

(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2016-199060

(P2016-199060A)

(43) 公開日 平成28年12月1日(2016.12.1)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード (参考)
B60N 2/72 (2006.01)	B60N 2/72	3B084
B60N 2/68 (2006.01)	B60N 2/68	3B087
A47C 7/02 (2006.01)	A47C 7/02	A
A47C 7/28 (2006.01)	A47C 7/28	B
A47C 7/32 (2006.01)	A47C 7/32	

審査請求 未請求 請求項の数 4 O L (全 11 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2015-78196 (P2015-78196)
 (22) 出願日 平成27年4月7日 (2015.4.7)

(71) 出願人 000241500
 トヨタ紡織株式会社
 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地
 (74) 代理人 110002158
 特許業務法人上野特許事務所
 (74) 代理人 100095669
 弁理士 上野 登
 (74) 代理人 100167782
 弁理士 吉田 元治
 (72) 発明者 永安 秀隆
 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) 3B084 EC01 EC04 GA03
 3B087 DB02 DB09

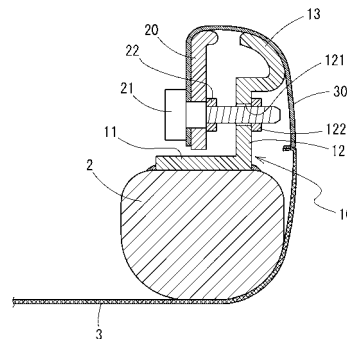
(54) 【発明の名称】 乗物用シート

(57) 【要約】

【課題】 フレームに張り渡される面状部材によって乗員を支持する面が構築される乗物用シートにおいて、面状部材の張力の細かな調整を可能とすること。

【解決手段】 フレーム2と、フレーム2に張り渡されている面状部材3と、面状部材3の所定部位に作用する張力を調整する張力調整手段と、を備え、張力調整手段がフレーム2に沿う所定の方向に並んで複数設けられている乗物用シート1とする。複数の張力調整手段は、フレーム2を左右に二分する面および上下に二分する対称面の少なくともいずれか一方に関し、対称に設けられているとよい。

【選択図】 図3



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

フレームと、

前記フレームに張り渡されている面状部材と、

前記面状部材の所定部位に作用する張力を調整する張力調整手段と、

を備え、

前記張力調整手段は、前記フレームに沿う所定の方向に並んで複数設けられていることを特徴とする乗物用シート。

【請求項 2】

前記張力調整手段は、前記フレームを左右に二分する面および上下に二分する対称面の少なくともいずれか一方に関し、対称に設けられていることを特徴とする請求項 1 に記載の乗物用シート。 10

【請求項 3】

前記張力調整手段は、前記面状部材の所定部位に直接または間接的に接続された部分の位置を変化させることによって、前記面状部材の所定部位に作用する張力を調整するものであることを特徴とする請求項 1 または請求項 2 に記載の乗物用シート。

【請求項 4】

前記張力調整手段は、前記面状部材の所定部位に直接または間接的に接続された部分を、シート後方に設けられた複数の引掛部のうちのいずれに引っ掛けるかによって、前記面状部材の所定部位に作用する張力を調整するものであることを特徴とする請求項 1 または請求項 2 に記載の乗物用シート。 20

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、フレームに張り渡される面状部材によって乗員を支持する面が構築される乗物用シートに関する。

【背景技術】

【0002】

このようなシートが下記特許文献 1 に開示されている。特許文献 1 に記載のシート（シートバック）は、フレームに張り渡されるネット部材の張力を、上下方向および左右方向（幅方向）において調整することができるものである。 30

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】特開 2012-228899 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

上記特許文献 1 に記載される技術は、左右方向の張力を調整する張力調整手段と、上下方向の張力を調整する張力調整手段がそれぞれ一つずつ設けられたものであるため、乗員の体格等に合わせた細かな調整ができない。例えば、左側を右側に比して張力を高める等、左右または上下非対称の調整ができない。 40

【0005】

本発明は、フレームに張り渡される面状部材によって乗員を支持する面が構築される乗物用シートにおいて、面状部材の張力の細かな調整を可能とすることを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

上記課題を解決するために本発明にかかる乗物用シートは、フレームと、前記フレームに張り渡されている面状部材と、前記面状部材の所定部位に作用する張力を調整する張力 50

