

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5946246号  
(P5946246)

(45) 発行日 平成28年7月6日(2016.7.6)

(24) 登録日 平成28年6月10日(2016.6.10)

(51) Int.Cl. F 1  
**B 6 O N 2 / 2 2 (2006.01)** B 6 O N 2 / 2 2

請求項の数 3 (全 11 頁)

<p>(21) 出願番号 特願2011-67329 (P2011-67329)                  (22) 出願日 平成23年3月25日 (2011.3.25)                  (65) 公開番号 特開2012-201208 (P2012-201208A)                  (43) 公開日 平成24年10月22日 (2012.10.22)                  審査請求日 平成26年3月20日 (2014.3.20)</p> <p>前置審査</p>	<p>(73) 特許権者 598147400                  ジョンソン コントロールズ テクノロジ                  ー カンパニー                  Johnson Controls Te                  chnology Company                  アメリカ合衆国ミシガン州49423, ホ                  ランド, イースト・サーティセカンド・ス                  トリート 915</p> <p>(74) 代理人 100083806                  弁理士 三好 秀和</p> <p>(72) 発明者 城村 浩貴                  神奈川県綾瀬市小園771番地 ジョンソ                  ンコントロールズ株式会社内</p> <p>審査官 永石 哲也</p> <p style="text-align: right;">最終頁に続く</p>
--	--

(54) 【発明の名称】 乗り物用シート

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

スライド操作手段のロックにより前後方向への移動を停止自在なると共にロック解除により前後方向への移動が自在なるシートクッションと、該シートクッションにリクライニング装置のロックにより前後方向への傾動を停止自在なると共にロック解除により前後方向への傾動が自在なるシートバックとより少なくとも構成されてなり、前記リクライニング装置は、前記シートバックが最も後側に倒れ込むフルリクライニング位置及び前記シートバックが前側に傾くウオークイン位置の間での回転を可能にするリクライニング操作手段と、前記シートバックが最も前側に倒れ込むチルトダウン位置への回転を可能にするチルトダウン操作手段とをそれぞれ有してなる乗り物用シートであって、

前記リクライニング操作手段を持ち上げることで、リクライニングロックを解除し、該リクライニングロックの解除により前記シートバックが前傾を開始し、該前傾途中の所定ウオークイン位置でスライド操作手段のロックの解除を可能にすると共に前傾動停止手段により前記シートバックの前傾動を停止するようにし、前記チルトダウン操作手段を持ち上げることで、リクライニングロックを解除すると共に前記前傾動停止手段の働きを停止させて、前記シートバックがシートクッション上に前倒れ可能なるようにしたことを特徴とする乗り物用シート。

【請求項 2】

請求項 1 に記載の乗り物用シートであって、

前記前傾動停止手段は、前記シートバックフレームに同動可能なるカムと、該カムによ

って押圧可能なる蹴飛ばされピンと、該蹴飛ばされピンを突設してなると共に前記シートクッションフレームに回転自在に軸支されてなるスライドレバーリンクと、前記シートクッションフレームに突設されてなり且つ前記スライドレバーリンクを所定位置以上の回転を止めるストップピンとより構成されてなることを特徴とする乗り物用シート。

【請求項 3】

請求項 2 に記載の乗り物用シートであって、

前記前傾動停止手段の働きを停止させる手段は、前記シートクッションフレームに第 1 回転中心ピンにより上下回転自在に軸支されてなるストップレバーと、該ストップレバーの一方側に連結されてなる前記チルトダウン操作手段と、前記ストップレバーの他方側に突設されてなり且つ前記カムを前記スライドレバーリンクの蹴飛ばされピンに干渉しない位置に押圧可能なる係合ピンとより構成されてなることを特徴とする乗り物用シート。

10

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、自動車等の乗り物用シートに関するものである。

【背景技術】

【0002】

従来の乗り物用シートとしては、例えば、シートバックの肩口にチルトダウン用操作レバーとウォークイン用操作レバーとが隣接した位置に横並びに配置されてなり、各レバーをシートバックの前倒し方向に回動操作することで、シートバックを前倒しさせることができるもの（例えば、特許文献 1 参照。）がある。

20

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】特開 2006 - 341700 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

しかしながら、このような従来の技術にあっては、チルトダウン用操作レバーとウォークイン用操作レバーとのそれぞれの機能がいかなるものかと、それぞれのレバーを操作する方向性についての知識を予め有していないと、作動者の目的と誤る操作をしてしまったり、異なる方向に操作力を加えることで、それぞれのレバーを壊してしまうおそれがある。

