

(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2019-81546

(P2019-81546A)

(43) 公開日 令和1年5月30日(2019.5.30)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B60N 2/58 (2006.01)	B60N 2/58	3B084
B60N 2/891 (2018.01)	B60N 2/891	3B087
B60N 2/68 (2006.01)	B60N 2/68	
A47C 7/38 (2006.01)	A47C 7/38	
A47C 7/40 (2006.01)	A47C 7/40	

審査請求 未請求 請求項の数 9 O L (全 15 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号	特願2019-41971 (P2019-41971)	(71) 出願人	000220066 ティ・エス テック株式会社 埼玉県朝霞市栄町3丁目7番27号
(22) 出願日	平成31年3月7日 (2019.3.7)	(74) 代理人	110001379 特許業務法人 大島特許事務所
(62) 分割の表示	特願2017-44940 (P2017-44940) の分割	(72) 発明者	佐藤 将真 栃木県塙谷郡高根沢町大字太田118番地 1 ティ・エス テック株式会社内
原出願日	平成29年3月9日 (2017.3.9)	F ターム (参考)	3B084 DD01 EC06 3B087 DB02 DB04 DB05 DC05 DC09 DE03

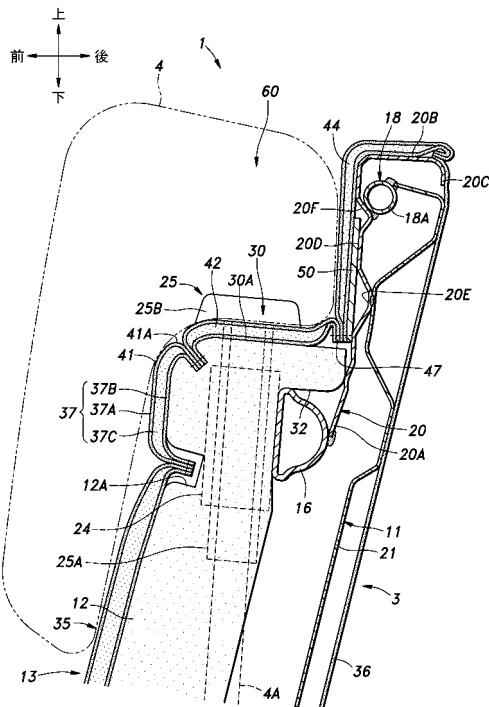
(54) 【発明の名称】乗物用シート

(57) 【要約】

【課題】 乗物用シートにおいて、ヘッドレスト収納凹部に配置される表皮材を弛み難くする。

【解決手段】 シートバックフレーム11は、左右のサイドフレーム15、アップフレーム16、アップフレームの上方を左右に延びた上辺部18A及び上辺部の左右から下方に延びてアップフレームに結合した左右の端部18Bを備えた延長フレーム18と、上下に延びてアップフレーム及び延長フレームの上辺部に結合したブラケット20とを有し、パッド12は、上端から下方に凹むと共に前後に貫通してブラケットと対向し、ブラケットと協動してヘッドレスト収納凹部60を画定するパッド側凹部30を有し、表皮材13の前記ヘッドレスト収納凹部の後側面に対応した部分の裏面には支持プレート50が結合され、支持プレートは、面が前後を向く状態でブラケットに結合されている。

【選択図】 図5



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

シートクッションと、シートバックフレーム、前記シートバックフレームに支持されたパッド、及び前記パッドの表面に設けられた表皮材を含むシートバックとを有し、前記シートバックの上端前側にヘッドレストの一部を受容するヘッドレスト収納凹部が形成された乗物用シートであって、

前記シートバックフレームは、左右のサイドフレームと、左右に延び前記サイドフレームのそれぞれの上端に結合したアップフレームと、前記アップフレームの上方を左右に延びた上辺部及び前記上辺部の左右から下方に延びて前記アップフレームに結合した左右の端部を備えた延長フレームと、上下に延びて前記アップフレーム及び前記延長フレームの前記上辺部に結合したプラケットとを有し、10

前記パッドは、上端から下方に凹むと共に前後に貫通して前記プラケットと対向し、前記プラケットと協動して前記ヘッドレスト収納凹部を画定するパッド側凹部を有し、

前記表皮材の前記ヘッドレスト収納凹部の後側面に対応した部分の裏面には支持プレートが結合され、

前記支持プレートは、面が前後を向く状態で前記プラケットに結合されていることを特徴とする乗物用シート。20

【請求項 2】

前記プラケットは、面が前後を向く前板部と、前記前板部の前面に設けられ、前記支持プレートを受容するプレート受容凹部とを有し、20

前記支持プレートは、前記プレート受容凹部に前記前板部と平行に配置されることを特徴とする請求項 1 に記載の乗物用シート。

【請求項 3】

前記プレート受容凹部には、前後に貫通し、前記支持プレートを前記プレート受容凹部に締結する締結部材が挿入される少なくとも 1 つの締結孔が形成されていることを特徴とする請求項 2 に記載の乗物用シート。

【請求項 4】

左右の前記サイドフレーム、前記アップフレーム、前記延長フレームの後方には、面が前後を向くパンフレームが設けられ、30

前記プラケットの前記プレート受容凹部には、後方に更に凹んで前記パンフレームの前面に結合された結合用凹部を有することを特徴とする請求項 3 に記載の乗物用シート。

【請求項 5】

前記前板部は、前記延長フレームの前方を通過して上方に延び、

前記プラケットは、前記前板部の上端から前記延長フレームの上方を通過して後方に延び、面が上下を向く上板部を有し、

前記表皮材は、前記上板部の上面に沿って配置されていることを特徴とする請求項 2 ~ 請求項 4 のいずれか 1 つの項に記載の乗物用シート。40

【請求項 6】

前記表皮材は、前記パッド側凹部の下端部かつ後端に対応する位置において前記支持プレートに縫合されていることを特徴とする請求項 1 ~ 請求項 5 のいずれか 1 つの項に記載の乗物用シート。

