

(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2011-57103

(P2011-57103A)

(43) 公開日 平成23年3月24日(2011.3.24)

(51) Int.Cl.
B62J 11/00 (2006.01)

F I
B62J 11/00

テーマコード (参考)

B

審査請求 未請求 請求項の数 10 O L (全 12 頁)

(21) 出願番号 特願2009-209758 (P2009-209758)
(22) 出願日 平成21年9月10日 (2009.9.10)

(71) 出願人 000005326
本田技研工業株式会社
東京都港区南青山二丁目1番1号
(74) 代理人 100089509
弁理士 小松 清光
(72) 発明者 山崎 隆之
埼玉県和光市中央1丁目4番1号株式会社
本田技術研究所内
(72) 発明者 石川 丈寛
埼玉県和光市中央1丁目4番1号株式会社
本田技術研究所内
(72) 発明者 官島 由
埼玉県和光市中央1丁目4番1号株式会社
本田技術研究所内

(54) 【発明の名称】 自動2輪車用荷掛けフック

(57) 【要約】

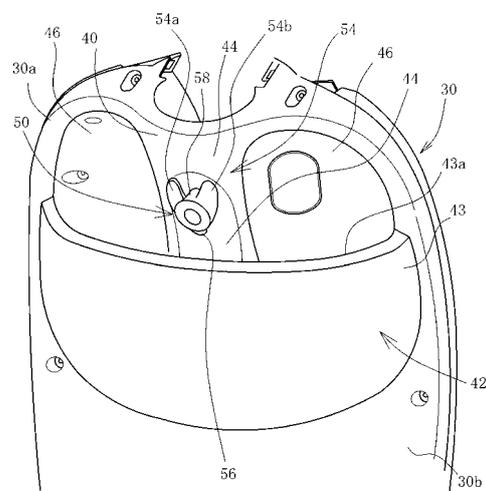
【課題】

吊り下げ物品の吊り紐を荷掛けフックに掛止する態様の自由度が得られると共に、走行時に安定状態で荷物を保持する。

【解決手段】

レッグシールド30後方に設けた収納部42直上のセンタートンネル部40に荷掛けフック50を取付ける。荷掛けフック50は、トンネル部44に取付けられる基部52と、基部52の後端から放射方向に突設す複数の第1腕部54a・54bと、基部52後端に第1腕部54a・54bとは異なる位置から突設する第2腕部56とで正面視略Y字状に構成する。

【選択図】 図5



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

車体に取り付けられる荷掛けフックであって、前記荷掛けフックは、前記車体に取り付けられる軸状の基部と、前記基部から放射方向に突設する第 1 腕部と、前記第 1 腕部とは異なる位置から放射方向に突設する第 2 腕部と、から構成されることを特徴とする車両用荷掛けフック。

【請求項 2】

前記第 2 腕部は、前記第 1 腕部に対し前記基部の後端から反対方向に突設するように構成されていることを特徴とする請求項 1 に記載した車両用荷掛けフック。

【請求項 3】

前記第 2 腕部と前記第 1 腕部は、互いに上下方向に突設するように構成されることを特徴とする請求項 2 に記載した車両用荷掛けフック。

【請求項 4】

前記第 1 腕部は、上方に突設する複数の腕部から成り、第 2 腕部は下方に突設するように構成されることを特徴とする請求項 3 に記載した車両用荷掛けフック。

【請求項 5】

前記荷掛けフックの基部は上下方向に延びる壁部に取り付けられるものであって、前記壁部の下方には、床部が設けられていることを特徴とする請求項 4 に記載した車両用荷掛けフック。

【請求項 6】

運転者が着座するシートと、前記シートの前方にあって運転者の脚部前方に配置されるレッグシールドとを備え、前記レッグシールドの後面には、上方に開口する収納部が前記荷掛けフックの下方に形成されていることを特徴とする請求項 3 ~ 5 の何れか一方に記載した車両用荷掛けフック。

【請求項 7】

前記第 1 腕部は、上方に突設する複数の腕部から成り、前記複数の腕部間に形成される股部は、前記収納部の開口後壁部より後方に位置していることを特徴とする請求項 6 に記載した車両用荷掛けフック。

【請求項 8】

前記第 2 腕部は、前記基部から下方に突設され、前記第 2 腕部の下端部は、前記収納部の開口後端縁より前方に位置していることを特徴とする請求項 6 又は 7 に記載した車両用荷掛けフック。

【請求項 9】

前記収納部の開口後壁部は、後部上方に向くように形成され、前記第 2 腕部は、前記基部から前下方に突設するように構成されることを特徴とする請求項 8 に記載した車両用荷掛けフック。

【請求項 10】

前記第 1 腕部は、前記トンネル部の上方に取り付けられる基部の後端から左右上方に向けて 2 股状に突設し、左右対称となる 2 つの腕部から構成されることを特徴とする請求項 5 に記載した車両用荷掛けフック。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、自動 2 輪車のレッグシールドに設ける荷掛けフックに関する。

【背景技術】**【0002】**

乗員の脚部前方を覆うレッグシールドを有する自動 2 輪車において、レッグシールドの上部中央に荷掛けフックを設け、その下方に上方へ開口する収納部を設けたものがある（一例として特許文献 1 参照）。

