

Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

Sustainable Finance Master Framework for Trustworthy Solution for the Future

Mar.2026

目次

1. はじめに	4
1) フレームワーク概要.....	4
2) 参照する原則等.....	4
3) 当社概要.....	5
2. 経営理念	5
1) 川崎重工グループのミッション.....	5
2) サステナビリティに関する基本方針.....	5
3) グループビジョン 2030.....	5
4) 川崎重工グループの重要課題（マテリアリティ）.....	8
5) サステナビリティ推進体制.....	9
6) 人財戦略の基本方針.....	9
3. 移行戦略と目標	11
3.1 クライメート・トランジション戦略とガバナンス	11
1) カーボンニュートラル戦略.....	11
2) 水素・カーボンニュートラル社会の到来.....	15
3) Kawasaki エコロジカル・フロンティアズ制度.....	17
4) 環境経営推進体制.....	19
3.2 ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ	19
1) マテリアリティ.....	19
2) TCFD 提言に沿う情報開示（シナリオ分析）.....	20
3.3 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略	21
3.4 実施の透明性	21
4. Sustainable Finance Master Framework For Our Group Vision 2030 ...	23
4.1 資金用途を特定する場合：グリーンボンド原則等に基づく開示事項	23
1) 調達資金の用途.....	23
2) プロジェクトの評価および選定プロセス.....	28
3) 調達資金の管理.....	28
4) レポーティング.....	28
4.2 資金用途を特定しない場合：サステナビリティ・リンク・ボンド原則等に基づく開示事項 ...	31
1) KPI の選定および SPT の設定.....	31
2) 債券およびローンの特性.....	32

3) レポーティング.....	32
4) 検証.....	32
5. Sustainable Finance Master Framework With Our Partners	33
5.1 お取引先/お客様によるフレームワーク活用について.....	33
1) フレームワーク策定の目的.....	33
2) 実務フロー	33
5.2 グリーンボンド原則等に基づく開示事項	34
1) 調達資金の使途	34
2) プロジェクトの評価および選定プロセス	35
3) 調達資金の管理	35
4) レポーティング.....	35

別紙 適格プロダクトリスト

1. はじめに

1) フレームワーク概要

川崎重工業（以下、当社）は、2021年7月のサステナビリティボンドの発行を皮切りに、環境・社会の持続可能性に貢献する資金調達（サステナブルファイナンス）を実施してきました。2021年にサステナビリティボンド・フレームワーク、2022年にサステナビリティ・リンク・ローン・フレームワーク、2023年にマスターフレームワークを策定しましたが、今般、グループビジョン2030「つぎの社会へ、信頼のこたえを～Trustworthy Solutions for the Future～」の実現に向けたサステナビリティ経営の取り組みを更に加速させるとともに、ステークホルダーとのエンゲージメント強化に努め、SDGs達成に向けた貢献と持続可能な社会の実現を目指すため、本フレームワークに改訂しました。

川崎重工グループ（以下、当社グループ）は、今後注力するフィールドを「安全安心リモート社会」、「近未来モビリティ」、「エネルギー・環境ソリューション」の3つに定めており、陸・海・空の幅広い事業分野で培った高い技術力を通じて、社会課題へのソリューションを提供することを目指しています。

グループビジョン2030実現に向けて本フレームワークに規定した、グリーン/ソーシャル/サステナビリティ/トランジション/ブルー/トランジション・リンク/サステナビリティ・リンクの各種ボンド/ローン/転換社債型新株予約権付社債（CB）等のファイナンスを活用し、先般設定した長期借入金に占めるサステナブルファイナンスの割合を2030年までに50%、2050年までに100%にする目標の達成を実現し、更なる資金調達基盤の拡充を図っていきます。

2) 参照する原則等

本フレームワークは、以下の原則等に則って策定しています。

- ・ グリーンボンド原則2025（ICMA：International Capital Market Association）
- ・ グリーンローン原則2025（LMA：Loan Market Association等）
- ・ ソーシャルボンド原則2025（ICMA）
- ・ ソーシャルローン原則2025（LMA等）
- ・ ソーシャルボンドガイドライン2021年版（金融庁）
- ・ サステナビリティボンドガイドライン2021（ICMA）
- ・ サステナビリティ・リンク・ボンド原則2024（ICMA）
- ・ サステナビリティ・リンク・ローン原則2025（LMA等）
- ・ グリーンボンドおよびサステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン2024年版（環境省）
- ・ グリーンローンおよびサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン2024年版（環境省）
- ・ Climate Transition Bond Guidelines（ICMA）
- ・ クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック2025（ICMA）
- ・ Guide to Transition Loans（LMA等）
- ・ クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針（金融庁・経済産業省・環境省）

- A Practitioner’s Guide for Bonds to Finance the Sustainable Blue Economy (ICMA / IFC : International Finance Corporation / UNEP FI : United Nations Environment Programme Finance Initiative / UNGC : United Nations Global Compact / ADB : Asian Development Bank)
- Guidelines for Blue Finance Version 2.0 (IFC)

3) 当社概要

当社は、創業者・川崎正蔵が「そのわざを通じて国家社会に奉仕する」という理念の下、1878年に川崎築地造船所を創設したのを始まりに、130年以上にわたり、陸・海・空の幅広い事業分野で、ものづくりを通じて培った高い技術力で社会の発展に貢献してきました。2026年現在、当社は国内外160社におよぶ関連企業とともに当社グループを形成しています。

当社グループは、航空宇宙システム事業、エネルギーソリューション&マリン事業、精密機械・ロボット事業、車両事業、パワースポーツ&エンジン事業という多彩な領域で高度な技術力を発揮するとともに、領域を超えたシナジーの追求により、新たな価値を創造し、地球環境との調和を図りながら、より豊かで美しい未来社会の実現を目指します。

2. 経営理念

1) 川崎重工グループのミッション

当社グループは、創業の理念を受け継ぎながら、2007年には、21世紀において果たすべき社会に対する役割をグループミッション「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”」として制定しました。世界を取り巻く社会課題に対し、多様で高度な技術力を駆使して課題解決に貢献することにより、新たな価値を創造し続けています。

2) サステナビリティに関する基本方針

本方針は、グループミッションの達成に向けて、将来にわたり世界が直面する様々な社会・環境課題に対して革新的な解決策をつくり出すことにより、持続可能な社会と当社グループの継続的な企業価値向上をともに実現するための経営の長期的なあり方を示すものです。

- ① 社会課題への挑戦
- ② 責任ある企業行動
- ③ 経営基盤の強化

サステナビリティ経営方針の位置付け



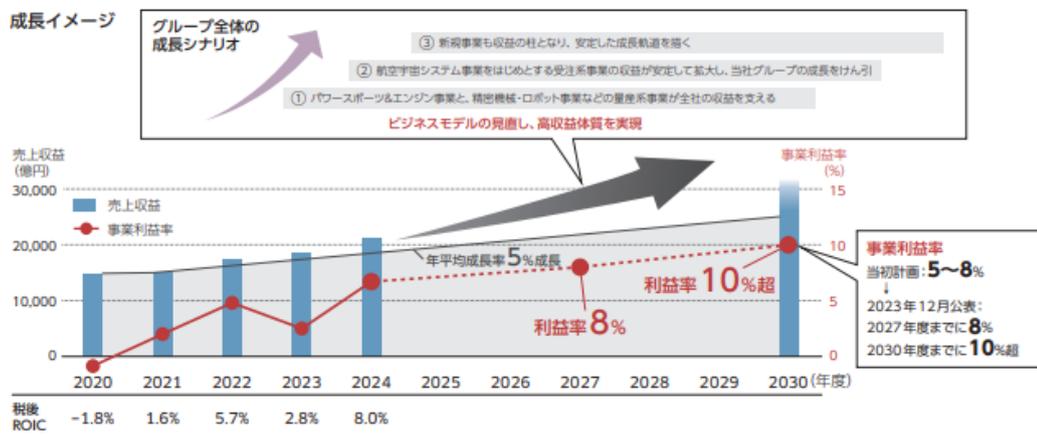
3) グループビジョン 2030

2020年、当社グループは現在において最適な形でミッションを果たすべく、2030年に目指す将来像としてグループビジョン 2030「つぎの社会へ、信頼のこたえを～Trustworthy Solutions

for the Future～」を制定しました。グループビジョン 2030 は、刻々と変わる社会に革新的なソリューションをタイムリーに提供し、希望ある未来をつかっていくこと、また様々な枠を超えてスピーディに行動・挑戦することで、自らの可能性を拡げ成長していくという意思を表現したものです。



グループビジョン 2030 を実現するため、次世代の社会課題を見据え、次の時代に向けて今後注力するフィールドを「安全安心リモート社会」、「近未来モビリティ」、「エネルギー・環境ソリューション」の3つに定めています。



「安全安心リモート社会」では、ロボット、遠隔操作を用いた実作業などで、従来の働き方・暮らし方の抜本的な変革を提案します。



「近未来モビリティ」では、無人で物資を運ぶヘリコプターや四輪車、ロボット技術を組み合わせ、新しい輸送や移動を提供します。



「エネルギー・環境ソリューション」では、世界に先駆けてサプライチェーン全般（「つくる」「はこぶ」「ためる」「つかう」）に必要な技術を確認することで、利用時に二酸化炭素を排出しない究極のグリーンエネルギー「水素」を活用した社会を実現します。



また、既存事業では市場ニーズを捉えた製品・サービス開発で収益力を高めつつ成長を目指し、2030年に向けて事業ポートフォリオ改革を進めます。これにより、現在注力している水素関連事業ならびに電動化・グリーン電力網への対応などのカーボンニュートラル関連事業が大きく拡大する見込みです。さらにモノ売りからコト売りへのシフト、オープンイノベーションを活用した新規事業の創出を加速させます。

社会課題のより本質的な解決を実現し、ステークホルダーの皆様から高く評価される企業を目指していきます。



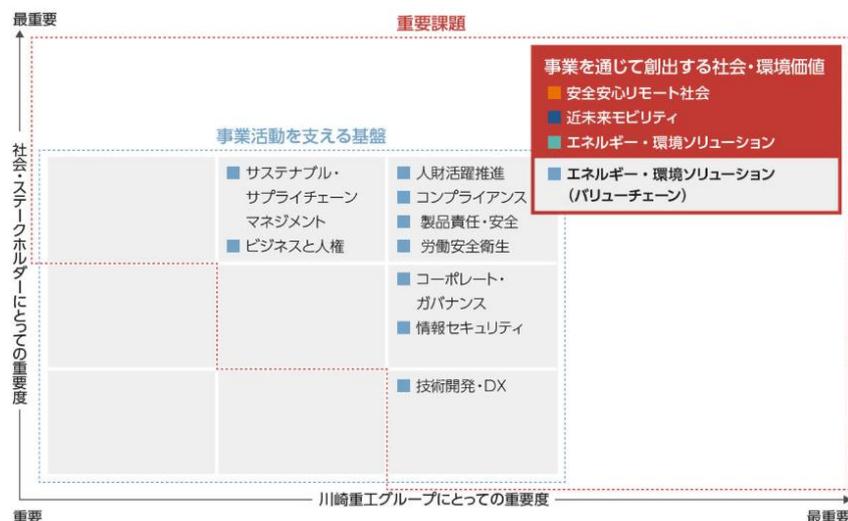
(注カフィールドと目指す姿)



4) 川崎重工グループの重要課題（マテリアリティ）

当社では、多様化するステークホルダーからの期待・要望と事業環境の変化を踏まえ、当社グループの企業活動が社会に与える影響を認識・整理し、2018年に重要課題（マテリアリティ）を特定しました。さらに、2020年11月に「グループビジョン2030」を発表したことを受け、重要課題の見直しを行いました。2018年と同様、重要課題は「事業を通じて創出する社会・環境価値」と「事業活動を支える基盤」に2大別し、本業を通じた取り組みを「当社グループが長期で達成すべき最重要課題」と定義し、それ以外の課題を、最重要課題の達成に向けた「基盤項目」と位置付けています。今後も、事業環境や社会からの期待の変化に即し、定期的にマテリアリティの見直しを行っていきます。

(SDGs 貢献への考え方と取り組みは <https://www.khi.co.jp/sustainability/materiality/sdgs.html> をご参照)

