学術講演会前刷集正誤表

講演No.13	文献（受付）No.20105547	学術講演会前刷集No.98-10
誤 p.4.	追突高レベルデータは，東京 23 区，静岡市，由利本荘市でそれぞれ 50 件，33 件，28 件であった．東京は全部で 410 件あり，データ登録が古いものから 50 件だけを用いた．工作物衝突高レベルデータについては，東京 23 区，静岡市，由利本荘市でそれぞれ 55 件，16 件，6 件であった． 3 地域別の被害軽減ブレーキと ESC の効果判定結果を，Table 1 に示す．3 地域別の被害軽減ブレーキの効果率を，後の計算のために E_1，E_2，E_3，と表す．静岡市と由利本荘市の工作物衝突ヒヤリについてはサンプル数が少なく，効果ありの件数がゼロであったため，以下では東京 23 区のみを扱う．	
正	追突高レベルデータは，東京 23 区，静岡市，由利本荘市でそれぞれ 68 件，35 件，22 件であった．東京は全部で 410 件あり，データ登録が古いものから 68 件だけを用いた．ヒヤリハット DB 内の工作物衝突事故データについては，東京 23 区，静岡市，由利本荘市でそれぞれ 55 件，16 件，6 件であった． 3 地域別の被害軽減ブレーキと ESC の効果判定結果を，Table 1 に示す．3 地域別の被害軽減ブレーキの効果率を，後の計算のために E_1，E_2，E_3，と表す．静岡市と由利本荘市の工作物衝突事故についてはサンプル数が少なく，効果ありの件数がゼロであったため，以下では東京 23 区のみを扱う．	

講演No.13	文献（受付）No.20105547	学術講演会前刷集No.98-10
誤 p.4.	Table.1　Effectiveness of Collision Mitigating Brake and ESC	

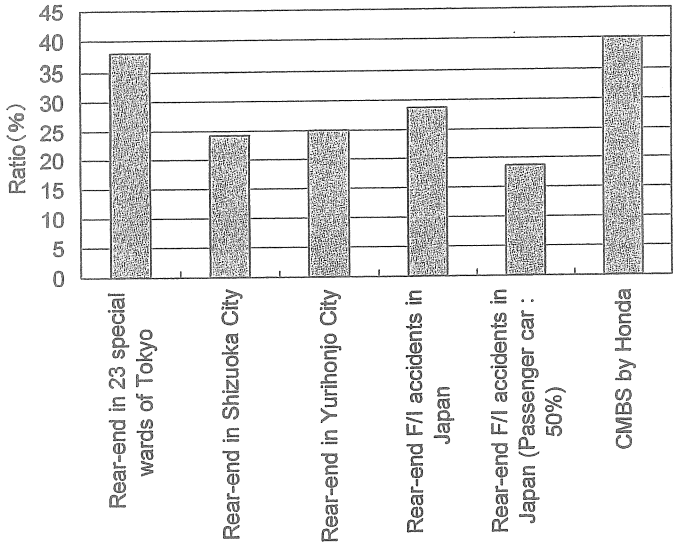
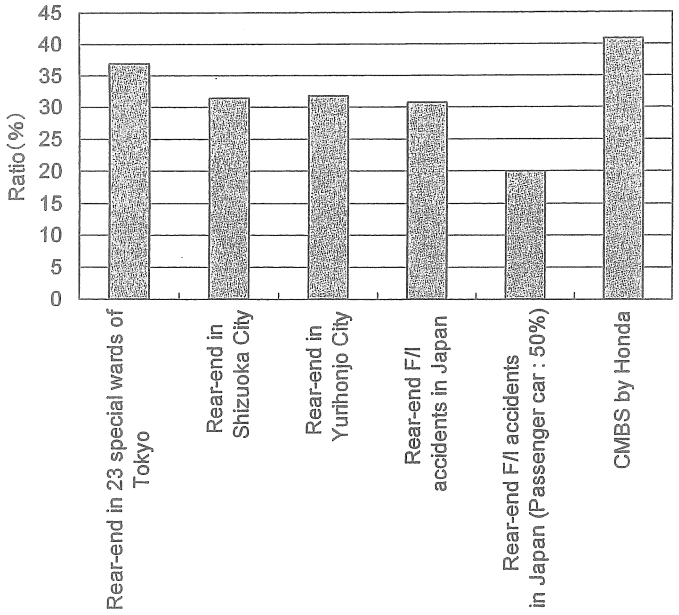
	Effectiveness of Collision Mitigating Brake	Effectiveness of ESC
23 special wards of Tokyo	E_1=19/50=0.38	4/55=0.07
Shizuoka City	E_2=8/33=0.24	0/16=0
Yurihonjo City	E_3=7/28=0.25	0/6=0

正

Table.1　Effectiveness of Collision Mitigating Brake and ESC

	Effectiveness of Collision Mitigating Brake	Effectiveness of ESC
23 special wards of Tokyo	E_1=25/68=0.37	4/55=0.07
Shizuoka City	E_2=11/35=0.31	0/16=0
Yurihonjo City	E_3=7/22=0.32	0/6=0

講演No.13	文献（受付）No.20105547	学術講演会前刷集No.98-10
誤 p.5	$E = C_{41}E_{31} + C_{42}E_{32} + C_{43}E_{33}$ $= \frac{441,372}{766,147} \times 0.32 + \frac{18,8503}{766,147} \times 0.22 + \frac{136,272}{766,147} \times 0.24 \approx 0.29$	
正	$E = C_{41}E_{31} + C_{42}E_{32} + C_{43}E_{33}$ $= \frac{441,372}{766,147} \times 0.37 + \frac{18,8503}{766,147} \times 0.31 + \frac{136,272}{766,147} \times 0.32 \approx 0.31$	

