

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2015年6月18日(18.06.2015)



(10) 国際公開番号

WO 2015/087401 A1

- (51) 国際特許分類:
B60N 2/44 (2006.01) *B60N 2/16* (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2013/083139
- (22) 国際出願日: 2013年12月10日(10.12.2013)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (71) 出願人: 日本発條株式会社(NHK SPRING CO., LTD.) [JP/JP]; 〒2360004 神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地 Kanagawa (JP).
- (72) 発明者: 藤原 圭一郎(FUJIWARA, Keiichirou); 〒2360004 神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地 日本発條株式会社内 Kanagawa (JP). 伊藤 恵一(ITO, Keiichi); 〒2360004 神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地 日本発條株式会社内 Kanagawa (JP).
- (74) 代理人: 中島 淳, 外(NAKAJIMA, Jun et al.); 〒1600022 東京都新宿区新宿4丁目3番17号 H K 新宿ビル7階 太陽国際特許事務所 Tokyo (JP).

(81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JP, KE, KG, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.

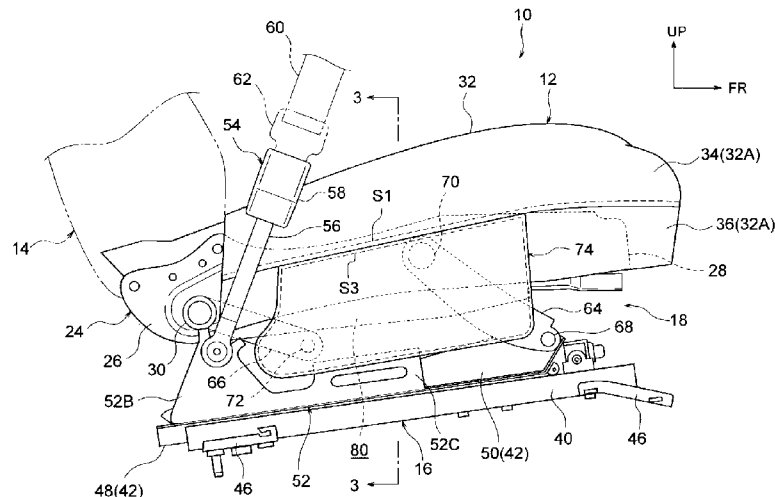
(84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第21条(3))

(54) Title: VEHICULAR SEAT

(54) 発明の名称: 車両用シート



(57) Abstract: A vehicular seat such that entry of small items into a lifter mechanism operating region can be prevented by a configuration that does not require setting modification for each vehicle type is obtained. In the present vehicular seat (10), a gap (80) between an upper rail (42) and a seat cushion (12) is covered by a cover member (74) hanging downward from the side of the seat cushion (12) regardless of the upper/lower position of the seat cushion (12), which is adjusted by a lifter mechanism (18). In addition, a belt anchor bracket (52) secured to an upper surface of the upper rail (42) is configured to contact an inner surface of the cover member (74) in a seat width direction regardless of the upper/lower position of the seat cushion (12). In this way, inadvertent displacement of the cover member (74) toward the inside in the seat width direction can be regulated, whereby the gap (80) can be covered at all times. Thus, entry of small items into the gap (80), namely an operating region of the lifter mechanism (18), can be prevented.

(57) 要約:

[続葉有]



WO 2015/087401 A1



車種毎の設定変更が不要な構成によって、リフター機構の作動領域への小物の侵入を防止することができる車両用シートを得る。本車両用シート（１０）では、リフター機構（１８）によって調節されるシートクッション（１２）の上下位置に関わらず、シートクッション（１２）の側部から下方側へ垂れ下がるカバー部材（７４）によって、アッパーレール（４２）とシートクッション（１２）との間の隙間（８０）が覆われている。しかも、シートクッション（１２）の上下位置に関わらず、アッパーレール（４２）の上面に固定されたベルトアンカーブラケット（５２）が、カバー部材（７４）のシート幅方向内側面と接触するようになっている。これにより、カバー部材（７４）のシート幅方向内側への不用意な変位を規制することができ、常に隙間（８０）を覆うことができるので、当該隙間（８０）すなわちリフター機構（１８）の作動領域に小物が侵入することを防止できる。

明 細 書

発明の名称：車両用シート

技術分野

[0001] 本発明は、車両用シートに関し、特にシートクッションの上下位置を調節するためのリフター機構を備えた車両用シートに関する。

背景技術

[0002] 下記特許文献 1 に記載された車両用シートでは、シートトラック（スライドレール）に取り付けられた隙間隠しカバー（カバー部材）によって、シートクッションとセンターコンソールとの間の隙間を塞ぐことにより、当該隙間への小物の落下を防止するようにしている。

[0003] また、下記特許文献 2 に記載された車両用シートでは、シートクッションの側面に取り付けられたカバー部材によって、シートクッションとセンターコンソールとの間の隙間を塞ぐことにより、当該隙間への小物の落下を防止するようにしている。

先行技術文献

特許文献

[0004] 特許文献1：実開平 7 - 1 7 6 3 7 号公報

特許文献2：特開 2 0 0 7 - 2 1 0 3 9 0 号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0005] ところで、シートクッションの上下位置を調節するためのリフター機構を備えた車両用シートでは、シートクッションとセンターコンソールとの間の隙間に落下した小物が、シートクッションとスライドレールとの間、すなわちリフター機構の作動領域に入り込むことがある。その状態でリフター機構が作動すると、小物が損傷する可能性がある。

[0006] この点、前述の如きカバー部材では、シートクッションとセンターコンソールとの間の隙間への小物の落下を防止することができるが、次のような問

題がある。すなわち、シートクッションとセンターコンソールとの間の隙間の広さは、車種毎に異なるため、カバー部材を車種毎に設定変更しなければならない。また、上記隙間の広さは、シートクッションの上下位置や前後位置によって変化するため、上述の如きカバー部材では、上記隙間を確実に塞ぐことが困難である。さらに、長期間の使用によりカバー部材が変形することで、上記隙間が開く可能性もある。従って、リフター機構の作動領域への小物の侵入を防止するためには、改善の余地がある。

[0007] 本発明は上記事実を考慮し、車種毎の設定変更が不要な構成によって、リフター機構の作動領域への小物の侵入を防止することができる車両用シートを得ることを目的とする。

