

(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2011-121380

(P2011-121380A)

(43) 公開日 平成23年6月23日(2011.6.23)

(51) Int.Cl.

B60N 2/30 (2006.01)
A47C 7/56 (2006.01)

F 1

B60N 2/30
A47C 7/56

テーマコード (参考)

3B087

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 16 頁)

(21) 出願番号 特願2009-278249 (P2009-278249)
(22) 出願日 平成21年12月8日 (2009.12.8)

(71) 出願人 000003997
日産自動車株式会社
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地
(74) 代理人 100082670
弁理士 西脇 民雄
(72) 発明者 松島 辰太郎
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産
自動車株式会社内
(72) 発明者 中島 尚志
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産
自動車株式会社内
Fターム(参考) 3B087 BD01 CA14 DA09 DA10

(54) 【発明の名称】 車両用シート収納構造

(57) 【要約】

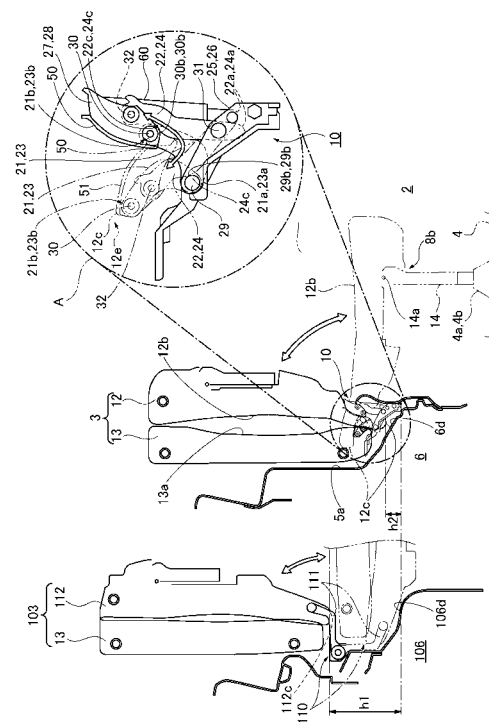
【課題】シート収納状態での見栄えを向上させて、乗員室内の外観品質を良好なものとする事が出来る車両用シート収納構造を提供する。

【解決手段】車両1の乗員室2内に設けられたリヤシート3には、跳ね上げ機構10が、設けられていて、シートクッション12の側端部12aを、乗員室2の内側壁5aから、乗員室2内側方向に向けて、膨出形成されたリヤホイールハウス6の上面部6dに位置させている。

また、跳ね上げ機構10では、リヤシート3のシートクッション12が、跳ね上げられたシート収納状態で、着座面12bを、乗員室2の内側壁5aに対向させ、跳ね上げ前のシート使用状態で、側端面12cを、内側壁5aに近接させる。

そして、シートクッション12の収納状態では、跳ね上げ前のシート使用状態の位置よりも側端面12cの位置が、リヤホイールハウス6の上面部6dに近接移動される。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

車両の乗員室内に設けられたシート部の側端部を、該乗員室内の内側壁から、該乗員室内方向に膨出形成されたホイールハウスの上面部に位置させて、該シート部のシートクッションが、跳ね上げられたシート収納状態では、該シートクッションの座面部を、前記乗員室内の内側壁に対向させると共に、跳ね上げ前のシート使用状態では、前記シートクッションの側端面を、前記内側壁に近接させる跳ね上げ機構を設けた車両用シート収納構造であって、

前記跳ね上げ機構は、前記シートクッションの側端面を、シートクッションが跳ね上げられたシート収納状態で、跳ね上げ前のシート使用状態の該側端面の位置よりも前記ホイールハウスの上面部に近接するように位置させることを特徴とする車両用シート収納構造。

10

【請求項 2】

前記跳ね上げ機構は、2本のリンク部材を有していることを特徴する請求項1記載の車両用シート収納構造。

【請求項 3】

前記跳ね上げ機構は、前記シートクッションの側端部の下面側に位置して、車両前後方向で対となる部材間に渡り連結して、ガタ付きを防止する連結構造部材を有することを特徴とする請求項1又は2記載の車両用シート収納構造。

【発明の詳細な説明】

20

【技術分野】**【0001】**

本発明は、車両のシート部に適用される車両用シート収納構造に関するものである。

【背景技術】**【0002】**

従来、車両のシート部として、折り畳み可能なリヤシートが、乗員室内に設けられているものが知られている（特許文献1参照）。

【0003】

このようなものでは、リヤシートを使用しない場合には、このリヤシートのシートバック部が、シートクッション部に重ね合わせられるように折り畳まれて、乗員室内側壁側へ跳ね上げられ、収納されるように構成されている。

30

【0004】

このリヤシートが、跳ね上げられる際の回動中心となるヒンジ軸部は、前記乗員室内側壁側から、車室内内側方向へ膨出形成されるリヤホイールハウスの上方部分に設けられている。

【0005】

このヒンジ軸部は、車両前後方向に軸延設方向を沿わせて設けられていて、前記リヤシートを構成するシートクッション部の側壁側端面に固定された回動片部材を、このヒンジ軸を回動中心として回動させるように構成されている。

【0006】

このように構成された従来の車両用シート収納構造では、前記シートバック部が、車両前方に倒されてシートクッション部に重ね合わせられるように折り畳まれ、若しくは車両後方へ倒された状態で、前記ヒンジ軸部を回動中心として、乗員室内側壁側へ跳ね上げられて、このシートクッション部の座面が、内側壁に対向するように収納される。

40

【0007】

前記ヒンジ軸部を回動中心として、前記リヤシートのシートクッション部に固着された前記回動片部材が、前記乗員室内の内側壁側方向へ向けて、跳ね上げられる。

【0008】

前記内側壁側に位置する前記シートクッションの側端部では、前記リヤホイールハウスの上面部から離間されて、しかも、前記内側壁からも離れた位置に、前記ヒンジ軸部の回

50

動中心が設定されている。

【 0 0 0 9 】

このため、跳ね上げられて、回動される際には、シートクッション部のシート厚さ寸法や、折り畳まれたシートバック部の厚さ寸法が、ある程度、存在しても干渉が防止される。

【 先行技術文献 】

【 特許文献 】

【 0 0 1 0 】

【 特許文献 1 】 特許第 3 8 0 6 3 6 8 号

【 発明の概要 】

10

【 発明が解決しようとする課題 】

【 0 0 1 1 】

しかしながら、このような従来の車両用シート収納構造では、前記リヤシートが跳ね上げられた収納状態では、このシートクッションの厚さ寸法分、回動により、シートクッションの側端面が、前記リヤホイールハウスの上面部の上方に移動してしまう。

