

(19)日本国特許庁(JP)

(12)特許公報(B2)

(11)特許番号
特許第7698221号
(P7698221)

(45)発行日 令和7年6月25日(2025.6.25)

(24)登録日 令和7年6月17日(2025.6.17)

(51)国際特許分類

FI

B 6 0 N 2/20 (2006.01)

B 6 0 N 2/20

B 6 0 N 2/90 (2018.01)

B 6 0 N 2/90

請求項の数 9 (全45頁)

(21)出願番号	特願2023-551441(P2023-551441)	(73)特許権者	000220066
(86)(22)出願日	令和4年9月22日(2022.9.22)		テイ・エス テック株式会社
(86)国際出願番号	PCT/JP2022/035530		埼玉県朝霞市栄町3丁目7番27号
(87)国際公開番号	WO2023/054208	(74)代理人	100088580
(87)国際公開日	令和5年4月6日(2023.4.6)		弁理士 秋山 敦
審査請求日	令和6年2月8日(2024.2.8)	(74)代理人	100195453
(31)優先権主張番号	63/249,094		弁理士 福士 智恵子
(32)優先日	令和3年9月28日(2021.9.28)	(72)発明者	亀井 聡一郎
(33)優先権主張国・地域又は機関			栃木県塩谷郡高根沢町大字太田118番
	米国(US)		地1 テイ・エス テック株式会社内
(31)優先権主張番号	63/249,105	(72)発明者	立川 陽一
(32)優先日	令和3年9月28日(2021.9.28)		栃木県塩谷郡高根沢町大字太田118番
(33)優先権主張国・地域又は機関			地1 テイ・エス テック株式会社内
	米国(US)	(72)発明者	阿久津 修一
(31)優先権主張番号	63/249,170		栃木県塩谷郡高根沢町大字太田118番
	最終頁に続く		最終頁に続く

(54)【発明の名称】 乗り物用シート

(57)【特許請求の範囲】

【請求項1】

シートバック及びシートクッションを有するシート本体を備え、
前記シート本体を通常状態と、前記通常状態から移動させた移動状態との間で切り替え可能な乗り物用シートであって、
前記通常状態のときに前記シート本体の移動動作をロックするロック装置と、
前記ロック装置を覆うロックカバーと、
前記乗り物用シートに取り付けられるレバー取り付け部材と、
前記レバー取り付け部材に取り付けられ、前記ロック装置のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、を備え、
前記レバー取り付け部材は、
前記ロックカバーに設けられた第1被嵌合部に嵌合する第1嵌合部と、
前記ロックカバーに設けられた第2被嵌合部に嵌合する第2嵌合部と、を有し、
前記第1嵌合部、前記第2嵌合部は、それぞれ前記ロックカバーの嵌合方向とは直交する方向に延びており、互いに交差する方向に延びており、
前記レバー取り付け部材は、前記ロックカバーに設けられた第3被嵌合部に嵌合する第3嵌合部をさらに有し、
前記第1嵌合部、前記第2嵌合部、及び前記第3嵌合部が同じ方向に嵌合されることで、
前記レバー取り付け部材と前記ロックカバーが組み付けられることを特徴とする乗り物用シート。

【請求項 2】

シートバック及びシートクッションを有するシート本体を備え、
前記シート本体を通常状態と、前記通常状態から移動させた移動状態との間で切り替え可能な乗り物用シートであって、
前記通常状態のときに前記シート本体の移動動作をロックするロック装置と、
前記ロック装置を覆うロックカバーと、
前記乗り物用シートに取り付けられるレバー取り付け部材と、
前記レバー取り付け部材に取り付けられ、前記ロック装置のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、を備え、
前記レバー取り付け部材は、
前記ロックカバーに設けられた第 1 被嵌合部に嵌合する第 1 嵌合部と、
前記ロックカバーに設けられた第 2 被嵌合部に嵌合する第 2 嵌合部と、を有し、
前記第 1 嵌合部、前記第 2 嵌合部は、それぞれ前記ロックカバーの嵌合方向とは直交する方向に延びており、互いに交差する方向に延びており、
前記レバー取り付け部材は、前記ロックカバーに設けられた第 3 被嵌合部に嵌合する第 3 嵌合部をさらに有し、
前記ロックカバーは、前記ロックカバーの外縁部分の側面から前記ロック装置側に突出するように形成され、前記ロック装置を囲むように配置されているカバーフランジを有し、
前記第 1 嵌合部、前記第 2 嵌合部、及び前記第 3 嵌合部は、前記ロックカバーの側面において前記カバーフランジよりも外側に配置されていることを特徴とする乗り物用シート。

10

20

【請求項 3】

前記移動状態は、前記シートバックを車体フロア側へ収納移動させた収納状態であって、
前記ロック装置は、車体又は前記乗り物用シートに設けられたストライカに対して着脱可能に係合し、前記シートバックの収納動作をロックするロック位置と、ロック解除位置との間で移動するロック部材を備え、
前記第 1 嵌合部、前記第 2 嵌合部は、互いに直交する方向に延びていることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の乗り物用シート。

【請求項 4】

前記ロックカバーは、前記レバー取り付け部材にシート幅方向から組み付けられ、
前記第 1 嵌合部と、前記第 2 嵌合部とは、上下方向において異なる位置に配置され、シート前後方向において異なる位置に配置されていることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の乗り物用シート。

30

【請求項 5】

前記ロック装置及び前記操作レバーを連結し、前記操作レバーの動作に対応して前記ロック装置をロック状態からロック解除状態へ切り替えるように作用する連結部材を備え、
前記第 3 嵌合部は、前記連結部材に対して前記第 1 嵌合部及び前記第 2 嵌合部側とは反対側に配置されていることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の乗り物用シート。

【請求項 6】

前記第 1 嵌合部と前記第 3 嵌合部が、同じ方向に長尺となるように延びていることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の乗り物用シート。

40

【請求項 7】

前記ロックカバーは、前記レバー取り付け部材にシート幅方向から組み付けられ、
前記第 2 嵌合部は、シート前後方向において前記第 1 嵌合部及び前記第 3 嵌合部の間に配置されていることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の乗り物用シート。

【請求項 8】

前記ロックカバーは、前記ロック装置を覆う第 1 ロックカバーと、前記第 1 ロックカバーの側面に取り付けられる第 2 ロックカバーと、を有し、
前記第 1 被嵌合部及び前記第 3 被嵌合部は、前記第 1 ロックカバーに形成され、
前記第 2 被嵌合部は、前記第 2 ロックカバーに形成されていることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の乗り物用シート。

50

【請求項 9】

前記ロックカバーは、

前記ロックカバーの外縁部分の側面から前記ロック装置側に突出するように形成され、前記カバーフランジ及び前記第 1 嵌合部を連結する第 1 補強部と、

前記ロックカバーの外縁部分の側面から前記ロック装置側に突出するように形成され、前記カバーフランジ及び前記第 3 嵌合部を連結する第 2 補強部と、を有していることを特徴とする請求項 2 に記載の乗り物用シート。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、乗り物用シートに係り、特に、シートバック及びシートクッションを有するシート本体を通常状態から切り替えることが可能な乗り物用シートに関する。

【背景技術】

【0002】

従来、シート本体を「通常状態」と、通常状態から移動させた「移動状態」との間で切り替え可能な車両用シートが知られている。「移動状態」とは、例えば、シート本体を車体フロア側へ収納移動させた「収納状態」、シート本体を通常状態からシート前後方向の所定位置にスライド移動させた「スライド移動状態」、シート本体（シートバック）を通常状態から所定位置まで後傾させた「リクライニング状態」等が挙げられる。

上記車両用シートの中には、「通常状態」のときにシート本体の移動動作をロックするロック装置（ロック部材）と、ロック装置のロック状態を解除するために操作される操作レバーと、を備えた車両用シートが存在する（例えば、特許文献 1 参照）。

【0003】

特許文献 1 に記載の車両用シートでは、シート本体を「通常状態」と「収納状態」との間で切り替え可能なシートである。

当該車両用シートは、ロック装置（ロック部材）と、ロック装置を覆うロックカバーと、車両用シートに取り付けられるレバー取り付け部材と、レバー取り付け部材に取り付けられ、ロック装置のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、を備えている。

ロックカバー及びレバー取り付け部材は、シート幅方向において複数の嵌合部によって組み付けられており、これら嵌合部がシート側面視において同じ方向に延びている。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【文献】特表 2014-506851 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、特許文献 1 のような乗り物用シートでは、シート本体を「通常状態」と「移動状態」との間で切り替えるための切り替え装置（ロック装置）の各構成部品をバランス良く強固に組み付けることが求められていた。

例えば、切り替え装置の構成部品同士（ロックカバー及びレバー取り付け部材）を工夫して嵌合させることで、様々な方向から荷重が加わった場合であっても強固な構造にすることが求められていた。

【0006】

本発明は、上記の課題に鑑みてなされたものであり、本発明の目的は、シート本体の状態を切り替える装置の構成部品を従来よりもバランス良く強固に組み付けることが可能な乗り物用シートを提供することにある。

また、本発明の他の目的は、シート本体の状態を切り替える装置において構成部品の組み付け構造を簡素化した乗り物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】

【0007】

前記課題は、本発明の乗り物用シートによれば、シートバック及びシートクッションを有するシート本体を備え、前記シート本体を通常状態と、前記通常状態から移動させた移動状態との間で切り替え可能な乗り物用シートであって、前記通常状態のときに前記シート本体の移動動作をロックするロック装置と、前記ロック装置を覆うロックカバーと、前記乗り物用シートに取り付けられるレバー取り付け部材と、前記レバー取り付け部材に取り付けられ、前記ロック装置のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、を備え、前記レバー取り付け部材は、前記ロックカバーに設けられた第1被嵌合部に嵌合する第1嵌合部と、前記ロックカバーに設けられた第2被嵌合部に嵌合する第2嵌合部と、を有し、前記第1嵌合部、前記第2嵌合部は、それぞれ前記ロックカバーの嵌合方向とは直交する方向に延びており、互いに交差する方向に延びており、前記レバー取り付け部材は、前記ロックカバーに設けられた第3被嵌合部に嵌合する第3嵌合部をさらに有し、前記第1嵌合部、前記第2嵌合部、及び前記第3嵌合部が同じ方向に嵌合されることで、前記レバー取り付け部材と前記ロックカバーが組み付けられること、により解決される。

上記構成により、シート本体の状態を切り替える装置の各構成部品をバランス良く強固に組み付けることが可能な乗り物用シートを実現できる。また、当該装置の構成部品の組み付け構造を簡素化することができる。

詳しく述べると、レバー取り付け部材は、複数の嵌合部によってロックカバーに嵌合し、第1嵌合部、第2嵌合部が、それぞれロックカバーの嵌合方向とは直交する方向に延びており、互いに交差する方向に延びている。このように、第1嵌合部と第2嵌合部が異なる方向に延びていることで、例えば様々な方向から荷重が加わった場合であっても従来と比較して強固な嵌合構造にすることができる。

また上記構成により、レバー取り付け部材に対するロックカバーの組み付け作業が容易になる。また、組み付け作業を自動化することも容易になる。

【0008】

また前記課題は、本発明の乗り物用シートによれば、シートバック及びシートクッションを有するシート本体を備え、前記シート本体を通常状態と、前記通常状態から移動させた移動状態との間で切り替え可能な乗り物用シートであって、前記通常状態のときに前記シート本体の移動動作をロックするロック装置と、前記ロック装置を覆うロックカバーと、前記乗り物用シートに取り付けられるレバー取り付け部材と、前記レバー取り付け部材に取り付けられ、前記ロック装置のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、を備え、前記レバー取り付け部材は、前記ロックカバーに設けられた第1被嵌合部に嵌合する第1嵌合部と、前記ロックカバーに設けられた第2被嵌合部に嵌合する第2嵌合部と、を有し、前記第1嵌合部、前記第2嵌合部は、それぞれ前記ロックカバーの嵌合方向とは直交する方向に延びており、互いに交差する方向に延びており、前記レバー取り付け部材は、前記ロックカバーに設けられた第3被嵌合部に嵌合する第3嵌合部をさらに有し、前記ロックカバーは、前記ロックカバーの外縁部分の側面から前記ロック装置側に突出するように形成され、前記ロック装置を囲むように配置されているカバーフランジを有し、前記第1嵌合部、前記第2嵌合部、及び前記第3嵌合部は、前記ロックカバーの側面において前記カバーフランジよりも外側に配置されていること、により解決される。

上記構成により、レバー取り付け部材に対しロックカバーの外側部分（外縁部分）を嵌合させることができ、ロックカバーの嵌合強度を高めることができる。

【0009】

このとき、前記移動状態は、前記シートバックを車体フロア側へ収納移動させた収納状態であって、前記ロック装置は、車体又は前記乗り物用シートに設けられたストライカに対して着脱可能に係合し、前記シートバックの収納動作をロックするロック位置と、ロック解除位置との間で移動するロック部材を備え、前記第1嵌合部、前記第2嵌合部は、互いに直交する方向に延びていると良い。

上記構成により、シート本体を収納可能な乗り物用シートにおいて、各構成部品をよりバランス良く強固に組み付けることができる。

このとき、前記ロックカバーは、前記レバー取り付け部材にシート幅方向から組み付けられ、前記第1嵌合部と、前記第2嵌合部とは、上下方向において異なる位置に配置され、シート前後方向において異なる位置に配置されていると良い。

また、前記ロック装置及び前記操作レバーを連結し、前記操作レバーの動作に対応して前記ロック装置をロック状態からロック解除状態へ切り替えるように作用する連結部材を備え、前記第3嵌合部は、前記連結部材に対して前記第1嵌合部及び前記第2嵌合部側とは反対側に配置されていると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材及びロックカバーをよりバランス良く強固に組み付けることができる。

【0010】

このとき、前記第1嵌合部と前記第3嵌合部が、同じ方向に長尺となるように延びていると良い。

また、前記ロックカバーは、前記レバー取り付け部材にシート幅方向から組み付けられ、前記第2嵌合部は、シート前後方向において前記第1嵌合部及び前記第3嵌合部の間に配置されていると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材及びロックカバーをよりバランス良く強固に組み付けることができる。

【0011】

このとき、前記ロックカバーは、前記ロック装置を覆う第1ロックカバーと、前記第1ロックカバーの側面に取り付けられる第2ロックカバーと、を有し、前記第1被嵌合部及び前記第3被嵌合部は、前記第1ロックカバーに形成され、前記第2被嵌合部は、前記第2ロックカバーに形成されていると良い。

上記のようにレバー取り付け部材と、第1ロックカバーと、第2ロックカバーとが複数の嵌合部によって嵌合しているため、これら構成部品を安定して強固に組み付けることができる。

【0014】

このとき、前記ロックカバーは、前記ロックカバーの外縁部分の側面から前記ロック装置側に突出するように形成され、前記カバーフランジ及び前記第1嵌合部を連結する第1補強部と、前記ロックカバーの外縁部分の側面から前記ロック装置側に突出するように形成され、前記カバーフランジ及び前記第3嵌合部を連結する第2補強部と、を有していると良い。

上記構成により、これら第1嵌合部、第3嵌合部の嵌合強度を高めることができる。

【発明の効果】

【0020】

本発明によれば、シート本体の状態を切り替える装置の各構成部品をバランス良く強固に組み付けることが可能な乗り物用シートを実現できる。また、当該装置の構成部品の組み付け構造を簡素化することができる。

また本発明によれば、シート本体を収納可能な乗り物用シートにおいて、各構成部品をよりバランス良く強固に組み付けることができる。

また本発明によれば、レバー取り付け部材及びロックカバーをよりバランス良く強固に組み付けることができる。また、これら構成部品を安定して組み付けることができる。

また本発明によれば、レバー取り付け部材に対するロックカバーの組み付け作業が容易になる。また、組み付け作業を自動化することも容易になる。

また本発明によれば、ロックカバーの嵌合強度を高めることができる。

【図面の簡単な説明】

【0021】

【図1】第1実施形態の乗り物用シートの斜視図である。

【図2】シートフレームの斜視図である。

【図3】操作レバー、カバー部材、プレート部材、レバー取り付け部材、ロック部材及びロックカバーの斜視図である。

10

20

30

40

50

【図 4】図 3 を別の角度から見たときの斜視図である。

【図 5】図 3 の分解斜視図である（その 1）。

【図 6】図 3 の分解斜視図である（その 2）。

【図 7】プレート部材及びレバー取り付け部材の組み付け状態を示す図である。

【図 8】表皮材がプレート部材及びレバー取り付け部材の間に挟まれた状態を示す図である。

【図 9】表皮材、操作レバー、カバー部材、プレート部材及びレバー取り付け部材の断面図である。

【図 10】操作レバー、レバー取り付け部材、連結リンク及び位置保持部材の側面図である。

【図 11】連結リンク及び位置保持部材の斜視図である。

【図 12】連結リンク及び位置保持部材の側面図である。

【図 13】レバー取り付け部材、連結リンク及び位置保持部材の斜視図であって、位置保持部材がレバー取り付け部材に当接した状態を示す図である。

【図 14】連結リンク、ロック部材及び付勢バネの斜視図であって、連結リンクの組み付け状態を示す図である。

【図 15】レバー取り付け部材及びロックカバーが嵌合した状態を示す図である。

【図 16】ロックカバー、第 2 ロックカバーの嵌合部を示す図である。

【図 17】操作レバー及びロック部材が「ロック位置」にいる状態を示す図である。

【図 18】操作レバー及びロック部材が「中間位置」にいる状態を示す図である。

【図 19】操作レバー及びロック部材が「ロック解除位置」にいる状態を示す図である。

【図 20】変形例のカバー部材及びレバー取り付け部材の側面図である。

【図 21】第 2 実施形態の乗り物用シートの斜視図である。

【図 22】切り替え装置の斜視図である。

【図 23】図 22 を別の角度から見たときの斜視図である。

【図 24】切り替え装置の側面図であって、ロック装置（ロックカバー）に緩衝部材が取り付けられた状態を示す図である。

【図 25】緩衝部材、ロックカバー（第 1 ロックカバー）の分解斜視図である。

【図 26】緩衝部材、ロックカバーの組図である。

【図 27】緩衝部材の斜視図である。

【図 28】図 26 の X X V I I I - X X V I I I 断面図である。

【図 29】変形例 1 の緩衝部材が、ロックカバーに取り付けられた状態を示す図である。

【図 30】緩衝部材、ロックカバーの分解斜視図である。

【図 31】緩衝部材の斜視図である。

【図 32】変形例 2 の緩衝部材、ロックカバーの分解斜視図である。

【図 33】緩衝部材の斜視図である。

【図 34】変形例 3 の緩衝部材、ロックカバーの分解斜視図である。

【図 35】緩衝部材の斜視図である。

【図 36】変形例 4 の緩衝部材、ロックカバーの分解斜視図である。

【図 37】緩衝部材の斜視図である。

【発明を実施するための形態】

【0022】

以下、本発明に係る実施形態について図 1 ～図 37 を参照して説明する。

本実施形態は、シート本体を「通常状態」と「移動状態」の間で切り替え可能な乗り物用シートであって、シート本体の移動動作をロックするロック部材と、ロック部材のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、ロック部材及び操作レバーを連結し、操作レバーの動作に対応してロック部材をロック解除するように作用する連結リンクと、連結リンクに取り付けられ、連結リンクの位置を保持する位置保持部材と、を備えており、位置保持部材が、連結リンクの延出方向に延びており、連結リンクに沿うようにして連結リンクに取り付けられていることを主な特徴とする乗り物用シートに関するものである。

10

20

30

40

50

なお、乗り物用シートのシートバックに対して乗員が着座する側がシート前方側となる。

【0023】

＜第1実施形態＞

＜＜シートの全体構成＞＞

本実施形態の乗り物用シートSは、図1に示すように、例えば車両の後部座席に相当するリアシートである。なお、車両前後方向に三列のシートを備える車両において二列目のミドルシートとしても利用可能である。

