

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6065233号
(P6065233)

(45) 発行日 平成29年1月25日(2017.1.25)

(24) 登録日 平成29年1月6日(2017.1.6)

(51) Int.Cl.	F 1	
B 6 0 R 7/02 (2006.01)	B 6 0 R	7/02
B 6 0 N 2/00 (2006.01)	B 6 0 N	2/00
B 6 0 N 3/00 (2006.01)	B 6 0 N	3/00 Z
B 6 0 J 7/20 (2006.01)	B 6 0 J	7/20
B 6 2 D 25/08 (2006.01)	B 6 2 D	25/08 K

請求項の数 6 (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2014-42998 (P2014-42998)	(73) 特許権者	000003137
(22) 出願日	平成26年3月5日(2014.3.5)		マツダ株式会社
(65) 公開番号	特開2015-168303 (P2015-168303A)		広島県安芸郡府中町新地3番1号
(43) 公開日	平成27年9月28日(2015.9.28)	(74) 代理人	100059959
審査請求日	平成28年2月25日(2016.2.25)		弁理士 中村 稔
		(74) 代理人	100067013
			弁理士 大塚 文昭
		(74) 代理人	100082005
			弁理士 熊倉 禎男
		(74) 代理人	100086771
			弁理士 西島 孝喜
		(74) 代理人	100088694
			弁理士 弟子丸 健
		(74) 代理人	100162824
			弁理士 石崎 亮

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車体構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

ルーフが開閉可能なオープンカーの車体構造であって、シートクッション及びシートバックを備えた左右のシートと、これらのシートの両側に設けられた車体側方部材と、上記シートのシートバックの後方にシートバック後方空間を介して配置されたバックトリムと、

上記車体側方部材の間の上記バックトリムの後方に設けられ、上記ルーフを格納するルーフ格納部と、

上記バックトリムの後方で且つ上記ルーフ格納部と連通するように設けられた収納部であって、この収納部は正面視で上記シートのシートバックと重複する位置に開口部が形成されている上記収納部と、を有し、

上記ルーフが上記ルーフ格納部に格納されている状態において、上記ルーフ格納部に格納されたルーフの外周の間隙から上記ルーフ格納部内に流入した風を、上記収納部を通して、その開口部から上記シートバック後方空間に向けて流出させる通風経路が形成されていることを特徴とする車体構造。

【請求項2】

上記ルーフの外周の間隙は、上記シートバック及び上記ルーフ格納部と上記車体側方部材との間で車体前後方向に延びる間隙を含む請求項1に記載の車体構造。

【請求項3】

10

20

上記収納部の開口部には脱着可能なリッドが設けられている請求項 1 又は請求項 2 に記載の車体構造。

【請求項 4】

上記収納部は、上記ルーフ格納部の下方に設けられ、この収納部の後方部には、車体前方側に向かって下方に傾斜する傾斜面が正面視で上記開口部と重複する位置に形成されている請求項 1 乃至 3 の何れか 1 項に記載の車体構造。

【請求項 5】

更に、上記左右のシートのシートバックの間で上記バクトリムの後方に設けられた中央収納ボックスを有し、この中央収納ボックスは、車体前後方向に延びる側壁を備え、

上記収納部は、左右のシートの後方に設けられ、上記中央収納ボックスの側壁により、上記開口部が設けられた高さ位置において、左右に離間するように設けられている請求項 1 乃至 4 の何れか 1 項に記載の車体構造。

10

【請求項 6】

上記シートのシートバックは、シートフレームにネット材が張設されたネットシートである請求項 1 乃至 5 の何れか 1 項に記載の車体構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車体構造に係わり、特に、ルーフが開閉可能なオープンカーの車体構造に関する。

20

【背景技術】

【0002】

一般に、スポーツタイプの車両は、車室内空間の広さよりも外観意匠性や走行性能が重要視されている。そのため、十分な収納スペースを確保することが困難であり、従来から、狭い車室内空間に収納スペースを設ける工夫が施されている。例えば、特許文献 1 には、収納スペースとして、シートバック後方のバクトリムに物入れボックスを設ける車両用バクトリムの構造が提案されている。

【0003】

また、特に、オープンカーの場合は、開閉可能なルーフを格納する空間も車室内後方に併設する必要があるため、十分な収納スペースを確保することがより困難となる。特許文献 1 には、これに対処するために、ルーフ格納部と隔てた空間に、ボックス形状の収納スペースを設ける車両用バクトリムの構造も提案されている。

