

(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2017-65324

(P2017-65324A)

(43) 公開日 平成29年4月6日(2017.4.6)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード (参考)
B 6 0 J 5/10 (2006.01)	B 6 0 J 5/10 K	2 E 2 5 0
E 0 5 B 83/18 (2014.01)	E 0 5 B 83/18	
E 0 5 B 83/16 (2014.01)	E 0 5 B 83/16 C	

審査請求 有 請求項の数 6 O L (全 13 頁)

(21) 出願番号	特願2015-190300 (P2015-190300)	(71) 出願人	000005326
(22) 出願日	平成27年9月28日 (2015. 9. 28)		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	100134175
			弁理士 永川 行光
		(74) 代理人	100166648
			弁理士 鎗田 伸宜

最終頁に続く

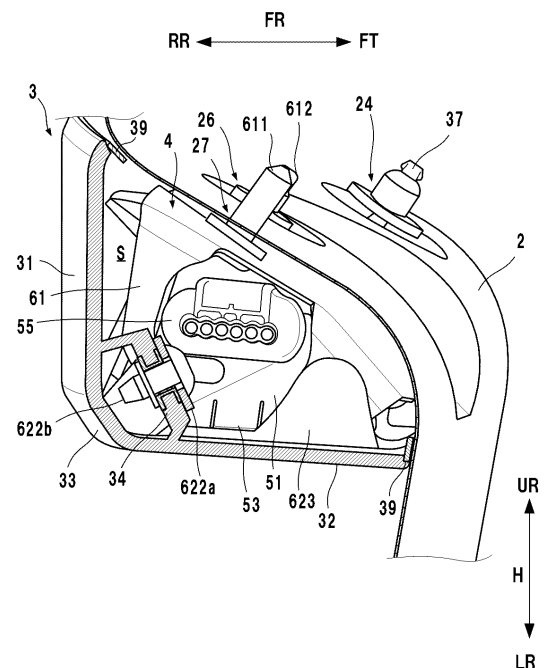
(54) 【発明の名称】 テールゲート

(57) 【要約】

【課題】テールゲートのスイッチ周辺の剛性を向上すること。

【解決手段】車両の開口を開閉するテールゲートであって、前記テールゲートの外表面を形成するアウトパネルと、前記アウトパネルに取り付けられ、前記テールゲートの外表面を形成するガーニッシュと、前記テールゲートの開動作を指示するスイッチを少なくとも備えたスイッチユニットと、を備え、前記スイッチユニットが、前記アウトパネルと前記ガーニッシュとの間の空間に配置され、かつ、前記アウトパネルと前記ガーニッシュとに取り付けられている、ことを特徴とする。

【選択図】 図 8



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

車両の開口を開閉するテールゲートであって、
前記テールゲートの外表面を形成するアウトパネルと、
前記アウトパネルに取り付けられ、前記テールゲートの外表面を形成するガーニッシュと、
前記テールゲートの開動作を指示するスイッチを少なくとも備えたスイッチユニットとを備え、
前記スイッチユニットが、
前記アウトパネルと前記ガーニッシュとの間の空間に配置され、かつ、
前記アウトパネルと前記ガーニッシュとに取り付けられている、
ことを特徴とするテールゲート。

10

【請求項 2】

請求項 1 に記載のテールゲートであって、
前記ガーニッシュは、
前記アウトパネルの表面に沿う第一の壁部と、
前記第一の壁部と角部を介して連続する第二の壁部と、を含み、
前記スイッチユニットは、前記角部に設けられた取付部において前記ガーニッシュに取り付けられている、
ことを特徴とするテールゲート。

20

【請求項 3】

請求項 2 に記載のテールゲートであって、
前記スイッチユニットは、
前記スイッチが設けられた本体部と、
前記本体部から車幅方向に延設された延設部と、を備え、
前記延設部が前記取付部に取り付けられている、
ことを特徴とするテールゲート。

【請求項 4】

請求項 3 に記載のテールゲートであって、
前記本体部は、電気配線が接続されるカブラを備え、
前記カブラは、前記本体部の車幅方向の中心部よりも、車幅方向で前記延設部側に位置している、
ことを特徴とするテールゲート。

30

【請求項 5】

請求項 1 乃至 4 のいずれか一項に記載のテールゲートであって、
前記ガーニッシュ及び前記スイッチユニットを一か所で前記アウトパネルに取り付ける取付部材を備える、
ことを特徴とするテールゲート。

【請求項 6】

請求項 1 乃至 5 のいずれか一項に記載のテールゲートであって、
前記取付部材による取付部は一つのみである、
ことを特徴とするテールゲート。

40

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は車両のテールゲートに関する。

【背景技術】**【0002】**

車両の後部の開口を開閉するテールゲートとして、その開動作を乗員が指示するスイッチを備えたものが知られている。特許文献 1 にはこのようなスイッチをテールゲートのア

50

ウタパネルに取り付けると共に、ガーニッシュでスイッチを覆った構造が開示されている。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】特許第5310435号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

テールゲートのスイッチは乗員の操作の対象となるため、スイッチ及びその周囲のガーニッシュには乗員による操作荷重が加わる場合があり、乗員によっては必要以上に操作荷重を加える場合がある。また、テールゲートのスイッチ周辺は外部に露出した部分でもあり、何らかの外力が加わる場合もある。したがって、スイッチ及びその周囲には操作荷重や外力に十分に耐久できることが望ましく、従来の構造はこの点で改善の余地がある。

