

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第4337292号  
(P4337292)

(45) 発行日 平成21年9月30日 (2009. 9. 30)

(24) 登録日 平成21年7月10日 (2009. 7. 10)

(51) Int. Cl. F 1  
**B 6 O N 2/36 (2006. 01)** B 6 O N 2/36  
**B 6 O N 2/20 (2006. 01)** B 6 O N 2/20

請求項の数 7 (全 12 頁)

(21) 出願番号	特願2001-318895 (P2001-318895)	(73) 特許権者	000003137
(22) 出願日	平成13年10月17日 (2001. 10. 17)		マツダ株式会社
(65) 公開番号	特開2003-118456 (P2003-118456A)		広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号
(43) 公開日	平成15年4月23日 (2003. 4. 23)	(74) 代理人	100077931
審査請求日	平成16年8月24日 (2004. 8. 24)		弁理士 前田 弘
前置審査		(74) 代理人	100110939
			弁理士 竹内 宏
		(74) 代理人	100110940
			弁理士 嶋田 高久
		(74) 代理人	100113262
			弁理士 竹内 祐二
		(74) 代理人	100115059
			弁理士 今江 克実
		(74) 代理人	100115691
			弁理士 藤田 篤史

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両のシート前倒し装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車室内に備えられたシート後方に荷室を備え、該荷室の後端部に設けられた開口部を開閉する後部開閉体近傍に配設される操作部と、

上記シートのシートバックを起立状態に保持するとともに、上記操作部によって遠隔操作されることにより、上記シートバックの起立保持状態を解除し、上記シートバックを起立保持状態から、前方へ回動可能とするロック部と、

上記ロック部により上記シートバックの起立保持状態が解除された時、上記シートバックを上記シートバック下方部に設けられた回動軸まわりに回動させ、上記シートのシートクッション上に重ねて倒置させる回動部と、

を備えた車両のシート前倒し装置であって、

上記ロック部が、上記シートバックの側方上部に配設されていて、車体に設けられたストライカに係止することにより、上記シートバックを起立状態に保持するように構成されており、

上記回動軸が、荷室フロア前方且つ該荷室フロアより低い位置で車体に固定支持され上記シートバックの回動中心となる上記シートバック下方側部に設けられており、

上記回動部が、上記回動軸を中心として上記シートバックに常時前方への回動力を付勢する付勢部材と、

起立保持状態の上記シートバックの下方部において、車両側面視で上記回動軸の上方斜め後方近傍且つ上記シートバックの背面近傍位置で車両横方向に延びる軸線のまわりに回

動可能に一端を支持され、他端を上記シートクッション側部に固定された後部連結部材と、

上記シートクッションの前方下部において、一端を上記シートクッションの前方下部で車両横方向に延びる軸線のまわりに回動可能に支持され、他端を上記シートクッションの前方下部の車室フロアに車両横方向に延びる軸線のまわりに回動可能に支持される支持部材と、  
を有し、

上記支持部材の上記シートクッション側支持点位置が、上記シートバックの起立保持状態にあるときには、上記支持部材の上記シートクッション側支持点位置の最高位置近傍且つ上記支持部材の車室フロア側支持点位置よりも車両後方高位置となり、上記シートバックの倒置状態にあるときには、上記支持部材の車室フロア側支持点位置よりも車両前方位置となり、

10

上記回動部が、上記操作部が遠隔操作されることによって上記ロック部により上記シートバックの起立保持状態が解除された時、上記付勢部材の付勢により上記シートバックを前方へ回動させ、該回動により上記後部連結部材が上記シートクッションと一体となって前方へ押し出されるとともに上記支持部材が上記車室フロア側支持点を中心として前下方へ回動することによって、上記シートバックを倒置状態にするとともに上記シートクッションを前下方へ移動させるように構成されている車両のシート前倒し装置。

【請求項 2】

請求項 1 記載の車両のシート前倒し装置において、

20

上記回動軸が、上記荷室フロア前方の傾斜面にブラケットを介して固定支持される車両のシート前倒し装置。

【請求項 3】

請求項 1 記載の車両のシート前倒し装置において、

上記シートバックが、倒置状態にあるときには、その背面が上記荷室フロアと同一高さとなる車両のシート前倒し装置。

【請求項 4】

請求項 1 記載の車両のシート前倒し装置において、

上記後部連結部材が、上記シートバックの起立保持状態にあるときには、その一部が車両側面視で上記荷室フロア前方の傾斜面と略平行に延びる車両のシート前倒し装置。

30

【請求項 5】

請求項 1 記載の車両のシート前倒し装置において、

上記付勢部材がスプリングであり、該スプリングの一端は、上記回動軸に係止され、他端は、上記シートバックとともに回動するよう該シートバックと一体をなすブラケットに係止される車両のシート前倒し装置。

