

(19)日本国特許庁(JP)

(12)特許公報(B2)

(11)特許番号

特許第7108215号

(P7108215)

(45)発行日 令和4年7月28日(2022.7.28)

(24)登録日 令和4年7月20日(2022.7.20)

(51)国際特許分類

F I

B 6 0 N 2/68 (2006.01)

B 6 0 N 2/68

B 6 0 N 2/64 (2006.01)

B 6 0 N 2/64

B 6 0 N 2/70 (2006.01)

B 6 0 N 2/70

A 4 7 C 7/40 (2006.01)

A 4 7 C 7/40

請求項の数 10 (全12頁)

(21)出願番号	特願2021-15801(P2021-15801)	(73)特許権者	000220066
(22)出願日	令和3年2月3日(2021.2.3)		テイ・エス テック株式会社
(62)分割の表示	特願2020-5219(P2020-5219)の分割		埼玉県朝霞市栄町3丁目7番27号
原出願日	平成27年3月19日(2015.3.19)	(74)代理人	100088580
(65)公開番号	特開2021-66435(P2021-66435A)		弁理士 秋山 敦
(43)公開日	令和3年4月30日(2021.4.30)	(74)代理人	100195453
審査請求日	令和3年3月4日(2021.3.4)		弁理士 福士 智恵子
		(74)代理人	100205501
			弁理士 角淵 由英
		(72)発明者	安達 崇雅
			栃木県塩谷郡高根沢町大字太田118番
			地1 テイ・エス テック株式会社内
		(72)発明者	立川 陽一
			栃木県塩谷郡高根沢町大字太田118番
			地1 テイ・エス テック株式会社内
			最終頁に続く

(54)【発明の名称】 車両用シート

(57)【特許請求の範囲】

【請求項1】

シートバックフレームと該シートバックフレームに載置されたシートバックパッドとを有するシートバックを備える車両用シートであって、

前記シートバックフレームは、

一対のサイドフレームと、

前記一対のサイドフレームの間に設けられ乗員の背を後方から支持するSバネと、

前記一対のサイドフレームの下端部に取り付けられ、前記一対のサイドフレームの間を連結するロアメンバーフレームと、を備え、

前記シートバックパッドは、前記Sバネの前方に配置された軟質パッドと、前記ロアメンバーフレームのすぐ前方に配置された硬質パッドと、を有し、

前記軟質パッドと前記硬質パッドは一体的に形成され、

前記硬質パッドは、前記Sバネより下部に位置して、乗員の腰部を支持することを特徴とする車両用シート。

【請求項2】

前記ロアメンバーフレームは前記車両用シートの幅方向に沿って延びており、

前記硬質パッドは、長尺部材であり、前記ロアメンバーフレームに沿って、幅方向に前記硬質パッドの長手方向を沿わせるよう形成されていることを特徴とする請求項1に記載の車両用シート。

【請求項3】

前記硬質パッドには、略矩形の凹部が形成されていることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の車両用シート。

【請求項 4】

前記矩形の凹部が複数設置されていることを特徴とする請求項 3 に記載の車両用シート。

【請求項 5】

前記矩形の凹部が、前記軟質パッドとの接合面である前記硬質パッドの上面と前記硬質パッドの前方面とに設置されていることを特徴とする請求項 3 又は 4 に記載の車両用シート。

【請求項 6】

前記矩形の凹部は前記軟質パッドとの前記接合面である前記硬質パッドの前方面に複数設置されていることを特徴とする請求項 5 に記載の車両用シート。

【請求項 7】

前記ロアメンバーフレームと前記硬質パッドとに、両者の位置決めが可能な整合部を有することを特徴とする請求項 1 乃至 6 のいずれか一項に記載の車両用シート。

【請求項 8】

前記整合部は、

前記ロアメンバーフレームの前方面に凸となるように形成された整合突起部と、
該整合突起部に整合するよう前記硬質パッドに形成された整合溝部と、から構成されることを特徴とする請求項 7 に記載の車両用シート。

【請求項 9】

前記整合突起部は、幅方向に長尺となるように形成されていることを特徴とする請求項 8 に記載の車両用シート。

【請求項 10】

リクライニング装置を介して前記シートバックフレームに連結されるシートクッションフレームと、

前記シートクッションフレームにパッド材を載置し、前記パッド材の表面を表皮材で覆うことによって構成されたシートクッションと、

前記シートバックフレームの上端部において支持されたヘッドレストと、

前記シートクッションフレームの下部に配置されたスライドレール装置と、を備えることを特徴とする請求項 1 乃至 9 のいずれか一項に記載の車両用シート。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両用シートに係り、特に、従来品よりも軽量化されたシートフレームを骨格として備えた車両用シートに関する。

