(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2015-143055
(P2015-143055A)
(43)公開日　平成27年8月6日(2015.8.6)

(51)Int.Cl.		F I		テーマコード（参考）
B60J 5/10	(2006.01)	B60J	5/10	Z

審査請求 未請求　請求項の数 4　ＯＬ　（全 14 頁）

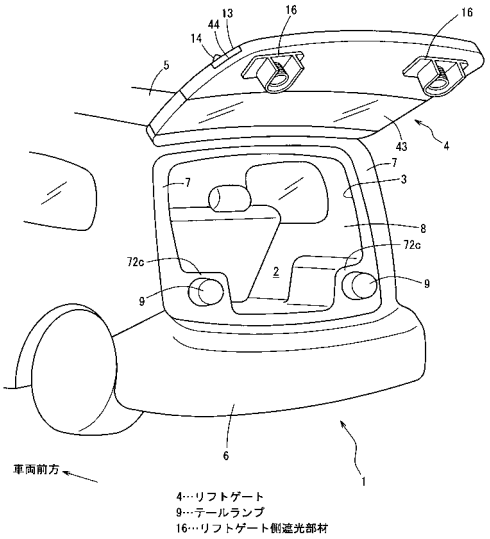
(21)出願番号　特願2014-16787(P2014-16787)
(22)出願日　平成26年1月31日(2014.1.31)

(71)出願人　000003137
マツダ株式会社
広島県安芸郡府中町新地３番１号
(74)代理人　100121603
弁理士　永田　元昭
(74)代理人　100141656
弁理士　大田　英司
(74)代理人　100067747
弁理士　永田　良昭
(72)発明者　金納　賢治
広島県安芸郡府中町新地３番１号　マツダ株式会社内
(72)発明者　中村　裕輔
広島県安芸郡府中町新地３番１号　マツダ株式会社内

最終頁に続く

(54)【発明の名称】車両の後部構造

(57)【要約】　（修正有）
【課題】リフトゲートの開時と閉時とで光源部材の外観を異ならせることによって、斬新なデザインを実現すると共に、遮光部材をリフトゲート側に設けた場合であっても、遮光部材がリフトゲートの開閉動作を阻害しないようにすることができる車両の後部構造を提供する。
【解決手段】車体開口３の縁部（リヤピラー７）には、テールランプ９が設けられており、リフトゲート４は、その上部を支点として回動することで開閉可能とされ、閉時にテールランプ９を覆うように配置されると共に、テールランプ９からの光を後方に透過可能な開孔部が形成され、その近傍には、リフトゲート４の閉時にテールランプ９からの光が車室２内に漏れないように遮光するリフトゲート側遮光部材１６が設けられ、リフトゲート側遮光部材１６は、少なくとも下方が開放されている。
【選択図】図１３



