

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第4047189号
(P4047189)

(45) 発行日 平成20年2月13日 (2008. 2. 13)

(24) 登録日 平成19年11月30日 (2007. 11. 30)

(51) Int. Cl.	F 1
B 6 0 N 2/06 (2006. 01)	B 6 0 N 2/06
B 6 0 N 2/20 (2006. 01)	B 6 0 N 2/20
B 6 0 N 2/22 (2006. 01)	B 6 0 N 2/22
B 6 0 N 2/30 (2006. 01)	B 6 0 N 2/30

請求項の数 2 (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2003-40506 (P2003-40506)	(73) 特許権者	000133098
(22) 出願日	平成15年2月19日 (2003. 2. 19)		株式会社タチエス
(65) 公開番号	特開2004-249777 (P2004-249777A)		東京都昭島市松原町 3 丁目 3 番 7 号
(43) 公開日	平成16年9月9日 (2004. 9. 9)	(74) 代理人	100086195
審査請求日	平成17年4月27日 (2005. 4. 27)		弁理士 粟科 孝雄
		(72) 発明者	井上 隆
			東京都昭島市松原町 3 丁目 3 番 7 号 株式
			会社タチエス内
		審査官	門前 浩一

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 ウォークスルー型車両のシート構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両のメインシート側部への整列一体並置の可能なサブシートが、ガイドレールを基体としてなるサブ用スライド装置による床体からの支持のもとで、その単独での前後スライドを可能に車両のウォークスルー通路に配設されたウォークスルー型車両のシート構造であり、

メインシートが、ガイドレールを基体としてなる左右 2 体のメイン用スライド装置によって床体に対して支持された、前後方向へのスライドの可能なスライドシートとして形成されるとともに、

サブシートが、メイン用スライド装置のガイドレールに対するそのガイドレールの平行配置のもとで配設されたサブ用スライド装置を 1 体だけ有してなる、1 本レール構造に形成され、

メイン用スライド装置、およびサブ用スライド装置のいずれもが、ラッチ式ロック手段による所定ロックピッチ毎でのロックの可能な、ラッチロック式の構成としてなり、

このラッチ式ロック手段のロックピッチを同一ピッチのものとして、各スライド装置を形成するとともに、そのロック位置設定基点を車両に対する同一の前後レベルとすることにより、各スライド装置のロック位置の完全同期化をはかることを特徴とするウォークスルー型車両のシート構造。

【請求項 2】

メインシートが、リクライニング装置によるシートバックの傾動の可能なリクライニン

10

20

グシートとしてなるとともに、サブシートのシートバックが、フリーヒンジによりその前倒しを可能に形成され、

このサブシートのフリーヒンジのヒンジ軸の位置を、メインシートのリクライニング軸線の同軸延長線上に整列可能とするとともに、このサブシートのシートバックを、メインシートのシートバックに対し、連結ロック手段によりその起立位置で一体的に連結可能とした請求項1記載のウォークスルー型車両のシート構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、車両のメインシート側部への整列一体並置の可能なサブシートを、その単独での前後スライドを可能に、車両のウォークスルー通路に備えてなるウォークスルー型車両のシート構造に関する。

10

【0002】

【従来の技術】

ワンボックス車やRV車等の多目的自動車におけるシートレイアウトとして、たとえば、フロントシート、リヤシート間等での乗員の車内往来を可能とする、いわゆるウォークスルーレイアウトが種々知られている。

【0003】

そして、この種のウォークスルーレイアウトとして、たとえば特開2001-1805号公報等の開示のような、フロントシート、およびリヤのセカンドシート（以下、メインシートと称する）の左右シート間に規定されたセンタスペースを乗員の往来通路となるウォークスルー通路とし、かつ、このウォークスルー通路にサブシートを、前後スライド可能に配した構成が提供されている。

20

【0004】

前出の公報にもあるように、この種のサブシートにおいては、通常、そのシートバックが前倒し可能に設けられ、その起立状態ではこのサブシートがメインシートにおける増設シートとして、また、その前倒し状態ではその背面がメインシートのアームレストやドリンクスタンド等として、それぞれ利用可能となっている。