【背景技術】

【0002】

車両用シートを軽量化する場合には、一般的にシートフレーム各部を薄肉化したり、各部の占有量を小さくする（長尺部材の短尺化、孔部の形成等）ことが考えられる。ただし、シートフレーム各部の厚みを薄くするほど、当該部分の剛性が低下してしまう。

このため、軽量化を実現するとともに、当該軽量化部分を補強するための工夫がなされていた（例えば、特許文献 1 参照）。

【0003】

特許文献 1 に記載の技術においては、両側方を規定する 2 個のサイドフレーム、これらサイドフレームの上端を架橋して上方を規定するアッパフレーム、これらサイドフレームの下端を架橋して下方を規定するロアフレーム、によって矩形枠状態に形成されたバックフレームが開示されている。

このロアフレームには、下端側から前方に延出するフランジ部が形成されており、このフランジ部には、このフランジ部全幅（シート幅方向の長さ）にわたる寸法を有する樹脂製のブラケットが取付けられている。

そして、このような構成をもって、ロアフレーム下端側から前方に延出するフランジ部を

10

20

30

40

50

その内側から補強している。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【文献】特開2015-003598号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

シートバックフレームにおいて、特にロアフレームに関しては、着座者の腰部を支持する役割があるため、着座者から受ける荷重を受けるに足る十分な剛性が必要とされる。一方、上記したように、シートバックフレームを含むシートフレーム自体を軽量化したいという要請がある。

10

これらの、相反する要求を満たすため、特許文献1に係る技術においては、補強のためにブラケットを使用している。

しかしながら、更なる軽量化と剛性向上と、の双方を満たす技術が求められていた。

【0006】

そこで、本発明は、上記の問題に鑑みてなされたものであり、その目的は、軽量化が実現されるとともに、更に剛性もまた同時高く確保された車両用シートを提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0007】

20

前記課題は、本発明に係る車両用シートによれば、シートバックフレームと該シートバックフレームに載置されたシートバックパッドとを有するシートバックを備える車両用シートであって、前記シートバックフレームは、一対のサイドフレームと、前記一対のサイドフレームの間に設けられ乗員の背を後方から支持するSバネと、前記一対のサイドフレームの下端部に取り付けられ、前記一対のサイドフレームの間を連結するロアメンバーフレームと、を備え、前記シートバックパッドは、前記Sバネの前方に配置された軟質パッドと、前記ロアメンバーフレームのすぐ前方に配置された硬質パッドと、を有し、前記軟質パッドと前記硬質パッドは一体的に形成され、前記硬質パッドは、前記Sバネより下部に位置して、乗員の腰部を支持することにより解決される。

【0008】

30

このとき、前記ロアメンバーフレームは前記車両用シートの幅方向に沿って延びており、前記硬質パッドは、長尺部材であり、前記ロアメンバーフレームに沿って、幅方向に前記硬質パッドの長手方向を沿わせるよう形成されていると好適である。

また、前記硬質パッドには、略矩形の凹部が形成されていると好ましい。

【0009】

また、前記矩形の凹部が複数設置されていると好適である。

また、前記矩形の凹部が、前記軟質パッドとの接合面である前記硬質パッドの上面と前記硬質パッドの前方面とに設置されていると好適である。

【0010】

40

更に、前記矩形の凹部は、前記軟質パッドとの接合面である前記硬質パッドの前方面に複数設置されていると好適である。

また、前記ロアメンバーフレームと前記硬質パッドとに、両者の位置決めが可能な整合部を有すると好適である。

【0011】

更に、前記整合部は、前記ロアメンバーフレームの前方面に凸となるように形成された整合突起部と、該整合突起部に整合するよう前記硬質パッドに形成された整合溝部と、から構成されるとよい。

【0012】

また、前記整合突起部は、幅方向に長尺となるように形成されていると好適である。

【0013】

50

また、リクライニング装置を介して前記シートバックフレームに連結されるシートクッションフレームと、前記シートクッションフレームにパッド材を載置し、前記パッド材の表面を表皮材で覆うことによって構成されたシートクッションと、前記シートバックフレームの上端部において支持されたヘッドレストと、前記シートクッションフレームの下部に配置されたスライドレール装置と、を備えると好適である。

