

1 事業による価値創造

総合技術力で未来をひらく価値を創り出します



川崎重工グループのグループミッションは「世界の人々の豊かな生活と地球環境の未来に貢献する“Global Kawasaki”」であり、これは、『事業』を通じ、『持続可能性』『社会課題の解決』を目指していることにはかなりません。同時に、製品安全の確保、品質・お客様満足度の向上についても、さらなる向上に向けた取り組みを行っています。

目指す姿

製品開発

グループの総合力を活かして、高度な技術力で高機能・高品質の製品を開発します

製品責任

お客様の視点に立った、「信頼」「安心」の製品・サービスを提供します

お客様満足

お客様のニーズを満たし、感動を伴う製品・サービスを提供します

中期経営計画「中計2013」(2013～2015年度)期間中の目標・施策とアクション

目標・施策
● 事業および製品で持続可能な社会への貢献を目指している
● お客様に信頼される製品をつくり、品質・製品安全のさらなる向上を図っている
● お客様満足をフォローし、そのさらなる向上を目指している

アクション
※「事業による価値創造」の重点施策は32ページ「中計期間中の目標を目指すための具体的なアクション」に掲載しています。

2013年度の取り組み総括

製品安全、製品品質、お客様満足度などを向上させるための取り組みは、ものづくり企業として創業から一貫して注力してきた分野です。

「中計2013」期間中の初年度となる2013年度は、各カンパニーの取り組みとしては製品の品質および安全性向上についての取り組み内容の見える化の進展、顧客満足度調査に基づく施策の展開によるお客様満足度の

向上等の各領域における施策のほか、「顧客の価値創造」の視点で製品の開発を進めるなど、中期目標を目指した施策を推進しました。

今後も、より広い範囲で「社会課題の解決」と事業をさらにつなげていくため、課題の把握やステークホルダーとの対話などを継続していきたいと考えています。



「製品安全」「品質向上」「お客様満足向上」への取り組みについては、事業部門ごとに毎年順番に報告していきます。

1 製品安全への取り組み

「走る喜び・操る楽しさ」と安全性の追求



モーターサイクル&エンジンカンパニー
技術本部商品企画部 基幹職
谷川 弘史

二輪車の最も大切な機能は、走る・曲がる・止まるを確実に行うことです。二輪車は乗用車とは違い、走行しているときしか自立できず常に転倒の可能性があるので、すべての操作で適切なコントロールが必要です。しかし、

一見すると不安定に見える車体を大きく傾けて曲がるコーナーリングや、乗用車と異なる加速減速によるスピードコントロールは、二輪車特有の操る楽しさを実感できる部分です。

当社では得意とするレジャー用二輪車の分野で、十分安全性に配慮しながら、Fun to Ride、Ease of Ridingを提供するという、相反するかに見える要求に応えられるよう製品開発を行っています。以下に実例を紹介します。

カワサキのフラッグシップであるNinja ZX-14Rでは、加速するために最大限のトラクションをキープし続ける機構と、滑りやすい路面でも安定した車体挙動の維持を可能にする機構の2つの技術を統合した、最新スペックのKTRC（カワサキ・トラクション・コントロール）を搭載しています。モードは3つから選ぶことができ、オフ機能も備えライダーの技能に合わせた制御を実現しています。



KTRCの作動モード

長距離を走ることが多いツアーの1400GTRでは、タイヤの空気圧を常に計測できるTPMS（タイヤ・プレッシャー・モニタリング・システム）を装備し、操縦安定性の低下などの原因になる空気圧低下をメーターに表示し、すぐにライダーに知らせることができます。



TPMSの作動概念



マルチファンクションLCDメーター

日本市場で好評なNinja 400ではアナログタコメーターと、デジタルスピードメーター内蔵のマルチファンクションLCDを組み合わせたメーターを備え、LCDバックライトには夜間でも視認性に優れるホワイトLEDを採用してライダーが運転に集中できるように配慮しています。

