

(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
2016年7月14日(14.07.2016)



(10) 国際公開番号

WO 2016/111094 A1

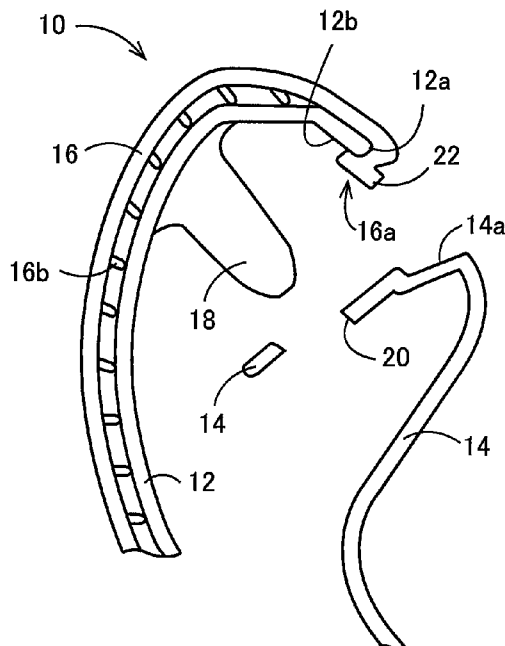
- (51) 国際特許分類:
B60R 13/02 (2006.01) *B60N 3/00* (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2015/082961
- (22) 国際出願日: 2015年11月24日(24.11.2015)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願 2015-003477 2015年1月9日(09.01.2015) JP
- (71) 出願人: 豊田鉄工株式会社 (TOYODA IRON WORKS CO., LTD.) [JP/JP]; 〒4718507 愛知県豊田市細谷町4丁目50番地 Aichi (JP).
- (72) 発明者: 宮下 長武 (MIYASHITA Osamu); 〒4718507 愛知県豊田市細谷町4丁目50番地 豊田鉄工株式会社内 Aichi (JP). 廣瀬 正盛 (HIROSE Masamori); 〒4718507 愛知県豊田市細谷町4丁目50番地 豊田鉄工株式会社内 Aichi (JP). 上森 健一 (UEMORI Kenichi); 〒4600013 愛知県名古屋市中区上前津1丁目4番5号 林テレンプ株式会社内 Aichi (JP). 菅 慎太郎 (SUGA Shintaro); 〒4600013 愛知県名古屋市中区上前津1丁目4番5号 林テレンプ株式会社内 Aichi (JP).

- (74) 代理人: 池田 治幸, 外 (IKEDA Haruyuki et al.); 〒4500002 愛知県名古屋市中村区名駅三丁目15-1 名古屋ダイヤビル2号館 池田国際特許事務所 Aichi (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, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, KE, KG, KN, KP, KR, 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, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, 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, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーロパ (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ユーロッパ (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).

[続葉有]

(54) Title: COMPOSITE INTERIOR COMPONENT FOR VEHICLE

(54) 発明の名称: 車両用複合内装部品



(57) Abstract: The purpose of the present invention is to facilitate attachment of a base material 12 and a pull handle 14 to each other in a manner such that a soft surface layer material will not slack or come off. A surface-side protrusion part 22, which protrudes from an end edge part 16a of the soft surface layer member 16 toward the pull handle 14 and which is pushed toward the base material 12 by the pull handle 14, is disposed on an folded end edge part 16a of the soft surface layer member 16 at a position closer to the underside 12b of the base material 12 than to a mating surface 12a of the base material 12. When the mating surface 12a of the base material 12 and a mating surface 14a of the pull handle 14 are brought close to each other, tension is generated in the soft surface layer member 16 as the surface-side protrusion part 22, which protrudes from the soft surface layer member 16 toward the pull handle 14, depresses the end edge part 16a of the soft surface layer member 16 toward the underside 12b of the base material 12. This facilitates attaching of the base material 12 and the pull handle 14 in a manner such that the soft surface layer material 16 will not slack or come off.

(57) 要約:

[続葉有]



添付公開書類:

— 国際調査報告（条約第 21 条(3)）

軟質表層部材のたるみ不良や外れ不良が発生しないように基材 1 2 とプルハンドル 1 4 の組付けを容易に行なうようにする。軟質表層部材 1 6 の端縁部 1 6 a からプルハンドル 1 4 側へ突設されて、プルハンドル 1 4 により基材 1 2 側へ押圧される表層側突部 2 2 が、軟質表層部材 1 6 の折り返し端縁部 1 6 a のうち基材 1 2 の合わせ面 1 2 a にそれよりも基材 1 2 の裏面 1 2 b 側に隣接する位置に設けられている。基材 1 2 の合わせ面 1 2 a とプルハンドル 1 4 の合わせ面 1 4 a とが互いに接近させられるとき、軟質表層部材 1 6 からプルハンドル 1 4 側へ突設された表層側突部 2 2 が軟質表層部材 1 6 の端縁部 1 6 a を基材 1 2 の裏面 1 2 b 側に押し込み、軟質表層部材 1 6 に張力を発生させるので、軟質表層部材 1 6 のたるみ不良や外れ不良が発生しないように基材 1 2 とプルハンドル 1 4 の組付けを容易に行なうことを可能とする。

明 細 書

発明の名称：車両用複合内装部品

技術分野

[0001] 本発明は、車両用複合内装部品に関し、特に、軟質表層部材のたるみ不良や外れ不良が発生しないようにその軟質表層部材の組付けを容易に行なうことを可能とする技術に関する。

背景技術

[0002] 相互に嵌め着けられる第１部材および第２部材と、端縁部を有し、前記端縁部が前記第１部材と第２部材との合わせ面に挟持された状態で前記第１部材の表面の一部または全部を覆う弾性変形可能な軟質表層部材とを、備える車両用複合内装部品が知られている。例えば、特許文献１の図２に記載されたドアトリムや、特許文献２の図１０等に記載された車両用アームレストがその一例である。

[0003] 図１３は、従来の車両用複合内装部品の一種であるアームレスト１００のハンドル部分の要部断面を示している。型成形された比較的硬質の合成樹脂製部品である基材１０２に、それと同様に型成形された比較的硬質の合成樹脂製部品であるプルハンドル１０４を嵌め合わせて組み付けるとき、基材１０２を覆う軟質表層部材１０６の端縁部が基材１０２とプルハンドル１０４との合わせ面で挟持されることにより、軟質表層部材１０６の端縁部が巻き込まれた状態で固定されるようになっている。なお、図１３の要部断面図において、基材１０２からプルハンドル１０４側へ突設された位置決め突起１０８が、プルハンドル１０４の内側に曲げられた端部に貫通して形成された位置決め穴１１０内に嵌合されることにより、基材１０２およびプルハンドル１０４の相互が位置決めされるようになっている。

先行技術文献

特許文献

[0004] 特許文献１：特開２００９－２９８３８３号公報

特許文献2：特開2006-213134号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0005] ところで、上記従来の車両用複合内装部品、たとえば図13に示されるアームレスト100では、軟質表層部材106の端縁部のうち基材102とプルハンドル104との合わせ面で挟持されて巻き込まれた部分が短いことから、プルハンドル104に掛けた指の爪が引っかかると、図14のSに示すように軟質表層部材106の端縁部にしゃくれ或いはたるみによる外観不良が発生したり、図15のMに示すように軟質表層部材106の端縁部がめくられて外れてしまう可能性があった。