この場合、荷掛けフックにカバンや買い物袋などの吊り下げ物品を吊り下げ支持したり、

10

20

30

40

50

収納部へ物品を入れたり、さらには荷掛けフックに吊り下げ支持した吊り下げ物品の本体部を収納部へ入れて安定支持するようにして使用する。また、荷掛けフックに吊り下げ支持するとともに吊り下げ物品の本体部を乗員の足を乗せる床部上に置く場合もある

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】特許第3633114号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

特許文献1に開示されたスクータ型自動2輪車用の荷掛けフックは略L字状をなしたものであり、単に吊り下げ物品の吊り紐も掛けて吊り下げるだけであるため、吊り下げ物品が大きかったり吊り紐が長すぎる場合は、吊り下げ物品が床部に載置された状態となり、吊り紐にたるみが生じるため、吊り紐が走行中に荷掛けフックから外れたり、床部上の物品が転がって不安定になる場合がある。

また、単純に荷掛けフックの取付位置を高くしたり、吊り紐を短くしても、吊り下げ状態によっては、走行中に吊り下げ物品が荷掛けフックを中心として揺動し易くなってしまう場合があるので、吊り紐の長さを適切に調整して物品を走行時でも安定させることが望まれる。

【0005】

そこで本発明は、このような事情を考慮してなされたものであり、吊り下げ物品の吊り紐を荷掛けフックに掛止する態様の自由度が得られると共に、走行時に安定状態で物品を保持することができるようにした自動2輪車用荷掛けフックの提供を目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

本願発明の車両用荷掛けフックに係る請求項1に記載された発明は、車体に取り付けられる荷掛けフックであって、前記荷掛けフックは、前記車体に取り付けられる軸状の基部と、前記基部から放射方向に突設する第1腕部と、前記第1腕部とは異なる位置から放射方向に突設する第2腕部と、から構成されることを特徴とする。

【0007】

請求項2に記載された発明は上記請求項1において、前記第2腕部は、前記第1腕部に対して基部の後端から反対方向に突設するように構成されていることを特徴とする。

【0008】

請求項3に記載された発明は上記請求項2において、前記第2腕部と前記第1腕部は、互いに上下方向に突設するように構成されることを特徴とする。

【0009】

請求項4に記載された発明は上記請求項3において、前記第1腕部は、上方に突設する複数の腕部から成り、第2腕部は下方に突設するように構成されることを特徴とする。

【0010】

請求項5に記載された発明は上記請求項4において、前記荷掛けフックの基部は上下方向に延びる壁部に取り付けられるものであって、前記壁部の下方には、床部が設けられていることを特徴とする。

【0011】

請求項6に記載された発明は上記請求項3～5の何れか一方において、運転者が着座するシートと、前記シートの前方にあって運転者の脚部前方に配置されるレッグシールドとを備え、前記レッグシールドの後面には、上方に開口する収納部が前記荷掛けフックの下方に形成されていることを特徴とする。

【0012】

請求項7に記載された発明は上記請求項6において、前記第1腕部は、上方に突設する複数の腕部から成り、前記複数の腕部間に形成される股部は、前記収納部の開口後壁部より

10

20

30

40

50

後方に位置していることを特徴とする。

【0013】

請求項8に記載された発明は上記請求項6又は7において、前記第2腕部は、前記基部から下方に突設され、前記第2腕部の下端部は、前記収納部の開口後端縁より前方に位置していることを特徴とする。

【0014】

請求項9に記載された発明は上記請求項8において、前記収納部の開口後壁部は、後部上方に向くように形成され、前記第2腕部は、前記基部から前下方に突設するように構成されることを特徴とする。

【0015】

請求項10に記載された発明は上記請求項5において、前記第1腕部は、前記トンネル部の上方に取付けられる基部の後端から左右上方に向けて2股状に突設し、左右対称となる2つの腕部から構成されることを特徴とする。

【発明の効果】

【0016】

請求項1に記載の発明によれば、荷掛けフックを基部の後端から放射方向に突設する第1腕部と、この第1腕部とは異なる位置から放射方向に突設する第2腕部とから構成することで、吊り下げ物品の吊り紐を荷掛けフックに掛止する際に、掛止する態様として複数の荷掛けフックの腕部に絡ませる回数を増減することができる。これにより、吊り紐の長さを適切長さへ容易に調整することができる。

【0017】

請求項2に記載の発明によれば、第1腕部に対し第2腕部を基部の後端から反対方向に突設する構成とすることにより、第1腕部と第2腕部が、基部に放射方向に設定される角度に応じて、吊り紐を絡ませる腕部を適宜選択することができる。これにより、選択した腕部に吊り紐を掛止してから、吊り紐を絡ませる腕部の数により、何回折り返すかの回数により吊り紐の長さを容易に調整することができる。このように、絡ませる腕部を選択することで掛止する態様の自由度を得ることができる。

