

(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2010-30433

(P2010-30433A)

(43) 公開日 平成22年2月12日(2010.2.12)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B 6 0 N 2/42 (2006.01)	B 6 0 N 2/42	3 B 0 8 7
B 6 0 N 2/06 (2006.01)	B 6 0 N 2/06	

審査請求 未請求 請求項の数 2 O L (全 6 頁)

(21) 出願番号	特願2008-194798 (P2008-194798)	(71) 出願人	000005326
(22) 出願日	平成20年7月29日 (2008.7.29)		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
		(74) 代理人	100071870
			弁理士 落合 健
		(74) 代理人	100097618
			弁理士 仁木 一明
		(74) 代理人	100152227
			弁理士 ▲ぬで▼島 慎二
		(72) 発明者	内藤 正志
			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)	3B087 BA02 CD05 DA01

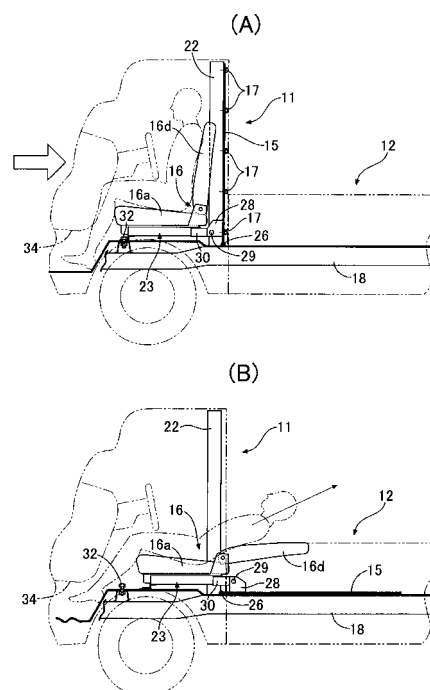
(54) 【発明の名称】 車両におけるシート構造

(57) 【要約】

【課題】 車両の前部が衝突により変形したとき、キャブの後方の荷台を利用して乗員を速やかに救出できるようにすることを目的とする。

【解決手段】 車両の前部の衝突時にダッシュボード34とシート16のシートクッション16aの前端との間に脚を挟まれた乗員をキャビン11の側方や前方から救出することが困難な場合、キャビン11のバックパネル15をその下端のヒンジ26を中心にして後方の荷台12側に回転すると、バックパネル15にリンク30を介して連結されたシート16が荷台12側にスライドする。その結果、ダッシュボードとシート16との間に空間が形成され、かつキャビン11の後方が開放されるので、乗員を荷台12側に引き出して救出することができる。

【選択図】 図6



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

シート（１６）を備えるキャビン（１１）を荷台（１２）の前方に配置した車両において、

前記キャビン（１１）のバックパネル（１５）の下端を支点（２６）を介して前記荷台（１２）側に回転可能に支持し、前記キャビン（１１）に前後スライド可能に支持した前記シート（１６）と前記バックパネル（１５）とを連結部材（３０）で連結することで、前記バックパネル（１５）の回転に伴って前記シート（１６）を後方にスライドさせることを特徴とする、車両におけるシート構造。

【請求項 2】

10

前記シート（１６）に設けたブラケット（３１）に、キャビンフロア（２１）に締結されるボルト（３２）が貫通するボルト孔（３１a）と、前記ボルト（３２）の直径よりも広い幅を有して前記ボルト孔（３１a）から前方に延びて前記ブラケット（３１）の周縁に開口するスリット（３１b）とを形成したことを特徴とする、請求項 1 に記載の車両におけるシート構造。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、シートを備えるキャビンを荷台の前方に配置した車両におけるシート構造に関する。

20

【背景技術】**【0002】**

車両の後席シートのシートバックを後方の荷室の床面上に倒して後方にスライドさせるとともに、前記シートのシートクッションを前記シートバックの前端に連なるように後方にスライドさせることで、荷室の床面をシートクッションおよびシートバックで覆ってくつろぎ空間として利用可能にしたものが、下記特許文献 1 により公知である。