課題を解決するための手段

[0008] 上記課題を解決するために、本発明の第1の態様の車両用シートは、乗員が着座するためのシートクッションと、前記シートクッションの側部の下方に設けられ、車体床部に連結されるロアレールに対してアップパーレールがシート前後方向にスライド可能に連結されたスライドレールと、前記シートクッションと前記アップパーレールとの間に設けられ、前記アップパーレールに対する前記シートクッションの上下位置を調節するためのリフター機構と、前記シートクッションの前記側部から下方側へ垂れ下がり、前記シートクッションの上下位置に関わらず前記シートクッションと前記アップパーレールとの間の隙間を覆うカバー部材と、を備えている。

[0009] 第1の態様の車両用シートでは、リフター機構によって調節されるシートクッションの上下位置に関わらず、シートクッションの側部から下方側へ垂れ下がるカバー部材によって、スライドレールのアップパーレールとシートクッションとの間の隙間が覆われる。また、アップパーレールがロアレールに対してシート前後方向にスライドした場合でも、アップパーレールと共にスライドするシートクッションの側部にカバー部材が設けられているため、当該カバー部材によってアップパーレールとシートクッションとの間の隙間を覆うことができる。これにより、アップパーレールとシートクッションとの間の隙間

、すなわちリフター機構の作動領域に小物が侵入することを防止できる。しかも、上述の如くアッパーレールとシートクッションとの間の隙間をカバー部材によって覆う構成であるため、本車両用シートの単品で成立させることができ、車種毎の設定変更が不要である。

[0010] 本発明の第2の態様の車両用シートは、第1の態様において、前記アッパーレールに取り付けられ、前記シートクッションの上下位置に関わらず、前記カバー部材のシート幅方向内側面と接触することにより前記カバー部材のシート幅方向内側への変位を規制する変位規制部材を備えている。

[0011] 第2の態様の車両用シートでは、カバー部材が不用意にシート幅方向内側（リフター機構側）へ変位することを、変位規制部材によって規制することができるので、当該変位によってアッパーレールとシートクッションとの間の隙間が開くことを防止できる。しかも、この変位規制部材は、単にカバー部材のシート幅方向内側面と接触するだけであるため、シートクッションの上下位置の調節に伴うカバー部材の上下動を簡単な構成で許容することができる。また、この変位規制部材は、シートクッション及びカバー部材と共にロアレールに対してスライドするアッパーレールに取り付けられているため、当該スライド時にカバー部材が変位規制部材に対して相対移動することがない。従って、カバー部材のシート幅方向内側への不用意な変位を、変位規制部材によって常に規制することができる。

[0012] 本発明の第3の態様の車両用シートは、第2の態様において、前記変位規制部材は、前記アッパーレールに固定されたベルトアンカーブラケットであり、当該ベルトアンカーブラケットには、シートベルトに取り付けられたタングプレートが係止されるバックル装置が連結されている。

[0013] 第3の態様の車両用シートでは、アッパーレールに固定されたバックル装置連結用のベルトアンカーブラケットが変位規制部材とされているため、カバー部材のシート幅方向内側への変位を規制するための特別な構成を追加する必要がない。これにより、低コスト化を図ることができる。

[0014] 本発明の第4の態様の車両用シートは、第1～第3の何れか1つの態様に

において、前記シートクッションの前記側部には、シート前後方向に延びる縫製部がトリムカバーに設けられ、当該縫製部には、前記カバー部材の上端部が共縫いされている。

[0015] 第4の態様の車両用シートでは、シートクッションの側部においてトリムカバーの縫製部にカバー部材の上端部が共縫いされている。これにより、カバー部材の上端部をシートクッションの側部に取り付けるための特別な構成を省略することができ、シートクッションの外観を良好なものにすることができる。

[0016] 本発明の第5の態様の車両用シートは、第4の態様において、前記縫製部には、前記トリムカバーの端縁部を前記シートクッションのフレームに係止した係止部材が共縫いされている。

[0017] 第5の態様の車両用シートでは、トリムカバーの縫製部に、カバー部材の上端部及び係止部材（樹脂製のフックなど）が共縫いされているため、縫製工程を増やすことなく、カバー部材の上端部をトリムカバーに縫製することができる。

[0018] 本発明の第6の態様の車両用シートは、第1～第5の何れか1つの態様において、前記カバー部材は、板状に形成された芯材と、当該芯材を覆う表皮材とを有している。

[0019] 第6の態様の車両用シートでは、カバー部材が表皮材によって覆われた芯材（樹脂製のプレートなど）を有しているため、カバー部材の剛性を向上させることができ、カバー部材が不用意に撓むことを防止又は抑制することができる。

発明の効果

[0020] 以上説明したように、本発明に係る車両用シートでは、車種毎の設定変更が不要な構成によって、リフター機構の作動領域への小物の侵入を防止することができる。

図面の簡単な説明

[0021] [図1]本発明の第1実施形態に係る車両用シートの部分的な構成を示し、シー

トクッションがアップモースト位置に位置する状態の側面図である。

[図2]同車両用シートにおいて、シートクッションがロアモースト位置に位置する状態の側面図である。

[図3]図1の3-3線に沿った切断面を示す縦断面図である。

[図4]図2の4-4線に沿った切断面を示す縦断面図である。

[図5]図3の一部を拡大して示す拡大縦断面図である。

[図6]本発明の第2実施形態に係る車両用シートの部分的な構成を示す図5に対応した縦断面図である。

発明を実施するための形態

[0022] <第1の実施形態>

以下、図1～図5を用いて本発明の第1実施形態に係る車両用シート10について説明する。なお、各図に適宜記す矢印FR、矢印UP、矢印INは、車両の前方向（進行方向）、上方向、車幅方向の内側をそれぞれ示している。以下、単に前後、上下の方向を用いて説明する場合は、特に断りのない限り、車両前後方向の前後、車両上下方向の上下を示すものとする。

[0023] （構成）

図1及び図2に示されるように、車両用シート10は、乗員が着座するための着座部を成すシートクッション12と、該シートクッション12の後端部に下端部が連結されてバックレストを成すシートバック14と、シートクッション12の側部の下方に設けられたスライドレール16と、シートクッション12とスライドレール16との間に設けられたリフター機構18とを備えている。なお、スライドレール16は、シートクッション12の左右の側部の下方にそれぞれ設けられているが、図1～図4では、車両幅方向外側に配置されたスライドレール16の図示を省略している。

[0024] この車両用シート10は、車両のフロントシート（運転席又は助手席）であり、図3及び図4に示されるように、センターコンソール20の側方（車幅方向外側）に近接して配置されている。センターコンソール20は、車体床部22の車幅方向中央部に形成されたフロアトンネル部22Aの上部に取

