

(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2012-106740

(P2012-106740A)

(43) 公開日 平成24年6月7日(2012.6.7)

(51) Int.Cl.
B60R 22/24 (2006.01)F1
B60R 22/24テーマコード (参考)
3D018

審査請求 有 請求項の数 3 O L (全 21 頁)

(21) 出願番号	特願2012-42928 (P2012-42928)	(71) 出願人	000005326
(22) 出願日	平成24年2月29日 (2012.2.29)		本田技研工業株式会社
(62) 分割の表示	特願2006-243023 (P2006-243023) の分割		東京都港区南青山二丁目1番1号
原出願日	平成18年9月7日 (2006.9.7)	(74) 代理人	100067356
			弁理士 下田 容一郎
		(74) 代理人	100160004
			弁理士 下田 憲雅
		(74) 代理人	100120558
			弁理士 住吉 勝彦
		(74) 代理人	100148909
			弁理士 瀧澤 匡則
		(74) 代理人	100161355
			弁理士 野崎 俊剛

最終頁に続く

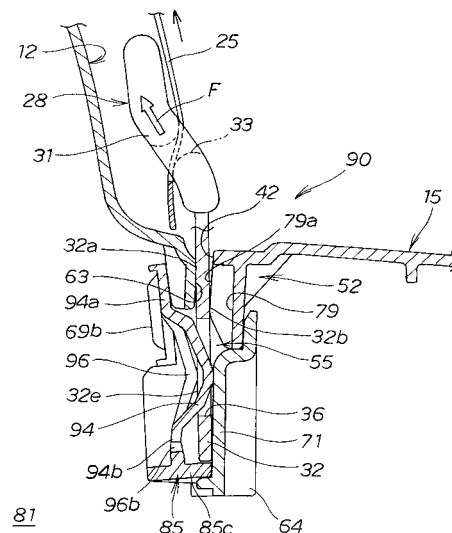
(54) 【発明の名称】 シートベルトのタングプレート保持構造

(57) 【要約】

【課題】部品点数を減らしてコスト低減を図ることができるシートベルトのタングプレート保持構造を提供する。

【解決手段】タングプレート保持構造10は、挿入部41と、内壁(すなわち、外側内壁63、インナ前内壁77、インナ後内壁78、インナ内側内壁79のリブ79a...)と、タング当接部92とを備える。挿入部41は、タングプレート28に作用する引戻力Fの向きに対して、タングプレート28を交差させた状態で差込可能に形成されている。内壁は、挿入部41から差し込まれたタングプレート28に沿って設けられ、引戻力Fの作用でタングプレート28が当接するように形成されている。また、タング当接部92をタングプレート28に当接するようにした。

【選択図】図12



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

リトラクタの引戻力でシートベルトが引き戻されたシートベルト不使用状態において、前記シートベルトに設けられたタングプレートを持するシートベルトのタングプレート保持構造であって、

前記タングプレートに作用する前記引戻力の向き対して、前記タングプレートを交差させた状態で差込可能に形成された挿入部と、

前記挿入部から差し込まれた前記タングプレートに沿って設けられ、前記引戻力の作用で前記タングプレートが当接するように形成された内壁と、

前記内壁から下方に配置されたタング当接部と、を備え、

前記タング当接部は、

前記タングプレートの外側面に当接可能に突出された前弾性片および後弾性片と、

前記前後の弾性片間に設けられ、前記タングプレートに向けて前記前後の弾性片より大きく弾性変形可能に突出された中央弾性片と、を有し、

前記タングプレートを前記挿入部に差し込んだ状態において、前記タングプレートの係止孔に前記中央弾性片が係止され、前記タングプレートの外側面に前記前後の弾性片が当接されることを特徴とするシートベルトのタングプレート保持構造。

【請求項 2】

前記内壁は、

前記タングプレートの上部車室側面に対向する壁部から前記上部車室側面に向けて突出されたリブを有し、

前記リブに前記上部車室側面が当接されることを特徴とする請求項 1 記載のシートベルトのタングプレート保持構造。

【請求項 3】

前記挿入部は、車両前方側からタングプレートを差込み可能に形成され、

前記タングプレートは、前記シートベルト不使用状態で、かつ前記タングプレートが前記挿入部に差し込まれていない状態において、前記挿入部に対して車両前方に位置することを特徴とする請求項 1 または請求項 2 記載のシートベルトのタングプレート保持構造。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、シートベルトの不使用状態においてタングプレートを保持するシートベルトのタングプレート保持構造に関する。

【背景技術】**【0002】**

自動車のシートベルト装置は、シートベルトがリトラクタ（巻取装置）に連結され、シートベルトにタングプレートが設けられ、タングプレートを係止可能なバックルが設けられている。

シートベルト装置を使用する場合には、タングプレートをバックルに差し込み、タングプレートの係止孔にバックルの係止爪を係止させることで乗員をシートベルトで拘束する。

【0003】

一方、シートベルト装置を使用しない場合には、バックルによるタングプレートの係止状態を解除することで、シートベルトがリトラクタで引き戻され、タングプレートが車体側に近接した状態で配置される。

タングプレートが車体側に近接した状態で、車両が走行すると、タングプレートが車体に当たることが考えられる。

【0004】

タングプレートが車体に当たることを防ぐために、車体側に挿入口を設け、この挿入口にタングプレートを差し込むことで、タングプレートを保持する保持構造が知られている。

(例えば、特許文献 1 参照。)。

【特許文献 1】特開 2 0 0 6 - 4 4 5 2 6 公報

【 0 0 0 5 】

特許文献 1 のタングプレート保持構造は、車体側に挿入口が設けられ、この挿入口の奥側に複数の規制部や突起部が設けられている。

このタングプレート保持構造によれば、タングプレートを挿入口に差し込むことにより、挿入口に差し込まれたタングプレートの側面に複数の規制部が当接するとともに、タングプレートの係止孔に突起部が係止する。

【 0 0 0 6 】

タングプレートの側面に複数の規制部が接触することで、タングプレートが、差込方向に対して交差する方向に移動しないように（すなわち、ガタつかないように）保持する。

さらに、タングプレートの係止孔に突起部が係止することで、タングプレートが挿入口から抜け出さないように保持する。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【 0 0 0 7 】

しかし、特許文献 1 のタングプレート保持構造では、タングプレートを挿入口に差し込んだ状態に保持するために、複数の規制部や突起部を必要とする。

複数の規制部や突起部を必要とするために、部品点数が多くなり、そのことがコスト低減を図る妨げになっていた。

【 0 0 0 8 】

本発明は、部品点数を減らしてコスト低減を図ることができるシートベルトのタングプレート保持構造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】

【 0 0 0 9 】

請求項 1 に係る発明は、リトラクタの引戻力でシートベルトが引き戻されたシートベルト不使用状態において、前記シートベルトに設けられたタングプレートを保持するシートベルトのタングプレート保持構造であって、前記タングプレートに作用する前記引戻力の向きに対して、前記タングプレートを交差させた状態で差込可能に形成された挿入部と、前記挿入部から差し込まれた前記タングプレートに沿って設けられ、前記引戻力の作用で前記タングプレートが当接するように形成された内壁と、前記内壁から下方に配置されたタング当接部と、を備え、前記タング当接部は、前記タングプレートの外側面に当接可能に突出された前弾性片および後弾性片と、前記前後の弾性片間に設けられ、前記タングプレートに向けて前記前後の弾性片より大きく弾性変形可能に突出された中央弾性片と、を有し、前記タングプレートを前記挿入部に差し込んだ状態において、前記タングプレートの係止孔に前記中央弾性片が係止され、前記タングプレートの外側面に前記前後の弾性片が当接されることを特徴とする。

【 0 0 1 0 】

請求項 2 に係る発明において、前記内壁は、前記タングプレートの上部車室側面に対向する壁部から前記上部車室側面に向けて突出されたリブを有し、前記リブに前記上部車室側面が当接されることを特徴とする。

【 0 0 1 1 】

請求項 3 に係る発明において、前記挿入部は、車両前方側からタングプレートを差込み可能に形成され、前記タングプレートは、前記シートベルト不使用状態で、かつ前記タングプレートが前記挿入部に差し込まれていない状態において、前記挿入部に対して車両前方に位置することを特徴とする。

【 0 0 1 2 】

ここで、シートベルト不使用状態で、かつタングプレートが挿入部に差し込まれていない状態において、タングプレートが挿入部に対して車両後方に位置することが考えられる。

10

20

30

40

50

タングプレートが挿入部に対して車両後方に位置すると、タングプレートを挿入部に差し込むためには、まずタングプレートをリトラクタの引戻力に抗して挿入部の前方まで移動し、つぎにタングプレートを挿入部に差し込む必要がある。