[0006] これに対して、軟質表層部材106の端縁部のうち、基材102とプルハンドル104との合わせ面で挟持されて巻き込まれた部分を長くすることで、上記の不都合の発生を抑制することが考えられるが、アームレスト100の組み付け性が低下するだけでなく、軟質表層部材106を型成形するとき軟質表層部材106の金型からの離型性が低下してその生産性が得られないという、不都合があった。

[0007] 本発明は、以上の事情を背景として為されたものであり、その目的とするところは、軟質表層部材のたるみ不良や外れ不良が発生しないように第1部材と第2部材の組付けを容易に行なうことを可能とすることにある。

課題を解決するための手段

[0008] 斯かる目的を達成するために、本発明の要旨とするところは、（1）相互に嵌め着けられる第1部材および第2部材と、端縁部を有し、前記端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持された状態で前記第1部材の表面の一部または全部を覆う弾性変形可能な軟質表層部材とを備える車両用複合内装部品であって、（2）前記第1部材および第2部材の相互の合わせ面が互いに接近させられることに伴って前記軟質表層部材の端縁部を前記第1部材の裏面側に引き込んで前記軟質表層部材に張力を発生させる張力発生部を、前記軟質表層部材および前記第2部材の少なくとも一方に備えることに

ある。

発明の効果

[0009] このようにすれば、前記第1部材および第2部材の相互の合わせ面が互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、前記軟質表層部材および前記第2部材の少なくとも一方に備えられた張力発生部が前記軟質表層部材の端縁部を前記第1部材の裏面側に引き込んで前記軟質表層部材に張力を発生させるので、軟質表層部材のたるみ不良や外れ不良が発生しないように第1部材と第2部材の組付けを容易に行なうことができる。

[0010] ここで、好適には、前記張力発生部は、前記軟質表層部材の端縁部のうち前記第1部材の合わせ面よりも前記第1部材の裏面側に隣接する位置に前記第2部材側へ突設され、前記端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持されることに関連して、前記第2部材により前記第1部材側へ押圧される表層側突部である。このようにすれば、前記第1部材および第2部材の相互の合わせ面が互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、前記軟質表層部材から第2部材側へ突設された表層側突部が前記軟質表層部材の端縁部を前記第1部材の裏面側に押し込んで前記軟質表層部材に張力を発生させるので、軟質表層部材のたるみ不良や外れ不良が発生しないように第1部材と第2部材の組付けを容易に行なうことができる。

[0011] また、好適には、前記張力発生部は、前記第2部材の前記第1部材の合わせ面よりも前記第1部材の裏面側に隣接する位置に前記第2部材から前記第1部材側へ突設され、前記端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持されることに関連して、前記軟質表層部材の端縁部を、前記第1部材の裏面に沿って前記第1部材側へ押圧する第2部材側突部である。

このようにすれば、前記第1部材および第2部材の相互の合わせ面が互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、前記第2部材から軟質表層部材側へ突設された第2部材側突部が前記軟質表層部材の端縁部を前記第1部材の裏面側に押し込んで前記軟質表層部材に張力を発生させるので、軟質表層部材のたるみ不良や外れ不良が発生しないように第1部材と第

2部材の組付けを容易に行なうことができる。

[0012] また、好適には、前記張力発生部は、前記第2部材の前記第1部材の合わせ面よりも前記第1部材の裏面側に隣接する位置に前記第2部材から前記第1部材側へ突設され、前記端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持されることに関連して、前記軟質表層部材の端縁部を、前記第1部材の裏面に沿って前記第1部材側へ押圧する段差部である。このようにすれば、前記第1部材および第2部材の相互の合わせ面が互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、前記第2部材に設けられた段差部が前記軟質表層部材の端縁部を前記第1部材の裏面側に押し込んで前記軟質表層部材に張力を発生させるので、軟質表層部材のたるみ不良や外れ不良が発生しないように第1部材と第2部材の組付けを容易に行なうことができる。

[0013] また、好適には、前記張力発生部は、前記軟質表層部材の端縁部のうち前記第1部材の合わせ面よりも前記第1部材の裏面側に隣接する位置に貫通して設けられた係合穴と、前記第1部材の内側であって前記第2部材の前記第1部材の合わせ面よりも前記第1部材側に位置する係合台座と、該係合台座から前記第1部材側へ突設され、前記端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持されることに関連して、前記係合穴と係合し、且つ前記軟質表層部材の端縁部を前記第1部材の裏面側へ引き込む係合突起とを、含む。このようにすれば、前記第1部材および第2部材の相互の合わせ面が互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、前記軟質表層部材の端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持される過程で、第2部材側の係合突起が軟質表層部材に設けられた係合穴内に係合させられた後、係合穴の係合位置が前記係合台座へ移動させられ、その係合台座の移動により前記軟質表層部材の端縁部が前記第1部材の裏面側へ引き込まれるので、軟質表層部材のたるみ不良や外れ不良が発生しないように第1部材と第2部材の組付けを容易に行なうことができる。

[0014] また、好適には、前記張力発生部は、前記軟質表層部材の端縁部のうち前記第1部材の合わせ面に対応する位置に貫通して設けられた係合穴と、前記

第2部材の合わせ面から前記第1部材側へ突設され、基端側へ向かうほど前記軟質表層部材の端縁側へ向かう係合斜面が形成された係合突起と、前記第1部材の合わせ面に形成され、前記係合突起との干渉を回避する切欠きとを、含む。このようにすれば、前記第1部材および第2部材の相互の合わせ面が互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、前記軟質表層部材の端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持される過程で、第2部材側の係合突起が軟質表層部材に設けられた係合穴内に係合させられた後、係合穴が係合突起の係合斜面に沿って移動させられることにより前記軟質表層部材の端縁部が前記第1部材の裏面側へ引き込まれるので、軟質表層部材のたるみ不良や外れ不良が発生しないように第1部材と第2部材の組付けを容易に行なうことができる。

図面の簡単な説明

[0015] [図1]本発明の車両用複合内装部品の一実施例であるアームレストの構成を説明する斜視図である。

[図2]図1のアームレストのII-II視断面を拡大して示す実施例1の要部断面図であって、組み立て前の状態を示している。

[図3]図2の実施例1の要部断面図であって、組み立て後の状態を示している。

[図4]図1のアームレストのII-II視断面を拡大して示す実施例2の要部断面図であって、組み立て前の状態を示している。

[図5]図4の実施例2の要部断面図であって、組み立て後の状態を示している。

[図6]図1のアームレストのII-II視断面を拡大して示す実施例3の要部断面図であって、組み立て前の状態を示している。

[図7]図6の実施例3の要部断面図であって、組み立て後の状態を示している。

[図8]図1のアームレストのII-II視断面を拡大して示す実施例4の要部断面図であって、組み立て前の状態を示している。

[図9]図8の実施例4の要部断面図であって、組み立て後の状態を示している。

[図10]図1のアームレストのII-II視断面を拡大して示す実施例5の要部断面図であって、組み立て前の状態を示している。

[図11]図10の実施例5の要部断面図であって、組み立て後の状態を示している。

[図12]図11に示す実施例5の斜視図である。

[図13]従来のアームレストの要部断面図であって、組み立て後の状態を示している。

[図14]図13の従来アームレストの要部断面図であって、軟質表層部材の端縁部にしゃくれ或いはたるみによる外観不良が発生した例を示す図である。

[図15]図13の従来アームレストの要部断面図であって、軟質表層部材の端縁部にめくれによる不良が発生した例を示す図である。

発明を実施するための形態

[0016] 以下、本発明の好適な実施例を図面に基づいて詳細に説明する。以下の説明に用いる図面において、各部の寸法比等は必ずしも正確には描かれていない。

実施例 1

[0017] 図1は、本発明の好適な実施例である車両用複合内装部品の一例であるアームレスト10の構成を概略示す斜視図であり、その意匠面側を示している。本実施例のアームレスト10は、例えば自動車の右側ドアにおけるインナーパネルすなわちドア内板に取り付けられる板状の部材であり、前記ドアの意匠面側に設けられる車両用ドアトリムの一部に相当する。本実施例において、意匠面とは、アームレスト10の車内から視認できる側の面をいうものであり、意匠面側とは、車両用複合内装部品10の車内（車室）側に相当する。反意匠面とは、前記意匠面の反対側の面すなわち車内から視認できない側の面をいうものであり、反意匠面側とは、車両の車外側に相当する。本実施例においては、ドア内板に取り付けられるアームレスト10に本発明が適

