

(11) 特許出願公開番号

特開2012-192892

(P2012-192892A)

(43) 公開日 平成24年10月11日(2012. 10. 11)

(51) Int.Cl.
B60N 2/44

F I
B 6 O N 2/44

テーマコード (参考)
3B087

審査請求 未請求 請求項の数 10 O L (全 16 頁)

(21) 出願番号 特願2011-59849 (P2011-59849)
(22) 出願日 平成23年3月17日 (2011.3.17)

(71) 出願人 000002082
スズキ株式会社
静岡県浜松市南区高塚町 300 番地

(74) 代理人 100097386
弁理士 室之園 和人

(72) 発明者 半田 正樹
静岡県浜松市南区高塚町 300 番地 スズ
キ株式会社内

(72) 発明者 河原 正浩
静岡県浜松市南区高塚町 300 番地 スズ
キ株式会社内

Fターム(参考) 3B087 DE06

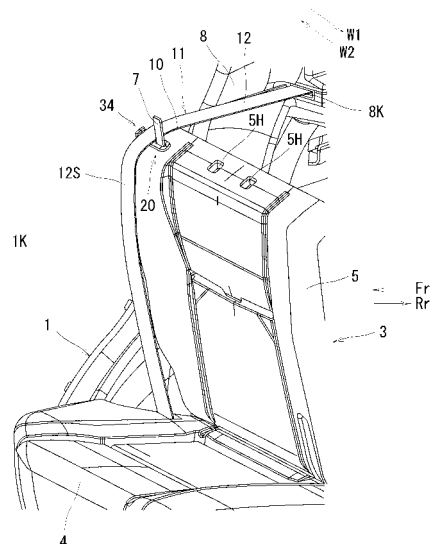
(54) 【発明の名称】 車両用シート

(57) 【要約】 (修正有)

【課題】ウェビングがシートバックと車体との間に挟み込まれることを回避でき、乗員の意に反するシートバックのロック機構の解除を防止でき、構造を小型化でき、シートバックの上端部の表皮材の変形や破損を防止でき、乗員にかかる負担を軽減できる車両用シートを提供する。

【解決手段】シートバック５の上面１０から操作ノブ７が突出し、ウェビング１２がシートバック５の上面１０に接し、ベゼル２０がシートバック５の上面１０に重ね合わされ、ベゼルアッパとベゼルロアはシート幅方向外側Ｗ２に延出され、フック３４がベゼルアッパに形成され、折り返し部の先端の下方に位置するベゼルアッパの延出端部の裏面に第１係合凸部が突設され、第１係合部がベゼルロアの延出端部に形成されている。

【選択図】 図 1



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

シートバックがシートクッションに対して前倒し可能に構成され、
前記シートバックを起立姿勢にロック及びロック解除するロック機構が前記シートバックの上端部に設けられ、
前記シートバックのシート幅方向外側の上面から前記ロック機構の操作ノブが突出し、
前記シートバックの後方の車体に設けられたシートベルト取出し口とシート側方の下側の固定部とにシートベルト装置のウェビングが張り渡され、
前記ウェビングが前記シートバックのシート幅方向外側の上面に接する車両用シートであって、
操作ノブ挿通口を備えたベゼルが前記シートバックのシート幅方向外側の上面に重ね合わされ、
前記ベゼルは、前記シートバックの表皮材を上下に挟み込むベゼルアップとベゼルロアとから成り、
前記ベゼルアップとベゼルロアはシート幅方向外側に延出され、
前記ベゼルアップの延出端部から上方に延びる立ち上がり部と、前記立ち上がり部の上端部からシート幅方向内側に延びる折り返し部とを備えたフックが前記ベゼルアップに形成され、
前記折り返し部の先端の下方に位置する前記ベゼルアップの延出端部の裏面に、前記表皮材に形成された第 1 貫通孔に挿通する第 1 係合凸部が突設され、
前記第 1 係合凸部が係合する第 1 被係合部が前記ベゼルロアの延出端部に形成されている車両用シート。

10

20

【請求項 2】

前記第 1 係合凸部は、断面においてシート幅方向に長いリング状に形成されている請求項 1 記載の車両用シート。

【請求項 3】

前記第 1 係合凸部のシート幅方向の中心と、前記フックの折り返し部の先端とがシート幅方向で略同一位置に位置している請求項 2 記載の車両用シート。

【請求項 4】

前記操作ノブ挿通口はシート幅方向に長い長孔状に形成され、
前記ベゼルアップの操作ノブ挿通口の周縁部の裏面に、前記表皮材に形成された第 2 貫通孔に挿通される第 2 係合凸部が突設され、
前記第 2 係合凸部が係合する第 2 被係合部が前記ベゼルロアの操作ノブ挿通口の周縁部に形成されている請求項 2 又は 3 に記載の車両用シート。

30

【請求項 5】

前記第 1 被係合部は、前記ベゼルロアに形成された長孔と、前記長孔の周縁部に立設された縦壁と、この縦壁に形成され、前記第 1 係合凸部の係合突起が係合する被係合突起とを備え、

前記第 2 被係合部は、前記ベゼルロアのベルト挿入口の周縁部に立設された縦壁と、前記縦壁に形成され、前記第 2 係合凸部の係合突起が係合する被係合突起とを備えている請求項 4 記載の車両用シート。

40

【請求項 6】

前記ベゼルロアの第 1 被係合部の縦壁と前記第 2 被係合部の縦壁とを接続する第 1 補強リブが前記ベゼルロアの上面に形成されている請求項 5 記載の車両用シート。

【請求項 7】

前記ベゼルロアの周部に上方に張り出すフランジが形成され、
前記第 1 被係合部よりもシート幅方向外側に位置する前記ベゼルロアの周部のフランジと前記第 1 被係合部の縦壁とを接続する第 2 補強リブが前記ベゼルロアの上面に形成され、
前記第 2 被係合部よりもシート幅方向内側に位置する前記ベゼルロアの周部のフランジ

50

と前記第2被係合部の縦壁とを接続する第3補強リブが前記ベゼルロアの上面に形成されている請求項6記載の車両用シート。

【請求項8】

前記ベゼルアップの上面は、シート前後方向の中心側ほど上方に位置する断面山形の傾斜面に形成され、

前記ベゼルアップの上面のシート前後方向の中心にパーティションラインが位置するように前記ベゼルアップが成型型で成形されている請求項1～7のいずれか一つに記載の車両用シート。

【請求項9】

前記ベゼルアップの周部及び前記ベゼルロアの周部よりも内側の表皮材収容空間の高さ寸法はシート前後方向中央側ほど長く設定されている請求項8記載の車両用シート。

【請求項10】

前記操作ノブは可撓性を備えたバンド部材で形成され、

前記操作ノブと前記フックの立ち上がり部との間に前記ウェビングが位置する請求項1～9のいずれか一つ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、

