

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6547375号
(P6547375)

(45) 発行日 令和1年7月24日(2019.7.24)

(24) 登録日 令和1年7月5日(2019.7.5)

(51) Int.Cl.		F 1
B 6 0 N	2/06	(2006.01)
B 6 0 N	2/20	(2006.01)
B 6 0 N	2/75	(2018.01)
	B 6 0 N	2/06
	B 6 0 N	2/20
	B 6 0 N	2/75

請求項の数 2 (全 14 頁)

<p>(21) 出願番号 特願2015-76745 (P2015-76745)</p> <p>(22) 出願日 平成27年4月3日(2015.4.3)</p> <p>(65) 公開番号 特開2016-196235 (P2016-196235A)</p> <p>(43) 公開日 平成28年11月24日(2016.11.24)</p> <p>審査請求日 平成30年1月12日(2018.1.12)</p>	<p>(73) 特許権者 000241500 トヨタ紡織株式会社 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地</p> <p>(74) 代理人 110000394 特許業務法人岡田国際特許事務所</p> <p>(72) 発明者 森 久也 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ 紡織株式会社内</p> <p>審査官 森林 宏和</p>
---	--

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 乗物用シート

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

操作部材の動作移動量を操作対象に伝達する操作機構を備える乗物用シートであって、
前記操作部材が可動式のアームレストにより構成され、
前記操作対象が、前記アームレストの取り付けられたシート構造体の位置固定状態を解除するための解除機構となっており、
前記アームレストが、シートバックの側部において不使用状態となる起立位置と使用状態となる前倒れ位置との間で起倒回転可能な状態に連結されており、
前記操作機構が、前記アームレストの不使用状態では該アームレストの動作移動量の前記操作対象への伝達を無効にし、前記アームレストの使用状態では該アームレストの動作移動量の前記操作対象への伝達を有効にする切換構造を備えている乗物用シート。

【請求項2】

請求項1に記載の乗物用シートであって、
前記解除機構に動作移動量を伝達するための前記アームレストの動作方向が、該動作移動量の伝達により前記解除機構が解除されて前記シート構造体を動かせるようになる動作方向と同じとなっている乗物用シート。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、乗物用シートに関する。詳しくは、操作部材の操作移動量を操作対象に伝達する操作機構を備える乗物用シートに関する。

【背景技術】

【0002】

従来、車両用シートにおいて、シートバックの外側部に、フロアに対するスライドロックを解除するための操作ノブが取り付けられた構成が知られている（特許文献1）。上記操作ノブは、シートバックの外側部に付設される形で取り付けられており、前側へ回す操作によってスライドロックを解除する構成となっている。

【先行技術文献】

【特許文献】

10

【0003】

【特許文献1】特開2004-359116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、上記従来技術では、操作ノブがスライドロックの解除操作のために専用に設けられなければならない、構成が煩雑となっている。本発明は、上記問題を解決するものとして創案されたものであって、本発明が解決しようとする課題は、乗物用シートに設定される操作構造の合理化を図ることにある。

【課題を解決するための手段】

20

【0005】

上記課題を解決するために、本発明の乗物用シートは次の手段をとる。

【0006】

第1の発明は、操作部材の操作移動量を操作対象に伝達する操作機構を備える乗物用シートであって、操作部材が可動式のアームレストにより構成されている。

【0007】

この第1の発明によれば、アームレストの可動構造を利用して、操作対象に操作移動量を伝達するための操作部材を別部材のレバー等により専用に設けることなく、合理的に構成することができる。

【0008】

30

第2の発明は、上述した第1の発明において、次の構成とされているものである。操作対象が、アームレストの取り付けられたシート構造体の位置固定状態を解除するための解除機構となっている。解除機構に動作移動量を伝達するためのアームレストの動作方向が、この動作移動量の伝達により解除機構が解除されてシート構造体を動かせるようになる動作方向と同じとなっている。

【0009】

この第2の発明によれば、アームレストの動作方向がシート構造体の動作方向と同じとなるため、シート構造体を動かす操作を簡便に行えるようになる。

【0010】

第3の発明は、上述した第1又は第2の発明において、次の構成とされているものである。アームレストが、シートバックの側部において不使用状態となる起立位置と使用状態となる前倒れ位置との間で起倒回転可能な状態に連結されている。操作機構が、アームレストの不使用状態ではアームレストの動作移動量の操作対象への伝達を無効にし、アームレストの使用状態ではアームレストの動作移動量の操作対象への伝達を有効にする切換構造を備えている。

40

【0011】

この第3の発明によれば、アームレストの不使用状態ではアームレストが動かされても操作対象が誤って操作されないように、誤作動の防止を図ることができる。

【図面の簡単な説明】

【0012】

50

【図 1】実施例 1 の乗物用シートの概略構成を表した斜視図である。

【図 2】リクライニングレバーの操作によりシートバックの背凭れ角度が調節される状態を表した斜視図である。

【図 3】スライドレバーの操作により乗物用シートの前後位置が調節される状態を表した斜視図である。

【図 4】乗物用シートを前倒れ姿勢に切り換えた状態を表した斜視図である。

【図 5】乗物用シートを前倒れ姿勢から起こし上げた状態を表した斜視図である。

【図 6】アームレストを使用位置に倒し込んで後ろ側へ操作した状態を表した斜視図である。

【図 7】アームレストが起立位置にある状態の内部構造を可視化して表した側面図である

10

【図 8】アームレストが前倒れ位置にある状態の内部構造を可視化して表した側面図である。

【図 9】アームレストを後ろ側へ操作した状態を表した側面図である。

【図 10】操作機構の斜視図である。

【図 11】図 8 の XI-XI 線断面図である。

【図 12】実施例 2 の乗物用シートの概略構成を表した斜視図である。

【図 13】アームレストが起立位置から後ろ側に操作された状態を可視化して表した側面図である。

【発明を実施するための形態】

20

【0013】

以下に、本発明を実施するための形態について、図面を用いて説明する。

【実施例 1】

【0014】

<シート 1 の基本構造>

始めに、実施例 1 のシート 1 (乗物用シート) の構成について、図 1 ~ 図 11 を用いて説明する。先ず、図 1 ~ 図 6 を参照しながら、シート 1 の基本構成について説明する。本実施例のシート 1 は、3 列シートを備えた自動車の 2 列目の右側座席として構成されている。上記シート 1 は、図 2 に示すように、着座者の背凭れとなるシートバック 2 と、着座部となるシートクッション 3 と、頭凭れとなるヘッドレスト 4 と、肘置きとなるアームレスト 10 と、を備えた構成となっている。

