

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第5892788号
(P5892788)

(45) 発行日 平成28年3月23日(2016.3.23)

(24) 登録日 平成28年3月4日(2016.3.4)

(51) Int.Cl.

B60N 2/58 (2006.01)

F 1

B 6 0 N 2/58

請求項の数 8 (全 14 頁)

(21) 出願番号 特願2011-286050 (P2011-286050)
 (22) 出願日 平成23年12月27日 (2011.12.27)
 (65) 公開番号 特開2013-133052 (P2013-133052A)
 (43) 公開日 平成25年7月8日 (2013.7.8)
 審査請求日 平成26年11月28日 (2014.11.28)

(73) 特許権者 591037096
 フォルクスワーゲン・アクチエンゲゼルシ
 ャフト
 VOLKSWAGEN AKTIENGE
 SELL SCHAF T
 ドイツ連邦共和国, 38440 ヴォルフ
 スブルク, ベルリナー・リング, 2
 (74) 代理人 100114890
 弁理士 アインゼル・フェリックス=ライ
 ンハルト
 (74) 代理人 100098483
 弁理士 久野 琢也
 (72) 発明者 菊地 健太
 栃木県塙谷郡高根沢町大字太田118番地
 1 テイ・エス テック株式会社内
 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】

クッション材(5)を被覆する表皮材と、該表皮材を取り付けるために形成された表皮材取り付け部を備えたフレーム(14)と、を有する車両用シート(1)であって、前記表皮材取り付け部は、

前記表皮材を取り付ける際に、前記表皮材に設けられた掛け止め部が引っ掛けられる第1ワイヤ部(38)と、

前記車両用シート(1)の幅方向において前記第1ワイヤ部(38)から離れた位置にあり、前記表皮材を取り付ける際に、前記表皮材に設けられた他の掛け止め部が引っ掛けられる第2ワイヤ部(39)と、

前記幅方向において前記第1ワイヤ部(38)と前記第2ワイヤ部(39)とを連結する連結ワイヤ部(40)と、を有し、

前記第1ワイヤ部(38)は、前端及び後端に設けられたL字状部分(38a)と、前記フレーム(14)の前後方向中央部に位置する第1引っ掛け部分(38b)と、を備え、前記第2ワイヤ部(39)は、前端及び後端に設けられたL字状部分(39a)と、前記フレーム(14)の前後方向中央部に位置する第2引っ掛け部分(39b)と、を備えることを特徴とする車両用シート(1)。

【請求項 2】

前記連結ワイヤ部(40)は、前記第1ワイヤ部(38)のうち、前記掛け止め部が引っ掛けられる第1引っ掛け部分(38b)以外の部分と、前記第2ワイヤ部(39)のう

10

20

ち、前記他の掛け止め部が引っ掛けられる第2引っ掛け部分(39b)以外の部分とを連結することを特徴とする請求項1に記載の車両用シート(1)。

【請求項3】

前記フレーム(14)は、前記幅方向において互いに離れた状態で配置された一組の側部フレーム(34、35)を備え、

前記第1ワイヤ部(38)は、前記一組の側部フレーム(34、35)のうち、一方の側部フレーム(34)に溶接され、

前記第2ワイヤ部(39)は、前記一組の側部フレーム(34、35)のうち、他方の側部フレーム(35)に溶接され、

前記連結ワイヤ部(40)は、前記第1ワイヤ部(38)のうち、前記一方の側部フレーム(34)に溶接された第1溶接部分と、前記第2ワイヤ部(39)のうち、前記他方の側部フレーム(35)に溶接された第2溶接部分とを連結することを特徴とする請求項1又は2に記載の車両用シート(1)。

【請求項4】

前記第1溶接部分は、前記幅方向において、前記一方の側部フレーム(34)のうち、前記他方の側部フレーム(35)と対向している領域に位置し、

前記第2溶接部分は、前記幅方向において、前記他方の側部フレーム(35)のうち、前記一方の側部フレーム(34)と対向している領域に位置することを特徴とする請求項3に記載の車両用シート(1)。

【請求項5】

前記車両用シート(1)が車体本体に取り付けられた状態において、前記第1ワイヤ部(38)のうち、前記掛け止め部が引っ掛けられる第1引っ掛け部分(38b)、及び、前記第2ワイヤ部(39)のうち、前記他の掛け止め部が引っ掛けられる第2引っ掛け部分(39b)は、前記連結ワイヤ部(40)よりも下側に位置していることを特徴とする請求項1乃至4のいずれか1項に記載の車両用シート(1)。

【請求項6】

前記フレーム(14)の前端及び後端に設けられた前記L字状部分(38a、39a)の各々は、互いに直交する2つの断片により構成されることを特徴とする請求項1乃至5のいずれか1項に記載の車両用シート(1)。

【請求項7】

前記L字状部分(38a、39a)の一方の断片は、前記側部フレーム(34、35)の内表面に溶接されており、前記L字状部分(38a、39a)の他方の断片は、内側に向かって延出していることを特徴とする、請求項4を引用する請求項6に記載の車両用シート(1)。

【請求項8】

前記第1引っ掛け部分(38b)及び前記第2引っ掛け部分(39b)は、前記車両用シート(1)が正規の姿勢で車体本体に取り付けられた状態において、前記連結ワイヤ部(40)よりも下側に位置していることを特徴とする請求項1乃至7のいずれか1項に記載の車両用シート(1)。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両用シートに係り、特に、クッション材を被覆する表皮材と、表皮材を取り付けるために形成された表皮材取り付け部を備えたフレームと、を有する車両用シートに関する。

