

(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2007-217908
(P2007-217908A)

(43) 公開日 平成19年8月30日(2007.8.30)

(51) Int. Cl.	F I	テーマコード (参考)
E O 5 B 65/12 (2006.01)	E O 5 B 65/12 K	2 E 2 5 0
E O 5 B 15/02 (2006.01)	E O 5 B 15/02 G	3 B 0 8 7
B 6 O N 2/30 (2006.01)	B 6 O N 2/30	

審査請求 未請求 請求項の数 5 O L (全 10 頁)

(21) 出願番号	特願2006-37798 (P2006-37798)	(71) 出願人	000241500 トヨタ紡織株式会社 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地
(22) 出願日	平成18年2月15日(2006.2.15)	(74) 代理人	100096840 弁理士 後呂 和男
		(74) 代理人	100097032 弁理士 ▲高▼木 芳之
		(72) 発明者	木全 英樹 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ紡織株式会社内
		(72) 発明者	山尾 博昭 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ紡織株式会社内

最終頁に続く

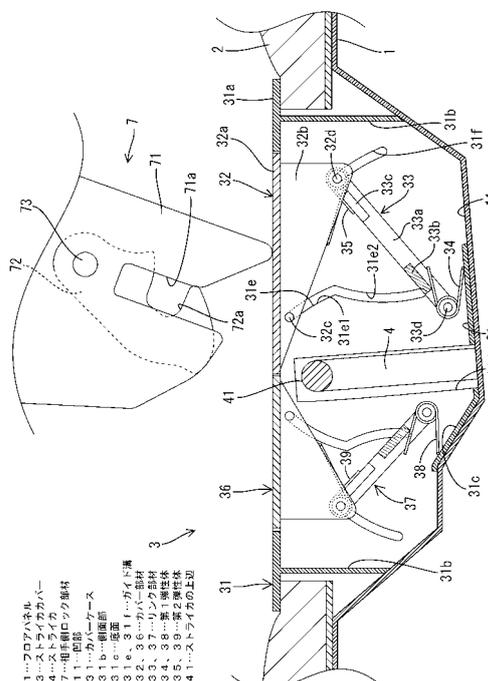
(54) 【発明の名称】 ストライカカバー

(57) 【要約】

【課題】 小型で車両への搭載が容易なストライカカバーを提供することを目的とする。

【解決手段】 ストライカカバー 3 は、車両のフロアパネル 1 に形成された凹部 1 1 内に收容され、ストライカ 4 を取り囲む側面部 3 1 b には、ガイド溝 3 1 e、3 1 f が貫通している。ガイド溝 3 1 e、3 1 f には、凹部 1 1 を閉塞するように、互いに隣接して配置された一対のカバー部材 3 2、3 6 が、これに沿って相対移動可能に係合しており、ストライカ 4 と係合する相手側ロック部材 7 が下方に押圧することにより、カバー部材 3 2、3 6 は、そのままの姿勢を保持したまま、凹部 1 1 の内方であって、互いに離れる方向に移動して、ストライカ 4 の上辺 4 1 を露出させた後、側面部 3 1 b に対して凹部 1 1 の内方に回転して、ストライカ 4 を相手側ロック部材 7 が係合可能なように露出させる。

【選択図】 図 4



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

内部にストライカが取り付けられた車両の凹部を閉塞して、前記ストライカを隠すストライカカバーにおいて、

前記ストライカを囲むように、前記凹部内に設けられた壁部と、

前記凹部の開口を覆うように、互いに隣接して配置されるとともに、前記壁部に対して移動可能に取り付けられた一対のカバー部材とを備え、

前記凹部を塞いだ状態の前記一対のカバー部材に、前記ストライカと係合する相手側ロック部材が接近し、各々の前記カバー部材は、前記相手側ロック部材により押圧されることにより、そのままの姿勢を保持したまま、前記凹部内方であって、互いに離れる方向に移動して、前記ストライカの上部を露出させた後、更に、前記相手側ロック部材により押圧されることにより、前記壁部に対して前記凹部内方に回動して、前記ストライカを前記相手側ロック部材が係合可能なように露出させることを特徴とするストライカカバー。

10

【請求項 2】

前記壁部には、各々の前記カバー部材の移動軌跡に沿ったガイド溝が形成され、該ガイド溝には、それぞれの前記カバー部材が相対移動可能に係合していることを特徴とする請求項 1 記載のストライカカバー。

【請求項 3】

各々の前記カバー部材には、それぞれリンク部材の一端が回動可能に連結され、それぞれの前記リンク部材の他端は前記壁部に回動可能に接続され、前記ストライカが前記相手側ロック部材と係合する場合、前記リンク部材が前記他端を中心に回動することにより、それぞれの前記カバー部材が、そのままの姿勢を保持したまま前記凹部内方に移動し、その後、前記カバー部材は、前記リンク部材の前記一端を中心に、前記凹部内方に向けて回動することを特徴とする請求項 1 または請求項 2 記載のストライカカバー。

