

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第5708993号
(P5708993)

(45) 発行日 平成27年4月30日(2015.4.30)

(24) 登録日 平成27年3月13日(2015.3.13)

(51) Int.Cl.

B60R 13/02 (2006.01)
B60N 3/00 (2006.01)

F 1

B 60 R 13/02
B 60 N 3/00
B 60 J 5/00B
C
501 A

請求項の数 4 (全 13 頁)

(21) 出願番号 特願2011-101300 (P2011-101300)
 (22) 出願日 平成23年4月28日 (2011.4.28)
 (65) 公開番号 特開2012-232635 (P2012-232635A)
 (43) 公開日 平成24年11月29日 (2012.11.29)
 審査請求日 平成25年11月26日 (2013.11.26)

(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
 (74) 代理人 110001036
 特許業務法人暁合同特許事務所
 (72) 発明者 伊藤 浩之
 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
 (72) 発明者 木元 豊
 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
 審査官 加藤 信秀

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】車両用ドアトリム

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

トリム本体と、前記トリム本体に形成されたアームレスト取付用開口部に組み付けられたアームレストと、を備えた車両用ドアトリムであって、

前記アームレストには、前記トリム本体における前記アームレスト取付用開口部の周縁に設けられた取付部に取り付けられた被取付部が設けられ、

前記被取付部は、強度脆弱部を有しており、

前記トリム本体には、前記被取付部を支持する支持部が設けられ、

前記支持部は、前記被取付部を車室外側に案内可能な構成とされ、

前記強度脆弱部は、前記被取付部において前記支持部に支持される部位以外の部位に形成されていることを特徴とする車両用ドアトリム。

【請求項 2】

前記被取付部は、前記アームレストの車両前後方向における両端部のうち、少なくとも一端部に設けられていることを特徴とする請求項 1 に記載の車両用ドアトリム。

【請求項 3】

前記取付部は、前記トリム本体から車室外側に向かって立設された取付用ボスとされ、

前記被取付部は、前記取付用ボスが挿入可能な挿入孔が形成された被取付面部とされ、

前記支持部は、前記トリム本体から車室外側に向かって立設された立設部とされることを特徴とする請求項 1 または請求項 2 に記載の車両用ドアトリム。

【請求項 4】

10

前記アームレストにおける下端には、下方が開口された凹部が形成され、
前記トリム本体には、車幅方向に延び、前記凹部に嵌合する形状をなす下端支持部が設
けられ、

前記下端支持部は前記凹部に嵌合されるとともに、前記アームレストを支持し、かつ車
室外側に案内可能な構成とされることを特徴とする請求項 1 から請求項 3 のいずれか一項
に記載の車両用ドアトリム。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両用ドアトリムに関する。

10

【背景技術】

【0002】

従来、車両用ドアトリムには、車室内側に張り出す形状をなすアームレストがトリム本体（トリムボード）に対して取り付けられた構成のものが知られている（例えば、下記特許文献1）。特許文献1に記載のアームレストは、フランジを備えており、このフランジがトリムボードに形成された取付ボスに対して取り付けられている。

【0003】

このようなアームレストは、車両の衝突時（主に側面からの側突時）には、張り出し方向（車幅方向）において、容易に変形することが要求される。これは、側突時に乗員がアームレストに当たった際に、アームレストが容易に変形することで、乗員が受ける衝撃を小さくするためである。このため、特許文献1の構成においては、フランジとアームレスト本体部の境界部分に段差部が形成されている。これにより、側突時には、段差部においてアームレストが折れやすくなり、アームレストを変形しやすくすることができる。

20

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【特許文献1】特開平11-286232号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

30

しかしながら、上記特許文献1の構成においては、アームレストに段差部を形成することで、アームレストに腕が載置された場合など、アームレストに上方から荷重が作用した際の剛性の低下が懸念される。

【0006】

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、アームレストに対して上方から荷重が作用した際の剛性を高くするとともに、側突時に乗員が受ける衝撃を軽減することが可能な車両用ドアトリムを提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0007】

上記課題を解決するために、本発明の車両用ドアトリムは、トリム本体と、前記トリム本体に形成されたアームレスト取付用開口部に組み付けられたアームレストと、を備えた車両用ドアトリムであって、前記アームレストには、前記トリム本体における前記アームレスト取付用開口部の周縁に設けられた取付部に取り付けられた被取付部が設けられ、前記被取付部は、強度脆弱部を有しており、前記トリム本体には、前記被取付部を支持する支持部が設けられ、前記支持部は、前記被取付部を前記車室外側に案内可能な構成とされることに特徴を有する。

40

【0008】

本発明においては、アームレストの被取付部が強度脆弱部を有している。これにより、側突時において、アームレストが車室内側から荷重を受けた際には、強度脆弱部において容易に変形（又は破断）する。その結果、アームレストが変形しやすくなり、側突時に乘

