

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6533563号  
(P6533563)

(45) 発行日 令和1年6月19日(2019.6.19)

(24) 登録日 令和1年5月31日(2019.5.31)

(51) Int.Cl. F I  
**B6OR 13/02 (2006.01)** B6OR 13/02 B

請求項の数 11 (全 12 頁)

|           |                              |           |                 |
|-----------|------------------------------|-----------|-----------------|
| (21) 出願番号 | 特願2017-203644 (P2017-203644) | (73) 特許権者 | 000005326       |
| (22) 出願日  | 平成29年10月20日 (2017.10.20)     |           | 本田技研工業株式会社      |
| (65) 公開番号 | 特開2019-77233 (P2019-77233A)  |           | 東京都港区南青山二丁目1番1号 |
| (43) 公開日  | 令和1年5月23日 (2019.5.23)        | (74) 代理人  | 100076428       |
| 審査請求日     | 平成30年5月29日 (2018.5.29)       |           | 弁理士 大塚 康德       |
|           |                              | (74) 代理人  | 100115071       |
|           |                              |           | 弁理士 大塚 康弘       |
|           |                              | (74) 代理人  | 100112508       |
|           |                              |           | 弁理士 高柳 司郎       |
|           |                              | (74) 代理人  | 100116894       |
|           |                              |           | 弁理士 木村 秀二       |
|           |                              | (74) 代理人  | 100134175       |
|           |                              |           | 弁理士 永川 行光       |
|           |                              | (74) 代理人  | 100166648       |
|           |                              |           | 弁理士 鑄田 伸宜       |

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車体構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車体の側壁内装を形成する内装部材と、シートとを備える車体構造であって、前記内装部材は、車外側に向かって陥凹した陥凹部を有し、前記内装部材には、前記陥凹部に収納される備品を前記陥凹部内に拘束する帯状部材が設けられ、

前記シートは、シート本体と、前記シート本体に対して着脱可能なヘッドレストと、を有しており、

前記帯状部材は、前記陥凹部外で前記ヘッドレストを拘束可能に構成されたことを特徴とする車体構造。

10

【請求項2】

前記帯状部材は、前記陥凹部と共に第1閉ループを形成することで前記第1閉ループ内に前記備品を拘束可能かつ前記第1閉ループよりも車内側において第2閉ループを形成することで前記第2閉ループ内に前記ヘッドレストを拘束可能に構成された

ことを特徴とする請求項1に記載の車体構造。

【請求項3】

前記帯状部材は、

前記陥凹部の周辺の所定位置から延びた帯状の第1部分と、

前記陥凹部の周辺の前記所定位置とは反対側の位置から延びた帯状の第2部分と、

前記第1部分から分岐して延びた帯状の第3部分と、

20

を含み、

前記第1閉ループは前記第1部分および前記第2部分により形成され、  
前記第2閉ループは前記第1部分および前記第3部分により形成される  
ことを特徴とする請求項2に記載の車体構造。

【請求項4】

前記帯状部材は、長さを調整可能に構成された  
ことを特徴とする請求項1に記載の車体構造。

【請求項5】

前記内装部材は、前記陥凹部の下方において、前記帯状部材により拘束された前記ヘッドレストを載置可能な突出部をさらに含む

10

ことを特徴とする請求項1から請求項4の何れか1項に記載の車体構造。

【請求項6】

前記突出部は、ホイールハウスに対応する位置に設けられた  
ことを特徴とする請求項5に記載の車体構造。

【請求項7】

前記内装部材には、前記陥凹部と前記突出部との間に収納庫が更に設けられている  
ことを特徴とする請求項5又は請求項6に記載の車体構造。

【請求項8】

前記帯状部材は、車体水平方向において前記ヘッドレストの重心位置と重なるように、  
前記ヘッドレストを拘束可能である

20

ことを特徴とする請求項5から請求項7の何れか1項に記載の車体構造。

【請求項9】

前記ヘッドレストは、前記シート本体に取り付けられた状態で側面となる第1面と、その反対側の第2面とを有しており、

前記第1面が前記突出部と接した状態で前記ヘッドレストが前記帯状部材で拘束された場合、前記帯状部材は、前記帯状部材が前記第1面と前記第2面との中間位置と通るように、前記ヘッドレストを拘束可能である

ことを特徴とする請求項8に記載の車体構造。

【請求項10】

前記シート本体は折り畳み可能に構成された

30

ことを特徴とする請求項1から請求項9の何れか1項に記載の車体構造。

【請求項11】

前記陥凹部は、荷室空間の側方側に設けられた

ことを特徴とする請求項1から請求項10の何れか1項に記載の車体構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車体構造に関する。

【背景技術】

【0002】

車体構造のなかには、シートのヘッドレストをシート本体に対して着脱可能なものがある。シート本体から取り外されたヘッドレストは、車内の所定位置に適切に固定されることが望ましい。これにより、ヘッドレストの紛失を防ぎ、或いは、車両走行中の振動や加減速等に起因してヘッドレストが固定位置からリリースされてしまうといった事態を防ぐことができる。