30

【0015】

<シートバック 2 >

上述したシートバック 2 は、シートクッション 3 の後端部に、左右一対のリクライナ 5 を介して背凭れ角度の調節を行える状態に連結されている。上記各リクライナ 5 は、常時はシートバック 2 の背凭れ角度を固定したロック状態に切り換えられた状態として保持されている。各リクライナ 5 は、シートクッション 3 の乗降ドア (不図示) 側に面する車両外側の側部に設けられたリクライニングレバー 5 A が引き上げられる操作により、それらのロック状態が一斉に解除されて、シートバック 2 の背凭れ角度を調節することのできる状態に切り換えられるようになっている。

40

【0016】

上記切り換えにより、シートバック 2 は、シートクッション 3 との間に掛着された不図示のばねの附勢力により、図 4 に示す前傾姿勢となる位置まで倒し込まれて、不図示のストッパ構造の当接により係止されるようになっている。その際、各リクライナ 5 は、シートバック 2 が直立姿勢より前側の領域まで倒されることにより、リクライニングレバー 5 A の操作が解かれてもロックの解除された状態が保持されるように内部構造が構成されており、上述した前傾姿勢となる位置まで倒し込まれていくようになっている。なお、各リクライナ 5 は、図 2 に示すように、シートバック 2 が直立姿勢から後側の領域にある時には、リクライニングレバー 5 A の操作が解かれることで附勢によってロック状態に戻されるようになっている。

50

【0017】

したがって、上記シートバック2は、図4に示した前傾姿勢となる位置まで倒し込まれた後には、リクライニングレバー5Aの操作を要することなく、シートバック2に後方側への押圧力を掛けることで後方側に起こし上げられる。上記シートバック2の起こし上げは、図5に示すように、シートバック2が直立姿勢となる位置まで起こし上げられることで、各リクライナ5が附勢によりロック作動して、直立位置に戻された位置で係止されるようになっている。

【0018】

<シートクッション3>

図3に示すように、シートクッション3は、車両のフロア上に、左右一対のスライドレール6を介して前後方向に位置調節を行える状態に連結されている。上記各スライドレール6は、常時はシートクッション3の位置を固定したスライドロック状態に切り換えられた状態として保持されている。各スライドレール6は、シートクッション3の前下部に設けられたスライドレバー6Aが引き上げられる操作により、それらのスライドロック状態が一斉に解除されて、シートクッション3の前後位置を調節することのできる状態に切り換えられるようになっている。上記各スライドレール6は、スライドレバー6Aの操作が解かれることで附勢によってロック状態に戻されるようになっている。

10

【0019】

また、上記各スライドレール6は、図4で前述したシートバック2が前傾姿勢となる位置まで倒し込まれる動きによっても、この動きを拾う不図示のケーブルの操作によってスライドロック状態が解除されるようになっている。上記各スライドレール6は、上記シートバック2の前倒れによってスライドロックが解除される時には、シートバック2が前傾位置に係止されている間、上記不図示のケーブルの操作状態が継続されるために、スライドロックが解除された状態に保持されるようになっている。

20

【0020】

<シート1のウォークイン動作>

上記シート1は、上記シートバック2の前倒れに連動して各スライドレール6のスライドロック状態が解除される機構により、シートバック2を前傾姿勢に切り換えて前方側へ退避させることの可能なウォークイン機能を備えた構成とされる。すなわち、上記シート1は、使用者がシート1の車両外側の乗降ドア(不図示)から3列目のシート(不図示)に対して乗り降りする際に、上記ウォークイン機能により前方側へ退避移動されることにより、係る乗降スペースを広く確保することができるようになっている。

30

【0021】

上記シート1は、上記ウォークイン機能により前方側へ退避された後には、図5に示すように、例えばシートバック2に後方側への押圧力を掛けるなどしてシート1を後方スライドさせて位置を戻してからシートバック2を後方側へ起こし上げることにより、上述した退避操作される前の初期位置へと戻されるようになっている。しかし、上記シート1は、上記初期位置へと押し戻される操作時に、シートバック2に掛けられる後方側への押圧力によりシートバック2がシート1の後方スライドに先行して直立姿勢に押し戻されてしまうと、各スライドレール6がスライドロックされてしまい、後方側への移動が十分に行われぬまま位置固定されてしまう。

40

【0022】

そういった場合には、シート1を再びリクライニングレバー5Aの操作によって前傾姿勢に切り換えたり、スライドレバー6Aの操作によってスライド可能な状態に切り換えたりすることで、シート1を再び後方側へ移動させられる状態とすることができる。しかし、いずれの場合にも、使用者が乗降ドア(不図示)の外側に立った位置から腰を屈めるなどしてシート1の低い位置にあるリクライニングレバー5Aやスライドレバー6Aに手を届かせて操作をしなければならず操作性が悪い。

【0023】

更に、リクライニングレバー5Aを操作した時には、シートバック2が再び直立姿勢に

50

先行して押し戻されることがないようにシートバック2を慎重に後方側に押し動かしたり、或いはそうならないように低位置にあるシートクッション3を押し動かしたりしなければならない。また、スライドレバー6Aを操作した時には、スライドレバー6Aを引き上げた操作状態を維持しながらシート1を後方側に押し動かさなければならない、やはり操作性が悪い。

