(19)日本国特許庁(JP)　(12)特　許　公　報(B2)　(11)特許番号

特許第6195647号
(P6195647)

(45)発行日　平成29年9月13日(2017.9.13)　(24)登録日　平成29年8月25日(2017.8.25)

(51)Int.Cl.		F I	
B60R 21/207	(2006.01)	B60R	21/207
B60R 21/216	(2011.01)	B60R	21/216
B60N 2/427	(2006.01)	B60N	2/427
B60N 2/64	(2006.01)	B60N	2/64

請求項の数 7　(全 12 頁)

(21)出願番号	特願2016-124896(P2016-124896)
(22)出願日	平成28年6月23日(2016.6.23)
(62)分割の表示	特願2012-62409(P2012-62409)の分割
原出願日	平成24年3月19日(2012.3.19)
(65)公開番号	特開2016-188073(P2016-188073A)
(43)公開日	平成28年11月4日(2016.11.4)
審査請求日	平成28年7月22日(2016.7.22)

(73)特許権者　000220066
テイ・エス　テック株式会社
埼玉県朝霞市栄町３丁目７番２７号
(74)代理人　100088580
弁理士　秋山　敦
(74)代理人　100111109
弁理士　城田　百合子
(72)発明者　田辺　仁一
栃木県塩谷郡高根沢町大字太田１１８番地１　テイ・エス　テック株式会社内
(72)発明者　馬場　広
栃木県塩谷郡高根沢町大字太田１１８番地１　テイ・エス　テック株式会社内

審査官　岡▲さき▼　潤

最終頁に続く

(54)【発明の名称】エアバッグモジュール装備シート

(57)【特許請求の範囲】

【請求項１】

エアバッグを格納するエアバッグモジュールを装備したシートであって、

前記シートのサイド部に設けられ、端部に前記シートの内側に屈曲したフランジ部が形成されるサイドフレームと、

前記サイドフレームに取り付けられる前記エアバッグモジュールと、

前記エアバッグモジュールの展開方向を案内する案内部材と、

前記フランジ部に取り付けられるとともに、前記案内部材の端部が係止される取付部材と、を備え、

前記取付部材は、前記案内部材に沿って延出し、前記フランジ部の外側面の少なくとも一部を覆う延出部を有し、

前記取付部材に形成されたスリットの奥側の空間に、前記案内部材の端部が保持され、

前記取付部材の前記延出部は、前記フランジ部と前記案内部材との間に配置されることを特徴とするエアバッグモジュール装備シート。

【請求項２】

前記フランジ部の端部は、前記延出部の端部と前記案内部材の端部とを結ぶ直線よりも前記シートの内側に配置されることを特徴とする請求項１記載のエアバッグモジュール装備シート。

【請求項３】

前記フランジ部は、前記取付部材に形成される溝に係止して取り付けられ、

前記フランジ部の端部と、前記溝の奥側の面とは離間していることを特徴とする請求項１又は２記載のエアバッグモジュール装備シート。

【請求項４】

前記サイドフレームの前方に設けられたクッションパッドを更に備え、

前記取付部材の前記シートの内側側部の少なくとも一部と、前記クッションパッドとは離間していることを特徴とする請求項１乃至３いずれか記載のエアバッグモジュール装備シート。

【請求項５】

前記クッションパッドの裏面において前記フランジ部よりも後方の部分は、前記サイドフレームに対し、前記シートの後方内側に向けて傾斜して延出することを特徴とする請求項４記載のエアバッグモジュール装備シート。

【請求項６】

前記案内部材に引張力が掛かっていない状態において、前記延出部の端部と、前記フランジ部とは離間していることを特徴とする請求項１乃至５いずれか記載のエアバッグモジュール装備シート。

【請求項７】

エアバッグを格納するエアバッグモジュールを装備したシートであって、

前記シートのサイド部に設けられ、端部に前記シートの内側に屈曲したフランジ部が形成されるサイドフレームと、

前記サイドフレームに取り付けられる前記エアバッグモジュールと、

前記エアバッグモジュールの展開方向を案内する案内部材と、

前記フランジ部に取り付けられるとともに、前記案内部材の端部が係止される取付部材と、

前記サイドフレームの前方に設けられたクッションパッドと、を備え、

前記取付部材の前記シートの内側側部の少なくとも一部と、前記クッションパッドとは離間しており、

前記取付部材は、前記案内部材に沿って延出し、前記フランジ部の外側面の少なくとも一部を覆う延出部を有し、

前記延出部の少なくとも一部は、前記案内部材を介して前記クッションパッドの裏面と当接することを特徴とするエアバッグモジュール装備シート。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【０００１】