調整手段と、を備え、前記張力調整手段は、前記フレームに沿う所定の方向に並んで複数設けられていることを特徴とする。

【0007】

前記張力調整手段は、前記フレームを左右に二分する面および上下に二分する対称面の少なくともいずれか一方に関し、対称に設けられているとよい。

【0008】

前記張力調整手段は、前記面状部材の所定部位に直接または間接的に接続された部分の位置を変化させることによって、前記面状部材の所定部位に作用する張力を調整するものであるとよい。

【0009】

前記張力調整手段は、前記面状部材の所定部位に直接または間接的に接続された部分を、シート後方に設けられた複数の引掛部のうちのいずれに引っ掛けるかによって、前記面状部材の所定部位に作用する張力を調整するものであるとよい。

【発明の効果】

【0010】

本発明にかかる乗物用シートは、フレームに沿う所定の方向に並んで張力調整手段が複数設けられているから、従来に比して面状部材の張力の細かな調整が可能となる。

【0011】

張力調整手段が、フレームを左右に二分する面および上下に二分する面の少なくともいずれか一方に関し対称に設けられていれば、当該対称面に関し、面状部材の張力を均等にすることもできるし、当該対称面の一方側と他方側において張力の差が生じるように設定することもできる。

【0012】

張力調整手段は、面状部材の所定部位に直接または間接的に接続された部分の位置を変化させることによって、面状部材の所定部位に作用する張力を調整するものとする事もできるし、面状部材の所定部位に直接または間接的に接続された部分を複数の引掛部のうちのいずれに引っ掛けるかによって、面状部材の所定部位に作用する張力を調整するものとする事もできる。このような構成とすれば、所定方向に沿って並ぶ複数の張力調整手段を容易に構築することができる。

【図面の簡単な説明】

【0013】

【図1】第一実施例にかかる乗物用シートの外観図である。

【図2】図1に示した乗物用シートの（シートバック）を分解して示した図である（フレームの左右方向の一方側に設けられた張力調整手段のみ示し、他方側については左右対称形状であるため省略してある）。

【図3】図1に示した乗物用シートの断面を模式的に示した図である。

【図4】（a）は第二実施例にかかる乗物用シートの断面を模式的に示した図である。（b）は引掛部に引掛部材が引っ掛けられた状態を示した図である。

【図5】面状部材、中継部材および引掛部材の組体を示した図である。

【図6】第三実施例にかかる乗物用シートの断面を模式的に示した図である。

【図7】第四実施例にかかる乗物用シートの断面を模式的に示した図である。

【図8】第四実施例にかかる乗物用シートのメインフレームと位置規制部材の組体の外観図である。

【発明を実施するための形態】

【0014】

以下、本発明の実施形態について図面を参照しつつ詳細に説明する。なお、特に明示した場合を除き、以下の説明における前後方向とは乗物用シート1が搭載された乗物の進行・後退方向をいうものとし、上下方向とは当該乗物の上下方向をいうものとし、左右方向（幅方向）とは前後方向および上下方向に直交する方向をいうものとする。なお、特に明示した場合を除き、各方向はシートバック1aが起立した状態にあるときの方向をいうも

10

20

30

40

50

のとする。

【0015】

本実施形態にかかる乗物用シート1は、フレーム2に面状部材3が張り渡されることによって乗員を支持する面が構築されるものである。面状部材3は、フレーム2に張り渡すことができるものであればどのようなものであってもよく、以下の各実施例で示すようなネット(メッシュ)状のものであってもよいし、布状のものであってもよい。以下、乗物用シート1のシートバック1a(背もたれ部)に当該構造が構築されたものとして具体的な構成(第一実施例~第四実施例)について説明する。

【0016】

[第一実施例(図1~図3参照)]

10

第一実施例にかかる乗物用シートについて説明する。本例にかかる乗物用シートの正面視略方形状のフレーム2には、第一調整部材10が固定されている。第一調整部材10は、硬質の板材が屈曲加工された上下方向に長い部材であって、固定部11、ボルト係止部12、摺動部13を有する。固定部11は、断面で見ると左右方向に沿う部分であって、フレーム2に固定する部分である。当該固定部11とフレーム2の接合方法はどのようなものであってもよい。フレーム2と第一調整部材10(固定部11)の両方が金属である場合には、溶接によって両者を接合することができる。

