

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第6196600号
(P6196600)

(45) 発行日 平成29年9月13日 (2017. 9. 13)

(24) 登録日 平成29年8月25日 (2017. 8. 25)

(51) Int. Cl.

F 1

B 6 0 Q 1/44 (2006. 01)
B 6 0 J 5/10 (2006. 01)
B 6 2 D 37/02 (2006. 01)
B 6 0 J 1/18 (2006. 01)
B 6 0 S 1/52 (2006. 01)

B 6 0 Q 1/44 A
 B 6 0 J 5/10 Z
 B 6 2 D 37/02 F
 B 6 0 J 1/18 F
 B 6 0 S 1/52

請求項の数 6 (全 15 頁)

(21) 出願番号 特願2014-215028 (P2014-215028)
 (22) 出願日 平成26年10月22日 (2014. 10. 22)
 (65) 公開番号 特開2016-78782 (P2016-78782A)
 (43) 公開日 平成28年5月16日 (2016. 5. 16)
 審査請求日 平成27年7月30日 (2015. 7. 30)

(73) 特許権者 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 100076428
 弁理士 大塚 康德
 (74) 代理人 100115071
 弁理士 大塚 康弘
 (74) 代理人 100112508
 弁理士 高柳 司郎
 (74) 代理人 100116894
 弁理士 木村 秀二
 (74) 代理人 100130409
 弁理士 下山 治
 (74) 代理人 100134175
 弁理士 永川 行光

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車体構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車体の後部に設けられた開口と、前記車体の後部に支持され、前記開口を開閉するテールゲートとを備える車体構造において、

前記テールゲートは、

車体の後部に支持されるゲート本体と、

該ゲート本体に形成されたドア開口と、

前記ゲート本体に支持され、前記ドア開口を開閉するサブドアと、

該サブドアを避けて設けられた発光体と、

を備え、

前記サブドアの両側縁部のうち一方が、前記ゲート本体の支持部材により前記車体の後部において回動自在に支持され、

前記発光体は、車幅方向において、前記サブドアが前記支持部材によって支持されている側の側縁を跨るように位置していることを特徴とする車体構造。

【請求項 2】

前記テールゲートの上端は前記サブドアの上端よりも上方に位置し、

上下方向における前記テールゲートの上端と前記サブドアの上端との間に前記発光体が設けられていることを特徴とする請求項 1 記載の車体構造。

【請求項 3】

前記サブドアの両側縁部のうち一方がテールゲートに回動自在に支持され、前記一方が

10

20

前記発光体と車幅方向において重なるよう設けられていることを特徴とする請求項1または請求項2記載の車体構造。

【請求項4】

前記テールゲートの車体後方に、前記テールゲートと別体のスポイラが設けられ、前記スポイラに前記発光体が設けられていることを特徴とする請求項1～3のいずれか1項記載の車体構造。

【請求項5】

前記テールゲートには、前記サブドア、前記テールゲートにウォッシュ液を噴射するウォッシュノズルが設けられていることを特徴とする請求項1～4のいずれか1項記載の車体構造。

10

【請求項6】

車体の後部に設けられた開口と、前記車体の後部に支持され、前記開口を開閉するテールゲートとを備える車体構造において、

前記テールゲートは、

車体の後部に支持されるゲート本体と、

該ゲート本体に形成されたドア開口と、

前記ゲート本体に支持され、前記ドア開口を開閉するサブドアと、

該サブドアを避けて設けられた発光体と、

前記サブドアの車外側に設けられた第1の窓ガラスと、

前記テールゲートの車外側のうち、前記サブドアを避けた箇所に設けられた第2の窓ガラスと、を備え、

20

前記第1の窓ガラスと前記第2の窓ガラスとは面一に配置されていることを特徴とする車体構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車体の後部に設けられた開口と、車体の後部に支持されて開口を開閉するテールゲートとを備える車体構造に関する。

【背景技術】

【0002】

30

車体構造のなかには、車体後部の略全域にテールゲートが開閉自在に支持され、テールゲートの略全域に左ドアおよび右ドアが車幅方向に2分割した状態に設けられたものが知られている。

このように、車体の後部の略全域にテールゲートが設けられ、テールゲートの略全域に左ドアおよび右ドアが設けられている。よって、左ドアおよび右ドアを閉じた状態において、車体後部の上部やテールゲートの上部が左ドアおよび右ドアで覆われる（例えば、特許文献1参照。）。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

40

【特許文献1】DE 10 2008 020 090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の車体構造は、左ドアおよび右ドアを閉じた状態で、左ドアおよび右ドアで車体後部の上部が覆われる。このため、車体後部やテールゲートにハイマウントストップランプ（以下、発光体という）を設ける領域を確保することが難しく、発光体を左ドアおよび右ドアに設ける必要がある。

【0005】

しかし、この場合には、発光体に接続するワイヤハーネスなどの通電線（すなわち、線

50

状部材)を、車体後部から左ドアおよび右ドアに延ばし、延ばした通電線を左ドアおよび右ドアを経て発光体まで延ばす必要がある。このため、左ドアおよび右ドアを通電線を通すように形成する必要がある、構成が複雑になることが考えられる。

【0006】

さらに、左ドアおよび右ドアに発光体を設けた場合、左ドアおよび右ドアを開放すると、左ドアおよび右ドアとともに発光体が車体後部から離れてしまう。このため、発光体を車体後方から視認し難くなる虞がある。

【0007】

本発明は、簡単な構成にでき、かつ、発光体の視認性を確保できる車体構造を提供することを課題とする。

【課題を解決するための手段】

【0008】

請求項1に係る発明は、車体の後部に設けられた開口と、前記車体の後部に支持され、前記開口を開閉するテールゲートとを備える車体構造において、前記テールゲートは、車体の後部に支持されるゲート本体と、該ゲート本体に形成されたドア開口と、前記ゲート本体に支持され、前記ドア開口を開閉するサブドアと、該サブドアを避けて設けられた発光体と、を備え、前記サブドアの両側縁部のうち一方が、前記ゲート本体の支持部材により前記車体の後部において回動自在に支持され、前記発光体は、車幅方向において、前記サブドアが前記支持部材によって支持されている側の側縁を跨るように位置していることを特徴とする。

