

(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2005-297897

(P2005-297897A)

(43) 公開日 平成17年10月27日(2005.10.27)

(51) Int. Cl.⁷

B60N 2/34
B60N 2/06
B60N 2/30

F I

B60N 2/34
B60N 2/06
B60N 2/30

テーマコード(参考)

3B087

審査請求 未請求 請求項の数 7 O L (全 8 頁)

(21) 出願番号 特願2004-120256 (P2004-120256)
(22) 出願日 平成16年4月15日(2004.4.15)

(71) 出願人 000003997
日産自動車株式会社
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地
(74) 代理人 100083806
弁理士 三好 秀和
(74) 代理人 100100712
弁理士 岩▲崎▼ 幸邦
(74) 代理人 100087365
弁理士 栗原 彰
(74) 代理人 100100929
弁理士 川又 澄雄
(74) 代理人 100095500
弁理士 伊藤 正和
(74) 代理人 100101247
弁理士 高橋 俊一

最終頁に続く

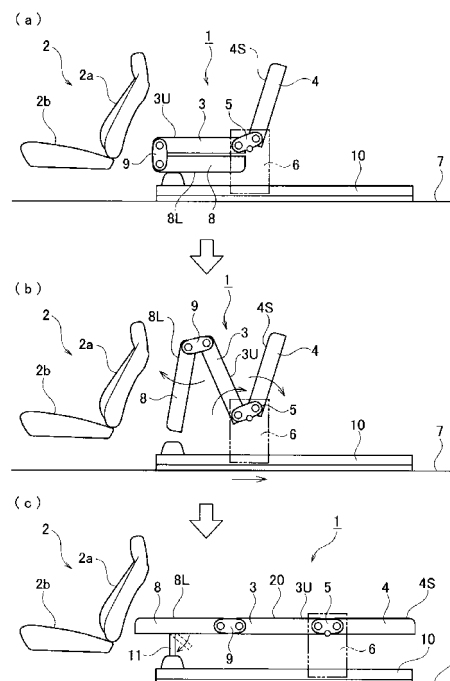
(54) 【発明の名称】 車両用シート

(57) 【要約】

【課題】 より広いシート面およびより多彩なシートアレンジの得られる車両用シートを得る。

【解決手段】 シート1において、上下に積層され前端部でヒンジ9を介して相互に接続される上側シートクッション3と下側シートクッション8とを設け、ヒンジ9を支点として上側シートクッション3と下側シートクッション8とを展開することにより、下側シートクッション8を露出させることができるようにした。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

シートクッションとシートバックとを備える車両用シートにおいて、上下に積層され前端部でヒンジを介して相互に接続される上側シートクッションと下側シートクッションとを備え、該ヒンジを支点として該上側シートクッションと下側シートクッションとを展開することにより、下側シートクッションを露出自在としたことを特徴とする車両用シート。

【請求項 2】

前記上側シートクッションの後端部に、該上側シートクッションの前側を跳ね上げ自在とするヒンジを設ける一方、前記下側シートクッションを前端部のヒンジを支点として下側から前方に回動自在とし、下側シートクッションを上側シートクッションの前方に配置できるようにしたことを特徴とする請求項 1 に記載の車両用シート。

10

【請求項 3】

前記上側シートクッションの後端部のヒンジを介してシートバックを接続して該シートバックを傾動自在としたことを特徴とする請求項 2 に記載の車両用シート。

【請求項 4】

前記上側シートクッションを、前端部のヒンジを支点として上側から前方に回動自在とし、上側シートクッションを下側シートクッションの前方に配置できるようにしたことを特徴とする請求項 1 に記載の車両用シート。

【請求項 5】

前記下側シートクッションの後端部にヒンジを介してシートバックを接続して該シートバックを傾動自在としたことを特徴とする請求項 4 に記載の車両用シート。

20

【請求項 6】

前記上側シートクッションの後端部にヒンジを介してシートバックを接続して該シートバックを上側から前方に回動自在とし、上側シートクッションの前方に配置できるようにしたことを特徴とする請求項 4 に記載の車両用シート。

