

(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2017-13717

(P2017-13717A)

(43) 公開日 平成29年1月19日(2017.1.19)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B 6 0 N 2/02 (2006.01)	B 6 0 N 2/02	3 B 0 8 4
A 4 7 C 7/14 (2006.01)	A 4 7 C 7/14	B 3 B 0 8 7

審査請求 未請求 請求項の数 10 O L (全 20 頁)

(21) 出願番号	特願2015-134709 (P2015-134709)	(71) 出願人	000220066
(22) 出願日	平成27年7月3日 (2015.7.3)		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	望月 治希
			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
		Fターム(参考)	3B084 BA00
			3B087 BD16

(54) 【発明の名称】 車両用シート

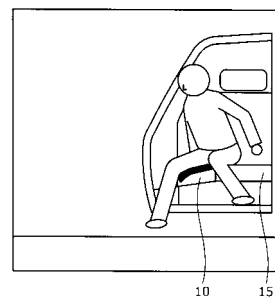
(57) 【要約】

【課題】着座している乗員のホールド性を安定して確保しながら、乗員の乗降動作を補助可能なサイドサポート装置付き車両用シートを提供する。

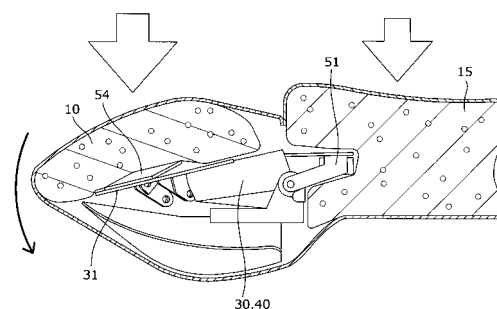
【解決手段】車両用シートは、シートクッションのクッションサイド部10を突出位置と後退位置との間で移動可能となるように支持するサイドサポート装置30と、クッションサイド部10を突出位置でロックするロック装置40と、ロック装置40のロック状態を解除するロック解除装置とを備えている。ロック解除装置は、乗員の着座荷重に伴って、クッション中央部15に配置される第1ロック解除レバー51がロック解除位置に位置する状態で、クッションサイド部10に配置される第2ロック解除レバー54がロック位置からロック解除位置へ移動したときにロック状態を解除する。

【選択図】 図8

(a)



(b)



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

乗員が着座するシート本体と、

該シート本体においてシート幅方向のサイド部を、シート幅方向の中央部よりも着座面が突出するように設けた突出位置と、該突出位置よりも着座面が後退するように設けた後退位置との間で移動可能となるように支持するサイドサポート装置と、を備えた車両用シートであって、

前記サイドサポート装置は、前記サイド部を前記突出位置でロックするロック装置と、該ロック装置のロック状態を解除するロック解除装置と、を有し、

該ロック解除装置は、前記シート本体においてシート幅方向のサイド側部分に配置され、該サイド側部分の着座面に所定の荷重が加わることで前記ロック状態を解除するための動作をすることを特徴とする車両用シート。

10

【請求項 2】

前記ロック解除装置は、互いに異なる位置に設けられ、それぞれ前記ロック状態を解除するために動作する第 1 ロック解除部材と第 2 ロック解除部材を有していることを特徴とする請求項 1 に記載の車両用シート。

【請求項 3】

前記第 1 ロック解除部材は、シート幅方向において前記中央部に配置され、該中央部の着座面に所定の荷重が加わることで前記ロック状態を維持するためのロック位置から、前記ロック状態を解除するためのロック解除位置へ移動し、

20

前記第 2 ロック解除部材は、シート幅方向において前記サイド部に配置され、該サイド部の着座面に所定の荷重が加わることで前記ロック状態を維持するためのロック位置から、前記ロック状態を解除するためのロック解除位置へ移動することを特徴とする請求項 2 に記載の車両用シート。

【請求項 4】

前記ロック解除装置は、

前記第 1 ロック解除部材が前記ロック解除位置に位置する状態で、

前記第 2 ロック解除部材が前記ロック位置から、前記ロック解除位置へ移動したときに前記ロック状態を解除することを特徴とする請求項 3 に記載の車両用シート。

【請求項 5】

30

前記シート本体は、着座部となるシートクッションを有し、

前記サイドサポート装置は、前記シートクッションの前記サイド部を移動可能となるように支持し、

前記第 1 ロック解除部材及び前記第 2 ロック解除部材は、それぞれシート前後方向に沿った軸回りに回転移動し、かつ、前記シートクッションにおいてシート前後方向の中央部分に配置されていることを特徴とする請求項 2 乃至 4 のいずれか 1 項に記載の車両用シート。

【請求項 6】

前記サイドサポート装置は、前記サイド部を支持するためのサイドプレートと、該サイドプレートを前記突出位置と前記後退位置の間で回転可能となるように回転軸を介して支持するサイドベースと、を有し、

40

前記ロック装置は、前記サイドプレートをロックするために、該サイドプレートに対して設けられたロックレバーを、前記サイドベースに対して設けられた被ロックレバーに係合させていることを特徴とする請求項 2 乃至 5 のいずれか 1 項に記載の車両用シート。

【請求項 7】

前記ロックレバーは、前記サイドプレートに対して支持軸を介して取り付けられ、該支持軸を中心として前記被ロックレバーに係合する係合位置と、前記被ロックレバーから離脱する離脱位置との間で回転可能であって、

前記回転軸と、前記支持軸とが同一方向に沿って延びていることを特徴とする請求項 6 に記載の車両用シート。

50

【請求項 8】

前記ロック解除装置は、前記第 1 ロック解除部材と前記ロックレバーとの間に介在し、前記第 1 ロック解除部材の動作を前記ロックレバーに伝達させる第 1 伝達レバーを有し、該第 1 伝達レバーは、前記サイドプレートに対して第 1 連結軸を介して取り付けられ、該第 1 連結軸を中心として基準位置と、前記ロックレバーに伝達させるための伝達位置との間で回転可能であって、

前記回転軸と、前記第 1 連結軸とが同一方向に沿って延びていることを特徴とする請求項 7 に記載の車両用シート。

【請求項 9】

前記ロック解除装置は、前記第 2 ロック解除部材と前記ロックレバーとの間に介在し、前記第 2 ロック解除部材の動作を前記ロックレバーに伝達させる第 2 伝達レバーを有し、

該第 2 伝達レバーは、前記サイドプレートに対して第 2 連結軸を介して取り付けられ、該第 2 連結軸を中心として基準位置と、前記ロックレバーに伝達させるための伝達位置との間で回転可能であって、

前記第 1 連結軸と、前記第 2 連結軸とは同一方向に沿って延びており、

前記第 1 伝達レバーは、

前記第 1 ロック解除部材の動作に伴って前記基準位置から、該基準位置と前記伝達位置との間の中間位置へ回転移動し、

該中間位置に位置する状態で前記第 2 伝達レバーが前記基準位置から前記伝達位置へ回転移動したときに、前記第 2 伝達レバーの回転動作に伴って前記伝達位置まで回転移動し

、
前記ロック解除装置は、前記第 1 伝達レバー及び前記第 2 伝達レバーが前記伝達位置へ移動したときに、前記係合位置にある前記ロックレバーを前記離脱位置へ移動させるように構成されていることを特徴とする請求項 8 に記載の車両用シート。

【請求項 10】

前記ロック解除装置は、前記第 1 ロック解除部材と前記第 1 伝達レバーとを連結し、前記第 1 ロック解除部材の動作に牽引されて前記第 1 伝達レバーを前記基準位置から前記伝達位置に向かって回転させる伝達ケーブルを有し、

該伝達ケーブルの端部において前記第 1 伝達レバーに取り付けられるケーブル取り付け端部は、シート前後方向に沿ってそれぞれ延びる前記支持軸と前記第 1 連結軸とのシート幅方向の間に配置されていることを特徴とする請求項 8 又は 9 に記載の車両用シート。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、車両用シートに係り、特に、乗員の降車動作を補助するためのサイドサポート装置を備えた車両用シートに関する。

【背景技術】**【0002】**

従来、乗員が着座可能なシートクッションにおいてシート幅方向のサイド部を、シート幅方向の中央部よりも着座面が突出するように設けた起立位置と、中央部よりも着座面が後退するように設けた後退位置との間で移動可能に支持するサイドサポート装置を備えた車両用シートが知られている。

シートクッションのサイド部がサイドサポート装置によって起立位置で支持されている場合には、乗員が着座しているときに乗員のホールド性を向上できる。そして、サイド部が後退位置で支持されている場合には、乗員が車両のドアを開いて乗降するときに乗員のサイド部を乗り越えるための負担を軽減することができる。