【特許請求の範囲】
【請求項１】
車両の後部に形成された車体開口を開閉可能とするリフトゲートを備えた車両の後部構造であって、
前記車体開口の縁部には、光源部材が設けられており、
前記リフトゲートは、その上部を支点として回動することで開閉可能とされ、
閉時に前記光源部材を覆うように配置されると共に、
該光源部材からの光を後方に透過可能な開孔部が形成され、
該開孔部の近傍には、前記リフトゲートの閉時に前記光源部材からの光が車室内に漏れないように遮光する遮光部材が設けられており、
該遮光部材は、少なくとも下方が開放されている
車両の後部構造。
【請求項２】
前記遮光部材は、少なくとも２つに分割されており、一方は、前記光源部材の側方及び上方を覆うように形成されて前記リフトゲート側の開孔部の周囲に固定され、
他方は、前記光源部材の下方を覆うように形成されて車体側に固定されている
請求項１記載の車両の後部構造。
【請求項３】
前記遮光部材の他方は、前記光源部材に固定されている
請求項２記載の車両の後部構造。
【請求項４】
前記遮光部材の他方は、前記光源部材を構成するハウジング部と一体成型されている
請求項３記載の車両の後部構造。
【発明の詳細な説明】
【技術分野】
【０００１】
この発明は、車両の後部に形成された車体開口を開閉可能とするリフトゲートを備えた車両の後部構造に関する。
【背景技術】
【０００２】
一般的に、テールランプとしての光源部材を車両の後部に設ける場合、デザイン上の観点から、これを上下方向に延びるように縦長配置するよりも、車幅方向に延びるように横長配置するほうが好まれる場合がある。しかしながら、光源部材を車幅方向に延びるように横長配置すると、車体開口が狭くなるという問題があった。
【０００３】
そこで、下記特許文献１では、車両後部に形成された車体開口の縁部に光源部材を設け、車体開口を開閉可能とするリフトゲートによってこの光源部材を覆うように構成したものが提案されている。下記特許文献１の場合、車体開口の幅を確保しつつ、リフトゲートの開時と閉時とで光源部材の外観を異ならせることによって、斬新なデザインを実現できるという効果が得られる。
【０００４】
また、下記特許文献１では、レギュレーションの観点から、リフトゲートの閉時に光源部材からの光が車室内に漏れないように遮光する遮蔽部材（遮光板）が車体側の光源部材（レンズ）の縁部に設けられており、この遮光部材は、リフトゲートの閉時に発生する衝撃（荷重）を吸収する緩衝部材としての機能も兼ねている。
【先行技術文献】
【特許文献】
【０００５】
【特許文献１】実開昭５６－７０３４３号公報
【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】
【０００６】
ところで、前記特許文献１では、光源部材からの光を車両後方に透過可能な開孔部がリフトゲートに形成されているが、この場合、遮光部材による遮光性を確保するためには、遮光部材と開孔部との位置関係を、車体側とリフトゲート側との間で厳密に調整する必要があった。
【０００７】
そこで、上述の遮光部材をリフトゲート側の開孔部近傍に設けて、テールゲートの閉時に光源部材を遮光部材で覆うようにすることが考えられる。しかしながら、遮光部材をリフトゲート側に設けてしまうと、例えば、リフトゲートがその上部を支点として回動するように構成されている場合、遮光部材の形状、配置次第では、これがリフトゲートの開閉動作を阻害する虞がある。
【０００８】
この発明は、リフトゲートの開時と閉時とで光源部材の外観を異ならせることによって、斬新なデザインを実現すると共に、遮光部材をリフトゲート側に設けた場合であっても、遮光部材がリフトゲートの開閉動作を阻害しないようにすることができる車両の後部構造を提供することを目的とする。
【課題を解決するための手段】
【０００９】
この発明の車両の後部構造は、車両の後部に形成された車体開口を開閉可能とするリフトゲートを備えた車両の後部構造であって、前記車体開口の縁部には、光源部材が設けられており、前記リフトゲートは、その上部を支点として回動することで開閉可能とされ、閉時に前記光源部材を覆うように配置されると共に、該光源部材からの光を後方に透過可能な開孔部が形成され、該開孔部の近傍には、前記リフトゲートの閉時に前記光源部材からの光が車室内に漏れないように遮光する遮光部材が設けられており、該遮光部材は、少なくとも下方が開放されているものである。
【００１０】
この構成によれば、リフトゲートの開時と閉時とで光源部材の外観を異ならせることによって、斬新なデザインを実現することができる。
【００１１】
そして、遮光部材の少なくとも下方を開放することにより、遮光部材がリフトゲートの開閉動作を阻害しないようにすることができる。
【００１２】
この発明の一実施態様においては、前記遮光部材は、少なくとも２つに分割されており、一方は、前記光源部材の側方及び上方を覆うように形成されて前記リフトゲート側の開孔部の周囲に固定され、他方は、前記光源部材の下方を覆うように形成されて車体側に固定されているものである。
【００１３】
この構成によれば、例えば、デザイン上の観点から、光源部材が車体開口の下縁部から上方に離間している場合であっても、リフトゲート側及び車体側の遮光部材の協働によって適切に遮光することができる。従って、デザイン自由度の向上と遮光性確保との両立を図ることができる。
【００１４】
この発明の一実施態様においては、前記遮光部材の他方は、前記光源部材に固定されているものである。
【００１５】
この構成によれば、遮光部材の他方と光源部材との位置関係を適切に設定することができ、これによって、遮光部材の遮光性を向上させることができる。
【００１６】
この発明の一実施態様においては、前記遮光部材の他方は、前記光源部材を構成するハ

ウジング部と一体成型されているものである。
【００１７】
この構成によれば、遮光部材の遮光性を向上させることができると共に、部品点数の削減によりコスト低減を図ることができる。
【発明の効果】
【００１８】
この発明によれば、リフトゲートの開時と閉時とで光源部材の外観を異ならせることによって、斬新なデザインを実現すると共に、遮光部材をリフトゲート側に設けた場合であっても、遮光部材がリフトゲートの開閉動作を阻害しないようにすることができる車両の後部構造を提供することができる。
【図面の簡単な説明】
【００１９】
【図１】本発明の実施形態に係る車両の後部を示す斜視図。
【図２】リフトゲートの開時の状態を示す斜視図。
【図３】車両の後部を示す水平断面図。
【図４】車両の後部を示す側断面図。
【図５】テールランプを示す斜視図。
【図６】テールランプを示す正面図。
【図７】リフトゲートの構造を示す分解斜視図。
【図８】遮光部材を示す斜視図。
【図９】遮光部材をリフトゲートに固定した状態を示す側断面図。
【図１０】インナレンズを示す斜視図。
【図１１】リフトゲートから車両後方に光が放射された状態を示す正面図。
【図１２】本発明の他の実施形態に係る車両の後部を示す斜視図。
【図１３】リフトゲートの開時の状態を示す斜視図。
【発明を実施するための形態】
【００２０】
以下、図面に基づいて本発明の実施形態を詳述する。
図１、図２は、本発明の実施形態に係る車両１の後部を示す斜視図であり、図１は、リフトゲート４の閉時の状態を示し、図２は、リフトゲート４の開時の状態を示している。図１に示す車両１は、ハッチバック系の車両であり、その後部には、車両後方から車室２（図２参照）へアクセスするための車体開口３が形成されている。そして、車両１の後部には、車体開口３の形状に対応して、車両後方かつ下方に傾斜するリフトゲート４が配設されている。
【００２１】
リフトゲート４は、車体開口３の上縁部に設けられたヒンジ（図示せず）を介して車体に支持されており、リフトゲート４上部のヒンジを支点とする上下方向の回動によって、図１、図２に示すように車体開口３を開閉することが可能になっている。
【００２２】
また、車体開口３の左右両側部には、ルーフ部５とリヤバンパ６との間を上下方向に延びて車体開口３の左右縁部を構成するリヤピラー７、７が配設されている。図３は、車両１の後部を示す水平断面図であり、リヤピラー７は、図３に示すように、主に車外側のアウタパネル７１と、車内側のインナパネル７２とで構成され、後端のフランジ部７１ａ、７２ａで両者が接合されることにより、閉断面構造をなしている。
【００２３】
ここで、リヤピラー７のインナパネル７２は、トランクサイドトリム８によって車内側が覆われており、このトランクサイドトリム８によって車室２の側壁部が構成されている。また、車体開口３の下縁部から上方に離間した位置には、図２、図３に示すように、車幅方向内側に膨出する膨出部７２ｂが形成され、この膨出部７２ｂには、光源部材としてのテールランプ９、９が配設されている。

