

(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2010-105544

(P2010-105544A)

(43) 公開日 平成22年5月13日(2010.5.13)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード (参考)
B6OR 21/18 (2006.01)	B6OR 21/18	3B087
B6OR 22/46 (2006.01)	B6OR 22/46	3D018
B6OR 22/28 (2006.01)	B6OR 22/28	3D054
B6OR 21/20 (2006.01)	B6OR 21/22	
B6ON 2/42 (2006.01)	B6ON 2/42	

審査請求 未請求 請求項の数 5 O L (全 12 頁)

(21) 出願番号 特願2008-279776 (P2008-279776)
 (22) 出願日 平成20年10月30日(2008.10.30)

(71) 出願人 000003207
 トヨタ自動車株式会社
 愛知県豊田市トヨタ町1番地
 (74) 代理人 100083091
 弁理士 田淵 経雄
 (72) 発明者 山本 一人
 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内
 Fターム(参考) 3B087 CD03 CD04 DE06
 3D018 DA07 MA00
 3D054 AA03 AA04 AA21 EE36

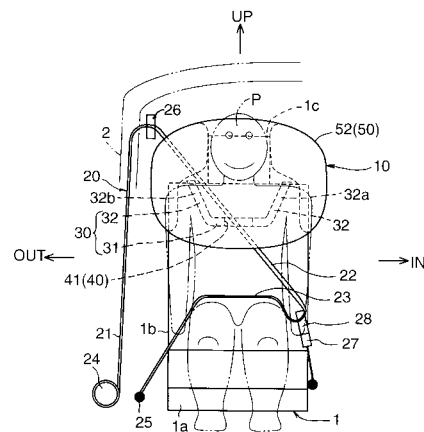
(54) 【発明の名称】 乗員拘束装置

(57) 【要約】

【課題】従来に比べて乗員拘束性能を向上させることができる乗員拘束装置の提供。

【解決手段】シートベルト20と、帯体30と、シートベルト20を装着するときに帯体30をシートベルト20の動きに連動させる連動機構40と、帯体30に格納されており帯体30から車室内に展開可能なエアバッグ52を備えるエアバッグ装置50と、を有する。そのため、シートベルト20を装着するときに帯体30を連動機構40で連動させて、シートベルト20だけでなく帯体30によっても乗員Pを拘束することができる。また、帯体30に格納され帯体30から車室内に展開可能なエアバッグ52を備えるエアバッグ装置50を有するため、衝突時には、シートベルト20と帯体30とエアバッグ52とで乗員Pを拘束することができる。よって、衝突時の乗員拘束性能を改善できる。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

(a) ベルト装着時にショルダベルト部とラップベルト部とを備えるシートベルトと、
 (b) 上下方向に移動可能とされており、車両幅方向に延びる幅方向延び部と、該幅方向延び部の端部からシートバックの上部に向かって延びシートバック側の端部でシートバックの上部に取付けられる側部と、を備える帯体と、
 (c) 前記シートベルトを装着するときに前記帯体を前記シートベルトの動きに連動させる連動機構と、
 (d) 前記帯体に格納されており該帯体から車室内に展開可能なエアバッグを備えるエアバッグ装置と、
 を有する乗員拘束装置。

10

【請求項 2】

前記帯体の側部は、前記帯体の幅方向延び部の車内側端部からシートバックの車内側上部に向かって延びシートバック側の端部でシートバックの車内側上部に取付けられる車内側側部を備える、請求項 1 記載の乗員拘束装置。

【請求項 3】

前記帯体の側部は、さらに、前記帯体の幅方向延び部の車外側端部からシートバックの車外側上部に向かって延びシートバック側の端部でシートバックの車外側上部に取付けられる車外側側部を備える、請求項 2 記載の乗員拘束装置。

20

【請求項 4】

前記エアバッグ装置のエアバッグの一部は、前記帯体の側部のシートバック側の端部からシートバック内に入り込んでおり、シートバックから車室内に展開可能とされている、請求項 1 記載の乗員拘束装置。

【請求項 5】

前記連動機構は、前記帯体の幅方向延び部に設けられ前記シートベルトが内部を挿通するループ部を備える、請求項 1 記載の乗員拘束装置。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、シートベルトとエアバッグ装置を有する乗員拘束装置に関する。

30

【背景技術】

【0002】

特許文献 1 は、乗員の上方に配置されるパイプと、パイプに取付けられたエアバッグと、を有し、衝突時にエアバッグが乗員の前方と側方を取り囲むように展開する乗員拘束装置を開示している。

【0003】

しかし、従来の乗員拘束装置にはつぎの問題点がある。
 パイプとエアバッグを有しているにもかかわらず衝突時にエアバッグのみで乗員を拘束するため、乗員拘束性能を向上させるためには改善の余地がある。

【特許文献 1】特表 2000 - 344044 号公報

40

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

本発明の目的は、従来に比べて乗員拘束性能を向上させることができる乗員拘束装置を提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0005】

上記目的を達成する本発明はつぎの通りである。

(1) 【実施例 1、2】

(a) ベルト装着時にショルダベルト部とラップベルト部とを備えるシートベルトと、

50

(b) 上下方向に移動可能とされており、車両幅方向に延びる幅方向延び部と、該幅方向延び部の端部からシートバックの上部に向かって延びシートバック側の端部でシートバックの上部に取付けられる側部と、を備える帯体と、