【0005】

本発明の目的は、テールゲートのスイッチ周辺の剛性を向上することにある。

【課題を解決するための手段】

【0006】

本発明によれば、車両の開口を開閉するテールゲートであって、
前記テールゲートの外表面を形成するアウトパネルと、
前記アウトパネルに取り付けられ、前記テールゲートの外表面を形成するガーニッシュと、

前記テールゲートの開動作を指示するスイッチを少なくとも備えたスイッチユニットと、
を備え、

前記スイッチユニットが、

前記アウトパネルと前記ガーニッシュとの間の空間に配置され、かつ、

前記アウトパネルと前記ガーニッシュとに取り付けられている、

ことを特徴とするテールゲートが提供される。

【発明の効果】

【0007】

本発明によれば、テールゲートのスイッチ周辺の剛性を向上することができる。

【図面の簡単な説明】

【0008】

【図1】(A)は実施形態に係るテールゲートの正面図、(B)は底面図、(C)は部分拡大図。

【図2】(A)及び(B)はスイッチユニットの外観図。

【図3】(A)及び(B)はスイッチユニットの外観図。

【図4】(A)及び(B)はスイッチユニットの外観図。

【図5】(A)及び(B)はブラケットの外観図。

【図6】ガーニッシュにスイッチユニットを取り付けた状態を示す図。

【図7】図1(A)のI-I線に沿うガーニッシュ周辺の断面図。

【図8】図1(A)のII-II線に沿うガーニッシュ周辺の断面図。

【図9】図1(A)のIII-III線に沿うガーニッシュ周辺の断面図。

【発明を実施するための形態】

【0009】

以下、本発明の実施形態に係るテールゲートについて説明する。各図において、矢印Fは車両の前後方向を示し、FTは前側、RRは後側を示す。矢印Wは車幅方向を示し、車両の前進方向で見てLTは左側、RTは右側を示す。矢印Hは上下方向を示し、URは上側、LRは下側を示す。

【0010】

10

20

30

40

50

< 全体構造 >

図 1 (A) は本発明の一実施形態に係るテールゲート 1 (半組立状態) の正面図であり、車両に組み付けた状態で言うと車両の背面視に相当する。図 1 (B) はテールゲート 1 の底面図、図 1 (C) は図 1 (B) の部分拡大図である。

【 0 0 1 1 】

テールゲート 1 は、車両の後部の開口を開閉する扉であり、例えば、図 1 (A) の線 L を回動中心線として上下に回動するよう車両に組み付けられる。テールゲート 1 は各種の自動車に適用可能であり、例えば、ミニバン、S U V、ステーションワゴン等に適用可能である。

【 0 0 1 2 】

テールゲート 1 は、アウトパネル 2 と、ガーニッシュ 3 とを備える。アウトパネル 2 はテールゲート 1 の大部分の外表面を形成する部材である。アウトパネル 2 は、リアガラスが装着される開口部 2 1 と、ライセンスプレートの取付部 2 3 を形成する凹部 2 3 とを含む。ガーニッシュ 3 は凹部 2 3 の上縁に沿って車幅方向に延設した装飾体である。ガーニッシュ 3 はアウトパネル 2 に取り付けられ、テールゲート 1 の一部の外表面を形成する。ガーニッシュ 3 にはスイッチユニット 4 が配設されている。

【 0 0 1 3 】

スイッチユニット 4 は、下方に向いた操作部 5 4 を備え、この操作部 5 4 にテールゲート 1 の開動作を指示するオープンスイッチ 5 4 a を含むユニットである。乗員がオープンスイッチ 5 4 a を操作するとテールゲート 1 が自動的に回動して車両後部の開口を開放することになる。操作部 5 4 にはオープンスイッチ 5 4 a 以外に、乗員が操作するスイッチ (例えばスマートスイッチ) やライセンスプレートを照明する発光素子 (例えば L E D) 等を設けることが可能である。

【 0 0 1 4 】

< スwitchユニット >

図 2 ~ 図 5 を参照してスイッチユニット 4 の構成について説明する。図 2 (A) ~ 図 4 (B) はスイッチユニット 4 の外観図である。また、図 5 (A) 及び (B) はスイッチユニット 4 が備えるブラケット 6 の外観図であり、スイッチユニット 4 から本体部 5 を取り外した状態を示す図である。各図における矢印 F R、W、H はスイッチユニット 4 が車両に搭載された状態であって、テールゲート 1 が閉状態の場合を基準としている。

【 0 0 1 5 】

スイッチユニット 4 は、本体部 5 と、ブラケット 6 とを備える。本体部 5 はオープンスイッチ 5 4 a を含む電気回路を備える部分であり、ブラケット 6 はアウトパネル 2 及びガーニッシュ 3 に取り付けられる部分である。

【 0 0 1 6 】

本体部 5 はオープンスイッチ 5 4 a を含む電気回路を収容するケース 5 1 を備える。ケース 5 1 は下方が開放した凹部 5 1 b を有する中空体であり、この凹部 5 1 b の奥側に操作部 5 4 が位置している。凹部 5 1 b の下端には凹部 5 1 b の開口を縁取るようにして外方へ突出したフランジ部 5 1 a が形成されている。

