

NIKKEN CENTER News

5
May 2007

自研センターニュース 平成19年5月15日発行 毎月1回15日発行(通巻380号)
昭和51年5月27日 第三種郵便物認可



C O N T E N T S

テクノ情報	2
ドライブレコーダについて	
「構造調査シリーズ」新刊のご案内	5
リベアリポート	6
骨格構造の変化にともなった修理作業範囲の変更	
リサーチングスケルトンズ	8
スズキ セルボ (HG21S系)	
輸入車インフォメーション	11
フォルクスワーゲンPOLO(9NBKY)の 合成樹脂部品の補給形態	
特別記事	12
一部ホンダ車への高機能クリヤ採用について	
お客様相談室レポート	14
お客様相談室の近況	

別冊 新型車情報

- ①ホンダ クロスロード(RT1・2・3・4) 1～12
- ②日産ピノ(HC24S) 1～12

付録

自研センターニュース平成18年度(通巻367～378号)総目次

【お知らせ】

今月の「インフォメーションS」はお休みさせていただきます。



ドライブレコーダについて

航空機には事故の際に原因を調査するための証拠として、運行状況などを記録できるフライトレコーダや操縦席の声を記録するボイスレコーダが付いています。しかし、自動車事故の原因究明については、今まで当事者や目撃者の証言が頼りで、証言に食い違いが生じた場合は、検証に時間を要していました。

そこで考え出されたのが、自動車事故が起きた時のために車両や運転者の動作を記録するドライブレコーダやEDR（イベント・データ・レコーダ）というシステムです。

ドライブレコーダ

ドライブレコーダは、車両前方を撮影するカメラと加速度センサを備え、加速度センサが衝撃を検知するとその前後合わせて20～30秒程度の動画を内蔵のメモリカードに記録します。映像は常時メモリカードに記録され、記録された動画をパソコン上などで確認することができます。

現在店舗で販売されている市販品はカメラによる撮影と加速度センサによる衝撃の検知という基本的な機能だけのものですが、タクシー、トラックなどの業者向け製品は、GPSや車速パルス、ウインカなどの信号を合わせて記録し、運転者の行動が把握できるほか、事故発生時の詳細なデータ解析が可能です。

ドライブレコーダの種類

	市販向け	業者向け
主な参入企業	マルハマ、ホリバアイテック	富士通テン、松下電器産業、データテック、矢崎総業、ドライブ・カメラなど
搭載センサ、取得可能情報	カメラ、加速度センサ	カメラ、加速度センサ、GPS、マイク、車両情報（車速パルス、ウインカ、ブレーキ）など
販売方法	量販店（オートバックス、イエローハット、ヤマダ電機など）で販売	タクシー、トラックなどの運送業者を中心に販売

Witness（日本交通事故鑑識研究所）

カメラと加速度センサが本体に組み込まれており、加速度センサが一定以上の衝撃値を検出するとコンパクトフラッシュに動画データを記録します。



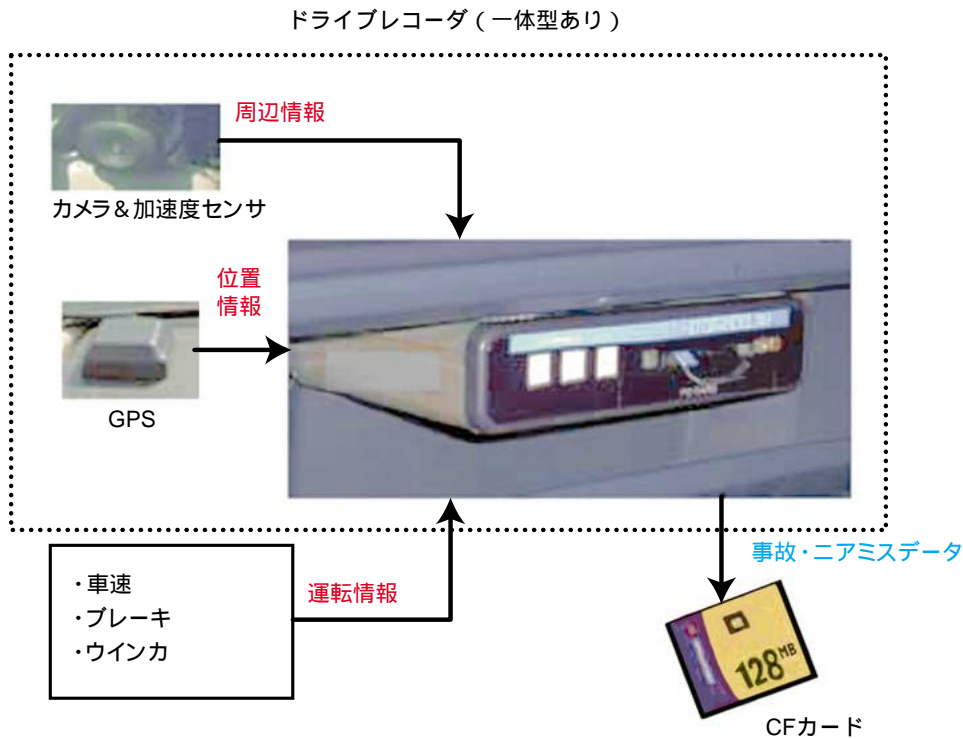
どら猫2 (ホリバアイテック)

加速度センサで一定以上の衝撃値を検出した場合に記録を行う他、手動で記録することができます。



映像記録型ドライブレコーダの仕組み

映像記録型ドライブレコーダは、事故やニアミスなどイベントが発生した瞬間と、その前後の映像とデータを記録します。映像を撮影するための小型CCDカメラ、衝撃を検知するための加速度センサ、映像やデータを保存するためのメモリカードなどから構成され、機種によっては速度、ブレーキなど車両データを受け取るための入力端子、走行位置を検出するためのGPSアンテナなども備わっています。



