

(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
2016年9月22日(22.09.2016)



(10) 国際公開番号

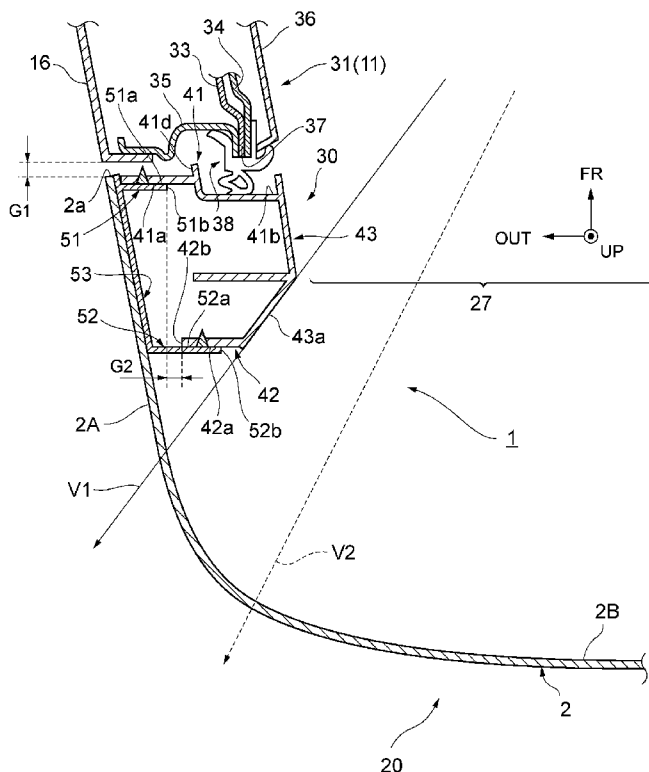
WO 2016/147831 A1

- (51) 国際特許分類:
B60J 1/18 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2016/055598
- (22) 国際出願日: 2016年2月25日(25.02.2016)
- (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 2015-050389 2015年3月13日(13.03.2015) JP
- (71) 出願人: 株式会社豊田自動織機 (KABUSHIKI KAISHA TOYOTA JIDOSHOKKI) [JP/JP]; 〒4488671 愛知県刈谷市豊田町2丁目1番地 Aichi (JP).
- (72) 発明者: 大西 幸泰 (ONISHI Yukihiro); 〒4488671 愛知県刈谷市豊田町2丁目1番地 株式会社豊田自動織機内 Aichi (JP). 松本 裕介 (MATSUMOTO Yusuke); 〒4488671 愛知県刈谷市豊田町2丁目1番地 株式会社豊田自動織機内 Aichi (JP). 丸山 克也 (MARUYAMA Katsuya); 〒4488671 愛知県刈谷市豊田町2丁目1番地 株式会社豊田自動織機内 Aichi (JP).
- (74) 代理人: 長谷川 芳樹, 外 (HASEGAWA Yoshiki et al.); 〒1000005 東京都千代田区丸の内二丁目1番1号丸の内 MY PLAZA (明治安田生命ビル) 9階 創英国際特許法律事務所 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, 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, KN, KP, KR, 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,

[続葉有]

(54) Title: MOUNTING STRUCTURE FOR BACK DOOR WINDOW

(54) 発明の名称: バックドアウィンドウの取付構造



(57) Abstract: A back door window 2 is joined to the front end section 41 of a back door inner member 30 through a first joint section 51 extending inward in the vehicle width direction. In addition, the back door window 2 is joined to the rear end section 42 of the back door inner member 30. As a result of this structure, the back door window 2 is supported by both the front end section 41 and rear end section 42 of the back door inner member 30, and thus the strength of mounting of the back door window 2 to the back door inner member 30 can be increased.

(57) 要約: バックドアウィンドウ2は、バックドアインナ30の前側端部41に対して、車幅方向における内側へ延びる第1の接合部51を介して接合される。それに加え、バックドアウィンドウ2は、バックドアインナ30の後側端部42に対して接合される。このような構造により、バックドアウィンドウ2が、バックドアインナ30の前側端部41と後側端部42の両方で支持される。以上により、バックドアインナ30に対するバックドアウィンドウ2の取付強度を向上できる。



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))

明 細 書

発明の名称： バックドアウィンドウの取付構造

技術分野

[0001] 本発明は、バックドアウィンドウの取付構造に関する。

背景技術

[0002] 従来のバックドアウィンドウの取付構造として、例えば特許文献１に記載されている技術が知られている。特許文献１に記載のバックドアウィンドウの取付構造では、バックドアウィンドウの前側に、車幅方向における内側へ延びる接合部が設けられている。バックドアウィンドウは、接合部を介してバックドアインナの前側の端部に対して接合される。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献１： 特開２０１３－１８３４６号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0004] ここで、上述のようなバックドアウィンドウの取付構造においては、バックドアインナに対するバックドアウィンドウの取付強度を向上させることが求められていた。

