

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6542135号
(P6542135)

(45) 発行日 令和1年7月10日(2019.7.10)

(24) 登録日 令和1年6月21日(2019.6.21)

(51) Int.Cl. F I
B 6 0 N 2/30 (2006.01) B 6 0 N 2/30
B 6 0 N 2/36 (2006.01) B 6 0 N 2/36

請求項の数 3 (全 15 頁)

(21) 出願番号	特願2016-8044 (P2016-8044)	(73) 特許権者	00004640 日本発條株式会社
(22) 出願日	平成28年1月19日 (2016.1.19)		神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地
(65) 公開番号	特開2017-128184 (P2017-128184A)	(74) 代理人	100079049 弁理士 中島 淳
(43) 公開日	平成29年7月27日 (2017.7.27)	(74) 代理人	100084995 弁理士 加藤 和詳
審査請求日	平成30年8月6日 (2018.8.6)	(74) 代理人	100099025 弁理士 福田 浩志
		(72) 発明者	荒川 伸二 神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地 日本発條株式会社内
		(72) 発明者	古澤 優暢 神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地 日本発條株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両用シート

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

乗員の着座用位置に配置されると共に、車体側に対して着脱可能とされ、シート幅方向中間部の後部にシート後方側に突出する凸部が形成されたシートクッションと、

前記シートクッションに着座する乗員の背部を支持する背凭れ用位置と、背凭れ面をシート下方側に向けて配置させた前倒れ位置と、の間で、シート幅方向の軸周りに回動可能とされたシートバックと、

を有し、

前記シートバックは、

前記背凭れ用位置に配置された状態において、前記着座用位置に配置された状態の前記シートクッションの後端部に対してシート上方側に離間して配置されるシートバック本体部と、

前記シートバック本体部を支持すると共に、前記シートバック本体部の両サイド部からシート下方側に延出された延出部を有し、車体側に対してシート幅方向の軸周りに回動可能に取り付けられた左右一対のサイドフレーム部と、

を備え、

前記シートバックが前記前倒れ位置に配置された状態で、前記左右一対のサイドフレーム部の前記延出部同士の間、車体側から取り外された状態であつ前記凸部をシート前方側へ向けた状態の前記シートクッションにおける当該凸部が収容可能とされている、車両用シート。

【請求項 2】

前記シートクッションは、前記着座用位置と、前記凸部の側を上にして座面をシート前方側に向けて配置させた跳上げ位置と、の間で、シート幅方向の軸周りに回動可能とされ、

車体側に対して前記シートクッションの前端部側を回動可能に連結するヒンジ部には、車体側に固定され、シート幅方向を軸方向とするヒンジ軸と、

前記シートクッションの前端部側に固定され、前記シートクッションが前記着座用位置に配置された状態で前記ヒンジ軸が挿通されるU字状の第一切欠部が形成され、前記第一切欠部の開放側の径が前記ヒンジ軸の径よりも大きく設定されたブラケットと、

前記ブラケットに対してシート幅方向の軸周りに回動可能とされ、その回動中心の周囲部に配置された基部と、前記基部からシート後方側へ延びる第一アーム部と、前記基部からシート前方側へ延びる第二アーム部と、を備え、前記第一アーム部には車体フロアへの当接用とされた当て部が形成され、前記第二アーム部には前記シートクッションが前記着座用位置に配置された状態で前記ヒンジ軸が挿通されるU字状の第二切欠部が形成されると共に前記第二切欠部の開放側の径が前記ヒンジ軸の径よりも大きく設定されたレバーと、

前記ヒンジ軸の軸線方向に見て前記レバーの前記第二切欠部が前記ブラケットの前記第一切欠部の開放側を閉塞する位置から開放する位置へ変位するように前記レバーを付勢する付勢部材と、

が設けられ、

前記シートクッションが前記着座用位置に配置された状態では、前記当て部が前記付勢部材の付勢力に抗して前記車体フロアに当てられた状態とされると共に前記ヒンジ軸の軸線方向に見て前記レバーの前記第二切欠部が前記ブラケットの前記第一切欠部の開放側を閉塞する位置に配置される、請求項 1 記載の車両用シート。

【請求項 3】

前記ブラケットは、前記シートクッションが前記跳上げ位置に配置された状態では前記第一切欠部の開放側がシート下方側に向けられるように設定されている、請求項 2 記載の車両用シート。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両用シートに関する。

【背景技術】

【0002】

下記特許文献 1 には、ダブルフォールディング機構を備えた車両用シートが開示されている。この車両用シートのダブルフォールディング機構によれば、一の操作レバーの操作によって、シートクッションを車体フロア側から起こし上げると共に当該シートクッションの設置スペースにシートバックを倒し込んで格納姿勢状態とすることができる。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】特開 2007 - 191120 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

ところで、上記特許文献 1 に記載された先行技術による場合、起こし上げられたシートクッションは、車両への長尺物の積載時に邪魔になり得る。その改善策として、例えば、起こし上げられたシートクッションを取り外すと共に、倒し込んで前倒れ位置に配置させたシートバックのシート後方側にシートクッションを直列的に配置することが考えられる。しかしながら、そのように配置においては、シートバック及びシートクッションを合わ

10

20

30

40

50

せたシート前後方向の長さを抑える点で改善の余地がある。

【 0 0 0 5 】

本発明は、上記事実を考慮して、前倒れ位置に配置させたシートバックのシート後方側にシートクッションを直列的に配置させても、シートバック及びシートクッションを合わせたシート前後方向の長さを抑えることができる車両用シートを得ることが目的である。