シートバックがシートクッションに対して前倒し可能に構成され、

前記シートバックを起立姿勢にロック及びロック解除するロック機構が前記シートバックの上端部に設けられ、

前記シートバックのシート幅方向外側の上面から前記ロック機構の操作ノブが突出し、

前記シートバックの後方の車体に設けられたシートベルト取出し口とシート側方の下側の固定部とにシートベルト装置のウェビングが張り渡され、

前記ウェビングが前記シートバックのシート幅方向外側の上面に接する車両用シートに関する。

【背景技術】

【0002】

上記の車両用シートでは、シートバックをシートクッション側に前倒しした時に、シートベルト装置のウェビングがシートバックの上端部からシート幅方向外側に外れる虞がある。このようにウェビングがシートバックの上端部からシート幅方向外側に外れると、シートバックを起立姿勢に戻した時にウェビングがシートバックと車体との間に挟み込まれてしまう。

そこで、従来、特許文献1に開示されているように、シートバックの上端部にシートベルトを挿通させるベルトガイドを設けてあった（以下、「第1の技術」と称する）。このベルトガイドは、ウェビングが挿通するリング部を操作ノブの上端部に一体に設けて構成されていた（特許文献1の第2図参照）。

また、前記特許文献1には、シートバックの上面の表皮材との間にウェビングを挿通させるフィニッシャーをシートバックの上端部に設けて前記ベルトガイドを構成した技術（以下、「第2の技術」と称する）も開示されている（特許文献1の第3図参照）。

この第2の技術において、前記フィニッシャーは操作ノブ挿通口を備え、シート幅方向に長い帯状に形成されてシートバックの上面の表皮材に重ね合わされ、ウェビングよりもシート幅方向外側のフィニッシャーの外側端部と、ウェビングよりもシート幅方向内側の操作ノブ挿通口周りのフィニッシャーの内側端部とがシートバックの表皮材に固定されていた。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】実開平3-121955号公報

10

20

30

40

50

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

しかしながら、第1の技術では、乗員がシートベルトのウェビングを引っ張った時に操作ノブが引っ張られてシートバックのロック機構がロック解除されることがあった。

また、第2の技術では、ウェビングよりもシート幅方向外側のフィニッシャーの端部がシートバックの上面に固定されていたために、フィニッシャーがシート幅方向外側に長くなり、フィニッシャーが大型化していた。

さらに、ウェビングよりもシート幅方向外側のフィニッシャーの外側端部と、ウェビングよりもシート幅方向内側の操作ノブ挿通口周りのフィニッシャーの内側端部とがシートバックの上面に固定されて、フィニッシャーと表皮材の間にウェビングが挿通されていたために、ウェビングからの引っ張り力がフィニッシャーを介して操作ノブ挿通口周りの表皮材に加わり、表皮材が変形したり破損したりしやすかった。

例えば、車体側にフックを設け、シートバックを前倒しする時は乗員がウェビングをフックに引っ掛けて保持させる手段もあるが、この手段では、乗員によるウェビングの移動操作が必要であり、乗員に負担がかかる。

本発明は上記実状に鑑みて成されたもので、その目的は、シートバックを前倒し姿勢から起立姿勢に戻した時に、シートベルト装置のウェビングがシートバックと車体との間に挟み込まれることを回避でき、乗員の意に反するシートバックのロック機構の解除を防止でき、構造を小型化でき、シートバックの上端部の表皮材の変形や破損を防止でき、乗員にかかる負担を軽減できる車両用シートを提供する点にある。

【課題を解決するための手段】

【0005】

本発明の特徴は、

シートバックがシートクッションに対して前倒し可能に構成され、

前記シートバックを起立姿勢にロック及びロック解除するロック機構が前記シートバックの上端部に設けられ、

前記シートバックのシート幅方向外側の上面から前記ロック機構の操作ノブが突出し、

前記シートバックの後方の車体に設けられたシートベルト取出し口とシート側方の下側の固定部とにシートベルト装置のウェビングが張り渡され、

前記ウェビングが前記シートバックのシート幅方向外側の上面に接する車両用シートであって、

操作ノブ挿通口を備えたベゼルが前記シートバックのシート幅方向外側の上面に重ね合わされ、

前記ベゼルは、前記シートバックの表皮材を上下に挟み込むベゼルアッパとベゼルロアとから成り、

前記ベゼルアッパとベゼルロアはシート幅方向外側に延出され、

前記ベゼルアッパの延出端部から上方に延びる立ち上がり部と、前記立ち上がり部の上端部からシート幅方向内側に延びる折り返し部とを備えたフックが前記ベゼルアッパに形成され、

前記折り返し部の先端の下方に位置する前記ベゼルアッパの延出端部の裏面に、前記表皮材に形成された第1貫通孔に挿通する第1係合凸部が突設され、

前記第1係合凸部が係合する第1被係合部が前記ベゼルロアの延出端部に形成されている点にある。（請求項1）

【0006】

この構成によれば、ベゼルはベゼルアッパとベゼルロアとから成り、ベゼルアッパの延出端部の裏面に突設された第1係合凸部が表皮材の第1貫通孔に挿通される。さらに、ベゼルロアの延出端部に形成された第1被係合部に前記第1係合凸部が係合し、ベゼルアッパとベゼルロアとでシートバックの表皮材を上下に挟み込む。これにより、ベゼルの表皮材に強固に固定することができる。

そして、ウェビングがシートバックの上端部からシート幅方向外側に外れようとした場合、前記フックでウェビングを受け止めることができる。従って、ウェビングがシートバックの上端部から車室外側に外れることを防止でき、シートバックを起立姿勢に戻した時に、ウェビングがシートバックと車体との間に挟み込まれることを防止することができる。

前記ベゼルアップの第1係合凸部は、シートベルト装置のウェビングからの引っ張り力が大きく加わるベゼルアップ部分、すなわち、フックの折り返し部の先端の下方に位置するベゼルアップの延出端部の裏面に突設されて、ベゼルロアの第1被係合部に係合しているから、ベゼルアップで前記引っ張り力に十分抗することができ、ベゼルアップの耐久性を向上させることができる。

その結果、ウェビングをベゼルで安定して支持することができ、第1係合凸部及び第1被係合部付近のベゼルアップとベゼルロアの変形を防止することができるとともに、第1係合凸部及び第1被係合部付近の表皮材の変形や破損を防止することができる。

また、シート幅方向外側に位置するベゼルアップの延出端部側のフックでウェビングを受け止めており、前記フックは、ベゼルアップ及びベゼルロアの操作ノブ挿通口付近の表皮材からはシート幅方向外側に離れているから、ベゼルアップ及びベゼルロアの操作ノブ挿通口付近の表皮材に加わるウェビングからの引っ張り力を小さくすることができ、前記操作ノブ挿通口付近の表皮材の変形や破損も防止することができる。