本発明は、エアバッグモジュール装備シートに係り、エアバッグの展開方向を案内する力布の端部が被取付部に固定されたエアバッグモジュール装備シートに関する。

【背景技術】

【０００２】

従来、エアバッグモジュール装備シートとして、シートバックフレームのサイドフレームにエアバッグモジュールを取り付け、トリムカバーの各端末と二枚の力布の片端末を共縫いしてトリムカバーの破断部を形成し、破断部からトリムカバーの内側に引き込んだ二枚の力布でエアバッグモジュールを包み込んで、このエアバッグモジュールを含むシートバック全体をトリムカバーで被包するものが提案されている（例えば特許文献１）。

【０００３】

特許文献１では、エアバッグモジュールを内部に収容するモジュールカバーに、上下方向に伸びる棒状の掛け止めピンが設けられ、トリムカバーの破断部から連続する力布の破断部逆側端部には引っ掛けフックが連結されている。力布の破断部逆側端部は、引っ掛けフックをモジュールカバーの掛け止めピンに掛け止めることにより、モジュールカバーに連結固定されている。

特許文献１の発明によれば、力布をバックパッドの開口縁から空洞部の内側に夫々引き込み、空洞の内側でトリムコードの引っ掛けフックをモジュールカバーの掛止めピンに掛

け止めるだけでよいため、力布をコンパクトにかつ簡単に組み付けられる。
【先行技術文献】
【特許文献】
【０００４】
【特許文献１】特許第４５６０６５９号公報
【発明の概要】
【発明が解決しようとする課題】
【０００５】
しかし、特許文献１の発明では、引っ掛けフックを、モジュールカバーに設けられた掛け止めピンに掛け止めている。モジュールカバーは、特許文献１のように、樹脂成形等により形成されることが多いため、引っ掛けフックを取付ける部材の剛性の向上が望まれていた。
また、引っ掛けフックのような取付部材を用いて力布をエアバッグモジュール側に取付けるため、取付時の作業性がよく、取付部材が外れにくく、取付機構周辺のクッションパッドとの間の収まりがよく、取付機構の周辺がコンパクトな構成が求められていた。
【０００６】
本発明の目的は、力布を取付部材を用いてエアバッグモジュール側に取付けたエアバッグモジュール装備シートであって、取付部材が外れにくいエアバッグモジュール装備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、本発明に係るエアバッグモジュール装備シートによれば、エアバッグを格納するエアバッグモジュールを装備したシートであって、前記シートのサイド部に設けられ、端部に前記シートの内側に屈曲したフランジ部が形成されるサイドフレームと、前記サイドフレームに取り付けられる前記エアバッグモジュールと、前記エアバッグモジュールの展開方向を案内する案内部材と、前記フランジ部に取り付けられるとともに、前記案内部材の端部が係止される取付部材と、を備え、前記取付部材は、前記案内部材に沿って延出し、前記フランジ部の外側面の少なくとも一部を覆う延出部を有し、前記取付部材に形成されたスリットの奥側の空間に、前記案内部材の端部が保持され、前記取付部材の前記延出部は、前記フランジ部と前記案内部材との間に配置されること、により解決される。
【０００８】
このように、剛性の高いフランジ部に取付部材が取付けられるため、案内部材を取付部材を介してサイドフレームに取付けた時の取付剛性が向上される。
【０００９】
このとき、前記フランジ部の端部は、前記延出部の端部と前記案内部材の端部とを結ぶ直線よりも前記シートの内側に配置されると好適である。
【００１０】
このとき、前記フランジ部は、前記取付部材に形成される溝に係止して取り付けられ、前記フランジ部の端部と、前記溝の奥側の面とは離間していると好適である。
【００１１】
このとき、前記サイドフレームの前方に設けられたクッションパッドを更に備え、前記取付部材の前記シートの内側側部の少なくとも一部と、前記クッションパッドとは離間していると好適である。
【００１２】
このとき、前記クッションパッドの裏面において前記フランジ部よりも後方の部分は、前記サイドフレームに対し、前記シートの後方内側に向けて傾斜して延出すると好適である。
【００１３】
また、前記課題は、本発明に係るエアバッグモジュール装備シートによれば、エアバッ

グを格納するエアバッグモジュールを装備したシートであって、前記シートのサイド部に設けられ、端部に前記シートの内側に屈曲したフランジ部が形成されるサイドフレームと、前記サイドフレームに取り付けられる前記エアバッグモジュールと、前記エアバッグモジュールの展開方向を案内する案内部材と、前記フランジ部に取り付けられるとともに、前記案内部材の端部が係止される取付部材と、前記サイドフレームの前方に設けられたクッションパッドと、を備え、前記取付部材の前記シートの内側側部の少なくとも一部と、前記クッションパッドとは離間しており、前記取付部材は、前記案内部材に沿って延出し、前記フランジ部の外側面の少なくとも一部を覆う延出部を有し、前記延出部の少なくとも一部は、前記案内部材を介して前記クッションパッドの裏面と当接することにより解決される。

