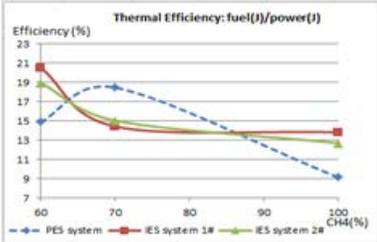
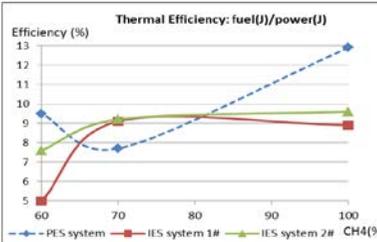


(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

学術講演会セッション 番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)	12-ガス燃料エンジン																																										
講演タイトル (Title)	Research on Small Conventional Bio-Methane Gas Engine Generator with Auxiliary Devices																																										
講演者名(Speaker name) 所属名(Affiliation)	Dong Yijun Meijo University, Japan																																										
誤 (Incorrect)	<p>Table 2</p> <table border="1" data-bbox="472 560 831 879"> <thead> <tr> <th>#</th> <th>Fuel</th> <th>Fuel flow [NL/min]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">3</td> <td rowspan="3">CH4 (70%)</td> <td>17.5</td> </tr> <tr> <td>25.7</td> </tr> <tr> <td>26.7</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">4</td> <td rowspan="3">CH4 (60%)</td> <td>18.8</td> </tr> <tr> <td>23</td> </tr> <tr> <td>27.6</td> </tr> </tbody> </table>	#	Fuel	Fuel flow [NL/min]	3	CH4 (70%)	17.5	25.7	26.7	4	CH4 (60%)	18.8	23	27.6	<p>Table 3</p> <table border="1" data-bbox="887 560 1245 879"> <thead> <tr> <th>#</th> <th>Fuel</th> <th>Fuel flow [NL/min]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">2</td> <td rowspan="3">CH4 (70%)</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>18.6</td> </tr> <tr> <td>23.8</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">3</td> <td rowspan="3">CH4 (60%)</td> <td>24.3</td> </tr> <tr> <td>25.5</td> </tr> <tr> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	#	Fuel	Fuel flow [NL/min]	2	CH4 (70%)	16	18.6	23.8	3	CH4 (60%)	24.3	25.5	-	<p>Table 4</p> <table border="1" data-bbox="1301 560 1659 879"> <thead> <tr> <th>#</th> <th>Fuel</th> <th>Fuel flow [NL/min]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">2</td> <td rowspan="3">CH4 (70%)</td> <td>17.8</td> </tr> <tr> <td>20.1</td> </tr> <tr> <td>23.4</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">3</td> <td rowspan="3">CH4 (60%)</td> <td>21.9</td> </tr> <tr> <td>30</td> </tr> <tr> <td>33.8</td> </tr> </tbody> </table>	#	Fuel	Fuel flow [NL/min]	2	CH4 (70%)	17.8	20.1	23.4	3	CH4 (60%)	21.9	30	33.8	 <p>Fig.7 Fuel efficiency treated by various bio-methane compositions along with different Experimental Set-up System</p>
#	Fuel	Fuel flow [NL/min]																																									
3	CH4 (70%)	17.5																																									
		25.7																																									
		26.7																																									
4	CH4 (60%)	18.8																																									
		23																																									
		27.6																																									
#	Fuel	Fuel flow [NL/min]																																									
2	CH4 (70%)	16																																									
		18.6																																									
		23.8																																									
3	CH4 (60%)	24.3																																									
		25.5																																									
		-																																									
#	Fuel	Fuel flow [NL/min]																																									
2	CH4 (70%)	17.8																																									
