(19)日本国特許庁(JP)　(12)特　許　公　報(B2)　(11)特許番号
特許第4193242号
(P4193242)
(45)発行日　平成20年12月10日(2008.12.10)　(24)登録日　平成20年10月3日(2008.10.3)

(51)Int.Cl.　F I
B60N 2/28 (2006.01)　B60N 2/28

請求項の数 5　(全 11 頁)

(21)出願番号　特願平10-271238
(22)出願日　平成10年9月25日(1998.9.25)
(65)公開番号　特開2000-95002(P2000-95002A)
(43)公開日　平成12年4月4日(2000.4.4)
審査請求日　平成17年3月18日(2005.3.18)

(73)特許権者　000003137
マツダ株式会社
広島県安芸郡府中町新地３番１号
(74)代理人　100077931
弁理士　前田　弘
(74)代理人　100094134
弁理士　小山　廣毅
(74)代理人　100107445
弁理士　小根田　一郎
(72)発明者　松橋　和裕
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　藤井　眞吾

最終頁に続く

(54)【発明の名称】車両のシート構造

(57)【特許請求の範囲】
【請求項１】
車両のフロアに搭載されたシートの下部で該シートを前後方向にスライド可能とする左右のスライドレールのアッパチャンネルの後端部間にフレーム部材が左右両端部をアッパチャンネルに連結せしめて設けられ、
上記フレーム部材に、補助シートを拘束するための拘束部材が設けられている車両のシート構造であって、
上記拘束部材は車両の上側から見て後側に開放されたコ字状に形成され、該拘束部材の後端部は上記シートのシートクッション後部の上表面よりも下側で上記フレーム部材に固定されている一方、拘束部材の左右方向に延びる前端部は上記シートクッション後部の上表面側に露出しており、
上記フレーム部材の両端部は、上記アッパチャンネルにその係止孔を貫通した状態で連結固定されていることを特徴とする車両のシート構造。
【請求項２】
請求項１の車両のシート構造において、
フレーム部材は、拘束部材に加わる前後方向の荷重と左右方向の荷重とを互いに異なる部位で受けるようにシート支持部材に連結されていることを特徴とする車両のシート構造。
【請求項３】
請求項１の車両のシート構造において、

フレーム部材が左右横方向に変位したときにアッパチャンネルに当接してフレーム部材の変位を規制するフレーム部材規制部が設けられていることを特徴とする車両のシート構造。

【請求項４】

請求項１～３のいずれか１つの車両のシート構造において、

拘束部材が横方向に変位したときにフレーム部材に当接して拘束部材の変位を規制する拘束部材規制部が設けられていることを特徴とする車両のシート構造。

【請求項５】

車両のシート下側に位置してシートを支持する左右のシート支持部材間にフレーム部材が左右両端部をシート支持部材に連結せしめて設けられ、

上記フレーム部材に、シート表面側に露出しかつ補助シートを拘束するための拘束部材が設けられ、

上記シート支持部材に係止部が設けられている一方、上記フレーム部材の端部には、シート支持部材に上記係止部とは異なる位置で結合されるブラケットと、該ブラケットよりも端縁側に位置し、上記シート支持部材の係止部に左右横方向に移動可能に係合する係合部とが設けられており、

フレーム部材の端部は上記ブラケット及び係合部によりシート支持部材に連結されていることにより、フレーム部材が、拘束部材に加わる前後方向の荷重と左右方向の荷重とを互いに異なる部位で受けるようにシート支持部材に連結されていることを特徴とする車両のシート構造。

【発明の詳細な説明】

【０００１】

【発明の属する技術分野】

本発明は、車両のシート構造に関し、特にシートに対し子供用シート等の補助シートを取り付けるのに好適なシート構造に関する技術分野に属する。

【０００２】

【従来の技術】

従来より、この種の子供用シートを車両シートのシートクッション上に取付固定して装着する場合、車両シートに設けられている既存のシートベルト用のベルトアンカに子供用シートを固定する方法が一般的に採用されている。

【０００３】

また、この他、例えば特開平９－１６４８６９号公報に示されるように、車両シートのシートクッション及びシートバック間に位置する座席台枠又は車体フロアに設けられた差込受入体と、子供用シートに設けられ、上記差込受入体に差し込まれる差込片と、この差込受入体に差し込まれた差込片を拘束する拘束部材と、この拘束装置により差込片が拘束された後に子供用シートを車両シートのシートクッション及びシートバック間に引っ張る引張装置とを備えたものが提案されている。

