

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2013-6448

(P2013-6448A)

(43) 公開日 平成25年1月10日(2013.1.10)

(51) Int.Cl.			F I			テーマコード (参考)	
B60N	3/00	(2006.01)	B60N	3/00		C	3B088
B60R	13/02	(2006.01)	B60J	5/00	501A		
B60J	5/04	(2006.01)	B60J	5/04		H	

審査請求 未請求 請求項の数 5 O L (全 12 頁)

(21) 出願番号 特願2011-138615 (P2011-138615)
 (22) 出願日 平成23年6月22日 (2011. 6. 22)

(71) 出願人 000241500
 トヨタ紡織株式会社
 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地
 (74) 代理人 110001036
 特許業務法人暁合同特許事務所
 (72) 発明者 富永 真司
 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ
 紡織株式会社内
 Fターム(参考) 3B088 DA05 LB02

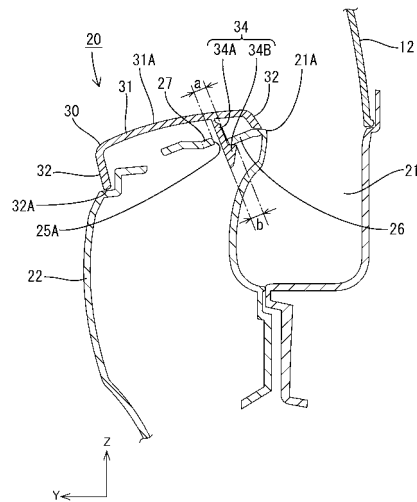
(54) 【発明の名称】 ドアトリム

(57) 【要約】

【課題】被係合部に対して係合した状態に保持する保持力を高めたアームレストカバーを備えるドアトリムを提供する。

【解決手段】アームレスト20は、基台となるアームレスト本体22と、プルハンドル21の開口21Aを囲むようにアームレスト本体22の上部23を被覆するアームレストカバー30と、係合爪部43Bを有しアームレストカバー30から片持ち状に突出する弾性係合片34と、アームレスト本体22に設けられ、弾性係合片34を弾性変形させて挿通させ弾性係合爪部34Bをその孔縁に係り受ける被係合部26を備えたカバー取付孔25Aと、を備え、カバー取付孔25Aの孔縁には、弾性係合片34のカバー取付孔25Aへの挿通を許容する一方、その挿通方向以外の方向から弾性係合片34がカバー取付孔25Aから抜け出るのを規制する規制突部27が突設されている。

【選択図】 図8



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

車室内側に張り出すように形成されたアームレストの上面に開口するプルハンドルを備えたドアトリムであって、

前記アームレストは、基台となるアームレスト本体と、前記プルハンドルの開口を囲むようにして前記アームレスト本体の上部を被覆するアームレストカバーと、係合爪部を有し前記アームレストカバーから片持ち状に突出する弾性係合片と、

前記アームレスト本体に設けられ、前記弾性係合片を弾性変形させて挿通させ前記係合爪部をその孔縁に係り受ける被係合部を備えたカバー取付孔と、を備え、

前記カバー取付孔の孔縁又は前記弾性係合片には、前記弾性係合片のカバー取付孔への挿通を許容する一方、その挿通方向以外の方向から前記弾性係合片が前記カバー取付孔から抜け出るのを規制する規制突部が突設されていることを特徴とするドアトリム。

10

【請求項 2】

前記規制突部は、前記弾性係合片を挟んで前記被係合部に対向するカバー取付孔の孔縁から、前記弾性係合片に向かって突設されていることを特徴とする請求項 1 に記載のドアトリム。

【請求項 3】

前記規制突部の突出端から対向する被係合部までの距離は、撓み方向における前記弾性係合片の前記係合爪部の厚さと略一致することを特徴とする請求項 2 に記載のドアトリム。

20

【請求項 4】

前記係合爪部は、それぞれ近接する前記アームレストカバーの周縁に向かって突設されていることを特徴とする請求項 1 ないし請求項 3 のいずれか一項に記載のドアトリム。

【請求項 5】

前記規制突部は、少なくとも前記プルハンドルの開口縁部側に位置する前記カバー取付孔の孔縁又は前記弾性係合片に設けられていることを特徴とする請求項 1 ないし請求項 4 のいずれか一項に記載のドアトリム。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

30

本発明は、アームレストを備えるドアトリムに関する。

【背景技術】**【0002】**

従来、例えば自動車等の車両ドアに取り付けられるドアトリムにおいて、乗員の肘掛けとなるアームレストが設けられたものとして特許文献 1 に記載のものが知られている。このアームレストは、ドアトリムのうち、車室内側壁を構成するトリム本体から車室内方に向かって張り出し形成されており、肘掛け面を構成する平板状のアームレストカバーと、トリム本体から車室内方に向かって延び、アームレストカバーが取り付けられる上面部と、上面部を支持すると共に下方に延びてトリム本体へと連なる支持面部とを備えている。

【0003】

40

上面部には、開口部が形成されており、この開口縁部にアームレストカバーの肘掛け面を構成する意匠面とは反対側に突設された係合爪が係合される等して、アームレストカバーが上面部に取り付けられている。

