



2019年6月12日

2018年度(第49回)日本溶接協会賞受賞について

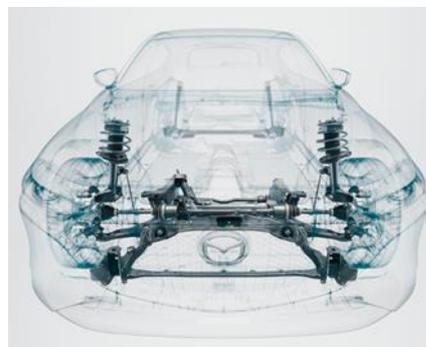
マツダ株式会社(以下、マツダ)は、「2018年度(第49回)日本溶接協会賞」において、株式会社神戸製鋼所(以下、神戸製鋼)との共同開発による「自動車足回り向けスラグ低減溶接プロセスの実用化」で技術賞(本賞)を受賞しました。

日本溶接協会賞は、1970年に設けられ、一般社団法人日本溶接協会が、日本の溶接界に多大な貢献があった者を顕彰するものです。技術賞(本賞)は、日本の溶接技術の発展に寄与した技術を開発した者に与えられます。マツダの日本溶接協会技術賞の受賞は今回が初めてとなります。表彰式は2019年6月12日(水)に東京ガーデンパレス(東京都文京区湯島1-7-5)にて行われます。

この度受賞した「自動車足回り向けスラグ低減溶接プロセス」は、足回り部品の防錆性能を高める画期的な製造方法であり、量産車としては「MAZDA3」に世界初採用し、今後順次他の車種に展開する予定です。



MAZDA3



足回り部品

今回受賞した技術および技術者は次の通りです。

■ 技術賞(本賞)

受賞対象:自動車足回り向けスラグ低減溶接プロセスの実用化

受賞者: 井海 和也 (いかい かずや)	株式会社神戸製鋼所 溶接事業部門
山崎 亮太 (やまさき りょうた)	株式会社神戸製鋼所 溶接事業部門
鈴木 励一 (すずき れいいち)	株式会社神戸製鋼所 技術開発本部
田中 正顕 (たなか まさあき)	マツダ株式会社 車両開発本部
深堀 貢 (ふかほり みつぎ)	マツダ株式会社 技術研究所

近年、環境性能や走行性能の向上のため、車両軽量化が積極的に進められています。車両軽量化には、鋼板の薄板化は不可欠ですが、薄板化においては接合部の性能確保が課題であり、そのために連続接合可能なアーク溶接を多用しています。このアーク溶接では、溶接ビード上にスラグが発生・付着した場合、錆の原因となり、耐食性の向上が課題でした。マツダと神戸製鋼は、スラグの発生メカニズムまでさかのぼり、アーク溶接のシールドガス中の CO₂ 量を最適化し、新型溶接ワイヤー「MIX-1MS」*の共同開発を行い、「自動車足回り向けスラグ低減溶接プロセス」を考案しました。さらに、新プロセスの安定化を図るために、シールドノズルの径を最適化することで、スラグの発生を大幅に減らすことに成功しました。

マツダは、今回の受賞を励みに、将来においても「地球」「社会」「人」とクルマが共存する世界の実現を目指し、「走る歓び」にあふれたカーライフを通じて、お客さまの人生をより豊かにし、お客さまとの間に特別な絆を持ったブランドになることを目指してまいります。

以 上

* 「MIX-1MS」はマツダと神戸製鋼が共同開発した新型溶接ワイヤー

【ご参考】

■一般社団法人 日本溶接協会

<http://www.jwes.or.jp/>

■株式会社 神戸製鋼所

<https://www.kobelco.co.jp/>

■マツダ技報 2017 ハイアルゴン溶接の技術開発

https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/innovation/technology/gihou/2017/files/2017_no022.pdf