

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5277898号
(P5277898)

(45) 発行日 平成25年8月28日(2013.8.28)

(24) 登録日 平成25年5月31日(2013.5.31)

(51) Int. Cl. F I
A 4 7 C 7/38 (2006.01) A 4 7 C 7/38
B 6 0 N 2/48 (2006.01) B 6 0 N 2/48

請求項の数 4 (全 12 頁)

(21) 出願番号	特願2008-296782 (P2008-296782)	(73) 特許権者	000241500 トヨタ紡織株式会社
(22) 出願日	平成20年11月20日(2008.11.20)		愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地
(65) 公開番号	特開2010-119658 (P2010-119658A)	(74) 代理人	110000394 特許業務法人岡田国際特許事務所
(43) 公開日	平成22年6月3日(2010.6.3)	(72) 発明者	太田 裕希 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
審査請求日	平成23年6月15日(2011.6.15)	審査官	青木 良憲

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 乗物シート用ヘッドレスト

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

シートバックの上部に装着される基部材と、その基部材に対して前後動可能に連結される移動部材を有する乗物シート用ヘッドレストであって、

前記基部材と前記移動部材の間には、前記移動部材が前方に移動した位置から所定速度よりも速い速度で後方に移動した際に前記移動部材の後方への移動を規制し、かつ前記所定速度よりも遅い速度で後方に移動した際に前記移動部材の後方への移動を許容するクラッチ機構が設けられ、

前記クラッチ機構は、ピン体と、そのピン体を相対移動可能に案内するガイド溝を備えるクラッチ体を有し、

前記ピン体と前記クラッチ体の両体の一方が、前記基部材と前記移動部材の両部材の一方に移動可能に設けられ、前記両体の他方が、前記両部材の他方に設けられ、

前記ガイド溝は、前記移動部材が所定速度よりも遅い速度で後方に移動した際に、前記ピン体が相対移動し得るメイン溝部と、前記移動部材が前記所定速度よりも速い速度で後方に移動した際に前記ピン体が相対移動して止まるストッパ溝部とを有することを特徴とする乗物シート用ヘッドレスト。

【請求項2】

請求項1に記載の乗物シート用ヘッドレストであって、

移動部材は、基部材に対して相対的に前後動すると同時に上下動し、

ピン体とクラッチ体の両体の一方は、前記基部材と前記移動部材の両部材の一方に対し

て上下動可能に設けられかつ前記移動部材の上下動に連動して前記両部材の一方に対して上下動し、かつ上下いずれかに付勢され、

前記両体の一方に加わる付勢力と前記移動部材の上下速度との関係によって、前記両体の相対移動軌跡が変わることを特徴とする乗物シート用ヘッドレスト。

【請求項 3】

請求項 2 に記載の乗物シート用ヘッドレストであって、

ピン体とクラッチ体の両体の一方は、基部材と移動部材の両部材の一方に一端部が回動可能に連結され、他端部が自重によって下方へ付勢されることを特徴とする乗物シート用ヘッドレスト。

【請求項 4】

請求項 1 ~ 3 のいずれか一つに記載の乗物シート用ヘッドレストであって、

ピン体が移動部材側に移動不能に設けられ、クラッチ体が基部材側に移動可能に設けられることを特徴とする乗物シート用ヘッドレスト。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両などの乗物に装着される乗物シートのヘッドレストに関する。

【背景技術】

【0002】

ヘッドレストは、従前例えば、シートバックの上部に装着される基部材と、その基部材に対して前後動可能に連結される移動部材と、移動部材を前方に移動させる移動機構と、移動部材を前方に移動させた位置でロックするロック機構を有している（特許文献 1 参照）。移動機構は、車両が後方から衝撃を受けると予測したセンサからの信号に基づいて移動部材を前方に移動させる。移動部材は、前方に移動した位置においてロック機構によって後方への移動が規制される。したがってシートに着座した使用者の頭の後方への移動がヘッドレストによって規制され、使用者の鞭打ちが抑制され得る。

【特許文献 1】特開 2002 - 142910 号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

しかし前方に移動した移動部材を初期位置に戻す場合、解除ボタンを押してロック機構をロック解除し、この状態で移動部材を後方に押す必要がある。そのため移動部材を後に戻す操作が煩雑であるという問題があった。そこで本発明は、移動部材を簡便に後方に戻すことのできる乗物シート用ヘッドレストを提供することを課題とする。

【課題を解決するための手段】

【0004】

前記課題を解決するために本発明は、各請求項に記載の通りの構成を備える乗物シート用ヘッドレストであることを特徴とする。請求項 1 に記載によると、基部材と移動部材の間には、移動部材が前方に移動した位置から所定速度よりも速い速度で後方に移動した際に移動部材の後方への移動を規制し、かつ所定速度よりも遅い速度で後方に移動した際に移動部材の後方への移動を許容するクラッチ機構が設けられている。