【請求項 7】

前記表皮材は、前記パッド側凹部の底壁上に配置された凹部底面部と、前記プラケットの前方に配置された凹部後側面部とを有し、

前記凹部底面部の後縁と前記凹部後側面部の下縁とは、それぞれの外面部が互いに当接して重なり合い、端末が前記シートバックの内方に突出するように縫合され、

前記表皮材は、前記凹部底面部の後縁と前記凹部後側面部の下縁との縫合部において前記支持プレートに縫合されていることを特徴とする請求項 6 に記載の乗物用シート。

【請求項 8】

前記表皮材と前記支持プレートとの縫合部は、前記凹部底面部の前記ヘッドレスト収納

10

20

30

40

50

凹部の外面を形成する部分よりも下方に配置されていることを特徴とする請求項 7 に記載の乗物用シート。

【請求項 9】

前記ヘッドレストのピラーを支持するべく、前記アップフレームに支持された筒形のピラー支持部材を更に有し、

前記ピラー支持部材の上端は、前記パッド側凹部の底壁の上方に配置され、前記パッド側凹部の底壁との間に前記表皮材を挟持するフランジを有することを特徴とする請求項 1 ~ 請求項 8 のいずれか 1 つの項に記載の乗物用シート。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

10

【0001】

本発明は、車両等に搭載される乗物用シートに関する。

【背景技術】

【0002】

車両用シートとして、シートバックの上端前側にヘッドレストの下部を受容するためのヘッドレスト収納凹部を設けたものがある（例えば、特許文献 1）。特許文献 1 に係るシートは、左右に延びるアップフレームと、アップフレームから前方に延びる支持板と、支持板に結合され、ヘッドレストのピラーを受容する筒状のピラー支持部材と、表皮材の裏面に縫合された補強板とを有する。そして、補強板がピラー支持部材の上端に形成されたフランジと支持板との間に挟み込まれることによって、表皮材がヘッドレスト収納凹部の底部に固定される。また、アップフレームから上方に突出したフレーム板に前方に切り起こされた係止部が形成され、係止部の下端に補強板の後縁が引っ掛けられることによって、補強板の後端の移動が規制されている。これらの構成によれば、表皮材に固定された補強板がフレームに対して所定の位置に配置され、表皮材がヘッドレスト収納凹部の壁面に沿って配置される。

20

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】実開昭 59 - 101859 号公報

30

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

特許文献 1 に係るシートでは、補強板の後縁がフレーム板から前方に突出した係止部に引っ掛けられるため、表皮材と補強板との縫合部は係止部よりも前方に配置される。そのため、表皮材がフレーム板の前面から浮いた状態になり、表皮材の位置が安定しない。このように表皮材が浮くと、表皮材の位置ずれによって弛みが生じ易くなる。また、外部から表皮材に荷重が加わった場合に表皮材に伸びが生じ易く、その結果表皮材が弛み易くなるという問題がある。

【0005】

本発明は、以上の背景を鑑み、乗物用シートにおいて、ヘッドレスト収納凹部に配置される表皮材を弛み難くすることを課題とする。

40

【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、本発明の一態様は、シートクッション（2）と、シートバックフレーム（11）、前記シートバックフレームに支持されたパッド（12）、及び前記パッドの表面に設けられた表皮材（13）を含むシートバック（3）とを有し、前記シートバックの上端前側にヘッドレスト（4）の一部を受容するヘッドレスト収納凹部（60）が形成された乗物用シート（1）であって、前記シートバックフレームは、左右のサイドフレーム（15）と、左右に延び前記サイドフレームのそれぞれの上端に結合したアップフレーム（16）と、前記アップフレームの上方を左右に延びた上辺部（18A）及

50

び前記上辺部の左右から下方に延びて前記アップフレームに結合した左右の端部(18B)を備えた延長フレーム(18)と、上下に延びて前記アップフレーム及び前記延長フレームの前記上辺部に結合したプラケット(20)とを有し、前記パッドは、上端から下方に凹むと共に前後に貫通して前記プラケットと対向し、前記プラケットと協動して前記ヘッドレスト収納凹部を画定するパッド側凹部(30)を有し、前記表皮材の前記ヘッドレスト収納凹部の後側面に対応した部分の裏面には支持プレート(50)が結合され、前記支持プレートは、面が前後を向く状態で前記プラケットに結合されていることを特徴とする。

【0007】

この構成によれば、表皮材の裏面に結合された支持プレートが、面が前後を向く状態で上下に延びるプラケットに結合されるため、表皮材がプラケットに沿うことでき、表皮材の位置が安定する。また、荷重が外部から加わるときには、プラケットが表皮材を裏面側から支持し、表皮材の伸びが抑制される。これにより、表皮材の弛みが抑制される。ヘッドレスト収納凹部の他の面に配置される表皮材は、パッド側凹部を構成する面によって支持されるため、これらも弛みが抑制される。

10

【0008】

また、上記の態様において、前記プラケットは、面が前後を向く前板部(20A)と、前記前板部の前面に設けられ、前記支持プレートを受容するプレート受容凹部(20D)とを有し、前記支持プレートは、前記プレート受容凹部に前記前板部と平行に配置されるといい。

20

【0009】

この態様によれば、支持プレートをプレート受容凹部に挿入することによってプラケットに対する支持プレートの位置決めを容易に行うことができる。また、プラケットに対する支持プレートの前方への突出量が低減されるため、表皮材がプラケットの表面に一層沿い易くなる。

【0010】

また、上記の態様において、前記プレート受容凹部には、前後に貫通し、前記支持プレートを前記プレート受容凹部に締結する締結部材(52)が挿入される少なくとも1つの締結孔(20G)が形成されているといい。

30

【0011】

この態様によれば、支持プレートは締結部材によってプラケットに締結され、表皮材は支持プレートを介してプラケットに確実に固定される。

【0012】

また、上記の態様において、左右の前記サイドフレーム、前記アップフレーム、前記延長フレームの後方には、面が前後を向くパンフレーム(21)が設けられ、前記プラケットの前記プレート受容凹部には、後方に更に凹んで前記パンフレームの前面に結合された結合用凹部(20E)を有するとよい。

【0013】

この態様によれば、プラケットがパンフレームに結合することによってプラケットの剛性が向上する。また、結合用凹部の立体形状によってプラケットの剛性が向上する。そのため、プラケットに支持プレートを介して支持される表皮材の位置ずれが抑制される。

40

【0014】

また、上記の態様において、前記前板部は、前記延長フレームの前方を通過して上方に延び、前記プラケットは、前記前板部の上端から前記延長フレームの上方を通過して後方に延び、面が上下を向く上板部(20B)を有し、前記表皮材は、前記上板部の上面に沿って配置されているといい。

