

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6636388号  
(P6636388)

(45) 発行日 令和2年1月29日(2020.1.29)

(24) 登録日 令和1年12月27日(2019.12.27)

(51) Int.Cl. F 1  
**B 6 O N 2 / 0 8 (2006.01)** B 6 O N 2 / 0 8

請求項の数 2 (全 15 頁)

<p>(21) 出願番号 特願2016-103341 (P2016-103341)                  (22) 出願日 平成28年5月24日 (2016.5.24)                  (65) 公開番号 特開2017-210052 (P2017-210052A)                  (43) 公開日 平成29年11月30日 (2017.11.30)                  審査請求日 平成31年3月4日 (2019.3.4)</p>	<p>(73) 特許権者 590001164                  シロキ工業株式会社                  神奈川県藤沢市桐原町2番地                  (74) 代理人 100085187                  弁理士 井島 藤治                  (72) 発明者 林 直樹                  神奈川県藤沢市桐原町2番地 シロキ工業                  株式会社内                    審査官 望月 寛</p>
--	--

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 シートトラック

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

ロアレール、該ロアレールにスライド可能に係合するアッパレールからなるシートレールと、

前記アッパレールに取り付けられ、前記ロアレールに対する前記アッパレールのスライド動作を規制するロック位置、前記ロアレールに対する前記アッパレールのスライド動作を許容するアンロック位置、該アンロック位置よりさらに作動させたフルオープン位置に移動可能なロックレバーと、

該ロックレバーを前記ロック位置 / 前記アンロック位置 / 前記フルオープン位置に切り替える操作部材と、

前記ロックレバーをロック位置方向に付勢する付勢部材と、  
 を有し、

前記付勢部材とロックレバーとの当接点であり前記付勢部材の付勢力が作用する付勢力作用部と前記付勢部材の回転支点との間隔である付勢部材アーム長を、前記アンロック位置を越えて前記フルオープン位置側へ前記ロックレバーが作動すると長くする、

前記ロックレバーの回転中心と前記付勢力作用部との間隔であるロックアーム長を、前記アンロック位置を越えて前記フルオープン位置側へ前記ロックレバーが作動すると短くする、

のうちの少なくとも一方を設定したことを特徴とするシートトラック。

【請求項2】

前記ロックレバーには前記付勢部材が摺接する摺接面が形成され、前記摺接面と前記付勢部材との当接点である前記付勢力作用部を移動させることで、前記付勢部材アーム長、前記ロックアーム長のうちの少なくとも一方のアーム長が変位することを特徴とする請求項 1 記載のシートトラック。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、ロアレール、該ロアレールにスライド可能に係合するアップレールからなるシートレールを有するシートトラックに関する。

10

【背景技術】

【0002】

図 20 を用いて従来 of シートトラックの一例を説明する。図 20 は従来 of シートトラックの断面図である。

図において、シートレール 1 は、フロア側に設けられたロアレール 3 と、シート側に設けられ、ロアレール 3 にスライド可能に係合するアップレール 5 からなっている。

【0003】

アップレール 5 には、ロアレール 3 に対するアップレール 5 のスライド動作を規制するロック位置とロアレール 3 に対するアップレール 5 のスライド動作を許容するアンロック位置とに移動可能なロックレバー 7 が設けられている。

20

ロックレバー 7 には、アップレール 5 のスライド方向に沿って回転可能に保持されたシャフト 9 が設けられている。

【0004】

ロックレバー 7 は、その回転端部に、ロック爪 7 a を有している。そして、ロックレバー 7 はシャフト 9 を中心として回転することにより、ロック爪 7 a がロアレール 3 に設けられたロック部（ロック孔）3 a に係合し、アップレール 5 のスライド動作を規制するロック位置と、ロック爪 7 a がロック部 3 a より離反し、アップレール 5 のスライド動作を許可するアンロック位置との間を移動する。

【0005】

また、アップレール 5 には、ロックレバー 7 のロック爪 7 a がロアレール 3 のロック部 3 a に係合する方向に付勢する板ばね状の付勢部材 11 が設けられている（例えば、特許文献 1 参照）。

30

【先行技術文献】

【特許文献】

【0006】

【特許文献 1】特開 2007 - 91052 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0007】

しかし、図 20 に示すロックレバー 7 がロック位置からアンロック位置へ移行するにあたり、板ばね状の付勢部材 11 の弾性変形量が増加していくと共に、ロックレバー 7 に対する付勢部材 11 の押圧点がシャフト 9 から徐々に離れる構成であるため、ロック アンロック フルオープン of 動作に伴い必要なロック解除力（操作力）がリニアに増加していく。よって、ロック解除したことを操作者が認識しにくい問題点がある。

40

【0008】

本発明は、上記問題点に鑑みてなされたもので、その課題は、ロック解除が認識できるシートトラックを提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0009】

上述した課題のうち少なくとも一つを実現するために、本発明の一側面を反映したシー

50

トトラックは、ロアレール、該ロアレールにスライド可能に係合するアッパレールからなるシートレールと、前記アッパレールに取り付けられ、前記ロアレールに対する前記アッパレールのスライド動作を規制するロック位置、前記ロアレールに対する前記アッパレールのスライド動作を許容するアンロック位置、該アンロック位置よりさらに作動させたフルオープン位置に移動可能なロックレバーと、該ロックレバーを前記ロック位置/前記アンロック位置/前記フルオープン位置に切り替える操作部材と、前記ロックレバーをロック位置方向に付勢する付勢部材と、を有し、前記付勢部材とロックレバーとの当接点であり前記付勢部材の付勢力が作用する付勢力作用部と前記付勢部材の回転支点との間隔である付勢部材アーム長を、前記アンロック位置を越えて前記フルオープン位置側へ前記ロックレバーが作動すると長くする、前記ロックレバーの回転中心と前記付勢力作用部との間隔であるロックアーム長を、前記アンロック位置を越えて前記フルオープン位置側へ前記ロックレバーが作動すると短くする、のうちの少なくとも一方を設定したことを特徴とする、

