

正誤表 No.57-09 ユーザビリティ・快適性 No.274-20095139(誤)

Scale	Q-No.	A-Group.					B-Group					alpha
		1	2	3	4	def.	1	2	3	4		
1 Awareness of traffic situation	1	0	9	0	1	0	0	1	3	10		0.30
	2	1	6	0	0	3	-	-	-	-		
	3	2	6	0	0	2	-	-	-	-		
	4	0	3	0	2	4	0	8	6	0		
	5	0	1	1	1	4	0	0	2	12		
2 Recognition of road environment	6	2	7	0	0	2	-	-	-	-		-1.28
	7	1	4	0	1	3	0	4	7	3		
	8	1	7	0	0	2	1	7	4	2		
	9	2	4	1	0	4	-	-	-	-		
	10	-	-	-	-	-	1	6	6	1		
3 Tendency to become distracted while driving	11	1	2	1	1	3	2	3	7	2		0.57
	12	5	3	0	0	3	7	5	1	1		
	13	5	3	0	0	3	-	-	-	-		
	14	0	6	0	0	4	0	4	7	3		
4 Physical condition	15	2	8	0	1	0	3	0	6	5		0.70
	16	3	4	0	1	3	-	-	-	-		
	17	3	0	1	0	3	0	6	5	3		
	18	0	0	2	0	4	-	-	-	-		
5 Patience with driving pace	19	1	3	0	1	2	0	1	3	10		0.57
	20	4	2	0	2	3	0	4	8	2		
	21	1	5	0	2	2	-	-	-	-		
6 Physical pain/discomfort	22	3	2	0	2	4	1	3	6	4		0.78
	23	1	1	0	0	3	1	3	7	3		
	24	3	2	1	0	3	1	2	9	2		
7 Comprehension of driving route	25	2	1	1	1	4	1	5	2	6		-0.21
	26	1	6	1	0	3	0	5	7	2		
	27	2	4	1	0	3	0	2	6	6		
8 Uncomfortable in-vehicle environment	28	4	2	0	2	3	0	5	5	4		0.76
	29	6	1	0	0	3	-	-	-	-		
	30	5	1	1	1	3	0	0	2	12		
9 Complex control and operation	31	3	0	1	0	4	0	0	5	9		0.76
	32	3	0	0	0	4	0	1	9	4		
	33	1	6	0	0	3	2	6	4	2		
10 Inappropriate driving posture	34	2	6	1	0	2	3	5	5	1		0.77
	35	0	1	0	1	5	-	-	-	-		
	36	5	0	2	1	3	0	3	4	7		
	37	4	0	2	1	3	-	-	-	-		0.77
	38	0	0	0	4	4	0	4	8	2		

→ (正) A-Group5 点列の記載もれを補足。2009.5.22

Table 3 Frequency Distribution of WSQ

Scale	Q-No.	A-Group					B-Group					alpha
		1	2	3	4	5	def.	1	2	3	4	
1 Awareness of traffic situation	1	0	9	0	1	1	0	0	1	3	10	0.30
	2	1	6	0	0	1	3	-	-	-	-	
	3	2	6	0	0	1	2	-	-	-	-	
	4	0	3	0	2	2	4	0	8	6	0	
	5	0	1	1	1	4	0	0	2	12		
2 Recognition of road environment	6	2	7	0	0	0	2	-	-	-	-	-1.28
	7	1	4	0	1	2	3	0	4	7	3	
	8	1	7	0	0	1	2	1	7	4	2	
	9	2	4	1	0	4	-	-	-	-	-	
	10	-	-	-	-	-	-	1	6	6	1	
3 Tendency to become distracted while driving	11	1	2	1	1	3	2	3	7	2		0.57
	12	5	3	0	0	0	3	7	5	1	1	
	13	5	3	0	0	0	3	-	-	-	-	
	14	0	6	0	0	1	4	0	4	7	3	
4 Physical condition	15	2	8	0	1	0	0	3	0	6	5	0.70
	16	3	4	0	1	0	3	-	-	-	-	
	17	3	0	1	0	4	3	0	6	5	3	
	18	0	0	2	0	5	4	-	-	-	-	
5 Patience with driving pace	19	1	3	0	1	4	2	0	1	3	10	0.57
	20	4	2	0	2	0	3	0	4	8	2	
	21	1	5	0	2	1	2	-	-	-	-	
6 Physical pain/discomfort	22	3	2	0	2	0	4	1	3	6	4	0.78
	23	1	1	0	0	3	1	3	7	3		
	24	3	2	1	0	3	1	2	9	2		
7 Comprehension of driving route	25	2	1	1	1	4	1	5	2	6		-0.21
	26	1	6	1	0	0	3	0	5	7	2	
	27	2	4	1	0	1	3	0	2	6	6	
8 Uncomfortable in-vehicle environment	28	4	2	0	2	0	3	0	5	5	4	0.76
	29	6	1	0	0	1	3	-	-	-	-	
	30	5	1	1	1	0	3	0	0	2	12	
9 Complex control and operation	31	3	0	1	0	3	4	0	0	5	9	0.76
	32	3	0	0	0	4	4	0	1	9	4	
	33	1	6	0	0	1	3	2	6	4	2	
10 Inappropriate driving posture	34	2	6	1	0	0	2	3	5	5	1	0.77
	35	0	1	0	1	5	-	-	-	-	-	
	36	5	0	2	1	0	3	0	3	4	7	
	37	4	0	2	1	1	3	-	-	-	-	0.77
	38	0	0	0	4	4	0	4	8	2		