【0005】

したがって移動部材が前方に移動した位置から後方に速い速度で移動すると、例えば移動部材が使用者の頭によって大きな力を受けて後方に移動すると、クラッチ機構によって移動部材の後方への移動が規制される。そのため使用者の鞭打ちがヘッドレストによって抑制され得る。一方、移動部材が前方に移動した位置から遅い速度で移動した場合、例えば移動部材を後方に押し戻す場合は、移動部材がクラッチ機構によって規制されることなく後方に移動できる。そのため移動部材を簡便に後方に戻すことができる。

【0006】

請求項 1 に記載の発明によると、クラッチ機構は、ピン体と、そのピン体を相対移動可

10

20

30

40

50

能に案内するガイド溝を備えるクラッチ体を有している。ピン体とクラッチ体の両体の一方が、基部材と移動部材の両部材の一方に移動可能に設けられ、両体の他方が、両部材の他方に設けられる。ガイド溝は、移動部材が所定速度よりも遅い速度で後方に移動した際に、ピン体が相対移動し得るメイン溝部と、移動部材が所定速度よりも速い速度で後方に移動した際にピン体が相対移動して止まるストッパ溝部とを有している。したがってクラッチ機構は、ピン体とガイド溝という比較的簡易な構造によって形成され得る。

【0007】

請求項2に記載の発明によると、移動部材は、基部材に対して相対的に前後動すると同時に上下動する。ピン体とクラッチ体の両体の一方は、基部材と移動部材の両部材の一方に対して上下動可能に設けられかつ移動部材の上下動に連動して両部材の一方に対して上下動し、かつ上下いずれかに付勢される。両体の一方に加わる付勢力と移動部材の上下速度との関係によって、両体の相対移動軌跡が変わる。したがって移動部材の上下動と、両体の一方に加わる上下方向の付勢力を利用することで、ピン体がクラッチ体に形成されたガイド溝のメイン溝部あるいはストッパ溝部に移動し得る。

10

【0008】

請求項3に記載の発明によると、ピン体とクラッチ体の両体の一方は、基部材と移動部材の両部材の一方に一端部が回動可能に連結され、他端部が自重によって下方へ付勢されている。したがって両体の一方は、回動可能に連結されるために、平行移動可能に設けられる形態に比べて簡易な構成になる。しかも両体の一方は、自重によって付勢されるため、ばね等によって付勢する場合に比べて簡易に構成され得る。

20

【0009】

請求項4に記載の発明によると、ピン体が移動部材側に移動不能に設けられ、クラッチ体が基部材側に移動可能に設けられる。ところでピン体は、ガイド溝を有するクラッチ体よりも小さくかつ軽量に構成され得る。またピン体は、移動不能に移動部材側に設けられ、移動可能に設けられる場合に比べて軽量に構成され得る。そして軽量であるピン体が移動部材側に設けられるため、移動部材を移動させる際のエネルギーが小さくなり得る。

【発明を実施するための最良の形態】

【0010】

本発明の実施の形態を図1～7にしたがって説明する。図1に示す乗物シート30は、自動車等の乗物に搭載されるシートであって、シートクッション31とシートバック32とヘッドレスト1を有している。シートクッション31とシートバック32の間には、これらを角度調整可能に連結するリクライニング装置33が設けられている。シートバック32は、枠状のフレーム32aと、フレーム32aに装着されるパッド(図示省略)を有している。

30

【0011】

フレーム32aは、図1に示すように左右一对のサイドフレーム32bと、サイドフレーム32bの上部間を連結するアッパフレーム32cと、サイドフレーム32bの下部間を連結するアンダーフレーム32dを有している。アッパフレーム32cには、ヘッドレスト1を支持するための一对のブラケット32eが装着されている。ブラケット32eは、筒状であって、ブラケット32eにサポート32fが挿通される。サポート32fには、ヘッドレスト1のステー3が上下に位置調整可能に挿通される。

40

【0012】

ヘッドレスト1は、図1, 2に示すように一对のステー3と、ステー3の上部に装着される基部材2と、基部材2に対して前後動する移動部材4を有している。基部材2は、金属製であって、中央に開口部を有する板状の本体部2aと、本体部2aの左右両側に設けられる壁部2bとアーム2cを有している。壁部2bは、本体部2aの左右両縁に立設され、本体部2aから前方に突出する。アーム2cは、本体部2aから左右両側に延出し、ステー3の上端部に装着される。したがって基部材2は、ステー3を介してシートバック

50

3 2 の上部に装着される。

【 0 0 1 3 】

移動部材 4 は、図 2 に示すようにポリプロピレン等の樹脂材から形成され、前部材 4 a と後部材 4 d を有している。前部材 4 a と後部材 4 d は、組付けられることで箱状となり基部材 2 を収容する。前部材 4 a の前面等には、図示省略のパッドが装着され、図示省略の表皮が移動部材 4 の外表面のほぼ全体に装着される。前部材 4 a と基部材 2 の間には、これらを相対的に移動可能に連結する連結機構 2 0 が設けられる。