【００１４】
このとき、前記案内部材に引張力が掛かっていない状態において、前記延出部の端部と、前記フランジ部とは離間していると好適である。
【００１７】
本発明によれば、エアバッグモジュールの展開時及び非展開時に、案内部材に引張力が掛かるほど、取付部材がフランジ部の先端に押し付けられることとなり、取付部材がフランジ部から外れることを抑制可能となる。
【発明の効果】
【００１８】
本発明によれば、剛性の高いフランジ部に取付部材が取付けられるため、案内部材を取付部材を介してサイドフレームに取付けた時の取付剛性が向上される。
【００２７】
本発明によれば、エアバッグモジュールの展開時及び非展開時に、案内部材に引張力が掛かるほど、取付部材がフランジ部の先端に押し付けられることとなり、取付部材がフランジ部から外れることを抑制可能となる。
【図面の簡単な説明】
【００２８】
【図１】本発明の一実施形態に係るエアバッグモジュール装備シートの外観図である。
【図２】本発明の一実施形態に係るエアバッグモジュール装備シートのシートフレームの斜視図である。
【図３】図１のＡ－Ａ断面図である。
【図４】本発明の一実施形態に係るトリムカバーと力布を破断部で共縫いした状態を示す説明図である。
【図５】本発明の一実施形態に係る取付部材を介して力布をシートバックフレームに連結した状態を示す説明図である。
【図６】本発明の一実施形態に係る取付部材とサイドフレームとの係止状態を示す断面説明図である。
【発明を実施するための形態】
【００２９】
本発明の案内部材は、表皮よりも伸縮性に乏しいシート状部材であって、エアバッグモジュールの格納箇所の表皮等に設けられた破断部に一端が縫合されて、エアバッグ展開時に掛かる力を破断部に伝達して、エアバッグの展開を促進する力布や、エアバッグ展開時にエアバッグ膨張に伴う力によりクッションパッド等の他の部材が破損しないよう、エアバッグモジュールと他の部材との間に配置される力布等を含む。
以下、本発明の一実施形態に係るエアバッグモジュール装備シートについて、図１～図６を参照しながら説明する。
【００３０】
図１は、本発明の一実施形態に係るエアバッグモジュール装備シートの外観図である。図２は、本発明の一実施形態に係るエアバッグモジュール装備シートのシートフレームの

斜視図である。図３は、図１のＡ－Ａ断面図である。図４は、本発明の一実施形態に係るトリムカバーと力布を破断部で共縫いした状態を示す説明図である。図５は、本発明の一実施形態に係る取付部材を介して力布をシートバックフレームに連結した状態を示す説明図である。図６は、本発明の一実施形態に係る取付部材とサイドフレームとの係止状態を示す断面説明図である。

【００３１】

本実施の形態に係るエアバッグモジュール装備シートＳは、図１で示すように、シートバックＳ１、着座部Ｓ２、ヘッドレストＳ３より構成されている。

【００３２】

エアバッグモジュール装備シートＳの中には、図２に示すようなシートフレームＦが設けられている。シートフレームＦは、シートバックＳ１のフレームであるシートバックフレーム１と、着座部Ｓ２のフレームである着座フレーム２とから構成されている。着座フレーム２とシートバックフレーム１は、リクライニング機構３を介して連結されている。シートバックフレーム１および着座フレーム２の外側には、クッションおよびトリムカバーが設けられることで、シートバックＳ１および着座部Ｓ２が構成される。

【００３３】

シートバックＳ１は、図１乃至図３に示すように、シートバックフレーム１と、シートバックフレーム１上に載置されるクッションパッド５と、シートバックフレーム１及びクッションパッド５を覆うトリムカバー４と、トリムカバー４の破断部４０に一端が縫い付けられた力布３２を主要構成要素とする。

シートバックフレーム１は、図１，図２に示すように、左右に離間して配置され上下方向に延在するサイドフレーム１０と、このサイドフレーム１０の上端部を連結する上部フレーム２１と、下端部を連結する下部フレーム２２とにより枠状に構成されている。

上部フレーム２１には、ピラー支持部２３が設けられ、ピラー支持部２３には、不図示のヘッドレストフレームが設けられる。ヘッドレストフレームの外側にクッション部材を設けることでヘッドレストＳ３が構成される。

【００３４】

サイドフレーム１０は、板金をプレス加工して成形され、前端の辺が湾曲して前端の下側部分が前方に張り出した略Ｄ字状の略板体からなる。図３に示すように、ほぼ平板状の側板１１と、この側板１１の前端部をシートＳ内側にＵ字状に折り返してなるフランジ部としての前縁部１２と、後端部をＬ字型にシートＳ内側に屈曲させた後縁部１３とを有している。

前縁部１２は、図２に示すように、上部１２ａと、大曲率部１２ｂと、下部１２ｃと、を備えている。上部１２ａは、前縁部１２の上端と大曲率部１２ｂに挟まれた部分であり、後縁部１３との間隔が略一定であるか、又は上方より下方が少し後縁部１３より離れた位置にある。

