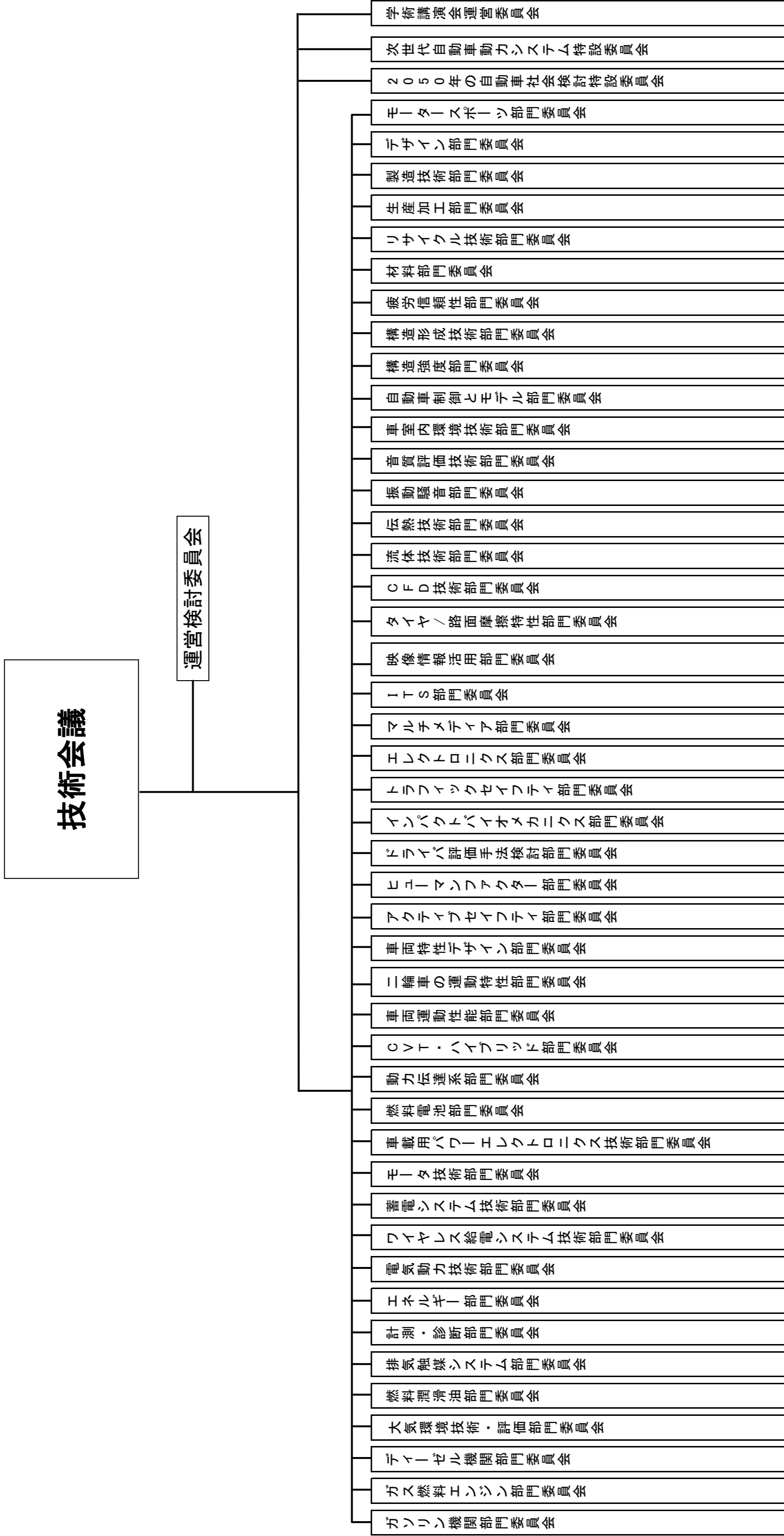


技術會議 関連資料

(書類一覧)

