

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2021年9月23日(23.09.2021)



(10) 国際公開番号

WO 2021/187291 A1

(51) 国際特許分類:
B60R 13/02 (2006.01)

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 Tochigi (JP).

(21) 国際出願番号: PCT/JP2021/009709

(22) 国際出願日: 2021年3月11日(11.03.2021)

(25) 国際出願の言語: 日本語

(26) 国際公開の言語: 日本語

(30) 優先権データ:
特願 2020-045730 2020年3月16日(16.03.2020) JP

(71) 出願人: テイ・エス テック株式会社(TS TECH
CO., LTD.) [JP/JP]; 〒3510012 埼玉県朝霞市栄
町3丁目7番27号 Saitama (JP).

(72) 発明者: 中野 裕司(NAKANO, Yuji); 〒3291217
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 Tochigi (JP).
原 拓也(HARA, Takuya); 〒3291217 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 Tochigi (JP). 村上 敬
俊(MURAKAMI, Takatoshi); 〒3291217 栃木県

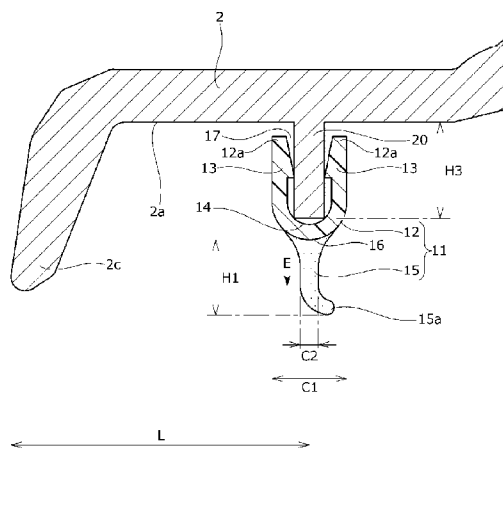
(74) 代理人: 秋山 敦, 外(AKIYAMA, Atsushi et al.);
〒1076033 東京都港区赤坂 1 丁目 1 2 番 3 2
号 アーク森ビル 3 3 階 Tokyo (JP).

(81) 指定国(表示のない限り、全ての種類の国内保
護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ,
BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DJ, DK, DM, DO, DZ,
EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN,
HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, IT, JO, JP, KE, KG, KH,
KN, KP, KR, KW, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY,
MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ,
NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT,
QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL,
ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG,
US, UZ, VC, VN, WS, ZA, ZM, ZW.

(84) 指定国(表示のない限り、全ての種類の広域保
護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS,

(54) Title: DOOR INTERIOR MEMBER

(54) 発明の名称: ドア内装部材



(57) Abstract: Provided is a door interior member having improved mountability. A door interior member 1 of the present invention comprises: a main body 2 that is mounted on the interior side of a vehicle body panel P, and has an attachment part 20 on a surface facing the vehicle body panel; and a buffer member 11 that is attached to the attachment part. The buffer member includes an engagement part 12 that engages with the attachment part, and an abutting part 15 extending from the engagement part and elastically abutting the vehicle body panel.

(57) 要約: 取付作業性が向上したドア内装部材を提供する。本発明のドア内装部材 1 は、車体パネル P の室内側に内装され、車体パネルと対向する面に取付部 20 を有する本体 2 と、取付部に取り付けられる緩衝部材 11 と、を備え、緩衝部材は、取付部に係合する係合部 12 と、係合部から延びて車体パネルに弾性的に当接する当接部 15 と、を有する。

MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類：

- 一 国際調査報告（条約第21条(3)）

明 細 書

発明の名称： ドア内装部材

技術分野

[0001] 本発明は、ドア内装部材に係り、特に車体パネルに取り付ける際の作業性を向上させたドア内装部材に関する。

背景技術

[0002] 特許文献 1 には、車外側に位置するアウターパネルと、室内側に位置するインナーパネルとで構成されるドアパネルと、インナーパネルの室内側に位置する内装パネルとを備える車両用ドアが開示されている。特許文献 1 に記載のインナーパネルには作業孔が穿設されていて、インナーパネルにはその作業孔を塞ぐシート材が設けられている。そして、シート材の外周端部を内装パネルの外周と同形状とし、シート材の底部に紐状の遮吸音ブロックが設置されている。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献1：特開 2 0 1 2 - 1 4 4 0 6 3 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、特許文献 1 に記載の車両用ドアでは、インナーパネルに内装パネルを取り付ける際、外周端部に設けられる紐状の遮吸音ブロックがあるため、遮吸音ブロックが所定箇所からずれないよう気を付けて取り付ける必要があり、作業性が低下していた。

[0005] そこで、本発明は、上記の問題に鑑みてなされたものであり、その目的は、車体パネルに取り付ける際の作業性を向上させたドア内装部材を提供することにある。

課題を解決するための手段

[0006] 前記課題は、本発明のドア内装部材によれば、車体パネルの室内側に内装

され、前記車体パネルと対向する面に取付部を有する本体と、前記取付部に取り付けられる緩衝部材と、を備え、前記緩衝部材は、前記取付部に係合する係合部と、該係合部から延びて前記車体パネルに弾性的に当接する当接部と、を有することにより解決される。

[0007] 緩衝部材が本体の取付部に係合する係合部を有するため、緩衝部材の位置ずれを抑制すると共に、当接部が車体パネルに弾性的に当接するため組付けたときの異音の発生が抑制され、それにより、ドア内装部材を車体パネルに取り付ける際の作業性が向上する。

[0008] 上記の構成において、前記取付部は、前記本体の前記車体パネルと対向する面から突出する突出部であり、前記緩衝部材の前記係合部は前記突出部に係合するとよい。

取付部が突出部であることにより、緩衝部材を容易に取付部に取り付けることが可能になり作業性が向上する。

[0009] 上記の構成において、前記緩衝部材の前記当接部は、前記本体の外周縁に沿って該外周縁から内側に所定距離離れて配置されるとよい。

上記の構成により、車体パネルとドア内装部材との間に隙間ができるのを抑制すると共に、緩衝部材が外観上見え難くなるため、意匠性を向上させることができる。

[0010] 上記の構成において、前記当接部は、前記係合部より柔らかい材質で形成されるとよい。

当接部を係合部より柔らかい材質で形成することで、ドア内装部材を車体パネルに取り付けたときに発生する異音を抑制することができる。

[0011] 上記の構成において、前記当接部の幅は、前記係合部の幅よりも短く形成されるとよい。

当接部の幅を係合部の幅よりも短く形成することにより、車体パネルに当接部が当接したとき、当接部が撓み易くなる。

[0012] 上記の構成において、前記係合部は、前記突出部に係止する係止爪を有するとよい。

係止爪を有することにより、係合部はより強固に突出部と係合する。

[0013] 上記の構成において、前記緩衝部材は、前記突出部を前記係合部に圧入することにより取り付けられるとよい。

突出部が係合部に圧入されることにより突出部の先端が変形し、係合部が突出部から外れることが抑制される。

[0014] 上記の構成において、前記緩衝部材の前記係合部は、前記突出部が圧入される溝状の圧入部が形成されており、一对の前記係止爪が、前記圧入部の内部に対向配置して形成され、前記圧入部の幅は、前記一对の前記係止爪が対向配置された間隔より広いとよい。

圧入部の幅を一对の係止爪の間隔より広く形成することにより、突出部を圧入した後、係合部は突出部から外れ難くなる。

[0015] 上記の構成において、前記当接部が前記係合部から延びる長さは、前記車体パネルに前記当接部が当接しないときよりも、前記車体パネルに前記当接部が当接したときの方が長いとよい。

上記の構成により、緩衝部材の当接部と車体パネルとの間に隙間ができること抑制することができる。

[0016] 上記の構成において、前記当接部の先端は、前記当接部が前記係合部から延びる方向に対して傾斜して形成されるとよい。

上記の構成により、当接部が車体パネルと当接したとき、当接部が常に同じ片側に倒れるようになるため、隙間の発生が抑制される。

発明の効果

[0017] 本発明によれば、緩衝部材が本体の取付部に係合する係合部を有するため、緩衝部材の位置ずれを抑制するため、ドア内装部材を車体パネルに取り付ける際の作業性が向上する。