【００３５】

大曲率部１２ｂは、上部１２ａと下部１２ｃとに挟まれた部分であり、後縁部１３との間の間隔が急激に大きくなる箇所である。大曲率部１２ｂは、側面視において、シートＳ後方に向かって凹状の曲線を描いている。大曲率部１２ｂが側面視において描く曲線の曲率は、大曲率部１２ｂの全長に亘って、上部１２ａ，下部１２ｃに含まれる部分が側面において描く曲線の曲率よりも大きくなっている。

下部１２ｃは、大曲率部１２ｂと前縁部１２の下端とに挟まれた部分であり、後縁部１３との間隔が最も大きい箇所である。

前縁部１２は、端部がシートＳ内側に向かって湾曲した湾曲部１２ｍと、湾曲部１２ｍから更に延出してシートＳ後方に向かって折り返された返し部１２ｎとを備えており、断面Ｕ字状に形成されている。但し、これに限定されず、端部をＬ字型にシートＳ内側に屈曲させて形成してもよい。

サイドフレーム１０には、ボルト１８により、エアバッグモジュール６が固定されている。ボルト１８は、エアバッグモジュール６のサイドフレーム１０側壁部とサイドフレー

ム１０の側板１１を貫通しており、ナットで固定されている。ボルト１８は、図３に示すように、サイドフレーム１０の前後方向の中央よりもシートＳ後方に配置されている。

【００３６】

エアバッグモジュール６は、公知の構成からなり、少なくともインフレータとエアバッグを備えたものをいい、モジュールケースの有無は問わない。モジュールケースを備えたエアバッグモジュール６の例としては、特に図示しないが、インフレータをリテーナで保持し、そのリテーナの締付け用ボルト１８をエアバッグより外部に突出させて、インフレータをリテーナと一体にエアバッグの取付基部寄り内部に組み付け、更に、リテーナの締付け用ボルト１８を外部に突出させて全体をモジュールケースの内部に収容し、衝撃センサー等の関連機器と回路構成するのに必要なハーネス，コネクタを備えることにより組み立てられたものがある。

【００３７】

モジュールケースとしては、開閉可能なリッドをケース本体にヒンジ接続したもの、または、Ｖ溝等による脆弱部を前部面に設けたケース本体とロアプレートとからなるハウジングにより、エアバッグの膨張圧で開放可能なものが備え付けられている。

クッションパッド５のシートＳ後方には、図３に示すように、エアバッグモジュール６を格納するための空間７が形成されている。クッションパッド５は、図３に示すように、サイドフレーム１０及びエアバッグモジュール６のシートＳ前方からサイドフレーム１０のシートＳ内側にかけて配置されている。

【００３８】

トリムカバー４は、公知の材料からなり、図３，図４に示すように、座面中央から左右の土手面を被包する前面マチ部４１と周側面から背面に至る側面マチ部４２とを縫い合わせ、更に、不図示の背面マチ部を不図示のスライドファスナーで側面マチ部４２に対して開閉自在に連結することにより袋状に縫製されている。

トリムカバー４には、前面マチ部４１と側面マチ部４２との土手部において膨出した頂点に、破断部４０が形成されている。破断部４０は、前面マチ部４１と側面マチ部４２の端部を、通常の使い勝手に耐えられる強度を保ちつつ、エアバッグの膨張による引張力で裂断可能なように、相互に縫製されている。

【００３９】

図４に示すように、側面マチ部４２の破断部４０逆側の端辺４２ｅは、中央付近の領域が両側の領域よりも長く形成され、樹脂製からなり断面略Ｊ字状で長尺の係止部材３３が縫い付けられている。係止部材３３は、端辺４２ｅの中央の領域をサイドフレーム１０の後縁部１３に係止するために用いられる。

力布３２は、伸縮性の小さい布状素材からなり、エアバッグの膨張による応力を破断部４０に伝達する役割を果たす。力布３２は、特許請求の範囲の案内部材に対応する。

【００４０】

力布３２は、図４に示すように、破断部４０側の辺３４と破断部４０逆側の辺３５とが略平行で、破断部４０側の辺３４が長く形成された略台形の布からなる。破断部４０逆側の辺３５は、矩形状に突出したトリムプレート３７取付用の取付部３６が、複数設けられている。取付部３６が、特許請求の範囲の案内部材の端部側に対応する。

トリムプレート３７は、硬質樹脂製からなる矩形の板体である。トリムプレート３７は、力布３２の取付部３６の端末の形状を保持するために用いられる力布端末形状保持部材である。力布３２の端末にトリムプレート３７が固定されていることにより、力布３２の端末を係止部５５に差込む際の作業性が向上する。本実施形態では、力布３２の取付部３６にトリムプレート３７を固定しているが、これに限定されるものではなく、トリムプレート３７を用いずに、力布３２の取付部３６の端末を複数回折り返して縫製したものや、複数重に巻回して縫製したもの、複数重に巻回して縫製したものを一方向に押し潰したものを係止部５５に挿入してもよい。

