

(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2012-62008

(P2012-62008A)

(43) 公開日 平成24年3月29日(2012.3.29)

(51) Int.Cl.
B60N 2/42 (2006.01)F1
B60N 2/42テーマコード (参考)
3B087

審査請求 未請求 請求項の数 1 O L (全 14 頁)

(21) 出願番号 特願2010-209494 (P2010-209494)
(22) 出願日 平成22年9月17日 (2010.9.17)(71) 出願人 000005326
本田技研工業株式会社
東京都港区南青山二丁目1番1号
(71) 出願人 000220066
テイ・エス テック株式会社
埼玉県朝霞市栄町3丁目7番27号
(74) 代理人 100064908
弁理士 志賀 正武
(74) 代理人 100108578
弁理士 高橋 詔男
(74) 代理人 100146835
弁理士 佐伯 義文
(74) 代理人 100094400
弁理士 鈴木 三義

最終頁に続く

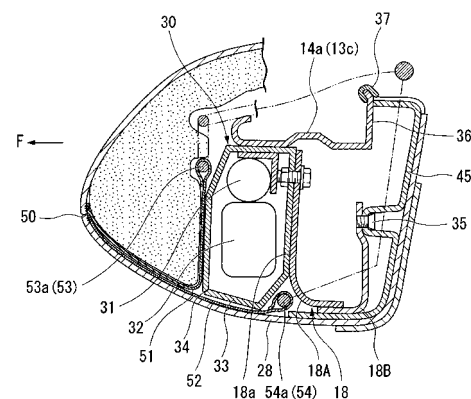
(54) 【発明の名称】 車両用シート

(57) 【要約】

【課題】荷重伝達ブロックの背部側でのシート表皮の皺の発生を抑制して、外観品質の向上を図ることのできる車両用シートを提供する。

【解決手段】シートバックフレームの車幅方向外側の側部フレーム部13cに荷重伝達ブロック18を設け、側部フレーム部13cと荷重伝達ブロック18の外側をシート表皮28によって覆う。荷重伝達ブロック18の背面側にシート表皮28の形状だしを行うカバー部材45を設ける。

【選択図】図11



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

シートバックの外側骨格部をなすシートバックフレームと、
該シートバックフレームの車幅方向外側の側部フレーム部に設置されて、車体側部から入力された衝撃荷重を前記シートバックフレームに伝達する荷重伝達ブロックと、
前記シートバックフレームと前記荷重伝達ブロックの外側を覆うシート表皮と、を備えた車両用シートにおいて、
前記荷重伝達ブロックの背面側に前記シート表皮の形状だしを行うカバー部材が設けられていることを特徴とする車両用シート。

【発明の詳細な説明】

10

【技術分野】**【0001】**

この発明は、車両側方から入力される衝撃荷重を車体の幅方向内側領域に伝達する機能を備えた車両用シートに関するものである。

【背景技術】**【0002】**

衝突時等に車両側方から入力される衝撃荷重を、シートを介して車体の幅方向内側に伝達するものが知られている（例えば、特許文献 1 参照）。

【0003】

この車両用シートは、シートバックの外側骨格部をなすシートバックフレームが矩形枠状に形成され、シートバックフレームの車幅方向外側の側部フレーム部に、シート幅方向の外側に突出して、車体側部から入力された衝撃荷重をシートバックフレームに伝達する荷重伝達ブロックが取り付けられている。また、シートバックフレームにはパッド材が取り付けられており、荷重伝達ブロックは、シートバックフレームやパッド材とともに外面側がシート表皮によって覆われている。

20

【先行技術文献】**【特許文献】****【0004】**

【特許文献 1】特開平 8 - 156668 号公報

【発明の概要】

30

【発明が解決しようとする課題】**【0005】**

しかし、この従来の車両用シートにおいては、荷重伝達ブロックが複数の金属成形品を接合して形成される場合等には、荷重伝達ブロックの背面から側方にかけてが複雑に入り組んだ凹凸形状となり易い。このため、従来の車両用シートにおいては、荷重伝達ブロックの背面側部分でシート表皮に皺ができ易く、見栄えの低下を生じることが懸念されている。

【0006】

そこでこの発明は、荷重伝達ブロックの背部側でのシート表皮の皺の発生を抑制して、外觀品質の向上を図ることのできる車両用シートを提供しようとするものである。

40

【課題を解決するための手段】**【0007】**

この発明に係る車両用シートでは、上記課題を解決するために以下の手段を採用した。

請求項 1 に係る発明は、シートバック（例えば、実施形態のシートバック 3）の外側骨格部をなすシートバックフレーム（例えば、実施形態のシートバックフレーム 13）と、該シートバックフレームの車幅方向外側の側部フレーム部（例えば、実施形態の側部フレーム部 13c）に設置されて、車体側部から入力された衝撃荷重を前記シートバックフレームに伝達する荷重伝達ブロック（例えば、実施形態の第 1 の荷重伝達ブロック 18）と、前記シートバックフレームと前記荷重伝達ブロックの外側を覆うシート表皮（例えば、実施形態のシート表皮 28）と、を備えた車両用シートにおいて、前記荷重伝達ブロック

50

の背面側に前記シート表皮の形状だしを行うカバー部材（例えば、実施形態のカバー部材４５）が設けられていることを特徴とするものである。

【発明の効果】

【０００８】

請求項１に係る発明によれば、荷重伝達ブロックの背面側に設けられたカバー部材によってシート表皮の形状だしが行われるため、荷重伝達ブロックの背部側でのシート表皮の皺の発生をカバー部材によって防止し、外観品質を向上させることができる。