映像記録型ドライブレコーダの構想例

ドライブレコーダでは、イベントの発生以前に遡ってデータを保存でき、それを可能にするため内部で常に映像やデータをサイクル上に記録、イベントが発生した時点でトリガ信号を発生してその前後のデータを切り取り、メモリカードに保存するといった動作を繰り返しています。

このようなイベント記録型ドライブレコーダに対し、連続記録型は、電源を投入してから切断するま

での全過程を記録する事が可能で、些細なイベントも漏らさず記録することが可能ですが、膨大なデータが記録されることになり、大容量のメモリや、目的のイベントを検出するための検索機能が不可欠になります。



イベント前後のデータを記録するための仕組み

本体の価格は、事故記録に特化したような簡易型で3~7万円、GPSがついた標準型で6~8万円、数台のカメラを装備するような多機能型で15万円以上となっています。また、ソフトは閲覧用が高くても10万円前後、解析用が20~50万円程度です。

ドライブレコーダを導入することで、事故発生前後の状況を撮影した映像を証拠として自分の行動の正当性を証明することができ、関係者の曖昧な証言に左右されることなく正当な過失割合の判定ができることが期待できます。また、運送業者などでは運転者の安全運転を促す効果もあり、データを分析することで的確な安全教育をすることも可能で、結果的に事故件数を減らすことも期待できます。

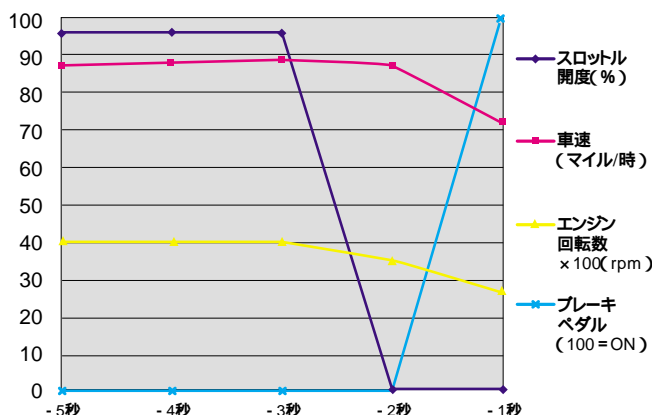
現在は後付の商品しかありませんが、自動車メーカーも一般向けの純正品を今後導入する可能性もありそうです。

EDR (イベント・データ・レコーダ)

自動車事故の情報を記録するシステムとして日本国内では映像を記録するドライブレコーダが普及し始めていますが、米国では車両制御の数値データを記録するEDRの搭載が進んでいます。

EDRは、エアバックECU (電子制御ユニット) のメモリにエアバック作動前後の車両情報を記録するシステムで、そもそもは、自動車メーカーがPL法 (製造物責任法) に対応するため、エアバック作動時の負傷による責任を問われたときにエアバックが正しく作動していたことを証明する手段として搭載を開始しました。また、事故発生時にEDRを回収することで、安全システムの開発に役立てようとしたものです。

EDRが記録する項目は、加速度や速度変化はもちろんのこと、アクセルペダルやブレーキペダルの踏み込み量、エンジンスロットル開度などがあり、エアバック作動状況も運転席、助手席それぞれの作動時間、乗員のシート位置や体格なども検出し、これらのデータを解析することで、事故発生前後の運転者の動作やシステムの作動状態を把握することができます。



EDRに記録された衝突直前の車両情報

EDRは、メーカーが独自の判断で実用化したもので、記録項目は標準化されておらず、メーカーによってばらつきがありますが、NHTSA（米高速道路交通安全局）が記録する情報の標準化を進めています。

測定対象	測定項目	GM社	Ford Motor社
衝突時車両情報	加速度（前後左右方向）		
	速度変化（前後左右方向）		
	エアバックの展開後に速度変化が最大となる時期		
	速度変化の最大値		
衝突前車両情報	加速度（前後左右方向）		
	アクセルペダル踏み込み量（%）		
	ブレーキペダルの踏み込み状態（オン/オフ）		
	ブレーキペダルの踏み込み量（%）		
	エンジン回転数（rpm）		
	エンジンスロットル開度（%）		
	変速機の位置（PRNDL）		
	車両速度		
乗員拘束装置情報	プリテンショナ作動時間（運転席、助手席）		
	運転席エアバック展開時間（第1ステージ）		
	同（第2ステージ）		
	助手席エアバック展開時間（第1ステージ）		
	同（第2ステージ）		
	シートベルトの着用有無（運転席）		
	同（助手席）		
	助手席エアバック非展開スイッチ（ON/OFF）		
	運転席のシート位置		
	助手席乗員の体格（成人、子供）		
	サイドエアバックの展開時間（運転席、助手席）		
一般情報	前席エアバック警告灯の点灯有無		
	EDRのモデル型式		

EDRに記録された衝突直前の車両情報


ドライブレコーダとEDRは別のシステムですが、使用目的は似ていることから将来的には統合される可能性が考えられます。どちらも事故が起きたときに使われるシステムですが、今後は防犯対策など活用できる範囲は広く、自動車メーカーが各電子機器と融合させたシステムを開発することもあるかもしれません。普及率が高まれば過失割合で争うことも少なくなるのでは……。

参考文献：日経BP社Automotive Technology 2006 autumn

国土交通省HP

日本交通事故鑑識研究所HP

株式会社リーデックスHP

 研修部 / 門脇保広)

「構造調査シリーズ」新刊のご案内

自研センターでは新型車について、損傷した場合の復元修理の立場から見た車両構造、部品の補給形態、指数項目とその作業範囲、ボデー寸法図など諸データを掲載した「構造調査シリーズ」を発刊しておりますが、今月は右記新刊をご案内いたしますので、是非ご利用ください。定価は1,120円です（税込み、送料別）。ただし、J-473のみは、2,160円（税込み、送料別）です。

No.	車名	型式
471	ダイハツムーヴ	L175S・L185S系
472	三菱パジェロショート	V83W・87W系
473	フォルクスワーゲン ポロ	9NBKY

