

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5227549号  
(P5227549)

(45) 発行日 平成25年7月3日(2013.7.3)

(24) 登録日 平成25年3月22日(2013.3.22)

(51) Int. Cl. F I  
**B 6 0 N 2/20 (2006.01)** B 6 0 N 2/20  
**B 6 0 N 2/36 (2006.01)** B 6 0 N 2/36  
**B 6 0 N 2/30 (2006.01)** B 6 0 N 2/30

請求項の数 3 (全 11 頁)

<p>(21) 出願番号 特願2007-199404 (P2007-199404)                  (22) 出願日 平成19年7月31日(2007.7.31)                  (65) 公開番号 特開2009-35060 (P2009-35060A)                  (43) 公開日 平成21年2月19日(2009.2.19)                  審査請求日 平成22年4月5日(2010.4.5)</p>	<p>(73) 特許権者 000004640                  日本発條株式会社                  神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地                  (74) 代理人 100096884                  弁理士 末成 幹生                  (72) 発明者 小林 伸一                  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                  審査官 柳本 陽征</p>
---	---

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両用シート

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

シートのシートクッションを移動させる移動機構と、  
前記シートのシートバックを回動させる回動機構と、  
前記移動機構による前記シートクッションの移動を防止するクッションロック機構と、  
前記回動機構による前記シートバックの回動を防止するバックロック機構と、  
前記クッションロック機構のロックを解除するクッションロック解除機構と、  
前記バックロック機構のロックを解除するバックロック解除機構と、  
前記クッションロック機構のロックを解除するタイミングと前記バックロック機構のロ  
 ックを解除するタイミングとを調節する調節機構と、  
 前記調節機構を操作する操作機構と  
 を備え、  
前記クッションロック解除機構は、前記クッションロック機構のロックを解除するた  
 めのクッションロック解除ケーブルを備え、  
前記調節機構は、前記バックロック機構のロックを解除するためのバックロック解除ケ  
 ーブルと、前記クッションロック解除ケーブルと前記バックロック解除ケーブルとを連係  
 させるための連係部を備えたりレユニットとを備え、  
前記操作機構は、前記連係部を操作するための操作用ケーブルを備え、  
前記バックロック解除ケーブルは、前記操作機構が操作されるとき前記連係部に係合す  
 る係合部を備え、

10

20

前記連係部に係合する係合部の配置を前記連係部から所定距離離れた位置とすることにより、前記操作機構が操作されると、前記連係部に係合する係合部に向かって前記連係部が移動し、前記連係部が前記クッションロック解除ケーブルに固定された他の係合部に係合して前記クッションロック機構のロックが解除され、その後前記連係部に係合する係合部に前記連係部が係合し、前記バックロック機構のロックが解除されることを特徴とする車両用シート。

【請求項 2】

前記バックロック解除ケーブルは、前記バックロック解除機構に係合する第 1 係合部を備え、

前記バックロック解除機構は、前記操作機構が操作されるとき前記第 1 係合部に係合する第 2 係合部を備え、

前記第 1 係合部の配置を前記第 2 係合部から所定距離離れた位置とすることにより、前記操作機構が操作されると、前記クッションロック機構のロックが解除され、その後前記第 1 係合部が前記第 2 係合部に係合し、前記バックロック機構のロックが解除される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 3】

前記第 2 係合部は、前記バックロック解除ケーブルが挿入される開口部を設け、

前記バックロック解除機構が操作されると、前記第 1 係合部から離れる方向に向かって前記第 2 係合部が移動することにより、前記バックロック機構のロックを解除することを特徴とする請求項 2 に記載の車両用シート。

【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】

従来の車両用シートは、シートバックの基端部に連結された中間連結部材と、この中間連結部材の車体側への回動を阻止する第 1 のロック機構と、シートバックの車体側への回動を阻止する第 2 のロック機構とを備えている。そして、シートクッションの前方への回動に連動させて、まず第 1 のロック機構によるロックを解除してから、第 2 のロック機構によるロックを解除する（例えば、特許文献 1 参照）。