【請求項 6】

請求項 1 記載の車両のシート前倒し装置において、

上記後部連結部材が、起立保持状態の上記シートバックの下方部において、車両側面視で上記回動軸の上方斜め後方近傍且つ上記シートバックの背面近傍位置で回動可能に一端を支持された回動リンクと、該回動リンクの他端が結合されたシートクッションフレームとよりなり、

40

上記支持部材が、上記シートクッションフレームに回動可能に一端を支持された車両のシート前倒し装置。

【請求項 7】

請求項 1 記載の車両のシート前倒し装置において、

一端が上記ロック部へ導かれたケーブルを備え、

上記ケーブルが、上記シートバックにそって下降し、上記車室フロアで車両前方へ導かれた後、他端が上記操作部へ導かれる車両のシート前倒し装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

50

**【発明の属する技術分野】**

本発明は、シート後方に荷室を備えた車両のシート前倒し装置に関する。

**【0002】****【従来の技術】**

車両のなかには、フロントシートの後方にリヤシートを設け、さらに上記リヤシートの後方に荷室を設けるものであって、上記リヤシートはシートクッションとシートバックを備え、上記リヤシートを前倒しすることによって、上記リヤシートのシートバックの背面と後方の荷室フロアとを連続した床面とし、広大な荷室床面が得られるようになっているものがあり、上記シートの前倒し機構については、種々の構造のものが提案されている。

**【0003】**

例えば特開平10-86718号公報等に表示されているように、シートの前倒しを遠隔操作するリリースノブを、荷室後端部の車体後部開口部近傍に配設し、荷室側からこのリリースノブを操作することによって、リリースケーブルを介し、シートバックの側面下端部に設けられたリクライニング機構のロックを解除するようにすることで、シートバック直近のリアドア近傍ではなく、バックドア側からシートを前倒し出来るようにしたものが知られている。

**【0004】**

これによれば、荷物をバックドアから収納する際、全ての操作を車両後方から行なうことが出来るので、利便性が向上する。

**【0005】**

しかし、上記従来技術によれば、全ての操作を車両後方から行なうことが出来るものの、乗員の乗り心地改善のため、シートクッションの前部は、シートクッションの後部に比べて、厚みを大きくする形状となっているため、シートを前倒ししてシートバックをシートクッションの上に倒置して重ねた場合、シートバックの背面が後方の荷室フロアに連なる同一高さの平坦面とはならず傾斜面が出来てしまい、長尺物の積載性等の面で問題がある。

**【0006】****【発明が解決しようとする課題】**

本発明は、このような従来技術の問題を解消するためなされたもので、その課題は、シート前倒し時、シートバック背面と連なる同一高さの平坦な荷室フロアを、車両後方からの操作のみで実現することを可能とすることにある。

**【0007】****【課題を解決するための手段】**

上記課題を解決するため、本発明では、車室内に備えられたシート後方に荷室を備え、該荷室の後端部に設けられた開口部を開閉する後部開閉体近傍に配設される操作部と、上記シートのシートバックを起立状態に保持するとともに、上記操作部によって遠隔操作されることにより、上記シートバックの起立保持状態を解除し、上記シートバックを起立保持状態から、前方へ回動可能とするロック部と、上記ロック部により上記シートバックの起立保持状態が解除された時、上記シートバックを上記シートバック下方部に設けられた回動軸まわりに回動させ、上記シートのシートクッション上に重ねて倒置させる回動部と、を備えた車両のシート前倒し装置であって、上記ロック部が、上記シートバックの側方上部に配設されていて、車体に設けられたストライカに係止することにより、上記シートバックを起立状態に保持するように構成されており、上記回動軸が、荷室フロア前方且つ該荷室フロアより低い位置で車体に固定支持され上記シートバックの回動中心となる上記シートバック下方側部に設けられており、上記回動部が、上記回動軸を中心として上記シートバックに常時前方への回動力を付勢する付勢部材と、起立保持状態の上記シートバックの下方部において、車両側面視で上記回動軸の上方斜め後方近傍且つ上記シートバックの背面近傍位置で車両横方向に延びる軸線のまわりに回動可能に一端を支持され、他端を上記シートクッション側部に固定された後部連結部材と、上記シートクッションの前方下部において、一端を上記シートクッションの前方下部で車両横方向に延びる軸線のまわり