しかも、前記第1係合凸部がウェビングよりもシート幅方向外側に位置する構造に比べると、ベゼルアップとベゼルロアがシート幅方向外側に長くなることを回避することができ、ベゼルアップ及びベゼルロアを小型化することができる。

また、ウェビングに操作ノブが引っ張られることがないから、乗員の意に反するシートバックのロック機構の解除を防止できる。

さらに、ウェビングを車体側のフックに引っ掛ける等の乗員によるウェビングの移動操作を不要にすることができ、乗員の負担を軽減することができる。（請求項1）

【0007】

本発明において、

前記第1係合凸部は、断面においてシート幅方向に長いリング状に形成されていると、次の作用を奏することができる。（請求項2）

【0008】

第1係合凸部をシート幅方向に長く設定することができ、より広い範囲でベゼルをシートバックの上端部に固着することができて、第1係合凸部と第1被係合部の係合構造の剛性・強度を向上させることができる。また、前記係合構造が、シート幅方向に加わる力に対して強い構造になり、シート幅方向でのベゼルの変形を抑制しやすくなることができる。（請求項2）

【0009】

本発明において、

前記第1係合凸部のシート幅方向の中心と、前記フックの折り返し部の先端とがシート幅方向で略同一位置に位置していると、次の作用を奏することができる。（請求項3）

【0010】

シートベルト装置のウェビングからの引っ張り力が大きく加わるベゼルアップ部分、すなわち、フックの折り返し部の先端の下方のベゼルアップ部分に第1係合凸部のシート幅方向の中心が位置しているから、ベゼルアップが前記引っ張り力に十分抗することができ、ベゼルアップの強度を強くすることができて、ベゼルアップの耐久性を向上させることができる。（請求項3）

【0011】

本発明において、

前記操作ノブ挿通口はシート幅方向に長い長孔状に形成され、

前記ベゼルアップの操作ノブ挿通口の周縁部の裏面に、前記表皮材に形成された第2貫通孔に挿通される第2係合凸部が突設され、

10

20

30

40

50

前記第 2 係合凸部が係合する第 2 被係合部が前記ベゼルロアの操作ノブ挿通口の周縁部に形成されていると、次の作用を奏することができる。（請求項 4）

【0012】

ベゼルアップの操作ノブ挿通口の周縁部の裏面に突設された第 2 係合凸部が表皮材の第 2 貫通孔に挿通され、ベゼルロアの操作ノブ挿通口の周縁部に形成された第 2 被係合部に第 2 係合凸部が係合する。

つまり、ベゼルロアの延出端部に形成された第 1 被係合部に、ベゼルアップの延出端部の裏面に突設された第 1 係合凸部が係合するのに加え、ベゼルロアの操作ノブ挿通口の周縁部に形成された第 2 被係合部に、ベゼルアップの操作ノブ挿通口の周縁部の裏面に突設された第 2 係合凸部が係合して、ベゼルアップとベゼルロアとでシートバックの表皮材を上下に挟み込む。これにより、ベゼルの表皮材に、より強固に固定することができる。

また、前記第 2 被係合部はシート幅方向に長いベゼルロアの操作ノブ挿通口の周縁部に形成されているから、第 2 被係合部をシート幅方向に長く設定することができ、より広い範囲でベゼルのシートバックの上端部に固着することができる。

その結果、第 2 係合凸部と第 2 被係合部の係合構造の剛性・強度を向上させることができる。そして、前記係合構造が、シート幅方向に加わる力に対して強い構造になり、シート幅方向でのベゼルの変形を抑制しやすくなることができる。（請求項 4）

【0013】

本発明において、

前記第 1 被係合部は、前記ベゼルロアに形成された長孔と、前記長孔の周縁部に立設された縦壁と、この縦壁に形成され、前記第 1 係合凸部の係合突起が係合する被係合突起とを備え、

前記第 2 被係合部は、前記ベゼルロアのベルト挿入口の周縁部に立設された縦壁と、前記縦壁に形成され、前記第 2 係合凸部の係合突起が係合する被係合突起とを備えていると、次の作用を奏することができる。（請求項 5）

【0014】

ベゼルロアの第 1 被係合部の縦壁が表皮材の第 1 貫通孔に挿入され、ベゼルロアの第 2 被係合部の縦壁が表皮材の第 2 貫通孔に挿入される。これにより、表皮材の第 1 貫通孔の周縁部が第 1 係合凸部の下端部に噛み込まれることを防止することができ、表皮材の第 2 貫通孔の周縁部が第 2 係合凸部の下端部に噛み込まれることを防止することができる。

そして、第 1 係合凸部の係合突起が、第 1 被係合部の縦壁に形成された被係合突起に係合し、第 2 係合凸部の係合突起が、第 2 被係合部の縦壁に形成された被係合突起に係合する。これにより、ベゼルアップとベゼルロアを強固に連結することができ、ベゼルアップとベゼルロアとでシートバックの表皮材を上下に確実に挟み込むことができる。（請求項 5）

【0015】

本発明において、

前記ベゼルロアの第 1 被係合部の縦壁と前記第 2 被係合部の縦壁とを接続する第 1 補強リブが前記ベゼルロアの上面に形成されていると、次の作用を奏することができる。（請求項 6）

【0016】

シート幅方向に沿ったベゼルの曲げ（シート前後方向に沿う軸芯周りのベゼルの曲げ）に対するベゼルの剛性を向上させることができ、ベゼルアップとベゼルロアをシート幅方向外側に延出したことに起因するベゼルアップとベゼルロアの剛性の低下を抑制することができる。（請求項 6）

【0017】

本発明において、

前記ベゼルロアの周部に上方に張り出すフランジが形成され、

前記第 1 被係合部よりもシート幅方向外側に位置する前記ベゼルロアの周部のフランジと前記第 1 被係合部の縦壁とを接続する第 2 補強リブが前記ベゼルロアの上面に形成され

10

20

30

40

50

、
前記第2被係合部よりもシート幅方向内側に位置する前記ベゼルロアの周部のフランジと前記第2被係合部の縦壁とを接続する第3補強リブが前記ベゼルロアの上面に形成されていると、次の作用を奏することができる。（請求項7）

【0018】

前記ベゼルロアの周部に形成された上方に張り出すフランジにより表皮材に対する挟持圧力を強くすることができる。これにより、表皮材をベゼルアップとベゼルロアで強固に挟み込むことができる。

また、前記第1被係合部よりもシート幅方向外側に位置する前記ベゼルロアの周部のフランジと前記第1被係合部の縦壁とを接続する第2補強リブが前記ベゼルロアの上面に形成され、前記第2被係合部よりもシート幅方向内側に位置する前記ベゼルロアの周部のフランジと前記第2被係合部の縦壁とを接続する第3補強リブが前記ベゼルロアの上面に形成されているから、シート幅方向に沿ったベゼルの曲げ（シート前後方向に沿う軸芯周りのベゼルの曲げ）に対するベゼルの剛性をより向上させることができる。その結果、ベゼルアップとベゼルロアをシート幅方向外側に延出したことに起因するベゼルアップとベゼルロアの剛性の低下をより確実に抑制することができる。（請求項7）