【００２４】
図４は、車両１の後部を示す側断面図であり、図５、図６は、それぞれテールランプ９を示す斜視図、正面図である。テールランプ９は、図２～図６に示すように略円筒状をなすハウジング部９１と、複数の脚部９２とで構成され、ハウジング部９１の後面部には、図４～図６に示すように、車両後方に向かって光を放射するＬＥＤ９３ａ、９３ａ…、９３ｂ、９３ｂ、…が、内側、外側の円周に沿って基板９４上に複数配設されている。
【００２５】
そして、ハウジング部９１の後端下部には、前記後面部より車両後方に突出する平板状の車体側遮光部９５が一体成型されており、ハウジング部９１の後端部は、その下方が車体側遮光部９５によって覆われている。
【００２６】
また、テールランプ９では、脚部９２がハウジング部９１の前端部から車両前方に向かって延設されている。この脚部９２は、図３に示すようにボルト１０、ナット１１によってリヤピラー７のインナパネル７２（膨出部７２ｂ）に締結されており、この脚部９２の締結によって、テールランプ９は車体に固定されている。そして、本実施形態では、上述したリフトゲート４が、図１、図３、図４に示すように、その閉時においてテールランプ９を覆うように配置されている。
【００２７】
図７は、リフトゲート４の構造を示す分解斜視図である。リフトゲート４は、図１～図４、図７に示すように、主に車外側のアウタパネル４１と、車内側のインナパネル４２と、リアウインドウシールド４３とで構成されている。ここで、リヤピラー７のフランジ部７１ａ、７２ａの接合部には、図３に示すように、ラバー製のシール部材１２が取付けられており、リフトゲート４の閉時には、インナパネル４２の周縁部がシール部材１２に当接することで、リフトゲート４と車体との間がシールされるようになっている。
【００２８】
また、リフトゲート４には、図２～図４、図７に示すように、テールランプ９と同じ高さ位置に該テールランプ９側に凹む凹部４４が形成されており、この凹部４４には、リフトゲート４の全幅に亘って帯状に延びる透明または半透明のアウタレンズ１３が嵌め込まれている。アウタレンズ１３には、その長手方向の全幅に亘って帯状に延びる装飾部材としてのシグニチャ１４が取付けられている。
【００２９】
また、凹部４４の左右両端部には、テールランプ９の位置に対応して開孔部４５が形成されている。この開孔部４５は、リフトゲート４の閉時にテールランプ９からの光を車両後方に透過可能とするものであり、その縁部は、図３、図４に示すように、アウタパネル４１、インナパネル４２のフランジ部４１ａ、４２ａにより構成されている。
【００３０】
ここで、各フランジ部４１ａ、４２ａは、互いに接合されて開孔部４５の中心に延びており、開孔部４５の全周に亘ってシーミングウェルト１５に覆われている。そして、各フランジ部４１ａ、４２ａは、図６に二点鎖線で示すように、リフトゲート４の閉時に車両後面視でテールランプ９の一部（詳しくは、ハウジング部９１の上下端部、及び上下のＬＥＤ９３ｂ、９３ｂ、…）を遮るように配置されている。
【００３１】
また、リフトゲート４では、図２～図４、図７に示すように、開孔部４５の位置に対応して、リフトゲート側遮光部材１６、インナレンズ１７が配設されている。
【００３２】
図８は、リフトゲート側遮光部材１６を示す斜視図であり、図９は、リフトゲート側遮光部材１６をリフトゲート４に固定した状態を示す側断面図である。リフトゲート側遮光部材１６は、リフトゲート４の閉時にリフトゲート４とテールランプ９との間に位置して、テールランプ９からの光が車室２内に漏れないように遮光するものである。このリフトゲート側遮光部材１６は、テールランプ９よりも軟質な素材からなり、図８、図９に示す

ように、略矩形状をなすベース部１６ａと、該ベース部１６ａから車両前方に延びる遮光部１６ｂとを有している。

【００３３】

ベース部１６ａは、リフトゲート４の開孔部４５を車内側から覆うように配設されており、その四隅が、図９に示すようにクリップ１８によって開孔部４５の周囲のインナパネル４２に固定されている。これにより、リフトゲート側遮光部材１６は、リフトゲート４に固定されている。

【００３４】

また、ベース部１６ａは、その左右両縁部において、他の部位よりも厚肉に形成された補強部１６ｃを有しており、この補強部１６ｃは、リフトゲート４の凹部４４と対応する位置で上下方向に延びるように形成されている。

