

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4631327号
(P4631327)

(45) 発行日 平成23年2月16日(2011.2.16)

(24) 登録日 平成22年11月26日(2010.11.26)

(51) Int. Cl.

B60N 2/08 (2006.01)

F I

B60N 2/08

請求項の数 3 (全 11 頁)

| | |
|--|---|
| <p>(21) 出願番号 特願2004-190398 (P2004-190398)</p> <p>(22) 出願日 平成16年6月28日 (2004.6.28)</p> <p>(65) 公開番号 特開2006-8028 (P2006-8028A)</p> <p>(43) 公開日 平成18年1月12日 (2006.1.12)</p> <p>審査請求日 平成19年5月18日 (2007.5.18)</p> | <p>(73) 特許権者 000000011 アイシン精機株式会社 愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地</p> <p>(74) 代理人 100068755 弁理士 恩田 博宣</p> <p>(74) 代理人 100105957 弁理士 恩田 誠</p> <p>(72) 発明者 田中 俊之 愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地 アイシン精機 株式会社 内</p> <p>審査官 平瀬 知明</p> |
|--|---|

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両用シート装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両フロアに固定され前後方向に沿って延びるロアレールと、
前記ロアレールに移動可能に装着されたアッパレールと、
前記アッパレールの上部に車両の幅方向に設けられた、シート本体を移動可能に支持する横スライドレールと、

前記アッパレールに回動可能に支持されたロックレバーに形成されたロック爪を、前記ロアレールに前後方向に連続して形成されたロック穴に係合させることで、前記アッパレールを前記ロアレールの任意位置に固定させる第1のロック機構と、

前記アッパレールに回動可能に支持されたストッパ体を、前記ロアレールに固着された
ブラケットに係止される係止状態に保持することで、前記アッパレールの所定位置から後方への移動を規制する第2のロック機構とを備え、

前記第2のロック機構は、前記シート本体が車両の幅方向に所定範囲内にあるときは、前記ストッパ体を前記係止状態に保持するストッパブラケットを備えることを特徴とする車両用シート装置。

【請求項 2】

請求項1に記載の車両用シート装置において、

前記ブラケットの位置は、前記ロック爪が前記ロアレールの表面に当接するように設定されていることを特徴とする車両用シート装置。

【請求項 3】

10

20

請求項 2 に記載の車両用シート装置において、

前記第 2 のロック機構は、前記アップパレルに回動可能に固定された、回動されると前記ストッパ体を前記係止状態に保持する係合レバーをさらに備えており、

前記ロックレバーにロック解除の操作力を伝達する第 1 の連結部材と、前記係合レバーを回動する操作力を伝達する第 2 の連結部材とが連結された操作部を備えることを特徴とする車両用シート装置。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、スライド機能を有する車両用シート装置に関するものである。

10

【背景技術】

【0002】

従来、車両用シート装置としては、例えば特許文献 1 に記載されたものが知られている。この車両用シート装置は、スライドレール(1)に移動可能に設けられたシートクッション(S1)と、スライドレール(1)に突出して設けられた段差部(12)と、シートクッション(S1)の回動動作に連動して昇降するストッパ体(31)とを備えている。

【0003】

シートクッション(S1)が前倒姿勢のときは、ストッパ体(31)が下降して段差部(12)に当接し、シートクッション(S1)が後立姿勢にあるときは、ストッパ体(31)が上昇して段差部(12)に当接せず、スライドレール(1)上をスライド移動可能とされている。そして、シート使用範囲(X)外ではストッパ体(31)が段差部(12)の上側面に当接して進出端への移動を阻止され、シートクッション(S1)の回動が阻止される。つまり、シートクッション(S1)が前倒姿勢のときにはシート使用範囲(X)外へのスライド移動は禁止され、シート使用範囲(X)外ではシートクッション(S1)を前倒姿勢に回動させられないため、シートクッション(S1)のシート使用範囲(X)外でのシートへの着座は防止される。

20

【特許文献 1】特開平 10 - 100753 号公報(第 7, 8, 9 図)

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

30

ところで、この車両用シート装置に備えられたシート本体(シートクッション)は、シートクッションの回動位置に応じてスライド可能範囲が変更されるが、その範囲内では規制されることなく移動するため、この範囲内にある部材(車体の内装品や載置物等)に衝突する虞がある。このため、シート本体が前後方向に広範囲で移動されると、その移動に伴って衝突した部材に大きな慣性力が作用し、これら部材に衝突すると大きな衝撃力が発生してしまう。

