

(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
2020年8月6日(06.08.2020)



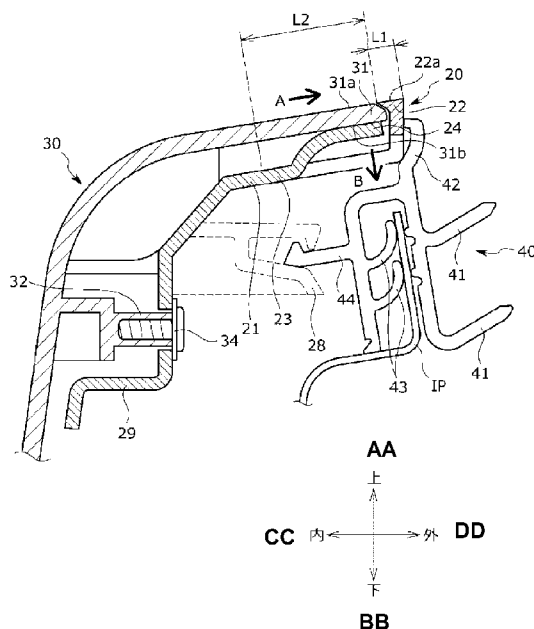
(10) 国際公開番号

WO 2020/158650 A1

- (51) 国際特許分類:
B60R 13/02 (2006.01) *B60J 5/00* (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2020/002721
- (22) 国際出願日: 2020年1月27日(27.01.2020)
- (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 2019-012432 2019年1月28日(28.01.2019) JP
- (71) 出願人: ティ・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: 岩崎 孝(IWASAKI, Takashi); 〒3291217 栃木県塩谷郡高根沢町大字太田118番地1 ティ・エス テック株式会社内 Tochigi (JP).
- (74) 代理人: 秋山 敦, 外(AKIYAMA, Atsushi et al.); 〒1076033 東京都港区赤坂1丁目12番32号 アーク森ビル33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, JO, 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,

(54) Title: VEHICLE INTERIOR MEMBER AND VEHICLE DOOR PROVIDED WITH VEHICLE INTERIOR MEMBER

(54) 発明の名称: 車両用内装部材及び該車両用内装部材を備えた車両用ドア



AA Up
BB Down
CC In
DD Out

(57) Abstract: Provided is a vehicle interior member in which deterioration of assembly accuracy is reduced. A vehicle interior member 10 is provided with a base part 20 and a garnish part 30 attached to cover the base part. The base part has a base body 21, an abutting part 22, and a flexible part 23. The abutting part is provided on the base body and abuts on a first surface 31a of an end 31 of the garnish part. The flexible part is provided on the base body so as to face the abutting part and abuts on a second surface 31b substantially opposite to the first surface. The flexible part is elastically deformable

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, 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))

so as to urge the end of the garnish part to the first surface side. The end of the garnish part is sandwiched between the abutting part and the flexible part. The base body, the abutting part, and the flexible part are integrally molded. As a result, deterioration of assembly accuracy is reduced.

(57) 要約: 組み付け精度の悪化が抑制された車両用内装部材を提供する。車両用内装部材 10 は、ベース部 20 と、ベース部を覆うように取り付けられるガーニッシュ部 30 と、を備え、ベース部は、ベース本体 21 と、ベース本体に設けられガーニッシュ部の端部 31 の第 1 面 31 a に当接する当接部 22 と、当接部に対向するようベース本体に設けられ第 1 面の略反対側にある第 2 面 31 b に当接して第 1 面側にガーニッシュ部の端部を付勢するよう弾性変形可能に設けられた可撓部 23 と、を有する。ガーニッシュ部の端部は、当接部と可撓部とにより挟持される。ベース本体、当接部及び可撓部は一体成形されている。それにより組み付け精度の悪化が抑制される。

明 細 書

発明の名称：

車両用内装部材及び該車両用内装部材を備えた車両用ドア

技術分野

[0001] 本発明は、車両用内装部材及び該車両用内装部材を備えた車両用ドアに係り、特に、ガーニッシュ部を有する車両用内装部材及び該車両用内装部材を備えた車両用ドアに関する。

背景技術

[0002] 車両用ドアにおいて、例えば特許文献１に開示されているように、外周面に表皮が貼り付けられたクッション材をドア部材に固定するための構造が知られている。特許文献１に開示される車両用ドアでは、クッション材の先端にはＵ字状の差し込み片が取り付けられており、この差し込み片がインナーパネルとウェザーストリップとの間に挿入されている。ウェザーストリップにはリップ片が設けられており、このリップ片と差し込み片とが弾性変形することによって、クッション材が固定されている。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献１：実開昭５９－１０５５１４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、クッション材をインナーパネルとウェザーストリップとの２つの部材で挟んでいるため、製造誤差等によって組み付け精度が悪化するおそれがあった。

[0005] 本発明は、上記の課題に鑑みてなされたものであり、組み付け精度の悪化が抑制された車両用内装部材及び該車両用内装部材を備えた車両用ドア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

[0006] 前記課題は、車両の内部に設けられる車両用内装部材であって、ベース部と、該ベース部を覆うように取り付けられるガーニッシュ部と、を備え、前記ベース部は、ベース本体と、該ベース本体に設けられ前記ガーニッシュ部の端部の第1面に当接する当接部と、前記当接部に対向するよう前記ベース本体に設けられ前記第1面の略反対側にある第2面に当接して前記第1面側に前記ガーニッシュ部の前記端部を付勢するよう弾性変形可能に設けられた可撓部と、を有し、前記ガーニッシュ部の前記端部を前記当接部と前記可撓部とにより挟持し、前記ベース本体、前記当接部及び前記可撓部は一体成形されていることにより解決される。

[0007] 本発明に係る車両用内装部材は、ベース部のベース本体、当接部及び可撓部が一体成形されているため、製造誤差等による組み付け精度の悪化が抑制される。また、弾性変形可能に設けられた可撓部により、ガーニッシュ部の端部を付勢しつつガーニッシュ部の端部を当接部と可撓部とにより挟持している。そのため、例えばガーニッシュ部の端部の厚みを変更された場合でも、ベース部を交換することなく、変更されたガーニッシュ部を取り付けることが可能である。また、可撓部がガーニッシュ部の端部を付勢するため、当接部とガーニッシュ部の端部との間に隙間が発生するのが抑制される。