10

本発明の他の特徴は、以下に述べる発明を実施するための形態並びに添付の図面から一層明らかになるであろう。

【発明の効果】

【0010】

本発明のシートトラックによれば、前記付勢部材とロックレバーとの当接点であり前記付勢部材の付勢力が作用する付勢力作用部と前記付勢部材の回転支点との間隔である付勢部材アーム長を、前記アンロック位置を越えて前記フルオープン位置側へ前記ロックレバーが作動すると長くする、前記ロックレバーの回転中心と前記付勢力作用部との間隔であるロックアーム長を、前記アンロック位置を越えて前記フルオープン位置側へ前記ロックレバーが作動すると短くする、のうちの少なくとも一方を設定したことにより、アンロック後に、上記付勢部材アーム長を長くすることで付勢部材からロックレバーに加わる荷重（ロック方向への付勢力）を抑える。また、上記ロックアーム長を短くすることでロックレバーに発生するトルク（ロック力）を抑える。

20

【0011】

よって、上記アンロック位置からフルオープン位置までの操作力増加がそれまでより少ない（または操作力増加がない、あるいは操作力が減少する）ことで操作感（クリック感）が生まれ、ロック解除を認識できる。

30

本発明の他の効果は、以下に述べる発明を実施するための形態並びに添付の図面から一層明らかになるであろう。

【図面の簡単な説明】

【0012】

【図1】本実施形態のシートトラックを上から見た時の分解斜視図である。

【図2】図1のシートトラックを下から見た時の分解斜視図である。

【図3】図1のシートトラックを組み立てた際の図1の矢印IIIから見たアッパレールの正面図である。

【図4】図3の切断線IV-IVでの切断部端面図である。

【図5】図3の底面図である。

40

【図6】図2に示すシートトラックを組み付けた際のアッパレールの斜視図である。

【図7】図6のアッパレールを異なる方向から見た斜視図である。

【図8】図1のロックレバーの拡大斜視図である。

【図9】図8のロックレバーを異なる方向から見た斜視図である。

【図10】図1のロックレバーの第1係止部を通る切断線X-Xでの切断部端面図である。

【図11】図1のロックレバーの第2係止部を通る切断線XI-XIでの切断部端面図である。

【図12】図1のロックレバーの第2係止部を通る水平断面図である。

【図13】図1のアッパレールの第2係止孔を通る垂直断面図である。

【図14】図1のシートトラックを組み立て、アッパレールの上面部を破断した状態で、

50

上方から見た平面図である。

【図15】図14でアッパレールの上面部を破断しない状態での切断線XV - XVでの断面図である。

【図16】図15の切断線XVI - XVIでの端面図である。

【図17】ロック時におけるロックレバーに作用する力を説明する図である。

【図18】ロック解除し始めにおけるロックレバーに作用する力を説明する図である。

【図19】付勢部材のアーム長、ロックレバーのロックアーム長を説明する図である。

【図20】従来のシートトラックの断面図である。

【発明を実施するための形態】

【0013】

(全体構成)

図1 - 図4を用いて、本実施形態のシートトラックの全体構成を説明する。図1は本実施形態のシートトラックを上から見た時の分解斜視図、図2は図1のシートトラックを下から見た時の分解斜視図、図3は図1のシートトラックを組み立てた際の図1の矢印IIIから見たアッパレールの正面図、図4は図3の切断線IV - IVでの切断部端面図である。

【0014】

シートレール50は、フロア側に設けられるロアレール51と、シート側に設けられ、このロアレール51にスライド可能に係合したアッパレール53とからなっている。

アッパレール53には、ロアレール51に対するアッパレール53のスライド動作を規制するロック位置、ロアレール51に対するアッパレール53のスライド動作を許容するアンロック位置、アンロック位置よりさらに作動させたフルオープン位置を移動可能なロックレバー55が設けられている(ロック位置、アンロック位置、フルオープン位置は後述する)。

【0015】

このロックレバー55は、操作部材57により、ロック位置/アンロック位置/フルオープン位置に切り替えられる。

また、アッパレール53には、アッパレール53のスライド方向を長手とする針金状で、ロックレバー55をロック位置方向に付勢する付勢部材59が設けられている。

【0016】

そして、本実施形態では、シートレール50において、操作部材57がある方が前である。

尚、図1 - 図4及び後述する図5 - 図7において、矢印F方向が前方向、矢印R方向が後方向、矢印U方向が上方向、矢印L方向が下方向を示している。

(ロアレールとアッパレール)

ロアレール51とアッパレール51を図1 - 図4を用いて説明する。

【0017】

図3、図4に示すように、ロアレール51の断面形状は、フロアと略水平に配置される基底部51aと、基底部51aの一方の端部から折曲され、上方に延出する第1側壁部51bと、基底部51aの他方の端部から折曲され、上方に延出する第2側壁部51cと、第1側壁部51bの上方の端部から折曲し、基底部51aと略平行に第2側壁部51c方向へ延出する第1上面部51dと、第2側壁部51cの上方の端部から折曲し、基底部51aと略平行に第1側壁部51b方向へ延出する第2上面部51eと、第1上面部51dの他方の端部から基底部51a方向に折曲し、第1側壁部51bより長さが短い第1垂下部51fと、第2上面部51eの他方の端部から基底部51a方向に折曲し、第1垂下部51fと空間を介して対向し、第1垂下部51fと略同じ長さの第2垂下部51gとからなっている。

【0018】

アッパレール53は、ロアレール51の基底部51aと略平行に設けられた上面部53aと、上面部53aの一方の端部より折曲し、ロアレール51の第1垂下部51fと第2垂下部51gとの間の空間を介してロアレール51内へ延出する第1側壁部53bと、上