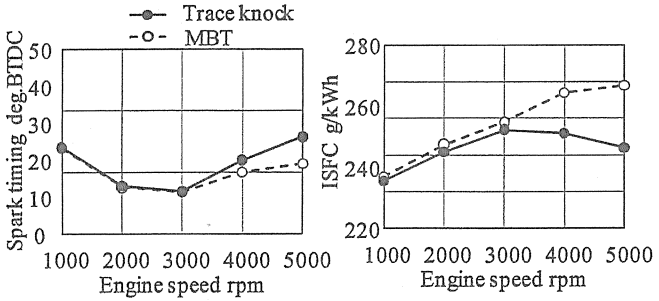
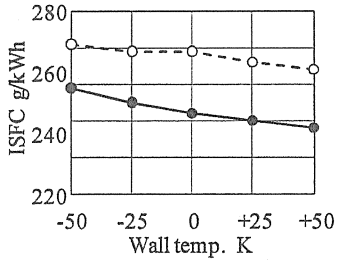
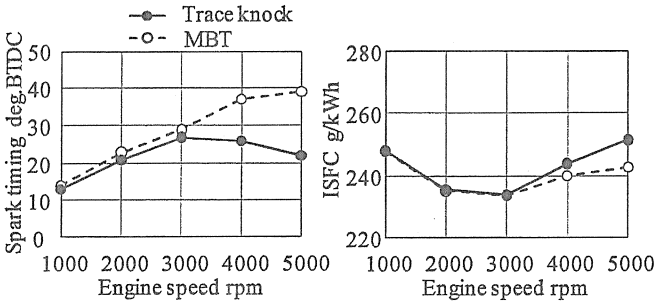
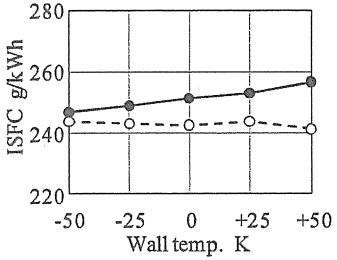
講演No.13	文献（受付）No.20105547	学術講演会前刷集No.98-10
誤 p.5　Fig.9	 Fig.9　Estimated Effectiveness of Collision Mitigating Brake	
正	 Fig.9　Estimated Effectiveness of Collision Mitigating Brake	

講演No.13	文献（受付）No.20105547	学術講演会前刷集No.98-10
誤 p.5	Fig.2 に示されるように，東京のハイタクの工作物衝突事故は，全国に平均の 32%くらいしかないことに起因する．すなわち全国換算すれば効果率は 28%程度になる．もう一つの要因は，	
正	削除	

講演No.13	文献（受付）No.20105547	学術講演会前刷集No.98-10
誤 p.6	被害軽減ブレーキの効果率については，3 地域の高レベルの追突ヒヤリの東京 23 区，静岡市，由利本荘市では，それぞれ 50 件中 19 件，33 件中 8 件，28 件中 7 件あった． 最終的に全国死傷事故の対自転車等も含む追突事故での効果率に換算した場合，約 29%の効果があることがわかった．これはすべての 4 輪車に装備された場合であって，貨物車は 100%，乗用車は 50%とした場合には 19%となった．	
正	被害軽減ブレーキの効果率については，3 地域の高レベルの追突ヒヤリの東京 23 区，静岡市，由利本荘市では，それぞれ 68 件中 25 件，35 件中 11 件，22 件中 7 件あった． 最終的に全国死傷事故の対自転車等も含む追突事故での効果率に換算した場合，約 31%の効果があることがわかった．これはすべての 4 輪車に装備された場合であって，貨物車は 100%，乗用車は 50%とした場合には 20%となった．	

講演No.13	文献（受付）No.20105547	学術講演会前刷集No.98-10
誤 p.6	東京のタクシーにおける工作物衝突の少なさを考慮すると，全国死傷事故の工作物衝突では 28%程度になる．しかし，	
正	削除	

学術講演会前刷集正誤表

講演 No.55	文献（受付）No.20105721	学術講演会前刷集 No.108-10	
誤 p.3	Fig.4 Spark timing と ISFC のグラフが逆. 		Fig.5(b)の ISFC のグラフが間違っている. 
正			

学術講演会前刷集正誤表

	講演No.64-20105769	文献(受付)No.20100408	学術講演会前刷集No.110-10

誤 P.2

Table1 Engine Specifications

		New		Current	
Engine Type		FB20	FB25	EJ20	EJ25
Displacement cm^3		1995	2498	1994	2457
Bore mm		ϕ84	ϕ94	ϕ92	ϕ99.5
Stroke mm		90	90	75	79
Cylinder Arrangement		***Horrizontal 4***	←	←	←
Valve Mechanism		DOHC Roller Rocker Arm	←	DOHC Tappet	SOHC Rocker Arm
Variable Valve Mechanism	Intake	AVCS with Mid Positon Lock	AVCS	AVCS	–
	Exhaust	AVCS	–	–	–
Valve Angle °		27	←	41	←
Compression Ratio		10.5:1	10.0:1	10.2:1	10.0:1
Max Power kW /rpm		109/6000	127/5800	109/6000	127/6000
Max Torque Nm/rpm		196/4200	236/4100	191/3200	230/4400

正

Table1 Engine Specifications

		New		Current	
Engine Type		FB20	FB25	EJ20	EJ25
Displacement cm^3		1995	2498	1994	2457
Bore mm		ϕ84	ϕ94	ϕ92	ϕ99.5
Stroke mm		90	90	75	79
Cylinder Arrangement		***Horizontal 4***	←	←	←
Valve Mechanism		DOHC Roller Rocker Arm	←	DOHC Tappet	SOHC Rocker Arm
Variable Valve Mechanism	Intake	AVCS with Mid Positon Lock	AVCS	AVCS	–
	Exhaust	AVCS	–	–	–
Valve Angle °		27	←	41	***43***
Compression Ratio		10.5:1	10.0:1	10.2:1	10.0:1
Max Power kW /rpm		109/6000	127/5800	109/6000	127/6000
Max Torque Nm/rpm		196/4200	236/4100	191/3200	230/4400