【 0 0 1 3 】

すなわち、タングプレートが挿入部に対して車両後方に位置する場合に、タングプレートを挿入部に差し込むためには２動作が必要になり、使い勝手の観点から改良の余地が望まれていた。

そこで、請求項３において、シートベルト不使用状態で、かつタングプレートが挿入部に差し込まれていない状態において、タングプレートを挿入部に対して車両前方に位置させた。

10

【 発 明 の 効 果 】

【 0 0 1 4 】

請求項１に係る発明では、挿入部を、タングプレートに作用する引戻力の向き対して、タングプレートを交差させて差込可能に形成した。よって、挿入部にタングプレートを差し込んだ状態において、リトラクタの引戻力でタングプレートを内壁に当接させることができる。

タングプレートを内壁に当接させることで、タングプレートを挿入部に差し込んだ状態に保持することができる。

【 0 0 1 5 】

このように、リトラクタの引戻力を利用することで、タングプレートを保持するために、従来必要とされていた係止部材を不要にすることができる。

20

これにより、タングプレート保持構造の部品点数を減らしてコスト低減を図ることができるという利点がある。

加えて、タングプレート保持構造の部品点数を減らすことで、タングプレート保持構造の小型化を図ることができるという利点がある。

【 0 0 1 6 】

また、内壁の下方にタング当接部を備えた。このタング当接部は、タングプレートの外側面に当接可能に突出された前弾性片および後弾性片と、タングプレートに向けて前後の弾性片より大きく弾性変形可能に突出された中央弾性片とを有する。

さらに、タングプレートを挿入部に差し込んだ状態において、タングプレートの係止孔に中央弾性片を係止させ、タングプレートの外側面に前後の弾性片を当接させるようにした。

30

これにより、挿入部に差し込んだタングプレートを、一層良好に保持することができるという利点がある。

【 0 0 1 7 】

ここで、タングプレート保持構造は、リトラクタの引戻力を利用してタングプレートを挿入部に差し込んだ状態に保持するように構成されている。

よって、タングプレートに当接するタング当接部を、従来の部材と比較して簡素でコンパクトに形成することが可能になる。

タング当接部を簡素でコンパクトに形成することで、タングプレート保持構造の小型化を図ることができる。

40

【 0 0 1 8 】

請求項２に係る発明では、タングプレートの上部車室側面に対向する壁部にリブを設け、リブに上部車室側面を当接させるようにした。

よって、上部車室側面を壁部に当接させる場合と比較して、上部車室側面をリブに当接させたほうが、当接面積を小さく抑えることが可能になる。

これにより、上部車室側面をリブに当接させた際に、上部車室側面とリブとの面圧を高め、タングプレートの保持力を向上させることができる。

【 0 0 1 9 】

請求項３に係る発明では、シートベルト不使用状態で、かつタングプレートが挿入部に

50

差し込まれていない状態において、タングプレートを挿入部に対して車両前方に位置させた。

タングプレートを挿入部に対して車両前方に位置させることで、タングプレートを挿入口に臨む位置に配置することができる。

【 0 0 2 0 】

よって、タングプレートを、リトラクタの引戻力に抗して挿入部の前方まで移動させずに、挿入部に差し込むことができる。

これにより、タングプレートをリトラクタの引戻力に抗して挿入部の前方まで移動させる操作を不要にでき、使い勝手の向上を図ることができるという利点がある。

【 発明を実施するための最良の形態 】

10

【 0 0 2 1 】

本発明を実施するための最良の形態を添付図に基づいて以下に説明する。なお、「前」、「後」、「左」、「右」は作業者から見た方向に従い、前側を F r、後側を R r、左側を L、右側を R として示す。

【 0 0 2 2 】

図 1 は本発明に係るシートベルトのタングプレート保持構造（第 1 実施の形態）を備えた自動車の車室内を示す斜視図である。

自動車 1 0 は、車室 1 1 内に臨むように内装用のガーニッシュ 1 2 が設けられ、ガーニッシュ 1 2 に段部 1 3 が形成され、段部 1 3 にカバー 1 5 が設けられ、車室 1 1 にシート 1 6 が設けられ、シート 1 6 の後方に後部シート 1 7 が設けられ、シート 1 6 および後部シート 1 7 にシートベルト装置 2 0（シート 1 6 のシートベルト装置 2 0 のみを図示する）が設けられている。

20

内装用のガーニッシュ 1 2 およびカバー 1 5 は、車両内装部を構成する部材である。

【 0 0 2 3 】

図 2 は図 1 からシートを外した状態を示す斜視図である。

シートベルト装置 2 0 は、車体のピラー 2 2 にリトラクタ（巻取装置）2 3 が設けられ、リトラクタ 2 3 にシートベルト 2 5 の一端部 2 5 a が連結され、リトラクタ 2 3 から引き出されたシートベルト 2 5 が上アンカー 2 6 を介して下方に延び、シートベルト 2 5 の他端部 2 5 b が下アンカー 2 7 を介して車体の右側部 2 1 に取り付けられ、シートベルト 2 5 にタングプレート 2 8 が移動自在に挿通され、タングプレート 2 8 に係合するバックル 2 9（図 1 参照）がシート 1 6 のシートクッション 1 6 a 側に設けられている。

30

【 0 0 2 4 】

シートベルト装置 2 0 を使用する際には、タングプレート 2 8 を引っ張ることで、シートベルト 2 5 をリトラクタ 2 3 の引戻力に抗して引き出す。

タングプレート 2 8 の差込部 3 2 をバックル 2 9（図 1 参照）に差し込むことで、差込部 3 2 がバックル 2 9 に係合して、シートベルト 2 5 で乗員を拘束する。

【 0 0 2 5 】

一方、シートベルト装置 2 0 の不使用時には、タングプレート 2 8 の差込部 3 2 とバックル 2 9 との係合が解除され、リトラクタ 2 3 の引戻力でシートベルト 2 5 が引き戻される。

40

シートベルト 2 5 が引き戻されることで、シートベルト 2 5 とともにタングプレート 2 8 が引き戻される。

【 0 0 2 6 】

段部 1 3 は、右後輪用のリヤホイールハウジング（図示せず）に沿って設けられ、シート 1 6 の後側から後部シート 1 7（図 1 参照）まで延びた部位である。

この段部 1 3 は、水平部 3 4 の前部位 3 4 a から傾斜部 3 5 の上位部 3 5 a まで開口部（図 3 参照）3 7 が形成され、開口部 3 7 がカバー 1 5 で覆われている。

【 0 0 2 7 】

このカバー 1 5 および段部 1 3 に、タングプレート 2 8 を保持するシートベルトのタングプレート保持構造 4 0 が備えられている。

50

シートベルトのタングプレート保持構造 40 は、前記車両内装部材に挿入部 41 および内壁 63、77、78、79（図 6 参照）を備える。

車両内装部材は、前述したように、内装用のガーニッシュ 12 およびカバー 15 からなる。

【0028】

挿入部 41 は、車両前方上向きに開口するとともに、車体前後方向に延びるように開口され、タングプレート 28 を車体前方側から差込可能な挿入口 42 を有する。

この挿入部 41 は、挿入口 42 の軸線 43 が、タングプレート 28 に作用する引戻力 F の向きに対して交差するように形成されている。

タングプレート 28 は、挿入口 42 から軸線 43 と同方向に差し込まれる。

10

すなわち、挿入部 41 の挿入口 42 は、タングプレート 28 に作用する引戻力 F の向きに対して、タングプレート 28 を交差させて差込可能に形成されている。

【0029】

また、挿入部 41 の挿入口 42 は、上下のアンカー 26、27 を結んだ想像線 44 に対して車両後方に位置されている。

この想像線 44 は、シートベルト 25 の不使用状態で、かつタングプレート 28 が挿入口 42 に差し込まれていない状態において、リトラクタ 23 で引き戻されたシートベルト 25 の位置を示す。

【0030】

すなわち、シートベルト 25 の不使用状態で、かつタングプレート 28 が挿入口 42 に差し込まれていない状態において、タングプレート 28 は、挿入口 42 に対して車両前方に位置する。

20

シートベルトのタングプレート保持構造 40 は、図 4～図 8 において詳しく説明する。

【0031】

図 3 は第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を備えた段部およびカバーを示す分解斜視図である。

段部 13 の開口部 37 は、周縁 45 の全周に亘って複数の係止孔 46 が形成され、周縁 45 のうち、傾斜部 35 の上部位 35a にタングプレート保持構造 40 のガーニッシュ側保持部 51 が設けられている。

