

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5202144号  
(P5202144)

(45) 発行日 平成25年6月5日(2013.6.5)

(24) 登録日 平成25年2月22日(2013.2.22)

(51) Int.Cl.		F 1			
<b>B 6 O R</b>	<b>5/04</b>	<b>(2006.01)</b>	B 6 O R	5/04	T
<b>F 1 6 B</b>	<b>19/00</b>	<b>(2006.01)</b>	F 1 6 B	19/00	Q
<b>F 1 6 B</b>	<b>5/12</b>	<b>(2006.01)</b>	F 1 6 B	5/12	K

請求項の数 1 (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2008-181620 (P2008-181620)	(73) 特許権者	000005326
(22) 出願日	平成20年7月11日(2008.7.11)		本田技研工業株式会社
(65) 公開番号	特開2009-46117 (P2009-46117A)		東京都港区南青山二丁目1番1号
(43) 公開日	平成21年3月5日(2009.3.5)	(74) 代理人	100067356
審査請求日	平成22年11月25日(2010.11.25)		弁理士 下田 容一郎
(31) 優先権主張番号	特願2007-195110 (P2007-195110)	(74) 代理人	100094020
(32) 優先日	平成19年7月26日(2007.7.26)		弁理士 田宮 寛社
(33) 優先権主張国	日本国(JP)	(72) 発明者	中村 光祥
			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
		審査官	中村 泰二郎

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両用支持ホルダ

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

一对の弾性支持部と、これらの弾性支持部間を繋ぐ接続部と、これらの一对の弾性支持部及び接続部で形成される保持空間とから構成され、保持空間に挿入された被支持部材が一对の弾性支持部で支持される車両用支持ホルダにおいて、

前記接続部に、前記保持空間に向けて突出させた凸部を設け、

前記接続部は、少なくとも一部が前記保持空間内に突出する取付具で車体側に取付けるための取付孔を備え、

前記凸部の高さは、前記取付具の突出部の高さよりも高く設定し、

前記保持空間は、前記被支持部材が挿入される方向及び前記一对の弾性支持部と平行する方向に開放され、前記凸部は、前記接続部上に、一对の前記弾性支持部間の中間部であって、前記保持空間の前記一对の弾性支持部と平行する空間の開放方向に離間して一对設けられ、

前記取付孔は前記一对の凸部間に設けられている、

ことを特徴とする車両用支持ホルダ。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両の収納部の蓋や、物品を載置する棚部材などに使用される車両用支持ホルダに関するものである。

## 【背景技術】

## 【0002】

車両用支持ホルダとして、車両の収納部の蓋を開閉自在に止めるために使用したり、物品を載置する車両の柵部材を取外し可能に支持するものが実用に供されている。

この種の車両用支持ホルダは、収納部の蓋に使用する場合には開閉性が配慮され、柵部材に使用される場合は、支持の確実性が配慮され、適宜用途に応じて設計されるのが一般的であった。

## 【0003】

このような車両用支持ホルダを使用したものとして、自動車用デッキボードの蓋開閉構造が知られている（例えば、特許文献1参照。）。

【特許文献1】実開平5-41975公報（第2頁、図2）

## 【0004】

特許文献1の技術を説明する。

図16は従来の自動車用デッキボードの蓋開閉構造に使用される車両用支持ホルダの基本構成を説明する図である。

自動車用デッキボードの蓋開閉構造200は、フロアパネル201と、このフロアパネル201の上面が覆われるデッキボード202と、フロアパネル201に設けられた凹部203と、この凹部203内に収納されるトレイ204と、デッキボード202に開けられトレイ204を開放する開口部205と、この開口部205を覆う蓋部材206と、この蓋部材206に取付けられ、蓋部材206を開閉自在に支持する複数の車両用支持ホルダ207、207と、フロアパネル201側に設けられ、車両用支持ホルダ207、207が嵌合する支軸208、208とから構成される。

## 【0005】

車両用支持ホルダ207は、支軸208の嵌合する一对の弾性支持部211、211と、これらの弾性支持部211、211間を繋ぐ接続部212と、一对の弾性支持部211、211及び接続部212で形成される保持空間213とから構成される。

## 【0006】

しかし、車両用支持ホルダ207では、一对の弾性支持部211、211が支軸208、208に嵌合した状態で、支軸208、208と接続部212との間に保持空間213の残部が残る。従って、蓋部材206の上方から大きな荷重が加わった場合には、一对の弾性支持部211、211は外方に拡げられ、蓋部材206がさらに沈み込む現象が起こり得る。これでは、蓋部材206を所定の高さに止め置くことができないばかりか、車両用支持ホルダ207の弾性支持部211、211を塑性変形させてしまうことになり兼ねない。

## 【0007】

また、車両用支持ホルダ207では、車両用支持ホルダ207を蓋部材206に止める取付具（例えば、ねじ）と支軸208とが干渉する場合があります。例えば、支軸208が傷の付きやすい部材である場合には傷の発生がある。

