

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2017-190035

(P2017-190035A)

(43) 公開日 平成29年10月19日(2017.10.19)

(51) Int. Cl.		F 1		テーマコード (参考)	
B 6 0 N	2/58	(2006.01)	B 6 0 N	2/58	3 B 0 8 7
B 6 0 N	2/68	(2006.01)	B 6 0 N	2/68	
B 6 8 G	7/05	(2006.01)	B 6 8 G	7/05	A
A 4 7 C	31/02	(2006.01)	A 4 7 C	31/02	A

審査請求 未請求 請求項の数 6 O L (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2016-80163 (P2016-80163)	(71) 出願人	000241500
(22) 出願日	平成28年4月13日 (2016.4.13)		トヨタ紡織株式会社
		(74) 代理人	110000394
			特許業務法人岡田国際特許事務所
		(72) 発明者	京極 正人
			愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ
			紡織株式会社内
		(72) 発明者	安田 亮
			愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ
			紡織株式会社内
		(72) 発明者	田中 公
			愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ
			紡織株式会社内
		Fターム(参考)	3B087 DB03 DB05 DE03

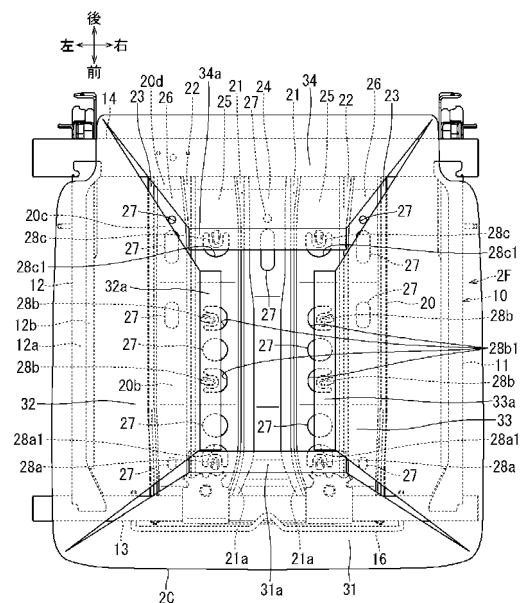
(54) 【発明の名称】 乗物用シート

(57) 【要約】

【課題】パネル状のシートフレームにシートパッドを介してシートカバー末端部を取付ける構造の乗物用シートにおいて、簡潔な構造でシートフレームに対するシートカバーの移動を防止した乗物用シートを提供する。

【解決手段】クッションパン20にクッションパッドを介してクッションカバー2Cの末端部である左端部32と右端部33とが取付けられている。左端部32の末端部にはフック部材32aが、右端部33にはフック部材33aが、取付けられている。クッションパン20には後下方に向けて傾斜する第1傾斜部20bが設けられ、第1傾斜部20bにはフック部材32a、33aを係止する係止爪28bが形成されている。クッションパン20には係止爪28bにフック部材32a、33aが係止された状態でフック部材31aが配設されている。

【選択図】 図3



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

乗物用シートであって、

パネル状のシートフレームにクッション材であるシートパッドを介して表皮材であるシートカバーの末端部が取付けられており、

該シートカバーの末端部には末端に沿って延びる係止部材が取付けられ、該係止部材が係止される前記シートフレームには前記係止部材が延びる方向に向けて傾斜する傾斜面が設けられ、該傾斜面には前記係止部材を係止する被係止部が形成され、

前記シートフレームには前記被係止部に前記係止部材が係止された状態で前記係止部材が前記傾斜面の前記シートカバーに近い側に移動するのを防止するスライド防止部材が配設されている乗物用シート。

10

【請求項 2】

請求項 1 において、前記係止部材は樹脂製のフック部材であり、前記被係止部は前記シートフレームに設けられた切り起こし片である乗物用シート。

【請求項 3】

請求項 1 又は請求項 2 において、前記シートフレームはクッションフレームであり、前記傾斜面は前方から後方に向かって下がるように傾斜しており、前記係止部材は左右のシートカバー末端部に取り付けられており、前記係止部材の前端部に前のシートカバー末端部に取り付けられた末端止め部材の一部が当接して前記スライド防止部材として機能し前記係止部材のスライドを防止するように構成されている乗物用シート。

20

【請求項 4】

請求項 3 において、前記末端止め部材は前記前のシートカバー末端部の末端に沿って延びる他の係止部材である乗物用シート。

【請求項 5】

請求項 4 において、前記他の係止部材は樹脂製のフック部材であり、前記シートフレームには前記他の係止部材が後方から係止される切り起こし爪が設けられている乗物用シート。

【請求項 6】

請求項 5 において、前記切り起こし爪は前記係止部材が延びる方向の延長線上に位置して設けられている乗物用シート。

30

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、乗物用シートに関する。

【背景技術】**【0002】**

シートフレームの底板部の上にクッション材であるシートパッドを載置して、その上から表皮材であるシートカバーを被せかけてその末端部をシートフレームの底板部裏面に係止して取付けている乗物用シートがある。特許文献 1 には、シートカバーの末端部に樹脂プレート等の板状片を取付け、この板状片をシートフレームの底板部裏面に係止して取付けている構造が開示されている。