お申し込みは自研センター総務企画部までお願いします。

TEL 047-328-9111 FAX 047-327-6737

骨格構造の変化にともなった 修理作業範囲の変更

近年車両のフロントボデー構造には変化が見られ、例えば歩行者への障害を軽減するためにフロントフェンダの取付けにブラケット構造を採用したり、また衝突時の衝撃吸収を高めたバンパステーを採用したりと様々です。



写真1

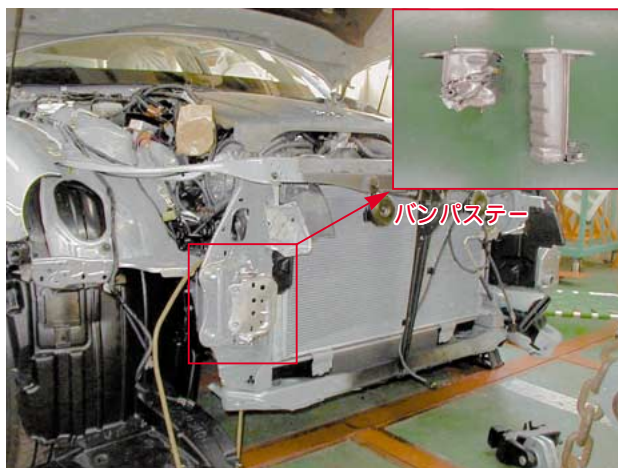


写真2

このようなフロントボデー構造の変化の中で特に特徴的なのが、フロントサイドメンバが前方に突き出している（フロントサスペンションを支えるタワー部が車両後方に位置している）構造のもので、このような構造を持つボデーはこれまでであった「エプロンフロント」と呼ばれる部材が存在しないか、極端に小さいことも特徴の一つです。

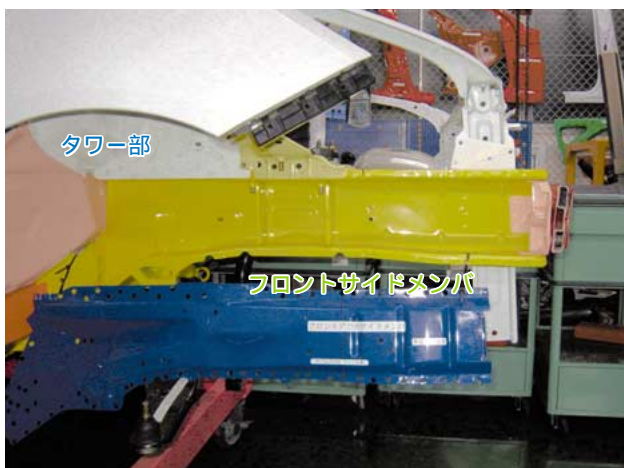


写真3



写真4

この突き出したフロントサイドメンバ構造をもつ車両の損傷にはこれまでとは少し違う傾向がみられ、これにより修理作業範囲も変化しているためいくつか事例を紹介します。

事例1

この車両は、右フロントサイドメンバ先端に直接入力を受けたため、損傷部分（変形部分）がサイドメンバ広範囲に点在しています。しかし、タワー部の損傷は、サイドメンバの引き作業で修理が可能な程度の軽微な損傷であったため、タワー部をボデーに残してサイドメンバ単体での取替作業により修理することが可能となりました。

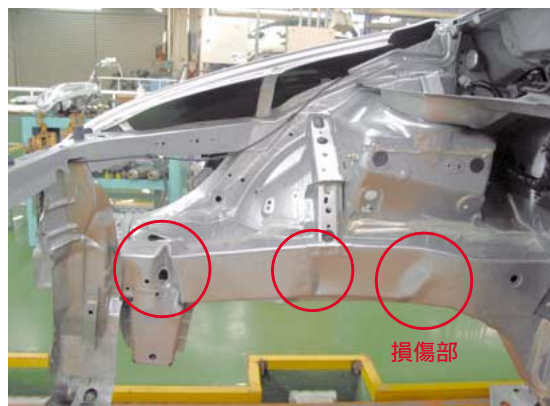


写真5



写真6

事例2

この車両は左フロントサイドメンバに10時方向からの入力によりサイドメンバエンジンマウント部の後部で大きく損傷しています。この車両もサイドメンバの引き作業によりタワー部の損傷、寸法ともに復元することが可能であったため、サイドメンバ単体での取替作業（タワー部ボデー残し）により修理しました。



写真7



写真8

事例3

右フロントサイドメンバ先端に12時方向からの入力によりサブフレーム取付部周辺に損傷がみられますが、タワー部への損傷が少ないためサイドメンバ単体での取替作業を実施しました。

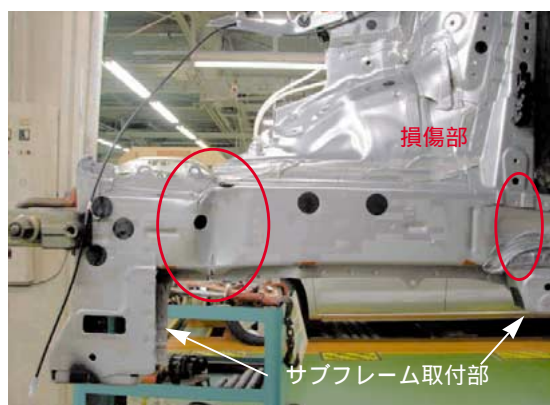


写真9



写真10

事例4

フロントボデーの首振り損傷によって左フロントサイドメンバに損傷が点在したこの車両も、タワー部への影響は少なく、サイドフレーム単独取替作業で修理することが可能でした。

