

(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2012-144114

(P2012-144114A)

(43) 公開日 平成24年8月2日(2012.8.2)

(51) Int.Cl.

**B60N 2/44** (2006.01)  
**B68G 7/05** (2006.01)  
**A47C 31/02** (2006.01)

F 1

B 6 0 N 2/44  
B 6 8 G 7/05  
A 4 7 C 31/02

テーマコード(参考)

3 B 0 8 7

Z

A

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 8 頁)

(21) 出願番号

特願2011-2959 (P2011-2959)

(22) 出願日

平成23年1月11日 (2011.1.11)

(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 110000394

特許業務法人岡田国際特許事務所

(72) 発明者 大賀 韶

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) 3B087 DE03

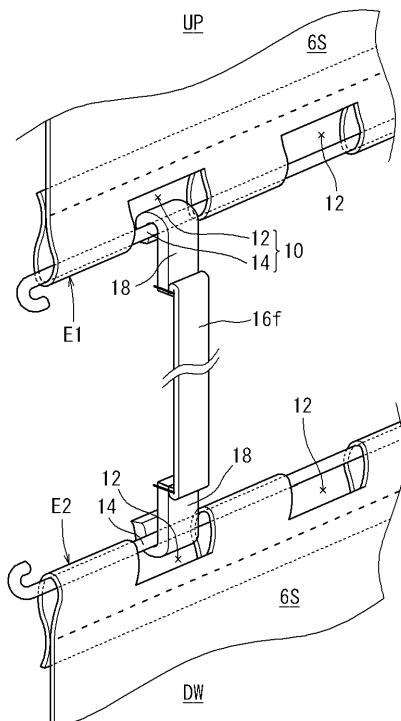
(54) 【発明の名称】車両用シート

## (57) 【要約】

【課題】よりシンプルな構成によって、表皮材を係止することにある。

【解決手段】表皮材6Sが、表皮材一端部E1と表皮材他端部E2の間に橋渡し状に配設可能な橋渡し部材(16f)を有し、表皮材一端部E1と表皮材他端部E2の少なくとも一方に係止部10を設けるとともに、橋渡し部材16の少なくとも一端に被係止部18を設け、係止部10に被係止部18を係止することにより、表皮材一端部E1と表皮材他端部E2を橋渡し部材(16f)でつなげる構成とした。

【選択図】図3



**【特許請求の範囲】****【請求項 1】**

シートクッションやシートバックなどのシート構成部材を有するとともに、前記シート構成部材が、シート外形をなすクッション材と、クッション材を被覆可能な表皮材とを有し、前記クッション材の着座側を前記表皮材で被覆しつつ、前記表皮材一端部と前記表皮材他端部を、前記着座側とは異なる前記クッション材の他側で係止する車両用シートにおいて、

前記表皮材が、前記表皮材一端部と前記表皮材他端部の間に橋渡し状に配設可能な橋渡し部材を有し、

前記表皮材一端部と前記表皮材他端部の少なくとも一方に係止部を設けるとともに、前記橋渡し部材の少なくとも一端に被係止部を設け、前記係止部に被係止部を係止することにより、前記表皮材一端部と前記表皮材他端部を前記橋渡し部材でつなげる構成とした車両用シート。

**【請求項 2】**

前記表皮材一端部と前記表皮材他端部の双方に係止部を設けるとともに、前記橋渡し部材の両端に各々被係止部を設け、前記係止部に前記被係止部を着脱可能に係止する構成とした請求項 1 に記載の車両用シート。

**【請求項 3】**

前記橋渡し部材が、前記クッション材の外形形状に応じて伸縮可能である請求項 1 又は 2 に記載の車両用シート。

10

20

30

40

40

50

**【発明の詳細な説明】****【技術分野】****【0001】**

本発明は、クッション材と、表皮材（クッション材を被覆可能な部材）を備えた車両用シートに関する。

**【背景技術】****【0002】**

この種の車両用シートとして、特許文献 1 に開示の車両用シートが公知である。この車両用シートは、シート外形をなすクッション材と、支持フレームと、表皮材を有する。

表皮材は、クッション材を被覆可能な袋状部材であり、輪状の紐部材を有する。紐部材は、表皮材端部を折り返して袋状とした部分に挿入保持できる。

また支持フレームは、クッション材を支持可能な平板状の金属部材（略矩形）であり、複数のフック部を有する。フック部は、支持フレームの後面側の切起こし部位（略 L 字状）であり、支持フレームの周縁に沿って複数突設できる。

