

(19)日本国特許庁(JP)

(12)公開特許公報(A)

(11)公開番号

特開2023-115231

(P2023-115231A)

(43)公開日 令和5年8月18日(2023.8.18)

(51)国際特許分類

B 6 0 N 2/68 (2006.01)

F I

B 6 0 N 2/68

審査請求 有 請求項の数 1 O L (全19頁)

(21)出願番号 特願2023-105627(P2023-105627)  
 (22)出願日 令和5年6月28日(2023.6.28)  
 (62)分割の表示 特願2020-515475(P2020-515475)  
 )の分割  
 原出願日 平成31年4月23日(2019.4.23)  
 (31)優先権主張番号 特願2018-87575(P2018-87575)  
 (32)優先日 平成30年4月27日(2018.4.27)  
 (33)優先権主張国・地域又は機関  
 日本国(JP)  
 (31)優先権主張番号 特願2018-180331(P2018-180331)  
 (32)優先日 平成30年9月26日(2018.9.26)  
 (33)優先権主張国・地域又は機関  
 日本国(JP)

(71)出願人 000220066  
 テイ・エス テック株式会社  
 埼玉県朝霞市栄町3丁目7番27号  
 (74)代理人 100116034  
 弁理士 小川 啓輔  
 (74)代理人 100144624  
 弁理士 稲垣 達也  
 (72)発明者 溝井 健介  
 栃木県塩谷郡高根沢町大字太田118番  
 地1 テイ・エス テック株式会社内

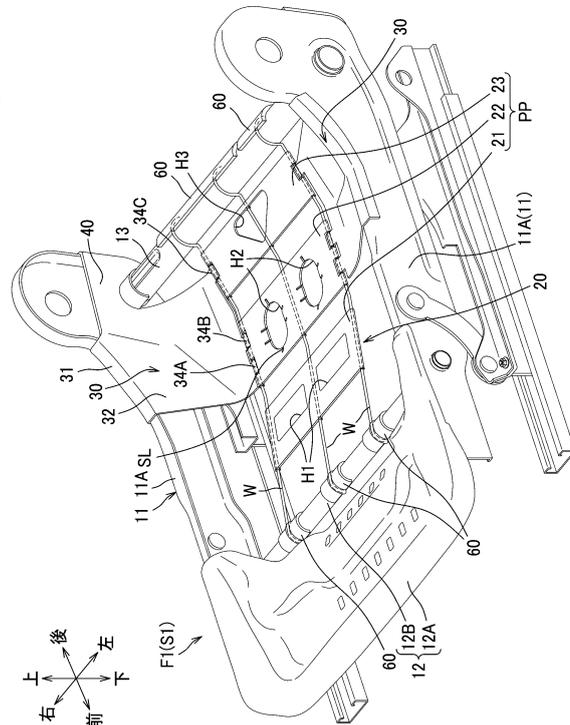
(54)【発明の名称】 乗物用シート

(57)【要約】

【課題】着座者の座骨に加わる圧力を低下させることと、着座者を支持する板状の部材の剛性を高くすることの両立を図ることを目的とする。

【解決手段】乗物用シート(車両用シート(S))は、左右に離間して配置された左右のサイドフレーム(11)と、左右のサイドフレーム(11)の間に配置され、着座者を支持する第1支持部材(20)と、第1支持部材(20)の左右両側に連結され、左右外側の端部が前記サイドフレームに支持されて第1支持部材(20)とともに着座者を支持する左右の第2支持部材(30)を備える。第1支持部材(20)は、板状の部材であり、着座者の座骨に対応した位置に形成された左右の座骨部貫通孔(H2)を有する。第2支持部材(30)は、少なくとも一部が、前後方向において、座骨部貫通孔(H2)の範囲内に位置する。

【選択図】図2



**【特許請求の範囲】****【請求項 1】**

左右に離間して配置された左右のサイドフレームと、  
前記左右のサイドフレームの間に配置され、着座者を支持する第 1 支持部材と、  
前記第 1 支持部材の左右両側に連結され、左右外側の端部が前記サイドフレームに支持されて前記第 1 支持部材とともに着座者を支持する左右の第 2 支持部材と、を備え、  
前記第 1 支持部材は、板状の部材であり、着座者の座骨に対応した位置に形成された左右の座骨部貫通孔を有し、  
前記第 2 支持部材は、少なくとも一部が、前後方向において、前記座骨部貫通孔の範囲内に位置することを特徴とする乗物用シート。

10

**【発明の詳細な説明】****【技術分野】****【0001】**

本発明は、自動車などの乗物に搭載される乗物用シートに関する。

**【背景技術】****【0002】**

自動車などの乗物に搭載される乗物用シートとして、例えば、特許文献 1 には、クッションフレームと、クッションフレームの前部と後部に架け渡され、パッドを支持する板状のクッションパネルとを備えたシートが開示されている。この技術では、クッションパネルのうち着座者の座骨に対応した位置に、着座者の座骨周辺に加わる圧力を逃がすための孔が形成されている。

20

**【先行技術文献】****【特許文献】****【0003】**

【特許文献 1】特開 2015 - 085840 公報

【特許文献 2】特開 2001 - 245744 公報

**【発明の概要】****【0004】**

しかしながら、従来技術では、座骨や尾骨に対応した孔を形成することでクッションパネルの剛性が低下してしまう問題が生じる。

30

**【0005】**

そこで、本発明は、着座者の座骨や尾骨の周辺に加わる圧力を低下させることと、着座者を支持する板状の部材の剛性を高くすることの両立を図ることを目的とする。

**【0006】**

前記した課題を解決するため、本発明に係る乗物用シートは、左右に離間して配置された左右のサイドフレームと、前記左右のサイドフレームの間に配置され、着座者を支持する第 1 支持部材と、前記第 1 支持部材の左右両側に連結され、左右外側の端部が前記サイドフレームに支持されて前記第 1 支持部材とともに着座者を支持する左右の第 2 支持部材と、を備える。

前記第 1 支持部材は、板状の部材であり、着座者の座骨に対応した位置に形成された左右の座骨部貫通孔を有する。

40

前記第 2 支持部材は、少なくとも一部が、前後方向において、前記座骨部貫通孔の範囲内に位置する。

**【0007】**

この構成によれば、着座者の座骨周辺にかかる圧力を座骨部貫通孔から逃がすことができるので、着座者の座骨に加わる圧力を低下させることができる。そして、サイドフレームに支持されている第 2 支持部材が、着座者の臀部から大腿部の両側部をサポートすることによって、座骨周辺にかかる圧力をさらに低下させることができる。また、第 2 支持部材の一部が、前後方向において、座骨部貫通孔の範囲内に位置するため、第 1 支持部材の座骨部貫通孔周りの部位をサイドフレームで支持されている第 2 支持部材で補強すること

50

ができ、板状の第1支持部材の剛性を高くすることができる。また、乗員に違和感を与えず、乗員を安定して支持することもできる。

したがって、着座者の座骨周辺に加わる圧力を低下させることと、着座者を支持する板状の部材の剛性を高くすることの両立を図ることができる。

【0008】

また、前記第2支持部材は、前記第1支持部材に連結される第1連結部を有し、前記第1連結部が、前後方向において、前記座骨部貫通孔の範囲内に位置していてもよい。

【0009】

これによれば、第1連結部によって、第1支持部材の座骨部貫通孔周りの部位を補強することができる。

【0010】

また、前記第2支持部材は、前記第1支持部材に連結される第2連結部を有し、前記第2連結部は、前記座骨部貫通孔よりも後に位置していてもよい。

【0011】

これによれば、第2支持部材によって第1支持部材を良好に支持することができる。

【0012】

また、前記座骨部貫通孔の縁にスリットが形成されていてもよい。

【0013】

これによれば、座骨部貫通孔の周囲の部分がスリットにより変形しやすくなるので、着座者の座骨の周囲にかかる圧力を座骨に向かうにつれて徐々に小さくすることができる。

【0014】

また、前記第1支持部材は、着座者の尾骨に対応した位置に形成された尾骨部貫通孔を有し、前記第2支持部材の一部が、前後方向において、前記尾骨部貫通孔の範囲内に位置していてもよい。

【0015】

これによれば、着座者の尾骨周辺にかかる圧力を尾骨部貫通孔から逃がすことができるとともに、第1支持部材の尾骨部貫通孔周りの部位を第2支持部材で補強することができる。