- (1) 2018-2019 年度 技術會議組織
- (2) 2018-2019 年度 技術會議 部門委員会活動計画
- (3) 技術會議組織規則

2018-2019年度技術会議組織



技術会議 部門委員会／特設委員会 2018～2019年度 活動計画

委員会名	活動目的	活動内容
1 ガソリン機関部門委員会	自動車用パワートレインの主流であるガソリンエンジンは、今後のさらなる環境規制強化、エネルギー問題に対応するため、従来以上のさらなる革新的進化が求められている。本委員会では、それに対応すべく、ガソリンエンジンの熱効率、有害排気物質低減、出力特性、安全・信頼性、コスト、小型・軽量化など、各性能のさらなる向上を目指すと同時に、評価パラメータ増加に対する適合工数増大などに対応するモデルベース開発の導入も促進している。これら広範囲にわたる先進技術開発と、産学官のメンバーでの活発な議論を通じて、将来のガソリンエンジンのあるべき姿を予測し、これらの成果を広く研究者に紹介、実用化に貢献する。	基本的には前年度の内容を踏襲。①年度初めに全委員宛てにアンケート実施し、今後の運営への助言・提案をいただく。②委員会活動は、以下の内容としている。各回ごとに話題提供テーマを選定し、そのテーマに精通した4団体に話題提供を行っていただく。また、委員会最後は、総合パネルディスカッションも実施し、議論と理解を深める。なお、年一回は、ディーゼル機関部門委員会との合同かつ公開の委員会を設けている。工場見学会も実施。③シンポジウムは年2回実施し、当委員会単独実施とディーゼル機関部門委員会との合同実施を各1回ずつ行う。④春季大会では、フォーラムとオーガナイズド・セッションを企画し、自動車業界の発展に寄与すべく、広くガソリン機関に関しての技術成果をPRしてゆく。
2 ガス燃料エンジン部門委員会	近年、温室効果ガス低減の観点やシェールガスの台頭から天然ガス等のガス燃料の有効利用が重要になってきている。したがって、自動車用エンジンにおいてもガス燃料の普及拡大が予測される。本会では、ガス燃料(天然ガス、水素、LPG、DMEなど)を自動車用エンジンに適用する際に、各種ガス燃料の特徴を生かした利用形態を模索し、ガス燃料エンジンの高効率化の要件と有用性・可能性を明らかにすることを目的とする。また、これらの研究・開発及び普及活動に携わる技術者の情報交換の場として本会を活用していただきたいと考えている。	春季大会におけるオーガナイズド・セッションの企画、委員会、見学会を実施する。様々な業界からの人々を集め、自動車技術会に興味をもって入会していただくとともに、本会会員からは本会活動へ多数参加することを促進する。さらに、ガス燃料エンジンへの関心を高め、ガス燃料自動車の普及促進や直面する課題解決の方向性を模索する。
3 ディーゼル機関部門委員会	ディーゼルエンジンの普及拡大はCO2排出量削減の点から大きな効果が期待できるため、大型車両だけでなく乗用車への採用に向けた研究開発も活発に行われている。本委員会では、ディーゼルエンジンの燃費向上、排気浄化に関わる燃料およびその噴射系、エンジン燃焼系、排気後処理系、システム制御系などの分野における国内外および先端技術の開発状況を調査・収集し、委員会での話題提供およびディスカッションを行うと共に、自動車技術の発展、ひいては会員および社会への情報還元を目的とした催しを実施する。	非公開合同、公開合同委員会を含めて6回の委員会の開催と部門共催を含めたシンポジウム(2件)、春季学術講演会でのオーガナイズドセッション(OS)等を企画・開催する。 <計画> ・委員会:2018年4月、6月、9月(非公開合同)、10月(公開合同)、12月(見学会含む)、2019年2月頃 計6回開催 ・非公開合同委員会:2018年9月頃(排気触媒システム部門共催) ・公開合同委員会:2018年10月頃(ガソリン部門共催) ・見学会:2018年12月頃 ・春季大会OS(2セッション) ・シンポジウム 2019年1月頃—単独企画シンポジウム 2019年2月頃—ガソリン部門共催「新開発エンジンシンポジウム」
4 大気環境技術・評価部門委員会	自動車の低排出ガス化にもかかわらず、PM2.5(粒径2.5μm以下の粒子)やオゾンは大気環境基準が未達成である状況が続いている。PM2.5中の二次生成粒子(ガス成分が光化学反応で粒子化したもの)やオゾンは、光化学反応等が複雑に絡んでおり、原因となる物質(前駆物質)の低減がリアルな改善効果をもたらさない点で、従来のディーゼルPMの低減により大気中のSPMを低減できた例とは異なる様相を呈している。大気環境改善には、自動車排出物の個別成分解明、大気中の反応メカニズム解明、および健康影響評価が重要であると考えられる。したがって、本委員会では計測技術を含む排出実態把握や低減手法の検討から、大気観測、健康影響など大気汚染物質に関する研究を幅広く対象とする。自動車技術者と研究者、大気観測研究者、健康影響研究者、及び関連する行政官を構成員とし、最新の研究動向、規制動向に関する情報交換を行うことにより、委員、会員の情報の共有を進める。	・大気環境の課題であるPM2.5(特にガス成分が光化学反応で生成される二次粒子)やオゾンについてのメカニズム解明、削減に向けた取り組みについて引き続き議論を行うとともに、様々な分野の専門家からの情報収集を行い、より深い理解、情報の共有を図る。 ・自動車排出ガスのリアルワールドにおける排出実態について議論を行い、その特性についての知見を得るとともに、最適な評価手法について議論する。 ・欧州で規制化された粒子数規制およびその高度化に関する議論についての情報収集を行うとともに、本手法の妥当性を議論する。 ・テールパイプからのエミッション低減の結果としてその排出割合が増加し、注目され始めている非テールパイプエミッション(主にブレーキ起源粒子)についての国際的な議論の動向について情報収集するとともに、知識の共有化を図る。 ・その他自動車の大気環境へのリスク要因について議論を行い、環境と調和した自動車のあるべき姿を示す。
5 燃料潤滑油部門委員会	わが国の自動車用燃料および潤滑油に関連した最新の技術動向を調査し、次世代に向けた展開を検討すると共に提案してゆく。自動車メーカー、自動車関連部品メーカーだけでなく、燃料メーカー、潤滑油メーカー、添加剤メーカー、さらには中立研究機関から選出された委員が、それぞれ対等な立場で意見交換、情報交換する場を提供し、同分野の発展に資することを目的としている。	話題提供各2件をベースとして、通常の委員会を開催する。春季大会においてOSを企画、募集、編成して、座長を委員会よりだす。年間1回は見学会を開催する。任期中にディーゼル機関部門委員会との共催シンポジウムを1回開催する。予定としては2019年度を計画している。なお公開委員会については、継続的に検討課題とする。
6 排気触媒システム部門委員会	国内で活動している排気触媒関連メーカー、エンジンメーカー、触媒研究を行っている大学等公的機関の参集のもと、排気触媒と触媒システムの課題、あるいはエンジンと触媒の協調的な技術開発の方向性などを議論する場を提供する。具体的には、 1) 排気触媒技術、排気関連法規・規制の動向等に関する一般情報交換を行う。 2) 各社・機関の開発・研究事例を紹介し、排気触媒およびそのシステムにおける諸課題を共有する。 3) 排気触媒およびそのシステムに関する情報発信を行うとともに、社会・環境ニーズにマッチした排気触媒技術開発の課題を認識する。	委員会活動を5回程度行う(ディーゼル機関部門委員会との合同委員会、触媒学会との共催の公開委員会、見学会を含む)。春季大会においてOSを実施する。
7 計測・診断部門委員会	自動車技術は人・ものの経済的移動手段を提供することにより、人類に対して多大な貢献をしてきた。その利便性が大きいことより、自動車が急速に世界各地に浸透することとなったが、それと同時に自動車に起因する問題が地球規模で影響を及ぼすようにもなっている。社会の継続的な発展のためには、環境負荷やエネルギーセキュリティ等の問題に対応した自動車技術を開発することが求められている。こうした状況において、自動車の主たる動力源であるエンジンと、これを取り囲む、各種補機、センサなどの性能向上が求められている。また、最近の動向として車両電動化技術や自動運転技術が注目されている。エンジン・車両等の状態を把握しつつ、あるべき状況へと制御するために、計測技術と診断技術の果たす役割はますます大きくなっていく。本計測・診断部門委員会は、自動車メーカー、計測メーカーの技術者ならびに燃料、燃焼、熱力学、制御などの学問領域に属する研究者など、幅広い領域の専門家による話題提供ならびに質疑応答を行うことにより、計測・診断に関わる技術の深遠化を図り、もって、自動車技術の向上に貢献することを主たる狙いとしている。	●2ヶ月に一回の部門委員会を開催 <計測・診断の専門家による話題提供と質疑応答を通じて、情報共有を行う> ●「新しい計測診断技術」をテーマに春季大会OSを実施 <各種計測、診断あるいはセンサーなどの適用例を広く集め、講演者と聴講者との議論の糧とする>
8 エネルギー部門委員会	① 将来の自動車技術を考える上で必要不可欠となっているエネルギーの将来動向を把握する。 ② 特に輸送用エネルギーの利用に関する討議を通じて認識を深める。 ③ 持続可能な自動車社会を実現するために進むべき方向を示す。	春季大会にて将来自動車とエネルギーに関するフォーラムを開催する。6回の委員会を開催し、自動車とエネルギー双方から話題提供を行い、お互いの理解を深めると共にそれぞれの持つ課題を解決して持続可能な自動車社会を実現するために目指すべき方向についての議論を行う。

