

(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2005-14676

(P2005-14676A)

(43) 公開日 平成17年1月20日(2005.1.20)

(51) Int.Cl.⁷

B62J 6/04

F 2 1 S 8/10

// F 2 1 W 101:027

F 2 1 W 101:14

F 2 1 Y 101:02

F I

B 6 2 J 6/04

F 2 1 Q 1/00

F 2 1 Q 1/00

F 2 1 Q 1/00

F 2 1 Q 1/00

テーマコード (参考)

3K080

審査請求 未請求 請求項の数 4 O L (全 13 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2003-179856 (P2003-179856)

(22) 出願日 平成15年6月24日 (2003. 6. 24)

(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 100064908

弁理士 志賀 正武

(74) 代理人 100108578

弁理士 高橋 詔男

(74) 代理人 100101465

弁理士 青山 正和

(74) 代理人 100094400

弁理士 鈴木 三義

(74) 代理人 100107836

弁理士 西 和哉

(74) 代理人 100108453

弁理士 村山 靖彦

[最終頁に続く](#)

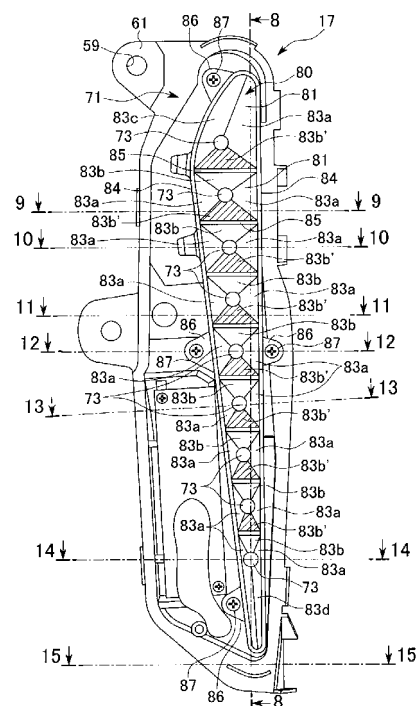
(54) 【発明の名称】 テールライト構造

(57) 【要約】

【課題】視認性をより向上しつつ、設計の自由度も高いテールライト構造を提供する。

【解決手段】発光体 7 3 とこの発光体 7 3 からの光を反射して外部に照射するリフレクタ部材 8 0 を備えたテールライト構造において、前記リフレクタ部材 8 0 は外部からの光を最も受ける下側の反射面 8 3 b' とこれ以外の反射面である上側の反射面 8 3 b と左右の反射面 8 3 a、8 3 a とを有し、前記上側の反射面 8 3 b と左右の反射面 8 3 a、8 3 a よりも下側の反射面 8 3 b' の反射率が低く設定されていることを特徴とする。

【選択図】 図7



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

発光体とこの発光体からの光を反射して外部に照射する反射板を備えたテールライト構造において、前記反射板は外部からの光を最も受ける第 1 反射部分とこれ以外の第 2 反射部分とを有し、前記第 2 反射部分よりも前記第 1 反射部分の反射率が低く設定されていることを特徴とするテールライト構造。

【請求項 2】

前記第 1 反射部分には外部からの入射光の反射を妨げる塗装を施したことを特徴とする請求項 1 記載のテールライト構造。

【請求項 3】

前記第 1 反射部分は、外部からの入射光の反射を妨げる構造で構成されていることを特徴とする請求項 1 記載のテールライト構造。

【請求項 4】

前記発光体は、発光ダイオードで構成されていることを特徴とする請求項 1 ～請求項 3 の何れかに記載のテールライト構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、例えば、自動二輪車等のテールライト構造に関するものである。

【0002】

【従来の技術】

例えば、二輪車等の中にはテールライトに発光ダイオードを用いたものがある。このテールライトは、光源である発光ダイオードの周囲に反射板を設けこの反射板により発光ダイオードの光を反射して視認性を確保している。

(例えば、特許文献 1 参照。)

【0003】

【特許文献 1】

特開平 06-24371 号公報

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、上記従来のテールライト構造においては、発光ダイオードを用いているため消費電力が少ない点で有利となるが、特に昼間時において太陽光が入射して反射板で反射した場合には、この太陽光による反射光が発光ダイオードの反射光と混じってしまうという可能性があり、そのため、これを考慮して太陽光が入射し難いような部位に配置する等の造形上の対策を施すことも考えられる。しかし、このようにすると、設計の自由度が低下するという課題がある。

そこで、この発明は、視認性をより向上しつつ、設計の自由度も高いテールライト構造を提供するものである。

【0005】

【課題を解決するための手段】

上記課題を解決するために、請求項 1 に記載した発明は、発光体（例えば、実施形態における発光体 73）とこの発光体からの光を反射して外部に照射する反射板（例えば、実施形態におけるリフレクタ部材 80）を備えたテールライト構造において、前記反射板は外部からの光を最も受ける第 1 反射部分（例えば、実施形態における下側の反射面 83b'）とこれ以外の第 2 反射部分（例えば、実施形態における上側の反射面 83b、反射面 83c、左右の反射面 83a, 83a）とを有し、前記第 2 反射部分よりも前記第 1 反射部分の反射率が低く設定されていることを特徴とする。

