

(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
2011 年 10 月 20 日(20.10.2011)

PCT

(10) 国際公開番号
WO 2011/129157 A1

- (51) 国際特許分類:
B60R 13/04 (2006.01) B60J 10/08 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2011/054709
- (22) 国際出願日: 2011 年 3 月 2 日(02.03.2011)
- (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 2010-093113 2010 年 4 月 14 日(14.04.2010) JP
- (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): トヨタ車体株式会社(TOYOTA SHATAI KABUSHI-KI KAISHA) [JP/JP]; 〒4480002 愛知県刈谷市一里山町金山 1 0 0 番地 Aichi (JP).
- (72) 発明者; および
- (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 宮原 孝行(MIYAHARA Takayuki) [JP/JP]; 〒4480002 愛知県刈谷市一里山町金山 1 0 0 番地 トヨタ車体株式会社内 Aichi (JP). 平部 俊史(HIRABE

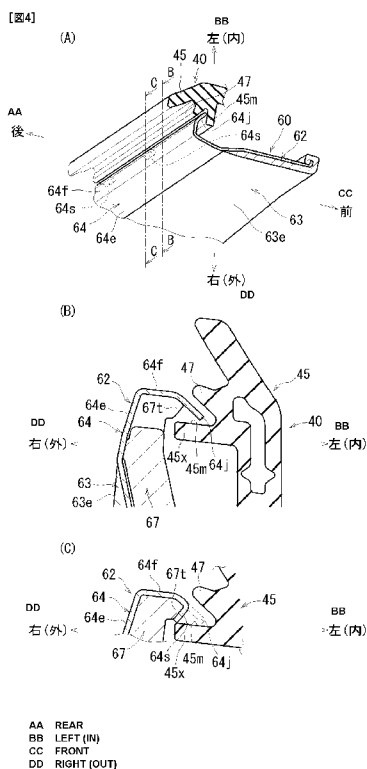
Toshifumi) [JP/JP]; 〒4480002 愛知県刈谷市一里山町金山 1 0 0 番地 トヨタ車体株式会社内 Aichi (JP).

- (74) 代理人: 特許業務法人岡田国際特許事務所 (OKADA PATENT & TRADEMARK OFFICE, P. C.); 〒4600008 愛知県名古屋市中区栄二丁目 1 0 番 1 9 号 名古屋商工会議所ビル 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, 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, IS, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PE, PG, PH, PL, PT, RO, RS, RU, 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,

[続葉有]

(54) Title: PASSENGER AUTOMOBILE DOOR STRUCTURE

(54) 発明の名称: 乗用車のドア構造



(57) Abstract: Disclosed is a passenger automobile door structure wherein the edge of a decorative molding which constitutes ornamental design surfaces of a window frame of a door is not exposed, resulting in the visual quality of the door being improved. The passenger automobile door structure is such that the decorative molding (62), which constitutes the ornamental design surfaces (63e, 64e), is installed on the outside of the window frame (60) of the automobile door, and that on the backside of the window frame (60), there is provided a weather strip (40) which seals the space between the door and the periphery of a door opening. The decorative molding (62) consists of an ornamental design section and a peripheral section (64f), said ornamental design section constituting the ornamental design surfaces (63e, 64e) of the window frame (60), and said peripheral section (64f) being formed by being bent toward the backside with respect to the ornamental design section. An edge (64j) at the end of the peripheral section (64f) is fitted into a groove section (45m) which is formed in the weather strip (40).

(57) 要約: 本発明は、ドアの窓枠の意匠面を構成する装飾モールのエッジが露出しないようにして、ドアの見栄えを向上させることを目的とする。本発明に係る乗用車のドア構造は、乗用車のドアにおける窓枠(60)の表側に意匠面(63e)、(64e)を構成する装飾モール(62)が取り付けられており、窓枠(60)の裏側に乗降口の周縁とドア間をシールするウエザーストリップ(40)が設けられている乗用車のドア構造であって、装飾モール(62)は、窓枠(60)の意匠面(63e)、(64e)を構成する意匠部と、その意匠部に対して裏側方向に折り曲げられた周縁部(64f)とからなり、周縁部(64f)の先端のエッジ(64j)がウエザーストリップ(40)に形成された溝部(45m)に嵌め込まれている。

