

(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
2018年3月29日(29.03.2018)



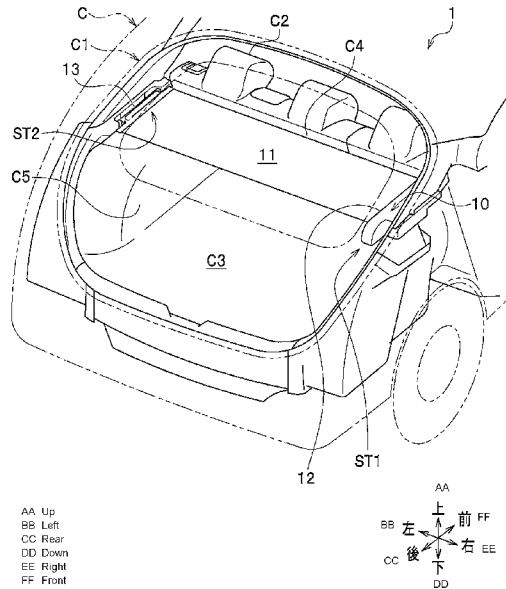
(10) 国際公開番号

WO 2018/055942 A1

- (51) 国際特許分類:
B60R 5/04 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2017/029017
- (22) 国際出願日: 2017年8月9日(09.08.2017)
- (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 2016-186007 2016年9月23日(23.09.2016) JP
- (71) 出願人: 本田技研工業株式会社 (HONDA MOTOR CO., LTD.) [JP/JP]; 〒1078556 東京都港区南青山2-1-1 Tokyo (JP).
- (72) 発明者: 上山 緯武 (UEYAMA Tasuku); 〒3510193 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP). 河田 龍也 (KAWATA Ryuya); 〒3510193 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP).
- (74) 代理人: 特許業務法人磯野国際特許商標事務所 (ISONO INTERNATIONAL PATENT OFFICE, P.C.); 〒1050001 東京都港区虎ノ門一丁目1番18号 ヒューリック虎ノ門ビル 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,

(54) Title: TONNEAU COVER FOR VEHICLE

(54) 発明の名称: 車両用トノカバー



(57) **Abstract:** Provided is a tonneau cover for vehicles, with which convenience can be improved. A tonneau cover (1) for vehicles, provided with: a flexible sheet-shaped cover body (11); a winding device (12) for winding the cover body (11) while one end of the cover body (11) is supported; and a handle means (13) disposed at the other end of the cover body (11), the handle means (13) serving as a handle when the cover body (11) is drawn out from the winding device (12), wherein the winding device (12) is configured so as to be detachably mounted on either of a pair of wall parts (C5)



WO 2018/055942 A1

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, JP, 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, 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 :

一 国際調査報告 (条約第21条(3))

disposed so as to face each other as wall surfaces constituting a luggage compartment (C3) of a vehicle, and the handle means (13) is disengageably interlocked to the other wall part (C5b) facing the one (C5a) of the wall parts on which the winding device (12) is affixed.

(57) 要約 : 利便性を向上することができる車両用トノカバーを提供する。可撓性を有するシート状のカバー本体 (11) と、カバー本体 (11) の一端を支持しつつ、カバー本体 (11) を巻き取る巻取装置 (12) と、カバー本体 (11) の他端に配置され、カバー本体 (11) を巻取装置 (12) から引き出す際の取手となる取手手段 (13) と、を備えた車両用トノカバー (1) において、巻取装置 (12) を、車両の荷室 (C3) を形成する壁面として対向配置された一对の壁部 (C5) のどちらにも着脱可能に構成しつつ、取手手段 (13) を、巻取装置 (12) が取付けられた一方の壁部 (C5a) と対向する他方の壁部 (C5b) に係脱可能に係止する。

明 細 書

発明の名称：車両用トノカバー

技術分野

[0001] 本発明は、荷室を覆い隠し、車外からの見栄えを良くするための車両用トノカバーに関する。

背景技術

[0002] ステーションワゴンやミニバン等の車両に対して、車外からの車室内の見栄えを良くするために、荷室空間を目隠しする車両用トノカバーを設置することが、従来から行われている。

たとえば、最後部座席の背もたれ背面に車幅方向に沿って巻取手段を配置して、車両後方にカバー本体を展開する構成の車両用トノカバーの場合には、最後部座席の背もたれを折り畳んで、荷室を拡げる際に、巻取手段が邪魔になってしまう。

そこで、特許文献1では、車両用トノカバーを構成する巻取手段を一方の車室側壁に沿って配置して、布状のカバー本体を車幅方向に展開し、対向する他方の車室側壁に引っ掛ける構成を提案している。

このような構成とすることで、最後部座席の背もたれを折り畳んだ際に、巻取手段が邪魔になることがない。また、最後部座席からカバー本体の展開と巻取りを行うことができる。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献1：特開平6-1182号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0004] ところで、特許文献1の車両用トノカバーでは、巻取手段が一方の車室側壁に固定されているため、巻取手段が荷室の幅を狭めてしまい、荷室いっばいに荷物を積むことができない。また、荷物を上げ下ろす際の邪魔になり、