[0005] そこで、本発明は、バックドアインナに対するバックドアウィンドウの取付強度を向上させることができるバックドアウィンドウの取付構造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] 本発明の一側面に係るバックドアウィンドウの取付構造は、バックドアウィンドウをバックドアのバックドアインナへ取り付けることによって構成されるバックドアウィンドウの取付構造であって、バックドアインナは、車両前後方向における前側の第１の端部及び、後側の第２の端部を備え、バックドアウィンドウは、車両内側へ延びる第１の接合部を備え、バックドアウィ

ンドウは、第1の端部に対して第1の接合部を介して接合され、第2の端部に対して接合される。

[0007] 本発明の一側面に係るバックドアウィンドウの取付構造によれば、バックドアウィンドウは、バックドアインナの前側の第1の端部に対して、車両内側へ延びる第1の接合部を介して接合される。それに加え、バックドアウィンドウは、バックドアインナの後側の第2の端部に対して接合される。このような構造により、バックドアウィンドウが、バックドアインナの前側の第1の端部と後側の第2の端部の両方で支持される。以上により、バックドアインナに対するバックドアウィンドウの取付強度を向上できる。

[0008] 本発明の他の側面に係るバックドアウィンドウの取付構造において、バックドアウィンドウは、車両内側へ延び、第1の接合部よりも車両前後方向における後側に配置される第2の接合部を備え、バックドアウィンドウは、第2の端部に対して第2の接合部を介して接合され、第1の接合部は、バックドアインナの第2の端部よりも車両外側に配置されてよい。このような構成により、バックドアウィンドウは、バックドアインナの後側の第2の端部に対して、第2の接合部を介して接合されることで、接合強度を向上できる。また、第1の接合部は、バックドアインナの第2の端部よりも車両外側に配置されている。従って、バックドアウィンドウをバックドアインナに取り付ける際に、第1の接合部が第2の端部と干渉することを防止できる。

[0009] 本発明の他の側面に係るバックドアウィンドウの取付構造において、車両本体部とバックドアインナとは、車両前後方向に対向し、車両本体部とバックドアインナとの間は、シール部によって封止され、第1の接合部のバックドアインナに対する接合面は、シール部と接触するシール面に対して車両外側にずれた位置に配置されてよい。このような構造により、シール部によるシール面と接合面とを離れた位置に配置することができるため、シール面でのシール性を向上できる。

[0010] 本発明の他の側面に係るバックドアウィンドウの取付構造において、接合面と、シール面との間には段差が形成され、シール面は、接合面よりも車両

前後方向における後側に配置されてよい。このような構成により、車両本体部と接合面との間の隙間から水が入り込んだ場合に、シール面に直接水がかかることを防止できる。

[0011] 本発明の他の側面に係るバックドアウィンドウの取付構造において、バックドアインナは、車両内側に配置されて、車両前後方向に延びる第3の端部を備え、第3の端部の後側の領域は、前側から後側へ向かって車両外側へ傾斜してよい。このような構成により、車体内部からの視野を広く確保することができる。

発明の効果

[0012] 本発明によれば、バックドアインナに対するバックドアウィンドウの取付強度を向上できる。

図面の簡単な説明

[0013] [図1]図1は、本発明の実施形態に係るバックドアウィンドウの取付構造を備えた車両を示す斜視図である。

[図2]図2は、図1に示すⅠ－Ⅰ線に沿った断面図である。

[図3]図3は、変形例に係るバックドアウィンドウの取付構造を示す断面図である。

[図4]図4は、変形例に係るバックドアウィンドウの取付構造を示す断面図である。

発明を実施するための形態

[0014] 以下、本発明の実施形態について、図面を参照して詳細に説明する。なお、図面において、同一または同等の要素には同じ符号を付し、重複する説明を省略する。

[0015] 図1は、本発明の実施形態に係るバックドアウィンドウの取付構造を備えた車両を示す斜視図である。図2は、図1に示すⅠ－Ⅰ線に沿った断面図である。同図において、本実施形態のバックドアウィンドウ2の取付構造1は、車両10の後部に適用されている。

[0016] 以下、図1及び図2を用いて、本発明に係るバックドアウィンドウ2の取

付構造 1 の実施形態について説明する。なお、これらの図において適宜示される矢印 F R は車両前後方向における前側を示している。矢印 U P は車両上下方向における上側を示している。矢印 O U T は車幅方向における外側を示している。

[0017] 図 1 に示されるように、車両 10 の車両本体部 11 の後端部には、車両背面視にて略矩形状の荷室 12 が設けられている。車両本体部 11 には、車両上部に車両前後方向及び車幅方向に沿って延在するルーフパネル 14 と、車幅方向両サイドに車両前後方向及び車両上下方向に沿って延在するサイドアウトパネル 16 と、が配設されている。

