(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2014-100986
(P2014-100986A)
(43)公開日　平成26年6月5日(2014.6.5)

(51)Int.Cl.			F I		テーマコード（参考）
B60N	2/015	(2006.01)	B60N	2/015	3B087
B60N	2/64	(2006.01)	B60N	2/64	
B60N	2/22	(2006.01)	B60N	2/22	

審査請求 未請求　請求項の数 5　ＯＬ　（全 11 頁）

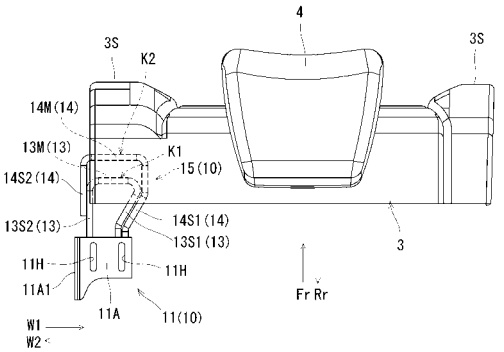
(21)出願番号　特願2012-253445 (P2012-253445)
(22)出願日　平成24年11月19日 (2012.11.19)

(71)出願人　000002082
スズキ株式会社
静岡県浜松市南区高塚町３００番地
(74)代理人　100097386
弁理士　室之園　和人
(72)発明者　田中　賢徳
静岡県浜松市南区高塚町３００番地　スズキ株式会社内
(72)発明者　清水　達朗
静岡県磐田市東平松１４０３　株式会社スニック内

Ｆターム(参考) 3B087 CD02　DA10

(54)【発明の名称】車両用シートのシートバックのロック構造

(57)【要約】
【課題】ストライカー本体の耐久性を向上させることができ、軽量化を図ることができ、部品点数を少なくすることができる車両用シートのシートバックのロック構造を提供する。
【解決手段】ストライカー１０が車体側に設けられ、車両前後方向に傾動可能なシートバック３に係合部が設けられ、係合部が複数の被係合部Ｋ１，Ｋ２の任意の一つに選択係合してシートバック３が傾斜姿勢にロックされ、傾斜姿勢のシートバック３の傾斜角度は、選択された前記被係合部Ｋ１，Ｋ２ごとに異なり、ストライカー１０は、車体に固定されたベース部１１と、ベース部１１から車両前方側Ｆｒに突出するストライカー本体１５とを備え、ストライカー本体１５の車両前方側Ｆｒの端部１３Ｍ，１４Ｍに、複数の被係合部Ｋ１，Ｋ２が車両前後方向に間隔を空けて設けられている。
【選択図】図３



【特許請求の範囲】
【請求項１】
複数の被係合部を備えたストライカーが車体側に設けられ、
車両前後方向に傾動可能なシートバックに係合部が設けられ、
前記係合部が前記複数の被係合部の任意の一つに選択係合して前記シートバックが傾斜姿勢にロックされ、
前記傾斜姿勢のシートバックの傾斜角度は、選択された前記被係合部ごとに異なるよう構成されている車両用シートのシートバックのロック構造であって、
前記ストライカーは、前記車体に固定されたベース部と、
前記ベース部から車両前方側に突出するストライカー本体とを備え、
前記ストライカー本体の車両前方側の端部に、前記複数の被係合部が車両前後方向に間隔を空けて設けられている車両用シートのシートバックのロック構造。
【請求項２】
前記ストライカー本体は、前記ベース部から車両前方側に突出する平面視半環状の内側ロッドと、
前記ベース部から車両前方側に突出し、前記内側ロッドを取り囲む平面視半環状の外側ロッドとを備え、
前記内側ロッドの車両前方側の端部と前記外側ロッドの車両前方側の端部とは車両前後方向に間隔を空けて位置し、
前記内側ロッドの車両前方側の端部と前記外側ロッドの車両前方側の端部とに前記複数の被係合部が各別に設けられている請求項１記載の車両用シートのシートバックのロック構造。
【請求項３】
前記外側ロッドの車幅方向両側部が前記内側ロッドの車幅方向両側部に外嵌している請求項２記載の車両用シートのシートバックのロック構造。
【請求項４】
前記ベース部の一側部が車体の側部に固定されて、前記ベース部が前記車体の側部から車幅方向内側に突出し、
前記内側ロッドは、車幅方向内側の一側部の車両後方側の端部と、車幅方向外側の他側部の車両後方側の端部とが前記ベース部に溶接固着され、
前記外側ロッドは、車幅方向内側の一側部の車両後方側の端部が前記ベース部に溶接固着されるとともに、車幅方向外側の他側部が前記内側ロッドの他側部に溶接固着され、
前記外側ロッドの他側部の車両後方側の端部は、前記ベース部に対し車両前方側に離れて位置している請求項３記載の車両用シートのシートバックのロック構造。
【請求項５】
前記ベース部の一側部が車体の側部に固定されて、前記ベース部が前記車体の側部から車幅方向内側に突出し、
前記内側ロッドは、車幅方向内側の一側部の車両後方側の端部と、車幅方向外側の他側部の車両後方側の端部とが前記ベース部に溶接固着され、
前記外側ロッドの車幅方向両側部が前記内側ロッドの車幅方向両側部に各別に溶接固着され、
前記外側ロッドの車幅方向両側部の車両後方側の端部は、前記ベース部に対し車両前方側に離れて位置している請求項３記載の車両用シートのシートバックのロック構造。
【発明の詳細な説明】
【技術分野】
【０００１】
本発明は、
複数の被係合部を備えたストライカーが車体側に設けられ、
車両前後方向に傾動可能なシートバックに係合部が設けられ、
前記係合部が前記複数の被係合部の任意の一つに選択係合して前記シートバックが傾斜