10

20

30

40

50

面部 5 3 a の他方の端部より折曲し、ロアレール 5 1 の第 1 垂下部 5 1 f と第 2 垂下部 5 1 g との間の空間を介してロアレール 5 1 内へ延出する第 2 側壁部 5 3 c と、第 1 側壁部 5 3 b の下方の端部よりロアレール 5 1 の第 1 側壁部 5 1 b、第 1 上面部 5 1 d、第 1 垂下部 5 1 f で形成される空間へ延出する第 1 跳上部 5 3 d と、第 2 側壁部 5 3 c の下方の端部よりロアレール 5 1 の第 2 側壁部 5 1 c、第 2 上面部 5 1 e、第 2 垂下部 5 1 g で形成される空間へ延出する第 2 跳上部 5 3 e とからなっている。

【 0 0 1 9 】

ここで、ロアレール 5 1 の第 1 側壁部 5 1 b、第 1 上面部 5 1 d、第 1 垂下部 5 1 f と、第 2 側壁部 5 1 c、第 2 上面部 5 1 e、第 2 垂下部 5 1 g とは、基底部 5 1 a の両側から延出する一対のロアフランジ部として機能する。

10

また、アッパレール 5 3 の第 1 側壁部 5 3 b、第 2 側壁部 5 3 c は、前記一対のロアフランジ部の間に設けられた基部として機能し、第 1 跳上部 5 3 d、第 2 跳上部 5 3 e は、前記基部から延出し、ロアフランジと係合可能な一対のアッパフランジとして機能する。

【 0 0 2 0 】

そして、図 1、図 2 に示すように、リテーナ 6 1 に保持された鋼球 6 3 が、ロアレール 5 1 の第 1 側壁部 5 1 b、第 1 上面部 5 1 d と、アッパレール 5 3 の第 1 跳上部 5 3 d とで囲まれた空間に配置されている。リテーナ 6 1 に保持された鋼球 6 5 がロアレール 5 1 の基底部 5 1 a、第 1 側壁部 5 1 b と、アッパレール 5 3 の第 1 跳上部 5 3 d とで囲まれた空間に配置されている。また、リテーナ 6 7 に保持された鋼球 6 9 が、ロアレール 5 1 の第 2 側壁部 5 1 c、第 2 上面部 5 1 e と、アッパレール 5 3 の第 2 跳上部 5 3 e とで

20

【 0 0 2 1 】

図 2 に示すように、ロアレール 5 1 の基底部 5 1 a は、2 カ所の孔 5 1 h を有し、これらの孔 5 1 h を挿通するピン 7 3 により、ロアレール 5 1 はフロア側に取り付けられる。

図 1 に示すように、アッパレール 5 3 の上面部 5 3 a は、4 カ所の孔 5 3 f を有し、これらの孔 5 3 f を挿通するピン 7 5 により、アッパレール 5 3 はシート側に取り付けられる。

30

( ロック機構 )

図 1 - 図 7 を用いて説明する。図 5 は図 3 の底面図、図 6 は図 2 に示すシートトラックを組み付けた際のアッパレールの斜視図、図 7 は図 6 のアッパレールを異なる方向から見た斜視図、図 8 は図 1 のロックレバーの拡大斜視図、図 9 は図 8 のロックレバーを異なる方向から見た斜視図、図 10 は図 1 のロックレバー 5 5 の第 1 係止部 5 5 i を通る切断線 X - X での切断部端面図、図 11 は図 1 のロックレバー 5 5 の第 2 係止部 5 5 j を通る切断線 XI - XI での切断部端面図、図 12 は図 1 のロックレバー 5 5 の第 2 係止部 5 5 j を通る水平断面図、図 13 は図 1 のアッパレール 5 3 の第 2 係止孔 5 3 j を通る垂直断面図、である。

【 0 0 2 2 】

40

図 1 - 図 3、図 5 - 7 に示すように、アッパレール 5 3 の上面部 5 3 a、第 1 側壁部 5 3 b、第 2 側壁部 5 3 c に囲まれた空間内には、シートトラックの前側より順に、操作部材 5 7 の後部と、ロックレバー 5 5 とが配置され、さらに、その空間には、操作部材 5 7 とロックレバー 5 5 とに係止される付勢部材 5 9 も配置される。

【 0 0 2 3 】

図 1 に示すように、ロアレール 5 1 の第 2 垂下部 5 1 g は、アッパレール 5 3 の移動方向 ( 長手方向 ) に沿って複数のロック孔 ( ロアレール 5 1 のロック部 ) 5 1 i を有している。尚、本実施形態では、図示しないが、第 1 垂下部 5 1 f も、第 2 垂下部 5 1 g の複数のロック孔 5 1 i に対向するロック孔 5 1 i ( 図示せず ) を有している。

【 0 0 2 4 】

50

また、アッパレール53は、その第1側壁部53bの長手方向中央部に、第1切り欠き部53gを有している。さらに、アッパレール53は、その第1跳上部53dに、切り欠き部53gに対向する第2切り欠き部53hを有している。

図5、図6に示すように、アッパレール53は、その第1側壁部53bに、前方より第1係止孔53i、第2係止孔53jを有している。

【0025】

一方、図6、図8に示すように、ロックレバー55は、第1係止孔53i、第2係止孔53jに嵌まる突状の第1係止部55i、突状の第2係止部55jを有している。

そして、図10に示すように、第1係止部55iは、ロックレバー55が、ロック位置 - アンロック位置 - フルオープン位置を移動する際において、第1係止孔53iの第1垂下部(ロアフランジ部)51f側の角部(K1)に当接し、この角部(K1)がロックレバー55の回転支点となり、ロックレバー55は図において、実線(ロック位置)と二点鎖線(フルオープン位置)との間を回転移動する。

【0026】

さらに、図10に示すように、ロックレバー55の第1係止部55iにおけるアッパレール53の第1係止孔53iの第1垂下部(ロアフランジ部)51f側の角部(K1)との当接面は、ロックレバー55の第1係止部55iを第1係止孔53iに嵌める方向に誘導する傾斜面となっている。

【0027】

また、図11に示すように、第2係止部55jも、ロックレバー55が、ロック位置 - アンロック位置 - フルオープン位置を移動する際において、第2係止孔53jの第1垂下部(ロアフランジ部)51f側角部(K2)に当接し、この角部(K2)もロックレバー55の回転支点となり、ロックレバー55は図において、実線(ロック位置)と二点鎖線(フルオープン位置)との間を回転移動する。