【0019】

本発明において、

前記ベゼルアップの上面は、シート前後方向の中心側ほど上方に位置する断面山形の傾斜面に形成され、

前記ベゼルアップの上面のシート前後方向の中心にパーティションラインが位置するように前記ベゼルアップが成形型で成形されていると、次の作用を奏することができる。（請求項8）

【0020】

上面が意匠面、下面（裏面）が表皮材への当接面となるベゼルアップを成形する場合、通常、上下方向に型抜きする。これにより、意匠面にシボをつけることもできるようになる。しかしながら、本発明のベゼルアップには前記フックが設けられているので、上下方向に型抜きすることができない。スライド型を用いてベゼルアップを成形する手段もあるが、この手段ではスライド型の移動方向が意匠面に沿った方向になるために意匠面にシボをつけることが困難になる。

これに対して、本発明の上記構成によれば、前記ベゼルアップの上面は、シート前後方向の中心側ほど上方に位置する断面山形の傾斜面に形成され、前記ベゼルアップの上面のシート前後方向の中心にパーティションラインが位置するように前記ベゼルアップが成形型で成形されているから、ベゼルアップを成形する場合、シート前後方向に成形型を抜くことができ、スライド型を用いることなくベゼルアップのフックを成形することができる。

また、ベゼルアップの意匠面である上面の全体にシボをつけることができ、ウェビングがシートバックの上端部から車室外側に外れることを防止するベゼルアップの機能を損なうことなくベゼルアップの外観を向上させることができる。（請求項8）

【0021】

本発明において、

前記ベゼルアップの周部及び前記ベゼルロアの周部よりも内側の表皮材収容空間の高さ寸法はシート前後方向中央側ほど長く設定されていると、次の作用を奏することができる。（請求項9）

【0022】

ベゼルアップとベゼルロアで表皮材を挟み込んだ状態で、表皮材の貫通孔の周縁部の圧縮力が小さくなる。従って、シート前後方向中央側での表皮材からのベゼルに対する反力を少なくすることができる。これにより、第1係合凸部と第1被係合部の係合構造や第2係合凸部と第2被係合部の係合構造に加わる表皮材からの反力を小さくでき、前記係合構造の負担を軽減することができる。その結果、前記係合構造の耐久性をより向上させるこ

10

20

30

40

50

とができる。(請求項 9)

【0023】

本発明において、
前記操作ノブは可撓性を備えたバンド部材で形成され、
前記操作ノブと前記フックの立ち上がり部との間に前記ウェビングが位置すると、次の作用を奏することができる。(請求項 10)

【0024】

可撓性を備えたバンド部材で形成された操作ノブとフックでウェビングのシート幅方向の移動を阻止することができる。

これにより、シートバックをシートクッション側に前倒しした時に、ウェビングがシート幅方向に移動することを阻止できるとともに、シートバックの上端部から車室外側に外れることをより確実に防止することができ、シートバックを起立姿勢に戻した時に、ウェビングがシートバックと車体との間に挟み込まれることをより確実に防止することができる。

また、操作ノブは可撓性を備えているので、ウェビングがリトラクタから引き出された時に操作ノブと接触してもウェビングが損傷しにくくなる。(請求項 10)

【発明の効果】

【0025】

本発明によれば、
シートバックを前倒し姿勢から起立姿勢に戻した時に、シートベルト装置のウェビングがシートバックと車体との間に挟み込まれることを回避でき、乗員の意に反するシートバックのロック機構の解除を防止でき、構造を小型化でき、シートバックの上端部の表皮材の変形や破損を防止でき、乗員にかかる負担を軽減できる車両用シートを提供することができた。

【図面の簡単な説明】

【0026】

【図 1】車両用シートの斜視図

【図 2】(a) はベゼルアップを意匠面側から見た斜視図、(b) はベゼルアップを裏面側から見た斜視図、(c) はベゼルアップの平面図、(d) はベゼルアップの側面図

【図 3】車両用シートに設けられたベゼルとその周囲の構造の斜視図

【図 4】図 2 (c) の A-A 断面図

【図 5】ベゼルアップとベゼルロアの組み付け方法をベゼルの表側から見た状態を示す斜視図

【図 6】ベゼルアップとベゼルロアの組み付け方法をベゼルの裏側から見た状態を示す斜視図

【発明を実施するための形態】

【0027】

以下、本発明の実施の形態を図面に基づいて説明する。

図 1 に示すように、自動車の車体 1 にリアドアのドア開口 1 K が形成され、ドア開口 1 K の車室内側のフロアにリアシート 3 (車両用シートに相当) が支持されている。リアシート 3 は、乗員の臀部及び大腿部を支持するシートクッション 4 と、乗員の上半身を支持するシートバック 5 とから成り、シートバック 5 がシートクッション 4 側に前倒し可能に構成されている。シートバック 5 を前倒しすることで後部荷室が車両前方側 Fr に拡大する。

【0028】

前記シートバック 5 は、シートバックフレームと、シートバックフレームに支持されるシートバックパッドと、シートバックパッドを覆う表皮材 6 (図 4 ~ 図 6 参照) とから成る。シートバックパッドはウレタンフォームで成形されている。

【0029】

そして、シートバック 5 のシート幅方向外側 W 2 の上端部 (右側の上端部) に、シート

バック5を起立姿勢にロック及びロック解除するロック機構（図示せず）が設けられ、シートバック5のシート幅方向外側W2の上面10（表皮材6の意匠面）からロック機構の操作ノブ7が突出している。操作ノブ7は可撓性を備えたバンド部材（ポリエステル布材）で帯板状に形成されている。

【0030】

乗員が前記操作ノブ7を上方に引っ張ると、シートバック5内のロックと車体側のストライカ（図示せず）との係合が解除され、シートバック5をシートクッション4側に前倒しすることができるようになる。シートバック5の上面10の左右中央部にはヘッドレストの左右一对の支持脚を各別に挿入する左右一对の支持孔5Hが開口している。

【0031】

また、シートバック5の後方の車体1の側部に設けられたシートベルト取出し口8Kとシート側方の下側の固定部（図示せず）とにシートベルト装置11のウェビング12が張り渡され、ウェビング12がシートバック5のシート幅方向外側W2の上面10に接している。

【0032】

リトラクタは車体の内部に取り付けられるウェビング12の巻き取り装置であり、ウェビング12を常時巻き取り付勢している。ウェビング12はシートバック5の上方のクォータトリム8に形成されたスリット状のシートベルト取出し口8Kを通して下方に引き出されている。

