(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2019年10月31日(31.10.2019)

WIPO | PCT

(10) 国際公開番号
WO 2019/207814 A1

(51) 国際特許分類:
B60N 2/90 (2018.01)　*B60N 2/22* (2006.01)
B60N 2/20 (2006.01)　*E05B 65/00* (2006.01)

(21) 国際出願番号：　PCT/JP2018/032777

(22) 国際出願日：　2018年9月4日(04.09.2018)

(25) 国際出願の言語：　日本語

(26) 国際公開の言語：　日本語

(30) 優先権データ：
特願 2018-087012　2018年4月27日(27.04.2018)　JP
特願 2018-105025　2018年5月31日(31.05.2018)　JP

(71) 出願人: 三井金属アクト株式会社 (**MITSUI KINZOKU ACT CORPORATION**) [JP/JP]; 〒2200011 神奈川県横浜市西区高島一丁目１番２号 Kanagawa (JP).

(72) 発明者: 野口　勝則 (**NOGUCHI, Katsunori**); 〒2310813 神奈川県横浜市中区かもめ町４８番地 三井金属アクト株式会社内 Kanagawa (JP).

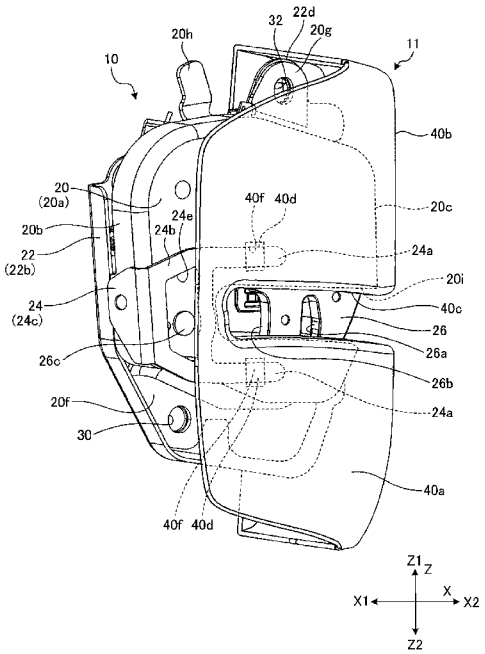
(74) 代理人: 特許業務法人酒井国際特許事務所 (**SAKAI INTERNATIONAL PATENT OFFICE**); 〒1000013 東京都千代田区霞が関３丁目８番１号 虎の門三井ビルディング Tokyo (JP).

(81) 指定国(表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DJ, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JO, KE, KG, KH, KN, KP, KR, KW, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.

(84) 指定国(表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM,

(54) **Title:** SEAT LOCK DEVICE

(54) 発明の名称： シートロック装置



(57) **Abstract:** Provided is a seat lock device with which a cover assembly operation can be simplified. A seat lock device (10) retains a seat back of a vehicle in a locked state, and is partially covered by a cover (11). The seat lock device (10) comprises: a hook member (26) provided with an engagement groove (26a) that engages with a striker (14) which enters the groove from the rear; a rotation shaft (26c) that rotatably supports the hook member (26) near the front end thereof; an outer case (20) to which the rotation shaft (26c) is fixed; a striker entry groove (20i) which is formed in the outer case (20) and into which the striker (14) enters; and a pair of retaining protrusions (24a) which are provided to both sides of the striker entry groove (20i), and which protrude toward the rear. The cover (11) is retained as a result of the pair of retaining protrusions (24a) being inserted into retention holes (40f) of parts (40d) to be retained of the cover (11).

WO 2019/207814 A1

[続葉有]

ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類：

一　国際調査報告（条約第21条(3)）

(57) 要約：カバーの組み付け作業が簡便なシートロック装置を提供する。 シートロック装置（１０）は、車両におけるシートバックをロック状態に保持するとともに、一部がカバー（１１）で覆われる。シートロック装置（１０）は、後方から進入するストライカ（１４）に対して係合する係合溝（２６ａ）を備えるフック部材（２６）と、フック部材（２６）を前端近傍で回転自在に軸支する回転軸（２６ｃ）と、回転軸（２６ｃ）が固定される外側ケース（２０）と、外側ケース（２０）に形成され、ストライカ（１４）が進入するストライカ進入溝（２０ｉ）と、ストライカ進入溝（２０ｉ）の両側にそれぞれ設けられ、後方に向けて突出する一対の保持突起（２４ａ）とを有する。カバー（１１）は、該カバー（１１）が備える被保持部（４０ｄ）の被保持孔（４０ｆ）に一対の保持突起（２４ａ）が挿入されることにより保持される。

明　細　書

発明の名称 ： シートロック装置

技術分野

[0001] 本発明は、俯仰可能に構成されたシートバックをロック状態に保持するシートロック装置に関し、特に、少なくとも一部がカバーで覆われるシートロック装置に関する。

[0002] 車両のシートは座面であるシートクッションと、背もたれであるシートバックとを備えており、このうちシートバックは通常の着座用としての起立姿勢と、荷積の便宜のために前方に倒す前倒姿勢とに俯仰切り替えが可能となっている。着座用の起立姿勢ではシートバックに設けられたシートロック装置が車体本体に固定されたストライカに係合することによりロック状態に保持されて安定するように構成されている。また、起立姿勢についてはシートロック装置の内部機構により２段階に切り替え可能なものもある。シートロック装置は、主に外観意匠上の観点からカバーで覆われることが多い。

[0003] シートロック装置は基本的構成として、後方から進入するストライカと、ストライカに係合する係合溝を備えるフック部材と、フック部材を前端近傍で回転自在に軸支する軸部材と、軸部材が固定されるケース部材とを備えている。ケース部材にはストライカが進入するストライカ進入溝が設けられている（例えば、特許文献１参照）。

先行技術文献

特許文献

[0004] 特許文献1：特許第４８４７９０１号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0005] カバーはシートロック装置の外側面と後面との２方向面を覆うことが多く、組み付け部もこの２方向に設けられている。そして、カバーの組み付けはこれらの２方向からの作業が必要となっており、作業の簡便化が求められて

いる。特に、シートバックを２段階に切り替え可能なシートロック装置はサイズが大きくなり、カバーもそれに合わせて大きいものが用いられることから、組み付け作業簡便化の要請が高い。

[0006] 本発明は、上記の課題に鑑みてなされたものであって、組み付け作業の簡便なシートロック装置を提供することを目的とする。

課題を解決するための手段

[0007] 上述した課題を解決し、目的を達成するために、本発明にかかるシートロック装置は、車両におけるシートバックをロック状態に保持するとともに、少なくとも一部がカバーで覆われるシートロック装置であって、後方から進入するストライカに対して係合する係合溝を備えるフック部材と、前記フック部材を前端近傍で回転自在に軸支する軸部材と、前記軸部材が固定されるケース部材と、前記ケース部材に形成され、前記ストライカが進入するストライカ進入溝と、前記ストライカ進入溝の両側にそれぞれ設けられ、後方に向けて突出する一対の保持突部と、を有し、前記カバーは、該カバーが備える被保持孔に一対の前記保持突部が挿入されることにより保持されることを特徴とする。

[0008] 前記ケース部材は、前記ストライカ進入溝が形成されるケース側面部を有し、一対の前記保持突部は前記ケース側面部に当接する側面当接板から突出し、前記側面当接板は開口孔を有してもよい。