そして公知技術では、フレーム部材上にクッション材を配置したのち、クッション材の着座側を表皮材で被覆する。つぎに表皮材端部をシート後面に引き込みつつ、紐部材を引締める。そして紐部材をフック部に引掛けることで、フレーム部材の後面側に表皮材端部を係止する。

**【先行技術文献】****【特許文献】****【0003】****【特許文献 1】特開平 10 - 211061 号公報****【発明の概要】****【発明が解決しようとする課題】****【0004】**

ところで公知技術では、支持フレーム（表皮材とは異なる他部材）に複数のフック部を形成する。このため支持フレームを適宜加工する必要があり、表皮材の係止構造が複雑化しがちであった。

本発明は上述の点に鑑みて創案されたものであり、本発明が解決しようとする課題は、

よりシンプルな構成によって、表皮材を係止することにある。

**【課題を解決するための手段】**

**【0005】**

上記課題を解決するための手段として、第1発明の車両用シートは、シートクッションやシートバックなどのシート構成部材を有する。そしてシート構成部材が、シート外形をなすクッション材と、クッション材を被覆可能な表皮材とを有し、クッション材の着座側を表皮材で被覆しつつ、表皮材一端部と表皮材他端部を、着座側とは異なるクッション材の他側で係止する構成である。

この種のシート構成では、よりシンプルな構成によって（表皮材とは異なる他部材を極力加工することなく）、表皮材を係止できることが望ましい。

10

**【0006】**

本発明では、上述の表皮材が、表皮材一端部と表皮材他端部の間に橋渡し状に配設可能な橋渡し部材を有する。

そこで表皮材一端部と表皮材他端部の少なくとも一方に係止部を設けるとともに、橋渡し部材の少なくとも一端に被係止部を設ける。そして係止部に被係止部を係止することにより、表皮材一端部と表皮材他端部を橋渡し部材でつなげる構成とした。

このように本発明では、橋渡し部材（表皮材の構成要素のみ）によって、クッション材に対して表皮材を係止することができる。

**【0007】**

第2発明の車両用シートは、第1発明の車両用シートであって、表皮材一端部と表皮材他端部の双方に係止部を設けるとともに、橋渡し部材の両端に各々被係止部を設ける。

そして本発明では、係止部に被係止部を着脱可能に係止することにより、橋渡し部材を、表皮材一端部と表皮材他端部の双方に着脱可能に取付けることとした。このように橋渡し部材を着脱可能としたことで、例えばメンテナンス時に、橋渡し部材を単独で取換えることができる（取扱性に優れる構成となる）。

20

**【0008】**

第3発明の車両用シートは、第1発明又は第2発明の車両用シートにおいて、上述の橋渡し部材が、クッション材の外形形状に応じて伸縮可能である。

本発明では、橋渡し部材が適宜伸縮することにより、クッション材の形状（例えば凹凸状）に沿って配設される。

30

**【発明の効果】**

**【0009】**

本発明に係る第1発明によれば、よりシンプルな構成によって、表皮材を係止することができる。また第2発明によれば、表皮材を取扱性良く係止することができる。そして第3発明によれば、表皮材を見栄え良く係止することができる。

**【図面の簡単な説明】**

**【0010】**

【図1】車両用シートの斜視図である。

【図2】シートバック後面の斜視図である。

【図3】表皮材一端部と表皮材他端部と橋渡し部材の斜視図である。

40

【図4】シートバック一部の縦断面図である。

【図5】実施例2の表皮材一端部と橋渡し部材の斜視図である。

**【発明を実施するための形態】**

**【0011】**

以下、本発明を実施するための形態を、図1～図5を参照して説明する。各図には、適宜、車両用シート前方に符号F、車両用シート後方に符号B、車両用シート上方に符号U P、車両用シート下方に符号D Wを付す。