【0003】

例えば、特許文献 1 に記載の乗降サポート装置を備えた車両用シートでは、シートクッションのサイド部を起立位置と倒伏位置との間で移動可能に支持するサイドフレームと、乗員の着座荷重がシートクッションの中央部に掛かるとサイドフレームをロックするロッ

ク機構と、を備えている。

具体的にはロック機構は、乗員がシート本体に着座しているときにはサイド部を起立位置でロックし、乗員が立ち上がって乗降する際にはサイドフレームのロックを解除する構成となっている。

【 0 0 0 4 】

また特許文献 2 に記載の乗降サポート装置を備えた車両用シートでは、サイドサポートクッションを起立位置と傾倒位置との間で移動可能に支持するクッションホルダと、クッションホルダを起立位置で保持する起立保持装置と、クッションホルダの起立保持状態を解除し、クッションホルダを起立位置から傾倒位置へ移動させる起立保持解除装置と、を備えている。

10

具体的には、乗員が車両に乗降するために車両ドアが開かれるとクッションホルダの起立保持状態が解除され、また、乗員の乗降後に車両ドアが閉じられるとクッションホルダが起立保持状態に戻される。

【 先行技術文献 】

【 特許文献 】

【 0 0 0 5 】

【 特許文献 1 】 特開昭 6 1 - 5 7 4 3 5 号公報

【 特許文献 2 】 特開 2 0 0 7 - 2 8 2 7 4 6 号公報

【 発明の概要 】

【 発明が解決しようとする課題 】

20

【 0 0 0 6 】

ところで、特許文献 1、2 のような乗降サポート装置では、乗員の着座動作や、車両ドアの開閉動作に伴ってサイド部を起立位置でロックすることやロック解除する構成となっているが、乗員が車両に乗降するとき以外の場合には、当該サイド部を確実に起立位置でロックしておくことが求められていた。

理由として例えば、乗員がシート本体から少し立ち上がる動作をした場合や、乗員が着座したままの状態でも車両ドアを開く動作をした場合には、シートクッションのサイド部が傾倒してしまい、着座している乗員のホールド性を損なう虞があった。

【 0 0 0 7 】

また、一般に乗員にとっては特に降車する場合に乗降サポート装置によってサポートされることが望まれていた。

30

そのため、特に乗員の降車動作をより確実に補助することが可能な乗降サポート装置が求められていた。

【 0 0 0 8 】

本発明は、上記の課題に鑑みてなされたものであり、本発明の目的は、着座している乗員のホールド性を安定して確保しながら、乗員の乗降動作を補助することが可能なサイドサポート装置を備えた車両用シートを提供することにある。

また、本発明の他の目的は、特に乗員の降車動作をより確実に補助することが可能なサイドサポート装置を備えた車両用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 】

40

【 0 0 0 9 】

前記課題は、本発明の車両用シートによれば、乗員が着座するシート本体と、該シート本体においてシート幅方向のサイド部を、シート幅方向の中央部よりも着座面が突出するように設けた突出位置と、該突出位置よりも着座面が後退するように設けた後退位置との間で移動可能となるように支持するサイドサポート装置と、を備えた車両用シートであって、前記サイドサポート装置は、前記サイド部を前記突出位置でロックするロック装置と、該ロック装置のロック状態を解除するロック解除装置と、を有し、該ロック解除装置は、前記シート本体においてシート幅方向のサイド側部分に配置され、該サイド側部分の着座面に所定の荷重が加わることで前記ロック状態を解除するための動作をすること、により解決される。

50

上記構成により、乗員が車両に乗降する際にシート本体のサイド部を突出位置から後退位置へ移動させるためには、シート本体においてサイド側部分の着座面に所定の荷重を加えてロック解除装置を動作させる必要がある。

そのため、従来例よりも、乗員が乗車してから着座するまでの動作、あるいは乗員が着座してから降車するまでの動作に対応させてロック解除装置を動作させることができる。

すなわち、着座している乗員のホールド性を安定して確保しながら、乗員の乗降動作を補助すること可能なサイドサポート装置を実現することができる。

【 0 0 1 0 】

このとき、前記ロック解除装置は、互いに異なる位置に設けられ、それぞれ前記ロック状態を解除するために動作する第 1 ロック解除部材と第 2 ロック解除部材を有していると良い。

10

上記構成により、乗員が車両に乗降する際にシート本体のサイド部を突出位置から後退位置へ移動させるためには、2 つのロック解除部材を動作させる必要がある。その結果、乗員が車両に乗るとき、あるいは降りるとき以外の場合には、当該サイド部をより確実に突出位置でロックしておくことができる。

【 0 0 1 1 】

このとき、前記第 1 ロック解除部材は、シート幅方向において前記中央部に配置され、該中央部の着座面に所定の荷重が加わることで前記ロック状態を維持するためのロック位置から、前記ロック状態を解除するためのロック解除位置へ移動し、前記第 2 ロック解除部材は、シート幅方向において前記サイド部に配置され、該サイド部の着座面に所定の荷重が加わることで前記ロック状態を維持するためのロック位置から、前記ロック状態を解除するためのロック解除位置へ移動すると良い。

20

上記構成により、乗員の着座荷重を利用した比較的シンプルな構成で、2 つのロック解除部材の動作を実現できる。

【 0 0 1 2 】

このとき、前記ロック解除装置は、前記第 1 ロック解除部材が前記ロック解除位置に位置する状態で、前記第 2 ロック解除部材が前記ロック位置から、前記ロック解除位置へ移動したときに前記ロック状態を解除すると良い。

上記構成により、乗員が着座しているときに第 1 ロック解除部材がロック解除位置に位置し、着座している乗員が車両から降りようとするときに第 2 ロック解除部材がロック位置からロック解除位置へ移動するため、着座している乗員が車両から降りる動作に好適に対応させてロック解除部材を動作させることができる。

30

【 0 0 1 3 】

このとき、前記シート本体は、着座部となるシートクッションを有し、前記サイドサポート装置は、前記シートクッションの前記サイド部を移動可能となるように支持し、前記第 1 ロック解除部材及び前記第 2 ロック解除部材は、それぞれシート前後方向に沿った軸回りに回転移動し、かつ、前記シートクッションにおいてシート前後方向の中央部分に配置されている。

上記構成により、シートクッションに着座している乗員からの着座荷重を効率良く 2 つのロック解除部材に伝達することができる。

40

【 0 0 1 4 】

このとき、前記サイドサポート装置は、前記サイド部を支持するためのサイドプレートと、該サイドプレートを前記突出位置と前記後退位置の間で回転可能となるように回転軸を介して支持するサイドベースと、を有し、前記ロック装置は、前記サイドプレートをロックするために、該サイドプレートに対して設けられたロックレバーを、前記サイドベースに対して設けられた被ロックレバーに係合させていると良い。

上記のようにロックレバーと被ロックレバーとが係合することで、乗員が車両に乗降するとき以外の場合には、サイド部を確実に起立位置でロックしておくことができる。

【 0 0 1 5 】

このとき、前記ロックレバーは、前記サイドプレートに対して支持軸を介して取り付け

50

られ、該支持軸を中心として前記被ロックレバーに係合する係合位置と、前記被ロックレバーから離脱する離脱位置との間で回転可能であって、前記回転軸と、前記支持軸とが同一方向に沿って延びていると良い。

上記構成により、サイドプレートの回転軸と、ロックレバーの支持軸とが同一方向の軸回りに沿って回転するため、サイドサポート装置のシンプルな動作を実現でき、かつ、サイドサポート装置のコンパクト化を果たせる。

【0016】

このとき、前記ロック解除装置は、前記第1ロック解除部材と前記ロックレバーとの間に介在し、前記第1ロック解除部材の動作を前記ロックレバーに伝達させる第1伝達レバーを有し、該第1伝達レバーは、前記サイドプレートに対して第1連結軸を介して取り付けられ、該第1連結軸を中心として基準位置と、前記ロックレバーに伝達させるための伝達位置との間で回転可能であって、前記回転軸と、前記第1連結軸とが同一方向に沿って延びていると良い。

10

上記構成により、回転軸と、第1連結軸とが同一方向の軸回りに沿って回転するため、サイドサポート装置のシンプルな動作を実現でき、サイドサポート装置のコンパクト化を果たせる。

