

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第5215112号
(P5215112)

(45) 発行日 平成25年6月19日 (2013. 6. 19)

(24) 登録日 平成25年3月8日 (2013. 3. 8)

(51) Int. Cl.

F 1

B 6 0 R 5/04 (2006. 01)
B 6 0 P 3/39 (2006. 01)**B 6 0 R** 5/04 Z
B 6 0 P 3/39

請求項の数 3 (全 14 頁)

(21) 出願番号 特願2008-266501 (P2008-266501)
 (22) 出願日 平成20年10月15日 (2008. 10. 15)
 (65) 公開番号 特開2010-95081 (P2010-95081A)
 (43) 公開日 平成22年4月30日 (2010. 4. 30)
 審査請求日 平成22年11月25日 (2010. 11. 25)

(73) 特許権者 000005326
 本田技研工業株式会社
 東京都港区南青山二丁目1番1号
 (74) 代理人 100067356
 弁理士 下田 容一郎
 (72) 発明者 八木 孝志
 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 竹内 俊雅
 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 小田桐 周平
 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

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車体後部のキックアップ部より後方側に形成される上側フロアと、前記キックアップ部の前方側に形成される下側フロアと、車室の一部を構成するように配置されるボード部材とが設けられた車両において、

前記ボード部材の少なくとも一部を、前記下側フロア上に前記上側フロアの前端と連なるように移設可能とし、

前記キックアップ部より後方側に配置され、前記上側フロアの床面下に収納可能な座席を備え、

前記座席は、その収納状態において、上側フロアの一部を形成可能な平板状部を備えるとともに、

前記座席により前記ボード部材の配置部を被覆可能としたことを特徴とする車両。

【請求項 2】

前記ボード部材は、脱着可能なヒンジ体により複数のボードピースを結合してなるとともに、複数のボードピースの内の少なくとも1つを前記ヒンジ体による結合を解除することにより移設可能部とすることを特徴とする請求項1記載の車両。

【請求項 3】

前記移設可能部は、前記下側フロアに先端が当接され、前記移設可能部の本体部を支持可能な脚部を備えることを特徴とする請求項1又は請求項2記載の車両。

【発明の詳細な説明】

10

20

【技術分野】

【0001】

本発明は、シートを収納したときに平坦な床面を形成することができる車両に関するものである。

【背景技術】

【0002】

車両として、車室内に1列目～3列目シートが配置され、これらのシートに多様なシートアレンジを可能にしたものが知られている。

この種の車両は、シートアレンジの1形態として、シートを収納した状態でフラットな床面が形成できることは、車両の利便性を向上する上で好ましいことである。

10

【0003】

このような車両として、シート（座席）を収納したときに、座席足元スペースを塞ぐようにしたものが知られている（例えば、特許文献1～3参照。）。

【特許文献1】特許第3768494号公報

【特許文献2】特開2002-283898公報

【特許文献3】特開2000-255328公報

【0004】

特許文献1の車両は、2列目シートのシートバックの背面に足元空間を塞ぐ第1の床面ボードが回転自在に設けられ、3列目シートのシートクッションの底面に足元空間を塞ぐ第2の床面ボードが回転自在に設けられ、これらの2列目シート及び3列目シートを収納した状態で、第1・第2の床面ボードを開くことで、後部床面のフルフラット化を実現したものである。

20

【0005】

特許文献2の車両は、3列目シートのシートバックの背面に足元空間（足元スペース）を塞ぐ床面ボードが回転自在に設けられ、3列目シートを収納した状態で、折り畳んだ2列目シートに床面ボードを渡すことで、3列目シートと2列目シートの間のスペースを塞ぐようにしたものである。

【0006】

特許文献3の車両は、後部シートを前倒しに足元スペースに収納したときに、収納した後部シートに床面ボードを被せるようにしたものである。

30

【0007】

しかし、上記の特許文献1～3の車両では、シートに被せる床面ボードや足元空間を塞ぐ床面ボードを専用に装備したものであり、床面ボードの収納箇所や大きさにより、足元空間（足元スペース）が狭まることがあった。

また、専用の床面ボードを設ける場合には、その分の重量が嵩み、車体重量の低減を図ることができないという課題があった。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0008】

本発明は、足元空間（足元スペース）を十分に確保することができるとともに、車体重量の低減を図ることができる車両を提供することを課題とする。

40

【課題を解決するための手段】

【0009】

請求項1に係る発明は、車体後部のキックアップ部より後方側に形成される上側フロアと、キックアップ部の前方側に形成される下側フロアと、車室の一部を構成するように配置されるボード部材とが設けられた車両において、ボード部材の少なくとも一部を、下側フロア上に上側フロアの前端と連なるように移設可能とし、キックアップ部より後方側に配置され、上側フロアの床面下に収納可能な座席を備え、座席は、その収納状態において、上側フロアの一部を形成可能な平板状部を備え、座席によりボード部材の配置部を被覆可能としたことを特徴とする。

50

【 0 0 1 0 】

請求項 2 に係る発明は、ボード部材が、脱着可能なヒンジ体により複数のボードピースを結合してなるとともに、複数のボードピースの内の少なくとも 1 つをヒンジ体による結合を解除することにより移設可能部とすることを特徴とする。

【 0 0 1 1 】

請求項 3 に係る発明は、移設可能部に、下側フロアに先端が当接され、移設可能部の本体部を支持可能な脚部を備えることを特徴とする。

【発明の効果】

【 0 0 1 3 】

請求項 1 に係る発明では、車室に、車体後部のキックアップ部より後方側に上側フロアが形成され、キックアップ部の前方側に下側フロアが形成され、車室の一部を構成するようにボード部材が配置される。

ボード部材の少なくとも一部を、下側フロア上に上側フロアの前端と連なるように移設可能な移設可能部としたので、車室の一部を利用して上側フロアを前方に延長することができる。この結果、荷室を平坦に形成できるとともに、荷室の拡大を図ることができる。

加えて、請求項 1 に係る発明では、キックアップ部より後方側に配置され、上側フロアの床面下に収納可能な座席を備え、座席が、その収納状態において、上側フロアの一部を形成可能な平板状態を備えるとともに、座席によりボード部材の配置部を被覆可能としたので、ボード部材の移設可能部を移動した状態においてボード部材の配置部が座席で被覆されるため、ボード部材により被覆されていた部位が露出することはない。