50

員が受ける衝撃を軽減することができる。

【0009】

そして、本発明においては、アームレストの被取付部が、トリム本体の支持部に支持される構成となっている。これにより、アームレストに上方から荷重が作用した際には、支持部によって被取付部を支持することができ、アームレストの剛性をより高くすることができます。このような支持部を設けることで、被取付部が強度脆弱部を有している構成としつつも、アームレストに上方から荷重が作用した際のアームレストの剛性をより高くすることができる。

【0010】

さらに、支持部は、被取付部を車室外側に案内可能な構成とされる。これにより、側突時ににおいて、車室内側から荷重を受けたアームレストが、トリム本体に対して車室外側に相対移動する際には、被取付部が支持部に対して、車室外側へ相対移動することができる。つまり、側突時においては、支持部によって被取付部の車室外側への移動が規制される事態を抑制でき、乗員が受ける側突時の衝撃を軽減することができる。

10

【0011】

上記構成において、前記強度脆弱部は、前記被取付部において前記支持部に支持される部位以外の部位に形成されているものとすることができる。

【0012】

このような構成とすれば、支持部によって、被取付部において強度脆弱部が形成されていない部位を支持可能な構成となる。これにより、支持部によって、強度脆弱部が形成されている部位を支持する構成と比較して、被取付部をより確実に支持することができ、アームレストに対して上方から荷重が作用した際のアームレストの剛性をより高くすることができます。また、側突時には、支持部が強度脆弱部に接触する（干渉する）事態を抑制でき、アームレストの強度脆弱部における変形を妨げる事態を抑制できる。

20

【0013】

また、前記被取付部は、前記アームレストの車両前後方向における両端部のうち、少なくとも一端部に設けられているものとすることができる。

【0014】

アームレストがアームレスト取付用開口部に組み付けられている構成において、アームレストが車室内側から押圧された際には、アームレストの車両前後方向における中央部に比して端部に応力が集中しやすい。この点、本発明においては、アームレストが押圧された際に応力が集中しやすい部位（車両前後方向における一端部）を支持することができ、好適である。

30

【0015】

また、前記取付部は、前記トリム本体から前記車室外側に向かって立設された取付用ボスとされ、前記被取付部は、前記取付用ボスが挿入可能な挿入孔が形成された被取付面部とされ、前記支持部は、前記トリム本体から前記車室外側に向かって立設された立設部とされるものとすることができる。

【0016】

このような構成とすれば、挿入孔に取付用ボスを挿入することで、取付用ボスに対して被取付面部を容易に取り付けることができる。また、被取付部、取付部、支持部をそれぞれ比較的簡易な構成で実現することができ、好適である。

40

【0017】

また、前記アームレストにおける下端には、下方が開口された凹部が形成され、前記トリム本体には、前記車幅方向に延び、前記凹部に嵌合する形状をなす下端支持部が設けられ、前記下端支持部は前記凹部に嵌合されるとともに、前記アームレストを支持し、かつ車室外側に案内可能な構成とすることができます。

【0018】

このような構成とすれば、アームレストにおいて、支持部に支持される部位とは他の部位を下端支持部によって支持することができる。これにより、アームレストをより確実に

50

支持することができる。そして、下端支持部は、アームレストにおいて、車幅方向に延びる凹部に嵌合する形で配されている。下端支持部が凹部に嵌合されることで、アームレストが下端支持部にガイドされる形で車室外側に移動可能となる。これにより、側突時において、アームレストを車室外側により確実に案内することができ、支持部及び下端支持部に対するアームレストの車室外側への相対移動が規制される事態を抑制することができる。

【発明の効果】

【0019】

本発明によれば、アームレストに対して上方から荷重が作用した際の剛性を高くするとともに、側突時に乗員が受ける衝撃を軽減することが可能な車両用ドアトリムを提供することができる。

10

【図面の簡単な説明】

【0020】

【図1】本発明の実施形態1に係るドアトリムを示す正面図

【図2】図1のドアトリムを裏面側から覗た状態を示す背面図

【図3】被取付面部と立設片を拡大して示す拡大斜視図

【図4】図2のドアトリムにおいて被取付面部と立設片を拡大して示す背面図

【図5】被取付面部と立設片を示す断面図(図4のA-A線で切断した図に対応)

【図6】下端支持部を示す断面図(図4のB-B線で切断した図に対応)