10

20

30

40

50

に回動可能に支持され、他端を上記シートクッションの前方下部の車室フロアに車両横方向に延びる軸線のまわりに回動可能に支持される支持部材と、を有し、上記支持部材の上記シートクッション側支持点位置が、上記シートバックの起立保持状態にあるときには、上記支持部材の上記シートクッション側支持点位置の最高位置近傍且つ上記支持部材の車室フロア側支持点位置よりも車両後方高位置となり、上記シートバックの倒置状態にあるときには、上記支持部材の車室フロア側支持点位置よりも車両前方位位置となり、上記回動部が、上記操作部が遠隔操作されることによって上記ロック部により上記シートバックの起立保持状態が解除された時、上記付勢部材の付勢により上記シートバックを前方へ回動させ、該回動により上記後部連結部材が上記シートクッションと一体となって前方へ押し出されるとともに上記支持部材が上記車室フロア側支持点を中心として前下方へ回動することによって、上記シートバックを倒置状態にするとともに上記シートクッションを前下方へ移動させるように構成されている。

10

【 0 0 0 8 】

上記構成によれば、操作部を遠隔操作することにより、シートバックの起立保持状態が解除され、上記シートバックが、付勢部材により前方へ回動をはじめ、同時に、上記シートバックの下方部も前方へ移動する。これにより、上記シートバックの下方部に連結されたシートクッションが、前方へ押し出される。

【 0 0 0 9 】

このため、上記シートクッションの下部において、車室フロアに回動可能に支持された支持部材が、車室フロアの支持点を中心として前方へ回動をはじめめる。

20

【 0 0 1 0 】

上記シートバックの前方への回動が、さらにおこなわれると、上記シートクッションがさらに前方へ押し出されることとなり、上述の車室フロアの支持点を中心とした支持部材の回動に加えて、上記シートクッションと上記支持部材との連結点を中心とした回動がおこなわれ、上記シートクッションの前部は、後部に比較して大きく沈み込むこととなる。

【 0 0 1 1 】

よって、上記シートクッションの前部の厚みが後部に比較して大きい場合でも、上記シートクッションの上に倒置されたシートバックの背面が、シート後方の荷室フロアに連なる同一高さとなる。

【 0 0 1 2 】

30

本発明では、さらに、上記回動軸が、上記荷室フロア前方の傾斜面にブラケットを介して固定支持される。

【 0 0 1 3 】

本発明では、さらに、上記シートバックが、倒置状態にあるときには、その背面が上記荷室フロアと同一高さとなる。

【 0 0 1 4 】

本発明では、さらに、上記後部連結部材が、上記シートバックの起立保持状態にあるときには、その一部が車両側面視で上記荷室フロア前方の傾斜面と略平行に延びる。

【 0 0 1 5 】

本発明では、さらに、上記付勢部材がスプリングであり、該スプリングの一端は、上記回動軸に係止され、他端は、上記シートバックとともに回動するよう該シートバックと一体をなすブラケットに係止される。

40

【 0 0 1 6 】

本発明では、さらに、上記後部連結部材が、起立保持状態の上記シートバックの下方部において、車両側面視で上記回動軸の上方斜め後方近傍且つ上記シートバックの背面近傍位置で回動可能に一端を支持された回動リンクと、該回動リンクの他端が結合されたシートクッションフレームとよりなり、上記支持部材が、上記シートクッションフレームに回動可能に一端を支持される。

【 0 0 1 7 】

本発明では、さらに、一端が上記ロック部へ導かれたケーブルを備え、上記ケーブルが

50

、上記シートバックにそって下降し、上記車室フロアで車両前方へ導かれた後、他端が上記操作部へ導かれる。

【 0 0 1 8 】

【 発 明 の 効 果 】

本発明によれば、遠隔操作によりシートバックを前倒しすることが出来るため操作性が良い。え、シートバックを前倒しした時、シートバックの背面を後方の荷室フロアに連なる同一高さの平坦面とすることが出来るため、荷室の最大限の広さを多目的に利用することが可能となる。

【 0 0 1 9 】

【 発 明 の 実 施 の 形 態 】

以下、本発明の一実施形態を添付図面に基づいて説明する。

【 0 0 2 0 】

本発明の実施形態による車両は、シート前倒し装置全体の斜視概略図である図 1 に示されるように、車室内にフロントシート（不図示）、その後方にリヤシート 4 0 が備えられ、さらにその後方に荷室 2 0 が設けられている。