WO 2011/129157 A1



MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア
(AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, 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, ML, MR,
NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第 21 条(3))

明 細 書

発明の名称：乗用車のドア構造

技術分野

- [0001] 本発明は、乗用車のドアにおける窓枠の表側に意匠面を構成する装飾モールが設けられており、前記窓枠の裏側に乗降口の周縁とドア間をシールするウエザーストリップが設けられている乗用車のドア構造に関する。

背景技術

- [0002] 上記車両用ドアに関連する技術が特許文献１に記載されている。

特許文献１に記載の乗用車のリヤドア１００には、図６（Ａ）（Ｂ）に示すように、窓枠１０２の表側周縁に意匠面を構成する装飾モール１０３がモール支持部材１０４によって固定されている。モール支持部材１０４は、断面略Ｌ字形に成形されて窓枠１０２の外周縁を覆っており、そのモール支持部材１０４の表面に装飾モール１０３が貼着されている。

また、窓枠１０２の裏側には、乗降口１１０の周縁とリヤドア１００間をシールするウエザーストリップ１１６が設けられている。

先行技術文献

特許文献

- [0003] 特許文献１：特開２００９－７８５７２号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

- [0004] 上記した乗用車のリヤドア１００では、装飾モール１０３がモール支持部材１０４の表面に貼着される構成のため、装飾モール１０３のエッジ１０３eが露出して見栄えが低下するという問題がある。
- [0005] 本発明は、上記問題点を解決するためになされたものであり、本発明が解決しようとする課題は、ドアの窓枠の意匠面を構成する装飾モールのエッジが露出しないようにして、ドアの見栄えを向上させることである。

課題を解決するための手段

[0006] 上記した課題は、各請求項の発明によって解決される。

請求項 1 の発明は、乗用車のドアにおける窓枠の表側に意匠面を構成する装飾モールが取付けられており、前記窓枠の裏側に乗降口の周縁とドア間をシールするウエザーストリップが設けられている乗用車のドア構造であって、前記装飾モールは、前記窓枠の意匠面を構成する意匠部と、その意匠部に対して裏側方向に折り曲げられた周縁部とからなり、前記周縁部の先端のエッジが前記ウエザーストリップに形成された溝部に嵌め込まれていることを特徴とする。

[0007] 本発明によると、装飾モールの周縁部における先端のエッジがウエザーストリップに形成された溝部に嵌め込まれているため、その装飾モールのエッジが露出することがない。このため、外部から装飾モールのエッジが見えなくなり、ドアの見栄えが向上するようになる。

[0008] 請求項 2 の発明によると、ドアが閉じられた状態で、装飾モールの意匠部は乗用車のボディ表面とほぼ連続するように構成されており、前記装飾モールの周縁部は前記ボディ表面に対して窪んでいるボディ窪み面に沿うように構成されて、前記ウエザーストリップを前記ボディ表面から離れた位置に保持することを特徴とする。

このように、装飾モールの周縁部はボディ表面から内側に入り込むように構成されて、ウエザーストリップをボディ表面から離れた位置に保持している。したがって、ドアが閉じられた状態で、ボディ表面と装飾モールの意匠部との隙間の奥にウエザーストリップが配置されるようになる。このため、ボディ表面と装飾モールの意匠部の隙間にウエザーストリップが挟まれたように見えることがなくなり、ドアの見栄えが向上する。

[0009] 請求項 3 の発明によると、窓枠は、窓ガラスの外側に位置する外枠と、前記窓ガラスの内側に位置する内枠とからなり、前記外枠は、前記装飾モールと、その装飾モールを支えた状態で前記内枠に固定されるモール支持部材とから構成されており、前記装飾モールのエッジは、前記ウエザーストリップの溝部に嵌め込まれるエッジ本体部と、前記エッジ本体部に対して分割され

て、そのエッジ本体部に対して折り曲げ可能な複数のエッジ分割部とから構成されており、前記エッジ分割部が折り曲げられて前記モール支持部材に対して爪状に掛けられることで、前記装飾モールが前記モール支持部材に取付けられることを特徴とする。

このように、装飾モールのエッジの一部であるエッジ分割部を利用して装飾モールをモール支持部材に取付けるため、装飾モールの取付け機構が外部から見えることがなくなり、見栄えの低下を防止できる。

