 4 に嵌合し、他端部が左側部 4 4 の内面に形成された軸受部（図示しない）に支持されることによって、ケーシング本体部 2 1 に回転不能に支持される。巻き取り軸 2 5 は、固定軸 2 4 およびエンドキャップ 6 6, 6 7 を介してケーシング本体部 2 1 に回転可能に支持されている。

[0033] 巻き取り軸 2 5 がケーシング本体部 2 1 に支持された状態で、シートカバー 2 7 の先端部 6 3 は、スロット 4 3 を通してケーシング本体部 2 1 の外部に引き出され、ハンドル 3 0 に結合される。ハンドル 3 0 は、左右方向に延在する棒状部材である連結部 8 1 と、連結部 8 1 の両端部を連結するように湾曲して延在するコ字状の把持部 8 2 と、把持部 8 2 の両端部に突設されたハンドル凸部 8 3, 8 3 とを備えている。シートカバー 2 7 の先端部 6 3 は、連結部 8 1 を包み込むように折り返され、縫着や熱溶着等によって自身に結合されてループを形成している。

[0034] 両ハンドル凸部 8 3 間の距離は、各ハンドル嵌合孔 4 6 の左右側を向く孔壁部分 4 8 間の距離と概ね等しくなっている。各ハンドル凸部 8 3 は、先端が二股に分岐して第 1 凸部 8 4 および第 2 凸部 8 5 を形成している。各第 1 凸部 8 4 は、ハンドル嵌合孔 4 6 と相補的な形状に形成され、先細となっている。また、2 つの第 1 凸部 8 4 の互いに対向する部分には、互いに近接する方向に爪部が突出した弾性爪 8 6 が形成されている。

[0035] 図 2 に示すように、シートカバー 2 7 が巻き取り軸 2 5 に巻き取られた状態では、ハンドル 3 0 はケーシング 2 3 に接近し、各ハンドル凸部 8 3 の第 1 凸部 8 4 は各ハンドル嵌合孔 4 6 に嵌合している。第 1 凸部 8 4 がハンドル嵌合孔 4 6 に嵌合する過程において、各弾性爪 8 6 の爪部は各ハンドル嵌

合孔 4 6 の左右側を向く孔壁部分 4 8 に当接して左右外方へと弾性変形し、第 1 凸部 8 4 のハンドル嵌合孔 4 6 への嵌合が完了した時点で弾性力によって各係止孔 4 9 に突入する。また、第 2 凸部 8 5 は、ケーシング本体部 2 1 の前側部 4 2 に沿うように配置され、ハンドル嵌合孔 4 6 の周縁に係合している。把持部 8 2 は、前側部 4 2 の前面に対して起立した（突出した）状態となっている。

[0036] 図 5 に示すように、ケーシング本体部 2 1 の内部には、ワンウェイクラッチ 2 8 が回転自在に軸支されている。ワンウェイクラッチ 2 8 は、同軸に配置された第 1 ギヤ 9 2 および第 2 ギヤ 9 3 を有する公知のものであってよい。ワンウェイクラッチ 2 8 は、例えば、第 1 ギヤが回転軸方向に突出する軸部を有し、第 2 ギヤが軸部を受容する孔を有し、軸部と孔との間に周方向に延在する空間が複数個形成され、各空間内にはボールと、ボールを周方向の一側に付勢するばねとが設けられている。そして、第 1 ギヤが第 2 ギヤに対して所定の方向に相対回転する場合には、ボールがばねの付勢力に抗して空間内の所定の位置に移動し、第 1 ギヤと第 2 ギヤとの相対回転が許容される。一方、逆回転する場合には、ボールが第 1 ギヤと第 2 ギヤとの空間を画成する壁面間に噛み込んで相対回転を阻止する（第 1 ギヤと第 2 ギヤとが共に回転する）。

[0037] ワンウェイクラッチ 2 8 の第 1 ギヤ 9 2 は、エンドキャップ 6 7 のギヤ 6 8 に噛み合っている。巻き取り軸 2 5 がシートカバー 2 7 を巻き付ける方向に回転する場合には、第 2 ギヤ 9 3 は第 1 ギヤ 9 2 と共に回転する一方、巻き取り軸 2 5 がシートカバー 2 7 をケーシング 2 3 から送り出す方向に回転する場合には、第 1 ギヤ 9 2 が回転しても第 2 ギヤ 9 3 は回転しないようになっている。

[0038] ケーシング本体部 2 1 の右側部 4 5 には、貫通孔 9 4 が形成されている。貫通孔 9 4 には回転ダンパ 2 9 のダンパケーシング 9 6 が嵌め入れられている。ダンパケーシング 9 6 は、ねじによって右側部 4 5 に固定されている。ダンパケーシング 9 6 は、その内部にオイルが充填された内部空間を有して

おり、内部空間から外部へと突出する回転軸（図示しない）を回転自在に支持している。回転軸は、その内部空間内における部分に複数のベーンを備え、ダンパケーシング 9 6 の外部における部分にギヤ 9 8 を備えている。ギヤ 9 8 は、ワンウェイクラッチ 2 8 の第 2 ギヤ 9 3 に噛み合っている。