20

【請求項 4】

各々の前記カバー部材は、付勢手段により、前記凹部を閉塞する方向に付勢されていることを特徴とする請求項 3 記載のストライカカバー。

【請求項 5】

前記付勢手段は、各々の前記リンク部材と前記壁部との間に介装され、双方の間で弾発力を発生させる第 1 弾性体と、前記リンク部材と前記カバー部材との間に備えられ、双方の間で弾発力を発生させる第 2 弾性体とによって形成され、前記第 1 弾性体の弾発力は前記第 2 弾性体の弾発力よりも小さいことを特徴とする請求項 4 記載のストライカカバー。

30

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、ストライカが取り付けられた車両の凹部を閉塞するストライカカバーに関する。

【背景技術】**【0002】**

ストライカが取り付けられた車両の凹部を閉塞するストライカカバーに関する従来技術として、ストライカが固定された凹部底面に、一対のカバー部材が回動可能に取り付けられたものがあった（例えば、特許文献 1 参照）。当該従来技術においては、一対のカバー部材が互いに隣接した状態で凹部開口を塞ぎ、降下してきた相手側ロック部材によって下方に押圧されることにより、カバー部材が互いに反対方向に回動して、ストライカを露出させるものであった。

40

この従来技術によるストライカカバーは、簡単な構成によってストライカを収容した凹部を開閉でき、低コストのストライカカバーであった。

【特許文献 1】特開 2004 - 44258 公報（第 3 - 4 頁、第 3 図）

【発明の開示】**【発明が解決しようとする課題】**

50

【0003】

しかしながら、上述した従来技術によれば、一对のカバー部材は回転することによってのみ凹部を開閉しており、相手側ロック部材と係合可能にするために、ストライカを所定量だけ露出させるには、カバー部材を所定角度以上回転させる必要がある。カバー部材が所定角度以上回転するためには、所定量以上の空間を必要として全体が大型化し、車両への搭載が困難であった。本発明は上記のような事情に基づいて完成されたものであって、小型で車両への搭載が容易なストライカカバー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】

【0004】

本発明は、内部にストライカが取り付けられた車両の凹部を閉塞して、前記ストライカを隠すストライカカバーにおいて、前記ストライカを囲むように、前記凹部内に設けられた壁部と、前記凹部の開口を覆うように、互いに隣接して配置されるとともに、前記壁部に対して移動可能に取り付けられた一对のカバー部材とを備え、前記凹部を塞いだ状態の前記一对のカバー部材に、前記ストライカと係合する相手側ロック部材が接近し、各々の前記カバー部材は、前記相手側ロック部材により押圧されることにより、そのままの姿勢を保持したまま、前記凹部内方であって、互いに離れる方向に移動して、前記ストライカの上部を露出させた後、更に、前記相手側ロック部材により押圧されることにより、前記壁部に対して前記凹部内方に回転して、前記ストライカを前記相手側ロック部材が係合可能なように露出させる。

10

【0005】

こうすることにより、一对のカバー部材はそのままの姿勢を保持したまま、凹部内方であって、互いに離れる方向に移動した後、壁部に対して凹部内方に回転する複合的な移動をするため、ストライカを露出させるためのカバー部材の回転量を、所定量以下にすることができ、そのために必要な空間も小さくすることができる。

20

【0006】

本発明の実施態様として、次の構成が好ましい。

(1) 壁部には、各々のカバー部材の移動軌跡に沿ったガイド溝が形成され、ガイド溝には、それぞれのカバー部材が相対移動可能に係合している。これにより、カバー部材が姿勢を保ったまま安定して移動しやすくなる。

【0007】

(2) 各々のカバー部材には、それぞれリンク部材の一端が回転可能に連結され、それぞれのリンク部材の他端は壁部に回転可能に接続され、ストライカが相手側ロック部材と係合する場合、リンク部材が他端を中心に回転することにより、それぞれのカバー部材が、そのままの姿勢を保持したまま凹部内方に移動し、その後、カバー部材は、リンク部材の一端を中心に、凹部内方に向けて回転する。これにより、リンク部材を使用した簡単な構成により、カバー部材の壁部に対する複合的な移動を実現できる。

30

【0008】

(3) 各々のカバー部材は、付勢手段により、凹部を閉塞する方向に付勢されている。これにより、特別な操作をすることなく、凹部を閉塞することが可能となる。また、付勢手段によって常に付勢されることにより、カバー部材が振動等によってがたつくことがない。