【背景技術】

【0002】

クッション材を表皮材で被覆して構成される車両用シートは、既に周知であり、かかる車両用シートの中には、シートのフレームに、表皮材を取り付けるために形成された表皮材取り付け部を備えているものが存在する(例えば、特許文献1参照)。特許文献1に開

10

20

30

40

50

示されたシートでは、表皮材取り付け部としてのワイヤフレームがクッションフレームに備えられており、表皮材の端末に設けられた掛け止め部（トリムコード）がワイヤフレームに引っ掛けられることにより、表皮材がシートに取り付けられる。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】特開2000-157375号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

ところで、特許文献1に記載のシートのように、表皮材取り付け部としてワイヤを用いる構成では、ワイヤに掛け止め部が引っ掛けられている状態を安定させることができないと、表皮材の取り付け状態が悪化し、車両用シートの外観が著しく損なわれてしまう虞がある。

【0005】

そこで、本発明は、上記の課題に鑑みてなされたものであり、その目的とするところは、トリムコード等のように表皮材端末に設けられた掛け止め部を、シートフレームに取り付けたワイヤに引っ掛けることにより表皮材を取り付ける構造において、上記のワイヤに掛け止め部が引っ掛けられている状態を良好に維持することが可能な車両用シートを提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0006】

前記課題は、本発明の車両用シートによれば、クッション材を被覆する表皮材と、該表皮材を取り付けるために形成された表皮材取り付け部を備えたフレームと、を有する車両用シートであって、前記表皮材取り付け部は、前記表皮材を取り付ける際に、前記表皮材に設けられた掛け止め部が引っ掛けられる第1ワイヤ部と、前記車両用シートの幅方向において前記第1ワイヤ部から離れた位置にあり、前記表皮材を取り付ける際に、前記表皮材に設けられた他の掛け止め部が引っ掛けられる第2ワイヤ部と、前記幅方向において前記第1ワイヤ部と前記第2ワイヤ部とを連結する連結ワイヤ部と、を有することにより解決される。

【0007】

上記の車両用シートであれば、連結ワイヤ部によって連結されることにより第1ワイヤ部及び第2ワイヤ部の各々の剛性が向上する。これにより、各ワイヤ部に掛け止め部が引っ掛けられても変形し難く、掛け止め部が引っ掛けられた状態を良好に維持することができる。

【0008】

また、上記の車両用シートにおいて、前記連結ワイヤ部は、前記第1ワイヤ部のうち、前記掛け止め部が引っ掛けられる第1引っ掛け部分以外の部分と、前記第2ワイヤ部のうち、前記他の掛け止め部が引っ掛けられる第2引っ掛け部分以外の部分とを連結することとしてもよい。

以上の構成の車両用シートであれば、掛け止め部をワイヤ部に引っ掛ける際に、連結ワイヤ部との干渉を抑えることが可能となるので、作業性が向上する。

【0009】

また、上記の車両用シートにおいて、前記フレームは、前記幅方向において互いに離れた状態で配置された一組の側部フレームを備え、前記第1ワイヤ部は、前記一組の側部フレームのうち、一方の側部フレームに溶接され、前記第2ワイヤ部は、前記一組の側部フレームのうち、他方の側部フレームに溶接され、前記連結ワイヤ部は、前記第1ワイヤ部のうち、前記一方の側部フレームに溶接された第1溶接部分と、前記第2ワイヤ部のうち、前記他方の側部フレームに溶接された第2溶接部分とを連結することとしてもよい。

以上の構成の車両用シートであれば、側部フレームにおいてワイヤ部が溶接された箇所

10

20

30

40

50

周りの剛性が向上し、側部フレームに対して各ワイヤ部を良好に支持させることが可能になる。

【0010】

また、上記の車両用シートにおいて、前記第1溶接部分は、前記幅方向において、前記一方の側部フレームのうち、前記他方の側部フレームと対向している領域に位置し、前記第2溶接部分は、前記幅方向において、前記他方の側部フレームのうち、前記一方の側部フレームと対向している領域に位置していることとしてもよい。

以上の構成の車両用シートであれば、各溶接部分が側部フレームの内側に位置するようになるので、各溶接部分が側部フレームの外側に位置する場合と比較して、溶接部分間の距離が短くなり、連結ワイヤ部の長さをより短くすることが可能である。すなわち、上記の構成により表皮材取り付け部をコンパクトにすることが可能になる。

【0011】

また、上記の車両用シートにおいて、前記車両用シートが車体本体に取り付けられた状態において、前記第1ワイヤ部のうち、前記掛け止め部が引っ掛けられる第1引っ掛け部分、及び、前記第2ワイヤ部のうち、前記他の掛け止め部が引っ掛けられる第2引っ掛け部分は、前記連結ワイヤ部よりも下側に位置していることとしてもよい。

以上の構成の車両用シートであれば、各ワイヤ部の引っ掛け部分にアクセスし易くなる結果、当該引っ掛け部分に掛け止め部を引っ掛ける作業（すなわち、表皮材を取り付ける作業）がより容易になる。

【発明の効果】

【0012】

請求項1の発明によれば、連結ワイヤ部によって連結されることにより第1ワイヤ部及び第2ワイヤ部の各々の剛性が向上する。これにより、各ワイヤ部に掛け止め部が引っ掛けられても変形し難く、掛け止め部が引っ掛けられた状態を良好に維持することが可能である。