【0005】

【発明が解決しようとする課題】

30

ところで、このサブシートをメインシートにおける増設シート、あるいはアームレスト等として並置利用する場合、このサブシートを、そのメインシートの側部に、その整列位置で一体的に連結することが、その安定性の点において好ましく、さらに、そのメインシートが前後スライドの可能な、いわゆるスライドシートであった場合においては、このメインシートとの一体的なスライドを得ることが、このサブシートの利用性、および操作性等の点においては望ましい。

【0006】

そこで、このような利点を得るべく、この種のサブシートをメインシートの側部に、その間の連結のもとで一体的に整列並置することが考えられる。しかしながら、メインシート、サブシートの整列一体並置、および一体スライドを得るにあたっては、以下のような問題が生じた。

40

【0007】

前出の特開2001-1805号公報の図1にも開示されているように、公知の構成においては、サブシートが、そのスライド装置（サブ用スライド装置）を左右に2体有する、いわゆる2本レール構造として形成されている。このような2本レール構造であれば、サブシートの安定化は十分に確保される。しかし、自動車等の車体（ボディ）は、通常、スポット溶接での連結、固定を伴った各種パネルの組み合わせとして形成されることから、その歪み、振れ等に起因する床体形状の歪み等により、メインシートに対するサブシートの並行度の低下が多分に起こり得る。

【0008】

50

このようなメインシートに対するサブシートの並行度の低下は、メインシートに対するサブシートの追従性の低下に繋がるため、このような並行度の低下により、メインシートに対するサブシートの連結不良、およびサブシートのスライド不良等を招くことが懸念される。

【0009】

つまり、この床体形状の歪みによるメインシート、サブシート間の並行度の低下の発生が、メインシート、サブシート間の整列一体並置、および一体スライドを得るにあたっての現状における障害となっている。

【0010】

また、メインシートの前後位置が調整可能である場合、いずれの前後位置においてもサブシートが常に一定の側部位置にあることが望ましい。しかし、メインシートとサブシートとの間に、そのロック位置のバラツキがあると、メインシートの前後位置によっては整列並置、およびその一体並置の得られない現象も起こり得ることから、メインシートを前後スライド可能に支持するメイン用スライド装置、およびサブシートのサブ用スライド装置の、そのロック位置に対する明確な規定も、メインシート、サブシートの整列一体並置、および一体スライドを得るにあたっての必要課題であると考えられる。

【0011】

この発明は、メインシートとサブシートとの一体並置、および一体スライドを容易に確保可能とするウォークスルー型車両のシート構造の提供を目的としている。

【0012】

【課題を解決するための手段】

この目的を達成するために、請求項1に示すこの発明のウォークスルー型車両のシート構造によれば、車両のメインシートが、ガイドレールを基体としてなる左右2体のメイン用スライド装置によって床体に対して支持された、前後方向へのスライドの可能なスライドシートとして形成されるとともに、車両のウォークスルー通路に配設されるサブシートが、メイン用スライド装置のガイドレールに対するそのガイドレールの平行配置のもとで配設されたサブ用スライド装置を1体だけ有してなる、1本レール構造に形成されている。

【0013】

また、メイン用スライド装置、およびサブ用スライド装置のいずれもが、ラッチ式ロック手段による所定ロックピッチ毎でのロックの可能なラッチロック型のスライドレールとして形成されている。そして、このラッチ式ロック手段のロックピッチを同一ピッチのものとして、各スライド装置を形成するとともに、そのロック位置設定基点を車両に対する同一の前後レベルとすることにより、各スライド装置のロック位置の完全同期化をはかるものとしている。

【0014】

さらに、この発明の請求項2においては、メインシートが、リクライニング装置によるシートバックの傾動の可能なリクライニングシートとしてなるとともに、サブシートのシートバックが、フリーヒンジによりその前倒しを可能に形成されている。そして、このサブシートのフリーヒンジのヒンジ軸の位置を、メインシートのリクライニング軸線の同軸延長線上に整列可能とするとともに、このサブシートのシートバックを、メインシートのシートバックに対し、連結ロック手段によりその起立位置で一体的に連結可能としている。