【0005】

本発明の目的は、シート本体が大きな衝撃力で衝突するのを防止することができる車両用シート装置を提供することにある。

【課題を解決するための手段】

40

【0010】

上記問題点を解決するために、請求項 1 に記載の車両用シート装置は、車両フロアに固定され前後方向に沿って延びるロアレールと、前記ロアレールに移動可能に装着されたアップパレルと、前記アップパレルの上部に車両の幅方向に設けられた、シート本体を移動可能に支持する横スライドレールと、前記アップパレルに回動可能に支持されたロックレバーに形成されたロック爪を、前記ロアレールに前後方向に連続して形成されたロック穴に係合させることで、前記アップパレルを前記ロアレールの任意位置に固定させる第 1 のロック機構と、前記アップパレルに回動可能に支持されたストッパ体を、前記ロアレールに固着されたブラケットに係止される係止状態に保持することで、前記アップパレルの所定位置から後方への移動を規制する第 2 のロック機構とを備え、前記第 2 のロック機構は

50

、前記シート本体が車両の幅方向に所定範囲内にあるときは、前記ストッパ体を前記係止状態に保持するストッパブラケットを備えることを要旨とする。

請求項 2 に記載の発明は、請求項 1 に記載の車両用シート装置において、前記ブラケットの位置は、前記ロック爪が前記ロアレールの表面に当接するように設定されていることを要旨とする。

請求項 3 に記載の発明は、請求項 2 に記載の車両用シート装置において、前記第 2 のロック機構は、前記アップレールに回動可能に固定された、回動されると前記ストッパ体を前記係止状態に保持する係合レバーをさらに備えており、前記ロックレバーにロック解除の操作力を伝達する第 1 の連結部材と、前記係合レバーを回動する操作力を伝達する第 2 の連結部材とが連結された操作部を備えることを要旨とする。

【発明の効果】

【0015】

請求項 1 に記載の発明では、アップレールは、ロック爪とロック穴との係合が解除されて後方に移動されると、係止状態に保持されたストッパ体がブラケットに係止されて所定位置から後方への移動を規制される。そして、前記アップレールは、シート本体が横方向に移動されて、ストッパブラケットによるストッパ体の係止状態が解除されると、該ストッパ体がブラケットに係止される位置（所定位置）から後方への移動が可能となる。つまり、シート本体を後方に移動させるとき、所定位置において一旦停止させ、その後、所定位置から後方へ移動させることができる。従って、アップレールの移動距離が長くなる場合に、所定位置において一旦停止させることで、シート本体が大きな衝撃力で部材（車体の内装品や載置物等）に衝突するのを防止することができる。

請求項 2 に記載の発明では、ブラケットの位置は、ロック爪はロアレールの表面に当接するように設定されているため、所定位置では第 1 のロック機構はロックされない。このため、所定位置においては第 1 のロック機構の態様に関わらず第 2 のロック機構を解除することでアップレールを後方へ移動させることができるようになり、操作性がよい。

請求項 3 に記載の発明では、前記アップレールは、ストッパ体の係止状態が解除されると、該ストッパ体がブラケットに係止される位置（所定位置）から後方への移動が可能となる。つまり、シート本体を後方に移動させるとき、所定位置において一旦停止させ、その後、所定位置から後方へ移動させることができる。従って、アップレールの移動距離が長くなる場合に、所定位置において一旦停止させることで、シート本体が大きな衝撃力で部材（車体の内装品や載置物等）に衝突するのを防止することができる。

また、操作部が操作されると、第 1 の連結部材によりロックレバーにロック解除のための操作力が伝達されるとともに、第 2 の連結部材により係合レバーを回動する操作力が伝達される。また、所定位置において操作部の操作を解除すれば、第 1 のロック機構がロック不能な状態で第 2 のロック機構が解除されて、この位置から後方への移動が可能とされる。このため、操作部を操作してアップレールを後方に移動させて所定位置において一旦停止させ、この位置において操作部の操作を解除して所定位置から後方への移動を可能とすることができる。従って、操作部の操作のみで一連の動作を行うことができ操作性がよい。

【発明を実施するための最良の形態】

【0016】

以下、本発明を具体化した一実施形態について図面に従って説明する。図 1 は自動車などの車両に搭載される車両用シート装置を示す側面図である。

同図に示されるように、この車両用シート装置は、車両フロア 10 に固定され互いに前後方向に沿って互いに平行に延びる一対のロアレール 11 と、各ロアレール 11 に移動可能に装着された一対のアップレール 12 とを備えている。

【0017】

そして、これらアップレール 12 に支持された支持板 13 と、該支持板 13 の上部に車両の幅方向に沿って互いに平行に延びる一対の横スライドレール 14 と、これら横スライドレール 14 に移動可能に支持されるシート本体 15 とを備えている。