請求項2の発明によれば、掛け止め部をワイヤ部に引っ掛ける際に、連結ワイヤ部との干渉を抑えることが可能となるので、作業性が向上する。

請求項3の発明によれば、側部フレームにおいてワイヤ部が溶接された箇所周りの剛性が向上し、側部フレームに対して各ワイヤ部を良好に支持させることが可能になる。

請求項4の発明によれば、各溶接部分が側部フレームの内側に位置するようになるので、各溶接部分が側部フレームの外側に位置する場合と比較して、溶接部分間の距離が短くなり、連結ワイヤ部の長さをより短くすることができるため、表皮材取り付け部をコンパクトにすることが可能になる。

請求項5の発明によれば、各ワイヤ部の引っ掛け部分にアクセスし易くなる結果、当該引っ掛け部分に掛け止め部を引っ掛ける作業（すなわち、表皮材を取り付ける作業）がより容易になる。

【図面の簡単な説明】

【0013】

【図1】本実施形態に係る車両用シートの斜視図である。

【図2】本実施形態に係る車両用シートの内部構造を示す図である。

【図3】本実施形態に係るフレームを上方から見たときの図である。

【図4】本実施形態に係るフレームの正面図である。

【図5】図3中の範囲Xの拡大図である。

【図6】本実施形態に係る第1ワイヤ部、第2ワイヤ部及び連結ワイヤ部を示す図である。

【図7】本実施形態に係る表皮材が取り付けられている状態を示す模式図である。

【発明を実施するための形態】

【0014】

以下、本発明の一実施形態（以下、本実施形態）について、図1乃至7を参照しながら説明する。

10

20

30

40

50

図1は、本実施形態に係る車両用シートの斜視図である。図2は、本実施形態に係る車両用シートの内部構造を示す図である。図3は、本実施形態に係るフレームを上方から見たときの図である。図4は、本実施形態に係るフレームの正面図である。図5は、図3中の範囲Xの拡大図である。図6は、本実施形態に係る第1ワイヤ部、第2ワイヤ部及び連結ワイヤ部を示す図であり、本実施形態に係るフレームを下方から見たときの図である。図7は、本実施形態に係る表皮材が取り付けられている状態を示す模式図である。

【0015】

以下の説明において、車両（車両用シート）の前後方向とは、車両が通常走行している際の走行方向と一致する方向のことである。また、車両（車両用シート）の幅方向とは、車両（車両用シート）を正面から見た際の左右方向のことである。また、以下の説明において、上下方向とは、車両が平坦面上に位置している際の上下方向のことである。

10

【0016】

<<本実施形態に係る車両用シートの全体構成>>

先ず、本実施形態に係る車両用シート（以下、本シート1）の全体構成について説明する。

本シート1は、折り畳み可能なシートであり、使用時には乗員が着座可能な姿勢となり、不使用時には折り畳まれた姿勢となる。

【0017】

具体的に説明すると、本シート1は、図1に示すように、シートクッション4と、シートバック6とを備えており、シートバック6を起立させた状態から前方に倒伏させると、これに連動して、シートクッション4が後方かつ下方に揺動する。そして、シートクッション4がその揺動範囲の下端且つ後端に至ると、シートバック6がシートクッション4上に折り重なった状態となる。かかる状態は、本シート1の収納状態（不使用時状態）である。

20

【0018】

一方、シートバック6を倒伏した状態から起立状態に復帰させると、これに連動して、シートクッション4が前方且つ上方に揺動する。そして、シートクッション4がその揺動範囲の上端且つ前端に至ると、シートクッション4が車体フロアから幾分上方に位置し、シートバック6がシートクッション4に対して略垂直に起立した状態となる。かかる状態は、本シート1が乗員を着座させることが可能な状態（使用時状態）である。

30

【0019】

また、本シート1は、左右一対の支持ブラケット2,2を備えており、当該支持ブラケット2,2を介して車体に固定されている。つまり、左右一対の支持ブラケット2,2は、本シート1を車体に固定するために形成された部分であり、本実施形態では、板金に対してプレス加工を施すことにより形成されている。なお、本実施形態において、支持ブラケット2,2は、シートクッション4の両脇に位置した状態で車体に固定されている。

【0020】

ここで、各支持ブラケット2,2の構造について図2乃至4を参照しながら説明すると、各支持ブラケット2,2は、複数の断片を繋ぎ合わせることにより構成され、本実施形態では、前端部11と、後端部12と、前端部11と後端部12との間を連結する中間部13とによって構成される。換言すると、各支持ブラケット2,2は、前端部11、後端部12及び中間部13の3つの断片に分割することが可能である。

40

支持ブラケット2,2各部（すなわち、前端部11、後端部12、中間部13）は、車体フロアに対して略垂直に起立している。なお、本実施形態では、支持ブラケット2,2の外縁の略全周に亘って、外側に張り出した張出部2aが形成されており、かかる張出部2aの形成により支持ブラケット2,2の剛性が確保されている。

【0021】

各支持ブラケット2,2の後端部12は、シートバック6（厳密には、シートバック6のフレーム（シートバックフレーム）16）の下端に取り付けられている。より具体的に説明すると、シートバック6は、前述したように、起立した位置（本シート1が着座可能