このように構成することで、外部からの光を最も多く受ける第 1 反射部分での当該外部からの光の反射を抑えることで、発光体の光を第 2 反射部分で十分に反射して、発光体の反射光への外部からの光の影響をなくすることが可能となる。

10

20

30

40

50

【0006】

請求項2に記載した発明は、前記第1反射部分には外部からの入射光の反射を妨げる塗装を施したことを特徴とする。

このように構成することで、外部からの光を多く受ける部分を対象として塗装を施すだけで済む。

【0007】

請求項3に記載した発明は、前記第1反射部分（例えば、実施形態における下側の反射面831b, 832b）は、外部からの入射光の反射を妨げる構造で構成されていることを特徴とする。

このように構成することで、外部からの光の反射を妨げる特別の部材を用いる必要がなく
なる。

【0008】

請求項4に記載した発明は、前記発光体は、発光ダイオードで構成されていることを特徴とする。

このように構成することで、発熱を抑えることができ薄型化が可能となる。

【0009】

【発明の実施の形態】

以下、この発明の実施形態を図面と共に説明する。図1～図15はこの発明の第1実施形態を示している。

図1、図2に示すように自動二輪車1は、いわゆるアメリカンタイプの二輪車であって、
車体フレーム2の前端部に回動可能に支持されたリンク式のフロントサスペンション3と
、このフロントサスペンション3の上部に設けられたヘッドライト4と、このヘッドライ
ト4よりも下側に設けられた左右一対のフロントウインカ5と、フロントサスペンション
3の上端部に取り付けられて車体前部の上部に配置された操作ハンドル6を有している。

【0010】

フロントサスペンション3には前輪7が回転可能に支持されると共に前輪7の上側を覆う
フロントフェンダ8が取り付けられている。車体フレーム2にはエンジン9が支持され
ると共にエンジン9の前方にラジエータ10が支持されている。また、車体フレーム2には
車体後部に左右方向に沿う軸線回りに揺動可能にリヤスイングアーム11が支持され、リ
ヤスイングアーム11の後端部にはエンジン9により駆動する後輪12が伝達部材を介し
て回転可能に懸架されている。車体フレーム2には上記後輪12の上側を覆う金属製のリ
ヤフェンダ13が取り付けられている。

【0011】

車体フレーム2は、その上部にはティアドロップ形の燃料タンク14と、この燃料タンク
14の後方に運転者が着座するメインシート15と、リヤフェンダ13の後部に設けられ
た左右のリヤウインカ16と、リヤフェンダ13の後部両側に設けられたこの発明の要旨
をなすテールライト17, 17と、後述するリヤフェンダ13の後面の下端に設けられた
ライセンスプレート18を有している。

【0012】

図2に示すように、前記車体フレーム2は前後にそれぞれ配置されたフロントフレーム2
1とリヤフレーム22とで構成されている。

フロントフレーム21は、前端のヘッドパイプ23とヘッドパイプ23から左右に分かれ
て斜め下後方に延出したのち後方に向かって略水平に延出するアッパーフレーム24と、
アッパーフレーム24の後端に溶接されてそこから若干斜め下後方へ延出したのち後方へ
略水平に延出し、更に下方に延出し更にその下端が前方に延出するコの字状の部材を有す
るダウンフレーム25を備えている。

また、リヤフレーム22はダウンフレーム25の上部後端に接続され、そこからせり上がる
左右のアッパーパイプ26と、ダウンフレーム25の高さ方向中央部後端に接続されて
、そこから略水平に後方に延出する左右のダウンパイプ27を備えている。

【0013】

エンジン 9 は、左右の 3 つのシリンダヘッド部及びシリンダ部が互いに対向するように外側方に倒れて配置された水平対向型 6 気筒エンジンであり、このエンジン 9 はアップフレーム 24 の下部に形成されたエンジンハンガー 28、ダウンスフレーム 25 の上部下面に形成されたエンジンハンガー 29、同じくダウンスフレーム 25 の下部前端に形成されたエンジンハンガー部 30 により懸架されている。

【0014】

リヤスイングアーム 11 は、その前端の基部がダウンスフレーム 25 のピボット 31 に回転可能に支持されることにより、このピボット 31 を軸に鉛直方向に揺動可能に構成され、リヤスイングアーム 11 とダウンスフレーム 25 との間には、クッションユニット 32 とリンク機構 33 とからなるリヤサスペンション装置 34 が設けられ、後輪 12 が路面から受ける衝撃を緩和・吸収するようになっている。 10

【0015】

エンジン 9 の下部前端とダウンスフレーム 25 の下部前端とに渡る部位にはエンジン 9 の側方を前後方向で覆う側部フレーム 35 がボルト止めされ、エンジン 9 の前部近傍に設けられ、エンジン 9 との間隔を開けて配置されたエンジンガード 40 と共にエンジン 9 を保護している。尚、41 はラジエータカバーを示す。

【0016】

図 3 に示すように前記リヤフェンダ 13 は、断面コの字状の部材でアーチ状に形成され後輪 12 の上側を覆うものである。リヤフェンダ 13 の内壁部分には内周面に沿って前部と中央部と後部に各々裏打ち材 42, 43, 44 が接合されると共に、左右の内壁には弧状の裏打ち材 45 が接合されている。尚、Rr はリヤ側を示す。 20