【 0 0 1 7 】

ケース 5 1 の車幅方向の一方側部には、係止片 5 2 が形成されている。係止片 5 2 はその上端部がケース 5 1 の側壁と一体的に接続され、その下端部に爪部を有しており、上端部を中心として車幅方向に弾性変形可能となっている。

【 0 0 1 8 】

ケース 5 1 の車幅方向の他方側部下部には、係止爪 5 3 が一体的に形成されている。係止爪 5 3 とフランジ部 5 1 a との間にブラケット 6 の枠部 6 2 1 を挟む一方、係止片 5 2 の爪部とフランジ部 5 1 a との間にブラケット 6 の枠部 6 2 1 を挟むことで、ブラケット 6 に対して本体部 5 が取り付けられる。係止片 5 2 の弾性変形によって、本体部 5 はブラケット 6 に対して着脱自在に装着される。

【 0 0 1 9 】

ケース 5 1 の車幅方向の他方側部には、また、カブラ 5 5 が設けられている。カブラ 5 5 には、車両の制御ユニットと本体部 5 内の電気回路とを電氣的に接続する電気配線（ハーネス）が接続される。電気配線が接続されることで、オープンスイッチ 5 4 a を含む電気回路の電力供給や制御ユニットへの信号の送信が可能となる。本実施形態の場合、カブラ 5 5 に対する電気配線の抜き差し方向は車幅方向とされている。

【 0 0 2 0 】

ブラケット 6 は、本体部 5 を囲むように形成されている。これにより、外力に対して本体部 5 をブラケット 6 で保護することができる。本実施形態の場合、ブラケット 6 は二部材構成とされており、上枠体 6 1 と、下枠体 6 2 とを備える。ブラケット 6 は一部材でも構成可能であるが、二部材構成とすることで本体部 5 を囲む構成を比較的簡易に構築することができる。

10

【 0 0 2 1 】

上枠体 6 1 は、ブラケット 6 の上側を構成する枠体であり、車幅方向に延在すると共に車幅方向で両端部が下方へ曲折した形状を有している。下方へ曲折した部分 6 1 3、6 1 4 は下枠体 6 2 に溶接等によって互いに固定される。また、中央部分 6 1 5 も下枠体 6 2 に溶接等によって互いに固定される。

【 0 0 2 2 】

上枠体 6 1 には、取付部材 6 1 1 と、位置決め部材 6 1 2 とが、いずれも上方へ突出するように設けられている。取付部材 6 1 1 はガーニッシュ 3 及びスイッチユニット 4 を一か所でアウトパネル 2 に取り付ける部材であり、その上部がアウトパネル 2 と係合し、その下部の係止部 6 1 1 a がガーニッシュ 3 と係合する。位置決め部材 6 1 2 はアウトパネル 2 に形成した位置決め孔に挿入される位置決め用のピンである。

20

【 0 0 2 3 】

下枠体 6 2 は、ブラケット 6 の下側を構成する枠体であり、本体部 5 の操作部 5 4 を露出させる開口部 6 2 1 a を形成する枠部 6 2 1 を備える。枠部 6 2 1 はフランジ部 5 1 a と重なるように形成されており、操作部 5 4 の周囲を枠部 6 2 1 によって保護することができる。枠部 6 2 1 の車幅方向両端部には、上方へ曲折した部分 6 2 3、6 2 4 が形成されている。これらの部分 6 2 3、6 2 4 は、上枠体 6 1 の部分 6 1 3、6 1 4 に溶接等によって固定される。また、枠部 6 2 1 の車幅方向中央部で車両前後方向後部には上方へ曲折した部分 6 2 5 が形成されている。この部分 6 2 5 は上枠体 6 1 の部分 6 1 5 に溶接等によって固定される。

30

【 0 0 2 4 】

下枠体 6 2 は、枠部 6 2 1 から車幅方向に延設された延設部 6 2 2 を備える。延設部 6 2 2 の端部には取付部 6 2 2 a が形成されており、この取付部 6 2 2 a は取付部材 6 2 2 b によってガーニッシュ 3 に取り付けられる。枠部 6 2 1 から車幅方向に延設部 6 2 2 を延設することで、開口部 6 2 1 a の車両前後方向の大きさをより大きく確保でき、操作部 5 4 の形状の自由度或いは操作性が向上する。

【 0 0 2 5 】

< 取付構造 >

図 6 ~ 図 9 を参照してガーニッシュ 3 及び全体の取付構造について説明する。図 6 はガーニッシュ 3 にスイッチユニット 4 を取り付けた状態を示す図であり、ガーニッシュ 3 の内側を示している。図 7 は図 1 (A) の線 I-I に沿うガーニッシュ 3 周辺の断面図である。図 8 は図 1 (A) の線 II-II に沿うガーニッシュ 3 周辺の断面図である。図 9 は図 1 (A) の線 III-III に沿うガーニッシュ 3 周辺の断面図である。

