

川崎重工業株式会社 TCFDレポート

Kawasaki TCFD Report 2025

TCFD提言に基づく情報開示

- 01 ガバナンス
- 02 リスク管理
- 03 指標と目標
- 07 戦略
- 15 対象事業における製品群

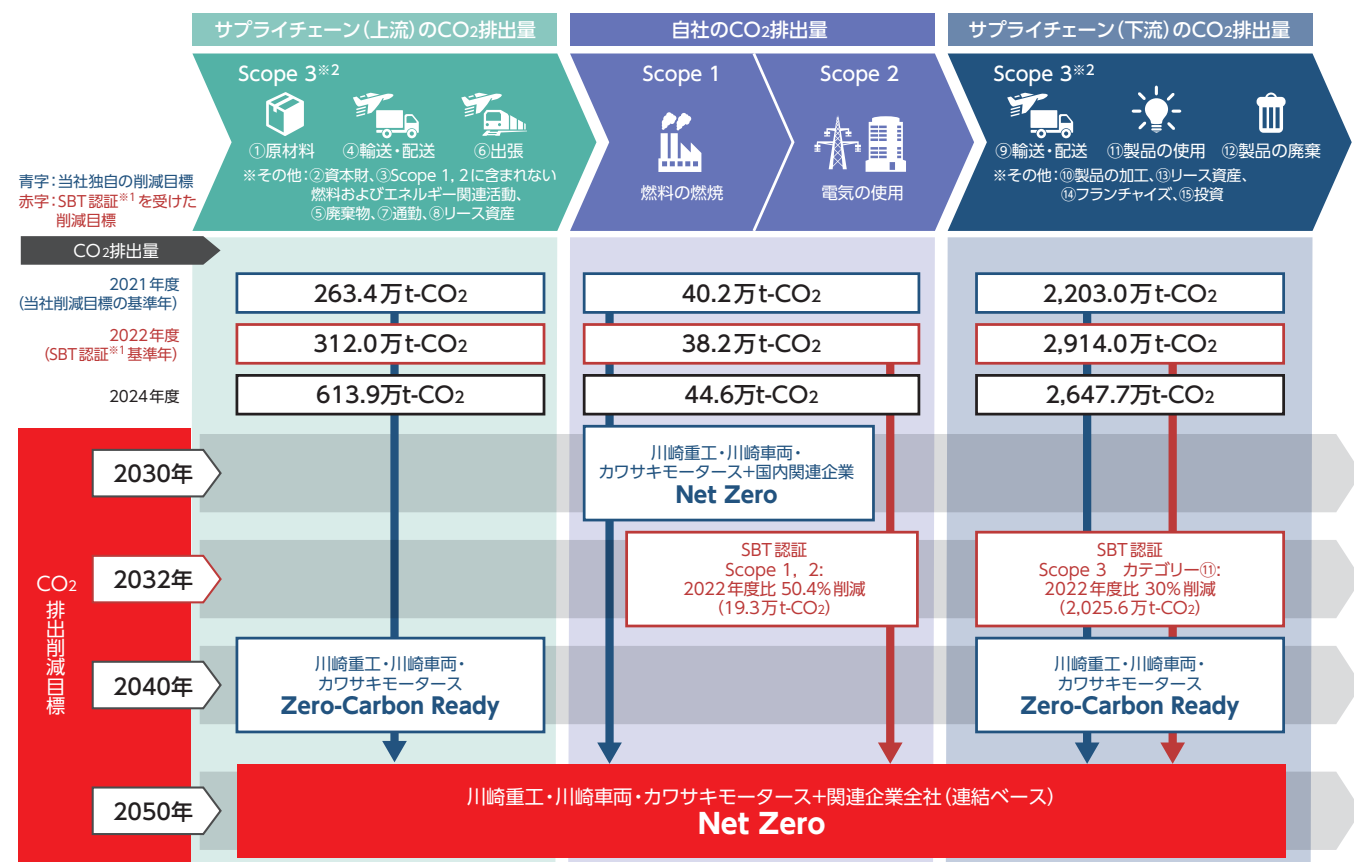
／ 指標と目標 (気候関連リスク・機会を評価・管理する際の指標とその目標)

カーボンニュートラル目標

川崎重工グループは、世界の平均気温上昇を産業革命前と比較して1.5℃に抑えるというパリ協定で掲げた目標の実現を目指し、「グループビジョン2030」の下、水素発電を軸とした自主的な取り組みに加え、省エネルギーのさらなる進展、再生可能エネルギーの導入拡大および廃棄物発電の拡充により、2030年に当社および国内連結子会社においてカーボンニュートラルを目指します。*

※ 昨今のエネルギー市場におけるLNGへの回帰傾向や主要パートナーの状況などを踏まえ、カーボンニュートラルの実現時期について見直しを進めています。

さらに、当社グループの脱炭素ソリューションを社会や取引先、顧客にも広げ、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。そのために当社グループは高効率の発電設備、水素との混焼ガスタービンなど化石燃料からカーボンニュートラルへの移行(トランジション)に不可欠な製品やサービスを多く取りそろえ、この分野でも大きく貢献していきます。



※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(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