乗り物用シートSは、着座者が着座可能な「通常状態」と、シート本体を車体フロア側に収納させた「収納状態」との2種類の形態のシートアレンジが可能なシートである。

具体的には、乗り物用シートSは、「通常状態」のときに乗員が図1に示す操作レバー50を操作すると、シート本体（シートバック）が前倒れして折り畳まれ、車体フロアに収納された「収納状態」へ切り替わる。また、「収納状態」のときに乗員が手動でシート本体を上方に起こすことで「通常状態」へ復帰する。

【0024】

乗り物用シートSは、図1、図2に示すように、シートバック1と、シートクッション2と、ヘッドレスト3とを有するシート本体と、シートクッション2及び車体フロアの間に取り付けられ、シートクッション2を支持する支持脚30と、シートバック1を回動可能に支持する支持ベース35と、シートバック1のシート幅方向の外側面に取り付けられ、シート本体を「通常状態」から「収納状態」へ切り替えるための切り替え装置40と、から主に構成されている。

【0025】

シートバック1は、図1に示すように、乗員の背中を後方から支持する背もたれ部であって、骨格となる図2に示すバックフレーム10にパッド材1aを載置して、表皮材1bで被覆することで構成されている。

なお、シートバック1の上面においてシート幅方向の左側部分には、操作レバー50が取り付けられている。

シートクッション2は、乗員を下方から支持する着座部であって、骨格となる図2に示すクッションフレーム20にパッド材2aを載置して、表皮材2bで被覆することで構成されている。

ヘッドレスト3は、乗員の頭を後方から支持する頭部であって、芯材となる不図示のピラーにパッド材を載置して表皮材で被覆することで構成されている。

【0026】

バックフレーム10は、図2に示すように、矩形状の枠状体からなり、パイプ材で構成された枠状のメインフレーム11と、メインフレーム11のシート後方に取り付けられる板状のパネルフレーム12と、メインフレーム11の枠内にそれぞれ取り付けられ、上下方向に延びる連結フレーム13と、シート幅方向に延びて、着座者を支持するための弾性支持部材14と、から主に構成されている。

【0027】

メインフレーム11の下方部分の外側面には、支持ベース35と連結するための左右の車体連結ブラケット15が取り付けられている。

また、メインフレーム11の上方部分の外側面には、車体に設けられた図1に示すストライカ41に連結するための切り替え装置40が取り付けられている。

【0028】

車体連結ブラケット15は、図2に示すように、上下方向に延出する板金部材からなり、その上方部分がメインフレーム11の外側面に取り付けられ、その下方部分が支持ベース35の内側面に対して回動可能となるように取り付けられている。

車体連結ブラケット15は、シート幅方向においてバックフレーム10とクッションフレーム20の間に挟まれている。

左側の車体連結ブラケット15の下方部分には、シート幅方向において支持ベース35に軸支されたシート回動軸16が設けられ、右側の車体連結ブラケット15の下端部には

10

20

30

40

50

、支持ベース３５に対してバックフレーム１０を回動可能に連結するリクライニング装置１７が取り付けられている。

【００２９】

リクライニング装置１７は、図２に示すように、右側の車体連結ブラケット１５のシート幅方向の外側面に取り付けられている。

リクライニング装置１７は、バックフレーム１０をシート回動軸１６を中心として前方側に回動させて収納状態に付勢する不図示の渦巻きバネを備えている。

この渦巻きバネは、その一端部がバックフレーム１０側に係止され、その他端部が支持ベース３５側に係止されて構成されている。

リクライニング装置１７は、操作レバー５０の操作に伴ってシートバック１のロック状態が解除されることで作動し、渦巻きバネの付勢力によってバックフレーム１０を前方側に回動させて車体フロア側に折り畳むことができる。

【００３０】

クッションフレーム２０は、図２に示すように、矩形状の枠状体からなり、左右側方に配置される左右のサイドフレーム２１と、各サイドフレーム２１の前方部分を連結する前方連結フレーム２２と、各サイドフレーム２１の前後方向の略中央部分を連結する中央連結フレーム２３と、前方連結フレーム２２と中央連結フレーム２３を連結する板状フレームとしてのパンフレーム２４と、から主に構成されている。

【００３１】

サイドフレーム２１は、シート前後方向に延びる断面Ｕ字形状の板金部材からなり、その前方部分が前方連結フレーム２２と連結され、その後方部分が車体連結ブラケット１５を介してバックフレーム１０の外側面に取り付けられている。

なお、左側のサイドフレーム２１の後端部分には、バックフレーム１０に対してクッション回動軸２６を中心としてクッションフレーム２０を回動可能に連結するクッション回動装置２５が取り付けられている。

【００３２】

前方連結フレーム２２は、Ｕ字形状体のパイプ部材であって、そのシート幅方向の内側面には、クッションフレーム２０に対して脚回動軸２８を中心として支持脚３０を回動可能に連結する脚回動装置２７が取り付けられている。

【００３３】

支持脚３０は、図２に示すように、シートクッション２を下方から支持するＵ字形状体のパイプ部材であって、左右側方に配置された脚本体部３１と、各脚本体部３１の下端部を連結する脚連結部３２と、を備えている。

脚本体部３１の上端部は、クッションフレーム２０の前後方向の中央部分の内側面に連結されている。また、脚連結部３２のシート幅方向の中央部は、車体フロア上にある不図示の脚保持部材に着脱可能に保持されている。

支持脚３０の上端部は、支持脚３０の下端部よりもシート前方に張り出しており、支持脚３０の下端部から上端部に向かって前方に上方傾斜している。

【００３４】

支持ベース３５は、図２に示すように、シートバック１を下方から支持する部材であって、シート前後方向に長尺なＬ字形状体の板金部材からなる。

支持ベース３５は、シート幅方向の側方に配置されて車体フロアと連結されている。

具体的には、支持ベース３５は、車体フロア上面に連結された連結壁部３６と、連結壁部３６の内側端部から上方へ屈曲して延出し、車体連結ブラケット１５の下端部分にシート回動軸１６を介して連結される外側壁部３７と、を備えている。

【００３５】

<<切り替え装置>>

切り替え装置４０は、図１、図２に示すように、乗り物用シートＳを「通常状態」から「収納状態」へ切り替えるための装置であって、シートバック１（バックフレーム１０）の上方部分に取り付けられている。

10

20

30

40

50

乗り物用シート S は、「通常状態（使用状態）」から、乗員が操作レバー 50 を操作すると、切り替え装置 40 によるシートバック 1 のロック状態が解除される。シートバック 1 のロック解除に伴って図 2 に示すリクライニング装置 17 が動作し、具体的には不図示の渦巻きバネの付勢力によってシートバック 1 を前方側へ回動させて折り畳むことができる。

また、シートバック 1 の回動動作に伴って図 2 に示すクッション回動装置 25 及び脚回動装置 27 がそれぞれ動作し、具体的には不図示の渦巻きバネの付勢力によって支持脚 30 を脚回動軸 28 を中心としてシートクッション 2 側へ回動させて折り畳むことができる。

【0036】

上記一連の動作によって、シート本体が車体フロアに収納され、乗り物用シート S が「通常状態」から「収納状態」へ切り替わる。

乗り物用シート S を「収納状態」から「通常状態」へ復帰させたい場合には、乗員がシート本体を不図示の渦巻きバネの付勢力に抗して手で持ち上げる等して、切り替え装置 40 のロック部材 91 をストライカ 41 に係合させて、シートバック 1 をロック状態に切り替えれば良い。

なお、ストライカ 41 は、車体部材の一部であって、車体に固定されている。

【0037】

切り替え装置 40 は、図 3～図 6 に示すように、「通常状態」のときにシート本体の移動動作をロックするロック装置 90 と、ロック装置 90 のロック状態を解除するために動作する操作レバー 50 と、ロック装置 90 及び操作レバー 50 を連結し、操作レバー 50 の動作に対応してロック装置 90 をロック解除するように作用する連結リンク 80 と、連結リンク 80 に取り付けられ、連結リンク 80 の位置を保持する位置保持部材 89 と、を備えている。

操作レバー 50 は、シートバック 1 の上面に設けられたカバー部材 60 及びレバー取り付け部材 70 に格納されている。そして、レバー取り付け部材 70 に対してレバー回動軸 51 を介して回動可能に取り付けられている。

ロック装置 90 は、ロックカバー 98、99 によって覆われ、ロックカバー 98、99 に格納されている。

【0038】

<<操作レバー、カバー部材、プレート部材、レバー取り付け部材>>

操作レバー 50 は、図 3～図 6 に示すように、ロック装置 90 のロック状態を解除するために回動操作されるレバーであって、シートバック 1 の側方部分に取り付けられている。

詳しく述べると、操作レバー 50 は、シートバック 1 の外側面に設けられたカバー部材 60 及びレバー取り付け部材 70 に格納されている。そして、レバー取り付け部材 70 に対してレバー回動軸 51 を介して回動可能に取り付けられている。

操作レバー 50 は、シート前後方向に長尺なレバーであって、その前端部分が「基端部分」に相当し、その後端部分が「先端部分」に相当する。

【0039】

操作レバー 50 は、図 3、図 17 に示す「通常位置（ロック位置）」と、通常位置から回動させた図 19 に示す「回動位置（ロック解除位置）」との間で回動可能となるように取り付けられている。

なお、操作レバー 50 は、操作レバー 50 及びロック装置 90 の間に介在する連結リンク 80 によって、回動位置側から通常位置側へ付勢されている。

【0040】

操作レバー 50 は、図 3～図 5 に示すように、操作レバー 50 の外面を形成し、シート前後方向に湾曲しながら延びている上壁部 50a と、上壁部 50a の前端部から下方へ延びている前壁部 50b と、上壁部 50a の左右側方部から下方へ延びており、上壁部 50a 及び前壁部 50b に連結されている左右の側壁部 50c と、左右の側壁部 50c から下方へさらに延びている左右の第 2 側壁部 50d と、左右の第 2 側壁部 50d を連結するとともに、左右の第 2 側壁部 50d からシート後方に向かって突出している底壁部 50e と

10

20

30

40

50

、左右の第２側壁部５０ｄ及び底壁部５０ｅを連結する補強壁部５０ｆと、を有している。
【００４１】

操作レバー５０は、左右の側壁部５０ｃに形成され、各側壁部５０ｃからシート幅方向の外側に向かって突出する左右のレバー回動軸５１を有している。

左右のレバー回動軸５１は、図５、図６、図１０に示すように、カバー部材６０を貫通し、レバー取り付け部材７０の左右側方に形成された軸支持部７１に軸支されている。

【００４２】

操作レバー５０は、上壁部５０ａの後端部及び左右の側壁部５０ｃの後端部によって形成され、乗員が指を引っ掛けるためのレバー操作部５２を有している。レバー操作部５２は、カバー部材６０の上面に略面一となるように形成されている。

また、操作レバー５０は、上壁部５０ａの前端部に形成され、操作レバー５０の回動動作を規制するレバー規制部５３を有している。レバー規制部５３は、カバー部材６０の前端部に形成されたレバー当接部６３に当接可能に配置されており、レバー当接部６３に当接することで操作レバー５０の動作を規制する。

【００４３】

操作レバー５０は、左右の第２側壁部５０ｄに形成され、各第２側壁部５０ｄからシート幅方向の外側に向かって突出する左右の係合部５４（リンク係合部）を有している。

左右の係合部５４は、図５、図６、図１０に示すように、カバー部材６０を貫通し、レバー取り付け部材７０の開口部７３に対向し、連結リンク８０のレバー係合部８２に連結される。

具体的には、左右の係合部５４は、凹部形状を有する係合穴であって、凸形状のレバー係合部８２（レバー係合凸部）に連結される。

【００４４】

カバー部材６０は、図３～図６に示すように、操作レバー５０を支持するカバープレートであって、レバー取り付け部材７０の内部に収容された状態でレバー取り付け部材７０に取り付けられている。

具体的には、カバー部材６０は、表皮材１ｂの一部（表皮材１ｂに形成された開口穴の外周部分）をレバー取り付け部材７０とで挟み込むように構成されている。そうすることで、操作レバー５０周辺の外観の見栄えが良好になる。

【００４５】

カバー部材６０は、図５に示すように、その底面が開放された箱形状を有している。

詳しく述べると、カバー部材６０は、シート幅方向に所定の間隔を空けて配置された左右の側壁部６０ａと、左右の側壁部６０ａの前端部を連結する前壁部６０ｂと、左右の側壁部６０ａの後端部を連結する後壁部６０ｃと、左右の側壁部６０ａ及び後壁部６０ｃそれぞれの下端部を連結する底壁部６０ｄと、を有している。

また、カバー部材６０は、左右の側壁部６０ａの上端部からシート幅方向の外側へ張り出している左右の側方フランジ部６０ｅと、前壁部６０ｂの上端部から前方へ張り出している前方フランジ部６０ｆと、後壁部６０ｃの上端部から後方へ張り出している後方フランジ部６０ｇと、を有している。

【００４６】

カバー部材６０の底壁部６０ｄの前方部分及び右側方部分には、上下方向に貫通した略Ｌ字形状のカバー開口部６１が形成されている。

カバー開口部６１は、底壁部６０ｄから左右の側壁部６０ａの下方部分にわたって切り欠き形成された開口穴である。

上記カバー開口部６１を通じて、操作レバー５０の下方部分がカバー部材６０を貫くように組み付けられている。また、レバー回動軸５１、係合部５４がカバー部材６０を貫くように組み付けられている。

【００４７】

カバー部材６０は、図５に示すように、左右の側壁部７０ａ、前壁部６０ｂから外側に向かって突出し、レバー取り付け部材７０（係合凸部７２）に係合する左右のカバー係合

10

20

30

40

50

穴 6 2、前方のカバー係合穴 6 2 を有している。

左右のカバー係合穴 6 2（被係合部）は、シート幅方向においてレバー取り付け部材 7 0 の係合凸部 7 2（係合部）と係合される。前方のカバー係合穴 6 2 は、前後方向において係合凸部 7 2 と係合される。

なお、カバー部材 6 0 のうち、前壁部 6 0 b 及び前方フランジ部 6 0 f の連結部分が、操作レバー 5 0（レバー規制部 5 3）に当接するレバー当接部 6 3 となる。

【0048】

カバー部材 6 0 は、左右の側方フランジ部 6 0 e、前方フランジ部 6 0 f 及び後方フランジ部 6 0 g の内側端部の底面に形成され、レバー取り付け部材 7 0 側に向かって突出し、カバー支持部 7 4 に支持される支持突起 6 4 を有している。

支持突起 6 4 は、これらフランジ部 6 0 e、6 0 f、6 0 g の縁部分（内縁部分）に沿って間隔を空けて複数形成されている。

【0049】

上記構成において、図 1 に示すように、操作レバー 5 0 及びカバー部材 6 0 が、シートバック 1 の外面から一部露出するようにしてバックフレーム 1 0（レバー取り付け部材 7 0）に対して組み付けられている。

そして、操作レバー 5 0 がロック位置にいるときに、シートバック 1 の外面と、操作レバー 5 0 の外面と、カバー部材 6 0 の外面とが略面一となっている。

そうすることで、乗り物用シート S の意匠性を損なうことなく、シートバック 1 の上方部分に操作レバー 5 0 をコンパクトに配置することができる。

【0050】

プレート部材 6 5 は、図 3～図 9 に示すように、表皮材 2 b を保持するための枠状のプレート体であって、レバー取り付け部材 7 0 上に取り付けられている。

プレート部材 6 5 は、上下方向においてカバー部材 6 0 及びレバー取り付け部材 7 0 の間に設けられ、操作レバー 5 0 を囲むように配置されている。

【0051】

具体的には、プレート部材 6 5 は、図 7 に示すように、レバー取り付け部材 7 0 の側方フランジ部 7 0 e、前方フランジ部 7 0 f 及び後方フランジ部 7 0 g によって下方から支持されている。また、レバー取り付け部材 7 0 のプレート支持部 7 5 によって側方から支持されている。

【0052】

プレート部材 6 5 は、図 8、図 9 に示すように、表皮材 2 b を下方から支持している。具体的には、プレート部材 6 5 及びカバー部材 6 0 が、上下方向から表皮材 2 b の表皮開口穴 2 c の外周部分を挟持している。

なお、操作レバー 5 0 は、表皮材 2 b の外面に形成された表皮開口穴 2 c から露出するように取り付けられる。

【0053】

レバー取り付け部材 7 0 は、図 3～図 6 に示すように、操作レバー 5 0 を回動可能に支持する格納プレートであって、バックフレーム 1 0 の上方部分の側方位置に取り付けられている。

【0054】

レバー取り付け部材 7 0 は、図 5 に示すように、箱形状を有している。

詳しく述べると、レバー取り付け部材 7 0 は、シート幅方向に間隔を空けて配置された左右の側壁部 7 0 a と、左右の側壁部 7 0 a の前端部を連結する前壁部 7 0 b と、左右の側壁部 7 0 a の後端部を連結する後壁部 7 0 c と、左右の側壁部 7 0 a、前壁部 7 0 b 及び後壁部 6 0 c それぞれの下端部を連結する底壁部 7 0 d と、を有している。

また、レバー取り付け部材 7 0 は、左右の側壁部 7 0 a の上端部からシート幅方向の外側へ張り出している左右の側方フランジ部 7 0 e と、前壁部 7 0 b の上端部から前方へ張り出している前方フランジ部 7 0 f と、後壁部 7 0 c の上端部から後方へ張り出している後方フランジ部 7 0 g と、を有している。

10

20

30

40

50

【0055】

レバー取り付け部材70は、左右の側壁部70aの前方部分に形成され、レバー回転軸51を軸支する左右の軸支持部71（軸支持穴）を有している。

また、レバー取り付け部材70は、左右の側壁部70aの後方部分に形成され、各側壁部70aからシート幅方向の外側に突出し、カバー係合穴62に係合する左右の係合凸部72を有している。

また、レバー取り付け部材70は、左右の側壁部70aの中央部分に設けられ、操作レバー50の係合部54に対向する位置に形成される開口部73を有している。

開口部73は、左右の側壁部70aの下端部から上方へ向かって切り欠き形成され、上下方向に長尺な開口穴であって、連結リンク80（連結リンク80の上方部分）をシート幅方向の外側から挿通させることが可能となっている。

当該開口部73を利用することで、操作レバー50の係合部54に対し、連結リンク80（レバー係合部82）を連結することができる。

【0056】

レバー取り付け部材70は、図5に示すように、フランジ部70e、70f、70gそれぞれの内側端部の上面に形成され、カバー部材60側に向かって突出し、カバー部材60の支持突起64に組み付けられるカバー支持部74を有している。

カバー支持部74は、組み付け突起であって、これらフランジ部70e、70f、70gの縁部分（内縁部分）に沿って間隔を空けて複数形成されている。

【0057】

レバー取り付け部材70は、図5、図7に示すように、フランジ部70e、70f、70gそれぞれの内側端部の上面に形成され、プレート部材65側に向かって突出し、プレート部材65の内側面に当接することでプレート部材を支持するプレート支持部75を有している。

プレート支持部75は、カバー支持部74に隣接して設けられており、具体的には、カバー支持部74よりも外側に配置されている。

プレート支持部75は、プレート部材65の内側面に沿って間隔を空けて複数形成され、プレート部材65の内側面に沿って延びている。

【0058】

レバー取り付け部材70は、図5、図6、図10に示すように、左右の側壁部70aの下端部に形成され、ロックカバー98、99に設けられた被嵌合部98b、98c、99b（嵌合凸部）に嵌合する嵌合部76、77、78（嵌合穴）を有している。

第1嵌合部76は、第1ロックカバー98の上端部にある第1被嵌合部98bに嵌合する。

第2嵌合部77は、第1嵌合部76よりも後方位置に配置され、第2ロックカバー99の上端部にある第2被嵌合部99bに嵌合する。

第3嵌合部78は、第2嵌合部77よりも後方位置に配置され、第1ロックカバー98の上端部にある第3被嵌合部98cに嵌合する。

【0059】

レバー取り付け部材70は、図7、図17に示すように、その後壁部70cからシート後方側に向かって張り出している張り出し部79を有している。

張り出し部79は、表皮材2bにおいて表皮開口穴2cの外周部分に当接することで、表皮材2bを支持する部分である。

張り出し部79は、シート側面視において中空状に形成されている。

具体的には、張り出し部79は、上下方向において異なる位置に配置され、後壁部70cの後面からそれぞれシート後方側へ張り出す上壁部79a及び底壁部79bと、上壁部79aの後端部及び底壁部79bの後端部を連結し、表皮材2bを支持する支持壁部79cと、を有している。