40

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】特開2016-221986号公報

【発明の概要】

50

## 【発明が解決しようとする課題】

## 【0004】

ヘッドレストの固定方法の一案として、ベルト等の帯状部材を用いてヘッドレストを所定位置に固定することが考えられる（特許文献1参照）。一方、他の用途の帯状部材が存在する場合、ヘッドレストを固定するための帯状部材を更に設置するのは、例えば、車内の美観を損ねる原因となり、或いは、これら帯状部材を使用する際に混乱を招く原因ともなりうる。よって、比較的簡便な構成でヘッドレストを所定位置に固定する技術が求められる。

## 【0005】

本発明は、シート本体から取り外されたヘッドレストを所定位置に固定することを比較的簡便な構成で可能にすることを目的とする。

10

## 【課題を解決するための手段】

## 【0006】

本発明の一つの態様は、車体構造に係り、前記車体構造は、車体の側壁内装を形成する内装部材と、シートとを備える車体構造であって、前記内装部材は、車体外側に向かって陥凹した陥凹部を有し、前記内装部材には、前記陥凹部に収納される備品を前記陥凹部に拘束する帯状部材が設けられ、前記シートは、シート本体と、前記シート本体に対して着脱可能なヘッドレストと、を有しており、前記帯状部材は、前記陥凹部外で前記ヘッドレストを拘束可能に構成されたことを特徴とする。

## 【発明の効果】

20

## 【0007】

本発明によれば、ヘッドレストを所定位置に適切に固定することができる。

## 【図面の簡単な説明】

## 【0008】

【図1】車体構造を説明するための斜視図である。

【図2】内装部材の形状を説明するための斜視図である。

【図3】内装部材の裏側（車体外側）の構造を説明するための斜視図である。

【図4】内装部材にヘッドレストを固定する時の態様を模式的に示した断面図である。

【図5】内装部材にヘッドレストを固定した時の態様を説明するための斜視図である。

【図6】内装部材にヘッドレストを固定しない時の態様を模式的に示した断面図である。

30

## 【発明を実施するための形態】

## 【0009】

以下、添付図面を参照しながら本発明の実施形態について説明する。なお、各図は、実施形態の構造ないし構成を示す模式図であり、図示された各部材の寸法は必ずしも現実のものを反映するものではない。また、各図において、同一の部材または同一の構成要素には同一の参照番号を付しており、以下、重複する内容については説明を省略する。

## 【0010】

図1(A)は、実施形態に係る車体構造1を車体後方側から示した斜視図である。図中には、構造の理解の容易化のため、互いに直交するX軸、Y軸およびZ軸を示す（他の図においても同様とする。）。X方向は車体前後方向に対応し、Y方向は車幅方向に対応し、また、Z方向は車体上下方向に対応する。

40

## 【0011】

本明細書において、前/後、左/右（側方）、上/下等の表現は、車体を基準とする相対的な位置関係を示す。例えば、「前」、「前方」等の表現は+X方向に対応し、「後」、「後方」等の表現は-X方向に対応する。同様に、内/外（車内外）等の表現についても車体を基準とする相対的な位置関係を示す。

## 【0012】

車体構造1は、内装部材2、及び、シート3を備える。内装部材2は、車体の内装を形成する。図1(B)は、荷室空間Sの右側部分の拡大図である。本実施形態では、内装部材2は、車体の側壁内装を形成する側壁部21を含み、これにより、荷室空間Sが画定さ

50

れる。なお、本実施形態では荷室空間 S の右側部分に着目して説明するが、本実施形態の内容は左側部分にも適用可能である。

【 0 0 1 3 】

シート 3 は、荷室空間 S より前方に 1 以上設置され、図中には Y 方向に並設された 2 つのリアシートを示す。シート 3 は、シート本体 3 1、及び、ヘッドレスト 3 2 を有する。シート本体 3 1 は、座面を形成するシートクッションと、背もたれを形成するシートバックとを含む。本実施形態では、荷室空間 S は、シートバックにより画定され、車内（キャビン）の一部として形成される。

【 0 0 1 4 】

本実施形態では、シート 3 は折り畳み式で構成されており、シート本体 3 1 を、シートバックがシートクッションに近接 / 接触するように折り畳んで、シートバックの背面側をフロアの一部として扱うことが可能である。ユーザ（運転者を含む乗員）は、使用する予定のないシート本体 3 1 を折り畳むことで車内を広く活用することができる。ヘッドレスト 3 2 はシート本体 3 1 に対して着脱可能であり、シート本体 3 1 を折り畳む際には、シート本体 3 1 からヘッドレスト 3 2 を取り外すことができる。なお、図中に示されたリアシートの他、それより前のシート（例えば助手席）も折り畳み式で構成されてもよい。

10

【 0 0 1 5 】

なお、図 1（A）では車体後部の荷室空間 S を図示するため、リアゲート（バックドア）を不図示としたが、このリアゲートには、例えばヒンジ式（回動式）、スライド式等、公知の方式が採用されればよい。