【発明の効果】

【0014】

本発明においては、軽量化が実現されるとともに、剛性もまた高く確保された車両用シートを提供することができる。

【図面の簡単な説明】

【0015】

【図1】本発明の一実施形態に係る車両用シートの全体図である。

【図2】本発明の一実施形態に係るシートフレームの前方斜視図である。

【図3】本発明の一実施形態に係るシートバックフレームの後方斜視図である。

【図4】本発明の一実施形態に係るロアメンバ - フレーム用配置部材の配設位置部分の拡大図である。

【図5】本発明の一実施形態に係るロアメンバ - フレーム用配置部材の一端部側説明図である。

【図6】本発明の一実施形態に係るロアメンバ - フレーム用配置部材の他端部側説明図である。

【図7】本発明の一実施形態に係るロアメンバ - フレーム用配置部材のロアメンバへの取付状態を示す説明図である。

【図8】本発明の一実施形態に係るロアメンバ - フレーム用配置部材の配置後を示す断面相当図である。

【発明を実施するための形態】

【0016】

以下、本発明の一実施形態について説明する。なお、以下に説明する実施形態は、本発明の理解を容易にするための一例に過ぎず、本発明を限定するものではない。本発明は、その趣旨を逸脱することなく、変更、改良され得ると共に、本発明にはその等価物が含まれることは勿論である。さらに、以下の説明中、各機器及びその構成部品の材質、形状及びサイズに関する内容は、あくまでも具体例の一つに過ぎず、本発明を限定するものではない。すなわち、各機器及びその構成部品の材質、形状及びサイズについては、本発明の特定事項を満たすものである限り自由に設計することが可能である。

【0017】

また、以下の説明において「前後方向」とは、車両用シートの前後方向を意味し、具体的には車両の走行方向と一致する方向である。また、「幅方向」とは、車両用シートの幅方向を意味し、具体的には車幅方向（左右方向）と一致する方向である。

【0018】

さらに、以下では、特に断る場合を除き、車両用シートが使用状態（着座者が着座可能な状態）にある場合を想定して説明することとする。すなわち、以下の説明中、車両用シート各部の姿勢、位置及び他部材との位置関係等については、車両用シートが使用状態にあるときの内容となっている。

【0019】

<<車両用シート及びシートフレームの基本構成について>>

まず、本実施形態に係る車両用シート（以下、本シートS）及びその骨格をなすシートフレームFの基本構成について、図1乃至図3を参照しながら基本構成を説明する。本シートSは、図1に示すように、シートバックS1、シートクッションS2及びヘッドレストS3を有する。シートバックS1及びシートクッションS2は、それぞれの図2や図3に図示のシートフレームにパッド材Pを載置して同パッド材Pの表面を表皮材Wで覆うことによって構成されている。ヘッドレストS3は、不図示の芯材にパッド材Pを配置して同

10

20

30

40

50

パッド材 P の表面を表皮材 W で覆うことによって構成されている。なお、ヘッドレスト S 3 の下部には、下方に延出した一対のヘッドレストピラー（不図示）が設けられている。ヘッドレスト S 3 は、当該一対のヘッドレストピラーを介してシートバック S 1（厳密には、シートバックフレーム F 1）の上端部に支持されている。

【0020】

本シート S は、図 2 及び図 3 に示すように、シートバック S 1 が有するシートバックフレーム F 1、及び、シートクッション S 2 が有するシートクッションフレーム F 2 を有する。シートクッションフレーム F 2 は、その下部に配置されたスライドレール装置 R のアップアレル R U に対して連結されている。かかる構成により、車体フロアに固定されているロアレル R L に沿ってアップアレル R U が移動すると、シートクッションフレーム F 2 を含む本シート S 全体がスライド移動するようになる。

10

【0021】

なお、本実施形態において、シートクッションフレーム F 2 は、図 2 に示すように回動リンク X L を介してアップアレル R U に連結されている。この回動リンク X L は、幅方向においてシートクッション S 2 の両脇に配置されたリンク部材であり、幅方向に沿う回動軸を中心にして回動する。そして、回動リンク X L がシートクッション S 2 を連れ回りながら回動することで、上下方向におけるシートクッション S 2 の位置が調整されるようになる。

【0022】

また、シートクッションフレーム F 2 の後端部には、シートバックフレーム F 1 の下端部がリクライニング装置 80 を介して連結されている。このリクライニング装置 80 により、シートバックフレーム F 1 を含むシートバック S 1 は、シートクッション S 2 に対する傾き角度が調整することが可能な状態でシートクッション S 2 に連結されている。すなわち、シートバック S 1 は、幅方向に沿うリクライニング軸 81 を中心にして、シートクッション S 2 に対して相対的に回動することが可能である。

20

【0023】

そして、本シート S は、シートフレームの構造において従来の一般的な車両用シートと異なっている。以降では、本シート S が備えるシートフレームとしてのシートバックフレーム F 1 の構成について詳しく説明することとする。