40

【先行技術文献】**【特許文献】****【0003】**

【特許文献 1】実開昭 63 - 127493 号公報

【発明の概要】**【発明が解決しようとする課題】****【0004】**

50

特許文献 1 に開示された技術においては、シートカバーの端末部に取付けられた板状片は、シートカバーからの引張力が主として印加される短尺方向には移動しにくい、引張力に対して垂直な方向である長尺方向には移動しやすかった。これによって、乗物の加減速や方向変更等によってシートカバーにその面に沿う方向の力が加えられた場合、板状片の長尺方向にはシートカバーが移動されやすくしわが発生して見栄えを損じるおそれがあった。

【 0 0 0 5 】

このような問題に鑑み本発明の課題は、パネル状のシートフレームにシートパッドを介してシートカバー端末部を取付ける構造の乗物用シートにおいて、簡潔な構造でシートフレームに対するシートカバーの移動を防止した乗物用シートを提供することにある。

10

【課題を解決するための手段】

【 0 0 0 6 】

本発明の第 1 発明は、乗物用シートであって、パネル状のシートフレームにクッション材であるシートパッドを介して表皮材であるシートカバーの端末部が取付けられており、該シートカバーの端末部には端末に沿って延びる係止部材が取付けられ、該係止部材が係止される前記シートフレームには前記係止部材が延びる方向に向けて傾斜する傾斜面が設けられ、該傾斜面には前記係止部材を係止する被係止部が形成され、前記シートフレームには前記被係止部に前記係止部材が係止された状態で前記係止部材が前記傾斜面の前記シートカバーに近い側に移動するのを防止するスライド防止部材が配設されていることを特徴とする。

20

【 0 0 0 7 】

第 1 発明によれば、係止部材は、シートフレームの傾斜面に傾斜方向に沿って係止されているのでシートカバーに対して離れる方向への移動は傾斜面によって阻止される。一方、シートカバーに対して近接する方向への移動はスライド防止部材によって阻止される。これによって、シートカバーがその面に沿う方向の力を加えられた場合に、シートカバーが移動してしわが発生して見栄えを損じるおそれを抑制できる。また、係止部材の一端部側のみにスライド防止部材を配設するだけでよいので構造が簡潔となる。

【 0 0 0 8 】

本発明の第 2 発明は、上記第 1 発明において、前記係止部材は樹脂製のフック部材であり、前記被係止部は前記シートフレームに設けられた切り起こし片であることを特徴とする。

30

【 0 0 0 9 】

第 2 発明によれば、軽量で簡潔な構造でシートカバーの端末部がシートフレームに係止される。

【 0 0 1 0 】

本発明の第 3 発明は、上記第 1 発明又は上記第 2 発明において、前記シートフレームはクッションフレームであり、前記傾斜面は前方から後方に向かって下がるように傾斜しており、前記係止部材は左右のシートカバー端末部に取り付けられており、前記係止部材の前端部に前のシートカバー端末部に取り付けられた端末止め部材の一部が当接して前記スライド防止部材として機能し前記係止部材のスライドを防止するように構成されていることを特徴とする。

40

【 0 0 1 1 】

第 3 発明によれば、前のシートカバー端末部に取り付けられた端末止め部材をスライド防止部材として兼用できるので部品点数の増加を抑制できる。

【 0 0 1 2 】

本発明の第 4 発明は、上記第 3 発明において、前記端末止め部材は前記前のシートカバー端末部の端末に沿って延びる他の係止部材であることを特徴とする。

【 0 0 1 3 】

第 4 発明によれば、端末止め部材を左右のシートカバー端末部に取り付けられた係止部材と同様にシートカバー端末部の端末に沿って延びる他の係止部材とするので部品の共通化

50

が図られる。

【 0 0 1 4 】

本発明の第 5 発明は、上記第 4 発明において、前記他の係止部材は樹脂製のフック部材であり、前記シートフレームには前記他の係止部材が後方から係止される切り起こし爪が設けられていることを特徴とする。

【 0 0 1 5 】

第 5 発明によれば、係止部材の前端部が他の係止部材に当接して押圧したとき、他の係止部材は切り起こし爪に対して後方から係止されるので切り起こし爪に対する係合がより確実になる。

【 0 0 1 6 】

本発明の第 6 発明は、上記第 5 発明において、前記切り起こし爪は前記係止部材が延びる方向の延長線上に位置して設けられていることを特徴とする。

【 0 0 1 7 】

第 6 発明によれば、切り起こし爪が係止部材が延びる方向の延長線上に位置して設けられているので、係止部材から印加される押圧力を効率よく受け止めスライド防止機能を十分発揮することができる。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 1 8 】