[0018] 車両本体部 11 の荷室 12 は、バックドア 20 によって開閉される。車両本体部 11 は、ルーフパネル 14 の後端部の車両内側に配置されて荷室 12 の上端周りを構成するリアルーフヘッダ（図示省略）を備えている。バックドア 20 は、リアルーフヘッダに取り付けられたヒンジ（図示省略）によって支持されている。バックドア 20 がヒンジを中心にして上下方向に回転されることで、荷室 12 が開閉される。つまり、跳ね上げ式のバックドア 20 となっている。このバックドア 20 に本実施形態のバックドアウィンドウ 2 の取付構造 1 が適用されている。

[0019] 図 2 には、図 1 中の 1-1-1 線に沿った断面図であって、バックドア 20 の車幅方向端部の構成が示されている。なお、図 2 では、バックドア 20 の車幅方向の一方の端部のみが図示されている。バックドア 20 の車幅方向端部は左右対称であるので、バックドア 20 の車幅方向の他方の端部は図示を省略する。図 1 及び図 2 に示されるように、バックドア 20 は、ドア外側（車両外側）及びドア下部側に配置されたドアアウトパネル 24（図 1 参照）と、ドア内側（車両内側）に配置されたバックドアインナ 30（図 2 参照）と、を備えている。バックドアインナ 30 には開口部 27 が設けられており、開口部 27 を覆うようにバックドアウィンドウ 2 が取り付けられている。

[0020] バックドアインナ 30 と車両本体部 11 の側壁部 31 は、車両前後方向に

対向する。バックドアインナ３０は、側壁部３１の後端部と対向している。側壁部３１は、車幅方向外側（車両外側）に配置されるサイドアウトパネル１６と、当該サイドアウトパネル１６と車幅方向内側（車両内側）で対向するように配置されるサイドインナパネル３３、３４と、サイドアウトパネル１６の後端部とサイドインナパネル３３、３４の後端部とを接続する接続部材３５と、サイドインナパネル３４を車幅方向内側から覆うトリム３６と、を備える。側壁部３１の後端部には、サイドインナパネル３３、３４及び接続部材３５を接合させた接合部３７が形成される。側壁部３１の後端部とバックドアインナ３０の間には、バックドアオープニングシールによって構成されるシール部３８が設けられている。バックドア２０が閉じた状態では、車両本体部１１の側壁部３１の後端部とバックドアインナ３０の間は、シール部３８によって封止される。なお、シール部３８の配置の詳細については後述する。

[0021] バックドアウィンドウ２は、車幅方向に沿って配置されている。車両平面視にて車幅方向外側の縁部２Ａが車幅方向中央部２Ｂよりも車両前側に廻り込むように湾曲して形成されている。言い換えると、バックドアウィンドウ２は、車両平面視にて車幅方向外側の縁部２Ａが車両本体部１１の側面側に廻り込むように配置されている。バックドアウィンドウ２は、縁部２Ａの外周面の湾曲度合いが大きい構成とされている。バックドアウィンドウ２は、樹脂製であり、例えば、ポリプロピレン樹脂等の材質が用いられる。

[0022] 次に、本実施形態に係るバックドアウィンドウ２の取付構造１について図２を参照して詳細に説明する。図２に示すように、バックドアウィンドウ２の取付構造１は、バックドアウィンドウ２をバックドアインナ３０へ取り付けることによって構成される。

[0023] バックドアインナ３０は、車両前後方向における前側の前側端部（第１の端部）４１と、後側の後側端部（第２の端部）４２と、車幅方向における内側に配置される内側の内側端部（第３の端部）４３と、を備える。前側端部４１は、バックドアインナ３０の前側に配置されて車幅方向に延びている。

後側端部４２は、バックダインナ３０の後側に配置されて車幅方向に延びている。内側端部４３は、バックダインナ３０の車幅方向における内側に配置されて車両前後方向に延びている。内側端部４３の後側の領域４３ａは、前側から後側へ向かって車幅方向外側へ傾斜する。

[0024] 前側端部４１は、バックダインナ３０の前側に配置されて車幅方向に延びている。前側端部４１は、バックドアウィンドウ２と接合される接合面４１ａと、シール部３８と接触するシール面４１ｂと、を備える。接合面４１ａは、シール面４１ｂに対して車幅方向にずれた位置に配置される。接合面４１ａは、シール面４１ｂよりも車幅方向における外側に配置される。また、接合面４１ａと、シール面４１ｂとの間には段差が形成される。シール面４１ｂは、接合面４１ａよりも車両前後方向における後側に配置される。後側端部４２は、バックドアウィンドウ２と接合される接合面４２ａを備える。

[0025] 接合面４１ａとシール面４１ｂとの間の段差が形成される位置には、前方へ突出する突出部４１ｄが形成されている。突出部４１ｄは、シール面４１ｂよりも前側へ突出している。バックダインナ３０の前側端部４１のうち、接合面４１ａに対応する部分（及び、後述のバックドアウィンドウ２の前端部２ａ）と、車両本体部１１の側壁部３１の後端部との間には、隙間Ｇ１が形成される。車幅方向における外側から内側へ向って見たときに、隙間Ｇ１の奥側には、突出部４１ｄが配置されている。従って、外部から隙間Ｇ１内へ水が浸入した場合、当該水は突出部４１ｄによって堰き止められる。