発明の効果

- [0010] 本発明によると、窓枠の意匠面を構成する装飾モールのエッジが見えなくなるため、ドアの見栄えが向上する。

図面の簡単な説明

- [0011] [図1]本発明の実施形態1に係るドア構造を備える乗用車のリヤドア等を表す全体斜視図である。
- [図2]リヤドア（閉途中）のデビジョンバーより後方に位置する窓枠部分の断面図（図1のIII-III矢視断面図）である。
- [図3]リヤドア（閉時）のデビジョンバーより後方に位置する窓枠部分の断面図（図1のIII-III矢視断面図）である。
- [図4]図2に示す窓枠及びウエザーストリップをIVA矢印方向から見た斜視図（A図）、図2のIVB矢視拡大図（A図のB-B矢視断面図）（B図）、A図のC-C矢視断面図（C図）である。
- [図5]リヤドア（閉時）のデビジョンバーより前方に位置する窓枠の断面図（図1のV-V矢視断面図）である。
- [図6]従来のドア構造を備える乗用車の側面図（A図）、及びA図のB-B矢視断面図（B図）である。

発明を実施するための形態

- [0012] [実施形態1]

以下、図1から図5に基づいて本発明の実施形態1に係る乗用車のドア構造について説明する。本実施形態に係るドア構造は、乗用車のリヤドアにお

けるデビジョンバーよりも後方に位置する窓枠部分の構造に関するものである。

なお、図中の前後左右及び上下は、乗用車の前後左右及び上下に対応している。

[0013] <乗用車のボディ 2 及びリヤドア 10 の概要について>

リヤドア 10 の窓枠部分の構造について説明する前に、先ず、乗用車のボディ 2 及びリヤドア 10 の概要について説明する。

乗用車は、図 1 に示すように、扉状のフロントドア 3 とリヤドア 10 とを備えており、前記フロントドア 3、リヤドア 10 によりボディ 2 の前部乗降口 3 h、後部乗降口 4 がそれぞれ開閉されるように構成されている。前部乗降口 3 h と後部乗降口 4 との間には、ボディ 2 の中央支柱であるセンターピラー 2 c が立設されている。また、後部乗降口 4 の周縁部 4 f (図 2 等参照) と前部乗降口 3 h の周縁部 (図示省略) には、それぞれ全周に亘ってボディ側ウエザーストリップ 6 が取付けられている。

また、後部乗降口 4 と前部乗降口 3 h との周囲 (周縁) には、図 1 に示すように、ボディ 2 の表面 2 e (意匠面) に対して窪むように窪み面 2 k (図 2 等参照) が形成されており、その窪み面 2 k の部分にリヤドア 10 とフロントドア 3 とが閉時に収納されるようになっている。そして、リヤドア 10 とフロントドア 3 とが閉じられた状態で、そのリヤドア 10 とフロントドア 3 との意匠面がボディ 2 の表面 2 e とほぼ連続するようになる。

[0014] リヤドア 10 は、図 1 に示すように、ドア本体部 10 m と、そのドア本体部 10 m の上側に設けられた窓部 10 x とから構成されており、その窓部 10 x がデビジョンバー 15 によって窓前部 30 と窓後部 20 とに分けられている。

リヤドア 10 の窓前部 30 は、上下動可能な可動窓ガラス 32 と、その可動窓ガラス 32 の前端縁を上下動可能にガイドする前辺窓枠 34 と、前記可動窓ガラス 32 の上端縁を受ける上辺窓枠 36 とを備えている。

また、リヤドア 10 の窓後部 20 は、固定窓ガラス 22 と、その固定窓ガ

ラス 22 の外周縁を支える傾斜窓枠 26 とを備えている。そして、窓後部 20 の傾斜窓枠 26 が、図 1 に示すように、窓前部 30 の上辺窓枠 36 に連続するように構成されている。ここで、窓後部 20 の傾斜窓枠 26 は、窓前部 30 の上辺窓枠 36 から離れるにつれて徐々に断面サイズが大きくなるように構成されており、窓前部 30 の上辺窓枠 36 は断面形状及びサイズがほぼ一定に設定されている。