【0009】

請求項2は、前記テールゲートの上端は前記サブドアの上端よりも上方に位置し、上下方向における前記テールゲートの上端と前記サブドアの上端との間に前記発光体が設けられていることを特徴とする。

【0010】

請求項3は、前記サブドアの両側縁部のうち一方がテールゲートに回動自在に支持され、前記一方が前記発光体と車幅方向において重なるよう設けられていることを特徴とする。

【0011】

請求項4は、前記テールゲートの車体後方に、前記テールゲートと別体のスポイラが設けられ、前記スポイラに前記発光体が設けられていることを特徴とする。

【0012】

請求項5は、前記テールゲートには、前記サブドア、前記テールゲートにウォッシュ液を噴射するウォッシュノズルが設けられていることを特徴とする。

【0013】

請求項6は、車体の後部に設けられた開口と、前記車体の後部に支持され、前記開口を開閉するテールゲートとを備える車体構造において、前記テールゲートは、車体の後部に支持されるゲート本体と、該ゲート本体に形成されたドア開口と、前記ゲート本体に支持され、前記ドア開口を開閉するサブドアと、該サブドアを避けて設けられた発光体と、前記サブドアの車外側に設けられた第1の窓ガラスと、前記テールゲートの車外側のうち、前記サブドアを避けた箇所に設けられた第2の窓ガラスと、を備え、前記第1の窓ガラスと前記第2の窓ガラスとは面一に配置されていることを特徴とする。

【発明の効果】

【0014】

請求項1に係る発明では、テールゲートに発光体を設けた。よって、発光体に接続するワイヤハーネスなどの通電線を、サブドアを経て発光体まで延ばす必要がなく、テールゲートから発光体に直接延ばすことができる。

これにより、サブドアを通電線を通すように形成する必要がなく、構成を簡単にできる。

さらに、テールゲートに発光体を設けることにより、サブドアを開放した時に、サブド

10

20

30

40

50

アと一緒に発光体が移動することがない。発光体は、車幅方向において、サブドアが支持部材によって支持されている側の側縁を跨るように位置しているので、これにより、サブドアが開放状態の場合でも、発光体を車体後方から視認することができ、発光体の視認性が確保される。

【0015】

請求項2に係る発明では、テールゲートの上端部をサブドアの上端部よりも上方に位置させた。さらに、上下方向において、テールゲートの上端とサブドアの上端との間に発光体を設けた。よって、サブドアを開放した際に、サブドアの開度に関わらず、サブドアで発光体を隠さないようにできる。

これにより、サブドアを開放した際に、発光体を車体後方から視認することができ、発光体の視認性を確保できる。

10

【0016】

また、テールゲートの上端とサブドアの上端との間に発光体を設けることにより、発光体を比較的高い位置に配置できる。よって、車外において、ドア開口の近傍に乗員が立っていても、乗員の上方に発光体が位置する。これにより、発光体を乗員によって隠す虞がなく、発光体の視認性を確保できる。

【0017】

請求項3に係る発明では、サブドアの両側縁部のうち一方をテールゲートに回動自在に支持した。さらに、サブドアの一方を発光体と車幅方向において重なるようにした。よって、サブドアを開放した状態において、サブドアの左側に発光体の左側部を臨ませ、右側に発光体の右側部を臨ませることができる。すなわち、開放されたサブドアで、発光体の全てを隠さないようにできる。

20

これにより、例えば、発光体より背の低い乗員がサブドアの左右側のどちらに居ても、発光体の左側部や右側部を目視でき、発光体の視認性を確保できる。

【0018】

ここで、例えば、発光体をサブドアに設けるとすると、サブドアの両側縁部の一方と発光体とが重なり、発光体を分割する必要がある。

そこで、請求項3において、発光体をテールゲートに設けるようにした。これにより、発光体を分割することなく、簡単な構成で発光体を車幅方向の所望の位置に設けることができ、設計の自由を高めることができる。

30

【0019】

請求項4に係る発明では、テールゲートの車体後方に別体のスポイラを設け、スポイラに発光体を設けた。テールゲートの車体後方に別体のスポイラを設けることにより、例えば、車体後部に車体後方から荷重が入力した場合、荷重をスポイラで吸収してテールゲートの変形を抑えることができる。

よって、荷重により外傷がついたスポイラのみを補修すればよい。これにより、テールゲートを補修する必要がなく、補修の際の作業性を高めることができる。

【0020】

請求項5に係る発明では、テールゲートにウォッシュノズルを設けた。テールゲートにウォッシュノズルを設けることにより、ウォッシュノズルにウォッシュ液を供給するチューブを、サブドアに通す必要がない。

40

これにより、サブドアをチューブを通すように形成する必要がなく、構成を簡単にできる。

【0021】

請求項6に係る発明では、サブドアの車外側に第1の窓ガラスを設け、テールゲートの車外側に第2の窓ガラスを設けた。さらに、第1の窓ガラスと第2の窓ガラスを面一に配置した。

【0022】

ここで、車体の外観性と車体後部の視認性を考慮して、テールゲートの表面をサブドアの表面と面一にすることが好ましい。しかし、テールゲートの表面をサブドアの表面と面

50

一にするためには、テールゲートの前端部から後端部までの距離（すなわち、テールゲートの厚み寸法）を大きくする必要がある。このため、テールゲートのフレームを成形する際に、フレームの絞り量が大きくなり、フレームの成形が困難になってしまう。

【0023】

そこで、請求項6において、テールゲートの車外側に第2の窓ガラスを設け、第2の窓ガラスを第1の窓ガラスと面一に配置するようにした。これにより、第2の窓ガラスの板厚寸法分だけフレームの絞り量を小さく抑えることができ、フレーム（すなわち、テールゲート）を容易に成形できる。