【0017】

前記アップパイプ 26、ダウンパイプ 27 には、ブラケット 37, 38, 39, 40 が取り付けられ、これらブラケット 37, 38, 39, 40 がリヤフェンダ 13 の内壁に接合されて、リヤフェンダ 13 が支持されている。

前記中央部の裏打ち材 43 の配置部位にはリヤフェンダ 13 の内周面に前記アップパイプ 26 とダウンパイプ 27 の後端部を弾性的に保持する弾性保持部 46 を備えたホルダ 47 が取り付けられ、このホルダ 47 によってリヤフェンダ 13 の後部の支持剛性を確保している。リヤフェンダ 13 の下部にはライセンスプレート 18 を取り付けるプレートブラケット 49 が取り付けられ、このプレートブラケット 49 の下方にはライセンスプレート 18 を下側から照らすライセンスプレートライト 50 が設けられている。このライセンスプレートライト 50 はリヤフェンダ 13 の下端に取り付けられたケース 51 内部にバルブ 52 を備え上面にバルブ 52 の光をライセンスプレート 18 に向けて透過させるクリアレンズ 53 を備えている。 30

【0018】

図 4 に示すように前記リヤフェンダ 13 後部の外周面の左側と右側には上下方向に向かってテールライト 17, 17 の取付孔 54 が形成され、この取付孔 54 にテールライト 17, 17 が外表面であるレンズ部 55 の一部を面一にして取り付けられている。ここで、図 4 においては図示都合上左側のテールライト 17 はレンズ部 55 が取り付けられた状態を示し、右側のテールライト 17 はレンズ部 55 を取り外した状態で示す。尚、同図において 60 はサイドカウルを示す。 40

【0019】

図 5、図 7 に示すようにテールライト 17 は内側縁の上部に取付ブラケット 61 が、中央部に取付ブラケット 62 が各々内側に向かって突出形成され、図 6 に示すようにテールライト 17 の外側縁の上部に取付ブラケット 63 が下部には取付ブラケット 64 が各々形成されている。そして、各取付ブラケット 61～64 がリヤフェンダ 13 に取り付けられるようになっている。尚、59 は取付ブラケット 61～64 の取付孔を示す。

【0020】

具体的にはテールライト 17 の内側縁の中央部の取付ブラケット 62 は図 3、図 11 に示すようにリヤフェンダ 13 の内周面に設けた固定部 65 にボルト 66 止めされ、同じく内 50

側縁の上部の前記取付ブラケット 6 1 は図 3 に示すようにリヤフェンダ 1 3 の固定部 6 5 ' にボルト 6 6 止めされている。また、テールライト 1 7 の外側縁の上部の取付ブラケット 6 3 は図 3、図 9 に示すようにリヤフェンダ 1 3 の左右内壁の固定部 6 7 にボルト 6 6 止めされ、同じく外側縁の下部の取付ブラケット 6 4 は図 3、図 1 5 に示すようにリヤフェンダ 1 3 の左右内壁の固定部 6 8 にボルト 6 6 止めされている。尚、図 9 ~ 1 5 においては図示都合上、断面のハッチングは省略する。

【0021】

図 7、図 8 に示すように、リヤフェンダ 1 3 の裏側には、リヤフェンダ 1 3 に支持された樹脂製のプロテクタ 6 9 が配置されている。このプロテクタ 6 9 の上部と中途部に、ネジ 7 0 によってテールライト 1 7 のベース部材 7 1 が固定されている。前記ベース部材 7 1 は樹脂製の部材で、前記プロテクタ 6 9 の取付位置、つまり上部と中途部に前記ネジ 7 0 の取付座 7 2, 7 2 を備え、リヤフェンダ 1 3 が下側に湾曲するのに合わせて後述する発光体 7 3 の取付面である複数の平坦面 7 4 (図中符号は 2 箇所のみ示す) を後方に変位すべく下方に向かうほど高くなるように階段状に形成されたものである。尚、最下部から 3 つ目までの平坦面 7 4 は階段状ではなく、同一平面位置に配置されている。ここで、各平坦面 7 4 は後方に指向している。そして、ベース部材 7 1 の上端部は前記上部の取付座 7 2 の上方に位置し、ここにほぼ全周に渡って形成されたフランジ部 7 5 を備え、下端部は前側に屈曲して前記プロテクタ 6 9 の下部開口部 7 6 に挿入されている。尚、R r はリヤ側を示す。