【 図 1 】 本発明の一実施形態に係る自動車用シートのシートクッションの斜視図である。シートクッション裏面のシートカバーは省いている。

【 図 2 】 上記実施形態の自動車用シートのシートクッションを上から見た平面図である。シートクッション裏面のシートカバーは省いている。

【 図 3 】 上記実施形態の自動車用シートのシートクッションを下から見た平面図である。

【 図 4 】 図 2 の I V - I V 矢視線断面図である。

【 図 5 】 図 2 の V - V 矢視線断面図である。

【 図 6 】 図 2 の V I - V I 矢視線断面図である。

【 図 7 】 図 2 の V I I - V I I 矢視線断面図である。

【 発明を実施するための形態 】

【 0 0 1 9 】

図 1 ~ 図 7 は、本発明の一実施形態を示す図である。この実施形態は、自動車用シート 1 に本発明を適用した例である。各図中、矢印により自動車用シート 1 を自動車のフロア F に取付けたときの自動車及び自動車用シート 1 の各方向を示している。以下の説明において、方向に関する記述は、この方向を基準として行うものとする。

【 0 0 2 0 】

図 1 に示すように、本実施形態に係る自動車用シート 1 は、乗員の着座部となるシートクッション 2 と、乗員の背凭れ部となるシートバック 3 と、を有している。シートクッション 2 は、骨格をなすクッションフレーム 2 F と、クッションフレーム 2 F の上に載置されるクッション材としてのクッションパッド 2 P と、クッションパッド 2 P の表面に被せつけられる表皮材としてのクッションカバー 2 C と、を有する。クッションパッド 2 P に被せつけられたクッションカバー 2 C の外形線がシートクッション 2 の外形線を構成し、図 1 においてシートクッション 2 の外形線が実線で示されている。シートクッション 2 の後側には、リクライナ（図示せず）を介してシートバック 3 の下側が取付けられ、シートクッション 2 に対するシートバック 3 の傾き角度を調整できるようになっている。シートバック 3 については、公知の構成のものであるので説明を省略し、シートクッション 2 について説明していく。ここで、自動車用シート 1、クッションパッド 2 P、クッションカバー 2 C が、それぞれ、特許請求の範囲の「乗物用シート」、「シートパッド」、「シートカバー」に相当する。

【 0 0 2 1 】

シートクッション 2 のクッションフレーム 2 F は、主として、上面視で略矩形状に形成された枠体部 1 0 と、枠体部 1 0 に支持されてクッションパッド 2 P を下から支持するク

10

20

30

40

50

ッションパン２０と、を有している。ここで、クッションパン２０が、特許請求の範囲の「シートフレーム」に相当する。

【００２２】

図１に示すように、枠体部１０は、シート左右側部において前後方向に延びる右サイドフレーム１１と左サイドフレーム１２とを、前端部において円筒状のフロントパイプ１３で、後端部側においてリアパイプ１４で、連結することによって形成されている。右サイドフレーム１１と左サイドフレーム１２とは、枠体部１０の左右方向中間位置においてフロアＦに垂直で前後方向に延びる面に関して鏡面对称の関係にあるので、代表して左サイドフレーム１２について説明する。左サイドフレーム１２は、横断面が右方に開口する略Ｕ字状で前後方向に延びるプレス成形部材であるアウト部材１２ａと、横断面が左方に開口する略Ｕ字状で前後方向に延びるプレス成形部材であるインナ部材１２ｂと、で形成される。図６及び図７に示すように、アウト部材１２ａの開口側はインナ部材１２ｂの開口側に向かい合わせたとき、インナ部材１２ｂの開口側に被さるように形成されており、インナ部材１２ｂの開口側にアウト部材１２ａの開口側を被せ嵌めた状態で溶接により連結されている。これによって、左サイドフレーム１２は、横断面が略矩形状で前後方向に延びる閉じ断面部材として形成されている。リアパイプ１４の半径は、フロントパイプ１３の半径の約１．５倍に設定されている。

【００２３】

図１に示すように、左サイドフレーム１２の前端部にはアウト部材１２ａにフロントパイプ１３の左端部側が当接する前切り欠き部１２ａ１が形成されて、前切り欠き部１２ａ１をフロントパイプ１３に当接させた状態で溶接により連結されている。左サイドフレーム１２の後端部下側にはアウト部材１２ａに後切り欠き部１２ａ２が形成され、インナ部材１２ｂにも同形状の後切り欠き部（図示せず）が形成されている。リアパイプ１４の左端部側にアウト部材１２ａの後切り欠き部１２ａ２とインナ部材１２ｂの後切り欠き部を当接させた状態で溶接により連結されている。右サイドフレーム１１とフロントパイプ１３との間、及び右サイドフレーム１１とリアパイプ１４との間も同様である。フロントパイプ１３の下面には枠体部１０の左右方向中間位置を中心として左右一対のブラケット１５が取付けられている。ブラケット１５のフロントパイプ１３と反対側はボルト及びナットによってフロアＦに取付けられている。さらに、フロントパイプ１３の前面には前面視で上方に開口した略Ｕ字状に形成されたワイヤ１６が連結されている。ワイヤ１６は、クッションパッド２Ｐの前下部を支持する機能を果たす。リアパイプ１４の下面にもブラケット（図示せず）が取付けられておりこのブラケットを介してフロアＦに連結される。これによって、枠体部１０は、フロアＦに固定されている。