委員会名		活動目的	活動内容
9	電気動力技術部門委員会	日本の自動車産業における電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車および燃料電池車に共通する電気動力技術の発展のため、日本の技術に留まらず、世界の技術を調査・研究及びその動向をまとめるなどの活動により、日本の自動車技術の向上と会員への還元を目的とする。	1)委員会における話題提供を例年通り重要な活動の一つと位置づけ、所属委員等を中心に第一線の技術者を招き積極的な発信をお願いしていく。 2)講習会はシンポジウムに変更し、最新の電動パワートレインに関連する他の委員会とも協力し業界で活躍する方々にも満足いただける専門性を持った内容で企画、実施する。最新技術を各講師から紹介いただくと共に展示会を実施して見てわかる技術を目指す。自動車技術ハンドブックの内容も含め講習を計画することでハンドブックの認知、売上の向上を目指す。結果として集客の向上もできる。 3)春季大会については、例年通り2セッションを企画し、参加数増加と質の向上を目指す。 4)公開委員会においては、一般の方々への電気動力への理解を深めていただくための分かり易い企画を狙う。 5)見学会においては、電気動力とその応用のみならず広く交通に関わる領域も対象に検討し、幅広い交通を活用した社会の知見を深めることを主眼とする。
10	ワイヤレス給電システム技術部門委員会	電気自動車への「ワイヤレス給電システム」は、電気駆動にもとづく将来のクルマ社会を支える重要なインフラ技術になると予想され、企業、大学、研究機関において、盛んに研究開発が進められている。加えて2015年9月に発覚したVW社によるディーゼル車の排ガス不正を契機として、2017年になりフランス、イギリス等がEV等の普及促進へ政策転換を行い世界的なEVブームが巻き起こってきている。 本技術部門委員会では、「ワイヤレス給電システム」に関係する人々をできるだけ広く集め、忌憚のない情報交換と、未来を見据えた議論を行い、国益に寄与するための技術サロンとして活動したい。併せて、自動車技術会の本部門委員会が「ワイヤレス給電システム」の第一の受け皿である、という状況を作ることも目的とする。2016年度に委員長が交替し、開催時期、話題提供の方法等の見直しを進めた。、本年も一層の活性化を図る。	1)委員会開催；6回(4,6,8,10,12,1月)予定 話題提供 17件実施予定(各回3件を基本とする) 2)見学会 2018年10月に実施予定(委員会と併催 開催場所 未定) 3)春季大会OSは、9月開催のEVTeC2018にてSSを企画予定であるので、開催しない 4)春季大会フォーラムは2018年度は開催しない 5)講習会；独自開催は行わない。
11	蓄電システム技術部門委員会	電動車両の普及を支えるキーテクノロジーは、高性能二次電池をはじめとするエネルギーストレージデバイスとそれを利用するためのシステムを組み合わせたエネルギーストレージシステムであり、蓄電システム技術とはこれらに関連した技術全般を指している。本委員会では、エネルギーストレージデバイス、電力変換回路、搭載車両のエネルギーマネジメント、エネルギー供給技術など、蓄電システム技術が包括する幅広い技術要素に関して一元的にかつ自由に議論する場として活動し、我が国の電動車両市場における世界的な優位性の維持・発展に寄与することを目的とする。	年数回の蓄電システム技術に関する勉強会を開催し、委員からの話題提供と議論、自由討論を行う。また、関連研究分野についての見学会を開催し、応用事例について意見交換し知識を共有する。それらの成果は、国際会議EVTeC2018において広く公開する。さらに、可能であれば、他の部門委員会や他の学会との共同の勉強会やシンポジウム等の開催も考える。
12	モータ技術部門委員会	ハイブリッド自動車、電気自動車などの自動車の普及を支えるキーテクノロジーの一つはモータ、発電機とこれらを駆動するインバータ、コントローラシステムの組み合わせである。モータ技術とはこれらに関連した技術全般を指している。 本委員会の目的は「モータ技術」を核として、我が国の電動車両市場における世界的な優位性の維持・発展に寄与することである。	自動車用モータ技術に関する勉強会、見学会を合計年6回開催し、委員からの話題提供と議論、自由討論を行う。成果をEVS&EVTeC2018を通して、広く会員へ公開する。5月のEVS31&EVTeC2018にて、次世代自動車用モータやモータ材料について、2件のSpecial Sessionを行う。可能であれば、他の部門委員会や他の学会との共同の勉強会やシンポジウム等の開催も考える。
13	車載用パワーエレクトロニクス技術部門委員会	本部門委員会は車載用パワーエレクトロニクスに関係する人々をできるだけ広く集め、忌憚のない情報交換と、未来を見据えた議論を行い、車載用パワーエレクトロニクスにおける日本の技術サロンとして活動する。併せて、本部門委員会が『International Conference, Automotive Power Electronics』の日本における受け皿となることも目的とする。	委員会では話題提供を中心に行い、最新の技術動向を共有していく。5月の春季大会、及び、10月のEVS 31 & EVTeC 2018でOS企画を行う。12月には実際の技術に触れる見学会も開催する予定。
14	燃料電池部門委員会	自動車用に実用化が進められている燃料電池および周辺技術の開発の現状と課題を、自動車メーカーのみでなく、研究・開発から製造、サービスに至る幅広い自動車技術会会員に広めることを活動の目的とする。	上記目的を果たすべく、18年度は、春季OS 1セッション、名古屋展示会でのフォーラム、委員会4回(内1回は見学会を兼ねて実施)、話題提供8件の活動内容とする。
15	動力伝達系部門委員会	地球環境・安全・走りの魅力向上など自動車への要求の高まる中、動力伝達系は自動車の重要技術としてより一層期待されている。基本となる要素・解析技術から、ユニットや進化したシステム技術として進歩発展してきている。委員会では、動力伝達装置の最新技術動向を常に入手整理し将来予測を進める。また、春季大会OS、シンポジウム活動を通じて、技術者の情報交換の場を提供し、活性化と技術水準向上に貢献する。	①委員会の定期開催と開催毎の「話題提供テーマ」による、最新技術の意見交換。 ②1回/年の見学会開催による、他業種を含む最新技術の体験と情報入手。 ③春季大会及びシンポジウム開催による、駆動系技術者の活性化と技術水準向上活動。
16	CVT・ハイブリッド部門委員会	無段変速機(CVT)とハイブリッドパワートレインに関する基礎研究・実用研究は、環境問題(燃費、エミッション)、性能向上(効率向上、変速ショックレス、加速性等)、応用拡大(大容量化、コンパクト化、生産技術)をターゲットに多様に展開され、日々技術が進歩している。当委員会では、下記の最新技術の情報収集、動向把握、および技術課題の討議を通じて、駆動系技術の向上に寄与することを活動目的とする。 (1) スチールベルトCVT、スチールチェーンベルトCVT技術 (2) トラクションドライブCVT技術 (3) HSTなど、ベルトやトラクションドライブ以外のCVT技術 (4) ハイブリッドパワートレインのCVT機能および電動機、エンジンの統合技術、パワーマネジメント技術 (5) CVTおよびハイブリッドパワートレイン技術の現状分析と将来ビジョンの検討	1. 通常の委員会の話題提供を基にした当該分野の最新技術の情報収集、動向把握、および技術課題の討議。 2. 春季大会OSの企画と実施。 3. シンポジウムの企画と実施によるCVT・ハイブリッドのパワートレイン技術の情報発信。 4. 見学会の実施による関連技術情報の理解。 5. 当該技術分野の現状分析と将来ビジョンの検討。
17	車両運動性能部門委員会	自動車の運動性能や安全性は、新しい装置を用いた運動制御システムやドライバ支援システム、自動運転技術の導入により、飛躍的に向上してきた。今後、運動制御技術やドライバ特性の検討は、操縦安定性および快適性・乗り心地の研究にとってさらに重要となることが予想される。このような動向を踏まえ、本委員会の活動は、車両の運動性能向上と安全性の進歩に関する将来の方向性を調査・検討し、成果を会員へ還元することを目的とする。	・年間6回の委員会を開催し、1回につき1～3編の車両運動性能に関する最新情報の話題提供を行う。 ・年間1回を委員会と見学会を兼ねて実施する。 ・春季大会は車両運動制御に関するOSを開催する。 ・車両運動と制御に関する国際シンポジウム(AVEC'18)の開催に協力する。また、次回のAVEC2020シンポジウム開催への対応を行う。 ・自動運転委員会の活動に協力する。(講習会、公開講座など) ・自動車の運動力学に関する講習会、基礎講座等の開催に協力する。
18	二輪車の運動特性部門委員会	二輪車の安全性の向上は、その構造・特性のためにアクティブセーフティ技術により達成される部分が多い。その根拠を担う二輪車の運動特性に関する研究は、一般に四輪車よりも運動自由度や関係する車両諸元が多くなることから、理論的な解析にも課題が残されている。本委員会は、二輪車・自転車・PMV(パーソナルモビリティヴィークル)に関する研究開発等に携わる技術者・研究者同士の技術交流と情報交換とを目的とし、もって二輪車等の安全性の向上を図り、健全なモビリティ社会の発展に寄与する。	2018年度は従来の先端研究・開発トピックスによる技術交流に加え、引き続き二輪車の車両運動特性に関わるWG活動を推進し、二輪車用タイヤ特性を協同で計測し、解析に関わる知見を共有し、その計測データの公開を通じて広く二輪車研究に貢献したい。

