
CERTIFICATE OF AVAILABILITY OF A CERTIFIED PATENT DOCUMENT IN A DIGITAL LIBRARY

The International Bureau certifies that a copy of the patent application indicated below has been available to the WIPO Digital Access Service since the date of availability indicated, and that the patent application has been available to the indicated Office(s) as of the date specified following the relevant Office code:

Document details: Country/Office: JP

Filing date: 08 Dec 2023 (08.12.2023)

Application number: 2023-207376

Date of availability of document: 11 Dec 2023 (11.12.2023)

The following offices* can retrieve this document by using the access code:

AR, AT, AU, BE, BR, CA, CH, CL, CN, DE, DK, EA, EE, EM, EP, ES, FI, FR, GB, GE, IB, IL, IN, IR, IT, LT, LV, MA, MC, MX, NL, NO, NZ, PE, SE, TR, US

Date of issue of this certificate: 29 Nov 2024 (29.11.2024)

*The list of offices is as on the date of issue of this certificate. Please visit DAS website for the latest list of offices.

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日

Date of Application:

2023年12月 8日

出 願 番 号

Application Number:

特願2023-207376

パリ条約による外国への出願
に用いる優先権の主張の基礎
となる出願の国コードと出願
番号

The country code and number
of your priority application,
to be used for filing abroad
under the Paris Convention, is

J P 2 0 2 3 - 2 0 7 3 7 6

出 願 人

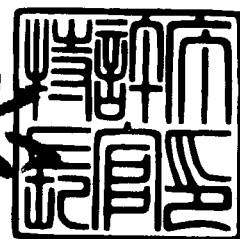
Applicant(s):

ヤマハ発動機株式会社

2024年11月29日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小野 洋太



【書類名】	特許願
【整理番号】	PY61471JP0
【提出日】	令和 5年12月 8日
【あて先】	特許庁長官 殿
【国際特許分類】	B62J 6/04
【発明者】	
【住所又は居所】	静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地 ヤマハ発動機株式会社内
【氏名】	太田 充昭
【発明者】	
【住所又は居所】	静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地 ヤマハ発動機株式会社内
【氏名】	阪田 康平
【特許出願人】	
【識別番号】	000010076
【氏名又は名称】	ヤマハ発動機株式会社
【代理人】	
【識別番号】	110000202
【氏名又は名称】	弁理士法人新樹グローバル・アイピー
【代表者】	山下 託嗣
【電話番号】	06-6316-5533
【選任した代理人】	
【識別番号】	100121382
【弁理士】	
【氏名又は名称】	山下 託嗣
【選任した代理人】	
【識別番号】	100206760
【弁理士】	
【氏名又は名称】	黒川 惇
【連絡先】	担当
【手数料の表示】	
【指定立替納付】	
【納付金額】	14,000円
【提出物件の目録】	
【物件名】	明細書 1
【物件名】	特許請求の範囲 1
【物件名】	要約書 1
【物件名】	図面 1

【書類名】明細書

【発明の名称】鞍乗型車両

【技術分野】

【0001】

本発明は、テールライトユニット及び鞍乗型車両に関する。

【背景技術】

【0002】

鞍乗型車両は、車両後方に配置されるテールライトユニットを備えている。テールライトユニットは、テールライトと、左右一対のフラッシュとを含む（特許文献1 参照）。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】特開2012-240425号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

従来の鞍乗型車両において、例えば、テールライトを左右に独立させるような構成にした場合は、テールライトとフラッシュとの距離が近くなる。このため、テールライトの光とフラッシュの光とが互いに干渉して、テールライト及びフラッシュの視認性が低下するおそれがある。本発明の目的は、テールライトユニットのコンパクト化を図りつつ、テールライト及びフラッシュの視認性が低下することを抑制することにある。

【課題を解決するための手段】

【0005】

本発明の一態様に係るテールライトユニットは、左右一対のテールライトと、左右一対のフラッシュと、テールカバーとを備える。左右一対のテールライトとは、第1 テールライトと、第2 テールライトとを含む。左右一対のフラッシュは、第1 フラッシュと、第2 フラッシュとを含む。テールカバーは、左右一対のテールライト及び左右一対のフラッシュの後方に配置される。テールカバーは、上傾斜面と、下傾斜面とを含み、上傾斜面と下傾斜面との間で屈曲した形状を有する。上傾斜面は、車両側面視で車両前方かつ車両上方に向かって延びている。上傾斜面は、第1 テールライトが露出する第1 開口部と、第2 テールライトが露出する第2 開口部とを含む。第2 開口部は、第1 開口部と車幅方向に離れて配置される。下傾斜面は、車両側面視で車両前方かつ車両下方に向かって延びている。下傾斜面は、第1 フラッシュが露出する第3 開口部と、第2 フラッシュが露出する第4 開口部とを含む。第3 開口部は、第1 開口部から車両上下方向に離れて配置される。第4 開口部は、第3 開口部から車幅方向に離れて配置される。第1 テールライトの発光面は、第1 フラッシュの発光面よりも大きい。

【0006】

本態様に係るテールライトユニットでは、テールカバーは、上傾斜面と下傾斜面との間で屈曲した形状を有しており、左右一対のテールライトは、上傾斜面の第1 開口部及び第2 開口部から露出し、左右一対のフラッシュは、下傾斜面の第3 開口部及び第4 開口部から露出する。このため、例えば、左右一対のテールライト及び左右一対のフラッシュがそれぞれ独立した4つのユニットで構成される場合と比べて、テールライトユニットの構造の効率化を図ることができるので、テールライトユニットの設計の自由度が高まる。さらに、左右一対のテールライトと左右一対のフラッシュとを互いに近い位置に配置した場合でも、テールライトの光とフラッシュの光とが互いに干渉することを抑制できる。その結果、テールライトユニットのコンパクト化を図りつつ、左右一対のテールライト及び左右一対のフラッシュの視認性が低下することを抑制できる。

【0007】

左右一対のテールライトは、上傾斜面から露出するので、車両後方から左右一対のテールライトを見たときの左右一対のテールライトの視認性が向上する。左右一対のフラッシュ

ャは、外部からの光が当たりにくい下傾斜面から露出するので、左右一対のフラッシュの視認性が向上する。さらに、第1テールライトの発光面は、第1フラッシュの発光面よりも大きいので、陰になるような位置にフラッシュを配置しても、フラッシュの識別性を確保できる。

【0008】

左右一対のテールライトは、左右一対の第1レンズを含んでもよい。左右一対のフラッシュは、左右一対の第2レンズを含んでもよい。左右一対の第1レンズ及び左右一対の第2レンズは、一体に固定されてもよい。この場合は、テールライトユニットの構造の効率化をさらに図ることができ、スペースの効率化を図ることができる。また、スペースの効率化が図れることで、光学構造のデザインの自由度が高まる。

【0009】

車両背面視において、左右一対の第1レンズの車幅方向の寸法は、左右一対の第1レンズの車両上下方向の寸法より大きくてもよい。車両背面視において、左右一対の第2レンズの車両上下方向の寸法は、左右一対の第2レンズの車幅方向の寸法より大きくてもよい。この場合は、左右一対のテールライト及び左右一対のフラッシュの視認性が向上する。

【0010】

本発明の他の態様に係る鞍乗型車両は、上述のテールライトユニットを備える。

【発明の効果】

【0011】

本発明に係るテールライトユニットテール及び鞍乗型車両によれば、テールライトユニットのコンパクト化を図りつつ、テールライト及びフラッシュの視認性が低下することを抑制することができる。

