

(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2019-93828

(P2019-93828A)

(43) 公開日 令和1年6月20日(2019.6.20)

(51) Int. Cl.	F I	テーマコード (参考)
<b>B60N 2/80</b> (2018.01)	B60N 2/48	3B084
<b>A47C 7/38</b> (2006.01)	A47C 7/38	3B087

審査請求 未請求 請求項の数 7 O L (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2017-223380 (P2017-223380)	(71) 出願人	593141090 日本テクニカ株式会社 愛知県刈谷市井ヶ谷町下前田25番地の1
(22) 出願日	平成29年11月21日(2017.11.21)	(74) 代理人	100083068 弁理士 竹中 一宣
		(74) 代理人	100095407 弁理士 木村 満
		(74) 代理人	100165489 弁理士 榊原 靖
		(72) 発明者	山田 伸雄 愛知県刈谷市井ヶ谷町下前田25番地の1 日本テクニカ株式会社内
		Fターム(参考)	3B084 DA03 DB01 DB05 DD01 3B087 DC05 DC06

(54) 【発明の名称】 アッパーフレームのヘッドレストサポート保持構造。

(57) 【要約】

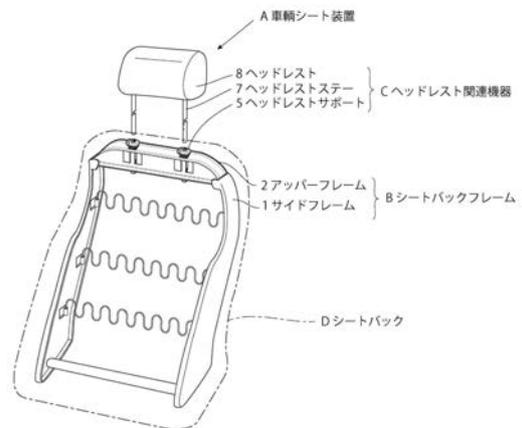
【課題】

従来のブラケットレス（一部品としての取引対象となるブラケットを無くす構造）に関しては、擬似構造の提案はある。しかし、アッパーフレームの素材変更にとどまる。また、アッパーフレームに設けた固定孔に、ブラケットを差込む構造である。ブラケットレスとは考えられない。

【解決手段】

車輛シートバックのサイドフレームに差渡したアッパーフレームは、ヘッドレストサポート差込み用の差込み孔を対で備えた上面部、下面部、上下面部を繋ぐ側面部とでなり、何れか一つの面部で、ヘッドレストサポート把持部を形成し、把持部はアッパーフレームと一体構造で、ヘッドレストサポートを保持可能であり、ブラケットレスを可能とするアッパーフレームのヘッドレストサポート保持構造。ブラケットレスが図れる。部品点数の減少化、製造作業の簡略化、迅速化、並びに経済性向上が図れる。

【選択図】 図1



## 【特許請求の範囲】

## 【請求項 1】

車輻シートバックの骨格となるサイドフレームに差渡しとなるアップフレームにおいて、

このアップフレームは、ヘッドレストサポート差込み用の差込み孔を、それぞれ備えてなる上面部、及び下面部と、この上下面部を繋ぐ側面部とで構成するとともに、何れか一つの前記面部で、ヘッドレストサポート把持部を形成し、この把持部がアップフレームと一体構造とし、当該一体構造の把持部で、ヘッドレストサポートを保持可能とし、ブラケットレスを可能とするアップフレームのヘッドレストサポート保持構造。

## 【請求項 2】

前記側面部の面体部位に、面体柱片部を中心にして打抜きでなる対の把持片を形成し、この対の把持片を、前記面体柱片部を基端（面体の鉛直方向の面位置を基端）として管状に折曲げ管状把持部とし、この管状把持部を、ブラケット代替品とすることを特徴とした請求項 1 に記載のアップフレームのヘッドレストサポート保持構造。

## 【請求項 3】

前記側面部の前記上下面部の同じ位置に、それぞれ差込み孔を開設し、この差込み孔に前記ヘッドレストサポートを差込み可能とするとともに、この差込み孔の孔空間と、前記把持片の把持空間とが、鉛直方向において、同じ位置に存在することを特徴とした請求項 1 に記載のアップフレームのヘッドレストサポート保持構造。

## 【請求項 4】

前記対の把持片の各自由端には、クリンチ加工、又は凹凸嵌合による管状強度向上可能、及び/又は、突合せ組付けによる把持片の変形防止可能、或いは隙間を形成した組付け加工可能の、何れか、一つを選択可能とすることを特徴とした請求項 2 に記載のアップフレームのヘッドレストサポート保持構造。

