

中国制振材事情（２）

元（株）セキソー
中山 好雄

リタイヤ後２年を過ぎて、時折中国にある制振材関連のメーカーを手伝っておりますが、そこで聞きした関連の情報をご紹介します。

中国に１００以上のカーメーカーがひしめいていることは、以前ご紹介いたしました、最近になってもあまり統合は進んでいないようです。しかし、２００９年度の生産・販売台数が１３００万台を超え、（ちなみに日本は４９０万台）今後も拡大の様子を見せている現在では、上位１０社程度の生産・販売が７０％を超えているらしく、大手による寡占が進んできています。

上位にあるのは、やはりドイツ系のメーカーで、上海大衆、一汽大衆、などのフォルクスワーゲン系列、現代などの韓国勢、後に長安や吉利といったローカルメーカーが続いています。ご存知のように、ドイツ車は日本と同じように、車両設計における防音手段として、制振を重要視した車づくりを行ってきました。（ベンツは少し違いますが）また、同じく上位にある韓国勢も日本の設計手法を見てきていますし、ローカルの中国メーカーはドイツや日本を見ている（というか、模倣している）ので、自動車部品としての制振材はとてつもない需要が出てきました。これは、かつて日本における国内生産がピークだった頃の需要もはるかに越えるもので、今制振材メーカーは増産に必死です。

制振材メーカーが中国にどのくらいあるのかはわかりませんが、生産量の多いメーカーはやはり１０社くらいようです。私の手伝っている会社も３直フル生産をやっていますが、増産、それ新規設備を、とはならず、こっちをいじり、あっちもいじり、という具合にちまちまやっているの、どのくらい生産能力が上がってきているのかよくわかりません。とりあえず、デリバリは確保しているという感じのようにみえます。

制振材の新規開発について、日本ではこと車両に関しては大体成熟し、設計も吸音を主体として軽量化をはかる方向にシフトしているわけですが、中国ではバリエーションの試行錯誤がまだ若干残っています。トヨタ系列で普及している塗布型の制振材については、まだ採用しているメーカーはないようですが、このくらい生産が増えてくると考えるメーカーも出てくるかもしれません。



アスファルトを満載したトラック。此处には過積みという概念はありません。

制振材メーカーの悩みは、主材料であるアスファルトの品質が安定しないことです。親方五星旗（？）の中国石油が相手なので、品質の改善を望むべくもありません。使用しているアスファルトはブローン系が多く、ローリーの普及がイマイチの当地では、トラックに山のようにバラ積みして持ってきますが、特に夏場の積み下ろしの大変さは想像を絶するものがあります。

中国汽车工程学会（SAE-China）で、最近旬の言葉はVVTとNVHです。ローカルのメーカーもそろそろ独自で車両設計を考えなければならない段階に入ってきて、NVHは車両価値を計る上で大事な

ことらしい、と気がつき始めたという感じでしょうか。ただ、中小のメーカーにとっては何をどう