(c) 前記シートベルトを装着するときに前記帯体を前記シートベルトの動きに連動させる連動機構と、

(d) 前記帯体に格納されており該帯体から車室内に展開可能なエアバッグを備えるエアバッグ装置と、

を有する乗員拘束装置。

(2) [実施例 1、2]

前記帯体の側部は、前記帯体の幅方向延び部の車内側端部からシートバックの車内側上部に向かって延びシートバック側の端部でシートバックの車内側上部に取付けられる車内側側部を備える、(1)記載の乗員拘束装置。

(3) [実施例 1]

前記帯体の側部は、さらに、前記帯体の幅方向延び部の車外側端部からシートバックの車外側上部に向かって延びシートバック側の端部でシートバックの車外側上部に取付けられる車外側側部を備える、(2)記載の乗員拘束装置。

(4) [実施例 1、2]

前記エアバッグ装置のエアバッグの一部は、前記帯体の側部のシートバック側の端部からシートバック内に入り込んでおり、シートバックから車室内に展開可能とされている、(1)記載の乗員拘束装置。

(5) [実施例 1、2]

前記連動機構は、前記帯体の幅方向延び部に設けられ前記シートベルトが内部を挿通するループ部を備える、(1)記載の乗員拘束装置。

【発明の効果】

【0006】

上記(1)の乗員拘束装置によれば、帯体が上下方向に移動可能とされており、シートベルトを装着するときに帯体をシートベルトの動きに連動させる連動機構を有するため、シートベルトを装着するときに帯体を連動させて、シートベルトだけでなく帯体によっても乗員を拘束することができる。また、帯体に格納され帯体から車室内に展開可能なエアバッグを備えるエアバッグ装置を有するため、衝突時には、シートベルトと帯体とエアバッグとで乗員を拘束することができる。よって、衝突時の乗員拘束性能を従来に比べて改善できる。

【0007】

上記(2)の乗員拘束装置によれば、帯体の側部が、帯体の幅方向延び部の車内側端部からシートバックの車内側上部に向かって延びシートバック側の端部でシートバックの車内側上部に取付けられる車内側側部を備えるため、帯体で、側面衝突時に衝突と遠い側のシートに座っている乗員が衝突側に移動することを抑制でき、ファースト側突時の乗員拘束性能を向上させることができる。

【0008】

上記(3)の乗員拘束装置によれば、帯体の側部が車外側側部を備えるため、帯体の側部が車内側側部のみであり車外側側部を備えていない場合に比べて帯体による乗員拘束性能を向上させることができる。

【0009】

上記(4)の乗員拘束装置によれば、エアバッグ装置のエアバッグの一部が、帯体の側部のシートバック側の端部からシートバック内に入り込んでおり、シートバックから車室内に展開可能とされているため、エアバッグが帯体のみで格納されている場合に比べて、エアバッグをシートバックの側方に回り込ませて展開させることができ、エアバッグの展開姿勢をシートバックで規制することができる。

【0010】

上記(5)の乗員拘束装置によれば、連動機構が、帯体の幅方向延び部に設けられシー

10

20

30

40

50

トベルトが内部を挿通するループ部を備えるため、シートベルトを装着するときシートベルトの動きに帯体を連動させることができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0011】

以下に、本発明実施例の乗員拘束装置（以下、単に拘束装置ともいう）を、図1～図20を参照して、説明する。なお、図において、FRは車両前方を示し、INは車内側（車両左右方向中央側）を示し、OUTは車外側（車両左右方向外側）を示し、UPは上方を示す。

【0012】

図1～図11は、本発明実施例1の乗員拘束装置を示しており、図12～図20は、本発明実施例2の乗員拘束装置を示している。ただし、図10、図11は、本発明実施例2にも適用可能である。

本発明実施例1と実施例2にわたって共通する部分には、本発明実施例1と実施例2にわたって同じ符号を付してある。

【0013】

〔実施例1〕（図1～図11）

まず、本発明実施例1の構成を説明する。なお、図は、シートが運転席である場合を示しているが、シートは助手席であってもよく後部座席であってもよい。

本発明実施例1の乗員拘束装置（以下、単に拘束装置ともいう）10は、シート1に着席している乗員Pを拘束（保護）するために設けられており、図1に示すように、シートベルト20と、帯体30と、連動機構40と、エアバッグ装置50と、を有する。

【0014】

シート1は、乗員Pが着座するシートクッション1aと、シートクッション1aの車両後側端部に配置され乗員Pの背もたれとして利用されるシートバック1bと、シートバック1bより上方に設けられ乗員Pの頭部を車両後側から支持するヘッドレスト1cと、を備えている。

【0015】

シートベルト20は、3点式のシートベルトであってもよく、図示略の4点式のシートベルトであってもよい。シートベルト20は、3点式の場合、1本のウエビング21で構成されており、ベルト装着時に車外側上方から車内側下方に延び乗員Pの胸前に位置するショルダベルト部22と、ベルト装着時に乗員Pの腰前部に位置するラップベルト部23と、を備える。シートベルト20の長手方向一端部は、車両のピラー2に配置され車両に対して固定されるリトラクタ24に繋がれており、シートベルト20の長手方向他端部は、シートクッション1aより車外側でシートクッション1aより車両後方に配置されるラップアウターアンカ25に固定されている。