【0016】

また、前記乗物用シートは、前後方向に互いに離れて配置され、それぞれが前記左右のサイドフレームを連結する一对の連結部材をさらに備え、前記第1支持部材は、前記一对の連結部材に架け渡された複数のワイヤと、前記複数のワイヤを連結する樹脂板とを含んでなってもよい。

【0017】

これによれば、第1支持部材がワイヤで補強されるので、第1支持部材の剛性を高くすることができる。

【0018】

また、前記第2支持部材は、前記ワイヤに係合する第1係合部を有していてもよい。

【0019】

これによれば、第1支持部材と第2支持部材をワイヤを介して強固に連結することができる。

【0020】

また、前記乗物用シートは、前記サイドフレームの後端部を左右内側から覆うカバー部材をさらに備え、前記第2支持部材は、前記カバー部材と一体に形成されていてもよい。

【0021】

これによれば、第2支持部材の剛性を高くすることができる。

【0022】

前記スリットは、左右方向に延び、前後方向において前記第1連結部の範囲内に位置することが望ましい。

【0023】

10

20

30

40

50

これによれば、スリットと連結部の前後方向の位置を重ねることで、第 1 支持部材の支持力の低下を抑制することができる。

【 0 0 2 4 】

また、前記樹脂板は、前記ワイヤに係合する第 2 係合部を有することができる。この場合、前記スリットは、前後方向に延び、少なくとも一部が、前後方向において前記第 2 係合部の範囲内に位置することが望ましい。

【 0 0 2 5 】

これによれば、スリットと第 2 係合部の前後方向の位置を重ねることで、第 1 支持部材の支持力の低下を抑制することができる。

【 0 0 2 6 】

また、前記乗物用シートは、前記第 1 支持部材よりも撓みやすい第 3 支持部材をさらに備え、前記第 3 支持部材は、前記座骨部貫通孔の少なくとも一部を塞ぐように、前記第 1 支持部材に設けられていてもよい。

【 0 0 2 7 】

これによれば、第 1 支持部材よりも撓みやすい第 3 支持部材によって適度に着座者の座骨を支持できるとともに、着座者の座骨周辺にかかる圧力を座骨部貫通孔に設けた第 3 支持部材から逃がすことができる。

【 0 0 2 8 】

また、前記乗物用シートは、前記第 1 支持部材よりも撓みやすい第 3 支持部材をさらに備え、前記第 3 支持部材は、前記尾骨部貫通孔の少なくとも一部を塞ぐように、前記第 1 支持部材に設けられていてもよい。

【 0 0 2 9 】

これによれば、第 1 支持部材よりも撓みやすい第 3 支持部材によって適度に着座者の尾骨を支持できるとともに、着座者の尾骨周辺にかかる圧力を尾骨部貫通孔に設けた第 3 支持部材から逃がすことができる。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 3 0 】

【 図 1 】 実施形態に係る乗物用シートを示す斜視図である。

【 図 2 】 クッションフレーム周りの構造を示す斜視図である。

【 図 3 】 中央支持部材および後側支持部材を上から見た図 ( a ) と、図 3 ( a ) の I - I 断面図 ( b ) である。

【 図 4 】 連結部周りの構造を示す断面図である。

【 図 5 】 連結部の変形例を示す断面図である。

【 図 6 】 第 2 実施形態に係るクッションフレームを示す斜視図である。

【 図 7 】 クッションフレームを示す平面図である。

【 図 8 】 クッションフレームの右側の第 2 支持部材周りの構造を拡大して示す斜視図 ( a ) と、尾骨部貫通孔とワイヤの関係を示す断面図 ( b ) と、第 6 面、第 7 面および第 8 面の角度の関係を示す断面図 ( c ) である。

【 図 9 】 3 つの固定部を示す側面図である。

【 図 1 0 】 第 1 支持部材を示す断面図 ( a ) と、リブ周りの構造を拡大して示す断面図 ( b ) である。

【 図 1 1 】 ワイヤを 4 本にした変形例を示す平面図である。

【 図 1 2 】 ワイヤをバンフレームに係合した変形例を示す斜視図である。

【 図 1 3 】 座骨部貫通孔と尾骨部貫通孔に第 3 支持部材を設けた変形例を示す斜視図である。

【 発明を実施するための形態 】

【 0 0 3 1 】

以下、添付の図面を参照しながら発明の実施形態について説明する。なお、本明細書において、前後、左右、上下は、シートに座った者 ( 着座者 ) から見た、前後、左右、上下を基準とする。

10

20

30

40

50

図 1 に示すように、本実施形態の乗物用シートは、自動車に搭載される車両用シート S として構成され、シートクッション S 1 と、シートバック S 2 と、ヘッドレスト S 3 とを備えている。

【 0 0 3 2 】

図 2 に示すように、シートクッション S 1 の内部には、シートクッション S 1 の骨格を構成するクッションフレーム F 1 が内蔵されている。シートクッション S 1 は、クッションフレーム F 1 に、ウレタンフォームなどからなるクッションパッドと、布地や皮革などからなる表皮材を被せることで構成されている。

【 0 0 3 3 】

クッションフレーム F 1 は、左右のサイドフレーム 1 1 と、フロントフレーム 1 2 と、リアフレーム 1 3 と、を備えている。

10

左右のサイドフレーム 1 1 は、左右に離間して配置されている。各サイドフレーム 1 1 は、主に、金属板からなる、前後に長い板状のサイドフレーム本体 1 1 A から構成されている。左右のサイドフレーム本体 1 1 A の後端部には、シートバック S 2 の骨格を構成する図示しないバックフレームがリクライニング機構を介して回動可能に取り付けられている。なお、シートバック S 2 は、バックフレームに、ウレタンフォームなどからなるバックパッドと、表皮材を被せることで構成されている。

【 0 0 3 4 】

フロントフレーム 1 2 とリアフレーム 1 3 は、前後に離間して配置されている。

フロントフレーム 1 2 は、金属板からなるパンフレーム 1 2 A と、金属製のパイプ材からなるフロントパイプ 1 2 B と、を備えている。パンフレーム 1 2 A およびフロントパイプ 1 2 B は、左右のサイドフレーム本体 1 1 A ( サイドフレーム 1 1 ) の前端部同士を連結している。

20

リアフレーム 1 3 は、金属製のパイプ材からなり、左右のサイドフレーム本体 1 1 A ( サイドフレーム 1 1 ) の後端部同士を連結している。ここで、フロントパイプ 1 2 B およびリアフレーム 1 3 は、一对の連結部材に相当する。

【 0 0 3 5 】

シートクッション S 1 は、第 1 支持部材 2 0 と、左右の第 2 支持部材 3 0 と、左右のカバー部材 4 0 と、を備えている。カバー部材 4 0 は、サイドフレーム 1 1 の後端部を左右内側から覆う樹脂製の部材であり、第 2 支持部材 3 0 と一体に形成されている。なお、シートクッション S 1 は、略左右対称の構造となっているため、以下の説明では、主に左右方向の一方側の構造を説明し、他方側の構造については適宜説明を省略する。

30

【 0 0 3 6 】

第 1 支持部材 2 0 は、図示しないクッションパッドを介して着座者を下から支持する板状の部材であり、左右のサイドフレーム 1 1 の間に配置されている。第 1 支持部材 2 0 は、フロントパイプ 1 2 B およびリアフレーム 1 3 に架け渡された 3 つのワイヤ W と、各ワイヤ W を連結する 3 つの樹脂板 P P とを含んでなる。

【 0 0 3 7 】

3 つの樹脂板 P P は、前後方向に間隔を空けて並んでおり、前後方向に延びる 3 つのワイヤ W に支持されている。

40

【 0 0 3 8 】

3 つのワイヤ W は、金属からなり、左右方向に間隔を空けて並んでいる。3 つのワイヤ W の前端および後端には、それぞれ被覆部材 6 0 が配置されている。被覆部材 6 0 は、樹脂からなり、ワイヤ W の前端および後端の略円弧状に曲げられた部分を覆って包むように設けられてワイヤ W と一体に形成されている。被覆部材 6 0 は、左右方向にわたって切れ目が形成されたような略 C 字の筒状をなしている。各ワイヤ W の前端および後端は、被覆部材 6 0 に覆われている。各ワイヤ W の前端は、フロントパイプ 1 2 B に係止され、後端は、リアフレーム 1 3 に係止されている。

【 0 0 3 9 】

左右方向の中央に配置されるワイヤ W は、各樹脂板 P P の左右方向の中央部を支持して

50

いる。左右方向両側にあるワイヤWは、各樹脂板PPの左右方向の両端部を支持している。

【0040】

なお、以下の説明では、最前方に配置される樹脂板PPを「前板21」とも称し、中央に配置される樹脂板PPを「中央板22」とも称し、最後方に配置される樹脂板PPを「後板23」とも称する。

