

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6182345号
(P6182345)

(45) 発行日 平成29年8月16日(2017.8.16)

(24) 登録日 平成29年7月28日(2017.7.28)

(51) Int. Cl. F I
B6OR 1/06 (2006.01) B6OR 1/06 D
B6OR 16/02 (2006.01) B6OR 16/02 62OC

請求項の数 4 (全 12 頁)

(21) 出願番号	特願2013-86568 (P2013-86568)	(73) 特許権者	000147660
(22) 出願日	平成25年4月17日(2013.4.17)		株式会社石▲崎▼本店
(65) 公開番号	特開2014-210450 (P2014-210450A)		広島県広島市安芸区矢野新町1丁目2番15号
(43) 公開日	平成26年11月13日(2014.11.13)	(74) 代理人	110001427
審査請求日	平成28年2月24日(2016.2.24)		特許業務法人前田特許事務所
		(72) 発明者	西本 貞治
			広島県広島市安芸区矢野新町1丁目2番15号 株式会社石▲崎▼本店
		(72) 発明者	岡田 章吾
			広島県広島市安芸区矢野新町1丁目2番15号 株式会社石▲崎▼本店
		(72) 発明者	森村 友哉
			広島県広島市安芸区矢野新町1丁目2番15号 株式会社石▲崎▼本店

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両用ドアミラー

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

ミラーを保持するパイザーと、
 上記パイザーを車両のドアに支持するベースと、
 上記パイザー側から延びるワイヤーハーネスとを備えた車両用ドアミラーにおいて、
 上記ベースには、上記ワイヤーハーネスの中間部分が挿入される挿入溝と、該挿入溝に連なって該挿入溝の延びる方向に対し屈曲して延びるとともに上記ワイヤーハーネスが挿入された状態で該挿入溝側への移動を抑制する停止溝とが形成され、

上記ベースには、該ベースと車体側部材との間に介在するとともに、上記挿入溝及び上記停止溝が形成された部分を覆うように形成された弾性部材からなるシール材が配設され

10

上記シール材には、上記停止溝に挿入された上記ワイヤーハーネスが挿通する筒部が形成され、

上記筒部は、上記停止溝のワイヤーハーネス挿入方向奥側に対応するように配設されていることを特徴とする車両用ドアミラー。

【請求項2】

請求項1に記載の車両用ドアミラーにおいて、
 上記ベースには、筒部が設けられ、
 上記ベースの上記筒部を構成する周壁部に上記挿入溝及び上記停止溝が形成され、上記ワイヤーハーネスの中間部分は上記ベースの上記筒部に挿入されることを特徴とする車両

20

用ドアミラー。

【請求項 3】

請求項 1 または 2 に記載の車両用ドアミラーにおいて、

上記停止溝の縁部には、上記ワイヤーハーネスに係合する係合部が設けられていることを特徴とする車両用ドアミラー。

【請求項 4】

請求項 1 から 3 のいずれか 1 つに記載の車両用ドアミラーにおいて、

上記ワイヤーハーネスにおける基端側は上記パイザーに接続され、上記ワイヤーハーネスの先端側は車体側のワイヤーハーネスに接続され、

上記ワイヤーハーネスの先端側は、上記停止溝のワイヤーハーネス挿入方向奥側に対応するように配設されることを特徴とする車両用ドアミラー。

10

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両の側部に配設されるドアに取り付けられる車両用ドアミラーに関するものである。

【背景技術】

【0002】

一般に、車両用ドアミラーは、ミラーを保持するためのパイザーと、パイザーをドアに支持するためのベースとを備えている。車両用ドアミラーには、電動式のミラー角度調整機構や可倒機構、ヒーター、ウインカーランプ等が設けられることがあり、この場合には、ワイヤーハーネスをパイザー側から車体側に配設する必要がある（例えば、特許文献 1 参照）。

20

【0003】

特許文献 1 のベースの裏面には、ワイヤーハーネスを車体方向に案内保持するための略筒状のハーネスガイドが一体に形成されている。このハーネスガイドの周壁の一部には、ワイヤーハーネスを挿入する開口部が形成されている。この開口部の開口幅は、ワイヤーハーネスの直径よりもやや狭くされている。さらに、この開口部の対向する両側縁部は、弾性変形可能な弾性変形部とされている。従って、ワイヤーハーネスを開口部に挿入した状態で、その開口部の両側縁部の弾性変形部によってワイヤーハーネスを保持することが

