

(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2019-59293

(P2019-59293A)

(43) 公開日 平成31年4月18日(2019.4.18)

(51) Int.Cl.			F I			テーマコード (参考)	
B60J	5/00	(2006.01)	B60J	5/00	501E	3D022	
B60R	13/02	(2006.01)	B60R	13/02	B	3D023	
B60R	7/04	(2006.01)	B60R	7/04	T		
B60J	5/04	(2006.01)	B60J	5/04	A		

審査請求 未請求 請求項の数 10 O L (全 12 頁)

(21) 出願番号 特願2017-184251 (P2017-184251)
 (22) 出願日 平成29年9月26日 (2017.9.26)

(71) 出願人 000220066
 テイ・エス テック株式会社
 埼玉県朝霞市栄町3丁目7番27号
 (71) 出願人 000005326
 本田技研工業株式会社
 東京都港区南青山二丁目1番1号
 (74) 代理人 100077665
 弁理士 千葉 剛宏
 (74) 代理人 100116676
 弁理士 宮寺 利幸
 (74) 代理人 100191134
 弁理士 千馬 隆之
 (74) 代理人 100149261
 弁理士 大内 秀治

最終頁に続く

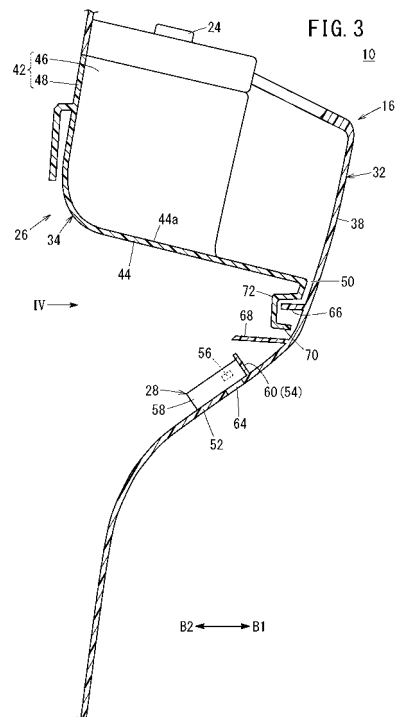
(54) 【発明の名称】 車両用ドア

(57) 【要約】

【課題】照明装置の防液性能を向上させることができるとともに照明装置の光が収容部内に漏れることを抑制できる車両用ドアを提供する。

【解決手段】車両用ドア10は、ドア本体12と、ドア本体12の車室側に設けられた収容部26と、ドア本体12内における収容部26の下方に設けられた照明装置28と、を備え、収容部26の底面44aには、収容部26内の液体を下方に排出するための排出孔50が形成され、ドア本体12には、排出孔50の下方に位置する第1壁部66と、照明装置28を上方から覆うように第1壁部66の下方に位置する第2壁部68とが設けられている。