		20.1																																									
		23.4																																									
3	CH4 (60%)	21.9																																									
		30																																									
		33.8																																									
正 (Correct)	<p>Table 2</p> <table border="1" data-bbox="472 959 831 1318"> <thead> <tr> <th>#</th> <th>Fuel</th> <th>Fuel flow [NL/min]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">3</td> <td rowspan="3">CH4 (70%)</td> <td>15.3</td> </tr> <tr> <td>22.6</td> </tr> <tr> <td>24.7</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">4</td> <td rowspan="3">CH4 (60%)</td> <td>15.8</td> </tr> <tr> <td>19.3</td> </tr> <tr> <td>23.4</td> </tr> </tbody> </table>	#	Fuel	Fuel flow [NL/min]	3	CH4 (70%)	15.3	22.6	24.7	4	CH4 (60%)	15.8	19.3	23.4	<p>Table 3</p> <table border="1" data-bbox="887 959 1245 1318"> <thead> <tr> <th>#</th> <th>Fuel</th> <th>Fuel flow [NL/min]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">2</td> <td rowspan="3">CH4 (70%)</td> <td>14.1</td> </tr> <tr> <td>16.4</td> </tr> <tr> <td>21.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">3</td> <td rowspan="3">CH4 (60%)</td> <td>20.4</td> </tr> <tr> <td>21.4</td> </tr> <tr> <td>44.5</td> </tr> </tbody> </table>	#	Fuel	Fuel flow [NL/min]	2	CH4 (70%)	14.1	16.4	21.0	3	CH4 (60%)	20.4	21.4	44.5	<p>Table 4</p> <table border="1" data-bbox="1301 959 1659 1318"> <thead> <tr> <th>#</th> <th>Fuel</th> <th>Fuel flow [NL/min]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">2</td> <td rowspan="3">CH4 (70%)</td> <td>15.7</td> </tr> <tr> <td>17.5</td> </tr> <tr> <td>20.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">3</td> <td rowspan="3">CH4 (60%)</td> <td>22.8</td> </tr> <tr> <td>26.1</td> </tr> <tr> <td>29.2</td> </tr> </tbody> </table>	#	Fuel	Fuel flow [NL/min]	2	CH4 (70%)	15.7	17.5	20.6	3	CH4 (60%)	22.8	26.1	29.2	 <p>Fig.7 Fuel efficiency treated by various bio-methane compositions along with different Experimental Set-up System</p>
#	Fuel	Fuel flow [NL/min]																																									
3	CH4 (70%)	15.3																																									
		22.6																																									
		24.7																																									
4	CH4 (60%)	15.8																																									
		19.3																																									
		23.4																																									
#	Fuel	Fuel flow [NL/min]																																									
2	CH4 (70%)	14.1																																									
		16.4																																									
		21.0																																									
3	CH4 (60%)	20.4																																									
		21.4																																									
		44.5																																									
#	Fuel	Fuel flow [NL/min]																																									
2	CH4 (70%)	15.7																																									
		17.5																																									
		20.6																																									
3	CH4 (60%)	22.8																																									
		26.1																																									
		29.2																																									

