

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5726153号
(P5726153)

(45) 発行日 平成27年5月27日(2015.5.27)

(24) 登録日 平成27年4月10日(2015.4.10)

(51) Int. Cl. F I
B 6 2 D 25/20 (2006.01) B 6 2 D 25/20 J
B 6 0 N 2/30 (2006.01) B 6 0 N 2/30

請求項の数 9 (全 21 頁)

(21) 出願番号	特願2012-249669 (P2012-249669)	(73) 特許権者	000005326
(22) 出願日	平成24年11月13日(2012.11.13)		本田技研工業株式会社
(65) 公開番号	特開2014-97696 (P2014-97696A)		東京都港区南青山二丁目1番1号
(43) 公開日	平成26年5月29日(2014.5.29)	(74) 代理人	100067356
審査請求日	平成25年9月27日(2013.9.27)		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

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車体後部構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車室内のフロアと、車体の後部開口を開閉するバックドアとの間に、荷物を収納可能な凹部が設けられた車体後部構造において、

前記フロアの後端部に前記凹部の前端部が設けられ、

前記車体は、前記後部開口の左側辺を形成する左リアピラーと、前記後部開口の右側辺を形成する右リアピラーとを有し、

前記凹部は、車幅方向において前記左リアピラーと右リアピラーとの間の略全域において設けられ、

前記凹部の後端部からリアパネルが立ち上げられることにより該リアパネルの上端部で前記後部開口の下縁部が形成され、

前記リアパネルは閉断面形状部を有し、該閉断面形状部は左端部を前記左リアピラーと連結され、右端部を前記右ピラーと連結され、

前記上端部が前記凹部の底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置されたことを特徴とする車体後部構造。

【請求項2】

前記凹部は、

前記フロアに設けられたシートユニットが格納可能に形成されたことを特徴とする請求項1記載の車体後部構造。

【請求項3】

車室内のフロアと、車体の後部開口を開閉するバックドアとの間に、荷物を収納可能な凹部が設けられた車体後部構造において、

前記フロアの後端部に前記凹部の前端部が設けられ、

前記凹部の後端部からリアパネルが立ち上げられることにより該リアパネルの上端部で前記後部開口の下縁部が形成され、

前記上端部が前記凹部の底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置され、

前記凹部は前記フロアに設けられたシートユニットが格納可能に形成され、

前記シートユニットは乗員が着座するシートクッションと、前記シートクッションの後端部に設けられたシートバックとを有し、

前記シートクッションに対して前記シートバックが立ち上げられた着座状態と、前記シートバックが前記シートクッションに折り重なるように倒された格納状態とを選択でき、

前記凹部に格納された格納状態の前記シートユニットは、

前記シートクッションまたは前記シートバックのいずれか一方が前記凹部の底部に対向し、かつ、前記シートクッションまたは前記シートバックのいずれか他方が前記一方の上側に載るように格納され、

前記一方の後端部が前記他方の後端部より車体前方に位置し、

前記リアパネルは、前記他方の後端部より下方で、かつ前記他方の後端部より車体前方に設けられている、

ことを特徴とする車体後部構造。

【請求項 4】

前記リアパネルは閉断面に形成されたことを特徴とする請求項 3 に項記載の車体後部構造。

【請求項 5】

前記リアパネルは、下端部が前記底部より上側に設けられたことを特徴とする請求項 1 ~ 4 のいずれか 1 項記載の車体後部構造。

【請求項 6】

前記リアパネルは、前記上端部の頂部が平坦に形成されたことを特徴とする請求項 1 ~ 5 のいずれか 1 項記載の車体後部構造。

【請求項 7】

前記シートユニットは車幅方向で 2 つに分割され、車幅方向中央で離間された座席であり、

前記リアパネルの上端部のうち、車幅方向中央部が前記底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置され、

前記リアパネルの上端部のうち、前記車幅方向中央部以外の部分は該車幅方向中央部より高い位置に配置されたことを特徴とする請求項 2 ~ 6 のいずれか 1 項記載の車体後部構造。

【請求項 8】

前記リアパネルの上端部のうち、車体に設けられた運転席に対して車幅方向逆側部分が前記底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置され、

前記リアパネルの上端部のうち、前記車幅方向逆側部分以外の部分は該車幅方向逆側部分より高い位置に配置されたことを特徴とする請求項 1 ~ 6 のいずれか 1 項記載の車体後部構造。

【請求項 9】

前記リアパネルの上端部が車幅方向全域において前記底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置されたことを特徴とする請求項 1 ~ 6 のいずれか 1 項記載の車体後部構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

10

20

30

40

50

本発明は、車体の後部開口を開閉するバックドアが設けられるとともに車室内にフロアが設けられ、フロアとバックドアとの間に収納用の凹部が設けられた車体後部構造に関する。

【背景技術】

【0002】

車体後部構造のなかには、フロアパネルの後部に3列目のシートが設けられ、3列目のシートの車体後方に収納凹部が形成され、収納凹部の後端部にリアパネルが設けられたものがある。3列目のシートは折り畳んだ状態で収納凹部に格納される。

この車体後部構造は、通常、3列目のシートが収納凹部に格納された状態において、格納されたシートの上面に対してリアパネルの上端部が略同じ高さになるように形成されている。すなわち、リアパネルの上端部は比較的高く形成されている。

10

このため、収納凹部の車両後方に形成された後部開口から車室内へ乗員が乗降する際にリアパネルを跨ぎ難く（乗り越え難く）、この観点から改良の余地が残されていた（例えば、特許文献1参照。）。

【0003】

一方、車体後部構造のなかには、車両の後部にリアパネルが開放可能に設けられたものがある。リアパネルを開放することによりリアパネルの高さを下げることができる。

リアパネルの高さを下げた状態で、リアパネルおよび路面に板状スロープ部材を架け渡し、板状スロープ部材を利用して車椅子を車室内へ乗降させることが可能である（例えば、特許文献2参照。）。

20

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【特許文献1】特許第4022730号公報

【特許文献2】特開2003-63456号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

特許文献2の車体後部構造によれば、リアパネルを開放してリアパネルの高さを下げることににより、乗員がリアパネルを無理なく跨ぐ（乗り越える）ようにすることが考えられる。

30

しかし、特許文献2の車体後部構造を乗員の乗降に適用するためには、乗員の乗降の際にリアパネルを開放してリアパネルの高さを下げる必要があり、乗員の乗降に手間がかかる。さらに、リアパネルを開放可能に構成するために部品点数が多くなり、そのことが構成の簡素化を図る妨げになっていた。

【0006】

本発明は、簡単な構成で、かつ、車両後方から車室内へ無理のない姿勢で乗員が容易に乗降することができる車体後部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】

【0007】

40

請求項1に係る発明は、車室内のフロアと、車体の後部開口を開閉するバックドアとの間に、荷物を収納可能な凹部が設けられた車体後部構造において、前記フロアの後端部に前記凹部の前端部が設けられ、前記車体は、前記後部開口の左側辺を形成する左リアピラーと、前記後部開口の右側辺を形成する右リアピラーとを有し、前記凹部は、車幅方向において前記左リアピラーと右リアピラーとの間の略全域において設けられ、前記凹部の後端部からリアパネルが立ち上げられることにより該リアパネルの上端部で前記後部開口の下縁部が形成され、前記リアパネルは閉断面形状部を有し、該閉断面形状部は左端部を前記左リアピラーと連結され、右端部を前記右ピラーと連結され、前記上端部が前記凹部の底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置されたことを特徴とする。

【0008】

50

請求項 2 は、前記凹部は、前記フロアに設けられたシートユニットが格納可能に形成されたことを特徴とする。

【 0 0 0 9 】

請求項 3 に係る発明は、車室内のフロアと、車体の後部開口を開閉するバックドアとの間に、荷物を収納可能な凹部が設けられた車体後部構造において、前記フロアの後端部に前記凹部の前端部が設けられ、前記凹部の後端部からリアパネルが立ち上げられることにより該リアパネルの上端部で前記後部開口の下縁部が形成され、前記上端部が前記凹部の底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置され、前記凹部は前記フロアに設けられたシートユニットが格納可能に形成され、前記シートユニットは、乗員が着座するシートクッションと、前記シートクッションの後端部に設けられたシートバックとを有し、前記シートクッションに対して前記シートバックが立ち上げられた着座状態と、前記シートバックが前記シートクッションに折り重なるように倒された格納状態とを選択でき、前記凹部に格納された格納状態の前記シートユニットは、前記シートクッションまたは前記シートバックのいずれか一方が前記凹部の底部に対向し、かつ、前記シートクッションまたは前記シートバックのいずれか他方が前記一方の上側に載るように格納され、前記一方の後端部が前記他方の後端部より車体前方に位置し、前記リアパネルは、前記他方の後端部より下方で、かつ、前記他方の後端部より車体前方に設けられていることを特徴とする。