【0032】

30

カバー 15 は、カバー水平部 38 およびカバー傾斜部 39 を備える。

カバー水平部 38 は、開口部 37 のうち、水平部 34 の前部位 34a に形成された部位を覆う部位である。

カバー傾斜部 39 は、傾斜部 35 の上部位 35a に形成された部位を覆う部位である。

このカバー 15 は、カバー周縁 47 の全周に亘って複数の係止部 48 が形成され、カバー周縁 47 のうち、カバー傾斜部 39 にタングプレート保持構造 40 のカバー側保持部 52 が設けられている。

【0033】

係止部 48 は、カバー 15 で開口部 37 を覆った際に、係止孔 46 に差し込まれて係止するように形成されている。

40

係止部 48 を係止孔 46 に係止することで、カバー 15 が開口部 37 を覆った状態で段部 13 に取り付けられる。この状態において、カバー側保持部 52 がガーニッシュ側保持部 51 に差し込まれる。

なお、係止孔 46 に対する係止部 48 の係止状態を解除することで、カバー 15 を段部 13 から取り外すことができる。

【0034】

図 4 は第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を車体前方から見た状態を示す断面図、図 5 は図 4 に示すシートベルトのタングプレート保持構造を分解した状態を示す断面図である。

シートベルトのタングプレート保持構造 40 は、開口部 37 の周縁 45 に設けられたガ

50

ーニッシュ側保持部 5 1 と、カバー 1 5 のカバー周縁 4 7 に設けられたカバー側保持部 5 2 と、ガーニッシュ側保持部 5 1 に設けられた落下防止部 5 3 とを備える。

【 0 0 3 5 】

タングプレート保持構造 4 0 は、図 4 に示すように、ガーニッシュ側保持部 5 1 にカバー側保持部 5 2 を組み付けることで、挿入部 4 1、内壁 6 3、7 7、7 8、7 9 (7 7、7 8 は図 6 参照) および空間 5 5 が形成される。

内壁 6 3、7 7、7 8、7 9 は、タングプレート 2 8 の差込部 3 2 に対して、殆ど隙間のない状態に形成されている。

空間 5 5 は、挿入部 4 1 の挿入口 4 2 から差し込まれたタングプレート 2 8 が収納される空間である。

10

【 0 0 3 6 】

挿入口 4 2 は、タングプレート 2 8 を差し込むために、図 2 に示すように車体前後方向に向けて延び、タングプレート 2 8 を差込み可能な開口である。

さらに、ガーニッシュ側保持部 5 1 に落下防止部 5 3 を取り付けすることで、落下防止部 5 3 で空間 5 5 が塞がれる。

【 0 0 3 7 】

図 6 は第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を車室側から見た状態を示す分解斜視図、図 7 は第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を外側から見た状態を示す分解斜視図である。

ガーニッシュ側保持部 5 1 は、開口部 3 7 の周縁 4 5 に案内口 5 7 が略矩形状に形成され、案内口 5 7 の前縁 5 7 a から下方に向けてアウト前内壁 6 1 が延出され、案内口 5 7 の後縁 5 7 b から下方に向けてアウト後内壁 6 2 が延出され、案内口 5 7 の外縁 5 7 c から下方に向けて外側内壁 (内壁) 6 3 が延出され、案内口 5 7 の内縁 5 7 d から下方に向けてアウト内側内壁 6 4 が延出されている。

20

【 0 0 3 8 】

図 7 に示すように、アウト前内壁 6 1 は、縦長に形成された略矩形状の平坦な壁部である。アウト前内壁 6 1 の上端外側には、落下防止部 5 3 を取り付けの前取付部 6 6 が形成され、前取付部 6 6 から前ピン 6 7 が車体外側に向けて突出されている。

アウト後内壁 6 2 は、縦長に形成された略矩形状の平坦な壁部である。アウト後内壁 6 2 の上端外側には、落下防止部 5 3 を取り付けの後取付部 6 8 が形成され、後取付部 6 8 から後ピン 6 9 が車体外側に向けて突出されている。

30

【 0 0 3 9 】

外側内壁 6 3 は、横長に形成された略矩形状の平坦な壁部で、前端がアウト前内壁 6 1 に連結され、後端がアウト後内壁 6 2 に連結されている。

アウト内側内壁 6 4 は、略中央に車体外側に向けて突出する凸部 7 1 が形成された略矩形状の壁部で、前端がアウト前内壁 6 1 に連結され、後端がアウト後内壁 6 2 に連結されている。

このアウト内側内壁 6 4 は、下端に車体外側に向けて突出するストッパ片 7 2 が形成されている。

ガーニッシュ側保持部 5 1 は、外側内壁 6 3 とストッパ片 7 2 との間に車体外側開口 7 3 が形成されている。

40

【 0 0 4 0 】

カバー側保持部 5 2 は、図 6 に示すように、カバー周縁 4 7 に略コ字状の案内溝 7 5 が形成され、案内溝 7 5 の溝縁から下方に向けてカバー内壁 7 6 が延出されている。

カバー内壁 7 6 は、前溝縁から下方に延びるインナ前内壁 (内壁) 7 7 と、後溝縁から下方に延びるインナ後内壁 (内壁) 7 8 と、内溝縁から下方に延びるインナ内側内壁 (上部車室側面に対向する壁部) 7 9 とを備える。

このカバー内壁 7 6 は、インナ前内壁 7 7、インナ後内壁 7 8、およびインナ内側内壁 7 9 で略コ字状に形成されている。

【 0 0 4 1 】

50

インナ前内壁 77 は、カバー側保持部 52 がガーニッシュ側保持部 51 に差し込まれた状態において、アウト前内壁 61 の内面に沿って配置される。

インナ後内壁 78 は、カバー側保持部 52 がガーニッシュ側保持部 51 に差し込まれた状態において、アウト後内壁 62 の内面に沿って配置される。

【0042】

インナ内側内壁 79 は、車体外側に突出するリブ 79a (内壁) が複数個形成されている。リブ 79a ... は縦長に延出され、下部 79b がテーパ状に形成されている。

このインナ内側内壁 79 は、カバー側保持部 52 がガーニッシュ側保持部 51 に差し込まれた状態において、アウト内側内壁 64 の上部 64a に沿って配置される。

【0043】

このカバー側保持部 52 をガーニッシュ側保持部 51 に差し込むことで、ガーニッシュ側保持部 51 の案内口 57 にカバー側保持部 52 の案内溝 75 が重ね合わされる。重ね合わされた案内口 57 および案内溝 75 で挿入部 41 (図 4 参照) が形成される。

この挿入部 41 は、案内口 57 の外縁 57c および案内溝 75 で形成される挿入口 42 (図 4 参照) を有する。挿入口 42 は、車体前後方向に延びる開口である。

【0044】

また、カバー側保持部 52 をガーニッシュ側保持部 51 に差し込むことで、ガーニッシュ側保持部 51 およびカバー側保持部 52 でタングプレート 28 を収納する空間 55 が形成される。

空間 55 は、車体外側開口 73 を経て外部 (詳しくは、ガーニッシュ 12 とリヤホイールハウスとの間の空間) 81 に連通されている。

【0045】

落下防止部 53 は、図 7 に示すように、ガーニッシュ側保持部 51 に取り付ける取付部材 83 と、ガーニッシュ側保持部 51 の車体外側開口 73 を塞ぐ隔壁部材 84 とを備える。

取付部材 83 は、車体前後方向に延びる横長の矩形状に形成され、前端に前取付孔 83a が形成されるとともに、後端に後取付孔 83b が形成されている。

【0046】

隔壁部材 84 は、取付部材 83 の下端に設けられた枠部 85 および隔壁 86 とからなる。

隔壁 86 は、図 4 に示すように、枠部 85 内に設けられ、取付部材 83 から下壁 85c に向けて凸部 71 に向けて漸次近づくように傾斜されている。

【0047】

枠部 85 は、前後の壁 85a, 85b (85a は図示せず) および下壁 85c で略コ字形に形成され、前後の壁 85a, 85b がガーニッシュ側保持部 51 のアウト前内壁 61 およびアウト後内壁 62 間に差し込まれるとともに、下壁 85c がストッパ片 72 に載置される。

【0048】

よって、隔壁部材 84 の枠部 85 を、アウト前内壁 61 およびアウト後内壁 62 間に差し込むとともにストッパ片 72 に載置することで、車体外側開口 73 に隔壁部材 84 を配置することができる。

車体外側開口 73 に隔壁部材 84 を配置することで、隔壁部材 84 で空間 55 を塞ぐことができる。

これにより、万が一、挿入口 42 (図 4 参照) から異物が侵入した場合に、侵入した異物が空間 55 から空間 81 に落下することを防ぐことができる。

【0049】

車体外側開口 73 に隔壁部材 84 が配置された状態において、取付部材 83 の前取付孔 83a が前ピン 67 に嵌め込まれ、後取付孔 83b が後ピン 69 に嵌め込まれる。