20

【 0 0 1 6 】

図 2 は、内装部材 2 の側壁部 2 1 の構造について、車内側から見た様子を示す斜視図である。側壁部 2 1 は、陥凹部 2 1 1、収納庫 2 1 2、突出部 2 1 3、及び、連結部 2 1 4 を含む。陥凹部 2 1 1 は、車外側に陥凹して形成され、例えば三角表示板等の備品を収納可能である。なお、備品の例としては、三角表示板の他、工具箱、発煙筒その他の車載用の備品が挙げられる（以下において単に「備品」と表現する。）。

【 0 0 1 7 】

収納庫 2 1 2 は、陥凹部 2 1 1 の下に設けられ、開閉可能に構成されている。収納庫 2 1 2 には、例えば整備用工具等を収納可能であり、これにより収納性が向上する。なお、収納庫 2 1 2 の上面部は、陥凹部 2 1 1 の下面を形成している。

30

【 0 0 1 8 】

突出部 2 1 3 は、陥凹部 2 1 1 及び収納庫 2 1 2 の下方において車内側に突出した部分である。本実施形態では、突出部 2 1 3 は、ホイールハウスの位置に対応して設けられ、ホイールハウスのための空間の確保に寄与している。詳細については後述とするが、突出部 2 1 3 の上面 F 1 は略平坦になっている。

【 0 0 1 9 】

連結部 2 1 4 は、不図示のサイドシルに連結され、これにより、側壁部 2 1 が車体に対して固定される。

【 0 0 2 0 】

図 3 は、側壁部 2 1 の構造を車外側（図 2 とは反対側）から見た斜視図である。詳細については後述とするが、陥凹部 2 1 1 の車外側の面 F 2 には、帯状部材 9 1 がビス 9 2 で固定されており、帯状部材 9 1 は孔 9 3 を通って車内側まで延びる。なお、図 2 では、陥凹部 2 1 1 の中が見えるように帯状部材 9 1 を不図示としたが、実際には、帯状部材 9 1 が孔 9 3 から車内側に延びているものとする。

40

【 0 0 2 1 】

帯状部材 9 1 には、布製のベルトが用いられうるが、例えば革等、他の材料のベルトが用いられてもよい。また、孔 9 3 は、本実施形態では、縦長のスリット孔とするが、帯状部材 9 1 が挿通可能なサイズの開口であればよく、該開口の形状は本例に限られるものではない。

【 0 0 2 2 】

50

上述の帯状部材 9 1 は、備品を陥凹部 2 1 1 内に拘束可能であると共に、シート本体 3 1 から取り外されたヘッドレスト 3 2 を陥凹部 2 1 1 外で拘束可能に構成される。このことを、以下、図 4 を参照しながら述べる。

【 0 0 2 3 】

図 4 は、ヘッドレスト 3 2 を帯状部材 9 1 で拘束する場合の帯状部材 9 1 の態様を示す模式図（- Z 方向の視点での X - Y 平面の断面図）である。本実施形態では、帯状部材 9 1 は、3 つ部分 9 1 A ~ 9 1 C を含む（本明細書において、これらを特に区別しない場合には単に「帯状部材 9 1」と表現する。）。部分 9 1 A は、陥凹部 2 1 1 の前方側の位置に設けられた孔 9 3（区別のため「孔 9 3 A」とする。）から車内側に延びている。部分 9 1 B は、陥凹部 2 1 1 の後方側の位置に設けられた孔 9 3（区別のため「孔 9 3 B」とする。）から車内側に延びている。

10

【 0 0 2 4 】

ここで、部分 9 1 B の先端部は、輪が形成されるように縫合されており、部分 9 1 B の先端部には、この輪を通る 2 つのリング部材 9 5 B（それぞれ「リング部材 9 5 B 1」及び「リング部材 9 5 B 2」とする。）が配される。これらリング部材 9 5 B 1 及び 9 5 B 2 は、実質的に環状であればよく、例えば D 状、O 状、矩形状であってもよいし、或いは、一部が分離した C 状であってもよい。

【 0 0 2 5 】

部分 9 1 C は、部分 9 1 A から分岐して延びており、本実施形態では、一端部側において部分 9 1 A に対して縫合により結合されている。部分 9 1 C の先端部（部分 9 1 A と結合された側の端部とは反対側の端部）は、部分 9 1 B 同様、輪が形成されるように縫合されており、部分 9 1 C の先端部には、この輪を通る 2 つのリング部材 9 5 C（それぞれ「リング部材 9 5 C 1」及び「リング部材 9 5 C 2」とする。）が配される。これらリング部材 9 5 C 1 及び 9 5 C 2 は、上記リング部材 9 5 B 同様、実質的に環状であればよい。