【特許文献 1】特開 2000 - 71830 号公報

【発明の開示】**【発明が解決しようとする課題】****【0003】**

30

ところで、車両の前部が衝突により変形すると、シートに着座した乗員の脚がダッシュボードとシートクッションの前端との間に挟まれてしまい、乗員の救出が困難になる場合がある。このような場合に、シートをキャビンのフロアから分離して乗員を救出することがあるが、シートをフロアから分離するには時間が掛かる問題がある。

【0004】

本発明は前述の事情に鑑みてなされたもので、車両の前部が衝突により変形したとき、キャビンの後方の荷台を利用して乗員を速やかに救出できるようにすることを目的とする。

【課題を解決するための手段】**【0005】**

40

上記目的を達成するために、請求項 1 に記載された発明によれば、シートを備えるキャビンを荷台の前方に配置した車両において、前記キャビンのバックパネルの下端を支点を介して前記荷台側に回転可能に支持し、前記キャビンに前後スライド可能に支持した前記シートと前記バックパネルとを連結部材で連結することで、前記バックパネルの回転に伴って前記シートを後方にスライドさせることを特徴とする、車両におけるシート構造が提案される。

【0006】

また請求項 2 に記載された発明によれば、請求項 1 の構成に加えて、前記シートに設けたブラケットに、キャビンフロアに締結されるボルトが貫通するボルト孔と、前記ボルトの直径よりも広い幅を有して前記ボルト孔から前方に延びて前記ブラケットの周縁に開口

50

するスリットとを形成したことを特徴とする、車両におけるシート構造が提案される。

【発明の効果】

【0007】

請求項1の構成によれば、車両の前部の衝突時に車体とシートとの間に脚を挟まれた乗員をキャビンの側方や前方から救出することが困難な場合、キャビンのバックパネルをその下端の支点を中心にして後方の荷台側に回転すると、バックパネルに連結部材を介して連結されたシートが荷台側にスライドする。その結果、車体とシートとの間に空間が形成され、かつキャビンの後方が開放されるので、乗員を荷台側に引き出して救出することができる。

【0008】

また請求項2の構成によれば、通常時はブラケットをボルトでキャビンフロアに締結することでシートを固定することができ、乗員を救出するときにはボルトを完全に抜き取ることなく僅かに弛めるだけで、ボルトがブラケットのスリットを通過することで、シートが荷台側にスライドさせることができ、乗員の救出に要する時間を短縮することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0009】

以下、本発明の実施の形態を添付の図面に基づいて説明する。

【0010】

図1～図6は本発明の実施の形態を示すもので、図1はトラックの斜視図、図2は図1の2-2線拡大断面図、図3は図2の3-3線断面図、図4は図2の4-4線拡大断面図、図5はバックパネルを後方に回転させた状態を示す図、図6は乗員救出時の作用説明図である。

【0011】

図1に示すように、トラック型の車両Vは、車体前方に位置するキャビン11と、キャビン11の後方の荷台12とを備える。キャビン11は、側面にドア13、13が設けられ、上面にルーフ14が設けられ、後面にバックパネル15が設けられ、内部に左右のシート16、16が設けられる。荷台12は、平坦な荷台床面の左右側縁および後縁に揺動自在な3枚の煽り戸17...が設けられる。各シート16は、シートクッション16aと、シートクッション16aの後端に設けたヒンジブラケット16bに支軸16cを介してリクライニング可能に支持されたシートバック16dとを備える。

【0012】

図2および図3に示すように、キャビン11の下部には左右のサイドフレーム18、18が車体前後方向に延びており、両サイドフレーム18、18は車幅方向に延びる前部クロスメンバ19および後部クロスメンバ20によって接続される。前部クロスメンバ20および後部クロスメンバ20の上面にキャビンフロア21が設けられ、また後部クロスメンバ20にキャビン11の後端に位置する門型フレーム22が立設される。