[0039] 図 1 に示すように、シートカバー装置 2 0 は、ケーシング 2 3 が取付孔 1 8 内に挿入され、図示しないブラケットを介してフレームに取り付けられている。ケーシング本体部 2 1 の前側部 4 2 は、壁部 1 5 の壁面の一部を構成しており、ハンドル 3 0 の把持部 8 2 は壁部 1 5 の壁面より前方に突出した状態となっている。

[0040] シート 1 2 の後方のテール部 1 6 には、スタンディングハンドル 1 9 が取り付けられている。スタンディングハンドル 1 9 は、V 字形状に形成され、その中間部分が後方上方側に向けて突出するように、その両端においてリヤカバー 1 4 の内方に存在する車体フレームに取り付けられている。

[0041] 以上に説明したシートカバー装置 2 0 の使用方法および作用効果について説明する。使用者は、車両 1 0 を起立させた状態（図 1 に示す状態）で、ハンドル 3 0 の把持部 8 2 を把持し、コイルばね 2 6 の付勢力に抗してシートカバー 2 7 を前方上方側へと引き出す。このとき、ワンウェイクラッチ 2 8 の作用により、回転ダンパ 2 9 の減衰作用は巻き取り軸 2 5 には加わらない。

[0042] 続いて、シートカバー 2 7 の両張り出し部 6 1 を展開する。そして、ハンドル 3 0 を車両 1 0 の後方側へと移動させ、シートカバー 2 7 でシート 1 2 を覆う。このとき、両張り出し部 6 1 は、シート 1 2 の側部を覆う。最後にハンドル 3 0 の把持部 8 2 をスタンディングハンドル 1 9 の後方へと突出する中間部分に係止させる。これにより、シートカバー 2 7 の余分に引き出された部分は、コイルばね 2 6 の付勢力によってケーシング 2 3 内へと引き込まれ、図 8 に示すように、シートカバー 2 7 がシート 1 2 の表面を覆った状態に維持される。

[0043] シートカバー 2 7 でシート 1 2 を覆った状態から、シートカバー 2 7 をケ

ーシング 23 内に収納する場合には、スタンディングハンドル 19 に係止されたハンドル 30 の把持部 82 を把持し、ハンドル 30 とスタンディングハンドル 19 との係合を解除し、ハンドル 30 をシート 12 の前方側へと移動させる。これにより、シートカバー 27 は、コイルばね 26 の付勢力によって回転駆動される巻き取り軸 25 に巻き取られて、ケーシング 23 内へと引き込まれる。このとき、両張り出し部 61 を折り曲げ線 64 に沿って折り畳み、両張り出し部 61 がスロット 43 を通過できるようにする。

[0044] ハンドル 30 がケーシング 23 に近接した際には、両ハンドル凸部 83 の第 1 凸部 84 を両ハンドル嵌合孔 46 に嵌合させる。ハンドル嵌合孔 46 は開口端側（前端側）に向かうほど上下方向における幅が広くなっており、かつ第 1 凸部 84 は先細となっているため、第 1 凸部 84 はハンドル嵌合孔 46 内に突入しやすく、第 1 凸部 84 はハンドル嵌合孔 46 の傾斜面部 47 にガイドされて所定の嵌合位置へと移動する。第 1 凸部 84 がハンドル嵌合孔 46 に嵌合した状態では、弾性爪 86 が係止孔 49 に係止される。なお、ハンドル 30 がケーシング 23 に近接した際に、使用者はハンドル 30 を離し、コイルばね 26 の付勢力によって、第 1 凸部 84 をハンドル嵌合孔 46 に嵌合させてもよい。

[0045] 以上のように構成したシートカバー装置 20 では、シートカバー 27 がケーシング 23 内に收容された状態で、ハンドル 30 の第 1 凸部 84 がケーシング 23 のハンドル嵌合孔 46 に嵌合し、ハンドル 30 の把持部 82 がケーシング 23 の前側部 42 に対して起立（突出）した姿勢に維持されるため、使用者は把持部 82 を握みやすい。

[0046] また、シートカバー 27 がケーシング 23 内に收容された状態では、第 1 凸部 84 がハンドル嵌合孔 46 に嵌合することによって、ハンドル 30 のケーシング 23 に対する上下方向および左右方向の移動が規制される。また、弾性爪 86 が係止孔 49 に係止され、かつコイルばね 26 の付勢力によってハンドル 30 がケーシング 23 側へと引っ張られることによって、ハンドル 30 のケーシング 23 に対する前後方向の移動が規制されている。これによ

り、車両 10 の走行時にハンドル 30 のケーシング 23 に対する振動が抑制され、振動音および衝突音の発生が抑制される。

[0047] 本実施形態のシートカバー装置 20 では、シートカバー 27 を展開した状態に維持する際に、ハンドル 30 をスタンディングハンドル 19 に係止させるようにしたため、ハンドル 30 を係止するための部材を別途に車両 10 に設ける必要がない。このため、部品点数の削減が可能であるとともに、車両 10 の意匠性を損なうことがない。