【0015】

【発明の実施の形態】

以下、図面を参照しながらこの発明の実施の形態について詳細に説明する。

【0016】

図1、図2に示すように、この発明に係るウォークスルー型車両のシート構造10においては、スライドシートとしてなる、車両のメインシート12、14の側部に、乗員の車内往來の可能なウォークスルー通路16が規定されるとともに、このメインシート側部への整列一体並置の可能なサブシート18が、その単独での前後スライドを可能に、ガイドレ

ール20を基体としてなるサブ用スライド装置22による床体24からの支持のもとで、そのウォークスルー通路に配設されている。

【0017】

図1に示すように、この実施の形態においては、フロント1列（フロントシート12）、リヤ2列（セカンドシート14、サードシート26）の、いわゆる3列シートを、車両、つまり自動車等におけるメインシートのシートレイアウトとして例示する。それと同時に、フロントシート12、リヤのセカンドシート14の左右のシート（L，R）間にウォークスルー通路16を設けた構成を、この実施の形態におけるウォークスルーレイアウトとして、以下説明する。

【0018】

なお、この種のウォークスルーレイアウト自体は、特開2001-1805号公報等に掲示のように周知のものであるため、このウォークスルーレイアウトに対する詳細な説明は、ここでは省略する。

【0019】

この発明においては、メインシートとしてなるフロントシート12（L，R）、リヤシートのセカンドシート14（L，R）、およびウォークスルー通路16に配設された、このメインシート側部への整列並置の可能なサブシート18のいずれもが、それぞれのスライド装置、つまりメイン用スライド装置28、およびサブ用スライド装置22によって、前後スライド可能に支持されている。

【0020】

ここで、このメイン用スライド装置28、およびサブ用スライド装置22の基本構造の概略を、図3をもとに説明する。

【0021】

図3を見るとわかるように、このスライド装置22，28は、シート本体の固定されるランナ30を、床体に固定されたガイドレール20，32（F，S）に対し、転動子、たとえばその前後の離反位置に配した左右一対の車輪状ローラ33を介してスライド自在にそれぞれ組み付けることにより、シート本体を、その前後方向にスライド可能に支持するものとして形成されている。

【0022】

なお、ここでいうシート本体とは、メインシート12，14であればそのシートクッション34、シートバック35を、またサブシート18であればそのシートクッション36、シートバック37を、それぞれ意味するものとする（図1、図2参照）。

【0023】

また、この図3に示す参照符号38は、シート本体の載置、固定される、ランナ30の固定されたシートライザであり、その形状はフロントシート12、セカンドシート14、およびサブシート18に応じて適宜異なる（図2参照）。

【0024】

そして、図3に示すように、ガイドレール20，32（F，S）に対するランナ30のスライドを規制可能とするロック手段39，40（F，S）が、このスライド装置22，28においては手動のラッチ式としてそれぞれ形成されている。

【0025】

このラッチ式のロック手段39，40（F，S）として、たとえば、ラッチプレート42をその垂直昇降可能にランナに配した、いわゆる垂直ラッチ式が例示できる。そこで、この実施の形態においては、垂直ラッチ式のロック手段39，40（F，S）による所定のロックピッチ毎でのロックの可能な、いわゆるラッチロック型のスライドレールとして、このメイン用スライド装置28、およびサブ用スライド装置22が具体化されている。

【0026】

図3に示すように、たとえば、一連のロック孔44，45（F，S）が、ガイドレール20，32（F，S）の底壁20a，32aに等間隔毎に形成されるとともに、このロック孔に挿入、係合可能なロック爪42aをその下端に有したラッチプレート42が、ランナ

10

20

30

40

50

30の切欠き状の配置スペース46内に、その垂直昇降を可能に配設されている。

【0027】

そして、この実施の形態においては、このラッチプレート42が、その支点の枢着された略く字形状の支持アーム48の、ほぼ水平方向に延びた支持片48aに連動可能に連結、支持され、この支持アームに付与されたロックばね、たとえばねじりばね50からの付勢力のもとで、ロック孔44、45(F, S)に対するロック爪42aの挿入、係合方向、つまりそのロックオン方向となる下方に、ラッチプレートは付勢されている。

【0028】

このロック手段39、40(F, S)を有するスライド装置22、28においては、ロック孔44、45(F, S)に対するロック爪42aの挿入、係合、つまりそのロックオン、言い換えればラッチプレート42のロックオンによって、ガイドレール20、32(F, S)に対するランナ30のスライドが規制される。