## 【0008】

さらに、蓋部材206を開けたときには、車両用支持ホルダ207が露出した状態になるので、車両用支持ホルダ207を蓋部材206に止める取付具（例えば、ねじ）が見えることになる。従って、車両用支持ホルダ207の外観性の向上も望まれる。また、車両用支持ホルダ207に蓋部材206等の被支持部材を取付けるときに、被支持部材の挿入・抜去力の均一化を図ることや、被保持部材の保持力を安定させることも配慮したいものである。

## 【発明の開示】

## 【発明が解決しようとする課題】

## 【0009】

本発明は、弾性支持部の塑性変形を防止することができ、蓋部材や柵部材を確実に支持することができるとともに、蓋部材や柵部材を止める取付具が相手側の部材と干渉するこ

10

20

30

40

50

とを防止することができる車両用支持ホルダを提供することを課題とする。さらには、外観性を向上させ意匠性に富んだ車両用支持ホルダを提供することを課題とする。

また、被支持部材の挿入・抜去力の均一化を図ることができるとともに、被保持部材の保持力を安定させることができる車両用支持ホルダを提供することを課題とする。

【課題を解決するための手段】

【0010】

請求項1に係る発明は、一对の弾性支持部と、これらの弾性支持部間を繋ぐ接続部と、これらの一对の弾性支持部及び接続部で形成される保持空間とから構成され、保持空間に挿入された被支持部材が一对の弾性支持部で支持される車両用支持ホルダにおいて、接続部に、保持空間に向けて突出させた凸部を設け、接続部は、少なくとも一部が保持空間内に突出する取付具で車体側に取付けるための取付孔を備え、凸部の高さは、取付具の突出部の高さよりも高く設定し、保持空間は、被支持部材が挿入される方向及び一对の弾性支持部と平行する方向に開放され、凸部は、接続部上に、一对の弾性支持部間の中間部であって、保持空間の一对の弾性支持部と平行する空間の開放方向に離間して一对設けられ、取付孔は前記一对の凸部間に設けられていることを特徴とする。

10

【発明の効果】

【0015】

請求項1に係る発明では、一对の弾性支持部と、これらの弾性支持部間を繋ぐ接続部と、これらの一对の弾性支持部及び接続部で形成される保持空間とから構成され、保持空間に挿入された被支持部材が一对の弾性支持部で支持される車両用支持ホルダにおいて、接続部に、保持空間に向けて突出させた凸部を設け、接続部は、少なくとも一部が保持空間内に突出する取付具で車体側に取付けるための取付孔を備え、凸部の高さは、取付具の突出部の高さよりも高く設定し、保持空間は、被支持部材が挿入される方向及び一对の弾性支持部と平行する方向に開放され、凸部は、接続部上に、一对の弾性支持部間の中間部であって、保持空間の一对の弾性支持部と平行する空間の開放方向に離間して一对設けられ、取付孔は前記一对の凸部間に設けられているので、接続部に、保持空間に向けて突出させた凸部を設けたので、保持空間に被支持部材が挿入され、一对の弾性支持部で支持されるときに、被支持部材を凸部で受けることができる。これにより、被支持部材で一对の弾性支持部が必要以上に拡げられ、一对の弾性支持部が塑性変形を起こすことを回避することができる。この結果、被支持部材を確実に支持することができる。

20

30

【0016】

また本発明では、接続部に、少なくとも一部が保持空間内に突出する取付具で車体側に取付けるための取付孔を備え、凸部の高さは、取付具の突出部の高さよりも高く設定したので、被支持部材と取付具とが干渉することを防止できる。この結果、例えば、被支持部材や取付具に傷が発生することを回避できる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0020】

本発明を実施するための最良の形態を添付図に基づいて以下に説明する。なお、図面は符号の向きに見るものとする。

図1は本発明に係る車両用支持ホルダを採用した車両の後部構造の斜視図であり、図2(a)、(b)は図1に示される車両の後部構造の形態を説明する説明図であり、図3は図1に示される車両の後部構造の室内用カバーの斜視図である。

40

【0021】

図1及び図2に示されたように、車両の後部構造10は、後部座席の後方空間に構成される構造であり、左右のホイールハウス(不図示)を室内11側から覆う左の室内側カバー(不図示)及び右の室内側カバー14と、車体フロア12に沿って敷かれ、折畳み可能に設けられた棚板ボード15と、この棚板ボード15の下部に設けられるインナボード16と、左右の室内側カバー(左の室内側カバーは不図示)14に設けられ、棚板ボード15を着脱自在に支持する左の第1・第2車両用支持ホルダ(不図示)及び右の第1・第2車両用支持ホルダ39、40と、右の室内側カバー14に設けられ、物品を収納する収納

