

ニューヨーク市交通局から地下鉄電車を追加受注

川崎重工は、ニューヨーク市交通局(NYCT: New York City Transit)から地下鉄電車「R160」140両を追加受注した。

今回の受注は、2002年10月にアルストム社(仏)と共同受注したベース契約660両(うち川崎重工は260両)に付随するオプション契約(オプション2)が行使されるもの。すでに2007年7月にオプション1として260両の追加受注を受けており、川崎重工の「R160」の受注総数は660両となった。本プロジェクトで川崎重工は、「R160」の車両設計および660両の車両製作を担当するほか、アルストム社製車両を含む

すべての「R160」車両(1,662両)の台車に川崎重工製が採用される。

「R160」地下鉄電車は、ステンレス車体に信頼性の高い制御装置や空調装置、ドア開閉装置、放送装置などを備え、安全性や快適性に配慮した車両である。川崎重工では車体構体製作をリンカーン工場(米国ネブラスカ州)で、機器取付と最終組立、試験をヨンカース工場(米国ニューヨーク州)で行なって順次、NYCTに納入している。

今回受注した140両は2010年3月までに納入される予定。



農林水産省がKプラントをバイオエタノール製造実証事業の事業主体として採択

カワサキプラントシステムズ(株)(Kプラント)は、農林水産省が公募した「ソフトセルロース利用技術確立事業(第2回ソフトセルロース利用モデル)」において、(社)秋田県農業公社とともに稲わらなどを原料とするバイオエタノール製造実証事業の実施主体に採択された。

本事業は、食糧供給と競合しない未利用資源の稲わらや籾殻などのソフトセルロースからバイオエタノール製造技術の確立を目指すもの。

今回の事業では、秋田県の全面的な支援のもと、大湯村(八郎湯干拓地)で採れた稲わらを使用し、バイオ燃料製造実証および走行実験についてKプラントが事業主体となり、2008年度から2012年度にかけて実証実験を行なう。そのバイオ燃料製造システムは、原料の前処理・糖化工程・発酵工程・蒸留工程で構成される。今回、Kプラントは稲わらの糖化工程で、新技術の「熱水式バイオエタノール製造技術」(Kプラ

ントとNEDO(独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)が共同開発中)を採用する予定。この方法は、硫酸を使わずに熱水を用いてセルロースの糖化処理を行なうもの。これにより硫酸の分離・回収・固定するための設備を必要とせず、反応容器の腐食対策の低減や硫酸回収設備削減などでコストを抑えることができる。

沖縄電力から世界最大規模のディーゼル発電設備を受注

川崎重工は、沖縄電力(株)から単機出力1万8,000kWというディーゼル発電設備としては国内最大(従来は単機出力1万kWが最大)で、世界でも最大規模の発電設備を受注した。

受注したのは石垣第二発電所5号機増設工事で、発電設備の設計、機関・発電機・配電開閉装置・制御装置の供給および据え付け、

建屋などの土木建築工事からなる発電所建設工事一式を契約範囲とするフルターンキー方式での引き渡しとなる。現地試運転後の最終的な引き渡しは2011年6月の予定。

石垣島ではすでに川崎重工が納入した単機出力1万kWの大型ディーゼル発電設備3機が主力機として順調に運用されており、今回の受

注はこの運転実績が高く評価されたものである。

■主要諸元

主 機 関：川崎-MAN18V48/60型
4サイクルディーゼル機関V型
18気筒 過給機付き
発電端出力：1万8,000kW/60サイクル
燃 料：C重油(発停時はA重油)

国内専用の大排気量ロードスポーツモデル「ZRX1200 DAEG^{ダエグ}※」を新発売

川崎重工は、大排気量ロードスポーツモデル「ZRX1200 DAEG」を2月1日に新発売する。

「ZRX1200 DAEG」は、独自のスタイリングと高い走行性能で人気の「ZRX1200R」の後継機種で、峠や市街地など日本固有の道路状況や、日本のライダーのニーズに合わせて造り込みを行なった、国内専用のフラッグシップモデル。スムーズでしかも力強いエンジン性能やコンパクトで扱いやすい車体といった従来モデルの良さを熟成させながら、さらなる走行性能の向上を追求した。水冷4ストローク並列4気筒DOHCエンジン(1,164cm³)は各部に改良が加えられ、高回転域の心地よい伸びとパワーフィールを実現しながらも、低中速回転域での扱いやすさをさらに向上させた。幅広い層のライダーがスポーツライディングを楽しめるロードスポーツモデルである。