【０００４】

【発明が解決しようとする課題】

ところで、上記従来例のように子供用シートをシートベルトのベルトアンカに固定して拘束するのではなく、その子供用シート専用の拘束部材を例えばシートのシートクッションとシートバックとの間の部分やシートクッションの後端部に設けると、その子供用シートを車両シートに容易に着脱して使い勝手を高めることができ、子供用シートの装着率の増大に寄与することができる。しかし、その場合、その拘束部材に加わる荷重に対し支持強度を十分に確保する必要があり、そのためのシート構造が要求される。

【０００５】

本発明は斯かる点に鑑みてなされたものであり、その目的は、上記のように子供用シート等の補助シートを拘束するための専用の補助シート用拘束部材を車両のシートに設ける場合に、その車両シート構造を改良することで、拘束部材に加わる荷重に対する支持強度を十分大に確保できるようにすることにある。

【０００６】
【課題を解決するための手段】
上記の目的の達成のため、この発明では、車両シートの下側でシートを支持する左右のシート支持部材間に連結されるフレーム部材を設け、このフレーム部材に補助シート用の拘束部材を設けることとした。
【０００７】
具体的には、請求項１の発明では、車両のフロアに搭載されたシートの下部で該シートを前後方向にスライド可能とする左右のスライドレールのアッパチャンネルの後端部間に、フレーム部材が左右両端部をアッパチャンネルに連結せしめて設けられ、このフレーム部材に、補助シートを拘束するための拘束部材が設けられている車両のシート構造を対象とする。
【０００８】
そして、上記拘束部材は車両の上側から見て後側に開放されたコ字状に形成され、該拘束部材の後端部は上記シートのシートクッション後部の上表面よりも下側で上記フレーム部材に固定されている一方、拘束部材の左右方向に延びる前端部は上記シートクッション後部の上表面側に露出しており、上記フレーム部材の両端部は、上記アッパチャンネルにその係止孔を貫通した状態で連結固定されていることを特徴としている。
【０００９】
上記の構成により、シート下側に位置する左右のスライドレールのアッパチャンネルはシートを支持するために十分な強度を有しており、これら左右のアッパチャンネルの後端部間にフレーム部材の両端部がアッパチャンネルの係止孔を貫通した状態で連結固定され、このフレーム部材に補助シート用のコ字状の拘束部材の後端部がシートクッション後部の上表面よりも下側でフレーム部材に固定されているので、この補助シート用拘束部材に加わる荷重に対する支持強度を十分大に確保することができる。
【００１０】
請求項２の発明では、上記フレーム部材は、補助シート用拘束部材に加わる前後方向の荷重と左右方向の荷重とを互いに異なる部位で受けるようにシート支持部材に連結されているものとする。こうすると、フレーム部材の強度や剛性等をその材質や大きさ以外の要素のみで調整することができるようになって、その調整が容易となり、上記補助シート用拘束部材の荷重に対する支持強度の確保を安価な構造で達成することができる。しかも、フレーム部材自体が大型化するのを抑制でき、車両シート下側のスペースを大に確保することができる。
【００１１】
請求項３の発明では、上記フレーム部材が左右横方向に変位したときにアッパチャンネルに当接してフレーム部材の変位を規制するフレーム部材規制部を設ける。このフレーム部材規制部は例えば上記ブラケットに設けることができる。こうすると、フレーム部材が左右横方向に所定量以上変位するのが規制されるので、例えば拘束部材に加わる左右方向の荷重によるフレーム部材の過大な変位を抑えることができる。
【００１２】
請求項４の発明では、補助シート用の拘束部材が横方向に変位したときにフレーム部材に当接して拘束部材の変位を規制する拘束部材規制部を設ける。この場合、拘束部材が横方向に所定量以上変位するのが規制されるので、例えば左右方向の荷重による拘束部材の過大変位を防止することができる。
【００１３】
請求項５の発明では、車両のシート下側に位置してシートを支持する左右のシート支持部材間にフレーム部材が左右両端部をシート支持部材に連結せしめて設けられ、上記フレーム部材に、シート表面側に露出しかつ補助シートを拘束するための拘束部材が設けられ、上記シート支持部材に係止部が設けられている一方、上記フレーム部材の端部には、シート支持部材に上記係止部とは異なる位置で結合されるブラケットと、該ブラケットよりも端縁側に位置し、上記シート支持部材の係止部に左右横方向に移動可能に係合する係合