[0026] バックドアウィンドウ２は、車幅方向における内側へ延びる第１の接合部５１と、車幅方向における内側へ延びる第２の接合部５２と、第１の接合部５１と第２の接合部５２との間でバックドアウィンドウ２に沿って延びる延在部５３と、を備える。バックドアウィンドウ２は、バックダインナ３０の前側端部４１に対して第１の接合部５１を介して接合され、後側端部４２に対して第２の接合部５２を介して接合される。第１の接合部５１、第２の接合部５２、及び延在部５３は、バックドアウィンドウ２と２色成形によっ

て形成されてよい。2色成形とは、色の異なる2つの同種材料、または材質の異なる2種類の材料を成形工程で接着させることにより、互いに異なる2色の材料または2種類の材料を1つの成形品に共存させる成形法である。

[0027] 第1の接合部51は、バックドアウィンドウ2の縁部2Aの前端部2a付近に配置されている。第1の接合部51の前側の面は、バックドアインナ30の前側端部41と接合される接合面51aとして構成される。第1の接合部51の接合面51aは、バックドアインナ30の前側端部41の接合面41aと接触し、接着剤によって接合される。第2の接合部52は、第1の接合部51よりも車両前後方向における後側に離間する位置に配置されている。第2の接合部52は、第1の接合部51よりも車幅方向における内側へ延びる。第2の接合部52の前側の面は、バックドアインナ30の後側端部42と接合される接合面52aとして構成される。第2の接合部52の接合面52aは、バックドアインナ30の後側端部42の接合面42aと接触し、接着剤によって接合される。延在部53は、バックドアウィンドウ2の縁部2Aに沿って車両前後方向に延びている。延在部53は、第1の接合部51の車幅方向における外側の端部と、第2の接合部52の車幅方向における外側の端部とに接続される。

[0028] 第1の接合部51は、バックドアインナ30の後側端部42よりも車幅方向における外側に配置される。すなわち、第1の接合部51の内側の端部51bは、バックドアインナ30の後側端部42の外側の端部42bよりも外側に配置される。第1の接合部51の端部51bと後側端部42の端部42bとの間には、車幅方向において隙間G2が形成される。第1の接合部51の接合面51aに対して接着剤が塗布される位置は、第2の接合部52の接合面52aに対して接着剤が塗布される位置よりも車幅方向における外側に配置される。

[0029] 次に、本実施形態に係るバックドアウィンドウ2の取付構造1の作用・効果について説明する。

[0030] 本実施形態に係るバックドアウィンドウ2の取付構造1によれば、バック

ドアウィンドウ 2 は、バックドアインナ 30 の前側端部 4 1 に対して、車両内側へ延びる第 1 の接合部 5 1 を介して接合される。それに加え、バックドアウィンドウ 2 は、バックドアインナ 30 の後側端部 4 2 に対して接合される。このような構造により、バックドアウィンドウ 2 が、バックドアインナ 30 の前側端部 4 1 と後側端部 4 2 の両方で支持され、閉じ断面を形成する。以上により、バックドアインナ 30 に対するバックドアウィンドウ 2 の取付強度を向上できる。

[0031] 本実施形態に係るバックドアウィンドウ 2 の取付構造 1 において、バックドアウィンドウ 2 は、車両内側へ延び、第 1 の接合部 5 1 よりも車両前後方向における後側に配置される第 2 の接合部 5 2 を備える。バックドアウィンドウ 2 は、後側端部 4 2 に対して第 2 の接合部 5 2 を介して接合される。また、第 1 の接合部 5 1 は、バックドアインナ 30 の後側端部 4 2 よりも車両外側に配置されている。このような構成により、バックドアウィンドウ 2 は、バックドアインナ 30 の後側端部 4 2 に対して、第 2 の接合部 5 2 を介して接合されることで、接合強度を向上できる。また、第 1 の接合部 5 1 は、バックドアインナ 30 の後側端部 4 2 よりも車両外側に配置されている。従って、バックドアウィンドウ 2 をバックドアインナ 30 に取り付ける際に、第 1 の接合部 5 1 が後側端部 4 2 と干渉することを防止できる。

[0032] 本実施形態に係るバックドアウィンドウ 2 の取付構造 1 において、車両本体部 1 1 とバックドアインナ 30 とは、車両前後方向に対向している。車両本体部 1 1 とバックドアインナ 30 との間は、シール部 3 8 によって封止されている。第 1 の接合部 5 1 のバックドアインナ 30 に対する接合面 5 1 a は、シール部 3 8 と接触するシール面 4 1 b に対して車幅方向にずれた位置に配置されている。このような構造により、シール部 3 8 によるシール面 4 1 b と接合面 4 1 a（接着剤の塗布により面の平滑性に影響が及ぼされる）とを離れた位置に配置することができるため、シール面 4 1 b でのシール性を向上できる。なお、このようにシール面 4 1 b を接合面 5 1 a から離れた位置に配置する場合、シール面 4 1 b に作用するモーメントが大きくなる。

