

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2010-126055
(P2010-126055A)

(43) 公開日 平成22年6月10日 (2010.6.10)

(51) Int.Cl.

B 6 2 J 23/00 (2006.01)

F I

B 6 2 J 23/00

A

B 6 2 J 23/00

G

テーマコード (参考)

審査請求 有 請求項の数 8 O L (全 21 頁)

(21) 出願番号 特願2008-304341 (P2008-304341)
 (22) 出願日 平成20年11月28日 (2008.11.28)
 (11) 特許番号 特許第4377954号 (P4377954)
 (45) 特許公報発行日 平成21年12月2日 (2009.12.2)

(71) 出願人 000010076
 ヤマハ発動機株式会社
 静岡県磐田市新貝2500番地
 (74) 代理人 100121500
 弁理士 後藤 高志
 (72) 発明者 曾 培倫
 台湾桃園縣中▲歴▼市中華路2段3號 台
 灣山葉発動機研究開発中心股▲ふん▼有
 限公司内

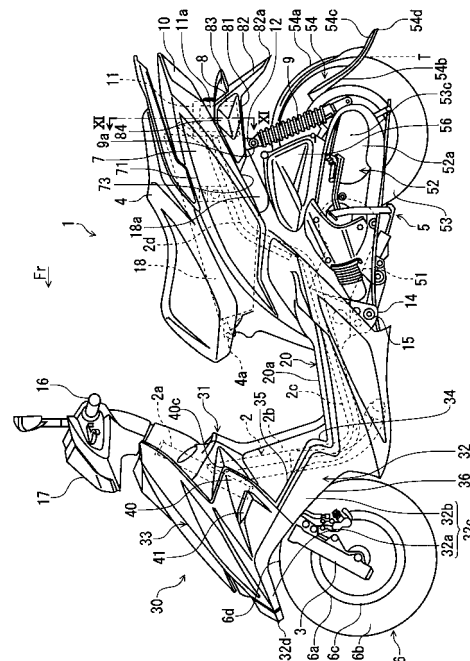
(54) 【発明の名称】 鞍乗型車両

(57) 【要約】

【課題】 雨等に関する快適性と乗車姿勢に関する快適性とを高いレベルで両立させた鞍乗型車両を提供する。

【解決手段】 フロントカバー体30の後側カバー31は、フットボード20の前方にて前方斜め上向きに延びる足載壁35と、側面視で足載壁35の上端から後方へ突出する突部40とを有している。側面視において、前記突部40の後端40cは、後側カバー31の上側の後端と下側の後端とを繋いだ線よりも前方に位置するとともに、後側カバー31の上側の後端と下側の後端との上下方向の中間位置よりも上方に位置している。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

前輪と、

前記前輪を支持するフロントフォークと、

前記フロントフォークを回転可能に支持するヘッドパイプと、前記ヘッドパイプから後方斜め下向きに延びるダウンフレームと、前記ダウンフレームの下部から後方に延びる下部フレームと、前記下部フレームの後部から後方斜め上向きに延びるシートレールと、を有する車体フレームと、

前記シートレールの上方に配置されたシートと、

少なくとも一部が前記シートの下方かつ前方であって前記下部フレームの上方に配置されたフットボードと、

前記ダウンフレームの上方および前記ヘッドパイプの後方を覆う後側カバーと、前記ダウンフレームの下方を覆い、前記前輪の上方に位置する下側カバーと、前記下側カバーの上方で前記ヘッドパイプの前方を覆う前側カバーとを有し、前記フットボードの前方に設けられたフロントカバー体と、を備え、

前記後側カバーは、前記フットボードの前方にて前方斜め上向きに延びる左側および右側の足載壁と、側面視で前記各足載壁の上端から後方へ突出する突部とを有し、

前記突部の後端は、前記後側カバーの当該突部を含む水平断面において最も車両幅方向の外方に位置し、

側面視において、前記突部の後端は、前記後側カバーの上側の後端と下側の後端とを繋いだ線よりも前方に位置するとともに、前記後側カバーの上側の後端と下側の後端との上下方向の中間位置よりも上方に位置している、鞍乗型車両。

【請求項 2】

前記左側および右側の足載壁は、水平面に対する傾斜角度が互いに等しい、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 3】

前記フロントカバー体の前記突部における車両幅方向の外方の表面に、斜め上方に凹んだ段差部が形成されている、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 4】

前記後側カバーの前記突部の後端は、側面視において前記前輪の後端よりも後方に位置している、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 5】

前記後側カバーの突部は、正面視において前記フロントカバー体のうち最も車両幅方向の外方に位置している、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 6】

前記足載壁の上面に凹凸が形成されている、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 7】

前記前輪は、リムと、前記リムに取り付けられたタイヤとを有し、

前記下側カバーの前端は、前記リムの前端よりも前方に位置している、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 8】

前記下側カバーの前端は、前記前輪の上端と略等しい高さに位置している、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

10

20

30

40

50

本発明は鞍乗型車両に関する。

【背景技術】

【0002】

スクータ型車両等の鞍乗型車両において、シートの下方に配置された略水平に延びるフットボードと、フットボードの前方に配置され、前方斜め上向きに延びるレッグシールドとを備えたものが知られている。

【0003】

特許文献1には、前輪の上方を覆う泥除け部とレッグシールドとを有するフロントカバ一体を備え、レッグシールドの裏側に、ライダーの足が載せられる足載部が設けられたスクータ型車両が開示されている。特許文献2には、レッグシールドを有するフロントカバ一体と、フロントカバ一体と別体で前輪と共に動く可動型のフロントフェンダーとを備え、レッグシールドの裏側に足載部が設けられたスクータ型車両が開示されている。

10

【特許文献1】台湾特許公開公報第200626386号

【特許文献2】特開2004-116375号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

図19(a)に模式的に示すように、特許文献1に開示されたようなスクータ型車両では、フロントカバ一体151と別体のフロントフェンダーを設ける必要がないので、レッグシールド152をより前方に配置することができる。また、足載部153の水平面からの傾斜角度を比較的小さく抑えることができ、足載部153の傾斜を穏やかにすることができる。このような構成により、シート155に着座した乗員160は、膝の屈曲角度および足の屈曲角度を大きく確保することができ、脚を比較的伸ばした状態で乗車することができる。したがって、乗車時の快適性を高めることができる。しかし、前輪154から巻き上げられる水や泥、またはフロントカバ一体151の前部に当たった水や泥などが、走行風によってレッグシールド152の裏側へ回り込み、乗員160の脚に当たる可能性が高いという課題がある。そのため、雨や泥がかかりにくいという点での快適性(以下、雨等に関する快適性という)が、十分に高いとは言い難い。

20

【0005】

一方、図19(b)に模式的に示すように、特許文献2に開示されたようなスクータ型車両では、可動型のフロントフェンダー205が設けられ、また、フロントフェンダー205の設置スペースの分だけレッグシールド202がより後方に配置されている。そのため、水や泥などがレッグシールド202の裏側に回り込みにくく、雨等に関する快適性が十分に高い。しかし、レッグシールド202がより後方に位置しているため、足載部203の水平面からの傾斜角度を大きくしなければならず、足載部203の傾斜が急になってしまう。そのため、シート210に着座した乗員260の膝の屈曲角度が小さくなるとともに、足の屈曲角度も小さくなってしまふ。したがって、楽な乗車姿勢をとることができるという点での快適性(以下、乗車姿勢に関する快適性という)が、十分に高いとは言い難い。

30

【0006】

本発明は、かかる点に鑑みてなされたものであり、その目的とするところは、雨等に関する快適性と乗車姿勢に関する快適性とを高いレベルで両立させた鞍乗型車両を提供することにある。

40

【課題を解決するための手段】

【0007】

本発明に係る鞍乗型車両は、前輪と、前記前輪を支持するフロントフォークと、前記フロントフォークを回転可能に支持するヘッドパイプと、前記ヘッドパイプから後方斜め下向きに延びるダウンフレームと、前記ダウンフレームの下部から後方に延びる下部フレームと、前記下部フレームの後部から後方斜め上向きに延びるシートレールと、を有する車体フレームと、前記シートレールの上方に配置されたシートと、少なくとも一部が前記シ