【選択図】 図3



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

ドア本体と、

前記ドア本体の車室内側に設けられた収容部と、

前記ドア本体内における前記収容部の下方に設けられた照明装置と、を備え、

前記収容部の底面には、当該収容部内の液体を下方に排出するための排出孔が形成され

、前記ドア本体には、

前記排出孔の下方に位置する第 1 壁部と、

前記照明装置を上方から覆うように前記第 1 壁部の下方に位置する第 2 壁部と、が設けられている、

ことを特徴とする車両用ドア。

10

【請求項 2】

請求項 1 記載の車両用ドアにおいて、

前記第 1 壁部と前記第 2 壁部とのそれぞれは、前記ドア本体を構成する同一の樹脂部材から同じ側に突出している、

ことを特徴とする車両用ドア。

【請求項 3】

請求項 1 又は 2 記載の車両用ドアにおいて、

前記ドア本体は、

20

前記第 1 壁部及び前記第 2 壁部が設けられたドアライニングと、

少なくとも前記収容部の前記底面を構成し、前記ドアライニングに着脱可能な収容部本体と、を有する、

ことを特徴とする車両用ドア。

【請求項 4】

請求項 3 記載の車両用ドアにおいて、

前記排出孔は、前記収容部本体と前記ドアライニングとの間に形成された隙間である、

ことを特徴とする車両用ドア。

【請求項 5】

請求項 3 又は 4 に記載の車両用ドアにおいて、

30

前記収容部本体には、前記第 1 壁部と前記第 2 壁部との間に位置する第 3 壁部が設けられている、

ことを特徴とする車両用ドア。

【請求項 6】

請求項 5 記載の車両用ドアにおいて、

前記第 1 壁部及び前記第 2 壁部のそれぞれは、前記ドアライニングから車室外側に向かって突出しており、

前記第 3 壁部は、前記収容部本体から前記車室内側に向かって突出している、

ことを特徴とする車両用ドア。

【請求項 7】

請求項 5 又は 6 記載の車両用ドアにおいて、

40

前記第 3 壁部は、上面視で前記第 1 壁部と重なる位置に設けられている、

ことを特徴とする車両用ドア。

【請求項 8】

請求項 5 ~ 7 のいずれか 1 項に記載の車両用ドアにおいて、

前記第 3 壁部は、前記ドア本体の上下方向及び厚さ方向に直交する長手方向に沿って前記照明装置から離間するように延在しており、

前記第 3 壁部の上面は、前記ドア本体の前記長手方向に前記照明装置から離間するにしたがって下方に傾斜している、

ことを特徴とする車両用ドア。

50

【請求項 9】

請求項 1 ~ 8 のいずれか 1 項に記載の車両用ドアにおいて、
前記ドア本体には、前記照明装置からの光が通る貫通孔が形成されている、
ことを特徴とする車両用ドア。

【請求項 10】

請求項 9 記載の車両用ドアにおいて、
前記照明装置は、光軸が車室内側に向かって下方に傾斜するように前記ドア本体に対し
て取り付けられている、
ことを特徴とする車両用ドア。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、ドア本体の車室内側に設けられた収容部と、ドア本体内における収容部の下
方に設けられた照明装置とを備えた車両用ドアに関する。

【背景技術】**【0002】**

例えば、特許文献 1 には、ドア本体の車室側に飲料用ボトルが収容されるボトルホルダ
が設けられた車両用ドアが開示されている。

【先行技術文献】**【特許文献】****【0003】**

【特許文献 1】特開 2011 - 51509 号公報

【発明の概要】**【発明が解決しようとする課題】****【0004】**

ところで、車両用ドアのボトルホルダ（収容部）内には、飲料用ボトル内の水等の液体
がこぼれて流入したり、車両用ドアを開けた際に雨水等が流入したりすることがある。こ
のような場合に収容部内に液体が溜まることを抑制するために、例えば、収容部の底面
には、収容部内の流体を下方に排出するための排出孔が設けられている。

【0005】

このような収容部の下方に車室内を照明する照明装置を設けると、収容部内に比較的
量の液体が流入した際に、排出孔から流下した液体により照明装置が濡れる可能性がある
。また、照明装置の光が排出孔を介して収容部内に漏れるおそれがある。

【0006】

本発明は、このような課題を考慮してなされたものであり、底面に排出孔が形成された
収容部の下方に照明装置を設けた構造において、照明装置の防液性能を向上させることが
できるとともに照明装置の光が収容部内に漏れることを抑制することができる車両用ドア
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】**

上記目的を達成するために、本発明に係る車両用ドアは、ドア本体と、前記ドア本体の
車室内側に設けられた収容部と、前記ドア本体内における前記収容部の下方に設けられた
照明装置と、を備え、前記収容部の底面には、当該収容部内の液体を下方に排出するた
めの排出孔が形成され、前記ドア本体には、前記排出孔の下方に位置する第 1 壁部と、前記
照明装置を上方から覆うように前記第 1 壁部の下方に位置する第 2 壁部と、が設けられて
いることを特徴とする。

【0008】

このような構成によれば、収容部内から排出孔を介して流下する液体の流速を第 1 壁部
及び第 2 壁部によって減少させることができるため、照明装置の防液性能を向上させるこ
とができる。また、照明装置から排出孔に向かう光を第 1 壁部及び第 2 壁部によって遮る

10

20

30

40

50

ことができるため、照明装置の光が排出孔を介して収容部内に漏れることを抑制することができる。

【0009】

上記の車両用ドアにおいて、前記第1壁部と前記第2壁部とのそれぞれは、前記ドア本体を構成する同一の樹脂部材から同じ側に突出していることが好ましい。

【0010】

このような構成によれば、第1壁部と第2壁部とが同一の樹脂部材から同じ側に突出しているため、1つ又は少ない金型により第1壁部及び第2壁部を成形することができる。これにより、例えば、ドア本体に対して第1壁部及び第2壁部をそれぞれ取り付けの場合と比較して、部品点数を削減することができるとともに車両用ドアの製造工数の低減を図ることができる。

