

## 【表紙】

【提出書類】	訂正発行登録書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2024年1月16日
【会社名】	川崎重工業株式会社
【英訳名】	Kawasaki Heavy Industries, Ltd.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長執行役員 橋本 康彦
【本店の所在の場所】	神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号
【電話番号】	(078) 682-5001 (大代表)
【事務連絡者氏名】	経理部長 西崎 知彦
【最寄りの連絡場所】	神戸市中央区東川崎町1丁目1番3号 (神戸クリスタルタワー)
【電話番号】	(078) 371-9530
【事務連絡者氏名】	経理部長 西崎 知彦
【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】	社債
【発行登録書の提出日】	2022年8月24日
【発行登録書の効力発生日】	2022年9月1日
【発行登録書の有効期限】	2024年8月31日
【発行登録番号】	4 - 関東 1
【発行予定額又は発行残高の上限】	発行予定額 80,000百万円
【発行可能額】	80,000百万円 (80,000百万円) (注) 発行可能額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額 (下段( )書きは、発行価額の総額の合計額)に基づき算出した。
【効力停止期間】	この訂正発行登録書の提出による発行登録の効力停止期間は、2024年1月16日(提出日)である。
【提出理由】	2022年8月24日に提出した発行登録書の記載事項中、「第一部 証券情報 第1 募集要項」の記載について訂正を必要とするため及び「募集又は売出しに関する特別記載事項」を追加するため、本訂正発行登録書を提出する。

【縦覧に供する場所】

川崎重工業株式会社東京本社

(東京都港区海岸1丁目14番5号)

川崎重工業株式会社関西支社

(大阪市北区曽根崎2丁目12番7号(清和梅田ビル))

株式会社東京証券取引所

(東京都中央区日本橋兜町2番1号)

株式会社名古屋証券取引所

(名古屋市中区栄3丁目8番20号)

## 【訂正内容】

### 第一部 【証券情報】

#### 第1 【募集要項】

< 川崎重工業株式会社第60回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（トランジションボンド）に関する情報 >

##### 1 【新規発行社債】

（訂正前）

未定

（訂正後）

本発行登録の発行予定額のうち、金10,000百万円を社債総額とする川崎重工業株式会社第60回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（トランジションボンド）（以下「本社債」という。）（別称：川崎重工・トランジションボンド）を、下記の概要にて募集する予定です。

券面総額又は振替社債の総額：金10,000百万円

各社債の金額：1億円

発行価格：各社債の金額100円につき金100円

償還期限：2029年2月以降（5年債）（注）

払込期日：2024年2月以降（注）

（注）それぞれの具体的な日付は利率の決定日に決定する予定であります。

##### 2 【社債の引受け及び社債管理の委託】

（訂正前）

未定

（訂正後）

社債の引受け

本社債を取得させる際の引受金融商品取引業者は、次の者を予定しております。

引受人の氏名又は名称	住所
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号
S M B C 日興証券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目3番1号
野村証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号

（注）上記の通り、元引受契約を締結する金融商品取引業者を予定しておりますが、各引受人の引受金額、引受けの条件については、利率の決定日に決定する予定であります。

##### 3 【新規発行による手取金の使途】

###### （1）【新規発行による手取金の額】

（訂正前）

未定

（訂正後）

本社債の払込金額の総額10,000百万円（発行諸費用の概算額は未定）

###### （2）【手取金の使途】

(訂正前)

設備資金、投融資資金、借入金返済資金、社債償還資金及び運転資金に充当する予定であります。

(訂正後)

設備資金、投融資資金、借入金返済資金、社債償還資金及び運転資金に充当する予定であります。

本社債の手取金は、全額を後記「募集又は売出しに関する特別記載事項」に記載の適格クライテリアを満たすプロジェクトに関連する新規支出及びリファイナンスに充当する予定であります。なお、実際の充当時期までは、現金又は現金同等物として運用予定です。

「第一部 証券情報 第2 売出要項」の次に以下の内容を追加します。

#### 【募集又は売出しに関する特別記載事項】

<川崎重工業株式会社第60回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（トランジションボンド）（別称：川崎重工・トランジションボンド）に関する情報>