【 0 0 1 8 】

このため、シート本体 1 5 は、ロアレール 1 1 に沿って車両の前後方向に移動可能とされるとともに、横スライドレール 1 4 に沿って車両の幅方向に移動可能とされている。

また、この車両用シート装置は、アップレール 1 2 を任意の位置で固定させる第 1 のロック機構 2 0 と、アップレール 1 2 の後方への移動を所定位置で規制する第 2 のロック機構 3 0 とを備えている。

【 0 0 1 9 】

次に、一方のロアレール 1 1 及びアップレール 1 2 等について図 2 に基づき詳述する。図 2 は図 1 の A - A 線断面図である。

図 2 に示されるように、前記ロアレール 1 1 は、上方が開口するように断面 U 字形状に形成されており、開口側の各先端は幅方向内側（図 2 の左右内側）に屈曲されて下方に折り返されて、上面部 1 1 a 及び折返し部 1 1 b が形成されている。また、ロアレール 1 1 の両側面には、幅方向外側（図 2 の左右外側）に膨出して長手方向に伸びる一对の側面部 1 1 c が形成されている。そして、前記折返し部 1 1 b に、所定ピッチで複数のロック穴 1 1 d が形成されている（図 1 参照）。後述するように、このロック穴 1 1 d は、ロアレール 1 1 に対するアップレール 1 2 の移動に供されるものである。

【 0 0 2 0 】

前記アップレール 1 2 は、下方が開口するように断面 U 字状に形成されており、開口側の各先端は幅方向外側に屈曲されて上方に折り返されて折返し部 1 2 a が形成されている。アップレール 1 2 がロアレール 1 1 に装着された状態では、アップレール 1 2 の各折返し部 1 2 a は、それぞれ前記折返し部 1 1 b と側面部 1 1 c との間に配置されている。

【 0 0 2 1 】

そして、各折返し部 1 2 a には、ロアレール 1 1 内を転動する転動ローラを有する転動部材 1 6 が固着されている。各転動部材 1 6 は、ロアレール 1 1 の上面部 1 1 a の内側を転動する転動ローラ 1 6 a と、側面部 1 1 c の内側を転動する転動ローラ 1 6 b とを備えている。

【 0 0 2 2 】

また、アップレール 1 2 には、断面 U 字状に形成された両側壁をそれぞれ外側に付勢する弾性片 1 7 が設けられている。この弾性片 1 7 の付勢力により、前記転動部材 1 6 の転動ローラ 1 6 b は側面部 1 1 c に確実に接地され、アップレール 1 2 は転動ローラ 1 6 b が側面部 1 1 c に沿って転動することでロアレール 1 1 の長手方向に移動可能になる。

【 0 0 2 3 】

[第 1 のロック機構]

次に、第 1 のロック機構 2 0 について図 3 に基づき詳述する。図 3 は図 1 の B - B 線断面図である。

【 0 0 2 4 】

前記第 1 のロック機構 2 0 は、アップレール 1 2 をロアレール 1 1 にロック（前後方向に移動不能に固定）するものであり、図 3 に示されるように、アップレール 1 2 に固定されたブラケット 2 1 と、該ブラケット 2 1 にシャフト 2 2 を中心に回動可能に支持されたロックレバー 2 3 とを備えている。

【 0 0 2 5 】

ロックレバー 2 3 は、上記ロアレール 1 1 に形成されたロック穴 1 1 d に挿入される 3 本のロック爪 2 3 a（図 1 参照）と、ロックレバー 2 3 をシャフト 2 2 回りに回動させる作動片 2 3 b とを有する。この作動片 2 3 b は、後述する押圧レバー 1 8 により押下されるように構成されている。

【 0 0 2 6 】

ロックレバー 2 3 は、通常時は図中実線で示されるようにロック爪 2 3 a がロック穴 1 1 d に挿入されている。そして、ロックレバー 2 3 は、作動片 2 3 b が上方から押下されると、シャフト 2 2 を中心に時計回り方向に回動し、ロック爪 2 3 a がロック穴 1 1 d から外される。このように第 1 のロック機構 2 0 が解除されると、アップレール 1 2（シー

10

20

30

40

50

ト本体 15) はロアレール 11 に沿って車両の前後方向にスライド移動可能となる。なお、ロックレバー 23 が回動可能となるように、アップレール 12 には適宜開口部が形成されている。