用された例について説明するが、本発明は、例えば、ラゲージサイドトリム、インストルメントパネル、アームレスト、それらに取り付けられるオーナメント等の車両用複合内装部品に好適に適用される。

[0018] 図2および図3は、図1のII-II視断面を拡大して示す要部拡大断面図、すなわちアームレスト10における端末部（車両上方側の端部）付近を拡大して示す部分断面図であって、図2は組み立て前の状態を示し、図3は組み立て後の状態を示している。図2および図3に示すように、アームレスト10は、型成形された比較的硬質の合成樹脂製部品である基材12に、それと同様に型成形された比較的硬質の合成樹脂製部品であるプルハンドル14を嵌め合わせて組み付けるとき、基材12を覆う軟質表層部材16の端縁部が基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとで挟持されることにより、軟質表層部材16の端縁部16aが巻き込まれた状態で固定されるようになっている。なお、基材12からプルハンドル14側へ突設された位置決め突起18が、プルハンドル14の内側に曲げられた端部に貫通して形成された位置決め穴20内に嵌合されることにより、基材12およびプルハンドル14の相互が位置決めされるようになっている。

[0019] 基材12およびプルハンドル14は、例えば、ポリプロピレン樹脂、硬質ポリ塩化ビニル、ABS樹脂、AS樹脂等の比較的硬質の合成樹脂材料から構成されている。本実施例では、基材12が第1部材に、プルハンドル14が第2部材に対応している。

[0020] 軟質表層部材16は、その反意匠面側の面に、基材12へ向かって突き出す多数の弾性突起16bが形成され、それら弾性突起がクッション部として機能することで、クッション性を有している。軟質表層部材16は、車内側（車室側）に位置するように、基材12の表面（意匠面側の面）を覆うように貼り付けされている。軟質表層部材16は、例えば、ポリプロピレン樹脂、ウレタン樹脂等の合成樹脂材料から、所定の弾力性すなわち押圧されることで弾性変形させられるクッション性を発生させるウレタンフォーム、スポンジゴム等が、上記多数の弾性突起に替えて、或いは加えて用いられてもよ

い。

[0021] 軟質表皮材 16 は、作業者の指による力等により容易に弾性変形させられる比較的軟質（可撓性）の材料から構成されたものである。好適には、軟質合成樹脂材料から構成されたものであり、例えば、軟質ポリ塩化ビニルやスチレン系、オレフィン系、ポリエステル系等の各種の熱可塑性樹脂材料が好適に用いられる。或いは、織布や不織布、編布、塩化ビニル、軟質フィルム、ウールや牛革をはじめとする天然素材等、種々の表皮材料から構成されたものであってもよい。

[0022] 図 2 および図 3 に示すように、アームレスト 10 は、基材 12 の端縁である合わせ面 12 a を軟質表層部材 16 の折り返し端縁部 16 a が巻き込んだ状態で、基材 12 を覆う軟質表層部材 16 の端縁部が基材 12 の合わせ面 12 a とプルハンドル 14 の合わせ面 14 a とで挟持される構造を備えている。

[0023] 図 2 に示すように、軟質表層部材 16 の折り返し端縁部 16 a のうち基材 12 の合わせ面 12 a にそれよりも基材 12 の裏面 12 b 側に隣接する位置には、軟質表層部材 16 の端縁部 16 a からプルハンドル 14 側へ突設されて、軟質表層部材 16 の端縁部 16 a が基材 12 の合わせ面 12 a とプルハンドル 14 の合わせ面 14 a とに挟持されることに関連して、プルハンドル 14 により基材 12 側へ押圧される表層側突部 22 が、設けられている。この表層側突部 22 が、基材 12 とプルハンドル 14 との組み立てに際して、軟質表層部材 16 の端縁部 16 a を基材 12 の裏面 12 b 側に押し込んで軟質表層部材 16 に張力を発生させる張力発生部として機能している。

[0024] 本実施例のアームレスト 10 によれば、軟質表層部材 16 の端縁部 16 a からプルハンドル 14 側へ突設されて、軟質表層部材 16 の端縁部 16 a が基材 12 の合わせ面 12 a とプルハンドル 14 の合わせ面 14 a とに挟持されることに関連して、プルハンドル 14 により基材 12 側へ押圧される表層側突部 22 が、軟質表層部材 16 の折り返し端縁部 16 a のうち基材 12 の合わせ面 12 a にそれよりも基材 12 の裏面 12 b 側に隣接する位置に設け

られていることから、図2から図3に示すように、基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとが互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、軟質表層部材16からプルハンドル14側へ突設された表層側突部22が軟質表層部材16の端縁部16aを基材12の裏面12b側に押し込み、図3の破線の矢印に示すように軟質表層部材16を引き込んで、軟質表層部材16に張力を発生させるので、軟質表層部材16のたるみ不良や外れ不良が発生しないようにその軟質表層部材16の組付けを容易に行なうことができる。

[0025] また、本実施例のアームレスト10によれば、基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとの挟圧位置から内側に表層側突部22が存在することによって軟質表層部材16の引き抜き荷重が高められるので、図13から図15に示す従来の構造に比較して、軟質表層部材16の端縁部16aが強固に固定される。

実施例 2

[0026] 次に、本発明の他の実施例を説明する。なお、以下の実施例の説明では、実施例相互間で共通する部分には同一の符号を付して説明を省略する。

[0027] 図4および図5は、アームレスト10の他の実施例における端末部（車両上方側の端部）付近を拡大して示す部分断面図であって、図4は組み立て前の状態を示し、図5は組み立て後の状態を示している。図4および図5に示すように、本実施例のアームレスト10では、軟質表層部材16の端縁部16aが基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとに挟持されることに関連して、その軟質表層部材16の端縁部16aを、基材12の裏面12bに沿って基材12側へ押圧するプルハンドル側突部24が、プルハンドル14の合わせ面14aにそれよりも基材12の裏面側に隣接する位置にプルハンドル14から基材12側へ突設されている。このプルハンドル側突部24は、第2部材側突部に対応するものであり、基材12とプルハンドル14との組み立てに際して、軟質表層部材16の端縁部16aを基材12の裏面12b側に押し込んで軟質表層部材16に張力を発生させる