【0024】

<<シートバックフレームの詳細構成について>>

本シート S が有するシートバックフレーム F 1 の構成について既出の図 2 及び 3 を参照しながら説明する。シートバックフレーム F 1 は、図 2 に示すように、シートフレーム F を前方から見たときに方形枠をなしている。また、シートバックフレーム F 1 は、従来の一般的な車両用シートが有するシートバックフレームと比較して軽量化されたものとなっている。具体的に説明すると、シートバックフレーム F 1 を構成する材料（例えば、後述するサイドフレーム 10 を構成する鋼板）として、従来のシートバックフレームに用いられていた材料よりも軽量の材料が用いられている。さらに、シートバックフレーム F 1 を構成する部品同士を締結・連結する際には、ボルト・ナットやビス等の締結具を使用せず、レーザ溶接にて部品同士を締結・連結することとしている。このような構成を採用することで、本実施形態に係るシートバックフレーム F 1 は、より軽量のものとなっている。

30

40

【0025】

シートバックフレーム F 1 の構造について説明すると、シートバックフレーム F 1 は、図 2 及び 3 に示すように、幅方向両端部に設けられた一対のサイドフレーム 10 を有する。また、シートバックフレーム F 1 は、同図に示すように、各サイドフレーム 10 の上端部に取り付けられることでサイドフレーム 10 の間を連結するアップフレーム 30 を有する。更に、シートバックフレーム F 1 は、同図に示すように、各サイドフレーム 10 の下端部に取り付けられることでサイドフレーム 10 の間を連結するロアメンバーフレーム 50 を有する。さらに、サイドフレーム 10 の間には、乗員の背を後方から支持する S バネ 60 が架設されている。

50

【 0 0 2 6 】

このアップフレーム 3 0 は、正面視で下向き U 字状に成形された部品であり、金属製の中
空パイプ部材によって構成されている。ただし、これに限定されるものではなく、アップ
フレーム 3 0 が中実部材によって構成されてもよい。

このアップフレーム 3 0 の両自由端側は、サイドフレーム 1 0 , 1 0 の上方に各々接合さ
れている。

なお、アップフレーム 3 0 のうち、上方に配置される水平部分の前面には、ヘッドレスト
ピラーを支持する角筒型のピラーガイド 3 4 が取り付けられている。このピラーガイド 3
4 は、幅方向に間隔を空けて一対設けられている。

【 0 0 2 7 】

次に、サイドフレーム 1 0 は、側方視で紡錘状の外形状をなしている。すなわち、サイ
ドフレーム 1 0 を側方から見たとき、サイドフレーム 1 0 の前端部が上下方向の中途位置
から円弧状に膨出している。なお、本シート S が使用状態にあるとき（より厳密には、シ
ートバック S 1 が基準位置に在るとき）、サイドフレーム 1 0 は、鉛直方向に対してやや
傾いた（後傾した）方向に沿って長く延出している。

また、上述のように、サイドフレーム 1 0 の延出方向一端部（上端部）には、アップフレ
ーム 3 0 の自由端側が接合されている。

なお、本実施形態では、サイドフレーム 1 0 が薄厚の鋼板、より具体的には厚み 1 m m 以
下の超高張力鋼板によって構成されており、軽量化に寄与している。

【 0 0 2 8 】

次に、ロアメンバーフレーム 5 0 について説明する。ロアメンバーフレーム 5 0 は、板金
を加工することによって構成され、サイドフレーム 1 0 の下端部間に架設されている。

また、ロアメンバーフレーム 5 0 の上縁部及び下縁部は、それぞれ、前方に曲げ加工され
た（以下、これらフランジ部分を「上下フランジ 5 0 d , 5 0 d」と記す）形状を有して
形成されている。

このロアメンバーフレーム 5 0 の詳細な構成については、本実施形態の主要構成であるた
め、後に詳述する。

【 0 0 2 9 】

そして、このロアメンバーフレーム 5 0 の前面には、腰部支持部材 7 0 が配設されている。

この腰部支持部材 7 0 は、樹脂製の長尺部材であり、幅方向に沿って延びるロアメンバ
ーフレーム 5 0 に沿って、幅方向に長手方向を沿わせるよう配設されている。

素材としては、例えば、ウレタンフォーム、ポリプロピレンフォーム、ポリエチレンフォ
ーム等の樹脂発泡材が使用されていればよく、その硬度は、シートバックフレーム F 1 に
覆設されるパッド材 P よりも高くなるように構成されているとよい。

このため、成形性がよく、成形自由度が向上する。

【 0 0 3 0 】

また、この腰部支持部材 7 0 は、従来使用されていた金属鋼板製ブラケットと同等の撓み
量を有していると好適である。

この腰部支持部材 7 0 は、当該位置において、ロアメンバーフレーム 5 0 の強度を補強す
るための補強部材として機能するとともに、着座者の腰部を支持するための腰部支持部材
としても機能するものである。