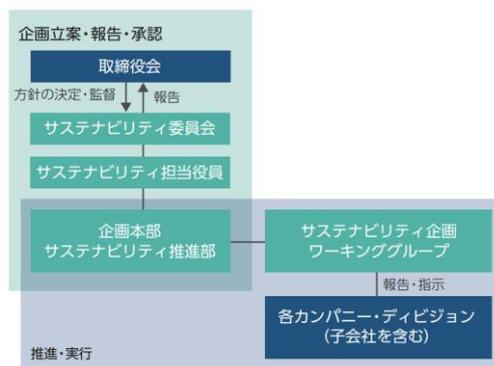


5) サステナビリティ推進体制

当社グループでは、取締役会をグループ全体のサステナビリティ基本方針と基本計画を審議・決定する最高意思決定機関と位置付けています。サステナビリティ委員会は取締役会の監督のもと、取締役会で定めた基本計画に基づき各種施策を決定し、その進捗状況を取締役に報告しています。委員会は、原則として年 2 回以上開催することとしており、2024 年度は 3 回開催し、取締役会へ報告しています。

また、企業風土改革や脱炭素社会に向けた取り組みへの加速を図る観点から、2024 年 5 月に役員報酬制度を改正し、従業員エンゲージメント指数や CO2 排出量削減への貢献等に連動する指標を新たに導入しています。

サステナビリティ推進体制図



役員報酬制度の改正イメージ

現行 (報酬構成比 ^{※1})		改正後 (報酬構成比 ^{※1})	
50%	基本報酬	33%	基本報酬
固定	役割に応じた定額支給	固定	役割に応じた定額支給
30%	短期インセンティブ報酬	33%	短期インセンティブ報酬
業績連動	当期利益 短期目標達成度	業績連動	当期利益 短期目標達成度 従業員エンゲージメント 指標
20%	長期インセンティブ報酬	33%	長期インセンティブ報酬
固定	役割に応じた一定付与 中長期目標達成度50%	固定	役割に応じた一定付与 中長期目標達成度30% ESG 指標 ^{※2} 株価指標
業績連動	中長期目標達成度50%	業績連動	中長期目標達成度70% ESG 指標 ^{※2} 株価指標

※1 前事業年度のグループ連結業績および各指標の目標とする水準を達成し、かつ各役員の設定した前事業年度に係る目標の達成度が100%の場合、なお、各項目の構成比は社長の例であり、長期インセンティブ報酬を現行制度においては制度導入当初の株価水準で換算し、改正後においては直近の株価水準で換算しています。

※2 当社の事業活動におけるCO₂排出削減ならびにCN実現に向けたソリューション提供による世界のCO₂削減への貢献度、第三者機関評価(Dow Jones Sustainability Index)の3つを指標化。

6) 人材戦略の基本方針

当社グループは、創業者・川崎正蔵の精神を受け継ぎ、常に時代ごとの社会課題に向き合い、果敢に挑み続けてきました。その原動力は、社員一人ひとりが困難に立ち向かい続ける挑戦と、そこから得られる学びと成長に他なりません。

人材を中長期の企業価値創造の源泉と位置付ける当社グループでは、こうした人と組織の成長を支える指針として、人材マネジメント方針を「HR ポリシー」として再定義しました。社員が高い目標に向かって挑戦し、成功も失敗も糧として成長できる——そのような風土・基盤の醸成に注力していきます。

「挑戦を支える」「可能性を拡げる」「互いを高め合う」の3つを軸に、制度と文化の両面から挑戦と成長を後押しする体制を強化。社員の自己実現と社会貢献の好循環を生み出し、企業全体の持続的な成長へとつなげていきます。

(川崎重工グループ HR ポリシー)

ともに挑み続け、 ともに成し遂げる。

「逃げずに かかっていかなか」 創業者、川崎正藏の精神を受け継ぎながら、
時代のニーズに応じて新たな解決策を提示し続けてきたKawasaki。
それは社員一人ひとりの逃げない挑戦と、成功や失敗を通じた学びと成長がなければ実現できませんでした。
これからもKawasakiは社員がどこまでも挑戦し成長することで、
社会に貢献できる機会と環境をつくっていくことを約束します。

挑戦を 支える

Kawasakiは、信頼できる人間関係、公正な
処遇、安全で健康な職場環境をつくり、
社員自らが高い目標を掲げて思い切り
挑戦しようと思える基盤を築きます。

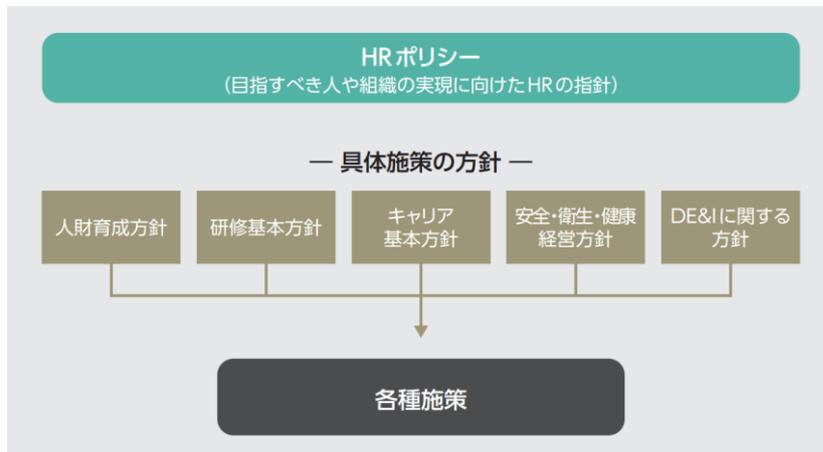
可能性を 広げる

Kawasakiは、社員一人ひとりをよく理解
することで可能性を引き出し、その挑戦と
成長によって社会に貢献する機会を提供
します。

互いを 高め合う

Kawasakiは、チームワークを大切にし、
互いを尊重しながら挑戦し続ける姿勢を
称え合い、個と組織がともに成長する文化を
醸成します。

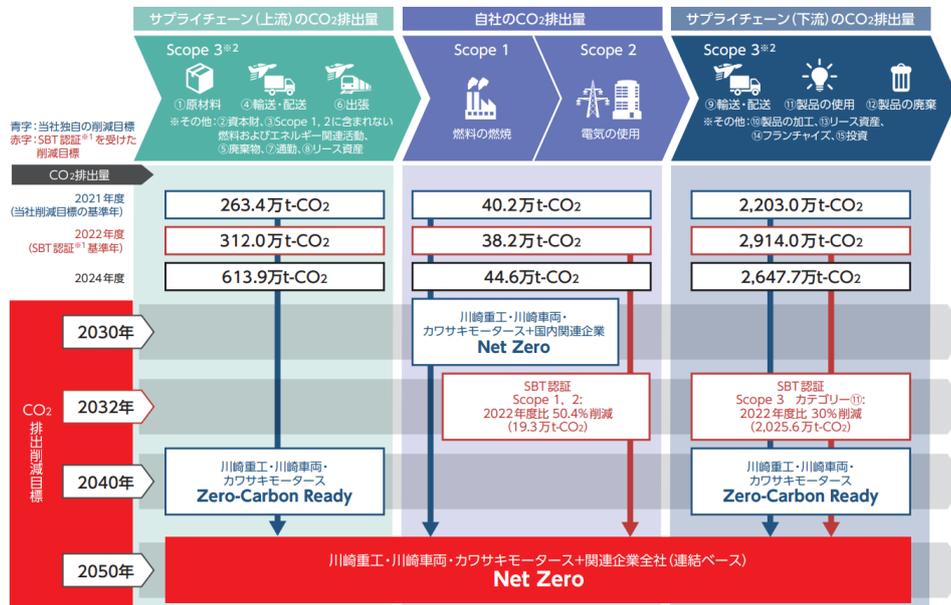
HR ポリシーは、「グループビジョン 2030」の実現に向けて、社員の「採用・育成・活躍」を支えるための基本的な考え方であり、人事全体の方向性をぶらさないための指針です。
挑戦を支える企業姿勢を明文化し、社員一人ひとりが「この会社で働きたい」と実感できる指針として、企業文化のさらなる進化につなげていきます。



3. 移行戦略と目標

3.1 クライメート・トランジション戦略とガバナンス

1) カーボンニュートラル戦略



※1 SBTi (Science Based Targets initiative) : CDP、国連グローバル・コンパクト、世界資源研究所 (WRI)、世界自然保護基金 (WWF) の4団体が共同で2015年に設立し、科学的根拠に基づく目標設定のベストプラクティスを定義・推進し、企業の目標を独自に評価する国際的イニシアティブ
 ※2 Scope 3については、より正確な排出量とするため、近年、算定方法の変更や集計範囲の拡大を行っています。詳しくは当社Webサイト「サステナビリティ」の「ESGデータ」をご覧ください。

当社は、2024年8月、温室効果ガス削減目標について、国際的な気候変動イニシアティブであるSBTi※1より認証を取得しました。認証を受けた目標は、2022年度を基準年とする短期目標 (NEAR-TERM) と長期目標 (NET-ZERO) の2種類です。当社グループでは、SBT認証に先立ち、独自のCO2排出量削減目標を設定しています。特に、Scope1,2については、SBT認証を超える野心的な目標を設定しており、Scope1,2については、水素発電を軸とした自主的な取り組みにより、2030年国内において、ネットゼロの実現を目指しています。Scope3については、「水素化」「電動化」「グリーン電力網」「代替燃料」「CCUS」を

キーワードに製品・サービスの脱炭素化を進め、2040年には、「Zero-Carbon Ready」、すなわち当社の脱炭素ソリューションをお客様に選択していただける状態にすることを目指します。お取引先、お客様と共に脱炭素ソリューションの輪を広げ、カーボンニュートラルの早期実現に貢献していきます。

※1 SBTi (Science Based Targets initiative) : CDP、国連グローバル・コンパクト、世界資源研究所、世界自然保護基金の4団体が共同で2015年に設立し、科学的根拠に基づく目標設定のベストプラクティスを定義・推進し、企業の目標を独自に評価する国際的イニシアティブ



SBTより認証を受けた削減目標

目標	認証を受けた削減目標
短期目標 NEAR-TERM	Scope 1 Scope 2 2032年度までに、温室効果ガス排出量を2022年度比で50.4%削減(1.5℃水準) Scope 3 2032年度までに、販売した製品の使用(カテゴリー①)を2022年度比で30%削減(Well below 2℃水準)
長期目標 NET-ZERO	Scope 1, 2, 3 2049年度までに当社グループバリューチェーン全体の温室効果ガス排出量をネットゼロ (NET-ZERO)

川崎重工グループのCO2排出削減目標

Scope 1, 2	Scope 3
2030年 カーボン ニュートラル 対象範囲: 国内グループ 会社	2040年 水素社会の実現とCCUS事業化の 推進などによりカーボンネガティブに貢献 カテゴリー①: 80%削減 カテゴリー②: CO ₂ Freeなソリューションをラインナップ し、世の中のCO ₂ 削減を促進 対象範囲: 川崎重工(単体)、カワサキモーターズ、川崎車両
2050年 カーボンニュートラル 対象範囲: グループ全体(連結)	

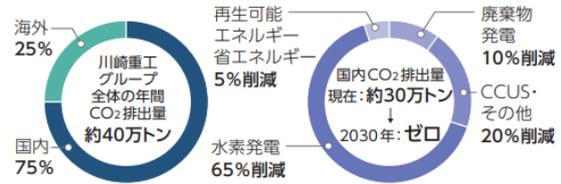
Scope1,2

Scope 1, 2 自社利用の燃料と電力

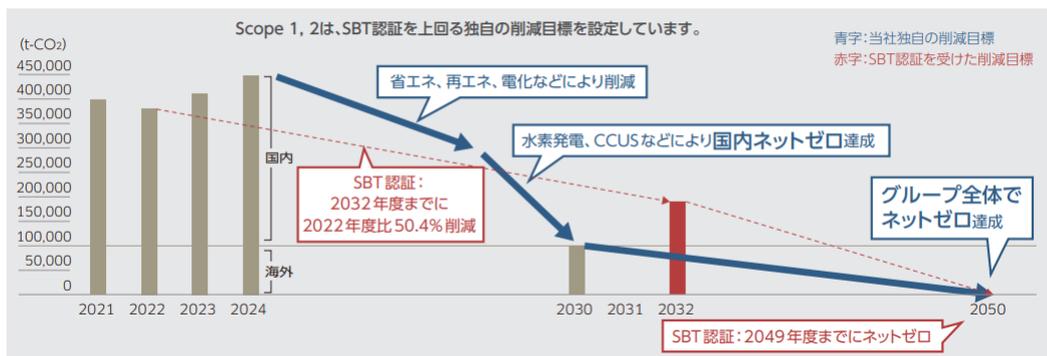
/水素発電を軸に、2030年までに国内でカーボンニュートラルを実現

Scope1,2について、まずは、当社グループ全体のCO₂排出量年間約40万トンの3/4を占める国内において、下図で示すように自社製の水素発電を軸に、廃棄物発電、再生可能エネルギーなども組み合わせることで自社においてゼロエミッション工場を実現します。これらの取り組みにより、国内グループにおいて2030年までにCO₂排出をゼロとする自立的なカーボンニュートラルを実現する計画です。海外においてもCO₂排出量の削減を進めていきます。