50

ートの下方かつ前方であって前記下部フレームの上方に配置されたフットボードと、前記ダウンフレームの上方および前記ヘッドパイプの後方を覆う後側カバーと、前記ダウンフレームの下方を覆い、前記前輪の上方に位置する下側カバーと、前記下側カバーの上方で前記ヘッドパイプの前方を覆う前側カバーとを有し、前記フットボードの前方に設けられたフロントカバー体と、を備え、前記後側カバーは、前記フットボードの前方にて前方斜め上向きに延びる左側および右側の足載壁と、側面視で前記各足載壁の上端から後方へ突出する突部とを有し、前記突部の後端は、前記後側カバーの当該突部を含む水平断面において最も車両幅方向の外方に位置し、側面視において、前記突部の後端は、前記後側カバーの上側の後端と下側の後端とを繋いだ線よりも前方に位置するとともに、前記後側カバーの上側の後端と下側の後端との上下方向の中間位置よりも上方に位置しているものである。

10

【発明の効果】

【0008】

本発明によれば、雨等に関する快適性と乗車姿勢に関する快適性とを高いレベルで両立させた鞍乗型車両を実現することが可能となる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0009】

<実施形態の構成>

図1に示すように、本実施形態に係る自動二輪車は、スクータ型車両1である。ただし、本発明に係る自動二輪車は、スクータ型車両1に限定されず、他の自動二輪車であってもよい。以下の説明では、前、後、左、右の方向は、スクータ型車両1に乗車する乗員100（図16参照）から見た前、後、左、右の方向をそれぞれ意味するものとする。図1における符号Frは前方を表す。

20

【0010】

スクータ型車両1は、車体フレーム2を備えている。車体フレーム2は、ヘッドパイプ2aと、ヘッドパイプ2aから後方斜め下向きに延びるダウンフレーム2bと、ダウンフレーム2bの下部から後方に延びる下部フレーム2cと、下部フレーム2cの後部から後方斜め上向きに延びるシートレール2dとを備えている。

【0011】

下部フレーム2cには、下方に突出するブラケット14が設けられている。このブラケット14には、ピボット軸15を介してエンジンユニット5が取り付けられている。このように、エンジンユニット5の前端部は、ピボット軸15を中心として上下揺動可能となるように車体フレーム2に支持されている。すなわち、エンジンユニット5は、いわゆるユニットスイング式のエンジンユニットである。シートレール2dの後端部には、上側リアクッションブラケット12が設けられている。この上側リアクッションブラケット12とエンジンユニット5の後端部との間には、左右一対のリアクッションユニット9が配置されている（図4参照）。すなわち、エンジンユニット5の後端部は、リアクッションユニット9を介して車体フレーム2に支持されている。

30

【0012】

エンジンユニット5は、エンジン本体51と、エンジン本体51の車両幅方向の一側部分から後方に延びる変速機ユニット52とを有している。図示は省略するが、エンジン本体51は、クランクケースと、このクランクケースから突出するシリンダと、このシリンダ内に配置されたピストンと、クランクケース内に配置され、コンロッドを介して上記ピストンに連結されたクランクシャフトとを備えている。変速機ユニット52は、変速機ケースを兼ねるリアアーム52aと、リアアーム52a内に配置され、上記クランクシャフトから駆動力が伝達される変速機本体と変速機本体に連結される遠心クラッチとを備えている。なお、変速機本体の種類は特に限定されず、Vベルト式無段変速機、歯車式の変速機等を好適に用いることができる。変速機本体は後輪53の車軸に連結されている。このような構成により、エンジン本体51の駆動力は、変速機ユニット52を介して後輪53に伝達される。後輪53は、エンジンユニット5と一体となって揺動する。エンジンユニ

40

50

ット5および後輪53は、車体フレーム2に対して揺動可能な揺動体を構成している。なお、符号56はエアクリーナを表し、符号13(図2参照)はマフラーを表している。

【0013】

ヘッドパイプ2aには、フロントフォーク3が回転自在に支持されている。フロントフォーク3は、前方斜め下向きに延びている。フロントフォーク3の下端部には、前輪6が回転自在に支持されている。フロントフォーク3の上端部には、ハンドル16が取り付けられている。

【0014】

スクータ型車両1は、シートレール2dの上方に配置されたシート4を備えている。シート4の前側部分の裏側には、ヒンジピン4aが設けられている。シート4は、このヒンジピン4aを中心に上下に回転可能である。

10

【0015】

シート4の下方には、収納箱18およびバッテリーボックス11が配置されている。バッテリーボックス11は収納箱18の後方に配置されており、バッテリーボックス11の内部にはバッテリー11aが収納されている。ヒンジピン4aを中心にシート4を回転させて倒立させると、収納箱18およびバッテリーボックス11が外部に露出する。そのため、シート4を倒立させることにより、収納箱18に対する荷物の出し入れやバッテリー11aの交換等を容易に行うことができる。

【0016】

スクータ型車両1は、シート4の前方かつ下方に設けられた低床なフットボード20を備えている。フットボード20は、略水平に延びる足載面20aを有している。なお、足載面20aは、厳密には水平面から前方斜め下向きに若干傾いているが、このように僅かな傾きがあっても実質的には水平と見なすことができる。

20

【0017】

スクータ型車両1は、フットボード20の前方に配置されたフロントカバー体30を備えている。また、スクータ型車両1は、フロントカバー体30の上方に配置され、ハンドル16を覆う上側フロントカバー17を備えている。フロントカバー体30は、ダウンフレーム2bの上方およびヘッドパイプ2aの後方を覆う後側カバー31と、ダウンフレーム2bの下方(詳細には、ダウンフレーム2bよりも下)を覆い、前輪6の上方に位置する下側カバー32と、下側カバー32の上方でヘッドパイプ2aの前方を覆う前側カバー33とを備えている。なお、これら後側カバー31、下側カバー32、および前側カバー33は、フロントカバー体30の位置に基づいて概念的に分類したものであり、必ずしもそれらが別個に形成されていることを意味する訳ではない。すなわち、後側カバー31、下側カバー32、および前側カバー33は、それぞれ別体であってもよいが、それらの2つ以上が一体物となってもよい。また、それらは、各々複数の部材からなってもよい。また、それら複数の部材のいずれか一つまたは二つ以上が他のものの一部または全部と一体化されていてもよい。本実施形態では、下側カバー32の前側部分と後側部分とが別体に形成され、下側カバー32の前側部分は前側カバー33と一体化されている。

30

【0018】

後側カバー31および下側カバー32は、フットボード20の前部から前方斜め上向きに延び、ダウンフレーム2bの下部を囲う後部32bと、後部32bの上部から前方(なお、ここで言う前方には、厳密に水平方向に沿った方向だけでなく、水平方向から斜め下向きに延びる前方も含まれる。)へ延び、前輪6の上方を覆う前部32aとを有している。これら前部32aおよび後部32bは、前輪6から跳ね上げられる水や泥等が乗員の脚に吹きかかることを防ぐ泥除け体32cを形成している。

40

【0019】

図1に示すように、前輪6は、リム6aと、リム6aに取り付けられたタイヤ6bとを有している。泥除け体32cの前部32aの前端32dは、リム6aの前端6cよりも前方に位置している。また、泥除け体32cの前部32aの前端32dは、前輪6の上端6dと略等しい高さに位置している。

50

【 0 0 2 0 】

泥除け体 3 2 c の後部 3 2 b は、フットボード 2 0 の前部から略垂直に立ち上がる左側および右側の縦壁 3 4 と、縦壁 3 4 の上部から前方斜め上向きに延びる足載壁 3 5 と、側面から見て各足載壁 3 5 の前方斜め下に位置しかつ前方斜め上向きに延びる下縁 3 6 とを有している。なお、縦壁 3 4 は必ずしも必要ではなく、適宜省略することも可能である。すなわち、フットボード 2 0 と足載壁 3 5 とは連続していてもよい。図 6 に示すように、側面から見て、足載壁 3 5 の水平方向からの傾斜角 θ_1 は、下縁 3 6 の水平方向からの傾斜角 θ_2 よりも小さくなっている。すなわち、下縁 3 6 よりも足載壁 3 5 の方が、傾斜が緩やかになっている。