前後のピン 67, 69 が超音波溶着で加締められることで、前後の加締め部 67a, 69a (後加締め部 69b のみを図 4 に示す) で取付部材 83 がガーニッシュ側保持部 51 に取

10

20

30

40

50

り付けられる。よって、落下防止部 5 3 が前後の加締部 6 7 a , 6 9 a でガーニッシュ側保持部 5 1 に取り付けられる。

【 0 0 5 0 】

以上説明したように、タングプレート保持構造 4 0 は、ガーニッシュ側保持部 5 1、カバー側保持部 5 2 および落下防止部 5 3 の 3 部材を個別に形成し、各部材 5 1 , 5 2 , 5 3 を組み付けたものである。

このように、各部材 5 1 , 5 2 , 5 3 を個別に形成することで、各部材 5 1 , 5 2 , 5 3 を一体成形する場合と比較して、各部材 5 1 , 5 2 , 5 3 を簡素な形状にすることができる。

これにより、各部材 5 1 , 5 2 , 5 3 の製造（成形）が容易になり、生産性を高めることができる。

10

【 0 0 5 1 】

図 4 に戻って、シートベルトのタングプレート保持構造 4 0 は、タングプレート 2 8 を差し込む挿入部 4 1 を備えるとともに、挿入部 4 1 から差し込まれたタングプレート 2 8 を保持する内壁（すなわち、外側内壁 6 3、インナ前内壁 7 7、インナ後内壁 7 8、インナ内側内壁 7 9 のリブ 7 9 a ...）を備える。

インナ前内壁 7 7 およびインナ後内壁 7 8 は図 6 および図 8 に示す。

【 0 0 5 2 】

挿入部 4 1 は、カバー側保持部 5 2 がガーニッシュ側保持部 5 1 に差し込まれた状態において、ガーニッシュ側保持部 5 1 の案内口 5 7 およびカバー側保持部 5 2 の案内溝 7 5 で形成される部位である。

20

すなわち、挿入部 4 1 は、車両内装部材（すなわち、ガーニッシュ 1 2 およびカバー 1 5）に設けられる。

この挿入部 4 1 は、挿入口 4 2 を有する。挿入口 4 2 は、案内口 5 7 の外側内壁 6 3 および案内溝 7 5 でタングプレート 2 8 を差込可能に形成されている。この挿入口 4 2 は、図 2 に示すように車体前後方向に延びるように開口されている。

【 0 0 5 3 】

また、内壁（外側内壁 6 3、インナ前内壁 7 7、インナ後内壁 7 8、インナ内側内壁 7 9 のリブ 7 9 a ...）は、カバー側保持部 5 2 がガーニッシュ側保持部 5 1 に差し込まれた状態において、車両内装部材（ガーニッシュ 1 2 およびカバー 1 5）の裏面側に設けられる。

30

【 0 0 5 4 】

挿入部 4 1 の挿入口 4 2 に、車両内装部材の表面側（すなわち、車室側）からタングプレート 2 8 の差込部 3 2 が差し込まれる。

インナ内側内壁 7 9 にリブ 7 9 a ... が設けられているので、タングプレート 2 8 の差込部 3 2 がリブ 7 9 a ... で案内される。

【 0 0 5 5 】

よって、空間 5 5 に進入した差込部 3 2 が、アウト内側内壁 6 4 の段部 6 4 b に当接することを防ぐことができる。

枠部 8 5 の下壁 8 5 c に差込部 3 2 が当接するまで、差込部 3 2 が空間 5 5 内を円滑に進入する。これにより、タングプレート 2 8 を挿入口 4 2 に良好に差し込むことができる。

40

【 0 0 5 6 】

隔壁 8 6 は、取付部材 8 3 から下壁 8 5 c に向けて凸部 7 1 に向けて漸次近づくように傾斜されている。

隔壁 8 6 の下端 8 6 a は、凸部 7 1 に対して距離 T 1 だけ離れた位置に配置される。差込部 3 2 の板厚を T 2 とすると、距離 T 1 は、板厚 T 2 より僅かに大きく設定されている。

【 0 0 5 7 】

よって、差込部 3 2 の下端 3 2 f が下壁 8 5 c に当接した状態において、隔壁 8 6 の下

50

端 8 6 a と凸部 7 1 とに下端 3 2 f が接触する。

これにより、差込部 3 2 の下端 3 2 f が、車体幅方向に移動することを防ぐことができる。

【 0 0 5 8 】

また、タングプレート 2 8 のグリップ部 3 1 にガイド孔 3 3 が形成され、ガイド孔 3 3 にシートベルト 2 5 が挿通されている。

これにより、タングプレート 2 8 は、シートベルト 2 5 に移動自在に設けられる。

タングプレート 2 8 のグリップ部 3 1 に対して車体の外側に、リトラクタ 2 3 (図 2 参照) が設けられている。

【 0 0 5 9 】

よって、タングプレート 2 8 の差込部 3 2 が差し込まれた状態において、シートベルト 2 5 は、リトラクタ 2 3 (図 2 参照) の引戻力で矢印の方向 (すなわち、車体外側に向けた方向) に引き戻される。

シートベルト 2 5 が矢印の方向に引き戻されることで、タングプレート 2 8 のグリップ部 3 1 に引戻力 F が矢印の如く車体外側に向けた方向に作用する。

【 0 0 6 0 】

引戻力 F は、タングプレート 2 8 の差込部 3 2 に対して交差するように作用する。

加えて、外側内壁 6 3 およびインナ内側内壁 7 9 のリブ 7 9 a ... は、タングプレート 2 8 の差込部 3 2 に対して、殆ど隙間のない状態に形成されている。

よって、タングプレート 2 8 は、差込部 3 2 の上部外側面 3 2 a が外側内壁 6 3 に当接し、差込部 3 2 の上部車室側面 3 2 b がリブ 7 9 a ... に当接する。

上部外側面 3 2 a は、上部車室側面 3 2 b の上方に位置する。

【 0 0 6 1 】

ここで、インナ内側内壁 7 9 にリブ 7 9 a ... を設け、リブ 7 9 a ... に上部車室側面 3 2 b が当接するようにした。

よって、上部車室側面 3 2 b をインナ内側内壁 7 9 に当接させる場合と比較して、上部車室側面 3 2 b をリブ 7 9 a ... に当接させたほうが、当接面積を小さく抑えることが可能になる。

これにより、上部車室側面 3 2 b をリブ 7 9 a ... に当接させた際に、上部車室側面 3 2 b とリブ 7 9 a ... との面圧を高め、タングプレート 2 8 の保持力を向上させることができる。

【 0 0 6 2 】

上部外側面 3 2 a が外側内壁 6 3 に当接することで、上部外側面 3 2 a と外側内壁 6 3 との間に摩擦力が発生する。また、上部車室側面 3 2 b がリブ 7 9 a ... に当接することで、上部車室側面 3 2 b とリブ 7 9 a ... との間に摩擦力が発生する。

これにより、タングプレート 2 8 は、差込部 3 2 が挿入口 4 2 から差し込まれた状態に内壁 (外側内壁 6 3 およびインナ内側内壁 7 9 のリブ 7 9 a ...) で保持される。

【 0 0 6 3 】

図 8 は第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を車室側から見た状態を示す断面図である。

なお、図 8 においては、タングプレート保持構造 4 0 の理解を容易にするために落下防止部 5 3 を省いた状態で図示する。

挿入部 4 1 の挿入口 4 2 は、タングプレート 2 8 に作用する引戻力 F に対して、軸線 4 3 が交差するように配置されている。

換言すれば、挿入口 4 2 は、タングプレート 2 8 に作用する引戻力 F の向きに対して、タングプレート 2 8 を交差させて差込可能に形成されている。

【 0 0 6 4 】

この挿入口 4 2 に、ガーニッシュ 1 2 およびカバー 1 5 で構成される車両内装部材の表面側 (すなわち、車室側) からタングプレート 2 8 の差込部 3 2 が差し込まれる。

ここで、タングプレート 2 8 は、グリップ部 3 1 のガイド孔 3 3 にシートベルト 2 5 が

10

20

30

40

50

挿通されている。

【 0 0 6 5 】

タングプレート 2 8 の差込部 3 2 が差し込まれた状態において、シートベルト 2 5 がリトラクタ 2 3 (図 2 参照) で矢印の方向に引き戻される。

シートベルト 2 5 が矢印の方向に引き戻されることで、タングプレート 2 8 のグリップ部 3 1 に引戻力 F が矢印の如く作用する。

【 0 0 6 6 】

引戻力 F は、タングプレート 2 8 に対して交差するように作用している。

加えて、インナ前内壁 7 7 およびインナ後内壁 7 8 は、タングプレート 2 8 の差込部 3 2 に対して、殆ど隙間のない状態に形成されている。

よって、タングプレート 2 8 は、差込部 3 2 の上部後側面 3 2 c がインナ後内壁 7 8 に当接し、差込部 3 2 の上部前側面 3 2 d がインナ前内壁 7 7 に当接する。