【 0 0 1 2 】

このため、前記シートクッションの側端面と、前記リヤホイールハウスの上面部との間に隙間が形成されて、外観品質が低下してしまうといった問題があった。

【 0 0 1 3 】

そこで、本発明の目的は、シート収納状態での見栄えを向上させて、乗員室内の外観品質を良好なものとする事が出来る車両用シート収納構造を提供することにある。

20

【 課題を解決するための手段 】

【 0 0 1 4 】

上記目的を達成するために、本発明は、車両の乗員室内に設けられたシート部の側端部を、該乗員室内の内側壁から、該乗員室内方向に膨出形成されたホイールハウスの上面部に位置させる跳ね上げ機構が、シートクッションに設けられている車両用シート収納構造である。

【 0 0 1 5 】

該跳ね上げ機構では、該シート部のシートクッションが、跳ね上げられたシート収納状態では、該シートクッションの座面部を、前記乗員室内の内側壁に対向させると共に、跳ね上げ前のシート使用状態では、前記シートクッションの側端面を、前記内側壁に近接させる。

30

【 0 0 1 6 】

そして、前記シートクッションの側端面を、シートクッションが跳ね上げられたシート収納状態で、跳ね上げ前のシート使用状態の該側端面の位置よりも前記ホイールハウスの上面部に近接するように位置させる車両用シート収納構造を特徴としている。

【 発明の効果 】

【 0 0 1 7 】

本発明によれば、前記跳ね上げ機構によって、前記シートクッションが跳ね上げられたシート収納状態で、跳ね上げ前の該側端面の位置よりも、前記側端面が、前記ホイールハウスの上面部に近接する。

40

【 0 0 1 8 】

このため、シート収納状態では、前記シートクッションの側端面と、前記ホイールハウスの上面部との隙間を小さく設定出来る。

【 0 0 1 9 】

従って、シート収納状態での見栄えが向上して、乗員室内の外観品質を良好なものとする事が出来る。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 2 0 】

【 図 1 】 本発明の実施の形態の車両用シート収納構造で、跳ね上げ機構を一般的なヒンジ

50

部と比較し、図 2 中 B - B 線に沿った位置に相当する位置での模式的な断面図及び、要部の構成を説明する A 部の拡大図である。

【図 2】実施の形態の車両用シート収納構造で、全体の構成を説明するリヤシートの分解斜視図である。

【図 3】実施の形態の車両用シート収納構造で、シート収納状態を示す車室内の一部断面斜視図である。

【図 4】実施の形態の車両用シート収納構造で、図 3 中 C - C 線に沿った位置での断面図である。

【図 5】実施の形態の車両用シート収納構造で、跳ね上げ前状態であるシート使用状態を示す車室内の一部断面斜視図である。

【図 6】実施の形態の車両用シート収納構造で、図 5 中 D - D 線に沿った位置での断面図である。

【図 7】実施の形態の車両用シート収納構造で、シート収納状態での跳ね上げ機構の構成を説明する斜視図である。

【図 8】実施の形態の車両用シート収納構造で、シート収納状態での跳ね上げ機構の構成を説明する一部透過正面図である。

【図 9】実施の形態の車両用シート収納構造で、シート収納途中状態での跳ね上げ機構の構成を説明する斜視図である。

【図 10】実施の形態の車両用シート収納構造で、シート収納途中状態での跳ね上げ機構の構成を説明する一部透過正面図である。

【図 11】実施の形態の車両用シート収納構造で、シート使用状態での跳ね上げ機構の構成を説明する斜視図である。

【図 12】実施の形態の車両用シート収納構造で、シート使用状態での跳ね上げ機構の構成を説明する一部透過正面図である。

【図 13】実施の形態の車両用シート収納構造で、シート収納状態での各部材の位置を説明する跳ね上げ機構の分解斜視図である。

【図 14】実施の形態の車両用シート収納構造で、シート使用状態での各部材の位置を説明する跳ね上げ機構の分解斜視図である。

【発明を実施するための形態】

【0021】

以下、本発明の実施の形態の車両用シート収納構造を図面に基づいて説明する。

【0022】

図 1 乃至図 14 は、この発明の実施の形態の車両用シート収納構造を示すものである。

【0023】

まず、全体の構成から説明すると、この実施の形態の車両用シート収納構造では、図 2 に示すように、車両 1 の乗員室 2 内に、シート部としてのリヤシート 3 が設けられている。

【0024】

また、この乗員室 2 内の車幅方向左、右両側に位置するサイドパネル部材 5 からは、乗員室 2 の内側方向へホイールハウスとしてのリヤホイールハウス 6 が、膨出形成されている。

【0025】

更に、この乗員室 2 の床部 4 上面には、前、後ストライカ部材 4a, 4b が設けられている。

【0026】

そして、前記リヤシート 3 は、前記リヤホイールハウス 6 に隣接配置されていて、これらの前、後ストライカ部材 4a, 4b 及び前記リヤホイールハウス 6 の座面部 6a, 6b, 6c に、装着されて支持されるフレーム部材 7 と、これらのフレーム部材 7 を跳ね上げ収納する跳ね上げ機構 10 と、乗員の着座部分を構成するシートクッション 12 及びシートバッククッション 13 等とを有して、主に構成されている。

10

20

30

40

50

【 0 0 2 7 】

このうち、フレーム部材 7 は、主に、着座面 1 2 b を上面側に形成する前記シートクッション 1 2 に覆われたシートクッションフレーム部材 8 と、このシートクッションフレーム部材 8 の後端部に、軸部 8 a , 8 a を介して回動可能に設けられたシートバックフレーム部材 9 とを有して構成されている。

【 0 0 2 8 】

このシートバックフレーム部材 9 は、前記シートバッククッション 1 3 で覆われていて、前記着座面 1 2 b と対向するように折り畳まれる背もたれ面 1 3 a を有している。

【 0 0 2 9 】

また、この乗員室 2 のサイドパネル部材 5 の内側壁 5 a から、乗員室 2 内方向に膨出形成されたリヤホイールハウス 6 の上面部 6 d に位置するように、このシートクッション 1 2 の側端部 1 2 a には、跳ね上げ機構 1 0 が設けられている。

10

【 0 0 3 0 】

この実施の形態の跳ね上げ機構 1 0 は、図 1 中実線及び二点鎖線で示す様に、このシートクッションフレーム部材 8 に設けられた前記シートクッション 1 2 の側端部 1 2 a が、跳ね上げ後のシート収納状態及び、跳ね上げ前のシート使用状態共に、前記サイドパネル部材 5 のリヤホイールハウス 6 の上面部 6 d 側に位置するように構成されている。

【 0 0 3 1 】

この跳ね上げ機構 1 0 では、このシートクッション 1 2 の前記側端部 1 2 a の側端面 1 2 c が、跳ね上げ前のシート使用状態で、図 1 中二点鎖線で示す様に、前記内側壁 5 a に近接するように構成されている。

20

【 0 0 3 2 】

また、この跳ね上げ機構 1 0 では、図 1 中実線で示す様に、前記シートクッション 1 2 の側端面 1 2 c を、シートクッション 1 2 が跳ね上げられたシート収納状態では、跳ね上げ前のシート使用状態よりも、前記リヤホイールハウス 6 の上面部 6 d に近接するように位置させる構成としている。