## 【請求項 5】

前記上面部に開設した差込み孔の外周縁に、立上リブ片を形成し、このリブ片は、ヘッドレストサポートの首部下の本体部を支持可能とすることを特徴とした請求項 1、又は請求項 3 に記載のアップフレームのヘッドレストサポート保持構造。

## 【請求項 6】

前記リブ片は、前記孔空間の鉛直方向の外周縁において、方形状に立設し、前記本体部の上部を囲繞することを特徴とした請求項 5 に記載のアップフレームのヘッドレストサポート保持構造。

## 【請求項 7】

前記リブ片に少なくとも、一個の切欠き部を形成し、この切欠き部に、本体部の上部に膨出した突部を係止可能とすることを特徴とした請求項 5 に記載のアップフレームのヘッドレストサポート保持構造。

## 【発明の詳細な説明】

## 【技術分野】

## 【0001】

本発明は、ブラケットレスを図る（ヘッドレストサポートを把持するブラケットを無くす構造）アップフレームのヘッドレストサポート保持構造に関する。

## 【背景技術】

## 【0002】

本発明が意図するブラケットレス（ブラケットを無くしたヘッドレストサポートの保持構造）に関して、公知の発明、及び/又は、同様な構造としては、個々の構成が、それぞれの文献に開示されている。

## 【0003】

把持片に関しては、WO2016-046884号公報の明細書と、図5において（文献（1））、ホルダーブラケット（9）の平板素材（9p）を管状に折り曲げた本体部（9a）と、本体部（9a）の腕部（9b）とで構成し、この腕部（9b）を、シートバック

10

20

30

40

50

クフレーム(4b)のトップフレーム(4b2)に溶接固着する構成が開示されている。この発明は、従来のブラケットの製作と取付の改良であって、製造の容易化と、品質の向上を図ることにある。文献(1)では、管状に折り曲げた本体部(9a)は、従来のブラケット(図示しない)に相当する構造であり、本発明が意図する、ブラケットレスではない。

【0004】

また、アップフレームに関しては、特開2004-16710号公報の明細書と、図2において(文献(2))、ヘッドレスト(60)のステー(61)が挿通、支持されヘッドレストホルダ(62)(ヘッドレストサポートと同じ)は、アップフレーム(21)の本体部(21a)に貫設したホルダー孔(21c)に埋め込まれる構造である。しかしながら、この発明は、樹脂製素材で構成したアップフレーム(21)であって、無垢の構造である(図7参照)。従って、文献(2)の無垢のアップフレーム(21)のホルダー孔(21c)は、ブラケットに相当する構造であり、本発明が意図する、ブラケットレスではない。また、把持片は備えない。

10

【0005】

さらに、アップフレームに関しては、特開2003-312338号公報の明細書と、図2において(文献(3))、アップクロスメンバー(15)(アップフレームと同じ)に可動自在に取付けた断面コ字形のヘッドレスト支持部材(23)の上下面部(23a)、(23b)の固定孔(23e)、(23f)には、ヘッドレスト(3)のステー(4)を所定位置に上下動可能に支持するステーホルダ(25)(ヘッドレストサポートと同じ)を固定する。従って、文献(3)の固定孔(23e)、(23f)は、ブラケットに相当する構造であり、本発明が意図する、ブラケットレスではない。また、把持片は備えない。

20

【0006】

【特許文献1】WO2016-046884号公報

【特許文献2】特開2004-16710号公報

【特許文献3】特開2003-312338号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0007】

従来のブラケットレスの文献等の考え方は、文献(1)においては、製造の容易化等であって、板材を管状に折り曲げた本体部(9a)を設けるが、ブラケットレスに関する直接的な開示はない。また、文献(2)においては、アップフレームの素材変更にとどまり、ブラケットレス(一部品としての取引対象となるブラケットを無くす構造)に関する直接的な開示はない。さらに文献(3)においては、固定孔(23e)、(23f)は、ブラケットに相当する構造である。従って、ブラケットレスに関する直接的な開示はない。

30

【課題を解決するための手段】

【0008】

本発明は、ブラケットレスを図るヘッドレストサポートの保持構造を提供し、部品点数の減少化と、製造作業の簡略化、迅速化、並びに経済性向上を図ること、等を意図する。その手段として、請求項1-6を提案する。

40

【発明の効果】

【0009】

請求項1は、車輛シートバックの骨格となるサイドフレームに差渡してなるアップフレームにおいて、

アップフレームは、ヘッドレストサポート差込み用の差込み孔を、それぞれ備えてなる上面部、及び下面部と、上下面部を繋ぐ側面部とで構成するとともに、何れか一つの前記面部で、ヘッドレストサポート把持部を形成し、把持部がアップフレームと一体構造とし、一体構造の把持部で、ヘッドレストサポートを保持可能とし、ブラケットレスを可