[0048] 以上で具体的実施形態の説明を終えるが、本発明は上記実施形態に限定されることなく幅広く変形実施することができる。例えば、巻き取り軸 25 を付勢するための付勢手段として、コイルばね 26 に代えてぜんまいやゴム等を用いてもよい。また、実施形態ではシートカバー装置 20 をシート 12 下方に配置したが、シート 12 の後方に配置し、シートカバー 27 で後方側からシート 12 を覆い、ハンドル 30 をシート 12 の前方下側に係止させるようにしてもよい。この場合には、シート 12 の前方下側部分にハンドル 30 を係止するためのフックを別途設ける必要がある。

符号の説明

[0049] 10…車両（二輪車）、12…シート、19…スタンディングハンドル、20…シートカバー装置、21…ケーシング本体部、22…ケーシング蓋部、23…ケーシング、24…固定軸、25…巻き取り軸、26…コイルばね（付勢手段）、27…シートカバー、28…ワンウェイクラッチ、29…回転ダンパ（ダンパ装置）、30…ハンドル、43…スロット、46…ハンドル嵌合孔、47…傾斜面部、49…係止孔、81…連結部、82…把持部、83…ハンドル凸部、84…第 1 凸部、85…第 2 凸部、86…弾性爪

請求の範囲

- [請求項1] 二輪車のシートを覆う帯状のシートカバーを収容するシートカバー装置であって、
- 前記シートカバーが通過可能な長孔状のスロットが形成されたケーシングと、
- 前記ケーシングの内部に回転可能に支持されるとともに、前記シートカバーの一端部が結合された巻き取り軸と、
- 前記スロットを通過した前記シートカバーの他端部が結合される棒状の連結部および前記連結部の両端同士を連結するように湾曲して延在する把持部を備えたハンドルと、
- 前記ケーシングと前記巻き取り軸との間に設けられ、前記シートカバーを巻き取る回転方向に前記巻き取り軸を回転付勢する付勢手段とを有し、
- 前記ケーシングは、前記スロットの長手方向における両端部の側方部分のそれぞれに嵌合孔を備え、
- 前記ハンドルは、前記把持部の両端部のそれぞれに凸部を備え、
- 前記巻き取り軸が前記付勢手段の付勢力によって前記シートカバーを巻き取ると、前記凸部が前記嵌合孔に嵌合し、前記把持部が前記ケーシングの表面から離間するように、前記ハンドルが前記ケーシングに対して起立した姿勢に維持されることを特徴とするシートカバー装置。
- [請求項2] 前記嵌合孔は、開口端側に向かうほど幅広となるように傾斜面を備えた形状に形成され、
- 前記凸部は、前記嵌合孔に相補的な形状を有することを特徴とする請求項1に記載のシートカバー装置。
- [請求項3] 前記凸部は、その表面に弾性爪を有し、
- 前記嵌合孔は、前記凸部が前記嵌合孔に嵌合した状態で、前記弾性爪が嵌合する係止孔を有することを特徴とする請求項1に記載のシー

トカバー装置。

[請求項4] 前記ケーシングには、前記巻き取り軸の回転を減衰するダンパ装置が設けられていることを特徴とする請求項1に記載のシートカバー装置。

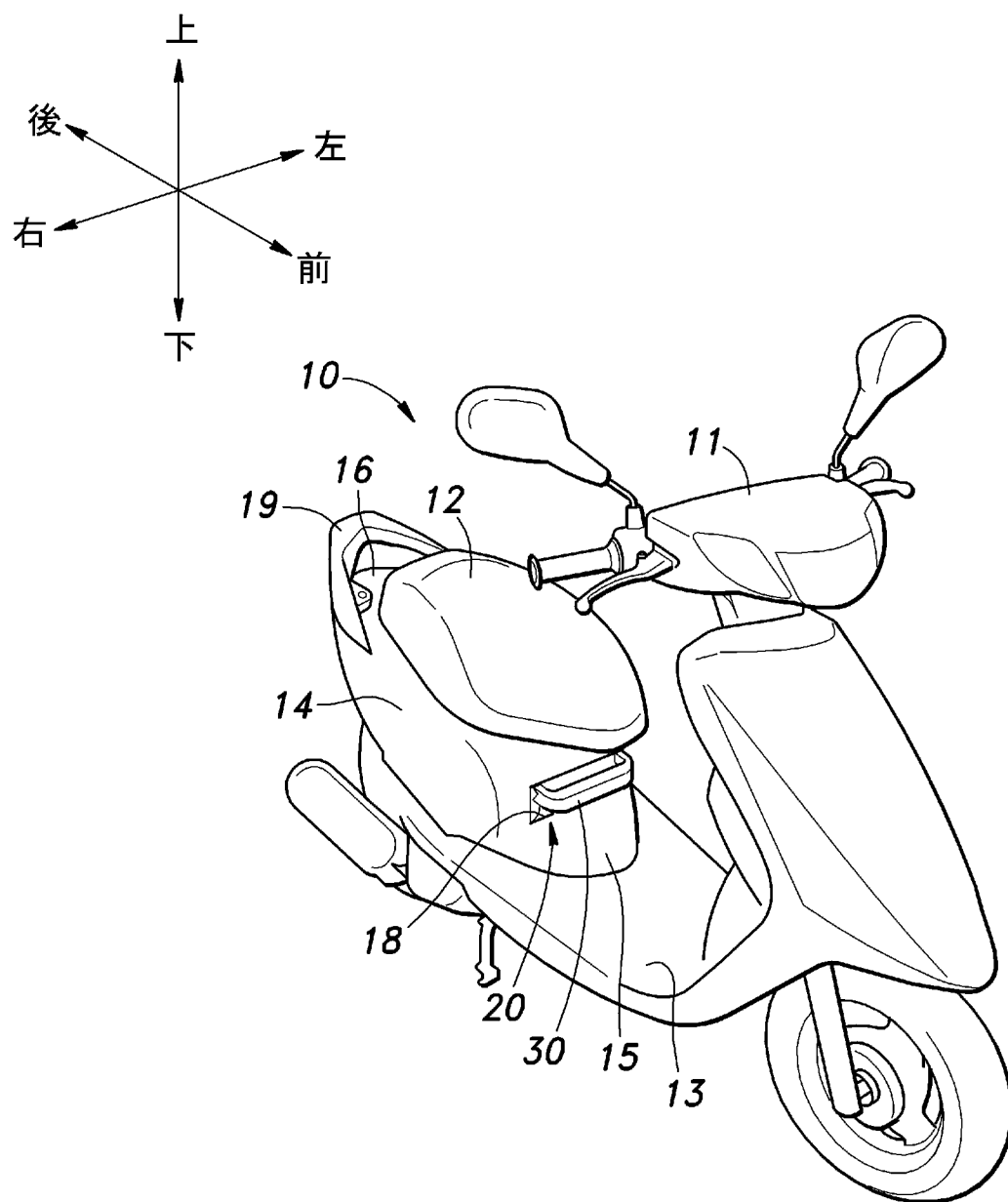
[請求項5] 前記ダンパ装置は、ワンウェイクラッチを介して前記巻き取り軸に連結され、前記巻き取り軸の前記シートカバーを巻き取る方向の回転のみを減衰することを特徴とする請求項4に記載のシートカバー装置。