10

【0011】

上記の車両用ドアにおいて、前記ドア本体は、前記第1壁部及び前記第2壁部が設けられたドアライニングと、少なくとも前記収容部の前記底面を構成し、前記ドアライニングに着脱可能な収容部本体と、を有することが好ましい。

【0012】

このような構成によれば、第1壁部及び第2壁部がドアライニングに設けられているため、収容部本体を交換した場合であっても照明装置の防液性能を確保することができる。とともに照明装置の光が排出孔を介して収容部内に漏れることを抑制することができる。

【0013】

上記の車両用ドアにおいて、前記排出孔は、前記収容部本体と前記ドアライニングとの間に形成された隙間であるのが好ましい。

20

【0014】

このような構成によれば、車両用ドアを簡単な構造にすることができる。これにより、収容部の底面に孔開け加工を施す必要がないため、車両用ドアの製造コストの低減を図ることができる。

【0015】

上記の車両用ドアにおいて、前記収容部本体には、前記第1壁部と前記第2壁部との間に位置する第3壁部が設けられているのが好ましい。

【0016】

このような構成によれば、照明装置の防液性能をさらに向上させることができるとともに照明装置の光が排出孔を介して収容部内に漏れることを効果的に抑制することができる。

30

【0017】

上記の車両用ドアにおいて、前記第1壁部及び前記第2壁部のそれぞれは、前記ドアライニングから車室外側に向かって突出しており、前記第3壁部は、前記収容部本体から前記車室内側に向かって突出しているのが好ましい。

【0018】

このような構成によれば、照明装置の防液性能を一層向上させることができるとともに照明装置の光が排出孔を介して収容部内に漏れることをより効果的に抑制することができる。

40

【0019】

上記の車両用ドアにおいて、前記第3壁部は、上面視で前記第1壁部と重なる位置に設けられているのが好ましい。

【0020】

このような構成によれば、照明装置の防液性能をより一層向上させることができるとともに照明装置の光が排出孔を介して収容部内に漏れることを一層効果的に抑制することができる。

【0021】

上記の車両用ドアにおいて、前記第3壁部は、前記ドア本体の上下方向及び厚さ方向に

50

直交する長手方向に沿って前記照明装置から離間するように延在しており、前記第3壁部の上面は、前記ドア本体の前記長手方向に前記照明装置から離間するにしたがって下方に傾斜しているのが好ましい。

【0022】

このような構成によれば、排出孔から第1壁部を介して第3壁部の上面に導かれた液体を照明装置から離間する方向に流すことができるため、照明装置の防液性能をさらに向上させることができる。

【0023】

上記の車両用ドアにおいて、前記ドア本体には、前記照明装置からの光が通る貫通孔が形成されているのが好ましい。

10

【0024】

このような構成によれば、簡単な構造で照明装置により車室内を照らすことができる。

【0025】

上記の車両用ドアにおいて、前記照明装置は、光軸が車室内側に向かって下方に傾斜するように前記ドア本体に対して取り付けられているのが好ましい。

【0026】

このような構成によれば、照明装置により車室内の床面を照らすことができるため、車室内の安全性を向上させることができる。

【発明の効果】

【0027】

本発明によれば、收容部の底面に形成された排出孔の下方に第1壁部を設け、照明装置を上方から覆うように第1壁部の下方に第2壁部を設けているため、照明装置の防液性能を向上させることができるとともに照明装置の光が排出流路を介して收容部内に漏れることを抑制することができる。

20

【図面の簡単な説明】

【0028】

【図1】本発明の一実施形態に係る車両用ドアの斜視図である。

【図2】図1の車両用ドアを構成するドア本体の一部省略平面図である。

【図3】図1のIII-III線に沿った横断面図である。

【図4】図3のIV矢視図である。

30

【図5】図3の一部拡大図である。

【発明を実施するための形態】

【0029】

以下、本発明に係る車両用ドアについて好適な実施形態を挙げ、添付の図面を参照しながら説明する。なお、以下の説明では、図1の左側（矢印A1方向）を「前方」と呼び、図1の右側（矢印A2方向）を「後方」と呼ぶ。また、図2の下側（矢印B1方向）を「車室内側」と呼び、図2の上側（矢印B2方向）を「車室外側」と呼ぶ。