【図面の簡単な説明】

【0012】

【図1】 鞍乗型車両の側面図である。

【図2】 シートフレームの一部及びテールライトユニットの背面図である。

【図3】 シートフレームの一部及びテールライトユニットの平面図である。

【図4】 シートフレームの一部及びテールライトユニットの側面図である。

【図5】 テールライトユニットの断面模式図である。

【図6】 テールライトユニットの断面模式図である。

【図7】 アウターレンズの背面図である。

【図8】 テールカバーの背面図である。

【発明を実施するための形態】

【0013】

以下、図面を参照して実施形態にかかる鞍乗型車両について説明する。図1は、実施形態に係る鞍乗型車両1の側面図である。本実施形態では、鞍乗型車両1は、スクータである。図1に示すように、鞍乗型車両1は、車体2と、テールライトユニット3とを含む。車体2は、ステアリング装置4と、シート5と、パワーユニット6と、前輪7と、後輪8と、車体フレーム9（図2参照）と、車体カバー10とを含む。なお、以下の説明において、左右の方向は、シート5に着座したライダーから見た左右の方向を意味するものとする。

【0014】

ステアリング装置4は、ハンドル11とフロントフォーク12とを含む。ハンドル11は、フロントフォーク12に接続されている。ハンドル11は、ライダーによって左右に操作可能である。フロントフォーク12は、前輪7に接続されている。シート5は、ステアリング装置4の後方に配置されている。パワーユニット6は、シート5の下方に配置される。パワーユニット6は、例えば内燃エンジンとトランスミッションとを含む。或いは、パワーユニット6は、電動モータを含んでもよい。前輪7は、フロントフォーク12に支持されている。後輪8は、パワーユニット6に回転可能に支持されている。後輪8は、スイングアームに回転可能に支持されてもよい。

【0015】

図2から図4に示すように、車体フレーム9は、シートフレーム14、15を含む。シートフレーム14、15は、車両前後方向に延びている。シートフレーム14、15は、シート5の下方に配置されている。シートフレーム14、15は、シート5を支持する。シートフレーム14、15は、パイプ状の部材である。

【0016】

シートフレーム14、15は、左シートフレーム14と、右シートフレーム15とを含む。左シートフレーム14は、右シートフレーム15の左方に配置されている。左シートフレーム14は、右シートフレーム15と車幅方向に離れている。右シートフレーム15は、左シートフレーム14と左右対称の形状を有する。左シートフレーム14の後部と右シートフレーム15の後部は、クロスプレート29によって互いに連結されている。

【0017】

車体カバー10は、車体フレーム9の周囲を覆う。車体カバー10は、車体フレーム9に支持されている。

【0018】

テールライトユニット3は、車体カバー10に取り付けられている。テールライトユニット3は、シートフレーム14、15の後方に配置されている。図5は、テールライトユニット3を車幅方向と直交する平面で切断した断面模式図である。図6は、テールライトユニット3を車両上下方向と直交する平面で切断した断面模式図である。図5及び図6では、一部の部材が省略されている。図5及び図6に示すように、テールライトユニット3は、車両背面視でシートフレーム14、15の後端14a、15aと重なる。シートフレーム14、15の後端14a、15aは、車幅方向におけるテールライトユニット3の両端よりも車幅方向内側に配置されている。

【0019】

テールライトユニット3は、少なくとも1つの基板20と、支持部材21と、左右一対のテールライト22、23と、左右一対のフラッシュ24、25と、アウターレンズ26と、テールカバー27と、区画壁28とを含む。

【0020】

少なくとも1つの基板20は、支持部材21の後面側に配置されている。少なくとも1つの基板20は、支持部材21とアウターレンズ26とによって形成される空間に収容されている。少なくとも1つの基板20は、車両背面視で、シートフレーム14、15の後端14a、15aと重なる。少なくとも1つの基板20は、プリント基板であり、図示しない光源が接続されている。本実施形態では、少なくとも1つの基板20は、左右一対のテールライト22、23及び左右一対のフラッシュ24、25に対応して設けられる4つの基板を含む。4つの基盤は、左右一対のテールライト22、23及び左右一対のフラッシュ24、25のいずれかに接続されている。

【0021】

支持部材21は、樹脂製である。支持部材21は、例えば、クロスプレート29に固定されている。支持部材21は、左右一対のテールライト22、23及び左右一対のフラッシュ24、25を支持している。支持部材21は、車幅方向に延びている。支持部材21の車幅方向の寸法は、支持部材21の車両上下方向の寸法よりも大きい。支持部材21は、車両平面視において、車両後方に向かって凹む形状を有する。車幅方向における支持部材21の両端は、車幅方向における支持部材21の中央部分よりも前方に位置する。

【0022】

車幅方向における支持部材21の両端は、シートフレーム14、15の後端14a、15aよりも車幅方向外側に配置されている。支持部材21は、シートフレーム14、15の後端14a、15aの車幅方向外側を覆う。支持部材21は、車両側面視で、シートフレーム14、15の後端14a、15aと重なる。支持部材21は、車両平面視で、シートフレーム14、15の後端14a、15aと重なる。

【0023】

支持部材 2 1 は、シール面 2 1 a を含む。シール面 2 1 a は、支持部材 2 1 の後面側に配置されている。シール面 2 1 a は、支持部材 2 1 の外縁に沿って形成されている。シール面 2 1 a は、車両後方から見て、略環状に形成されている。シール面 2 1 a は、車両前方に向かって凹む形状を有する。

【0024】

シール面 2 1 a は、アウターレンズ 2 6 と接触する。シール面 2 1 a は、アウターレンズ 2 6 が取り付けられる部分である。シール面 2 1 a にアウターレンズ 2 6 が取り付けられることで、支持部材 2 1 とアウターレンズ 2 6 とによって形成される空間がシールされる。シール面 2 1 a は、車両平面視で、シートフレーム 1 4, 1 5 と重なる。図 5 及び図 6 に示すように、シール面 2 1 a は、車両側面視で、シートフレーム 1 4, 1 5 と重なる。シール面 2 1 a は、車両背面視で、シートフレーム 1 4, 1 5 の後端 1 4 a, 1 5 a と重ならない。シートフレーム 1 4, 1 5 の後端 1 4 a, 1 5 a は、シール面 2 1 a の少なくとも一部よりも車両後方に配置されている。シートフレーム 1 4, 1 5 の後端 1 4 a, 1 5 a は、車幅方向におけるシール面 2 1 a の両端よりも車両後方に配置されている。

【0025】

左右一対のテールライト 2 2, 2 3 は、支持部材 2 1 に固定されている。左右一対のテールライト 2 2, 2 3 と、左右一対のフラッシャ 2 4, 2 5 とは、テールライトユニット 3 において一体化されている。すなわち、左右一対のテールライト 2 2, 2 3 と、左右一対のフラッシャ 2 4, 2 5 とは、ユニット化されており、単一のユニットとして構成されている。このため、左右一対のテールライト 2 2, 2 3 及び左右一対のフラッシャ 2 4, 2 5 は、車体 2 に対して一体的に着脱可能である。

【0026】

左右一対のテールライト 2 2, 2 3 は、第 1 テールライト 2 2 と、第 2 テールライト 2 3 と、左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a とを含む。第 1 テールライト 2 2 は、第 2 テールライト 2 3 の左方に配置されている。第 1 テールライト 2 2 は、第 2 テールライト 2 3 と車幅方向に離れている。第 2 テールライト 2 3 は、第 1 テールライト 2 2 と左右対称の形状を有する。第 1 テールライト 2 2 及び第 2 テールライト 2 3 のそれぞれは、図示しない光源と、導光体と、インナーレンズとを含む。

【0027】

左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a は、左右一対のテールライト 2 2, 2 3 のアウターレンズである。左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a は、テールカバー 2 7 から露出している。左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a は、車幅方向に延びている。左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a は、車両側面視で車両前方かつ車両上方に向かって延びている。左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a の車幅方向の寸法は、左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a の車両上下方向の寸法よりも大きい。図 3 に示すように、左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a は、車両平面視で視認可能である。左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a は、車両背面視で視認可能である。

【0028】

左右一対の第 1 レンズ 2 2 a, 2 3 a は、レンズ 2 2 a と、レンズ 2 3 a とを含む。以下では、説明を分かり易くするために、レンズ 2 2 a を第 1 レンズ 2 2 a と称し、レンズ 2 3 a を第 2 レンズ 2 3 a と称する。