[請求項6] 前記ケーシングは、スクータ型自動二輪車のシートの下部に、前記把持部が前記ケーシングに対して前方側に突出するように配置され、

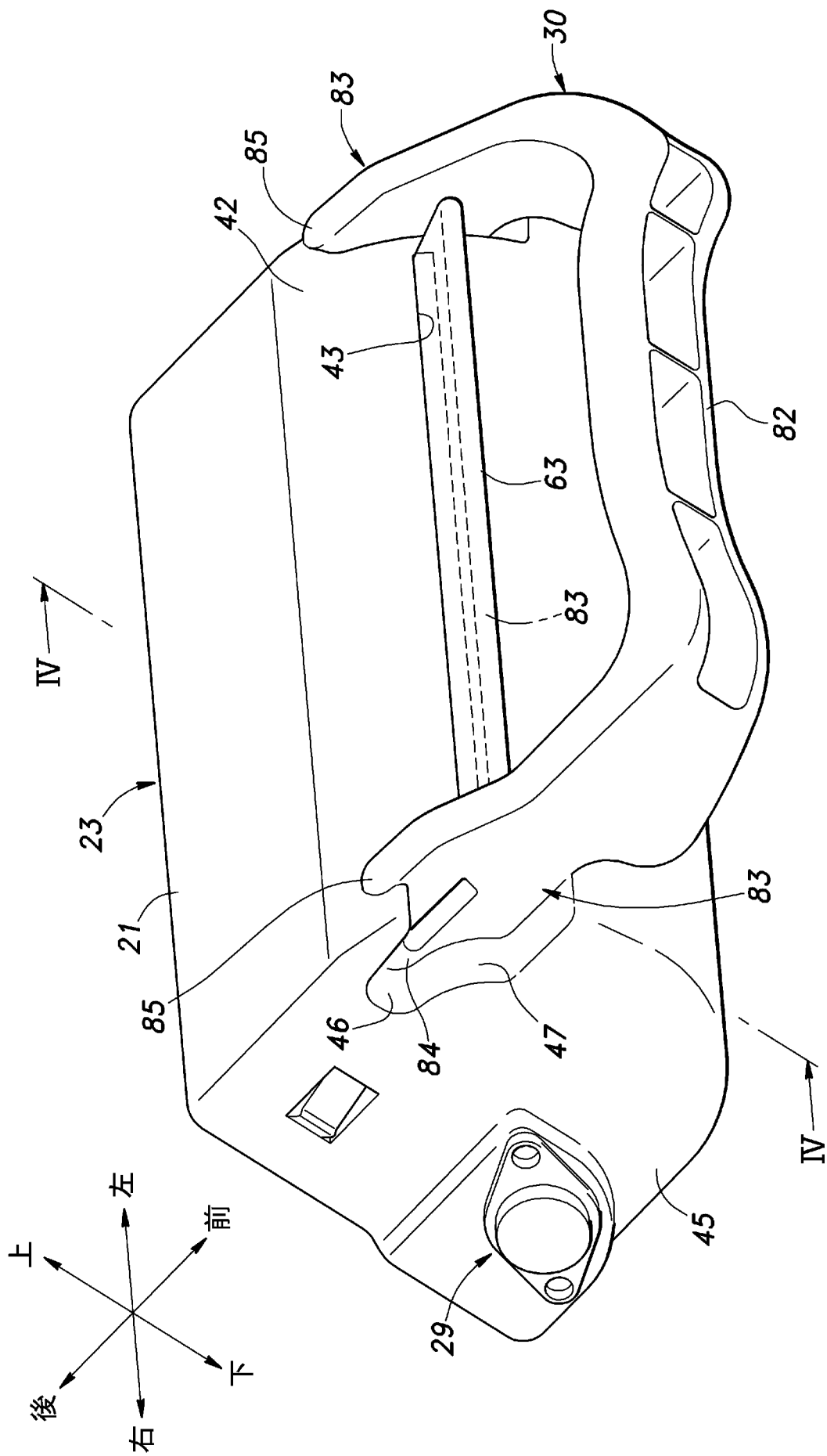
前記スクータ型自動二輪車は、前記シートの後方にスタンディングハンドルを備え、

