

(19)日本国特許庁(JP)

(12)特許公報(B2)

(11)特許番号  
特許第7259552号  
(P7259552)

(45)発行日 令和5年4月18日(2023.4.18)

(24)登録日 令和5年4月10日(2023.4.10)

(51)国際特許分類 F I  
B 6 0 R 5/04 (2006.01) B 6 0 R 5/04 Z

請求項の数 3 (全11頁)

(21)出願番号	特願2019-101059(P2019-101059)	(73)特許権者	000241500 トヨタ紡織株式会社 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地
(22)出願日	令和1年5月30日(2019.5.30)	(74)代理人	110001036 弁理士法人暁合同特許事務所
(65)公開番号	特開2020-192941(P2020-192941 A)	(72)発明者	安部 龍平 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ紡織株式会社内
(43)公開日	令和2年12月3日(2020.12.3)	(72)発明者	三好 智朗 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ紡織株式会社内
審査請求日	令和3年11月22日(2021.11.22)	審査官	菅 和幸

最終頁に続く

(54)【発明の名称】 デッキボード

(57)【特許請求の範囲】

【請求項1】

板状をなすボード本体部を備え、  
前記ボード本体部は、  
車両の荷室の床面を構成する第1板部と、  
前記第1板部に対して車両前方に配される第2板部であって、車幅方向に延びるインテグラルヒンジを介して前記第1板部の車両前端部に接続された第2板部と、を備え、  
前記第2板部は、前記荷室の前方に配されたシートの背面の下端部を車両後方から覆う形で前記第1板部に対して傾斜する姿勢で配されると共に、前記背面に対して前記第2板部の上端部において当接する構成とされ、  
前記インテグラルヒンジは、前記ボード本体部の上面に形成された溝部によって構成され、その下面は前記ボード本体部の板面と面一に構成されており、  
前記インテグラルヒンジの前記ボード本体部の板面と面一とされた下面が、表皮材によって構成されているデッキボード。

【請求項2】

前記第1板部は、  
前記荷室の床下に設けられた収容凹部を覆う被覆部と、  
前記被覆部と前記第2板部との間に配される中間部であって、車幅方向に延びる第1板部側インテグラルヒンジを介して前記被覆部の車両前端部に接続された中間部と、を備え、  
前記第2板部は、前記インテグラルヒンジを介して前記中間部の車両前端部に接続され

ており、

前記第 1 板部側インテグラルヒンジは、前記第 1 板部の下面に形成された第 1 板部側溝部によって構成され、その上面は前記第 1 板部の板面と面一に構成されている請求項 1 に記載のデッキボード。

【請求項 3】

前記中間部は、前記車両を構成するパネル部材を上方から覆う形で配されており、前記中間部の側端部が左右一対のデッキサイドトリムにそれぞれ設けられた段差状の支持部によって支持されることで、前記パネル部材との間に隙間が形成される構成とされ、

前記中間部における前記パネル部材との対向面には、軟質材が設けられている請求項 2 に記載のデッキボード。

10

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本明細書で開示される技術は、デッキボードに関する。

【背景技術】

【0002】

従来、車両の荷室に設けられたデッキボードとして、例えば、下記特許文献 1 に記載のものが知られている。下記特許文献 1 には、ヒンジを備えることで、折り曲げることが可能なデッキボード（ラゲッジボード）が記載されている。また、デッキボードとしては、床面を構成する第 1 板部と、第 1 板部に対して折り曲げ可能に設けられた第 2 板部を備え、第 2 板部が、荷室の前方に配されたシート（車両シート）の背面の下端部を車両後方から覆う構成のものが知られている。このような構成では、第 2 板部は傾斜姿勢で配されており、第 2 板部の上端部がシートの背面に当接する構成となっている。これにより、第 2 板部によって荷室とシートとの隙間を隠すことができる。

20

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【文献】特開 2014 - 221579 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

30

【0004】

上記構成において、第 2 板部の上端部とシートの背面との間に隙間が生じると意匠性が低下してしまう。このため、シートの傾きに追従して第 2 板部の傾きが変化することで、シートの背面との間に隙間が生じる事態を抑制することが可能な構成が求められている。

【0005】

本発明は上記のような事情に基づいて完成されたものであって、シートの背面と第 2 板部の間に隙間が生じる事態を抑制することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