姿勢にロックされ、
前記傾斜姿勢のシートバックの傾斜角度は、選択された前記被係合部ごとに異なるよう構成されている車両用シートのシートバックのロック構造に関する。
【背景技術】
【０００２】
従来、前記ストライカーは、車体の側部に固定されたベース部と、前記ベース部から車幅方向内側に突出するストライカー本体とで構成されていた（特許文献１参照）。
ストライカー本体は環状のロッドから成る。この環状のロッドは、車両前後方向に沿う軸芯周りに回転可能に車体の側部に支持されている。また、前記ロッドに、互いに直角を成す一対のロッド部が設けられ、前記一対のロッド部に第１の被係合部と第２の被係合部が各別に形成されている。そして、ロッドを前記軸芯周りに回転させることで、シートバック側の係合部が第１の被係合部に係合する第１ロック状態と、前記係合部が第２の被係合部に係合する第２ロック状態とに切り換わる。
【先行技術文献】
【特許文献】
【０００３】
【特許文献１】特開２００２-２８２０７６号公報
【発明の概要】
【発明が解決しようとする課題】
【０００４】
上記従来の構造によれば、ストライカー本体としての環状のロッドは、車体の側部に固定されたベース部から車幅方向内側に突出している。そのために、シートバックに車両前方側に向かう力が加わった場合、シートバック側の係合部からロッドに曲げ荷重が加わり、ロッドの強度がロッドの径に大きく依存することになる。
ロッドの径を大きくするとストライカーの重量が増加する。ロッドの径を大きくすることなく、ストライカーにリンフォースを追加する手段があるが、この手段でも重量が増加する。さらに、部品点数が増加する。
本発明の目的は、シートバックの係合部から加わる力にストライカー本体が十分抗することができ、ストライカー本体の変形を防止することができて、ストライカー本体の耐久性を向上させることができ、しかも、軽量化を図ることができるとともに、部品点数を少なくすることができる車両用シートのシートバックのロック構造を提供する点にある。
【課題を解決するための手段】
【０００５】
本発明の特徴は、
複数の被係合部を備えたストライカーが車体側に設けられ、
車両前後方向に傾動可能なシートバックに係合部が設けられ、
前記係合部が前記複数の被係合部の任意の一つに選択係合して前記シートバックが傾斜姿勢にロックされ、
前記傾斜姿勢のシートバックの傾斜角度は、選択された前記被係合部ごとに異なるよう構成されている車両用シートのシートバックのロック構造であって、
前記ストライカーは、前記車体に固定されたベース部と、
前記ベース部から車両前方側に突出するストライカー本体とを備え、
前記ストライカー本体の車両前方側の端部に、前記複数の被係合部が車両前後方向に間隔を空けて設けられている点にある。（請求項１）
【０００６】
上記の構成によれば、ストライカー本体は、車体に固定されたベース部から車両前方側に突出している。従って、シートバックに車両前方側に向かう力が加わった場合、シートバックの係合部からストライカー本体に引っ張り荷重が加わる。
このような構造では、ストライカー本体の強度がストライカー本体の構成部材（例えばロッド）の径に依存する割合が比較的小さい。その結果、強度上有利になり、ストライカ