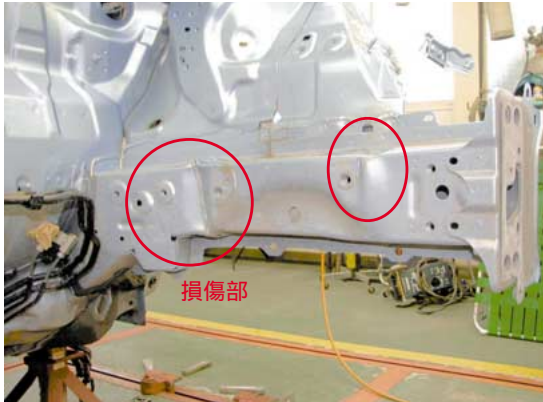


写真11

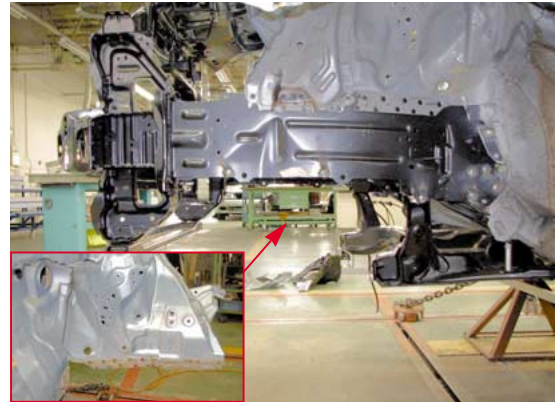


写真12

以上のように前方に突き出したフロントサイドメンバをもつ車両は、タワー部へ直接入力を受けるケースが少なく、またサイドメンバ自身が事故による衝撃を吸収するためタワー部への波及も少ない結果、サイドメンバ単独での取替作業による修理頻度が増え始めています。

このような修理方法はその車両構造によっても異なりますが、タワー部がボデーに残ることで従来のフロントサイドメンバ+エプロン(タワー部)同時取替作業と比較してタワー部の位置決めが容易であり、タワー部の溶接部位であるダッシュパネル上部への溶接作業が発生しないため、室内側の養生作業も少なくすみ効率的な修理作業が可能となります。(サイドメンバ溶接部ダッシュ下側の養生作業は、インストルメントパネルに及ぶことなく、足元のフロアカーペットをはがす程度で充分に対応可能)

JKC(技術開発部/松浦茂之)

Researching The Skeletons リサーチングザスケルトンズ

スズキセルボ(HG21S系)

この「Researching The Skeletons」では外部からは確認することができないフロントサイドメンバおよびリヤサイドメンバ内側のラインホースメント等の位置や板厚を分かり易く紹介していくもので、データは実際に自研センターで調査した内容をまとめたものです。

概要

今回紹介するスズキセルボ(HG21S系)は、スズキアルト(HA24S系)およびMRワゴン(MF22S系)と共通のプラットフォームを採用し、フロントサイドメンバ、リヤフロアサイドメンバなどの主要骨格部位には高張力鋼板を採用しています。(スズキ株式会社発行のサービスマニュアル整備編)

フロント

左右のフロントサイドメンバ先端部に直接取付く部品はなく、フロントバンパビームおよびクラッシュボックス等の設定はない。

フードロッククロスメンバは溶接による取付け。

ランプサポートAssyの補給はなく、写真フロント正面の の部品は各々単体補給のみとなる。

ラジエータコアアロアサポートは閉断面形状の強度部材。

フロントサイドメンバのリインホースメントは、エンジンマウント取付部と中央部、ダッシュパネル部の3カ所に配置。

フロントサイドメンバはフロントフロア下部までリヤフレーム部が伸びているが、ダッシュパネル前部にてアウトリガ部（ダッシュサイドブラケット）と、リヤフレーム部をボデー側に残して取替作業が可能な構造。

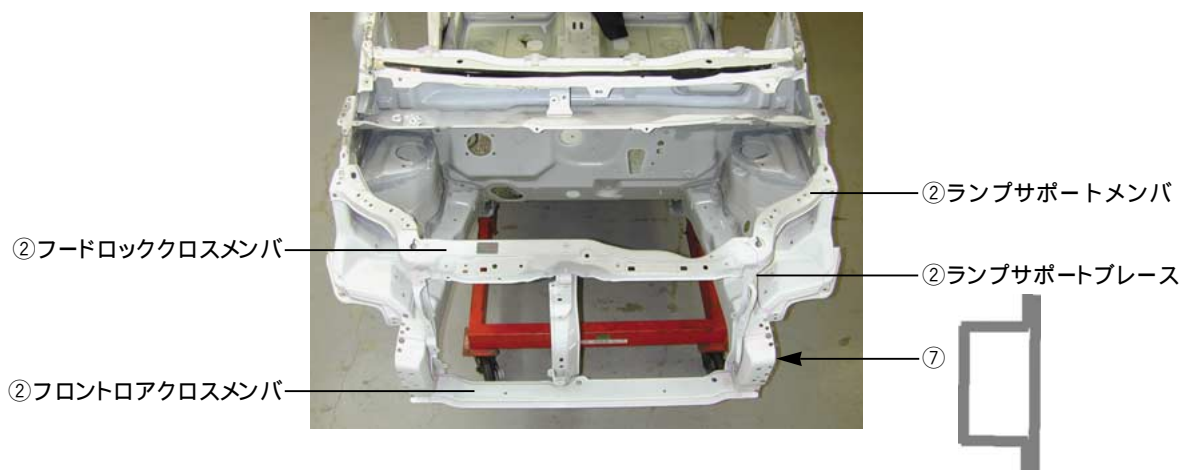
フロントサイドメンバはクロー징プレートの特単補給設定はなく、Assy補給のみとなる。