【 0 0 2 1 】

また、荷室 2 0 の後端部には、荷室 2 0 への荷物積み下ろしのため、たとえば、リフトゲートのような後部開閉体（不図示）により開閉される開口部が設けられている。

【 0 0 2 2 】

車両の荷室 2 0 の後端部に設けられた後部開閉体近傍の両側壁には、それぞれ操作部 3 0 が配設され、リヤシート 4 0 のシートバック 7 の側方上部には、操作部 3 0 により牽引されるレリーズケーブル 7 0 によって遠隔操作されるロック部 5 0 が配設され、リヤシート 4 0 のシートバック 7 の下側方部、及びシートクッション 9 の側方部には、回動部 1 0 が配設される。

【 0 0 2 3 】

車室フロアは、リヤシート 4 0 の側面概略図である図 3 に示されるように、シートクッション 9 の下方において、前方が後方よりも低い緩やかな傾斜面 1 a を有するようにして形成され、荷室フロア 1 b は、車室フロアより後方で、急傾斜面 1 c により形成される段差によって、車室フロアより、さらに一段高い位置となるようにして形成される。

【 0 0 2 4 】

リヤシート 4 0 は、荷室フロア 1 b の前方の急傾斜面 1 c と車室フロアの緩やかな傾斜面 1 a 前方の平坦面に支持され、シートクッション 9 と、シートバック 7 と、シートバック 7 を回動軸 1 2 のまわりに回動可能とする回動部 1 0 と、シートバック 7 の側方上部に設けられるロック部 5 0（図 3 ～ 図 5 においては不図示）を有する。

【 0 0 2 5 】

回動部 1 0 は、シートバック 7 起立時のリヤシート 4 0 の側面概略図である図 3 に示されるように、荷室フロア 1 b の前方に設けられた急傾斜面 1 c に、荷室フロア 1 b より低い位置となるようにしてブラケット 1 3 で車体に支持され、シートバック 7 の回動中心となるようシートバック 7 の下方部に設けられた回動軸 1 2 と、シートバック 7 下方部の各部品配置説明図である図 6 に示されるように、回動軸 1 2 を中心としてシートバック 7 に常時前方への回動力を付勢する付勢部材である渦巻き状のスプリング 1 4 を有する。このスプリング 1 4 の一端は、車体に対し非回動となるようにして回動軸 1 2 に係止され、他端は、シートバック 7 とともに回動するようシートバック 7 と一体をなすブラケット 7 a に係止される。

【 0 0 2 6 】

したがって、シートバック 7 は、図 3 に示されるような起立状態にあるときには、スプリング 1 4 によって、常に回動軸 1 2 まわりに前倒し可能となるよう、前傾方向への回動力が付勢されているが、後述のロック部 5 0 によって、この前傾方向への回動力に抗するようシートバック 7 側方上部を保持されることにより、起立状態とされている。

【 0 0 2 7 】

10

20

30

40

50

また、回動部 10 は、一端を回動軸 12 の近傍上方となる位置で回動ピン 15 によってシートバック 7 側面に回動可能に支持され、他端をシートクッション 9 の下全面周辺部に固定されたシートクッションフレーム 17 b にシートクッション 9 の側部で溶接結合された回動リンク 17 a を有する。

【0028】

このため、シートバック 7 は、回動軸 12 より上方を中心として回動可能とされるときにも、後部連結部材である回動リンク 17 a とシートクッションフレーム 17 b によって、シートクッション 9 に連結されている。

【0029】

さらに、回動部 10 は、シートクッション 9 の前方下部において、一端をシートクッションフレーム 17 b に連結ピン 18 により回動可能にヒンジ結合され、他端を枢支ピン 16 によって緩やかな傾斜面 1 a の前方部に形成された車室フロアに枢支可能に固定支持された連動リンク 19 よりなる支持部材を有する。

【0030】

また、上記支持部材のシートクッション 9 側の支持点である連結ピン 18 の位置は、シートバック 7 が起立保持状態にあるときには、上記支持部材の車室フロア側支持点である枢支ピン 16 の位置よりも車両後方高位置となり、シートバック 7 が倒置状態にあるときには、枢支ピン 16 の位置よりも車両前方位位置となるよう構成される。