[0008] また、上記の車両用内装部材に関して好適な構成を述べると、前記可撓部は、前記当接部より前記車両の幅方向内側に配置されてよい。

ベース部の可撓部が、当接部より車両の幅方向内側に配置されることにより、当接部の大きさをより小さくして見栄えを向上させることができる。

[0009] また、上記の車両用内装部材に関して好適な構成を述べると、前記可撓部は、前記ガーニッシュ部が前記ベース部に取り付けられたとき、前記ガーニッシュ部の前記第2面に向けて突出するよう設けられた凸部を有し、前記凸部が前記ガーニッシュ部材の前記第2面に当接して前記ガーニッシュ部材の前記端部を付勢してもよい。

可撓部に凸部を設けることにより、単純な構造でガーニッシュ部を付勢す

ることが可能になる。

- [0010] また、上記の車両用内装部材に関して好適な構成を述べると、前記ベース本体の端部において前記当接部を支持し、前記ガーニッシュ部が前記ベース部に取り付けられたとき、前記ガーニッシュ部の前記端部の先端が当接する壁部を有してもよい。

このような構成にすることで、ガーニッシュ部を取り付ける位置決め精度がさらに向上する。

- [0011] また、上記の車両用内装部材に関して好適な構成を述べると、前記当接部の前記車両の幅方向の長さは、前記可撓部の前記車両の幅方向の長さより小さくてよい。

このような構成にすることで、当接部が外出する面積が減少し見栄えを向上させることができる。

- [0012] また、上記の車両用内装部材に関して好適な構成を述べると、前記可撓部は、前記ベース本体に形成された孔部の内部において、前記可撓部の一部が前記ベース本体に接続された状態で設けられていて、前記可撓部と前記ベース本体との間には所定間隔で隙間が形成されていてもよい。

このような構成にすることで、可撓部とベース本体との干渉が抑制され異音等が発生する事態を抑制できる。

- [0013] また、上記の車両用内装部材に関して好適な構成を述べると、前記車両の前後方向において、前記孔部の長さは前記可撓部の長さより大きくしてもよい。

このような構成にすることで、可撓部とベース本体との干渉が抑制され異音等の発生する事態を抑制できる。

- [0014] また、上記の車両用内装部材に関して好適な構成を述べると、前記ベース本体には、前記可撓部の先端と対向する位置に前記孔部と連続する切欠きが形成されてもよい。

このような構成にすることで、可撓部の先端とベース本体との干渉が抑制され異音等の発生する事態を抑制できる。

[0015] また、上記の車両用内装部材に関して好適な構成を述べると、前記ガーニッシュ部が前記ベース部に取り付けられたとき、前記ガーニッシュ部の前記第1面と前記当接部の上面とが面一になるよう形成されていてもよい。

このような構成にすることで、見栄えを向上させることができる。

[0016] また、車両用ドアは、上記車両用内装部材を備えてよい。それにより、組み付け精度の悪化が抑制された車両用内装部材を備えることができる。また、例えばベース部を変更することなく、車両のグレードに応じたガーニッシュ部を取り付けることができる。

発明の効果

[0017] 本発明によれば、車両用内装部材のベース部のベース本体、当接部及び可撓部が一体成形されているため、製造誤差等による組み付け精度の悪化が抑制される。また、弾性変形可能に設けられた可撓部により、ガーニッシュ部を付勢してガーニッシュ部の端部を当接部と可撓部とにより挟持している。そのため、ガーニッシュ部の端部の厚みを変更された場合でも、ベース部を交換することなく、変更されたガーニッシュ部を取り付けることが可能であり、また、当接部とガーニッシュ部の端部との間に隙間が発生するのを抑制する。

また、ベース部の可撓部が、当接部より車両の幅方向内側に配置されることにより、当接部の大きさをより小さくして見栄えを向上させることができる。

また、可撓部に凸部を設けることにより、簡単な構成で可撓部を実現することが可能になる。

また、ベース本体の端部においてガーニッシュ部材の端部先端が当接する壁部を有することで位置決め精度がさらに向上する。

また、当接部の車両の幅方向の長さを可撓部の長さより小さくすることで、見栄えを向上させることができる。

また、可撓部が、ベース本体に形成された孔部の内部に設けられ可撓部とベース本体との間に所定間隔で隙間が形成されることにより、可撓部とベ-

ス本体との干渉が抑制され異音等の発生する事態を抑制できる。

また、車両の前後方向において、孔部の長さは可撓部の長さより大きいことにより、可撓部とベース本体との干渉が抑制され異音等の発生する事態を抑制できる。

また、ガーニッシュ部の第1面と当接部の上面とが面一になることで、見栄えを向上させることができる。

また、車両用ドアが本発明の車両用内装部材を備えることで、組み付け精度の悪化が抑制された車両用内装部材を備えることができる。また、ベース部を変更することなく、車両のグレードに応じたガーニッシュ部を取り付けることができる。

図面の簡単な説明

[0018] [図1]本実施形態に係る車両用内装部材を備えるドアの側面を示す側面図である。

[図2]上部内装部材を示す斜視図である。

[図3]図2の部分Aを拡大して示す部分拡大斜視図である。

[図4]図1のⅠV-ⅠV線に沿った断面図であり、ガーニッシュ部材の端部をベース部材の溝部に挿入した状態を示す図である。

[図5]図1のⅠV-ⅠV線に沿った断面図であり、表皮部を有するガーニッシュ部材の端部をベース部材の溝部に挿入した状態を示す図である。

[図6]可撓部の別例を示す図である。

発明を実施するための形態

[0019] 以下、本発明の第一実施形態に係る車両用内装部材について、図1～図6を参照しながら説明する。

なお、図1及び図2に示す矢印のように車両の走行方向が前方側となり、その反対側を後方側とする。「ドアの幅方向」とは、車両の幅方向と同じ方向であり、車両用ドアDの内側から外側の方向を意味する。また、「上下方向」とは車両用ドアDの高さ方向を意味し、図1に示すように車両用ドアDを側面から見たときの上下方向と一致する。

[0020] 本実施形態では、車両用内装部材として車両用ドアDの内装の一部として取り付けられるアップパーベース10について説明するが、これに限らず、さまざまな内装部材に応用することが可能である。例えば、ガーニッシュが取り付けられたアームレスト、ピラー、フロントのインパネ、シートバック等にも適用可能である。