フロントサイドメンバはストレート型の四角断面形状。

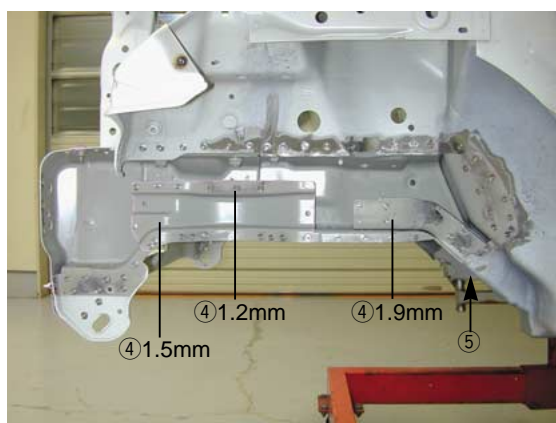
フロントサイドメンバの半裁作業設定はない。

フロントフェンダエプロンAssyの補給はなく、写真フロントサイドメンバ左内側の各 の部品は各々単体補給のみとなる。

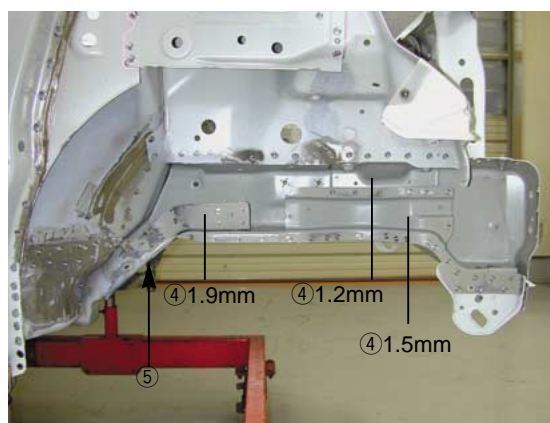
フロント正面



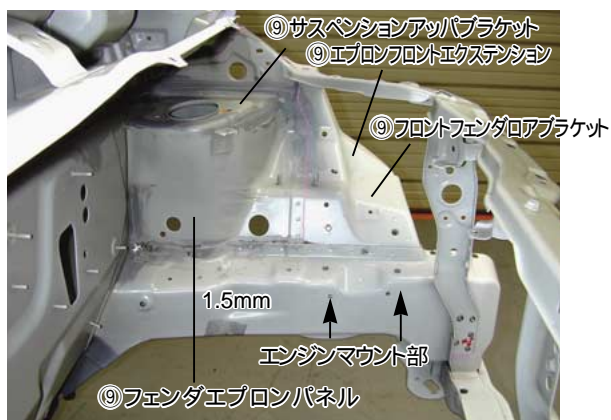
フロントサイドメンバ左外側



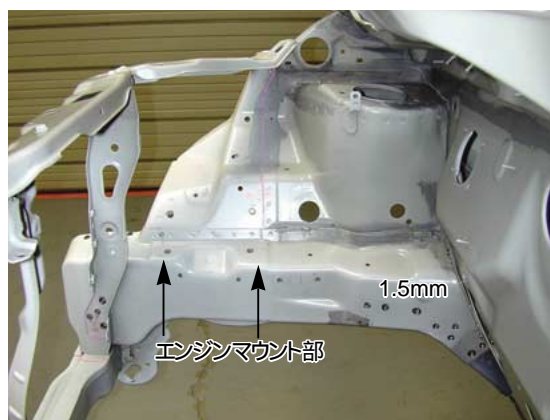
フロントサイドメンバ右外側



フロントサイドメンバ左内側



フロントサイドメンバ右内側



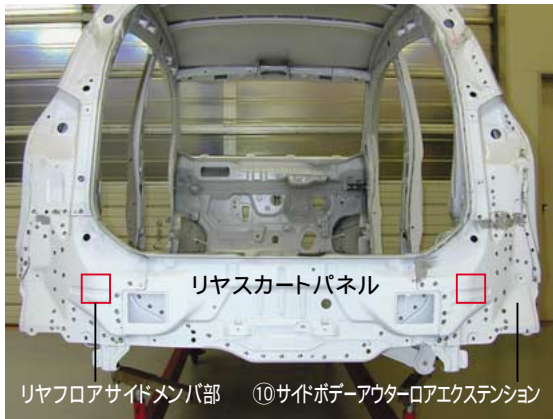
リヤ

リヤスカートパネルを取替る場合は、左右のサイドボデーアウトロアエクステンション、片側サイドボデーインナリヤパネルも同時作業となる。

リヤフロアサイドメンバのエクステンション部の単体補給設定はない。

エクステンション部をリヤフロアサイドメンバから取外して取替作業が可能な構造。

リヤ正面（リヤスカートパネル取付状態）



リヤ正面（リヤスカートパネル取外し状態）



リヤ上側（リヤフロア取付状態）



リヤ上側（リヤフロア取外し状態）



リヤ下側



リヤサイドメンバ（左側）



JKC(指数部 / 伊藤秀孝)

フォルクスワーゲン POLO(9NBKY)の 合成樹脂部品の補給形態

フォルクスワーゲン POLO (9NBKY) の合成樹脂部品の材質と補給形態情報をお知らせします。
 なお、2007年5月発行予定の「No.J - 473構造調査シリーズ」フォルクスワーゲン POLOにも他の情報と共に掲載されていますので是非ご利用ください。

合成樹脂部品の使用箇所



番号	部品名	材質記号	材質	補給形態
1	フロントバンパカバー	PP + EPDM	ポリプロピレン + EPDMゴム	ブラサフ済
2	プロテクトストリップ	PP + EPDM	ポリプロピレン + EPDMゴム	ブラサフ済
3	スポイラ	PP + EPDM	ポリプロピレン + EPDMゴム	無塗装
4	リヤビューミラーキャップ	ABS	ABS樹脂	ブラサフ済
5	プロテクションストリップ	PP + EPDM	ポリプロピレン + EPDMゴム	ブラサフ済
6	ドアハンドルアウト	PA6 GF30	ポリアミド ガラス繊維	ブラサフ済
7	バンパ用モールディング	PP + EPDM	ポリプロピレン + EPDMゴム	ブラサフ済
8	リヤバンパカバー	PP + EPDM	ポリプロピレン + EPDMゴム	ブラサフ済
9	スポイラ	PP + EPDM	ポリプロピレン + EPDMゴム	無塗装

