

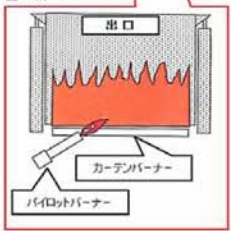


② 熱処理浸炭炉の種火(ブタンガス)削減(※2)

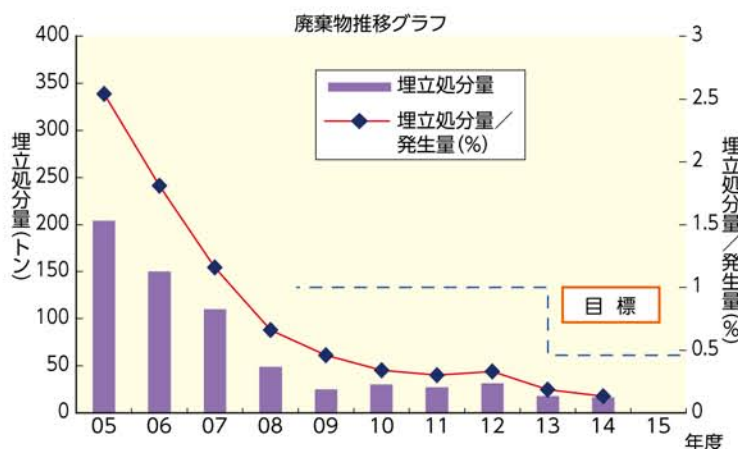
★昨年紹介しました改善ですが、1年間の実績を踏まえて、2014年度「いすゞ自動車省エネ・3R大賞」における、唯一の大賞をいただきました。

熱処理浸炭炉の出口扉には、パイロットバーナー(種火)が設置されており、長期連休を除き燃焼し続け、燃料であるブタンガスを使用している。

パイロットバーナーに間欠着火装置を取付け、ブタンガスの使用を削減する。既存設備設置は初めて。
CO₂: 38トン/年(6基)

| パイロットバーナーとフレイムカーテンの役割 | | 2/ |
|---|--|----|
|  |  | |
| <p>B7 浸炭炉 出口側</p>  <p>出口 カーテンバーナー パイロットバーナー</p> | <p>フレイムカーテン着火(浸炭済ワーク排出時のみ着火)</p> <p>パイロットバーナーは、フレイムカーテンを着火させるための「種火」の役割を果たしており、全浸炭炉に取り付けられている。 フレイムカーテンはパイロットバーナーの直下に設置されたカーテンバーナーから噴き出す炎の事を指し、浸炭済ワークを排出する時に炉内に空気が入らないよう、出口を「炎のカーテン」で遮るようになっている。</p> | |

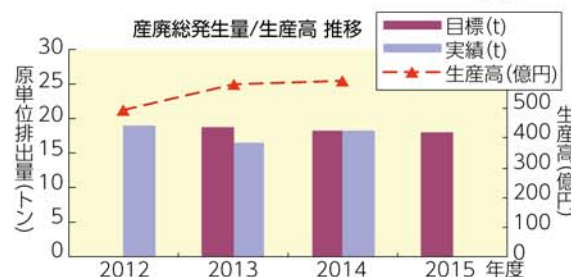
廃棄物削減



2014年度は過年度より進めてきた分別収集による再資源化及び有価物化より、目標過達となりました。

又、ゼロエミッション率(埋立処分量/総発生量)は、2013年度より目標を見直し、1%⇒0.5%以下と厳しい設定に対して、0.09%と達成させることができました。

更に2013年度より着目した廃棄物総発生量/生産高の削減も、2012年を基準とした目標を達成させることができました。



◆ 改善事例

動力計冷却水汚泥対策、水質改善

当社は主力製品であるエンジンの性能・耐久試験の為に18ものテストベンチがあり、エンジン並びに動力計稼働には冷却水を循環させて使用している。

エンジン



動力計



①軟水処理装置



クーリングタワー



③セパレータ(遠心分離)

②水処理装置(高分子化)

〈問題点〉

- 地下水使用の為、冷却水路にカルキが析出堆積し、動力計過熱を引き起こす。
- クーリングタワー内の埃等が冷却水中に混ざり循環、FILTERの詰まりが発生し、動力計保護のため頻りに清掃している(ほぼ毎日)。

〈対策〉

- 軟水処理装置：冷却水中のカルキ分を除去。
- 水処理装置：水を高分子化し汚れを取る、イオン状シリカ除去、殺菌。
- セパレータ(遠心分離式)：冷却水中の微小な埃、砂を分離、採取。

〈効果〉

- 環境に配慮し「薬剤を一切使わない」対策を目指し実践。
- 軟水処理では除去不能なイオン状シリカも除去出来た。殺菌効果も有り、地下水槽やクーリングタワー内に藻や緑系生物も無くなった。
- 水資源及び動力計O/H・清掃頻度削減(経費削減)

★この活動は2014年度「いすゞ自動車省エネ・3R大賞」の優秀賞をいただきました。(※3)