【0060】

上記構成において、図5、図7に示すように、複数のプレート支持部75のうち、最も

10

20

30

40

50

上方位置にあるプレート支持部 7 5 が、レバー取り付け部材 7 0 の本体部よりも上方位置に配置されている。

そうすることで、レバー取り付け部材 7 0 にプレート部材 6 5 をより強固に組み付けることができる。

【0061】

上記構成において、図 5 に示すように、レバー取り付け部材 7 0 は、カバー部材 6 0 の外側面に設けられたカバー係合穴 6 2（被係合部）に係合する係合凸部 7 2 を有している。そして、複数の係合凸部 7 2 が、複数のプレート支持部 7 5 の間に配置されている。

そうすることで、レバー取り付け部材 7 0 に対しカバー部材 6 0 を安定して係合させることができる。

【0062】

上記構成において、図 5 に示すように、レバー取り付け部材 7 0 は、係合凸部 7 2 の周囲に形成され、カバー係合穴 6 2 を係合凸部 7 2 に係合させる位置に位置決めするための位置決め部 7 2 a を有している。位置決め部 7 2 a は、凹形状の位置決め凹部である。

そうすることで、レバー取り付け部材 7 0 に対しカバー部材 6 0 を係合させ易くすることができる。

【0063】

<<連結リンク（連結部材）>>

連結リンク 8 0 は、図 1 0～図 1 5 に示すように、操作レバー 5 0 及びロック装置 9 0（伝達部材 9 2）を連結し、操作レバー 5 0 の動作に対応してロック装置 9 0 をロック状態からロック解除状態へ切り替えるように作用する樹脂製の連結部材である。

連結リンク 8 0 は、可撓性を有する板状の位置保持部材 8 9 によって保持されている。

【0064】

連結リンク 8 0 は、操作レバー 5 0 及びロック装置 9 0 の間で上下方向に長尺に延びており、操作レバー 5 0 とロック装置 9 0 とに連結され、レバー取り付け部材 7 0 の内部に格納されている。

詳しく述べると、図 1 0 に示すように、連結リンク 8 0 の上方部分は、レバー取り付け部材 7 0 の外側面に形成された開口部 7 3 を通じてレバー取り付け部材 7 0 の内部に入り込み、操作レバー 5 0（係合部 5 4）に連結されている。

また、連結リンク 8 0 の下方部分は、ロックカバー 9 8、9 9 によって側方から覆われており、ロック装置 9 0（伝達部材 9 2、付勢バネ 9 6）に連結されている。

【0065】

具体的には、連結リンク 8 0 は、図 1 1、図 1 2 に示すように、上下方向に長尺な本体部 8 1 と、本体部 8 1 の上方部分の側面（左側面）から突出し、操作レバー 5 0（係合部 5 4）に係合するレバー係合部 8 2 と、本体部 8 1 の下方部分の側面（左側面）から突出し、ロック装置 9 0（伝達部材 9 2）に連結するロック連結部 8 3 と、本体部 8 1 の下方部分のうち、ロック連結部 8 3 側とは反対側の側面（右側面）から突出し、付勢バネ 9 6 を組み付けるバネ組み付け部 8 4 と、を備えている。

また、連結リンク 8 0 は、本体部 8 1 の中央部分の左右側面から後方へ突出し、位置保持部材 8 9 を取り付けするための取り付け部 8 5 と、本体部 8 1 の中央部分の後面から後方へ突出し、位置保持部材 8 9 の係合穴 8 9 c（被係合部）に係合させるための係合凸部 8 6（係合部）と、をさらに備えている。

【0066】

レバー係合部 8 2 は、図 1 0、図 1 1、図 1 3 に示すように、例えばスナップフィット形状の係合突起であって、本体部 8 1 の側面から操作レバー 5 0 に向かって突出し、係合部 5 4 に係合するものである。

具体的には、レバー係合部 8 2 は、上下方向に長軸を有する断面略楕円形状の係合本体部 8 2 a と、係合本体部 8 2 a の先端部からさらに突出し、係合本体部 8 2 a の幅方向の外側に広がるように形成される係合爪 8 2 b と、を有している。

レバー係合部 8 2 の幅方向の中央部分には、レバー係合部 8 2 の突出方向に沿って形成

10

20

30

40

50

されたスリット孔 8 2 c が形成されている。

【 0 0 6 7 】

上記構成において、操作レバー 5 0 の係合部 5 4（係合穴）は、連結リンク 8 0 の延出方向（上下方向）における幅が、連結リンク 8 0 の延出方向とは交差する方向（前後方向）における幅よりも大きくなっている。

つまり、係合部 5 4 は、レバー係合部 8 2 の形状（上下に長尺な楕円形状）に対応した穴形状を有している。より具体的には、係合部 5 4 の上下方向における幅は、レバー係合部 8 2 の上下方向における幅よりもやや大きくなるように形成されている。

そうすることで、操作レバー 5 0 に対し連結リンク 8 0 を取り付け易くすることができる。すなわち、操作レバー 5 0 に対し、連結リンク 8 0 の上下方向の位置を調整しながら、連結リンク 8 0 を取り付けることができる。また、連結リンク 8 0 を取り付け後は、スナップフィット嵌合によって連結リンク 8 0 を強固に連結することができる。

10

【 0 0 6 8 】

ロック連結部 8 3 は、図 1 1、図 1 5 に示すように、例えばスナップフィット形状の連結突起であって、本体部 8 1 の側面から伝達部材 9 2 に向かって突出し、連結穴 9 2 a に係合するものである。

なお、ロック連結部 8 3 は、レバー係合部 8 2 と同様の形状を有し、係合本体部 8 3 a と、係合爪 8 3 b と、スリット孔 8 3 c と、を有している。

【 0 0 6 9 】

バネ組み付け部 8 4 は、図 1 1、図 1 4 に示すように、組み付け突起であって、本体部 8 1 の側面から付勢バネ 9 6 に向かって突出し、付勢バネ 9 6 の上端部に組み付けられるものである。

20

バネ組み付け部 8 4 は、その突出先端部 8 4 a に向かうに従って幅広となるように形成されている。そして、バネ組み付け部 8 4 において付勢バネ 9 6 が組み付けられる部分が、突出先端部 8 4 a よりも幅狭となっている。

そうすることで、付勢バネ 9 6 が、付勢バネ 9 6 の取り付け方向においてバネ組み付け部 8 4 から外れ難くなる。

【 0 0 7 0 】

取り付け部 8 5 は、図 1 1、図 1 2 に示すように、フック形状からなり、本体部 8 1 の左右側面からそれぞれ後方へ突出する左右の取り付け本体部 8 5 a と、左右の取り付け本体部 8 5 a の先端部から上方へ突出するフック部 8 5 b と、を有している。

30

上記構成により、取り付け部 8 5 に対し位置保持部材 8 9 を上方から取り付けることができる。そして、取り付け部 8 5 は、位置保持部材 8 9 を下方から支持することができる。また、本体部 8 1 及び取り付け部 8 5 が、位置保持部材 8 9 をシート前後方向で挟むように保持することができる。

【 0 0 7 1 】

係合凸部 8 6 は、取り付け部 8 5（左右の取り付け本体部 8 5 a）の間に設けられ、取り付け部 8 5 よりもやや下方位置に配置されている。

係合凸部 8 6 に対し位置保持部材 8 9（係合穴 8 9 c）を後方から取り付けることができる。そして、係合凸部 8 6 は、位置保持部材 8 9 をシート幅方向で位置ズレしないように保持することができる。さらに言えば、取り付け部 8 5 及び係合凸部 8 6 が、シート幅方向において位置保持部材 8 9 を挟むように保持することができる。

40

【 0 0 7 2 】

上記構成において、図 1 1 に示すように、連結リンク 8 0 は、本体部 8 1 のシート幅方向の側面に形成され、連結リンク 8 0 の延出方向に沿って延びている補強部 8 7 をさらに備えている。

補強部 8 7 は、凹形状の補強凹部である。

このとき、レバー係合部 8 2、ロック連結部 8 3 及びバネ組み付け部 8 4 は、上下方向において補強部 8 7 とは異なる位置に配置されている。

そうすることで、連結リンク 8 0 全体の剛性をバランス良く高めることができる。また

50

、連結リンク 80 においてレバー係合部 82、ロック連結部 83 及びバネ組み付け部 84 の肉厚を確保することもできる。

【0073】

上記構成において、図 11 に示すように、補強部 87 には、連結リンク 80（本体部 81）を貫通する貫通穴 88 が形成されている。

そして、貫通穴 88 と、バネ組み付け部 84（ロック連結部 83）とが、連結リンク 80 の側面に並ぶように配置されている。

そうすることで、貫通穴 88 によって連結リンク 80 を軽量化することができる。特に、連結リンク 80 においてバネ組み付け部 84、ロック連結部 83 が形成された部分を選んで連結リンク 80 を軽量化することができる。

【0074】

<<位置保持部材>>

位置保持部材 89 は、図 10～図 13 に示すように、可撓性を有する樹脂製の板状部材であって、連結リンク 80 の延出方向（上下方向）に長尺に延びており、連結リンク 80 に沿うようにして連結リンク 80 のみに取り付けられている。

位置保持部材 89 は、位置保持部材 89 の延出方向（上下方向）とは直交する方向に撓むことで、連結リンク 80 の位置を保持している。

位置保持部材 89 は、連結リンク 80（取り付け部 85）に収納されて取り付けられている。

【0075】

位置保持部材 89 は、連結リンク 80 の外面（後面）に沿って配置され、上下方向に延びている本体部 89a と、本体部 89a の中央部分から左右外側へ突出し、連結リンク 80（取り付け部 85）に取り付けられる左右の突出部 89b と、本体部 89a の中央部分において突出部 89b よりもやや下方位置に形成され、係合凸部 86 に係合する係合穴 89c と、を備えている。

また、位置保持部材 89 は、本体部 89a の上端部を後方側へ折り曲げて形成される撓み部 89d と、本体部 89a の下端部を後方側へ屈曲させて形成される屈曲部 89e と、をさらに備えている。

詳しく述べると、撓み部 89d は、本体部 89a の上端部を後方側へ折り返すことで形成され、本体部 89a とシート前後方向で対向する位置に配置されている。また、撓み部 89d は、連結リンク 80 とシート前後方向で対向する位置に配置されている。

【0076】

上記構成において、図 12 に示すように、位置保持部材 89 のシート前後方向の長さは、連結リンク 80 のシート前後方向の長さよりも短くなっている。

そうすることで、位置保持部材 89 をコンパクトに配置することができる。

【0077】

上記構成において、図 10、図 13 に示すように、位置保持部材 89 は、連結リンク 80 とともに、レバー取り付け部材 70 の開口部 73 を通過してその内部に配置されている。そして、連結リンク 80 のレバー係合部 82 が、操作レバー 50（係合部 54）に係合されている。

このとき、開口部 73 は、シート幅方向において操作レバー 50 から離れるに従って幅広となるように形成されている。

そうすることで、開口部 73 を利用して、操作レバー 50 に連結リンク 80 を組み付けることが容易になる。

【0078】

上記構成において、図 13 に示すように、レバー取り付け部材 70 の開口部 73 の内側面は、平面状に形成された第 1 内側面 73a と、第 1 内側面 73a よりもシート幅方向の外側に設けられ、傾斜状に広がるように形成された第 2 内側面 73b と、を有している。

そして、位置保持部材 89 の撓み部 89d は、開口部 73 のうち、第 1 内側面 73a に当接して撓むことで連結リンク 80 の位置を保持している。

そうすることで、位置保持部材 8 9 が連結リンク 8 0 の位置を好適に保持することができる。

【0079】

上記構成において、図 1 1 に示すように、位置保持部材 8 9 は、連結リンク 8 0 においてロック装置 9 0 に組み付けられる部分（ロック連結部 8 3）と、操作レバー 5 0 に係合される部分（レバー係合部 8 2）の間に配置されている。

そうすることで、位置保持部材 8 9 が、連結リンク 8 0 の位置をバランス良く保持することができる。

【0080】

上記構成において、図 1 1 に示すように、連結リンク 8 0 では、本体部 8 1 と、レバー係合部 8 2 と、ロック連結部 8 3 と、バネ組み付け部 8 4 とが一体に形成されている。

そうすることで、切り替え装置 4 0 の部品点数を削減することができる。

【0081】

なお、本実施形態では、連結リンク 8 0 と位置保持部材 8 9 が別体として形成されているが、特に限定されるものではない。

変形例として、連結リンク 8 0 と位置保持部材 8 9 が、同じ材料（同じ樹脂材料）から一体に形成されていても良い。

そうすることで、構成部品の部品数を削減することができる。

【0082】

<<ロック装置>>

ロック装置 9 0 は、図 3、図 6、図 1 7～図 1 9 に示すように、シート幅方向に延びるロック回転軸 9 4 を中心として回転可能に取り付けられ、図 1 7 に示すストライカ 4 1 に対して着脱可能に係合されるロック部材 9 1 と、ロック部材 9 1 よりも上方に配置され、シート幅方向に延びる第 2 ロック回転軸 9 5 を中心として回転可能に取り付けられ、操作レバー 5 0（連結リンク 8 0）の動作をロック部材 9 1 に伝達する伝達部材 9 2 と、ロック部材 9 1（伝達部材 9 2）よりもシート幅方向の内側に配置され、伝達部材 9 2 の動作をロック部材 9 1 に伝達する第 2 伝達部材 9 3 と、を備えている。

また、ロック装置 9 0 は、連結リンク 8 0 よりも下方位置に配置され、連結リンク 8 0 に組み付けられ、連結リンク 8 0 をロック部材 9 1 側へ付勢する付勢バネ 9 6 をさらに備えている。

ロック部材 9 1 と伝達部材 9 2 は、シート幅方向において重なる位置に配置されている。

【0083】

伝達部材 9 2 は、連結リンク 8 0 を介して操作レバー 5 0 と連結されており、操作レバー 5 0 の動作に伴って回転する。伝達部材 9 2 の回転動作に伴って、第 2 伝達部材 9 3 が回転する。第 2 伝達部材 9 3 の回転動作に伴って、ロック部材 9 1 が「ロック位置」と「ロック解除位置」の間で回転する。

ロック部材 9 1、伝達部材 9 2、第 2 伝達部材 9 3 について詳細は後述する。

【0084】

<<ロックカバー>>

ロックカバー 9 8、9 9 は、図 3、図 4、図 6 に示すように、ロック部材 9 1、伝達部材 9 2、第 2 伝達部材 9 3 及び付勢バネ 9 6 を側方から覆うカバーである。

ロックカバー 9 8、9 9 は、レバー取り付け部材 7 0 よりも下方位置に配置され、レバー取り付け部材 7 0 の側面（右側面）にシート幅方向から組み付けられている。

詳しく述べると、第 1 ロックカバー 9 8 は、図 6 に示すように、レバー取り付け部材 7 0 に組み付けられ、ロック回転軸 9 4、第 2 ロック回転軸 9 5 を軸支している。

また、第 2 ロックカバー 9 9 は、第 1 ロックカバー 9 8 よりも外側に配置され、レバー取り付け部材 7 0、第 1 ロックカバー 9 8 に組み付けられ、ロック回転軸 9 4、第 2 ロック回転軸 9 5 を軸支している。

【0085】

第 1 ロックカバー 9 8 は、図 3、図 4、図 6 に示すように、箱形状の樹脂製カバーであ

10

20

30

40

50

って、本体部 98 a と、本体部 98 a の上端部の後方部分からレバー取り付け部材 70 に向かって突出し、第 1 嵌合部 76 に嵌合する第 1 被嵌合部 98 b と、本体部 98 a の上端部の前方部分からレバー取り付け部材 70 に向かって突出し、第 3 嵌合部 78 に嵌合する第 3 被嵌合部 98 c と、を有している。

また、第 1 ロックカバー 98 は、本体部 98 a の側面に形成され、ロック回転軸 94 を軸支する軸支持穴 98 d と、本体部 98 a の側面において軸支持穴 98 d よりも上方位置に形成され、第 2 ロック回転軸 95 を軸支する第 2 軸支持穴 98 e と、本体部 98 a の側面にそれぞれ形成され、第 2 ロックカバー 99（被組み立て部 99 e、第 2 被組み立て部 99 f）にそれぞれ組み付けられるカバー組み立て部 98 f、第 2 カバー組み立て部 98 g と、をさらに有している。

10

【0086】

カバー組み立て部 98 f は、組み立て突起であって、上下方向において軸支持穴 98 d 及び第 2 軸支持穴 98 e の間に配置されており、前後方向において第 1 被嵌合部 98 b 及び第 3 被嵌合部 98 c の間に配置されている。

第 2 カバー組み立て部 98 g は、上下方向に長尺に延びており、前後方向において第 1 被嵌合部 98 b 及び第 3 被嵌合部 98 c の間に配置されている。

【0087】

第 2 ロックカバー 99 は、プレート状の金属製カバーであって、本体部 99 a と、本体部 99 a の上端部からレバー取り付け部材 70 に向かって突出し、第 2 嵌合部 77 に嵌合する第 2 被嵌合部 99 b と、本体部 99 a の側面にそれぞれ形成され、ロック回転軸 94 を軸支する軸支持穴 99 c と、第 2 ロック回転軸 95 を軸支する第 2 軸支持穴 99 d と、を有している。

20

また、第 2 ロックカバー 99 は、本体部 99 a の側面にそれぞれ形成され、第 1 ロックカバー 98（カバー組み立て部 98 f、第 2 カバー組み立て部 98 g）にそれぞれ組み付けられる被組み立て部 99 e、第 2 被組み立て部 99 f をさらに有している。

被組み立て部 99 e は組み立て突起である。第 2 被組み立て部 99 f は、本体部 99 a の端部を折り曲げることで形成された折り曲げ部である。

【0088】

上記構成において、図 15、図 16 に示すように、第 1 嵌合部 76（第 1 被嵌合部 98 b）、第 2 嵌合部 77（第 2 被嵌合部 99 b）は、それぞれロックカバー 98、99 の嵌合方向（シート幅方向）とは直交する方向に延びており、互いに交差（直交）する方向に延びている。

30

また、第 1 嵌合部 76 と、第 2 嵌合部 77 とは、上下方向において異なる位置に配置され、シート前後方向において異なる位置に配置されている。

そうすることで、レバー取り付け部材 70 に対するロックカバー 98、99 の嵌合強度を向上させることができる。

【0089】

上記構成において、図 16 に示すように、第 3 嵌合部 78（第 3 被嵌合部 98 c）は、連結リンク 80 に対して第 1 嵌合部 76（第 1 被嵌合部 98 b）及び第 2 嵌合部 77（第 2 被嵌合部 99 b）側とは反対側に配置されている。

40

また、第 1 嵌合部 76 と第 3 嵌合部 78 が、同じ方向に長尺となるように延びている。

また、第 2 嵌合部 77 は、シート前後方向において第 1 嵌合部 76 及び第 3 嵌合部 78 の間に配置されている。

そうすることで、レバー取り付け部材 70 に対するロックカバー 98、99 の嵌合強度を高めることができる。

【0090】

上記構成において、図 6、図 15 に示すように、第 1 嵌合部 76、第 2 嵌合部 77 及び第 3 嵌合部 78 が同じ方向（シート幅方向）に嵌合されることで、レバー取り付け部材 70 とロックカバー 98、99 が組み付けられている。

そうすることで、レバー取り付け部材 70 に対するロックカバー 98、99 の組み付け

50

作業が容易になる。また、組み付け作業を自動化することも容易になる。

【0091】

上記構成において、図16に示すように、第1ロックカバー98は、その外縁部分の側面からロック部材91（伝達部材92）側に突出するように形成され、ロック部材91（伝達部材92）を囲むように配置されているカバーフランジ98hを有している。