20

【図7】本発明の実施形態2に係る被取付面部と立設片を示す背面図

【図8】本発明の実施形態3に係る被取付面部と立設片を示す背面図

【図9】本発明の実施形態4に係る被取付面部と立設片を示す断面図

【図10】他の実施形態を示す背面図

【発明を実施するための形態】

【0021】

<実施形態1>

本発明の実施形態1を図1ないし図6によって説明する。本実施形態では、車両ドアに取り付けられるドアトリム11(車両用ドアトリム)を例示する。ドアトリム11は、車体パネル(図示せず)の車室内側に対して、例えばクリップ(図示せず)などを介して取り付けられている。ドアトリム11は、図1及び図2に示すように、トリムボード20、スピーカグリル12、スイッチベース13、インサイドハンドル収容部14を備えている。トリムボード20(トリム本体)は、例えば、合成樹脂材料、あるいは合成樹脂材料に天然繊維(ケナフなど)を混合した材料等を板状に成形することで構成されている。

30

【0022】

また、トリムボード20において、車両後方かつ上下方向における中央部付近には、ボード取付用開口部21(アームレスト取付用開口部)が形成されており、ボード取付用開口部21には、オーナメント16及びアームレスト40を有するボード部材15が組み付けられている。アームレスト40は、図5に示すように、ボード部材15の下端を車室内側(図5の右側)に突き出した段差状として構成されている。つまり、本実施形態においては、オーナメント16とアームレスト40とが一体的に形成されている。

40

【0023】

次に、ボード部材15、主にアームレスト40周辺の構成について説明する。ボード部材15は、図2に示すように、トリムボード20に対して車室外側から組み付けられており、下方に向かうにつれて車両前後方向の長さが小さくなる略台形状をなしている。

【0024】

ボード部材15(アームレスト40)の周縁部は、図3に示すように、車室外側に立ち上がる立壁部41とされる。立壁部41の周縁からは、トリムボード20の延設方向に沿って周壁部42が延設されている。また、ボード部材15における車室内側の面を覆う形で、表皮材17が貼り付けられている(図5参照)。

【0025】

50

周壁部42には、図2に示すように、ボード部材15の外側に向かって突き出す（延びる）複数の被取付面部43（被取付片）が形成されている。各被取付面部43は、ボード部材15の外周に沿って所定の間隔を空ける形で配列されている。一方、トリムボード20におけるボード取付用開口部21の周縁（ボード部材15の外周側）には、図2及び図3に示すように、各被取付面部43に対応する箇所に取付用ボス22（取付部）がそれぞれ形成されている。各取付用ボス22は、トリムボード20における車室外側の面20Bから、車室外側に向かって立設されている。

【0026】

被取付面部43には、図3及び図4に示すように、車幅方向に貫通された挿入孔45が形成されている。挿入孔45には、取付用ボス22が挿入されている。各取付用ボス22が各挿入孔45に挿通された後、各取付用ボス22の先端部は、超音波溶着などの溶着手段によって、溶着（熱カシメ）される。なお、図3及び図4においては、取付用ボス22の先端部が溶着される前の状態を図示してある。また、図4においては、熱カシメされた状態の取付用ボス22の先端部（カシメ部23）を2点鎖線にて図示してある。なお、図3及び図4は、被取付面部43及び立設片24（後述）の付近（図2において一点鎖線で囲んだ範囲K）を拡大して示す図である。

【0027】

これにより、取付用ボス22のカシメ部23が、被取付面部43における挿入孔45の孔縁を車室外側から覆うことで、挿入孔45に対する取付用ボス22の抜け止めがされる。その結果、被取付面部43、ひいてはボード部材15が、トリムボード20に対して組み付けられる構成となっている。

【0028】

図2及び図3に示すように、トリムボード20には、被取付面部43（ひいてはアームレスト40）を支持可能とする立設片24（支持部、立設部）が形成されている。立設片24は、図3及び図4に示すように、アームレスト40において車室後方側の端部（アームレストの車両前後方向における一端部）に設けられた被取付面部43（被取付部、以下の説明では、符号43Aを付す）の下方に配されている。

【0029】

立設片24は、正面視において下方に開口する略U字状をなし、トリムボード20における車室外側の面20Bから車室外側に向かって立設されている。立設片24は、アームレスト40が上方から押圧された際に、立設片24の上面24Aによって、被取付面部43Aの下端面43A1を支持可能な構成とされる。また、立設片24を正面視略U字状とすることで剛性をより高くすることができる。

【0030】

なお、図4に示すように、立設片24の上面24Aと被取付面部43Aの下端面43A1とはわずかに隙間を空ける形で配されており、アームレスト40（被取付面部43A）が下方に変位した際に、被取付面部43Aが立設片24の上面24Aに当接することで、被取付面部43Aを支持する構成となっている。

【0031】

また、アームレスト40が車室内側（側方）から荷重を受けることで、ドアトリム11に対して車室外側に相対移動する際には、立設片24の上面24Aに沿って、被取付面部43Aが車室外側に移動可能な構成となっている。つまり、立設片24は、被取付面部43Aを車室外側（図5の左側）に案内可能な構成とされる。