[0009] 前記ケース部材の前面部に固定された前面当接板を有し、前記保持突部は、前記前面当接板から後方に向けて折り曲がる屈曲部を介して接続されていてもよい。

[0010] 前記ストライカは第１ストライカであって、該第１ストライカは定距離離れた第２ストライカと一体的に連動し、前記係合溝は前記第１ストライカまたは前記第２ストライカに係合することにより、前記シートバックを２段階の傾斜角度にロックしてもよい。

発明の効果

[0011] 本発明にかかるシートロック装置では、後方に突出する一対の保持突部が

ストライカ進入溝の上下に設けられており、カバーは、該カバーが備える被保持孔に一対の保持突部が挿入されることから、組み付け作業が簡便である。

図面の簡単な説明

[0012] [図1]図１は、シートロック装置が適用されるシートを示す模式斜視図である。

[図2]図２は、シートロック装置が適用されるシートを示す模式側面図である。

[図3]図３は、シートロック装置の斜視図である。

[図4]図４は、シートロック装置の一部省略側面図である。

[図5]図５は、カバーが装着されたシートロック装置の斜視図である。

[図6]図６は、カバーの斜視図である。

[図7]図７は、カバー保持部材に係合されたカバーを内側から見た斜視図である。

発明を実施するための形態

[0013] 以下に、実施形態にかかるシートロック装置１０を図面に基づいて詳細に説明する。なお、この実施形態によりこの発明が限定されるものではない。

[0014] 図１および図２に示すように、本実施の形態にかかるシートロック装置１０は車両の左右のシート１２にそれぞれ適用される。シートロック装置１０は一部がカバー１１で覆われている。シート１２は座面であるシートクッション１２ａと、背もたれであるシートバック１２ｂを備えている。シートバック１２ｂは、シートバック回転軸１３を中心として回動し、通常の着座用としての起立姿勢と、荷積の便宜のために前方に倒す前倒姿勢とに俯仰切り替えが可能となっている。また、起立姿勢についてはシートロック装置１０の機構により標準な第１起立姿勢と、それよりも深い傾斜の第２起立姿勢との２段階に切り替え可能となっている。図１ではシートバック１２ｂの第１起立姿勢を実線で示し、前倒姿勢と第２起立姿勢を仮想線で示している。

[0015] シートロック装置１０は、シートバック１２ｂの肩部のやや下方内部に設

けられており、車体パネル側に固定されている金属製の第１ストライカ１４ａ又は第２ストライカ１４ｂに係合することによりシートバック１２ｂを２つの起立姿勢にロックすることができる。またシートロック装置１０と第１ストライカ１４ａ及び第２ストライカ１４ｂとの係合を解除することによりシートバック１２ｂを前倒姿勢に倒すことができる。

[0016] 第１ストライカ１４ａと第２ストライカ１４ｂは定距離だけ離れて並列され、先端が相互接続されて一方が開口の矩形をなし、その開口側がストライカベース１５に固定されている。第１ストライカ１４ａと第２ストライカ１４ｂのいずれかを代表的にストライカ１４とも呼ぶ。シートロック装置１０でカバー１１に覆われない箇所については、シートバック１２ｂにより覆われ、シートロック装置１０はストライカ１４が進入するごく一部を除いてほぼ全体が視認されないようになっている。カバー１１は視認される部品であることから、全体的にやや丸みを帯びた見栄えのよいデザインとなっている。

[0017] シートバック１２ｂを前倒姿勢から持ち上げることにより、最初に第１ストライカ１４ａがシートロック装置１０に係合し第１起立姿勢となる。次いで、シートバック１２ｂの肩部に設けられた操作部１６を操作することによりシートロック装置１０と第１ストライカ１４ａとの係合が解除され、より深く倒すことにより第２ストライカ１４ｂが係合して第２起立姿勢でロックされ、または再度前倒することにより前倒姿勢に戻される。第２起立姿勢における係合解除も操作部１６を操作することによる。

[0018] シートロック装置１０は車両の左右のシート１２にそれぞれ適用される。以下の説明では、車両の左側のシート１２（図１の手前側）及びその内部のシートロック装置１０を例にして説明するが、右側においても左右対称又は略左右対称で同様の作用効果がある。また、以下の説明では方向として車両の前後、内外、上下を基準とし、シートバック１２ｂは基本的に第１起立姿勢とする。各図面では理解を容易にするため前後方向をＸ、前方をＸ１、後方をＸ２、車幅方向をＹ、内方向をＹ１、外方向をＹ２、上下方向をＺ、上

方をＺ１、下方をＺ２としてそれぞれ矢印で示す。さらに、シートロック装置１０とストライカ１４との相対的動作については、シートロック装置１０を基準として、ストライカ１４が変位するものとして説明する。

[0019] 図３に示すように、シートロック装置１０は、外側ケース（ケース部材）２０と、内側ケース２２と、カバー保持部材２４と、ストライカ１４に対して係合するフック部材２６とを有する。フック部材２６は内部機構２８の一部である。外側ケース２０、内側ケース２２およびカバー保持部材２４は、例えば金属のプレス成形品である。フック部材２６はストライカ１４が係合する係合溝２６ａと、遊嵌溝２６ｂと、回転軸（軸部材）２６ｃとを有する。係合溝２６ａは後端近傍、遊嵌溝２６ｂは中央部、回転軸２６ｃは前端近傍に設けられている。係合溝２６ａは前後を角部２６ｄと副角部２６ｅとに挟まれた部分である。

[0020] 外側ケース２０は内部機構２８を覆う外側面２０ａと、前面２０ｂと、後面２０ｃと、上面２０ｄと、下面２０ｅとを有する。外側ケース２０はさらに、下面２０ｅから折り返されて下方に突出する２つの取付片２０ｆと、上面２０ｄから折り返されて上方に突出する取付片２０ｇと、上面から折り返されて上方に突出する保持突片２０ｈとを有する。保持突片２０ｈは操作部１６の嵌合部と嵌合して仮保持するためのものである。

[0021] 外側面（ケース側面部）２０ａとフック部材２６との車幅方向隙間は狭い。外側面２０ａおよび後面２０ｃには、ストライカ１４が進入するストライカ進入溝２０ｉが設けられている。シートロック装置１０は２段ロック式であることから、後述するように第１ストライカ１４ａが遊嵌溝２６ｂまで進入するためそれだけストライカ進入溝２０ｉも車長方向に長く形成されている。ストライカ進入溝２０ｉが長いことから、それだけシートロック装置１０は大型となっており、さらにはそれを覆うカバー１１も大型である。ストライカ進入溝２０ｉは外側ケース２０の後端から前方に向かって回転軸２６ｃの近傍まで延在するとともに後面２０ｃを横断している。外側面２０ａは回転軸２６ｃの外側端を軸支しており、該回転軸２６ｃは外側面２０ａから

わずかに突出している。外側面２０ａには内側に凸の円弧状膨出部２０ｊが設けられている。円弧状膨出部２０ｊは回転軸２６ｃを中心とし、フック部材２６の回動範囲に合わせて設けられており、該フック部材２６が外力によって外側に変位することを抑制する作用を奏する。