【 0 0 3 1 】

なお、図 1 乃至図 4 は、説明のため、腰部支持部材 7 0 の最終的な配設位置を示したもの
であって、本例に係る腰部支持部材 7 0 は、シートバックフレーム F 1 の組立時に組み込
まれるものではなく、独立して使用されるものではない。つまり、当該腰部支持部材 7 0
は、パッド材 P と一体化して製造されており、シートバックフレーム F 1 に対して後付け
されるものである。

当該構成は、本発明の主要構成であるため、後に詳述する。

【 0 0 3 2 】

< 腰部支持部材の詳細構成 >

10

20

30

40

50

腰部支持部材 70 の構成について、詳しく説明する。

腰部支持部材 70 は、長尺状の立体棒状部材であり、幅方向左右端部を規定する配設部材底面 71 , 71 と、この双方の配設部材底面 71 , 71 間をわたって側面を規定する側面 70 A により略角柱形状に形成されている。

なお、この側面 70 A は、ロアメンバーフレーム 50 に対面する配設部材取付面 72 と、前方側を規定する前方面 73 と、上方を規定する上面 74 と、下方を規定する下面 75 と、を有して構成されている。

配設部材取付け面 72 には、その上下方向略中央部付近を幅方向に延びる溝状の整合溝 72 a が形成されている。

また、上面 74 には、略矩形の凹部である上面凹部 74 a が、本例においては、2 個形成されている。

10

更に、前方面 73 は、緩やかに湾曲した湾曲面となっており、その下方には、略矩形の凹部である前方面凹部 73 a が、本例においては、2 個形成されている。

【0033】

<ロアメンバーフレームの詳細構成>

次いで、図 1 乃至図 6 により、ロアメンバーフレーム 50 の詳細な構成について説明する。

ロアメンバーフレーム 50 は、幅方向に長尺な尺矩形鋼板として構成されている。

そして、このロアメンバーフレーム 50 には、前方面に凸となるよう裏面から打設された整合突起部 50 a が形成されている。

この整合突起部 50 a は、前述した整合溝部 72 a に整合するよう、当該整合溝部 72 a 内壁面形状に沿った形状に形成されている。

20

つまり、整合突起部 50 a は、整合溝部 72 a に整合して位置決めできるよう構成されている。この「整合」は、位置を特定する程度のものであればよく、遊嵌状態でもよいし、係合状態として仮止めのような機能をもたせてもよい。

本例においては、この整合突起部 50 a は、幅方向に長尺となるように形成されている。

しかし、形成状態はこれに限られることはなく、整合突起部 50 a を 2 個、つまり、ロアメンバーフレームの両端部付近に各々形成したような構成でもよい。

なお、後述するが、本例においては、整合突起部 50 a を整合溝部 72 a に整合させることにより、腰部支持部材 70 の位置決めを行うことを可能としているが、この整合突起部 50 a を形成することにより（つまり、平板に凹凸形状を形成することにより）、ロアメンバーフレーム 50 の強度を高め、当該ロアメンバーフレームの薄肉化に寄与することができる。

30

【0034】

またなお、前述の通り、この整合突起部 50 a の形成位置・個数・形成方法等は、これに限られることはなく、例えば、ロアメンバーフレーム 50 の上下方向略中央部付近を幅方向に長尺に延びるように前方へ向けて突設された構成でもよいし、幅方向中央部に 1 個形成されていてもよい。また、裏面から打設する構成でなくとも、例えば、ロアメンバーフレーム 50 の前面側に軽量素材の突起物を溶接する構成であってよい。

また更に、最適な適用構成としては、本実施形態のように、整合突起部 50 a は、幅方向に長尺となるように形成されていて、後述する腰部支持部材 70 の幅方向長さよりも、整合突起部 50 a の幅方向長さが長くなるように構成されるとよい。

40

この構成により、整合突起部 50 a に腰部支持部材 70 を効率的に位置決めすることが可能となる。

【0035】

また、ロアメンバーフレーム 50 の幅方向両端部には、内側に向けて切り欠かれた切欠き部 50 b , 50 b が各々形成されている。

そして、この切欠き部 50 b の周縁からは、前方に起立する端部フランジ 50 c が起立している。

このように切欠き部 50 b , 50 b が形成されているため、ロアメンバーフレーム 50 を軽量化することが可能となるとともに、周縁から端部フランジ 50 c , 50 c が起立して

50

いるため、当該部分の強度を上げることができる。つまり、軽量化と剛性確保を両立させることが可能となる。

【 0 0 3 6 】

< 腰部支持部材の配設方法 >

まず、図 4、図 7 及び図 8 等により、腰部支持部材 7 0 について説明する。

腰部支持部材 7 0 は、硬質の発泡樹脂素材として形成されている。

このように形成された腰部支持部材 7 0 を、パッド材 P を金型により発泡形成する際にインサートし、一体的に形成する。

このとき、腰部支持部材 7 0 には、上面凹部 7 4 a 及び前方面凹部 7 3 a が形成されているため、パッド材 P との接合面積が広くとれるため、一体性が向上する。つまり、腰部支持部材 7 0 は、パッド材 P よりも高い硬度で形成されていると好適であるが、硬質部材と軟質部材を一体化するために、より一体化効率を高めるために接触部面積を大きくすることとしたものである。