40

【 0 0 2 6 】

ガーニッシュ 3 は、壁部 3 1 と、角部 3 3 を介して壁部 3 1 と連続する壁部 3 2 とを有しており、その垂直断面形状は L 字型をなしている。ガーニッシュ 3 が角部 3 3 を有することにより、その形状による剛性向上を図れる。壁部 3 1 はアウトパネル 2 の表面に沿って形成されており、その表面はアウトパネル 2 の表面と略連続している。壁部 3 2 は、壁部 3 1 に対して角度（ここでは約 90 度）を持って連続しており、本実施形態の場合、略

50

水平に延在している。壁部 3 1 の端縁及び壁部 3 2 の端縁には防水用のシール部材 3 9 が延設されている。

【 0 0 2 7 】

ガーニッシュ 3 の内側には、車幅方向に離間して取付部材 3 7、3 8 が固定されている。取付部材 3 7、3 8 は、ガーニッシュ 3 とアウトパネル 2 とを固定するための部材であり、それぞれアウトパネル 2 に設けられた取付部 2 4、2 5 に取り付けられる。取付部 2 4、2 5 は取付部材 3 7、3 8 が挿入される孔を有しており、これらの位置合わせを行いつつ、ガーニッシュ 3 をアウトパネル 2 側へ押し込むことで、取付部 2 4、2 5 と取付部材 3 7、3 8 とが係合し、ガーニッシュ 3 がアウトパネル 2 に固定される。

【 0 0 2 8 】

スイッチユニット 4 はアウトパネル 2 とガーニッシュ 3 との間の空間 S (アウトパネル 2 とガーニッシュ 3 とにより囲まれる空間) に配置されている。ガーニッシュ 3 の角部 3 3 の内側には、取付部 3 4 が設けられている。取付部 3 4 は取付部材 6 2 2 b が挿入される孔を有しており、この孔に取付部材 6 2 2 b が挿入されることで両者が係合し、延設部 6 2 2 の取付部 6 2 2 a が取付部 3 4 に固定される。取付部 3 4 は、角部 3 3 において壁部 3 1 と壁部 3 2 とを架設するように形成されている。剛性が高まる角部 3 3 に取付部 3 4 を設けたので、スイッチユニット 4 の取付剛性を向上することができる。

【 0 0 2 9 】

ガーニッシュ 3 の内側には、また、リブ 3 5 が一体的に形成されており、このリブ 3 5 には、取付部材 6 1 1 の係止部 6 1 1 a と係合する取付部 3 6 が設けられている。取付部 3 6 は、車幅方向で右側が開放した溝であり (図 9 参照)、係止部 6 1 1 a を車幅方向右側から左側へ移動させつつ、取付部 3 6 に嵌め込むことで両者が係合するように構成されている。取付部材 6 1 1 は、アウトパネル 2 に設けられた取付部 2 6 に取り付けられる。取付部 2 6 は取付部材 6 1 1 の上部が挿入される孔を有しており、この孔に取付部材 6 1 1 の上部が挿入されることで両者が係合する。取付部材 6 1 1 により、アウトパネル 2、ガーニッシュ 3 及びスイッチユニット 4 の三者を一か所で固定されることになる。

【 0 0 3 0 】

アウトパネル 2 に対するガーニッシュ 3 及びスイッチユニット 4 の組み付けにあたっては、まず、図 6 に示すようにガーニッシュ 3 にスイッチユニット 4 が組付けられる。手順としては、取付部 3 6 に対して係止部 6 1 1 a を係合し、その後、取付部 3 4 に対して取付部材 6 2 2 b によって取付部 6 2 2 a を取り付ける。

【 0 0 3 1 】

本実施形態の場合、ガーニッシュ 3 に対するスイッチユニット 4 の取付部位は、二か所 (取付部材 6 1 1 の係止部 6 1 1 a、取付部 6 2 2 a) であり、延設部 6 2 2 の端部に取付部 6 2 2 a を設けたことで、二か所の取付部位の距離を離すことができる。これは、ガーニッシュ 3 に対するスイッチユニット 4 の固定を安定化させる。

【 0 0 3 2 】

また、本体部 5 1 と取付部 6 2 2 a とが車幅方向に並ぶので、本体部 5 1 の配置空間として、車両前後方向の空間や上下方向の空間をより広く確保できる。よって、本体部 5 1 の形状に関し、車両前後方向或いは上下方向の自由度を向上できる。或いは、本体部 5 1 に対して、車両前後方向或いは上下方向の隙間を広く確保することもでき、外力の入力時に本体部 5 1 が周囲に干渉することを遅らせることができ、その損傷を防止し易くなる。

【 0 0 3 3 】

カブラ 5 5 は、本体部 5 の車幅方向の中心部 C (図 6) よりも、車幅方向で延設部 6 2 2 側に位置している。取付部 6 2 2 a に対する取り付けによって剛性が比較的高くなる延設部 6 2 2 に隣接してカブラ 5 5 が位置するため、外力の入力時にカブラ 5 5 が破損する可能性を低減することができる。なお、延設部 6 2 2 の端部に取付部 6 2 2 a を設けたことで、カブラ 5 5 に取り付けられる電気配線のコネクタの配設スペースは確保される。