そして、第1嵌合部76、第2嵌合部77、第3嵌合部78は、第1ロックカバー98の側面においてカバーフランジ98hよりも外側に配置されている。

このように、レバー取り付け部材70に対し第1ロックカバー98の外側部分（外縁部分）を嵌合させることで、第1ロックカバー98の嵌合強度を高めることができる。

【0092】

上記構成において、図16に示すように、第1ロックカバー98は、その外縁部分の側面からロック部材91側に突出するようにそれぞれ形成され、カバーフランジ98h及び第1被嵌合部98bを連結する第1補強部98iと、カバーフランジ98h及び第3被嵌合部98cを連結する第2補強部98jと、を有している。

そうすることで、これら被嵌合部98b、98cの嵌合強度を高めることができる。

【0093】

<<ロック部材のロック構造>>

ロック部材91は、図17～図19に示すように、ロック回転軸94を中心として「ロック位置」と、ロック位置よりも下方に移動した「ロック解除位置」との間で回転する部材である。そして、「ロック位置」にいたときに伝達部材92に当接し、伝達部材92によって移動規制され、ロック位置に配置されている。

具体的には、ロック部材91は、ストライカ41に係合するストライカ係合部91aと、ストライカ係合部91aとはロック回転軸94を間に挟んで反対側に配置され、伝達部材92に当接する当接部91bと、を有している。

また、ロック部材91は、ストライカ係合部91aとはロック回転軸94を間に挟んで反対側に配置され、シート幅方向に延びる連結ピン97によって第2伝達部材93に接続されている。

【0094】

伝達部材92は、図17～図19に示すように、第2ロック回転軸95を中心として回転し、ロック部材91を移動規制する「規制位置」と、ロック部材91から離間した「規制解除位置」との間で切り替わる部材である。

具体的には、伝達部材92は、連結リンク80（ロック連結部83）に連結される連結穴92aと、連結穴92aとは第2ロック回転軸95を間に挟んで反対側（下方側）に配置され、第2伝達部材93側に突出する突起92bと、を有している。

伝達部材92は、突起92bが第2伝達部材93に形成された突起挿通孔93bに挿通されることで、第2伝達部材93に接続されている。

【0095】

第2伝達部材93は、図17～図19に示すように、ロック部材91及び伝達部材92の間に介在し、伝達部材92の動作をロック部材91に伝達する部材である。

具体的には、第2伝達部材93は、連結ピン97を軸支するピン支持穴93aと、ピン支持穴93aよりも上方位置に設けられ、突起92bに接続される突起挿通孔93bと、ピン支持穴93a及び突起挿通孔93bの間に設けられ、付勢バネ96の下端部を支持するバネ支持部93cと、を有している。

【0096】

上記構成において、図17に示すように、操作レバー50及びロック装置90が「ロック位置」にいたとき、操作レバー50は、レバー取り付け部材70の内部に収納されており、ロック部材91は、ストライカ41に係合している。

伝達部材92は、ロック部材91に当接し、ロック部材91を保持している。

【0097】

そして、図18、図19に示すように、操作レバー50がシート前方側へ回転操作され

10

20

30

40

50

ると、ロック装置 90 が「中間位置」を経て「ロック解除位置」へ移動する。

詳しく述べると、まず、連結リンク 80 が、操作レバー 50 の回動動作に伴って上方へ引っ張られ、付勢バネ 96 の付勢力に抗して上方へ移動する。

連結リンク 80 の上方移動に伴って、伝達部材 92 は、第 2 ロック回動軸 95 を中心として上方へ回動し、突起 92b を介して第 2 伝達部材 93 を上方へ引っ張る。このとき、伝達部材 92 は、ロック部材 91 から離間した状態となる。

伝達部材 92 の回動動作に伴って、第 2 伝達部材 93 は上方へ移動し、連結ピン 97 を介してロック部材 91 を上方へ引っ張る。

第 2 伝達部材 93 の上方移動に伴って、ロック部材 91 は、ロック回動軸 94 を中心として回動し、ストライカ 41 から離間するように移動する。

そうすることで、ロック部材 91 は、ストライカ 41 に係合したロック状態からロック解除状態へ切り替わる。

【0098】

なお、操作レバー 50 が乗員によって操作された状態から解放されると、付勢バネ 96 の付勢力によって操作レバー 50 は、再びレバー取り付け部材 70 の内部に収納された位置に戻る。また、ロック部材 91 についても、再びストライカ 41 に係合する位置（係合可能な位置）に戻る。

すなわち、操作レバー 50 及びロック装置 90 が「ロック位置」に戻る。

【0099】

<<その他>>

上記実施形態において、シート本体の「移動状態」が、「収納状態」に相当するものとして説明されているが、特に限定されるものではない。

例えば、「移動状態」が、シート本体（シートバック）を所定位置まで後傾させた「リクライニング状態」に相当するものであっても良い。あるいは、シート本体を通常状態よりもシート前後方向へ移動させた「前後移動状態」、シート本体（シートバック）を所定位置まで跳ね上げた「チップアップ状態」に相当するものであっても良い。

また例えば、乗り物用シート S がハイトリンク装置を備えているならば、「移動状態」とは、シート本体の高さ位置を変更させた「高さ変更状態」であっても良い。

また例えば、乗り物用シート S がオットマン装置を備えているならば、「移動状態」とは、シート本体の一部となる脚支持部材を展開させた「オットマン展開状態」であっても良い。

【0100】

上記実施形態において、図 1 に示すように、操作レバー 50 は、シートバック 1 の上面の左側部分に取り付けられているが、特に限定されず変更可能である。

例えば、操作レバー 50 が、シートバック 1 の上面の右側部分に取り付けられていても良いし、シートバック 1 の左外側面、右外側面又は後面に取り付けられていても良い。

また例えば、操作レバー 50 が、シートクッション 2 の前面、底面又は後面に取り付けられていても良い。あるいは、シートクッション 2 の左外側面又は右外側面に取り付けられていても良い。

【0101】

上記実施形態において、図 3 に示すように、操作レバー 50 がシート前後方向に長尺なレバーであって、その前端部分（基端部分）においてレバー回動軸 51 が軸支されているが、特に限定されず変更可能である。

例えば、操作レバー 50 の後端部分にレバー回動軸が軸支されていても良い。その場合には、操作レバー 50 の後端部分が「基端部分」に相当し、その前端部分が「先端部分」に相当することになる。

また例えば、操作レバー 50 がシート幅方向に長尺なレバーであって、そのシート幅方向の一端部分においてシート前後方向に長尺なレバー回動軸が軸支されていても良い。その場合には、操作レバー 50 の一端部分が「基端部分」に相当し、その他端部分が「先端部分」に相当することになる。

10

20

30

40

50

【0102】

上記実施形態において、図10に示すように、付勢バネ96は、上下方向に長尺な付勢スプリング（引っ張りスプリング）であったが、特に限定されるものではない。

すなわち、連結リンク80をロック装置90側に付勢することが可能な付勢部材であれば適宜変更可能である。

【0103】

上記実施形態において、図19に示すように、付勢バネ96は、連結リンク80をロック装置90側へ付勢しているが、特に限定されるものではない。

例えば、付勢バネ96は、連結リンク80を操作レバー50側へ付勢するものであっても良い。その場合には、操作レバー50が、図14～図16に示すようにロック装置90側とは反対側へ操作されるのではなく、付勢バネ96の付勢力に抗してロック装置90側へ押し出すように操作されると良い。

【0104】

上記実施形態において、図6に示すように、ロック装置90を覆うロックカバーは、第1ロックカバー98と、第2ロックカバー99とに分かれているが、特に限定されるものではない。

例えば、ロックカバーが1つから構成されても良いし、3つ以上の複数のロックカバーから構成されても良い。

【0105】

上記実施形態において、図15、図16に示すように、第1ロックカバー98の第1被嵌合部98bと、第2ロックカバー99の第2被嵌合部99bとは、互いに直交する方向に延びているが、特に限定されるものではなく、互いに交差する方向に延びていれば良い。

【0106】

上記実施形態において、図7に示すように、レバー取り付け部材70のプレート支持部75は、枠状のプレート部材65の内側面に当接することでプレート部材65を支持しているが、特に限定されるものではない。

例えば、プレート支持部75は、プレート部材65の外側面に当接することでプレート部材65を支持していても良い。

【0107】

上記実施形態において、図20に示す変形例のように、カバー部材60、レバー取り付け部材70をそれぞれカバー部材160、レバー取り付け部材170としても良い。

レバー取り付け部材170は、カバー部材160の外側面に設けられた掛け止め爪162に掛け止められる掛け止め部174を有している。

掛け止め部174は、レバー取り付け部材170の側壁部170aに形成された掛け止穴174aと、側方フランジ部170eの底面に形成された掛け止め支持部174bと、から構成されている。

そうすることで、掛け止め爪及び被掛け止め部（例えば掛け止め穴）による簡易な構造によって、各構成部品を組み付けることができる。

【0108】

<<付記1>>

本発明の乗り物用シートによれば、シートバック及びシートクッションを有するシート本体を備え、前記シート本体を通常状態と、前記通常状態から移動させた移動状態との間で切り替え可能な乗り物用シートであって、前記乗り物用シートに設けられ、前記通常状態のときに前記シート本体の移動動作をロックするロック装置と、前記乗り物用シートに設けられ、前記ロック装置のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、前記ロック装置及び前記操作レバーを連結し、前記操作レバーの動作に対応して前記ロック装置をロック状態からロック解除状態へ切り替えるように作用する連結部材と、前記連結部材に取り付けられ、前記連結部材の位置を保持する位置保持部材と、を備え、前記連結部材は、前記ロック装置及び前記操作レバーの間で延びており、前記位置保持部材は、前記連結部材の延出方向に延びており、前記連結部材に沿うようにして前記連結部材に取り付け

10

20

30

40

50

られていると良い。

上記構成により、シート本体の状態を切り替えるための装置（ロック装置）をコンパクトな構造とする乗り物用シートを実現できる。特に、当該装置において構成部品の組み付け構造を簡素化することができる。

詳しく述べると、連結部材の位置を保持する位置保持部材が、連結部材の延出方向に延びており、連結部材に沿うようにして連結部材に取り付けられている。そのため、従来と比較して連結部材及び位置保持部材をコンパクトに配置することができる。また、連結部材に対し位置保持部材を組み付け易くなる。

【0109】

このとき、前記移動状態は、前記シートバックを車体フロア側へ収納移動させた収納状態であって、前記ロック装置は、車体又は前記乗り物用シートに設けられたストライカに対して着脱可能に係合し、前記シートバックの収納動作をロックするロック位置と、ロック解除位置との間で移動するロック部材を備え、前記位置保持部材は、可撓性を有し、前記位置保持部材の延出方向とは直交する方向に撓むことで、前記連結部材の位置を保持しているという。

10

上記構成により、シート本体を収納可能な乗り物用シートにおいて各構成部品をコンパクトに配置することができる。

【0110】

このとき、前記連結部材は、前記連結部材の延出方向から前記位置保持部材を取り付けるための取り付け部と、前記延出方向とは異なる方向から、前記位置保持部材に設けられた被係合部に係合させるための係合部と、を有しているという。

20

上記構成により、連結部材に対し位置保持部材をより組み付け易くなる。

【0111】

このとき、前記連結部材は、上下方向から前記位置保持部材を取り付けるための前記取り付け部と、前記取り付け部よりも下方位置に配置され、シート前後方向から前記被係合部に係合させるための前記係合部と、を有し、前記位置保持部材の下端部が、前記連結部材側とは反対側へ屈曲しているという。

上記構成により、連結部材の係合部に対し位置保持部材の被係合部に係合し易くなる。

【0112】

このとき、前記連結部材は、連結リンクであって、前記ロック装置及び前記操作レバーの間で上下方向に長尺に延びており、前記位置保持部材は、前記連結部材に沿うように上下方向に長尺に延びており、前記位置保持部材のシート前後方向の長さは、前記連結部材のシート前後方向の長さよりも短いという。

30

上記構成により、位置保持部材をコンパクトに配置することができる。

【0113】

このとき、前記位置保持部材は、板状に形成され、前記連結部材の外面に沿って配置されているという。

上記構成により、位置保持部材を比較的薄く形成することができる。そのため、位置保持部材をコンパクトに配置することができる。

【0114】

40

このとき、前記乗り物用シートに取り付けられ、前記操作レバーを取り付けるためのレバー取り付け部材を備え、前記操作レバーは、前記レバー取り付け部材の内部に格納され、前記レバー取り付け部材にレバー回動軸を介して回動可能に取り付けられ、前記レバー取り付け部材の外側面には、前記連結部材を通過させ、前記操作レバーに前記連結部材を連結させるための開口部が形成され、前記開口部は、前記操作レバーから離れるに従って幅広となるように形成されているという。

上記構成により、レバー取り付け部材に設けられた開口部を利用して、操作レバーに連結部材を組み付けることが容易になる。

【0115】

このとき、前記位置保持部材は、前記連結部材とともに前記開口部を通過して前記レバ

50

一取り付け部材の内部に配置され、前記開口部の内側面は、平面状に形成された第1の内側面と、前記第1の内側面よりも外側に設けられ、傾斜状に広がるように形成された第2の内側面と、を有し、前記位置保持部材は、可撓性を有する撓み部を備え、前記撓み部が前記開口部の前記第1の内側面に当接して撓むことで前記連結部材の位置を保持していると良い。

上記構成により、位置保持部材の撓み部が、レバー取り付け部材のうち、平面状に形成された第1の内側面に当接して撓むことになる。そのため、位置保持部材が連結部材の位置を保持し易くなる。

【0116】

このとき、前記連結部材は、連結リンクであって、前記ロック装置及び前記操作レバーの間で上下方向に長尺に延びており、前記位置保持部材は、前記連結部材に沿うように上下方向に長尺に延びており、前記連結部材のみに取り付けられていると良い。

上記構成により、連結部材及び位置保持部材をよりコンパクトに配置することができる。また、連結部材及び位置保持部材の組み付け構造を簡素化することができる。

【0117】

このとき、前記連結部材と前記位置保持部材は、同じ樹脂材料から一体に形成されていると良い。

上記構成により、構成部品の部品数を削減することができる。

【0118】

<<付記2>>

また、本発明の乗り物用シートによれば、シートバック及びシートクッションを有するシート本体を備え、前記シート本体を通常状態と、前記通常状態から移動させた移動状態との間で切り替え可能な乗り物用シートであって、前記乗り物用シートに設けられ、前記通常状態のときに前記シート本体の移動動作をロックするロック装置と、前記乗り物用シートに設けられ、前記ロック装置のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、前記ロック装置及び前記操作レバーを連結し、前記操作レバーの動作に対応して前記ロック装置をロック状態からロック解除状態へ切り替えるように作用する連結部材と、前記連結部材に組み付けられ、前記連結部材を前記ロック装置側又は前記操作レバー側へ付勢する付勢部材と、を備え、前記連結部材は、前記付勢部材を組み付けるための組み付け部を有し、前記連結部材の本体部と、前記組み付け部とが一体に形成されていると良い。

上記構成により、シート本体の状態を切り替えるための装置（ロック装置）をシンプルな構造とした乗り物用シートを実現できる。また、当該装置の構成部品の組み付け構造を簡素化することができる。

詳しく述べると、連結部材は、付勢部材を組み付けるための組み付け部を有し、連結部材の本体部と、組み付け部とが一体に形成されている。そのため、構成部品同士（連結部材及び付勢部材）を組み付ける際にできる限り別部材を不要にすることができる。また、連結部材に対し付勢部材を組み付け易くなる。

【0119】

このとき、前記移動状態は、前記シートバックを車体フロア側へ収納移動させた収納状態であって、前記ロック装置は、車体又は前記乗り物用シートに設けられたストライカに対して着脱可能に係合し、前記シートバックの収納動作をロックするロック位置と、ロック解除位置との間で移動するロック部材を備え、前記組み付け部は、前記連結部材の前記本体部の側面から前記付勢部材に向かって突出する組み付け突起であって、前記付勢部材の一端部に組み付けられると良い。

上記構成により、シート本体を収納可能な乗り物用シートにおいて各構成部品をコンパクトに配置することができる。

【0120】

このとき、前記連結部材は、連結リンクであって、前記ロック装置及び前記操作レバーの間で上下方向に長尺に延びており、前記付勢部材は、付勢バネであって、前記連結部材よりも下方位置に配置され、前記組み付け部は、前記連結部材の下方部分に配置され、前

10

20

30

40

50

記付勢部材の上端部に組み付けられると良い。

上記のように連結部材及び付勢部材が上下方向に並ぶように配置されるため、シート前後方向において連結部材及び付勢部材をコンパクトに配置することができる。

【0121】

このとき、前記組み付け部は、前記連結部材の前記本体部の側面から前記付勢部材に向かって突出し、前記組み付け部の突出先端部に向かうに従って幅広となるように形成され、前記組み付け部において前記付勢部材が組み付けられる部分が、前記組み付け部の突出先端部よりも幅狭となっていると良い。

上記構成により、連結部材に対し付勢部材を強固に組み付けることができる。また、付勢部材が連結部材から外れてしまうことを抑制できる。

10

【0122】

このとき、前記連結部材は、前記ロック装置及び前記操作レバーの間で上下方向に長尺に延びており、前記連結部材は、前記連結部材の側面に形成され、前記連結部材の延出方向に沿って延びている補強部を有し、前記補強部は、凹形状の補強凹部又は凸形状の補強凸部であって、前記組み付け部は、前記連結部材の側面に形成され、上下方向において前記補強部とは異なる位置に配置されていると良い。

上記構成により、シンプルな構成で連結部材の剛性を高めることができる。

また上記のように組み付け部と補強部が異なる位置に配置されているため、補強部が凹形状の場合には、組み付け部の肉厚を確保することができる。あるいは、補強部が凸形状の場合には、連結部材（補強部）を小型化することができる。

20

【0123】

このとき、前記補強部には、前記連結部材を貫通する貫通穴が形成され、前記組み付け部と、前記貫通穴とが、前記連結部材の側面に並ぶように配置されていると良い。

上記のように連結部材が貫通穴を有していることで、連結部材を軽量化することができる。また上記構成により、連結部材をシンプルな構成にすることができる。

【0124】

このとき、前記連結部材は、前記操作レバーに設けられた係合穴に係合させるための凸状のレバー係合部を有し、前記連結部材の延出方向における前記係合穴の幅は、前記連結部材の延出方向とは交差する方向における前記係合穴の幅よりも大きくなっていると良い。

上記構成により、操作レバーに対し連結部材を取り付け易くできる。すなわち、操作レバーに対し、連結部材の延出方向の位置を調整しながら、連結部材を取り付けることができる。

30

【0125】

このとき、前記連結部材に取り付けられ、前記連結部材の位置を保持する位置保持部材を備え、前記連結部材は、前記ロック装置及び前記操作レバーの間で上下方向に長尺に延びており、前記位置保持部材は、前記連結部材において前記ロック装置に組み付けられる部分と、前記操作レバーに係合される部分の間に配置されていると良い。

上記構成により、連結部材のガタツキを抑制することができる。また、連結部材に対し位置保持部材をコンパクトに配置することができる。

【0126】

40

このとき、前記連結部材は、前記位置保持部材を取り付けるための取り付け部を有し、前記位置保持部材は、前記取り付け部に収納されて取り付けられていると良い。

上記構成により、連結部材に対し位置保持部材を組み付け易くなる。また、位置保持部材をより安定して組み付けることができる。

【0127】

このとき、前記位置保持部材は、板状に形成され、前記連結部材の延出方向に延びており、前記連結部材の外面に沿って配置されていると良い。

上記構成により、位置保持部材を薄くすることができ、切り替え装置の大型化を抑制することができる。また、位置保持部材をコンパクトに配置することができる。

【0128】

50

<<付記 3>>

また、本発明の乗り物用シートによれば、シートバック及びシートクッションを有するシート本体を備え、前記シート本体を通常状態と、前記通常状態から移動させた移動状態との間で切り替え可能な乗り物用シートであって、前記通常状態のときに前記シート本体の移動動作をロックするロック装置と、前記ロック装置を覆うロックカバーと、前記乗り物用シートに取り付けられるレバー取り付け部材と、前記レバー取り付け部材に取り付けられ、前記ロック装置のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、を備え、前記レバー取り付け部材は、前記ロックカバーに設けられた第1被嵌合部に嵌合する第1嵌合部と、前記ロックカバーに設けられた第2被嵌合部に嵌合する第2嵌合部と、を有し、前記第1嵌合部、前記第2嵌合部は、それぞれ前記ロックカバーの嵌合方向とは直交する方向に延びており、互いに交差する方向に延びていると良い。

