

(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  
2017年11月2日(02.11.2017)



(10) 国際公開番号

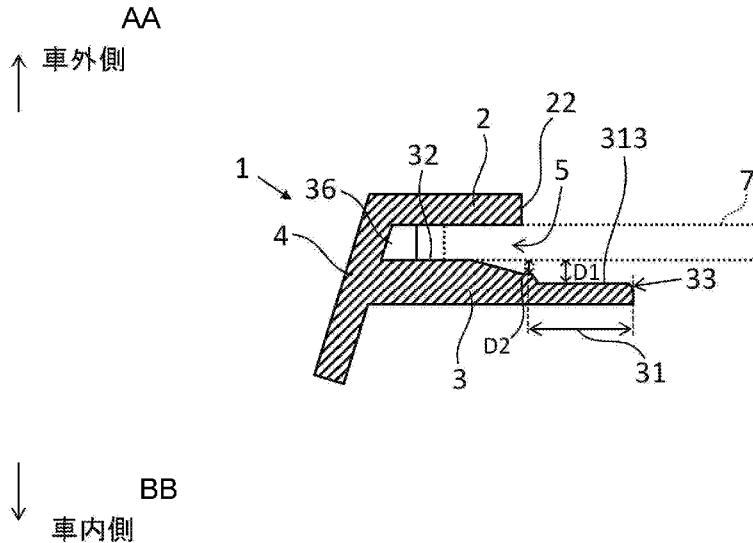
WO 2017/187825 A1

- (51) 国際特許分類:  
B60J 1/10 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2017/010358
- (22) 国際出願日: 2017年3月15日(15.03.2017)
- (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 2016-090277 2016年4月28日(28.04.2016) JP
- (71) 出願人: 日本板硝子株式会社 (NIPPON SHEET GLASS COMPANY, LIMITED) [JP/JP];  
〒1086321 東京都港区三田三丁目5番27号 Tokyo (JP).
- (72) 発明者: 中川 雅文 (NAKAGAWA, Masafumi);  
〒1086321 東京都港区三田三丁目5番27号  
日本板硝子株式会社内 Tokyo (JP).
- (74) 代理人: 立花 顕治, 外 (TACHIBANA, Kenji et al.);  
〒5300005 大阪府大阪市北区中之島6-2-40 中之島インテス21階 Osaka (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, 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, NA,

(54) Title: GARNISH FOR VEHICLES

(54) 発明の名称: 車両用ガーニッシュ

[図7]



AA Vehicle exterior side  
BB Vehicle interior side

(57) **Abstract:** Provided is a garnish for vehicles, wherein a shielding layer is unlikely to separate and the garnish is not susceptible to failure such as breakage. A garnish for vehicles according to one aspect of the present invention grips an edge of a glass plate mounted to a window of a vehicle. The garnish is provided with a vehicle exterior-side wall section disposed on the outside of the vehicle; a vehicle interior-side wall section disposed facing the vehicle exterior-side wall section; and a bottom wall section which is disposed on the far side in the direction of insertion of the glass plate, connects



WO 2017/187825 A1

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 :

— 国際調査報告 (条約第21条(3))

---

one end of the vehicle exterior-side wall section and one end of the vehicle interior-side wall section, and constitutes a groove for gripping the edge of the inserted glass plate in cooperation with the vehicle exterior-side wall section and the vehicle interior-side wall section. The vehicle interior-side wall section has: a front end region disposed on the near side in the direction of insertion of the glass plate and is configured to be located at a distance from the gripped glass plate in the direction perpendicular to the surface thereof; and a support region disposed further toward the far side in the direction of insertion of the glass plate than the front end region and supporting the edge of the glass plate in cooperation with the vehicle exterior-side wall section.

(57) 要約: 遮蔽層の剥離、ガーニッシュの破損等の障害を生じ難くする。本発明の一側面に係る車両用ガーニッシュは、車両の窓に装着されるガラス板の端辺を挟持する車両用ガーニッシュであって、車外側に配置される車外側壁部と、車外側壁部に対向するように配置される車内側壁部と、ガラス板の差込方向奥側に配置され、車外側壁部及び車内側壁部の一端部同士を連結し、かつ車外側壁部及び車内側壁部と、差し込まれるガラス板の端辺を挟持する溝部を構成する底壁部と、を備える。そして、車内側壁部は、ガラス板の差込方向手前側に配置され、挟持されたガラス板から面直方向に離間するように構成された先端側領域と、先端側領域よりガラス板の差込方向奥側に配置され、車外側壁部とガラス板の端辺を支持する支持領域と、を有する。

## 明 細 書

**発明の名称**：車両用ガーニッシュ

### 技術分野

[0001] 本発明は、車両用ガーニッシュに関する。

### 背景技術

[0002] 自動車の嵌め殺しの窓等に装着されるガラス板の端辺を保護し、かつ車体の見栄えを良くするために、当該ガラス板の端辺にガーニッシュが取り付けられる場合がある。特許文献1には、このように利用可能なガーニッシュが提案されている。

### 先行技術文献

### 特許文献

[0003] 特許文献1：特開平07-257169号公報

### 発明の概要

### 発明が解決しようとする課題

[0004] 図1を用いて、従来のガーニッシュについて説明する。図1は、従来のガーニッシュ900を取り付けたガラス板910を車体920に固定する場面を模式的に例示する。図1に例示されるように、従来のガーニッシュ900は、車外側に配置される車外側壁部902、車内側に配置される車内側壁部903、並びに車外側壁部902及び車内側壁部903を連結する底壁部904により構成される溝部901を有している。

[0005] この溝部901の幅（図の上下方向の長さ）、すなわち、車外側壁部902の内面と車内側壁部903の内面との間の距離は、ガラス板910の厚みとほぼ一致している。これにより、ガラス板910の端辺を溝部901に差し込むことで、溝部901が、当該ガラス板910の端辺を挟持することができるように構成されている。

[0006] 従来、このようなガーニッシュ900を取り付けたガラス板910は、例えば、次のようにして車体920に固定される。すなわち、一般的なガラス

板 9 1 0 では、ガーニッシュ 9 0 0 を取り付けた端辺を含む車内側の面の周縁部に、セラミックによる遮蔽層 9 1 1 が積層している。この遮蔽層 9 1 1 には接着剤が定着しにくいため、まず、接着剤を定着しやすくするためのプライマー 9 3 0 を、ガーニッシュ 9 0 0 より面方向内側の遮蔽層 9 1 1 上の一領域に塗布する。

[0007] 次に、塗布したプライマー 9 3 0 を乾燥させた後、このプライマー 9 3 0 を塗布した領域にウレタン系等の接着剤 9 3 1 を塗布する。そして、ガラス板 9 1 0 と車体 9 2 0 とを位置合わせした上で、接着剤 9 3 1 を塗布した領域を車体 9 2 0 に接触させ、接着剤 9 3 1 を乾燥させる。これによって、ガーニッシュ 9 0 0 を取り付けたガラス板 9 1 0 を車体 9 2 0 に固定することができる。

[0008] このように取り付けられる従来のガーニッシュについて、本件発明者は、次のような問題点が発生することを見出した。すなわち、ガラス板を車体に固定する際には、十分な量のプライマー 9 3 0 が、車内側壁部 9 0 3 の近傍に塗布される。そのため、プライマー 9 3 0 が乾燥するまでの間に、当該プライマー 9 3 0 が、ガーニッシュ 9 0 0 の方に流れ出し、ガラス板 9 1 0 と車内側壁部 9 0 3 との間の微小な隙間に浸透してしまう場合がある。

[0009] このプライマー 9 3 0 は、遮蔽層 9 1 1 及び車内側壁部 9 0 3 の内面の両方に強固に定着し得る。また、プライマー 9 3 0 は、硬化すると、両面テープ等よりも硬くなり、殆ど弾力性を有さなくなる。そのため、ガラス板 9 1 0 と車内側壁部 9 0 3 との間隙間に浸透したプライマー 9 3 0 が硬化すると、ガラス板 9 1 0 の遮蔽層 9 1 1 と車内側壁部 9 0 3 の内面とが硬化したプライマー 9 3 0 によって強固に接着されてしまう。すなわち、ガラス板 9 1 0 の遮蔽層 9 1 1 と車内側壁部 9 0 3 の内面とが相対的にずれることが全くなり、できなくなってしまう。

[0010] そうすると、ガラス板 9 1 0 の遮蔽層 9 1 1 と車内側壁部 9 0 3 の内面との間で、ガーニッシュ 9 0 0 をガラス板 9 1 0 に取り付けた時の歪み、このガラス板 9 1 0 を装着した自動車を使用している間に発生する振動等を吸収

することができなくなってしまう。これにより、比較的小さな衝撃が自動車に作用したに過ぎないケースでも、プライマー930の浸透した領域に大きな負荷がかかってしまい、遮蔽層911の剥離、ガーニッシュ900の破損等の障害がこの領域で発生してしまう可能性があることを本件発明者は見出した。

[0011] 本発明は、一側面では、このような点を考慮してなされたものであり、その目的は、遮蔽層の剥離、ガーニッシュの破損等の障害を生じ難くする技術を提供することである。

### 課題を解決するための手段

[0012] 本発明は、上述した課題を解決するために、以下の構成を採用する。

[0013] すなわち、本発明の一側面に係る車両用ガーニッシュは、車両の窓に装着されるガラス板の端辺を挟持する車両用ガーニッシュであって、車外側に配置される車外側壁部と、前記車外側壁部に対向するように配置される車内側壁部と、前記ガラス板の差込方向奥側に配置され、前記車外側壁部及び前記車内側壁部の一端部同士を連結し、かつ前記車外側壁部及び前記車内側壁部と、差し込まれる前記ガラス板の端辺を挟持する溝部を構成する底壁部と、を備える。そして、前記車内側壁部は、前記ガラス板の差込方向手前側に配置され、挟持された前記ガラス板から面直方向に離間するように構成された先端側領域と、前記先端側領域より前記ガラス板の差込方向奥側に配置され、前記車外側壁部と前記ガラス板の端辺を支持する支持領域と、を有する。

[0014] 当該構成によれば、ガラス板の端辺を差し込む溝部を構成する車内側壁部の先端側領域は、当該ガラス板から面直方向に離間している。そのため、このガラス板の車内側の面の周縁部にセラミックによる遮蔽層が形成されており、この遮蔽層上にプライマーを塗布したとしても、ガーニッシュの溝部の方に流れ込んできたプライマーが、ガラス板の遮蔽層及び先端側領域の面の両方に定着するのを抑制することができる。そのため、プライマーによりガラス板の遮蔽層とガーニッシュの車内側壁部とが強固に接着する可能性を低くことができ、これによって、遮蔽層の剥離、ガーニッシュの破損等の

