

二輪車・ジェットスキー[®]などの汎用機部門における取り組み

活動の
POINT

二輪車・ジェットスキー[®]などの分野においては、排出ガスのクリーン化、3Rの推進、環境負荷物質の廃止・削減・管理などについて目標を明確化し、その達成に向け活動に取り組んでいます。

排出ガスのクリーン化

2007年度も昨年に引き続き、軽二輪車の「Ninja 250R」「KLX250」および「D-TRACKER X」の3機種にフューエルインジェクション（電子制御燃料噴射）システムなどを搭載し、大幅な排出ガスのクリーン化を達成し、国内の2006（H18）年度から強化された二輪車排出ガス規制値をクリアして、2007年秋の東京モーターショーに出品し、2008年度から販売を開始しました。

これらの3機種には、最大限のパフォーマンスを得るため、微粒化インジェクターを採用し、特に日常的に使用する回転域における、非常にスムーズなエンジン特性を実現するとともに、排出ガスの清浄化のみならず、始動性の向上や高い燃費性能の実現にも貢献しています。



KLX250



D-TRACKER X

さらに「Ninja 250R」にはデュアルスロットルバルブも適用し、国内の新排出ガス規制に適合する高い環境性能を有しながら、全域にわたってレスポンスの良いパワーを実現しています。また、「Ninja 250R」では排気ポート近傍とサイレンサー内の二カ所※に「ハニカム触媒」を設け、厳しい国内の新排出ガス規制に適合するだけでなく、欧州で2006年から大幅に強化された二輪車排出ガス規制値（EURO-III）にも適合し、販売を開始しています。

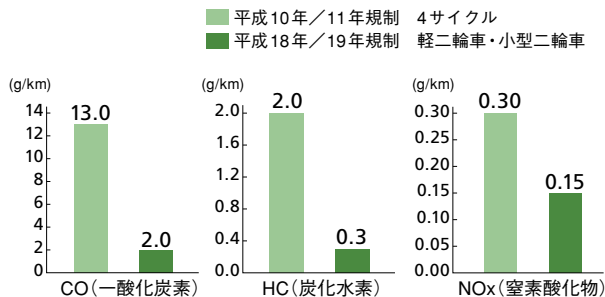
※ 一つ目の「ハニカム触媒」はできるだけ排気ポートに近づけることで効率を最大限に高め、2つ目の「ハニカム触媒」をサイレンサー内に使用することで、パワーロスを最低限に抑えながら、厳しい排出ガス規制に対応しています。



Ninja 250R

今後も排出ガスクリーン化のためフューエルインジェクションの搭載機種の拡充など新技術の適用拡大に取り組んでいきます。

国内二輪車排出ガス規制値比較（二輪車モード規制値）



国内二輪車排出ガス平成18年/19年規制の開始年月

車両区分	新型車の開始年月	継続生産車の開始年月
軽二輪車 (126cc~250cc)	2006年10月	2007年9月
小型二輪車 (251cc~)	2007年10月	2008年9月

3Rの推進

二輪車国内メーカー4社、輸入事業者12社の協力による自主取組にて運用している「二輪車リサイクルシステム」は、廃棄二輪車の引き取りにおいて、仕組み上のトラブルもなく、順調に稼働しています。

2004年10月から取り組みを開始した、このシステムにおける当社の実績は、4年度目（2007年4月1日～2008年3月31日）で、リサイクル率87.2%に達しています。（重量ベース、14カ所の処理再資源化施設の処理実績に基づき算出）

また、(社)日本舟艇工業会が自主取組として2005年から運用を開始した「FRP船リサイクルシステム」にも参画し、2007年からは2006年度の29府県に、新たに18都道府県を加え、すべての都道府県で廃棄ジェットスキー[®]の引き取

りを行っています。

リサイクルに関しては、こうした取り組みに加え、設計上の配慮として、リサイクルしやすい材料の採用や樹脂部品への材料表示などを実施し、2007年度に販売を開始した新型二輪車では、重量比で90%以上がリサイクル可能なように製造されています。

さらに、二輪車以外の汎用機分野において、ジェットスキーや汎用エンジンなども、二輪車に準じた設計上の配慮を行うことでリサイクル可能率を高めて製造しています。

また、リデュース(軽量化)に関しては、設計上の配慮として、モトクロスカー KXと同様な非常にスリムでタイトにコアとフィンを配置した大容量デュアルラジエターを前述の



KLX250のラジエター

「KLX250」「D-TRACKER X」に搭載し卓越した冷却性能を発揮しながら、軽量化を実現しています。

環境負荷物質の廃止・削減・管理

二輪車については、(社)日本自動車工業会の自主取組の目標達成を目指し、環境負荷物質の廃止・削減に取り組んでいます。また、ジェットスキーや汎用エンジンなどの、他の製品についても二輪車に準じた環境負荷物質の廃止・削減に向けた活動を行っています。

まず鉛に関しては、二輪車では、電子基板・電気部品のはんだおよび軸受・ベアリングなどを除き、2005年12月末で削減計画を完了しています。汎用エンジンについても2006年3月末までに鉛を含まない塗料へ転換し、削減に努

めています。

水銀は、二輪車の交通安全上必須な部品への極微量な使用を除いては、2004年9月末までに廃止しました。また、カドミウムは、電気・電子部品の一部にわずかに残っていましたが、二輪車・ジェットスキー・汎用エンジンとも2006年12月末までに廃止しました。

残る六価クロムも、金属部品やボルト・ナットなど、多くの部品の防錆処理などに使われていましたが、国内販売二輪車の量産部品については、六価クロムフリー品への切り替えを2005年度に一部の部品から開始し、2006年度は残りの部品を対象に順次切り替えを拡大し、(社)日本自動車工業会の環境負荷物質削減に関する自主取組の目標年である2008年1月までに六価クロムフリー品への切り替えを完了しました。

また、社内工程でジェットスキーなどのアルミ部品の防錆や塗装下地処理に使用される化成処理剤に含まれていた六価クロムも、2006年末までに代替剤への切り替えを完了しています。

ジェットスキー、汎用エンジンおよび輸出用の二輪車などのボルト・ナットなどについても、部品メーカーと連携しながら六価クロムフリー品への切り替えを拡大し、順次切り替えを行っています。

なお、日本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・削減状況につきましては、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.khi.co.jp/mcycle/model_eco/top.html

二輪車における環境負荷物質の廃止・削減状況

■ 当社の状況 ▼ (社)日本自動車工業会の自主目標

物質名	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
鉛		12月末：削減計画完了 ▼ (60g以下/210kg車重量、除バッテリー)			
		12月末：削減完了 (電子基板・電気部品のはんだ、軸受、ベアリングなどを除く)			
水銀	9月末：廃止 ▼ (交通安全上必須な部品への極微量使用を除く)				
	9月末：廃止完了				
六価クロム			12月末：国内販売新機種について廃止 ▼		
				12月末：廃止完了	
カドミウム			12月末：廃止 ▼		
			12月末：廃止完了		