【0017】

ボルト係止部12は、断面で見ると前後方向に沿う部分であって、後述する調整ボルト21が留められる部分である。本例では、上下方向に並ぶ複数の貫通孔121に連通する調整ナット122が固定されており、当該調整ナット122がボルト係止部12となる。摺動部13は、断面で見ると、ボルト係止部12から幅方向外側に延び、そこから湾曲して幅方向内側に向かう部分である。

20

【0018】

本例にかかる乗物用シートは、第一調整部材10とは別の第二調整部材20を備える。第二調整部材20は、詳細を後述する中継部材30に対し、上下方向に並んで複数設けられ、第一調整部材10のボルト係止部12と対向するように位置する。当該第二調整部材20の数は、上記調整ナット122の数と一致する。上下方向に並ぶ各第二調整部材20間の間隔は、対応する調整ナット122間の間隔と一致する。当該複数の第二調整部材20それぞれには、調整ボルト21が固定されている。各調整ボルト21は、その頭部と固定ナット22との間に第二調整部材20を挟み込むことによって各調整部材に固定されている。各調整ボルト21は、調整ナット122に螺合している。

30

【0019】

中継部材30は布材(例えば綿布)である。各第二調整部材20は、中継部材30の一方側の側縁に沿うように固定されている。中継部材30の他方側の側縁には面状部材3が接続されている。つまり、中継部材30は、各第二調整部材20と面状部材3とを繋ぐ部材である。後述するように、中継部材30が面状部材3に力を伝達することになるが、当該力が中継部材30の伸縮によって吸収されてしまうのを抑制するため、中継部材30を構成する材料はできるだけ伸縮性が低いものであることが望ましい。

【0020】

40

本例では、このような第一調整部材10や第二調整部材20、中継部材30等が左右両側に設けられている。各部材は、フレーム2を左右に二分する面に関し、対称(左右対称)である。

【0021】

このように構成される本例にかかる乗物用シートの作用(面状部材3の張力調整作用)は以下の通りである。調整ボルト21を対応する調整ナット122に螺合させることにより、第二調整部材20および中継部材30を介して面状部材3が引っ張られ、当該面状部材3がフレーム2に張り渡された状態となる。面状部材3の張力を調整する際には、いずれかの調整ボルト21の位置を変化させる。つまり、調整ナット122に螺合している調整ボルト21を回転させることにより、調整ボルト21と調整ナット122の距離を変化

50

させる。調整ボルト 2 1 を調整ナット 1 2 2 に対して締め込む方向に回転させれば、調整ボルト 2 1 が幅方向外側に移動する。そうすると、当該移動させた調整ボルト 2 1 に接続された第二調整部材 2 0 が幅方向外側に移動するため、当該第二調整部材 2 0 に接続された中継部材 3 0 を介して面状部材 3 が緩む。つまり、面状部材 3 の所定部位（移動させた調整ボルト 2 1 が位置する高さの部位）の張力が低下する。一方、調整ボルト 2 1 を調整ナット 1 2 2 に対して緩める方向に回転させれば、調整ボルト 2 1 が幅方向内側に移動する。そうすると、当該移動させた調整ボルト 2 1 に接続された第二調整部材 2 0 が幅方向内側に移動するため、当該第二調整部材 2 0 に接続された中継部材 3 0 を介して面状部材 3 が引っ張られる。つまり、面状部材 3 の所定部位（移動させた調整ボルト 2 1 が位置する高さの部位）の張力が上昇する。なお、中継部材 3 0 は、滑らかな湾曲面を形成する第一調整部材 1 0 の摺動部 1 3 に接触した状態にあるため、動きはスムーズである。

10

【 0 0 2 2 】

このように、本例では、調整ボルト 2 1 の位置を変化させることにより、当該調整ボルト 2 1 に間接的に（第二調整部材 2 0 や中継部材 3 0 を介して）接続された面状部材 3 の所定部位の張力を増減させることができる。そして、このような張力調整手段は、フレーム 2 の上下方向に延びる部分に沿って複数設けられているため、面状部材 3 の上下方向における細やかな張力の調整が可能となる。また、張力調整手段が、フレーム 2 を左右に二分する面に関し対称に設けられているため、左右の面状部材 3 の張力を均等にもできるし、左側と右側において張力の差が生じるように設定することもできる。