#### トランジションボンドとしての適合性について

当社は、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・フレームワークを策定しましたが、今般、サステナブルファイナンスマスターフレームワーク（以下「本フレームワーク」という。）に改訂しました。当社は、本フレームワークに対する第三者評価として株式会社日本格付研究所（以下「JCR」という。）より、本フレームワークが以下の原則等に適合する旨のセカンド・パーティ・オピニオンの評価を取得しております。なお、本フレームワークに係る第三者評価の取得に関し、経済産業省の「令和5年度温暖化対策促進事業費補助金（クライメート・イノベーション・ファイナンス推進事業）」の補助金交付対象となることについて、指定外部評価機関であるJCRは一般社団法人低炭素投資促進機構より交付決定通知を受領しています。

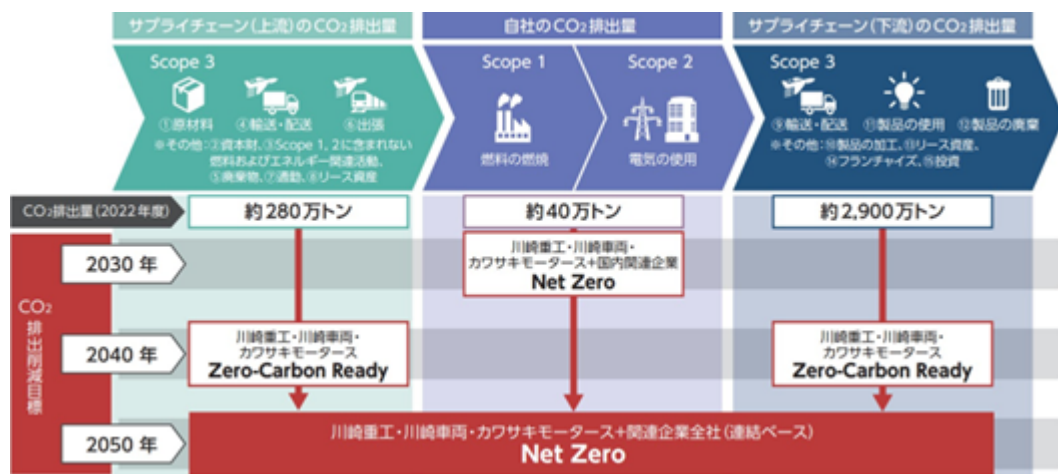
本フレームワークは、以下の原則等に則って策定しています。なお、適用または参照される基準等は調達手法（ボンド/ローン）において異なります。

- ・グリーンボンド原則2021（ICMA：International Capital Market Association）
- ・グリーンローン原則2023（LMA：Loan Market Association等）
- ・ソーシャルボンド原則2023（ICMA）
- ・ソーシャルローン原則2023（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2023（ICMA）
- ・サステナビリティ・リンク・ローン原則2023（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2022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2022年版（環境省）
- ・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2023（ICMA）
- ・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（IFC）

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2023（ICMA）およびクライメート・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）に基づく開示事項

#### 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



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、カーボンニュートラルを実現します。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。

## 2) 水素社会の早期実現

2023年6月、日本政府は水素基本戦略を改定しました。新たに2040年に1,200万トンの水素を導入する目標を掲げ、2030年300万トン、2050年2,000万トンの従来目標に予見性を高めるマイルストーンを置きました。安価かつ大量の水素供給のためには、海外からのクリーン水素の導入が必要です。

仮に内航船規模の小型運搬船を用いる規模では、水素のコストは約170円/Nm<sup>3</sup>になると試算されています。これはLNGに比べておよそ10倍程度高く、このままでは水素の普及は困難です。2030年に向けて、全体の規模を大型化することで、水素の製造から輸送までの各ステップでのコストを下げて、約30円/Nm<sup>3</sup>までに引き下げます。

2050年に22兆円の市場規模に対し、当社は2022年春の世界初の液化水素国際間輸送の実現を始めとしたステップを進捗させ、2025年度には500億円超、2026年度には1,300億円の事業規模を想定しています。2030年度は、他社へのキーパーツ供給やライセンス供与も想定し、他のファーストムーバーのチェーンを含めた事業規模は4,000億円に達する計画です。

## 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、CO<sub>2</sub> FREE、Waste FREE、Harm FREEを目指すCO<sub>2</sub>・廃棄物・有害化学物質の排出削減の3つの観点において、製品自体の環境性能の向上、生産過程での環境負荷低減の両面から評価するものです。

これらの評価の結果、基準を満たした製品を、満たした基準のレベルに応じて以下のように登録しています。

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年ごとの見直しを行っており、常に最新の登録製品を維持しています。2023年8月末現在、新規登録19製品（2021年9製品、2022年5製品、2023年5製品）に、2014～2020年登録の更新49製品を加え、合計68製品を登録しています。