40

【0009】

(4) 付勢手段は、各々のリンク部材と壁部との間に介装され、双方の間で弾発力を発生させる第1弾性体と、リンク部材とカバー部材との間に備えられ、双方の間で弾発力を発生させる第2弾性体とによって形成され、第1弾性体の弾発力は第2弾性体の弾発力よりも小さい。これにより、相手側ロック部材がカバー部材を押圧することにより、最初に、第1弾性体が第2弾性体に先行して撓んで、リンク部材が壁部に対して回転するため、カバー部材が傾くことなく、その姿勢を保ちながら安定して移動することが可能となる。

【発明の効果】

【0010】

50

ストライカを露出させるためのカバー部材の回動量を、所定量以下にすることができ、そのために必要な空間も小さくすることができるため、小型で車両への搭載が容易なストライカカバーにすることができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0011】

本発明の実施形態1を図1乃至図7によって説明する。図1に示したように、車両のフロアパネル1のカーペット2上には、本実施形態によるストライカカバー3（図1においては4個示す）が設けられている。フロアパネル1上には車両シート5が、一对の回動リンク6により取り付けられている。回動リンク6は、シートクッション51の後方に連結されるとともに、フロアパネル1上に回動可能に取り付けられることにより、車両シート5は、荷室のスペースアップのために、フロアパネル1に対して、前後方向にその位置を移動可能に取り付けられている。また、シートクッション51の下面からは、相手側ロック部材7（以下、ロック部材7と呼ぶ）が突出しており、これらがストライカカバー3内のストライカ4（図3示）と係合することにより、車両シート5がフロアパネル1上に固定される。

10

【0012】

次に、図2乃至図7に基づいて、ストライカカバー3について詳述する。図4に示すように、ストライカカバー3は、その長さ方向（図4の左右方向）において、ストライカ4を中心としてほぼ対称となるように、同様の構成が2個結合しているため、その一方（図4の右側）を中心として説明する。ストライカカバー3を構成するカバーケース31は、合成樹脂材料にて一体に形成され、フロアパネル1に形成された凹部11内に收容されている。カバーケース31は、上端部に形成された長方形の枠状のフランジ部31aの下方に、ストライカ4の四方を取り囲むように、4枚の側面部31bが連結されており、更に、側面部31bの下端の一部を互いに連結するように、一对の底面31c（これらは、側面部31bとともに本発明の壁部に該当する）が設けられており、ほぼ箱状に形成されている。図4に示すように、底面31cが凹部11に当接した状態で、フランジ部31aはフロアパネル1とともにカーペット2を挟むように固定されている。

20

【0013】

互いに対向する一对の側面部31bには、凹部11上に固定されたストライカ4が貫通するスリット31dが、それぞれ形成されている（図4示）。また、この一对の側面部31bの図4における右半分には、それぞれ長短2条のガイド溝31e、31fが設けられている。ガイド溝31e、31fは、それぞれ側面部31bを貫通しており、後述するカバー部材32の移動軌跡に沿うように形成されている。詳細には、ガイド溝31fは、下方に行くにつれてストライカ4から離れる方向に傾斜した、緩やかな弧状に形成され、一方、ガイド溝31eは、ガイド溝31fとほぼ平行な弧状に形成された上部31e1と、その下端に連続して、ストライカ4側に膨らむように、ガイド溝31fの下端を中心とする弧状に形成された下部31e2とを有している。

30

【0014】

各々のガイド溝31e、31fには、一方のカバー部材32に固定された一对の係合シャフト32c、32dが、相対移動可能に挿通されている。カバー部材32は、他方のカバー部材36と互いに隣接して配置され、ともに凹部11の開口を覆うべく、カバーケース31のフランジ部31a内に嵌合している。カバー部材32は合成樹脂材料にて一体に形成され、上部に設けられた平板状のカバー部32aと、これに垂下するように連結された直角三角形のリップ32bを有しており、リップ32bの前後には、係合シャフト32c、32dが圧入され固定されている。また、係合シャフト32dは、リンク部材33の一端（上端）を回動可能に貫通している。

40

【0015】

リンク部材33は、合成樹脂材料にて一体に形成され、その他端（下端）には、回動シャフト33dが圧入固定されている。回動シャフト33dは、対向する側面部31bの下端部に回動可能に貫通しており、これにより、リンク部材33はその一端においてカバー

50

部材 3 2 に回動可能に連結され、その他端において、側面部 3 1 b に対して回動可能に接続されている。リンク部材 3 3 は、平行して延びる一对の側片 3 3 a が接続部 3 3 b により連結され、略 H 字状に形成されており、一方の側片 3 3 a の上部において、内側に係合部 3 3 c が突出している。