【0017】

このとき、前記ロック解除装置は、前記第2ロック解除部材と前記ロックレバーとの間に介在し、前記第2ロック解除部材の動作を前記ロックレバーに伝達させる第2伝達レバーを有し、該第2伝達レバーは、前記サイドプレートに対して第2連結軸を介して取り付けられ、該第2連結軸を中心として基準位置と、前記ロックレバーに伝達させるための伝達位置との間で回転可能であって、前記第1連結軸と、前記第2連結軸とが同一方向に沿って延びており、前記第1伝達レバーは、前記第1ロック解除部材の動作に伴って前記基準位置から、該基準位置と前記伝達位置との間の中間位置へ回転移動し、該中間位置に位置する状態で前記第2伝達レバーが前記基準位置から前記伝達位置へ回転移動したときに、前記第2伝達レバーの回転動作に伴って前記伝達位置まで回転移動し、前記ロック解除装置は、前記第1伝達レバー及び前記第2伝達レバーが前記伝達位置へ移動したときに、前記係合位置にある前記ロックレバーを前記離脱位置へ移動させるように構成されていると良い。

20

上記構成により、回転軸と、第1連結軸と、第2連結軸とが同一方向の軸回りに沿って回転するため、サイドサポート装置のシンプルな動作を実現でき、コンパクト化できる。

30

また、着座している乗員が車両から降りる動作に好適に対応させて、2つの伝達部材からロックレバーを動作させることができる。

【0018】

このとき、前記ロック解除装置は、前記第1ロック解除部材と前記第1伝達レバーとを連結し、前記第1ロック解除部材の動作に牽引されて前記第1伝達レバーを前記基準位置から前記伝達位置に向かって回転させる伝達ケーブルを有し、該伝達ケーブルの端部において前記第1伝達レバーに取り付けられるケーブル取り付け端部は、シート前後方向に沿ってそれぞれ延びる前記支持軸と前記第1連結軸とのシート幅方向の間に配置されていると良い。

40

上記のように伝達ケーブルを採用することで、シート本体の中央部に配置される第1ロック解除部材と、シート本体のサイド部に配置される第1伝達レバーとを好適に連結させることができる。

また、ケーブル取り付け部が、支持軸に対して第1連結軸よりも近づく位置に配置されるため、ケーブル取り付け部がロックレバーに近づく位置に配置されることになる。その結果、伝達ケーブルの牽引動作を効率良く係合部材に対して伝達させることができる。

【発明の効果】

【0019】

請求項1の発明によれば、従来例よりも、乗員が乗車してから着座するまでの動作、あるいは乗員が着座してから降車するまでの動作に対応させてロック解除装置を動作させる

50

ことができる。すなわち、着座している乗員のホールド性を安定して確保しながら、乗員の乗降動作を補助すること可能なサイドサポート装置を実現することができる。

請求項 2 の発明によれば、乗員が車両に乗るとき、あるいは降りるとき以外の場合には、当該サイド部をより確実に突出位置でロックしておくことができる。

請求項 3 の発明によれば、乗員の着座荷重を利用した比較的シンプルな構成で、2 つのロック解除部材の動作を実現できる。

【0020】

請求項 4 の発明によれば、着座している乗員が車両から降りる動作に好適に対応させてロック解除部材を動作させることができる。

請求項 5 の発明によれば、シートクッションに着座している乗員からの着座荷重を効率良く 2 つのロック解除部材に伝達することができる。

請求項 6 の発明によれば、乗員が車両に乗降するとき以外の場合には、サイド部を確実に起立位置でロックしておくことができる。

【0021】

請求項 7 の発明によれば、サイドサポート装置のシンプルな動作を実現でき、かつ、サイドサポート装置のコンパクト化を果たせる。

請求項 8、9 の発明によれば、回転軸と、第 1 連結軸と、第 2 連結軸とが同一方向の軸回りに沿って回転するため、サイドサポート装置のシンプルな動作を実現でき、コンパクト化できる。また、着座している乗員が車両から降りる動作に好適に対応させて、2 つの伝達部材からロックレバーを動作させることができる。

請求項 10 の発明によれば、伝達ケーブルを採用することで、シート本体の中央部に配置される第 1 ロック解除部材と、シート本体のサイド部に配置される第 1 伝達レバーとを好適に連結できる。また、伝達ケーブルの牽引動作を効率良くロックレバーに対して伝達させることができる。

【図面の簡単な説明】

【0022】

【図 1】本実施形態の車両用シートの外観斜視図である。

【図 2】サイドサポート装置の外観斜視図である。

【図 3】乗員が乗車する前のサイドサポート装置の状態を示す図である。

【図 4】乗員が乗車している際のサイドサポート装置の状態を示す図である（その 1）。

【図 5】乗員が乗車している際のサイドサポート装置の状態を示す図である（その 2）。

【図 6】乗員が着座している際のサイドサポート装置の状態を示す図である。

【図 7】乗員が降車している際のサイドサポート装置の状態を示す図である（その 1）。

【図 8】乗員が降車している際のサイドサポート装置の状態を示す図である（その 2）。

【図 9】乗員が降車した後のサイドサポート装置の状態を示す図である。

【図 10】図 3 のサイドサポート装置において、ロック装置がサイド部を突出位置でロックした状態を示す図である。

【図 11】図 4 のサイドサポート装置において、第 2 ロック解除レバーがロック位置からロック解除位置へ移動した状態を示す図である。

【図 12】図 5 のサイドサポート装置において、第 2 ロック解除レバー、第 1 ロック解除レバーの順にロック解除位置へ移動した状態を示す図である。

【図 13】図 6 のサイドサポート装置において、第 2 ロック解除レバーがロック解除位置からロック位置へ戻った状態を示す図である。

【図 14】図 7 のサイドサポート装置において、第 1 ロック解除レバー、第 2 ロック解除レバーの順にロック解除位置へ移動した状態を示す図である。

【図 15】図 8 のサイドサポート装置において、ロック装置のロックが解除され、サイド部を突出位置から後退位置へ移動させた状態を示す図である。

【図 16】図 9 のサイドサポート装置において、第 1 ロック解除レバー、第 2 ロック解除レバーの順にロック位置へ戻り、再びロック装置のロックがされた状態を示す図である。

【0023】

10

20

30

40

50

以下、本発明の実施形態に係る車両用シートについて、図１～図１６を参照しながら説明する。

本実施形態は、シートクッションのサイド部を突出位置と後退位置との間で移動可能となるように支持するサイドサポート装置を備えた車両用シートであって、サイド部を突出位置でロックするロック装置と、ロック装置のロック状態を解除するロック解除装置とを備えており、ロック解除装置は、乗員の着座荷重に伴って、シートクッションの中央部に配置される第１ロック解除レバーがロック解除位置に位置する状態で、サイド部に配置される第２ロック解除レバーがロック位置からロック解除位置へ移動したときにロック状態を解除することを特徴とする車両用シートの発明に関するものである。

なお、着座シートのシートバックに対して乗員が着座する側がシート前方側となる。

10

【００２４】

本実施形態の車両用シートＳは、例えば車両の後部座席に相当するリアシートである。

車両用シートＳは、図１に示すように、シートクッション１と、シートバック２と、を有し、乗員が着座可能なシート本体と、シート本体のサイド部を突出位置と後退位置との間で移動可能となるように支持するサイドサポート装置３０と、サイド部を突出位置でロックするロック装置４０と、ロック装置４０のロック状態を解除するロック解除装置５０と、から主に構成されている。

なお、サイドサポート装置３０は、シートクッション１のシート幅方向のクッションサイド部１０に設けられているが、特に限定されることなく、シートバック２のバックサイド部２０に設けられていても良い。

20

【００２５】

車両用シートＳは、サイドサポート装置３０を動作させることで、着座している乗員の降車動作を補助することが可能なシートであって、クッションサイド部１０を、図３に示すようにクッション中央部１５よりも着座面が突出するように設けた突出位置と、図８に示すようにクッション中央部１５よりも着座面が後退するように設けた後退位置との間で移動可能なシートである。

そのため、クッションサイド部１０がサイドサポート装置３０によって突出位置で支持されている場合には、着座している乗員のホールド性を向上できる。また、クッションサイド部１０が後退位置で支持されている場合には、乗員が車両のドアを開いて降車するときに乗員のクッションサイド部１０を乗り越えるための負担を軽減することができる。

30

【００２６】

シートクッション１は、図１、図３に示すように、乗員を下方から支持する着座部であって、骨格となる不図示のクッションフレームにクッション材１ａを載置して、表皮１ｂで被覆されて構成されている。

シートバック２は、図１に示すように、乗員の背中を後方から支持する背もたれ部であって、骨格となる不図示のバックフレームにクッション材２ａを載置して、表皮２ｂで被覆されて構成されている。

シートクッション１、シートバック２のシート幅方向の左右側方部分は、着座している乗員をシート幅方向の外側から包み込むように支持するクッションサイド部１０、バックサイド部としてそれぞれ形成されている。