【請求項 7】

フロアに設けられた前後方向に伸びるレールに進退自在に案内されて前記前端部のヒンジまたは後端部のヒンジを支持するシートスライダを備えることを特徴とする請求項 1 ~ 6 のうちいずれか一つに記載の車両用シート。

30

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、車両用シートに関する。

【背景技術】**【0002】**

従来より、車両用シートのシートバックを後傾させてフラットなシート面を形成できるようにしたものが知られている。また、シートバックを前傾させてシートクッションに接するように折り畳むことができるものもある。

【0003】

シートを 3 列備える車両では、各シートの配置や折り畳み方を工夫することで、多彩なシートアレンジが実現されている。

40

【0004】

シートを 2 列備える車両においても、1 列目および 2 列目のシートバックを後傾させることで、比較的広い平坦なシート面を得ることができる。しかしながら、1 列目のシートを通常どおりに使用している状況では、2 列目シートのみで対応せざるを得ず、あまり広い平坦面は得られない。また、2 列目シートのみでの自由度しかない状況では、シートアレンジも限られたものとなる。

【0005】

一方、従来より、シートの下に引き出し可能な補助シートを設けた車両や、2 列目シ

50

トの後部に折り畳み式の車両用ベッドを設けた車両が提案されている（特許文献1、2参照）。

【特許文献1】特開平5 - 286384号公報（第3頁、図2）

【特許文献2】特開平9 - 156406号公報（第3頁、図1）

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

しかしながら、補助シートやベッドを備えたものでは、それらを装備する分、構成が複雑化し、製造コストも増大してしまうという問題があった。

【0007】

そこで、本発明は、より簡素な構成の車両用シートによって、より広いシート面や、より多彩なシートアレンジを得ることを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0008】

本発明は、シートクッションとシートバックとを備える車両用シートにおいて、上下に積層され前端部でヒンジを介して相互に接続される上側シートクッションと下側シートクッションとを備え、該ヒンジを支点として該上側シートクッションと下側シートクッションとを展開することにより、下側シートクッションを露出自在としたことを最も主要な特徴とする。

【発明の効果】

【0009】

本発明によれば、二つのシートクッションを上下に積層し、そのうち下側のシートクッションをシート要素として利用できるようにしたので、より広い平坦なシート面、及びより多彩なシートアレンジを得ることができる。これら二つのシートクッションは、通常は、折り畳んだ状態で従来のシートクッションの位置に収納することができるため、従来のシートとほぼ同じ容積で構成することができる。しかもヒンジ接続を基本とした簡素な構成とすることができ、コスト的に有利に得ることができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0010】

以下、本発明の実施形態について図面を参照しながら詳細に説明する。

【0011】

図1および図2は、本発明の第1の実施形態を示しており、図1は、本実施形態にかかる車両用シートの概略構成を示す側面図、図2は、本実施形態にかかる車両用シートによるシートアレンジを例示する側面図である。

【0012】

図1および図2は、本実施形態にかかる車両用シートを2列シートの車両に適用した例を示しており、この車両では、フロント側の1列目には二つのシート要素2a, 2bを有するシート2が配置され、リア側の2列目には三つのシート要素3, 4, 8を有するシート1が配置されている。

【0013】

シート1では、上側シートクッション3とシートバック4とは、上側シートクッション3の後端部の両側端に設けられたヒンジ5を介して互いに接続されている。そして、シートバック4は、フロア7に対して略平行となる位置まで後傾させることができるようにしてある一方、上側シートクッション3は、その前側を跳ね上げる方向に回動させることができるようにしてある。また、ヒンジ5は、シート1の台座となるシートスライダ6に支持されている。