【0031】

ロック部 50 は、ロック部の動作説明図である図 7 に示されるように、リリースケーブル 70 を固定するためのブラケット 54、リリースケーブル 70 により揺動され長穴 55 が設けられたレバー 53、操作ピン 51 が一体的に設けられるとともにスプリング（不図示）によって付勢され支軸 59 を中心として回動可能なカム 57、車体 80 に設けられたストライカ 65 を係止するための切欠 66 が設けられるとともにねじりスプリング（不図示）によって付勢され支軸 64 を中心として回動可能なカム 63、より構成される。

【0032】

ロック部 50 は、以上の構成により、リリースケーブル 70 に連結されたレバー 53 によって C から C' へ揺動操作されることにより、レバー 53 に設けられた長穴 55 内で移動方向を規制されたカム 57 に一体的に設けられた操作ピン 51 により、カム 57 が支軸 59 を中心としてスプリング（不図示）に抗して A から A' に回転する。するとカム 63 に設けられた係止凸部 58 とカム 57 に設けられた係止凹部 60 との当接係止状態が解除され、カム 63 が回転可能とされる。そして、カム 63 は、ねじりスプリング（不図示）によって支軸 64 を中心として、B から B' へ回転し、切欠 66 に挿入係止されていた車体 80 に設けられたストライカ 65 を開放する。その結果、シートバック 7 が自由に倒置可能な状態とされる。

【0033】

一方、シートバック 7 をロック部 50 によって起立状態に保持する場合には、ストライカ 65 に向かってロック部 50 を押しつけることにより、カム 63 が B' から B へ回転する。すると、カム 63 の係止凸部 58 によってカム 57 が押圧回転され、係止凸部 58 がカム 57 の係止凹部 60 に当接係止された状態となるとともに、ストライカ 65 が切欠 66 に挿入係止されることとなるため、シートバック 7 は起立状態で固定保持される。

【0034】

リリースケーブル 70 は、可撓性部材からなるアウタチューブ 72 と、アウタチューブ 72 内に挿通したインナケーブル 74 とからなり、一端は上述のロック部 50 へ導かれ、インナケーブル 74 の端部は図 7 に示されるロック部 50 内のレバー 53 へ連結されるとともに、アウタチューブ 72 の端部はロック部 50 内に固設されたブラケット 54 に固定される。そして、リリースケーブル 70 は、図 1 に示されるように、適宜の曲率半径を維持するため、一旦シートバック 7 にそって下降し、車室フロア面で車両前方へ導かれた後、他端は車両の荷室後端部に開口する後部開閉体近傍の側壁に配設された操作部 30 へ導かれる。

10

20

30

40

50

## 【 0 0 3 5 】

操作部 3 0 は、組立図として図 8 に示される第 1 実施形態、又は図 9 に示される第 2 実施形態のいずれか一方により形成される。第 1 実施形態によれば、車両前方より導かれるリリースケーブル 7 0 のインナケーブル 7 4 端部が連結され操作者によって操作されることにより支点 3 2 a を中心として回動可能なリリースノブ 3 2 と、これらを隠蔽するとともにリリースケーブル 7 0 のアウトチューブ 7 2 の端部を固定保持するためのケーブル保持部 3 5 a を有する操作部カバー 3 5 と、より構成される。

## 【 0 0 3 6 】

第 1 実施形態の操作部 3 0 の組立ては、リリースノブ 3 2 の支点 3 2 a が設けられた支柱部を、操作部カバー 3 5 に設けられた貫通穴に貫通させた後、支柱部の先端に設けられた係止穴 3 2 b にリリースケーブル 7 0 のインナケーブル 7 4 端部に設けられたピンを係止させるとともに、アウトチューブ 7 2 の端部を操作部カバー 3 5 に設けられたケーブル保持部 3 5 a に係止させる。そして、支点 3 2 a に操作部カバー 3 5 に設けられた突起物（不図示）を勘合させ、リリースノブ 3 2 が支点 3 2 a のまわりに回動自在となるようにしたのち、車体に組付けられる。

## 【 0 0 3 7 】

第 1 実施形態の構成によれば、操作者によりリリースノブ 3 2 が A から A ' 方向、すなわち車両後方から前方へ支点 3 2 a を中心として回動されると、ケーブル連結部は B から B ' 方向へ支点 3 2 a を中心として回動される。これにより、リリースケーブル 7 0 のインナケーブル 7 4 端部は、C から C ' 方向へ牽引される。