前記シートカバーが前記シートを覆った状態で、前記把持部は、前記スタンディングハンドルに引っ掛けられることを特徴とする請求項1に記載のシートカバー装置。

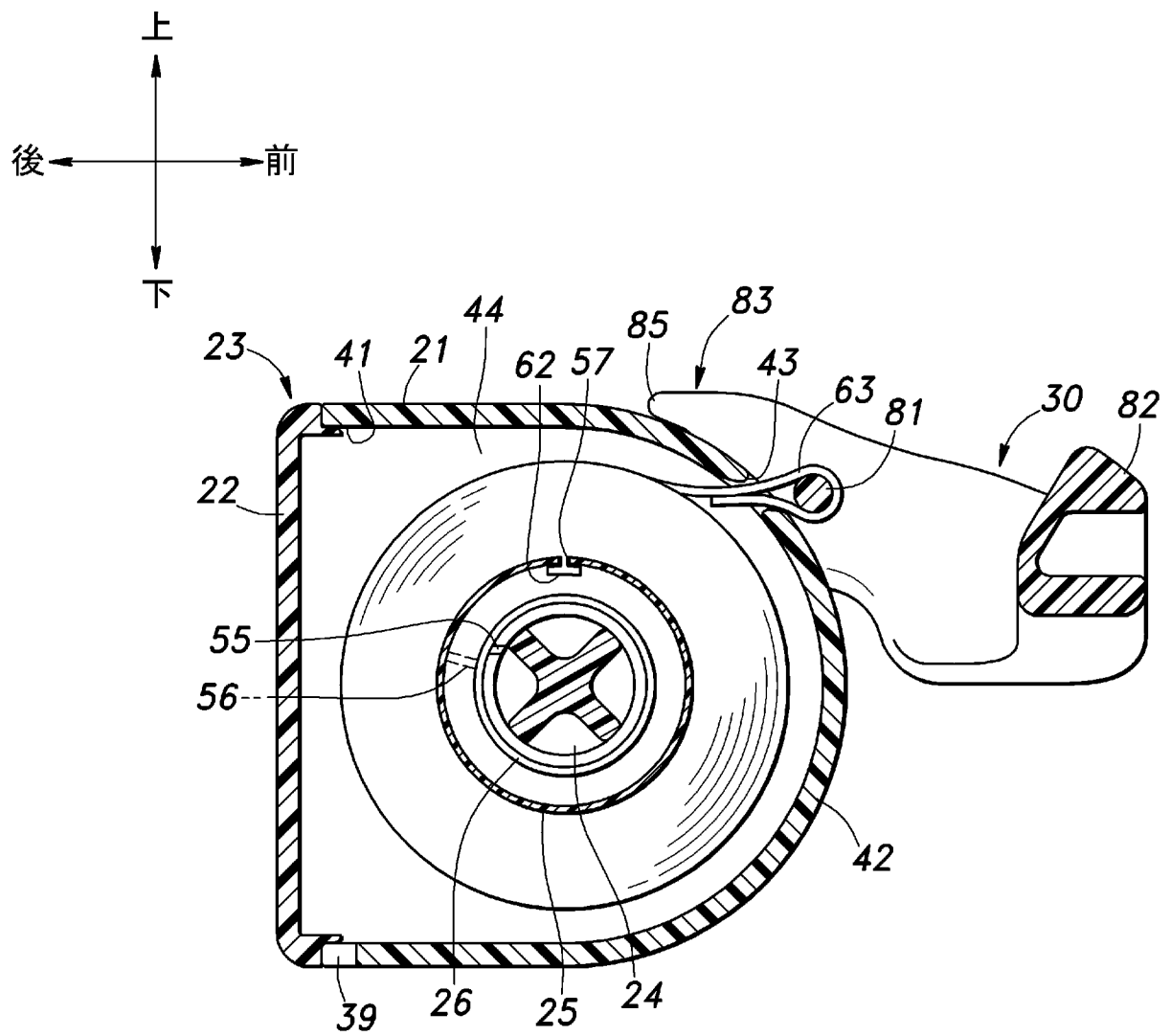
[図1]



