

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6023637号
(P6023637)

(45) 発行日 平成28年11月9日(2016.11.9)

(24) 登録日 平成28年10月14日(2016.10.14)

(51) Int.Cl.		F 1			
B 6 0 N	2/32	(2006.01)	B 6 0 N	2/32	
B 6 0 N	3/00	(2006.01)	B 6 0 N	3/00	Z

請求項の数 4 (全 13 頁)

(21) 出願番号	特願2013-88861 (P2013-88861)	(73) 特許権者	000005326
(22) 出願日	平成25年4月19日 (2013. 4. 19)		本田技研工業株式会社
(65) 公開番号	特開2014-210543 (P2014-210543A)		東京都港区南青山二丁目1番1号
(43) 公開日	平成26年11月13日 (2014. 11. 13)	(73) 特許権者	000133098
審査請求日	平成27年10月6日 (2015. 10. 6)		株式会社タチエス
			東京都昭島市松原町3丁目3番7号
		(74) 代理人	100064908
			弁理士 志賀 正武
		(74) 代理人	100146835
			弁理士 佐伯 義文
		(74) 代理人	100175802
			弁理士 寺本 光生
		(74) 代理人	100094400
			弁理士 鈴木 三義

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 ベンチシートのシートクッション構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

左右の着座部、及び該左右の着座部の間に配設された中央着座部が幅方向に一体的に形成されたシートクッションを備え、

前記中央着座部は、前側に形成された切欠き部内に設けられて前後方向に移動可能とされた可動クッションを備えたベンチシートのシートクッション構造であって、

前記可動クッションを車体フロアに固定する固定座と、

前記シートクッションのうち、前記左右の着座部の下方に設けられ、前記左右の着座部をそれぞれ支持する左右のシートクッションフレームと、

前記切欠き部内に配置されたトレイと、

前記左右のシートクッションフレームに連結されて前記トレイを支持するトレイ支持ワイヤと、を備え、

前記固定座は、左右の前記シートクッションフレームを左右方向で連結していることを特徴とするベンチシートのシートクッション構造。

【請求項2】

前記固定座には、前記可動クッションを前後方向に移動可能に支持する支持部が設けられていることを特徴とする請求項1記載のベンチシートのシートクッション構造。

【請求項3】

前記トレイは、前記可動クッションが前記切欠き部内に収容された着座状態において、前記可動クッションの下方に配置されるとともに、前記支持部に支持されていることを特

10

20

徴とする請求項 2 記載のベンチシートのシートクッション構造。

【請求項 4】

前記トレイは、前記支持部を上方から覆うカバー体と、前記カバー体から延設されて物品を載置可能なトレイ体と、が一体に形成されていることを特徴とする請求項 3 記載のベンチシートのシートクッション構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、ベンチシートのシートクッション構造に関するものである。

【背景技術】

10

【0002】

従来、車両用シートとして、シートクッションが前側分割体及び後側分割体に分割され、そのうち前側分割体がシートクッションの前端部を中心に反転変形する構成が知られている（例えば、下記特許文献 1 参照）。前側分割体の裏面（初期状態における下面）には、物品を載置可能なテーブル部材が設けられている。

この構成によれば、初期状態において、前側分割体の表面は後側分割体の上面とともにシートクッションの座面を構成し、反転状態において、前側分割体の裏面が上向きに露出することで、テーブル部材上に物品を載置できるようになっている（いわゆる、反転テーブル構造）。

【先行技術文献】

20

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】特開 2005 - 297633 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

ところで、近時ではリヤシート等、シートクッションが車幅方向の全体に亘って一体に形成された、いわゆるベンチシート型のシートクッションに上述した反転テーブル構造を採用することが検討されている。この場合、シートクッションのうち、中央着座部の前側部分に左右の着座部に対して後方に窪む切欠き部を形成し、この切欠き部内に前側分割体を反転可能に配置する構成が考えられる。

30

【0005】

しかしながら、上述したようにシートクッションの中央着座部に反転テーブル構造を採用する場合、後側部分は左右の着座部が中央着座部によって連設されるものの、前側部分は左右の着座部が切欠き部を介して離間することになり、シートクッション自体の剛性を確保することが難しい。

【0006】

そこで、本発明は、上述した事情に考慮してなされたもので、剛性を確保した上で、利便性を向上させることができるベンチシートのシートクッション構造を提供することを目的とする。

40

【課題を解決するための手段】

【0007】

上記目的を達成するために、請求項 1 に記載した発明は、左右の着座部（例えば、実施形態における左側着座部 81 及び右側着座部 82）、及び該左右の着座部の間に配設された中央着座部（例えば、実施形態における中央着座部 83）が幅方向に一体的に形成されたシートクッション（例えば、実施形態におけるシートクッション 21）を備え、前記中央着座部は、前側に形成された切欠き部（例えば、実施形態における切欠き部 86）内に設けられて前後方向に移動可能とされた可動クッション（例えば、実施形態における可動クッション 85）を備えたベンチシートのシートクッション構造であって、前記可動クッションを車体フロア（例えば、実施形態における車体フロア 11）に固定する固定座（例