## 【 0 0 3 8 】

同様に、第 2 実施形態によれば、車両前方より導かれるリリースケーブル 7 0 のインナケーブル 7 4 端部が連結されるケーブル連結ブラケット 3 4 と、操作者により操作されケーブル連結ブラケット 3 4 を押圧することでケーブル連結ブラケット 3 4 を回動させるリリースノブ 3 3 と、これらの部品を隠蔽するとともにリリースケーブル 7 0 のアウトチューブ 7 2 の端部を固定保持するためのケーブル保持部 3 8 a を有する操作部カバー 3 8 と、より構成される。

## 【 0 0 3 9 】

第 2 実施形態の操作部 3 0 の組立ては、リリースノブ 3 3 の支点 3 3 a が設けられた支柱部を、操作部カバー 3 8 に設けられた貫通穴に貫通させるとともに、リリースケーブル 7 0 が連結されたケーブル連結ブラケット 3 4 の先端部に設けられた係止穴 3 4 b と、リリースノブ 3 3 の先端部に設けられた突起物 3 3 b を勘合させる。そして、リリースノブ 3 3 の支点 3 3 a に、操作部カバー 3 8 に設けられた突起物（不図示）を、ケーブル連結ブラケット 3 4 の支点 3 4 a に、操作部カバー 3 8 に設けられた突起物 3 8 b を、それぞれ勘合させ、リリースノブ 3 3 が支点 3 3 a のまわりに、ケーブル連結ブラケット 3 4 が支点 3 4 a のまわりに、それぞれ回動自在となるようにしたのち、車体に組付けられる。

## 【 0 0 4 0 】

第 2 実施形態の構成によれば、操作者によりリリースノブ 3 3 が A から A ' 方向、すなわち車両前方から後方へ支点 3 3 a を中心として回動されると、リリースノブ 3 3 の先端部に設けられた突起物 3 3 b は、B から B ' 方向へ回動し、これと係止穴 3 4 b によって連結されているケーブル連結ブラケット 3 4 は、C から C ' 方向へ支点 3 4 a を中心として回動される。これにより、リリースケーブル 7 0 のインナケーブル 7 4 端部は、D から D ' 方向へ牽引される。

## 【 0 0 4 1 】

このように構成された車両のシート前倒し装置は、以下の如く作動する。

## 【 0 0 4 2 】

シートバック 7 をシートクッション 9 の上に倒置する場合、上述したように、操作者によって車両の荷室後端部に設けられた後部開閉体近傍の両側壁に配設される操作部 3 0 のリリースノブ 3 2 を車両後方から前方へ回動させることにより（第 2 実施形態の場合は、リリースノブ 3 3 を車両前方から後方へ回動させることにより）、リリースケーブル 7

10

20

30

40

50

0 のインナケーブル 7 4 端部は牽引される。

【 0 0 4 3 】

牽引されたインナケーブル 7 4 の他端部は、図 7 に示されるようにロック部 5 0 に導かれ、連結されたレバー 5 3 を揺動するため、上述のように、カム 5 7 とカム 6 3 の当接係止状態が解除され、カム 6 3 が回転することによって、カム 6 3 に設けられている切欠 6 6 に挿入係止されていた車体 8 0 に設けられたストライカ 6 5 が開放され、シートバック 7 が自由に倒置可能な状態とされる。

【 0 0 4 4 】

シートバック 7 は、自由に倒置可能な状態とされると、シートバック 7 の起立時を示す図 3 のように、シートバック 7 の下方部で回動軸 1 2 のまわりに設けられたスプリング 1 4 の付勢により、回動軸 1 2 を中心として前方へ回動をはじめる。

10

【 0 0 4 5 】

これにより、シートバック 7 の側面に設けられ、回動リンク 1 7 a の一端を支持する回動ピン 1 5 の位置も、シートバック 7 の倒置過渡時を示す図 4 のように、回動軸 1 2 を中心として回動することとなり、その結果、回動ピン 1 5 の位置は、前方へ移動する。

【 0 0 4 6 】

そのため、回動ピン 1 5 により一端を支持されている回動リンク 1 7 a と、回動リンク 1 7 a に熔接結合されているシートクッションフレーム 1 7 b よりなる後部連結部材と、シートクッションフレーム 1 7 b に載置固定されているシートクッション 9 は、一体となって回動ピン 1 5 の前方への位置移動により、前方へ押し出され、シートクッション 9 前端部においては、連動リンク 1 9 が、車室フロアに設けられた枢支ピン 1 6 を中心として、前下方向へ回動をはじめ、シートクッションフレーム 1 7 b に載置固定されているシートクッション 9 前端部は、連結ピン 1 8 を中心として、前下方向へ回動をはじめる。