誤 P.5

左側、2行目

*Fig11*に、前述したEGRガスを冷却する熱交換器を兼ね

正

左側、2行目

*Fig13*に、前述したEGRガスを冷却する熱交換器を兼ね

学術講演会前刷集正誤表

	講演No.64-20105781	文献(受付)No.20100416	学術講演会前刷集No.110-10

誤 P.4

Table2 Engine Specification EJ20/25 vs. FB20/25

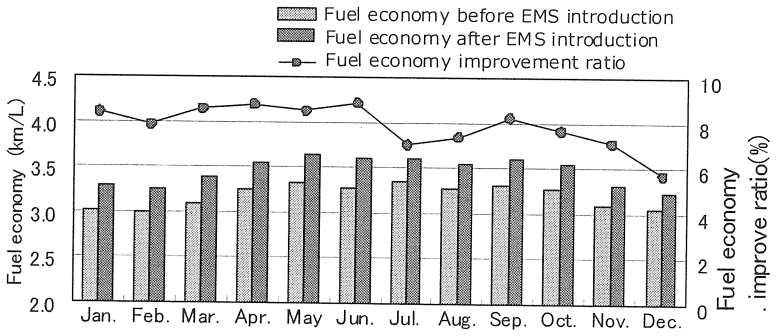
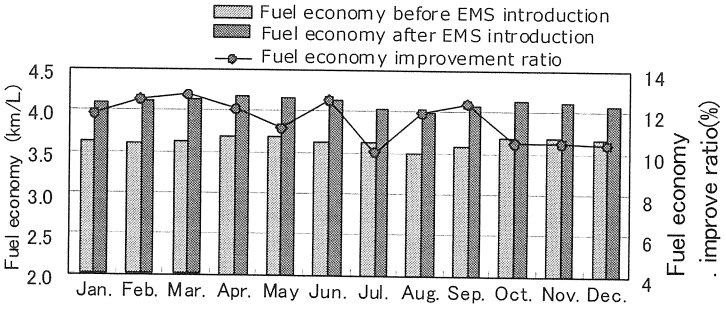
	Piston Shape	Bore×Stroke mm	Displacement cm^3	Comp. Ratio	IN-EX valve angle deg	S／V cm^{-1}	H／B
EJ20	≒Flat	ϕ 92.0 × 75	1994	10.2	41	2.98	0.155
EJ25	↑	ϕ 99.5 × 79	2457	10.0	**41**	2.71	0.180
FB20	with Cavity	ϕ 84.0 × 90	1995	10.5	27	2.72	**0.193**
FB25	↑	ϕ 94.0 × 90	2498	10.0	27	2.45	**0.183**

正

Table2 Engine Specification EJ20/25 vs. FB20/25

	Piston Shape	Bore×Stroke mm	Displacement cm^3	Comp. Ratio	IN-EX valve angle deg	S／V cm^{-1}	H／B
EJ20	≒Flat	ϕ 92.0 × 75	1994	10.2	41	2.98	0.155
EJ25	↑	ϕ 99.5 × 79	2457	10.0	**43**	2.71	0.180
FB20	with Cavity	ϕ 84.0 × 90	1995	10.5	27	2.72	**0.200**
FB25	↑	ϕ 94.0 × 90	2498	10.0	27	2.45	**0.190**

学術講演会前刷集正誤表

講演No. 97	文献(受付)No. 20105627	学術講演会前刷集No. 117-10
誤 2p.19 行目	約 34.5 万 t-CO_2	
正	約 34.9 万 t-CO_2	
誤 3p.	 Fig.9 Changes of fuel economy in Capital region	
正	 Fig.9 Changes of fuel economy in Capital region	

学術講演会前刷集正誤表

講演No.123　　文献（受付）No.20105644　　学術講演会前刷集No.122-10

（誤）　Fig.11

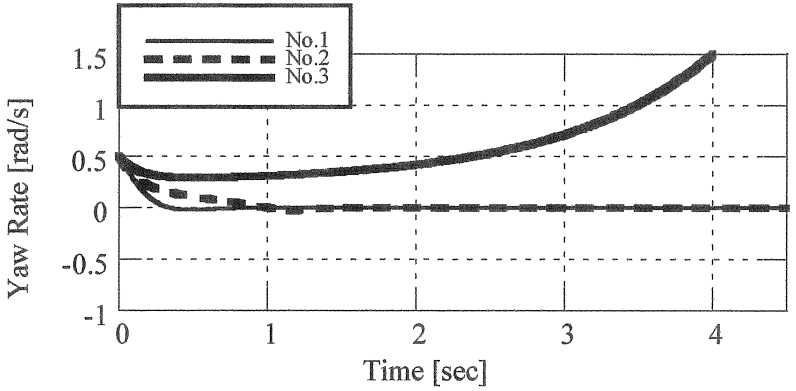


Fig.11　Sideslip angle　($\delta=0$)

（正）　Fig.11

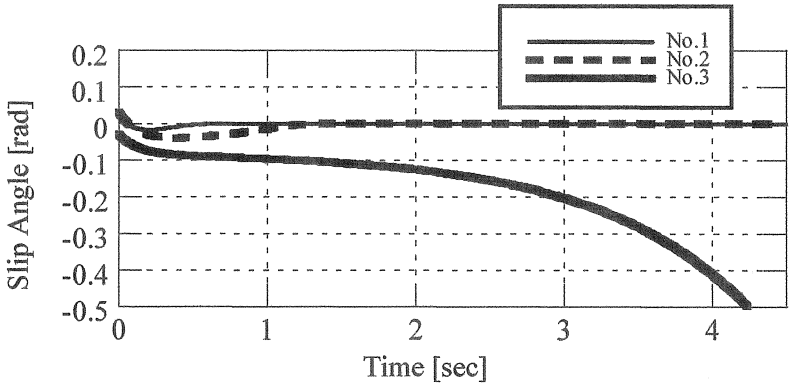


Fig.11　Sideslip angle　($\delta=0$)

学術講演会前刷集正誤表

文献 No.0127-20105780　　学術講演会前刷集 No.123-10 講演 No.127

文献タイトル：高速道路における運転支援に関する研究

Fig.4 Operation Support　System にて，モデルの概要図にミスがございました.

（誤）

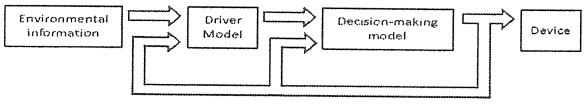


Fig.4 Operation supprot system

（正）

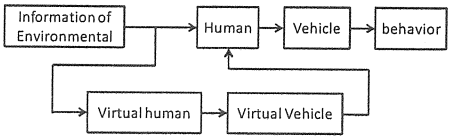


Fig.4 Driver assist system

Fig.8 Decision-making model configuretion にて，一部に間違いがございました.