*EPDMは、エチレンプロピレンジエン三元共重合体のことで、耐老化性、耐オゾン性、耐寒性、熱安定性に優れている合成ゴムです。
 エチレンプロピレンゴムとも言われます。

*無塗装は、素地色のまま装着するものをさします。

一部ホンダ車への高機能クリヤ採用について

ホンダの下記車種に高機能クリヤ採用車種が追加されました。現在発売されているホンダ車の補修塗装指数では、レジェンド以外に高機能クリヤ用の塗り数値や加算基礎数値が設定されていませんでしたので、今回、高機能クリヤが追加設定された車種につきまして、参考値をご案内します。

一部の車種では外板パネルの形状変更を伴うマイナチェンジが行なわれた車種もありますが、今回案内する数値は新車発売時点の面積をもとに作成していますのでご注意ください。

なお、この参考値はメーカー資料に従い、高機能クリヤ採用車種の補修塗装を行なう際、高機能（耐すり傷用）クリヤを使用して補修する場合に参考として使用してください。

- ご注意 1：一部の車種では外板パネル形状変更を伴うマイナチェンジを行なっておりますが、今回の参考値は新車発表時のデータをもとに数値を算出しています。
- 2：参考値は各パネルの高機能塗装の加算用塗り数値と高機能塗装用加算基礎数値のみ記載しております。使用する際は、選択した通常の塗り数値に加算して運用してください。
- 3：日本アウダテックス株式会社によれば、事故車修理費見積システム「アウダネオII」に今回の参考値は反映されませんのでご注意ください。

表1 採用色および該当車種一覧

採用色	車名・型式	フレームNo
B-92P (ナイトホークブラックパール)	CR-V RE3	RE3-1003692～
	CR-V RE4	RE4-1010527～
	アコード CL7	CL7-3301916～
	アコード・ユーロR CL7	CL7-1300780～
	アコード CL8	CL8-1300276～
	アコード CL9	CL9-1300852～
	アコード ワゴン CM1	CM1-1200242～
	アコード ワゴン CM2	CM2-3300216～
	アコード ワゴン・タイプS CM2	CM2-1300230～
	アコード ワゴン CM3	CM3-1300092～
	インスパイア UC1	UC1-1204334～
	オデッセイ RB1	RB1-3403256～
	オデッセイ RB2	RB2-3400524～
	オデッセイ・アブソルート RB1	RB1-1401491～
オデッセイ・アブソルート RB2	RB2-1400243～	
G-528P (ダークフォレストパール)	ステップワゴン RG1	RG1-1213600～
	ステップワゴン RG2	RG2-1202192～
	ステップワゴン RG3	RG3-1200419～
	ステップワゴン RG4	RG4-1200101～
Eリシオン RR1	エリシオン RR1	RR1-1203230～
	エリシオン RR2	RR2-1200462～
	エリシオン RR3	RR3-1200461～
	エリシオン RR4	RR4-1200141～
Oデッセイ RB1	オデッセイ・アブソルート RB1	RB1-1401530～
	オデッセイ・アブソルート RB2	RB2-1400242～
RP-37P (ブラックアメジストパール)	CR-V RE3	RE3-1004041～
	CR-V RE4	RE4-1010650～
	オデッセイ RB1	RB1-3403742～
	オデッセイ RB2	RB2-3400640～
	オデッセイ・アブソルート RB1	RB1-1401422～
	オデッセイ・アブソルート RB2	RB2-1400245～
	ステップワゴン RG1	RG1-1214690～
	ステップワゴン RG2	RG2-1202209～
YR-560M (ムーンライズメタリック)	ステップワゴン RG3	RG3-1200425～
	ステップワゴン RG4	RG4-1200123～
	ステップワゴン RG1	RG1-1213992～
	ステップワゴン RG2	RG2-1202195～
RP-38M (グレイッシュムーブメタリック)	ステップワゴン RG3	RG3-1200419～
	ステップワゴン RG4	RG4-1200107～
Oデッセイ RB1	オデッセイ RB1	RB1-3403255～
	オデッセイ RB2	RB2-3400526～

表2 高機能塗装（耐スリ傷）塗り数値

		アコード	アコードワゴン	ステップワゴン	CR-V	インスパイア	オデッセイ	エリシオン
1	ボンネット	1.3	1.3	0.9	1.1	1.2	1.0	1.0
2	フロントフェンダ	0.6	0.6	0.7	0.6	0.7	0.7	0.6
3	フロントドア	1.0	1.0	1.2	1.1	1.1	1.1	1.2
4	リヤドア	0.9	0.8	1.4	1.0	1.0	1.1	1.5
5	リヤアウトサイドパネル	0.9	0.8	1.1	1.0	1.0	0.9	1.4
6	トランクリッド(テールゲート)	1.0	0.7	1.6	1.3	1.0	1.3	1.3
7	リヤパネル(バックパネル)	0.6	0.8	0.3	0.5	0.5	0.7	0.4
8	ルーフパネル	1.7	2.2	2.7	2.2	1.8	2.7	2.8
9	フロントアウトサイドシル	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4

(注) 参考値は各パネルの塗り数値に加算して使用してください。

表3 高機能塗装用加算基礎数値（アコード、アコードワゴンの場合）

塗膜	パネル枚数		塗料	1枚	2枚	3枚	4枚	5枚
	ソリッド		速乾	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1
メタリック		2K	3.4	3.5	3.6	3.7	3.7	
2コートパール		速乾	3.6	3.7	3.8	3.9	4.0	
3コートパール		2K	4.1	4.3	4.5	4.8	5.0	
		速乾	4.3	4.5	4.8	5.0	5.2	

表4 高機能塗装用加算基礎数値（CR-V、ステップワゴンの場合）

塗膜	パネル枚数		塗料	1枚	2枚	3枚	4枚	5枚
	ソリッド		速乾	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1
メタリック		2K	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	
2コートパール		速乾	3.6	3.7	3.8	3.9	4.0	
3コートパール		2K	4.1	4.3	4.6	4.8	5.1	
		速乾	4.3	4.5	4.8	5.0	5.3	