【００３５】

そして、補強部１６ｃには、クリップ１８を挿通するための挿通孔１６ｄが形成されており、本実施形態では、補強部１６ｃが開孔部４５の周囲に固定されている。また、補強部１６ｃは、車幅方向に延びるリブ部１６ｅによって遮光部１６ｂと連結されている。

【００３６】

遮光部１６ｂは、リフトゲート４の閉時にテールランプ９の側方及び上方を覆うように形成されており、本実施形態では、車両後面視で下方が開放された逆Ｕ字状をなしている。そして、遮光部１６ｂの内部には、リング状に形成された３つのリブ部１６ｆ～１６ｈが車両前後方向に形成されており、中心部の孔部によってテールランプ９からの光を車両後方に透過可能としている。

【００３７】

インナレンズ１７は、リフトゲート４の開孔部４５を車外側から覆うように配設されており、アウタレンズ１３及びインナレンズ１７の上下両端部が、図４に示すように、それぞれ接着剤２０によってリフトゲート４の凹部４４の上下端部に接着されている。ここで、凹部４４とアウタレンズ１３の上下両端部との間には、ウレタン製のダム部材２１が取付けられており、これによって、接着剤２０の外部への漏れを防止している。

【００３８】

図１０は、インナレンズ１７を示す斜視図である。インナレンズ１７では、図１０に示すようにテールランプ９側の前面部に、矩形状をなす複数（ここでは５つ）の屈折部１７ａと、円弧状なす単一の屈折部１７ｂとが形成されている。

【００３９】

本実施形態では、上部を支点として回動するリフトゲート４が上述したように車両後方かつ下方に傾斜しているため、その開閉動作時には、リフトゲート側遮光部材１６が、テールランプ９に対して斜め前後方向に接近、離反することになるが、リフトゲート側遮光部材１６（遮光部１６ｂ）の下方を開放していることによって、リフトゲート側遮光部材１６がリフトゲート４の開閉動作を阻害しないようにしている。

【００４０】

また、リフトゲート４の閉時には、テールランプ９のハウジング部９１の後端部がリフトゲート側遮光部材１６の遮光部１６ｂの内部に配置される。このとき、図３、図４、図６に示すように、車体側遮光部９５が遮光部１６ｂの下端部に形成された開放部１６ｉに嵌まることで、ハウジング部９１の後端部は、その上下及び側方の略全周がリフトゲート側遮光部材１６及び車体側遮光部９５に覆われた状態となる。これにより、テールランプ９のＬＥＤ９３ａ、９３ｂが発光したときには、テールランプ９からの光が車室２内に漏れないように遮光される。

【００４１】

ここで、内側のＬＥＤ９３ａからの光は、図４に矢印で示すように一部がアウタレンズ１３のシグニチャ１４に遮られるものの、残りの光はリフトゲート側遮光部材１６の遮光部１６ｂの内部、インナレンズ１７、及びアウタレンズ１３を通過して車両後方に放射される。

【００４２】
一方、外側のＬＥＤ９３ｂからの光は、図４に矢印で示すように上下の一部がリフトゲート側遮光部材１６の遮光部１６ｂの内部を通過した後、インナレンズ１７の屈折部１７ａ、１７ｂにより車両後方に向けて屈折させられる。
【００４３】
詳しくは、下部のＬＥＤ９３ｂからの光は、一部がリフトゲート４のフランジ部４１ａ、４２ａによって車両後方への放射が遮られるものの、一部が上部の屈折部１７ａにより車両後方に向けて屈折させられる。これにより、下部のＬＥＤ９３ｂからの光は、フランジ部４１ａ、４２ａを迂回するように車両後方に放射される。
【００４４】
また、上部のＬＥＤ９３ｂからの光は、同様に一部がリフトゲート４のフランジ部４１ａ、４２ａによって車両後方への放射が遮られるものの、一部が下部の屈折部１７ｂにより車両後方に向けて屈折させられる。これにより、上部のＬＥＤ９３ｂからの光は、フランジ部４１ａ、４２ａを迂回するように車両後方に放射される。
【００４５】
本実施形態では、内側のＬＥＤ９３ａ、９３ａ、…、及びインナレンズ１７の中心部（屈折部１７ａ、１７ｂ間）により、図１１にハッチングＬ１で示すような光が放射される。そして、外側下部のＬＥＤ９３ｂ、９３ｂ、…及び屈折部１７ａにより、図１１にハッチングＬ２で示すような光が放射され、さらには、外側上部、中央部のＬＥＤ９３ｂ、９３ｂ、…及び屈折部１７ｂにより、図１１にハッチングＬ３で示すような光が放射される。
【００４６】
このように、本実施形態では、インナレンズ１７が、テールランプ９からの光を車両後方に向けて屈折させるプリズム部材としての機能を有している。
【００４７】
また、本実施形態では、車両１が後方から軽衝突を受け、リフトゲート４に対して車両前方への荷重が入力されると、衝突初期の段階において、テールランプ９（ハウジング部９１）の後端部が、リフトゲート側遮光部材１６のリブ部１６ｆに当接する。このとき、リブ部１６ｆの高さがリブ部１６ｇ、１６ｈの高さに比べて相対的に低く設定されていることで、リブ部１６ｆは殆ど変形することなく、テールランプ９とリフトゲート側遮光部材１６のリブ部１６ｆとの間には、互いに摩擦力が発生するのみとになる。この摩擦力の発生により、衝突初期の段階では、前記荷重が緩やかに吸収されることになる。
【００４８】
そして、衝突中期、終期の段階になると、テールランプ９（ハウジング部９１）の後端部が、リフトゲート側遮光部材１６のリブ部１６ｇ、１６ｈに到達する。このとき、リブ部１６ｇ、１６ｈの高さがリブ部１６ｆの高さに比べて相対的に高く設定されていることで、リブ部１６ｇ、１６ｈは、テールランプ９の押圧力によって順次変形する。このリブ部１６ｇ、１６ｈの変形により、衝突中期、終期の段階では、前記荷重の吸収がより加速されることになる。
【００４９】
このように、本実施形態では、各リブ部１６ｆ～１６ｈが、リフトゲート４に対して車両前方への荷重が入力されたときに、前記荷重を吸収する衝撃吸収部としての機能を有している。
【００５０】
以上に示したように、本実施形態の車両１の後部構造は、車両１の後部に形成された車体開口３を開閉可能とするリフトゲート４を備えた車両１の後部構造であって、車体開口３の縁部（リヤピラー７）には、テールランプ９が設けられており、リフトゲート４は、その上部を支点として回動することで開閉可能とされ、閉時にテールランプ９を覆うように配置されると共に、テールランプ９からの光を後方に透過可能な開孔部４５が形成され、該開孔部４５の近傍には、リフトゲート４の閉時にテールランプ９からの光が車室２内