[0022] 内側ケース２２は内部機構２８を覆う内側面２２ａ（図４参照）と、前面２２ｂと、後面２２ｃ（図４参照）とを有する。内側ケース２２は外側ケース２０と組み合わさり内部機構２８を覆う。内部機構２８は前方を前面２０ｂおよび前面２２ｂで覆われており、後方を後面２０ｃおよび後面２２ｃで覆われている。内側ケース２２の下方部は、外側ケース２０の２つの取付片２０ｆの下辺とほぼ同じ位置まで下方に延在している。内側ケース２２の下方部と２つの取付片２０ｆには同軸のボルト孔３０が設けられている。内側ケース２２は、上方に突出する取付片２２ｄを有する。取付片２２ｄと取付片２０ｇとは重なり合う同形状であって、同軸のボルト孔３２が設けられている。ボルト孔３０，３２にボルトを挿通してシートバック１２ｂにおけるフレームに対して螺合することにより、シートロック装置１０が固定される。内側ケース２２にはストライカ１４が進入するストライカ進入溝２２ｅが設けられている。内側ケース２２のストライカ進入溝２２ｅと外側ケース２０のストライカ進入溝２０ｉとは側面視でほぼ重なり合う。内側ケース２２は回転軸２６ｃの内側端を軸支している。

[0023] カバー保持部材２４は、一対の保持突起２４ａと、外側面２０ａに当接している側面当接板２４ｂと、前面２０ｂに固定された前面当接板２４ｃとを有する。前面当接板２４ｃは内側に凸の略三角形状であって、中央のエンボス２４ｄによって前面２０ｂに固定されている。前面当接板２４ｃの下辺は前面２０ｂの下辺とほぼ一致している。

[0024] 側面当接板２４ｂは、前面当接板２４ｃから後方に向けて９０度折り曲がる屈曲部を介して接続されており、後方に向けて広がる略台形となっている。側面当接板２４ｂの下辺は下面２０ｅの前方部とほぼ一致している。側面当接板２４ｂには、輪郭よりも一回り小さい略台形の開口孔２４ｅが設けら

れており、回転軸２６ｃと干渉することがない。側面当接板２４ｂの板厚は回転軸２６ｃの突出量よりもわずかに厚く形成されている。開口孔２４ｅにより軽量化が図られる。側面当接板２４ｂの後方部を形成する上下延在梁の中央には、回転軸２６ｃを中心とした湾曲部２４ｆが形成されている。湾曲部２４ｆにより、回転軸２６ｃの周辺に組み立て時の治具を配置することができる。湾曲部２４ｆの後端はストライカ進入溝２０ｉの前端とほぼ接している。エンボス２４ｄに相当する固定手段は側面当接板２４ｂに設けられていてもよい。

[0025] 一対の保持突起２４ａはやや長尺な板形状であって、側面当接板２４ｂの後端上下から僅かに外側に屈曲し、さらに後方に屈曲し、ストライカ進入溝２０ｉの上下両側で後方に向けて平行に突出している。保持突起２４ａの延在方向はストライカ進入溝２０ｉおよびストライカ１４の進入経路の線Ｌ１にほぼ平行である。保持突起２４ａと外側面２０ａとの間には適度な隙間が設けられている。保持突起２４ａの長さは、ストライカ進入溝２０ｉの前後方向長さの略半分である。後述するように、保持突起２４ａはカバー１１を保持する。

[0026] 次に、図４に示すように、内部機構２８は上記のフック部材２６に加え、センシングレバー３４と、カムプレート３６と、オープンレバー３８とを有する。フック部材２６、センシングレバー３４およびカムプレート３６は図４における時計方向に弾性付勢されており、オープンレバー３８は反時計方向に弾性付勢されている。フック部材２６は図４における手前側に配置されており、カムプレート３６はその奥に配置されており、センシングレバー３４およびオープンレバー３８はさらにその奥でほぼ上下に並んで配置されている。

[0027] フック部材２６は、第１ストライカ１４ａが後方から進入し、角部２６ｄを押し上げて通過すると弾性力によって再び時計方向に回転して第１ストライカ１４ａを係合溝２６ａに係合させる。これによりシートバック１２ｂは第１起立姿勢にロックされる。さらにオープンレバー３８を操作することに

よりフック部材２６を一時的に反時計方向に回動させた状態で第１ストライカ１４ａを線Ｌ１に沿って進入させ、フック部材２６を元位置に戻すと、第１ストライカ１４ａは遊嵌溝２６ｂに嵌るとともに第２ストライカ１４ｂは係合溝２６ａに係合する。これによりシートバック１２ｂは第２起立姿勢にロックされる。

[0028] センシングレバー３４は、中央の回転軸３４ａで軸支されており、後端の検出部３４ｂがストライカ１４に対して当接／非当接することで角度が変わる部材であり、前端のピン３４ｃがカムプレート３６を変位させる。

[0029] カムプレート３６は、前方上端の回転軸３６ａで軸支されており、ストライカ１４が係合溝２６ａに係合しているとき、下方のカム面３６ｂがフック部材２６の拘束ピン２６ｇを押圧することによりフック部材２６を安定させる。カムプレート３６は、大きい外力を受けて拘束ピン２６ｇがカム面３６ｂを押し上げたときに、後方のインターロック面３６ｃがフック部材２６のインターロックピン２６ｆを受け止めることによりフック部材２６が過度に回動することを防止する。カムプレート３６は、ストライカ１４と係合溝２６ａとの係合を解除させる際にはピン３６ｄがオープンレバー３８によって操作されることによりやや回動する。これにより、インターロックピン２６ｆは逃げ部３６ｅに進入可能となり、フック部材２６は反時計方向へ回動可能となり、ストライカ１４と係合溝２６ａとの係合が解除される。

[0030] オープンレバー３８は、上方の回転軸３８ａで軸支されており、ロッド孔３８ｂに接続されるロッドにより回動される。ロッドによってオープンレバー３８が回動すると、カム解除レバー面３８ｃがピン３６ｄをやや押し上げ、さらに扇形のカム保持曲面３８ｄがピン３６ｄに摺接してその位置を保持させる。これによりカムプレート３６は適正な解除位置に保持される。またロッドによってオープンレバー３８が回動すると、フック解除突起３８ｅがインターロックピン２６ｆを押し上げることによりフック部材２６を適正な解除位置まで回動させ、上記のようにストライカ１４と係合溝２６ａとの係合が解除される。つまり、インターロックピン２６ｆはストライカ１４を解

除するフック解除ピンとしての機能を兼ね備えている。

[0031] 図５に示すように、シートロック装置１０は外側面２０ａの多くの部分と後面２０ｃ，２２ｃのほぼ全面がカバー１１によって覆われる。

[0032] 図５および図６に示すように、カバー１１は側面４０ａと、背面４０ｂと、ストライカ開口４０ｃとを有する。側面４０ａと背面４０ｂとは緩やかな屈曲部を介してつながっている。側面４０ａは、シートロック装置１０における外側面２０ａ、取付片２０ｇ、取付片２０ｆを含む多くの部分を覆っている。側面４０ａは前方が狭くて後方に向かって広がる略三角形状であり、その前方頂部は回転軸２６ｃの近傍に位置している。背面４０ｂは、シートロック装置１０における後面２０ｃ、取付片２０ｇ、取付片２０ｆ、後面２２ｃを含むほぼ全面を覆っている。