学術講演会予稿集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

学術講演会セッション 番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)	16 車載用パワーエレクトロニクスコンポーネント 新技術 (16 Advanced Power Electronics Component Technologies for Future Vehicles)
講演番号	070
講演タイトル (Title)	HEV 用電池の再利用に向けた評価とリビルトへの 活用
講演者名 (Speaker name) 所属名 (Affiliation)	伊藤慎一郎 (Shinichiro Ito) プライムアース EV エナジー (Primearth EV Energy Co., Ltd.)
誤 (Incorrect)	(ファイナルプログラムに掲載の発表者順の修正) 向山大吉・奈良洋希・門間聰之・逢坂哲彌・津田信悟 (早稲田大学) Daikichi Mukoyama・Hiroki Nara・ Toshiyuki Momma・Tetsuya Osaka・Shingo Tsuda (Waseda University)
正 (Correct)	向山大吉・奈良洋希・津田信悟・門間聰之・逢坂哲彌 (早稲田大学) Daikichi Mukoyama・Hiroki Nara・ Shingo Tsuda・Toshiyuki Momma・Tetsuya Osaka (Waseda University)

学術講演会予稿集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

<p>学術講演会セッション 番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)</p>	<p>16・車載用パワーエレクトロニクスコンポーネント新技術 073</p>																										
<p>講演タイトル (Title)</p>	<p>HV インバータ用 IPM における Sn-Cu 系はんだ合金の高温変形挙動に関する研究 (Evaluation of High-temperature Deformation Mechanism of Sn-Cu Lead-free Solder Alloy in IPM for HV Inverter)</p>																										
<p>講演者名 (Speaker name) 所属名 (Affiliation)</p>	<p>高野雅幸 (Masayuki Takano) トヨタ自動車株式会社 (Toyota Motor Corporation)</p>																										
<p>誤 (Incorrect)</p>	<p>・ Table1</p> <table border="1" data-bbox="619 902 1417 1205"> <thead> <tr> <th colspan="2">Temperature</th> <th rowspan="2">Stress index n</th> </tr> <tr> <th>°C</th> <th>K</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>175</td><td>448</td><td>7.1</td></tr> <tr><td>150</td><td>423</td><td>5.7</td></tr> <tr><td>105</td><td>378</td><td>6.7</td></tr> <tr><td>25</td><td>298</td><td>9.2</td></tr> <tr><td>0</td><td>273</td><td>9.2</td></tr> <tr><td>-20</td><td>253</td><td>9.7</td></tr> <tr><td>-40</td><td>233</td><td>11.0</td></tr> </tbody> </table> <p>・ 3 ページ目左側最終行：およそ 7 ・ 4 ページ目右側、“4.まとめ”の (2)：n=7~10、n+2</p>	Temperature		Stress index n	°C	K	175	448	7.1	150	423	5.7	105	378	6.7	25	298	9.2	0	273	9.2	-20	253	9.7	-40	233	11.0
Temperature		Stress index n																									
°C	K																										
175	448	7.1																									
150	423	5.7																									
105	378	6.7																									
25	298	9.2																									
0	273	9.2																									
-20	253	9.7																									
-40	233	11.0																									
<p>正 (Correct)</p>	<p>・ Table1</p> <table border="1" data-bbox="619 1361 1417 1664"> <thead> <tr> <th colspan="2">Temperature</th> <th rowspan="2">Stress index n</th> </tr> <tr> <th>°C</th> <th>K</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>175</td><td>448</td><td>4.7</td></tr> <tr><td>150</td><td>423</td><td>5.6</td></tr> <tr><td>105</td><td>378</td><td>7.3</td></tr> <tr><td>25</td><td>298</td><td>9.1</td></tr> <tr><td>0</td><td>273</td><td>9.2</td></tr> <tr><td>-20</td><td>253</td><td>9.7</td></tr> <tr><td>-40</td><td>233</td><td>11.0</td></tr> </tbody> </table> <p>・ 3 ページ目左側最終行：およそ 5 ・ 4 ページ目右側、“4.まとめ”の (2)：n=5~11、n</p>	Temperature		Stress index n	°C	K	175	448	4.7	150	423	5.6	105	378	7.3	25	298	9.1	0	273	9.2	-20	253	9.7	-40	233	11.0
Temperature		Stress index n																									
°C	K																										
175	448	4.7																									
150	423	5.6																									
105	378	7.3																									
25	298	9.1																									
0	273	9.2																									
-20	253	9.7																									
-40	233	11.0																									

学術講演会予稿集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

学術講演会セッション 番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)	セッション番号 : 26 セッション名 : 衝突安全 2 115
講演タイトル (Title)	対 SUV 衝突時の歩行者頭部傷害と車両前面形状の関 係についての一考察
講演者名 (Speaker name) 所属名 (Affiliation)	小寺 力 トヨタ自動車株式会社
誤 (Incorrect)	P2 3.1.解析条件 German In-Depth Accident Study(GIDAS)事故デー タ(1999-2013)
正 (Correct)	P2 3.1.解析条件 German In-Depth Accident Study (GIDAS)事故デー タ(1999-2013) ⁽³⁾ P4 参考文献に下記を追加 (3)Hannover Medical School : GIDAS Analysis Head Impacts of Pedestrians and Bicyclists in Road Traffic Accidents with Cars Importance of Wrap Around Distance EAD for Injury Severity(2014)