【0041】

前板21は、平板状に形成され、図示せぬファンのダクトが通る孔H1を有している。孔H1は、左右に間隔を空けて形成されている。左右の孔H1は、中央のワイヤWと左右両側のワイヤWとの間にそれぞれ1つずつ配置されている。前板21の左右両端部は、サイドフレーム11に連結されておらず、ワイヤWのみで支持されている。

10

【0042】

前板21は、後端が前端よりも上に位置するように、水平面に対して傾いて配置されている。前板21の前端は、中央板22よりも上に位置している。

【0043】

中央板22は、平板状に形成され、水平面に対して略平行に配置されている。中央板22は、3つの樹脂板PPのうち最も下に位置しており、着座者の座骨に対応した位置に形成された左右の座骨部貫通孔H2を有している。すなわち、座骨部貫通孔H2は、第1支持部材20の着座者を支持する面のうち最も低い部分に設けられている。

【0044】

各座骨部貫通孔H2は、前後方向に長い長孔であり、左右方向に間隔を開けて並んでいる。左右の座骨部貫通孔H2は、中央のワイヤWと左右両側のワイヤWとの間にそれぞれ1つずつ配置されている。各座骨部貫通孔H2の面積は、例えば、20～36cm<sup>2</sup>とすることができる。座骨部貫通孔H2の前後方向のサイズは、70～90mmとすることができ、左右方向のサイズは、40～60mmとすることができる。座骨部貫通孔H2が小さすぎる場合には、座骨からの圧力を十分に逃がすことができず、大きすぎる場合には支持力が低下する。

20

【0045】

図3(a)に示すように、中央板22の左右の各端部には、左右方向外側に開口する切欠22Aが2つずつ形成されている。ワイヤWは、各切欠22Aを横切るように配置されている。

30

【0046】

中央板22の左右の各端部には、切欠22Aを挟んで配置される3つの第2係合部22Bが3つずつ形成されている。図4に示すように、各第2係合部22Bは、中央板22の下面から下方に突出し、かつ、下方に開口する断面視U形状に形成されており、ワイヤWに係合している。なお、中央板22の左右の端部は、水平面に対して傾斜しており、その上面が、後述する第2支持部材30の第2部位32の上面と略面一となっている。

【0047】

図3(a)に戻って、各座骨部貫通孔H2の縁には、6つのスリットSLが形成されている。各スリットSLは、中央板22を上下方向に貫通するとともに、一端が座骨部貫通孔H2につながって開口している。各スリットSLは、前後方向に延びるものが座骨部貫通孔H2の円弧状の前縁と後縁に1つずつ、左右方向に延びるものが左右の各縁に2つずつ設けられている。

40

【0048】

前後方向に延びるスリットSLは、少なくとも一部が、前後方向において第2係合部22Bの範囲内に位置する。本実施形態においては、前後方向に延びるスリットSLは、全体が前後方向において第2係合部22Bの範囲内に位置する。これにより、スリットSLと第2係合部22Bの前後方向の位置を重ねることで、第1支持部材20の支持力の低下を抑制することができる。なお、この例では、前縁のスリットSLと後縁のスリットSLの両方が第2係合部22Bと前後方向の位置が重なっているが、片方のみが第2係合部2

50

2 B と前後方向の位置が重なる形態として第 1 支持部材 2 0 の支持力を調整してもよい。

【 0 0 4 9 】

左右方向に延びる各スリット S L は、前後方向において連結部 3 4 A , 3 4 B の範囲内に位置する。これにより、スリット S L と連結部 3 4 A , 3 4 B の前後方向の位置を重ねることで、第 1 支持部材 2 0 の支持力の低下を抑制することができる。なお、この例では、左右方向に延びる複数のスリット S L のすべてが前後方向において連結部 3 4 A , 3 4 B の範囲内に位置していたが、一部のスリット S L のみが前後方向において連結部 3 4 A , 3 4 B の範囲内に位置する形態として第 1 支持部材 2 0 の支持力を調整してもよい。

【 0 0 5 0 】

図 3 ( b ) に示すように、各スリット S L が形成された座骨部貫通孔 H 2 の周辺部 H 2 1 は、座骨部貫通孔 H 2 の中心に向かうにつれて下に位置するように傾斜している。 10

【 0 0 5 1 】

図 3 ( a ) に示すように、後板 2 3 は、平板状に形成され、後端が前端よりも上に位置するように、水平面に対して傾いて配置されている。後板 2 3 の後端は、中央板 2 2 よりも上に位置している。後板 2 3 は、着座者の尾骨に対応した位置に形成された 1 つの尾骨部貫通孔 H 3 を有している。尾骨部貫通孔 H 3 は、後板 2 3 の左右方向中央に位置する。尾骨部貫通孔 H 3 は、各座骨部貫通孔 H 2 よりも後に配置されるとともに、左右方向の中心が左右方向において各座骨部貫通孔 H 2 の間に配置されている。尾骨部貫通孔 H 3 は、上面から見て略三角形の孔であり、1 つの角が前方に向くように配置されている。

【 0 0 5 2 】

尾骨部貫通孔 H 3 の面積は、例えば、6 ~ 1 2 c m 2 とすることができる。尾骨部貫通孔 H 3 の前後方向のサイズは、2 5 ~ 3 5 m m とすることができる。左右方向のサイズは、3 0 ~ 4 0 m m とすることができる。尾骨部貫通孔 H 3 が小さすぎる場合には、尾骨からの圧力を十分に逃がすことができず、大きすぎる場合には支持力が低下する。 20

【 0 0 5 3 】

後板 2 3 の左右の各端部には、左右方向外側に開口する切欠 2 3 A が 1 つずつ形成されている。ワイヤ W は、切欠 2 3 A を横切るように配置されている。

【 0 0 5 4 】

後板 2 3 の左右の各端部には、切欠 2 3 A を挟んで配置される 2 つの第 2 係合部 2 3 B が 2 つずつ形成されている。各第 2 係合部 2 3 B は、前述した第 2 係合部 2 2 B と同じ構造となっており、ワイヤ W に係合する。なお、符号は省略するが、前板 2 1 の左右の各端部や各樹脂板 P P の左右中央にも、第 2 係合部 2 2 B , 2 3 B と同じ構造の係合部が形成されている。 30

【 0 0 5 5 】

左右の第 2 支持部材 3 0 は、第 1 支持部材 2 0 とともに着座者を支持する部材であり、樹脂からなる。第 2 支持部材 3 0 は、第 1 支持部材 2 0 とは別体であり、第 1 支持部材 2 0 、詳しくは中央板 2 2 および後板 2 3 の左右両側に 1 つずつ配置されている。

【 0 0 5 6 】

第 2 支持部材 3 0 は、サイドフレーム 1 1 の前後方向の中心よりも後に配置されている。第 2 支持部材 3 0 は、サイドフレーム 1 1 の上に配置される第 1 部位 3 1 と、第 1 部位 3 1 から左右方向内側および下側に斜めに延びる第 2 部位 3 2 と、第 2 部位 3 2 の左右方向内側の端部に形成された 3 つの連結部 3 4 A , 3 4 B , 3 4 C と、を有している。 40

【 0 0 5 7 】

第 1 部位 3 1 は、板状の部位であり、ボルトや樹脂爪、クリップなどによってサイドフレーム 1 1 に連結されている。第 1 部位 3 1 の後端部は、カバー部材 4 0 と一体に形成されている。第 1 部位 3 1 の一部は、前後方向において、座骨部貫通孔 H 2 の範囲内に位置している。

【 0 0 5 8 】

第 2 部位 3 2 は、着座者の臀部から大腿部の両側部を支持するための板状の部位であり、着座者の臀部等を斜め下から支えるように水平面に対して傾斜している。第 2 部位 3 2 50

の後端部は、カバー部材 40 と一体に形成されている。第 2 部位 32 の一部は、前後方向において、座骨部貫通孔 H2 の範囲内に位置している。

【0059】

3つの連結部 34A ~ 34C は、第 1 支持部材 20 (中央板 22 または後板 23) に連結される部位である。3つの連結部 34A ~ 34C は、第 1 支持部材 20 に連結して第 1 支持部材 20 を支持する。前側の 2つの連結部 34A, 34B は、第 1 連結部の一例であり、前後方向において、座骨部貫通孔 H2 の範囲内に位置している。つまり、第 2 支持部材 30 の一部が、前後方向において、座骨部貫通孔 H2 の範囲内に位置している。前側の 2つの連結部 34A, 34B は、ワイヤ W を介して中央板 22 に連結されている。