【0015】

この態様によれば、ヘッドレスト収納凹部の後方において、表皮材に覆われたプラケットがシートバックの上端部を形成する。

【0016】

50

また、上記の態様において、前記表皮材は、前記パッド側凹部の下端部かつ後端に対応する位置において前記支持プレートに縫合されているとよい。

【0017】

この態様によれば、表皮材がヘッドレスト収納凹部の最深部において支持プレートに固定されるため、表皮材がパッド側凹部及びブラケットの表面に弛みなく配置される。

【0018】

また、上記の態様において、前記表皮材は、前記パッド側凹部の底壁（30A）上に配置された凹部底面部（42）と、前記ブラケットの前方に配置された凹部後側面部（44）とを有し、前記凹部底面部の後縁と前記凹部後側面部の下縁とは、それぞれの外面同士が互いに当接して重なり合い、端末が前記シートバックの内方に突出するように縫合され、前記表皮材は、前記凹部底面部の後縁と前記凹部後側面部の下縁との縫合部（47）において前記支持プレートに縫合されているとよい。

10

【0019】

この態様によれば、表皮材と支持プレートの縫合部が表皮材の表面側に露出しないため、意匠性が向上する。

【0020】

また、上記の態様において、前記表皮材と前記支持プレートとの縫合部は、前記凹部底面部の前記ヘッドレスト収納凹部の外面を形成する部分よりも下方に配置されているとよい。

20

【0021】

この態様によれば、前記支持プレートとの縫合部によって、凹部底面部は下方に引っ張られ、凹部底面部が弛みのない状態でパッド側凹部の底面上に配置される。

【0022】

また、上記の態様において、前記ヘッドレストのピラー（4A）を支持するべく、前記アッパフレームに支持された筒形のピラー支持部材（25）を更に有し、前記ピラー支持部材の上端は、前記パッド側凹部の底壁の上方に配置され、前記パッド側凹部の底壁との間に前記表皮材を挟持するフランジ（25B）を有するとよい。

【0023】

この態様によれば、ピラー支持部材のフランジによって表皮材がパッド側凹部の底面上に押さえ付けられ、表皮材の弛みが抑制される。

30

【発明の効果】

【0024】

本発明の一態様によれば、表皮材の裏面に結合された支持プレートが、面が前後を向く状態で上下に延びるブラケットに結合されるため、表皮材がブラケットに沿うことができ、表皮材の位置が安定する。また、荷重が外部から加わるときには、ブラケットが表皮材を裏面側から支持し、表皮材の伸びが抑制されるため、表皮材の弛みが抑制される。ヘッドレスト収納凹部の他の面に配置される表皮材は、パッド側凹部を構成する面によって支持されるため、これらも弛みが抑制される。このようにして、乗物用シートにおいて、ヘッドレスト収納凹部に表皮材が弛み無く配置される。

40

【0025】

また、本発明の一態様において、支持プレートをプレート受容凹部に前板部と平行に配置することで、ブラケットに対する支持プレートの位置決めを容易に行うことができる。また、ブラケットに対する支持プレートの前方への突出量が低減されるため、表皮材がブラケットの表面に一層沿い易くなる。

【0026】

また、本発明の一態様において、プレート受容凹部に締結孔を形成することで、支持プレートが締結部材によってブラケットに締結され、表皮材が支持プレートを介してブラケットに確実に固定される。

【0027】

また、本発明の一態様において、ブラケットをパンフレームに結合することで、ブラケ

50

ットの剛性が向上する。また、結合用凹部の立体形状によってプラケットの剛性が向上する。そのため、プラケットに支持プレートを介して支持される表皮材の位置ずれが抑制される。

【0028】

また、本発明の一態様において、表皮材をプラケットの上板部の上面に沿って配置することで、ヘッドレスト収納凹部の後方において、表皮材に覆われたプラケットがシートバックの上端部を形成することができる。

【0029】

また、本発明の一態様において、表皮材をパッド側凹部の下端部かつ後端に対応する位置において支持プレートに縫合することで、表皮材をパッド側凹部及びプラケットの表面に弛みなく配置することができる。

10

【0030】

また、本発明の一態様において、表皮材を凹部底面部の後縁と凹部後側面部の下縁との縫合部において支持プレートに縫合することで、縫合部が表皮材の表面側に露出しなくなり、乗物用シートの意匠性が向上する。

【0031】

また、本発明の一態様において、表皮材と支持プレートとの縫合部を凹部底面部のヘッドレスト収納凹部の外面を形成する部分よりも下方に配置することで、凹部底面部を弛みのない状態でパッド側凹部の底面上に配置することができる。

20

【0032】

また、本発明の一態様において、ピラー支持部材の上端にフランジを設けることで、ピラー支持部材のフランジによって表皮材をパッド側凹部の底面上に押さえ付けることができ、表皮材の弛みを抑制することができる。

【図面の簡単な説明】

【0033】

【図1】実施形態に係る車両用シートの斜視図

【図2】シートバックの正面図

【図3】シートバックフレームの斜視図

【図4】シートバックフレームの正面図

30

【図5】図2のV-V断面図

【図6】図2のVI-VI断面図

【図7】シートバックパッドの斜視図

【発明を実施するための形態】

【0034】

以下、図面を参照して、本発明に係る乗物用シートを自動車の後部座席（2列目及び3列目を含む）に適用した一実施形態を説明する。乗物用シートは後述するように使用形態（着座形態）と収納形態との間で形態及び姿勢が変化するが、特に明記しない限り、使用形態を基準として各構成の形状を説明する。

【0035】

図1に示すように、シート1は、自動車の2列目又は3列目の後部座席を構成する。シート1は、自動車のフロアに設けられたシートクッション2と、シートクッション2の後部に支持された左右一対のシートバック3と、各シートバック3の上部に設けられた左右一対のヘッドレスト4を有する。

40

【0036】

シートクッション2は、四角形枠形のシートクッションフレーム（不図示）と、シートクッションフレームに支持されたシートクッションパッド（不図示）と、シートクッションパッドの表面を覆う表皮材2Aとを有する。シートクッション2は、左右に延び、乗員2人分の着座部を構成している。シートクッション2は、その前部において左右に延びる回転軸を中心として回動可能にフロアに結合され、その後部においてフロアに選択的に結合している。シートクッション2の後部がフロアに結合した状態では、シートクッション