【0032】

被取付面部43Aは、複数の強度脆弱部を有している。これら強度脆弱部は、車両の側突時にアームレスト40に対して車室内側から荷重が作用した際に、被取付面部43Aを変形（又は破断）し易くするためのものである。

【0033】

本実施形態においては、強度脆弱部として、図3及び図4に示すように、貫通孔46、切欠部47、連通部48が形成されている。貫通孔46は、被取付面部43Aと立壁部4

10

20

30

40

50

1の境界に沿って延びている。切欠部47は、被取付面部43Aと周壁部42の連結箇所を切り欠くことで形成されている。また、連通部48は、図4に示すように、被取付面部43Aの外周縁から挿入孔45に連通する形で形成されている。

【0034】

各強度脆弱部（貫通孔46、切欠部47、連通部48）は、被取付面部43Aにおいて立設片24と当接する部位（立設片24に支持される部位）以外の部位に形成されている。具体的には、切欠部47及び連通部48は、車両前後方向（図4の左右方向）において立設片24と重ならない部位に形成されている。

【0035】

また、アームレスト40における下端には、車幅方向に延び、下方が開口された凹部49が形成されている。この凹部49には、トリムボード20における車室内側の面20Bから車室外側に立設された下端支持部25が嵌合されている。この下端支持部25は、凹部49と同様に車幅方向に延びている。10

【0036】

下端支持部25は、図4及び図6に示すように、アームレスト40が上方から荷重を受けた際には、凹部49の奥面49Aに当接することで、アームレスト40を支持可能となっている。また、車幅方向に延びる下端支持部25が、同じく車幅方向に延びる凹部49に嵌合されることで、トリムボード20に対するアームレスト40の車両前後方向の変位を規制するとともに、アームレスト40を車室外側に案内可能な構成とされる。また、下端支持部25の下面とトリムボード20における車室内側の面20Bとを連結する形で補強リブ26が設けられている。これにより、下端支持部25の剛性をより高くすることができる。20

【0037】

次に、本実施形態の効果について説明する。本実施形態においては、アームレスト40の被取付面部43Aが強度脆弱部（貫通孔46、切欠部47、連通部48）を有している。これにより、側突時において、アームレスト40が車室内側から荷重を受けた際には、強度脆弱部において容易に変形（又は破断）する。その結果、アームレスト40が変形しやすくなり、側突時に乗員が受ける衝撃を軽減することができる。

【0038】

そして、本実施形態においては、アームレスト40の被取付面部43Aが、トリムボード20の立設片24に支持される構成となっている。これにより、アームレスト40に上方から荷重が作用した際には、立設片24によって被取付面部43Aを支持することができ、アームレスト40の剛性をより高くすることができる。このような立設片24を設けることで、被取付面部43Aが強度脆弱部を有している構成としつつも、アームレスト40に上方から荷重が作用した際のアームレスト40の剛性をより高くすることができる。30

【0039】

ところで、乗員がアームレスト40を使用する際には、例えば、乗員が車室内側からアームレスト40の上面40A（図5参照）に肘などを載置させる。この時、アームレスト40には、車室外側に向かう斜め下方の荷重（図5における符号F1）が作用することとなる。40

【0040】

仮に、立設片24を備えていない構成の場合は、このような荷重F1が作用することでの、被取付面部43Aが車室外側に変位しようとする結果、取付用ボス22のカシメ部23に負荷が集中する。なお、この時の被取付面部43Aの変位方向を図5において矢線D1で示す。このため、カシメ部23が車室外側に外れる方向に荷重を受けやすくなる。

【0041】

この点、本実施形態のように、立設片24によって被取付面部43Aを支持する構成とすれば、上述した被取付面部43Aの変位を立設片24によって規制することができ、好適である。また、立設片24の車幅方向（図5の左右方向）における延設長さは、被取付面部43Aから立設片24の先端までの車幅方向における長さL1（図5参照）が、例え50

ば、5mm以上となるように設定することが好ましい。これにより、上述した被取付面部43Aの変位を立設片24によって、より確実に規制することができる。なお、立設片24の車幅方向における延設長さは適宜変更可能である。

【0042】

さらに、立設片24は、被取付面部43Aを車室外側に案内可能な構成とされる。これにより、側突時において、車室内側から荷重を受けたアームレスト40がトリムボード20に対して車室外側に相対移動する際には、被取付面部43Aが立設片24に対して車室外側へ相対移動可能となる。つまり、側突時においては、立設片24によって被取付面部43Aの車室外側への移動が規制される事態を抑制でき、乗員が受ける側突時の衝撃を軽減することができる。