【 0 0 2 1 】

なお、左右の足載壁 3 5 は、水平面に対する傾斜角度が互いに等しくなっている。すなわち、左側の足載壁 3 5 の傾斜角 θ_1 と右側の足載壁 3 5 の傾斜角 θ_1 とは互いに等しく、左右の足載壁 3 5 は同一の仮想面上に位置している。ただし、足載壁 3 5 の具体的形状は特に限定されない。足載壁 3 5 は、本実施形態のように略平面状に形成されたものに限らず、例えば湾曲面状に形成されていてもよい。図 6 に示すように、側面から見て、足載壁 3 5 の延長線 L 1 とフロントフォーク 3 の長手方向に延びる線 L 2 とは、略直交している。図 7 に示すように、足載壁 3 5 の上面には、凹み 3 5 a が形成されている。言い換えると、足載壁 3 5 の上面には凹凸が形成されている。

【 0 0 2 2 】

図 6 に示すように、シート 4 は、側面から見て前方に突出する突出端 4 b を有している。側面から見て、シート 4 の突出端 4 b と足載壁 3 5 の下端 3 5 b とを結んだ直線 L 3 と足載壁 3 5 (言い換えると直線 L 1) とのなす角 θ_3 は、90 度以上となっている。図 6 に示すように、縦壁 3 4 の上下方向長さ M 1 は、足載壁 3 5 の上下方向長さ M 2 よりも短くなっている。

【 0 0 2 3 】

図 1 に示すように、後側カバー 3 1 は、上記足載壁 3 5 と、側面視で足載壁 3 5 の上端から後方へ突出した突部 4 0 とを有している。なお、ここで突部 4 0 とは、図 8 に示すように側面視において、後側カバー 3 1 の輪郭を形成する前方斜め下向きの線を延長した仮想線 L 4 と、前方斜め上向きの線を延長した仮想線 L 5 とよりも後方に突出している部分を有する部分であり、突部 4 0 の後端 4 0 c は、上端 4 0 a と下端 4 0 b とを結んだ線 L 6 よりも後方に位置する。図 8 における点 P 1 は、線 L 4 と線 L 5 との交点を示している。なお、突部 4 0 の後端 4 0 c は、必ずしも点状になっていなくてもよい。言い換えると、突部 4 0 の後側部分は、必ずしも鋭角に形成されていなくてもよい。例えば図 1 7 (a) に示すように、突部 4 0 の後端 4 0 c は、上下方向に幅を有していてもよい。すなわち、突部 4 0 の後端 4 0 c は、線状になっていてもよい。また、突部 4 0 の後側部分は、側面視において直線状に形成されていてもよいし、図 1 7 (b) に示すように曲線状に形成されていてもよい。

【 0 0 2 4 】

図 1 8 は、フロントカバー 3 0 の突部 4 0 の後端 4 0 c を含んだ水平断面の図である。図 1 8 に示すように、突部 4 0 の後端 4 0 c は、後側カバー 3 1 のうち最も車両幅方向 (図 1 8 の上下方向) の外方に位置している。

【 0 0 2 5 】

図 3 に示すように、正面視において、突部 4 0 の後端 4 0 c は、フロントカバー 3 0 のうち最も車両幅方向の外方に位置する部分となっている。突部 4 0 の後端 4 0 c は、後側カバー 3 1 の上側の後端 3 1 a よりも車両幅方向の外方に位置している。なお、図 3 において、直線 L 8 は後側カバー 3 1 の後端 3 1 a を通る垂直線を表している。突部 4 0 の後端 4 0 c は、この直線 L 8 よりも外方に位置している。また、図 9 に示すように、側面視において、突部 4 0 の後端 4 0 c は、後側カバー 3 1 の上側の後端 3 1 a と下側の後端 3 1 b とを繋いだ線 L 7 よりも前方に位置する。また、突部 4 0 の後端 4 0 c は、後側カバー 3 1 の上側の後端 3 1 a と下側の後端 3 1 b との上下方向の中間位置 3 1 c よりも上

10

20

30

40

50

方に位置している。突部 4 0 の後端 4 0 c は、前輪 6 の後端 6 e よりも後方に位置している。

【 0 0 2 6 】

図 1 に示すように、突部 4 0 の車両幅方向の外方の表面には、段差部 4 1 が形成されている。図 1 0 に示すように、段差部 4 1 は斜め上方に凹んでいる。なお、段差部 4 1 の個数は特に限定されない。

【 0 0 2 7 】

図 1 および図 4 に示すように、スクータ型車両 1 は、シート 4 とエンジンユニット 5 との間の空間 7 0 (図 1 1 参照) の車両幅方向の左側および右側を区画する左側および右側のサイドカバー 7 を備えている。図 1 1 に示すように、サイドカバー 7 は、車両幅方向に切った断面で見たときに、車両幅方向 (図 1 1 の左右方向) に突出する突出部 7 1 を有している。図 1 に示すように、サイドカバー 7 の突出部 7 1 が車両前後方向に連なって形成される線は、車両の側面から見て後ろ上がり傾斜している。なお、突出部 7 1 が連なって形成される線は、必ずしも明瞭な線でなくても構わない。本実施形態のように、突出部 7 1 が車両幅方向の外方に向かって尖っている場合には、明瞭な線が表れる。しかし、突出部 7 1 が尖っていない場合、例えば緩やかに湾曲しているような場合等では、明瞭な線は表れない。このような場合であっても、最も車両幅方向の外方に位置する部分を車両前後方向につないだ線を想起することができ、このような線も、突出部 7 1 が前後方向に連なって形成される線と見なすことができる。また、突出部 7 1 が車両前後方向に連なって形成される線は、上下方向にある程度の幅を持っていてもよい。

【 0 0 2 8 】

図 1 に示すように、収納箱 1 8 の下部 1 8 a は、サイドカバー 7 の下縁 7 3 から下方にはみ出している。また、バッテリーボックス 1 1 の一部もサイドカバー 7 の下縁 7 3 から下方にはみ出している。なお、収納箱 1 8 やバッテリーボックス 1 1 はスクータ型車両 1 の部品の一例であり、他の部品の一部または全部がサイドカバー 7 の下縁 7 3 から下方にはみ出している。他の部品としては、例えば、リアクッションユニット 9、燃料タンク等も考えられる。また、車体フレーム 2 の一部がサイドカバー 7 の下縁 7 3 から下方にはみ出している。このように、サイドカバー 7 の下縁 7 3 から下方にはみ出す部品または部分は特に限定されず、例えば、車体フレームや上側リアクッションブラケット 1 2 等であってもよい。

【 0 0 2 9 】

図 4 に示すように、左側のサイドカバー 7 の後端部と右側のサイドカバー 7 の後端部との間には、テールライト 1 0 が配置されている。テールライト 1 0 の下方には、反射板 8 7 が設けられている。

【 0 0 3 0 】

スクータ型車両 1 は、ライセンスプレート 8 0 を支持するライセンスプレートブラケット 8 を備えている。ライセンスプレートブラケット 8 は、テールライト 1 0 よりも下方に位置するように車体フレーム 2 に支持されている。ライセンスプレートブラケット 8 は、車体フレーム 2 に直接接合されていてもよく、直接取り付けられていてもよい。また、ブラケット等の取付部材を介して間接的に取り付けられていてもよい。ライセンスプレートブラケット 8 は、テールライト 1 0 の下方に配置された後部 8 2 と、後部 8 2 の左側および右側から前方に延びる左側および右側の側部 8 1 とを備えている。後部 8 2 と両側部 8 1 とは一体化されており、後部 8 2 は両側部 8 1 を連結している。図 5 に示すように、平面視において、左側および右側の側部 8 1 は、後部 8 2 から前方に向かって末広がり状に延びている。なお、図 1 2 に示すように、ライセンスプレート 8 0 は後部 8 2 に取り付けられる。

【 0 0 3 1 】

図 1 に示すように、側部 8 1 は、サイドカバー 7 の下縁 7 3 に沿って延びている。側部 8 1 は、サイドカバー 7 の下縁 7 3 から下方にはみ出した収納箱 1 8 の一部、すなわち収納箱 1 8 の下部 1 8 a の後側部分を覆っている。また、側部 8 1 は、サイドカバー 7 の下

10

20

30

40

50

縁 7 3 から下方にはみ出したバッテリーボックス 1 1 の一部も覆っている。なお、側部 8 1 が覆うものは、スクータ型車両 1 の部品に限らず、車体フレーム 2 の一部であってもよい。