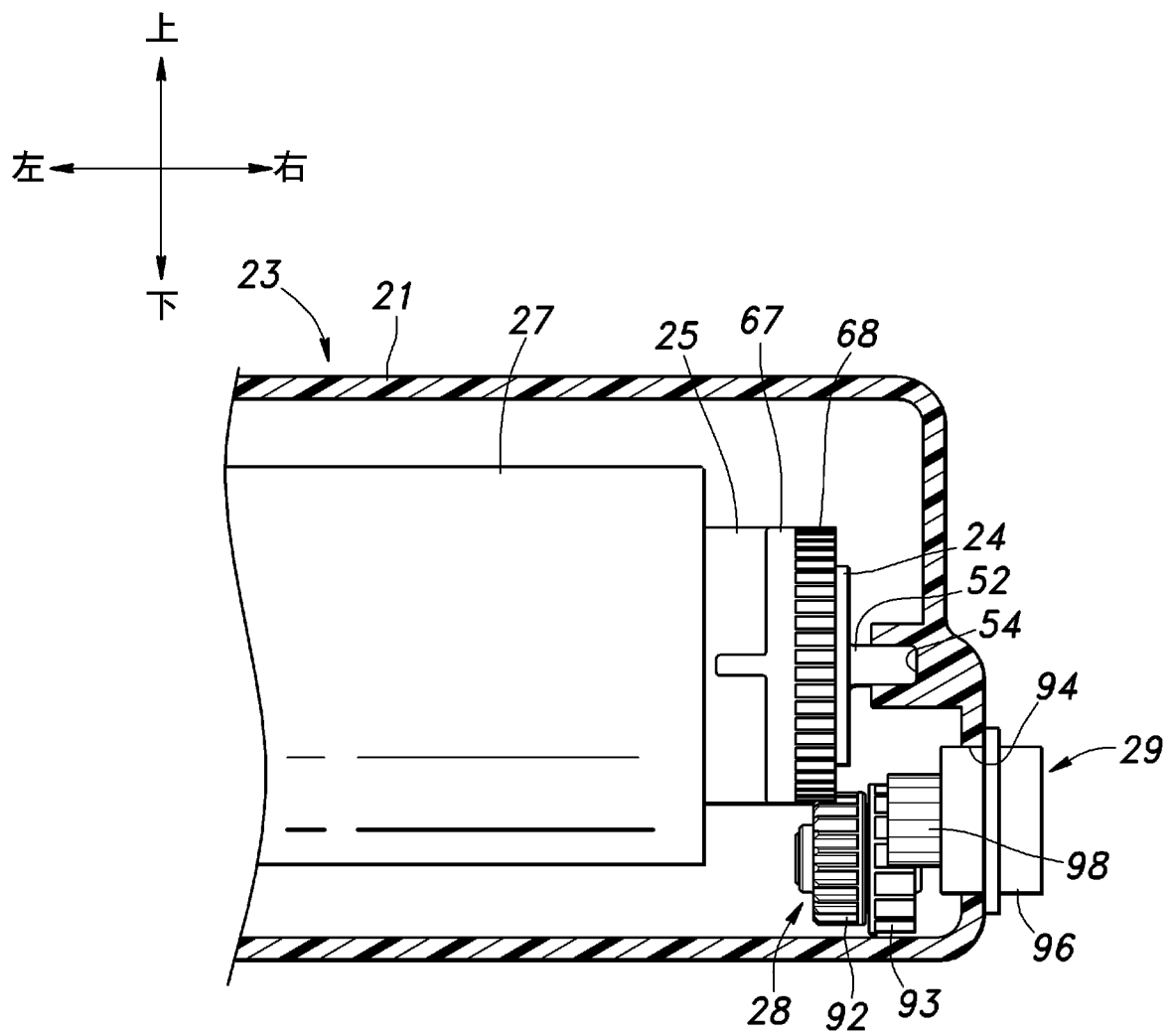
[図2]