上記課題を解決するための手段として、本明細書で開示されるデッキボードは、板状をなすボード本体部を備え、前記ボード本体部は、車両の荷室の床面を構成する第 1 板部と、前記第 1 板部に対して車両前方に配される第 2 板部であって、車幅方向に延びるインテグラルヒンジを介して前記第 1 板部の車両前端部に接続された第 2 板部と、を備え、前記第 2 板部は、前記荷室の前方に配されたシートの背面の下端部を車両後方から覆う形で前記第 1 板部に対して傾斜する姿勢で配されると共に、前記背面に対して前記第 2 板部の上端部において当接する構成とされ、前記インテグラルヒンジは、前記ボード本体部の上面に形成された溝部によって構成されていることに特徴を有する。

40

【0007】

第 1 板部と第 2 板部とをインテグラルヒンジによって接続しつつ、第 1 板部に対して第 2 板部を傾斜させることで、インテグラルヒンジの弾性によって、第 2 板部をシートの背

50

面側に付勢することができる。この結果、シートの傾きに追従して第2板部の傾きが変化するため、シートの背面と第2板部との間に隙間が生じる事態を抑制することができる。そして、上記構成では、インテグラルヒンジがボード本体部の上面に形成された溝部によって構成されている。このような構成とすれば、デッキボードの使用者が、上端部が車両後方に向かう形で第2板部を第1板部に対して折り曲げた際には、溝部の内面同士が当接し、当接した以降は、第2板部が折り曲げられる事態が規制される。つまり、第2板部の折り曲げ量を規制することができる。第2板部を折り曲げる際に、第2板部の折り曲げ量が大きいとインテグラルヒンジが塑性変形し、インテグラルヒンジの弾性が低下するため、第2板部をシートの背面側に付勢する力が低くなってしまう。上記構成では、第2板部の折り曲げ量を規制できるため、インテグラルヒンジが塑性変形する事態を抑制できる。このため、第2板部をシートの背面側に付勢することで、第2板部の上端部をシートの背面に確実に当接させることができ、シートの背面と第2板部との間に隙間が生じる事態を抑制することができる。

10

#### 【0008】

また、前記第1板部は、前記荷室の床下に設けられた収容凹部を覆う被覆部と、前記被覆部と前記第2板部との間に配される中間部であって、車幅方向に延びる第1板部側インテグラルヒンジを介して前記被覆部の車両前端部に接続された中間部と、を備え、前記第2板部は、前記インテグラルヒンジを介して前記中間部の車両前端部に接続されており、前記第1板部側インテグラルヒンジは、前記第1板部の下面に形成された第1板部側溝部によって構成されているものとすることができる。

20

#### 【0009】

第1板部側インテグラルヒンジを設けることで、被覆部を中間部に対して折り曲げることができ、収容凹部を容易に開放することが可能となる。そして、第1板部側インテグラルヒンジは、第1板部における下面に形成された溝部（第1板部側溝部）によって構成されているため、上方（デッキボードの表側）から第1板部側溝部が視認されることがなく、意匠性が低下する事態を抑制することができる。

#### 【0010】

また、前記中間部は、前記車両を構成するパネル部材を上方から覆う形で配されており、前記中間部における前記パネル部材との対向面には、軟質材が設けられているものとする。中間部とパネル部材との間に軟質材を介在させることで、中間部がパネル部材に当接し、異音が生じる事態を抑制できる。

30

#### 【0011】

また、前記インテグラルヒンジの下面が、表皮材によって構成されているものとする。第2板部を、その上端部が車両後方に向かう形で第1板部に対して折り曲げた際に、インテグラルヒンジの形成箇所においては、表皮材が引っ張られることになる。このため、表皮材の弾性を利用して第2板部をシートの背面に対してより確実に押し当てることができる。