【 課題を解決するための手段 】

【 0 0 0 6 】

請求項 1 に記載する本発明の車両用シートは、乗員の着座用位置に配置されると共に、車体側に対して着脱可能とされ、シート幅方向中間部の後部にシート後方側に突出する凸部が形成されたシートクッションと、前記シートクッションに着座する乗員の背部を支持する背凭れ用位置と、背凭れ面をシート下方側に向けて配置させた前倒れ位置と、の間で、シート幅方向の軸周りに回動可能とされたシートバックと、を有し、前記シートバックは、前記背凭れ用位置に配置された状態において、前記着座用位置に配置された状態の前記シートクッションの後端部に対してシート上方側に離間して配置されるシートバック本体部と、前記シートバック本体部を支持すると共に、前記シートバック本体部の両サイド部からシート下方側に延出された延出部を有し、車体側に対してシート幅方向の軸周りに回動可能に取り付けられた左右一对のサイドフレーム部と、を備え、前記シートバックが前記前倒れ位置に配置された状態で、前記左右一对のサイドフレーム部の前記延出部同士の間、車体側から取り外された状態でかつ前記凸部をシート前方側へ向けた状態の前記シートクッションにおける当該凸部が収容可能とされている。

【 0 0 0 7 】

請求項 1 に記載の車両用シートでは、シートクッションは、車体側に対して着脱可能となっているので、シートクッションを車体側から取り外して邪魔にならない位置に配置させることができる。また、シートバックが前倒れ位置に配置された状態で、当該シートバックにおける左右一对のサイドフレーム部の延出部同士の間、車体側から取り外された状態でかつ凸部をシート前方側へ向けた状態のシートクッションにおける当該凸部が収容可能となっている。このように収容されることで、前倒れ位置のシートバックの車両後方側にシートクッションを直列的に配置させても、シート側面視でシートバックの延出部とシートクッションの凸部とが重なる分だけ、シートバック及びシートクッションを合わせたシート前後方向の長さを抑えることができる。

【 0 0 0 8 】

請求項 2 に記載する本発明の車両用シートは、請求項 1 記載の構成において、前記シートクッションは、前記着座用位置と、前記凸部の側を上にして座面をシート前方側に向けて配置させた跳上げ位置と、の間で、シート幅方向の軸周りに回動可能とされ、車体側に対して前記シートクッションの前端部側を回動可能に連結するヒンジ部には、車体側に固定され、シート幅方向を軸方向とするヒンジ軸と、前記シートクッションの前端部側に固定され、前記シートクッションが前記着座用位置に配置された状態で前記ヒンジ軸が挿通される U 字状の第一切欠部が形成され、前記第一切欠部の開放側の径が前記ヒンジ軸の径よりも大きく設定されたブラケットと、前記ブラケットに対してシート幅方向の軸周りに回動可能とされ、その回動中心の周囲部に配置された基部と、前記基部からシート後方側へ延びる第一アーム部と、前記基部からシート前方側へ延びる第二アーム部と、を備え、前記第一アーム部には車体フロアへの当接用とされた当て部が形成され、前記第二アーム部には前記シートクッションが前記着座用位置に配置された状態で前記ヒンジ軸が挿通される U 字状の第二切欠部が形成されると共に前記第二切欠部の開放側の径が前記ヒンジ軸の径よりも大きく設定されたレバーと、前記ヒンジ軸の軸線方向に見て前記レバーの前記第二切欠部が前記ブラケットの前記第一切欠部の開放側を閉塞する位置から開放する位置へ変位するように前記レバーを付勢する付勢部材と、が設けられ、前記シートクッションが前記着座用位置に配置された状態では、前記当て部が前記付勢部材の付勢力に抗して前記車体フロアに当てられた状態とされると共に前記ヒンジ軸の軸線方向に見て前記レバーの前記第二切欠部が前記ブラケットの前記第一切欠部の開放側を閉塞する位置に配置され

る。

【0009】

請求項2に記載の車両用シートでは、シートクッションは、着座用位置と、凸部の側を上にして座面をシート前方側に向けて配置させた跳上げ位置と、の間で、シート幅方向の軸周りに回動可能となっている。シートクッションの前端部側にはブラケットが固定されており、シートクッションが着座用位置に配置された状態では、レバーの当て部が付勢部材の付勢力に抗して車体フロアに当てられた状態とされると共にヒンジ軸の軸線方向に見てレバーの第二切欠部がブラケットの第一切欠部の開放側を閉塞する位置に配置される。また、シートクッションが着座用位置に配置された状態では、ブラケットの第一切欠部及びレバーの第二切欠部には、車体側に固定されたヒンジ軸が挿通されているので、着座用位置に配置されたシートクッションは、その前端部側がブラケット、レバー及びヒンジ軸によって車体側に拘束される。

10

【0010】

一方、シートクッションを着座用位置から跳上げ位置に回動させると、レバーの第二切欠部は、付勢部材の付勢力によって、ヒンジ軸の軸線方向に見てブラケットの第一切欠部の開放側を閉塞する位置から開放する位置へ変位する。よって、ヒンジ軸がブラケットの第一切欠部の開放側を通り抜けるようにシートクッションを移動させることで、跳上げ位置に達したシートクッションを取り外すことができる。

【0011】

請求項3に記載する本発明の車両用シートは、請求項2記載の構成において、前記ブラケットは、前記シートクッションが前記跳上げ位置に配置された状態では前記第一切欠部の開放側がシート下方側に向けられるように設定されている。

20

【0012】

請求項3に記載の車両用シートでは、シートクッションが着座用位置から跳上げ位置に向けて回動させられて跳上げ位置に達すると、ブラケットの第一切欠部の開放側はシート下方側に向けられる。このため、跳上げ位置に配置されたシートクッションをそのまま上方側に引き上げることで、シートクッションを取り外すことができる。

【発明の効果】

【0013】

以上説明したように、本発明に係る車両用シートでは、前倒れ位置に配置させたシートバックのシート後方側にシートクッションを直列的に配置させても、シートバック及びシートクッションを合わせたシート前後方向の長さを抑えることができる。