30

【0004】

他方で、上記と同様の理由から、オープンカーでは、シートバックとバクトリムとの間の空間を広く確保することが困難であるため、シートバックとバクトリムとの間の空間に空気が滞留しやすくなる。そのため、乗員が長時間着座していると、シートバックや乗員の背部の温度や湿度が上昇し、蒸れなどの不快感を乗員に与えてしまう場合がある。例えば、特許文献 2 には、シートに送風装置を設けて、送風された空気をシートバックから吹き出すようにした車両用シートの構造が提案されているが、そのような構造をオープンカーなどに適用すると、シートバックや乗員の背部における温度や湿度の上昇に起因する乗員の不快感を抑制することができると考えられる。

40

【先行技術文献】

【特許文献】

【0005】

【特許文献 1】特開 2005 - 313883 号公報

【特許文献 2】特開 2010 - 162935 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

しかしながら、特許文献 2 に提案された車両用シートの構造のように、送風装置を車室

50

内空間に設けると、コストが高くなる。また、シート後方に送風装置を配設するスペースが必要であるため、オープンカーなどの限られた車室内空間における収納スペースが更に縮小される。

【0007】

本発明は、上述した従来技術の問題点を解決するためになされたものであり、収納スペースの減少及びコスト増加を抑えつつ、乗員の背部やシートバックにおける温度や湿度を適切に低減し、乗員の快適性を向上させることができる車体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】

【0008】

上記の目的を達成するために、本発明は、ルーフが開閉可能なオープンカーの車体構造であって、シートクッション及びシートバックを備えた左右のシートと、これらのシートの両側に設けられた車体側方部材と、シートのシートバックの後方にシートバック後方空間を介して配置されたバックトリムと、車体側方部材の間のバックトリムの後方に設けられ、ルーフを格納するルーフ格納部と、バックトリムの後方で且つルーフ格納部と連通するように設けられた収納部であって、この収納部は正面視でシートのシートバックと重複する位置に開口部が形成されている収納部と、を有し、ルーフがルーフ格納部に格納されている状態において、ルーフ格納部に格納されたルーフの外周の間隙からルーフ格納部に流入した風を、収納部を通して、その開口部からシートバック後方空間に向けて流出させる通風経路が形成されていることを特徴とする。

このように構成された本発明においては、ルーフ格納部と収納部とを連通させると共に、収納部とシートバック後方空間とを当該収納部の開口部を介して連通させることによって、通風経路が形成されているので、ルーフ格納状態において、ルーフの外周の間隙からルーフ格納部に流入した風を、収納部を通して、その開口部からシートバック後方空間に向けて適切に流出させることができる。これにより、シートバック後方空間における空気の滞留を抑制することができ、シートバックや乗員の背部における温度や湿度の上昇を抑制することができる。よって、乗員の背部やシートバックの蒸れなどを抑制することができ、乗員の快適性を向上させることが可能となる。

また、本発明においては、収納部を用いて上述した通風経路を形成するため、収納スペースを犠牲にすることなく、収納スペースを有効利用して送風することができる。加えて、ルーフ格納部と収納部とが連通しているため、ルーフの格納時にも適切に送風することができる。

更に、本発明においては、特許文献2に記載されたような送風装置を用いずに、上述した通風経路を用いて車体外部からの巻き込み風をシートバックに向けて流出させるため、送風装置を用いる構成と比較して、コストを低下させることができると共に、送風装置を配設するスペースを要しないので、広い収納スペースを確保することができる。

【0009】

本発明において、好ましくは、ルーフの外周の間隙は、シートバック及びルーフ格納部と車体側方部材との間で車体前後方向に延びる間隙を含む。

このように構成された本発明においては、シートバックの側方から、格納状態にあるルーフの側方にかけて、車体前後方向に比較的長い距離延びる間隙を用いるため、多くの巻き込み風を間隙から取り込むことができる。そのため、十分な量の風をシートバックに対して送ることができる。

【0010】

本発明において、好ましくは、収納部の開口部には脱着可能なリッドが設けられている。

このように構成された本発明においては、脱着可能なリッドを収納部の開口部に設けるため、リッドの取り外し/取り付けによって、開口部からの送風の有無を切り替えることができる。そのため、送風の有無を切り替えるための装置などを別途追加することなく、乗員の好みに応じて、送風の有無を容易に切り替えることができる。

