

(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2017-226409

(P2017-226409A)

(43) 公開日 平成29年12月28日(2017.12.28)

(51) Int.Cl. F 1 テーマコード (参考)
B 6 O R 5/04 (2006.01) B 6 O R 5/04 Z 3 D O 2 2

審査請求 未請求 請求項の数 9 O L (全 17 頁)

(21) 出願番号	特願2017-117204 (P2017-117204)	(71) 出願人	515337718
(22) 出願日	平成29年6月14日 (2017. 6. 14)		伊藤 譲
(31) 優先権主張番号	62/353, 023		アメリカ合衆国, ミシガン州, プリマス,
(32) 優先日	平成28年6月21日 (2016. 6. 21)		エッジウッド サークル 1 5 5 2 0
(33) 優先権主張国	米国 (US)	(74) 代理人	110001427
(31) 優先権主張番号	62/383, 547		特許業務法人前田特許事務所
(32) 優先日	平成28年9月5日 (2016. 9. 5)	(72) 発明者	伊藤 譲
(33) 優先権主張国	米国 (US)		アメリカ合衆国 ミシガン州, プリマス,
			エッジウッド サークル 1 5 5 2 0
		F ターム (参考)	3D022 BA12 BA20 BB03 BC09

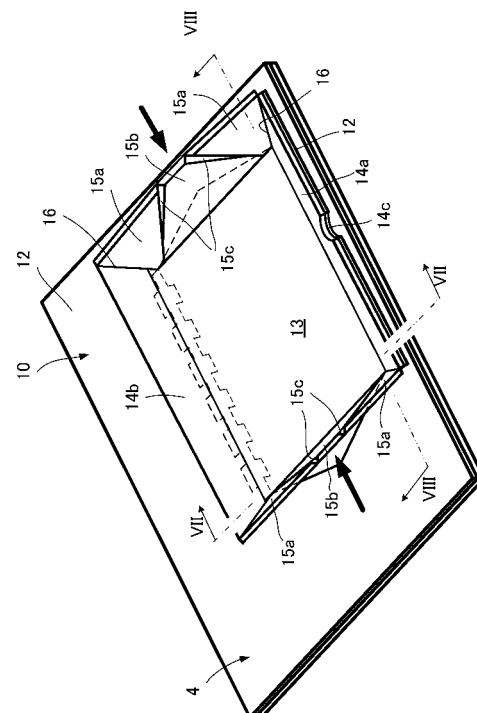
(54) 【発明の名称】 折畳み可能な車両用荷物保持部

(57) 【要約】

【課題】 荷物保持部を簡単に容器状態に起立できると共に、容器状態を確実に保てるようにする。

【解決手段】 折畳み状態で収容部 1 3 を覆うと共に、対向する一对の側側を中心それぞれ揺動可能に支持され、起立可能な一对の天板部 1 4 と、一对の天板部の両端部にそれぞれ折畳み可能に連結され、一对の天板部を起立させたときに互に対向する位置に起立されて一对の天板部と共に逆四角錐台状の荷物保持部を形成する一对の側板部 1 5 とを設ける。側板部に、一对の天板部に一边がそれぞれ折畳み可能に連結される、略三角形形状の一对の第 1 三角形側板 1 5 a と、二辺が該一对の第 1 三角形側板の他辺にそれぞれ折畳み可能に連結され、底辺が側板部の底辺を構成する第 2 三角形側板 1 5 b とを設け、天板部及び側板部の起立状態において、一对の側板部は上辺が下辺よりも大きく、及び／又は一对の天板部は上辺が下辺よりも大きいようにする。

【選択図】 図 4



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

折畳み可能な車両用荷物保持部において、
芯材及び該芯材に貼り付けられたカーペット材又は柔軟性を有する材料を有し、荷室内のフロアボードに脱着可能又は該フロアボードに一体の荷物保持部本体と、
上記芯材における荷物が載置される収容部と、
折畳み状態で上記収容部を覆うと共に、対向する一对の辺側を中心にそれぞれ揺動可能に支持され、起立可能な一对の天板部と、
上記一对の天板部の両端部にそれぞれ折畳み可能に連結され、上記一对の天板部を起立させたときに互いに対向する位置に起立されて上記一对の天板部と共に逆四角錐台状の上記車両用荷物保持部を形成する一对の側板部とを備え、
上記側板部は、
上記一对の天板部に一辺がそれぞれ折畳み可能に連結される、略三角形の一对の第 1 三角形側板と、
二辺が該一对の第 1 三角形側板の他辺にそれぞれ折畳み可能に連結され、底辺が上記側板部の底辺を構成する第 2 三角形側板とを備えており、
上記天板部及び上記側板部の起立状態において、上記一对の側板部は上辺が下辺よりも大きく、及び／又は上記一对の天板部は上辺が下辺よりも大きい
ことを特徴とする折畳み可能な車両用荷物保持部。

【請求項 2】

請求項 1 に記載の折畳み可能な車両用荷物保持部において、
上記荷物保持部本体は上記フロアボードに一体であり、
上記収容部は、上記芯材における他の領域よりも一段低く凹んで成形され、
一方の上記天板部の下端部は、上記収容部にヒンジ結合され、他方の上記天板部の下端部は、開閉時に移動するように構成されている
ことを特徴とする折畳み可能な車両用荷物保持部。

【請求項 3】

請求項 1 に記載の折畳み可能な車両用荷物保持部において、
上記荷物保持部本体は上記フロアボードに一体であり、
上記収容部は、上記芯材における他の領域よりも一段低く凹んで形成され、
一方の上記天板部の下端側には、支持用軸部が突出して形成され、該支持用軸部が上記収容部に設けたガイド溝に挿入され、
一方の上記天板部は、上記支持用軸部を中心に回転及びスライド可能に支持されており、
他方の上記天板部の下端側は、上記収容部にヒンジ結合されている
ことを特徴とする折畳み可能な車両用荷物保持部。

【請求項 4】

請求項 3 に記載の折畳み可能な車両用荷物保持部において、
上記天板部と上記収容部の側面とには、それぞれ互い違いに突出する隙間緩和部が形成されており、上記天板部と上記収容部の側面との間の隙間が直線状に連続しないようにしている
ことを特徴とする折畳み可能な車両用荷物保持部。

【請求項 5】

請求項 1 から 4 のいずれか 1 つに記載の折畳み可能な車両用荷物保持部において、
上記荷物保持部本体は、上記芯材の底面に設けた面ファスナーで上記フロアボードに着脱可能に構成されている
ことを特徴とする折畳み可能な車両用荷物保持部。

【請求項 6】

請求項 5 に記載の折畳み可能な車両用荷物保持部において、
一对の上記第 2 三角形側板がそれぞれ上記収容部にヒンジ結合され、

上記一对の天板部は、上記収容部とはヒンジ結合されていないことを特徴とする折畳み可能な車両用荷物保持部。

【請求項 7】

請求項 5 に記載の折畳み可能な車両用荷物保持部において、
一对の上記第 2 三角形側板は、上記収容部にヒンジ結合されておらず、
上記一对の天板部は、それぞれ上記収容部とヒンジ部で連結されていることを特徴とする折畳み可能な車両用荷物保持部。