【 0 0 1 4 】

連結機構 2 0 は、図 2 に示すように前部材 4 a と基部材 2 を回動可能に連結する連結リンク 6 と、スライド可能に連結するスライド機構 2 1 を有している。連結リンク 6 は、一端部に一对の連結部 6 a を有し、他端部に一对の回動軸 6 b を有している。回動軸 6 b は、前部材 4 a の上部裏面に設けられた連結部 4 b に回動可能に取付けられる。連結部 6 a は、基部材 2 の貫通孔 2 e に挿通される回動ピン 1 5 によって、基部材 2 の上部に回動可能に連結される。

10

【 0 0 1 5 】

スライド機構 2 1 は、図 2 , 4 に示すように前部材 4 a 側に設けられるピン体 5 と、基部材 2 側に形成されるスライド溝 2 d を有している。ピン体 5 は、前部材 4 a の裏面から後方に突出する一对の突部 4 c に挿通される。スライド溝 2 d は、基部材 2 の壁部 2 b に貫通孔状に形成され、ピン体 5 が挿通される。スライド溝 2 d は、基部材 2 の前中央位置から略円弧状に後下方向に延出している。

20

【 0 0 1 6 】

基部材 2 には、図 2 , 4 に示すように移動部材 4 を後位置である初期位置（通常使用位置）に保持する初期位置保持機構 2 3 と、移動部材 4 を前方に移動させる移動機構 2 2 が設けられている。移動機構 2 2 は、一对のばね（コイルスプリング）8 を有している。ばね 8 は、上端部 8 a が回動ピン 1 5 に係止され、下端部 8 b がピン体 5 に係止される。ばね 8 は、移動部材 4 が初期位置保持機構 2 3 によって初期位置に保持された際に弾性的に伸ばされる。したがってばね 8 は、初期位置保持機構 2 3 が解除された際にスライド機構 2 1 と協働して移動部材 4 を前方（使用者の頭に向けて）に付勢する。

【 0 0 1 7 】

初期位置保持機構 2 3 は、図 4 に示すように第一フック 1 1 と第二フック 1 2 を有している。第一フック 1 1 と第二フック 1 2 は、基部材 2 に回動可能に取付けられる取付部 1 1 a , 1 2 a を有している。第一フック 1 1 は、第二フック 1 2 の凹部 1 2 c に係止する係止部 1 1 b を有している。第二フック 1 2 は、外周部にピン体 5 が挿入される凹部 1 2 c と、ピン体 5 の上方に張出してピン体 5 の移動を規制するストッパ爪 1 2 b を有している。

30

【 0 0 1 8 】

基部材 2 には、図 4 , 5 に示すように第一フック 1 1 を時計回りに付勢する付勢部材 1 3 と、第二フック 1 2 を反時計回りに付勢する付勢部材 1 4 が設けられている。したがって第一フック 1 1 が第二フック 1 2 に係止することで、第二フック 1 2 の回転が規制され、第二フック 1 2 がピン体 5 を初期位置にて保持する。第一フック 1 1 が付勢部材 1 3 に抗して反時計回りに回転した場合は、第一フック 1 1 が第二フック 1 2 から外れて、第二フック 1 2 が付勢部材 1 4 によって反時計回りに回転する。これにより第二フック 1 2 がピン体 5 を解放し、ピン体 5 がばね 8 によってスライド溝 2 d に沿って前上方に移動する。

40

【 0 0 1 9 】

基部材 2 と移動部材 4 の間には、図 5 ~ 7 に示すようにクラッチ機構 2 5 が設けられている。クラッチ機構 2 5 は、移動部材 4 が前方に移動した図 5 の位置から所定速度よりも速い速度で後方に移動した際に移動部材 4 の後方への移動を規制し、かつ所定速度よりも遅い速度で後方に移動した際には、移動部材 4 の後方への移動を許容する構成になっている。

50

【0020】

クラッチ機構25は、図5～7に示すように一对のクラッチ体7と、クラッチ体7に挿通されるピン体5を有している。クラッチ体7は、金属板製であって、一端部7aが基部材2の壁部2bに形成された取付部2gに回動可能に取付けられる。クラッチ体7には、ガイド溝7bが貫通孔状に形成されている。ガイド溝7bは、メイン溝部7b1と二つのストッパ溝部7b3、7b4を一体に有している。

【0021】

メイン溝部7b1は、図4に示す状態において、上下に延出しかつ下部から後方に円弧状に延出している。移動部材4が初期位置の際には、ピン体5がメイン溝部7b1の下部に位置する。図5に示すように移動部材4が初期位置から前方に移動すると、ピン体5がメイン溝部7b1の一端縁7b2に当たりつつ滑り、これによってクラッチ体7が時計回りに回転する。そしてピン体5は、メイン溝部7b1に沿ってメイン溝部7b1の一端部(図5の左端部、図4の上端部)に移動する。