【 0 0 1 4 】

請求項 2 に係る発明では、ボード部材は、脱着可能なヒンジ体により複数のボードピースとして結合される。複数のボードピースの内の少なくとも 1 つをヒンジ体による結合を解除することにより移設可能部とした。

すなわち、ボード部材を、脱着可能なヒンジ体により複数のボードピースを結合させて、分割可能な構造としたので、ボード部材の利用の自由度を図ることができるとともに、分割した一部のみを移設すれば良いので、移設可能部が軽量となる。

【 0 0 1 5 】

請求項 3 に係る発明では、移設可能部に、下側フロアに先端が当接され、移設可能部の本体部を支持可能な脚部を備えるので、下側フロアに移設可能部を支持する部分を形成する必要がなく、下側フロアを含む車体側構造を簡略化することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【 0 0 1 7 】

本発明を実施するための最良の形態を添付図に基づいて以下に説明する。なお、図面は符号の向きに見るものとする。

図 1 は本発明に係る車両の断面図であり、図 2 は図 1 に示された車両の斜視図であり、図 3 は図 1 に示された車両のシート収納状態を示す斜視図である。

【 0 0 1 8 】

車両 1 0 は、車体 1 1 の前部にエンジンルーム（不図示）が設けられ、車体 1 1 の後部に車室 1 2 が設けられる 2 ボックスの車両であり、車室 1 2 の下部が構成される車体フロア 1 3 に、車室 1 2 の前方からこの順で、運転席及び助手席からなる 1 列目シート（不図示）、2 列目シート 1 4（図 2 参照）、3 列目シート 1 5 及び荷室 1 6 が配置されている。

【 0 0 1 9 】

3 列目シート 1 5 は、上側フロア 2 1 の床面下に収納可能な座席であり、その収納状態において、上側フロア 2 1 の一部を形成可能に折り畳み状態で配置される平板状部 2 8 を備える。また、3 列目シート 1 5 は、収納状態で後述するボード部材 2 7 の配置部 2 9 を被覆可能とした。さらに、3 列目シート 1 5（以下「座席 1 5」と記載する）は、乗員が着座する複数の着座部 1 7，1 7 を備える。

ボード部材 2 7 の配置部 2 9 は、凹部上壁であり、実施例では収納凹部 2 6 に被せられ

る。

【 0 0 2 0 】

車体フロア 1 3 は、車室 1 2 の前方に形成される下側フロア 2 2 と、この下側フロア 2 2 から一段高く立ち上げたキックアップ部 2 3 と、このキックアップ部 2 3 の後方に形成される上側フロア 2 1 とから構成される。すなわち、下側フロア 2 2 には、1 列目シート（不図示）及び 2 列目シート 1 4 が配置され、上側フロア 2 1 に座席 1 5 が上側フロア 2 1 の床面下に収納可能に配置され、座席 1 5 の後方は荷室 1 6 が形成される。

【 0 0 2 1 】

荷室 1 6 には、工具やスペヤタイヤ（不図示）などを収納する収納凹部 2 6 が形成され、この収納凹部 2 6 にボード部材（車両用ボード若しくは荷室ボード）2 7 が被される。

10

【 0 0 2 2 】

ボード部材 2 7 は、第 1 部材（第 1 ボード部）3 1 と、第 2 部材（第 2 ボード部）3 2 と、これらの第 1 ・第 2 部材 3 1 , 3 2 を切り離し自在に連結するヒンジ体 3 3 とから構成され、切り離された第 1 部材 3 1 は座席 1 5 の収納時にキックアップ部 2 3 前方の下側フロア 2 2 に移設され、上側フロア 2 1 と平坦に連続するフロアボードとして使用される。

すなわち、第 1 部材 3 1 は、車体フロア 1 3 上に配置される内装部材でもある。

【 0 0 2 3 】

キックアップ部（前壁）2 3 には、フロアボードとして使用される第 1 部材 3 1 を保持する車両用ブラケット 3 4 , 3 4 が設けられている。

20

以下、ボード部材 2 7 の詳細を説明する。

【 0 0 2 4 】

図 4 は図 1 に示された車両に採用されたボード部材の斜視図であり、図 5 は図 1 に示されたボード部材を裏返した状態を示す斜視図であり、図 6 は図 1 に示されたボード部材を切り離した状態を示す斜視図である。

【 0 0 2 5 】

ボード部材 2 7 は、車体前方に位置する第 1 部材（フロント側ボード）3 1 と、車体後方に位置する第 2 部材（リヤ側ボード）3 2 と、これらの第 1 ・第 2 部材 3 1 , 3 2 を折畳み可能に且つ切り離し可能に連結する 2 個のヒンジ体 3 3 , 3 3 とからなる。

第 1 部材 3 1 は、複数のボードピースの 1 枚であるとともに移設可能部である。第 2 部材 3 2 は、複数のボードピースの 1 枚である。

30

【 0 0 2 6 】

第 1 部材 3 1 は、板状の本体部 3 5 と、この本体部 3 5 の裏面に折畳み可能に設けられた左右の脚部 3 6 , 3 6 と、ヒンジ体 3 3 側に設けられ、ヒンジ体 3 3 に係止する複数の係止部（ヒンジ係止ピン）3 7 と、ヒンジ体 3 3 と対向する側に設けられ、キックアップ部 2 3 に設けられた車両用ブラケット 3 4 , 3 4 に係止する左右のフック 3 8 , 3 8 とからなる。

【 0 0 2 7 】

第 1 部材 3 1 は、1 個のヒンジ体 3 3 に対して 2 個のヒンジ係止ピン 3 7 , 3 7 が設けられ、ヒンジ体 3 3 に切り離し自在に接続される。

40

第 2 部材 3 2 は、ヒンジ体 3 3 に固定ねじ（固定具）5 7 , 5 7 で固定され、ヒンジ体 3 3 を介して第 1 部材 3 1 に接続されている。

【 0 0 2 8 】

板状の本体部 3 5 は、荷室 1 6 の収納凹部 2 6 を覆う荷室ボード機能と、下側フロア 2 2 に立脚し、上側フロア 2 1 と連続面を形成するフロアボード機能とを有する。

左右の脚部 3 6 , 3 6 は、開脚して下側フロア 2 2 に接地させ、板状の本体部 3 5 を自立支持する。

【 0 0 2 9 】

左右のフック 3 8 , 3 8 は、車両用ブラケット 3 4 , 3 4 に係止することで、車体前後方向、車幅方向及び高さ方向の本体部 3 5 の移動を規制する。