#### 【発明の効果】

#### 【0012】

本発明によれば、シートの背面と第2板部の間に隙間が生じる事態を抑制することができる。

40

#### 【図面の簡単な説明】

#### 【0013】

【図1】車両荷室を車両後方から見た斜視図

【図2】デッキボードを示す斜視図

【図3】車両荷室を示す断面図

【図4】デッキボードの中間部を示す断面図（図3のI V - I V線で切断した図に対応）

【図5】デッキボードを示す断面図（図2のV - V線で切断した図に対応）

【図6】デッキボード（ボード本体部）の構成を示す断面図

【図7】第1板部40に対して第2板部50を折り曲げた状態を示す断面図

50

【図 8】比較例のデッキボードにおいて第 1 板部 4 0 に対して第 2 板部 5 0 を折り曲げた状態を示す断面図

【発明を実施するための形態】

【0014】

本発明の一実施形態を図 1 から図 8 によって説明する。なお、各図における F R とは車両前方を意味し、R R とは車両後方を意味するものである。図 1 は、本実施形態におけるデッキボード 2 0 (ラゲージボード)を示す斜視図である。デッキボード 2 0 は、車両(乗物)の荷室 1 0 に設けられている。荷室 1 0 は、図示しないバックドアによって車両後方から覆われており、バックドアを開けた状態にすることで、荷室 1 0 に対して荷物の出し入れを行うことが可能となっている。

10

【0015】

デッキボード 2 0 は、図 1 に示すように、全体として方形状をなすボード本体部 3 0 と、軟質材 4 3 (図 2 参照)と、を備える。ボード本体部 3 0 の両側端部において車両前側の部分には、切欠部 3 1 がそれぞれ形成されている。切欠部 3 1 には、荷室 1 0 を構成するデッキサイドトリム 1 1 (図 4 参照)の一部が嵌合する構成となっている。ボード本体部 3 0 は、図 1 及び図 2 に示すように、荷室 1 0 の床面 1 0 A (荷物等の載置面)を構成する第 1 板部 4 0 と、第 1 板部 4 0 に対して車両前方に配される第 2 板部 5 0 と、を備える。

【0016】

そして、第 1 板部 4 0 は、図 3 に示すように、荷室 1 0 の床下に設けられた収容凹部 1 2 を上方から覆う被覆部 4 1 と、被覆部 4 1 と第 1 板部 4 0 との間に配される中間部 4 2 と、を備える。収容凹部 1 2 は、フロアパネル 1 7 によって構成されており、その内部には、複数の工具を収容することが可能なツールボックス 1 3 等の収容物が収容されている。また、収容凹部 1 2 にツールボックス 1 3 以外の収容物(例えばスペアタイヤ等)が収容されていてもよい。また、被覆部 4 1 は、水平方向に沿って延在する板状をなし、その上面(床面 1 0 A)に荷物を載置可能とされている。

20

【0017】

中間部 4 2 は、図 2 に示すように、車幅方向に長い板状をなし、車幅方向に延びるインテグラルヒンジ 6 0 (第 1 板部側インテグラルヒンジ、図 2 の破線参照)を介して被覆部 4 1 の車両前端部に接続されている。このため、第 1 板部 4 0 は被覆部 4 1 と中間部 4 2 との境界部において折り曲げることが可能となっている。インテグラルヒンジ 6 0 は、図 5 に示すように、ボード本体部 3 0 の一部(より詳しくは第 1 板部 4 0 の一部)を薄肉状にすることで折り曲げ可能としたものである。つまり、ボード本体部 3 0 においては、被覆部 4 1 と中間部 4 2 とがインテグラルヒンジ 6 0 を介して一体的に接続されている。

30

【0018】

インテグラルヒンジ 6 0 は、例えば、第 1 板部 4 0 の一部を厚さ方向に押し潰すことで形成することができる。より詳しくは、インテグラルヒンジ 6 0 は、第 1 板部 4 0 における下面 4 0 A (ボード本体部 3 0 の裏面)に形成された溝部 6 0 A (第 1 板部側溝部)によって構成されている。溝部 6 0 A は、車幅方向に沿って延びると共に下方に開口されており、下方に向かうにつれて、溝幅が大きくなるものとされる。

40

【0019】

また、図 3 に示すように、中間部 4 2 は、車体を構成するクロスメンバ 1 4 (車両を構成するパネル部材)を上方から覆う構成とされる。図 4 に示すように、中間部 4 2 の側端部は、左右一対のデッキサイドトリム 1 1, 1 1 にそれぞれ設けられた段差状の支持部 1 5 によって支持されている。このため、中間部 4 2 とクロスメンバ 1 4 との間には、上下方向にわずかに隙間 S 1 が空いている。そして、中間部 4 2 の下面 4 2 A (中間部 4 2 におけるクロスメンバ 1 4 との対向面)には、軟質材 4 3 (例えばチップウレタン等)が設けられている。図 4 に示すように、軟質材 4 3 は、車幅方向(図 4 の左右方向)に沿って 2 つ並ぶ形で設けられているが、軟質材 4 3 の設置数はこれに限定されない。