【図面の簡単な説明】

【０００９】

【図１】この発明の一実施形態の車両用シートを前方側から見た斜視図である。

10

【図２】この発明の一実施形態の車両用シートの骨格部を前方側から見た斜視図である。

【図３】この発明の一実施形態の車両用シートの図２のＡ部をＥ方向から見た斜視図である。

【図４】この発明の一実施形態の車両用シートの図２のＡ部の分解斜視図である。

【図５】この発明の一実施形態の車両用シートの図３のＣ－Ｃ断面に対応する断面図である。

【図６】この発明の一実施形態の車両用シートの図２のＢ部に対応する部位の拡大斜視図である。

【図７】この発明の一実施形態の車両用シートの図６のＤ－Ｄ断面に対応する断面図である。

20

【図８】この発明の一実施形態の車両用シートの骨格部を後方側から見た分解斜視図である。

【図９】この発明の一実施形態の車両用シートの骨格部を前方側から見た分解斜視図である。

【図１０】この発明の一実施形態の車両用シートの骨格部を後方側から見た分解斜視図である。

【図１１】この発明の一実施形態の車両用シートの図１のＧ－Ｇ断面に対応する断面図である。

【図１２】この発明の他の実施形態の車両用シートの骨格部を後方側から見た分解斜視図である。

30

【図１３】この発明の他の実施形態の車両用シートの骨格部を前方側から見た分解斜視図である。

【図１４】この発明の他の実施形態の車両用シートの骨格部を前方側から見た分解斜視図である。

【図１５】この発明の他の実施形態の車両用シートの図１のＧ－Ｇ断面に対応する断面図である。

【発明を実施するための形態】

【００１０】

以下、この発明の一実施形態を図面に基づいて説明する。なお、図面において、矢印Ｆは車両前方を指すものとする。

40

図１は、車両の前席左側に配置された車両用シート１を前部側斜め上方から見た斜視図であり、図２は、同車両用シート１の骨格部を前部側斜め上方から見た斜視図である。

車両用シート１は、乗員の臀部を支持するシートクッション２と、このシートクッション２の後端部に連結されて、乗員の腰部及び背部を支持するシートバック３と、そのシートバック３の上部に支持されて、乗員の頭部及び首部を支持する図示しないヘッドレストとを備えている。

【００１１】

シートクッション２は、図２に示すように、前後のパイプ材５Ａ，５Ｂと側部のプレート材６Ａ，６Ｂによって矩形枠状に形成されたクッションフレーム７を備え、そのクッションフレーム７がシートレール８，８を介して車体フロア９に前後スライド可能に取り付

50

けられている。クッションフレーム 7 は、その上面側にウレタンフォーム等から成る図示しないパッド材が装着され、これらの外側が合成繊維や皮革等から成るシート表皮 2 6 (図 1 参照) によって覆われている。

【 0 0 1 2 】

シートバック 3 は、図 2 に示すように、上部フレーム部 1 3 a と左右の側部フレーム部 1 3 c , 1 3 d と下部フレーム部 1 3 b とからなる略矩形枠形状のシートバックフレーム 1 3 を備えている。シートバックフレーム 1 3 は、その前面側にウレタンフォーム等から成るパッド材 2 7 (図 1 1 参照) が装着され、これらの外側が合成繊維や皮革等から成るシート表皮 2 8 (図 1 参照) によって覆われている。

上部フレーム部 1 3 a と下部フレーム部 1 3 b は車幅方向に延出するパイプ材によって形成され、左右の側部フレーム部 1 3 c , 1 3 d はパイプ材の外側に断面略コ字状のプレート材である側部プレート 1 4 a , 1 4 b が接合された構造とされている。各フレーム部 1 3 c , 1 3 a , 1 3 d , 1 3 b のパイプ材は一体の骨格パイプ 1 2 が略矩形形状に曲げられて形成されている。

【 0 0 1 3 】

ただし、骨格パイプ 1 2 は、図 2 に示すように、一端 1 2 A が車幅方向内側の側部フレーム部 1 3 d (以下、「内側側部フレーム部 1 3 d 」と呼ぶ。) に位置され、他端 1 2 B が下部フレーム部 1 3 b に位置され、その中間部が上部フレーム部 1 3 a と車幅方向外側の側部フレーム部 1 3 c (以下、「外側側部フレーム部 1 3 c 」と呼ぶ。) に亙って延在しているが、骨格パイプ 1 2 の一端 1 2 A は内側側部フレーム部 1 3 d の下端から所定距離上方に離間した位置から始まり、他端 1 2 B は内側側部フレーム部 1 3 d の手前で終わっている。つまり、骨格パイプ 1 2 の下部フレーム部 1 3 b を構成する部分は、内側側部フレーム部 1 3 d との間に離間スペース S を形成している。

また、この実施形態の場合、外側側部フレーム部 1 3 c と内側側部フレーム部 1 3 d を構成する各側部プレート 1 4 a , 1 4 b は、それぞれ複数枚のプレート材が接合されて構成されている。

【 0 0 1 4 】

ところで、車幅方向外側と内側の各側部プレート 1 4 a , 1 4 b の下端は、下部フレーム部 1 3 b よりも下方まで延出しており、この各側部プレート 1 4 a , 1 4 b の下端の近傍が、クッションフレーム 7 の両側のプレート材 6 A , 6 B の後端領域の内側に配置され、傾動軸 1 5 を介してクッションフレーム 7 の後端部に傾動可能に連結されている。この傾動軸 1 5 はリクライニング機構の軸を構成し、クッションフレーム 7 の両側のプレート材 6 A , 6 B に跨るように車幅方向に沿って延出している。

なお、図中 1 6 , 1 7 は、シートバック 3 の図示しないパッド材を支持するために、外側側部フレーム部 1 3 c と内側側部フレーム部 1 3 d に取り付けられた支持マットと支持ワイヤである。