[0015] <リヤドア 10 の窓前部 30 の前辺窓枠 34、上辺窓枠 36 の構成について>

リヤドア 10 の窓前部 30 の前辺窓枠 34 と上辺窓枠 36 とはほぼ等しい構成であるため、代表して上辺窓枠 36 の構成を図 5 に基づいて説明する。

上辺窓枠 36 は、可動窓ガラス 32 に対して外側に位置する外枠 50 と、その可動窓ガラス 32 に対して内側に位置する内枠 70 とからなり、その外枠 50 と内枠 70 との下側に可動窓ガラス 32 の上端縁を受けるガラスラン 82 が取付けられている。また、外枠 50 と内枠 70 との上側にリヤドア 10 とボディ 2 の窪み面 2k 間をシールするドア側ウエザーストリップ 40 が取付けられている。

内枠 70 は、筒状に形成された枠本体 72 と、その枠本体 72 の上側でドア側ウエザーストリップ 40 の筒状部 43 が嵌め込まれる溝部 74 と、その溝部 74 の上側で外枠 50 の方向に張り出したフランジ部 76 とから構成されている。そして、内枠 70 のフランジ部 76 の下側で、かつ枠本体 72 の外側の位置でガラスラン 82 が押えられるようになっている。ここで、内枠 70 は、鋼板をロール成形することにより、一定断面形状で形成される。このため、エッジが発生しないように内枠 70 を加工することができる。

[0016] 外枠 50 は、意匠面を構成する意匠部 52 と、その意匠部 52 に対して直角内側に張出し、ドア側ウエザーストリップ 40 の板状部 45 が嵌め込まれるフランジ状溝部 54 と、そのフランジ状溝部 54 の下方でガラスラン 82 を内枠 70 の反対側から押えるガラスラン支持部 56 とから構成されている。そして、外枠 50 のフランジ状溝部 54 が内枠 70 のフランジ部 76 の上

側に重ねられて、両者 5 4, 7 6 がリベット R により止められることで、外枠 5 0 が内枠 7 0 に連結される。ここで、外枠 5 0 は、ステンレス板等をロール成形することにより、一定断面形状で形成される。このため、エッジが発生しないように外枠 5 0 を加工することができる。

[0017] <リヤドア 1 0 の窓後部 2 0 の傾斜窓枠 2 6 の構成について>

リヤドア 1 0 の窓後部 2 0 の傾斜窓枠 2 6 は、図 2、図 3 に示すように、固定窓ガラス 2 2 に対して外側に位置する外枠 6 0 と、その固定窓ガラス 2 2 に対して内側に位置する内枠 7 0 とからなり、その外枠 6 0 と内枠 7 0 との下側（内周側）に固定窓ガラス 2 2 の外周縁を受けるガラスラン 8 5 が取付けられている。また、外枠 6 0 と内枠 7 0 との上側（外周側）にリヤドア 1 0 とボディ 2 の窪み面 2 k 間をシールするドア側ウエザーストリップ 4 0 が取付けられている。

傾斜窓枠 2 6 の内枠 7 0 は、上記した窓前部 3 0 の上辺窓枠 3 6 の内枠 7 0 と等しい構成であるため、同一符号を付して説明を省略する。

外枠 6 0 は、意匠面を備える装飾モール 6 2 と、その装飾モール 6 2 を支えた状態で内枠 7 0 に固定されるモール支持部材 6 5 とから構成されている。モール支持部材 6 5 は、図 2、図 3 に示すように、断面略 U 字形に折り曲げ成形されて、内枠 7 0 のフランジ部 7 6 にリベット R で固定される支持板 6 6 と、支持板 6 6 の外側に取付けられて、装飾モール 6 2 の内側に嵌め込まれる支持ブロック 6 7 とから構成されている。支持ブロック 6 7 は、樹脂の射出成形品であり、その支持ブロック 6 7 を型成形する際に支持板 6 6 の一部を型内にインサートすることで、支持ブロック 6 7 と支持板 6 6 とが一体化される。

[0018] 外枠 6 0 の装飾モール 6 2 は、上側意匠面 6 4 e を構成するステンレス板 6 4 と、そのステンレス板 6 4 の下側部分を覆って下側意匠面 6 3 e を構成する装飾樹脂部 6 3 とから構成されている。装飾樹脂部 6 3 は、図 2 等 に示すように、断面略 L 字形に形成されて、その下端部がステンレス板 6 4 に対して裏側に突出しており、その突出部 6 3 t でモール支持部材 6 5 の支持ブ