【先行技術文献】**【特許文献】****【0004】**

【特許文献 1】特開 2005 - 53291 号公報

【発明の概要】**【発明が解決しようとする課題】****【0005】**

50

ところで、このような構成のアームレストに、乗員が手を掛けて車両ドアを開閉するためのプルハンドル部を設けた場合、アームレストカバーが上面部から容易に外れてしまう虞がある。即ち、図11に示すように、アームレスト1とドアトリム本体2との間にポケット状のプルハンドル部3を設け、このプルハンドル部3に乗員が手を掛けて車両ドアを開閉する場合には、乗員は指先を入れたプルハンドル部3からアームレストカバー4にかけて把持することとなる。この乗員の把持による外力が、例えばアームレストカバー4を上面部5から車室内側に向かう方向(図12に示す矢印方向)に作用した場合には、開口部6に係合された係合爪7が撓み変形することで、上面部5に対するアームレストカバー4の係合が容易に解除されてしまう。このような事態を防止するために、乗員の把持等による外力に抗してアームレストカバーに係合状態に保持する保持力を向上させることが求められている。

10

【0006】

本発明は上記のような事情に基づいて完成されたものであって、被係合部に対して係合した状態に保持する保持力を高めたアームレストカバーを備えるドアトリム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】**【0007】**

本発明は、車室内側に張り出すように形成されたアームレストの上面に開口するプルハンドルを備えたドアトリムであって、前記アームレストは、基台となるアームレスト本体と、前記プルハンドルの開口を囲むようにして前記アームレスト本体の上部を被覆するアームレストカバーと、係合爪部を有し前記アームレストカバーから片持ち状に突出する弾性係合片と、前記アームレスト本体に設けられ、前記弾性係合片を弾性変形させて挿通させ前記係合爪部をその孔縁に係り受ける被係合部を備えたカバー取付孔と、を備え、前記カバー取付孔の孔縁又は前記弾性係合片には、前記弾性係合片のカバー取付孔への挿通を許容する一方、その挿通方向以外の方向から前記弾性係合片が前記カバー取付孔から抜け出るのを規制する規制突部が突設されていることに特徴を有する。

20

【0008】

このような構成によれば、アームレストカバーがアームレスト本体から取り外されるのを規制し、被係合部に対して係合した状態に保持する保持力を高めることができる。

【0009】

詳しく説明すると、アームレストカバーをアームレスト本体に取り付けるには、弾性係合片を弾性変形させて当該弾性係合片に設けられた係合爪部と共にカバー取付孔に挿通させ、係合爪部をカバー取付孔の孔縁に設けられた被係合部に係合させればよい。よって、このように取り付けられたアームレストカバーをアームレスト本体の直上に向かって取り外そうとした場合には、当然のことながら、係合爪部が被係合部に引っ掛かり、係合爪部の被係合部への係合が解除されることが規制される。

30

【0010】

一方、プルハンドルに掛けた乗員の手が、その周縁に位置するアームレストカバーを把持すると、アームレストカバーの周縁部のいずれかを支点として、手を掛ける方向にアームレストカバーを回動しようとする外力が作用する。即ち、アームレストカバーをアームレスト本体の直上方向以外の方向に向かって取り外そうとする外力が加わる場合がある。この場合には、カバー取付孔の孔縁又は前記弾性係合片に規制突部が突設されているから、当該規制突部により弾性係合片が撓み変形すること自体が規制され、もしくは撓み変形して係合爪部の被係合部への係合が解除されたとしても、その状態の弾性係合片がカバー取付孔から抜け出ることが規制される。以上のようにして、アームレストカバーの弾性係合片は、アームレスト本体の被係合部に対して係合した状態に保持されるから、その保持力を高めることができる。

40

【0011】

前記規制突部は、前記弾性係合片を挟んで前記被係合部に対向するカバー取付孔の孔縁から、前記弾性係合片に向かって突設されていることが望ましい。このような構成によれ

50

ば、カバー取付孔の孔縁に突設された規制突部は、弾性係合片に対して、係合爪部が突設された側とは反対側に押し当てられることとなる。よって、簡易な構成で効果的に係合爪部の被係合部への係合が解除されるのを規制し、アームレスト本体に対してアームレストカバーを係合した状態に保持する保持力を高めることができる。

【0012】

前記規制突部の突出端から対向する被係合部までの距離は、撓み方向における前記弾性係合片の前記係合爪部の厚さと略一致することが望ましい。このような構成とすれば、カバー取付孔には弾性係合片が最低限挿通可能な幅寸法が確保されているから、弾性係合片のカバー取付孔への挿通が許容される。一方、弾性係合片がカバー取付孔に係合した後に、弾性係合片が撓み変形し、係合爪部の被係合部に対する係合が解除されたとしても、カバー取付孔に撓み変形した状態の弾性係合片が抜け出ることが可能な幅寸法は確保されていないから、弾性係合片はカバー取付孔から抜け出ることができない。規制突部と弾性係合片との位置関係をこうしたものとするこゝで、より効果的に被係合部に対して係合爪部を係合した状態に保持する保持力を高めることが可能となる。

【0013】

前記係合爪部は、それぞれ近接する前記アームレストカバーの周縁に向かって突設されていることが望ましい。このような構成によれば、プルハンドルに掛けた乗員の手がアームレストカバーを把持することにより加わる外力に、より効果的に抗することができる。即ち、乗員の把持によりアームレストカバーに加わる外力は、アームレストカバーの周縁部のいずれかを支点として回動する方向に作用することが想定される。よって、係合爪部の突出方向がアームレストカバーの内側（中心部）に向かう方向とされるよりも、外側となるアームレストカバーの周縁に向かう方向とされている方が、上記回動方向に抗して係合爪部を被係合部に係合させた状態に保持する保持力を高めることが可能となる。