【0018】

請求項3に記載の発明によれば、第2腕部と第1腕部は互いに上下方向に突設する構成とすることにより、吊り紐は、少なくとも上を向く腕部に掛止するだけでなく、下を向く腕部に掛止することができる。これにより、吊り紐の中間部を何れかの腕部に掛止してからその両側へ延びる部分を2本一緒に束ねた状態で、上下の腕部へ絡ませれば、絡ませる回数により長さを調整することができる。

【0019】

請求項4に記載の発明によれば、荷掛けフックの腕部が、上方に突設する複数の腕部からなる第1腕部と下方に突設する第2腕部で構成される。これにより、吊り紐の中間部を荷掛けフックの基部外周に下方から巻き付け、基部の両側へ延びる部分を2本一緒に束ねて複数の腕部間の股部を通せば、2本の吊り紐がこの股部で絞られる。このような態様で吊り下げ物品を吊るすことで吊り下げ物品の荷重が下方に作用するので、且つ安定した状態で掛止することができる。

【0020】

請求項5に記載の発明によれば、荷掛けフックの下方に床部が設けられているので、荷掛けフックに弛みなく吊り紐を調整して掛止した吊り下げ物品を床部上に載置することができるので、吊り下げ物品を安定して保持することができる。

【0021】

請求項6に記載の発明によれば、レッグシールドの荷掛けフック下方に、上方へ開口する収納部を設けたので、荷掛けフックに吊り紐を掛止した状態で吊り下げ物品を収納部内に収納できるため、安定して保持することができる。

【0022】

請求項7に記載の発明によれば、複数の腕部間で形成される第1腕部の股部が、収納部の

10

20

30

40

50

開口後壁部より後方に位置している。これにより、第1腕部の複数の腕部に掛止した吊り紐を股部に通して吊り下げ物品を吊り下げること、収納部との干渉を防止することができる。

【0023】

請求項8に記載の発明によれば、基部から下方に突設される第2腕部の下端部が、収納部の開口後端縁より前方に位置している。これにより、収納部の開口部を広く使うことができるので、収納部への吊り下げ物品の出し入れが妨げられない。

【0024】

請求項9に記載の発明によれば、収納部の後壁部が後部上方に向くように形成され、第2腕部は基部から前下方に突設している。これにより、収納部への吊り下げ物品の出し入れ機能が更に向上する。

10

【0025】

請求項10に記載の発明によれば、床部の中央に上方へ膨出して前後方向に設けられたフロアトンネルの上方に基部が位置し、この後端から左右上方に向けて2股状に突設した左右対称の腕部から第1腕部が構成されている。これにより、2つの吊り下げ物品を2股状に突設した左右対称の腕部に夫々掛止することで、フロアトンネルを避けてその両側に振り分けてバランス良く吊り下げることができる。

【図面の簡単な説明】

【0026】

【図1】本発明の実施形態に係るスクータ型自動2輪車の側面図

20

【図2】収納部と荷掛けフックの関係を示す部分拡大側面図

【図3】収納部と荷掛けフックの関係を示す部分平面図

【図4】レッグシールド及び床部の後面図

【図5】収納部と荷掛けフックの関係を示す部分斜視図

【図6】収納部、荷掛けフック及び運転者の脚部との関係を示す説明図

【図7】荷掛けフックの構造を示す図

【図8】荷掛けフックに吊り下げ物品の吊り紐を掛止する態様を示す説明図

【図9】荷掛けフックに吊り下げ物品の吊り紐を掛止する別の態様を示す説明図

【発明を実施するための形態】

【0027】

30

以下、スクータ型自動2輪車に適用された実施例について図面を参照して説明する。なお、本願において、前後左右上下とは車両の前後左右上下を基準とする。

図1は本発明の実施形態に係る自動2輪車の側面図であり、この図において、スクータ型自動2輪車1の車体フレーム2は、前端にヘッドパイプ4が固着されたメインフレーム8と、このメインフレーム8の後端へ水平面内にて中間部が直角に固着されるクロスパイプ12と、クロスパイプ12の両端部に前端がそれぞれ連設される左右一対のパイプ部材からなるリヤフレーム14とを備えている。

【0028】

メインフレーム8は、ヘッドパイプ4から後ろ下がりに傾斜したダウンフレーム部9と、ダウンフレーム部9の後端からほぼ水平に曲がって後方に延びるフロアフレーム部10とが一体に連設されている。また、左右一対のリヤフレーム14は、クロスパイプ12の両端部から斜め後ろ上がりに延びる前部15と、前部15の後端からほぼ水平に曲がって後方に延びるとともに後端部開口が相互に対向するように水平面内で湾曲する後部16とが一体に連設されている。

40

【0029】

ヘッドパイプ4にはステムパイプ18が回転自在に支持され、ステムパイプ18は上端が連結するハンドル20で回動される。ステムパイプ18の下端は左右一対のフロントフォーク22が連結され、この左右のフロントフォーク22の下部間に前輪24が支持されている。