しかし、バックドアウィンドウ 2 が、バックドアイナ 30 の後側端部 42 に対しても接合されているため、当該モーメントを支えることができるのでシール性を確保することができる。

[0033] 本実施形態に係るバックドアウィンドウ 2 の取付構造 1 において、接合面 41a と、シール面 41b との間には段差が形成される。シール面 41b は、接合面 41a よりも車両前後方向における後側に配置されている。このような構成により、車両本体部 11 と接合面 41a との間の隙間 G1 から水が入り込んだ場合に、シール面 41b に直接水がかかることを防止できる。

[0034] 本実施形態に係るバックドアウィンドウ 2 の取付構造 1 において、バックドアイナ 30 は、車両内側に配置されて、車両前後方向に延びる内側端部 43 を備える。内側端部 43 の後側の領域は、前側から後側へ向かって車両外側へ傾斜している。このような構成により、車体内部からの視野を広く確保することができる。例えば、図 3 に示すようにバックドアウィンドウ 2 の長さが後方へ向かって延びるような形状であった場合の視野を V2 とすると、本実施形態では図 2 に示すように、視野を V1 まで広げることができる。

[0035] 以上、本発明の種々の実施形態について説明したが、本発明は上記実施形態に限定されるものではなく、各請求項に記載した要旨を変更しない範囲で変形し、又は他のものに適用したものであってもよい。

[0036] 例えば、上述の実施形態では、バックドアウィンドウ 2 の縁部 2A に第 2 の接合部 52 が設けられていたが、更に後側に設けられていてもよい。

[0037] 例えば、図 3 に示すバックドアウィンドウ 2 の取付構造 100 を採用してもよい。この取付構造 100 は、バックドアイナ 130 の内側端部 143 がバックドアウィンドウ 2 の後側まで延びており、後側端部 142 が車幅方向中央部 2B にて接合されている。また、バックドアウィンドウ 2 は、第 2 の接合部を介することなく、直接バックドアイナ 130 の後側端部 142 に接合されている。

[0038] このように、バックドアウィンドウ 2 がバックドアイナ 130 の後側端部 142 に直接接合される場合であっても、接合部分である車幅方向中央部

2 Bは、バックドアウィンドウ2の取付方向（車両後側から前側へ向かう方向）に対する傾きが小さいため、十分な接合強度で、バックドアインナ130の後側端部142を接合できる。なお、このようなバックドアウィンドウ2の取付構造100では、車両内部からの視野V2が、図2に示す取付構造1の視野V1に比して狭くなる。また、取付構造100では、前側端部141の接合面141aとシール面141bが略同位置に設けられている。このような場合であってもシール性を確保できる。ただし、図2に示す取付構造1では、接合面141aとシール面141bが、ずれた位置に配置されているため、シール面141bの平滑性を維持することができるため、取付構造100の構成に比してシール性を高めることができる。

[0039] 例えば、図4に示すバックドアウィンドウ2の取付構造200を採用してもよい。この取付構造200は、バックドアインナ230の後側端部242（後側端部242に設けられた屈曲部245）が縁部2Aにて接合されている。また、バックドアウィンドウ2は、第2の接合部を介することなく、直接バックドアインナ230の後側端部242に接合されている。ただし、縁部2Aはバックドアウィンドウ2の取付方向（車両後側から前側へ向かう方向）に対する傾きが小さいため接着が不十分になる可能性もあるため、図2の取付構造1や取付構造100の構成の方が、接合強度を確保できる。

符号の説明

[0040] 1…取付構造（バックドアウィンドウの取付構造）、2…バックドアウィンドウ、10…車両、11…車両本体部、20…バックドア、30, 130, 230…バックドアインナ、41…前側端部（第1の端部）、42…後側端部（第2の端部）、43…内側端部（第3の端部）、51…第1の接合部、52…第2の接合部。