30

【0005】

本発明は、このような従来の技術に着目してなされたものであり、各種操作手段の誤操作が生じにくく、操作方向の誤りによる破壊のおそれがないようにした乗り物用シートを提供するものである。

【課題を解決するための手段】

【0006】

請求項 1 に記載の発明は、スライド操作手段のロックにより前後方向への移動を停止自在なると共にロック解除により前後方向への移動が自在なるシートクッションと、該シートクッションにリクライニング装置のロックにより前後方向への傾動を停止自在なると共にロック解除により前後方向への傾動が自在なるシートバックとより少なくとも構成されてなり、前記リクライニング装置は、前記シートバックが最も後側に倒れ込むフルリクライニング位置及び前記シートバックが前側に傾くウォークイン位置の間での回転を可能にするリクライニング操作手段と、前記シートバックが最も前側に倒れ込むチルトダウン位置への回転を可能にするチルトダウン操作手段とをそれぞれ有してなる乗り物用シートであって、前記リクライニング操作手段を持ち上げることで、リクライニングロックを解除し、該リクライニングロックの解除により前記シートバックが前傾を開始し、該前傾途中の所定ウォークイン位置でスライド操作手段のロックの解除を可能にすると共に前傾動停

40

50

止手段により前記シートバックの前傾動を停止するようにし、前記チルトダウン操作手段を持ち上げることで、リクライニングロックを解除すると共に前記前傾動停止手段の働きを停止させて、前記シートバックがシートクッション上に前倒れ可能なるようにしたことを特徴とする。

【 0 0 0 7 】

請求項 2 記載の発明は、請求項 1 に記載の乗り物用シートであって、前記前傾動停止手段は、前記シートバックフレームに同動可能なるカムと、該カムによって押圧可能なる蹴飛ばされピンと、該蹴飛ばされピンを突設してなると共に前記シートクッションフレームに回転自在に軸支されてなるスライドレバーリンクと、前記シートクッションフレームに突設されてなり且つ前記スライドレバーリンクを所定位置以上の回転を止めるストッパピンとより構成されてなることを特徴とする。

10

【 0 0 0 8 】

請求項 3 記載の発明は、請求項 2 に記載の乗り物用シートであって、前記前傾動停止手段の働きを停止させる手段は、前記シートクッションフレームに第 1 回転中心ピンにより上下回転自在に軸支されてなるストップレバーと、該ストップレバーの一方側に連結されてなる前記チルトダウン操作手段と、前記ストップレバーの他方側に突設されてなり且つ前記カムを前記スライドレバーリンクの蹴飛ばされピンに干渉しない位置に押圧可能なる係合ピンとより構成されてなることを特徴とする。

【発明の効果】

【 0 0 0 9 】

請求項 1 記載の発明によれば、スライド操作手段のロックにより前後方向への移動を停止自在なると共にロック解除により前後方向への移動が自在なるシートクッションと、該シートクッションにリクライニング装置のロックにより前後方向への傾動を停止自在なると共にロック解除により前後方向への傾動が自在なるシートバックとより少なくとも構成されてなり、前記リクライニング装置は、前記シートバックが最も後側に倒れ込むフルリクライニング位置及び前記シートバックが前側に傾くウォークイン位置の間での回転を可能にするリクライニング操作手段と、前記シートバックが最も前側に倒れ込むチルトダウン位置への回転を可能にするチルトダウン操作手段とをそれぞれ有してなる乗り物用シートであって、前記リクライニング操作手段を持ち上げることで、リクライニングロックを解除し、該リクライニングロックの解除により前記シートバックが前傾を開始し、該前傾途中の所定ウォークイン位置でスライド操作手段のロックの解除を可能にすると共に前傾動停止手段により前記シートバックの前傾動を停止するようにし、前記チルトダウン操作手段を持ち上げることで、リクライニングロックを解除すると共に前記前傾動停止手段の働きを停止させて、前記シートバックがシートクッション上に前倒れ可能なるようにしたため、前記リクライニング操作手段及び前記チルトダウン操作手段は、共に持ち上げるだけで良いので、各種操作手段の誤操作が生じにくく、操作方向の誤りによる破壊のおそれがない、という実益的效果を有することになる。