【0003】

また、従来の車両用シートは、遠隔操作部と、シートクッションのスライド機構と、シートバックのリクライニング機構と、遠隔操作部からスライド機構およびリクライニング機構のそれぞれに連結する操作ケーブルとを備えている。また、シートクッションのスライド機構およびシートバックのリクライニング機構のロックをそれぞれ解除する解除レバーを備えている。そして、遠隔操作部の操作によって、スライド機構のロックとリクライニング機構のロックを順次解除する。また、解除レバーの操作によって、スライド機構のロックとリクライニング機構のロックを解除する（例えば、特許文献 2 参照）。

【特許文献 1】特開 2005 - 280378

【特許文献 2】特開 2002 - 79860

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

しかしながら、特許文献 1 に記載の車両用シートでは、シートクッションの前方への回動に連動して、シートバックのロックが解除される。すなわち、シートクッションおよびシートバックのそれぞれを個別に操作することができない。そのため、作業者の利便性には優れているが、車両の利用者の安全性が低下する。

【0005】

10

20

30

40

50

また、特許文献2に記載の車両用シートでは、遠隔操作部からスライド機構およびリクライニング機構のそれぞれに連結する操作ケーブルを設けている。そのため、操作ケーブルの引き回しが煩雑となる。さらに、特許文献2に記載の車両用シートでは、操作ケーブルを弛ませることによって、スライド機構およびリクライニング機構のロックが解除されるタイミングを調節している。そのため、操作ケーブルが弛むと、操作ケーブルが車両を構成する部材に引っ掛かるなどするため、車両用シートの信頼性が低下する。

【0006】

そこで本発明は、車両の利用者の利便性および安全性を向上させるとともに、信頼性を向上させる車両用シートを提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0007】

本発明の車両用シートは、シートのシートクッションを移動させる移動機構と、前記シートのシートバックを回動させる回動機構と、前記移動機構による前記シートクッションの移動を防止するクッションロック機構と、前記回動機構による前記シートバックの回動を防止するバックロック機構と、前記クッションロック機構のロックを解除するクッションロック解除機構と、前記バックロック機構のロックを解除するバックロック解除機構と、前記クッションロック機構のロックを解除するタイミングと前記バックロック機構のロックを解除するタイミングとを調節する調節機構と、前記調節機構を操作する操作機構とを備え、前記クッションロック解除機構は、前記クッションロック機構のロックを解除するためのクッションロック解除ケーブルを備え、前記調節機構は、前記バックロック機構のロックを解除するためのバックロック解除ケーブルと、前記クッションロック解除ケーブルと前記バックロック解除ケーブルとを係合させるための係合部を備えたりレーユニットとを備え、前記操作機構は、前記係合部を操作するための操作ケーブルを備え、前記バックロック解除ケーブルは、前記操作機構が操作されるとき前記係合部に係合する係合部を備え、前記係合部に係合する係合部の配置を前記係合部から所定距離離れた位置とすることにより、前記操作機構が操作されると、前記係合部に係合する係合部に向かって前記係合部が移動し、前記係合部が前記クッションロック解除ケーブルに固定された他の係合部に係合して前記クッションロック機構のロックが解除され、その後前記係合部に係合する係合部に前記係合部が係合し、前記バックロック機構のロックが解除されることを特徴とする。

【0008】

本発明によれば、操作機構を操作することにより調節機構を作動させ、クッションロック機構のロックとバックロック機構のロックとを順次に解除することができる。そのため、車両の利用者の利便性を向上させることができる。また、クッションロック解除機構およびバックロック解除機構を操作することにより、クッションロック機構のロックとバックロック機構のロックとを個別に解除することができる。そのため、クッションロック機構のロックを解除して安全を確認した後、バックロック機構のロックを解除することができるため、車両の利用者の安全性を向上させることができる。さらに、操作機構を操作し調節機構を作動させることにより、クッションロック機構のロックとバックロック機構のロックとを順次に解除することができるため、車両用シートの信頼性を向上させることができる。

【0009】

また、本発明によれば、操作機構を操作することにより、操作ケーブルが引かれ、係合部が操作される。この操作により、クッションロック解除ケーブルとバックロック解除ケーブルとが係合する。そして、クッションロック機構のロックとバックロック機構のロックとを順次に解除することができる。その結果、車両の利用者の利便性を向上させることができる。また、本発明によれば、クッションロック機構のロックとバックロック機構のロックとを順次に解除することができるため、車両の利用者の利便性を向上させることができる。