10

上記構成により、シート本体の状態を切り替える装置の各構成部品をバランス良く強固に組み付けることが可能な乗り物用シートを実現できる。また、当該装置の構成部品の組み付け構造を簡素化することができる。

詳しく述べると、レバー取り付け部材は、複数の嵌合部によってロックカバーに嵌合し、第1嵌合部、第2嵌合部が、それぞれロックカバーの嵌合方向とは直交する方向に延びており、互いに交差する方向に延びている。このように、第1嵌合部と第2嵌合部が異なる方向に延びていることで、例えば様々な方向から荷重が加わった場合であっても従来と比較して強固な嵌合構造にすることができる。

20

【0129】

このとき、前記移動状態は、前記シートバックを車体フロア側へ収納移動させた収納状態であって、前記ロック装置は、車体又は前記乗り物用シートに設けられたストライカに対して着脱可能に係合し、前記シートバックの収納動作をロックするロック位置と、ロック解除位置との間で移動するロック部材を備え、前記第1嵌合部、前記第2嵌合部は、互いに直交する方向に延びていると良い。

上記構成により、シート本体を収納可能な乗り物用シートにおいて、各構成部品をよりバランス良く強固に組み付けることができる。

【0130】

このとき、前記ロックカバーは、前記レバー取り付け部材にシート幅方向から組み付けられ、前記第1嵌合部と、前記第2嵌合部とは、上下方向において異なる位置に配置され、シート前後方向において異なる位置に配置されていると良い。

30

また、前記ロック装置及び前記操作レバーを連結し、前記操作レバーの動作に対応して前記ロック装置をロック状態からロック解除状態へ切り替えるように作用する連結部材を備え、前記レバー取り付け部材は、前記ロックカバーに設けられた第3被嵌合部に嵌合する第3嵌合部をさらに有し、前記第3嵌合部は、前記連結部材に対して前記第1嵌合部及び前記第2嵌合部側とは反対側に配置されていると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材及びロックカバーをよりバランス良く強固に組み付けることができる。

【0131】

このとき、前記第1嵌合部と前記第3嵌合部が、同じ方向に長尺となるように延びていると良い。

40

また、前記ロックカバーは、前記レバー取り付け部材にシート幅方向から組み付けられ、前記第2嵌合部は、シート前後方向において前記第1嵌合部及び前記第3嵌合部の間に配置されていると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材及びロックカバーをよりバランス良く強固に組み付けることができる。

【0132】

このとき、前記ロックカバーは、前記ロック装置を覆う第1ロックカバーと、前記第1ロックカバーの側面に取り付けられる第2ロックカバーと、を有し、前記第1被嵌合部及び前記第3被嵌合部は、前記第1ロックカバーに形成され、前記第2被嵌合部は、前記第

50

2 ロックカバーに形成されていると良い。

上記のようにレバー取り付け部材と、第1ロックカバーと、第2ロックカバーとが複数の嵌合部によって嵌合しているため、これら構成部品を安定して強固に組み付けることができる。

【0133】

このとき、前記第1嵌合部、前記第2嵌合部、及び前記第3嵌合部が同じ方向に嵌合されることで、前記レバー取り付け部材と前記ロックカバーが組み付けられると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材に対するロックカバーの組み付け作業が容易になる。また、組み付け作業を自動化することも容易になる。

【0134】

このとき、前記ロックカバーは、前記ロックカバーの外縁部分の側面から前記ロック装置側に突出するように形成され、前記ロック装置を囲むように配置されているカバーフランジを有し、前記第1嵌合部、前記第2嵌合部、及び前記第3嵌合部は、前記ロックカバーの側面において前記カバーフランジよりも外側に配置されていると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材に対しロックカバーの外側部分（外縁部分）を嵌合させることができ、ロックカバーの嵌合強度を高めることができる。

【0135】

このとき、前記ロックカバーは、前記ロックカバーの外縁部分の側面から前記ロック装置側に突出するように形成され、前記カバーフランジ及び前記第1嵌合部を連結する第1補強部と、前記ロックカバーの外縁部分の側面から前記ロック装置側に突出するように形成され、前記カバーフランジ及び前記第3嵌合部を連結する第2補強部と、を有していると良い。

上記構成により、これら第1嵌合部、第3嵌合部の嵌合強度を高めることができる。

【0136】

<<付記4>>

また、本発明の乗り物用シートによれば、シートバック及びシートクッションを有するシート本体を備え、前記シート本体を通常状態と、前記通常状態から移動させた移動状態との間で切り替え可能な乗り物用シートであって、前記乗り物用シートに設けられ、前記通常状態のときに前記シート本体の移動動作をロックするロック装置と、前記乗り物用シートに取り付けられるレバー取り付け部材と、前記レバー取り付け部材に取り付けられ、前記ロック装置のロック状態を解除するために動作する操作レバーと、前記レバー取り付け部材及び前記操作レバーの間に配置され、前記操作レバーを覆うカバー部材と、前記レバー取り付け部材及び前記カバー部材の間に設けられ、前記操作レバーを囲むように配置される板状のプレート部材と、を備え、前記操作レバーは、前記シート本体の被覆材となる表皮材の外面に形成された表皮開口穴から露出するように設けられ、前記表皮材において前記表皮開口穴の外周部分が、前記カバー部材及び前記プレート部材によって挟まれており、前記レバー取り付け部材は、前記レバー取り付け部材の本体部から前記プレート部材側に向かって突出し、前記プレート部材の内側面又は外側面に当接することで前記プレート部材を支持する突出部を有していると良い。

上記構成により、シート本体の状態を切り替える装置において構成部品の組み付け構造を簡素化した乗り物用シートを実現できる。

詳しく述べると、レバー取り付け部材は、レバー取り付け部材の本体部からプレート部材側に向かって突出し、プレート部材の側面に当接することでプレート部材を支持するプレート支持部を有している。そのため、レバー取り付け部材にプレート部材を組み付けるにあたって、プレート部材側に別途加工を行う必要がなくなる。つまり、従来よりも組み付け構造を簡素化することができる。

【0137】

このとき、前記移動状態は、前記シートバックを車体フロア側へ収納移動させた収納状態であって、前記ロック装置は、車体又は前記乗り物用シートに設けられたストライカに対して着脱可能に係合し、前記シートバックの収納動作をロックするロック位置と、ロッ

ク解除位置との間で移動するロック部材を備え、前記プレート支持部は、前記プレート部材の側面に沿って延びていると良い。

上記構成により、シート本体を収納可能な乗り物用シートにおいて、レバー取り付け部材にプレート部材を強固に組み付けることができる。

【0138】

このとき、前記プレート支持部は、前記プレート部材の側面に沿って間隔を空けて複数形成され、複数の前記プレート支持部のうち、最も上方に位置している前記プレート支持部は、前記レバー取り付け部材の本体部よりも上方位置に配置されていると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材にプレート部材をより強固に組み付けることができる。

10

【0139】

このとき、前記レバー取り付け部材は、前記カバー部材の側面に設けられた被係合部に係合する係合部を有し、前記プレート支持部は、前記プレート部材の側面に沿って間隔を空けて複数形成され、前記係合部は、複数の前記プレート支持部の間に配置されていると良い。

上記のように係合部は複数のプレート支持部の間に配置されているため、レバー取り付け部材に対しカバー部材を安定して係合させることができる。

【0140】

このとき、前記係合部は、前記カバー部材の側面に設けられた係合穴に係合する係合凸部であって、前記レバー取り付け部材は、前記係合凸部の周囲に形成され、前記係合穴を前記係合凸部に係合させる位置に位置決めするための位置決め部を有していると良い。

20

上記構成により、レバー取り付け部材に対しカバー部材を係合させ易くすることができる。

【0141】

このとき、前記レバー取り付け部材は、前記レバー取り付け部材の本体部から前記カバー部材側に向かって突出し、前記カバー部材の面に当接することで前記カバー部材を支持するカバー支持部を有し、前記カバー支持部は、前記プレート支持部に隣接して設けられていると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材（カバー支持部）がカバー部材に当接し、レバー取り付け部材に対しカバー部材を安定して係合させることができる。

30

また上記構成により、カバー支持部がカバー部材側に向かって突出するため、レバー取り付け部材及びカバー部材の間にスペースを確保することができる。当該スペースを利用してプレート部材や表皮材を間に嵌め込むことができる。

【0142】

このとき、前記レバー取り付け部材は、前記レバー取り付け部材の本体部からシート前後方向の一方側に向かって張り出し、前記表皮材において前記表皮開口穴の外周部分に当接することで前記表皮材を支持する張り出し部を有していると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材の張り出し部に表皮材の前後方向の一端部を支持させて、表皮材を引っ張らせることができる。そうすることで、表皮材にシワが発生してしまうことを抑制できる。

40

【0143】

このとき、前記張り出し部は、上下方向において異なる位置に配置され、前記レバー取り付け部材の本体部の後面からそれぞれシート後方側へ張り出す上壁部及び底壁部と、前記上壁部の後端部及び前記底壁部の後端部を連結し、前記表皮材を支持する支持壁部と、を有し、シート側面視において中空状に形成されていると良い。

上記のように、レバー取り付け部材の張り出し部が中空状に形成されているため、レバー取り付け部材を軽量化することができる。

【0144】

このとき、前記プレート部材は、枠状のプレート体であって、前記プレート支持部は、前記プレート部材の内側面に当接することで前記プレート部材を支持し、前記プレート部

50

材の内側面に沿って延びており、間隔を空けて複数配置されていると良い。

上記構成により、レバー取り付け部材に対し棒状のプレート部材を簡易な構造で組み付けることができる。また、プレート部材を強固に組み付けることもできる。

【0145】

このとき、前記レバー取り付け部材は、前記カバー部材の側面に設けられた被掛け止め部に掛け止められる掛け止め部を有し、前記掛け止め部及び前記被掛け止め部の一方は、掛け止め爪であって、前記掛け止め部及び前記被掛け止め部の他方に掛け止められると良い。

上記構成により、掛け止め爪及び被掛け止め部（例えば掛け止め穴）による簡易な構造によって、各構成部品を組み付けることができる。

【0146】

＜第2実施形態＞

次に、第2実施形態の乗り物用シートS2について、図21～図37に基づいて説明する。

なお、上述の乗り物用シートS1と重複する内容については説明を省略する。

乗り物用シートS2では、乗り物用シートS1と比較して、ロック装置（ロックカバー）に緩衝部材を取り付けている点が主に異なっている。

【0147】

乗り物用シートS2は、車体のストライカに着脱可能に連結することで、シート本体の状態を切り替える切り替え装置と、当該ストライカに当接する緩衝部材とを備えており、当該緩衝部材を好適に取り付けることが可能なシートを実現するものである。

【0148】

乗り物用シートS2は、図21に示すように、シートバック201及びシートクッション202を有するシート本体と、シートバック201の外側面に取り付けられ、シート本体を「通常状態」から「収納状態」へ切り替える切り替え装置240と、を備えている。

【0149】

切り替え装置240は、図22、図23に示すように、シート本体の移動動作をロックするロック装置290と、ロック装置290のロック状態を解除する操作レバー250と、ロック装置290及び操作レバー250を連結する連結リンク280と、連結リンク280の位置を保持する位置保持部材289と、を備えている。

操作レバー250は、カバー部材260及びレバー取り付け部材270に格納されている。

ロック装置290は、ストライカ241に係合されるロック部材291と、伝達部材292と、第2伝達部材293と、ロック回転軸294と、第2ロック回転軸295と、付勢バネ296と、連結ピン297と、を備えている。

ロック装置290は、第1ロックカバー298、第2ロックカバー299によって覆われている。詳しく述べると、第1ロックカバー298、第2ロックカバー299は、ロック部材291、伝達部材292、第2伝達部材293及び付勢バネ296を側方から覆うカバーである。

【0150】

図24～図28に示すように、第1ロックカバー298においてストライカ241が当接する部分には、緩衝部材300を着脱可能に取り付けるための取り付け溝298kが形成されている。

詳しく述べると、第1ロックカバー298には、緩衝部材300を取り付ける取り付け溝298kと、緩衝部材300を保持する取り付け突起298l、298m及び取り付け孔298nと、が形成されている。

【0151】

取り付け溝298kは、図24、図25に示すように、シート幅方向においてロック部材291（当接部291b）に対向する位置に形成されている。

図25に示すように、取り付け溝298kの内側面のうち、上面、底面には取り付け突

10

20

30

40

50

起 2 9 8 l、2 9 8 m が形成されている。取り付け溝 2 9 8 k の内側面の前面には取り付け孔 2 9 8 n が形成されている。そして、取り付け溝 2 9 8 k の内側面の後面には開口 2 9 8 o が形成されている。

【0152】

緩衝部材 3 0 0 は、図 2 5 ～ 図 2 8 に示すように、弾性部材（可撓性部材）であって、シート幅方向の外側から第 1 ロックカバー 2 9 8 の取り付け溝 2 9 8 k に取り付けられる。

緩衝部材 3 0 0 は、図 2 7 に示すように、上下方向に長尺な立体状の本体部 3 0 1 と、本体部 3 0 1 の長尺方向の両端部から互いに反対側に突出している突出部 3 0 2、3 0 3 と、本体部 3 0 1 の長尺方向（長さ方向）及び短尺方向（幅方向）それぞれと直交する方向（高さ方向）に突出している突起部 3 0 4 と、を備えている。

なお、緩衝部材 3 0 0 において突起部 3 0 4 の周辺部分には、突起部 3 0 4 を全周囲むように形成された逃がし溝 3 0 5 が形成されている。

【0153】

緩衝部材 3 0 0 が取り付け溝 2 9 8 k に取り付けられたとき、緩衝部材 3 0 0 は、第 1 ロックカバー 2 9 8 から張り出すことなく、取り付け溝 2 9 8 k の内部に収納される。

このとき、図 2 6 に示すように、本体部 3 0 1 は、上下方向において取り付け突起 2 9 8 l、2 9 8 m の間に挟まれて配置される。

突出部 3 0 2（3 0 3）は、シート前後方向において第 1 ロックカバー 2 9 8（本体部 2 9 8 a）及び取り付け突起 2 9 8 l（2 9 8 m）の間に挟まれて配置される。

突起部 3 0 4 は、図 2 6、図 2 8 に示すように、取り付け孔 2 9 8 n に納まるように取り付けられる。言い換えれば、突起部 3 0 4 は、取り付け孔 2 9 8 n に嵌め込まれる。

【0154】

緩衝部材 3 0 0（本体部 3 0 1）は、図 2 6、図 2 8 に示すように、第 1 ロックカバー 2 9 8 の開口 2 9 8 o から露出し、開口 2 9 8 o から後方に突出している。

つまりは、緩衝部材 3 0 0（本体部 3 0 1）が、ストライカ 2 4 1 にシート前後方向で対向する位置に配置され、ストライカ 2 4 1 に当接可能となっている。

【0155】

上記のように、第 1 ロックカバー 2 9 8（取り付け溝 2 9 8 k）に緩衝部材 3 0 0 が取り付けられることで、緩衝部材 3 0 0 を安定して取り付けることができる。

また、取り付け部材を別途必要としないため、緩衝部材 3 0 0 を容易に取り付けることができ、また緩衝部材 3 0 0 を容易に取り外すことができる。

また、緩衝部材 3 0 0 を取り付ける構造と、緩衝部材 3 0 0 を取り付けない構造との両方のパターンに対応させることができる。つまりは互換性を持たせることができる。

また、緩衝部材 3 0 0 の露出部分を極力減らすことで、緩衝部材 3 0 0 を好適に保持することができる。

【0156】

また上記のように、緩衝部材 3 0 0 において突起部 3 0 4 の周辺部分には、逃がし溝 3 0 5 が形成されている。

そうすることで、第 1 ロックカバー 2 9 8 の取り付け孔 2 9 8 n の縁部分に緩衝部材 3 0 0 が意図せず接触してしまい、緩衝部材 3 0 0 の一部が削れることを抑制できる。すなわち、緩衝部材 3 0 0 の抜けを抑制することができる。

【0157】

＜＜緩衝部材、ロックカバーの変形例 1＞＞

次に、緩衝部材、ロックカバーの変形例 1 について、図 2 9 ～ 図 3 1 に基づいて説明する。

なお、上述の乗り物用シート S 1、S 2 と重複する内容については説明を省略する。

【0158】

図 3 0、図 3 1 に示すように、第 1 ロックカバー 2 9 8 においてストライカ 2 4 1 が当接する部分には、緩衝部材 4 0 0 を着脱可能に取り付ける取り付け溝 2 9 8 k が形成されている。

詳しく述べると、第1ロックカバー298には、取り付け溝298kと、緩衝部材300を保持するための取り付け突起298l、298m及び取り付け凸部298nと、が形成されている。

【0159】

緩衝部材400は、図30、図31に示すように、上下方向に長尺な立体状の本体部401と、突出部402、403と、第2突出部404、405と、取り付け穴406（切り欠き穴）と、掛け止め突起407、408と、を備えている。

突出部402、403は、本体部401の長尺方向の両端部から互いに反対側に突出している。また、第2突出部404、405は、本体部401の長尺方向の両端部から互いに反対側に突出している。

突出部402と、第2突出部404とは、本体部401の高さ方向において異なる位置に形成されている。

取り付け穴406は、本体部401の外側面のうち、突出部402、第2突出部404とは異なる位置に形成されている。

掛け止め突起407、408は、それぞれ突出部402、403の長さ方向の一端部に形成されている。

【0160】

緩衝部材400が取り付け溝298kに取り付けられたとき、緩衝部材400は、第1ロックカバー298から張り出すことなく、取り付け溝298kに収納される。

このとき、本体部401は、上下方向において取り付け突起298l、298mの間に挟まれて配置される。

突出部402（403）及び第2突出部404（405）は、シート前後方向において取り付け突起298l（298m）を間に挟むように配置される。

取り付け穴406は、取り付け凸部298nと嵌合する。

掛け止め突起407、408は、取り付け溝298kの縁部分に掛け止めされる。

【0161】

上記変形例1の場合であっても、ロックカバー298（取り付け溝298k）に緩衝部材400を安定して取り付けることができる。

【0162】

＜＜緩衝部材、ロックカバーの変形例2＞＞

次に、緩衝部材、ロックカバーの変形例2について、図32～図33に基づいて説明する。

【0163】

第1ロックカバー298においてストライカ241が当接する部分には、緩衝部材500を取り付ける取り付け溝298kが形成されている。

詳しく述べると、第1ロックカバー298には、取り付け溝298kと、緩衝部材300を保持するための取り付け突起298l、298m及び取り付け凸部298nと、が形成されている。

【0164】

緩衝部材500は、上下方向に長尺な立体状の本体部501と、突出部502、503と、第2突出部504、505と、取り付け穴506（切り欠き穴）と、掛け止め突起507、508と、を備えている。

緩衝部材500が取り付け溝298kに取り付けられたとき、取り付け穴506は、取り付け凸部298nと嵌合する。

掛け止め突起507、508は、取り付け溝298kの縁部分（掛け止め溝298p）に掛け止めされる。

【0165】

上記変形例2の場合であっても、ロックカバー298（取り付け溝298k）に緩衝部材500を安定して取り付けることができる。

【0166】

10

20

30

40

50

<<緩衝部材、ロックカバーの変形例 3>>

次に、緩衝部材、ロックカバーの変形例 3 について、図 3 4～図 3 5 に基づいて説明する。

【0167】

第 1 ロックカバー 2 9 8 においてストライカ 2 4 1 が当接する部分には、緩衝部材 6 0 0 を取り付ける取り付け溝 2 9 8 k が形成されている。