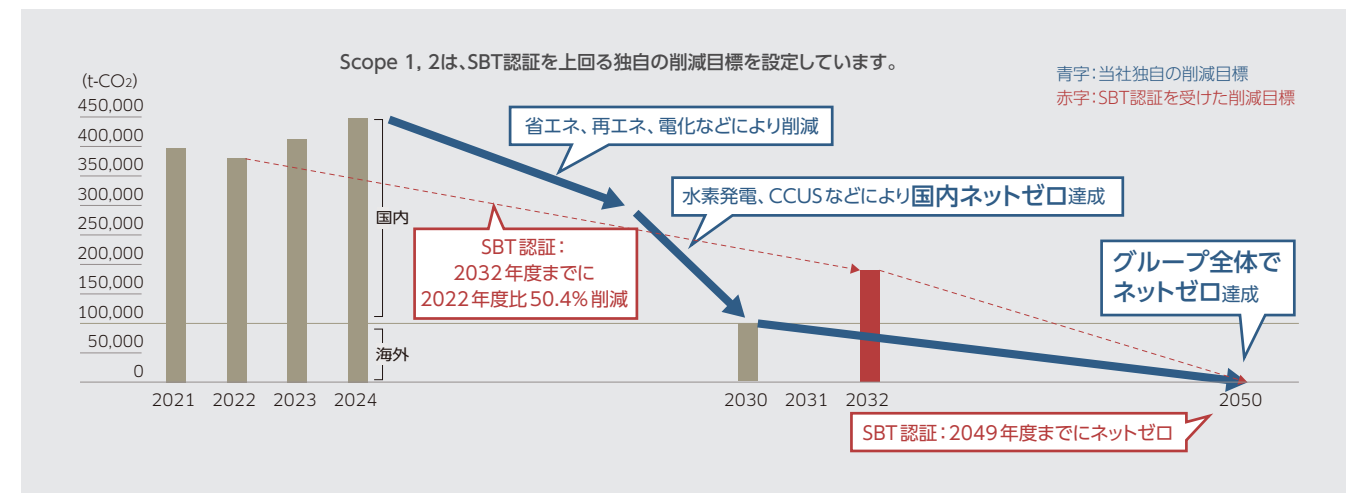
※2 Scope 3については、より正確な排出量とするため、近年、算定方法の変更や集計範囲の拡大を行っています。詳しくは当社Webサイト「サステナビリティ」の「ESGデータ」をご覧ください

Scope 1, 2目標

Scope 1, 2においては、当社グループ全体のCO₂排出量年間約40万トンの3/4を占める国内の約30万トンについて、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、カーボンニュートラルを実現しま

す。その後は、海外子会社への展開を進めるとともに、当社がお客様に納入した既存の発電設備などへの水素エネルギー導入を進めていきます。

CO₂排出量と削減目標 (Scope 1, 2)



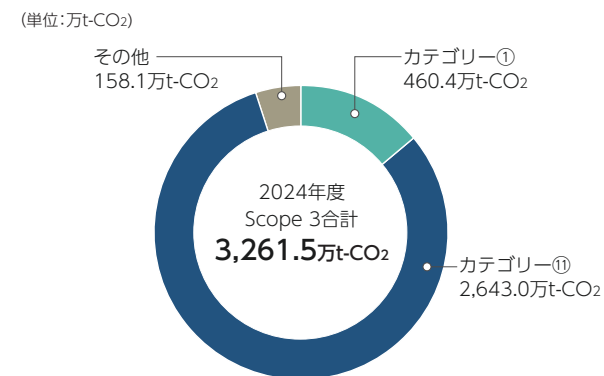
※ SBT (Science Based Targets) 認証についてはP.5に記載

Scope 3目標

Scope 3の内訳は、カテゴリー①とカテゴリー①①の占める割合が多く、Scope 3全体の90%以上を占めます。Scope 3は2040年を目標に、主要項目であるカテゴリー①および①①について目標を定めています。