20

30

【 0 0 1 0 】

請求項 2 記載の発明によれば、前記前傾動停止手段は、前記シートバックフレームに同動可能なるカムと、該カムによって押圧可能なる蹴飛ばされピンと、該蹴飛ばされピンを突設してなると共に前記シートクッションフレームに回転自在に軸支されてなるスライドレバーリンクと、前記シートクッションフレームに突設されてなり且つ前記スライドレバーリンクを所定位置以上の回転を止めるストッパピンとより構成されてなるため、ウォークインの操作をすれば、前記シートバックは、前傾動停止装置により所定の前傾角度で確実に停止されるので、前記シートバックと前記シートクッションとの間に、乗員の意図しない何らかのものを挟み込んでしまうことがない。

40

【 0 0 1 1 】

請求項 3 記載の発明によれば、前記前傾動停止手段の働きを停止させる手段は、前記シートクッションフレームに第 1 回転中心ピンにより上下回転自在に軸支されてなるストップレバーと、該ストップレバーの一方側に連結されてなる前記チルトダウン操作手段と、

50

前記ストップレバーの他方側に突設されてなり且つ前記カムを前記スライドレバーリンクの蹴飛ばされピンに干渉しない位置に押圧可能なる係合ピンとより構成されてなるため、チルトダウン操作手段を操作すれば、前記シートバックは、確実に前倒しができる。

【図面の簡単な説明】

【0012】

【図1】本発明の一実施例に係る乗り物用シートを示した斜視説明図。

【図2】図1の乗り物用シートの分解斜視図。

【図3】図1の乗り物用シートの側面説明図と、シートバックのフルフラット位置と、チルトダウン位置を示す側面説明図。

【図4】図3の乗り物用シートのウォークイン位置のシートバックを示す側面説明図。

10

【図5】図3の乗り物用シートの骨格を示す側面説明図。

【図6】図5の要部のチルトダウン操作を示す側面説明図。

【図7】図5の要部の操作を示す側面説明図。

【図8】図7のカムがスライドレバーリンクに対して空振り状態になったことを示す側面説明図。

【図9】図5におけるフリー状態における側面説明図。

【図10】図5の要部のウォークイン操作を示す側面説明図。

【発明を実施するための形態】

【0013】

各種操作手段の誤操作が生じにくく、操作方向の誤りによる破壊のおそれがないようにした乗り物用シートを提供する、という目的を、スライド操作手段のロックにより前後方向への移動を停止自在なると共にロック解除により前後方向への移動が自在なるシートクッションと、該シートクッションにリクライニング装置のロックにより前後方向への傾動を停止自在なると共にロック解除により前後方向への傾動が自在なるシートバックとより少なくとも構成されてなり、前記リクライニング装置は、前記シートバックが最も後側に倒れ込むフルリクライニング位置及び前記シートバックが前側に傾くウォークイン位置の間での回転を可能にするリクライニング操作手段と、前記シートバックが最も前側に倒れ込むチルトダウン位置への回転を可能にするチルトダウン操作手段とをそれぞれ有してなる乗り物用シートであって、前記リクライニング操作手段を持ち上げることで、リクライニングロックを解除し、該リクライニングロックの解除により前記シートバックが前傾を開始し、該前傾途中の所定ウォークイン位置でスライド操作手段のロックの解除を可能にすると共に前傾動停止手段により前記シートバックの前傾動を停止するようにし、前記チルトダウン操作手段を持ち上げることで、リクライニングロックを解除すると共に前記前傾動停止手段の働きを停止させて、前記シートバックがシートクッション上に前倒れ可能なるようにしたことで、実現した。

20

30

【実施例1】

【0014】

以下、本発明の実施例1を図1～図10に基づいて説明する。図1は、「乗り物」としてのワンボックスタイプの自動車に搭載されてなるシート1を示す斜視図である。即ち、シート1は、図示しない運転席の後ろ側に配される所謂セカンド席（前から2番目の座席）以降の座席であって、図示しない床に固定され且つ「スライド操作手段」であるスライド操作レバー3のロックにより適宜の位置で固定される場合及びロック解除により前後動を可能にしたスライド装置2と、該スライド装置2に脚部5を介して支持されてなるシートクッション4と、該シートクッション4に対してアーム4c、4c及びリクライニング装置20、20を介して前後に傾動可能に支持されてなるシートバック6と、該シートバック6に支持されてなるヘッドレストホルダー19、19により上下移動自在なるヘッドレストスティ8、8を介して保持されてなるヘッドレスト7とより少なくとも構成されてなる。