## 学術講演会前刷集正誤表

文献No.20095212

学術講演会前刷集No.18-09

講演No.91

(誤)

図11～13に、ディーゼル車排ガス中の  $\text{NO} \cdot \text{N}_2\text{O} \cdot \text{NH}_3$  を示す。 $\text{NO}_2$  については検出されなかつたため、図示は省略した。

(正)

図11～12に、ディーゼル車排ガス中の  $\text{NO} \cdot \text{NO}_2$  を示す。 $\text{N}_2\text{O} \cdot \text{NH}_3$  については検出されなかつたため、図示は省略した。

(誤)

$\text{NH}_3$  測定において、QCL と FTIR で多少の違いがみられる点もガソリン車と同傾向である。

(正)

[削除]

(誤)

図11, 12, 13

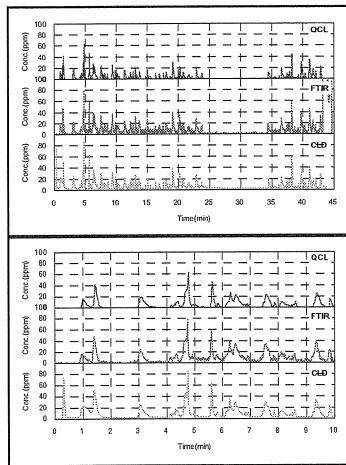


Figure 11 NO emission from diesel vehicle ((a): all data; (b): expanded view)

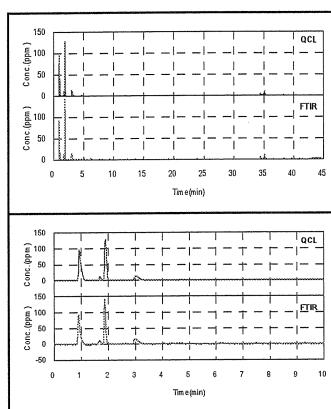


Figure 12  $\text{N}_2\text{O}$  emission from diesel vehicle ((a): all data; (b): expanded view)

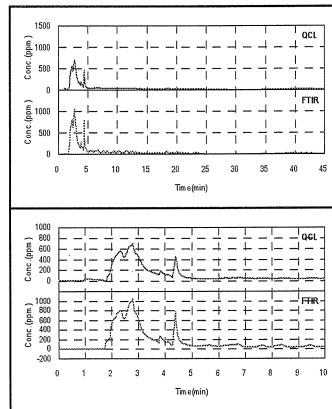


Figure 13  $\text{NH}_3$  emission from diesel vehicle ((a): all data; (b): expanded view)

(正)

図11, 12変更、図13削除

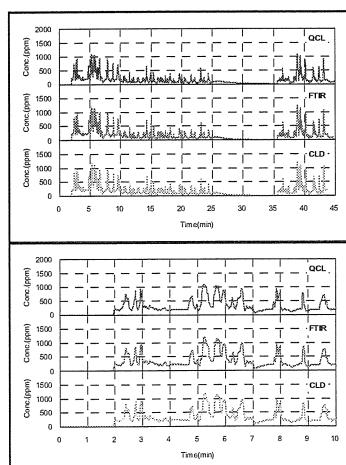


Figure 11 NO emission from diesel vehicle ((a): all data; (b): expanded view)