【0033】

前記ウェビング12の長手方向中間部にはタング（図示せず）が外挿され、このタングをシートクッション4の車室内側の側方のバックル（図示せず）に挿入係合して、乗員をウェビング12でリアシート3に締め付ける。

【0034】

[ベゼル20の構造]

図3に示すように、操作ノブ挿通口20Kを備えた樹脂製のベゼル20がシートバック5のシート幅方向外側W2の上面10に重ね合わされている。このベゼル20は、シートバック5の表皮材6を上下に挟み込むベゼルアッパ30とベゼルロア40とから成る（図2～図5参照）。前記操作ノブ挿通口20Kもシート幅方向（車幅方向）に長く形成されている。

【0035】

前記ベゼルアッパ30とベゼルロア40はシート幅方向に長い板状に成形されており、シート幅方向外側（車室外側）W2に延出されてウェビング12の幅よりも長く形成されている。

【0036】

[ベゼルアッパ30の構造]

図2（a）～図2（d）、図3に示すように、ベゼルアッパ30の延出端部31から上方に延びる立ち上がり部32と、立ち上がり部32の上端部からシート幅方向内側W1に延びる舌片状の折り返し部33とを備えたフック34がベゼルアッパ30に形成されている。図4、図5にも示すように、ベゼルアッパ30のシート幅方向内側W1の端部30Aとベゼルロア40のシート幅方向内側W1の端部40Aとは舌片状に形成され、シート幅方向内側W1の端縁30A1、40A1が円弧状に形成されている。

【0037】

また、図2（a）～図2（d）、図4、図5に示すように、前記折り返し部33の先端33Aの下方に位置するベゼルアッパ30の延出端部31の裏面に、表皮材6に形成された第1貫通孔6H1に挿通する第1係合凸部35が突設されている。

【0038】

[ベゼルアッパ30の第1係合凸部35の構造]

第1係合凸部35は、断面においてシート幅方向に長いリング状に形成されており、シート幅方向に長い（ベゼルアッパ30の長手方向に長い）断面長円形の筒状の縦壁35T

10

20

30

40

50

と、この縦壁 3 5 T の頂部に形成された係合突起 3 5 K とを備えている。この係合突起 3 5 K は縦壁 3 5 T の全周にわたって形成され、縦壁 3 5 T の径方向外方側に突出している。縦壁 3 5 T 及び係合突起 3 5 K には周方向に間隔を空けて位置する複数のスリット 3 5 S が形成されている。これにより、縦壁 3 5 T 及び係合突起 3 5 K を弾性変形しやすくすることができ、第 1 係合凸部 3 5 をベゼルロア 4 0 の後述の第 1 被係合部 4 5 に係合しやすくすることができる。

また、前記第 1 係合凸部 3 5 のシート幅方向の中心 3 5 C と、フック 3 4 の折り返し部 3 3 の先端 3 3 A とがシート幅方向で略同一位置に位置している（図 2（c）、図 2（d）参照）。

【0039】

10

[ベゼルアッパ 3 0 の第 2 係合凸部 3 6 の構造]

ベゼルアッパ 3 0 の操作ノブ挿通口 2 0 K の周縁部の裏面に、表皮材 6 に形成された第 2 貫通孔 6 H 2 に挿通される第 2 係合凸部 3 6 が突設されている。第 2 係合凸部 3 6 は、シート幅方向に長い（ベゼルアッパ 3 0 の長手方向に長い）断面長円形の筒状の縦壁 3 6 T と、この縦壁 3 6 T の頂部に形成された係合突起 3 6 K とを備えている。この係合突起 3 6 K は縦壁 3 6 T の全周にわたって形成され、縦壁 3 6 T の径方向外方側に突出している。縦壁 3 6 T 及び係合突起 3 6 K には周方向に間隔を空けて位置する複数のスリット 3 6 S が形成されている。これにより、縦壁 3 6 T 及び係合突起 3 6 K を弾性変形しやすくすることができ、第 2 係合凸部 3 6 をベゼルロア 4 0 の後述の第 2 被係合部 4 6 に係合しやすくすることができる。

20

【0040】

[ベゼルアッパ 3 0 の上面 3 0 M の構造]

図 4 に示すように、ベゼルアッパ 3 0 の上面 3 0 M は、ベゼルアッパ 3 0 の幅方向中心側（シート前後方向の中心側）ほど上方に位置する断面山形の傾斜面に形成され、ベゼルアッパ 3 0 の上面 3 0 M のシート前後方向の中心にパーティションライン P L（図 2（c）参照）が位置するようにベゼルアッパ 3 0 が成型型で成型されている。

【0041】

[ベゼルロア 4 0 の構造]

図 4～図 6 に示すように、ベゼルロア 4 0 の全周部に上方に張り出すフランジ 4 0 F が形成されている。そして、ベゼルアッパ 3 0 の第 1 係合凸部 3 5 が係合する第 1 被係合部 4 5 がベゼルロア 4 0 の延出端部 4 1 に形成され、ベゼルアッパ 3 0 の第 2 係合凸部 3 6 が係合する第 2 被係合部 4 6 がベゼルロア 4 0 の操作ノブ挿通口 2 0 K の周縁部に形成されている。

30

【0042】

[ベゼルロア 4 0 の第 1 被係合部 4 5 の構造]

ベゼルロア 4 0 の第 1 被係合部 4 5 はシート幅方向に長い長円形の長孔状に形成されており、ベゼルロア 4 0 に形成された長孔 4 5 H と、長孔 4 5 T の周縁部に立設された縦壁 4 5 T と、この縦壁 4 5 T の頂部に形成され、第 1 係合凸部 3 5 の係合突起 3 5 K が係合する被係合突起 4 5 K とを備えている。この被係合突起 4 5 K は縦壁 4 5 T の全周にわたって形成され、縦壁 4 5 T の径方向外方側に突出している。シート幅方向における前記長孔 4 5 H の長さはベルト挿入口 2 0 K の長さよりも短く設定されている。

40

【0043】

そして、第 1 被係合部 4 5 の長手方向の中心 4 5 C（長孔 4 5 H の長手方向の中心、図 5、図 6 参照）と、フック 3 4 の折り返し部 3 3 の先端 3 3 A とがシート幅方向で略同一位置に位置している。

【0044】

[ベゼルロアの第 2 被係合部 4 6 の構造]

図 4～図 6 に示すように、ベゼルロア 4 0 の第 2 被係合部 4 6 は、ベゼルロア 4 0 のベルト挿入口 2 0 K の周縁部に立設された縦壁 4 6 T と、この縦壁 4 6 T の頂部に形成され、第 2 係合凸部 3 6 の係合突起 3 6 K が係合する被係合突起 4 6 K とを備えている。この

50

被係合突起 46 K は縦壁 46 T の全周にわたって形成され、縦壁 46 T の径方向内方側に突出している。

【0045】

[ベゼルロア 40 の補強リブ構造]