[0033] ストライカ開口４０ｃはカバー１１の中央高さ位置に設けられており、側面４０ａでは後端から前端近傍まで開口し、背面４０ｂでは外側端から内側に向かって略中央位置まで開口している。ストライカ開口４０ｃは、上記のストライカ進入溝２０ｉに合わせた位置にあり、該ストライカ進入溝２０ｉよりもやや狭く形成されている。ストライカ開口４０ｃは内側に向かって滑らかに窄まった形状である。ストライカ進入溝２０ｉのエッジはカバー１１によって覆われ、露呈しない。

[0034] 図７に示すように、カバー１１は内側面に一対の被保持部４０ｄと、複数の係合爪４０ｅとを有する。被保持部４０ｄは側面４０ａの前方端近傍におけるストライカ開口４０ｃの上下位置に設けられた低いブリッジ部材であり、それぞれ前後に連通する被保持孔４０ｆが形成されている。一対の被保持孔４０ｆは一対の保持突起２４ａが十分深く、かつ適度な摩擦をもって嵌合するように形成されている。なお、図７では被保持孔４０ｆと保持突起２４ａとの係合が理解されるように、カバー１１とともに単体のカバー保持部材２４を図示している。

[0035] 係合爪４０ｅは被保持部４０ｄからはやや離れた位置に設けられている。係合爪４０ｅと被保持部４０ｄは、カバー１１の内面における外周近傍でバ

ランスよく分散して設けられている。カバー１１の装着は、まず後方から前方に向かってスライドさせることにより、一対の保持突起２４ａが一対の被保持孔４０ｆに嵌合する。これによりカバー１１の前方部がシートロック装置１０に対して固定される。さらに、係合爪４０ｅをシートバック１２ｂに設けられた係合部に対して係合させる。これによりカバー１１の後方部および上下がシートバック１２ｂに対して固定される。

[0036] このように、カバー１１はシートバック１２ｂだけでなくカバー保持部材２４の保持突起２４ａによっても保持されることで安定する。シートロック装置１０は２段ロック式であることから、ストライカ進入溝２０ｉがやや長くしかも全体的にサイズが大きいため、側面でストライカ進入溝２０ｉを囲む範囲をやや広く覆う必要があり、しかもこの範囲はシートバック１２ｂに固定することはできない。このため、この範囲の一部を保持突起２４ａで保持することによりカバー１１は安定する。特に、カバー１１の側面４０ａはやや広くしかも中央にやや長いストライカ開口４０ｃが設けられていることから、そのままでは不安定であるが被保持部４０ｄはストライカ開口４０ｃの前方端近傍における上下位置に設けられていることから、保持突起２４ａとの係合によって安定する。保持突起２４ａと被保持部４０ｄとの嵌合／抜き取りはカバー１１を前後にスライドさせるだけの簡単な操作で済み、従来のような２方向からの作業が不要である。

[0037] カバー保持部材２４は、側面当接板２４ｂと前面当接板２４ｃとにより、外側ケース２０の外側面２０ａから前面２０ｂにわたって架け渡されるように当接しており、安定している。