カバー本体を展開する方向が限定されてしまうという問題を抱えている。

[0005] 本発明は、前記の点に鑑みてなされたものであり、利便性を向上することができる車両用トノ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

[0006] 前記の目的を達成するために、本発明は、可撓性を有するシート状のカバー本体と、該カバー本体の一端を支持しつつ、該カバー本体を巻き取る巻取装置と、該カバー本体の他端に配置され、該カバー本体を該巻取装置から引き出す際の取手となる取手手段と、を備えた車両用トノカバーにおいて、前記巻取装置は、車両の荷室を形成する壁面として対向配置された一对の壁部のどちらにも着脱可能に構成され、前記取手手段は、該巻取装置が取付けられた一方の壁部と対向する他方の壁部に係脱可能に係止されることを特徴とする。

発明の効果

[0007] 本発明によれば、利便性を向上することができる車両用トノカバーを提供することができる。

図面の簡単な説明

[0008] [図1]本実施形態に係る車両用トノカバーが設置される車体を示す後方斜視図である。

[図2]車体の壁部に取付けられた状態を示す装置本体の斜視図である。

[図3]車体の壁部に係止された状態を示す取手手段の斜視図である。

[図4]係止構造の構成を示す要部断面斜視図である。

[図5]取付構造の構成を示す装置本体の断面斜視図である。

[図6]本実施形態で装置本体が取付けられる壁部を示す斜視図である。

[図7]本実施形態で取手手段が取付けられる壁部を示す斜視図である。

発明を実施するための形態

[0009] 本発明の実施形態について、適宜図面を参照しながら詳細に説明する。同一の構成要素には同一の符号を付し、重複する説明を省略する。

[0010] まず、本実施形態の車両用トノカバー 1 が設置される車両 C について説明する。

車両 C は、図 1 に示すように、テールゲート C 1 の開閉によって、車両後方から車室内へのアクセスが可能なワゴン車やミニバン等のような車体形状を備えている。そして、車両 C は、車室内における最も後方に位置する座席である最後部座席 C 2 の後方に、荷室 C 3 が区画されている。

荷室 C 3 は、前後方向に最後部座席 C 2 の背もたれ C 4、テールゲート C 1、および左右の側壁 C 5 によって、四方が仕切られ、区画されている。

車両用トノカバー 1 は、このような荷室 C 3 に荷物を積んだ際に、荷物を覆い隠すことで、テールゲート C 1 等から車内を見た際の見栄えを良くするものである。

[0011] 本実施形態の車両用トノカバー 1 は、図 1 に示すように、装置本体 10、取付構造 S T 1、および係止構造 S T 2 で構成されている。

そして、装置本体 10 は、取付構造 S T 1 を介して、車体に着脱可能に取り付けられる。また、装置本体 10 は、図 1、図 2 に示すように、カバー本体 11、巻取装置 12、取手手段 13、および本体側取付手段 14 を備えている。

なお、本体側取付手段 14 と巻取装置 12 とは、本体ケース 15 に收容されている。これによって、本体側取付手段 14 と巻取装置 12 とを 1 部品として扱うことができる。

[0012] カバー本体 11 は、布のように巻取可能な可撓性を有するシート状の部材からなる。また、カバー本体 11 は、巻取方向 X の基端部分が巻取装置 12 に支持され、巻取装置 12 内から自在に引き出せる状態で巻取られている。そして、カバー本体 11 は、巻取方向 X の先端部分に取手手段 13 が配置されている。

[0013] 巻取装置 12 は、周知のように、本体ケース 15 に軸支される巻取棒（図示せず）に、カバー本体 11 の基端部分が支持されている。そして、巻取棒を巻取方向 X に付勢することで、巻取装置 12 は、カバー本体 11 を巻取棒

の周囲に巻き付けつつ、収容する。

[0014] 取手手段13は、図3、図4に示すように、巻取装置12内に巻取られたカバー本体11を引出し、展開する際の取手として機能する。取手手段13は、取手ベース131、取手132、および取手側係止部133を備えている。

取手ベース131は、幅広部131aと幅狭部131bとで、略凸字形状を備えている。

幅広部131aは、その幅寸法が、カバー本体11の先端部分に設置され、カバー本体11の幅寸法と同等の長さに設定されている。また、幅広部131aは、カバー本体11の幅全体に亘って、カバー本体11の先端部分の間に挟むように支持している。

幅狭部131bは、その幅寸法が、幅広部131aよりも狭く設定されている。また、幅狭部131bには、その上面に取手132が配置され、その両端部に取手側係止部133が設けられている。

[0015] 取手132は、幅狭部131bの前端部と後端部とから上方に立設された一对の取手脚部132aとこれら取手脚部132aの上端部分を取手ベース131と平行に連結する把持部132bとを備えている。そして、取手132は、これら取手脚部132aと把持部132bとで、棒状の略台形形状を形成している。

取手側係止部133は、係止構造ST2を構成し、幅狭部131bの両端から取手ベース131の長手方向に沿って突設される略円柱形状の突起で構成されている。

[0016] 本体側取付手段14は、図2、図5に示すように、車体側取付部20とともに取付構造ST1を構成し、装置本体10を車体（車体側取付部20）へ着脱可能に取付ける。また、本体側取付手段14は、操作レバー141、スライダ142、リンク143、およびねじりコイルバネ144（リンク付勢手段）を備えている。