また、取付部が突出部であることにより、緩衝部材を容易に取付部に取り付けることが可能になり作業性が向上する。

また、取付部は、本体の外周縁に沿って外周縁から内側に所定距離離れて配置されることにより、車体パネルとドア内装部材との間に隙間ができるの

を抑制すると共に、緩衝部材が外観上見え難くなるため、意匠性を向上させることができる。

また、当接部を係合部より柔らかい材質で形成することで、ドア内装部材を車体パネルに取り付けたときに発生する異音を抑制することができる。

また、当接部の幅を係合部の幅よりも短く形成することにより、車体パネルに当接部が当接したとき、当接部が撓み易くなる。

また、係止爪を有することにより、係合部は、より強固に突出部と係合する。

また、突出部が係合部に圧入されることにより突出部の先端が変形し、係合部が突出部から外れることが抑制される。

また、圧入部の幅を一对の係止爪の間隔より広く形成することにより、突出部を圧入した後、係合部は突出部から外れ難くなる。

また、当接部が前記係合部から延びる長さは、車体パネルに当接部が当接しないときよりも、車体パネルに当接部が当接したときの方が長いことにより、緩衝部材の当接部と車体パネルとの間に隙間ができることを抑制することができる。

また、当接部の先端は、当接部が係合部から延びる方向に対して傾斜して形成されることにより、当接部が車体パネルと当接したとき、当接部が常と同じ片側に倒れるようになるため、隙間の発生が抑制される。

図面の簡単な説明

[0018] [図1]本発明の一実施形態に係るドア内装部材としてのドアライニングとそれを取り付けられた車体パネルを車室側から見た説明図である。

[図2]ドアライニングを裏面から見た斜視図である。

[図3]図2の部分Aを拡大して示す部分拡大図である。

[図4]図3のⅠVーⅠV線に沿ったドアライニングの断面図であり、ドアライニングが車体パネルに取り付けられる前の状態を示す図である。

[図5]図3のⅠVーⅠV線に沿ったドアライニング及び車体パネルの断面図であり、ドアライニングが車体パネルに取り付けられた状態を示す図である。

[図6] ドアライニングの裏面に形成された突出部の別例を示す断面図である。

[図7A] ドアライニングの裏面に形成された突出部の別例を示す斜視図である。

。

[図7B] ドアライニングの裏面に形成された突出部の別例を示す正面図である。

。

[図7C] ドアライニングの裏面に形成された突出部の別例を示す側面図である。

。

発明を実施するための形態

[0019] 以下、本発明の一実施形態（本実施形態）に係るドア内装部材の構成について図面を参照しながら説明する。ただし、以下に説明する実施形態は、本発明の理解を容易にするための一例であり、本発明を限定するものではない。すなわち、本発明は、その趣旨を逸脱することなく、変更、改良され得ると共に、本発明にはその等価物が含まれることは勿論である。

[0020] <ドアライニング>

図1から図7Cは本発明に係るものであり、図1はドア内装部材としてのドアライニング1と、それが取り付けられた車体パネルPを車室側から見た説明図、図2は図1に示すドアライニング1を裏側から見た説明図、図3は図2のA部を拡大して示す部分拡大図である。図4及び図5は、図3のI-V-I-V線に沿ったドアライニング1の断面図であり、図4は、ドアライニング1が車体パネルPに取り付けられる前の状態を示す図、図5は、ドアライニング1が車体パネルPに取り付けられた状態を示す図である。図6はドアライニング1の裏面に形成された突出部の別例（突出部120）を示す断面図である。図7A～Cは、ドアライニング1の裏面に形成された突出部の別例（突出部220）を示す図であり、図7Aは斜視図、図7Bは図7Aの矢視Gから見た正面図、図7Cは図7Aの矢視Jから見た側面図である。

[0021] 本実施形態では、ドア内装部材としてのドアライニング1を例にして説明する。このドアライニング1は、車両に開閉可能に支持された車両用ドアDの車室側に車内装飾等の目的で設けられる部材であり、例えば、合成樹脂に

よって形成され、室内装飾だけでなく、遮音、吸音、及び、衝突時の乗員の保護用の部材としての機能を有する。

[0022] 本実施形態のドアライニング１は、図１及び図２に示すように、アップパー部２１と、センター部２２と、ロワー部２３とを備えており、アップパー部２１、センター部２２及びロワー部２３は連結されてドアライニング１の本体２を形成している。そして、装飾性を多様化するために、アップパー部２１にはドア開閉用のノブ等（図示省略）を装備し、ロワー部２３の下方にはドアポケット部２４が設けられている。また、センター部２２には、アームレスト２７が設けられている。

[0023] また、ドアライニング１には、窓ガラスを上昇及び下降させるパワーウィンドウスイッチ（図示省略）や、スピーカ（図１ではスピーカグリル２５を表示）、ドアロック装置を施錠及び解錠するためのドアロックノブ（図示省略）、ドアを開放するためのインサイドハンドル（図示省略）等が設置されている。

[0024] 車両用ドアＤを組み立てる際、アップパー部２１、センター部２２及びロワー部２３等を組み合わせられた状態の本体２が車体パネルＰに組付けられる。

従来のドアライニングは、その外周端に線状部材が取り付けられていた。その線状部材は車両用パネルに組付けた後も外観上視認可能であるが、外周端部から線状部材の位置がずれやすく、ドアライニングを車両用パネルに組み付ける際、線状部材の位置ずれを気にしながら作業しなくてはならず取付作業性が低下していた。

[0025] 本実施形態のドアライニング１は、アップパー部２１、センター部２２及びロワー部２３を有する本体２を備える。そして、図２、図４～図７Ｃに示すように、緩衝部材１１を取り付ける取付部としての突出部２０、２２０が本体２の裏面２ａ、言い換えれば車体パネルＰと対向するドアライニング１の裏面に設けられる。

[0026] 緩衝部材１１は、突出部２０、２２０に取り付けられる部材である。突出部２０、２２０に取り付けられるよう、緩衝部材１１は、突出部２０、２２

0に係合する係合部12と、係合部12から延び、車体パネルPに弾性的に当接する当接部15とを有する。

当接部15は、突出部20、220が挿入される係合部12の端部（先端12a）と反対側の端部（接合部16）から、本体2の反対側に位置する車体パネルPに向けて（図4の矢印E方向）に延びる。言い換えれば、当接部15は本体2の裏面2aに対して垂直方向に延び車体パネルPに当接するよう形成されている（図5参照）。

[0027] ドアライニング1が車体パネルPに組付けられる前に当接部15が車体パネルPに弾性的に当接することから、ドアライニング1の本体2と車体パネルPとが直接衝突することが抑制され、それにより組み付け時に発生する異音が抑制されるようになる。また、緩衝部材11は係合部12により突出部20、220に取り付けられるため、作業者は本体2を車体パネルPに取り付ける際、緩衝部材11の位置ずれを気にすることなく取り付けることができ、取付作業性が向上する。

[0028] 突出部20は、図2に示すように本体2の外周縁2cに沿って配置される。また、図4に示すように突出部20は、本体2の外周縁2cから内側に所定距離L離れて配置される。緩衝部材11は突出部20に取り付けられることにより、図2～図4に示すように本体2の外周縁2cに沿って、外周縁2cから内側に所定距離L離れて配置される。

[0029] 緩衝部材11は、ドアライニング1の外周縁2cに直接取り付けられていない。外周縁2cから所定距離L離れた位置に緩衝部材11を取り付けることにより、車体パネルPにドアライニング1を組付けた後、緩衝部材11は本体2の中に隠れて外からは直接視認することができなくなる。緩衝部材11が隠れることにより、ドアライニング1の意匠性が向上すると共に、作業者は緩衝部材11の位置ずれを気にすることなく、取付作業をすることができる。