クロスパイプ12には、パワーユニット26が揺動自在に支持され、パワーユニット26

50

の後部に後輪 27 が支持されている。パワーユニット 26 は 4 サイクルエンジンと V ベルト無段変速機が一体化されたものである。

【0030】

ヘッドパイプ 4 は前方側からフロントカバー 28 で覆われ、後方側からレッグシールド 30 で覆われる。レッグシールド 30 は、運転者の足の前方を覆う部材であり、図示状態の側面視で略くの字状をなして上下方向中間部が前方へ凸に屈曲する屈曲部 31 をなしている。レッグシールド 30 の下端部は床部 32 の前端部へ接続している。床部 32 はメインフレーム 8 のフロアフレーム部 10 上方に支持され、その車幅方向中央部にフロアトンネル部 34 が設けられている。フロアトンネル部 34 はフロアフレーム部 10 を逃げるため、上方へ隆起して前後方向に形成されている。

10

【0031】

床部 32 の後端部はシート 36 の下方を覆うリヤカバー 38 に接続している。シート 36 の前方には床部 32 が配置され、シート 36 に着座した乗員が足を床部 32 の上へ揃えて乗せるようになっている。

【0032】

レッグシールド 30 の車幅方向中央部にもセンタートンネル 40 が上下方向へ背骨状に形成されている。センタートンネル 40 はヘッドパイプ 4 及びダウンフレーム部 9 を逃げるため後方へ隆起して形成されている。また屈曲部 31 の近傍部には上方へ開口した収納部 42 が後方へ張り出して設けられている。この収納部 42 の上方となるセンタートンネル 40 上に荷掛けフック 50 が設けられ、ヘッドパイプ 4 に設けられたボス 5 へボルト止め

20

【0033】

次に、図 2 ~ 図 6 により、収納部 42 と荷掛けフック 50 について説明する。

レッグシールド 30 は屈曲部 31 より上側が後傾斜面のレッグシールド上部 30 a、下側が前傾斜面のレッグシールド下部 30 b をなす (図 6)。この屈曲部 31 を上下に跨いで設けられる収納部 42 は、後傾して後方へ張り出す後壁部 43 にてレッグシールド 30 の壁面との間に収納空間を形成している。この収納部 42 の上方に配置される荷掛けフック 50 は後傾するセンタートンネル 40 上に設けられている。このため、荷掛けフック 50 の後方へ突出する端部は斜め下向きに傾斜し、下端部が収納部 42 の上に位置し、上端部は収納部 42 よりも後方へ突出し (図 6)、床部 32 の上に位置する (図 1 参照)。

30

【0034】

なお、荷掛けフック 50 はセンタートンネル 40 に設けた前方へ凹入する凹部 44 内に設けられる。このため荷掛けフック 50 を可及的に車体前方へ寄せて配置できるので、近傍に位置する乗員の膝 N と接触しないように配置でき、快適な乗車スペースを確保できる。しかも、凹部 44 は側面視で前方へ凸に湾曲し、かつ後方斜め下側へ向いているから、傾斜のきつくなる上部へ設けると、荷掛けフック 50 をより大きく傾けることができる (図 2・6)。この状態でボルト 60 により荷掛けフック 50 をボス 5 へ締結すれば、締結線 L は斜め上がり傾斜したものになる (図 6)。

また、収納部 42 もレッグシールド 30 において最も前方となる屈曲部 31 を跨いで設けられるので、比較的容量を大きくしても膝 N や脚部へ接触しないように配置できる。

40

【0035】

図 2 において、レッグシールド 30 のレッグシールド上部 30 a に設けられる収納部 42 は上方に向かって開口し、この開口に臨む後壁部 43 の開口端 43 a は、荷掛けフック 50 の下方に位置する。荷掛けフック 50 は後述するように、基部 52 と 2 つの第 1 腕部 54 a・54 b 並びに第 2 腕部 56 を備え、第 1 腕部 54 a・54 b の股部 (後述) に相当する点 P1 を通る垂線 V1 は、開口端 43 a 並びに後部壁 43 の後方を通る。

【0036】

一方、第 2 腕部 56 と基部 52 との接続部 P2 を通る垂線 V2 は、開口端 43 a 及び後壁部 43 の前方、すなわち収納部 42 の収納空間内を通るようになっている。これにより、吊り下げ物品 70 の吊り紐 71 を荷掛けフック 50 に掛止した状態で吊り下げ物品 70 の

50

本体部 7 2 を収納部 4 2 内に収納できるので、安定して保持することができる。

【 0 0 3 7 】

吊り紐 7 1 を垂線 V 1 に沿って吊り下げれば、図 1 に示すように、荷掛けフック 5 0 の下方に床部 3 2 が設けられているので、荷掛けフック 5 0 に弛みなく吊り紐 7 1 を調整して掛止した吊り下げ物品の本体部 7 2 を床部 3 2 上に載置することができるので、吊り下げ物品を安定して保持することができる。

【 0 0 3 8 】

また、垂線 V 2 に沿って吊り紐 7 1 を掛止すれば、第 2 腕部 5 6 の下方に上方へ開口する収納部 4 2 を設けたので、吊り下げ物品 7 0 を収納部 4 2 内に収納できるため、これを安定して保持することができる。