20

【 0 0 2 6 】

ここで、部分 9 1 A は、リング部材 9 5 B 1 の中を通った後、リング部材 9 5 B 2 の中を通り、そして、リング部材 9 5 B 2 で折り返されてリング部材 9 5 B 1 の中を再び通る。これにより、部分 9 1 A 及び 9 1 B は陥凹部 2 1 1 と共に閉ループ R 1 を形成する。そして、部分 9 1 A を車内側（ここでは + X 方向及び / 又は - Y 方向）に引っ張ることで、この閉ループ R 1 内に備品を拘束して、該備品を陥凹部 2 1 1 内に固定することができる。

30

【 0 0 2 7 】

部分 9 1 A は、更に、リング部材 9 5 C 1 を通った後、リング部材 9 5 C 2 の中を通り、そして、リング部材 9 5 C 2 で折り返されてリング部材 9 5 C 1 の中を再び通る。これにより、部分 9 1 A 及び 9 1 C は閉ループ R 1 よりも車内側に閉ループ R 2 を形成する。そして、部分 9 1 A を車内側（ここでは - X 方向及び / 又は - Y 方向）に引っ張ることで、この閉ループ R 2 内にヘッドレスト 3 2 を拘束して、ヘッドレスト 3 2 を陥凹部 2 1 1 外で固定することができる。

【 0 0 2 8 】

このように、帯状部材 9 1 の部分 9 1 A ~ 9 1 C で形成された 2 つの閉ループ R 1 及び R 2 により、備品およびヘッドレスト 3 2 をそれぞれ個別に拘束することで、これらの個々を安定的に固定することができる。

40

【 0 0 2 9 】

部分 9 1 A には留め具 9 4 が設けられる。本実施形態では、留め具 9 4 は、部分 9 1 A と部分 9 1 C とが結合された位置と、部分 9 1 A のリング部材 9 5 B を通る位置との間に、縫合により固定されている。詳細については後述とするが、閉ループ R 2 内にヘッドレスト 3 2 を拘束しない場合の部分 9 1 A の余剰分を、この留め具 9 4 に留めることができる。

【 0 0 3 0 】

図 5 は、帯状部材 9 1 で拘束されたヘッドレスト 3 2 の態様を示す。即ち、ヘッドレス

50

ト 3 2 は、図 4 を参照しながら述べた閉ループ R 2 内に拘束され、側壁部 2 1 に対して固定されている。ここでは図示されていないが、ヘッドレスト 3 2 の車外側では、閉ループ R 1 内に備品が拘束され、この備品が陥凹部 2 2 1 と上記拘束されたヘッドレスト 3 2 との間で固定された状態となっている。なお、図 5 には、2 つのヘッドレスト 3 2 が帯状部材 9 1 で拘束された態様を示すが、帯状部材 9 1 で拘束可能なヘッドレスト 3 2 の数は本例に限られない。

【 0 0 3 1 】

本実施形態では、図 5 に示されるように、ヘッドレスト 3 2 は横向きの姿勢で固定される。即ち、使用時（シート本体 3 1 に取り付けられた状態で）のヘッドレスト 3 2 の一方の側面を面 F 3 とし、他方の側面を面 F 4 とした場合、ヘッドレスト 3 2 は、面 F 3 / F 4 が下側 / 上側の位置関係となる姿勢で固定される。本実施形態では、面 F 3 が下側であり且つ面 F 4 が上側であるものとする。

10

【 0 0 3 2 】

ここで、ヘッドレスト 3 2 は、帯状部材 9 1 で拘束されると共に、面 F 3 において突出部 2 1 3 の上面 F 1 と当接することで支持される。即ち、突出部 2 1 3 の上面 F 1 は、ヘッドレスト 3 2 を載置するための載置面を形成しており、突出部 2 1 3 は、面 F 1 に載置されたヘッドレスト 3 2 を支持する。これにより、帯状部材 9 1 が弛んだとしてもヘッドレスト 3 2 が落下することなく、ヘッドレスト 3 2 を安定した姿勢で固定することができる。本実施形態では、面 F 1 は X - Y 平面と略平行であるものとするが、他の実施形態として、面 F 1 は X - Y 平面に対して車内側に傾斜していてもよい。

20

【 0 0 3 3 】

本実施形態では、収納庫 2 1 2 は蓋を回動させて開閉させる方式とするが、収納庫 2 1 2 が引き出し方式の場合には、面 F 1 は、該引き出された収納庫 2 1 2 を支持することもできる。また、収納庫 2 1 2 を陥凹部 2 1 1 と突出部 2 1 3 との間に位置させることで、陥凹部 2 1 1 と突出部 2 1 3 との間のスペースを有効活用し、収納性を向上させることができる。

【 0 0 3 4 】

ヘッドレスト 3 2 を帯状部材 9 1 により拘束する際、この帯状部材 9 1 が車体水平方向（X - Y 平面と平行な方向）においてヘッドレスト 3 2 の重心位置と重なるようにすることで、ヘッドレスト 3 2 をより適切に固定可能となる。本実施形態では、ヘッドレスト 3 2 は横向きの姿勢で固定されるため、帯状部材 9 1 が車体水平方向において面 F 3 と面 F 4 との中間位置を通るようにヘッドレスト 3 2 を拘束する。