50

能とするアップフレームのヘッドレストサポート保持構造である。

【0010】

従って、請求項1の発明は、ブラケットレスが図れるヘッドレストサポートの保持構造を提供できる特徴がある。また、本発明のヘッドレストサポートの保持構造を提供することで、部品点数の減少化と、製造作業の簡略化、迅速化、並びに経済性向上が図れること、等の実益性が確保できる特徴がある。

【0011】

請求項2は、側面部の面体部位に、面体柱片部を中心にして打抜きでなる対の把持片を形成し、対の把持片を、面体柱片部を基端（面体の鉛直方向の面位置を基端）として管状に折曲げ管状把持部とし、管状把持部を、ブラケット代替品とすることを特徴としたアップフレームのヘッドレストサポート保持構造である。

10

【0012】

従って、請求項2の発明は、請求項1の発明における特徴達成が可能となることと、この特徴達成に最適なブラケット代替品を提供できる。

【0013】

請求項3は、側面部の上下面部の同じ位置に、それぞれ差込み孔を開設し、差込み孔にヘッドレストサポートを差込み可能とするとともに、差込み孔の孔空間と、把持片の把持空間とが、鉛直方向において、同じ位置に存在することを特徴としたアップフレームのヘッドレストサポート保持構造である。

【0014】

従って、請求項3の発明は、請求項1の発明における特徴達成が可能となることと、この特徴達成と、ヘッドレストサポートを最適な位置に配備できる構造を提供できる。

20

【0015】

請求項4は、対の把持片の各自由端には、クリンチ加工、又は凹凸嵌合による管状強度向上可能、及び/又は、突合せ組付けによる把持片の変形防止可能、或いは隙間を形成した組付け加工可能の、何れか、一つを選択可能とすることを特徴としたアップフレームのヘッドレストサポート保持構造である。

【0016】

従って、請求項4の発明は、請求項1の発明における特徴達成が可能となることと、この特徴達成に最適なブラケット代替品を提供できる。

30

【0017】

請求項5は、上面部に開設した差込み孔の外周縁に、立上リブ片を形成し、リブ片は、ヘッドレストサポートの首部下の本体部を支持可能とすることを特徴としたアップフレームのヘッドレストサポート保持構造である。

【0018】

従って、請求項5の発明は、請求項1の発明における特徴達成が可能となることと、この特徴達成と、ヘッドレストサポートを最適な位置に配備できるブラケット代替品を提供できる。

【0019】

請求項6は、リブ片は、記孔空間の鉛直方向の外周縁において、方形状に立設し、本体部の上部を囲繞することを特徴としたアップフレームのヘッドレストサポート保持構造である。

40

【0020】

従って、請求項6の発明は、請求項1の発明における特徴達成が可能となることと、この特徴達成と、上面部のリブ片で、ヘッドレストサポートの本体部の上部を、確実に支持できる特徴がある。

【0021】

請求項7は、リブ片に少なくとも、一個の切欠き部を形成し、切欠き部に、本体部の上部に、上部に膨出した突部を係止可能とすることを特徴としたアップフレームのヘッドレストサポート保持構造である。