また、図2に示すように緩衝部材11を本体2の外周縁2cに沿って線状に配置することにより、ドアライニング1と車体パネルPとの間に隙間がで

きることを抑制する。

なお、緩衝部材 11 は連続して線状に配置されていてもよく、また、複数の緩衝部材 11 が、断続的に間隔を開けて配置されてもよい。

[0030] ドアライニング 1 の本体 2、突出部 20 及び緩衝部材 11 の係合部 12 はポリプロピレンにより形成される。また、当接部 15 は熱可塑性エラストマにより形成される。係合部 12 と当接部 15 は二色成形により製造される。係合部 12 は、熱可塑性エラストマにより形成されてもよい。当接部 15 は、係合部 12 より柔らかい材質で形成されるのが望ましい。当接部 15 を係合部 12 より柔らかい材質で形成することにより、ドアライニング 1 を車体パネル P に取り付けたときに発生する異音を抑制することができる。

[0031] また、図 4 に示すように、当接部 15 の幅 C2 は係合部 12 の幅 C1 より短く形成される。当接部 15 の幅 C2 を、係合部 12 の幅 C1 より短く形成することにより、車体パネル P に当接部 15 が当接したとき、当接部 15 が撓み易くなる。

[0032] 緩衝部材 11 の係合部 12 は、図 4 に示すように、断面が U 字形に形成されており、緩衝部材 11 の長手方向（図 3 の矢印 F 方向）に沿って延びる溝状の圧入部 14 が形成される。圧入部 14 は、突出部 20 を挿入する開口 17 が形成されていて、開口 17 側の端部において、一对の係止爪 13 が圧入部 14 の内部の壁面に対向配置して形成されている。一对の係止爪 13 は、その間隔 W2（開口 17 の幅）が係合部 12 の先端 12a（本体 2 側の端部）に向かうにつれて大きくなるよう形成されている。言い換えれば、一对の係止爪 13 のそれぞれは、係止爪 13 の幅が係合部 12 の先端 12a に向かうにつれて小さくなるよう形成されている。そのため、突出部 20 を係合部 12 の圧入部 14 に挿入することが容易になり、緩衝部材 11 を突出部 20 に取り付ける際の取付性が向上する。

図 4 に示すように、突出部 20 は、緩衝部材 11 の圧入部 14 に圧入されることで、一对の係止爪 13 により挟持され、突出部 20 は圧入部から外れ難くなる。

なお、圧入部 14 の内部には突出部 20（開口 17）を挟むよう一对の係止爪 13 が形成されているが、いずれか一方の壁面に係止爪 13 が形成されてもよい。

[0033] また、緩衝部材 11 の当接部 15 の先端 15 a は、図 4 に示すように、本体 2 の裏面 2 a に対する垂直な方向（図 4 の矢印 E 方向）、すなわち当接部 15 が係合部 12 から延びる方向に対して傾斜して形成されている。そのため、ドアライニング 1 を車体パネル P に取り付けたとき、図 5 に示すように、当接部 15 は車体パネル P に当接して傾斜した方向に倒れる。すなわち、常に同じ片側に倒れるようになっている。これにより、当接部 15 と車体パネル P との間に隙間ができることを抑制する。また、当接部 15 の倒れ方向が特定方向に定まることから、取付けた後、当接部 15 が倒れた方向を修正するために一旦取り外して再度取り付けることがなくなり、作業性が向上する。

[0034] なお、本実施形態では、当接部 15 がドアライニング 1 の内側に傾斜するように当接部 15 の先端 15 a が傾斜しているが、当接部 15 がドアライニング 1 の外側に傾斜するよう当接部 15 の先端 15 a を傾斜させてもよい。すなわち、当接部 15 の先端 15 a は、緩衝部材 11 の全体を通して傾きの方向が一方向に定められていれば、ドアライニング 1 の内側又は外側に傾斜してよい。

[0035] また、当接部 15 は、図 4 に示すように、係合部 12 との接合部 16 から先端 15 a に向かうにつれて、当接部 15 の幅が細くなるように形成されている。当接部 15 と係合部 12 との接合部分（接合部 16）の接触面積が増えることにより、安定して当接部 15 と係合部 12 とが接合される。そのため、当接部 15 が係合部 12 から外れることが抑制される。

[0036] また、緩衝部材 11 の当接部 15 が延びる長さ、すなわち接合部 16 から当接部 15 の先端 15 a までの長さは、車体パネル P に当接部 15 が当接しないときの長さ H1 よりも、車体パネル P に当接部 15 が当接したときの長さ H2 の方が短いとよい（図 4 及び図 5 参照）。このように当接部 15 の長

さH1をこのように設定することにより、当接部15と車体パネルPとの間に隙間ができることが抑制される。

[0037] 図6に突出部20の別例である突出部120を示す。圧入部14の幅W1は、対向配置された一对の係止爪13の間隔W2より広く形成されている。そのため、突出部120が緩衝部材11の圧入部14に圧入されることにより、突出部120が一对の係止爪13により挟み込まれる一部の幅が狭くなる一方で、突出部120の先端120aの幅が広がるよう変形する。そのため、突出部120の先端120aが一对の係止爪13に引っ掛かるようになり、緩衝部材11は、突出部120からより外れ難くなる。

[0038] 図3～図5に示す突出部20は、ドアライニング1の本体2の外周縁2cに沿って形成されていたが、突出部20の位置はこれに限定されず、本体2の内側であれば任意の位置に設けられてもよい。例えば、図2に示すように、本体2の裏面2a（アップー部21の裏面、センター部22の裏面、ロワー部23の裏面）の任意の位置に、突出部220を設け、緩衝部材11を取り付けてもよい。

[0039] 突出部20の別例である突出部220を図7A～図7Cに示す。突出部220は、緩衝部材11を取り付ける取付部である。突出部220は、緩衝部材11の係合部12が係合し、裏面2aから車体パネルP側に向けて延びる被保持部221と、被保持部221の両端において被保持部221を支持する支持部222と、支持部222の間で被保持部221を支持する補強部223とを有する。緩衝部材11は、被保持部221の先端を圧入部14に挿入することで、係合部12により保持することで取り付けられる。

本体2を車体パネルPに組付けたとき、緩衝部材11の当接部15が車体パネルPの裏面に当接する。

[0040] 本体2の裏面2aの任意の位置に突出部220を設ける場合、位置によって車体パネルPまでの距離が異なることから、突出部220（被保持部221）の高さH4を、外周縁2cに沿って形成する突出部20の高さH3よりも、裏面2aからの高さH4を変更して高くする必要がある。突出部220

では、被保持部 2 2 1 の両端部に、被保持部 2 2 1 と直交する台形状の支持部 2 2 2 を設け、被保持部 2 2 1 の間に補強部 2 2 3 を設けることにより被保持部 2 2 1 が倒れるのを抑制している。また、緩衝部材 1 1 を被保持部 2 2 1 に取り付けられるよう補強部 2 2 3 の高さ H 6 は、支持部 2 2 2 の高さ H 5 より低くなるよう形成されている。

[0041] <ドアライニングの製造方法>

次に、ドアライニング 1（ドア内装部材）の製造方法について説明する。

ドアライニング 1 の製造方法は、車体パネル P の室内側に内装され、車体パネル P と対向する面に取付部を有する本体 2 を用意するステップと、取付部に係合する係合部 1 2 と、係合部 1 2 から延びて車体パネル P に弾性的に当接する当接部 1 5 を有する緩衝部材 1 1 を用意するステップと、緩衝部材 1 1 の係合部 1 2 を本体 2 の取付部に取り付けするステップと、を含む。

[0042] 緩衝部材 1 1 を用意するステップにおいて、取付部は、本体 2 の車体パネル P と対向する面から突出する突出部 2 0 であってもよく、緩衝部材 1 1 の係合部 1 2 は、突出部 2 0 に係合するように形成されるとよい。

[0043] また、緩衝部材 1 1 を用意するステップにおいて、緩衝部材 1 1 の当接部 1 5 を、本体の外周縁 2 c に沿って、外周縁 2 c から内側に所定距離離れて配置してもよい。

また、緩衝部材 1 1 を用意するステップにおいて、当接部 1 5 を係合部 1 2 より柔らかい材質で形成してもよい。

[0044] また、緩衝部材 1 1 を用意するステップにおいて、当接部 1 5 の幅を、係合部 1 2 の幅よりも短く形成してもよい。

また、緩衝部材 1 1 を用意するステップにおいて、係合部 1 2 は、突出部 2 0 に係止する係止爪 1 3 を有するようにしてもよい。

[0045] 緩衝部材 1 1 を本体の取付部に取り付けするステップにおいて、取付部としての突出部 2 0 を係合部 1 2 に圧入することにより取り付けられてもよい。

