

【公報種別】特許法第 17 条の 2 の規定による補正の掲載
【部門区分】第 2 部門第 5 区分
【発行日】平成 27 年 1 月 22 日 (2015.1.22)

【公開番号】特開 2013-133052 (P2013-133052A)
【公開日】平成 25 年 7 月 8 日 (2013.7.8)
【年通号数】公開・登録公報 2013-036
【出願番号】特願 2011-286050 (P2011-286050)
【国際特許分類】

B 6 0 N 2/58 (2006.01)

A 4 7 C 31/02 (2006.01)

【F I】

B 6 0 N 2/58

A 4 7 C 31/02 A

【手続補正書】
【提出日】平成 26 年 11 月 28 日 (2014.11.28)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】請求項 1

【補正方法】変更

【補正の内容】

【請求項 1】

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

前記表皮材取り付け部は、

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

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

前記幅方向において前記第 1 ワイヤ部と前記第 2 ワイヤ部とを連結する連結ワイヤ部と、を有することを特徴とする車両用シート。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】請求項 5

【補正方法】変更

【補正の内容】

【請求項 5】

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

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0005

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0005】

そこで、本発明は、上記の課題に鑑みてなされたものであり、その目的とするところは

、トリムコード等のように表皮材末端に設けられた掛け止め部を、シートフレームに取り付けたワイヤに引っ掛けることにより表皮材を取り付ける構造において、上記のワイヤに掛け止め部が引っ掛けられている状態を良好に維持することが可能な車両用シートを提供することにある。

【手続補正 4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0006

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0006】

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

【手続補正 5】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0010

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0010】

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

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

【手続補正 6】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0012

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0012】

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

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

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

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

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

【手続補正７】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】００１９

【補正方法】変更

【補正の内容】

【００１９】

また、本シート１は、左右一对の支持ブラケット２，２を備えており、当該支持ブラケット２，２を介して車体に固定されている。つまり、左右一对の支持ブラケット２，２は、本シート１を車体に固定するために形成された部分であり、本実施形態では、板金に対してプレス加工を施すことにより形成されている。なお、本実施形態において、支持ブラケット２，２は、シートクッション４の両脇に位置した状態で車体に固定されている。

【手続補正８】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】００２６

【補正方法】変更

【補正の内容】

【００２６】

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

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

【手続補正９】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】００４５

【補正方法】変更

【補正の内容】

【００４５】

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