【 0 0 3 2 】

図 1 2 に示すように、側面視において、リアクッションユニット 9 の上側リアクッションブラケット 1 2 の支持部分 9 a は、ライセンスプレートブラケット 8 の側部 8 1 よりも下方に位置している。したがって、上記支持部分 9 a は側方に露出している。なお、リアクッションユニット 9 の支持部分 9 a は、後述するリアフェンダー 5 4 よりも上方に位置している。

【 0 0 3 3 】

図 1 2 に示すように、ライセンスプレートブラケット 8 は、車両上下方向の長さ h_1 が車両前後方向の長さ h_2 よりも短くなっている。また、ライセンスプレートブラケット 8 は、車両上下方向の長さ h_1 が車両幅方向の長さ h_3 (図 5 参照) よりも短くなっている。図 1 2 に示すように、このライセンスプレートブラケット 8 は、ライセンスプレート 8 0 が取り付けられたときにライセンスプレートブラケット 8 の後部 8 2 の下端 8 2 a がライセンスプレート 8 0 の下端 8 0 a よりも上方に位置するように形成されている。なお、ライセンスプレートブラケット 8 の下端 8 2 a は、ライセンスプレートブラケット 8 の後端ともなっている。このライセンスプレートブラケット 8 の後端 8 2 a は、テールライト 1 0 の後端 1 0 a よりも前方に位置している。

【 0 0 3 4 】

ライセンスプレートブラケット 8 の側部 8 1 には、リアフラッシャー 8 4 が取り付けられている。すなわち、左側および右側のリアフラッシャー 8 4 は、左側および右側のライセンスプレートブラケット 8 にそれぞれ支持されている。リアフラッシャー 8 4 は、ライセンスプレートブラケット 8 の側部 8 1 から車両幅方向の外方に突出している。図 5 に示すように平面視において、リアフラッシャー 8 4 は、少なくともその一部がサイドカバー 7 の突出部 7 1 によって隠されるように、突出部 7 1 と重なった位置に配置されている。

【 0 0 3 5 】

また、図 1 2 に示すように側面視において、リアフラッシャー 8 4 は、車体の後側の輪郭線よりも前方に配置されている。言い換えると、リアフラッシャー 8 4 は、テールライト 1 0 とライセンスプレートブラケット 8 とで形成される後側の輪郭線よりも前方に配置されている。詳細には、リアフラッシャー 8 4 の後端 8 4 a は、上記輪郭線よりも前方に位置している。なお、本実施形態ではライセンスプレートブラケット 8 は、ライセンスプレート 8 0 を照らすライト (図示せず) を支持する照明部 8 3 を備えている。照明部 8 3 は後部 8 2 に一体的に形成され、後部 8 2 の上部から後方に突出している。ただし、照明部 8 3 は必ずしも必要ではなく、例えば、テールライト 1 0 の光を利用してライセンスプレート 8 0 を照らすことも可能である。そこで、図 1 3 に示すように、テールライト 1 0 と、ライセンスプレートブラケット 8 のうち照明部 8 3 を無視した部分とで、車体の後側の輪郭線 B L (図 1 3 における太線) が形成されていると見なすことができる。リアフラッシャー 8 4 の後端 8 4 a は、側面視において上記輪郭線 B L よりも前方に位置している。

【 0 0 3 6 】

図 1 3 に示すように側面視において、テールライト 1 0 とライセンスプレートブラケット 8 の後部 8 2 とは、所定の谷間位置 8 5 から後方斜め上向きおよび後方斜め下向きに延びる略横 V 字型を形成している。リアフラッシャー 8 4 の車両前後方向の中間位置 8 4 m は、谷間位置 8 5 よりも前方に位置している。図 5 に示すように平面視において、リアフラッシャー 8 4 は、サイドカバー 7 のうち最も車両幅方向の外方に位置する外端 7 2 よりも車両幅方向の内方に位置している。言い換えると、フラッシャー 8 4 の外端 8 4 b は、サイドカバー 7 の外端 7 2 を通る車両前後方向に延びる線 L 9 よりも、車両幅方向の内方に位置している。

【 0 0 3 7 】

10

20

30

40

50

図12に示すように、ライセンスプレートブラケット8の側部81は、テールライト10よりも前方に位置している。リアフラッシャー84は、テールライト10よりも前方に位置するように側部81に取り付けられている。より詳細には、リアフラッシャー84の後端84aは、テールライト10の後端10aよりも前方に位置している。図14に示すように、ライセンスプレートブラケット8の側部81には、車両幅方向に切った断面で見たときに車両幅方向の内方に凹んだ凹部81aが形成されている。リアフラッシャー84は、この凹部81aに取り付けられている。リアフラッシャー84は、ライセンスプレートブラケット8の側部81から側方に突出する特別な支持部を介することなく、側部81に直接取り付けられている。

【0038】

ただし、ライセンスプレートブラケット8の側部81の形状は特に限定される訳ではない。図15に示すように、ライセンスプレートブラケット8に側部81から側方に突出する支持部86を設け、この支持部86にリアフラッシャー84を支持するようにしてもよい。なお、このような場合であっても、リアフラッシャー84は、平面視においてその一部がサイドカバー7の突出部71によって隠されるように、突出部71と重なった位置に配置される。

【0039】

図1に示すように、後輪53の上方には、リアフェンダー54が設けられている。リアフェンダー54は、前後方向に関して後輪53の中心53cよりも前方の位置から、後輪53の後端の位置Tよりも後方に延びている。具体的には、リアフェンダー54は、エンジンユニット5のクランクケース(図示せず)の後方近傍の位置から後方に延び、後輪5の後端位置Tよりも後方に延びている。リアフェンダー54は、後輪53の形状に沿った形状に形成されている。すなわち、リアフェンダー54は、側面から見て略円弧状に形成されている。

【0040】

図4に示すように、リアフェンダー54は、後輪53の上方および左右両方向の一部を覆うフェンダー本体54aと、フェンダー本体54aから左方および右方に突出した側片部54bと、フェンダー本体54aの下側から後方斜め下向きに突出した下片部54cとを備えている。図1に示すように、リアフェンダー54の後部の下端、すなわち下片部54cの下端54dは、ライセンスプレートブラケット8の後部82の下端82aよりも下方に位置している。なお、リアフェンダー54の後部とは、リアフェンダー54の前後方向中間位置よりも後側の部分をいう。側片部54bおよび下片部54cも、ライセンスプレートブラケット8の下端82aよりも下方に位置している。リアフェンダー54の上端は、ライセンスプレートブラケット8の上端と略等しい高さに位置している。

【0041】

<実施形態の効果>

以上のように、本実施形態に係るスクータ型車両1では、フロントカバー体30の後側カバー31が、フットボード20の前方にて前方斜め上向きに延びる左右の足載壁35と、側面視で足載壁35の上端から後方へ突出した突部40とを有している。図9に示すように側面視において、突部40の後端40cは、後側カバー31の上側の後端31aと下側の後端31bとを繋いだ線L7よりも前方に位置している。また、突部40の後端40cは、後側カバー31の上側の後端31aと下側の後端31bとの上下方向の中間位置31cよりも上方に位置している。

【0042】

本実施形態によれば、フロントカバー体30の下側カバー32で前輪6の上方を覆っているため、フロントカバー体30と別体のフロントフェンダーを別途設ける必要がなく、フロントカバー体30をより前方に配置することができる。したがって、図16に示すように、乗員100は膝の屈曲角度 および足の屈曲角度 を大きく確保することができる。なお、図16において、符号101、102、103、104、105は、それぞれ乗員100の脚、膝、上腿部、下腿部、足部を表している。このように、乗員100は脚1

10

20

30

40

50

01の全体を比較的伸ばした姿勢で乗車することができるので、乗車姿勢に関する快適性を向上させることができる。一方、後側カバー31には上記突部40が設けられているので、走行風によって雨や泥等が後側カバー31の裏側に回り込むことを抑制することができる。そのため、雨等に関する快適性を高めることができる。さらに、突部40を設けてはいるが、図9に示すように、突部40は後側カバー31の上側の後端31aと下側の後端31bとを繋いだ線L7よりも前方に位置するので、乗員100が足載壁35に足105を置いたときに上記突部40により乗車姿勢に関する快適性が低下することを抑制できる(図16参照)。したがって、本実施形態によれば、雨等に関する快適性と乗車姿勢に関する快適性とを高い次元で両立させることができる。