50

【0030】

図7は図5の7部拡大図であり、図8は図7の8-8線断面図であり、図9は図1に示された車両に採用されたボード部材に使用するヒンジ体を展開した状態で示す斜視図である。

【0031】

図9に示されたように、ヒンジ体33は、樹脂で一体形成された部材であり、第2部材32に固定される第1ベース部51と、第1部材31にスライド可能に係合される第2ベース部52と、これらの第1ベース部51と第2ベース部52とを折り畳み自在に連結するヒンジ部54と、このヒンジ部54の対向側で前記第2ベース部52にサブヒンジ部55を介して折り畳み自在に連結した第3ベース部53とからなる。

10

【0032】

第1ベース部51、第2ベース部52及び第3ベース部53は、それぞれ略同面積の長方形形状に形成される。

ヒンジ部54は、第1ベース部51及び第2ベース部52に一体成形された樹脂ヒンジであり、サブヒンジ部55は、第2ベース部52及び第3ベース部53に一体成形された樹脂ヒンジである。

【0033】

第1ベース部51は、図8に示された固定ねじ57、57（一方不図示）で固定する固定部（貫通孔）58、58と、これらの固定部58、58にそれぞれ形成され、固定ねじ57、57のねじ頭57a、57a（一方不図示）を落とし込むざくり部59、59と第2ベース部52を第1ベース部51側に折り畳んだときに、第2ベース部52を所定位置で止める第1ベース側凸部61、61と、この第1ベース側凸部61、61の内側に形成され、第2ベース部52を第1ベース部51側に係合させる内側突起62、62（一方不図示）と、第1部材（フロント側ボード）31の切り離し時に人手を掛ける第1ベース部側手掛かり部63とが形成される。

20

【0034】

第2ベース部52は、図8に示されたヒンジ係止ピン37、37に係止されるとともに、第3ベース部53の係合補助部（突部）81、81が収納される係合部（異形孔）65、65と、第3ベース部53を第2ベース部52側に折り畳んだときに、第3ベース部53を所定位置で止める第2ベース部側凸部66、66と、第1ベース部51の第1ベース部側凸部61、61に当接させる第2ベース部側当接部67、67と、第1ベース部51の内側突起62、62に係合させる突出部68、68と、第3ベース部53に係合する係合孔69、69とが形成される。

30

【0035】

異形孔65は、鍵穴形状を呈し、ヒンジ係止ピン37の頭部89の挿入を許容するとともに、係合補助部（突部）81を第3ベース部53の折り畳み状態で収容可能とする収容部73と、図8に示されたヒンジ係止ピン37のピン部88をスライドさせて係合するU字孔部74と、これらの収容部73の上縁及びU字孔部74の上縁に形成され、ヒンジ係止ピン37の係止を容易にする面取部75とが形成される。

40

【0036】

第3ベース部53は、第2ベース部52の蓋体としての機能を担い、第2ベース部側凸部66、66に当接する第3ベース部側当接部78、78と、第2ベース部52の係合孔69、69に係合する第3ベース部側係合部79、79と、収容部73、73に収納される係合補助部（突部）81、81と、ヒンジ係止ピン37の頭部89を逃がす逃がし部82、82と、第2部材（リヤ側ボード）32の着脱時に人手を掛ける第3ベース部側手掛かり部83とが形成される。

係合補助部81は、ヒンジ係止ピン37側に形成され、弾性変形によりヒンジ係止ピン37をU字孔部74のU字の底に向けて押圧する押圧部84が形成される。

【0037】

第1ベース部51の内側突起62及び第2ベース部52の突出部68で、第1ベース部

50

５１及び第２ベース部５２が折り畳まれた状態で両者を結合する保持部８５，８５（一方不図示）が形成される。

第２ベースの係合孔６９及び第３ベース部側係合部７９で、第３ベース部５３を第２ベースに係合する中間係合部８６，８６（一方不図示）が形成される。

【００３８】

ヒンジ係止ピン３７は、図８に示されたように、第１部材３１にねじ込まれるねじ部８７と、このねじ部８７の上部に形成されＵ字孔部７４に係止する段部８８と、この段部８８の上部に形成された頭部８９とからなる。

【００３９】

図１０（ａ）～（ｃ）は図１に示された車両に採用されたボード部材のヒンジ体の脱着手順前半の説明図である。

10

（ａ）において、図７に示されるヒンジ体３３の使用状態から、第３ベース部５３を、第２ベース部５２から矢印ａ１の如く離脱する。

【００４０】

（ｂ）において、第１部材（フロント側ボード）３１を、第２部材（リヤ側ボード）３２及びヒンジ体３３に対して矢印ａ２の如くスライドさせる。

【００４１】

（ｃ）において、ヒンジ体３３に対して第１部材３１を矢印ａ３の如く下方に移動し、ヒンジ係合ピン３７，３７をヒンジ体３３の収容部７３，７３から抜き、第１部材３１を、第２部材３２及びヒンジ体３３から切り離す。

20

【００４２】

図１１（ａ）～（ｃ）は図１に示された車両に採用されたボード部材のヒンジ体の脱着手順後半の説明図である。

（ａ）において、第３ベース部５３を、第２ベース部５２に矢印ａ４の如く折り畳み、第２ベース部側凸部６６，６６に第３ベース部側当接部７８，７８を当接させるとともに、第２ベース部５２の係合孔６９，６９に第３ベース部側係合部７９，７９に係合する。

【００４３】

（ｂ）において、第２ベース部５２を、第１ベース部５１に矢印ａ５の如く折り畳み、第１ベース部側凸部６１，６１に第２ベース部側当接部６７，６７を当接させるとともに、第１ベース部５１の内側突起６２，６２（一方不図示）に第２ベース部５２の突出部６８，６８に係合する。

30

【００４４】

（ｃ）において、第２部材３２側に第２・第３ベース部５２，５３を折り畳んだ状態が示され、第１部材３１が外されたヒンジ体３３は、第２部材３２からヒンジ体３３が飛び出した状態から第２部材３２の内部に収納されるので、ヒンジ体３３が邪魔になることはない。

【００４５】

図１２（ａ），（ｂ）は図１に示された車両に採用されたボード部材の第２部材の説明図である。

（ａ）に示されたように、第２部材３２及びヒンジ体３３から第１部材３１（図５参照）が外された直後の第２部材３２では、ヒンジ体３３が第２部材３２から突出している状態なので、ヒンジ体３３が他部品に引っ掛かることがあり、第２部材３２の扱い性がよくない。