部とが設けられており、フレーム部材の端部は上記ブラケット及び係合部によりシート支持部材に連結されていることにより、フレーム部材が、拘束部材に加わる前後方向の荷重と左右方向の荷重とを互いに異なる部位で受けるようにシート支持部材に連結されていることを特徴とする。

【００１４】

このことで、補助シート用拘束部材に加わる前後方向の荷重は、フレーム部材の係合部とシート支持部材の係止部との係合部位にて、また左右方向の荷重は、フレーム部材のブラケットとシート支持部材との結合部位にてそれぞれ受けるようになり、上記フレーム部材をシート支持部材に対し、補助シート用拘束部材に加わる前後方向の荷重と左右方向の荷重とを互いに異なる部位で受けるように連結する構造が容易に得られる。

【００１５】

【発明の実施の形態】

図１は本発明の一実施形態に係る車両のシート構造を示し、１，１は車両の車室内において例えば助手席位置等に対応するフロア面に互いに平行に車両前後方向に延びるように設置された左右のスライドレールで、この各スライドレール１は、フロア面に取付固定されたロアチャンネル２と、該ロアチャンネル２上に前後方向にスライド移動可能に支持されたアッパチャンネル３とからなる。この両アッパチャンネル３，３の前端部及び後端部にはそれぞれフレーム取付ブラケット５，５，…がねじ止めされ、これら左右のアッパチャンネル３，３間の４つのフレーム取付ブラケット５，５，…上に略皿状のシートクッションフレーム６が左右のアッパチャンネル３，３間に跨った状態で取付固定され、このシートクッションフレーム６の上面にシート９の一半部であるシートクッション７がねじ止めされている。よって、この実施形態では、上記左右のスライドレール１，１のアッパチャンネル３，３が、シート９の下側に位置して該シート９を支持するための左右のシート支持部材を構成している。尚、上記シートクッション７の後端部には後述するベゼル３３を挿入するための左右１対のベゼル挿入孔７ａ，７ａが貫通形成され、シートクッションフレーム６の後端部には左右１対の開口部６ａ，６ａが上記シートクッション７のベゼル挿入孔７ａ，７ａに対応して設けられている。８はシート９の他半部を構成するシートバックで、上記左右のスライドレール１，１のアッパチャンネル３，３の後端に下端部にて前後方向に揺動可能に支持され、このシートバック８の上端にはヘッドレスト８ａ，８ａが取り付けられている。

【００１６】

上記シート９に補助シートとしての子供用シート（図示せず）を装着するために、上記シート支持部材である左右のアッパチャンネル３，３の後端部間には、左右方向に延びるフレーム部材１１が左右両端部をアッパチャンネル３，３に連結せしめて設けられている。このフレーム部材１１は、スタビライザ１２と、このスタビライザ１２の長さ方向中間部に間隔をあけて取付固定された左右１対のストライカ部材１４と、スタビライザ１２の左右端寄りに設けられた左右１対のブラケット２１，２１とを備えてなる。

【００１７】

上記スタビライザ１２は、図３及び図４に拡大詳示するように、基本的に左右方向に延びるパイプ材からなるもので、その長さ方向の中間部には所定寸法離れた２箇所に、パイプ材の略外周上端部をそれぞれ下側（径方向内側）に略半分だけ潰して扁平にした扁平部１２ａ，１２ａが形成されている。そして、このスタビライザ１２の左右端部は、アッパチャンネル３，３における後述の係止孔２７，２７に係合する係合部１３，１３とされている。

【００１８】

また、上記各ストライカ部材１４は、図５に示すように、後述のベゼル３３を係合固定するためのベゼルブラケット１５と、子供用シートを拘束するためのストライカ１９（補助シート用拘束部材）とからなる。上記各ベゼルブラケット１５は略前側に開放された断面コ字状のチャンネル材からなり、その後壁部には左右１対のストライカ挿通孔１５ａ，１５ａが貫通形成され、上壁部及び下壁部の中央部にはそれぞれ矩形状の係合孔１６，１