ロック 67 を支えられるように構成されている。ステンレス板 64 は、装飾樹脂部 63 から上方に突出した部分の表面が上側意匠面 64 e となっている。さらに、ステンレス板 64 の上端縁部は、上側意匠面 64 e に対して裏側方向に折り曲げられてフランジ状の周縁部 64 f (図 4 (A) ~ (C) 参照) が形成されている。ここで、ステンレス板 64 の周縁部 64 f は、図 3 等
に示すように、ボディ 2 の窪み面 2 k に沿うように構成されている。そして、ステンレス板の周縁部 64 f の先端部分が下側に浅く曲げられている。

装飾樹脂部 63 は、樹脂の射出成形品であり、その装飾樹脂部 63 を型成形する際にステンレス板 64 の一部を型内にインサートすることで、そのステンレス板 64 と装飾樹脂部 63 とが一体化される。

[0019] 前述のように、リヤドア 10 の傾斜窓枠 26 は、窓前部 30 の上辺窓枠 36 から離れるにつれて徐々に断面サイズが大きくなるように構成されている。このため、装飾モール 62 のステンレス板 64 はロール成形することができず、プレス成形により製作される。このため、ステンレス板 64 の周縁部 64 f の先端には、図 4 (A) ~ (C) に示すように、エッジ 64 j が生じるようになる。このため、本実施形態に係るリヤドア 10 では、ドア側ウエザーストリップ 40 の板状部 45 に設けられた支持板 45 x の上側にリップ部 47 を形成し、支持板 45 x とリップ部 47 間の V 字溝部 45 m にステンレス板 64 の周縁部 64 f 先端のエッジ 64 j を嵌め込めるようにしている。これにより、ステンレス板 64 のエッジ 64 j が外部から見えなくなり、さらに前記エッジ 64 j に人が触れるようなこともなくなる。

また、ステンレス板 64 の周縁部 64 f のエッジ 64 j は、エッジ本体部 64 j と、そのエッジ本体部 64 j から折り曲げ可能な複数のエッジ分割部 64 s とから構成されている。そして、エッジ分割部 64 s が、図 4 (A) に示すように、ステンレス板 64 の長手方向に等間隔で複数箇所に設けられている。エッジ分割部 64 s は、図 4 (C) に示すように、エッジ本体部 64 j に対して折り曲げられて、モール支持部材 65 の支持ブロック 67 の受け部 67 t に爪状に掛けられるように構成されている。そして、ステンレス

板 6 4 のエッジ分割部 6 4 s がモール支持部材 6 5 の受け部 6 7 t に掛けられることで、装飾モール 6 2 がモール支持部材 6 5 に固定される。

[0020] <本実施形態に係る乗用車のドア構造の長所について>

本実施形態に係る乗用車のドア構造によると、装飾モール 6 2 の周縁部 6 4 f 先端のエッジ 6 4 j がドア側ウエザーストリップ 4 0 に形成された V 字溝部 4 5 m に嵌め込まれているため、その装飾モール 6 2 のエッジ 6 4 j が露出することがない。このため、外部から装飾モール 6 2 のエッジ 6 4 j が見えなくなり、リヤドア 1 0 の見栄えが向上するようになる。

また、リヤドア 1 0 が閉じられた状態で、装飾モール 6 2 の周縁部 6 4 f はボディ 2 の表面 2 e に対して窪んでいる窪み面 2 k に沿うように構成されている。このため、装飾モール 6 2 の周縁部 6 4 f はボディ 2 の表面 2 e から内側に入り込むようになる。したがって、リヤドア 1 0 が閉じられた状態で、ボディ 2 の表面 2 e と装飾モール 6 2 の意匠面 6 4 e, 6 3 e との隙間の奥にドア側ウエザーストリップ 4 0 が配置されるようになる。このため、ボディ 2 の表面 2 e と装飾モール 6 2 の意匠面 6 4 e, 6 3 e との隙間にドア側ウエザーストリップ 4 0 が挟まれたように見えることがなくなり、リヤドア 1 0 の見栄えが向上する。