【0030】

図1に示すように、本発明の一実施形態に係る車両用ドア10は、例えば、自動車のリアスライドドアとして構成されており、図示しない窓枠が設けられるドア本体12を備えている。

40

【0031】

ドア本体12は、車室外側を構成するドアベース14と、ドアベース14に取り付けられて車室内側を構成するドアライニング16とを有する。ドアベース14は、例えば、亜鉛メッキ鋼板等の金属材料により構成されている。ドアライニング16は、例えば、樹脂材料によって一体的に射出成形されている。

【0032】

ドアライニング16の上部には、人手によって操作可能なドアノブ18と、車両用ドア10を閉じた状態でロックするためのロック操作部20とが設けられ、ドアライニング16の下部には、スピーカ22が設けられている。ドアライニング16の上下方向の中間部

50

には、図示しない窓を開閉するためのスイッチ部 2 4 と、スイッチ部 2 4 の前方（ドア本体 1 2 の長手方向の一端側）に隣接して位置する収容部 2 6 と、収容部 2 6 の下方に位置する照明装置 2 8 とが設けられている。

【0033】

収容部 2 6 は、例えば、ペットボトル等の飲料用容器 3 0 が収容可能な上方に開口した凹部を構成する。図 2 及び図 3 に示すように、収容部 2 6 は、ドアライニング 1 6 のうち車室内側（矢印 B 1 方向）に膨出した膨出部 3 2 と、膨出部 3 2 によって形成された空間に配設された収容部本体 3 4 とを有する。膨出部 3 2 は、収容部 2 6 の前側を構成する前部 3 6 と、収容部 2 6 の車室内側を構成する内側部 3 8 とを含む。

【0034】

図 4 に示すように、収容部本体 3 4 は、ドアライニング 1 6 に対して着脱可能であり、複数のねじ等の締結部材 4 0 によってドアライニング 1 6 の内面（ドアライニング 1 6 の車室外側の面）に対して固定されている。すなわち、収容部本体 3 4 は、交換可能である。図 2 ~ 図 4 において、収容部本体 3 4 は、側部 4 2 と底部 4 4 とを有する。側部 4 2 は、収容部 2 6 の後側（ドア本体 1 2 の長手方向の他端側）を構成する後部 4 6 と、収容部 2 6 の車室外側を構成する外側部 4 8 とを含む。

【0035】

底部 4 4 は、側部 4 2 の下端に一体的に設けられている。図 3 に示すように、収容部本体 3 4 の底面 4 4 a（底部 4 4 の上面）は、車室内側に向かって下方に傾斜している。収容部本体 3 4 は、底部 4 4 と内側部 3 8 との間に所定の隙間が形成されるようにドアライニング 1 6 に対して取り付けられている。この隙間は、収容部 2 6 内の液体 L を下方に排出するための排出孔 5 0 として機能する（図 5 参照）。

【0036】

照明装置 2 8 は、内側部 3 8 の下端から下方に向かってドアライニング 1 6 の下部まで車室外側に傾斜した傾斜部 5 2 に設けられた照明取付部 5 4 に対して取り付けられている。照明装置 2 8 は、発光部 5 6 等の電子部品を収容する筐体 5 8 を備えている。照明装置 2 8 には、図示しない電力供給用のケーブルが電氣的に接続されている。照明取付部 5 4 は、傾斜部 5 2 の内面から突出した壁部 6 0 及び爪部 6 2 によって筐体 5 8 をドアライニング 1 6 に対して保持する。傾斜部 5 2 には、照明装置 2 8 の光が通る貫通孔 6 4 が形成されている。つまり、図 5 に示すように、照明装置 2 8 から出射した光は、貫通孔 6 4 を通り車室内の図示しない床面を照らす。換言すれば、照明装置 2 8 の光軸 A x は、車室内側（矢印 B 1 方向）に向かって下方に傾斜している。

【0037】

収容部 2 6 と照明装置 2 8 との間には、排出孔 5 0 の下方に位置する第 1 壁部 6 6 と、照明装置 2 8 を上方から覆うように第 1 壁部 6 6 の下方に位置する第 2 壁部 6 8 と、第 1 壁部 6 6 及び第 2 壁部 6 8 の間に位置する第 3 壁部 7 0 とが設けられている。