図 5 に示すように、ベゼルロア 40 の第 1 被係合部 45 の縦壁 45 T と第 2 被係合部 46 の縦壁 46 T とを接続するトラス状の第 1 補強リブ 47 がベゼルロア 40 の上面に形成されている。第 1 補強リブ 47 は、ベゼルアッパ 30 の幅方向で互いに間隔を空けて位置する一対の平行な直線状のリブ 47 A と、一対の直線状のリブ 47 A 間に架け渡され、互いに斜めに交差する複数の傾斜したリブ 47 B とから成る。

【0046】

また、第 1 被係合部 45 よりもシート幅方向外側 W2 に位置するベゼルロア 40 の周部のフランジ 40 F と第 1 被係合部 45 の縦壁 45 T とを接続する第 2 補強リブ 48 がベゼルロア 40 の上面に形成され、第 2 被係合部 46 よりもシート幅方向内側 W1 に位置するベゼルロア 40 の周部のフランジ 40 F と第 2 被係合部 46 の縦壁 46 T とを接続する第 3 補強リブ 49 がベゼルロア 40 の上面に形成されている。

【0047】

前記第 2 補強リブ 48 はベゼルロア 40 の幅方向（シート前後方向）で互いに間隔を空けて位置する一対の平行な直線状のリブ 48 A から成り、前記第 3 補強リブ 49 はベゼルロア 40 の幅方向で互いに間隔を空けて位置する一対の平行な直線状のリブ 49 A から成る。

【0048】

前記第 1 補強リブ 47 はトラス状に形成されているが、前記第 1 補強リブ 47 が、第 2 補強リブ 48 や第 3 補強リブ 49 と同様に、前記一対の平行な直線状のリブ 47 A だけから構成されていてもよい。すなわち、第 1 補強リブ 47 は、前記複数の傾斜したリブ 47 B を備えない構造であってもよい。

【0049】

図 4 に示すように、ベゼルアッパ 30 の周部のフランジ 40 F 及びベゼルロア 40 の周部よりも内側の表皮材収容空間 S の高さ寸法はベゼルアッパ 30 の幅方向中心側（シート前後方向中央側）ほど長くなるように設定されている。

【0050】

また、図 5 に示すように、フランジ 40 F で囲まれているベゼルロア 40 の上面に、多数の針状の突起 50 から成る突起群 51 が突設され、突起 50 が表皮材 6 に喰い込んで、ベゼルロア 40 が表皮材 6 にしっかりと固定されるよう構成されている。

【0051】

図 3 に示すように、ウェビング 12 のシート幅方向外側 W2 の一側部 12 S がベゼルアッパ 30 の延出端部 31 とフック 34 の折り返し部 33 との間に挿通された状態でウェビング 12 がベゼルアッパ 30 の上面 30 M に接している。すなわち、操作ノブ 7 とフック 34 の立ち上がり部 32 との間にウェビング 12 が位置している。

【0052】

上記の構成により、

(1) ベゼルアッパ 30 の延出端部 31 の裏面に突設された第 1 係合凸部 35 が表皮材 6 の第 1 貫通孔 6 H1 に挿通され、ベゼルアッパ 30 の操作ノブ挿通口 20 K の周縁部の裏面に突設された第 2 係合凸部 36 が表皮材 6 の第 2 貫通孔 6 H2 に挿通される。そして、ベゼルロア 40 の延出端部 41 に形成された第 1 被係合部 45 に第 1 係合凸部 35 が係合し、ベゼルロア 40 の操作ノブ挿通口 20 K の周縁部に形成された第 2 被係合部 46 に第 2 係合凸部 36 が係合して、ベゼルアッパ 30 とベゼルロア 40 とでシートバック 5 の表皮材 6 を上下に挟み込む。これにより、ベゼル 20 を表皮材 6 に、より強固に固定することができる。

また、ウェビング 12 がシートバック 5 の上端部からシート幅方向外側 W2 に外れようとした場合、フック 34 がウェビング 12 を受け止める。これにより、ウェビング 12 が

10

20

30

40

50

シートバック 5 の上端部からシート幅方向外側に外れることを防止することができ、シートバック 5 を起立姿勢に戻した時に、ウェビング 1 2 がシートバック 5 と車体との間に挟み込まれることを防止することができる。

前記ベゼルアップパ 3 0 の第 1 係合凸部 3 5 は、シートベルト装置 1 1 のウェビング 1 2 からの引っ張り力が大きく加わるベゼルアップパ部分、すなわち、フック 3 4 の折り返し部 3 3 の先端 3 3 A の下方に位置するベゼルアップパ 3 0 の延出端部 3 1 の裏面に突設されて、ベゼルロア 4 0 の第 1 被係合部 4 5 に係合するから、ベゼルアップパ 3 0 で前記引っ張り力に十分抗することができ、ベゼルアップパ 3 0 の耐久性を向上させることができる。

その結果、前記ウェビング 1 2 をベゼル 2 0 で安定して支持することができ、第 1 係合凸部 3 5 及び第 1 被係合部 4 5 付近のベゼルアップパ 3 0 とベゼルロア 4 0 の変形を防止することができるのと同時に、第 1 係合凸部 3 5 及び第 1 被係合部 4 5 付近の表皮材 6 の変形や破損を防止することができる。

10

また、シート幅方向外側 W 2 に位置するベゼルアップパ 3 0 の延出端部 3 1 側のフック 3 4 でウェビング 1 2 を受け止めており、前記フック 3 4 は、ベゼルアップパ 3 0 及びベゼルロア 4 0 の操作ノブ挿通口 2 0 K 付近の表皮材 6 からはシート幅方向外側 W 2 に離れているから、ベゼルアップパ 3 0 及びベゼルロア 4 0 の操作ノブ挿通口 2 0 K 付近の表皮材 6 に加わるウェビング 1 2 からの引っ張り力を小さくすることができ、前記操作ノブ挿通口 2 0 K 付近の表皮材 6 の変形や破損も防止することができる。

しかも、前記第 1 係合凸部 3 5 がウェビング 1 2 よりもシート幅方向外側 W 2 に位置する構造に比べると、ベゼルアップパ 3 0 とベゼルロア 4 0 がシート幅方向外側 W 2 に長くなることを回避することができ、ベゼルアップパ 3 0 及びベゼルロア 4 0 を小型化することができる。

20

また、ウェビング 1 2 に操作ノブ 7 が引っ張られることがないから、乗員の意に反するシートバック 5 のロック機構の解除を防止できる。さらに、ウェビング 1 2 を車体側のフック（本実施形態の自動車の車体には設けてない）に引っ掛ける等の乗員によるウェビング 1 2 の移動操作を不要にすることができ、乗員の負担を軽減することができる。