[0021] 車両用ドアDは車両に設けられるドアであり、窓2と、窓2の下方に配置されたインナーパネルIPにドア内装材1が取り付けられている。ドア内装材1は、上側に配置されるアップパーベース10と、下側に配置されるロアーベース11と、ロアーベース11から車両の内側に突設されるアームレスト12とを備える。アームレスト12の上面にはパワーウィンドウスイッチ等のスイッチ類が装着されている（不図示）。また、アップパーベース10の下方にドアハンドル13が設けられている。

[0022] 本実施形態の車両用内装部材であるアップパーベース10は、図2に示すように、ベース部20と、ベース部20を覆うように取り付けられるガーニッシュ部30と、を備える。ガーニッシュ部30はアップパーベース10において装飾のために表出する部分であり、グレードに応じて樹脂のみで形成され表面に絞加工されたものや、その表面に表皮がつけられたものがある。ガーニッシュ部30の内面側には複数のボス部32が設けられていて、ネジ等によりベース部20に固着される。

[0023] ベース部20は、車両用ドアDのインナーパネルIPに直接取り付けられる部材である。ベース部20は、ベース本体21と、ベース本体21の上方端部に設けられ、ガーニッシュ部30が取り付けられた際にガーニッシュ部30の上方端部31の表面31a（第1面）と当接する当接部22を備える（図4参照）。また、ベース部20は、当接部22に対向するようベース本体21に設けられ表面31aの略反対側にあるガーニッシュ部30の背面31b（第2面）に当接して、表面31a側にガーニッシュ部30の上方端部31を付勢するよう、弾性変形可能に設けられた可撓部23を有する。

ベース部20は、図2に示すように、後述するガーニッシュ部30の内面

側に設けられたボス部 3 2 を取り付け取る取付け部 2 9 を複数個備えている。

[0024] 可撓部 2 3 は、図 3 に示すようにガーニッシュ部 3 0 がベース部 2 0 に取り付けられたとき、ガーニッシュ部 3 0 の背面 3 1 b に向けて突出するよう設けられた凸部 2 4 を有する。また、可撓部 2 3 は等間隔で複数個配置されていて、本実施形態において複数の可撓部 2 3 は約 8 0 m m のピッチ P で配置されている。

[0025] 図 4 に示すように、ガーニッシュ部 3 0 の上方端部 3 1 は、当接部 2 2 と可撓部 2 3 との間に、幅方向（図 4 の A 方向）に挿入される。当接部 2 2 と可撓部 2 3 との距離は、ガーニッシュ部 3 0 の厚さより小さくなるよう形成されており、挿入されることにより、可撓部 2 3 の凸部 2 4 がガーニッシュ部 3 0 の背面 3 1 b に当接して、可撓部 2 3 が下方（図 4 の B 方向）に撓む。それにより、ガーニッシュ部 3 0 の上方端部 3 1 が当接部 2 2 側に付勢され、ガーニッシュ部 3 0 の上方端部 3 1 が当接部 2 2 と可撓部 2 3 とにより挟持されるようになる。

[0026] ガーニッシュ部 3 0 の上方端部 3 1 は、可撓部 2 3 により付勢されることから、当接部 2 2 と上方端部 3 1 との間に隙間が発生することがない。

[0027] また、図 2 に示すように、アッパーベース 1 0 のベース部 2 0 はポリプロピレン等の硬質樹脂から形成され、ベース本体 2 1、当接部 2 2 及び可撓部 2 3 は一体成形されている。そのため、製造誤差等による組み付け精度の悪化が抑制される。

なお、図 4 及び図 5 に示すようにベース部 2 0 の内部には、後述するウェザーストリップ 4 0 を保持するための保持部 2 8 が設けられている。

[0028] また、図 4 に示すガーニッシュ部 3 0 はポリプロピレン等の硬質樹脂のみから形成されているが、車両のグレードに応じて、表皮層が設けられたガーニッシュ部 5 3 0 が取り付けられる場合がある。図 5 に示す、ガーニッシュ部 5 3 0 は、芯材 5 3 2 と、塩化ビニル樹脂レザー等からなる表皮層 5 3 3 と、ポリエチレンフォーム等の裏打ち層 5 3 4 とを備える。そのため、図 4 に示すガーニッシュ部 3 0 と比較して厚みが大きくなる。

- [0029] 本実施形態のアップパーベース10のベース部20では、図5に示すように可撓部23をさらに下方（図5のB方向）に撓ませることにより、当接部22と可撓部23との間の距離が広がり、表皮層533が設けられたガーニッシュ部530を取り付けることが可能となっている。
- [0030] この場合においても、可撓部23がガーニッシュ部530を付勢することから、ガーニッシュ部530の上方端部531と、当接部22との間に隙間が発生することがない。また、ウェザーストリップ40との合わせ方が同じで見た目では変化することがない。そのため、車両のグレードを後から上げる場合であっても、アップパーベース10のベース部20はそのままガーニッシュ部30、530を交換するだけでよく、車両用ドアDの内装をすべて交換しなくてよい。
- [0031] また、図2及び図3に示すように、可撓部23は、当接部22よりも車両の幅方向内側に配置される。また、当接部22の幅方向の長さL1は、可撓部23の幅方向の長さL2より小さい。これにより、ガーニッシュ部30を取り付けたとき、当接部22が表出する面積が小さくなり、ガーニッシュ部30の表面をより広く見せることができ、見栄えが向上する。
- [0032] また、図2及び図3に示すように、ベース本体21の上方端部に、当接部22を支持する壁部21aが設けられている。図4に示すように、ガーニッシュ部30をベース部20に取り付けたとき、壁部21aにガーニッシュ部30の上方端部31の先端が当接することで、ガーニッシュ部30の位置決め精度が向上される。
- [0033] また、図2及び図3に示すように、可撓部23は、ベース本体21に形成された孔部25の内部に設けられていて、可撓部23の一部（接続部23a）がベース本体21に接続されている。そして、可撓部23とベース本体21の間には所定間隔Tで隙間26が形成されている。換言すると、車両の前後方向における孔部25の長さW0が、可撓部23の長さW1より大きくなるように孔部25が形成されている。また、ベース本体21の壁部21aの可撓部23の先端と対向する部分において、孔部25と連続する切欠き2