【 0 0 1 5 】

図 3 , 図 4 は、外側側部フレーム部 1 3 c の下半領域と下部フレーム部 1 3 b の連設部の近傍を示す図であり、図 5 は、図 3 の C - C 断面に対応する断面図である。また、図 6 は、内側側部フレーム部 1 3 d の下半領域と下部フレーム部 1 3 b の連設部の近傍を示す図であり、図 7 は、図 6 の D - D 断面に対応する断面図である。

外側側部フレーム部 1 3 c を成す側部プレート 1 4 a の車幅方向外側の面には、車幅方向外側に突出して、側面衝突時等に車体側部 (例えば、センターピラー) から入力された衝撃荷重をシートバックフレーム 1 3 に伝達する第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 (荷重伝達ブロック) が取り付けられている。

【 0 0 1 6 】

第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 は、金属製の略矩形の半割り容器状の前部ブロック 1 8 A と後部ブロック 1 8 B の周縁部が相互に接合されて成り、上下方向に長い略長方形の断面が車幅方向外側に向かって延出している。前部ブロック 1 8 A の前面は、エアバッグ装置 3 0 (図 1 参照) が取り付けられる取付座 1 8 a とされ、また、前部ブロック 1 8 A の

車幅方向内側の縁部には上下に離間して一对の窪み部 19, 19 が形成されている。前部ブロック 18 A の内側の縁部はこの窪み部 19, 19 によって上下方向に互って波打ち、それによって車幅方向の剛性の向上が図られている。また、各窪み部 19 の底壁の車幅方向内側領域には、車幅方向内側に向かって突出する舌片部 20 (図 4 参照) が設けられている。

第 1 の荷重伝達ブロック 18 は、側部プレート 14 a の車幅方向外側の面に重ねられ、側部プレート 14 a との当接部の周域が側部プレート 14 a に対して溶接によって固定されている。ただし、図 4 に示すように、側部プレート 14 a 上の第 1 の荷重伝達ブロック 18 の舌片部 20 に対応する位置には、長孔状の貫通孔 21, 21 が形成され、この貫通孔 21, 21 を通して各舌片部 20 が骨格パイプ 12 に対して直接溶接固定されている。

10

【0017】

また、図 4 に示すように、クッションフレーム 7 の車幅方向外側のプレート材 6 A の後端部には、傾動軸 15 の外周域を囲む円筒状のボス部 22 が突設され、このボス部 22 に第 2 の荷重伝達ブロック 23 が取り付けられている。この第 2 の荷重伝達ブロック 23 は、車両の側面衝突時等に車体側部の下部領域から入力された衝撃荷重をシートバックフレーム 13 の下端領域 (傾動軸 15 の存在する領域) に直接伝達する部材であり、車幅方向に延出する複数の筒状断面が並列に配置されたハニカム構造とされ、全体が樹脂によって短軸円柱状に形成されている。

【0018】

ところで、傾動軸 15 よりも上方に配置されている下部フレーム部 13 b には、シート幅方向の両縁部が外側側部フレーム部 13 c と内側側部フレーム部 13 d に結合された金属製のリヤアンダープレート 24 (板状強度部材) が結合されている。このリヤアンダープレート 24 は、上縁部が下部フレーム部 13 b の後部側上面に溶接固定され、図 5 に示すように、その溶接固定部から下方に延出する領域が傾動軸 15 の後方側を覆い、さらに下縁部が前方側に屈曲して傾動軸 15 の下方を覆うようになっている。この実施形態の場合、リヤアンダープレート 24 は傾動軸 15 よりも低い位置まで下端全域が延出している。また、リヤアンダープレート 24 の両側の下縁部は傾動軸 15 よりも低い位置を含む範囲で外側側部フレーム部 13 c と内側側部フレーム部 13 d の各側部プレート 14 a, 14 b に溶接固定されている。

20

【0019】

また、この実施形態の場合、下部フレーム部 13 b を構成する骨格パイプ 12 には、図 3 に示すように、外側側部フレーム部 13 c (側部プレート 14 a) に向かって斜め上方に屈曲する傾斜部 12 a が設けられている。リヤアンダープレート 24 の車幅方向外側の縁部は、この傾斜部 12 a に沿うようにその上端部の高さが側端部に向かって次第に高くなっている。なお、下部フレーム部 13 b を構成する骨格パイプ 12 の他端 12 B は、図 6 に示すように、内側側部フレーム部 13 d まで延出していないが、リヤアンダープレート 24 の車幅方向内側の縁部は、車幅方向外側の縁部と同様に、その上端部の高さが側端部に向かって次第に高くなっている。

30

【0020】

また、下部フレーム部 13 b と傾動軸 15 の前方側には、金属製のフロントアンダープレート 25 (板状補強部材) が配置されている。このフロントアンダープレート 25 は、図 5 に示すように、上端部が下部フレーム部 13 b の前部側上面に溶接固定されるとともに、シート幅方向の両縁部が外側側部フレーム部 13 c と内側側部フレーム部 13 d の各側部プレート 14 a, 14 b に溶接固定されている。なお、フロントアンダープレート 25 の上端部はリヤアンダープレート 24 の上端部に溶接固定するようにしても良い。そして、フロントアンダープレート 25 の下部フレーム部 13 b から下方に延出する領域は傾動軸 15 の前方側を覆い、さらに下縁部が傾動軸 15 よりも低い位置で後方側に屈曲して、傾動軸 15 の下方を覆う位置でリヤアンダープレート 24 の下端に溶接固定されている。なお、フロントアンダープレート 25 の車幅方向外側の縁部は、リヤアンダープレート 24 と同様に、その上端部の高さが側端部に向かって次第に高くなっているが、フロント

40

50

アンダープレート 25 の車幅方向内側の縁部は、傾動軸 15 の前面から上面に亙る領域が切り欠かれている。

【0021】

フロントアンダープレート 25 は、図 5 に示すように、リヤアンダープレート 24 とともに車幅方向に延出する閉断面を構成している。このフロントアンダープレート 25 とリヤアンダープレート 24 とによる閉断面は、傾動軸 15 の周囲を覆い、かつ外側側部フレーム部 13c と内側側部フレーム部 13d の下端部同士を連結している。