【0038】

第 1 壁部 6 6 は、ドアライニング 1 6 の内面から車室外側（矢印 B 2 方向）に向かって水平方向に延出した板状の突出部（第 1 リブ）である。第 1 壁部 6 6 の先端は、排出孔 5 0 よりも矢印 B 2 方向に位置している。第 1 壁部 6 6 は、前後方向（ドア本体 1 2 の上下方向及び厚さ方向に直交する長手方向である矢印 A 方向）に延在している（図 4 参照）。

【0039】

第 2 壁部 6 8 は、ドアライニング 1 6 の内面から第 1 壁部 6 6 と同じ側（矢印 B 2 方向）に突出した板状の突出部（第 2 リブ）である。第 2 壁部 6 8 の突出長は、第 1 壁部 6 6 の突出長よりも長い。つまり、第 2 壁部 6 8 の突出端は、第 1 壁部 6 6 の突出端よりも矢印 B 2 方向に位置している。第 2 壁部 6 8 は、照明装置 2 8 の全幅に亘って矢印 A 方向に延在している（図 4 参照）。第 2 壁部 6 8 の上面 6 8 a は、水平に延在している。ただし、第 2 壁部 6 8 の上面 6 8 a は、矢印 B 1 方向に向かって下方に傾斜していてもよい。

【0040】

第 3 壁部 7 0 は、支持壁部 7 2 によって収容部本体 3 4 の底部 4 4 に連結している。支

10

20

30

40

50

持壁部 7 2 は、底部 4 4 の矢印 B 1 方向の端部から下方に突出した第 1 支持部 7 4 と、第 1 支持部 7 4 の下端から矢印 B 2 方向に突出した第 2 支持部 7 6 と、第 2 支持部 7 6 の先端から下方に突出した第 3 支持部 7 8 とを有する。

【 0 0 4 1 】

第 1 支持部 7 4 とドアライニング 1 6 の内面との間には、排出孔 5 0 に連通する第 1 流路 8 0 が形成されている。第 2 支持部 7 6 は、第 1 壁部 6 6 を上方から覆うように設けられている。第 2 支持部 7 6 と第 1 壁部 6 6 との間には、第 1 流路 8 0 に連通する第 2 流路 8 2 が形成されている。第 3 支持部 7 8 と第 1 壁部 6 6 との間には、第 2 流路 8 2 に連通する第 3 流路 8 4 が形成されている。

【 0 0 4 2 】

第 3 壁部 7 0 は、第 3 支持部 7 8 の下端から矢印 B 1 方向に突出した板状の突出部（第 3 リブ）である。第 3 壁部 7 0 は、第 1 壁部 6 6 によって上方から覆われている。換言すれば、第 3 壁部 7 0 は、上方からの平面視で第 1 壁部 6 6 と重なっている。具体的には、第 1 壁部 6 6 の突出端は、第 3 壁部 7 0 の突出方向の中央よりも根本側（矢印 B 2 方向）に位置している。第 3 壁部 7 0 と第 1 壁部 6 6 との間には、第 3 流路 8 4 に連通する第 4 流路 8 6 が形成されている。第 3 壁部 7 0 の突出端は、第 2 壁部 6 8 の根本の上方に位置している。

【 0 0 4 3 】

図 4 において、第 3 壁部 7 0 は、照明装置 2 8 から離間するように矢印 A 2 方向に延在している。第 3 壁部 7 0 の上面 7 0 a は、矢印 A 2 方向に向かって下方に傾斜している。図 5 に示すように、第 3 壁部 7 0 の突出端とドアライニング 1 6 の内面との間には、隙間 9 0 が形成されている。第 3 壁部 7 0 は、第 2 壁部 6 8 の上方に離間している。

【 0 0 4 4 】

排出孔 5 0、第 1 流路 8 0、第 2 流路 8 2、第 3 流路 8 4、及び第 4 流路 8 6 は、互いに連通して収容部 2 6 内の液体 L を外部に排出するための排出流路 8 8 を構成する。

【 0 0 4 5 】

本実施形態に係る車両用ドア 1 0 は、基本的には上記のように構成されるものであり、次に車両用ドア 1 0 の作用効果について説明する。

【 0 0 4 6 】

図 5 に示すように、車両用ドア 1 0 では、飲料用容器 3 0 内の水等がこぼれて収容部 2 6 内に流入したり、車両用ドア 1 0 を開けた際に雨水等が収容部 2 6 内に流入したりすることがある。収容部 2 6 内に流入した液体 L は、収容部 2 6 の底面 4 4 a を矢印 B 1 方向に流れて排出孔 5 0 に流入し、第 1 支持部 7 4 を伝いながら第 1 流路 8 0 内を流下して第 1 壁部 6 6 の上面 6 6 a に当たる。これにより、収容部 2 6 内から排出された液体 L の流速が低減する。