【0016】

リトラクタ24には、図示略のプリテンショナとフォースリミッタが設けられている。プリテンショナが設けられているため、衝突を感知した際に自動的にリトラクタ24でシートベルト20を巻き取ることで、シートベルト20による乗員Pの拘束開始を早めることができる。また、フォースリミッタが設けられているため、衝突によりシートベルト20に所定の張力以上の張力がかかった際にそれ以上の張力がシートベルト20に発生しないように、シートベルト20の拘束を緩めることで、シートベルト20から乗員Pにかかる負荷を低減できる。

【0017】

シートベルト20は、リトラクタ24からピラー2内を上方に延び、シート1に着席している乗員P（AM50の乗員）またはシート1より上方かつ後方のピラー2部位に固定して設けられるスリップジョイント26を経由して車室内に延びる。

シートベルト20には、車内側下方に設けられるバックル27に係脱可能なタングプレート28がシートベルト20の長手方向に移動可能に（摺動可能に）取付けられている。タングプレート28をバックル27に係合・係合解除させることで、シートベルト20の装

10

20

30

40

50

着・装着解除が行われる。

【0018】

帯体30は、樹脂製で弾性を有する。帯体30は、車両幅方向に延びる幅方向延び部31と、幅方向延び部31の車両幅方向端部からシートバック1bの上部（シートバック1bの上下方向中央より上側部分）に向かって延びる側部32と、を備える。

帯体30は、側部32のシートバック1b側の端部でシートバック1bの上部の上端部に取付けられている。側部32は、シートバック1bの上部に固定して取付けられている。ただし、側部32は、シートバック1bの上部に上下方向に回動可能に取付けられていてもよい。

【0019】

帯体30は、弾性変形することで上下方向に移動可能とされている。ただし、側部32がシートバック1bに上下方向に回動可能に取付けられている場合には、帯体30は、自身の弾性変形とシートバック1bに対する回動の両方によって、上下方向に移動可能とされている。

【0020】

帯体30は、シートベルト20を装着していないとき、図7～図9に示すように、自身の弾性力で上方に撥ね上がった状態にある（幅方向延び部31が車両のルーフ側に近づくように撥ね上がった状態にある）。帯体30は、シートベルト20を装着しているときには、図4に示すように、自身の弾性力に抗して引き下げられた状態にあり、幅方向延び部31が乗員Pの胸前に位置し（胸にかかり）、側部32が胸前から肩にかかるようになっている。

【0021】

連動機構40は、シートベルト20を装着するときに帯体30をシートベルト20の動きに連動させる機構である。連動機構40は、帯体30の幅方向延び部31に設けられるループ部41を備える。

ループ部41は、帯体30が自身の弾性力に抗して引き下げられ幅方向延び部31が乗員Pの胸前に位置しているときに、乗員Pの胸の左右中央部の前に位置する幅方向延び部31部分に設けられている。ループ部41は、帯体30が自身の弾性力に抗して引き下げられ幅方向延び部31が乗員Pの胸前に位置しているときに、幅方向延び部31を上下方向に貫通して設けられていてもよく、前後方向に貫通して設けられていてもよく、その他の方向に貫通して設けられていてもよい。ループ部41内を、シートベルト20のスリップジョイント26とタンクプレート28との間の部分（ベルト装着時のショルダベルト部22）が、シートベルト20の長手方向に摺動可能に挿通している。

【0022】

エアバッグ装置50は、図10に示すように、インフレーター51と、格納時に折り畳まれた状態にありインフレーター51から噴出された（供給された）ガスによって車室内に展開するエアバッグ52と、を備える。

【0023】

インフレーター51は、シートバック1b内に固定して配置されている。インフレーター51は、シートバック1bの上部に配置されていてもよいが、シートバック1bの下部（シートバック1bの上下方向中央より下側部分）に配置されていることが望ましい。シート1に着席している乗員Pがインフレーター51に当たることを抑制できるからである。

インフレーター51からのガスは、エアバッグ52にインフレーター51まで延びるチューブ部分を一体的に設けることにより、または、エアバッグ52とは別体のチューブ51aを用いることにより、エアバッグ52内に供給される。なお、図11に示すように、エアバッグ52とインフレーター51を直接クランプして接続することにより、インフレーター51からのガスがエアバッグ52内に直接供給される構成であってもよい。

【0024】

エアバッグ52は、非展開時、帯体30内に、帯体30の延び方向の全域または略全域にわたって折り畳まれて格納されている（取付けられている。）。また、エアバッグ52

10

20

30

40

50

の一部は、非展開時、帯体 30 の側部 32 のシートバック 1 b 側の端部からシートバック 1 b 内に入り込んでおり、シートバック 1 b に折り畳まれて格納されている（取付けられている）。エアバッグ 52 のうち帯体 30 に格納されている部分は、帯体 30 の一部を破断して該破断部から車室内に展開する。エアバッグ 52 のうちシートバック 1 b に格納されている部分は、シートバック 1 b の表皮の一部を破断して該破断部から車室内に展開する。