委員会名		活動目的	活動内容
19	車両特性デザイン部門委員会	トラック・バス等の大型車両や建設車両、防衛車両、新交通車両、福祉車両など特殊用途の車両は、乗用車と異なる発展を遂げている。近年の運転操作支援技術の急激な進歩や将来的に期待される無人化や遠隔操縦の技術導入により、人の負担を減らして安全性を高め、通常環境だけでなく困難な環境でも走行や作業ができるなど、今後も大幅に利便性を向上させることが望まれる。これには特殊な用途で用いられる車両の特性と求められる技術の適切な組み合わせによる目的に合った車両の設計が必要である。本部門委員会では、乗用車だけでなくトラック・バスをはじめ建設車両から福祉車両にいたるまで幅の広い特殊用途の車両を対象として、操作性から操縦支援などの要素技術の今後の方向性と技術の共有化を目指した設計・解析に対する検討を実施する。	これまでの活動を継続し、乗用車、大型車両、産業用車両、防衛車両、福祉車両などの運動性、要素技術、操作系などの関連技術を中心とした話題、関連性があるものの異なる業種の話題などを提供する。また、話題提供だけでなく見学会を実施し、前記に係る最新の技術を理解するとともに、新たな方向性についての検討を行なう。加えて、将来のEV車両拡充に向けた取組みとして、航続距離などの問題を解決するために、大電力で走行中に直接充電する方式をWGIにて検討する。
20	アクティブセーフティ部門委員会	交通事故による死亡者及び事故件数は減少傾向にあるものの、特に事故件数は高い数字にとどまり、事故を防ぐ予防安全技術が重要となっている。また、近年は歩行者、自転車の事故、高齢者の事故が大きな割合をしめ、対策が急がれている。そこで、自動車のアクティブセーフティ(予防安全)技術向上のために、下記項目についての調査・研究および技術交流を行う。 (1)安全上望ましい車両の運動特性(車両制御技術、ITS関連支援技術、評価法) (2)運転時におけるドライバーの特性 (3)交通事故の原因の解明	・自動車のアクティブセーフティ(予防安全)技術向上のための調査・研究 ・自動車のアクティブセーフティ(予防安全)技術向上のための技術交流 ・春季大会OSの企画・実施 ・最新の自動運転・予防安全技術に関するシンポジウムの企画・実施 ・FAST-zero'19(International Symposium on Future Active Safety Technology Toward Zero-traffic- accident)の企画支援
21	ヒューマンファクター部門委員会	「人間中心の車づくり」および「安全・安心な移動」を実現するには、車両・道路と協調するドライバーの認知・判断・操作に関わる基礎研究から、運転支援、安全教育、ヒューマンエラー対応などの応用研究に至るまで、学術・技術領域の幅広い、多岐に渡る研究・開発が必要である。本委員会では、「人間中心の車づくり」と「安全・安心な移動」を目指して、ヒューマンファクターを対象とした関連分野とのクロスオーバーと研究・技術の相互研鑽活動を行い、人間工学的観点から研究・技術課題の抽出と解決に関する研究調査と研究成果の公開等を行う。	委員会開催時の話題提供を通じて、ドライバーのヒューマンファクターに関する研究領域を中心とした最新技術や研究活動に関わる情報収集や動向把握、意見交換を行い、これらの技術や研究に関連する見学会を実施する。
22	ドライバー評価手法検討部門委員会	安全で快適な運転を実現する車両と運転システム、ならびに道路・交通システムの実現には、ドライバーの特性をよく理解し、その特性に応じたシステム設計、状態に応じたシステム制御を考える必要がある。そこで、本委員会では、このような観点から、ドライバーの諸特性の評価手法にかかわる学際的な領域の知見・情報に関する調査や応用事例の検討を行い、ドライバー特性に関わる分野の進展と活性化を目指す。	委員会は5回開催し、そのうち1回は見学会を中心とした委員会とする。委員会では委員や外部講師を招いての話題提供を通して議論を重ねることで、ドライバー特性評価研究の新たな応用場面や研究課題の発掘へつなげる。また、当該分野の技術レベルの底上げに向けて、過去4年間に渡って開催してきた講習会についてプログラムの改善や対象者像の精査を図り、今後に向けた企画・運営方法を構築して2018年度講習会に適用する。また、2011年度に当委員会でもとめた「技術のロードマップ」のアップデート作業を踏まえて、近年の自技会論文等の発表内容についてキーワード等を分析することで研究開発トレンドを検討し、現在および将来のドライバー特性評価に関わる技術分野の進展把握および予測に努める。