【0027】

図 1 に示されるように、第 1 のロック機構 20 を構成するロック穴 11 d は、車両の前後方向にロアレール 11 の全体にわたって形成されており、ロックレバー 23 の 3 本のロック爪 23 a は何れかのロック穴 11 d に係合される。つまり、第 1 のロック機構 20 は、アップレール 12 をロアレール 11 に対して複数の位置にて固定可能であり、その複数の位置から任意に選択された位置 (任意位置) に固定させる。

【0028】

[第 2 のロック機構]

次に、第 2 のロック機構 30 について図 4 ~ 図 9 に基づき説明する。図 4 (a) は図 1 の C - C 線断面図、(b) は (a) を上側から見た平面図であり、図 5 は本実施形態の車両内の平面図である。また、図 6 (a) は本実施形態の第 1 及び第 2 ロック機構を模式的に説明する平面図、図 6 (b) は側面図であり、図 7 は、車両用シート装置の動作を説明する側面図である。そして、図 8 (a) は図 1 の C - C 線断面図、(b) は (a) を右側から見た側面図であり、図 9 は本実施形態の車両内の平面図である。

【0029】

第 2 のロック機構 30 は、上記第 1 のロック機構 20 が解除されて車両の前後方向にスライド移動可能となったアップレール 12 の所定位置よりも後方への移動を規制するものである。図 4 (a) , (b) に示されるように、この第 2 のロック機構 30 は、ストッパ体 31 を備えており、該ストッパ体 31 が後述する係合レバー 35 又はストッパブラケット 36 により直立位置 (係止状態) に保持されて、図 1 に示されるブラケット 32 又はブラケット 33 より後方への移動を規制される。

【0030】

ストッパ体 31 は、アップレール 12 に回動可能に固定されており、回動中心にはスパイラルスプリング 34 が設けられている。スパイラルスプリング 34 は、後述するように、ブラケット 32 , 33 により回動されるストッパ体 31 をブラケット 32 , 33 と係合可能な直立位置 (図 4 (a) に示す位置) に復帰保持するために設けられている。なお、ストッパ体 31 がブラケット 32 と係合するときのシート本体 15 の位置を第 1 の所定位置とし、ブラケット 33 と係合するときのシート本体 15 の位置を第 2 の所定位置とする。

【0031】

先ず、ストッパ体 31 が係合レバー 35 により直立位置に保持される場合について説明する。この場合、第 2 のロック機構 30 は、ストッパ体 31 と、ブラケット 33 と、係合レバー 35 とにより、第 1 及び第 2 の所定位置においてアップレール 12 (シート本体 15) の後方への移動を規制する。ここではシート本体 15 が第 2 の所定位置において後方への移動を規制される場合について説明する。

【0032】

図 4 (a) , (b) に示されるように、ストッパ体 31 は、第 2 の所定位置において係合レバー 35 により上端部を係止されて前記直立位置に保持される。詳しくは、前記係合レバー 35 は回動中心 35 a にてアップレール 12 に回動可能に固定されており、屈曲形成された先端部 35 b がストッパ体 31 の上端部に係入されて、ストッパ体 31 が直立位置 (係止状態) に保持される。係合レバー 35 の回動中心 35 a を挟んだ反対側の部位には、該係合レバー 35 の先端部 35 b をストッパ体 31 の上端部から外す方向 (図中反時計回り方向) に向けて付勢するコイルスプリング 37 が設けられている。また、係合レバー 35 の同じ側の端部は、後述するスライド解除レバー 41 の操作力を伝達する第 2 の連結部材 42 が連結される連結部 35 c とされている。

【0033】

係合レバー 35 にスライド解除レバー 41 の操作力が伝達されると、係合レバー 35 は

10

20

30

40

50

先端部 35b がストッパ体 31 の上端部に係入される方向（図中時計回り方向）に回動される。つまり、スライド解除レバー 41 を操作すれば、係合レバー 35 の先端部 35b がストッパ体 31 の上端部に係入されて、ストッパ体 31 は直立位置に保持される。そして、アップアール 12（シート本体 15）は車両の前後方向にスライド可能とされると、直立位置に保持されたストッパ体 31 がブラケット 33 に係止されて、後方への移動を規制される。

【0034】

具体的には、例えば、図 5 に示されるように、本実施形態の車両用シート装置が設けられる車両 V 内において、シート本体 15 が図中前後方向 L で示される位置にあるとき、即ち車両 V 内の 3 列目シート S の手前位置にあるときに、ストッパ体 31 はブラケット 33 により係止される。

10

【0035】

ところで、図 6（a）、（b）に示されるように、上記ロックレバー 23 の作動片 23b の上方には、押圧レバー 18 が配設されている。この押圧レバー 18 は、アップアール 12 に回動中心 18a を中心に回動可能に支持されている。図 6（b）に示されるように、押圧レバー 18 は、回動中心 18a を中心に図中時計回り方向に回動されると、先端部 18b がロックレバー 23 の作動片 23b を上方から押圧するように構成されている。