10

【 0 0 1 0 】

請求項 4 は、前記リアパネルは閉断面に形成されたことを特徴とする。

20

【 0 0 1 1 】

請求項 5 は、前記リアパネルは、下端部が前記底部より上側に設けられたことを特徴とする。

【 0 0 1 2 】

請求項 6 は、前記リアパネルは、前記上端部の頂部が平坦に形成されたことを特徴とする。

【 0 0 1 3 】

請求項 7 は、前記シートユニットは車幅方向で 2 つに分割され、車幅方向中央で離間された座席であり、前記リアパネルの上端部のうち、車幅方向中央部が前記底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置され、前記リアパネルの上端部のうち、前記車幅方向中央部以外の部分は該車幅方向中央部より高い位置に配置されたことを特徴とする。

30

【 0 0 1 4 】

請求項 8 は、前記リアパネルの上端部のうち、車体に設けられた運転席に対して車幅方向逆側部分が前記底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置され、前記リアパネルの上端部のうち、前記車幅方向逆側部分以外の部分は該車幅方向逆側部分より高い位置に配置されたことを特徴とする。

【 0 0 1 5 】

請求項 9 は、前記リアパネルの上端部が車幅方向全域において前記底部より高い位置で、かつ、前記フロアより低い位置に配置されたことを特徴とする。

40

【発明の効果】

【 0 0 1 6 】

請求項 1 に係る発明では、フロアの後端部に凹部の前端部が設けられ、車体は後部開口の左側辺を形成する左リアピラーと、後部開口の右側辺を形成する右リアピラーとを有し、凹部は車幅方向において左リアピラーと右リアピラーとの間の略全域において設けられ、凹部の後端部からリアパネルが立ち上げられることにより該リアパネルの上端部で後部開口の下縁部が形成され、リアパネルは閉断面形状部を有し、該閉断面形状部は左端部を左リアピラーと連結され、右端部を右ピラーと連結され、上端部が凹部の底部より高い位置で、かつフロアより低い位置に配置した。

先ず、リアパネルの上端部をフロアより低い位置に配置した。よって、車両後方から車

50

室内への乗員の乗降の際にリアパネルを無理なく跨ぐ（乗り越える）ことができる。

これにより、リアパネルの上端部をフロアより低い位置に下げるという簡単な構成で、乗員が車両後方から車室内へ無理のない姿勢で容易に乗降することができる。

【0017】

さらに、リアパネルの上端部を凹部の底部より高い位置に配置した。よって、凹部の底部をリアパネルで塞ぐことができる。

これにより、車体の強度・剛性を確保するために、特に大がかりな補強部材を新たに追加する必要がない。さらに、車両を上り勾配の路面に駐車した状態において、バックドアを開放した際に凹部に収納した荷物が凹部から車体後方に滑り落ちることをリアパネルで防止できる。

10

また、リアパネルは閉断面部を有するので、リアパネルの強度を十分に確保できる。これにより、リアパネルの上端部を乗員の乗降の際にステップ（すなわち、乗員の足の踏部）として利用できる。

さらに、リアパネルを閉断面形状部とすることにより、車体の強度・剛性を確保するために大がかりな補強部品を必要とすることがない。

【0018】

請求項2に係る発明では、シートユニットを凹部に格納することにより、格納されたシートユニットの上面を適切な高さに位置させることができる。

これにより、乗員の乗降の際にシートユニットの上面をステップ（すなわち、乗員の足の踏部）として利用することが可能になる。

20

【0019】

さらに、凹部にシートユニットを格納することにより、シートユニットが設けられたフロアからシートユニットを除去できる。これにより、シートユニットが除去されたフロアを荷室として使用できるので荷室を広く使うことができる。

【0020】

請求項3に係る発明では、フロアの後端部に凹部の前端部が設けられ、凹部の後端部からリアパネルが立ち上げられることにより該リアパネルの上端部で後部開口の下縁部が形成され、上端部が凹部の底部より高い位置で、かつフロアより低い位置に配置され、凹部はフロアに設けられたシートユニットが格納可能に形成され、シートユニットは、乗員が着座するシートクッションとシートクッションの後端部に設けられたシートバックとを有し、シートクッションに対してシートバックが立ち上げられた着座状態と、シートバックがシートクッションに折り重なるように倒された格納状態とを選択でき、凹部に格納された格納状態のシートユニットはシートクッションまたはシートバックのいずれか一方が凹部の底部に対向し、かつシートクッションまたはシートバックのいずれか他方が一方の上側に載るように格納され、一方の後端部が他方の後端部より車体前方に位置し、リアパネルは他方の後端部より下方で、かつ他方の後端部より車体前方に設けられている。

30

請求項3に係る発明では、まず、リアパネルの上端部をフロアより低い位置に配置したので、車両後方から車室内への乗員の乗降の際にリアパネルを無理なく跨ぐ（乗り越える）ことができ、これにより、リアパネルの上端部をフロアより低い位置に下げるという簡単な構成で、乗員が車両後方から車室内へ無理のない姿勢で容易に乗降することができる。

40

さらに、リアパネルの上端部を凹部の底部より高い位置に配置したので、凹部の底部をリアパネルで塞ぐことができ、これにより、車体の強度・剛性を確保するために、特に大がかりな補強部材を新たに追加する必要がない。さらに、車両を上り勾配の路面に駐車した状態において、バックドアを開放した際に凹部に収納した荷物が凹部から車体後方に滑り落ちることをリアパネルで防止できる。

また、シートクッションまたはシートバックのいずれか一方の上側に他方を配置し、一方の後端部を他方の後端部より車体前方に配置した。よって、一方の後端部の車体後方に空間を確保できる。

さらに、他方の後端部より下方で、かつ、他方の後端部より車体前方にリアパネルを設

50

けた。よって、一方の後端部の車体後方に確保された後空間にリアパネルを配置できるので、リアパネルを車体前方に設けることができる。

これにより、車体全長を長くすることなく、リアパネルの前後方向の幅寸法を大きくできる。リアパネルの幅寸法を大きくすることにより、リアパネルの断面形状を大きく形成してリアパネルの剛性・強度を保ち、車体の剛性を確保することができる。

【0021】

請求項4に係る発明では、リアパネルを閉断面に形成することにより、リアパネルの強度を十分に確保できる。これにより、リアパネルの上端部を乗員の乗降の際にステップ（すなわち、乗員の足の踏部）として利用できる。

さらに、リアパネルを閉断面に形成することにより、車体の強度・剛性を確保するために大がかりな補強部品を必要とすることがない。

10

【0022】

請求項5に係る発明では、リアパネルの下端部を凹部の底部より上側に設けた。

ここで、車体全長を大きく確保することなくリアパネルの断面形状を確保するためには、リアパネルを車体前方側に張り出す必要がある。よって、凹部の後端部を車体前方側に移動させることができる。これにより、リアパネルの下端部を凹部の底部より上側に設けることにより、デパーチャーアングル（後輪の接地点からリアバンパ後端下部までの角度）を確保した状態で底部の地上高を下げるができる。

このように、底部の地上高を下げることにより、凹部に格納したシートユニットの上面を下げるができる。

20

これにより、乗員の乗降の際にシートユニットの上面をステップ（すなわち、乗員の足の踏部）として好適に利用することができる。

【0023】

さらに、底部の地上高を下げることにより、凹部の底部から車室の天井までの高さを大きく確保することができる。これにより、乗員が後部開口から底部に乗降する際に、無理のない姿勢で容易に乗降することができる。

【0024】

請求項6に係る発明では、リアパネル（上端部）の頂部を平坦に形成した。これにより、乗員の乗降の際にリアパネルの頂部をステップ（すなわち、乗員の足の踏部）として好適に利用することができる。

30

【0025】

請求項7に係る発明では、シートユニットを車幅方向中央で離間した座席とすることにより、離間した空間を乗員の乗降の際に通路として利用することができる。

また、リアパネルの上端部のうち、車幅方向中央部を凹部の底部より高い位置で、かつ、フロアより低い位置に配置した。よって、乗員の乗降の際に、車幅方向中央部の頂部をステップ（すなわち、乗員の足の踏部）として好適に利用することができる。

このように、シートユニットの空間を乗降用の通路として利用し、かつ、車幅方向中央の頂部をステップとして利用することにより、乗員が後部開口から無理のない姿勢で容易に乗降することができる。

【0026】

40

加えて、リアパネルの上端部のうち、車幅方向中央部以外の部分を車幅方向中央部より高い位置に配置した。これにより、リアパネル（すなわち、車体）の強度・剛性を考慮した構成にできるので、リアパネルの強度・剛性を確保するために補強を必要とすることがない。