[0017] 操作レバー141は、本体ケース15の天板15a上をスライド可能に配

置されている。また、操作レバー141は、操作部141a、およびレバー脚部141bを備えている。

操作部141aは、作業者が装置本体10を車体（車体側取付部20）から取り外す際に操作する部位で、略四角錐台形状を備えている。

レバー脚部141bは、操作部141aの下面から下方に向かって立設された、弾性を有する板状部材で、先端に三角突起141cを備えている。また、レバー脚部141bは、本体ケース15の天板15aに開口し、本体ケース15の長手方向に沿った長孔からなるレバー孔15bに挿嵌されている。

レバー孔15bにレバー脚部141bを挿入する際に、レバー脚部141bが撓み、三角突起141cがレバー孔15bの孔縁を乗り越えつつ、レバー孔15bを貫通する。そして、貫通した三角突起141cは、レバー脚部141bが弾性復帰することで、レバー孔15bの孔縁に係合する。これによって、レバー孔15bからの操作レバー141の離脱が阻止されるとともに、レバー孔15b内における操作レバー141の長手方向への移動が可能となっている。

[0018] スライダ142は、直動スライダ142Dと従動スライダ142Fとで構成されている。直動スライダ142Dと従動スライダ142Fとは、それぞれがスライダ係合部142a、リンク突起142b、およびガイド長孔142cを備えている。

スライダ係合部142aは、両スライダ142の先端部に形成されている。また、スライダ係合部142aは、組付方向（鉛直方向）に対して斜めに傾斜する傾斜面142aaと、組付方向に対して直交する係合面142abとで鋭角な先細形状に形成されている。

リンク突起142bは、両スライダ142の基端部に形成され、リンク143と係合可能な円柱状の突起で構成されている。

ガイド長孔142cは、後述するガイド手段16で説明する。

[0019] なお、直動スライダ142Dは、図示しない係合構造を介して操作レバー

141と関係しており、操作レバー141に対するスライド操作と連動して、係合位置と解除位置との間を変位する。

係合位置は、本体ケース15から突出したスライダ係合部142aと、後述するレバー受穴20aとの係合が可能な位置である。

解除位置は、スライダ係合部142aが、本体ケース15内部に収容され、レバー受穴20aとの係合が不可能な位置である。

[0020] リンク143は、リンク本体143a、リンク軸143b、およびリンク孔143cを備えている。

リンク本体143aは、長方形の板状部材で構成されている。

リンク軸143bは、リンク本体143aの中央部分に板面に対して垂直に立設する円柱状の軸材からなり、本体ケース15に軸支されている。

リンク孔143cは、リンク軸143bを挟んで、リンク本体143aの長手方向に沿って板面を貫通する一対の長孔からなり、各リンク孔143cには、両スライダ142のリンク突起142bが挿通される。

そして、リンク143は、リンク孔143cとリンク突起142bの連係によって、リンク軸143bを中心とするリンク143の回転運動を、スライダ142の直線運動に変換する。

[0021] ねじりコイルバネ144は、線形のバネ材が円筒状に巻かれたコイル部144aと、コイル部144aの両端から延設される一対の腕部144bとを備えている。

コイル部144aは、リンク143を支持するリンク軸143bの周囲に巻き掛けられる。

一対の腕部144bは、一方がリンク本体143aの周壁に係合し、他方が本体ケース15に係合している。

ねじりコイルバネ144は、リンク143が解除位置側から係合位置側（図5における時計回り）へ回転するように付勢保持する。そして、リンク143が、操作レバー141、および両スライダ142を解除位置側から係合位置側へ付勢する。つまり、ねじりコイルばね144は、両スライダ142

を本体ケース 15 から突出する方向に付勢する。

[0022] ガイド手段 16 は、スライダ 142 が係合位置と解除位置との間を引っ掛からずに、滑らかにスライドするようにガイドするための構成である。また、ガイド手段 16 は、ガイドピン 161、ガイド長孔 142c、およびガイド壁 162 を備えている。

ガイド長孔 142c は、スライダ 142 の板面を貫通する長孔からなり、スライダ 142 の移動範囲（ストローク）を規定している。

ガイドピン 161 は、スライド方向に対して直交しつつ、ガイド長孔 142c を貫通するように、本体ケース 15 に立設されている。

ガイド壁 162 は、スライダ 142 の上縁と下縁とに当接しつつ、スライド方向に沿って対向配置されている。

[0023] 本体ケース 15 は、外側底面にクッション材 15c を備えている。クッション材 15c は、車両走行中の振動によって、本体ケース 15 がガタ付かないように、振動を吸収する。

[0024] 車体側取付部 20 は、図 6、図 7 に示すように、本体側取付手段 14 を受ける車体側の部位で、壁段部 21 に形成されている。

壁段部 21 は、荷室 C3 の両側壁 C5 における、最後部座席 C2 の背もたれの高さに、車両前後方向に沿って延設される段部で構成されている。そして、各壁段部 21 の中央部には、段部天面 21a と段部側面 21b との角部に対して凹む壁段凹部 22 が形成されている。また、各壁段凹部 22 の底部中央には、下方に凹む中央凹部 23 が形成されている。