スイッチユニット 4 が組付けられたガーニッシュ 3 は、アウトパネル 2 へ押し込むこと

10

20

30

40

50

でアウトパネル 2 に固定される。このとき、スイッチユニット 4 の位置決め部材 6 1 2 をアウトパネル 2 の位置決め孔 2 7 に差込み、これを案内としながら押し込むことで、各部の位置合わせが容易になる。ガーニッシュ 3 を、アウトパネル 2 へ押し込むことで、取付部 2 4、2 5 と取付部材 3 7、3 8 とが係合してガーニッシュ 3 がアウトパネル 2 に取り付けられ、かつ、取付部 2 6 と取付部材 6 1 1 とが係合してアウトパネル 2、ガーニッシュ 3 及びスイッチユニット 4 の三者一か所で固定されることになる。

【0034】

本実施形態では、スイッチユニット 4 が、アウトパネル 2 とガーニッシュ 3 の双方に取り付けられており、スイッチユニット 4 (特にブラケット 6) がアウトパネル 2 とガーニッシュ 3 との間の空間 S において両者を接続する補強部材として機能する。したがって、スイッチユニット 4 の取り付け剛性が向上すると共に、ガーニッシュ 3 がスイッチユニット 4 にも支持されてガーニッシュ 3 の支持剛性も向上する。したがって、テールゲート 1 のオープンスイッチ 5 4 a 周辺の剛性を向上することができる。

10

【0035】

また、取付部 2 6 においては、取付部材 6 1 1 により、アウトパネル 2、ガーニッシュ 3 及びスイッチユニット 4 の三者を一か所で固定する構成としたので、三者のうちの二者を固定する取付部を複数設ける構成よりも、取付部の数を減らして部品数や工数の削減を図ることができる。また、取付部材 6 1 1 により複数の部材が、いわば共締めされるのでその取付部の剛性も向上できる。

20

【0036】

取付部 2 6 のように三者を一か所で固定する部位は複数設けることも可能であるが本実施形態では一つのみとしている。アウトパネル 2、ガーニッシュ 3 及びスイッチユニット 4 は、それぞれ、熱変形量等の特性が異なる場合があり、三者を一か所で固定する部位を複数設けると、各部材の歪量等を考慮した設計が必要となる。本実施形態のように一つのみとすることで、そのような考慮が不要となり、比較的簡単な構造とすることができる。

<実施形態のまとめ>

1. 上記実施形態のテールゲート (例えば 1) は、
車両の開口を開閉するテールゲートであって、
前記テールゲートの外表面を形成するアウトパネル (例えば 2) と、
前記アウトパネルに取り付けられ、前記テールゲートの外表面を形成するガーニッシュ (例えば 3) と、

30

前記テールゲートの開動作を指示するスイッチ (例えば 54a) を少なくとも備えたスイッチユニット (例えば 4) と、を備え、

前記スイッチユニットが、
前記アウトパネルと前記ガーニッシュとの間の空間 (例えば S) に配置され、かつ、
前記アウトパネルと前記ガーニッシュとに取り付けられている (例えば 26, 34)、
ことを特徴とする。

【0037】

この構成によれば、前記スイッチユニットを、前記アウトパネルと前記ガーニッシュの双方に取り付けたので、前記スイッチユニットの取り付け剛性が向上すると共に、前記ガーニッシュが前記スイッチユニットにも支持されて前記ガーニッシュの支持剛性も向上する。したがって、テールゲートのスイッチ周辺の剛性を向上することができる。

40

【0038】

2. 上記実施形態のテールゲート (例えば 1) は、
前記ガーニッシュは、
前記アウトパネルの表面に沿う第一の壁部 (例えば 31) と、
前記第一の壁部と角部 (例えば) を介して連続する第二の壁部 (例えば 32) と、を含み、
前記スイッチユニットは、前記角部に設けられた取付部 (例えば 33) において前記ガーニッシュに取り付けられている、
ことを特徴とする。

50

【 0 0 3 9 】

この構成によれば、前記ガーニッシュが前記角部を有することにより、その形状による前記ガーニッシュの剛性向上を得ることができる。しかも、前記角部に前記スイッチユニットの取付部を設けたので、前記スイッチユニットの取付剛性も向上する。

【 0 0 4 0 】

3．上記実施形態のテールゲート(例えば1)は、
前記スイッチユニットは、
前記スイッチが設けられた本体部(例えば5)と、
前記本体部から車幅方向に延設された延設部(例えば622)と、を備え、
前記延設部が前記取付部に取り付けられている、
ことを特徴とする。

10

【 0 0 4 1 】

この構成によれば、前記本体部と前記取付部とが車幅方向に並ぶので、前記本体部の配置空間として、車両前後方向の空間や上下方向の空間をより広く確保できる。よって、前記本体部の形状に関し、車両前後方向或いは上下方向の自由度を向上できる。或いは、前記本体部に対して、車両前後方向或いは上下方向の隙間を広く確保することもでき、外力の入力時に前記本体部が周囲に干渉することを遅らせることができ、その損傷を防止し易くなる。

【 0 0 4 2 】

4．上記実施形態のテールゲート(例えば1)は、
前記本体部は、電気配線が接続されるカブラ(例えば55)を備え、
前記カブラは、前記本体部の車幅方向の中心部(例えばC)よりも、車幅方向で前記延設部側に位置している、
ことを特徴とする。