30

【 0 0 3 5 】

このことを実現するため、帯状部材 9 1 の部分 9 1 A 及び 9 1 B をそれぞれ挿通させる孔 9 3 A 及び 9 3 B は、帯状部材 9 1 が面 F 3 と面 F 4 との中間位置を通ることが可能な位置に設けられればよい。即ち、

H : 面 F 1 から孔 9 3 A 及び孔 9 3 B までの上下方向の距離（高さ）、

W : 面 F 3 から面 F 4 までの距離（ヘッドレスト 3 2 の幅）

としたとき、

$$0.4 \times W \leq H \leq 0.6 \times W$$

を満たすとよい。より好適には

$$0.45 \times W \leq H \leq 0.55 \times W$$

を満たすとよい。

40

【 0 0 3 6 】

図 6 は、ヘッドレスト 3 2 を帯状部材 9 1 で拘束しない場合の帯状部材 9 1 の態様を、図 4 同様に示す。ヘッドレスト 3 2 を帯状部材 9 1 で拘束しない場合（例えば、ヘッドレスト 3 2 をシート本体 3 1 に挿しておく場合）、帯状部材 9 1 は、備品のみを拘束するのに用いられうる。そのため、部分 9 1 A に余剰分（使用しない部分）が発生する。ここで、この余剰分を前述の留め具 9 4 で留めておくことができる。

【 0 0 3 7 】

50

留め具 9 4 は、本実施形態では環状のベルトとする。部分 9 1 A は、リング部材 9 5 B を通って閉ループ R 1 を形成する点については前述同様である（図 4 参照）。その後、部分 9 1 A は留め具 9 4 を通る。それから、部分 9 1 A は、リング部材 9 5 C 1 を通った後、リング部材 9 5 C 2 の中を通り、そして、リング部材 9 5 C 2 で折り返されてリング部材 9 5 C 1 の中を再び通る。最後に、部分 9 1 A は留め具 9 4 を再び通る。これにより、ヘッドレスト 3 2 を帯状部材 9 1 で拘束しない場合に生じる部分 9 1 A の余剰分を留め具 9 4 で留めることが可能となり、荷室空間 S を整理して車内の美観を向上させることができる。

【 0 0 3 8 】

以上、本実施形態によれば、シート本体 3 1 から取り外したヘッドレスト 3 2 を比較的簡便な構成で固定可能となる。また、ヘッドレスト 3 2 を固定すると共に、三角表示板等の備品も陥凹部 2 1 1 に収納可能である。本実施形態では、ヘッドレスト 3 2 は荷室空間 S 側方に固定されるため、乗員の妨げとなることもなく、即ち、乗員に快適な空間を提供することが可能となり、乗り心地を向上させることができる。このことは、荷室空間 S を使用する際（荷室空間 S に他の荷物を積載する際）にも、その妨げになることもない。

10

【 0 0 3 9 】

また、本実施形態によれば、シート本体 3 1 を折り畳む際にシート本体 3 1 から取り外されたヘッドレスト 3 2 を所定位置に固定しておくことが可能となる。そのため、本実施形態の内容は、シート 3 が折り畳み式の車体構造 1 に好適に適用可能である。しかしながら、本実施形態の内容は、シート 3 が折り畳み式でない構造にも適用可能である。

20

【 0 0 4 0 】

再び図 4 及び図 6 を参照すると、本実施形態では、帯状部材 9 1 の部分 9 1 A 及び 9 1 B は、陥凹部 2 1 1 の裏側（図 3 を参照しながら述べた面 F 2 側）に個別にビス 9 2 で固定されたものとしたが、例えば接着剤等、他の方法で固定されてもよい。或いは、他の実施形態として、部分 9 1 A 及び 9 1 B は、互いに溶着され又は一体に構成されていてもよいし、プッシュナット等で互いに固定されてもよい。

【 0 0 4 1 】

また、本実施形態では、部分 9 1 C は、部分 9 1 A に対して縫合により結合されているものとしたが、部分 9 1 A 及び 9 1 C の結合態様はこれに限られるものではない。例えば、他の実施形態として、部分 9 1 A 及び 9 1 C は、接着剤、ファスナ、スナップボタン等により互いに結合されていてもよいし、或いは、これらは互いに溶着され又は一体に構成されてもよい。このことは、部分 9 1 B 及び 9 1 C のそれぞれの先端部の縫合についても同様である。

30

【 0 0 4 2 】

また、本実施形態では、帯状部材 9 1 を、3つの部分 9 1 A ~ 9 1 C により備品とヘッドレスト 3 2 とを個別に拘束可能な構成としたが、これらの拘束態様および帯状部材 9 1 の構成はこれに限られるものではない。例えば、他の実施形態として、帯状部材 9 1 を2つの部分 9 1 A 及び 9 1 B で構成し、それらの少なくとも一方を長さ調整可能な構成にして、備品とヘッドレスト 3 2 とを一緒に拘束してもよい。更に他の実施形態として、ラッチやストライカを用いたバックル機構ないしロック機構が帯状部材 9 1 として採用されてもよい。