【0014】

通常使用時（図1の（a））には、上側シートクッション3と下側シートクッション8とは積層されている。また、これら上側シートクッション3と下側シートクッション8とは、前端部の両側端に設けられたヒンジ9を介して互いに接続されている。

10

20

30

40

50

【0015】

さらに、フロア7上には、前後方向に伸びる2本の平行なレール10が設けられており、シートスライダ6は、このレール10に沿って進退自在に案内される。

【0016】

したがって、図1の(b)に示すように、上側シートクッション3の前側を上方に跳ね上げ、下側シートクッション8を下側から前方側に回動させて上側シートクッション3の前方に進出させる一方、シートバック4を後傾させ、さらにシートスライダ6をリア側に移動させることにより、1列目のシート2のリア側に、ほぼ平坦なシート面(所謂フルフラット面)20を形成することができる(図1の(c))。この場合、シート面20は、フロント側から、下側シートクッション8の下面8L、上側シートクッション3の上面(表面)3U、およびシートバック4の表面(フロント側の面)4Sによって形成されることになる。なお、下側シートクッション8には、収納自在な脚部11が設けられており、この脚部11を下方に立設したときにシート面20とフロア7とが略平行となるようにしてある。

10

【0017】

以上のように、本実施形態によれば、三つのシート要素3, 4, 8を有する2列目のシート1により、広い平坦なシート面を得ることができる。さらに、図示しないが、1列目のシート2のシートバック2aを後傾させて平坦面を形成し、シート2による平坦面にシート面20が縦続するようにシート1を移動させれば、一層広い平坦面を得ることができる。

20

【0018】

また、本実施形態によれば、上述したように、通常使用時には、上側シートクッション3と下側シートクッション8とを折り畳んで収納できるようにしたため、シート2とほぼ同じ容積で構成することができるという利点がある。

【0019】

さらに、本実施形態によれば、ヒンジ5, 9を支点として各シート要素3, 4, 8を適宜に回動させることにより、図2に例示するような多彩なシートアレンジを、極めて容易に得ることができる。

【0020】

例えば、図2の(a)は、上側シートクッション3および下側シートクッション8のみを展開し、シートバック4を傾動させない場合のシートアレンジを示している。このシートアレンジによれば、シートバック4により、荷物や乗員がリア側に飛び出すのを抑制することができるという利点がある。

30

【0021】

図2の(b)は、シートバック4、上側シートクッション3および下側シートクッション8をそれぞれフロア7に対して適宜に傾斜させ、凸凹のシート面が形成されるようにしたシートアレンジを示している。このシートアレンジによれば、最もフロント側にある下側シートクッション8を乗員の足乗せ台(オットマン)として用いることができる。

【0022】

図2の(c)は、各シート要素3, 4, 8がフロア7に対して直交する位置まで回動させつつ折り畳むとともに、シートスライダ6を移動させてフロント側に寄せたシートアレンジを示している。このシートアレンジによれば、シート1を、急停止時等にリア側に搭載した荷物が前方に飛び出すのを抑制する壁として用いることができる。

40

【0023】

図3は、本発明の第2実施形態にかかる車両用シートの概略構成を示す側面図である。

【0024】

図3は、本実施形態にかかる車両用シートを2列シートの車両に適用した例を示しており、この車両では、フロント側の1列目には二つのシート要素を有するシート2が配置され、リア側の2列目には三つのシート要素3, 4, 8を有するシート12が配置されている。

50

【0025】

シート12では、シートバック4と下側シートクッション8とは、下側シートクッション8の後端部の両側端に設けられたヒンジ13を介して互いに接続されている。このヒンジ13は、シート12の台座となるシートスライダ6に支持されている。そして、この実施形態でも、シートバック4はフロア7に対して略平行となる位置まで後傾させることができるようにしてある。