【0024】

<アームレスト10>

そこで、本実施例では、図6に示すように、シートバック2に設けられたアームレスト10に、各スライドレール6のスライドロック状態を解除することのできる機能が備え付けられている。上記アームレスト10は、図1に示すように、シートバック2の乗降ドア（不図示）側に面する車両外側の側部に、幅方向に軸を向ける支軸11によって起倒回転可能な状態に連結されている。上記連結により、アームレスト10は、シートバック2の側部形状に沿った形に起こし上げられた起立位置（図7参照）と、シートバック2の前方側に向かって略水平な角度状態まで前倒しされた前倒れ位置（図8参照）と、の間で起倒回転することができる状態とされている。上記アームレスト10は、上記起立位置（図7参照）と前倒れ位置（図8参照）とに回転したそれぞれの位置で、シートバック2との間に形成された不図示のストッパ構造の当接により係止されるようになっている。

【0025】

詳しくは、上述したアームレスト10は、上述した支軸11に対して、図8に示すように前倒れ位置まで倒されることにより、図9に示すように後方側へスライドさせられるように連結された状態とされている。上記アームレスト10は、上記後方側へのスライドにより、シートバック2との間に設けられた操作機構20を押し動かして、各スライドレール6のスライドロック状態を解除操作するための解除機構6Bにその操作移動量を伝達して、各スライドレール6のスライドロック状態を解除するようになっている。

【0026】

したがって、図1に示すように、使用者がシート1に着座した通常の着座姿勢の状態では、アームレスト10を前倒れ位置に倒し込んで肘置きとして使用できるようにした状態で、アームレスト10の上に置いた肘を後方側に引くなどしてアームレスト10を後方側へスライドさせることにより、各スライドレール6のスライドロック状態を簡単に解除操作することができる。すなわち、使用者がシート1に着座した姿勢から、身体を前に屈ませて図3で前述したようなスライドレバー6Aの操作を行わなくても、アームレスト10を後方側に引くだけの簡単な操作によって各スライドレール6のスライドロック状態を解除することができる。

【0027】

このような操作構造がアームレスト10に備え付けられていることにより、図5で前述したようにシート1をウォークイン機能によって前方側へ退避させた状態から後方側へ押し戻す際に、シートバック2の起こし上げが先行して各スライドレール6が後方スライドの途中でロックされてしまっても、図6に示すようにアームレスト10を前倒れ位置に倒して後方側へスライドさせることにより、各スライドレール6のスライドロック状態を簡単に解除して、シート1の後方側への移動を再開することができる。

【0028】

詳しくは、上記アームレスト10を後方側へスライドさせる操作は、使用者がシート1の車両外側の乗降ドア（不図示）の外側に立った位置から、シートクッション3より高い位置にあるアームレスト10を前に倒し込んで後方側へ押し出すという、身体を前に屈ませることが不要な簡単な操作によって行うことができる。なおかつ、アームレスト10を後方側へ押し出す操作を、使用者が乗降ドア（不図示）の外側に立った位置からシートクッション3より高い位置にあるアームレスト10に対して後方側に体重を凭れ掛けるようにして簡単にすることができる。更に、上記アームレスト10を後方側へスライドさせて各スライドレール6のスライドロック状態を解除した後も、引き続き、アームレスト10を後方側への押圧力を掛け続けることにより、アームレスト10を力点として、シート1をその

10

20

30

40

50

まま後方側へ押し動かす操作も行うことができる。

【 0 0 2 9 】

< アームレスト 1 0 の取付構造 >

以下、上述したアームレスト 1 0 のシートバック 2 への取付構造、及びアームレスト 1 0 の後方移動によって操作される操作機構 2 0 の具体的な構成について説明する。図 8 及び図 1 1 に示すように、アームレスト 1 0 は、その根元部が、シートバック 2 の車両外側のサイドフレーム 2 A の外側部に溶接された、車両外側にハット型に張り出す支持ブラケット 2 B の外側部にあてがわれて、同支持ブラケット 2 B の張り出した外側部に対して、車両外側から差し込まれた支軸 1 1 により回転可能に連結された状態とされている。

【 0 0 3 0 】

詳しくは、上記アームレスト 1 0 は、その根元部に形成された幅方向に貫通する長孔 1 2 内に支軸 1 1 の丸棒状の軸部が差し込まれて支持ブラケット 2 B の外側部に連結された状態とされている。上記長孔 1 2 は、アームレスト 1 0 の根元側から先端側に向かう長手方向に向かって直線状に寸胴な形で延びる孔形状に形成されている。したがって、上記アームレスト 1 0 は、上記支軸 1 1 を介した支持ブラケット 2 B への連結により、長孔 1 2 の長手方向の各端部が支軸 1 1 の丸棒状の軸部と当接する範囲の間で支持ブラケット 2 B に対して長手方向にスライドさせられる状態に組み付けられた状態となる。なお、厳密には、アームレスト 1 0 の後方スライドは、図 9 に示すように、長孔 1 2 の先端側の端部と支軸 1 1 との間に介在する板ばね 1 3 が押し潰される位置まで行えるようになっている。

【 0 0 3 1 】

上記アームレスト 1 0 は、常時は、図 8 及び図 1 1 に示すように、上記支軸 1 1 との間に組み付けられた板ばね 1 3 の附勢力により、上記支軸 1 1 から半径方向の外側に押し離されるように押圧されて、長孔 1 2 の根元側の端部が支軸 1 1 に押し付けられた状態として保持されている。上記板ばね 1 3 は、上記アームレスト 1 0 の長孔 1 2 内に設けられて、長孔 1 2 の先端側の端部と支軸 1 1 との間に互いを引き離す方向の反発力を作用させた状態となって組み付けられている。

【 0 0 3 2 】

上記板ばね 1 3 の附勢力により、アームレスト 1 0 は、常時は、上記長孔 1 2 の根元側の端部が支軸 1 1 に押し付けられた状態として、支軸 1 1 を中心にシートバック 2 に対して起倒回転することができるように弾性支持された状態とされている（図 7 ~ 図 8 参照）。そして、上記アームレスト 1 0 は、図 8 に示す前倒れ位置に倒し込まれた状態から、使用者によって後方側に押し込まれることにより、図 9 に示すように、板ばね 1 3 の附勢力に抗して後方側に押し動かされるようになっている。