30

【図面の簡単な説明】

【0014】

【図1】本発明の一実施形態に係る車両用シートの通常使用状態を示す斜視図である。

【図2】図1の車両用シートにおいて前倒れ位置に配置させたシートバックのシート後方側にシートクッションを直列的に配置させた状態を示す平面図である。

【図3】図1の車両用シートにおいてシートクッションを取り外した状態を示す斜視図である。

【図4】図1の車両用シートのシートクッションの一部及びヒンジ部を示す斜視図である

40

【図5】図1の車両用シートのヒンジ部を示す分解斜視図である。

【図6】図1の車両用シートのシートクッションの前端部側のロック機構を説明するための側面図である。図6(A)は、シートクッションの前端部側が車体側から離れた状態を示す。図6(B)は、シートクッションの前端部側が車体側に拘束(ロック)された状態を示す。

【図7】図1の状態から図2の状態にする手順を示す模式的な側面図である。図7(A)は図1と同様の状態を示す。図7(B)はダブルフォ-ルディング機構を用いた格納の状態を示す。図7(C)は図2と同様の状態を示す。

【図8】図1の状態からダブルフォ-ルディング機構を用いた格納の状態を経てシートク

50

ッションをシート側方側に配置する手順を示す模式的な側面図である。図8(A)は図1と同様の状態を示す。図8(B)はダブルフォールド機構を用いた格納の状態を示す。図8(C)はシートクッションをシート側方側に配置した状態を示す。

【図9】図1の車両用シートを後ろ向き着座モードにした状態を示す斜視図である。

【図10】図1の車両用シートの変形例を示す斜視図である。

【発明を実施するための形態】

【0015】

以下、図1～図9を用いて、本発明の一実施形態に係る車両用シート10について説明する。なお、各図中に適宜示される矢印FRはシート前方向を示し、矢印UPはシート上方向を示し、矢印Wはシート幅方向(シート左右方向)を示している。

【0016】

(実施形態の構成)

本実施形態に係る車両用シート10は、例えば自動車のリヤシートとされている。図1に示されるように、車両用シート10は、着座乗員の臀部及び大腿部を支持するシートクッション12と、着座乗員の背部を支持するシートバック14と、着座乗員の頭部を支持するヘッドレスト16とを備えている。なお、図1では、シートクッション12は、着座乗員の臀部及び大腿部を支持する着座用位置12Xに配置された状態が図示され、シートバック14は、シートクッション12に着座する乗員の背部を支持する背凭れ用位置14Xに配置された状態が図示されている。

【0017】

シートクッション12は、図4に示される枠状のフレーム12Fを備えると共に、このフレーム12Fの下側に固定されたプレート状のパン12Aを備えている。また、フレーム12F及びパン12Aの上側には、クッションパッド(図示省略)が取り付けられ、このクッションパッドは、表皮材12B(図1参照)によって覆われている。

【0018】

図1に示されるように、シートクッション12は、その後部を除く部位を構成してシートバック14と概ね同様の幅に設定されたクッション主要部18と、このクッション主要部18からシート後方側に突出して形成された凸部20と、を備えている。この凸部20は、シートクッション12のシート幅方向中間部の後部に形成されており、クッション主要部18よりもシート幅方向の寸法が小さく設定されている。

【0019】

シートクッション12は、車体フロアとしてのリヤフロアパネル32の上面側(車体30側)に対して着脱可能とされている。図3には車両用シート10においてシートクッション12(図1参照)が取り外された状態が示されている。図3に示されるように、リヤフロアパネル32にはシートバック14の下方側に係合用のロッド34が固定されている。ロッド34は、車両平面視で車両後方側が開放されたU字状に形成されると共に車両側面視で逆L字状に形成されている。このロッド34には、図1に示されるシートクッション12の後端部側に設けられた上下一対の挟持部36(図中では簡略化して図示)が挟持可能とされており、この上下一対の挟持部36は、シートクッション12が着座用位置12Xに配置された状態でロッド34(図3参照)を挟持する。すなわち、シートクッション12の後端部側は、リヤフロアパネル32の上面側に対して取り付け及び取り外しが可能とされている。

【0020】

また、図3に示されるように、リヤフロアパネル32には、シートクッション12(図1参照)の前端部側の両サイド側に対応してロッド38が固定されている。ロッド38は、車両正面視で車両下方側が開放されたU字状に形成されると共に車両側面視でL字状に形成されている。このロッド38には、図1に示されるシートクッション12の前端部側の両サイドに設けられた可動側ヒンジ構成部42(図4参照)が着脱可能とされている。図4に示される可動側ヒンジ構成部42については詳細後述する。

【0021】

10

20

30

40

50

一方、図1に示されるシートバック14は、背凭れ用位置14Xと、背凭れ面14Aをシート下方側に向けて配置させた前倒れ位置14Y（図7（B）参照）との間で、シート幅方向の軸周りに回動可能とされている。シートバック14は、背凭れ用位置14Xに配置された状態において、着座用位置12Xに配置された状態のシートクッション12の後端部に対してシート上方側に離間して配置されるシートバック本体部22を備えている。

【0022】

また、シートバック14は、シートバック本体部22を支持する左右一对のサイドフレーム部24を備えている。左右一对のサイドフレーム部24は、金属製とされ、シートバック本体部22の両サイドに埋設される（図示省略）と共に、シートバック本体部22の両サイド部からシート下方側に延出された延出部24Aを有している。延出部24Aは、

10

【0023】

図2には、前倒れ位置14Yに配置させたシートバック14のシート後方側にシートクッション12を直列的に（縦列に）配置させた状態が平面図で示されている。図2に示されるように、シートバック14が前倒れ位置14Yに配置された状態で、左右一对のサイドフレーム部24の延出部24A同士の間には、車体30（図1参照）側から取り外された状態