以上の構成は、本発明実施例 2 にも適用される。

【0025】

本発明実施例 1 では、帯体 30 の側部 32 は、図 1、図 4、図 7 に示すように、帯体 30 の幅方向延び部 31 の車内側端部からシートバック 1 b の車内側上部に向かって延びシートバック 1 b 側の端部でシートバック 1 b の車内側上部の上端部に取付けられる車内側側部 32 a と、帯体 30 の幅方向延び部 31 の車外側端部からシートバック 1 b の車外側上部に向かって延びシートバック 1 b 側の端部でシートバック 1 b の車外側上部の上端部に取付けられる車外側側部 32 b と、を備える。帯体 30 は、シートバック 1 b 側に開放する U 字状又は略 U 字状になっている。

10

【0026】

つぎに、本発明実施例 1 の作動を説明する。

(i) ベルト非装着時（図 7 ~ 図 9）

シートベルト 20 の、スリップジョイント 26 とラップアウトアンカ 25 との間の部分が、ループ部 41 を挿通している。タングプレート 28 は、バックル 27 に係合されておらず、ループ部 41 とラップアウトアンカ 25 との間のシートベルト 20 部分に設けられる図示略のストッパに当接している。

20

帯体 30 は、自身の弾性力で上方に撥ね上がった状態にある。帯体 30 の幅方向延び部 31 は、乗員 P 及びシート 1 よりも上方に位置する。帯体 30 の側部 32 は、シートバック 1 b から上方に延びた姿勢にあり、乗員 P の頭部及びヘッドレスト 1 c の側方で乗員 P の頭部より車両後方に位置する。

【0027】

(ii) ベルトを装着するとき

乗員 P がタングプレート 28 をバックル 27 に係合させるためにバックル 27 側に移動させると、ループ部 41 を挿通しているシートベルト 20 によって、帯体 30 が自身の弾性力に抗して引き下げられる。

30

図 4 ~ 図 6 に示すように、乗員 P がタングプレート 28 をバックル 27 に係合させてベルト装着完了したとき、帯体 30 の幅方向延び部 31 が乗員 P の胸前に位置し（胸にかかり）、側部 32 が胸前から肩にかかり、帯体 30 が乗員 P をシートベルト 20 とともに拘束する。

【0028】

(iii) 衝突時（図 1 ~ 図 3）

エアバッグ 52 が、帯体 30 及びシートバック 1 b から車室内に展開する。エアバッグ 52 は、乗員 P を前方及び側方から覆うように展開する。エアバッグ 52 は、また、シートバック 1 b の側方にも回り込んで展開する。そのため、シートベルト 20 と帯体 30 とエアバッグ 52 とで乗員 P を拘束する。

40

以上の本発明実施例 1 の作動は本発明実施例 2 にも適用される。

【0029】

つぎに、本発明実施例 1 の作用、効果を説明する。

帯体 30 が上下方向に移動可能とされており、シートベルト 20 を装着するときに帯体 20 をシートベルト 20 の動きに連動させる連動機構 40 を有するため、シートベルト 20 を装着するときに帯体 30 を連動させることができる。そのため、追加動作を不要にしつつシートベルト 20 だけでなく帯体 30 によっても乗員 P を拘束することができる。また、帯体 30 に格納され帯体 30 から車室内に展開可能なエアバッグ 52 を備えるエアバッグ装置 50 を有するため、衝突時には、シートベルト 20 と帯体 30 とエアバッグ 52 と

50

で乗員 P を拘束することができる。よって、衝突時の乗員拘束性能を従来に比べて改善できる。

【 0 0 3 0 】

帯体 3 0 の側部 3 2 が、帯体 3 0 の幅方向延び部 3 1 の車内側端部からシートバック 1 b の車内側上部に向かって延びシートバック 1 b 側の端部でシートバック 1 b の車内側上部に取付けられる車内側側部 3 2 a を備えるため、帯体 3 0 で、側面衝突時に衝突と遠い側のシート 1 に座っている乗員 P が衝突側に移動することを抑制でき、ファースト側衝突時の乗員拘束性能を向上させることができる。

【 0 0 3 1 】

エアバッグ 5 2 の一部が、帯体 3 0 の側部 3 2 のシートバック 1 b 側の端部からシートバック 1 b 内に入り込んでおり、シートバック 1 b から車室内に展開可能とされているため、エアバッグ 5 2 が帯体 3 0 のみに格納されている場合に比べて、エアバッグ 5 2 をシートバック 1 b の側方に回り込ませて展開させることができ、エアバッグ 5 2 の展開姿勢をシートバック 1 b で規制することができる。

10

【 0 0 3 2 】

連動機構 4 0 が、帯体 3 0 の幅方向延び部 3 1 に設けられシートベルト 2 0 が内部を挿通するループ部 4 1 を備えるため、シートベルト 2 0 を装着するときにシートベルト 2 0 の動きに帯体 3 0 を連動させることができる。