[0025] 車体側取付部 20 は、レバー受穴 20a と中央段角部 20b とを備えている。

レバー受穴 20a は、各中央凹部 23 の縦壁を構成する前壁 23a と後壁 23b とに開口している。そして、レバー受穴 20a は、その穴形状が、スライダ係合部 142a と同様の形状に形成されている。

中央段角部 20b は、各中央凹部 23 の縦壁（前壁 23a、後壁 23b）と壁段凹部 22 の底面 22a との角部である。

[0026] 各壁段凹部 2 2 の底部前端部分と底部後端部分とは、係止構造 S T 2 を構成する車体側係止部 3 0 が形成されている。つまり、車体側係止部 3 0 と前述の取手側係止部 1 3 3 とによって、係止構造 S T 2 は構成されている。

そして、車体側係止部 3 0 は、係止基部 3 1、および係止腕部 3 2 を備えている。

[0027] 係止基部 3 1 は、壁段凹部 2 2 の底面 2 2 a から車両上方へ立設する突起で構成されている。

係止腕部 3 2 は、係止基部 3 1 の先端部に、車幅方向の内側から外側に向かって延びる片持ち梁状の突起で構成されている。

つまり、車体側係止部 3 0 は、これら係止基部 3 1 と係止腕部 3 2 とで略逆 L 字形状を備えている。そして、L 字形状の内側に、取手手段 1 3 の取手側係止部 1 3 3 が係止される。

また、係止腕部 3 2 の天面には、受面 3 3 が設定されている。受面 3 3 は、装置本体 1 0 を壁段凹部 2 2 に組付けた際に、本体ケース 1 5 を支えるように構成されている。

つまり、車体側取付部 2 0 は、巻取装置 1 2 に当接しつつ、支持する受面 3 3 を備え、車体側係止部 3 0 は、受面 3 3 の裏側に形成されている。

また、車体側係止部 3 0 は、車体側取付部 2 0 が配置される部位（壁段凹部 2 2）に形成されている。

[0028] なお、本実施形態では、図 1～図 5 に示すように、本体ケース 1 5 を車両 C の右側壁に本体ケース 1 5 を設置し、カバー本体 1 1 を車両 C の右側壁から左側壁に向かって展開する配置のみが図示されている。

また、図 6、図 7 に示すように、車体側取付部 2 0 と車体側係止部 3 0 とは左右の壁部 C 5 a、C 5 b において、同様の構成を備えている。そして、本体側取付手段 1 4 が、左右どちらの車体側取付部 2 0 にも着脱可能であるとともに、取手手段 1 3 が左右どちらの車体側係止部 3 0 にも係脱可能となっている。

つまり、図示を省略するが、左側壁に本体ケース 1 5 を設置し、カバー本

体 1 1 を右側壁に向かって展開することも可能である。

[0029] 次に、取付構造 S T 1 の作用について説明する。

<取付状態>

図 5 に示すように、本体ケース 1 5 が車体に取り付けられた状態では、ねじりコイルバネ 1 4 4 の付勢力によって、リンク 1 4 3 は、図 5 における時計回りに回転する方向へ付勢されている。そして、リンク 1 4 3 に掛かる付勢力は、リンク突起 1 4 2 b を介して両スライダ 1 4 2 に作用する。また、両スライダ 1 4 2 は、付勢力によって、解除位置側から係合位置へ付勢保持される。

これによって、両スライダ 1 4 2 のスライダ係合部 1 4 2 a は、本体ケース 1 5 から突出した状態が保持される。そして、突出するスライダ係合部 1 4 2 a は、レバー受穴 2 0 a に挿嵌され、装置本体 1 0 が壁段凹部 2 2 に収容された状態で、固定される。

[0030] <本体ケース 1 5 を取外す場合>

ねじりコイルバネ 1 4 4 の付勢力に抗して、操作レバー 1 4 1 をスライドすると、直動スライダ 1 4 2 D が操作レバー 1 4 1 と共にスライドする。そして、直動スライダ 1 4 2 D がスライドすると、直動スライダ 1 4 2 D のスライダ係合部 1 4 2 a である直動係合部 1 4 2 a D が、レバー受穴 2 0 a から離脱し、直動係合部 1 4 2 a D とレバー受穴 2 0 a との係合が解除される。

また、直動スライダ 1 4 2 D がスライドすると、直動リンク突起 1 4 2 b D とリンク孔 1 4 3 c の関係によって、リンク 1 4 3 が回転する。そして、リンク 1 4 3 が回転すると、リンク孔 1 4 3 c と従動リンク突起 1 4 2 b F の関係によって、従動スライダ 1 4 2 F がスライドする。

さらに、従動スライダ 1 4 2 F がスライドすると、従動スライダ 1 4 2 F のスライダ係合部 1 4 2 a である従動係合部 1 4 2 a F がレバー受穴 2 0 a から離脱し、係合が解除される。そして、直動係合部 1 4 2 a D と従動係合部 1 4 2 a F とが、レバー受穴 2 0 a から離脱し、従動係合部 1 4 2 a F と