図1の車両用シート2は、シートクッション4と、シートバック6と、ヘッドレスト8を有し、車室床面F Lに配設できる。これらシート構成部材は、クッション材（4P, 6P, 8P）と、表皮材（4S, 6S, 8S）を有する。

50

本実施例の車室床面 F L は、シートクッション 4 の対面部分が平面状とされ、倒れ状態のシートバック 6 の対面部分が凹凸状とされる場合がある。

#### 【0012】

##### <実施例 1 >

シートバック 6 は、シートクッション 4 に対して起倒可能に連結する部材であり、クッション材 6 P と、表皮材 6 S ( 詳細後述 ) を有する ( 図 1 及び図 2 を参照 ) 。

クッション材 6 P は、シート外形をなす部材 ( 側面視で矩形状 ) であり、乗員を支持可能な弾力性を有する。クッション材 6 P の材質は特に限定しないが、ポリウレタンフォームを用いることができる。

そして本実施例では、クッション材 6 P の着座側を表皮材 6 S で被覆しつつ、表皮材 6 S の周端 ( E 1 ~ E 4 ) を、クッション材 6 P の裏側で係止する。この種のシート構成では、よりシンプルな構成によって ( クッション材等の他部材を極力加工することなく ) 、表皮材 6 S を係止できることが望ましい。

そこで本実施例では、後述のシンプルな構成によって、表皮材 6 S を係止することとした。以下、各構成について詳述する。

#### 【0013】

##### [表皮材]

表皮材 6 S は、クッション材 6 P を被覆可能な袋状部材である ( 図 1 ~ 図 4 を参照 ) 。表皮材 6 S の材質は特に限定しないが、布帛 ( 織物、編物、不織布 ) 、皮革 ( 天然皮革、合成皮革 ) 及びこれらの複合材を例示できる。

本実施例の表皮材 6 S は、複数の係止部 10 と、複数の橋渡し部材 ( 16 f , 16 s ) と、複数の端部 ( E 1 ~ E 4 ) を有する ( 図 2 を参照 ) 。

複数の端部 ( 第一端部 E 1 ~ 第四端部 E 4 ) は、それぞれ表皮材 6 S の周端を形成する部位である。そして後述するようにクッション材 6 P を表皮材 6 S で被覆する。このときクッション材 6 P の後面側において、第一端部 E 1 ( 表皮材一端部の一例 ) と第二端部 E 2 ( 表皮材他端部の一例 ) が互いに対面配置する。また同後面側において、第三端部 E 3 ( 表皮材一端部の他例 ) と第四端部 E 4 ( 表皮材他端部の他例 ) が互いに対面配置する。

そして本実施例では、表皮材 6 S の周端に複数の橋渡し部材 16 f , 16 s を係止して、表皮材 6 S の両端部 ( E 1 と E 2 、 E 3 と E 4 ) をつなげる構成とした。

#### 【0014】

##### (係止部)

係止部 10 は、窓部 12 と、保持部 14 を有する ( 図 2 及び図 3 を参照 ) 。

保持部 14 は、典型的に金属製又は樹脂製の線材 ( ワイヤ状 ) であり、表皮材 6 S の各端部に沿って配置可能な長さ寸法を有する。

本実施例では、表皮材 6 S の周端 ( 第一端部 E 1 ~ 第四端部 E 4 ) にそれぞれ係止部 10 を設ける。このとき表皮材 6 S の各端部を内折 ( 又は外折 ) しつつ表皮材 6 S 途中に固定する ( 図 4 を参照 ) 。つぎに各端部 ( E 1 ~ E 4 ) 内に保持部 14 を挿設するとともに、窓部 12 を、表皮材 6 S の周端に沿って設ける。

#### 【0015】

窓部 12 は、表皮材 6 S の端部途中 ( 長手方向途中 ) に設けた切欠き部分であり、表皮材 6 S の各端部 ( 袋状 ) から保持部 14 を露出させることができる ( 図 2 及び図 3 を参照 ) 。

本実施例では、第一端部 E 1 の窓部 12 と、第二端部 E 2 の窓部 12 を対面状に形成する。こうすることで第一端部 E 1 の保持部 14 と、第二端部 E 2 の保持部 14 を露出させて、第一橋渡し部材 16 f ( 後述 ) を橋渡し状に取付け可能とする。