【0029】

第 1 レンズ 2 2 a は、第 2 レンズ 2 3 a と車幅方向に離れている。第 1 レンズ 2 2 a は、第 1 テールライト 2 2 のアウターレンズである。すなわち、第 1 テールライト 2 2 は、第 1 レンズ 2 2 a を含む。第 1 レンズ 2 2 a は、第 1 テールライト 2 2 の光源からの光を透過させる。第 1 レンズ 2 2 a の車幅方向の寸法は、第 1 レンズ 2 2 a の車両上下方向の寸法よりも大きい。

【0030】

第 2 レンズ 2 3 a は、第 2 テールライト 2 3 のアウターレンズである。すなわち、第 2 テールライト 2 3 は、第 2 レンズ 2 3 a を含む。第 2 レンズ 2 3 a は、第 2 テールライト

23の光源からの光を透過させる。第2レンズ23aは、第1レンズ22aと左右対称の形状を有する。

【0031】

左右一対のフラッシュ24、25は、左右一対のテールライト22、23の下方に配置されている。左右一対のフラッシュ24、25は、支持部材21に固定されている。

【0032】

左右一対のフラッシュ24、25は、第1フラッシュ24と第2フラッシュ25と、左右一対の第2レンズ24a、25aを含む。第1フラッシュ24は、第1テールライト22の下方に配置されている。第2フラッシュ25は、第2テールライト23の下方に配置されている。第2フラッシュ25は、第1フラッシュ24と左右対称の形状を有する。第1フラッシュ24及び第2フラッシュ25のそれぞれは、図示しない光源と、導光体と、インナーレンズとを含む。

【0033】

左右一対の第2レンズ24a、25aは、左右一対のフラッシュ24、25のアウトターレンズである。左右一対の第2レンズ24a、25aは、テールカバー27から露出している。左右一対の第2レンズ24a、25aは、車両上下方向に延びている。左右一対の第2レンズ24a、25aは、車両側面視で車両前方かつ車両下方に向かって延びている。左右一対の第2レンズ24a、25aは、左右一対の第1レンズ22a、23aと車両上下方向に離れている。図3に示すように、左右一対の第2レンズ24a、25aは、車両平面視で視認できない。左右一対の第2レンズ24a、25aは、車両背面視で視認可能である。

【0034】

車両背面視において、左右一対の第2レンズ24a、25aの車両上下方向の寸法は、左右一対の第2レンズ24a、25aの車幅方向の寸法よりも大きい。車両背面視において、左右一対の第2レンズ24a、25aの車両上下方向の寸法は、左右一対の第1レンズ22a、23aの車両上下方向の寸法よりも大きい。車両背面視において、左右一対の第2レンズ24a、25aの車幅方向の寸法は、左右一対の第1レンズ22a、23aの車幅方向の寸法よりも小さい。

【0035】

左右一対の第2レンズ24a、25aは、レンズ24aと、レンズ25aとを含む。以下では、説明を分かり易くするために、レンズ24aを第3レンズ24aと称し、レンズ25aを第4レンズ25aと称する。

【0036】

第3レンズ24aは、第4レンズ25aと車幅方向に離れている。第3レンズ24aは、第1フラッシュ24のアウトターレンズである。すなわち、第1フラッシュ24は、第3レンズ24aを含む。第3レンズ24aは、第1フラッシュ24の光源からの光を透過させる。第3レンズ24aは、第1レンズ22aの下方に配置されている。第3レンズ24aは、第1レンズ22aから車両上下方向に離れている。車両背面視で、第3レンズ24aの車両上下方向の寸法は、第3レンズ24aの車幅方向の寸法よりも大きい。車両背面視で、第1レンズ22aは、第3レンズ24aよりも車幅方向外側に延びている。第1レンズ22aは、第3レンズ24aよりも車幅方向内側に延びている。

【0037】

第4レンズ25aは、第2フラッシュ25のアウトターレンズである。すなわち、第2フラッシュ25は、第4レンズ25aを含む。第4レンズ25aは、第2フラッシュ25の光源からの光を透過させる。第4レンズ25aは、第3レンズ24aと左右対称の形状を有する。

【0038】

図4及び図5に示すように、第1レンズ22a及び第3レンズ24aは、車両左側面視で視認可能である。第2レンズ22b及び第4レンズ25aは、車両左側面視において、視認できない。

【0039】

アウターレンズ26は、支持部材21に接続される。アウターレンズ26は、支持部材21の後方に配置されている。アウターレンズ26は、車両平面視で、シートフレーム14、15の後端14a、15aと重なる。アウターレンズ26は、左右一対のテールライト22、23及び左右一対のフラッシャ24、25からの光を透過させる。

【0040】

図7は、アウターレンズ26の背面図である。アウターレンズ26は、本体部31と、左右一対の第1レンズ22a、23aと左右一対の第2レンズ24a、25aとを含む。本体部31は、支持部材21に固定される。本体部31は、上傾斜面31aと下傾斜面31bと、シール面21aに接触する接触面31cとを含む。上傾斜面31aは、車両側面視で車両前方かつ車両上方に向かって延びている。下傾斜面31bは、車両側面視で車両前方かつ車両下方に向かって延びている。本体部31は、上傾斜面31aと下傾斜面31bとの間で屈曲した形状を有する。

【0041】

接触面31cは、シール面21aに密着固定される。接触面31cは、本体部31の外縁に沿って形成されている。

【0042】

左右一対の第1レンズ22a、23aは、上傾斜面31aに配置されている。左右一対の第2レンズ24a、25aは、下傾斜面31bに配置されている。

【0043】

左右一対の第1レンズ22a、23a及び左右一対の第2レンズ24a、25aは、一体に固定されている。左右一対の第1レンズ22a、23a及び左右一対の第2レンズ24a、25aは、本体部31に固定されている。左右一対の第1レンズ22a、23a及び左右一対の第2レンズ24a、25aは、例えば、インサート成型によって本体部31に固定されている。

【0044】

テールカバー27は、テールライトユニット3を車両後方から覆う。テールカバー27は、左右一対のテールライト22、23及び左右一対のフラッシャ24、25の後方に配置される。テールカバー27は、アウターレンズ26の後方に配置される。テールカバー27は、例えば、車体カバー10に固定されている。

【0045】

図8は、テールカバー27の背面図である。テールカバー27は、アウターレンズ26の形状に沿う形状を有する。テールカバー27は、車両後方に向かって車幅方向の寸法が徐々に小さくなるように形成されている。

【0046】

テールカバー27は、上傾斜面41と、下傾斜面42とを含む。上傾斜面41は、車両側面視で車両前方かつ車両上方に向かって延びている。上傾斜面41は、車両側面視で前上がりに傾斜している。上傾斜面41は、アウターレンズ26の上傾斜面31aを覆う。

【0047】

上傾斜面41は、第1開口部41aと第2開口部41bとを含む。第1開口部41a及び第2開口部41bは、車両上方かつ車両後方に向かって開口している。第1開口部41aは、第1テールライト22を露出させるための開口である。第1テールライト22は、第1開口部41aから露出する。第1レンズ22aは、第1開口部41aから露出する。

【0048】

第2開口部41bは、第1開口部41aから車幅方向に離れて配置される。第2開口部41bは、第1開口部41aと左右対称の形状を有する。第2開口部41bは、第2テールライト23を露出させるための開口である。第2テールライト23は、第2開口部41bから露出する。第2レンズ23aは、第2開口部41bから露出する。

【0049】

下傾斜面42は、車両側面視で車両前方かつ車両下方に向かって延びている。下傾斜面

4 2 は、車両側面視で前下がり傾斜している。下傾斜面 4 2 は、アウターレンズ 2 6 の下傾斜面 3 1 b を覆う。下傾斜面 4 2 の後端は、上傾斜面 4 1 の後端に接続されている。下傾斜面 4 2 は、車両平面視で上傾斜面 4 1 と重なる。