に漏れないように遮光する遮光部材１９（リフトゲート側遮光部材１６）が設けられており、該遮光部材１９（リフトゲート側遮光部材１６）は、少なくとも下方が開放されている。

【００５１】

上述した車両１の後部構造によれば、リフトゲート４の開時と閉時とでテールランプ９の外観を異ならせることによって、斬新なデザインを実現することができる。

【００５２】

そして、リフトゲート側遮光部材１６（遮光部１６ｂ）の少なくとも下方を開放することにより、リフトゲート側遮光部材１６がリフトゲート４の開閉動作を阻害しないようにすることができる。

【００５３】

また、本実施形態の車両１の後部構造では、遮光部材１９は、少なくとも２つに分割されており、一方（リフトゲート側遮光部材１６）は、テールランプ９（ハウジング部９１の後端部）の側方及び上方を覆うように形成されてリフトゲート４側の開孔部４５の周囲に固定され、他方（車体側遮光部９５）は、ハウジング部９１の後端部の下方を覆うように形成されて車体側に固定されている。

【００５４】

上述した車両１の後部構造によれば、例えば、デザイン上の観点から、本実施形態のようにテールランプ９が車体開口３の下縁部から上方に離間している場合であっても、リフトゲート４側のリフトゲート側遮光部材１６と車体側の車体側遮光部９５との協働によって適切に遮光することができる。従って、デザイン自由度の向上と遮光性確保との両立を図ることができる。

【００５５】

また、本実施形態の車両１の後部構造では、遮光部材１９の他方（車体側遮光部９５）は、テールランプ９に固定されている。

【００５６】

上述した車両１の後部構造によれば、遮光部材１９の他方（車体側遮光部９５）とテールランプ９との位置関係を適切に設定することができ、これによって、遮光部材１９の遮光性を向上させることができる。

【００５７】

また、本実施形態の車両１の後部構造では、遮光部材１９の他方（車体側遮光部９５）は、テールランプ９を構成するハウジング部９１と一体成型されている。

【００５８】

上述した車両１の後部構造によれば、遮光部材１９の遮光性を向上させることができると共に、部品点数の削減によりコスト低減を図ることができる。

【００５９】

図１２、図１３は、本発明の他の実施形態に係る車両１の後部構造を示す斜視図であり、図１２は、リフトゲート４の閉時の状態を示し、図１３は、リフトゲート４の開時の状態を示している。なお、図１２、図１３において、図１～図１１に示す先の実施形態と同様の構成要素については、同一の符号を付して説明を省略する。

【００６０】

図１２、図１３に示す車両１は、ワゴン系の車両であり、その後部には、車体開口３の形状に対応して、上下方向に略真っ直ぐ延びるリフトゲート４が配設されている。

【００６１】

また、車体開口３の下縁部近傍には、図１３に示すように、先の実施形態の膨出部７２ｂに相当する膨出部７２ｃが形成されており、この膨出部７２ｃにテールランプ９、９が配設されている。そして、リフトゲート４では、アウタレンズ１３、リフトゲート側遮光部材１６等が、テールランプ９の位置に対応して下端部近傍に配置されている。

【００６２】

本実施形態では、上部を支点として回動するリフトゲート４が上述したように上下方向

に略真っ直ぐ延びているため、その開閉動作時には、リフトゲート側遮光部材１６が、テールランプ９に対して前後方向に略真っ直ぐ接近、離反することになる。この場合、先の実施形態のようにリフトゲート４が車両後方かつ下方に傾斜している場合に比べ、リフトゲート側遮光部材１６がリフトゲート４の開閉動作を阻害する可能性は低くなるが、図１３に示すように、下方が開放されたリフトゲート側遮光部材１６を用いることで、その可能性をより低減することができる。