2050年には、「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CO₂排出ゼロを目指します。

Scope 3 カテゴリー別内訳



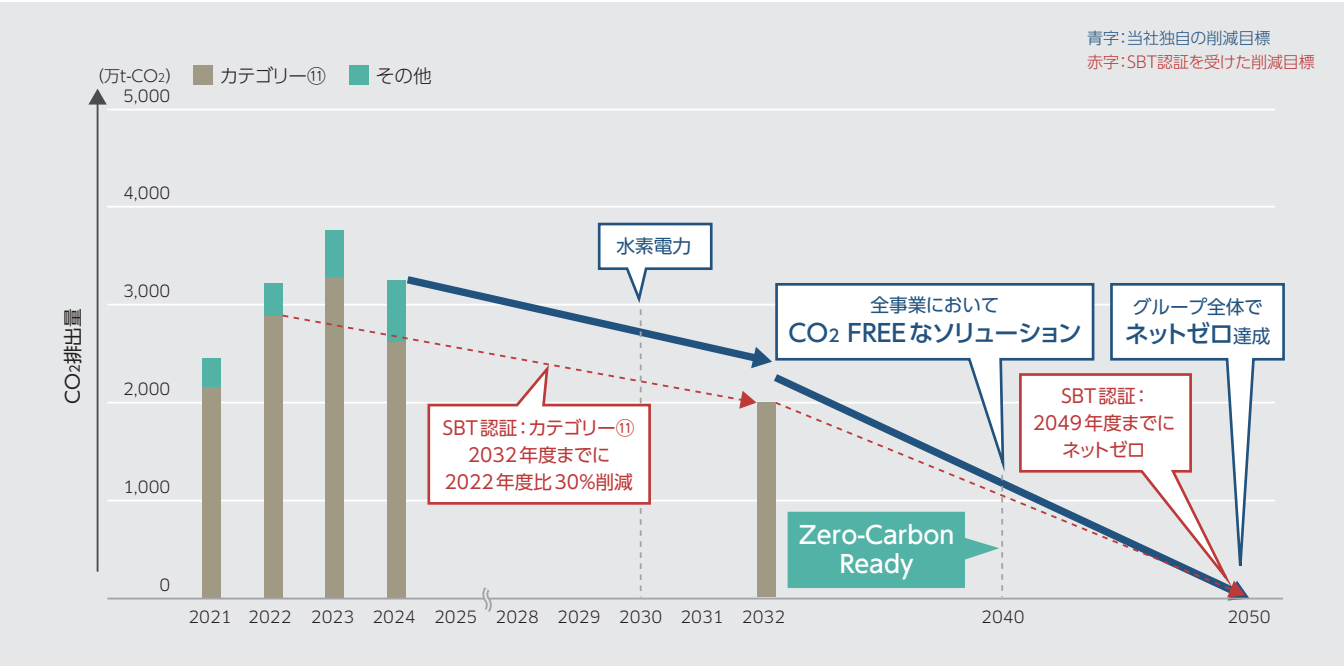
Scope 3 削減目標

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

CCUS事業の推進により実質100%以上のCO₂を削減します。

- ・カテゴリー①: 80%削減(2021年比)
- ・カテゴリー①①: 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)



※1 SBT (Science Based Targets) 認証については下部に記載

SBT (Science Based Targets) 認証

パリ協定の目指す気温上昇1.5℃以下実現に向け、SBT 認証を取得しました(2024年8月15日取得)。



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	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 2	
	Scope 3	2032年度までに、販売した製品の使用(カテゴリ 11)を2022年度比で30%削減(Well bellow 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排出削減目標と実績

目標		CO ₂ 排出量(2024年度実績) ※1	対応策
Scope 1	2030年: Net Zero (川崎重工業㈱および国内連結子会社)	年間14.2万t-CO ₂ (川崎重工業㈱および国内連結45社、海外連結58社)	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自社においてゼロエミッション工場を実現
Scope 2	2030年: Net Zero (同上)	年間30.4万t-CO ₂ (川崎重工業㈱および国内連結子会社)	
Scope 3	2040年: Zero-Carbon Ready (川崎重工業㈱、川崎車両㈱、カワサキモータース㈱) 2050年: Net Zero (川崎重工業㈱および連結子会社)	年間3,261.5万t-CO ₂ (川崎重工業㈱・川崎車両㈱・カワサキモータース㈱)	Scope 3排出量の大半を占めるカテゴリ①と⑪について、下記の対応策を実施
カテゴリ①	2040年: 2021年度比80%削減 (川崎重工業㈱、川崎車両㈱、カワサキモータース㈱)	年間460.4万t-CO ₂ (同左)	●排出情報の共有等、材料や部品の調達先である取引先との連携強化 ●水素を中心に当社グループからCO ₂ フリーなエネルギー等を取引先にも提供
カテゴリ⑪	2040年: Zero-Carbon Ready※2(川崎重工業㈱、川崎車両㈱、カワサキモータース㈱)	年間2,643.0万t-CO ₂ (川崎重工業㈱・川崎車両㈱・カワサキモータース㈱・川重冷熱工業㈱・㈱アーステクニカ)	●水素社会実現に向け水素関連ソリューションを提供 ●各種モビリティやロボットなど、顧客が当社ソリューションを利用する際に電動化やCO ₂ フリー燃料対応製品を選択肢として用意 ●CCUS※3への取組を推進

※1 CO₂排出量はKPMG あずさサステナビリティ株式会社による検証済です。
※2 Zero-Carbon Readyは、カテゴリ⑪の対応策に記載の取組を示す当社の造語です。
※3 CCUS: Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage (CO₂の回収・有効利用・貯留)

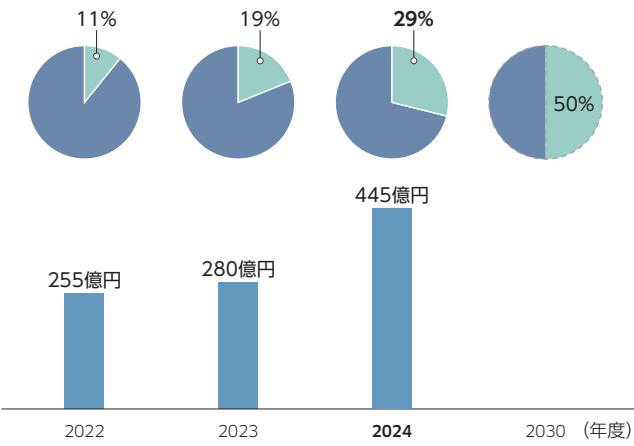
サステナブルファイナンスに関する目標とKPI

これらのCO₂排出量削減目標の達成に向けて、資金面では、SDGsに貢献する事業投資のための資金調達(サステナブルファイナンス)を2021年より実施しており、水素サプライチェーン構築などを中心とした気候変動対策を資金使途としています。

2024年度においてはサステナブルファイナンスでの調達をより一層進め、17金融機関との融資契約においてマスターフレームワークに基づくサステナブルファイナンスでの調達を行いました。この結果、長期有利子負債に占めるサステナブルファイナンスの割合は前期の19%から29%となりました。

2030年までに長期有利子負債残高の半分以上を、2050年までに長期有利子負債残高のすべてをサステナブルファイナンスによる調達とすることを目標とし、気候変動をはじめとする社会課題の解決を推進していきます。

長期借入金に占めるサステナブルファイナンスの割合と調達金額



／ 戦略 (気候関連リスク・機会がもたらす事業・戦略、財務計画への実際の／潜在的影響)