【００２４】

図１～図７に示すように、クッションパン２０は、上面視で略矩形状をしており前後方向の長さがフロントパイプ１３の前端部とリアパイプ１４の後端部との間の長さ程度であり、左右方向の長さが右サイドフレーム１１と左サイドフレーム１２との間の長さの２／３程度のプレス部品である。また、クッションパン２０は、側方視で概略下方に凸となる形状をしているとともに、前後方向に延びる６本の凸条が形成されている。図２及び図４に示すように、クッションパン２０は、前方から後方に向かって、前水平部２０ａと、第１傾斜部２０ｂと、中水平部２０ｃと、第２傾斜部２０ｄと、後水平部２０ｅと、を有する。前水平部２０ａは、その前端部が下方に折り曲げられて前フランジ部２０ａ１として形成され、前フランジ部２０ａ１の後部の水平部分の下面がフロントパイプ１３の上面に載置されて溶接により固定されている。第１傾斜部２０ｂは、前水平部２０ａの後端部から中水平部２０ｃの前端部にかけて後下方に向けて傾斜して形成されている。中水平部２０ｃは、着座乗員の座骨結節部に対応する部分において略水平に形成されている。中水平部２０ｃの前端部はフロントパイプ１３とリアパイプ１４の前後方向中央部よりやや後側の位置に、中水平部２０ｃの後端部はリアパイプ１４にリアパイプ１４の半径程度近接した位置に配置されている。また、中水平部２０ｃの上下方向位置は、リアパイプ１４の中心軸よりやや下方の位置とされている。第２傾斜部２０ｄは、中水平部２０ｃの後端部か

ら後水平部 20 e の前端部にかけて後上方に向けて傾斜して形成されている。後水平部 20 e は、その後端部が下方に折り曲げられて後フランジ部 20 e 1 として形成され、後フランジ部 20 e 1 の前部の水平部分の下面がリアパイプ 14 の上面に載置されて溶接により固定されている。フロントパイプ 13 の中心軸は、その上下方向位置がリアパイプ 14 の中心軸よりリアパイプ 14 の半径の 3 倍程度の長さ分高く設定されている。したがって、クッションパン 20 を枠体部 10 に取付けた際、前水平部 20 a は後水平部 20 e よりリアパイプ 14 の半径の 3 倍程度の長さ分高い位置にある。ここで、第 1 傾斜部 20 b が、特許請求の範囲の「傾斜面」に相当する。

【0025】

図 1 ~ 図 7 に示すように、クッションパン 20 には、前水平部 20 a から後水平部 20 e にかけて前後方向にほぼ等間隔で平行して延びる上方に向かって突出する突条部が 6 本形成されている。詳しく説明すると、クッションパン 20 の左右方向中心線に関して対称に配置された 3 対の突条部が形成され、内側から一対の第 1 突条部 21、一対の第 2 突条部 22、一対の第 3 突条部 23 として形成されている。第 1 突条部 21 の間には前後方向に延びる第 1 平坦部 24 が、第 1 突条部 21 と第 2 突条部 22 との間には前後方向に延びる第 2 平坦部 25 が、第 2 突条部 22 と第 3 突条部 23 との間には前後方向に延びる第 3 平坦部 26 が、形成されている。

【0026】

図 2 及び図 6 ~ 図 7 に示すように、第 2 平坦部 25 と第 3 平坦部 26 は、前水平部 20 a から後水平部 20 e にかけて同一の上下方向高さで延びている。換言すれば、第 2 平坦部 25 と第 3 平坦部 26 は、前水平部 20 a から後水平部 20 e にかけて同一の面状に延びている。また、第 1 平坦部 24 は、前水平部 20 a と中水平部 20 c と第 2 傾斜部 20 d と後水平部 20 e において、第 2 平坦部 25 及び第 3 平坦部 26 と同一の上下方向高さであって、第 1 傾斜部 20 b において、第 2 平坦部 25 及び第 3 平坦部 26 より上下方向高さが低く形成されている。換言すれば、第 1 平坦部 24 は、第 1 傾斜部 20 b 以外の部分において第 2 平坦部 25 及び第 3 平坦部 26 と同一の面状とされ、第 1 傾斜部 20 b において第 2 平坦部 25 及び第 3 平坦部 26 より下方に位置するように形成されている。