50

例えば、実施形態における固定座 5 4) と、前記シートクッションのうち、前記左右の着座部の下方に設けられ、前記左右の着座部をそれぞれ支持する左右のシートクッションフレーム (例えば、実施形態における左フレーム 3 8 及び右フレーム 3 9) と、前記切欠き部内に配置されたトレイ (例えば、実施形態におけるトレイユニット 7 1) と、前記左右のシートクッションフレームに連結されて前記トレイを支持するトレイ支持ワイヤ (例えば、実施形態におけるトレイ支持ワイヤ 4 4) と、を備え、前記固定座は、左右の前記シートクッションフレームを左右方向で連結していることを特徴とする。

【 0 0 0 8 】

請求項 2 に記載した発明では、前記固定座には、前記可動クッションを前後方向に移動可能に支持する支持部 (例えば、実施形態における支持フレーム 5 8) が設けられていることを特徴とする。

10

【 0 0 0 9 】

請求項 3 に記載した発明では、前記トレイは、前記可動クッションが前記切欠き部内に收容された着座状態において、前記可動クッションの下方に配置されるとともに、前記支持部に支持されていることを特徴とする。

請求項 4 に記載した発明では、前記トレイは、前記支持部を上方から覆うカバー体 (例えば、実施形態におけるカバー体 7 2) と、前記カバー体から延設されて物品を載置可能なトレイ体 (例えば、実施形態におけるトレイ体 7 3) と、が一体に形成されていることを特徴とする。

【発明の効果】

20

【 0 0 1 0 】

請求項 1 に記載した発明によれば、中央着座部に形成された可動クッション用の切欠き部によって、左右の着座部を支持する左右のシートクッションフレームが離間している場合であっても、これら左右のシートクッションフレーム間を固定座によって連結することで、シートクッションの剛性の低下を抑制した上で、上述した反転テーブル構造を採用することができ、利便性を向上させることができる。

【 0 0 1 1 】

請求項 2 に記載した発明によれば、可動クッションが支持部を介して固定座に支持されているため、固定座を左右のシートクッションフレーム及び車体フロアに固定した状態で、可動クッションを固定座とは別々に取り付けることができる。これにより、シートクッションの剛性を確保し、かつシートクッションのうち、可動クッション以外の部品を位置決めした状態で、可動クッションを取り付けることができる。よって、組み付け精度の向上を図るとともに、取り付け作業を効率的に行うことができる。

30

【 0 0 1 2 】

請求項 3 に記載した発明によれば、着座状態に位置する可動クッションの下方に、トレイを配設することで、可動クッションの下方空間を有効活用することができ、利便性の更なる向上を図ることができる。

また、固定座を固定した状態で、上述したトレイを含め可動クッション側の部材を固定座と別々に取り付けることができる。これにより、組み付け精度の更なる向上を図るとともに、取り付け作業をより効率的に行うことができる。

40

【図面の簡単な説明】

【 0 0 1 3 】

【図 1】車両の概略構成図 (側面図) である。

【図 2】可動クッションの着座状態、及びアームレストの格納状態を示す後列シートの斜視図である。

【図 3】シートクッションフレームの平面図である。

【図 4】シートクッションの要部を示す分解斜視図である。

【図 5】シートクッションの要部を後方から見た斜視図である。

【図 6】図 2 の A - A 線に沿う断面図である。

【図 7】可動クッションの載置状態、及びアームレストの使用状態を示す後列シートの斜

50

視図である。

【図 8】図 7 の B - B 線に沿う断面図である。

【発明を実施するための形態】

【 0 0 1 4 】

次に、本発明の実施形態を図面に基づいて説明する。本実施形態では、車両の後列シートに本発明のベンチシートのシートクッション構造を採用した場合について説明する。なお、以下の説明における前後上下左右等の向きは、特に記載が無ければ車両における向きと同一とする。また、図中矢印 U P は上方を、矢印 F R は前方をそれぞれ示している。

【 0 0 1 5 】

[車両]

図 1 は、車両 1 0 の概略構成図（側面図）である。

図 1 に示すように、車両 1 0 の車体フロア 1 1 上には、前列シート 1 2 及び後列シート 1 3 が前後方向に間隔をあけて配列されている。

前列シート 1 2 は、シートクッション 1 4 と、シートクッション 1 4 の後端部に傾動可能に連結されたシートバック 1 5 と、を備え、前後方向にスライド移動可能に車体フロア 1 1 に固定されている。なお、図示しないが前列シート 1 2 は、車室内に左右一対で設けられている。

【 0 0 1 6 】

< 後列シート >

図 2 は可動クッション 8 5 の着座状態、及びアームレスト 9 8 の格納状態を示す後列シート 1 3 の斜視図である。

図 2 に示すように、本実施形態の後列シート 1 3 は、3 名の乗員が着座可能な、いわゆるベンチシート型とされ、車室内における車幅方向の全体に亘って形成されている。具体的に、後列シート 1 3 は、車幅方向の全体に亘って延設されたシートクッション 2 1 と、シートクッション 2 1 の後端部に傾動可能に連結されたシートバック 2 2 と、シートバック 2 2 の上部において、車幅方向に間隔をあけて設けられた複数（図示の例では、3 つ）のヘッドレスト 2 3 と、を備えている。

【 0 0 1 7 】

図 3 は、シートクッションフレーム 2 4 の平面図である。

図 3 に示すように、シートクッション 2 1 は、骨格をなすシートクッションフレーム 2 4 と、このシートクッションフレーム 2 4 を上方から被覆するクッションユニット 2 5 と、を備えている。

