

指数テーブル使用方法

6. 運転支援システム再設定・調整指数

6-3. 運転支援システム再設定・調整指数における走行による再設定・調整作業

(1) 走行による再設定・調整作業とは

運転支援システム再設定・調整指数における走行による再設定・調整作業とは、道路走行を伴う再設定・調整や機能確認を行う作業のことを指しています。

(2) 走行による再設定・調整作業の提供形態

走行による再設定・調整作業を含む運転支援システム再設定・調整指数についても、その他の再設定・調整作業と同様に車種別指数として提供しています。

(3) 走行による再設定・調整作業を含む指数の考え方

走行による再設定・調整作業は、実際に道路を走行して再設定・調整作業を行う部分(以下、走行部分)と、準備・片付けの2つに分けることができます。(図1)



図1 走行による再設定・調整作業の内訳

準備・片付けについては、その他の再設定・調整作業のみの運転支援システム再設定・調整指数と同じ考え方や作成手法を取るため、基本作業指数に分類し提供しています。

一方で、走行部分については、再設定・調整作業の進捗に影響を与える要素として、道路の交通状況などを勘案する必要があるため、対象作業や前提条件を整理した上で、実際に作業を行った結果を基にセンサ別再設定・調整作業指数の一部として提供しています。(以下、走行部分のセンサ別指数)(図2)



図2 走行による再設定・調整作業の指数における分類

(4) 走行による再設定・調整作業の指数における道路環境

指数における走行による再設定・調整作業を行う際の道路環境は、原則として各自動車メーカーの修理書に則り条件を設定していますが、基本的に下記条件を満たす道路にて作業を行っています。

- 制限速度 40～60 km/h
- 区画線があり直線の多い舗装された道路
- 信号やガードレールなどの路側物が点在する道路

(5) 走行部分のセンサ別指数の対象作業

走行部分のセンサ別指数はその他の指数と同様に、自研センターの設備や環境下で行う作業としています。

そのため、走行の起点は自研センターとし、

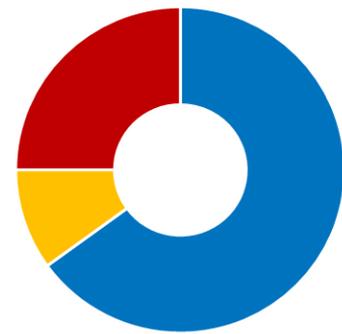
出発 → 再設定・調整作業完了 → 帰着

この間の作業全てが、指数の対象作業となります。
また、自研センター周辺の渋滞等の走行環境のイメージは図3の通りになります。

そのため、個々の工場の立地や周囲の道路環境により、状況が異なる場合もありますのでご注意ください。

また、作業員については、原則1人を想定していますが、運転中に診断機の操作や確認作業が発生する場合、修理書に複数人での作業要領が記載されている場合は、必要な人数分の時間を指数に織り込んでいます。

【自研センターの走行環境】



- 円滑に走行
- 極低速で走行
- 渋滞・信号等で停止

図3

(6) 走行による再設定・調整作業を含む指数の使い方

走行による再設定・調整作業を含む指数は、走行による再設定・調整作業を含まない運転支援システム再設定・調整指数と同様に、基本作業指数とセンサ別再設定・調整作業指数に分かれていますので、使い方も変わらず図4の順で算出します。なお、各指数の単独運用は想定していません。

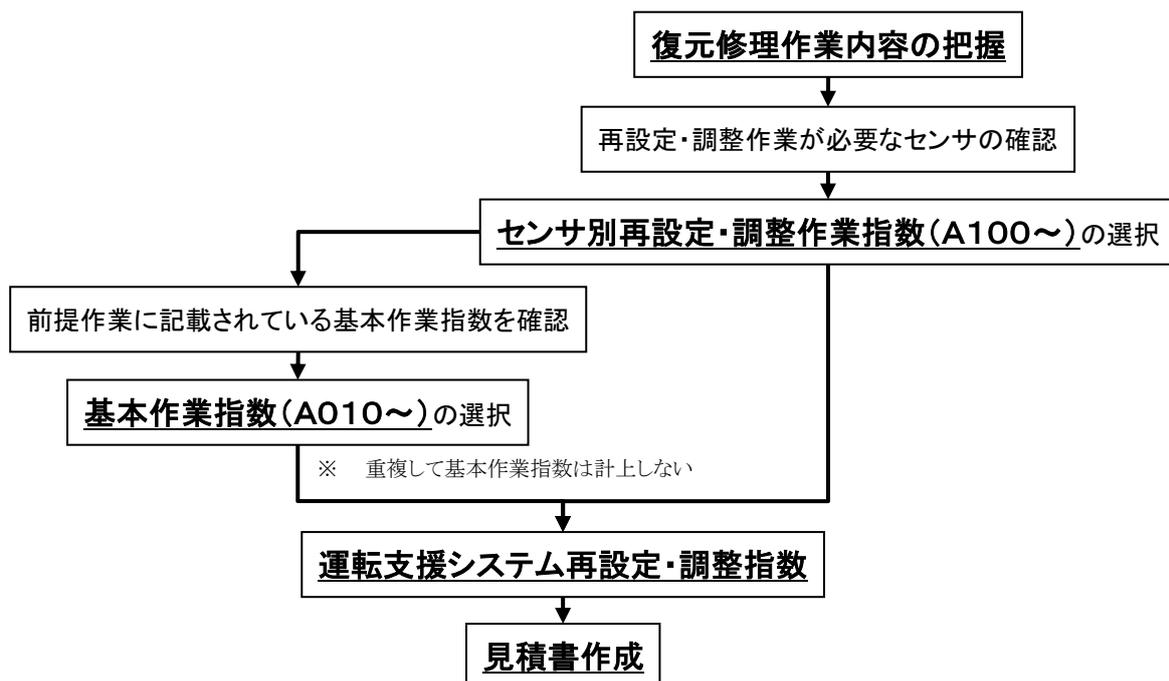


図4 指数算定のフロー