【0028】

さらに、図12に示すように、アッパレール53の第2係止部55jは、基端部の幅が第2係止孔53jの幅より狭く、先端部の幅が第2係止孔53jの幅より広い幅広形状である。また、本実施形態では、第2係止部55jは、基部から先端部に行くに従って漸次的に幅が広がる一対のテーパ面55k、55lを有した台形状とした。

【0029】

また、図13に示すように、アッパレール53の第2係止孔53jには、ロックレバー55の第2係止部55jが当接し、ロックレバー55の回転支点となる突部53kが形成されている。

図1、図3、図5、図11に示すように、ロックレバー55の後部には、ロックレバー55が回転することにより、アッパレール53の第1切り欠き部53gを挿通し、ロアレール51の第1垂下部51fのロック孔51iに係脱可能な複数の(本実施形態では6つ)ロック爪(係止部)55aが形成されている。尚、本実施形態では、ロアレール51の第1垂下部51fのロック孔51iに係合したロックレバー55のロック爪55aの先端側は、アッパレール53の第2切り欠き部53hを挿通するようになっている。

【0030】

そして、アッパレール53に設けられたロックレバー55のロック爪55aが、ロアレール51のロック孔51iに係合することにより、アッパレール53のロアレール51に対するスライド動作が規制される。

(操作部材、付勢部材)

図1 - 図16を用いて説明する。図14は図1のシートトラックを組み立て、アッパレールの上面部を破断した状態で、上方から見た平面図、図15は図14でアッパレールの上面部を破断しない状態での切断線XV - XVでの断面図、図16は図15の切断線XVI - XVIでの端面図、図17はロック時におけるロックレバーに作用する力を説明する図、図18はロック解除し始めにおけるロックレバーに作用する力を説明する図である。

【0031】

10

20

30

40

50

図1 - 図3、図5 - 図7、図10、図14 - 図16に示すように、操作部材57は、ロックレバー55より前側に配置される。操作部材57の後部には、ロックレバー55の前部に設けられた円筒面を有した被押圧部55cを上方から押圧可能な押圧部57aが形成されている。操作部材57の前部は、折曲され、シートクッションの前部に沿う操作部57bとなっている。

【0032】

また、操作部材57の中間部の上面は、アッパレール53の上面部53aの内壁側に形成された支点突部53lに当接し、当接点を回転支点として上下方向に回転可能となっている。さらに、アッパレール53の第2側壁部53cであって、支点突部53lよりも後方の位置には、操作部材57の下面が当接可能なストッパ突部53mが形成されている。

10

【0033】

図14、図15に示すように、アッパレール53は、その上面部53aに、切り起こし加工で形成され、アッパレール53の上面部53aと、一对の側壁部（第1側壁部53b、第2側壁部53c）とで囲まれる空間に延出する引掛部54を有している。この引掛部54は、アッパレール53のスライド方向で対向する第1対向面54a、第2対向面54bと、これら第1対向面54a、第2対向面54bを接続する接続面（底面）54cを有する引掛溝54dを有している。

【0034】

図1 - 図3、図5 - 図7、図14 - 図16に示すように、付勢部材59は、線状の材料（ワイヤー材）を様々な方向に曲げ加工して得られた線細工ばねである。

20

付勢部材59は、アッパレール53の上面部53aと、一对の側壁部（第1側壁部53b、第2側壁部53c）とで囲まれる空間に、アッパレール53のスライド方向に沿って配置されている。

【0035】

そして、付勢部材59は、その中間部に、アッパレール53のスライド方向と交差する方向に折曲され、アッパレール53の引掛部54の引掛溝54dに係止される交差部59cを有している。この交差部59cが、引掛溝54dの第1対向面54a、第2対向面54bに当接することで、付勢部材59とアッパレール53とのアッパレール53のスライド方向の相対移動が禁止される。

【0036】

30

さらに、付勢部材59の交差部59cが、引掛溝54dの接続面（底面）54cに押接することで、付勢部材59とアッパレール53との下方向の相対移動が禁止されると共に、押圧部57aがロックレバー55の被押圧部55cを押圧する方向に操作部材57を付勢している（詳細は後述する）。

【0037】

付勢部材59は、その後部に、アッパレール53のスライド方向と交差する方向に折曲され、ロックレバー55の中間部に形成された孔55bに係止することで、ロックレバー55をロック位置方向に付勢する後部折曲部（アーム部）59aを有している。この後部折曲部59aは、後部折曲部59aがねじられた際の弾性復元力を用いてロックレバー55をロック位置方向に付勢する付勢部として機能し、ロックレバー55の孔55bの内壁面（摺接面）は、付勢部材59の付勢力が作用する付勢力作用部Pとして機能する。

40

【0038】

次に、付勢部材59は、その前端側に、アッパレール53のスライド方向と交差する方向に折曲され、操作部材57の回転支点より前方の下部にアッパレールのスライド方向と交差する方向に形成された溝57cに係止することで、操作部材57のアッパレール53のスライド方向の移動を規制すると共に上述したように操作部材57を付勢する規制部59bを有している。

【0039】

さらに、図7に示すように、アッパレール53の第2側壁部53cには、操作部材57に当接することで操作部材57を付勢部材59から離間させるガイド部53nが形成され

50

ている。

ここで、上記構成のシートスライド装置の作動を説明する。

【0040】

最初に、操作部材57を操作していない状態では、図11に示すように、付勢部材59の付勢力により、アップアール53に設けられたロックレバー55は、実線で示すロック位置にある。即ち、ロック爪55aが、アップアール53の第1切り欠き部53gを挿通して、ロアール51のロック孔51iに係合し、さらに、アップアール53の第2切り欠き部53hに係合し、アップアール53のロアール51に対するスライド動作が規制されたロック状態にある。

【0041】

次に、付勢部材59の付勢力に抗して操作部材57の操作部57bを上方に引き上げると、アップアール53に設けられたロックレバー55は二点鎖線で示すフルオープン位置まで回転する。即ち、ロック爪55aと、ロアール51のロック孔51iとの係合が解除され、アップアール53のロアール51に対するスライド動作が許容されたアンロック状態になる。