また第三端部 E 3 の窓部 12 と、第四端部 E 4 の窓部 12 を対面状に形成する。こうすることで第三端部 E 3 の保持部 14 と、第四端部 E 4 の保持部 14 を露出させて、第二橋渡し部材 16 s ( 後述 ) を橋渡し状に取付け可能とする。

#### 【0016】

##### (橋渡し部材)

10

20

30

40

50

橋渡し部材（第一橋渡し部材 16 f , 第二橋渡し部材 16 s ）は、クッション材 6 P を横断可能な帯状部材（直線状）であり、被係止部 18 を有する（図 2 ~ 図 4 を参照）。

第一橋渡し部材 16 f は、シート長さ方向（上下方向）にクッション材 6 P を横断する部材である。また第二橋渡し部材 16 s は、シート幅方向（左右方向）にクッション材 6 P を横断する部材である。

ここで各橋渡し部材 16 f , 16 s の材質として、ファブリック（織物、編物、不織布）、皮革（天然皮革、合成皮革）及びこれらの複合材を例示できる。ファブリックの素材として、天然纖維、合成纖維、伸縮性のある素材（天然ゴム、合成ゴム、エラストマ）を例示できる。本実施例の各橋渡し部材 16 f , 16 s は、伸縮性のある素材で形成することが好ましい。各橋渡し部材 16 f , 16 s に適度な伸縮性を持たせることで、クッション材 6 P の外形形状に沿って配設できる（詳細後述）。

10

#### 【0017】

##### （被係止部）

被係止部 18 は、係止部 10（保持部 14）に係止可能な部位である（図 3 及び図 4 を参照）。

本実施例の被係止部 18 は、略 J 字状（断面視）の平板部材であり、上述の保持部 14 に着脱可能に係止できる。被係止部 18 の材質は特に限定しないが、樹脂製とすることで各橋渡し部材 16 f , 16 s に縫着可能となる。

そして本実施例では、各橋渡し部材 16 f , 16 s の両端にそれぞれ被係止部 18 を取付ける。こうすることで第一橋渡し部材 16 f を、第一端部 E 1 と第二端部 E 2 の双方に着脱可能に取付けることができる。また第二橋渡し部材 16 s を、第三端部 E 3 と第四端部 E 4 の双方に着脱可能に取付けることができる。

20

#### 【0018】

##### [表皮材の取付け作業]

図 2 ~ 図 4 を参照して、クッション材 6 P の着座側を表皮材 6 S で被覆しつつ、表皮材 6 S の周端を、クッション材 6 P の裏側で係止する。

ここで本実施例では、第一橋渡し部材 16 f と第二橋渡し部材 16 s を交叉状（十字状）に配置する。そして第一橋渡し部材 16 f の両端（被係止部 18 ）をそれぞれ係止部 10 に係止することにより、第一端部 E 1 と第二端部 E 2 を橋渡し部材 16 でつなげる。また第二橋渡し部材 16 s の両端（被係止部 18 ）をそれぞれ係止部 10 に係止することにより、第三端部 E 3 と第四端部 E 4 を橋渡し部材 16 でつなげる。

30

このように第一橋渡し部材 16 f と第二橋渡し部材 16 s を交叉状とすることで、表皮材 6 S の周端をより確実に係止することができる。

#### 【0019】

ところで上述のシート構成では、クッション材 6 P の後面形状が凹凸状とされる場合がある（図 4 を参照）。

例えばクッション材 6 P 後面（倒れ状態時に車室床面を臨む側）が、車室床面 F L に倣った凹凸状とされる。またシートパック 6 の各種構成（シート骨格をなすフレーム部材等）がクッション材 6 P から凹凸状に突出する。

40

このとき本実施例では、例えば第一橋渡し部材 16 f が適度に伸縮して、クッション材 6 P の後面形状（凹凸）に沿って配設させる（取扱性に優れるシート構成である）。

#### 【0020】

以上説明したとおり本実施例では、各橋渡し部材 16 f , 16 s （表皮材 6 S の構成要素のみ）によって、クッション材 6 P に対して表皮材 6 S を係止できる。換言すると、クッション材 6 P などの他部材に係止部 10 を設けることなく（他部材を加工することなく）、表皮材 6 S の端部を係止できる。