10

20

30

40

50

また、本発明によれば、リッドが脱着可能であるため、開口部を開放した状態で走行することができる。

【0011】

本発明において、好ましくは、収納部は、ルーフ格納部の下方に設けられ、この収納部の後方部には、車体前方側に向かって下方に傾斜する傾斜面が正面視で開口部と重複する位置に形成されている。

このように構成された本発明においては、車体前方側に向かって下方に傾斜する傾斜面を収納部の後方部に形成するため、この傾斜面によって、収納部の後方部付近を通過する風を前方の開口部に向けて指向させることができる。これにより、開口部から前方に向けて風を適切に吹き出させることができる。

10

【0012】

本発明において、好ましくは、更に、左右のシートのシートバックの間でバックトリムの後方に設けられた中央収納ボックスを有し、この中央収納ボックスは、車体前後方向に延びる側壁を備え、収納部は、左右のシートの後方に設けられ、中央収納ボックスの側壁により、開口部が設けられた高さ位置において、左右に離間するように設けられている。

このように構成された本発明においては、左右のシートバックの各々の後方に設けられた収納部を中央収納ボックスの側壁によって離間させて、収納部の車幅方向における内側の壁面を、中央収納ボックスの側壁によって構成するため、この中央収納ボックスの側壁により、左右の収納部間を風が行き来しなくなる、つまり左右の収納部を含む空間全体に風が分散しなくなる。その結果、左右の収納部内を通過する風を前方の開口部に向けて指向させることができる。

20

【0013】

本発明において、好ましくは、シートのシートバックは、シートフレームにネット材が張設されたネットシートである。

このように構成された本発明においては、ウレタン層などを形成せずに、ネット材を用いてシートバックを構成するため、シートバックの通気性が高くなる。そのため、開口部からの送風を乗員の背部やシートバック内部まで確実に浸透させることができ、蒸れなどを効果的に抑制することが可能となる。

【発明の効果】

【0014】

本発明の車体構造によれば、収納スペースの減少及びコスト増加を抑えつつ、乗員の背部やシートバックにおける温度や湿度を適切に低減し、乗員の快適性を向上させることができる。

30

【図面の簡単な説明】

【0015】

【図1】本発明の実施形態による車体構造を前方斜め上方から見た斜視図である。

【図2】図1のII-II線に沿って見た部分断面図である。

【図3】図1の車体構造の平面図である。

【図4】本発明の実施形態による車体構造のバックトリムを後方から見た斜視図である。

【図5】本発明の実施形態による車体構造を前方斜め上方から見た、車体の外部からの風が車内に流入する様子を示す斜視図である。

40

【図6】本発明の実施形態による車体構造における、車体の外部から流入した風が車内を流れていく様子を示す部分断面図である。

【発明を実施するための形態】

【0016】

以下、添付図面を参照して、本発明の実施形態による車体構造を説明する。

【0017】

まず、図1乃至図3を参照して、本発明の実施形態による車体構造について説明する。図1は、本発明の実施形態による車体構造を前方斜め上方から見た斜視図であり、図2は、図1のII-II線に沿って見た部分断面図であり、図3は、図1の車体構造の平面図

50

である。なお、図1乃至図3では、説明の便宜上、車体構造の構成要素を適宜取り外した図を示す。

【0018】

図1に示すように、本発明の実施形態による車体構造は、オープンカーの車体構造1であり、左右に配置された2つのシート2と、これらシート2の後方に配置された車両用トリム3と、開閉可能になっており、シート2の後方に格納されるルーフ4と、2つのシート2の両側に設けられ、車両のベルトラインを形成するボディ部材である車体側方部材7と、を有する。なお、図1では、ルーフ4の全開時の状態を示している。また、図1では、説明の便宜上、左右のシート2の右側のシート2を取り外した図を示している。

【0019】

シート2は、背もたれとなるシートバック2a、及び座面となるシートバック2bを備える。シートバック2aは、空気が通過可能に作られている。具体的には、シートバック2aは、シートフレームにネット材が張設されたネットシートによって作られている。つまり、シートバック2aは、ウレタン層などが形成されておらず、ネット材を用いて作られている。