国内排出量削減の内訳



CO₂排出量と削減目標 (Scope 1, 2)



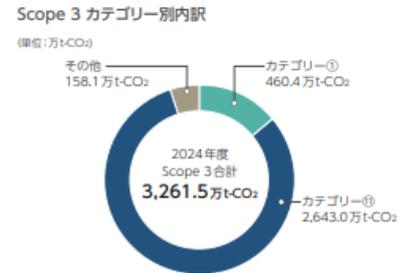
ゼロエミッション工場



Scope3

/社会に先駆けて推進し、Zero-Carbon Readyへ

Scope3のNet Zeroは、お取引先やお客様などバリューチェーンに関わる皆様がすべてZero-Carbon Readyになることで、初めて達成できます。当社はScope3について実施可能な対策を最大限行い、2040年にZero-Carbon Readyを実現します。具体的には、カテゴリ①は材料や部品の調達先におけるCO2排出を80%削減、カテゴリ②においては全事業においてCO2FREEなソリューションを標準ラインナップします。さらに、水素社会の実現とCCUS事業などを通じて、当社Scope3の排出量を上回るCO2削減を進め、世の中のカーボンニュートラルの早期実現に貢献していきます。



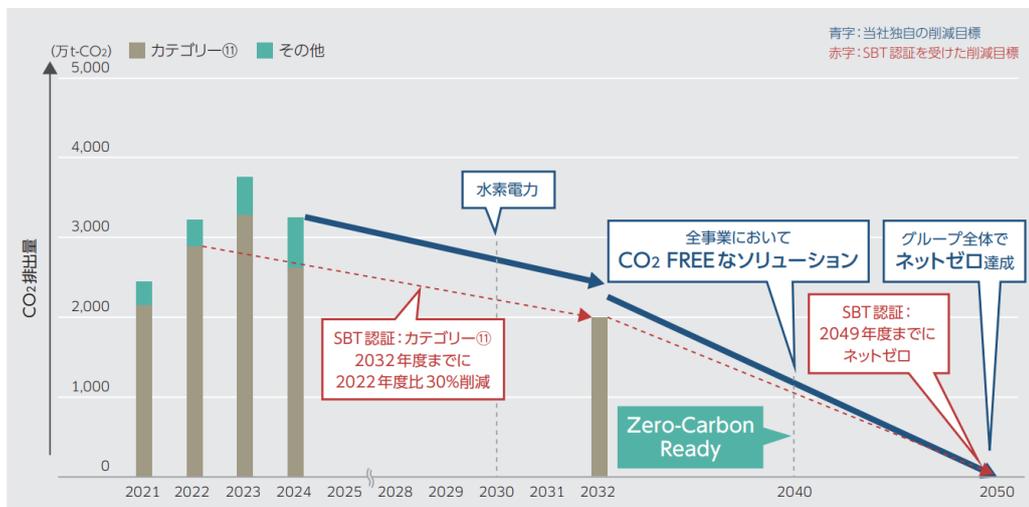
Scope 3 削減目標

2040年 Zero-Carbon Ready (川崎重工、川崎車両、カワサキモータース)

CCUS事業の推進により実質100%以上のCO₂を削減します。

- ・カテゴリ①: 80%削減(2021年比)
- ・カテゴリ②: CO₂ FREEなソリューションをラインナップし、世の中のCO₂削減を促進

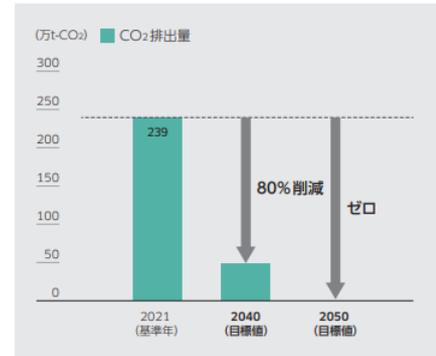
CO₂排出量と削減目標 (Scope 3)



Scope 3 カテゴリー① 材料や部品の調達に関わるCO₂排出

各業界における取り組みを水素&CCUS ソリューションでサポート、削減をさらに加速

各業界・企業の皆様が、再生エネルギーの活用やエネルギー利用の効率化をはじめ、さまざまな施策でCO₂ 排出削減に取り組むことが想定されています。当社では材料や部品の調達先であるお取引先と排出情報の共有などの連携を深めるとともに、水素電力や水素燃料、その他の代替燃料、さらに CCUS などのソリューションを当社グループで活用するのみならず、お取引先へも提供することなどを通じて、CO₂ 削減をサポート、排出ゼロをより早期に実現していきます。

 Scope 3 カテゴリー① (CO₂削減シナリオ)


Scope 3 カテゴリー①② お客様に提供するソリューション

全てのお客様に CO₂FREE なソリューション提供

「水素化」「電動化」「グリーン電力網」「代替燃料」「CCUS」をキーワードに製品・サービスの脱炭素化に取り組んでいきます。

● 2030 年に向けた取り組み (短期)

脱炭素社会へのトランジションとして、環境配慮製品認定制度「Kawasaki エコロジカル・フロンティアズ制度」などを通じ、従来製品の省エネ・高効率化を継続するとともに、モーターサイクルなどのハイブリッド化・電動化を推進します。また、水素エネルギーの商用化に向けた開発を進め、ガスタービン、ガスエンジンなどの水素利用を拡大します。さらに、CO₂の回収・利用に向け、Kawasaki CO₂ Capture や DAC の事業化を推進します。

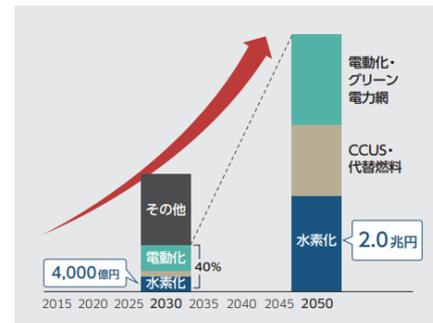
● 2040 年に向けた取り組み (中長期)

大きく3つの取り組みを進めていきます。

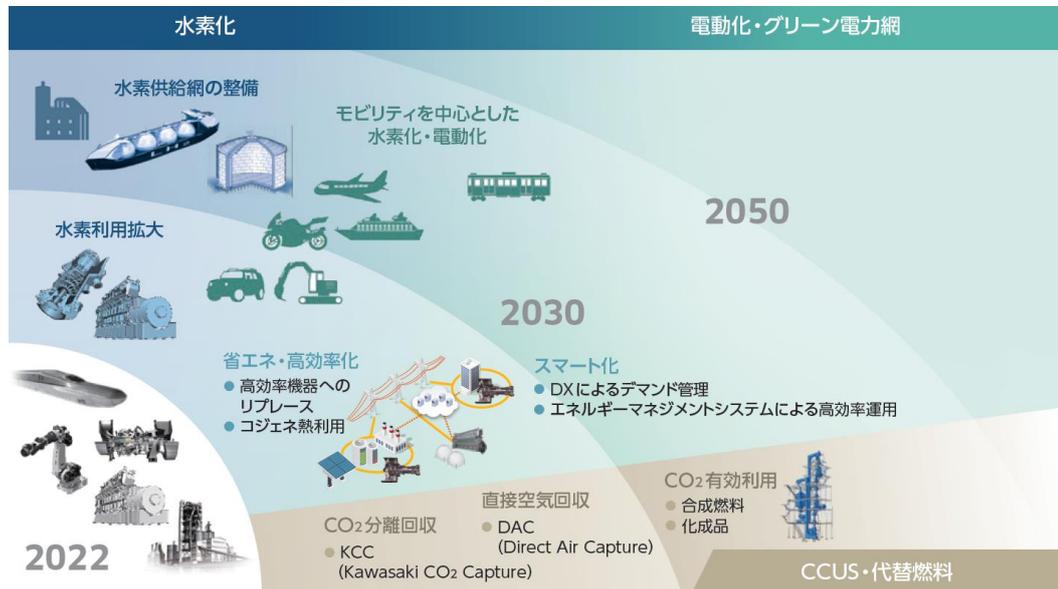
- ① 水素事業を中心に当社グループから CO₂FREE 燃料および電力を社会に提供していきます。
- ② 各種モビリティやロボットなど、お客様が当社ソリューションをご利用されるときに電動化や CO₂FREE 燃料を選択肢として用意します。
- ③ CO₂ 循環社会の実現に向け、CO₂ 回収に加え、合成燃料や化成品の製造など、CO₂ の有効利用も推進します。

この3つを柱とし、2040年までにお客様がカーボンニュートラルに資する製品・サービスを選べるよ

将来のソリューション別 事業規模イメージ

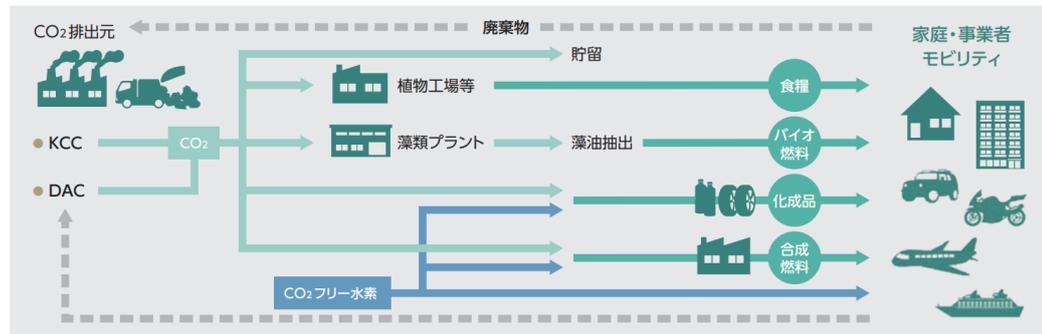


うに選択肢を準備（防衛関係・非常時用品を除く）し、世の中のCO2削減を促進します。



(Kawasaki Sustainability Report 2024 96p より引用)

CO2循環社会



2) 水素・カーボンニュートラル社会の到来

日本のエネルギー政策においては、安全性（Safety）を大前提としつつ、エネルギーの安定供給（Energy Security）、経済効率性（Economic Efficiency）、環境適合（Environment）のバランスを図る「S+3E」が重要であり、水素はこれを実現するエネルギーの一つとして位置付けられています。

2025年2月に閣議決定された第7次エネルギー基本計画においても、水素の重要性は継続して強調されており、官民連携の下で、水素

2050年の水素需要量予測



資源エネルギー庁資料を基に当社作成

社会の実現に向けた取り組みが進行中です。一方で、地理的な制約から国内で賄える水素供給量には限りがあるため、将来の水素社会においては海外から安価で大量の水素輸入が不可欠となります。川崎重工はこの海外からの水素輸入に必須となる遠距離海上輸送の課題に対し、液化水素が有効なソリューションになると考え、技術開発とインフラ整備を進めています。既存事業との関連においては、さまざまなサイズの液化ガス運搬船の建造を行ってきた船舶建造事業の実績は、世界に先駆け建造された液化水素運搬船「すいそふろんていあ」以降、商用化に向け、大型液化水素運搬船の基本設計の完了を経て、黎明期においてよりニーズの高い中・小型船のラインナップ拡充にも貢献しています。また、大型 LNG タンクの納入実績を多数持つプラント事業の知見が、大型液化水素タンクの開発に大いに活用されています。このような既存事業の強みを活かしつつ、当社は 2030 年度に事業規模 4,000 億円の液化水素サプライチェーン構築を目指し、着実にその歩みを進めています。