【0013】

シート16を前後スライド可能に支持するシートレール23は、キャビンフロア21の上面に固定されるロアレール24と、シートクッション16aの下面に固定されるアッパーレール25とで構成される。ロアレール24に対してアッパーレール25は前後にスライド可能かつ所定位置でロック可能である。

【0014】

門型フレーム22の下端の後部クロスメンバ20の上面に、キャビン11と荷台12とを仕切るバックパネル15がヒンジ26を介して枢支されており、バックパネル15の周囲は門型フレーム22の後面に複数本のボルト27...で固定される。各シート16に対応して、バックパネル15の下部前面にコ字状に形成された一対のブラケット28、28が溶接されており、両ブラケット28、28間に車幅方向に架設された支軸29に枢支された一対のリンク30、30の前端が、シートレール23、23のロアレール24、24の後端に溶接される。

10

20

30

40

50

【 0 0 1 5 】

図 2 および図 4 に示すように、シートレール 2 3 のロアレール 2 4 の前部下面に溶接したブラケット 3 1 にはボルト孔 3 1 a と、そのボルト孔 3 1 a から前方に延びてブラケット 3 1 の周縁に開口するスリット 3 1 b とが形成される。シート 1 6 を固定するボルト 3 2 は、ブラケット 3 1 のボルト孔 3 1 a と、キャビンフロア 2 1 と、前部クロスメンバ 1 9 とを貫通し、前部クロスメンバ 1 9 の下面のウエルドナット 3 3 に締結される。ブラケット 3 1 のスリット 3 1 b の幅は、ボルト 3 2 の軸部の直径よりも若干大きくなっている。

【 0 0 1 6 】

次に、上記構成を備えた本発明の実施の形態の作用について説明する。

10

【 0 0 1 7 】

通常時にはシート 1 6 に着座した乗員の脚とダッシュボード 3 4 との間には隙間が存在するが、図 6 (A) に示すように、車両の前面部が衝突してダッシュボード 3 4 が後退すると、乗員の脚がダッシュボード 3 4 とシートクッション 1 6 a の前端との間に挟まれてしまい、車両の側方あるいは前方から乗員を救出することが困難になる場合がある。

【 0 0 1 8 】

このような場合に、本実施の形態では、シートレール 2 3 の前端のブラケット 3 1 を前部クロスメンバ 1 9 に固定するボルト 3 2 を弛めるとともに、バックパネル 1 5 を門型フレーム 2 2 に固定するボルト 2 7 ... を分離し、下端のヒンジ 2 6 ... を支点にしてバックパネル 1 5 を荷台 1 2 上に重なる位置へと倒すように回転させる (図 5 参照) 。

20

【 0 0 1 9 】

バックパネル 1 5 が後方に回転すると、バックパネル 1 5 の前面に設けたブラケット 2 8 ... が後方に移動し、ブラケット 2 8 ... に設けた支軸 2 9 ... に枢支されたリンク 3 0 ... がシートレール 2 3 のロアレール 2 4 ... を後方に牽引する。その結果、図 5 および図 6 (B) に示すように、ボルト 3 2 がブラケット 3 1 のスリット 3 1 b を通過することで、シートレール 2 3 がシート 1 6 を支持した状態で後方にスライドし、ダッシュボード 3 4 とシートクッション 1 6 a の前端との距離が増加するため、そこに挟まれた乗員の脚を容易に抜き取ることができる。従って、シートバック 1 6 d を後方にリクライニングすることで、乗員を荷台 1 2 側に引き出して救出することができる。

【 0 0 2 0 】

30

このように、本実施の形態によれば、シート 1 1 をキャビンフロア 2 1 から完全に分離する必要がなく、かつバックプレート 1 5 を後方に回転させると自動的にシート 1 6 が後方にスライドするので、ダッシュボード 3 4 とシートクッション 1 6 a の前端との間に脚を挟まれた乗員を短時間で確実に救出することができる。特に、ボルト 3 2 を完全に抜き取ることなく、弛めるだけで良いため、乗員の救出に要する時間を一層短縮することができる。