障害が生じ難いようにすることができる。

[0015] また、上記一側面に係る車両用ガーニッシュの別の形態として、前記先端側領域は、前記車外側壁部の端部より前記ガラス板の差込方向手前側に延びていてよく、前記先端側領域の内面には、前記ガラス板と前記車内側壁部とを接着するための両面テープが配置されていてもよい。当該構成では、ガラス板の差込方向において、車内側壁部は車外側壁部よりも長くなっており、車外側壁部の端部より突出した車内側壁部の先端側領域に両面テープが配置される。したがって、車外側壁部の干渉なく両面テープを車内側壁部に貼り付けることができ、これにより、ガーニッシュをガラス板の端辺に取り付ける作業を容易にすることができる。

[0016] また、上記一側面に係る車両用ガーニッシュの別の形態として、前記両面テープの厚みは、挟持された前記ガラス板と前記先端側領域との間の面直方向の距離よりも厚くなっていてもよい。当該構成によれば、ガラス板と先端側領域との間に形成される隙間よりも両面テープの厚みの方が厚くなっているため、ガラス板とガーニッシュ（車内側壁部）とを確実に接着することができる。

[0017] また、上記一側面に係る車両用ガーニッシュの別の形態として、前記車内側壁部の前記ガラス板の差込方向手前側の角は丸みを帯びていてもよい。車内側壁部のガラス板の差込方向手前側の角が角張っていると、両面テープの剥離紙を剥がす際に、両面テープから剥離紙を完全に剥がすより前に、剥離紙の一部がこの角により切れてしまう可能性がある。これにより、ガーニッシュをガラス板に取り付ける作業の効率が悪くなってしまう可能性がある。これに対して、当該構成によれば、車内側壁部のガラス板の差込方向手前側の角が丸みを帯びているため、剥離紙の一部がこの角により切れてしまうのを防ぐことができ、両面テープから剥離紙を滑らかに剥がすことができるようにすることができる。したがって、ガーニッシュをガラス板に取り付ける作業の効率を高めることができる。

[0018] また、上記一側面に係る車両用ガーニッシュの別の形態として、前記車内

側壁部と挟持された前記ガラス板との間の距離は、前記ガラス板の差込方向の奥側よりも手前側で大きくなっていてもよい。ガラス板の遮蔽層に塗布したプライマーは、差込方向の手前側からガーニッシュの方に流れ込む。そのため、ガラス板の差込方向の奥側よりも手前側で車内側壁部とガラス板との距離を大きくすることで、流れ込んできたプライマーが、ガラス板の遮蔽層及び先端側領域の面の両方に定着するのをより抑制することができる。したがって、当該構成によれば、プライマーによりガラス板の遮蔽層と車内側壁部とが接着する可能性を極めて低くすることができ、これによって、遮蔽層の剥離、ガーニッシュの破損等の障害が更に生じ難いようにすることができる。

[0019] また、上記一側面に係る車両用ガーニッシュの別の形態として、前記支持領域は、前記車内側壁部の内面から突出し、前記ガラス板の端辺を支持する1又は複数のリブにより構成されてもよい。当該構成によれば、ガラス板と車内側壁部とが接触する領域を極力小さくすることで、プライマーによりガラス板の遮蔽層と車内側壁部とが接着する可能性を極めて低くことができ、これによって、遮蔽層の剥離、ガーニッシュの破損等の障害が更に生じ難いようにすることができる。

[0020] また、上記一側面に係る車両用ガーニッシュの別の形態として、前記車内側壁部の前記ガラス板の差込方向奥側には、厚み方向に貫通する貫通孔が設けられていてもよい。当該構成では、車外側壁部、車内側壁部、及び底壁部とで構成される溝部の奥の方までガラス板の端が到達しているか否かを、当該貫通孔を介して目視で確認することができる。したがって、当該構成によれば、ガーニッシュの溝部にガラス板が適切に差し込まれているのを確認することができ、これによって、ガーニッシュをガラス板に容易にかつ適切に取り付け可能にすることができる。

[0021] また、上記一側面に係る車両用ガーニッシュの別の形態として、前記底壁部の内面には、前記ガラス板の端面が接する1又は複数の突出部が設けられていてもよい。当該構成によれば、底壁部の内面に設けられた1又は複数の

突出部がガラス板を差し込む位置の指標となるため、ガーニッシュをガラス板に取り付ける作業の効率を高めることができる。

[0022] また、上記一側面に係る車両用ガーニッシュの別の形態として、前記底壁部の内面には、前記ガラス板の端面が接する1又は複数の突出部が設けられていてもよく、前記1又は複数の突出部の少なくとも一部は、前記貫通孔を介して前記車内側壁部の外側から視認可能に配置されていてもよい。当該構成によれば、底壁部の内面に設けられた1又は複数の突出部がガラス板を差し込む位置の指標となるため、ガーニッシュをガラス板に取り付ける作業の効率を高めることができる。また、ガラス板の端面が突出部に接しているか否かを、貫通孔を介して目視で確認することができる。したがって、当該構成によれば、ガーニッシュの溝部にガラス板が適切に差し込まれているのを確認することができ、これによって、ガーニッシュをガラス板に容易にかつ適切に取り付け可能にすることができる。

[0023] また、本発明の一側面に係る車両用固定ガラス窓は、車内側の面の周縁部にセラミックによる遮蔽層を有し、当該遮蔽層に塗布されたプライマー及び接着剤によって車体に固定されるガラス板と、前記プライマー及び前記接着剤の塗布された領域より面方向外側で前記ガラス板の端辺を挟持する上記一側面に係る車両用ガーニッシュと、を備える。当該構成によれば、上述のとおり、遮蔽層の剥離、ガーニッシュの破損等の障害を生じ難いようにすることができる。

### 発明の効果

[0024] 本発明によれば、遮蔽層の剥離、ガーニッシュの破損等の障害を生じ難くする技術を提供することができる。

### 図面の簡単な説明

[0025] [図1]図1は、従来のガーニッシュを取り付けたガラス板を車体に固定する場面を模式的に例示する。

[図2]図2は、実施の形態に係る車両用ガーニッシュを車外側から見た状態を模式的に例示する。

[図3]図3は、実施の形態に係る車両用ガーニッシュの車内側壁部の内面を模式的に例示する。

[図4]図4は、実施の形態に係る車両用ガーニッシュを溝部の開口側から見た状態を模式的に例示する。

[図5]図5は、実施の形態に係る車両用ガーニッシュを溝部の沿う方向から見た状態を模式的に例示する。

[図6]図6は、実施の形態に係る車両用ガーニッシュを車内側から見た状態を模式的に例示する。

[図7]図7は、図2のA-A線の断面を模式的に例示する。

[図8]図8は、図2のB-B線の断面を模式的に例示する。

[図9A]図9Aは、実施の形態に係る車両用ガーニッシュ及びガラス板の取付過程を模式的に例示する。

[図9B]図9Bは、実施の形態に係る車両用ガーニッシュ及びガラス板の取付過程を模式的に例示する。

[図9C]図9Cは、実施の形態に係る車両用ガーニッシュ及びガラス板の取付過程を模式的に例示する。

[図9D]図9Dは、実施の形態に係る車両用ガーニッシュ及びガラス板の取付過程を模式的に例示する。

[図9E]図9Eは、実施の形態に係る車両用ガーニッシュ及びガラス板の取付過程を模式的に例示する。

[図9F]図9Fは、実施の形態に係る車両用ガーニッシュを取り付けたガラス板により構成された車両用固定ガラス窓を模式的に例示する。

[図10]図10は、実施の形態に係る車両用固定ガラス窓を備える自動車を模式的に例示する。

[図11]図11は、他の形態に係る車両用ガーニッシュを模式的に例示する断面図である。

[図12]図12は、他の形態に係る車両用ガーニッシュを模式的に例示する断面図である。

[図13]図13は、他の形態に係る車両用ガーニッシュを模式的に例示する断面図である。

### 発明を実施するための形態

[0026] 以下、本発明の一側面に係る実施の形態（以下、「本実施形態」とも表記する）を、図面に基づいて説明する。ただし、以下で説明する本実施形態は、あらゆる点において本発明の例示に過ぎない。本発明の範囲を逸脱することなく種々の改良や変形を行うことができることは言うまでもない。つまり、本発明の実施にあたって、実施形態に応じた具体的構成が適宜採用されてもよい。

#### [0027] §1 構成例

まず、図2～図8を用いて、本実施形態の構成例について説明する。図2は、本実施形態に係る車両用ガーニッシュ1（以下、単に「ガーニッシュ1」と記載する）を車外側から見た状態を模式的に例示する。図3は、本実施形態に係るガーニッシュ1の車内側壁部3の内面30を模式的に例示する。図4は、本実施形態に係るガーニッシュ1を溝部5の開口側から見た状態を模式的に例示する。図5は、本実施形態に係るガーニッシュ1を溝部5の沿う方向から見た状態を模式的に例示する。図6は、本実施形態に係るガーニッシュ1を車内側から見た状態を模式的に例示する。図7は、図2のA-A線の断面を模式的に例示する。図8は、図2のB-B線の断面を模式的に例示する。なお、「車内側」とは、ガーニッシュ1及びガラス板7を自動車の窓に装着した時に車内側を向く方（図4の上側）であり、「車外側」とは、その時に車外側を向く方（図4の下側）である。

[0028] 各図に示されるとおり、本実施形態に係るガーニッシュ1は、車外側に配置される車外側壁部2、車内側に配置される車内側壁部3、並びに車外側壁部2及び車内側壁部3の一端部同士を連結する底壁部4により構成される溝部5を有している。図2及び図6～図8に示されるとおり、このガーニッシュ1の溝部5には、周縁部に遮蔽層71を有するガラス板7の端辺を差し込むことができる。これにより、ガーニッシュ1は、溝部5の車外側壁部2及

び車内側壁部3によりガラス板7の端辺を挟持した状態でガラス板7に取り付けることができるように構成されている。以下、各構成要素について説明する。なお、ガラス板7の「端辺」とは、ガーニッシュ1の溝部5に差し込まれるガラス板7の端の部分を目指す。

[0029] <ガーニッシュ>

まず、本実施形態に係るガーニッシュ1について説明する。上記のとおり、ガーニッシュ1は、車外側壁部2、車内側壁部3、及び底壁部4を備えており、この車外側壁部2、車内側壁部3、及び底壁部4は、差し込まれるガラス板7の端辺を挟持する略矩形状の溝部5を構成する。このガーニッシュ1は、車両の窓に装着されるガラス板7の端辺を保護するために利用される。

[0030] 図2、図4、及び図5に示されるとおり、車外側壁部2は、ガラス板7の端辺に沿って延びており、断面略矩形状に形成されている。この車外側壁部2は、ガラス板7の端辺が差し込まれる溝部5の車外側の側壁を構成しており、溝部5にガラス板7が差し込まれた際には、当該差し込まれたガラス板7を車外側から支持する。

[0031] これに対して、車内側壁部3は、差し込まれるガラス板7の面直方向に車外側壁部2と対向するように配置される。車内側壁部3は、車外側壁部2と同様に、ガラス板7の端辺に沿って延びており、断面略矩形状に形成されている。この車内側壁部3は、ガラス板7の端辺が差し込まれる溝部5の車内側の側壁を構成しており、溝部5にガラス板7が差し込まれた際には、当該差し込まれたガラス板7を車内側から支持する。