10

【0043】

上記構成において、強度脆弱部（貫通孔46、切欠部47、連通部48）は、被取付面部43Aにおいて立設片24に支持される部位以外の部位に形成されている。

【0044】

このような構成とすれば、立設片24によって、被取付面部43Aにおいて強度脆弱部が形成されていない部位を支持可能な構成となる。これにより、立設片24によって、強度脆弱部が形成されている部位を支持する構成と比較して、被取付面部43Aをより確実に支持することができ、アームレスト40に対して上方から荷重が作用した際のアームレスト40の剛性をより高くすることができる。また、側突時には、立設片24に対するアームレスト40の車室外側への相対移動が規制される事態を抑制できるため、アームレスト40の強度脆弱部における変形を妨げる事態を抑制できる。

20

【0045】

また、被取付面部43Aは、アームレスト40の車両前後方向における両端部のうち、一端部（車両後端側）に設けられている。

【0046】

アームレスト40がボード取付用開口部21に組み付けられている構成において、アームレスト40が車室内側から押圧された際には、アームレスト40の車両前後方向における中央部に比して端部に応力が集中しやすい。この点、本実施形態においては、アームレスト40が押圧された際に応力が集中しやすい部位（車両前後方向における一端部）を支持することができ、アームレスト40の剛性をより高くすることができる。

30

【0047】

特に、本実施形態のようにボード部材15が略台形状（略方形状）、つまり、アームレスト40が角部を有する形状の場合、角部に相当する箇所（被取付面部43A）は、アームレスト40が押圧された際に応力が集中しやすい。この点、本実施形態では、比較的応力が集中しやすい被取付面部43Aを立設片24によって支持することができるから、アームレスト40使用時のアームレスト40の剛性をより高くすることができる。

【0048】

また、取付部は、トリムボード20から車室外側に向かって立設された取付用ボス22とされ、被取付部は、取付用ボス22が挿入可能な挿入孔45が形成された被取付面部43Aとされ、支持部は、トリムボード20から車室外側に向かって立設された立設片24とされる。

40

【0049】

このような構成とすれば、挿入孔45に取付用ボス22を挿入することで、取付用ボス22に対して被取付面部43を容易に取り付けることができる。また、被取付部、取付部、支持部をそれぞれ比較的簡易な構成で実現することができ、好適である。

【0050】

また、アームレスト40における下端には、車幅方向に延び、下方が開口された凹部49が形成され、トリムボード20には、車幅方向に延び、凹部49に嵌合する形状をなす下端支持部25が設けられ、下端支持部25は凹部49に嵌合されるとともに、アームレスト40を支持し、かつ車室外側に案内可能な構成となっている。

50

【0051】

このような構成とすれば、アームレスト40において、立設片24に支持される部位(被取付面部43A)とは他の部位を下端支持部25によって支持することができる。これにより、アームレスト40をより確実に支持することができる。そして、下端支持部25は、アームレスト40において、車幅方向に延びる凹部49に嵌合する形で配されている。下端支持部25が凹部49に嵌合されることで、アームレスト40が下端支持部25にガイドされる形で車室外側に移動可能となる。これにより、側突時において、アームレスト40を車室外側に、より確実に案内することができ、立設片24及び下端支持部25に対するアームレスト40の車室外側への相対移動が規制される事態を抑制できる。

【0052】

10

<実施形態2>

次に、本発明の実施形態2を図7によって説明する。上記実施形態と同一部分には、同一符号を付して重複する説明を省略する。本実施形態のドアトリム111においては、支持部(立設片24)の形成箇所及び、被取付面部43に形成された強度脆弱部の構成が上記実施形態とは相違する。

【0053】

20

本実施形態においては、図7に示すように、アームレスト40に複数設けられた被取付面部43のうち、車両前後方向の中央側に配された被取付面部43B(図2も参照)の下方に立設片24が形成されており、アームレスト40に上方から荷重が作用した場合において、被取付面部43Bを立設片24で支持する構成となっている。

【0054】

また、本実施形態においては、被取付面部43Bに複数の貫通孔146(強度脆弱部)が形成されている。複数の貫通孔146は、被取付面部43Bの基端側(被取付面部43Bにおいて挿入孔45よりも周壁部42に近い側)において、車両前後方向に沿って配列されている。このような貫通孔146を設けることで、上記実施形態と同様に、側突時にアームレスト40が容易に変形することができ、乗員が受ける衝撃を軽減することができる。

【0055】

30

<実施形態3>

次に、本発明の実施形態3を図8によって説明する。上記実施形態と同一部分には、同一符号を付して重複する説明を省略する。本実施形態のドアトリム211においては、被取付面部に形成された強度脆弱部の構成が上記実施形態2とは相違する。