【0020】

車両用トリム3は、左右のシートバック2aの両方の後方を覆うように延在するバックトリム6を備える。このバックトリム6の後方の空間に、ルーフ4が格納されるようになっている。また、バックトリム6には、左右のシートバック2aのそれぞれの後方に対応する箇所に、開閉可能で且つ脱着可能なリッド6aが設けられている。

【0021】

図2に示すように、シートバック2aの背面とバックトリム6の前面との間には、比較的狭いシートバック後方空間10が形成されている。つまり、シートバック2aとバックトリム6とは、シートバック後方空間10を挟んで離間している。

【0022】

また、図2に示すように、車両用トリム3は、バックトリム6の他に、シートバックバー11を覆うフロントパッケージトリム8と、車内のリアフロア12の上方に設けられ、シートバック2a後方の車内空間を画定するリアパッケージトリム9とを有する。このようなバックトリム6、フロントパッケージトリム8及びリアパッケージトリム9の壁面によって形成される空間内に、破線領域に示すように、ルーフ4を格納するためのルーフ格納部15、及び収納スペースとしての収納部16が設けられる。

【0023】

ルーフ格納部15は、ルーフ4の全開時にルーフ4が格納される空間であり、フロントパッケージトリム8とリアパッケージトリム9との間に設けられている。また、ルーフ格納部15は、収納部16よりも上方に位置し、収納部16と連通している。つまり、ルーフ格納部15と収納部16とは、隔壁などによって隔てられておらず、互いに気密状態ではない。

【0024】

収納部16は、独立したボックス（物入れボックス）ではなく、活用自由度が高い非ボックス形状の空間である。このような収納部16は、バックトリム6の後方における、左右のシートバック2aのそれぞれの後方に対応する位置に設けられており（図3参照）、また、バックトリム6には、これら左右の収納部16のそれぞれに用いるリッド6aが取り付けられている（図1参照）。乗員は、バックトリム6に設けられたリッド6aが現れるようにシートバック2aを倒し、リッド6aを開いて、収納部に物を収納することができるようになっている。

【0025】

より具体的には、収納部16は、図2に示すように、ルーフ格納部15の下方に位置し、リアパッケージトリム9の底面の上方で、且つフロントパッケージトリム8の下方（言い換えるとシートバックバー11の下方）に設けられている。リアパッケージトリム9の底面が略水平に構成されているため、収納部16の底面16aも略水平となっており、収

10

20

30

40

50

納部 16 に物を出し入れし易くなっている。

また、車体前後方向における収納部 16 の後方部は、車体前方側に向かって下方に傾斜する傾斜面 16 b によって形成されている。更に、車体前後方向における収納部 16 の前方部には、バックトリム 6 に対して脱着可能なリッド 6 a が設けられている。図 2 に示すように、リッド 6 a がバックトリム 6 に取り付けられている状態では、収納部 16 とシートバック後方空間 10 とがリッド 6 a によって隔絶される。

【 0 0 2 6 】

一方で、リッド 6 a がバックトリム 6 から取り外された場合には、図 3 に示すように、バックトリム 6 におけるリッド 6 a 部分に開口部 6 b が形成され、この開口部 6 b を介して、バックトリム 6 の後方とバックトリム 6 の前方とが連通される。これにより、ルーフ格納部 15 及び収納部 16 が設けられたバックトリム 6 の後方と、シートバック後方空間 10 及びシートバック 2 a が設けられたバックトリム 6 の前方とで、通気可能な状態となる。

【 0 0 2 7 】

また、図 3 に示すように、左右のシート 2 のシートバック 2 a の間でバックトリム 6 の後方に、中央収納ボックス 20 が設けられている。加えて、バックトリム 6 には、中央収納ボックス 20 を塞ぐリッド 6 c が設けられている。乗員は、バックトリム 6 に設けられたリッド 6 c を開いて、中央収納ボックス 20 に物を収納することができるようになって

【 0 0 2 8 】

また、リアパッケージトリム 9 の車幅方向における両端部には、下方に凹陷され、車体前後方向に延びる細長い凹陷部 9 a が形成されている。凹陷部 9 a は、車体前方側に向かって下方に傾斜する傾斜面を有しており、この傾斜面の最も低い箇所に排水口 9 b が設けられている。これにより、格納状態にあるルーフ 4 の側方と車体側方部材 7 との隙間から流入した雨水などが、凹陷部 9 a の傾斜面を流れて、排水口 9 b から排出されるようになっている。また、このような凹陷部 9 a 及び排水口 9 b を設けると、ルーフ格納部 15 と連通した収納部 16 に雨水などが流入しなくなる。