[0038] 本発明は、上記した実施形態に限定されるものではなく、本発明の主旨を逸脱しない範囲で自由に変更できることは勿論である。

符号の説明

[0039] １０　シートロック装置

１１　カバー

１２ｂ　シートバック

１４　ストライカ

１４ａ　第１ストライカ

１４ｂ　第２ストライカ

２０ｉ，２２ｅ　ストライカ進入溝

２０　外側ケース

２０ａ　外側面

２０ｂ，２２ｂ　前面

２０ｃ，２２ｃ　後面

２０ｆ，２０ｇ，２２ｄ　取付片

２２　内側ケース

２４　カバー保持部材

２４ａ　保持突起

２４ｂ　側面当接板

２４ｃ　前面当接板

２４ｄ　エンボス

２４ｅ　開口孔

２６　フック部材

２６ａ　係合溝

２６ｃ　回転軸

３０，３２　ボルト孔

４０ｅ　係合爪

４０ａ　側面

４０ｂ　背面

４０ｃ　ストライカ開口

４０ｄ　被保持部

４０ｆ　被保持孔

請求の範囲

[請求項1] 車両におけるシートバックをロック状態に保持するとともに、少なくとも一部がカバーで覆われるシートロック装置であって、

後方から進入するストライカに対して係合する係合溝を備えるフック部材と、

前記フック部材を前端近傍で回転自在に軸支する軸部材と、

前記軸部材が固定されるケース部材と、

前記ケース部材に形成され、前記ストライカが進入するストライカ進入溝と、

前記ストライカ進入溝の両側にそれぞれ設けられ、後方に向けて突出する一対の保持突部と、

を有し、

前記カバーは、該カバーが備える被保持孔に一対の前記保持突部が挿入されることにより保持されることを特徴とするシートロック装置。

[請求項2] 請求項１に記載のシートロック装置において、

前記ケース部材は、前記ストライカ進入溝が形成されるケース側面部を有し、

一対の前記保持突部は前記ケース側面部に当接する側面当接板から突出し、

前記側面当接板は開口孔を有することを特徴とするシートロック装置。

[請求項3] 請求項１又は２に記載のシートロック装置において、

前記ケース部材の前面部に固定された前面当接板を有し、

前記保持突部は、前記前面当接板から後方に向けて折り曲がる屈曲部を介して接続されていることを特徴とするシートロック装置。

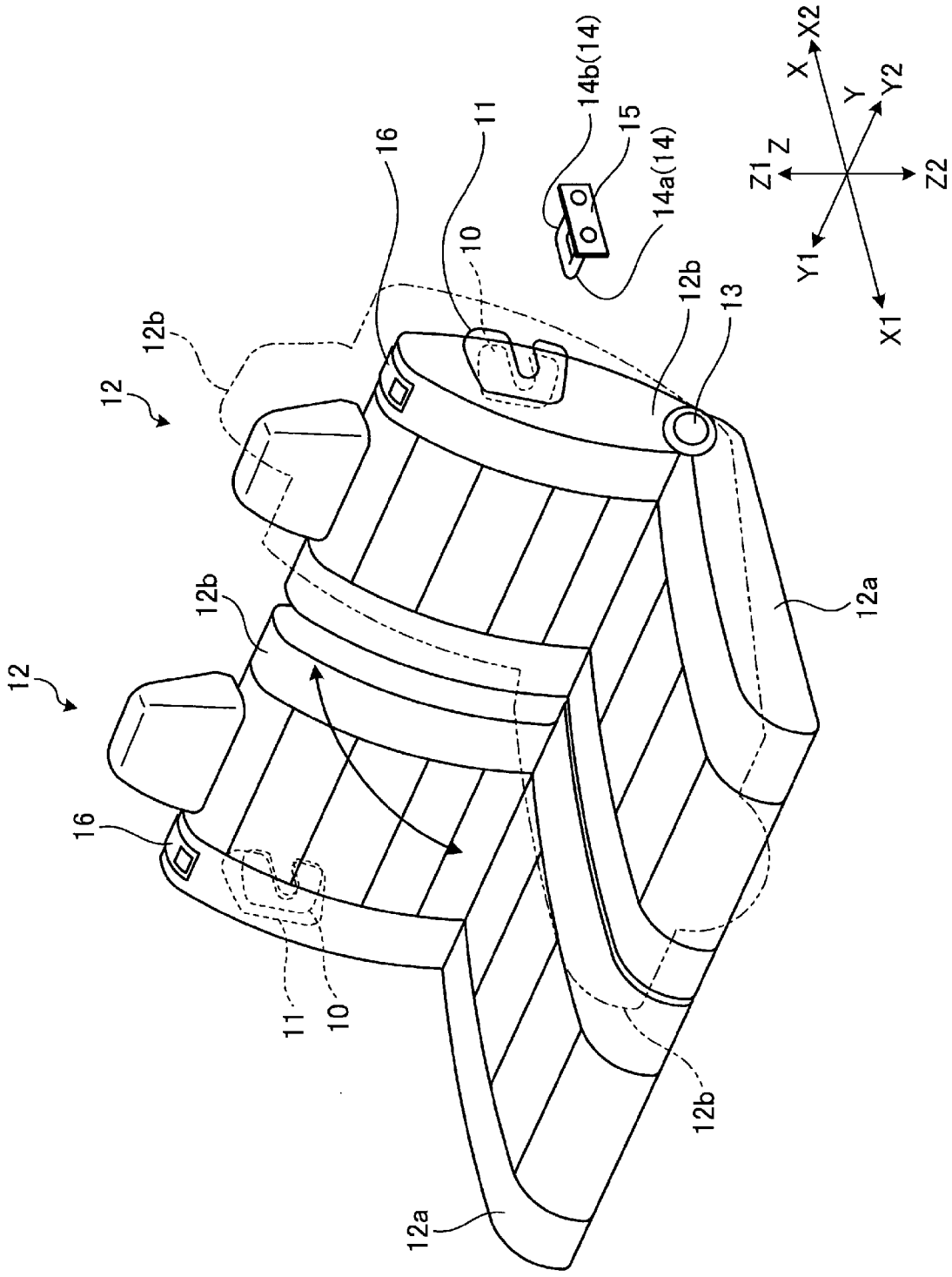
[請求項4] 請求項１～３のいずれか１項に記載のシートロック装置において、

前記ストライカは第１ストライカであって、該第１ストライカは定

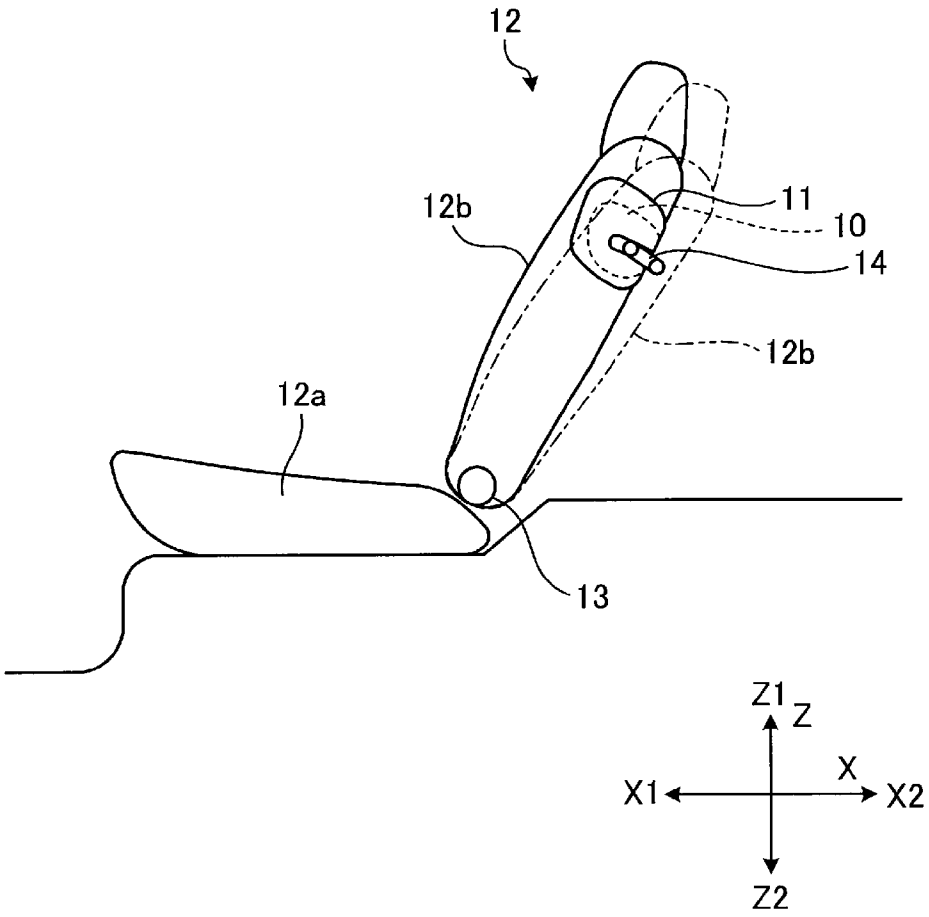
距離離れた第２ストライカと一体的に連動し、

前記係合溝は前記第１ストライカまたは前記第２ストライカに係合することにより、前記シートバックを２段階の傾斜角度にロックすることを特徴とするシートロック装置。

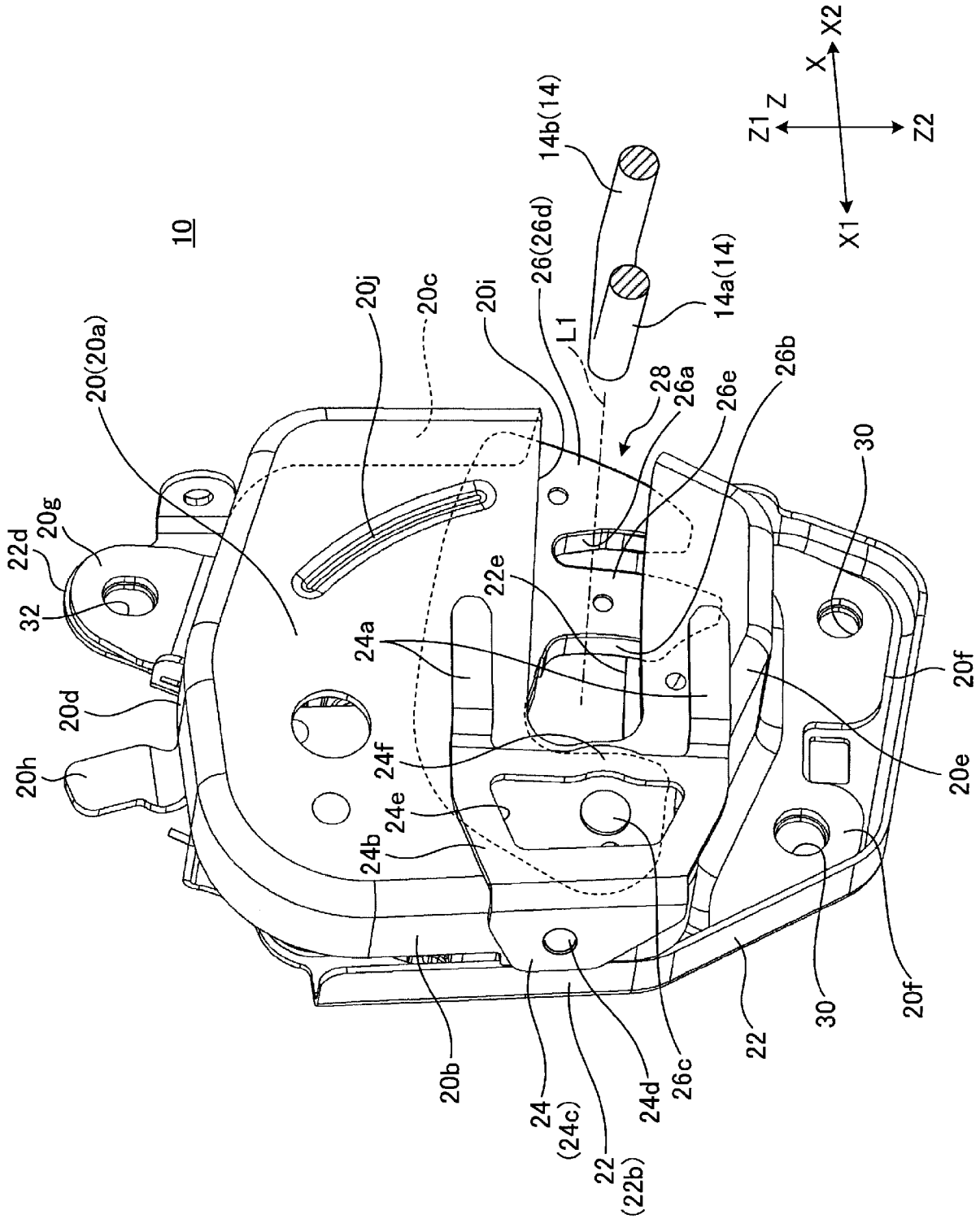
[図1]