【0050】

下傾斜面 4 2 は、第 3 開口部 4 2 a と第 4 開口部 4 2 b とを含む。第 3 開口部 4 2 a 及び第 4 開口部 4 2 b は、車両下方かつ車両後方に向かって開口している。第 3 開口部 4 2 a は、第 1 開口部 4 1 a から車両上下方向に離れて配置される。第 3 開口部 4 2 a は、第 1 フラッシュ 2 4 を露出させるための開口である。第 1 フラッシュ 2 4 は、第 3 開口部 4 2 a から露出する。第 3 レンズ 2 4 a は、第 3 開口部 4 2 a から露出する。

【0051】

第 4 開口部 4 2 b は、第 3 開口部 4 2 a から車幅方向に離れて配置される。第 4 開口部 4 2 b は、第 2 開口部 4 1 b から車両上下方向に離れている。第 4 開口部 4 2 b は、第 3 開口部 4 2 a と左右対称の形状を有する。第 4 開口部 4 2 b は、第 2 フラッシュ 2 5 を露出させるための開口である。第 2 フラッシュ 2 5 は、第 4 開口部 4 2 b から露出する。第 4 レンズ 2 5 a は、第 4 開口部 4 2 b から露出する。

【0052】

車両平面視において、上傾斜面 4 1 と下傾斜面 4 2 との境界 B は、左右一対の第 1 レンズ 2 2 a、2 3 a 及び左右一対の第 2 レンズ 2 4 a、2 5 a よりも車両後方に位置する。

【0053】

第 1 テールライト 2 2 の発光面は、第 1 フラッシュ 2 4 の発光面よりも大きい。第 1 開口部 4 1 a から露出する第 1 テールライト 2 2 の発光面は、第 3 開口部 4 2 a から露出する第 1 フラッシュ 2 4 の発光面よりも大きい。第 1 テールライト 2 2 の発光面は、第 1 開口部 4 1 a から露出する第 1 レンズ 2 2 a の露出面である。第 1 フラッシュ 2 4 の発光面は、第 3 開口部 4 2 a から露出する第 3 レンズ 2 4 a の露出面である。図 2 に示すように、車両背面視において、第 1 レンズ 2 2 a における第 1 開口部 4 1 a から露出する部分の面積は、第 3 レンズ 2 4 a における第 3 開口部 4 2 a から露出する部分の面積よりも大きい。

【0054】

図 6 に示すように、区画壁 2 8 は、テールライトユニット 3 の内部空間を区画する。第 1 テールライト 2 2、第 2 テールライト 2 3、第 1 フラッシュ 2 4 及び第 2 フラッシュ 2 5 は、テールライトユニット 3 の内部において、区画壁 2 8 によって互いに区画されている。区画壁 2 8 は、第 1 テールライト 2 2、第 2 テールライト 2 3、第 1 フラッシュ 2 4 及び第 2 フラッシュ 2 5 のそれぞれの光源からの光が互いに干渉することを抑制する。区画壁 2 8 の少なくとも一部は、支持部材 2 1 に設けられている。

【0055】

区画壁 2 8 は、第 1 区画壁 2 8 a と、第 2 区画壁 2 8 b と、第 3 区画壁 2 8 c とを含む。第 1 区画壁 2 8 a は、車両前後方向及び車両上下方向に延びている。第 1 区画壁 2 8 a は、第 1 テールライト 2 2 と第 2 テールライト 2 3 の間に配置されている。第 1 区画壁 2 8 a は、第 1 フラッシュ 2 4 と第 2 フラッシュ 2 5 の間に配置されている。第 1 テールライト 2 2 は、テールライトユニット 3 の内部において、第 1 区画壁 2 8 a によって第 2 テールライト 2 3 から区画されている。第 1 フラッシュ 2 4 は、テールライトユニット 3 の内部において、第 1 区画壁 2 8 a によって第 2 フラッシュ 2 5 から区画されている。

【0056】

第 2 区画壁 2 8 b 及び第 3 区画壁 2 8 c は、車両前後方向及び車幅方向に延びている。第 2 区画壁 2 8 b は、第 1 テールライト 2 2 と第 1 フラッシュ 2 4 との間に配置されている。第 1 テールライト 2 2 は、テールライトユニット 3 の内部において、第 2 区画壁 2 8 b によって第 1 フラッシュ 2 4 から区画されている。第 3 区画壁 2 8 c は、第 2 テールライト 2 3 と第 2 フラッシュ 2 5 との間に配置されている。第 2 テールライト 2 3 は、テールライトユニット 3 の内部において、第 3 区画壁 2 8 c によって第 2 フラッシュ 2 5 から区画されている。

【0057】

鞍乗型車両1のテールライトユニット3では、テールカバー27は、上傾斜面41と下傾斜面42との間で屈曲した形状を有しており、左右一対のテールライト22、23は、上傾斜面41の第1開口部41a及び第2開口部41bから露出し、左右一対のフラッシュ24、25は、下傾斜面42の第3開口部42a及び第4開口部42bから露出する。

【0058】

このため、例えば、左右一対のテールライト22、23及び左右一対のフラッシュ24、25がそれぞれ独立した4つのユニットで構成される場合と比べて、テールライトユニット3の構造の効率化を図ることができるので、テールライトユニット3の設計の自由度が高まる。さらに、左右一対のテールライト22、23と左右一対のフラッシュ24、25とを互いに近い位置に配置した場合でも、テールライト22、23の光とフラッシュ24、25の光とが互いに干渉することを抑制できる。その結果、テールライトユニット3のコンパクト化を図りつつ、左右一対のテールライト22、23及び左右一対のフラッシュ24、25の視認性が低下することを抑制できる。

【0059】

左右一対のテールライト22、23は、上傾斜面41から露出するので、車両後方から左右一対のテールライト22、23を見たときの左右一対のテールライト22、23の視認性が向上する。左右一対のフラッシュ24、25は、外部からの光が当たりにくい下傾斜面42から露出するので、左右一対のフラッシュ24、25の視認性が向上する。さらに、第1テールライト22の発光面は、第1フラッシュ24の発光面よりも大きいので、陰になるような位置に第1フラッシュ24を配置しても、第1フラッシュ24の識別性を確保できる。

【0060】

以上、本発明に係る実施形態について説明したが、本発明は上記実施形態に限定されるものではなく、発明の要旨を逸脱しない範囲で種々の変更が可能である。

【0061】

鞍乗型車両1は、スポーツタイプ、ストリートタイプ、オフロードタイプ、或いはモペッドなどの他の種類の車両であってもよい。

【0062】

テールライトユニット3の構造は、変更されてもよい。支持部材21及びアウターレンズ26の形状が変更されてもよい。シール面21aの配置、或いは形状は変更されてもよい。第1開口部41a、第2開口部41b、第3開口部42a及び第4開口部42bの形状は変更されてもよい。

【符号の説明】

【0063】

1：鞍乗型車両、 3：テールライトユニット、 22、23：左右一対のテールライト、 22：第1テールライト、 23：第2テールライト、 24、25：左右一対のフラッシュ、 24：第1フラッシュ、 25：第2フラッシュ、 27：テールカバー、 41：上傾斜面、 42：下傾斜面、 41a：第1開口部、 41b：第2開口部、 42a：第3開口部、 42b：第4開口部、 22a、23a：左右一対の第1レンズ、 24a、25a：左右一対の第2レンズ

【書類名】特許請求の範囲

【請求項 1】

鞍乗型車両のテールライトユニットであって、
第 1 テールライトと、第 2 テールライトとを含む左右一対のテールライトと、
第 1 フラッシュと、第 2 フラッシュとを含む左右一対のフラッシュと、
車両側面視で車両前方かつ車両上方に向かって延びる上傾斜面と、前記車両側面視で車両前方かつ車両下方に向かって延びる下傾斜面とを含み、前記上傾斜面と前記下傾斜面との間で屈曲した形状を有し、前記左右一対のテールライト及び前記左右一対のフラッシュの後方に配置されるテールカバーと、
を備え、
前記テールカバーの前記上傾斜面は、
前記第 1 テールライトが露出する第 1 開口部と、
前記第 1 開口部から車幅方向に離れて配置され、前記第 2 テールライトが露出する第 2 開口部と、を含み、
前記テールカバーの前記下傾斜面は、
前記第 1 開口部から車両上下方向に離れて配置され前記第 1 フラッシュが露出する第 3 開口部と、
前記第 3 開口部から車幅方向に離れて配置され、前記第 2 フラッシュが露出する第 4 開口部と、を含み、
前記第 1 テールライトの発光面は、前記第 1 フラッシュの発光面よりも大きい、
テールライトユニット、