【0014】

前記規制突部は、少なくとも前記プルハンドルの開口縁部側に位置する前記カバー取付孔の孔縁又は前記弾性係合片に設けられていることが望ましい。本願発明では、特に、プルハンドルに掛けた乗員の手がアームレストカバーを把持することにより当該アームレストカバーに外力が加わり、その外力によってアームレストカバーがアームレスト本体から取り外されるのを阻止することを目的としている。よって、アームレストカバーをアームレスト本体から取り外そうとする外力が最も作用するプルハンドルの開口縁部側に規制突部を設ければ、より効果的に被係合部に対して係合爪部を係合した状態に保持する保持力を高めることができる。

【発明の効果】

【0015】

本発明によれば、被係合部に対して係合した状態に保持する保持力を高めたアームレストカバーを備えるドアトリムを提供することができる。

【図面の簡単な説明】

【0016】

【図1】本発明の一実施形態に係るドアトリムを模式的に示した斜視図

【図2】アームレストカバーの裏面図

【図3】同斜視図

【図4】弾性係合片の拡大斜視図

【図5】アームレストカバーを取り付ける前のドアトリムの斜視図

【図6】カバー取付孔の拡大平面図

【図7】アームレストカバーを取り付けた後のプルハンドル周りのアームレストの平面図

【図8】A-A断面におけるドアトリムの断面図

【図9】アームレストカバーをアームレスト本体から取り外そうとする外力が加わった状態を示した要部拡大断面図

【図10】他の実施形態に係るカバー取付孔の拡大平面図

【図11】従来例に係るアームレストの断面図

10

20

30

40

50

【図 1 2】従来例に係るアームレストにおいてアームレストカバーの上面部に対する係合が解除された状態を示した部分拡大断面図

【発明を実施するための形態】

【0017】

<実施形態>

本発明の一実施形態を図 1 ないし図 9 によって説明する。

本実施形態のドアトリム 10 は、図示しないドアインナパネルの車室内側に取り付けられて車両ドアを構成する車両用内装材であって、図 1 に示すように板状のドアトリム本体 11 と、ドアトリム本体 11 に取り付けられるオーナメント 12、ドアトリム本体 11 から車室内側に張り出すアームレスト 20 等から構成されている。以下、図 1 の X 軸方向を車両前後方向、Y 軸方向を車幅方向（車室内外方向）、Z 軸方向を上下方向として説明する。

10

【0018】

ドアトリム 10 は、全体として合成樹脂材料、又は合成樹脂材料に天然繊維（ケナフ等）を混合した材料等により成形されている。ドアトリム本体 11 には、その車室内側を表皮材で覆ったオーナメント 12 が装着されており、表皮材の材質としては（合成）樹脂、（合成）皮革、繊維等から適宜選択可能とされている。ドアトリム本体 11 には、この他に、スピーカグリル 13 やドアポケット 14 等が設けられている。

【0019】

ドアトリム本体 11 に取り付けられたオーナメント 12 の下方には、アームレスト 20 が設けられている。アームレスト 20 は、全体として合成樹脂材料等からなり、ドアトリム本体 11 から車室内側に張り出すアームレスト本体 22 と、アームレスト本体 22 のうち、プルハンドル 21 が設けられた周辺上部を被覆するアームレストカバー 30 とを備えている。アームレストカバー 30 の上面は図示しない表皮材により覆った状態で乗員の肘掛けとして利用される肘掛け面 31A とされている。この表皮材は、オーナメント 12 を覆う表皮材と同様、（合成）樹脂、（合成）皮革、繊維等から適宜選択可能とされている。そして、アームレストカバー 30 の肘掛け面 31A には、車両前後方向（X 軸方向）に沿って開口するプルハンドル用開口部 21A が設けられており、アームレスト本体 22 には、このプルハンドル用開口部 21A に対応するプルハンドル用凹部 21B が凹設されている。プルハンドル 21 は、図 1 又は図 7 に示すように、ドアトリム本体 11 とアームレスト 20 との間に位置しており、その上面を開放し、下面を底面とする有底状に形成されている。このプルハンドル 21 は、車両ドアを開閉するためや乗員の車両シートに対する着座状態を調整するための手掛けとして、あるいは小物入れとして利用することができる。

20

30

【0020】

続いて、アームレスト 20 を構成するアームレストカバー 30 とアームレスト本体 22 について説明する。アームレストカバー 30 は、図 2 及び図 3 に示すように、その表面（上面）が意匠面である肘置き面 31A を構成する平板状の本体部 31 と、本体部 31 の周縁から下方に向かって立ち上がる立壁部 32 を備え、本体部 31 の裏面（下面）からは複数のクリップ 33 と弾性係合片 34 が突設されている。クリップ 33 はその軸中心に向かって弾性変形可能な係止部 33A を備え、縮径変形して相手側となるアームレスト本体 22 に設けられたクリップ取付孔 24 に挿通させ、弾性復帰させることで係止部 33A がクリップ取付孔 24 の内周縁部に係合することで、取り付けられる。