[0046] また、緩衝部材 1 1 を用意するステップにおいて、緩衝部材 1 1 の係合部 1 2 には、突出部 2 0 が圧入される溝状の圧入部 1 4 が形成されており、一

対の係止爪 1 3 が、圧入部 1 4 の内部に対向配置するよう形成されていて、圧入部 1 4 は、その幅が一对の係止爪 1 3 が対向配置された間隔より広くなるように形成されてもよい。

[0047] また、緩衝部材 1 1 を用意するステップにおいて、当接部 1 5 が係合部 1 2 から延びる長さは、車体パネル P に当接部 1 5 が当接しないときよりも、車体パネル P に当接部 1 5 が当接したときの方が短くなるように形成してもよい。

[0048] また、緩衝部材 1 1 を用意するステップにおいて、当接部 1 5 の先端は、当接部 1 5 が係合部 1 2 から延びる方向に対して傾斜して形成されてもよい。

[0049] 以上、本実施形態のドアライニング 1 及びドアライニング 1 の製造方法について図を用いて説明した。本実施形態では取付部として、本体 2 の裏面 2 a から突出する突出部 2 0 を設けていたが、これは一例であり、取付部は本体 2 の裏面 2 a に形成された凹部であってもよい。その場合、緩衝部材の係合部は凹部に挿入可能に形成される。

符号の説明

- [0050] D 車両用ドア
P 車体パネル
1 ドアライニング（ドア内装部材）
1 1 緩衝部材
1 2 係合部
1 2 a 先端
1 3 係止爪
1 4 圧入部
1 5 当接部
1 5 a 先端
1 6 接合部
1 7 開口

- 2 本体
- 2 a 裏面
- 2 c 外周縁
- 2 0、1 2 0、2 2 0 突出部（取付部）
- 2 2 1 被保持部
- 2 2 2 支持部
- 2 2 3 補強部
- 2 1 アッパー部
- 2 2 センター部
- 2 3 ロワー部
- 2 4 ドアポケット部
- 2 5 スピーカグリル
- 2 7 アームレスト

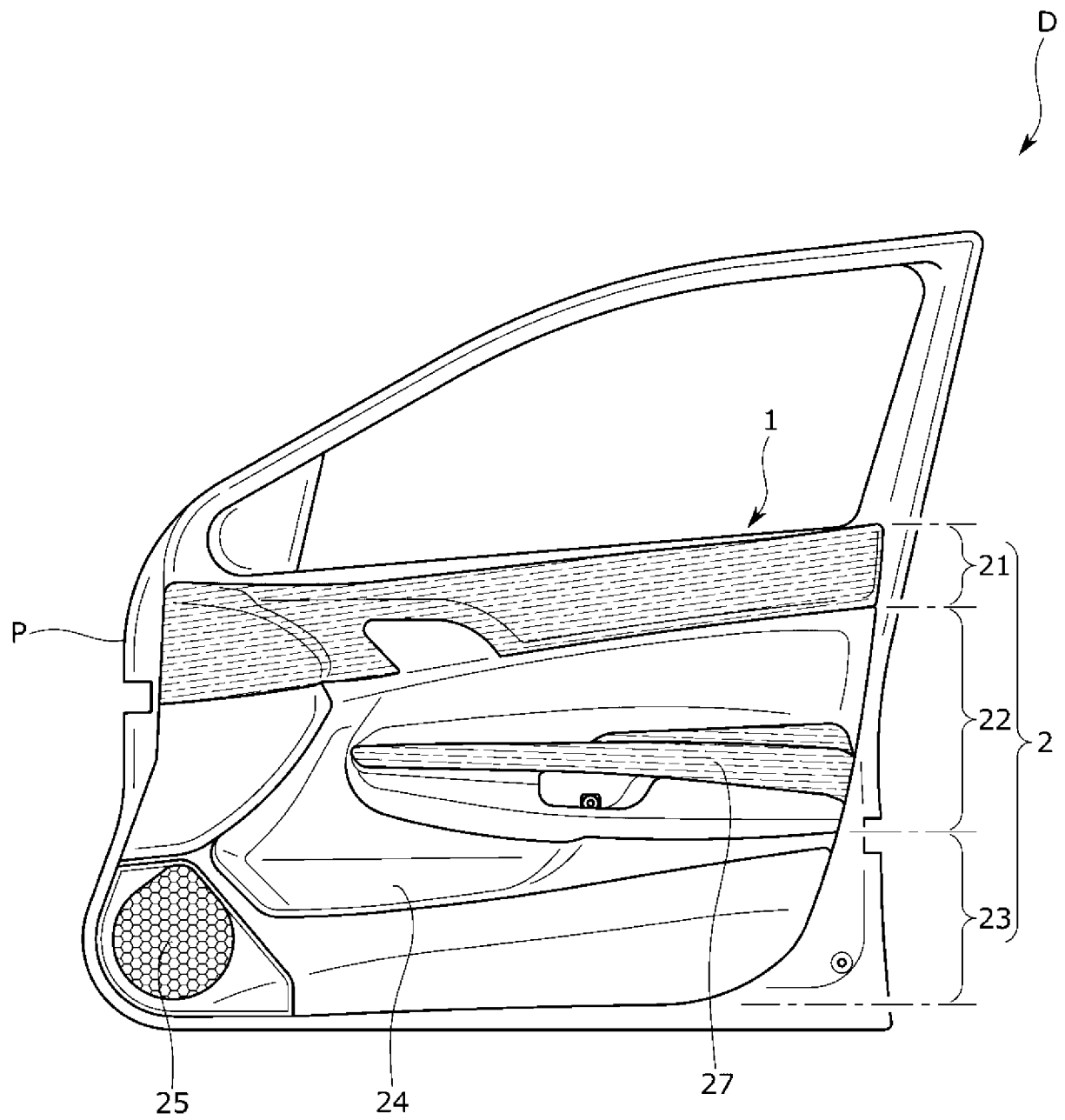
請求の範囲

- [請求項1] 車体パネルの室内側に内装され、前記車体パネルと対向する面に取り付け部を有する本体と、
前記取り付け部に取り付けられる緩衝部材と、を備え、
前記緩衝部材は、
前記取り付け部に係合する係合部と、
該係合部から延びて前記車体パネルに弾性的に当接する当接部と、
を有することを特徴とするドア内装部材。
- [請求項2] 前記取り付け部は、前記本体の前記車体パネルと対向する面から突出する突出部であり、前記緩衝部材の前記係合部は前記突出部に係合することを特徴とする請求項1に記載のドア内装部材。
- [請求項3] 前記緩衝部材の前記当接部は、前記本体の外周縁に沿って該外周縁から内側に所定距離離れて配置されることを特徴とする請求項1に記載のドア内装部材。
- [請求項4] 前記当接部は、前記係合部より柔らかい材質で形成されることを特徴とする請求項1に記載のドア内装部材。
- [請求項5] 前記当接部の幅は、前記係合部の幅よりも短く形成されることを特徴とする請求項1に記載のドア内装部材。
- [請求項6] 前記係合部は、前記突出部に係止する係止爪を有することを特徴とする請求項2に記載のドア内装部材。
- [請求項7] 前記緩衝部材は、前記突出部を前記係合部に圧入することにより取り付けられることを特徴とする請求項6に記載のドア内装部材。
- [請求項8] 前記緩衝部材の前記係合部は、前記突出部が圧入される溝状の圧入部が形成されており、
一対の前記係止爪が、前記圧入部の内部に対向配置して形成され、
前記圧入部の幅は、前記一対の前記係止爪が対向配置された間隔より広いことを特徴とする請求項7に記載のドア内装部材。
- [請求項9] 前記当接部が前記係合部から延びる長さは、前記車体パネルに前記