10

【0029】

なお、この一連のロック孔44、45(F, S)の、その一つ毎の間隔が、ロック手段39、40(F, S)のロックピッチとなり、この間隔(ロックピッチ)に応じた距離毎に、メインシート12、14、およびサブシート18の前後位置は段階的に設定可能となる。

【0030】

そして、所定のロック解除手段52による、このロック手段39、40(F, S)に対する所定のロックオフ操作のもとでのロック孔44、45(F, S)からのロック爪42aの離脱、離反、つまりはロック手段のロックオフ(ラッチプレート42のロックオフ)によって、ガイドレール20、32(F, S)に対するランナ30のスライド規制は解除可能となる。

20

【0031】

この、ロック解除手段52として、たとえば、シート本体等の左右部材間に架設、軸支された支持シャフト54に一体的に固定された操作レバー56、およびリンクアーム58の組み合わせを有する構成が例示でき、この構成においては、リンクアームを、たとえばジョイント部材60によって一体連動可能に連結することによって、操作レバーに対するラッチプレート42の連動化がはかられている。

【0032】

なお、ここで例示したロック手段39、40(F, S)、およびロック解除手段52の構成は、その基本構成を示す一例にすぎず、これに限定されるものではない。

30

【0033】

ここで、図1、および図2を見るとわかるように、メインシートであるフロントシート12(L, R)、およびリヤのセカンドシート14(L, R)は、このような基本構成のロック手段40(F, S)を有したメイン用スライド装置28を左右の離間位置に2体、つまりガイドレールを2本配した、いわゆる2本レール構造のスライドシートとして形成されている。そして、この発明においては、フロントシート12(L, R)、およびセカンドシート14(L, R)が2本レール構造であるのに対し、サブシート18が、メイン用スライド装置のガイドレール32(F, S)に対するそのガイドレール20の平行配置のもとで配設されたサブ用スライド装置22を1体だけ有してなる、1本レール構造に形成されている。

40

【0034】

なお、図1に示すように、このサブ用スライド装置22のガイドレール20は、たとえば、フロントシート12からセカンドシート14に掛かる長さの、いわゆるロングレールとしてなり、通常の長さの、いわゆるショートレールとしてなるフロントシートのガイドレール32(F)に比べると、その長さは数段長くなっている。

【0035】

図1を見るとわかるように、この実施の形態におけるサブシート18は、左右のメインシート12(L, R)、14(L, R)間のウォークスルー通路(センタ通路)に配設され

50

ることから、通常はセンタシートと称される。そして、図2を見るとわかるように、このサブシート18は、シートクッション36とシートバック37とを、フリーヒンジ62を介して連結してなる、シートバックの前倒し可能なヒンジシート形態に形成され、シートバックの起立設定時には乗員の着座可能な、メインシート12, 14における増設シートとして、また、シートバックの前倒し時にはその背面がメインシートのアームレスト、あるいはドリンクスタンド等として、それぞれ使用可能となっている。

【0036】

なお、この種のサブシート自体の構成は、前出の特開2001-1805号公報等の開示のように公知であり、その構成自体はこの発明の趣旨でないため、ここでは詳細に説明しない。

10

【0037】

このサブシート（センタシート）18は、所定の連結ロック手段（図示しない）でのロックにより、メインシート12, 14との整列一体並置を可能に構成されている。この連結ロック手段は、たとえば、メインシートのシートバック35と、サブシートのシートバック37とを一体連結可能に配設されるが、この連結ロック手段の構成自体はこの発明の趣旨でなく、また、実開昭57-107638号公報等の開示の公知の構成の利用も十分に可能であることから、この連結ロック手段に対する詳細な説明は、ここでは省略するものとする。

【0038】

なお、図1を見るとわかるように、この実施の形態においては、サブシート18が、ウォークスルー通路16内で、右側（図中上方側）のメインシート12R, 14R寄りに配設されていることから、このサブシートは、この右側のメインシートに対して一体的に連結されるものとする。