【0020】

50

図3に示すように、被覆部41は、例えば、ツールボックス13の上面に載置されており、クロスメンバ14の上面は、ツールボックス13の上面よりも高い位置に配されている。このため、中間部42は、車両前方(図3の左側)に向かうにつれて上昇傾斜する姿勢で配されている。なお、中間部42が載置される面と被覆部41が載置される面と同じ高さに配されている場合には、中間部42が被覆部41と同じ高さに配されると共に水平姿勢で配されていてもよい。つまり、中間部42の上面が被覆部41の上面と面一になっていてもよい。

#### 【0021】

第2板部50は、図2に示すように、車幅方向に延びるインテグラルヒンジ61を介して中間部42の車両前端部(第1板部40の車両前端部)に接続されている。インテグラルヒンジ61は、図5に示すように、ボード本体部30の一部(より詳しくは第1板部40と第2板部50との境界部)を薄肉状にすることで折り曲げ可能としたものである。インテグラルヒンジ61は、例えば、ボード本体部30において第1板部40と第2板部50との境界部を板厚方向に押し潰すことで形成することができる。つまり、ボード本体部30においては、中間部42と第2板部50とがインテグラルヒンジ61を介して一体的に接続されている。

10

#### 【0022】

より詳しくは、インテグラルヒンジ61は、図5に示すように、ボード本体部30の上面35B(ボード本体部30における表側の面)に形成された溝部61Aによって構成されている。溝部61Aは、車幅方向に沿って延びると共にボード本体部30の表側(上側)に開口されている。また、溝部61Aは、溝部61Aの開口側に向かうにつれて、溝幅が大きくなるものとされる。

20

#### 【0023】

図2に示すように、第2板部50は、前後方向に延びる切欠部53によって分割された右側シート被覆部50Rと、左側シート被覆部50Lと、を備える。なお、インテグラルヒンジ61も切欠部53によって左右に分割されている。つまり、インテグラルヒンジ61は、右側シート被覆部50Rと中間部42とを接続する右側インテグラルヒンジ61Rと、左側シート被覆部50Lと中間部42とを接続する左側インテグラルヒンジ61Lによって分割構成されている。

#### 【0024】

図1に示すように、荷室10の前方には、リアシート16が配されている。リアシート16は、シートクッション16Aと、右側シートバック16Rと、左側シートバック16Lと、を備える。デッキボード20が荷室10に設けられた状態では、図3に示すように、第2板部50は、リアシート16(より詳しくはリアシートのシートバック16R, 16L)の背面16Bの下端部を車両後方から覆う形で中間部42に対して傾斜する姿勢で配されると共に、背面16Bに対して第2板部50の上端部50A(車両前端部)が当接する構成とされる。第2板部50は、中間部42の車両前端から車両前方に向かうにつれて上昇傾斜する姿勢で配されている。より詳しくは、図1に示すように、右側シート被覆部50Rは、背面16Bのうち、右側シートバック16Rの背面16RBの下端部を車両後方から覆う形で配され、左側シート被覆部50Lは、背面16Bのうち、左側シートバック16Lの背面16LBの下端部を車両後方から覆う形で配される。なお、図3においては、左側シート被覆部50Lが左側シートバック16Lの背面16LBを覆っている状態を図示している。

30

40

#### 【0025】

なお、デッキボード20が荷室10に設置されていない状態(自然状態)では、第2板部50は、図2に示すように、中間部42に対して傾斜しない状態(第2板部50及び中間部42が平坦な状態)となっている。このため、第2板部50がリアシート16の背面16Bの下端部を覆う形で傾斜している状態では、図7に示すように、第2板部50が中間部42に対して車両後方に折り曲げられることになり、インテグラルヒンジ61においては、その下面側が自然状態に比して引っ張られた状態となっている。このため、インテ