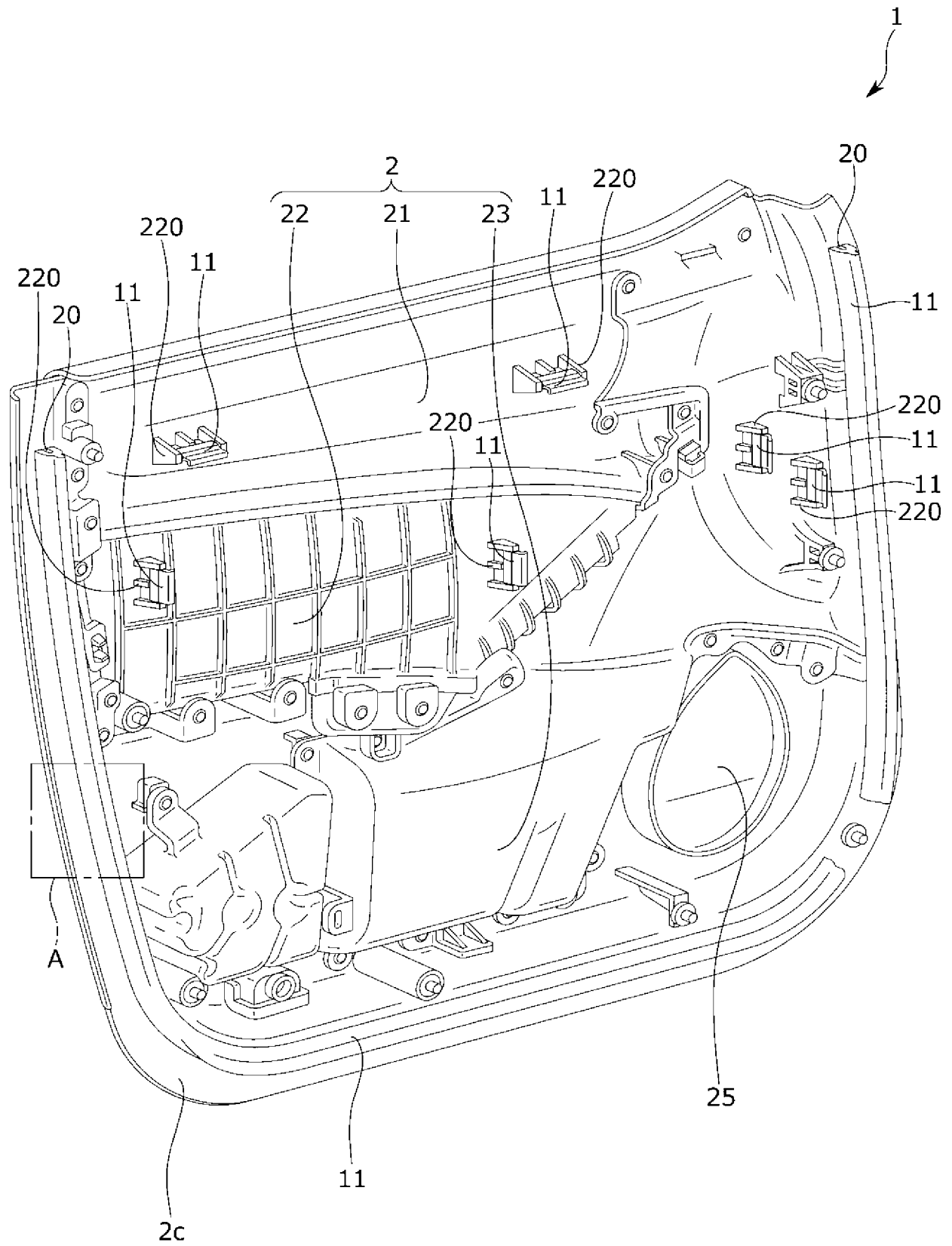
当接部が当接しないときよりも、前記車体パネルに前記当接部が当接したときの方が短いことを特徴とする請求項 1 に記載のドア内装部材。

[請求項10] 前記当接部の先端は、前記当接部が前記係合部から延びる方向に対して傾斜して形成されることを特徴とする請求項 1 に記載のドア内装部材。

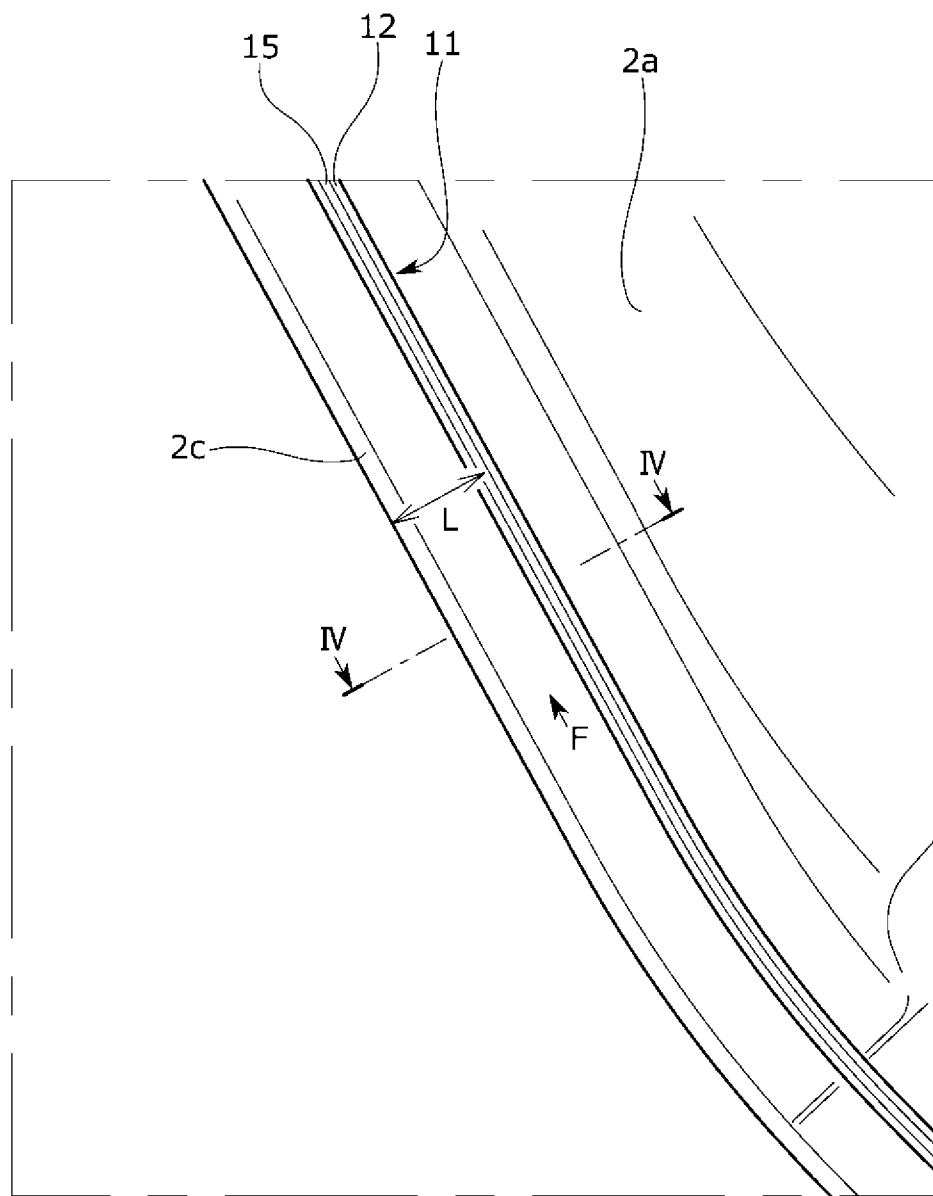
[図1]