【0043】

10

また、本実施形態によれば、左側の足載壁35と右側の足載壁35とは、水平面に対する傾斜角度が互いに等しい。すなわち、両足載壁35は同一の仮想面上に位置している。そのため、左右の足を足載壁35に載せた際に、両膝の開き具合を適度に保つことが容易になる。すなわち、両膝が外側へ開きすぎることや内側へ閉じすぎることがなく、より自然な姿勢で乗車することができる。したがって、乗車時の快適性をさらに向上させることができる。

【0044】

また、本実施形態によれば、フロントカバー体30の突部40における車両幅方向の外方の表面に、斜め上方に凹んだ段差部41が形成されている。これにより、走行風を受けて後側カバー32の表面に沿って裏側に回り込もうとする雨等の水滴の流れを、上記段差部41で効果的に阻止することができる。したがって、雨等が乗員100の脚101に吹きかかることがさらに抑制されるので、雨等に関する快適性をより一層向上させることができる。

20

【0045】

図9に示すように、後側カバー32の突部40の後端40cは、側面視において前輪6の後端6eよりも後方に位置している。このように、突部40が比較的後方にまで延びているので、雨等がフロントカバー体30の裏側に回りこむことをより効果的に抑制することができる。したがって、雨等に関する快適性をさらに向上させることができる。

【0046】

図3に示すように、突部40は、フロントカバー体30のうち最も車両幅方向の外方に位置する部分となっている。したがって、雨等に関する快適性をより向上させることができる。

30

【0047】

図7に示すように、足載壁35の上面には、凹み35aが形成されている。したがって、足載壁35の上面が滑りにくくなり、乗員100は足載壁35の上に足105をしっかりと保持することが容易となる。そのため、乗車時の快適性を向上させることができる。

【0048】

図1に示すように、下側カバー32の前端32dは、前輪6のリム6aの前端6cよりも前方に位置している。このように、下側カバー32は、より前方に配置されている。したがって、フロントカバー体30と別体のフロントフェンダーを別途設けなくても、下側カバー32の泥除け性能が高いので、雨等に関する快適性を向上させることができる。

40

【0049】

また、下側カバー32の前端32dは、前輪6の上端6dと略等しい高さに位置している。このように、下側カバー32は、より下方にまで延びている。したがって、フロントカバー体30と別体のフロントフェンダーを設けなくても、十分な泥除け性能を発揮することができる。よって、雨等に関する快適性を向上させることができる。

【産業上の利用可能性】

【0050】

本発明は、スクータ型車両等の鞍乗型車両について有用である。

【図面の簡単な説明】

50

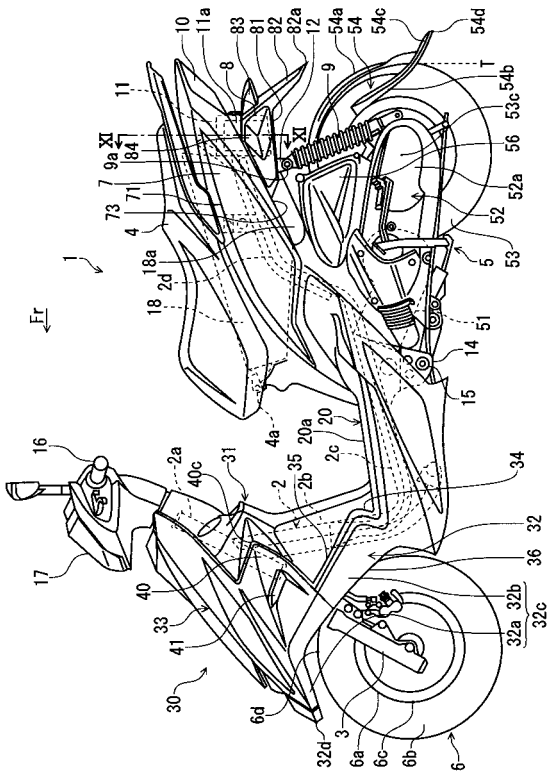
【 0 0 5 1 】

- 【図 1】スクータ型車両の左側面図である。
- 【図 2】スクータ型車両の右側面図である。
- 【図 3】スクータ型車両の正面図である。
- 【図 4】スクータ型車両の背面図である。
- 【図 5】スクータ型車両の平面図である。
- 【図 6】スクータ型車両の右側面図である。
- 【図 7】足載壁の斜視図である。
- 【図 8】後側カバーの突部の側面図である。
- 【図 9】スクータ型車両の右側面図である。 10
- 【図 10】図 9 の X - X 線断面図である。
- 【図 11】図 1 の X I - X I 線断面図である。
- 【図 12】ライセンスプレートブラケットの左側面図である。
- 【図 13】ライセンスプレートブラケットの左側面図である。
- 【図 14】図 13 の X I V - X I V 線断面図である。
- 【図 15】変形例に係るスクータ型車両の背面図である。
- 【図 16】スクータ型車両の左側面図である。
- 【図 17】(a) および (b) は、変形例に係る図 8 相当図である。
- 【図 18】後側カバーの水平断面図である。
- 【図 19】(a) および (b) は、従来のスクータ型車両の部分側面図である。 20
- 【符号の説明】

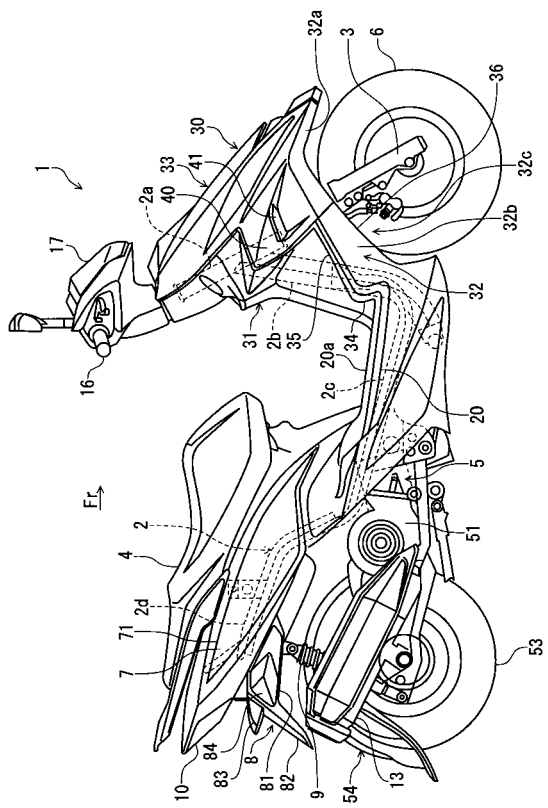
【 0 0 5 2 】

- | | | |
|-----|-------------------|----|
| 1 | スクータ型車両 (自動二輪車) | |
| 2 | 車体フレーム | |
| 2 a | ヘッドパイプ | |
| 2 b | ダウンフレーム | |
| 2 c | 下部フレーム | |
| 2 d | シートレール | |
| 3 | フロントフォーク | |
| 4 | シート | 30 |
| 5 | エンジンユニット | |
| 6 | 前輪 | |
| 2 0 | フットボード | |
| 3 0 | フロントカバー体 | |
| 3 1 | 後側カバー | |
| 3 2 | 下側カバー | |
| 3 3 | 前側カバー | |
| 3 4 | 縦壁 | |
| 3 5 | 足載壁 | |
| 4 0 | 突部 | 40 |