（誤）

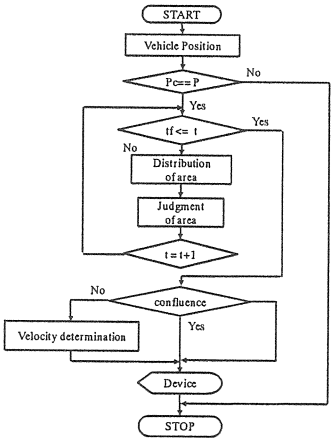


Fig.8 Decision-making model configuration

（正）

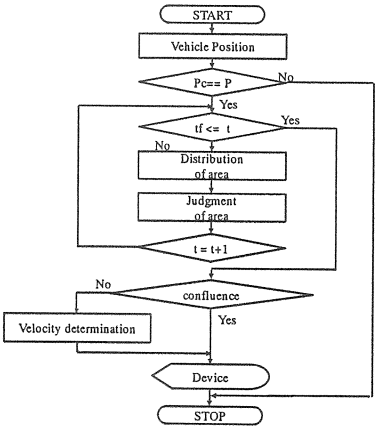


Fig.8 Decision-making model configuration

交通シミュレーション結果にて，モデルの条件に間違いがあり結果に変更がございます．

（誤）　　（正）

Table 4 Confluence judgment and velocity (70 [km/h])

Judgment	Velocity [km/h]	Distance [m]
Impossible	83	511
Possible	83	622
Possible	83	733
Possible	83	844
Possible	83	956
Possible	83	1067
Possible	83	1178

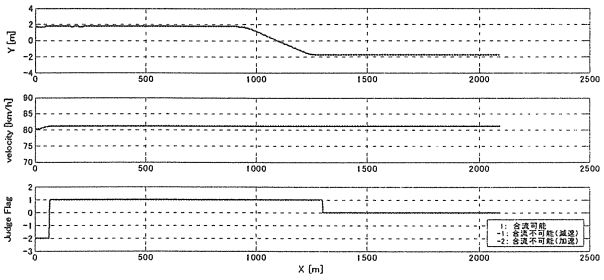


Fig.12 Confluence judgment and velocity (70 [km/h])

（誤）　　（正）

Table 5 Confluence judgment and velocity (80 [km/h])

Judgment	Velocity [km/h]	Distance [m]
Impossible	77	511
Impossible	74	622
Impossible	77	733
Possible	77	844
Possible	77	956
Possible	77	1067
Possible	77	1178

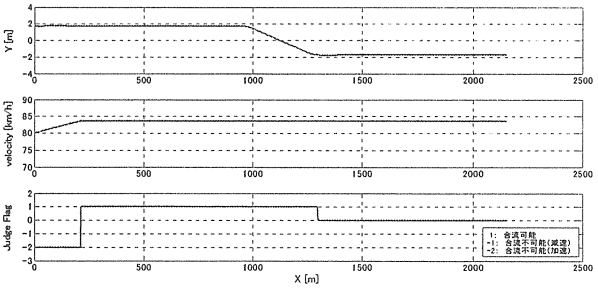


Fig.13 Confluence judgment and velocity (80 [km/h])

（誤）　　（正）

Table 6 Confluence judgment and velocity (90[km/h])

Judgment	Velocity [km/h]	Distance [m]
Impossible	77	511
Impossible	74	622
Impossible	71	733
Impossible	74	844
Possible	74	956
Possible	74	1067
Possible	74	1178

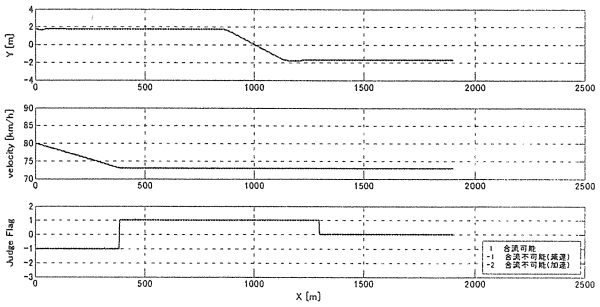


Fig.14 Confluence judgment and velocity (90[km/h])

学術講演会前刷集正誤表

講演No.157	文献（受付）No.20105670	学術講演会前刷集No.129-10
誤 P.2	右側，最下行 直線管の長さと排出ガス流量の関係を調べた．*ピトー管内径*の	
正	右側，最下行 直線管の長さと排出ガス流量の関係を調べた．*排気管内径*の	
誤 P.3	左側，3行～4行目 （ラミナー流量計）と比較した結果を，横軸に直線*間*の長さ（*ピトー管内径*の倍数），縦軸に据置型の吸入空気の値を1.0	
正	左側，3行～4行目 （ラミナー流量計）と比較した結果を，横軸に直線*管*の長さ（*排気管内径*の倍数），縦軸に据置型の吸入空気の値を1.0	

学術講演会前刷集正誤表

文献 No.20105784　学術講演会前刷集 No. 131-10　講演 No. 165

文献タイトル：大型車の直進性に与える操舵系の剛性に関する研究

下記の通り図の誤りがありました．お詫びし，修正させていただきます．

(誤)

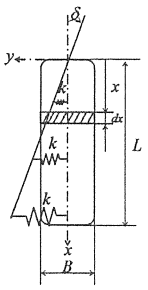


Fig.6 Tire model

(正)

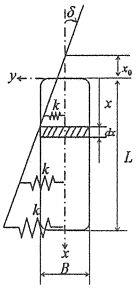


Fig.6 Tire model

(誤)

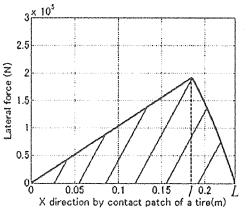


Fig.8 Contact pressure distribution of tire and Lateral force

(正)

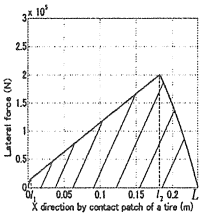


Fig.8 Contact pressure distribution of tire and Lateral force

(誤)

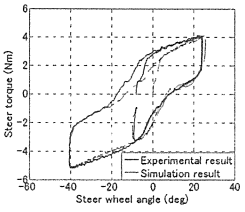


Fig12 Static steering effort test

(正)

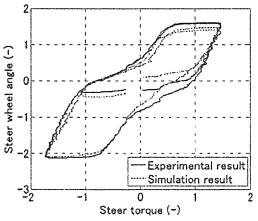


Fig12 Static steering effort test

下記の通り式の誤りがありました．お詫びし，修正させていただきます．

(誤)

$$F_y = \int_0^l f_{y1}dx + \int_l^L f_{y2}dx$$
$$= \frac{1}{2}kB\delta l^2 + N_f\mu\left\{1+\frac{l^2}{L^2}\left(2\frac{l}{L}-3\right)\right\} \quad (14)$$