上部後側面 3 2 c は、上部前側面 3 2 d の上方に位置する。

【 0 0 6 7 】

上部後側面 3 2 c がインナ後内壁 7 8 に当接することで、上部後側面 3 2 c とインナ後内壁 7 8 との間に摩擦力が発生する。また、上部前側面 3 2 d がインナ前内壁 7 7 に当接することで、上部前側面 3 2 d とインナ前内壁 7 7 との間に摩擦力が発生する。

これにより、タングプレート 2 8 は、差込部 3 2 が挿入口 4 2 から差し込まれた状態に内壁 (インナ前内壁 7 7 およびインナ後内壁 7 8) で保持される。

【 0 0 6 8 】

ここで、引戻力 F の向きを軸線 4 3 に近づけると、タングプレート 2 8 を挿入口 4 2 に差し込んだ状態に保持し難くなる。

一方、引戻力 F の向きを、軸線 4 3 に対して直交する方向に近づけると、タングプレート 2 8 を挿入口 4 2 に差し込んだ状態に保持し易くなる。

よって、引戻力 F の向きを、軸線 4 3 に対して直交する方向に近づけるように設定することが好ましい。

【 0 0 6 9 】

特に、シートベルト 2 5 が引き出される車室 1 1 の壁面 1 2 a (図 2 も参照) と、タングプレート 2 8 の主平面 (面積最大となる面) 2 8 a とを略平行とした状態を維持しつつ、引戻力 F の向きを軸線 4 3 に対して直交する方向に近づけることで、保持されたタングプレート 2 8 が車室 1 1 側に出っ張ってしまうことを回避できる。

【 0 0 7 0 】

ところで、図 4 で説明したように、タングプレート 2 8 は、差込部 3 2 が挿入口 4 2 から差し込まれた状態において、上部外側面 3 2 a が外側内壁 6 3 (内壁) に当接するとともに、上部車室側面 3 2 b がリブ 7 9 a ... (内壁) に当接している。

よって、挿入口 4 2 から差し込まれたタングプレート 2 8 は、内壁 (インナ前内壁 7 7 およびインナ後内壁 7 8) で保持されるとともに、内壁 (外側内壁 6 3 およびリブ 7 9 a ...) で保持される。

これにより、タングプレート 2 8 を挿入口 4 2 から差し込んだ状態により一層良好に保持することができる。

【 0 0 7 1 】

以上説明したように、挿入部 4 1 の挿入口 4 2 を、タングプレートに作用する引戻力 F の向きに対して、タングプレート 2 8 を交差させて差込可能に形成した。よって、挿入口 4 2 にタングプレート 2 8 を差し込んだ状態において、引戻力 F でタングプレート 2 8 を内壁 (外側内壁 6 3、インナ前内壁 7 7、インナ後内壁 7 8、インナ内側内壁 7 9 のリブ 7 9 a ...) に当接させることができる。

タングプレート 2 8 を内壁 6 3、7 7、7 8 およびリブ 7 9 a ... に当接させることで、タングプレート 2 8 を挿入口 4 2 に差し込んだ状態に保持することができる。

【 0 0 7 2 】

このように、図 2 に示すリトラクタ 2 3 の引戻力 F を利用することで、タングプレート

10

20

30

40

50

２８を保持するために、従来必要とされていた係止部材を不要にすることができる。

これにより、タングプレート保持構造４０の部品点数を減らしてコスト低減を図ることができる。

加えて、タングプレート保持構造４０の部品点数を減らすことで、タングプレート保持構造４０の小型化を図ることができる。

【００７３】

また、タングプレート２８を保持するために、従来必要とされていた係止部材を不要にすることで、挿入口４２にタングプレート２８を差し込んだ際に、タングプレート２８の差込部３２が係止部材に干渉しない。

これにより、差込部３２が空間５５に円滑に進入するので、タングプレート２８を挿入口４２に良好に差し込むことができる。

【００７４】

つぎに、第１実施の形態のタングプレート保持構造４０にタングプレート２８を保持する例を図９～図１１に基づいて説明する。

図９（ａ），（ｂ）は第１実施の形態に係るタングプレート保持構造にタングプレートを差し込む例を説明する図である。

（ａ），（ｂ）において、シートベルト装置２０の不使用时には、リトラクタ２３の引戻力でシートベルト２５が引き戻される。シートベルト２５が引き戻されることで、シートベルト２５とともにタングプレート２８が引き戻される。

この状態において、タングプレート２８は、挿入口４２に対して車両前方に位置する。

タングプレート２８を矢印Ａの如くタングプレート保持構造４０の挿入口４２に差し込む。

【００７５】

タングプレート２８を挿入口４２に対して車両前方に位置させることで、タングプレート２８を挿入口４２に臨む位置に予め配置することができる。

よって、タングプレート２８を、リトラクタ２３の引戻力に抗して挿入口４２に臨む位置まで移動させる必要がない。

【００７６】

このように、リトラクタ２３の引戻力に抗してタングプレート２８を挿入口４２に臨ませる位置まで移動させる操作を不要にできるので、タングプレート２８を矢印Ａの如く挿入口４２に容易に差し込むことができる。

【００７７】

図１０（ａ），（ｂ）は第１実施の形態に係るタングプレート保持構造にタングプレートを差し込んだ状態を説明する図である。

（ａ）において、タングプレート２８の差込部３２が差し込まれた状態において、シートベルト２５がリトラクタ２３で矢印Ｂの如く引き戻される。

よって、タングプレート２８のグリップ部３１に引戻力Ｆがタングプレート２８に対して交差するように矢印の如く作用する。

【００７８】

（ｂ）において、引戻力Ｆが作用することで、タングプレート２８は、差込部３２の上部後側面３２ｃがインナ後内壁７８に当接し、差込部３２の上部前側面３２ｄがインナ前内壁７７に当接する。

よって、上部後側面３２ｃとインナ後内壁７８との間に摩擦力が発生するとともに、上部前側面３２ｄとインナ前内壁７７との間に摩擦力が発生する。

これにより、タングプレート２８は、差込部３２が挿入口４２から差し込まれた状態に内壁（インナ前内壁７７およびインナ後内壁７８）で保持される。

【００７９】

図１１（ａ）は第１実施の形態に係るタングプレート保持構造にタングプレートを保持した状態を説明する図、図１１（ｂ）は第１実施の形態に係るタングプレート保持構造に異物が侵入した例を説明する図である。

10

20

30

40

50

(a)において、タングプレート28の差込部32が差し込まれた状態において、シートベルト25は、リトラクタ23(図10(a)参照)の引戻力で車体外側に向けた方向に矢印Cの如く引き戻される。

【0080】

シートベルト25が矢印Cの如く引き戻されることで、タングプレート28のグリップ部31に引戻力Fが矢印の如く車体外側に向けた方向に作用する。

よって、タングプレート28は、差込部32の上部外側面32aが外側内壁63に当接し、差込部32の上部車室側面32bがインナ内側内壁79のリブ79a...に当接する。

【0081】

上部外側面32aと外側内壁63との間に摩擦力が発生するとともに、上部車室側面32bとリブ79a...との間に摩擦力が発生する。

これにより、タングプレート28は、差込部32が挿入口42から差し込まれた状態に内壁(外側内壁63およびインナ内側内壁79のリブ79a...)で保持される。

【0082】

このように、タングプレート28を挿入口42に差し込んだ状態において、差込部32を内壁(外側内壁63、インナ前内壁77およびインナ後内壁78およびインナ内側内壁79のリブ79a...)で保持することができる。

これにより、タングプレート28を挿入口42に差し込んだ状態に良好に保持することができる。

【0083】

(b)に示すように、タングプレート28が挿入口42に差し込まれていない状態において、挿入口42から異物88が空間55に矢印Dの如く侵入することが考えられる。

そこで、落下防止部53の隔壁部材84で車体外側開口73を塞ぐようにした。

よって、万が一、挿入口42から異物88が侵入した場合に、侵入した異物88が空間55から車体外側開口73を経て車体内の空間81に落下することを防ぐことができる。

なお、空間55に侵入した異物88は、例えば、カバーを15ガーニッシュ12から外すことで取り出すことができる。

【0084】

つぎに、第2実施の形態のタングプレート保持構造90を図12~図13に基づいて説明する。

図12は本発明に係るシートベルトのタングプレート保持構造(第2実施の形態)を示す断面図、図13は第2実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を外側から見た状態を示す分解斜視図である。