20

【 0 0 2 3 】

[第二実施例（図 4、図 5 参照）]

第二実施例にかかる乗物用シートについて、上記第一実施例と異なる点を中心に説明する。本例にかかる乗物用シートは、バックボード 4 0、中継部材 5 0 および引掛部材 6 0 を備える。バックボード 4 0 は、フレーム 2 の後方に橋渡しするように固定された板状の部材であって、シートバックの後面を構築する。フレーム 2 とバックボード 4 0 の固定方法はどのようなものであってもよい。バックボード 4 0 には、引掛部 4 1 が形成されている。

【 0 0 2 4 】

引掛部 4 1 は、引掛部材 6 0 が引っ掛けられることができるものであればどのような構造、形状であってもよい。本例では、基端側から幅方向内側に向かう鉤状の部分である。当該引掛部 4 1 は、幅方向かつ上下方向に複数並ぶように設けられている。当該引掛部 4 1 は、フレーム 2 を左右に二分する面に関し対称に設けられている。幅方向に並ぶ引掛部 4 1 の数、上下方向に並ぶ引掛部 4 1 の数は適宜変更可能である。また、幅方向に並ぶ引掛部 4 1 同士の間隔や、上下方向に並ぶ引掛部 4 1 同士の間隔は同じ（等間隔）であってもよいし、異なってもよい。また、本例では、上下方向に引掛部 4 1 が直線状に並んでいるが、直線状にならなくてもよい。例えば、ある高さに位置する引掛部 4 1 のうち最も幅方向外側に位置するものと、それとは別の高さに位置する引掛部 4 1 のうち最も幅方向外側に位置するものの、幅方向における位置が異なってもよい。

30

【 0 0 2 5 】

中継部材 5 0 は布材（例えば綿布）である。後述するように、中継部材 5 0 が面状部材 3 に力を伝達することになるが、当該力が中継部材 5 0 の伸縮によって吸収されてしまうのを抑制するため、中継部材 5 0 を構成する材料はできるだけ伸縮性が低いものであることが望ましい。かかる中継部材 5 0 の一方側に面状部材 3 が接続されている。中継部材 5 0 の他方側には、複数の引掛部材 6 0 が接続されている。本実施形態では、布材を折り返した部分が中継部材 5 0 の他方側に位置し、当該折り返した部分に上下方向に並ぶ複数の切れ込みを形成することによって生じた複数の断面略 U 字状の部分のそれぞれに紐状の引掛部材 6 0 が引っ掛けられている。

40

【 0 0 2 6 】

紐状の引掛部材 6 0 は、全体として環状を呈する。かかる引掛部材 6 0 を構成する材料についても、中継部材 5 0 と同様の理由から、伸縮性が低いものであることが望ましい。

50

上下方向に並ぶ引掛部材 60 の数は、上下方向に並ぶ引掛部 41 の数（幅方向に並ぶ引掛部 41 を一つと考えた場合の引掛部 41 の数）と同じである。

【0027】

このように構成される本例にかかる乗物用シートの作用（面状部材 3 の張力調整作用）は以下の通りである。各引掛部材 60 を、対応する高さに位置し、幅方向に並ぶ複数の引掛部 41 のうちのいずれかに引っ掛けることにより、フレーム 2 に対し面状部材 3 が張り渡された状態となる。面状部材 3 の張力を調整する際には、引掛部材 60 が引っ掛けられる引掛部 41 を変化させる。引掛部材 60 を当該時点で引っ掛けられている引掛部 41 よりも幅方向外側に位置する引掛部 41 に引っ掛ければ、中継部材 50 を介して面状部材 3 を引っ張る力が弱くなるため、面状部材 3 が緩む。つまり、面状部材 3 の所定部位（引っ掛ける引掛部 41 の位置を変化させた引掛部材 60 が位置する高さの部位）の張力が低下する。一方、引掛部材 60 を当該時点で引っ掛けられている引掛部 41 よりも幅方向内側に位置する引掛部 41 に引っ掛ければ、中継部材 50 を介して面状部材 3 を引っ張る力が強くなるため、面状部材 3 が引っ張られる。つまり、面状部材 3 の所定部位（引っ掛ける引掛部 41 の位置を変化させた引掛部材 60 が位置する高さの部位）の張力が上昇する。