【請求項 2】

前記左右一対のテールライトは、左右一対の第 1 レンズを含み、
前記左右一対の前記フラッシュは、左右一対の第 2 レンズを含み、
前記左右一対の第 1 レンズ及び前記左右一対の第 2 レンズは、一体に固定されている、
請求項 1 に記載のテールライトユニット。

【請求項 3】

車両背面視において、前記左右一対の第 1 レンズの車幅方向の寸法は、前記左右一対の第 1 レンズの車両上下方向の寸法よりも大きく、
車両背面視において、前記左右一対の第 2 レンズの車両上下方向の寸法は、前記左右一対の第 2 レンズの車幅方向の寸法よりも大きい、
請求項 2 に記載のテールライトユニット。

【請求項 4】

請求項 1 から 3 のいずれか 1 項に記載のテールライトユニットを備える鞍乗型車両。

【書類名】要約書

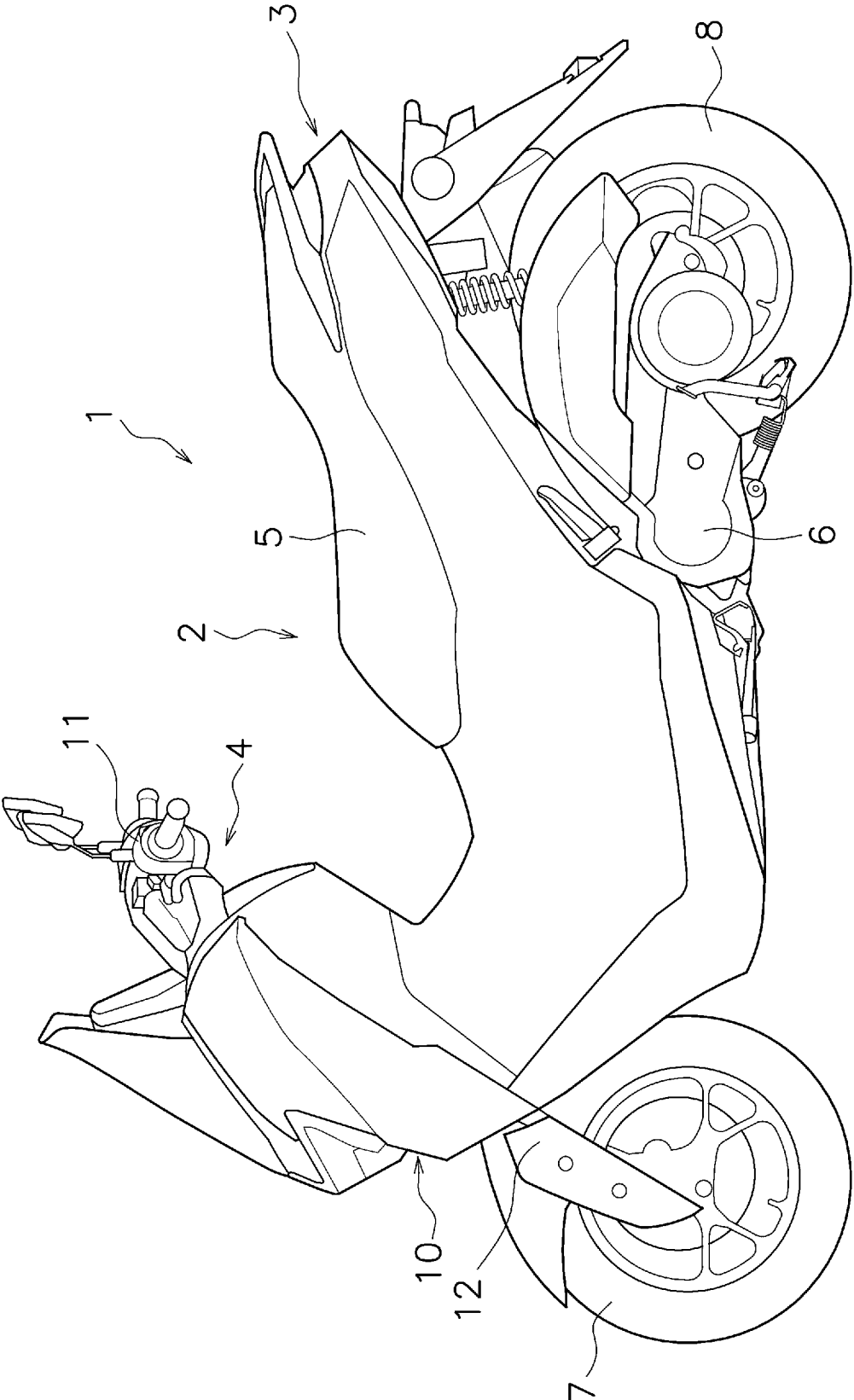
【要約】

【課題】テールライトユニットのコンパクト化を図りつつ、テールライト及びフラッシュの視認性が低下することを抑制する。

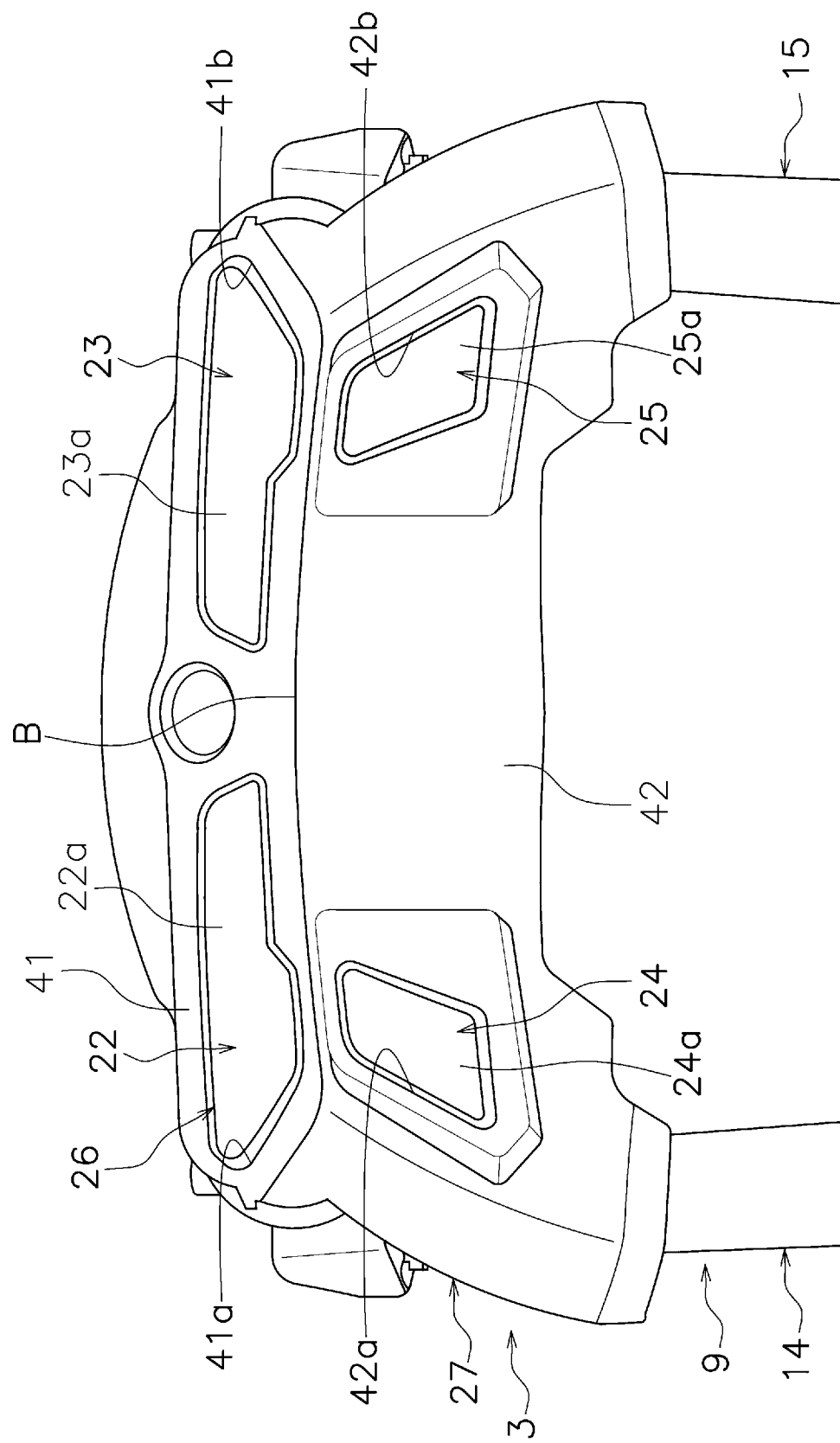
【解決手段】テールライトユニット３は、左右一対のテールライト２２，２３と、左右一対のフラッシュ２４，２５と、テールカバー２７とを備える。左右一対のテールライト２２，２３とは、第１テールライト２２と、第２テールライト２３とを含む。左右一対のフラッシュ２４，２５は、第１フラッシュ２４と、第２フラッシュ２５とを含む。テールカバー２７は、上傾斜面４１と、下傾斜４２とを含む。上傾斜面４１は、第１テールライト２２が露出する第１開口部４１ａと、第２テールライト２３が露出する第２開口部４１ｂとを含む。下傾斜面４２は、第１フラッシュ２４が露出する第３開口部４２ａと、第２フラッシュ２５が露出する第４開口部４２ｂとを含む。第１テールライト２２の発光面は、第１フラッシュ２４の発光面よりも大きい。