６が上下に対応して設けられている。また、ベゼルブラケット１５の後壁部の左右端部にはそれぞれ後側つまり上壁部及び下壁部と反対側に延びる左右１対のストライカ規制片１７，１７（拘束部材規制部）が一体に形成されており、後述するようにストライカ１９（ストライカ部材１４）をスタビライザ１２へ溶接固定した状態で、ストライカ規制片１７，１７の後端部（先端部）をスタビライザ１２の外周面前端部に当接させることにより、ストライカ１９が横方向に所定量以上変位するのを規制するようにしている（図７参照）。

【００１９】

一方、上記各ストライカ１９は、上側から見て後側に開放されるようにコ字状に折り曲げられた棒材からなるもので、その前部に子供用シートの取付部（図示せず）が係合固定されて拘束される。この各ストライカ１９は、上記ベゼルブラケット１５後壁部のストライカ挿通孔１５ａ，１５ａに該後壁部と直角になるように挿通されて溶接固定され、各ストライカ１９のベゼルブラケット後壁部から後方に突出する２つの後端部がスタビライザ１２の各扁平部１２ａ上面に溶接により一体的に取付固定されている。

【００２０】

上記各ブラケット２１は、図６に拡大して示す如く板材を折り曲げたもので、鉛直面に沿って略車両前後方向に延びる後側部２１ａと、この後側部２１ａの前端から連続して車幅方向外側に延びる中間部２１ｂと、この中間部２１ｂの外端から連続して上記後側部２１ａと平行に略車両前後方向に延びる前側部２１ｃとを有し、上記後側部２１ａにはスタビライザ１２端部の係合部１３よりも若干大径の挿通孔２２が貫通形成されており、この挿通孔２２にスタビライザ１２端部の係合部１３が挿通されて溶接一体化されている。また、ブラケット２１の前側部２１ｃにはボルト孔２３が貫通形成され、前側部２１ｃの内面には上記ボルト孔２３に対応してナット２４が溶接固定されている。

【００２１】

さらに、各ブラケット２１の後側部２１ａの上下端部にはそれぞれ車幅方向外側つまり前側部２１ｃと同じ側に延びる上下１対のフレーム部材規制片２５，２５（フレーム部材規制部）が折り曲げられて一体に形成されており、フレーム部材１１が左右のスライドレール１，１のアッパチャンネル３，３に連結された状態で、各ブラケット２１のフレーム部材規制片２５，２５の車幅方向外端部（先端部）をそれぞれ対応するアッパチャンネル３の内面に当接させることにより、フレーム部材１１（スタビライザ１２）が横方向に所定量以上変位するのを規制するようにしている（図７参照）。

【００２２】

さらに、上記左右のアッパチャンネル３，３の各後端部には係止部としての係止孔２７と、この係止孔２７よりも前側に位置するボルト挿通孔２８とが設けられ、これら係止孔２７及びボルト挿通孔２８の間隔は、上記フレーム部材１１におけるスタビライザ１２端部の係合部１３とブラケット２１の前側部２１ｃにおけるナット２４（ボルト孔２３）との間隔と同じ寸法に設定されている。そして、スタビライザ１２の左右端部の係合部１３，１３は、左右のアッパチャンネル３，３の後端部の係止孔２７，２７に樹脂カラー３０，３０を介して挿通されて左右横方向に移動可能に係合され、また、各ブラケット２１の前側部２１ｃはアッパチャンネル３に対し、そのボルト挿通孔２８に挿通されたボルト３１をブラケット２１のナット２４に螺合締結して結合されている。このことで、フレーム部材１１の左右端部はそれぞれブラケット２１，２１及び係合部１３，１３によりアッパチャンネル３，３の後端部に連結されており、フレーム部材１１は、左右のストライカ１９，１９に加わる前後方向の荷重と左右方向の荷重とを互いに異なる部位で受けるようにアッパチャンネル３，３に連結されている。