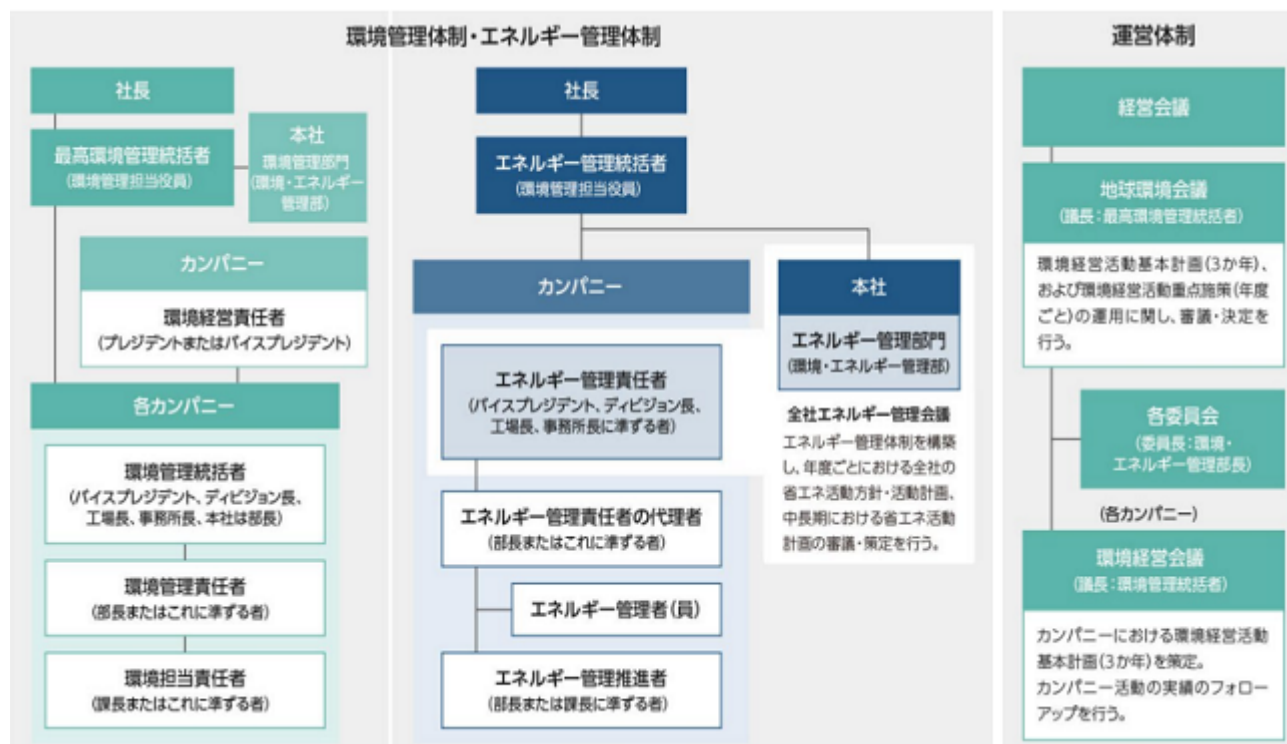
### 制度の効果

「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年間のCO<sub>2</sub>削減効果 1は2,437万t-CO<sub>2</sub> 2です。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、低騒音を達成したヘリコプターなど、「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1,625万台分に相当します

#### 4) 環境経営推進体制



## 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。

### 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」の下、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、産業別評価、CO2排出量、事業規模と今後の成長性、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。

## 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ー および について2040年の目標を定めています。

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、パリ協定と整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	2022年2月	電力分野のトランジション・ロードマップ
経済産業省	2022年2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
	2022年3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
	2023年3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
	2021年12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	2021年10月	Net zero carbon 2050 resolution

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

#### 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6,000億円（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500億円規模の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。

#### 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」という。）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3年以内に実施した支出に限ります。