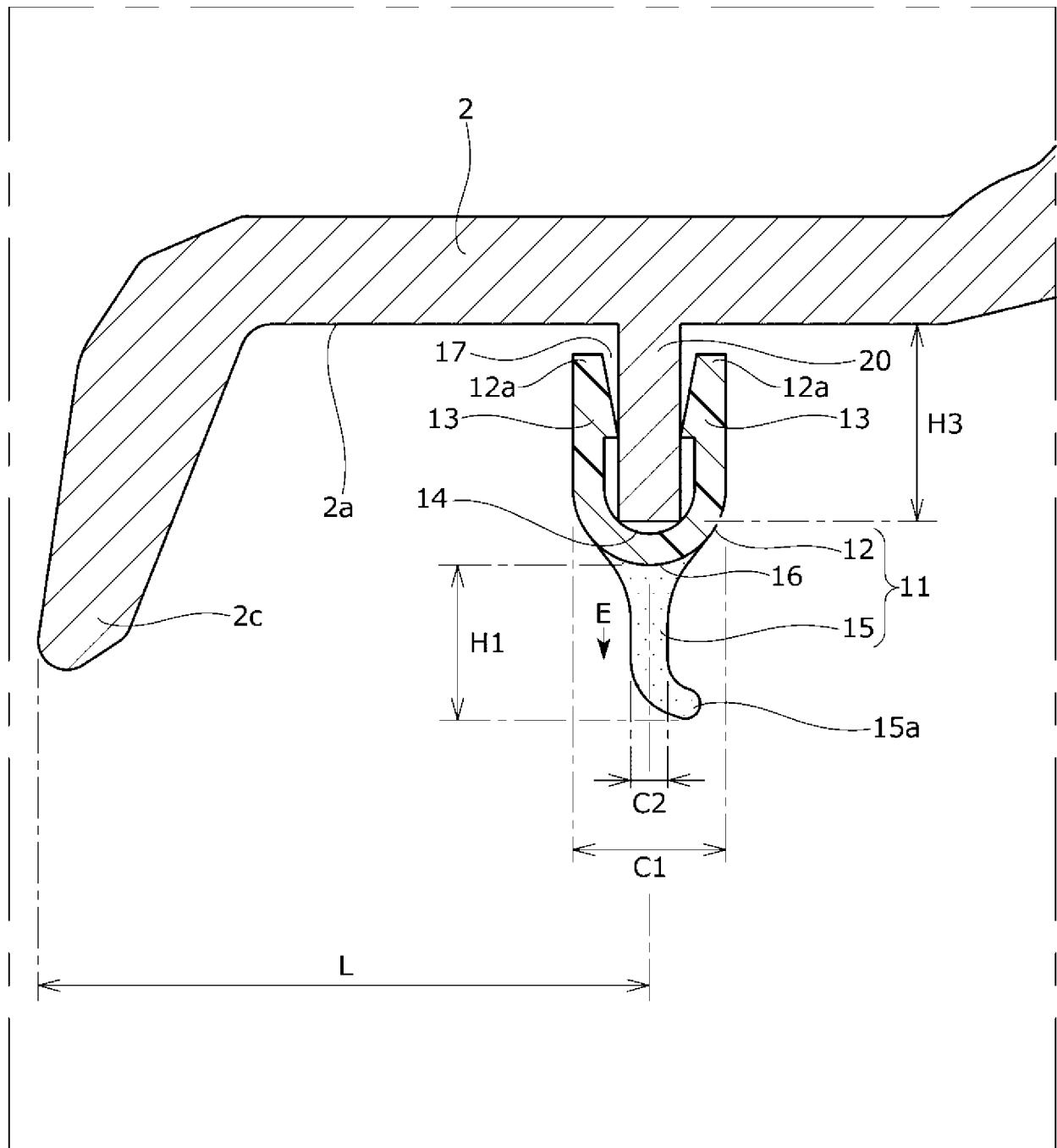
[図2]



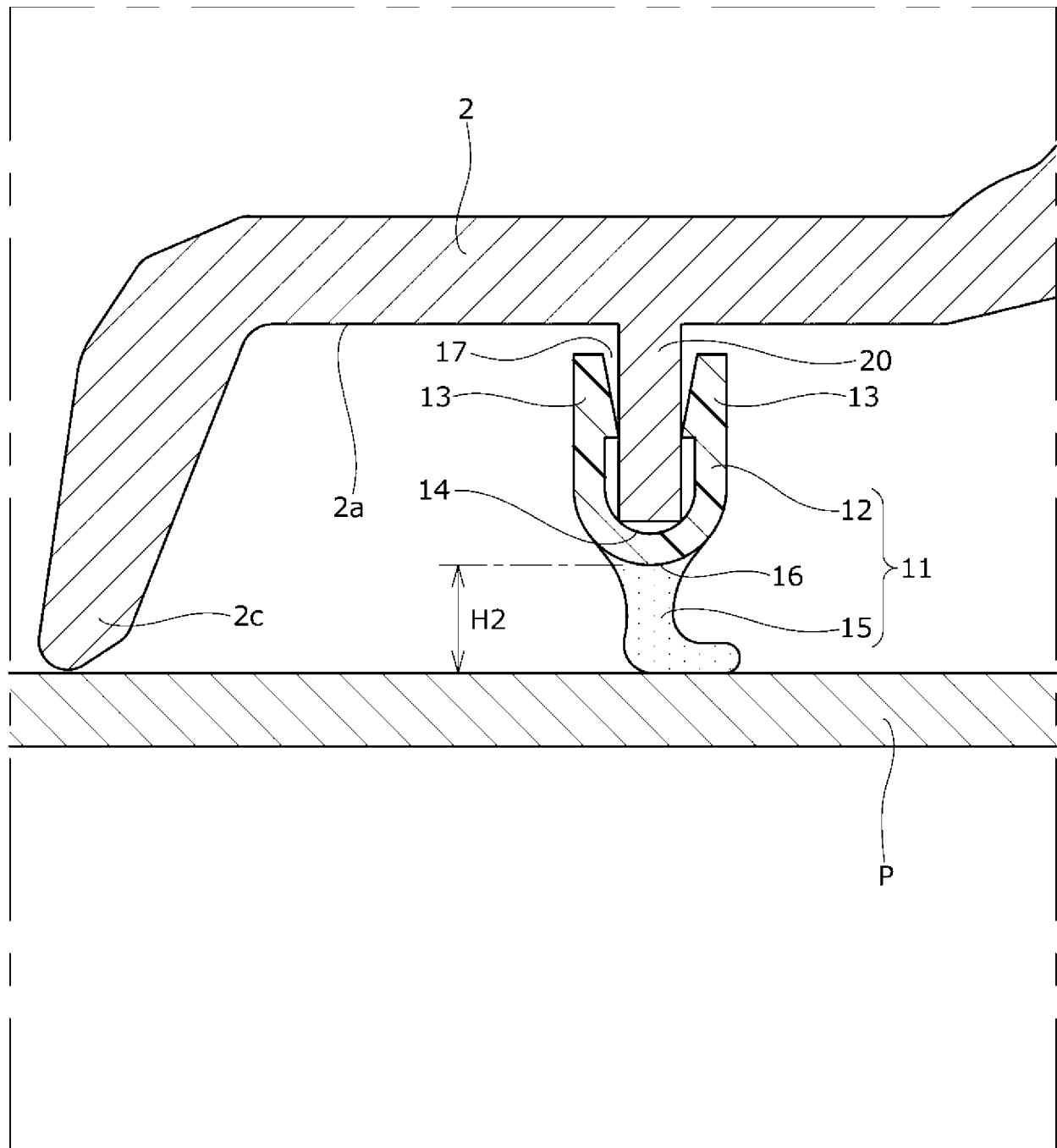
[図3]



[図4]