【００４１】

力布３２は、図３に示すように、破断部４０より空間７へ引き込まれている。力布３２

の他端のトリムプレート３７は、取付部材５０を介してサイドフレーム１０の前縁部１２に係止されている。また、サイドフレーム１０の後縁部１３には、側面マチ部４２の破断部４０逆側の端辺４２ｅの中央の領域に縫い付けられた係止部材３３が係止されている。

【００４２】

取付部材５０は、硬質樹脂から一体成形されてなり、図５，図６に示すように、サイドフレーム１０の前縁部１２の内壁の断面Ｕ字状の形状に略沿った断面略Ｕ字状の外面形状を有する幅広部５１と、幅広部５１の前縁部１２端部側に形成された掛け止め部５２と、掛け止め部５２の幅広部５１逆側の端部が力布３２の延長側へ延出し、前縁部１２の外側の面に覆い被さるように設けられた延出部５４を備えている。取付部材５０は、取付時前縁部１２に沿う方向に略同じ断面形状を備えている。

【００４３】

掛け止め部５２には、幅広部５１の前縁部１２端部側に、取付部材５０を前縁部１２に掛け止めるための溝５３が、幅広部５１から連続して形成されている。溝５３は、幅広部５１と、幅広部５１の根本の部分から分岐する延出部５４との間の空間からなる。溝５３は、前縁部１２先端の返し部１２ｎを挟持している。溝５３及び溝５３を形成する幅広部５１と延出部５４は、特許請求の範囲の被取付部連結部に対応する。

幅広部５１には、トリムプレート３７を内部に保持して係止する係止部５５と、係止部５５から引き出される力布３２の通路となるスリット６９の両壁面を形成する第一の壁部５９，第二の壁部６０を備えている。

【００４４】

係止部５５は、トリムプレート３７を内部に係止可能な大きさの空間からなり、上端及び下端が開放されて、上端から下端まで達する開口として形成されている。係止部５５は、特許請求の範囲の案内部材連結部に対応する。

なお、係止部５５は、上端又は下端の一方、好ましくは上端のみが開放され、他方が閉塞されていてもよい。係止部５５の上端が開放され、下端が閉塞された取付部材５０は、左右のサイドフレーム１０のいずれか一方のみに用いる場合に特に適している。係止部５５の上端及び下端の双方が開放された取付部材５０は、左右のサイドフレーム１０の双方に用いる場合に特に適している。このとき、左右のうち一方のサイドフレーム１０に用いるときに上端だった側は、他方のサイドフレーム１０に用いるときに下端側となる。

【００４５】

図５，図６に示すように、係止部５５は、平面５５ｃの一端に、トリムプレート３７の断面長さ方向の一端側を囲む湾曲面５５ａを備え、他端に、トリムプレート３７の断面長さ方向の他端側を囲む湾曲面５５ｂを備えている。湾曲面５５ａは、スリット６９側から見て奥側、湾曲面５５ｂは、スリット６９に近い側にある。

また、平面５５ｃに対向して、湾曲面５５ａから連続する第一の壁部５９の内壁面５９ｉを備えている。内壁面５９ｉは、平面５５ｃよりも短く形成されている。湾曲面５５ａ，５５ｂ，平面５５ｃによって形成される壁面が、係止部５５を区画する側壁を構成している。

【００４６】

第一の壁部５９は、湾曲面５５ａから延長し、第二の壁部６０は、湾曲面５５ｂから延長している。第一の壁部５９と第二の壁部６０とは、相互に逆方向に向かって延出し、係止部５５の掛け止め部５２逆側の壁を構成している。図６に示すように、第二の壁部６０は、第一延出部６４，第二延出部６５，第三延出部６６を備えている。第一延出部６４は、その内壁面６４ｉが、第一の壁部５９の端部５９ｅに対向しながら、第一の壁部５９に対して、係止部５５の外側に向かうに従って第一の壁部５９側に近づく向きに、傾斜して延出している。第一延出部６４の外壁面６４ｏは、取付部材５０の前縁部１２取付時に、サイドフレーム１０の側板１１のシートＳ内側の面１１ｉに当接する。

【００４７】

第一延出部６４の湾曲面５５ｂ逆側には、第一延出部６４から屈曲して、更に係止部５５の外側へ延出する第二延出部６５が設けられている。

第二延出部６５は、その内壁面６５ｉが、第一の壁部５９の外壁面５９ｏに沿って略平行に延出している。

第二延出部６５の第一延出部６４逆側には、第二延出部６５から屈曲して、更に係止部５５の外側へ延出する第三延出部６６が設けられている。第三延出部６６は、第一の壁部５９の根元部分５９ｂを被覆している。