Ninja 300と合わせて世界中で大人気のNinja 250には、250ccクラスではカワサキ初となるABS（ブレーキをかけた場合の車輪のロックを回避し、安定したハンドルコントロールを可能にする機構）モデルを設定し、緻密な液圧コントロールを可能とする、世界最小の最新コントロールユニットを採用したことで、自然な操作感を達成しています。

二輪車の世界でも乗用車と同じように技術の進歩は絶え間なく続いていて、次々と新しい技術が生まれ、エンジンや車体の設計に取り入れられています。当カンパニーでも、ライダーが「走る喜び・操る楽しさ」を存分に味わえるよう、安全性に配慮しながら製品開発に努めています。



小型ABSユニット

2 品質向上への取り組み

海外向け大型案件への取り組み



プラント・環境カンパニー 品質保証部品証一課長

藤野 弘明 (後列左より4人目)インドネシア調達先にて

当プラント・環境カンパニーは、セメント・化学等の産業プラント、LNGプラント、発電プラント、ごみ焼却プラント等多岐にわたる製品を手掛けており、殆どの製品が一品一様の受注生産であるという特徴があります。それら製品の一つにLNGタンクがありますが、当社播磨工場における溶接自動化やプレス方法改善によって、高品質かつ適正価格を実現し、顧客の信頼を獲得しています。

また、昨今の国際的なエネルギー需要の高まりを背景に、これまで国内市場で競争力を培ってきた製品群を、積極的に海外市場へ展開していますが、低価格化はもちろんのこと、ハイスペックかつ高品質への要求に、市場での競争は激化しています。また大型案件は、受注額が大きい反面、小さな間違いがプロジェクト全体の成否に大きな影響を与えるため、総合エンジニアリング力の真価が問われます。

- 担当者同士がバリアフリーなコミュニケーションを図り、円滑にプロジェクトを進めるための部門横断型プロジェクト体制の編成
- 見積・設計段階から徹底的に潜在リスクを洗い出す当カンパニー独自のフロントエンドエンジニアリングの実践
- 全社研修のほかにカンパニー内独自の教育研修プログラムの活用、OJT推進によりベテランから若手への技術伝承を積極的に実施などにより、総合エンジニアリング力のさらなる強化に努めています。

さらに、高まる品質要求に応えるため、

- 過去に起きた不具合情報を共有化し、生きた教科書として活用できるデータベースの構築
- 事前にリスクを洗い出し、対応策について見える化し、タイムリーかつチーム一丸でリスク管理に取り組むシステムの活用
- 技術・製品の標準化活動の推進
- 海外調達先の製作能力評価精度の向上
- 海外調達先での製作に関わる管理手法の効率化を実践し、日々、品質向上に取り組んでいます。

現在、オーストラリア・イクシスLNGプロジェクト・陸上ガス液化プラント向け低温タンクの製作が進行中です。9%Ni鋼、低温用炭素鋼で構成されるタンクの重要部位は播磨工場で作成していますが、炭素鋼で構成される屋根に関しては、当カンパニー初となる海外調達先での製作を試みています。屋根骨継部に関しては、労務費の高いオーストラリアでの据付コスト低減のため、一般的な溶接構造ではなくボルト構造を採用しました。その反面、構成パーツの製作精度への要求は従来構造より高まりましたが、播磨工場での経験者と海外プロジェクト経験者の連携により、国内製作に劣らぬ品質を確保しています。



播磨工場での9%Ni鋼タンク側板の自動溶接

今後、新興国の台頭による国際競争がより一層激化することが予想されますが、当カンパニーはさらなる品質向上に取り組み、総合エンジニアリング力を活かした国際競争力のある製品をグローバルに提供していきます。



