

川崎重工業株式会社 | 案件概要

対象事例：川崎重工業株式会社 グリーン/トランジション・ローン

■ 企業概要

業種	重工業
所在地	日本
事業	船舶・鉄道車両・航空機・モーターサイクル・ガスタービン・ガスエンジン・産業プラント・油圧機器・ロボットなどの多彩な事業を展開

■ グリーン/トランジション・ローン概要

調達予定日	・ 2026年3月
調達予定額	・ 非公表
ストラクチャリングエージェント	・ みずほ証券株式会社
評価機関	・ 株式会社日本格付研究所

基本指針四要素への対応

要素1

- Scope1,2は、自社製の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拡大、廃棄物発電の拡充により、2030年に国内グループ、2050年にはグループ全体（連結）でのNet Zeroを目指す。
- 川崎重工グループのCO2排出のうち、Scope3/カテゴリ11が約8割を占めているが、2040年までにこれらを含む全ての事業でCO2 FREEのソリューションを提供予定。具体的には、水素専焼タービン/水素ガスエンジン/水素燃料船等、全ての事業を水素化または電動化を行う予定。
- ガバナンスにおいては、2025年7月以降、更なるESGへのコミットメントとして、役員報酬制度にScope1,2,3削減への貢献度等を導入。

要素2

- 当社は2020年11月の「グループビジョン2030」の発表を受け、重要課題の見直しを行い、「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つの注力フィールドを「事業を通じて創出する社会・環境価値」と定義。

要素3

- 川崎重工グループの脱炭素ソリューションでの取組は経済産業省や国土交通省の分野別技術ロードマップに整合していることを確認。
- SPT1は日本のNDCの水準を大きく上回る削減ベース。また、グループ全体で2032年度のScope1+2排出量を▲50.4%（2022年度比）という目標について、SBT認証（1.5℃）を取得しているが、SPT1はそれを大きく上回る独自の削減目標である。SPT2についてもSBT認証WB2℃を取得している。

要素4

- 2020～2030年度にかけてカーボンニュートラル関連へ3,500億円投資する方針を表明。
- また、エネルギー分野の研究開発投資における水素関連の比率は2019-2023年で62%に上る。

主な資金使途候補とKPI/SPT

- 2023年11月に、6種類のサステナブルファイナンス（グリーン、トランジション、トランジション・リンク、ブルー、ソーシャル、サステナビリティ・リンク）での調達を網羅するマスターフレームワークを策定。2026年3月に更新。

🌿：グリーン、❤️：ソーシャル、👉：トランジション、💧：ブルー

※ 青太字：今後の調達で予定している資金使途

グループビジョン2030	適格クライテリア	分類	プロジェクト例
安全安心リモート社会	手術支援ロボット	❤️	hinotori™サージカルロボットシステム
	ソーシャルロボット New	❤️	介護現場向けソーシャルロボット 等
近未来モビリティ	配送ロボット・無人輸送ヘリコプター	❤️	配送ロボット、VTOL無人機
	エネルギー・環境ソリューション	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		🌿👉💧	水素ガスタービン（専焼）、船用水素エンジン 等
水素のクリーンエネルギー利用（混焼）		👉	水素ガスタービン（混焼） 等
CCUS		🌿	Kawasaki CO2 Capture 等
ガスエネルギー利用		👉	高効率ガスタービン 等
輸送機器（電動）		🌿	EVEモーターサイクル・ビークル 等
輸送機器（ハイブリッド）		👉(🌿)	ハイブリッドモーターサイクル・ビークル 等
廃棄物処理		🌿	ごみ炭化燃料化システム
建設・セメント		👉	建機用コントローラー、CKミル 等
下水処理		🌿💧	メガMAGターボ
その他・省エネ製品	🌿(👉)	コージェネレーションシステム 等	
水産養殖 New	🌿💧	水産養殖システム「MINATOMAE」	
横断的取り組み	ソーシャルイノベーション New	❤️🌿	KAWARUBA

KPI

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11▲30%（2022年度比） New
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