なお、第2実施の形態において第1実施の形態のタングプレート保持構造40と同一類似部材については同じ符号を付して説明を省略する。

シートベルトのタングプレート保持構造90は、第1実施の形態の落下防止部53をタング当接部92に代えたもので、その他の構成は第1実施の形態と同じである。

【0085】

タング当接部92は、図13に示すように、ガーニッシュ側保持部51に取り付ける取付部材83と、取付部材83に設けられた杵部85と、杵部85および取付部材83に亘って形成された弾性部材93とを備える。

すなわち、タング当接部92は、図7に示す落下防止部53の隔壁86を弾性部材93に代えたもので、その他の構成は落下防止部53と同じである。

【0086】

弾性部材93は、中央弾性片94および前後の弾性片95, 96からなる。

中央弾性片94は、アウト内側内壁64の凸部71に向けて突出するように湾曲状に形成され、上端94aが取付部材83に連結され、下端94bが下壁85cから切り離されている(図12参照)。

【0087】

前後の弾性片95, 96は、アウト内側内壁64の凸部71に向けて突出するように湾

10

20

30

40

50

曲状に形成され、上端 9 5 a , 9 6 a が取付部材 8 3 に連結され、下端 9 5 b , 9 6 b が下壁 8 5 c に連結されている。

ここで、中央弾性片 9 4 は、前後の弾性片 9 5 , 9 6 と比べて凸部 7 1 に向けて大きく突出している。

【 0 0 8 8 】

第 1 実施の形態の落下防止部 5 3 と同様に、タング当接部 9 2 の枠部 8 5 を、アウト前内壁 6 1 およびアウト後内壁 6 2 間に差し込むとともにストッパ片 7 2 に載置することで、車体外側開口 7 3 にタング当接部 9 2 を配置することができる。

前後のピン 6 7 , 6 9 を超音波溶着で加締めることで、タング当接部 9 2 がガーニッシュ側保持部 5 1 に取り付けられる。

【 0 0 8 9 】

車体外側開口 7 3 にタング当接部 9 2 を配置することで、タング当接部 9 2 で空間 5 5 を塞ぐことができる。

これにより、万が一、コインなどの異物が挿入口 4 2 (図 1 2 参照) から侵入した場合に、侵入した異物が空間 5 5 から空間 8 1 に落下することを防ぐことができる。

【 0 0 9 0 】

一方、タング当接部 9 2 に中央弾性片 9 4 および前後の弾性片 9 5 , 9 6 を備えることで、中央弾性片 9 4 および前後の弾性片 9 5 , 9 6 でタングプレート 2 8 の差込部 3 2 を保持することができる。

すなわち、タングプレート 2 8 を挿入口 4 2 に差し込んだ状態において、差込部 3 2 の係止孔 3 6 に中央弾性片 9 4 が係止 (当接) し、差込部 3 2 の中央外側面 (タングプレートの外側面) 3 2 e に前後の弾性片 9 5 , 9 6 が当接する。

【 0 0 9 1 】

差込部 3 2 の係止孔 3 6 に中央弾性片 9 4 が係止 (進入) することで、タングプレート 2 8 が挿入口 4 2 から抜け出すことを一層確実に防止することができる。

差込部 3 2 の中央外側面 3 2 e に前後の弾性片 9 5 , 9 6 が当接することで、タングプレート 2 8 が空間 5 5 において車体幅方向や車体前後方向に移動することを一層確実に防ぐことができる。

これにより、中央弾性片 9 4 および前後の弾性片 9 5 , 9 6 で差込部 3 2 を保持することができる。

なお、係止孔 3 6 は、タングプレート 2 8 をバックル 2 9 (図 1 参照) に係合するための孔である。

【 0 0 9 2 】

ここで、タングプレート 2 8 は、第 1 実施の形態と同様に、図 2 に示すリトラクタ 2 3 の引戻力 F を利用して挿入口 4 2 に差し込んだ状態に保持されている。

よって、タング当接部 9 2 を、従来の部材と比較して簡素でコンパクトに形成することが可能になる。タング当接部 9 2 を簡素でコンパクトに形成することで、タングプレート保持構造 9 0 の小型化を図ることができる。

【 0 0 9 3 】

つぎに、第 2 実施の形態のタングプレート保持構造 9 0 にタングプレート 2 8 を保持する例を図 1 4 に基づいて説明する。

図 1 4 (a) , (b) は第 2 実施の形態に係るタングプレート保持構造にタングプレートを差し込む例を説明する図である。

(a) において、タングプレート 2 8 を矢印 E の如くタングプレート保持構造 9 0 の挿入口 4 2 に差し込む。タングプレート 2 8 の差込部 3 2 が空間 5 5 に進入して、中央弾性片 9 4 および前後の弾性片 9 5 , 9 6 (前弾性片 9 5 は図 1 3 参照) に当接する。

【 0 0 9 4 】

タングプレート 2 8 を継続して差し込むことで、中央弾性片 9 4 が差込部 3 2 で押し上げられる。中央弾性片 9 4 が、上端 9 4 a を軸にして矢印 F の如く弾性変形する。

前後の弾性片 9 5 , 9 6 は差込部 3 2 に当接 (押圧) した状態に保たれる。

10

20

30

40

50

【 0 0 9 5 】

(b)において、タングプレート 2 8 の差込動作が完了する。

差込部 3 2 の係止孔 3 6 に中央弾性片 9 4 が係止 (当接) し、差込部 3 2 の中央外側面 3 2 e に前後の弾性片 9 5 , 9 6 が当接する。

これにより、中央弾性片 9 4 および前後の弾性片 9 5 , 9 6 (弾性部材 9 3) で、差込部 3 2 を保持することができる。

【 0 0 9 6 】

一方、タングプレート 2 8 は、第 1 実施の形態と同様に、図 2 に示すリトラクタ 2 3 の引戻力 F を利用して挿入口 4 2 に差し込んだ状態に保持されている。

このように、リトラクタ 2 3 の引戻力 F を利用して挿入口 4 2 に差し込んだ状態に保持するとともに、弾性部材 9 3 で差込部 3 2 を保持することで、差込部 3 2 を一層良好に保持することができる。

10

【 0 0 9 7 】

図 1 5 は第 2 実施の形態に係るタングプレート保持構造に異物が侵入した例を説明する図である。

タングプレート 2 8 が挿入口 4 2 に差し込まれていない状態において、挿入口 4 2 から異物 8 8 が空間 5 5 に矢印 G の如く侵入することが考えられる。

そこで、タング当接部 9 2 の中央弾性片 9 4 および前後の弾性片 9 5 , 9 6 (前弾性片 9 5 は図 1 3 参照) で車体外側開口 7 3 を塞ぐようにした。

【 0 0 9 8 】

20

よって、万が一、挿入口 4 2 から異物 8 8 が侵入した場合に、侵入した異物 8 8 が中央弾性片 9 4 や前後の弾性片 9 5 , 9 6 に当接する。

これにより、侵入した異物 8 8 が車体外側開口 7 3 を経て車体内の空間 8 1 に落下することを防ぐことができる。

【 0 0 9 9 】

なお、前記第 1、第 2 の実施の形態では、タングプレート保持構造 4 0 , 9 0 に落下防止部 5 3 やタング当接部 9 2 を備えた例について説明したが、これに限らないで、落下防止部 5 3 やタング当接部 9 2 を備えなくてもよい。

落下防止部 5 3 やタング当接部 9 2 を省くことで、タングプレート保持構造 4 0 , 9 0 の部品点数を一層減らすことができる。

30

【 0 1 0 0 】

また、前記第 1、第 2 の実施の形態では、タングプレート保持構造 4 0 , 9 0 をガーニッシュ側保持部 5 1、カバー側保持部 5 2 および落下防止部 5 3 (第 2 実施の形態の場合には、タング当接部 9 2) の 3 部材で組み付けた例について説明したが、これに限らないで、タングプレート保持構造 4 0 を 1 部材や 2 部材で形成することも可能である。

例えば、タングプレート保持構造 4 0 , 9 0 を 1 部材で形成する場合には、ガーニッシュ 1 2、カバー 1 5 の一方に挿入部 4 1 (挿入口 4 2) を形成する。