レバー受穴20aとの係合が解除されることで、本体ケース15の固定が解除され、取外し可能となる。

また、操作レバー141から手を離すと、ねじりコイルバネ144の付勢力によって、リンク143が回転し、操作レバー141は、スライダ142とともに、操作開始前の位置（係合位置）へ移動し、付勢保持される。

[0031] <本体ケース15を組付ける場合>

装置本体10を左右どちらかの壁段凹部22に位置合わせし、嵌め込み動作を始めると、本体ケース15から突出するスライダ係合部142aの傾斜面142aaが中央段角部20bに当接する。

ここでさらに装置本体10を壁段凹部22に押込むと、押込む力がねじりコイルバネ144の付勢力に勝り、傾斜面142aaによる両スライダ142のスライド方向への分力によって、両スライダ係合部142aが本体ケース15内部に引っ込み、解除位置側へ移動する。スライダ係合部142aが本体ケース15内部に引っ込むと、嵌め込みを妨げるものが無くなり、装置本体10を壁段凹部22内に挿入可能な状態になる。

また、このような状態では、スライダ係合部142aは本体ケース15内に引っ込みつつも、ねじりコイルバネ144の付勢力によって、スライダ係合部142aの先端が、縦壁（前壁23a、後壁23b）に押付けられている。

そして、さらに装置本体10の嵌め込みが進み、装置本体10が壁段凹部22の底まで到達すると、縦壁（前壁23a、後壁23b）にはレバー受穴20aが開口し、スライダ係合部142aと縦壁（前壁23a、後壁23b）との当接が解消される。そこで、スライダ142は、ねじりコイルバネ144の付勢力によって、本体ケース15から飛び出して、係合位置側へ移動し、スライダ係合部142aがレバー受穴20aに挿入される。そして、スライダ係合部142aの係合面142abが、レバー受穴20aに対して脱落方向に係合し、装置本体10が車体側取付部20に固定される。

[0032] 次に、本実施形態に係る車両用トノカバー1の作用効果について説明する

。

本実施形態の車両用トノカバー 1 は、荷室 C 3 を形成する壁面として対向配置された左右の両側壁 C 5（一对の壁部）に車体側取付部 2 0 と車体側係止部 3 0 が配置されている。

これによって、巻取装置 1 2 が、左右のどちらの側壁 C 5 にも着脱可能に構成されるとともに、取手 1 3 2（取手手段 1 3）を巻取装置 1 2 が取付けられた一方の壁部 C 5 a と対向する他方の壁部 C 5 b に係脱可能に係止することができる。

そして、左右のどちらの側壁 C 5 からカバー本体 1 1 を引き出し、展開することができるため、利便性を向上することができる。

[0033] また、本実施形態の車両用トノカバー 1 では、車体側係止部 3 0 が、車体側取付部 2 0 が配置される部位である壁段凹部 2 2 に形成されている。

これによって、より小さな設置スペースで、利便性に優れた車両用トノカバー 1 を設置することができる。

[0034] さらに、本実施形態の車両用トノカバー 1 では、車体側取付部 2 0 は、巻取装置 1 2 を含む装置本体 1 0 に当接しつつ、支持する受面 3 3 を備えており、車体側係止部 3 0 は、受面 3 3 の裏側に形成されている。

これによって、設置スペースを拡げることなく、利便性に優れた車両用トノカバー 1 を安定して設置することができる。

[0035] なお、本実施形態の車両用トノカバー 1 では、操作レバー 1 4 1 がリンク 1 4 3 を回転させて、両スライダ 1 4 2 をスライドさせる構成としているが、このような構成に限定されるものではない。

たとえば、リンク 1 4 3 を介在させずに、ねじりコイルバネ 1 4 4 の両腕部 1 4 4 b を両スライダ 1 4 2 のそれぞれに係合し、ねじりコイルバネ 1 4 4 の付勢力をスライダ 1 4 2 に直接作用させる構成とすることも可能である。

。

[0036] また、本実施形態の車両用トノカバー 1 では、本体ケース 1 5 に操作部 1 4 1 a、スライダ 1 4 2、リンク 1 4 3 を配置し、車体側のレバー受穴 2 0

aにスライダ係合部142aを挿嵌させる構成としているが、このような構成に限定されるものではない。

たとえば、本体ケースにレバー受穴を設け、車体側（壁段凹部）に操作レバー、スライダ、リンクを配置する構成とすることも可能である。

つまり、本体ケース15を車体に対して、着脱可能に設置できる構成であれば、いかなる構成も採用することが可能である。

[0037] また、本実施形態の車両用トノカバー1では、円柱状の取手側係止部133を逆L字形状の車体側係止部30に引っ掛けることで、係止する構成としているが、このような構成に限定されるものではない。