30

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【特許文献 1】特許第 3 9 9 7 7 8 4 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

しかしながら、特許文献 1 のハーネスガイドでは、ワイヤーハーネスを弾性変形部によって径方向に挟んで抜け止めを行っているので、例えば車両用ドアミラーの仕様によってワイヤーハーネスの直径が小さくなると弾性変形部との間に隙ができたり、弾性変形部による挟持力が小さくなってワイヤーハーネスを保持することができなくなる。また、ワイヤーハーネスにスポンジ状のシール材が巻き付けられる仕様の場合には、シール材が変形することによってワイヤーハーネスが抜けやすくなることが考えられる。

40

【0006】

つまり、特許文献 1 のハーネスガイドは、ワイヤーハーネスの径やシール材の有無等に応じた形状のものを作らなければならない、複数の仕様に対応させるのが困難であり、ひいてはコストの高騰を招くものであった。

【0007】

本発明は、かかる点に鑑みてなされたものであり、その目的とするところは、ワイヤー

50

ハーネスの直径やシール材の有無に関わらず、ワイヤーハーネスを確実に保持できるようにすることにある。

【課題を解決するための手段】

【0008】

上記目的を達成するために、本発明では、ワイヤーハーネスの中間部分が挿入される挿入溝と、挿入溝側への移動を抑制してワイヤーハーネスの抜けを阻止するための停止溝とを設けた。

【0009】

第1の発明は、ミラーを保持するパイザーと、

上記パイザーを車両のドアに支持するベースと、

上記パイザー側から伸びるワイヤーハーネスとを備えた車両用ドアミラーにおいて、

上記ベースには、上記ワイヤーハーネスの中間部分が挿入される挿入溝と、該挿入溝に連なって該挿入溝の伸びる方向に対し屈曲して伸びるとともに上記ワイヤーハーネスが挿入された状態で該挿入溝側への移動を抑制する停止溝とが形成され、

上記ベースには、該ベースと車体側部材との間に介在するとともに、上記挿入溝及び上記停止溝が形成された部分を覆うように形成された弾性部材からなるシール材が配設され

上記シール材には、上記停止溝に挿入された上記ワイヤーハーネスが挿通する筒部が形成され、

上記筒部は、上記停止溝のワイヤーハーネス挿入方向奥側に対応するように配設されていることを特徴とする。

【0010】

この構成によれば、ワイヤーハーネスの中間部分を挿入溝に挿入した後、停止溝に挿入することで、その停止溝が挿入溝の伸びる方向に対し屈曲しているため、ワイヤーハーネスの直径によらず、また、シール材の有無によらず、停止溝に挿入されたワイヤーハーネスが挿入溝側へ移動するのを抑制することが可能になる。

【0011】

第2の発明は、第1の発明において、

上記ベースには、筒部が設けられ、

上記ベースの上記筒部を構成する周壁部に上記挿入溝及び上記停止溝が形成され、上記ワイヤーハーネスの中間部分は上記ベースの上記筒部に挿入されることを特徴とする。

【0012】

この構成によれば、ワイヤーハーネスの中間部分を筒部に挿入することで、ワイヤーハーネスを筒部で確実に保持することが可能になる。

【0013】

第3の発明は、第1または2の発明において、

上記停止溝の縁部には、上記ワイヤーハーネスに係合する係合部が設けられていることを特徴とする。

【0014】

この構成によれば、停止溝に挿入した状態のワイヤーハーネスが係合部に係合することで、ワイヤーハーネスが挿入溝側へ移動するのを防止することが可能になる。

【0015】

第4の発明は、第1から3のいずれか1つの発明において、

上記ワイヤーハーネスにおける基端側は上記パイザーに接続され、上記ワイヤーハーネスの先端側は車体側のワイヤーハーネスに接続され、

上記ワイヤーハーネスの先端側は、上記停止溝のワイヤーハーネス挿入方向奥側に対応するように配設されることを特徴とする。

【0016】

この構成によれば、ワイヤーハーネスの中間部分が停止溝に挿入された状態で、そのワイヤーハーネスの先端側が、停止溝のワイヤーハーネス挿入方向奥側に対応するよう

10

20

30

40

50

置するので、ワイヤーハーネスの中間部分が挿入溝側へ移動するのを防止することが可能になる。

【発明の効果】

【0017】

第1の発明によれば、ワイヤーハーネスの中間部分が挿入される挿入溝と、挿入溝の延びる方向に対し屈曲して延びるとともにワイヤーハーネスが挿入された状態で挿入溝側への移動を抑制する停止溝とが形成されているので、ワイヤーハーネスの直径やシール材の有無に関わらず、ワイヤーハーネスをベースに確実に保持できる。