10

【0022】

図5に示すように移動部材4が前方に移動した位置において、クラッチ体7のメイン溝部7b1は、略水平になる。メイン溝部7b1は、上側に一端縁7b2を有し、下側に他端縁7b5を有する。ストッパ溝部7b3、7b4は、メイン溝部7b1の他端縁(下端縁)7b5の一端部または中央部から下方に延出している。クラッチ体7は、重力(自重)によって下方に常に付勢されており、ピン体5が一端縁(上端縁)7b2に当接する。

【0023】

図2, 5に示すようにクラッチ体7の外周縁には、ストッパ部7cが形成されている。基部材2には、クラッチ体7に向けて張出すストッパ爪2fが形成されている。したがって移動部材4が前方に位置する図5の状態において、クラッチ体7が時計回りに回転し過ぎてピン体5がストッパ溝7b3に嵌り込むことがストッパ部7cとストッパ爪2fによって防止されている。

20

【0024】

図6に示すように移動部材4が使用者の頭によって押された場合、移動部材4とともにピン体5が速い速度で下方に移動しようとする。この時の速度は、クラッチ体7が重力によって落下する速度よりも速い。そのためピン体5がメイン溝部7b1から、メイン溝部7b1の下方に位置するストッパ溝部7b3またはストッパ溝部7b4に移動する。これによりピン体5とクラッチ体7の相対移動がピン体5とクラッチ体7とスライド溝2dの協働によって規制される。その結果、移動部材4の後方への移動が規制されて、使用者の頭が後方に移動することがヘッドレスト1によって規制され得る。

30

【0025】

移動部材4を前方に移動した位置から初期位置へ戻す場合は、図7に示すように移動部材4をゆっくりと後方に押す。これによりピン体5が下方に移動するが、ピン体5の下方への速度は、クラッチ体7が重力によって落下する速度よりも遅い。そのためクラッチ体7は、ピン体5とともに重力によって下方に回転する。そしてピン体5は、メイン溝部7b1の一端縁7b2に当接しつつ滑り、メイン溝部7b1に沿って下後へ移動する。

【0026】

ピン体5が下方に移動すると、ピン体5が第二フック12を押し、第二フック12が時計回りに回動する。そして第一フック11が第二フック12に係止して、ピン体5が第二フック12によってロックされる。これにより移動部材4が図4に示すように初期位置に保持される。

40

【0027】

初期位置保持機構23を解除する解除機構24は、図2に示すようにヘッドレスト1に設けられている。解除機構24は、作動ロッド9と操作軸部材10を有している。作動ロッド9は、ステア3の軸孔3bに挿通される本体部9aと、本体部9aの上端部から下方に延出する折返し部9bを一体に有している。折返し部9bは、ステア3の外側に配設されて先端部が操作軸部材10のアーム部10aに係止される。

50

【 0 0 2 8 】

操作軸部材 1 0 は、図 2 に示すように筒状であって、外周面にアーム部 1 0 a と凸部 1 0 b を有している。操作軸部材 1 0 は、基部材 2 の貫通孔 2 h に回動可能に取付けられる。アーム部 1 0 a は、操作軸部材 1 0 の外周面から延出し、アーム部 1 0 a に折返し部 9 b が係止される。したがって作動ロッド 9 が上方に移動することで、操作軸部材 1 0 が回転し、凸部 1 0 b が第一フック 1 1 を押して回転させ、これによって初期位置保持機構 2 3 が解除される。

【 0 0 2 9 】

図 1 に示すようにヘッドレスト 1 とシートバック 3 2 の間には、作動ロッド 9 を押し上げるために、ケーブル 3 5 と検知装置 3 4 が設けられている。検知装置 3 4 は、シートバック 3 2 のアンダーフレーム 3 2 d に設けられており、傾動部材 3 4 a とリンク 3 4 b とアーム 3 4 c を有している。傾動部材 3 4 a は、下端部を支点として上端部が前後に傾動する。リンク 3 4 b は、前端部が傾動部材 3 4 a に連結され、傾動部材 3 4 a の前後動に連動して後端部が上下動する。

10

【 0 0 3 0 】

アーム 3 4 c は、図 1 に示すようにリンク 3 4 b の後端部に連結され、リンク 3 4 b の回動に連動してピン 3 4 c 1 を中心に回動する。アーム 3 4 c の先端部には、ケーブル 3 5 のインナケーブル 3 5 b が連結されている。したがって乗物が後方から衝撃を受け、使用者の体重が慣性力によってシートバック 3 2 に加わり、傾動部材 3 4 a がその力によって後方に傾動する。そしてリンク 3 4 b の後部が上方に移動し、アーム 3 4 c が反時計回りに回動し、アーム 3 4 c がインナケーブル 3 5 b を下方に引っ張る。