インドネシア調達先からオーストラリア現地へ向けて出荷

3 お客様満足度向上への取り組み

ノウハウを活かしたプロダクトサポート



川重ジェイ・ピー・エス(株)
営業部長
渡邊 義弘

現在、わが国では22隻の全没翼型水中翼船「ジェットfoil」(JF)が運航されています。川重ジェイ・ピー・エス(株)では、JFを運航している船社に対し、技術サービス、部品供給、ガスタービンエンジン整備などのサポート業務を提供しています。

JFは、米国ボーイング社(ボ社)が航空機技術を転用して開発した、海の上を浮き上がり飛ぶように走る超高速船です。現在では、ボ社より製造販売ライセンスを取得した川崎重工が、世界で唯一のJF製造会社となっており(ボ社は既に撤退)、当社は、船舶海洋カンパニーをはじめ、関連各カンパニーの協力を得ながら、川崎重工グループのJFサポート業務窓口として、各船社からの各種ご要望にお応えしています。

各地で運航されているJFは、主に本土と離島とを結ぶ生活・観光・ビジネスなどの足として、今では各地域になくはならない交通手段となっています。そのため、事故やトラブルにより欠航する事態は極力避けなければなりません。

一方で、JFは航空機技術を基に製造されているため、その構成部品も特殊なものばかりです。当社では、船社の要請に対応するため、常に十分な量の各種部品を在庫管理しており、緊急に部品出荷の要請があった場合でも、365日、24時間体制で、必要な部品を出荷・供給できる体制を採っています。さらには、必要に応じて技術者を派遣し、トラブルシュートを行うとともに、その処置についてのアドバイスも行っています。

また、新たにJFを導入される船社は、運航するための知識やノウハウが乏しいため、操船と日常整備の対応について教育訓練が必要となります。当社では、座学から実地での操船訓練、メンテナンス実地教育に至るまで、船社のニーズに対応

した教育訓練メニューを取り揃えて、実施しています。最近では、2014年3月1日に就航したばかりの隠岐の島/境港航路の運航・整備関係者に対し、当社より一連の教育訓練を実施し、無事に就航を迎えることができました。なお就航後の訓練として、当社ではJFの夜間航行訓練用のシミュレーターを備えており、船社からのご要請に応じて、乗組員への夜間航行の教育訓練も行っています。

このように当社は、JFの運航がスムーズに行くよう陰で支えながら、お客様の満足を得られるよう日々活動しています。



新潟-佐渡航路を航行するジェットfoil

わが国のジェットfoil(2014年3月現在)

船番	オペレーター	船名	製造年
BJ-11	いわさきコーポレーション	トッピー7	1978年6月
BJ-15	佐渡汽船	ざんが	1979年11月
BJ-17	東海汽船	セブンアイランド愛	1980年8月
BJ-19	東海汽船	セブンアイランド虹	1981年2月
BJ-20	東海汽船	セブンアイランド夢	1981年4月
BJ-23	コスモライン(市丸グループ)	ロケット2	1984年6月
BJ-26	九州郵船	ヴィーナス2	1985年4月
KJ-01	佐渡汽船	つばさ	1989年3月
KJ-02	東海汽船	セブンアイランド友	1989年6月
KJ-03	JR九州高速船	ビートル三世	1989年9月
KJ-04	九州商船	ベガさす	1990年3月
KJ-05	JR九州高速船	ビートル	1990年4月
KJ-06	コスモライン(市丸グループ)	ロケット3	1990年7月
KJ-07	九州商船	ベガさす2	1990年10月
KJ-08	JR九州高速船	ビートル二世	1991年2月
KJ-09	九州郵船	ヴィーナス	1991年3月
KJ-10	佐渡汽船	すいせい	1991年4月
KJ-11	隠岐広域連合	レインボージェット	1991年6月
KJ-12	いわさきコーポレーション	トッピー2	1992年4月
KJ-13	いわさきコーポレーション	トッピー3	1995年3月
KJ-14	JR九州高速船	ビートル五世	1994年6月
KJ-15	コスモライン(市丸グループ)	ロケット	1994年6月

*BJはボーイング製、KJは川崎重工製