7が形成されている。そのため、可撓部23が撓むとき、可撓部23とベース本体21との干渉が抑制され、それにより異音の発生が抑制される。

[0034] また、図4に示すように、ガーニッシュ部30をベース部20に取り付けたとき、当接部22の上面部22aは、ガーニッシュ部30の表面31aと面一になるよう形成されている。また、図5に示すように、表皮層533が貼り付けられたガーニッシュ部530をベース部20に取り付けた場合においても、当接部22の上面部22aは、ガーニッシュ部530の表面531aと面一になるよう形成されている。面一にすることで段差がなくなり、ガーニッシュ部30、530を取り付けた場合の見栄えを向上させることができる。

[0035] 図2から図5に示す可撓部23は、全体的にベース本体21よりせり上がった凸部24を備えていたが、図6に示すベース部620の可撓部623のように、凸部624は可撓部623の先端において爪状に形成されてもよい。可撓部623は、ベース本体621に形成された孔部625の内部に設けられる。可撓部623の凸部624は接続部623aによりベース本体621と接続される。ガーニッシュ部30の背面31bに凸部624が引っ掛かることで、ガーニッシュ部30の上方端部31が当接部22から抜けることが抑制される。ガーニッシュ部30の上方端部31は当接部622と可撓部623とにより挟持される。

[0036] また、図4及び図5に示すように、車両用ドアDのインナーパネルIPの上側縁部には、窓2のガラス用シールであるウェザーストリップ40が取り付けられている。ウェザーストリップ40は合成樹脂からなる。ウェザーストリップ40は、窓ガラスと弾接するシールリップ部41と、アップパーベース10のベース部20と弾接する頂壁リップ部42と、インナーパネルIPと弾接するリップ部43と、を備える。また、ウェザーストリップ40は、アップパーベース10のベース部20の保持部28に保持される支持片44を備える。

[0037] ガーニッシュ部30の内部には、ガーニッシュ部30をベース部20の取

付け部 29 に取り付けするためのボス部 32 が複数個等間隔で配置されている。ボス部 32 の中央部には固着部材を配設するための孔が形成されている。図 4 に示すように、ガーニッシュ部 30 を取り付けの際、ボス部 32 の孔 33 に固着部材としてのタッピングネジ 34 が取付け部 29 を通して締め込まれることにより、ガーニッシュ部 30 がベース部 20 に固着される。

[0038] 上記実施形態では、具体例として自動車に用いられる車両用内装部材について説明したが、特に限定されることなく、電車、バス等の内装部材のほか、飛行機、船等の内装部材としても利用することができる。また、上記の実施形態は、本発明の理解を容易にするための一例に過ぎず、本発明を限定するものではない。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。特に、ベース部の当接部及び可撓部の形状、配置及び構成について、上記の実施形態にて説明したものは、あくまで一例に過ぎず、本発明を限定するものではない。また、車両用内装部材は、車両のフロントドアに取り付けられるものを例として説明したが、後部座席に乗降するためのバックドア、荷室の扉に適用されてもよい。

符号の説明

- [0039] D 車両用ドア
- I P インナーパネル
 - 1 ドア内装材
 - 2 窓
 - 10 アッパーベース
 - 11 ロアベース
 - 12 アームレスト
 - 13 ドアハンドル
 - 20、620 ベース部
 - 21、621 ベース本体
 - 21a 壁部

- 2 2、6 2 2 当接部
- 2 3、6 2 3 可撓部
- 2 3 a、6 2 3 a 接続部
- 2 4、6 2 4 凸部
- 2 5、6 2 5 孔部
- 2 6 隙間
- 2 7 切欠き
- 2 8 保持部
- 2 9 取付け部
- 3 0、5 3 0 ガーニッシュ部
- 3 1、5 3 1 上方端部（端部）
- 3 1 a 表面（第 1 面）
- 3 1 b 背面（第 2 面）
- 3 2 ボス部
- 3 4 タッピングネジ
- 5 3 2 芯材
- 5 3 3 表皮層
- 5 3 4 裏打ち層
- 4 0 ウェザーストリップ
- 4 1 シールリップ部
- 4 2 頂壁リップ部
- 4 3 リップ部
- 4 4 支持片

請求の範囲

- [請求項1] 車両の内部に設けられる車両用内装部材であって、
ベース部と、
該ベース部を覆うように取り付けられるガーニッシュ部と、を備え、
前記ベース部は、ベース本体と、該ベース本体に設けられ前記ガーニッシュ部の端部の第1面に当接する当接部と、前記当接部に対向するよう前記ベース本体に設けられ前記第1面の略反対側にある第2面に当接して前記第1面側に前記ガーニッシュ部の前記端部を付勢するよう弾性変形可能に設けられた可撓部と、を有し、前記ガーニッシュ部の前記端部を前記当接部と前記可撓部とにより挟持し、
前記ベース本体、前記当接部及び前記可撓部は一体成形されていることを特徴とする車両用内装部材。
- [請求項2] 前記可撓部は、前記当接部より前記車両の幅方向内側に配置されていることを特徴とする請求項1に記載の車両用内装部材。
- [請求項3] 前記可撓部は、前記ガーニッシュ部が前記ベース部に取り付けられたとき、前記ガーニッシュ部の前記第2面に向けて突出するよう設けられた凸部を有し、前記凸部が前記ガーニッシュ部の前記第2面に当接して前記ガーニッシュ部の前記端部を付勢することを特徴とする請求項1に記載の車両用内装部材。
- [請求項4] 前記ベース本体の端部において前記当接部を支持し、前記ガーニッシュ部が前記ベース部に取り付けられたとき、前記ガーニッシュ部の前記端部の先端が当接する壁部を有することを特徴とする請求項1に記載の車両用内装部材。
- [請求項5] 前記当接部の前記車両の幅方向の長さは、前記可撓部の前記車両の幅方向の長さより小さいことを特徴とする請求項4に記載の車両用内装部材。
- [請求項6] 前記可撓部は、前記ベース本体に形成された孔部の内部において、

前記可撓部の一部が前記ベース本体に接続された状態で設けられていて、前記可撓部と前記ベース本体との間には所定間隔で隙間が形成されていることを特徴とする請求項 1 に記載の車両用内装部材。