40,000m³型液化水素運搬船（イメージ）



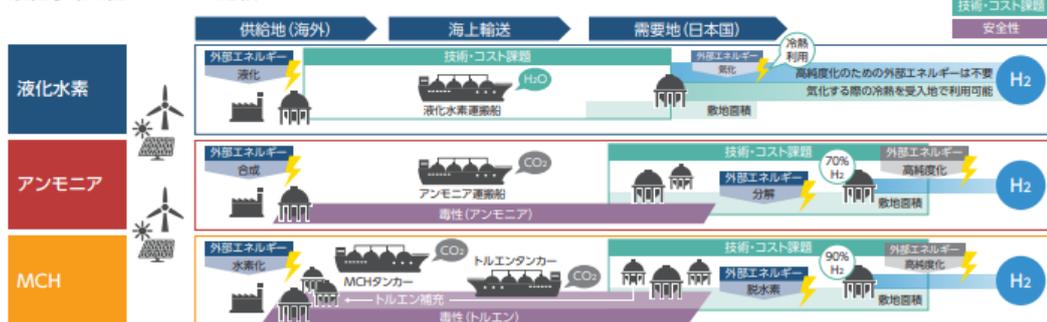
液化水素貯蔵タンクの完成イメージ

/液化水素の優位性

当社は航空宇宙分野で 40 年にわたり液化水素を扱う技術とノウハウを保有し、加えて水素発電および電力供給の運用実績があります。また、2022 年春には当社が建造した世界初の液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」による日豪間の海上輸送・荷役実証を完遂し、国際的な液化水素サプライチェーンが可能であることを証明しました。水素の大量輸送手段としては、ほかにアンモニアや MCH といった方法がありますが、液化水素は以下の点で優れており、中長期的には液化水素が最もコストが安価となり、最も有望なエネルギーキャリアであると見込まれています。

- 隣接する神戸空港の滑走路からわずか 800m の距離に液化水素荷役基地が位置するなど、実績によりその取り扱いに関する安全性が確立されている
- 毒性がなく、船舶での輸送時には、気化した水素ガスをもそのまま燃料として利用できる
- 日本など需要地でエネルギーキャリアを分解して水素を取り出す作業や純度を高めるために必要となるエネルギーロスが不要
- 上記に伴い需要地内での設備をシンプルかつコンパクトにできる
- 環境面からも国際水素サプライチェーンにおける GHG 排出量が最も少ない

液化水素と他キャリアの比較

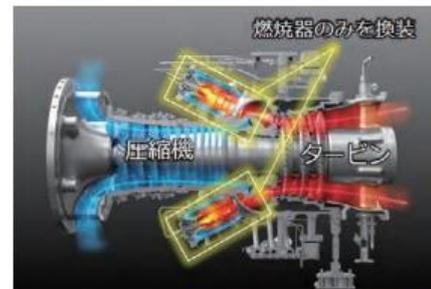


/天然ガスから水素社会へのスムーズなトランジションを推進

近年、米国の政策転換等により、エネルギー市場における天然ガス回帰の動きが報道されていますが、長期的には気候変動への対応は無視できない世界共通のゴールであることに変わりはなく、カーボンニュートラル推進の潮流は不可逆です。水素社会の黎明期においては、天然ガスと親和性の高いブルー水素※1 がグリーン水素※2 の導入を支える形で、水素の普及が進む可能性が高まっています。このような中で、当社はガスタービンやガスエンジンなど、天然ガスとの混焼から水素専焼への切り替えが可能な、いわゆる「水素 Ready」技術や製品を開発しており、天然ガスから水素へのトランジション期間にも対応可能な体制を整えています。

- ※1 ブルー水素：化石燃料から製造し、CO2 は排出前に回収
- ※2 グリーン水素：再生可能エネルギーで水を電気分解して製造

トランジションソリューションの例



従来のガスタービン(天然ガス燃料)の燃焼器を交換することで水素混焼・専焼へ段階的な対応が可能

3) Kawasaki エコロジカル・フロンティアズ制度

製品・サービスのライフサイクルを通じた環境負荷低減を目的として、2014 年より独自の環境配慮製品認証制度「Kawasaki エコロジカル・フロンティアズ制度」を推進しています。

認定プロセス

当社グループが独自に定めた基準において適合性を評価し、国際規格 ISO14021 に準拠して社外に発信しています。当社グループの基準とは、CO2 FREE、Waste FREE、Harm FREE を目指す CO2・廃棄物・有害化学物質の排出削減の 3 つの観点において、①製品自体の環境性能の向上、②生産工程での環境負荷低減の両面から評価するものです。

「脱炭素部門」「トランジション部門」「電動・省エネルギー部門」の 3 つの部門を設けており、以下の通り、評価基準を満たしたレベルに応じて、S クラス、A クラスとして、製品登録を行っています。

S クラス：環境への配慮が業界トップクラス相当と評価した製品

A クラス：環境への配慮が業界標準クラスまたは当社前機種製品を超えると評価した製品

また、本制度では、過去の登録製品についても 3 年ごとの再評価を行っており、常に最新の登録

製品を維持しています。2025年9月末現在、2014~2022年登録の更新52製品に、新規登録15製品（2023年5製品、2024年7製品、2025年3製品）を加え、合計67製品を登録しています。

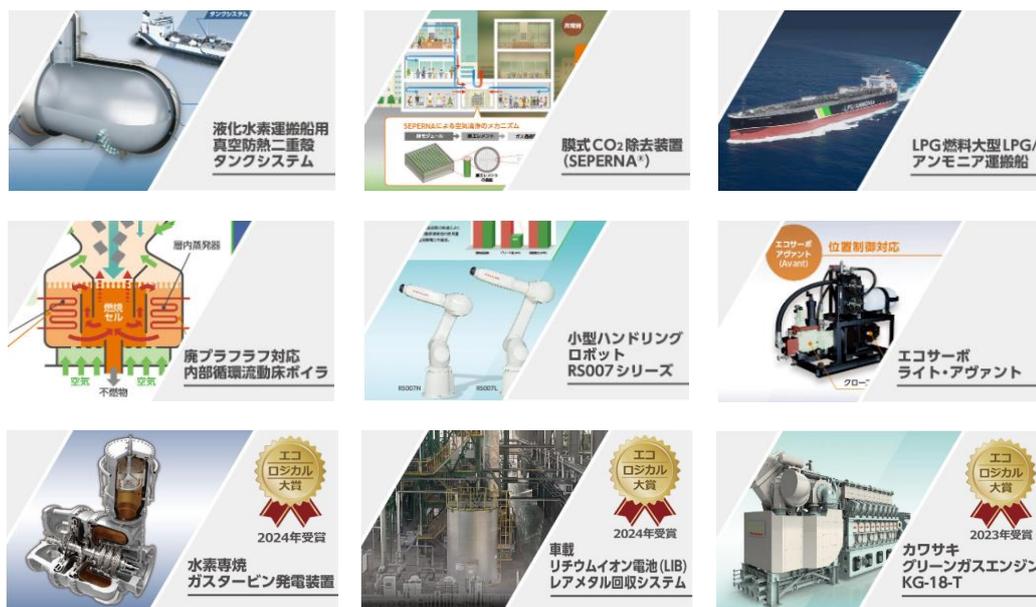
制度の効果

「Kawasaki エコロジカル・フロンティアズ」をはじめとした当社グループにおける環境配慮製品による2024年度のCO₂削減効果※1は1,905万t-CO₂※2でした。世界トップレベルの効率を達成したガスタービン・ガスエンジン等の発電機器、モーターサイクルにおける90%を超える高いリサイクル率の達成、軽量化による省エネを達成した鉄道車両など、「Kawasaki エコロジカル・フロンティアズ制度」で認定/登録した製品は、年間のCO₂排出削減などの環境負荷低減に大きく貢献しています。

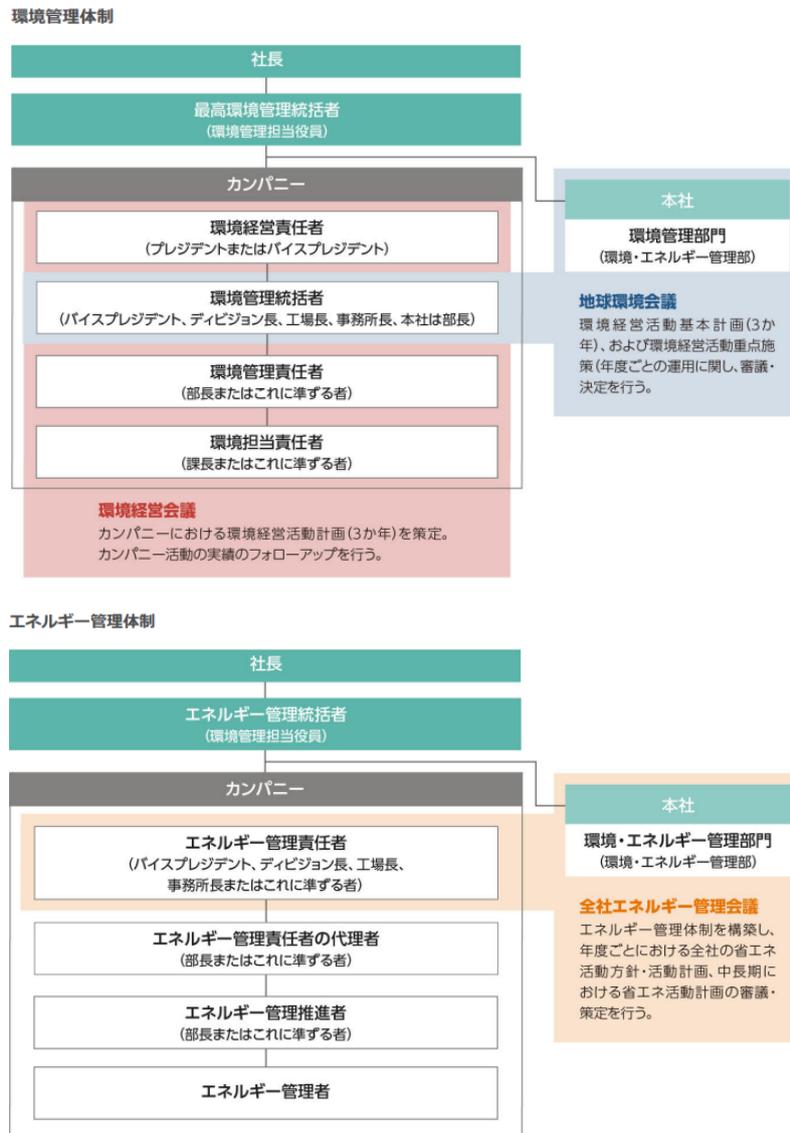
※1 従来製品と比較したCO₂排出量の削減量

※2 (参考) 燃費15km/Lの自動車1台で年間1万km走行した際のCO₂排出量は、1.5t-CO₂。当社グループの削減貢献量は、燃費15km/L、走行距離年間1万kmの自動車のCO₂排出量に換算すると約1,270万台分に相当します

(Kawasaki エコロジカル・フロンティアズ 2024,2025年登録製品例)



4) 環境経営推進体制



3.2 ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ

1) マテリアリティ

当社グループでは、前述の通り、企業活動が社会へ与える影響を改めて認識・整理し、重要課題（マテリアリティ）を特定しています。特定のプロセスにおいて、ESG 評価機関（DJSI、FTSE、MSCI、Sustainalytics）からの調査項目、SASB、投資家のスチュワードシップ方針、GRI、Future-Fit、顧客企業からの要請事項（Self-Assessment Questionnaire）に基づいて外部アドバイザーの意見も参考にしました。2017年には、「Kawasaki 地球環境ビジョン 2050」を策定しており、「CO2 FREE」、「Waste FREE」、「Harm FREE」の3つのビジョンを基本に環境経営を具現化し、2050年に向けて気候変動の抑制、循環型社会の推進、生物多様性