【0027】

請求項8に係る発明では、リアパネルの上端部のうち、車体に設けられた運転席に対して車幅方向逆側部分を底部より高い位置で、かつ、フロアより低い位置に配置した。

ここで、運転席に対して車幅方向逆側部分は歩道側に位置している。

これにより、車幅方向逆側部分を乗降用のステップ（乗員の足の踏部）として好適に利用することにより、乗員が車幅方向逆側部分から歩道側に安全に乗降することができる。

50

【0028】

また、リアパネルの上端部のうち、車幅方向逆側部分以外の部分を車幅方向逆側部分より高い位置に配置した。すなわち、運転席16の逆側の車幅方向逆側部分だけを乗降に適した構成とし、車幅方向逆側部分以外の部分を強度・剛性を確保した構成とすることができる。

これにより、リアパネル(すなわち、車体)の強度・剛性を確保するために補強の必要がなく、コスト・重量の点で優位である。

【0029】

請求項9に係る発明では、リアパネルの上端部を車幅方向全域において凹部の底部より高い位置で、かつ、フロアより低い位置に配置した。よって、リアパネルの上端部のうち車幅方向中央、車幅方向左側や車幅方向右側などの多方向から乗員が無理なく容易に乗降することができる。

これにより、車両の駐車状況に応じて乗員の乗降アプローチ(乗降方向)を任意に選択することができる。

【図面の簡単な説明】

【0030】

【図1】本発明に係る車体後部構造の実施例1を示す斜視図である。

【図2】図1の車体後部構造を示す断面図である。

【図3】図1の車体後部構造の3列目のシートユニットを収納凹部に格納した状態を示す斜視図である。

【図4】図2の4部拡大図である。

【図5】図4の3列目のシートユニットを収納凹部に格納した状態を示す断面図である。

【図6】図5の6部拡大図であり、バックドアを想像線で示す。

【図7】本発明に係る車体後部構造の車室内に比較的大柄な乗員が乗車する例を説明する図である。

【図8】本発明に係る車体後部構造の車室内に比較的小柄な乗員が乗車する例を説明する図である。

【図9】本発明に係るシートユニットの右側シートを収納凹部に格納した状態で乗員が車室内に乗車する例を説明する図である。

【図10】本発明に係る車体後部構造の実施例2を示す斜視図である。

【図11】本発明に係る車体後部構造の実施例3を示す斜視図である。

【発明を実施するための形態】

【0031】

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(Fr)」、「後(Rr)」、「左(L)」、「右(R)」は運転者から見た方向にしたがう。

【実施例1】

【0032】

実施例1に係る車体後部構造10について説明する。

図1、図2に示すように、車体後部構造10は、車体11の内部に車室13を備え、車室13の車体後方に荷室14を備えている。

さらに、車体後部構造10は、車室13内の床部を形成するフロア15と、フロア15に設けられた2列目のシートユニット17と、2列目のシートユニット17の車体後方に設けられた3列目のシートユニット(シートユニット)18と、車体11の後部開口12を開閉するバックドア21と、荷室14の下部を形成する収納凹部(凹部)22と、収納凹部22(具体的には、底部52)の後端部52aに設けられたリアパネル23とが含まれている。

バックドア21は、一例として、上端部21aを支点にして上方に開放可能に形成されている。

【0033】

10

20

30

40

50

図 2、図 3 に示すように、2 列目のシートユニット 1 7 は、車幅方向左側に設けられた左側シート 2 6 と、車幅方向右側に設けられた右側シート 3 1 とを備え、左側シート 2 6 および右側シート 3 1 が車幅方向中央で離間されている。

左側シート 2 6 および右側シート 3 1 は、例えば、キャプテンシートが採用される。

左側シート 2 6 および右側シート 3 1 が離間されることにより、各シート 2 6 , 3 1 間に乗員が通過できる第 1 空間 (すなわち、ウォークスルー用の空間) 3 4 が形成されている。

【 0 0 3 4 】

左側シート 2 6 は、乗員が着座するシートクッション 2 7 と、シートクッション 2 7 の後端部 2 7 a に設けられたシートバック 2 8 とを有する。また、右側シート 3 1 は、乗員が着座するシートクッション 3 2 と、シートクッション 3 2 の後端部 3 2 a に設けられたシートバック 3 3 とを有する。

10

【 0 0 3 5 】

3 列目のシートユニット 1 8 は、車幅方向左側に設けられた左側シート 3 6 と、車幅方向右側に設けられた右側シート 4 1 とを備え、左側シート 3 6 および右側シート 4 1 が車幅方向中央で離間されている。

左側シート 3 6 および右側シート 4 1 は、例えば、キャプテンシートが採用される。

左側シート 3 6 および右側シート 4 1 が離間されることにより、各シート 3 6 , 4 1 間に乗員が通過できる第 2 空間 (すなわち、ウォークスルー用の空間) 4 4 が形成されている。

20

【 0 0 3 6 】

左側シート 3 6 は、乗員が着座するシートクッション 3 7 と、シートクッション 3 7 の後端部 3 7 a (図 1 参照) に設けられたシートバック 3 8 とを有する。また、右側シート 4 1 は、乗員が着座するシートクッション 4 2 と、シートクッション 4 2 の後端部 4 2 a に設けられたシートバック 4 3 とを有する。

左側シート 3 6 および右側シート 4 1 は、各構成が類似するので、以下、右側シート 4 1 について説明して左側シート 3 6 の詳しい説明を省略する。

【 0 0 3 7 】

右側シート 4 1 は、シートバック 4 3 を下端部 4 3 a を中心に車体前後方向 (矢印方向) に揺動することにより着座状態と格納状態を選択できるように構成されている。

30

着座状態とは、シートクッション 4 2 に対してシートバック 4 3 が立ち上げられた位置に配置されることにより右側シート 4 1 に乗員が着座可能な状態をいう。

格納状態とは、シートバック 4 3 がシートクッション 4 2 に折り重なるように倒された位置に配置されることにより右側シート 4 1 が収納凹部 2 2 に格納可能に折り畳まれた状態をいう。

格納状態に折り畳まれた右側シート 4 1 が支柱 Y 軸 4 5 で車体後方に半回転されることにより、格納状態の右側シート 4 1 が収納凹部 2 2 に格納される (図 5 も参照)。

【 0 0 3 8 】

図 4、図 5 に示すように、荷室 1 4 の下部に収納凹部 2 2 が形成されている。

収納凹部 2 2 は、荷物 4 6 を収納可能で、かつ、3 列目のシートユニット 1 8 を格納可能に形成されている。

40

3 列目のシートユニット 1 8 は、左側シート 3 6 および右側シート 4 1 がそれぞれ格納状態に折り畳まれた状態で収納凹部 2 2 に格納される。

収納凹部 2 2 に 3 列目のシートユニット 1 8 を格納することにより、フロア 1 5 から 3 列目のシートユニット 1 8 を除去できる。これにより、3 列目のシートユニット 1 8 が除去されたフロア 1 5 を荷室 1 4 として使用できるので、荷室 1 4 を広く使うことができる。

【 0 0 3 9 】

この収納凹部 2 2 は、フロア 1 5 の後端部 1 5 a から下方に張り出された前壁 5 1 と、前壁 5 1 の下端部 5 1 a から車体後方に向けて延出された底部 5 2 と、底部 5 2 の左辺か

50

ら立ち上げられた左側壁 5 3 (図 1 参照) と、底部 5 2 の右辺から立ち上げられた右側壁 5 4 (図 1 参照) とが含まれている。

すなわち、収納凹部 2 2 の前端部 2 2 a がフロア 1 5 の後端部 1 5 a に設けられている。

底部 5 2 は、荷物 4 6 や 3 列目のシートユニット 1 8 を載置可能に略平坦に形成されている。

【 0 0 4 0 】

収納凹部 2 2 に格納された右側シート 4 1 は、シートバック 4 3 の背面 4 3 b が底部 5 2 に対向した状態で底部 5 2 に接触され、シートクッション 4 2 がシートバック 4 3 の背凭れ面 4 3 c の上側に載せられる。

この状態において、シートバック 4 3 の後端部 4 3 d がシートクッション 4 2 の後端部 4 2 b より車体前方に位置している。

ここで、収納凹部 2 2 に格納されたシートバック 4 3 の後端部 4 3 d は、図 2 に示す着座状態において、シートバック 4 3 の上端部となる。

また、収納凹部 2 2 に格納されたシートクッション 4 2 の後端部 4 2 b は、図 4 に示す着座状態において、シートクッション 4 2 の前端部となる。