20

【0024】

なお、図8（A）に示されるように、車両用シート10の側方側には、シートトリム54のアームレスト部54Aが設けられている。アームレスト部54Aは、ホイールハウス上に設けられている。このアームレスト部54Aには、図8（C）に示されるように、車体30側から取り外された状態のシートクッション12を立てた状態で配置可能となっている。アームレスト部54A上にシートクッション12を配置する場合には、一例としてバンド56等でシートクッション12を車両側部側に固定する。

【0025】

30

次に、図4等に示される可動側ヒンジ構成部42を含んで構成されたヒンジ部40について説明する。ヒンジ部40は、図1に示される車体30側に対してシートクッション12の前端部側を回動可能に連結している。これにより、シートクッション12は、着座用位置12Xと、凸部20の側を上にして座面12Zをシート前方側に向けて配置させた跳上げ位置12Y（図7（B）参照）との間で、シート幅方向の軸周りに回動可能とされている。そして、本実施形態の車両用シート10は、図7（B）に示されるように、シートクッション12を跳上げ位置12Yに配置させた状態でシートバック14を前倒れ位置14Yに配置させることができる。言い換えれば、本実施形態の車両用シート10は、ダブルフォールディング機構を備えている。

【0026】

40

図6（B）に示されるように、ヒンジ部40においては、車体30側に固定されたロッド38の一部がシート幅方向を軸方向とするヒンジ軸38A（図3参照）とされている。また、図5及び図6に示されるように、可動側ヒンジ構成部42は、ブラケット44、レバー46及び付勢部材としてのコイルばね48（図5参照）を備えている。

【0027】

図4に示されるように、ブラケット44は、その後端取付部44Aがシートクッション12のフレーム12Fの前端部12F1側の両サイドに固定されている。ブラケット44は、後端取付部44Aのシート幅方向内側の端部からシート前方斜め下方側に延びてシート幅方向を板厚方向とする縦壁部44Bを備えている。そして、ブラケット44の縦壁部44Bには、シートクッション12が着座用位置12Xに配置された状態でヒンジ軸38

50

Aが挿通されるU字状の第一切欠部44K(図5参照)が形成されている。図5に示されるように、第一切欠部44Kの開放側の径は、ヒンジ軸38Aの径よりも大きく設定されている。図6(A)に示されるブラケット44は、シートクッション12が跳上げ位置12Y(図7(B)参照)に配置された状態では第一切欠部44Kの開放側がシート下方側に向けられるように設定されている。また、図5に示されるように、ブラケット44の縦壁部44Bには、軸部材50が挿通される孔部44Hが形成されている。

【0028】

なお、ブラケット44には、そのシート幅方向外側に異音防止用の樹脂カバー52が締結部材(図示省略)を用いて装着されている。前記締結部材は、ブラケット44に貫通形成された取付孔44D及び樹脂カバー52に貫通形成された取付孔52Aに挿通される。樹脂カバー52には、切欠部52Kが形成されており、切欠部52Kの開放側の径は、ヒンジ軸38Aの径よりも大きく設定されている。樹脂カバー52の切欠部52Kは、ブラケット44の第一切欠部44Kに概ね対応する位置に配置される。

10

【0029】

レバー46は、ブラケット44の縦壁部44Bに対してシート幅方向内側に配置されている(図4参照)。レバー46は、軸部材50によってブラケット44の縦壁部44Bと連結され、ブラケット44に対してシート幅方向の軸周り(軸部材50の軸周り)に回動可能とされている。

【0030】

レバー46においてその回動中心の周囲部に配置された基部46Aには、軸部材50が挿通される孔部46Hが貫通形成されている。また、レバー46は、基部46Aからシート後方側へ延びる第一アーム部46Bと、基部46Aからシート前方側へ延びる第二アーム部46Cと、を備えている。第一アーム部46Bは、第二アーム部46Cよりも長く設定されている。また、第一アーム部46Bの先端側には、シート下方側に延出されると共にその下端側がシート幅方向外側に略直角に曲げられた当て部46Dが形成されている。当て部46Dは、リヤフロアパネル32(図6参照)への当接用とされ、シート後方側へ延出されている。また、図6(B)に示されるように、第二アーム部46Cには、シートクッション12が着座用位置12Xに配置された状態でヒンジ軸38Aが挿通されるU字状の第二切欠部46Kが形成されている。この第二切欠部46Kの開放側の径は、ヒンジ軸38Aの径よりも大きく設定されている。

20

30

【0031】

また、図5に示されるコイルばね48は、軸部材50の外周側に遊嵌状態で巻装されている。コイルばね48の一端部48Aはブラケット44の係止部44Cに係止され、コイルばね48の他端部48Bはレバー46の係止部(図示省略)に係止されている。これにより、コイルばね48は、ヒンジ軸38Aの軸線方向に見てレバー46の第二切欠部46Kがブラケット44の第一切欠部44Kの開放側を閉塞する位置から開放する位置へ変位するようにレバー46を常時回転付勢している。

【0032】

また、図6(B)に示されるように、シートクッション12が着座用位置12Xに配置された状態では、当て部46Dがコイルばね48の付勢力に抗してリヤフロアパネル32に当てられた状態とされると共に、ヒンジ軸38Aの軸線方向に見てレバー46の第二切欠部46Kがブラケット44の第一切欠部44Kの開放側を閉塞する位置に配置される。

40

【0033】

(実施形態の作用・効果)

次に、上記実施形態の作用及び効果について説明する。

【0034】

本実施形態では、図7(A)及び図7(B)に示されるように、シートクッション12は、図7(A)に示される着座用位置12Xと、図7(B)に示されるように凸部20の側を上にして座面12Zをシート前方側に向けて配置させた跳上げ位置12Yと、の間で、シート幅方向の軸周りに回動可能となっている。