40

【００２７】

クッションサイド部１０は、図１、図３に示すように、樹脂製のサイドフレーム１１にクッション材１２を載置して表皮材１３で被覆されており、上下方向においてサイドフレーム１１とクッション材１２の間にはサイドサポート装置３０が取り付けられている。

クッションサイド部１０は、図３に示す突出位置と、図８に示すように、サイドフレーム１１が固定された状態でクッション材１２が下方へ後退する後退位置との間で移動可能となるようにサイドサポート装置３０によって支持されている。

【００２８】

サイドサポート装置３０は、乗員の降車動作に対応させてクッションサイド部１０を移動可能となるように支持する装置であって、図１、図３に示すように、クッションサイド

50

部 1 0 及びクッション中央部 1 5 の内部にわたって配置されている。

サイドサポート装置 3 0 は、図 2 に示すように、クッションサイド部 1 0 を下方から支持するプレート状のサイドプレート 3 1 と、サイドプレート 3 1 の底面に取り付けられる縦断面コ字形状のサイドブラケット 3 2 と、サイドプレート 3 1 及びサイドブラケット 3 2 を突出位置と後退位置の間で回転可能となるように回転軸 3 3 を介して支持するサイドベース 3 4 と、サイドベース 3 4 に中央部分が連結され、サイドベース 3 4 から外側に張り出すように延びているサイドワイヤー 3 5 と、から主に構成されている。

なお、サイドワイヤー 3 5 は、クッション材 1 2 内部に設けられた不図示の取り付け孔に挿入されるものであって、クッションサイド部 1 0 内部にサイドサポート装置 3 0 を取り付けするための取り付けワイヤーである。

10

【 0 0 2 9 】

サイドプレート 3 1 は、図 1、図 2 に示すように、金属プレートからなり、クッションサイド部 1 0 においてシート前後方向の中央部分に配置されている。

サイドプレート 3 1 の上面においてシート幅方向の外側部分には、上下方向に貫通した矩形状の貫通穴 3 1 a と、貫通穴 3 1 a の外縁部分においてシート前後方向の両端部分を下方に屈曲させて形成した一对の側壁部 3 1 b とが設けられている。

当該貫通穴 3 1 a が形成された部分には、第 2 ロック解除レバー 5 4 が配置されており、第 2 ロック解除レバー 5 4 は、一对の側壁部 3 1 b に回動軸 5 5 を介して回転可能となるように取り付けられている。

20

【 0 0 3 0 】

サイドブラケット 3 2 は、図 2 に示すように、シート幅方向に長尺なコ字形状体からなり、サイドプレート 3 1 を取り付けのための上壁部 3 2 a と、上壁部 3 2 a のシート前後方向の両端部分から下方に屈曲して延びている一对の側壁部 3 2 b と、から主に構成されている。

一对の側壁部 3 2 b は、シート前後方向に沿って延びる回転軸 3 3 を介して、コ字形状体からなるサイドベース 3 4 の側壁部 3 4 b に取り付けられている。

また、後方側の側壁部 3 2 b の内側面には、図 1 0 に示すように、ロック装置 4 0 と、ロック解除装置 5 0 の構成部品とが取り付けられている。

【 0 0 3 1 】

サイドベース 3 4 は、サイドフレーム 1 1 上に取り付けられる底壁部 3 4 a と、底壁部 3 4 a のシート前後方向の両端部分から上方に屈曲して延びている一对の側壁部 3 4 b とから主に構成されている。

30

一对の側壁部 3 4 b には、シート前後方向に沿って延びる回動軸 5 2 を介して第 1 ロック解除レバー 5 1 が回転可能となるように取り付けられている。

【 0 0 3 2 】

ロック装置 4 0 は、サイドプレート 3 1 及びサイドブラケット 3 2 を突出位置でロックする装置であって、図 2、図 1 0 に示すように、サイドブラケット 3 2 においてシート後方側の側壁部 3 2 b の内側面に配置されている。

ロック解除装置 5 0 は、ロック装置 4 0 のロック状態を解除する装置であって、図 2 に示すように、第 1 ロック解除レバー 5 1 と、第 2 ロック解除レバー 5 4 とを備えている。

40

第 1 ロック解除レバー 5 1 は、回動軸 5 2 を中心として図 2 に示すロック位置と、ロック位置よりも下方に移動したロック解除位置との間で回転する部材であって、第 1 伝達ケーブル 5 3 によってロック位置に付勢されている。

第 2 ロック解除レバー 5 4 は、回動軸 5 5 を中心として図 2 に示すロック位置と、ロック位置よりも下方に移動したロック解除位置との間で回転する部材であって、第 2 伝達ケーブル 5 6 によってロック位置に付勢されている。

なお、ロック装置 4 0 及びロック解除装置 5 0 の詳細は後述する。

【 0 0 3 3 】

< サイドサポート装置の動作 >

次に、図 3 ~ 図 9 に基づいてサイドサポート装置 3 0 の具体的な動作を説明する。

50

まずは図3(a)に示すように乗員が乗車する前のとき、図3(b)に示すように、サイドサポート装置30がクッションサイド部10を突出位置で支持した状態となっている。

また、ロック装置40がクッションサイド部10を突出位置でロックしており、ロック解除装置50の第1ロック解除レバー51及び第2ロック解除レバー54が、それぞれロック位置に付勢された状態となっている。

【0034】

そして、図4(a)に示すように乗員が乗車しようとクッションサイド部10に腰を下ろしたとき、図4(b)に示すように、第2ロック解除レバー54は所定の着座荷重が加わることでロック位置からロック解除位置へ回転移動する。

ここで、第2ロック解除レバー54のみがロック解除位置へ移動しただけでは、ロック装置40のロック状態は解除されない構成となっている。

【0035】

そして図5(a)に示すように乗員が乗車しようとクッションサイド部10及びクッション中央部15に腰を下ろしたとき、図5(b)に示すように、第2ロック解除レバー54がロック解除位置に位置した状態で、第1ロック解除レバー51は所定の着座荷重が加わることでロック位置からロック解除位置へ回転移動する。

ここで、第2ロック解除レバー54、第1ロック解除レバー51の順にロック解除位置へ移動した場合には、ロック装置40のロック状態は解除されない構成となっている。

【0036】

そして図6(a)に示すように乗員が着座している状態のとき、図6(b)に示すように、第2ロック解除レバー54は所定の着座荷重から解放されることでロック解除位置からロック位置へ戻り、また、第1ロック解除レバー51はロック解除位置に位置した状態となる。

このとき、クッションサイド部10がサイドサポート装置30によって突出位置で支持されているため、着座している乗員のホールド性を確保することができる。

【0037】

そして図7(a)に示すように乗員が体をドア側に寄せて降車しようとしたとき、図7(b)に示すように、第1ロック解除レバー51がロック解除位置に位置した状態で、第2ロック解除レバー54は所定の着座荷重が加わることでロック位置からロック解除位置へ回転移動する。

ここで、第1ロック解除レバー51、第2ロック解除レバー54の順にロック解除位置へ移動したことによって、ロック装置40のロック状態が解除される。

【0038】

そして図8(a)に示すように乗員が体をさらにドア側に寄せて降車しようとしたとき、図8(b)に示すように、クッションサイド部10に着座荷重がさらに加わることで、クッションサイド部10がサイドプレート31と共に突出位置から後退位置へ回転移動する。

その結果、降車している乗員のクッションサイド部10を乗り越えるための負担を軽減することができる。

【0039】

最後に図9(a)に示すように乗員が降車を終わると、図9(b)に示すように、第1ロック解除レバー51及び第2ロック解除レバー54が再びロック位置へ戻り、また、ロック装置40がクッションサイド部10を突出位置でロックした状態に戻る。

上記一連の動作によって、サイドサポート装置30は、着座している乗員のホールド性を安定して確保しながら、乗員の降車動作を補助することが可能となる。また、乗員の乗車動作の際にはクッションサイド部10をあえて傾倒させない構成になるため、乗員が確実に乗車できるような配慮がなされている。

【0040】

< ロック装置、ロック解除装置の詳細 >

10

20

30

40

50

次に、図 10 ~ 図 16 に基づいてロック装置 40 及びロック解除装置 50 の詳細について説明する。

ロック装置 40 は、図 10 に示すように、サイドブラケット 32 の内側面に支持軸 42 を介して回転可能となるように取り付けられるロックレバー 41 と、サイドベース 34 の内側面に固定ボルト 44 を用いて固定される被ロックレバー 43 と、から主に構成されている。