【0036】

なお、押圧レバー 18 の回動中心 18a を挟んで先端部 18b と反対側の端部には、操作部としてのスライド解除レバー 41 の操作力を伝達する第 1 の連結部材 43 が連結される連結部 18c が設けられている。

20

【0037】

上記の構成において、スライド解除レバー 41 が操作されると、押圧レバー 18 が回動してロックレバー 23 の作動片 23b が上方から押圧されて、ロックレバー 23 のロックが解除される。そして、アップアール 12 はロアール 11 に対してスライド可能とされる。このとき、上述したようにスライド解除レバー 41 には係合レバー 35 が連結されているため、係合レバー 35 が回動されてストッパ体 31 は直立位置（係止状態）に保持される。このため、図 7 に実線にて示されるように、アップアール 12 は、後方にスライド移動されると、やがて第 2 の所定位置においてブラケット 33 により後方への移動を規制される。

30

【0038】

そして、この第 2 の所定位置で、スライド解除レバー 41 の操作が解除されると、ストッパ体 31 の係止状態は解除されるとともに、ロックレバー 23 の押圧レバー 18 による押圧は解除されて、ロックレバーはロック爪 23a がロック穴 11d に挿入される方向に回動される。ここで、同図に示されるように、ロアール 11 のロック爪 23a が挿入される位置には、ロック穴 11d が形成されていない。即ち、ロック爪 23a はロアール 11 の表面に当接するように設定されており、ロック爪 23a は係合されず、第 1 のロック機構 20 はロック不能とされている。従って、第 2 の所定位置において、スライド解除レバー 41 の操作が解除されると、第 1 のロック機構 20 によりアップアール 12 がロアール 11 に固定されることなく、第 2 のロック機構 30 のみが解除される。

40

【0039】

第 2 の所定位置において第 2 のロック機構 30 が解除されると、図 7 中二点鎖線で示されるように、係合レバー 35 の先端部 35b、ストッパ体 31 及びロックレバー 23 はそれぞれ移動可能となる。詳述すると、係合レバー 35 の先端部 35b が回動してストッパ体 31 上端部の係止が解除されて、ストッパ体 31 は回動し、アップアール 12 の後方への移動が可能とされる。そのとき、ロックレバー 23 は、ロック穴 11d に挿入可能な位置とされる。つまり、アップアール 12 は、第 2 の所定位置において一旦停止され、第 2 のロック機構 30 が解除され後方へのスライド移動が可能とされれば、第 1 のロック機構 20 のロックが可能となる。

【0040】

50

次に、ストッパ体 3 1 がストッパブラケット 3 6 により直立位置に保持されて第 1 の所定位置において後方への移動を規制される場合について説明する。この場合、第 2 のロック機構 3 0 は、ストッパ体 3 1 と、ブラケット 3 3 と、ストッパブラケット 3 6 とにより、第 1 の所定位置においてアップアール 1 2 (シート本体 1 5) の後方への移動を規制する。

【 0 0 4 1 】

第 1 の所定位置においては、図 8 (a) , (b) に示されるように、ストッパブラケット 3 6 により上端部を係止されて前記直立位置に保持される。前記ストッパブラケット 3 6 は、シート本体 1 5 に対して固定されており、車両幅方向の所定範囲にあるときにストッパ体 3 1 の回動範囲内に配置され、該ストッパ体 3 1 の第 1 方向 (図 8 (b) において時計回り方向) の回動を規制して直立位置 (係止状態) に保持する。

10

【 0 0 4 2 】

具体的には、例えば、図 9 に示されるように、本実施形態の車両用シート装置が設けられる車両 V 内において、シート本体 1 5 が図中幅方向 W で示される範囲よりも外側の範囲にあるときに、ストッパブラケット 3 6 がストッパ体 3 1 を直立位置に保持するように設けられる。なお、シート本体 1 5 が図中幅方向 W で示される範囲よりも外側の範囲にあるとき、後方に移動すると車両内のホイールによるホイールハウス H に衝突してしまう。そして、シート本体 1 5 は、車両幅方向 W の範囲内にあれば、ストッパブラケット 3 6 がストッパ体 3 1 の回動範囲外に配置されているため、ストッパ体 3 1 がストッパブラケット 3 6 と係合しない、即ちストッパ体 3 1 のストッパブラケット 3 6 によるロックが解除され、後方への移動が可能とされる。