50

ボックス４５とからなる。

【００２２】

収納ボックス４５は、物品を収納するボックス本体４６と、このボックス本体４６の開口４７を覆う蓋体４８とを備える。

【００２３】

室内側カバー１４は、第１・第２車両用支持ホルダが３９，４０が取付けられる第１・第２の取付部２１，２２が設けられる。

棚板ボード１５は、図２（ｂ）に示されたように、後部座席１７から第１～第３ボード２３～２５の順に分割構成され、互いに、折畳み自在にヒンジ結合される。

【００２４】

第１ボード２３は、第１の車両用支持ホルダ３９に着脱自在に嵌合される第１の軸部（被支持部材）２９を備える。

第２ボード２４は、矩形のベース部３２と、このベース部３２から第３ボード２５側に突出した突出部３３とからなる。

【００２５】

第３ボード２５は、図２（ａ）に示されたように、第２ボード２４にヒンジ結合され、第２ボード２４の突出部３３を囲む略コ字状の枠体３４と、この枠体３４に張られ物品を載置するネット（網状部材）３５とからなる。枠体３４は、人手を掛ける手掛かり部３６と、第２の車両用支持ホルダ４０に着脱自在に嵌合される第２の軸部（被支持部材）４１とを備える。

【００２６】

棚板ボード１５は、図２（ａ）に示される形態では、物品を載置できる棚板として使用することができ、図２（ｂ）に示される状態では、例えば、車体フロア１２に凹状に形成され、スペアタイヤ（不図示）が収納されるスペアタイヤ収納部（不図示）を覆う蓋体として使用される。

【００２７】

蓋体として使用された棚板ボード１５を棚板として使用する場合には、第１の車両用支持ホルダ３９は、第１の軸部２９を回転可能に支持する軸受として機能する。また、棚板として使用された棚板ボード１５が蓋体として使用する場合には、同様に、第１の車両用支持ホルダ３９は、第１の軸部２９を回転可能に支持する軸受として機能する。

【００２８】

なお、第１・第２車両用支持ホルダ３９，４０は同一部材であり、以下、第２車両用支持ホルダ４０を「車両用支持ホルダ４０」、第２の軸部４１を「被支持部材４１」として説明する。

【００２９】

図４は本発明に係る車両用支持ホルダの取付状態を示す断面図であり、図５は図４に示される車両用支持ホルダの斜視図であり、図６は図４に示される車両用支持ホルダの平面図であり、図７は図４に示される車両用支持ホルダの側面図である。

【００３０】

図４～図７に示されたように、車両用支持ホルダ４０は、一对の弾性支持部５１，５１と、これらの弾性支持部５１，５１間を繋ぐ接続部５２と、これらの一对の弾性支持部５１，５１及び接続部５２で形成される保持空間５３と、接続部５２に設けられ、ねじ（取付具）５４をねじ込む取付孔５５と、接続部５２に設けられ、保持空間５３に向けて突出させて被支持部材４１を受ける凸部５６，５６と、接続部５２に設けられ、接続部５２の下面５２ａで保持空間５３に対向させた取付ボス部５７と、接続部５２に設けられ、側面視で両端を下面５２ａから突出させ、ホイールハウスのインナパネル１８や室内側カバー１４などの車体側に取付けたときに、車両用支持ホルダ４０の取付安定性を増す突状部５８，５８とからなる。ねじ５４は、車体側に取付けるための取付具の一態様である。

【００３１】

弾性支持部５１は、接続部５２の肉厚よりも薄く形成されるとともに、接続部５２の両

10

20

30

40

50

端から側面視で閉ループ状に立上げられた部分であり、直接、被支持部材 4 1 を支持するインナ弾性部 6 1 と、このインナ弾性部 6 1 の弾性を補完するアウト弾性部 6 2 とからなる。

【 0 0 3 2 】

すなわち、弾性支持部 5 1 を、インナ弾性部 6 1 及びアウト弾性部 6 2 から構成される閉ループ状に形成したので、弾性支持部 5 1 の弾性力を増すことができるとともに、弾性支持部 5 1 の保持力を増加させることができる。この結果、被支持部材 4 1 が車両用支持ホルダ 4 0 に挿入しやすくできるとともに、被支持部材 4 1 を確実に保持することができる。

【 0 0 3 3 】

凸部 5 6 は、先にも説明したように、保持空間 5 3 に被支持部材 4 1 が挿入され、一对の弾性支持部 5 1 , 5 1 で支持されるときに、被支持部材 4 1 を凸部 5 6 で受ける部分であり、図 4 に示されたように、凸部 5 6 の高さは、ねじ（取付具）5 4 のねじ頭（突出部）5 4 a の高さよりも高く形成される。