【選択図】図２

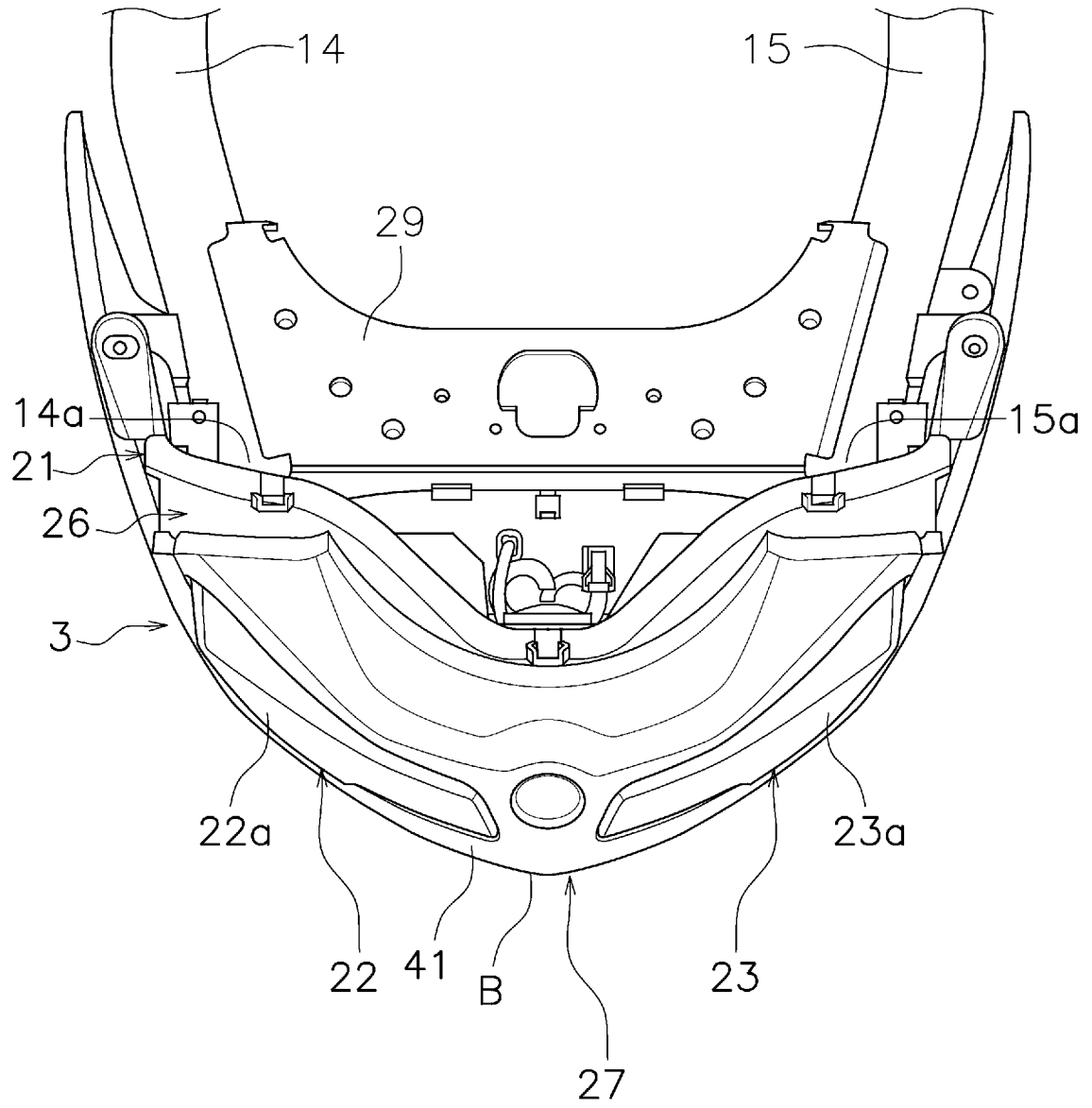
【書類名】 図面
【図 1】



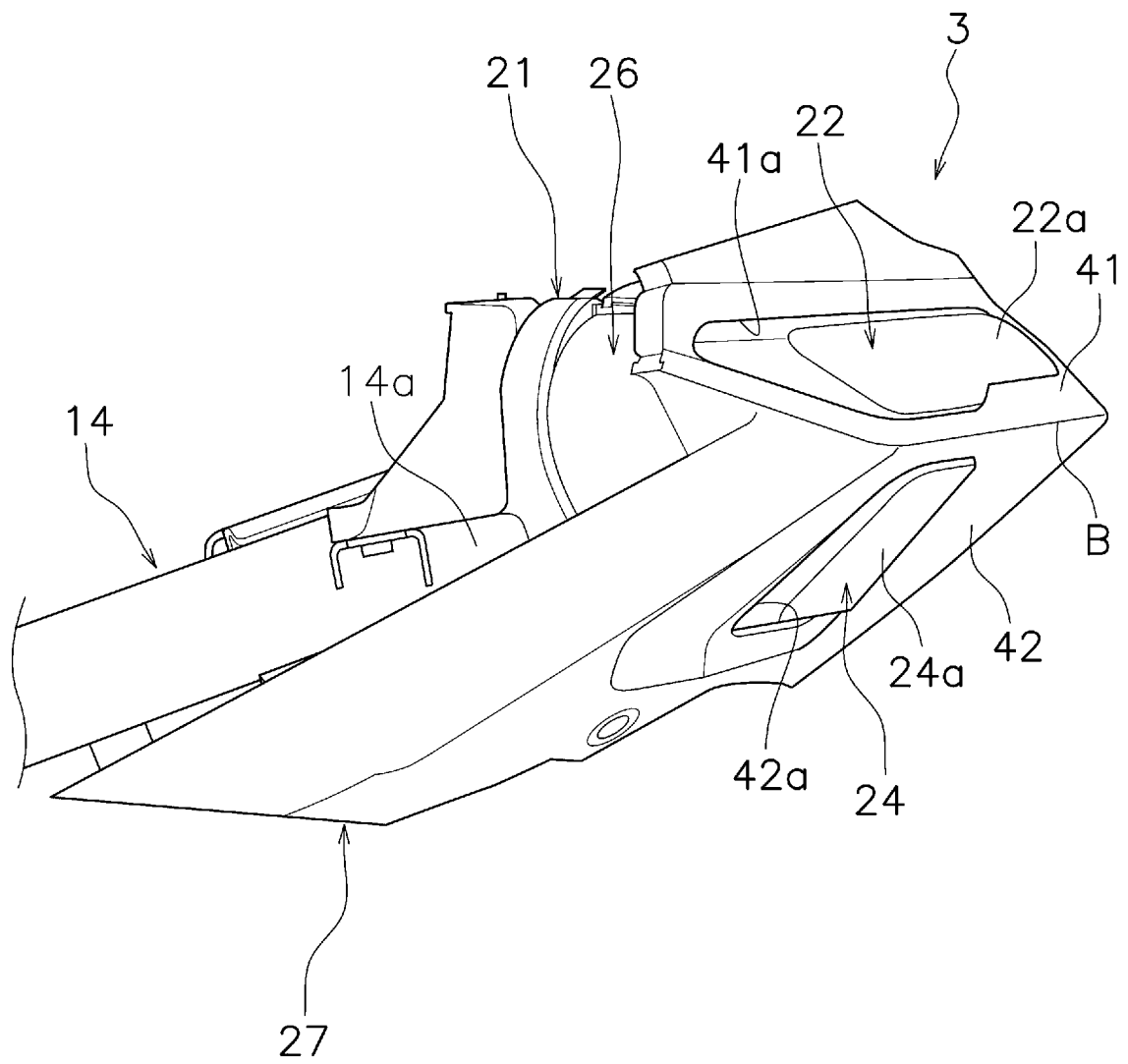
【図2】



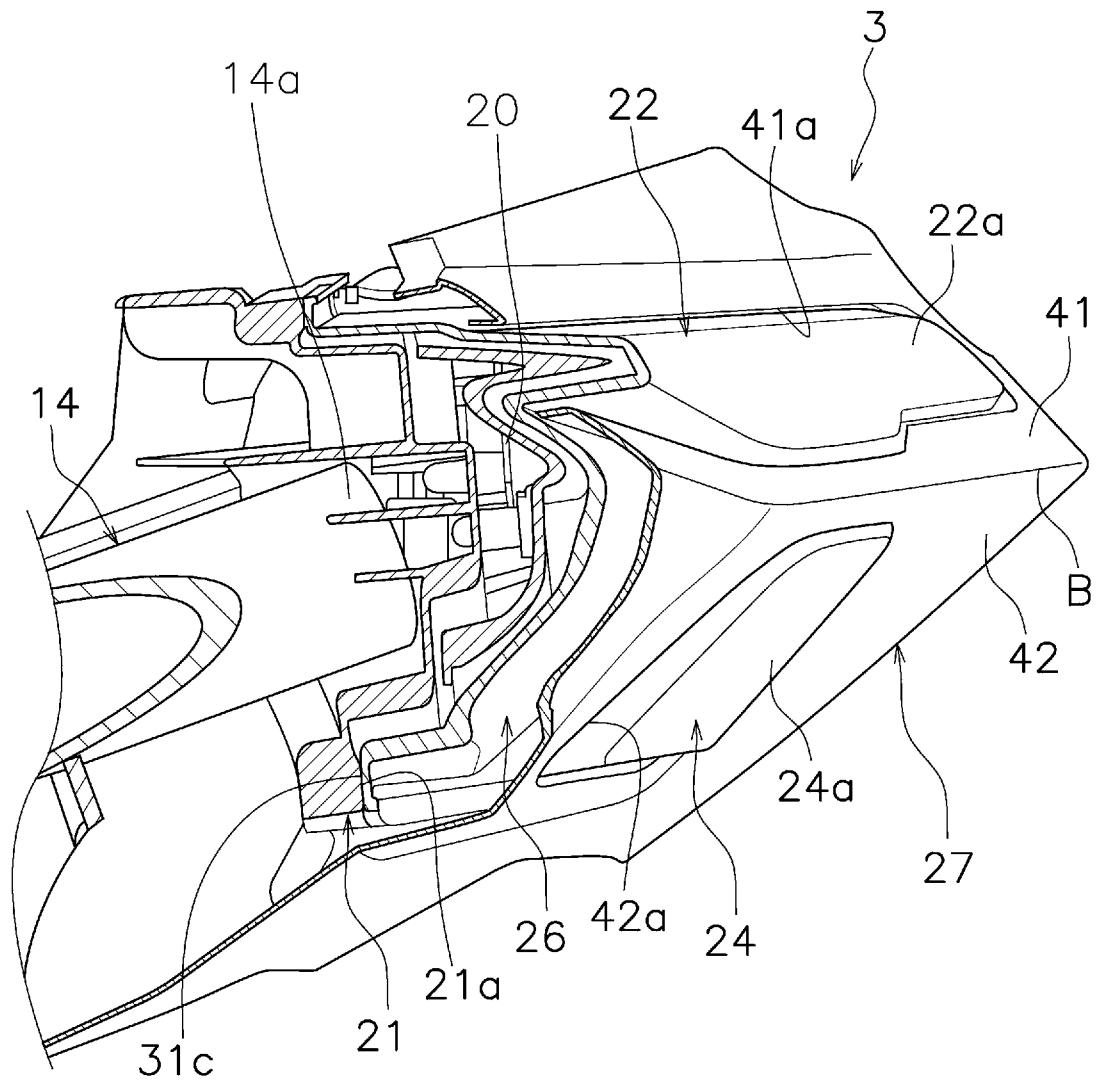