詳しく述べると、第 1 ロックカバー 2 9 8 には、取り付け溝 2 9 8 k と、緩衝部材 3 0 0 を保持するための取り付け突起 2 9 8 l、2 9 8 m 及び取り付け凸部 2 9 8 n と、が形成されている。

【0168】

緩衝部材 6 0 0 は、上下方向に長尺な立体状の本体部 6 0 1 と、突出部 6 0 2、6 0 3 と、第 2 突出部 6 0 4、6 0 5 と、取り付け穴 6 0 6（貫通穴）と、を備えている。

緩衝部材 6 0 0 が取り付け溝 2 9 8 k に取り付けられたとき、取り付け穴 6 0 6 は、取り付け凸部 2 9 8 n と嵌合する。

掛け止め突起 6 0 7、6 0 8 は、取り付け溝 2 9 8 k の縁部分（掛け止め溝 2 9 8 p）に掛け止めされる。

【0169】

上記変形例 3 の場合であっても、ロックカバー 2 9 8（取り付け溝 2 9 8 k）に緩衝部材 6 0 0 を安定して取り付けることができる。

【0170】

<<緩衝部材、ロックカバーの変形例 4>>

次に、緩衝部材、ロックカバーの変形例 4 について、図 3 6～図 3 7 に基づいて説明する。

【0171】

第 1 ロックカバー 2 9 8 においてストライカ 2 4 1 が当接する部分には、緩衝部材 7 0 0 を取り付ける取り付け溝 2 9 8 k が形成されている。

詳しく述べると、第 1 ロックカバー 2 9 8 には、取り付け溝 2 9 8 k と、緩衝部材 3 0 0 を保持するための取り付け突起 2 9 8 l、2 9 8 m と、が形成されている。

【0172】

緩衝部材 7 0 0 は、上下方向に長尺な立体状の本体部 7 0 1 と、突出部 7 0 2、7 0 3 と、取り付け凹部 7 0 4、7 0 5 と、を備えている。

緩衝部材 7 0 0 が取り付け溝 2 9 8 k に取り付けられたとき、取り付け凹部 7 0 4、7 0 5 は、それぞれ取り付け突起 2 9 8 l、2 9 8 m と嵌合する。

【0173】

上記変形例 4 の場合であっても、ロックカバー 2 9 8（取り付け溝 2 9 8 k）に緩衝部材 7 0 0 を安定して取り付けることができる。

【0174】

上記実施形態では、具体例として自動車に用いられる車両用シートについて説明したが、特に限定されることなく、二輪車用の二輪シート、電車やバス等の車両用シート、飛行機や船等の乗り物用シートのほか、作業用の事務イス、車イス、ショッピングカートの子供用イス等の種々のシートに対して利用することができる。

【0175】

本実施形態では、主として本発明に係る乗り物用シートに関して説明した。

ただし、上記の実施形態は、本発明の理解を容易に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。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。

【符号の説明】

【0176】

<第 1 実施形態>

S 1 乗り物用シート

10

20

30

40

50

S a	シートフレーム	
1	シートバック	
1 a、2 a	パッド材	
1 b、2 b	表皮材	
2	シートクッション	
3	ヘッドレスト	
1 0	バックフレーム	
1 1	メインフレーム	
1 2	パネルフレーム	
1 3	連結フレーム	10
1 4	弾性支持部材	
1 5	車体連結ブラケット	
1 6	シート回動軸	
1 7	リクライニング装置	
2 0	クッションフレーム	
2 1	サイドフレーム	
2 2	前方連結フレーム	
2 3	後方連結フレーム	
2 4	パンフレーム	
2 5	クッション回動装置	20
2 6	クッション回動軸	
2 7	脚回動装置	
2 8	脚回動軸	
3 0	支持脚	
3 1	脚本体部	
3 2	脚連結部	
3 5	支持ベース	
3 6	連結壁部	
3 7	外側壁部	
4 0	切り替え装置	30
4 1	ストライカ	
5 0	操作レバー	
5 0 a	上壁部	
5 0 b	前壁部	
5 0 c	側壁部	
5 0 d	第2側壁部	
5 0 e	底壁部	
5 0 f	補強壁部	
5 1	レバー回動軸	
5 2	レバー操作部	40
5 3	レバー規制部	
5 4	係合部（リンク係合部、係合穴）	
6 0	カバー部材	
6 0 a	側壁部	
6 0 b	前壁部	
6 0 c	後壁部	
6 0 d	底壁部	
6 0 e	側方フランジ部	
6 0 f	前方フランジ部	
6 0 g	後方フランジ部	50

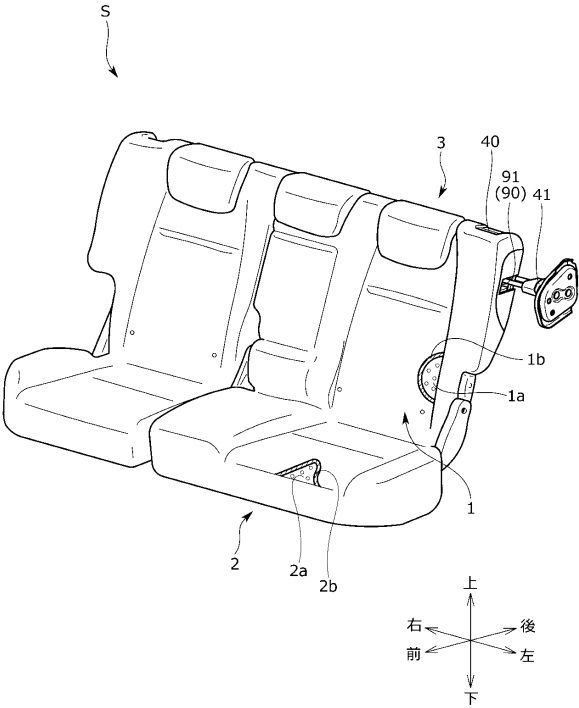
6 1	カバー開口部	
6 2	カバー係合穴（被係合部、係合穴部）	
6 3	レバー当接部	
6 4	組み付け突起	
6 5	プレート部材	
7 0	レバー取り付け部材	
7 0 a	側壁部	
7 0 b	前壁部	
7 0 c	後壁部	
7 0 d	底壁部	10
7 0 e	側方フランジ部	
7 0 f	前方フランジ部	
7 0 g	後方フランジ部	
7 1	軸支持部	
7 2	係合爪（係合部、係合凸部）	
7 2 a	位置決め部（位置決め凹部）	
7 3	開口部（開口穴）	
7 3 a	第1内側面	
7 3 b	第2内側面	
7 4	カバー組み付け部（組み付け突起）	20
7 5	プレート支持部（支持突起）	
7 6	第1嵌合部（嵌合穴）	
7 7	第2嵌合部（嵌合穴）	
7 8	第3嵌合部（嵌合穴）	
7 9	張り出し部	
7 9 a	上壁部	
7 9 b	底壁部	
7 9 c	支持壁部	
8 0	連結リンク（連結部材）	
8 1	本体部	30
8 2	レバー係合部（レバー係合凸部）	
8 2 a、8 3 a	係合本体部	
8 2 b、8 3 b	係合爪	
8 2 c、8 3 c	スリット孔	
8 3	ロック連結部（連結凸部）	
8 4	バネ組み付け部（組み付け部）	
8 4 a	突出先端部	
8 5	取り付け部	
8 5 a	取り付け本体部	
8 5 b	フック部	40
8 6	係合凸部（係合部、位置保持部材の係合部）	
8 7	補強部	
8 8	貫通穴	
8 9	位置保持部材	
8 9 a	本体部	
8 9 b	突出部	
8 9 c	係合穴	
8 9 d	撓み部	
8 9 e	屈曲部	
9 0	ロック装置	50

9 1	ロック部材	
9 1 a	ストライカ係合部	
9 1 b	当接部	
9 2	伝達部材	
9 2 a	連結穴	
9 2 b	突起	
9 3	第2伝達部材	
9 3 a	ピン支持穴	
9 3 b	突起挿通孔	
9 3 c	バネ支持部	10
9 4	ロック回動軸	
9 5	第2ロック回動軸	
9 6	付勢バネ（付勢部材）	
9 7	連結ピン	
9 8	第1ロックカバー	
9 8 a	本体部	
9 8 b	第1被嵌合部（嵌合凸部）	
9 8 c	第3被嵌合部（嵌合凸部）	
9 8 d	軸支持穴	
9 8 e	第2軸支持穴	20
9 8 f	カバー組み立て部（組み立て突起）	
9 8 g	第2カバー組み立て部	
9 8 h	カバーフランジ	
9 8 i	第1補強部	
9 8 j	第2補強部	
9 9	第2ロックカバー	
9 9 a	本体部	
9 9 b	第2被嵌合部（嵌合凸部）	
9 9 c	軸支持穴	
9 9 d	第2軸支持穴	30
9 9 e	被組み立て部（組み立て突起）	
9 9 f	第2被組み立て部（折り曲げ部）	
1 6 0	カバー部材	
1 6 2	掛け止め爪（被掛け止め部）	
1 7 0	レバー取り付け部材	
1 7 0 a	側壁部	
1 7 0 e	側方フランジ部	
1 7 4	掛け止め部	
1 7 4 a	掛け止め穴	
1 7 4 b	掛け止め支持部	40
<第2実施形態>		
S 2	乗り物用シート	
2 0 1	シートバック	
2 0 2	シートクッション	
2 4 0	切り替え装置	
2 4 1	ストライカ	
2 5 0	操作レバー	
2 6 0	カバー部材	
2 7 0	レバー取り付け部材	
2 8 0	連結リンク	50

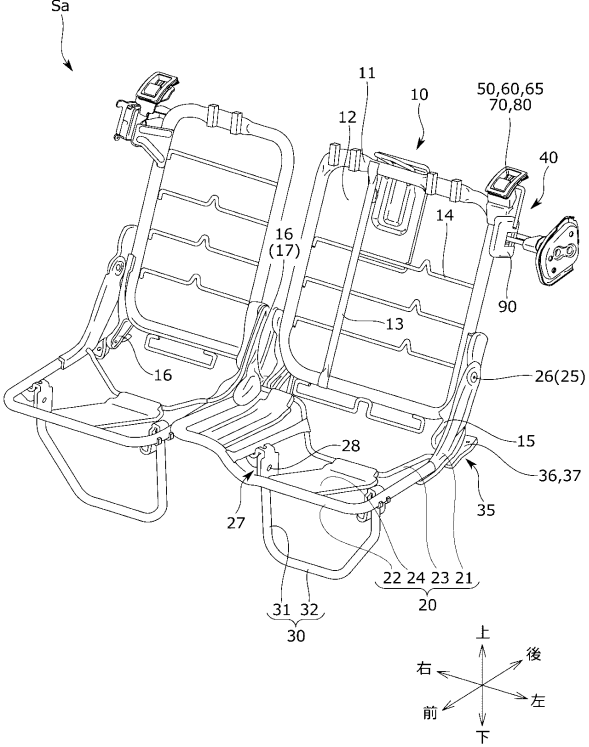
2 8 9	位置保持部材	
2 9 0	ロック装置	
2 9 1	ロック部材	
2 9 1 a	ストライカ係合部	
2 9 1 b	当接部	
2 9 2	伝達部材	
2 9 3	第2伝達部材	
2 9 4	ロック回動軸	
2 9 5	第2ロック回動軸	
2 9 6	付勢バネ	10
2 9 7	連結ピン	
2 9 8	第1ロックカバー	
2 9 8 a	本体部	
2 9 8 k	取り付け溝	
2 9 8 l、2 9 8 m	取り付け突起、	
2 9 8 n	取り付け孔、取り付け凸部	
2 9 8 o	開口	
2 9 8 p	掛け止め溝	
2 9 9	第2ロックカバー	
3 0 0	緩衝部材	20
3 0 1	本体部	
3 0 2、3 0 3	突出部	
3 0 4	突起部	
3 0 5	逃がし溝	
4 0 0	緩衝部材	
4 0 1	本体部	
4 0 2、4 0 3	突出部	
4 0 4、4 0 5	第2突出部	
4 0 6	取り付け穴（切り欠き穴）	
4 0 7、4 0 8	突出部	30
5 0 0	緩衝部材	
5 0 1	本体部	
5 0 2、5 0 3	突出部	
5 0 4、5 0 5	第2突出部	
5 0 6	取り付け穴（切り欠き穴）	
5 0 7、5 0 8	掛け止め突起	
6 0 0	緩衝部材	
6 0 1	本体部	
6 0 2、6 0 3	突出部	
6 0 4、6 0 5	第2突出部	40
6 0 6	取り付け穴（貫通穴）	
6 0 7、6 0 8	掛け止め突起	
7 0 0	緩衝部材	
7 0 1	本体部	
7 0 2、7 0 3	突出部	
7 0 4、7 0 5	取り付け凹部	