10

【 0 0 3 7 】

なお、一体化性を良好とするためには、本例では、上面凹部 7 4 a 及び前方面凹部 7 3 a を形成する例を示したが、これに限られることはなく、例えば、腰部支持部材 7 0 に孔部やスリットを形成するような構成でもよい。

【 0 0 3 8 】

そして、図 7 及び図 8 に示すように、パッド材 P 1 を配置する際に、腰部支持部材 7 0 を、ロアメンバーフレーム 5 0 の上下フランジ 5 0 d , 5 0 d 間に挿入するとともに、ロアメンバーフレーム 5 0 の整合突起部 5 0 a を、腰部支持部材 7 0 の整合溝部 7 2 a に整合させて配置し、位置決めを行う。

20

また、このとき、腰部支持部材 7 0 とロアメンバーフレーム 5 0 との間には、不織布 G が介在している。

この構成により、腰部支持部材 7 0 とロアメンバーフレーム 5 0 とが直接触れ合うことがないため、使用時の摩擦による雑音発生を有効に抑制することができる。

【 0 0 3 9 】

以上のように、構成されていることにより、ロアメンバーフレーム 5 0 を薄肉化して軽量化を図った場合であっても、剛性を高く保つことが可能となるとともに、腰部支持部材 7 0 をパッド材 P 側に設けてロアメンバーフレーム 5 0 に対してパッド材 P 組立と同時に配置する構成としたため、取付作業性が良好となる。

30

なお、本例の腰部支持部材 7 0 は、ロアメンバーフレーム 5 0 の補強部材として機能するとともに、乗員の腰部を支持する腰部支持部材としても機能する。

【 符号の説明 】

【 0 0 4 0 】

1 0 サイドフレーム

1 3 側壁部

3 0 アップフレーム

3 4 ビラーガイド

5 0 ロアメンバーフレーム

40

5 0 a 整合突起部 (整合部)

5 0 b 切欠き部

5 0 c 端部フランジ

5 0 d 上下フランジ

6 0 S バネ

7 0 腰部支持部材

7 1 配設部材底面

7 0 A 側面

7 2 配設部取付面

7 2 a 整合溝 (被整合部)

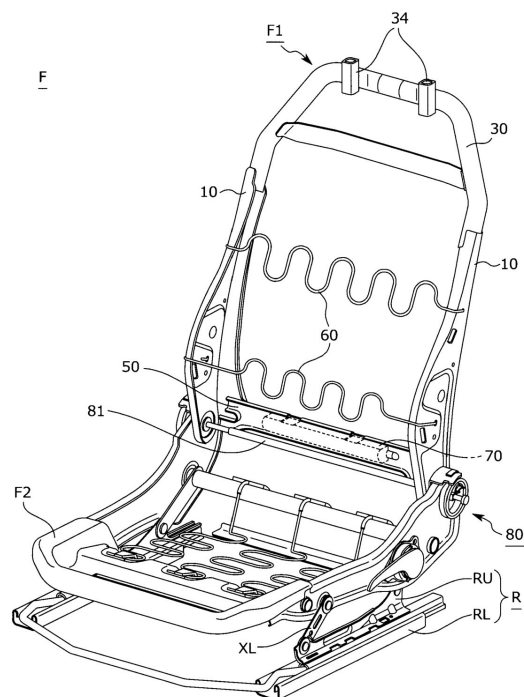
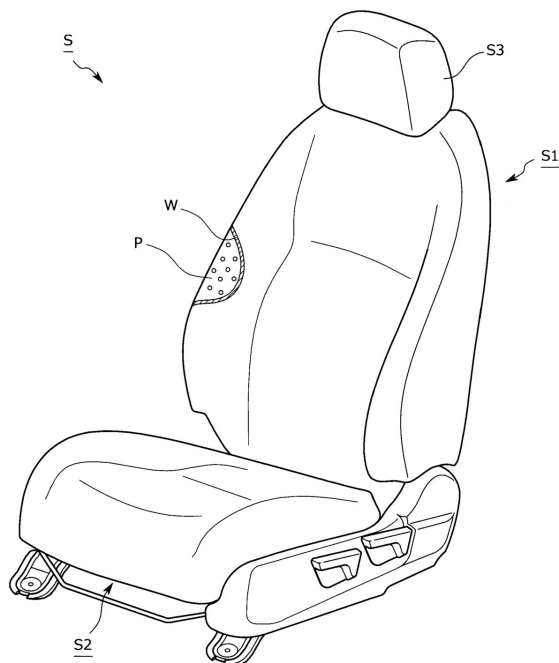
50