10

しかも、基部 5 2 から下方に突設される第 2 腕部 5 6 の下端部 5 6 a が、収納部 4 2 の開口後端縁 4 3 a より前方に位置しているので、収納部 4 2 の開口部を広く使うことができるようになり、収納部 4 2 への吊り下げ物品 7 0 の出し入れが妨げられない。

【 0 0 3 9 】

さらに、収納部 4 2 の後壁部 4 3 が後ろ斜め上方に向くように形成され、第 2 腕部 5 6 は基 5 2 部から前下方へ斜め下がりに突設している。このため収納部 4 2 への吊り下げ物品 7 0 の出し入れ機能が更に向上する。

【 0 0 4 0 】

図 3 において、センタートンネル 4 0 は車体中心 C に沿って車幅方向中央を上下方向に設けられ、荷掛けフック 5 0 も車体中心 C 上に位置する。レッグシールド上部 3 0 a におけるセンタートンネル 4 0 の左右部分は前方へ凹入する凹部 4 6 をなす。この凹部 4 6 を設けることにより収納部 4 2 内の容積を増大させている。

20

【 0 0 4 1 】

図 4 及び図 5 において、後壁部 4 3 はレッグシールド 3 0 の車幅方向幅よりも若干狭い左右幅を有し、センタートンネル 4 0 を左右へ跨いで、車幅方向中央部が最も後方へ張り出すように湾曲してレッグシールド 3 0 の後面（運転者側の面）上へ重ねられ、その左右端部及び下端部を前方へ曲げてレッグシールド 3 0 へ取付けることにより上方に開口する収納部空間を形成している。

【 0 0 4 2 】

レッグシールド 3 0 の下端部は床部 3 2 の前端部へ接続している（図 4）。床部 3 2 の車幅方向中央部には、センタートンネル 4 0 の下端部に接続するフロアトンネル部 3 4 が上方へ突出し、かつ前後方向へ長く形成されている。

30

【 0 0 4 3 】

図 4 に明らかなように、第 1 腕部 5 4 a ・ 5 4 b は車体中心 C から左右へ突出し、その下方に床部 3 2 におけるフロアトンネル部 3 4 の車体中心 C を挟んだ左右部分が位置する。したがって、買い物袋などの吊り下げ物品 7 0 を 2 つ用意し、それぞれの吊り紐 7 1 を左右の第 1 腕部 5 4 a ・ 5 4 b へ別々に掛けると、2 つの吊り下げ物品 7 0 はセンタートンネル 4 0 の直上を避け、これを挟んで左右に振り分け支持され、各本体部 7 2 はフロアトンネル部 3 4 の左右へ振り分け支持され、後述するように予め吊り紐 7 1 の長さを適切に調節しておくことにより、吊り紐 7 1 をたるみのない緊張状態にしておくことで、走行中

40

【 0 0 4 4 】

次に、荷掛けフックの構造について詳細に説明する。図 7 の（ a ）は荷掛けフック 5 0 の背面図、図 7 の（ b ）は、正面図である図 7 の（ c ）における 7 - 7 線断面図である。これらの図において、荷掛けフック 5 0 は、レッグシールド上部 3 0 a の後壁部に取付けられボス形状の基部 5 2 と、この基部 5 2 の後端から左右上方に突設した 2 股状の第 1 腕部 5 4 と、基部 5 2 後端の第 1 腕部 5 4 下方から突設する第 2 腕部 5 6 とから構成され、正面視で右 Y 字状をなし、適宜の合成樹脂から形成されている。

【 0 0 4 5 】

50

2股状の第1腕部54は、左右一对をなす左腕部54aと右腕部54bの2つの腕部を備え、左腕部54aと右腕部54bはそれぞれ外側へ開くように基部52の後端から斜め上方へ突出している。左腕部54aと右腕部54bの中間部には股部58が形成されている。股部58は互いに逆傾斜する左腕部54aと右腕部54bの間に形成される谷部の谷底部に設けられ、基部52のうち拡大した後端部の外周部の一部に相当する。

両腕部54a、54bは、上端裏面側に突設して先端側を段差状に厚肉部とする掛止部54cが設けられており、第2腕部56の下端裏面側にも、掛止部56aが突設している。

【0046】

荷掛けフック50の基部52は、車両前方に突出しており、後端面側から前方に向けて有底の中空穴が形成されている。基部52の前端面には取付け座面52aが形成されており、座面52aにはトンネル部44の後壁にボルト60を介して取付けるための貫通孔52bが形成されている。貫通孔52bは、有底の中空穴に連通している。

10

【0047】

次に、荷掛けフックに対する吊り紐を掛止する各種態様を図8及び図9により説明する。図8の(a)は荷掛けフックの正面図、(b)は(a)の8-8線断面図であり、図9(a)は荷掛けフックの正面図、(b)は(a)の9-9線断面図である。

【0048】

種々な吊り下げ物品の吊り紐は、各種形態のものが考えられるが本実施例では、1本の吊り紐71の両端を吊り下げ物品の本体部72へ取付けてループ状にしたタイプのものとして説明する。本体部72としてはカバン等の比較的硬くて形状が維持されやすいものや、買い物袋などの本体部(吊り紐以外の収納部分)が変形し易いものがある。本願ではいずれも対象にできる。