【 0 0 2 9 】

次に、図 4 を参照して、中央収納ボックス 20 について具体的に説明する。図 4 は、本発明の実施形態による車体構造 1 のバックトリム 6 を後方から見た斜視図である。図 4 に示すように、バックトリム 6 の背面には、中央収納ボックス 20 が取り付けられている。詳しくは、中央収納ボックス 20 は、左右のシートバック 2 a の間の車幅方向中央部に対応する、バックトリム 6 の背面上の位置に取り付けられている。

また、図 4 に示すように、左右のシートバック 2 a の各々の後方に設けられた収納部 16 に適用されるリッド 6 a 及び開口部 6 b が、中央収納ボックス 20 を挟んだバックトリム 6 の両側の位置に設けられている。つまり、左右のシートバック 2 a の各々の後方に設けられた収納部 16 は、中央収納ボックス 20 の側壁 20 a によって左右に離間される（図 3 参照）。この場合、中央収納ボックス 20 の側壁 20 a が、収納部 16 の車幅方向における内側の壁面となる。

【 0 0 3 0 】

次に、図 5 及び図 6 を参照して、本発明の実施形態による車体構造の作用効果を説明する。

【 0 0 3 1 】

図 5 は、本発明の実施形態による車体構造 1 を前方斜め上方から見た、車体外部からの風が車内に流入する様子を説明するための図である。

【 0 0 3 2 】

図 5 に示すように、車両の走行により生じた巻き込み風が、格納状態にあるルーフ 4 の外周の間隙から、車内に流れ込む。具体的には、巻き込み風は、矢印 A 1 に示すように、バックトリム 6 の後端部（詳しくはフロントパッケージトリム 8 の後端部）と、格納状態にあるルーフ 4 の前端部との間で、車幅方向に延びる間隙を流れ込む。これと同時に、巻

10

20

30

40

50

き込み風は、矢印 A 2 に示すように、シートバック 2 a 及び格納状態にあるルーフ 4 と、車体側方部材 7 との間で、車体前後方向に延びる間隙を流れ込む。この間隙は、シートバック 2 a の側方からルーフ 4 の側方にかけて、車体前後方向に比較的長い距離延びているため、この間隙から、多くの巻き込み風が車内に取り込まれる。

【 0 0 3 3 】

図 6 は、本発明の実施形態による車体構造 1 における、車体外部から流入した風が車内を流れていく様子を示す部分断面図である。図 6 は、図 2 と同様に、図 1 中の切断線 I I - I I に沿った断面拡大図である。また、バックトリム 6 のリッド 6 a を取り外した状態を示している。

【 0 0 3 4 】

図 6 において、矢印 B 1 (実線で示す) は、図 5 中の矢印 A 1 によって示した、フロントパッケージトリム 8 の後端部と格納状態にあるルーフ 4 の前端部との間で車幅方向に延びる間隙から流入した風を示している。また、矢印 B 2 (破線で示す) は、図 5 中の矢印 A 2 によって示した、シートバック 2 a 及び格納状態にあるルーフ 4 と車体側方部材 7 との間で車体前後方向に延びる間隙から流入した風を示している。

【 0 0 3 5 】

矢印 B 1 及び B 2 に示すように車内に流入した風は、リアパッケージトリム 9 内を下方へ流れていく。つまり、連通しているルーフ格納部 1 5 及び収納部 1 6 を順に通過していく。具体的には、風は、ルーフ格納部 1 5 に格納されたルーフ 4 の周囲を通過した後、その下方の収納部 1 6 内を前方へと流れていく。この場合、収納部 1 6 の後方部が、車体前方側に向かって下方に傾斜する傾斜面 1 6 b によって形成されているため、収納部 1 6 の後方部付近を通過する風は、矢印 B 3 に示すように、傾斜面 1 6 b によって、前方の開口部 6 b に向かって指向される。また、上述したように、収納部 1 6 の車幅方向における内側の壁面が、中央収納ボックス 2 0 の側壁 2 0 a によって形成されているため(図 3 及び図 4 参照)、この中央収納ボックス 2 0 の側壁 2 0 a により、左右の収納部 1 6 間を風が行き来しなくなる、つまり左右の収納部 1 6 を含む空間全体に風が分散しなくなる。その結果、左右の収納部 1 6 内を流れる風が前方の開口部 6 b に向かって指向される。