50

2の座面が上方を向き、シート1は使用形態となる。シートクッション2の後部とフロアとの結合が解除された状態では、シートクッション2は前部を中心とした回動が可能になり、座面が前方を向いた収納姿勢になることができる。

【0037】

2つのシートバック3は、左右に並んで配置され、それぞれシートクッション2の後端に回動可能に結合されている。左右のシートバック3及び左右のヘッドレスト4は、概ね左右対称形の構造を有する。以下、右側のシートバック3及びヘッドレスト4について説明し、左側のシートバック3及びヘッドレスト4については右側の説明を援用する。

【0038】

図3～図7に示すように、シートバック3は、骨格としてのシートバックフレーム11と、シートバックフレーム11に支持されたシートバックパッド12と、シートバックパッド12の表面に設けられ、シートバック3の外面を構成する表皮材13とを有する。

【0039】

図3に示すように、シートバックフレーム11は、上下に延びる左右一対のサイドフレーム15と、左右に延びて左右のサイドフレーム15のそれぞれの上端に結合するアップフレーム16と、左右に延びて左右のサイドフレーム15のそれぞれの下部に結合するロアフレーム17と、アップフレーム16に結合され、アップフレーム16の上方に延出した延長フレーム18と、延長フレーム18とアップフレーム16とに結合されたブラケット20と、各フレームの後部に配置されたパンフレーム21とを有する。

【0040】

本実施形態では、左右のサイドフレーム15の上部、アップフレーム16、及びロアフレーム17は、1本の円形のパイプ材11Aを長方形枠形に屈曲させ、両端部を互いに溶接することによって形成されている。また、左右のサイドフレーム15の下部は、パイプ材11Aに溶接された板金部材11Bによって形成されている。板金部材11Bは、面が左右を向き、ロアフレーム17よりも下方に突出してサイドフレーム15の下端部を構成する。左右のサイドフレーム15の下端部は、シートクッションフレームの後端部にリクライニング機構（不図示）を介して回動可能に支持されている。

【0041】

アップフレーム16は、その左右における中間部の前側に平面状の前側面16Aを有する。前側面16Aは、円形のパイプ材11Aを、断面が半円形となるように圧縮変形させることによって形成されている。前側面16Aには、左右一対のピラー支持ブラケット24が溶接されている。各ピラー支持ブラケット24は、両端が開口した四角筒形に形成されている。各ピラー支持ブラケット24は、それぞれの軸線が上下に延び、互いに左右に間隔をおいて配置されている。ピラー支持ブラケット24には、後述するピラー支持部材25が挿入され、固定される。

【0042】

延長フレーム18は、アップフレーム16の上方を左右に延びる上辺部18Aと、上辺部18Aの左右端から下方に延びてアップフレーム16に結合した左右の端部18Bとを備えている。延長フレーム18の上辺部18Aは、アップフレームと略同一の長さを有し、アップフレーム16と上下に間隔をおいて平行に延びている。左右の端部は、左右内方に向けて屈曲し、アップフレームに溶接されている。延長フレーム18は、丸パイプ材を屈曲変形させることによって形成されている。

【0043】

ブラケット20は、板金部材から形成されている。図3～図6に示すように、ブラケット20は、面が前後を向く前板部20Aと、前板部20Aの上縁から後方に延び面が上下を向く上板部20Bとを有する。前板部20Aは、上下に延び、延長フレーム18の上辺部18Aの前方を通過して上下に延びている。前板部20Aは、下端においてアップフレーム16の後面に溶接され、後面の上部において延長フレーム18の上辺部18Aに溶接されている。上板部20Bは、延長フレーム18の上辺部18Aの上方に間隔をおいて配置され、前後に上辺部18Aよりも大きい所定の幅を有している。上板部20Bの縁部に

10

20

30

40

50

は、下方に向けて曲げ起こされた縁壁 20C が形成されている。縁壁 20C は上板部 20B の剛性を高める効果がある。

【0044】

プラケット 20 は、アッパフレーム 16 の左右における中央部に配置されている。前板部 20A 及び上板部 20B の左右幅は、右側のピラー支持プラケット 24 の右側面及び左側のピラー支持プラケット 24 の左側面間の距離よりも大きく形成されている。

【0045】

前板部 20A の前面には、後方に向けて凹んだ凹部であるプレート受容凹部 20D が形成されている。プレート受容凹部 20D は、前面視で左右に長い略長方形に形成されている。プレート受容凹部 20D の底面の中央部には、底面に対して更に後方に向けて凹んだ凹部である第 1 結合用凹部 20E が形成されている。また、プレート受容凹部 20D の底面の上縁部には、底面に対して更に後方に向けて凹んだ凹部である第 2 結合用凹部 20F が形成されている。プレート受容凹部 20D、第 1 結合用凹部 20E、及び第 2 結合用凹部 20F は、前板部 20A の後面に後方に突出した凸部を形成している。プレート受容凹部 20D、第 1 結合用凹部 20E、及び第 2 結合用凹部 20F は、前板部 20A に立体形状を導入して前板部 20A の剛性を高める効果がある。第 1 結合用凹部 20E は、前方視で左右のピラー支持プラケット 24 の間に配置されている。

【0046】

第 2 結合用凹部 20F は左右に延び、第 2 結合用凹部 20F の背面の凸部は延長フレーム 18 の上辺部 18A の下縁に沿って延びている。図 5 に示すように、前板部 20A は、第 2 結合用凹部 20F の背面の凸部において、延長フレーム 18 の上辺部 18A に溶接されている。

【0047】

図 4 に示すように、プラケット 20 のプレート受容凹部 20D 内には、プラケット 20 を厚み方向に貫通する少なくとも一つの締結孔 20G が形成されている。締結孔 20G は、第 1 結合用凹部 20E の左又は右に形成されているとよい。本実施形態では、締結孔 20G は、第 1 結合用凹部 20E の左右に並んで、右側に 2 個、左側に 2 個形成されている。

【0048】

パンフレーム 21 は、面が前後を向く板状部材であり、左右のサイドフレーム 15、アッパフレーム 16、ロアフレーム 17、延長フレーム 18 の後部を覆うように配置されている。パンフレーム 21 は、上縁において延長フレーム 18 に溶接され、下縁においてロアフレーム 17 に溶接され、左右の側縁において左右のサイドフレーム 15 に溶接されている。また、図 5 に示すように、パンフレーム 21 は、上部前面においてプラケット 20 の第 1 結合用凹部 20E の背面の凸部に当接し、溶接されている。図 3 に示すように、パンフレーム 21 の適所には、複数の補強用のビード 21A 及び肉抜き孔 21B が形成されている。