※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

川崎重工業株式会社 | 案件概要

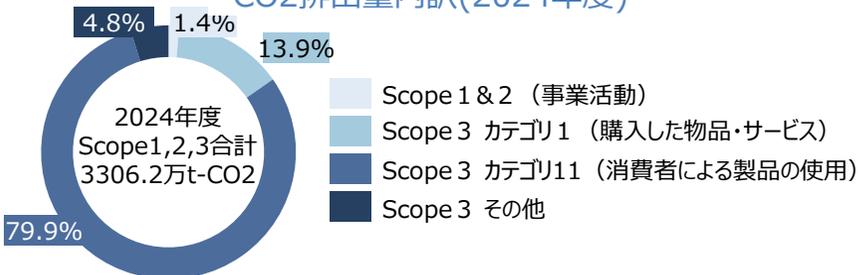
クライメート・トランジション戦略とガバナンス（要素1）

川崎重工グループにおけるカーボンニュートラル目標※1

- 2030年 ・国内グループNet Zero達成（Scope1,2対象）
- 2032年 ・2022年度比グループ全体Scope1,2 50.4%削減
・2022年度比グループ全体Scope3カテゴリ11 30%削減
- 2040年 ・“Zero-Carbon Ready”の実現
-2021年度比Scope3カテゴリ1 80%削減
-全事業でCO2 FREEなソリューションを標準ラインナップ
- 2049年 ・グループ全体Net Zero達成

※1: 2024年8月、新たに設定した2032年と2049年のScope1,2およびScope3削減目標に対し、**SBT認証を取得**した。

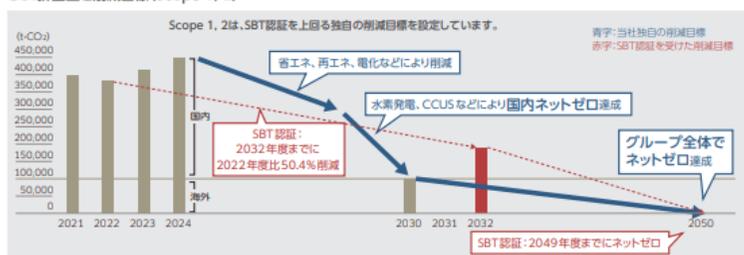
CO2排出量内訳(2024年度)



Scope1,2削減に向けた取組

- ✓ Scope1,2ではまずは国内で**自社製の水素発電を軸**に、自社の「**ゼロエミッション工場**」を実現
- ✓ 2030年に向け、足元は一層の省エネ継続、太陽光発電など再生可能エネルギーの活用や電化の推進により、CO2排出量を削減。2030年には自社製の水素発電設備導入、廃棄物発電、CCUS以下を組み合わせることでゼロエミッション工場を実現し、**国内Net Zero**を達成

CO2排出量と削減目標 (Scope 1, 2)



出所) 川崎重工業「Kawasaki Report 2025」等各種公開情報より作成

Scope3排出削減に向けた取組

以下を3つの柱とし、2040年までに顧客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うに選択肢を準備（防衛関係・非常時用品を除く）

- ① 水素事業を中心に自社グループからCO2フリー燃料および電力を提供
- ② 各種モビリティやロボットなど、取引先が自社ソリューションを利用する際に、電動化やCO2フリー燃料を選択肢として提供
- ③ CCUSやDACの取組促進

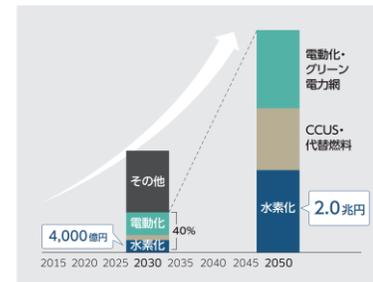
CO2排出量と削減目標 (Scope 3)



ポイント

- Scope1,2は、自社製の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拡大、廃棄物発電の拡充により、2030年に国内グループ、2050年にはグループ全体（連結）でのNet Zeroを目指す。
- 2024年8月、新たに設定したScope1,2およびScope3削減目標に対し、SBT認証を取得。
- 川崎重工グループのCO2排出のうち、Scope3/カテゴリ11が約8割を占めているが、2040年までにこれらを含む全ての事業でCO2 FREEのソリューションを提供予定。具体的には、水素専焼タービン/水素ガスエンジン/水素燃料船等、全ての事業を水素化または電動化を行う予定。
- ガバナンスにおいては、2025年7月以降、更なるESGへのコミットメントとして、役員報酬制度にScope1,2,3削減への貢献度等を導入