40

【0021】

弾性係合片 34 は、図 3 及び図 4 に示すように、本体部 31 から突設される平板状をなしその板面が立壁部 32 に対向する平板部 34A と、平板部 34A の先端（突出端）から本体部 31 の周縁側（立壁部 32 側）に向かって突出する鉤状の係合爪部 34B と、平板部 34A の幅方向両端部をその背面側（係合爪部 34B が突設された面とは反対側）から支持する一对のリブ 34C とから構成される。平板部 34A はその板面に直交する方向（図 4 の矢印方向）に撓み変形可能とされ、詳しくは後述するが、弾性係合片 34 を相手側

50

となるアームレスト本体 2 2 に設けられたカバー取付孔 2 5 に挿入すると、この平板部 3 4 A が撓み変形して挿通されるとともに、弾性復帰することで係合爪部 3 4 B がカバー取付孔 2 5 の孔縁に設けられた被係合部 2 6 に係合する。

【 0 0 2 2 】

リブ 3 4 C はそれぞれ本体部 3 1 の裏面から立ち上がり、平板部 3 4 A の係合爪部 3 4 B が突設された面とは反対側となる背面側における幅方向両端縁部に沿って延設されており、平板部 3 4 A の先端縁に向かって先細となる略三角形の板面を呈する。そして、この一对のリブ 3 4 C は互いに平行をなすとともに、その板面は平板部 3 4 A の板面に対して略直交する位置関係とされている。このような一对のリブ 3 4 C を設けることにより、弾性係合片 3 4 の特に本体部 3 1 の強度を向上させることができる。

10

【 0 0 2 3 】

さて、アームレスト本体 2 2 には、図 5 に示すように、車両前後方向に延びるプルハンドル用凹部 2 1 B が設けられ、アームレストカバー 3 0 を取り付けることで、プルハンドル 2 1 及びその周囲を覆って肘置き面 3 1 A を構成するための基台となる上面部 2 3 が設けられている。上面部 2 3 において、クリップ 3 3 に対応する位置にはクリップ取付孔 2 4 が開口形成されており、弾性係合片 3 4 に対応する位置にはカバー取付孔 2 5 A , 2 5 B が開口形成されている。カバー取付孔 2 5 A , 2 5 B のうち、アームレストカバー 3 0 の周縁側（詳しくは本体部 3 1 の周縁側）に対応する側の孔縁は被係合部 2 6 とされている。この被係合部 2 6 は、対応する弾性係合片 3 4 を撓み変形させて当該カバー取付孔 2 5 に挿通させたのち、弾性復帰させることで係合爪部 3 4 B を当該被係合部 2 6 に係り受けることが可能なものとされている。このようなカバー取付孔 2 5 A , 2 5 B のうち、図 5 に示すプルハンドル 2 1 のプルハンドル用凹部 2 1 B 縁部の車室内側に位置する 2 つの第 1 カバー取付孔 2 5 A においては、被係合部 2 6 に対向する孔縁から当該被係合部 2 6 に向かって突出する規制突部 2 7 が設けられている。なお、本実施形態では、上記第 1 カバー取付孔 2 5 A 以外の、プルハンドル用凹部 2 1 B 縁部側の車室内側以外の部位に配置された第 2 カバー取付孔 2 5 B には規制突部 2 7 が突設されていないものとする。

20

【 0 0 2 4 】

規制突部 2 7 は、図 6 に示すように、挿入される弾性係合片 3 4 に対してその一对のリブ 3 4 C に挟まれる位置に突設されている。規制突部 2 7 の突出端から対向する被係合部 2 6 までの距離 a は、図 4 , 図 6 及び図 8 に示すように、弾性係合片 3 4 の係合爪部 3 4 B の厚さ（突出高さ）と平板部 3 4 A の厚さとを足し合わせた厚さ寸法 b、つまり平板部 3 4 A を係合爪部 3 4 B の一部とした場合、弾性係合片 3 4 の撓み方向における係合爪部 3 4 B の厚さと略一致する。

30

【 0 0 2 5 】

本実施形態は以上のような構成であって、続いて作用及び効果について説明する。

アームレスト本体 2 2 にアームレストカバー 3 0 を取り付けるには、アームレストカバー 3 0 に突設されたクリップ 3 3 及び弾性係合片 3 4 を、それぞれ対応するアームレスト本体 2 2 に設けられたクリップ取付孔 2 4 及びカバー取付孔 2 5 A , 2 5 B に挿入する。クリップ 3 3 は、クリップ取付孔 2 4 に押し込まれると、クリップ取付孔 2 4 の内周縁に押されて係止部 3 3 A が軸中心に向かって縮径変形しつつ、クリップ取付孔 2 4 内へと挿入されていく。そして、挿通後の係止部 3 3 A が弾性復帰しつつクリップ取付孔 2 4 の内周縁部に引っ掛かることで、クリップ 3 3 はクリップ取付孔 2 4 に係止される。

40

【 0 0 2 6 】

一方、弾性係合片 3 4 を、カバー取付孔 2 5 A , 2 5 B に差し入れて押し込むと、平板部 3 4 A が被係合部 2 6 側とは反対側に向かって撓み変形しつつ、係合爪部 3 4 B を挿通させ、弾性復帰した係合爪部 3 4 B が被係合部 2 6 の挿入側とは反対側の縁部に係り受けられる。これによって、弾性係合片 3 4 はカバー取付孔 2 5 A , 2 5 B に対して、引き抜き不能に係合される。このように、クリップ 3 3 及び弾性係合片 3 4 によってアームレストカバー 3 0 をアームレスト本体 2 2 に固定することにより、各部品を簡易で安価な構成とすることができる。