20

【 0 0 4 3 】

この構成によれば、前記取付部に対する取り付けによって剛性が比較的高くなる前記延設部に隣接して前記カブラが位置するため、外力の入力時に前記カブラが破損する可能性を低減することができる。

【 0 0 4 4 】

5．上記実施形態のテールゲート(例えば1)は、
前記ガーニッシュ及び前記スイッチユニットを一か所で前記アウトパネルに取り付ける取付部材(例えば612)を備える、
ことを特徴とする。

30

【 0 0 4 5 】

この構成によれば、取付部の数を減らして部品数や工数の削減を図ることができると共に、前記取付部材により複数の部材が固定されるのでその取付部の剛性も向上できる。

【 0 0 4 6 】

6．上記実施形態のテールゲート(例えば1)は、
前記取付部材による取付部(例えば26)は一つのみである、
ことを特徴とする。

40

【 0 0 4 7 】

この構成によれば、複数の部材間の熱変形量等の相違を考慮する必要がなくなり、比較的簡単な構造とすることができる。

【 0 0 4 8 】

7．上記実施形態のテールゲート(例えば1)は、
前記スイッチユニットが、
前記スイッチが設けられた本体部(例えば5)と、
前記本体部を囲むように前記本体部を支持するブラケット(例えば6)と、を備え、
前記ブラケットが、前記アウトパネルと前記ガーニッシュとに取り付けられている、
ことを特徴とする。

50

【 0 0 4 9 】

この構成によれば、前記ブラケットで前記本体部を保護することができる。

【 0 0 5 0 】

8．上記実施形態のテールゲート(例えば1)は、

前記ブラケットが、

前記アウトパネルに取り付けられる第一の取付部(例えば611)を備えた第一の部材(例えば61)と、

前記ガーニッシュに取り付けられる第二の取付部(例えば622a, 622b)を備えた第二の部材(例えば62)と、を備え、

前記第一の部材と前記第二の部材とが互いに固定されている、
ことを特徴とする。

10

【 0 0 5 1 】

この構成によれば、前記本体部を囲む構造を比較的簡易に構築することができる。

【 0 0 5 2 】

9．上記実施形態のテールゲート(例えば1)は、

前記第二の部材が、

前記本体部の操作部を露出させる開口部(例えば621a)を形成する枠部(例えば621)と、

前記枠部から車幅方向に延設され、前記第二の取付部を備える延設部(例えば622)と、
を備える、

ことを特徴とする。

20

【 0 0 5 3 】

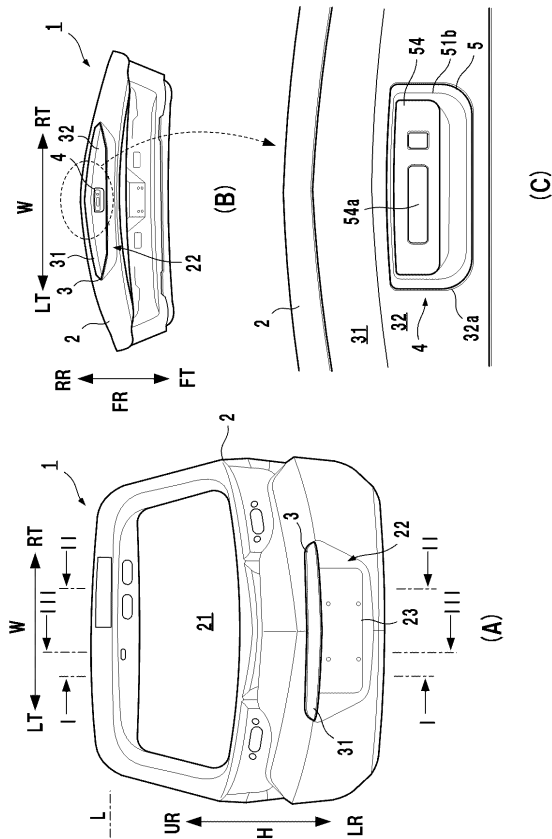
この構成によれば、前記枠部により前記操作部周囲を保護すると共に、前記枠部から車幅方向に前記延設部を延設することで、前記開口部の車両前後方向の大きさをより大きく確保でき、前記操作部の形状の自由度或いは操作性が向上する。

