

製品に対する環境配慮

川崎重工グループの主な取り組み

川崎重工グループは、製品を通じた環境貢献を「グループミッション」の柱の一つと考えています。製品アセスメントの実施や、海外の法規制・業界の自主規制などへの対応を徹底し、グループ全体で製品に対する環境配慮を推進していきます。

製品アセスメントの実施

当社は、新規開発・設計製品や特に重要な製品に対して、省資源、省エネルギー、リサイクルなどについて製品アセスメントを実施し、製品のライフサイクルでの環境負荷の低減を目指しています。製品の種類によって具体的な評価方法が異なるため、各々の事業部門ごとに「製品アセスメント規程」を作成し、製品特性に合った対応が可能ないようにしています。

製品アセスメントの主な評価項目は右の通りです。

- 1 製品の減量化
- 2 製品の省エネルギー化
- 3 製品の長寿命化
- 4 製品の安全性と環境保全性
- 5 製品の廃棄・リサイクルへの対応
- 6 トラブルなどの緊急時の環境影響
- 7 使用・メンテナンスなどのための情報の提供
- 8 法規制への対応

ELV指令¹⁾、RoHS指令²⁾、REACH規則³⁾などの海外の法規制への対応

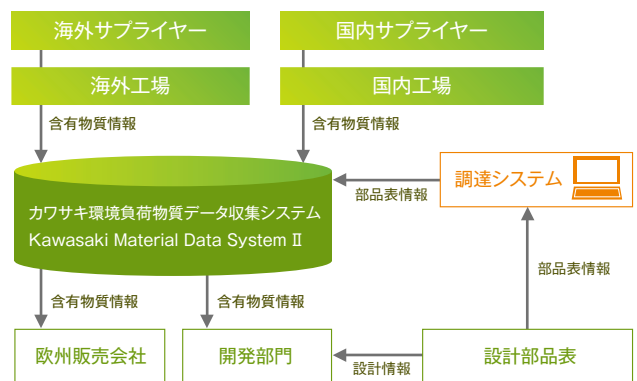
2000年以降、EUにおいては、ELV指令、RoHS指令、REACH規則などにより化学物質に対する法規制が強化されてきました。RoHS指令の対象は電気・電子機器類で、当社では、精密機械カンパニーが一部の製品について対応しています。ELV指令の対象は自動車で、二輪車は対象外ですが、モーターサイクル&エンジンカンパニーが(社)日本自動車工業会の自主取組として対応、精密機械カンパニーも一部の製品について対応しています。

REACH規則は、2007年6月から実施され、EUにおいて製造輸入されるすべての化学物質に適用されます。年間1トン以上の化学物質を製造・輸入する事業者は化学物質の登録が必要になります。当社の製品は、主に成形品であり登録の必要なものは限られますが、意図的に放出される物質および発ガン性を有するなどの高懸念物質についてはすべて登録や届出の必要があります。登録・届出以外にも、評価・認可・制限・情報伝達についての規制があり、サプライチェーン全体で自社の製品に含まれる化学物質の情報を把握するシステムが必要になります。

現在、車両カンパニー、モーターサイクル&エンジンカンパ

ニー、精密機械カンパニーが「グリーン調達」(冊子版26ページ参照)を実施し、化学物資の情報の把握の要請に対応していますが、モーターサイクル&エンジンカンパニーでは、IT化に取り組み、「カワサキ環境負荷物質データ収集システム(KMDS II)⁴⁾」を構築し、REACH規則はもちろん、その他の物質規制法案への対応体制を整備しています。

●モーターサイクル&エンジンカンパニーにおけるREACH対応



¹⁾ ELV指令:廃自動車に関するEU指令(リサイクル/重金属使用制限等)
²⁾ RoHS指令:電気・電子機器に対する有害物質使用制限に関するEU指令
³⁾ REACH規則:化学物質の登録・評価・認可・制限に関するEU規則
⁴⁾ KMDSII:Kawasaki Material Data System II

モーターサイクル&エンジン部門における取り組み

排出ガスのクリーン化

2009年度も昨年に引き続き、国内販売二輪車の排出ガスのクリーン化に取り組み、排気系の改良により、平成19年度国内排出ガス規制に適合し、高い環境性能を実現した大排気量クルーザーモデル「VULCAN 900 Classic」の販売を開始しました。

フューエルインジェクション(電子制御燃料噴射)システムなどの採用以外に排出ガス中の酸素濃度を検出するO₂センサーを採用し、燃料噴射量を緻密にコントロールすることで、触媒が効率よく機能する最適な空燃比を実現するとともに、ハニカム触媒の容量の増加により排出ガスに含まれる有害物質の浄化性能を向上させています。



VULCAN 900 Classic

また初心者入門用や、大型二輪ユーザーのセカンドバイクなどとして注目を浴びている小型・軽量な原付二種クラスにもフューエルインジェクションを採用し、低燃費かつ平成19年度国内排出ガス規制に適合する高い環境性能を達成した空冷単気筒の「KLX 125」および「D-TRACKER 125」の販売も開始しました。

3Rの推進

二輪車国内メーカー4社、輸入事業者12社が2004年10月から共同で運用している自主取組の「二輪車リサイクルシステム」において、当社の2009年度(6年度目)の実績は、リサイクル率87.6%に達しています(重量ベース、14ヶ所の処理再資源化施設の処理実績に基づき算出)。

また、新型二輪車では開発段階からリデュース・リサイクルなどの環境配慮設計に取り組み、設計/試作/量産の各段階の前で3Rへの取り組みの事前評価を行っています。特に、リサイクルしやすい材料の採用などによりリサイクル性の向上に努め、(社)日本自動車工業会が公表している「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年自工会)」に基づき算出したリサイクル可能率は、全機種90%以上を達成し、大半の機種は95%以上を達成しています。

環境負荷物質の廃止・削減

国内販売の新型二輪車は、既に(社)日本自動車工業会が定めた自主削減目標を達成して販売していましたが、その他の継続販売している二輪車でも自主削減の目標を達成しました。なお、国内販売の新型二輪車の環境負荷物質(鉛/水銀/六価クロム/カドミウム)の廃止・削減状況は、川崎重工ホームページの「車種別環境情報」で公表しています。



詳しくは:川崎重工「車種別環境情報」

http://www.kawasaki-cp.khi.co.jp/environment/model_eco/top.html

●(社)日本自動車工業会における新型車の「環境負荷物質削減目標」

削減物質	削減目標
鉛 ^{※1}	2006年1月以降、使用量は60g以下(210kg車重車)
水銀	2004年10月以降使用禁止 (交通安全上必須な部品 ^{※2} の極微量使用を除外)
六価クロム	2008年1月以降使用禁止
カドミウム	2007年1月以降使用禁止

※1 使用済みバッテリーは既に回収されており、目標値の対象外

※2 コンビネーションランプ、ディスチャージヘッドランプ等

汎用エンジン・ジェットスキーなどには(社)日本自動車工業会の自主削減目標のような重金属の国内規制はありませんが、二輪車に準じて廃止・削減に取り組み、鉛/水銀/カドミウムの目標は2007年度までに達成しました。さらに、ごく一部の部品で残っていた六価クロムについても、2008年度に廃止を完了しました。