【0018】

第2の発明によれば、ベースに筒部を設け、筒部を構成する周壁部に挿入溝及び停止溝を形成し、ワイヤーハーネスの中間部分を筒部に挿入したので、ワイヤーハーネスを筒部で確実に保持することができる。

【0019】

第3の発明によれば、ワイヤーハーネスに係合する係合部を停止溝の縁部に設けたので、ワイヤーハーネスが挿入溝側へ移動するのを防止することができる。

【0020】

第4の発明によれば、ワイヤーハーネスの先端側が停止溝のワイヤーハーネス挿入方向奥側に対応するように配設されるので、ワイヤーハーネスが挿入溝側へ移動するのを防止することができる。

【図面の簡単な説明】

【0021】

【図1】実施形態に係る車両用ドアミラーの分解斜視図である。

【図2】車両用ドアミラーを車室側から見た図である。

【図3】車体に取り付けられた状態の車両用ドアミラーを車室側から見た図である。

【図4】シール材を外した状態の車両用ドアミラーを車室側から見た図である。

【図5】シール材を外した状態の車両用ドアミラーを下方から見た図である。

【図6】ワイヤーハーネスを組み付けた状態のベースを車室側から見た斜視図である。

【図7】シール材及びワイヤーハーネスを外した状態の車両用ドアミラーを下方から見た図である。

【図8】実施形態の変形例に係る図7相当図である。

【発明を実施するための形態】

【0022】

以下、本発明の実施形態を図面に基づいて詳細に説明する。尚、以下の好ましい実施形態の説明は、本質的に例示に過ぎず、本発明、その適用物或いはその用途を制限することを意図するものではない。

【0023】

図1～図4は、本発明の実施形態に係る車両用ドアミラー1を示すものである。車両用ドアミラー1は、運転者の後方確認のために用いられるものであり、自動車のフロントドア（車体側部材）Dの前端部近傍に固定されるようになっている。

【0024】

尚、以下の説明では、左側の車両用ドアミラー1について説明するが、右側の車両用ドアミラーについては、左側の車両用ドアミラー1と左右対称であることを除けば同様の構成であることから、その説明は省略する。

【0025】

車両用ドアミラー1は、後方確認用のミラー2と、これを保持するためのバイザー3と、バイザー3をフロントドアDに対して支持するためのベース4とを備えている。

【0026】

尚、以下の説明では、ベース4がフロントドアDに対して取り付けられた状態を基準として、「後側」とは、「車両前後方向後側」を示し、「前側」とは、「車両前後方向前側」を示し、「右側」とは、「車両右側」を示し、「左側」とは、「車両左側」を示してい

10

20

30

40

50

る。

【0027】

バイザー3の後面には、ミラー2を収容するミラー収容凹部31が形成されている。ミラー2は、図示しないミラーホルダを介してバイザー3のミラー収容凹部31内で保持されている。バイザー3の前面は、前側へ膨出している。図示しないが、バイザー3の内部には、ミラー2の角度調整を行う角度調整ユニットや、バイザー3を後方へ倒して格納状態とするための可倒ユニット等が内蔵されている。角度調整ユニット及び可倒ユニットは従来周知のものなので、詳細な説明は省略するが、電動モーターを有している。電動モーターには、後述するワイヤーハーネスWの基端部が接続されている。つまり、ワイヤーハーネスWにおける基端側はバイザー3に接続されることになる。

10

【0028】

バイザー3の可倒ユニットにおける支軸（図示せず）がベース4に固定された状態で、バイザー3がベース4に支持される。この状態で、可倒ユニットの動作により、バイザー3が支軸周りに回転して格納状態と、使用可能状態（図1に示す）とに切り替えられるようになっている。

【0029】

また、ミラー2の霜を溶かすためのヒーターをミラー2の裏面に設けることや、ウインカーランプをバイザー3に設けることもでき、これらにもワイヤーハーネスWの基端部が接続される。

【0030】

図5や図6に示すように、ワイヤーハーネスWは、電動モーター等に接続される基端部からバイザー3の下壁部を貫通してベース4側へ延びている。ワイヤーハーネスWの先端側には、車両側のハーネス100（図3に示す）に接続されるコネクタが設けられている。尚、車両側のハーネス100は車室内に配設されているので、車両用ドアミラー1のワイヤーハーネスWは車室内に引き込まれることになる。