50

## 【0022】

従って、請求項7の発明は、請求項6の発明と、同じ特徴がある。

## 【図面の簡単な説明】

## 【0023】

【図1】シートバックと、ヘッドレスト関連機器とを全体視した一部欠截の縮尺分解俯瞰図

【図2-1】アッパーフレームと、ヘッドレストサポートとの連携関係の要部を示した正面俯瞰図

【図2-2】図2-1の仰視図、

【図2-3】図2-1の一部欠截の背面俯瞰図1（面体柱片布部の下方に切欠き部を設けた例である）

【図2-4】図2-1の一部欠截の背面俯瞰図2（把持部の下方に切欠き部を設けた例である）

【図2-5】図2-1の一部欠截の背面俯瞰図3（アッパーフレーム上面部のリブ片に切欠き部を設けた例である）

【図2-6】図2-5の要部で、リブ片の立上部に互った切欠き窓部を設けた拡大俯瞰図

【図3-1】アッパーフレームと、ヘッドレストサポートとの連携関係の要部を示した把持部の上端に捲締め部を設けた正面図

【図3-2】図3-1の別の例であり、把持部の下端に捲締め部を設けた正面図

【図3-3】図3-1の背面図

【図3-4】図3-1の右側面図

【図3-5】図3-1の拡大平面図

【図4】図3-4のA-A断面図

【図5】図3-3のB-B断面図

【図6】図3-3のE-E断面図

【図7】図3-3のF-F断面図

【図8】図6のG-G断面図

【図9】図6のH-H断面図

【図10】図4のI-I断面図

【図11-1】リブ片の各箇所の一例を示した、簡易折曲げ形の模式図

【図11-2】リブ片の各箇所の別の一例を示した、段付き折曲げ形の模式図

【図12-1】把持部の自由端の一例で、クリンチ加工を示した模式図であり、

【図12-2】把持部の自由端の別の一例で、パーリング加工を示した模式図

【図12-3】把持部の自由端の他の一例で、突合せ加工を示した模式図

【図12-4】把持部の自由端のさらに別の一例で、切離し加工を示した模式図

【図12-5】把持部の自由端のさらに他の一例で、クリンチ加工と刻み目を施した模式図

【図13】ヘッドレストサポートの好ましい一例を示した仰視図

## 【発明を実施するための形態】

## 【0024】

以下、本発明の好ましい、各実施例を説明する。

## 【0025】

図1に示した、車輛シート装置Aは、シート背凭れの骨組みとなるシートバックフレームBと、シートバックフレームBに配備したヘッドレスト関連機器Cとを全体視した一部欠截の縮尺分解俯瞰図において、シートバックフレームBは、サイドフレーム1と、アッパーフレーム2とで構成する。また、ヘッドレスト関連機器Cは、ヘッドレストサポート5（サポート5とする）と、ヘッドレスト8、及びヘッドレストステー7（ステー7とする）とで構成する。

## 【0026】

以下、本発明の好ましい、各実施例を説明する。尚、図面において、一部の図面では八

10

20

30

40

50

ッチングを省略する。図 1、図 2 では、例えば、車輛シート装置 A の一部と、ヘッドレスト関連機器 C とを示している。シートバックフレーム B は、前述の如く、サイドフレーム 1 と、アップフレーム 2 を有する。また、ヘッドレスト関連機器 C は、前述の如く、サポート 5 と、このサポート 5 に挿入支持されるステー 7 と、ステー 7 に設けたヘッドレスト 8 と、で構成される。

#### 【 0 0 2 7 】

主図の図 2 - 1 ~ 2 - 6 と、参照図の図 4、図 5 等（以下、図の説明は省略）は、アップフレーム 2（例えば、トランスファプレス加工で製作する）と、サポート 5 との連携関係の要部を示している。アップフレーム 2 は、鋼材を折曲げ形成する。好ましい一例は、同図に示してあり、上面部 2 a と、上面部 2 a に対峙する下面部 2 b と、この上下面部 2 a、2 b との端部を上下方向 X（鉛直方向）に繋ぐ側面部 2 c との構成であり、上下面部 2 a、2 b と側面部 2 c との繋目に曲げ部 2 d、2 e を形成する。この曲げ部 2 d、2 e は、少なくとも、アップフレーム 2 を始めとして、上下面部 2 a、2 b とか、側面部 2 c とかに、弛み（緩衝効果）、例えば、長手方向 Y に強度確保を付与する構成である。また、この上下面部 2 a、2 b の自由端には、曲げ部 2 f、2 g を備える。この曲げ部 2 f、2 g は、例えば、主として、アップフレーム 2 を始めとして、上下面部 2 a、2 b とかに、弛み（緩衝効果）、例えば、長手方向 Y に強度確保を付与する。そして、上下面部 2 b、2 c には、それぞれ差込み孔 2 0 0、2 0 1 を形成する。この差込み孔 2 0 0、2 0 1 は、上下方向 X で同じ位置に形成する。この差込み孔 2 0 0、2 0 1 の孔外周辺の上下面部 2 a、2 b の表裏面にはリブ片 2 0 2、2 0 3 を形成するとともに、この上下面部 2 a、2 b の内で、少なくとも、上面部 2 a のリブ片 2 0 2 には、切欠き部 2 0 2 a、2 0 2 a 等を形成する。そして、後述するが、切欠き部 2 0 2 a、2 0 2 a には、サポート 5 の頭部（後述する）の下の首部（後述する）に設けた、係止突起を差込み支持する（図 8 参照、例えば、回り止め、又は連繋強化等の目的である）。尚、差込み孔 2 0 0、2 0 1 の孔空間 2 0 0 a、2 0 1 a は、後述する、把持部（抱持部）の把持空間 2 0 4 a、2 0 4 b（抱持空間）とは、上下方向 X において、同じ位置に開口（空間）しており、サポート 5 を鉛直状態で保持できる。