【0053】

（2） 前記第 1 係合凸部 3 5 は、断面においてシート幅方向に長いリング状に形成されているから、第 1 係合凸部 3 5 をシート幅方向に長く設定することができ、より広い範囲でベゼル 2 0 をシートバック 5 の上端部に固着することができて、第 1 係合凸部 3 5 と第 1 被係合部 4 5 の係合構造の剛性・強度を向上させることができる。また、前記係合構造が、シート幅方向に加わる力に対して強い構造になり、シート幅方向でのベゼル 2 0 の変形を抑制しやすくなることができる。

30

さらに、前記第 1 被係合部 4 5 はシート幅方向に長い長孔状に形成されているから、第 1 被係合部 4 5 をシート幅方向に長く設定することができ、より広い範囲でベゼル 2 0 をシートバック 5 の上端部に固着することができて、第 1 係合凸部 3 5 と第 1 被係合部 4 5 の係合構造の剛性・強度を向上させることができる。また、前記係合構造が、シート幅方向に加わる力に対して強い構造になり、シート幅方向でのベゼル 2 0 の変形を抑制しやすくなることができる。

前記第 2 被係合部 4 6 はシート幅方向に長いベゼルロア 4 0 の操作ノブ挿通口 2 0 K の周縁部に形成されているから、第 2 被係合部 4 6 をシート幅方向に長く設定することができ、より広い範囲でベゼル 2 0 をシートバック 5 の上端部に固着することができる。その結果、第 2 係合凸部 3 6 と第 2 被係合部 4 6 の係合構造の剛性・強度を向上させることができる。また、前記係合構造が、シート幅方向に加わる力に対して強い構造になり、シート幅方向でのベゼル 2 0 の変形を抑制しやすくなることができる。

40

【0054】

（3） シートベルト装置 1 1 のウェビング 1 2 からの引っ張り力が大きく加わるベゼルアップパ部分、すなわち、フック 3 4 の折り返し部 3 3 の先端 3 3 A の下方のベゼルアップパ部分に第 1 係合凸部 3 5 のシート幅方向の中心 3 5 C が位置しているから、ベゼルアップパ 3 0 が前記引っ張り力に十分抗することができ、ベゼルアップパ 3 0 の強度を強くすること

50

ができて、ベゼルアップ30の耐久性を向上させることができる。

また、シートベルト装置11のウェビング12からの引っ張り力が大きく加わるベゼルロア部分、すなわち、前記フック34の折り返し部33の先端33Aの下方のベゼルロア部分に第1被係合部45の長手方向の中心45Cが位置しているから、ベゼルロア40が前記引っ張り力に十分抗することができ、ベゼルロア40の強度を強くすることができて、ベゼルロア40の耐久性を向上させることができる。

【0055】

(4) ベゼルロア40の第1被係合部45の縦壁45Tが表皮材6の第1貫通孔6H1に挿入され、ベゼルロア40の第2被係合部46の縦壁46Tが表皮材6の第2貫通孔6H2に挿入される。これにより、表皮材6の第1貫通孔6H1の周縁部が第1係合凸部35の下端部に噛み込まれることを防止することができ、表皮材6の第2貫通孔6H2の周縁部が第2係合凸部36の下端部に噛み込まれることを防止することができる。

そして、第1係合凸部35の係合突起35Kが、第1被係合部45の縦壁45Tに形成された被係合突起45Kに係合し、第2係合凸部46の係合突起46Kが、第2被係合部46の縦壁46Tに形成された被係合突起46Kに係合する。これにより、ベゼルアップ30とベゼルロア40を強固に連結することができ、ベゼルアップ30とベゼルロア40とでシートバック5の表皮材6を上下に確実に挟み込むことができる。

【0056】

(5) ベゼルロア40の第1被係合部45の縦壁45Tと第2被係合部46の縦壁46Tとを接続する第1補強リブ47がベゼルロア40の上面に形成されているから、シート幅方向に沿ったベゼル20の曲げ（シート前後方向に沿う軸芯周りのベゼル20の曲げ）に対するベゼル20の剛性を向上させることができ、ベゼルアップ30とベゼルロア40をシート幅方向外側W2に延出したことに起因するベゼルアップ30とベゼルロア40の剛性の低下を抑制することができる。

また、前記第1被係合部45よりもシート幅方向外側W2に位置するベゼルロア40の周部のフランジ40Fと第1被係合部45の縦壁45Tとを接続する第2補強リブ48がベゼルロア40の上面に形成され、第2被係合部46よりもシート幅方向内側W1に位置するベゼルロア40の周部のフランジ40Fと第2被係合部46の縦壁46Tとを接続する第3補強リブ49がベゼルロア40の上面に形成されているから、シート幅方向に沿ったベゼル20の曲げ（シート前後方向に沿う軸芯周りのベゼル20の曲げ）に対するベゼル20の剛性をより向上させることができる。その結果、ベゼルアップ30とベゼルロア40をシート幅方向外側W2に延出したことに起因するベゼルアップ30とベゼルロア40の剛性の低下をより確実に抑制することができる。

そして、前記ベゼルロア40の周部に形成された上方に張り出すフランジ40Fにより表皮材6に対する挟持圧力を強くすることができる。これにより、表皮材6をベゼルアップ30とベゼルロア40で強固に挟み込むことができる。

【0057】

(6) 上面が意匠面、下面（裏面）が表皮材への当接面となるベゼルアップを成形する場合、通常、上下方向に型抜きする。これにより、意匠面にシボをつけることもできるようになる。しかしながら、本発明のベゼルアップ30には前記フック34が設けられているので、上下方向に型抜きすることができない。スライド型を用いてベゼルアップ30を成形する手段もあるが、この手段ではスライド型の移動方向が意匠面に沿った方向になるために意匠面にシボをつけることが困難になる。

これに対して、本発明の上記構成によれば、前記ベゼルアップ30の上面30Mは、シート前後方向の中心側ほど上方に位置する断面山形の傾斜面に形成され、ベゼルアップ30の上面30Mのシート前後方向の中心にパーティションラインPLが位置するようにベゼルアップ30が成形型で成形されているから、ベゼルアップ30を成形する場合、シート前後方向に成形型を抜くことができ、スライド型を用いることなくベゼルアップ30のフック34を成形することができる。

また、ベゼルアップ30の意匠面である上面30Mの全体にシボをつけることができ、

ウェビング１２がシートバック５の上端部から車室外側に外れることを防止するベゼルアップ３０の機能を損なうことなくベゼルアップ３０の外観を向上させることができる。

【００５８】

（７） 前記ベゼルアップ３０の周部及びベゼルロア４０の周部よりも内側の表皮材収容空間Ｓの高さ寸法はシート前後方向中央側ほど長く設定されているから、ベゼルアップ３０とベゼルロア４０で表皮材６を挟み込んだ状態で、表皮材６の第１貫通孔６Ｈ１と第２貫通孔６Ｈ２の周縁部の圧縮力が小さくなる。