7 3 前方面
 7 3 a 前方面凹部
 7 4 上面
 7 4 a 上面凹部
 7 5 下面
 8 0 リクライニング装置
 8 1 リクライニング軸
 F シートフレーム
 F 1 シートバックフレーム
 F 2 シートクッションフレーム
 R スライドレール装置
 R L ロアレール
 R U アップレール
 S 本シート（車両用シート）
 S 1 シートバック
 S 2 シートクッション
 S 3 ヘッドレスト
 P パッド材
 G 不織布
 W 表皮材
 X L 回動リンク
 【図面】
 【図 1】

10

20

【図 2】

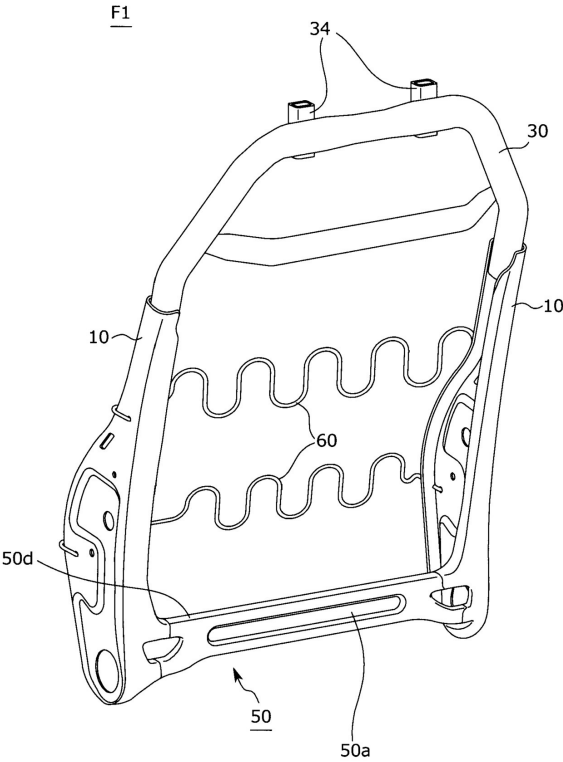


30

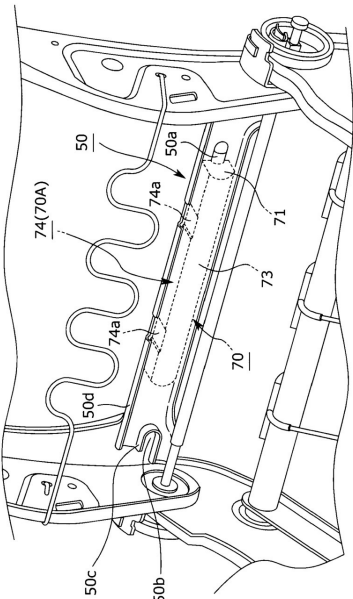
40

50

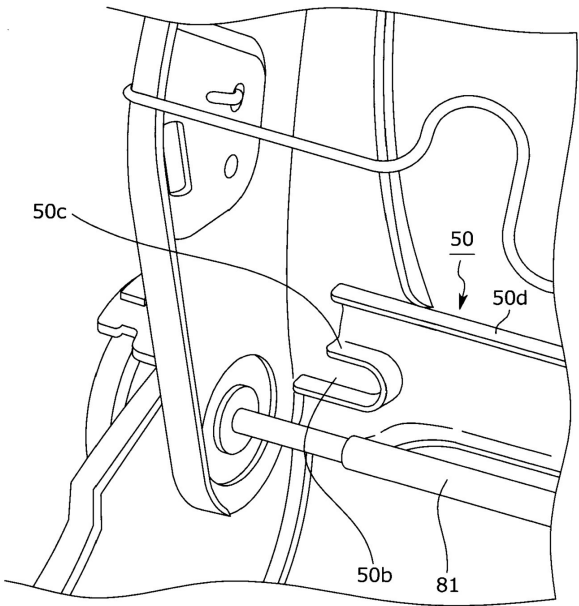
【図 3】



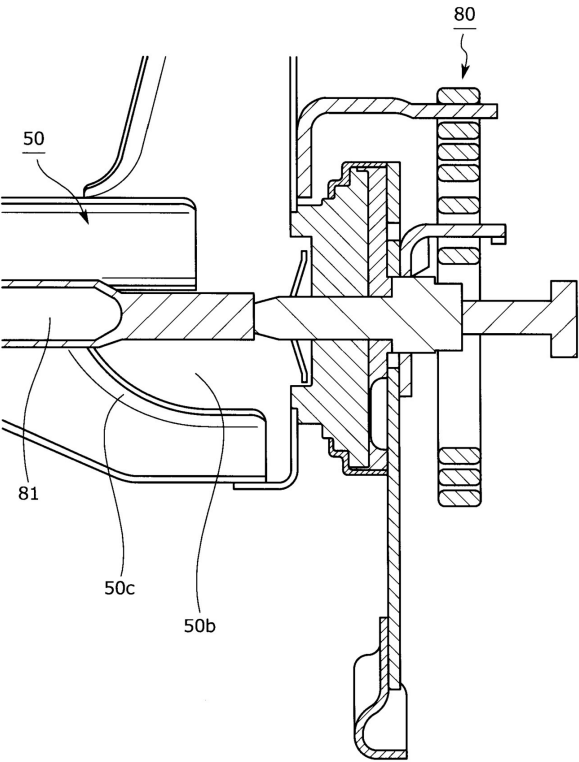
【図 4】



【図 5】



【図 6】



10

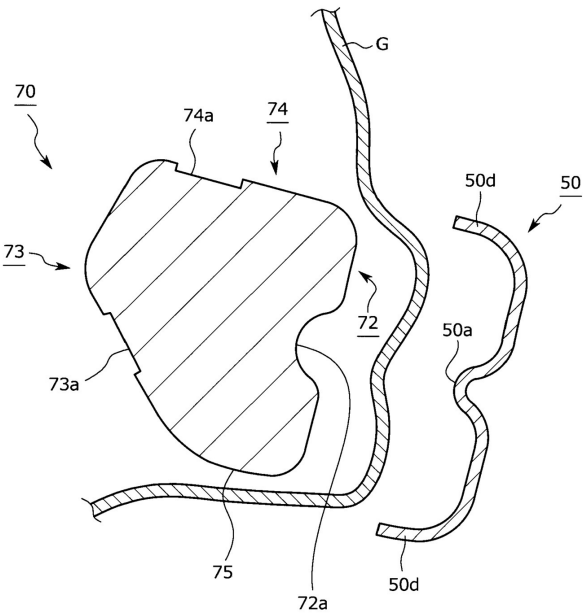