【0042】

そして、アップアール53をロアール51に対して所望の位置までスライドさせ、操作部材57に対する操作力を解除すると、付勢部材59の弾性復元力(付勢力)より、フルオープンに位置にあるロックレバー55はロック位置まで戻り、アップアール53のロアール51に対するスライド動作が規制されたロック状態に復帰する。

【0043】

尚、本実施形態では、図17に示すように、ロックレバー55と付勢部材59とは、ロック状態にある場合(アップアール53のスライド動作を規制させる場合)、ロックレバー55の付勢力作用部Pには、付勢部材59による付勢力Fが作用する。

一方、ロックレバー55のロック爪55aとロアール51のロック孔51iは、噛み合い点E(第1付勢力受け部)で係止状態にある。

【0044】

よって、噛み合い点Eを支点として、ロックレバー55は第2係止部55jの一对のテーパ面55k、テーパ面55lが第2係止孔53jに押接する方向(矢印H1)に付勢されている。

また、ロック解除直後では、図18に示すように、ロックレバー55のロック爪55aとロアール51のロック孔51iとの噛み合い点Eでの係止が無くなる。一方、操作部材57の押圧部57aとロックレバー55の被押圧部55cは、当接点(第2付勢力受け部)Sで係止状態にある。

【0045】

即ち、ロックレバー55の付勢力受け部が付勢力作用部Pを介して移動している。

そして、当接点Sを支点として、ロックレバー55は第2係止部55jの一对のテーパ面55k、テーパ面55lが第2係止孔53jから離間する方向(H2)に付勢されている。

【0046】

さらに、本実施形態は、図19に示すように、ロック状態、アンロック状態、フルオープン状態への移行に伴い、ロックレバー55の孔55bの内壁面(摺接面)に対して、付勢部材59の後部折曲部(アーム部)59aが摺接することで、付勢力作用部Pが移動する。即ち、付勢力作用部Pの位置が変化することにより、ロック状態、アンロック状態、フルオープン状態での付勢部材59のアーム長と、ロックレバー55のロックアーム長を変えるように設定している。尚、付勢部材59のアーム長とは、後部折曲部(アーム部)59aの回転支点K3(基部)からロックレバー55の付勢力作用部Pまでの長さをいい、ロックレバー55のロックアーム長とは、ロックレバー55の付勢力作用部Pからロックレバー55の回転支点(K2)までの長さをいう。

【0047】

10

20

30

40

50

本実施形態例では、アンロック位置を越えてフルオープン位置側へロックレバー 5 5 が作動すると付勢部材 5 9 のアーム長が長くなるようにした。

また、アンロック位置を越えてフルオープン位置側へロックレバー 5 5 が作動するとロックアーム長が短くなるようにした。

【 0 0 4 8 】

上記構成によれば、以下のような効果が得られる。

(1) 図 1 9 に示すように、アンロック位置を越えてフルオープン位置へロックレバー 5 5 が作動すると付勢部材 5 9 のアーム長が長くなるようにした。

また、アンロック位置を越えてフルオープン位置へロックレバー 5 5 が作動するとロックアーム長が短くなるようにした。

【 0 0 4 9 】

即ち、アンロック後に、付勢部材 5 9 のアーム長を長くすることで付勢部材 5 9 からロックレバー 5 5 に加わる荷重（ロック方向への付勢力）を抑えることができる。

また、ロックアーム長を短くすることでロックレバー 5 5 に発生するトルク（ロック力）を抑えることができる。

【 0 0 5 0 】

よって、アンロック後に、アーム長を長く設定する、ロックアーム長を短く設定する、のうち少なくともどちらか一方を設定することで、アンロック位置からフルオープン位置までの操作力増加がそれまでより少ない（または操作力増加がない、あるいは操作力が減少する）ことで操作感（クリック感）が生まれ、ロック解除を認識しえる。

【 0 0 5 1 】

(2) 付勢部材 5 9 の後部折曲部（アーム部）5 9 a をロックレバー 5 5 の中間部に形成された孔 5 5 b に係止させた簡単な構造で、ロック状態、アンロック状態、フルオープン状態でのアーム長、ロックアーム長を変化させることができる。