【 0 0 1 6 】

また、回動シャフト 3 3 d には、ヘリカルスプリングである第 1 弾性体 3 4 が、その外周に巻回されるように取り付けられており、その両端部は、底面 3 1 c の上面およびリンク部材 3 3 の接続部 3 3 b にそれぞれ係合しており、双方の間で弾発力を発生させている。一方、係合シャフト 3 2 d には、第 1 弾性体 3 4 と同様の第 2 弾性体 3 5 (第 1 弾性体 3 4 とともに、本発明の付勢手段に該当する) が取り付けられ、その両端部は、カバー部材 3 2 のリブ 3 2 b の下面およびリンク部材 3 3 の係合部 3 3 c にそれぞれ係合しており、双方の間で弾発力を発生させている。第 1 弾性体 3 4 および第 2 弾性体 3 5 は、ともに、カバー部材 3 2 が凹部 1 1 を閉塞する方向に付勢している。具体的には、第 1 弾性体 3 4 は、リンク部材 3 3 を底面 3 1 c に対して、図 4 において反時計方向に付勢し、第 2 弾性体 3 5 は、カバー部材 3 2 をリンク部材 3 3 に対して、図 4 において時計方向に付勢している。図 4 に示したカバー部材 3 2 が凹部 1 1 を閉塞した状態において、第 1 弾性体 3 4 の弾性力 (リンク部材 3 3 に対する付勢力) は、第 2 弾性体 3 5 の弾性力 (カバー部材 3 2 に対する付勢力) よりも小さく設定されている。

10

【 0 0 1 7 】

図 4 に示すように、カバー部材 3 2 に隣接した他方のカバー部材 3 6 も、カバー部材 3 2 と同様にリンク部材 3 7 と連結しており、これらには第 1 弾性体 3 8 および第 2 弾性体 3 9 が取り付けられている。一方のカバー部材 3 2 の場合と同様に、カバー部材 3 6 が凹部 1 1 を閉塞した状態において、第 1 弾性体 3 8 の弾性力 (リンク部材 3 7 に対する付勢力) は、第 2 弾性体 3 9 の弾性力 (カバー部材 3 6 に対する付勢力) よりも小さく設定されている。尚、側面部 3 1 b には、他方のカバー部材 3 6 の移動を案内する一对のガイド溝 (符号なし) が設けられ、これらは、一方のカバー部材 3 2 側のガイド溝 3 1 e、3 1 f に対して、ストライカ 4 を中心として、それぞれほぼ線対称の形状に形成されている (図 4 示)。

20

【 0 0 1 8 】

車両シート 5 の下面に取り付けられたロック部材 7 は、互いに対向する一对のガイド板 7 1 間に、ロック片 7 2 が枢支軸 7 3 によって回動可能に取り付けられている。ロック片 7 2 は、図示しないスプリングによって、ガイド板 7 1 に対して、常に、図 4 において反時計方向に付勢されており、双方の端部同士が当接することにより、図 4 に示した状態で静止している。ガイド板 7 1 には、ストライカ 4 が進入可能なスリット 7 1 a が形成されるとともに、ロック片 7 2 には、ストライカ 4 の上辺 4 1 と係合可能な窪み部 7 2 a が設けられ、ストライカ 4 がスリット 7 1 a および窪み部 7 2 a によって挟まれることにより、ロック部材 7 がストライカ 4 と結合される。

30

【 0 0 1 9 】

次に、図 4 乃至図 7 に基づいて、ストライカカバー 3 の作動方法について説明する。図 4 に示したように、一对のカバー部材 3 2、3 6 が凹部 1 1 を塞ぎ、ストライカ 4 を外部から隠した状態において、回動リンク 6 を回転させて、車両シート 5 を前方に移動させると、ロック部材 7 がストライカカバー 3 の上方から接近する。接近したロック部材 7 のガイド板 7 1 が、一方のカバー部材 3 2 を下方に押圧すると、弾性力の小さい第 1 弾性体 3 4 が撓みながら、リンク部材 3 3 が、回動シャフト 3 3 d (リンク部材 3 3 の他端) を中心に、図 4 において時計方向に回動する。これにより、係合シャフト 3 2 c、3 2 d が、ガイド溝 3 1 e 1、3 1 f に案内されて、カバー部材 3 2 が水平状態の姿勢を保持したまま、凹部 1 1 内方 (下方) であって、ストライカ 4 および他方のカバー部材 3 6 から離れる方向 (図 4 において右方) へと移動する (図 5 示)。