#### 【 0 0 2 8 】

前記リブ片 2 0 2 は、図 1 1 - 1、図 1 1 - 2 と、図 2 - 3 ~ 図 2 - 6 等の各図に示すように、図 1 1 - 1 の立上片部 2 0 2 b、2 0 2 b の構造（原則として、図 1 1 - 1 のみ示してある）、図 1 1 - 2 と、図 2 - 3 ~ 図 2 - 6 等の立上片部 2 0 2 b、2 0 2 b と、少なくとも、立上段付片部 2 0 2 c、2 0 2 c との構造等、が考えられる。この立上段付片部 2 0 2 c、2 0 2 c は、図 4 の正面側周辺部とか、図 5 の側面側周辺部に示してある。そして、この立上段付片部 2 0 2 c、2 0 2 c の上端は、首部 5 b の下端の係止突起 5 b 1 を保持する。以上で説明したリブ片 2 0 2 の構造は、詳述しないが、一部分は、下面部 2 b のリブ片 2 0 3 への採用も可能である。

#### 【 0 0 2 9 】

また、図 2 - 1 と図 2 - 5 に示したように、側面部 2 c を構成する面体 2 c 1 0 0 の所定の部位（アップフレーム 2 にサポート 5、5、対で設ける箇所を指すが、以下同じ構造であり、一方側の説明で簡略化する）には、面体 2 c 1 0 0 と同じ面位置（後述する）となる面体柱片部 2 c 1 0 1 を中心にして（中心として）、打抜きで切離した対の把持片 2 c 1 0 2、2 c 1 0 2（2 c 1 0 2 とする）を形成する。この対の把持片 2 c 1 0 2 は、面体柱片部 2 c 1 0 1 を基端（面体 2 c 1 0 0 の鉛直方向（上下方向 X）の面位置を基端）として管状に折曲げ管状把持部 2 0 4 とする。この管状把持部 2 0 4 は、従来のブラケット代替品である。そして、管状把持部 2 0 4 の自由端は、図 1 2 - 1 ~ 図 1 2 - 4 に示す各一例が、好ましい。例えば、図 1 2 - 1 はクリンチ加工による図、図 1 2 - 2 はパーリング加工による図、図 1 2 - 3 は、突合せ加工による図、図 1 2 - 4 は切離し（離間）加工による図、をそれぞれ示している。また、把持部 2 0 4 は、側面部 2 c より、上面部 2 a、及び下面部 2 b 側に位置しており、アップフレーム 2 の折曲げコ字形の骨格内にあり、従来のアップフレーム（図示せず）と遜色がない（従来のシートバック内に収

10

20

30

40

50

まる構造である)。また、図 2 - 3 の如く、把持部 2 0 4 の下面部 2 b の適所とか、面体柱片部 2 c 1 0 1 の一箇所か数箇所には、切欠き片部 2 0 4 c を、適宜、一箇所か数箇所に形成する。図 2 - 2、図 2 - 3 等では、把持部 2 0 4 であり、図 2 - 4 等では、面体柱片部 2 c 1 0 1 である。また、図示しないが、把持部 2 0 4 の自由端も有り得る。切欠き片部 2 0 4 c には、サポート 5 の係止突起 5 0 1 が係止される(サポート 5 のガタ防止と、抜け防止である)。また、図 2 - 2、図 2 - 6 には後述するが、リブ片 2 0 2 に、立上片部位 2 0 2 d を形成した構造では、複数個の切欠き窓部 2 0 2 e を形成し、リブ片 2 0 2、及び/又は立上段付片部 2 0 2 c の成形の容易化、又は軽量化等に役立てる。また、後述するように、切欠き窓部 2 0 2 e には係止突起 5 b 1 が差込み支持される。

#### 【0030】

図 1 3 と、図 4、図 5 等に示したサポート 5 は、頭部 5 a と、この頭部 5 a の下側で、外周面に係止突起 5 b 1 を備えた首部 5 b と、この首部 5 b の下側で、シートバック D の、例えば、幅方向側(長手方向 Y と同じ方向)に設けた弾性片 5 0 0、5 0 0 と係止突起 5 0 1、5 0 1 とを備えた本体部 5 c と、で構成されている。このサポート 5 の左右側(幅方向側)の弾性片 5 0 0 (一方で説明する)は、把持部 2 0 4 の対の把持片 2 c 1 0 2 に圧設される。また、サポート 5 の係止突起 5 b 1 は、上面部 2 a に形成したリブ片 2 0 2 の上面に当接係止される。これにより、サポート 5 は、把持部 2 0 4 の対の把持片 2 c 1 0 2 に把持係止される。図 3 - 4 と、図 4 参照。図中 5 0 2 は弾性吊子であり、リブ片 2 0 2 の上端に係止されることで、前記係止突起 5 0 1 と切欠き部 2 0 4 c との係止関係を利用して、サポート 5 に上下方向 X の弾性を確保する。即ち、走行時等で発生する上下動を緩衝する働きと、騒音発生を少なくできること等の実益がある。尚、図 2 - 1、図 2 - 2、図 3 - 4 等に示された如く、この一例では、弾性片 5 0 0、5 0 0 と係止突起 5 0 1、5 0 1 とは、本体部 5 c の同じ側面 5 c c となっている。しかし、この一例に限定されず、この両者が、本体部 5 c の異なる側面に設けられる例も有り得る。