【0022】

図 8 ~ 図 10 は、外側側部フレーム部 13c と第 1 の荷重伝達ブロック 18 に他の部品が取り付けられる状態を示す斜視図であり、図 11 は、図 1 の G - G 断面に対応する断面図である。

10

これらの図に示すように、第 1 の荷重伝達ブロック 18 の前面側にはエアバッグ装置 30 が取り付けられ、第 1 の荷重伝達ブロック 18 の後面側には、樹脂製のカバー部材 45 が取り付けられている。

【0023】

エアバッグ装置 30 は、図 11 に示すように、衝撃を感知してガスを発生するインフレーター 31 と、インフレーター 31 のガス圧を受けて展開する折り畳まれた袋体 32 を備え、これらが上下方向に長尺なバッグケース 33 に収容されている。バッグケース 33 は、車体前方に指向する前面が、袋体 32 の展開により、側部プレート 14a 側のコーナーをヒンジ支点として展開口 34 を前方側に開く蓋部とされている。バッグケース 33 は、その後

20

【0024】

一方、カバー部材 45 は、第 1 の荷重伝達ブロック 18 よりも一回り大きい正面視が略長方形の半割りの箱型形状に形成され、第 1 の荷重伝達ブロック 18 の後面と周囲を覆った状態で第 1 の荷重伝達ブロック 18 の背面にビス 35 によって固定されるようになっている。カバー部材 45 の外面は滑らかな面によって形成されている。また、カバー部材 45 は、第 1 の荷重伝達ブロック 18 の背面にビス止めされるに際して、側部プレート 14a の後部側の屈曲壁 36 の後面に跨って固定される。カバー部材 45 は、このようにして取り付けられると、側部プレート 14a の後部からエアバッグ装置 30 のバッグケース 33 の外端部の近傍部にかけてを滑らかな面によって覆うことになる。

30

【0025】

ところで、側部プレート 14a とエアバッグ装置 30 の前面側には、図 11 に示すようにパッド材 27 が配置され、このパッド材 27 の外面側がシート表皮 28 によって覆われている。そして、パッド材 27 を覆ったシート表皮 28 の車幅方向外側の端縁は、バッグケース 33 とカバー部材 45 の外側面をさらに覆い、側部プレート 14a の後端に係止部材 37 を介して係止されている。このとき、カバー部材 45 は、エアバッグ装置 30 から側部プレート 14a の後端に亙る領域においてシート表皮 28 の形状出しを行う（皺のない連続形状を作り出す）ように機能する。

【0026】

40

また、シート表皮 28 のうちのバッグケース 33 の展開口 34 の前方側位置には、図 11 に示すように、エアバッグ装置 30 の袋体 32 の展開時に、展開圧によって破断される破断境界部 50 が上下方向に沿うように設けられている。そして、シート表皮 28 の裏面のうちの、破断境界部 50 のシート幅方向内側の縁部と外側の縁部には、内側力布 51 と外側力布 52 がそれぞれ縫合されている。内側力布 51 と外側力布 52 は、エアバッグ装置 30 の展開時に破断境界部 50 の両縁に張力を付与して、破断境界部 50 からの破断を促すための布部材であり、これらの各基端部は内側支持ワイヤ 53 と外側支持ワイヤ 54 を介して外側側部フレーム部 13c に連結されている。

【0027】

外側側部フレーム部 13c の側部プレート 14a には、図 8 に示すように、シート幅方

50

向の内側に膨出するように支持フレーム 5 5 が取り付けられ、この支持フレーム 5 5 に内側支持ワイヤ 5 3 と外側支持ワイヤ 5 4 の各基端部が固定されている。

【 0 0 2 8 】

内側支持ワイヤ 5 3 は、図 9 に示すように、内側力布 5 1 が取り付けられる取付部 5 3 a が、側部プレート 1 4 a の前方側に配置されるとともに、取付部 5 3 a を挟む上下の端部が側部プレート 1 4 a の内側面に沿って後方側に延出し、その状態で後方側の支持フレーム 5 5 に固定されている。

【 0 0 2 9 】

一方、外側支持ワイヤ 5 4 は、外側力布 5 2 が取り付けられる取付部 5 4 a が、第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 の車幅方向外側の前端領域に配置されるとともに、取付部 5 4 a を挟む上下の端部が、第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 の後面（後部ブロック 1 8 B の後面）に這わせて後方側の支持フレーム 5 5 に固定されている。外側支持ワイヤ 5 4 の第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 の後面に這わせる部分は、カバー部材 4 5 が第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 に固定されるときに、カバー部材 4 5 と第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 との間で挟持される。

【 0 0 3 0 】

以上の構成において、車両の側面衝突時に衝撃荷重が車体側部に入力され、車体側部が車幅方向内側に変形すると、その変形した車体側部が第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 と第 2 の荷重伝達ブロック 2 3 のうちの少なくとも一方に当接し、衝撃荷重がシートバックフレーム 1 3 の外側側部フレーム部 1 3 c に伝達される。

【 0 0 3 1 】

こうして、外側側部フレーム部 1 3 c に衝撃荷重が入力されると、車幅方向に延出するリヤアンダープレート 2 4 とフロントアンダープレート 2 5 が、その衝撃荷重を下部フレーム部 1 3 b とともに内側側部フレーム部 1 3 d の下端に伝達する。内側側部フレーム部 1 3 d に伝達された荷重は、シートバックフレーム 1 3 全体の車幅方向内側への移動とともに車幅方向中央のコンソールボックス（図示せず）を介してフロアトンネル（図示せず）に速やかに伝達される。