ー本体の構成部材の大径化やリンフォースの追加による重量の増加を回避することができる。また、部品点数の増加を抑制することができる。
これにより、シートバックの係合部から加わる力にストライカー本体が十分抗することができ、ストライカー本体の変形を防止することができて、ストライカー本体の耐久性を向上させることができ、しかも、軽量化を図ることができるとともに、部品点数を少なくすることができる。（請求項１）
【０００７】
本発明において、
前記ストライカー本体は、前記ベース部から車両前方側に突出する平面視半環状の内側ロッドと、
前記ベース部から車両前方側に突出し、前記内側ロッドを取り囲む平面視半環状の外側ロッドとを備え、
前記内側ロッドの車両前方側の端部と前記外側ロッドの車両前方側の端部とは車両前後方向に間隔を空けて位置し、
前記内側ロッドの車両前方側の端部と前記外側ロッドの車両前方側の端部とに前記複数の被係合部が各別に設けられていると、次の作用を奏することができる。（請求項２）
【０００８】
ストライカー本体は前記内側ロッドと外側ロッドを備えている。従って、シートバックに車両前方側に向かう力が加わった場合、シートバックの係合部から内側ロッドや外側ロッドに引っ張り荷重が加わる。
このような構造では、ストライカー本体の強度が内側ロッドや外側ロッドの径に依存する割合が比較的小さい。その結果、強度上有利になり、内側ロッドと外側ロッドの大径化やリンフォースの追加による重量の増加を回避することができる。また、部品点数の増加を抑制することができる。
これにより、シートバックの係合部から加わる力にストライカー本体が十分抗することができ、ストライカー本体の変形（内側ロッドと外側ロッドの曲がり）を防止することができて、ストライカー本体の耐久性を向上させることができ、しかも、軽量化を図ることができるとともに、部品点数を少なくすることができる。（請求項２）
【０００９】
本発明において、
前記外側ロッドの車幅方向両側部が前記内側ロッドの車幅方向両側部に外嵌していると、次の作用を奏することができる。（請求項３）
【００１０】
前記外側ロッドの車幅方向両側部が前記内側ロッドの車幅方向両側部に外嵌することで、内側ロッドの車幅方向内側の一側部と外側ロッドの車幅方向内側の一側部、及び、内側ロッドの車幅方向外側の他側部と外側ロッドの車幅方向外側の他側部が互いに支えあうことができる。
その結果、車両前方側及び車両下方側に向かう荷重に対する内側ロッドと外側ロッド（ストライカー本体）の強度を向上させることができる。（請求項３）
【００１１】
本発明において、
前記ベース部の一側部が車体の側部に固定されて、前記ベース部が前記車体の側部から車幅方向内側に突出し、
前記内側ロッドは、車幅方向内側の一側部の車両後方側の端部と、車幅方向外側の他側部の車両後方側の端部とが前記ベース部に溶接固着され、
前記外側ロッドは、車幅方向内側の一側部の車両後方側の端部が前記ベース部に溶接固着されるとともに、車幅方向外側の他側部が前記内側ロッドの他側部に溶接固着され、
前記外側ロッドの他側部の車両後方側の端部は、前記ベース部に対し車両前方側に離れて位置していると、次の作用を奏することができる。（請求項４）
【００１２】

内側ロッドの車幅方向内側の一側部と外側ロッドの車幅方向内側の一側部は、内側ロッドの車幅方向外側の他側部と外側ロッドの車幅方向外側の他側部よりも、車体の側部から車幅方向内側に離れているために曲げ変形が生じやすい。

上記の構成によれば、このような構造において、ベース部に対するストライカー本体（内側ロッドと外側ロッド）の車幅方向内側の一側部の溶接の固着範囲を、ストライカー本体の車幅方向外側の他側部の溶接の固着範囲よりも増やしてあるから、ストライカー本体（内側ロッドと外側ロッド）の曲げ荷重への耐性を向上させることができる。

また、前記外側ロッドの他側部の車両後方側の端部は、前記ベース部に対し車両前方側に離れて位置しているから、例えば、外側ロッドの他側部の車両後方側の端部がベース部に溶接固着されている構造に比べると、外側ロッド素材の長さを短くすることができ、材料コストを低減することができるとともに軽量化できる。（請求項４）