【 0 0 4 7 】

その後、液体 L は、第 1 壁部 6 6 の上面 6 6 a を伝いながら第 2 流路 8 2 内を矢印 B 2 方向に流れて第 3 流路 8 4 に流入し、第 1 壁部 6 6 の突出端面を伝いながら流下して第 3 壁部 7 0 の上面 7 0 a に当たる。これにより、収容部 2 6 内から排出された液体 L の流速がさらに低減する。この際、第 2 流路 8 2 を流れる液体 L の流量が比較的多い場合であっても、第 3 支持部 7 8 が存在しているため、液体 L を第 3 壁部 7 0 の上面 7 0 a に確実に導くことができる。

【 0 0 4 8 】

そして、第 3 壁部 7 0 の上面 7 0 a に到達した液体 L は、第 3 壁部 7 0 の上面 7 0 a を矢印 A 2 方向に流れる（図 4 参照）。そして、液体 L は、ドアベース 1 4 の下部とドアライニング 1 6 の下部との間に形成されたドレン孔 1 0 0（図 2 参照）を介して車両用ドア 1 0 の外側（車外）に排出される。

【 0 0 4 9 】

ここで、第 2 壁部 6 8 と第 3 壁部 7 0 との間隔は、第 1 壁部 6 6 と第 2 支持部 7 6 との間隔よりも広い。換言すれば、第 2 流路 8 2 の流路断面積は、第 4 流路 8 6 の流路断面積

10

20

30

40

50

よりも小さい。そのため、収容部 26 内に流入した液体 L が比較的多い場合であっても、排出流路 88 を流れる過程で、第 2 流路 82 を流れる際に液体 L の流量が絞られる。すなわち、第 4 流路 86 に導かれる液体 L の単位時間当たりの流量が少なくなるため、第 4 流路 86 の液体 L が第 3 壁部 70 の上面 70a の傾斜に沿って矢印 A2 方向に確実に流れることとなる。

【0050】

第 3 壁部 70 を矢印 B1 方向に流れて隙間 90 を介して流下した液体 L は、第 2 壁部 68 の上面 68a に当たるため、照明装置 28 が液体 L によって濡れることはない。第 2 壁部 68 の上面 68a に導かれた液体 L は、照明装置 28 を避けるように流下して上述したドレン孔 100 を介して車外に排出される。なお、第 2 壁部 68 に到達した液体 L の量が比較的小さい場合は、液体 L は第 2 壁部 68 の上面 68a に留まり蒸発する。

10

【0051】

本実施形態によれば、ドアライニング 16 には、排出孔 50 の下方に位置する第 1 壁部 66 と、照明装置 28 を上方から覆うように第 1 壁部 66 の下方に位置する第 2 壁部 68 とが設けられている。これにより、収容部 26 内から排出孔 50 を介して流下する液体 L の流速を第 1 壁部 66 及び第 2 壁部 68 によって減少させることができるため、照明装置 28 の防液性能を向上させることができる。また、照明装置 28 から排出孔 50 に向かう光を第 1 壁部 66 及び第 2 壁部 68 によって遮ることができるため、照明装置 28 の光が排出孔 50 を介して収容部 26 内に漏れることを抑制することができる。

【0052】

20

また、第 1 壁部 66 と第 2 壁部 68 とのそれぞれは、同一の樹脂部材であるドアライニング 16 から同じ側（矢印 B2 方向）に突出している。そのため、1 つ又は少ない金型により第 1 壁部 66 及び第 2 壁部 68 を成形することができる。これにより、例えば、ドアライニング 16 に対して第 1 壁部 66 及び第 2 壁部 68 をそれぞれ取り付ける場合と比較して、部品点数を削減することができるとともに車両用ドア 10 の製造工数の低減を図ることができる。

【0053】

さらに、第 1 壁部 66 及び第 2 壁部 68 がドアライニング 16 に設けられるとともに収容部本体 34 がドアライニング 16 に対して着脱可能であるため、収容部本体 34 を交換した場合であっても照明装置 28 の防液性能を確保することができるとともに照明装置 28 の光が排出孔 50 を介して収容部 26 内に漏れることを抑制することができる。

