

反転攻勢に向けた

□57■

ー中期経営計画で電動化対応を柱に据えている

ー電動化対応を加速するた

冷却するための走行風を確保しづらいといった課題がある。こ

用車については自動車メーカーの方向性が固まっており、それと組むサプライヤーも決まつて

命宣告を受けている部品もあ

ートランへの取り組みは

ー自動車のライフサイクル全

体を見た上で取り組む必要があ

うした商用EVならではの事情を把握した上で製品開発ができることが強みになる」

「現在、次世代車向けラジエーターを開発中だが、ターゲットにしているのは商用車だ。乗

「手がけている中で、EGRクーラーや燃料タンクなど、余

で品質を向上できる。組み立てやロウ付けの工程をロボットで状態監視しており、今後はAGV(無人搬送車)を導入して部品の搬送も自動化したい」

以前は生産量が安定し、業績も伸びていたため、見えていなかつた課題もある。コロナ禍の終息後、以前より業績を良くするために今は悪い部分を一つひとつ潰している段階だ。そのため、生産設備へここ2年、積極的に投資している。工場の自動化も推進しており、職場環境の改善も図っていく」

戦略開発室で電動化対応加速

連の市場調査や、電動車シフト

に向けた開発や販売戦略を検討する。これまで当社が手がけてきた熱交換器はEVでも必要だ。モーター・バッテリーの放熱に必要なからだ



落合 久男
社長

新興国では内燃機関が残っているだろう。ハイブリッド車に使われるものもある。電動車シフトへの対応を進めると同時に、エンジン回りの部品についても考えていかなければならない

ー工場の自動化を進めている。原材料の調達、製造した部品を取り付けた自動車の走行時、そしてリサイクルにまで目を向けることが大切だ。まず取り組むべきは製造工程での二酸化炭素(CO₂)排出量を削減すること。次に自動車の燃費や電費の向上につながる部品を供給すること。最終的には再生可能エネルギーで工場を動かすといったことも進めていかなければならぬ」

「コロナ禍で見えた課題は人に頼る工程を減らすこと

東京ラチエーター製造

「エンジンは登坂や高速走行時に動力を多く使うため、冷却するための水の流量をそのつど変えていく。EVの場合、モーターの熱がある程度一定水準で、水の流量を大きく変えなくてすむ。また、ショベルカーなどは走行距離が短いため、水を

スマートファクトリーを推進

《記者の目》世界各地で環境規制が強化され、電動車シフトが加速する中、EVやFCVに適した熱交換器の開発にシャシーメーカーと共に取り組んでいる。最初のターゲットとして競合の少ない商用車を据える。ここでの取り組みが電動車時代を生き残れるかの試金石となる。

(赤石 達真)