【請求項 8】

請求項 1 から 7 のいずれか 1 つに記載の折畳み可能な車両用荷物保持部において、
上記第 1 三角形側板と上記第 2 三角形側板との間の接続部には、指詰め防止用の面取り
10
が設けられていることを特徴とする折畳み可能な車両用荷物保持部。

【請求項 9】

請求項 8 に記載の折畳み可能な車両用荷物保持部において、
上記面取りは、上記第 1 三角形側板と上記第 2 三角形側板との間の接続部における少なくとも上側に設けられていることを特徴とする折畳み可能な車両用荷物保持部。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

20

本発明は、自動車の荷室内等で使用される、折畳み可能な車両用荷物保持部に関する。

【背景技術】

【0002】

この種の荷室内等で使用される折畳み可能な車両用荷物保持部において、例えば特許文献 1 のように、カーペット本体に矩形に切り欠いた孔を形成し、この孔の対向位置に取り付けた区画壁の両側縁部を可撓性材料によってそれぞれ連結してボックス状の容器を構成する折畳み可能な車両用荷物保持部は知られている。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

30

【特許文献 1】 実開昭 60-52139 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

しかしながら、従来の折畳み可能な車両用荷物保持部では、可撓性材料を使用しており、折畳みに便利で収納には適しているが、区画壁を起立させてボックス状の容器としたときに、その強度が低い。このため、車両の加速時、減速時、方向変更時等に荷物に荷重が加わり、荷物を十分に保持できないという問題がある。

【0005】

一方で、可撓性材料の部分も区画壁で構成すると、四辺の区画壁の起立状態を保つために隣り合う区画壁同士をフック等で留めなければならない、容器状に組み立てるのが面倒である。

【0006】

また、荷室内にネットを張って荷物を収容する方法もあるが、荷物の出し入れがしにくく、その容量も小さいという問題がある。

【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、荷物保持部を簡単に容器状態に起立できると共に、容器状態を確実に保てるようにすることにある。

【課題を解決するための手段】

50

【0008】

上記の目的を達成するために、この発明では、折畳み可能な車両用荷物保持部において

、
芯材及び該芯材に貼り付けられたカーペット材又は柔軟性を有する材料を有し、荷室内のフロアボードに脱着可能又は該フロアボードに一体の荷物保持部本体と、

上記芯材における荷物が載置される収容部と、

折畳み状態で上記収容部を覆うと共に、対向する一对の辺側を中心にそれぞれ揺動可能に支持され、起立可能な一对の天板部と、

上記一对の天板部の両端部にそれぞれ折畳み可能に連結され、上記一对の天板部を起立させたときに互いに対向する位置に起立されて上記一对の天板部と共に逆四角錐台状の上記車両用荷物保持部を形成する一对の側板部とを備え、

上記側板部は、

上記一对の天板部に一辺がそれぞれ折畳み可能に連結される、略三角形の一对の第1三角形側板と、

二辺が該一对の第1三角形側板の他辺にそれぞれ折畳み可能に連結され、底辺が上記側板部の底辺を構成する第2三角形側板とを備えており、

上記天板部及び上記側板部の起立状態において、上記一对の側板部は上辺が下辺よりも大きく、及び／又は上記一对の天板部は上辺が下辺よりも大きい。

【0009】

上記の構成によると、荷物保持部の起立状態において、一对の側板部及び一对の天板部における少なくとも一方の上辺が下辺よりも大きく、上方に向かって広がるように傾斜しているため、一对の側板部及び一对の天板部自身の重さで容器状態を維持しやすく、内部に荷物を収容したときに、荷物が移動しても一对の側板部及び一对の天板部が倒れにくい。なお、「逆四角錐台状」というのは、四角錐台を逆さまにしたような形状で、上方に向かって徐々に広がり、上方が解放された容器状態を意味する。この逆四角錐台状にすることで、直方体状のものに比べて内部容量を増やすことができる。天板及び側板のいずれにおいても上辺が下辺よりも大きくなっているのが望ましいが、天板及び側板のいずれか一方のみが上辺が下辺よりも大きくなっているだけでも効果がある。

【0010】

また、荷物保持部本体をフロアボードに脱着可能に構成したときには、不要なときには取り外してもよい。また必要なときに任意の位置に取り付けることができて便利である。一方、荷物保持部本体をフロアボードに一体に構成する場合には、より剛性を確保しやすい。

【発明の効果】

【0011】

以上説明したように、本発明によれば、折畳み状態で収容部を覆うと共に、対向する一对の辺側を中心にそれぞれ揺動可能に支持された起立可能な一对の天板部と、この一对の天板部の両端部にそれぞれ折畳み可能に連結され、一对の天板部を起立させたときに互いに対向する位置に起立されて一对の天板部と共に逆四角錐台状の荷物保持部を形成する一对の側板部とを設けたことにより、荷物保持部を簡単に容器状態に起立できると共に、容器状態を確実に保つことができる。