の保全に取り組んでいます。

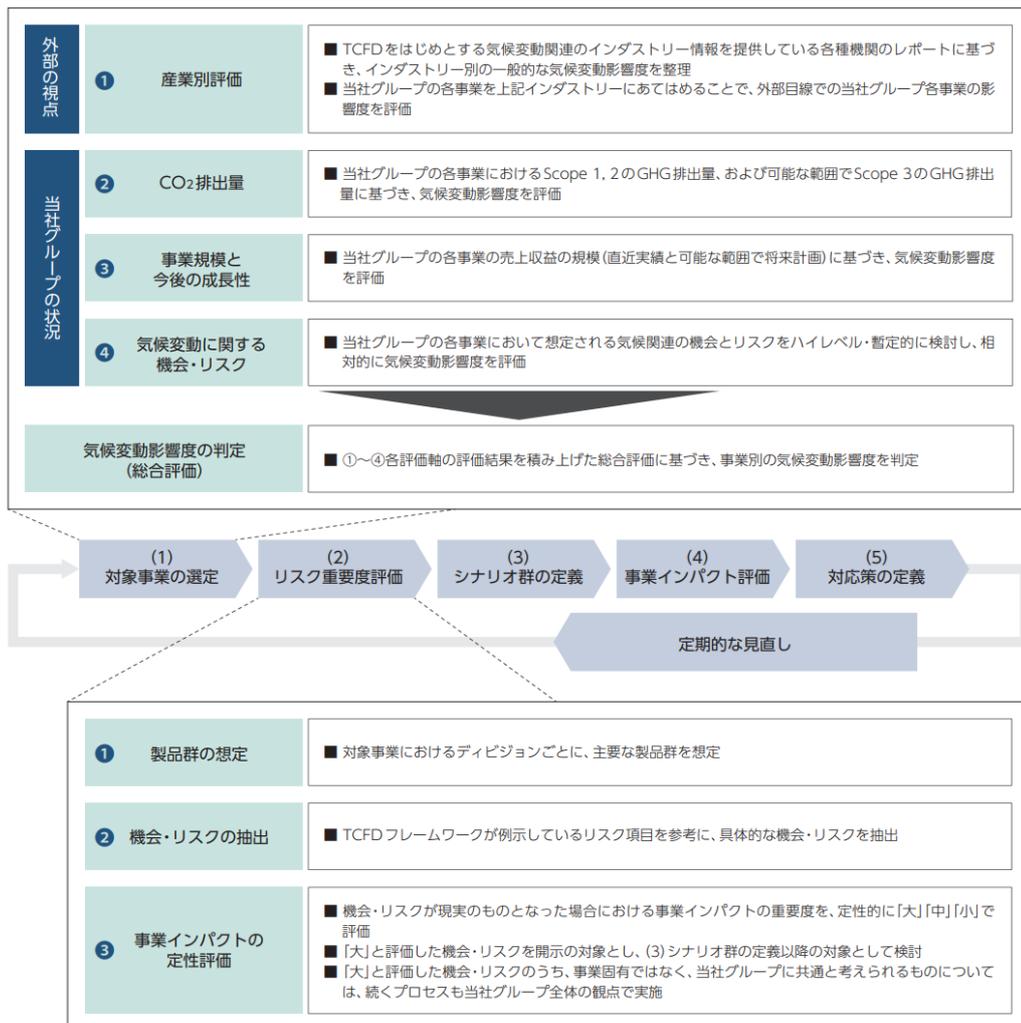
(詳細は <https://www.khi.co.jp/sustainability/materiality/task.html> をご参照)

2) TCFD 提言に沿う情報開示 (シナリオ分析)

当社グループは「グループビジョン 2030」のもと、水素事業、CCUS などの推進により、事業を通じて積極的にパリ協定が目指す世界の平均気温上昇を産業革命前と比較して 1.5℃に抑える社会の実現に貢献していきます。一方で、激甚化する自然災害に対してはリスク分析に基づき、事業継続計画 (BCP) やサプライチェーンの強靱化などの対策を進めています。

今般、グループ全体を俯瞰し、①産業別評価、②CO₂ 排出量、③事業規模と今後の成長性、④気候変動に関する機会・リスクの側面から総合的に評価し、気候変動の影響が大きい事業を改めて特定しました。また、「グループビジョン 2030」との整合性を考慮して 2030 年を目標年とし、1.5℃、4℃のシナリオに基づいて分析を行いました。

シナリオ分析のプロセス (1.5℃シナリオ)



3.3 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略

当社グループは、「Kawasaki 地球環境ビジョン 2050」で掲げる「CO2 FREE」に沿って、グループ全体での 2050 年 CO2 排出ゼロを目指しています。グループ企業を含む国内の Scope1,2 については、水素発電を主軸とした取り組みにより、2030 年の自立的なカーボンニュートラル達成を目指しており、また Scope3 については、主要項目であるカテゴリ①および⑩について 2040 年の目標を定めています。また、SBTi より認証を受けた Scope 1, 2, 3 排出削減に関連する短期、長期目標も設定しています。

こうした CO2 排出削減目標の達成に向けた当社グループの取り組みは、パリ協定の目標と整合する国際的なシナリオ等を参照した以下のロードマップに整合しており、当社グループの戦略および CO2 排出削減目標は、パリ協定と統合的な科学的根拠を有するものと考えています。

策定主体	策定年月	ロードマップ名
資源エネルギー庁	2025 年 11 月	電力分野のトランジション・ロードマップ
経済産業省	2025 年 11 月	「トランジションファイナンス」に関するガス分野における技術ロードマップ
	2025 年 10 月	「トランジションファイナンス」に関するセメント分野における技術ロードマップ
	2025 年 10 月	「トランジションファイナンス」に関する自動車分野における技術ロードマップ
国土交通省	2021 年 12 月	「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」とりまとめ
	2024 年 5 月	航空の脱炭素化推進に係る工程表 (航空機運航分野における CO2 削減に関する検討会)
	2022 年 3 月	国際海運の 2050 年カーボンニュートラル達成に向けて
IATA※1	2021 年 10 月	Net zero carbon 2050 resolution
IMO※2	2025 年 4 月	2023 IMO STRATEGY ON REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS Regulations on the IMO Net-Zero Framework※3

※1 International Air Transport Association : 国際航空運送協会

※2 International Maritime Organization : 国際海事機関

※3 Draft revised MARPOL Annex VI 内

3.4 実施の透明性

当社グループは、「成長性の追求」「適正な利益」「安定性・シナジー」の方針のもと、成長事業に投資を行いながら、時代の求める姿に変容させることで持続的な成長を追求していきます。

「グループビジョン 2030」の施策の実行により、カーボンニュートラル関連売上高 6,500 億円（2030 年度）と、その実現に向けたカーボンニュートラル関連投資額 3,500 億円（2020~2030 年度）を想定しています。

カーボンニュートラル戦略の軸となる水素事業に対する全体の投資計画は、各プロジェクトの協業者との守秘義務や国際競争の観点から非開示としておりますが、「ゼロエミッション工場」を世界に先駆けて実現するために投資を予定しています。また、パワースポーツ&エンジン事業においては、水素エンジンを活用したモビリティや汎用エンジンの開発、主要車種の EV/HEV への置き換え等への投資に 1,500 億円（2023~2027 年度）を予定しています。

シナリオ分析の結果(1.5°Cシナリオ、4°Cシナリオ)

財務インパクト※1...★:100億円未満、★★:100億円以上1,000億円未満、★★★:1,000億円以上

目標:2030年 1.5°Cシナリオ	エネルギーソリューション & マリン	航空宇宙システム	パワースポーツ& エンジン	精密機械・ロボット	車両
機会	●水素関連 ●CCUS・代替燃料 ●電動化				
リスク	●LNG発電設備・航空機・ガソリン車・ディーゼル建機の需要減 ●研究開発・設備投資の増加				
財務 イン パクト ※1	●水素を含むカーボンニュートラル関連売上収益:6,500億円(2030年度)				
	★★★ 水素関連製品の 売上が増加	★ 水素航空機の実現は 2040年以降	★★★ ガソリン車から EV/HEVへの切替が 先行し、e-fuelや 水素への切替が進む	★★	★
	●カーボンニュートラル関連投資額:3,500億円(2020~2030年度)				
	★★★ GI基金の活用を含む	★★ 水素航空機の開発に係る GI基金の活用を含む	★★★ 2023~2027年度に 1,500億円を投資する	★★	★

4. Sustainable Finance Master Framework For Our Group Vision 2030

4.1 資金用途を特定する場合：グリーンボンド原則等に基づく開示事項

1) 調達資金の用途

グリーン/ソーシャル/サステナビリティ/トランジション/ブルーファイナンス（以下、サステナブルファイナンス）※で調達された資金は、以下の適格クライテリアに関連する事業・プロジェクトに対する新規支出および既存支出のリファイナンスに充当する予定です。なお、既存支出のリファイナンスについては、サステナブルファイナンスの資金調達から遡って2年以内を実施した支出に限ります。

※転換社債型新株予約権付社債（CB）の場合、本フレームワークの適用は基本的に株式への転換前までとします。

なお、実行するファイナンスに応じて、以下のプロジェクト分類への資金充当を行います。

- ・ グリーンファイナンス： グリーン（ブルー）プロジェクト
- ・ ソーシャルファイナンス： ソーシャルプロジェクト
- ・ サステナビリティファイナンス： グリーン（ブルー）/ソーシャルプロジェクト
- ・ サステナブルファイナンス： グリーン（ブルー）/トランジション/ソーシャルプロジェクト
- ・ トランジションファイナンス： グリーン（ブルー）/トランジションプロジェクト
- ・ ブルーファイナンス： ブループロジェクト

※ 各プロジェクト例に記載しているマークは、以下のプロジェクト分類を指します。

 : グリーンプロジェクト

 : ソーシャルプロジェクト

 : ブループロジェクト

 : トランジションプロジェクト

【安全安心リモート社会】

適格クライテリア	適格カテゴリー（対象者）	プロジェクト例
手術支援ロボット	必要不可欠なサービスへのアクセス 社会経済的向上とエンパワーメント （疾患患者、医療従事者等）	 hinotori™サージカルロボットシステム （研究開発・設備投資）
介護現場向け ソーシャルロボット	社会経済的向上とエンパワーメント （介護士等）	 介護現場向けソーシャルロボット （関連の屋内位置情報サービス） （研究開発・設備投資）
危険作業等向け ソーシャルロボット	社会経済的向上とエンパワーメント （危険作業員等）	 Kaleido （研究開発・設備投資）

【近未来モビリティ】

適格クライテリア	適格カテゴリー（対象者）	プロジェクト例
配送ロボット・無人 輸送ヘリコプター	必要不可欠なサービスへのアクセス 社会経済的向上とエンパワーメント （配達者、離島の住人等）	 配送ロボット  VTOL 無人機 （研究開発・設備投資）

【エネルギー・環境ソリューション】

適格クライテリア	適格カテゴリー	プロジェクト例
水素のクリーンな輸送・貯蔵	環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス (持続可能な海洋輸送)	<ul style="list-style-type: none">   水素液化機※1   液化水素出荷・受入基地※1   液化水素貯蔵タンク※1   液化水素運搬船※1   水素燃料船※1   液化水素運搬船用タンクシステム※1   水素圧縮機※1 (研究開発・実証・設備投資)
水素のクリーンエネルギー利用	環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス グリーン輸送 (持続可能な海洋輸送)	<ul style="list-style-type: none">   発電用水素ガスタービン (専焼) ※2   発電用水素ガスエンジン (専焼) ※2  水素航空機向けコア技術   舶用水素エンジンおよび水素燃料船推進システム (MHFS)  モーターサイクル用水素エンジン  水素エンジン車両  燃料電池車両 (研究開発・実証・設備投資)
水素のクリーンエネルギー利用 (混焼)	環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス	<ul style="list-style-type: none">  発電用水素ガスタービン (混焼)  発電用水素ガスエンジン (混焼) (研究開発・実証・設備投資)
CCUS	環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス	<ul style="list-style-type: none">  燃焼排ガス中の CO2 分離・回収 (Kawasaki CO2 Capture)  DAC (Direct Air Capture) (研究開発・実証・設備投資)
ガスエネルギー利用	環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス グリーン輸送	<ul style="list-style-type: none">  高効率ガスタービン  カワサキグリーンガスエンジン  大型 LPG 船・LNG 船 (研究開発・設備投資)
輸送機器 (電動)	グリーン輸送	<ul style="list-style-type: none">  EV モーターサイクル・ビークル  EV モーターサイクル・ビークル用インフラ  軌道材料モニタリング・遠隔監視装置 (研究開発・実証・設備投資)
輸送機器 (ハイブリッド)	グリーン輸送	<ul style="list-style-type: none">  ハイブリッドモーターサイクル・ビークル   舶用ハイブリッド/電気推進システム※3 (研究開発・設備投資)
廃棄物処理	汚染防止および抑制	<ul style="list-style-type: none">  ごみ炭化燃料化システム (研究開発・設備投資)
建設・セメント	省エネルギー	<ul style="list-style-type: none">  建機用コントローラ  電気ジョイスティック  CK ミル  CKK システム (研究開発・設備投資)
下水処理	汚染防止および抑制 (海洋汚染)	<ul style="list-style-type: none">   メガ MAG ターボ (研究開発・設備投資)
その他省エネ製品	省エネルギー	<ul style="list-style-type: none">   コージェネレーションシステム※4  エコサーボ  膜式 CO2 除去装置 (SEPERNA) (研究開発・設備投資)
水産養殖	生物自然資源及び土地利用に係る環境持続型管理 (持続可能な海洋バリューチェーン)	<ul style="list-style-type: none">   水産養殖システム「MINATOMAE」 (研究開発・実証・設備投資)