40

【 0 0 4 3 】

また、本実施形態では、孔 9 3 A 及び 9 3 B は、陥凹部 2 1 1 の前方側および後方側にそれぞれ位置するものとしたが、これらの位置はこれに限られるものではない。例えば、他の実施形態として、孔 9 3 A 及び 9 3 B は陥凹部 2 1 1 の上側および下側に設けられてもよく、陥凹部 2 1 1 の周辺の所定位置に設けられればよい。

【 0 0 4 4 】

以上、いくつかの好適な態様を例示したが、本発明はこれらの例に限られるものではなく、本発明の趣旨を逸脱しない範囲で、その一部が変更されてもよい。例えば、各実施形態の内容に、目的、用途等に応じて他の要素を組み合わせることも可能であるし、或る実

50

施形態の内容に他の実施形態の内容の一部を組み合わせることも可能である。また、本明細書に記載された個々の用語は、本発明を説明する目的で用いられたものに過ぎず、本発明は、その用語の厳密な意味に限定されるものでないことは言うまでもなく、その均等物をも含む。

【0045】

上述の実施形態の特徴を以下にまとめる。

【0046】

第1の態様は、車体構造（例えば1）に係り、前記車体構造は、車体の側壁内装を形成する内装部材（例えば2）と、シート（例えば3）とを備える車体構造であって、前記内装部材は、車外側に向かって陥凹した陥凹部（例えば211）を有し、前記内装部材には、前記陥凹部に収納される備品を前記陥凹部に拘束する带状部材（例えば91）が設けられ、前記シートは、シート本体（例えば31）と、前記シート本体に対して着脱可能なヘッドレスト（例えば32）と、を有しており、前記带状部材は、前記陥凹部外で前記ヘッドレストを拘束可能に構成される。

10

【0047】

第1の態様によれば、シート本体から取り外したヘッドレストを内装部材に対して比較的簡便な構成で固定可能となる。また、ヘッドレストの固定を実現すると共に、三角表示板等の備品も陥凹部に収納可能である。

【0048】

第2の態様では、前記带状部材は、前記陥凹部と共に第1閉ループ（例えばR1）を形成することで前記第1閉ループ内に前記備品を拘束可能かつ前記第1閉ループよりも車内側において第2閉ループ（例えばR2）を形成することで前記第2閉ループ内に前記ヘッドレストを拘束可能に構成される。

20

【0049】

第2の態様によれば、ヘッドレストと備品とを带状部材により個別に拘束することで、それら個々を安定して固定可能となる。

【0050】

第3の態様では、前記带状部材は、前記陥凹部の周辺の所定位置から延びた带状の第1部分（例えば91A）と、前記陥凹部の周辺の前記所定位置とは反対側の位置から延びた带状の第2部分（例えば91B）と、前記第1部分から分岐して延びた带状の第3部分（例えば91C）と、を含み、前記第1閉ループは前記第1部分および前記第2部分により形成され、前記第2閉ループは前記第1部分および前記第3部分により形成される。

30

【0051】

第3の態様によれば、上記第2の態様を適切に実現可能である。

【0052】

第4の態様では、前記带状部材は、長さを調整可能に構成される。

【0053】

第4の態様によれば、例えば、带状部材の長さを短くして該带状部材により備品のみを拘束し、或いは、带状部材の長さを長くして該带状部材により備品およびヘッドレストを拘束することができる。

40

【0054】

第5の態様では、前記内装部材は、前記陥凹部の下方において、前記带状部材により拘束された前記ヘッドレストを載置可能な突出部（例えば213）をさらに含む。

【0055】

第5の態様によれば、突出部でヘッドレストを支持可能となり、ヘッドレストを安定した状態で固定可能となる。

【0056】

第6の態様では、前記突出部は、ホイールハウスに対応する位置に設けられる。

【0057】

第6の態様によれば、上記突出部はホイールハウスの空間の確保にも寄与する。

50

## 【 0 0 5 8 】

第 7 の態様では、前記内装部材には、前記陥凹部と前記突出部との間に収納庫（例えば 2 1 2 ）が更に設けられる。

## 【 0 0 5 9 】

第 7 の態様によれば、内装部材内の陥凹部と突出部との間のスペースを有効活用し、収納性を向上させることができる。

## 【 0 0 6 0 】

第 8 の態様では、前記帯状部材は、車体水平方向（例えば X - Y 平面と平行な方向）において前記ヘッドレストの重心位置と重なるように、前記ヘッドレストを拘束可能である。

10

## 【 0 0 6 1 】

第 8 の態様によれば、ヘッドレストを安定した状態で固定可能となる。

## 【 0 0 6 2 】

第 9 の態様では、前記ヘッドレストは、前記シート本体に取り付けられた状態で側面となる第 1 面（例えば F 3 ）と、その反対側の第 2 面（例えば F 4 ）とを有しており、前記第 1 面が前記突出部と接した状態で前記ヘッドレストが前記帯状部材で拘束された場合、前記帯状部材は、前記帯状部材が前記第 1 面と前記第 2 面との中間位置と通るように、前記ヘッドレストを拘束可能である。