【0010】

10

20

30

40

50

本発明において、バックロック解除ケーブルは、バックロック解除機構に係合する第1係合部を備え、バックロック解除機構は、操作機構が操作されるとき第1係合部に係合する第2係合部を備え、第1係合部の配置を第2係合部から所定距離離れた位置とすることにより、操作機構が操作されると、クッションロック機構のロックが解除され、その後第1係合部が第2係合部に係合し、バックロック機構のロックが解除されることが望ましい。本発明によれば、クッションロック機構のロックとバックロック機構のロックとを順次に解除することができるため、車両の利用者の利便性を向上させることができる。

【0011】

本発明において、第2係合部は、バックロック解除ケーブルが挿入される開口部を設け、バックロック解除機構が操作されると、第1係合部から離れる方向に向かって第2係合部が移動することにより、バックロック機構のロックを解除することが望ましい。

10

【0012】

本発明によれば、バックロック解除ケーブルが開口部に挿入されているため、第2係合部が移動したとしても、バックロック解除ケーブルが移動することはない。そのため、バックロック解除ケーブルが弛むのを防止することができ、車両を構成する部材に引っ掛かるなどを防止することができる。その結果、車両用シートの信頼性を向上させることができる。

【発明の効果】

【0013】

本発明によれば、車両の利用者の利便性および安全性を向上させることができる。また、車両用シートの信頼性を向上させることができる。

20

【発明を実施するための最良の形態】

【0014】

(1) 第1の実施形態

(車両用シートの構成)

以下、本発明の実施形態について図面を参照して説明する。図1は、ロックした状態の車両用シートを示す斜視図である。図2は、ロックを解除した状態の車両用シートを示す斜視図である。図3は、リレーユニットの周辺を示す概念図である。図4は、バックロックの周辺を示す図である。

【0015】

30

車両用シート1は、図1、図2に示すように、車両の車体10に設けられており、シートクッション100の回動を阻止するクッションロック210やシートバック400の回動を阻止するバックロック510などを備えている。車両用シート1は、図1に示すように、クッションロック210およびバックロック510をロックしているとき、シートクッション100およびシートバック400を乗員が座る座席として使用することができる。そして、図2に示すように、クッションロック210およびバックロック510のロックを解除すると、シートクッション100が矢印A方向に回動して倒立し、シートバック400が矢印B方向に回動して略水平状態となる。

【0016】

シートクッション100は、車体10に固定されている倒立機構(移動機構)110を介して車体10に固定されている。倒立機構110は、ヒンジ111および図示省略したスプリングを有しており、シートクッション100を回動可能に支持している。シートクッション100は、スプリングによって矢印A方向に付勢されている。シートクッション100は、倒立機構110の作用により矢印A方向に回動して倒立する。

40

【0017】

なお、シートクッション100が倒立する場合に限らず、シートクッション100が倒立した状態からさらに回動し、シートクッション100が略水平状態となる実施形態でもよい。また、シートクッション100が倒立する場合に限らず、シートクッション100が図1の左方向へ移動する実施形態でもよい。すなわち、シートクッション100が平行リンクする実施形態でもよい。

50

## 【 0 0 1 8 】

クッションロック 2 1 0 は、車体 1 0 に固定されており、シートクッション 1 0 0 の底面に固定されているクッション用ストライカー 2 2 0 と係合する。クッションロック 2 1 0 は、クッション用ストライカー 2 2 0 と係合することによって、シートクッション 1 0 0 が回動するのを阻止する。この状態が、クッションロック 2 1 0 がロックされている状態である。一方、クッションロック 2 1 0 がクッション用ストライカー 2 2 0 との係合を解除することによって、シートクッション 1 0 0 が矢印 A 方向に回動する。この状態が、クッションロック 2 1 0 のロックが解除されている状態である。なお、本実施形態では、クッションロック 2 1 0 およびクッション用ストライカー 2 2 0 が、クッションロック機構である。