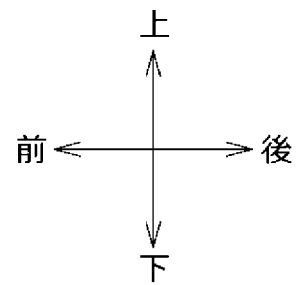
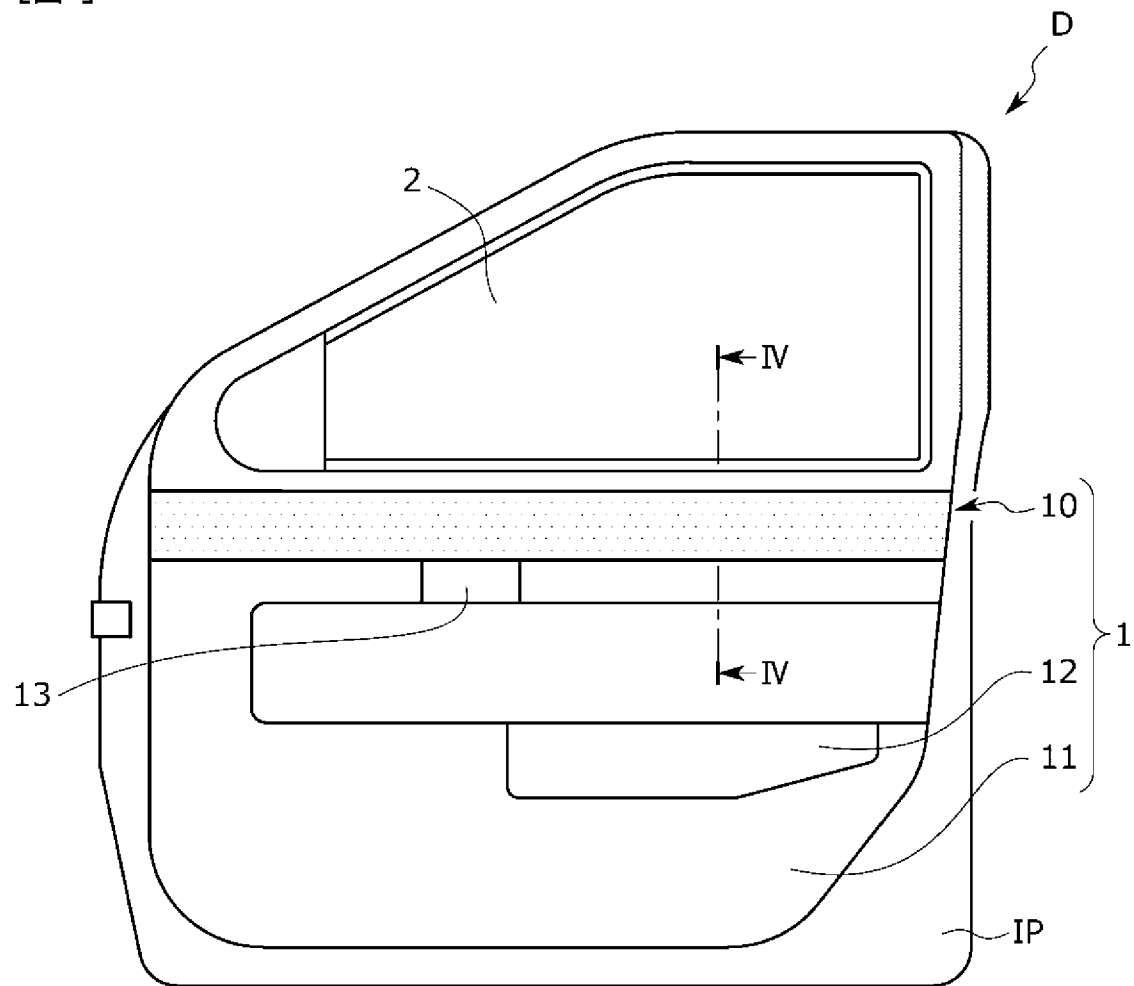
[請求項7] 前記車両の前後方向において、前記孔部の長さは前記可撓部の長さより大きいことを特徴とする請求項 6 に記載の車両用内装部材。

[請求項8] 前記ベース本体には、前記可撓部の先端と対向する位置に前記孔部と連続する切欠きが形成されていることを特徴とする請求項 6 に記載の車両用内装部材。

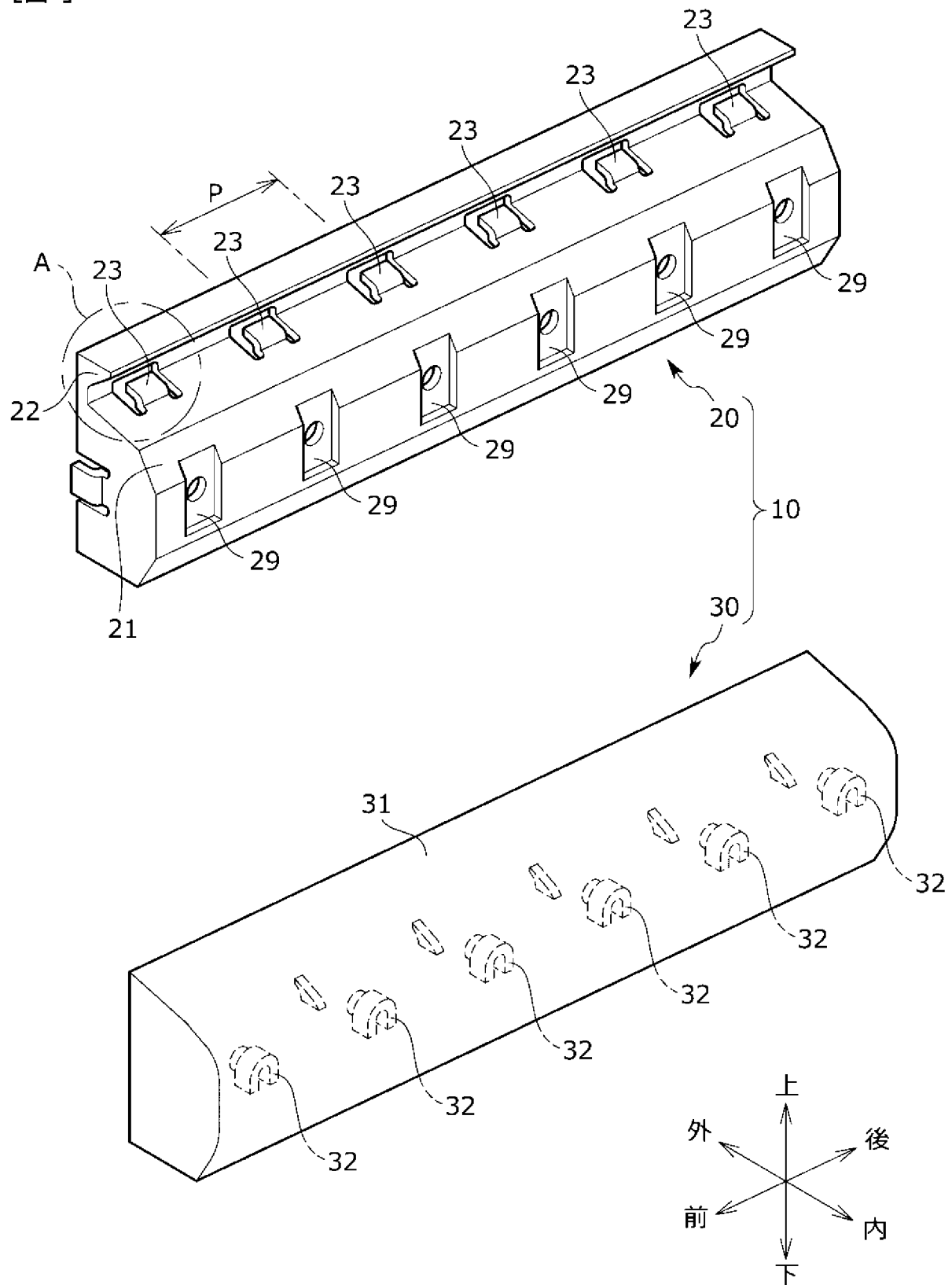
[請求項9] 前記ガーニッシュ部が前記ベース部に取り付けられたとき、前記ガーニッシュ部の前記第 1 面と前記当接部の上面とが面一になるよう形成されている、請求項 1 に記載の車両用内装部材。