40

【0015】

前記シートクッション4は、前記スライド装置2、2に前記脚部5、5を介して支持さ

50

れてなるシートクッションフレーム 2 1 ( 図 5 参照 ) と、該シートクッションフレーム 2 1 を覆うパッド ( 図示省略 ) 及び表皮 ( 符号割愛 ) とよりなり、シートバック 6 の凹部 6 d、6 d まで延在して凹部 6 d、6 d にクリップ 4 e、4 e ( 図 2 参照 ) により支持されること凹部 6 d、6 d を覆う覆い表皮 4 d、4 d ( 図 2 参照 ) とよりなる。符号 1 4、1 5 は、前記スライド装置 2 を左側 L H 及び右側 R H から覆うように左右対称に形成されてなる化粧部材である。該化粧部材 1 4、1 5 は、前記脚部 5、5 が折り畳まれたり、伸びたりする為の通過孔 1 4 a、1 5 a ( 図 1、2 参照 ) と、前記アーム 4 c、4 c が通過するスライド開口 1 4 b、1 5 b ( 図 2 参照 ) と、「チルトダウン操作手段」であるチルトダウン操作レバー 1 0 が配され且つ操作可能なる開口 1 4 c、1 5 c ( 図 2 参照 ) とを有する。前記シートクッション 4 には、シートベルトアンカー 1 8 が支持されてなる。

10

## 【 0 0 1 6 】

前記シートバック 6 は、前記シートクッション 4 に対して前記アーム 4 c、4 c 及び前記リクライニング装置 2 0、2 0 を介して支持されてなるシートバックフレーム 2 2 と、該シートバックフレーム 2 2 を覆うパッド ( 図示省略 ) 及び表皮 ( 符号割愛 ) と、側部に配されてなるウォークイン操作レバー 1 1 と、ヒンジピン 1 6 a、1 7 a により、図 1 乃至図 4 に示すように、前記シートバック 6 に沿った格納位置及び図示しない使用位置の間で回転自在に軸支されてなるアームレスト 1 6、1 7 とが構成されてなる。前記ウォークイン操作レバー 1 1 は、カバー 1 1 a を介してシートバック 6 に支持されてなり且つ一方のアームレスト 1 6 が、前記シートバック 6 に沿った格納位置にある時、前記アームレスト 1 6 に覆われて見えず、商品性が良い。尚、図 1 の符号 W 1 は、シートバック 6 の凹部 6 d、6 d 間の幅寸法を示し、前記シートバックフレーム 2 2 の左右幅寸法と同じであり、符号 W 2 は、シートバック 6 の左右幅寸法を示し、 $W 2 > W 1$  である。

20

## 【 0 0 1 7 】

図 3 に示す符号 1 2 は、シートバック 6 が中立の傾きにある時に、シート 1 に着座した乗員 ( 図示省略 ) の背骨が図示しないヒップポイントから通るトルソーラインであって、垂直ライン 1 3 に対して後側 R R に所定の角度  $\theta$  は、この実施例では 25 度としている。

## 【 0 0 1 8 】

図 1 乃至図 4 に示す符号 9 は、前記リクライニング装置 2 0 を操作可能な「リクライニング操作手段」であるリクライニング操作レバーであって、該レバー 9 を持ち上げると、リクライニング装置 2 0 のロックが解除し、図示しないリターンスプリングにより、シートバック 6 が前側 F R に倒れ込む付勢力が与えられる。前記シートクッション 4 に図示しない乗員が着座して、リクライニング操作レバー 9 を持ち上げると、前記したように、リクライニング装置 2 0 のロックが解除し、図示しないリターンスプリングにより、乗員の背中にシートバック 6 による付勢力が加わるが、図示しない乗員が該付勢力に抗してシートバック 6 を後側 R R に押せば、前記シートバック 6 の中立位置 N ( 図 3 の実線位置 ) から図 3 の二点鎖線及び符号 6 a、7 a で示す位置までシートバック 6 及びヘッドレスト 7 は移動可能である。該符号 6 a、7 a で示す位置を「フルリクライニング位置」という。

30

## 【 0 0 1 9 】

前記チルトダウン操作レバー 1 0 は、図 5 に示すように、前記シートクッションフレーム 2 1 にヒンジピン 1 0 b で回転自在に軸支されてなり、該チルトダウン操作レバー 1 0 には、連結具 3 0 の下端が連結されて成り、前記連結具 3 0 の上端はストップレバー 3 1 の「一方側」である後端部 3 1 a に連結してなる。