【 符号の説明 】

【 0 0 5 2 】

5 0 シートレール

5 1 ロアレール

5 1 i ロック孔

5 3 アップレール

5 5 ロックレバー

5 5 i 第 1 係止部

5 5 j 第 2 係止部

5 7 操作部材

5 9 付勢部材

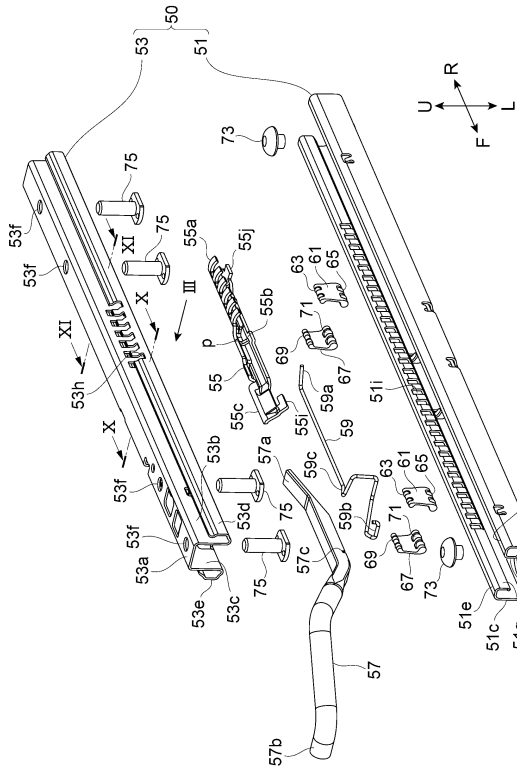
5 0 シートトラック

10

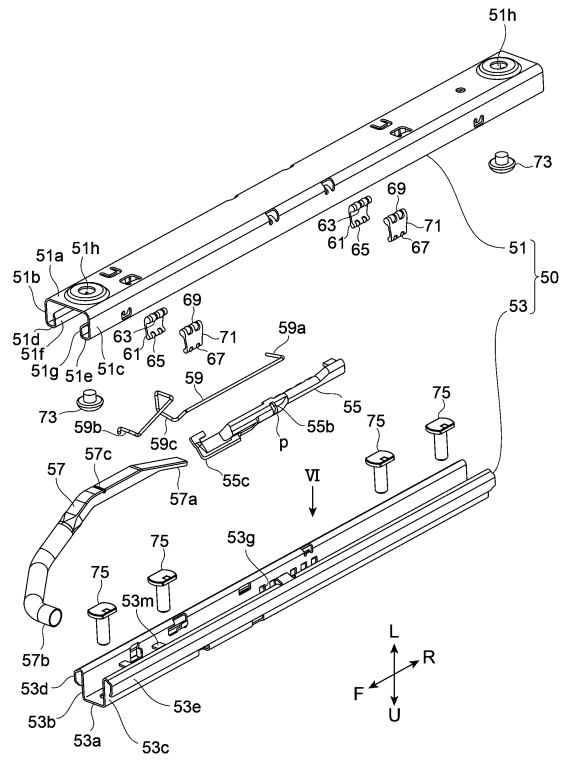
20

30

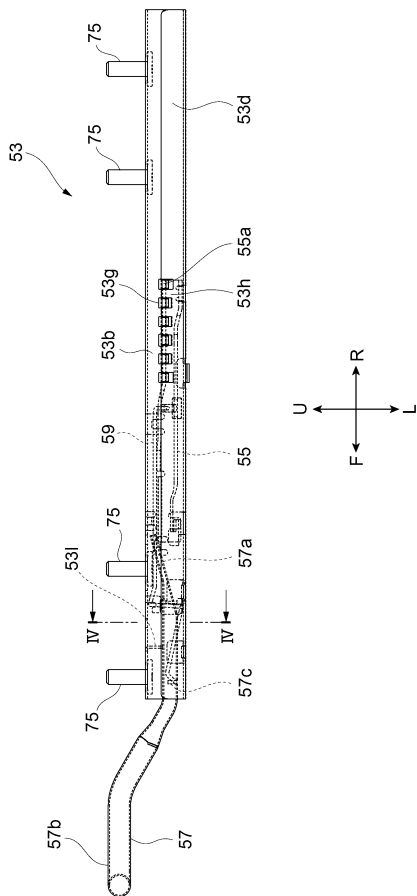
【 図 1 】



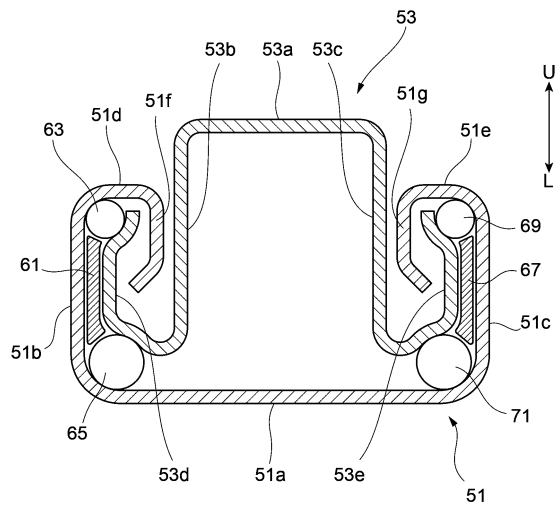
【 図 2 】



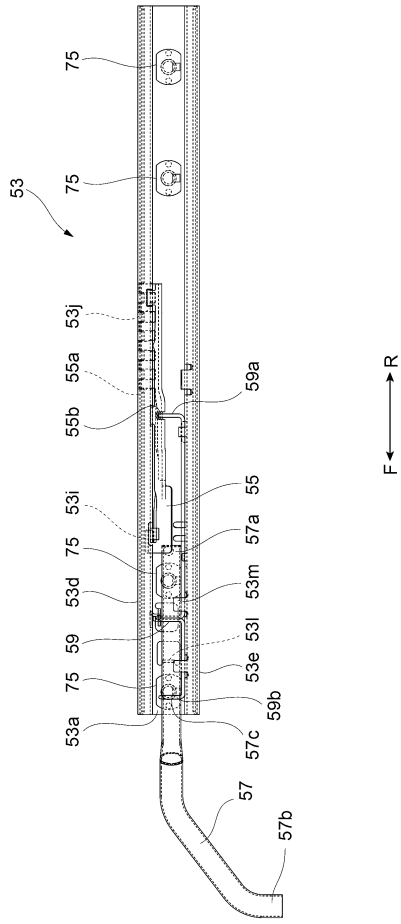
【 図 3 】



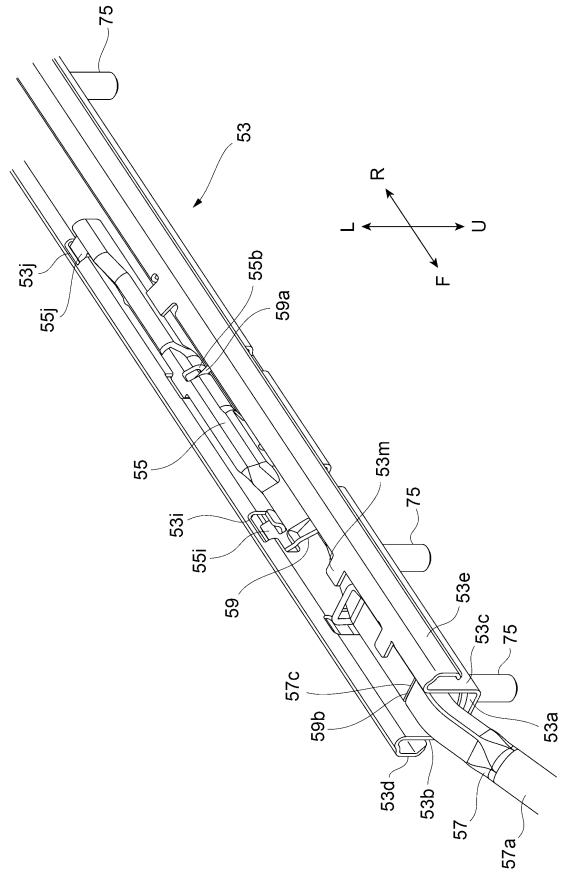
【 図 4 】