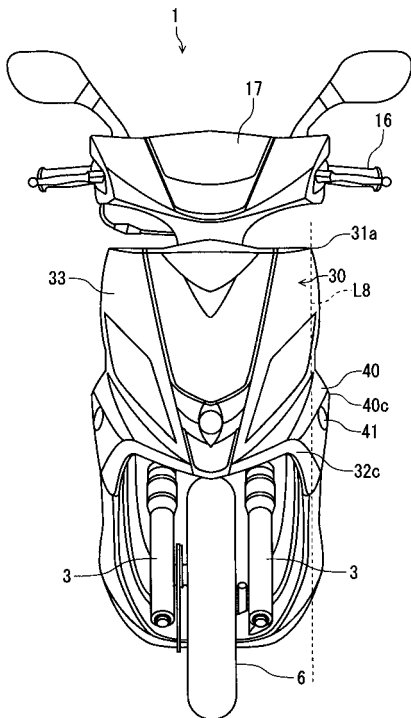
【図 1】



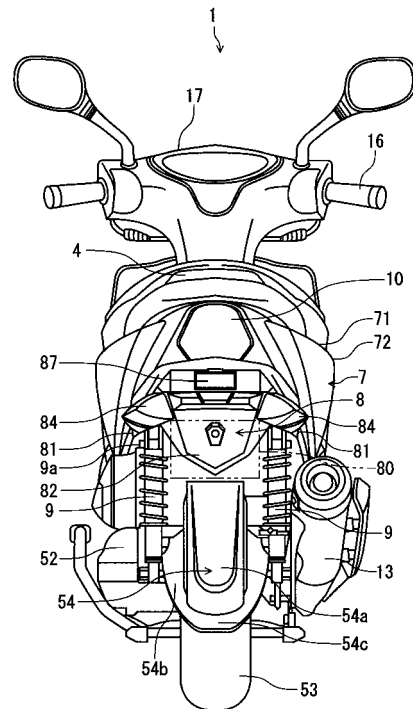
【図 2】



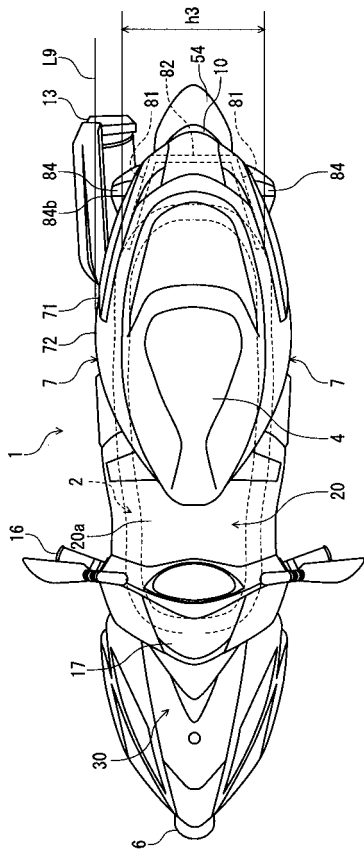
【図 3】



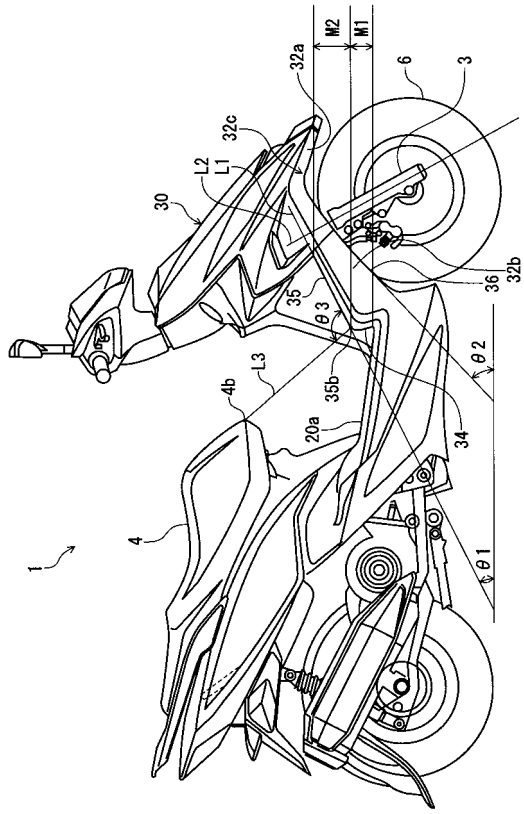
【図 4】



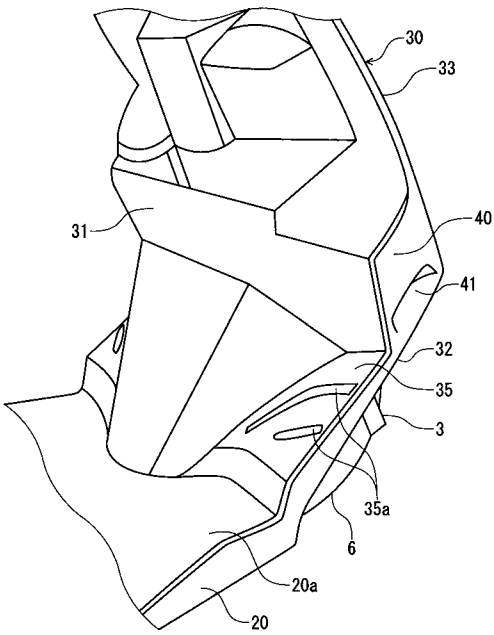
【 図 5 】



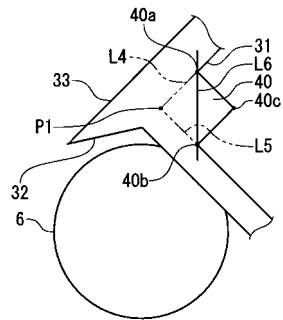
【 図 6 】



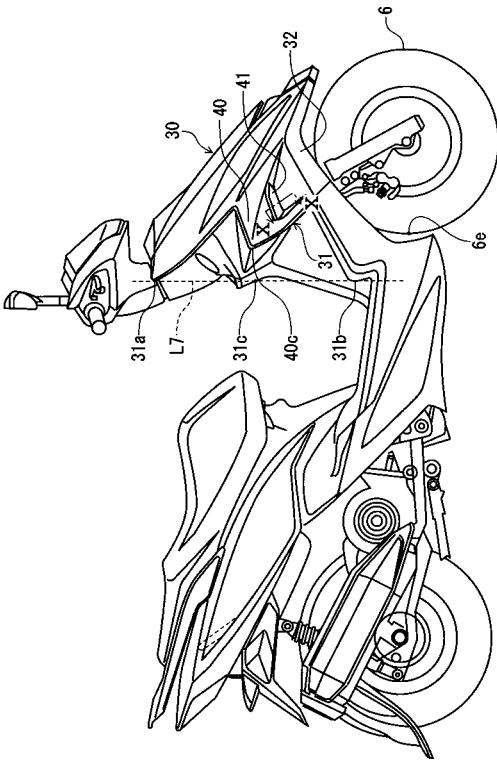
【 図 7 】



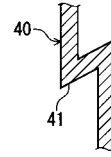
【 図 8 】



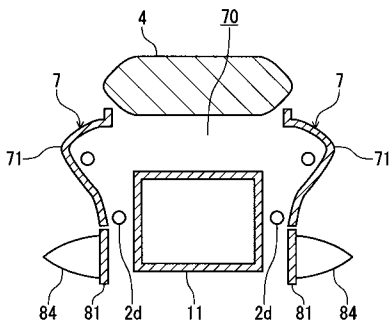
【 図 9 】



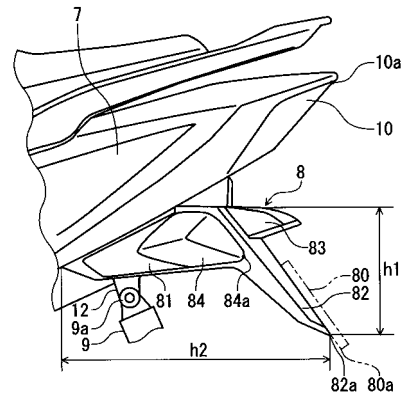
【 図 10 】



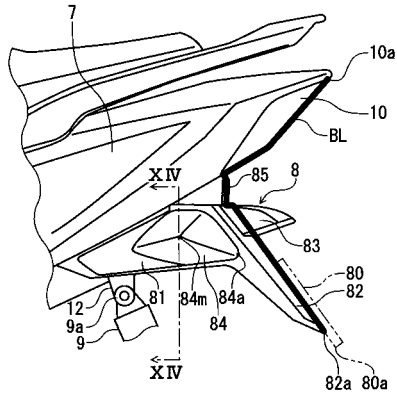
【 図 11 】



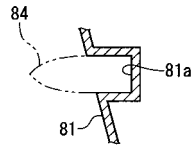
【 図 12 】



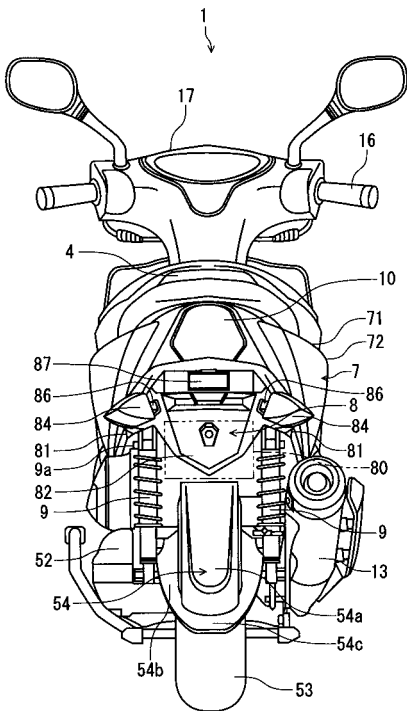
【 図 1 3 】



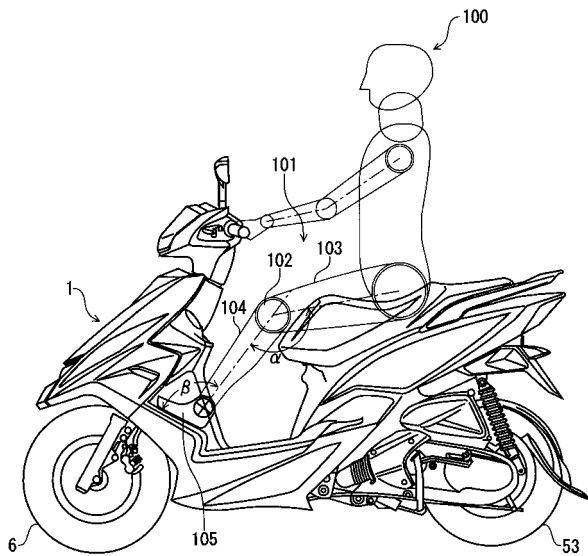
【 図 1 4 】



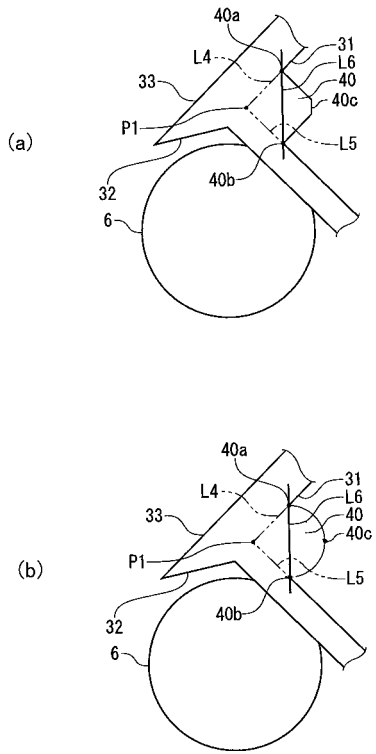
【 図 1 5 】



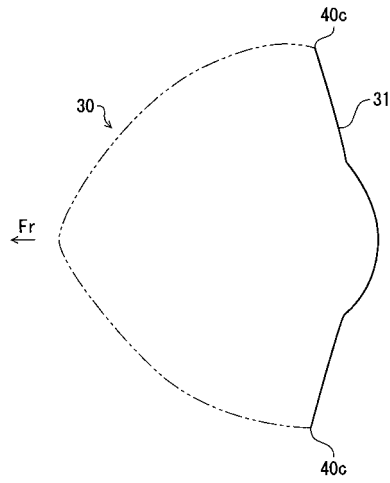
【 図 1 6 】



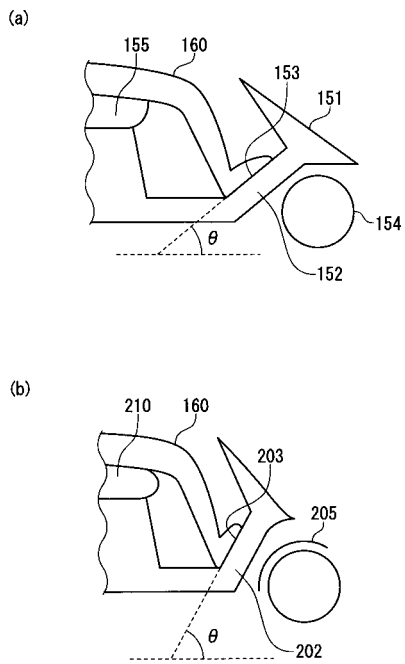
【 図 1 7 】



【 図 1 8 】



【 図 1 9 】



【手続補正書】

【提出日】平成21年4月16日(2009.4.16)

【手続補正1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項1】

前輪と、

前記前輪を支持するフロントフォークと、

前記フロントフォークを回転可能に支持するヘッドパイプと、前記ヘッドパイプから後方斜め下向きに延びるダウフレームと、前記ダウフレームの下部から後方に延びる下部フレームと、前記下部フレームの後部から後方斜め上向きに延びるシートレールと、を有する車体フレームと、

前記シートレールの上方に配置されたシートと、

少なくとも一部が前記シートの下方かつ前方であって前記下部フレームの上方に配置されたフットボードと、