【００１３】

本発明において、

前記ベース部の一側部が車体の側部に固定されて、前記ベース部が前記車体の側部から車幅方向内側に突出し、

前記内側ロッドは、車幅方向内側の一側部の車両後方側の端部と、車幅方向外側の他側部の車両後方側の端部とが前記ベース部に溶接固着され、

前記外側ロッドの車幅方向両側部が前記内側ロッドの車幅方向両側部に各別に溶接固着され、

前記外側ロッドの車幅方向両側部の車両後方側の端部は、前記ベース部に対し車両前方側に離れて位置していると、次の作用を奏することができる。（請求項５）

【００１４】

前記外側ロッドの車幅方向両側部の車両後方側の端部は、前記ベース部に対し車両前方側に離れて位置しているから、例えば、外側ロッドの車幅方向両側部の車両後方側の端部がベース部に溶接固着されている構造に比べると、外側ロッド素材の長さを短くすることができ、材料コストを低減することができるとともに軽量化できる。

上記のように、外側ロッドの車幅方向両側部の車両後方側の端部は、前記ベース部に対し車両前方側に離れて位置しているが、外側ロッドの車幅方向両側部が内側ロッドの車幅方向両側部に各別に溶接固着されているから、内側ロッドと外側ロッドを強固に一体化でき、内側ロッドと外側ロッドの強度を向上させることができる。（請求項５）

【発明の効果】

【００１５】

本発明によれば、

シートバックの係合部から加わる力にストライカー本体が十分抗することができ、ストライカー本体の変形を防止することができて、ストライカー本体の耐久性を向上させることができ、しかも、軽量化を図ることができるとともに、部品点数を少なくすることができる車両用シートのシートバックのロック構造を提供することができた。

【図面の簡単な説明】

【００１６】

【図１】車両用シート（リアシート）の側面図

【図２】ストライカーの斜視図

【図３】車両用シート（リアシート）の平面図

【図４】ストライカーの平面図

【図５】ストライカーを車幅方向内側から見た図

【図６】別実施形態のストライカーの平面図

【発明を実施するための形態】

【００１７】

以下、本発明を実施するための形態を図面に基づいて説明する。

図１に、自動車の車室内に設けられたリアシート１（車両用シートに相当）を示してある。リアシート１はシートクッション２とシートバック３とから成る。

【００１８】
前記シートバック３は、シートバックフレームと、シートバックフレームに支持されるシートバックパッドと、シートバックパッドを覆う表皮材とを備えている。また、シートバックフレームの上端部にヘッドレスト４が連結されている。このシートバック３は、下側の横軸芯周りに（つまり、下側の横軸芯を中心として）車両前後方向に傾動可能に構成されている。
【００１９】
シートバックパッドは発泡ウレタンから成る。図３に示すように、シートバック３の両サイド部３Ｓが車両前方側Ｆｒ（シート前方側）に隆起して乗員（着座者）の上半身をシートバック３の幅方向で保持するよう構成されている。
【００２０】
［シートバック３のロック構造］
図１～図３に示すように、複数の被係合部Ｋ１，Ｋ２を備えたストライカー１０が車体側に設けられ、シートバック３に係合部３０が設けられている。そして、前記係合部３０が複数の被係合部Ｋ１，Ｋ２の任意の一つに選択係合してシートバック３が傾斜姿勢にロックされるよう構成されている。前記傾斜姿勢のシートバック３の傾斜角度は、選択された被係合部Ｋ１，Ｋ２ごとに異なる。
【００２１】
［ストライカー１０の構造］
図２～図５に示すように、ストライカー１０は、車体側部のリンフォース６（車体に相当、図１参照）に固定されたベース部１１と、ベース部１１から車両前方側Ｆｒに突出するストライカー本体１５とを備えている。リンフォース６はクォータートリム５（図１参照）に覆われている。
【００２２】
［ベース部１１の構造］
前記ベース部１１は、１枚の金属製の板材をプレス成形されて形成され、車両前後方向から見た縦断面において、車幅方向外側Ｗ２（車体側部側）が開放したＵ字状に形成されている（図２参照）。さらに、ベース部１１の上片１１Ａの車幅方向外側Ｗ２の端部が上方に折曲されて取り付けフランジ１１Ａ１に構成されるとともに、ベース部１１の下片１１Ｂの車幅方向外側Ｗ２の端部が下方に折曲されて取り付けフランジ１１Ｂ１に構成されている。
【００２３】
そして、図２に示すように、両取り付けフランジ１１Ａ１，１１Ｂ１に形成されたボルト挿通孔にボルト１２が挿通されて、両取り付けフランジ１１Ａ１，１１Ｂ１が前記リンフォース６に固定されている。このように、ベース部１１の一側部が車体の側部に固定されて、ベース部１１が車体の側部から車幅方向内側Ｗ１に突出している。
【００２４】
前記上下両片１１Ａ，１１Ｂの車両前方側Ｆｒの端縁は車幅方向に沿う一直線状に形成されている。また、上下両片１１Ａ，１１Ｂの車両後方側Ｒｒの端縁は、基端部以外の部分が車幅方向に沿い、基端部が車幅方向外側Ｗ２ほど車両後方側Ｒｒに位置するようになだらかに湾曲している。これにより、ベース部１１が小型の構造でありながらベース部１１の強度が向上している。前記上下両片１１Ａ，１１Ｂにはストライカー本体１５をベース部１１に溶接するための複数の貫通孔１１Ｈが形成されている。
【００２５】
［ストライカー本体１５の構造］
前記ストライカー本体１５は、ベース部１１から車両前方側Ｆｒに突出する平面視半環状の内側ロッド１３と、ベース部１１から車両前方側Ｆｒに突出し、内側ロッド１３を取り囲む平面視半環状の外側ロッド１４とを備えている。内側ロッド１３と外側ロッド１４は断面円形の中実棒を屈曲して構成されている。内側ロッド１３の外径と外側ロッド１４の外径は同一である。