【 0 0 4 1 】

さらに、3 列目のシートユニット 1 8 が収納凹部 2 2 に格納された状態でシートクッション 4 2 の底面 4 2 c が上方を向いて略水平に配置される。

すなわち、シートクッション 4 2 の底面 4 2 c は、3 列目のシートユニット 1 8 が収納凹部 2 2 に格納された状態でシートユニット 1 8 の上面となる。

【 0 0 4 2 】

図 6 に示すように、収納凹部 2 2 (底部 5 2) の後端部 5 2 a にリアパネル 2 3 が設けられている。

リアパネル 2 3 は、底部 5 2 の後端部 5 2 a から立ち上げられることにより上端部 2 4 で後部開口 1 2 の下縁部 1 2 a (図 1 も参照) が形成される。

具体的には、リアパネル 2 3 は、底部 5 2 の後端部 5 2 a から立ち上げられたクロスメンバ 6 2 と、クロスメンバ 6 2 の上方に載置されたガーニッシュ 6 5 とが含まれている。

【 0 0 4 3 】

クロスメンバ 6 2 は、底部 5 2 の後端部 5 2 a に設けられた下ビーム部 6 3 と、下ビーム部 6 3 に重ね合わされた上ビーム部 6 4 とを備える。

このクロスメンバ 6 2 が下ビーム部 6 3 および上ビーム部 6 4 で断面略矩形状の閉断面に形成されている。

【 0 0 4 4 】

すなわち、下ビーム部 6 3 は、前半部 7 1 a が底部 5 2 の後端部 5 2 a に接合された下水平部 7 1 と、下水平部 7 1 の前端に設けられて底部 5 2 の後端部 5 2 a に接合された下前フランジ 7 2 と、下水平部 7 1 の後端から上方に向けて折り曲げられる下後傾斜部 7 3 と、下後傾斜部 7 3 の上端から車体後方に向けて折り曲げられた下後フランジ 7 4 とを有する。

【 0 0 4 5 】

この下ビーム部 6 3 は、車幅方向に延出され、下水平部 7 1 および下後傾斜部 7 3 で下方に膨出するように略 L 字状に形成されている。

さらに、車幅方向に延出された下ビーム部 6 3 の左端部が後部開口 1 2 (図 1 参照) の左下端部 (すなわち、左リアピラーの下端部) に連結されている。また、車幅方向に延出された下ビーム部 6 3 の右端部が後部開口 1 2 の右下端部 (すなわち、右リアピラーの下端部) に連結されている。

【 0 0 4 6 】

上ビーム部 6 4 は、下前フランジ 7 2 に上方から接合可能な上前フランジ 7 6 と、上前フランジ 7 6 から上方に立ち上げられた上前鉛直部 7 7 と、上前鉛直部 7 7 の上端から車体後方に向けて略水平に折り曲げられた上水平部 7 8 と、上水平部 7 8 の後端から下方に

10

20

30

40

50

向けて折り曲げられた上後傾斜部 7 9 と、上後傾斜部 7 9 の後端から車体後方に向けて張り出された上後フランジ 8 1 とを有する。

上水平部 7 8 は、後述するガーニッシュ 6 5 の頂部 9 1 に合わせて平坦に形成されている。

【 0 0 4 7 】

この上ビーム部 6 4 は、車幅方向に延出され、上前鉛直部 7 7、上水平部 7 8、上後傾斜部 7 9 および上後水平部 8 1 で上方に膨出するように略台形状に形成されている。

さらに、車幅方向に延出された上ビーム部 6 4 の左端部が後部開口 1 2 (図 1 参照) の左下端部 (左リアピラーの下端部) に連結されている。また、車幅方向に延出された上ビーム部 6 4 の右端部が後部開口 1 2 の右下端部 (右リアピラーの下端部) に連結されている。

10

【 0 0 4 8 】

この状態で、上前フランジ 7 6 が下前フランジ 7 2 に上方から接合され、上後フランジ 8 1 が下後フランジ 7 4 に上方から接合されている。

これにより、クロスメンバ 6 2 が下ビーム部 6 3 および上ビーム部 6 4 で断面略矩形状の閉断面に形成されている。クロスメンバ 6 2 を閉断面に形成することにより、下ビーム部 6 3 および上ビーム部 6 4 でビーム空間 8 4 が形成される。

このクロスメンバ 6 2 で収納凹部 2 2 (底部 5 2) の後端部 5 2 a が塞がれている。

【 0 0 4 9 】

また、クロスメンバ 6 2 が閉断面に形成されることにより、クロスメンバ 6 2 (すなわち、リアパネル 2 3) の強度を十分に確保できるので、車体の強度・剛性を確保するために大がかりな補強部品を必要とすることがない。

20

よって、クロスメンバ 6 2 の下部には牽引用のタイダウンフック 8 6 も強固に取り付けることができる。

なお、接合された上後フランジ 8 1 および下後フランジ 7 4 にシール材 8 2 が設けられている。

【 0 0 5 0 】

ガーニッシュ 6 5 は、上ビーム部 6 4 の上水平部 7 8 に載置される頂部 9 1 と、頂部 9 1 の前端から上前鉛直部 7 7 に沿って下向きに張り出された前傾斜部 9 2 と、頂部 9 1 の後端から上後傾斜部 7 9 に沿って下向きに張り出された後傾斜部 9 3 とを有する。

30

【 0 0 5 1 】

頂部 9 1 は、車体前後方向において上ビーム部 6 4 の上水平部 7 8 より幅広で、かつ、上水平部 7 8 と同様に平坦に形成されている。

ガーニッシュ 6 5 は、頂部 9 1 が上水平部 7 8 に載置された状態でクロスメンバ 6 2 に取り付けられている。

ここで、ガーニッシュ 6 5 の頂部 9 1 および後傾斜部 9 3 でリアパネル 2 3 の上端部 2 4 が形成されている。

【 0 0 5 2 】

図 4、図 5 に戻って、リアパネル 2 3 の上端部 2 4 は、車幅方向において全域がパネル上端位置 P 1 に配置されている。パネル上端位置 P 1 は、収納凹部 2 2 の底部 5 2 より H 1 寸法高い位置で、かつ、フロア 1 5 より H 2 寸法低い位置である。

40

リアパネル 2 3 の上端部 2 4 をパネル上端位置 P 1 に配置することにより、上端部 2 4 が、収納凹部 2 2 に格納されたシートバック 4 3 の背凭れ面 4 3 c と略同じ高さに配置されている。

【 0 0 5 3 】

リアパネル 2 3 の上端部 2 4 をフロア 1 5 より低いパネル上端位置 P 1 に配置することにより、車両後方から車室 1 3 内への乗員の乗降の際にリアパネル 2 3 を無理なく跨ぐ (乗り越える) ことができる。

これにより、リアパネル 2 3 の上端部 2 4 をフロア 1 5 より H 2 寸法低いパネル上端位置 P 1 に下げるという簡単な構成で、乗員が車両後方から車室 1 3 内へ無理のない姿勢で

50

容易に乗降することができる。

また、リアパネル 2 3 の上端部 2 4 をフロア 1 5 より低いパネル上端位置 P 1 に下げるといった簡単な構成で車体の強度・剛性を確保できるので、車体の強度・剛性を確保するために特に大がかりな補強部材を必要としない。

【 0 0 5 4 】

さらに、リアパネル 2 3 の上端部 2 4 を収納凹部 2 2 の底部 5 2 より H 1 寸法高いパネル上端位置 P 1 に配置することにより、収納凹部 2 2 の底部 5 2 をリアパネル 2 3 で塞ぐことができる。

これにより、車体の強度・剛性を確保するために、特に大がかりな補強部材を新たに追加する必要がない。さらに、車両を上り勾配の路面に駐車した状態において、バックドア 2 1 (図 1 参照) を開放した際に、収納凹部 2 2 に収納した荷物 4 6 が収納凹部 2 2 から車体後方に滑り落ちることをリアパネル 2 3 で防止できる。

10

【 0 0 5 5 】

また、図 6 に示すように、リアパネル 2 3 の上端部 2 4 のうち頂部 9 1 (図 3 も参照) が平坦に形成されている。

これにより、乗員の乗降の際にリアパネル 2 3 の頂部 9 1 をステップ (すなわち、乗員の足の踏部) として好適に利用することができる。

【 0 0 5 6 】

さらに、収納凹部 2 2 に右側シート 4 1 が格納された状態において、シートバック 4 3 の後端部 4 3 d がシートクッション 4 2 の後端部 4 2 b より距離 S だけ車体前方に配置されている。