請求の範囲

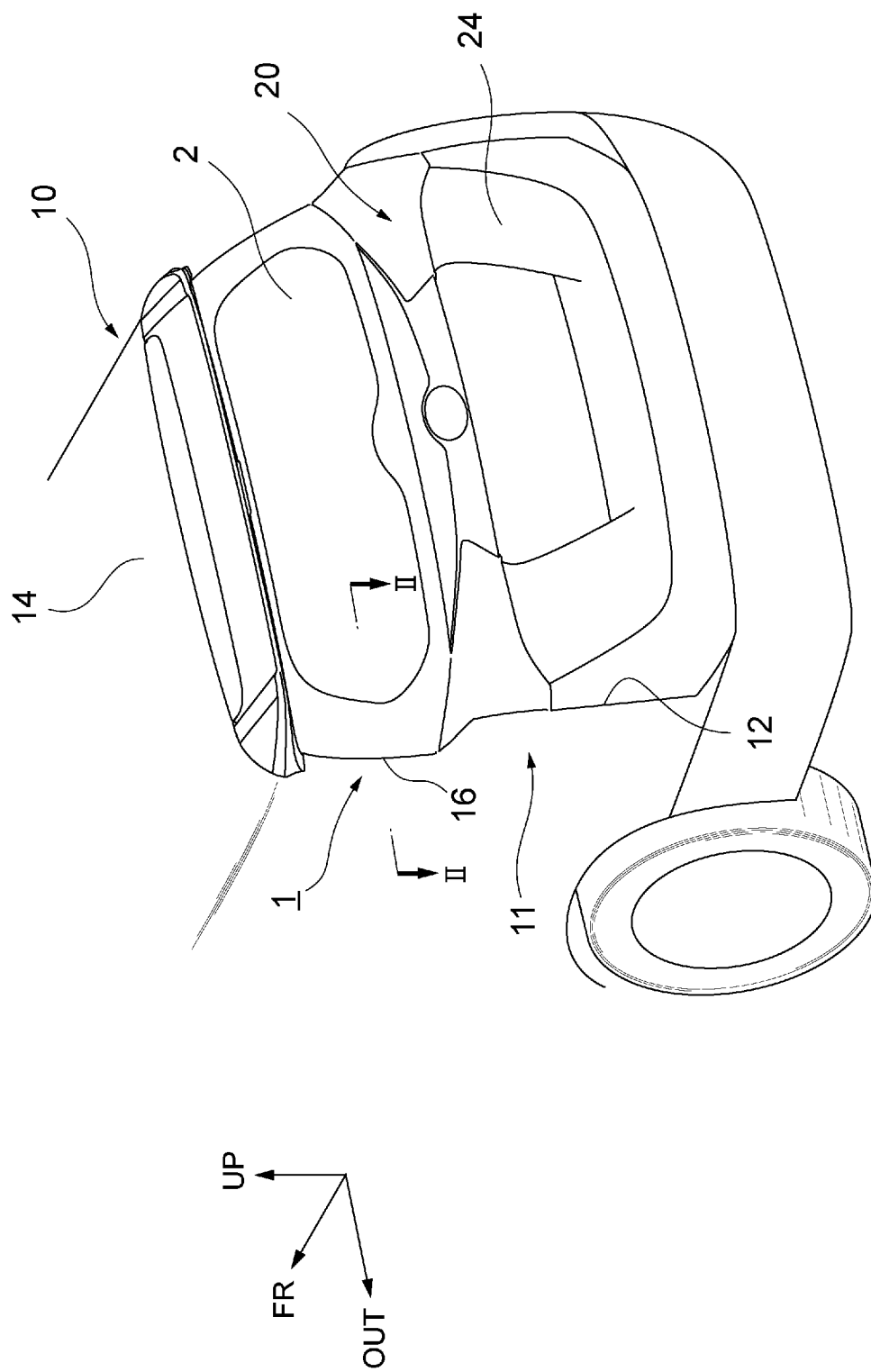
- [請求項1] バックドアウィンドウをバックドアのバックドアインナへ取り付け
ることによって構成されるバックドアウィンドウの取付構造であって
、
 前記バックドアインナは、車両前後方向における前側の第1の端部
及び、後側の第2の端部を備え、
 前記バックドアウィンドウは、車両内側へ延びる第1の接合部を備
え、
 前記バックドアウィンドウは、前記第1の端部に対して前記第1の
接合部を介して接合され、前記第2の端部に対して接合される、バッ
ックドアウィンドウの取付構造。
- [請求項2] 前記バックドアウィンドウは、前記車両内側へ延び、前記第1の接
合部よりも前記車両前後方向における後側に配置される第2の接合部
を備え、
 前記バックドアウィンドウは、前記第2の端部に対して前記第2の
接合部を介して接合され、
 前記第1の接合部は、前記バックドアインナの前記第2の端部より
も車両外側に配置される、請求項1に記載のバックドアウィンドウの
取付構造。
- [請求項3] 車両本体部と前記バックドアインナとは、前記車両前後方向に対向
し、
 前記車両本体部と前記バックドアインナとの間は、シール部によっ
て封止され、
 前記第1の接合部の前記バックドアインナに対する接合面は、前記
シール部と接触するシール面に対して車両外側にずれた位置に配置さ
れる、請求項1又は2に記載のバックドアウィンドウの取付構造。
- [請求項4] 前記接合面と、前記シール面との間には段差が形成され、
 前記シール面は、前記接合面よりも前記車両前後方向における後側