ロックレバー 41 と被ロックレバー 43 は、互いに対向する位置に配置されている。

【0041】

ロック装置 40 は、ロックレバー 41 が被ロックレバー 43 に係合する図 10 に示す係合位置にいるときに、サイドプレート 31 (サイドブラケット 32) を突出位置でロックする。すなわち、クッションサイド部 10 を突出位置でロックする。

またロック装置 40 は、ロックレバー 41 が被ロックレバー 43 から離脱する図 14 に示す離脱位置にいるときに、サイドプレート 31 (サイドブラケット 32) のロック状態を解除する。すなわち、クッションサイド部 10 のロック状態を解除する。

【0042】

ロックレバー 41 は、シート幅方向に沿って延びる支持軸 42 を中心として図 10 に示す係合位置と、係合位置よりもシート前方に移動した離脱位置との間で回転する部材であって、不図示の付勢バネによって図 10 に示す矢印 A 方向へ付勢されている。すなわち、係合位置側から離脱位置側へ付勢されている。

ロックレバー 41 には、被ロックレバー 43 に設けられた係合溝 43a に係合する係合突起 41a と、シート前後方向において係合突起 41a とは反対側に配置され、後述の中継レバー 80 によって保持される被保持部 41b と、シート幅方向の内側に突出し、後述の第 1 伝達レバー 60 に設けられた貫通穴 60b の内部を移動可能に配置された貫通突起 42c と、がそれぞれ形成されている。

ロックレバー 41 は、通常、中継レバー 80 によって保持されて、係合突起 41a が係合溝 43a に係合した係合位置に配置されている。

【0043】

ロック解除装置 50 は、図 10 に示すように、サイドブラケット 32 の内側面に第 1 連結軸 61 を介して回転可能に取り付けられる第 1 伝達レバー 60 と、サイドブラケット 32 の内側面に第 2 連結軸 71 を介して回転可能に取り付けられる第 2 伝達レバー 70 と、サイドブラケット 32 と第 1 伝達レバー 60 の間に取り付けられ、第 1 連結軸 61 を介して回転可能となる中継レバー 80 と、をさらに備えている。

ロック解除装置 50 は、第 1 伝達レバー 60 及び第 2 伝達レバー 70 が図 10 に示す基準位置から図 14 に示す伝達位置へ移動したときに、中継レバー 80 を介してロックレバー 41 を図 10 に示す係合位置から図 14 に示す離脱位置へ移動させることができる。

【0044】

第 1 伝達レバー 60 は、シート幅方向に沿って延びる第 1 連結軸 61 を中心として図 10 に示す基準位置と、基準位置よりも下方に移動した図 13 に示す中間位置と、中間位置よりもさらに下方に移動した図 14 に示す伝達位置との間で回転する部材である。

第 1 伝達レバー 60 は、不図示の付勢バネによって図 10 に示す矢印 B 方向へ付勢されている。すなわち、伝達位置側から基準位置側へ付勢されている。

第 1 伝達レバー 60 には、第 1 伝達ケーブル 53 のケーブル取り付け端部 53a を取り付けるための取り付け穴 60a と、第 1 連結軸 61 に対して取り付け穴 60a とは反対側にそれぞれ配置され、ロックレバー 41 の貫通突起 41c を貫通させるための貫通穴 60b と、中継レバー 80 に設けられた嵌合突起 80a を嵌合させるための嵌合穴と、がそれぞれ形成されている。

【0045】

第 1 伝達レバー 60 は、通常、不図示の付勢バネによって矢印 B 方向へ付勢されて基準位置に配置されている。このとき、貫通穴 60b の外縁部分と、ロックレバー 41 の貫通突起 42c とが互いに当接しない位置に配置されている。

そして、第 1 伝達レバー 6 0 は、第 1 ロック解除レバー 5 1 の回転動作に伴って第 1 伝達ケーブル 5 3 によって牽引されることで、基準位置から中間位置へ回転移動する。このとき、貫通穴 6 0 b の外縁部分が貫通突起 4 1 c に当接することで、第 1 伝達レバー 6 0 が安定して中間位置で停止する。すなわち、貫通突起 5 1 c がストッパーとなる。

そして、第 1 伝達レバー 6 0 は、第 2 伝達レバー 7 0 の回転動作に伴って中継レバー 8 0 を介して中間位置から伝達位置へさらに移動する。このとき、取り付け穴 a の外縁部分がケーブル取り付け端部 5 3 a に当接することで、第 1 伝達レバー 6 0 が安定して伝達位置で停止する。すなわち、ケーブル取り付け端部 5 3 a がストッパーとなる。

【0046】

第 2 伝達レバー 7 0 は、シート幅方向に沿って延びる第 2 連結軸 7 1 を中心として図 1 0 に示す基準位置と、基準位置よりも上方に移動した図 1 4 に示す伝達位置との間で回転する部材である。

第 2 伝達レバー 7 0 は、不図示の付勢バネによって図 1 0 に示す矢印 C 方向へ付勢されている。すなわち、伝達位置側から基準位置側へ付勢されている。

第 2 伝達レバー 7 0 には、シート前後方向に沿って延びる連結ピン 7 3 を介して回転可能に取り付けられ、中継レバー 8 0 を押圧するための押圧レバー 7 2 が設けられている。

また第 2 伝達レバー 7 0 には、第 2 伝達ケーブル 5 6 のケーブル取り付け端部 5 6 a を取り付けするための取り付け穴 7 0 a と、第 2 連結軸 7 1 に対して取り付け穴 7 0 a とは反対側に配置され、押圧レバー 7 2 の貫通突起 7 2 a を貫通させるための貫通穴 7 0 b と、がそれぞれ形成されている。

【0047】

第 2 伝達レバー 7 0 は、通常、不図示の付勢バネによって矢印 C 方向へ付勢されて基準位置に配置されている。また、押圧レバー 7 2 についても、不図示の付勢バネによって矢印 D 方向へ付勢されて図 1 0 に示す基準位置に配置されている。

このとき、押圧レバー 7 2 の貫通突起 7 2 a と、貫通穴 7 0 b の外縁部分とが互いに当接する位置に配置されている。

そして、第 2 伝達レバー 7 0 は、第 2 ロック解除レバー 5 4 の回転動作に伴って第 2 伝達ケーブル 5 6 によって牽引されることで、基準位置から伝達位置へ回転移動する。また、押圧レバー 7 2 についても基準位置から図 1 4 に示す押圧位置へ回転移動する。

このとき、押圧レバー 7 2 の押圧部 7 2 b が、中継レバー 8 0 に設けられた押圧受け部 8 0 b を押し動かすことで、中継レバー 8 0 が第 1 ロック解除レバーと共に回転移動する。

【0048】

中継レバー 8 0 は、第 1 連結軸 6 1 を中心として図 1 0 に示す保持位置と、保持位置よりも上方に移動した図 1 3 に示す中間位置と、中間位置よりもさらに上方に移動した図 1 4 に示す離脱位置との間で回転する部材である。

中継レバー 8 0 は、第 1 連結軸 6 1 及び嵌合突起 8 0 a を介して第 1 伝達レバー 6 0 と連結されており、第 1 伝達レバー 6 0 の付勢方向と同じ矢印 B 方向へ付勢されている。すなわち、離脱位置側から保持位置側へ付勢されている。

中継レバー 8 0 には、嵌合突起 8 0 a と、第 1 連結軸 6 1 に対して嵌合突起 8 0 a とは反対側に配置される押圧受け部 8 0 b と、第 1 連結軸 6 1 に対して嵌合突起 8 0 a と同一側に配置され、ロックレバー 4 1 の被保持部 4 1 b を保持する保持部 8 0 c と、がそれぞれ形成されている。

【0049】

中継レバー 8 0 は、通常、矢印 B 方向へ付勢されて保持位置に配置されている。ここで保持位置とは、保持部 8 0 c がロックレバー 4 1 を係合位置で保持している位置である。

そして、中継レバー 8 0 は、第 1 伝達レバー 6 0 の回転動作に伴って保持位置から中間位置へ回転移動する。このとき、保持部 8 0 c は、ロックレバー 4 1 を係合位置で保持した状態を維持している。

そして、中継レバー 8 0 は、第 2 伝達レバー 7 0 (押圧レバー 7 2) の回転動作に伴っ

10

20

30

40

50

て中間位置から離脱位置へ回転移動する。ここで離脱位置とは、保持部 80c がロックレバー 41 を係合位置で保持している状態から離脱した位置である。

その結果、ロックレバー 41 が矢印 A 方向へ付勢されて係合位置から離脱位置へ移動する。すなわち、ロック装置 40 のロック状態が解除される。

【0050】

< ロック装置、ロック解除装置の動作 >

次に、図 3 ~ 図 9、図 10 ~ 図 16 に基づいてロック装置 40、ロック解除装置 50 の具体的な動作を説明する。

まずは図 3 (a) に示すように乗員が乗車する前のとき、図 10 に示すように、ロックレバー 41 が被ロックレバー 43 に係合した係合位置に配置されている。