40

そこで、（ｂ）に示されたように、第２部材３２にヒンジ体３３を収納することで、第２部材３２の扱い性が向上する。

【００４６】

図１３（ａ）～（ｃ）は図１に示された車両に採用された第１部材のセット手順前半の説明図である。

（ａ）に示されたように、キックアップ部（前壁）２３に第１部材３１に係止する２個の車両用ブラケット３４，３４が取付けられている。

50

(b)において、キックアップ部23に切り離した第1部材31を臨ます。

(c)において、車両用ブラケット34, 34の第1支持部101, 101に、第1部材31のフック38, 38を矢印b1, b1の如く掛ける。

【0047】

図14(a)~(c)は図1に示された車両に採用された第1部材のセット手順後半の説明図である。

(a)において、第1部材31を、車両用ブラケット34, 34の第1支持部101, 101(図13(b)参照)を支点として矢印b2の如く回転する。

【0048】

(b)において、第1部材31のフック側端部39を、車両用ブラケット34, 34の第2支持部102, 102に嵌合させ、第1部材31のフック側端部39を、車両用ブラケット34, 34の第1支持部101, 101及び第2支持部102, 102間に挟み込む。

【0049】

(c)において、第1部材31の左右の脚部36, 36を矢印b3, b3の如く開き、第1部材31の本体部35を自立させる。

【0050】

次に、車両用ブラケット34の詳細構造を説明する。

図15は図1に示される車両の第1部材及び車両用ブラケットの下方から見た斜視図であり、図16は図1に示される車両の車両用ブラケットの斜視図であり、図17は図1に示される車両の第1部材及び車両用ブラケットの側面断面図であり、図18は図1に示される車両の第1部材及び車両用ブラケットの寸法関係を示す説明図である。

【0051】

図15~図17に示されたように、車両用ブラケット34は、弾性変形可能な樹脂にて形成されたものであり、キックアップ部23に係止する基部103と、この基部103から平面視で略U字状に延出され、第1部材31に形成されたフック38(図6参照)と係合して第1部材31の上下それぞれの方向への移動を規制する第1支持部101と、この第1支持部101の根本から平面視で略U字状に延出され、第1支持部101との間に第1部材(フロント側ボード)31のフック側端部39を挟み込むように、上方から支持する第2支持部102とからなる。

車両用ブラケット34は、車幅方向に並列配置される複数の着座部17, 17(図2参照)間で且つ座席15の下部に車両前方に向けて取付けられる。

【0052】

基部103は、キックアップ部(前壁)23に取付ける上・下係止片105, 106が形成される。

第1支持部101は、基部103から前方に延ばされた水平延出部107, 107と、これらの水平延出部107, 107を繋ぐ先端部108とからなる。

【0053】

第2支持部102は、第1支持部101から立ち上げられた立ち上げ部111, 111と、これらの立ち上げ部111, 111から水平に延ばした水平部112とからなる。また、水平部112は、第1支持部101と平行に形成される。

【0054】

図18に示されたように、側面視で第1支持部101の先端部108(図16参照)に、第1部材31のフック38の回転中心P1を設定するときに、回転中心P1から第1部材31のフック側端部39の上面39aまでの距離をA1、回転中心P1から第1部材31のフック側端部39の上コーナ39bまでの距離をA2、回転中心P1から第2支持部102(図16参照)の水平部112の下部113までの寸法をH1、回転中心P1から第2支持部102(図16参照)の水平部112の先端下部114までの寸法をH2とすると、これらの距離A1、A2及び寸法H1, H2の関係を、 $H1 = A1$ 、 $H2 < A2$ に設定した。

10

20

30

40

50

【 0 0 5 5 】

さらに、回転中心 P 1 は、水平方向に関して第 1 部材 3 1 のフック側端部 3 9 から距離 B 1 だけ前方に設定され、第 2 支持部 1 0 2 の水平部 1 1 2 の先端下部 1 1 4 は、水平方向に関して第 1 部材 3 1 のフック側端部 3 9 から距離 B 2 だけ前方に設定され、且つ距離 B 1 , B 2 の関係が $B 1 > B 2$ に設定されている。

【 0 0 5 6 】

すなわち、距離 A 1 を第 1 部材 3 1 の厚さ方向距離、距離 A 2 を第 1 部材 3 1 の端部上コーナ距離、寸法 H 1 を第 1 ・第 2 支持部 1 0 1 , 1 0 2 間の狭狭寸法、寸法 H 2 を第 1 ・第 2 支持部 1 0 1 , 1 0 2 の間口寸法、B 1 を第 1 部材水平距離、B 2 を第 2 部材 3 2 水平距離と呼ぶときに、車両用ブラケット 3 4 は、狭狭寸法 H 1 を第 1 部材 3 1 の厚さ方向距離 A 1 に設定され、間口寸法 H 2 を第 1 部材 3 1 の端部コーナ距離 A 2 よりも小さく設定したものといえる。

10

【 0 0 5 7 】

言い換えれば、第 1 支持部 1 0 1 及び第 2 支持部 1 0 2 間の間口寸法 H 2 を、第 1 部材 3 1 の下面に取付けられる係止部の回転中心から第 1 部材 3 1 のフック側端部 3 9 の上コーナ 3 9 b までの距離 A 2 よりも短くなるよう設定したので、例えば、第 1 支持部 1 0 1 に第 1 部材 3 1 の係止部を係合させ、第 1 部材 3 1 を所定の方法に回転させ、第 1 部材 3 1 のフック側端部 3 9 を第 1 支持部 1 0 1 及び第 2 支持部 1 0 2 間に挟み込むときに、第 1 部材 3 1 のフック側端部 3 9 を第 1 支持部 1 0 1 及び第 2 支持部 1 0 2 間に押圧しつつ嵌合させることができる。この結果、フック側端部 3 9 の端部を第 1 支持部 1 0 1 及び第 2 支持部 1 0 2 から脱着し難くすることができる。

20

【 0 0 5 8 】

図 1 9 (a) , (b) は図 1 に示される車両に搭載されるボード部材の他の利用形態を示す説明図である。

(a) において、展開状態のボード部材 2 7 が示され、(b) , (c) に示されたように、ボード部材 2 7 は、第 1 部材 3 1 と第 2 部材 3 2 とがヒンジ体 3 3 で結合されているので、当然ながら折り畳み可能でもあり、例えば、シート下に収納したり、折り畳み剛性を向上した状態で、棚板やイスなどの用途に使用することもできる。