さらに、図 6 に示されたように、凸部 5 6 , 5 6 は、弾性支持部 5 1 , 5 1 に平行で、且つ取付孔 5 5 と一直線上に形成される。

このことによって、弾性支持部 5 1 , 5 1 がどのような形（例えば、円、長方形、三角形など）でも取付具 5 4 との干渉を防止することができる。

【 0 0 3 4 】

すなわち、接続部 5 2 に、少なくとも一部が保持空間 5 3 内に突出する取付具 5 4 で車体側に取付けるための取付孔 5 5 を備え、凸部 5 6 の高さは、取付具 5 4 の突出部の高さよりも高く設定したので、弾性支持部 5 1 , 5 1 がどのような形（例えば、円、長方形、三角形など）でも、被支持部材 4 1 と取付具 5 4 とが干渉することを防止できる。

この結果、例えば、被支持部材 4 1 や取付具 5 4 に傷が発生することを回避できる。

【 0 0 3 5 】

取付ボス部 5 7 は、略角柱状の本体部 6 4 と、この本体部 6 4 を二つ割に分割するスリット 6 5 と、本体部 6 4 に形成され接続部 5 2 の取付孔 5 5 から連続的に形成された嵌合部 6 6 とからなる。この嵌合部 6 6 は、取付孔 5 5 からねじ 5 4 をねじ込むことで、本体部 6 4 が拡径され、ホイールハウスのインナパネル 1 8 や室内側カバー 1 4 などの車体側に固定される。

【 0 0 3 6 】

すなわち、車両用支持ホルダ 4 0 は、一对の弾性支持部 5 1 , 5 1 と、これらの弾性支持部間 5 1 , 5 1 を繋ぐ接続部 5 2 と、これらの一对の弾性支持部 5 1 , 5 1 及び接続部 5 2 で形成される保持空間 5 3 とから構成される。接続部 5 2 に、保持空間 5 3 に向けて突出させた凸部 5 6 , 5 6 を設けたので、保持空間 5 3 に被支持部材 4 1 が挿入され、一对の弾性支持部 5 1 , 5 1 で支持されるときに、被支持部材 4 1 を凸部 5 6 , 5 6 で受けることができる。これにより、被支持部材 4 1 で一对の弾性支持部 5 1 , 5 1 が必要以上に拡げられ、一对の弾性支持部 5 1 , 5 1 が塑性変形を起こすことを回避することができる。この結果、例えば、蓋部材や柵部材などを含む被支持部材 4 1 を確実に支持することができる。

図 5 に示されるように、車両用支持ホルダ 4 0 は、保持空間 5 3 に向けて突出させた凸部 5 6 , 5 6 を一体形成で設けたので、製造工程が削減できる。

【 0 0 3 7 】

図 8 は本発明に係る参考例の車両用支持ホルダの斜視図である。

車両用支持ホルダ 7 0 は、一对の弾性支持部 7 1 , 7 1 と、これらの弾性支持部間 7 1 , 7 1 を繋ぐ接続部 7 2 と、これらの一对の弾性支持部 7 1 , 7 1 及び接続部 7 2 で形成される保持空間 7 3 と、接続部 7 2 に設けられ、ねじ（取付具）5 4（図 4 参照）をねじ込む取付孔 7 5 と、接続部 7 2 の取付孔 7 5 の周りに筒状に形成され、保持空間 7 3 に向けて突出させた凸部 7 6 と、接続部 7 2 に設けられ、接続部 7 2 の下面 7 2 a で保持空間 7 3 に対向させた取付ボス部 7 7 と、接続部 7 2 に設けられ、側面視で両端を下面 7 2 a

10

20

30

40

50

から突出させ、図 4 に示された、ホイールハウスのインナパネル 1 8 や室内側カバー 1 4 などの車体側に取付けたときに、車両用支持ホルダ 7 0 の取付安定性を増す突状部 7 8 とからなる。

【 0 0 3 8 】

車両用支持ホルダ 7 0 では、凸部 7 6 が、筒状を呈し、図 4 に示す取付具 5 4 の突出部 5 4 a の周りを囲うように形成され、凸部 7 6 の高さは、取付具 5 4 の突出部 5 4 a の高さよりも高く設定される。

凸部 7 6 が、突出部 5 4 a の周りを囲うように形成されたので、取付具 5 4 に触れることを防止できる。例えば、取付ボス部 7 7 の下側から取付具 5 4 を取付ける必要が生じた場合にも取付具 5 4 の先端を囲うことができる。すなわち、車両用支持ホルダ 7 0 の取付時の意匠性の向上を図ることができる。