10

## 【 0 0 1 9 】

図において符号 3 1 0 は、クッション操作ストラップである。クッション操作ストラップ 3 1 0 は、シートクッション 1 0 0 の側面側に設けられ、引張操作可能である。クッション操作ストラップ 3 1 0 は、シートクッション 1 0 0 の側面側に設けられているため、車両用シート 1 の利用者がいないことなどを確認した後、引張操作することができる。クッション操作ストラップ 3 1 0 は、ストラップ用ケーブル 3 2 0 の一端に連結している。ストラップ用ケーブル 3 2 0 の他端は、図 3 に示すように、クッション解除ケーブル 3 3 0 の第 4 係合部 3 3 1 を介してクッション解除ケーブル 3 3 0 に連結している。なお、本実施形態では、クッション操作ストラップ 3 1 0、ストラップ用ケーブル 3 2 0、クッションロック解除ケーブル 3 3 0 および第 4 係合部 3 3 1 が、クッションロック解除機構である。

20

## 【 0 0 2 0 】

車両用シート 1 の利用者がいないことなどを確認した後、クッション操作ストラップ 3 1 0 が図示省略した作業者に引かれることにより、ストラップ用ケーブル 3 2 0、第 4 係合部 3 3 1 およびクッションロック解除ケーブル 3 3 0などを介してクッションロック 2 1 0 のロックが解除される。

## 【 0 0 2 1 】

シートバック 4 0 0 は、車体 1 0 に固定されている回動機構 4 1 0 を介して車体 1 0 に固定されている。したがって、シートクッション 1 0 0 およびシートバック 4 0 0 は、それぞれ別々に車体 1 0 に固定されている。回動機構 4 1 0 は、ヒンジ 4 1 1 および図示省略したスプリングを有しており、シートバック 4 0 0 を回動可能に支持している。シートバック 4 0 0 は、スプリングによって矢印 B 方向に付勢されている。シートバック 4 0 0 は、回動機構 4 1 0 の作用により矢印 B 方向に回動する。

30

## 【 0 0 2 2 】

バックロック 5 1 0 は、シートバック 4 0 0 の側面側に設けられている。バックロック 5 1 0 は、車体 1 0 に固定されているバック用ストライカー 5 2 0 と係合する。バックロック 5 1 0 は、バック用ストライカー 5 2 0 と係合することによって、シートバック 4 0 0 が回動するのを阻止する。この状態が、バックロック 5 1 0 がロックされている状態である。一方、バックロック 5 1 0 がバック用ストライカー 5 2 0 との係合を解除することによって、シートバック 4 0 0 が矢印 B 方向に回動する。この状態が、バックロック 5 1 0 のロックが解除されている状態である。なお、本実施形態では、バックロック 5 1 0 およびバック用ストライカー 5 2 0 が、バックロック機構である。

40

## 【 0 0 2 3 】

図において符号 6 1 0 は、バック操作レバーである。バック操作レバー 6 1 0 は、シートバック 4 0 0 の背面側に設けられており、図 4 の矢印 D 方向に引上げ操作可能である。バック操作レバー 6 1 0 は、ブラケット 6 1 1 の一端に固定されている。ブラケット 6 1 1 の他端は、図 4 に示すように、バックロック 5 1 0 と係脱自在に係合する。ブラケット 6 1 1 とバックロック 5 1 0 とが係合するとき、バックロック 5 1 0 がロックされる。一方、ブラケット 6 1 1 とバックロック 5 1 0 との係合が解除されるとき、バックロック 5 1 0 のロックが解除される。

50

## 【 0 0 2 4 】

ブラケット 6 1 1 は、両端の間に開口部 6 1 2 a を有する第 2 係合部 6 1 2 を設けている。第 2 係合部 6 1 2 の開口部 6 1 2 a に後述するバックロック解除ケーブル 8 2 0 が摺動自在に挿入されている。なお、本実施形態では、バック操作レバー 6 1 0、ブラケット 6 1 1 および第 2 係合部 6 1 2 が、バックロック解除機構である。

## 【 0 0 2 5 】

バック操作レバー 6 1 0 が図示省略した作業者に上げられることにより、ブラケット 6 1 1 とバックロック 5 1 0 との係合が解除され、バックロック 5 1 0 のロックが解除される。このとき、ブラケット 6 1 1 の移動に伴い第 2 係合部 6 1 2 が図 4 の矢印 E 方向に移動するが、バックロック解除ケーブル 8 2 0 が開口部 6 1 2 a の内側で摺動するため、バックロック解除ケーブル 8 2 0 が第 2 係合部 6 1 2 の移動に伴って移動することはない。また、第 2 係合部 6 1 2 が後述する第 1 係合部 8 2 2 と係合することはない。そのため、バックロック解除ケーブル 8 2 0 が弛むのを防止することができる。なお、図 4 の矢印 E 方向が、第 2 係合部 6 1 2 が後述する第 1 係合部 8 2 2 から離れる方向である。