【0056】

本実施形態においては、図8に示すように、被取付面部43Bに薄肉部246(強度脆弱部)が形成されている。薄肉部246は、被取付面部43Bにおいて、薄肉部246の周辺部よりも板厚が小さく設定された箇所とされ、例えば、挿入孔45の孔縁から被取付面部43Bの外周端に延びる形で形成されている。このような薄肉部246を設けることで、上記実施形態と同様に、側突時にアームレスト40が容易に潰れることができ、乗員が受ける衝撃を軽減することができる。

【0057】

40

また、本実施形態においては、薄肉部246は、車両前後方向において、立設片24とは異なる箇所に形成されている。つまり、薄肉部246は、被取付面部43Bにおいて立設片24に支持される部位以外の部位に形成されている。

【0058】

<実施形態4>

次に、本発明の実施形態4を図9によって説明する。上記実施形態と同一部分には、同一符号を付して重複する説明を省略する。本実施形態のドアトリム311においては、被取付面部に形成された強度脆弱部の構成が上記実施形態2及び実施形態3とは相違する。

【0059】

本実施形態においては、図9に示すように、被取付面部43Bの基端側において、車室

50

内側（図9の右側）に凹む溝部346（強度脆弱部）が形成されている。このような溝部346を設けることで、上記実施形態と同様に、側突時にアームレスト40が容易に変形することができ、乗員が受ける衝撃を軽減することができる。

【0060】

<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。

【0061】

(1) 上記実施形態においては、取付部として取付用ボス22を例示し、被取付部として被取付面部43を例示し、取付用ボス22と被取付面部43とが熱カシメによって締結されている構成を例示したが、これに限定されない。例えば、被取付面部43をビスなどでトリムボード20に取り付ける構成としてもよい。取付部及び被取付部は、アームレスト40をトリムボード20に対して取付可能とする構成のものであればよく、適宜変更可能である。10

【0062】

(2) 強度脆弱部は、上記実施形態で例示した構成のものに限定されない。強度脆弱部は、被取付部（被取付面部43）において、強度脆弱部の周囲に比して、強度が低い部分であればよい。

【0063】

(3) 上記実施形態においては、オーナメント16とアームレスト40とが一体的に形成された構成を例示したが、これに限定されない。アームレスト40は、オーナメント16と別体の部品であってもよい。また、アームレスト40の形状は、上記実施形態で例示した形状に限定されず、適宜変更可能である。20

【0064】

(4) 立設片24（支持部）の形成箇所は上記実施形態で例示したものに限定されず適宜変更可能である。立設片24は、例えば、図10に示すように、アームレスト40において、車両前端（図10の右側の端部）に設けられた被取付面部43Cを支持可能とする形で設けられていてもよい。

【0065】

(5) 上記実施形態においては、立設片24の上面24Aと被取付面部43Aの下端面43A1とが隙間を空ける形で配されている構成を例示したが、これに限定されない。立設片24は、被取付面部43Aを支持する構成であればよく、例えば、立設片24の上面24Aと被取付面部43Aの下端面43A1とが当接している構成であってもよい。30

【0066】

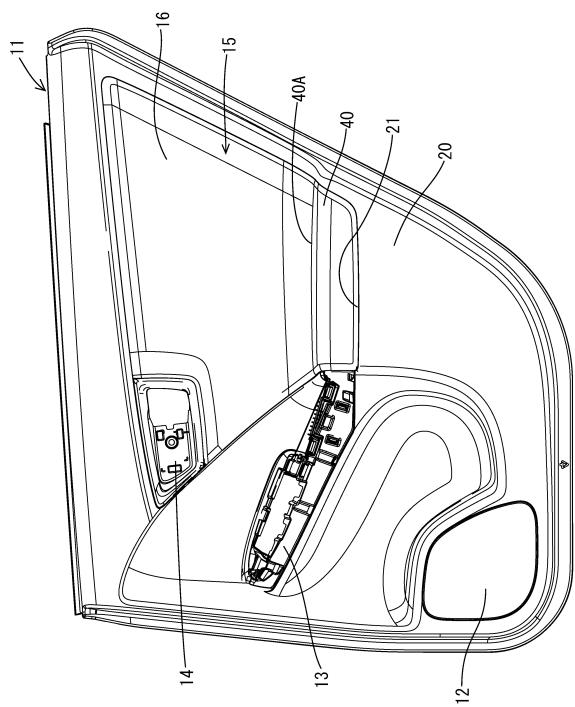
(6) 被取付部は、アームレスト40と一体的に形成されたものに限定されず、アームレスト40と別部品であってもよい。また、取付部は、トリムボード20と一体的に形成されたものに限定されず、トリムボード20と別部品であってもよい。