【0060】

最後方に位置する連結部 34C は、第 2 連結部の一例であり、座骨部貫通孔 H2 よりも後に位置している。詳しくは、連結部 34C は、前後方向において、尾骨部貫通孔 H3 の範囲内に位置している。つまり、第 2 支持部材 30 の一部が、前後方向において、尾骨部貫通孔 H3 の範囲内に位置している。最後方に位置する連結部 34C は、ワイヤ W を介して後板 23 に連結されている。

【0061】

各連結部 34A ~ 34C は、各板 22, 23 の各切欠 22A, 23A (図 3 参照) 内に配置されている。なお、連結部 34A ~ 34C と各板 22, 23 との連結構造は、略同じ構造であるため、以下の説明では、連結部 34A の構造について代表して説明する。

【0062】

図 4 に示すように、連結部 34A は、切欠 22A 内に位置するワイヤ W に係合している。連結部 34A は、第 2 部位 32 から下方に延びる第 1 壁 A11 と、第 1 壁 A11 の下端から左右方向内側に延びる第 2 壁 A12 と、第 2 壁 A12 の左右方向内側の端部から上方に延びる第 1 係合部の一例としてのフック A13 と、を主に有している。フック A13 は、上端部が左右方向外側に向けて突出するフック形状となっており、このフック形状となった上端部がワイヤ W に係合している。

【0063】

第 1 壁 A11 の上下方向の略中央部には、フック A13 に係合するワイヤ W に向けて延びる規制部 A14 が形成されている。規制部 A14 は、ワイヤ W がフック A13 から外れるのを規制する部位であり、規制部 A14 とフック A13 の先端との間隔が、ワイヤ W の径よりも小さくなっている。

【0064】

また、第 1 壁 A11 とフック A13 との間には、ワイヤ W をフック A13 の先端に向けて案内するガイドリブ A15 が形成されている。ガイドリブ A15 は、前後方向に直交する面を有する板状の部位であり、第 1 壁 A11、第 2 壁 A12 およびフック A13 を繋ぐように形成されている。ガイドリブ A15 の上端は、第 1 壁 A11 の上端から左右方向内側および下側に向けて斜めに延びた後、フック A13 に係合するワイヤ W の下を通るように左右方向内側に延びてフック A13 まで延びている。なお、ガイドリブ A15 の数は、任意であるが、例えば、ガイドリブ A15 を前後方向に間隔を空けて複数配置するとよい。

【0065】

次に、クッションフレーム F1 への第 1 支持部材 20 および第 2 支持部材 30 の取付方法について説明する。

図 2 に示すように、まず、左右のサイドフレーム 11 のそれぞれに対して、第 2 支持部材 30 を係合またはボルト締結などの方法によって取り付ける。その後、3つのワイヤ W の各端部に一体形成された各被覆部材 60 を、フロントパイプ 12B およびリアフレーム 13 に上から押し込んで嵌合させることで、フロントパイプ 12B およびリアフレーム 13 に取り付ける。

【0066】

その後、ワイヤ W を、左右の第 2 支持部材 30 の各連結部 34A ~ 34C に上から押し

10

20

30

40

50

込んで係合させる。最後に、各樹脂板 P P の各第 2 係合部 2 2 B , 2 3 B をワイヤ W に上から押し込んで係合させる。以上により、各支持部材 2 0 , 3 0 をクッションフレーム F 1 に取り付けることができる。

**【 0 0 6 7 】**

以上、本実施形態によれば、次の各効果を奏することができる。

中央板 2 2 に座骨部貫通孔 H 2 を形成することで、着座者の座骨周辺にかかる圧力を座骨部貫通孔 H 2 から逃がすことができるので、着座者の座骨周辺に加わる圧力を低下させることができる。第 2 支持部材 3 0 が、着座者の臀部から大腿部の両側部をサポートすることによって、座骨周辺にかかる圧力をさらに低下させることができる。また、第 2 支持部材 3 0 の一部（前側の連結部 3 4 A , 3 4 B ）が、前後方向において、座骨部貫通孔 H 2 の範囲内に位置するため、中央板 2 2 の座骨部貫通孔 H 2 周りの部位を第 2 支持部材 3 0 で補強することができ、板状の中央板 2 2 の剛性を高くすることができる。

10

**【 0 0 6 8 】**

第 2 支持部材 3 0 が、座骨部貫通孔 H 2 よりも後の位置で後板 2 3 に連結される連結部 3 4 C を有するので、第 2 支持部材 3 0 によって後板 2 3 を良好に支持することができる。

**【 0 0 6 9 】**

座骨部貫通孔 H 2 の縁にスリット S L が形成されることで、座骨部貫通孔 H 2 の周囲の部分がスリット S L により変形しやすくなるので、着座者の座骨の周囲にかかる圧力を座骨に向かうにつれて徐々に小さくすることができる。

20

**【 0 0 7 0 】**

後板 2 3 が尾骨部貫通孔 H 3 を有するので、着座者の尾骨にかかる圧力を尾骨部貫通孔 H 3 から逃がすことができる。また、第 2 支持部材 3 0 の一部が、前後方向において、尾骨部貫通孔 H 3 の範囲内に位置するので、後板 2 3 の尾骨部貫通孔 H 3 周りの部位を第 2 支持部材 3 0 で補強することができる。

**【 0 0 7 1 】**

第 1 支持部材 2 0 がワイヤ W に係合する第 2 係合部 2 2 B , 2 3 B を有するので、第 1 支持部材 2 0 をワイヤ W で良好に支持することができる。

**【 0 0 7 2 】**

第 2 支持部材 3 0 がワイヤ W に係合するフック A 1 3 を有するので、第 1 支持部材 2 0 と第 2 支持部材 3 0 をワイヤ W を介して強固に連結することができる。また、このようにワイヤ W を介して第 1 支持部材 2 0 と第 2 支持部材 3 0 を連結することで、第 1 支持部材 2 0 に荷重がかかった際に、第 1 支持部材 2 0 の左右の端部がワイヤ W を中心に回転するので、第 1 支持部材 2 0 の上下方向の移動量を大きくすることができ、着座者の座り心地を向上させることができる。

30

**【 0 0 7 3 】**

第 2 支持部材 3 0 がカバー部材 4 0 と一体に形成されているので、第 2 支持部材 3 0 の剛性を高くすることができる。

**【 0 0 7 4 】**

前板 2 1 , 1 2 1 と、中央板 2 2 , 1 2 2 と、後板 2 3 , 1 2 3 は、間隔が大きく空いているため、着座時に大きな荷重がかかった場合でも、相互に干渉することを抑制できる。また、前板 2 1 , 1 2 1 と、中央板 2 2 , 1 2 2 と、後板 2 3 , 1 2 3 とを 1 枚の樹脂板で構成した場合に比較して、3 枚の樹脂板で着座者の荷重を受けることになるため、より適切な荷重配分を実現することができる。

40

なお、前板 2 1 , 1 2 1 と、中央板 2 2 , 1 2 2 と、後板 2 3 , 1 2 3 どうしの間隔は、体の大きい乗員の体型と体重を考慮した上で、当該乗員の着座時に相互の樹脂板が干渉しない程度の間隔をもたせるものとする。

**【 0 0 7 5 】**

以上に本発明の実施形態について説明したが、本発明は、以下の他の形態に示すように、適宜変形して実施することが可能である。

50

## 【 0 0 7 6 】

前記実施形態では、第 2 係合部 2 2 B を中央板 2 2 の下面から突出させたが、本発明はこれに限定されるものではない。例えば、図 5 に示すように、第 2 係合部 2 2 B を中央板 2 2 の上面から突出させてもよい。なお、その他の係合部も同様に、樹脂板の上面から突出させてもよい。

## 【 0 0 7 7 】

また、以下に示す第 2 実施形態のように車両用シート S を構成してもよい。なお、第 2 実施形態において、前記実施形態と略同様の構成には、同一符号を付して説明を省略することとする。

## 【 0 0 7 8 】

図 6 および図 7 に示すように、第 2 実施形態に係る車両用シート S は、前記実施形態とは異なる第 1 支持部材 1 2 0 および第 2 支持部材 1 3 0 を備えている。第 2 実施形態において、ワイヤ W は、前端がフロントパイプ 1 2 B に係合し、後端がリアフレーム 1 3 に係合している。