10

【 0 0 3 9 】

図 9 は本発明に係る別の参考例の車両用支持ホルダの正面断面図であり、図 1 0 は図 9 の参考例の車両用支持ホルダの斜視図である。

車両用支持ホルダ 9 0 は、一对の弾性支持部 9 1 , 9 1 と、これらの弾性支持部間 9 1 , 9 1 を繋ぐ接続部 9 2 と、これらの一对の弾性支持部 9 1 , 9 1 及び接続部 9 2 で形成される保持空間 9 3 と、接続部 9 2 に設けられ、ねじ（取付具）5 4 をねじ込む取付孔 9 5 と、接続部 9 2 にヒンジ部 1 0 1 を介して一体的に形成され折曲げることによってねじを覆う蓋部材 1 0 2 と、この蓋部材 1 0 2 に形成され、蓋部材 1 0 2 が接続部 9 2 側に折曲げ状態で保持空間 9 3 に向けて突出させた凸部 9 6 , 9 6 と、接続部 9 2 に設けられ、接続部 9 2 側に折曲げられた蓋部材 1 0 2 の嵌合溝 1 0 3 が嵌合され、蓋部材 1 0 2 を保持する支持部 1 0 4 と、接続部 9 2 に設けられ、接続部 9 2 の下面 9 2 a で保持空間 9 3 に対向させた取付ボス部 9 7 と、接続部 9 2 に設けられ、側面視で両端を下面 9 2 a から突出させ、ホイールハウスのインナパネル 1 8 や室内側カバー 1 4 などの車体側に取付けたときに、車両用支持ホルダ 9 0 の取付安定性を増す突状部 9 8 とからなる。

20

【 0 0 4 0 】

車両用支持ホルダ 9 0 では、凸部 9 6 , 9 6 が、突出部 5 4 a を覆う蓋部材 1 0 2 に形成されたものであり、凸部 9 6 , 9 6 が形成された蓋部材 1 0 2 で突出部 5 4 a を覆うことができる。この結果、蓋部材 1 0 2 でねじなどの取付具 5 4 を覆うことができ、外観性を向上させ、意匠性に富んだ車両用支持ホルダ 9 0 を実現することができる。

30

【 0 0 4 1 】

図 1 1 は本発明に係る更に別の参考例の車両用支持ホルダの分解斜視図であり、図 1 2 は図 1 1 に示される車両用支持ホルダの斜視図であり、図 1 3 は図 1 1 に示される車両用支持ホルダの側面図であり、図 1 4 は図 1 1 に示される車両用支持ホルダの平面図であり、図 1 5 は図 1 1 に示される車両用支持ホルダの正面図である。

【 0 0 4 2 】

車両用支持ホルダ 1 2 0 は、被保持部材（図 1 参照）を直接的に保持するホルダ本体 1 2 1 と、このホルダ本体 1 2 1 に嵌合され、ホルダ本体 1 2 1 に弾性力を付加するとともにホルダ本体 1 2 1 の形状を矯正する形状保持部材 1 2 2 とからなる。

【 0 0 4 3 】

ホルダ本体 1 2 1 は、弾性を有する樹脂で形成される部材であり、一对の弾性支持部 1 3 1 , 1 3 1 と、これらの弾性支持部 1 3 1 , 1 3 1 間を繋ぐ接続部 1 3 2 と、これらの一对の弾性支持部 1 3 1 , 1 3 1 及び接続部 1 3 2 で形成される保持空間 1 3 3 と、接続部 1 3 2 に設けられ、ねじ（取付具）5 4（図 4 参照）をねじ込む取付孔 1 3 5 と、接続部 1 3 2 に設けられ、保持空間 1 3 3 に向けて突出させて被支持部材 4 1（図 1 参照）を受けると凸部 1 3 6 , 1 3 6 と、接続部 1 3 2 の下面 1 3 2 a に設けられ、取付孔 1 3 5 にねじ（取付具）5 4（図 4 参照）をねじ込むことで、ホイールハウスのインナパネル 1 8（図 4 参照）や室内側カバー 1 4（図 1 参照）などの車体側に係止する係止爪 1 3 7 , 1 3 7 と、接続部 1 3 2 に設けられ、側面視で両端を下面 1 3 2 a から突出させ、車体側に取付けたときに、車両用支持ホルダ 1 2 0 の取付安定性を増す突状部 1 3 8 , 1 3 8 から

40

50

なる。

【0044】

弾性支持部131は、内方上部に曲線状に形成され、被支持部材41（図1参照）が当接する当接部141、141と、外方に形成され、形状保持部材122の嵌合を許容する凹部151と、この凹部151に凹状に形成され、形状保持部材122を係止する係止部152と、凹部151の外方且つ上方に形成され、凹部151とともに形状保持部材122を挟み込む鏝部153、153とが形成される。

【0045】

形状保持部材122は、略凹状（コ字状）に形成された板ばねであり、側面122a、122aに形成され、ホルダ本体121の弾性支持部131、131の係止部152、152に係止される突片156、156と、底面122bに形成され、ホルダ本体121の取付ボス部137を貫通する貫通孔157とが形成される。