## 【 0 0 6 3 】

第 9 の態様によれば、ヘッドレストを更に安定した状態で固定可能となる。

20

## 【 0 0 6 4 】

第 1 0 の態様では、前記シート本体は折り畳み可能に構成される。

## 【 0 0 6 5 】

第 1 0 の態様は、折り畳み式のシートを備える車体構造に好適に適用可能である。例えば、シート本体を折り畳む際に、該シート本体からヘッドレストを取り外し、該ヘッドレストを内装部材に対して固定すればよい。

## 【 0 0 6 6 】

第 1 1 の態様では、前記陥凹部は、荷室空間（例えば S ）の側方側に設けられる。

## 【 0 0 6 7 】

第 1 1 の態様によれば、乗員の妨げとならない荷室空間側方にヘッドレストを固定することで乗り心地を向上させる。また、荷室空間側方にヘッドレストを固定するため、荷室空間を使用する際（他の荷物を積載する際）にも、その妨げにならない。

30

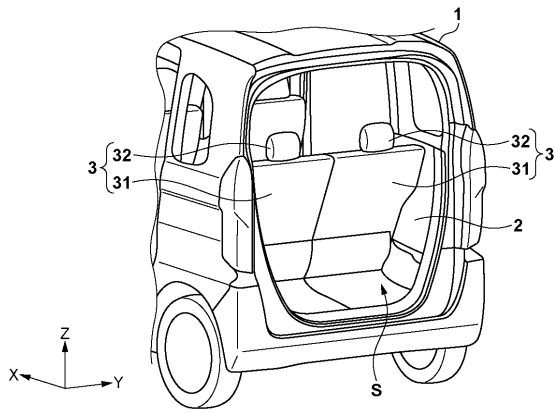
## 【 符号の説明 】

## 【 0 0 6 8 】

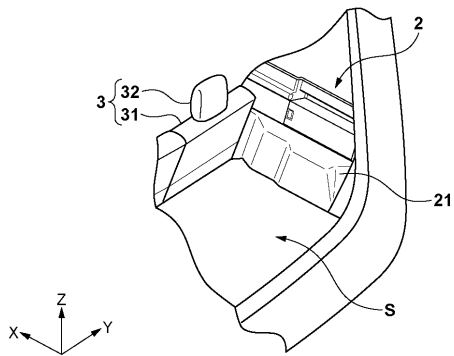
1 : 車体構造、2 : 内装部材、2 1 : 側壁部、2 1 1 : 陥凹部、9 1 ( 9 1 A ~ 9 1 C ) : 帯状部材、3 : シート、3 1 : シート本体、3 2 : ヘッドレスト。

【 図 1 】

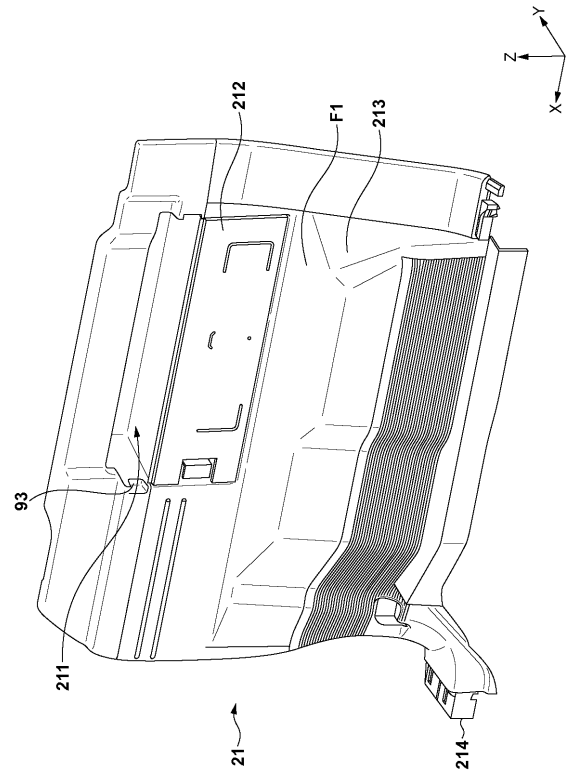
(A)