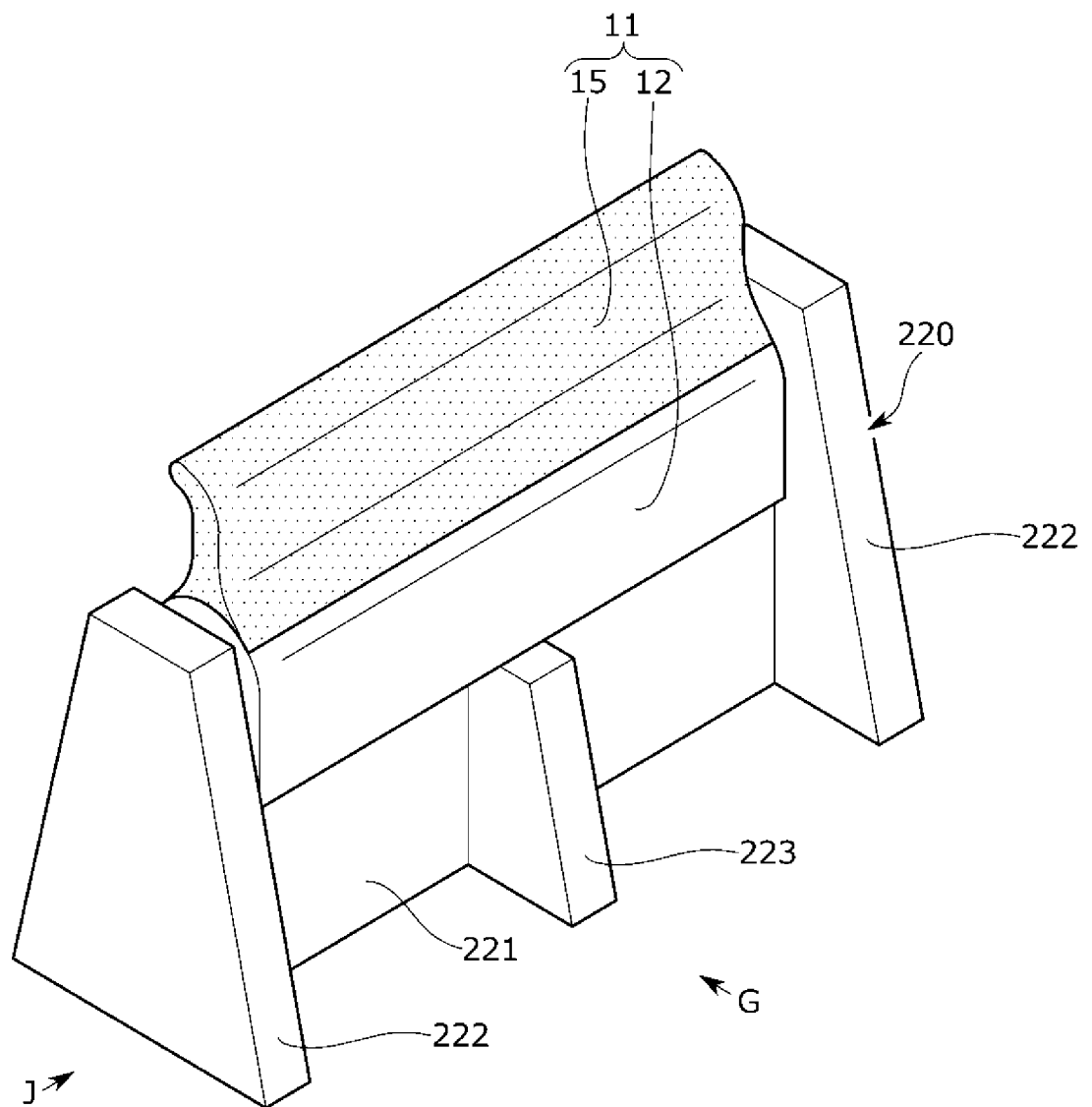


[図5]

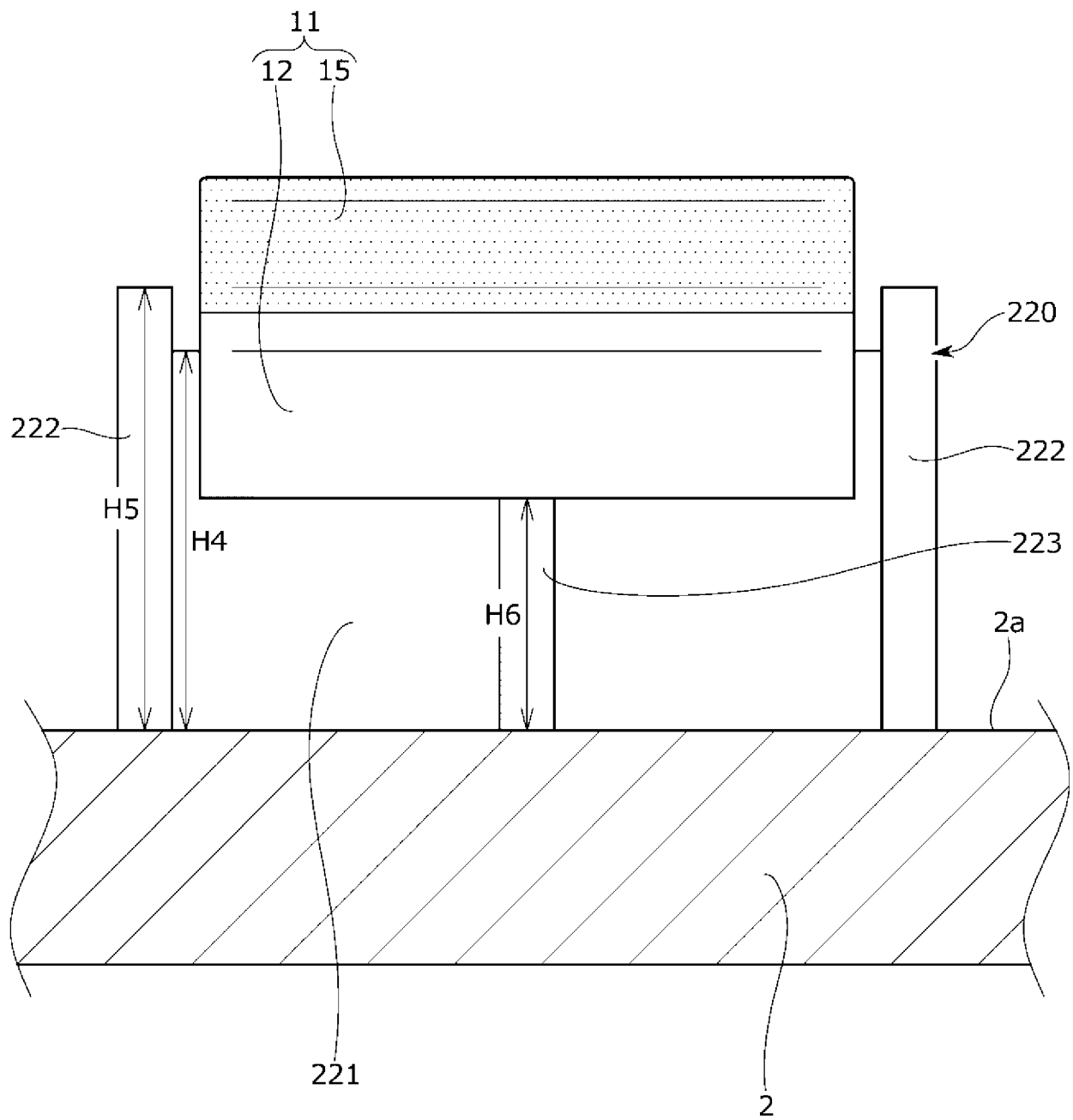


[illegible]