【 0 0 3 3 】

すなわち、この跳ね上げ機構 1 0 は、長さの異なる 2 本ずつで、車両前、後に 2 組、合計 4 本の不均等なリンク部材 2 1 , 2 2 及び 2 3 , 2 4 と、前記リヤホイールハウス 6 の座面部 6 a , 6 b , 及び 6 c に固着されて、前記各リンク部材 2 1 , 2 2 及び 2 3 , 2 4 の一端側 2 1 a , 2 2 a 及び 2 3 a , 2 4 a を回動自在に枢着する前、後側ブラケット部材 2 5 , 2 6 とを有している。

30

【 0 0 3 4 】

また、この跳ね上げ機構 1 0 には、図 1 3 及び図 1 4 に示すように、前記各リンク部材 2 1 , 2 2 及び 2 3 , 2 4 の他端側 2 1 b , 2 2 b 及び 2 3 b , 2 4 b を、回動自在に枢着する前、後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 が設けられている。

【 0 0 3 5 】

これらの前、後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 は、車両前、後方向に長尺形状を呈する平行連結構造部材 5 0 に、一定の間隔を置いて平行となるように固着されている。

【 0 0 3 6 】

40

この平行連結構造部材 5 0 は、車幅方向に沿った垂直断面形状を略弓状として、前、後側端部 5 0 a , 5 0 b 近傍を幅広状とするコ字状平面 5 0 e を有している。

【 0 0 3 7 】

そして、このコ字状平面 5 0 e の長尺方向で、前、後側端部 5 0 a , 5 0 b の下面側から、略直交する鉛直方向へ一体となるように、固着されている。

【 0 0 3 8 】

また、前記車両前、後方向で対となる一組のリンク部材 2 1 , 2 3 は、図 1 3 及び図 1 4 に示すように、正面視略くの字状を呈している。

【 0 0 3 9 】

更に、この一組のリンク部材 2 1 , 2 3 は、凹状部分を車両外側方に向けた状態で、軸

50

部材 2 9 , 2 9 が介装されて、一端側 2 1 a , 2 3 a が、軸支されている。

【 0 0 4 0 】

この軸部材 2 9 , 2 9 は、一定の長さ方向寸法 L 1 1 , L 1 1 を軸方向に有するスペーサ部 2 9 b , 2 9 b が、一端側 2 1 a , 2 3 a と、前記前、後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 の軸受部との間に介在して、組み立てられた状態では、図 9 に示されるように、略一定寸法 L 1 1 , L 1 1 の間隙が各々形成されるように構成されている。

【 0 0 4 1 】

更に、前記車両前、後方向で対となる各リンク部材 2 2 , 2 4 では、軸部材 3 1 , 3 1 が介挿されて前記前、後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 の軸受部に、一端側 2 2 a , 2 4 a が、軸支されている。

10

【 0 0 4 2 】

この軸部材 3 1 , 3 1 には、前記軸部材 2 9 の寸法 L 1 1 よりも小さな寸法 L 1 2 , L 1 2 を軸方向に有するスペーサ部 3 1 b , 3 1 b が、前記一端側 2 2 a , 2 4 a と、前記前、後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 の軸受部との間に介在して、組み立てられた状態では、図 9 に示されるように、略一定寸法 L 1 2 , L 1 2 の間隙が各々形成されるように構成されている。

【 0 0 4 3 】

また、前記前、後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 には、各々回動自在に取り付けられたこれらの各リンク部材 2 1 , 2 3 及び 2 2 , 2 4 の他端側 2 1 b , 2 3 b 及び 2 2 b , 2 4 b が、スペーサ軸部材 3 0 , 3 0 及び軸部材 3 2 , 3 2 を介装させて、連結されている。

20

【 0 0 4 4 】

更に、図 7 に示すように、前記前、後側ブラケット部材 2 5 , 2 6 の取付部分の間の寸法 L 1 よりも、一端側 2 1 a , 2 3 a 間の寸法 L 3 が狭くなるように構成されている。

【 0 0 4 5 】

そして、前記各リンク部材 2 1 , 2 3 が、リンク部材 2 2 , 2 4 よりも、前、後側ブラケット部材 2 5 , 2 6 の車幅方向外側位置となるように、取り付けられることにより、相互に干渉することなく、前記平行連結構造部材 5 0 が、車幅方向に沿って、略振子状に揺動可能となるように連結されている。

【 0 0 4 6 】

30

更に、前記車幅方向内側で、車両前、後方向で一对のリンク部材 2 2 , 2 4 には、図 1 3 及び図 1 4 に示すように、正面視略クランク状を呈して、略中央部下面側に下方に向けて突設された係止凸部 2 2 c , 2 4 c が設けられている。

【 0 0 4 7 】

これらの係止凸部 2 2 c , 2 4 c は、図 1 中二点鎖線で示すように、シート使用状態では、支持軸部 2 9 b , 2 9 b に当接して、図 1 1 又は、図 1 2 に示すように、車両車幅方向外側への回動を停止させるように構成されている。

【 0 0 4 8 】

これらの支持軸部 3 0 c , 3 0 c は、図 1 3 及び図 1 4 に示すように、円柱形状を呈して、前記リンク部材 2 1 , 2 3 の他端側 2 1 b , 2 3 b に挿通されるスペーサ軸部材 3 0 , 3 0 から、一体延設に形成されて、前記リンク部材 2 1 , 2 3 の他端側 2 1 b , 2 3 b に挿通されることにより、前記平行連結構造部材 5 0 の内側面 5 0 c , 5 0 d 側に突設されて、車両前後方向位置を、前記係止凸部 2 2 c , 2 4 c に対向する位置となるように構成されている。

40

【 0 0 4 9 】

また、柱状のスペーサ軸部材 3 0 , 3 0 及び軸部材 2 9 , 2 9 、 3 1 , 3 1 及び、 3 2 , 3 2 によって、図 7 に示すように、前記前、後側ブラケット部材 2 5 , 2 6 の軸受部の間の寸法 L 1 及び前、後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 間の寸法 L 4 よりも、リンク部材 2 2 , 2 4 間の寸法 L 2 が小さく、しかも、この寸法 L 2 よりも、前記リンク部材 2 1 , 2 3 間の寸法 L 3 が、更に小さくなるように、構成されている。

50

【 0 0 5 0 】

しかも、図 8 に示すように、これらのリンク部材 2 2 , 2 4 の各両端 2 2 b , 2 2 a 及び 2 4 b , 2 4 a の軸間寸法 L 5 は、前記リンク部材 2 1 , 2 3 の各両端 2 1 b , 2 3 a 及び 2 3 b , 2 3 a 間の軸間寸法 L 6 よりも長くなるように構成されている。

【 0 0 5 1 】

このため、図 1 中実線位置で示すように、跳ね上げられたシート収納状態では、各スペーサ軸部材 3 0 , 3 0 のスペーサ部 3 0 b , 3 0 b の外周面が、前記各係止凸部 2 2 c , 2 4 c に当接するように構成されている。