10

【0028】

このように、本例では、引掛部材 60 が引っ掛けられる引掛部 41 の位置を幅方向に変化させることにより、当該引掛部材 60 に間接的に（中継部材 50 を介して）接続された面状部材 3 の所定部位の張力を増減させることができる。そして、このような張力調整手段は、フレーム 2 の上下方向に延びる部分に沿って複数設けられているため、面状部材 3 の上下方向における細やかな張力の調整が可能となる。また、張力調整手段が、フレーム 2 を左右に二分する面に関し対称に設けられているため、左右の面状部材 3 の張力を均等にすることもできるし、左側と右側において張力の差が生じるように設定することもできる。

20

【0029】

[第三実施例（図 6 参照）・第四実施例（図 7、図 8 参照）]

第三実施例・第四実施例にかかる乗物用シートについて、上記第一実施例・第二実施例と異なる点を中心に説明する。第三実施例・第四実施例にかかる乗物用シートは、面状部材 3 が張り渡されるフレーム 2 とは別のフレーム（メインフレーム 70 と称する）を備えているものである。

30

【0030】

第三実施例は、張力調整手段による面状部材 3 の張力調整機構の基本的な部分は第一実施例と同じである（いわば、第三実施例は第一実施例の変形例である）。第一調整部材 10 は、メインフレーム 70 に固定されている。第一調整部材 10 および第二調整部材 20（調整ボルト 21 や調整ナット 122 を含む）、中継部材 30 の構成は同じである。

【0031】

中継部材 30 に接続された面状部材 3 は、メインフレーム 70 より内側に位置するフレーム 2 に張り渡されている。つまり、本例では、第一調整部材 10 が支持される部材（メインフレーム 70）と、面状部材 3 が張り渡される部材が異なる。調整ボルト 21 を幅方向内側に移動させると、面状部材 3 の所定部位（移動させた調整ボルト 21 が位置する高さの部位）の張力が低下する。調整ボルト 21 を幅方向外側に移動させると、面状部材 3 の所定部位（移動させた調整ボルト 21 が位置する高さの部位）の張力が上昇する。つまり、本例と第一実施例と比較すると、調整ボルト 21 の移動によって面状部材 3 の張力を増減するという点では共通するが、調整ボルト 21 の移動方向（幅方向内側または外側）と、面状部材 3 の張力の増減の関係は逆である。

40

【0032】

なお、本例では、メインフレーム 70 を覆うクッション材であるパッド 90 が設けられている。パッド 90 は、パッドカバー 91 に覆われており当該パッドカバー 91 が中継部材 30 に接続されている。本例では、パッドカバー 91 の中継部材 30 に接続された反対側の端部は、固定部材 911 を介してメインフレーム 70 に固定されている。具体的には

50

、メインフレーム70には嵌合溝71が形成されており、当該嵌合溝71内に固定部材911が嵌合されている。このように、中継部材30には、面状部材3とパッドカバー91が接続されている。したがって、調整ボルト21の位置が変化したとき、中継部材30を介して、面状部材3だけでなくパッドカバー91に対する張力も変化することとなるが、中継部材30を介した力の少なくとも一部は面状部材3に伝達されるため、調整ボルト21の位置の変化によって面状部材3の張力が増減することには変わりはない。

【0033】

第四実施例は、張力調整手段による面状部材3の張力調整機構の基本的な部分は第二実施例と同じである(いわば、第四実施例は第二実施例の変形例である)。メインフレーム70には、二つの位置規制部材80(第一位置規制部材801および第二位置規制部材802)が固定されている。位置規制部材80は、例えば金属製の棒状が図示されるように曲げ加工されてなる。位置規制部材80は、その上側および下側に位置するメインフレーム70に接続される接続部81と、接続部81の間の部分である規制部82とを有する。接続部81がメインフレーム70に接続された状態において、規制部82はメインフレームの後方に位置する。具体的には、第一位置規制部材801の規制部82と、第二位置規制部材802の規制部82がメインフレーム70の後方で幅方向に並んで位置する。