【 0 0 2 1 】

以上、本発明の実施の形態を説明したが、本発明はその要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更を行うことが可能である。

【 0 0 2 2 】

40

例えば、実施の形態ではキャビン 1 1 の門型フレーム 2 2 にバックパネル 1 5 をボルト 2 7 ... で固定しているが、より容易にバックパネル 1 5 を分離できるようにボルト 2 7 ... に代えて任意の固定手段を採用することができる。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 2 3 】

【 図 1 】トラックの斜視図

【 図 2 】図 1 の 2 - 2 線拡大断面図

【 図 3 】図 2 の 3 - 3 線断面図

【 図 4 】図 2 の 4 - 4 線拡大断面図

【 図 5 】バックパネルを後方に回転させた状態を示す図

50

【図 6】乗員救出時の作用説明図

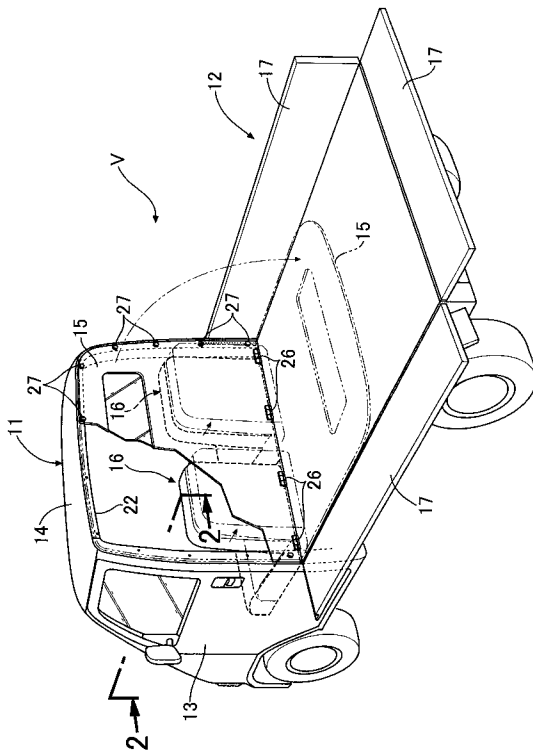
【符号の説明】

【0024】

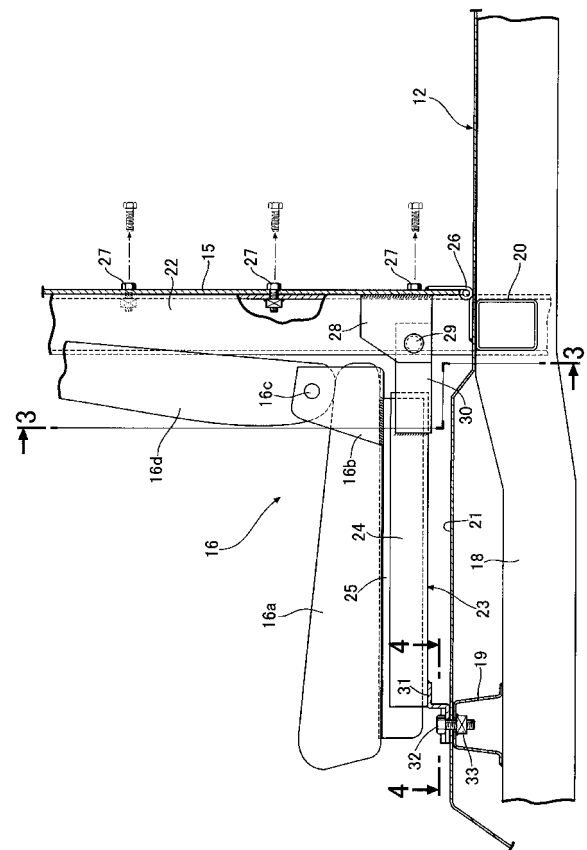
- 11 キャビン
- 12 荷台
- 15 バックパネル
- 16 シート
- 21 キャビンフロア
- 26 ヒンジ（支点）
- 30 リンク（連結部材）
- 31 ブラケット
- 31a ボルト孔
- 31b スリット
- 32 ボルト