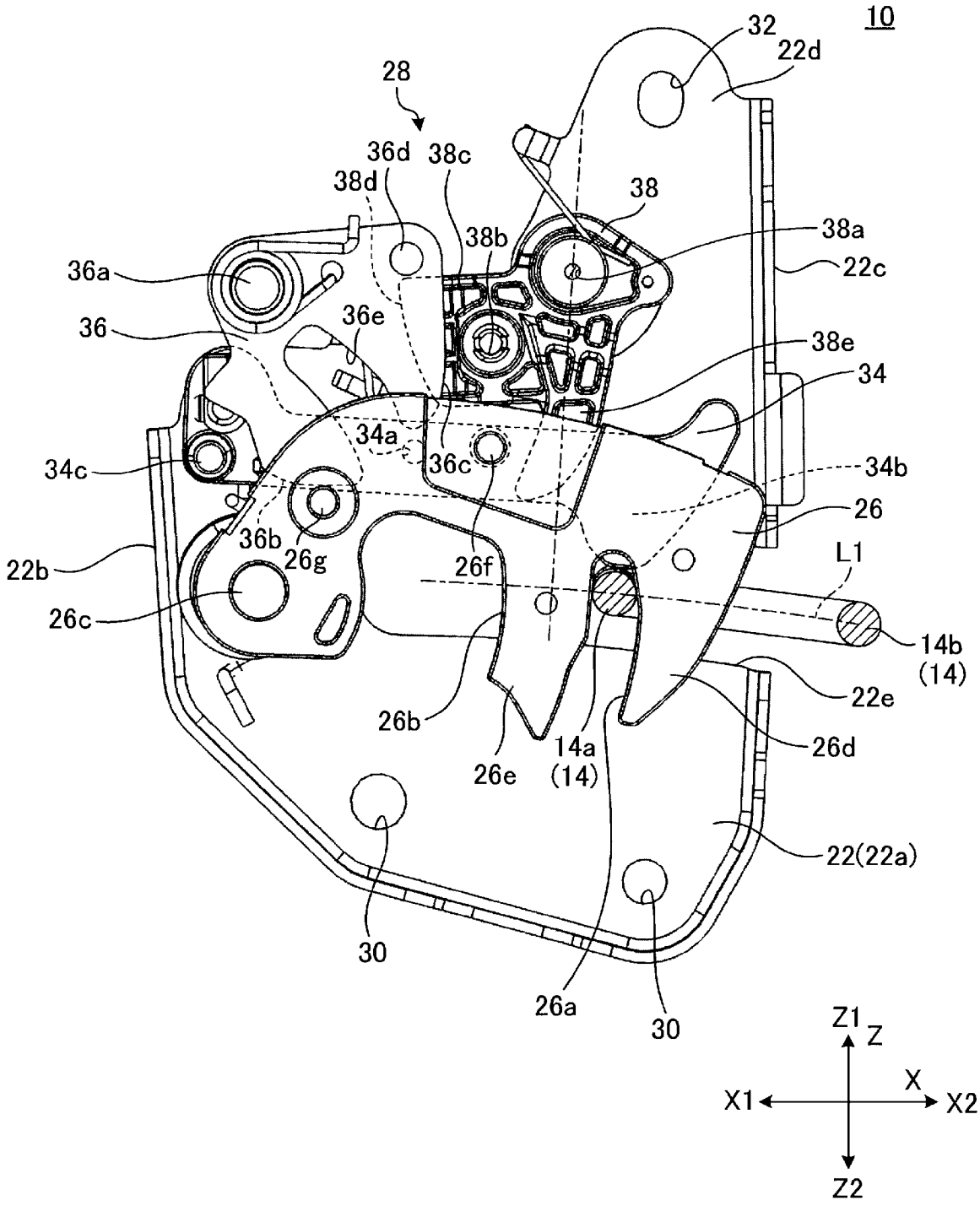
[図2]