20

【0031】

ベース4は、フロントドアDに固定されるドア固定部41と、バイザー3を支持するバイザー支持部42とを備えている。図3に示すように、ドア固定部41は、フロントドアDのサッシュ部D1に固定される。すなわち、図1にも示すように、サッシュ部D1の前端部は、ドア本体D2の前端部に固定されており、上下方向に延びるドアミラー取付部D3となっている。ドアミラー取付部D3には、ワイヤーハーネスWをフロントドアDの車室内側へ引き込むための引き込み孔D4が形成されている。また、ドアミラー取付部D3には、車両用ドアミラー1を締結するための複数の締結孔D5も形成されている。各締結孔D5には、締結部材としてのビス等（図示せず）が車室側から挿通するようになっている。

30

【0032】

ベース4のドア固定部41は、フロントドアDのドアミラー取付部D3に沿って上下方向に延びる板状に形成されている。一方、ベース4のバイザー支持部42は、ドア固定部41の下端部から車幅方向外側（左側）へ延出する板状に形成されている。つまり、ベース4は、前後方向から見て、ドア固定部41とバイザー支持部42とが略L字をなすように一体化してなるものである。

40

【0033】

バイザー支持部42は、図5にも示すように、左側へ行くほど前後方向の寸法が短くなるように形成されるとともに、左側へ行くほど後側に位置するように左右方向に対し傾斜している。バイザー支持部42は、ロアカバー42bを有している。ロアカバー42bは、バイザー支持部42の本体部分の略全体を下方から覆うものであり、バイザー支持部42の本体部分に固定されている。

【0034】

バイザー支持部42の本体部分とロアカバー42bとの間には、ワイヤーハーネスWを配設することが可能な空間が設けられている。図1に示すように、バイザー支持部42の

50

本体部分には、バイザー 3 側から延びるワイヤーハーネス W を下方へ通すための貫通孔 4 3 が該本体部分を上下方向に貫通するように形成されている。また、バイザー支持部 4 2 の本体部分には、バイザー 3 をベース 4 に締結するため締結部材 B (図 5 及び図 7 に示す) が挿通する複数の締結部材挿通孔 4 4 (図 1 に示す) が貫通孔 4 3 を囲むように形成されている。

【 0 0 3 5 】

図 5 等に示すように、ドア固定部 4 1 は、意匠面を構成する縦壁部 4 1 a と、縦壁部 4 1 a の後縁部から車幅方向内方 (右側) へ突出する側壁部 4 1 b とを有している。縦壁部 4 1 a には、ドア固定部 4 1 をフロントドア D に締結するための締結部材 (図示せず) が挿通する 3 つのボス部 4 8 (図 4 及び図 5 に示す) が右側へ突出するように形成されている。3 つのボス部 4 8 のうち、2 つは縦壁部 4 1 a の下部において前後に並ぶように配置されている。残りの 1 つは、他の 2 つよりも上方に位置している。

10

【 0 0 3 6 】

図 6 及び図 7 に示すように、縦壁部 4 1 a の右側の面には、環状板部 4 9 が右側へ突出するように形成されている。環状板部 4 9 は、3 つのボス部 4 8 と一体化しており、側面視で三角形に近い形状となっている。

【 0 0 3 7 】

環状板部 4 9 の下板部 4 9 a は略前後方向に延びており、下に位置する 2 つのボス部 4 8 を連結している。環状板部 4 9 の前板部 4 9 b は、上に行くほど後に位置するように傾斜して延びている。環状板部 4 9 の後板部 4 9 c は、略上下方向に延びている。下板部 4 9 a の前後方向中間部には、ワイヤーハーネス W が嵌まる切欠部 4 9 d が形成されている。

20

【 0 0 3 8 】

縦壁部 4 1 a の右側の面には、ワイヤーハーネス W の中間部分が挿入される筒部 4 7 が右側へ突出するように形成されている。筒部 4 7 は、環状板部 4 9 で囲まれた部分に位置しており、右側が開放している。筒部 4 7 の周壁部は、下壁部 4 7 a、前壁部 4 7 b、後壁部 4 7 c 及び上壁部 4 7 d で構成されている。下壁部 4 7 a は、前後方向に延びている。また、前壁部 4 7 b は、前方へ向けて湾曲するように形成されている。また、後壁部 4 7 c は、上下方向に略平坦に延びている。上壁部 4 7 d は、下壁部 4 7 a と略平行に延びている。