【 符号の説明 】

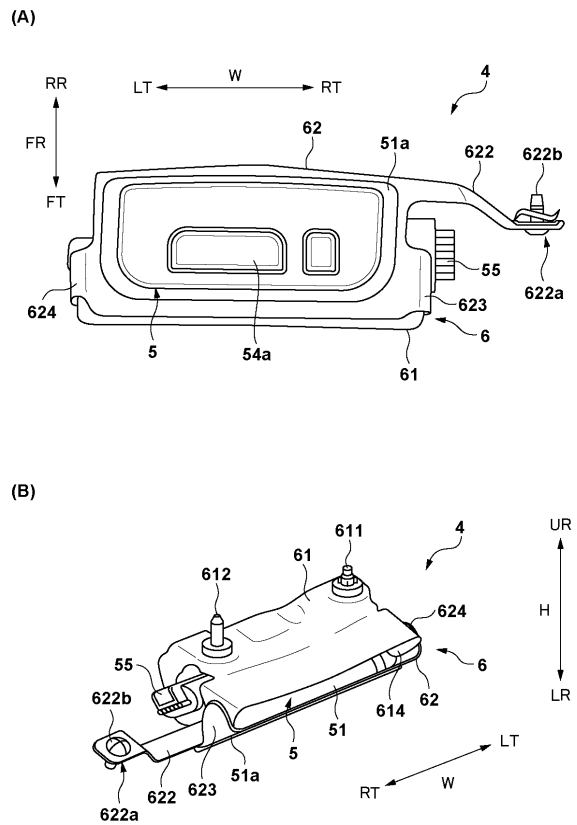
【 0 0 5 4 】

1 テールゲート、 2 アウトパネル、 3 ガーニッシュ、 4 スイッチユニット

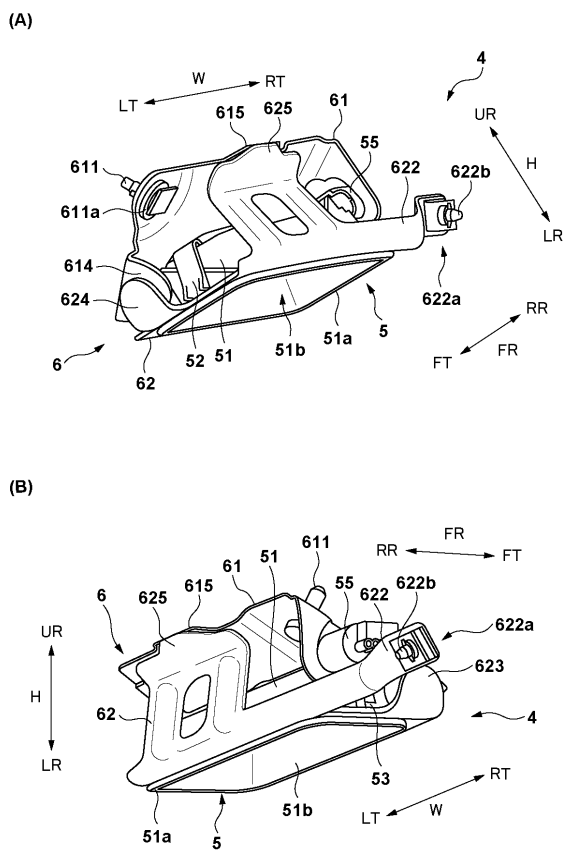
【図 1】



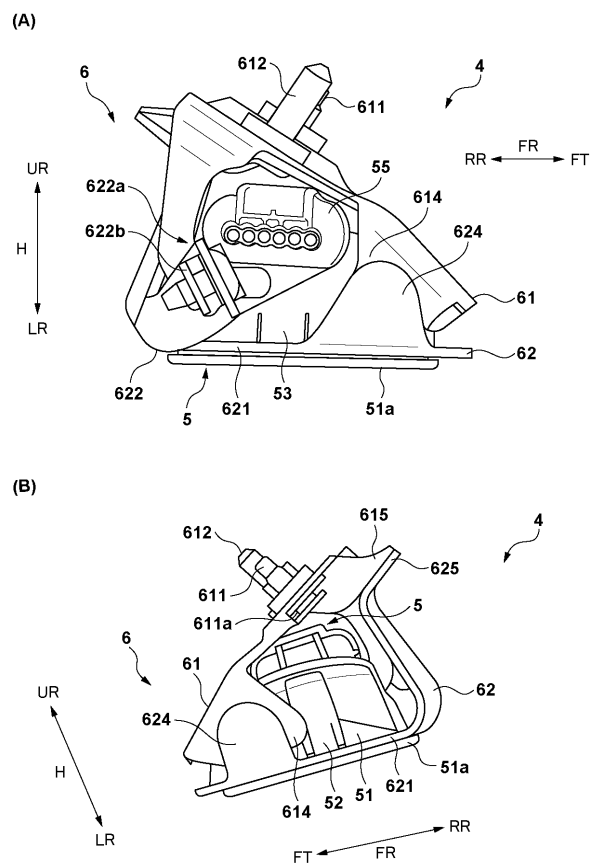
【図 2】



【図 3】

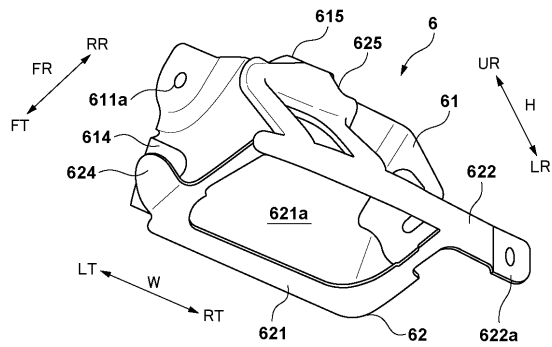


【図 4】

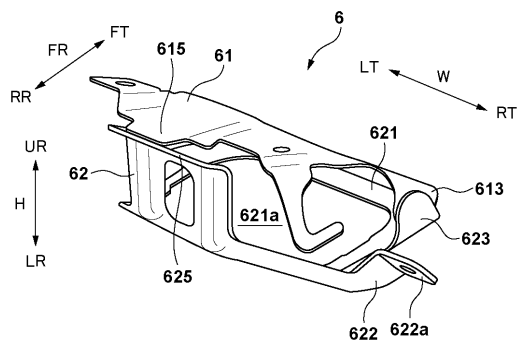


【図 5】

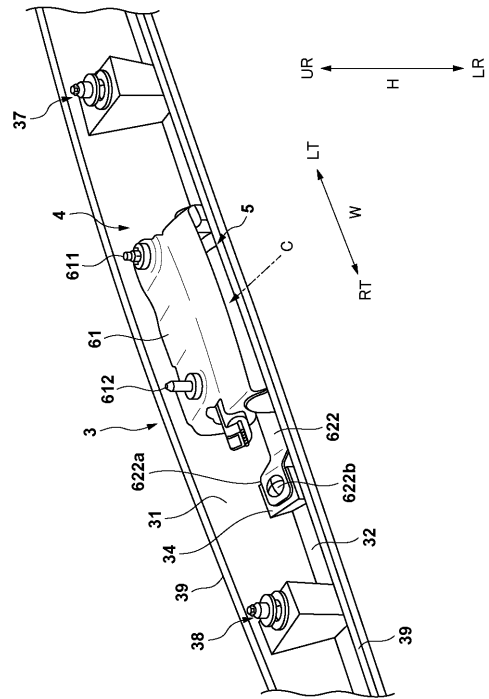
(A)