[請求項10] 請求項 1 に記載の車両用内装部材を備えたことを特徴とする、車両用ドア。

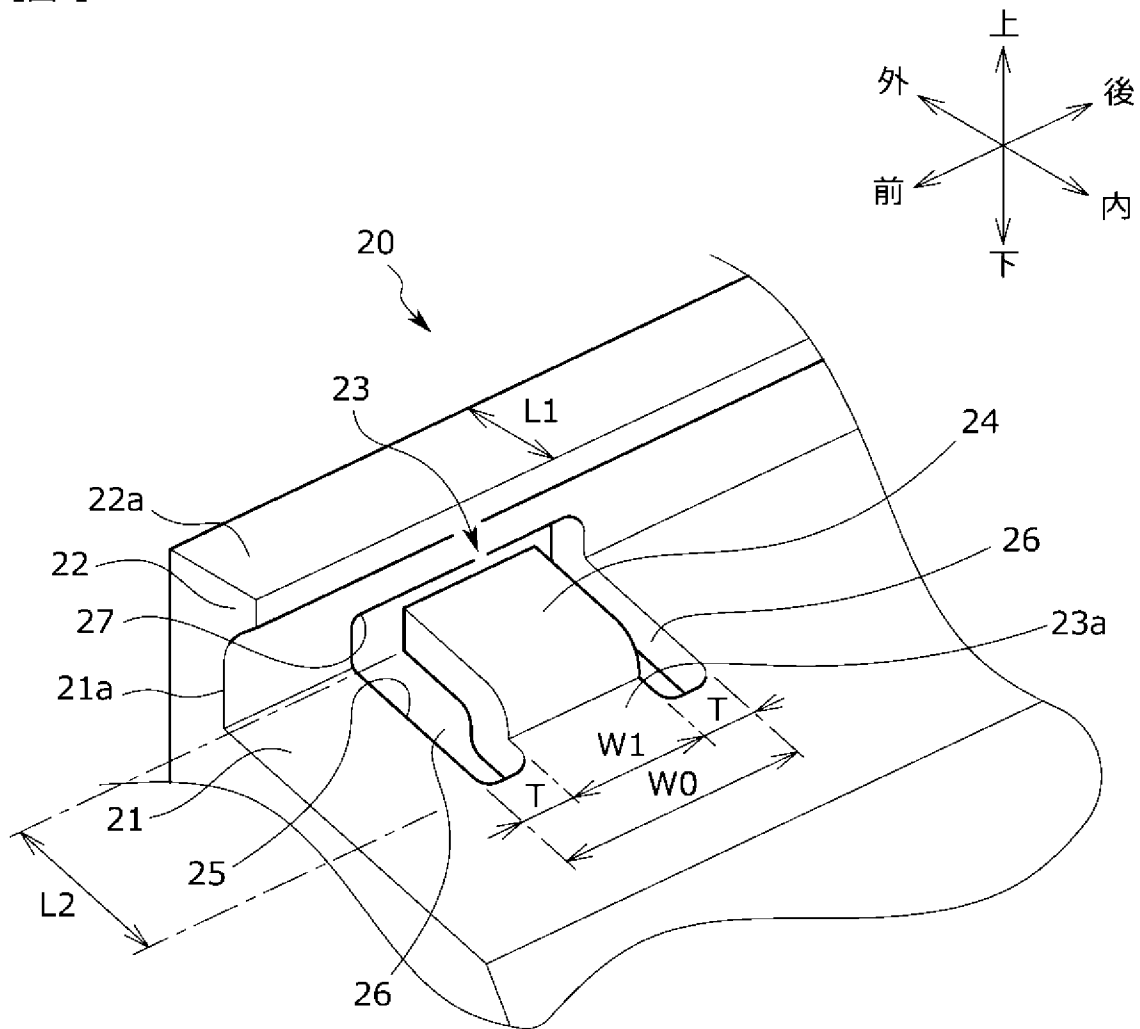
[図1]