【図面】

【図 1】



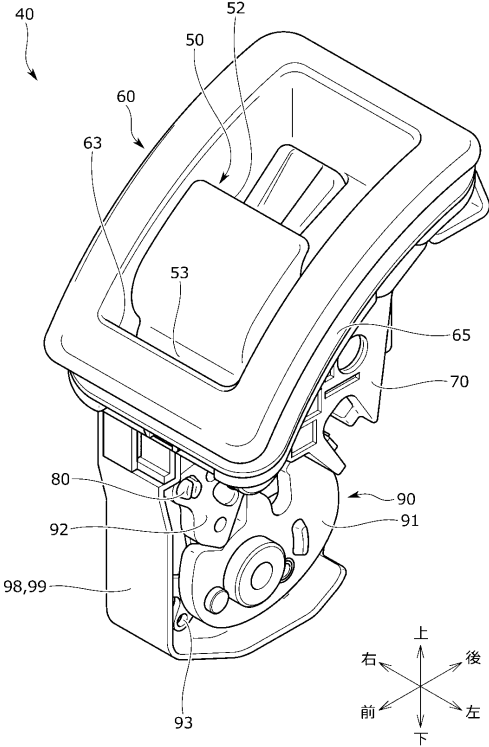
【図 2】



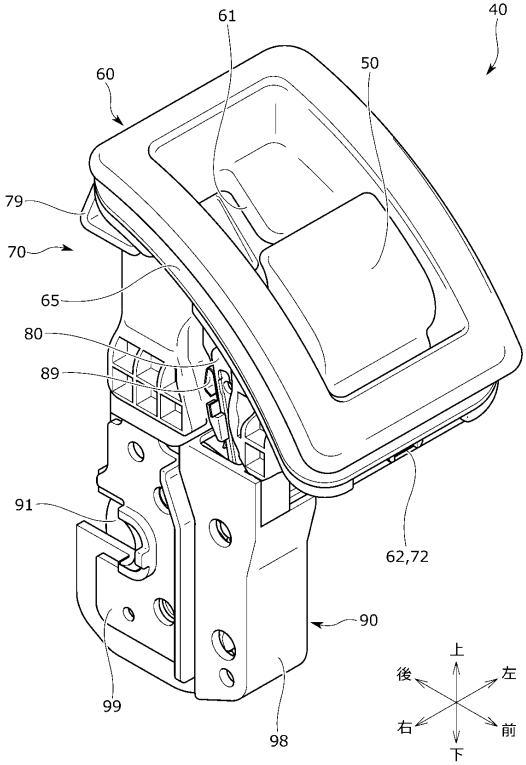
10

20

【図 3】



【図 4】

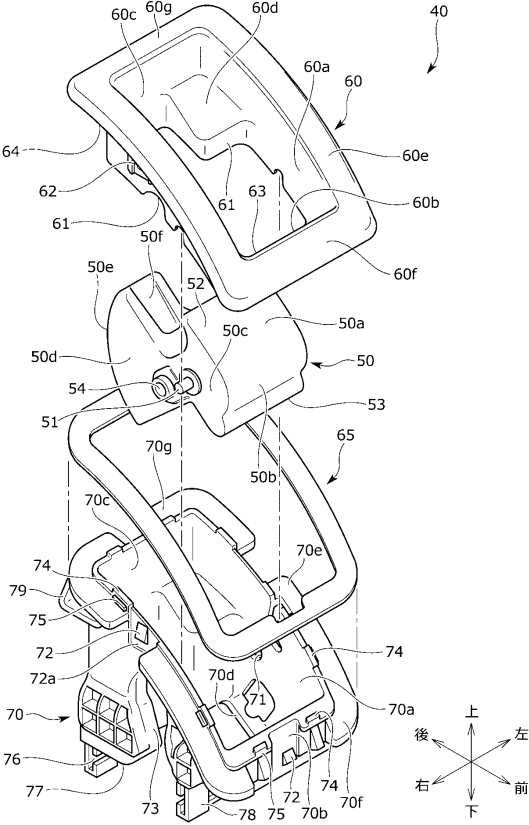


30

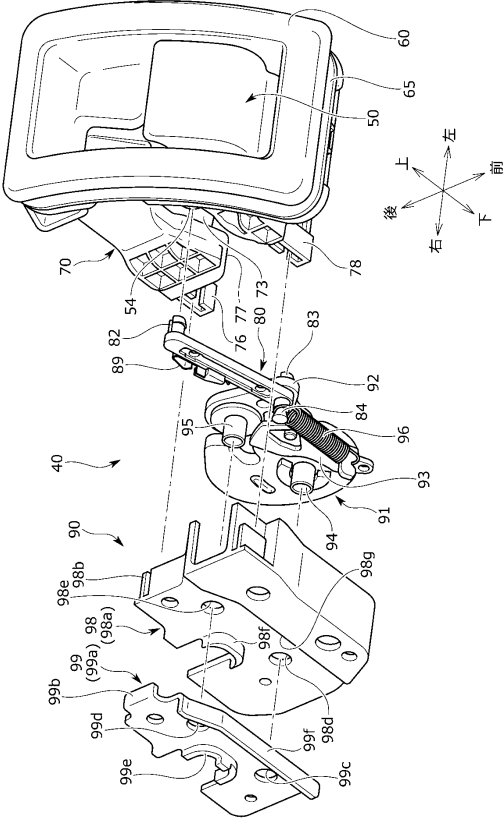
40

50

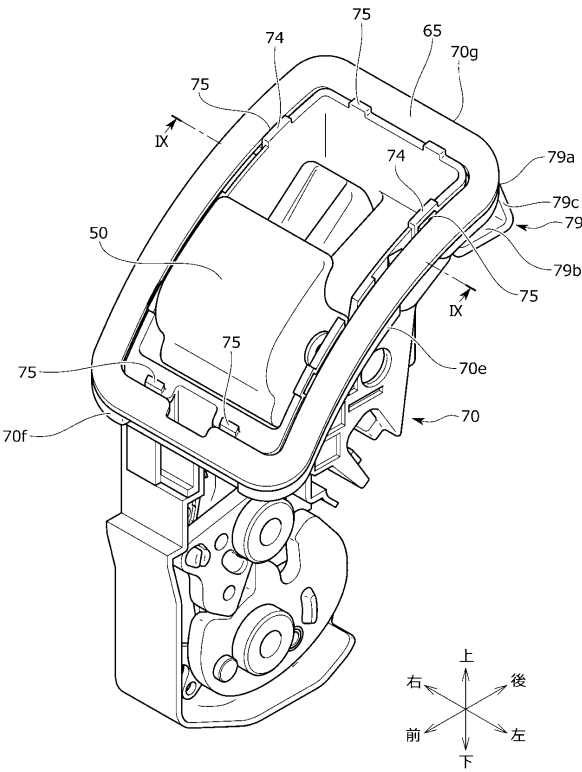
【図 5】



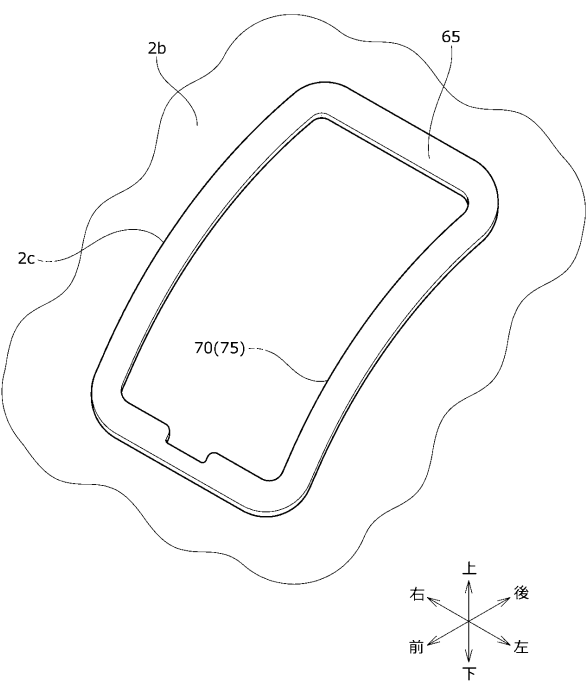
【図 6】



【図 7】



【図 8】



10

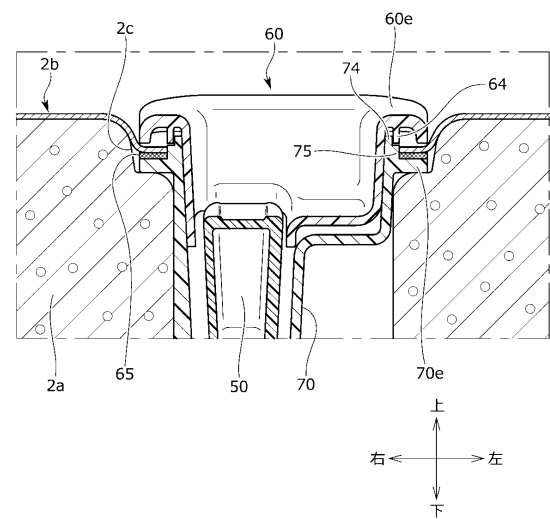
20

30

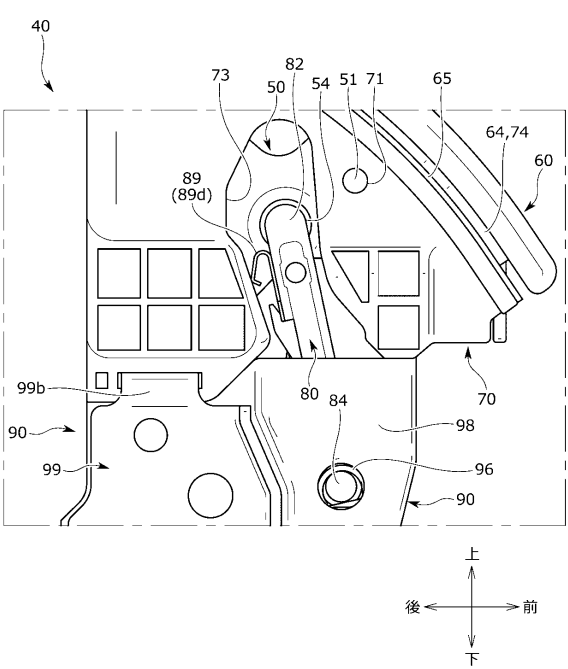
40

50

【図 9】



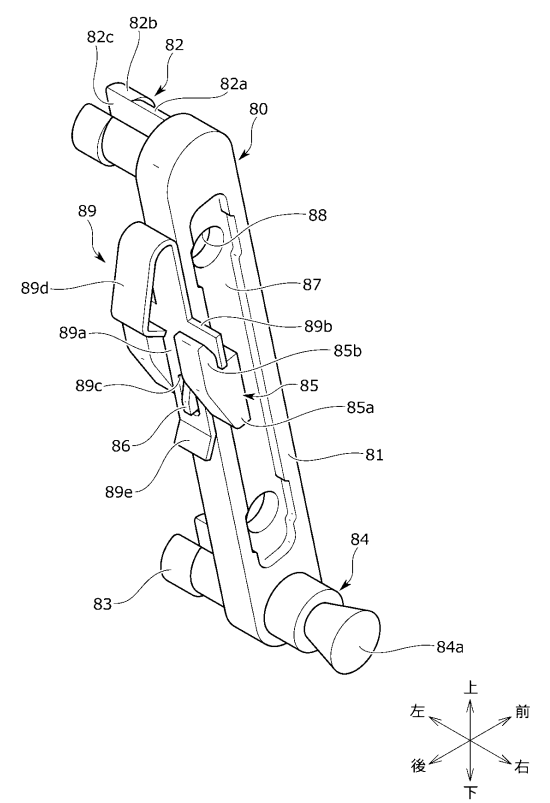
【図 10】



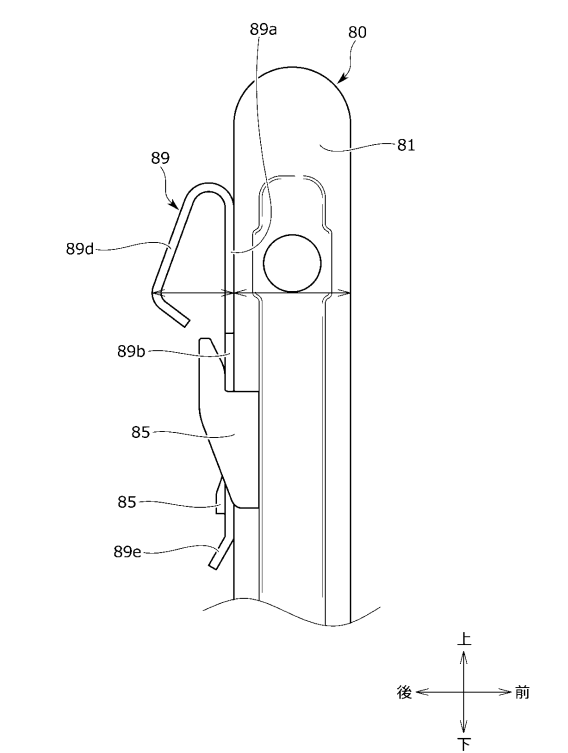
10

20

【図 11】



【図 12】

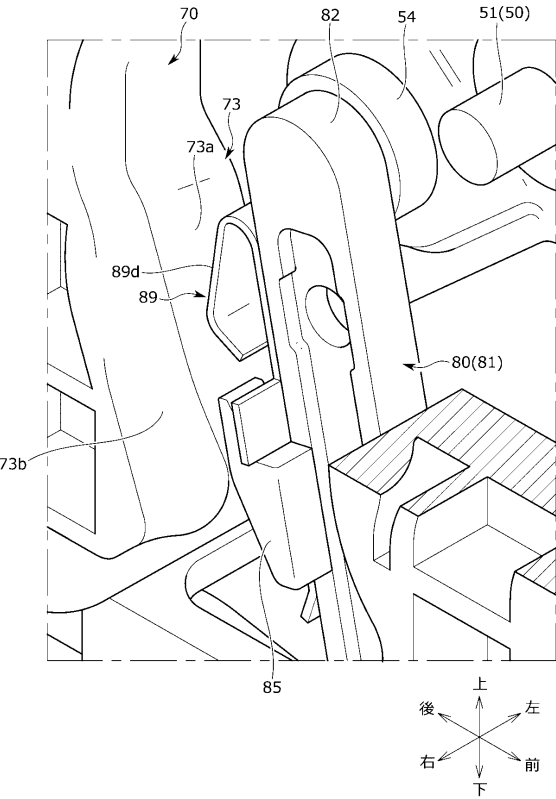


30

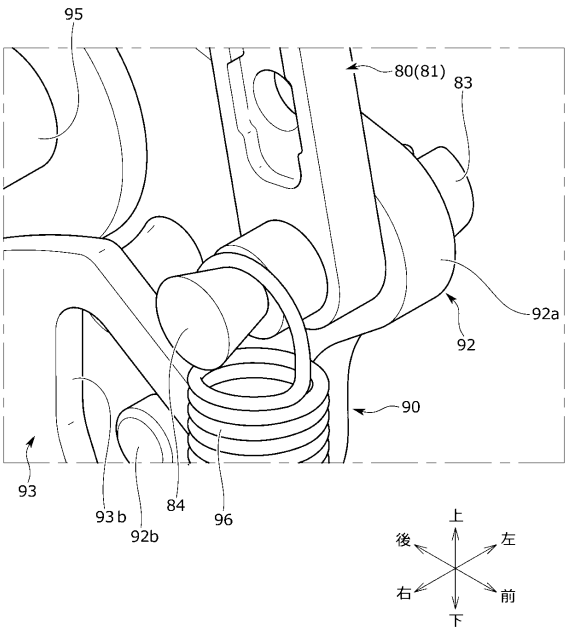
40

50

【図 13】



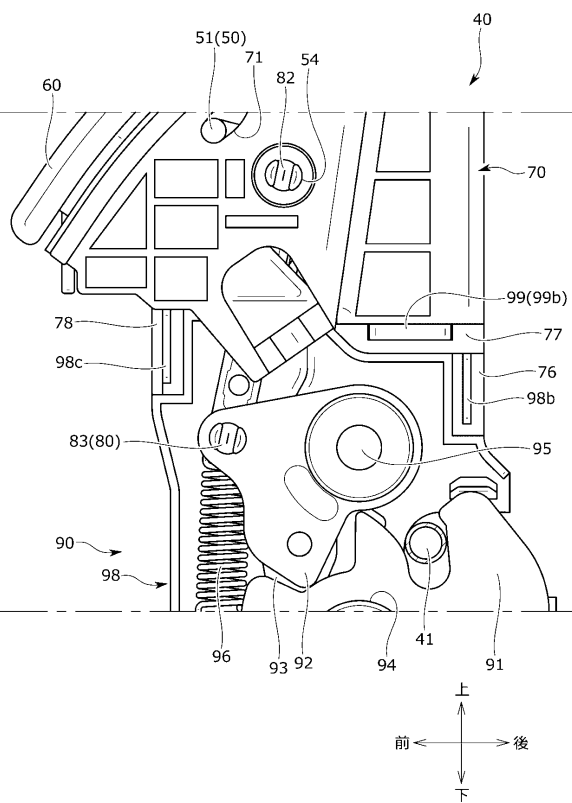
【図 14】



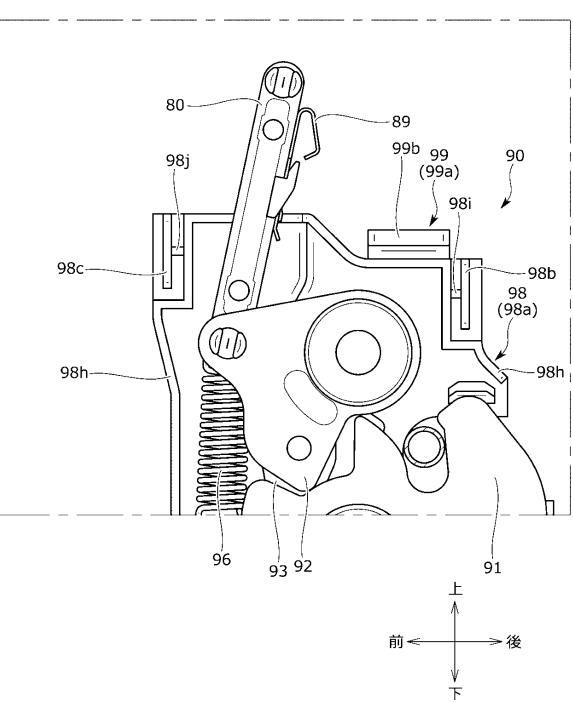
10

20

【図 15】



【図 16】

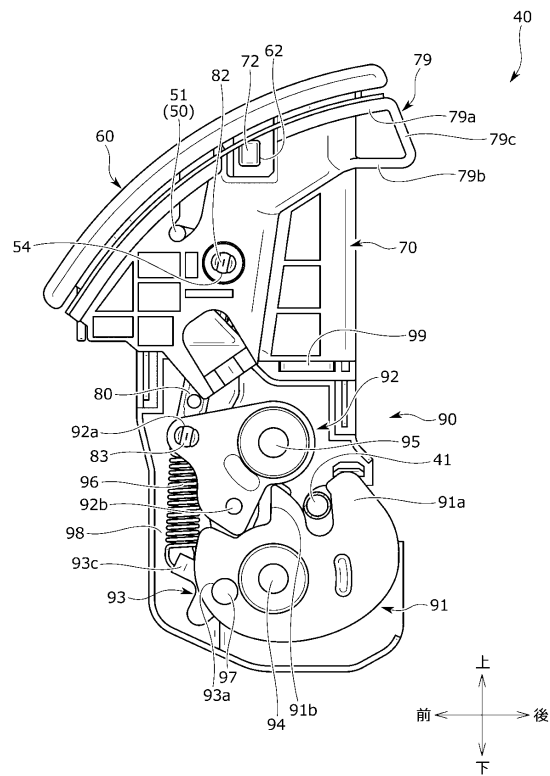


30

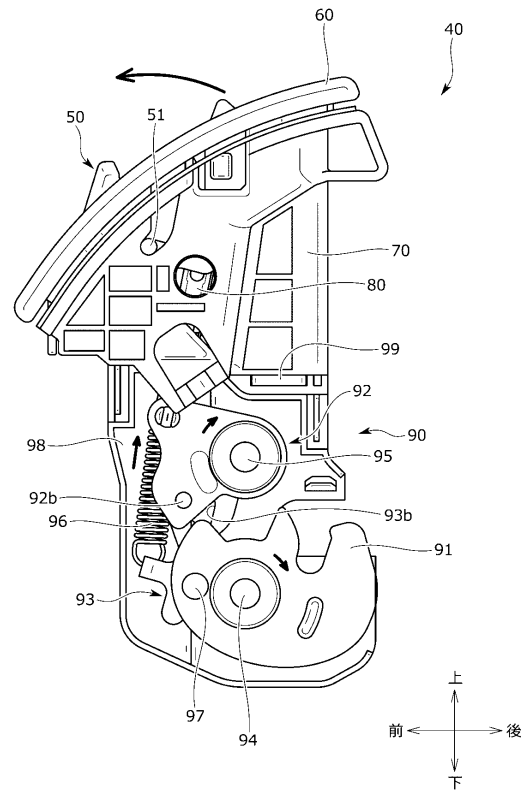
40

50

【図 17】



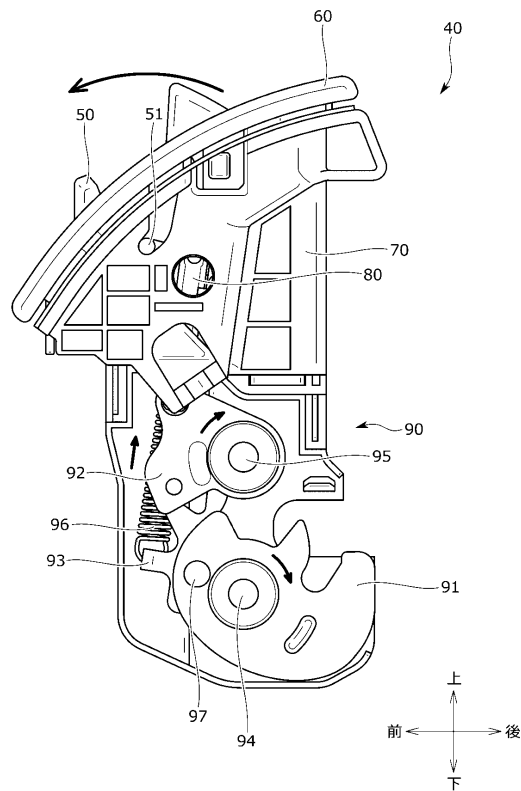
【図 18】



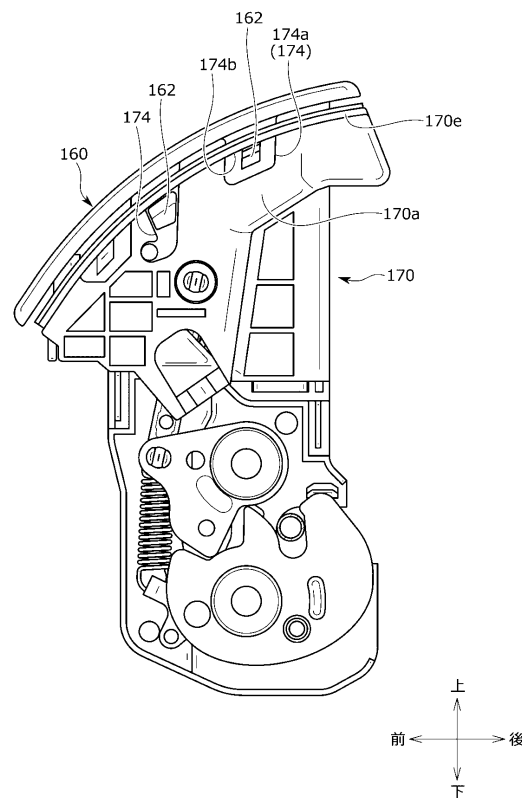
10

20

【図 19】



【図 20】

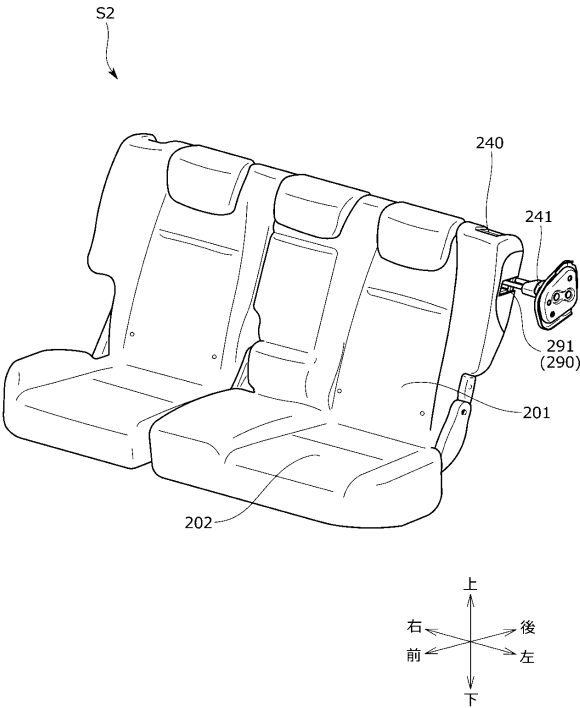


30

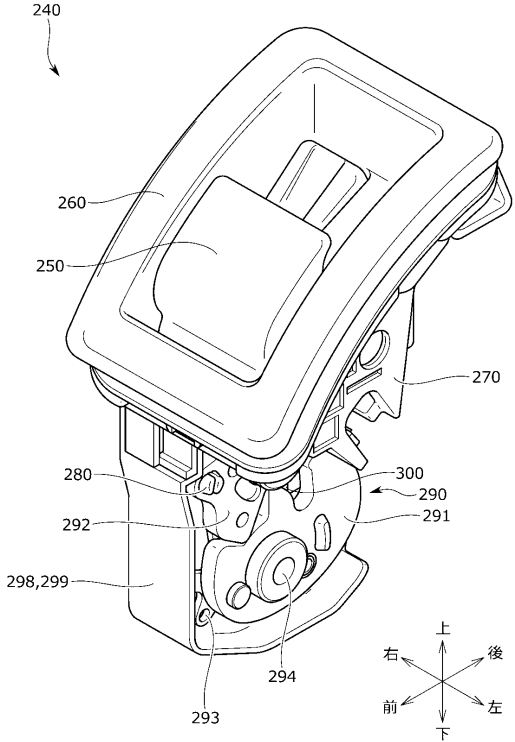
40

50

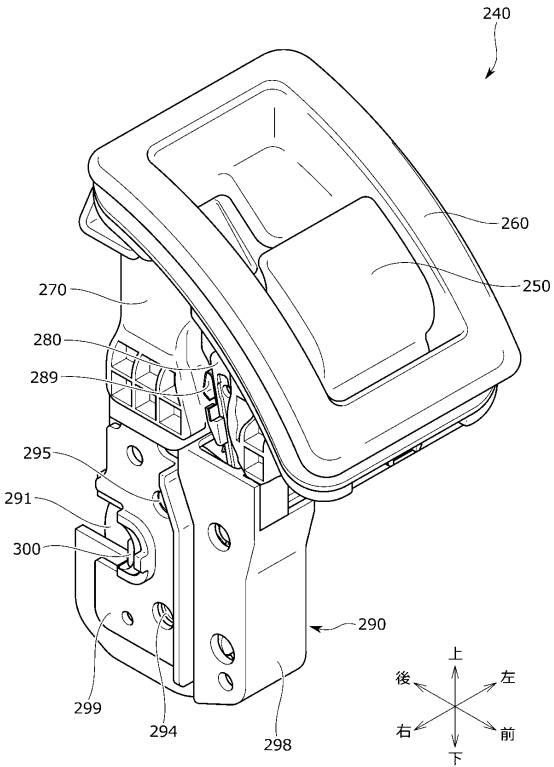
【図 2 1】



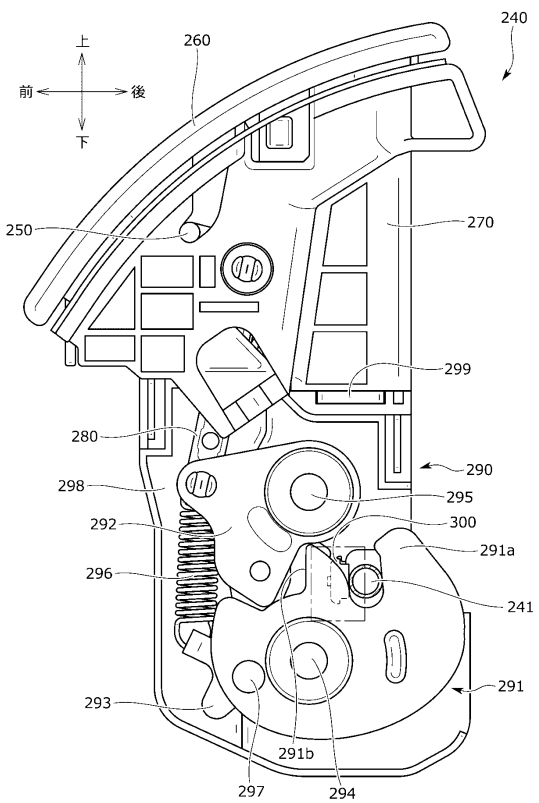
【図 2 2】



【図 2 3】



【図 2 4】



10

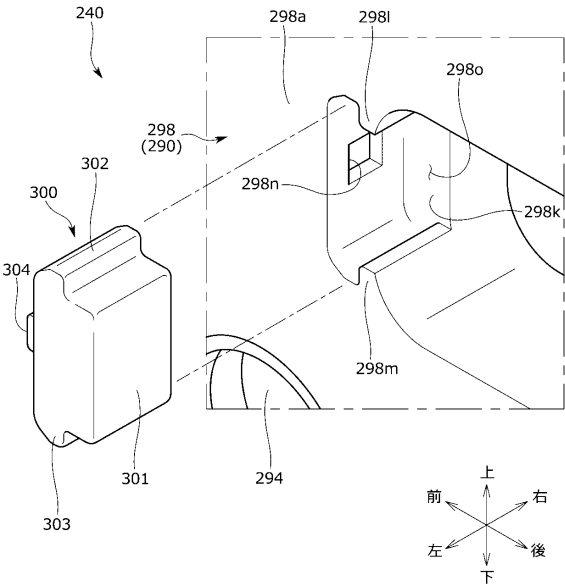
20

30

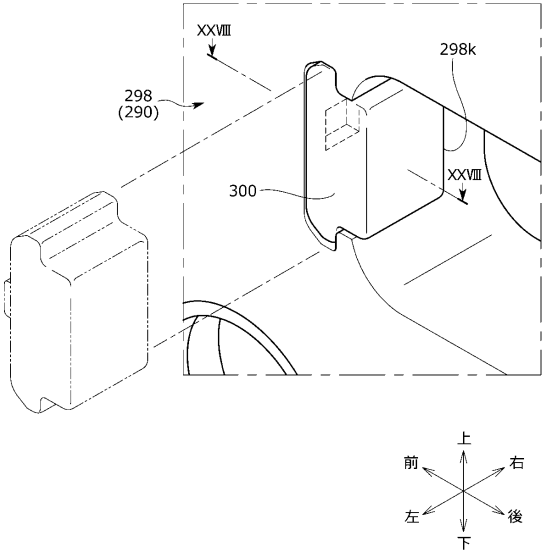
40

50

【図 2 5】

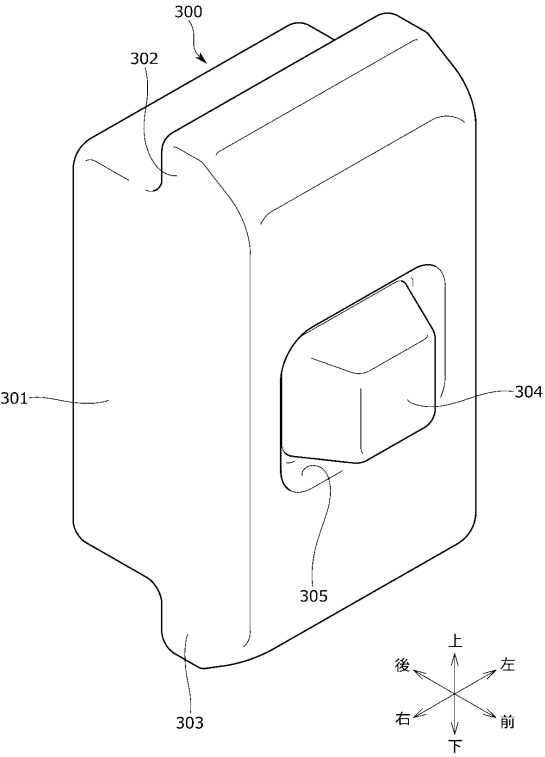


【図 2 6】