#### 【0031】

そして、サポート 5 の装着は、例えば、本体部 5 c を、上面部 2 a の差込み孔 2 0 0 から、把持部 2 0 4 の上方開口より把持空間 2 0 4 a を介して、下面部 2 b の差込み孔 2 0 1 に、順次、差込み操作をする。この操作で、本体部 5 c は、差込み孔 2 0 0 と、把持部 2 0 4、及び差込み孔 2 0 1 に差込み支持される。また、頭部 5 a の係止突起 5 b 1 がリブ片 2 0 2 に当接係止される。また、係止突起 5 b 1 は、リブ片 2 0 2 (立上段付片部)の切欠き窓部 2 0 2 e に差込み支持される。そして、本体部 5 c の下端が、例えば、図 2 - 2、図 2 - 3 とか、図 3 - 1、図 3 - 2 の如く、差込み孔 2 0 1 より僅か突出するとともに、本体部 5 c の係止突起 5 0 1 は、本体部 5 c の切欠き部 2 0 4 c に架承係止される。尚、本体部 5 c の弾性片 5 0 0 は、把持部 2 0 4 に圧接される。この操作で、サポート 5 が、ブラケットレスでアップフレーム 2 に支持される。

#### 【0032】

以上、本発明の好ましい実施形態について説明したが、本発明は係る特定の実施形態に限定されるものではなく、本発明には、特許請求の範囲に記載された発明とその均等の範囲とが含まれる。

#### 【符号の説明】

#### 【0033】

- 1 サイドフレーム
- 2 アップフレーム
- 2 a 上面部
- 2 b 下面部
- 2 c 側面部
- 2 c 1 0 0 面体
- 2 c 1 0 1 面体柱片部
- 2 c 1 0 2 把持片
- 2 d 曲げ部

10

20

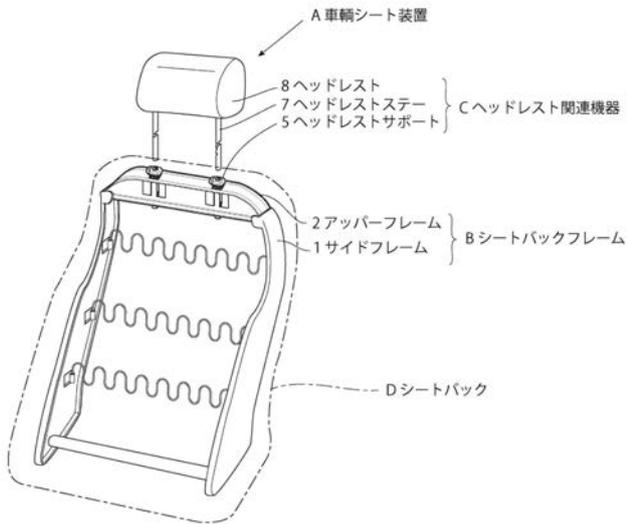
30

40

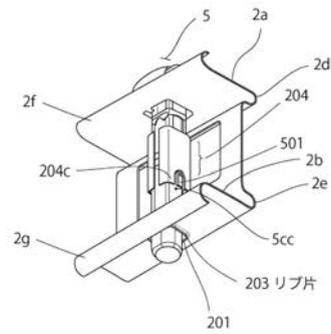
50

2 e	曲げ部	
2 f	曲げ部	
2 g	曲げ部	
2 0 0	差込み孔	
2 0 0 a	孔空間	
2 0 1	差込み孔	
2 0 1 a	孔空間	
2 0 2	リブ片	
2 0 2 a	切欠き部	
2 0 2 b	立上片部	10
2 0 2 c	立上段付片部	
2 0 2 d	立上片部位	
2 0 2 e	切欠き窓部	
2 0 3	リブ片	
2 0 4	把持部	
2 0 4 a	把持空間	
2 0 4 b	把持空間	
2 0 4 c	切欠き部	
5	ヘッドレストサポート	
5 a	頭部	20
5 b	首部	
5 b 1	係止突起	
5 c	本体部	
5 c c	側面	
5 0 0	弾性片	
5 0 1	係止突起	
5 0 2	弾性吊子	
7	ヘッドレストステー	
A	車輻シート装置	
B	シートバックフレーム	30
C	ヘッドレスト関連機器	
D	シートバック	
X	上下方向	
y	長手方向	