【0049】

プラケット 20 の上板部 20B の後縁は、パンフレーム 21 の上縁よりも上方に配置され、かつパンフレーム 21 の後面と前後において略同位置に配置されている。

【0050】

シートバックパッド 12 は、ポリウレタンフォーム等の可撓性を有するクッション材から形成されている。図 7 に示すように、シートバックパッド 12 は、面が前後を向く板状に形成され、前後に所定の厚みを有する。シートバックパッド 12 は、シートバックフレーム 11 の前側に配置される。シートバックパッド 12 の外形は、前方視において上下に延びた長方形に形成され、上縁が延長フレーム 18 の上辺部 18A に沿って延び、左右側縁が左右のサイドフレーム 15 に沿って延び、下縁がロアフレーム 17 に沿って延びている。

【0051】

シートバックパッド 12 の表面の適所には、表皮材 13 を釣り込むための釣り込み溝 1

10

20

30

40

50

2 A が形成されている。釣り込み溝 12 A の底部には、表皮材 13 を引っ掛けるためのワイヤー(不図示)が設けられている。

【0052】

シートバックパッド 12 は、上端の左右中央部から下方に凹むと共に前後に貫通したパッド側凹部 30 を有する。パッド側凹部 30 は、面が上方を向く凹部底壁 30 A と、凹部底壁 30 A の左右から上方に延び、面が左右内方を向く左右の凹部側壁 30 B とによって画定されている。パッド側凹部 30 は、前方視で略長方形に形成され、プラケット 20 の前板部 20 A の前方に配置されている。シートバックパッド 12 の上端において、パッド側凹部 30 の左右両側に位置する部分は、延長フレーム 18 の前方に配置されるパッド肩部 12 B を構成する。

10

【0053】

図 5 に示すように、シートバックパッド 12 の後面には、前方に向けて凹み、左右に伸びた係止溝 32 が形成されている。係止溝 32 は、パッド側凹部 30 の下方を通過して左右に伸びている。係止溝 32 にアップフレーム 16 が受容されることによって、シートバックパッド 12 はアップフレーム 16 に係止される。この構成により、シートバックパッド 12 はアップフレーム 16 の上面に配置される部分を有し、アップフレーム 16 の上面を覆っている。

【0054】

図 6 及び図 7 に示すように、シートバックパッド 12 には、左右のピラー支持プラケット 24 に対応した部分に上下に伸びる貫通孔であるパッド側孔 33 が形成されている。各パッド側孔 33 の上端は、凹部底壁 30 A に開口している。各パッド側孔 33 に各ピラースト プラケット 24 が配置されることによって、シートバックパッド 12 とピラースト プラケット 24 との干渉が避けられる。

20

【0055】

図 5 に示すように、表皮材 13 は、シートバック 3 の前面、上面、下面、左右側面、及びパッド側凹部 30 に対応した部分を構成するフロントシート 35 と、シートバック 3 の後面を構成するバックシート 36 とを組み合せて袋状に形成されている。フロントシート 35 は、表シート 37 A と、裏シート 37 B と、表シート 37 A 及び裏シート 37 B の間に介装されたクッションシート 37 C とを含む複数の積層シート 37 を互いに縫合することによって形成されている。表シート 37 A は例えば皮革、合成皮革、及び織布等であり、裏シート 37 B は例えば不織布や織布等であり、クッションシート 37 C は例えばウレタンや綿等である。バックシート 36 は、例えば不織布、織布、皮革、及び合成皮革等であってよい。フロントシート 35 とバックシート 36 とは、一部が縫合によって結合され、他の部分がファスナや面ファスナ、スナップフィット等によって開閉可能に結合されているとよい。これにより、表皮材 13 をシートバックフレーム 11 及びシートバックパッド 12 に被せた後に、袋状をなす表皮材 13 の開口部を閉じることができる。

30

【0056】

図 2 に示すように、フロントシート 35 は、シートバック 3 の前面、上面、下面、左右側面を構成する本体部 41 と、パッド側凹部 30 の凹部底壁 30 A の上面に配置された凹部底面部 42 と、パッド側凹部 30 の左右の凹部側壁 30 B の表面に配置された左右の凹部側面部 43 と、プラケット 20 の前板部 20 A の前面に配置された凹部後側面部 44 とを有する。本体部 41 は、複数の積層シート 37 を縫合して形成され、凹部底面部 42、左右の凹部側面部 43、及び凹部後側面部 44 のそれぞれは単一の積層シート 37 から形成されている。本体部 41 はパッド側凹部 30 に対応する部分に開口 41 A を有し、その開口 41 A が凹部底面部 42、左右の凹部側面部 43、及び凹部後側面部 44 によって閉じられている。

40

【0057】

凹部底面部 42 の左右側縁は左右の凹部側面部 43 の下縁に縫合され、凹部底面部 42 の後縁は凹部後側面部 44 の下縁に縫合されている。凹部後側面部 44 の左右の側縁は左右の凹部側面部 43 の後縁に縫合されている。凹部底面部 42 の前縁、左右の凹部側面部

50

4 3 の前縁及び上縁は、本体部 4 1 の開口 4 1 A の縁部に縫合されている。凹部後側面部 4 4 の上部は、ブラケット 2 0 の上板部 2 0 B の上面に沿って後方に延び、バックシート 3 6 の上縁に縫合されている。

【 0 0 5 8 】

図 5 に示すように、凹部底面部 4 2 の後縁と凹部後側面部 4 4 の下縁とは、それぞれの表シート 3 7 A の表面同士が互いに当接して重なり合い、端末がシートバック 3 の内方に突出するように縫合されている。凹部底面部 4 2 の後縁と凹部後側面部 4 4 の下縁との縫合部 4 7 は、左右に延びている。

【 0 0 5 9 】

凹部後側面部 4 4 の裏面（後面）には、支持プレート 5 0 が設けられている。支持プレート 5 0 は、略長方形の平板であり、面が前後を向き、その前面が凹部後側面部 4 4 の裏面に沿うように配置されている。支持プレート 5 0 は、縫合が可能な樹脂材料から形成されている。