(正)

$$F_y = \int_0^{l_1} f_{y2}dx + \int_{l_1}^{l_2} f_{y1}dx + \int_{l_2}^{L} f_{y2}dx \quad (14)$$

(誤)

$$M_t = \int_0^l (x-\zeta)f_{y1}dx + \int_l^L (x-\zeta)f_{y2}dx$$
$$= kB\delta l^2\left(\frac{l}{3}-\frac{\zeta}{2}\right) + N_f\mu\left[\frac{L}{2}-\left\{\frac{l^3}{L^2}\left(2-\frac{3l}{2L}\right)\right\}\right]$$
$$-N_f\mu\zeta\left\{1+\frac{l^2}{L^2}\left(\frac{2l}{L}-3\right)\right\} \quad (15)$$

(正)

$$M_t = \int_0^{l_1} (x_0+x)f_{y2}dx + \int_{l_1}^{l_2} (x_0+x)f_{y1}dx + \int_{l_2}^{L} (x_0+x)f_{y2}dx \quad (15)$$

下記の通り表の誤りがありました．お詫びし，修正させていただきます．

(誤)

Table 1 Parameter of simulation

	F_f(N)	$\Delta\theta_{max}$ (rad)
Case 1	0	0
Case 2	0	0.05
Case 3	500	0

(正)

Table 1 Parameter of simulation

	F_f(N)	$\Delta\theta_0$ (rad)
Case 1	0	0
Case 2	0	0.05
Case 3	500	0

学術講演会前刷集正誤表

文献 No.0170-20105774　　学術講演会前刷集 No.132-10
講演 No.170
文献タイトル：二輪車の定常円旋回特性について

「英文要旨差し替え」
（修正前）
Working group for two-wheeled vehicle in JSAE (WG) started to constructan experimental method and evaluation technique from 2008 fiscal year. It has aimed to do theevaluation approach of maneuverability and the stability of the two-wheeled vehicle and the examinations of the criterion. A characteristic of steady state turning has examined for two years. In this research, the outline and the evaluation method of the examination method are shown. In this report, The influence of rider's riding position was examined. A simple expression was used. The influence that rider's riding position gave to the steer characteristic was examined.
（修正後）
Working group for two-wheeled vehicle handling in JSAE started to construct an experimental method and evaluation technology since 2008 fiscal year. It has aimed to do evaluation approach of maneuverability and the stability of two-wheeled vehicle Characteristics of steady state turning has examined for two years. In this research, the evaluation method for the experiment of two wheeled vehicle handling are shown in this report. The influence of rider's riding position to two wheeled vehicle handling was examined using simple expression on theoretical formula.
From the result of verification, the following conclusions are obtained

（１） ２ページ目左側１８行目
「本実験では、自動車工業会のご協力を得て」→削除
（２） ３ページ目左側８行目
「リーンインかリーンアウトになる」→「リーンインからリーンアウトになる」
（３） ６ページ目右側
（修正前）
本実験は自動車技術会二輪車の運動特性部門委員会に設置されたワーキンググループによって検討実施したものであり,さらに自動車工業会二輪部会の多大なご協力を得た
（修正後）
本実験は自動車技術会二輪車の運動特性部門委員会に設置されたワーキンググループによって検討実施したものである

下記の通り Fig の表現に誤りがございました。お詫びし、訂正させていただきます。

ページ	場所	誤	正
2	図２	Fig2.	Fig.2
3	図３	Fig3.	Fig.3
3	図４	Fig4.	Fig.4
3	図５	Fig5.	Fig.5
3	図６	Fig6.	Fig.6
3	図７	Fig7.	Fig.7
4	図８	Fig8.	Fig.8
4	図９	Fig9.	Fig.9
4	図１０	Fig10.	Fig.10

172-20105653 二輪車の転倒を防ぐ新たな装置の開発(第 1 報) –正誤表–

-TwistingMoment を考慮したライダ-二輪車モデルの構築-

(芝浦工業大学　三嘗 康弘　　古川 修)

＜お詫びと訂正＞

本資料において，下記の通り誤りがございました．ここにお詫びして訂正致します．

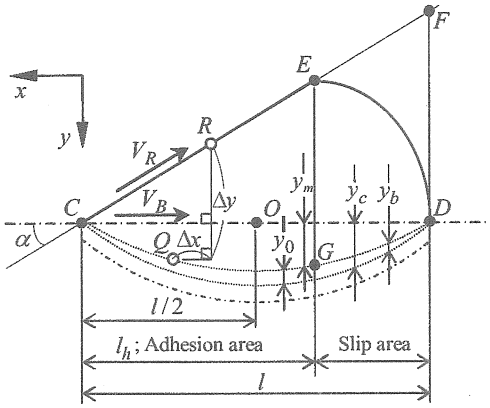


Fig.3 Overview of a tire given a camber angle and a side slip angle in contact area (braking)

(誤)

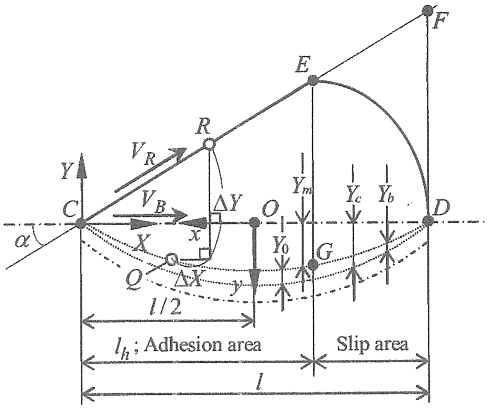


Fig.3 Overview of a tire given a camber angle and a side slip angle in contact area (braking)

(正)

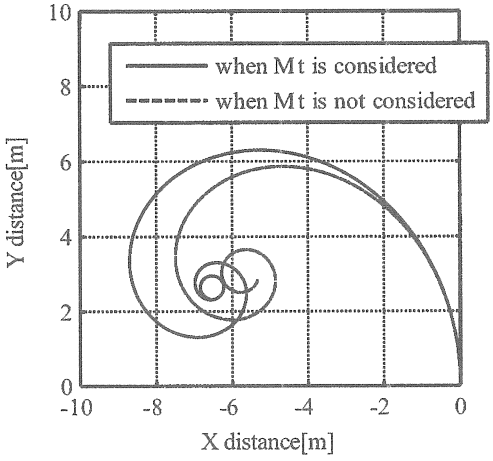


Fig.11 Trajectory of the tire in reference case

(誤)