お問い合わせ先 (株)カワサキモーターズジャパン
お客様相談室 ☎0120-400-819

※車体にも刻まれている「M(DAEG)」とは古代ルーン文字の一つ。英単語「DAY」の語源となったもので、「着実な成長」「進歩」「終わり始まり」「新しい展開」などを意味する文字として占術や護符に用いられている。「ZRX」というブランドを「熟成」させながら、新たなステージへ「飛躍」を遂げるという本モデルのコンセプトを「M」の文字に表現した。

潜水艦「うんりゅう」が進水

(株)川崎造船は神戸工場において建造中の、防衛省向け潜水艦「うんりゅう」の進水式を、防衛省関係者ほかの出席のもとに行なった。

本艦は優れた水中運動性能および推進性能を持ち、船体には高張力鋼が使用されている。また、スターリング機関採用による潜航性能の向上、各種システムの自動化、高性能ソーナー装備による操作能力の向上、ステルス性能の向上などを図るとともに、諸安全対策も十分に施されている。



LNG運搬船「LNG BARKA」を引き渡し

(株)川崎造船は、Lloyds TSB General Leasing(No.3) Limited向けに、4個のモス型球形独立型LNGタンクを持つ大型LNG運搬船「LNG BARKA」を引き渡した。

本船は、川崎造船が開発した15万3,000m³型LNG運搬船の第1番船で、世界の主要なLNGターミナルへの入港可能な14万5,000m³型LNG運搬船の船体寸法を保持したまま、LNG積載容量を従来よりも約8,000m³増量している。

本船は、LNGタンクに川崎造船が開発した川崎パネル方式防熱システムを採用。その高い防熱効果により、LNGの蒸発率は1日約0.15%と低く抑えられている。また、貨物タンク区画は二重

船殻、二重底構造で、LNGタンクはその内側に設置されているため、万一の船体損傷時でも直接タンクに損傷が及ばないようにしている。

■主要目

全 長：289.5m
幅 (型)：49m
深さ(型)：27m
総トン数：12万1,514トン
主 機 関：川崎UA-400型蒸気タービン機関×1基
(連続最大出力：2万7,600kW×82回転/分)
航海速度：約19.5ノット



建設機械事業で日立建機と提携

川崎重工は建設機械のホイールローダ^{*}事業などに関して、日立建機(株)およびTCM(株)(日立建機の子会社)との共同研究開発、および資本提携を決定。併せて、建設機械事業の組織再編(会社分割)を行なうことを決定した。

川崎重工、日立建機、TCMの3社は保有する技術力を結集し、2011年から実施が予定されている次期排ガス規制に対応するため、新型ホイールローダの研究開発を共同で行なう。

また、共同開発した製品はそれぞれ分担製造し、相互に供給し合う体制を整えることで3社のホイールローダ事業の競争力強化を図る。

川崎重工は、2009年4月1日を日処に、ホイールローダ事業を100%子会社として分社独立させる。日立建機は分社独立させるこの新会社に、2009年度中を日処に第三者割当増資の形で資本参加し、出資比率34%を保有する予定。さらに、それから3年後以降に新会社の過半数の出資比率を取得するオプションを保有している。

※ホイールローダ：建設現場などで土砂などをすくい上げるために使う建設機械。川崎重工は、1962年にホイールローダの生産・販売を開始して以来40年以上にわたり、総合技術力を活かして幅広いニーズに応えるホイールローダなどの建設機械を数多く生産してきた。

播磨工場内で川崎サイドスラスターの生産工場が操業を開始

川崎重工は、播磨工場内に建設を進めていた川崎サイドスラスターの生産工場を完成し、操業を開始した。

新工場「スラスター第1工場」は、川崎サイド

スラスターの増産を目的に神戸工場から生産拠点を移転した。サイドスラスターは、船舶を横方向に推進させる装置で、離着岸時の操船用としてコンテナ船、フェリーなどに広く利用され

ており、近年の海運業の隆盛を背景とした造船需要の拡大に伴い生産台数が急増している。新工場は、これらの需要増に対する新たな生産拠点として大きな役割を果たすことになる。

また、海底油田開発の活発化に伴うオフショア船需要の拡大などに対応し、その主推進機である旋回式スラスター「レックスベラ[®]」の増産を図るため、播磨工場で「スラスター第2工場」の建設計画を進めている。

■「スラスター第1工場」の概要

所在地：兵庫県加古郡播磨町新島8番地
生産品目：川崎サイドスラスター
生産能力：約500台/年
延べ床面積：約1万m²