【 0 0 6 0 】

支持プレート 5 0 の下縁は、凹部後側面部 4 4 の下縁に沿うように配置され、凹部後側面部 4 4 の下縁と凹部底面部 4 2 の後縁との縫合部 4 7 に縫合されている。これにより、支持プレート 5 0 と凹部後側面部 4 4 とを縫合する縫合糸が外部に露出しない。縫合部 4 7 は、凹部後側面部 4 4 の裏面において支持プレート 5 0 の前面に当接し、縫合されている。縫合部 4 7 は、支持プレート 5 0 に縫合された状態で端末が下方を向いている。この縫合形態によって、表皮材 1 3（凹部後側面部 4 4 ）と支持プレート 5 0 の縫合部は、凹部底面部 4 2 の外面を形成する部分よりも下方に配置されている。これにより、凹部底面部 4 2 及び凹部後側面部 4 4 が下方に引っ張られ、弛みのない状態で配置される。

【 0 0 6 1 】

支持プレート 5 0 の下縁と凹部後側面部 4 4 の下縁との縫合部は、左右に延在している。支持プレート 5 0 は、凹部底面部 4 2 の後縁と凹部後側面部 4 4 の下縁とを縫合するときに、共に縫合されるとよい。

【 0 0 6 2 】

図 6 に示すように、支持プレート 5 0 には、厚み方向に貫通する少なくとも 1 つのファスナ装着孔 5 0 A が形成されている。ファスナ装着孔 5 0 A には、ファスナ 5 2（締結部材）が装着されている。ファスナ 5 2 は、例えば樹脂材料から形成され、支持プレート 5 0 の前面側においてファスナ装着孔 5 0 A の縁に係止される頭部 5 2 A と、頭部 5 2 A からファスナ装着孔 5 0 A を通過して後方に突出する軸部 5 2 B と、軸部 5 2 B の先端に設けられた係止爪 5 2 C とを有する。

【 0 0 6 3 】

図 5 及び図 6 に示すように、支持プレート 5 0 は、ブラケット 2 0 の前方に配置され、後部がプレート受容凹部 2 0 D に受容される。プレート受容凹部 2 0 D に支持プレート 5 0 が挿入されることによって、支持プレート 5 0 はブラケット 2 0 に対して概ね位置決めがなされる。支持プレート 5 0 は、プレート受容凹部 2 0 D に前板部 2 0 A と平行に配置される。ファスナ 5 2 の軸部 5 2 B がブラケット 2 0 の締結孔 2 0 G を通過し、係止爪 5 2 C が締結孔 2 0 G に引っ掛かることによって、ファスナ 5 2 は支持プレート 5 0 をブラケット 2 0 に締結する。これにより、表皮材 1 3 の凹部後側面部 4 4 が支持プレート 5 0 を介してブラケット 2 0 に固定され、凹部後側面部 4 4 がブラケット 2 0 の前方の適切な位置に配置される。少なくとも 2 つのファスナ 5 2 で支持プレート 5 0 をブラケット 2 0 に締結することによって、ブラケット 2 0 に対する支持プレート 5 0 の回転が防止され、支持プレート 5 0 の位置が安定する。

【 0 0 6 4 】

凹部底面部 4 2 は、各パッド側孔 3 3 に対向する部分のそれぞれに、厚み方向に貫通する表皮側孔 5 5 を有する。

【 0 0 6 5 】

ヘッドレスト 4 のピラー 4 A を支持するピラー支持部材 2 5 は、ピラー 4 A を受容する

10

20

30

40

50

筒部 25A と、筒部 25A の上端から側方に張り出したフランジ部 25B とを有する。フランジ部 25B には、筒部 25A に対するピラー 4A の挿入位置を固定するための係止手段 25C が設けられている。

【0066】

ピラー支持部材 25 の筒部 25A は、凹部底面部 42 の表皮側孔 55 と、シートバックパッド 12 のパッド側孔 33 とを通過してピラー支持ブラケット 24 に挿入されて固定される。ピラー支持部材 25 のフランジ部 25B は、凹部底面部 42 の上面に配置され、シートバックパッド 12 の凹部底壁 30A との間に凹部底面部 42 を挟持する。このようにピラー支持部材 25 によって、凹部底面部 42 はシートバックパッド 12 の凹部底壁 30A 上に弛みなく固定される。

10

【0067】

シートバックパッド 12 に表皮材 13 が被せられ、パッド側凹部 30 の表面及びブラケット 20 の前板部 20A の前面が凹部底面部 42、凹部側面部 43 及び凹部後側面部 44 に覆われることによって、シートバック 3 の上端前側にヘッドレスト収納凹部 60 が形成される。パッド側凹部 30 とブラケット 20 とが協働して画定する凹部と、表皮材 13 によってヘッドレスト収納凹部 60 が形成される。ヘッドレスト収納凹部 60 は、シートバック 3 の上端前側に凹設され、前方かつ上方に向けて開口している。ヘッドレスト収納凹部 60 は、底面が凹部底面部 42 によって形成され、左右の側面が左右の凹部側面部 43 によって形成され、後側面が凹部後側面部 44 によって形成され、略直方体をなす。図 1 及び図 5 に示すようにヘッドレスト 4 が最下位置にあるときに、ヘッドレスト 4 の後部はヘッドレスト収納凹部 60 に収納される。

20

【0068】

以上のように構成したシート 1 の効果について説明する。本実施形態では、ヘッドレスト収納凹部 60 の後側の壁部がブラケット 20 に表皮材 13 を被せることによって形成される。表皮材 13 を構成する凹部後側面部 44 の裏面には支持プレート 50 が縫合され、支持プレート 50 が前後を向く状態でブラケット 20 の前板部 20A に結合されるため、凹部後側面部 44 が前板部 20A に沿うことでき、凹部後側面部 44 の位置が安定する。また、荷重が外部から加わるときには、前板部 20A が表皮材 13 を裏面側から支持し、表皮材 13 の延びが抑制される。これにより、表皮材 13 の弛みが抑制される。凹部側面部 43 及び凹部後側面部 44 は、パッド側凹部 30 を構成する凹部底壁 30A 及び凹部側壁 30B によって支持されるため、これらも弛みが抑制される。

30

【0069】

支持プレート 50 がプレート受容凹部 20D に受容されることによって、支持プレート 50 のブラケット 20 に対する位置決めが容易になる。また、ブラケット 20 に対する支持プレート 50 の前方への突出量が低減されるため、表皮材 13 がブラケット 20 の前板部 20A に一層沿い易くなる。