【 0 0 3 6 】

このように収納部 1 6 内を前方に向かって流れた風は、矢印 B 4 に示すように、収納部 1 6 の前方部にある、バックトリム 6 に設けられた開口部 6 b を通過して、シートバック後方空間 1 0 へと吹き出される。そして、この風は、矢印 B 5 に示すように、ネット材によって作られたシートバック 2 a を通過して、シートバック 2 a の前方に送風されたり、矢印 B 6 に示すように、シートバック 2 a の内部を流れたりする。

【 0 0 3 7 】

以上述べたことから、本実施形態によれば、格納状態にあるルーフ 4 の外周の間隙から流入した車両の巻き込み風を、連通しているルーフ格納部 1 5 及び収納部 1 6 を通して、バックトリム 6 の開口部 6 b から前方へ吹き出させることにより、ネット材によって構成されたシートバック 2 a の前方(つまり乗員の背部)に送風させたり、シートバック 2 a の内部に浸透させたりすることができる。これにより、シートバック 2 a や乗員の背部における温度や湿度の上昇を抑制することができる。そのため、乗員の背部やシートバック 2 a の蒸れなどを抑制することができ、乗員の快適性を向上させることが可能となる。

ここで、乗員の首や顔周りに後方から送風すると不快感を与える場合があるが、本実施形態では、シートバック 2 a と重複するバックトリム 6 上の位置に開口部 6 b を設けて、乗員の背中や腰部に後方から送風するため、そのような不快感を乗員に与えることはない。

【 0 0 3 8 】

更に、本実施形態では、ルーフ格納部 1 5 と収納部 1 6 とを連通させ、収納部 1 6 を開口部 6 b を介してシートバック後方空間 1 0 と連通させることによって通風経路を形成するため、つまり収納部 1 6 を用いて通風経路を形成するため、収納スペースを犠牲にすることなく、収納スペースを有効利用して送風することができる。また、ルーフ格納部 1 5

10

20

30

40

50

と収納部 16 とが連通しているため、つまり、ルーフ 4 の格納状態においてルーフ格納部 15 と収納部 16 とが互いに気密状態でないため、ルーフ 4 の格納時にも適切に送風することができる。

また、上述のようにルーフ格納部 15 と収納部 16 とが連通しているので、ルーフ 4 の全閉時には（この時にはルーフ格納部 15 にルーフ 4 が存在しない）、収納部 16 と共に、ルーフ格納部 15 も収納スペースとして利用することができる。この場合、ルーフ格納部 15 と収納部 16 とが一体的な収納スペースを形成するため、ルーフ 4 の全閉時には大きな収納スペースを利用することができる。

【0039】

更に、本実施形態では、特許文献 2 に記載されたような送風装置を用いずに、上述したような通風経路を用いて車体外部からの巻き込み風をシートバック 2a に向けて流出させるため、送風装置を用いる構成と比較して、コストを低下させることができると共に、送風装置を配設するスペースを要しないので、広い収納スペースを確保することができる。

【0040】

更に、本実施形態では、リッド 6a を脱着可能に構成するため、バックトリム 6 に対するリッド 6a の取り外し/取り付けによって、開口部 6b からの送風の有無を切り替えることができる。そのため、送風の有無を切り替えるための装置などを別途追加することなく、乗員の好みに応じて、送風の有無を容易に切り替えることができる。

【0041】

ここで、本実施形態のようにリッド 6a を脱着可能に設けた場合と、リッドを回動式に構成した場合（この場合リッドを回動させて開口部を形成する）、及びリッドをスライド式に構成した場合（この場合リッドをスライドさせて開口部を形成する）とを比較する。リッドを回動式に構成した場合には、シートバック 2a を前方に倒伏させた状態でしか開口部を開放することができない。つまり、走行時にはシートバック 2a を前方に倒伏させられないので、リッドを回動式に構成した場合には、非走行時にしか開口部を開放することができない。これに対して、本実施形態では、リッド 6a が脱着可能であり、開口部 6b を開放する際にリッド 6a を取り外すので、走行時に開口部 6b を開放しておくことができる。つまり、本実施形態によれば、開口部 6b を開放した状態で走行することができる。