20

30

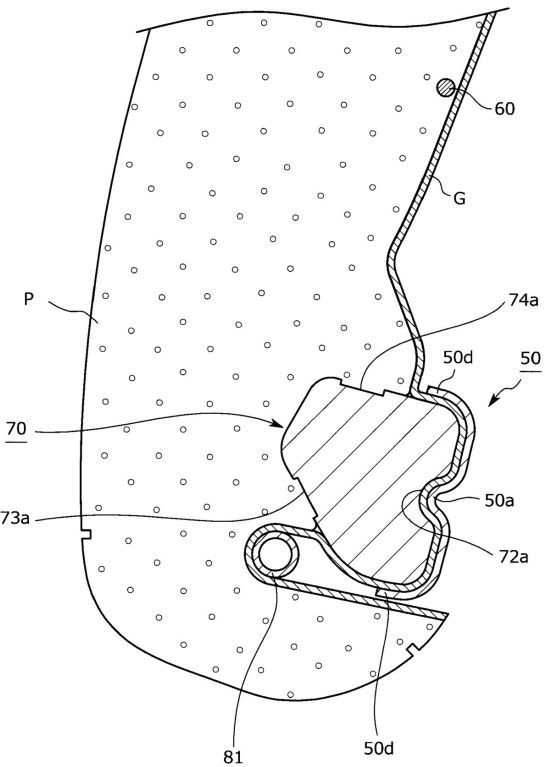
40

50

【図 7】



【図 8】



10

20

30

40

50

フロントページの続き

審査官 森林 宏和

- (56)参考文献 特開 2 0 1 5 - 0 0 3 5 9 8 (J P , A)
特開 2 0 0 9 - 0 6 6 1 2 8 (J P , A)
特開 2 0 1 2 - 0 7 6 5 4 4 (J P , A)
特開 2 0 1 4 - 1 0 0 9 9 6 (J P , A)
特開 2 0 1 3 - 0 1 0 4 2 3 (J P , A)
米国特許出願公開第 2 0 0 7 / 0 1 5 2 4 8 9 (U S , A 1)
国際公開第 2 0 1 0 / 0 2 4 3 9 5 (W O , A 1)
国際公開第 2 0 1 4 / 0 3 3 9 2 9 (W O , A 1)
- (58)調査した分野 (Int.Cl., D B 名)
B 6 0 N 2 / 0 0 - 2 / 9 0
A 4 7 C 7 / 0 0 - 2 / 7 4