40

【 0 0 2 0 】

更に、ロック部材 7 が下降すると、ガイド板 7 1 が双方のカバー部材 3 2、3 6 を下方

50

に押圧する。これにより、他方のカバー部材 3 6 がカバー部材 3 2 と同様に、水平状態の姿勢を保持したまま、凹部 1 1 内方であって、ストライカ 4 および一方のカバー部材 3 2 から離れる方向（図 5 において左方）へと移動し、ストライカ 4 の上辺 4 1 を露出させる。それとともに、上述した下方への移動により、既に、係合シャフト 3 2 d がガイド溝 3 1 f の下端に当接していた一方のカバー部材 3 2 は、それ以上の下方への移動はできないため、第 2 弾性体 3 5 を撓ませながら、係合シャフト 3 2 c がガイド溝 3 1 e 2 に案内されて、ガイド溝 3 1 f の下端（係合シャフト 3 2 d）を中心に、側面部 3 1 b およびリンク部材 3 3 に対し、図において反時計方向に（カバー部材 3 2 のストライカ 4 側の先端が、凹部 1 1 内方へ）回動し始める。一方、ロック部材 7 の下降により、ストライカ 4 の上辺 4 1 はガイド板 7 1 のスリット 7 1 a 内に進入し、ロック片 7 2 はストライカ 4 の上辺 4 1 と当接し、付勢しているスプリングに抗して時計方向に回動し始める（図 6 示）。 10

【0021】

その後、更に、ロック部材 7 が下降すると、一方のカバー部材 3 2 の回動とともに、移動した他方のカバー部材 3 6 も、側面部 3 1 b およびリンク部材 3 7 に対し、図において時計方向に（カバー部材 3 6 のストライカ 4 側の先端が、凹部 1 1 内方へ）回動し、ロック部材 7 と係合可能なように、ストライカ 4 を露出させる。一方、スプリング力に抗して回動することにより、ストライカ 4 を乗り越えたロック部材 7 のロック片 7 2 は、再びスプリング力によって、図において反時計方向に回動されて、窪み部 7 2 a がストライカ 4 の上辺 4 1 と係合する。これにより、ストライカ 4 は、ガイド板 7 1 とロック片 7 2 とによって挟持され、ロック部材 7 はストライカ 4 と連結される（図 7 示）。 20

【0022】

本実施形態によれば、凹部 1 1 を塞いだ状態の一对のカバー部材 3 2、3 6 に、ストライカ 4 と係合するロック部材 7 が接近し、各々のカバー部材 3 2、3 6 は、ロック部材 7 により押圧されることにより、そのままの姿勢を保持したまま、凹部 1 1 内方であって、互いに離れる方向に移動して、ストライカ 4 の上辺 4 1 を露出させた後、更に、ロック部材 7 により押圧されることにより、側面部 1 1 b に対して凹部 1 1 内方に回動するという複合的な移動をして、ストライカ 4 をロック部材 7 が係合可能なように露出させる。

こうすることにより、ストライカ 4 を露出させるためのカバー部材 3 2、3 6 の回動量を、所定量以下にすることができ、そのために必要な空間も小さくすることができるため、小型で車両への搭載が容易なストライカカバー 3 にすることができる。 30

【0023】

また、ストライカカバー 3 の側面部 3 1 b には、各々のカバー部材 3 2、3 6 の移動軌跡に沿ったガイド溝 3 1 e、3 1 f が形成され、ガイド溝 3 1 e、3 1 f には、それぞれのカバー部材 3 2、3 6 が相対移動可能に係合している。これにより、カバー部材 3 2、3 6 が姿勢を保ったまま安定して移動しやすくなる。

また、各々のカバー部材 3 2、3 6 には、それぞれリンク部材 3 3、3 7 の一端が回動可能に連結され、それぞれのリンク部材 3 3、3 7 の他端は側面部 3 1 b に回動可能に接続され、ストライカ 4 がロック部材 7 と係合する場合、リンク部材 3 3、3 7 が他端を中心に回動することにより、それぞれのカバー部材 3 2、3 6 が、そのままの姿勢を保持したまま凹部 1 1 内方に移動し、その後、カバー部材 3 2、3 6 は、リンク部材 3 3、3 7 の一端に対して、凹部 1 1 内方に向けて回動する。これにより、リンク部材 3 3、3 7 を使用した簡単な構成により、カバー部材 3 2、3 6 の側面部 3 1 b に対する複合的な移動を実現できる。 40

【0024】

また、各々のカバー部材 3 2、3 6 は、弾性体 3 4、3 5、3 8、3 9 により、凹部 1 1 を閉塞する方向に付勢されている。これにより、特別な操作をすることなく、凹部 1 1 を閉塞することが可能となる。また、弾性体 3 4、3 5、3 8、3 9 によって、常に付勢されることにより、カバー部材 3 2、3 6 が振動等によってがたつくことがない。

【0025】

また、弾性体 3 4、3 5、3 8、3 9 は、各々のリンク部材 3 3、3 7 とストライカカ 50

カバー 3 の底面 3 1 c との間に介装され、双方の間で弾発力を発生させる第 1 弾性体 3 4、3 8 と、リンク部材 3 3、3 7 とカバー部材 3 2、3 6 との間に備えられ、双方の間で弾発力を発生させる第 2 弾性体 3 5、3 9 とによって形成され、第 1 弾性体 3 4、3 8 の弾発力は第 2 弾性体 3 5、3 9 の弾発力よりも小さい。これにより、ロック部材 7 がカバー部材 3 2、3 6 を押圧すると、最初に、第 1 弾性体 3 4、3 8 が第 2 弾性体 3 5、3 9 に先行して撓んで、リンク部材 3 3、3 7 が側面部 3 1 b に対して回動するため、カバー部材 3 2、3 6 が傾くことなく、その姿勢を保ちながら安定して移動することが可能となる。