【００６３】

また、テールランプ９が車体開口３の下縁部近傍に位置していることで、リフトゲート４の閉時には、下方が開放されたリフトゲート側遮光部材１６と車体開口３の下縁部との協働によって適切に遮光されることになる。このため、本実施形態では、車体側の遮光部材を省略することができる。

【００６４】

なお、上述した実施形態では、テールランプ９に用いられる光源としてＬＥＤ９３ａ、９３ｂを採用しているが、必ずしもＬＥＤ９３ａ、９３ｂでなくてもよく、例えば、ハロゲンランプでもよい。

【００６５】

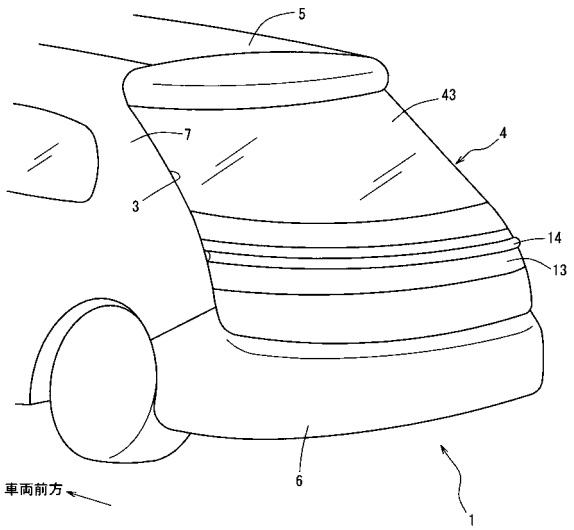
この発明の構成と、上述の実施形態との対応において、
この発明の車体開口の縁部は、リヤピラー７に対応し、
以下同様に、
光源部材は、テールランプ９に対応し、
遮光部材は、リフトゲート側遮光部材１６、車体側遮光部９５に対応するも、
この発明は、上述の実施形態の構成のみに限定されるものではなく、多くの実施の形態を得ることができる。

【符号の説明】

【００６６】

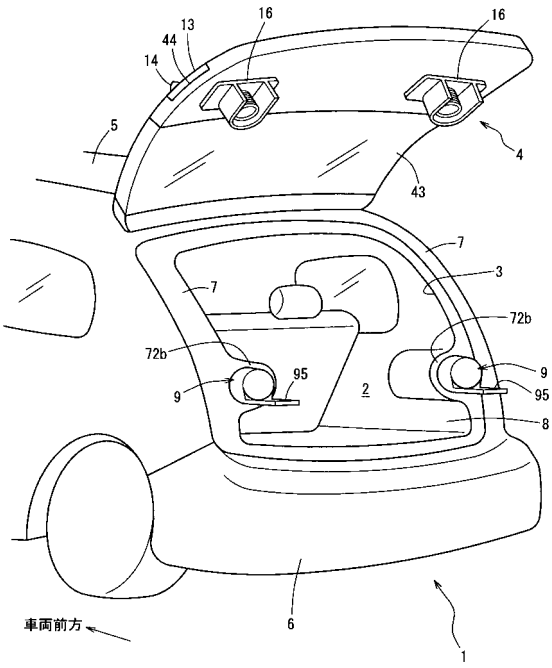
２…車室
３…車体開口
４…リフトゲート
７…リヤピラー
９…テールランプ
１６…リフトゲート側遮光部材
１９…遮光部材
４５…開孔部
９１…ハウジング部
９５…車体側遮光部