※1 天然ガスから水素社会への移行を黎明期より推進することからグリーン/トランジションプロジェクトとして適格性評価を取得

※2 専焼と混焼を切替可能な機器はグリーン/トランジションプロジェクトとして適格性評価を取得

※3 ピュアバッテリー電気推進の場合はグリーンプロジェクトとして適格性評価を取得

※4 一次燃料として化石燃料を使用する場合はトランジションプロジェクトとして適格性評価を取得

【横断的取り組み】

適格クライテリア	適格カテゴリ（対象者）	プロジェクト例
ソーシャルイノベーション	社会経済的向上とエンパワーメント（疾患患者、医療従事者、介護士、危険作業員等） 環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス	 イノベーションラボ (KAWARUBA) (研究開発・実証)

なお、当社グループでは、環境法令を遵守した環境管理活動に努めており、該当するプロジェクトの遂行にあたっては、潜在的にネガティブな環境面・社会面の影響に配慮しています。また、環境法令等の遵守および法改正の周知徹底や環境担当者のレベル向上を図るため、「環境法令等遵守連絡会」を適宜開催することで、本社環境管理部門を中心とした当社グループの環境担当者と共に環境事故等の未然防止に努めています。

<各クライテリアとSDGsの整合性>

	SDGs 目標	クライテリア
	3.8 すべての人々に対する財政リスクからの保護、質の高い基礎的な保健サービスへのアクセスおよび安全で効果的かつ質が高く安価な必須医薬品とワクチンへのアクセスを含む、ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ（UHC）を達成する	<ul style="list-style-type: none"> 手術支援ロボット ソーシャルロボット ソーシャルイノベーション
	6.3 2030年までに、汚染の減少、投棄廃絶と有害な化学物や物質の放出の最小化、未処理の排水の割合半減および再生利用と安全な再利用の世界的規模での大幅な増加により、水質を改善する	<ul style="list-style-type: none"> 下水処理 水産養殖
	7.1 2030年までに、安価かつ信頼できる現代的エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する 7.2 2030年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる 7.3 2030年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる 7.a 2030年までに、再生可能エネルギー、エネルギー効率、および先進的かつ環境負荷の低い化石燃料技術などのクリーンエネルギーの研究および技術へのアクセスを促進するための国際協力を強化し、エネルギー関連インフラとクリーンエネルギー技術への投資を促進する	<ul style="list-style-type: none"> 水素のクリーンな輸送・貯蔵 水素のクリーンエネルギー利用 水素のクリーンエネルギー利用（混焼） CCUS ガスエネルギー利用 輸送機器（電動） 輸送機器（ハイブリッド） 建設・セメント その他省エネ製品 ソーシャルイノベーション
	8.2 高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上およびイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する	<ul style="list-style-type: none"> 手術支援ロボット ソーシャルロボット 配送ロボット・無人輸送ヘリコプター ソーシャルイノベーション

	<p>9.1 質が高く信頼できる持続可能かつレジリエントな地域・越境インフラなどのインフラを開発し、すべての人々の安価なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援する</p> <p>9.4 2030年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術および環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取り組みを行う</p> <p>9.5 2030年までにイノベーションを促進させることや100万人当たりの研究開発従事者数を大幅に増加させ、また官民研究開発の支出を拡大させるなど、開発途上国をはじめとするすべての国々の産業セクターにおける科学研究を促進し、技術能力を向上させる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 手術支援ロボット ・ ソーシャルロボット ・ 配送ロボット・無人輸送ヘリコプター ・ 水素のクリーンな輸送・貯蔵 ・ 水素のグリーンエネルギー利用 ・ 水素のグリーンエネルギー利用（混焼） ・ CCUS ・ ガスエネルギー利用 ・ 輸送機器（電動） ・ 輸送機器（ハイブリッド） ・ 廃棄物処理 ・ 建設・セメント ・ 下水処理 ・ 水産養殖 ・ その他省エネ製品 ・ ソーシャルイノベーション
	<p>11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する</p> <p>11.6 2030年までに、大気質、自治体などによる廃棄物管理への特別な配慮などを通じて、都市部の一人当たり環境影響を軽減する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 配送ロボット・無人輸送ヘリコプター ・ 廃棄物処理 ・ 下水処理
	<p>12.2 2030年までに天然資源の持続可能な管理および効率的な利用を達成する</p> <p>12.5 2030年までに、予防、削減、リサイクル、および再利用（リユース）により廃棄物の排出量を大幅に削減する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水素のクリーンな輸送・貯蔵 ・ 水素のグリーンエネルギー利用 ・ 水素のグリーンエネルギー利用（混焼） ・ CCUS ・ ガスエネルギー利用 ・ 輸送機器（電動） ・ 輸送機器（ハイブリッド） ・ 廃棄物処理 ・ 建設・セメント ・ 下水処理 ・ 水産養殖 ・ その他省エネ製品
	<p>13.1 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）および適応の能力を強化する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水素のクリーンな輸送・貯蔵 ・ 水素のグリーンエネルギー利用 ・ 水素のグリーンエネルギー利用（混焼） ・ CCUS ・ ガスエネルギー利用 ・ 輸送機器（電動） ・ 輸送機器（ハイブリッド） ・ 廃棄物処理 ・ 建設・セメント ・ 下水処理 ・ 水産養殖 ・ その他省エネ製品

	<p>14.1 2025年までに、海洋ごみや富栄養化を含む、特に陸上活動による汚染など、あらゆる種類の海洋汚染を防止し、大幅に削減</p> <p>14.3 あらゆるレベルでの科学的な協力をすすめるなどして、海洋酸性化の影響が最小限になるようにし、対策をとる</p> <p>14.4 魚介類など水産資源を、種ごとの持ちようを考えながら、少なくともその種の全体の数を減らさずに漁ができる最大のレベルにまで、できるだけ早く回復できるようにする。そのために、2020年までに、魚をとる量を効果的に制限し、魚のとりすぎ、法に反した漁業や破壊的な漁業などをなくし、科学的な管理計画を実施する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水素燃料船 ・ 舶用水素エンジンおよび水素燃料推進システム ・ 下水処理 ・ 水産養殖
	<p>17.7 開発途上国に対し、譲許的・特恵的条件などの相互に合意した有利な条件の下で、環境に配慮した技術の開発、移転、普及、および拡散を促進する</p> <p>17.17 さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 手術支援ロボット ・ ソーシャルロボット ・ 配送ロボット・無人輸送ヘリコプター ・ 水素のグリーンな輸送・貯蔵 ・ 水素のグリーンエネルギー利用 ・ 水素のグリーンエネルギー利用（混焼） ・ CCUS ・ ガスエネルギー利用 ・ 輸送機器（電動） ・ 輸送機器（ハイブリッド） ・ 廃棄物処理 ・ 建設・セメント ・ 下水処理 ・ 水産養殖 ・ その他省エネ製品 ・ ソーシャルイノベーション

2) プロジェクトの評価および選定プロセス

対象プロジェクトは、グループビジョン 2030 ならびにカーボンニュートラル戦略および Kawasaki エコロジカル・フロンティアズ制度を踏まえ設定した適格クライテリアに基づき、当社の財務部門および企画部門にて選定いたします。選定したプロジェクトは、財務および企画担当役員が承認した上で最終決定いたします。

3) 調達資金の管理

サステナブルファイナンスによる調達資金は 2 年以内を目途に充当する予定です。

調達資金と対象プロジェクトの紐付け、調達資金の充当状況の管理は、当社内部管理システムを用いて、当社財務部門にて追跡・管理します。追跡結果については、概ね四半期単位で財務担当役員による確認を予定しております。なお、調達資金が充当されるまでの間は、現金または現金同等物にて管理します。

充当状況および未充当資金については、上述の当社内の追跡管理に加え、半期単位の内部監査および四半期単位の会計士による会計監査を通じて適切に残高管理されていることを確認します。

仮に資金充当をしたプロジェクトが中止または延期となった場合には、本フレームワークに則り、適格クライテリア満たす他のプロジェクトに再充当します。

4) レポーティング

i. 資金充当状況に関するレポーティング

資金充当状況に関しては、調達資金が全額（CB の場合は、転換の有無に関わらず発行総額）が充当されるまで年 1 回、充当状況をウェブサイト上に開示、もしくは貸し手に対して開示（ローンの場合）します。

- ・ 適格クライテリア毎の充当金額
- ・ 未充当金額および運用方法
- ・ 調達資金のうちリファイナンスに充当された部分の該当額（または割合）

資金充当完了後も、資金使途の対象となるプロジェクトに当初の想定と異なる事象が発生した場合、当該事象および未充当資金の発生状況や再充当の状況等に関し、速やかに開示を行います。

また、CB において全額の株式転換された場合はその旨を開示いたします。

ii. インパクト・レポーティング

調達資金の全額が対象プロジェクトに充当される（CB の場合は転換の有無に関わらず当初想定償還日）までの期間、対象プロジェクトのインパクト・レポーティングとして、守秘義務の範囲内において次のアウトプット指標・アウトカム指標等の全てまたはいずれかを年 1 回、当社ウェブサイト上に開示、もしくは貸し手に対して開示（ローンの場合）します。

【安全安心リモート社会】

適格クライテリア	アウトプット指標	アウトカム指標	インパクト
手術支援ロボット	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況 「hinotori™サージカルロボットシステム」導入台数 	<ul style="list-style-type: none"> 「hinotori™サージカルロボットシステム」による手術件数 	<ul style="list-style-type: none"> 患者の心身への負担軽減と QOL 向上 医師・医療従事者の負担軽減
介護現場向けソーシャルロボット	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況 ソーシャルロボット製造、販売台数 	<ul style="list-style-type: none"> ソーシャルロボット導入による介護職員等の負担軽減量（介護職員等の人数換算） 	<ul style="list-style-type: none"> 介護の質の維持・向上 介護職員の負担軽減・人手不足解消
危険作業等向けソーシャルロボット	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況 ソーシャルロボット製造、販売台数 	<ul style="list-style-type: none"> ソーシャルロボット導入による危険作業員等の負担軽減量（危険作業員等の人数、または危険作業の現場数換算） 	<ul style="list-style-type: none"> 危険作業の代替による作業員の安全性向上

【近未来モビリティ】

適格クライテリア	アウトプット指標	アウトカム指標	インパクト
配送ロボット・無人輸送ヘリコプター	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況 配送ロボット・VTOL 無人機ユーザー数 	<ul style="list-style-type: none"> 配送ロボット・VTOL 無人機導入事例 	<ul style="list-style-type: none"> 労働力不足の解消 ラストワンマイル（災害・離島）

【エネルギー・環境ソリューション】

適格クライテリア	インパクト・レポートの一例
水素のクリーンな輸送・貯蔵	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況 製品の開発または製造、設置数 水素使用による CO2 排出削減量（理論値）
水素のクリーンエネルギー利用	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況 製品の開発または製造、設置数 水素使用による CO2 排出削減量（理論値）
水素のクリーンエネルギー利用（混焼）	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況、研究開発論文 製品の開発または製造、設置数 水素使用による CO2 排出削減量（理論値）
CCUS	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況、研究開発論文 CO2 分離・回収システム使用による CO2 排出削減量（理論値）
ガスエネルギー利用	<ul style="list-style-type: none"> 製品の製造、設置数 製品貢献による CO2 排出削減量
輸送機器（電動）	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況、研究開発論文 製品の開発または製造、設置数 製品貢献による想定 CO2 排出削減量（理論値） サービス貢献による消費エネルギー削減量（理論値）
輸送機器（ハイブリッド）	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況、研究開発論文 製品の製造、販売台数 製品貢献による想定 CO2 排出削減量（理論値）
廃棄物処理	<ul style="list-style-type: none"> 製品の製造、設置数 製品貢献による廃棄物削減量（理論値）

適格クライテリア	インパクト・レポートの一例
建設・セメント	<ul style="list-style-type: none"> 製品の製造、販売台数 製品貢献による CO2 排出/消費エネルギー/消費電力削減量（理論値）
下水処理	<ul style="list-style-type: none"> 製品の製造、設置数 導入した下水処理場の処理容量（理論値）
その他省エネ製品	<ul style="list-style-type: none"> 製品の開発または製造、設置数 製品貢献による CO2 排出/消費エネルギー/消費電力削減量（理論値）
水産養殖	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況 導入された養殖事業者数 養殖事業による出荷量

【横断的取り組み】

適格クライテリア	アウトプット指標	アウトカム指標	インパクト
ソーシャルイノベーション	<ul style="list-style-type: none"> 研究開発、実証の進捗状況 	<ul style="list-style-type: none"> 研究結果 	<ul style="list-style-type: none"> ソーシャルイノベーションの実現（水素社会、人手不足解消等）