たとえば、取手側係止部133を鉤爪形状とし、車体側係止部30としての突起や窪みに引っ掛けることで係止する構成とすることも可能である。

つまり、取手132を車体に対して、係脱可能に係止できる構成であれば、いかなる構成も採用することが可能である。

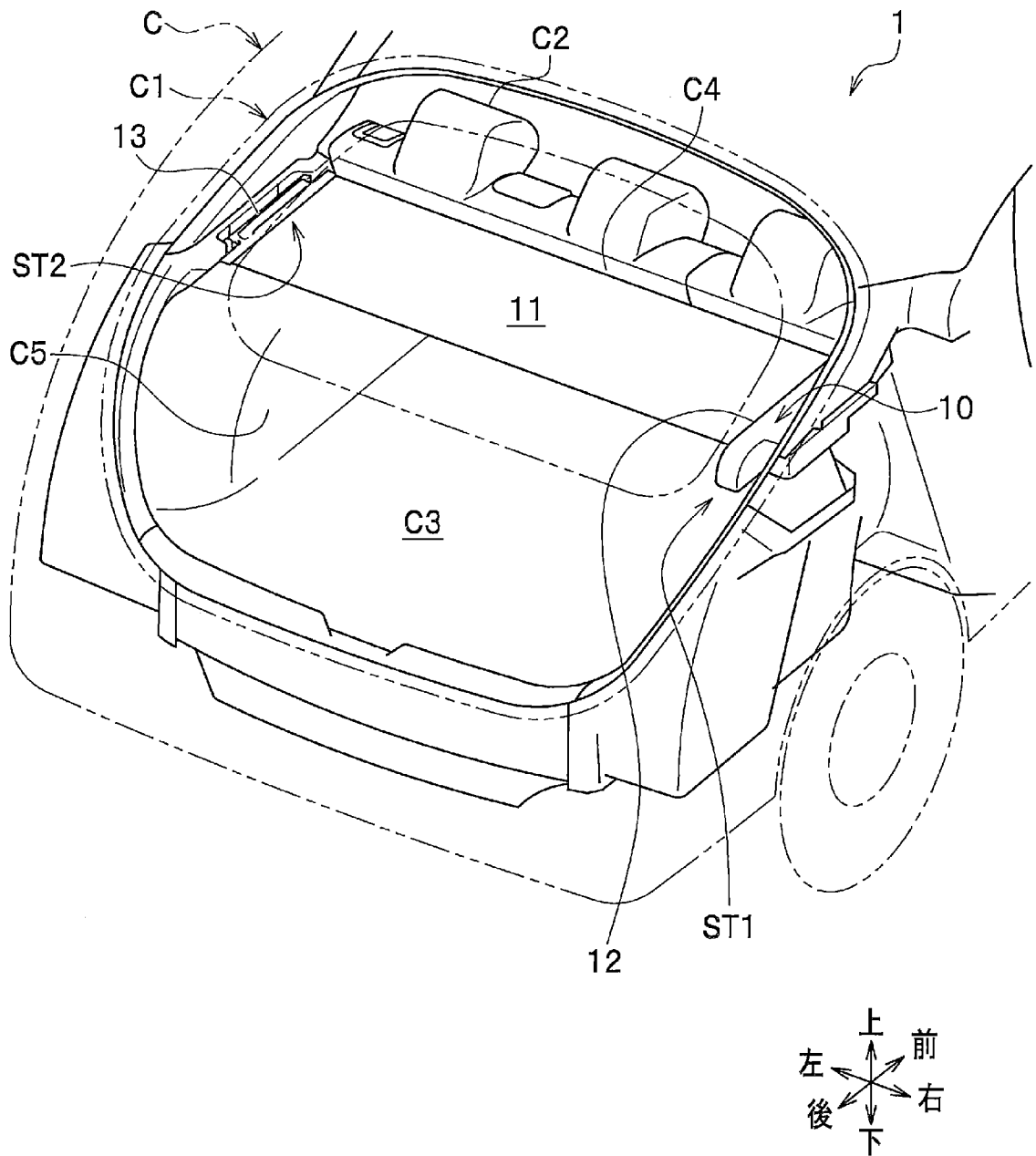
符号の説明

- [0038] 1 車両用トノカバー
- 1 1 カバー本体
 - 1 2 巻取装置
 - 1 3 取手手段
 - 2 0 車体側取付部
 - 3 0 車体側係止部
 - 3 3 受面
 - C 3 荷室
 - C 5 一对の壁部
 - C 5 a 一方の壁部
 - C 5 b 他方の壁部

