

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第5374925号
(P5374925)

(45) 発行日 平成25年12月25日 (2013.12.25)

(24) 登録日 平成25年10月4日 (2013.10.4)

(51) Int.Cl.		F 1
B 6 0 N	2/44	(2006.01)
A 4 7 C	7/40	(2006.01)

B 6 0 N	2/44
A 4 7 C	7/40

請求項の数 4 (全 6 頁)

(21) 出願番号	特願2008-134332 (P2008-134332)	(73) 特許権者	000110321
(22) 出願日	平成20年5月22日 (2008.5.22)		トヨタ車体株式会社
(65) 公開番号	特開2009-280085 (P2009-280085A)		愛知県刈谷市一里山町金山100番地
(43) 公開日	平成21年12月3日 (2009.12.3)	(74) 代理人	100068755
審査請求日	平成23年1月11日 (2011.1.11)		弁理士 恩田 博宣
		(74) 代理人	100105957
			弁理士 恩田 誠
		(72) 発明者	本多 弘行
			愛知県刈谷市一里山町金山100番地 ト
			ヨタ車体 株式会社 内
		審査官	青木 良憲

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 サイドシート

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両のボディの内側面とリヤシートのシートバックとの間に配置されるサイドシートにおいて、

フレームの前面の上下方向中間部に前面側を開放した凹所を形成し、その凹所内にクッション材を設け、前記凹所はリヤシートのシートバックの反対側を壁部により区画し、前記フレームの前面をシートバック側ほど後退するように傾斜状に形成し、前記凹所内に設けたクッション材をシートバックに接合すると共に、シートバックの反対側の前記壁部を車両のボディの内側面に当接させることを特徴とするサイドシート。

【請求項 2】

前記凹所のシートバック側を開放したことを特徴とする請求項 1 に記載のサイドシート。

【請求項 3】

前記凹所の開口部のコーナ部を円弧状に形成したことを特徴とする請求項 1 または 2 に記載のサイドシート。

【請求項 4】

前記クッション材の前面側のコーナ部を円弧状に形成したことを特徴とする請求項 1 ～ 3 のうちのいずれか一項に記載のサイドシート。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

10

20

この発明は、自動車において、ボディの内側面とリヤシートのシートバックの側端部との間に配置されるようにしたサイドシートに関するものである。

【背景技術】

【0002】

従来、この種のサイドシートとしては、例えば特許文献1に開示されるような構成が提案されている。この従来構成においては、車両のボディの内側面とリヤシートのシートバックとの間にサイドシートが配置されている。このサイドシートは、一般に硬質の合成樹脂よりなるフレームを備え、そのフレームの表面に表皮が張設されたり、植毛加工が施されたりしている。

【特許文献1】特開2000-14484号公報

10

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

従って、この従来のサイドシートにおいては、前記のように硬質の合成樹脂よりなるフレームの表面に直接表皮を張設したり、植毛を施したりした構成となっているため、柔軟性に乏しくて硬く、使い心地が悪いという問題があった。

【0004】

この発明は、このような従来の技術に存在する問題点に着目してなされたものである。その目的は、リヤシートのシートバックと同等な柔軟性を有して、使い心地を良好にすることができるサイドシートを提供することにある。

20

【課題を解決するための手段】

【0005】

上記の目的を達成するために、この発明は、車両のボディの内側面とリヤシートのシートバックとの間に配置されるサイドシートにおいて、フレームの前面の上下方向中間部に前面側を開放した凹所を形成し、その凹所内にクッション材を設け、前記凹所はリヤシートのシートバックの反対側を壁部により区画し、前記フレームの前面をシートバック側ほど後退するように傾斜状に形成し、前記凹所内に設けたクッション材をシートバックに接合すると共に、シートバックの反対側の前記壁部を車両のボディの内側面に当接させることを特徴としている。

【0006】

30

従って、リヤシートのシートバックに並設されるサイドシートに、そのシートバックと同等な柔軟性を保有させることができる。よって、硬質合成樹脂製のフレームの表面に表皮を張設したり、植毛を施したりした従来のサイドシートに比較して、使い心地を良好にすることができる。ちなみに、サイドシートのフレームに凹所を設けることなく、そのフレームの前面全体を平坦にして、その前面全体にクッション材を設けることも考えられるが、このようにすると、変形しやすいクッション材が前面全体を形成するため、サイドシートの前面側の形状保持が困難になる。

【0007】

また、前記凹所はリヤシートのシートバックの反対側を壁部により区画するとよい。このようにすれば、壁部によりクッション材が形状保持され、外観を良好に保つことができる。さらに、フレームの前面をシートバック側ほど後退するように傾斜状に形成させるとよい。このようにすれば、ボディパネルの端縁とシートバックとの間に大きな段差を生じさせることなく連続させることができ、外観及び使い勝手を向上させることができる。