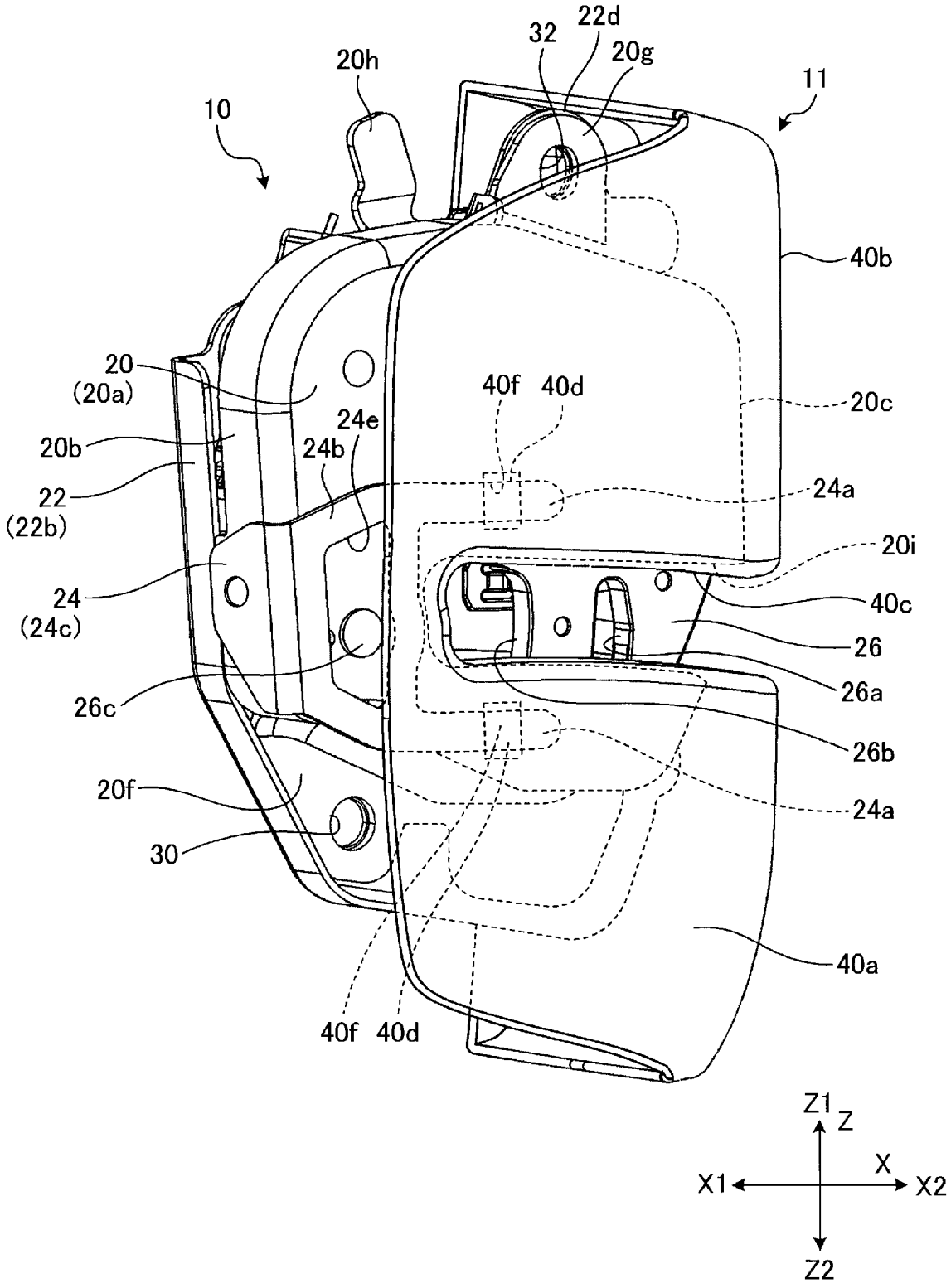
[図3]


10
X2
X
Z1
Z
Z2
X1
14b(14)
26(26d)
14a(14)
20j
20c
20i
L1
28
26a
26e
26b
20(20a)
30
22d
20g
32
22e
24a
20f
20d
24f
20h
24e
20e
24b
20b
24
(24c)
22
(22b)
24d
26c
22
30
20f

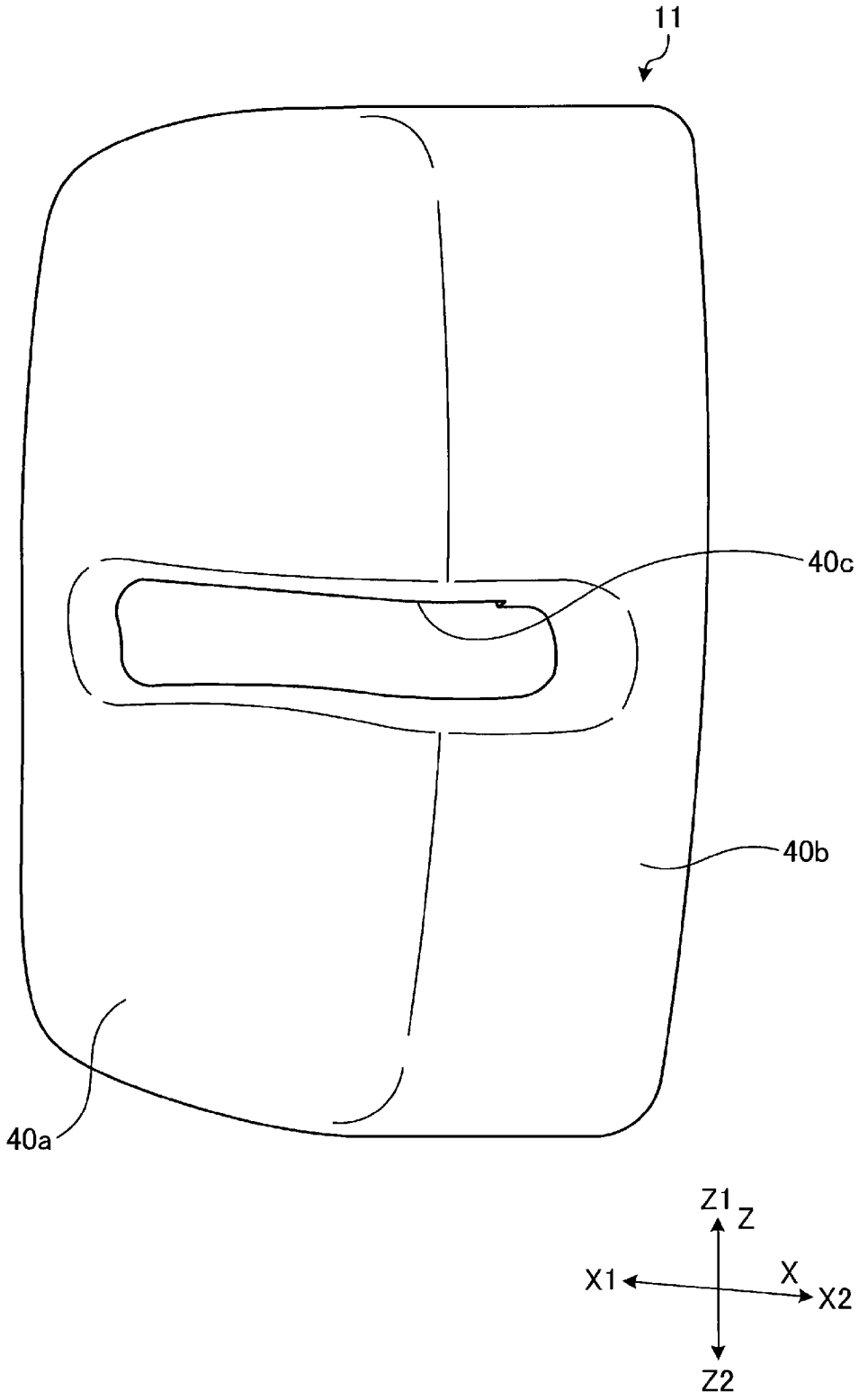
[図4]


10
32
22d
28
36d
38c
38d
38
38b
38a
36a
22c
36
36e
38e
34
34a
36c
34c
34b
26
36b
26g
26f
L1
22b
26c
14b
(14)
22e
26b
26d
14a
(14)
26e
22(22a)
30
26a
30
Z1
Z
X
X1
X2
Z2