## 【 0 0 7 9 】

第 1 支持部材 1 2 0 は、前板 1 2 1 と、中央板 1 2 2 と、後板 1 2 3 と、を備えている。前板 1 2 1、中央板 1 2 2 および後板 1 2 3 は、それぞれ、矩形の板状に形成されている。

## 【 0 0 8 0 】

前板 1 2 1 は、前述した孔 H 1 ( 図 2 参照 ) を有さない点で前記実施形態とは異なっている。

## 【 0 0 8 1 】

中央板 1 2 2 は、第 1 折れ線 L 1 および第 2 折れ線 L 2 を基準に折れ曲がっている。第 1 折れ線 L 1 は、左右方向に沿った線であり、左右の座骨部貫通孔 H 2 を通るように配置されている。詳しくは、第 1 折れ線 L 1 は、座骨部貫通孔 H 2 の前後方向中央よりも後方に配置されている。また、第 1 折れ線 L 1 は、長孔である座骨部貫通孔 H 2 の左右の直線部分に配置されるスリット S L を通るように配置されている。

## 【 0 0 8 2 】

第 2 折れ線 L 2 は、中央板 1 2 2 の左右両端部に 1 本ずつ設けられている。右側の第 2 折れ線 L 2 は、第 1 折れ線 L 1 の右端から前斜め右側に向けて延びて中央板 1 2 2 の右端に繋がる部分と、第 1 折れ線 L 1 の右端から前後方向に沿って後方に延びて中央板 1 2 2 の後端に繋がる部分と、を有している。左側の第 2 折れ線 L 2 は、右側の第 2 折れ線 L 2 と略左右対称となるように構成されている。

## 【 0 0 8 3 】

中央板 1 2 2 の上面は、第 1 面 S F 1 と、第 2 面 S F 2 と、2 つの第 3 面 S F 3 と、を有している。第 1 面 S F 1 は、第 1 折れ線 L 1 を基準に第 2 面 S F 2 に対して傾斜し、第 3 面 S F 3 は、第 2 折れ線 L 2 を基準に第 1 面 S F 1 および第 2 面 S F 2 に対して傾斜している。

## 【 0 0 8 4 】

図 1 0 ( a ) に示すように、第 1 面 S F 1 は、第 2 面 S F 2 の前端 ( 第 1 折れ線 L 1 ) から前斜め上方に延びる傾斜面であり、前板 1 2 1 の上面 1 2 1 A と略面一となるように配置されている。第 2 面 S F 2 は、第 1 面 S F 1 の後端から後方に向けて略水平に延びている。

## 【 0 0 8 5 】

図 6 および図 7 に示すように、左右の第 3 面 S F 3 は、左右の第 2 折れ線 L 2 に対して左右方向外側に配置されている。右側の第 3 面 S F 3 は、右側の第 2 折れ線 L 2 から右斜め上方に向けて延びる傾斜面である。左側の第 3 面 S F 3 は、右側の第 3 面 S F 3 と略左右対称となるように構成されている。

## 【 0 0 8 6 】

中央板 1 2 2 の上面の右端は、第 1 面 S F 1 の右端と、第 3 面 S F 3 の右端とで構成さ

10

20

30

40

50

れている。中央板 1 2 2 の上面の左端は、第 1 面 S F 1 の左端と、第 3 面 S F 3 の左端とで構成されている。中央板 1 2 2 の上面の後端は、第 2 面 S F 2 の後端と、左右の第 3 面 S F 3 の後端とで構成されている。

【 0 0 8 7 】

後板 1 2 3 は、略水平に配置されるベース部 1 2 3 A と、ベース部 1 2 3 A の後端から後ろ斜め上方に延びる縦壁部 1 2 3 B と、ベース部 1 2 3 A と縦壁部 1 2 3 B とに連結される複数のリブ 1 2 3 C と、を有している。複数のリブ 1 2 3 C は、左右方向に間隔を空けて並んでいる。

【 0 0 8 8 】

ベース部 1 2 3 A は、前記実施形態と略同様の尾骨部貫通孔 H 3 を有している。本実施形態では、3本のワイヤ W のうち真ん中に配置されるワイヤ W、詳しくは尾骨部貫通孔 H 3 を前後に横切るように配置されるワイヤ W は、尾骨部貫通孔 H 3 に対応する部位が、図 8 ( b ) に示すような形状に形成されている。詳しくは、ワイヤ W は、尾骨部貫通孔 H 3 の前後の部分を支持する 2 つの支持部 W 1 と、下方に向けて凹むような形状の凹形状部 W 2 と、を有している。

10

【 0 0 8 9 】

凹形状部 W 2 は、前側の支持部 W 1 から後斜め下方に延びる前部 W 2 1 と、前部 W 2 1 の下端から後方に延びる底部 W 2 2 と、底部 W 2 2 の後端から後斜め上方に延びて後側の支持部 W 1 に繋がる後部 W 2 3 と、を有している。前部 W 2 1 は、上下方向から見て尾骨部貫通孔 H 3 の前端に重なっている。後部 W 2 3 は、上下方向から見て尾骨部貫通孔 H 3 の後端に重なっている。このような凹形状部 W 2 をワイヤ W に形成することで、車両用シート S から着座者の尾骨に加わる圧力を小さくすることができる。

20

【 0 0 9 0 】

図 6 および図 7 に示すように、ベース部 1 2 3 A は、左右の第 3 折れ線 L 3 を基準に折れ曲がっている。左右の第 3 折れ線 L 3 は、前後方向に沿った線であり、左右の第 2 折れ線 L 2 の延長線上に配置されている。

【 0 0 9 1 】

ベース部 1 2 3 A の上面は、第 4 面 S F 4 と、2 つの第 5 面 S F 5 と、を有している。2 つの第 5 面 S F 5 は、それぞれ、第 3 折れ線 L 3 を基準に第 4 面 S F 4 に対して折り曲げられている。

30

【 0 0 9 2 】

第 4 面 S F 4 は、略水平に延びる面であり、中央板 1 2 2 の第 2 面 S F 2 と略面一となるように配置されている ( 図 1 0 ( a ) 参照 ) 。

【 0 0 9 3 】

左右の第 5 面 S F 5 は、左右の第 3 折れ線 L 3 に対して左右方向外側に配置されている。右側の第 5 面 S F 5 は、右側の第 3 折れ線 L 3 から右斜め上方に向けて延びる傾斜面である。左側の第 5 面 S F 5 は、右側の第 5 面 S F 5 と略左右対称となるように構成されている。

【 0 0 9 4 】

図 1 0 ( b ) に示すように、縦壁部 1 2 3 B は、その下部に、後斜め下方に向けて凹む凹部 B 1 を有している。凹部 B 1 は、縦壁部 1 2 3 B の右端から左端まで延びている。

40

【 0 0 9 5 】

リブ 1 2 3 C は、凹部 B 1 の底から上方に突出している。リブ 1 2 3 C の上面は、縦壁部 1 2 3 B の前面とベース部 1 2 3 A の上面とを滑らかに繋ぐ曲面を有している。

【 0 0 9 6 】

図 6 に示すように、右側の第 2 支持部材 1 3 0 は、サイドフレーム 1 1 の上に配置される第 1 部位 1 3 1 と、第 1 部位 1 3 1 から左右方向内側および下側に延びる第 2 部位 1 3 2 と、第 2 部位 1 3 2 の左右方向内側の端部に形成された 3 つの連結部 1 3 4 A , 1 3 4 B , 1 3 4 C と、を有している。第 1 部位 1 3 1 および第 2 部位 1 3 2 の後端部は、サイドフレーム 1 1 の後端部を左右内側から覆うカバー部材 1 4 0 と一体に形成されている。

50

## 【 0 0 9 7 】

図 8 ( a ) に示すように、第 2 部位 1 3 2 は、第 4 折れ線 L 4、第 5 折れ線 L 5 および第 6 折れ線 L 6 を基準に折り曲げられている。第 4 折れ線 L 4 は、第 2 部位 1 3 2 の上端の後部から第 2 部位 1 3 2 の前端まで前斜め下方に延びている。第 5 折れ線 L 5 は、第 4 折れ線 L 4 よりも左右方向内側、かつ、下方の位置で、略前後方向に沿って延びている。第 6 折れ線 L 6 は、第 5 折れ線 L 5 よりも左右方向内側、かつ、下方の位置で、略前後方向に沿って延びている。