【0026】

このシート12でも、上側シートクッション3と下側シートクッション8とは、前端部の両側端に設けられたヒンジ14を介して互いに接続されており、この上側シートクッション3は、図3の(b)に示すように、ヒンジ14を支点として後側を跳ね上げて上側から回動させて下側シートクッション8の前方に進出させ、フロア7に対して略平行となる位置で固定できるようにしてある。

10

【0027】

したがって、図3の(c)に示すような、ほぼ平坦なシート面(所謂フルフラット面)21を形成することができる。この場合、シート面21は、フロント側から、上側シートクッション3の下面(裏面)3L、下側シートクッション8の上面8U、およびシートバック4の表面4Sによって形成されることになる。

【0028】

すなわち、本実施形態によっても、三つのシート要素3, 4, 8を有する2列目のシート12により、広い平坦なシート面を得ることができる。

20

【0029】

そして、本実施形態でも、通常使用時には、上側シートクッション3と下側シートクッション8とを折り畳んで収納できるようにしたため、シート2とほぼ同じ容積で構成することができるという利点がある。

【0030】

また、本実施形態でも、図示しないが、ヒンジ13, 14を支点として各シート要素3, 4, 8を適宜に回動させることにより、多彩なシートアレンジを極めて容易に得ることができる。

【0031】

図4は、本発明の第3実施形態にかかる車両用シートの概略構成を示す側面図である。

30

【0032】

図4は、本実施形態にかかる車両用シートを2列シートの車両に適用した例を示しており、この車両では、フロント側の1列目には二つのシート要素2a, 2bを有するシート2が配置され、リア側の2列目には三つのシート要素3, 4, 8を有するシート15が配置されている。

【0033】

シート15では、上側シートクッション3と下側シートクッション8とは、前端部の両側端に設けられたヒンジ17を介して互いに接続されており、この上側シートクッション3は、図4の(b)に示すように、ヒンジ17を支点として後側を跳ね上げて上側から回動させて下側シートクッション8の前方に進出させ、フロア7に対して略平行となる位置

40

【0034】

さらに、このシート15では、上側シートクッション3とシートバック4とが、上側シートクッション3の後端部の両側端に設けられたヒンジ16を介して互いに接続されており、このシートバック4は、図4の(b)に示すように、ヒンジ16を支点として上側から回動させて下側シートクッション8の前方に進出させ、フロア7に対して略平行となる位置で固定できるようにしてある。

【0035】

したがって、図4の(c)に示すような、ほぼ平坦なシート面(所謂フルフラット面)22を形成することができる。この場合、シート面22は、フロント側から、シートバック

50

ク４の裏面４Ｂ、上側シートクッション３の下面（裏面）３Ｌ、および下側シートクッション８の上面８Ｕによって形成されることになる。これらの面４Ｂ，３Ｌ，８Ｕはいずれも通常使用時には乗員と接触しない面である。したがって、これらの面４Ｂ，３Ｌ，８Ｕには、乗員の体をサポートしたり座り心地を良くするための凹凸を形成する必要が無く、本実施形態では、こうした凹凸の無いフラットなシート面２２を形成することができるという利点がある。

【００３６】

本実施形態によっても、三つのシート要素３，４，８を有する２列目のシート１５により、広い平坦なシート面を得ることができる。

【００３７】

そして、上述したように、本実施形態でも、上側シートクッション３と下側シートクッション８とを折り畳んで収納するようにしたため、シート２とほぼ同じ容積で構成することができるという利点がある。

【００３８】

また、本実施形態によっても、図示しないが、ヒンジ１６，１７を支点として各シート要素３，４，８を適宜に回転させることにより、多彩なシートアレンジを極めて容易に得ることができる。

【００３９】

以上、本発明の好適な実施形態について説明したが、本発明は上記実施形態に限定されるものではなく、要旨を逸脱しない範囲で上記実施形態に種々の改変を施すことができる。例えば、上記実施形態では、本発明にかかる車両用シートを２列シートの車両の２列目に適用した場合について説明したが、より多列シートの車両に適用することができるのは勿論であるし、１列目に適用してもよい。また、分割シートに適用することも勿論可能である。