40

## 【 0 0 2 0 】

前記ストップレバー 3 1 は、図 6 乃至図 1 0 に示すように、ロアヒンジプレート 2 1 a に支持された第 1 回転中心ピン 3 1 c により上下回転自在に軸支され、「他方側」である前端部 3 1 b 側に係合ピン 3 2 が突設されてなる。前記係合ピン 3 2 は、前記ロアヒンジプレート 2 1 a に形成された開口部 2 1 b を介して、前記ロアヒンジプレート 2 1 a の裏面側に 2 0 ミリメートル突出している。前記ストップレバー 3 1 は、図 5 に示すように、

50

コイル状のばね 3 3 により常時図 5 の反時計方向に付勢されてなる。

【 0 0 2 1 】

図 5 に破線で示す符号 3 4 は、カムで、該カム 3 4 は、前記ロアヒンジプレート 2 1 a の裏面側に配され且つ第 3 回転中心ピン 3 9 により回転自在に軸支されてなる。該カム 3 4 は、コイル状スプリング 3 8 により図 7 の時計方向に付勢されてなる。尚、図 7 以下において、前記カム 3 4 は、実線で示されているが、分かりやすさを求めて実線で示したものである、図 5 に破線で示したように、実際は、前記ロアヒンジプレート 2 1 a の裏面側に配されてなる。符号 3 5 は、第 2 回転中心ピンである。

【 0 0 2 2 】

図 7 以下に示す符号 3 6 は、前記ロアヒンジプレート 2 1 a の裏面側に配され且つ第 4 回転中心ピン 3 6 b により回転自在に軸支されてなるスライドレバーリンクであって、自由端部に配した蹴飛ばされピン 3 6 a は、前記ストップレバー 3 1 の後端部 3 1 a に連結されてなる。同じく図 7 以下に示す符号 3 7 は、前記ロアヒンジプレート 2 1 a の裏側に突設されてなるストップピンである。尚、図 7 以下において、前記スライドレバーリンク 3 6 及びストップピン 3 7 は、実線で示されているが、分かりやすさを求めて実線で示したものである、図 5 に示すとしたら破線である。

【 0 0 2 3 】

次に、本実施例の作用を説明する。

【 0 0 2 4 】

前記リクライニング操作レバー 9 を持ち上げることで、リクライニング装置 2 0 の図示しない周知のリクライニングロックが解除され、該リクライニングロックの解除により前記シートバック 6 が図示しないスプリングにより前傾を開始し、該前傾途中の所定ウォークイン位置 6 c (図 4 参照) に達すると、スライド操作レバー 3 の係合部 3 a を作動することで、図示しないスライドロックが外れ、シートクッション 4 は前側にスライドすると共に前傾動停止手段により前記シートバック 6 の前傾動が停止する。

【 0 0 2 5 】

また、前記チルトダウン操作レバー 1 0 を持ち上げることで、リクライニング装置 2 0 の図示しないリクライニングロックが解除すると共に前記前傾動停止装置の働きを停止させて、前記シートバック 6 がシートクッション 4 上に前倒可能なるようにしたため、前記リクライニング操作レバー 9 及び前記チルトダウン操作レバー 1 0 は、双方とも持ち上げるだけで良いので、各種操作手段の誤操作が生じにくく、操作方向の誤りによる破壊のおそれがない、という実益的效果を有することになる。

【 0 0 2 6 】

また、前記前傾動停止手段は、前記シートバック 6 のフレーム 2 2 に同動可能なるカム 3 4 と、該カム 3 4 によって、図 1 0 に示すように、押圧可能なる蹴飛ばされピン 3 6 a と、該蹴飛ばされピン 3 6 a を突設してなると共に前記シートバック 6 のフレーム 2 2 に回転自在に軸支されてなるスライドレバーリンク 3 6 と、前記シートバック 6 のフレーム 2 2 に突設されてなり且つ前記スライドレバーリンク 3 6 を所定位置以上の回転を止めるストップピン 3 7 とより構成されてなる。

【 0 0 2 7 】

このため、ウォークインの操作をするには、リクライニング操作レバー 9 を持ち上げることで、図示しないロックが外れ、図示しないリターンスプリングにより、シートバック 6 が前側 F R に回転を始める。シートバック 6 の前側 F R への回転に伴い、シートバック フレーム 2 2 に回動自在に軸支されたカム 3 4 も反時計方向に回転する。前記カム 3 4 によって、前記スライドレバーリンク 3 6 のピン 3 6 a が蹴飛ばされて、前記の移動によって、前記スライドレバーリンクのピンが蹴飛ばされて、前記スライドレバーリンク 3 6 は、時計方向に第 4 回転中心ピン 3 6 b を中心に回転する。前記スライドレバーリンク 3 6 は、ストップピン 3 7 にぶつかって、回転が停止される。すると、シートバック 6 は、前傾動停止装置により、所定の前傾角度で確実に停止される。