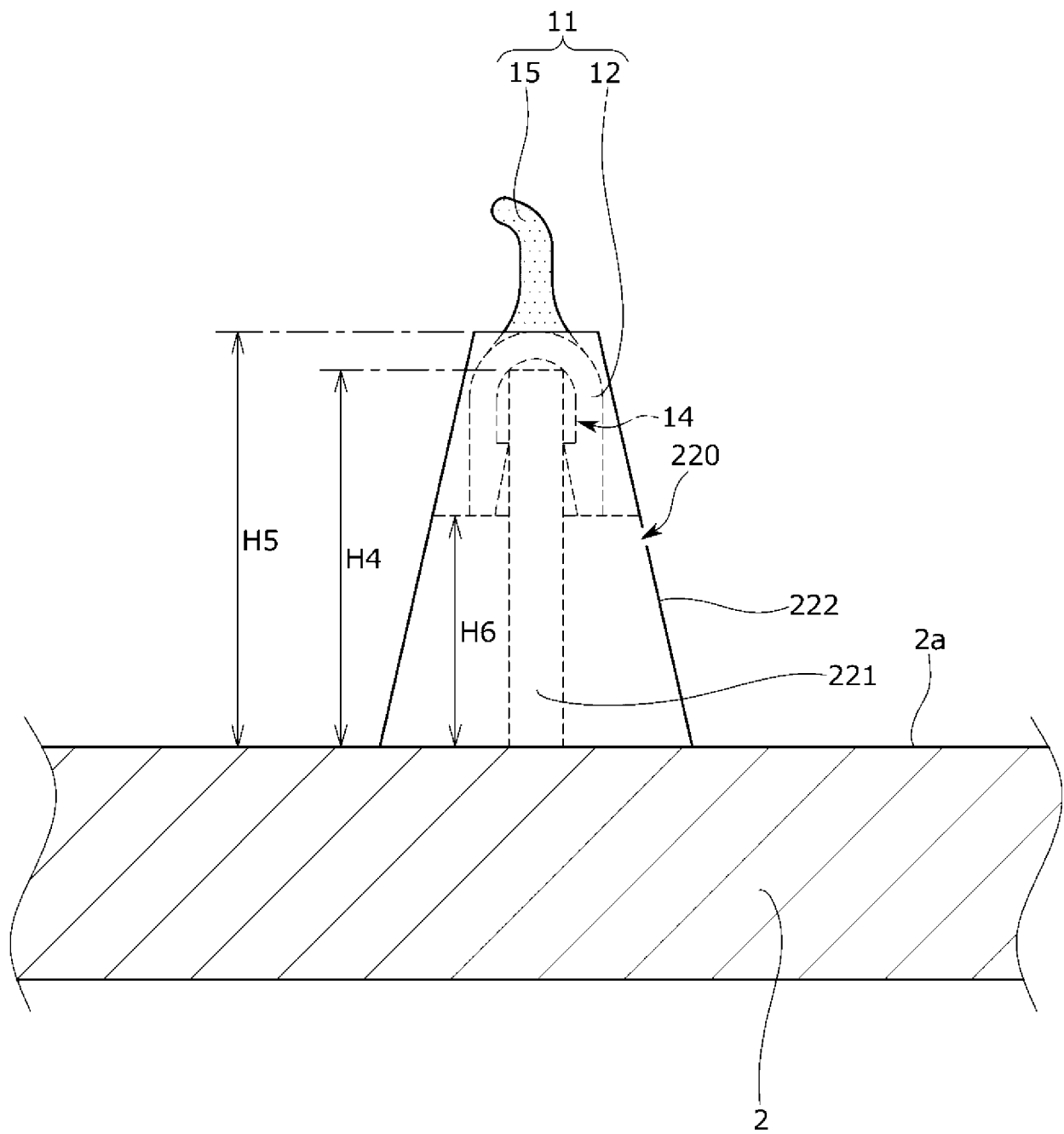
[図7A]



[図7B]



[図7C]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2021/009709

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

Int.Cl. B60R13/02 (2006.01) i

FI: B60R13/02B

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

Int.Cl. B60R13/02

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Published examined utility model applications of Japan 1922-1996

Published unexamined utility model applications of Japan 1971-2021

Registered utility model specifications of Japan 1996-2021

Published registered utility model applications of Japan 1994-2021

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	JP 2017-19489 A (DAIWA KASEI IND CO., LTD.) 26 January 2017 (2017-01-26), paragraphs [0015]-[0035], fig. 1-23	1-5, 9-10
A	JP 2014-205445 A (KASAI KOGYO KK) 30 October 2014 (2014-10-30)	1-10
A	JP 2016-175600 A (TOYODA IRON WORKS CO., LTD.) 06 October 2016 (2016-10-06)	1-10
A	JP 2012-87849 A (TORAY INDUSTRIES, INC.) 10 May 2012 (2012-05-10)	1-10
A	DE 102012109044 A1 (DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT) 27 March 2014 (2014-03-27)	1-10



Further documents are listed in the continuation of Box C.



See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

10 May 2021

Date of mailing of the international search report

18 May 2020

Name and mailing address of the ISA/

Japan Patent Office

3-4-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku,

Tokyo 100-8915, Japan

Authorized officer

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT
Information on patent family members

International application No.

PCT/JP2021/009709

JP 2017-19489 A	26 January 2017	US 2017/0008463 A1 paragraphs [0041]-[0061], fig. 1-23
JP 2014-205445 A	30 October 2014	(Family: none)
JP 2016-175600 A	06 October 2016	(Family: none)
JP 2012-87849 A	10 May 2012	(Family: none)
DE 102012109044 A1	27 March 2014	CN 103660878 A

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（IPC）） B60R 13/02(2006.01)i FI: B60R13/02 B														
B. 調査を行った分野 調査を行った最小限資料（国際特許分類（IPC）） B60R13/02 最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの <table border="0"> <tr> <td>日本国実用新案公報</td> <td>1922 - 1996年</td> </tr> <tr> <td>日本国公開実用新案公報</td> <td>1971 - 2021年</td> </tr> <tr> <td>日本国実用新案登録公報</td> <td>1996 - 2021年</td> </tr> <tr> <td>日本国登録実用新案公報</td> <td>1994 - 2021年</td> </tr> </table> 国際調査で使用した電子データベース（データベースの名称、調査に使用した用語）			日本国実用新案公報	1922 - 1996年	日本国公開実用新案公報	1971 - 2021年	日本国実用新案登録公報	1996 - 2021年	日本国登録実用新案公報	1994 - 2021年				
日本国実用新案公報	1922 - 1996年													
日本国公開実用新案公報	1971 - 2021年													
日本国実用新案登録公報	1996 - 2021年													
日本国登録実用新案公報	1994 - 2021年													
C. 関連すると認められる文献														
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求項の番号												
X	JP 2017-19489 A（大和化成工業株式会社）26.01.2017（2017 - 01 - 26） 段落0015-0035, 図1-23	1-5, 9-10												
A	JP 2014-205445 A（河西工業株式会社）30.10.2014（2014 - 10 - 30）	1-10												
A	JP 2016-175600 A（豊田鉄工株式会社）06.10.2016（2016 - 10 - 06）	1-10												
A	JP 2012-87849 A（東レ株式会社）10.05.2012（2012 - 05 - 10）	1-10												
A	DE 102012109044 A1（DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT）27.03.2014 （2014 - 03 - 27）	1-10												
☐ C欄の続きにも文献が列挙されている。 ☒ パテントファミリーに関する別紙を参照。														
<table border="0"> <tr> <td>* 引用文献のカテゴリー</td> <td>“T” 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と抵触するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの</td> </tr> <tr> <td>“A” 特に関連のある文献ではなく、一般的な技術水準を示すもの</td> <td>“X” 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの</td> </tr> <tr> <td>“E” 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの</td> <td>“Y” 特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの</td> </tr> <tr> <td>“L” 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献（理由を付す）</td> <td>“&” 同一パテントファミリー文献</td> </tr> <tr> <td>“O” 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献</td> <td></td> </tr> <tr> <td>“P” 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願の日の後に公表された文献</td> <td></td> </tr> </table>			* 引用文献のカテゴリー	“T” 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と抵触するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの	“A” 特に関連のある文献ではなく、一般的な技術水準を示すもの	“X” 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの	“E” 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの	“Y” 特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの	“L” 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献（理由を付す）	“&” 同一パテントファミリー文献	“O” 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献		“P” 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願の日の後に公表された文献	
* 引用文献のカテゴリー	“T” 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と抵触するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの													
“A” 特に関連のある文献ではなく、一般的な技術水準を示すもの	“X” 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの													
“E” 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの	“Y” 特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの													
“L” 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献（理由を付す）	“&” 同一パテントファミリー文献													
“O” 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献														
“P” 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願の日の後に公表された文献														
国際調査を完了した日 10.05.2021		国際調査報告の発送日 18.05.2021												
名称及びあて先 日本国特許庁(ISA/JP) 〒100-8915 日本国 東京都千代田区霞が関三丁目4番3号		権限のある職員（特許庁審査官） 宮地 将斗 3Q 5068 電話番号 03-3581-1101 内線 3381												

国際調査報告
パテントファミリーに関する情報

国際出願番号

PCT/JP2021/009709

引用文献			公表日	パテントファミリー文献			公表日
JP	2017-19489	A	26.01.2017	US	2017/0008463	A1	
				段落0041-0061, 図1-23			
JP	2014-205445	A	30.10.2014	(ファミリーなし)			
JP	2016-175600	A	06.10.2016	(ファミリーなし)			
JP	2012-87849	A	10.05.2012	(ファミリーなし)			
DE	102012109044	A1	27.03.2014	CN	103660878	A	