50

グラルヒンジ 6 1 の弾性復帰力によって、第 2 板部 5 0 は、その上端部が前方に向かう側に回転するように付勢されている。つまり、第 2 板部 5 0 の上端部は、リアシート 1 6 の背面 1 6 B に対して押し当てられている。

【 0 0 2 6 】

そして、シートバック 1 6 R , 1 6 L の各々は、シートクッション 1 6 A に対する傾斜角を調整できる構成となっている。上記のように第 2 板部 5 0 の上端部が、リアシート 1 6 の背面 1 6 B に対して押し当てられる構成とすることで、右側シート被覆部 5 0 R が右側シートバック 1 6 R の傾斜に追従し、左側シート被覆部 5 0 L が左側シートバック 1 6 L の傾斜に追従するようになっている。この結果、第 2 板部 5 0 の上端部と背面 1 6 B の間に隙間が生じる事態を抑制することができる。

10

【 0 0 2 7 】

また、ボード本体部 3 0 は、図 6 に示すように、合成樹脂（例えばポリプロピレン等）の板材 3 2 A , 3 2 B , 3 2 C を積層してなる基材 3 2 と、基材 3 2 の表裏両面にそれぞれ貼り付けられた表皮材 3 3 , 3 4 と、を備える。つまり、ボード本体部 3 0 の上面は、表皮材 3 3 によって構成され、ボード本体部 3 0 の下面は、表皮材 3 4 によって構成されている。つまり、インテグラルヒンジ 6 1 の下面 6 1 D（図 5 参照）は、表皮材 3 4 によって構成されている。なお、表皮材 3 3 , 3 4 は、例えば不織布によって構成され、基材 3 2 に比して面方向に伸縮し易い構成となっている。また、基材 3 2 を構成する 3 層の板材 3 2 A , 3 2 B , 3 2 C のうち、中間層である板材 3 2 A は、凸部と凹部が車両前後方向について交互に並ぶ凹凸形状をなしている。そして、板材 3 2 A の表側に配される板材 3 2 B 及び板材 3 2 A の裏側に配される板材 3 2 C はそれぞれ平坦な形状をなしている。なお、表皮材 3 3 , 3 4 の材質は不織布に限定されず適宜変更可能である。

20

【 0 0 2 8 】

次に本実施形態の効果について説明する。本実施形態によれば、第 1 板部 4 0 と第 2 板部 5 0 とをインテグラルヒンジ 6 1 によって接続しつつ、第 1 板部 4 0 に対して第 2 板部 5 0 を傾斜させることで、インテグラルヒンジ 6 1 の弾性（より詳しくは弾性復帰力）によって、第 2 板部 5 0 をリアシート 1 6 の背面 1 6 B 側に付勢することができる。この結果、リアシート 1 6 の傾きに追従して第 2 板部 5 0 の傾きが変化するため、リアシート 1 6 の背面 1 6 B と第 2 板部 5 0 との間に隙間が生じる事態を抑制することができる。

【 0 0 2 9 】

そして、上記構成では、インテグラルヒンジ 6 1 がボード本体部 3 0 の上面 3 5 B に形成された溝部 6 1 A によって構成されている。このような構成とすれば、デッキボード 2 0 の使用者が、上端部 5 0 A が車両後方に向かう形で第 2 板部 5 0 を第 1 板部 4 0 に対して折り曲げた際には、図 7 に示すように、溝部 6 1 A の内面 6 2 A , 6 2 B 同士が当接し、内面 6 2 A , 6 2 B 同士が当接した以降は、第 2 板部 5 0 が折り曲げられる事態が規制される。つまり、第 2 板部 5 0 の折り曲げ量を規制することができる。なお、第 2 板部 5 0 の折り曲げ量の最大値は、内面 6 2 A , 6 2 B がなす角度 D 1（図 5 参照）によって決定される。角度 D 1 は、例えば、6 0 度や 8 2 度で設定されているが、これに限定されず、適宜変更可能である。

30

【 0 0 3 0 】

第 2 板部 5 0 を折り曲げる際に、第 2 板部 5 0 の折り曲げ量が大きいとインテグラルヒンジ 6 1 が塑性変形し、インテグラルヒンジ 6 1 の弾性が低下するため、第 2 板部 5 0 をリアシート 1 6 の背面 1 6 B 側に付勢する力が低くなってしまふ。これにより、例えば、リアシート 1 6 が前傾姿勢であるにも関わらず、第 2 板部 5 0 が起立した状態で維持されてしまい、背面 1 6 B と第 2 板部 5 0 との間に隙間が生じる事態が懸念される。