23	インパクトバイオメカニクス部門委員会	本委員会では、自動車の衝突安全におけるインパクトバイオメカニクスに関する最新動向の調査、ならびに関係者との意見交換の場を設定する。また、インパクトバイオメカニクス研究に関連する領域として、スポーツ傷害(福祉分野)、および法工学、救急医療や事故調査、賠償保険に関する話題提供を通して知見を深め、これらの活動経過を会員にフィードバックするための公開委員会、あるいはシンポジウム開催などを企画し展開する。尚、次年度では共同で調査研究を実施することを検討しており、今年度はフィージビリティスタディを開始している。	2018年度の活動としては、インパクトバイオメカニクスに関する最新の技術動向、ならびに関係機関・関係者との連携の場として、定期的に委員会を開催する。また、海外の動向を把握することを目的として、インパクトバイオメカニクスにありのある有識者を招聘して公開委員会を開催することにより、技術交流の機会を設ける。さらに、工学と医学との連携を深めることを目的として医工連携の取り組みを促進する。
24	トラフィックセーフティ部門委員会	近年、日本の交通事故死者数の削減ペースに鈍化がみられる中、交通事故死傷者数を削減するためには、これまで以上に、各対象事故への効果的な安全対策が必要となっている。特に、少子高齢化時代への突入、ならびにHEV、EV、介入制御型の予防安全技術の普及、小型モビリティの開発、自動運転実用化に向けた開発など、これらを踏まえた交通社会システムの変化への対応も必至である。そのため、新たな現状分析と対策検討が必要と考え、本委員会では、これら社会情勢や技術開発の変化を踏まえた効果的な交通安全の取り組みを模索することとする。	1) 社会情勢の変化に伴う事故発生状況の把握や将来展望、2) 各対象事故に対する事故予防・被害軽減の問題点・課題の抽出、3) 各方面における安全対策策定に係る情報交換などを検討課題として、部門委員会活動を展開する。定期的な部門委員会開催の他、2018年春季大会において、オーガナイズドセッションの開催、フォーラムの開催(インパクトバイオメカニクス部門委員会との共催)を計画している。
25	エレクトロニクス部門委員会	社会・環境の変化やさまざまな要素技術の進歩に伴い、自動車技術も急速に進化しつつある中で、最近では自動運転の実用化に向けた研究開発、及びEV車両など環境貢献への社会的な期待が高まっている。自動運転研究においても、より具体的な開発項目に変化してきている。このように自動運転の中心技術であるエレクトロニクス技術については、その重要性が高まるとともに役割も大きくなってきている。本委員会では、エレクトロニクス技術に対する社会的ニーズの変化を的確に捉えるため、自動運転を支える幅広い技術に重点を置き、今後必要とされる新しいエレクトロニクス技術について考える。	1) 春季大会: 「Cars that think and communicate」と題して、次世代自動車技術に関するオーガナイズドセッション、ならびにフォーラムを開催する。 2) 委員会活動: 委員会の決議議題を進めるほか、最新トピックスに関する話題提供を都度2件の講演を行い、将来の方向性について意見交換を行う。 3) 見学会: 秋季大会に日程を合わせ、開催地区周辺において、参考になる企業・大学・施設を訪問し、技術交流を図る。
26	マルチメディア部門委員委員会		1. 部門委員会、2. 春季大会OS、3. フォーラム(エレクトロニクス部門委員会・ITS部門委員会・自動運転委員会との共催) 以下を重点テーマとして議論する。 ①「安心」「安全」を意識したVR技術 / ②クルマのつながる技術のセキュリティ / ③つながる技術 / ④HMI / ⑤ディーラーニング / ⑥認識技術 / ⑦クラウドと連携した新規サービス
27	ITS部門委員会	1994年の第1回ITS世界会議から23年が過ぎ、VICS、ETC、DSRCなどの実用化が進み、現在はグリーンウェーブや自動運転、コネクテッドカー等に向けた新たな開発と社会実装のステージに向かっていく。このような情勢に鑑み、学術的・技術的な本ITS部門委員会の価値を再検討し、他学会との交流を行い、会員の技術向上および知識向上に資する活動を行うことを目的とする。	年6回程度の「ITS技術」に関する勉強会を開催し、委員や外部専門家からの話題提供と議論、自由討論を行う。 また、春季大会ではオーガナイズドセッションを企画し、ITS技術の研究発表の機会を増やし、ITS技術の発展に貢献する。 さらに2017年度と同様にフォーラムをエレクトロニクス部門委員会やマルチメディア部門委員会と共に企画し、交通事故低減や環境対応、さらに自動運転実用化などの課題を取上げて議論の場を作り、その推進の一助とする。 委員会議論では、年間を通して社会還元に資する活動を議論し、提案する。
28	映像情報活用部門委員会	① 自動運転・運転支援の技術開発においてキーテクノロジーとなっている映像情報の活用に関して幅広く検討する。 ② 映像記録型ドライブレコーダ等の車載記録装置の普及状況・活用実態・技術動向を調査し、収集された運転記録データの有効活用に関し討議を深める。 ③ 映像情報にもとづく安全技術開発や安全運転教育に資する検討を実施する。	国内で活動している自動車メーカーや、ドライブレコーダ等の開発メーカー、および研究を行う大学等公的機関等で構成する委員会において、 1) ドライブレコーダの普及、あるいは技術動向等の情報交換を行う。 2) 各社・機関の開発・研究事例を紹介し、交通安全に関する諸課題を共有する。 3) 他の部門委員会と協調し、合同委員会などを開催し、より広範囲な産・官・学会と交流する。