張力発生部として機能している。

[0028] 本実施例のアームレスト１０によれば、プルハンドル１４から基材１２側へ突設され、軟質表層部材１６の端縁部１６ａが基材１２の合わせ面１２ａとプルハンドル１４の合わせ面１４ａとに挟持されることに関連して、その軟質表層部材１６の端縁部１６ａを、基材１２の裏面１２ｂに沿って基材１２側へ押圧するプルハンドル側突部２４が、プルハンドル１４の合わせ面１４ａにそれよりも基材１２の裏面側に隣接する位置に設けられていることから、図４から図５に示すように、基材１２の合わせ面１２ａとプルハンドル１４の合わせ面１４ａとが互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、プルハンドル側突部２４が軟質表層部材１６の端縁部１６ａを基材１２の裏面側に押し込み、図５の破線の矢印に示すように軟質表層部材１６を引き込んで、軟質表層部材１６に張力を発生させるので、軟質表層部材１６のたるみ不良や外れ不良が発生しないように基材１２とプルハンドル１４の組付けを容易に行なうことができる。

[0029] また、本実施例のアームレスト１０によれば、プルハンドル側突部２４の存在によって軟質表層部材１６の基材１２に巻きつく面積が増加して軟質表層部材１６の引き抜き荷重が高められるので、図１３から図１５に示す従来の構造に比較して、軟質表層部材１６の端縁部１６ａが強固に固定される。

実施例 ３

[0030] 図６および図７は、アームレスト１０の他の実施例における端末部（車両上方側の端部）付近を拡大して示す部分断面図であって、図６は組み立て前の状態を示し、図７は組み立て後の状態を示している。図６および図７に示すように、本実施例のアームレスト１０では、軟質表層部材１６の端縁部１６ａが基材１２の合わせ面１２ａとプルハンドル１４の合わせ面１４ａとに挟持されることに関連して、軟質表層部材１６の端縁部１６ａを基材１２の裏面１２ｂに沿って基材１２側へ押圧する段差部２６が、プルハンドル１４の基材１２の合わせ面１２ａの基材１２の裏面１２ｂ側に隣接する位置にプルハンドル１４から基材１２側へ突設されている。この段差部２６は、基材

12とプルハンドル14との組み立てに際して、軟質表層部材16の端縁部16aを基材12の裏面12b側に押し込んで軟質表層部材16に張力を発生させる張力発生部として機能している。

[0031] 本実施例のアームレスト10によれば、軟質表層部材16の端縁部16aが基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとに挟持されることに関連して、軟質表層部材16の端縁部16aを基材12の裏面12bに沿って基材12側へ押圧する段差部26が、プルハンドル14の基材12の合わせ面12aの基材12の裏面12b側に隣接する位置にプルハンドル14から基材12側へ突設されていることから、図6から図7に示すように、基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとが互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、段差部26が軟質表層部材16の端縁部16aを基材12の裏面側に押し込み、図7の破線の矢印に示すように軟質表層部材16を引き込んで、軟質表層部材16に張力を発生させるので、軟質表層部材16のたるみ不良や外れ不良が発生しないように基材12とプルハンドル14の組付けを容易に行なうことができる。

[0032] また、本実施例のアームレスト10によれば、段差部26の存在によって軟質表層部材16の基材12に巻きつく面積が増加して軟質表層部材16の引き抜き荷重が高められるので、図13から図15に示す従来の構造に比較して、軟質表層部材16の端縁部16aが強固に固定される。

実施例 4

[0033] 図8および図9は、アームレスト10の他の実施例における端末部（車両上方側の端部）付近を拡大して示す部分断面図であって、図8は組み立て前の状態を示し、図9は組み立て後の状態を示している。図8および図9に示すように、本実施例のアームレスト10では、軟質表層部材16の端縁部16aのうち基材12の合わせ面12aよりも基材12の裏面12b側に隣接する位置に貫通して設けられた係合穴28と、基材12の内側であってプルハンドル14の基材12の合わせ面12aよりも基材12側の位置に突設さ

れた係合台座30と、その係合台座30から基材12側へ突設され、軟質表層部材16の端縁部16aが基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとに挟持されることに関連して、係合穴28と係合し、且つ軟質表層部材16の端縁部16aを基材12の裏面12b側へ引き込む係合突起32とが、設けられている。本実施例では、それら係合穴28、係合台座30、および係合突起32が、基材12とプルハンドル14との組み立てに際して、軟質表層部材16の端縁部16aを基材12の裏面12b側に押し込んで軟質表層部材16に張力を発生させる張力発生部として機能している。

[0034] 本実施例のアームレスト10によれば、軟質表層部材16の端縁部16aのうち基材12の合わせ面12aよりも基材12の裏面12b側に隣接する位置に貫通して設けられた係合穴28と、基材12の内側であってプルハンドル14の基材12の合わせ面12aよりも基材12側の位置に突設された係合台座30と、その係合台座30から基材12側へ突設され、軟質表層部材16の端縁部16aが基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとに挟持されることに関連して、係合穴28と係合し、且つ軟質表層部材16の端縁部16aを基材12の裏面12b側へ引き込む係合突起32とが、張力発生部として機能しているので、基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとが互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、軟質表層部材16の端縁部16aが基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとに挟持される過程で、プルハンドル14側の係合突起32が軟質表層部材16に設けられた係合穴28内に係合させられた後、係合穴28の係合位置が係合台座30上へ移動させられ、図9の破線の矢印に示すようにその係合台座30の基材12側への相対移動により軟質表層部材16の端縁部16aが基材12の裏面12b側へ引き込まれるので、軟質表層部材16のたるみ不良や外れ不良が発生しないように基材12とプルハンドル14の組付けを容易に行なうことができる。

[0035] また、本実施例のアームレスト 10 によれば、また、プルハンドル 14 側の係合突起 32 が軟質表層部材 16 に設けられた係合穴 28 内に係合させられて軟質表層部材 16 の引き抜き荷重が高められるので、図 13 から図 15 に示す従来の構造に比較して、軟質表層部材 16 の端縁部 16a が強固に固定される。

実施例 5

[0036] 図 10、図 11 および図 12 は、アームレスト 10 の他の実施例における端末部（車両上方側の端部）付近を拡大して示す要部拡大図であって、図 10 および図 11 は組み立て前の状態および組み立て後の状態をそれぞれ示す係合突起 38 を縦断する断面図（図 12 の X-X 視断面図）、図 12 は組み立て後の状態を示す斜視図である。図 10、図 11 および図 12 に示すように、本実施例のアームレスト 10 では、軟質表層部材 16 の端縁部 16a のうち基材 12 の合わせ面 12a に対応する位置に貫通して設けられた係合穴 34 と、プルハンドル 14 の合わせ面 14a から基材 12 側へ突設され、基端側へ向かうほど軟質表層部材 16 の端縁部 16a へ向かう係合斜面 36 が形成された第 1 係合突起 38 と、基材 12 の合わせ面 12a に形成されて係合突起 38 を受け入れてそれとの干渉を回避する切欠き 40 と、切欠き 40 の両側において基材 12 の合わせ面 12a からプルハンドル 14 の合わせ面 14a へ向かい、軟質表層部材 16 の厚みに略相当する突き出し量で突き出して係合穴 34 と係合する第 2 係合突起 42 とが、設けられている。本実施例では、それら係合穴 34、係合斜面 36、第 1 係合突起 38、切欠き 40、および第 2 係合突起 42 が、基材 12 とプルハンドル 14 との組み立てに際して、軟質表層部材 16 の端縁部 16a を基材 12 の裏面 12b 側に押し込んで軟質表層部材 16 に張力を発生させる張力発生部として機能している。

[0037] 本実施例のアームレスト 10 によれば、軟質表層部材 16 の端縁部 16a のうち基材 12 の合わせ面 12a に対応する位置に貫通して設けられた係合穴 34 と、プルハンドル 14 の合わせ面 14a から基材 12 側へ突設され、基端側へ向かうほど軟質表層部材 16 の端縁部 16a へ向かう係合斜面 36 が形成さ