40

【0070】

表皮材 13 は、パッド側凹部 30 の下端部かつ後端に対応する位置において支持プレート 50 に縫合されているため、ヘッドレスト収納凹部 60 の最深部において支持プレート 50 に固定される。そのため、表皮材 13 がパッド側凹部 30 及びブラケット 20 の表面上に弛みなく配置される。

40

【0071】

ブラケット 20 は、アップフレーム 16、延長フレーム 18、及びパンフレーム 21 に結合しているため、位置が安定すると共に変形し難くなっている。そのため、ブラケット 20 は、支持プレート 50 を安定性良く支持することができる。また、ブラケット 20 は、シートバック 3 の上端部に変形し難い高剛性部を形成する。これにより、シート 1 に装着されるチャイルドシートからシートバック 3 の上端部を通過して後部下方に延びるテザーを安定性良く支持することができる。

【0072】

以上で具体的実施形態の説明を終えるが、本発明は上記実施形態に限定されることなく

50

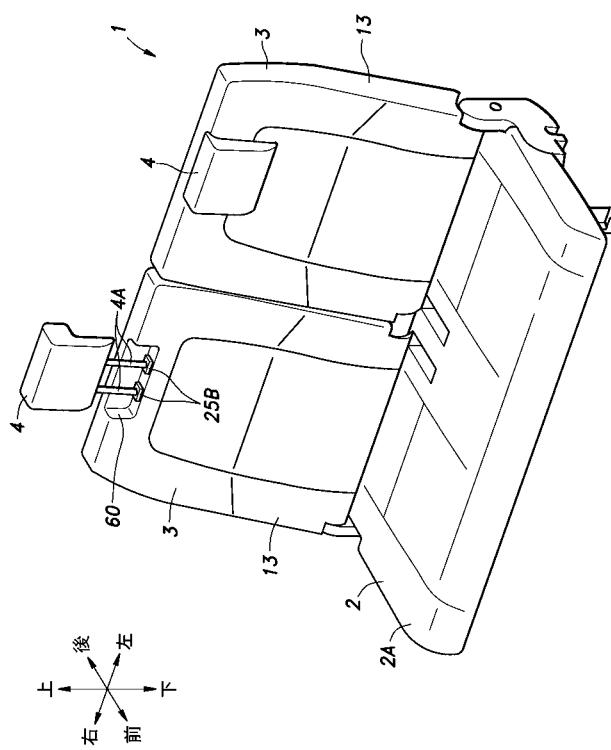
幅広く変形実施することができる。例えば、プラケット 20 の形状は上記実施形態に限定されるものではなく、適宜変更可能である。例えば、プレート受容凹部 20D、第1結合用凹部 20E、及び第2結合用凹部 20F は、必須の構成ではなく、取捨選択可能である。

【符号の説明】

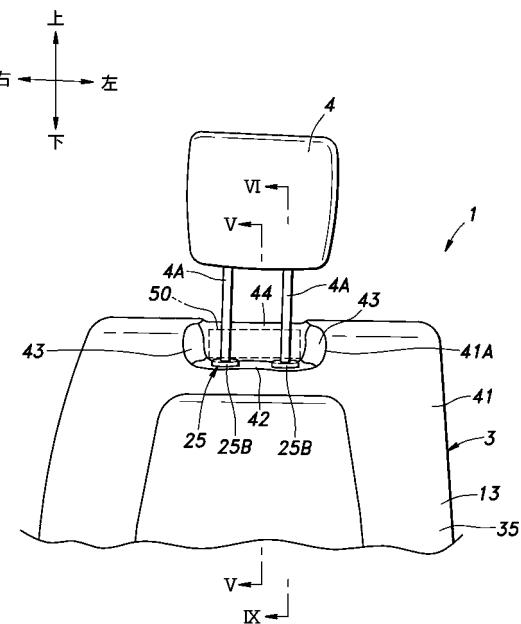
【0073】

1	: シート	
3	: シートバック	
4	: ヘッドレスト	
4A	: ピラー	10
11	: シートバックフレーム	
12	: シートバックパッド	
13	: 表皮材	
15	: サイドフレーム	
16	: アッパフレーム	
18	: 延長フレーム	
18A	: 上辺部	
18B	: 端部	
20	: プラケット	20
20A	: 前板部	
20B	: 上板部	
20D	: プレート受容凹部	
20E	: 第1結合用凹部	
20G	: 締結孔	
21	: パンフレーム	
25	: ピラー支持部材	
25A	: 筒部	
25B	: フランジ部	
30	: パッド側凹部	
30A	: 凹部底壁	30
30B	: 凹部側壁	
33	: パッド側孔	
42	: 凹部底面部	
43	: 凹部側面部	
44	: 凹部後側面部	
47	: 縫合部	
50	: 支持プレート	
52	: ファスナ(締結部材)	