【 0 0 5 9 】

図 1 に示されたように、車両 1 0 では、車室 1 2 に、車体後部のキックアップ部 2 3 より後方側に上側フロア 2 1 が形成され、キックアップ部 2 3 の前方側に下側フロア 2 2 が形成され、車室 1 2 の一部を構成するようにボード部材 2 7 が配置される。

30

ボード部材 2 7 の少なくとも一部を、下側フロア 2 2 上に上側フロア 2 1 の前端と連なるように移設可能な移設可能部としたので、車室 1 2 の一部を利用して上側フロア 2 1 を前方に延長することができる。この結果、荷室 1 6 を平坦に形成できるとともに、荷室 1 6 の拡大を図ることができる。

【 0 0 6 0 】

図 1 及び図 6 に示されたように、車両 1 0 では、ボード部材 2 7 は、脱着可能なヒンジ体 3 3 により複数のボードピース (第 1 ・第 2 部材) 3 1 , 3 2 として結合される。複数のボードピース 3 1 , 3 2 の内の少なくとも 1 つをヒンジ体 3 3 による結合を解除することにより移設可能部 3 1 とした。

40

すなわち、ボード部材 2 7 を、脱着可能なヒンジ体 3 3 により複数のボードピースを結合させて分割可能な構造としたので、ボード部材 2 7 の利用の自由度を図ることができる。とともに、分割した一部のみを移設すれば良いので、移設可能部 3 1 が軽量となる。

【 0 0 6 1 】

また、車両 1 0 では、移設可能部 (第 1 部材) 3 1 に、下側フロア 2 2 に先端が当接され、移設可能部 3 1 の本体部 3 5 を支持可能な脚部 3 6 , 3 6 を備えるので、下側フロア 2 2 に移設可能部 3 1 を支持する部分を形成する必要がなく、下側フロア 2 2 を含む車体側構造を簡略化することができる。

【 0 0 6 2 】

50

さらに、車両 1 0 では、キックアップ部 2 3 より後方側に配置され、上側フロア 2 1 の床面下に収納可能な座席 1 5 を備え、座席 1 5 が、その収納状態において、上側フロア 2 1 の一部を形成可能な平板状部を備えるとともに、座席 1 5 によりボード部材 2 7 の配置部 2 9 を被覆可能としたので、ボード部材 2 7 の移設可能部（第 1 部材）3 1 を移動した状態においてボード部材 2 7 の配置部 2 9 が座席 1 5 で被覆されるため、ボード部材 2 7 により被覆されていた部位が露出することはない。

【 0 0 6 3 】

尚、本発明に係る車両は、図 4 に示すように、ボード部材 2 7 の第 1 部材を下側フロア 2 2 に移設可能としたが、これに限るものではなく、ボード部材が複数の部材で構成される場合に、第 2 部材を含む他の部材を移設可能とするものであってもよい。