【 0 0 1 8 】

< シートクッションフレーム >

シートクッションフレーム 2 4 は、金属等からなる複数のワイヤが折り曲げられた状態でそれぞれ溶接等により結合されてなり、全体として平面視 C 字状に外觀構成されている。具体的に、シートクッションフレーム 2 4 は、車幅方向に間隔をあけて配置された平面視矩形形状の左フレーム（シートクッションフレーム）3 8 及び右フレーム（シートクッションフレーム）3 9 を備えている。これら左フレーム 3 8 及び右フレーム 3 9 は、シートクッション 2 1 のうち、後述する左右の着座部 8 1 , 8 2（図 2 参照）の外形形状に倣って延在する平面視矩形形状とされ、左右の着座部 8 1 , 8 2 をそれぞれ下方から支持している。なお、左フレーム 3 8 及び右フレーム 3 9 は、左右対称の形状であるため、以下の説明では、左フレーム 3 8 について主に説明し、右フレーム 3 9 において左フレーム 3 8 と同様の構成については同一の符号を付して説明を省略する。

【 0 0 1 9 】

左フレーム 3 8 は、前方に向けて凸の平面視 C 字状に屈曲された前部ワイヤ 3 1 と、前部ワイヤ 3 1 を後方から取り囲む平面視 L 字状に屈曲された後部ワイヤ 3 2 と、を有している。

【 0 0 2 0 】

前部ワイヤ 3 1 において、車幅方向の外側に位置して、前後方向に沿って延在する外側

10

20

30

40

50

延在部 3 4 は、後部ワイヤ 3 2 における車幅方向の外側端部に結合されている。左フレーム 3 8 において、外側延在部 3 4 の車幅方向の外側には、外側延在部 3 4 と後部ワイヤ 3 2 の外側端部を車幅方向の外側から取り囲む第 1 囲繞ワイヤ 3 6 が形成されている。

一方、前部ワイヤ 3 1 において、車幅方向の内側に位置して、前後方向に沿って延在する内側延在部 3 5 は、外側延在部 3 4 よりも長く形成され、後端部が後部ワイヤ 3 2 のうち車幅方向の内側端部に結合されている。左フレーム 3 8 において、前部ワイヤ 3 1 の前方には、前部ワイヤ 3 1 を前方から取り囲む第 2 囲繞ワイヤ 3 7 が形成されている。

【 0 0 2 1 】

そして、シートクッションフレーム 2 4 のうち、左フレーム 3 8 及び右フレーム 3 9 の間には、各後部ワイヤ 3 2 における車幅方向の内側端部同士を架け渡す第 1 左右ワイヤ 4 1 と、上述した内側延在部 3 5 の後部同士を架け渡す第 2 左右ワイヤ 4 2 と、が前後方向に間隔をあけて設けられている。第 1 左右ワイヤ 4 1 は、後方に向けて凸の平面視 C 字状とされ、第 2 左右ワイヤ 4 2 は車幅方向に沿って直線状に延在している。

そして、上述した各左右ワイヤ 4 1 , 4 2、及び内側延在部 3 5 により画成された部分は、シートクッション 2 1 のうち、後述する固定クッション 8 4 (図 2 参照) を下方から支持する平面視矩形形状の中央フレーム 4 3 を構成している。

【 0 0 2 2 】

図 4 はシートクッション 2 1 における要部の分解斜視図である。

図 3、図 4 に示すように、シートクッションフレーム 2 4 のうち、各左右フレーム 3 8 , 3 9 間であって、中央フレーム 4 3 の前方に位置する部分には、後述するトレイユニット (トレイ) 7 1 を支持するトレイ支持ワイヤ 4 4 が設けられている。

トレイ支持ワイヤ 4 4 は、上述した各内側延在部 3 5 それぞれにおいて上方に向けて立設された側方支持ワイヤ 5 1 と、各内側延在部 3 5 間を架け渡す下方支持ワイヤ 5 2 と、下方支持ワイヤ 5 2 及び上述した第 2 左右ワイヤ 4 2 の間に位置して、各内側延在部 3 5 間を架け渡す後方支持ワイヤ 5 3 と、を有している。

【 0 0 2 3 】

下方支持ワイヤ 5 2 は、各内側延在部 3 5 間を車幅方向に沿って延在する直線状とされ、前後方向に間隔をあけて複数本配列されている。

また、後方支持ワイヤ 5 3 は、その延在方向 (車幅方向) の中央部が上方に向けて膨出するように屈曲形成されている。

【 0 0 2 4 】

< 固定座 >

ここで、左フレーム 3 8 及び右フレーム 3 9 の間であって、トレイ支持ワイヤ 4 4 の前方に位置する部分には、左フレーム 3 8 及び右フレーム 3 9 の前端部同士 (具体的には、上述した第 2 囲繞ワイヤ 3 7 における車幅方向の内側端部同士) を架け渡す固定座 5 4 が設けられている。固定座 5 4 は、金属等からなり、車幅方向に沿って延在する板状とされている。固定座 5 4 における車幅方向の両端部には、車体フロア 1 1 に固定座 5 4 を締結固定するための取付孔 5 5 が形成されている。また、固定座 5 4 には、上述した取付孔 5 5 をそれぞれ前方から取り囲むようにストッパワイヤ 5 6 が連結されている。これらストッパワイヤ 5 6 は、その前端部が上方に向けて屈曲されている。