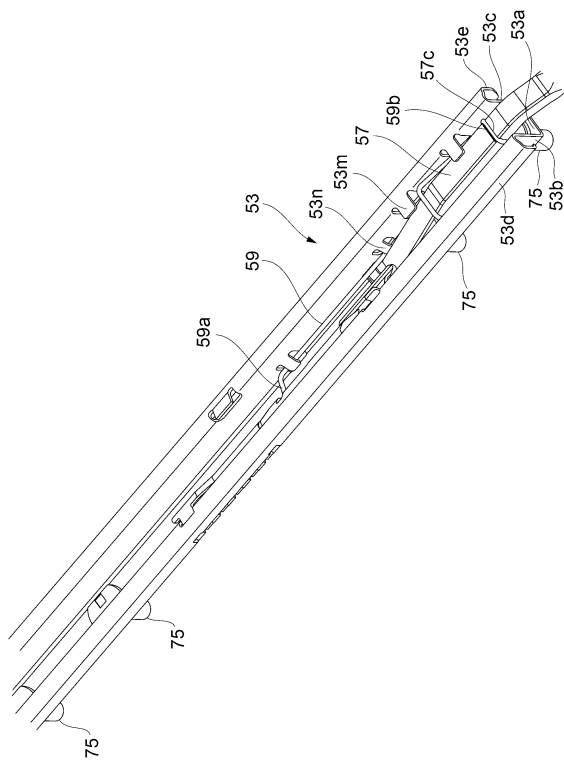
【 図 5 】



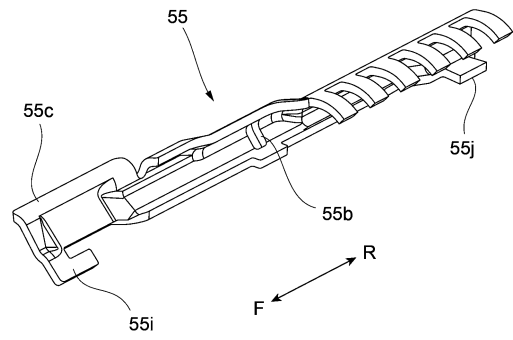
【 図 6 】



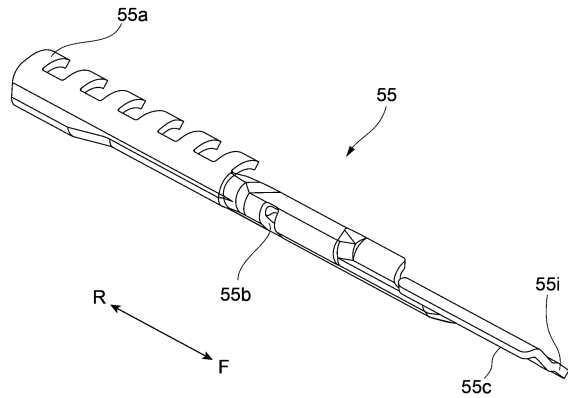
【 図 7 】



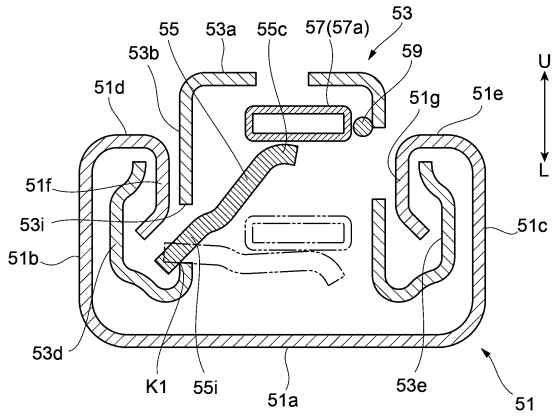
【 図 8 】



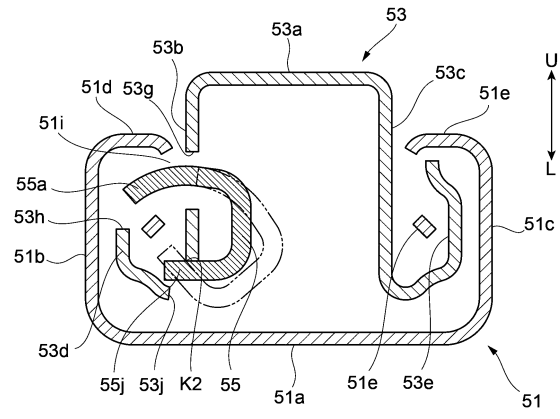
【 図 9 】



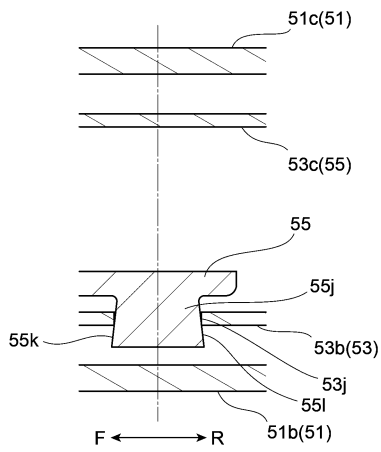
【図10】



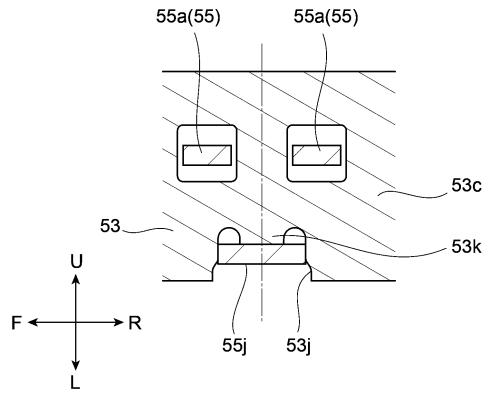
【図11】



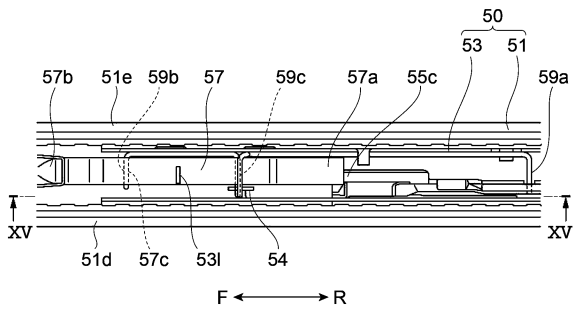
【図12】



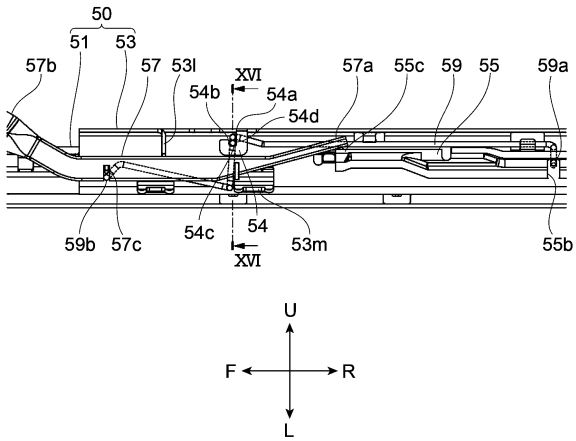
【図13】