20

【 0 0 3 1 】

ケーブル 3 5 は、図 1 , 3 に示すようにインナケーブル 3 5 b と、インナケーブル 3 5 b が挿通されるアウトケーブル 3 5 a を有している。アウトケーブル 3 5 a は、下端部がアンダーフレーム 3 2 d に取付けられ、上端部がサポート 3 2 f に挿通される。インナケーブル 3 5 b は、下端部がアーム 3 4 c に取付けられ、上端部がステア 3 に連結される。

【 0 0 3 2 】

インナケーブル 3 5 b の上端部には、図 3 に示すようにピン 3 5 c が取付けられている。ピン 3 5 c は、アウトケーブル 3 5 a に形成されたスリット 3 5 a 1 から突出している。ピン 3 5 c は、サポート 3 2 f の下方からサポート 3 2 f に形成された溝 2 2 f 2 とスリット 2 2 f 1 に沿って挿入される。サポート 3 2 f の上方からは、ステア 3 が挿入され、これによってステア 3 の下部に形成された溝 3 a にピン 3 5 c が連結される。

30

【 0 0 3 3 】

したがって検知装置 3 4 によってインナケーブル 3 5 b が下方に引っ張られると、インナケーブル 3 5 b の上端部がステア 3 に連結されて移動不能になっているため、アウトケーブル 3 5 a がインナケーブル 3 5 b に対して相対的に上方に移動する。その結果、アウトケーブル 3 5 a の先端部がステア 3 を通って上方に移動し、ステア 3 に挿通された作動ロッド 9 を押し上げる。

【 0 0 3 4 】

その結果、初期位置保持機構 2 3 が解除されて、図 4 , 5 に示すようにばね 8 が弾性的に短くなり、ピン体 5 がスライド溝 2 d に案内されつつ前上方に移動する。この時、連結リンク 6 は、回動ピン 1 5 を中心に時計周りに回転する。その結果、移動部材 4 が前上方に移動し、ヘッドレスト 1 と使用者の頭との隙間が小さくなる。

40

【 0 0 3 5 】

以上のように基部材 2 と移動部材 4 の間には、図 6 , 7 に示すようにクラッチ機構 2 5 が設けられている。したがって移動部材 4 が前方に移動した位置から後方に速い速度で移動すると、例えば移動部材 4 が使用者の頭によって大きな力を受けて後方に移動すると、クラッチ機構 2 5 によって移動部材 4 の後方への移動が規制される。そのため使用者の鞭打ちがヘッドレスト 1 によって抑制され得る。一方、移動部材 4 が前方に移動した位置から遅い速度で移動した場合、例えば移動部材 4 を後方に押し戻す場合は、移動部材 4 がク

50

ラッチ機構 25 によって規制されることなく後方に移動できる。そのため移動部材 4 を簡便に後方に戻すことができる。

【0036】

またクラッチ機構 25 は、図 6, 7 に示すようにピン体 5 と、ピン体 5 を相対移動可能に案内するガイド溝 7b を備えるクラッチ体 7 を有している。クラッチ体 7 が基部材 2 に移動可能に設けられ、ピン体 5 が移動部材 4 に設けられる。ガイド溝 7b は、メイン溝部 7b1 とストッパ溝部 7b3, 7b4 とを有している。したがってクラッチ機構 25 は、ピン体 5 とガイド溝 7b という比較的簡易な構造によって形成され得る。

【0037】

また移動部材 4 は、図 6, 7 に示すように基部材 2 に対して相対的に前後動すると同時に上下動する。クラッチ体 7 は、基部材 2 に対して上下動可能に設けられかつ移動部材 4 の上下動に連動して基部材 2 に対して上下動し、かつ重力によって下方に付勢される。そしてクラッチ体 7 に加わる付勢力と移動部材 4 の上下速度との関係によって、ピン体 5 とクラッチ体 7 の相対移動軌跡が変わる。したがって移動部材 4 の上下動と、クラッチ体 7 に加わる下方向の付勢力（重力）を利用することで、ピン体 5 がクラッチ体 7 に形成されたガイド溝 7b のメイン溝部 7b1 あるいはストッパ溝部 7b3, 7b4 に移動し得る。

【0038】

またクラッチ体 7 は、図 6 に示すように基部材 2 に一端部が回動可能に連結され、他端部が自重によって下方へ付勢されている。したがってクラッチ体 7 は、回動可能に連結されるために、平行移動可能に設けられる形態に比べて簡易な構成になる。しかもクラッチ体 7 は、自重によって付勢されるため、ばね等によって付勢する場合に比べて簡易に構成され得る。

【0039】

またピン体 5 が移動部材 4 側に移動不能に設けられ、クラッチ体 7 が基部材 2 側に移動可能に設けられる。ピン体 5 は、ガイド溝 7b を有するクラッチ体 7 よりも小さくかつ軽量に構成され得る。またピン体 5 は、移動不能に移動部材 4 側に設けられ、移動可能に設けられる場合に比べて軽量に構成され得る。そして軽量であるピン体 5 が移動部材 4 側に設けられるため、移動部材 4 を移動させる際のエネルギーが小さくなり得る。