20

よって、シートクッション 4 2 の後端部 4 2 b の下方で、かつ、シートバック 4 3 の後端部 4 3 d の車体後方に後空間 9 7 を確保できる。

【 0 0 5 7 】

ここで、シートクッション 4 2 の後端部 4 2 b より下方で、かつ、シートクッション 4 2 の後端部 4 2 b より車体前方にリアパネル 2 3 (具体的には、リアパネル 2 3 の前半部 2 3 a) が設けられている。すなわち、リアパネル 2 3 は前半部 2 3 a が後空間 9 7 を利用して配置されている。

リアパネル 2 3 を後空間 9 7 に配置することにより、リアパネル 2 3 を車体前方に設けることができる。

30

【 0 0 5 8 】

これにより、車体全長 L を長くすることなく、リアパネル 2 3 の前後方向の幅寸法 W 1 を大きくできる。リアパネル 2 3 の幅寸法 W 1 を大きくすることにより、リアパネル 2 3 の断面形状 (すなわち、クロスメンバ 6 2 の閉断面) を大きく形成してリアパネル 2 3 の剛性・強度を保ち、車体剛性の向上に寄与することができる。

【 0 0 5 9 】

また、リアパネル 2 3 の剛性・強度を確保することにより、リアパネル 2 3 の頂部 9 1 をステップ (すなわち、乗員の足の踏部) として利用できる。

さらに、リアパネル 2 3 の幅寸法 W 1 を大きくすることにより、頂部 9 1 の前後方向の幅寸法 W 2 (図 4 参照) を大きく確保できる。

40

これにより、乗員の乗降の際に、リアパネル 2 3 の頂部 9 1 に乗員の足を乗せて無理のない姿勢で容易に乗降することができる。

【 0 0 6 0 】

また、リアパネル 2 3 の下端部 (すなわち、下ビーム部 6 3 の下水平部 7 1) が収納凹部 2 2 の底部 5 2 より上側に設けられている。

ここで、車体全長を大きく確保することなくリアパネル 2 3 の断面形状およびステップ幅を確保するためには、リアパネル 2 3 を車体前方側に張り出す必要がある。よって、収納凹部 2 2 (底部 5 2) の後端部 5 2 a を車体前方側に移動させることができる。

【 0 0 6 1 】

これにより、リアパネルの下端部 (下ビーム部 6 3 の下水平部 7 1) を底部 5 2 より上

50

側に設けることにより、デパーチャーアングルを確保した状態で底部 5 2 の地上高を下げるることができる。

このように、底部 5 2 の地上高を下げることにより、収納凹部 2 2 に格納したシートクッション 4 2 の底面（すなわち、シートユニット 1 8 の上面）4 2 c のシート位置 P 2 を下げることができる。よって、シート位置 P 2 をリアパネル 2 3 の上端部 2 4 に対して、ステップ（乗員の足の踏部）として適切な高さの設定できる。

【 0 0 6 2 】

ここで、収納凹部 2 2 に格納したシートクッション 4 2 の底面 4 2 c は略水平に配置されている。

これにより、シートクッション 4 2 の底面 4 2 c を適切な高さ（シート位置 P 2 ）にすることにより、乗員の乗降の際に、シートクッション 4 2 の底面 4 2 c をステップ（乗員の足の踏部）として好適に利用することができる。

【 0 0 6 3 】

さらに、底部 5 2 の地上高を下げることにより、底部 5 2 から車室 1 3 の天井までの高さを大きく確保することができる。

これにより、乗員が後部開口 1 2 から底部 5 2 に乗降する際に、乗員は無理のない姿勢で容易に乗降することができる。

【 0 0 6 4 】

つぎに、車体後部構造 1 0 の後部開口 1 2 から乗員が乗車する例を図 7 ~ 図 9、図 3 に基づいて説明する。

まず、比較的大柄な乗員 1 0 1 が車両後方の後部開口 1 2 から車室 1 3 内へ乗車する例を図 7、図 3 に基づいて説明する。比較的大柄な乗員 1 0 1 のなかには普通の身長乗員も含む。

図 7 (a) に示すように、リアパネル 2 3 の上端部 2 4 がフロア 1 5 より低いパネル上端位置 P 1 に配置されている。

よって、比較的大柄な乗員 1 0 1 が後部開口 1 2 （図 7 (b) 参照）から車室 1 3 内へ乗車する際に、乗員 1 0 1 はリアパネル 2 3 を足 1 0 2 で無理なく跨ぎ、跨いだ足 1 0 2 を最も天井の高い収納凹部 2 2 の底部 5 2 に乗せることができる。

これにより、乗員 1 0 1 は無理な姿勢を取らずに乗車できるので、リアパネル 2 3 を無理なく乗り越えて、後部開口 1 2 から底部 5 2 に乗ることができる。

【 0 0 6 5 】

図 7 (b) に示すように、3 列目のシートユニット 1 8 の左側シート 3 6 および右側シート 4 1 間に第 2 空間 4 4 が形成されている。

よって、底部 5 2 に乗った乗員 1 0 1 （図 7 (a) 参照）は、第 2 空間 4 4 を矢印 A の如く通過することにより 3 列目のシートユニット 1 8 の車体前方側（車室 1 3 ）に移動できる。

ここで、シートバック 3 3 , 4 3 を図 7 (a)、(b) の状態から車体前方に向けて倒すことにより、比較的大柄な乗員 1 0 1 が底部 5 2 から車室 1 3 に移動する際に、シートバック 3 3 , 4 3 に腰部や臀部を接触させることなく乗員 1 0 1 が車室 1 3 に良好に移動することができる。

【 0 0 6 6 】

さらに、図 3 に示すように、2 列目のシートユニット 1 7 の左側シート 2 6 および右側シート 3 1 間に第 1 空間 3 4 が形成されている。

よって、3 列目のシートユニット 1 8 の車体前方側に移動した乗員 1 0 1 （図 7 (a) 参照）は、第 1 空間 3 4 を通過することにより 2 列目のシートユニット 1 7 の車体前方側に移動できる。

これにより、比較的大柄な乗員 1 0 1 が後部開口 1 2 から車室 1 3 内に無理のない姿勢で容易に乗車することができる。

【 0 0 6 7 】

また、図 7 (a) に示すように、比較的大柄な乗員 1 0 1 が後部開口 1 2 から車体後方

10

20

30

40

50

に降車する際にも、乗車する場合と同様に、リアパネル 2 3 を足 1 0 2 で無理なく跨ぎ、跨いだ足 1 0 2 を路面に着けることができる。

これにより、乗員 1 0 1 は後部開口 1 2 から車体後方に無理のない姿勢で容易に降車することができる。

【 0 0 6 8 】

つぎに、比較的小柄な乗員 1 0 4 が車両後方の後部開口 1 2 から車室 1 3 内へ乗車する例を図 8 に基づいて説明する。

図 8 (a) に示すように、比較的小柄な乗員 1 0 4 は、比較的大柄な乗員 1 0 1 (図 7 参照) と同様にリアパネル 2 3 を無理なく跨ぐことが難しい。そこで、比較的小柄な乗員 1 0 4 は、後部開口 1 2 (図 8 (b) 参照) から車室 1 3 内へ乗車する際に、リアパネル 2 3 の頂部 9 1 に足 1 0 5 を乗せることが好ましい。

【 0 0 6 9 】

ここで、リアパネル 2 3 の上端部 2 4 がフロア 1 5 より低いパネル上端位置 P 1 に配置され、かつ、リアパネル 2 3 の頂部 9 1 が平坦に形成されている。

よって、比較的小柄な乗員 1 0 4 が後部開口 1 2 (図 8 (b) 参照) から車室 1 3 内へ乗車する際に、乗員 1 0 4 はリアパネル 2 3 の頂部 9 1 に足 1 0 5 を無理なく乗せることができる。

すなわち、リアパネル 2 3 の頂部 9 1 をステップ (乗員 1 0 4 の足 1 0 5 の踏部) として利用することができる。

乗員 1 0 4 の足 1 0 5 をリアパネル 2 3 の頂部 9 1 に乗せることにより、比較的小柄な乗員 1 0 4 でも収納凹部 2 2 の底部 5 2 に無理なく乗ることができる。

【 0 0 7 0 】

図 8 (b) に示すように、底部 5 2 に乗った乗員 1 0 4 は、3 列目のシートユニット 1 8 の第 2 空間 4 4 を矢印 B の如く通過することができる。

第 2 空間 4 4 を通過することにより、3 列目のシートユニット 1 8 の車体前方側 (車室 1 3) に乗員 1 0 4 (図 8 (a) 参照) が移動できる。

ここで、比較的小柄な乗員 1 0 4 の足 1 0 5 をリアパネル 2 3 の頂部 9 1 に乗せることにより、シートバック 3 3 , 4 3 を車体前方に向けて倒すことなく乗員 1 0 4 が車室 1 3 に良好に移動することができる。