前記ダウフレームの上方および前記ヘッドパイプの後方を覆う後側カバーと、前記ダウフレームの下方を覆い、前記前輪との間に別体のフロントフェンダーを介することなく前記前輪の上方に位置する下側カバーと、前記下側カバーの上方で前記ヘッドパイプの前方を覆う前側カバーとを有し、前記フットボードの前方に設けられたフロントカバー体と、を備え、

前記後側カバーは、前記フットボードの前方にて前方斜め上向きに延びる左側および右側の足載壁と、前記後側カバーの側縁部分に位置しかつ側面視で前記各足載壁の上端から後方へ突出する突部と、前記突部よりも上方かつ後方に位置するとともに、前記後側カバーの側縁部分の上側の後端に位置する上側後端と、前記突部よりも下方かつ後方に位置するとともに、前記後側カバーの側縁部分の下側の後端に位置する下側後端とを有し、

前記突部の後端は、前記後側カバーの当該突部を含む水平断面において最も車両幅方向の外方に位置し、

側面視において、前記突部の後端は、前記後側カバーの前記上側後端と前記下側後端とを繋いだ線よりも前方に位置するとともに、前記後側カバーの前記上側後端と前記下側後端との上下方向の中間位置よりも上方に位置し、

前記突部の一部は、側面視において、前記後側カバーの側縁部分の輪郭を形成する前方斜め下向きの線を延長した仮想線と、前記輪郭を形成する前方斜め上向きの線を延長した仮想線との交点に対して、水平方向の後方に位置している、鞍乗型車両。

【請求項2】

前記左側および右側の足載壁は、水平面に対する傾斜角度が互いに等しい、

請求項1に記載の鞍乗型車両。

【請求項3】

前記フロントカバー体の前記突部における車両幅方向の外方の表面に、斜め上方に凹んだ段差部が形成されている、

請求項1に記載の鞍乗型車両。

【請求項4】

前記後側カバーの前記突部の後端は、側面視において前記前輪の後端よりも後方に位置している、

請求項1に記載の鞍乗型車両。

【請求項5】

前記後側カバーの突部は、正面視において前記フロントカバー体のうち最も車両幅方向の外方に位置している、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 6】

前記足載壁の上面に凹凸が形成されている、
請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 7】

前記前輪は、リムと、前記リムに取り付けられたタイヤとを有し、
前記下側カバーの前端は、前記リムの前端よりも前方に位置している、
請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 8】

前記下側カバーの前端は、前記前輪の上端と略等しい高さに位置している、
請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0007