【 0 0 3 3 】

帯体 3 0 は、シートベルト 2 0 を装着しているとき自身の弾性力に抗して引き下げられた状態にあるため、シートベルト 2 0 を装着してシートベルト 2 0 と帯体 3 0 とで乗員 P を拘束しているとき、帯体 3 0 が上方に撥ね上がろうとする力で帯体 3 0 及びシートベルト 2 0 により乗員 P が感じる圧迫感を軽減できる。

20

【 0 0 3 4 】

ベルト非装着時、帯体 3 0 の幅方向延び部 3 1 が乗員 P 及びシート 1 よりも上方に位置しており、帯体 3 0 の側部 3 2 が乗員 P の頭部及びヘッドレスト 1 c の側方で乗員 P の頭部より車両後方に位置するため、乗員 P が乗車、降車するときに帯体 3 0 が邪魔になることを抑制できる。

【 0 0 3 5 】

ベルト非装着時、スリップジョイント 2 6 とラップアウトアンカ 2 5 との間のシートベルト 2 0 部分がループ部 4 1 を挿通しているため、シートベルト 2 0 がループ部 4 1 を挿通していない場合に比べて、タンクプレート 2 8 を車内側に位置させることができる。そのため、シート 1 に着席している乗員 P が容易にタンクプレート 2 8 を掴むことができる。

30

以上の本発明実施例 1 の作用、効果は本発明実施例 2 にも適用される。

【 0 0 3 6 】

本発明実施例 1 では、また、帯体 3 0 の側部 3 2 が車外側側部 3 2 b を備えるため、帯体の側部 3 2 が車内側側部 3 2 a のみであり車外側側部 3 2 b を備えていない場合に比べて、帯体 3 0 による乗員拘束性能を向上させることができる。

帯体 3 0 の側部 3 2 が車外側側部 3 2 b を備えるため、側面衝突時に衝突と近い側のシート 1 に座っている乗員 P が衝突側に移動することを抑制でき、ニアサイド衝突時の乗員拘束性能を向上させることができる。

40

【 0 0 3 7 】

〔実施例 2〕（図 1 2 ~ 図 2 0）

つぎに、本発明実施例 2 の、主に本発明実施例 1 と異なる部分を説明する。

本発明実施例 2 では、帯体 3 0 の側部 3 2 は、車内側側部 3 2 a を備えており、本発明実施例 1 で説明した車外側側部 3 2 b を備えていない。すなわち、帯体 3 0 の側部 3 2 は、車内側側部 3 2 a のみからなる。

【 0 0 3 8 】

本発明実施例 2 では、帯体 3 0 の側部 3 2 が車内側側部 3 2 a のみからなるため、本発

50

明実施例 1 で説明した車外側側部 3 2 b を備える場合に比べて、乗員 P が帯体 3 0 から感じる圧迫感を軽減できる。また、帯体 3 0 に要する材料を削減できコスト上有利である。