【図１】



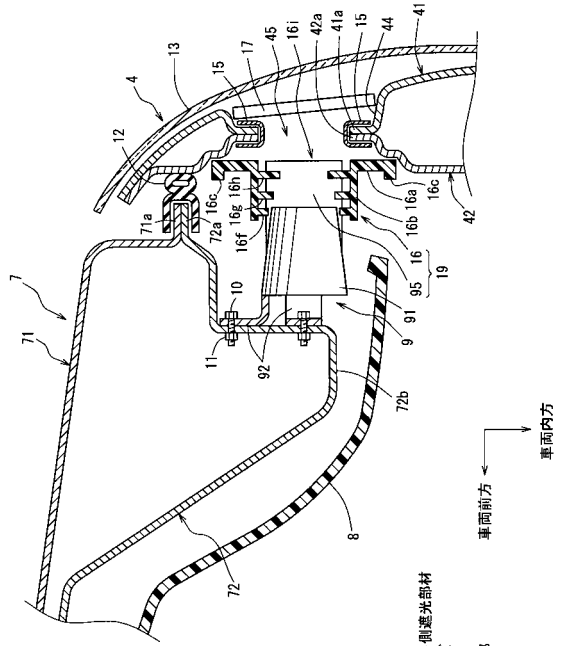
4…リフトゲート

【図２】



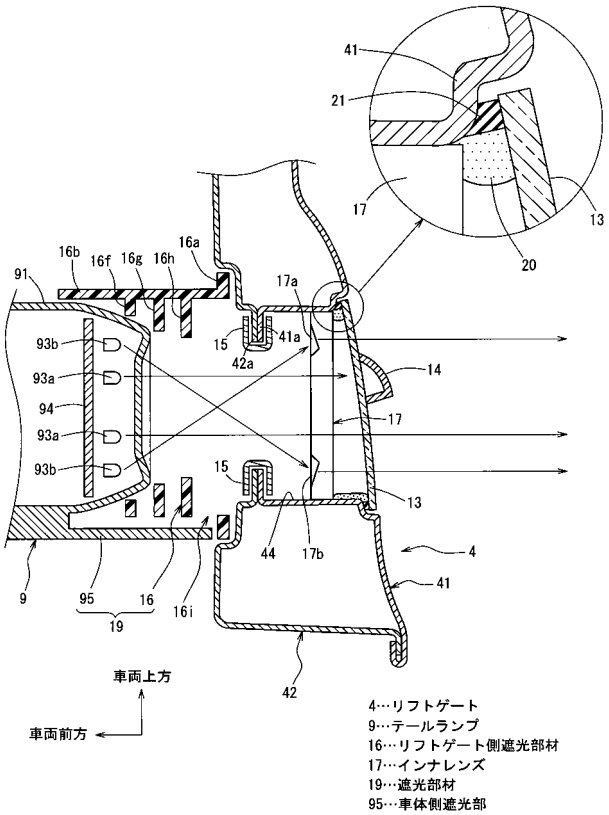
4…リフトゲート
9…テールランプ
16…リフトゲート側遮光部材
95…車体側遮光部

【図３】



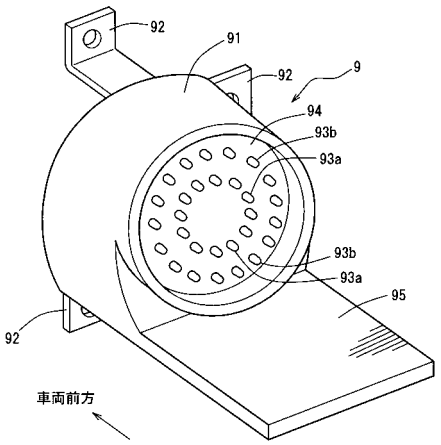
4…リフトゲート
9…テールランプ
16…リフトゲート側遮光部材
17…インナレンズ
19…遮光部材
95…車体側遮光部

【図４】



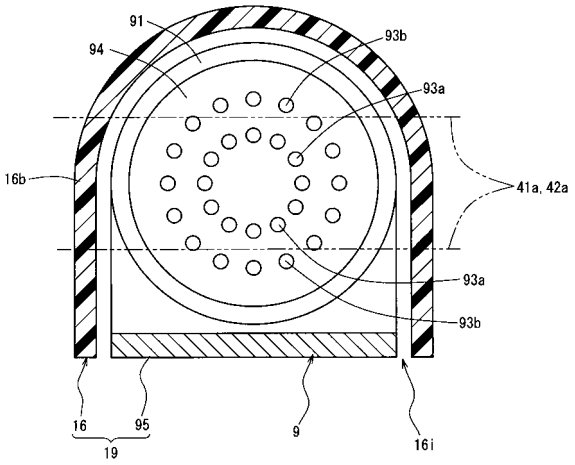
4…リフトゲート
9…テールランプ
16…リフトゲート側遮光部材
17…インナレンズ
19…遮光部材
95…車体側遮光部