り付けられており、センターコンソール 20 とシートクッション 12 との間には隙間 23 が形成されている。また、この車両用シート 10 は、乗員が車両前方を向いて着座するように設けられており、車両用シート 10 の前後方向、幅方向（左右方向）及び上下方向は、車両の前後方向、幅方向及び上下方向と一致している。

[0025] シートクッション 12 は、骨格部材であるシートクッションフレーム 24 を備えている。このシートクッションフレーム 24 は、左右のサイドフレーム 26（図 1～図 4 では車幅方向外側に配置されたサイドフレーム 26 は図示省略）と、左右のサイドフレーム 26 の前端部をシート幅方向に連結したフロントフレーム 28 と、左右のサイドフレーム 26 の後端部をシート幅方向に連結したリヤフレーム 30 と、を含んで構成されている。

[0026] 左右のサイドフレーム 26 及びフロントフレーム 28 は、例えば板金材料によって形成されている。また、リヤフレーム 30 は、例えば金属製のパイプ材によって形成されており、左右のサイドフレーム 26 に対してシート幅方向に沿った軸線回りに回転可能に取り付けられている。

[0027] このシートクッションフレーム 24 には、シート表皮であるトリムカバー 32 によって覆われた図示しないシートクッションパッドが取り付けられている。トリムカバー 32 は、布材、皮革又は合成皮革等から成る複数枚の表皮材が縫製されることにより形成されたものであり、シートクッション 12 の意匠面を構成している。このトリムカバー 32 では、シートクッション 12 における車幅方向内側の側部に配置されたサイド材 32A の上下方向中間部に、シート前後方向に延びる縫製部 S1 が設けられている。そして、この縫製部 S1 においてサイド材 32A を構成する上下一対の表皮材 34、36 が縫製されている。さらに、下側の表皮材 36 の下端部には、係止部材としてのフック 38 が縫製部 S2 において縫製されている。

[0028] このフック 38 は、例えば樹脂材料によって断面略 J 字状に形成されたものであり、車幅方向内側のサイドフレーム 26 の一部を構成するサイドブラケット 26A の下端部に引っ掛けられている。これにより、表皮材 36 の下

端部すなわちトリムカバー 3 2 の車幅方向内側の端縁部が、サイドフレーム 2 6 に係止されている。なお、図示は省略するが、トリムカバー 3 2 の車幅方向外側の端縁部も同様のフックによって車幅方向外側のサイドフレーム 2 6 に係止されている。

[0029] 一方、左右のスライドレール 1 6 は、ロアレール 4 0 とアップーレール 4 2 とを有している。ロアレール 4 0 は、その長手方向を前後方向に向けて配置されており、前端部及び後端部が取付ブラケット 4 6 を介して車体床部 2 2 に固定されている。アップーレール 4 2 は、その長手方向を前後方向に向けて配置されており、ロアレール 4 0 に対して長手方向にスライド可能に連結（支持）されたレール本体 4 8 と、レール本体 4 8 の上部に固定されてレール本体 4 8 の上方へ延びるライザー 5 0（図 3 及び図 4 では図示省略）とによって構成されている。なお、このスライドレール 1 6 では、通常は図示しないスライドロック機構によってロアレール 4 0 に対するアップーレール 4 2 のスライドが規制されており、図示しないロック解除レバーが操作されることにより、前記スライドロック機構によるスライド規制が解除されるようになっている。

[0030] 図 1 ～図 4 に示されるように、車幅方向内側に配置されたアップーレール 4 2 のレール本体 4 8 における後部側の上面には、変位規制部材としてのベルトアンカーブラケット 5 2 が取り付けられている。このベルトアンカーブラケット 5 2 は、レール本体 4 8 の上面に固定された固定部 5 2 A と、該固定部 5 2 A の車幅方向内側端部における後部側から上方へ向けて延出された側面視略三角形のバックル連結部 5 2 B と、固定部 5 2 A の車幅方向内側端部における前部側から上方へ向けて延出された側面視略矩形状の変位規制部 5 2 C とを備えている。この変位規制部 5 2 C は、レール本体 4 8 の前後方向中央側に配置されている。

[0031] バックル連結部 5 2 B の上端部には、バックル装置 5 4 が備えるステー 5 6 の下端部がボルト及びナットにより締結されている。このステー 5 6 の上端部には、バックル 5 8 が固定されている。このバックル 5 8 には、図 1 に

示されるように、三点式シートベルト装置のシートベルト 60 に取り付けられたタングプレート 62 が連結される構成になっている。

[0032] なお、シートベルト（ウェビング）60 は、長手方向一端部が車両用シート 10 の車幅方向外側で車体床部に係止されており、長手方向他端側が車体の B ピラーの上端側に取り付けられたスリップジョイントに巻き掛けられている。シートベルト 60 の長手方向他端部は、B ピラーの下端側に固定されたシートベルトリトラクタの巻取軸に係止されている。そして、シートクッション 12 に着座した乗員がタングプレート 62 をバックル 58 に連結すると、乗員がシートベルト 60 によって拘束される。

[0033] 一方、図 1 及び図 2 に示されるリフター機構 18 は、左右のサイドフレーム 26 の前端部と左右のアップパーレール 42 の前端部との間に設けられた左右一对のフロントリンク 64 と、左右のサイドフレーム 26 の後端部と左右のアップパーレール 42 の後端部との間に設けられた左右一对のリヤリンク 66 とを備えている。なお、図 1 及び図 2 では、車幅方向外側のフロントリンク 64 及びリヤリンク 66 の図示を省略している。

[0034] フロントリンク 64 及びリヤリンク 66 は、例えば板金材料によって長尺状に形成されており、厚さ方向がシート幅方向に沿う状態で配置されている。フロントリンク 64 の長手方向一端部は、ライザー 50 の前端部に連結軸 68 を介して回転可能に連結されており、フロントリンク 64 の長手方向他端部は、サイドフレーム 26 の前端側に連結パイプ 70 を介して回転可能に連結されている。連結軸 68 及び連結パイプ 70 は、軸線方向がシート幅方向に沿っており、フロントリンク 64 は、ライザー 50 及びサイドフレーム 26 に対してシート幅方向に沿った軸線回りに回転可能とされている。

[0035] リヤリンク 66 の長手方向一端部は、ライザー 50 の後端側に連結軸 72 を介して回転可能に連結されており、リヤリンク 66 の長手方向他端部は、サイドフレーム 26 の後端部にリヤフレーム 30 を介して回転可能に連結されている。連結軸 72 及びリヤフレーム 30 は、軸線方向がシート幅方向に沿っており、リヤリンク 66 は、ライザー 50 及びサイドフレーム 26 に対