【図面の簡単な説明】

【 0 0 3 9 】

【図 1】本発明実施例 1 の乗員拘束装置の衝突時の正面図である。

【図 2】本発明実施例 1 の乗員拘束装置の衝突時の平面図である。

【図 3】本発明実施例 1 の乗員拘束装置の衝突時の側面図である。

【図 4】本発明実施例 1 の乗員拘束装置の非衝突時でベルト着用時の正面図である。

【図 5】本発明実施例 1 の乗員拘束装置の非衝突時でベルト着用時の平面図である。

【図 6】本発明実施例 1 の乗員拘束装置の非衝突時でベルト着用時の側面図である。

10

【図 7】本発明実施例 1 の乗員拘束装置のベルト非着用時の正面図である。

【図 8】本発明実施例 1 の乗員拘束装置のベルト非着用時の平面図である。

【図 9】本発明実施例 1 の乗員拘束装置のベルト非着用時の側面図である。

【図 10】本発明実施例 1 の乗員拘束装置のベルト非装着時の、シートバックと帯体とエアバッグ装置の部分拡大正面図である。

【図 11】本発明実施例 1 の乗員拘束装置のベルト非装着時の、シートバックと帯体とエアバッグ装置の部分拡大正面図である。

【図 12】本発明実施例 2 の乗員拘束装置の衝突時の正面図である。

【図 13】本発明実施例 2 の乗員拘束装置の衝突時の平面図である。

【図 14】本発明実施例 2 の乗員拘束装置の衝突時の側面図である。

20

【図 15】本発明実施例 2 の乗員拘束装置の非衝突時でベルト着用時の正面図である。

【図 16】本発明実施例 2 の乗員拘束装置の非衝突時でベルト着用時の平面図である。

【図 17】本発明実施例 2 の乗員拘束装置の非衝突時でベルト着用時の側面図である。