【0040】

またピン体 5 は、スライド機構 21 とクラッチ機構 25 の両役割を担う。そのため部品の共通化が図られる構成になっている。

【0041】

（他の実施の形態）

本発明は、上記実施の形態に限定されず、以下の形態等であっても良い。

（1）上記実施の形態のクラッチ機構 25 は、クラッチ体 7 とピン体 5 を有する構成である。しかし移動部材の速度によって移動軌跡が変わる移動体と、移動軌跡の一部に形成されるストッパを有し、所定速度よりも速い速度で移動部材が後方に移動すると、移動体がストッパによって移動規制され、かつ所定速度よりも遅い速度で移動部材が後方に移動した際は、移動体がストッパに規制されることなく移動し得る構造であっても良い。

（2）上記実施の形態では、クラッチ体 7 が基部材 2 に設けられ、ピン体 5 が移動部材 4 側に設けられている。しかしクラッチ体 7 が移動部材側に設けられ、ピン体 5 が基部材側に設けられる形態であっても良い。

（3）上記実施の形態は、ピン体 5 がスライド機構 21 とクラッチ機構 25 を兼ねる構成である。しかしスライド機構を構成するピン体と、クラッチ機構を構成するピン体とを別々に有する形態であっても良い。

（4）上記実施の形態では、クラッチ体 7 が基部材 2 に移動可能に設けられ、ピン体 5 が移動部材 4 に移動不能に設けられている。しかしクラッチ体 7 が基部材と移動部材の両部材の一方に移動不能に設けられ、ピン体 5 が両部材の他方に傾動可能に設けられた傾動部材等を介して移動可能に設けられる形態であっても良い。

（5）上記実施の形態のガイド溝 7b は、二つのストッパ溝部 7b3, 7b4 を有してい

10

20

30

40

50

る。しかしガイド溝が一つまたは三つ以上のストッパ溝部を有する形態であっても良い。
 (6) 上記実施の形態では、クラッチ体 7 が回動可能に基部材 2 に取付けられ、クラッチ体 7 の先端部が上下動する形態である。しかしクラッチ体が上下に略並行にスライド可能に基部材に取付けられる形態であっても良い。

(7) 上記実施の形態では、クラッチ体 7 が重力によって下方に付勢される形態である。しかしクラッチ体がばね等の付勢部材によって所定の方向に付勢される形態であっても良い。そして移動部材が後方に押され、付勢部材によるクラッチ体の速度よりも速くクラッチ体が移動した際にクラッチ体の移動が規制される形態であっても良い。

(8) 上記実施の形態の移動部材 4 は、基部材 2 に対して前上方向と後下方向に略斜めに移動する形態である。しかし移動部材が基部材に対して前下方向と後上方向との間で略斜めに移動する形態であっても良い。

10

(9) 上記実施の形態の移動部材 4 は、シート 30 に着座した使用者の体重が慣性力によって加わった際に移動機構 22 によって移動する形態である。しかし車両が後方から衝撃を受けると予測するセンサを有し、そのセンサからの信号に基づいて移動部材を前方に移動させる移動機構によって移動部材が前方に移動する形態であっても良い。