【図面の簡単な説明】

【0012】

【図1】図1は、実施形態1に係る荷物保持部が折畳み状態のフロアボードが収容された荷室を示す斜視図である。

【図2】図2は、実施形態1に係る荷物保持部が起立状態のフロアボードが収容された荷室を示す斜視図である。

【図3】図3は、荷物保持部を折畳んだ状態を拡大して示す斜視図である。

【図4】図4は、起立状態の荷物保持部を拡大して示す斜視図である。

【図5】図5は、図3のV-V線断面図である。

10

20

30

40

50

- 【図 6】図 6 は、図 3 の VI－VI 線断面図である。
- 【図 7】図 7 は、図 4 の VII－VII 線断面図である。
- 【図 8】図 8 は、図 4 の VIII－VIII 線断面図である。
- 【図 9】図 9 は、折畳み状態の荷物保持部を拡大して示す斜視図である。
- 【図 10】図 10 は、図 9 の X－X 線断面図である。
- 【図 11】図 11 は、図 9 の XI－XI 線断面図である。
- 【図 12】図 12 は、図 9 の XII－XII 線断面図である。
- 【図 13】図 13 は、起立途中の荷物保持部を拡大して示す斜視図である。
- 【図 14】図 14 は、図 13 の XIV－XIV 線断面図である。
- 【図 15】図 15 は、図 13 の XV－XV 線断面図である。 10
- 【図 16】図 16 は、図 13 の XVI－XVI 線断面図である。
- 【図 17】図 17 は、起立状態の荷物保持部を拡大して示す斜視図である。
- 【図 18】図 18 は、図 17 の XVIII－XVIII 線断面図である。
- 【図 19】図 19 は、図 17 の XIX－XIX 線断面図である。
- 【図 20】図 20 は、図 17 の XX－XX 線断面図である。
- 【図 21】図 21 は、実施形態 2 に係る荷物保持部を折畳んだ状態を拡大して示す斜視である。
- 【図 22】図 22 は、実施形態 2 に係る起立状態の荷物保持部を拡大して示す斜視図である。
- 【図 23】図 23 は、図 21 の XXIII－XXIII 線断面図である。 20
- 【図 24】図 24 は、図 21 の XXIV－XXIV 線断面図である。
- 【図 25】図 25 は、図 22 の XXV－XXV 線断面図である。
- 【図 26】図 26 は、図 22 の XXVI－XXVI 線断面図である。
- 【図 27】図 27 は、実施形態 2 の変形例に係る折畳み状態の荷物保持部を拡大して示す斜視図である。
- 【図 28】図 28 は、図 27 の XXVIII－XXVIII 線断面図である。
- 【図 29】図 29 は、図 27 の XXIX－XXIX 線断面図である。
- 【図 30】図 30 は、実施形態 2 の変形例に係る起立状態の荷物保持部を拡大して示す斜視図である。
- 【図 31】図 31 は、図 30 の XXXI－XXXI 線断面図である。 30
- 【図 32】図 32 は、図 30 の XXXII－XXXII 線断面図である。
- 【発明を実施するための形態】
- 【0013】
- 以下、本発明の実施形態を図面に基づいて説明する。
- 【0014】
- (実施形態 1)
- 図 1 は本発明の実施形態 1 に係る折畳み可能な車両用荷物保持部 10 が折畳み状態のフロアボード 4 が収容された荷室 1 を示し、図 2 は、荷物保持部 10 が逆四角錐台状に起立された状態の図 1 相等図である。このフロアボード 4 は、例えば、自動車の荷室 1 の荷室リッド 2 を開いたフロア 3 に着脱自在に収容されている。図示しないが、フロアボード 4 をめくると、例えば金属製のフロア 3 に収容されたスペアタイヤを取り出せるようになっている。なお、フロアボード 4 は、脱着自在なものでもよいし、固定式のものでもよい。自動車としては、セダン、SUV、ステーションワゴンなど特に限定されない。 40
- 【0015】
- 例えば図 5 に示すように、フロアボード 4 は、樹脂成形品等よりなる芯材 11 と、この芯材 11 に貼り付けられたカーペット材 12 とを有するフロアボード本体 5 を備えている。例えば、カーペット材 12 は、芯材 11 に接着剤等で貼り付けられている。
- 【0016】
- 芯材 11 は、例えば厚さ 12 mm 程度の樹脂成形品等の比較的剛性が高く軽量の部材よりなり、荷室 1 に嵌め込み可能な概ね板状である。芯材 11 には、他の領域よりも一段低 50

く凹んだ収容部 13 が形成されている。例えば、収容部 13 は、平面視で矩形状であり、正方形でもよい。収容部 13 の底面は、芯材 11 が露出しているてもよく、荷物の保護、騒音防止等のためにカーペット材 12 等の布材で覆われていてもよい。

【0017】

フロアボード 4 は、収容部 13 の部分に折畳み可能な荷物保持部 10 を備えている。具体的には、図 3、図 5 及び図 6 に示すように、この収容部 13 は、通常、起立可能な略矩形状の天板部 14 で覆われている。本実施形態では、天板部 14 は、対向する一对の辺（収容部 13 の前辺及び後辺に対応する）を中心にそれぞれ揺動可能に支持され、起立可能な第 1 天板部 14 a 及び第 2 天板部 14 b よりなる。第 1 天板部 14 a 及び第 2 天板部 14 b は、例えば、芯材 11 と同じ材質の硬質芯材を有し、この硬質芯材の表面側がカー

10

【0018】

また、例えば図 3 に破線で示すように、第 2 天板部 14 b と収容部 13 の側面とには、それぞれ互い違いに突出する隙間緩和部 13 a が形成されており、第 2 天板部 14 b と収容部 13 の側面との間の隙間が平面視で、直線状に連続しないようにしてジグザグ形状としている。これにより、荷物保持部 10 の折畳み状態でカーペット材 12 が沈み込まない

20

【0019】

そして、第 1 天板部 14 a 及び第 2 天板部 14 b の両端部には、一对の側板部 15 がそれぞれ折畳み可能に連結されている。これら一对の側板部 15 は、例えば天板部 14 と同じ硬質芯材で形成され、これら硬質芯材を薄く形成した柔軟性のあるヒンジ 16 で天板部 14 と一体に連結されている。一对の側板部 15 もカーペット材 12 で覆う場合には、ヒンジ 16 もカーペット材 12 で覆ってもよいし、覆わなくてもよい。

【0020】

側板部 15 は、第 1 天板部 14 a 及び第 2 天板部 14 b に一辺がそれぞれ折畳み可能に連結される、略三角形の一对の第 1 三角形側板 15 a を備えている。本実施形態では、第 1 三角形側板 15 a は、略三角形の板で構成されているが、図示するように角部が切断されたような台形状でもよい。これら一对の第 1 三角形側板 15 a の斜辺にそれぞれ折畳み可能に第 2 三角形側板 15 b が連結されている。第 2 三角形側板 15 b は、例えば、先端が平坦な概ね二等辺三角形の板よりなり、その底辺が起立時の側板部 15 の底辺を構成するようになっている。

30

【0021】

図 4 に示すように、第 1 三角形側板 15 a と上記第 2 三角形側板 15 b との間の接続部（ヒンジ 16）には、指詰め防止用の面取り 15 c が設けられている。この面取り 15 c は、第 1 三角形側板 15 a と第 2 三角形側板 15 b との間の接続部において少なくとも上端の指がかかる部分に設けられていればよい。これにより、起立作業時の指詰めが効果的に防止される。一方、接続部の下端側は、面取り 15 c が設けられておらず、そのことで、側板 15 の起立状態が保持される。この面取り 15 c が設けられていない部分は、上下中間部分であってもよい。

40

【0022】

一对の側板部 15 は、第 1 天板部 14 a 及び第 2 天板部 14 b を起立させたときに互いに対向する位置に起立されて天板部 14 と共に逆四角錐台状の荷物保持部 10 を形成するようになっている。具体的には、図 7 に示すように、一对の側板部 15 は、起立時に下辺の幅 $W1$ よりも上辺の幅 $W2$ が大きくなっている（ $W2 > W1$ ）。また図 8 に示すように、第 1 天板部 14 a 及び第 2 天板部 14 b は、起立時に下辺の幅 $W3$ よりも上辺の幅 $W4$ が大きくなっている（ $W4 > W3$ ）。これにより、起立状態では、荷物保持部 10 は、逆