【図面の簡単な説明】

【0024】

10

【図1】本発明に係る車体構造を示す斜視図である。

【図2】図1の車体構造のテールゲートを開放した状態を示す背面図である。

【図3】図1の3-3線断面図である。

【図4】図1の車体構造のサブドアを開放した状態を示す背面図である。

【図5】図1の5-5線で破断した状態を示す斜視図である。

【図6】図1の車体後部およびテールゲートを示す斜視図である。

【図7】図1の7-7線で破断した状態を示す斜視図である。

【図8】図6の8矢視図である。

【図9】図1の9-9線で破断した状態を示す斜視図である。

【図10】図1の車体構造を車内下方から見た状態を示す斜視図である。

20

【発明を実施するための形態】

【0025】

本発明を実施するための最良の形態を添付図に基づいて以下に説明する。なお、「前（F r）」、「後（R r）」、「左（L）」、「右（R）」は運転者から見た方向にしたがう。

【実施例】

【0026】

実施例に係る車体構造10について説明する。

図1、図2に示すように、車体構造10は、車体11の後部12にテールゲート開口（開口）13を備え、車体11の後部12において水平方向に向けて複数のゲートヒンジ14を備え、複数のゲートヒンジ14を軸に回動してテールゲート開口13を開閉するテールゲート15を備えている。

30

以下、車体11の後部12を「車体後部12」という

【0027】

車体後部12は、車体後部12の左外側面を形成する左サイドパネル（サイドパネル）17と、車体後部12の右外側面を形成する右サイドパネル（サイドパネル）18と、左サイドパネル17の上端部17a（図3も参照）および右サイドパネル18の上端部間に介在されるルーフ部19とを備えている。

【0028】

図1、図3に示すように、左サイドパネル17の上端部17aおよびルーフ部19の左端部19aが接合されることにより左接合部（接合部）21が断面凹状に形成される。左接合部21は、車体前後に延在されることにより、後端部21aがテールゲート15（具体的には、上部）に車体前方側から隣接されている。左接合部21の開口が左カバー22で上方から覆われている。

40

【0029】

また、右サイドパネル18の上端部およびルーフ部19の右端部が接合されることにより右接合部23が断面凹状に形成される。右接合部の開口が右カバー24で上方から覆われている。

左接合部21および右接合部23は、略左右対称の部材であり、以下、左接合部21について説明して右接合部23の説明を省略する。

50

【0030】

図1、図4に示すように、テールゲート15は、車体後部12の上部12aに複数のゲートヒンジ14を介して上下方向に回動自在に支持されたゲート本体26と、ゲート本体26に設けられたゲート窓ガラス（第2の窓ガラス）27と、ゲート窓ガラス27の下方に設けられた上ゲート外表部材28と、上ゲート外表部材28の下方に設けられた下ゲート外表部材29とを備えている。

【0031】

また、テールゲート15は、ゲート窓ガラス27、上ゲート外表部材28および下ゲート外表部材29の左側においてゲート本体26に形成されたドア開口31と、ドア開口31の右辺部32に設けられた上下のドアヒンジ33と、上下のドアヒンジ33に右端部35aが設けられたサブドア35と、ゲート本体26に設けられる意匠部材（スポイラ）37と、意匠部材37に設けられたハイマウントストップランプ（すなわち、発光体）39およびウォッシュノズル41（図7も参照）とを備えている。

10

【0032】

図2に示すように、テールゲート15が上方に開かれて略水平に配置されることにより、テールゲート開口13が開放される。テールゲート開口13が開放されることにより、車内43および車外44が連通され、乗員の乗降や荷物の出し入れが可能になる。

一方、テールゲート15が下方に閉じられることによりテールゲート15が略鉛直に配置される。この状態においてテールゲート開口13がテールゲート15で閉塞される。

20

【0033】

図4に示すように、サブドア35は、右側縁部（サブドア35の両側縁部35a、35bのうち一方）35aが上下のドアヒンジ33によりゲート本体26（すなわち、ドア開口31）の右辺部32に回動自在に支持されている。

よって、サブドア35の左側縁部（サブドア35の両側縁部35a、35bのうち他方）35bを、ゲート本体26に対して車外44方向に水平に開くことができる。

【0034】

すなわち、サブドア35が上下のドアヒンジ33を軸にして水平方向に回動することにより、ドア開口31がサブドア35で開閉される。

このサブドア35は、ゲート本体26の右辺部32に上下のドアヒンジ33を介して回動自在に支持されるドア本体46と、ドア本体46の上部に設けられたドア窓ガラス（第1の窓ガラス）47と、ドア窓ガラス47の下方に設けられたドア外表部材48（図1参照）とを備えている。

30

【0035】

図5に示すように、ゲート本体26は、ゲート本体26の上部がゲート上部51で形成されている。ゲート上部51は、車体後部12の車体後方に設けられる前パネル（前部）52と、前パネル52の車体後方に設けられる後パネル（後部）53とを備えている。

前パネル52の上端部52aおよび後パネル53の上端部53aがヘミング加工で加締められ、前パネル52の下端部52bおよび後パネル53の下端部53bが接合されている。

【0036】

これにより、前パネル52および後パネル53でゲート上部51が閉断面に形成されている。閉断面に形成されたゲート上部51は、車幅方向に延在されている。

40

ゲート上部51の後パネル53の車体後方に、ゲート上部51と別体の意匠部材37が設けられている。さらに、意匠部材37にハイマウントストップランプ39およびウォッシュノズル41が設けられている。

【0037】

よって、例えば、車体後部12に車体後方から荷重F1が入力した場合、入力した荷重F1を意匠部材37で吸収してゲート上部51（すなわち、ゲート本体26）の変形を抑えることができる。すなわち、荷重F1により外傷がついた意匠部材37のみを補修すればよい。

50

これにより、ゲート本体 2 6 を補修する必要がなく、補修の際の作業性を高めることができる。

【0038】

意匠部材 3 7 にハイマウントストップランプ 3 9 が設けられている。よって、ハイマウントストップランプ 3 9 に接続するワイヤハーネス 5 5（図 9 参照）などの通電線を、サブドア 3 5 を経てハイマウントストップランプ 3 9 まで延ばす必要がなく、ゲート本体 2 6（特に、ゲート上部 5 1）からハイマウントストップランプ 3 9 に直接延ばすことができる。

これにより、ワイヤハーネス 5 5 を通すようにサブドア 3 5 を形成する必要がなく、構成を簡単にできる。

10

【0039】

さらに、意匠部材 3 7 にハイマウントストップランプ 3 9 を設けることにより、サブドア 3 5 を開放した時に、サブドア 3 5 と一緒にハイマウントストップランプ 3 9 が移動することがない。