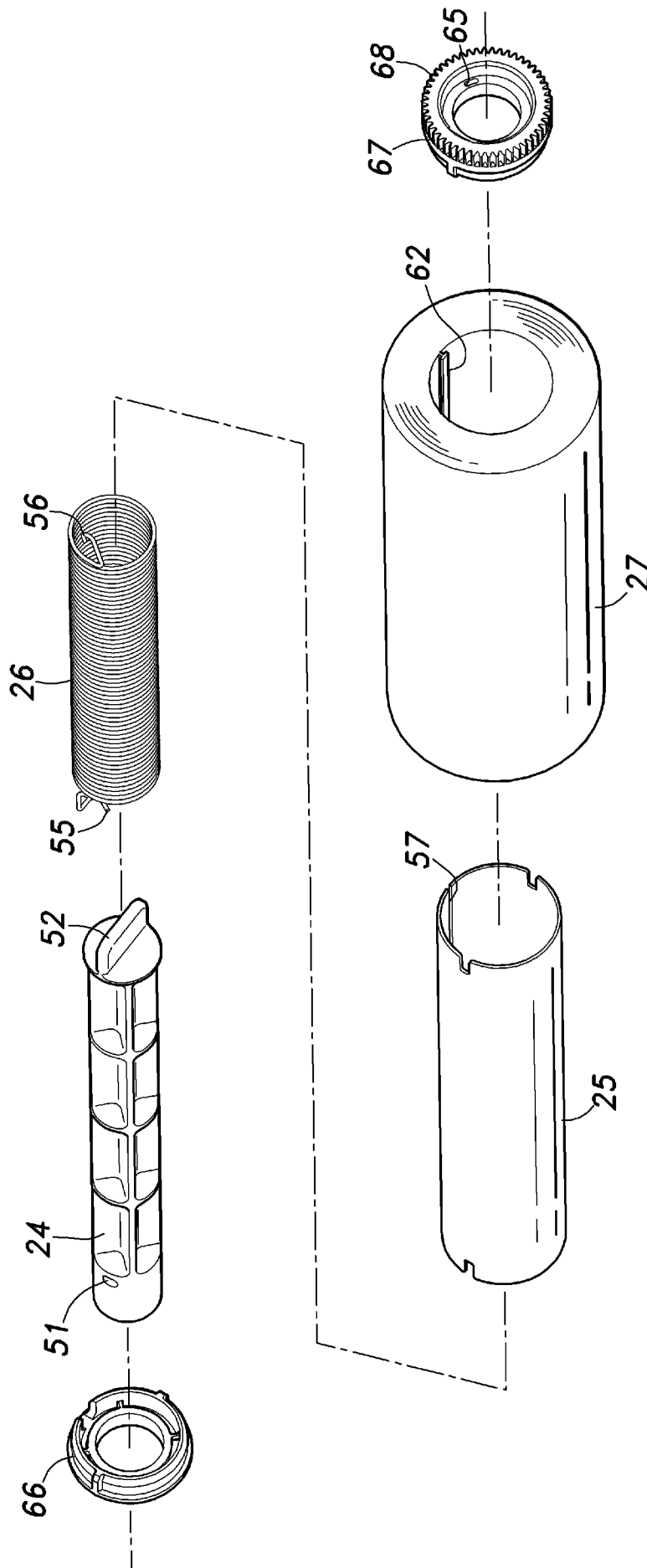
[図4]



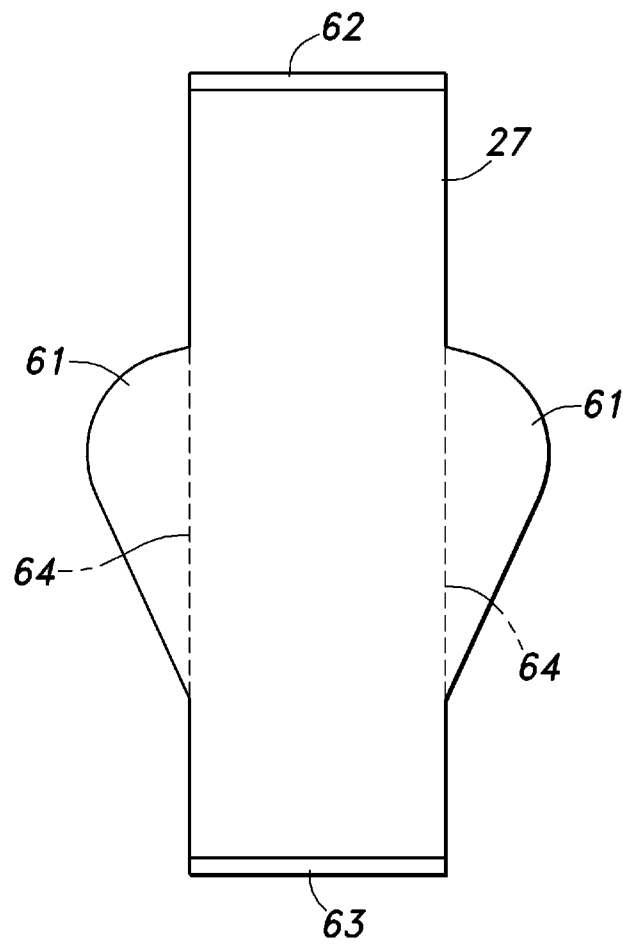
[図5]