10

【産業上の利用可能性】

【 0 0 6 4 】

本発明に係る車両は、セダンやワゴンなどの乗用車に採用するのに好適である。

【図面の簡単な説明】

【 0 0 6 5 】

【図 1】本発明に係る車両の断面図である。

【図 2】図 1 に示された車両の斜視図である。

【図 3】図 1 に示された車両のシート収納状態を示す斜視図である。

【図 4】図 1 に示された車両に採用されたボード部材の斜視図である。

【図 5】図 1 に示されたボード部材を裏返した状態を示す斜視図である。

20

【図 6】図 1 に示されたボード部材を切り離した状態を示す斜視図である。

【図 7】図 5 の 7 部拡大図である。

【図 8】図 7 の 8 - 8 線断面図である。

【図 9】図 1 に示された車両に採用されたボード部材に使用するヒンジ体を展開した状態で示す斜視図である。

【図 1 0】図 1 に示された車両に採用されたボード部材のヒンジ体の脱着手順前半の説明図である。

【図 1 1】図 1 に示された車両に採用されたボード部材のヒンジ体の脱着手順後半の説明図である。

【図 1 2】図 1 に示された車両に採用されたボード部材の第 2 部材の説明図である。

30

【図 1 3】図 1 に示された車両に採用された第 1 部材のセット手順前半の説明図である。

【図 1 4】図 1 に示された車両に採用された第 1 部材のセット手順後半の説明図である。

【図 1 5】図 1 に示される車両の第 1 部材及び車両用ブラケットの下方から見た斜視図である。

【図 1 6】図 1 に示される車両の車両用ブラケットの斜視図である。

【図 1 7】図 1 に示される車両の第 1 部材及び車両用ブラケットの側面断面図である。

【図 1 8】図 1 に示される車両の第 1 部材及び車両用ブラケットの寸法関係を示す説明図である。

【図 1 9】図 1 に示される車両に搭載されるボード部材の他の利用形態を示す説明図である。

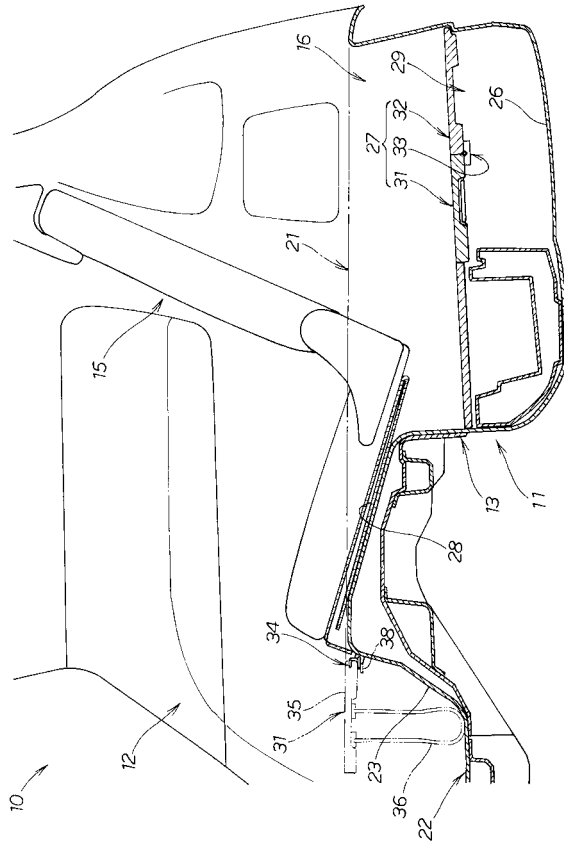
40

【符号の説明】

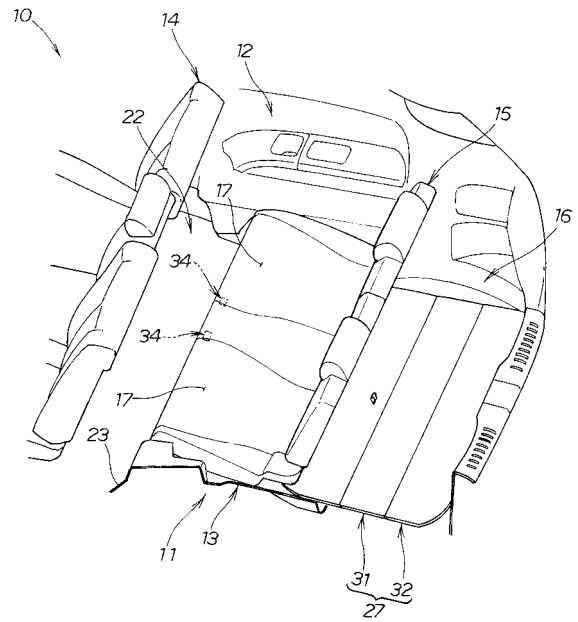
【 0 0 6 6 】

1 0 ... 車両、 1 2 ... 車室、 1 5 ... 座席（ 3 列目シート）、 2 1 ... 上側フロア、 2 2 ... 下側フロア、 2 3 ... キックアップ部、 3 1 ... 移設可能部（ボードピース若しくは第 1 部材）、 3 3 ... ヒンジ体、 3 6 ... 脚部。