【0022】

ベース部材 7 1 の各平坦面 7 4 には発光ダイオードからなる平面視円形状の発光体 7 3 が上下方向に沿って合計 9 個取り付けられている。ここで、前記ベース部材 7 1 は複数のネジ 7 7 を取付部 7 8 にねじ込んで固定されたベースメタル 7 9 により覆われており、このベースメタル 7 9 上に前記発光体 7 3 が固定されている。したがって、階段状に形成されたベース部材 7 1 の各平坦面 7 4 の発光体 7 3 の光軸は後方に指向することとなる。そして、発光体 7 3 が取り付けられたベース部材 7 1 を覆うようにしてリフレクタ部材 (反射板) 8 0 が配置されている。このリフレクタ部材 8 0 は上下に連なり 9 個の部屋 8 1 (図示都合上図 7 に 2 つのみ符号を付す) を有する樹脂製の部材で、前記発光体 7 3 の頂部を突出させるための孔 8 2 (図示都合上図 8 には 1 つのみ符号を付す) と、この孔 8 2 の周囲の上下左右部分に反射面 (第 2 反射部分) 8 3 b、反射面 (第 1 反射部分) 8 3 b '、反射面 (第 2 反射部分) 8 3 a、反射面 (第 2 反射部分) 8 3 a を備えている。尚、各部屋 8 1 は縦壁 8 4 と横壁 8 5 で区画されている。

【0023】

具体的には、最上部と最下部の部屋 8 1, 8 1 を除く孔 8 2 の左右に三角形平面からなる反射面 8 3 a, 8 3 a が斜め後方に向かって形成され、前記孔 8 2 の上下にも三角形平面からなる反射面 8 3 b, 8 3 b ' が前記各反射面 8 3 a と連なって形成されている。したがって、各反射面 8 3 a, 8 3 a, 8 3 b, 8 3 b ' が四角推の内面を構成するような形状となり、その頂部に位置する孔 8 2 内の発光体 7 3 からの光が前記各反射面 8 3 a, 8 3 a, 8 3 b, 8 3 b ' で反射されて後方に反射光を照射するようになっている。また、前記ベース部材 7 1 が下方に行くほど後ろ側に階段状に形成されいている関係で、このリフレクタ部材 8 0 の各部屋 8 1 は、下側に行くほど後側に変位するように、全体が斜め後ろ側に向かって下がるように形成されている。したがって、上部側から下部に向かってアーチ状に形成されたリヤフェンダ 1 3 の後面の形状にできるだけ沿うようにして発光体 7 3 を配置することができるため、テールライト 1 7 は上下方向で光量の差がなくなり、外観品質をさらに向上させることができる。

【0024】

ここで、最上部の部屋 8 1 には下側に反射面 8 3 b ' が形成され、外側 (右側のテールライト 1 7 では右側、左側のテールライト 1 7 では左側) に反射面 8 3 a が形成され、内側と上側とには一体となった反射面 (第 2 反射部分) 8 3 c が形成されている。また、最下部の部屋 8 1 には上側に反射面 8 3 b が形成され左右に反射面 8 3 a が形成さ

れ、下側には反射面 8 3 d が形成されている。尚、この反射面 8 3 d はほぼ下方に向いていて太陽光の反射光が拡散されるため、後述する反射し難い加工は施されていない。

【0025】

そして、最下部を除く各々の発光体 7 3 の下側の反射面（図中ハッチングで示す）8 3 b' は他の反射面、つまり上側の反射面 8 3 b、及び左右の反射面 8 3 a、8 3 a よりも反射率を低くすべく外部からの入射光の反射を妨げる、例えばグレー色の塗装や、グレー色のテープを貼り付けている。これに対して他の反射面である上側の反射面 8 3 b、左右の反射面 8 3 a、8 3 a はアルミ蒸着、クロームメッキなどの表面処理により反射率を高めている。また、これに替えて光沢のあるテープを貼り付けてもよい。これにより、昼間上方から最も多く入射する太陽光を反射してしまう下側の反射面 8 3 b' から後方へ太陽光が反射し難いようになっている。 10

【0026】

ここで、図 7 に示すように、このリフレクタ部材 8 0 には、内側縁の上下に 1 箇所ずつ、上下方向中央部の内外側縁に 1 箇所ずつ、計 4 箇所の取付部 8 6、8 6、8 6、8 6 が設けられ、各取付部 8 6 がネジ 8 7 によりベース部材 7 1 に取り付けられている。具体的には、図 8 に示すように、内側縁の上部の取付部 8 6 ではネジ 8 7 により前記プロテクタ 6 9 の取付座 7 2 に表側から固定されている。また、図 1 2 に示すように上下方向中央部の内外側縁の取付部 8 6 はネジ 8 7 によりベース部材 7 1 の取付部 8 8 に取り付けられている。更に、図 7 に示すようにリフレクタ部材 8 0 の内側縁の下部の取付部 8 6 もネジ 8 7 によりベース部材 7 1 に固定されている。 20

【0027】

そして、このリフレクタ部材 8 0 を外側から覆うようにして前記レンズ部 5 5 が、前記リヤフェンダ 1 3 の取付孔 5 4 にリヤフェンダ 1 3 面と面一な状態で取り付けられている。ここで、レンズ部 5 5 の取付孔 5 4 に対応する部位に段差部 5 6 が形成され、この段差部 5 6 とリヤフェンダ 1 3 の取付孔 5 4 との間には図 9 ～図 1 4 にも示すようにシール材 5 7 が取り付けられている。したがって、テールライト 1 7、1 7 とリヤフェンダ 1 3 との外表面が面一となるため、両者の一体感が増すと共に空気抵抗が少なくなるため走行時の風切音の低減や走行抵抗の減少を図ることができる等、製品品質を格段に向上することができる。また、走行及び洗車により、泥水等が段差部 5 6 と取付孔 5 4 との間の隙間からリヤフェンダ 1 3 を伝って流れ出ることを防止できるという効果も期待できる。 30