50

状態にある際の位置)と、倒伏した位置(本シート1が収納状態にある際の位置)との間を往復するように回動可能な状態で、支持ブラケット2,2に支持されている。

【0022】

各支持ブラケット2,2の前端部11は、図3に示すように、回動アーム21,21を介してシートクッション4を支持する部分である。また、前端部11の下端には、略水平なベース壁2bが隣接しており、かかるベース壁2bが車体フロアにボルト結合されることにより、支持ブラケット2,2が車体に固定されるようになる。この結果、本シート1が車体フロアに固定されるようになる。

【0023】

また、本実施形態では、支持ブラケット2,2が内側(すなわち、対をなした支持ブラケット2,2側)に倒れるのを抑制するために、支持ブラケット2,2の前端部11同士を連結している連結パイプ3が設けられている。

【0024】

次に、シートクッション4及び周辺部品について図2乃至5を参照しながら説明する。

シートクッション4は、車両の幅方向において支持ブラケット2,2の間に挟まれた位置に配置され、フレームとしてのシートクッションフレーム14を備えている。このシートクッションフレーム14は、シートクッションフレーム基部31と、前方ブラケット32,32と、後方ブラケット33とを有している。シートクッションフレーム基部31は、略U字状に折り曲げられたパイプからなり、左端部に左端フレーム34を有し、右端部に右端フレーム35を有している。ここで、左端フレーム34及び右端フレーム35は、本シート1の幅方向において互いに離れた状態で配置された一組の側部フレームに相当する。つまり、左端フレーム34は、上記一組の側部フレームのうち、一方の側部フレームに相当し、右端フレーム35は、上記一組の側部フレームのうち、他方の側部フレームに相当する。

【0025】

前方ブラケット32,32は、左端フレーム34及び右端フレーム35の各々の外表面前方部に溶接されている。この前方ブラケット32,32の各々は、上方に膨出した膨出部32aを有しており、この膨出部32aに、後述する回動アーム21,21の長手方向一端が固定されている。

後方ブラケット33は、本シート1の幅方向において左端フレーム34の後端と右端フレーム35の後端との間に配置されている。

【0026】

さらに、シートクッションフレーム14の前端部には、左側の前方ブラケット32から右側の前方ブラケット32に亘ってシートクッションパン36が設けられており、シートクッションパン36の後端と後方ブラケット33との間にSバネ9が架設され、当該Sバネ9上には、シートクッション4のクッション材5が載置される(図7参照)。

なお、シートクッションパン36の前端は、シートクッションフレーム基部31の前端に掛かっており、具体的に説明すると、弧状に湾曲することによりシートクッションフレーム基部31の前端に掛合している。一方、シートクッションフレーム基部31を構成するパイプの折り曲げ箇所、すなわち、シートクッション4の前方角部に相当する箇所には、シートクッションパン36の前端が掛かっていない。これは、シートクッション4の前方角部に相当する箇所にまでシートクッションパン36が掛かっていた場合、乗員が本シート1に着座した際に不快感が生じる虞があるためであり、上記の構成により、当該不快感の発生を抑制することが可能となる。

【0027】

また、シートクッションフレーム基部31の内側(具体的には、シートクッションフレーム基部31の左端フレーム34と右端フレーム35との間の位置)には、上記のクッション材5を被覆するトリムカバー7の端末に取り付けられたトリムコード8a,8bを引っ掛けるための取り付けワイヤ37が設けられている(例えば、図7参照)。

【0028】

10

20

30

40

50

一方、シートクッションフレーム14の周囲には、車両の幅方向に沿った回動軸を中心にして回動可能な回動アーム21,21が左右一対設けられている。各回動アーム21,21の長手方向一端部には、前述したように、シートクッションフレーム14(具体的には、前方プラケット32,32の膨出部32a)が固定されている。この結果、回動アーム21,21の回動に連動してシートクッションフレーム14が揺動することになる。つまり、回動アーム21,21が回動すると、これに伴ってシートクッション4が揺動することになる。

【0029】

回動アーム21,21の構成について図4を参照しながら説明すると、回動アーム21,21の長手方向一端部は、前述したように、前方プラケット32,32の膨出部32aにボルトにて固定されている。回動アーム21,21の長手方向他端部は、回動軸となる固定ピボット20,20を介して、支持プラケット2,2の前端部11に回動自在に支持されている。したがって、各回動アーム21,21は、前後且つ上下方向に回動することとなり、これに伴って、シートクッション4が同方向に揺動することとなる。

10

【0030】

シートクッション4は、その揺動範囲の前端且つ上端に至ると、車体フロアから幾分上方に位置し、かかる位置にて乗員を着座させることができある。すなわち、シートクッション4の揺動範囲における前端且つ上端の位置は、シートクッション4の着座位置に相当する。なお、シートクッション4が着座位置に位置する状態では、回動アーム21,21が鉛直方向に対して若干後傾した姿勢となっており、シートクッション4は、その前端が後端よりも持ち上がった姿勢となっている。

20

【0031】

他方、シートクッション4は、揺動範囲の後端且つ下端に至ると、車体フロアに接近して収納された状態となる。すなわち、シートクッション4の揺動範囲における後端且つ下端の位置は、シートクッション4の収納位置に相当する。なお、収納位置は、上記の着座位置よりも下側に位置し、シートクッション4が収納位置に位置する状態では、回動アーム21,21及びシートクッションフレーム14が略水平姿勢となっている。