[0032] なお、各図では、車外側壁部2と車内側壁部3との溝部5に沿う方向（図2及び図6の上下方向並びに図4の左右方向）の長さは一致している。ただし、車外側壁部2及び車内側壁部3の溝部5に沿う方向の長さは、このような例に限定されなくてもよく、互いに相違していてもよい。

[0033] 本実施形態では、車内側壁部3は、ガラス板7の差込方向手前側に配置された先端側領域31と、先端側領域31よりガラス板7の差込方向奥側に配

置された7つのリブ32と、を有している。ここで、「差込方向」とは、ガラス板7を溝部5に差し込む方向（図2及び図6の左右方向）である。また、「差込方向手前側」は溝部5の開口側（図5の右側）であり、これに対して、「差込方向奥側」は、溝部5の奥端側（図5の左側）、すなわち、底壁部4側である。

[0034] 図2～図4及び図6に示されるとおり、7つのリブ32は、底壁部4の内面に隣接して（又は、連結して）設けられており、溝部5の沿う方向に整列している。各リブ32は、図5、図7、及び図8に示されるとおり、車内側壁部3の内面30から突出しており、その他の領域に比べて、各リブ32の設けられた領域では、車内側壁部3の内面30と車外側壁部2の内面（溝部5側の面）との距離が縮まっている。これにより、溝部5は、各リブ32の設けられた領域と車外側壁部2の内面とでガラス板7の端辺を挟持する。すなわち、本実施形態では、7つのリブ32が、車外側壁部2とガラス板7の端辺を支持する支持領域を構成している。

[0035] 各リブ32は、矩形の差込方向手前側の一領域を切り欠いたような断面形状を有している。これにより、各リブ32は、差込方向手前側に向かって厚みが小さくなるように傾斜しており、溝部5の開口側から差し込まれるガラス板7の端辺を迎え入れやすくなっている。ただし、各リブ32の形状は、このような例に限定されなくてもよく、実施の形態に応じて適宜選択されてよい。なお、各リブ32の高さ（図5、図7、及び図8の上下方向の長さ）は、各リブ32と車外側壁部2の内面とでガラス板7の端辺を挟持可能なように、車外側壁部2と車内側壁部3との間の距離、ガラス板7の厚み等に基づいて適宜決定される。

[0036] 一方、図7及び図8に示されるとおり、先端側領域31は、各リブ32の上面よりも低くなっており、溝部5に挟持されたガラス板7から面直方向に離間するように構成される。図2及び図5に例示されるとおり、先端側領域31は、車外側壁部2の端部22よりガラス板7の差込方向手前側に延びており、溝部5の沿う方向の両端付近に一对の凹部（311、312）と、両

凹部（311、312）の間に内面30よりも低い位置に窪んだ低段部313と、を備えている。

[0037] 各凹部（311、312）は、面直方向に台形状に窪んでおり、後述するとおり、ガラス板7を車体に固定した際に、当該車体に接する部分である。このうち凹部311には、ガーニッシュ1を車体に取り付けるためのクリップ6が取り付けられている。そのため、内面30側では、凹部311は、クリップ6の頭部が内面30から突出しない程度に、内面30から低い位置まで窪んでいる。

[0038] また、低段部313は、内面30よりも、先端側領域31をガラス板7から面直方向に離間させるために設けられている。図7及び図8に示されるとおり、低段部313の設けられていない部分では、先端側領域31は、溝部5に挟持されたガラス板7（詳細には、遮蔽層71）と距離D2だけ離れているのに対して、低段部313では、先端側領域31は、ガラス板7と距離D2よりも大きい距離D1だけ離れている。各距離（D1、D2）は、ガラス板7の遮蔽層71に塗布したプライマーが溝部5の方に流れ込んできた際に、流れ込んできたプライマーが遮蔽層71と先端側領域31との両方に定着しないように（少なくとも殆どのプライマーが両方に定着しないように）適宜設定される。例えば、距離D1は、0.2mm～1.4mmの範囲で設定されてよい。また、距離D2は、0.1mm～1.3mmの範囲で設定されてよい。

[0039] 加えて、図5、図7、及び図8に示されるとおり、先端側領域31の角33、すなわち、車内側壁部3の差込方向手前側の角33は、丸みを帯びた形状を有している。このような先端側領域31の構成によって、本実施形態では、車内側壁部3と溝部5に挟持されるガラス板7との間の距離は、ガラス板7の差込方向奥側よりも手前側で大きくなるようになっている。

[0040] また、本実施形態では、図5に示されるとおり、車外側壁部2及び車内側壁部3の端部同士を連結する底壁部4は、差込方向奥側に配置されており、車内側壁部3よりも車内側に延びている。この底壁部4の車外側壁部2と車

内側壁部3との間の部分は、ガラス板7の端辺が差し込まれる溝部5の底を構成しており、差し込まれたガラス板7の端面と対向する。なお、車外側壁部2の外面21と底壁部4の外面41とは、車外側から見える意匠面を構成する。この意匠面の形状及び模様は、見栄えが良くなるように、実施の形態に応じて適宜設計されてよい。

[0041] なお、ガラス板7を溝部5に差し込むと、溝部5の開口側（差込方向手前側）から、溝部5の内部の状況を視認し辛くなり、ガラス板7が溝部5のどの辺りまで差し込まれているかを確認するのが難しくなる。そこで、本実施形態では、車内側壁部3の差込方向奥側に、厚み方向に貫通する4つの貫通孔34が設けられている。また、各貫通孔34よりは、差込方向手前側にも、3つの貫通孔35が設けられている。

[0042] 4つの貫通孔34は、断面略楕円状に形成されており、溝部5の沿う方向に整列している。各貫通孔34は、底壁部4の内面（溝部5の内側を向く面）に接するように配置されている。そのため、図5、図6及び図8に示されるとおり、各貫通孔34を介して、底壁部4の内面から差込方向手前側にかけての溝部5の内部の状況を、車内側壁部3の外側（図5及び図8の下方側）から視認することができる。

[0043] 一方、3つの貫通孔35は、断面略円状に形成されており、溝部5の沿う方向に整列している。各貫通孔35は、各貫通孔34よりも差込方向手前側に位置している。そのため、図5及び図6に示されるとおり、各貫通孔35を介して、各貫通孔34で視認可能な領域よりも差込方向手前側の溝部5の内部の状況を、車内側壁部3の外側（図5の下方側）から視認することができる。

[0044] また、本実施形態では、溝部5の底を構成する底壁部4の内面には、3つの突出部36が設けられている。図2及び図6に示されるとおり、各突出部36は、断面略矩形状に形成されており、差込方向手前側の面が湾曲している。ガラス板7の端辺を溝部5に差し込んだ際には、各突出部36のこの湾曲した面にガラス板7の端面が接する。図6に示されるとおり、本実施形態

では、3つの突出部36のうち、溝部5の沿う方向の両端側の2つの突出部36が、各貫通孔34を介して車内側壁部3の外側から視認可能に配置されている。これにより、ガラス板7の端辺を溝部5に差し込む際には、溝部5の沿う方向の両端側で、ガラス板7の端が各突出部36付近まで到達しているか否かを確認することができる。

[0045] 以上のようなガーニッシュ1の材料は、実施の形態に応じて適宜選択されてよい。例えば、ガーニッシュ1は、AES (acrylonitrile・ethylene-propylene-diene・styrene)、ASA (Acrylonitrile-Styrene-Acrylate) 等の樹脂材料を用いて、射出成形することにより作製することができる。

[0046] <ガラス板>

次に、上記ガーニッシュ1を取り付けるガラス板7について説明する。ガラス板7の種類は、自動車用のガラス板であれば、特に限定されなくてもよく、実施の形態に応じて適宜選択されてよい。例えば、ガラス板7には、熱線吸収ガラス、クリアガラス、グリーンガラス、UVグリーンガラス等の公知の自動車用ガラス板を利用することができる。

[0047] また、ガラス板7の寸法及び形状は、このガラス板7を取り付ける窓の形状等の実施の形態に応じて適宜選択されてよい。例えば、軽量化の観点からは、ガラス板7の厚みは、2.4~5.0mmの範囲で設定されてもよく、2.5~4.0mmの範囲で設定されるのが好ましく、2.7~3.2mmの範囲で設定されるのが更に好ましい。

[0048] 図2及び図6（後述する図9B~図9F）に示されるとおり、このガラス板7の車内側の面の周縁部には、セラミックによる遮蔽層71が積層している。遮蔽層71を構成するセラミックには、例えば、黒色、茶色、灰色、濃紺等の濃色のセラミックが利用される。この遮蔽層71は、ガラス板7の周縁部における車外からの視野を遮蔽し、すなわち、ガラス板7と車体とが接合している部分等を車外から見えないようにし、自動車の見栄えを良くする。

[0049] §2 使用例

次に、図9A～図9F及び図10を用いて、上記ガーニッシュ1をガラス板7に取り付け、ガラス板7を自動車の車体85に固定して、車両用固定ガラス窓10（以下、単に「固定ガラス窓10」と記載する）を構成する過程について説明する。図9A～図9Eは、当該過程を模式的に例示する。図9Fは、当該過程を経て完成した固定ガラス窓10を模式的に例示する。図10は、固定ガラス窓10（いわゆる嵌め殺しの窓）を備える自動車（車両）100を模式的に例示する。なお、以下で説明する過程は、ガーニッシュ1及びガラス板7を取り付ける方法の一例に過ぎず、実施の形態に応じて、適宜、工程の省略、置換、及び追加が可能である。

[0050] まず、第1の工程では、図9Aに示されるとおり、一方の剥離紙を剥がし、他方の剥離紙82を残した状態の両面テープ81を車内側壁部3の内面30に貼着する。この両面テープ81は、ガラス板7とガーニッシュ1（車内側壁部3）とを接着するために利用される。そのため、このように利用可能であるならば、両面テープ81を貼着する場所は適宜決定されてよい。本実施形態では、両面テープ81は、車内側壁部3の先端側領域31の内面に貼着する。

[0051] ここで、本実施形態では、車内側壁部3の先端側領域31は、車外側壁部2の端部22よりも差込方向手前側に延びている。そのため、図9Aに示されるとおり、車外側壁部2に干渉されることなく、両面テープ81を先端側領域31に貼り付けることができる。したがって、本実施形態では、両面テープ81をガーニッシュ1に貼り付ける作業を簡単にすることができ、これにより、ガーニッシュ1をガラス板7に取り付ける作業を容易にすることができる。

[0052] なお、本実施形態では、先端側領域31には、内面30より低い位置に窪んだ低段部313が設けられている。そのため、溝部5に沿う方向において、両面テープ81が低段部313に収まるように、両面テープ81の寸法が設定されてもよい。また、両面テープ81の長さが、低段部313の溝部5に沿う方向の長さよりも長い場合には、この両面テープ81を、低段部31