30

【0054】

本実施形態では、排出孔 50 が収容部本体 34 とドアライニング 16 との間に形成された隙間であるため、車両用ドア 10 を簡単な構造にすることができる。これにより、収容部 26 の底面 44a に孔開け加工を施す必要がないため、車両用ドア 10 の製造コストの低減を図ることができる。

【0055】

また、収容部本体 34 には、第 1 壁部 66 と第 2 壁部 68 との間に位置する第 3 壁部 70 が設けられているため、照明装置 28 の防液性能をさらに向上させることができるとともに照明装置 28 の光が排出孔 50 を介して収容部 26 内に漏れることを効果的に抑制することができる。

40

【0056】

さらに、第 1 壁部 66 及び第 2 壁部 68 がドアライニング 16 から車室外側に向かって突出しており、第 3 壁部 70 が収容部本体 34 から車室内側（第 1 壁部 66 及び第 2 壁部 68 の突出方向と反対方向）に突出している。そのため、照明装置 28 の防液性能を一層向上させることができるとともに照明装置 28 の光が排出孔 50 を介して収容部 26 内に漏れることをより効果的に抑制することができる。

【0057】

本実施形態では、第 3 壁部 70 は、上方からの平面視で第 1 壁部 66 と重なる位置に設けられているため、照明装置 28 の防液性能をより一層向上させることができるとともに

50

照明装置 28 の光が排出孔 50 を介して収容部 26 内に漏れることを一層効果的に抑制することができる。

【0058】

また、第3壁部 70 は、照明装置 28 から離間するように矢印 A 2 方向に延在しており、第3壁部 70 の上面 70 a は、矢印 A 2 方向に照明装置 28 から離間するにしたがって下方に傾斜している。これにより、排出孔 50 から第1壁部 66 を介して第3壁部 70 の上面 70 a に導かれた液体 L を照明装置 28 から離間する方向に流すことができるため、照明装置 28 の防液性能をさらに向上させることができる。

【0059】

本実施形態によれば、ドアライニング 16 の傾斜部 52 に照明装置 28 からの光が通る貫通孔 64 が形成され、照明装置 28 の光軸 Ax が車室内側に向かって下方に傾斜するように照明装置 28 が照明取付部 54 に取り付けられている。これにより、簡単な構造で照明装置 28 により車室内の床面を照らすことができる。よって、車室内の安全性を向上させることができる。

10

【0060】

本実施形態は、上述した構成に限定されない。車両用ドア 10 は、第3壁部 70 が省略されていてもよい。この場合であっても、第1壁部 66 と第2壁部 68 とによって、照明装置 28 の防液性能を向上させることができるとともに照明装置 28 の光が排出孔 50 を介して収容部 26 内に漏れることを抑制することができる。

【0061】

第1壁部 66 及び第2壁部 68 は、収容部本体 34 から車室内側に向かって突出し、第3壁部 70 は、ドアライニング 16 の内面から車室外側に突出していてもよい。収容部 26 の底面 44 a は、水平方向に延在していてもよい。収容部 26 は、飲料用容器 30 を収容するものに限定されない。収容部 26 は、雑誌等の本類を収容可能なドアポケットであってもよい。