に配置される、請求項 3 に記載のバックドアウィンドウの取付構造。

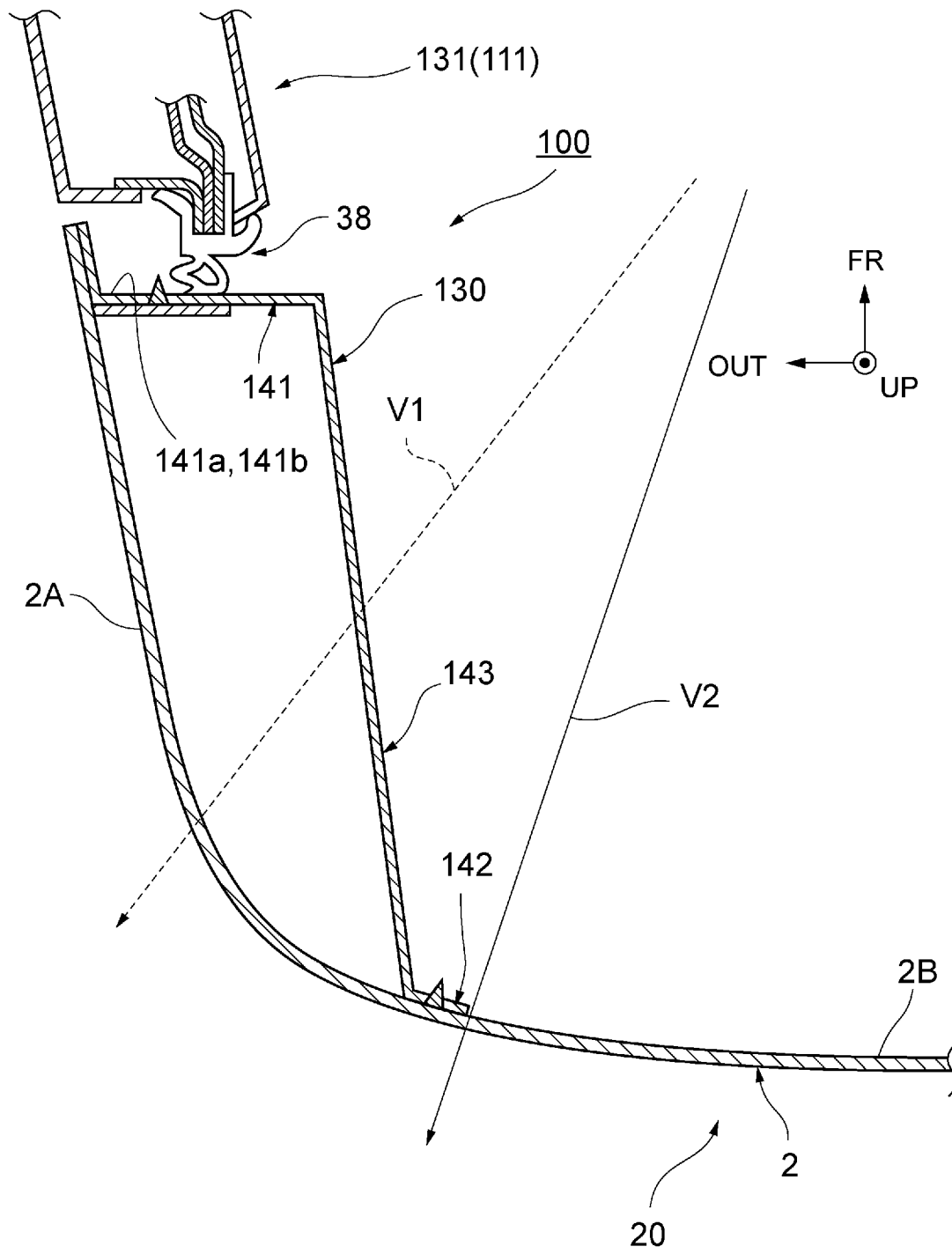
[請求項 5] 前記バックドアインナは、前記車両内側に配置されて、前記車両前後方向に延びる第 3 の端部を備え、