## 【 0 0 9 8 】

第 2 部位 1 3 2 の内面は、第 6 面 S F 6 と、第 7 面 S F 7 と、第 8 面 S F 8 と、第 9 面 S F 9 と、を有している。第 7 面 S F 7 は、第 4 折れ線 L 4 を基準に第 6 面 S F 6 に対し 10  
て傾斜している。第 8 面 S F 8 は、第 5 折れ線 L 5 を基準に第 7 面 S F 7 に対して傾斜している。第 9 面 S F 9 は、第 6 折れ線 L 6 を基準に第 8 面 S F 8 に対して傾斜している。

## 【 0 0 9 9 】

第 6 面 S F 6 は、第 1 部位 1 3 1 の左右方向内側の端から左右方向内側、かつ、下方に向けて傾斜する傾斜面であり、水平面に対する角度は、第 1 角度 1 となっている ( 図 8 ( c ) 参照 ) 。

## 【 0 1 0 0 】

第 7 面 S F 7 は、第 6 面 S F 6 の下端から左右方向内側、かつ、下方に向けて傾斜する傾斜面であり、水平面に対する角度は、第 1 角度 1 よりも大きな第 2 角度 2 となっ 20  
ている ( 図 8 ( c ) 参照 ) 。

## 【 0 1 0 1 】

第 8 面 S F 8 は、第 7 面 S F 7 の下端から左右方向内側、かつ、下方に向けて傾斜する傾斜面であり、水平面に対する角度は、第 1 角度 1 よりも小さな第 3 角度 3 となっ 30  
ている ( 図 8 ( c ) 参照 ) 。つまり、前述した各角度の関係は、 $3 < 1 < 2$  となっている。また、第 8 面 S F 8 は、前述した第 3 面 S F 3 および第 5 面 S F 5 と略面一となるように配置されている。

## 【 0 1 0 2 】

第 9 面 S F 9 は、第 8 面 S F 8 の下端から下方に延びている。第 9 面 S F 9 には、3 つの連結部 1 3 4 A , 1 3 4 B , 1 3 4 C と、2 つの突出部 P 1 , P 2 とが形成されている。なお、以下の説明では、3 つの連結部 1 3 4 A , 1 3 4 B , 1 3 4 C を、それぞれ、第 30  
1 連結部 1 3 4 A、第 2 連結部 1 3 4 B、第 3 連結部 1 3 4 C とも称し、2 つの突出部 P 1 , P 2 を、それぞれ、第 1 突出部 P 1、第 2 突出部 P 2 とも称する。

## 【 0 1 0 3 】

3 つの連結部 1 3 4 A , 1 3 4 B , 1 3 4 C は、ワイヤ W に連結される部位であり、第 9 面 S F 9 の下部から第 1 支持部材 1 2 0 に向けて突出している。第 1 連結部 1 3 4 A は、第 9 面 S F 9 の前端に配置され、第 3 連結部 1 3 4 C は、第 9 面 S F 9 の後端に配置され、第 2 連結部 1 3 4 B は、第 1 連結部 1 3 4 A と第 3 連結部 1 3 4 C の間に配置されて 40  
いる。第 1 連結部 1 3 4 A から第 2 連結部 1 3 4 B までの距離は、第 2 連結部 1 3 4 B から第 3 連結部 1 3 4 C までの距離よりも小さい。

## 【 0 1 0 4 】

2 つの突出部 P 1 , P 2 は、第 9 面 S F 9 から第 1 支持部材 1 2 0 に向けて突出し、第 9 面 S F 9 の上端から下端にわたって形成されている。第 1 突出部 P 1 は、第 1 連結部 1 3 4 A と第 2 連結部 1 3 4 B との間に配置されている。 40

## 【 0 1 0 5 】

第 1 突出部 P 1 は、第 2 突出部 P 2 よりも前後方向の長さが大きくなっている。詳しくは、第 1 突出部 P 1 の前後方向の長さは、第 1 連結部 1 3 4 A と第 2 連結部 1 3 4 B との間の間隔と略同じ大きさとなっている。

## 【 0 1 0 6 】

第 2 突出部 P 2 は、第 2 連結部 1 3 4 B と第 3 連結部 1 3 4 C との間に配置されている。第 2 突出部 P 2 から第 2 連結部 1 3 4 B までの距離は、第 2 突出部 P 2 から第 3 連結部 50

134Cまでの距離よりも大きい。

【0107】

なお、左側の第2支持部材130は、右側の第2支持部材130と多少形状が異なるように構成してもよいし、左右対称に構成してもよい。

【0108】

図9に示すように、第2支持部材130とカバー部材140とが一体化されてなる部品ASは、サイドフレーム11の上に配置される上壁AS1と、サイドフレーム11の後に配置される後壁AS2と、第1固定部71と、第2固定部72と、第3固定部73と、を有する。上壁AS1は、前述した第1部位131を含む部位であり、後部が後斜め上方に向けて傾斜している。後壁AS2は、上下方向に伸び、後方に凸となる湾曲形状となっている。

10

【0109】

第1固定部71は、上壁AS1、詳しくは第1部位131の前端部に配置されている。第1固定部71は、第1部位131の左右方向外側の端から下方に向かって伸びている。第1固定部71の先端部は、サイドフレーム11の側面に係合している。

【0110】

第2固定部72は、上壁AS1の前後方向中央よりも後方に配置されている。第2固定部72は、上壁AS1の傾斜した部分の左右方向外側の端から後斜め下方に向かって伸び、その先端部がサイドフレーム11の側面に係合している。

【0111】

第3固定部73は、後壁AS2の上部に配置されている。第3固定部73は、後壁AS2の左右方向外側の端部から前方に伸び、その先端部がサイドフレーム11の側面に係合している。

20

【0112】

第3固定部73は、上下方向において、第2固定部72と略同じ位置に配置されている。第2固定部72および第3固定部73は、第1固定部71よりも上方に配置されている。また、第3固定部73は、第2固定部72よりも後方に配置され、第2固定部72は、第1固定部71よりも後方に配置されている。

【0113】

図7に示すように、第1固定部71と第1連結部134Aは、前後方向における位置が重なるように配置されている。具体的には、第1固定部71の前部は、前後方向において、第1連結部134Aの範囲内に配置されている。これにより、第1固定部71とサイドフレーム11との取付剛性や第1連結部134AとワイヤWとの取付剛性を高めることができる。

30

【0114】

また、第1固定部71と座骨部貫通孔H2は、前後方向における位置が重なるように配置されている。具体的には、第1固定部71は、その全体が、前後方向において、座骨部貫通孔H2の範囲内に配置されている。これにより、第1固定部71とサイドフレーム11との取付剛性を高めることができる。

【0115】

前述した第2実施形態では、第1固定部71の一部を前後方向において第1連結部134Aの範囲内に配置したが、本発明はこれに限定されず、固定部の少なくとも一部が前後方向において連結部の範囲内に配置されていればよく、例えば固定部の全体が前後方向において連結部の範囲内に配置されていてもよい。

40

【0116】

また、第2実施形態では、第1固定部71の全体を前後方向において座骨部貫通孔H2の範囲内に配置したが、本発明はこれに限定されず、固定部の少なくとも一部が前後方向において座骨部貫通孔の範囲内に配置されていればよい。

【0117】

前述した各実施形態では、ワイヤWの数を3本としたが、本発明はこれに限定されず、

50

例えば2本であってもよいし、4本以上であってもよい。なお、例えばワイヤを2本とした場合には、2本のワイヤを第1支持部材の左右両端に配置するとよい。

【0118】

図11に示すように、ワイヤWを4本とした場合には、4本のうち2本のワイヤWを第1支持部材120の左右両端に配置し、残りの2本のワイヤWを、2つの座骨部貫通孔H2を前後に横切るように配置してもよい。なお、この場合、真ん中の2本のワイヤWのうち座骨部貫通孔H2に対応する部位は、それぞれ、図8(b)に示すような凹形状部W2とするとよい。これによれば、車両用シートSから着座者の座骨に加わる圧力を小さくすることができる。

【0119】

また、図12に示すように、ワイヤWの前端は、パンフレーム12Aに係合していてもよい。

【0120】

図13に示すように、車両用シートSは、第1支持部材120よりも撓みやすい第3支持部材51, 52をさらに備えていてもよい。第3支持部材51, 52は、例えば、布状の部材やゴムなどであってもよい。

【0121】

第3支持部材51は、左右の座骨部貫通孔H2に対して1つずつ設けられている。第3支持部材51は、座骨部貫通孔H2の全部を塞ぐように第1支持部材120の中央板122に設けられている。