第二延出部６５の内壁面６５ｉ及び第三延出部６６の内壁面６６ｉは、第一の壁部５９の外壁面５９ｏとの間に一定の間隔の隙間を備えており、この隙間がスリット６９を構成している。

【００４８】

図５に示すように、取付部材５０は、係止部５５内に、力布３２が縫着されたトリムプレート３７が保持された状態で、溝５３が、サイドフレーム１０の前縁部１２に係止されている。このとき、延出部５４と幅広部５１とで前縁部１２の返し部１２ｎを隠すように挟んでいる。溝５３は、返し部１２ｎの先端に取付けられており、返し部１２ｎの表面及び裏面に亘っている。

返し部１２ｎの表面側は、図３，図５に示すように、延出部５４により被覆されている。延出部５４は、掛け止め部５２の他の部分よりも薄肉に形成されている。

【００４９】

また、図３に示すように、力布３２の端部である取付部３６は、前縁部１２の裏面，すなわち、サイドフレーム１０のエアバッグモジュール６取付面の逆側の面１１ｉから連続した面よりも、シートＳ前後方向の中央側、つまり、本実施形態では、シートＳ後方に設けられている。

力布３２の端部である取付部３６は、サイドフレーム１０のエアバッグモジュール６取付面の逆側の面１１ｉと、湾曲部１２ｍ，返し部１２ｎに囲まれた領域内に配置されている。

【００５０】

図３に示すように、前縁部１２の端部１２ｅは、延出部５４のシート前後方向外側の端部５４ｅと、係止部５５内に格納された力布３２の端部である取付部３６とを結ぶ直線ｌよりも、シートＳ幅方向内側に配置され、また、エアバッグモジュール６の展開時に、力布３２の延出部５４の外側面に接している部分が引張られる方向の逆側に位置している。

図３，図６に示すように、前縁部１２の端部１２ｅは、係止部５５のうち最もシートＳ前方の位置，すなわち最もシートＳ前後方向外側にある図６の湾曲面５５ｂよりも、シートＳ後方，すなわちシートＳ前後方向内側に位置している。

【００５１】

サイドフレーム１０の取付部材５０の幅広部５１は、図６に示すように、第一延出部６４の外壁面６４ｏが、サイドフレーム１０の側板１１のシートＳ内側の面１１ｉに当接する。この面１１ｉが、特許請求の範囲のエアバッグモジュール取付面１１ｏの裏面に対応する。

【００５２】

取付部材５０は、図３に示すように、シートＳ前方からシートＳ内側に至る外側面のうち一部分が、力布３２を介してクッションパッド５と接触している。より具体的には、取付部材５０の延出部５４の外側面に、力布３２を隔ててクッションパッド５が当接しており、クッションパッド５からの押圧力が延出部５４に掛かって、延出部５４を前縁部１２の外側面に押し付けている。

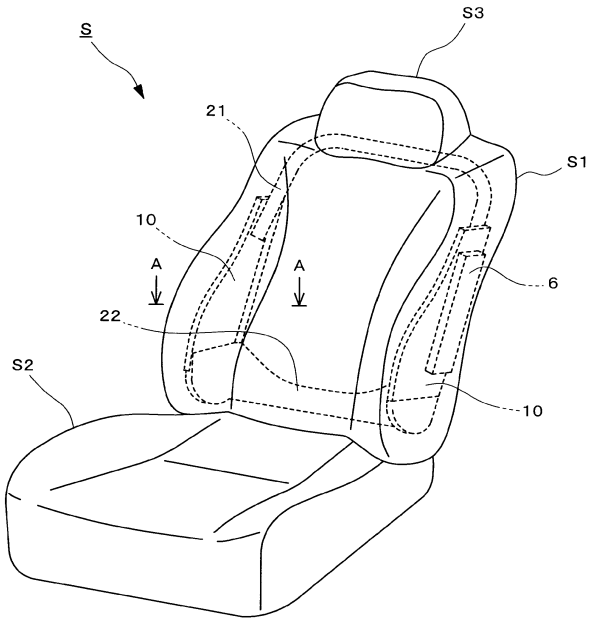
取付部材５０は、外側面のうち、シートＳ後方からシートＳ内側に至る部分と、クッションパッド５との間には、シートＳ後方から取付部材５０を目視で確認できる程度に隙間７０ｓが空いている。この隙間７０ｓにより、シートＳ後方の係止部材３３を取り外したときに、シートＳの外側から、取付部材５０の取付状態が確認可能である。