50

【 0 0 2 7 】

ところで、本実施形態のアームレスト 2 0 にはプルハンドル 2 1 が設けられており、例えば車両ドアを開閉する際や、乗員が車両シートに対する着座状態を調整する際などに利用される。このプルハンドル 2 1 を利用する際、乗員の手はプルハンドル 2 1 からその周縁に位置するアームレストカバー 3 0 にわたって掛けられ、特にプルハンドル 2 1 の車室内側に位置する部分を車幅方向（Y 軸方向）に向かって把持することが想定される。このような場合においては、アームレストカバー 3 0 の車室内側の端部 3 2 A（車室内側の立壁部 3 2 の突出端縁に相当する）を支点とし、把持する方向である図 9 の矢印の方向にアームレストカバー 3 0 を回動しようとする外力が作用する。

【 0 0 2 8 】

このような外力が加わっても、図 9 に示すように、撓み変形しようとする弾性係合片 3 4 の平板部 3 4 A の背面に規制突部 2 7 が突き当たり、それ以上の弾性係合片 3 4 の撓み変形が阻止される。これにより、撓み変形することで被係合部 2 6 から外れようとしていた係合爪部 3 4 B の係合は保持されるから、アームレストカバー 3 0 がアームレスト本体 2 2 から取り外されるのを阻止することができる。

【 0 0 2 9 】

以上説明したように、本実施形態によれば、乗員がプルハンドル 2 1 を利用する場合に、アームレストカバー 3 0 がアームレスト本体 2 2 から取り外されるのを規制し、被係合部 2 6 に対して係合爪部 3 4 B を係合した状態に保持する保持力を高めることができる。

【 0 0 3 0 】

詳しく説明すると、アームレストカバー 3 0 をアームレスト本体 2 2 に取り付けるには、弾性係合片 3 4 を弾性変形させて当該弾性係合片 3 4 に突設された係合爪部 3 4 B と共にカバー取付孔 2 5 A , 2 5 B に挿通させたのち、弾性復帰させることで、係合爪部 3 4 B を被係合部 2 6 に係合させればよい。よって、このように取り付けられたアームレストカバー 3 0 をアームレスト本体 2 2 の上面部 2 3 からその直上に向かって取り外そうとした場合には、当然のことながら、係合爪部 3 4 B が被係合部 2 6 に引っ掛かり、係合爪部 3 4 B の被係合部 2 6 への係合が解除されることが規制される。

【 0 0 3 1 】

一方、プルハンドル 2 1 に掛けた乗員の手が、その周縁に位置するアームレストカバー 3 0 を把持すると、例えばアームレストカバー 3 0 の車室内側の端部 3 2 A を支点として、手を掛ける方向にアームレストカバー 3 0 を回動しようとする外力が作用する。即ち、アームレストカバー 3 0 をアームレスト本体 2 2 の直上方向以外の方向に向かって取り外そうとする外力が加わる場合がある。この場合には、プルハンドル 2 1 のプルハンドル用凹部 2 1 B 縁部の車室内側に位置する第 1 カバー取付孔 2 5 A の孔縁に規制突部 2 7 が突設されているから、当該規制突部 2 7 により弾性係合片 3 4 が撓み変形すること自体が規制され、もしくは撓み変形して係合爪部 3 4 B の被係合部 2 6 への係合が解除されたとしても、その状態の弾性係合片 3 4 が第 1 カバー取付孔 2 5 A から抜け出ることが規制される。以上のようにして、アームレストカバー 3 0 の弾性係合片 3 4 は、アームレスト本体 2 2 の被係合部 2 6 に対して係合した状態に保持されるから、その保持力を高めることができる。

【 0 0 3 2 】

また、規制突部 2 7 は、挿入された弾性係合片 3 4 を挟んで、被係合部 2 6 に対向する孔縁から突設されているから、弾性係合片 3 4 のうち、平板部 3 4 A の係合爪部 3 4 B が突設された側とは反対側の背面に押し当てられることとなる。よって、簡易な構成で効果的に係合爪部 3 4 B の被係合部 2 6 への係合が解除されるのを規制することができる。

【 0 0 3 3 】

また、規制突部 2 7 の突出端から対向する被係合部 2 6 までの距離 a は、弾性係合片 3 4 の係合爪部 3 4 B の厚さ（突出高さ）と平板部 3 4 A の厚さとを足し合わせた厚さ寸法 b と略一致する寸法設定とされている（図 4 , 図 6 及び図 8 参照）。よって、第 1 カバー取付孔 2 5 A には弾性係合片 3 4 が最低限挿通可能な幅寸法 a が確保されていることとな

10

20

30

40

50

るから、弾性係合片 3 4 の第 1 カバー取付孔 2 5 A への挿通は許容される。一方、弾性係合片 3 4 が第 1 カバー取付孔 2 5 A に係合した後に、弾性係合片 3 4 が撓み変形し、係合爪部 3 4 B の被係合部 2 6 に対する係合が解除されたとしても、第 1 カバー取付孔 2 5 A に撓み変形した状態の弾性係合片 3 4 が抜け出ることが可能な幅寸法は確保されていないから、弾性係合片 3 4 は第 1 カバー取付孔 2 5 A から抜け出ることができない。規制突部 2 7 と弾性係合片 3 4 との位置関係をこのようなものとする事で、より効果的に被係合部 2 6 に対して係合爪部 3 4 B を係合した状態に保持する保持力を高めることが可能となる。