さらに、挿入部 4 1 と一体に有底鞘状のホルダを設けることも可能である。

【 0 1 0 1 】

40

さらに、前記第 1、第 2 の実施の形態では、タングプレート 2 8 を外側内壁 6 3、インナ前内壁 7 7、インナ後内壁 7 8、インナ内側内壁 7 9 のリブ 7 9 a ... の 4 つの内壁に当接させた例について説明したが、タングプレート 2 8 をインナ前内壁 7 7 およびインナ後内壁 7 8 の 2 つの内壁に当接させることも可能である。

【 産業上の利用可能性 】

【 0 1 0 2 】

本発明は、タングプレートを保持するシートベルトのタングプレート保持構造を備えた自動車への適用に好適である。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 1 0 3 】

【 図 1 】本発明に係るシートベルトのタングプレート保持構造 (第 1 実施の形態) を備え

50

た自動車の車室内を示す斜視図である。

【図 2】図 1 からシートを外した状態を示す斜視図である。

【図 3】第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を備えた段部およびカバーを示す分解斜視図である。

【図 4】第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を車体前方から見た状態を示す断面図である。

【図 5】図 4 に示すシートベルトのタングプレート保持構造を分解した状態を示す断面図である。

【図 6】第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を車室側から見た状態を示す分解斜視図である。

【図 7】第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を外側から見た状態を示す分解斜視図である。

【図 8】第 1 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を車室側から見た状態を示す断面図である。

【図 9】第 1 実施の形態に係るタングプレート保持構造にタングプレートを差し込む例を説明する図である。

【図 10】第 1 実施の形態に係るタングプレート保持構造にタングプレートを差し込んだ状態を説明する図である。

【図 11】(a) は第 1 実施の形態に係るタングプレート保持構造にタングプレートを保持した状態を説明する図、(b) は第 1 実施の形態に係るタングプレート保持構造に異物が侵入した例を説明する図である。

【図 12】本発明に係るシートベルトのタングプレート保持構造(第 2 実施の形態)を示す断面図である。

【図 13】第 2 実施の形態に係るシートベルトのタングプレート保持構造を外側から見た状態を示す分解斜視図である。

【図 14】第 2 実施の形態に係るタングプレート保持構造にタングプレートを差し込む例を説明する図である。

【図 15】第 2 実施の形態に係るタングプレート保持構造に異物が侵入した例を説明する図である。

【符号の説明】

【0104】

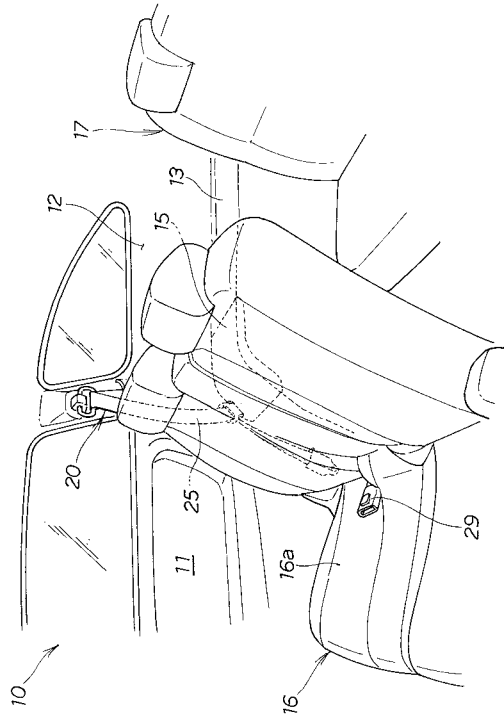
10 ... 自動車、12 ... ガーニッシュ(車両内装部品)、15 ... カバー(車両内装部品)、20 ... シートベルト装置、23 ... リトラクタ、25 ... シートベルト、28 ... タングプレート、32b ... 上部車室側面、32e ... 差込部の中央外側面(タングプレートの外側面)、36 ... 係止孔、40, 90 ... シートベルトのタングプレート保持構造、41 ... 挿入部、42 ... 挿入口、51 ... ガーニッシュ側保持部、52 ... カバー側保持部、63 ... 外側内壁(内壁)、77 ... インナ前内壁(内壁)、78 ... インナ後内壁(内壁)、79 ... インナ内側内壁(内壁、上部車室側面に対向する壁部)、79a ... リブ(内壁)、55 ... 空間、92 ... タング当接部、94 ... 中央弾性片、95, 96 ... 前後の弾性片、F ... 引戻力。