【 0 0 2 5 】

また、固定座 5 4 のうち、車幅方向の中央部には、上方に向けて膨出する台座部 5 7 が形成され、この台座部 5 7 上に後述する可動クッション 8 5 を回動可能に支持する支持フレーム (支持部) 5 8 が固定されている。

【 0 0 2 6 】

< 支持フレーム >

支持フレーム 5 8 は、車幅方向で対向する一对の支持板 6 1 と、各支持板 6 1 の下端部同士を連結する連結部 6 2 と、を有している。

まず、連結部 6 2 は、例えば車幅方向に沿って延在する円筒形状とされている。連結部 6 2 は、シートクッション 2 1 の前端部、具体的には上述した固定座 5 4 上に配設され、

10

20

30

40

50

上述したストッパワイヤ 5 6 に後方から近接または当接している。連結部 6 2 には、前方に向けて突出するブラケット 6 3 が車幅方向に間隔をあけて複数設けられている。これらブラケット 6 3 には、上述した台座部 5 7 に上下方向で重なる位置まで延在しており、上述した台座部 5 7 にボルト等を介して締結固定されている。

【 0 0 2 7 】

支持板 6 1 は、車幅方向を厚さ方向とする板状とされ、上方に向かうに従い前後方向の幅が漸次拡大している。支持板 6 1 の上端部には、支持板 6 1 を厚さ方向に貫通する支持孔 6 5 が形成されるとともに、この支持孔 6 5 を下方から取り囲むようにガイド溝 6 6 が形成されている。ガイド溝 6 6 は、下方に向けて凸の半円形状とされている。なお、各支持板 6 1 には、支持孔 6 5 及びガイド溝 6 6 内、及び開口縁を覆うカラー 6 7 が車幅方向の内側から内装されている。

10

【 0 0 2 8 】

<トレイユニット>

図 5 はシートクッション 2 1 の要部を示す斜視図である。

ここで、図 4、図 5 に示すように、上述したトレイ支持ワイヤ 4 4 及び固定座 5 4 の上方には、トレイユニット 7 1 が配設されている。トレイユニット 7 1 は、上述した支持フレーム 5 8 を上方から覆うカバー体 7 2 と、カバー体 7 2 から後方に向けて延設されたトレイ体 7 3 と、が樹脂材料等により一体に形成されたものである。

【 0 0 2 9 】

カバー体 7 2 は、上述した連結部 6 2 上を車幅方向に沿って延在する連結部カバー 7 4 を備え、この連結部カバー 7 4 における車幅方向の外側端部には上述した支持板 6 1 を収容する一対の支持板カバー 7 5 が形成されている。なお、連結部カバー 7 4 は、後述する可動クッション 8 5 の前端部形状に倣って、側面視で下方に凸の湾曲形状とされている。

20

【 0 0 3 0 】

支持板カバー 7 5 は、下方に向けて開口するカップ状とされ、これら支持板カバー 7 5 の内側に上述した各支持板 6 1 がそれぞれ収容されている。また、支持板カバー 7 5 のうち、車幅方向において、支持板 6 1 の支持孔 6 5 及びガイド溝 6 6 と重なる部分（上述したカラー 6 7 と重なる部分）には、車幅方向に貫通する開口部 7 6 が形成され、この開口部 7 6 を通して支持孔 6 5 及びガイド溝 6 6 が車幅方向の両側に露出している。

【 0 0 3 1 】

トレイ体 7 3 は、上述した連結部カバー 7 4 の後端部から後方に向けて延設されており、上方に向けて開放された箱型とされている。トレイ体 7 3 は、上述したシートクッションフレーム 2 4 のトレイ支持ワイヤ 4 4（側方支持ワイヤ 5 1、下方支持ワイヤ 5 2、及び後方支持ワイヤ 5 3）によって車幅方向の両側、下方及び後方から支持されている。また、トレイ体 7 3 の外周面には、複数のリブ 7 7 が突設されている。

30

トレイ体 7 3 の上端縁には、外側に向けて張り出す外フランジ部 7 8 が形成されている。外フランジ部 7 8 の後端部のうち、車幅方向の両端に位置する部分には、ゴム等からなる緩衝材 7 9 が取り付けられている。これら緩衝材 7 9 は、後述する可動クッション 8 5 が当接可能とされている。

【 0 0 3 2 】

<クッションユニット>

図 2 に示すように、クッションユニット 2 5 は、左右の着座部（左側着座部 8 1 及び右側着座部 8 2）、及びこれら左右の着座部 8 1、8 2 間に位置する中央着座部 8 3 が車幅方向に一体となって外観構成され、これら各着座部 8 1～8 3 上で各乗員の臀部を支持するようになっている。

40

【 0 0 3 3 】

図 6 は図 2 の A - A 線に沿う断面図である。

図 2、図 6 に示すように、中央着座部 8 3 は、後側に位置する固定クッション 8 4 と、固定クッション 8 4 の前方に位置する可動クッション 8 5 と、に分割構成されている。具体的に、クッションユニット 2 5 のうち、中央着座部 8 3 の前側に位置する部分には、後