また、第 1 伝達レバー 60、第 2 伝達レバー 70 (押圧レバー 72) が基準位置に配置されており、中継レバー 80 が保持位置に配置されている。

つまり、図 3 (b) に示すように、ロック装置 40 がクッションサイド部 10 を突出位置でロックした状態となっている。

【0051】

そして、図 4 (a) に示すように乗員が乗車しようとしてクッションサイド部 10 に腰を下ろしたとき、図 11 に示すように、第 2 伝達レバー 70 (押圧レバー 72) が、第 2 ロック解除レバー 54 によって牽引されて基準位置から伝達位置へ回転移動する。

このときは、押圧レバー 72 が中継レバー 80 を押し動かすことがなく空振りする。

その結果、ロックレバー 41 が係合位置に配置されたままで、ロック装置 40 のロック状態は解除されない。

【0052】

そして図 5 (a) に示すように乗員が乗車しようとしてクッションサイド部 10 及びクッション中央部 15 に腰を下ろしたとき、図 12 に示すように、第 2 伝達レバー 70 (押圧レバー 72) が伝達位置に位置した状態で、第 1 伝達レバー 60 が、第 1 ロック解除レバー 51 によって牽引されて基準位置から中間位置へ回転移動する。

また、中継レバー 80 が、第 1 伝達レバー 60 と共に回転することで、保持位置から中間位置へ移動する。

このときは、押圧レバー 72 と中継レバー 80 が互いに空振りした状態となっている。

その結果、ロックレバー 41 が係合位置に配置されたままで、ロック装置 40 のロック状態は解除されない。

【0053】

そして図 6 (a) に示すように乗員が着座している状態のとき、図 13 に示すように、第 2 伝達レバー 70 (押圧レバー 72) が、第 2 ロック解除レバー 54 の牽引動作から解放されることで、再び伝達位置から基準位置へ戻る。

このとき、押圧レバー 72 は、第 2 伝達レバー 70 に対して連結ピン 73 を中心として回転することで、中継レバー 80 を乗り越えるように空振りして基準位置へ戻る。

その結果、ロックレバー 41 が係合位置に配置されたままで、ロック装置 40 のロック状態は解除されない。

【0054】

そして図 7 (a) に示すように乗員が体をドア側に寄せて降車しようとしたとき、図 14 に示すように、第 1 伝達レバー 60 が中間位置に位置した状態で、第 2 伝達レバー 70 (押圧レバー 72) が、第 2 ロック解除レバー 54 によって牽引されて基準位置から伝達位置へ回転移動する。

また、中継レバー 80 が、押圧レバー 72 によって押し動かされることで、中間位置から離脱位置へ回転移動する。

その結果、ロックレバー 41 が中継レバー 80 によって係合位置に保持された状態から離脱し、係合位置から離脱位置へ回転移動する。すなわち、ロック装置 40 のロック状態が解除される。

【0055】

そして図 8 (a) に示すように乗員が体をさらにドア側に寄せて降車しようとしたとき、図 1 5 に示すように、サイドプレート 3 1 (サイドブラケット 3 2) が、乗員の着座荷重が加わることでサイドベース 3 4 に対して突出位置から後退位置へ回転移動する。

その結果、図 8 (b) に示すように、クッションサイド部 1 0 が突出位置から後退位置へ回転移動する。

【 0 0 5 6 】

最後に図 9 (a) に示すように乗員が降車を終わると、図 1 6 に示すように、第 1 伝達レバー 6 0、第 2 伝達レバー 7 0 (押圧レバー 7 2) が再び基準位置へ戻り、中継レバー 8 0 が保持位置へ戻る。

また、ロックレバー 4 1 が被ロックレバー 4 3 に係合した係合位置に再び戻る。

上記一連の動作によって、ロック装置 4 0 及びロック解除装置 5 0 によるロック状態とロック解除状態との切り替えがなされる。

【 0 0 5 7 】

< その他の実施形態 >

上記実施形態において、クッションサイド部 1 0 は、図 3 に示す突出位置と、図 8 に示すように、クッション材 1 2 が下方へ後退する後退位置との間で移動可能となっているが、後退位置について特に限定されることなく変更可能である。

例えば、クッション材 1 2 がシート後方に格納されるように後退しても良いし、クッション材 1 2 が部分的に下方へ後退しても良い。

【 0 0 5 8 】

上記実施形態において、クッションサイド部 1 0 は、ロック装置のロック状態が解除された後、乗員の着座荷重に伴って突出位置から後退位置へ移動する構成となっているが、特に限定されることなく、自動で突出位置から後退位置へ移動するような構造となっても良い。

【 0 0 5 9 】

上記実施形態において、サイドサポート装置 3 0 は、乗員の降車動作を補助することが可能な装置として構成されているが、特に限定されることなく、乗員の乗車動作及び降車動作を補助することが可能な装置として構成されても良い。

その場合、乗員の乗車動作のときには、降車動作のときよりもサイドサポート装置 3 0 によるクッションサイド部 1 0 の移動量を小さくしておくことより望ましい。

また、乗員の乗車動作のみを補助可能な装置として構成されても良い。

【 0 0 6 0 】

上記実施形態において、サイドサポート装置 3 0 (ロック解除装置 5 0) は、シート本体のクッションサイド部 1 0 に配置されているが、特に限定されることなく、シート本体においてシート幅方向のサイド側部分に配置されていれば良い。

サイド側部分とは、例えば、クッションサイド部 1 0 のほか、クッション中央部 1 5 のサイド側の部分を含むものである。

【 0 0 6 1 】

上記実施形態において、ロック解除装置 5 0 は、第 1 ロック解除レバー 5 1、第 2 ロック解除レバー 5 4 の順にロック解除位置へ移動するとロック状態が解除される構成となっているが、特に限定されることなく変更可能である。

例えば、第 1 ロック解除レバー 5 1 と第 2 ロック解除レバー 5 4 が同時にロック解除位置へ移動したときにロック解除されても良いし、また、第 2 ロック解除レバー 5 4、第 1 ロック解除レバー 5 1 の順にロック解除位置へ移動したときにロック解除されても良い。

【 0 0 6 2 】

上記実施形態において、図 1 に示すように、第 1 ロック解除レバー 5 1 はクッション中央部 1 5 に配置され、第 2 ロック解除レバー 5 4 はクッションサイド部 1 0 に配置されており、それぞれシートクッション 1、シートバック 2 及びヘッドレストの左右中心位置よりも左右外側に配置され、また、乗員が着座したときの着座中心位置よりも左右外側に配置されているが、特に配置限定されることなく変更可能である。

例えば、第 1 ロック解除レバー 5 1 がシートクッション 1 又はシートバック 2 の所定位置に配置され、第 2 ロック解除レバー 5 4 が車両ドアの所定位置に配置されていても良い。

また例えば、第 1 ロック解除レバー 5 1 が不図示のシートベルト装置に対して取り付けられ、シートベルトの取り外しに対応して動作するように設けられ、第 2 ロック解除レバー 5 4 が車両ドア用の所定位置に取り付けられ、ドアの開閉動作に対応して動作するように設けられても良い。

【 0 0 6 3 】

上記実施形態では、具体例として自動車に用いられる収納可能な車両用シートについて説明したが、これに限定されることなく、電車、バス等の車両用シートのほか、飛行機、船等の乗り物用シートとしても利用することができる。 10

【 0 0 6 4 】

本実施形態では、主として本発明に係る車両用シート S に関して説明した。

ただし、上記の実施形態は、本発明の理解を容易にするための一例に過ぎず、本発明を限定するものではない。本発明は、その趣旨を逸脱することなく、変更、改良され得ると共に、本発明にはその等価物が含まれることは勿論である。