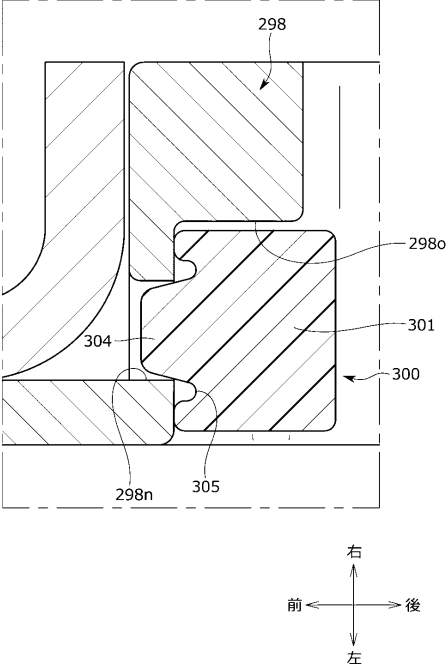


10

【図 2 7】



【図 2 8】



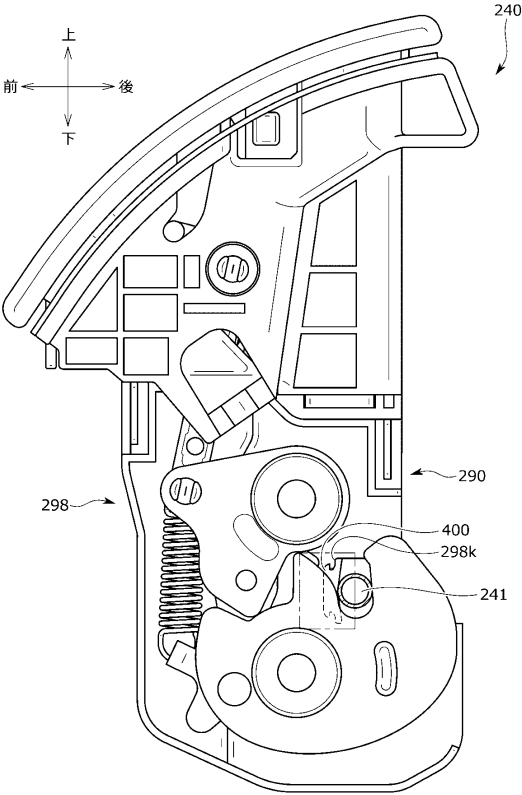
20

30

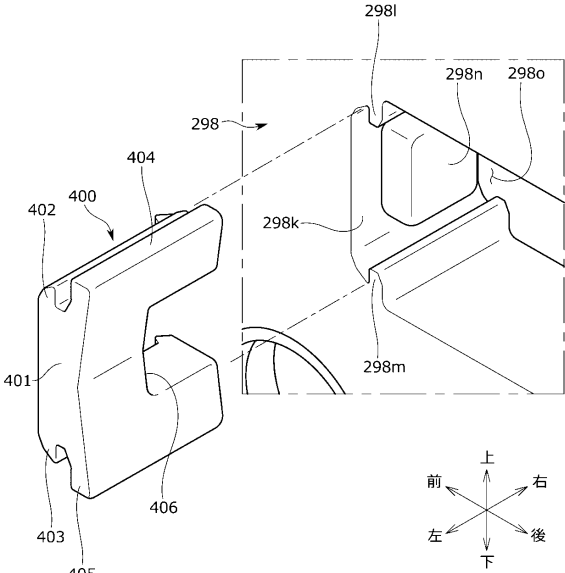
40

50

【図 29】



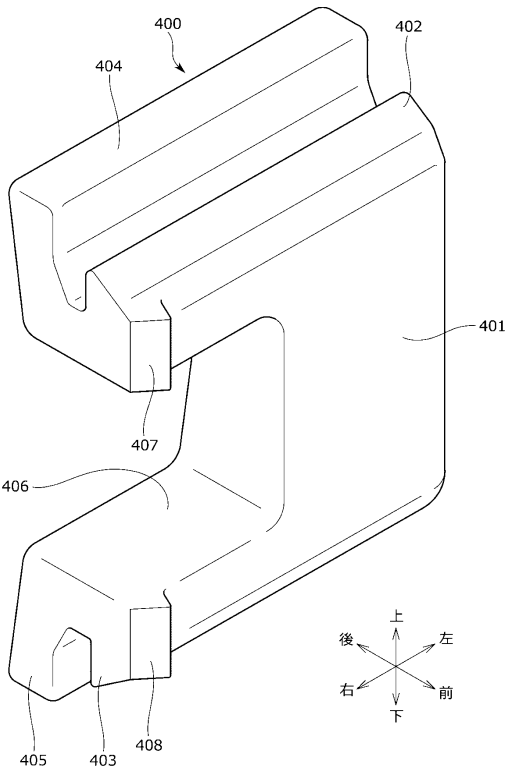
【図 30】



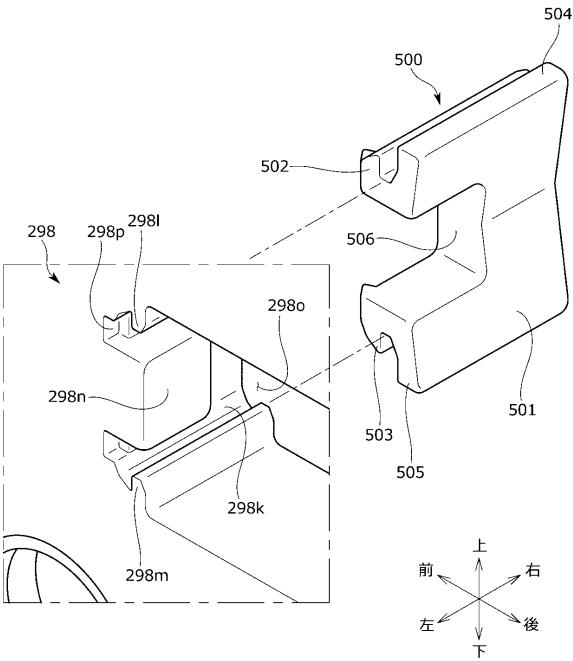
10

20

【図 31】



【図 32】

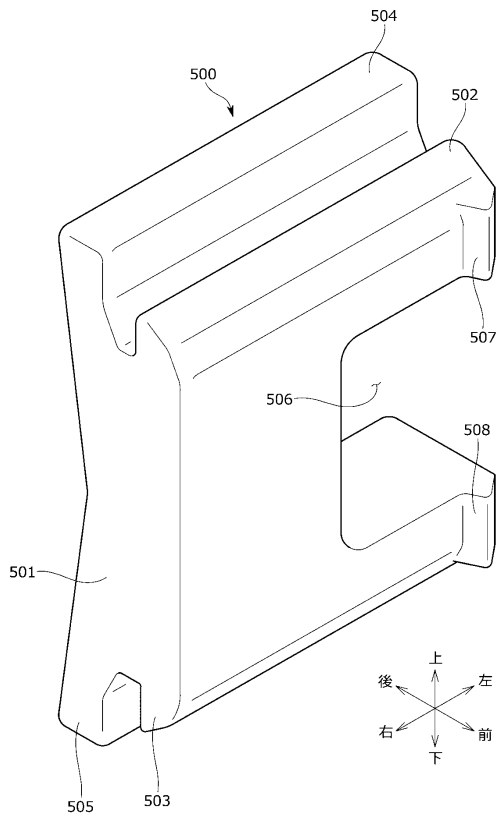


30

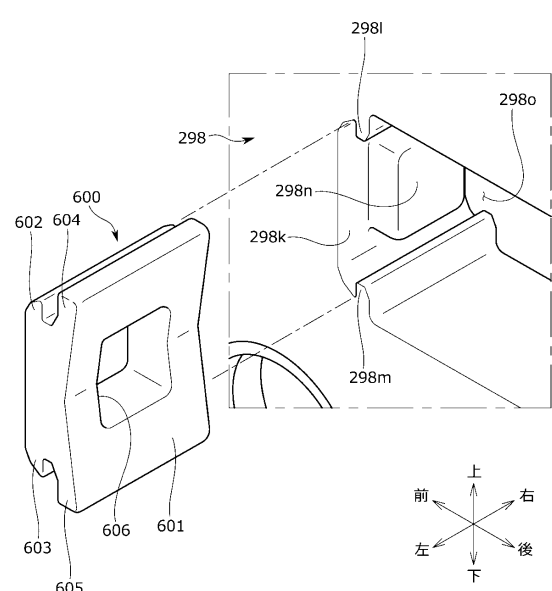
40

50

【図 3 3】



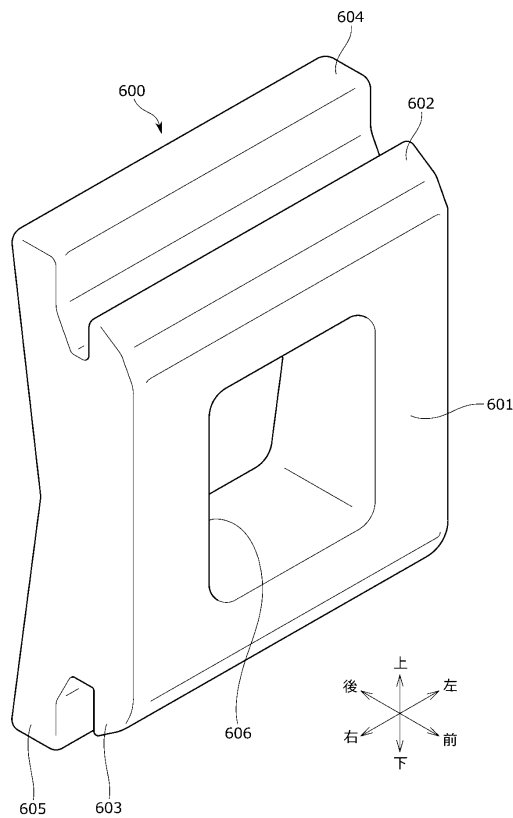
【図 3 4】



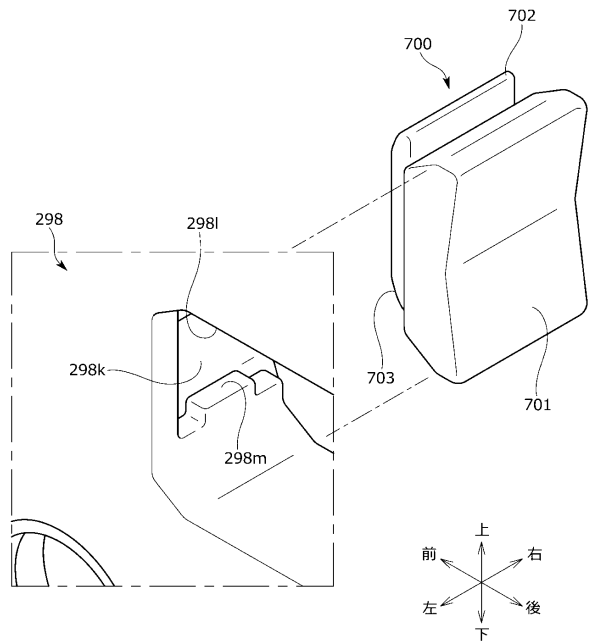
10

20

【図 3 5】



【図 3 6】

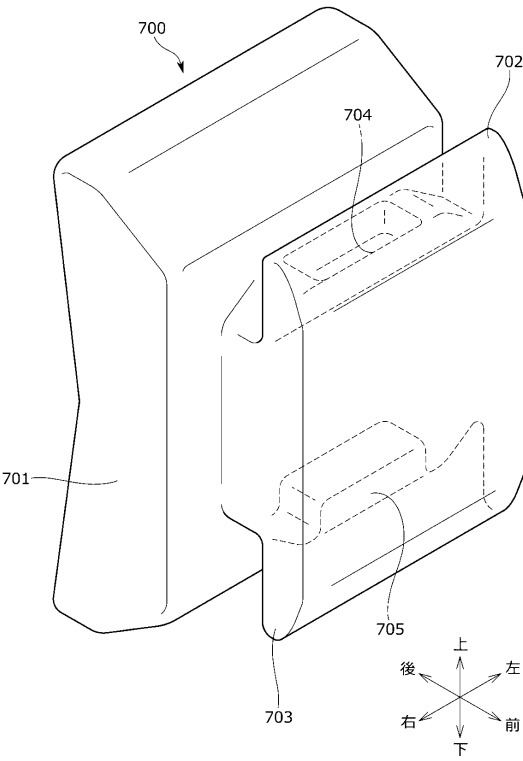


30

40

50

【図 37】



10

20

30

40

50

フロントページの続き

(32)優先日 令和3年9月28日(2021.9.28)

(33)優先権主張国・地域又は機関
米国(US)

(31)優先権主張番号 63/249,226

(32)優先日 令和3年9月28日(2021.9.28)

(33)優先権主張国・地域又は機関
米国(US)

(31)優先権主張番号 63/313,404

(32)優先日 令和4年2月24日(2022.2.24)

(33)優先権主張国・地域又は機関
米国(US)

(31)優先権主張番号 特願2022-92541(P2022-92541)

(32)優先日 令和4年6月7日(2022.6.7)

(33)優先権主張国・地域又は機関
日本国(JP)

(31)優先権主張番号 特願2022-92542(P2022-92542)

(32)優先日 令和4年6月7日(2022.6.7)

(33)優先権主張国・地域又は機関
日本国(JP)

(31)優先権主張番号 特願2022-92543(P2022-92543)

(32)優先日 令和4年6月7日(2022.6.7)

(33)優先権主張国・地域又は機関
日本国(JP)

(31)優先権主張番号 特願2022-92544(P2022-92544)

(32)優先日 令和4年6月7日(2022.6.7)

(33)優先権主張国・地域又は機関
日本国(JP)

地1 テイ・エス テック株式会社内

審査官 國武 史帆

(56)参考文献 特開2020-133232(JP, A)

特開2010-142642(JP, A)

米国特許出願公開第2014/0327253(US, A1)

特表2014-506851(JP, A)

特開2019-194058(JP, A)

(58)調査した分野 (Int.Cl., DB名)

B60N 2/00 - 2/90

A47C 1/024 - 1/027

E05B 83/00