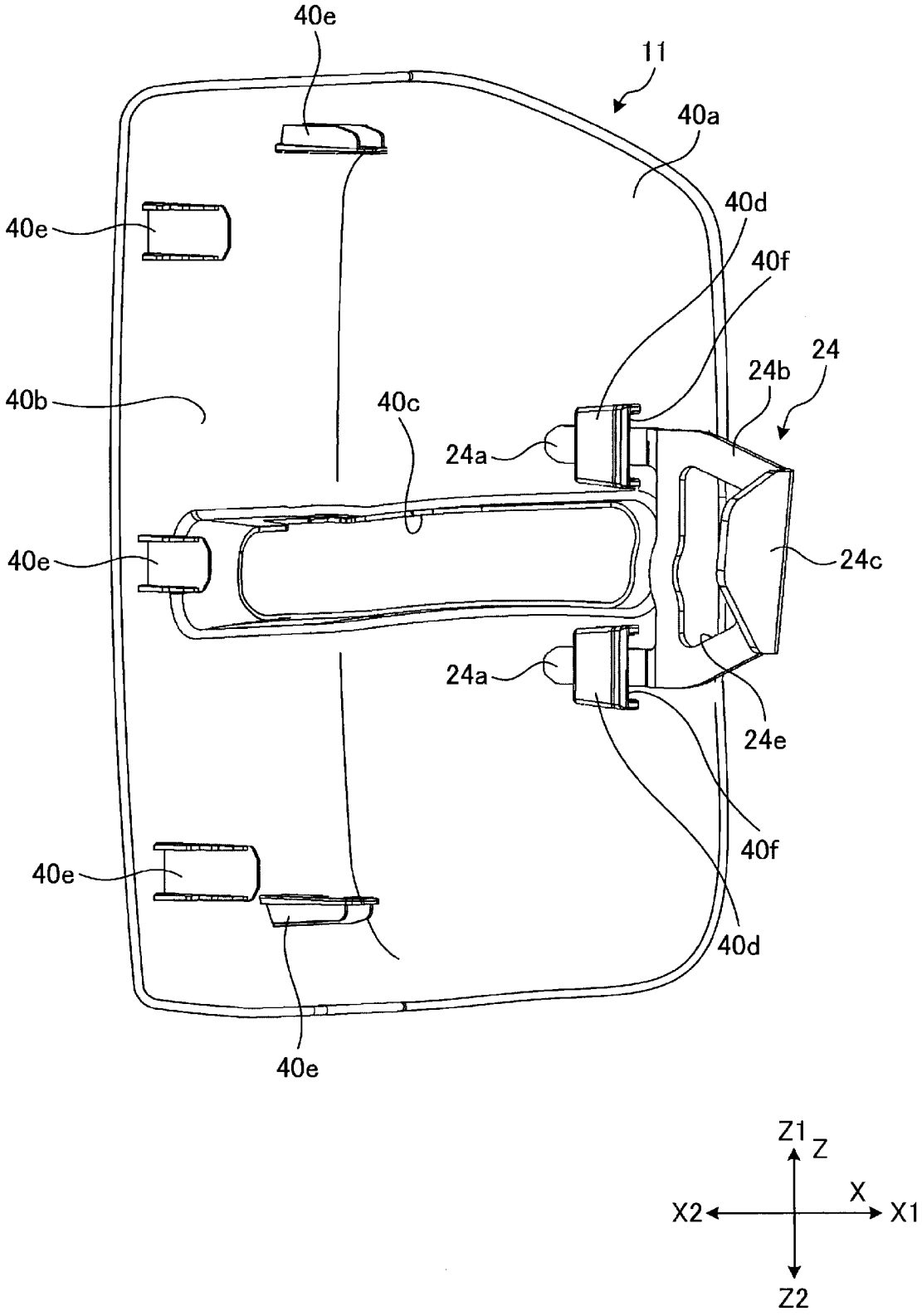
[図5]


10
11
20h
32
22d
20g
40b
20
(20a)
20b
22
(22b)
24
(24c)
26c
20f
30
40f
40d
24e
24b
20c
24a
20i
40c
26
26a
26b
40a
Z1
Z
X
X1
X2
Z2

[図6]



[図7]


40e
11
40a
40d
40e
40f
24
24b
40b
40c
24a
40e
24c
24a
24e
40f
40e
40d
40e
Z1
Z
X
X2
X1
Z2

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.
PCT/JP2018/032777

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
Int. Cl. B60N2/90(2018.01)i, B60N2/20(2006.01)i, B60N2/22(2006.01)i, E05B65/00(2006.01)i

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
Int. Cl. B60N2/90, B60N2/20, B60N2/22, E05B65/00

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched
Published examined utility model applications of Japan 1922-1996
Published unexamined utility model applications of Japan 1971-2018
Registered utility model specifications of Japan 1996-2018
Published registered utility model applications of Japan 1994-2018

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 81593/1988 (Laid-open No. 2240/1990) (MITSUBISHI MOTORS CORP.) 09 January 1990, entire text, all drawings (Family: none)	1-4
A	JP 2011-73549 A (SUZUKI MOTOR CORP.) 14 April 2011, entire text, all drawings (Family: none)	1-4
A	JP 4847901 B2 (MITSUI MINING & SMELTING CO., LTD.) 28 December 2011, entire text, all drawings (Family: none)	1-4

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☐ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:
"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed
"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search	Date of mailing of the international search report
20.09.2018	02.10.2018
Name and mailing address of the ISA/ Japan Patent Office 3-4-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8915, Japan	Authorized officer Telephone No.

国際調査報告

国際出願番号　ＰＣＴ／ＪＰ２０１８／０３２７７７

Ａ．　発明の属する分野の分類（国際特許分類（ＩＰＣ））

Int.Cl.　B60N2/90(2018.01)i, B60N2/20(2006.01)i, B60N2/22(2006.01)i, E05B65/00(2006.01)i

Ｂ．　調査を行った分野

調査を行った最小限資料（国際特許分類（ＩＰＣ））

Int.Cl.　B60N2/90, B60N2/20, B60N2/22, E05B65/00

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報	１９２２－１９９６年
日本国公開実用新案公報	１９７１－２０１８年
日本国実用新案登録公報	１９９６－２０１８年
日本国登録実用新案公報	１９９４－２０１８年

国際調査で使用した電子データベース（データベースの名称、調査に使用した用語）

Ｃ．　関連すると認められる文献

引用文献のカテゴリー＊	引用文献名　及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する請求項の番号
A	日本国実用新案登録出願 63-81593 号(日本国実用新案登録出願公開 2-2240 号)の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム（三菱自動車工業株式会社）1990.01.09, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-4
A	JP 2011-73549 A（スズキ株式会社）2011.04.14, 全文, 全図（ファミリーなし)	1-4
A	JP 4847901 B2（三井金属アクト株式会社）2011.12.28, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-4

☐　Ｃ欄の続きにも文献が列挙されている。

☐　パテントファミリーに関する別紙を参照。

＊　引用文献のカテゴリー
「Ａ」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの
「Ｅ」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの
「Ｌ」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献（理由を付す）
「Ｏ」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献
「Ｐ」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願の日の後に公表された文献
「Ｔ」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの
「Ｘ」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの
「Ｙ」特に関連のある文献であって、当該文献と他の１以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの
「＆」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日	国際調査報告の発送日
２０．０９．２０１８	０２．１０．２０１８

国際調査機関の名称及びあて先
日本国特許庁（ＩＳＡ／ＪＰ）
郵便番号１００－８９１５
東京都千代田区霞が関三丁目４番３号

特許庁審査官（権限のある職員）　３Ｒ　３９４３
望月　寛
電話番号　０３－３５８１－１１０１　内線　３３７２