また、リンク部材 3 3、3 7 は、上述した従来技術（上述の特許文献 1 の図 2 参照）のように互いに交差していないため、その作動によって、ストライカ 4 と干渉することがなく、ストライカ 4 の幅方向内方に配置することが可能なため、ストライカカバー 3 の幅方向の寸法を小さくすることができる（図 3 示）。

10

【0026】

< 他の実施形態 >

本発明は上記記述及び図面によって説明した実施形態に限定されるものではなく、例えば次のような実施形態も本発明の技術的範囲に含まれ、さらに、下記以外にも要旨を逸脱しない範囲内で種々変更して実施することができる。

(1) 本発明によるストライカカバーは、車両のバックドアの閉鎖用のストライカ、またはトランクリッド閉鎖用のストライカ、もしくはシートバックのデッキサイドへの固定用のストライカといった、あらゆるストライカに適用可能である。

20

(2) 相手側ロック部材は、ストライカと係脱可能な機構であれば、あらゆる構造のものが適用可能である。

【図面の簡単な説明】

【0027】

【図 1】本実施形態によるストライカカバーをフロアパネルに設けた車室内の斜視図

【図 2】図 1 に示したストライカカバーの部分斜視図

【図 3】図 2 の A - A 断面図

【図 4】図 1 に示したストライカカバーが凹部を閉塞した状態を示す図 3 の B - B 断面図

【図 5】一方のカバー部材がストライカから離れる方向に移動した状態を示す断面図

【図 6】一方のカバー部材が回動した状態を示す断面図

30

【図 7】相手側ロック部材がストライカと係合した状態を示す断面図

【符号の説明】

【0028】

1 ... フロアパネル

3 ... ストライカカバー

4 ... ストライカ

7 ... 相手側ロック部材

1 1 ... 凹部

3 1 ... カバーケース

3 1 b ... 側面部

40

3 1 c ... 底面

3 1 e、3 1 f ... ガイド溝

3 2、3 6 ... カバー部材

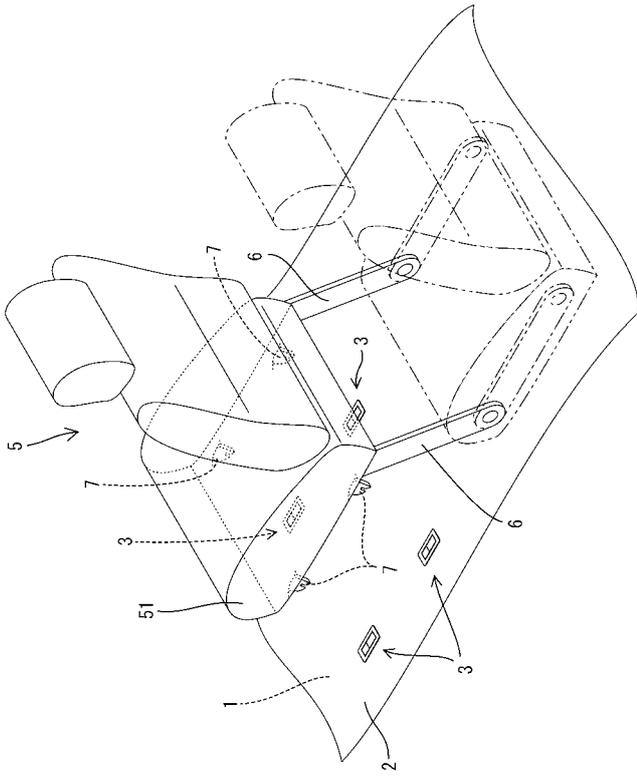
3 3、3 7 ... リンク部材

3 4、3 8 ... 第 1 弾性体

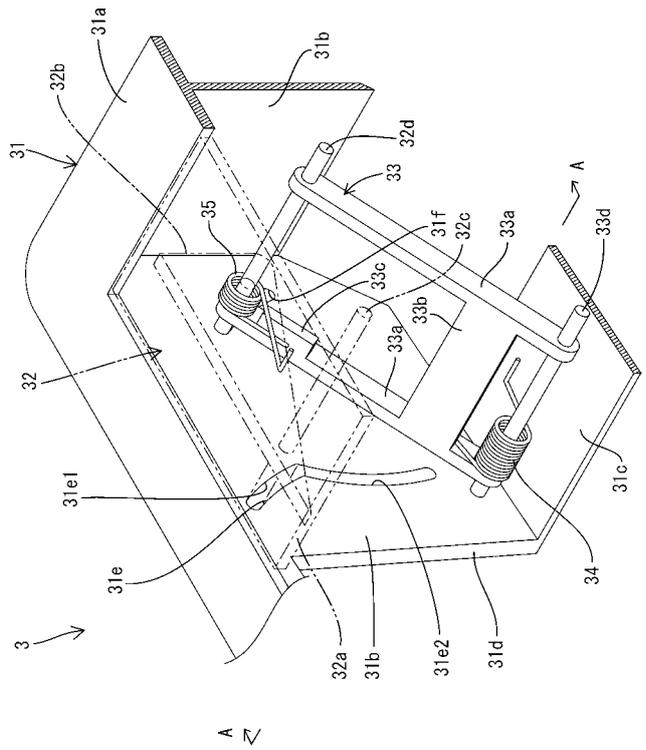
3 5、3 9 ... 第 2 弾性体

4 1 ... ストライカの上辺

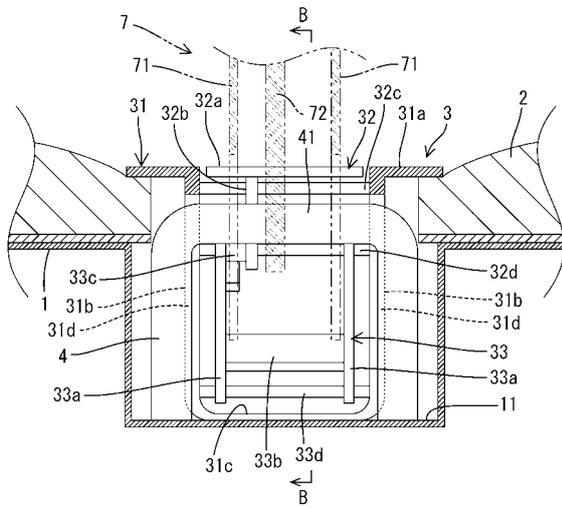
【図1】