学術講演会予稿集正誤表

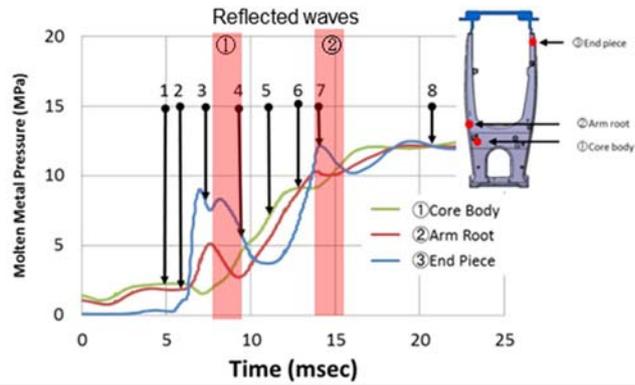
(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

学術講演会セッション 番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)	セッション番号 61 最先端生産技術による新しい車づくりの提案 Proposal of Advanced Automotive Manufacturing Technology 284
講演タイトル (Title)	アルミニウム高圧ダイキャスト製法における大型中空部品に有効な中子強度の解析手法 Effective Analytic Method for Predicting Breakage of Sand Core in Aluminum High Pressure Die Casting of Large Parts with Hollow Structure
講演者名 (Speaker name) 所属名 (Affiliation)	北川真也 Shinya Kitagawa 株式会社 本田技術研究所二輪 R&D センター Honda R&D Co., Ltd. Motorcycle R&D Center
誤 1 (Incorrect 1)	P,4 3.3.の 7 行目 「詳細部は Fig.11」
正 1 (Correct 1)	P,4 3.3.の 7 行目 「詳細部は Fig.10」

裏面に続く

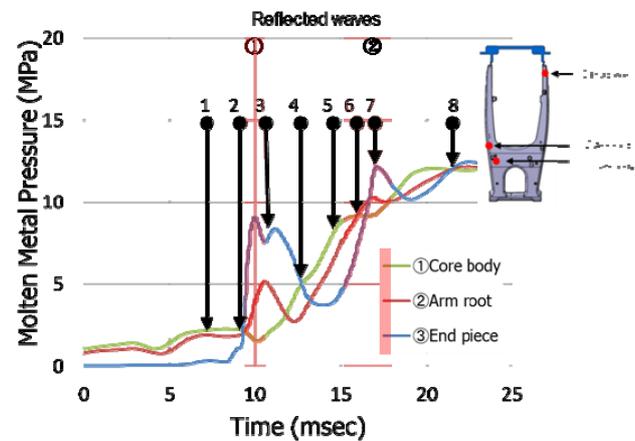
誤 2
(Incorrect 2)

Proceeding of P,4(Fig10)



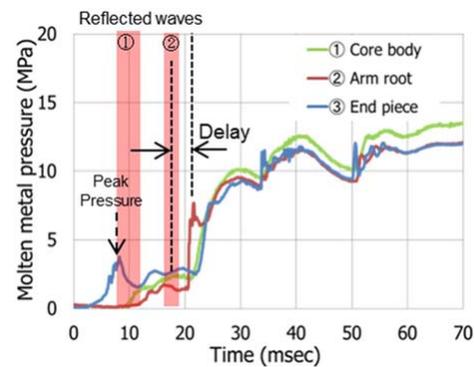
正 2
(Correct 2)

Proceeding of P,4(Fig10)



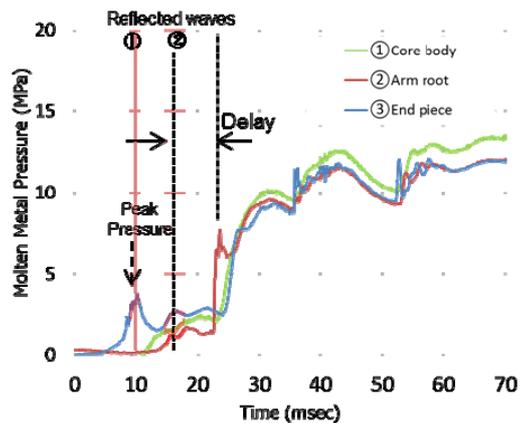
誤 3
(Incorrect 3)