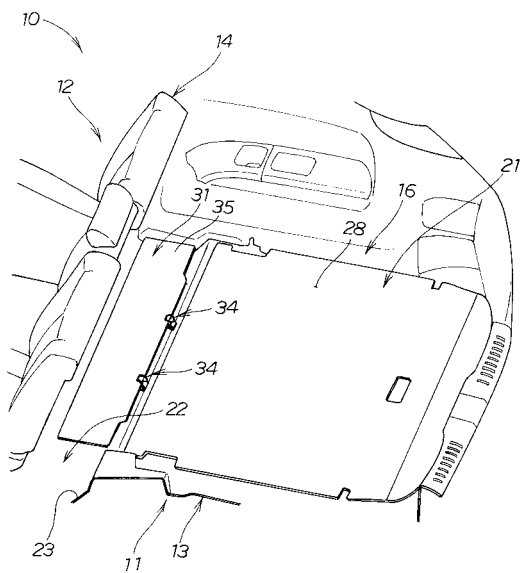
【図 1】



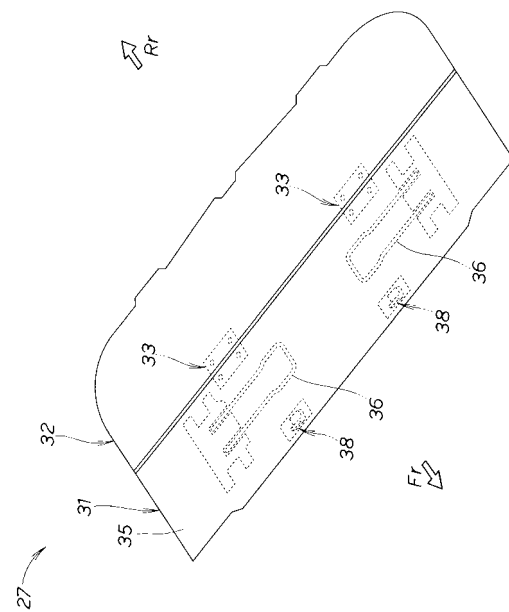
【図 2】



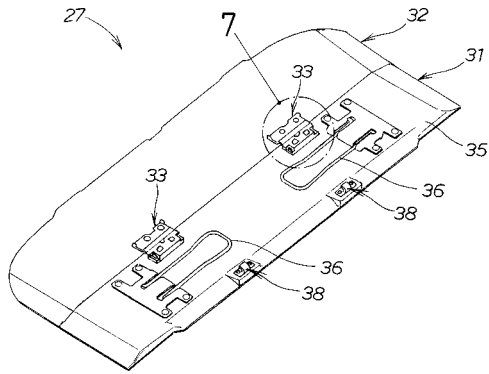
【図 3】



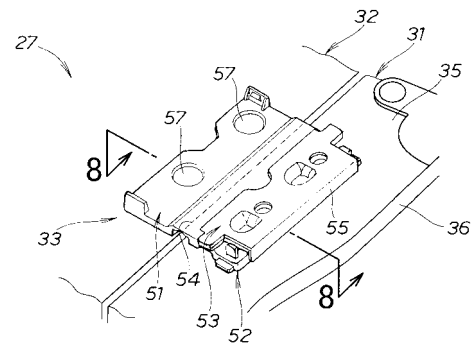
【図 4】



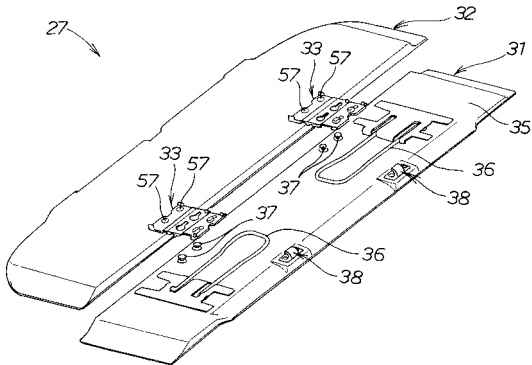
【図 5】



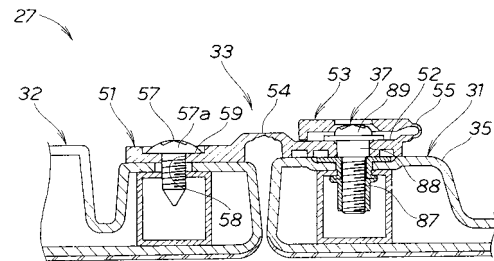
【図 7】



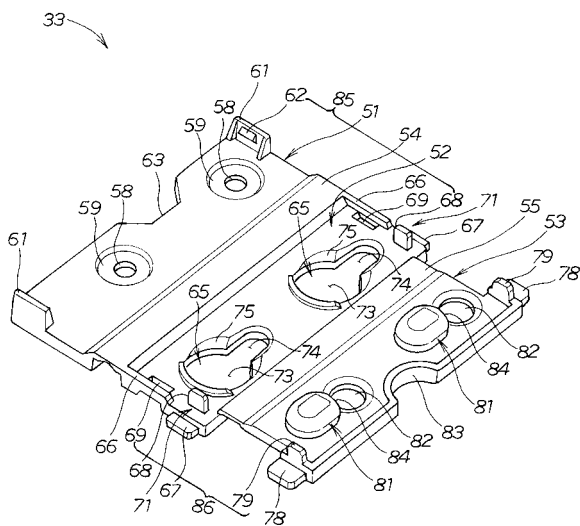
【図 6】



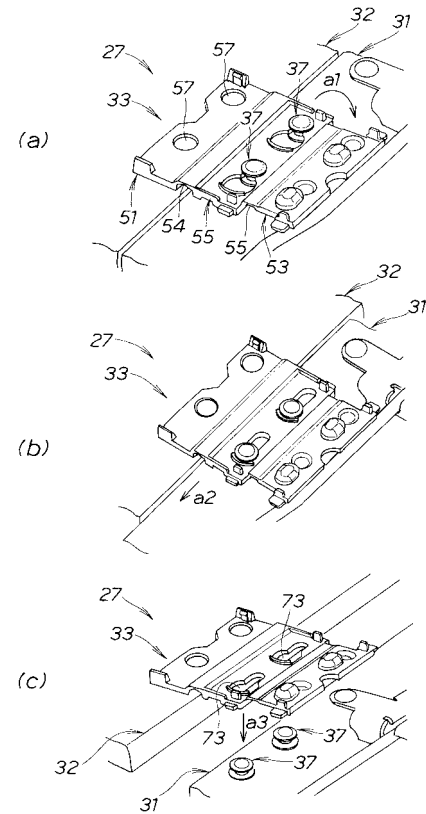
【図 8】



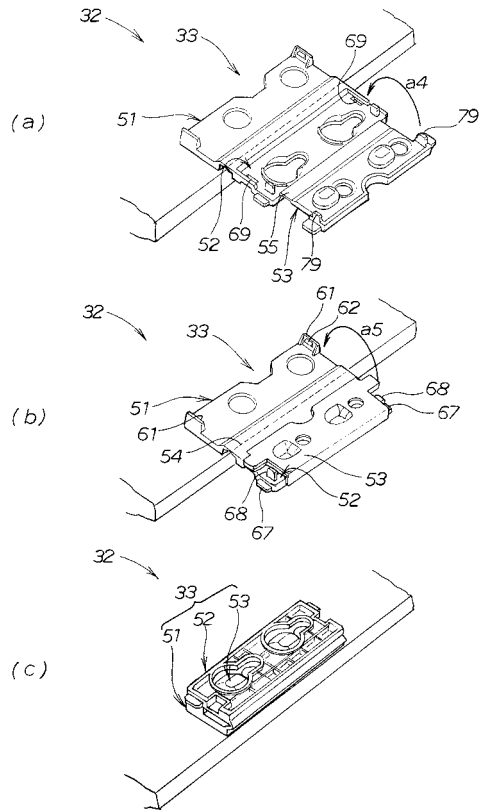
【図 9】



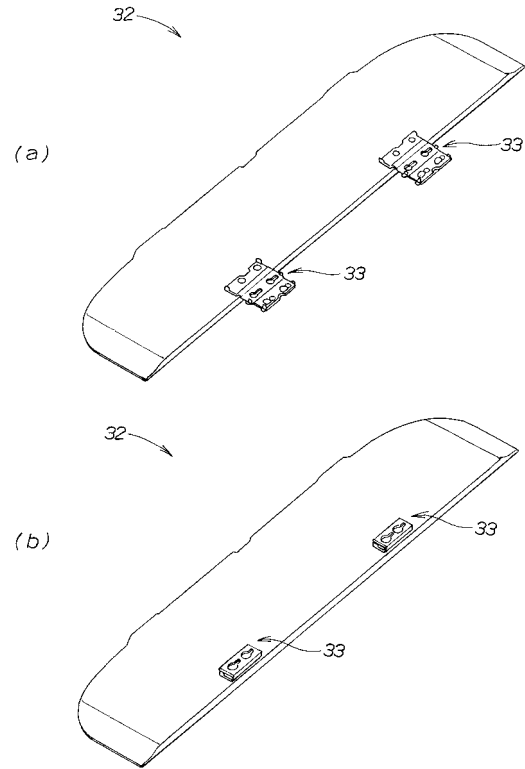
【図 10】



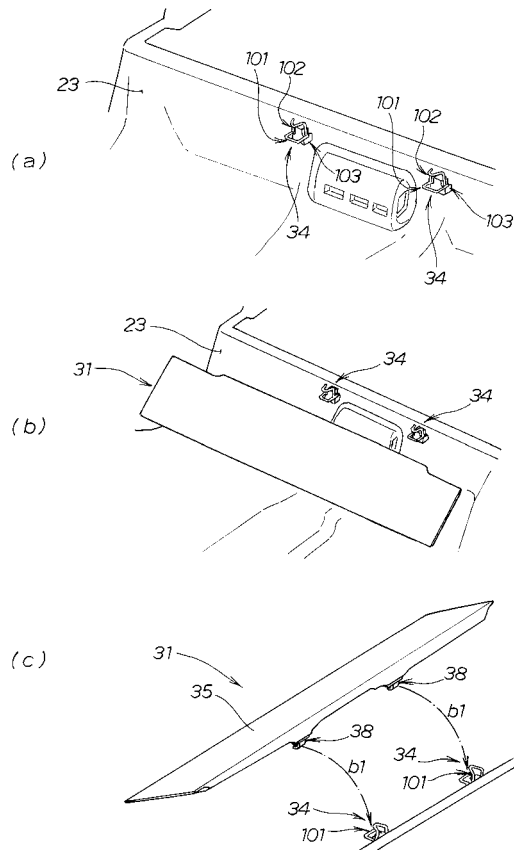
【図 1 1】



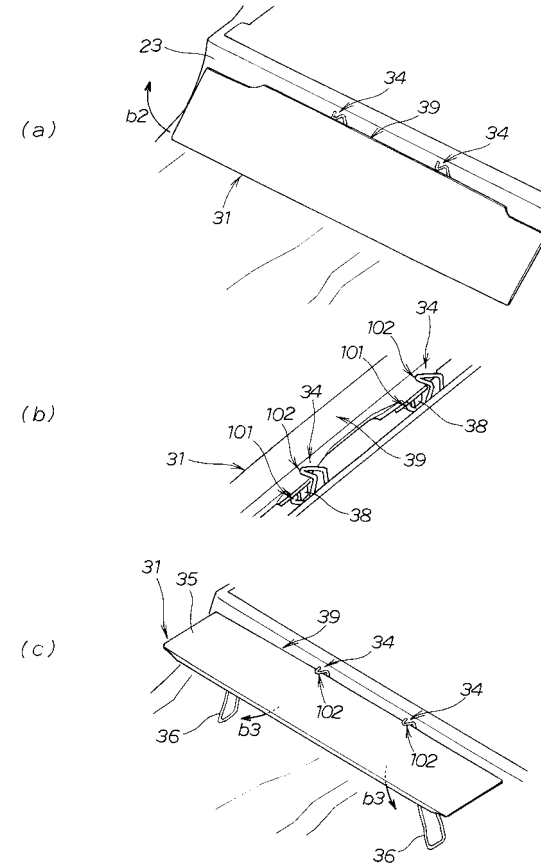