50

四角錐台形状となる。

【0023】

また、図10、図12等に示すように、例えば、第2天板部14bの基端部の左右側面に左右にほぼ水平に突出する、支持用軸部としての支持ピン13bを形成し、この支持ピン13bが嵌まり込む支持溝13cを対応する収容部13の側面に形成する。それにより、図9～図20に順を追って示すように、支持ピン13bが支持溝13c内をスライド移動し、この支持ピン13bを中心に第2天板部14bが回転する。このため、特に第2天板部14bの開閉動作が安定するので、荷物保持部10全体の開閉動作も滑らかになる。一方、第1天板部14aは、図11、図15及び図19に示すように、収容部13の周縁にカーペット材12を介して(或いは他の方法で)折畳み可能に支持されている。

10

【0024】

次に、本実施形態にかかる折畳み可能な荷物保持部10を有するフロアボード4の使用手順について説明する。

【0025】

図1及び図3に示す折畳み状態では、一对の側板部15は、図5及び図6に示すように、天板部14の下方にあり、天板部14の自重で押えられ、平坦な状態が維持される。天板部14の表面は、カーペット材12で覆われており、その表面と、その周辺の表面との高さがほぼ等しく、見映えがよい上に、荷室1内での荷物の出し入れ時に荷物が引っ掛かりにくくなっている。さらに、フロアボード4の厚さをできるだけ薄く保つことができるので、車両設計上有利である。図10、図12等に示すように、支持ピン13bは、支持溝13cの車両後側(収容部13側)に位置している。

20

【0026】

次いで、図13のように天板部14を引き上げるときには、指掛け部14cに指をかけて上方へ引っ張る。すると、第1天板部14aに連結された第1三角形側板15aが引っ張られ、結果として反対側の第2天板部14bも徐々に起立する。第1天板部14aを引き起こすだけで反対側の第2天板部14bも完全に起立するのが望ましい。図13、図14及び図16に示すように、支持ピン13bは、支持溝13cの前側(収容部13と反対側、奥側)へ滑らかに移動する。

【0027】

このように、第1天板部14aを引き上げるように開くと、それに連結された一对の側板部15及び第2天板部14bも開いて協働して逆四角錐台状の荷物保持部10が形成される。このとき、図18、図20等に示すように、支持ピン13bは、支持溝13cの車両後側(収容部13側)に戻る。なお、支持ピン13bの動きは、必ずしも本実施形態のように起立時に支持溝13cの後側に戻らなくてもよい。但し、戻った方がカーペット材12の見映えはよい。また、一对の側板部15及び天板部14自身の重さで容器状態を維持しやすく、内部に荷物を収容したときに、荷物が移動しても一对の側板部15及び天板部14が倒れにくい。このため、荷物保持部10が簡単に容器状態となると共に、容器状態が保持される。

30

【0028】

逆に閉じるときには、図4に矢印で示すように一对の側板部15を同時に内側に押し倒すとよい。一方で、片方の側板部15にのみ予期せぬ力が加わっても、閉じにくくなっている。一对の側板部15は、従来のような可撓性材料ではなく、硬質芯材を備えるので、収容した荷物からの力がかかっても倒れにくい。また、荷物等の荷重が上方から加わっても、可撓性材料に比べて倒れにくい。

40

【0029】

したがって、本実施形態にかかる折畳み可能な荷物保持部10を有するフロアボード4においては、荷物保持部10を簡単に容器状態に起立できると共に、容器状態を確実に保てるようにすることができる。

【0030】

また、操作が極めて簡単で、片手による1ステップの操作で開くことができるようにす

50

ることもでき、その開き状態を維持できる。

【0031】

(実施形態2)

図21～図26は本発明の実施形態2に係る荷物保持部110を示し、この荷物保持部110がフロアボード4に対して脱着可能である点で上記実施形態1と異なる。なお、本実施形態では、図1～図20と同じ部分については同じ符号を付してその詳細な説明は省略する。

【0032】

荷物保持部110の芯材11で構成された荷物保持部本体110aは、図23、図24等に応示するように、その底面に設けた面ファスナー117でフロアボード4の表面に着脱可能に構成されている。すなわち、アフターマーケットの乗用車等の荷室1内に後付けで荷物保持部110を取り付けることができて便利である。

【0033】

上記実施形態1と同様に天板部114は、一対の天板部114a、114bよりなり、側板部115は、一対の第1三角形側板115a及び第2三角形側板115bよりなる。一対の天板部114a、114bは、柔軟性を有する布状部材112で覆われている。この布状部材112は、カーペット材12と同じでもよいし、別の材料でできていてもよい。但し、カーペット材12と同じ材質で同じ色彩であれば、見映えがよい。

【0034】

図22、図25、図26等に応示するように、本実施形態では、一対の第2三角形側板115bがそれぞれ収容部113にヒンジ部115cで結合され、一対の天板部114a、114bは、収容部113とはヒンジ結合されておらず、側板部115を介して揺動可能に支持されている。ヒンジ部115cは、薄肉で収容部113の芯材11にヒンジ結合されていてもよいし、布状部材112で結合されていてもよい。一対の天板部114a、114bは、収容部113に対して、布状部材112で連結されていると、荷物が外にはみ出ず、荷物保持部110の起立状態も安定する。

【0035】

本実施形態においても、図25に応示するように、一対の側板部115は、起立時に下辺の幅W1よりも上辺の幅W2が大きくなっている($W2 > W1$)。また図26に応示するように、第1天板部114a及び第2天板部114bは、起立時に下辺の幅W3よりも上辺の幅W4が大きくなっている($W4 > W3$)。これにより、起立状態では、荷物保持部110は、逆四角錐台形状となる。

【0036】

したがって、本実施形態にかかる折畳み可能な荷物保持部110においても、荷物保持部110を簡単に容器状態に起立できると共に、容器状態を確実に保てるようにすることができただけでなく、必要なときに任意の位置に取り付けることができて便利である。

【0037】

－変形例－

図27～図32は本発明の実施形態2の変形例に係る荷物保持部110'を示し、収容部113にヒンジ結合される部分が異なる点で上記実施形態2と異なる。

【0038】

本変形例でも上記実施形態1と同様に天板部114'は、一対の天板部114a'、114b'よりなり、側板部115'は、一対の第1三角形側板115a'及び第2三角形側板115b'よりなる。図30、図31、図32等に応示するように、本変形例では、一対の第2三角形側板115b'は、収容部113にヒンジ結合されておらず、一対の天板部114a'、114b'は、それぞれ収容部113とヒンジ部114c'で連結されている。ヒンジ部114c'は、薄肉で収容部113の芯材11にヒンジ結合されていてもよい。

【0039】

本変形例においても、図31に応示するように、一対の側板部115'は、起立時に下辺の

10

20

30

40

50

幅W1よりも上辺の幅W2が大きくなっている ($W2 > W1$)。また図32に示すように、第1天板部114a'及び第2天板部114b'は、起立時に下辺の幅W3よりも上辺の幅W4が大きくなっている ($W4 > W3$)。これにより、起立状態では、荷物保持部110'は、逆四角錐台形状となる。