【 符号の説明 】

【 0 0 6 5 】

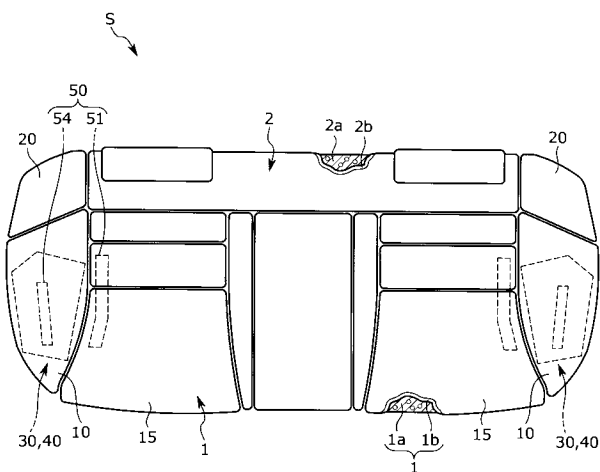
S	車両用シート	
1	シートクッション	20
1 a , 2 a	クッション材	
1 b , 2 b	表皮材	
2	シートバック	
1 0	クッションサイド部 (サイド部)	
1 1	サイドフレーム	
1 2	クッション材	
1 3	表皮材	
1 5	クッション中央部	
2 0	バックサイド部	
3 0	サイドサポート装置	30
3 1	サイドプレート	
3 1 a	貫通穴	
3 1 b	側壁部	
3 2	サイドブラケット	
3 2 a	上壁部	
3 2 b	側壁部	
3 3	回転軸	
3 4	サイドベース	
3 4 a	底壁部	
3 4 b	側壁部	40
3 5	サイドワイヤー	
4 0	ロック装置	
4 1	ロックレバー	
4 1 a	係合突起	
4 1 b	被保持部	
4 1 c	貫通突起	
4 2	支持軸	
4 3	被ロックレバー	
4 3 a	係合溝	
4 4	固定ボルト	50

- 5 0 ロック解除装置
- 5 1 第 1 ロック解除レバー (第 1 ロック解除部材)
- 5 2 , 5 5 回動軸
- 5 3 第 1 伝達ケーブル
- 5 3 a , 5 6 a ケーブル取り付け端部
- 5 4 第 2 ロック解除レバー (第 2 ロック解除部材)
- 5 6 第 2 伝達ケーブル
- 6 0 第 1 伝達レバー
- 6 0 a 取り付け穴
- 6 0 b 貫通穴
- 6 1 第 1 連結軸
- 7 0 第 2 伝達レバー
- 7 0 a 取り付け穴
- 7 0 b 貫通穴
- 7 1 第 2 連結軸
- 7 2 押圧レバー
- 7 2 a 貫通突起
- 7 2 b 押圧部
- 7 3 連結ピン
- 8 0 中継レバー
- 8 0 a 嵌合突起
- 8 0 b 押圧受け部
- 8 0 c 保持部

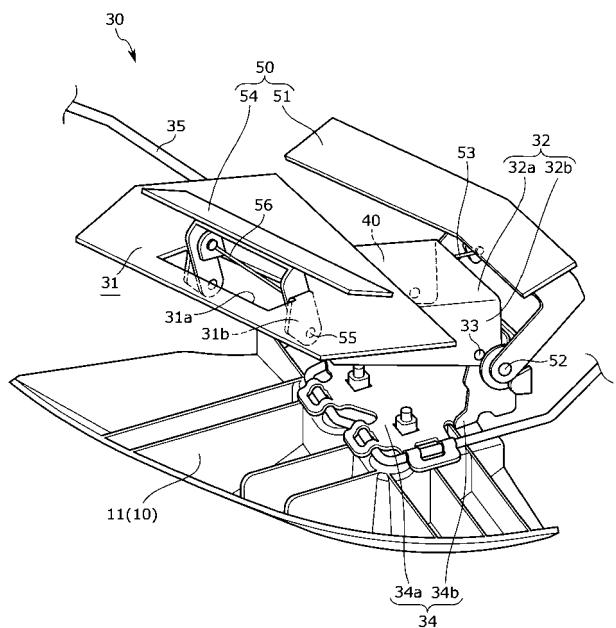
10

20

【 図 1 】

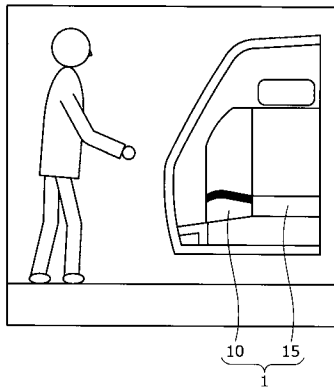


【 図 2 】

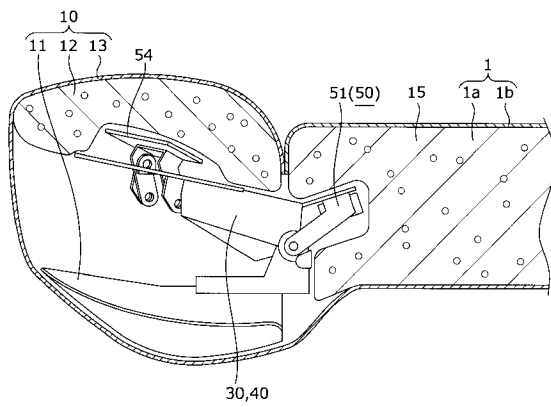


【図 3】

(a)

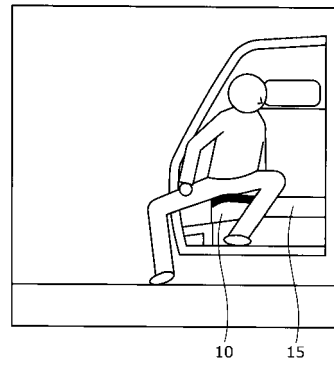


(b)

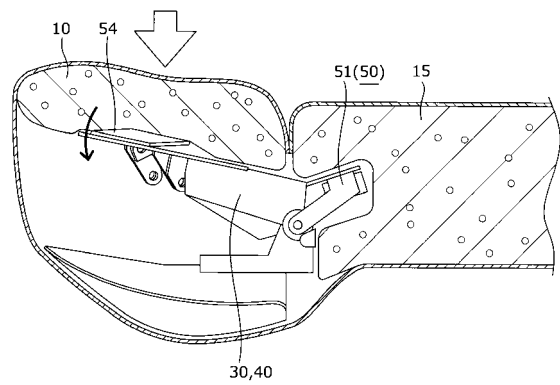


【図 4】

(a)

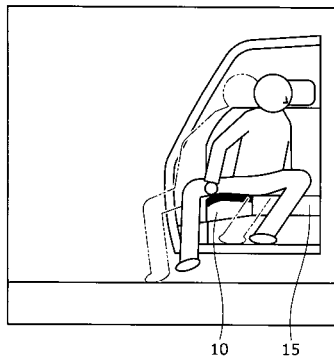


(b)

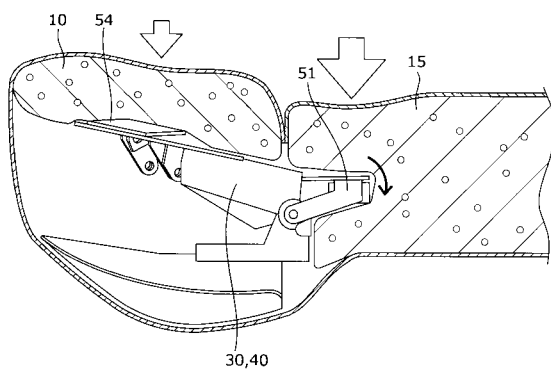


【図 5】

(a)

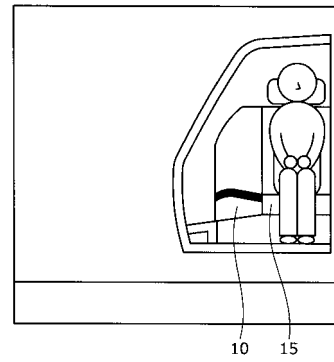


(b)

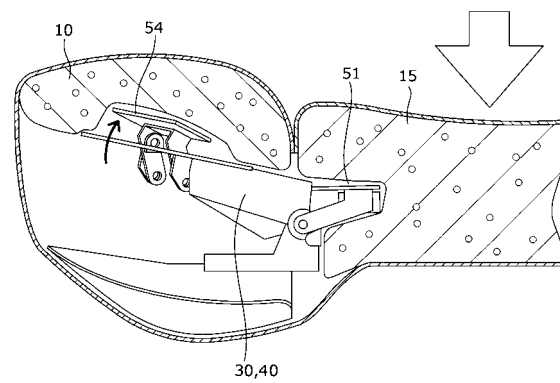


【図 6】

(a)

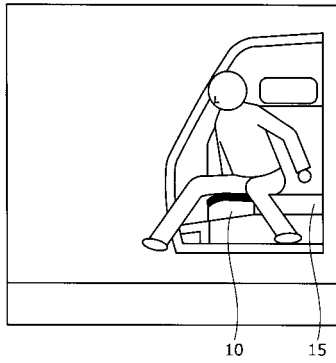


(b)