【0032】

次に、シートバック6について図2を参照しながら説明する。なお、以下の説明において、シートバック6の上下方向とは、シートバック6が起立姿勢にある時(すなわち、本シート1が使用時状態にある時)の上下方向を意味し、同様に、シートバック6の前後方向とは、シートバック6が起立姿勢にある時の前後方向を意味する。

30

【0033】

シートバック6は、シートクッション4の後端部に接続され、枠体としてのシートバックフレーム16を備えている。このシートバックフレーム16は、シートバックフレーム基部17と、左右一対のサイドフレーム18,18と、バックパンフレーム19とを有している。シートバックフレーム基部17は、略下向きU字状に折り曲げられたパイプからなる。サイドフレーム18,18は、シートバックフレーム基部17の左端部及び右端部に各々に溶接されている。

【0034】

また、サイドフレーム18,18の各々は、その前端部及び後端部が折り曲げ加工されることにより、内側(対をなすサイドフレーム18側)に向かって張り出すように形成された張出部18aを備えている。かかる張出部18aが形成されていることにより、サイドフレーム18,18の剛性が確保されている。また、サイドフレーム18,18の下端部には前方に膨出した膨出部18bが形成されており、この膨出部18bは、左端フレーム34及び右端フレーム35のうち、対応するフレームの外側面にボルト止めされている。

40

なお、サイドフレーム18,18の間には、サイドフレーム18,18の下端部の後端(より具体的には、後端側の張出部18a)同士を連結する連結プラケット41が設けられている。

50

【0035】

バックパンフレーム19は、矩形状の金属パネルからなり、シートバックフレーム基部17の後端及びサイドフレーム18, 18の後端に溶接されている。このバックパンフレーム19の幅（左右方向の長さ）は、シートクッションフレーム14の幅よりも一回りほど大きくなっている。そして、本シート1が折り畳まれた状態では、シートクッション4全体がバックパンフレーム19の下に潜り込むようになる。

【0036】

＜＜本実施形態に係る表皮材取り付け部の構成＞＞

次に、本実施形態に係る表皮材取り付け構造の構成について図6及び7を参照しながら説明する。なお、以下では、表皮材の一例として、シートクッション4のクッション材5を被覆するトリムカバー7を具体例に挙げて、当該トリムカバー7を取り付けるために形成された表皮材取付け部について説明することとする。

10

【0037】

既に説明したように、シートクッションフレーム14は、トリムカバー7を取り付けるために取り付けワイヤ37を備えている。この取り付けワイヤ37が、本発明の表皮材取り付け部に相当し、本実施形態では、前述したように、本シート1の幅方向において、シートクッションフレーム基部31の左端フレーム34と右端フレーム35との間の位置に設けられている。

以上のように、本シート1は、クッション材5を被覆する表皮材としてのトリムカバー7と、トリムカバー7を取り付けるために形成された取り付けワイヤ37（表皮材取り付け部）を備えたフレームとしてのシートクッションフレーム14を備えている。

20

【0038】

取り付けワイヤ37について図6を参照しながらより詳しく説明すると、取り付けワイヤ37は、本シート1の幅方向一端側（左側）に位置する第1ワイヤ部38と、幅方向他端側（右側）に位置する第2ワイヤ部39と、幅方向において第1ワイヤ部38と第2ワイヤ部39とを連結する連結ワイヤ部40とを有する。第1ワイヤ部38と第2ワイヤ部39は、左右対称の形状及び配置になっており、本実施形態ではいずれも略横向きU字状の形状となっている。連結ワイヤ部40は、第1ワイヤ部38と第2ワイヤ部39より前側に位置し、第1ワイヤ部38及び第2ワイヤ部39の各々の前端同士を連結している。

30

【0039】

第1ワイヤ部38は、トリムカバー7のうち、シートクッションフレーム14に取り付ける際に本シートの幅方向一端側に位置する端部（左端部）を係止しておくものである。この第1ワイヤ部38には、掛け止め部としてトリムカバー7の左端部に設けられたトリムコード8aが引っ掛けられる。具体的に説明すると、トリムカバー7の左端部には略J字状のトリムコード8aが縫い付けられており、このトリムコード8aが第1ワイヤ部38に引っ掛かることにより、トリムカバー7の左端部がシートクッションフレーム14に対して係止されるようになる。

【0040】

第1ワイヤ部38の構造について説明すると、図6に示すように、前端及び後端に設けられたL字状部分38aと、前後方向中央部に位置する第1引っ掛け部分38bとが備えられている。L字状部分38aは、第1ワイヤ部38をシートクッションフレーム14に固定するために形成された部分であり、本実施形態では、シートクッションフレーム14の左端フレーム34に溶接されている。

40

【0041】

具体的に説明すると、本シート1の前後方向において、前端のL字状部分38aは、前方プラケット32, 32（厳密には、左側の前方プラケット32）と並ぶ位置に設けられ、後端のL字状部分38aは、左端フレーム34の後端部（より正確には、後方プラケット33と隣り合う部分）と並ぶ位置に設けられている。

【0042】

そして、前端及び後端の各々のL字状部分38aについては、互いに直交する2つの断

50

片により構成され、図6に示すように、一方の断片は、シートクッションフレーム14の左端フレーム34の内表面に溶接されており、他方の断片は、内側（すなわち、右端フレーム35側）に向かって延出している。ここで、左端フレーム34の内表面とは、左端フレーム34のうち、右端フレーム35と対向している領域に相当する。