【図面の簡単な説明】

【0042】

【図1】乗物シートの一部の斜視図である。

【図2】ヘッドレストの分解斜視図である。

【図3】ステーとケーブルの一部、およびブラケットの斜視図である。

20

【図4】移動部材が初期位置におけるヘッドレストの断面左側面図である。

【図5】移動部材が前方位置に移動した際のヘッドレストの断面左側面図である。

【図6】移動部材が前方位置に移動した状態で所定速度よりも速い速度で後方に移動した際のヘッドレストの断面左側面図である。

【図7】移動部材が前方位置に移動した状態で所定速度よりも遅い速度で後方に移動する際のヘッドレストの断面左側面図である。

【符号の説明】

【0043】

1 ...ヘッドレスト

2 ...基部材

30

2 d ...スライド溝

3 ...ステー

4 ...移動部材

5 ...ピン体

6 ...連結リンク

7 ...クラッチ体

7 b ...ガイド溝

7 b 1 ...メイン溝部

7 b 3 , 7 b 4 ...ストッパ溝部

8 ...ばね

40

9 ...作動ロッド

10 ...操作軸部材

11 ...第一フック

12 ...第二フック

13 , 14 ...付勢部材

15 ...回動ピン

20 ...連結機構

21 ...スライド機構

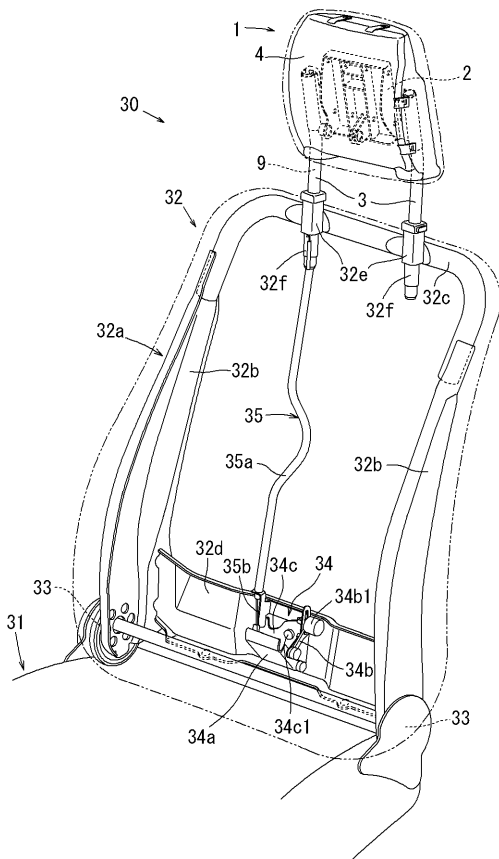
22 ...移動機構

23 ...初期位置保持機構

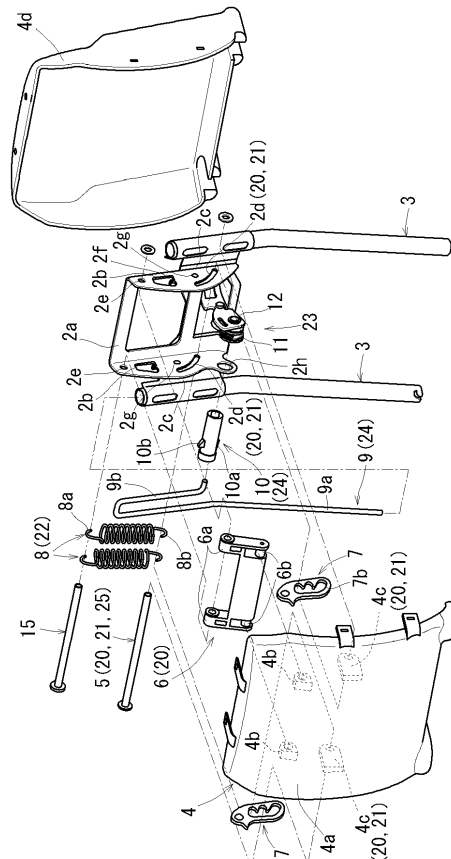
50

- 24 ... 解除機構
- 25 ... クラッチ機構
- 30 ... 乗物シート
- 31 ... シートクッション
- 32 ... シートバック
- 34 ... 検知装置
- 35 ... ケーブル