将来のソリューション別 事業規模イメージ



川崎重工業株式会社 | 案件概要

科学的根拠に基づくクライメート・トランジション戦略と目標（目標と経路を含む）（要素3）



各分野ロードマップと整合する取組

- CO₂分離回収 / DACに関する取組

※その他IATA Net zero carbon 2050 resolution等のロードマップとの整合も確認

目標主体	中間目標（基準年度）	年率
川崎重工グループ SPT1	2030年国内Net Zero（2021年度） ⇒全体の内、国内分約69%をゼロにすると仮定	▲7.6%※
参考		
川崎重工グループ（SBT認証の目標）	2032年度▲50.4%（2022年度）	▲5.0%
日本のNDC	2030年▲46%（2013年度）	▲2.3%
日本産業機械工業会	2030年▲10%（2013年度）	▲0.6%
SBT認証	年▲4.2%（1.5℃）	▲4.2%

※ 2030年度の海外の排出量は、2021年度と同数値で試算

目標主体	中間目標（基準年度）	年率
川崎重工グループ SPT2	2032年度▲30%（2022年度）	▲3.0%
SBT認証	年▲2.5%（WB2℃）	▲2.5%

川崎重工における排出削減目標と各基準との整合

電力分野ロードマップと整合する取組

- 水素専焼・混焼に関する取組

ガス分野ロードマップと整合する取組

- 水素輸送等に関する取組
- 天然ガスに関する取組

自動車分野ロードマップと整合する取組

- 水素ステーションに関する取組

セメント分野ロードマップと整合する取組

- 省エネ・高効率機器に関する取組

国際海運ロードマップと整合する取組

- 水素燃料に関する取組
- LNGに関する取組

航空分野ロードマップと整合する取組

- 水素航空機に関する取組

内航海運ロードマップと整合する取組

- 船用ハイブリッド/電機推進システムに関する取組

ポイント

- 川崎重工における脱炭素ソリューションは、経済産業省や国土交通省の各種ロードマップに整合している。
- SPT1は、全地域の排出量の約7割程度を占める国内でのCO₂排出量を2030年までにNet Zeroとすることであり、「2021年時点のCO₂排出量を約7割削減」する目標と言い換えられる。これは、海外を含めたグループ全体で平均削減率7.6%であり、パリ協定に沿った日本のNDCを大きく上回る削減ペースである。また、グループ全体で2032年度のScope1+2排出量を▲50.4%（2022年度比）という目標について、SBT認証（1.5℃）を取得したが、SPT1はそれを大きく上回る独自の削減目標である。
- SPT2は、CO₂排出の約8割を占めるScope3カテゴリー11の目標であり、グループ全体で2032年度▲30%（2022年度比）は、SBT認証WB2℃を取得している。

✓ 川崎重工グループにおける日本におけるScope1+2排出量は全体の約7割を占める

川崎重工業株式会社 | 案件概要

実施の透明性 (要素4)

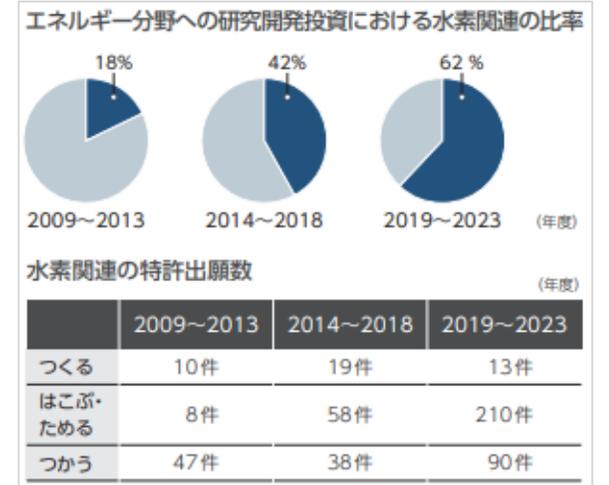
カーボンニュートラル投資計画

水素事業投資計画

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)				
投資額	★★★ 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	★★	★