【 0 0 3 3 】

< 操作機構 2 0 >

操作機構 2 0 は、図 8 及び図 1 1 に示すように、アームレスト 1 0 の内側部に取り付けられた操作ピン 2 1 と、支持ブラケット 2 B の外側部に取り付けられた操作体 2 2 と、操作体 2 2 と図 1 で前述した各スライドレール 6 の解除機構 6 B との間に繋がられたケーブル 2 3 と、を有する。操作ピン 2 1 は、図 8 に示すように、上述した長孔 1 2 の延びる先端側の延長線上の位置に、軸を幅方向に向けた状態となって設けられている。操作体 2 2 は、支持ブラケット 2 B の外側部に固定されたベース 2 2 A と、ベース 2 2 A に対して高さ方向のみスライド可能となるようにガイドされた状態に組み付けられたスライダ 2 2 B と、から構成されている。

【 0 0 3 4 】

上記スライダ 2 2 B は、その下端部にケーブル 2 3 の上端部が繋がれており、ケーブル 2 3 を介して図 1 で前述した各スライドレール 6 の解除機構 6 B に操作移動量を伝達することのできる状態に連結されている。上記スライダ 2 2 B は、図 1 0 に示すように、常時は、上述したケーブル 2 3 の他端側に繋がれた解除機構 6 B が附勢により初期位置に弾性的に保持される力により、ベース 2 2 A に対して下方側にスライドした位置に係止された状態とされている。上記スライダ 2 2 B は、上記初期位置の状態では、上記操作ピン 2 1

10

20

30

40

50

と長孔 12 との配置間に位置して、その操作ピン 21 と対向する側の側面部に形成された下方側に先細り状に傾斜した傾斜面 22C を、操作ピン 21 と対向させた位置に配置させた状態となっている。

【0035】

上記スライダ 22B は、図 9 に示すようにアームレスト 10 が前倒れ位置に倒し込まれた状態から後方側に押し動かされることにより、操作ピン 21 により傾斜面 22C が後方側に押圧されて上方側に押し上げられる。この操作により、スライダ 22B に繋がれたケーブル 23 が上方側に牽引操作されて、ケーブル 23 の他端側に繋がれた図 1 で前述した各スライドレール 6 の解除機構 6B がスライドロック状態を解除するように操作される。

【0036】

上述した操作機構 20 は、図 8 に示すようにアームレスト 10 が前倒れ位置に倒し込まれた状態の時には、図 9 に示すようにアームレスト 10 が板ばね 13 の付勢力に抗して後方側に押し込まれる力によってケーブル 23 を牽引操作するが、図 7 に示すようにアームレスト 10 が起立位置に起こし上げられた状態の時には、アームレスト 10 が板ばね 13 の付勢力に抗して押し動かされてもケーブル 23 を牽引操作しない、切換構造 20A を備えた構成となっている。上記切換構造 20A は、操作ピン 21 と操作ピン 21 により操作される操作体 22 とが、互いにアームレスト 10 と支持ブラケット 2B とに分かれて設けられており、アームレスト 10 が図 7 に示すように起立位置に起こし上げられることにより、操作ピン 21 と操作体 22 とが互いに円周方向に引き離された状態に配置されて、アームレスト 10 が操作されても操作ピン 21 が操作体 22 に押し当てられない状態となるように切り換えられる簡単な構成となっている。

【0037】

<まとめ>

以上をまとめると、本実施例のシート 1 は次のような構成となっている。すなわち、解除機構 6B (操作対象) に操作移動量を伝達するための操作部材が可動式のアームレスト 10 によって構成されている。このような構成となっていることにより、アームレスト 10 の可動構造を利用して、解除機構 6B に操作移動量を伝達するための操作部材を別部材のレバー等により専用に設けることなく、合理的に構成することができる。

【0038】

また、上述した解除機構 6B が、各スライドレール 6 のスライドロック状態 (アームレスト 10 の取り付けられたシート構造体の位置固定状態) を解除するための機構となっている。上記解除機構 6B に動作移動量を伝達するためのアームレスト 10 の動作方向が、この動作移動量の伝達により解除機構 6B が解除されて動かせるようになるシート 1 の動作方向 (後ろ方向) と同じとなっている。このような構成となっていることにより、アームレスト 10 の動作方向がシート 1 の動作方向と同じとなるため、シート 1 を動かす操作を簡便に行えるようになる。

【0039】

また、アームレスト 10 が、シートバック 2 の側部において不使用状態となる起立位置 (図 7 参照) と使用状態となる前倒れ位置 (図 8 参照) との間で起倒回転可能な状態に連結されている。操作機構 20 が、アームレスト 10 の不使用状態 (図 7 参照) ではアームレスト 10 の動作移動量の解除機構 6B への伝達を無効にし、アームレスト 10 の使用状態 (図 8 参照) ではアームレスト 10 の動作移動量の解除機構 6B への伝達を有効にする切換構造 20A を備えている。このような構成となっていることにより、アームレスト 10 の不使用状態ではアームレスト 10 が動かされても解除機構 6B が誤って操作されないように、誤作動の防止を図ることができる。

【実施例 2】

【0040】

続いて、実施例 2 のシート 1 の構成について、図 12 ~ 図 13 を用いて説明する。本実施例では、アームレスト 10 が起立位置に起こし上げられた状態から、更に後方側に回されることにより、各スライドレール 6 のスライドロック状態を解除操作する解除機構 6B

10

20

30

40

50

にその操作移動量が伝達されて、各スライドレール6のスライドロック状態が解除されるようになっている。上記アームレスト10は、実施例1で示した構成とは違い、前倒れ位置から起立位置まで起こし上げられることにより、支持ブラケット2Bに取り付けられた図示しないばねが横から押し付けられて起立位置にて一定の節度感が付与された状態に保持されるようになっている。しかし、上記アームレスト10は、上記不図示のばねの附勢力に抗して使用者がアームレスト10を更に後方側に押し込むように操作することにより、起立位置から更に後方側に押し傾けられる位置まで回されるようになっている。上記アームレスト10は、上記起立位置より後方側に一定量押し傾けられた位置で、不図示のストッパ構造の当接により係止されるようになっている。