40

【 0 0 3 1 】

図 8 の比較例に示すように、仮に、第 1 板部 4 0 と第 2 板部 5 0 とを接続するインテグラルヒンジ 1 6 1 がボード本体部 3 0 の下面 3 6 B に形成された溝部 1 6 1 A（下方に開口された溝部）によって構成されている場合、上端部が車両後方に向かう形で第 2 板部 5 0 を第 1 板部 4 0 に対して折り曲げた際には、溝部 1 6 1 A の内面 1 6 2 A , 1 6 2 B 同

50

士が当接することがないから、第2板部50の折り曲げ量を規制することができず、インテグラルヒンジ61が塑性変形してしまう事態が懸念される。本実施形態では、インテグラルヒンジ61がボード本体部30の上面35Bに形成された溝部61Aによって構成されていることで、第2板部50の折り曲げ量を規制できるため、インテグラルヒンジ61が塑性変形する事態を抑制できる。このため、第2板部50をリアシート16の背面16B側に付勢することで、第2板部50の上端部50Aをリアシート16の背面16Bに確実に当接させることができ、リアシート16の背面16Bと第2板部50との間に隙間が生じる事態を抑制することができる。

#### 【0032】

また、本実施形態では、第1板部40は、荷室10の床下に設けられた収容凹部12を覆う被覆部41と、被覆部41と第2板部50との間に配される中間部42であって、車幅方向に伸びるインテグラルヒンジ60を介して被覆部41の車両前端部に接続された中間部42と、を備え、第2板部50は、インテグラルヒンジ61を介して中間部42の車両前端部に接続されており、インテグラルヒンジ60は、第1板部40の下面40Aに形成された溝部60Aによって構成されている。

10

#### 【0033】

インテグラルヒンジ60を設けることで、被覆部41を中間部42に対して折り曲げることができ、被覆部41を上方に持ち上げることで、収容凹部12を容易に開放することが可能となる。そして、インテグラルヒンジ60は、第1板部40（ボード本体部30）における下面40Aに形成された溝部60A（第1板部側溝部）によって構成されているため、上方（デッキボード20の表側）から溝部60Aが視認されることがなく、意匠性が低下する事態を抑制することができる。

20

#### 【0034】

また、本実施形態では、中間部42は、車両を構成するクロスメンバ14を上方から覆う形で配されており、中間部42の下面42A（中間部におけるクロスメンバ14との対向面）には、軟質材43が設けられている。中間部42とクロスメンバ14との間に軟質材43を介在させることで、中間部42がクロスメンバ14に当接し、異音が生じる事態を抑制できる。なお、中間部42は車両を構成するパネル部材を覆う構成であればよく、例えばフロアパネル17を上方から覆う形で配されていてもよい。

#### 【0035】

また、本実施形態では、インテグラルヒンジ61の下面61Dが、表皮材34によって構成されている。第2板部50を、その上端部が車両後方に向かう形で第1板部40に対して折り曲げた際に、インテグラルヒンジ61の形成箇所においては、表皮材34が引っ張られることになる。このため、表皮材34の弾性を利用して第2板部50をリアシート16の背面16Bに対してより確実に押し当てることができる。

30

#### 【0036】

また、本実施形態では、インテグラルヒンジ61の弾性を用いて、第2板部50をリアシート16の背面16B側に付勢することができるため、第2板部50をリアシート16の背面16B側に付勢するための専用の付勢手段（バネ等）を設ける必要がなく好適である。

40

#### 【0037】

<他の実施形態>

本発明は上記記述及び図面によって説明した実施形態に限定されるものではなく、例えば次のような実施形態も本発明の技術的範囲に含まれる。

(1) 上記実施形態において第2板部50が右側シート被覆部50R又は左側シート被覆部50Lのうちいずれか一方を備えていてもよい。

(2) 上記実施形態において第2板部50において右側シート被覆部50Rと左側シート被覆部50Lが一体的に設けられていてもよい。

(3) 上記実施形態においては、ボード本体部30が2つのインテグラルヒンジ60, 61によって3つの部材（第2板部50、中間部42、被覆部41）に分割されている構