50

方に向けて窪む切欠き部 8 6 が形成されており、この切欠き部 8 6 内に可動クッション 8 5 が収容されている。

すなわち、クッションユニット 2 5 は、左右の着座部 8 1 , 8 2 のうち、後側が中央着座部 8 3 の固定クッション 8 4 により一体的に連設され、前側は切欠き部 8 6 (図 7 参照) を挟んで離間している。図示の例において、切欠き部 8 6 は、上下方向、及び前方に向けて開放されるとともに、後端部が中央着座部 8 3 の前後方向に沿う中央部に位置している。また、切欠き部 8 6 は、車幅方向に沿う中央着座部 8 3 のほぼ全体に亘って形成されている。

【 0 0 3 4 】

図 4 ~ 図 6 に示すように、可動クッション 8 5 は、直方体形状とされ、表面が固定クッション 8 4 の上面とともに中央着座部 8 3 の着座面を構成している。すなわち、可動クッション 8 5 の表面は、上述した固定クッション 8 4、左右の着座部 8 1 , 8 2 の上面に滑らかに連なっている。また、可動クッション 8 5 の下方には、上述したトレイユニット 7 1 が配置されており、トレイユニット 7 1 が外部に露出しないようになっている。

【 0 0 3 5 】

可動クッション 8 5 の前端部には、車幅方向の外側に向けて突出する一对の回動軸 8 8 が設けられている。回動軸 8 8 は、上述した支持フレーム 5 8 の支持孔 6 5 内で回動可能に支持されており、可動クッション 8 5 がシートクッション 2 1 の前部を起点にして回動することで、前方に移動し、かつ反転するようになっている。具体的に、可動クッション 8 5 は、表面が上方を向き、中央着座部 8 3 の着座面を構成する着座状態と、裏面が上方

を向き、物品等を載置可能な載置状態 (突出状態 : 図 7 , 8 参照) と、の間で変化するようになっている。

また、可動クッション 8 5 のうち、着座状態における回動軸 8 8 の前方には、回動軸 8 8 と平行に突出するガイドピン 8 9 が形成されている。ガイドピン 8 9 は、上述した支持フレーム 5 8 のガイド溝 6 6 内に収容されており、可動クッション 8 5 の回動動作に倣ってガイド溝 6 6 内を移動可能とされている。

【 0 0 3 6 】

図 7 は、可動クッション 8 5 の載置状態、アームレスト 9 8 の使用状態を示す後列シート 1 3 の斜視図であり、図 8 は図 7 の B - B 線に沿う断面図である。

図 7、図 8 に示すように、可動クッション 8 5 は、上述した載置状態において、後端部が切欠き部 8 6 内に位置し、前端部が左右の着座部 8 1 , 8 2 よりも前方に向けて突出している。したがって、切欠き部 8 6 内において、固定クッション 8 4 と可動クッション 8 5 との間から、上述したトレイユニット 7 1 (トレイ体 7 3) が開放されている。これにより、切欠き部 8 6 を通してトレイ体 7 3 に物品等を載置できるようになっている。また、可動クッション 8 5 の裏面、すなわち上述した載置状態で上方を向く面には、テーブル部材 9 1 が設けられている。

【 0 0 3 7 】

図 4 に示すように、テーブル部材 9 1 のうち、載置状態における後部には、頂壁部 9 1 a から下方に向けて窪む有底筒状のカップホルダ 9 2 が車幅方向に複数 (図示の例では 2 つ) 並設されている。これらカップホルダ 9 2 は、載置状態において、上下方向を軸方向とする円筒状とされ、その内側にドリンク容器等を収容できるようになっている。なお、各カップホルダ 9 2 は、車幅方向の内側端部同士が連通部 9 3 を介して連通している。

【 0 0 3 8 】

また、テーブル部材 9 1 のうち、載置状態における前部には、物品等を載置可能なテーブル部 9 4 が形成されている。テーブル部 9 4 は、頂壁部 9 1 a から下方に向けて窪んだ箱型とされ、その底面部 9 4 a 上に物品等を載置できるようになっている。なお、図 5 に示すように、テーブル部材 9 1 の頂壁部 9 1 a は、上述した着座状態において、トレイ体 7 3 の緩衝材 7 9 に当接した状態でトレイユニット 7 1 を上方から覆っている。

【 0 0 3 9 】

< シートバック >

10

20

30

40

50

図 2 に示すように、シートバック 2 2 は、左右の背もたれ部（左側背もたれ部 9 5 及び右側背もたれ部 9 6）、及びこれら左右の背もたれ部 9 5、9 6 間に位置する中央背もたれ部 9 7 が車幅方向に一体となって外観構成されたものであり、各背もたれ部 9 5～9 7 に対応して上述したヘッドレスト 2 3 がそれぞれ設けられている。なお、後列シート 1 3 のうち、車幅方向で対応する着座部 8 1～8 3、背もたれ部 9 5～9 7、及びヘッドレスト 2 3 により左側シート、中央シート、及び右側シートが構成されている。