【0027】

図 2 及び図 6 ~ 図 7 に示すように、第 1 突条部 21、第 2 突条部 22、第 3 突条部 23 の第 2 平坦部 25 及び第 3 平坦部 26 から上方への突出高さは、第 1 突条部 21、第 3 突条部 23、第 2 突条部 22 の順に高く形成されている。すなわち、第 1 突条部 21 は、その上方への突出高さが第 2 突条部 22、第 3 突条部 23 に比べて大きく設定されており前後方向の曲げ弾性係数が最も大きくなるようにされている。第 1 突条部 21 は、前後方向が前水平部 20 a 後端部の若干後方から後水平部 20 e にかけて第 2 突条部 22 及び第 3 突条部 23 と平行に前後方向に延びており、その左右方向の間隔は第 1 突条部 21 と隣接する第 2 突条部 22 との間隔と同じに設定されている。具体的には、第 1 突条部 21 の左右方向の間隔は約 50 mm に設定されている。この 50 mm という寸法は、成人の座骨結節間の間隔が 75 mm から 125 mm とされる中で、最小値の 75 mm より短い寸法である。また、第 1 突条部 21 は、前後方向が前水平部 20 a 後端部の若干後方から前方に行くにしたがってお互いに離隔する離隔部 21 a として形成されている。すなわち、一対の第 1 突条部 21 は前方に行くにしたがって、それぞれ第 2 突条部 22 に近接する。第 3 突条部 23 は、クッションパン 20 の左右端部において前後方向に延びて形成されている。第 3 突条部 23 と隣接する第 2 突条部 22 との左右方向の間隔は、第 1 突条部 21 間の間隔よりやや狭く設定されている。

【0028】

図 2、図 3、図 5 ~ 図 7 に示すように、第 1 平坦部 24 には中水平部 20 c に 2 つの重量軽減を図るための軽減孔 27 が形成されている。第 3 平坦部 26 には、それぞれ、中水平部 20 c に 2 つ、第 1 傾斜部 20 b に 2 つの軽減孔 27 が形成されている。第 2 平坦部 25 には、それぞれ、中水平部 20 c に 1 つの後方から巻込んだクッションカバー 2 c の端末部を係止する係止爪 28 c が形成されている。係止爪 28 c は、その前側及び左右側

10

20

30

40

50

に上面視 U 字状の空隙部 28c1 が設けられて下方に突出して前方から後述するフック部材 34a が係止可能とされている。また、第 2 平坦部 25 には、それぞれ、第 1 傾斜部 20b の中央部に左右の側方から巻込んだクッションカバー 2C の末端部を係止する係止爪 28b が 2 つずつ形成されている。左側の第 2 平坦部 25 に配設された係止爪 28b は、その右側及び前後側に上面視 U 字状の空隙部 28b1 が設けられて下方に突出して右方から後述するフック部材 32a が係止可能とされている。右側の第 2 平坦部 25 に配設された係止爪 28b は、その左側及び前後側に上面視 U 字状の空隙部 28b1 が設けられて下方に突出して左方から後述するフック部材 33a が係止可能とされている。さらに、第 2 平坦部 25 には、それぞれ、第 1 傾斜部 20b の前部に前方から巻込んだクッションカバー 2C の末端部を係止する係止爪 28a が形成されている。係止爪 28a は、その後側及び左右側に上面視 U 字状の空隙部 28a1 が設けられて下方に突出して後方から後述するフック部材 31a が係止可能とされている。第 2 平坦部 25 には、それぞれ、係止爪 28b の間及び係止爪 28b と係止爪 28a との間に軽減孔 27 が 1 つずつ形成されている。係止爪 28a、28b、28c と空隙部 28a1、28b1、28c1 は、クッションパン 20 のプレス成形時に第 1 突条部 21、第 2 突条部 22、第 3 突条部 23 の成形と同時に形成される。なお、係止爪 28a、28b、28c の周囲の空隙部 28a1、28b1、28c1 は、軽減孔としても機能する。係止爪 28a は、係止爪 28b の先端部をつないだ前後方向に延びる線の延長線上にその前後方向に延びる中心線を一致させて配置されている。ここで、係止爪 28b が、特許請求の範囲の「被係止部、切り起こし片」に相当する。また、係止爪 28a が、特許請求の範囲の「切り起こし爪」に相当する。

10

20

【0029】

図 2 に示すように、クッションパン 20 は前水平部 20a がフロントパイプ 13 に対して 6 点のスポット溶接部 S でスポット溶接されることで連結される。6 点のスポット溶接部 S は、第 1 平坦部 24 の 2 点と、第 2 平坦部 25 の 2 点と、第 3 平坦部 26 の 2 点と、である。第 1 平坦部 24 の 2 点については、それぞれ、離隔部 21a の内側に設定されている。また、クッションパン 20 は後水平部 20e がリアパイプ 14 に対して 5 点のスポット溶接部 S でスポット溶接されることで連結される。5 点のスポット溶接部 S は、第 1 平坦部 24 の 1 点と、第 2 平坦部 25 の 2 点と、第 3 平坦部 26 の 2 点と、である。これによって、クッションパン 20 は枠体部 10 に固定されてクッションフレーム 2F が形成される。