3の溝部5に沿う方向の両側に掛け渡すように配置してもよい。

[0053] また、本実施形態では、先端側領域31は、溝部5に挟持されるガラス板7と面直方向（厚さ方向）に距離D1又は距離D2だけ離間するように構成されている。そのため、本工程では、溝部5に挟持されるガラス板7と先端側領域31との間の面直方向の距離D1及び距離D2よりも厚い厚みTを有し、かつ厚み方向に弾力性を有する両面テープ81を利用する。例えば、距離D1及び距離D2が上記のような範囲に設定される場合、両面テープ81の厚みTは、0.4mm～1.6mmの範囲で設定されてよい。このような両面テープ81として、例えば、3Mジャパン社のGT7104、GT7116、等を利用してよい。ただし、両面テープ81の厚みTは、このような例に限定されなくてもよく、実施の形態に応じて適宜設定されてよい。例えば、両面テープ81の厚みTは、低段部313とガラス板7との間の距離D2と同程度であってもよい。

[0054] 次の第2の工程では、図9Bに示されるように、ガラス板7の端辺を溝部5に差し込む。このとき、各貫通孔（34、35）を介して、車内側壁部3の外側（図の下方側）から、ガラス板7の端辺が溝部5の奥の方まで到達しているか否かを目視で確認することができる。したがって、本実施形態によれば、ガーニッシュ1の溝部5にガラス板7が適切に差し込まれているのを容易に確認することができ、これによって、ガーニッシュ1をガラス板7に容易に且つ適切に取り付けることができる。

[0055] また、本実施形態では、溝部5の底を構成する底壁部4の内面には、3つの突出部36が設けられている。そのため、ガラス板7の差し込む位置の指標として各突出部36を利用することで、ガーニッシュ1をガラス板7に取り付ける作業の効率を高めることができる。特に、本実施形態では、3つの突出部36のうち2つが、各貫通孔34を介して車内側壁部3の外側から視認可能に配置されている。そのため、各突出部36にガラス板7の端辺が接するまで、ガラス板7を溝部5に差し込んでいるか否かを目視で確認することができる。したがって、本実施形態によれば、ガーニッシュ1をガラス板

7により容易に且つ適切に取り付けることができる。

[0056] 次の第3の工程では、図9Cに示されるように、ガラス板7と車内側壁部3との間から剥離紙82の端を引っ張り、当該剥離紙82を両面テープ81から剥離する。このとき、車内側壁部3の差込方向手前の内面30側の角が尖っていたとすると、剥離紙82を剥離している途中で、当該剥離紙82が、角に擦れることにより、切断されてしまう可能性がある。そうすると、本工程に時間がかかってしまう。これに対して、本実施形態では、車内側壁部3の差込方向手前の内面30側の角33は丸みを帯びた形状を有しているため、剥離紙82が角33で擦れて切断されてしまうのを防ぐことができ、両面テープ81から剥離紙82を滑らかに剥がすことができる。したがって、本実施形態では、本工程を速やかに行うことができる。

[0057] なお、本実施形態では、両面テープ81は、ガラス板7と先端側領域31との間の面直方向の距離D1及び距離D2よりも厚い厚みTを有している。そのため、剥離紙82を剥離すると、両面テープ81の弾性により、両面テープ81の粘着面は、ガラス板7の遮蔽層71に押し付けられ、当該遮蔽層71に接着することができる。したがって、本実施形態では、両面テープ81により、ガラス板7とガーニッシュ1とを確実に接着することができる。

[0058] 次の第4の工程では、図9Dに示されるとおり、ガラス板7の遮蔽層71上の、車内側壁部3よりも面方向内側の領域にプライマー83を塗布し、塗布したプライマー83を所定時間乾燥させる。これにより、ガーニッシュ1は、プライマー83（及び後述する接着剤84）の塗布される領域よりも面方向外側でガラス板7の端辺を挟持する状態になる。遮蔽層71はセラミックにより構成されるため、そのままでは、接着剤が定着しにくい。そのため、後述する接着剤84を塗布する領域にプライマー83を塗布することで、接着剤84を遮蔽層71に定着しやすいようにしている。

[0059] 遮蔽層71にプライマー83を塗布した後、当該プライマー83を乾燥させている間、塗布した領域から溝部5の方にプライマー83が流れ込んでしまう可能性がある。この流れ込んできたプライマー83により、遮蔽層71

と先端側領域 31 とが強固に接着されないようにするため、ガラス板 7 (の遮蔽層 71) と先端側領域 31 との面直方向の各距離 (D1、D2) を適切に設定する。

[0060] 例えば、プライマー 83 には、横浜ゴム株式会社製のハマタイト G (MS-90) を利用することができる。この場合、プライマー 83 は、フォードカップ No. 4 粘度計 (JISK5400) で粘度 13 sec/20°C を有しており遮蔽層 71 に塗布した際に、その厚みが 4~20  $\mu$ m 程度になる。そのため、このときには、遮蔽層 71 に塗布したプライマー 83 が溝部 5 の方に流れてきても、遮蔽層 71 及び車内側壁部 3 の両方にプライマー 83 が定着しないように、上記のとおり、ガラス板 7 (の遮蔽層 71) と先端側領域 31 との面直方向の各距離 (D1、D2) を 0.2 mm~1.4 mm、0.1 mm~1.3 mm の範囲で設定する。

[0061] なお、プライマー 83 の種類は、実施の形態に応じて適宜選択されてよい。例えば、上記の他、プライマー 83 には、サンスター技研製の 435-40 を利用することができる。

[0062] 次の第 5 の工程では、図 9E に示されるとおり、プライマー 83 を塗布した領域に接着剤 84 を塗布し、クリップ 6 と車体 85 の孔 86 とを位置合わせした上で、ガラス板 7 を車体 85 に押し付ける。これにより、図 9F に示されるとおり、遮蔽層 71 に塗布されたプライマー 83 及び接着剤 84 によって車体 85 にガラス板 7 を固定し、図 9F に示される固定ガラス窓 10 を作製することができる。すなわち、図 10 に示されるとおり、自動車 100 (車両) の窓にガラス板 7 を装着することができ、固定ガラス窓 10 を有する自動車 100 を作製することができる。なお、接着剤 84 には、例えば、ウレタン系接着剤等を利用することができる。また、この固定ガラス窓 10 は、例えば、サイドのリアウィンドウ、フロントベンチ (三角窓) 等の窓である。

[0063] [特徴]

以上のとおり、本実施形態に係るガーニッシュ 1 によれば、ガラス板 7 の

端辺を差し込む溝部5を構成する車内側壁部3の先端側領域31は、図9Dに示されるとおり、ガラス板7から面直方向に各距離(D1、D2)だけ離間している。そのため、上記第4の工程において、ガラス板7の車内側の面の周縁部に設けた遮蔽層71にプライマー83を塗布し、この塗布したプライマー83がガーニッシュ1の溝部5の方に流れ込んだとしても、流れ込んできたプライマー83が、遮蔽層71及び先端側領域31の面の両方に定着するのを抑制することができる。したがって、本実施形態によれば、プライマー83により遮蔽層71と車内側壁部3とが強固に接着する可能性を低くすることができ、これによって、遮蔽層71の剥離、ガーニッシュ1の破損等の障害が生じ難いようにすることができる。

[0064] また、本実施形態では、車内側壁部3とガラス板7との間の距離は、差込方向の奥側よりも手前側で大きくなっている。すなわち、プライマー83を塗布した領域に近いほど、車内側壁部3とガラス板7との間の距離を広くなっている。そのため、上記第4の工程で、塗布したプライマー83がガーニッシュ1の方に流れ込んだ場合に、流れ込んできたプライマー83が、遮蔽層71及び先端側領域31の面の両方に定着するのをより抑制することができる。したがって、本実施形態によれば、プライマー83により遮蔽層71と車内側壁部3とが強固に接着する可能性を極めて低くすることができ、これによって、遮蔽層71の剥離、ガーニッシュ1の破損等の障害が更に生じ難いようにすることができる。

[0065] 更に、本実施形態では、車外側壁部2とガラス板7の端辺を支持する支持領域は、車内側壁部3の内面30から突出した7つのリブ32により構成されている。そのため、隣接するリブ32の間の領域等の各リブ72の設けられていない領域で、ガラス板7と車内側壁部3との間に隙間を設けることができる。すなわち、ガラス板7と車内側壁部3と接触する領域を極めて小さくすることができる。したがって、本実施形態によれば、プライマー83によりガラス板7の遮蔽層71と車内側壁部3とが接着する可能性を極めて低くすることができ、これによって、遮蔽層71の剥離、ガーニッシュ1の破

損等の障害が更に生じ難いようにすることができる。

[0066] § 3 変形例

以上、本発明の実施の形態を詳細に説明してきたが、前述までの説明はあらゆる点において本発明の例示に過ぎない。本発明の範囲を逸脱することなく種々の改良や変形を行うことができることは言うまでもない。上記ガーニッシュ1、ガラス板7、及び車体85の各構成要素に関して、実施の形態に応じて、適宜、構成要素の省略、置換、及び追加が行われてもよい。また、上記ガーニッシュ1、ガラス板7、及び車体85の各構成要素の形状及び大きさも、実施の形態に応じて適宜決定されてもよい。例えば、以下の変更が可能である。なお、以下では、上記実施形態と同様の構成要素に関しては同様の符号を用い、適宜説明を省略した。

[0067] <3. 1>

例えば、上記実施形態では、ガーニッシュ1の車内側壁部3には、2種類の貫通孔(34、35)が設けられている。しかしながら、各貫通孔(34、35)は省略されてもよい。また、上記実施形態では、貫通孔34は4つ設けられており、貫通孔35は3つ設けられている。しかしながら、各貫通孔(34、35)の数は、このような例に限定されなくてもよく、実施の形態に応じて適宜選択されてよい。各貫通孔(34、35)は、単数であってもよいし、複数であってもよい。

[0068] 更に、上記実施形態では、底壁部4の溝部5側の内面には、3つの突出部36が設けられている。しかしながら、突出部36の数は、このような例に限定されなくてもよく、実施の形態に応じて適宜選択されてよい。突出部36は、単数であってもよいし、複数であってもよい。この突出部36は、省略されてもよい。また、上記実施形態では、3つの突出部36のうち2つが、貫通孔34を介して車内側壁部3の外側(図5及び図8の下方側)から視認可能に配置されている。1又は複数の突出部36を設ける場合に、このように少なくとも一部を、貫通孔34を介して車内側壁部3の外側から視認可能に配置してもよい。ただし、突出部36の配置はこのような例に限定され

なくてもよく、全ての突出部 3 6 を車内側壁部 3 の外側から視認できないように配置してもよい。

[0069] <3. 2>

また、例えば、上記実施形態では、車外側壁部 2 とガラス板 7 の端辺を支持する車内側壁部 3 の支持領域は、7 つのリブ 3 2 により構成されている。しかしながら、支持領域を構成するリブ 3 2 の数は、このような例に限定されなくてもよく、実施の形態に応じて適宜選択されてよい。リブ 3 2 は、単数であってもよいし、複数であってもよい。また、支持領域は、1 又は複数のリブで構成されるのではなく、その他の形態で構成されてもよい。例えば、支持領域は、車内側壁部 3 の内面 3 0 から面直方向に突出し、溝部 5 の沿う方向全域にわたって形成された領域により構成されてもよい。更に、上記実施形態では、各リブ 3 2 は、底壁部 4 の内面に隣接して設けられている。しかしながら、このような例に限定されなくてもよく、各リブ 3 2 は、底壁部 4 の内面から開口側に離間して設けられてもよい。