20

【 0 0 4 3 】

以上詳述したように、本実施形態によれば、以下に示す効果が得られるようになる。

(1) 本実施形態では、アップアール 1 2 は、第 1 のロック機構 2 0 が解除されて後方へ移動されると第 2 のロック機構 3 0 により第 1 及び第 2 の所定位置から後方への移動を規制され、第 1 及び第 2 の所定位置において第 2 のロック機構 3 0 が解除されるとその位置から後方へ移動可能とされている。つまり、アップアール 1 2 (シート本体 1 5) を後方に移動させるとき、第 1 及び第 2 の所定位置において一旦停止させ、その後、第 1 及び第 2 の所定位置から後方へ移動させることができる。従って、アップアール 1 2 の移動距離が長くなる場合に、第 1 及び第 2 の所定位置において一旦停止させることで、シート本体 1 5 が大きな衝撃力でホイールハウス H 等の部材に衝突するのを防止することができる。

30

【 0 0 4 4 】

(2) 本実施形態では、第 2 の所定位置において、ロック爪 2 3 a は口アール 1 1 の表面に当接するように設定されているため、第 2 の所定位置では第 1 のロック機構 2 0 はロックされない。このため、第 2 の所定位置においては第 1 のロック機構 2 0 の態様に関わらず、第 2 のロック機構 3 0 を解除することで、アップアール 1 2 を後方へ移動させることができるようになり、操作性がよい。

【 0 0 4 5 】

(3) 本実施形態では、スライド解除レバー 4 1 が操作されると、第 1 の連結部材 4 3 によりロックレバー 2 3 にロック解除のための操作力が伝達されるとともに、第 2 の連結部材 4 2 により係合レバー 3 5 を回動する操作力が伝達される。また、第 2 の所定位置においてスライド解除レバー 4 1 の操作を解除すれば、第 1 のロック機構 2 0 がロック不能な状態で第 2 のロック機構 3 0 が解除されて、この位置から後方への移動が可能とされる。このため、スライド解除レバー 4 1 を操作してアップアール 1 2 を後方に移動させて第 2 の所定位置において一旦停止させ、この位置においてスライド解除レバー 4 1 の操作を解除して第 2 の所定位置から後方への移動を可能とすることができる。従って、スライド解除レバー 4 1 の操作のみで一連の動作を行うことができ操作性がよい。

40

【 0 0 4 6 】

(4) 本実施形態では、シート本体 1 5 が車両 V の幅方向 W で示される範囲の外側にあ

50

るときは、ストッパ体 3 1 がストッパブラケット 3 6 により係止状態に保持され、後方への移動を規制される。そして、シート本体 1 5 が車両 V の幅方向 W で示される範囲内とされれば、ストッパブラケット 3 6 によるストッパ体 3 1 の係止状態が解除され、シート本体 1 5 は後方へ移動することができるようになる。このように、シート本体 1 5 にストッパブラケット 3 6 を設けることで、アップパレル 1 2 (シート本体 1 5) を車両 V の幅方向に所定範囲内のみで後方にスライド可能とすることができる。

【 0 0 4 7 】

(5) 本実施形態では、シート本体 1 5 のスライド移動を許可・禁止する第 1 及び第 2 のロック機構 2 0 , 3 0 は、スライド解除レバー 4 1 の操作により作動するように構成されている。つまり、例えばシート本体 1 5 など他の部材の動作と連動する構成ではないため、構成部材を順次組み付ければ、本実施形態の車両用シート装置とすることができる。従って、部材同士を連動させながら組み付ける場合と比較して容易に製造することができ、製造コストの低減を図ることができる。

10

【 0 0 4 8 】

なお、上記実施形態は以下のように変更してもよい。

・前記実施形態において、第 2 のロック機構 3 0 を構成するストッパ体 3 1 を係止状態に保持する部材として、係合レバー 3 5 又はストッパブラケット 3 6 の何れか一方のみを設けてもよい。

【 0 0 4 9 】

・前記実施形態において、横スライドラール 1 4 を必ずしも設けなくてもよい。そして、第 2 のロック機構 3 0 でストッパ体 3 1 を直立位置に保持する部材として係合レバー 3 5 のみを設けてもよい。

20

【 0 0 5 0 】

・前記実施形態において、スライド解除レバー 4 1 の操作力は、押圧レバー 1 8 及び係合レバー 3 5 に伝達される構成としたが、それぞれに操作力が伝達される操作部を連結してもよい。つまり、第 1 のロック機構 2 0 (押圧レバー 1 8) と第 2 のロック機構 3 0 (係合レバー 3 5) にそれぞれ操作部を連結してもよい。