【 0 0 3 4 】

また、係合爪部 3 4 B は、それぞれ近接するアームレストカバー 3 0 の周縁に向かって突設されているから、プルハンドル 2 1 に掛けた乗員の手がアームレストカバー 3 0 を把持することにより加わる外力に、より効果的に抗することができる。即ち、乗員の把持によりアームレストカバー 3 0 に加わる外力は、アームレストカバー 3 0 の周縁部（立壁部 3 2 の突出端部）のいずれかを支点として回転する方向に作用することが想定される。よって、係合爪部 3 4 B の突出方向がアームレストカバー 3 0 の内側（中心部）に向かう方向とされるよりも、外側となるアームレストカバー 3 0 の周縁に向かう方向とされている方が、上記回転方向に抗して係合爪部 3 4 B を被係合部 2 6 に係合させた状態に保持する保持力を高めることができる。

【 0 0 3 5 】

また、規制突部 2 7 はすべてのカバー取付孔 2 5 A , 2 5 B に設けられているのではなく、少なくともプルハンドル 2 1 のプルハンドル用開口部 2 1 A 縁部の車室内側に位置する第 1 カバー取付孔 2 5 A のみに設けることで効果的にその機能を発揮することができる。即ち、本実施形態では、特に、プルハンドル 2 1 に掛けた乗員の手がアームレストカバー 3 0 を把持することにより当該アームレストカバー 3 0 に外力が加わり、その外力によってアームレストカバー 3 0 がアームレスト本体 2 2 から取り外されるのを阻止することを目的としている。よって、アームレストカバー 3 0 をアームレスト本体 2 2 から取り外そうとする外力が最も作用するプルハンドル 2 1 のプルハンドル用開口部 2 1 A 縁部側に規制突部 2 7 を設ければ、より効果的に被係合部 2 6 に対して係合爪部 3 4 B を係合した状態に保持する保持力を高めることができる。

【 0 0 3 6 】

< 他の実施形態 >

本発明は上記記述及び図面によって説明した実施形態に限定されるものではなく、例えば次のような実施形態も本発明の技術的範囲に含まれる。

【 0 0 3 7 】

(1) 上記した実施形態では、平板部 3 4 A の幅方向両端縁部に沿ってリブ 3 4 C が延設されていたが、これに限られず、例えば図 1 0 に示すように、弾性係合片 4 0 において、平板部 4 1 の幅方向略中央部からその基端であるアームレストカバーの本体部に跨ってリブ 4 2 が突設されていてもよい。この場合、対応するカバー取付孔 4 5 において、係合爪部 4 3 が係合する被係合部 4 6 に対向する孔縁には、リブ 4 2 を挟み込むような位置関係となる一対の規制突部 2 7 が突設されていることが望ましい。このような構成とすれば、上記した一実施形態と同様に係合爪部 4 3 の被係合部 4 6 に対する係合を効果的に保持することが可能となる。このように、規制突部は相手側の弾性係合片の形状に合わせて設けることが可能である。

【 0 0 3 8 】

(2) 上記した実施形態では、規制突部 2 7 は第 1 カバー取付孔 2 5 A の、被係合部 2 6 に対向する孔縁に突設されていたが、これに限られず、それ以外の、例えば被係合部 2 6 に隣り合う孔縁から突設されていてもよい。また、カバー取付孔 2 5 A , 2 5 B の孔縁に限らず、弾性係合片の平板部やリブから規制突部が突設されていてもよい。更に、カバー取付孔の孔縁と弾性係合片の両方から規制突部が突設されていてもよい。

【 0 0 3 9 】

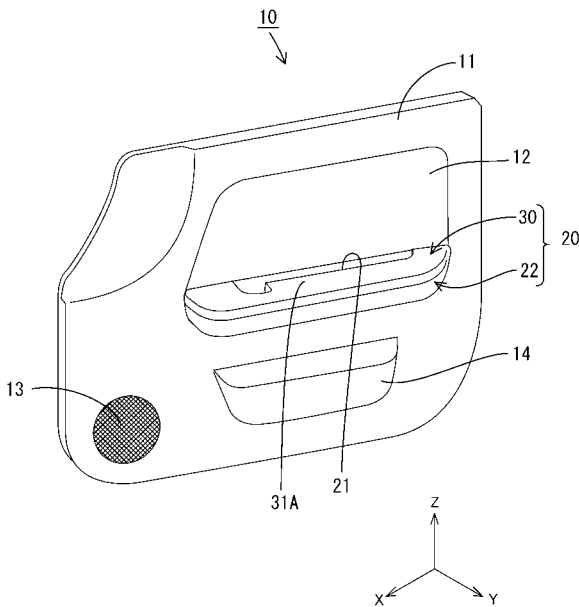
(3) 上記した実施形態では、規制突部 27 はプルハンドル 21 のプルハンドル用開口部 21A 縁部側に位置する第 1 カバー取付孔 25A に設けられていたが、これに限られず、第 2 カバー取付孔に設けられていてもよいし、カバー取付孔のすべて又は一部に設けられていてもよい。アームレストカバーを取り外そうとする外力が特に加わる部分に規制突部を設ければ、効果的に係合爪部の被係合部への係合が解除されるのを規制し、アームレスト本体に対してアームレストカバーを係合した状態に保持する保持力を高めることができる。

