

設計見直し機運高まる

自動車

自動車部品業界で部品をリサイクルしやすくするために、設計を見直す動きが強まっている。自動車メーカーは自動車リサイクル法の施行以降、使用している部品の再資源化を推進している。燃費向上や小型軽量化への対応を機に、改めて部品設計を見直し、再利用しやすいよう材料を含めて再検討する。リサイクルの裾野がさらに広がっていった。

車部品業界

リサイクルをしやすく

大手ランプメーカーは自動車用ヘッドランプへの発光ダイオード(LED)の採用に伴い、周辺材料を見直す。小糸製作所などはLEDは従来の光源に比べ熱が少ないため、光を反射拡散するリフレクターに耐熱性が強くないポリプロピレン(PP)の採用を検討する。リサイクル性が高い上従来の材料に比べ安いコストも低減できる。LEDは現在、トヨタ自動車の高級車1車種の搭載に限られるが、今後、搭載車種が増え規模のメリットが出れば切

材料含めて再検討

り替わる可能性は高い(ランプメーカー首脳)。矢崎総業などは車の電子制御の進展に伴い、車体内の電線の結合や分岐する端子を集約する電源ボックスも設計を再検討している。現在、1台につき1〜2個電源ボックスを搭載しているが、ブロックを4個程度に小型分割化する開発が進む。電装品とボックスをつなぐ組み電線の短線化に寄与する。

また、同ボックスはエンジン内部に設置するた

め、素材に耐熱性が求められる。分割することで、エンジン外にも設置でき、安価でリサイクルしやすい部材を使えるようになる。2012年以降の普及が見込まれている。

月ライン停止日設定

三菱自動車は23日、在庫調整の一環で4月に国内3工場(4〜8日間のライン停止日を設定する)と発表した。名古屋製作所岡崎工場(愛知県岡崎市)は3月にライン停止日を設定しなかったが、販売が依然として低調なため再設定する。ただ、

05年の自動車リサイクル法制定以降、完成車メーカー各社は車体の再資源化を加速。特に解体リサイクルの視点が設計に反映されている。また、販売会社などから修理交換した部品を回収し、新

三菱自動車は23日、在庫調整の一環で4月に国内3工場(4〜8日間のライン停止日を設定する)と発表した。名古屋製作所岡崎工場(愛知県岡崎市)は3月にライン停止日を設定しなかったが、販売が依然として低調なため再設定する。ただ、

「2月が減産の底」(広報)としており、前年同月比では3月、4月ともほぼ同程度の下落率になると見ている。

水島製作所(岡山県倉敷市)の乗用車ラインで5日間(3月は8日間)、同軽自動車ラインで4日間(同2日間)、

パジェロ製造(岐阜県坂祝町)で8日間(3月は6日間)のライン停止日それぞれを設定。パワーレイン製作所は車両組み立てに準じて停止日を設定する。

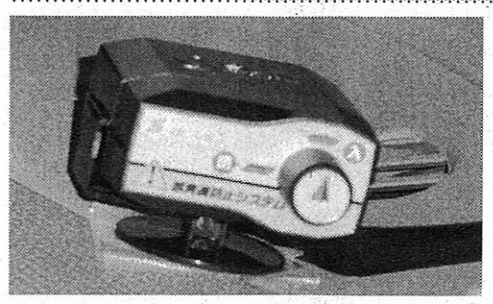
廃バンパーを再利用

マツダが破砕成形装置 サタケと共同

マツダは23日、精米機最大のサタケ(広島県東広島市)と共同で、廃車バンパーを破砕し、ペレットに成形する装置を開発したと発表した。精米用の石抜き機やゴム、食品加工に使う二ターミ混練機を活用し塗膜を除去する。マツダ車だけでなく、他メーカーのバンパーでも80%を再利用する。今後は量産技術と再生した材料の活用方法確立を目指す。