【 0 0 5 1 】

・前記実施形態において、シート本体 1 5 の後方への移動が一旦停止される位置を前後方向 2 箇所にしたが、シート本体 1 5 が停止されるのは 1 箇所としてもよく、3 箇所以上としてもよい。車両内部の構成により、適宜設定すればよい。

30

【 0 0 5 2 】

・前記実施形態において、ロアレール 1 1 に対しアップパレル 1 2 を移動させる係合構造 (転動部材 1 6) は一例である。

・前記実施形態において、各シート本体 1 5 に対してロアレール 1 1 及びアップパレル 1 2 をそれぞれ 3 つ以上設けてもよい。また、十分な強度と安定性が確保されるのであれば、各シート本体 1 5 に対しロアレール 1 1 及びアップパレル 1 2 は 1 つだけでもよい。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 5 3 】

【 図 1 】 本発明の一実施形態を示す側面図。

40

【 図 2 】 図 1 の A - A 線断面図。

【 図 3 】 図 1 の B - B 線断面図。

【 図 4 】 (a) は図 1 の C - C 線断面図、(b) は (a) を上側から見た平面図。

【 図 5 】 同実施形態の車両内の平面図。

【 図 6 】 同実施形態の第 1 及び第 2 ロック機構を模式的に説明する (a) は平面図、(b) は側面図。

【 図 7 】 同実施形態の車両用シート装置の動作を説明する側面図。

【 図 8 】 (a) は図 1 の C - C 線断面図、(b) は (a) を右側から見た側面図。

【 図 9 】 同実施形態の車両内の平面図。

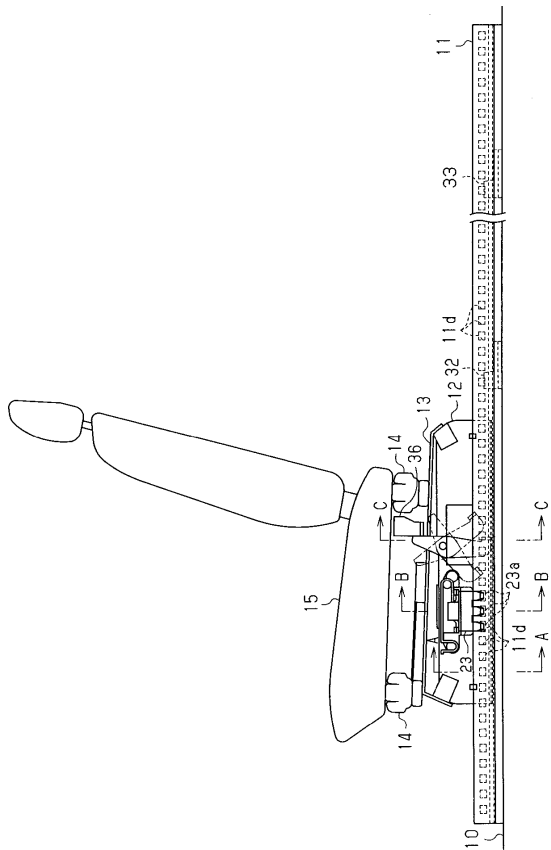
【 符号の説明 】

50

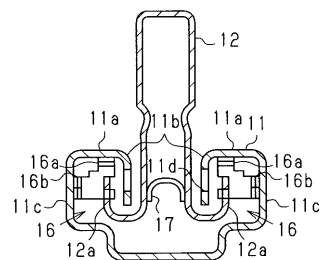
【 0 0 5 4 】

1 0 ... 車両フロア、 1 1 ... ロアレール、 1 1 d ... ロック穴、 1 2 ... アップレール、 1 4 ... 横スライドレール、 1 5 ... シート本体、 2 0 ... 第 1 のロック機構、 2 3 ... ロックレバー、 2 3 a ... ロック爪、 3 0 ... 第 2 のロック機構、 3 1 ... ストッパ体、 3 2 , 3 3 ... ブラケット、 3 5 ... 係合レバー、 3 6 ... ストッパブラケット、 4 1 ... 操作部としてのスライド解除レバー、 4 2 ... 第 2 の連結部材、 4 3 ... 第 1 の連結部材。