【0028】

ここで、前記レンズ部 5 5 の段差部 5 6 は外側縁が上下方向に直線状に形成され外側縁の上端からやや斜め内側に向かって下がる上側縁が連続し、その上側縁の下端は前記外側縁の下端に接続されている。したがって、段差部 5 6 で囲まれる部位は全体として上下に長く幅の狭い三角形状に形成され、この段差部 5 6 で囲まれた部分及び前記取付孔 5 4 に対応して前記リフレクタ部材 8 0 も平面視で同様の形状に形成されている。

【0029】

また、前記レンズ部 5 5 は図 8 ～図 1 4 に示すように外周縁部にフランジ部 5 8 を備え、このフランジ部 5 8 が前記ベース部材 7 1 のフランジ部 7 5 とあるいは一部リフレクタ部材 8 0 とに、例えば超音波溶接により接合されて、両者間に閉じられた発光体 7 3 の収容部が形成されるようになっている。 40

【0030】

上記実施形態によれば、リヤフェンダ 1 3 のテールライト 1 7 に対して、昼間上方からの太陽光を最も多く受けるリフレクタ部材 8 0 の下側の反射面 8 3 b' に当該太陽光が入射しても（図 8 に実線で示す）、この部分に施された光の反射を抑えるグレー色の塗装や、貼付されたグレー色のテープにより太陽光の反射を抑制し、上側の反射面 8 3 b 及び左右の反射面 8 3 a、8 3 a で発光体 7 3 の光を十分に反射して、発光体 7 3 の反射光に対する太陽光の反射光の影響をなくすることが可能となるため、発光体 7 3 の視認性を更に向上することができる。 50

【0031】

特に、図8に示すようにリヤフェンダ13の形状に合わせるため、太陽光に対して不利な位置にリフレクタ部材80を取り付けて下側の各反射面83b'は上方から入射する太陽光の直下に晒されることとなっても太陽光から受ける悪影響を最小限にすることができるため、この点でも視認性を損なうことなくリヤフェンダ13の造形上の自由度を確保できる。

【0032】

また、このように上側からの太陽光の反射光の影響をなくすためにリフレクタ部材80の下側の反射面83b'に塗装を施したりテープを貼り付けるだけでよく、太陽光が入射し難い位置にテールライト17を配置したりした場合に比較して、車体造形上の制約を与えず車体外観品質に悪影響を与えずに設計の自由度を高めることができる。

とりわけ、塗装を施して太陽光の反射を妨げるようにした場合には、太陽光が多く入射する部分を対象として塗装を施すだけで済むため、汎用品の特定の部分に塗装を施すだけで簡単に製造でき、コストダウンが実現できる。

そして、発光体73として発光ダイオードを用いているため、発熱を抑えることができ薄型化が可能となり、したがって、造形上の自由度、配置自由度を含め設計の自由度が高められ外観品質を向上できる。したがって、光量の点で劣る通常のバルブを用いたテールライトに対しても何ら遜色なく使用できる。

【0033】

次に、この発明の他の実施形態を図16、図17に基づいて説明する。尚、この実施形態ではテールライト17の基本的構造は前記実施形態と同様であるが、リフレクタ部材80の下側の反射面が上側から入射する太陽光の反射を妨げ拡散させる構造で構成されたものである。したがって、要部となるリフレクタ部材80の発光体73と上下の反射面についてのみ図示して説明する。また、前記実施形態と同様に断面のハッチングは省略する。

【0034】

図16に示すのは、リフレクタ部材80の上側の反射面（第2反射部分）83b、及び図示しない左右の反射面（第2反射部分）は前記実施形態と同様に三角形状の平面で形成されているが、下側の反射面（第1反射部分）831bが凸面状に形成されている。したがって、昼間最も多く太陽光が入射する上方から該太陽光が入射しても（実線で示す）、この光は鎖線で示すように下側の反射面831bの凸面で拡散して反射するため、発光体73による上側の反射面83b、及び左右の反射面で反射して後方に向かう光に太陽光の下側の反射面831bでの反射光が混ざることとはなく、後方からの発光体73の視認性を向上することができる。

【0035】

また、図17に示すのは、リフレクタ部材80の上側の反射面（第2反射部分）83b、及び図示しない左右の反射面（第2反射部分）は前記実施形態と同様に三角形状の平面で形成されているが、下側の反射面（第1反射部分）832bにプリズムカット加工を施している。したがって、昼間最も多く太陽光が入射する上方から該太陽光が入射しても（実線で示す）、この光は鎖線で示すように下側の反射面832bのプリズムカット部で拡散して反射するため、前記実施形態と同様に発光体73による上側の反射面83b、及び左右の反射面での反射光に太陽の光による反射光が混ざることとはなく、後方からの発光体73の視認性を向上することができる。

したがって、これら2つの実施形態では、前記第1実施形態の効果に加え、外部からの光の反射を妨げるために前述した実施形態のように塗装やテープの貼付などの特別の部材を用いる必要がなくなるため、反射面を凸面にあるいはプリズムカット部に成形するだけで特別な後加工を施す必要がなくなり製造コストを低減することができる。