【００２６】
［内側ロッド１３の構造］
前記内側ロッド１３は、車幅方向に沿う前端部１３Ｍ（車両前方側Ｆｒの端部）と、前端部１３Ｍの車幅方向内側Ｗ１の端部から車両後方側Ｒｒに延びる車幅方向内側Ｗ１の一側部１３Ｓ１と、前端部１３Ｍの車幅方向外側Ｗ２の端部から車両後方側Ｒｒに延びる車幅方向外側Ｗ２の他側部１３Ｓ２とから成る。
【００２７】
内側ロッド１３の一側部１３Ｓ１の前半部（車両前方側Ｆｒの部分）は車両後方側Ｒｒほど車幅方向外側Ｗ２に位置するように直線状に傾斜している。内側ロッド１３の車幅方向両側部１３Ｓ１，１３Ｓ２の車両後方側Ｒｒの端部は、ベース部１１の上片１１Ａと下片１１Ｂに挟み込まれて、上下両片１１Ａ，１１Ｂに溶接固着されている。図４の符号Ｗは溶接部である。
【００２８】
［外側ロッド１４の構造］
前記外側ロッド１４は、車幅方向に沿う前端部１４Ｍ（車両前方側Ｆｒの端部）と、前端部１４Ｍの車幅方向内側Ｗ１の端部から車両後方側Ｒｒに延びる車幅方向内側Ｗ１の一側部１４Ｓ１と、前端部１４Ｍの車幅方向外側Ｗ２の端部から車両後方側Ｒｒに延びる車幅方向外側Ｗ２の他側部１４Ｓ２とから成る。
【００２９】
外側ロッド１４の一側部１４Ｓ１は他側部１４Ｓ２よりも車両後方側Ｒｒに長く形成され、前記一側部１４Ｓ１の長手方向中間部が、車両後方側Ｒｒほど車幅方向外側Ｗ２に位置するように直線状に傾斜している。前記長手方向中間部の車両前後方向に対する傾斜角は、内側ロッド１３の一側部１３Ｓ１の前半部の車両前後方向に対する傾斜角と同一である。
【００３０】
外側ロッド１４の一側部１４Ｓ１の後端部（車両後方側Ｒｒの端部）は、前記傾斜した長手方向中間部の後端から車両後方側Ｒｒに一直線状に延びている。この後端部は、ベース部１１の上片１１Ａと下片１１Ｂに挟み込まれて、上下両片１１Ａ，１１Ｂに溶接固着されている。図４に溶接部Ｗを示してある。
【００３１】
外側ロッド１４の他側部１４Ｓ２の車両後方側Ｒｒの端部は、前記ベース部１１に対し車両前方側Ｆｒに離れて位置している。
【００３２】
［内側ロッド１３と外側ロッド１４の結合構造］
内側ロッド１３の前端部１３Ｍと外側ロッド１４の前端部１４Ｍとは車両前後方向に間隔を空けて互いに平行に位置している。そして、内側ロッド１３の前端部１３Ｍと外側ロッド１４の前端部１４Ｍに前記複数の被係合部Ｋ１，Ｋ２が各別に設けられている。このように、前記ストライカー本体１５の前端部に、複数の被係合部Ｋ１，Ｋ２が車両前後方向に間隔を空けて設けられている。
【００３３】
また、外側ロッド１４の車幅方向両側部１４Ｓ１，１４Ｓ２が内側ロッド１３の車幅方向両側部１３Ｓ１，１３Ｓ２に外嵌し、外側ロッド１４の他側部１４Ｓ２は、内側ロッド１３の他側部１３Ｓ２に溶接固着されている。図４に溶接部Ｗを示してある。
【００３４】
［係合部３０の構造］
図１に示すように、前記係合部３０はフック状に形成されている。係合部３０は可動式であり、係合部３０を係合及び係合解除する操作部がリアシート１に設けられている。そして、前記係合部３０が複数の被係合部Ｋ１，Ｋ２の任意の一つに選択係合するように、係合部３０と操作部とが連係している。
前記係合部３０は、上下方向・シート前後方向に位置変更自在に構成されるとともに、