【0040】

シートバック 2 2 のうち、中央背もたれ部 9 7 には、後方に向けて窪み、内部にアームレスト 9 8 を格納可能なアームレスト格納部 9 9（図 7 参照）が形成されている。アームレスト格納部 9 9 は、正面視において上下方向に長い長方形形状とされ、車幅方向に沿う中央背もたれ部 9 7 のほぼ全体に亘って形成されている。そして、アームレスト格納部 9 9 のうち、車幅方向を向く縦側壁部の下端部には、図示しない回動軸を介してアームレスト 9 8 の下端部が回動可能に支持されている。なお、図示の例において、アームレスト 9 8 は車幅方向に沿う幅が上述した可動クッション 8 5 と同等になっている。

10

【0041】

アームレスト 9 8 は、直方体形状とされ、上述した回動軸周りに回動することで、アームレスト格納部 9 9 内に格納された格納状態（図 2、6 参照）と、シートバック 2 2 に対して前方に突出した使用状態（図 7、8 参照）と、の間で変位するようになっている。アームレスト 9 8 の表面は、上述した格納状態において、中央背もたれ部 9 7 の前面と段差なく滑らかに連なっており、中央背もたれ部 9 7 の前面とともに中央シートに着座する乗員の背中を支持するようになっている。

20

【0042】

一方、図 7、図 8 に示すように、アームレスト 9 8 は、上述した使用状態において、裏面が上方を向いた状態でシートクッション 2 1 に沿って前方に向けて延在しており、左右シートに着座した乗員の腕を載置できるようになっている。

【0043】

また、使用状態において、アームレスト 9 8 の前端部は、上述した着座状態における固定クッション 8 4 の前端縁（切欠き部 8 6 の後端縁）よりも前方に位置しており、着座状態の可動クッション 8 5 の後端部と上下方向で重なるように配置されている。さらに、使用状態のアームレスト 9 8 は、少なくとも前端部が上述した可動クッション 8 5 の回動軌跡 L 内に位置している。なお、図示の例では、可動クッション 8 5 の回動軌跡における中間部分（可動クッション 8 5 が上方に向けて立設された状態）において、可動クッション 8 5 の上端と、使用状態におけるアームレスト 9 8 の裏面と、がほぼ同じ高さに位置するようになっている。

30

【0044】

<後列シートの使用方法>

次に、上述した後列シート 1 3 の使用方法について説明する。

上述の後列シート 1 3 では、可動クッション 8 5 を着座状態、アームレスト 9 8 を格納状態とすることで、3 人の乗員が左右のシート及び中央シートにそれぞれ車幅方向に並んで着座できるようになっている。

40

【0045】

一方、可動クッション 8 5 を載置状態とするには、まず可動クッション 8 5 の後端部を引き上げ、可動クッション 8 5 を支持フレーム 5 8 の支持孔 6 5 周りに回動させることで、可動クッション 8 5 が前方に移動するとともに、反転する。これにより、可動クッション 8 5 のテーブル部材 9 1 が上方を向き、かつ切欠き部 8 6 を通してトレイ体 7 3 が開放された載置状態となる。

【0046】

また、アームレスト 9 8 を使用状態とするには、格納状態におけるアームレスト 9 8 の上端部を引き下げ、アームレスト 9 8 を回動軸周りに回動させる。これにより、アームレスト 9 8 は、裏面が上方を向いた状態でシートクッション 2 1 に沿って前方に向けて延在

50

する使用状態となる。

このように、可動クッション 85 を載置状態、アームレスト 98 を使用状態とした場合には、中央シートには着座できないものの、2 人の乗員が左右のシートにそれぞれ着座できるようになっている。そして、左右のシートに着座した乗員は、アームレスト 98 に腕を載置したり、トレイ体 73 やテーブル部材 91 上に載置された物品やドリンク容器等を使用したりすることができる。

【0047】

また、上述したように本実施形態では、使用状態のアームレスト 98 は、少なくとも前端部が上述した可動クッション 85 の回動軌跡 L 内に位置しているため、使用状態のアームレスト 98 と、載置状態の可動クッション 85 と、を近接して配置することができる。そのため、乗員がアームレスト 98 に腕を載置した状態で、テーブル部材 91 に載置されたドリンク容器や物品等に簡単に届くようになっている。

10

【0048】

以上のように、本実施形態では、可動クッション 85 を支持する固定座 54 により、シートクッションフレーム 24 のうち、左右のフレーム 38, 39 間を架け渡す構成とした。

この構成によれば、中央着座部 83 に形成された可動クッション 85 用の切欠き部 86 によって、左右の着座部 81, 82 を支持する左右のフレーム 38, 39 が離間している場合であっても、これら左右のフレーム 38, 39 間のうちシートクッション 21 の切欠き部 86 に位置する部分を固定座 54 によって連結することで、シートクッション 21 の剛性の低下を抑制した上で、反転テーブル構造を採用することができ、利便性を向上させることができる。

20

【0049】

また、可動クッション 85 が支持フレーム 58 を介して固定座 54 に支持されているため、固定座 54 を左右のフレーム 38, 39 及び車体フロア 11 に固定した状態で、可動クッション 85 を固定座 54 とは別々に取り付けることができる。

これにより、シートクッション 21 の剛性を確保し、かつシートクッション 21 のうち、可動クッション 85 以外の部分を位置決めした状態で、可動クッション 85 を取り付けることができる。よって、組み付け精度の向上を図るとともに、取り付け作業を効率的に行うことができる。

30

【0050】

さらに、着座状態に位置する可動クッション 85 の下方に、トレイユニット 71 を配設することで、可動クッション 85 の下方空間を有効活用することができ、利便性の更なる向上を図ることができる。