【0040】

詳しくは図示しないが、布状部材112は、布状部材112が引っ張られて撓むことを防止できる方向にスリットを設けておくことで、天板部114'の開閉がスムーズに行われるようにしてもよい。

【0041】

したがって、本変形例においても、上記実施形態2と同様に、後付けで荷物保持部110'を取り付けることができて便利である。

【0042】

(その他の実施形態)

本発明は、上記実施形態について、以下のような構成としてもよい。

【0043】

すなわち、上記実施形態では、天板及び側板のいずれにおいても上辺が下辺よりも大きくなっているようにした ($W2 > W1$ かつ $W4 > W3$) が、天板及び側板のいずれか一方のみが上辺が下辺よりも大きくなっている ($W2 > W1$ 及び $W4 > W3$ のいずれか一方のみ)、同様の効果がある。但し、天板及び側板のいずれにおいても上辺が下辺よりも大きくなっている方がより本発明の効果が発揮される。

【0044】

また、上記各実施形態では、ヒンジ16を芯材11の薄肉で形成したが、ヒンジ16を芯材の薄肉で構成すれば(これは全てのヒンジ部で適用される)、天板部及び側板部の少なくとも一部を一体成形できるメリットがある。また、ヒンジ16をカーペット材12や柔軟性のある布状部材で構成することもできる。ヒンジ16の構成は、これらに限定されず、テープなどの可撓性材料でもよい。布状部材は、特に限定されないが、柔軟性及び耐久性を有する樹脂シート等よりなり、少なくとも互いの連結部の左右外側面が覆われていればよい。

【0045】

また、図示しないが、第1天板部又は第2天板部と収容部の側壁との連結部のカーペット材12と反対側の面が補助的な補助布状部材で連結されていてもよい。

【0046】

なお、以上の実施形態は、本質的に好ましい例示であって、本発明、その適用物や用途の範囲を制限することを意図するものではない。

【符号の説明】

【0047】

1	荷室
2	荷室リッド
3	フロア
4	フロアボード
5	フロアボード本体
10	荷物保持部
11	芯材
12	カーペット材
13	収容部
13a	隙間緩和部
13b	支持ピン(支持用軸部)
13c	支持溝
14	天板部
14a	第1天板部

10

20

30

40

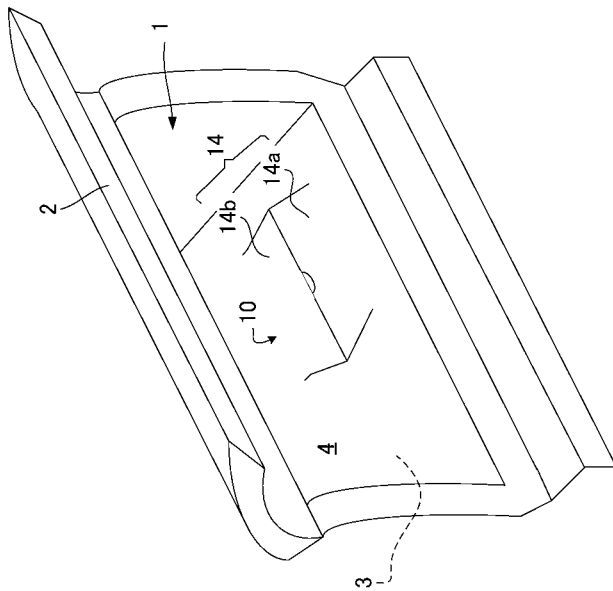
50

- 1 4 b 第 2 天板部
- 1 4 c 指 掛 け 部
- 1 5 側 板 部
- 1 5 a 第 1 三 角 形 側 板
- 1 5 b 第 2 三 角 形 側 板
- 1 5 c 面 取 り
- 1 6 ヒ ン ジ
- 1 1 0 荷 物 保 持 部
- 1 1 0 ' 荷 物 保 持 部
- 1 1 0 a 荷 物 保 持 部 本 体
- 1 1 2 布 状 部 材
- 1 1 3 収 容 部
- 1 1 4 , 1 1 4 ' 天 板 部
- 1 1 4 a , 1 1 4 b 天 板 部
- 1 1 4 a ' , 1 1 4 b ' 天 板 部
- 1 1 4 c ' ヒ ン ジ 部
- 1 1 5 , 1 1 5 ' 側 板 部
- 1 1 5 a 第 1 三 角 形 側 板
- 1 1 5 b 第 2 三 角 形 側 板
- 1 1 5 b ' 第 2 三 角 形 側 板
- 1 1 5 c ヒ ン ジ 部
- 1 1 7 面 フ ァ ス ナ ー