10

【0046】

すなわち、車両用支持ホルダ120は、一对の弾性支持部131、131と、これらの弾性支持部間131、131を繋ぐ接続部132と、これらの一对の弾性支持部131、131及び接続部132で形成される保持空間133とから構成され、保持空間133に挿入された被支持部材41（図1参照）が一对の弾性支持部131、131で支持される車両用支持ホルダにおいて、一对の弾性支持部131、131に、一对の弾性支持部131、131の形状を保持する形状保持部材122を設けたものである。

【0047】

20

一对の弾性支持部131、131に、一对の弾性支持部131、131の形状を保持する形状保持部材122を設けたので、形状保持部材122で弾性支持部131、131が保持空間133方向又は外側へ倒れ込むのを防止することができる。これにより、被支持部材41（図1参照）の挿入性を良好に維持できるとともに、被支持部材41の挿入・抜去力の均一化を図ることができる。さらに、被保持部材の保持力を安定させることができる。

【0048】

また、車両用支持ホルダ120では、弾性を有する樹脂で形成されたホルダ本体121と、板ばねで形成された形状保持部材122とが組合せられ、ホルダ本体121で直接的に被保持部材（図1参照）を保持し、形状保持部材122でホルダ本体121の弾性（ばね性）を補完したので、被保持部材に傷を発生させることがないとともに、ホルダ本体121に被保持部材を感触（フィーリング）よく嵌合若しくは抜去することができる。すなわち、被保持部材を保護することができるとともに、被保持部材の着脱性の向上を図ることができる。

30

【0049】

尚、本発明に係る車両用支持ホルダは、図5に示すように、車両用支持ホルダ40では凸部56は2個設けられ、図8に示すように、車両用支持ホルダ70では凸部76は1個設けられたが、これに限るものではなく、凸部の個数は任意の数である。

【産業上の利用可能性】

【0050】

40

本発明に係る車両用支持ホルダは、セダンやワゴンなどの乗用車に採用するのに好適である。

【図面の簡単な説明】

【0051】

【図1】本発明に係る車両用支持ホルダを採用した車両の後部構造の斜視図である。

【図2】図1に示される車両の後部構造の形態を説明する説明図である。

【図3】図1に示される車両の後部構造の室内用カバーの斜視図である。

【図4】本発明に係る車両用支持ホルダの取付状態を示す断面図である。

【図5】図4に示される車両用支持ホルダの斜視図である。

【図6】図4に示される車両用支持ホルダの平面図である。

50

【図7】図4に示される車両用支持ホルダの側面図である。

【図8】本発明に係る第2実施例の車両用支持ホルダの斜視図である。

【図9】本発明に係る第3実施例の車両用支持ホルダの正面断面図である。

【図10】本発明に係る第3実施例の車両用支持ホルダの斜視図である。

【図11】本発明に係る第4実施例の車両用支持ホルダの分解斜視図である。

【図12】図11に示される車両用支持ホルダの斜視図である。

【図13】図11に示される車両用支持ホルダの側面図である。

【図14】図11に示される車両用支持ホルダの平面図である。

【図15】図11に示される車両用支持ホルダの正面図である。

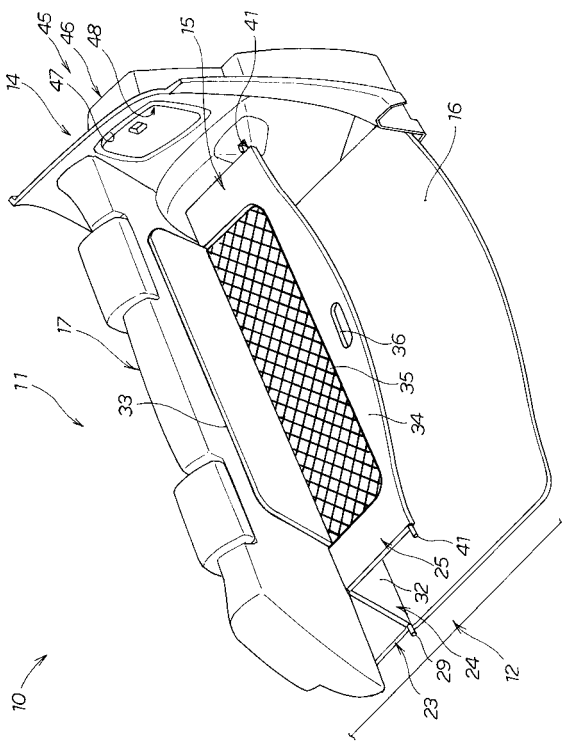
【図16】従来の自動車用デッキボードの蓋開閉構造に使用される車両用支持ホルダの基本構成を説明する図である。