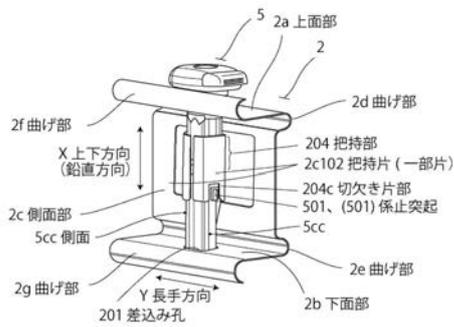
【図1】



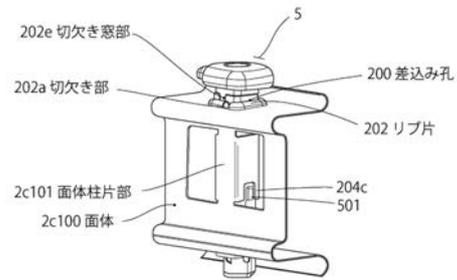
【図2-2】



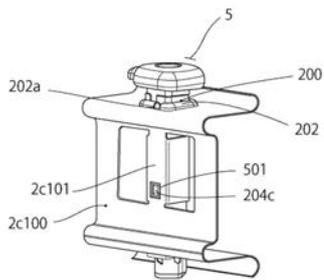
【図2-1】



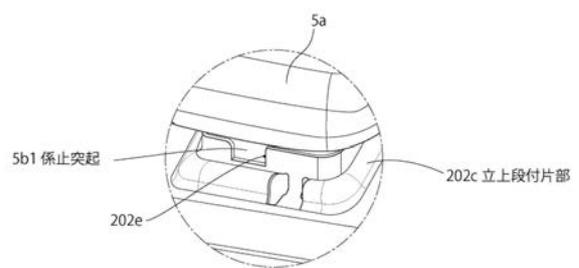
【図2-3】



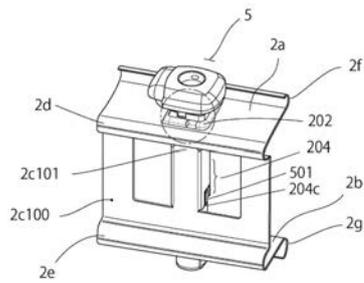
【図2-4】



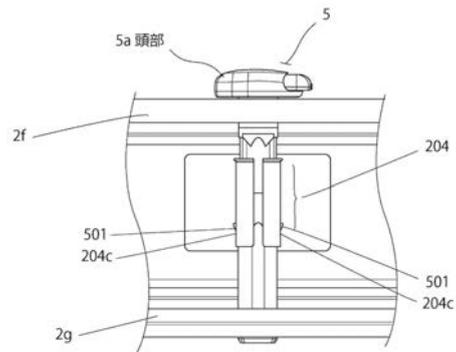
【図2-6】



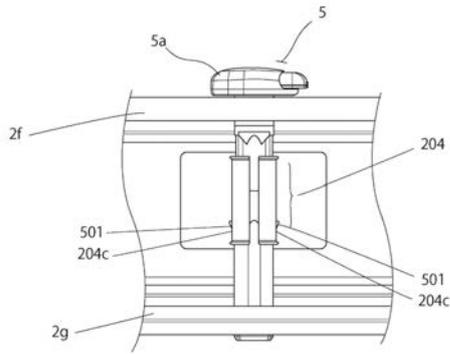
【図2-5】



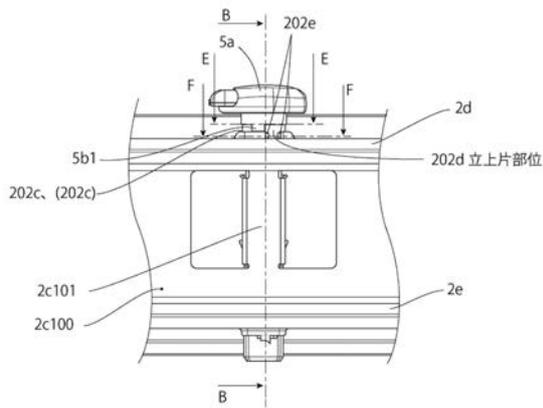
【図3-1】



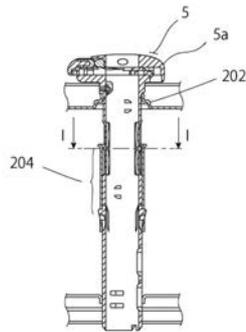
【 図 3 - 2 】



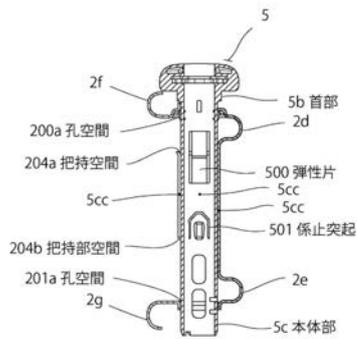
【 図 3 - 3 】



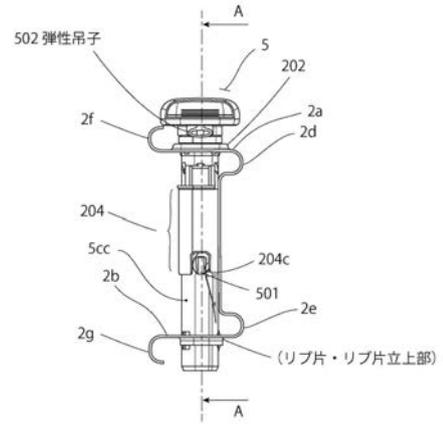
【 図 4 】



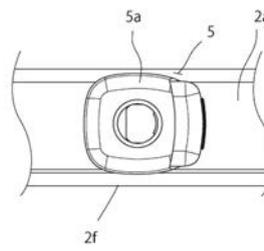
【 図 5 】



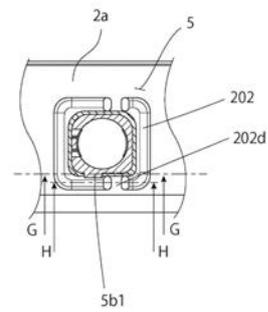