30

【 0 0 3 9 】

筒部 4 7 の下壁部 4 7 a には、ワイヤーハーネス W の中間部分が挿入される挿入溝 4 7 f と、該挿入溝 4 7 f に連なって該挿入溝 4 7 f の延びる方向に対し屈曲して延びるとともにワイヤーハーネス W が挿入された状態で該挿入溝 4 7 f 側への移動を抑制する停止溝 4 7 g とが形成されている。挿入溝 4 7 f は、下壁部 4 7 a の後側寄りの部位に形成されており、該下壁部 4 7 a の右縁部から左縁部近傍に亘って直線状に延びている。挿入溝 4 7 f の幅は、ワイヤーハーネス W の直径よりも大きめに設定されており、各図に示すワイヤーハーネス W よりも直径の大きなワイヤーハーネスの挿入も可能になっている。挿入溝 4 7 f は、挿入方向の基端側 (下壁部 4 7 a の右側) へ行くほど幅広になるように形成されており、ワイヤーハーネス W を挿入溝 4 7 f に挿入し始めるときの作業性を良好にしている。

40

【 0 0 4 0 】

停止溝 4 7 g は、挿入溝 4 7 f の挿入方向先端側に連なっており、下壁部 4 7 a の前側へ向けて延びている。従って、停止溝 4 7 g と挿入溝 4 7 f とは、略直角に交わることとなり、筒部 4 7 を下方から見たときに略 L 字状をなしている。停止溝 4 7 g の縁部には、ワイヤーハーネス W に係合する係合部 4 7 h が設けられている。係合部 4 7 h は、停止溝 4 7 g の縁部から停止溝 4 7 g の内方へ突出する凸部で構成されており、停止溝 4 7 g に完全に挿入されたワイヤーハーネス W の外周面に接触してワイヤーハーネス W が挿入溝 4 7 f 側へ移動するのを抑制するストッパとして機能する。係合部 4 7 h の突出方向先端部と、係合部 4 7 h の先端部に対向する停止溝 4 7 g の縁部との離間寸法は、ワイヤーハー

50

ネスWの直径よりも短く設定されている。

【0041】

また、図4に示すように、縦壁部41aの右側の面には、リブ46が右側へ突出するように形成されている。リブ46は、環状板部49で囲まれた部分に位置している。また、このリブ46は、上下方向に延びており、筒部47の後壁部47cと連続している。

【0042】

図1に示すように、ベース4の縦壁部41aの右側には、弾性部材からなるシール材5が車体側部材としてのフロントドアDとの間に介在するように配設されている。シール材5は、縦壁部41aに沿う形状とされている。シール材5は、縦壁部41aの環状板部49の突出方向先端部が嵌まるように形成されており、環状板部49に装着した状態で環状板部49が覆われる。

10

【0043】

シール材5には、車両用ドアミラー1を締結するための締結部材が挿通する挿通孔51が形成されている。また、シール材5には、ワイヤーハーネスWが挿通する筒部52が形成されている。シール材5の筒部52は、ベース4の筒部47の前側部分に対応するように位置しており、停止溝47gに挿入されて筒部47の前側に偏位しているワイヤーハーネスWが、その偏位したままの状態でもシール材5の筒部52に挿入することが可能になっている。シール材5の筒部52は、シール材5の中央部近傍から右側へ突出している。従って、ワイヤーハーネスWは、環状板部49の切欠部49dから上方へ向かってシール材5の筒部52まで延びて該筒部52に挿入された後、右側へ延びることになる。ワイヤーハーネスWのうち、筒部52から突出した部分は、フロントドアDの引き込み孔D4から車室に導入されて下方へ延びるように配設されている。フロントドアDの引き込み孔D4は、シール材5の筒部52が挿入可能となるように配置されている。

20

【0044】

つまり、シール材5の筒部52は、停止溝47gの挿入方向奥側（前側）に偏位しているワイヤーハーネスWがそのままの状態でも挿入できるように位置しており、このシール材5の筒部52が引き込み孔D4に挿入可能となるように引き込み孔D4と筒部52との相対位置関係が設定されているので、ワイヤーハーネスWの先端側（車体側）は、停止溝47gのワイヤーハーネス挿入方向奥側に対応するように配設されることになる。