Proceeding of P,5(Fig11)



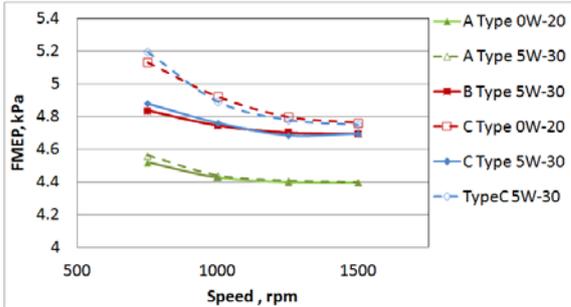
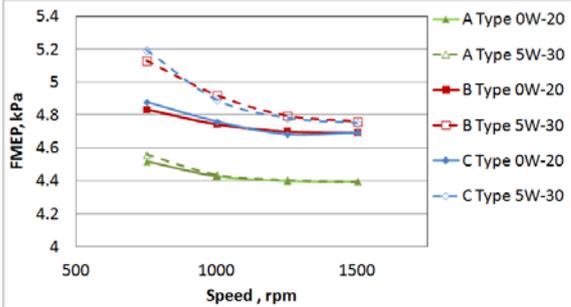
正 3
(Correct 3)

Proceeding of P,5(Fig11)



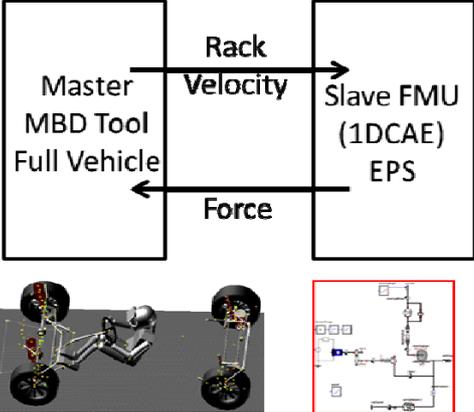
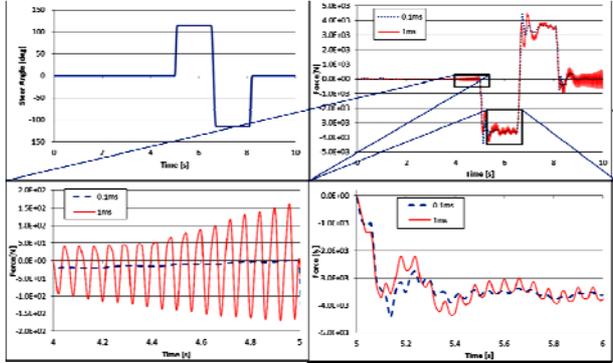
学術講演会予稿集正誤表

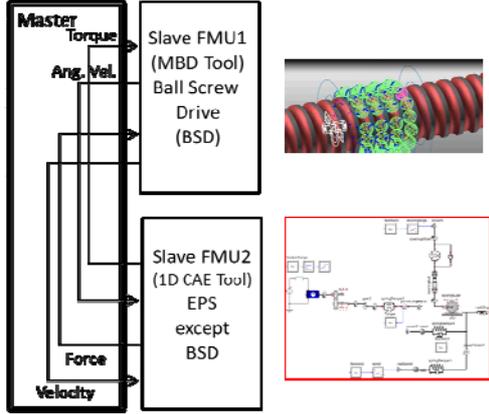
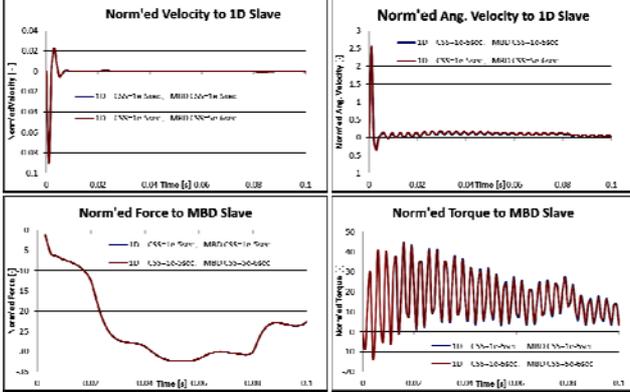
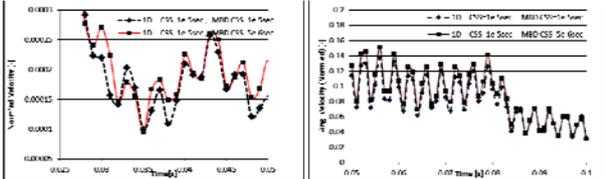
(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