50

【0035】

また、図7(A)に示されるシートクッション12が着座用位置12Xに配置された状態では、図6(B)に示されるレバー46の当て部46Dがコイルばね48の付勢力に抗してリヤフロアパネル32に当てられた状態とされると共にヒンジ軸38Aの軸線方向に見てレバー46の第二切欠部46Kがブラケット44の第一切欠部44Kの開放側を閉塞する位置に配置される。また、シートクッション12が着座用位置12Xに配置された状態では、ブラケット44の第一切欠部44K及びレバー46の第二切欠部46Kには、車体30側に固定されたヒンジ軸38Aが挿通されているので、着座用位置12Xに配置されたシートクッション12は、その前端部側がブラケット44、レバー46及びヒンジ軸38Aによって車体30側に拘束される。

10

【0036】

一方、図7(A)に示されるシートクッション12を着座用位置12Xから図7(B)に示される跳上げ位置12Yに回動させると、図6(A)に示されるレバー46の第二切欠部46Kは、コイルばね48の付勢力によって、ヒンジ軸38Aの軸線方向に見てブラケット44の第一切欠部44Kの開放側を閉塞する位置から開放する位置へ変位する。よって、ヒンジ軸38Aがブラケット44の第一切欠部44Kの開放側を通り抜けるようにシートクッション12を移動させることで、跳上げ位置12Y(図7(B)参照)に達したシートクッション12を取り外すことができる。これにより、図7(B)に示されるシートクッション12を邪魔にならない位置に配置させることができ、種々のシートアレンジが可能となる。

20

【0037】

また、本実施形態では、シートクッション12が図7(A)に示される着座用位置12Xから図7(B)に示される跳上げ位置12Yに向けて回動させられて跳上げ位置12Yに達すると、図6(A)に示されるブラケット44の第一切欠部44Kの開放側はシート下方側に向けられる。このため、跳上げ位置12Y(図7(B)参照)に配置されたシートクッション12をそのまま上方側に引き上げることで、シートクッション12を取り外すことができる。

【0038】

また、本実施形態では、図2に示されるように、シートバック14が前倒れ位置14Yに配置された状態で、シートバック14における左右一対のサイドフレーム部24の延出部24A同士の間、車体30(図7(C)参照)側から取り外された状態がかつ凸部20をシート前方側へ向けた状態のシートクッション12における当該凸部20が収容可能となっている。このように収容されることで、前倒れ位置14Yのシートバック14の車両後方側にシートクッション12を直列的に配置させても、図7(C)に示されるように、シート側面視でシートバック14の延出部24Aとシートクッション12の凸部20とが重なる分だけ、シートバック14及びシートクッション12を合わせたシート前後方向の長さを抑えることができる。

30

【0039】

以上説明したように、本実施形態に係る車両用シート10では、前倒れ位置14Yに配置させたシートバック14のシート後方側にシートクッション12を直列的に配置させても、シートバック14及びシートクッション12を合わせたシート前後方向の長さを抑えることができる。このため、車両前後方向の長さが短い小型車の場合であっても、前倒れ位置14Yに配置させたシートバック14のシート後方側にシートクッション12を直列的に配置させることができる。

40

【0040】

また、前倒れ位置14Yに配置させたシートバック14のシート後方側にシートクッション12を直列的に配置させることで、荷室が車両前後方向に拡大されて長尺物の積載が可能となると共に、荷室の底側がフラットとなるので荷室の使い易さが向上する。なお、図7(C)の配置状態では、シートクッション12はその座面12Zが下向きになるように配置されている。

50

【 0 0 4 1 】

また、図 2 に示されるように、シートバック 1 4 における左右一对のサイドフレーム部 2 4 の延出部 2 4 A 同士の間、シートクッション 1 2 の凸部 2 0 が収容される（嵌め込まれる）ことで、車両走行時にはシートクッション 1 2 のシート幅方向（車両幅方向）への横ずれが抑えられる。このため、例えば、小型車において後席の一席分だけを図 2 のように配置した場合に、前席二名、後席一名の計三名の乗車も可能である。

【 0 0 4 2 】

なお、本実施形態では、図 7 (C) に示されるように、前倒れ位置 1 4 Y に配置させたシートバック 1 4 のシート後方側にシートクッション 1 2 を直列的に配置させた場合に、シートクッション 1 2 の後端が車体 3 0 側の段差部 5 8 に隣接配置される。このため、車両走行時にはシートクッション 1 2 のシート前後方向（車両前後方向）へのずれも効果的に抑えられる。

【 0 0 4 3 】

また、本実施形態では、シートクッション 1 2 を図 8 (A) に示される着座用位置 1 2 X から図 8 (B) に示される跳上げ位置 1 2 Y に向けて回動させた後、図 8 (C) に示されるように、アームレスト部 5 4 A 上にシートクッション 1 2 を立てた状態で配置し、バンド 5 6 等でシートクッション 1 2 を車両側部側に固定することもできる。このように配置しても、荷室が車両前後方向に拡大されて長尺物の積載が可能となる。

【 0 0 4 4 】

また、本実施形態では、図 9 に示されるように、車両進行方向に対して後ろ向きの着座モードを実現することもできる。図 9 では、車体 3 0 側から一旦取り外された状態のシートクッション 1 2 が前後逆向きに（言い換えれば凸部 2 0 が車両前方側を向くように）配置されている。また、シートクッション 1 2 の座面 1 2 Z は、上向きに配置されている。そして、シートクッション 1 2 の凸部 2 0 の下部側は、挟持部 3 6（図 1 参照）がロッド 3 4（図 3 参照）を挟持している。一方、シートクッション 1 2 の凸部 2 0 の側とは反対側の端部は、車体 3 0 側の段差部 5 8 に突き当てられている。なお、車体 3 0 側にロッド 3 8 と同様のロッドを、図 9 に示される状態のシートクッション 1 2 の可動側ヒンジ構成部 4 2（図 6 参照）に対応する位置に設定すると共に、可動側ヒンジ構成部 4 2（図 6 参照）及び前記ロッドによってシートクッション 1 2 が車体 3 0 側に拘束される構成としてもよい。