れた第1係合突起38と、基材12の合わせ面12aに形成されて係合突起38を受け入れてそれとの干渉を回避する切欠き40と、切欠き40の両側において基材12の合わせ面12aからプルハンドル14の合わせ面14aへ向かい、軟質表層部材16の厚みに略相当する突き出し量で突き出す第2係合突起42とが、張力発生部として機能しているので、基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとが互いに接近させられることにより相互に組み付けられるとき、軟質表層部材16の端縁部16aが基材12の合わせ面12aとプルハンドル14の合わせ面14aとに挟持される過程で、プルハンドル14側の第1係合突起38が軟質表層部材16に設けられた係合穴34内に係合させられた後、係合穴34の係合位置が第1係合突起38の係合斜面36に沿って第1係合突起38の基端側へ移動させられ、図12の破線の矢印に示すようにその第1係合突起38の基材12側への相対移動により軟質表層部材16の端縁部16aが基材12の裏面12b側へ引き込まれるので、軟質表層部材16のたるみ不良や外れ不良が発生しないように基材12とプルハンドル14の組付けを容易に行なうことができる。

[0038] また、本実施例のアームレスト10によれば、軟質表層部材16の端縁部16aに貫通して設けられた係合穴34内に、プルハンドル14の合わせ面14aから突設された第1係合突起38が係合されて軟質表層部材16の引き抜き荷重が高められるので、図13から図15に示す従来の構造に比較して、軟質表層部材16の端縁部16aが強固に固定される。

[0039] また、本実施例のアームレスト10によれば、切欠き40の両側において基材12の合わせ面12aからプルハンドル14の合わせ面14aへ向かい、軟質表層部材16の厚みに略相当する突き出し量で突き出して係合穴34と係合する第2係合突起42とが、設けられているので、軟質表層部材16の端縁部16aが一層強固に固定される利点がある。

[0040] 以上、本発明の好適な実施例を図面に基づいて詳細に説明したが、本発明はこれに限定されるものではなく、その趣旨を逸脱しない範囲内において種

々の変更が加えられて実施されるものである。

符号の説明

- [0041] 1 0 : アームレスト (車両用複合内装部品)
- 1 2 : 基材 (第 1 部材)
- 1 2 a : 合わせ面
- 1 2 b : 基材の裏面
- 1 4 : プルハンドル (第 2 部材)
- 1 4 a : 合わせ面
- 1 6 : 軟質表層部材
- 1 6 a : 軟質表層部材の端縁部
- 1 8 : 位置決め突起
- 2 0 : 位置決め穴
- 2 2 : 表層側突部 (張力発生部)
- 2 4 : プルハンドル側突部 (第 2 部材側突部、張力発生部)
- 2 6 : 段差部 (張力発生部)
- 2 8 : 係合穴 (張力発生部)
- 3 0 : 係合台座 (張力発生部)
- 3 2 : 係合突起 (張力発生部)
- 3 4 : 係合穴 (張力発生部)
- 3 6 : 係合斜面 (張力発生部)
- 3 8 : 第 1 係合突起 (張力発生部)
- 4 0 : 切欠き
- 4 2 : 第 2 係合突起 (張力発生部)

請求の範囲

- [請求項1] 相互に嵌め着けられる第1部材および第2部材と、端縁部を有し、前記端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持された状態で前記第1部材の表面の一部または全部を覆う弾性変形可能な軟質表層部材とを備える車両用複合内装部品であって、
- 前記第1部材および第2部材の相互の合わせ面が互いに接近させられることに伴って前記軟質表層部材の端縁部を前記第1部材の裏面側に引き込んで前記軟質表層部材に張力を発生させる張力発生部を、前記軟質表層部材および前記第2部材の少なくとも一方に備える
- ことを特徴とする車両用複合内装部品。
- [請求項2] 前記張力発生部は、前記軟質表層部材の端縁部のうち前記第1部材の合わせ面よりも前記第1部材の裏面側に隣接する位置に前記第2部材側へ突設され、前記端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持されることに関連して、前記第2部材により前記第1部材側へ押圧される表層側突部である
- ことを特徴とする請求項1の車両用複合内装部品。
- [請求項3] 前記張力発生部は、前記第2部材の前記第1部材の合わせ面よりも前記第1部材の裏面側に隣接する位置に前記第2部材から前記第1部材側へ突設され、前記端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持されることに関連して、前記軟質表層部材の端縁部を、前記第1部材の裏面に沿って前記第1部材側へ押圧する第2部材側突部である
- ことを特徴とする請求項1の車両用複合内装部品。
- [請求項4] 前記張力発生部は、前記第2部材の前記第1部材の合わせ面よりも前記第1部材の裏面側に隣接する位置に前記第2部材から前記第1部材側へ突設され、前記端縁部が前記第1部材と第2部材との合わせ面に挟持されることに関連して、前記軟質表層部材の端縁部を、前記第1部材の裏面に沿って前記第1部材側へ押圧する段差部である

ことを特徴とする請求項 1 の車両用複合内装部品。

[請求項5]

前記張力発生部は、

前記軟質表層部材の端縁部のうち前記第 1 部材の合わせ面よりも前記第 1 部材の裏面側に隣接する位置に貫通して設けられた係合穴と、

前記第 1 部材の内側であって前記第 2 部材の前記第 1 部材の合わせ面よりも前記第 1 部材側に位置する係合台座と、

該係合台座から前記第 1 部材側へ突設され、前記端縁部が前記第 1 部材と第 2 部材との合わせ面に挟持されることに関連して、前記係合穴と係合し、且つ前記軟質表層部材の端縁部を前記第 1 部材の裏面側へ引き込む係合突起と

を、含むことを特徴とする請求項 1 の車両用複合内装部品。

[請求項6]

前記張力発生部は、

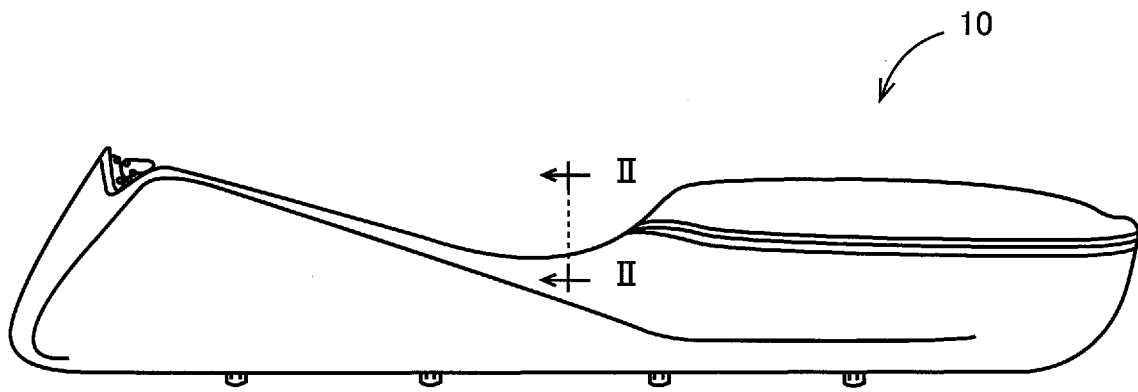
前記軟質表層部材の端縁部のうち前記第 1 部材の合わせ面に対応する位置に貫通して設けられた係合穴と、