【符号の説明】

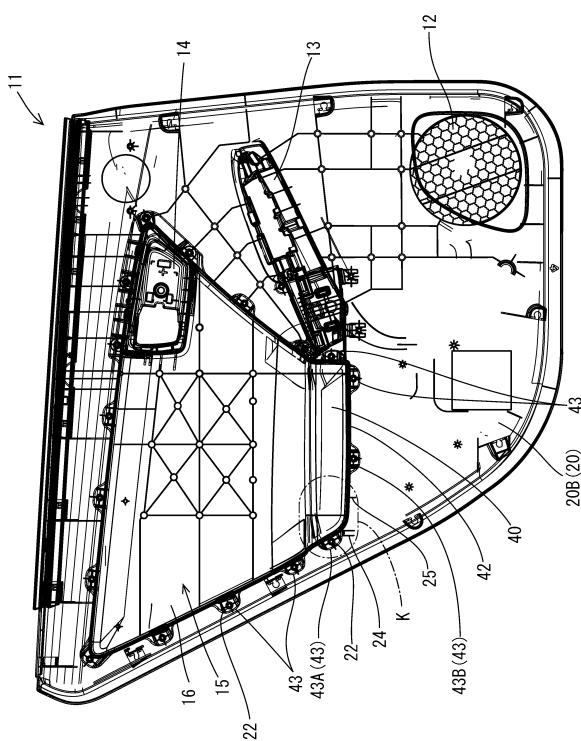
【0067】

11, 111, 211, 311...ドアトリム（車両用ドアトリム）、20...トリムボード（トリム本体）、21...ボード取付用開口部（アームレスト取付用開口部）、22...取付用ボス（取付部）、24...立設片（支持部、立設部）、25...下端支持部、40...アームレスト、43A, 43B, 43C...被取付面部（被取付部）、45...挿入孔、46...貫通孔（強度脆弱部）、47...切欠部（強度脆弱部）、48...連通部（強度脆弱部）、49...凹部、146...貫通孔（強度脆弱部）、246...薄肉部（強度脆弱部）、346...溝部（強度脆弱部）40