【 0 0 4 5 】

また、図 9 に示される変形例では、シートバック 1 4 は、背凭れ面 1 4 A がやや前傾になるように設定されており、着座乗員 P は、シートバック 1 4 の背面側に背部を支持させることになる。なお、図 9 では、一例として、ヘッドレスト 1 6（図 1 参照）を外した状態を図示しているが、ヘッドレスト 1 6（図 1 参照）は外さなくてもよい。

【 0 0 4 6 】

（変形例）

なお、上記実施形態の構成に加えて、図 1 0 に示される第一布部材 6 0 及び第二布部材 6 2 等が設けられてもよい。第一布部材 6 0 及び第二布部材 6 2 は、シートバック 1 4 が背凭れ用位置 1 4 X に配置されると共にシートクッション 1 2 が着座用位置 1 2 X に配置された状態でシートバック本体部 2 2 の下端側とシートクッション 1 2 の凸部 2 0 の後端側との間の隙間を埋めるための部材である。なお、図 1 0 では、変形例の要部の構成を分かり易く示すために、ヒンジブラケット 2 6（図 1 参照）等の図示を省略している。

【 0 0 4 7 】

図 1 0 において、第一布部材 6 0 は、シートバック本体部 2 2 の背凭れ面 1 4 A の下端部に連続して設けられ、シートバック本体部 2 2 の背凭れ面 1 4 A の下端部から延出されている。第一布部材 6 0 の延出先端部側には、図示しない第一の面ファスナが取り付けられている。また、第二布部材 6 2 は、シートクッション 1 2 の座面 1 2 Z の後端側において凸部 2 0 の突出先端部に連続して設けられ、凸部 2 0 の突出先端部から延出されている。第二布部材 6 2 の延出先端部側には、図示しない第二の面ファスナが取り付けられてい

10

20

30

40

50

る。第二布部材 6 2 の前記第二の面ファスナは、シートクッション 1 2 が着座用位置 1 2 X に配置されてシートバック 1 4 が背凭れ用位置 1 4 X に配置された状態で第一布部材 6 0 の前記第一の面ファスナに着脱自在に係合（結合）されるようになっている。

【 0 0 4 8 】

また、第一布部材 6 0 と第二布部材 6 2 とは、前記第一の面ファスナと前記第二の面ファスナとが係合された状態で互いに重合された延出先端部が一例として挟持部材 6 4 によって挟持されている。図示を省略するが、挟持部材 6 4 は、シートバック本体部 2 2 の所定部位に係止可能とされている。

【 0 0 4 9 】

図 1 0 に示される変形例によれば、乗員の着座時に、車両用シート 1 0 の後方側の荷室に置かれた物がシートバック本体部 2 2 の下端側とシートクッション 1 2 の凸部 2 0 の後端側との間に向けて変位しても、当該物は、第一布部材 6 0 及び第二布部材 6 2 の少なくとも一方に当たる。このため、荷室に置かれた物がシートバック本体部 2 2 の下端側とシートクッション 1 2 の凸部 2 0 の後端側との間を通過して着座者側に滑り込むのを防止することができる。また、シートバック本体部 2 2 の下端側とシートクッション 1 2 の凸部 2 0 の後端側との間の隙間が第一布部材 6 0 及び第二布部材 6 2 によって埋められることになるので、見栄えもよい。

【 0 0 5 0 】

以上説明したように、図 1 0 に示される変形例によれば、上記実施形態の効果と同様の効果に加えて、荷室からシートバック本体部 2 2 の下端側とシートクッション 1 2 の凸部 2 0 の後端側との間を通過して物が滑り込むのを防止できると共に、見栄えも向上させることができる。

【 0 0 5 1 】

なお、図 1 0 に示される変形例では、シートクッション 1 2 を着座用位置 1 2 X から跳上げ位置 1 2 Y（図 7（B）参照）に回動させると、第一布部材 6 0 に取り付けられた前記第一の面ファスナと、第二布部材 6 2 に取り付けられた前記第二の面ファスナとの係合状態が強制的に解除される。一方、シートクッション 1 2 を跳上げ位置 1 2 Y（図 7（B）参照）から着座用位置 1 2 X に回動させた場合には、乗員は、前記第一の面ファスナと前記第二の面ファスナとを互いに係合させた後、第一布部材 6 0 及び第二布部材 6 2 の延出先端部を挟持部材 6 4 で挟み、更に挟持部材 6 4 をシートバック本体部 2 2 の所定部位に係止させることになる。

【 0 0 5 2 】

（実施形態の補足説明）

なお、上記実施形態の車両用シート 1 0 では、図 7 等々に示されるようにシートクッション 1 2 を跳ね上げ位置 1 2 Y に配置させてから取り外す構成となっているが、車両用シートは、例えば着座用位置に配置されて公知のロック機構で車体側に対してロック及びロック解除可能とされたシートクッションを、ロック機構のロック解除により取り外すような構成であってもよい。

【 0 0 5 3 】

また、上記実施形態では、図 6 等々に示されるブラケット 4 4 は、シートクッション 1 2 が跳上げ位置 1 2 Y（図 7（B）参照）に配置された状態では第一切欠部 4 4 K の開放側がシート下方側に向けられるように設定されており、このような構成が好ましいが、例えば、ブラケットの第一切欠部とレバーの第二切欠部との相対位置関係が上記実施形態と同様に設定されつつ、ブラケットは、シートクッションが跳上げ位置に配置された状態で第一切欠部の開放側が例えばシート後方側等のようにシート下方側以外に向けられるように設定されるといった構成も採り得る。