50

成を例示したが、これに限定されない。例えば、インテグラルヒンジ60を備えていなくてもよく、ボード本体部30がインテグラルヒンジ61のみによって分割されていてもよい。

【符号の説明】

【0038】

10 ... 荷室、10A ... 荷室の床面、12 ... 収容凹部、14 ... クロスメンバ（車両を構成するパネル部材）、16 ... リアシート（シート）、16B ... 背面、20 ... デッキボード、30 ... ボード本体部、34 ... 表皮材、35B ... ボード本体部の上面、40 ... 第1板部、40A ... 第1板部における下面、41 ... 被覆部、42 ... 中間部、42A ... 中間部の下面（中間部におけるパネル部材との対向面）、43 ... 軟質材、50 ... 第2板部、50A ... 第2板上端部、60 ... インテグラルヒンジ（第1板部側インテグラルヒンジ）、60A ... 溝部（第1板部側溝部）、61 ... インテグラルヒンジ、61A ... 溝部、61D ... インテグラルヒンジ61の下面

10

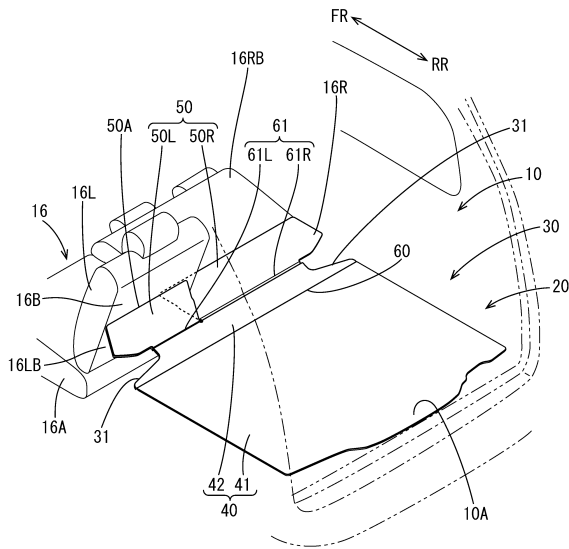
20

30