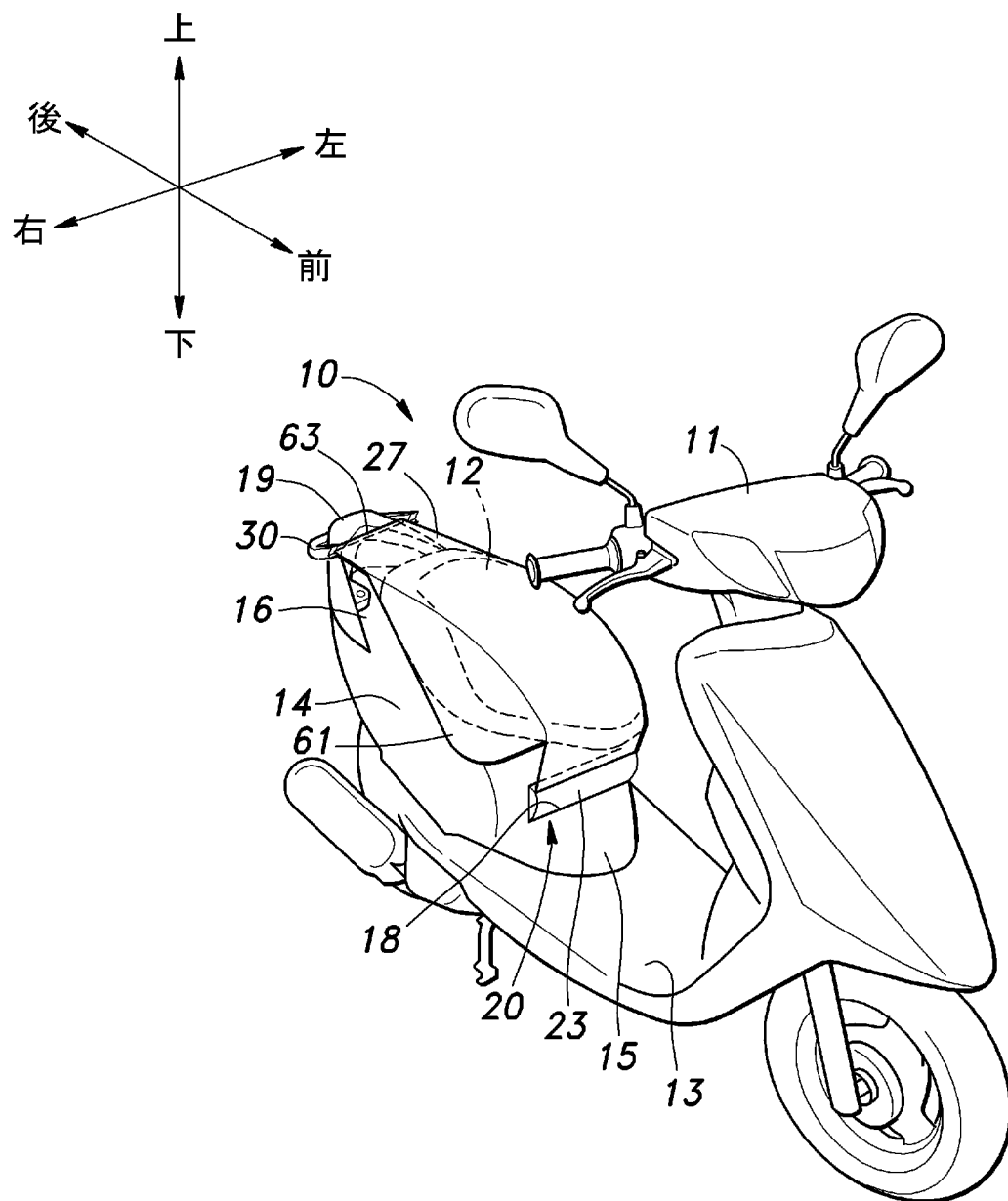
[図6]



[図7]



[図8]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2011/002105

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B62J1/20 (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)

B62J1/20

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	1996-2011
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2011	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2011

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.
A	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 93238/1987 (Laid-open No. 1083/1989) (Shiro SAKURAI, Shige SAKURAI), 06 January 1989 (06.01.1989), entire text; all drawings (Family: none)	1-6
A	JP 10-203444 A (Makoto YOSHIMOTO, Taiji FUJIYAMA), 04 August 1998 (04.08.1998), entire text; all drawings (Family: none)	1-6



Further documents are listed in the continuation of Box C.



See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

“A” document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

“E” earlier application or patent but published on or after the international filing date

“L” document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

“O” document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

“P” document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

“T” later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

“X” document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

“Y” document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

“&” document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search
04 July, 2011 (04.07.11)

Date of mailing of the international search report
12 July, 2011 (12.07.11)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2011/002105

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 10-250658 A (OGK Co., Ltd.), 22 September 1998 (22.09.1998), entire text; all drawings (Family: none)	1-6
A	JP 10-324280 A (Yamaha Motor Co., Ltd.), 08 December 1998 (08.12.1998), entire text; all drawings (Family: none)	1-6
A	JP 2005-112209 A (Honda Motor Co., Ltd.), 28 April 2005 (28.04.2005), entire text; all drawings (Family: none)	1-6
A	JP 2006-15828 A (Hayashi Telempu Co., Ltd.), 19 January 2006 (19.01.2006), entire text; all drawings (Family: none)	1-6

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (I P C))

Int.Cl. B62J1/20(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. B62J1/20

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 1 年
日本国実用新案登録公報	1 9 9 6 - 2 0 1 1 年
日本国登録実用新案公報	1 9 9 4 - 2 0 1 1 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
A	日本国実用新案登録出願 62-93238 号 (日本国実用新案登録出願公開 64-1083 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 (桜井 士郎, 桜井 シゲ) 1989.01.06, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-6
A	JP 10-203444 A (吉本 誠, 藤山 泰治) 1998.08.04, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-6
A	JP 10-250658 A (オージーケー技研株式会社) 1998.09.22, 全文,	1-6

☒ 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

0 4 . 0 7 . 2 0 1 1

国際調査報告の発送日

1 2 . 0 7 . 2 0 1 1

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

3 D

4 0 2 0

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

C (続き) . 関連すると認められる文献		
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求項の番号
	全図 (ファミリーなし)	
A	JP 10-324280 A (ヤマハ発動機株式会社) 1998.12.08, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-6
A	JP 2005-112209 A (本田技研工業株式会社) 2005.04.28, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-6
A	JP 2006-15828 A (林テレンプ株式会社) 2006.01.19, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-6