クッションパッド５裏面の前縁部１２よりもシートＳ後方の部分は、図３に示すように、シートＳ後方内側に向かって、サイドフレーム１０の側板１１に傾斜して延出している。

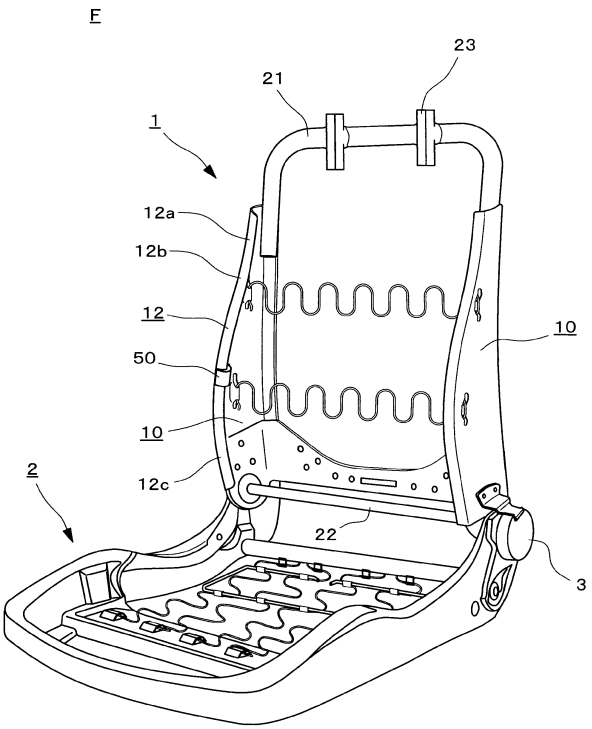
【００５３】
また、取付部材５０は、図３に示すように、エアバッグモジュール６をサイドフレーム１０に取付けるボルト１８とは異なる位置に設けられている。取付部材５０は、ボルト１８よりもシートＳ前方に取付られ、シートＳ前後方向に距離をおいて配設されている。ボルト１８と取付部材５０とは、同じ高さに形成され、シートＳ前後方向に相互に並ぶように配設されている。
取付部材５０は、図２に示すように、サイドフレーム１０の前縁部１２の大曲率部１２ｂ以外の位置，すなわち、上部１２ａ又は下部１２ｃに取付けられる。図２は、取付部材５０を下部１２ｃに取付けた例を示している。
【符号の説明】
【００５４】
Ｓ　エアバッグモジュール装備シート（シート）
Ｓ１　シートバック
Ｓ２　着座部
Ｓ３　ヘッドレスト
Ｆ　シートフレーム
ｌ　直線
１　シートバックフレーム
２　着座フレーム
３　リクライニング機構
４　トリムカバー
５　クッションパッド
６　エアバッグモジュール
７　空間
１０　サイドフレーム
１１　側板
１１ｉ　面
１１ｏ　エアバッグモジュール取付面
１２　前縁部
１２ａ　上部
１２ｂ　大曲率部
１２ｃ　下部
１２ｅ，５４ｅ，５９ｅ　端部
１２ｍ　湾曲部
１２ｎ　返し部
１３　後縁部
１８　ボルト
２１　上部フレーム
２２　下部フレーム
２３　ピラー支持部
３２　力布
３３　係止部材
３４　破断部側の辺
３５　破断部逆側の辺
３６　取付部
３７　トリムプレート
４０　破断部
４１　前面マチ部
４２　側面マチ部
４２ｅ　端辺

５０　取付部材
５１　幅広部
５２　掛け止め部
５３　溝
５４　延出部
５５　係止部
５５ａ，５５ｂ　湾曲面
５５ｃ　平面
５９　第一の壁部
５９ｂ　根元部分
５９ｉ，６４ｉ，６５ｉ，６６ｉ　内壁面
５９ｏ，６４ｏ　外壁面
６０　第二の壁部
６４　第一延出部
６５　第二延出部
６６　第三延出部
６９　スリット
７０ｓ　隙間