[0070] <3. 3>

また、例えば、上記実施形態では、クリップ 6 により、ガーニッシュ 1 と車体 8 5 とが連結されている。このクリップ 6 は省略されてもよい。また、ガーニッシュ 1 と車体 8 5 とは、クリップ 6 以外の方法で連結されてもよい。ガーニッシュ 1 と車体 8 5 とを連結する方法は実施の形態に応じて適宜選択されてよい。

[0071] <3. 4>

また、例えば、上記実施形態では、先端側領域 3 1 は、一对の凹部 (3 1 1、3 1 2) と低段部 3 1 3 とを備えている。しかしながら、先端側領域 3 1 の形状は、このような例に限定されなくてもよく、実施の形態に応じて適宜設計されてよい。例えば、図 1 1 ~ 図 1 3 のような変形が可能である。

[0072] 図 1 1 は、車内側壁部 3 A の先端側領域 3 1 A をガラス板 7 から遠ざかるように、換言すると、車内側に傾斜するように形成したガーニッシュ 1 A を例示する。このように、先端側領域は、差込方向の奥側から手前側にかけて

、溝部5に挟持されるガラス板7との距離が徐々に大きくなる形状を有していてもよい。なお、この場合、先端側領域に貼着する両面テープの厚みをガラス板と先端側領域との間の距離よりも大きくする場合には、両面テープを貼着する位置を設定し、設定した位置でのガラス板と先端側領域との間の距離を基準として、両面テープの厚みを決定すればよい。

[0073] 図12は、車内側壁部3Bの先端側領域31Bの内面30側の角33Bが切り欠いた形状を有するガーニッシュ1Bを例示する。このように、先端側領域の内面側の角は、丸みを帯びた形状でなくてもよい。また、先端側領域は、差込方向手前側の端部のみがガラス板7からより離間した形状を有していてもよい。

[0074] また、図13は、車内側壁部3Cの先端側領域31Cをフラットにしたガーニッシュ1Cを例示する。上記実施形態に係るガーニッシュ1及び上記変形例に係るガーニッシュ(1A、1B)では、車内側壁部の先端側領域は、差込方向の奥側よりも手前側で、溝部5に挟持されるガラス板7との距離が大きくなるように構成されていた。しかしながら、先端側領域の形状は、このような例に限定されなくてもよく、車内側壁部の先端側領域は、差込方向の奥側から手前側にかけて、溝部5に挟持されるガラス板7との距離が一定になるように構成されてもよい。

[0075] <3.5>

また、上記実施形態では、車内側壁部3が、車外側壁部2よりも差込方向(図2及び図5～図8の左右方向)に長くなっている。しかしながら、車外側壁部2及び車内側壁部3の寸法の関係は、このような例に限定されなくてもよい。例えば、車外側壁部2と車内側壁部3とは、差込方向の長さが一致していてもよい。

[0076] <3.6>

また、上記実施形態では、先端側領域31に両面テープ81を配置した。しかしながら、両面テープ81の配置は、このような例に限定されなくてもよく、実施の形態に応じて適宜選択されてよい。更に、この両面テープ81

は、省略されてもよい。

### 符号の説明

- [0077] 1…(車両用)ガーニッシュ、  
2…車外側壁部、21…外面、22…端部、  
3…車内側壁部、30…内面、  
31…先端側領域、311・312…凹部、313…低段部、  
32…リップ(支持領域)、33…角、34・35…貫通孔、  
36…突出部、4…底壁部、41…外面、  
5…溝部、6…クリップ、  
7…ガラス板、71…遮蔽層、  
81…両面テープ、82…剥離紙、83…プライマー、  
84…接着剤、85…車体、86…孔、  
100…自動車(車両)、10…(車両用)固定ガラス窓

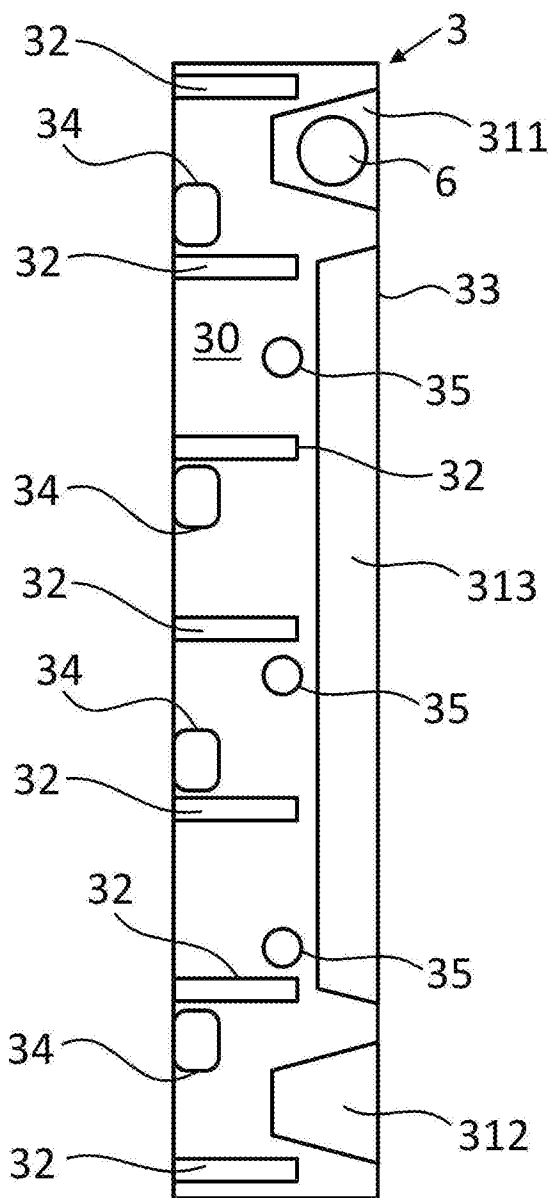
## 請求の範囲

- [請求項1] 車両の窓に装着されるガラス板の端辺を挟持する車両用ガーニッシュであって、
- 車外側に配置される車外側壁部と、
- 前記車外側壁部に対向するように配置される車内側壁部と、
- 前記ガラス板の差込方向奥側に配置され、前記車外側壁部及び前記車内側壁部の一端部同士を連結し、かつ前記車外側壁部及び前記車内側壁部と、差し込まれる前記ガラス板の端辺を挟持する溝部を構成する底壁部と、
- を備え、
- 前記車内側壁部は、
- 前記ガラス板の差込方向手前側に配置され、挟持された前記ガラス板から面直方向に離間するように構成された先端側領域と、
- 前記先端側領域より前記ガラス板の差込方向奥側に配置され、前記車外側壁部と前記ガラス板の端辺を支持する支持領域と、
- を有する、
- 車両用ガーニッシュ。
- [請求項2] 前記先端側領域は、前記車外側壁部の端部より前記ガラス板の差込方向手前側に延びており、
- 前記先端側領域の内面には、前記ガラス板と前記車内側壁部とを接着するための両面テープが配置される、
- 請求項1に記載の車両用ガーニッシュ。
- [請求項3] 前記両面テープの厚みは、挟持された前記ガラス板と前記先端側領域との間の面直方向の距離よりも厚くなっている、
- 請求項2に記載の車両用ガーニッシュ。
- [請求項4] 前記車内側壁部の前記ガラス板の差込方向手前側の角は丸みを帯びている、
- 請求項2又は3に記載の車両用ガーニッシュ。

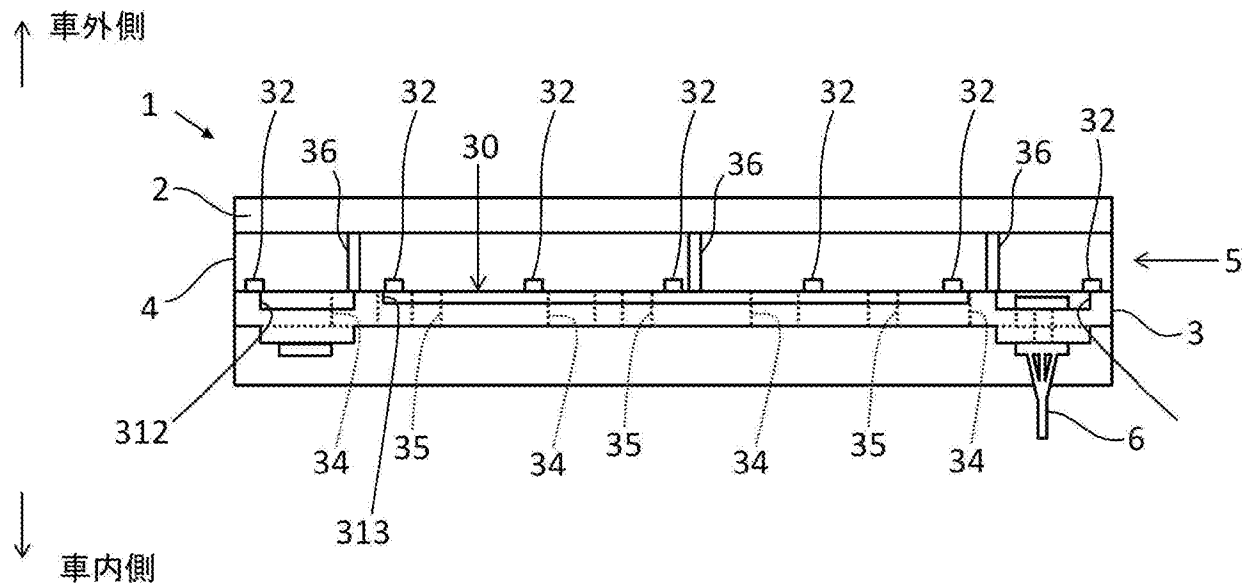
- [請求項5] 前記車内側壁部と挟持された前記ガラス板との間の距離は、前記ガラス板の差込方向の奥側よりも手前側で大きくなっている、  
請求項1から4のいずれか1項に記載の車両用ガーニッシュ。
- [請求項6] 前記支持領域は、前記車内側壁部の内面から突出し、前記ガラス板の端辺を支持する1又は複数のリブにより構成される、  
請求項1から5のいずれか1項に記載の車両用ガーニッシュ。
- [請求項7] 前記車内側壁部の前記ガラス板の差込方向奥側には、厚み方向に貫通する貫通孔が設けられている、  
請求項1から6のいずれか1項に記載の車両用ガーニッシュ。
- [請求項8] 前記底壁部の内面には、前記ガラス板の端面が接する1又は複数の突出部が設けられている、  
請求項1から7のいずれか1項に記載の車両用ガーニッシュ。
- [請求項9] 前記底壁部の内面には、前記ガラス板の端面が接する1又は複数の突出部が設けられており、  
前記1又は複数の突出部の少なくとも一部は、前記貫通孔を介して前記車内側壁部の外側から視認可能に配置されている、  
請求項7に記載の車両用ガーニッシュ。
- [請求項10] 車内側の面の周縁部にセラミックによる遮蔽層を有し、当該遮蔽層に塗布されたプライマー及び接着剤によって車体に固定されるガラス板と、  
前記プライマー及び前記接着剤の塗布された領域より面方向外側で前記ガラス板の端辺を挟持する請求項1から9のいずれか1項に記載の車両用ガーニッシュと、  
を備える、  
車両用固定ガラス窓。