【 0 0 3 2 】

一方、車両の側面衝突時に衝撃がセンサによって感知されると、エアバッグ装置 3 0 のインフレーター 3 1 がガスを発生して袋体 3 2 を前方に展開させる。こうして袋体 3 2 が展開すると、バッグケース 3 3 の展開口 3 4 が開いて袋体 3 2 が内側力布 5 1 と外側力布 5 2 の間を前進し、このときの展開圧が内側力布 5 1 と外側力布 5 2 を通してシート表皮 2 8 の破断境界部 5 0 に作用し、シート表皮 2 8 がこの部位で破断することになる。これにより、袋体 3 2 がシートバック 3 の車幅方向外側の側部で前方に展開し、シートに着座した乗員の側部が袋体 3 2 によって保護される。

【 0 0 3 3 】

以上のように、この車両用シート 1 は、第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 が、複雑に入り組んだ凹凸形状を持つ金属成形品を組み合わせる構成されているにも拘わらず、この第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 の背面側に樹脂製のカバー部材 4 5 が取付けられているため、第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 の背部側から側方に互る領域にシート表皮 2 8 の皺が発生するのを未然に防止することができる。したがって、車両用シート 1 を採用することにより、外観品質を向上させることができる。

【 0 0 3 4 】

図 1 2 ~ 図 1 5 は、この発明の他の実施形態を示すものである。この他の実施形態は、内側力布 5 1 と外側力布 5 2 の取付部の構造が異なるだけで、他の部分は上記の実施形態とほぼ同様の構造とされている。したがって、上記の実施形態と同一部分に同一符号を付して重複する説明を省略するものとする。

図 1 2 ~ 図 1 4 は、外側側部フレーム部 1 3 c と第 1 の荷重伝達ブロック 1 8 に他の部品が取り付けられる状態を示す斜視図であり、図 1 5 は、図 1 の G - G 断面に対応する断面図である。

10

20

30

40

50

第１の荷重伝達ブロック１８の前面側と後面側には、上記の実施形態と同様のエアバッグ装置３０と樹脂製のカバー部材４５がそれぞれ取り付けられている。

【００３５】

図１５に示すように、内側力布５１と外側力布５２の各端部は、内側支持ワイヤ１５３と外側支持ワイヤ１５４を介して外側側部フレーム部１３ｃに支持されているが、内側支持ワイヤ１５３は外側側部フレーム部１３ｃの側部プレート１４ａに係止固定され、外側支持ワイヤ１５４は第１の荷重伝達ブロック１８に係止固定されている。

【００３６】

内側支持ワイヤ１５３は、図１３に示すように、内側力布５１が取り付けられる取付部１５３ａが、側部プレート１４ａの前方側に配置されるとともに、取付部１５３ａを挟む上下の端部が、側部プレート１４ａに設けられた一对の長孔状の係止孔５６，５６に車幅方向外側から挿入されている。側部プレート１４ａの係止孔１５６，１５６は、エアバッグ装置３０に隣接する部位に上下に離間して設けられている。内側支持ワイヤ１５３の上下の各端部には、図１５に示すように、略Ｕ字状の係止フック１５３ｂが設けられ、その各係止フック１５３ｂが対応する係止孔５６の前側の縁部に係止されている。係止孔５６，５６は、内側支持ワイヤ１５３を側部プレート１４ａ（外側側部フレーム部１３ｃ）の外側面に当接させた状態で係止するワイヤ係止部を構成している。内側支持ワイヤ１５３のうちの、係止孔５６，５６から車幅方向外側に引き出されて取付部１５３ａに連続する部位は側部プレート１４ａの外側面に沿って前方に延出しているが、この部位は、図１４に示すように、第１の荷重伝達ブロック１８に固定されるエアバッグ装置３０のバッグケース３３と側部プレート１４ａとの間で挟持される。

【００３７】

一方、外側支持ワイヤ１５４は、図１２に示すように、外側力布５２が取り付けられる取付部１５４ａが、第１の荷重伝達ブロック１８の車幅方向外側の前端領域に配置されるとともに、取付部１５４ａを挟む上下の各端部が第１の荷重伝達ブロック１８の後面（後部ブロック１８Ｂの後面）に這わせて配置され、その各端部が第１の荷重伝達ブロック１８の後面に係止固定されている。具体的には、外側支持ワイヤ１５４の各端部には、略Ｌ字状に屈曲した係止フック１５４ｂが設けられ、この各係止フック１５４ｂが第１の荷重伝達ブロック１８の後部面に設けられた対応する係止孔５７に挿入され、その各係止孔５７の縁部に係止されている。

【００３８】

第１の荷重伝達ブロック１８の後部面には、図１２に示すように、上下に離間して一对の開口５８，５８が設けられている。上記の各係止孔５７は、この各開口５８に連続するように各開口５８の車幅方向外側の辺に溝状に連続して形成されている。外側支持ワイヤ１５４の係止フック１５４ｂは開口５８側から係止孔５７内に案内され、各係止孔５７の縁部に係止されている。外側支持ワイヤ１５４の第１の荷重伝達ブロック１８の後面に這わせた部分は、カバー部材４５が第１の荷重伝達ブロック１８に固定されるときに、カバー部材４５と第１の荷重伝達ブロック１８との間で挟持される。

なお、カバー部材４５の裏面（第１の荷重伝達ブロック１８の後面に対向する側の面）には、図１３に示すように、上下方向に延出する補強リブ５９が設けられている。この補強リブ５９は、カバー部材４５が第１の荷重伝達ブロック１８に固定されるときに、外側支持ワイヤ１５４の各係止フック１５４ｂの付根部の内側の近傍に配置され、各係止フック１５４ｂの開口５８方向への変位を規制する。