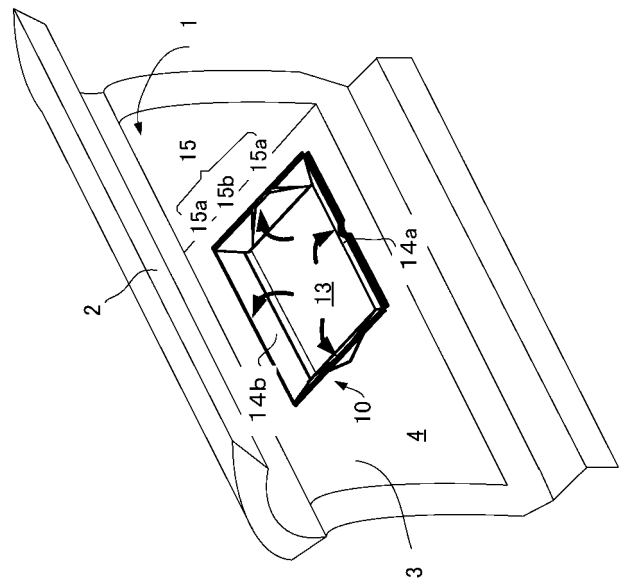
10

20

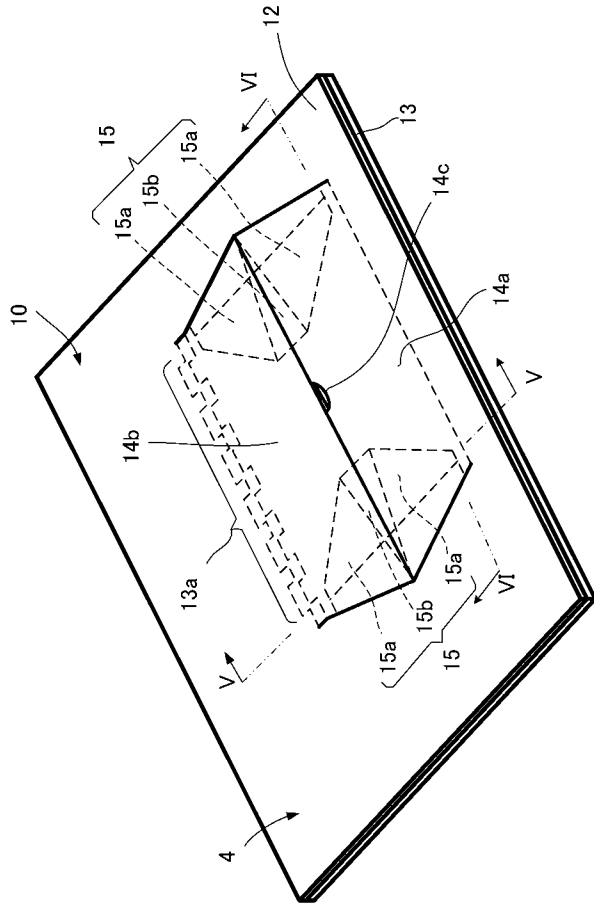
【 図 1 】



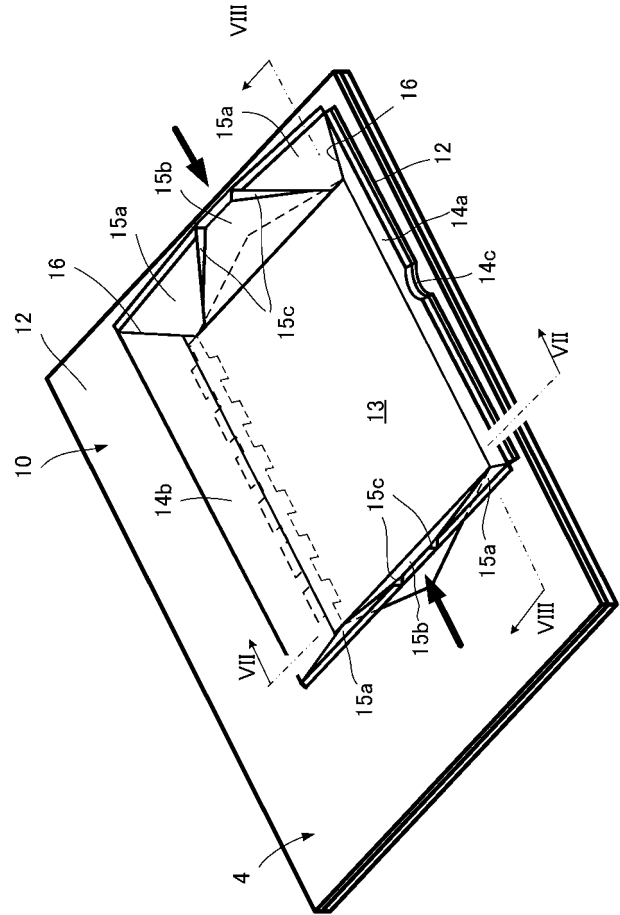
【 図 2 】



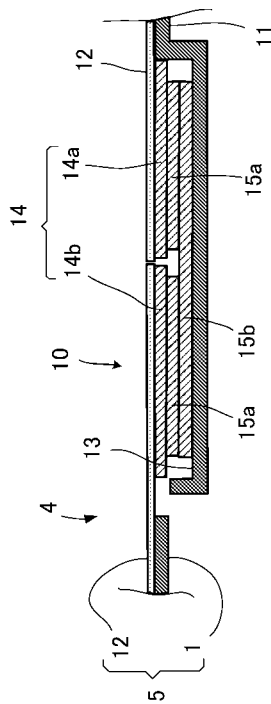
【図 3】



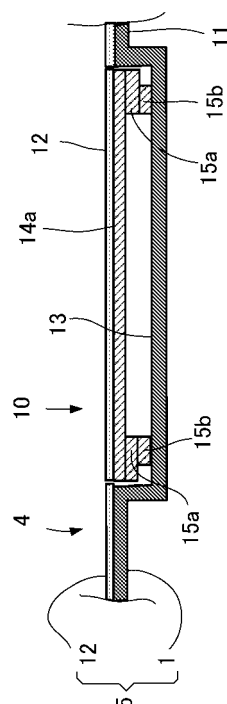
【図 4】



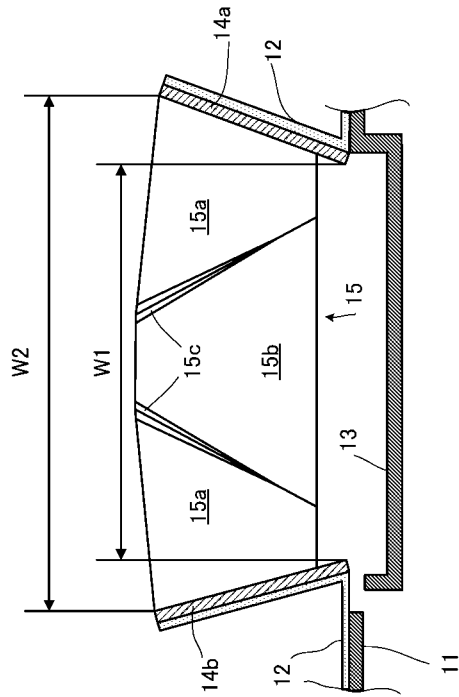
【図 5】



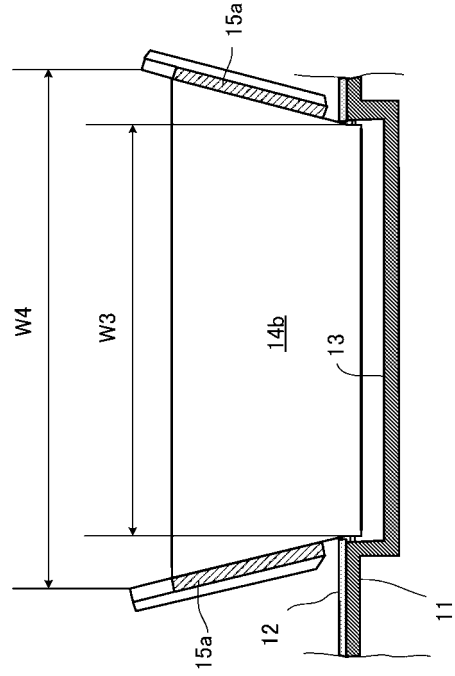
【図 6】



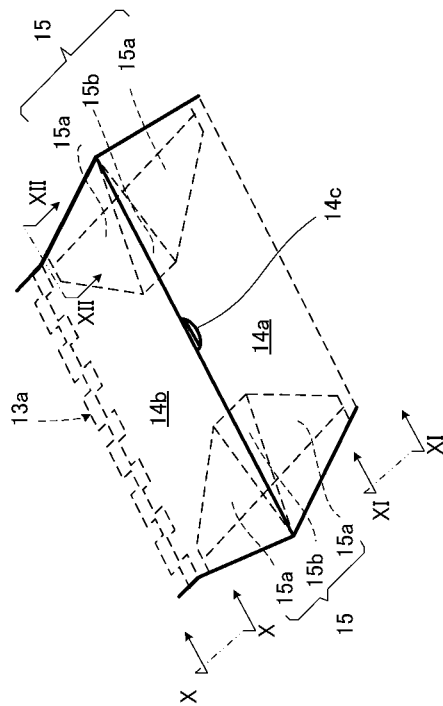
【図 7】



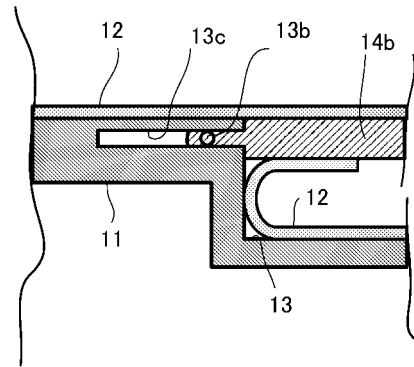