委員会名		活動目的	活動内容
29	タイヤ/路面摩擦特性部門委員会	車両と路面の接点としてのタイヤとその周辺技術は、「操安」「制・駆動」等の安全性、「乗心地」「振動」等の快適性や「燃費」「摩擦」「騒音」等の環境影響など多岐に亘り、自動車の進歩・発展にとって不可欠かつ重要な技術領域である。本委員会では、国内外の最新技術の動向把握、調査・研究などの活動を行い、環境・省資源と安全・快適性との両立など、当該領域の今後の技術の方向性を探り、これらの成果を日本の自動車技術向上や会員への還元を資することを目的とする。	(1)2017年度は、2015年度から注目した「騒音・操安性」関連等の動向調査をさらに重視するとともに、2014年度まで重視してきた「燃費」「安全」関連の活動もおこなう。(2)2018年度の「研究調査事業」提案を目指してWG活動で検討する。(3)春季大会OSを開催する。(4)シンポジウムを開催する。
30	CFD技術部門委員会	自動車の設計開発に必要な不可欠な CFD技術に関して、その最新技術動向、適用事例、課題などを調査・報告し、技術レベルの底上げ、研究開発の方向性を探る。	・委員会は計6回開催予定。うち一回は見学会を企画する。 ・WG活動は前年度を踏襲し、3つのWGで活動を行う。 ・春季大会は「モビリティの進化を支える最新の熱流体技術ー最新のCFD技術」をテーマに伝熱・流体・車室内との4委員会合同でOSを行う。 ・他の委員会と共通な技術課題に対し、委員会間の連携を推進する。
31	流体技術部門委員会	風洞技術および空力騒音低減技術に注目し、大学・研究機関における研究者を交え、関連企業技術者間において活発な情報交換を行う。さらにはWGを通じた共同作業を行なうことにより、自動車メーカーならびに関連メーカーにおける同分野の技術向上や知見の共有化を目的とする。	委員会のニーズに沿った話題提供を委員会隔月開催ごとに計画。風洞見学会を行い、空力技術、空力騒音技術の知見を深める。WG活動を通じた産学での技術交流を行い国内自動車空力関連技術の競争力を高める。
32	伝熱技術部門委員会	伝熱技術を通して、車両の効率向上と環境負荷低減をターゲットに、 1) 熱マネジメント技術 2) 熱交換技術 3) 人体との熱交換技術 など幅広く情報発信を行い、かつ技術レベルの向上に取り組む。	・委員会を年4回開催(公開委員会と見学会を実施) ・春季大会OSの企画を実施。 ・研究調査事業の継続予算が認められれば、「PIV技術を用いた温度場、流れ場解析の実用化に向けた応用研究」を継続実施する。
33	振動騒音部門委員会	自動車産業における振動騒音技術発展のために、自動車に関わる振動騒音技術を中心にその動向をまとめ、委員会内での話題提供、シンポジウムの開催、春季大会OSなどの活動により会員に成果を還元する。	本委員会ではWG活動、見学会、シンポジウム、春季OS、公開委員会(技術者育成プログラム)等を活発におこなっていく。ものづくり基盤技術としての振動騒音技術を今後も継承発展させるために、WG活動として将来のNV技術のあり方を議論すると共に、それを担うことができる若手技術者の育成について検討を推進する。公開委員会の技術者育成プログラムについても、今まで7回にわたって開催してきたため、継続発展させるための仕組みを検討する。
34	音質評価技術部門委員会	自動車音の音質改善を通じて、自動車の快適性や安全性の向上による新たな付加価値の創造と豊かな自動車社会の発展を目指す。音質の評価方法や設計への還元方法などの知的財産を広く共有し、関連分野における生産効率を向上させることを目的とする。	音質評価から設計WG(WG1)、生体計測等に基づく自動車警告音の有効性・受容性評価手法の開発WG(WG2)、ディーゼル車の音質評価WG(WG3)の3つのWGにて活動を継続する予定。主な活動内容は、WG1は、音の刺激に振動などの触覚に対する刺激が加わった際の音質評価に対する影響の有無について研究する。影響が認められる場合は複合刺激を考慮した音質指標の検討に取り組む予定。WG2は、自動運転から手動運転に切り替えるときにドライバーを呼び戻すための警告音について、ドライバーの注意を引きやすく、運転中の意識レベルを維持する機能を持ち、かつ生理学的な負担の少ない受容性の高い警告音をデザイン、評価するための手法を開発し、車両の快適性と安全性の両立に貢献する。WG3は、過渡的に変化するディーゼル燃焼音の音質最適化手法構築の継続検討として、音圧レベルに続き主観評価への影響が大きいと考えられるシャープネスについて、これまでに開発した音質評価手法を応用した評価音の加工、評価手法の検討を行うと共に、シャープネスと主観評価との対応を検証する。
35	車室内環境技術部門委員会	自動車空調は、近年、乗員の温熱快適性のみならず健康、地球環境に配慮した省エネ・低炭素技術で実現することが求められている。他方、走行動力の本格的な電動化・ハイブリッド化に対して空調エネルギーが車両走行機能に大きく影響する事が、電動車・ハイブリッド車の普及に際して課題とされている。この様な取り巻く環境に対して自動車空調は、さまざまな技術分野の協調が必要不可欠であり、当委員会では各社共通技術である下述のテーマについて共同研究・調査を実施し、最新情報の共有化・検討を行い、我が国の自動車空調技術の先進性を高める。	①車両空調の省エネ技術の調査探索:調査・話題提供・研究調査事業 ②車室内温熱環境評価指標検討:調査・話題提供・研究調査事業 ③空気質向上技術調査:調査・話題提供 ④車室内標準モデルを対象とした基礎検討(車室内環境計測、計算バーチャル技術精度UP):調査・話題提供・研究調査事業
36	自動車制御とモデル研究専門委員会	欧州では、産学連携が進んでおり、とくに制御技術関連で著しい。翻って本邦では、企業と大学の連携の成果が学会レベルでも表れておらず、先端的な制御技術で欧州に遅れをとることが危惧されてきた。そこで、2014年度より、本会と先端的な制御・モデリングに関する研究者を多数擁する計測自動制御学会(SICE)とが共同して「自動車制御とモデルの研究専門委員会」を設置し活動してきた。同委員会は、自動車関連の技術者と制御・モデリング関連の研究者の情報交換や連携で成果をあげており、一例として、自動車関連エンジニアが、制御・モデリングの現実的な課題を「ベンチマーク問題」として公開し、大学院で研究論文の題材として利用する活動を実施してきており多数の論文発表の成果がある。また、情報交換の成果は、SICE機関紙「計測と制御」に特集を掲載している。	①「ベンチマーク問題」を題材としたOSを1件開催 ②新しいベンチマーク問題の挑戦者を支援する講習会又は公開委員会を1回/年開催する ③FMIによるモデル接続・流通の啓蒙・展開を目的とする講習会または公開委員会を1回/年開催する。 ④Modelica AssociationへのFMI, Modelicaに関する自動車業界の要望を取りまとめ、1回/1.5年開催されるInternational Modelica Conferenceの場で情報発信する。
37	構造強度部門委員会	車体構造、部品に関するCAE技術の研究推進を活動の目的とし、衝突安全の分野での車体構造の最適化・ロバスト設計、マルチマテリアルの車体構造開発に必要なCAE技術の調査・討議・研究を行っている。傘下のWGではより専門性の高い研究を行い、それらの成果を会員に還元するための企画と推進を行う。	①CAE関連のトレンド・将来技術に関する技術調査活動のため、外部講師を招いての話題提供を行う。 ②委員の情報交換活動として、テーマを決めてフリーディスカッションを行う。 ③3件のWG活動を行い、成果を公開委員会で広く還元する。 ④最新CAE技術、車体構造ベンチマーク等に関するシンポジウムを企画する。
38	構造形成技術部門委員会	自動車車体の構造形成に関しては、企画・設計技術、材料技術、加工技術、生産技術、リサイクル技術などの広範囲にわたる固有技術をいかに有機的に最適化するが重要である。本委員会は、これら固有技術に携わる委員で構成し、これら固有技術の最適化をポイントとして、自動車車体の構造形成のあり方を検討することを目的として活動する。具体的には、3つのWG(構造WG、材料WG、車体技術WG)を設置する。このWG活動をベースに、10年程度先の車体のあるべき姿を議論し、日本の車体技術の底上げを総合的に図る。	自動車車体の構造形成のあり方を3つの視点から検討を行う。 ① WG1: 将来の車体のマルチマテリアル化を見据え、構造設計技術について検討する。 ② WG2: CO2削減、製造のグローバル展開、資源制約も見据え、将来の車体について、主として材料、工法の視点から検討する。 ③ WG3: 車体に関する各自動車メーカーの最新情報の発表、議論により切磋琢磨する場として春季大会フォーラム「車体の最新技術」を継続するとともに、車体研究に関するコンソーシアムについて検討する。
39	疲労信頼性部門委員会	自動車構造における高性能化・軽量化を推進し、且つ効率の良い自動車開発に貢献するために、必要な疲労信頼性技術を調査・研究する。本活動を通して、自動車産業のみならず関連産業の技術力向上に貢献していく。	自動車構造の信頼性確保と軽量化/開発期間短縮の両立ため、車体構造(シャシー含む)の疲労信頼性について、「負荷=路面入力」と「耐力=接合部疲労評価」に着目して参加各社にて共同研究を行い、疲労設計・評価技術の高度化を図る。本年度は「耐力」については車体のマルチマテリアル化に対応した接合技術に関する新たなテーマに着手し、「負荷」については開発効率向上に向けたロードシミュレーション汎用技術テーマを継続して実施していく予定。なお、これまで委員会として実施してきた接合試験結果等を接合データ集として発行し、会員への還元を実施する予定。