前記第 2 部材の合わせ面から前記第 1 部材側へ突設され、基端側へ向かうほど前記軟質表層部材の端縁側へ向かう係合斜面が形成された係合突起と、

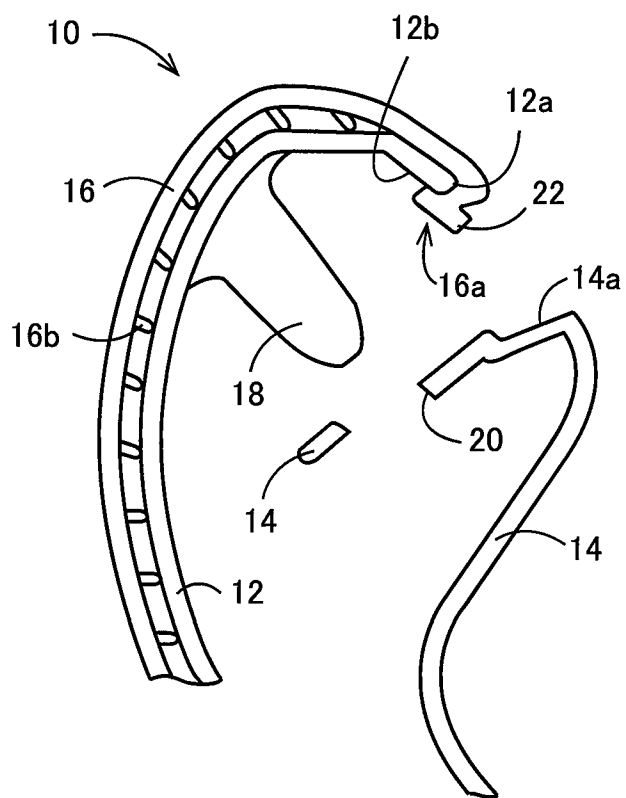
前記第 1 部材の合わせ面に形成され、前記係合突起との干渉を回避する切欠きと

を、含むことを特徴とする請求項 1 の車両用複合内装部品。

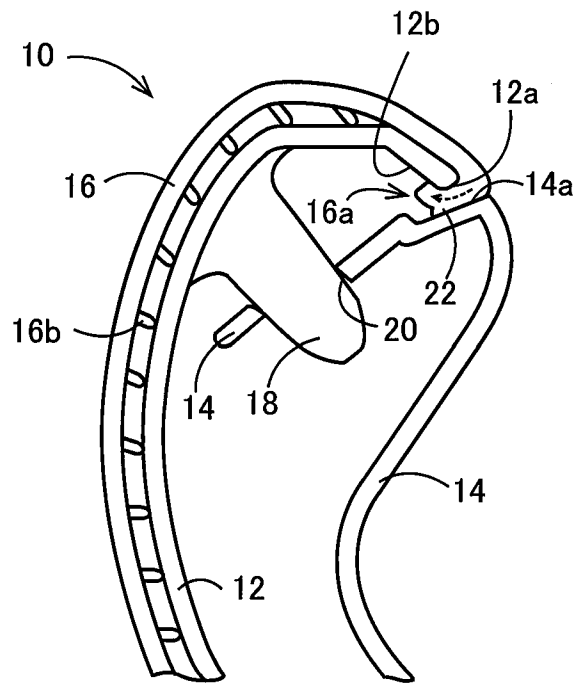
[図1]



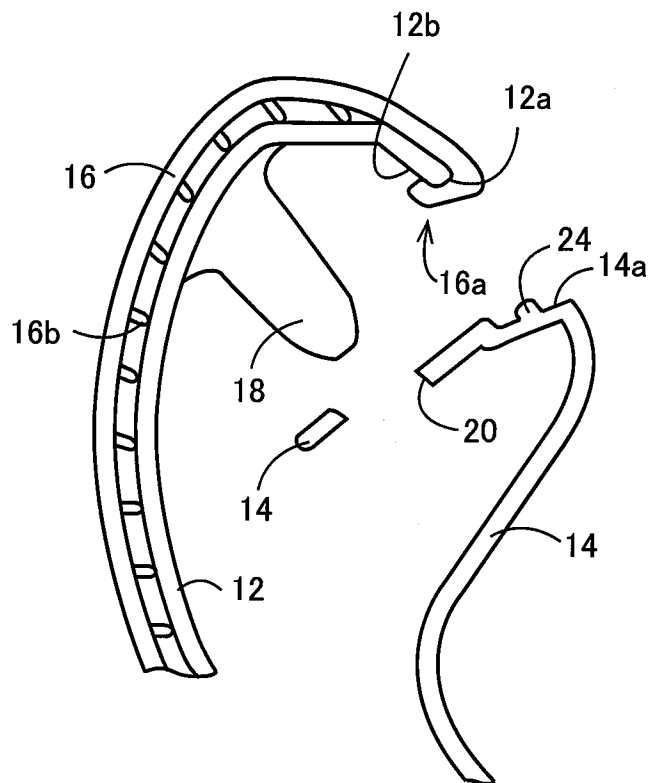
[図2]



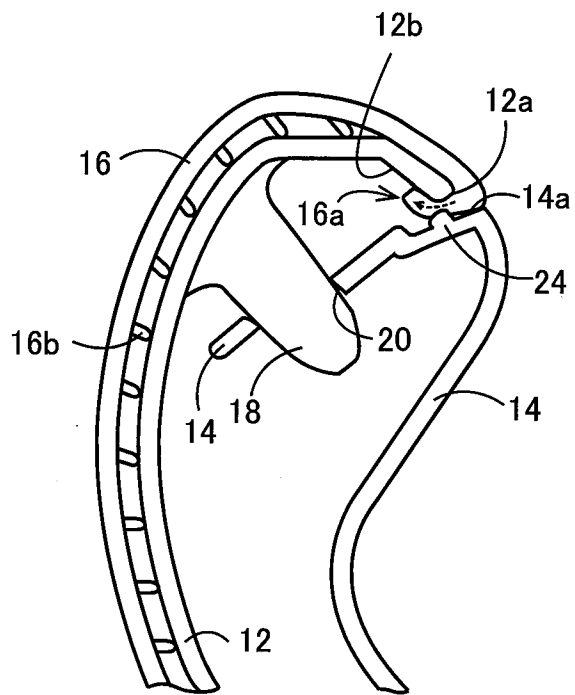
[図3]



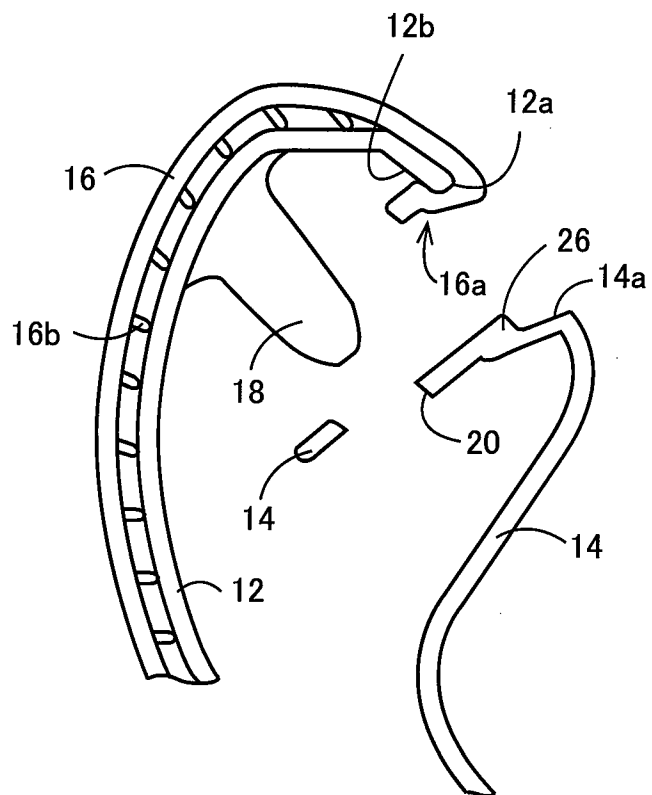
[図4]