従って、シート前後方向中央側での表皮材６からのベゼル２０に対する反力を少なくすることができる。これにより、第１係合凸部３５と第１被係合部４５の係合構造や第２係合凸部３６と第２被係合部４６の係合構造に加わる表皮材６からの反力を小さくでき、前記係合構造の負担を軽減することができる。その結果、前記係合構造の耐久性をより向上させることができる。

【００５９】

（８） 前記操作ノブ７は可撓性を備えたバンド部材で形成され、操作ノブ７とフック３４の立ち上がり部３２との間にウェビング１２が位置するから、操作ノブ７とフック３４でウェビング１２のシート幅方向の移動を阻止することができる。この場合、操作ノブ７にある程度の剛性を備えさせる。

これにより、シートバック５をシートクッション４側に前倒しした時に、ウェビング１２がシート幅方向に移動することを阻止するとともに、ウェビング１２がシートバック５の上端部から車室外側に外れることをより確実に防止することができる。

その結果、シートバック５を起立姿勢に戻した時に、ウェビング１２がシートバック５と車体との間に挟み込まれることをより確実に防止することができる。また、操作ノブ７は可撓性を備えているので、ウェビング１２がクォータトリム８のスリット状のシートベルト取出し口８Ｋを通してリトラクタから引き出された時に操作ノブ７と接触してもウェビング１２が損傷しにくくなる。

また、ウェビング１２により操作ノブ７が隠れないようになっているので、操作ノブ７の操作を円滑に行うことができる。

【符号の説明】

【００６０】

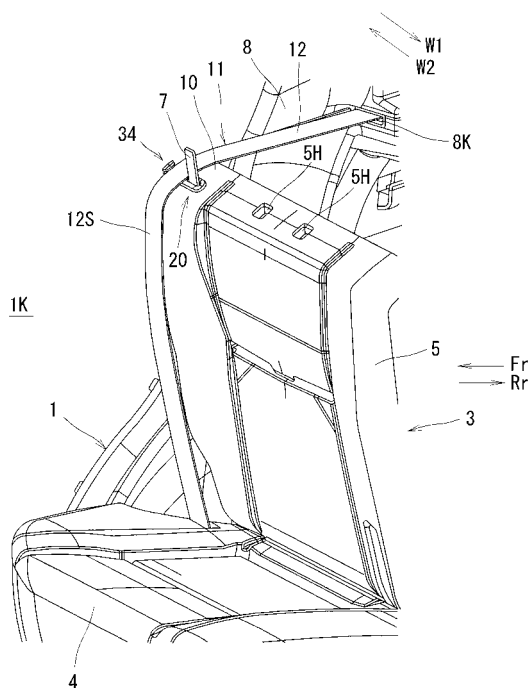
１	車体（シートバックの上方の車体）
４	シートクッション
５	シートバック
６	表皮材
６Ｈ１	第１貫通孔
６Ｈ２	第２貫通孔
７	操作ノブ
８Ｋ	シートベルト取出し口
１０	上面（シートバックのシート幅方向外側の上面）
１１	シートベルト装置
１２	ウェビング
２０	ベゼル
２０Ｋ	操作ノブ挿通口
３０	ベゼルアップ
３０Ｍ	ベゼルアップの上面
３１	ベゼルアップの延出端部
３２	立ち上がり部
３３	折り返し部
３３Ａ	折り返し部の先端
３４	フック
３５	第１係合凸部

3 5 C	第 1 係合凸部のシート幅方向の中心
3 6	第 2 係合凸部
4 0	ベゼルロア
4 0 F	フランジ（ベゼルロアのフランジ）
4 1	ベゼルロアの延出端部
4 5	第 1 被係合部
4 5 C	第 1 被係合部の長手方向の中心
4 5 H	長孔
4 5 K	被係合突起（第 1 係合凸部の係合突起が係合する第 1 被係合部の被係合突起）
4 5 T	長孔の周縁部に立設された縦壁（第 1 被係合部の縦壁）
4 6	第 2 被係合部
4 6 K	被係合突起（第 2 係合凸部の係合突起が係合する第 2 被係合部の被係合突起）
4 6 T	ベゼルロアのベルト挿入口の周縁部に立設された縦壁（第 2 被係合部の縦壁）
4 7	第 1 補強リブ
4 8	第 2 補強リブ
4 9	第 3 補強リブ
P L	パーティションライン
S	表皮材収容空間
W 1	シート幅方向内側
W 2	シート幅方向外側

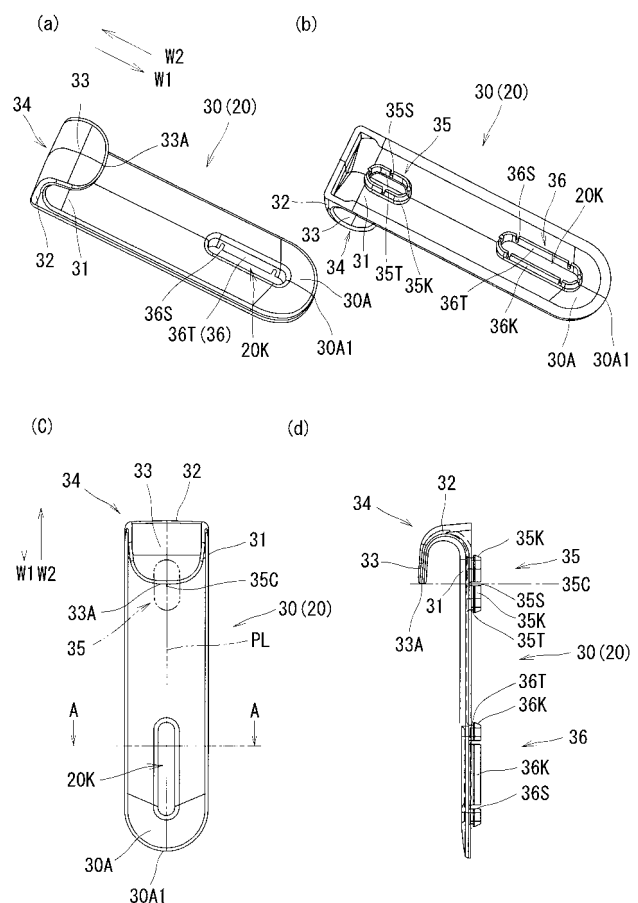
10

20

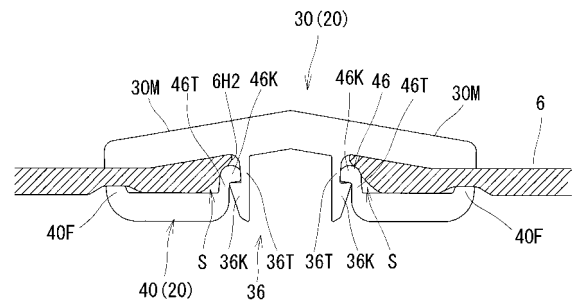
【図 1】



【図 2】



【 図 4 】



【 図 6 】