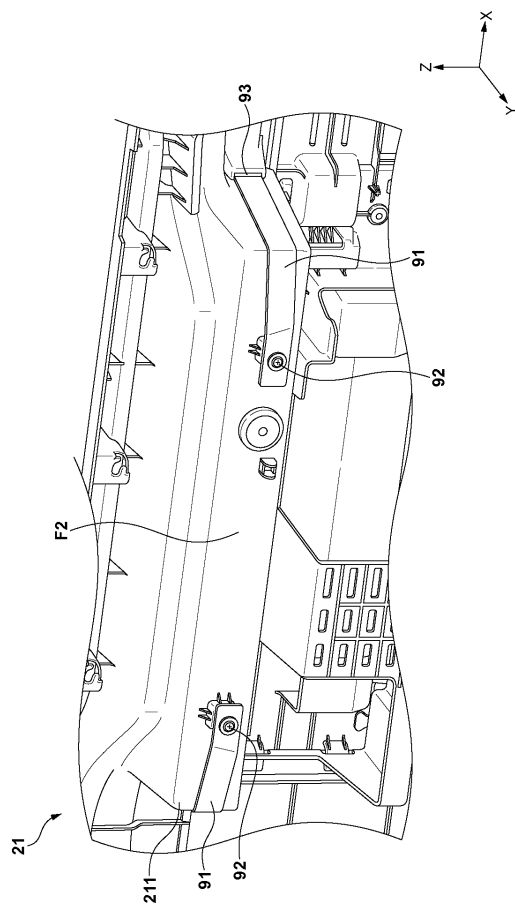
(B)



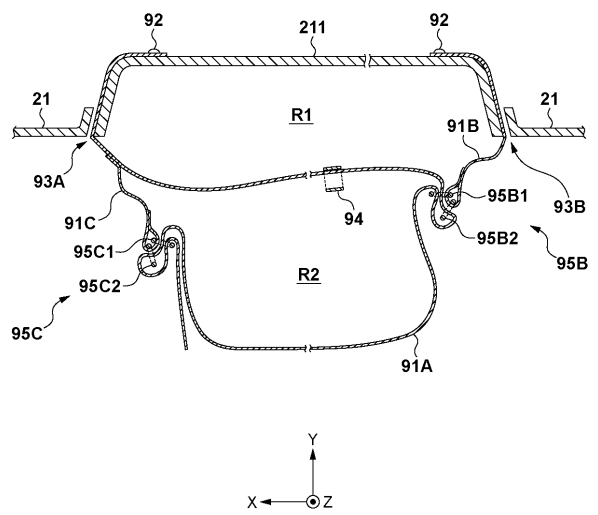
【 図 2 】



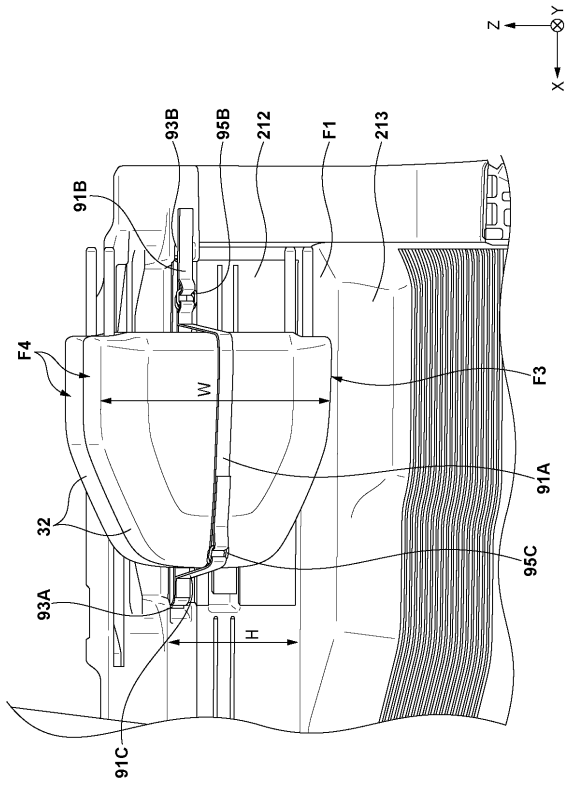
【 図 3 】



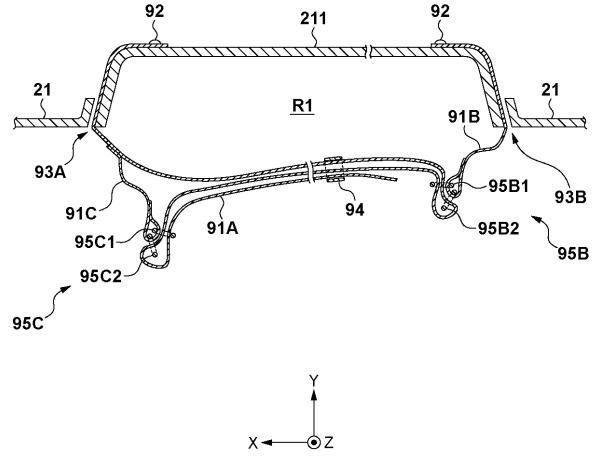
【 図 4 】



【 図 5 】



【 図 6 】



---

フロントページの続き

- (72)発明者 山口 拓  
埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
- (72)発明者 山口 真生  
埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
- (72)発明者 豊永 健一  
栃木県芳賀郡芳賀町芳賀台89番4号 株式会社ホンダテクノフォート内

審査官 上谷 公治

- (56)参考文献 実開昭61-193842(JP,U)  
特開2003-276487(JP,A)  
特開2012-126203(JP,A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)  
B60R 13/02