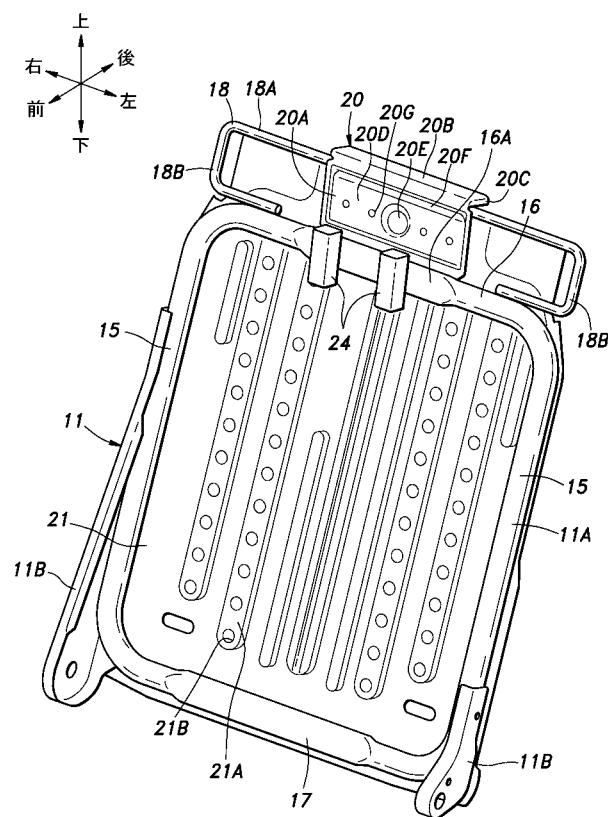
【図1】



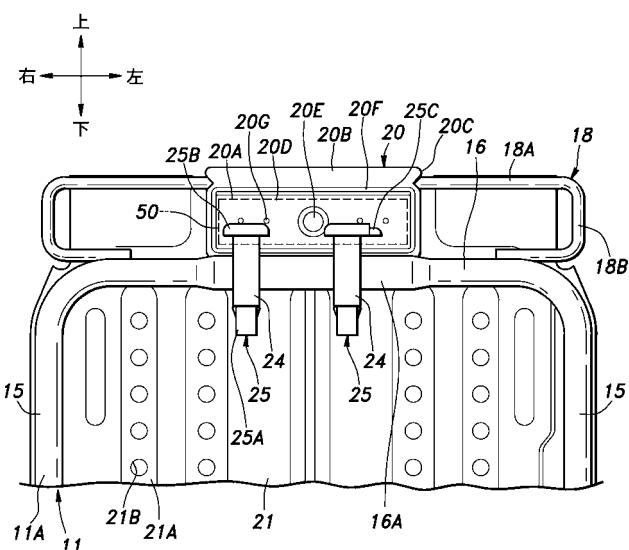
【図2】



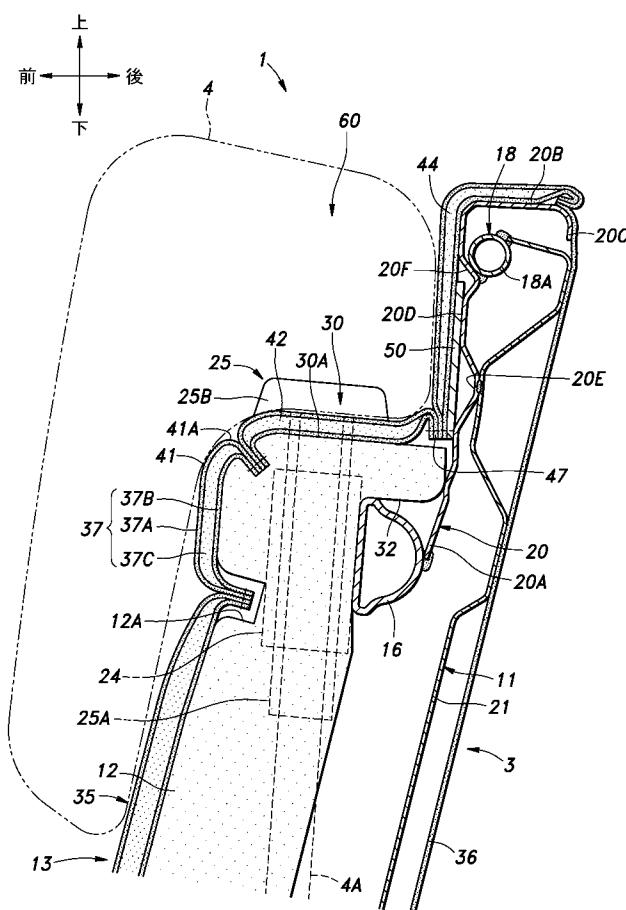
【図3】



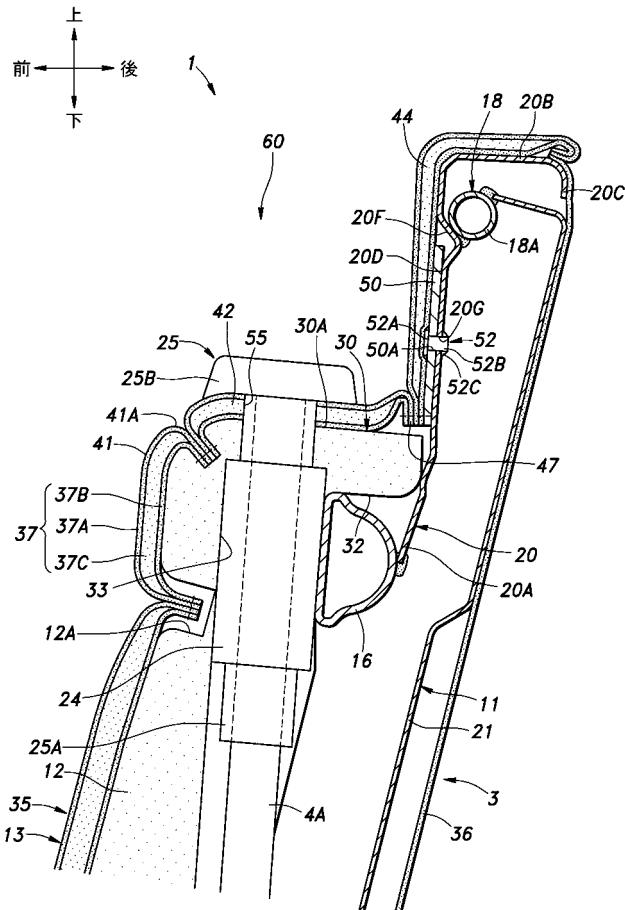
【図4】



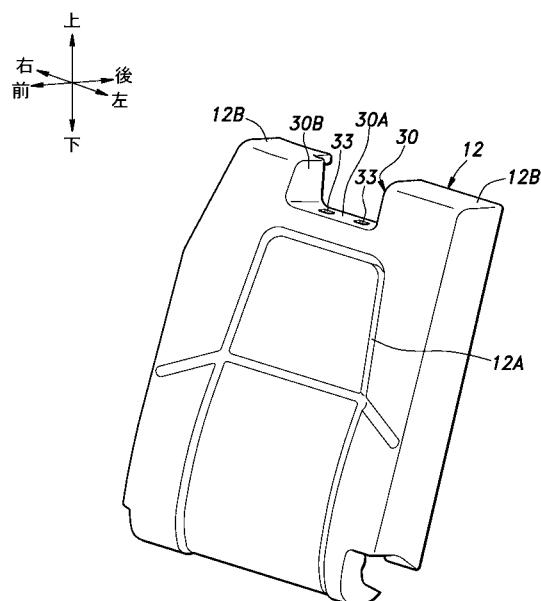
【図5】



【図6】



【図7】



フロントページの続き

(51) Int.Cl.

A 4 7 C

31/02 (2006.01)

F I

A 4 7 C

31/02

テーマコード(参考)

B