品も破砕する刃物を組み込み、石抜き機を使って金属を高度に選別する。これによって製造年代やメーカーの違うバンパーの同時処理ができるようになった。塗膜除去は二ターミ混練機の高いせん断力で取り除く方式。材料の組成や塗膜密着性を問わずリサイクルを可能にした。

新技術は日米欧で特許出願し、すでに欧州では2月に取得している。今後は再生素材の他メーカーへの販売、あるいは再生工程を技術供与して特許料収入を得るなどの事業展開を狙っている。



踏み間違いの事故回避

事故の多くは自動車発進やバック時に発生し、とっさの判断ミスでの踏み間違いが多くの原因という。

サン自動車工業(東京都世田谷区、鈴木順社長、03・3708・3333)が発売した「S-DRIVE誤発進防止システム」は、停止や低速時に急激なアクセル操作を行うとエンジンをアイドルリング状態に戻す。この

ほと一部販売店向けに説明会を実施。鈴木社長は普及へ手応えをつかんだ。

ベトナム工場増設延期

日本電産 トイソク 早くても今秋以降に

【厚木】日本電産トイソクは自動車部品を製造するベトナム工場(ホーチミン市)での新工場棟建設を延期する。最近の受注急減に対応した。当

建設を延期する。最近の受注急減に対応した。当

初計画では08年11月に着工を予定していたが、早くても今秋以降になる見通しで、稼働は2010年以降にずれ込むことになる。

ベトナム工場には現在五つの建屋があり、無段変速機(CVT)や自動変速機(AT)向けの制御部品であるコントローラバルブや電磁弁ユニットなどを製造している。

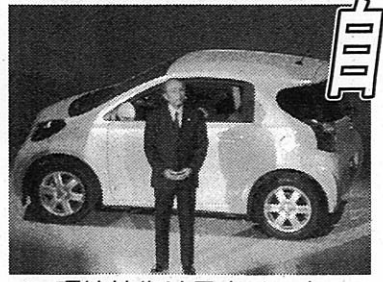
お墨付きを得たことになり、トヨタ自動車の小型車「iQ」やホンダのハイブリッド車「インサイト」をはじめ、日系メーカーが持つ低燃費の車体やパワートレイン技術は国際競争力の源泉だ。莫大な予算を投じて確立した技術を一方的に利用されては損害が大きい。

自工会関係者は「中国での省エネ対応は不可欠。環境技術移転は各社

日本自動車工業会(自工会)が日中両国間で08年5月に確認された環境技術移転の方針を受け、技術移転のあり方の検討を始める。中国が北米を上回る自動車大国になるのは時間の問題で、地球環境保全の観点から低燃費技術など環境対応の高度化が待ったなし。ただ、日本の自動車業界には特許法が十分でない中国で、競争力の源泉である環境技術が現地メーカーに一方的に侵害されるのではとの危機感が募っている。(今西丈典)

日中間の技術移転のあり方

自工会が検討開始



「個別のプロシエクトは民間ベースで個々に取り組んでもらうことになり。国土交通省の環境関

競争力の源泉に危機感

日本は09年秋をめどに「日本ASEAN環境行動計画」を策定する計画。途上国に対する制度や新技術支援の方向性を示す。計画には「環境技術に関する支援協力」が含まれており、燃費低減技術が目玉の一つだ。トヨタ自動車など日系

ウハウは契約終了後に「ライセンス料をフリーにされてしまう」(業界関係者)など日米欧では考えられない問題を抱えている。

日中間で環境技術の足並みをそろえる意向だ。日本政府にも車業界の懸念を払拭する後押しが求められている。

アパビの投資会社出資9.1%、筆頭株主に「アパビ」を1株を100万円で増資で得ることに賛同し、発行株式すべてをアパビが保有する(UBA)

アパビは「アパビ」を1株を100万円で増資で得ることに賛同し、発行株式すべてをアパビが保有する(UBA)