これにより、サブドア 3 5 が開放状態の場合でも、ハイマウントストップランプ 3 9 を車体後方から視認することができ、ハイマウントストップランプ 3 9 の視認性が確保される。

【0040】

また、意匠部材 3 7 の上端（テールゲート 1 5 の上端）3 7 a はサブドア 3 5 の上端 3 5 c よりも上方に位置する。ハイマウントストップランプ 3 9 は、サブドア 3 5 を避けるように、上下方向において、意匠部材 3 7 の上端 3 7 a とサブドア 3 5 の上端 3 5 c との間に設けられている。

20

【0041】

よって、図 4 に示すように、サブドア 3 5 を開放した際に、サブドア 3 5 の開度に関わらず、サブドア 3 5 でハイマウントストップランプ 3 9 を隠さないようにできる。

これにより、サブドア 3 5 を開放した際に、ハイマウントストップランプ 3 9 を車体後方から視認することができ、ハイマウントストップランプ 3 9 の視認性を確保できる。

【0042】

また、意匠部材 3 7 の上端 3 7 a とサブドア 3 5 の上端 3 5 c との間にハイマウントストップランプ 3 9 を設けることにより、ハイマウントストップランプ 3 9 を比較的高い位置に配置できる。よって、車外 4 4 において、ドア開口 3 1 の近傍に乗員が立っていても、乗員の上方にハイマウントストップランプ 3 9 が位置する。

30

これにより、ハイマウントストップランプ 3 9 を乗員によって隠す虞がなく、ハイマウントストップランプ 3 9 の視認性を確保できる。

【0043】

図 6、図 7 に示すように、意匠部材 3 7 のうち、ハイマウントストップランプ 3 9 の右端部 3 9 a の車幅方向右側近傍にウォッシュノズル 4 1 が設けられている。ウォッシュノズル 4 1 は、サブドア 3 5 のドア窓ガラス 4 7、テールゲート 1 5 のゲート窓ガラス 2 7 にウォッシュ液を噴射するノズルである。

【0044】

意匠部材 3 7（すなわち、テールゲート 1 5）にウォッシュノズル 4 1 を設けることにより、ウォッシュノズル 4 1 にウォッシュ液を供給するチューブ 4 2 を、サブドア 3 5 に通す必要がない。これにより、サブドア 3 5 をチューブ 4 2 を通すように形成する必要がなく、構成を簡単にできる。

40

【0045】

図 4、図 8 に示すように、サブドア 3 5 は、右側縁部 3 5 a がハイマウントストップランプ 3 9 の主要部 3 9 b と車幅方向において重なるよう設けられている。

ここで、サブドア 3 5 は、右側縁部 3 5 a が上下のドアヒンジ 3 3 によりゲート本体 2 6 の右辺部 3 2 に回動自在に支持されている。

【0046】

50

よって、サブドア 35 を開放した状態において、車外 44 のうちサブドア 35 の左側領域 44 a にハイマウントストッパランプ 39 の主要部 39 b を臨ませ、右側領域 44 b にハイマウントストッパランプ 39 の右端部 39 a を臨ませることができる。すなわち、開放されたサブドア 35 で、ハイマウントストッパランプ 39 の全てを隠さないようにできる。

【0047】

よって、例えば、ハイマウントストッパランプ 39 より背の低い乗員がサブドア 35 の左側領域 44 a や右側領域 44 b のどちら側に居ても、ハイマウントストッパランプ 39 の主要部 39 b や右端部 39 a を目視できる。これにより、ハイマウントストッパランプ 39 の視認性を良好に確保できる。

10

【0048】

ここで、例えば、ハイマウントストッパランプ 39 をサブドア 35 に設けようとする、サブドア 35 の右側縁部 35 a とハイマウントストッパランプ 39 とが重なり、ハイマウントストッパランプ 39 を右側縁部 35 a で分割する必要がある。

そこで、ハイマウントストッパランプ 39 をテールゲート 15 に設けるようにした。これにより、ハイマウントストッパランプ 39 を分割することなく、ハイマウントストッパランプ 39 を簡単な構成で車幅方向の所望の位置に設けることができ、設計の自由を高めることができる。

【0049】

図 6、図 7 に示すように、サブドア 35 は車外 44 側にドア窓ガラス 47 が設けられ、テールゲートは車外 44 側にゲート窓ガラス 27 が設けられている。ゲート窓ガラス 27 はサブドアを避けてドア窓ガラス 47 の右側に設けられている。

20

ドア窓ガラス 47 とゲート窓ガラス 27 とは、それぞれの外表面が面一になるように配置されている。

【0050】

ここで、車体 11 の外観性と車体後部の視認性を考慮して、テールゲート 15 の外表面をサブドア 35 の外表面と面一にすることが好ましい。しかし、テールゲート 15 の外表面をサブドア 35 の外表面と面一にするためには、ゲート本体 26（具体的には、ゲート上部 51）の前端部 51 a から後端部 51 b までの距離（すなわち、テールゲート 15 の厚み寸法 T1）を大きくする必要がある。

30

このため、ゲート上部 51 のフレーム（すなわち、前パネル 52、後パネル 53）を成形する際に、前パネル 52 や後パネル 53 の絞り量が大きくなり、前パネル 52 や後パネル 53 の成形が困難になってしまう。

【0051】

そこで、テールゲート 15 の車外 44 側にゲート窓ガラス 27 を設け、ゲート窓ガラス 27 をドア窓ガラス 47 と面一に配置するようにした。これにより、ゲート窓ガラス 27 の板厚寸法 T2 分だけ前パネル 52 や後パネル 53 の絞り量を小さく抑えることができ、前パネル 52 や後パネル 53（すなわち、ゲート本体 26）を容易に成形できる。

【0052】

図 5 に戻って、ゲート本体 26 のゲート上部 51 が車体後部 12 に支持されている。具体的には、ゲート上部 51 が複数のゲートヒンジ 14（図 1 参照）を介して車体後部 12 に回動自在に支持されている。テールゲート 15 が閉じられた状態において、ゲート上部 51 の前パネル 52 が車体後部 12 に直接対向される。