40

【0008】

前記の構成において、前記凹所のシートバック側を開放するとよい。このようにすれば、サイドシートの表皮がシートバックと強く接触することを回避でき、シートバックやサイドシートの表皮の表面の損耗による外観低下を防止できる。

【0009】

前記の構成において、前記凹所の開口部のコーナ部を円弧状に形成するとよい。さらに、前記の構成において、前記クッション材の前面側のコーナ部を円弧状に形成するとよい

50

。これらのように構成すれば、前記と同様に表皮のコーナ部の損耗による外観低下を防止できる。

【発明の効果】

【0011】

以上のように、この発明によれば、サイドシートにリヤシートのシートバックと同等な柔軟性を持たせることができ、使い心地を良好にすることができるという効果を発揮する。

【発明を実施するための最良の形態】

【0012】

以下に、この発明の一実施形態を、図面に基づいて説明する。

10

図1及び図4に示すように、この実施形態においては、車両のボディ11及び内張パネル10の端縁に取付けられたシール材11aと、リヤシート12におけるシートバック13の側端面との間に、サイドシート14が配置されている。そして、このサイドシート14は、下端部において図示しない固定手段により車両のボディ11に固定されている。なお、図1には、リヤシート12のシートバック13の右側に配置されたサイドシート14のみを図示しているが、シートバック13の左側にも同様な対称形状のサイドシート14が配置されている。

【0013】

図2及び図3に示すように、前記サイドシート14は、硬質の合成樹脂よりなるフレーム15と、そのフレーム15の前面に設けられたクッション材16と、フレーム15及びクッション材16の表面を被覆する表皮17とから構成されている。この表皮17としては、シートバック13の表皮と同材質の布地やレザーが使用されている。そして、図4及び図5に示すように、表皮17の外周端縁17aがフレーム15の後端縁に折り返した状態で、タッカ（図示しない）により固定されている。

20

【0014】

図2及び図3に示すように、フレーム15の前面の上下両端部を除く上下方向の中央部には、前面側及びシートバック13側を開放した凹所18が形成されている。そして、この凹所18内に前記クッション材16が収容配置されている。クッション材16は凹所18の内底面に接着剤により貼着されている。凹所18の左右方向の外側は壁部19により区画されている。クッション材16の前面コーナ部16aは円弧状に形成されている。また、凹所18の開口前縁のコーナ部18a及び前記壁部19の先端縁も円弧状に形成されている。

30

【0015】

図4及び図5に示すように、前記凹所18の底壁部18bを含めてフレーム15の前壁部15aの全体が、シートバック13側ほど後退するように傾斜されている。

以上のように構成されたサイドシート14は、前述のように、シートバック13の側端部とボディの内張パネル10との隙間に介在されて、その隙間を塞ぎ、車両の外観品質を向上させる。このとき、フレーム15の凹所18内にクッション材16が設けられているため、リヤシート12のシートバック13の横幅が実質的に拡張されることになり、リヤシート12を快適に使用することができる。

40

【0016】

そして、この実施形態においては、以下の効果がある。

(1) フレーム15の前面の上下方向中間部に前面側を開放した凹所18が形成され、その凹所18内にクッション材16が設けられている。このため、リヤシート12のシートバック13に並設されるサイドシート14に、そのシートバック13と同等の柔軟性を保有させることができる。よって、硬質合成樹脂製のフレームの表面に表皮を直接張設したり、植毛加工を施したりした従来のサイドシートに比較して、使い心地を良好にすることができる。

【0017】

(2) また、この実施形態のサイドシート14においては、フレーム15の前面の凹

50

所 18 がシートバック 13 側に開放されている。よって、図 4 に示すように、サイドシート 14 がリヤシート 12 のシートバック 13 に並設された状態では、サイドシート 14 の凹所 18 内に設けられたクッション材 16 がシートバック 13 の内部に設けられたクッション材に接合される。このため、サイドシート 14 側の硬質のフレーム 15 がシートバック 13 側のクッション材に接合することにより、シートバック 13 側のクッション材やシートバック 13 及びサイドシート 14 の表皮が損耗するおそれを防止することができる。

【0018】

(3) この実施形態のサイドシート 14 においては、前記凹所 18 はシートバック 13 の反対側が壁部 19 により区画されている。このため、表皮 17 が緊張されても、クッション材 16 がほとんど潰されることなく形状保持され、外観を良好に保つことができる。また、ドア開口のシール材 11a が壁部 19 に圧接されるため、クッション材 16 の変形が防止される。従って、サイドシート 14 の外観を良好に保つことができる。