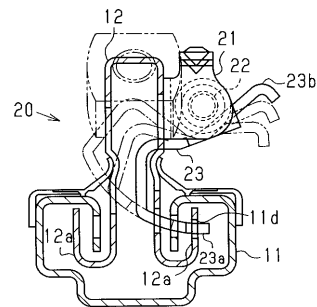
【 図 1 】



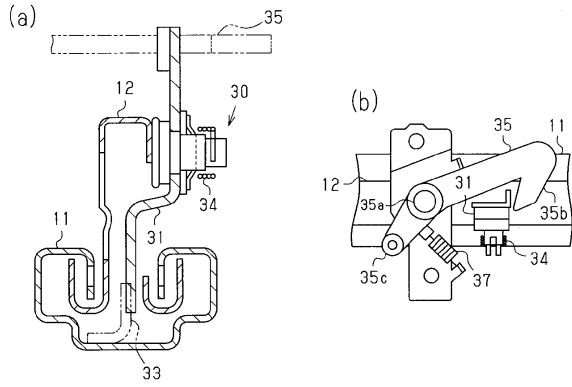
【 図 2 】



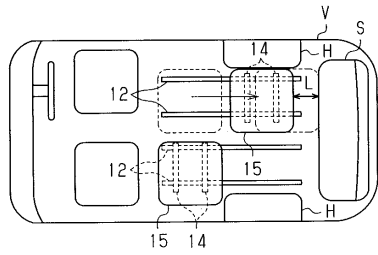
【 図 3 】



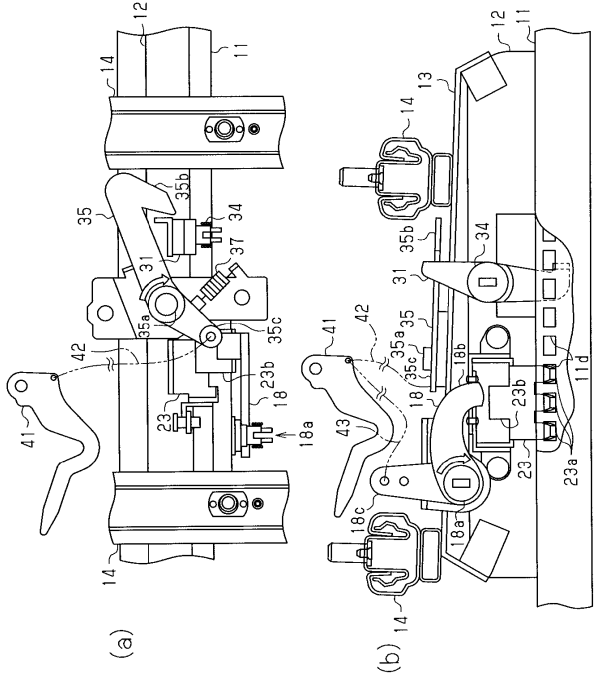
【 図 4 】



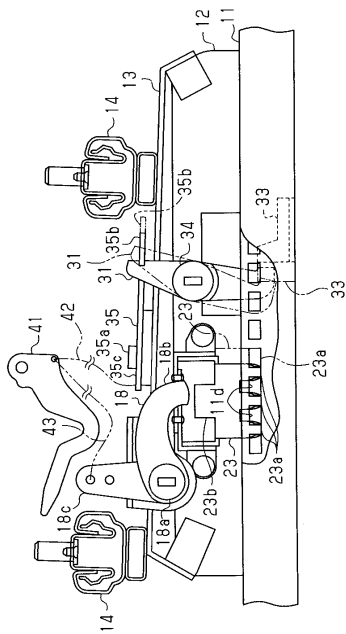
【 図 5 】



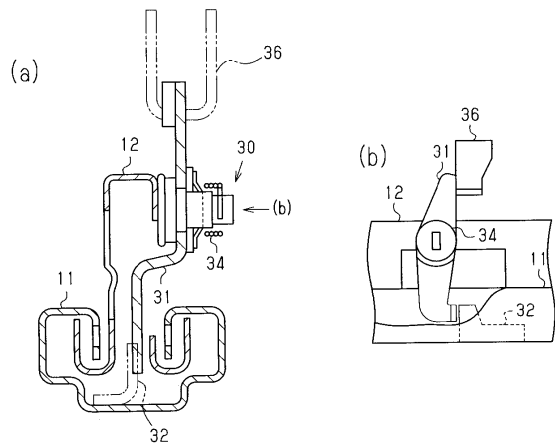
【 図 6 】



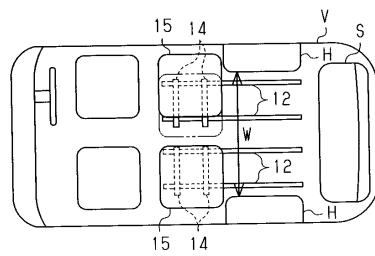
【 図 7 】



【 図 8 】



【 図 9 】



フロントページの続き

(56)参考文献 実開平06-018058(JP,U)
特開平08-282346(JP,A)
特開平10-194020(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60N 2/08