20

【0039】

このような連結ロック手段でのロックにより、サブシート18を、メインシート12R, 14Rのいずれかとの整列位置で、このメインシートに対して一体的に連結すれば、特にメインシートに対する増設シートとして利用する際の、その着座安定感が確実に向上される。

【0040】

ところで、自動車等の車体（ボディ）は、通常、スポット溶接での連結、固定を伴った各種パネルの組み合わせとして形成されることから、その歪み、振れ等に起因する床体の形状歪みが発生しやすい。そして、この床体の形状歪みが、サブシート18を左右方向に傾斜させる原因となりかねない。

30

【0041】

そこで、上述したように、この発明においては、サブシート18を1本レール構造として形成している（図1、図2参照）。このような構成によれば、ガイドレール20に対するランナ30の、左右方向での傾斜自由度、つまり床体24に対するサブシート18の傾斜自由度が高く得られるため、メインシート12, 14の側面に対する高い追従性が、サブシートに容易に確保可能となる。

【0042】

このような、メインシート12, 14の側面に対する高い追従性能がサブシート18において確保できれば、メインシートとサブシートとを一体的にスライドさせる際の、その軌道のずれが確実に防止できるため、メインシートとサブシートとを整列一体並置した上での、これらシートの一体スライドが、この床体の歪み変形に妨げられることなく容易に確保可能となる。

40

【0043】

また、メインシート12, 14の側面に対するサブシート18の高い追従性のもとで、この各シート間の離反が確実に防止されるため、床体の歪み変形の度合いに左右されることのない一体並置、および一体連結が常時容易に確保可能となる。

【0044】

50

つまり、この発明のウォークスルー型車両のシート構造 10 によれば、メインシート 12、14 とサブシート 18 との一体並置、および一体スライドが容易に確保可能となる。

【0045】

そして、この発明によれば、サブシート 18 を 1 本レール構造とすれば足りるため、その構成の複雑化を伴うことのない構造化が十分に可能となる。むしろ、サブ用スライド装置 22 の数が公知の構成に比較して減少するため、この発明のほうが、公知の場合よりも簡単な構成ですむということもできる。

【0046】

ここで、上述したこの発明の実施の形態においては、メイン用スライド装置 28、およびサブ用スライド装置 22 のいずれもが、ラッチ式ロック手段 39、40 (F, S) による所定ロックピッチ毎でのロックの可能な、ラッチロック式の構成として具体化されているが、このような構成においては、図 4 に示すように、ラッチ式ロック手段のロックピッチ、つまり一連のロック孔 44、45 (F, S) のロックピッチ P1 を同一ピッチのものとして、メイン用スライド装置 28、およびサブ用スライド装置 22 をそれぞれ形成し、そのロック位置設定基点 P2 を、車両に対する同一の前後レベルとすることが好ましい。

【0047】

図 4 に示すように、このロック位置設定基点 P2 は、車両の前後方向における任意の位置として設定、規定することができる。そして、たとえば、このロック位置設定基点 P2 上にいずれかのロック孔 44、45 (F) を合わせてサブ用スライド装置のガイドレール 20、およびメイン用スライド装置のガイドレール 32 (F) をそれぞれ配置すれば、このサブ用スライド装置 22、およびフロントシート 12 のメイン用スライド装置 28 間でのロック位置の完全位置、つまり完全同期化がはかられる。

【0048】

また、サブ用スライド装置のガイドレール 20 に設けられたロック孔 44 のいずれかを、ロック位置設定基点 P2' として規定し、このロック位置設定基点 P2' 上にいずれかのロック孔 44、45 (S) を合わせてサブ用スライド装置のガイドレール 20、およびメイン用スライド装置のガイドレール 32 (S) をそれぞれ配置すれば、このサブ用スライド装置 22、およびセカンドシート 14 のメイン用スライド装置 28 間でのロック位置の完全同期化がはかられる。

【0049】

このように、サブ用スライド装置 22、およびメイン用スライド装置 28 間でのロック位置の完全同期化をはかれば、メインシート 12、14 とサブシート 18 との間でのそのロック位置のバラツキは生じない。つまり、メインシート 12、14、およびサブシート 18 のいずれの前後位置であっても、その整列一体並置が得られるとともに、一体スライド時における、その各シートでのロックの確実化が容易に確保可能となる。