【符号の説明】

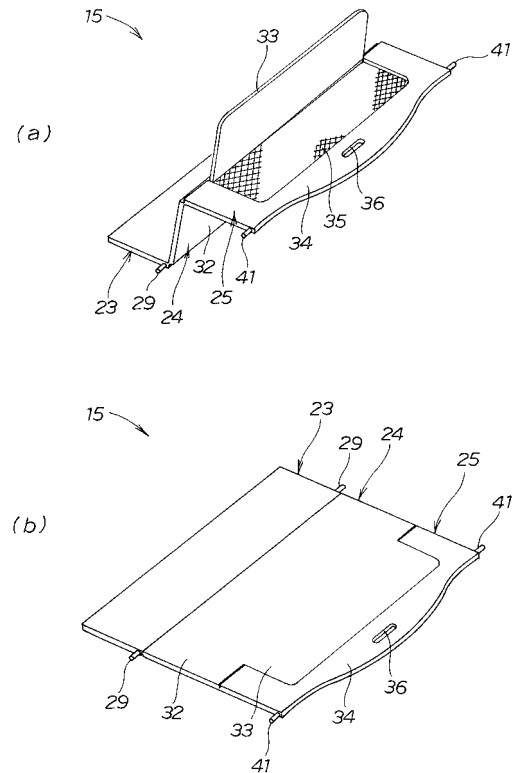
【0052】

40, 70, 90...車両用支持ホルダ、51...弾性支持部、52...接続部、53...保持空間、54...取付具(ねじ)、54a...突出部(ねじ頭)、56, 76, 96...凸部、102...蓋部材、120...車両用支持ホルダ、122...形状保持部材、131...弾性支持部、132...接続部、133...保持空間。