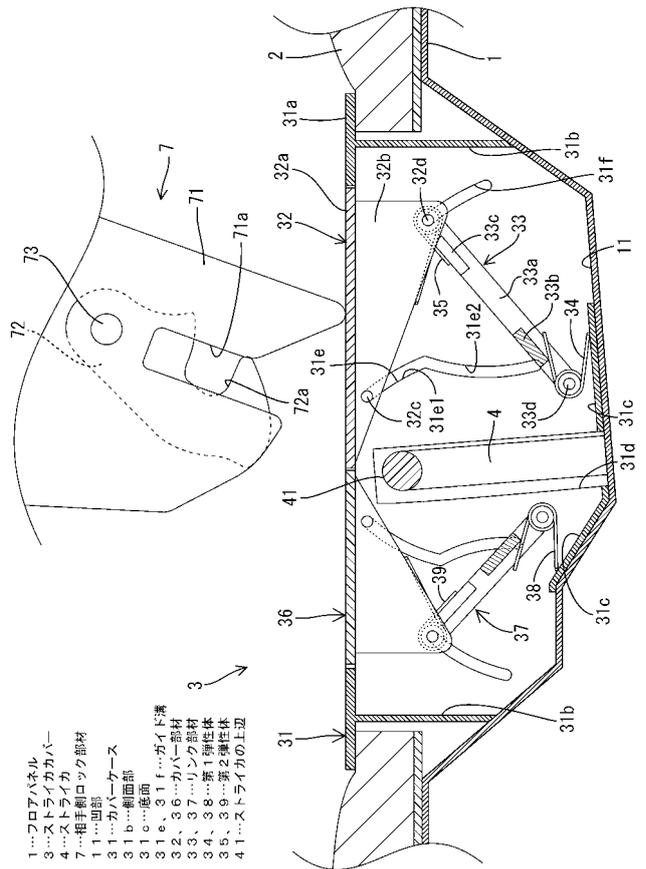
【図2】



【図3】

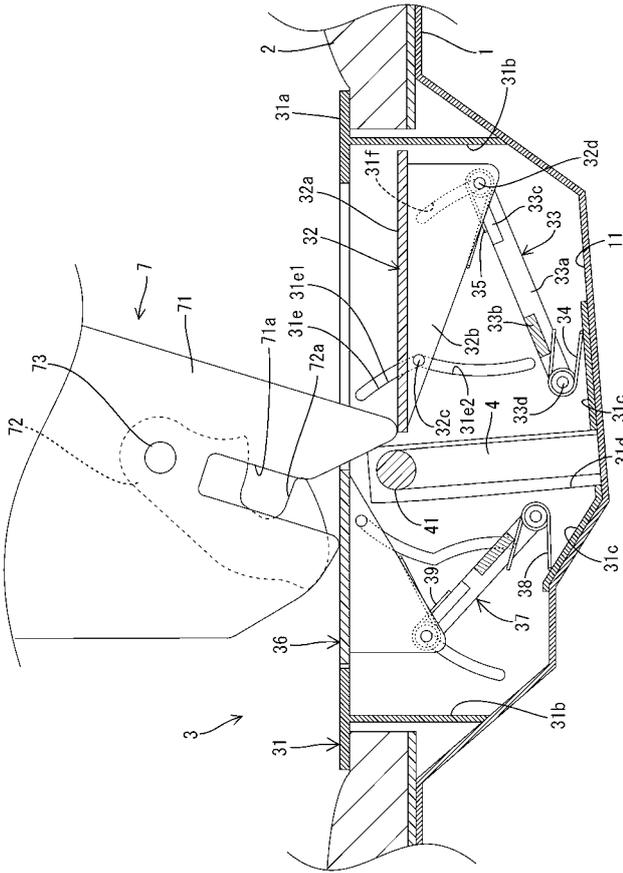


【図4】

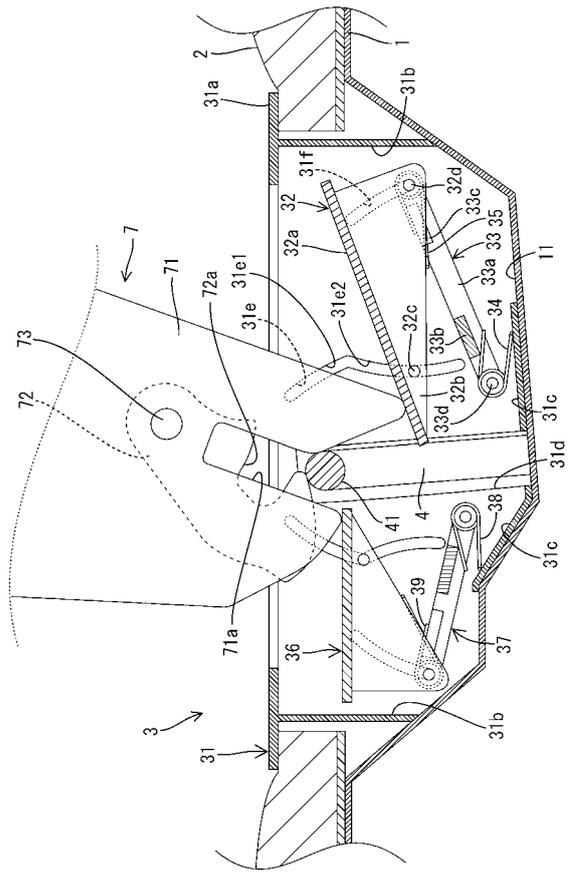


- 1...フロアパネル
- 3...ストライカカバ
- 4...ストライカ
- 7...相手側ロック部材
- 11...凹部
- 31...カバケース
- 31e...側面部
- 31f...底面
- 31g...ガイド溝
- 32, 36...カバ部材
- 33, 37...リンク部材
- 34, 38...弾性体
- 35, 39...弾性体
- 41...ストライカの辺

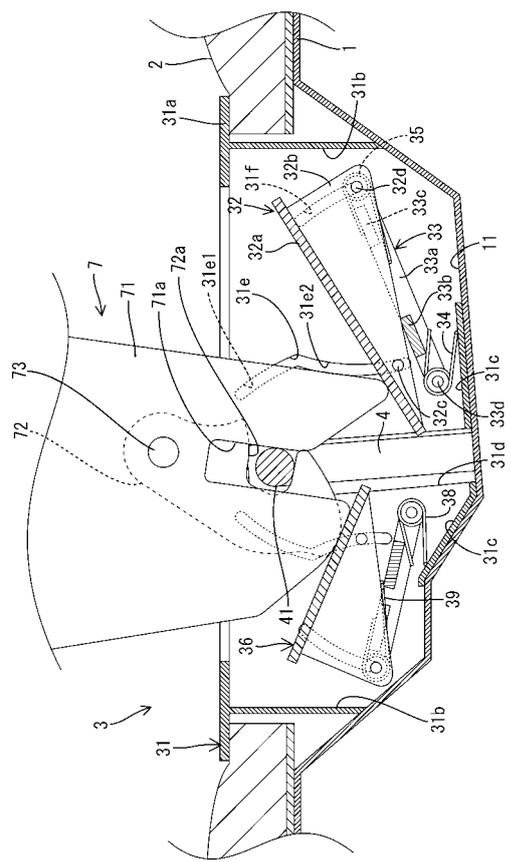
【 図 5 】



【 図 6 】



【 図 7 】



フロントページの続き

(72)発明者 平澤 彰久

愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ紡織株式会社内

Fターム(参考) 2E250 AA21 HH01 JJ42 KK01 LL20 PP02 PP10 QQ03
3B087 CA02 CA16 DA10