表5 高機能塗装用加算基礎数値（インスパイアの場合）

塗膜	パネル枚数		塗料	1枚	2枚	3枚	4枚	5枚
	ソリッド		速乾	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1
メタリック		2K	3.5	3.6	3.6	3.7	3.8	
2コートパール		速乾	3.7	3.8	3.9	4.0	4.0	
3コートパール		2K	4.1	4.4	4.6	4.8	5.1	
		速乾	4.4	4.6	4.8	5.1	5.3	

表6 高機能塗装用加算基礎数値（オデッセイ、エリシオンの場合）

塗膜	パネル枚数		塗料	1枚	2枚	3枚	4枚	5枚
	ソリッド		速乾	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1
メタリック		2K	3.5	3.6	3.7	3.7	3.8	
2コートパール		速乾	3.7	3.8	3.9	4.0	4.1	
3コートパール		2K	4.1	4.4	4.6	4.9	5.1	
		速乾	4.4	4.6	4.9	5.1	5.4	

お客様相談室の近況

当社から発表される技術資料について、お客様のご質問、ご照会が数多く寄せられています。なかでも指数に関する質問が多く寄せられていますので最近の状況と併せて紹介します。

1. 総受付件数

2006年度受付件数は年間1557件（月平均130件）と昨年より10.5%増えています。その内訳は、

	W / T	前年比
脱着・取替指数関係	667件（42.8%）	（+14.6%）
補修塗装指数関係	589件（37.8%）	（+10.3%）
内板骨格修正指数関係	20件（1.3%）	（9.1%）
外板板金修正指数関係	10件（0.6%）	（16.7%）
指数以外	271件（17.4%）	（+4.6%）
計	1557件	（+10.5%）

となっており、指数に関するものが83%を占めています。

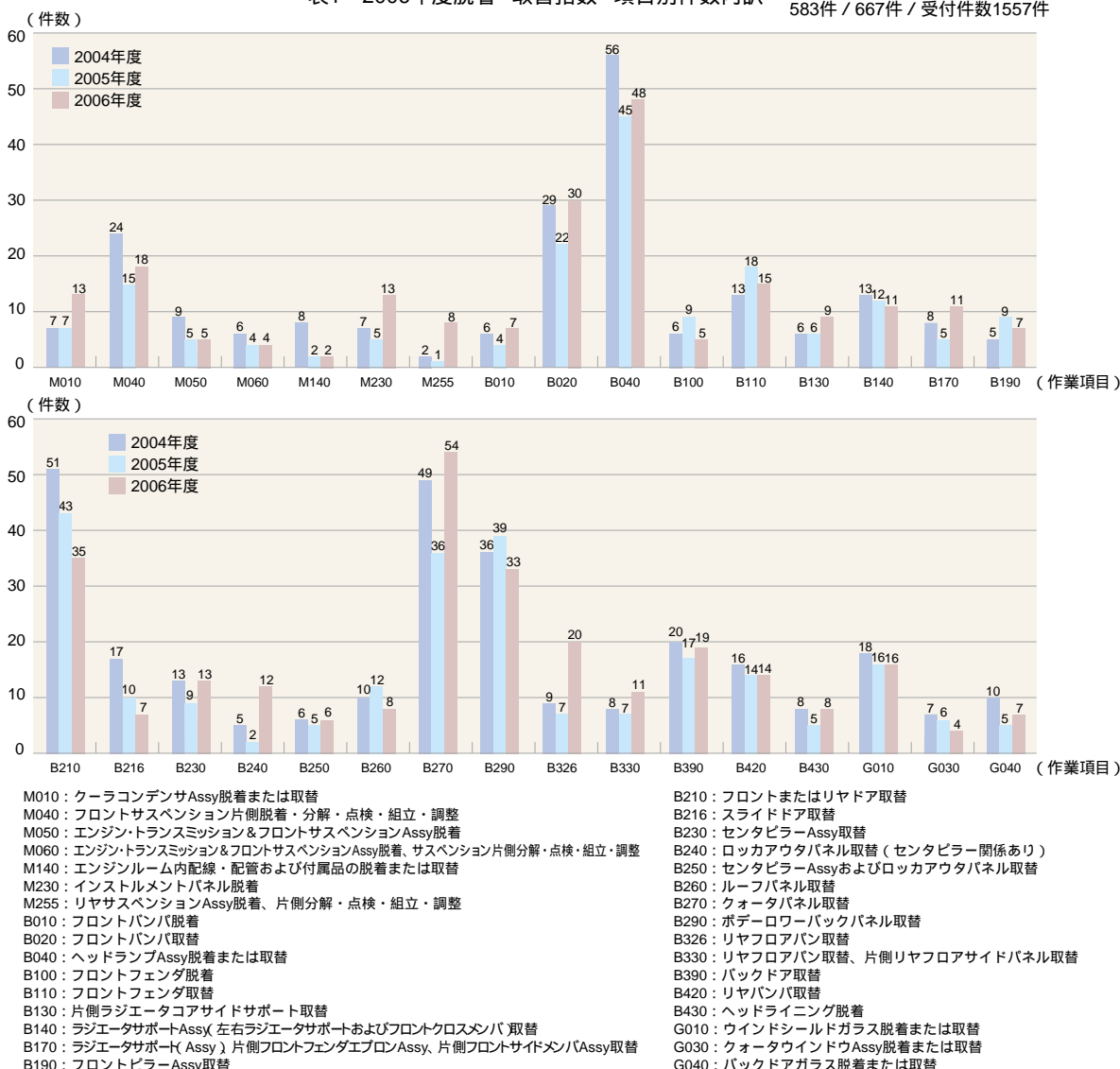
2. 脱着・取替指数関係の相談内容

脱着・取替指数についての相談件数667件中の583件を作業項目別に分類したものが表1で、2006年統計では、「B270」クォータパネル取替、「B040」ヘッドランプAssy脱着または取替、「B210」フロントまたはリヤドア取替、「B290」ボデーローバックパネル取替、「B020」フロントバンパ取替、「B390」バックドア取替、「G010」ウインドシールドガラス脱着または取替に関する相談が昨年同様に多い状況にあります。