【0041】

上記の操作により、図13に示すように、アームレスト10に取り付けられた操作ピン21が、支持ブラケット2Bに取り付けられた操作体22のスライダ22Bを押し動かしてケーブル23を牽引操作し、解除機構6Bの操作を通じて各スライドレール6のスライドロック状態を解除する。上記操作ピン21がアームレスト10の押し動かされる操作によって操作体22のスライダ22Bを押し動かしてケーブル23を牽引操作する操作機構20の一連の操作構造は、実施例1で示した操作機構20と同様の構成となっている。

【0042】

そして、上記アームレスト10の起立位置からの後方回転により各スライドレール6のスライドロック状態を解除した後に、引き続き、アームレスト10に後方側への押圧力を掛け続けることにより、アームレスト10を力点として、シート1をそのまま後方側へ押し動かすことができる。なお、上記の操作構造は、実施例1で示したアームレスト10を前倒れ位置から後方側へ押し動かすことで各スライドレール6のスライドロック状態を解除操作する操作構造に代えて設けられていてもよいし、実施例1で示した操作構造に追加して設けられていてもよい。なお、上記以外の構成については、実施例1で示したシート1と同じ構成となっているため、同一の符号を付して説明を省略することとする。

【0043】

以上、本発明の実施形態を2つの実施例を用いて説明したが、本発明は上記実施例のほか各種の形態で実施することができるものである。例えば、本発明の乗物用シートは、自動車の後部側座席以外のシートにも適用することができるほか、鉄道等の自動車以外の車両に適用されるシートであってもよく、また、航空機、船舶等の様々な乗物用に供されるシートにも広く適用することができるものである。

【0044】

また、アームレストは、いわゆるベンチシートのシートバックの一部に展開収納可能に埋め込まれて設けられるタイプの構成であってもよい。また、アームレストは、シートの側部に設置されるコンソール上に設けられるタイプの構成であってもよい。また、アームレストは、シートの左右両側部に設けられていてもよく、そのうちの一方又は両方が操作対象に動作移動量を伝達する構成とされていてもよい。

【0045】

また、操作対象は、スライドレールのスライドロック状態を解除操作するための機構の他、オットマンの使用角度の固定状態を解除操作するための機構や、リクライナによる背凭れ角度の固定状態を解除操作するための機構等、シート構造体の何らかの位置固定状態を解除操作するための機構であってもよい。また、操作対象は、上記のような解除機構に限らず、アームレストからの動作移動量の伝達を受けることでワイヤの張りの強弱が変えられてランバサポート等の何らかの支持構造の支持力の強弱が調節される調節機構や、動作移動量の伝達により何らかの装備品の位置を変化させる移動機構として構成されていてもよい。

【0046】

また、上記操作対象に動作移動量を伝達するアームレストの動作としては、上記各実施例では、前倒れ位置での後方スライド(実施例1)と、起立位置での後方回転(実施例2)と、を例示したが、前倒れ位置での前方スライドや外スライド(軸方向スライド)、起