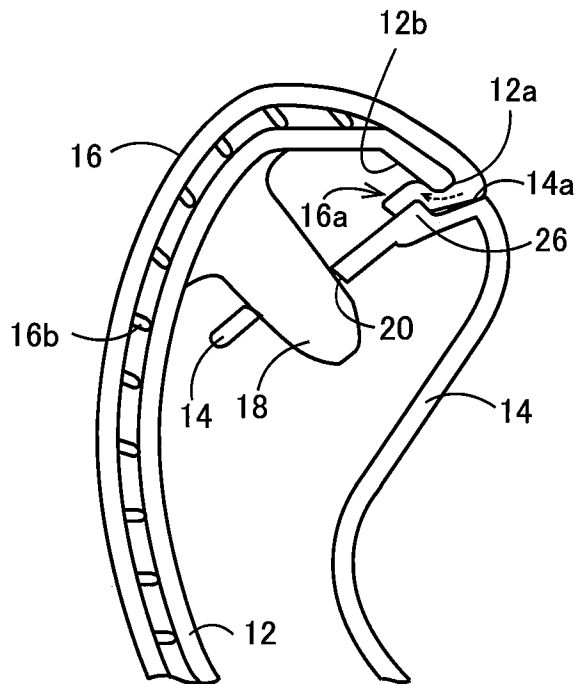
[図5]



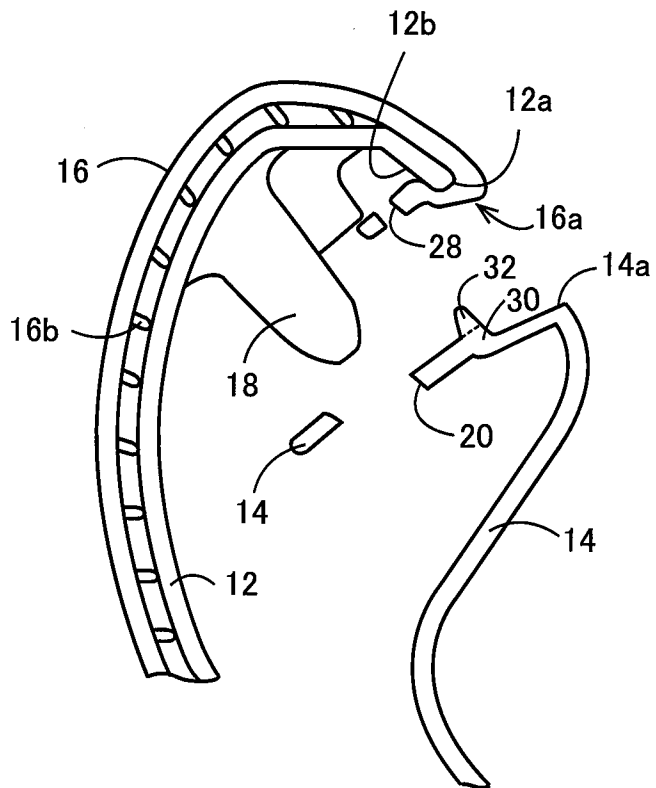
[図6]



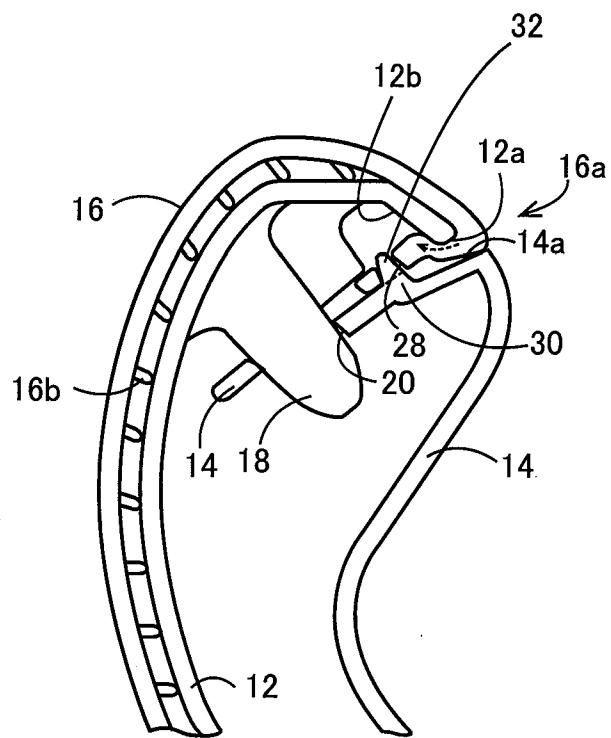
[図7]



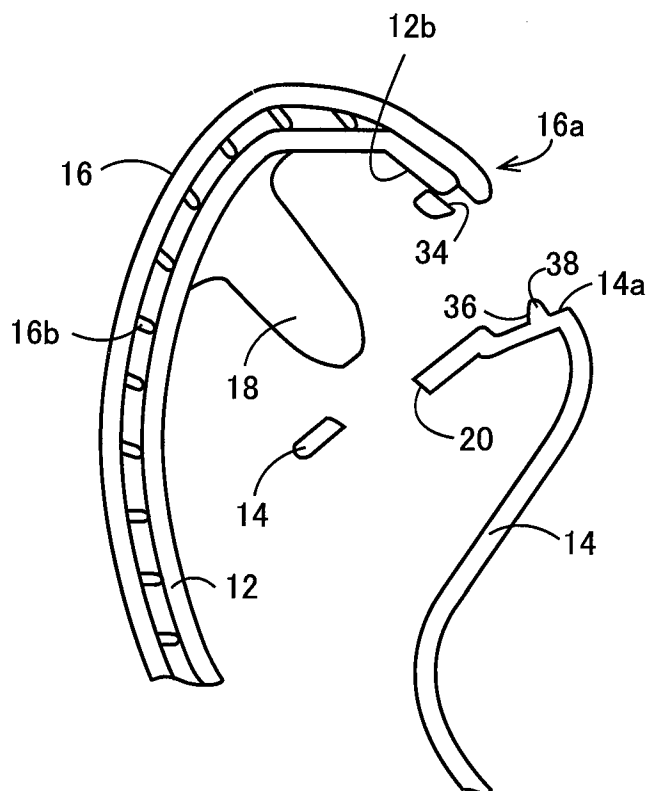
[図8]



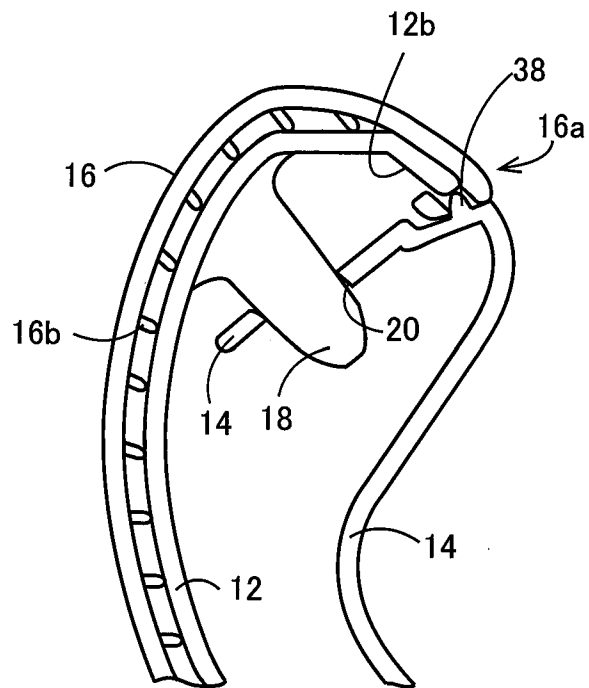
[図9]