40

【0053】

また、ゲート上部 51 の後パネル 53 の車体後方に、ゲート上部 51 と別体の意匠部材 37 が複数のクリップ 57 で取り付けられている。

この状態において、車体 11 の上外表面を形成するルーフ部 19 と、ゲート上部 51 の上外表面を形成するゲート表面部 54 と、意匠部材 37 の上外表面を形成する意匠表面部 38 とが面一に配置される。

【0054】

50

ルーフ部 1 9 の車体後方にゲート表面部 5 4 が配置され、ゲート表面部 5 4 の車体後方に意匠表面部 3 8 が配置される。また、意匠表面部 3 8 がゲート上部 5 1 の後パネル 5 3 の上方に配置されている。

このように、ゲート上部 5 1 の後パネル 5 3 に意匠部材 3 7 を取り付けて、車体後部 1 2 にゲート上部 5 1 の前パネル 5 2 を直接対向させるようにした。よって、ゲート上部 5 1 の閉断面の形状を大きく確保できる。

【0055】

これにより、図 9 に示すように、ゲート上部 5 1 にグロメット 5 8 を取り付ける領域を確保することができる。グロメット 5 8 にワイヤハーネス 5 5 などの線状部材（通電線）が挿通される。

10

また、ゲート上部 5 1 の閉断面の形状を大きく確保することにより、ワイヤハーネス 5 5 の配索空間 5 9 を閉断面の内部に良好に確保できる。

【0056】

さらに、図 5 に示すように、ゲート上部 5 1 の後パネル 5 3 に意匠部材 3 7 が複数のクリップ 5 7 で取り付けられている。よって、ゲート上部 5 1 が車体後方から意匠部材 3 7 で覆われている。

これにより、ゲート上部 5 1 を車両後方から目視できないように、ゲート上部 5 1 を意匠部材 3 7 で隠すことができ、車体 1 1 （特に、車体後部 1 2）の意匠性を向上させることができる。

【0057】

20

ゲート上部 5 1 の前パネル 5 2 は、上下方向に延在する第 1 面 6 1 と、第 1 面 6 1 の下端 6 1 a から後方に延在する第 2 面 6 2 と、第 2 面 6 2 の後端 6 2 a から下方に延在する第 3 面 6 3 とを有する。

第 1 面 6 1 の上端部（すなわち、前パネル 5 2 の上端部 5 2 a）が後パネル 5 3 の上端部 5 3 a に接合されている。また、第 3 面 6 3 の下端部（すなわち、前パネル 5 2 の下端部 5 2 b）が後パネル 5 3 の下端部 5 3 b に接合されている。

【0058】

第 1 面 6 1 および第 2 面 6 2 の交差部に第 1 稜線（稜線）6 4 が形成されている。また、第 2 面 6 2 および第 3 面 6 3 の交差部に第 2 稜線 6 5 が形成されている。さらに、第 1 面 6 1 に挿通孔 6 7（図 9 参照）が形成されている。

30

【0059】

図 9 に示すように、挿通孔 6 7 にグロメット 5 8 が取り付けられ、グロメット 5 8 に車体 1 1 から延伸されるワイヤハーネス 5 5 が挿通される。

挿通孔 6 7 は第 1 面 6 1 のみに設けられている。第 1 面 6 1 のみに挿通孔 6 7 を設けることにより、挿通孔 6 7 で第 1 稜線 6 4 を破断することを防止できる。よって、ゲート上部 5 1 の前パネル 5 2 を第 1 稜線 6 4 および第 2 稜線 6 5（図 5 参照）で補強できる。

【0060】

これにより、ゲート上部 5 1 の前パネル 5 2（すなわち、テールゲート 1 5）の剛性を確保した状態で、ゲート上部 5 1 にワイヤハーネス 5 5 を挿通させる挿通孔 6 7 を形成できる。

40

さらに、第 1 稜線 6 4 に挿通孔 6 7 を形成しないで、平坦な第 1 面 6 1 のみに挿通孔 6 7 を形成することにより、ゲート上部 5 1 の前パネル 5 2 を容易に成形できる。

【0061】

また、図 5 に示すように、意匠部材 3 7 の前端部 3 7 b（具体的には、意匠表面部 3 8 の前端部）が第 1 稜線 6 4 よりも距離 L 1 だけ車体前方に配置されている。よって、意匠部材 3 7 の前端部 3 7 b を車体前方側に配置できる。

これにより、意匠部材 3 7 の前端部 3 7 b とゲート表面部 5 4 との境界 7 1 を車体後方から目視し難くでき、車体後部 1 2 の外観性が向上する。

【0062】

さらに、意匠部材 3 7 の車体前後方向の意匠幅寸法 W 1 を大きく確保でき、意匠部材 3

50

7の車体前後方向の剛性が向上する。

加えて、ゲート上部51のうちゲート表面部54の車体後方側の部位が意匠部材37の下方に回り込むように形成されている。これにより、回り込んだ部位が段形状に成形され、ゲート上部51の剛性が一層向上する。

【0063】

また、図9に示すように、ゲート上部51のうちゲート表面部54の車体後方側の部位が意匠部材37の下方に回り込むように形成されることにより、ゲート上部51で形成される閉断面が意匠部材37の下方に回り込むように大きく形成されている。

よって、ゲート上部51の閉断面に挿通孔67から挿入されてきたワイヤハーネス55を、意匠部材37の下方側に通して車幅方向へ緩やかに屈曲させることができる。これにより、ワイヤハーネス55を車幅方向へ急激に屈曲させる場合と比べてワイヤハーネス55にかかる負担を小さく抑えることができる。

【0064】

図5に戻って、ゲート上部51の後パネル53は、略鋸刃状に折り曲げられることにより、3個の段差部74～76、すなわち、上段差部74、中央段差部75および下段差部76を有する。上段差部74が意匠表面部38側に位置し、中央段差部75が上段差部74の下方に位置する。また、下段差部76が中央段差部75の下方に位置する。

すなわち、中央段差部75は、上段差部74および下段差部76の中央に位置する。

【0065】

上段差部74、中央段差部75および下段差部76は、剛性の高い部位であり、それぞれが車幅方向に延在されている。上段差部74、中央段差部75および下段差部76でゲート上部51の後パネル53（すなわち、ゲート上部51）が補強されている。