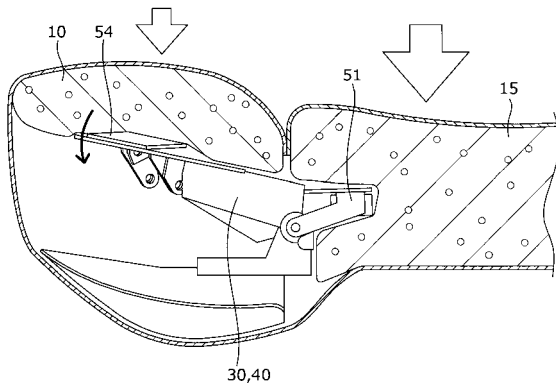


【図 7】

(a)

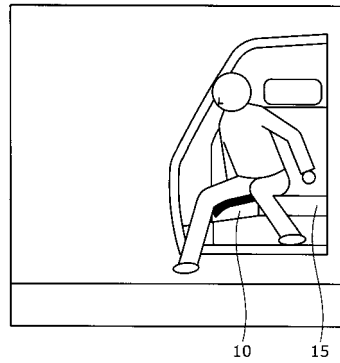


(b)

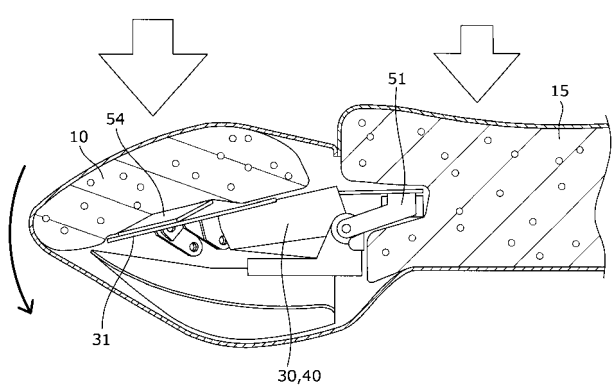


【図 8】

(a)

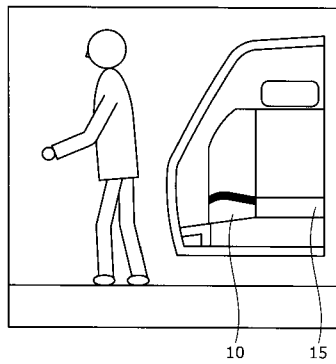


(b)

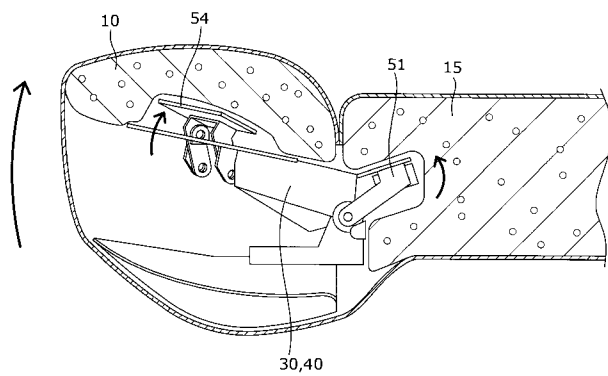


【図 9】

(a)

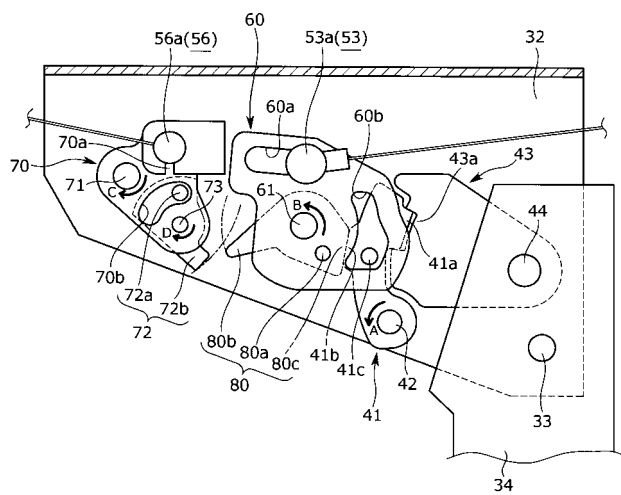


(b)

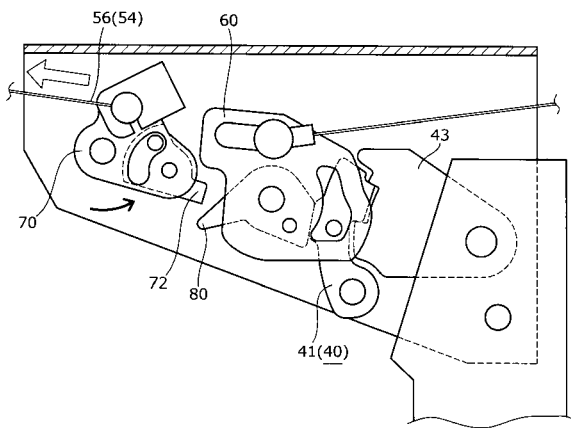


【図 10】

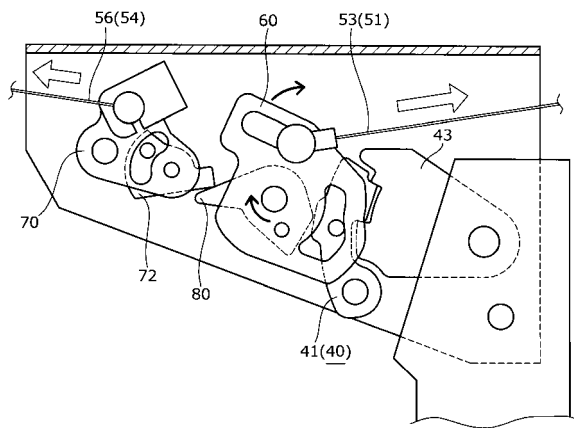
40,50



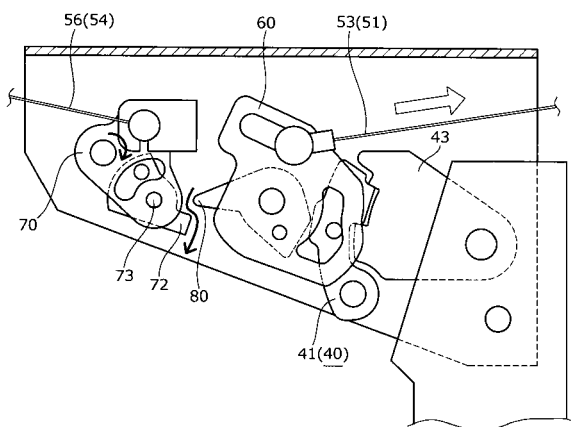
【図 1 1】



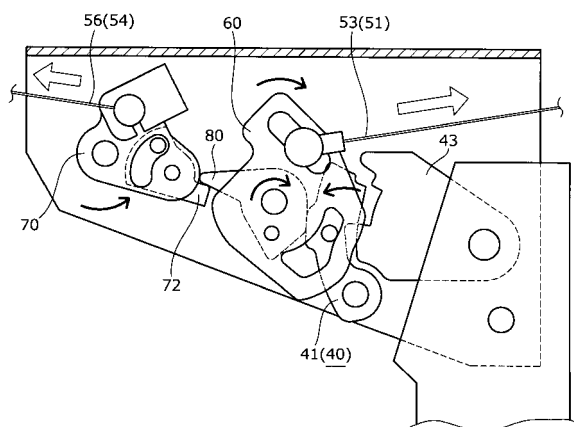
【図 1 2】



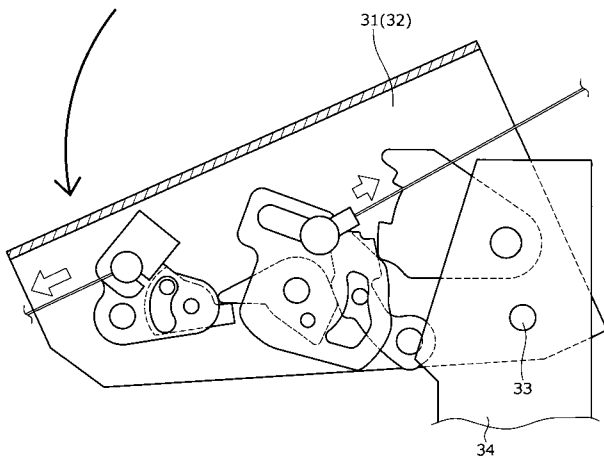
【図 1 3】



【図 1 4】



【図 15】



【図 16】