また、固定座 54 を固定した状態で、上述したトレイユニット 71 を含め可動クッション 85 側の部材を固定座 54 と別々に取り付けることができる。これにより、組み付け精度の更なる向上を図るとともに、取り付け作業をより効率的に行うことができる。

【0051】

なお、本発明の技術範囲は、上述した各実施形態に限定されるものではなく、本発明の趣旨を逸脱しない範囲において、上述した実施形態に種々の変更を加えたものを含む。すなわち、上述した実施形態で挙げた構成等はほんの一例に過ぎず、適宜変更が可能である。

40

例えば、上述した実施形態では、可動クッション 85 を回動（反転）させる構成について説明した、これに限らず、可動クッション 85 が前後方向に移動可能とされていれば、例えばスライドさせる構成等にしても構わない。

また、上述した実施形態では、本発明のシートクッション構造を後列シート 13 に採用する構成について説明したが、これに限られない。

【0052】

上述した実施形態では、アームレスト 98 を有するベンチシートについて説明したが、アームレスト 98 を有さない構成にしても構わない。

50

さらに、上述した実施形態においては、可動クッション 85 の裏面に、テーブル部材 91 を設ける構成について説明したが、これに限らず、種々の構成を採用することが可能である。

また、上述した実施形態では、支持フレーム 58 を介して可動クッション 85 を固定座 54 に固定する構成について説明したが、これに限らず、固定座 54 に可動クッション 85 を直接固定しても構わない。

【0053】

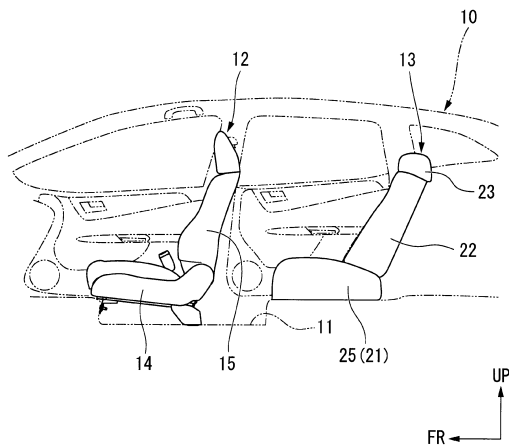
その他、本発明の趣旨を逸脱しない範囲で、上述した実施形態における構成要素を周知の構成要素に置き換えることは適宜可能であり、また、上述した変形例を適宜組み合わせてもよい。

【符号の説明】

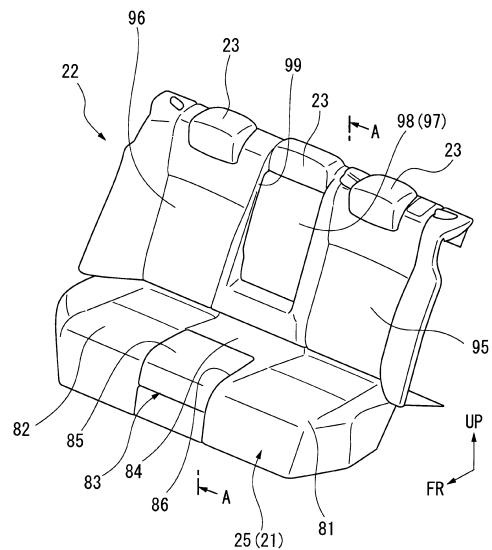
【0054】

11 ... 車体フロア 21 ... シートクッション 38 ... 左フレーム (シートクッションフレーム) 39 ... 右フレーム (シートクッションフレーム) 54 ... 固定座 58 ... 支持フレーム (支持部) 71 ... トレイユニット (トレイ) 81 ... 左側着座部 82 ... 右側着座部 83 ... 中央着座部 85 ... 可動クッション 86 ... 切欠き部