CN関連投資額 3,500億円 (2020~2030年度)



ポイント

- 2020~2030年度にかけてカーボンニュートラル関連へ3,500億円投資する方針を表明。
- また、エネルギー分野の研究開発投資における水素関連の比率は2019-2023年で62%に上る。

補助金審査委員会 | 結果概要

対象事例：川崎重工業株式会社 グリーン/トランジション・ローン

審査結果：承認

トランジション・ファイナンス推進事業の補助金事例として承認

主なご意見

トランジション戦略

- 川崎重工は脱炭素に関する課題について積極的にビジネスチャンスとして取り組んでいる。自社の排出削減に加えて、脱炭素エネルギー運搬や船舶の開発などに取り組まれており、採択に賛成である。
- IMOの新たな燃料規制は川崎重工のビジネスモデルにも影響を与えると認識をしている。本規制は燃料のライフサイクルの排出量を評価し、それに応じて罰金や報奨金が与えられるものであり、それに伴い使用・運搬される燃料のニーズや船舶の型式にも影響を与えると認識している。今後はこの点もトランジション戦略に反映することができるとう望ましい。

考慮すべき事項・その他

- 川崎重工は船用エンジンにおける検査不正の特別調査委員会の最終報告が済んでおり、現在講じている対策の範囲を超える不正事案は新たに報告されていない。今後も適切な対応を求めたい。

【参考】川崎重工業：販売促進型フレームワーク

グリーン/トランジション製品の購入企業も利用可能な販売促進型フレームワーク

- 前頁までの「トランジション戦略を保有する企業が資金調達をするFW」に加え、Scope3削減や需要家のグリーン/トランジション製品の購入・市場拡大を後押しするため、「**グリーン/トランジション製品の購入企業が利用可能なFW**」を策定。
- 本取組を通じて、需要家のフレームワーク策定負担を抑えて機動的にトランジションのための資金調達を可能にするとともに、Scope1等を削減したい需要家、企業の脱炭素を支援したい金融機関の取組を後押し（トランジションの好循環）。

川崎重工グループにおける技術・製品を活用した脱炭素戦略（トランジション・ファイナンス・FW）

適格プロダクトリスト
ガスタービン、
バイクからリスト化



フレームワークに基づく適格プロダクト
※チェックリストを活用して、購入企業のロックイン回避やGBP（Green Bond Principles）適合性を確認

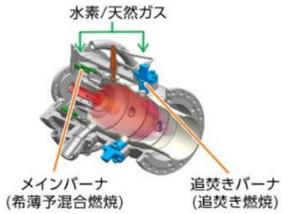
需要家が製品購入とFWの活用

購入企業①

購入企業②

需要家が個別に資金調達

資金供給者
(ローン/ボンド等)



(水素混焼燃焼器)



(EV二輪車)