10

20

30

40

50

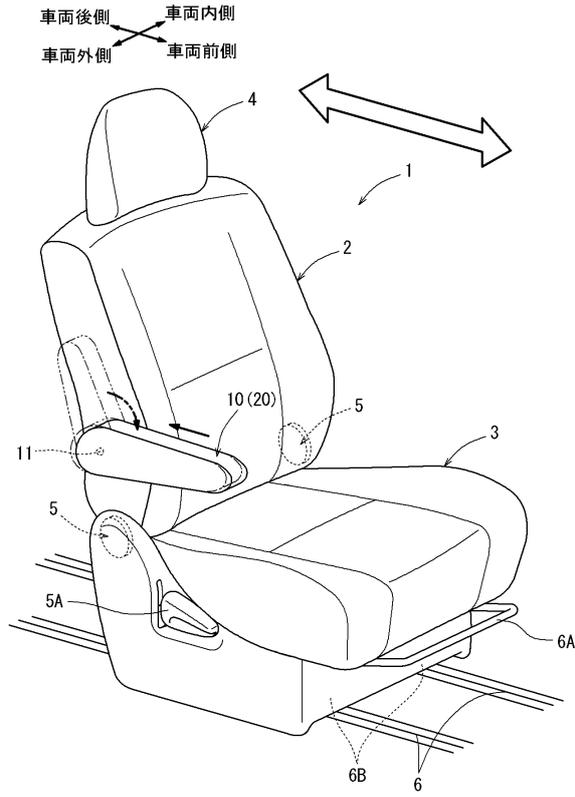
立位置での下方スライド等、様々な方向の動作を上記動作の対象とすることができる。

【符号の説明】

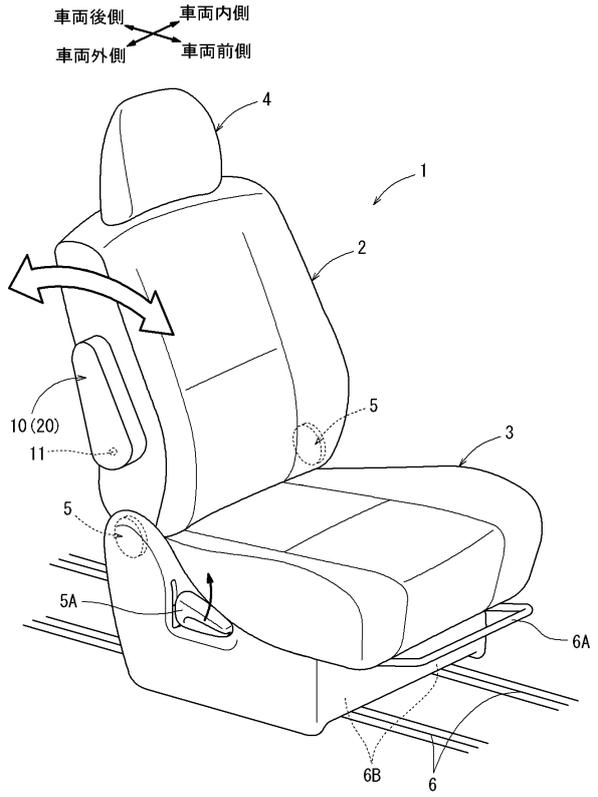
【0047】

1	シート（乗物用シート、シート構造体）	
2	シートバック	
2 A	サイドフレーム	
2 B	支持ブラケット	
3	シートクッション	
4	ヘッドレスト	
5	リクライナ	10
5 A	リクライニングレバー	
6	スライドレール	
6 A	スライドレバー	
6 B	解除機構（操作対象）	
10	アームレスト	
11	支軸	
12	長孔	
13	板ばね	
20	操作機構	
20 A	切換構造	20
21	操作ピン	
22	操作体	
22 A	ベース	
22 B	スライダ	
22 C	傾斜面	
23	ケーブル	

