

# 川崎重工業株式会社 第58回・59回無担保社債(社債間限定同順位特約付) レポート(2023年7月末時点)

カワる、  
サキへ。  
Changing forward

2021年7月15日発行の第58回債(サステナビリティボンド)・2022年7月14日発行の第59回債(グリーンボンド)については、調達資金の全額を対象プロジェクトの一部に充当しており、未充当残高はありません。本社債の資金充当による環境・社会効果の各種指標は以下のとおりです。

クライテリア	プロジェクト	資金充当状況		インパクト・レポート(第58・59回)	
		第59回 (調達額: 90億円)	第58回 (調達額: 100億円)	アウトプット指標	アウトカム指標
<b>自動PCR検査 ロボットシステム 普及</b> 	コンテナ式PCR検査シ ステム関連の開発投資		<b>全額 充当済 (20億円)</b>	自動PCR検査ロボットシステムについては、高精度かつ大量の検査が実施可能な特徴を生かし、医療従事者による感染リスクの低減、早期の旅客需要回復への貢献、などこれまで社会課題に対してソリューションを提供して参りました。このたび新型コロナウイルスが5類感染症に移行した結果、PCR検査需要の大幅な減少が見込まれ、自動PCR検査ロボットシステムにおいても一定の役割を全うすることができたとの判断から減損損失を計上しました。なお、PCR検査件数は2年間で85万検体に達しました。	
	コンテナ式PCR検査シ ステム関連の製造投資				
	自動PCR検査プラット フォーム(WEB予約シ ステム等)の開発投資				
<b>クリーン水素 サプライチェーン 構築</b> 	クリーン水素サプライ チェーン構築に向けた 開発・実証投資	<b>全額 充当済 (90億円) (※1)</b>	<b>全額 充当済 (80億円)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 研究開発、実証の進捗状況</li> <li>&lt;研究開発の進捗状況&gt;</li> <li>・160,000m<sup>3</sup>型 液化水素運搬船の基本設計承認(AiP:Approval in Principle)を一般財団法人日本海事協会より取得しました。(※2)</li> <li>・水素を燃料とする船用水素ボイラの基本設計を世界で初めて完了しました。本ボイラは、蒸気タービンプラントや燃料供給システムと組み合わせて、二元燃料推進システムとして大型液化水素運搬船に搭載されます。本推進システムについても上述の基本設計承認に織り込まれております。(※3)</li> <li>・大型液化水素運搬船に搭載する発電用水素焚き二元燃料(デュアルフューエル)エンジンおよび関連システムの基本設計承認(AiP)を一般財団法人日本海事協会より取得しました。(※4)</li> <li>・NEDO助成事業「水素社会構築技術開発事業・大規模水素エネルギー利用技術開発・液化水素の輸送貯蔵機器大型化および受入基地機器に関する開発」の取り組みとして進めてきた、大型液化水素運搬船用の貨物タンク(CCS:Cargo Containment System)の技術開発を完了しました。(※5)</li> <li>・水素液化機に関しては、NEDOによる「GI基金事業」の「革新的液化技術開発」に係る採択を受け、大型化・高効率化に取り組んでいます。</li> <li>・液化水素ローディングアームシステムのスイベルジョイント方式(大型化)に関しては技術実証試験を行っております。</li> <li>&lt;実証の進捗状況&gt;</li> <li>・2021年6月、液化水素サプライチェーンの商用化実証の運営を目的とし、日本水素エネルギー株式会社を設立。2023年2月、岩谷産業株式会社様の日本水素エネルギー株式会社への出資参画が決定し、商用化に向けた連携を強化しております。</li> <li>・液化水素サプライチェーン商用化実証において、液化水素の出荷地と受け入れ地が決定しました。(出荷地:豪州ビクトリア州 ハイスティングス地区、受け入れ地:神奈川県川崎市川崎区)(※6)これを受けて、商用化実証出荷基地・受入基地・液化水素運搬船その他より具体的な検討を今後進める予定です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 水素利用によるCO<sub>2</sub>排出削減量(理論値)(※8)</li> </ul>
	クリーン水素サプライ チェーン構築に向けた 製造投資			<b>輸送したクリーン水素運搬量 (※7)</b>	

※1 2019年度～2021年度のリファイナンス資金として充当

※2 プレスリリース: [https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220422\\_1.html](https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220422_1.html)

※3 プレスリリース: [https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220531\\_1.html](https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220531_1.html)

※4 プレスリリース: [https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20221130\\_2.html](https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20221130_2.html)

※5 プレスリリース: [https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20230606\\_1.html](https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20230606_1.html)

※6 プレスリリース: [https://www.khi.co.jp/pressrelease/news\\_230308-2.pdf](https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_230308-2.pdf)

※7 2031年度までに、日本への水素運搬可能量22.5万t/年以上を目標とする

※8 ※7で輸送した水素(22.5万t/年)を利用することによるCO<sub>2</sub>排出削減量は約160万t/年(理論値)