Tokyo Denki University Press

【正誤表】

書　　名：自動車の運動と制御 第2版
版　　数：第2版4刷

ページ	箇所	誤	正
41	下1行目	多いことに注意が必要である。	多いけれども，最近のタイヤは前後力の影響の様相がかなり違ってきているという指摘がある[6),7)]。
	図2.38 グラフ縦軸	1	10
49	参考文献	（追加） 6)　山本：ヴィークルダイナミックス特論Ⅱ第2回講義資料，神奈川工科大学大学院，2018.10 7)　樋口：車両運動解析のためのタイヤモデル，自動車技術会論文集，Vol.45, No.1, January 2014	
111	下2行目	逆符号の$-m/2l \times l_f V/K_r \times s$が存在するため，これらが互いに打ち消しあって，横加速度の応答ではこれが消滅して	速度の増加とともに操舵に対し逆方向の横すべり角が生じることに対応する逆符号の$-m/2l \times l_f V/K_r \times s$が存在するため，横加速度の応答ではこれが打ち消しあって消滅して
112	1行目	生じる応答遅れを	生じるヨー角速度の応答遅れを
153	下3～1行目	また，車両になんらかの外乱が加わったあとの，車両が到達するヨー角速度やヨー角の変化は，いずれの場合にも$1/(2l^2K_fK_r)$ あるいは $(K_f+K_r)/(2l^2K_fK_r)$ に比例することがわかる。したがって，一般に前後輪のコーナリングパワーとホイールベースの大きな車両ほど，	また，車両の重心点まわりにヨーモーメントが生じるような何らかの外乱が車両に働いた場合，その結果生じるヨー角あるいはヨー角速度の変化は $$\frac{(K_f+K_r)V}{2l^2K_fK_r\left[1-\frac{m(l_fK_f-l_rK_r)}{2l^2K_fK_r}V^2\right]}$$ に比例することがわかる。したがって一般にこの値が小さい車両ほど，
191	図6.21 図内文字 左下	S	U

2023年6月現在