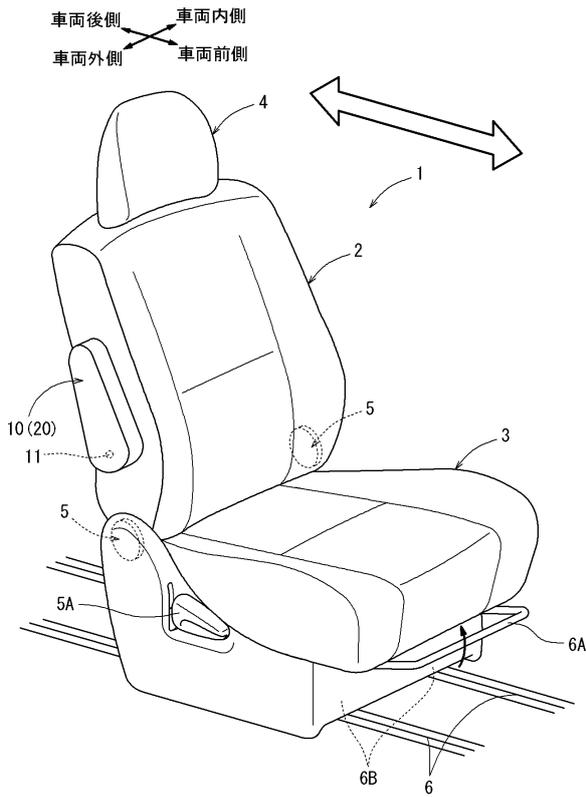
【図1】



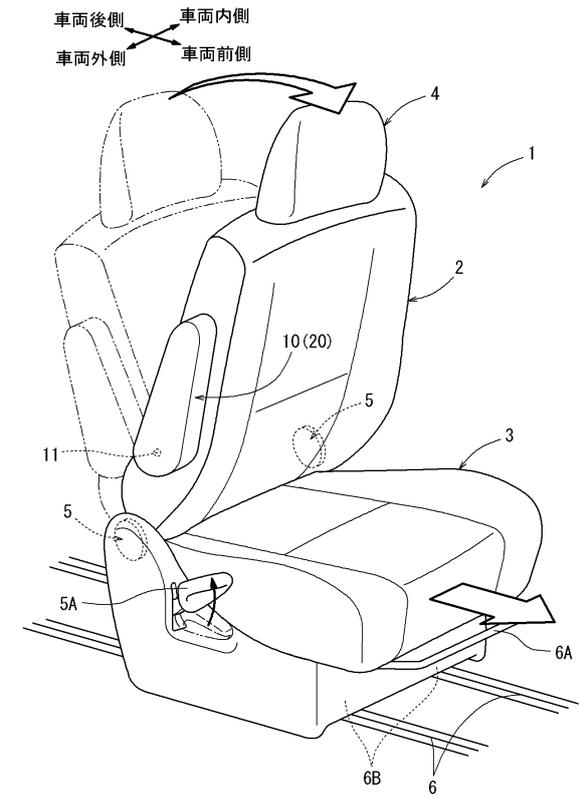
【図2】



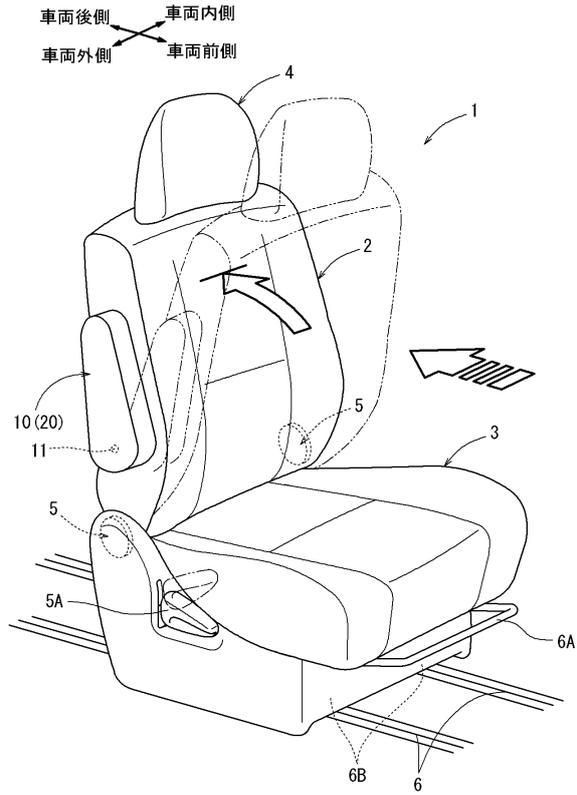
【図3】



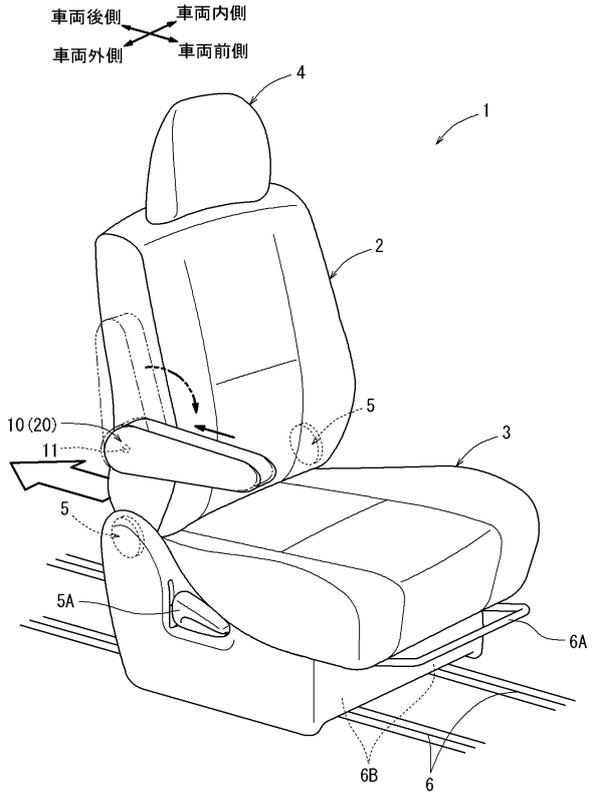
【図4】



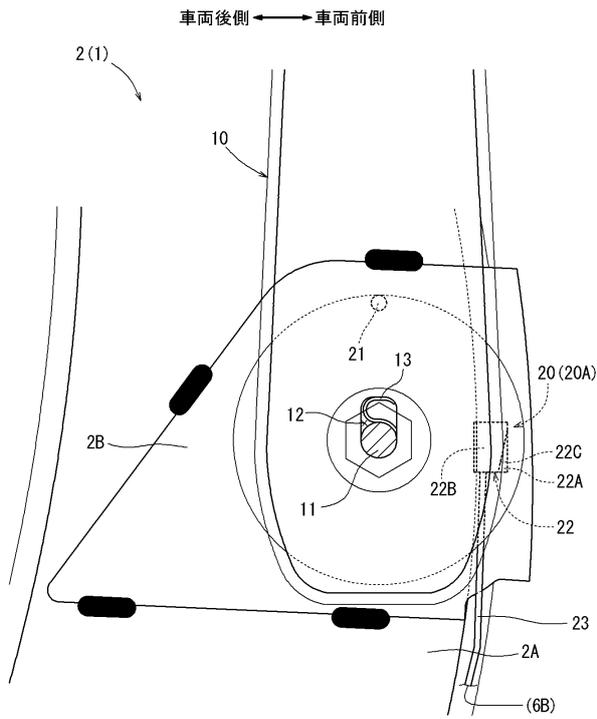
【図5】



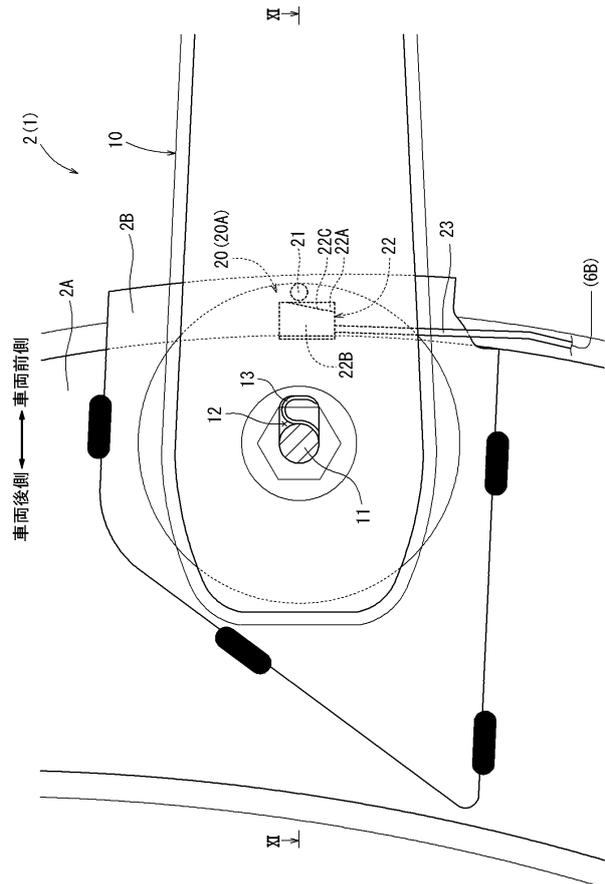
【図6】



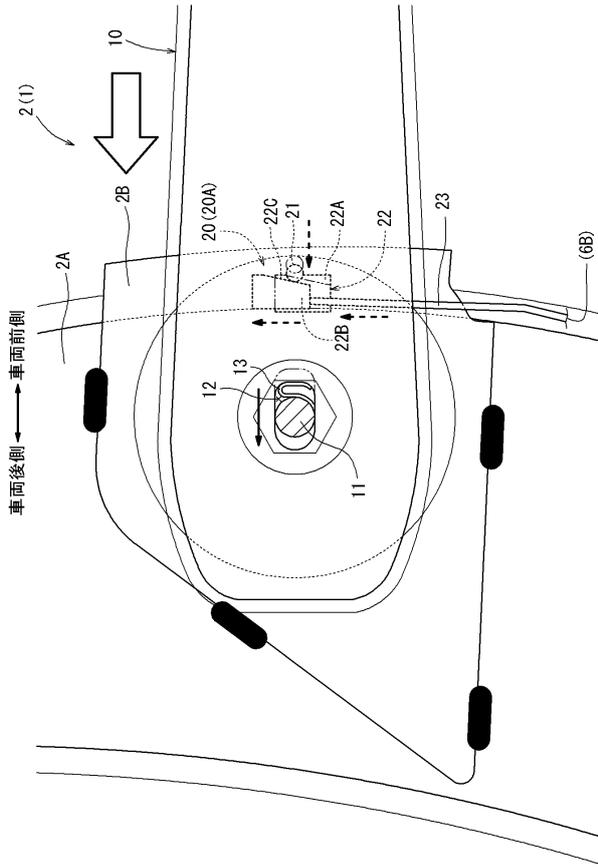
【図7】



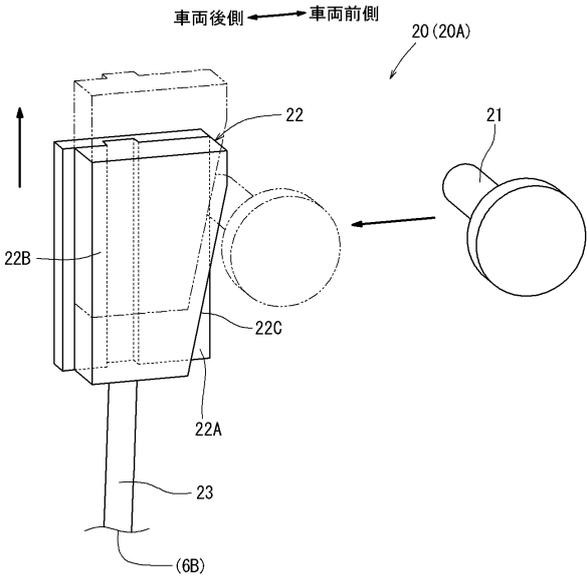
【図8】