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0007】

本発明に係る鞍乗型車両は、前輪と、前記前輪を支持するフロントフォークと、前記フロントフォークを回転可能に支持するヘッドパイプと、前記ヘッドパイプから後方斜め下向きに延びるダウンフレームと、前記ダウンフレームの下部から後方に延びる下部フレームと、前記下部フレームの後部から後方斜め上向きに延びるシートレールと、を有する車体フレームと、前記シートレールの上方に配置されたシートと、少なくとも一部が前記シートの下方かつ前方であって前記下部フレームの上方に配置されたフットボードと、前記ダウンフレームの上方および前記ヘッドパイプの後方を覆う後側カバーと、前記ダウンフレームの下方を覆い、前記前輪との間に別体のフロントフェンダーを介することなく前記前輪の上方に位置する下側カバーと、前記下側カバーの上方で前記ヘッドパイプの前方を覆う前側カバーとを有し、前記フットボードの前方に設けられたフロントカバー体と、を備え、前記後側カバーは、前記フットボードの前方にて前方斜め上向きに延びる左側および右側の足載壁と、前記後側カバーの側縁部分に位置しかつ側面視で前記各足載壁の上端から後方へ突出する突部と、前記突部よりも上方かつ後方に位置するとともに、前記後側カバーの側縁部分の上側の後端に位置する上側後端と、前記突部よりも下方かつ後方に位置するとともに、前記後側カバーの側縁部分の下側の後端に位置する下側後端とを有し、前記突部の後端は、前記後側カバーの当該突部を含む水平断面において最も車両幅方向の外方に位置し、側面視において、前記突部の後端は、前記後側カバーの前記上側後端と前記下側後端とを繋いだ線よりも前方に位置するとともに、前記後側カバーの前記上側後端と前記下側後端との上下方向の中間位置よりも上方に位置し、前記突部の一部は、側面視において、前記後側カバーの側縁部分の輪郭を形成する前方斜め下向きの線を延長した仮想線と、前記輪郭を形成する前方斜め上向きの線を延長した仮想線との交点に対して、水平方向の後方に位置しているものである。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0025

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0025】

図 3 に示すように、正面視において、突部 40 の後端 40c は、フロントカバー体 30 のうち最も車両幅方向の外方に位置する部分となっている。突部 40 の後端 40c は、後側カバー 31 の上側の後端 31a よりも車両幅方向の外方に位置している。なお、図 3 に

において、直線 L 8 は後側カバー 3 1 の後端 3 1 a を通る垂直線を表している。突部 4 0 の後端 4 0 c は、この直線 L 8 よりも外方に位置している。また、図 9 に示すように、側面視において、突部 4 0 の後端 4 0 c は、後側カバー 3 1 の上側の後端 3 1 a と下側の後端 3 1 b とを繋いだ線 L 7 よりも前方に位置する。また、突部 4 0 の後端 4 0 c は、後側カバー 3 1 の上側の後端 3 1 a と下側の後端 3 1 b との上下方向の中間位置 3 1 c よりも上方に位置している。突部 4 0 の後端 4 0 c は、前輪 6 の後端 6 e よりも後方に位置している。なお、上記上側の後端 3 1 a は、突部 4 0 よりも上方かつ後方に位置するとともに、後側カバー 3 1 の側縁部分の上側の後端に位置する部分のことである。また、上記下側の後端 3 1 b は、突部 4 0 よりも下方かつ後方に位置するとともに、後側カバー 3 1 の側縁部分の下側の後端に位置する部分のことである。

【手続補正書】

【提出日】平成21年7月31日(2009.7.31)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

前輪と、

前記前輪を支持するフロントフォークと、

前記フロントフォークを回転可能に支持するヘッドパイプと、前記ヘッドパイプから後方斜め下向きに延びるダウンフレームと、前記ダウンフレームの下部から後方に延びる下部フレームと、前記下部フレームの後部から後方斜め上向きに延びるシートレールと、を有する車体フレームと、

前記シートレールの上方に配置されたシートと、

ハンドルを覆う上側フロントカバーと、

少なくとも一部が前記シートの下方かつ前方であって前記下部フレームの上方に配置され、略水平に延びるフットボードと、

前記ダウンフレームの上方および前記ヘッドパイプの後方を覆い、上部が前記上側フロントカバーの下方に配置され且つ下部が前記フットボードの前部に接続された後側カバーと、前記ダウンフレームの下方を覆い、前記前輪との間に別体のフロントフェンダーを介することなく前記前輪の上方に位置する下側カバーと、前記下側カバーの上方で前記ヘッドパイプの前方を覆う前側カバーとを有し、前記フットボードの前方に設けられたフロントカバー体と、を備え、

前記後側カバーは、前記フットボードの前方にて前方斜め上向きに延びる左側および右側の足載壁と、前記後側カバーの側縁部分に位置しかつ側面視で前記各足載壁の上端から後方へ突出する突部と、前記突部よりも上方かつ後方に位置するとともに、前記後側カバーの側縁部分の上側の後端に位置する上側後端と、前記突部よりも下方かつ後方に位置するとともに、前記後側カバーの側縁部分の下側の後端に位置する下側後端とを有し、

前記突部の後端は、前記後側カバーの当該突部を含む水平断面において最も車両幅方向の外方に位置し、

側面視において、前記突部の後端は、前記後側カバーの前記上側後端と前記下側後端とを繋いだ線よりも前方に位置するとともに、前記後側カバーの前記上側後端と前記下側後端との上下方向の中間位置よりも上方に位置し、

前記突部の一部は、側面視において、前記後側カバーの側縁部分の輪郭を形成する前方斜め下向きの線を延長した仮想線と、前記輪郭を形成する前方斜め上向きの線を延長した仮想線との交点に対して、水平方向の後方に位置している、鞍乗型車両。

【請求項 2】

前記左側および右側の足載壁は、水平面に対する傾斜角度が互いに等しい、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 3】

前記フロントカバー体の前記突部における車両幅方向の外方の表面に、斜め上方に凹んだ段差部が形成されている、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 4】

前記後側カバーの前記突部の後端は、側面視において前記前輪の後端よりも後方に位置している、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 5】

前記後側カバーの突部は、正面視において前記フロントカバー体のうち最も車両幅方向の外方に位置している、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 6】

前記足載壁の上面に凹凸が形成されている、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 7】

前記前輪は、リムと、前記リムに取り付けられたタイヤとを有し、

前記下側カバーの前端は、前記リムの前端よりも前方に位置している、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 8】

前記下側カバーの前端は、前記前輪の上端と略等しい高さに位置している、

請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0007

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0007】

本発明に係る鞍乗型車両は、前輪と、前記前輪を支持するフロントフォークと、前記フロントフォークを回転可能に支持するヘッドパイプと、前記ヘッドパイプから後方斜め下向きに延びるダウンフレームと、前記ダウンフレームの下部から後方に延びる下部フレームと、前記下部フレームの後部から後方斜め上向きに延びるシートレールと、を有する車体フレームと、前記シートレールの上方に配置されたシートと、ハンドルを覆う上側フロントカバーと、少なくとも一部が前記シートの下方かつ前方であって前記下部フレームの上方に配置され、略水平に延びるフットボードと、前記ダウンフレームの上方および前記ヘッドパイプの後方を覆い、上部が前記上側フロントカバーの下方に配置され且つ下部が前記フットボードの前部に接続された後側カバーと、前記ダウンフレームの下方を覆い、前記前輪との間に別体のフロントフェンダーを介することなく前記前輪の上方に位置する下側カバーと、前記下側カバーの上方で前記ヘッドパイプの前方を覆う前側カバーとを有し、前記フットボードの前方に設けられたフロントカバー体と、を備え、前記後側カバーは、前記フットボードの前方にて前方斜め上向きに延びる左側および右側の足載壁と、前記後側カバーの側縁部分に位置しかつ側面視で前記各足載壁の上端から後方へ突出する突部と、前記突部よりも上方かつ後方に位置するとともに、前記後側カバーの側縁部分の上側の後端に位置する上側後端と、前記突部よりも下方かつ後方に位置するとともに、前記後側カバーの側縁部分の下側の後端に位置する下側後端とを有し、前記突部の後端は、前記後側カバーの当該突部を含む水平断面において最も車両幅方向の外方に位置し、側面視において、前記突部の後端は、前記後側カバーの前記上側後端と前記下側後端とを繋いだ線よりも前方に位置するとともに、前記後側カバーの前記上側後端と前記下側後端との上

下方向の中間位置よりも上方に位置し、前記突部の一部は、側面視において、前記後側カバーの側縁部分の輪郭を形成する前方斜め下向きの線を延長した仮想線と、前記輪郭を形成する前方斜め上向きの線を延長した仮想線との交点に対して、水平方向の後方に位置しているものである。