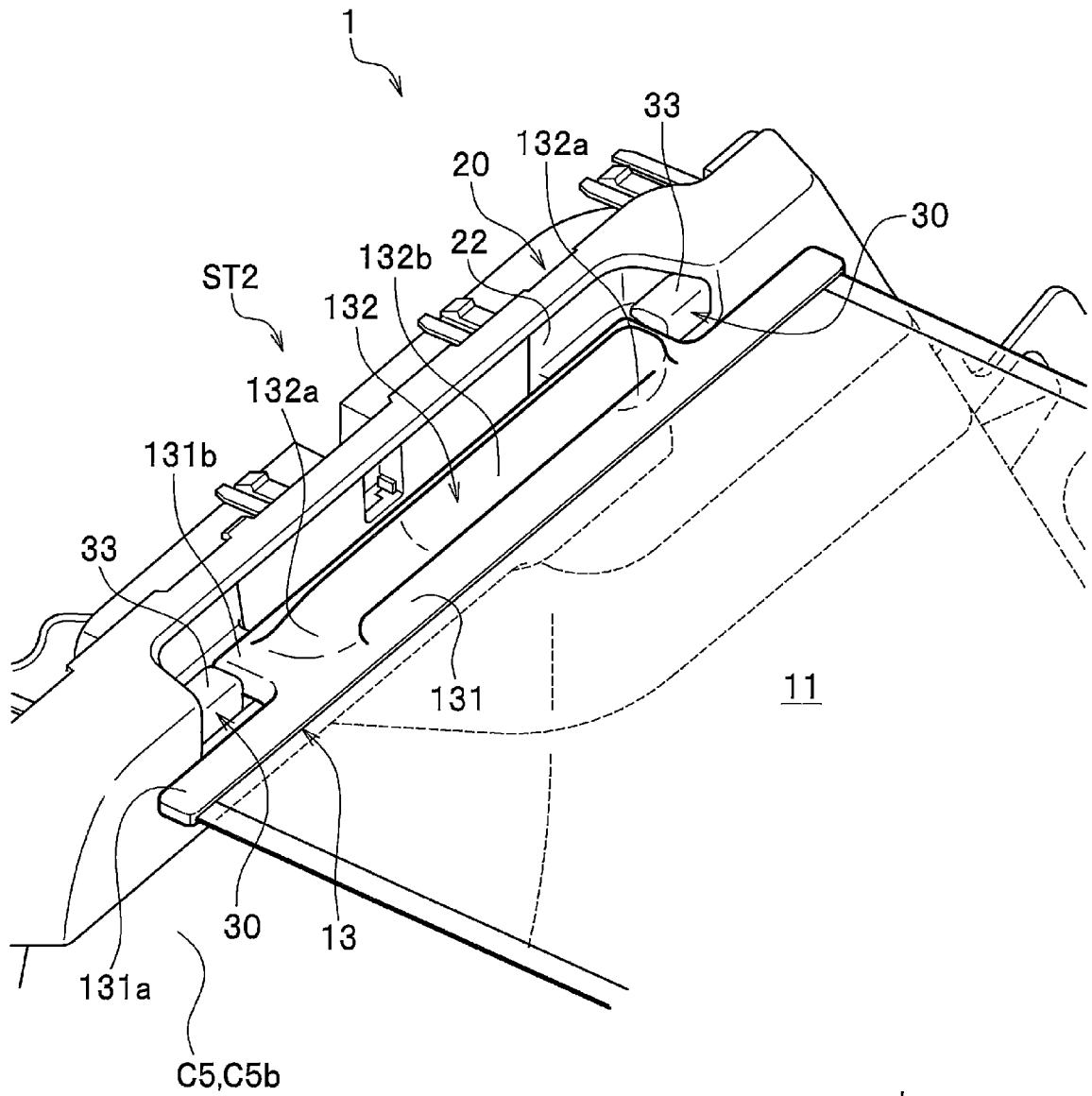
請求の範囲

- [請求項1] 可撓性を有するシート状のカバー本体と、
該カバー本体の一端を支持しつつ、該カバー本体を巻き取る巻取装置と、
該カバー本体の他端に配置され、該カバー本体を該巻取装置から引き出す際の取手となる取手手段と、
を備えた車両用トノカバーにおいて、
前記巻取装置は、
車両の荷室を形成する壁面として対向配置された一对の壁部のどちらにも着脱可能に構成され、
前記取手手段は、
該巻取装置が取付けられた一方の壁部と対向する他方の壁部に係脱可能に係止される
ことを特徴とする車両用トノカバー。
- [請求項2] 前記巻取装置は、
前記一对の壁部のそれぞれに配置される車体側取付部のどちらにも着脱可能に取付けられ、
前記取手手段は、
該一对の壁部のそれぞれの部位に形成される車体側係止部のどちらにも係脱可能に係止され、
該車体側係止部は、
該車体側取付部が配置される部位に形成される
ことを特徴とする請求項1に記載の車両用トノカバー。
- [請求項3] 前記車体側取付部は、
前記巻取装置に当接しつつ、支持する受面を備え、
前記車体側係止部は、
該受面の裏側に形成される
ことを特徴とする請求項2に記載の車両用トノカバー。