当社グループでは「グループビジョン2030」で定める3つの注力フィールドの一つである「エネルギー・環境ソリューション」において、水素事業、CCUSなどにより、脱炭素社会の実現に向け、積極的に事業を推進しています。

以下、当社の気候変動戦略の策定にあたり、実施したシナリオ分析のプロセスについて記載します。

【シナリオ分析のプロセス】

シナリオ分析は(1)対象事業の選定、(2)リスク重要度評価、(3)シナリオ群の定義、(4)事業インパクト評価、(5)対応策の定義というプロセスで実施しました。また、定期的な見直しも実施しています。

(1)対象事業の選定

当社グループは多種多様な事業を展開しており、事業ごとに異なる機会・リスクを有しています。このため、気候変動による影響度を評価し、影響度が大きいと想定される事業からシナリオ分析を実施しました。気候変動による影響度は、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ました。

その結果、2021年度はエネルギーソリューション＆マリン事業、航空宇宙システム事業、モーターサイクル＆エンジン事業(現 パワースポーツ＆エンジン事業)について、2022年度には精密機械・ロボット事業、車両事業を対象事業に追加しました。P.15-16に対象事業を示しています。

(2)リスク重要度評価

対象事業ごとに、主要な製品群を想定し、TCFDフレームワークが例示している項目を参考に、具体的な機会・リスクを抽出しました。そして、機会・リスクが現実のものとなった場合における事業インパクトの重要度を、定性的に「大」「中」「小」で評価しました。このうち、「大」と評価した機会・リスクを開示の対象とし、(3)シナリオ群の定義以降の検討を進めました。

なお、「大」と評価した機会・リスクのうち、事業固有ではなく、当社グループに共通と考えられるものについては、続くプロセス((4)事業インパクト評価、(5)対応策の定義)も当社グループ全体の観点で行いました。

(3)シナリオ群の定義

「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℃のシナリオを採用しました。

1.5℃シナリオはIPCC RCP1.9およびIEA Net Zero Emissions

by 2050 Scenario (NZEシナリオ)を、4℃シナリオはIPCC RCP 8.5をそれぞれ中心としてシナリオの定義を行いました。

(4)事業インパクト評価

【1.5℃シナリオ】

リスク重要度の高い項目を中心に事業インパクト(財務インパクト)の算出を実施しました。2021年度はエネルギーソリューション＆マリン事業、2022年度以降はその他の事業について実施しました。また、前述の通り、当社グループでは定期的にシナリオ分析の見直しを行っています。2030年度の水素を含むカーボンニュートラル関連売上収益目標については、日本および各国の水素戦略を踏まえ、2023年度の開示において6,000億円とした後、DAC※事業の売上収益目標を反映し、2024年度の開示において6,500億円に上方修正しました。

上記事業インパクトをもとに、機会・リスクに対する対応策も検討しています。このうち水素サプライチェーンやそれに係る水素関連製品、モーターサイクルの電動化などについては、事業環境を踏まえ、短期(2030年頃)を見据えたものとしています。その他の水素航空機や水素燃料車両などの項目については中長期(2040年以降)を想定しています。

※ DAC:大気直接回収(Direct Air Capture)

【4℃シナリオ】

4℃シナリオ下における自然災害による生産拠点への被害を、当社グループ共通のリスクのうち、リスク重要度の高い項目として特定しました。これらについて、財務インパクト評価を行うとともに、対応策を検討しました。