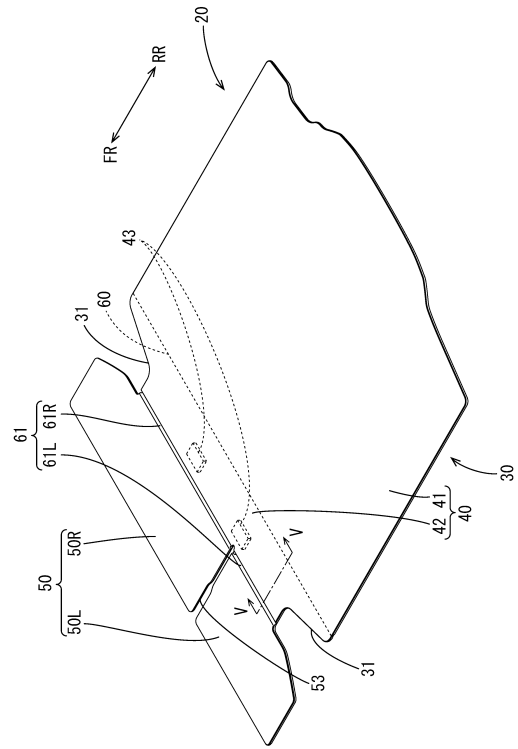
40

50

【図面】  
【図 1】



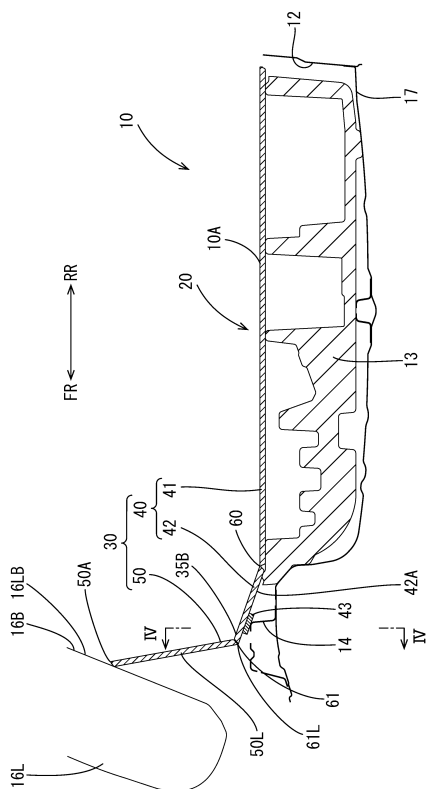
【図 2】



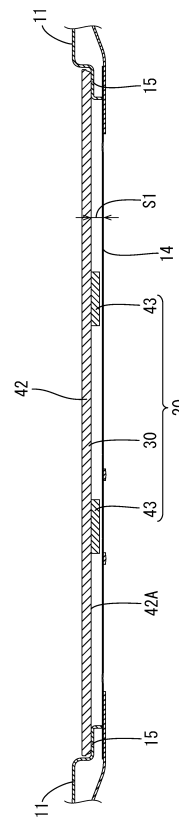
10

20

【図 3】



【図 4】

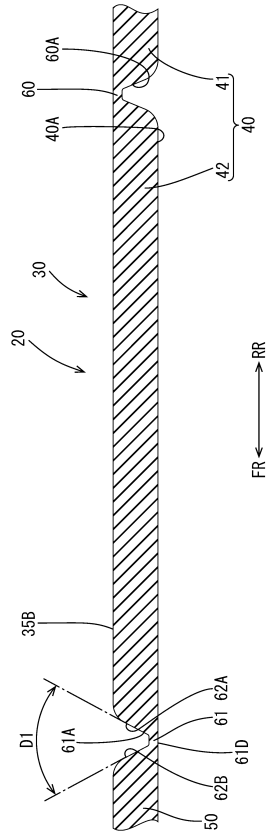


30

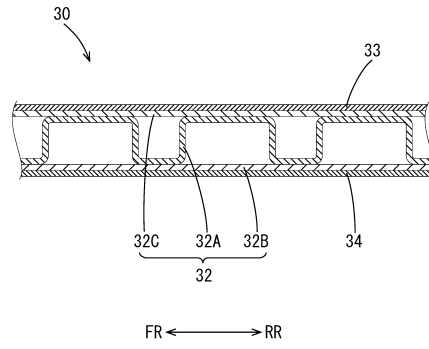
40

50

【図 5】



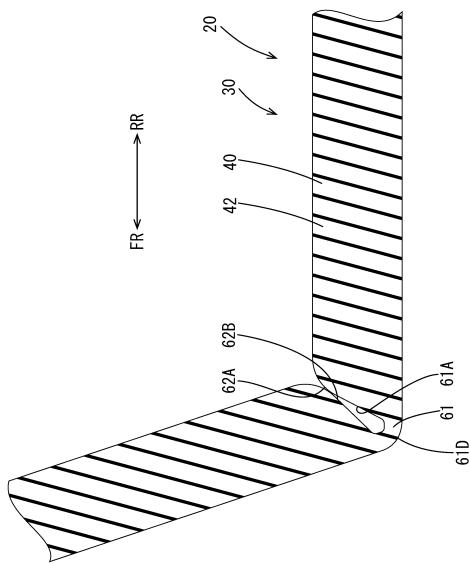
【図 6】



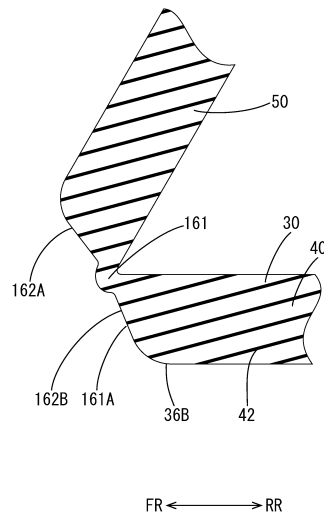
10

20

【図 7】



【図 8】



30

40

50

---

フロントページの続き

- (56)参考文献 特開2009-073426(JP,A)  
特開2018-043622(JP,A)  
特開2017-206189(JP,A)  
米国特許出願公開第2013/0255176(US,A1)
- (58)調査した分野 (Int.Cl., DB名)  
B60R 5/04