【0045】

次に、上記のように構成された車両用ドアミラー1の製造要領について説明する。

30

【0046】

ワイヤーハーネスWの基端側はパイザー3に接続されているので、ワイヤーハーネスWはパイザー3側から延びている。このワイヤーハーネスWは、図6に示すように、ベース4のパイザー支持部42内を通してドア固定部41の縦壁部41aの右側に配設する。そして、ワイヤーハーネスWの中間部分を、環状板部49の下板部49aよりも下方から該下板部49aの切欠部49dに嵌める。

【0047】

切欠部49dに嵌めたワイヤーハーネスWの中間部分を筒部47の開放側近傍に配置して該筒部47の挿入溝47fに挿入する。このとき、挿入溝47fの幅が挿入方向基端側へ行くほど広がっているので、ワイヤーハーネスWの中間部分を挿入溝47fに挿入する作業性が良好である。

40

【0048】

ワイヤーハーネスWの中間部分を挿入溝47fの挿入方向先端側まで挿入したら、筒部47の前側、即ち、停止溝47gへの挿入方向に押す。すると、ワイヤーハーネスWが弾性変形しながら係合部47hを乗り越えて停止溝47gの挿入方向奥側に達し、停止溝47gに完全に挿入された状態となる。この状態で、ワイヤーハーネスWの先端側を、筒部47の開放側へ配設し、シール材5の筒部52に挿入する。シール材5の筒部52の位置は、ベース4の筒部47の前側に対応しているため、この筒部52に挿入したワイヤーハーネスWは、筒部47の前側に偏位した状態で維持される。これにより、ワイヤーハーネ

50

スWが挿入溝47f側へ移動するのが抑制される。また、ワイヤーハーネスWには係合部47hが係合しているため、このことによってもワイヤーハーネスWが挿入溝47f側へ移動するのが抑制される。

【0049】

以上説明したように、この実施形態に係る車両用ドアミラー1によれば、ワイヤーハーネスWの中間部分が挿入される挿入溝47fと、挿入溝47fの延びる方向に対し屈曲して延びるとともにワイヤーハーネスWが挿入された状態で挿入溝47f側への移動を抑制する停止溝47gとが形成されているので、ワイヤーハーネスWの直径やワイヤーハーネスWのシール材の有無に関わらず、ワイヤーハーネスWをベース4に確実に保持できる。

【0050】

また、ベース4に筒部47を設け、筒部47を構成する周壁部に挿入溝47f及び停止溝47gを形成し、ワイヤーハーネスWの中間部分を筒部47に挿入したので、ワイヤーハーネスWを筒部47で確実に保持することができる。

【0051】

また、停止溝47gの縁部にワイヤーハーネスWに係合する係合部47hを設けたので、ワイヤーハーネスWが挿入溝47f側へ移動するのを防止することができる。

【0052】

また、ワイヤーハーネスWの先端側が停止溝47gのワイヤーハーネス挿入方向奥側に対応するように配設されるので、ワイヤーハーネスWが挿入溝47f側へ移動するのを防止することができる。

【0053】

また、上記実施形態では、停止溝47gが挿入溝47fに対して略直角に交わるように形成されているが、これに限らず、停止溝47gと挿入溝47fとの交差角度は任意に設定することができる。

【0054】

また、上記実施形態では、停止溝47gの縁部に係合部47hを設けているが、これに限らず、係合部47hは省略してもよい。

【0055】

また、図8に示す変形例のように、停止溝47gが右側へ屈曲する形状であってもよい。これにより、挿入溝47fと停止溝47gとが略U字をなすので、停止溝47gに挿入されたワイヤーハーネスWが挿入溝47f側へ移動するのを抑制することができる。この変形例において、停止溝47gの縁部にワイヤーハーネスWに係合する係合部を設けてもよい。

【0056】

上述の実施形態はあらゆる点で単なる例示に過ぎず、限定的に解釈してはならない。さらに、特許請求の範囲の均等範囲に属する変形や変更は、全て本発明の範囲内のものである。

【産業上の利用可能性】

【0057】

以上説明したように、本発明に係る車両用ドアミラーは、例えば自動車の側部に配設するドアミラーとして使用することができる。

【符号の説明】

【0058】

- | | |
|----|----------|
| 1 | 車両用ドアミラー |
| 2 | ミラー |
| 3 | バイザー |
| 4 | ベース |
| 5 | シール材 |
| 41 | ドア固定部 |
| 42 | バイザー支持部 |