【００３９】

ここで、上記の各実施形態から抽出し得る他の発明について以下に列記する。

（ａ） 特許請求の範囲の請求項１に記載の車両用シートにおいて、

前記シートバックフレームの車幅方向外側の側部フレーム部に設置されるとともに、前記荷重伝達ブロックよりも前方側に展開口（例えば、実施形態の展開口３４）を有するエアバッグ装置（例えば、実施形態のエアバッグ装置３０）を備え、

前記荷重伝達ブロックの前面に、前記エアバッグ装置の取付座（例えば、実施形態の取

10

20

30

40

50

付座 1 8 a) が設けられていることを特徴とする車両用シート。

(b) 前記 (a) に記載の車両用シートにおいて、

前記エアバッグ装置が、前記シートバックフレームと荷重伝達ブロックとともに前記シート表皮によって覆われるとともに、

前記シート表皮の前記エアバッグ装置の前方位置に設けられて前記エアバッグ装置の展開により破断される破断境界部 (例えば、実施形態の破断境界部 5 0) と、

前記シート表皮の前記破断境界部のシート幅方向内側の縁部と前記車幅方向外側の側部フレーム部とを連結する内側力布 (例えば、実施形態の内側力布 5 1) と、

前記シート表皮の前記破断境界部のシート幅方向外側の縁部と前記車幅方向外側の側部フレーム部または前記荷重伝達ブロックとを連結する外側力布 (例えば、実施形態の外側力布 5 2) と、

前記外側力布を前記車幅方向外側の側部フレーム部または前記荷重伝達ブロックに係止させる支持ワイヤ (例えば、実施形態の外側支持ワイヤ 5 4) と、を備え、

前記支持ワイヤが、前記荷重伝達ブロックと前記カバー部材の間から車幅方向外側に引き出され、当該支持ワイヤの引き出された部位に前記外側力布が支持されていることを特徴とする車両用シート。

【 0 0 4 0 】

なお、この発明は上記の実施形態に限定されるものではなく、その要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更が可能である。

【符号の説明】

【 0 0 4 1 】

1 ... 車両用シート

3 ... シートバック

1 3 ... シートバックフレーム

1 3 c ... 側部フレーム部

1 8 ... 第 1 の荷重伝達ブロック (荷重伝達ブロック)