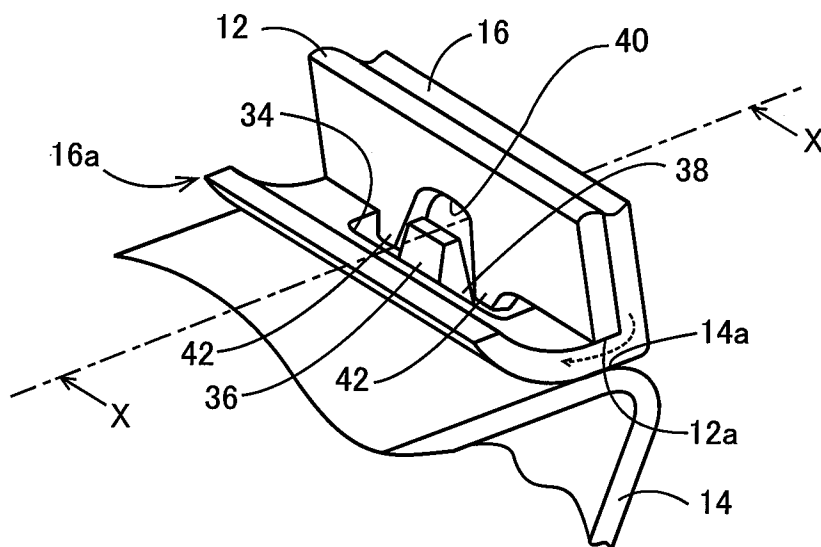
[図10]



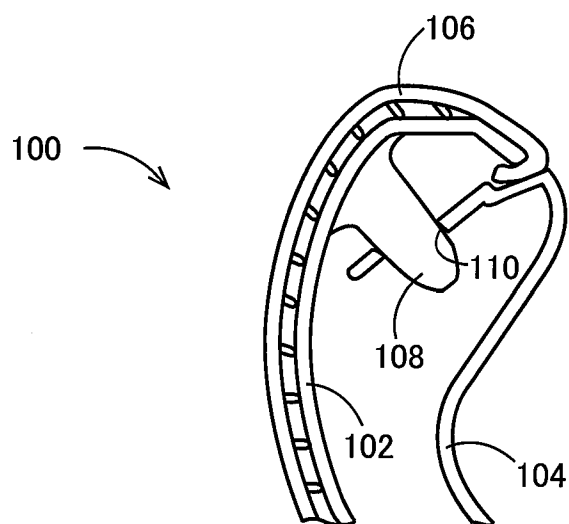
[図11]



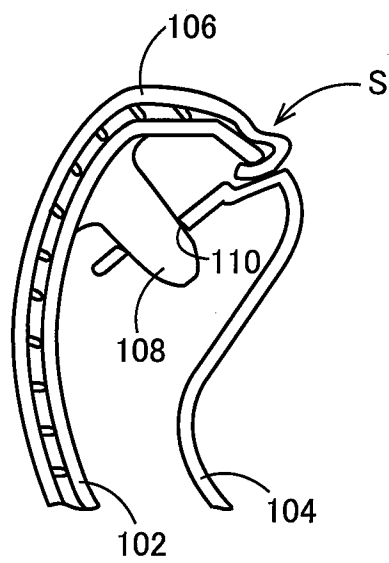
[図12]



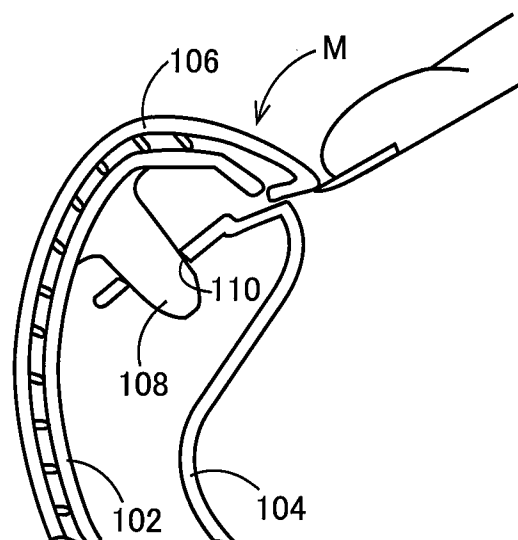
[図13]



[図14]



[図15]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2015/082961

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B60R13/02(2006.01)i, B60N3/00(2006.01)i

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)

B60R13/02, B60N3/00

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

Jitsuyo Shinan Koho	1922-1996	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2015
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2015	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2015

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 Y A	JP 2014-097722 A (Toyota Boshoku Corp.), 29 May 2014 (29.05.2014), paragraphs [0035] to [0063]; fig. 4 to 6 & US 2014/0132030 A1 paragraphs [0027] to [0055]; fig. 4 to 6 & DE 102013222713 A1	1 2-4 5-6
Y A	JP 2012-096690 A (Toyoda Iron Works Co., Ltd.), 24 May 2012 (24.05.2012), paragraphs [0014] to [0028]; fig. 2 to 4 (Family: none)	2-4 5-6
A	JP 07-108877 A (Kasai Kogyo Co., Ltd.), 25 April 1995 (25.04.1995), paragraph [0023]; fig. 4 (Family: none)	5-6

☒ 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
15 December 2015 (15.12.15)

Date of mailing of the international search report
19 January 2016 (19.01.16)

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

International application No.

PCT/JP2015/082961

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 2013-233869 A (Nissan Motor Co., Ltd.), 21 November 2013 (21.11.2013), paragraphs [0011] to [0019]; fig. 4 to 7 (Family: none)	5-6

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（IPC））

Int.Cl. B60R13/02(2006.01)i, B60N3/00(2006.01)i

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））

Int.Cl. B60R13/02, B60N3/00

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

日本国実用新案公報	1922-1996年
日本国公開実用新案公報	1971-2015年
日本国実用新案登録公報	1996-2015年
日本国登録実用新案公報	1994-2015年

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）

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 2014-097722 A（トヨタ紡織株式会社）2014.05.29, 段落[003	1
Y	5]-[0063], 第4-6図 & US 2014/0132030 A1 段落[002	2-4
A	7]-[0055], 第4-6図 & DE 102013222713 A1	5-6
Y	JP 2012-096690 A（豊田鉄工株式会社）2012.05.24, 段落[0014]	2-4
A	-[0028], 第2-4図（ファミリーなし）	5-6
A	JP 07-108877 A（河西工業株式会社）1995.04.25, 段落[0023],	5-6
	第4図（ファミリーなし）	
A	JP 2013-233869 A（日産自動車株式会社）2013.11.21, 段落[001	5-6
	1]-[0019], 第4-7図（ファミリーなし）	

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。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「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

「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）

「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

「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矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「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

「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

「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

15.12.2015

国際調査報告の発送日

19.01.2016

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁（ISA/J P）

郵便番号100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官（権限のある職員）

加藤 信秀

3D

3745

電話番号 03-3581-1101 内線 3341