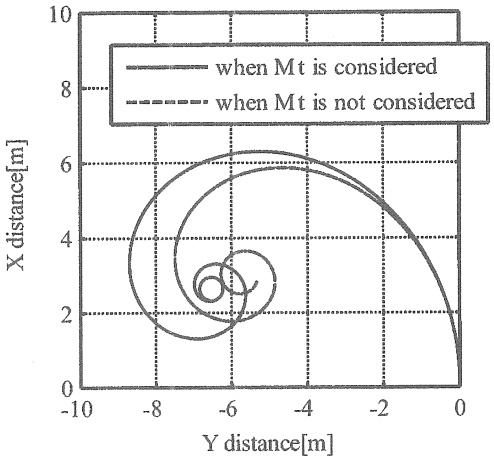


Fig.11 Trajectory of the tire in reference case

(正)

- 3.1 節 4 行目(誤)：$(0 \le x \le l_h)$と滑り域$(l_h \le x \le l)$とに→(正)：$(0 \le X \le l_h)$と滑り域$(l_h \le X \le l)$とに
- 3.3 節説明文中の記号(誤)：$y_c, y_b, y_m, y, x, Fx, Fy$ →(正)：$Y_c, Y_b, Y_m, Y, X, F_X, F_Y$
- (3)式(誤)：$R(y) = \sqrt{R_c^2 - y_\eta^2} + R - R_c$ →(正)：$r(y) = \sqrt{R_c^2 - y_\eta^2} + R - R_c$
- (4)式(誤)：$y_c(x,y) = \dfrac{l^2 \cdot \sin\gamma}{2 \cdot R(y)} \cdot \dfrac{x}{l} \cdot \left(1 - \dfrac{x}{l}\right)$ →(正)：$Y_c(X,Y) = \dfrac{l^2 \cdot \sin\gamma}{2 \cdot r(Y)} \cdot \dfrac{X}{l} \cdot \left(1 - \dfrac{X}{l}\right)$　　(但し $r(Y) = r(-y)$)
- (5)式(誤)：$y_b(x) = \dfrac{\delta}{Cy} \cdot Fy \cdot \dfrac{x}{l} \cdot \left(1 - \dfrac{x}{l}\right) \cdot b$ →(正)：$Y_b(X) = \dfrac{\delta}{Cy} \cdot Fy \cdot \dfrac{X}{l} \cdot \left(1 - \dfrac{X}{l}\right) \cdot b$
- (6)式(誤)：$y_m(x,y) = y_c - y_b$ →(正)：$Y_m(X,Y) = Y_c - Y_b$
- (7)式(誤)：$V_B(y) = R(y) \cdot \omega$ →(正)：$V_B(Y) = r(Y) \cdot \omega$
- (8)式(誤)：$\begin{bmatrix} x_R \\ y_R \end{bmatrix} = V_R t \cdot \begin{bmatrix} \cos\alpha \\ \sin\alpha \end{bmatrix}$ →(正)：$\begin{bmatrix} X_R \\ Y_R \end{bmatrix} = V_R t \cdot \begin{bmatrix} \cos\alpha \\ \sin\alpha \end{bmatrix}$

・(9)式(誤)：$\begin{bmatrix} x_Q \\ y_Q \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} V_B \cdot t \\ y_m(x_Q, y) \end{bmatrix}$ →(正)：$\begin{bmatrix} X_Q \\ X_Q \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} V_B \cdot t \\ Y_m(X_Q, Y) \end{bmatrix}$

・(10)式(誤)：$\begin{bmatrix} \Delta x \\ \Delta y \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} x_R - x_Q \\ y_R + y_Q \end{bmatrix}$ →(正)：$\begin{bmatrix} \Delta X \\ \Delta Y \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} X_R - X_Q \\ Y_R + Y_Q \end{bmatrix}$

・(11)式(誤)：$fx(x, y) = Cx \cdot \Delta x$ →(正)：$f_X(X, Y) = Cx \cdot \Delta X$

・(12)式(誤)：$fy(x, y) = Cy \cdot \Delta y$ →(正)：$f_Y(X, Y) = Cy \cdot \Delta Y$

・(13)式(誤)：$t = \dfrac{x}{V_R \cos\alpha}$ →(正)：$t = \dfrac{X}{V_R \cos\alpha}$

・(14)式(誤)：$t = \dfrac{x}{V_B}$ →(正)：$t = \dfrac{X}{V_B}$

・(15)式(誤)：$Fx = \int_0^{l_h} \int_{-w/2}^{w/2} fx dy dx$ →(正)：$F_X = \int_0^{l_h} \int_{-w/2}^{w/2} f_X dY dX$

・(16)式(誤)：$Fy = \int_0^{l_h} \int_{-w/2}^{w/2} fy dy dx$ →(正)：$F_Y = \int_0^{l_h} \int_{-w/2}^{w/2} f_Y dY dX$

・(17)式(誤)：$Mzs = \int_0^{l_h} \int_{-w/2}^{w/2} fy \cdot \left(x - \dfrac{l}{2}\right) dy dx$ →(正)：$Mzs = \int_0^{l_h} \int_{-w/2}^{w/2} f_Y \cdot \left(X - \dfrac{l}{2}\right) dY dX$

・(18)式(誤)：$Mt = \int_0^{l_h} \int_{-w/2}^{w/2} fx \cdot y dy dx$ →(正)：$Mt = \int_0^{l_h} \int_{-w/2}^{w/2} f_X \cdot Y dY dX$

・(21)式(誤)：$p = \dfrac{n+1}{n} \dfrac{2^n Fz}{l^{n+1} w} \left[\left(\dfrac{l}{2}\right)^n - \left(x - \dfrac{l}{2}\right)^n \right]$ →(正)：$p = \dfrac{n+1}{n} \dfrac{2^n Fz}{l^{n+1} w} \left[\left(\dfrac{l}{2}\right)^n - \left(X - \dfrac{l}{2}\right)^n \right]$

・4.4 節 8 行目(誤)：考慮しない場合よりも約 10m 大きく→(正)：考慮しない場合よりも約 5m 大きく

169-20105654 二輪車の転倒を防ぐ新たな装置の開発(第 2 報) –正誤表–

-ジャイロを利用する車両の姿勢制御装置-

(芝浦工業大学　三嶋 康弘　　古川 修)