【 0 0 5 4 】

なお、上記実施形態及び上述の複数の変形例は、適宜組み合わせられて実施可能である。

【 0 0 5 5 】

以上、本発明の一例について説明したが、本発明は、上記に限定されるものでなく、上

10

20

30

40

50

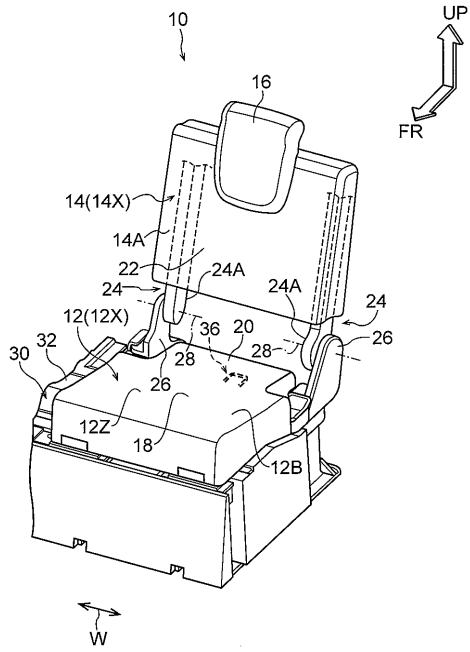
記以外にも、その主旨を逸脱しない範囲内において種々変形して実施可能であることは勿論である。

【符号の説明】

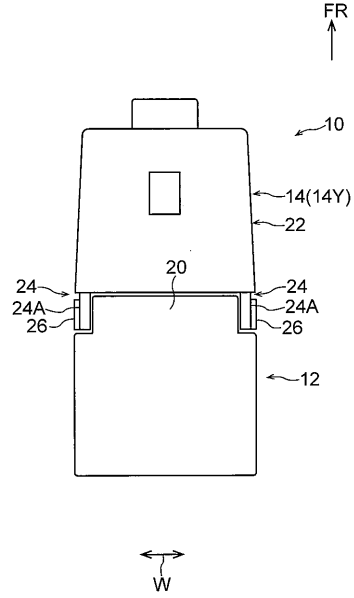
【 0 0 5 6 】

1 0	車両用シート	
1 2	シートクッション	
1 2 X	着座用位置	
1 2 Y	跳上げ位置	
1 2 Z	座面	
1 4	シートバック	10
1 4 A	背凭れ面	
1 4 X	背凭れ用位置	
1 4 Y	前倒れ位置	
2 0	凸部	
2 2	シートバック本体部	
2 4	サイドフレーム部	
2 4 A	延出部	
3 0	車体	
3 2	リヤフロアパネル（車体フロア）	
3 8 A	ヒンジ軸	20
4 0	ヒンジ部	
4 4	ブラケット	
4 4 K	第一切欠部	
4 6	レバー	
4 6 A	基部	
4 6 B	第一アーム部	
4 6 C	第二アーム部	
4 6 D	当て部	
4 6 K	第二切欠部	
4 8	コイルばね（付勢部材）	30