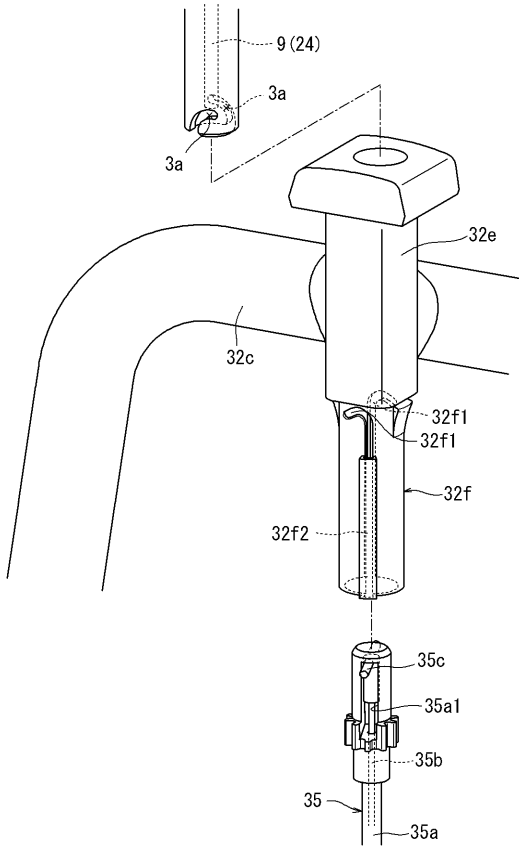
【図1】



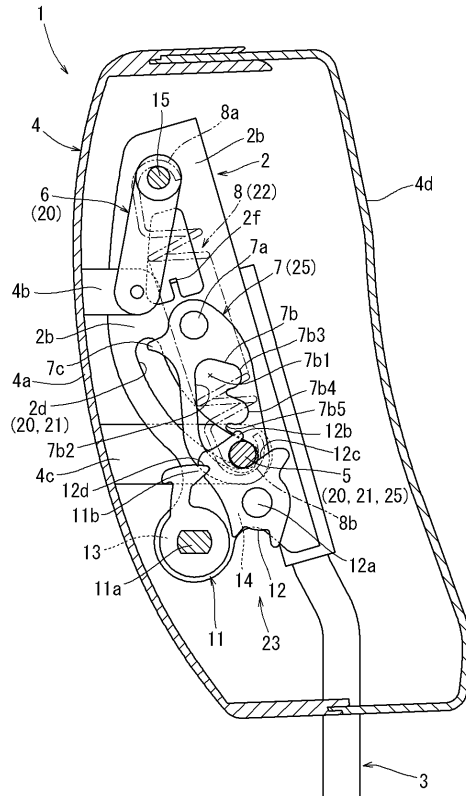
【図2】



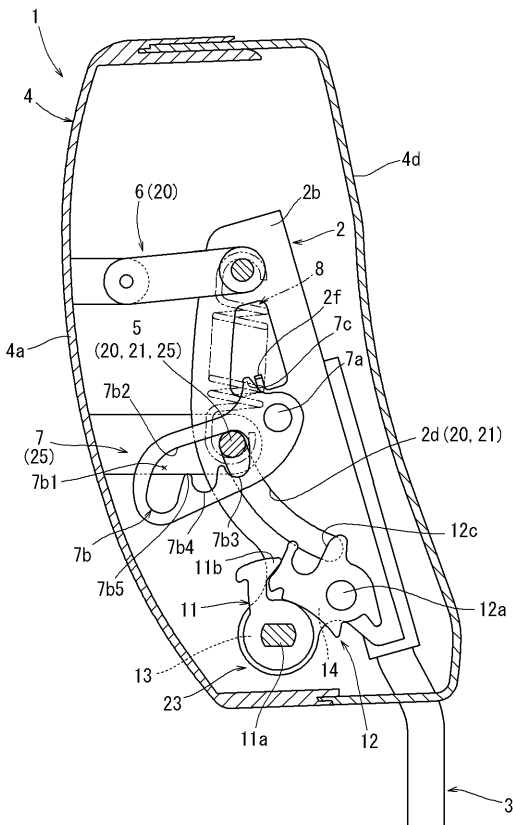
【図3】



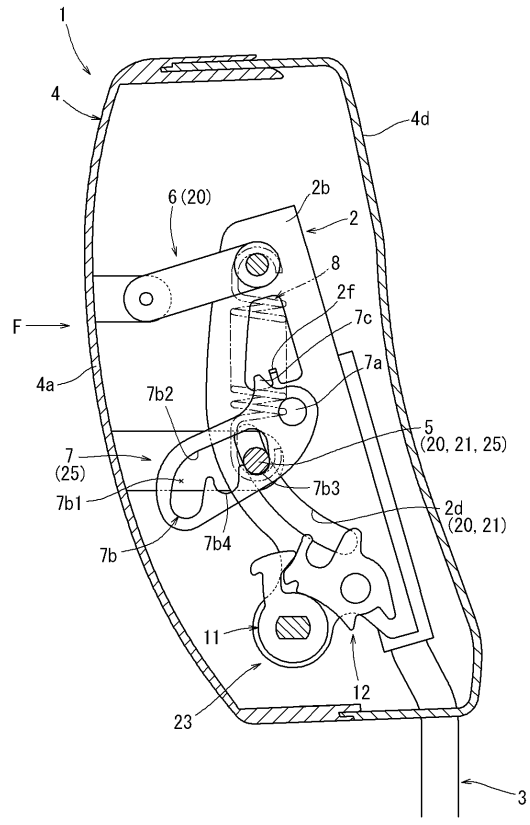
【図4】



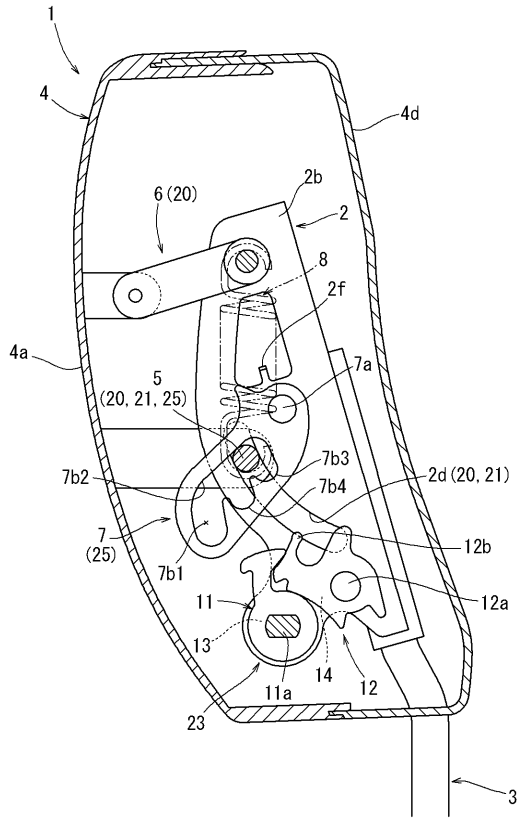
【図5】



【図6】



【 図 7 】



フロントページの続き

- (56)参考文献 特開2005-211402(JP,A)
特開2008-056089(JP,A)
特開2008-105452(JP,A)
特開2004-106647(JP,A)
特開2003-212085(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

A47C 7/38
B60N 2/48