【 0 0 5 2 】

更に、この実施の形態では、前記前、後側ブラケット部材 2 5 , 2 6 で、前記各リンク部材 2 1 , 2 3 の一端側 2 1 a , 2 3 a を軸支する回動軸と、前記各リンク部材 2 2 , 2 4 の一端側 2 2 a , 2 4 a を軸支する回動軸との間の寸法 L 7 は、前記各リンク部材 2 1 , 2 3 の他端側 2 1 b , 2 3 b を軸支する回動軸と、前記各リンク部材 2 2 , 2 4 の他端側 2 2 b , 2 4 b を軸支する回動軸との間の寸法 L 8 よりも大きくなるように、設定されている。

10

【 0 0 5 3 】

また、この跳ね上げ機構 1 0 では、他端側 2 2 b , 2 4 b 及び 2 1 b , 2 3 b が、各々回動自在に連結された前記前、後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 には、車両前後方向へ長手方向を延設する平行連結構造部材 5 0 が、一体に連結されている。

【 0 0 5 4 】

そして、この平行連結構造部材 5 0 によって、図 1 中二点鎖線で示すように、使用状態である跳ね上げ前状態では、前記シートクッション 1 2 の着座面 1 2 b のうち、車幅方向外側に位置する側端面 1 2 c 近傍の下面側が、下方から支持されるように構成されている。

20

【 0 0 5 5 】

更に、この実施の形態では、前記平行連結構造部材 5 0 に設けられたコ字状平面 5 0 e によって、前記各リンク部材 2 2 , 2 4 及び 2 1 , 2 3 の他端側 2 2 b , 2 4 b 及び 2 1 b , 2 3 b を各々回動自在に連結する前記前、後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 が、一体となるように接続されている。

【 0 0 5 6 】

また、この跳ね上げ機構 1 0 では、実線で示すように、跳ね上げられた収納状態では、前記他端側 2 2 b , 2 4 b 及び 2 1 b , 2 3 b が、各々乗員室 2 内方向へ移動する。

30

【 0 0 5 7 】

この実施の形態では、前記跳ね上げ機構 1 0 のリンク部材 2 1 , 2 3 の軸間寸法 L 6 が、リンク部材 2 2 , 2 4 の軸間寸法 L 5 に比して、小さく設定されている為、平行連結構造部材 5 0 によって支持される前記シートクッション 1 2 の側端部 1 2 a が、上方を凹状とする湾曲する軌跡を描きながら、車幅方向へ側面視略振子状に揺動可能となるように連結されている。

【 0 0 5 8 】

このようにして、前記シートクッション 1 2 の着座面 1 2 b の車幅方向外側に位置する側端面 1 2 c を、前記使用状態の場合よりも、前記リヤホイールハウス 6 の上面部 6 d に近接するように移動させる構成とされている。

40

【 0 0 5 9 】

更に、この実施の形態では、前記シートクッション 1 2 の側端面 1 2 c が、下面側に位置して、前記平行連結構造部材 5 0 のコ字状平面 5 0 e と共に、平行となるように、車両前後方向へ長手方向を沿わせる長尺平板状の支持板部材 5 2 に、下方から係合装着される平行連結補助部材 5 1 によって、支持されている。

【 0 0 6 0 】

この平行連結補助部材 5 1 は、図 1 3 に示すように、鉛直方向断面形状を、下向きに凹状を呈する断面略半円状として、図 7 に示すように、前、後端部の内側面 5 1 a , 5 1 a

50

が、前記リンク部材 2 1 , 2 3 の他端側 2 1 b , 2 3 b から突設された前記スペーサ軸部材 3 0 , 3 0 の支持軸部 3 0 c , 3 0 c に、各々嵌着されて、前記リンク部材 2 1 , 2 3 の他端側 2 1 b , 2 3 b 間と、前記平行連結構造部材 5 0 の前 , 後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 間とが、車両前後方向で連結されている。

【 0 0 6 1 】

そして、この平行連結補助部材 5 1 には、支持板部材 5 2 が、上方から覆うように装着されている。

【 0 0 6 2 】

この支持板部材 5 2 は、前記平行連結構造部材 5 0 のコ字状平面 5 0 e と共に、前記シートクッション 1 2 の側端部 1 2 a に下方から、前記長尺平板状部分 O の上面側を面状に当接させて、側端面 1 2 c 近傍が、比較的広い面積で支持されるように構成されている。

10

【 0 0 6 3 】

更に、このシートクッションフレーム部材 8 の下面側には、車両下方に向けて、突設される脚部材 1 4 が、脚回動部 1 4 a を回動中心として、出没可能に装着されている。

【 0 0 6 4 】

また、前記平行連結構造部材 5 0 の下面側と、前記リヤホイールハウス 6 の座面部 6 a に固着される前側ブラケット部材 2 5 との間には、図 1 3 及び図 1 4 に示すように、各ステブラケット部材 6 1 , 6 2 及び、ボールリンク部材 6 3 , 6 4 を介して、ガスダンパー部材 6 0 が介挿されている。

【 0 0 6 5 】

20

このガスダンパー部材 6 0 は、図 7 及び図 8 に示すように、伸張により各前 , 後側ブラケット部材 2 5 , 2 6 及び前 , 後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 間のうち、車室内側端部同士を、上下方向へ離間させる方向へ一定の保持力を与えて、シートが跳ね上げられた前記シート収納状態を維持するように構成されている。

【 0 0 6 6 】

また、図 9 及び図 1 0 に示すように、跳ね上げ途中では、伸張方向へ付勢力を与えて、跳ね上げ動作をアシストする助力装置として機能すると共に、リヤシート 3 の取り出し途中の状態では、このガスダンパー部材 6 0 の内部に設けられた図示省略の緩衝機構の作用により、自重によるリヤシート 3 自体の移動に伴う急激な落下を防止し、衝撃を吸収するダンパーとして機能する。

30

【 0 0 6 7 】

更に、図 1 1 及び図 1 2 に示すように、収縮により各前 , 後側ブラケット部材 2 5 , 2 6 及び前 , 後シート側ブラケット部材 2 7 , 2 8 間のうち、車室内側端部同士を、上下方向へ近接させた状態では、前記リヤシート 3 が、安定して使用状態に保持されるように構成されている。

【 0 0 6 8 】

この使用状態では、図 1 に示すように、前記脚部材 1 4 に内蔵された図示省略のロック機構が、前 , 後ストライカ部材 4 a , 4 b のうち、少なくとも何れか一方と係合されて、このガスダンパー部材 6 0 が、収縮された状態が保持されている。

【 0 0 6 9 】

40

また、この使用状態では、図 1 中二点鎖線若しくは、図 5 , 図 6 及び図 1 1 , 図 1 2 に示すように、平行連結構造部材 5 0 の面延設方向を略水平とすると共に、前記乗員室 2 の外側に位置するリンク部材 2 1 , 2 3 が、乗員室 2 内側に位置するリンク部材 2 2 , 2 4 と、車両前後方向で重複して、略水平に近い状態まで、車幅方向外側に向けて、傾倒されるように構成されている。