4.2 資金用途を特定しない場合：サステナビリティ・リンク・ボンド原則等に基づく開示事項

1) KPI の選定および SPT の設定

グループ全体での 2050 年 CO2 排出ゼロへのコミットメントを示すため、当社は下記 3 つの KPI を選定し、各 KPI に対する SPT を設定しました。

実行するファイナンスに応じて、以下の KPI および SPT を使用します。

- ・ トランジション・リンク・ファイナンス：
KPI1/SPT1、KPI2/SPT2、KPI3/SPT3 のいずれか、またはその任意の組み合わせ
(KPI3/SPT3 の単独を除く)
- ・ サステナビリティ・リンク・ファイナンス：
KPI3/SPT3

KPI	SPT
KPI1：CO2 排出量 (Scope1,2)	SPT1：2030 年国内グループ会社 Net Zero ^{※1}
KPI2：CO2 排出量 (Scope3)	SPT2：2032 年 Scope3 カテゴリ⑩ ▲30% (2022 年度比)
KPI3：水素サプライチェーン構築	SPT3：2030 年度までに日本へ 3 万 t/年以上の水素運搬が可能 な商用化実証液化水素運搬船 1 隻の建造完了 ^{※2}

※1 川崎重工・川崎車両・カワサキモーターズ+国内関連企業の国内 CO2 排出が対象

※1 集計対象の拠点は計測の精緻化等により適宜変動する

※2 タンク容量 4 万 m³

上記 KPI/SPT は当社が目指すグループビジョン 2030、Scope1,2,3 の 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた定量指標です。

KPI1 はカーボンニュートラル戦略に直接的な指標であり、SPT1 は NDC 等を大きく上回る、かつ SBTi より認証を取得した目標を大きく上回る野心的な独自の削減目標です。当該数値は GHG プロトコルに則った方法で算出しており、2021 年度は約 40.2 万 t、2022 年度は約 38.2 万 t、2023 年度は約 41.6 万 t、2024 年度は約 44.7 万 t です。

KPI2 もカーボンニュートラル戦略に直接的な指標であり、SPT2 は SBTi より認証を取得した野心的な目標です。当該数値は Scope1,2 と同様に GHG プロトコルに則った方法で算出しており、2022 年度は約 2,894 万 t、2023 年度は約 3,265 万 t、2024 年度は 2,643 万 t です。

KPI3 はグループビジョン 2030、カーボンニュートラル戦略を実現する中核的なプロジェクトであり、水素社会の実現に向けてクリアすべき主な課題は、コア製品の必要スペック目標と、LNG 価格など従来エネルギーと同等の将来的な水素価格目標の達成です。その実証に向けて現在取り組む「水素サプライチェーン構築」は、構想自体が世界初の試みであり、「つくる・はこぶ・ためる・つかう」の各フェーズにおけるコア製品の多くに世界初の技術開発が求められます。そのなかでも、「はこぶ」を担う液化水素運搬船は当社が世界で初めて開発するものです。

この水素サプライチェーン構築は、経済産業省と NEDO（新エネルギー・産業技術総合開発機構）が主導するグリーンイノベーション基金事業（GI 基金事業）に採択されており、水素の社

会実装の黎明期（2030~2035年）における水素の想定需要量規模 3~7 万トン/年を踏まえ、2030 年までに液化水素運搬船の商用化実証を計画しております。SPT3 は、この企業の野心的な挑戦を後押しするために設立された GI 基金事業における事業計画に基づいて設定した野心的な目標です。

【SPT3 の日本へ 3 万 t/年以上の水素運搬が可能な商用化実証液化水素運搬船の考え方】

- ・ 1 隻あたりの液化水素運搬船 液化水素運搬量 4 万 m³
- ・ 1 隻あたりの運搬回数 11 回/年×1 隻≒3 万 t/年

なお、SPT の設定等に重大な変更があった場合、当社はこれらの変更内容を踏まえた従来評価基準と同等以上の野心度合いの評価基準を SPT に設定すること等について関係者と協議の上、外部評価機関による評価を取得することがあります。

2) 債券およびローンの特性

本フレームワークに則り実行されるトランジション/サステナビリティ・リンク・ファイナンス（債券もしくはローン）は、SPT の達成状況に応じて財務的・構造的特性が変化する予定です。社内会議体で議論の上、条件を含む詳細を適正に設定し、ファイナンス実行の都度、債券の開示書類もしくはローンの契約書類等にて開示する予定です。

- ・ SPT の数値
- ・ SPT の判定日、判定方法
- ・ 具体的な財務的・構造的特性※

※利率のステップ・アップまたはステップ・ダウン、環境保全活動等を目的とする団体等への寄付、排出権の購入等を含みますが、これらに限られません

3) レポーティング

KPI に対する SPT の進捗状況等は、トランジション/サステナビリティ・リンク・ファイナンス実行後、償還もしくは弁済完了まで年 1 回、ウェブサイト上に開示、もしくは貸し手に対して開示（ローンの場合）します。

4) 検証

KPI に対する SPT の達成状況は、トランジション/サステナビリティ・リンク・ファイナンス実行後、償還もしくは弁済完了までに、少なくとも年 1 回、外部機関等からの検証等を受け、当社ウェブサイト上に開示、もしくは貸し手に対して開示（ローンの場合）します。当該内容は、ファイナンス実行の都度、債券の開示書類もしくはローンの契約書類等にて開示する予定です。

5. Sustainable Finance Master Framework With Our Partners

5.1 お取引先/お客様によるフレームワーク活用について

1) フレームワーク策定の目的

当社は Scope3 のカーボンニュートラル目標として、「水素化」「電動化」「グリーン電力網」「代替燃料」「CCUS」をキーワードに製品・サービスの脱炭素化を進め、2040 年には、「Zero-Carbon Ready」、すなわち当社の脱炭素ソリューションをお客様に選択していただける状態にすることを目指しています。また 2024 年 8 月には、2049 年度までにバリューチェーン全体の温室効果ガス排出量のネットゼロ（NET-ZERO）達成を目標とする SBT 認証を取得しました。

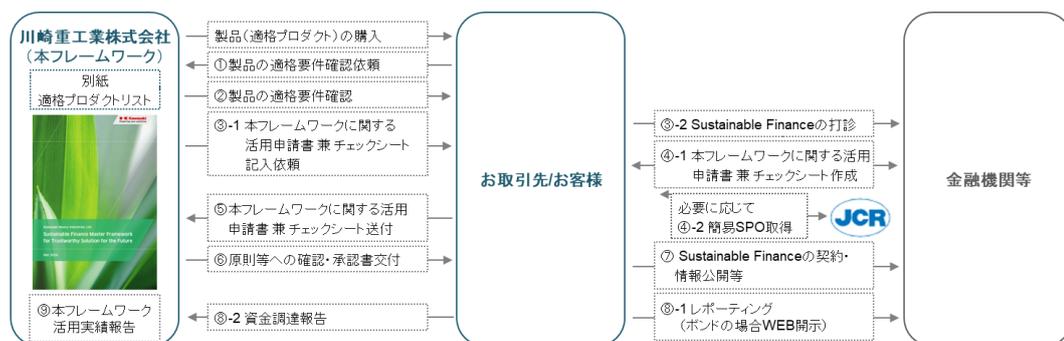
本フレームワークは、当社 Scope3 削減、ならびにお取引先/お客様の脱炭素を推進することを目的に、お取引先/お客様が本フレームワークを活用して、グリーン/トランジション製品の購入資金に対する、グリーン/トランジション・ファイナンスを活用した資金調達が行える枠組みを策定しました。

当社は本フレームワークの活用を通じ、お取引先/お客様と共に脱炭素ソリューションの輪を広げ、カーボンニュートラルの早期実現に貢献していきます。

2) 実務フロー

当社のお取引先/お客様が別紙に記載の当社適格プロダクトの購入資金を調達する際に、本フレームワークを活用し、金融機関等よりグリーン/トランジション・ファイナンスとして調達するための手続きを定めています。

お取引先/お客様が本フレームワークを活用する際の実務フローは次の通りです。



- ① お取引先/お客様（資金調達者）は、別紙の適格プロダクトリストに記載等の当社プロダクトを購入する場合、当社に依頼し購入予定プロダクトの適格要件を確認する。
- ② 当社は、適格要件への充足を確認後、お取引先/お客様に確認書を交付する。
- ③-1 当社は、グリーンボンド原則が定める4原則等（以下、4原則等）に対する適合性を確認するためのフレームワーク活用申請書兼チェックシート（以下、チェックシート）をお取引先/お客様に送付する。
- ③-2 お取引先/お客様は、金融機関等に適格プロダクトを資金用途とするグリーン/トランジ

ション・ファイナンスの打診を行う。

- ④-1 お取引先/お客様は、チェックシートにロックイン回避関連を含む必要事項を記入し、金融機関等に同シートの内容確認及び必要事項の記入を依頼する。その後、お取引先/お客様、金融機関等の双方による内容確認を行う。
- ④-2 お取引先/お客様は、必要に応じて第三者評価機関から簡易版セカンド・パーティ・オピニオンを取得する。
- ⑤ お取引先/お客様は、チェックシートを当社に返送する。
- ⑥ 当社は、受領したチェックシートに基づき、お取引先/お客様の 4 原則等への適合性を確認し、承認書をお取引先/お客様に交付する。
- ⑦ お取引先/お客様は、承認書を受領後、金融機関等とグリーン/トランジション・ファイナンスの契約締結、社債発行手続き等の資金調達に必要な実務を行う。
- ⑧-1 お取引先/お客様は、調達資金が全額充当されるまで年 1 回、充当状況及びインパクト・レポートを金融機関等に対して開示（ローンの場合）、もしくはウェブサイト上に開示する。但し、全額充当以降のレポートを妨げるものではない。
- ⑧-2 お取引先/お客様は、調達資金が全額充当されるまで年 1 回、当社に対して資金調達報告を行う。
- ⑨ 当社は、お取引先/お客様からの資金調達報告をもとに、お取引先/お客様の資金調達が完了してから 1 年以内にフレームワーク活用実績報告をウェブサイト上に開示する。

※金融機関等は、お取引先/お客様から要請があった場合、上記実務フローをお取引先/お客様に代わって行うことを可とする。

5.2 グリーンボンド原則等に基づく開示事項

1) 調達資金の用途

お取引先/お客様によるグリーン/トランジション・ファイナンスによる調達資金は、次のいずれかに合致するプロダクト（適格プロダクト）に係る新規支出及び/又は既存支出へのリファイナンスに充当します。リファイナンスの場合は、グリーン/トランジション・ファイナンスの実行から遡って 2 年以内に購入した適格プロダクトへの支出に限ります。

<適格プロダクト>

- 別紙の適格プロダクトリストに記載されている製品
- 別紙の適格プロダクトリストに記載されていない製品であっても、記載されている製品から環境性能が向上した最新の製品であることを当社に確認した製品
- 別紙の適格プロダクトリストに記載されていない製品であっても、当社カーボンニュートラル戦略に整合するプロダクトであることが第三者評価機関によって確認された製品

なお、実行するファイナンス種類に応じて、以下のプロダクトカテゴリへの資金充当を行います。

- ・ グリーンファイナンス： グリーンプロジェクト
- ・ トランジションファイナンス： グリーン/トランジションプロジェクト

2) プロジェクトの評価および選定プロセス

本フレームワークに基づき調達した資金の用途となる適格プロダクトは、あらかじめ第三者評価機関に適格性を確認されたプロダクト（別紙の適格プロダクトリストに記載）とします。また、本フレームワークで適格性が確認できていないプロダクトであっても、適格プロダクトリストに記載されている製品から環境性能が向上した最新の製品であることを当社に確認した製品、または当社カーボンニュートラル戦略に整合するプロダクトであることが第三者評価機関によって確認された製品については、本フレームワークの資金用途とすることができます。

また、お取引先/お客様の選定プロセスやネガティブな影響に対する緩和策・回避策等はチェックリスト等を用いて金融機関等または第三者評価機関により確認されます。

3) 調達資金の管理

お取引先/お客様の次に掲げる項目への対応方法について、チェックシートを用いて金融機関等または第三者機関により確認されます。

- ① 電子ファイル等を用いて調達資金を追跡管理可能にすること
- ② 調達資金の追跡管理体制として、責任者や報告体制の明確化等がなされていること
- ③ 調達資金の充当計画が確立されていること
- ④ 資金調達に係る証票の保管方法・期限が確立されていること
- ⑤ 未充当資金が一時的に発生した場合における運用方法が確立されていること