【００２３】

また、上記各ストライカ部材１４はスタビライザ１２に対し、フレーム部材１１のアッパチャンネル３への取付状態で、各ストライカ部材１４のストライカ１９がそれぞれ上記シートクッションフレーム６の各開口部６ａないしシートクッション７の各ベゼル挿入孔７ａに挿通されるように各々の中心線の向きに対応して取付固定されており、この状態で

各ストライカ１９はシートクッションフレーム６の各開口部６ａないしシートクッション７の各ベゼル挿入孔７ａを通ってシート９の表面側に露出している。そして、上記シートクッション７の各ベゼル挿入孔７ａには樹脂ベゼル３３がシート表面側から挿入され、この各ベゼル３３はフレーム部材１１の各ベゼルブラケット１５に係合固定されている。すなわち、上記各ベゼル３３は、図８～図１０に示すように、前側に開放された略有底角筒状の樹脂材からなるもので、その前端部の開口部周縁にはベゼル挿入孔７ａ周辺のシートクッション７に表面側から当接するフランジ３３ａが形成されている。各ベゼル３３の後壁部（底部）から左右側壁にかけて上記ストライカ１９を嵌挿せしめる切欠部３３ｂが略水平面に沿って形成され、上下の壁部にはそれぞれ上記各ベゼルブラケット１５の上壁部及び下壁部の係合孔１６，１６に係合する爪部３３ｃ，３３ｃが形成されており、各ベゼル３３は、爪部３３ｃ，３３ｃをそれぞれベゼルブラケット１５の係合孔１６，１６に係合しかつ切欠部３３ｂに後側からストライカ１９を嵌挿した状態でシートクッション７のベゼル挿入孔７ａに前側（シートクッション７の表面側）から挿入され、このベゼル３３内にストライカ１９が位置している。

【００２４】

したがって、この実施形態では、子供用シートを車両の助手席等のシート９に装着して使用する場合、子供用シートの取付部を、シート９におけるシートクッション７後端部のベゼル挿入孔７ａ，７ａに挿入されているベゼル３３，３３内のストライカ１９，１９に係合固定することで、子供用シートをシート９上面に取付固定することができる。

【００２５】

その場合、左右のスライドレール１，１におけるアッパチャンネル３，３は上記シート９を支持するために十分な強度を有していて、これら左右のアッパチャンネル３，３の後端部間にフレーム部材１１の両端部が連結され、このフレーム部材１１のスタビライザ１２における左右扁平部１２ａ，１２ａに上記左右のストライカ１９，１９が溶接により一体的に固定されているので、子供用シートの装着状態での各ストライカ１９に加わる荷重に対する支持強度を十分に大きく確保することができる。

【００２６】

また、上記フレーム部材１１はスタビライザ１２の端部近くにブラケット２１，１２を一体的に溶接固定したものであり、スタビライザ１２の左右端部の係合部１３，１３は樹脂カラー３０，３０を介してアッパチャンネル３，３後端部の係止孔２７，２７に左右移動可能に係合されている一方、各ブラケット２１の前端部が係止孔２７（スタビライザ１２の係合位置）前側のアッパチャンネル３にボルト３１により締結されているので、子供用シートの装着状態でフレーム部材１１のストライカ１９，１９に加わる前後方向の荷重は、スタビライザ１２端部の係合部１３とアッパチャンネル３の係止孔２７との係合部位にて、またストライカ１９，１９に加わる左右方向の荷重は、各ブラケット２１とアッパチャンネル３とのボルト結合部位にてそれぞれ受けることとなる。すなわち、フレーム部材１１は、ストライカ１９，１９に加わる前後方向の荷重と左右方向の荷重とを互いに異なる部位で受けるようにアッパチャンネル３，３に連結されており、このことで、フレーム部材１１の強度や剛性等を、そのスタビライザ１２自体の材質や径以外の要素により調整すればよいこととなり、その調整は容易である。よって、上記ストライカ１９，１９の荷重に対する支持強度の確保を安価な構造で達成することができる。しかも、このことで、フレーム部材１１を大型のスタビライザ１２のみで構成してアッパチャンネル３，３間に取り付ける場合に比べ、フレーム部材１１自体の大型化を抑制でき、その分、シート９下側のスペースを例えば後席シートに着座した乗員の足の収容スペース等として大に確保することができる。