【 0 0 7 0 】

前記脚部材 1 4 に内蔵された図示省略のロック機構には、専用ストラップ部材が設けられていて、この専用ストラップ部材を引くことで、前記前 , 後ストライカ部材 4 a , 4 b との間の係合が解除されるように構成されている。

【 0 0 7 1 】

50

また、前記シートバックフレーム部材 9 は、図示省略の専用レバー部材が用いられて、前記軸部 8 a , 8 a を回動中心として、車両前方方向へ倒されて、前記シートバッククッション 1 3 の背もたれ面 1 3 a が、前記シートクッション 1 2 の着座面 1 2 b に、対向する状態で重なり合うように構成されている。

【 0 0 7 2 】

更に、この実施の形態では、前記シートバッククッション 1 3 の背もたれ面 1 3 a が、前記シートクッション 1 2 の着座面 1 2 b に対向する状態で重なり合わせられた状態で、跳ね上げられた図 1 に示す様なシート収納状態では、図示省略の収納状態固定用の固定ストラップ部材が用いられて、前記サイドパネル部材 5 の内側壁 5 a に、このリヤシート 3 が固定されるように構成されている。

10

【 0 0 7 3 】

次に、この実施の形態の車両用シート収納構造の作用効果について説明する。

【 0 0 7 4 】

このように構成された実施の形態の車両用シート収納構造では、図 1 中実線で示すように、前記跳ね上げ機構 1 0 によって、前記シートクッション 1 2 が跳ね上げられたシート収納状態では、二点鎖線で示す跳ね上げ前状態である使用状態よりも、前記側端面 1 2 c が、前記リヤホイールハウス 6 の上面部 6 d に近接する。

【 0 0 7 5 】

この比較の為、図 1 中左側の実線で示す一般的な単軸で支持されて、一本の回動アーム部材 1 1 1 を有するヒンジ部材 1 1 0 を用いた車両用シート 1 0 3 の収納構造では、二点鎖線で示す使用状態から、車室内側壁方向へ跳ね上げられて、シート収納状態となることで、リヤホイールハウス 1 0 6 の上面部 1 0 6 d から、シートクッション 1 1 2 の側端面 1 1 2 c が離間してしまう。

20

【 0 0 7 6 】

このため、前記シートクッション 1 1 2 の側端面 1 1 2 c と、前記リヤホイールハウス 1 0 6 の上面部 1 0 6 d との間に形成される隙間の高さ方向寸法 h_1 が、図 1 中右側に示す本願発明のシートクッション収納構造と比較すると、大きくなる（寸法 $h_1 > h_2$ ）が図 1 中右側に示す実施の形態の車両用シート収納構造では、図中寸法 h_2 まで、減少させることが出来る。

【 0 0 7 7 】

従って、図 3 及び図 4 に示すように、シート収納状態では、隙間が一般的な単軸で支持される一本の回動アーム部材 1 1 1 で構成されたものより小さくなり、見栄えを向上させて、乗員室 2 内の外観品質を良好なものとする事が出来る。

30

【 0 0 7 8 】

また、前記跳ね上げ機構 1 0 は、長さの異なる不均等な 2 組 4 本のリンク部材 2 1 , 2 3 及び 2 2 , 2 4 を有している。

【 0 0 7 9 】

このうち、車幅方向車両外側に位置するリンク部材 2 1 , 2 3 は、内側に位置するリンク部材 2 2 , 2 4 に比して短く（図 8 中 $L_5 > L_6$ 参照）、しかも介装される各軸部材 2 9 , 2 9 及び 3 1 , 3 1 の軸方向寸法が異なる為、車両前後方向で干渉することなく、例えば、図 1 2 に示すように、重複する位置まで移動可能である。

40

【 0 0 8 0 】

このため、図 1 中二点鎖線で示すシート使用状態では、図 5 及び図 6 のように、シートクッション 1 2 の着座面 1 2 b が、水平状態となると共に、前記平行連結構造部材 5 0 及び支持板部材 5 2 が、略水平位置となり、図 1 1 及び図 1 2 に示されるように、前記リンク部材 2 1 , 2 3 の間の内側位置に、前記リンク部材 2 2 , 2 4 が、重複して入り込みコンパクトに畳まれるので、スペース効率が良好である。

【 0 0 8 1 】

従って、前記リンク部材 2 2 , 2 4 の他端側 2 2 b , 2 4 b は、リンク部材 2 1 , 2 3 の他端側 2 1 b , 2 3 b よりも、車両高さ方向で、低い位置まで移動可能で、前記シート

50

クッション 12 の側端面 12 c を、前記サイドパネル部材 5 の内側壁 5 a の近傍に位置させることが出来る。

【0082】

このシート使用状態では、図 12 に示すように、前記軸部材 29 , 29 のスペーサ部 29 b , 29 b の各外周面に、リンク部材 22 , 24 の係止凸部 22 c , 24 c が、同時に当接して、軸部材 29 , 29 が、ストッパとしての機能を発揮する。

【0083】

このように、二組 4 本のリンク部材 21 ~ 24 で構成されるこの実施の形態の跳ね上げ機構 10 では、前記係止凸部 22 c , 24 c が、前記軸部材 29 , 29 のスペーサ部 29 b , 29 b の各外周面に当設して、前記シートクッション 12 から加わる上方からの荷重を、前記前、後側ブラケット部材 25 , 26 を介して、前記リヤホイールハウス 6 に伝達させることが出来る。

10

【0084】

また、図 1 中左側の実線で示す一般的な片持ちのヒンジ構造に比して、荷重伝達に用いられる軸部材 29 , 29 を、前記平行連結構造部材 50 の略真下に位置させることが出来、乗員が、このリヤシート 3 の何れの箇所、例えば、内側壁 5 a 近傍に着座しても、着座面 12 b を水平に保持できる。

【0085】

更に、図 5 及び図 6 に示す様な跳ね上げ前状態であるシート使用状態から、図 3 及び図 4 に示す様なシート収納状態となると、前記リンク部材 22 , 24 の他端側 22 b , 24 b が、リンク部材 21 , 23 の他端側 21 b , 23 b よりも、車両高さ方向で、高い位置まで移動されて、前記シートクッション 12 の側端面 12 c が、前記リヤホイールハウス 6 の上面部 6 d の近傍位置まで移動される。

20

【0086】

この際、一般的な単軸で支持されて、一本の回動アーム部材 111 を有するもののよう、一方的に、リヤホイールハウス 106 の上面部 106 d から離間するのではなく、前記シートクッション 12 の側端面 12 a が、上方を凹状とする湾曲する軌跡を描きながら、車幅方向へ側面視略振子状に揺動して、前記リヤホイールハウス 6 の上面部 6 d の近傍位置まで移動する。