10

【0019】

(4) この実施形態のサイドシート 14 においては、凹所 18 の開口部のコーナ部 18a が円弧状に形成されている。このため、表皮 17 に凹所 18 の開口部のエッジが浮き出るようなことを防止でき、従って、表皮 17 の擦れによる損耗を防止でき、外観向上に寄与できる。

【0020】

(5) この実施形態のサイドシート 14 においては、クッション材 16 の前面側のコーナ部 16a を円弧状に形成している。このため、表皮 17 にコーナ部 16a の開口部のエッジが浮き出るようなことを防止できる。従って、表皮 17 の擦れによる損耗やクッション材 16 のコーナ部 16a 圧潰変形を防止でき、前記と同様に外観向上に寄与できる。

20

【0021】

(6) この実施形態のサイドシート 14 においては、フレーム 15 の前面が車両中央側ほど後退するように傾斜状に形成されている。このため、ボディの内張パネル 10 の端縁とシートバック 13 との間に大きな段差を生じさせることなくサイドシート 14 を連続させることができ、リヤシートの外観及び使い勝手を向上させることができる。

【0022】

(変更例)

なお、この実施形態は、次のように変更して具体化することも可能である。

30

・ 前記実施形態において、フレーム 15 の形状を任意に変更すること。例えば、凹所 18 を区画する壁部 19 を省略すること。

【0023】

・ 凹所 18 を区画する壁部 19 を凹所 18 の左右両側に設けること。

【図面の簡単な説明】

【0024】

【図 1】一実施形態のサイドシートをリヤシートとともに示す要部斜視図。

【図 2】サイドシートのフレームの斜視図。

【図 3】図 1 の 3-3 線における断面図。

【図 4】図 2 の 4-4 線における拡大断面図。

40

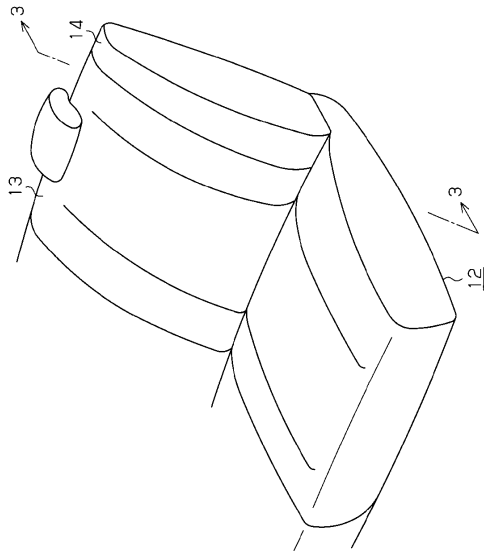
【図 5】図 2 の 5-5 線における拡大断面図。

【符号の説明】

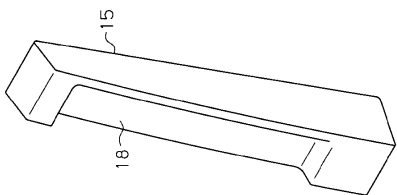
【0025】

11…ボディ、12…リヤシート、13…シートバック、14…サイドシート、15…フレーム、16…クッション材、16a…コーナ部、17…表皮、18…凹所、18a…コーナ部、19…壁部。

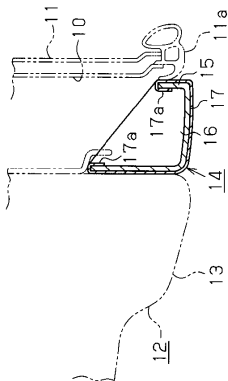
【図 1】



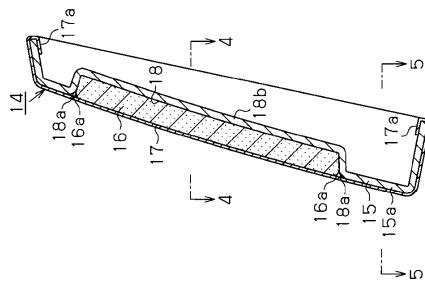
【図 2】



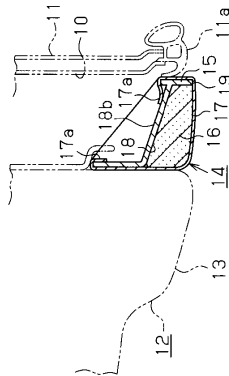
【図 5】



【図 3】



【図 4】



フロントページの続き

- (56)参考文献 特開2000-014484 (JP, A)
特開2001-169854 (JP, A)
特開昭53-109765 (JP, A)
特開2003-245160 (JP, A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60N 2/44
A47C 7/40