【0050】

従って、これによれば、メインシート 12、14、およびサブシート 18 の整列一体並置、および一体スライドを可能とした場合におけるその使用性、および安全性が一層向上される。

【0051】

さらに、この実施の形態においては、サブシート 18 を、フリーヒンジ 62 によるヒンジシートとして具体化しているが、メインシート 12、14 を、リクライニング装置 (図示しない) によるシートバック 35 の傾動の可能なリクライニングシートとして形成した場合においては、図 2 に示すように、サブシートのフリーヒンジのヒンジ軸の位置を、メインシートのリクライニング軸線の同軸延長線 64 上に整列可能とし、さらにサブシートのシートバック 37 を、メインシートのシートバックに対し、連結ロック手段によりその起立位置で一体的に連結可能とすることが好ましい。

【0052】

このような構成によれば、メインシートのシートバック 35 の回動中心、サブシートのシートバック 37 の回動中心のいずれもが、このリクライニング軸線の同軸延長線 64 上

10

20

30

40

50

に位置するため、この各シートバック間を連結ロック手段でロックすることによって、その一体的な傾動、つまりメインシートのシートバックの傾動に追従したサブシートのシートバックの傾動が、その軌跡のずれを伴うことなく円滑に確保される。

【0053】

従って、この点においても、メインシート12、14、およびサブシート18の整列一体並置、および一体スライドを可能とした場合におけるその使用性、および安全性が一層向上される。

【0054】

そして、メインシートのリンクライニング軸線の同軸延長線64上に、サブシートのフリーヒンジ62のヒンジ軸の位置を整列配置させれば足りるため、構成の複雑化を伴うことなく、この高い使用性、および安全性の確保がはかられる。

10

【0055】

さらに、メインシートのシートバック35、およびサブシートのシートバック37のいずれもが、同一軸線を回動中心として傾動されるため、シートバック着座面の連続性が確保できる。つまり、サブシート18をメインシート12、14の増設シートとした場合における、その快適性の向上が容易にはかられる。

【0056】

また、この実施の形態においては、左右のメインシート12(L,R)、14(L,R)間にウォークスルー通路16を規定、設定した場合の例を具体的に示しているが、このようなセンタ通路に限定されず、たとえば、左右のメインシート外方側部にウォークスルー通路を規定、設定した、いわゆるサイド通路の構成、この発明を応用してもよい。

20

【0057】

上述した実施の形態は、この発明を説明するためのものであり、この発明を何等限定するものでなく、この発明の技術範囲内で変形、改造等の施されたものも全てこの発明に包含されることはいうまでもない。

【0058】

【発明の効果】

上記のように、この発明に係るウォークスルー型車両のシート構造によれば、サブシートが1本レール構造としてなり、これによって、床体に対するサブシートの傾斜自由度が高く得られるため、メインシートの側面に対する高い追従性が、サブシートに容易に確保可能となる。

30

【0059】

このような、メインシートの側面に対する高い追従性能がサブシートにおいて確保できれば、メインシートとサブシートとを一体的にスライドさせる際の、その軌道のずれが確実に防止できるため、メインシートとサブシートとを整列一体並置した上での、これらシートの一体スライドが、この床体の歪み変形に妨げられることなく容易に確保可能となる。

【0060】

そして、メインシートの側面に対するサブシートの高い追従性のもとで、この各シート間の離反が確実に防止され、これにより、床体の歪み変形の度合いに左右されることのない一体並置、および一体連結が常時容易に確保可能となることから、これによれば、メインシートとサブシートとの一体並置、および一体スライドが容易に確保可能となる。

40

【0061】

そして、サブシートを1本レール構造とすれば足りるため、その構成の複雑化を伴うことのない構造化が十分に可能となる。

【0062】

また、メイン用スライド装置、およびサブ用スライド装置のロックピッチを同一ピッチのものとし、そのロック位置設定基点を車両に対する同一の前後レベルとすることで、各スライド装置のロック位置の完全同期化をはかる、この発明の請求項2の構成によれば、メインシートとサブシートとの間でのそのロック位置のバラツキが防止できるため、メインシート、およびサブシートの整列一体並置、および一体スライドを可能とした場合におけ