10

【0034】

バックボード40は、メインフレーム70に固定されている。本例では、バックボード40の周縁部分が前方に向かって突出しており、当該部分が第一位置規制部材801の規制部82と、第二位置規制部材802の規制部82の間に位置する。バックボード40の当該部分には、引掛部材60を通すための溝が形成されている。バックボード40には上記第一実施例と同様の引掛部41が形成されている。

20

【0035】

引掛部材60は、中継部材50側から見て、幅方向内側に位置する第一規制部材の規制部82の後方を通り、そこから幅方向外側に位置する第二規制部材の規制部82の前方を通過してUターンするようにしてバックボード40の後方に至り、いずれかの引掛部41に引っ掛けられる。

【0036】

引掛部材60を当該時点で引っ掛けられている引掛部41よりも幅方向外側に位置する引掛部41に引っ掛ければ、面状部材3の所定部位(引っ掛ける引掛部41の位置を変化させた引掛部材60が位置する高さの部位)の張力が低下する。一方、引掛部材60を当該時点で引っ掛けられている引掛部41よりも幅方向内側に位置する引掛部41に引っ掛ければ、面状部材3の所定部位(引っ掛ける引掛部41の位置を変化させた引掛部材60が位置する高さの部位)の張力が上昇する。

30

【0037】

なお、本例においても、第三実施例と同様、メインフレーム70を覆うクッション材であるパッド90が設けられている。パッド90は、パッドカバー91に覆われており当該パッドカバー91が中継部材50に接続されている。パッドカバー91の中継部材30に接続された反対側の端部は、固定部材911を介してメインフレーム70に固定されている。具体的には、メインフレーム70には嵌合溝71が形成されており、当該嵌合溝71内に固定部材911が嵌合されている。このように、中継部材50には、面状部材3とパッドカバー91が接続されている。したがって、引掛部材60が引っ掛けられる引掛部41を変えたとき、中継部材50を介して、面状部材3だけでなくパッドカバー91に対する張力も変化することとなるが、中継部材50を介した力の少なくとも一部は面状部材3に伝達されるため、引っ掛けられる引掛部41が変わったことによって面状部材3の張力が増減することには変わりはない。

40

【0038】

以上、本発明の実施形態について詳細に説明したが、本発明は上記実施形態に何ら限定されるものではなく、本発明の要旨を逸脱しない範囲で種々の改変が可能である。

【0039】

50

上記実施形態（各実施例）にかかる乗物用シート 1 は、左右方向（幅方向）における面状部材 3 の張力を調整するため、上下方向に沿って複数の張力調整手段が設けられたものであることを説明したが、上下方向における面状部材 3 の張力を調整するための構成として、上記と同様の構成を設けてもよい。つまり、左右方向に沿って複数の張力調整手段を設けた構成としてもよい。この場合、フレーム 2 の上側にのみ左右方向に並ぶ複数の張力調整手段を設けた構成としてもよい。また、フレーム 2 の上側および下側に沿って並ぶ複数の張力調整手段を設ける構成とする場合、面状部材 3 の張力のバランスを均等にすることができるよう、上下に二分する対称面方に関し、対称に設けられているとよい。

【 0 0 4 0 】

そして、上記実施形態（各実施例）で説明した上下方向に並ぶ複数の張力調整手段が設けられた構成と、左右方向に沿って複数の張力調整手段が並べられた構成の両方が適用された一の乗物用シートとしてもよい。

10

【 0 0 4 1 】

上記実施形態（各実施例）にかかる乗物用シート 1 は、フレーム 2 に張り渡される面状部材 3 が中継部材 3 0、5 0 等を介して複数の張力調整手段に接続されたものであるが、このような中継部材 3 0、5 0 等を用いず、面状部材 3 が直接張力調整手段に接続された構造としてもよい。

【 0 0 4 2 】

上記実施形態（各実施例）は、面状部材 3 の張力調整手段が設けられたシートバック 1 a について説明したが、同様の構成を乗物用シート 1 のシートクッション（座部）や、ヘッドレスト、アームレスト等に適用することも可能である。つまり、乗員を支持するものについて、同様の技術思想が適用可能である。