【００２７】

また、上記フレーム部材１１の左右各々のブラケット２１における後側部２１ａにフレーム部材規制片２５，２５が一体に設けられているので、例えばストライカ１９に対し子供用シートから荷重が作用して、フレーム部材１１が左右横方向に大きく変位しようとしたときに、上記フレーム部材規制片２５，２５がアッパチャンネル３内面に当接して、そ

れ以上のフレーム部材１１の変位が規制される。その結果、フレーム部材１１の過大な変位を有効に防止することができる。

【００２８】

しかも、上記各ストライカ部材１４のベゼルブラケット１５にストライカ規制片１７，１７が一体に形成されているので、同様に例えばストライカ１９，１９に対する子供用シートからの荷重等により、ストライカ１９が左右横方向に所定量以上変位しようとしても、上記ストライカ規制片１７，１７がスタビライザ１２の外周面前端部と当接してストライカ１９の所定量以上の変位が規制されるようになり、よって、ストライカ１９の過大変位を抑制することができる。

【００２９】

尚、上記実施形態では、助手席のシート９に子供用シートを取り付ける場合について説明しているが、本発明は、その他の車両用シートに子供用シートや他の補助シートを装着する場合にも適用することができる。

【００３０】

【発明の効果】

以上説明した如く、請求項１の発明によると、車両シートに子供用シート等の補助シートを取付固定するシート構造として、車両シートの下部でシートを前後方向にスライド可能とする左右のスライドレールのアッパチャンネルの後端部間にフレーム部材の左右端部をアッパチャンネルの係止孔に貫通した状態で連結固定して設け、このフレーム部材に、補助シートを拘束するためのコ字状の拘束部材の後端部をシートクッション後部の上表面よりも下側でフレーム部材に固定する一方、拘束部材の左右方向に延びる前端部をシートクッション後部の上表面側に露出させたことにより、十分な強度を有する左右スライドレールのアッパチャンネルを利用し、補助シート用拘束部材に加わる荷重に対する支持強度の確保を図ることができる。

【００３１】

請求項２の発明によると、フレーム部材を、補助シート用拘束部材に加わる前後方向の荷重と左右方向の荷重とを互いに異なる部位で受けるようにシート支持部材に連結したことにより、フレーム部材の強度や剛性等の調整が容易となり、拘束部材の荷重に対する支持強度の確保を安価な構造で達成できるとともに、フレーム部材自体の大型化を抑制してシート下側のスペースの確保を図ることができる。

【００３２】

請求項３の発明によると、ブラケット等に、フレーム部材が左右横方向に変位するのをアッパチャンネルとの当接により規制するフレーム部材規制部を設けたことにより、フレーム部材の横方向への過大変位を防止することができる。

【００３３】

請求項４の発明によれば、フレーム部材に当接して拘束部材が横方向に変位するのを規制する拘束部材規制部を設けたことにより、補助シート用拘束部材の横方向への過大変位を防止することができる。

【００３４】

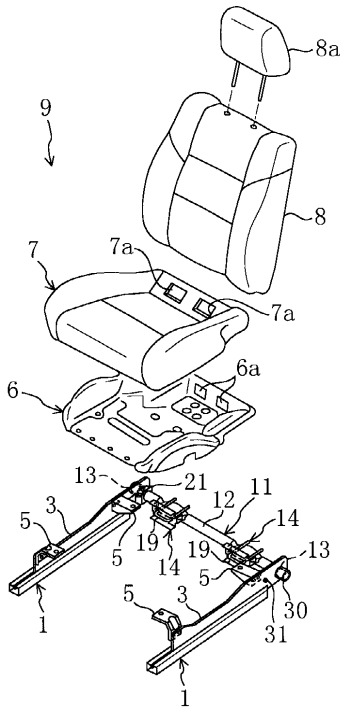
請求項５の発明によると、車両のシート下側に位置してシートを支持する左右のシート支持部材間にフレーム部材を左右両端部がシート支持部材に連結された状態で設け、フレーム部材に、シート表面側に露出しかつ補助シートを拘束するための拘束部材を設け、シート支持部材に係止部を設ける一方、フレーム部材の端部に、シート支持部材に結合されるブラケットと、このブラケットよりも端縁側に位置し、シート支持部材の係止部に左右横方向に移動可能に係合する係合部とを設け、フレーム部材の端部をブラケット及び係合部の双方にてシート支持部材に連結したことにより、フレーム部材をシート支持部材に対し、補助シート用拘束部材に加わる前後方向の荷重と左右方向の荷重とを互いに異なる部位で受けるように連結する構造が容易に得られる。