30

【0030】

図 2 ~ 図 7 に示すように、クッションカバー 2C は複数の表皮材パーツを縫い合わせて形成された下方に開口する袋状の部材である。クッションパッド 2P に覆い被せたときクッションパッド 2P の表面形状に対応するような形状に形成されている。図 3 に示すように、クッションカバー 2C は、クッションパッド 2P の 4 側面である前部、左側部、右側部、後部を覆う部分の端部に、それぞれ、前端部 31、左端部 32、右端部 33、後端部 34 が設けられている。そして、前端部 31、左端部 32、右端部 33、後端部 34 の先端部には、それぞれ、樹脂製のフック部材 31a、32a、33a、34a が縫製により取付けられている。すなわち、前端部 31 の先端部にフック部材 31a が、左端部 32 の先端部にフック部材 32a が、右端部 33 の先端部にフック部材 33a が、後端部 34 の先端部にフック部材 34a が、取付けられている。図 4 及び図 7 に示すように、フック部材 31a、32a、33a、34a は、いずれも横断面が略 J 字形の一定断面の部材を所定の寸法にカットしたものである。J 字の平面部分がクッションカバー 2C の端部に縫製により取付けられ、J 字の湾曲部分がクッションパン 20 の係止爪 28a、28b、28c に係止されるようになっている。フック部材 31a は、係止爪 28a に係止されたとき左右方向が第 2 突条部 22 間に延びる長さに形成されている。フック部材 34a は、係止爪 28c に係止されたとき左右方向が第 2 突条部 22 間に延びる長さに形成されている。フック部材 32a とフック部材 33a は、それぞれ、係止爪 28b に係止されたとき前後方向が係止爪 28a のやや後部から第 1 傾斜部 20b の後端部近傍まで延びる長さに形成されている。これによって、フック部材 31a を係止爪 28a に係止した状態でフック部

40

50

材 3 2 a とフック部材 3 3 a を、それぞれ、係止爪 2 8 b に係止するとフック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a の前端部はフック部材 3 1 a の後端部に当接するようになっている。ここで、フック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a とが、特許請求の範囲の「係止部材」に相当し、フック部材 3 1 a が、特許請求の範囲の「スライド防止部材、端末止め部材、他の係止部材」に相当する。

【 0 0 3 1 】

以上のように構成される本実施形態は、以下のような作用効果を奏する。係止爪 2 8 b は、クッションパン 2 0 の第 1 傾斜部 2 0 b に傾斜方向に沿って配設され、フック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a は、それぞれ、係止爪 2 8 b に係止されている。これによって、フック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a が後方に移動しようとする動きは第 1 傾斜部 2 0 b によって阻止される。これは、フック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a が後方に移動しようとするくとクッションカバー 2 C の左端部 3 2 と右端部 3 3 を下方に引き込むことになるためクッションパッド 2 P が圧縮されてこれを阻止する方向の力を印加するためである。また、フック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a が前方に移動しようとする動きはフック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a の前端部がフック部材 3 1 a の後端部に当接することによって阻止される。両者が相俟ってフック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a の前後方向への移動が阻止されクッションカバー 2 C が面に沿う方向に移動してしわが発生して見栄えを損じるおそれを抑制できる。また、フック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a の前端部がフック部材 3 1 a の後端部に当接するようにフック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a を配設するだけでよいので構造が簡潔である。また、フック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a の前方への移動を阻止するのに新たな部品を追加しなくてもよいので部品点数の増加を抑制できる。さらに、フック部材 3 1 a に対してフック部材 3 2 a 及びフック部材 3 3 a から押圧力が加えられたとき、フック部材 3 1 a は係止爪 2 8 a に対して係合を深める方向に押されるので係合がより確実になる。加えて、係止爪 2 8 a はフック部材 3 2 a 及びフック部材 3 3 a の延びる方向の延長線上に配置されているのでフック部材 3 2 a 及びフック部材 3 3 a から印加される押圧力を効率よく受け止めスライド防止機能を十分発揮することができる。

【 0 0 3 2 】

以上、特定の実施形態について説明したが、本発明は、それらの外観、構成に限定されず、本発明の要旨を変更しない範囲で種々の変更、追加、削除が可能である。例えば、次のようなものが挙げられる。

【 0 0 3 3 】

1 . 上記実施形態では、シートクッション 2 に本発明を適用したが、これに限らず、シートバック 3 に適用することもできる。

【 0 0 3 4 】

2 . 上記実施形態では、後下方に向けて傾斜して形成された第 1 傾斜部 2 0 b に係止爪 2 8 b を配設して、フック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a を取付けこれらの前方への移動をフック部材 3 1 a に当接させることで阻止した。しかし、これに限らず、第 1 傾斜部 2 0 b が前下方に傾斜しておりフック部材 3 2 a とフック部材 3 3 a の後端部をフック部材 3 4 a に当接させて移動を阻止するようにしてもよい。さらには、この関係を左右方向に適用してもよい。

【 0 0 3 5 】

3 . 上記実施形態では、フック部材 3 1 a 、 3 2 a 、 3 3 a 、 3 4 a として横断面が略略 J 字形の一定断面の部材を使用した。これに限らず、平板状の樹脂製プレート等を用いてもよい。