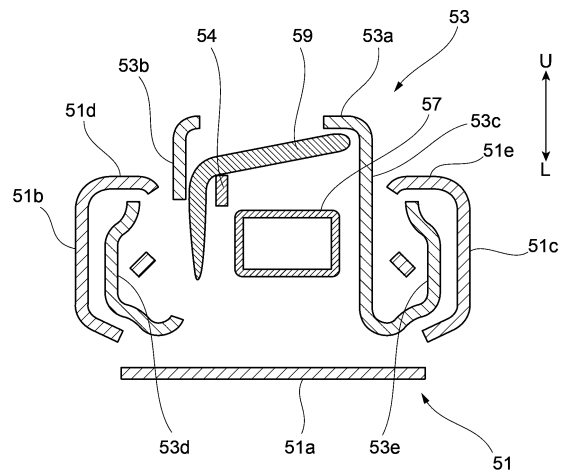
【図14】



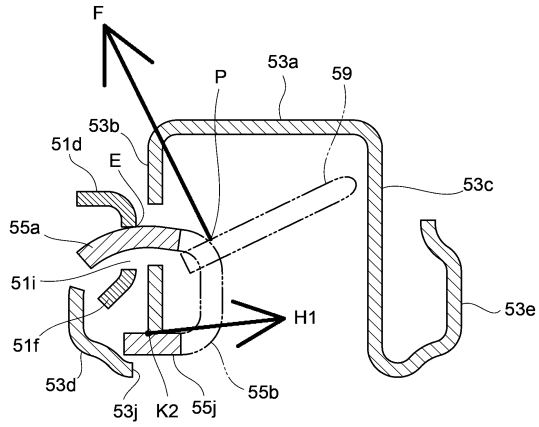
【 図 1 5 】



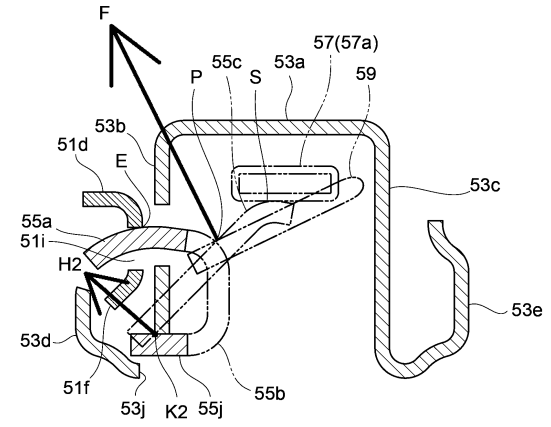
【 図 1 6 】



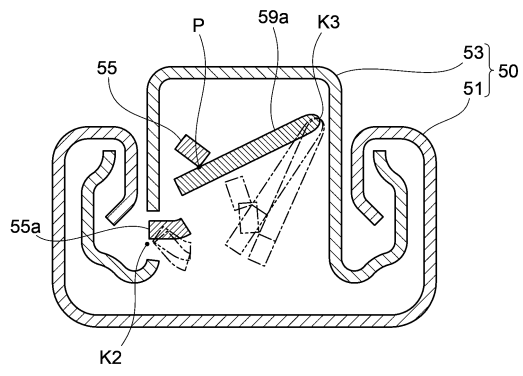
【 図 1 7 】



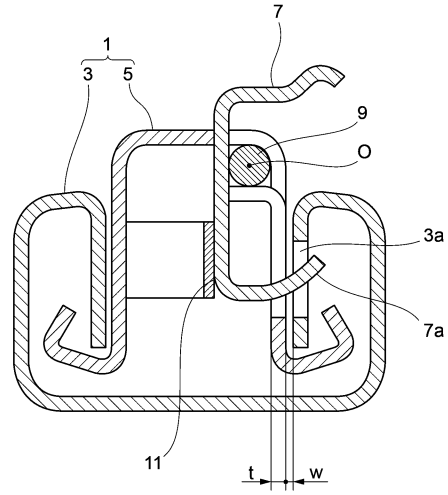
【 図 1 8 】



【図 19】



【図 20】



---

フロントページの続き

(56)参考文献 特開2014-136541(JP,A)  
特開2006-335104(JP,A)  
特開2007-237830(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)  
B60N 2/08  
B60N 2/06