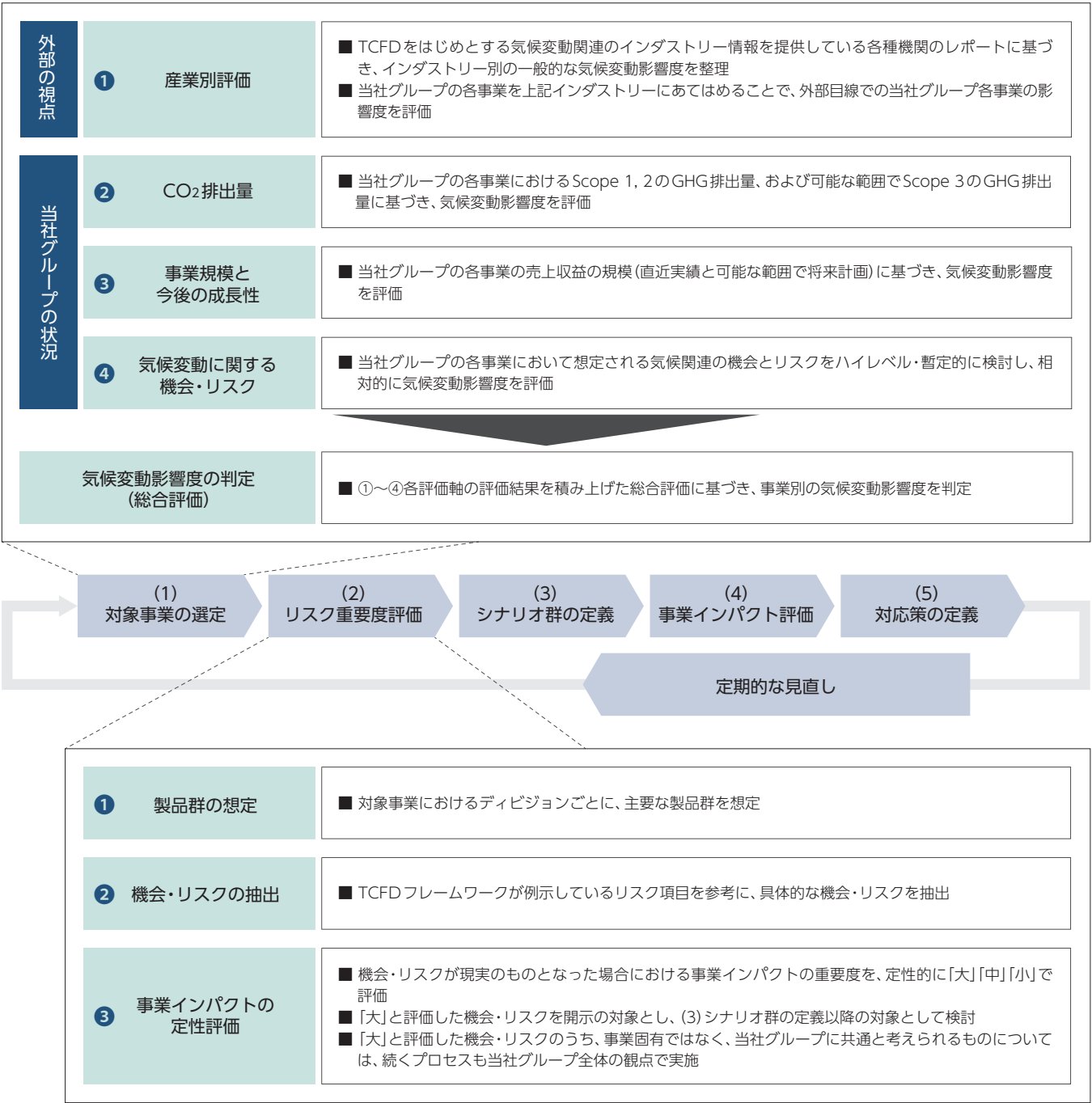
生産拠点(国内生産拠点26か所、海外生産拠点16か所)のうち、各種ハザードマップおよび過去の被害実績を活用し、高リスク拠点を特定したうえで、2030年の想定被害額を試算しました。高リスク拠点と特定された神戸工場では、水災対策として電気設備のかさ上げを対応策として実施しています。

(5)対応策の定義

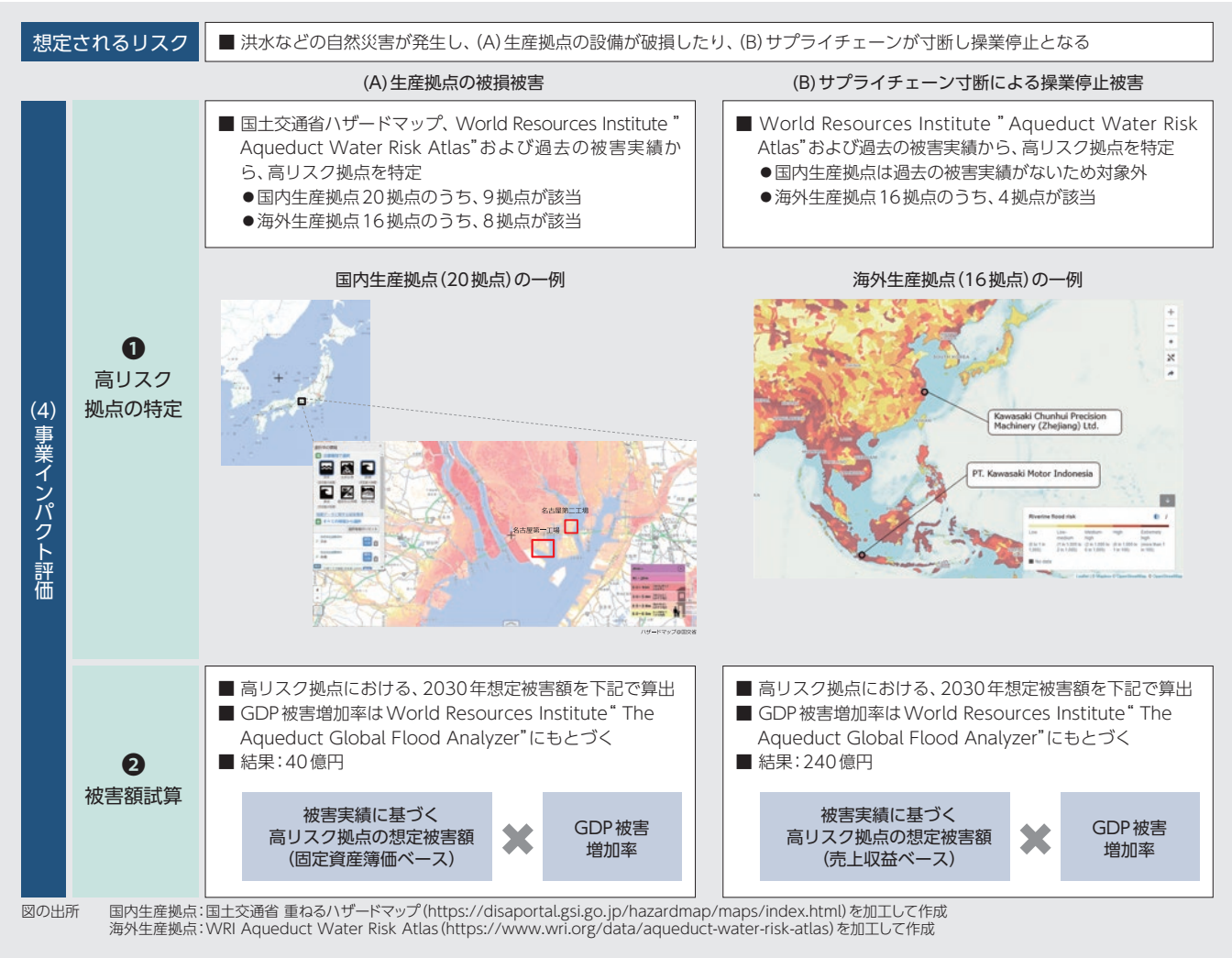
1.5℃シナリオおよび4℃シナリオの事業インパクトおよび対応策の検討結果はP.11-14に記載しています。