【図 18】本発明実施例 2 の乗員拘束装置のベルト非着用時の正面図である。

【図 19】本発明実施例 2 の乗員拘束装置のベルト非着用時の平面図である。

【図 20】本発明実施例 2 の乗員拘束装置のベルト非着用時の側面図である。

【符号の説明】

【 0 0 4 0 】

1 シート

1 a シートクッション

30

1 b シートバック

1 c ヘッドレスト

2 ピラー

1 0 乗員拘束装置

2 0 シートベルト

2 1 ウエビング

2 2 ショルダベルト部

2 3 ラップベルト部

2 4 リトラクタ

2 5 ラップアウターアンカ

40

2 6 スリップジョイント

2 7 バックル

2 8 タングプレート

3 0 帯体

3 1 帯体の幅方向伸び部

3 2 帯体の側部

3 2 a 車内側側部

3 2 b 車外側側部

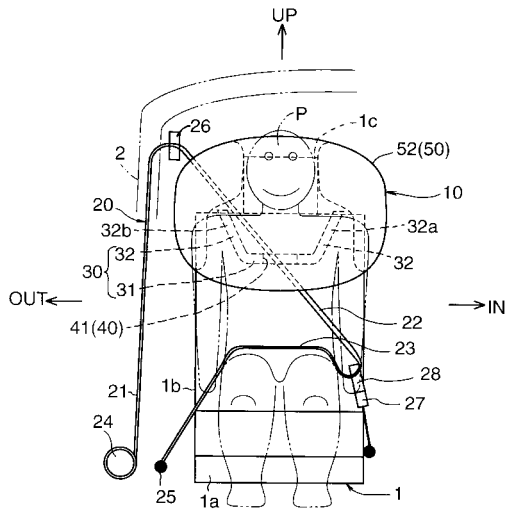
4 0 連動機構

4 1 ループ部

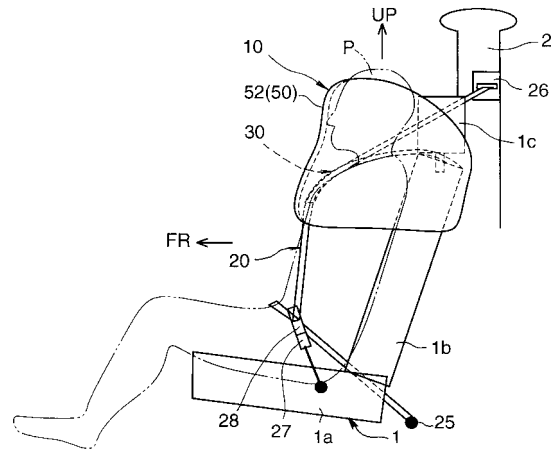
50

- 50 エアバッグ装置
- 51 インフレーター
- 52 エアバッグ
- P 乗員

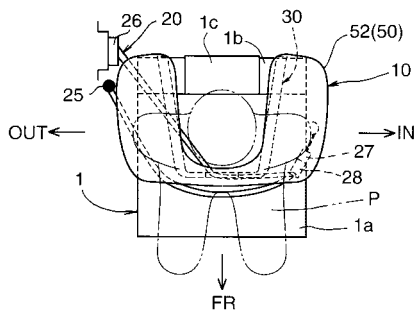
【図1】



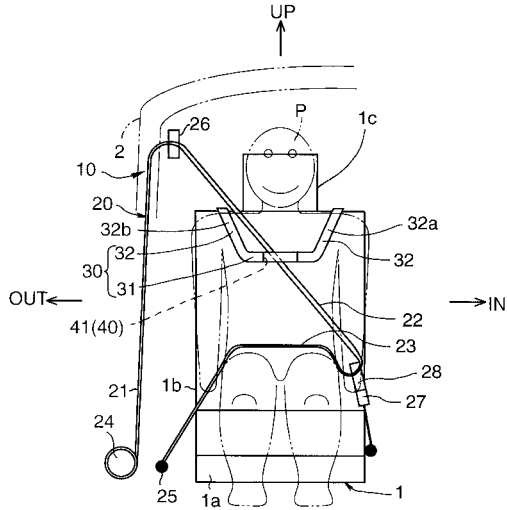
【図3】



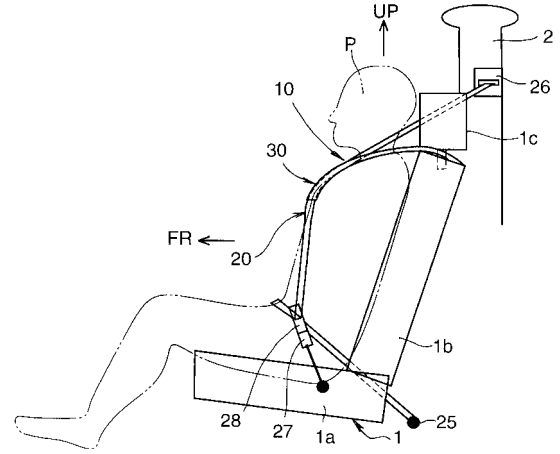
【図2】



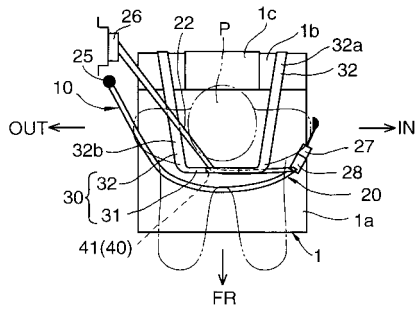