10

## 【 0 0 2 6 】

図において符号 7 1 0 は、遠隔操作レバーである。遠隔操作レバー 7 1 0 は、ハッチバック構造の車両の荷室などに設けられており、図 1 の矢印 C 方向に回転操作可能である。遠隔操作レバー 7 1 0 は、操作用ケーブル 7 2 0 の一端に連結している。操作用ケーブル 7 2 0 の他端には、図 3 に示すように、後述するリレーユニット 8 1 0 の連係部 8 1 1 に係合する第 5 係合部 7 2 1 を設けている。なお、本実施形態では、遠隔操作レバー 7 1 0、操作用ケーブル 7 2 0 および第 5 係合部 7 2 1 が、操作機構である。

20

## 【 0 0 2 7 】

遠隔操作レバー 7 1 0 が図示省略した作業者に引かれることにより、操作用ケーブル 7 2 0 および第 5 係合部 7 2 1 などを通してリレーユニット 8 1 0 が操作される。

## 【 0 0 2 8 】

図において符号 8 1 0 は、リレーユニットである。リレーユニット 8 1 0 は、車体 1 0 に固定されており、連係部 8 1 1 などを備えている。リレーユニット 8 1 0 は、図 3 に示すように、連係部 8 1 1 を介してクッションロック解除ケーブル 3 3 0 の第 4 係合部 3 3 1、操作用ケーブル 7 2 0 の第 5 係合部 7 2 1 およびバックロック解除ケーブル 8 2 0 の第 3 係合部 8 2 1 と係合する。この係合により連係部 8 1 1 が、クッションロック解除ケーブル 3 3 0 とバックロック解除ケーブル 8 2 0 とを連係させている。

30

## 【 0 0 2 9 】

遠隔操作レバー 7 1 0 が図示省略した作業者に引かれると、操作用ケーブル 7 2 0 の第 5 係合部 7 2 1 が引かれ、第 5 係合部 7 2 1 と係合している連係部 8 1 1 が移動する。この連係部 8 1 1 の移動に伴って、連係部 8 1 1 と係合している第 4 係合部 3 3 1 および第 3 係合部 8 2 1 が移動し、クッションロック解除ケーブル 3 3 0 およびバックロック解除ケーブル 8 2 0 が引かれる。

## 【 0 0 3 0 】

バックロック解除ケーブル 8 2 0 の一部は、図 1, 2 に示すように、シートバック 4 0 0 の内部を通っている。バックロック解除ケーブル 8 2 0 は、図 4 に示すように、第 2 係合部 6 1 2 の開口部 6 1 2 a に摺動自在に挿入されている。バックロック解除ケーブル 8 2 0 の他端には、遠隔操作レバー 7 1 0 が操作される時第 2 係合部 6 1 2 と係合する第 1 係合部 8 2 2 を設けている。すなわち、バックロック解除ケーブル 8 2 0 は、バックロック解除ケーブル 8 2 0 の両端に第 3 係合部 8 2 1 および第 1 係合部 8 2 2 を備えている。なお、本実施形態では、リレーユニット 8 1 0、連係部 8 1 1、バックロック解除ケーブル 8 2 0、第 3 係合部 8 2 1 および第 1 係合部 8 2 2 が、調節機構である。

40

## 【 0 0 3 1 】

バックロック解除ケーブル 8 2 0 の第 1 係合部 8 2 2 の配置は、第 2 係合部 6 1 2 から所定距離離れた位置である。すなわち、第 1 係合部 8 2 2 の配置は、バックロック解除ケーブル 8 2 0 が少し引かれたとしても、第 1 係合部 8 2 2 が第 2 係合部 6 1 2 に係合しな

50

い位置である。すなわち、クッションロック 2 1 0 のロックが解除された後、バックロック 5 1 0 のロックが解除されるように、バックロック解除ケーブル 8 2 0 の長さや第 1 係合部 8 2 2 の配置が調節されている。