今後も定期的に見直しを行い、シナリオ分析の高度化を進めていきます。

シナリオ分析のプロセス[1.5℃シナリオ]



シナリオ分析のプロセスと結果[4℃シナリオ]



気候変動シナリオ分析

1.5℃シナリオ (2030年時点) 「グループビジョン 2030」の施策が実行される場合

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

事業区分		エネルギーソリューション&マリン事業	航空宇宙システム事業	パワースポーツ&エンジン事業	精密機械・ロボット事業	車両事業
想定シナリオ		●世界的にエネルギーの脱炭素化が急速に進行し、日本でも省エネ、エネルギー転換、非化石エネルギーの利用が進む。 ●水素・アンモニアの国際サプライチェーンが構築され、発電も開始される。水素ステーションの戦略的整備が進む。 ●日本ではエネルギー安全保障の重要性が高まる。				
		●発電プラントなどにおいて、低炭素化・脱炭素化(水素燃料やバイオ燃料、e-fuel(合成燃料)の利用など)が進む	●新興国の中間所得層の増加に伴い、世界の航空旅客輸送量が増加する。バイオ燃料などを用いた持続可能な航空燃料(SAF)や水素の利用が進む。	●モーターサイクルや四輪において、電動化が進むとともに、低炭素化・脱炭素化(水素燃料やバイオ燃料、e-fuel(合成燃料)の利用など)が進む。	●建設機械や産業機械において、電動化が進むとともに、低炭素化・脱炭素化(水素燃料やe-fuel(合成燃料)の利用など)が進む。	●非電化区間における車両において、低炭素化・脱炭素化(水素燃料やe-fuel(合成燃料)の利用など)が進む。 ●水素社会の実現に伴い、鉄道を用いた水素輸送ニーズが高まる。
機会	水素関連	●液化水素プラント、液化水素貯蔵タンク、液化水素運搬船、水素ガスタービン、水素ガスエンジン、船用水素エンジンなどの需要が増加する。	●水素を燃料とした航空機の開発が進む。	●水素エンジンを搭載したモーターサイクル、四輪などの需要が増加する。	●水素エンジンや燃料電池を搭載した建設機械の需要が増加する。水素ステーションの配備も進む。	●水素を燃料とした車両の需要が増加する。 ●水素の輸送手段として液化水素タンクコンテナ貨車の需要が増加する。
	CCUS・DAC・代替燃料	●CO ₂ 回収プラント／設備、CO ₂ 利用の需要が増加する。 ●DACの需要が増加する。 ●バイオマスをを用いたプラントの需要が増加する。	●持続可能な航空燃料(SAF)の需要が増加する。	●バイオ燃料や、e-fuel(合成燃料)など用いたモーターサイクル、四輪などの需要が増加する。	—	—
	電動化	●船用電気推進システムや船用燃料電池、蓄電池の需要が増加する。	●電動化航空機の開発が進む。	●電動およびハイブリッドモーターサイクル、四輪の需要が増加する。	●建設機械の電動化需要が増加する。 ●電動化に伴い半導体製造ロボット需要が増加する。	●蓄電池で駆動する車両の需要が増加する。
	その他	●GHG削減船、船用LPG／LNGエンジン、アンモニア輸送の需要が増加する。	●低燃費エンジンの需要が増加する。	●低燃費エンジンの需要が増加する。	●燃費向上のための油圧高度電子制御システムの需要が増加する。	●内燃輸送手段(自動車・飛行機など)からのモデルシフトが特に貨物輸送において進み、電気機関車の需要が増加する。
		●デジタル化・ロボティクスなど、工場・設備の生産性向上・省エネ性能を高めるソリューションビジネスの需要が増加する。				
	その他					
リスク	製品・サービス	●LNG発電設備の需要が減少する。	●航空機の需要が減少する(鉄道車両などへのモデルシフト)。	●ガソリン車の需要が減少する。	●ディーゼル建機の需要が減少する。	—
	開発投資	●水素製品・サービスに関連する研究開発・設備投資が増加する。	●新型航空機／エンジンの研究開発・設備投資が増加する。	●EV／HEVの研究開発・設備投資が増加する。 ●バッテリーの課題(長持ち・出力高)解消、e-fuel、水素技術利用に向け研究開発・設備投資が増加する。	●水素技術の利用および水素関連機器開発に向けた研究開発費、設備投資が増加する。	●水素駆動車両および蓄電池駆動車両などに向けた研究開発、設備投資が増加する。
		●デジタル化・ロボティクスなど、生産性向上・省エネのための研究開発・設備投資が増加する。				
	その他	●インフラ整備などの遅れにより、水素の普及が当社の想定よりも遅れる。				
財務インパクト※	売上収益	●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)※ ¹				
		★★★ (水素関連製品の売上が増加)	★ (水素航空機の実現は2040 年頃以降)	★★★ (ガソリン車からEV／HEV への切り替えが先行し、e-fuel や水素への切り替えが進む)	★★	★
	投資額	●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)	★★	★
機会・リスクに対する当社の対応策	水素関連	●商用化に向け、GI 基金の商用化実証事業を推進し、大型化・低コスト化を達成。関係各社とのアライアンスを積極的に推進し、国際サプライチェーンを実現する。	●水素航空機コア技術の研究開発を促進する。水素サプライチェーンを活用した空港インフラなどの検討を進める。	●水素エンジンを活用したモビリティ、汎用エンジンの開発を促進し、需要を喚起する。	●水素ステーション用省エネ型水素圧縮機を市場投入する。 ●水素供給システムなどの他社との協業、アウトソーシング化による開発の効率化、開発費を抑制する。	●水素駆動車両の開発を促進する。 ●液化水素タンクコンテナ貨車の開発を促進する。
	CCUS・代替燃料	●潜水艦技術を強みとしてNEDO 事業および環境省事業でのCO ₂ 回収プラントの実証を完遂し、商用化に向けて大型化とコスト競争力強化を進める。合成燃料をはじめ、CO ₂ の利活用の可能性を幅広く検討する。 ●多種多様なバイオマス燃料に対応したボイラの拡販を進める。	●SAF 対応エンジン開発を進める。	●e-fuel 対応モーターサイクル、四輪などの開発を進める。	—	—
	電動化	●ハイブリッド／電気推進システムなどを拡販する。	●電動化に関する開発を進める。	●2025 年に10 車種以上でEV／HEV を導入する。2035 年に主要車種をEV／HEV に置き換える。	●電動油圧ポンプユニットK-Axle™をはじめ、電動化対応を進める。 ●当社製ロボットのさらなる低消費電力技術の開発と市場投入する。	●蓄電池駆動車両の開発を促進する。
	その他	●アンモニア運搬船により当面の輸送需要に対応するとともに、当社船用LNG ガスエンジンの主要ターゲット船種である内航船に向けて、水素エンジンおよび水素供給システムを提供する。 ●エネルギー安全保障の観点からLNG 発電の需要に対応するとともに、水素ガスタービン、水素ガスエンジンへの転換を促進する。	●複合材および高効率システムの研究開発を促進する。 ●研究・設備コスト増加に対しては、ロボット技術／IoT を活用した低コスト生産技術の研究開発を促進する。また、他社と連携して開発効率を高める。	●開発費・設備投資については、部品の共通化、アウトソーシング化など、他社との協働も含め、費用を抑制する。	●建設機械用省エネシステムの導入、省エネ目的による故障診断システムの適用を拡大する。 ●ロボットシステムの運用エネルギー試算・リアルタイム監視サービスを提供する。 ●手術支援ロボットやリモートロボットシステムの開発を促進する。	●電気機関車の需要増加に対する対応力を強化する。