【 図 4 】



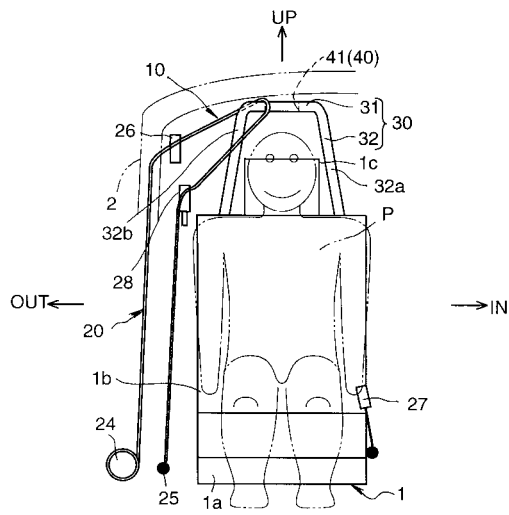
【 図 6 】



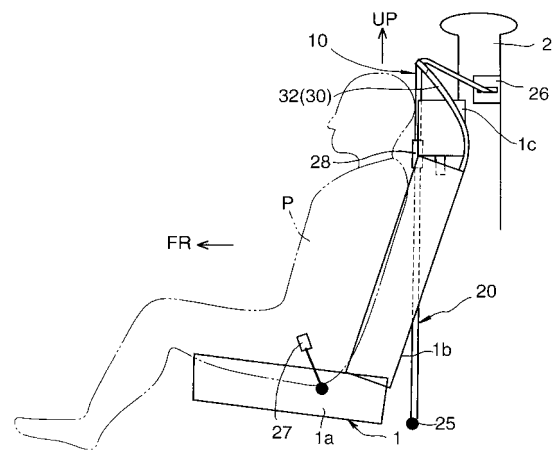
【 図 5 】



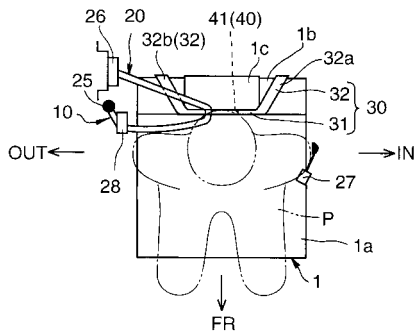
【 図 7 】



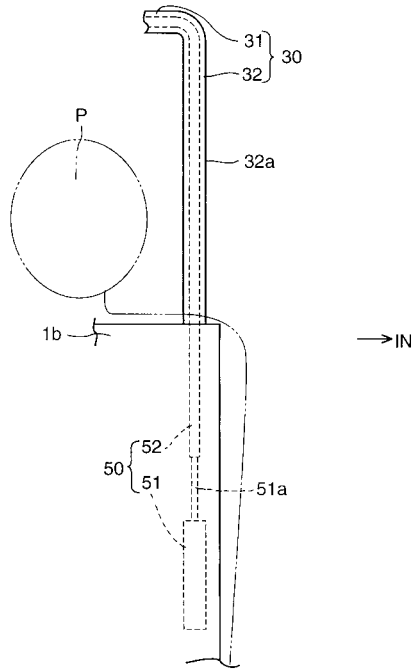
【 図 9 】



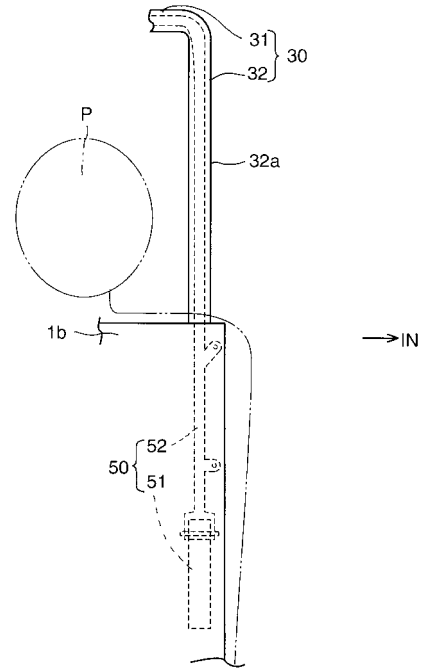
【 図 8 】



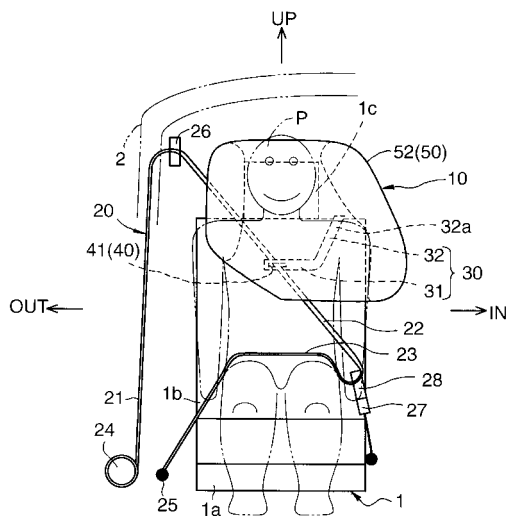
【 図 1 0 】



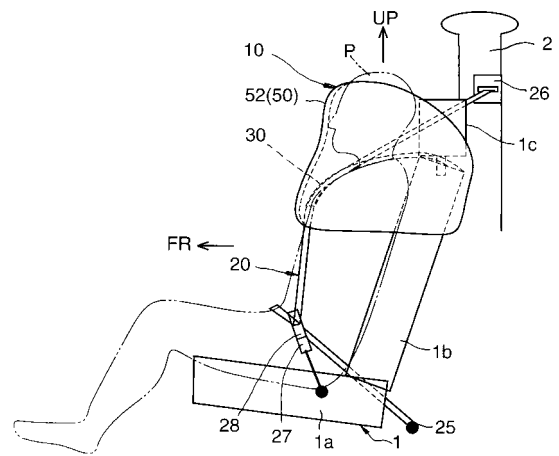
【 図 1 1 】



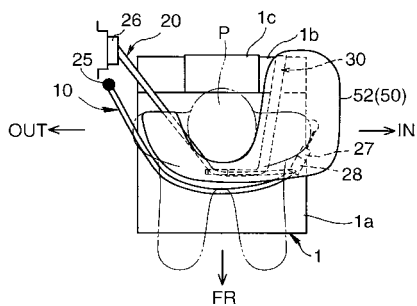
【 図 1 2 】



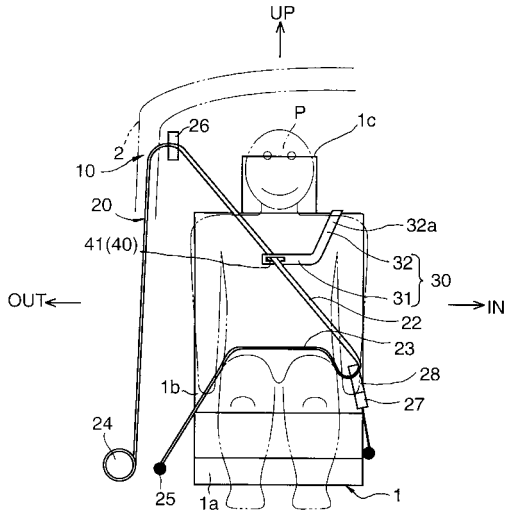
【 図 1 4 】



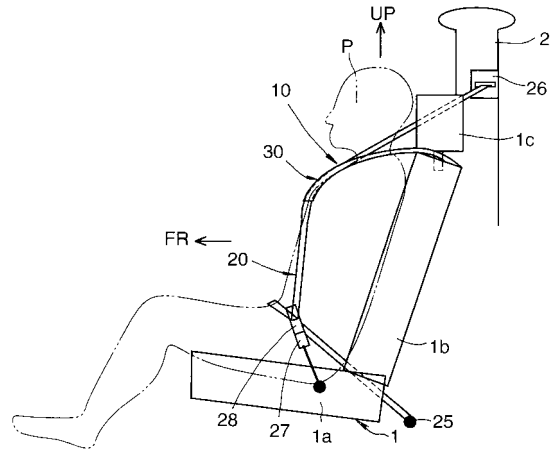
【 図 1 3 】



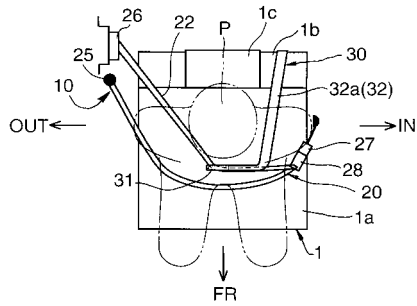
【 図 1 5 】



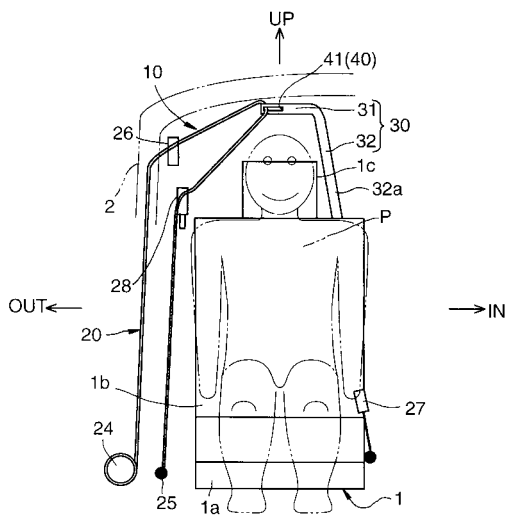
【 図 1 7 】



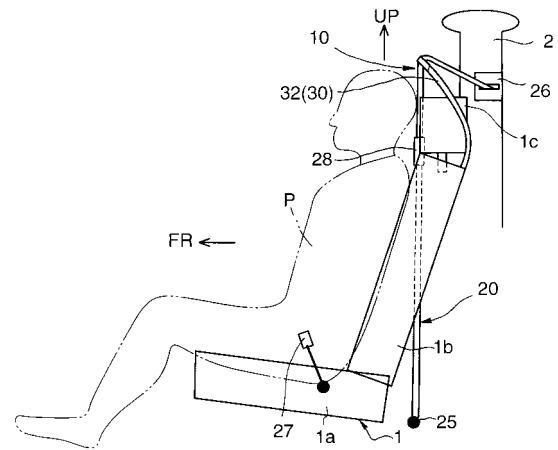
【 図 1 6 】



【 図 1 8 】



【 図 2 0 】



【 図 1 9 】