してシート幅方向に沿った軸線回りに回転可能とされている。

[0036] これにより、フロントリンク 6 4、リヤリンク 6 6、サイドフレーム 2 6 及びライザー 5 0（アッパーレール 4 2）によって四節リンク機構が構成されており、シートクッションフレーム 2 4 が左右のアッパーレール 4 2 に対して上下動可能に連結されている。

[0037] このリフター機構 1 8 では、車幅方向外側のサイドフレーム 2 6 に取り付けられた図示しないポンプ式リフタ装置に設けられたリフタレバーが操作されると、その操作力が車幅方向外側のリヤリンク 6 6 に伝達される。これにより、左右のリヤリンク 6 6 及び左右のフロントリンク 6 4 が回転され、シートクッションフレーム 2 4 すなわちシートクッション 1 2 が、左右のアッパーレール 4 2 に対する上下位置（高さ位置）を調節される構成になっている。

[0038] なお、図 1 及び図 3 には、シートクッション 1 2 が上下位置の調節可能範囲における上端（アッパモースト位置）に位置する状態が図示されており、図 2 及び図 4 には、シートクッション 1 2 が上記調節可能範囲における下端（ロアモースト位置）に位置する状態が図示されている。

[0039] ここで、本実施形態では、シートクッション 1 2 における車幅方向内側の側部には、カバー部材 7 4 が取り付けられている。このカバー部材 7 4 は、図 5 に示されるように、樹脂材料によって板状に形成された樹脂プレート 7 6（板材部材）と、この樹脂プレート 7 6 を覆う表皮材 7 8 とによって構成されている。表皮材 7 8 は、布材、皮革又は合成皮革等によって形成されたものであり、下端部の折れ線 L において二つ折りにされている。そして、二つ折りにされた表皮材 7 8 の間に樹脂プレート 7 6 が挟まれると共に、二つ折りにされた表皮材 7 8 の外周縁部が縫製部 S 3 において縫製されることによりカバー部材 7 4 が形成されている。

[0040] カバー部材 7 4 の上端部は、前述した縫製部 S 1 においてトリムカバー 3 2 のサイド材 3 2 A に共縫いされており、カバー部材 7 4 は、シートクッション 1 2 の側部から下方側へ垂れ下がっている。このカバー部材 7 4 の大き

さは、スライドレール１６に対するシートクッション１２の上下位置に関わらず、シートクッション１２とライザー５０（アッパーレール４２）との間の隙間８０を車幅方向外側から覆うように設定されている。

[0041] このカバー部材７４のシート幅方向内側には、前述したベルトアンカーブラケット５２の変位規制部５２Ｃが配置されている。変位規制部５２Ｃは、図３～図５に示されるように、上端側へ向かうに従い車幅方向内側へ向かうように傾斜している。この変位規制部５２Ｃは、スライドレール１６に対するシートクッション１２の上下位置に関わらず、上端部がカバー部材７４のシート幅方向内側面に接触するように形成されている。つまり、シートクッション１２が、図３に示されるアッパモースト位置と図４に示されるロアモースト位置との間のどの位置に位置する状態でも、カバー部材７４と変位規制部５２Ｃとがシート幅方向にラップ（重合）するように構成されており、カバー部材７４のシート幅方向内側への変位が変位規制部５２Ｃによって規制されている。

[0042] これにより、シートクッション１２とライザー５０（アッパーレール４２）との間の隙間８０がカバー部材７４によって常にシート幅方向外側から覆われるようになっている。この隙間８０は、リフター機構１８の作動領域であり、リフター機構１８の作動時には、フロントリンク６４及びリヤリンク６６が当該隙間８０内で回転する。また、この隙間８０は、リフター機構１８の作動によってシートクッション１２がロアモースト位置側へ下降すると狭められ、アッパモースト位置側へ上昇すると拡大されるが、本実施形態では、隙間８０が最大限に拡大された状態でも、カバー部材７４によって隙間８０が覆われるように構成されている。

[0043] （作用及び効果）

次に、本実施形態の作用及び効果について説明する。

[0044] 上記構成の車両用シート１０では、リフター機構１８によって調節されるシートクッション１２の上下位置に関わらず、シートクッション１２の側部から下方側へ垂れ下がるカバー部材７４によって、スライドレール１６のア

ッパーレール４２とシートクッション１２との間の隙間８０が覆われる。また、アッパレール４２がロアレール４０に対してシート前後方向にスライドした場合でも、アッパレール４２と共にスライドするシートクッション１２の側部にカバー部材７４が取り付けられているため、当該カバー部材７４によってアッパレール４２とシートクッション１２との間の隙間８０を常に覆うことができる。

[0045] これにより、センターコンソール２０との間の隙間２３に落下した小物が、アッパレール４２とシートクッション１２との間の隙間８０、すなわちリフター機構１８の作動領域に侵入することを防止できる。しかも、上述の如くアッパレール４２とシートクッション１２との間の隙間８０をカバー部材７４によって覆う構成であるため、本車両用シート１０の単品で成立させることができ、車種毎の設定変更が不要である。また、スライドレール１６やリフタ機構１８等の構成を変更せずに隙間８０を覆うことができるので、低コストで小物の侵入防止を行うことができる。

[0046] さらに、本実施形態では、シートクッション１２の上下位置に関わらず、ベルトアンカーブラケット５２の変位規制部５２Ｃがカバー部材７４のシート幅方向内側面と接触することにより、カバー部材７４のシート幅方向内側への不用意な変位が規制されるので、当該変位によって隙間８０が開くことを防止できる。しかも、このベルトアンカーブラケット５２は、単にカバー部材７４のシート幅方向内側面と接触するだけであるため、シートクッション１２の上下位置の調節に伴うカバー部材７４の上下動を簡単な構成で許容することができる。また、ベルトアンカーブラケット５２は、シートクッション１２及びカバー部材７４と共にロアレール４０に対してスライドするアッパレール４２に固定されているため、当該スライド時にカバー部材７４がベルトアンカーブラケット５２に対して相対移動することがない。従って、カバー部材７４のシート幅方向内側への不用意な変位を、ベルトアンカーブラケット５２によって常に規制することができる。