また本実施例では、係止部 10（保持部 14）に対して被係止部 18（略 J 字状の部材）を手作業で係止できる。

そして本実施例では、係止部 10 と被係止部 18 によって、表皮材 6 S 端部に対して各橋渡し部材 16 f , 16 s を着脱可能に取付けることができる。このため例えばメンテナ

50

ンス時などに、橋渡し部材 16だけを交換できる（取扱性に優れる構成である）。

よって本実施例によれば、よりシンプルな構成によって、表皮材 6Sを係止することができる。

#### 【0021】

##### <実施例 2>

本実施例の車両用シートは、実施例 1 の車両用シート 2 とほぼ同一の基本構成を備えるため、共通の構造は対応する符号を付す等して詳細な説明を省略する。

本実施例の係止部 10aは、いわゆるサスペンダー構造を備え、窓部 12aと、保持部 14aを有する（図 5 を参照）。

保持部 14aは、典型的に樹脂製の柱状部位であり、例えば第一端部 E1 に一体的に取付けることができる。また窓部 12aは、表皮材 6Sの切欠き部分（略矩形）であり、例えば第一端部 E1（保持部 14aの上方部分）に設けることができる。

#### 【0022】

本実施例では、表皮材 6Sの周端にそれぞれ係止部 10aを設ける（図 2 を参照）。

例えば保持部 14aを、例えば第一端部 E1（長手方向）に沿って固定するとともに、窓部 12aを、第一端部 E1 に沿って複数設ける。そして被係止部 18を窓部 12aに挿入して保持部 14aに係止することにより、表皮材 6Sの端部（例えば E1 と E2）を第一橋渡し部材 16fでつなげる（図 3 及び図 5 を参照）。

そして本実施例では、表皮材 6Sの端部を袋状に加工することなく、被係止部 18を係止部 10 に係止できる。このため本実施例によれば、さらにシンプルな構成によって、表皮材 6Sの端部を係止できる。

#### 【0023】

本実施形態の車両用シートは、上述した実施形態に限定されるものではなく、その他各種の実施形態を取り得る。

(1) 本実施例では、各橋渡し部材 16f, 16sが、表皮材 6Sの両端双方（E1 と E2、または E3 と E4）に着脱可能に取付ける例を説明した。

これとは異なり、橋渡し部材を、表皮材の両端の一方に着脱可能に取付けるとともに、一方とは異なる他方に着脱不能に取付けることができる。例えば第一橋渡し部材 16fを、第一端部 E1 に縫合する（着脱不能に取付ける）ことができる。また第一橋渡し部材 16fを、第一端部 E1 と一体化（両部材を同一の生地で作成）することができる。

#### 【0024】

(2) また本実施例では、一対の橋渡し部材（16f, 16s）を用いる例を説明したが、橋渡し部材の個数、形状、配置状態を限定する趣旨ではない。例えば単数の橋渡し部材を使用することができ、この場合には例えば十字状の橋渡し部材を使用することが好ましい。また橋渡し部材を 3 以上の複数使用することもできる。

(3) また本実施例では、係止部 10 と被係止部 18 の構成を例示したが、これら各部の構成を限定する趣旨ではない。係止部と被係止部は、例えばファスナー構造やボタン構造（着脱可能な構造）や、ボグリング部材（線状部材とリング部材、着脱不能な構成）を有することもできる。

(4) また本実施例では、シートバック 6を、シート構成部材の一例として説明した。本実施例の構成は、シートクッション 4 等の各種シート構成部材に適用可能である。