20

【 0 0 4 7 】

さらにシートバック 7 が回動軸 1 2 を中心として前方へ回動をおこなうと、シートバック 7 の倒置時を示す図 2 のように、回動ピン 1 5 の位置は、さらに前方へ移動し、回動リンク 1 7 a と、シートクッションフレーム 1 7 b と、シートクッション 9 は、さらに前方へ押し出されるため、シートクッションフレーム 1 7 b の前端部に設けられた連動リンク 1 9 は、枢支ピン 1 6 を中心として前下方向へ回動をおこなうとともに、連結ピン 1 8 部においてシートクッションフレーム 1 7 b と連動リンク 1 9 が折曲るため、シートクッション 9 は、車室フロアに設けられた緩やかな傾斜面 1 a に沿って、前部が、後部に比較して大きく沈み込むこととなる。

30

【 0 0 4 8 】

したがって、前部の厚みが、後部に比較して大きいシートクッション 9 の上面は、平坦面となり、シートクッション 9 の上面に重ねて倒置されたシートバック 7 の背面も平坦面となる。

【 0 0 4 9 】

シートに設けられた回動ピン 1 5 と連結ピン 1 8 の動きを線図で示したものが、図 5 である。

【 0 0 5 0 】

回動軸 1 2、回動ピン 1 5、連結ピン 1 8、枢支ピン 1 6 を実線でつないだものは図 3 の状態に相当し、回動軸 1 2、回動ピン 1 5' ( 回動ピン 1 5 が変位したもの)、連結ピン 1 8' ( 連結ピン 1 8 が変位したもの)、枢支ピン 1 6 を点線でつないだものは図 4 の状態に相当し、回動軸 1 2、回動ピン 1 5'' ( 回動ピン 1 5 が変位したもの)、連結ピン 1 8'' ( 連結ピン 1 8 が変位したもの)、枢支ピン 1 6 を一点鎖線でつないだものは図 2 の状態にそれぞれ相当する。

40

【 0 0 5 1 】

以上の実施形態の構成によれば、車両の荷室後端部に開口する後部開閉体近傍の両側壁に配設される操作部 3 0 のリリースノブ 3 2 を操作することにより、シートバック 7 を前倒しして、広い荷室を作り出すことが出来るため操作性を向上させることが出来る。

50



## 【 0 0 5 2 】

さらに、シートバック 7 を前倒しし、シートクッション 9 の上に倒置する際、簡単な構造で、シートバック 7 の前倒と同時に、シートクッション 9 の前部を後部に比較して大きく沈み込ませることが出来る。

## 【 0 0 5 3 】

よって、シートクッション 9 の前部の厚みが、後部に比較して大きい場合であっても、シートクッション 9 の上に倒置されたシートバック 7 の背面を後方の荷室フロア 1 b に連なる同一高さの平坦面とすることが出来るため、荷室の最大限の広さを多目的に利用することが可能となる。