【 0 0 3 6 】

4 . 上記実施形態では、本発明を自動車のシートに適用したが、飛行機、船、電車等に搭載のシートに適用しても良い。

【 符号の説明 】

【 0 0 3 7 】

1 自動車用シート（乗物用シート）

10

20

30

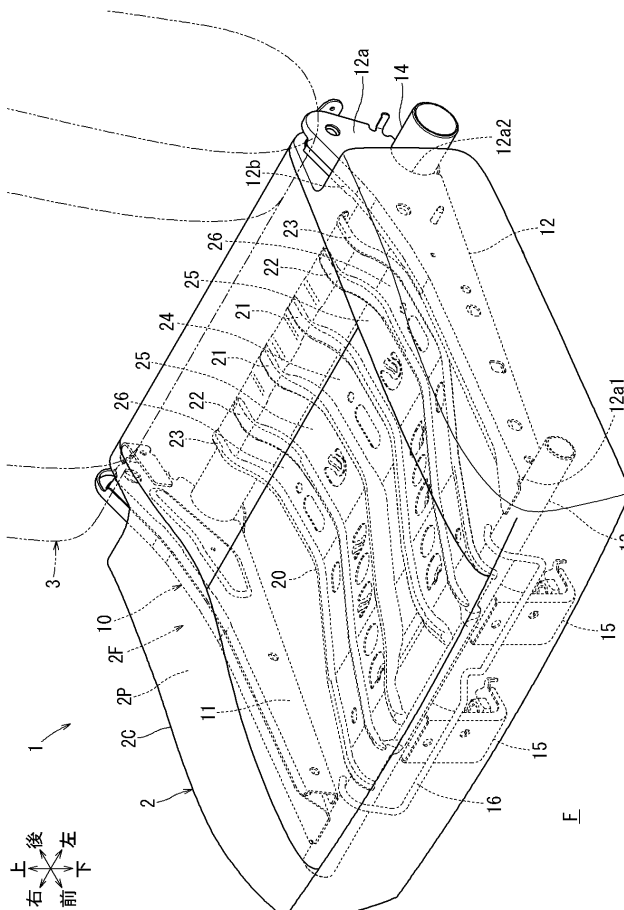
40

50

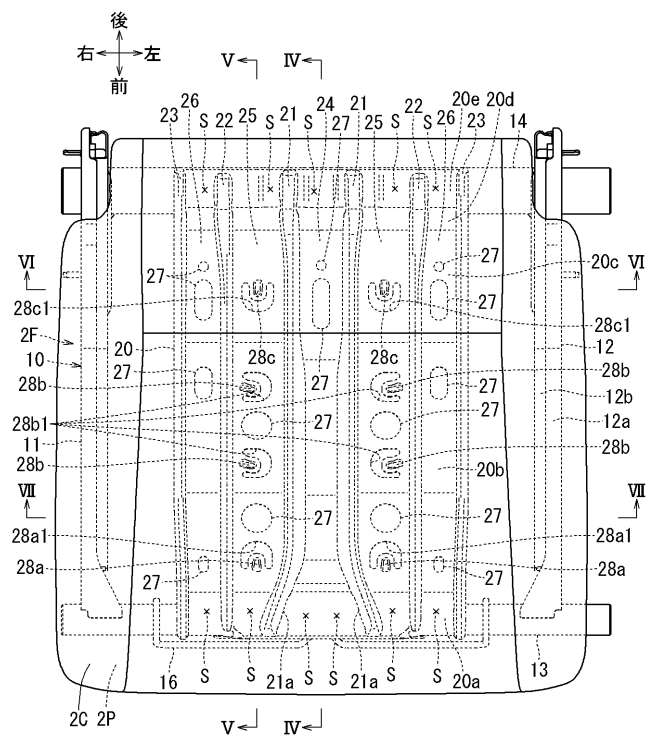
- 2 シートクッション
- 2 C クッションカバー（シートカバー）
- 2 P クッションパッド（シートパッド）
- 2 F クッションフレーム
- 2 0 クッションパン（シートフレーム）
- 2 0 b 第 1 傾斜部（傾斜面）
- 2 8 a 係止爪（切り起こし爪）
- 2 8 b 係止爪（被係止部、切り起こし片）
- 3 1 a フック部材（スライド防止部材、端末止め部材、他の係止部材）
- 3 2 a フック部材（係止部材）
- 3 3 a フック部材（係止部材）
- F フロア