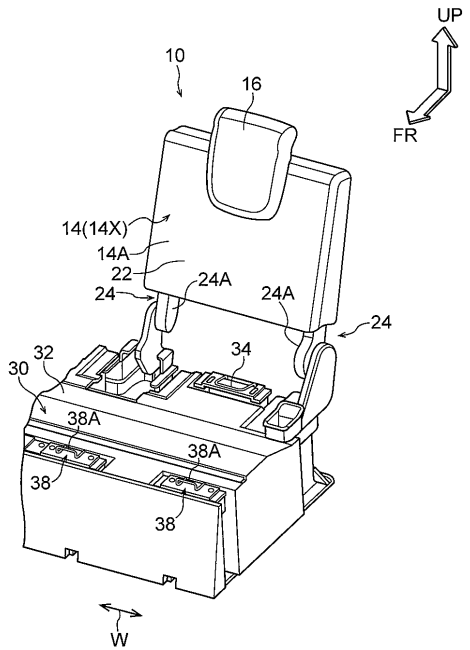
【図1】



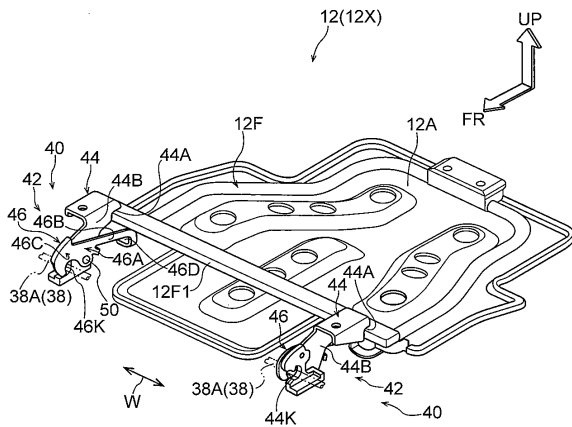
【図2】



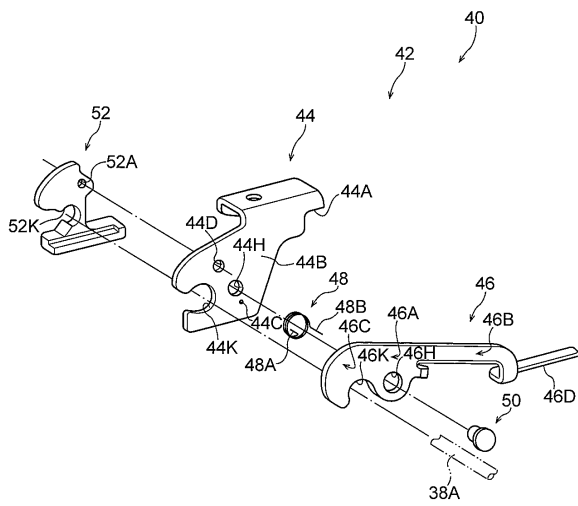
【図3】



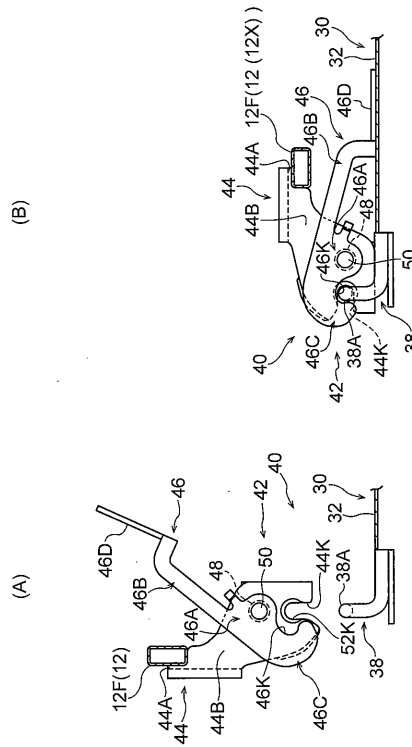
【図4】



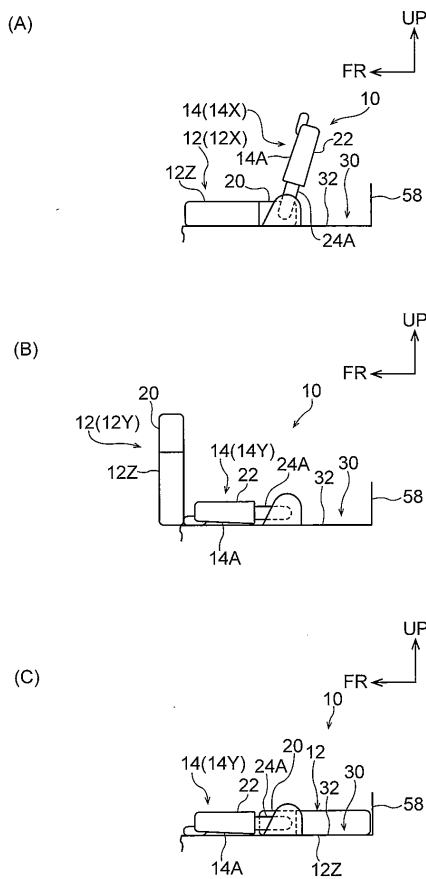
【 図 5 】



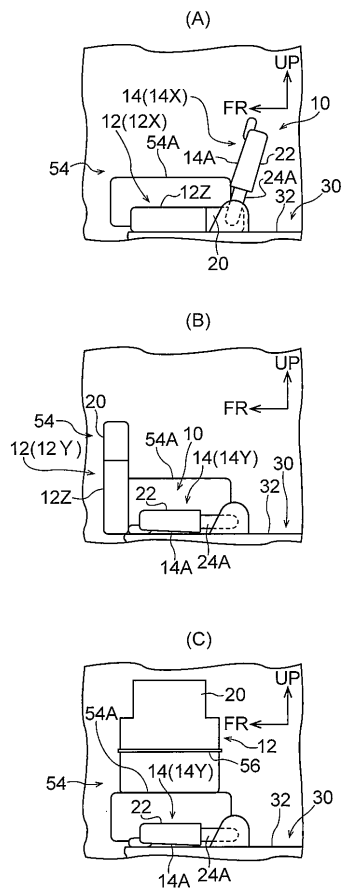
【 図 6 】



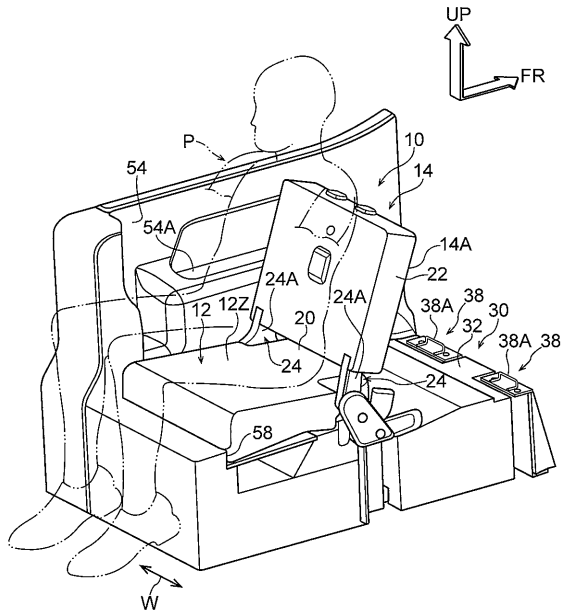
【 図 7 】



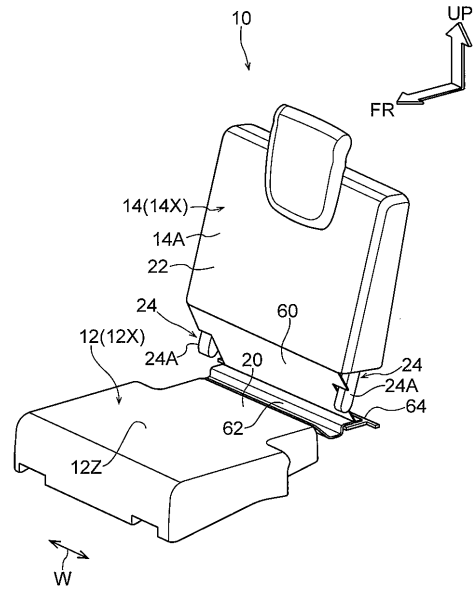
【 図 8 】



【図9】



【図10】



フロントページの続き

(72)発明者 伊藤 孝嘉

神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地 日本発條株式会社内

審査官 森林 宏和

(56)参考文献 特開2003-191777(JP,A)

特開2004-262424(JP,A)

特開2011-37407(JP,A)

特開2005-88710(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60N 2/00 - 2/90