【0087】

30

しかも、図 7 及び図 8 に示すように、リンク部材 22 , 24 の係止凸部 22 c , 24 c に、スペーサ軸部材 30 , 30 のスペーサ部 30 b , 30 b の外周面が当設して、これらのリンク部材 21 ~ 24 の移動を停止させることにより、軸部材 29 , 29 が、ストッパとしての機能を発揮するように構成されている。

【0088】

更に、前記脚部材 14 に内蔵された図示省略のロック機構には、専用ストラップ部材が設けられていて、この専用ストラップ部材を引くことで、前記前、後ストライカ部材 4 a , 4 b との間の係合が解除されるように構成されている。

【0089】

次に、リヤシート 3 を、シート使用状態から、跳ね上げて収納する動作を中心に、この収納動作に伴う作用効果について説明する。

40

【0090】

前記シートバックフレーム部材 9 が、図示省略の専用レバー部材が用いられて、前記軸部 8 a , 8 a を回動中心として、車両前方方向へ倒されて、前記シートバッククッション 13 の背もたれ面 13 a が、前記シートクッション 12 の着座面 12 b に、対向する状態で重なり合うように、前記リヤシート 3 が跳ね上げられる。

【0091】

この場合、まず、前記シートバックフレーム部材 9 が、リヤシート 3 に設けられた図示省略の専用レバー部材が用いられて、前記軸部 8 a , 8 a を回動中心として、車両前方方向へ倒されることにより、前記シートバッククッション 13 の背もたれ面 13 a が、前記

50

シートクッション 12 の着座面 12 b に、対向する状態で重なり合わせられる。

【0092】

次に、前記脚部材 14 に内蔵された図示省略のロック機構の専用ストラップ部材が引かれて、前記前、後ストライカ部材 4 a, 4 b との間の係合が解除される。

【0093】

この際、前記ガスダンパー部材 60 が、収縮された状態から開放されて、前記二組 4 本のリンク部材 21 ~ 24 によって、シートクッションフレーム部材 8 に設けられた平行連結構造部材 50 及び平行連結補助部材 51 が、図 9 及び図 10 に示す中間状態から、図 7 及び図 8 に示す収納状態となるまで、このガスダンパー部材 60 によって、シート跳ね上げ方向へ押し上げられて、衝撃を発生させることが無い。

10

【0094】

また、前記シートクッション 12 及びシートバッククッション 13 に、操作者の力が加えられても、前記シート側前、後ブラケット部材 25, 26 が、平行連結構造部材 50 のコ字状平面 50 e 及び平行連結補助部材 51 によって、一体に連結されているので、撓み変形により、回動摩擦が増大すること無く上方へ向けて移動される際に、円滑に移動させることが出来る。

【0095】

更に、車幅方向車両外側に位置する前記リンク部材 21, 23 は、内側に位置するリンク部材 22, 24 に比して短く、しかも介装される各軸部材 29, 29 及び 31, 31 の軸方向寸法が異なる為、車両前後方向で干渉することなく、重複する位置まで移動可能である。

20

【0096】

しかも、リヤホイールハウス 6 の上面部 6 d の近傍位置まで移動する軌跡が、側端部 12 a の軌跡を、上方を凹状とする湾曲するように描かせながら、車幅方向内側へ側面視略振子状に揺動するので、移動距離が短く、無駄がない。

【0097】

図 7 及び図 8 に示す収納状態となると、前記ガスダンパー部材 60 によるシート跳ね上げ力が、前記リンク部材 22, 24 の係止凸部 22 c, 24 c が、前記スペーサ軸部材 30, 30 のスペーサ部 30 b, 30 b の外周面に当設する際に押圧力として作用する。

【0098】

30

このように、リンク部材 22, 24 の他端側 22 b, 24 b よりも、車両上下方向で下方に潜り込むこれらのスペーサ部 30 b, 30 b の外周面の移動を、停止させる力として作用した前記ガスダンパー部材 60 によるシート跳ね上げ力は、図 3 及び図 4 に示すように、前記リヤシート 3 のシートクッション 12 及びシートバッククッション 13 を、起立状態で保持させる力となる。

【0099】

この実施の形態では、更に、図示省略の収納状態固定用の前記固定ストラップ部材が用いられて、前記サイドパネル部材 5 の内側壁 5 a に、このリヤシート 3 が固定されると共に、前記ガスダンパー部材 60 によって、前記リヤシート 3 が、補助器具を用いなくとも自立可能である。

40

【0100】

このため、更に、確実に図 1 中実線で示す収納状態を保持させることが出来る。

【0101】

このように、長さ寸法を異ならせて、不均等となるように構成された 2 本、二組 4 本の前記リンク部材 21, 22 及び 23, 24 によって、シートクッションフレーム部材 8 に設けられた平行連結構造部材 50 及び平行連結補助部材 51 が、図 11 及び図 12 に示すシート使用状態、図 9 及び図 10 に示す中間状態から、図 7 及び図 8 に示すシート収納状態となるまで、円滑に効率よく移動させることが出来る。

【0102】

従って、これらの各リンク部材 21, 22 及び 23, 24 の端部 21 a, 21 a ~ 24

50

b, 24bを枢着する軸の位置の設定によって、複雑に支持するリヤシート3を可動させて、所望の移動軌跡を実現出来る。

【0103】

また、移動軌跡を短く効率的に設定出来るので、跳ね上げ機構10を小型化出来、レイアウトの自由度を向上させることが可能となり、更に、外観品質を良好なものとすることが出来る。

【0104】

そして、前記平行連結構造部材50及び平行連結補助部材51が、前記リンク部材21～24の他端部21b～24bを各々回動自在に連結する前後シート側前、後ブラケット部材25, 26を車両前後方向で、一体となるように連結している。

10

【0105】

このため、リヤシート3のシートクッション12に設けられる着座面12bの側端面12cが、乗員が着座する際にガタ付くことが無いと共に、リヤシート3の跳ね上げ操作、着座状態であるシート使用状態での前記床部4へのロック操作等が容易に行える。

【0106】

また、リヤシート3のシートクッション12の側端面12cでは、前記跳ね上げ機構10を構成する何れかのリンク部材21～24が、一部若しくは全部隠れるので、更に、外観品質が良好である。

【0107】

しかも、前記平行連結補助部材51を覆う支持板部材52及び平行連結構造部材50が、前記リンク部材21～24の他端部21b～24bを各々回動自在に連結する前後シート側前、後ブラケット部材25, 26を車両前後方向で、一体となるように連結して、略面一としている。

20

【0108】

このため、更に、シートクッション12に設けられる着座面12bの側端面12c近傍で、段差感が発生すること無く、座り心地を良好なものとすることが出来る。

【0109】

以上、図面を参照して、本発明の実施の形態を詳述してきたが、具体的な構成は、この実施の形態に限らず、本発明の要旨を逸脱しない程度の設計の変更は、本発明に含まれる。

30

【0110】

即ち、前記実施の形態では、跳ね上げ機構10が、長さの異なる2本ずつで、前後2組、合計4本の不均等なリンク部材21, 22及び23, 24を有して構成されているが、特にこれに限らず、例えば、単数組、若しくは3組以上の複数組であっても良い。