20

【0049】

すなわち、吊り下げ物品の本体部72から上方に延びる吊り紐71は中間部が折り返される頂部Tをなし、図8(a)、(b)に示す一態様では、荷掛けフック50の左右対称となる両腕部54a、54bと基部52が使用される。

まず、吊り紐71の頂部Tが、荷掛けフック50の基部52下面に当てられ、その両側部分を上方へ回すことで基部52の両側に巻き、基部52の上方で両側の2本の吊り紐71、71を一つにまとめて、両第1腕部54a、54bの裏面から股部58を通して荷掛けフック50の表側(正面側、以下同)へ出し、表側から吊り下げる。

30

【0050】

このように、吊り紐71の折り返し頂部Tが、荷掛けフック50の基部52外周に下方から巻き付けてから、2本の吊り紐71(一本の吊り紐71を二つ折りしたもの)を束ねて股部58を通すことで中央部が左右へ広がらないように絞られる。この状態で股部58から下方へ回すことで、弛みのない適切な長さに調整できる。

【0051】

しかも、股部58から吊り下げ物品の本体部72を吊るすことで、本体部72の荷重が下方に作用するので、吊り紐71の緊張状態を維持できるから、確実かつ安定した状態で吊り下げ物品を掛止することができる。しかも、吊り紐71は適切な長さになるまで、基部52及び左右の腕部54a、54bの回りに何回でも巻き付けることができるから、確実に適切な長さを実現できる。

40

【0052】

また、第1腕部54a、54bの股部58が、収納部42の開口後壁部43aより後方に位置している(図2参照)。このため、第1腕部54a、54bの複数の腕部に掛止した吊り紐を股部58に通して吊り下げ物品70を吊り下げることで、収納部42との干渉を防止することができる。

【0053】

図9(a)、(b)に示す別の態様では、2つの吊り下げ物70、70の各品の折り返された吊り紐711,71の頂部Tが左右対称となる両第1腕部54a、54bに夫々別々に掛止される。両第1腕部54a、54bに掛止された2つの吊り下げ物品70、70は

50

、左右に振り分けて吊り下げられる（図4参照）。このように、2つの吊り下げ物品の手下げ吊り紐71, 71を2股状に突設した左右対称の両腕部54a, 54bに夫々掛止することで、フロアトンネル34の直上を避けて左右両側に振り分けてバランス良く吊り下げることができる。このとき、各吊り紐71, 71を第1腕部54a, 54bにそれぞれ複数回巻き付けて適切長さにすることができることは当然である。

【0054】

なお、荷掛けフック50に吊り下げ物品の吊り紐71を掛止する態様は、上記に限定されるものではなく、荷掛けフック50の構成によって各種掛止態様が考えられる。

即ち、荷掛けフック50の第1腕部は、基部である基部52の後端から放射方向に突設すると共に第2腕部は第1腕部とは異なる位置から放射方向に突設する構成とすることもできる。

これにより、吊り下げ物品の吊り紐71の頂部Tを荷掛けフック50に掛止する際に、掛止する態様として複数の荷掛けフックの腕部に絡ませる回数を増減することができる。これにより、吊り紐71の長さを容易に調整することができる。

【0055】

また、荷掛けフック50の第2腕部は、第1腕部に対し基部の後端から反対方向に突設する構成とすることもできる。

このように構成することで、第1腕部と第2腕部が、基部52に対し反対方向に突設される放射方向の角度により、吊り紐71の頂部Tを絡ませる腕部を適宜選択することができる。これにより、選択した腕部に頂部Tを掛止してから、吊り紐71を絡ませる腕部の数により、何回か折り返すことで吊り紐71の長さを容易に調整することができる。

【0056】

更に、第1腕部と第2腕部は、基部52の後方から上下方向に突設する構成とすることもできる。

これにより、吊り紐の折り頂部Tは、少なくとも上を向く腕部に掛止するだけでなく、下を向く腕部に吊り紐の折り返し頂部Tを上を向く腕部に掛止することができる。従って、何れかの腕部に掛止した頂部Tから2本の吊り紐71を束ねた状態で、上下の腕部に絡ませた状態で吊り下げること、絡ませる回数により長さを調整することができる。

【0057】

また、複数の腕部間で形成される第1腕部54の股部58は、収納部42の開口後壁部46より後方に位置する構成とすることができる。

これにより、吊り下げ物品の吊り紐71を掛止する態様に関わらず、第1腕部54の複数の腕部に掛止した吊り紐71は、股部58を通して吊り下げ物品を吊り下げること、収納部42との干渉を防止することができる。

【符号の説明】

【0058】

1...自動2輪車、30...レッグシールド、32...床部、40...ヘッドパイプカバー、44...トンネル部、43...後壁部、43a...開口端、50...荷掛けフック、52...基部、54...第1腕部、56...第2腕部、54a...左側の第1腕部、54b...右側の第1腕部、58...股部、N...脚