【0043】

第1引っ掛け部分38bは、第1ワイヤ部38のうち、トリムカバー7の左端部に縫い付けられたトリムコード8aが引っ掛けられる部分であり、左端フレーム34よりも内側に位置し、本シート1の前後方向に沿って延びている。

また、本実施形態に係る第1引っ掛け部分38bは、本シート1が正規の姿勢で車体本体に取り付けられた状態（特に、シートクッション4が収納位置にある状態）において、連結ワイヤ部40よりも幾分下方側に位置しており、より詳しく説明すると、図4に示すように、左端フレーム34よりも下側に位置して露出している。この結果、上下方向において第1引っ掛け部分38bが連結ワイヤ部40と同じ位置に設けられている場合に比して、第1引っ掛け部分38bにトリムコード8aを引っ掛ける際に第1引っ掛け部分38bにアクセスし易くなり、トリムコード8aを引っ掛けることがより容易となる。

【0044】

第2ワイヤ部39は、本シート1の幅方向において第1ワイヤ部38から離れた位置（より具体的には、第1ワイヤ部38に対して間隔を空けて平行に並んだ位置）にあり、トリムカバー7のうち、シートクッションフレーム14に取り付ける際に本シートの幅方向他端側に位置する端部（右端部）を係止しておくものである。この第2ワイヤ部39には、他の掛け止め部としてトリムカバー7の右端部に設けられたトリムコード8bが引っ掛けられる。具体的に説明すると、トリムカバー7の右端部には略J字状のトリムコード8bが縫い付けられており、このトリムコード8bが第2ワイヤ部39に引っ掛かることにより、トリムカバー7の右端部がシートクッションフレーム14に対して係止されるようになる。

【0045】

第2ワイヤ部39の構造について説明すると、図6に示すように、第1ワイヤ部38と左右対称の構造となっている。すなわち、第1ワイヤ部38と同様に、前端及び後端に設けられたL字状部分39aと、前後方向中央部に位置する第2引っ掛け部分39bとが備えられている。また、L字状部分39aについても、図6に示すように、互いに直交する2つの断片により構成され、一方の断片は、シートクッションフレーム14の右端フレームの内表面に溶接されており、他方の断片は、内側（すなわち、左端フレーム34側）に向かって延出している。ここで、右端フレーム35の内表面とは、右端フレーム35のうち、左端フレーム34と対向している領域に相当する。

【0046】

第2ワイヤ部39のうち、第2引っ掛け部分39bは、トリムカバー7の右端部に縫い付けられたトリムコード8bが引っ掛けられる部分であり、右端フレーム35よりも内側に位置し、本シート1の前後方向に沿って延びている。そして、第2引っ掛け部分39bについても、第1引っ掛け部分38bと同様、本シート1が正規の姿勢で車体本体に取り付けられた状態において、連結ワイヤ部40よりも幾分下方側に位置している。つまり、本実施形態において、第2引っ掛け部分39bは、右端フレーム35よりも下側に位置して露出している。この結果、上下方向において第2引っ掛け部分39bが連結ワイヤ部40と同じ位置に設けられている場合に比して、第2引っ掛け部分39bにトリムコード8bを引っ掛ける際に第2引っ掛け部分39bにアクセスし易くなり、トリムコード8bを引っ掛けることがより容易となる。

【0047】

連結ワイヤ部40は、第1ワイヤ部38と第2ワイヤ部39とを連結するために設けられ、本実施形態では、本シート1の幅方向において左端フレーム34の内表面から右端フレーム35の内表面に亘って設けられている。この連結ワイヤ部40が設けられることに

10

20

30

40

50

より、第1ワイヤ部38及び第2ワイヤ部39の双方について剛性が向上する。この結果、第1ワイヤ部38及び第2ワイヤ部39の各々は、トリムコード8a, 8bが引っ掛けられても変形し難くなり、トリムコード8a, 8bが引っ掛けられた状態を良好に維持することが可能である。つまり、本実施形態では、第1ワイヤ部38と第2ワイヤ部39とが連結ワイヤ部40によって連結されることにより、トリムカバー7を適切に取り付けることが可能になり、以て、本シート1の品質（商品性）を向上させることが可能である。

【0048】

なお、本実施形態において、連結ワイヤ部40は、第1ワイヤ部38のうち、第1引っ掛け部分38b以外の部分と、第2ワイヤ部39のうち、第2引っ掛け部分39b以外の部分とを連結している。この結果、第1ワイヤ部38や第2ワイヤ部39にトリムコード8a, 8bを引っ掛ける際に、連結ワイヤ部40に干渉する（手が当たる）ことが抑えられ、以て、作業性が向上することになる。

【0049】

より具体的に説明すると、連結ワイヤ部40は、第1ワイヤ部38のうち、前端側のL字状部分38a（正確には、左端フレーム34に溶接された方の断片の先端）と、第2ワイヤ部39のうち、前端側のL字状部分39a（正確には、右端フレーム35に溶接された方の断片の先端）とを連結している。ここで、第1ワイヤ部38のうち、前端側のL字状部分38aは、左端フレーム34に溶接された第1溶接部分に相当し、第2ワイヤ部39のうち、前端側のL字状部分39aは、右端フレーム35に溶接された第2溶接部分に相当する。つまり、本実施形態において連結ワイヤ部40は、第1ワイヤ部38及び第2ワイヤ部39の各々の、シートクッションフレーム14に溶接した部位同士を連結している。これにより、各溶接部分周りの剛性が向上するので、第1ワイヤ部38及び第2ワイヤ部39の各々を、左端フレーム34及び右端フレーム35のうち、対応する側部フレームに良好に支持させることができる。