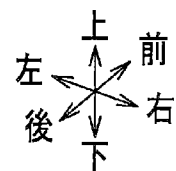
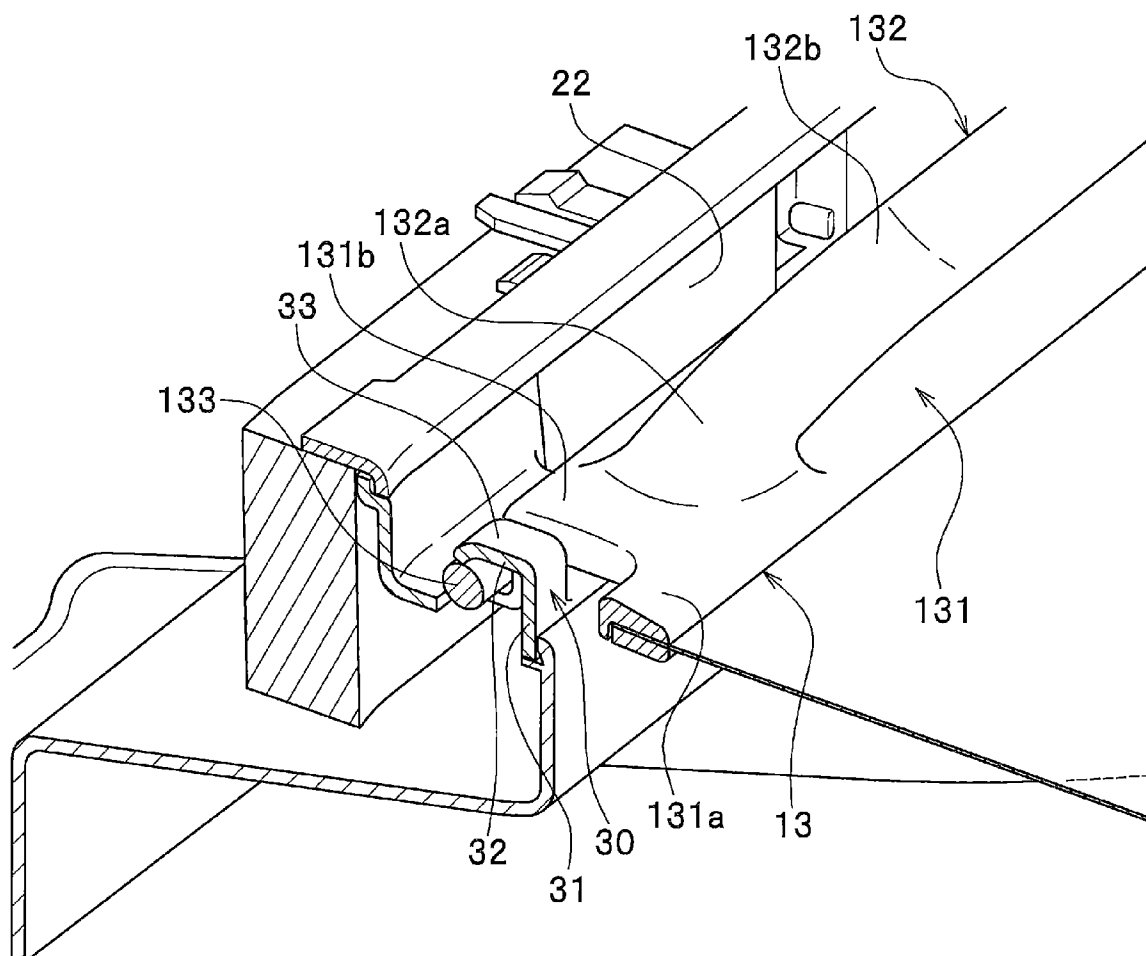
[図1]



[図3]



[図4]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.
PCT/JP2017/029017

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
B60R5/04 (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)
B60R5/04

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 | 1996-2017 |
| 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. |
|-----------|--|-----------------------|
| A | JP 9-207676 A (Kasai Kogyo Co., Ltd.), 12 August 1997 (12.08.1997), (Family: none) | 1-3 |
| A | JP 8-2331 A (Takehiro Co., Ltd.), 09 January 1996 (09.01.1996), (Family: none) | 1-3 |
| A | JP 2006-137307 A (Nissan Motor Co., Ltd.), 01 June 2006 (01.06.2006), (Family: none) | 1-3 |
| A | JP 2016-507420 A (Toyota Motor Europe NV/SA), 10 March 2016 (10.03.2016), & EP 2958773 A1 & CN 104903151 A | 1-3 |

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 24 August 2017 (24.08.17) | Date of mailing of the international search report 05 September 2017 (05.09.17) |
|--|--|

| | |
|--|---|
| Name and mailing address of the ISA/ Japan Patent Office 3-4-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8915, Japan | Authorized officer Telephone No. |
|--|---|

| | | |
|--|---|----------------|
| A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（IPC）） Int.Cl. B60R5/04(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. B60R5/04 | | |
| 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 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 |
| A | JP 9-207676 A（河西工業株式会社）1997.08.12（ファミリーなし） | 1-3 |
| A | JP 8-2331 A（株式会社タケヒロ）1996.01.09（ファミリーなし） | 1-3 |
| A | JP 2006-137307 A（日産自動車株式会社）2006.06.01（ファミリーなし） | 1-3 |
| <input checked="" type="checkbox"/> C欄の続きにも文献が列挙されている。 <input type="checkbox"/> 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 24.08.2017 | 国際調査報告の発送日 05.09.2017 | |
| 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* | 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 2016-507420 A (トヨタ モーター ヨーロッパ ナームロゼ フ エンノートシャップ/ソシエテ アノニム) 2016. 03. 10 & EP 2958773 A1 & CN 104903151 A | 1 - 3 |