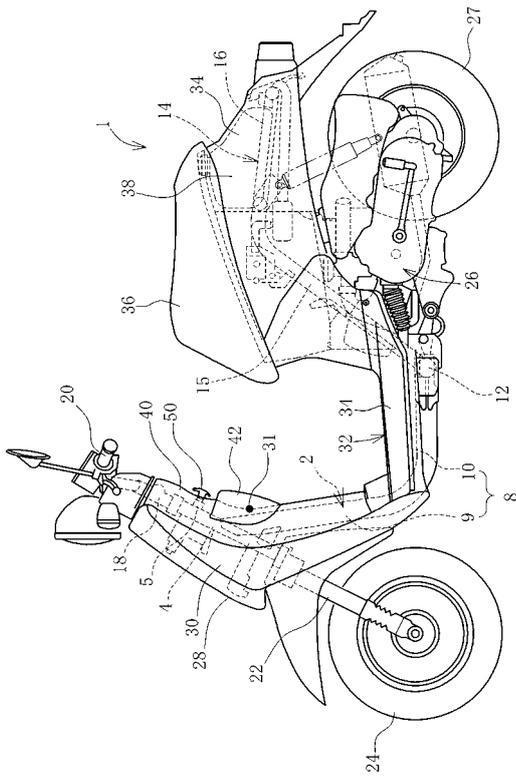
10

20

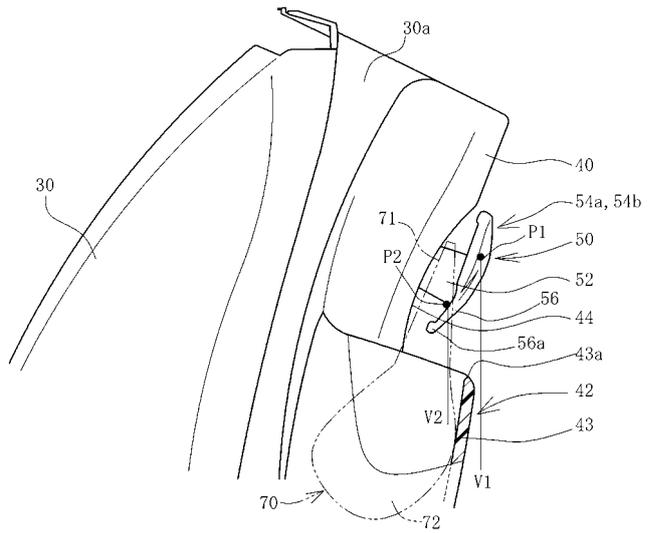
30

40

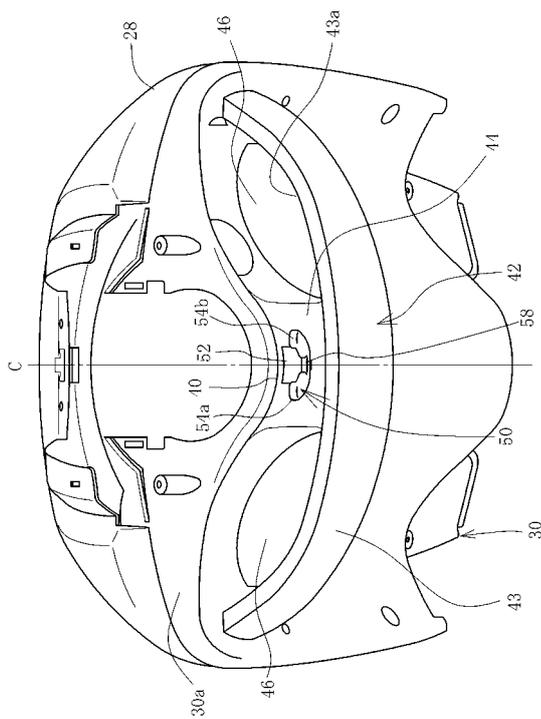
【図 1】



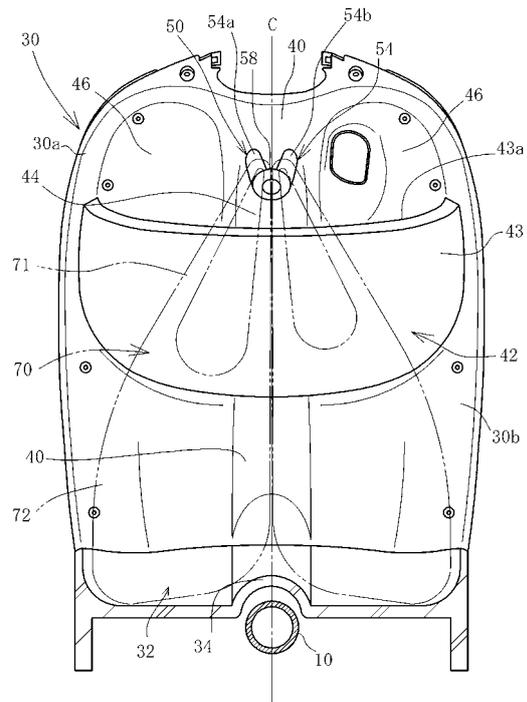
【図 2】



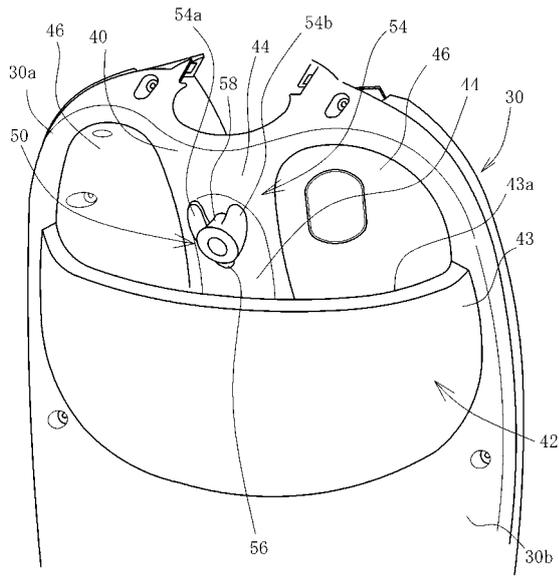