前記第 3 の端部の後側の領域は、前側から後側へ向かって車両外側へ傾斜する、請求項 1 ～ 4 の何れか一項に記載のバックドアウィンドウの取付構造。

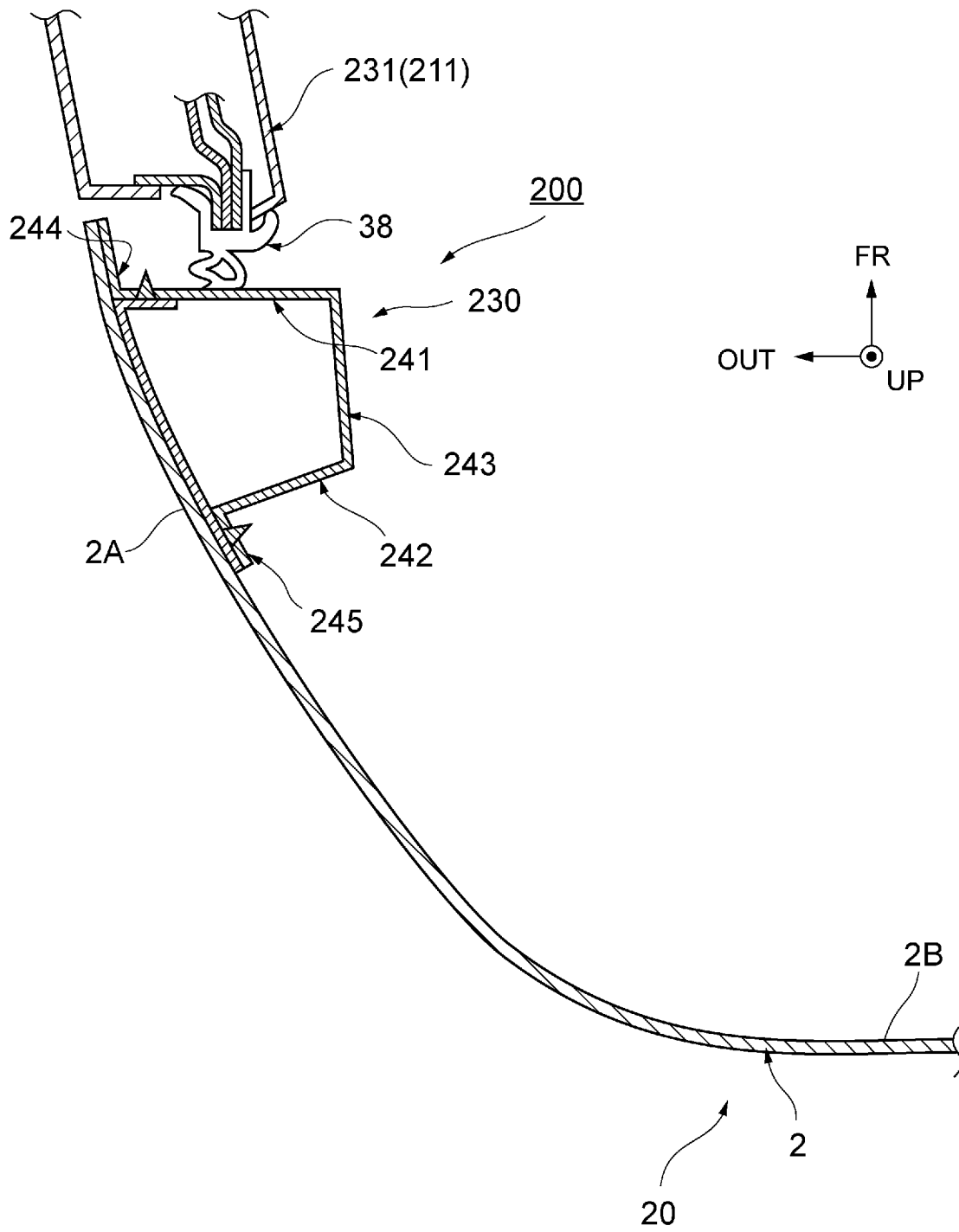
[図1]



[図3]



[図4]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2016/055598

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B60J1/18 (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)

B60J1/18

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	1996-2016
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2016	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2016

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 2013-18346 A (Toyota Motor Corp.), 31 January 2013 (31.01.2013), (Family: none)	1-5
A	JP 6-219152 A (Honda Motor Co., Ltd.), 09 August 1994 (09.08.1994), & US 5586798 A	1-5
A	CD-ROM of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 40074/1993 (Laid-open No. 9614/1995) (Nifco Inc.), 10 February 1995 (10.02.1995), (Family: none)	1-5

☒ 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
19 April 2016 (19.04.16)

Date of mailing of the international search report
10 May 2016 (10.05.16)

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/JP2016/055598

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 9-254645 A (Suzuki Motor Corp.), 30 September 1997 (30.09.1997), (Family: none)	1-5

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int.Cl. B60J1/18(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. B60J1/18

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	1971-2016年
日本国実用新案登録公報	1996-2016年
日本国登録実用新案公報	1994-2016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 2013-18346 A (トヨタ自動車株式会社) 2013.01.31 (ファミリーなし)	1-5
A	JP 6-219152 A (本田技研工業株式会社) 1994.08.09 & US 5586798 A	1-5
A	日本国実用新案登録出願 5-40074 号 (日本国実用新案登録出願公開 7-9614 号) の願書に添付した明細書及び図面の内容を記録した CD-ROM (株式会社ニフコ) 1995.02.10 (ファミリーなし)	1-5

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

19.04.2016

国際調査報告の発送日

10.05.2016

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

3Q

3416

電話番号 03-3581-1101 内線 3381

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
A	JP 9-254645 A (スズキ株式会社) 1997. 09. 30 (ファミリーなし)	1 - 5