【図 8】



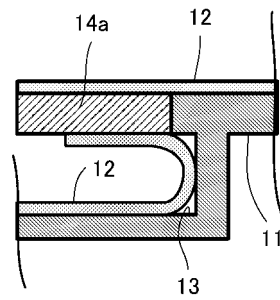
【図 9】



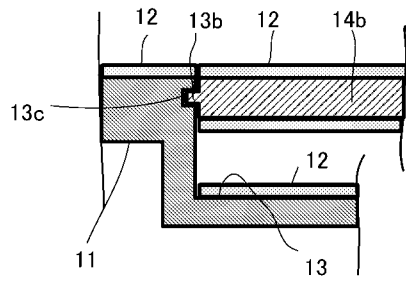
【図 10】



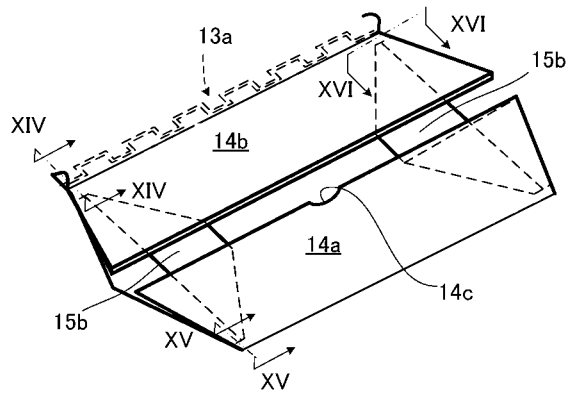
【図 11】



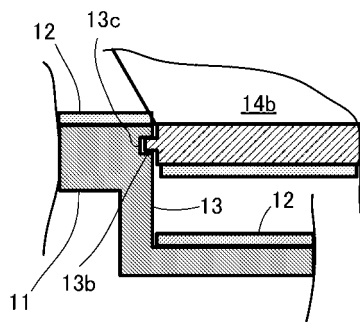
【図 1 2】



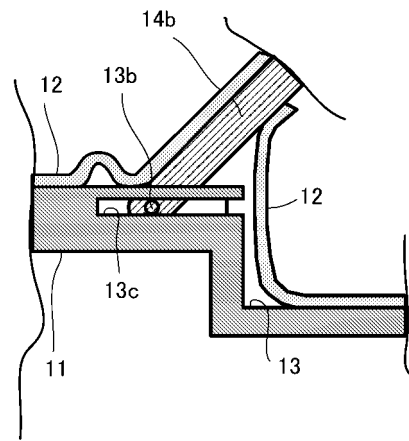
【図 1 3】



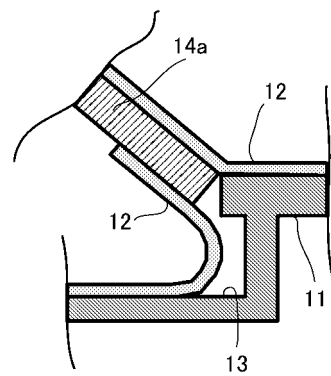
【図 1 6】



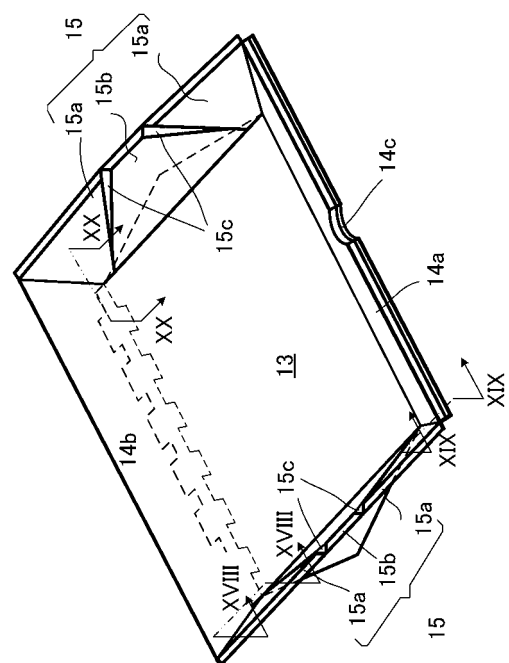
【図 1 4】



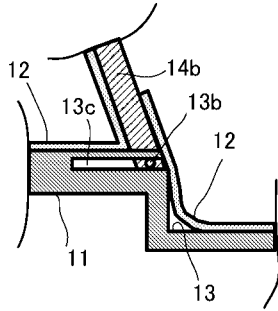
【図 1 5】