また、装飾モール 6 2 のエッジ 6 4 j の一部であるエッジ分割部 6 4 s を利用して装飾モール 6 2 をモール支持部材 6 5 に取付けるため、装飾モール 6 2 の取付け機構が外部から見えることがなくなり、見栄えの低下を防止できる。

[0021] <変更例>

なお、本発明は上記実施形態に限定されるものではなく、本発明の要旨を逸脱しない範囲における変更が可能である。例えば、本実施形態では、装飾モール 6 2 をステンレス板 6 4 と装飾樹脂部 6 3 とから構成する例を示したが、装飾樹脂部 6 3 を省略することも可能である。また、ステンレス板 6 4 に代わりにプラスチック板等を使用することも可能である。

また、本実施形態では、ステンレス板 6 4 のエッジ 6 4 j の一部であるエ

ッジ分割部 6 4 s を利用して装飾モール 6 2 をモール支持部材 6 5 に取付ける例を示したが、クリップ等を使用して装飾モール 6 2 をモール支持部材 6 5 に取付けることも可能である。

また、本実施形態では、リヤドア 1 0 の窓後部 2 0 の傾斜窓枠 2 6 に対して本発明を適用する例を示したが、長さ方向において断面積が変化する窓枠（プレス成形される窓枠）であればリヤドア 1 0 以外にも本発明を適用することは可能である。