また、リッドをスライド式に構成した場合には、複雑な機構を設けることになりコストが増加すると共に、収納スペースを圧迫する場合がある。これに対して、本実施形態のような脱着可能なリッド 6a では、複雑な機構を要せず、低コストにて実現できると共に、リッド 6a が取り外せるため、収納スペースを圧迫することもない。

【0042】

なお、上述した実施形態では、ネット材によって構成されたシートバック 2a を示したが、シートバック 2a をネット材によって構成しなくてもよい。例えば、シートバック 2a として、ネットシートではなく、ウレタン層などを有するシートを用いてもよい。その場合、上述した通風経路によって開口部 6b からシートバック後方空間 10 へ吹き出された風は、シートバック 2a 内をほとんど通過しないが、少なくともシートバック後方空間 10 における空気の滞留を抑制することができる。そのため、シートバック 2a の背面における温度上昇が抑制されるので、シートバック 2a や乗員の背部における温度や湿度の上昇をある程度抑制することができる。

【符号の説明】

【0043】

- 1 車体構造
- 2 シート
- 2a シートバック
- 3 車両用トリム
- 4 ルーフ
- 6 バックトリム

10

20

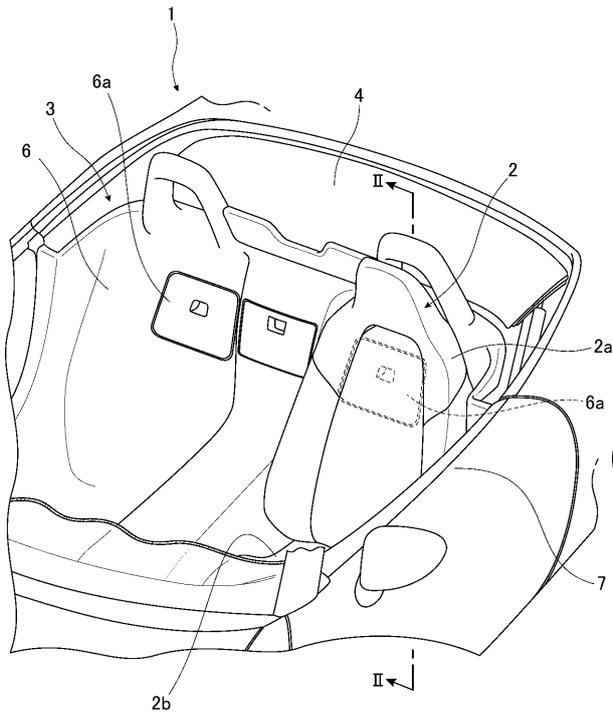
30

40

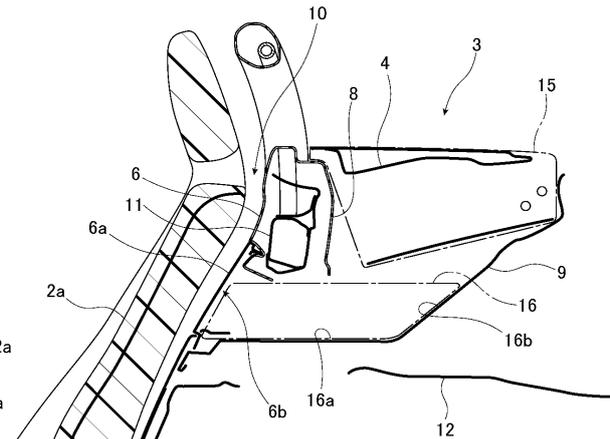
50

- 6 a リッド
- 6 b 開口部
- 7 車体側方部材
- 10 シートバック後方空間
- 15 ルーフ格納部
- 16 収納部
- 16 b 傾斜面
- 20 中央収納ボックス
- 20 a 側壁

【図1】



【図2】



フロントページの続き

- (72)発明者 末國 和憲
広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ株式会社内
- (72)発明者 岡 崎 裕之
広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ株式会社内

審査官 谷治 和文

- (56)参考文献 特開2005-313883(JP,A)
特開2005-186753(JP,A)
実開昭63-119119(JP,U)
特開平07-257199(JP,A)
特開2007-269088(JP,A)
特開2010-137744(JP,A)
特開2006-321279(JP,A)
実開昭61-107340(JP,U)
特開2011-046266(JP,A)
特開2010-162935(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60R	7/02
B60J	7/20
B60N	2/00
B60N	3/00
B62D	25/08