20

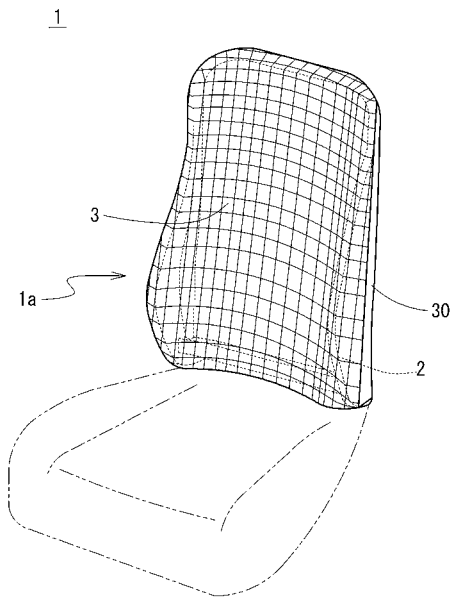
【符号の説明】

【 0 0 4 3 】

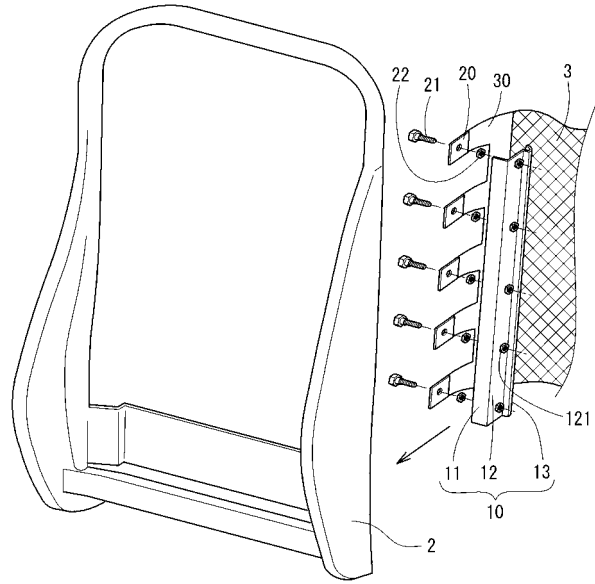
- 1 乗物用シート
- 1 a シートバック
- 2 フレーム
- 3 面状部材
- 1 0 第一調整部材
- 2 0 第二調整部材
- 3 0 中継部材
- 4 0 バックボード
- 4 1 引掛部
- 5 0 中継部材
- 6 0 引掛部材