【0050】

さらに、本実施形態では、前述したように、第1ワイヤ部38の前端側のL字状部分38aが、左端フレーム34の内表面に溶接され、第2ワイヤ部39の前端側のL字状部分39aが、右端フレーム35の内表面に溶接されている。つまり、本実施形態では、上述した第1溶接部分及び第2溶接部分が、左端フレーム34及び右端フレーム35のうち、対応する側部フレームの内側に位置するようになるので、当該側部フレームの外側に位置する場合と比較して、第1溶接部分と第2溶接部分との間の距離が短くなる。そして、当該距離が短くなった分、連結ワイヤ部40の長さを短くすることが可能になるので、シートの小型化や低コスト化が実現される。

【0051】

<< その他の実施形態 >>

上記の実施形態では、本発明の車両用シートの具体例（すなわち、本シート1）について説明した。しかし、上記の実施形態は、本発明の理解を容易にするためのものであり、本発明を限定するものではない。本発明は、その趣旨を逸脱することなく、変更、改良され得ると共に、本発明にはその等価物が含まれることは勿論である。また、上述した各部材の材質、配置位置、形状等については、本発明の効果を奏するための一例に過ぎず、本発明を限定するものではない。

【0052】

上記の実施形態では、表皮材の一例として、シートクッション4のクッション材5を被覆するトリムカバー7を具体例に挙げて、当該トリムカバー7を取り付けるために形成された表皮材取付け部について説明した。ただし、本発明は、上記以外の表皮材を取り付ける場合にも適用可能であり、例えば、シートバック6のクッション材を被覆するトリムカバーを取り付ける場合にも適用可能である。

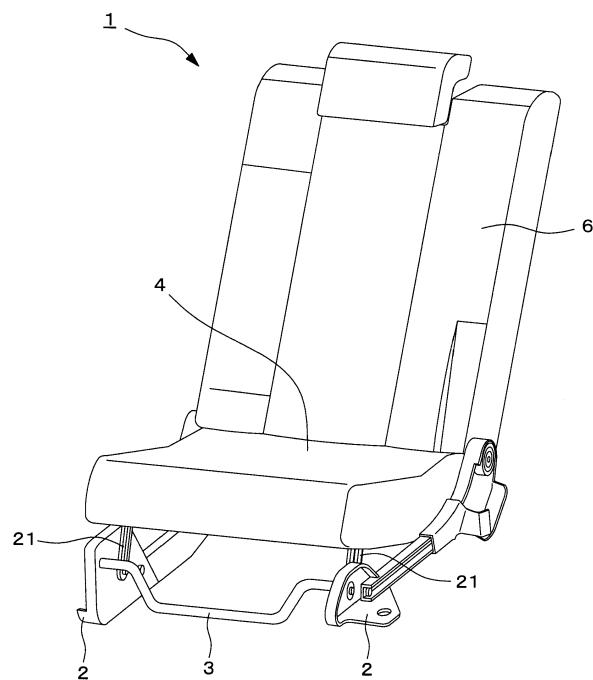
【符号の説明】

【0053】

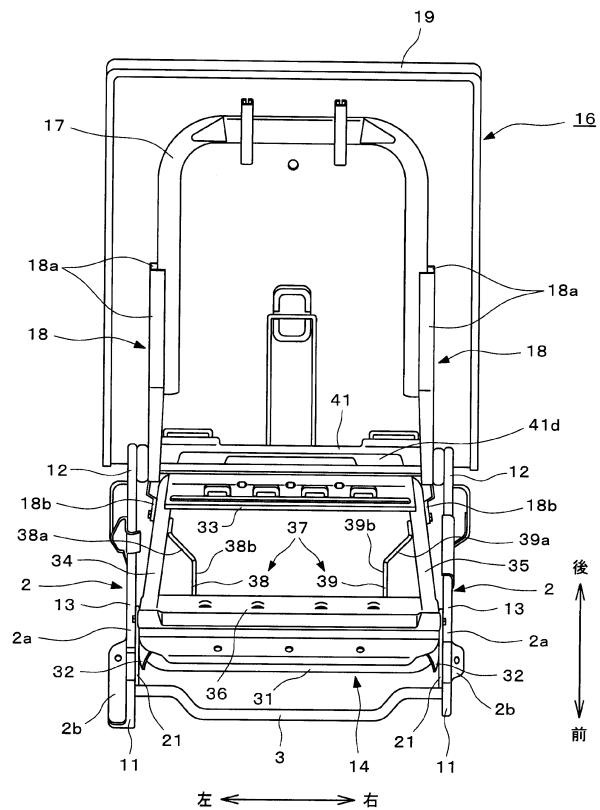
2 支持ブラケット
2 a 張出部
2 b ベース壁
3 連結パイプ
4 シートクッション
5 クッション材
6 シートバック
7 トリムカバー
8 a, 8 b トリムコード
9 Sバネ 10