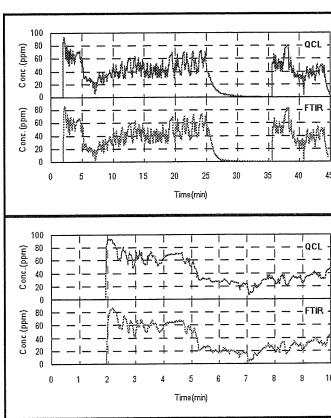


Figure 12  $\text{NO}_2$  emission from diesel vehicle ((a): all data; (b): expanded view)

## 学術講演会前刷集正誤表

文献 No. 20095326 学術講演会前刷集 No. 71-09 講演 No. 342

### (誤)

- 1) 1 頁右欄 7 行 よる部品数及び機関幅の低減により,
- 2) 3 頁左欄下 4 行 気筒毎に
- 3) Fig.2  $M_R$  及び  $I_R$  の図示位置
- 4) 4 頁左欄 6 行 軸受の周速は, クランクウェブジャーナル軸受 25 m/s, クランクピン軸受 19 m/s, ピストン 16 m/s であり,
- 5) 4 頁左欄 9 行 記載漏れ
- 6) 4 頁右欄 1 行 単気筒
- 7) 4 頁右欄 9 行 角速度
- 8) 4 頁右欄 12 行 クランク軸受質量の重心は軸心  $O_3$  上
- 9) 4 頁右欄下 8 行 軸心  $O_3$
- 10) Fig.4 (G20 の) M , (G30 の) M
- 11) Fig.5  $M_R$  , G21 と G31 間距離を  $d_2$  と表示

### (正)

- 1) 1 頁右欄 7 行 より部品数, 機関の幅及び高さを低減して,
- 2) 3 頁左欄下 4 行 対向ピストン毎に
- 3) Fig.2  $M_R$  の重心及び  $I_R$  の作用点を  $O_3$  に移動
- 4) 4 頁左欄 6-8 行 軸受のすべり面速度は, クランクウェブジャーナル及びピストン軸受 25 m/s, クランクピン軸受 19 m/s であり,
- 5) 4 頁左欄 9 行 握入 また, 機構に滑らかな動きをあたえるため, 図 3 に示すスコッショーケ付き対向ピストンを用いる。
- 6) 4 頁右欄 1 行 2 気筒
- 7) 4 頁右欄 9 行 角加速度
- 8) 4 頁右欄 12 行 クランクピン軸受質量の重心は軸心  $O_2$  上
- 9) 4 頁右欄下 8 行 軸心  $O_2$
- 10) Fig.4 (G20 の M を) M2 (G30 の M を) M3
- 11) Fig.5  $M_R$  を削除 , G21 と G22 間距離を  $d_2$  と訂正

**学術講演会前刷集正誤表**

文献No. 20095348

学術講演会前刷集No. 85-09

講演No. 407

2ページ65行目に記載されている参考文献の出展者名の修正.

(誤)「身坐地」 (正)「見坐地」

正誤表

323-20095412 LPG 液体噴射システム搭載自動車の実用化開発

下記誤記が有りましたので差し替えをお願い致します。

・P.3 Fig.6 Emission Durability 図中

誤り  $0.25 \times 10 \cdot 15\text{Mode} + 0.75 \times \text{JC08C Mode}$

→ 正  $0.75 \times 10 \cdot 15\text{Mode(Hot)} + 0.25 \times \text{JC08Mode(Cold)}$

・P.4 右行 1行目

誤り (独) 新エネルギー・産業技術総合開発機

→ 正 (独) 新エネルギー・産業技術総合開発機構

・P.4 右行 参考文献(4)

誤り ガソリンベース LPG 燃料システムの研究開発(第 2 報)

→ 正 ガソリンベース LPG 燃料システムの研究開発(第 1 報)

## 学術講演会前刷集正誤表

文献No.20095480

学術講演会前刷集No.2-09

講演No.7

### ★ 3. ヒトを対象とした実験倫理

ニュルンベルク綱領の項目を挙げていますが、5項目目が抜けています。5項目目に、下記を追加し、5)以降を1ずつずらしてください。

5) 死亡や機能不全を生じる障害を引き起こすことが予想される実験を行ってはならないこと

### ★ 4. 人間工学分野における指針の1行目

(誤) end → (正) and