横軸芯周りに回転自在に構成されている。これにより、前記係合部３０が複数の被係合部Ｋ１，Ｋ２の任意の一つに選択係合するようになっている。符号Ｘは係合部３０が被係合部Ｋ２に係合する時の係合部３０の回転方向を示す。上記の可動手段以外の可動手段により、前記係合部３０が複数の被係合部Ｋ１，Ｋ２の任意の一つに選択係合するよう構成されていてもよい。

【００３５】

上記の構成によれば、

（１）　ストライカー本体１５は前記内側ロッド１３と外側ロッド１４を備えている。従って、シートバック３に車両前方側Ｆｒに向かう力が加わった場合、シートバック３の係合部３０から内側ロッド１３や外側ロッド１４に引っ張り荷重が加わる。

このような構造では、ストライカー本体１５の強度が内側ロッド１３や外側ロッド１４の径に依存する割合が比較的小さい。その結果、強度上有利になり、内側ロッド１３と外側ロッド１４の大径化やリンフォースの追加による重量の増加を回避することができる。また、部品点数の増加を抑制することができる。

これにより、シートバック３の係合部３０から加わる力にストライカー本体１５が十分抗することができ、ストライカー本体１５の変形（内側ロッド１３と外側ロッド１４の曲がり）を抑えることができて、ストライカー本体１５の耐久性を向上させることができ、しかも、軽量化を図ることができるとともに、部品点数を少なくすることができる。

【００３６】

（２）　前記外側ロッド１４の車幅方向両側部１４Ｓ１，１４Ｓ２が内側ロッド１３の車幅方向両側部１３Ｓ１，１３Ｓ２に外嵌することで、内側ロッド１３の車幅方向内側Ｗ１の一側部１３Ｓ１と外側ロッド１４の車幅方向内側Ｗ１の一側部１４Ｓ１、及び、内側ロッド１３の車幅方向外側Ｗ２の他側部１３Ｓ２と外側ロッド１４の車幅方向外側Ｗ２の他側部１４Ｓ２とが互いに支えあうことができる。

その結果、車両前方側Ｆｒ及び車両下方側に向かう荷重に対する内側ロッド１３と外側ロッド１４（ストライカー本体１５）の強度を向上させることができる。

【００３７】

（３）　内側ロッド１３の車幅方向内側Ｗ１の一側部１３Ｓ１と外側ロッド１４の車幅方向内側Ｗ１の一側部１４Ｓ１は、内側ロッド１３の車幅方向外側Ｗ２の他側部１３Ｓ２と外側ロッド１４の車幅方向外側Ｗ２の他側部１４Ｓ２よりも、車体の側部から車幅方向内側Ｗ１に離れているために曲げ変形が生じやすい。

上記の構成によれば、このような構造において、ベース部１１に対するストライカー本体１５（内側ロッド１３と外側ロッド１４）の車幅方向内側Ｗ１の一側部の溶接の固着範囲を、ストライカー本体１５の車幅方向外側Ｗ２の他側部の溶接の固着範囲よりも増やしてあるから、ストライカー本体１５（内側ロッド１３と外側ロッド１４）の曲げ荷重への耐性を向上させることができる。

また、前記外側ロッド１４の他側部１４Ｓ２の車両後方側Ｒｒの端部は、ベース部１１に対し車両前方側Ｆｒに離れて位置しているから、例えば、外側ロッド１４の他側部１４Ｓ２の車両後方側Ｒｒの端部がベース部１１に溶接固着されている構造に比べると、外側ロッド素材の長さを短くすることができ、材料コストを低減することができるとともに軽量化できる。

【００３８】

［別実施形態］

図６に示すように、前記内側ロッド１３は、車幅方向内側Ｗ１の一側部１３Ｓ１の車両後方側Ｒｒの端部と、車幅方向外側Ｗ２の他側部１３Ｓ２の車両後方側Ｒｒの端部とがベース部１１に溶接固着され、