【 0 0 3 2 】

バックロック解除ケーブル 8 2 0 が引かれると、第 1 係合部 8 2 2 が図 4 の矢印 E 方向に移動する。そして、第 1 係合部 8 2 2 がブラケット 6 1 1 に設けられている第 2 係合部 6 1 2 と係合し、第 2 係合部 6 1 2 を矢印 E 方向に移動させる。この移動により、ブラケット 6 1 1 とバックロック 5 1 0 との係合が解除され、バックロック 5 1 0 のロックが解除される。

【 0 0 3 3 】

なお、例えば遠隔操作レバー 7 1 0 を引きすぎることによる操作用ケーブル 7 2 0 の切断を防止するために、適宜ストッパーを設けるのが好ましい。また、操作用ケーブル 7 2 0 などの切断を防止するため、初めに遠隔操作レバー 7 1 0 がフルストロークし、次にバックロック 5 1 0 がフルストロークし、最後にクッションロック 2 1 0 がフルストロークするように調節するのが好ましい。

【 0 0 3 4 】

( 車両用シートの動作例 )

まず、遠隔操作レバー 7 1 0 を操作して、クッションロック 2 1 0 およびバックロック 5 1 0 のロックを解除する場合について説明する。図 5 は、遠隔操作レバー使用時のリレーユニットの概念図である。

【 0 0 3 5 】

遠隔操作レバー 7 1 0 が図示省略した作業者に引かれると、図 5 ( a ) に示すように、操作用ケーブル 7 2 0 の第 5 係合部 7 2 1 が引かれ、第 5 係合部 7 2 1 と係合している連係部 8 1 1 が矢印 F 方向に移動する。この連係部 8 1 1 の移動に伴って、連係部 8 1 1 に係合している第 4 係合部 3 3 1 および第 3 係合部 8 2 1 が移動し、クッションロック解除ケーブル 3 3 0 およびバックロック解除ケーブル 8 2 0 が引かれる。

【 0 0 3 6 】

クッションロック解除ケーブル 3 3 0 が引かれると、クッションロック 2 1 0 のロックが解除される。このロックの解除により、図 1 , 2 に示すように、シートクッション 1 0 0 が矢印 A 方向に回転し、倒立する。一方、図 4 に示すように、バックロック解除ケーブル 8 2 0 が引かれて、第 1 係合部 8 2 2 が矢印 E 方向に移動しても、第 1 係合部 8 2 2 と第 2 係合部 6 1 2 とは所定距離離れているため、バックロック 5 1 0 のロックは解除されない。

【 0 0 3 7 】

そして、遠隔操作レバー 7 1 0 が図示省略した作業者にさらに引かれると、図 5 ( b ) に示すように、操作用ケーブル 7 2 0 の第 5 係合部 7 2 1 が引かれ、第 5 係合部 7 2 1 と係合している連係部 8 1 1 が矢印 F 方向にさらに移動する。この連係部 8 1 1 の移動に伴って、連係部 8 1 1 に係合している第 4 係合部 3 3 1 および第 3 係合部 8 2 1 が移動し、クッションロック解除ケーブル 3 3 0 およびバックロック解除ケーブル 8 2 0 が引かれる。

【 0 0 3 8 】

バックロック解除ケーブル 8 2 0 がさらに引かれると、図 4 に示すように、第 1 係合部 8 2 2 が矢印 E 方向に移動する。そして、第 1 係合部 8 2 2 が第 2 係合部 6 1 2 と係合し、第 2 係合部 6 1 2 を矢印 E 方向に移動させる。この移動により、バックロック 5 1 0 のロックが解除され、図 1 , 2 に示すように、シートバック 4 0 0 が矢印 B 方向に回転し、略水平状態となる。

【 0 0 3 9 】

このように、遠隔操作レバー 7 1 0 を操作することによりリレーユニット 8 1 0 を作動させ、クッションロック 2 1 0 のロックを解除するタイミングとバックロック 5 1 0 のロックを解除するタイミングとを調節し、クッションロック 2 1 0 のロックとバックロック