【図 3】



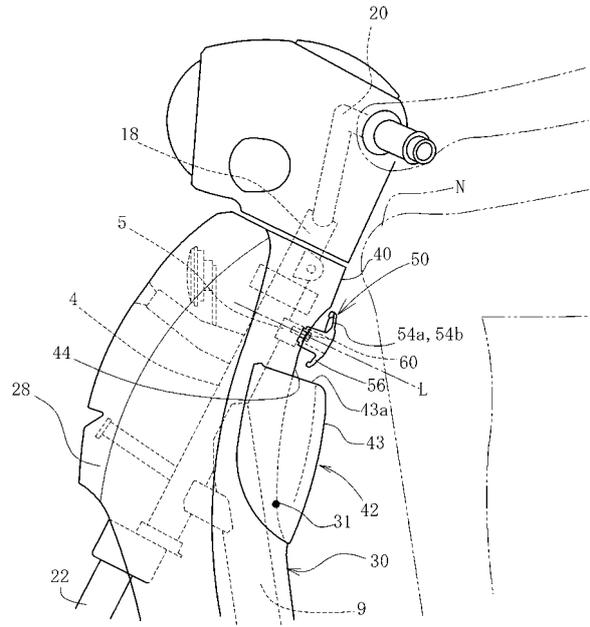
【図 4】



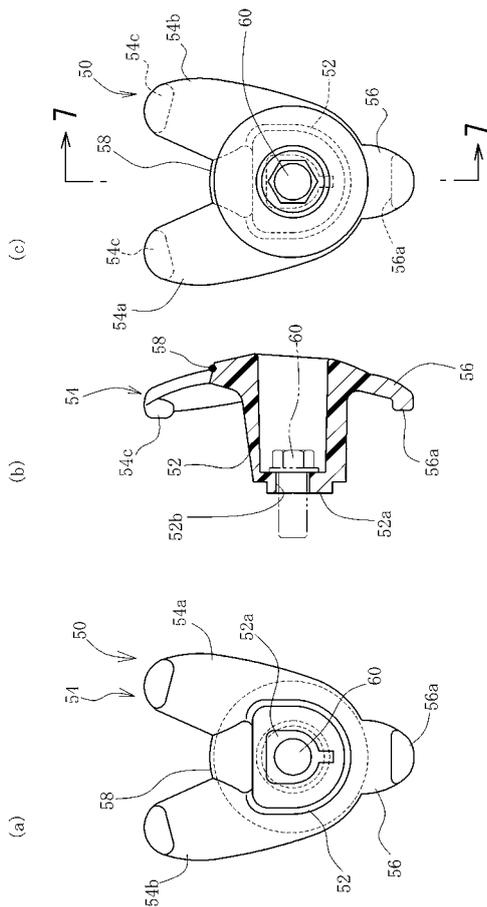
【 図 5 】



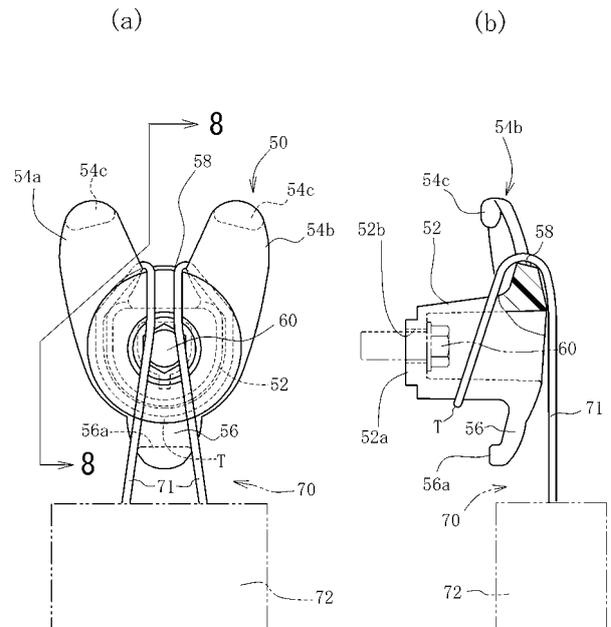
【 図 6 】



【 図 7 】



【 図 8 】



【 図 9 】

(a)

(b)