【 図 3 - 4 】



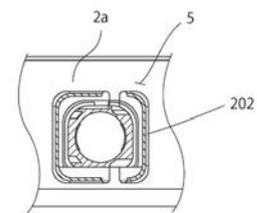
【 図 3 - 5 】



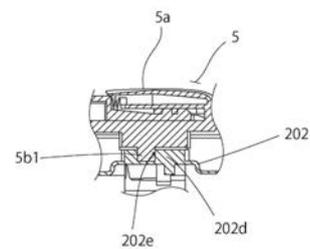
【 図 6 】



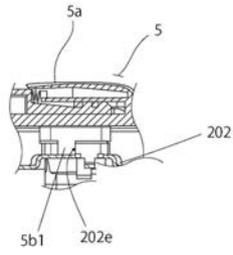
【 図 7 】



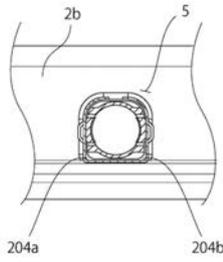
【 図 8 】



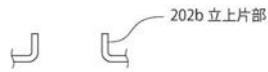
【 図 9 】



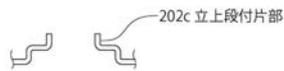
【 図 10 】



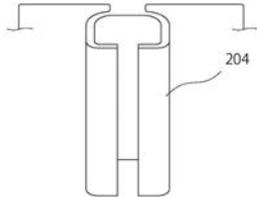
【 図 11 - 1 】



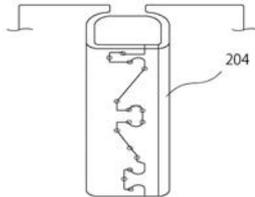
【 図 11 - 2 】



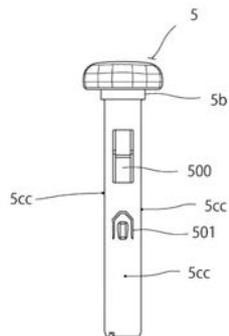
【 図 12 - 4 】



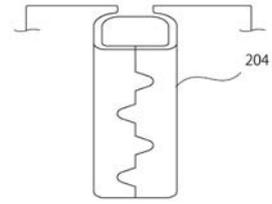
【 図 12 - 5 】



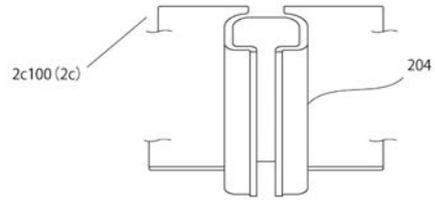
【 図 13 】



【 図 12 - 1 】



【 図 12 - 2 】



【 図 12 - 3 】