【 0 0 2 8 】

10

20

30

40

50

従って、前記スライドレバーリンク 3 6 は、カム 3 4 によって、蹴飛ばされピン 3 6 a が時計方向に押されつつ、ストップピン 3 7 によって、時計方向への回転が停止されてなる。この停止位置が、シートバック 6 のウォークイン停止位置 6 c (停止角度) であり、車体とシートバック 6 の背面との角度が確保されてなり、シート 1 の後側の荷室などの空間に乗降しやすい。また、該ウォークイン停止位置 6 c (停止角度) で、スライド操作レバー 3 を動かして、図示しないスライドロックを解除させると共に、大人の平均的身長の乗員等の目の前にシートバック 6 の背面が来るので、シートバック 6 を前側 F R に押し易く、該シートバック 6 を前側 F R に押せば、シート 1 自体が前側 F R にスライドできる。前記シートバック 6 のウォークイン停止位置 6 c (停止角度) は、前記シートバック 6 と前記シートクッション 4 との間に、空間が残るので、乗員の意図しない何らかのもの、例えば、小児、犬、猫、玩具等を挟み込んでしまうことがない。また、シートバック 6 は、前記ウォークイン停止位置 6 c (停止角度) より中立位置 N へ戻すことは、自由にできるので、シートクッション 4 への着座が容易に出来る。

10

#### 【 0 0 2 9 】

更に、前記前傾動停止手段の働きを停止させる手段は、前記シートバック 6 のフレーム 2 2 に第 1 回転中心ピン 3 1 c により回転自在に軸支されてなるストップレバー 3 1 と、該ストップレバー 3 1 の「一方側」である後端部 3 1 a に連結されてなる前記チルトダウン操作レバー 1 0 と、前記ストップレバー 3 1 の「他方側」である前端部 3 1 b に突設されてなり且つ前記カム 3 4 を前記スライドレバーリンク 3 6 の蹴飛ばされピン 3 6 a に干渉しない位置に押圧可能なる係合ピン 3 2 とより構成されてなる。

20

故に、前記シートバック 6 が中立位置 N にある状態で、チルトダウン操作レバー 1 0 を持ち上げ操作すれば、連結具 3 0 が下がる。連結具 3 0 に連結したストップレバー 3 1 の後端部 3 1 a は、第 1 回転中心ピン 3 1 c を中心に時計方向に回転すると共にストップレバー 3 1 の前端部 3 1 b 側に支持されてなる係合ピン 3 2 は、時計方向に回転して、カム 3 4 を第 2 回転中心ピン 3 5 側に押圧する。シートバック 6 の前傾により、カム 3 4 は、第 3 回転中心ピン 3 9 を中心に反時計方向に回転して、第 2 回転中心ピン 3 5 にぶつかると共にストップレバー 3 1 の後端部 3 1 a が第 1 回転中心ピン 3 1 c を中心に時計方向に回転するに伴い、スライドレバーリンク 3 6 は、ストップレバー 3 1 に連結した蹴飛ばされピン 3 6 a が、反時計方向に第 4 回転中心ピン 3 6 b を中心に回転することで、カム 3 4 は、スライドレバーリンク 3 6 の蹴飛ばされピン 3 6 a に干渉しない上下関係になるので、シートバック 6 は、ウォークイン位置 6 c で停止せず、そのまま、チルトダウン位置 6 b まで前記シートバック 6 は、確実に前倒しができる。この時、カム 3 4 は、図 8 に示すように、スライドレバーリンク 3 6 の蹴飛ばされピン 3 6 a のそばをすり抜けることになる。

30

#### 【 産業上の利用可能性 】

#### 【 0 0 3 1 】

以上の実施例では、乗り物用シートとして自動車用のシート 1 を例にして説明したが、これに限定されず、航空機、鉄道車両、船舶などに搭載されているシートでも良い。また、シート 1 は、運転席の後側に配されるセカンド席を例にして説明したが、これに限定されず、更に、後側の席でも良い。