1 1 前端部
1 2 後端部
1 3 中間部
1 4 シートクッションフレーム
1 6 シートバックフレーム
1 7 シートバックフレーム基部
1 8 サイドフレーム
1 8 a 張出部
1 8 b 膨出部
1 9 バックパンフレーム 20
2 0 固定ピボット
2 1 回動アーム
3 1 シートクッションフレーム基部
3 2 前方ブラケット
3 2 a 膨出部
3 3 後方ブラケット
3 4 左端フレーム
3 5 右端フレーム
3 6 シートクッションパン
3 7 取り付けワイヤ 30
3 8 第1ワイヤ部
3 8 a L字状部分
3 8 b 第1引っ掛け部分
3 9 第2ワイヤ部
3 9 a L字状部分
3 9 b 第2引っ掛け部分
4 0 連結ワイヤ部
4 1 連結ブラケット

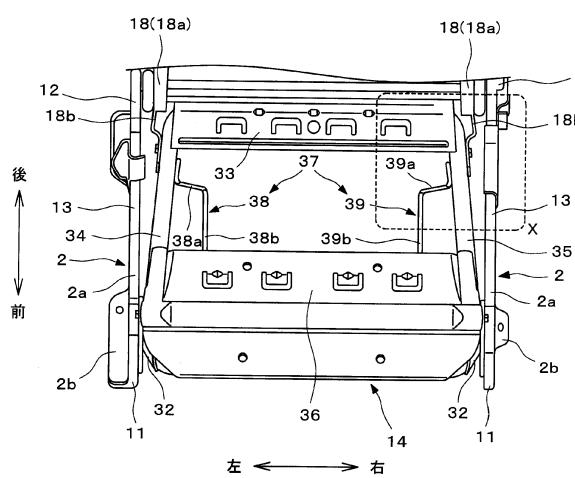
【図1】



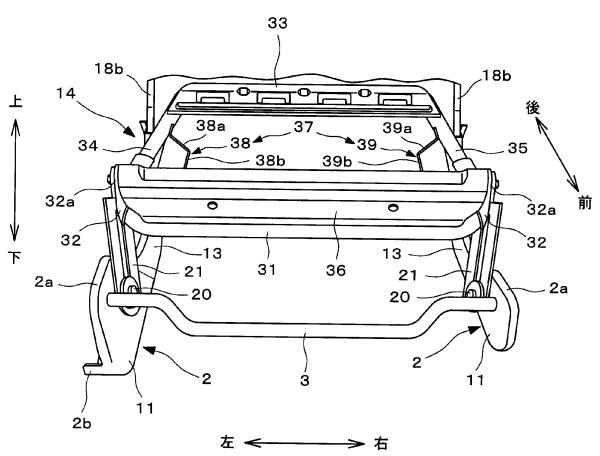
【図2】



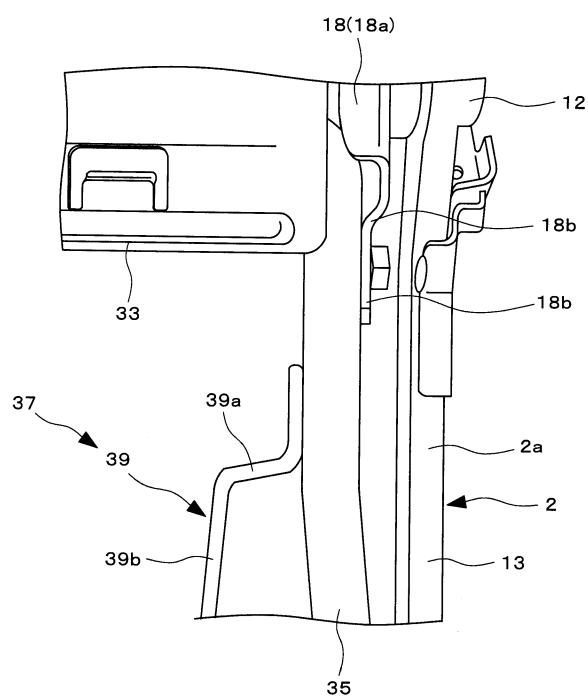
【図3】



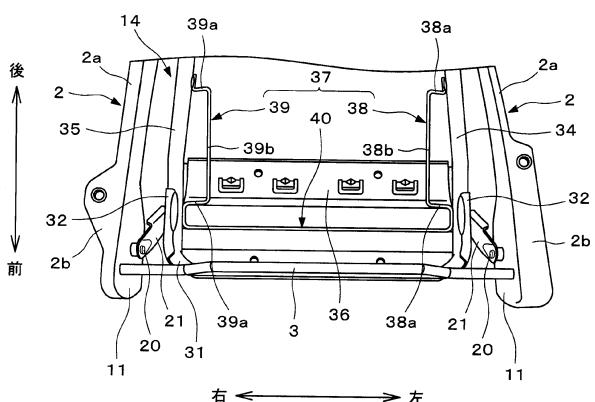
【図4】



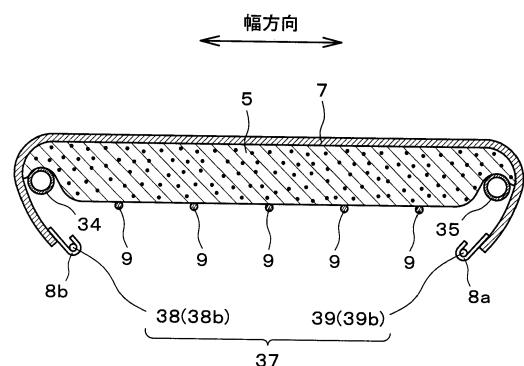
【図5】



【図6】



【図7】



フロントページの続き

審査官 永安 真

(56)参考文献 特開2002-282562(JP,A)
特開2002-233430(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60N 2/58