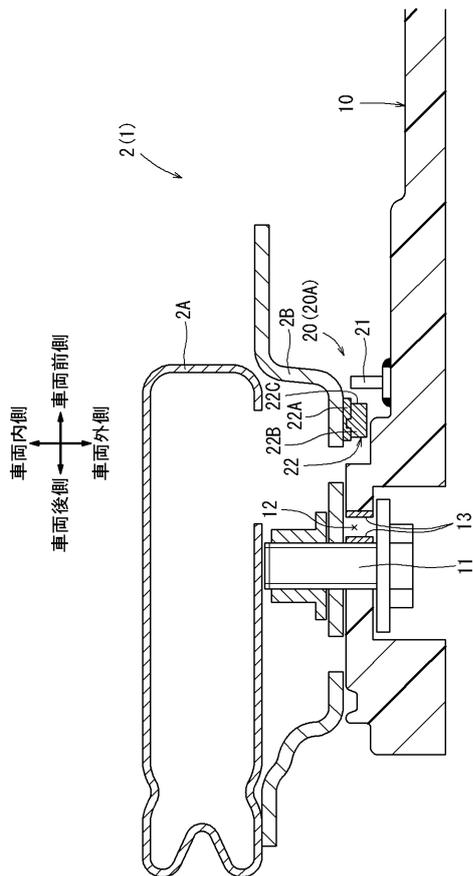
【 図 9 】



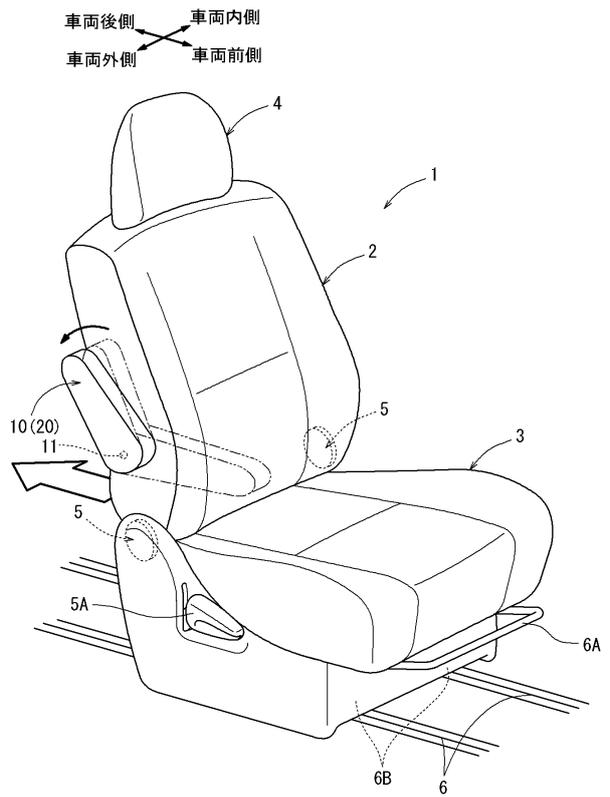
【 図 10 】



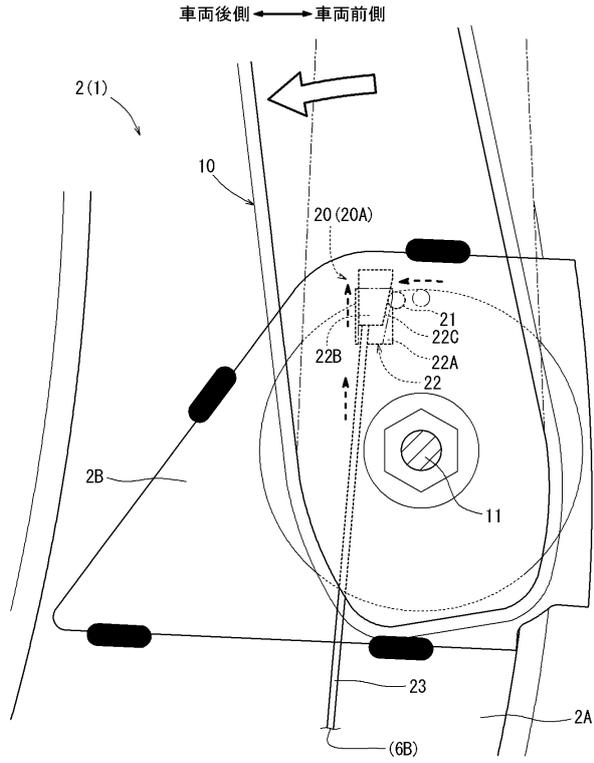
【 図 11 】



【 図 12 】



【図13】



フロントページの続き

- (56)参考文献 特開2004-136775(JP,A)
米国特許第04889386(US,A)
特開昭63-170140(JP,A)
実開昭62-196737(JP,U)
特開2011-136648(JP,A)
特開2004-359116(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60N 2/00 - 2/90
A47C 7/00 - 7/74