40

#### 【 符号の説明 】

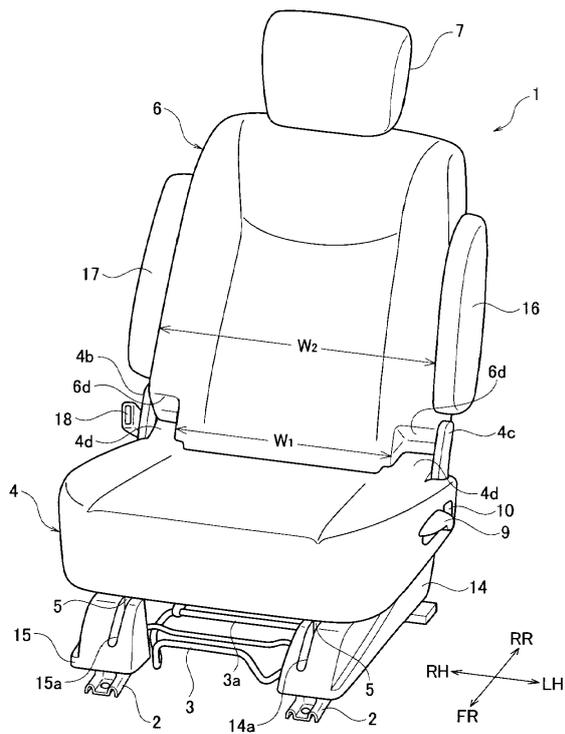
#### 【 0 0 3 2 】

- 1 「乗り物」としての自動車のシート
- 3 スライド操作レバー (スライド操作手段)
- 4 シートクッション
- 6 シートバック
- 6 a フルリクライニング位置
- 6 b チルトダウン位置
- 6 c ウォークイン位置

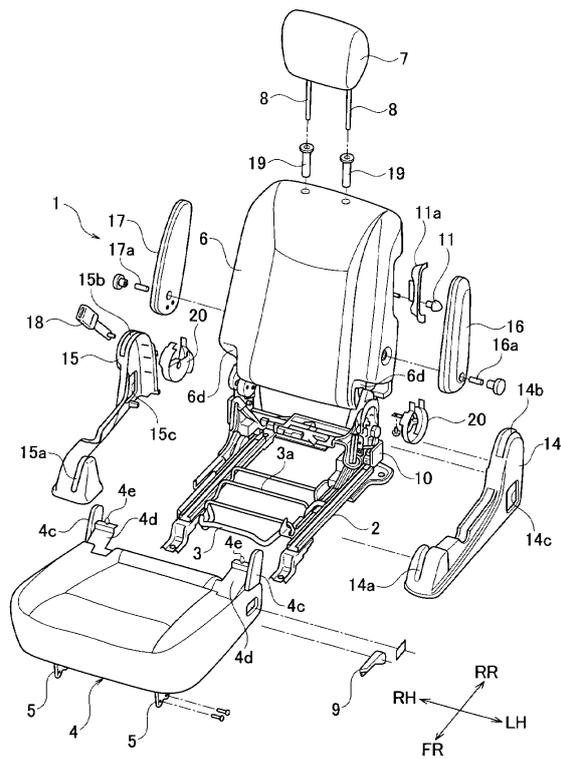
50

- 9 リクライニング操作レバー(リクライニング操作手段)
- 10 チルトダウン操作レバー(チルトダウン操作手段)
- 20 リクライニング装置
- 21 シートクッションフレーム
- 22 シートバックフレーム
- 31 ストップレバー
- 31c 第1回転中心ピン
- 32 係合ピン
- 34 カム
- 36 スライドレバーリンク
- 36a 蹴飛ばされピン
- 37 ストップピン