50

るその使用性、および安全性が一層向上される。

【0063】

さらに、サブシートのフリーヒンジのヒンジ軸の位置を、メインシートのリンクライニング軸線の同軸延長線上に整列可能とする、この発明の請求項3の構成によれば、メインシートのシートバックの傾動に追従したサブシートのシートバックの傾動が、その軌跡のずれを伴うことなく円滑に確保できるため、この点においても、メインシート、およびサブシートの整列一体並置、および一体スライドを可能とした場合におけるその使用性、および安全性が一層向上される。

【0064】

そして、メインシートのリンクライニング軸線の同軸延長線上に、サブシートのフリーヒンジのヒンジ軸の位置を整列配置させれば足りるため、構成の複雑化を伴うことなく、この高い使用性、および安全性の確保がはかられる。さらに、メインシートのシートバック、およびサブシートのシートバックのいずれもが、同一軸線を回動中心として傾動されるため、シートバック着座面の連続性の確保により、サブシートをメインシートの増設シートとした場合における、その快適性の向上が容易にはかられる。

10

【図面の簡単な説明】

【図1】この発明に係るウォークスルー型車両のシート構造の概略平面図である。

【図2】ウォークスルー型車両のシート構造におけるメインシート、およびサブシートの概略斜視図である。

【図3】スライド装置の一例を示す、一部破断のその概略側面図である。

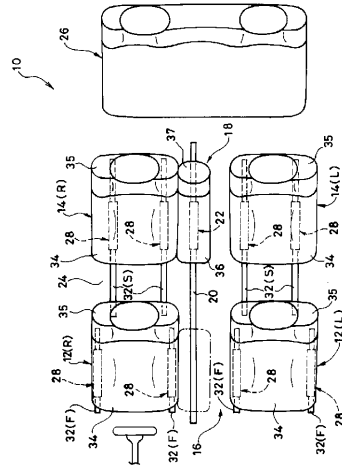
20

【図4】ガイドレールの配置例を示す、ウォークスルー型車両のシート構造の概略的な部分平面図である。

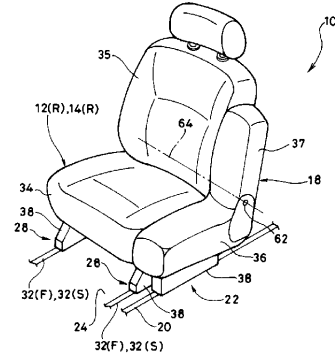
【符号の説明】

- 10 ウォークスルー型車両のシート構造
- 12 メインシート（フロントシート）
- 14 メインシート（リヤのセカンドシート）
- 18 サブシート
- 22 サブ用スライド装置
- 28 メイン用スライド装置

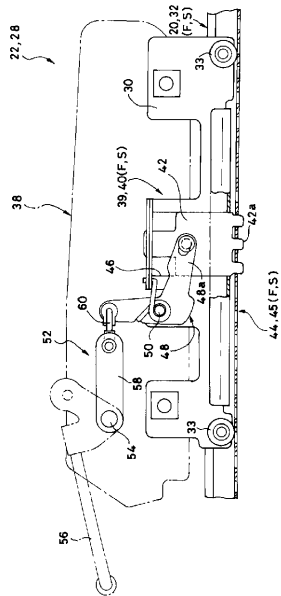
【図 1】



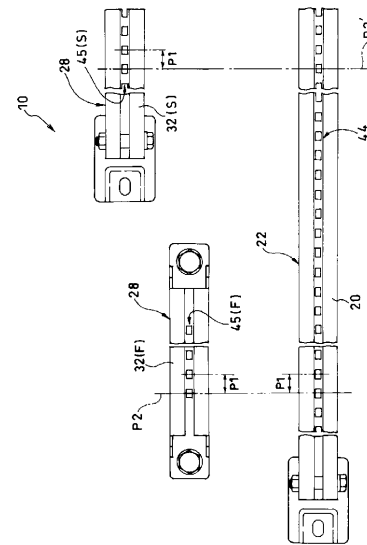
【図 2】



【図 3】



【図 4】



フロントページの続き

- (56)参考文献 特開2000-038066 (JP, A)
特開平11-011196 (JP, A)
特開2000-177459 (JP, A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60N 2/06-2/30