前記外側ロッド１４の車幅方向両側部１４Ｓ１，１４Ｓ２が内側ロッド１３の車幅方向両側部１３Ｓ１，１３Ｓ２に各別に溶接固着され、

前記外側ロッド１４の車幅方向両側部１４Ｓ１，１４Ｓ２の車両後方側Ｒｒの端部は、ベース部１１に対し車両前方側Ｆｒに離れて位置している構造であってもよい。符号Ｗは

溶接部である。

【００３９】

この構成によれば、前記外側ロッド１４の車幅方向両側部１４Ｓ１，１４Ｓ２の車両後方側Ｒｒの端部は、前記ベース部１１に対し車両前方側Ｆｒに離れて位置しているから、例えば、外側ロッド１４の車幅方向両側部１４Ｓ１，１４Ｓ２の車両後方側Ｒｒの端部がベース１１部に溶接固着されている構造に比べると、外側ロッド素材の長さを短くすることができ、材料コストを低減することができるとともに軽量化できる。

【００４０】

上記のように、外側ロッド１４の車幅方向両側部１４Ｓ１，１４Ｓ２の車両後方側Ｒｒの端部は、前記ベース部１１に対し車両前方側Ｆｒに離れて位置しているが、外側ロッド１４の車幅方向両側部１４Ｓ１，１４Ｓ２が内側ロッド１３の車幅方向両側部１３Ｓ１，１３Ｓ２に各別に溶接固着されているから、内側ロッド１３と外側ロッド１４を強固に一体化でき、内側ロッド１３と外側ロッド１４の強度を向上させることができる。

【００４１】

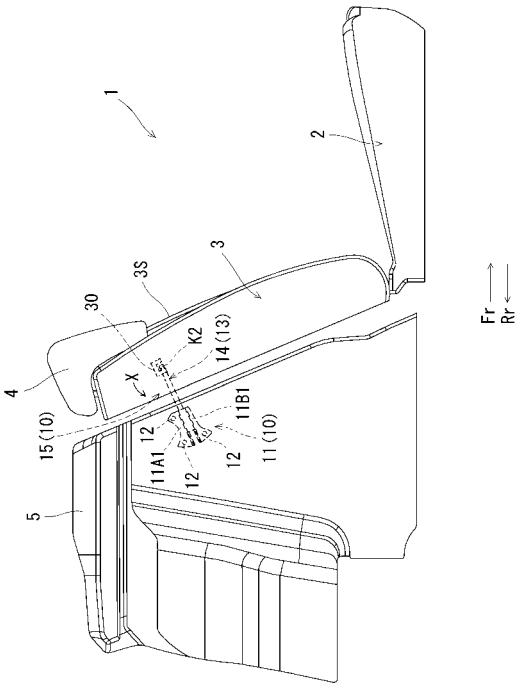
前記ストライカー本体１５の車両前方側Ｆｒの端部に、３個以上の被係合部が車両前後方向に間隔を空けて設けられていてもよい。

【符号の説明】

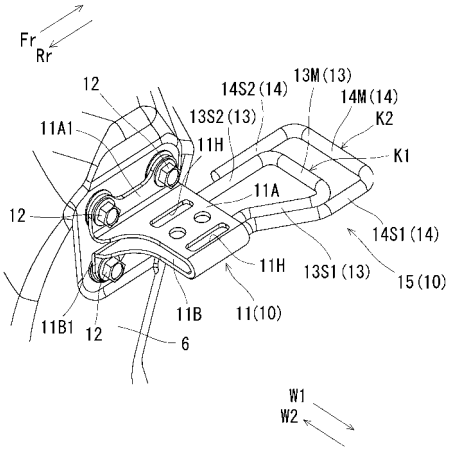
【００４２】

３　シートバック
６　車体（リンフォース）
１０　ストライカー
１１　ベース部
１３　内側ロッド
１３Ｍ　内側ロッドの車両前方側の端部（ストライカー本体の車両前方側の端部）
１３Ｓ１　内側ロッドの車幅方向内側の一側部
１３Ｓ２　内側ロッドの車幅方向外側の他側部
１４　外側ロッド
１４Ｍ　外側ロッドの車両前方側の端部（ストライカー本体の車両前方側の端部）
１４Ｓ１　外側ロッドの車幅方向内側の一側部
１４Ｓ２　外側ロッドの車幅方向外側の他側部
１５　ストライカー本体
３０　係合部
Ｆｒ　車両前方側
Ｒｒ　車両後方側
Ｋ１，Ｋ２　被係合部
Ｗ１　車幅方向内側
Ｗ２　車幅方向外側