20

【0062】

本発明に係る車両用ドアは、上述の実施形態に限らず、本発明の要旨を逸脱することなく、種々の構成を採り得ることはもちろんである。

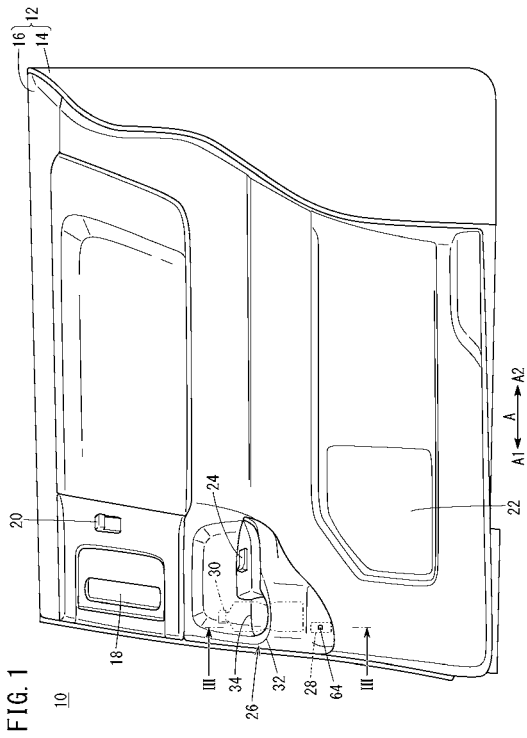
【符号の説明】

【0063】

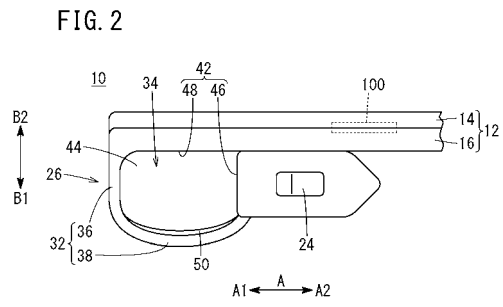
10 ... 車両用ドア	12 ... ドア本体
16 ... ドアライニング	26 ... 収容部
28 ... 照明装置	34 ... 収容部本体
44 ... 底部	50 ... 排出孔
52 ... 傾斜部	64 ... 貫通孔
66 ... 第1壁部	68 ... 第2壁部
70 ... 第3壁部	

30

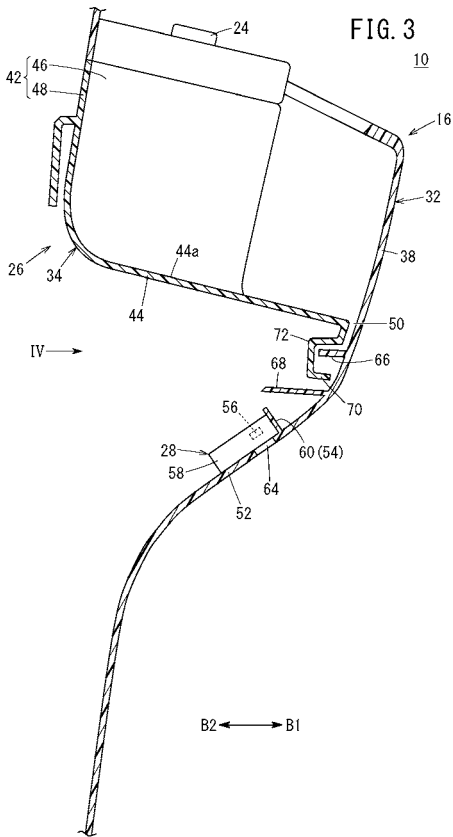
【 図 1 】



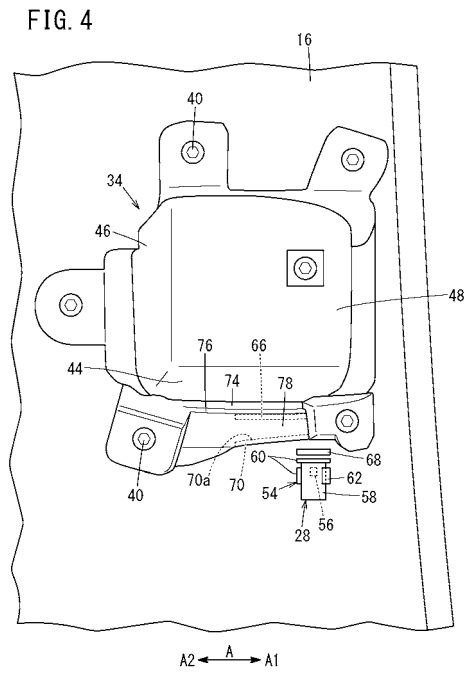
【 図 2 】



【 図 3 】



【 図 4 】



フロントページの続き

(74)代理人 100136548

弁理士 仲宗根 康晴

(74)代理人 100136641

弁理士 坂井 志郎

(74)代理人 100180448

弁理士 関口 亨祐

(74)代理人 100169225

弁理士 山野 明

(72)発明者 牧野 成志

栃木県塩谷郡高根沢町大字太田 1 1 8 番地 1 テイ・エス テック株式会社内

(72)発明者 糟谷 健太

栃木県塩谷郡高根沢町大字太田 1 1 8 番地 1 テイ・エス テック株式会社内

(72)発明者 高橋 直樹

埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内

Fターム(参考) 3D022 CA16 CB01 CC08 CD01 CD28

3D023 BA08 BB08 BC01 BD03 BD32 BE03 BE26