[図3]

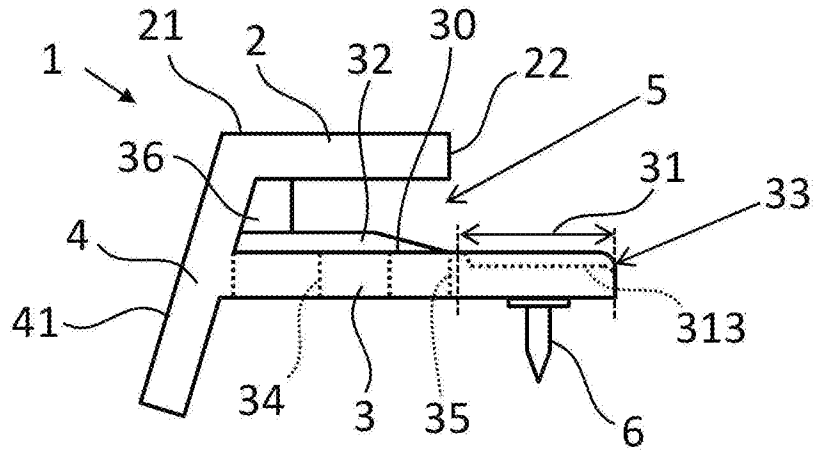


[図4]



[図5]

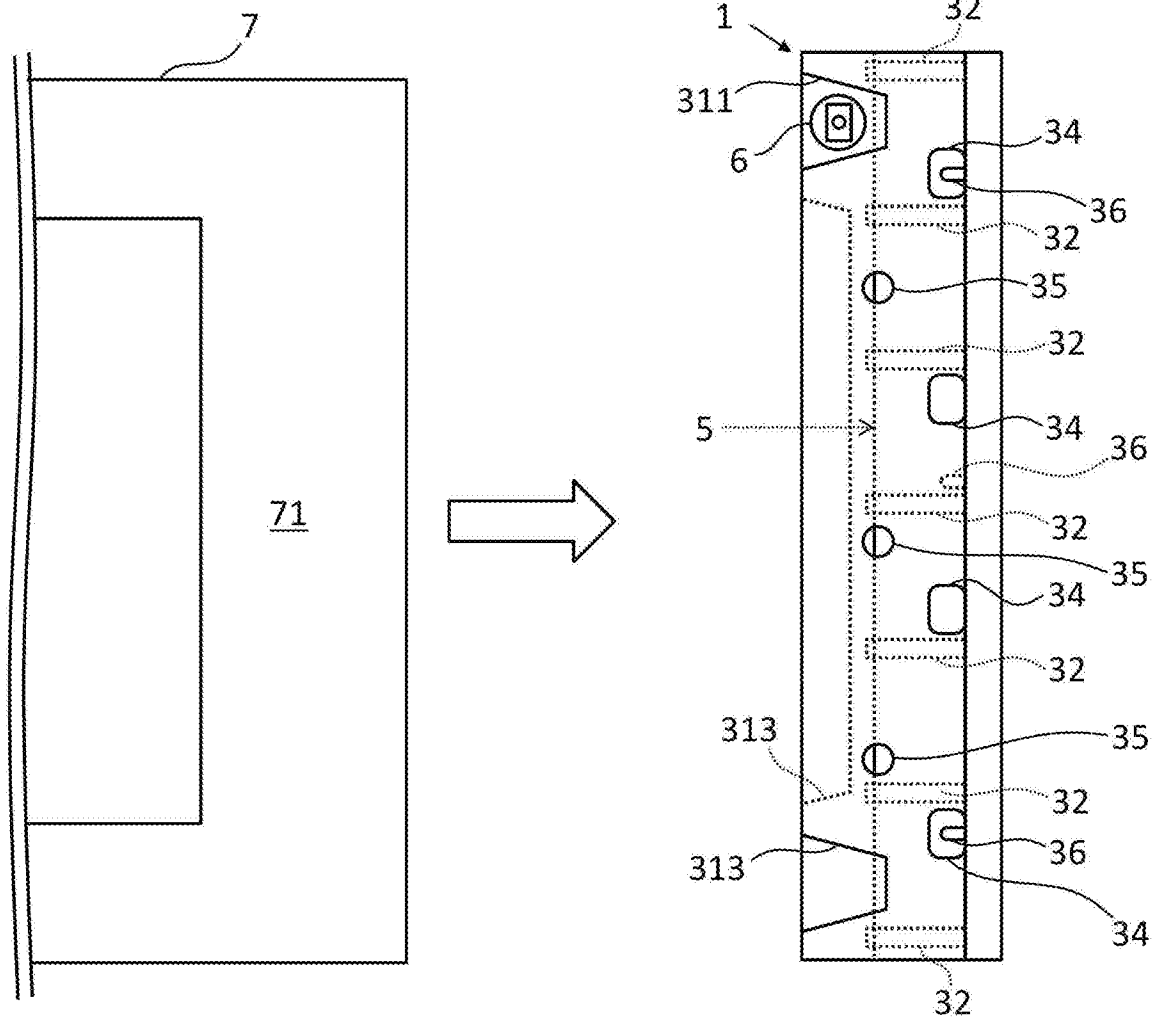
↑ 車外側



↓

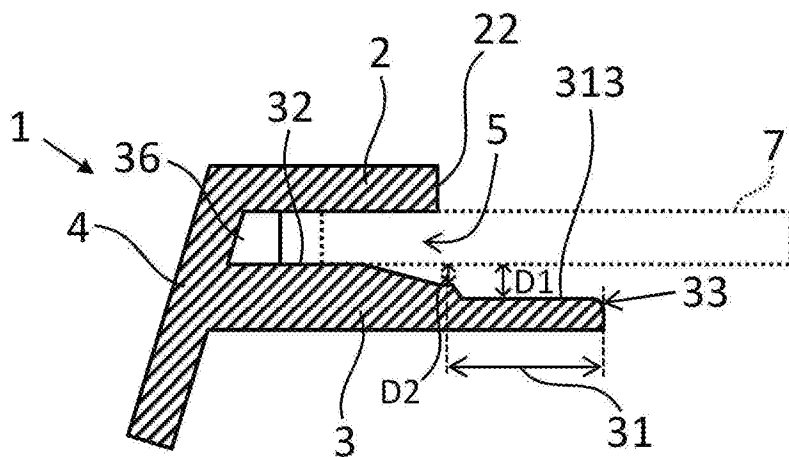
車内側

[図6]



[図7]

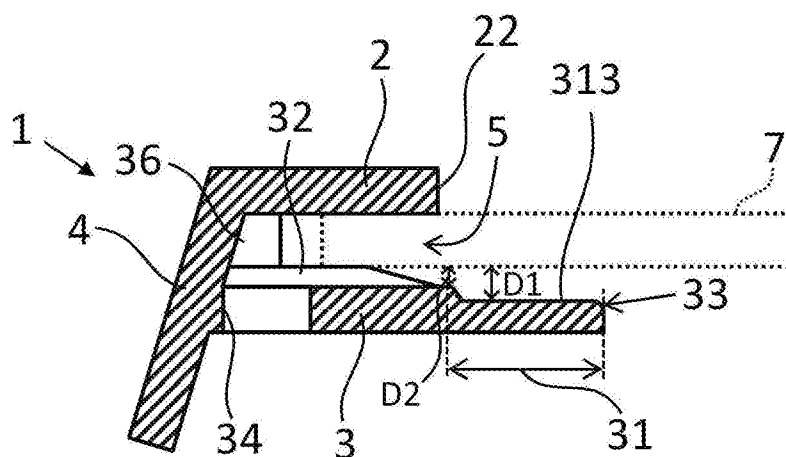
↑ 車外側



↓ 車内側

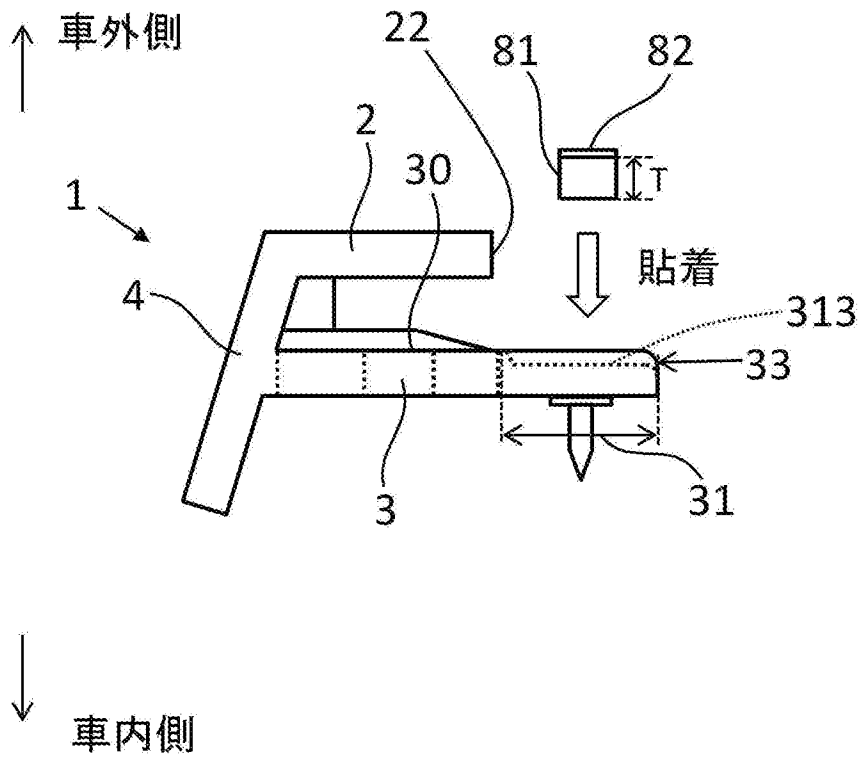
[図8]