【0036】

尚、この発明は上記実施形態に限られるものではなく、例えば、自動二輪車のテールライト17を例にして説明したが、車両用のテールライトに適用することもできる。また、発光体73として発光ダイオードを例にしたが、それ以外の発光体に使用できることはいう

10

20

30

40

50

までもない。

そして、発光体の配置数は一例であり、配置数に制限はなく、また、上下左右部分に4つの反射面83b, 83b'、83a, 83aを備えた場合について説明したが、反射面の数はこれに限られない。

【0037】

【発明の効果】

以上説明してきたように、請求項1に記載した発明によれば、外部からの光を最も多く受ける第1反射部分での当該外部からの光の反射を抑えることで、発光体の光を第2反射部分で十分に反射して、発光体の反射光に対する外部からの光の影響をなくすることが可能となるため、発光体の視認性を更に向上させることができると共に、反射部分に改良を施すだけであるので、車体造形上の制約を与えず車体外観品質に悪影響を与えずに設計の自由度を高めることができる効果がある。 10

【0038】

請求項2に記載した発明によれば、外部からの光を多く受ける部分を対象として塗装を施すだけで済むため、汎用品の特定の部分に塗装を施すだけで簡単に製造でき、コストダウンが実現できる効果がある。

【0039】

請求項3に記載した発明によれば、外部からの光の反射を妨げる特別の部材を用いる必要がなくなるため、成形するだけで特別な後加工を施す必要がなくなり製造コストを低減することができる効果がある。 20

【0040】

請求項4に記載した発明によれば、発熱を抑えることができ薄型化が可能となるため、造形上の自由度、配置自由度を含め設計の自由度が高められ外観品質を向上させることができる効果がある。

【図面の簡単な説明】

【図1】この発明の実施形態の自動二輪車の側面図である。

【図2】前記実施形態の自動二輪車のフレーム側面図である。

【図3】前記実施形態のリヤフェンダの側面図である。

【図4】前記実施形態のリヤフェンダ付近の後面図である。

【図5】前記実施形態のテールライトの正面図である。 30

【図6】前記実施形態のテールライトの側面図である。

【図7】前記実施形態のテールライトのレンズ部を外した正面図である。

【図8】図7の8-8線に沿う断面図である。

【図9】図7の9-9線に沿う断面図である。

【図10】図7の10-10線に沿う断面図である。

【図11】図7の11-11線に沿う断面図である。

【図12】図7の12-12線に沿う断面図である。

【図13】図7の13-13線に沿う断面図である。

【図14】図7の14-14線に沿う断面図である。

【図15】図7の15-15線に沿う断面図である。 40

【図16】この発明の他の実施形態の要部断面図である。

【図17】この発明の別の実施形態の要部断面図である。

【符号の説明】

17 テールライト

73 発光体

80 リフレクタ部材（反射板）

83a 左右の反射面（第2反射部分）

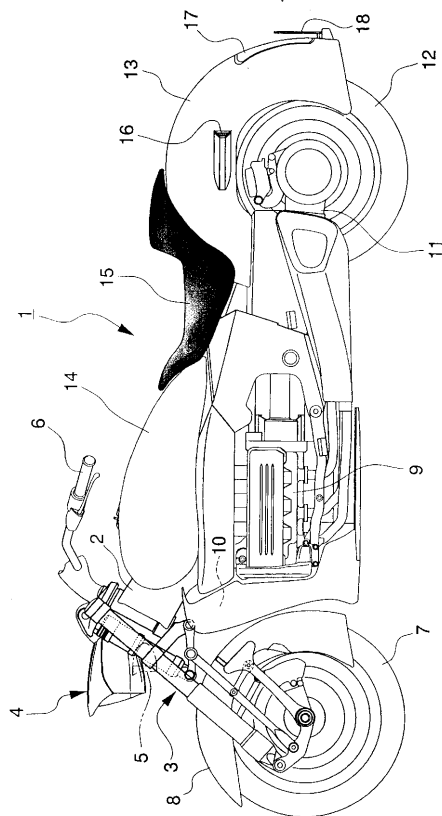
83c 反射面（第2反射部分）

83b' 下側の反射面（第1反射部分）

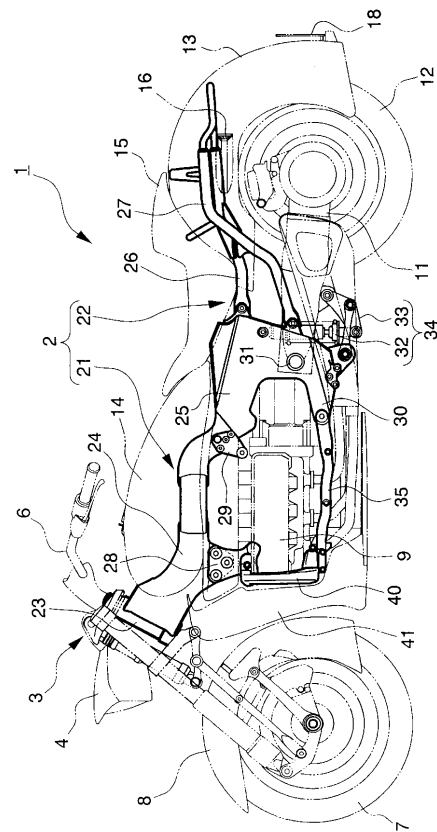
83b 上側の反射面（第2反射部分） 50

8 3 1 b, 8 3 2 b 下側の反射面 (第 1 反射部分)

