

# 予定プログラム

(※予告なく変更になる場合もございますので、予めご了承ください。最新のプログラムは、Webページをご確認ください。)

9:30～	受付	
10:00～10:50	<b>[基調講演] 新たなモビリティーを目指して～未来の実現に向けて今日すべきエンジニアリングとは (通訳あり)</b> Director Industry Solutions – Simcenter, Katrien Wyckaert, PhD 自動運転や電動化の開発をサポートするために、今日のエンジニアは、開発のさまざまなレベルでシステムズ・エンジニアリングのアプローチを活用しなくてはなりません。そのアプローチとは、設計探査、評価と検証、そして認証が、シリコンチップや組み込みシステム、車両および都市環境のすべてのレベルで構造化されていることです。このセッションでは、未来の実現に向けて前進するために重要となるシステム・ベースの意思決定を左右する情報を、すべての関連するエンジニアリング分野においてどのように結び付け活用すべきかをご紹介します。	
10:50～11:40	<b>[7/24 新横浜会場 ゲスト講演]</b> <b>完全自動運転に向けた活動と技術</b> 株式会社ティアフォー 技術本部 チーフエンジニア 船岡 健司様  完全自動運転による価値ある時間と空間を享受するためには、実現するための枠組みと仕掛けを育んでいくことが必要不可欠です。このセッションでは、完全自動運転向けオープンソースソフトウェア「Autoware」を取り巻く活動および技術についてご説明します。	<b>[7/26 名古屋会場 ゲスト講演]</b> <b>自動車開発を取り巻く環境変化への対応</b> 三菱自動車工業株式会社 車両技術開発本部 チーフテクノロジーエンジニア 先行車両開発部 部長 技術企画部 担当部長 塩崎 弘隆様  日本における自動車開発は、1917年日本初の量産乗用車「三菱A型」を開発し、それ以来100年以上の歴史がある。その間、様々な自動車を取り巻く環境変化に対応した技術開発により、現在まで歴史を刻んできた。2000年代のTime to Marketをkeywordに「短期開発」も大きな環境変化の一つであった。このニーズに対して、デジタル技術を開発し、自動車開発プロセスを大きく変革させた。通常、変革は、リスクを伴う。本講演では、デジタル開発による弊害有無を検証する。更に、現在「百年に一度の大変革期」と言われる環境変化に対する取り組みと課題に関して議論する。
11:40～12:40	休憩	
<b>自動運転をテーマとしたセッション</b>		
12:40～13:10	<b>自動運転システム開発におけるデジタル・トランスフォーメーション～リアリティの追求</b> 近年、自動運転車開発におけるデジタル・トランスフォーメーションがますます加速しています。本セッションでは、シミュレーションの中核となる、センサーモデル、環境モデル、および膨大なケース数を必要とするシナリオの自動生成や実行環境のフレームワークについてご紹介します。本フレームワークを利用することで、自動運転ロジックの開発者は、機能の追加変更のたびに必要となる膨大なリグレーション・テストの自動化が可能となります。	
13:10～13:40	<b>自動車業界の自動化と電動化を支えるMBD(モデルベース開発) 製品設計戦略</b> 自動車業界の自動化と電動化の潮流が、開発プロセスと働き方の変革を推し進めています。従来の製品設計開発方法では対応しきれない新しい課題に対するソリューションとして、本セッションでは、シーメンスの考えるモデルベース開発(MBD) プロセスをご紹介します。また、自動運転技術開発や電気自動車開発にMBDはいかに有効となるのかを、事例と共にご紹介します。	
13:40～14:10	<b>自動運転・電動化車両開発における最新アプリケーション・ライフサイクル管理(ALM)</b> 近年のモビリティー変革に伴い、完全自動運転/電動車両/コネクティッド化が進み、車両開発におけるソフトウェアの重要度は増大し続けています。また、製品価値や差別化といった点においても、ソフトウェアはますます重要なキー・コンポーネントとなってきています。本セッションでは、そのようなソフトウェア開発における、要件管理/規制/規格からテスト管理までの開発プロセス全体をカバーし、大規模化する開発工程の後戻りを低減し、QCDを向上させるALMシステム、Polarionについてご紹介します。	
14:10～14:25	休憩	
<b>電動化をテーマとしたセッション</b>		
14:25～14:55	<b>次世代自動車のためのE/Eシステム・エンジニアリング</b> 自動車における自動運転と電動化の流れが、新たなE/Eアーキテクチャーの開発、検証、実装のニーズをこれまで以上に押し上げています。しかし、設計ドメイン間の分断が散見される現状の設計手法のままでは、さらなる複雑化と安全性の要求に応えることができません。本セッションでは、Capitalを利用することで、これらの課題をいかに克服できるかについてご説明します。	
14:55～15:25	<b>よりシビアに求められるEV・HEV複合性能を、開発早期にいかにして作り込むか</b> EV・HEVの開発においては、開発初期における車両全体の性能最適化、すなわち相反する性能間のトレードオフがよりシビアに求められます。このセッションでは、シーメンスが単独性能の深堀りを通して培われた実験・CAE技術とPLMのIT技術を融合させることで、V字プロセスのすべての段階で複合性能を評価できる独自のOMBD-モデルベース設計環境とサービスをご紹介します。	
15:25～15:55	<b>熱設計にも働き方改革を～T3Ster、パワーサイクル試験機ができること</b> 「いい国(1192)作ろう鎌倉幕府」は今や昔。現在は「いい箱(1185)作ろう鎌倉幕府」と言われています。歴史の教科書が昔と今ではだいぶ違っているのは有名ですが、実は、熱設計でも似たようなことが起きています。今でも「1次元熱抵抗モデルを3次元に拡張して云々」とされている方、ぜひこのセッションをご覧ください。	
15:55～16:25	<b>自動運転実現と電動化に向けた制御ソフトウェア開発とV&amp;V戦略</b> 自動車のサービス化に向けて、自動運転化や電動化についてどのように実現してゆくのか? 車の先進機能の多くがソフトウェアによって作られることになれば、自動車OEMも制御の検証に踏み込むことが求められると考えられます。このセッションでは、弊社がご提供する制御V&Vプロセス開発支援サービスと過去事例についてご紹介します。	
16:25～16:40	休憩	
<b>軽量化をテーマとしたセッション</b>		
16:40～17:10	<b>自動車の電動化における軽量化と振動騒音改善のためのソリューション</b> 自動車の電動化に伴い、エンジニアは新たな課題に挑戦する必要があります。電費を良くするためには車両の軽量化が大きなポイントとなります。しかし、軽量化を行うと車両の操安性能や振動騒音性能に影響が出てきます。Siemensではこれらの新しい課題に対してのソリューションを提供することができます。事例などを紹介しながらエンジニアリング・サービスのソリューションをご紹介します。	
17:10～17:40	<b>アイデアをカタチに～軽量化に貢献するアディティブ・マニファクチャリングの可能性</b> 設計における「軽量化」というキーワードは重要な項目です。特に自動車業界では燃費/電費の向上のために軽量化の重要性は増大し続けています。また、新しい製造方法への対応のために、設計における「形状」の作り方も変革が必要となりつつあります。このセッションでは、NXによるシエネレーティブ・デザインを用いた形状の作成からアディティブ・マニファクチャリングの準備までの手法をご紹介します。	
17:40～19:30	懇親会	