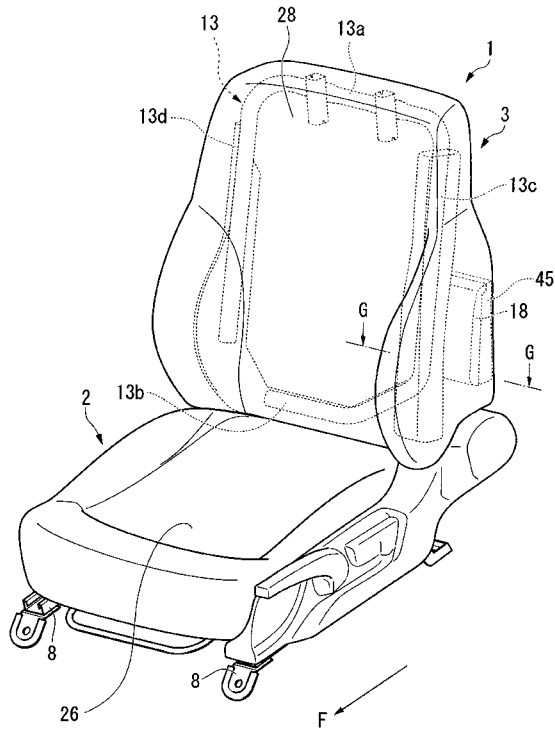
2 8 ... シート表皮

4 5 ... カバー部材

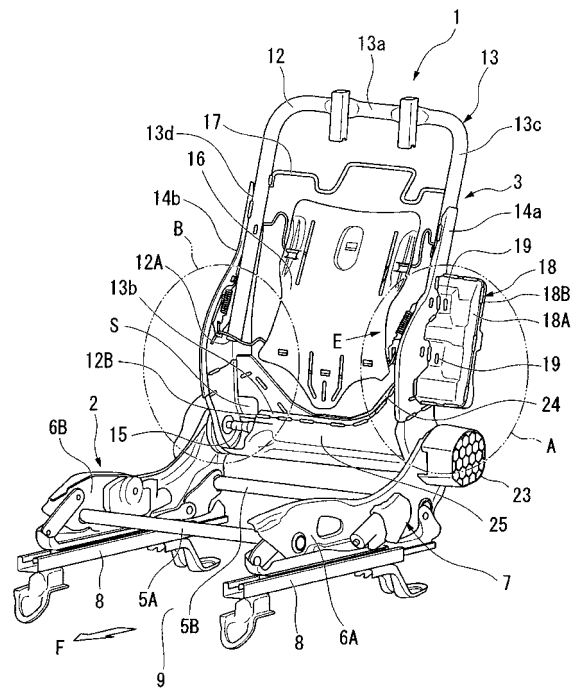
10

20

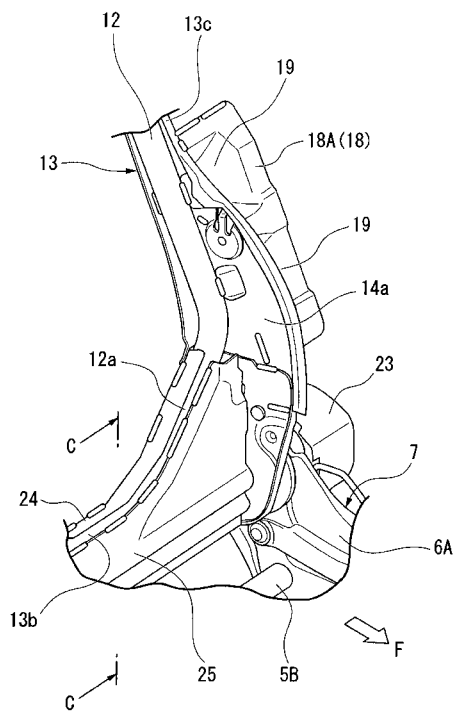
【 図 1 】



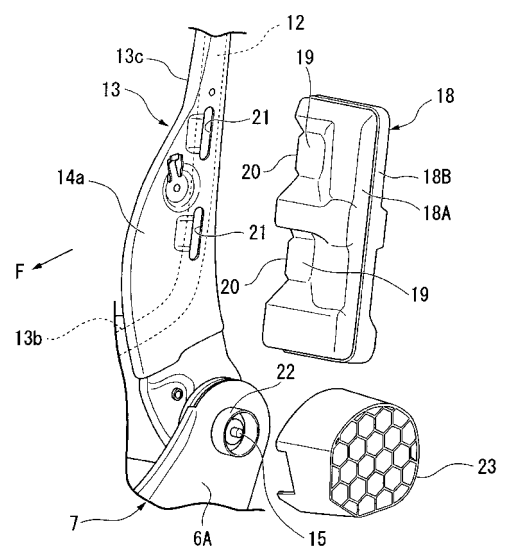
【 図 2 】



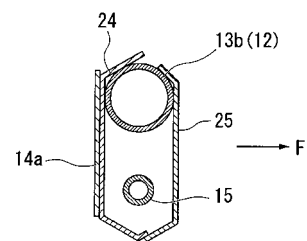
【 図 3 】



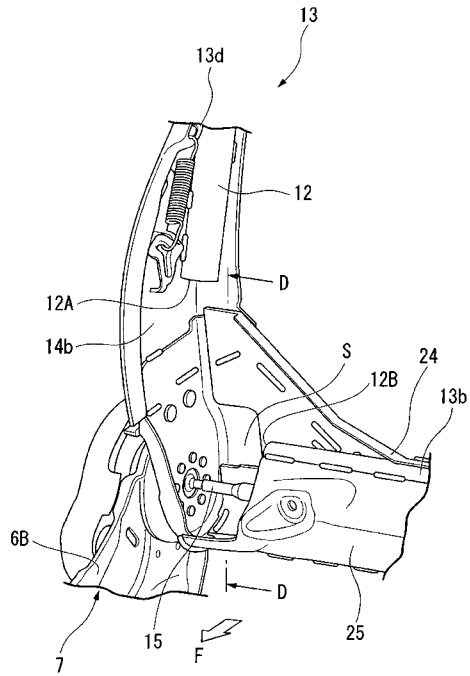
【 図 4 】



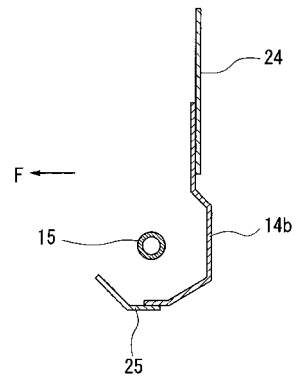
【 図 5 】



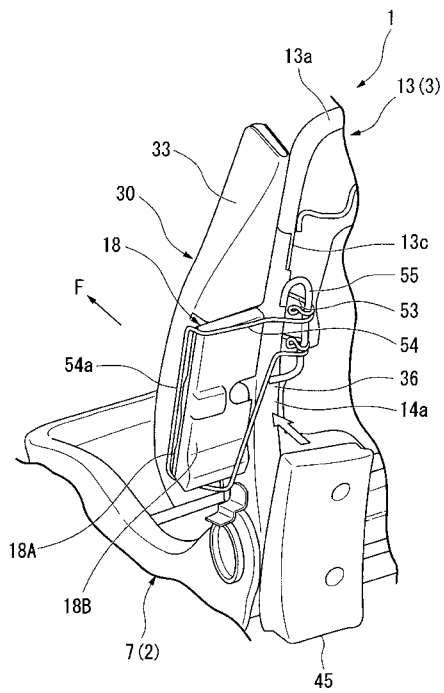
【 図 6 】



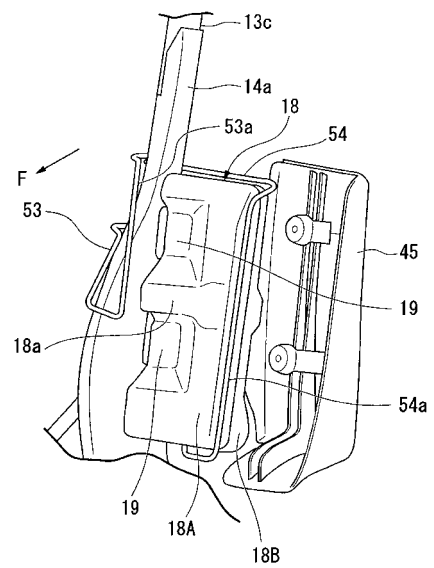
【 図 7 】



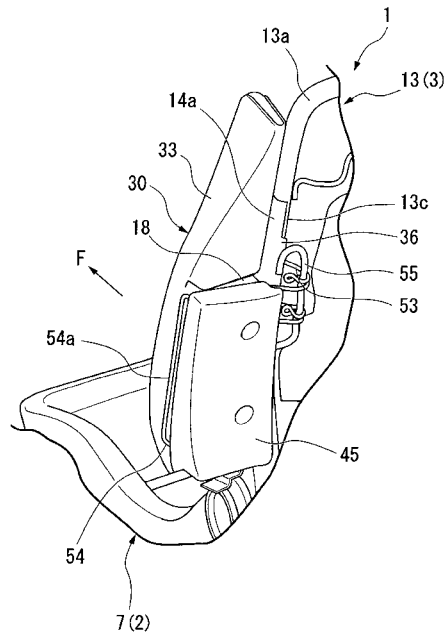