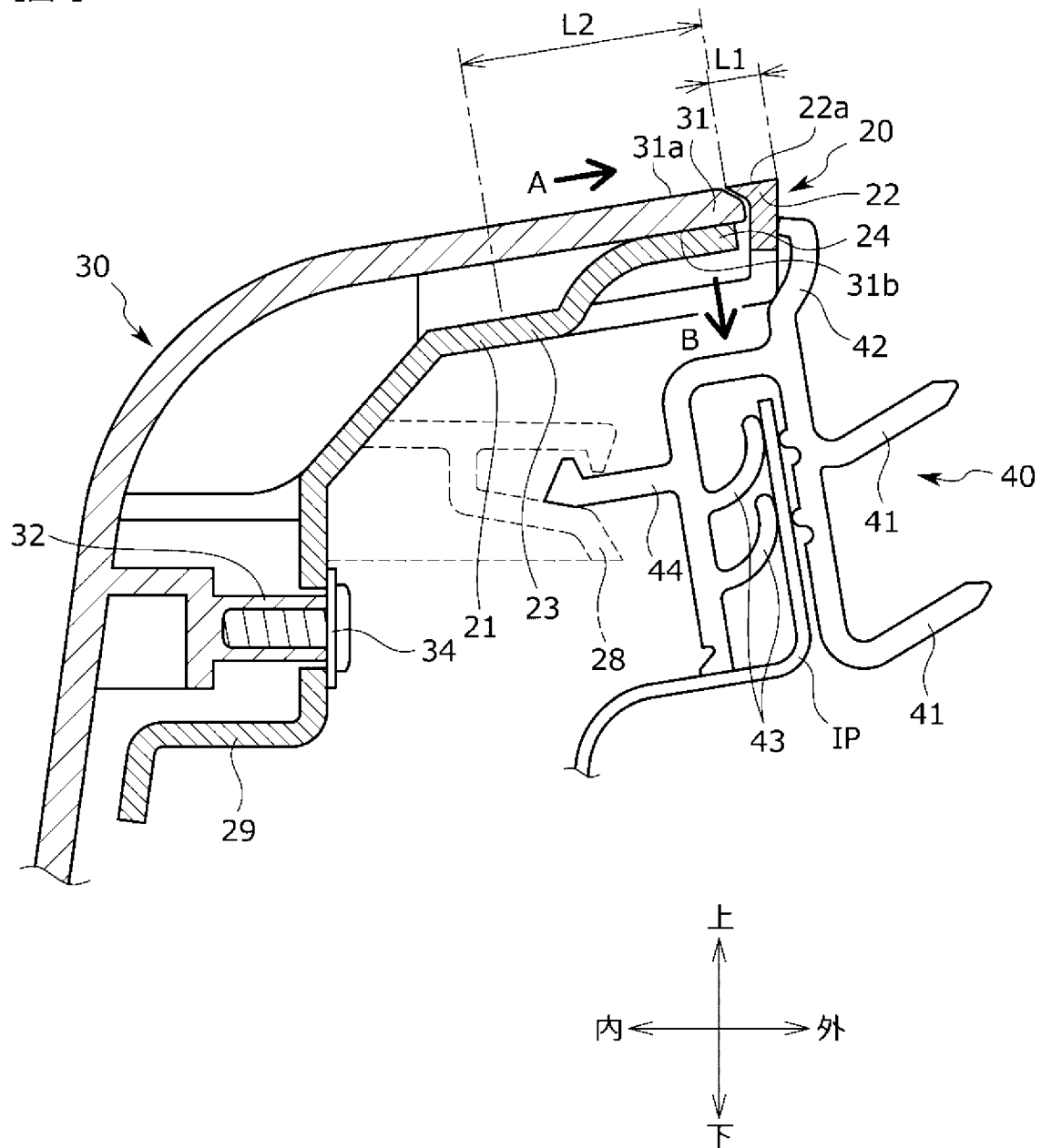
[図2]



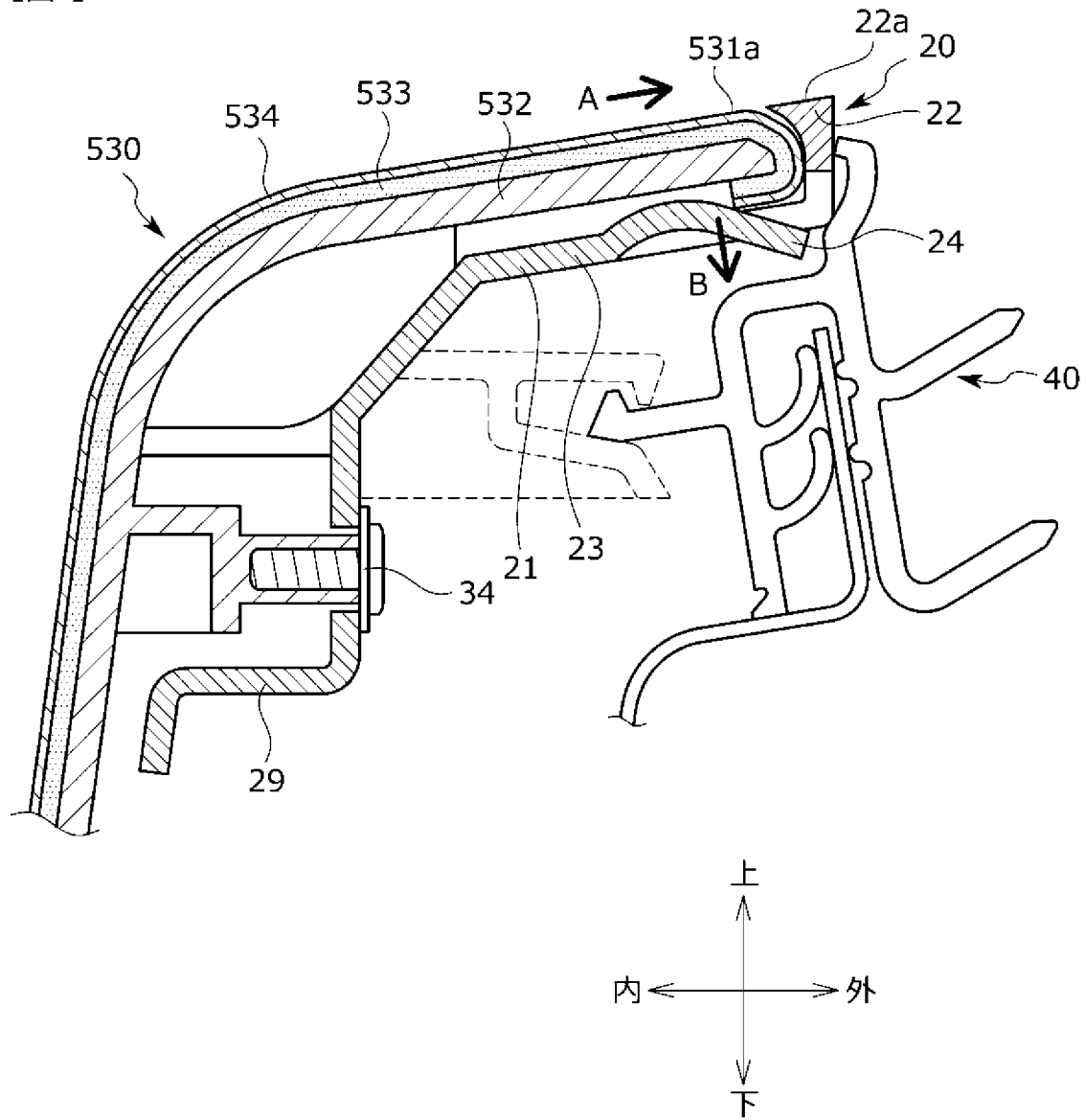
[図3]