【図 1 2】



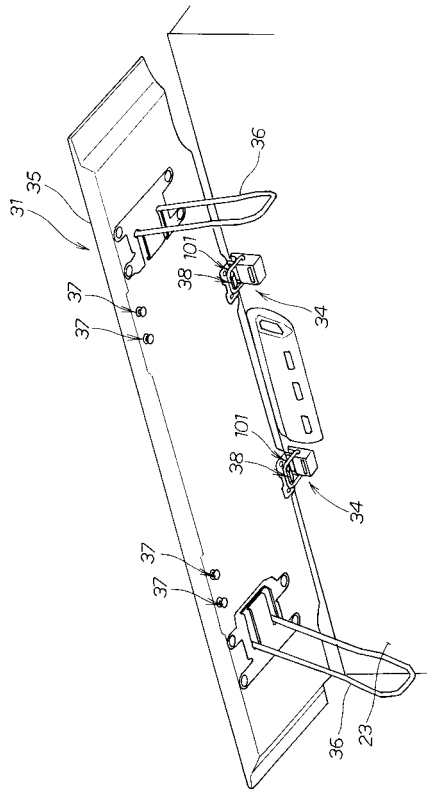
【図 1 3】



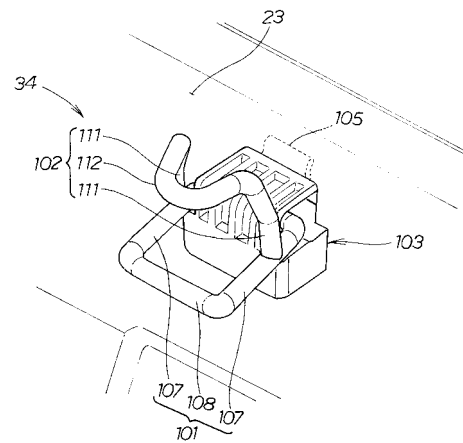
【図 1 4】



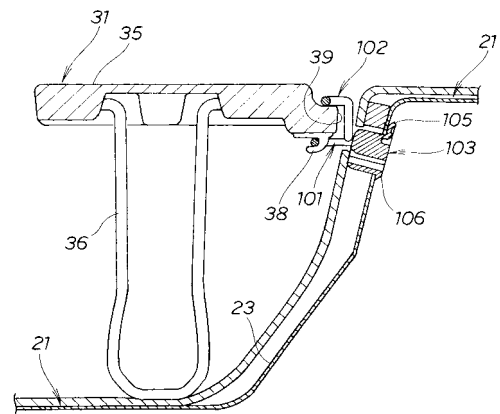
【図 15】



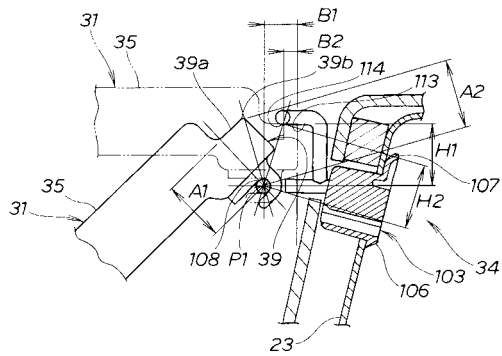
【図 16】



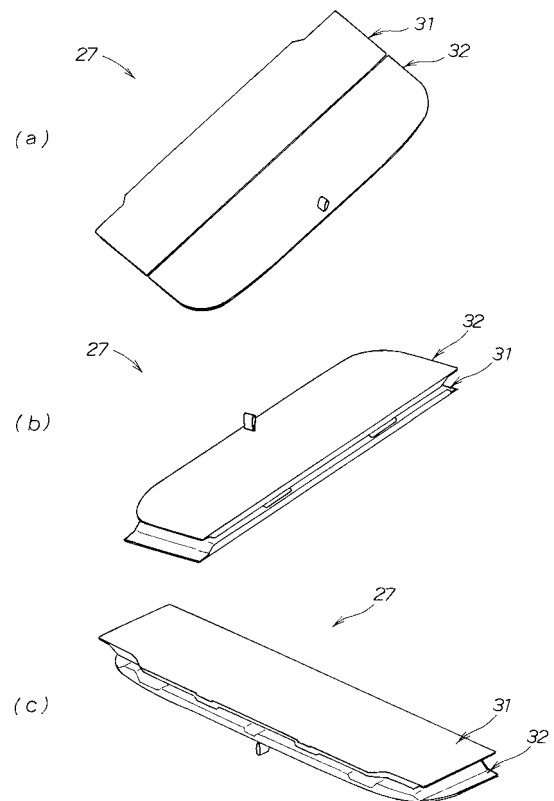
【図 17】



【図 18】



【図 19】



フロントページの続き

(72)発明者 上田 浩司

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 吉永 光雄

東京都品川区南大井6丁目17番7号 正栄プラザ204号 産業エンジニアリング株式会社内

審査官 中村 泰二郎

(56)参考文献 特開平09-164885(JP,A)

特開昭60-151147(JP,A)

特開2004-268897(JP,A)

特開平11-198697(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60R 3/00-7/14

B60P 3/39