

【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載

【部門区分】第2部門第4区分

【発行日】令和4年2月2日(2022.2.2)

【公開番号】特開2019-130901(P2019-130901A)

【公開日】令和1年8月8日(2019.8.8)

【年通号数】公開・登録公報2019-032

【出願番号】特願2019-5687(P2019-5687)

【国際特許分類】

B32B 5/26(2006.01)

10

B60R 13/02(2006.01)

【F I】

B 3 2 B 5 / 2 6

B 6 0 R 1 3 / 0 2 B

【手続補正書】

【提出日】令和4年1月25日(2022.1.25)

【手続補正1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

20

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項1】

天然纖維又はガラス纖維と、第1熱可塑性樹脂纖維からなるバインダーを含む、密度が0.2～0.7 g/cm³の基材と、

ポリエステル系樹脂からなる第2熱可塑性樹脂纖維および低融点樹脂纖維を含む、目付が50～500 g/m²の表皮材と、を備え、

前記低融点樹脂纖維の低融点樹脂は融点が90～120 の低融点ポリエステル系樹脂であり、前記第2熱可塑性樹脂纖維同士を結合させるものであり、

前記表皮材における前記第2熱可塑性樹脂纖維の重量比率は50～95%、前記低融点樹脂纖維の重量比率は5～20%であり、

前記基材の表面に前記表皮材が積層されるとともに、前記基材と前記表皮材の境界面に、前記第2熱可塑性樹脂纖維が前記基材の組織に入り込んで前記天然纖維又は前記ガラス纖維と交絡する交絡層を備え、

前記基材と前記表皮材の間の接着強度が剥離幅25mmで180度の剥離にて5～80N/25mmであることを特徴とする車両用内装材。

【請求項2】

前記天然纖維が植物纖維、前記バインダーがポリプロピレン系樹脂からなる、請求項1に記載の車両用内装材。

40

【請求項3】

前記表皮材は、さらに、ポリプロピレン系樹脂纖維を含む、請求項2に記載の車両用内装材。

【請求項4】

前記低融点樹脂が、低融点ポリエチレンテレフタート樹脂である、請求項2または3に記載の車両用内装材。

【請求項5】

天然纖維又はガラス纖維と、第1熱可塑性樹脂纖維からなるバインダーを含む、密度が0.2～0.7 g/cm³の基材を加熱し、厚みを15～30%加熱膨張させ、前記基材中の纖維を密から疎の状態とする加熱膨張ステップと、

50

加熱膨張した前記基材に対して、ポリエステル系樹脂からなる第2熱可塑性樹脂纖維を重量比率で50～95%と低融点樹脂纖維を重量比率で5～20%含み、低融点樹脂纖維の低融点樹脂は融点が90～120の低融点ポリエステル系樹脂である、目付が50～500g/m²の表皮材を投入し、前記基材と前記表皮材を積層および圧縮し、前記第2熱可塑性樹脂纖維が前記基材の組織の中に入り込んで、前記天然纖維又は前記ガラス纖維と交絡することによって前記基材と前記表皮材を接合させ、かつ前記表皮材において前記低融点樹脂纖維を溶融固化することにより第2熱可塑性樹脂纖維同士を結合させる接合ステップと、

を備えたことを特徴とする、車両用内装材の製造方法。

【請求項6】

前記天然纖維が植物纖維、前記バインダーがポリプロピレン系樹脂である、請求項5に記載の車両用内装材の製造方法。

【請求項7】

前記表皮材は、さらにポリプロピレン系樹脂纖維を含み、前記接合ステップにおいて、前記基材中のポリプロピレン系樹脂纖維が溶融固化する、請求項6に記載の車両用内装材の製造方法。

【請求項8】

前記低融点樹脂が低融点ポリエチレンテレフタレート樹脂である、請求項5～7のいずれかに記載の車両用内装材の製造方法。

【請求項9】

前記接合ステップにおいて、前記基材と前記表皮材を接合させると同時に成形する、請求項5～8のいずれかに記載の車両用内装材の製造方法。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0009

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0009】

すなわち、第1発明は、天然纖維又はガラス纖維と、第1熱可塑性樹脂纖維からなるバインダーを含む、密度が0.2～0.7g/cm³の基材と、ポリエステル系樹脂からなる第2熱可塑性樹脂纖維および低融点樹脂纖維を含む、目付が50～500g/m²の表皮材と、を備え、前記低融点樹脂纖維の低融点樹脂は融点が90～120の低融点ポリエステル系樹脂であり、前記第2熱可塑性樹脂纖維同士を結合させるものであり、前記表皮材における前記第2熱可塑性樹脂纖維の重量比率は50～95%、前記低融点樹脂纖維の重量比率は5～20%であり、前記基材の表面に前記表皮材が積層されるとともに、前記基材と前記表皮材の境界面に、前記第2熱可塑性樹脂纖維が前記基材の組織に入り込んで前記天然纖維又は前記ガラス纖維と交絡する交絡層を備え、前記基材と前記表皮材の間の接着強度が剥離幅25mmで180度の剥離にて5～80N/25mmであることを特徴とする車両用内装材である。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0011

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0011】

前記天然纖維が植物纖維、前記バインダーがポリプロピレン系樹脂からなることが好ましい。

【手続補正4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0013

10

20

30

40

50

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0013】

前記低融点樹脂が、低融点ポリエチレンテレフタレート樹脂であることが好ましい。

【手続補正5】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0014

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0014】

10

第2発明は、天然繊維又はガラス繊維と、第1熱可塑性樹脂繊維からなるバインダーを含む、密度が $0.2 \sim 0.7 \text{ g/cm}^3$ の基材を加熱し、厚みを $1.5 \sim 3.0 \%$ 加熱膨張させ、前記基材中の繊維を密から疎の状態とする加熱膨張ステップと、加熱膨張した前記基材に対して、ポリエステル系樹脂からなる第2熱可塑性樹脂繊維を重量比率で $5.0 \sim 9.5 \%$ と低融点樹脂繊維を重量比率で $5 \sim 20 \%$ 含み、低融点樹脂繊維の低融点樹脂は融点が $90 \sim 120$ の低融点ポリエステル系樹脂である、目付が $50 \sim 500 \text{ g/m}^2$ の表皮材を投入し、前記基材と前記表皮材を積層および圧縮し、前記第2熱可塑性樹脂繊維が前記基材の組織の中に入り込んで、前記天然繊維又は前記ガラス繊維と交絡することによって前記基材と前記表皮材を接合させ、かつ前記表皮材において前記低融点樹脂繊維を溶融固化することにより第2熱可塑性樹脂繊維同士を結合させる接合ステップと、を備えたことを特徴とする、車両用内装材の製造方法である。

20

【手続補正6】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0017

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0017】

前記表皮材は、さらにポリプロピレン系樹脂繊維を含み、前記接合ステップにおいて、前記基材中のポリプロピレン系樹脂繊維が溶融固化することが好ましい。

30

40

50