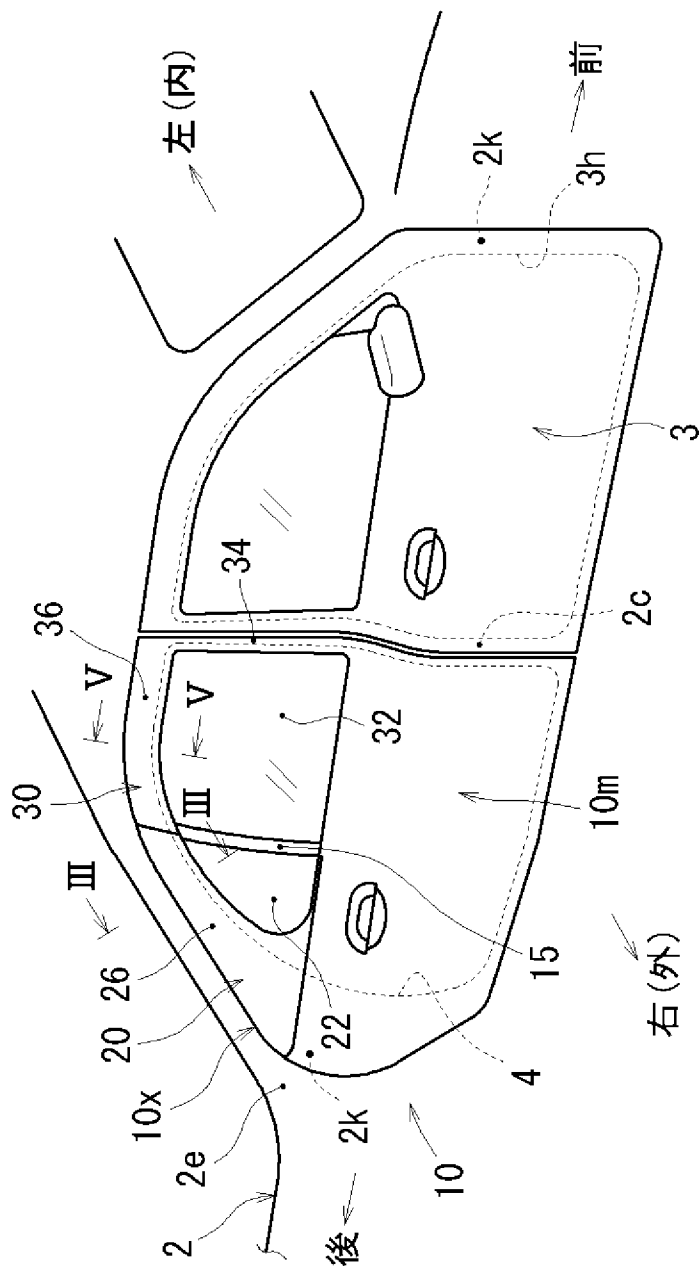
符号の説明

- [0022] 2 ボディ
2 e 表面（意匠面）
2 k 窪み面（ボディ窪み面、乗降口の周縁）
4 後部乗降口
1 5 デビジョンバー
2 2 固定窓ガラス
2 6 傾斜窓枠
4 0 ドア側ウエザーストリップ
4 5 m . . . V字溝部
6 0 外枠
6 2 装飾モール
6 4 ステンレス板
6 4 e . . . 意匠面（意匠部）
6 4 f . . . 周縁部
6 4 j . . . エッジ、エッジ本体部
6 4 s . . . エッジ分割部
6 5 モール支持部材
7 0 内枠

請求の範囲

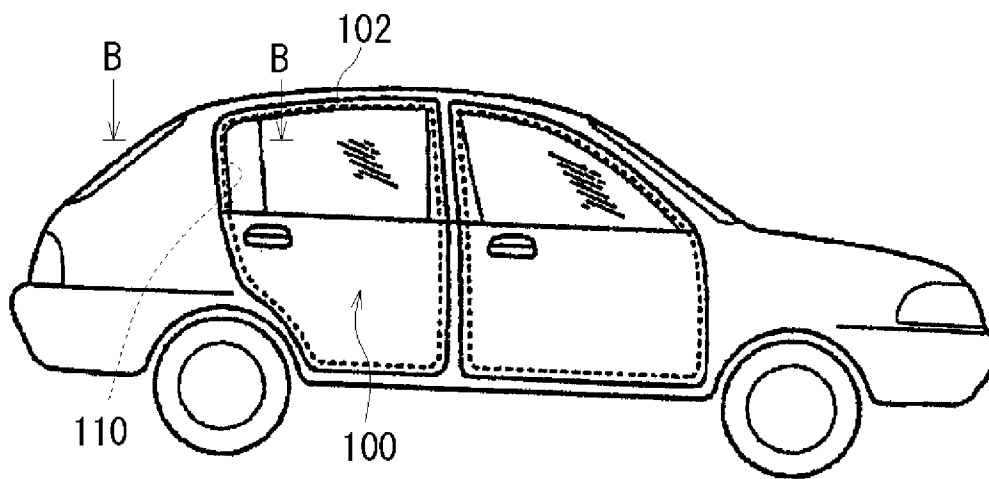
- [請求項1] 乗用車のドアにおける窓枠の表側に意匠面を構成する装飾モールが取付けられており、前記窓枠の裏側に乗降口の周縁とドア間をシールするウエザーストリップが設けられている乗用車のドア構造であって、
前記装飾モールは、前記窓枠の意匠面を構成する意匠部と、その意匠部に対して裏側方向に折り曲げられた周縁部とからなり、
前記周縁部の先端のエッジが前記ウエザーストリップに形成された溝部に嵌め込まれていることを特徴とする乗用車のドア構造。
- [請求項2] 請求項1に記載された乗用車のドア構造であって、
前記ドアが閉じられた状態で、前記装飾モールの意匠部は前記乗用車のボディ表面とほぼ連続するように構成されており、前記装飾モールの周縁部は前記ボディ表面に対して窪んでいるボディ窪み面に沿うように構成されて、前記ウエザーストリップを前記ボディ表面から離れた位置に保持することを特徴とする乗用車のドア構造。
- [請求項3] 請求項1又は請求項2のいずれかに記載された乗用車のドア構造であって、
前記窓枠は、窓ガラスの外側に位置する外枠と、前記窓ガラスの内側に位置する内枠とからなり、
前記外枠は、前記装飾モールと、その装飾モールを支えた状態で前記内枠に固定されるモール支持部材とから構成されており、
前記装飾モールのエッジは、前記ウエザーストリップの溝部に嵌め込まれるエッジ本体部と、前記エッジ本体部に対して分割されて、そのエッジ本体部に対して折り曲げ可能な複数のエッジ分割部とから構成されており、
前記エッジ分割部が折り曲げられて前記モール支持部材に対して爪状に掛けられることで、前記装飾モールが前記モール支持部材に取付けられることを特徴とする乗用車のドア構造。

[図1]