10

20

30

40

50

510のロックとを順次に解除することができる。そのため、車両の利用者の利便性を向上させることができる。

【0040】

次に、クッション操作ストラップ310およびバック操作レバー610を操作してクッションロック210およびバックロック510のロックを解除する場合について説明する。図6は、クッション操作ストラップ使用時のリレーユニットの概念図である。

【0041】

車両用シート1の利用者がいないことなどを確認した後、クッション操作ストラップ310が図示省略した作業者に引かれると、図6に示すように、ストラップ用ケーブル320が矢印G方向に引かれ、第4係合部331を介してクッションロック解除ケーブル330が引かれる。これにより、クッションロック210のロックが解除され、図1, 2に示すように、シートクッション100が矢印A方向に回動し、倒立する。

10

【0042】

そして、バック操作レバー610が図示省略した作業者に引上げられると、ブラケット611とバックロック510との係合が解除され、バックロック510のロックが解除される。このとき、ブラケット611の移動に伴い第2係合部612が図4の矢印E方向に移動するが、バックロック解除ケーブル820が開口部612aの内側で摺動するため、バックロック解除ケーブル820が第2係合部612の移動に伴って移動することはない。また、第2係合部612が後述する第1係合部822と係合することはない。そのため、バックロック解除ケーブル820が弛むのを防止することができる。

20

【0043】

このように、車両用シート1の利用者がいないことなどを確認した後クッション操作ストラップ310を操作し、バック操作レバー610を操作することにより、クッションロック210のロックとバックロック510のロックとを個別に解除することができる。そのため、車両の利用者の利便性および安全性を向上させることができる。

【0044】

(2)第2の実施形態

車両用シートの第2の実施形態は、上記第1の実施形態のバックロック解除ケーブル820の第3係合部821および第1係合部822の配置を変更したものである。したがって、主にバックロック解除ケーブル820の第3係合部821および第1係合部822の配置について説明し、第1の実施形態と同様な構成の説明は省略する。図7は、第2の実施形態にかかるリレーユニットの周辺を示す概念図である。

30

【0045】

バックロック解除ケーブル820の第3係合部821の配置は、図7に示すように、連係部811から所定距離離れた位置である。すなわち、第3係合部821の配置は、連係部811が第3係合部821に向かって少し移動したとしても、連係部811は第3係合部821に係合しない位置である。バックロック解除ケーブル820の第1係合部822の配置は、第1の実施形態に比べて第2係合部612に近い位置である。

【0046】

遠隔操作レバー710が図示省略した作業者に引かれると、連係部811が第3係合部821に向かって移動する。この移動によって、クッション解除ケーブル330が引かれ、クッションロック210のロックが解除される。これにより、シートクッション100が回動し、倒立する。このとき、連係部811は第3係合部821と係合しない。

40

【0047】

そして、遠隔操作レバー710が図示省略した作業者にさらに引かれると、連係部811が第3係合部821と係合し、バックロック解除ケーブル820が引かれる。これにより、第1係合部822が第2係合部612と係合し、バックロック510のロックが解除される。これにより、シートバック400が回動し、略水平状態となる。

【0048】

この第2実施形態でも、遠隔操作レバー710を操作することによりリレーユニット8

50

10を作動させ、クッションロック210のロックを解除するタイミングとバックロック510のロックを解除するタイミングとを調節し、クッションロック210のロックとバックロック510のロックとを順次に解除することができる。そのため、車両の利用者の利便性を向上させることができる。