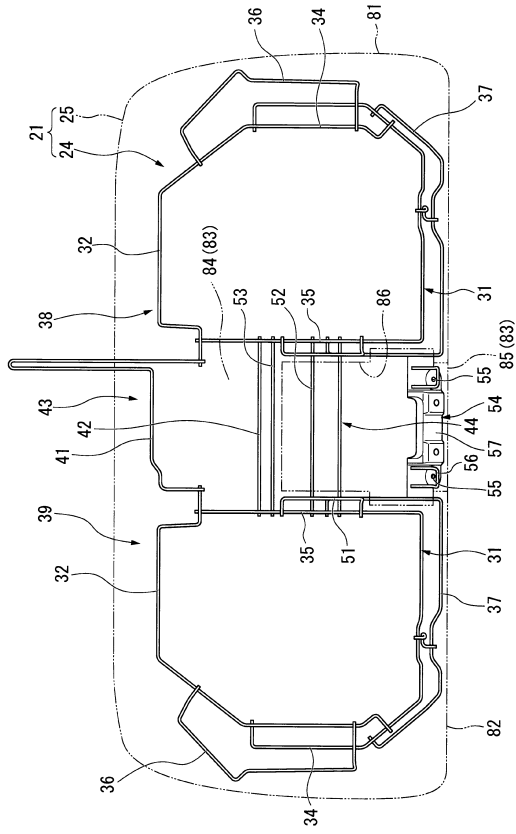
【図1】



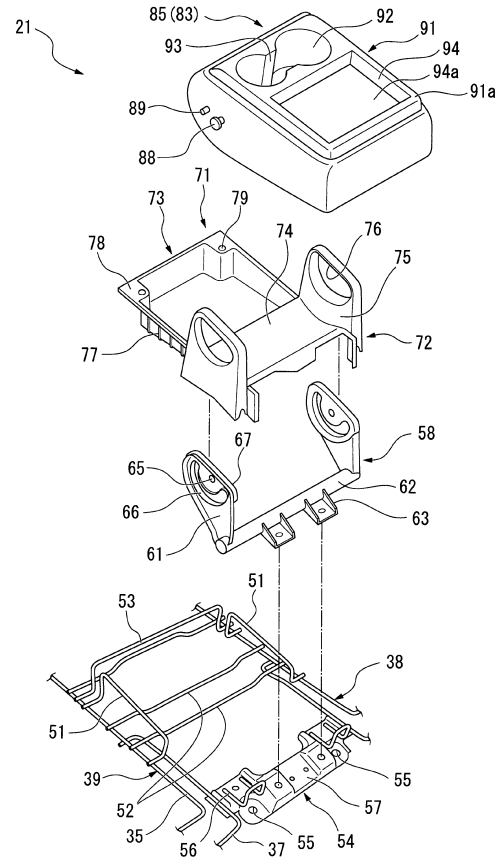
【図2】



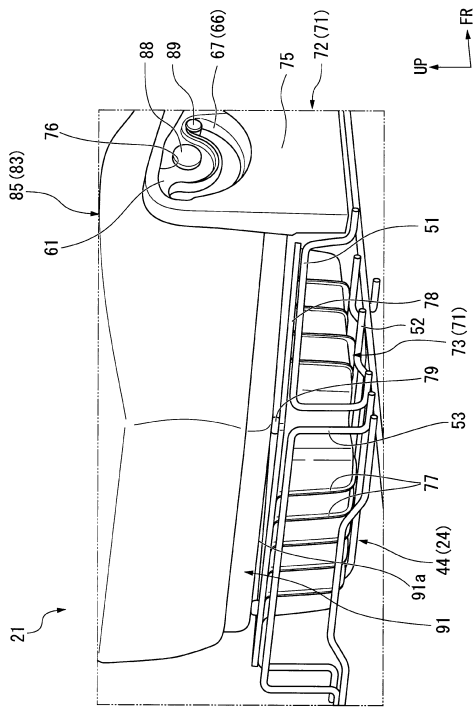
【 図 3 】



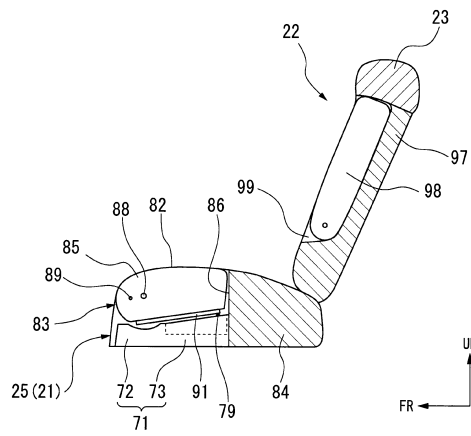
【 図 4 】



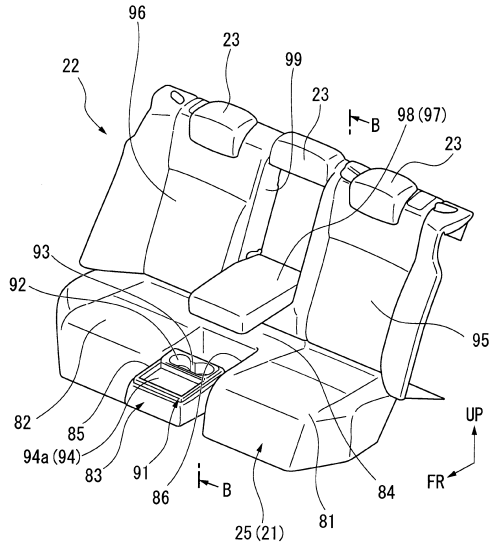
【 図 5 】



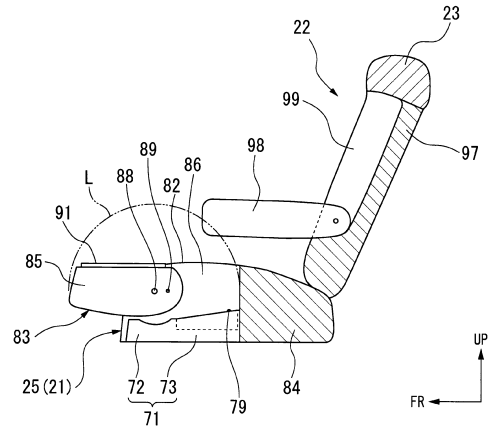
【 図 6 】



【 図 7 】



【 図 8 】



フロントページの続き

(74)代理人 100126664

弁理士 鈴木 慎吾

(72)発明者 河本 康伸

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 長谷川 洋介

東京都昭島市松原町3丁目3番7号 株式会社タチエス内

審査官 永安 真

(56)参考文献 特開2008-290641(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60N 2/32

B60N 3/00