【図3】



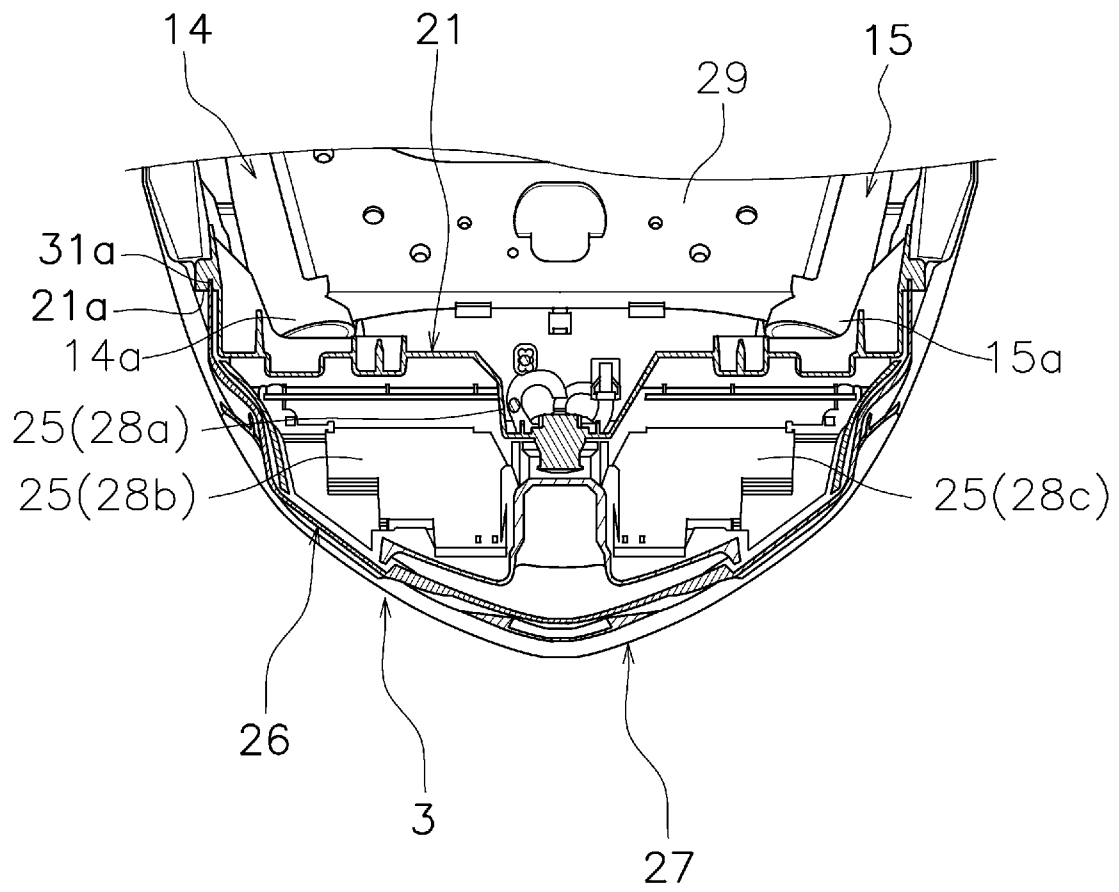
【図4】



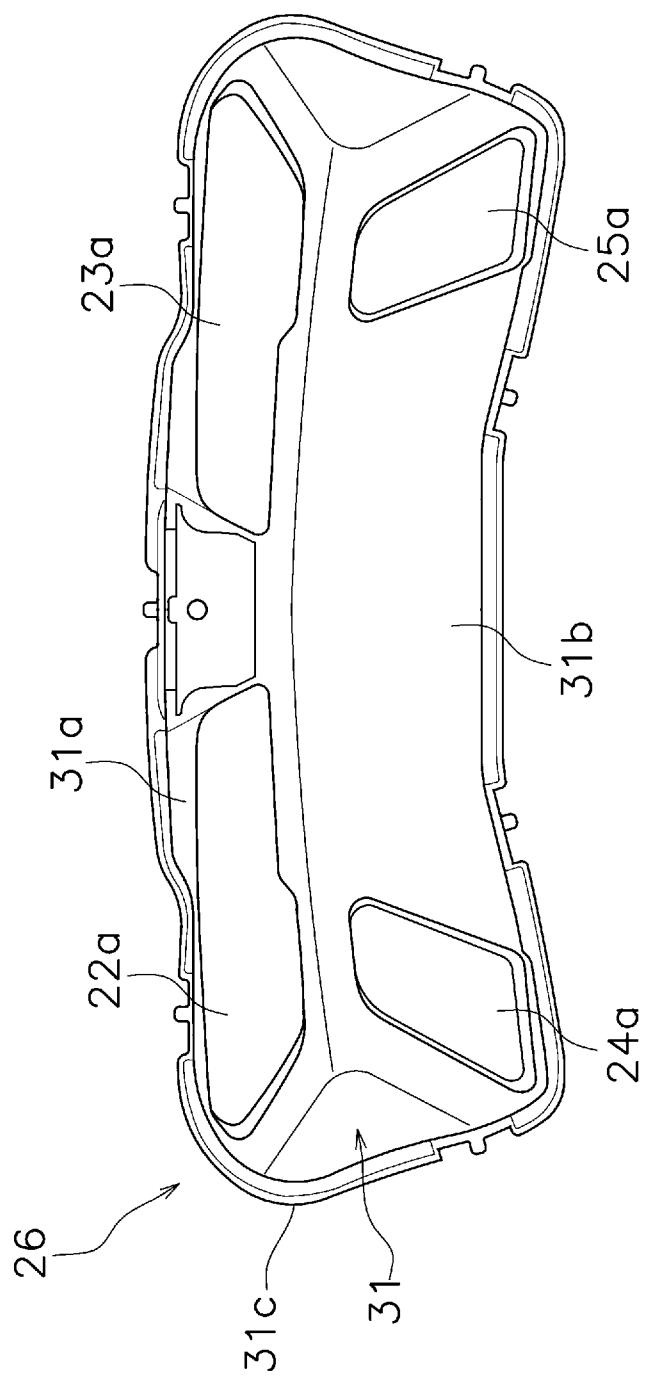
【図5】



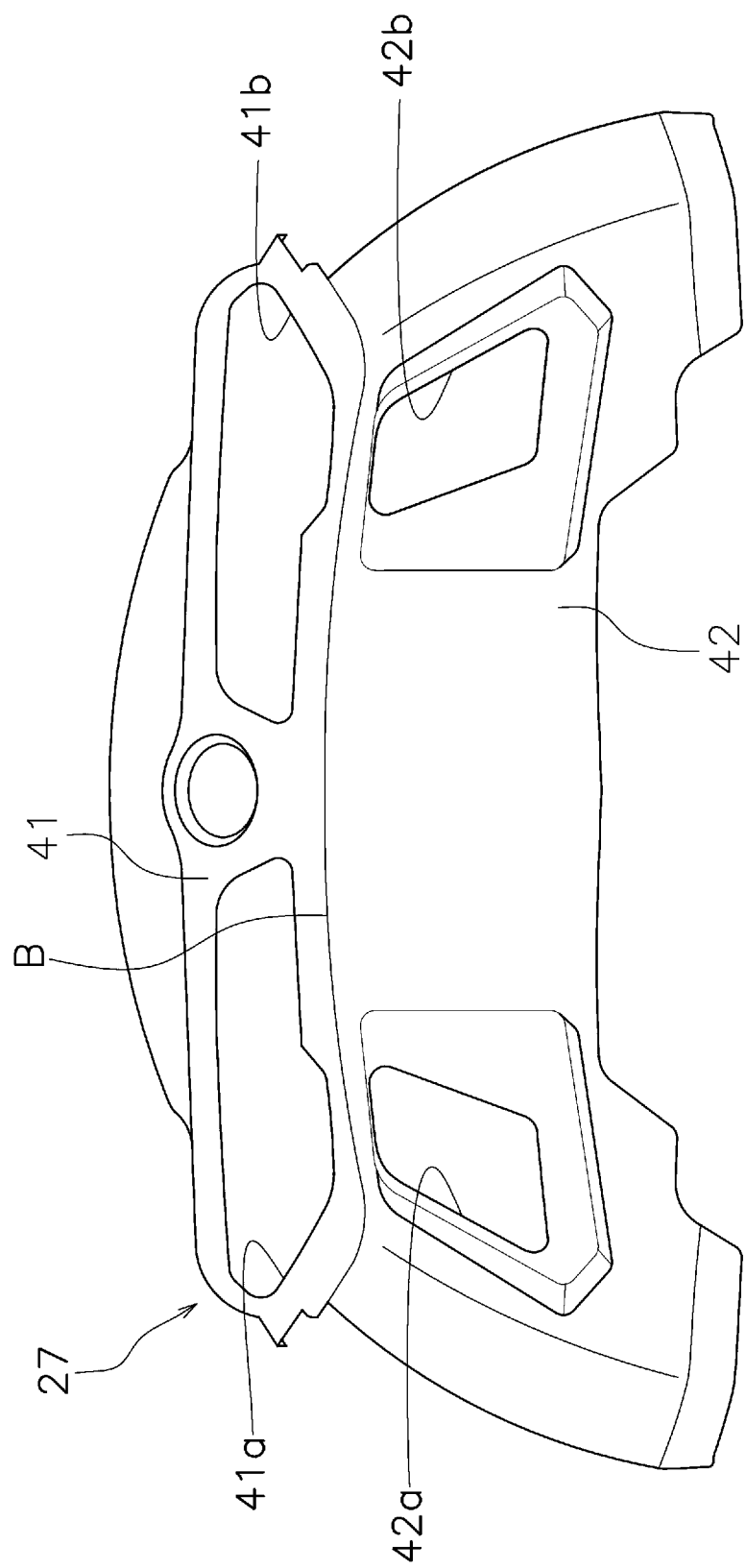
【図6】



【图7】



【図8】



出願人履歴

0 0 0 0 1 0 0 7 6

19900829

新規登録

静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地

ヤマハ発動機株式会社