【0122】

また、第3支持部材52は、尾骨部貫通孔H3に対して設けられている。第3支持部材52は、尾骨部貫通孔H3の全部を塞ぐように第1支持部材120の後板123に設けられている。

【0123】

これによれば、樹脂製の第1支持部材120よりも撓みやすい第3支持部材51, 52によって適度に着座者の座骨や尾骨を支持できるとともに、着座者の座骨・尾骨周辺にかかる圧力を第3支持部材51, 52から逃がすことができる。

【0124】

なお、第3支持部材は、座骨部貫通孔の少なくとも一部を塞ぐように第1支持部材に設けられていればよい。また、第3支持部材は、尾骨部貫通孔の少なくとも一部を塞ぐように第1支持部材に設けられていればよい。さらに、第3支持部材は、第1支持部材を成形するときに、座骨部貫通孔および尾骨部貫通孔を薄いメッシュ状に成形することで設けてもよい。

【0125】

前記実施形態では、第1支持部材20と第2支持部材30をワイヤWを介して連結したが、本発明はこれに限定されず、第1支持部材と第2支持部材を、ボルトなどによって直接連結してもよい。

【0126】

前記実施形態では、第2支持部材30を板状に形成したが、本発明はこれに限定されず、例えば、第2支持部材は、棒状、例えばワイヤなどであってもよい。

【0127】

前記実施形態では、第1支持部材20に尾骨部貫通孔H3を形成したが、本発明はこれに限定されず、第1支持部材に尾骨部貫通孔がなくてもよい。

【0128】

前記実施形態では、第2支持部材30の一部を前後方向において座骨部貫通孔H2の範囲内に配置したが、本発明はこれに限定されず、第2支持部材の全体が前後方向において座骨部貫通孔の範囲内に配置されていてもよい。

【0129】

また、係合部の形状は、フック形状に限られず、U字形状の溝や、先端部にかえし形状

10

20

30

40

50

を有する爪など他の形状であってもよい。

【0130】

前記実施形態では、座骨部貫通孔H2の周囲に傾斜面を設けていたが、傾斜面はなくてもよい。座骨部貫通孔H2の縁にスリットSLを設けなくてもよい。さらに、座骨部貫通孔H2と同様に、尾骨部貫通孔H3の縁にスリットを設けたり、尾骨部貫通孔H3の周囲に傾斜面を設けてもよい。

【0131】

前記実施形態では、左右方向に延びるスリットSLの前後方向における位置が、連結部34A, 34Bと重なっていたが、左右方向に延びるスリットSL(複数ある場合にはその少なくとも一つ)の前後方向における位置が、第2係合部22Bと重なる形態としてもよい。

10

【0132】

前記実施形態では、前後方向に延びるスリットSLの前後方向における位置が、第2係合部22Bと重なっていたが、前後方向に延びるスリットSL(複数ある場合にはその少なくとも一つ)の前後方向における位置が、連結部34A, 34Bと重なる形態としてもよい。

【0133】

前記実施形態では、座骨部貫通孔、尾骨部貫通孔と貫通孔を例にしたが、凹部とすることもでき、貫通孔に対応する部分に、樹脂板を構成する材料よりも撓み易い弾性部材を設けることもできる。

20

【0134】

前記実施形態では、乗物用シートとして、自動車で使用される車両用シートSを例示したが、本発明はこれに限定されず、その他の乗物用シート、例えば、船舶や航空機などで使用されるシートに適用することもできる。