↑ 車外側

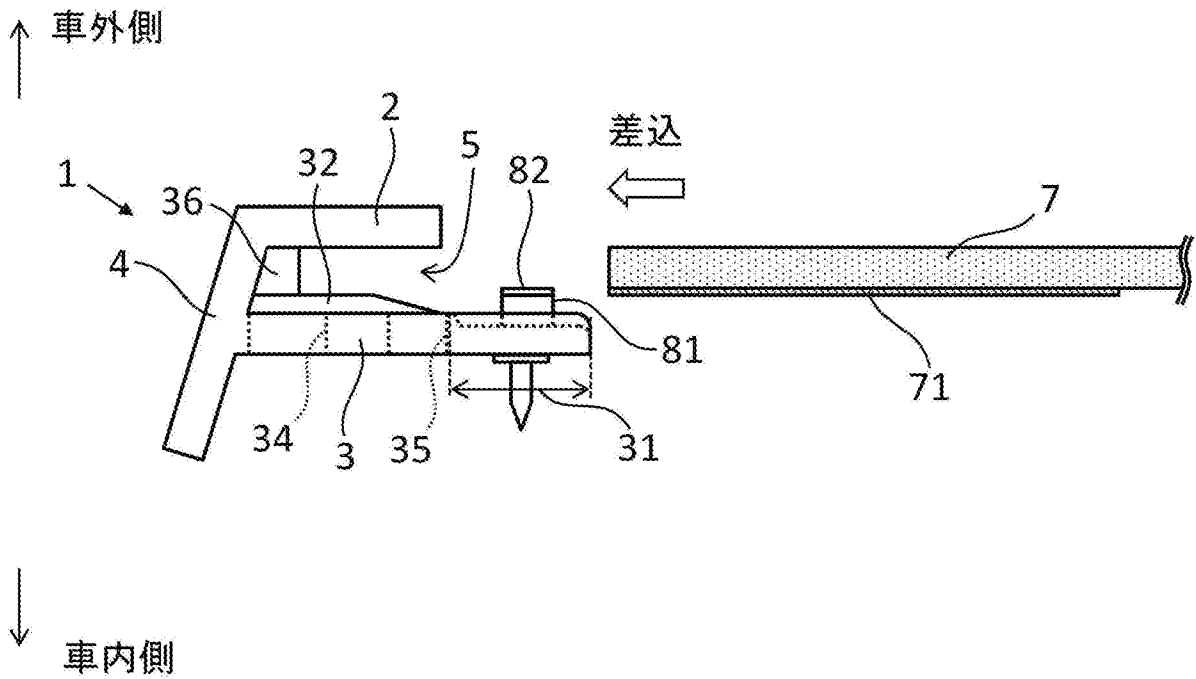


↓ 車内側

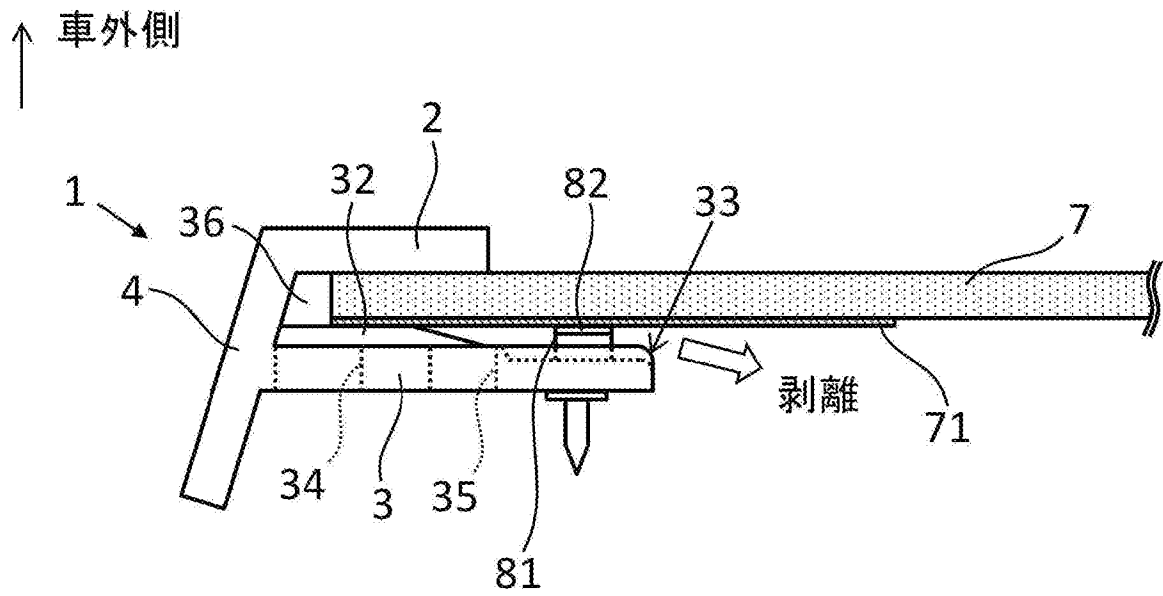
[図9A]



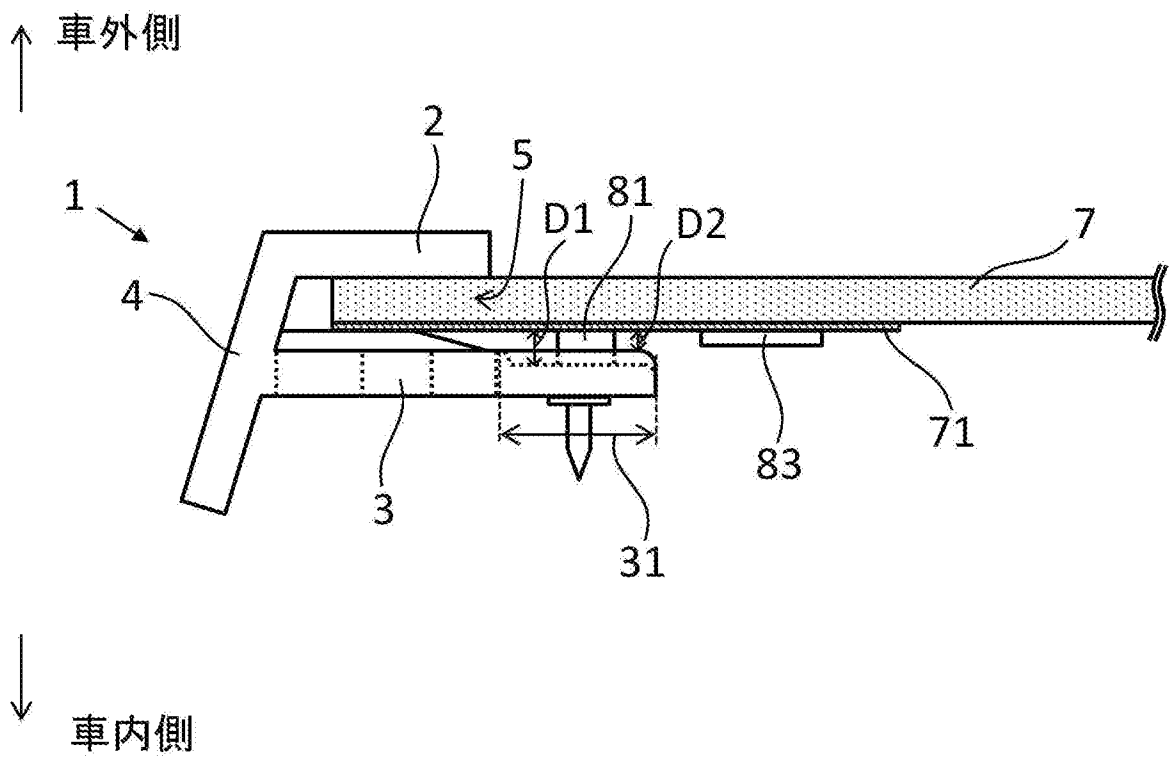
[図9B]



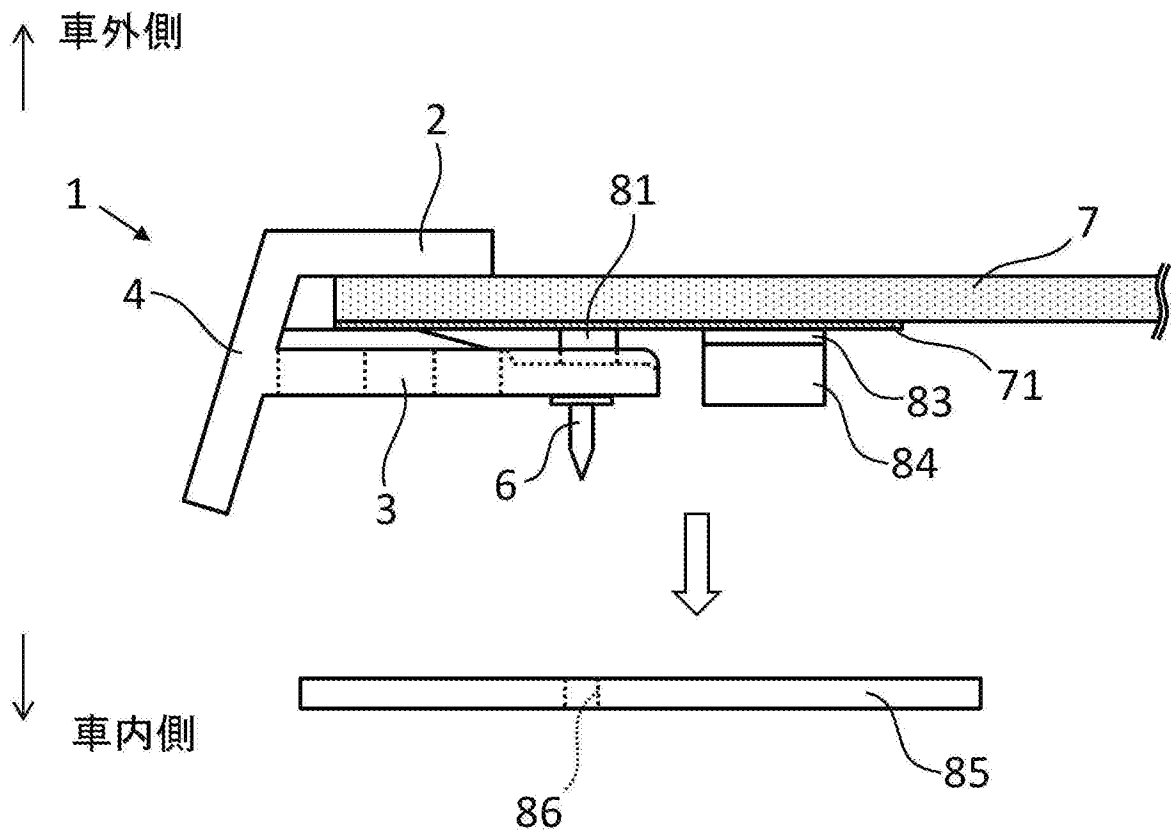
[図9C]