[0047] また、本実施形態では、車両用シート１０に既設されたベルトアンカーブ

ラケット５２が変位規制部材とされているため、カバー部材７４のシート幅方向内側への変位を規制するための特別な構成を追加する必要がない。これにより、低コスト化を図ることができる。

[0048] さらに、本実施形態では、トリムカバー３２のサイド材３２Ａに設けられた縫製部Ｓ１に、カバー部材７４の上端部が共縫いされているため、カバー部材７４の上端部をシートクッション１２の側部に取り付けるための特別な構成を省略することができ、シートクッション１２の外観を良好なものにすることができる。

[0049] また、本実施形態では、カバー部材７４が表皮材７８によって覆われた樹脂プレート７６（芯材）を有しているため、カバー部材７４の剛性を向上させることができ、カバー部材７４が不用意に撓むことを防止又は抑制することができる。

[0050] ＜第２の実施形態＞

次に、本発明の第２の実施形態について説明する。なお、前記第１実施形態と基本的に同様の構成・作用については、前記第１実施形態と同符号を付与しその説明を省略する。

[0051] 図６には、本発明の第２の実施形態に係る車両用シートの部分的な構成が図５に対応した縦断面図にて示されている。この実施形態は、前記第１実施形態と基本的に同様の構成とされているが、以下の点で異なる。

[0052] この実施形態では、トリムカバー３２における車幅方向内側のサイド材３２Ａが一枚の表皮材１０２によって構成されており、当該表皮材１０２の下端部には、縫製部Ｓ４においてフック３８が縫製されている。また、この縫製部Ｓ４には、カバー部材７４’の上端部が共縫いされている。このカバー部材７４’は、前記第１実施形態に係るカバー部材７４と基本的に同様の構成とされているが、上下方向の寸法がカバー部材７４よりも短く設定されている。なお、図６には、シートクッション１２がアップモースト位置に位置する状態が図示されており、カバー部材７４’は、シートクッション１２の上下位置に関わらず、隙間８０を覆うように大きさが設定されている。従っ

て、この実施形態においても、前記第 1 実施形態と基本的に同様の作用効果を奏する。しかも、この実施形態では、縫製部 S 4 においてサイド材 3 2 A の下端部に、カバー部材 7 4' の上端部及びフック 3 8 が共縫いされているため、縫製工程を増やすことなく、カバー部材 7 4' の上端部をトリムカバー 3 2 に縫製することができる。これにより、低コスト化を図ることが可能になる。

[0053] <実施形態の補足説明>

上記各実施形態では、カバー部材 7 4、7 4' が、樹脂プレート 7 6（芯材）と、表皮材 7 8 とを有する構成にしたが、本発明はこれに限らず、カバー部材の構成は適宜変更することができる。例えば、カバー部材が樹脂プレート又は表皮材のみから成る構成にしてもよい。

[0054] また、上記各実施形態では、ベルトアンカーブラケット 5 2 が変位規制部材とされた構成にしたが、本発明はこれに限らず、ベルトアンカーブラケット 5 2 とは別体の変位規制部材をアッパーレールに直接又は間接的に取り付けて、当該変位規制部材によりカバー部材のシート幅方向内側への変位を規制する構成にしてもよい。

[0055] また、上記各実施形態では、ベルトアンカーブラケット 5 2（変位規制部材）がカバー部材 7 4 のシート幅方向内側面と接触することにより、カバー部材 7 4 のシート幅方向内側への変位が規制される構成にしたが、本発明はこれに限らず、変位規制部材の構成は適宜変更することができる。例えば、カバー部材の下端部とアッパーレールとの間に伸縮可能な弾性部材（例えば、ゴムひも）を掛け渡すことにより、カバー部材のシート幅方向への不用意な変位を規制する構成にしてもよい。

[0056] さらに、上記各実施形態では、ベルトアンカーブラケット 5 2（変位規制部材）を備えた構成にしたが、本発明はこれに限らず、変位規制部材が省略された構成にしてもよい。