【0135】

前記した実施形態および変形例で説明した各要素を、任意に組み合わせて実施してもよい。

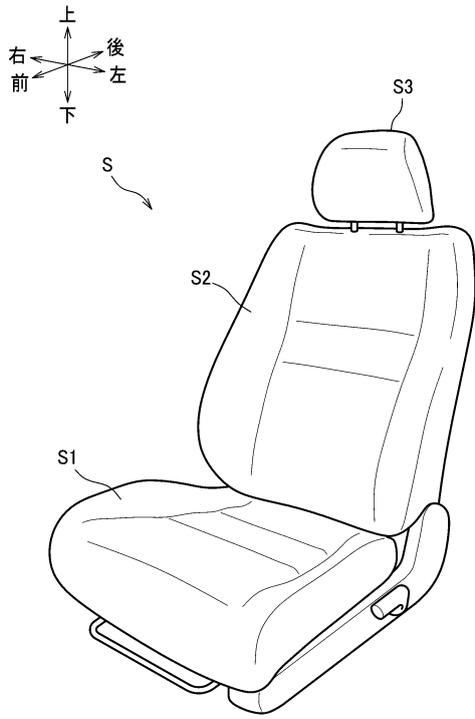
30

40

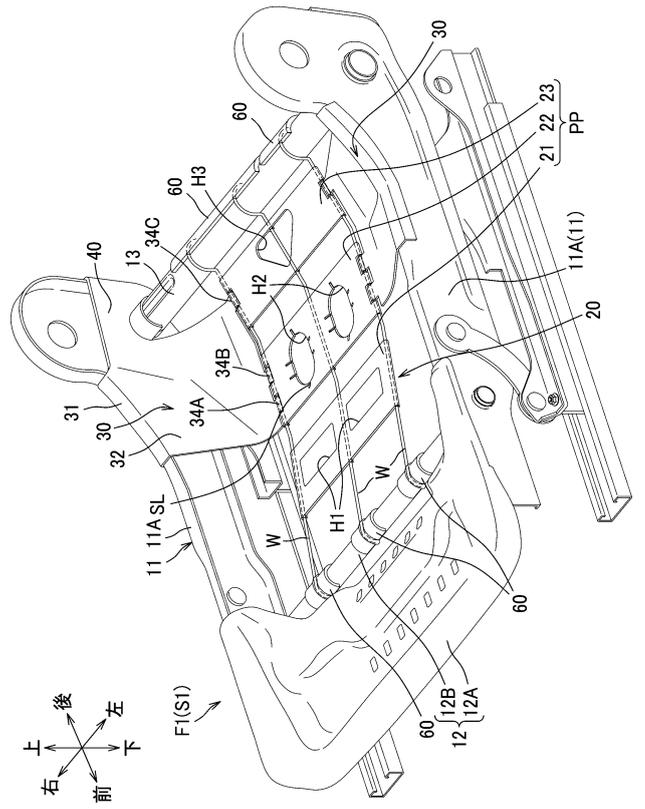
50

【 図面 】

【 図 1 】



【 図 2 】



10

20

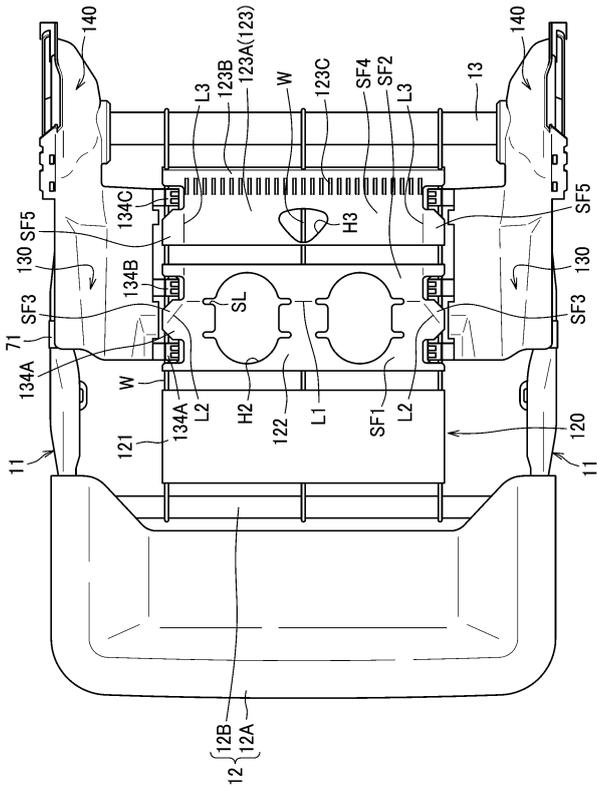
30

40

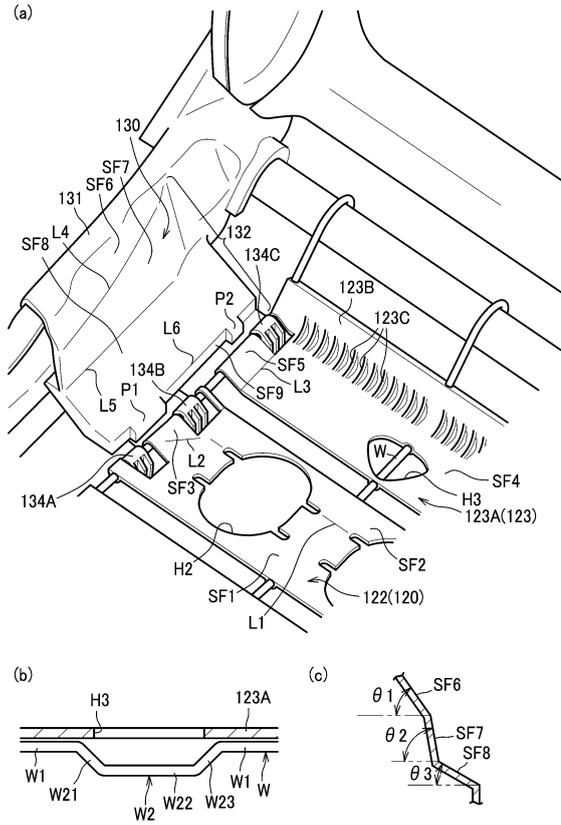
50



【 図 7 】



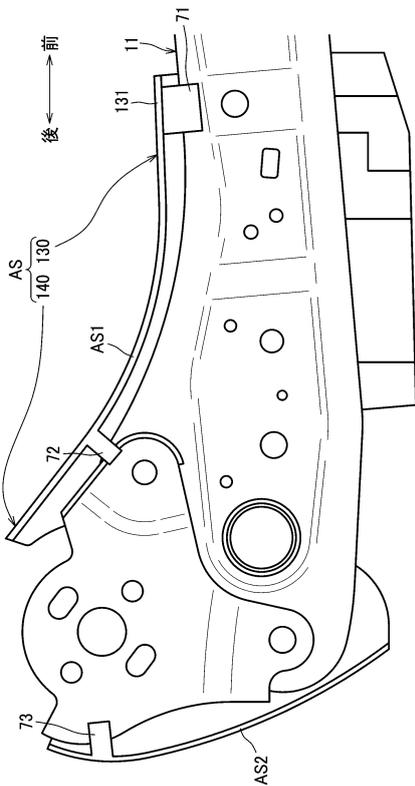
【 図 8 】



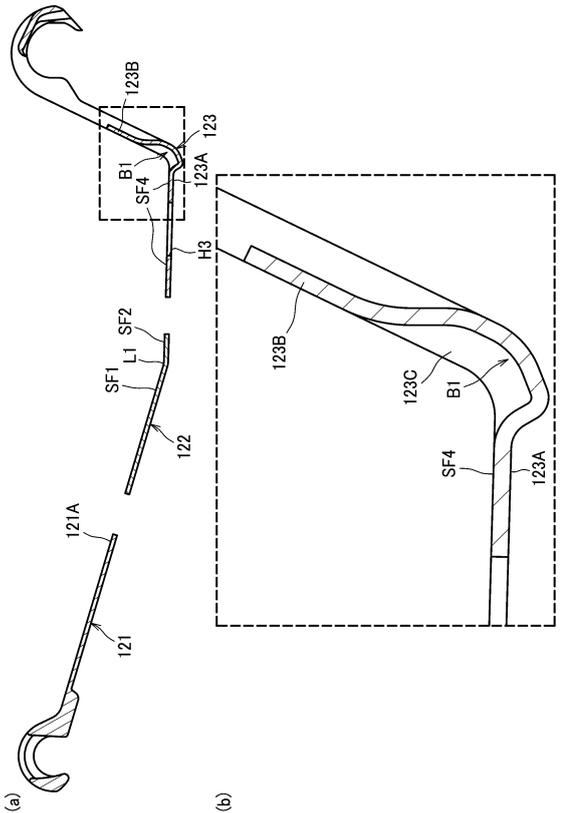
10

20

【 図 9 】



【 図 10 】

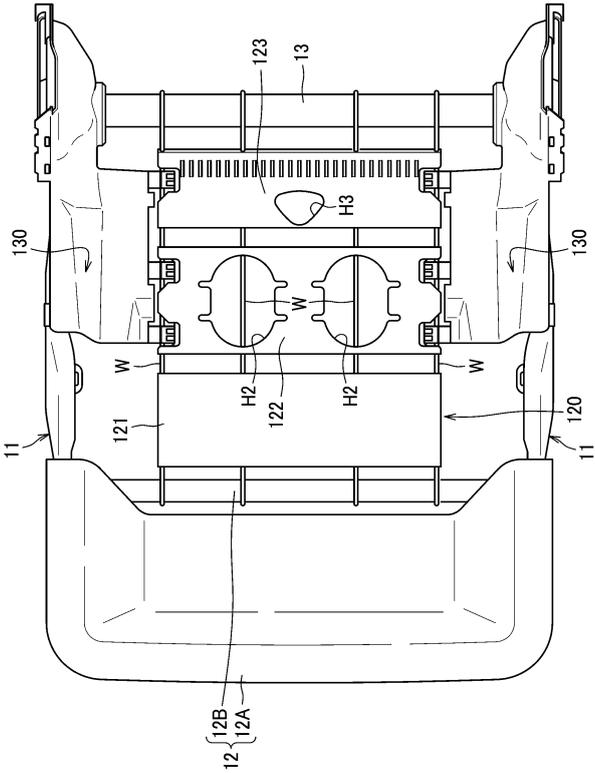


30

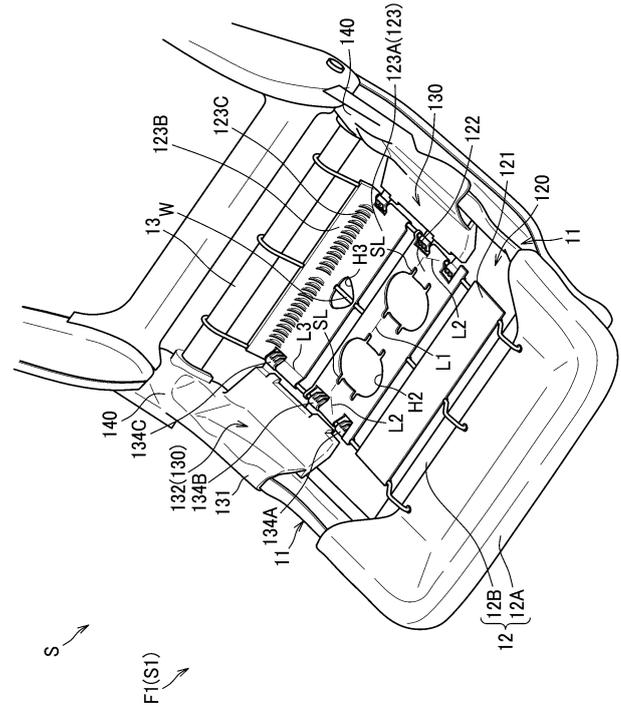
40

50

【 図 1 1 】



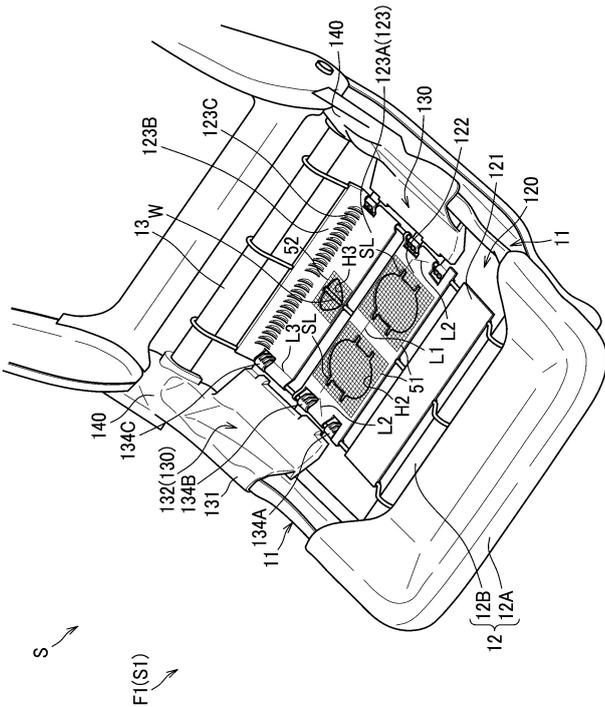
【 図 1 2 】



10

20

【 図 1 3 】



30

40

50