【図５】



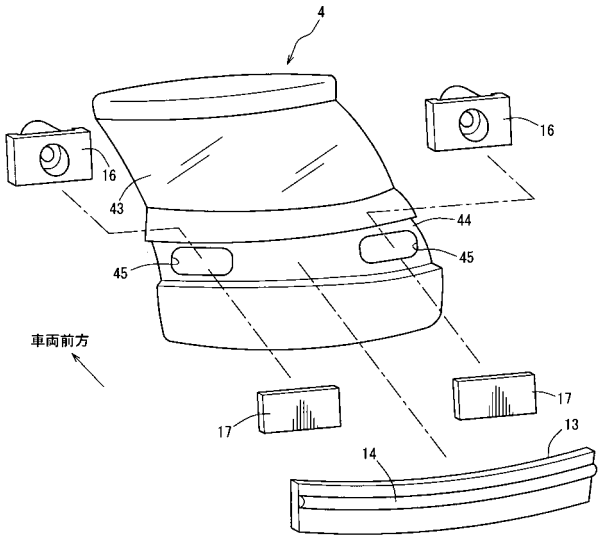
9…テールランプ
95…車体側遮光部

【図６】



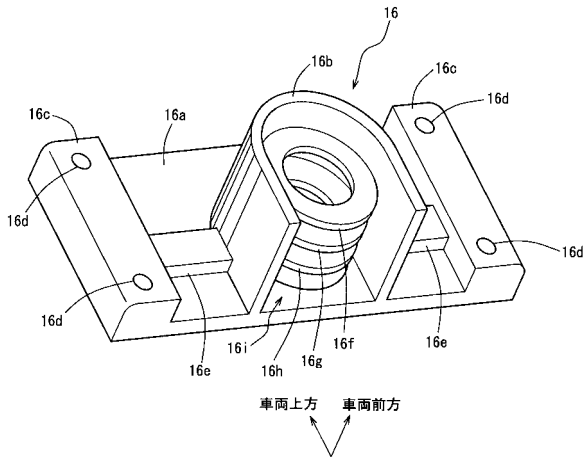
9…テールランプ
19…遮光部材
95…車体側遮光部

【図７】



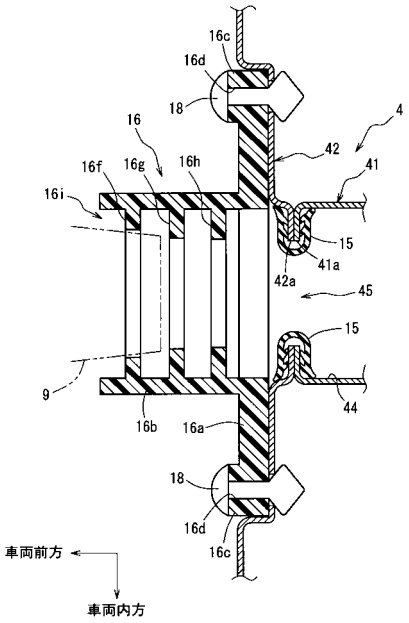
4…リフトゲート
16…リフトゲート側遮光部材
17…インナレンズ

【図８】



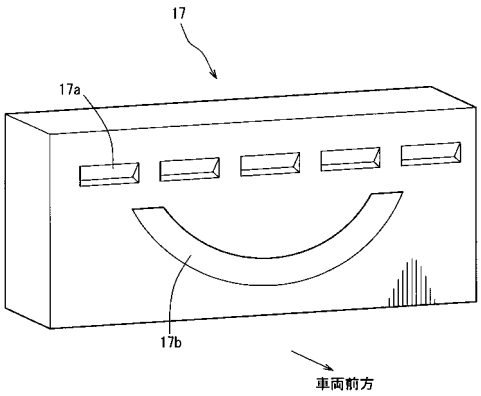
16…リフトゲート側遮光部材

【図９】



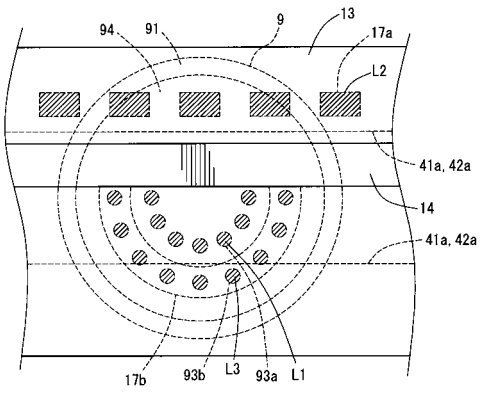
9…テールランプ
16…リフトゲート側遮光部材

【図１０】



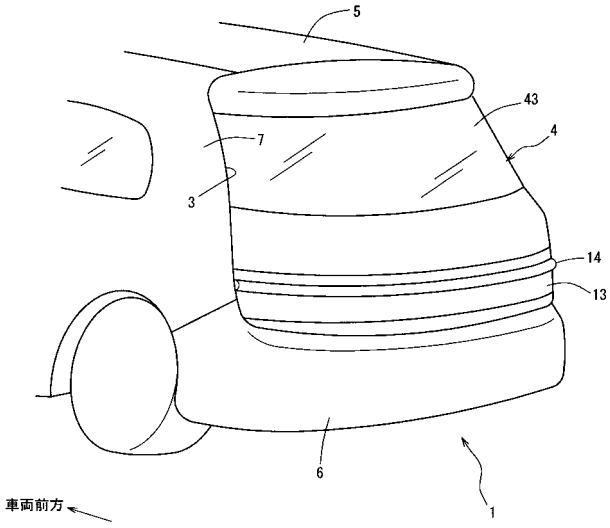
17…インナレンズ

【図１１】



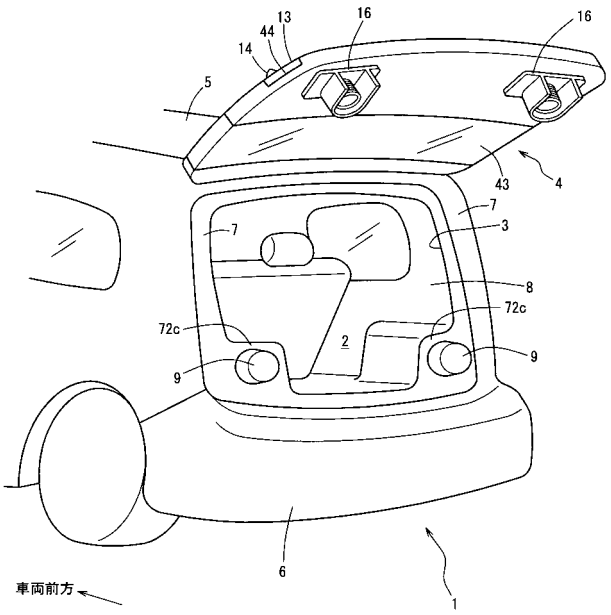
9…テールランプ

【図１２】



4…リフトゲート

【図１３】



4…リフトゲート
9…テールランプ
16…リフトゲート側遮光部材

フロントページの続き

(72)発明者　佐藤　元春
広島県安芸郡府中町新地３番１号　マツダ株式会社内
(72)発明者　酒井　広志
広島県安芸郡府中町新地３番１号　マツダ株式会社内