[0057] その他、本発明は、その要旨を逸脱しない範囲で種々変更して実施できる。また、本発明の権利範囲が上記各実施形態に限定されないことは勿論であ

る。

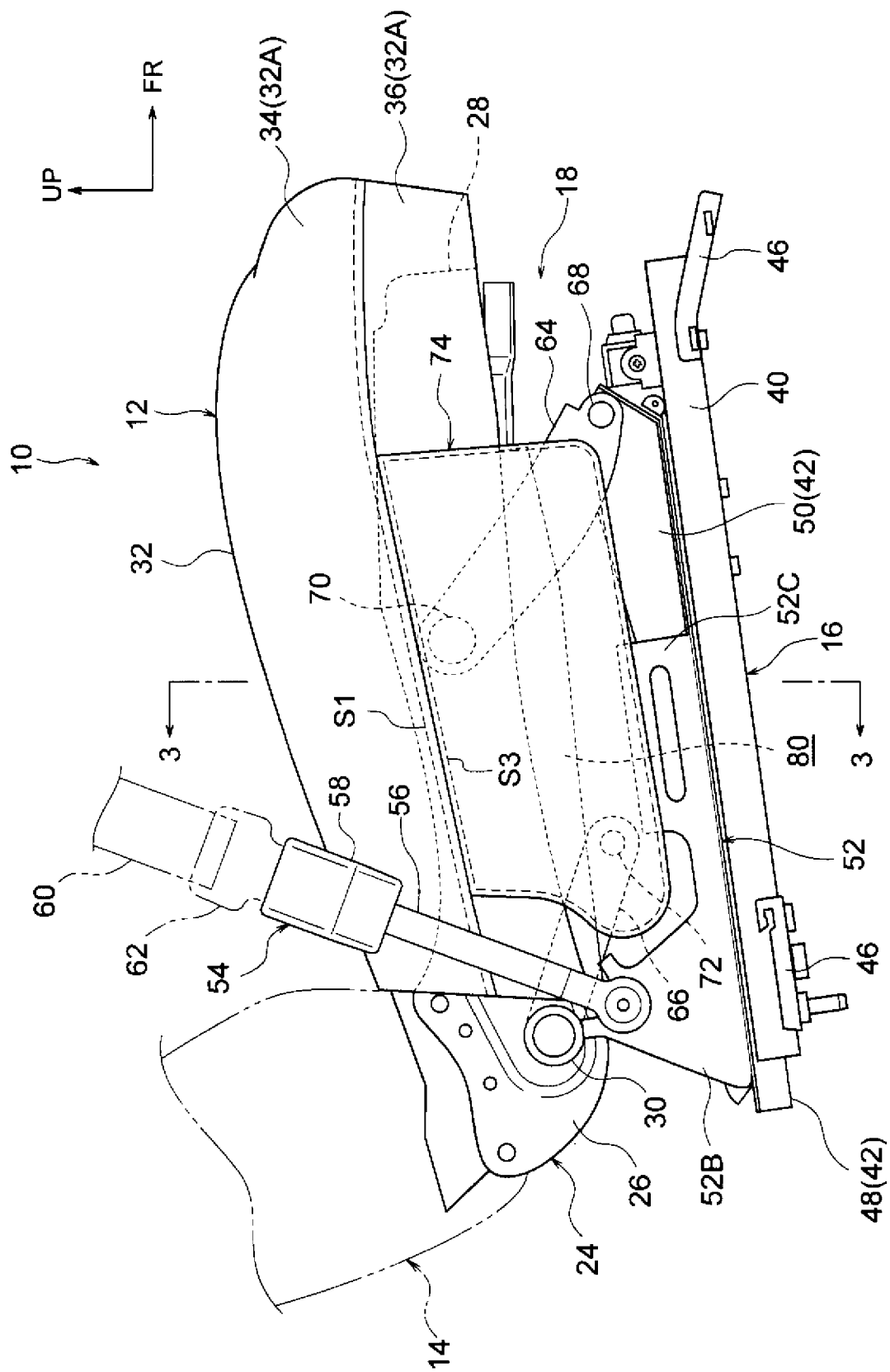
請求の範囲

- [請求項1] 乗員が着座するためのシートクッションと、
前記シートクッションの側部の下方に設けられ、車体床部に連結されるロアレールに対してアッパーレールがシート前後方向にスライド可能に連結されたスライドレールと、
前記シートクッションと前記アッパーレールとの間に設けられ、前記アッパーレールに対する前記シートクッションの上下位置を調節するためのリフター機構と、
前記シートクッションの前記側部から下方側へ垂れ下がり、前記シートクッションの上下位置に関わらず前記シートクッションと前記アッパーレールとの間の隙間を覆うカバー部材と、
を備えた車両用シート。
- [請求項2] 前記アッパーレールに取り付けられ、前記シートクッションの上下位置に関わらず、前記カバー部材のシート幅方向内側面と接触することにより前記カバー部材のシート幅方向内側への変位を規制する変位規制部材を備えた請求項1に記載の車両用シート。
- [請求項3] 前記変位規制部材は、前記アッパーレールに固定されたベルトアンカーブラケットであり、当該ベルトアンカーブラケットには、シートベルトに取り付けられたタングプレートに係止されるバックル装置が連結されている請求項2に記載の車両用シート。
- [請求項4] 前記シートクッションの前記側部には、シート前後方向に延びる縫製部がトリムカバーに設けられ、当該縫製部には、前記カバー部材の上端部が共縫いされている請求項1～請求項3の何れか1項に記載の車両用シート。
- [請求項5] 前記縫製部には、前記トリムカバーの端縁部を前記シートクッションのフレームに係止した係止部材が共縫いされている請求項4に記載の車両用シート。
- [請求項6] 前記カバー部材は、板状に形成された芯材と、当該芯材を覆う表皮