【用語の説明】 CCUS:CO₂回収・利用・貯留(Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage)、DAC:大気直接回収(Direct Air Capture)、GI基金(グリーンイノベーション基金)、EV:電気自動車(Electric Vehicle)、HEV:ハイブリッド電気自動車(Hybrid Electric Vehicle)、GHG:温室効果ガス(Green House Gas)

※¹DAC 事業の売上収益目標を反映し、2030 年の水素を含むカーボンニュートラル関連売上収益を6,000 億円から6,500 億円に上方修正しました。

気候変動シナリオ分析

4℃シナリオ (2030年時点) 下記の通り、4℃シナリオは世界経済の悪化を招くため、脱炭素社会の早期実現に全力で貢献する（「グループビジョン 2030」）

事業区分	エネルギーソリューション&マリン事業		航空宇宙システム事業	パワースポーツ&エンジン事業	精密機械・ロボット事業	車両事業
想定シナリオ	- 多くの国がパリ協定から離脱し、気温上昇は成り行きペースで推移する。石炭・石油への依存は継続する。水素・アンモニアは技術進歩なく、導入が進まない。 - 台風・洪水などの自然災害が慢性的に発生、激甚化する。気候変動によって食糧不足、水不足などが慢性化する。疫病の増加や死亡率の上昇を招く。 - それらによって各国経済の不安定化が進み、犯罪や国際間の紛争も増加する。					
機会	—					
リスク	自然災害の頻発により、発電、送配電設備の損害の増加、サプライチェーン寸断による部品調達や納品の遅れなどの増加が発生する。					
	水素やCCUSの普及が進まず投資回収が遅れ、事業計画の見直しが必要となる。	—		温度変化により芝生の育量が減少し、汎用エンジン市場が縮小する。	水素の普及が進まず投資回収が遅れ、事業計画の見直しが必要となる。	内燃輸送手段（自動車・飛行機など）からのモーターシフトが進まない。
財務インパクト (売上収益、 物理的損失)	2030年度売上収益：マイナスの影響が大きい(1.5℃シナリオで想定の水素を含むカーボンニュートラル関連売上収益6,500億円の売上機会が失われる) - 投資額の回収が遅れる(水素プロジェクト関連、水素航空機開発、モーターサイクルのEV／HEV研究開発・設備投資など) - 物理的損失：大(P.11の試算として生産拠点の破損被害40億円(固定資産の損失)、サプライチェーン寸断による操業停止被害240億円(売上減)が最低限発生) - 気温上昇により生じる食料リスク、水リスク、経済不安定、サプライチェーンの混乱などが操業に甚大な影響を与える					
機会・リスクに 対する対応策	- 脱炭素ソリューションの早期提供を図るとともに、当社グループの強みを生かし、分散電源、非常用発電、防災ヘリコプター・関連システム、建設機械、ロボットなどにより甚大化する自然災害による被害拡大を食い止める。 - 大きな損失となる物理的損失は、各種工場の電気設備のかさ上げ対策やサプライチェーンの強靱化を進める。					