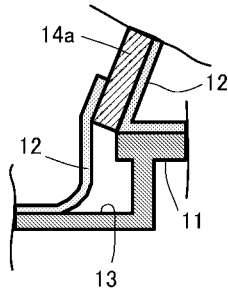
【図 1 7】



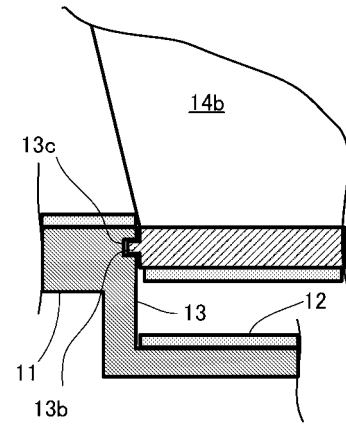
【図 18】



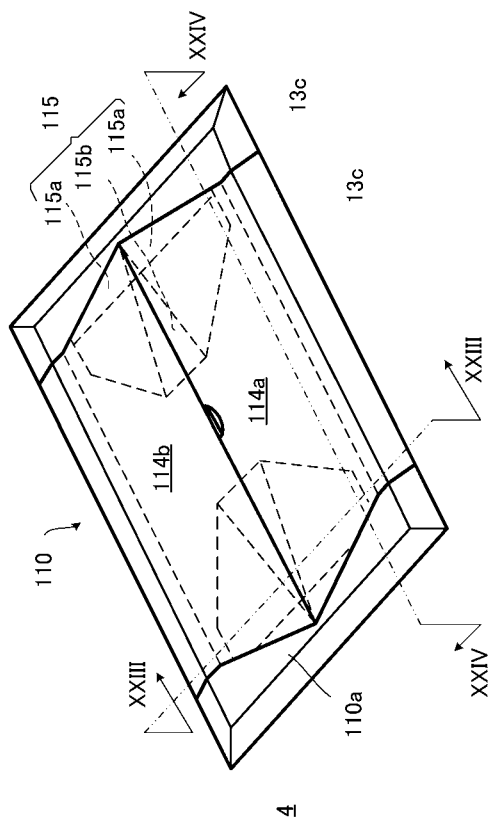
【図 19】



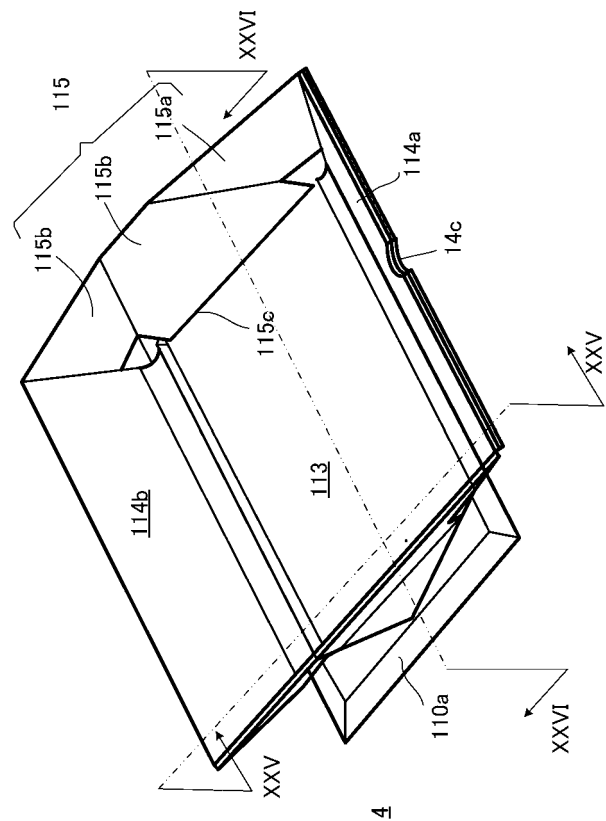
【図 20】



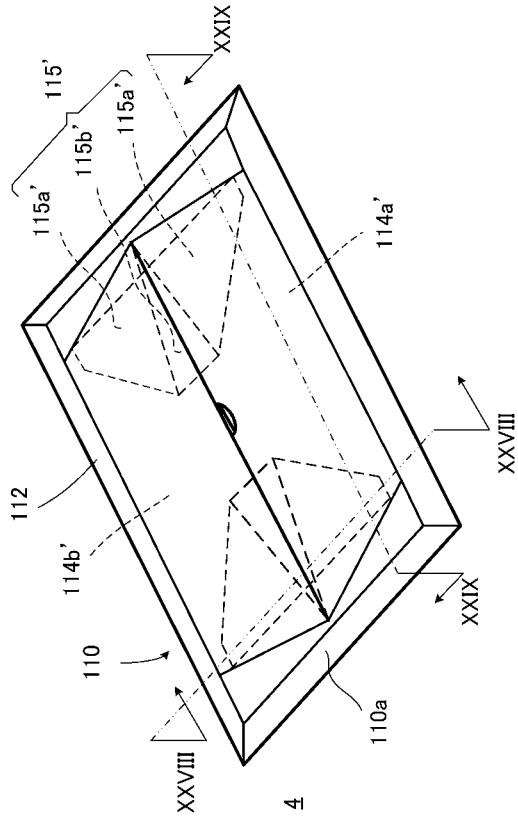
【図 21】



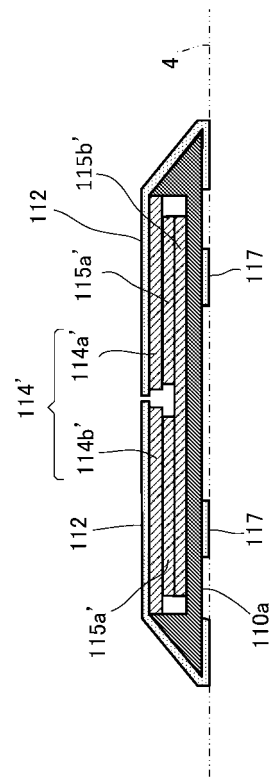
【図 22】



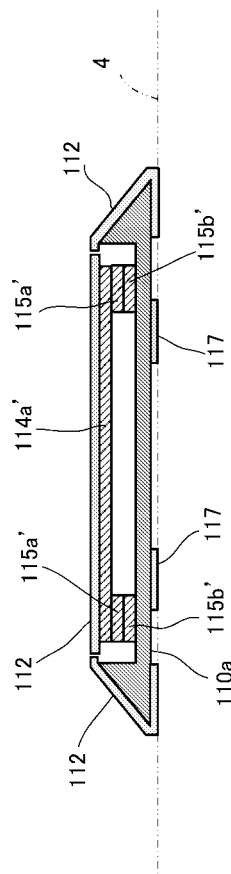
【図 27】



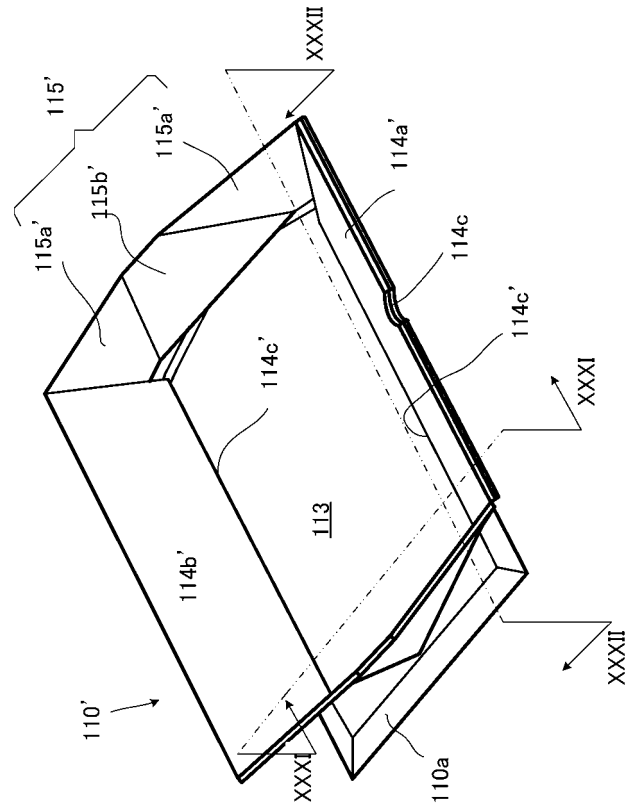
【図 28】



【図 29】



【図 30】



【 図 3 2 】