SPO

川崎重工業の戦略（Scope3削減）、技術・製品や購入企業を含めた枠組み向け

※個別プロダクトの適格性はFWの作成主体である川崎重工グループやJCRが評価。

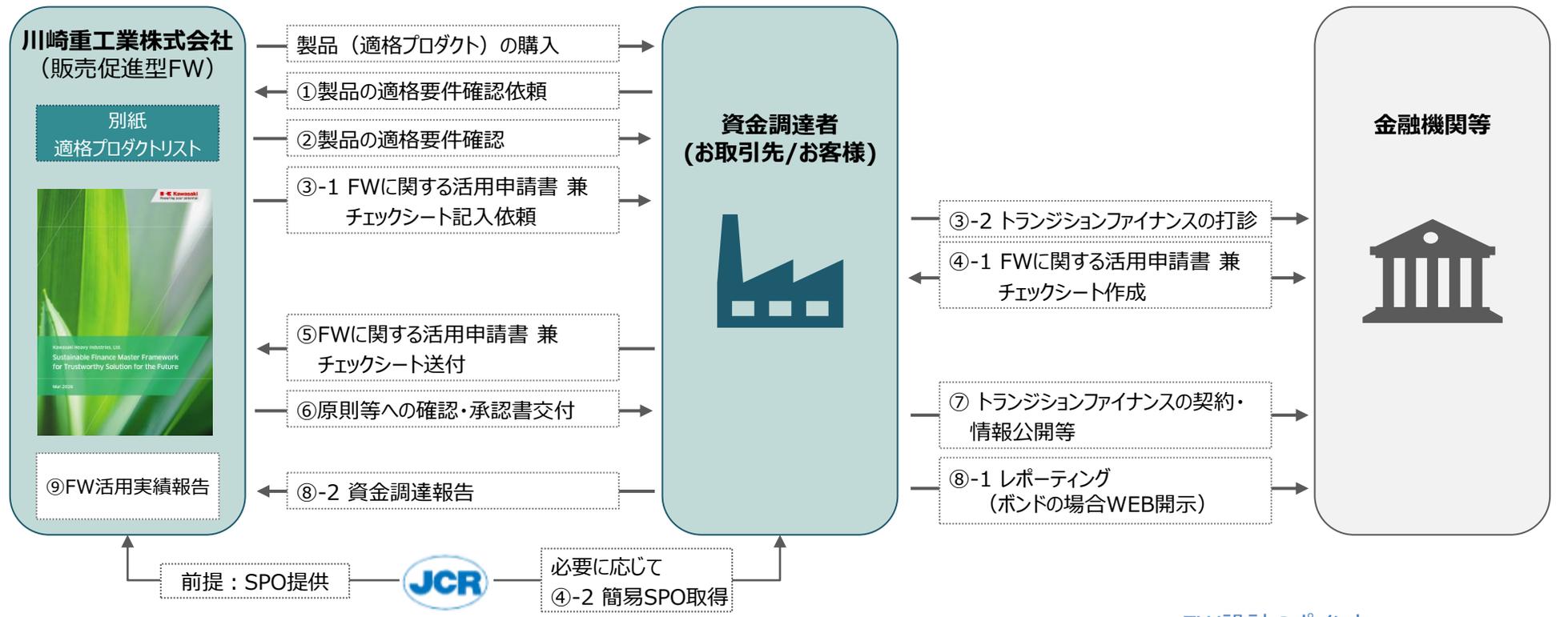
簡易SPO

ボンド等の調達時は購入企業向け



【参考】川崎重工業：販売促進型フレームワーク

グリーン/トランジション製品の購入企業も利用可能な販売促進型フレームワーク（スキーム図）



- ① 資金調達者 : 購入製品について適格要件の充足確認を川崎重工業に依頼
- ② 川崎重工業 : 製品の適格要件への充足を確認後、資金調達者に確認書を交付
- ③-1 川崎重工業 : 原則等との適合性を確認する、FW活用申請書 兼 チェックシートを資金調達者に送付
- ③-2 資金調達者 : 適格プロダクトの購入資金へのトランジション・ファイナンス（ローン/ボンド等）を金融機関等に打診
- ④-1 資金調達者 : チェックシートを金融機関等と連名で作成
- ④-2 資金調達者 : 調達手段がボンドの場合等必要に応じてJCRから簡易版SPOを取得
- ⑤ 資金調達者 : 川崎重工業にFW活用申請書 兼 チェックシートを返送
- ⑥ 川崎重工業 : チェックシートの内容を確認の上、承認書を資金調達者に交付
- ⑦ 資金調達者 : 承認書をもって、ローンまたはボンド発行の実務を実施
- ⑧-1 資金調達者 : ローンは金融機関、ボンドはウェブ上にレポーティングを実施
- ⑧-2 資金調達者 : 資金調達完了を川崎重工業に報告
- ⑨ 川崎重工業 : FWの活用実績報告（FW活用件数、販売製品による環境改善効果等）をウェブサイト上に開示

FW設計のポイント

ポイント	概要
資金使途	堅確性と機動性を両立するため、予めJCRにて評価した適格プロダクトリストに掲載された製品購入時での利用が基本形。但し、適格プロダクトリストに掲載の製品からの改良版、新たに簡易SPOを取得した場合も利用が可能
原則等への適合性	チェックシートをグリーンボンド原則等と整合的な構成とし、金融機関等と連名で作成することで適合性を確保 ボンド等の場合には簡易版SPO※の取得を必須とすることでマーケットプラクティスにも順応 ※主に資金使途以外を追加評価
ロックイン回避	チェックシートで購入企業へリスクと対応の必要性を認識させる