30

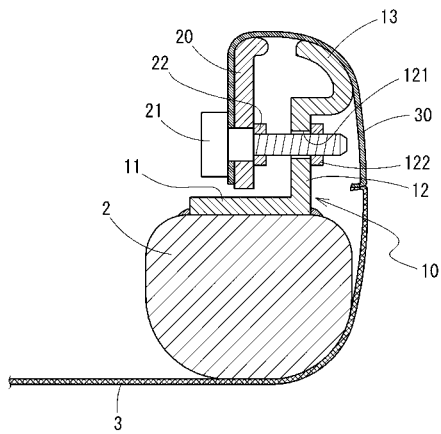
【 図 1 】



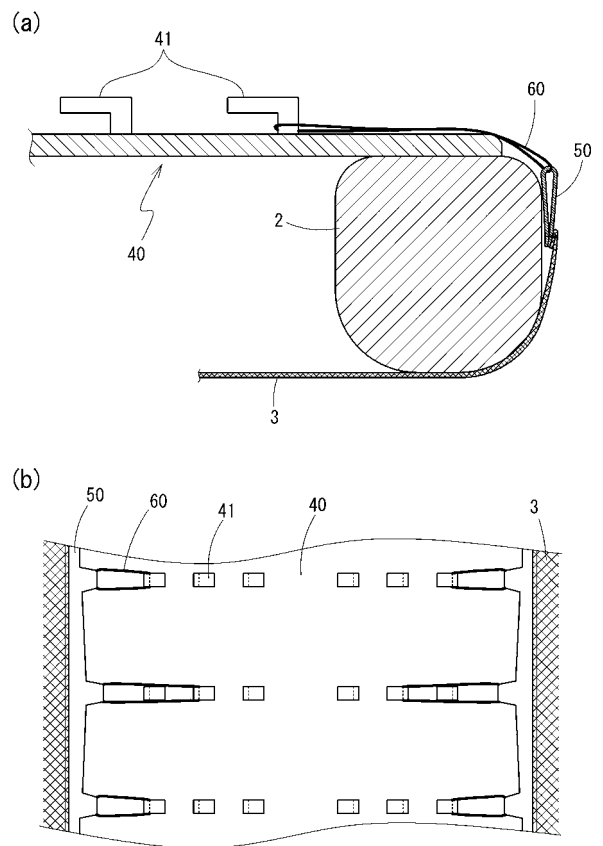
【 図 2 】



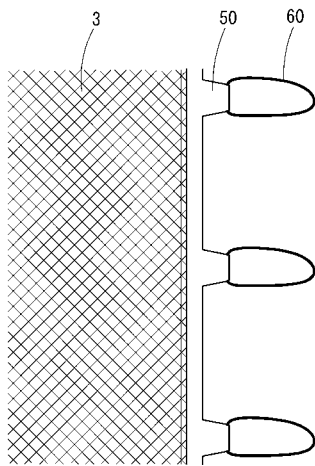
【 図 3 】



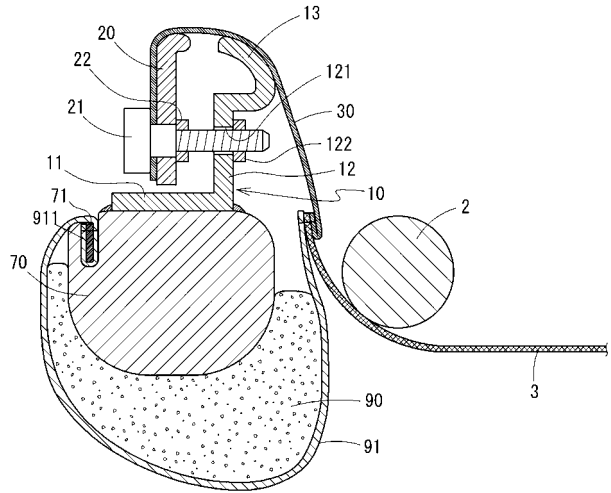
【 図 4 】



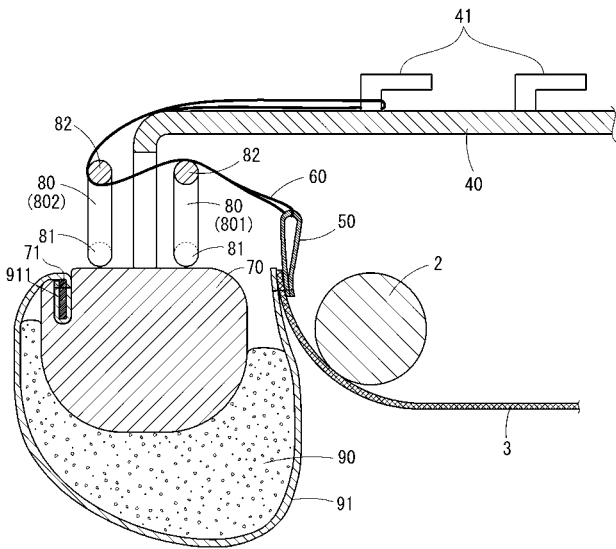
【 図 5 】



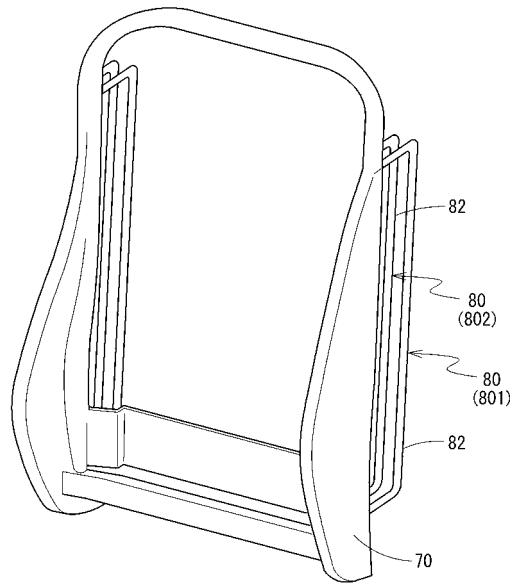
【 図 6 】



【 図 7 】



【 図 8 】



フロントページの続き

(51) Int.Cl.

A 4 7 C 7/40 (2006.01)

F I

A 4 7 C 7/40

テーマコード(参考)