【符号の説明】

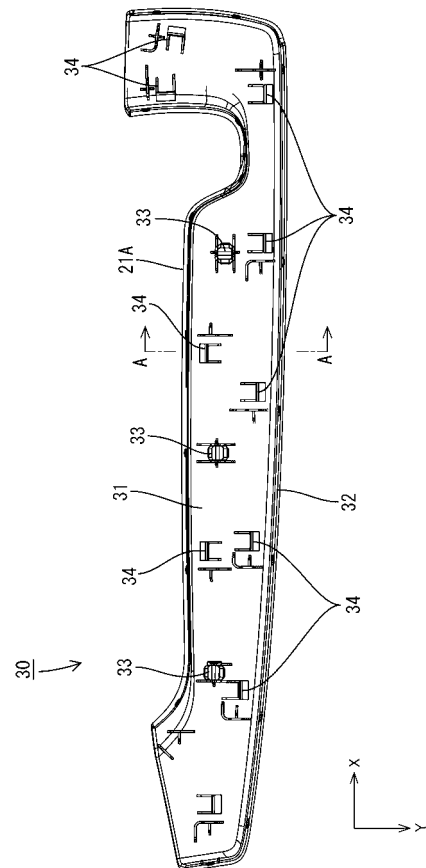
【0040】

10 ... ドアトリム、11 ... ドアトリム本体、12 ... オーナメント、20 ... アームレスト、21 ... プルハンドル、21A ... プルハンドル用開口部、21B ... プルハンドル用凹部、22 ... アームレスト本体、23 ... 上面部、24 ... クリップ取付孔、25A ... 第 1 カバー取付孔、25B ... 第 2 カバー取付孔、26 ... 被係合部、27 ... 規制突部、30 ... アームレストカバー、31 ... 本体部、32 ... 立壁部、33 ... クリップ、34 ... 弾性係合片、34A ... 平板部、34B ... 係合爪部、34C ... リブ