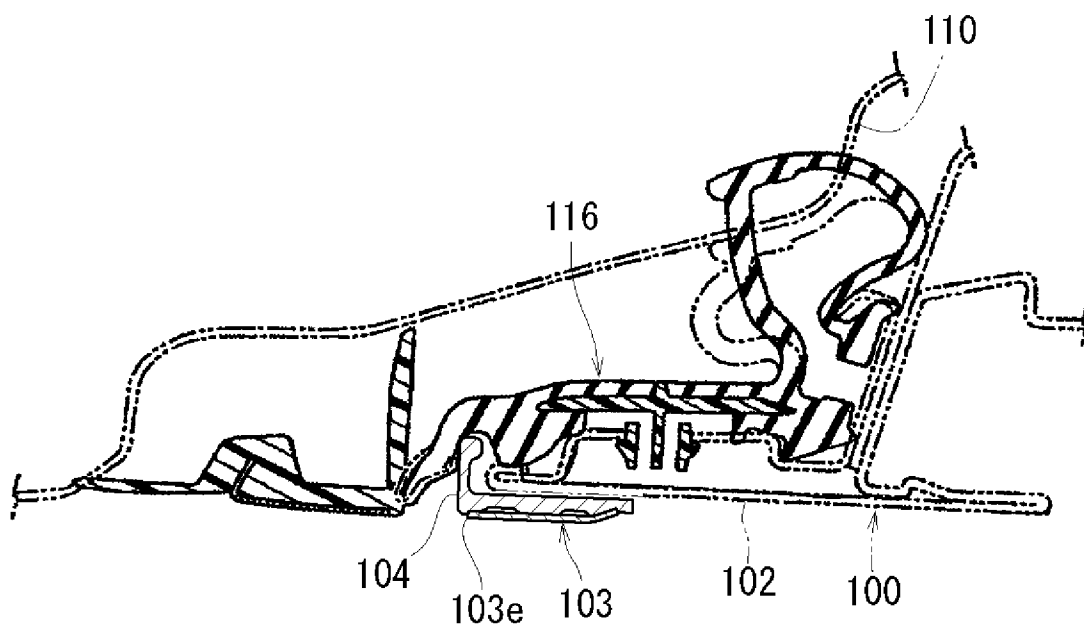


[図6]

(A)



(B)



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2011/054709

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B60R13/04(2006.01) i, B60J10/08(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)

B60R13/04, B60J10/08, B60J5/04

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	1996-2011
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2011	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2011

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 A	JP 2009-214562 A (Shiroki Corp.), 24 September 2009 (24.09.2009), fig. 1 (Family: none)	1-2 3
X A	JP 2003-25847 A (Toyoda Gosei Co., Ltd.), 29 January 2003 (29.01.2003), fig. 1 to 3 & US 2002/0108313 A1 & EP 1232887 A2 & DE 60219541 T2	1-2 3
A	JP 2009-78572 A (Toyoda Gosei Co., Ltd.), 16 April 2009 (16.04.2009), fig. 1 (Family: none)	1-3

☐ 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
30 May, 2011 (30.05.11)

Date of mailing of the international search report
07 June, 2011 (07.06.11)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（I P C））
Int.Cl. B60R13/04(2006.01)i, B60J10/08(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（I P C））

Int.Cl. B60R13/04, B60J10/08, B60J5/04

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	1 9 2 2 - 1 9 9 6 年
日本国公開実用新案公報	1 9 7 1 - 2 0 1 1 年
日本国実用新案登録公報	1 9 9 6 - 2 0 1 1 年
日本国登録実用新案公報	1 9 9 4 - 2 0 1 1 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 A	JP 2009-214562 A（シロキ工業株式会社）2009.09.24, 図1 （ファミリーなし）	1-2 3
X A	JP 2003-25847 A（豊田合成株式会社）2003.01.29, 図1 - 3 & US 2002/0108313 A1 & EP 1232887 A2 & DE 60219541 T2	1-2 3
A	JP 2009-78572 A（豊田合成株式会社）2009.04.16, 図1 （ファミリーなし）	1-3

☐ 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

3 0 . 0 5 . 2 0 1 1

国際調査報告の発送日

0 7 . 0 6 . 2 0 1 1

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁（I S A / 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）

石川 健一

3 D

3 5 0 7

電話番号 0 3 - 3 5 8 1 - 1 1 0 1 内線 3 3 4 1