【用語の説明】 EV：Electric Vehicle (電気自動車)、HEV：Hybrid Electric Vehicle (ハイブリッド電気自動車)

対応策 (1.5℃シナリオ、4℃シナリオ)

1.5℃シナリオへの対応策については、事業戦略の中で対応を進めています。

一方、4℃シナリオを想定した物理的損失への対策については、以下を例として、対応を進めています。

(1) 各工場の電気設備かさ上げ対策の例

沿岸部に位置している神戸工場などを中心に、電気設備を中心としてかさ上げ対策を実施しています。かさ上げ基準を神戸港の過去最高潮位以上として、水害対策への強靱化をおこなっています。



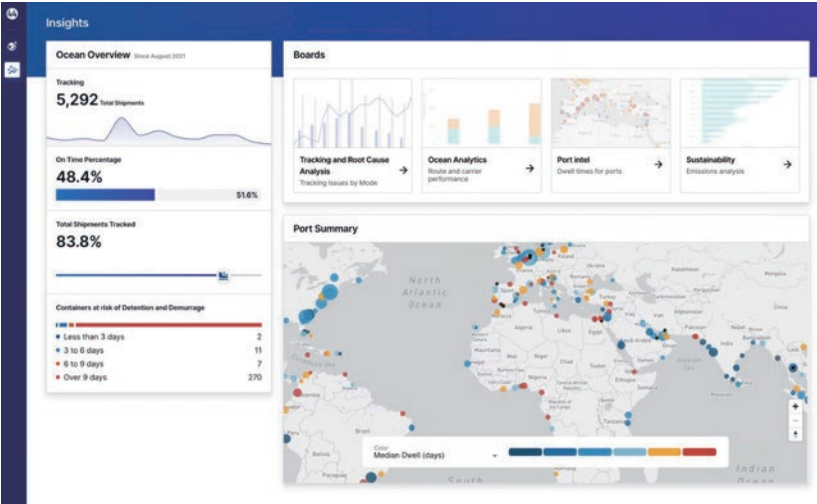
変電所 (神戸工場内)



受電所 (神戸工場内)

(2) サプライチェーン強靱化の例 (Movement by project44™の採用)

当社は、最先端のサプライチェーン可視化プラットフォームを開発・提供する可視化ソリューションとしてMovement by project44™を2024年1月23日より採用しています。DX戦略に取り組むなかで、子会社であるカワサキモータース株式会社を中心に、各地域のサプライチェーン業務の効率化やサプライチェーン強靱化に向け、高精度のサプライチェーン可視化データを活用できるより良いデータ基盤が必要不可欠であると考え、project44を活用しています。



サプライチェーン可視化のイメージ図

対象事業における製品群

エネルギーソリューション&マリン事業

プラント



ごみ焼却

低CO₂燃料 (CO₂利用)

水素

エネルギー



ガスタービン/ガスエンジン発電設備

ボイラ・熱交 CO₂回収設備

船用推進



船用エンジン
製品

ハイブリッド/電気推進システム製品

船舶海洋



水素運搬船

LPG運搬船/LNG運搬船

その他貨物船

航空宇宙システム事業

航空宇宙



●民間航空機
ボーイング787 ドリームライナー
(共同開発・分担生産機種)

●民間ヘリコプター
BK117(ライセンス生産)

航空エンジン



Trentシリーズ

パワースポーツ&エンジン事業

モーターサイクル



●先進国向けモーターサイクル
Ninja

●新興国向けモーターサイクル
BARAKO

●オフロードモーターサイクル
KX

汎用エンジン



四輪PWC



●RUV:レクリエーション向け四輪車
KRX1000、TERYX 等

●UV:ユーティリティ向け四輪車
MULE 等

●PWC:
パーソナルウォーターcraft



●4ストローク縦軸V-Twinエンジン
FX820V EVO

精密機械・ロボット事業

精密機械 カarbonフリー、自動化、省人化の実現に向けたソリューションビジネスへの展開

建設機械用油圧製品



電動制御システム

自動化対応システム

産業機械用油圧製品



省エネ型油圧ユニット

水素関連製品



水素ガスバルブ

水素供給システム

水素圧縮機

船用装置製品



推進機/係船機統括制御

電動油圧舵取機

ロボット

ロボットデジタルプラットフォーム



ROBO CROSSが持つ2つの役割

- ① ロボットシステムのインテグレーション効率化
- ② データ活用による新たな価値創造

未来を支える ソーシャルロボット



健康を支える 手術支援ロボット

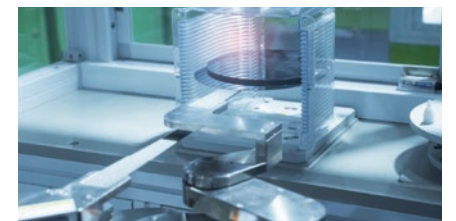


hinotori™

産業を支える 産業用ロボット



進歩を支える 半導体製造装置向けロボット



鉄道車両事業

電気車両(旅客車・機関車)



●E7系/W7系電車
東日本旅客鉄道(株)/
西日本旅客鉄道(株)

●8600系電車
四国旅客鉄道(株)

内燃車両(旅客車・機関車)



●YC1系気動車
九州旅客鉄道(株)

●本線/入換用電気式ディーゼル
機関車