【0111】

また、各両端22b, 22a及び24b, 24aの軸間寸法L5と、前記リンク部材21, 23の各両端21b, 23a及び23b, 23a間の軸間寸法L6との寸法設定及び寸法比率の設定は、前記シートクッション12の側端面12cを、シートクッション12が跳ね上げられたシート収納状態で、跳ね上げ前のシート使用状態のこの側端面12cの位置よりも、前記リヤホイールハウス6の上面部6dに近接するように位置させるものであれば良く、形状、数量及び材質が特に限定されるものではない。

40

【0112】

更に、前記実施の形態の跳ね上げ機構では、連結構造部材として、前記シートクッションの側端部12aの下面側に位置して、コ字状平面50eを有する平行連結構造部材50と、この平行連結構造部材50の前、後側端部50a, 50bに一体に固着された前、後シート側ブラケット部材27, 28間に渡り、車両前後方向で一体となるように、連結する平行連結補助部材51とを有して、ガタ付きを防止するように構成されているが、特にこれに限らず、例えば、ガタ付きを防止するように前、後に位置するリンク部材21, 23間若しくは、リンク部材22, 24間又は、他端側21b, 22bの対となる各軸間若しくは他端側23b, 24bの対となる各軸間を連結する連結構造部材であるならば、ど

50

のような形状、数量及び材質の組み合わせで構成されていてもよい。

【産業上の利用可能性】

【0113】

前記実施の形態では、シート部として、リヤシート3を用いて説明してきたが、特にこれに限らず、三列シートを有する車両の車両前後方向略中央に位置するセンタシート等、どの位置のシート部の収納構造に用いても良く、車幅方向左、右のうち、少なくとも何れか一方に用いられる車両用シート収納構造としても適用することができる。

【符号の説明】

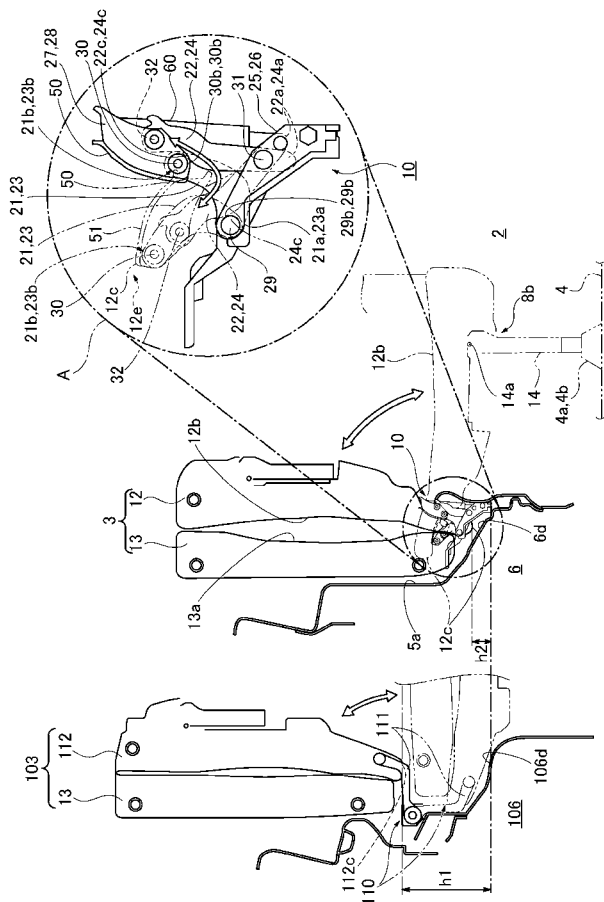
【0114】

- | | | |
|-------|---------------------|-------|
| 1 | 車両 | 10 |
| 2 | 乗員室 | 12 |
| 3 | リヤシート（シート部） | 12c |
| 5a | 内側壁 | 21～24 |
| 6 | リヤホイールハウス（ホイールハウス） | 50 |
| 6d | 上面部 | 51 |
| 10 | 跳ね上げ機構 | |
| 12 | シートクッション | |
| 12c | 側端面 | |
| 21～24 | リンク部材 | |
| 50 | 平行連結構造部材（連結構造部材の一つ） | |
| 51 | 平行連結補助部材（連結構造部材の一つ） | |