内容については「作業範囲・条件」についてが最も多く42%占めています。続いて「指数未設定の問合せ」19%、「指数値の内訳」15%、「使い方」9%、「指数での作業方法」7%となっています。

表1 2006年度脱着・取替指数・項目別件数内訳

583件 / 667件 / 受付件数1557件

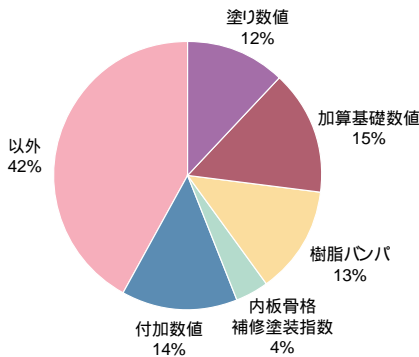


3. 補修塗装指数関係の相談内容

補修塗装についての相談件数をその内容に応じ分類したものが表2です。

昨年と同様に加算基礎数値、付加数値、樹脂バンパ補修塗装指数、塗り数値、に関するものが多く54%を占めています。内容については「加算基礎数値」ではぼかし範囲・マスキング、使い方について、「付加数値」ではブース加算と低隠ぺい性塗色かどうかについて、「樹脂バンパ補修塗装指数」では使い方について、となっています。また材料代、カラーNo.の塗膜の種類、耐スリ傷塗装されているかどうか等についての照会が多く寄せられています。

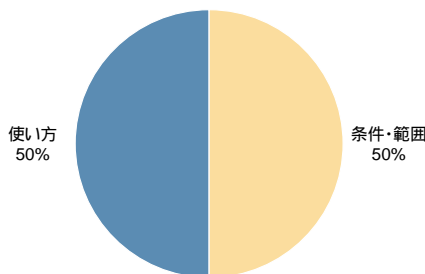
表2 2006年度補修塗装指数の内訳 (589件 / 受付件数1557件)



4. 内板骨格修正指数についての相談内容

内板骨格修正指数の質問、照会は条件・範囲、使い方に関するものが占めています (表3)。

表3 2006年度内板骨格修正指数の内訳 (20件 / 受付件数1557件)



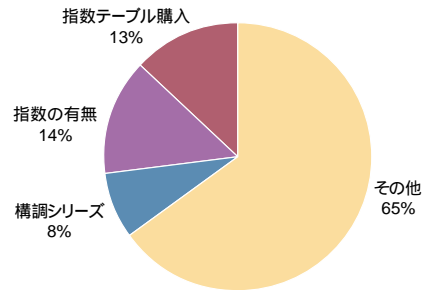
5. その他(指数以外)についての相談内容

指数以外の問合せは昨年より5%増えています。

内訳は指数の有無・指数テーブル購入についてが27%(73件)を占め、その他の65%には出版物・データ・資料関係について、車の構造機能・作業方

法・情報、数値の照会が寄せられています(表4)。

表4 2006年度その他(指数以外)(271件 / 受付件数1557件)

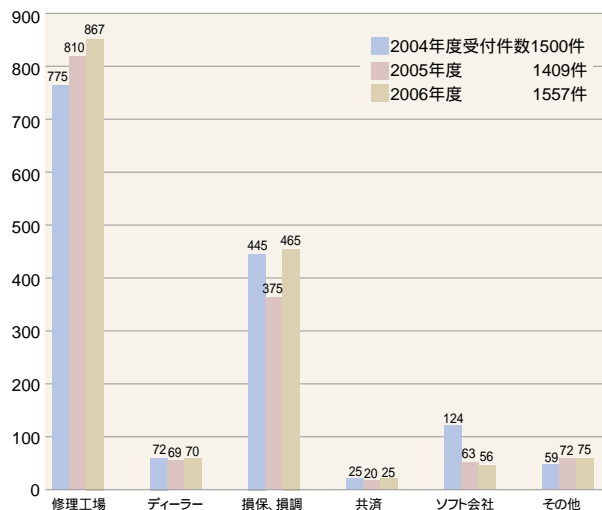


6. 相談者の所属する組織を業界別(表5)に分けてみますと割合は、

	件数	W/T	前年比
修理工場	867件	(55.7%)	(+7.0%)
自動車ディーラー	70件	(4.5%)	(+1.4%)
損保、損調関係	464件	(29.8%)	(+23.7%)
各共済	25件	(1.6%)	(+25.0%)
ソフト会社	56件	(3.6%)	(-11.1%)
その他	75件	(4.8%)	(+4.2%)

となっています。損保、損調関係、修理工場からの照会が増えています。

表5 2006年度業界別内訳



以上がお客様相談室で受付けたご相談について分類・整理した結果です。

お客様相談室に寄せられた照会質問事項は、当社の主要業務の一つである指数作成業務や指数の作業範囲を図を用いて解説している「構造調査シリーズ」の中にも生かし、より分かりやすく、より使いやすい指数となるよう努めて参ります。今後とも、ご理解とご支援をお願い致します。

JKC(お客様相談室 / 船越繁子)



<http://jikencenter.co.jp/>

自研センターニュース 2007.5 (通巻380号) 平成19年5月15日発行 昭和51年5月27日 第三種郵便物認可

発行人/鈴木 稔 編集人/小林吉文

© 発行所/株式会社自研センター 〒272-0001 千葉県市川市二俣678-28 Tel (047)328-9111(代表) Fax (047)327-6737

定価336円(消費税込み、送料別途)

本誌の一部あるいは全部を無断で複写、複製、あるいは転載することは、法律で認められた場合を除き、著作者の権利の侵害となりますので、その場合には予め、発行人あて、書面で許諾を求めてください。
お問い合わせは、自研センターニュース編集事務局までご連絡ください。