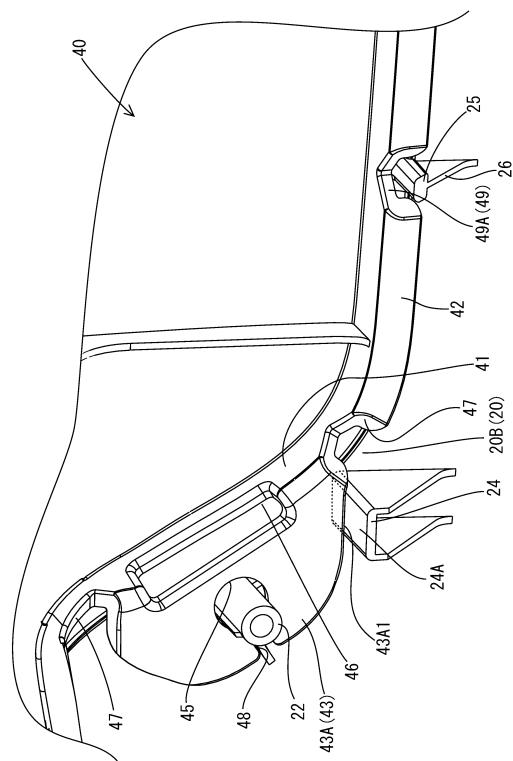
【図1】



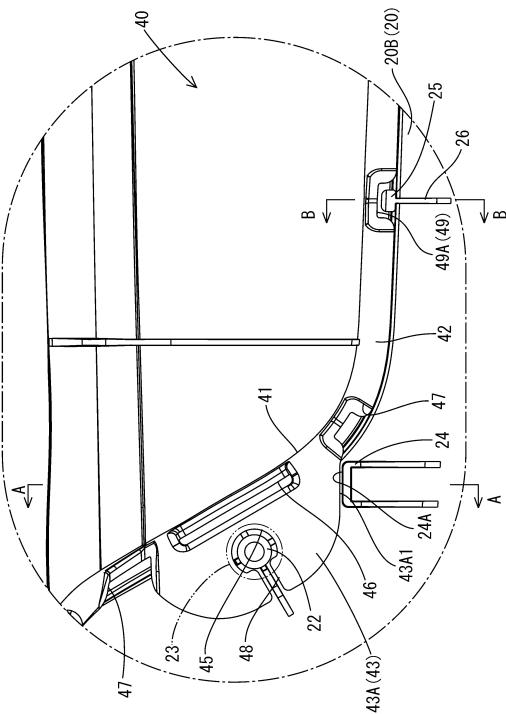
【図2】



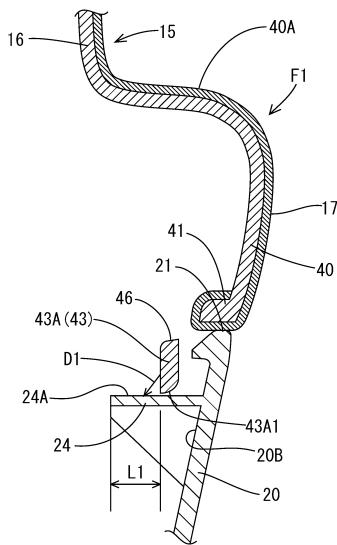
【図3】



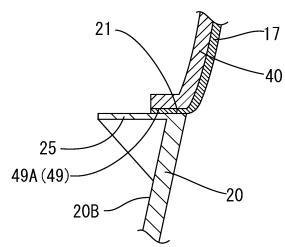
【図4】



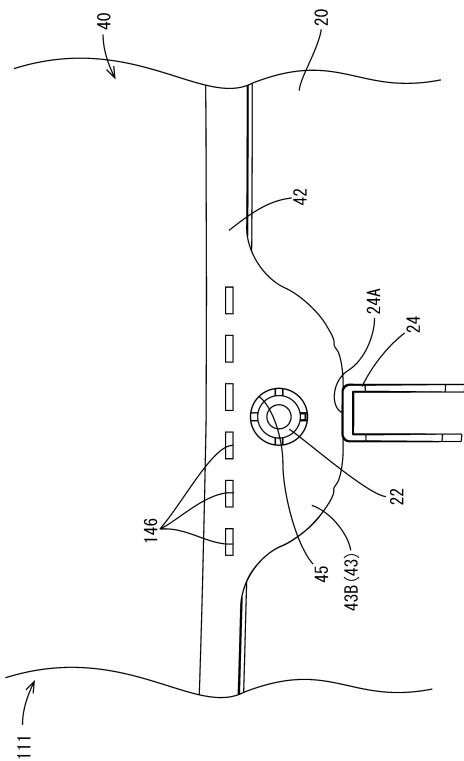
【図5】



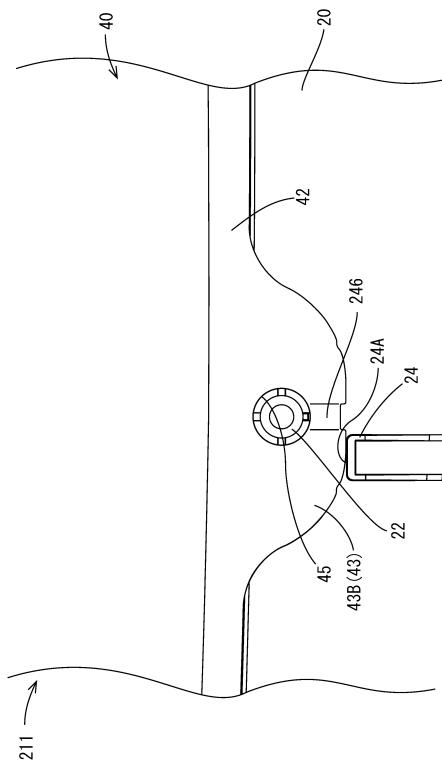
【図6】



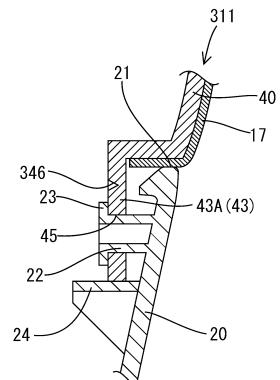
【図7】



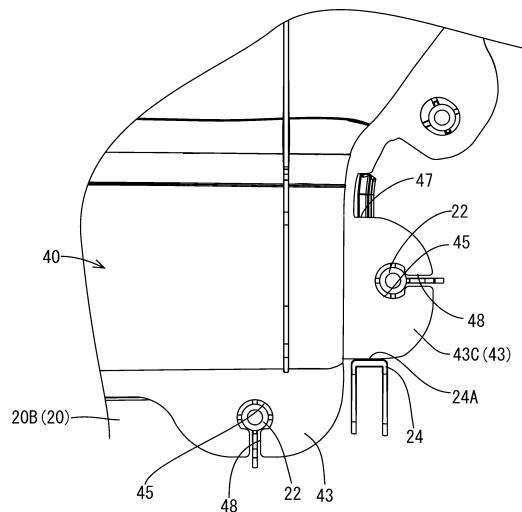
【図8】



【図9】



【図10】



フロントページの続き

(56)参考文献 特開平09-263165(JP,A)
特開2007-099148(JP,A)
特開平06-270672(JP,A)
特開2010-264786(JP,A)
特開2005-067348(JP,A)
特開平11-286232(JP,A)
特開2006-001409(JP,A)
特開2011-011578(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B 6 0 R	1 3 / 0 2
B 6 0 J	5 / 0 0
B 6 0 J	5 / 0 4
B 6 0 N	3 / 0 0