<p>学術講演会セッション 番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)</p>	<p>73-潤滑油、潤滑技術とトライボロジー II</p>
<p>講演タイトル (Title)</p>	<p>ピストンリングの外周形状による外周摩擦力とオイル消費への影響 (第2報)</p>
<p>講演者名 (Speaker name) 所属名 (Affiliation)</p>	<p>臼井 美幸樹 株式会社 リケン</p>
<p>誤 (Incorrect)</p>	 <p>Fig.4 Calculated Result of FMEP</p>
<p>正 (Correct)</p>	 <p>Fig.4 Calculated Result of FMEP</p>

学術講演会予稿集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

<p>学術講演会セッション番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)</p>	<p>87 FMI (Functional Mockup Interface) によるモデル流通の最新状況 (87 Recent Movement of Model Exchange using FMI) 405</p>
<p>講演タイトル (Title)</p>	<p>EPS 開発におけるマルチボディ解析ツールと 1DCAE ツールの FMI 連成 (FMI CoSimulation between a Multibody Dynamics Tool And a 1DCAE Tool in EPS Development Process)</p>
<p>講演者名 (Speaker name) 所属名 (Affiliation)</p>	<p>広野 友英 Tomohide Hirono ニュートンワークス株式会社 NewtonWorks Corporation</p>
<p>誤 (Incorrect)</p>	<p>Fig. 2 (also Fig.1 Left in Summarized Paper) 差し替え</p>
<p>正 (Correct)</p>	
<p>誤 (Incorrect)</p>	<p>P. 2 右 9 行目 CSS を 0.1, 1, 5[ms] に設定した場合の結果を Fig. 3 に示す.</p>
<p>正 (Correct)</p>	<p>CSS を 0.1, 1[ms] に設定した場合の結果を Fig. 3 に示す.</p>
<p>誤 (Incorrect)</p>	<p>Fig. 3 差し替え</p>
<p>正 (Correct)</p>	 <p>Upper Left : Steering Angle Upper Right : Force from FMU Lower: Force from FMU - Magnified Fig.3 Simulation Results, CSS Comparison</p>
<p>誤 (Incorrect)</p>	<p>P. 2 右 13 行目 FMU から Master へ渡されるトルク</p>
<p>正 (Correct)</p>	<p>FMU から Master へ渡される力</p>

誤 (Incorrect)	Fig.8 (also Fig.1 Right in Summarized Paper) 差し替え												
正 (Correct)													
誤 (Incorrect)	Fig.9 差し替え												
正 (Correct)													
誤 (Incorrect)	Fig.10 差し替え												
正 (Correct)													
誤 (Incorrect)	P.4 4行目 角速度については150[Hz]												
正 (Correct)	角速度についても300[Hz]												
誤 (Incorrect)	Table 9 差し替え												
正 (Correct)	<table border="1" data-bbox="659 1628 1241 1776"> <thead> <tr> <th></th> <th>CPU Time (Master) [s]</th> <th>Ratio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MBD Slave</td> <td>4.01E3</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Co-Sim(Conventional)</td> <td>4.83E3</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>2 Slave</td> <td>8.01E3</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>		CPU Time (Master) [s]	Ratio	MBD Slave	4.01E3	1	Co-Sim(Conventional)	4.83E3	1.2	2 Slave	8.01E3	2
	CPU Time (Master) [s]	Ratio											
MBD Slave	4.01E3	1											
Co-Sim(Conventional)	4.83E3	1.2											
2 Slave	8.01E3	2											