これにより、ゲート上部51の剛性を上段差部74、中央段差部75および下段差部76で高められている。

【0066】

さらに、中央段差部75は、平坦に形成された平坦面77を有し、平坦面77に取付孔78（取付部）（図7も参照）が設けられている。取付孔78に意匠部材37が複数のクリップ57で取り付けられる。よって、剛性の高い中央段差部75に意匠部材37が取り付けられている。

これにより、意匠部材37が中央段差部75に強固に取り付けられ、意匠部材37の取付剛性が高められている。

【0067】

ここで、中央段差部75は、上段差部74および下段差部76間に配置されているので、上段差部74および下段差部76と比べて剛性が特に高い。これにより、中央段差部75で取付孔78の位置精度を高めることができるので、意匠部材37の取付精度を高めることができる。

【0068】

図6、図10に示すように、車体後部12の左上側部12bに左接合部21（図3参照）が設けられている。左接合部21に、ゲート表面部54の車幅方向端部（すなわち、左端部）54aが車幅方向において車内43側から一致するように設けられている。

さらに、ゲート表面部54の左端部54aより車幅方向外方に意匠部材37の左端部37cが張り出されている。

よって、ゲート表面部54および意匠部材37間の境界71（図5も参照）が左接合部21に連絡されている。これにより、左接合部21や左接合部21の近傍を経て車体後方に流れる雨風などが境界71に案内され、左接合部21や左接合部21の近傍に雨風などが滞留する虞がない。

【0069】

また、ゲート表面部54の左端部54aより車幅方向外方に意匠部材37の左端部37cを配置することにより、ゲート表面部54の左端部54aを意匠部材37の左端部37cで隠すことができる。これにより、ゲート表面部54の左端部54aと意匠部材37と

10

20

30

40

50

の境界 7 1 が車外 4 4 から目視されることがなく、車体後部 1 2 の外観性が向上する。

さらに、車外 4 4 上方からの目視において、左接合部 2 1 や左接合部 2 1 を覆う左カバー 2 2 とゲート表面部 5 4 の左端部 5 4 a とが連続した状態に見えるので、車体後部 1 2 の外観性がさらに向上する。

【0070】

加えて、左接合部 2 1 がグロメット 5 8（すなわち、挿通孔 6 7（図 9 参照））に対して車幅方向において間隔 S 1 をおいて（オフセットして）設けられている。

ここで、左接合部 2 1 の後端部 2 1 a 側には、テールゲート 1 5 のゲートヒンジ 1 4（図 1 参照）や、テールゲート 1 5 を支持するステー（図示せず）などの部材が設けられる。このため、グロメット 5 8 に挿通されるワイヤハーネス 5 5 がゲートヒンジ 1 4 やステーなどの部材に干渉することが考えられる。

10

【0071】

そこで、左接合部 2 1 をグロメット 5 8 に対して間隔 S 1 をおいて設けた。これにより、グロメット 5 8 に挿通されるワイヤハーネス 5 5 がゲートヒンジ 1 4 やステーなどの部材に干渉することを防止できる。

【0072】

なお、本発明に係る車体構造は、前述した実施例に限定されるものではなく適宜変更、改良などが可能である。

例えば、前記実施例で示した車体構造、車体、車体後部、テールゲート開口、テールゲート、ゲート本体、ゲート窓ガラス、ドア開口、サブドア、意匠部材、ハイマウントストップランプ、ウォッシュノズルおよびドア窓ガラスなどの形状や構成は例示したものに限定するものではなく適宜変更が可能である。

20

【産業上の利用可能性】

【0073】

本発明は、車体の後部に設けられた開口と、車体の後部に支持されて開口を開閉するテールゲートとを備える車体構造を備えた自動車への適用に好適である。

【符号の説明】

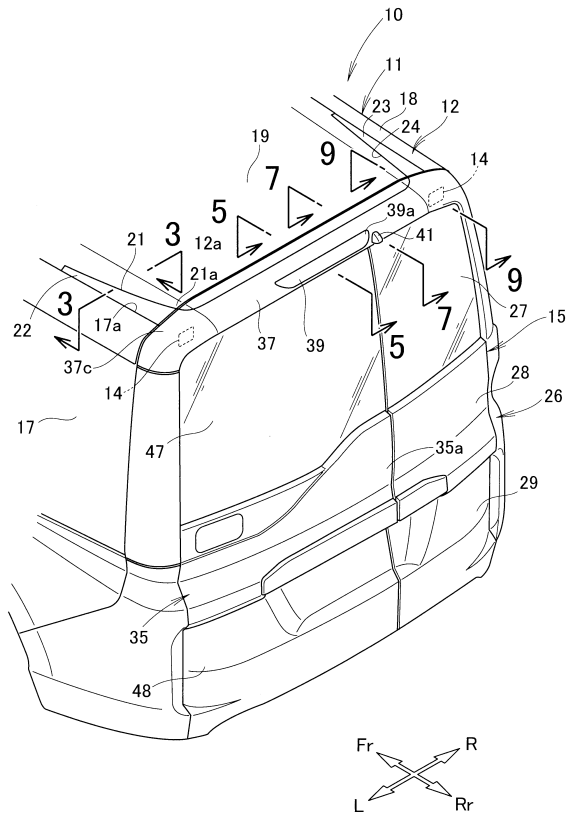
【0074】

- 1 0 車体構造
- 1 1 車体
- 1 2 車体後部（車体の後部）
- 1 3 テールゲート開口（開口）
- 1 5 テールゲート
- 2 6 ゲート本体
- 2 7 ゲート窓ガラス（第 2 の窓ガラス）
- 3 1 ドア開口
- 3 5 サブドア
- 3 5 a サブドアの右側縁部（サブドアの両側縁部のうち一方）
- 3 5 c サブドアの上端
- 3 7 意匠部材（スポイラ）
- 3 7 a 意匠部材の上端（テールゲートの上端）
- 3 9 ハイマウントストップランプ（発光体）
- 4 1 ウォッシュノズル
- 4 4 車外
- 4 7 ドア窓ガラス（第 1 の窓ガラス）