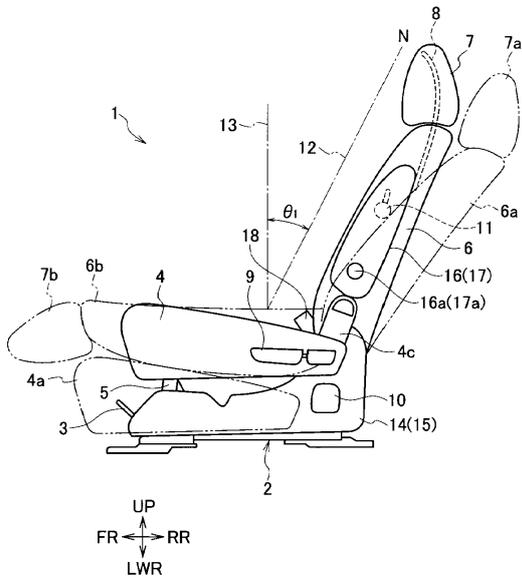
【図1】



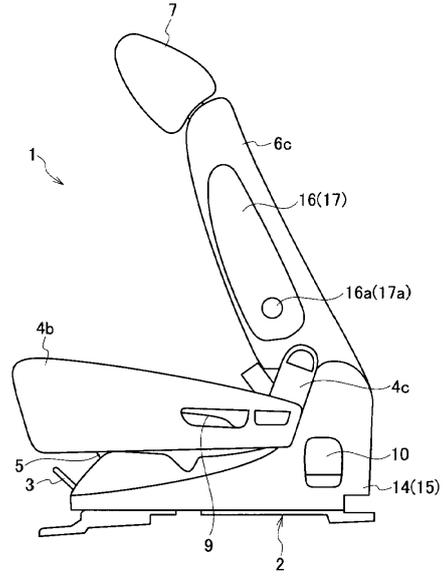
【図2】



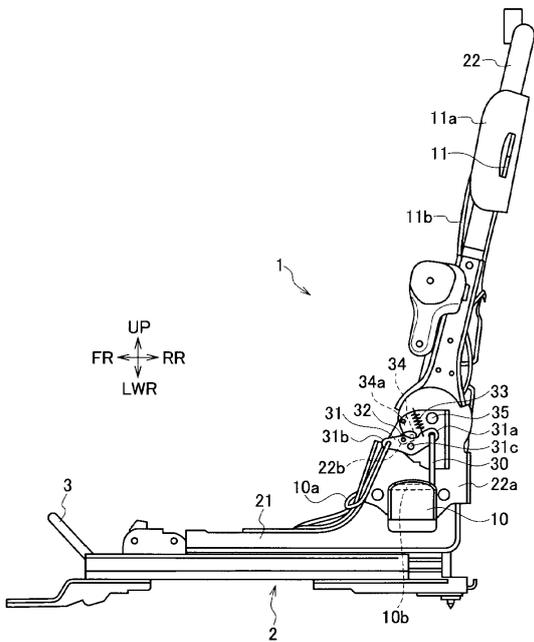
【 図 3 】



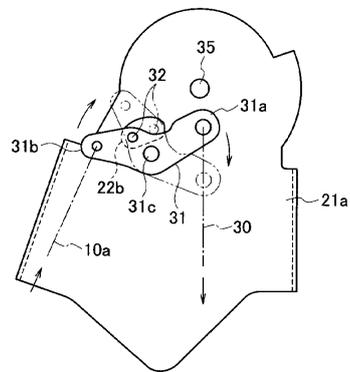
【 図 4 】



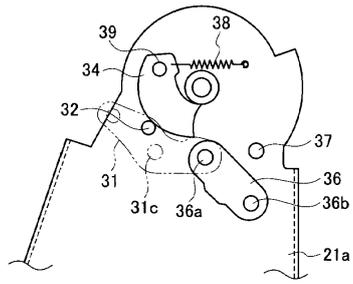
【 図 5 】



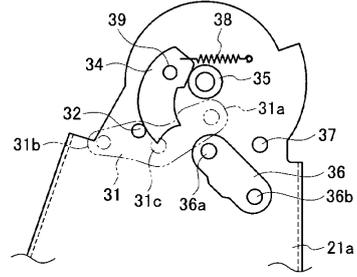
【 図 6 】



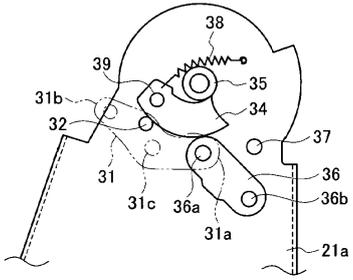
【図7】



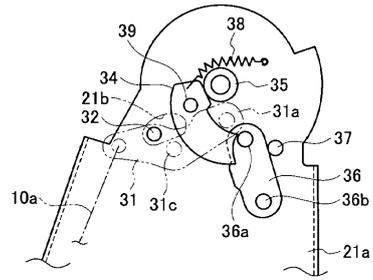
【図9】



【図8】



【図10】



---

フロントページの続き

(56)参考文献 特開2009-107474(JP,A)  
特開2009-232965(JP,A)  
特開2006-341700(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)  
B60N 2/22  
B60R 22/26