【 0 0 7 1 】

さらに、3 列目のシートユニット 1 8 の車体前方側に移動した乗員 1 0 4 は、2 列目のシートユニット 1 7 の第 1 空間 3 4 (図 3 参照) を通過することにより、2 列目のシートユニット 1 7 の車体前方側に移動できる。

これにより、比較的小柄な乗員 1 0 4 が後部開口 1 2 から車室 1 3 内に無理のない姿勢で容易に乗車することができる。

【 0 0 7 2 】

また、比較的小柄な乗員 1 0 4 が後部開口 1 2 から車体後方に降車する際にも、乗車する場合と同様に、リアパネル 2 3 の頂部 9 1 に足 1 0 5 を乗せることによりステップとして利用できる。

よって、頂部 9 1 に足 1 0 5 を乗せた状態で、他方の足を路面に着けることができる。これにより、乗員 1 0 5 は後部開口 1 2 から車体後方に無理のない姿勢で容易に降車することができる。

【 0 0 7 3 】

ついで、シートユニット 1 8 の右側シート 4 1 を収納凹部 2 2 を格納した状態で車両後方から車室 1 3 内へ乗車する例を図 9 に基づいて説明する。

まず、比較的大柄な乗員 1 0 1 (図 7 (a) 参照) が後部開口 1 2 から車室 1 3 内へ乗車する例について説明する。

比較的大柄な乗員 1 0 1 がリアパネル 2 3 を跨いで左足 1 0 7 を収納凹部 2 2 の底部 5 2 に乗せる。左足 1 0 7 を底部 5 2 に乗せて乗員 1 0 1 が底部 5 2 に乗った後、乗員 1 0 1 の右足 1 0 8 をフロア 1 5 に載せる。フロア 1 5 に右足 1 0 8 を載せることにより、乗

10

20

30

40

50

員 1 0 1 が収納凹部 2 2 の底部 5 2 から車室 1 3 内に無理のない姿勢で矢印 C の如く容易に乗車（いわゆる、千鳥乗車）することができる。

【 0 0 7 4 】

また、比較的大柄な乗員 1 0 1 が後部開口 1 2 から車体後方に降車する際にも、乗車する場合と同様に、無理のない姿勢で容易に千鳥降車することができる。

【 0 0 7 5 】

つぎに、比較的小柄な乗員 1 0 4（図 8（a）参照）が後部開口 1 2 から車室 1 3 内へ乗車する例について説明する。

比較的小柄な乗員 1 0 4 がリアパネル 2 3 の頂部 9 1 に左足 1 1 1 を乗せた後、右足 1 1 2 をシートクッション 4 2 の底面 4 2 c に乗せる。右足 1 1 2 をシートクッション 4 2 の底面 4 2 c に乗せることにより、乗員 1 0 4 がシートクッション 4 2 の底面 4 2 c から車室 1 3 内に無理のない姿勢で矢印 D の如く容易に乗車（いわゆる、千鳥乗車）することができる。

【 0 0 7 6 】

また、比較的小柄な乗員 1 0 4 が後部開口 1 2 から車体後方に降車する際にも、乗車する場合と同様に、シートクッション 4 2 の底面 4 2 c およびリアパネル 2 3 の頂部 9 1 をステップとして利用することができる。

これにより、乗員 1 0 5 は後部開口 1 2 から車体後方に無理のない姿勢で容易に千鳥降車することができる。

【 0 0 7 7 】

ここで、図 1、図 3 に戻って、リアパネル 2 3 の上端部 2 4 は、車幅方向において全域がパネル上端位置 P 1 に配置されている。

よって、リアパネル 2 3 の上端部 2 4 のうち車幅方向中央、車幅方向左側や車幅方向右側などの多方向から、比較的大柄や小柄な乗員 1 0 1、1 0 4（図 7（a）、図 8（a）参照）が無理なく容易に乗降することができる。

これにより、車両の駐車状況に応じて乗員 1 0 1、1 0 4 の乗降アプローチ（乗降方向）を任意に選択することができるので、車体後部構造 1 0 の使い勝手をさらに高めることができる。

【 0 0 7 8 】

つぎに、実施例 2 および実施例 3 の車体後部構造を図 1 0、図 1 1 に基づいて説明する。なお、実施例 2 および実施例 3 の車体後部構造において実施例 1 の車体後部構造 1 0 と同一類似部材については同じ符号を付して説明を省略する。

【 実施例 2 】

【 0 0 7 9 】

実施例 2 に係る車体後部構造 1 2 0 について説明する。

図 1 0 に示すように、車体後部構造 1 2 0 は、実施例 1 のリアパネル 2 3 をリアパネル 1 2 2 に代えたもので、その他の構成は実施例 1 の車体後部構造 1 0 と同様である。

リアパネル 1 2 2 は、上端部 1 2 3 の上端（上辺）に頂部 1 2 4 を有する。

頂部 1 2 4 は、車幅方向中央に設けられた中央頂部（車幅方向中央部）1 2 4 a と、中央頂部 1 2 4 a の左側に設けられた左側頂部（車幅方向中央部以外の部位）1 2 4 b と、中央頂部 1 2 4 a の右側に設けられた右側頂部（車幅方向中央部以外の部位）1 2 4 c とを有する。

【 0 0 8 0 】

中央頂部 1 2 4 a は、リアパネル 1 2 2 の車幅方向中央において平坦に形成され、かつ、パネル上端位置 P 1 に配置されている。

パネル上端位置 P 1 は、実施例 1 と同様に、収納凹部 2 2 の底部 5 2 より H 1 寸法（図 4 参照）高い位置で、かつ、フロア 1 5 より H 2 寸法（図 4 参照）低い位置である。

中央頂部 1 2 4 a をパネル上端位置 P 1 に配置することにより、中央頂部 1 2 4 a が、収納凹部 2 2 に格納されたシートバック 4 3 の背凭れ面 4 3 c（図 5 も参照）と略同じ高さに配置されている。

10

20

30

40

50

【 0 0 8 1 】

また、リアパネル 1 2 2 は、左側頂部 1 2 4 b および右側頂部 1 2 4 c がそれぞれパネル側部位置 P 3 に配置されている。

パネル側部位置 P 3 は、一例として、パネル上端位置 P 1 より高い位置で、かつ、格納されたシートクッション 4 2 の底面 4 2 c より僅かに下方に位置する。これにより、パネル側部位置 P 3 は、フロア 1 5 (図 5 参照) と略面一に位置する。

【 0 0 8 2 】

ところで、3列目のシートユニット 1 8 の左側シート 3 6 および右側シート 4 1 が車幅方向中央で離間されている。よって、左側シート 3 6 および右側シート 4 1 間に第 2 空間 4 4 が確保されている。

第 2 空間 4 4 は、3列目のシートユニット 1 8 が収納凹部 2 2 に格納された状態で、中央頂部 1 2 4 a に対して車体前後方向において同一直線上に配置される。これにより、乗員の乗降の際に、中央頂部 1 2 4 a や第 2 空間 4 4 を乗降用の通路として利用することができる。

【 0 0 8 3 】

さらに、リアパネル 1 2 2 の中央頂部 1 2 4 a が平坦に形成されている。これにより、乗員の乗降の際に、中央頂部 1 2 4 a を乗降用のステップ (乗員の足の踏部) として好適に利用することができる。

このように、中央頂部 1 2 4 a および第 2 空間 4 4 を通路とし、かつ、中央頂部 1 2 4 a をステップとすることにより、比較的大柄や小柄な乗員 1 0 1 , 1 0 4 (図 7 (a) 、 図 8 (a) 参照) が後部開口 1 2 から無理のない姿勢で容易に乗降することができる。

【 0 0 8 4 】

加えて、リアパネル 1 2 2 の頂部 1 2 4 のうち中央頂部 1 2 4 a のみを低いパネル上端位置 P 1 に配置することにより、左側頂部 1 2 4 b や右側頂部 1 2 4 c を中央頂部 1 2 4 a より高いパネル側部位置 P 3 に配置できる。

これにより、リアパネル 1 2 2 の強度・剛性を確保するために補強の必要がなく、コスト・重量の点で優位である。

【 実施例 3 】

【 0 0 8 5 】

実施例 3 に係る車体後部構造 1 3 0 について説明する。

図 1 1 に示すように、車体後部構造 1 3 0 は、実施例 1 のリアパネル 2 3 をリアパネル 1 3 2 に代えたもので、その他の構成は実施例 1 の車体後部構造 1 0 と同様である。