10

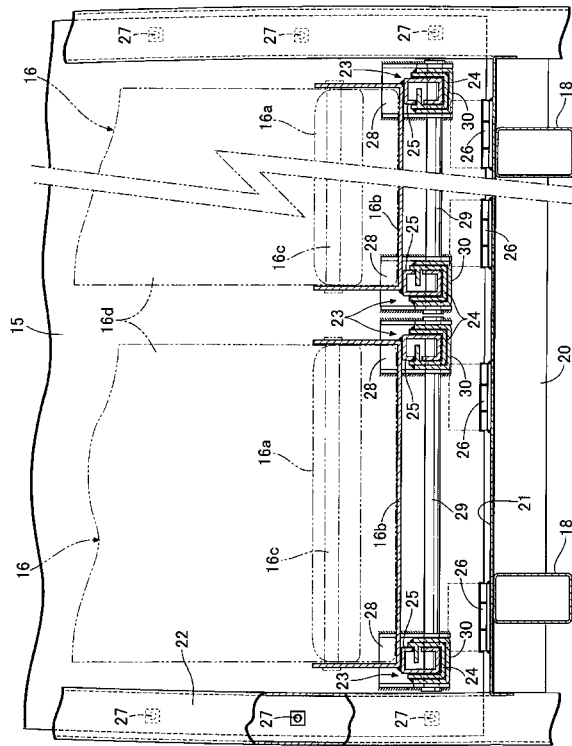
【図 1】



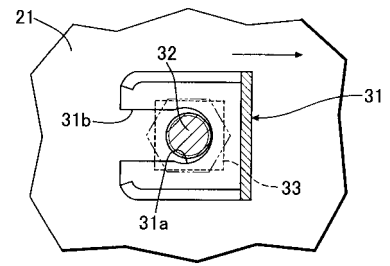
【図 2】



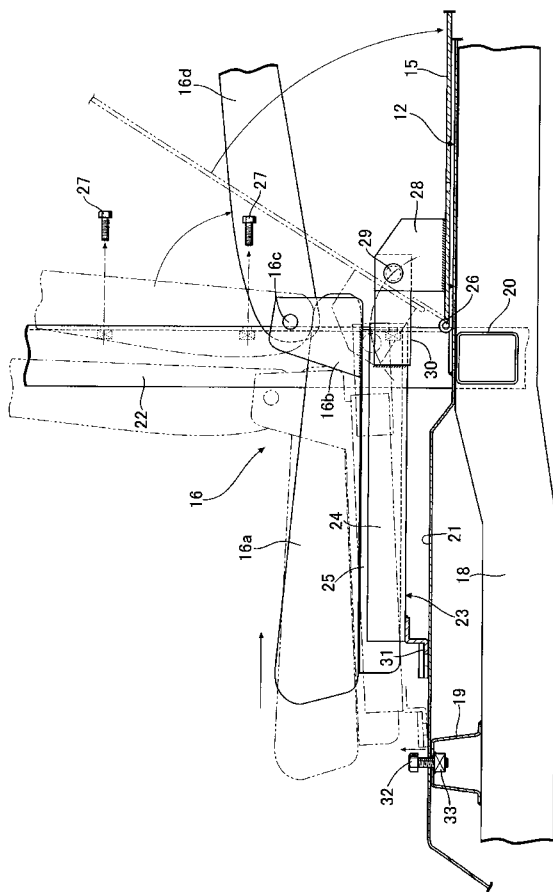
【図 3】



【図 4】



【図 5】



【図 6】