10

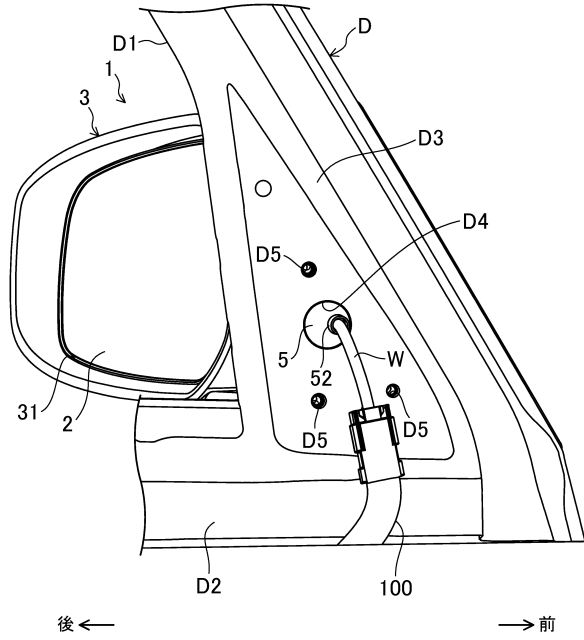
20

30

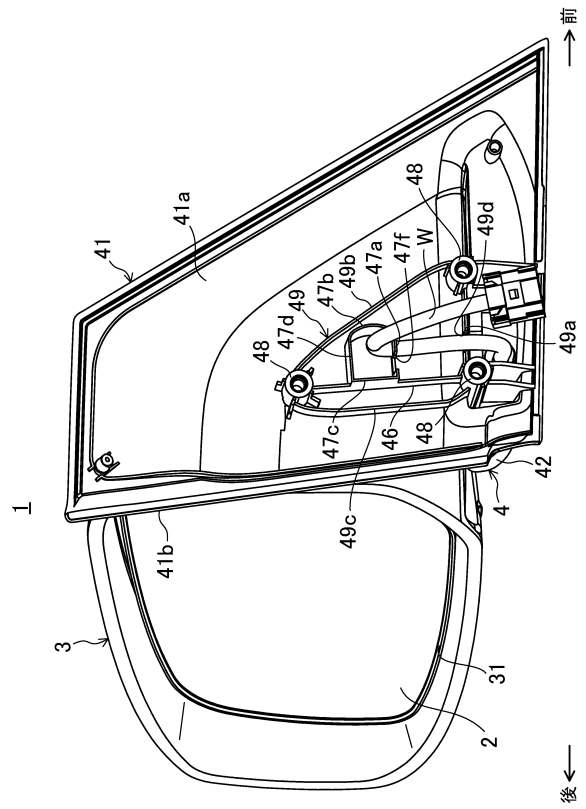
40

50

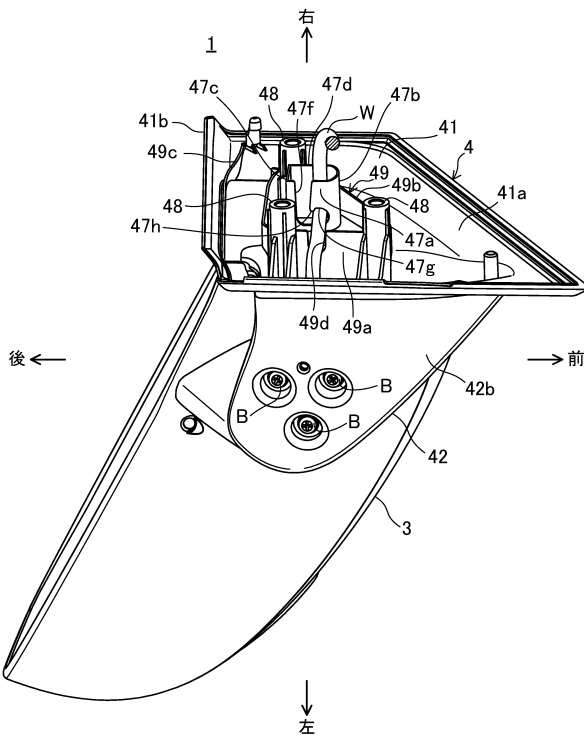
【図3】



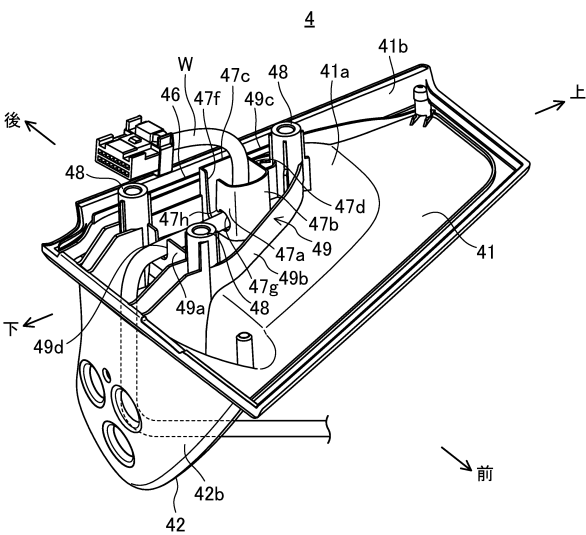
【図4】



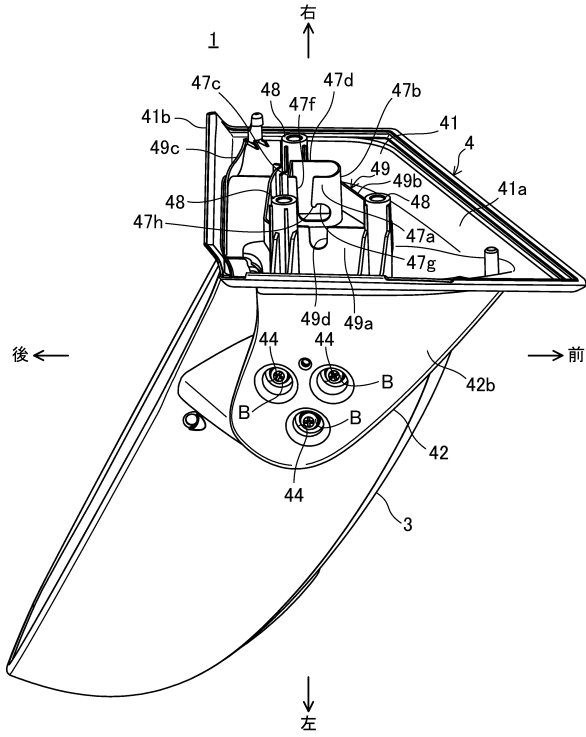
【図5】



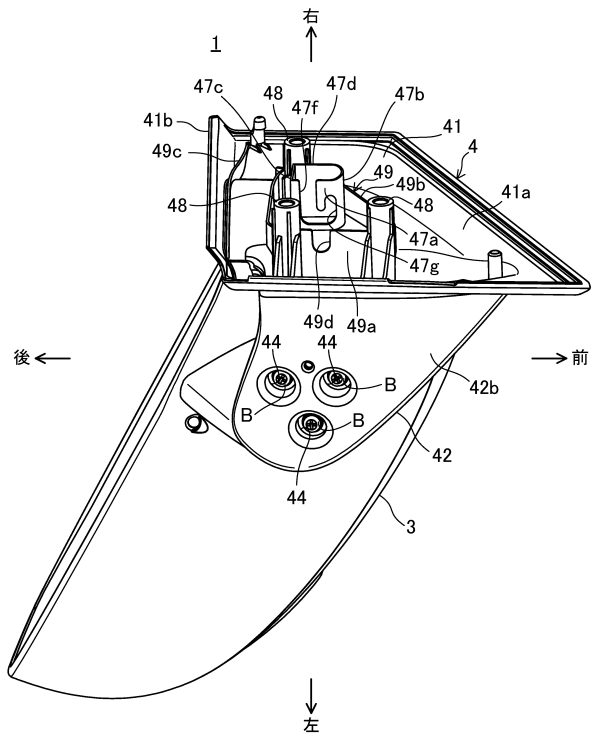
【図6】



【図7】



【図8】



フロントページの続き

審査官 田々井 正吾

- (56)参考文献 特開2002-347536(JP,A)
特開2008-153300(JP,A)
特開2008-206230(JP,A)
特開平07-326873(JP,A)
米国特許第05371659(US,A)
特開2005-053406(JP,A)
実開昭61-001449(JP,U)
特開2001-294089(JP,A)
特開2005-319907(JP,A)
特開2002-111140(JP,A)
特開2005-011954(JP,A)
実開平04-107882(JP,U)
特開2011-134924(JP,A)
特開2014-076699(JP,A)
特開2003-212043(JP,A)
特許第3997784(JP,B2)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60R 1/06
B60R 16/02