委員会名		活動目的	活動内容
40	材料部門委員会	自動車技術会の全ての会員および自動車に関わる全ての技術者に対し、「自動車に関する材料技術動向を報知する場を提供すること」を主目的とする。	鉄鋼・軽金属・化成品の3つのWG活動を通じて広く動向を調査し、『材料フォーラム』、学術講演会における『オーガナイズドセッション』を企画、運営するとともに、公開委員会を開催し、収集した情報を報知する。
41	リサイクル技術部門委員会	資源の塊である使用済み自動車のリサイクルは、今後とも高度化が求められている。また近年では電気自動車が市場投入されモーターや駆動用電池等に対する新たな適正処理とリサイクルへの取組みが求められている。本委員会では自動車リサイクル技術に関して外部専門家による講演及び各種調査を行い、リサイクル技術の課題や将来動向をまとめその成果を自技会の学会等で発表する。これらの活動をとおして自動車技術会の会員や関連技術者等へ各種提案を行い、自動車リサイクル技術の向上と発展に寄与することを目的とする。	昨年度に引き続き、「Car to Car」リサイクルを目指す活動を行う。今年度は廃自動車シュレッダーダスト(ASR)のリサイクル技術について調査を行うと共に、①自動車のライフサイクルから見た省エネ効果、②廃棄物としての処理から見たコスト的なメリット、③LCA、3つの観点から樹脂リサイクルの有意義性を見出すことを目的とする。得られた結果についてはフォーラムにおいて発表を行う予定である。
42	生産加工部門委員会	・自動車製造における生産管理・生産技術に関する議論、情報交換を通じて、海外自動車産業に対する国内の競争力を維持・強化する。 ・部門運営(部門委員会での話題提供、技術交流会(公開委員会)を含む)及び春季大会のオーガナイズドセッション等を通じて、会員に対して実践的な情報を提供・共有化を図る。	①部門委員会の開催 ②公開部門委員会を技術交流会として開催(2回) ③見学会の実施 ④春季大会においてフォーラムを開催 ⑤春季大会においてOSを開催(製造技術部門委員会と共催)
43	製造技術部門委員会	自動車製造プロセス全般に係わる生産技術・製造技術に関し、技術者の交流とその活性化を図る。 見学会を通して生産技術、製造技術を学ぶ	①先進的なものづくり現場を直接見て聴くことにより、活きた技術体感と人材交流する見学会 ②技術者の交流と刺激を受けるための話題提供 ③2018年春季大会OSの開催対応(生産加工部門委員会と共同開催)
44	デザイン部門委員会	■「世界をリードする」観点で ・世界が直面する社会的課題(エネルギー、高齢化など)に対し、日本の将来の鍵となる技術ベースでのソリューションのいち早い具現化/視覚化を支援。 ■「次世代人材育成」観点で ・「オペレーション型」ではなく、「クリエイション型」人材の育成を支援。 ■「ビークルデザインの社会的地位向上」観点で ・日本の社会や企業の、ビークルデザインに対する興味・期待値を高める活動を支援。	■「世界をリードするビークルデザインの振興活動」 ・これから直面する社会的課題や技術革新に関係した「次世代パワーユニット」「自動運転」「コネクティビティ」「高齢者ドライバー」等をテーマにしたデザイン振興活動の取り組み強化 → 話題提供や見学会の開催 ・「春季大会」の場での話題喚起 → OSでの講演数拡大(今季フォーラム未実施予定) ■「次世代のクリエイション型人材育成」 ・デザイン部門委員会の強みである小中高大～プロと連動した人材育成活動により、将来のクリエイティブなデザイナーの育成支援を実施。 → キッズエンジニアスケッチ教室/カーデザインコンテスト/二輪デザイン公開講座等の実施 → Webによる、デザイン学習情報・進路情報等の発信活動の充実 ■「ビークルデザインに対する社会的関心度の向上」 ・キッズエンジニアスケッチ教室/カーデザインコンテスト/2輪デザイン公開講座等の社会的認知度の向上 → 実施内容の魅力改善と、Webでの情報発信強化 ・デザインメディア、振興団体への委員会活動の訴求拡大(Axis、JIDAなど)
45	モータースポーツ部門委員会	モータースポーツを自動車技術の一分野として確立させるために、技術・学問および文化などの面からも総合的な探求をおこなう。 そして、これらの研究結果や成果物等を専門的な技術者やモータースポーツ関係者は勿論のこと、広く学生や一般の方々などにも展開を図っていく。	上記の目的を達成するため、本部門委員会により検討を進める。2017年度からの重点的課題、①モータースポーツシンポジウムの企画・調整・運営 ②自動車技術会誌「年鑑号」へのモータースポーツに関する寄稿 ③見学会の企画と運営 ④モータースポーツアーカイブス活動に関する調査・研究および成果物の展開等を目指す。また、これらの重点課題を中心に検討実施するためワーキンググループを設置する。
46	2050年の自動車社会検討特設委員会	2050年の日本および世界のモビリティを取り巻く環境を想定し、持続可能な社会のために自動車を中心とした交通システムを踏まえたモビリティがどうあるべきかの課題を委員会で俯瞰的に捉え、自動車を取り巻くそれぞれの技術領域が相関する課題への対応策に関して、委員会内/外からの専門家を交えて、業界を超えた幅広い検討を行い、2030年以降の国レベルでの産官学連携研究への長期戦略提言や、自動車技術会での将来技術課題検討に向けた2019年以降の委員会活動組織体制への提言を行う。	自動車を取り巻く状況を広く俯瞰し、2050年へ向けて世界的視野でこれから起こるモビリティを取り巻く変化と自動車技術との相関関係及び予想される技術変化を委員会で議論・共有し、2050年に向けてのあるべき自動車社会像を描き、それに向けての課題を整理しそれぞれの課題と対応技術を議論し、今後の提言へつなげて行く。 2017年度は、2050年に向けての自動車社会像を描き、日本のあるべき姿を検討するため①エネルギー・資源・リサイクル、②都市・公共交通・物流、③自動運転・交通安全・通信、のグループ議論と併せて、④エネルギー需給モデル検討、⑤技術の相関関係の俯瞰解析の各グループ活動を連携し検討内容の裏付けも行いながら、⑥自動車のビジネスと技術シナリオ提言のまとめ議論を行った。 2018年度は同様の方法論で米・欧・中・アジアなど世界各地域に検討の範囲を拡大し、日本での検討内容との差分を明確にして、それぞれの国・地域の特性を考慮してこれから起こるモビリティを取り巻く社会環境の変化、それに対応する自動車技術の課題と対応を議論し、今後の提言へつなげて行く。
47	次世代自動車動力システム特設委員会	本特設委員会では、日本の自動車技術の優位性を維持・強化するために、世界規模での自動車産業や研究開発の動向、経済動向も睨みながら、動力システムの将来像を追求し、長期的な研究課題を提示することを活動目的とする。	2050年の自動車社会検討特設委員会と連携して、2050年頃の社会や交通システムの状況を想定する。(2回程度)・燃料(エネルギー)とその供給インフラを含め、将来自動車の将来像について商用車分野も含めて議論し、その中で位置づけられる動力システムについての方向性および研究課題を提示する。(4回程度)・自動車技術会2019年春季学術講演会でのフォーラム発表内容、および2019年度以降の委員会組織について議論する。(4回程度)計5回/年 程度の開催とする。