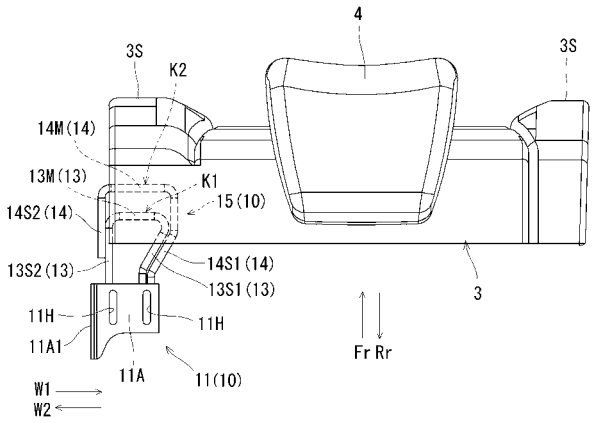
【図１】


1
2
3
3S
30
4
K2
14(13)
X
15(10)
12
11B1
11A1
11(10)
5
Fr
Rr

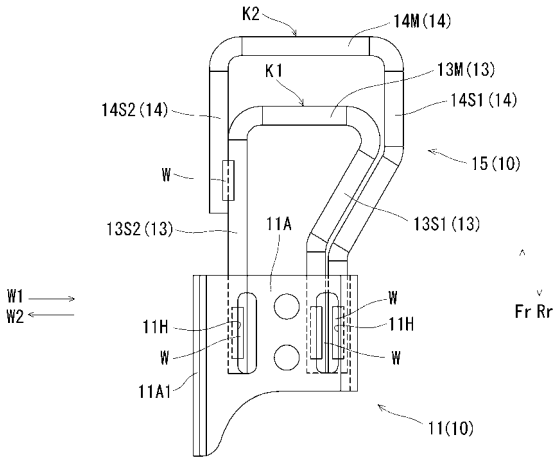
【図２】


Fr
Rr
12
14S2(14)
13M(13)
14M(14)
K2
13S2(13)
11A1
11H
K1
11A
12
14S1(14)
11H
13S1(13)
15(10)
11B
11(10)
11B1
12
6
W1
W2

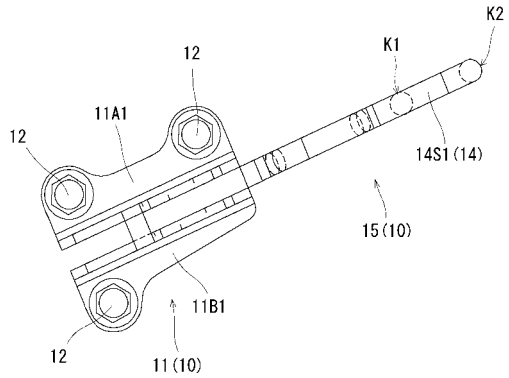
【図３】


4
3S
3S
K2
14M(14)
13M(13)
K1
15(10)
14S2(14)
13S2(13)
14S1(14)
13S1(13)
11H
11H
11A1
11A
11(10)
3
Fr Rr
W1
W2

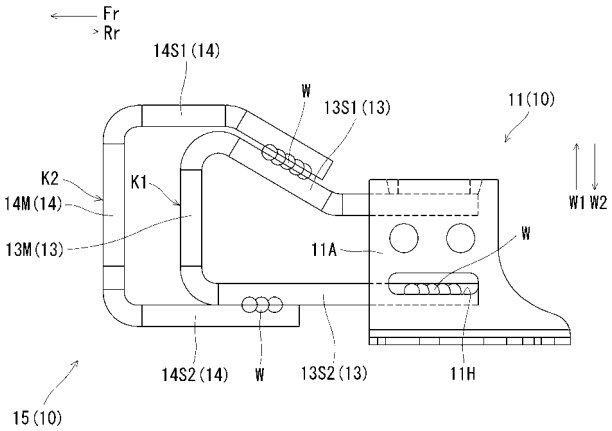
【図４】


K2
14M(14)
K1
13M(13)
14S2(14)
14S1(14)
15(10)
W
13S2(13)
11A
13S1(13)
W1
W2
W
11H
11H
W
W
11A1
11(10)
Fr Rr

【図５】


K2
K1
12
11A1
12
14S1(14)
15(10)
11B1
12
11(10)

【図６】


Fr
Rr
14S1(14)
W
13S1(13)
11(10)
W1 W2
K2
K1
14M(14)
13M(13)
11A
W
14S2(14)
W
13S2(13)
11H
15(10)