【産業上の利用可能性】

【0049】

本発明は、自動車等の車両に搭載される車両用シートに利用することができる。

【図面の簡単な説明】

【0050】

【図1】ロックした状態の車両用シートを示す斜視図である。

10

【図2】ロックを解除した状態の車両用シートを示す斜視図である。

【図3】リレーユニットの周辺を示す概念図である。

【図4】バックロックの周辺を示す図である。

【図5】遠隔操作レバー使用時のリレーユニットの概念図である。

【図6】クッション操作ストラップ使用時のリレーユニットの概念図である。

【図7】第2の実施形態にかかるリレーユニットの周辺を示す概念図である。

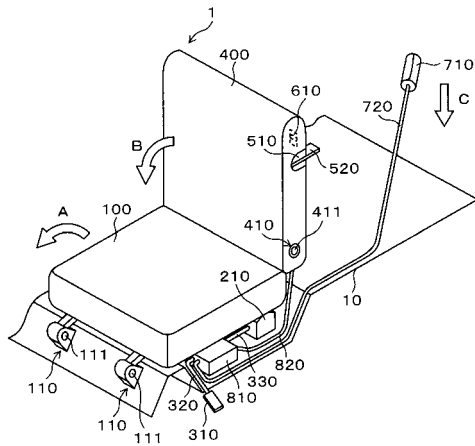
【符号の説明】

【0051】

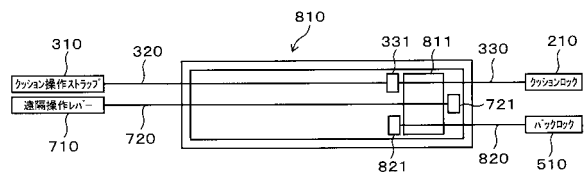
1...車両用シート、100...シートクッション、110...倒立機構、330...クッションロック解除ケーブル、400...シートバック、410...回動機構、612...第2係合部、612a...開口部、720...操作ケーブル、810...リレーユニット、811...連係部、820...バックロック解除ケーブル、821...第3係合部、822...第1係合部。

20

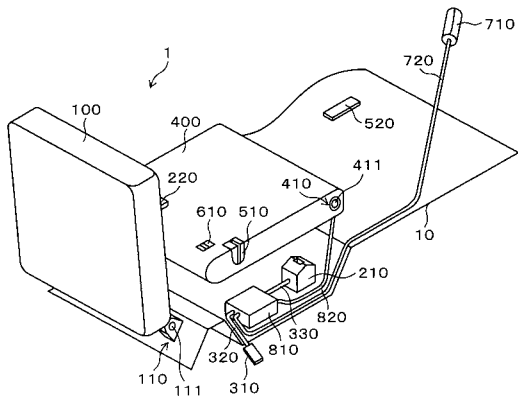
【図1】



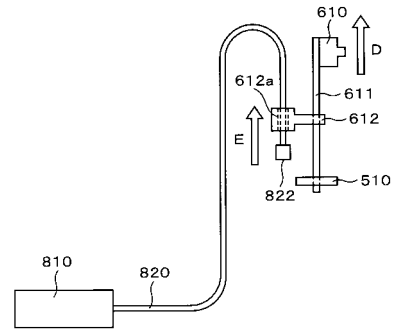
【図3】



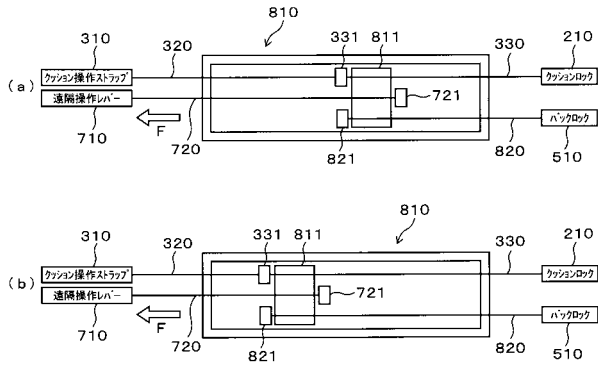
【図2】



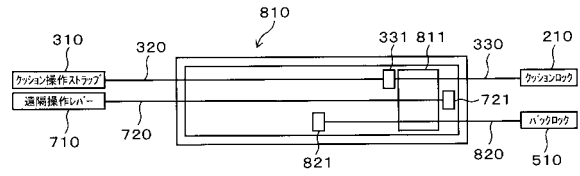
【図4】



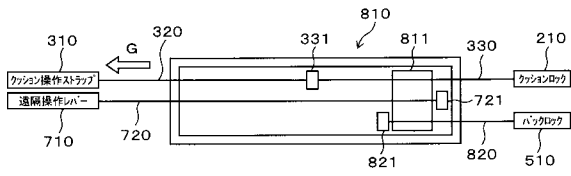
【図5】



【図7】



【図6】



---

フロントページの続き

- (56)参考文献 特開平9 - 86244 (JP, A)  
特開2000 - 4971 (JP, A)  
特開2007 - 45280 (JP, A)  
実開昭63 - 161041 (JP, U)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)  
B60N 2/00 - 2/72