(5) また本実施形態では、専ら車両用シート 2 の構成について説明した。本実施例の構成は、家庭用の座席などの各種座席に適用可能である。

#### 【符号の説明】

#### 【0025】

2 車両用シート

4 シートクッション

6 シートバック

6P クッション材

6S 表皮材

10

20

30

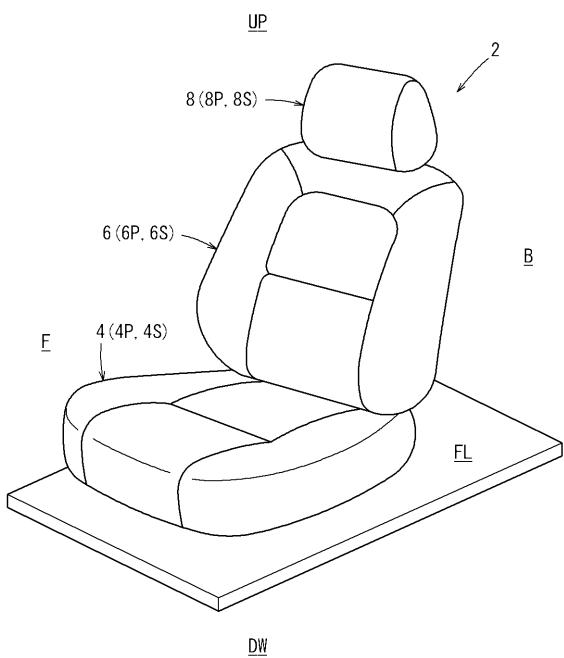
40

50

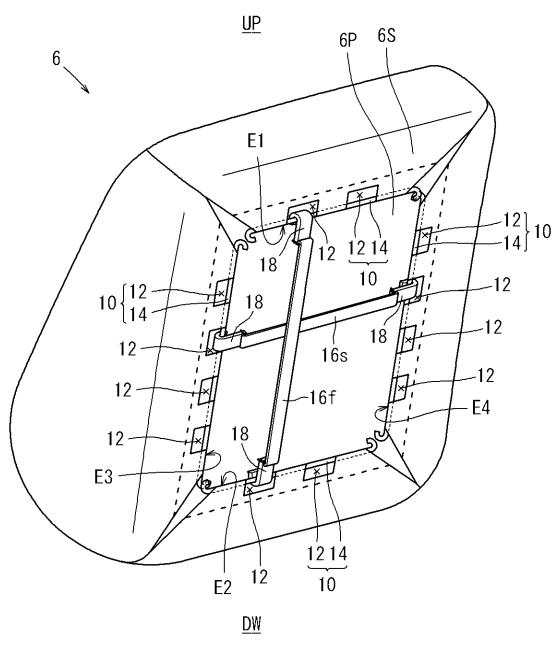
- 1 0 係止部  
 1 2 窓部  
 1 4 保持部  
 1 6 橋渡し部材  
 1 8 被係止部  
 E 1 第一端部  
 E 2 第二端部  
 E 3 第三端部  
 E 4 第四端部

10

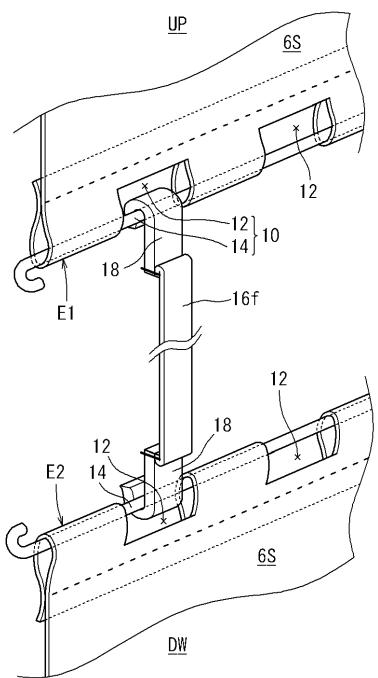
【図1】



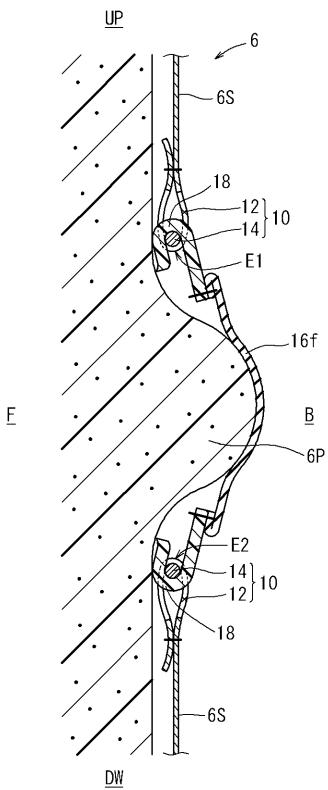
【図2】



【図3】



【図4】



【図5】