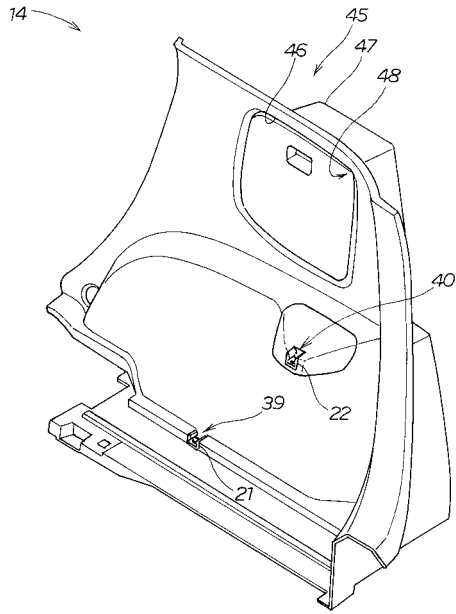
【図1】



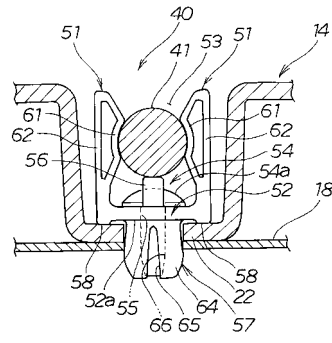
【図2】



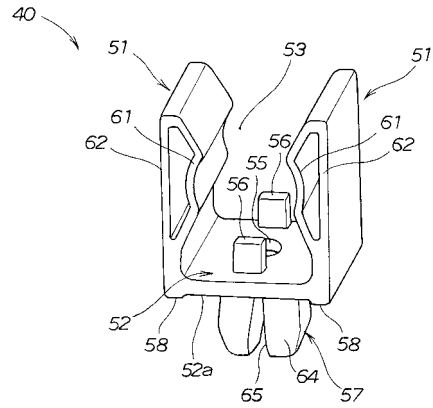
【図3】



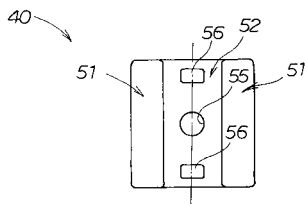
【図4】



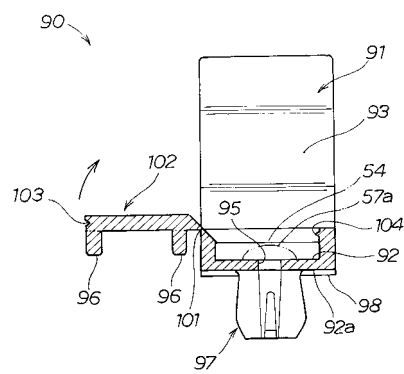
【図5】



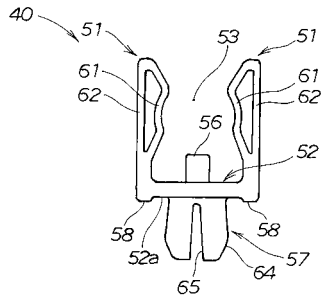
【図6】



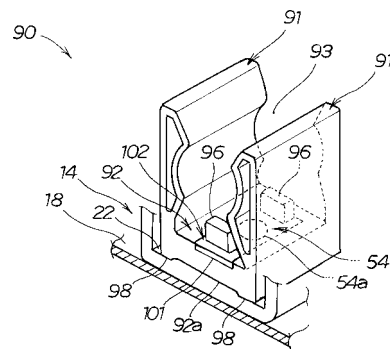
【図9】



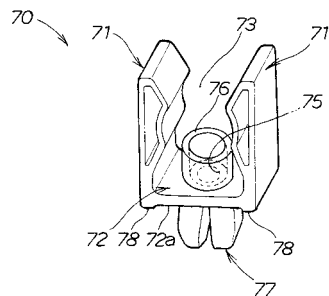
【図7】



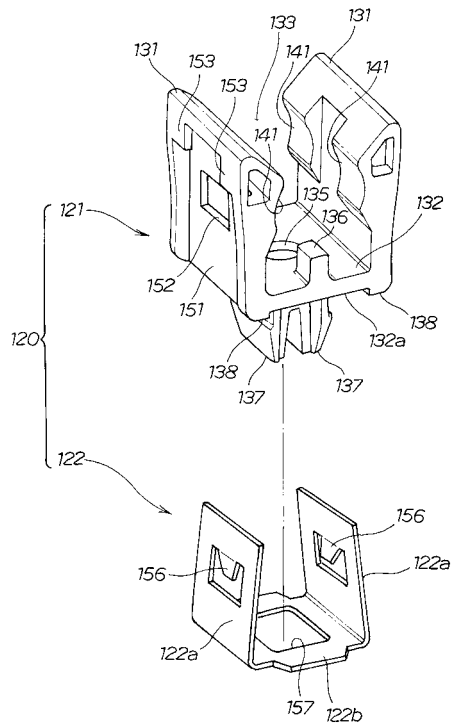
【図10】



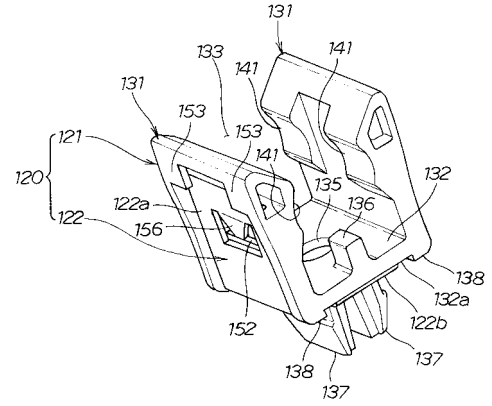
【図8】



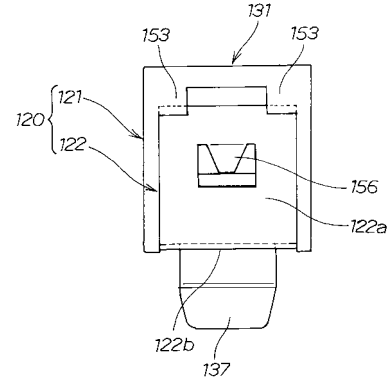
【図11】



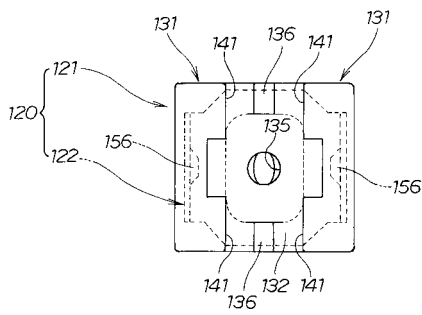
【図12】



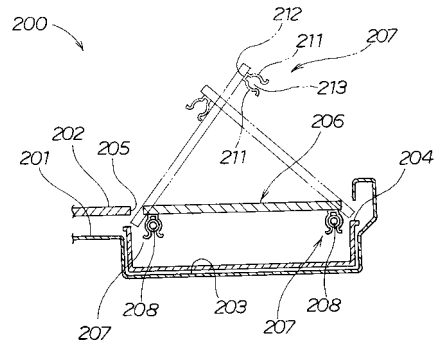
【図13】



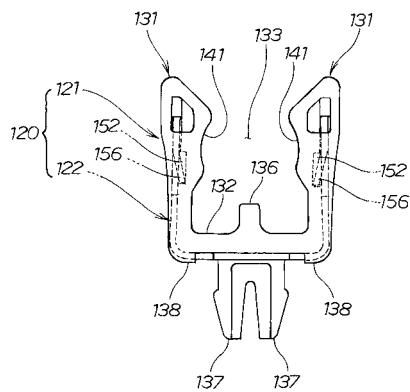
【図14】



【図16】



【図15】



---

フロントページの続き

- (56)参考文献 実開昭55-073681(JP,U)  
実開昭58-161203(JP,U)  
実開昭63-202128(JP,U)  
実開平01-094605(JP,U)  
実開昭61-135079(JP,U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60R 3/00 - 7/14  
F16B 19/00, 5/12