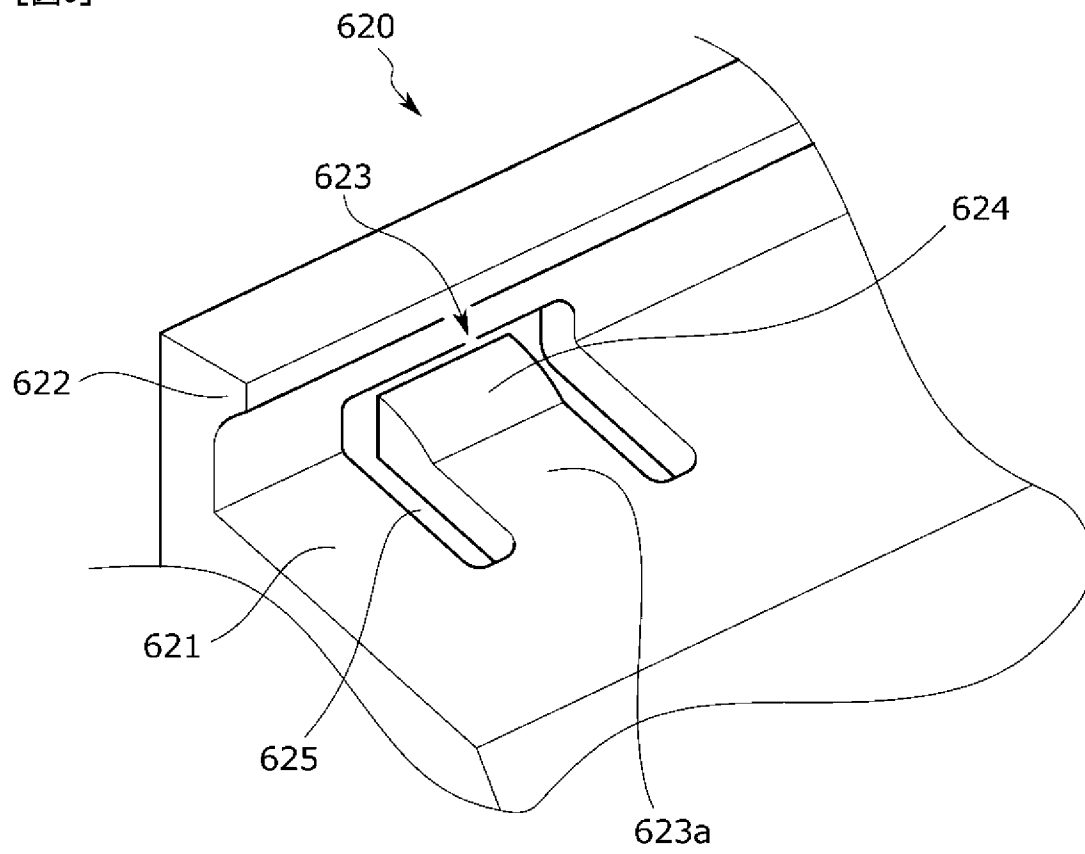
[図4]



[図5]



[図6]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2020/002721

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B60R 13/02 (2006.01) i; B60J 5/00 (2006.01) i
FI: B60R13/02 B; B60J5/00 501B

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; B60J5/00

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	1971-2020
Registered utility model specifications of Japan	1996-2020
Published registered utility model applications of Japan	1994-2020

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.
A	JP 10-226235 A (KASAI KOGYO CO., LTD.) 25.08.1998 (1998-08-25) paragraphs [0012]-[0024], fig. 1-8	1-10
A	JP 2016-13808 A (TOYOTA BOSHOKU CORP.) 28.01.2016 (2016-01-28) paragraphs [0033]-[0036], fig. 2	1-10
A	WO 2014/199939 A1 (TS TECH CO., LTD.) 18.12.2014 (2014-12-18) paragraphs [0040]-[0057], fig. 1-5	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

"I" 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
02 April 2020 (02.04.2020)

Date of mailing of the international search report
14 April 2020 (14.04.2020)

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/JP2020/002721

Patent Documents referred in the Report	Publication Date	Patent Family	Publication Date
JP 10-226235 A	25 Aug. 1998	(Family: none)	
JP 2016-13808 A	28 Jan. 2016	US 2016/0001646 A1 paragraphs [0038]- [0041], fig. 2	
WO 2014/199939 A1	18 Dec. 2014	(Family: none)	

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; B60J 5/00(2006.01)i FI: B60R13/02 B; B60J5/00 501B														
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; B60J5/00 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 <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 - 2020年</td> </tr> <tr> <td>日本国実用新案登録公報</td> <td>1996 - 2020年</td> </tr> <tr> <td>日本国登録実用新案公報</td> <td>1994 - 2020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 - 2020年	日本国実用新案登録公報	1996 - 2020年	日本国登録実用新案公報	1994 - 2020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 - 2020年													
日本国実用新案登録公報	1996 - 2020年													
日本国登録実用新案公報	1994 - 2020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												
A	JP 10-226235 A（河西工業株式会社）25.08.1998（1998 - 08 - 25） 段落0012 - 0024、図1 - 8	1-10												
A	JP 2016-13808 A（トヨタ紡織株式会社）28.01.2016（2016 - 01 - 28） 段落0033 - 0036、図2	1-10												
A	WO 2014/199939 A1（テイ・エス テック株式会社）18.12.2014（2014 - 12 - 18） 段落0040 - 0057、図1 - 5	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 02.04.2020	国際調査報告の発送日 14.04.2020													
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） 鈴木 敏史 3Q 9431 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/JP2020/002721

引用文献			公表日	パテントファミリー文献	公表日
JP	10-226235	A	25.08.1998	(ファミリーなし)	
JP	2016-13808	A	28.01.2016	US 2016/0001646 A1 段落 0 0 3 8 - 0 0 4 1、 図 2	
WO	2014/199939	A1	18.12.2014	(ファミリーなし)	