

自動車メーカー各社が

高強度の高張力鋼板（ハイテン）材の採用を広げている。センター・ピラーなど車体骨格に採用することで、強度や安全性を確保しながら鋼材の使用量を削減。車体の軽量化

を実現し、燃費性能向上やコストの低減効果も期待できる。報道陣向け公開が20日始まった「第43回東京モーターショー」（23日から一般公開）の出展車種でもその傾向が顕著だ。

（1面参照、編集委員
・村上毅）

富士重工業が2014年に発売する新型ワゴン車「レヴォーグ」。強度が必要なセンター・ピラーやフロントフレーム、アームレストにハイテン材

車向けハイテン材 脚光



東京モーターショー

を採用。採用比率は5割超で、一部に引っ張り強

度980メガパルス級の超ハイテン材も使用した。旗艦

車種の「レガシィ」と比べ車体重量を約20キログラム減。スバル技術本部車体設計部の白昌鎧主査は

「軽量化の要望や安全意識も高まっている。超ハイテン材の比率を高めたい」と意気込む。

またホンダが市場投入する背高ワゴンタイプの軽自動車「N-WGN（エヌ・ワゴン）」もハイテン比率は約5割と高水準。新たに1470メガパルス級も採用し、車体重量を従来比で約15キログラム軽量化

富士重の新型ワゴン車「レヴォーグ」。一部に超ハイテン材も採用し車体重量を20kg軽くした

骨格部材 5割超す採用

した。異なる板厚（差厚）の突き合わせ溶接で、もハイテン材を590メガパルス級から780メガパルス級に切り替えた。「強度とコストとの兼ね合いで軽量化の挑戦は進める」（人見康平本田技術研究所四輪R&Dセンター主任研究員）構えだ。

日産自動車が11日に公開した国内市場向けスポーツセダン「スカイライナー」も北米で先行販売する「インフィニティQ50」と同様、1・2メガパルス級の超ハイテン材を使用している。980メガパルス級から置き換えを図り、ハイテン材比率を向上している。インフィニティ事業本部ものづくり・クリエイティブ本部の長谷川聰車両開発主管も「今まで板厚でカバーした部分を材料

でカバーできれば、それだけで軽くできる」と強調する。

各社、軽量化の切り札に

世界鉄鋼協会がまとめた10月の世界（65カ国・地域）粗鋼生産量は前年同月比6・6%増の1億3426万2000トント

で力バーできれば、それだけで軽くできる」と強調する。

世界粗鋼生産
10月 6.6% プラス
欧米・韓国も増加

レーター

JNC、15年から量産

22億円投資 市原に新設備

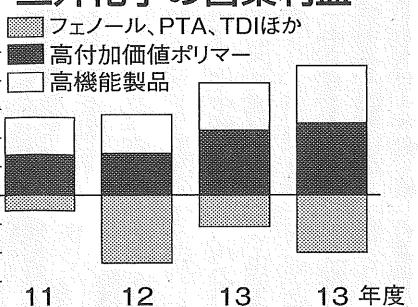
チッソの事業会社JNCは2015年初めにも車載用リチウムイオン二次電池（LIB）用セパレーターの

復権
モノづくり
連結子会社であるJ
乾式を採用。素材はポリ
プロピレンで、ポリエチ

レンより融点が20度C高い。情報家電用より高出力の車載用途に求められる耐熱性に配慮した。セパレーターは微細な多孔構造で、膜間で漏れないように開発している。液晶事業やポリエチレンなどが基礎化粧品事業が成熟する

中、車載用LIB素材の中、車載用LIB素材の成長に期待する。車載用LIBは電気自動車に先立ち、15年ごろにHV用途で需要が拡大する見通しで、素材各社は投資を拡大。乾式法セパレーターでは、三菱樹脂が年産能力2700万平方㍍の製造設備と建屋に計35億円を投じた。

三井化学の営業利益



は日本、シンガポール、12月に完成する中、日本の各生産拠点の地盤拡張化やコスト削減、地域連携を実施。PT Aも地産地消を促進す

世界（65カ国・地域）粗鋼生産