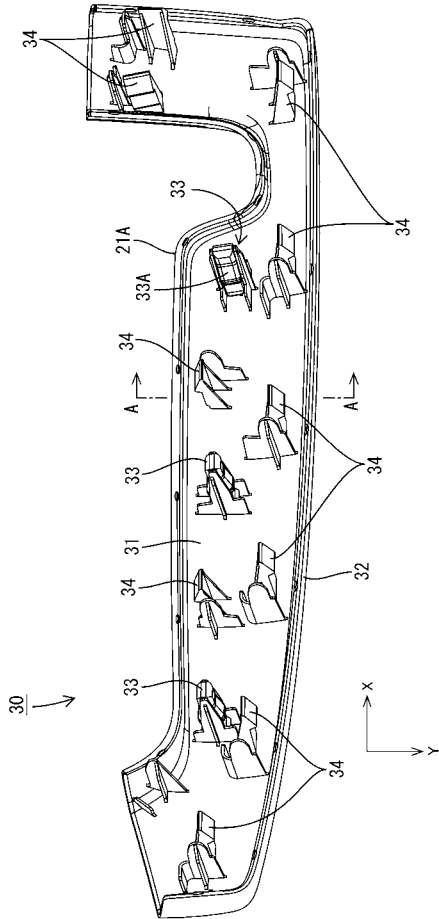
【図 1】



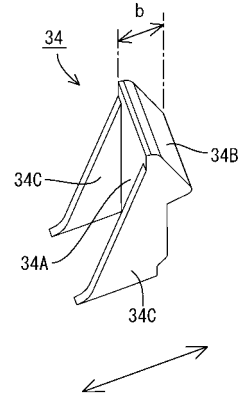
【図 2】



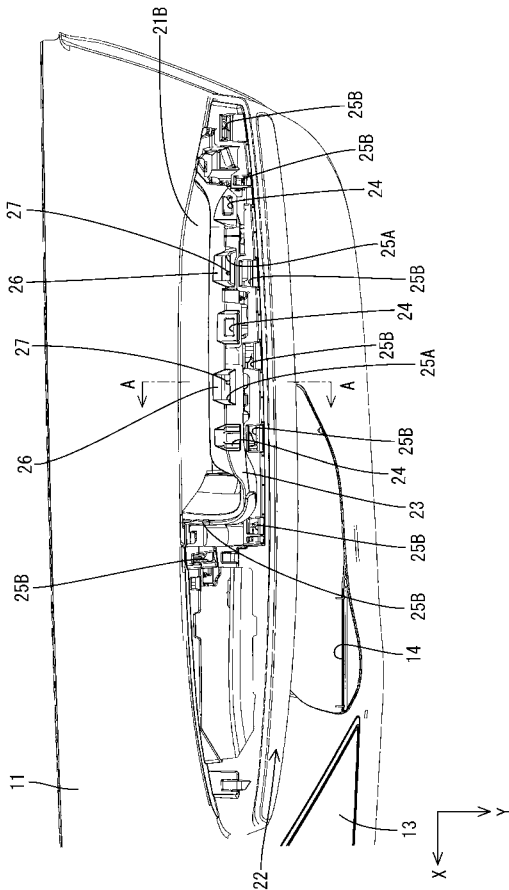
【 図 3 】



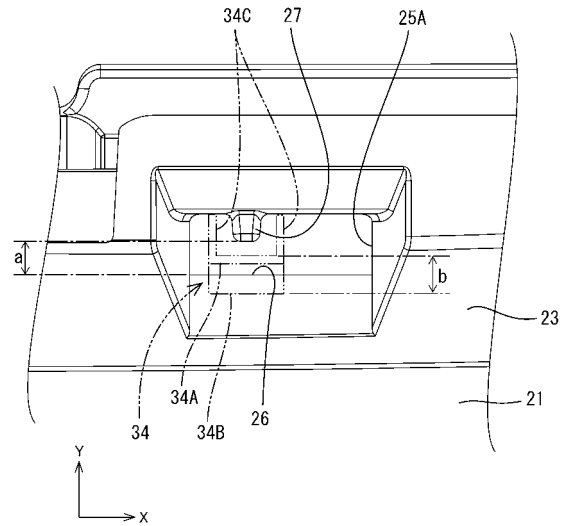
【 図 4 】



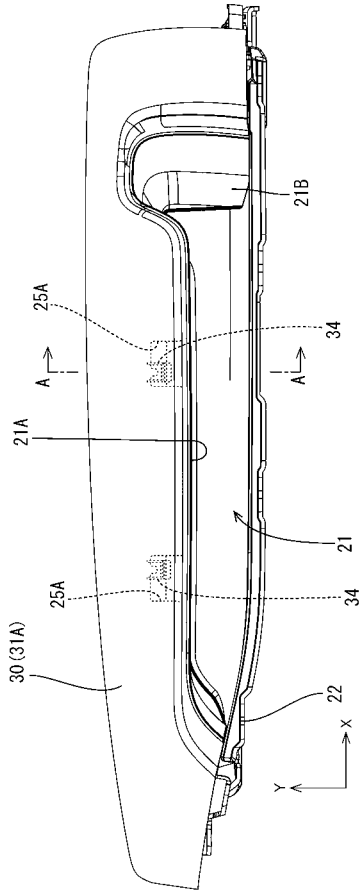
【 図 5 】



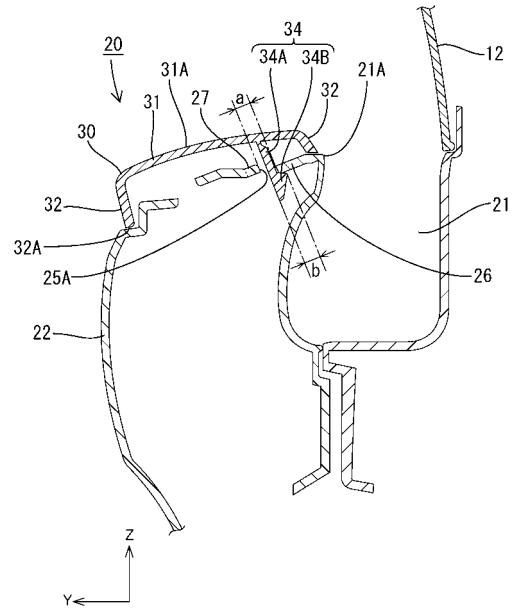
【 図 6 】



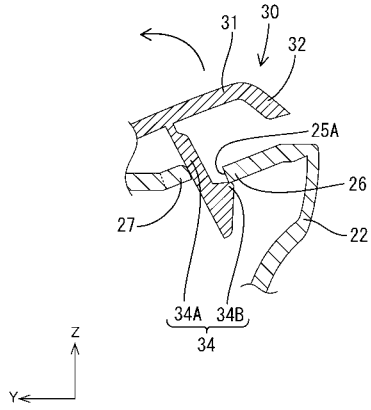
【 図 7 】



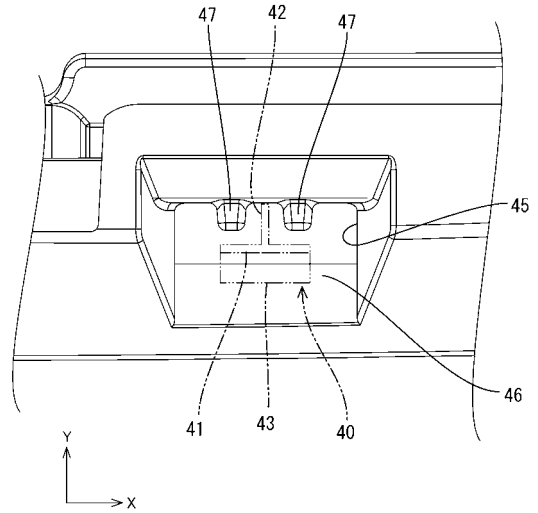
【 図 8 】



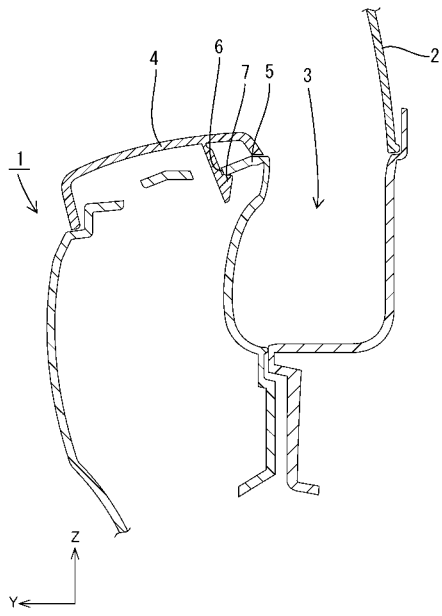
【 図 9 】



【 図 10 】



【 図 1 1 】



【 図 1 2 】