【図面の簡単な説明】

【００４０】

【図１】本発明の第１の実施形態にかかる車両用シートの側面図。

【図２】本発明の第１の実施形態にかかる車両用シートによるシートアレンジを例示する側面図。

【図３】本発明の第２の実施形態にかかる車両用シートの側面図。

【図４】本発明の第３の実施形態にかかる車両用シートの側面図。

【符号の説明】

【００４１】

- １，１２，１５ シート（車両用シート）
- ３ 上側シートクッション
- ４ シートバック
- ５，９，１３，１４，１６，１７ ヒンジ
- ６ シートスライダ
- ７ フロア
- ８ 下側シートクッション
- １０ レール

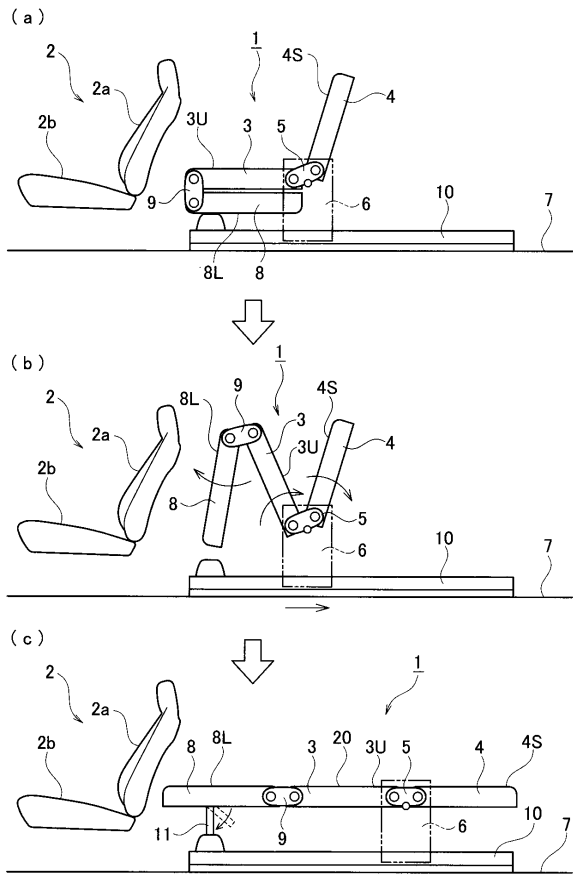
10

20

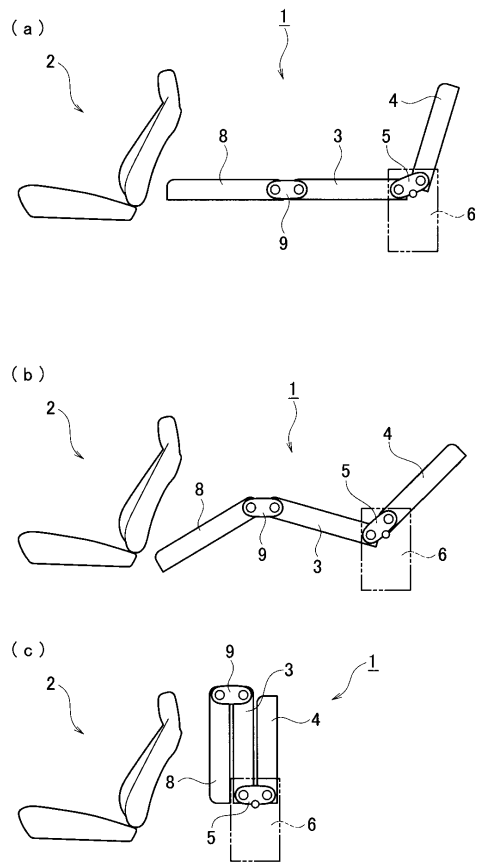
30

40

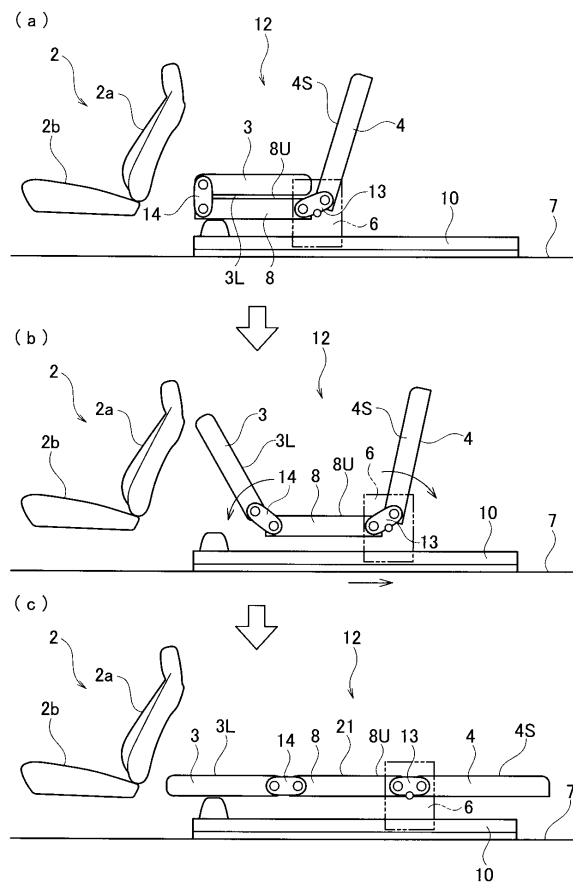
【 図 1 】



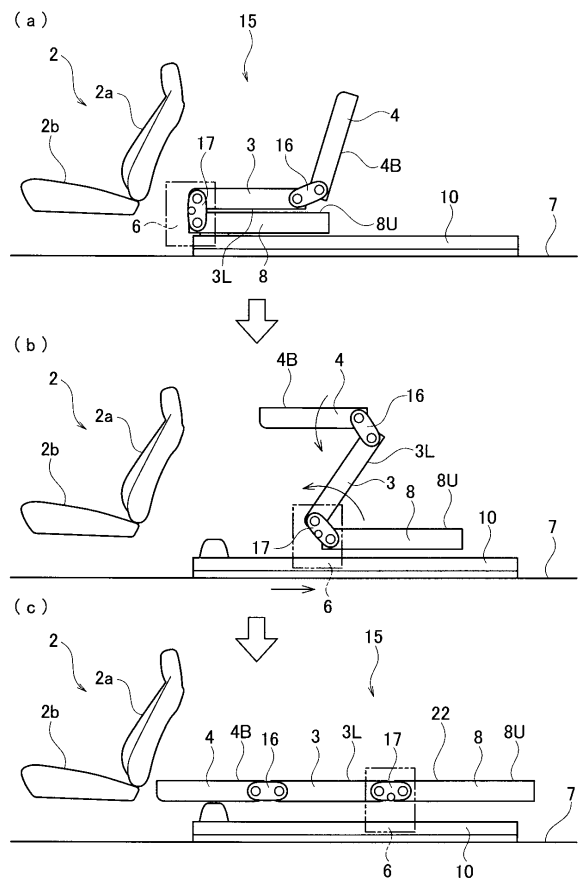
【 図 2 】



【 図 3 】



【 図 4 】



フロントページの続き

- (74)代理人 100098327
弁理士 高松 俊雄
- (72)発明者 桑野 泰成
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内
- (72)発明者 川和 正貴
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内
- (72)発明者 古別府 道秋
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内
- (72)発明者 鈴木 康慎
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内
- (72)発明者 遠藤 智実
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内
- (72)発明者 辻 善誉
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内
- Fターム(参考) 3B087 BA02 BD01 CA11 CB01