10

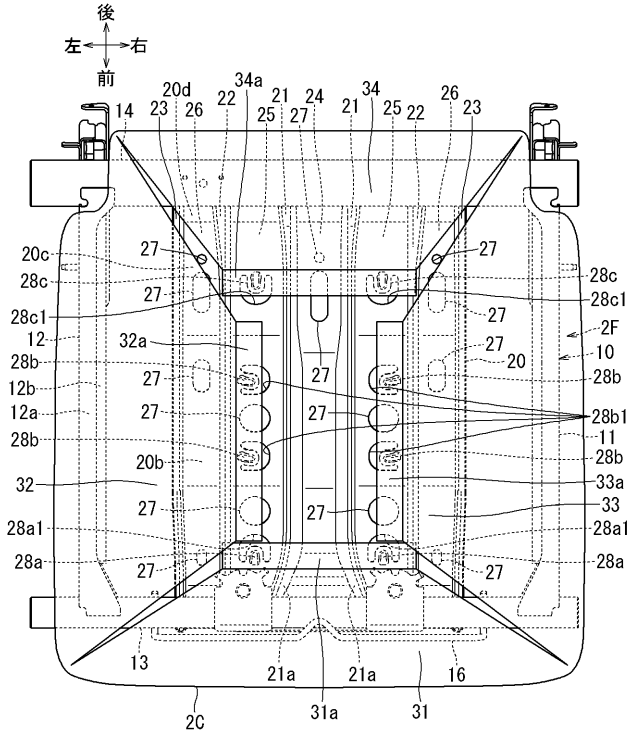
【図 1】



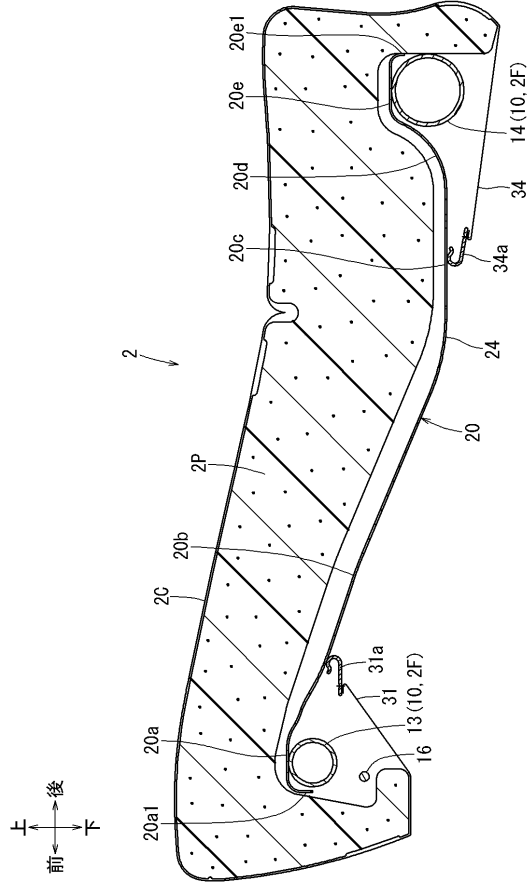
【図 2】



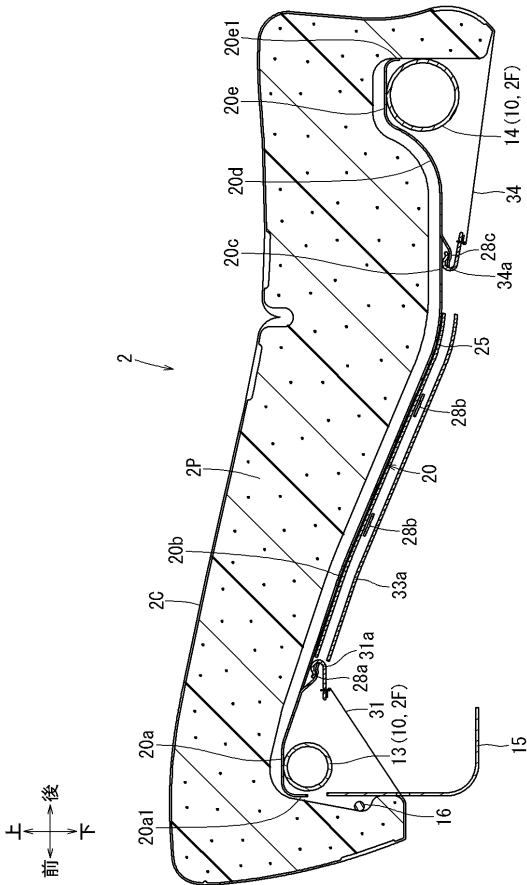
【図 3】



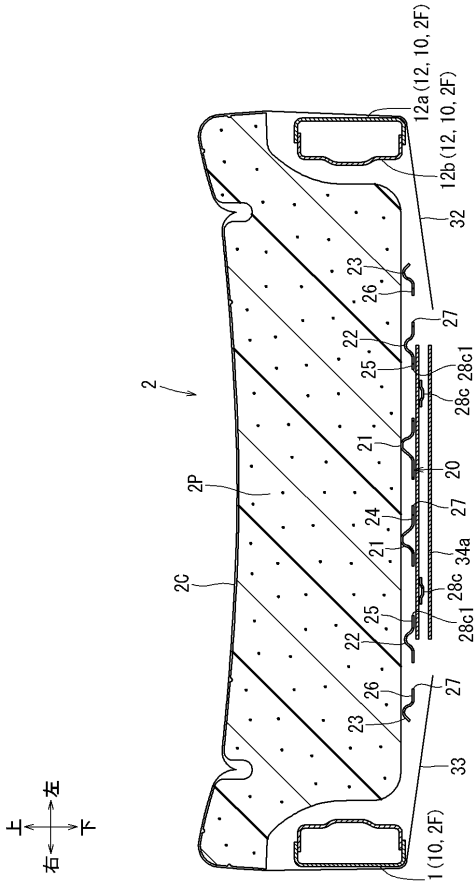
【図 4】



【図 5】



【図 6】



【 図 7 】