4) レポーティング

レポーティング体制について、ローンの場合、お取引先/お客様は充当状況およびインパクトに関するレポーティングの内容を金融機関等に対して、あらかじめ定められたレポーティングフォーマットを用いて報告します。ボンド等の場合は、お取引先/お客様のウェブサイト上にレポーティング内容を開示します。

購入者の充当状況及びインパクト・レポーティングの内容は次の通りです。

i. 資金充当状況に関するレポーティング

資金充当状況に関しては、調達資金が全額充当されるまで年 1 回、充当状況を金融機関等に対して開示（ローンの場合）、もしくはウェブサイト上に開示します。

- ・ 適格クライテリア毎の充当金額
- ・ 未充当金額および運用方法
- ・ 調達資金のうちリファイナンスに充当された部分の該当額（または割合）

資金充当完了後も、資金用途の対象となるプロダクトに当初の想定と異なる事象が発生した場合、当該事象および未充当資金の発生状況や再充当の状況等に関し、速やかに開示を行います。

ii. インパクト・レポーティング

お取引先/お客様は、調達資金の全額が対象プロダクトに充当されるまでの期間、次の環境改善効果の指標等を、守秘義務の範囲内において年 1 回、金融機関等に対して開示（ローンの場合）、もしくはウェブサイト上に開示します。

- ・ 対象プロダクトの概要
- ・ 対象プロダクトの CO2 排出削減量（実績値または理論値）

また、お取引先/お客様は、資金調達の結果について、所定の様式を用いて当社に対し報告します。当社は本フレームワークを用いて購入されたプロダクトについて、環境改善効果の指標等を、守秘義務の範囲内において年 1 回、当社ウェブサイト上に開示します。

- ・ お取引先/お客様が特定されない形式での本フレームワークの活用状況（案件公表時は除く）
- ・ 対象プロダクトの概要（対象プロダクトのうち一部を抽出・選定）
- ・ 対象プロダクトの累計 CO2 排出削減効果（理論値）

No	適格プロダクト (型番)	適格クライテリア (ICMA 適格分類/カテゴリ)	特徴	想定される環境・社会面での負の影響	負の影響に対する緩和策（例）	整合可能な外部基準 2026/3時点
1	水素専焼ガスタービン発電装置 (M1A-17D) 製品紹介リンク ※水素専焼での利用時 ※水素混焼での利用時	水素のクリーンエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	環境改善効果 ：水素 100%専焼の発電時 CO2 排出量ゼロ CO2 排出量 ：水素 50%混焼時の発電時 CO2 排出量 150g-CO2/kWh 概要 ：水素専焼により、発電時における CO2 排出量の削減に貢献	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） 	<p>水素 100%専焼時（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：再生可能な非化石燃料、気体および液体燃料からの発電（LC-GHG 排出量 100g-CO2e/kWh 未満）</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石燃料との混焼を含む再生可能な非化石ガス及び液体燃料からの発電（Tier1：LC-GHG 排出量 100g-GHG/kWh 未満）</p> <p>水素 50%混焼時（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による発電（270g-CO2e/kWh 未満）</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
2	水素混焼ガスタービン/コージェネレーションシステム (M1A-17D) 製品紹介リンク	水素のクリーンエネルギー利用（混焼） (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	環境改善効果 ：CO2 排出量 193g-CO2/kWh (▲10%) 上記前提 ：水素 30%混焼、コージェネレーションシステムでの利用。総合効率 83.8%（カタログ値）、環境省排出係数より発電時の CO2 排出量を試算。削減率は都市ガス 100%の従来設備対比。 概要 ：水素混焼により、発電時における CO2 排出量の削減に貢献	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ メタンリークによる GHG の漏出 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による冷熱と電力の高効率コージェネレーション（270g-CO2e/kWh 未満）※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
開発中	水素混焼ガスタービン/コージェネレーションシステム (M5A-01D) 製品紹介リンク	水素のクリーンエネルギー利用（混焼） (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	（開発中のため対象外）	（開発中のため対象外）	（開発中のため対象外）	<p>（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による冷熱と電力の高効率コージェネレーション（270g-CO2e/kWh 未満）※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
3	水素混焼ガスタービン/コージェネレーションシステム (M7A-03D) 製品紹介リンク	水素のクリーンエネルギー利用（混焼） (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	環境改善効果 ：CO2 排出量 190g-CO2/kWh (▲10%) 上記前提 ：水素 30%混焼、コージェネレーションシステムでの利用。総合効率 85.4%（カタログ値）、環境省排出係数より発電時の CO2 排出量を試算。削減率は都市ガス 100%の従来設備対比。 概要 ：水素混焼により、発電時における CO2 排出量の削減に貢献	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による冷熱と電力の高効率コージェネレーション（270g-CO2e/kWh 未満）※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
開発中	水素専焼ガスエンジン	水素のクリーンエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	（開発中のため対象外）	（開発中のため対象外）	（開発中のため対象外）	<p>水素 100%専焼時（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：再生可能な非化石燃料、気体および液体燃料からの発電（LC-GHG 排出量 100g-CO2e/kWh 未満）</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石燃料との混焼を含む再生可能な非化石ガス及び液体燃料からの発電（Tier1：LC-GHG 排出量 100g-GHG/kWh 未満）</p>
上市	水素混焼ガスエンジン (2025 年度上市)	水素のクリーンエネルギー利用（混焼） (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	（評価および選定中のため対象外）	（評価および選定中のため対象外）	（評価および選定中のため対象外）	<p>（燃料製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による冷熱と電力の高効率コージェネレーション（270g-CO2e/kWh 未満）※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
4	ガスタービン/コージェネレーションシステム (M1A-17D) 製品紹介リンク	ガスエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	CO2 排出量 ：214g-CO2/kWh 概要 ：総合技術で、クラス最高効率、NOx 低減を実現	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による冷熱と電力の高効率コージェネレーション（270g-CO2e/kWh 未満）※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
5	ガスタービン/コージェネレーションシステム (M5A-01D) 製品紹介リンク	ガスエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	CO2 排出量 ：211g-CO2/kWh 概要 ：5MW 級で世界最高の発電効率と環境性能を達成、かつ軽量コンパクト化を実現	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による冷熱と電力の高効率コージェネレーション（270g-CO2e/kWh 未満）※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
6	ガスタービン/コージェネレーションシステム (M7A-03D) 製品紹介リンク	ガスエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	CO2 排出量 ：211g-CO2/kWh 概要 ：クラス世界最高水準の総合効率、低 NOx 性能	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による冷熱と電力の高効率コージェネレーション（270g-CO2e/kWh 未満）※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
7	ガスタービン/コージェネレーションシステム (L20A-01D) 製品紹介リンク	ガスエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス)	CO2 排出量 ：210g-CO2/kWh 概要 ：世界最高水準の熱効率 35%を目指した純国産の高効率ガスタービン	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>（水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮）</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による冷熱と電力の高効率コージェネレーション（270g-CO2e/kWh 未満）※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>

No	適格プロダクト (型番)	適格クライテリア (ICMA 適格分類/カテゴリ)	特徴	想定される環境・社会面での負の影響	負の影響に対する緩和策（例）	整合可能な外部基準 2026/3時点
8	ガスタービン/ コージェネレーションシステム (L30A-01D) 製品紹介リンク	ガスエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産 技術およびプロセス)	CO2 排出量 ： 210g-CO2/kWh 概要 ：クラス世界最高水準の発電端効率と、低 NOx 性能を実現	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>(水素製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮)</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料による冷熱と電力の高効率コージェネレーション（270g-CO2e/kWh 未満）※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
9	コンバインドサイクル発電プラ ント/CCPP (M7 シリーズ) 製品紹介リンク	ガスエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産 技術およびプロセス)	CO2 排出量 ： 211g-CO2/kWh 概要 ：ガスタービン発電と蒸気タービン発電を組み合わせ、燃料の燃 焼によって得られる高温の熱エネルギーから電力を最大限に絞り出す	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>(燃料製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮)</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料における発電（270g-CO2e/kWh 未満） ※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
10	コンバインドサイクル発電プラ ント/CCPP (M20 シリーズ) 製品紹介リンク	ガスエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産 技術およびプロセス)	CO2 排出量 ： 210g-CO2/kWh 概要 ：ガスタービン発電と蒸気タービン発電を組み合わせ、燃料の燃 焼によって得られる高温の熱エネルギーから電力を最大限に絞り出す	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>(燃料製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮)</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料における発電（270g-CO2e/kWh 未満） ※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
11	コンバインドサイクル発電プラ ント/CCPP (L30A シリーズ) 製品紹介リンク	ガスエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産 技術およびプロセス)	CO2 排出量 ： 210g-CO2/kWh 概要 ：ガスタービン発電と蒸気タービン発電を組み合わせ、燃料の燃 焼によって得られる高温の熱エネルギーから電力を最大限に絞り出す。 L30A は、クラス世界最高水準の熱効率を達成	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>(燃料製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮)</p> <p>EU タクソノミー：化石ガス燃料における発電（270g-CO2e/kWh 未満） ※石炭・石油等からのリプレースを伴う場合</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
12	カワサキグリーンガスエンジン (KG-18-T) 製品紹介リンク	ガスエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産 技術およびプロセス)	CO2 排出量 ： 397g-CO2/kWh 概要 ：同出力クラス世界最高発電効率による燃料ガス消費量の大幅な削減を達成	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新規工場建設など、大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ✓ 工事に伴う周辺への騒音・振動、有害廃棄物の飛散、廃棄物の不適正処理 ✓ 交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ✓ LC-GHG 排出量の増加 ✓ 化石燃料へのロックインの可能性 ✓ 他の環境（大気、水域）への悪影響 ✓ メタンリークによる温暖化ガスの漏出 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（設置、運用、廃棄） ✓ 上記法令等を遵守する管理体制の構築 ✓ 必要に応じた環境への影響調査 ✓ 化石燃料へのロックイン回避の検討（チェックシート参照） ✓ メタンリークの検出と早期修復 	<p>(燃料製造・輸送・貯蔵の GHG 排出等は未考慮)</p> <p>ASEAN タクソノミー：化石ガス発電（Tier2：LC-GHG 排出量 100~425g-GHG/kWh）</p>
13	Ninja e-1 (ZAD-NX011A) 製品紹介リンク	輸送機器（電動） (グリーン輸送)	環境改善効果 ：走行時の CO2 排出ゼロ 概要 ：ZEV(ゼロエミッションビークル)を実現	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 廃車時における各種法令のコンプライアンス状況 ✓ 廃車時のバッテリーの廃棄に関する適正処理 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（運用・廃棄等） 	<p>EU タクソノミー：バイクによる輸送（ゼロエミッション）</p> <p>ASEAN タクソノミー：バイク（Tier1：ゼロエミッション）</p>
14	Ze-1 (ZAD-NX011A) 製品紹介リンク	輸送機器（電動） (グリーン輸送)	環境改善効果 ：走行時の CO2 排出ゼロ 概要 ：ZEV(ゼロエミッションビークル)を実現	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 廃車時における各種法令のコンプライアンス状況 ✓ 廃車時のバッテリーの廃棄に関する適正処理 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（運用・廃棄等） 	<p>EU タクソノミー：バイクによる輸送（ゼロエミッション）</p> <p>ASEAN タクソノミー：バイク（Tier1：ゼロエミッション）</p>
15	EV モーターサイクル・ ビークル用インフラ	輸送機器（電動） (グリーン輸送)	環境改善効果 ：走行時の CO2 排出ゼロの実現 概要 ：ZEV(ゼロエミッションビークル)を実現	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 廃車時における各種法令のコンプライアンス状況 ✓ 廃車時のバッテリーの廃棄に関する適正処理 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国もしくは当該所在地で求められる環境関連法令等の遵守（運用・廃棄等） 	<p>EU タクソノミー：送配電（EV 充電ステーションの建設と運営）</p> <p>ASEAN タクソノミー：低炭素陸上輸送インフラ（Tier1：充電、電力網アップグレード、水素ステーション）</p>
開発中	水素エンジンモーターサイクル	水素のクリーンエネルギー利用 (環境適応製品、環境に配慮した生産 技術およびプロセス)	(開発中のため対象外)	(開発中のため対象外)	(開発中のため対象外)	<p>EU タクソノミー：バイクによる輸送（ゼロエミッション）</p> <p>ASEAN タクソノミー：バイク（Tier1：ゼロエミッション）</p>