＜お詫びと訂正＞

本資料において，下記の通り誤りがございました．ここにお詫びして訂正致します．

・3.2 節 14 行目(誤)：右ねじの向きを正とする．→(正)：右ねじの向きを正とする．尚ここでは車両のロール角が 0 の場合を考える．

・(2)式(誤)：$\begin{bmatrix} \omega_\xi \\ 0 \\ \omega_\varsigma \end{bmatrix}$ →(正)：$\begin{bmatrix} \omega_\xi \\ \omega_\eta - \omega_0 \\ \omega_\varsigma \end{bmatrix}$

・(3)式(誤)：$\begin{bmatrix} T_\xi \\ T_\eta \\ T_\zeta \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} I_{\xi\xi}\dot{\omega}_\xi - I_{\eta\eta}\omega_\eta\omega_\varsigma \\ I_{\eta\eta}\dot{\omega}_\eta \\ I_{\varsigma\varsigma}\dot{\omega}_\varsigma + I_{\eta\eta}\omega_\eta\omega_\xi \end{bmatrix}$ →(正)：$\begin{bmatrix} T_\xi \\ T_\eta \\ T_\zeta \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} -\omega_\varsigma\left\{I_{\zeta\zeta}\left(\omega_o - \omega_\eta\right) + I_{\eta\eta}\omega_\eta\right\} + I_{\xi\xi}\dot{\omega}_\xi \\ \left(I_{\xi\xi} - I_{\zeta\zeta}\right)\omega_\xi\omega_\zeta + I_{\eta\eta}\dot{\omega}_\eta \\ \left\{I_{\xi\xi}\left(\omega_o - \omega_\eta\right) + I_{\eta\eta}\omega_\eta\right\}\omega_\xi + I_{\zeta\zeta}\dot{\omega}_\zeta \end{bmatrix}$

・(4)式(誤)：$\begin{bmatrix} T_{\xi G} \\ T_{\eta G} \\ T_{\varsigma G} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} -I_{\xi\xi}\dot{\omega}_\xi + I_{\eta\eta}\omega_\eta\omega_\varsigma \\ -I_{\eta\eta}\dot{\omega}_\eta \\ -I_{\varsigma\varsigma}\dot{\omega}_\varsigma - I_{\eta\eta}\omega_\eta\omega_\xi \end{bmatrix}$ →(正)：$\begin{bmatrix} T_{\xi G} \\ T_{\eta G} \\ T_{\varsigma G} \end{bmatrix} = -\begin{bmatrix} T_\xi \\ T_\eta \\ T_\zeta \end{bmatrix}$

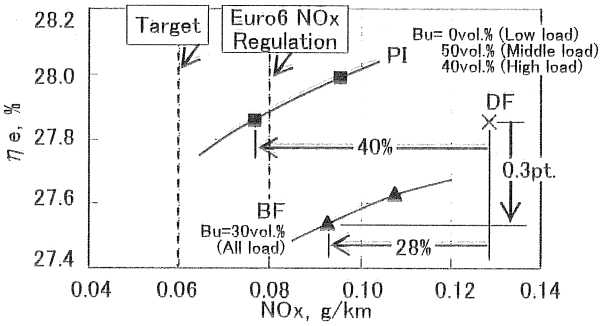
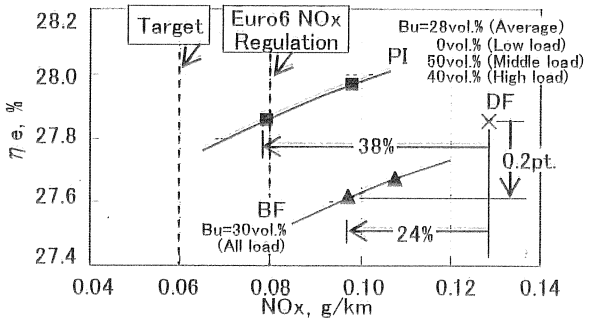
・(5)式(誤)：$\begin{bmatrix} T_{\xi G} \\ T_{\eta G} \\ T_{\varsigma G} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} I_{\eta\eta}\omega_\varsigma(\omega_o - \omega_x\sin\theta) - I_{\xi\xi}(\dot{\omega}_x\cos\theta - \omega_x\omega_\varsigma\sin\theta) \\ I_{\eta\eta}(\dot{\omega}_o - \dot{\omega}_x\sin\theta - \omega_x\omega_\varsigma\cos\theta) \\ -I_{\varsigma\varsigma}\dot{\omega}_\varsigma - I_{\eta\eta}\omega_x\cos\theta(\omega_o - \omega_x\sin\theta) \end{bmatrix}$ →(正)：無し

・(6)式(誤)：$T_{xG} = T_{\xi G}\cos\theta + T_{\eta G}\sin\theta$ →(正)：$T_{xG} = T_{\xi G}\cos\theta - T_{\eta G}\sin\theta$

・(7)式(誤)：$\begin{bmatrix} T_{\xi G} \\ T_{\eta G} \\ T_{\varsigma G} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} I_{\eta\eta}\omega_\varsigma(\omega_o + \omega_x\sin\theta) + I_{\xi\xi}\omega_x\omega_\varsigma\sin\theta \\ -I_{\eta\eta}\omega_x\omega_\varsigma\cos\theta \\ -I_{\eta\eta}\omega_x\cos\theta(\omega_o + \omega_x\sin\theta) \end{bmatrix}$ →(正)：$\begin{bmatrix} T_{\xi G} \\ T_{\eta G} \\ T_{\varsigma G} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} I_{\eta\eta}\omega_o\omega_\varsigma + \omega_x\sin\theta\left\{\left(I_{\zeta\zeta} - I_{\eta\eta}\right)\omega_\varsigma + I_{\xi\xi}\dot{\theta}\right\} \\ \omega_x\cos\theta\left\{\left(I_{\zeta\zeta} - I_{\xi\xi}\right)\right\}\omega_\varsigma + I_{\eta\eta}\dot{\theta} \\ \omega_x\cos\theta\left\{-I_{\eta\eta}\omega_o + \left(I_{\eta\eta} - I_{\xi\xi}\right)\omega_x\sin\theta\right\} \end{bmatrix}$