10

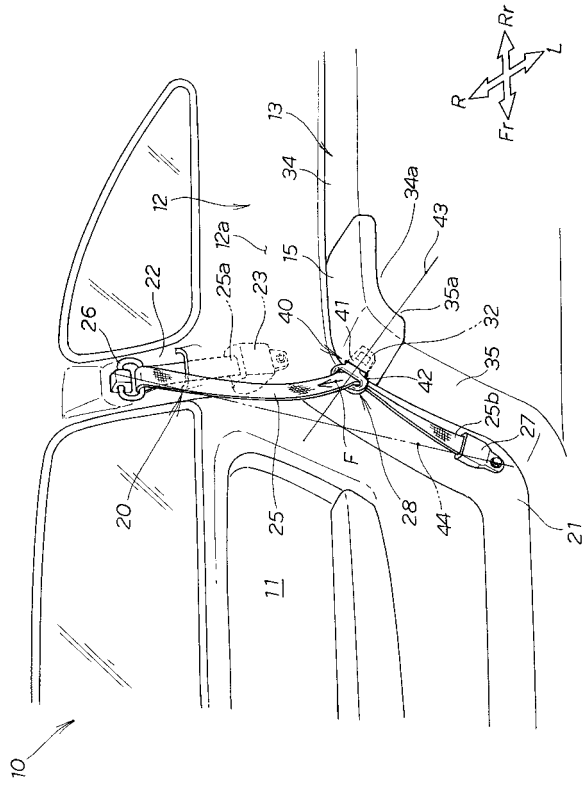
20

30

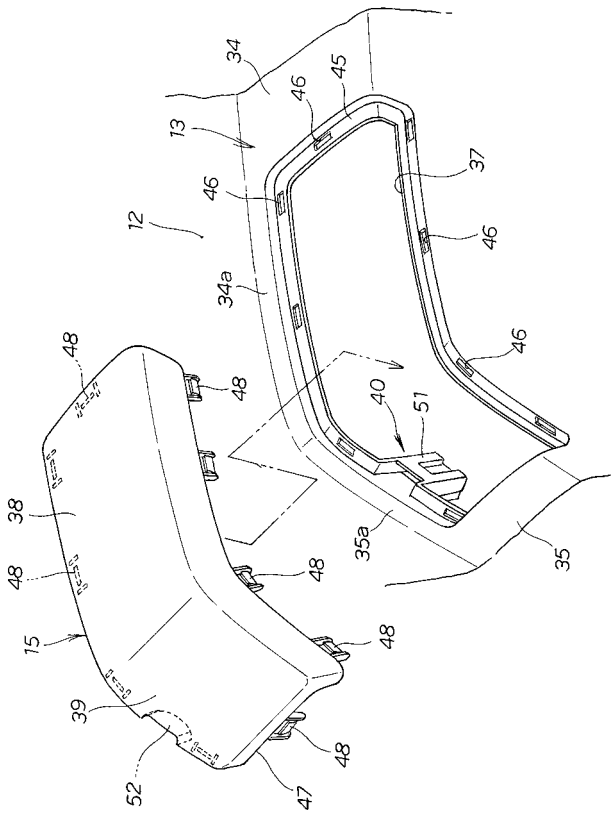
【図 1】



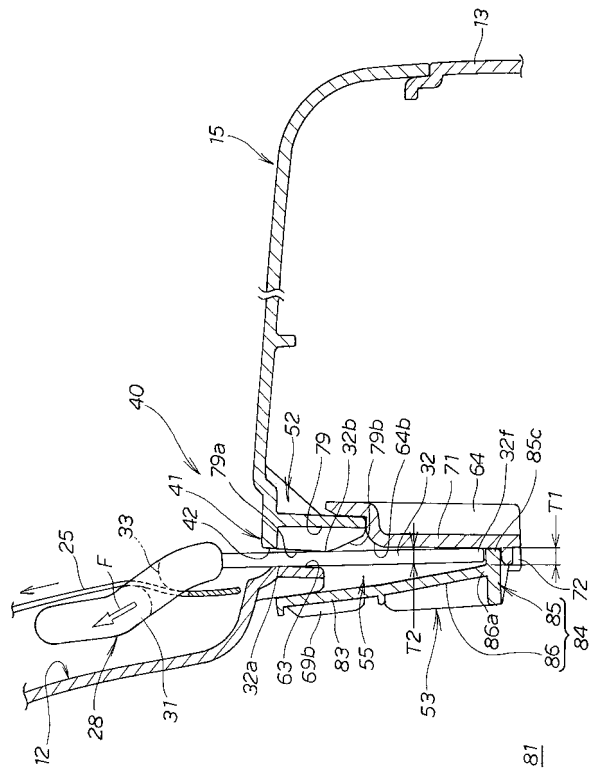
【図 2】



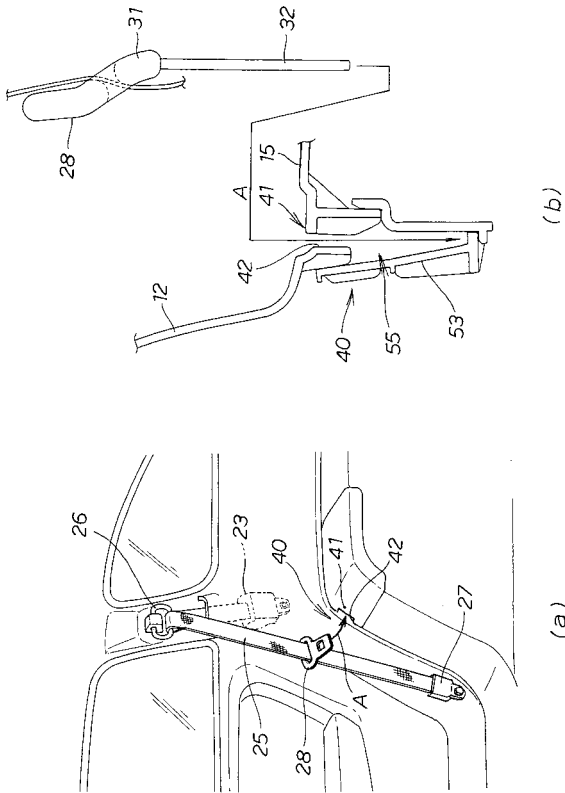
【図 3】



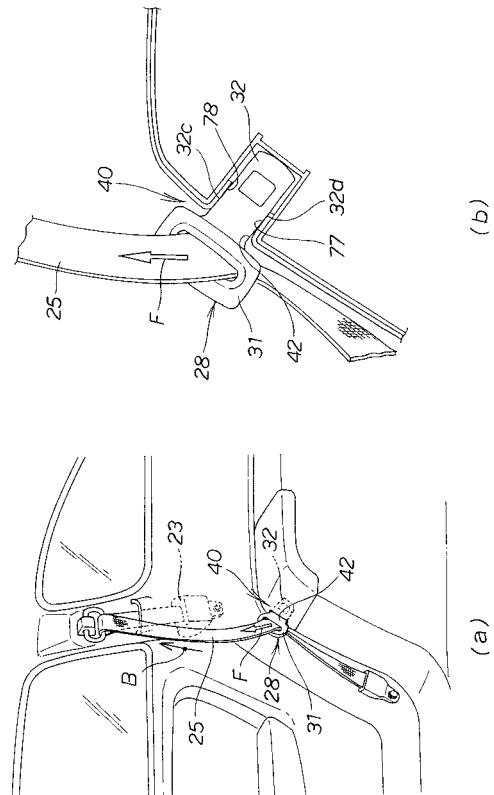
【図 4】



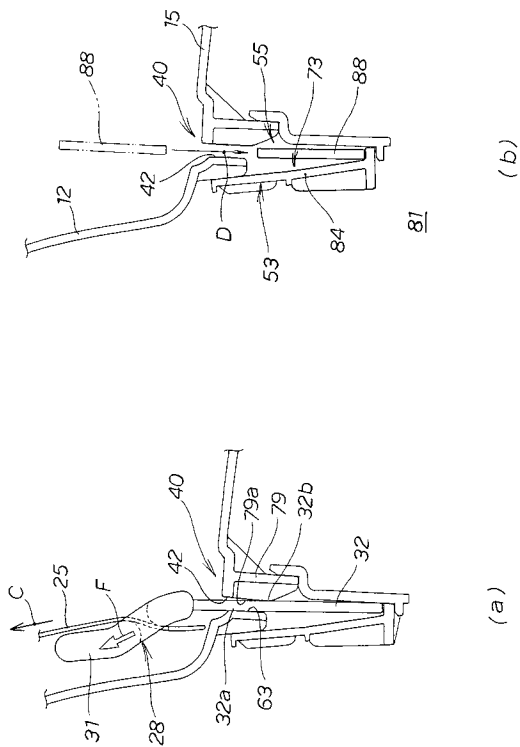
【図 9】



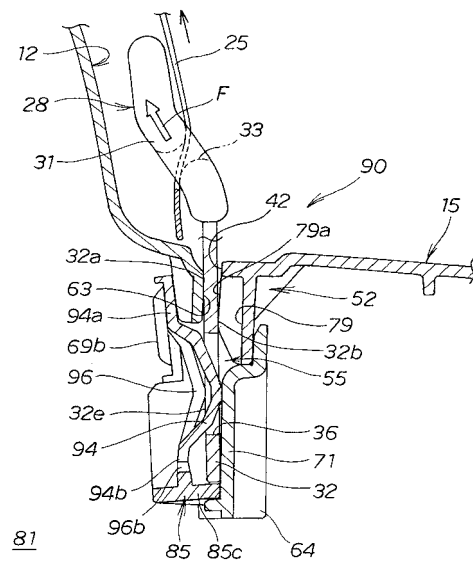
【図 10】



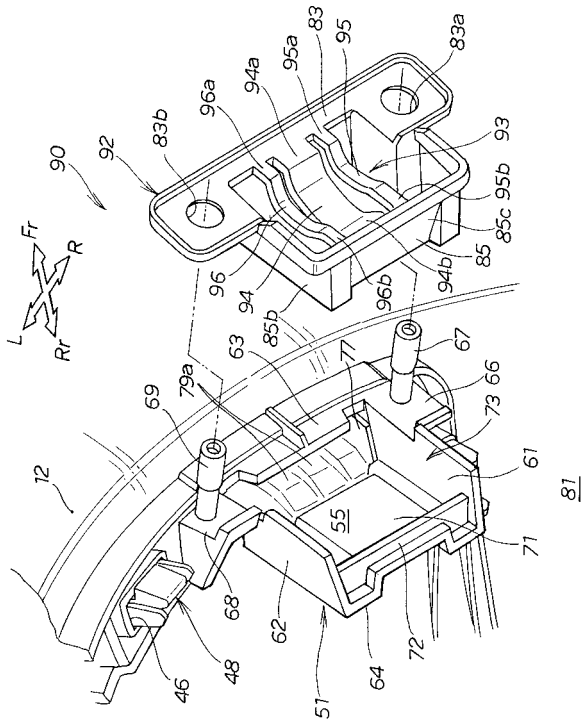
【図 11】



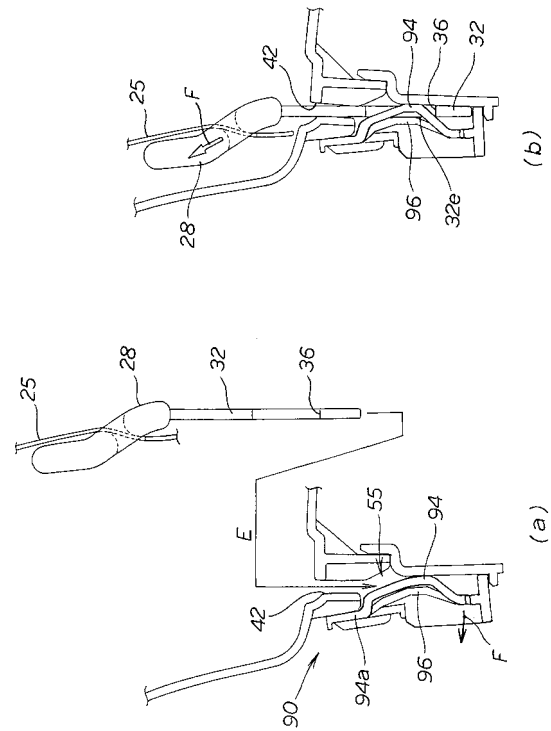
【図 12】



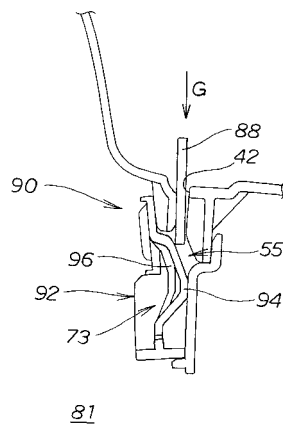
【図 13】



【図 14】



【図 15】



フロントページの続き

(72)発明者 谷 俊彦

埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内

F ターム(参考) 3D018 CA03 CB02