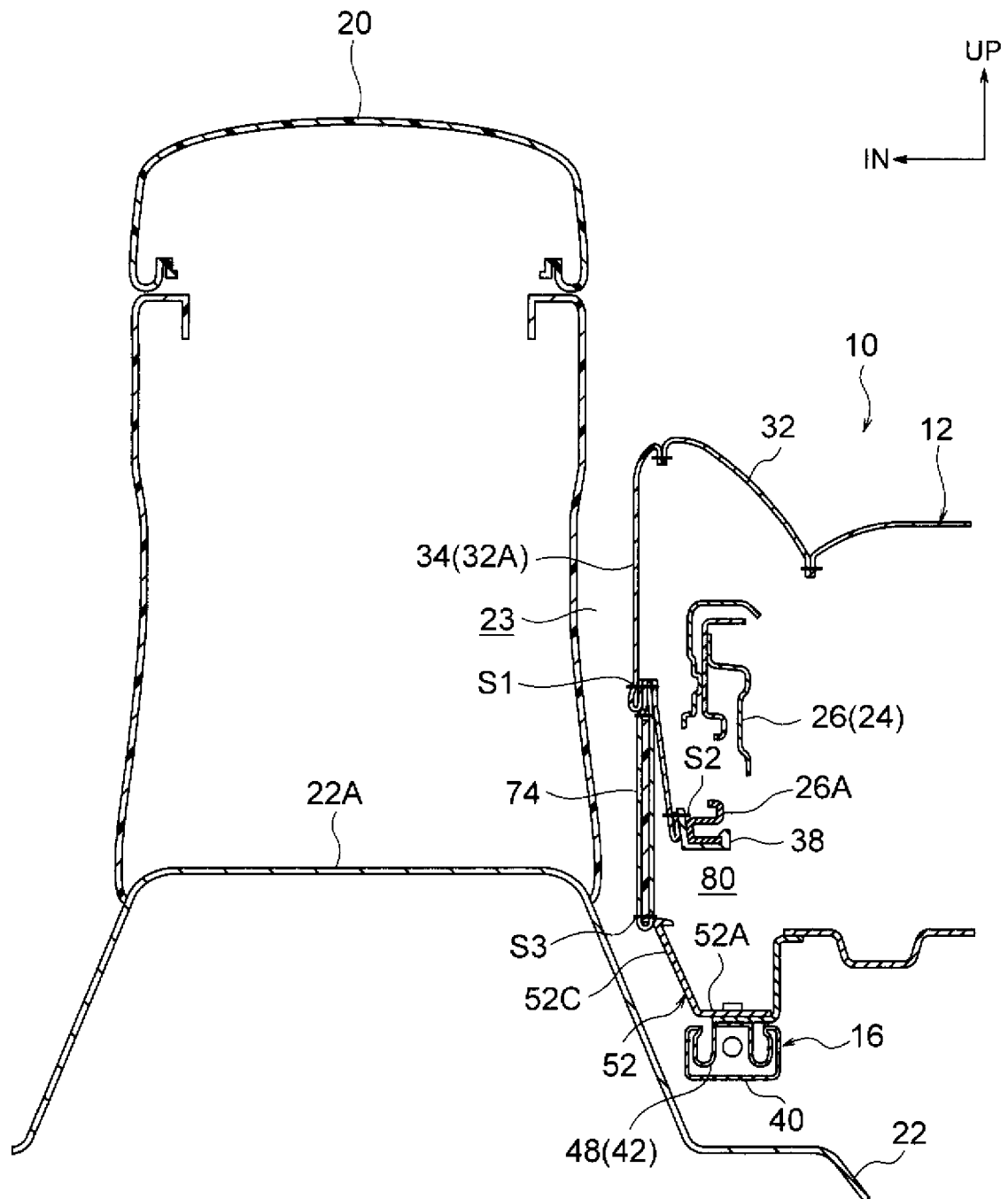
材とを有する請求項 1 ～請求項 5 の何れか 1 項に記載の車両用シート

。

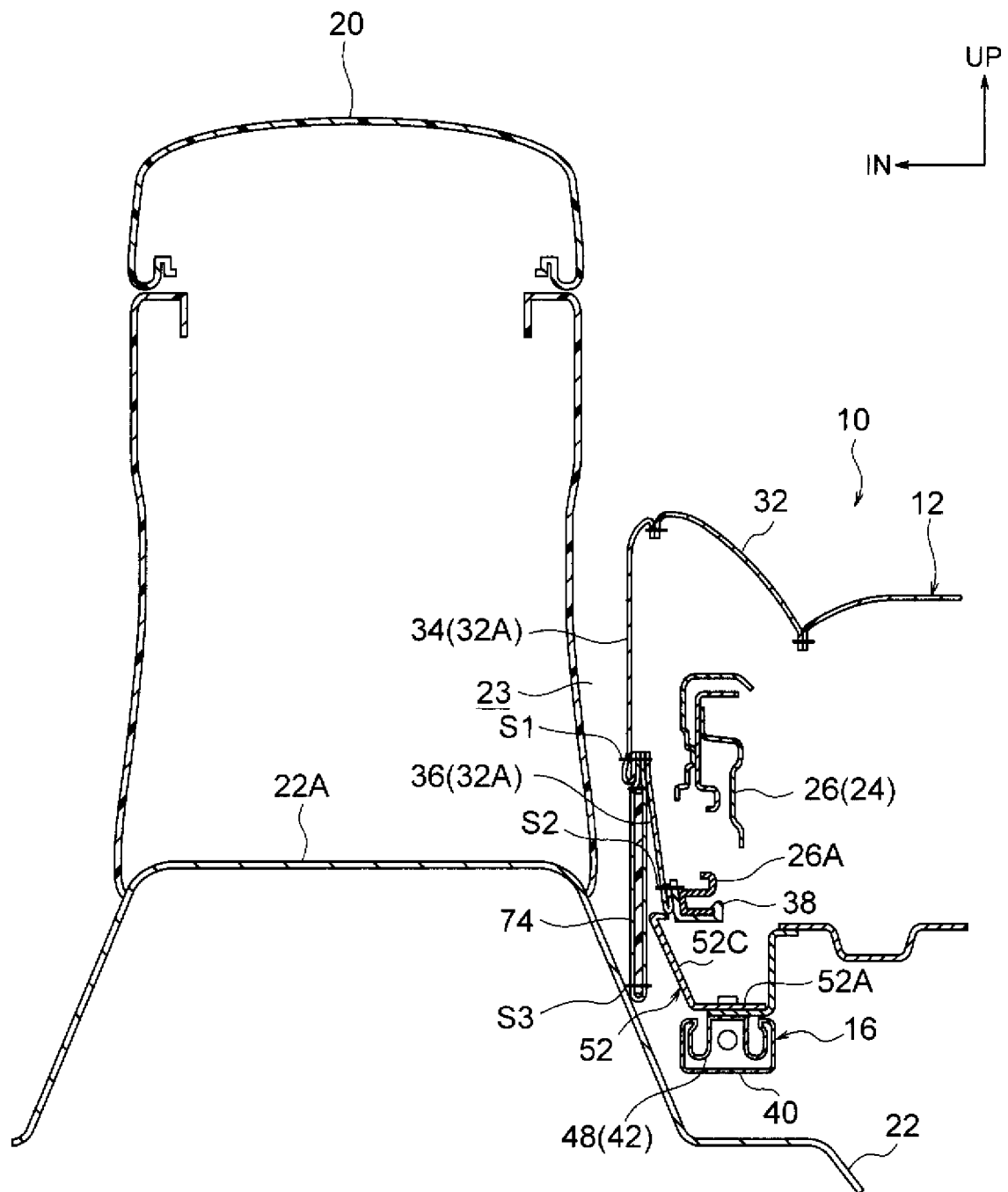
[図1]



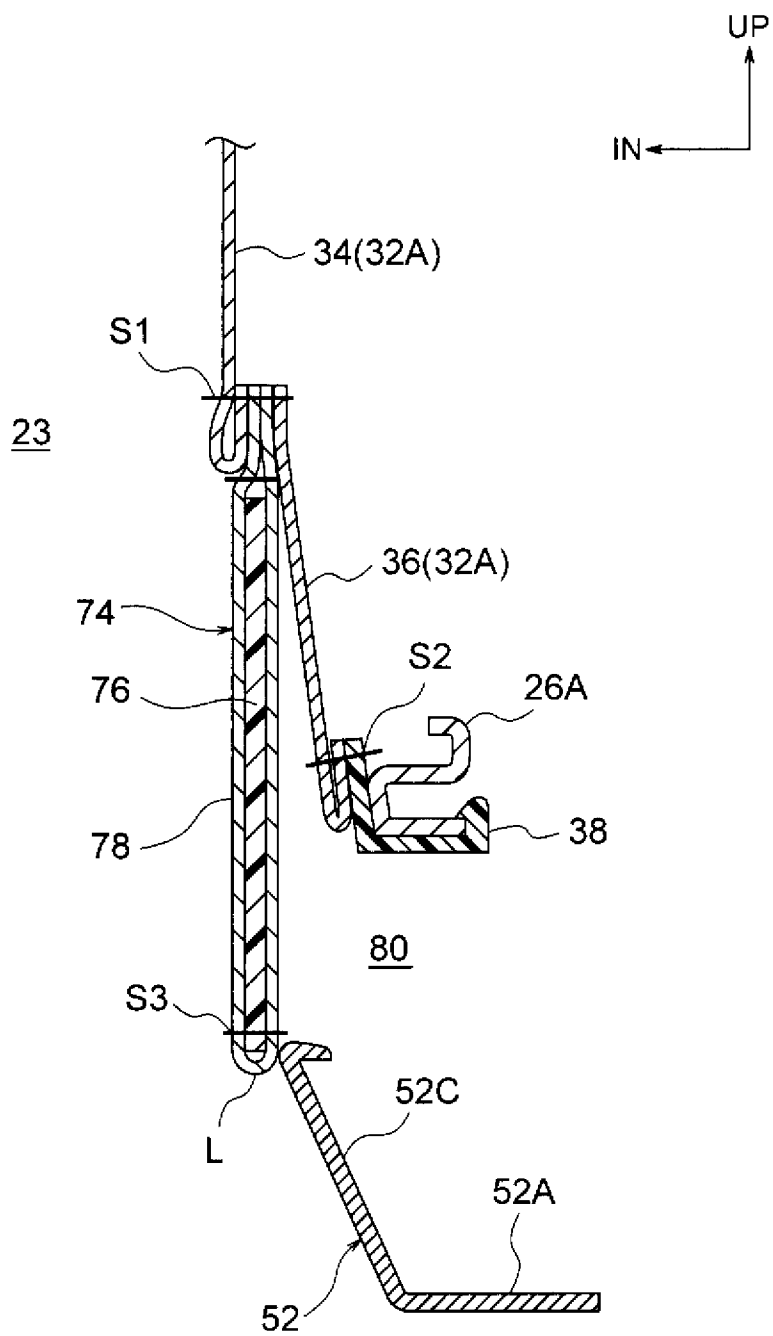
[図3]