## 【図面の簡単な説明】

10

【図 1】 本発明の一実施形態を示す全体斜視概略図。

【図 2】 同実施形態のシートバック倒置時のシート側面概略図。

【図 3】 同実施形態のシートバック起立時のシート側面概略図。

【図 4】 同実施形態のシートバック倒置過渡時のシート側面概略図。

【図 5】 同実施形態のシートバック各部の動きを示す線図。

【図 6】 同実施形態のシートバック下方部の各部品配置説明図。

【図 7】 同実施形態のロック部の動作説明図。

【図 8】 同実施形態の操作部の第 1 実施形態組立図。

【図 9】 同実施形態の操作部の第 2 実施形態組立図。

20

## 【符号の説明】

7 ...シートバック

9 ...シートクッション

1 0 ...回動部

1 2 ...回動軸

1 4 ...スプリング（付勢部材）

1 5 ...回動ピン

1 7 a ...回動リンク（後部連結部材）

1 7 b ...シートクッションフレーム（後部連結部材）

1 8 ...連結ピン

1 9 ...連動リンク（支持部材）

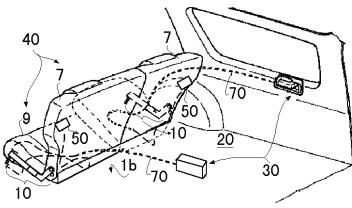
30

3 0 ...操作部

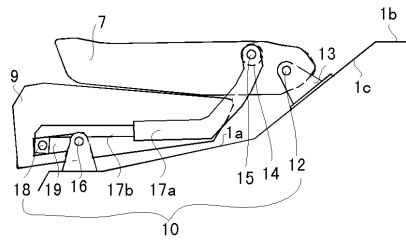
5 0 ...ロック部

7 0 ...レリーズケーブル

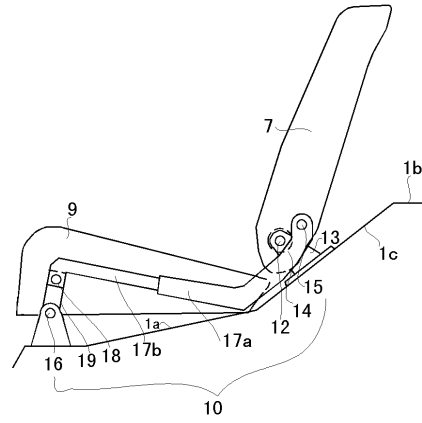
【図 1】



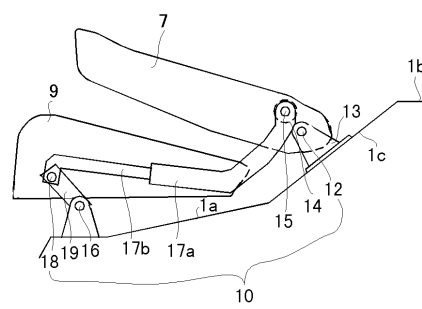
【図 2】



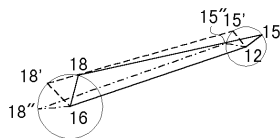
【図 3】



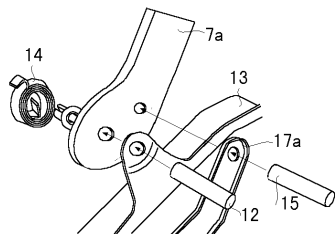
【図 4】



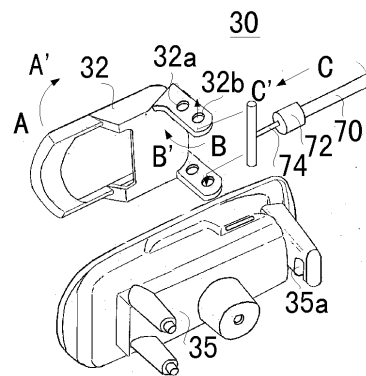
【図 5】



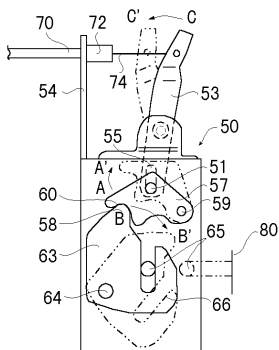
【図 6】



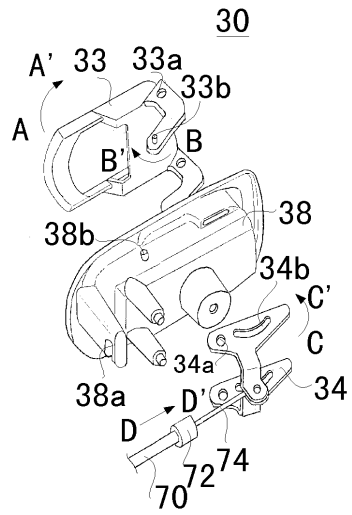
【図 8】



【図 7】



【図 9】



---

フロントページの続き

- (74)代理人 100117581  
弁理士 二宮 克也
- (74)代理人 100117710  
弁理士 原田 智雄
- (74)代理人 100121728  
弁理士 井関 勝守
- (74)代理人 100124671  
弁理士 関 啓
- (74)代理人 100131060  
弁理士 杉浦 靖也
- (72)発明者 廣川 正人  
広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ株式会社内
- (72)発明者 藤原 龍吾  
広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ株式会社内
- (72)発明者 佐藤 浩昭  
広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ株式会社内
- (72)発明者 飯田 敬介  
広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ株式会社内

審査官 門前 浩一

- (56)参考文献 特開昭 5 9 - 0 2 0 1 1 7 ( J P , A )  
特開平 1 0 - 0 8 6 7 1 8 ( J P , A )  
実開平 0 1 - 0 7 3 4 3 3 ( J P , U )  
特開昭 6 1 - 2 7 8 4 4 3 ( J P , A )  
実公昭 5 8 - 0 2 1 7 8 1 ( J P , Y 2 )

(58)調査した分野(Int.Cl. , D B 名)

B60N 2/36

B60N 2/20