リアパネル 1 3 2 は、上端部 1 3 3 の上端 (上辺) に頂部 1 3 4 を有する。

頂部 1 3 4 は、車幅方向左側に設けられた左側頂部 1 3 4 a と、車幅方向右側に設けられた右側頂部 1 3 4 b とを有する。

【 0 0 8 6 】

左側頂部 1 3 4 a は、リアパネル 1 3 2 の上端部 1 3 3 のうち、車体 1 1 に設けられた運転席 1 6 に対して車幅方向逆側の部分である。

運転席 1 6 は、2列目のシートユニット 1 7 に備えた右側シート 3 1 の車体前方に設けられている。車両が右側通行に規制されている場合、運転席 1 6 が歩道 1 1 5 の反対側に位置する。

【 0 0 8 7 】

よって、左側頂部 1 3 4 a は歩道 1 1 5 側に位置する。この左側頂部 1 3 4 a は、リアパネル 1 2 2 の車幅方向左半部において平坦に形成され、かつ、パネル上端位置 P 1 に配置されている。

パネル上端位置 P 1 は、実施例 1 と同様に、収納凹部 2 2 の底部 5 2 より高い位置で、かつ、フロア 1 5 より低い位置である。

【 0 0 8 8 】

右側頂部 1 3 4 b は、リアパネル 1 3 2 の上端部 1 3 3 のうち、左側頂部 1 3 4 a 以外の部分である。この右側頂部 1 3 4 b は、リアパネル 1 2 2 の車幅方向右半部において平

10

20

30

40

50

坦に形成され、かつ、パネル上端位置 P 4 に配置されている。

パネル上端位置 P 4 は、実施例 2 のパネル側部位置 P 3 と同様に、パネル上端位置 P 1 より高い位置で、かつ、フロア 1 5 と略面一に位置する。

【 0 0 8 9 】

左側頂部 1 3 4 a が平坦に形成され、かつ、パネル上端位置 P 1 に配置されることにより、左側頂部 1 3 4 a を乗降用のステップ（乗員の足の踏部）として好適に利用することができる。

ここで、左側頂部 1 3 4 a が歩道 1 1 5 側に位置している。これにより、比較的大柄や小柄な乗員 1 0 1 , 1 0 4（図 7（a）、図 8（a）参照）が左側頂部 1 3 4 a から歩道側に安全に乗降することができる。

【 0 0 9 0 】

加えて、右側頂部 1 3 4 b を左側頂部 1 3 4 a より高い位置に配置した。すなわち、リアパネル 1 3 2 の頂部 1 3 4 のうち、運転席 1 6 の逆側（左側頂部 1 3 4 a）だけを乗降に適した構成とし、その他の部分（右側頂部 1 3 4 b）を強度・剛性を確保した構成とすることができる。

これにより、リアパネル 1 3 2 の強度・剛性を確保するために補強の必要がなく、コスト・重量の点で優位である。

【 0 0 9 1 】

なお、本発明に係る車体後部構造は、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 1 ~ 3 では、「シートクッション 4 2 またはシートバック 4 3 のいずれか一方」としてシートバック 4 3 を示し、「シートクッション 4 2 またはシートバック 4 3 のいずれか他方」としてシートクッション 4 2 を示す例について説明したが、これに限定するものではない。

例えば、「シートクッション 4 2 またはシートバック 4 3 のいずれか一方」をシートクッション 4 2 とし、「シートクッション 4 2 またはシートバック 4 3 のいずれか他方」をシートバック 4 3 とすることも可能である。

この場合、右側シート 4 1 を収納凹部 2 2 に格納した状態において、シートクッション 4 2 の上側にシートバック 4 3 が載置される。

【 0 0 9 2 】

また、前記実施例 1 ~ 3 では、収納凹部 2 2 に格納された右側シート 4 1 のシートバック 4 3 を底部 5 2 に対向した状態で接触させる例について説明したが、これに限らないで、シートバック 4 3 を底部 5 2 に対向させた状態で非接触に保持することも可能である。

【 0 0 9 3 】

さらに、前記実施例 1 ~ 3 では、シートユニットとして 3 列目のシートユニット 1 8 を適用した例について説明したが、これに限定するものではない。

例えば、フロントシートおよびリアシートを備えた車両（すなわち、3 列目のシートユニット 1 8 を備えていない車両）においては、リアシートに本発明を適用することも可能である。

さらに、フロントシートのみを備えた車両においては、フロントシートに本発明を適用することも可能である。

【 0 0 9 4 】

また、前記実施例 1 ~ 3 では、2 列目や 3 列目のシートユニット 1 7 , 1 8 にキャプテンシートを採用することにより、車幅方向中央にウォークスルー用の第 1 空間 3 4、第 2 空間 4 4 を予め形成する例について説明したが、これに限定するものではない。

例えば、2 列目や 3 列目のシートユニット 1 7 , 1 8 を折り畳んだ状態や、折り畳まない状態で車幅方向外側に跳ね上げることにより、ウォークスルー用の空間を確保することも可能である。

【 0 0 9 5 】

さらに、前記実施例 1 ~ 3 では、バックドア 2 1 を上端部 2 1 a を支点にして上方に開

10

20

30

40

50

放する例について説明したが、これに限らないで、例えば、バックドア 2 1 の側部を支点にして横方向に開放するように構成することも可能である。

【 0 0 9 6 】

また、前記実施例 1 ~ 3 で示した車体後部構造、車体、後部開口、フロア、運転席、3 列目のシートユニット、バックドア、収納凹部、リアパネル、シートクッション、シートバック、荷物、前壁、底部および頂部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。