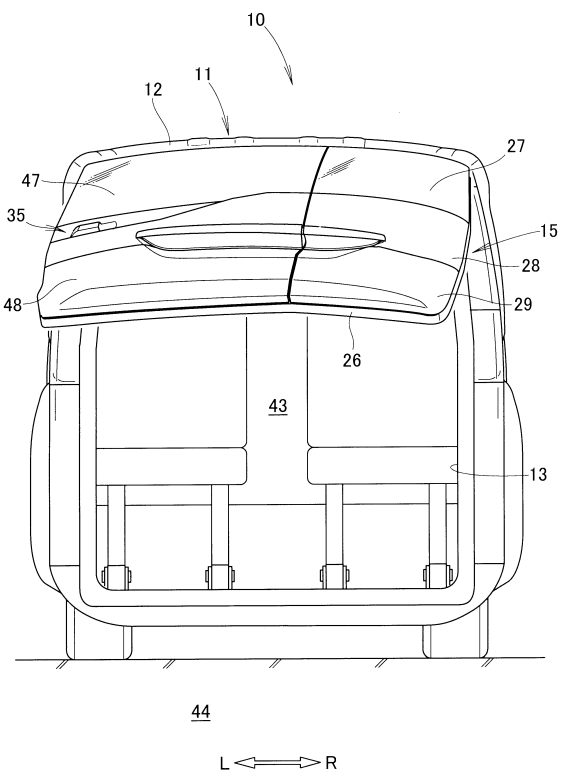
30

40

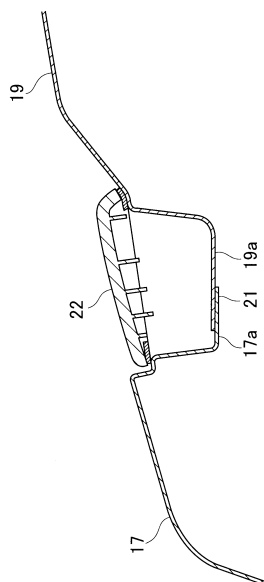
【図 1】



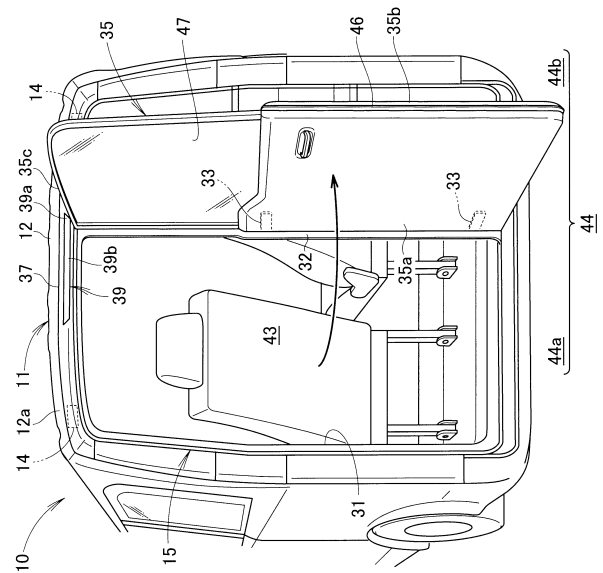
【図 2】



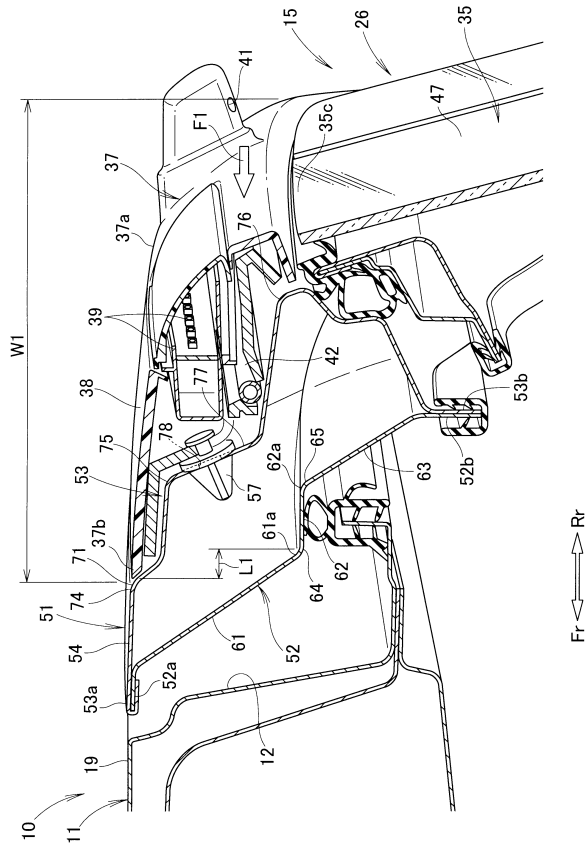
【図 3】



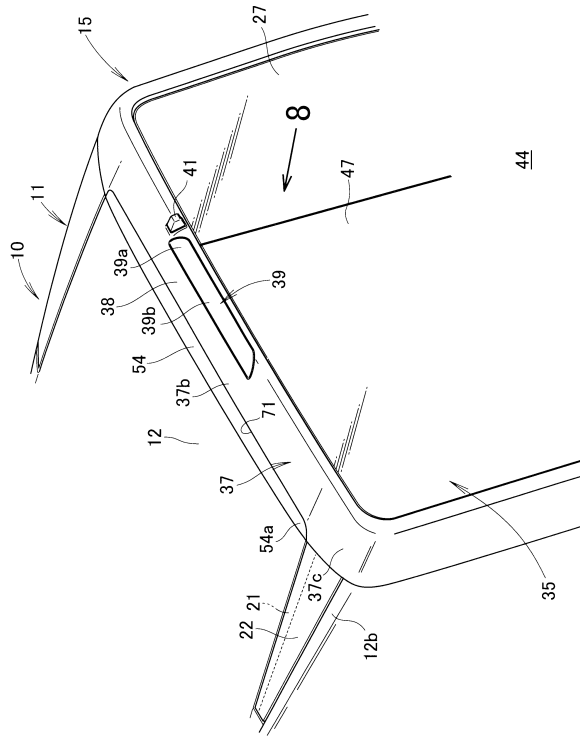
【図 4】



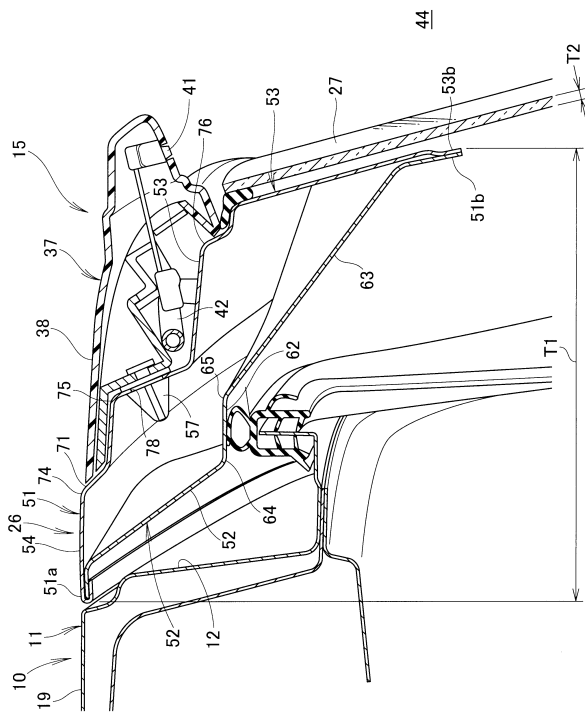
【図 5】



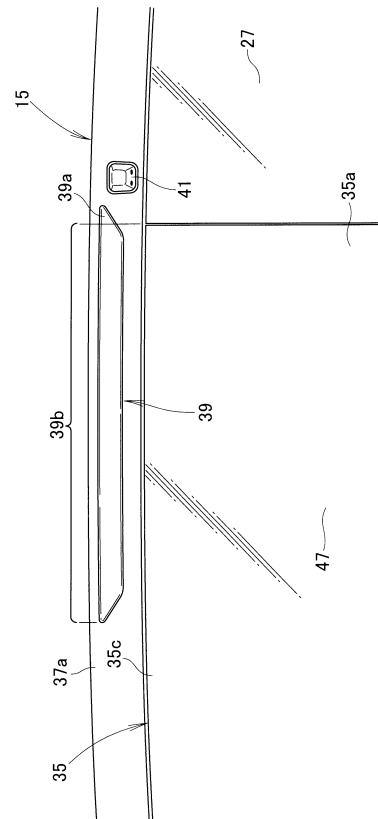
【図 6】



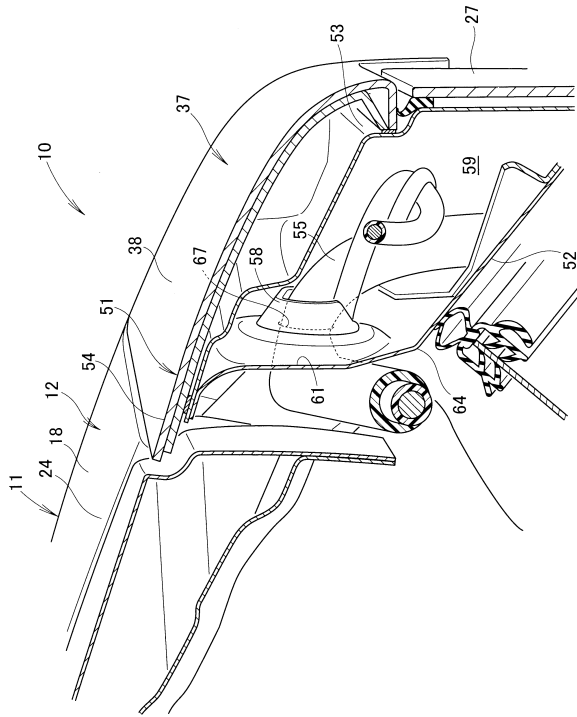
【図 7】



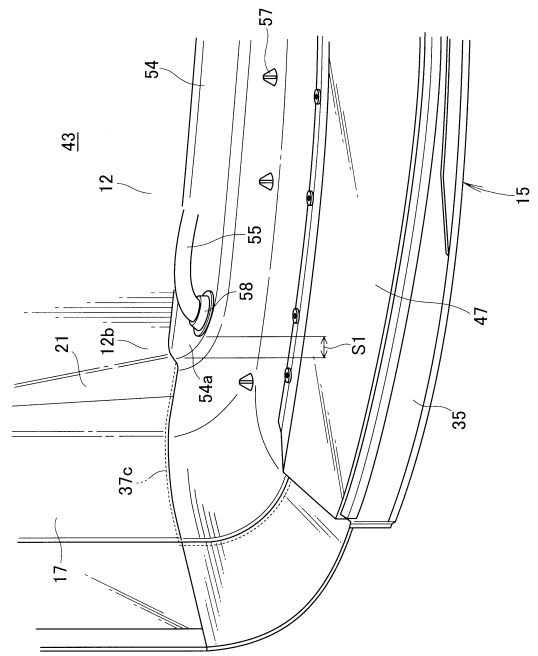
【図 8】



【図 9】



【図 10】



フロントページの続き

- (74)代理人 100166648
弁理士 鎗田 伸宜
- (74)代理人 100161399
弁理士 大戸 隆広
- (74)代理人 100067356
弁理士 下田 容一郎
- (74)代理人 100160004
弁理士 下田 憲雅
- (74)代理人 100120558
弁理士 住吉 勝彦
- (74)代理人 100148909
弁理士 瀧澤 匡則
- (74)代理人 100161355
弁理士 野崎 俊剛
- (72)発明者 山口 友樹
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

審査官 田中 友章

- (56)参考文献 特開2010-184592 (JP, A)
特開2008-037174 (JP, A)
特開2014-012448 (JP, A)
実開平02-023215 (JP, U)
実開平05-041919 (JP, U)
実開平01-163673 (JP, U)
実開平05-035425 (JP, U)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
- | | |
|------|-------|
| B60Q | 1/44 |
| B60J | 1/18 |
| B60J | 5/10 |
| B60S | 1/52 |
| B62D | 37/02 |