【 図 8 】



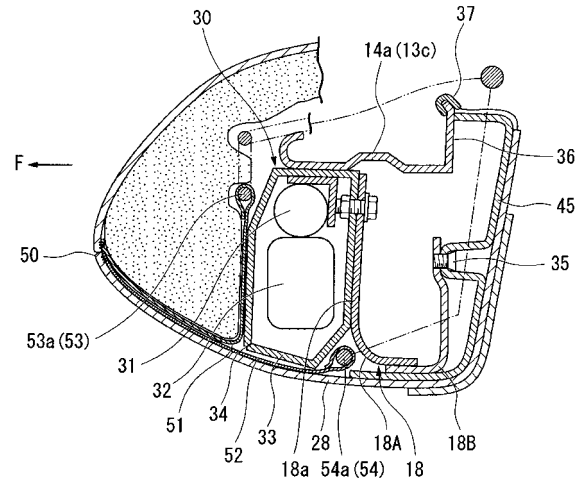
【 図 9 】



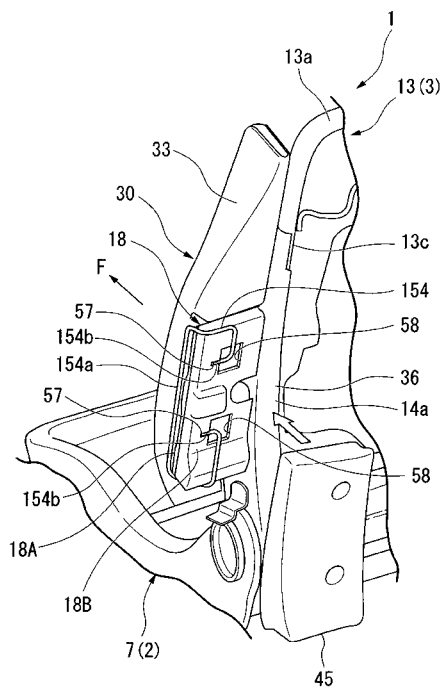
【図 10】



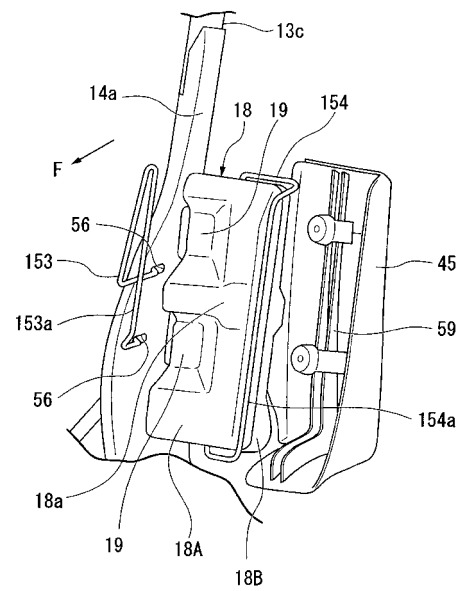
【図 11】



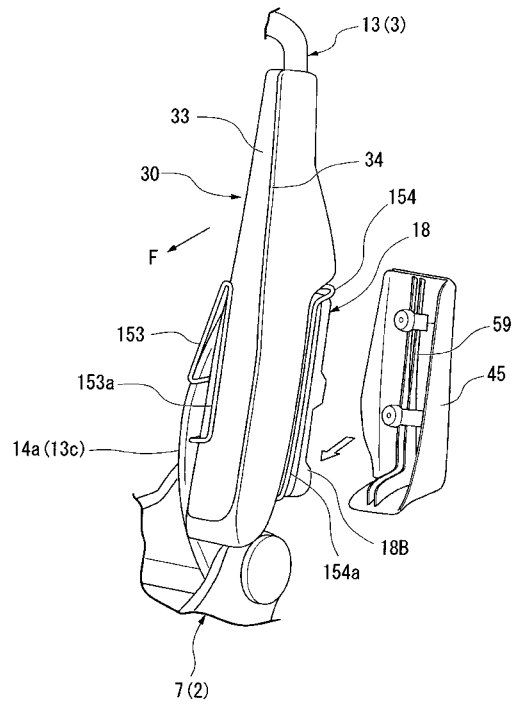
【図 12】



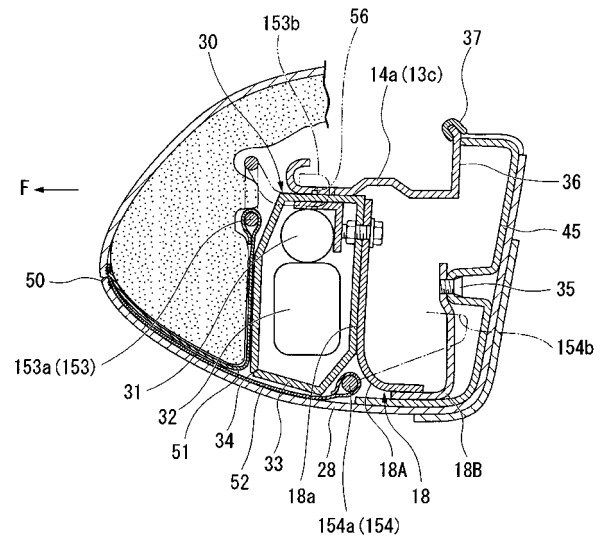
【図 13】



【図 14】



【図 15】



フロントページの続き

(74)代理人 100107836

弁理士 西 和哉

(74)代理人 100108453

弁理士 村山 靖彦

(72)発明者 山木 状元

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

(72)発明者 郭 裕之

栃木県塩谷郡高根沢町太田 1 1 8 - 1 テイ・エス テック株式会社内

F ターム(参考) 3B087 CD01 DB02 DB07 DE03