公益社団法人自動車技術会 技術会議組織規則

第1章 総 則

(目 的)

第1条 この規則は、公益社団法人自動車技術会（以下、「本会」という。）組織運営規則第13条第2項の規定に基づき、技術会議の組織及び運営に関し、必要な事項を定めることを目的とする。

(技術会議組織)

第2条 技術会議組織は、本会の目的を達成するため、各種技術的活動並びに会員としての人格、知識及び技術の向上をめざす交流活動を企画・推進・調整する。

第3条 技術会議組織の最高機構は技術会議とし、その下部機構として部門委員会、学術講演会運営委員会、国際会議準備委員会及び国際会議対応委員会を置く。（以下、「部門委員会等」という。）

2 技術会議議長は、複数の部門委員会に関係するテーマまたは新規テーマの調査及び研究の必要性が発生したと認めた場合は、技術会議組織の下部機構として特設委員会を置くことができる。なお、設置期間は原則として最長4年とする。

3 技術会議議長は、技術会議組織の運営上、必要に応じて運営を検討するための運営検討委員会を置くことができる。

第4条 技術会議組織は、次の事業を行う。

- (1) 自動車及び自動車に関連する分野の工学、技術に関する調査及び研究
- (2) 学術講演会、研究発表会等の開催企画
- (3) 講習会、シンポジウムの計画及び実施
- (4) その他研究機関、学会、協会、団体等との技術交流及び協力

(技術会議)

第5条 技術会議は、次の事項を審議する。

- (1) 技術会議組織の事業の方針
- (2) 部門委員会等および特設委員会（以下、「委員会等」という。）の新設・廃止・改編
- (3) 事業計画及び予算案の策定
- (4) 委員会等の活動の推進、委員会等との調整及び緊急事項の処理
- (5) 自動車技術会の他の組織との連絡調整
- (6) 国内外の研究機関、学会、協会、団体等との技術交流及び協力に関する企画・調整
- (7) 調査、研究成果の検討及び会員への公開その他
- (8) 技術会議組織業務処理基準の制定・改訂
- (9) その他技術会議組織の目的達成のために必要な事項

第6条 技術会議の委員は、技術担当理事及び会員の中から技術担当理事が推薦した者とし、理事会の承認を得て会長が委嘱する。

2 議長及び副議長は、技術担当理事がこれにあたる。

3 議長、副議長及び委員の任期は、2年とする。ただし、補充または増員のため就任した者の任期は、前任者又は現任者の任期の残存期間とし、また任期満了後であっても後任者が就任するまでは、なおその職務を行うものとする。

4 議長が欠けたとき又は議長に事故あるときは、副議長がその職務を代行する。

第7条 技術会議は、議長が招集する。技術会議は、委任状を含め委員の三分の二以上の出席がなければ成立しない。

2 議長は、技術会議を代表し、議事を統轄する。副議長は、議長を補佐する。

第2章 部門委員会

第8条 部門委員会は、次の事項を行う。

- (1) 設置計画に基づく特定問題の調査及び研究
- (2) 技術情報の交換及び討議
- (3) 特設委員会の新設・廃止・改編計画案の作成、技術会議への提案
- (4) 講習会、シンポジウム等の企画及び実施
- (5) その他技術会議組織業務処理基準に定める事項

第9条 部門委員会の委員長及び委員は部門委員会の推薦により、技術会議の承認を得て技術会議議長が委嘱する。

- 2 幹事を置く場合には、委員長が委員の中から指名する。
- 3 委員長、幹事及び委員の任期は、2年とし、第6条第3項ただし書の規定を準用する。なお、委員長の任期は原則として最長2期（4年）とする。
- 4 委員長が欠けたとき又は委員長に事故あるときは、技術会議議長が指名した委員がその職務を代行する。

第10条 部門委員会は、委員長が招集する。

第3章 特設委員会

第11条 特設委員会は、次の事項を行う。

- (1) 設置計画に基づく特定問題の調査及び研究
- (2) 技術情報の交換及び討議
- (3) 講習会、シンポジウム等の企画及び実施の調整
- (4) その他技術会議組織業務処理基準に定める事項

第12条 特設委員会の委員長は、技術会議の推薦により技術会議議長が委嘱する。

- 2 委員は、委員長の推薦により技術会議議長が委嘱する。
- 3 幹事を置く場合には、委員長が委員の中から指名する。
- 4 委員長、幹事及び委員の任期は、2年とし、第6条第3項ただし書の規定を準用する。
- 5 委員長が欠けたとき又は委員長に事故あるときは、技術会議議長が指名した委員がその職務を代行する。

第13条 特設委員会は、委員長が招集する。

第4章 学術講演会運営委員会

第14条 学術講演会運営委員会は、次の事項を行う。

- (1) 本会の主催又は共催する学術講演会の運営・発表・普及方法に関する具体的検討及び企画
- (2) 学術講演会優秀講演発表賞受賞候補者の推薦
- (3) その他技術会議組織業務処理基準に定める事項

第15条 学術講演会運営委員会の委員長及び委員は、技術会議の推薦により、技術会議議長が委嘱する。

- 2 幹事を置く場合には、委員長が委員の中から指名する。
- 3 委員長、幹事及び委員の任期は2年とし、第6条第3項ただし書の規定を準用する。
なお、委員長の任期は原則として最長2期（4年）とする。
- 4 委員長が欠けたとき又は委員長に事故あるときは、技術会議議長が指名した委員がその職務を代行する。

第16条 学術講演会運営委員会は、委員長が招集する。

第5章 国際会議準備委員会および国際会議対応委員会

第17条 国際会議開催規則第9条第2項または同規則第10条第2項に基づき、国際会議準備委員会または国際会議対応委員会の設置が申請された場合は、技術会議は速やかにその可否を決定し、理事会へ報告しなければならない。

2 国際会議準備委員会および国際会議対応委員会は、国際会議規則第2章及び技術会議組織業務処理基準の定めるところにより運営する。

第6章 運営検討委員会

第18条 運営検討委員会は、次の事項を行う。

- (1) 技術会議議長から諮問を受けた案件の審議及び検討
- (2) その他技術会議組織業務処理基準に定める事項

第19条 運営検討委員会の委員長は、技術担当理事がこれにあたる。

- 2 委員は、委員長が指名し技術会議議長が委嘱する。
- 3 委員長は、必要に応じ技術会議組織傘下の委員長または委員に対し、運営検討委員会への出席を求めることができる。また、技術会議組織傘下の委員長は運営検討委員会への出席を委員長に申し出ることができる。
- 4 委員長及び委員の任期は2年とし、第6条第3項ただし書の規定を準用する。

第20条 運営検討委員会は、委員長が招集する。

第7章 処理基準

(処理基準)

第21条 その他本組織の運営に関し必要な細則については、技術会議において技術会議組織処理基準を定め、これによるものとする。

附 則

- 1 この規則は、1989年4月1日から施行する。
- 2 自動車技術会議組織規則（昭和59年4月1日制定）は、廃止する。

附 則

- 1 この規則は、2000年4月1日から施行する。
- 2 自動車技術会議組織規則（1989年4月1日制定）は、廃止する。

附 則

- 1 この規則は、2006年4月1日から施行する。
- 2 自動車技術会議組織規則（2000年4月1日制定）は、廃止する。

附 則

- 1 公益社団法人への移行登記により、名称変更を行う。（2011年4月1日登記）