【図面の簡単な説明】

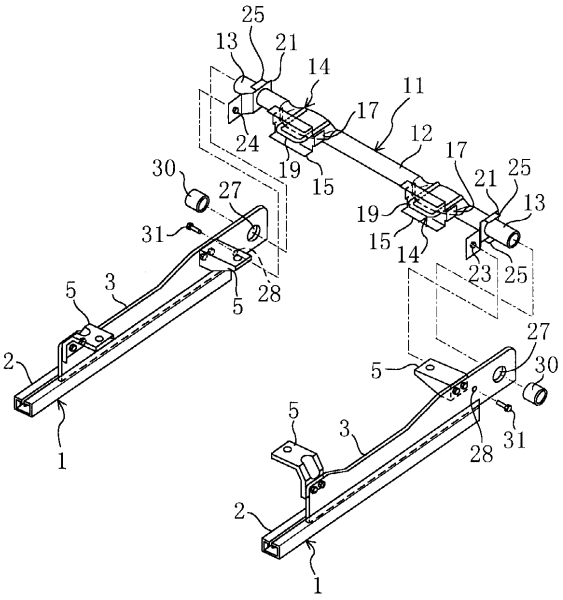
【図１】　本発明の実施形態に係るシート構造の全体構成を示す分解斜視図である。

【図２】　シート構造におけるスライドレール及びフレーム部材を示す分解斜視図である。
【図３】　スタビライザの拡大斜視図である。
【図４】　図３におけるIV－IV線拡大断面図である。
【図５】　ストライカ部材の拡大斜視図である。
【図６】　ブラケットの拡大斜視図である。
【図７】　スタビライザとアッパチャンネルとの連結部を示す平面図である。
【図８】　ベゼルの拡大正面図である。
【図９】　ベゼルの拡大平面図である。
【図１０】　ベゼルの拡大側面図である。
【符号の説明】
１　スライドレール
３　アッパチャンネル（シート支持部材）
７　シートクッション
９　シート
１１　フレーム部材
１２　スタビライザ
１３　係合部
１４　ストライカ部材
１５　ベゼルブラケット
１７　ストライカ規制片（拘束部材規制部）
１９　ストライカ（拘束部材）
２１　ブラケット
２５　フレーム部材規制片（フレーム部材規制部）
２７　係止孔（係止部）
２８　ボルト挿通孔
３１　ボルト

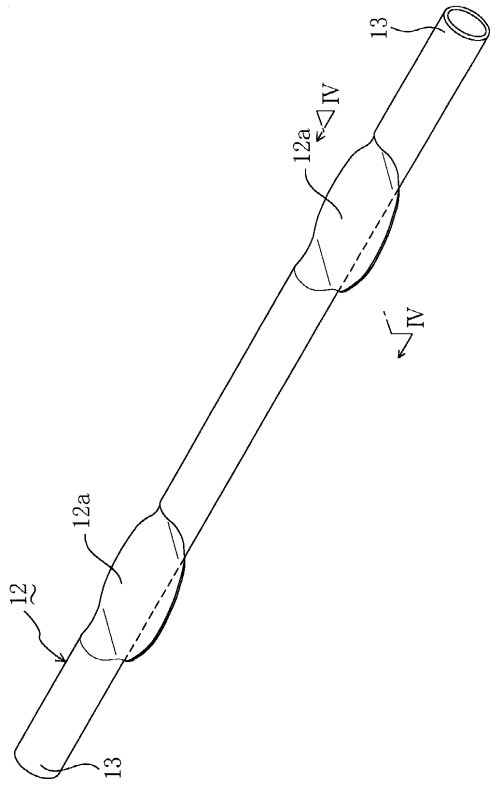
【図１】


8a
9
8
7
7a
7a
6
6a
13
21
12
11
3
5
14
19
19
14
13
5
5
3
30
31
1
1

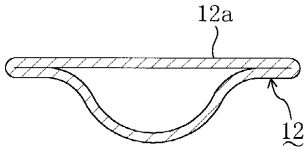
【図２】


25
13
21
14
11
17
12
24
19
15
17
21
25
13
30
27
19
15
14
31
23
25
5
3
28
5
27
30
5
2
1
5
3
28
31
2
1