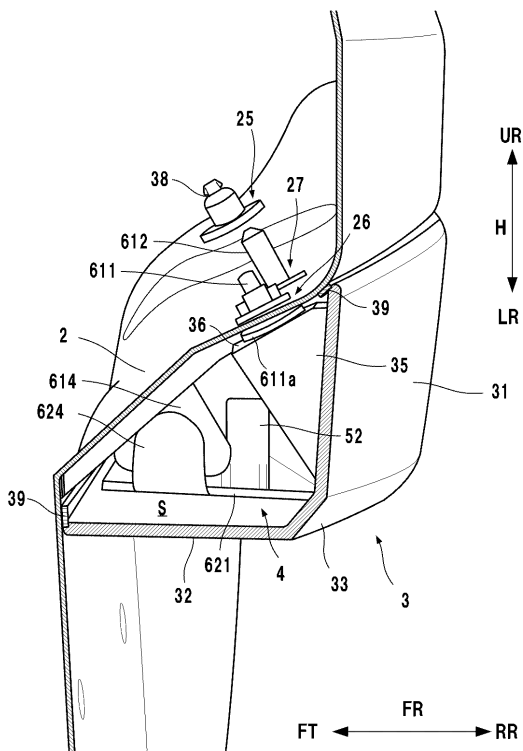
(B)



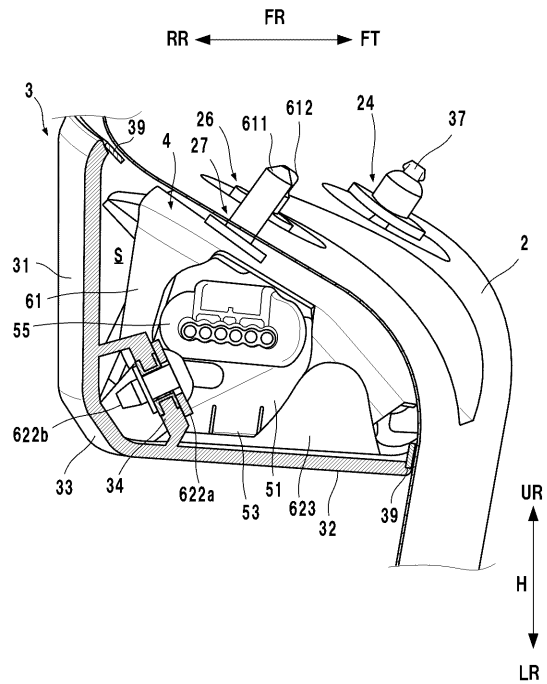
【図 6】



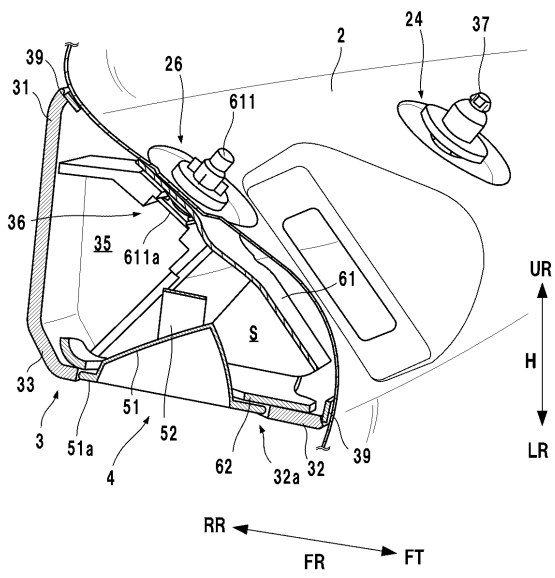
【図 7】



【図 8】



【図 9】



フロントページの続き

- (72)発明者 佐藤 俊
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 木村 洋介
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 西村 列順
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) 2E250 AA21 HH01 JJ45 KK02 LL05 SS09