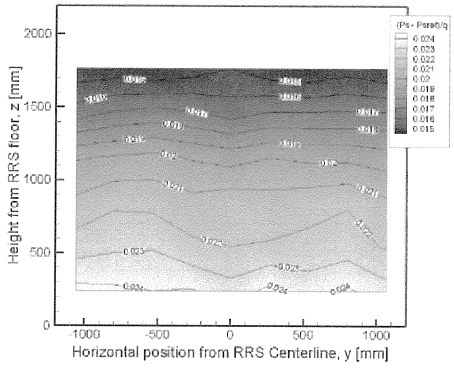
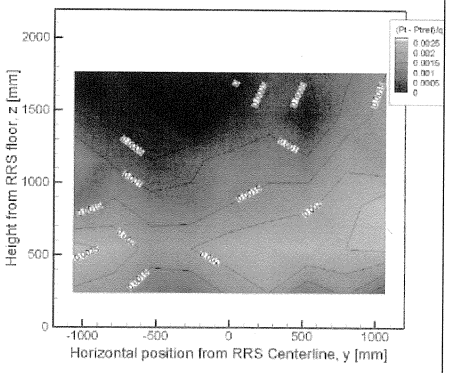
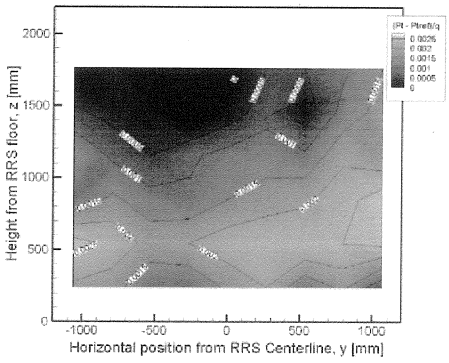
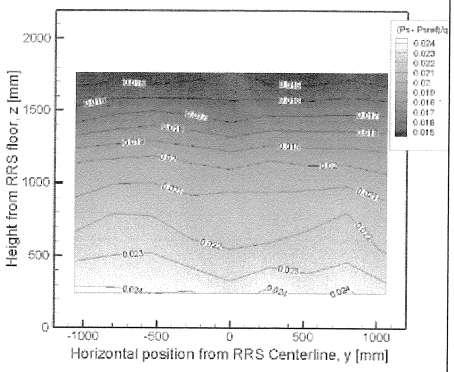
・(8)式(誤)：$T_{xG} = \omega_\varsigma\cos\theta\left\{I_{\eta\eta}\omega_o + \left(I_{\xi\xi} - 2I_{\eta\eta}\right)\omega_x\sin\theta\right\}$ →(正)：$T_{xG} = \cos\theta\left\{I_{\eta\eta}\omega_o\omega_\varsigma - \omega_x\sin\theta\left(I_{\eta\eta} - I_{\xi\xi}\right)\left(\omega_\varsigma + \dot{\theta}\right)\right\}$

学術講演会前刷集正誤表

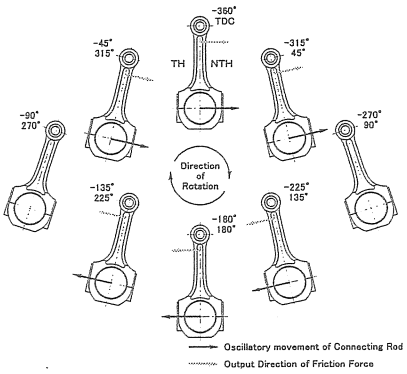
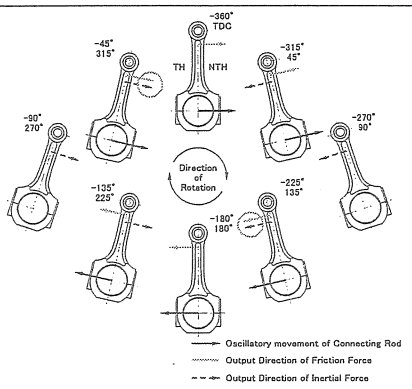
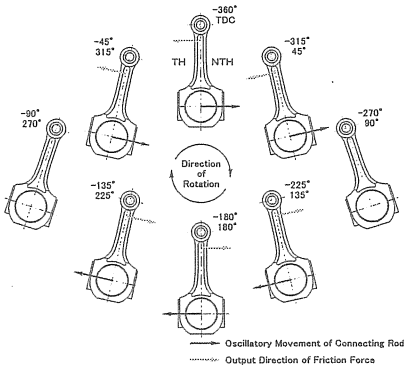
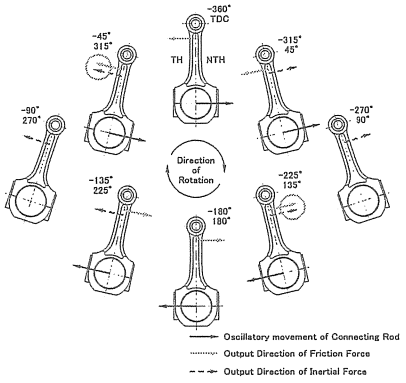
講演No.247	文献（受付）No.20105593	学術講演会前刷集No.148-10
誤 p.6	1) 左段 7 行目および右段 22 行目：　40% 2) 左段 11 行目および右段 23 行目：　28% 3) 左段 12 行目および右段 23 行目：　0. 3pt. 4) Figure 17  Fig.17 NEDC overall Efficiency and NOx	
正 p.6	1) 左段 7 行目および右段 22 行目：　38% 2) 左段 11 行目および右段 23 行目：　24% 3) 左段 12 行目および右段 23 行目：　0. 2pt. 4) Figure 17  Fig.17 NEDC overall Thermal Efficiency and NOx	

学術講演会前刷集正誤表

講演No.	文献（受付）No.20105740	学術講演会前刷集No.153-10
誤 p.1 共著者	Chris Conner	
正	Chris Connor	

講演No.	文献（受付）No.20105740	学術講演会前刷集No.153-10
誤 p.3 Fig.4	 Fig.4(a) Total pressure	 Fig.4(b) Static pressure
正	 Fig.4(a) Total pressure	 Fig.4(b) Static pressure

学術講演会前刷集正誤表

講演No.285	文献（受付）No.20105736	学術講演会前刷集No.156-10
誤 p.3&5	 Fig.5	 Fig.11
正	 Fig.5	 Fig.11