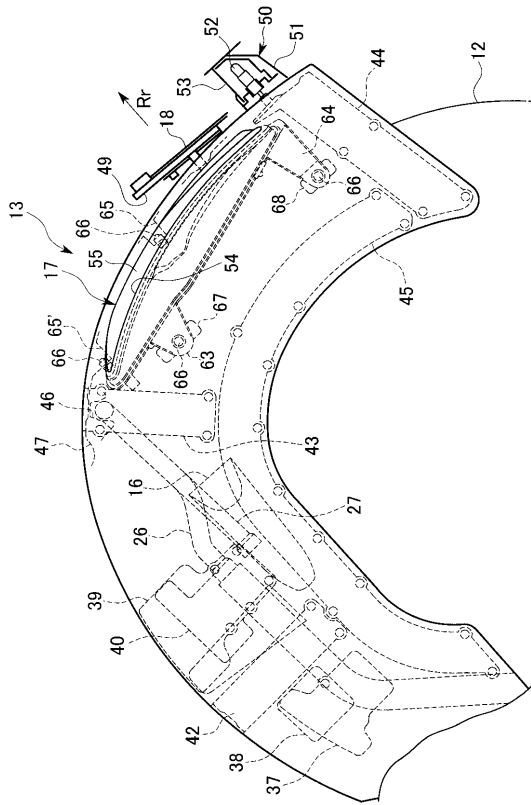
【図 1】



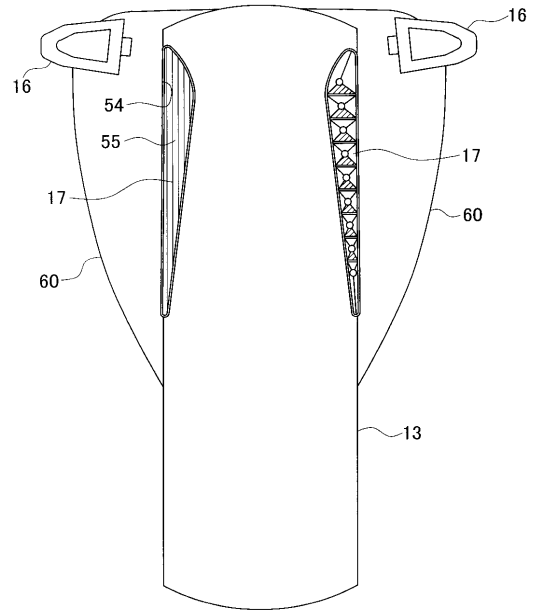
【図 2】



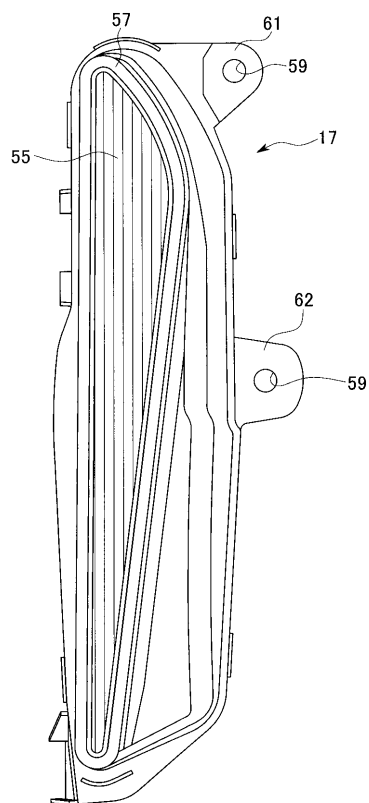
【図 3】



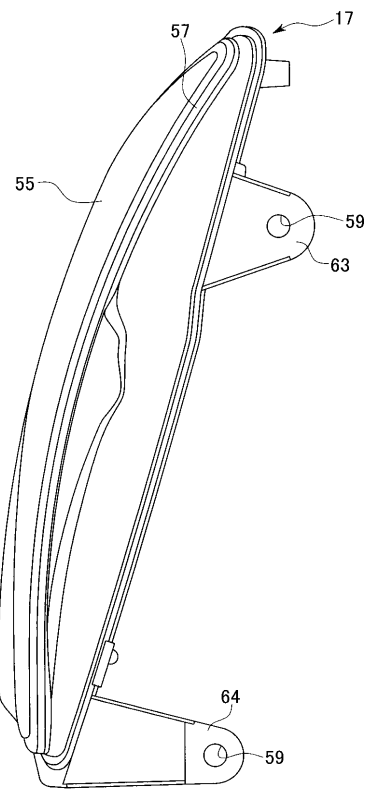
【図 4】



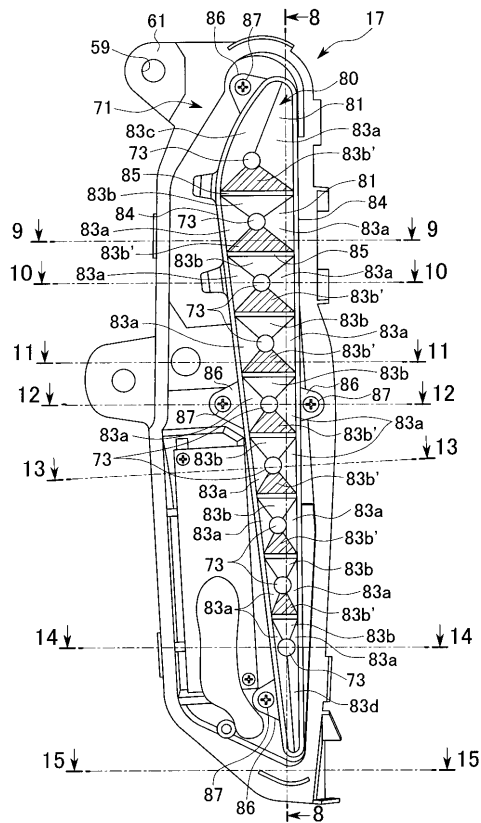
【図 5】



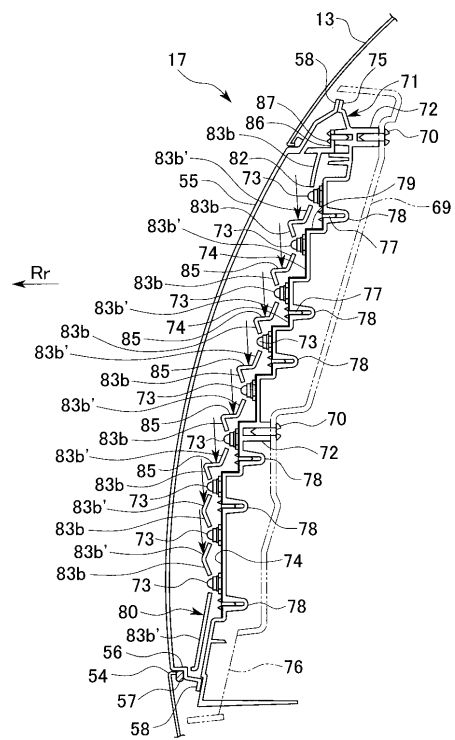
【図 6】



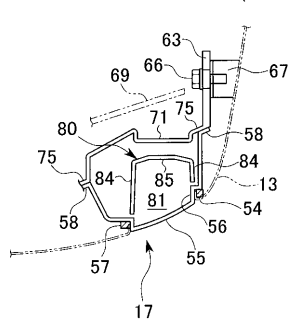
【図 7】



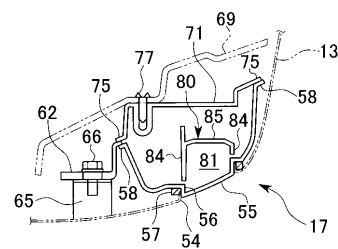
【図 8】



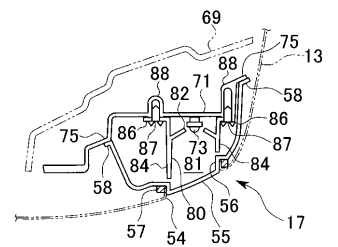
【図 9】



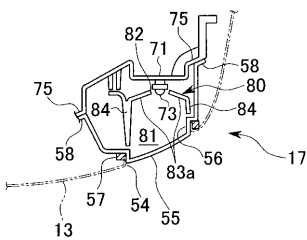
【図 11】



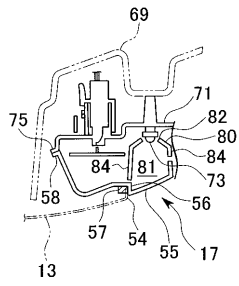
【図 12】



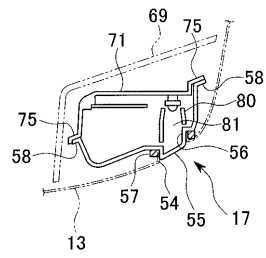
【図 10】



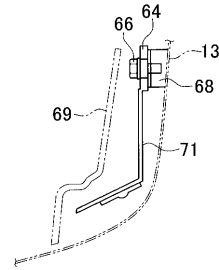
【図 13】



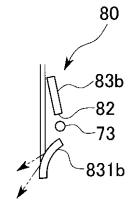
【図 14】



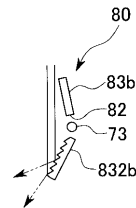
【図 15】



【図 16】



【図 17】



フロントページの続き

(51)Int.Cl. ⁷	F I	テーマコード (参考)
	F 2 1 Q 1/00	H
	F 2 1 W 101:027	
	F 2 1 W 101:14	
	F 2 1 Y 101:02	

(72)発明者 三宅川 徹
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 引地 晃一
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 嶋村 幸一
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

Fターム(参考) 3K080 AA02 AB01 BA07 BC07