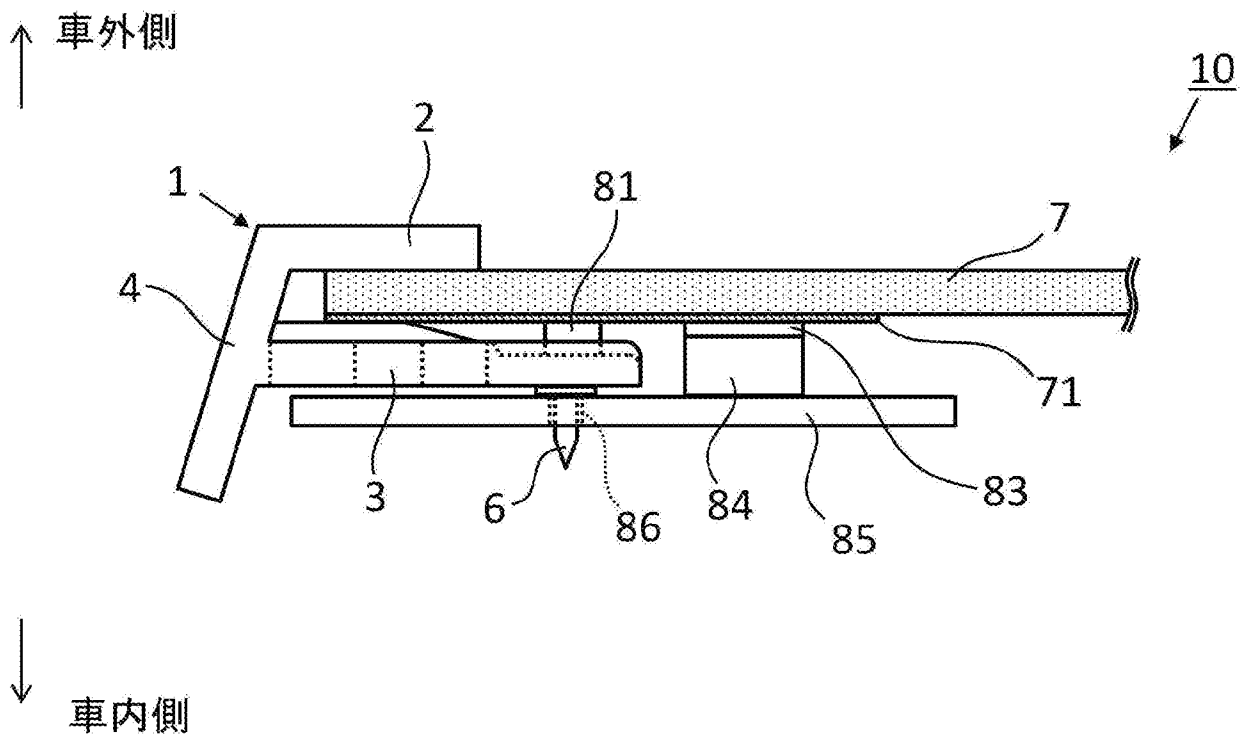
[図9D]



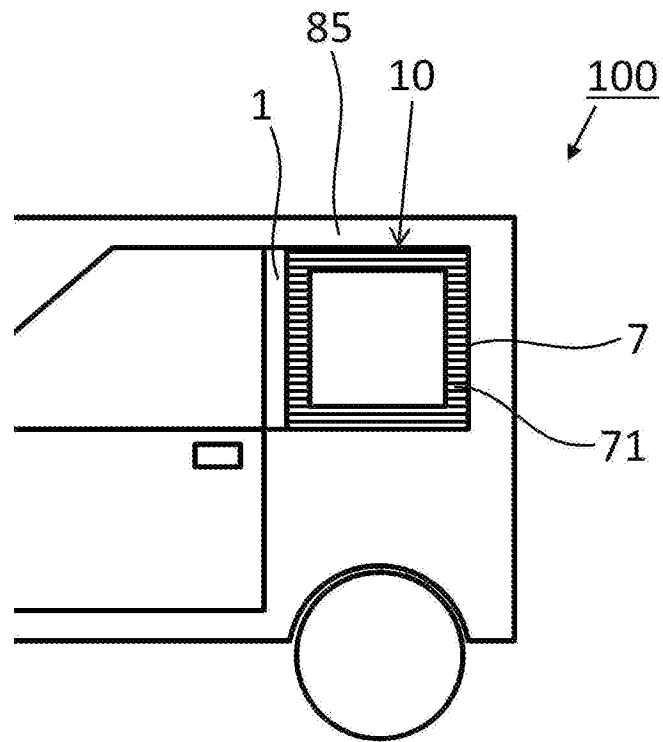
[図9E]



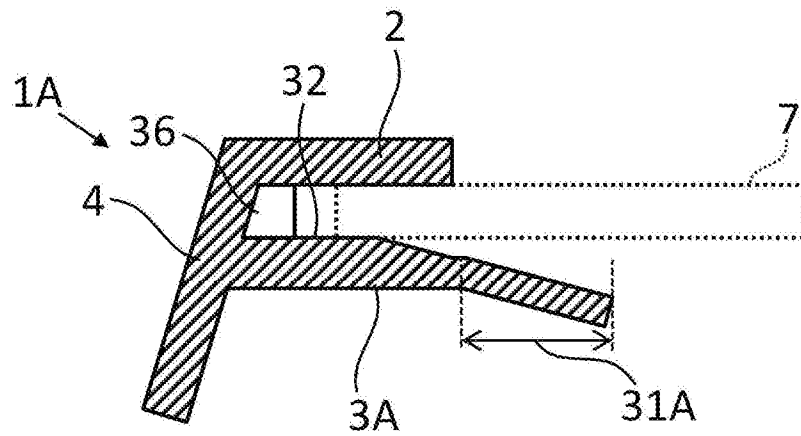
[図9F]



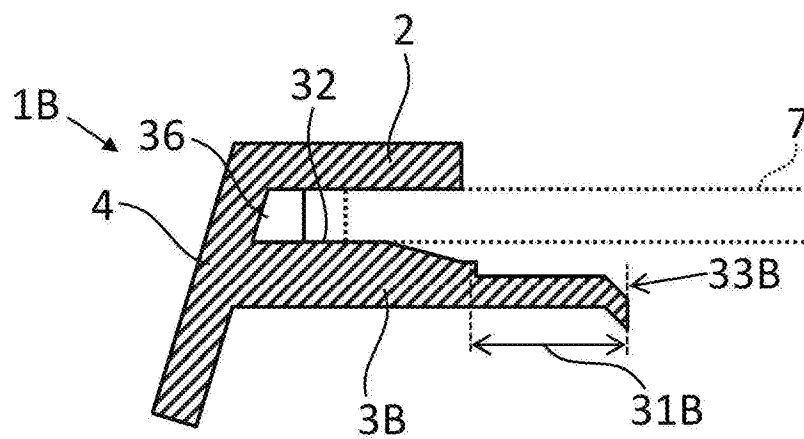
[図10]



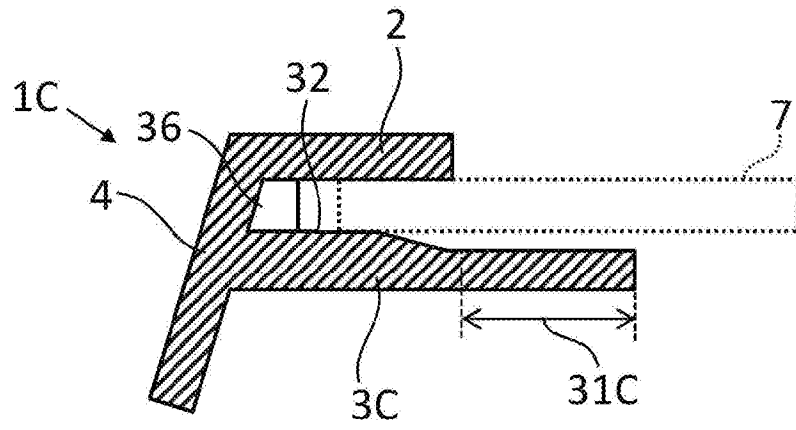
[図11]



[図12]



[図13]



**INTERNATIONAL SEARCH REPORT**

International application No.  
PCT/JP2017/010358

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
B60J1/10(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)  
B60J1/00, B60J1/02, B60J1/10, B60J1/18, B60J10/00-10/90, B60R13/06

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	1996-2017
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2017	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2017

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	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 71767/1988 (Laid-open No. 175413/1989) (Mitsubishi Motors Corp.), 13 December 1989 (13.12.1989), entire text; fig. 1 to 2 (Family: none)	1, 5, 8, 10 2-6, 8, 10 7, 9
X Y A	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 79304/1988 (Laid-open No. 222/1990) (Mitsubishi Motors Corp.), 05 January 1990 (05.01.1990), entire text; fig. 1 to 2 (Family: none)	1, 5, 10 2-6, 8, 10 7, 9

Further documents are listed in the continuation of Box C.       See patent family annex.

* Special categories of cited documents:	"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
"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance	"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
"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date	"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
"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)	"&" document member of the same patent family
"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	

Date of the actual completion of the international search 26 April 2017 (26.04.17)	Date of mailing of the international search report 16 May 2017 (16.05.17)
---	--

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/JP2017/010358

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 103994/1976 (Laid-open No. 22423/1978) (Nissan Motor Co., Ltd.), 24 February 1978 (24.02.1978), page 6, lines 4 to 9 (Family: none)	2-6, 8, 10
Y	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 53464/1985 (Laid-open No. 169716/1986) (Toyota Motor Corp.), 21 October 1986 (21.10.1986), fig. 1 (Family: none)	6, 8, 10
Y	JP 47-32523 A (Koichi HASHIMOTO), 15 November 1972 (15.11.1972), fig. 2 (Family: none)	8, 10

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int.Cl. B60J1/10(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. B60J1/00, B60J1/02, B60J1/10, B60J1/18, B60J10/00-10/90, B60R13/06

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	1971-2017年
日本国実用新案登録公報	1996-2017年
日本国登録実用新案公報	1994-2017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	日本国実用新案登録出願 63-71767 号(日本国実用新案登録出願公開 1-175413 号)の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (三菱自動車工業株式会社) 1989. 12. 13, 全文, 第 1-2 図 (ファミリーなし)	1, 5, 8, 10
Y		2-6, 8, 10
A		7, 9

☑ 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

26. 04. 2017

国際調査報告の発送日

16. 05. 2017

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)

高島 壮基

電話番号 03-3581-1101 内線 3381

3Q

3416

C (続き) . 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 Y A	日本国実用新案登録出願 63-79304 号(日本国実用新案登録出願公開 2-222 号)の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (三菱自動車工業株式会社) 1990.01.05, 全文, 第1-2 図 (ファミリーなし)	1, 5, 10 2-6, 8, 10 7, 9
Y	日本国実用新案登録出願 51-103994 号(日本国実用新案登録出願公開 53-22423 号)の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (日産自動車株式会社) 1978.02.24, 第6 頁第4-9 行 (ファミリーなし)	2-6, 8, 10
Y	日本国実用新案登録出願 60-53464 号(日本国実用新案登録出願公開 61-169716 号)の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (トヨタ自動車株式会社) 1986.10.21, 第1 図 (ファミリーなし)	6, 8, 10
Y	JP 47-32523 A (橋本 洸一) 1972.11.15, 第2 図 (ファミリーなし)	8, 10