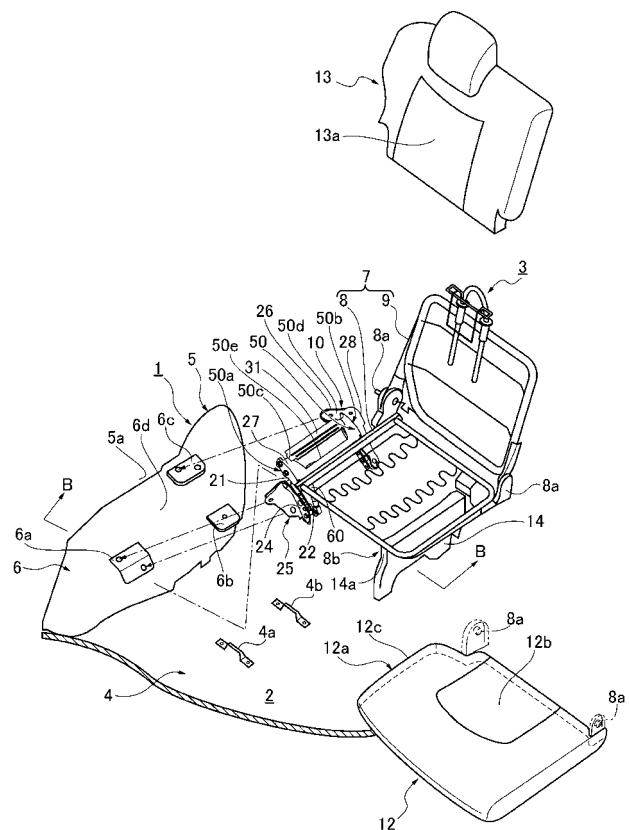
10

20

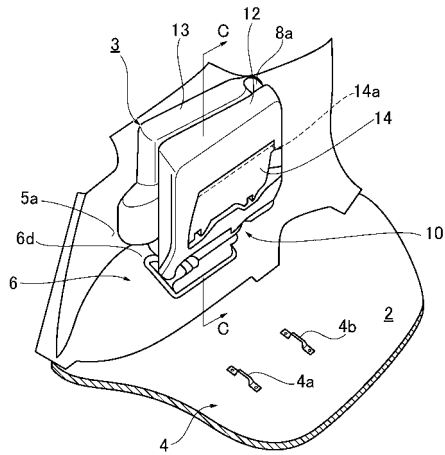
【図1】



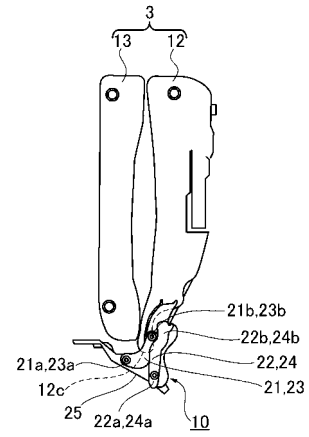
【図2】



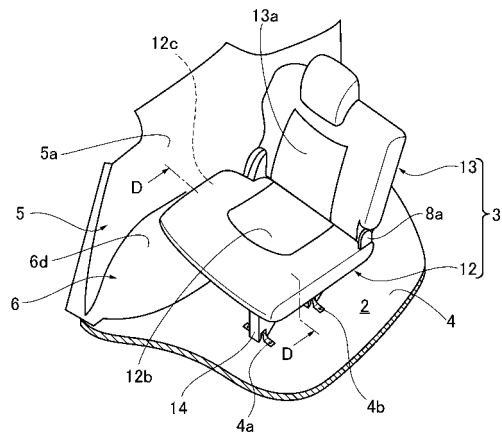
【図 3】



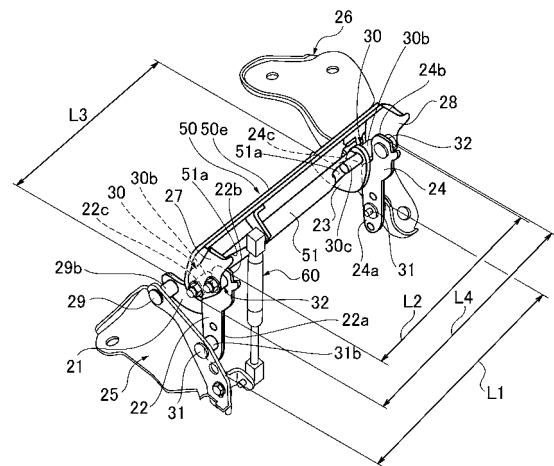
【図 4】



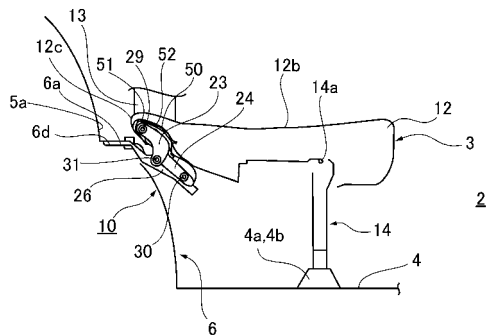
【図 5】



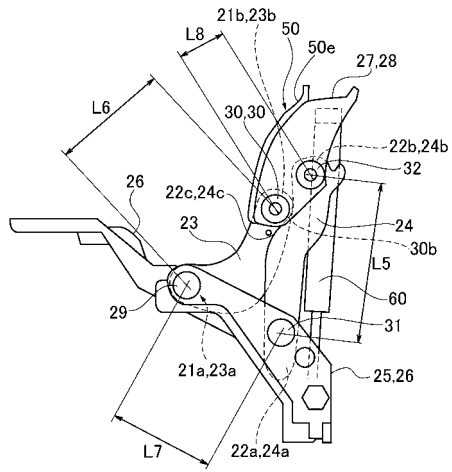
【図 7】



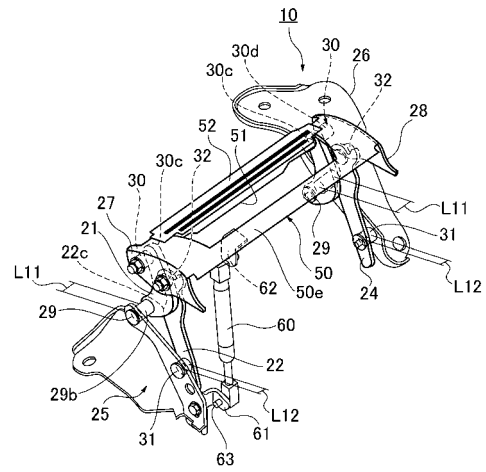
【図 6】



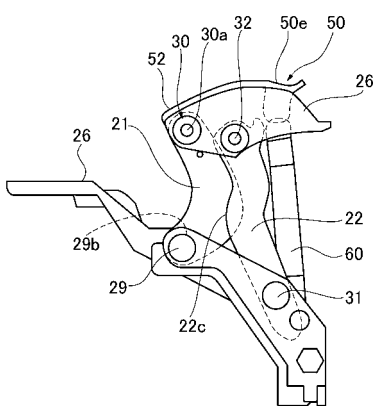
【図 8】



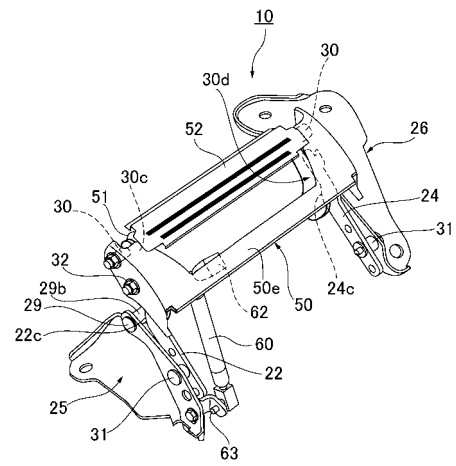
【図 9】



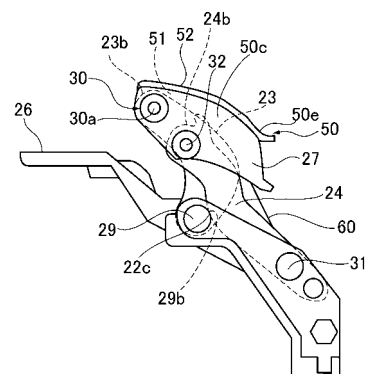
【図 10】



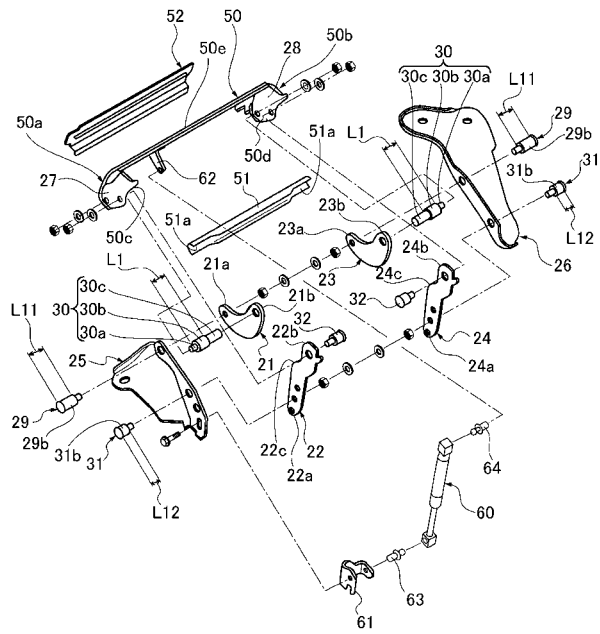
【図 11】



【図 12】



【図 13】



【図 14】