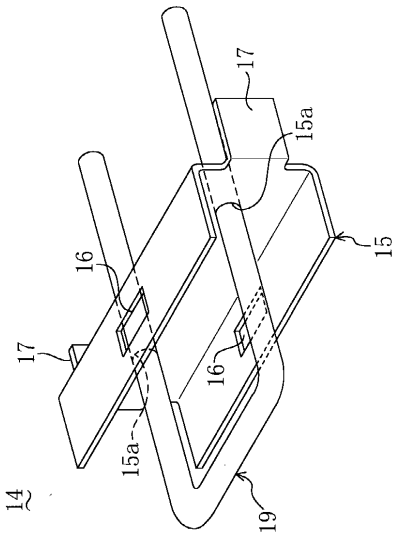
【図３】


13
IV
12a
IV
12a
12
13

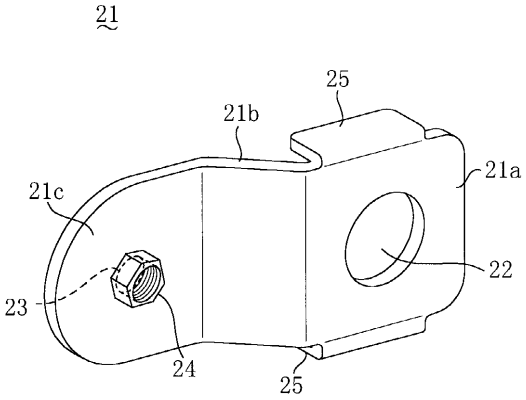
【図４】


12a
12

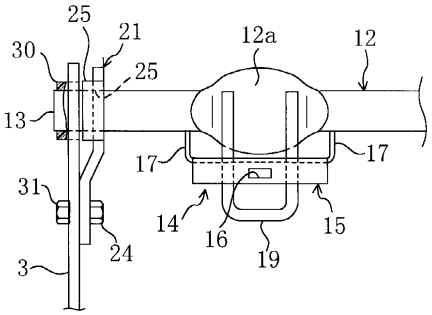
【図５】


17
15a
15
16
17
16
15a
14
19

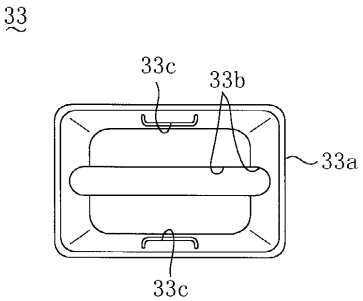
【図６】



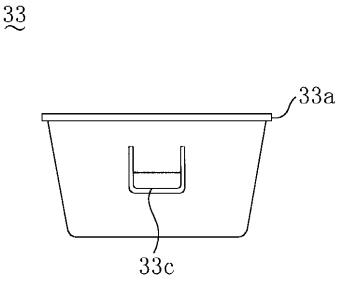
【図７】



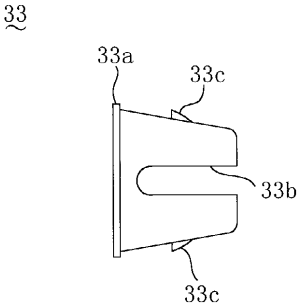
【図８】



【図９】



【図１０】



フロントページの続き

(56)参考文献 特開平０７－３２３７７０（ＪＰ，Ａ）
実用新案登録第２５０５６０２（ＪＰ，Ｙ２）
特開平１１－１９８６９５（ＪＰ，Ａ）
実開昭６１－１８５６５２（ＪＰ，Ｕ）
特許第２７４１３６９（ＪＰ，Ｂ２）
英国特許出願公開第２２７７０１８（ＧＢ，Ａ）
実開平０７－０２４６２７（ＪＰ，Ｕ）
特開平０８－２０７６３０（ＪＰ，Ａ）
特開平０８－０４８１７７（ＪＰ，Ａ）
特開平０６－３４４８１７（ＪＰ，Ａ）

(58)調査した分野(Int.Cl.，ＤＢ名)
B60N 2/28