【産業上の利用可能性】

【 0 0 9 7 】

本発明は、車室内のフロアと、車体の後部開口を開閉するバックドアとの間に、荷物を収納可能な凹部が設けられた車体後部構造を備えた自動車への適用に好適である。

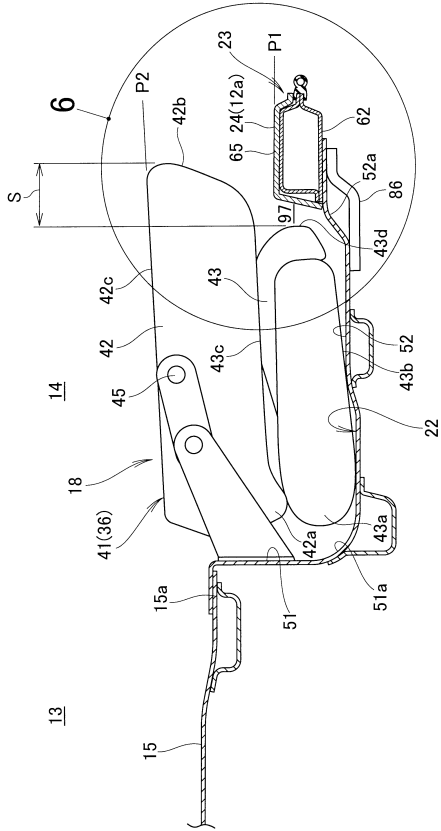
10

【符号の説明】

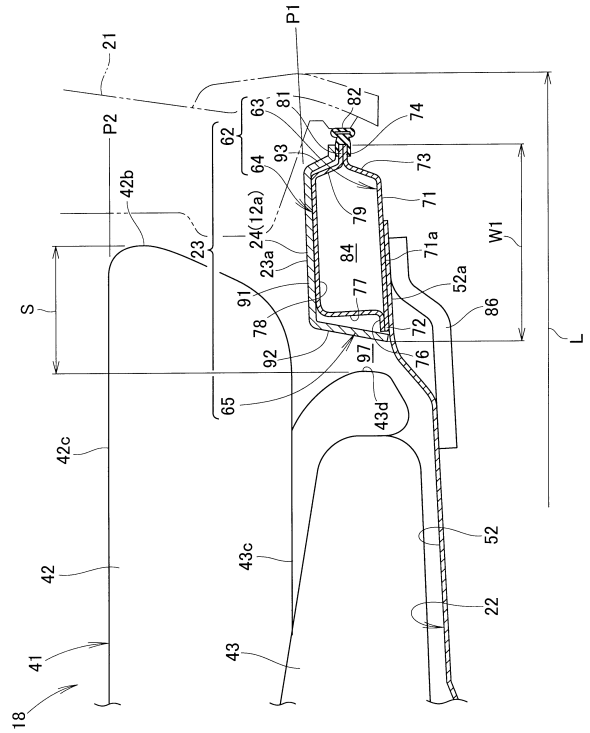
【 0 0 9 8 】

1 0 , 1 2 0 , 1 3 0 ... 車体後部構造、1 1 ... 車体、1 2 ... 後部開口、1 2 a ... 後部開口の下縁部、1 3 ... 車室、1 5 ... フロア、1 5 a ... フロアの後端部、1 6 ... 運転席、1 8 ... 3 列目のシートユニット (シートユニット)、2 1 ... バックドア、2 2 ... 収納凹部 (凹部)、2 2 a ... 収納凹部の前端部、2 3 , 1 2 2 , 1 3 2 ... リアパネル、2 4 , 1 2 3 , 1 3 3 ... リアパネルの上端部、3 6 ... 左側シート、4 1 ... 右側シート、4 2 ... シートクッション (シートクッションまたはシートバックのいずれか他方)、4 2 b ... 格納状態におけるシートクッションの後端部、4 2 c ... シートクッションの底面 (シートユニットの上
20
面)、4 3 ... シートバック (シートクッションまたはシートバックのいずれか一方)、4 3 d ... 格納状態におけるシートバックの後端部、4 4 ... 第 2 空間、4 6 ... 荷物、5 1 ... 前壁、5 1 a ... 前壁の下端部、5 2 ... 底部、5 2 a ... 底部の後端部 (収納凹部の後端部)、7 1 ... 下ビーム部 6 3 の下水平部 (リアパネル 2 3 の下端部)、9 1 , 1 2 4 , 1 3 4 ... 頂部、1 0 1 , 1 0 4 ... 乗員、1 2 4 a ... 中央頂部 (車幅方向中央部)、1 2 4 b ... 左側頂部 (車幅方向中央部以外の部位)、1 2 4 c ... 右側頂部 (車幅方向中央部以外の部位)、1 3 4 a ... 左側頂部 (車幅方向逆側部分)、1 3 4 b ... 右側頂部 (車幅方向逆側部分以外の部分)、P 1 ... パネル上端位置。

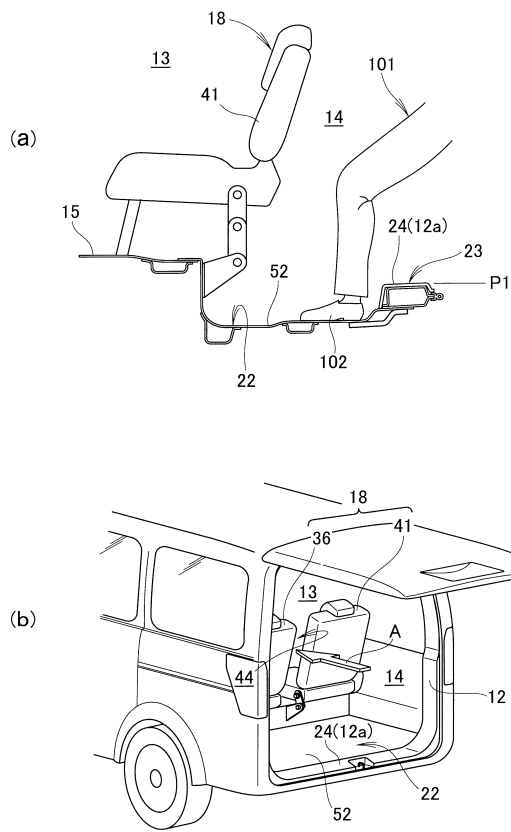
【 図 5 】



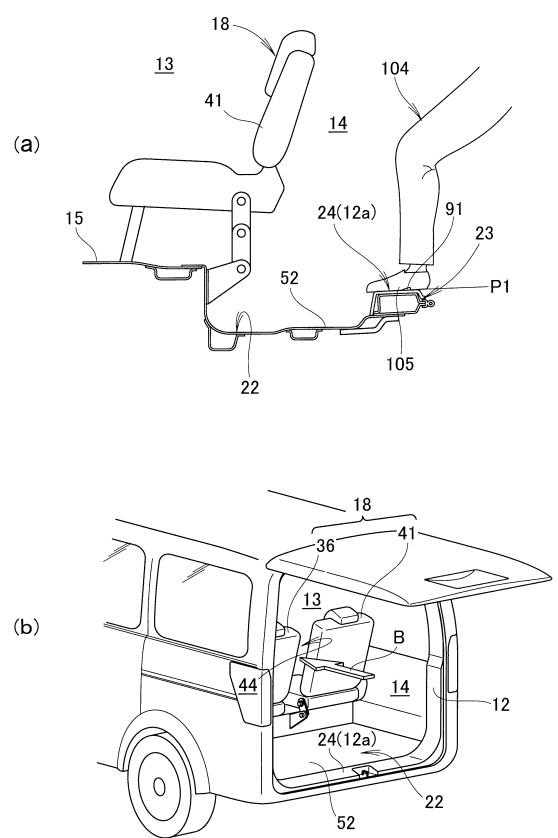
【 図 6 】



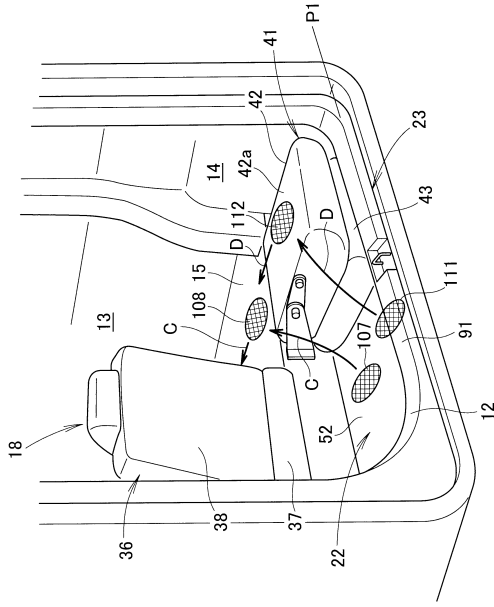
【 図 7 】



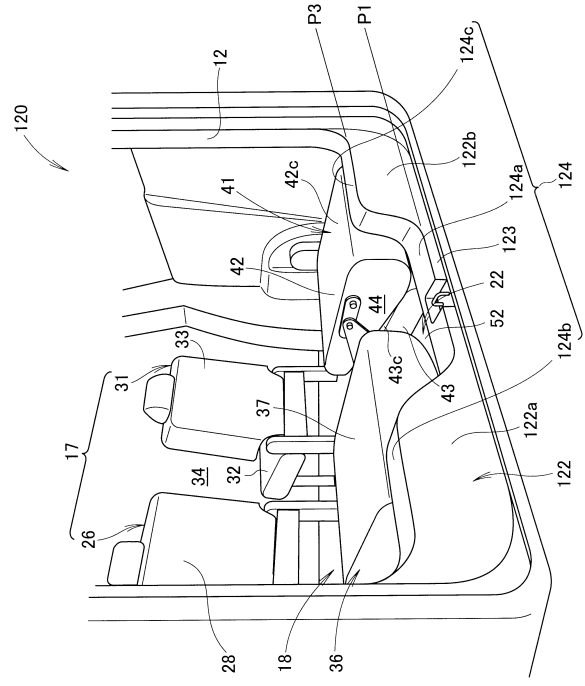
【 図 8 】



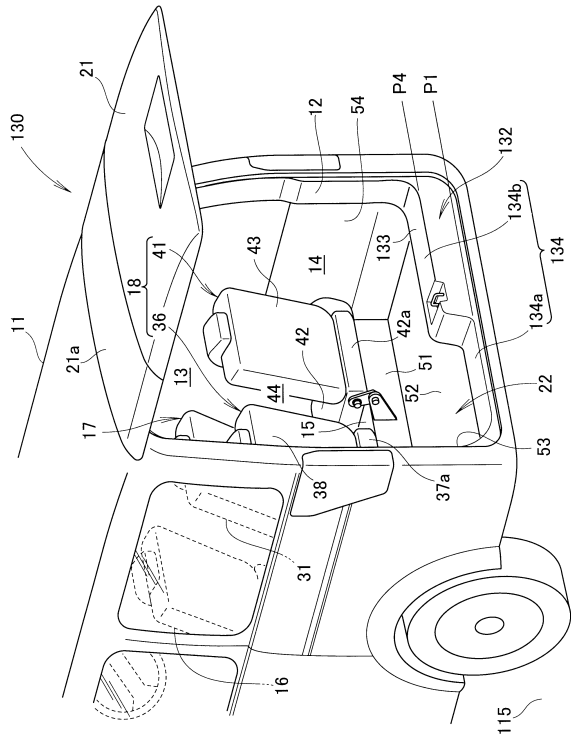
【 図 9 】



【 図 10 】



【 図 11 】



フロントページの続き

- (72)発明者 平井 充
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 松島 貴志
栃木県芳賀郡芳賀町芳賀台89番4 株式会社ピーエスジー内

審査官 芦原 康裕

- (56)参考文献 特開平07-179186(JP,A)
実公昭47-008012(JP,Y1)
特開2002-274440(JP,A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B62D 25/20