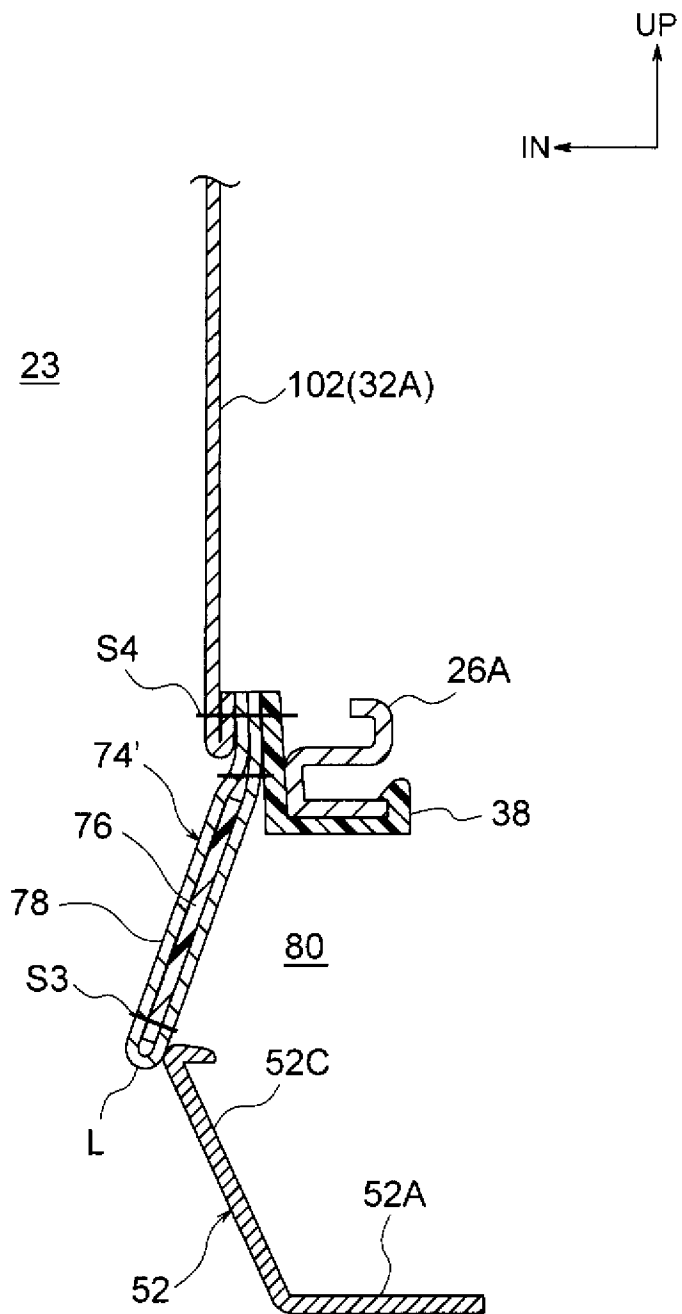
[図4]



[図5]



[図6]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2013/083139

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B60N2/44(2006.01) i, B60N2/16(2006.01) i

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

B60N2/44, B60N2/16

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho 1922-1996 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2014

Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2014 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2014

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	JP 2013-226932 A (NHK Spring Co., Ltd.), 07 November 2013 (07.11.2013), claims 1 to 6; fig. 1 to 6 (Family: none)	1-6

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☐ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

07 January, 2014 (07.01.14)

Date of mailing of the international search report

21 January, 2014 (21.01.14)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（I P C）） Int.Cl. B60N2/44(2006.01)i, B60N2/16(2006.01)i			
B. 調査を行った分野 調査を行った最小限資料（国際特許分類（I P C）） Int.Cl. B60N2/44, B60N2/16			
最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの 日本国実用新案公報 1 9 2 2 - 1 9 9 6 年 日本国公開実用新案公報 1 9 7 1 - 2 0 1 4 年 日本国実用新案登録公報 1 9 9 6 - 2 0 1 4 年 日本国登録実用新案公報 1 9 9 4 - 2 0 1 4 年			
国際調査で使用した電子データベース（データベースの名称、調査に使用した用語）			
C. 関連すると認められる文献			
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示		関連する 請求項の番号
X	JP 2013-226932 A（日本発条株式会社）2013.11.07, 請求項 1-6, 図 1-6（ファミリーなし）		1-6
☐ C 欄の続きにも文献が列挙されている。 ☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。			
* 引用文献のカテゴリー 「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの 「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの 「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献（理由を付す） 「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献 「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願 の日の後に公表された文献 「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの 「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの 「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの 「&」同一パテントファミリー文献			
国際調査を完了した日 0 7 . 0 1 . 2 0 1 4		国際調査報告の発送日 2 1 . 0 1 . 2 0 1 4	
国際調査機関の名称及びあて先 日本国特許庁（I S A / J P） 郵便番号 1 0 0 - 8 9 1 5 東京都千代田区霞が関三丁目4番3号		特許庁審査官（権限のある職員） 望月 寛 電話番号 0 3 - 3 5 8 1 - 1 1 0 1 内線 3 3 8 6	3 R 3 9 4 3