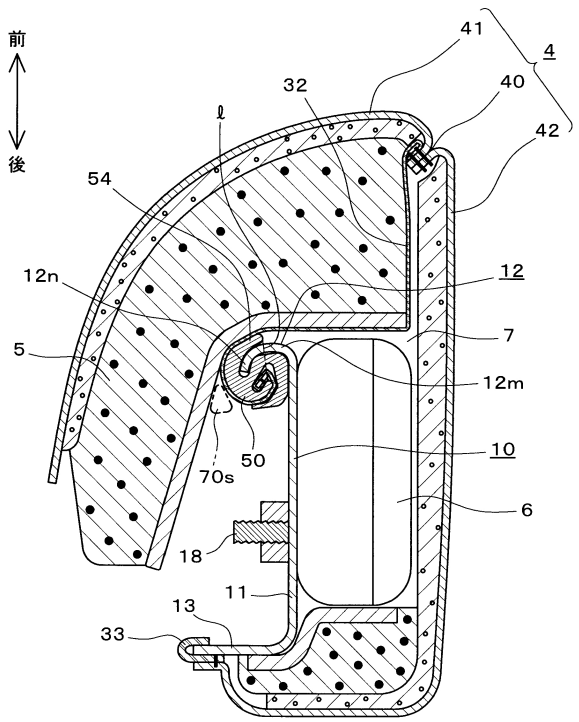
【図１】



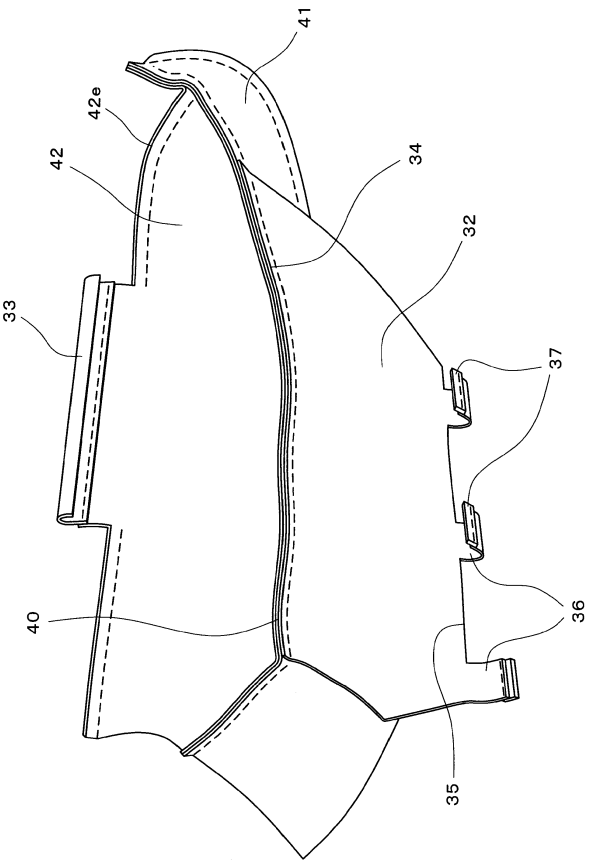
【図２】



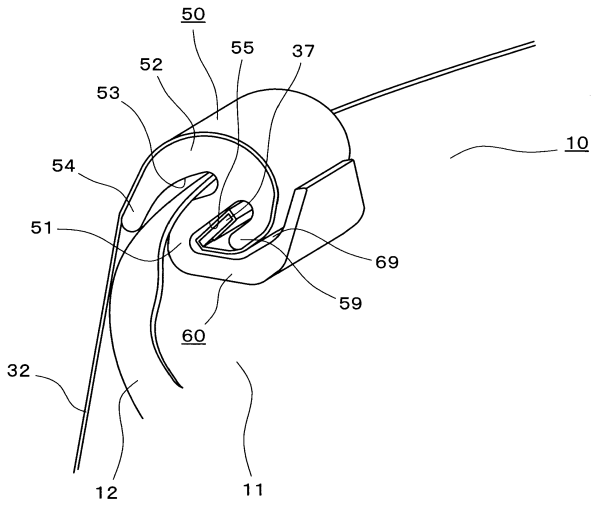
【図３】


前
後
41
4
32
40
42
54
12n
12
7
5
12m
50
10
70s
6
18
11
13
33

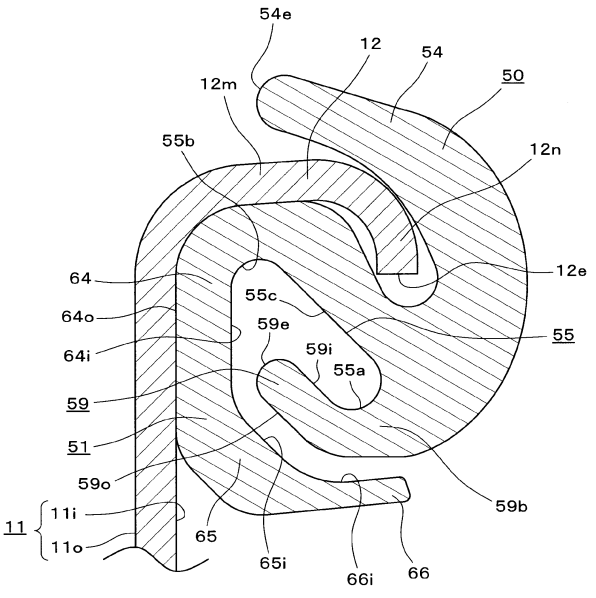
【図４】


41
42e
42
34
32
33
37
36
40
35

【図５】


50
55
37
52
53
10
54
51
69
59
60
32
12
11

【図６】


54e
12
54
50
12m
55b
12n
64
12e
55c
64o
59e
55
64i
59i
55a
59
51
59o
59b
11
11i
11o
65
65i
66i
66

フロントページの続き

(56)参考文献 米国特許出願公開第２００８／０２９６９４１（ＵＳ，Ａ１）
米国特許出願公開第２００７／０２２２１９０（ＵＳ，Ａ１）

(58)調査した分野(Int.Cl.，ＤＢ名)
Ｂ６２Ｒ　２１／１６－２１／３３
Ｂ６０Ｎ　２／４２７
Ｂ６０Ｎ　２／６４