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。

G：グリーンプロジェクト

S：ソーシャルプロジェクト

T：トランジションプロジェクト

B：ブループロジェクト

[ 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 （患者、医療従事者等）	・hinotori™サージカルロボットシステム（S） （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（S） ・VTOL無人機（S） （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）	・水素液化機（G） ・液化水素出荷・受入基地（G） ・液化水素貯蔵タンク（G） ・液化水素運搬船（G） ・水素燃料船（G, B） ・液化水素運搬船用タンクシステム（G） ・水素圧縮機（G） （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 クリーン輸送 （持続可能な海洋輸送）	・発電用水素ガスタービン（専焼）（G, T） 1 ・発電用水素ガスエンジン（専焼）（G, T） 1 ・水素航空機向けコア技術（G） ・舶用水素エンジンおよび水素燃料船推進システム（MHFS）（G, B） ・モーターサイクル用水素エンジン（G） ・水素エンジン車両（G） ・燃料電池車両（G） （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	・発電用水素ガスタービン（混焼）（T） ・発電用水素ガスエンジン（混焼）（T） （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	・燃烧排ガス中のCO2分離・回収（Kawasaki CO2 Capture）（G） ・DAC（Direct Air Capture）（G） （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 クリーン輸送	・高効率ガスタービン（T） ・カワサキグリーンガスエンジン（T） ・大型LPG船・LNG船（T） （研究開発・設備投資）



輸送機器 (電動)	クリーン輸送	・EVモーターサイクル・ピークル(G) ・EVモーターサイクル・ピークル用インフラ(G) ・軌道材料モニタリング・遠隔監視装置(G) (研究開発・実証・設備投資)
輸送機器 (ハイブリッド)	クリーン輸送	・ハイブリッドモーターサイクル・ピークル(T) ・船用ハイブリッド/電気推進システム(T (G)) 2 (研究開発・設備投資)
廃棄物処理	汚染防止および抑制	・ごみ炭化燃料化システム(G) (研究開発・設備投資)
建設・セメント	省エネルギー	・建機用コントローラ(T) ・電気ジョイスティック(T) ・CKミル(T) ・CKKシステム(T) (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)	・メガMAGターボ(G, B) (研究開発・設備投資)
その他省エネ製品	省エネルギー	・コージェネレーションシステム(G(T)) 3 ・エコサーボ(G) ・膜式CO2除去装置(SEPERNA)(G) (研究開発・設備投資)

- 1 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
- 2 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
- 3 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

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	・手術支援ロボット
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	・下水処理

<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水素のクリーンな輸送・貯蔵</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用（混焼）</li> <li>・CCUS</li> <li>・ガスエネルギー利用</li> <li>・輸送機器（電動）</li> <li>・輸送機器（ハイブリッド）</li> <li>・建設・セメント</li> <li>・その他省エネ製品</li> </ul>
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・手術支援ロボット</li> <li>・配送ロボット・無人輸送ヘリコプター</li> </ul>
<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"> <li>・手術支援ロボット</li> <li>・配送ロボット・無人輸送ヘリコプター</li> <li>・水素のクリーンな輸送・貯蔵</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用（混焼）</li> <li>・CCUS</li> <li>・ガスエネルギー利用</li> <li>・輸送機器（電動）</li> <li>・輸送機器（ハイブリッド）</li> <li>・廃棄物処理</li> <li>・建設・セメント</li> <li>・下水処理</li> <li>・その他省エネ製品</li> </ul>
<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"> <li>・配送ロボット・無人輸送ヘリコプター</li> <li>・廃棄物処理</li> <li>・下水処理</li> </ul>

<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"> <li>・水素のクリーンな輸送・貯蔵</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用（混焼）</li> <li>・CCUS</li> <li>・ガスエネルギー利用</li> <li>・輸送機器（電動）</li> <li>・輸送機器（ハイブリッド）</li> <li>・廃棄物処理</li> <li>・建設・セメント</li> <li>・下水処理</li> <li>・その他省エネ製品</li> </ul>
<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靭性（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"> <li>・水素のクリーンな輸送・貯蔵</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用（混焼）</li> <li>・CCUS</li> <li>・ガスエネルギー利用</li> <li>・輸送機器（電動）</li> <li>・輸送機器（ハイブリッド）</li> <li>・廃棄物処理</li> <li>・建設・セメント</li> <li>・下水処理</li> <li>・その他省エネ製品</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水素燃料船</li> <li>・舶用水素エンジンおよび水素燃料推進システム</li> <li>・下水処理</li> </ul>
<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"> <li>・手術支援ロボット</li> <li>・配送ロボット・無人輸送ヘリコプター</li> <li>・水素のクリーンな輸送・貯蔵</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用</li> <li>・水素のクリーンエネルギー利用（混焼）</li> <li>・CCUS</li> <li>・ガスエネルギー利用</li> <li>・輸送機器（電動）</li> <li>・輸送機器（ハイブリッド）</li> <li>・廃棄物処理</li> <li>・建設・セメント</li> <li>・下水処理</li> <li>・その他省エネ製品</li> </ul>

## 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、適格クライテリアを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。

##### 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当社ウェブサイトにて年に1回開示します。

#### [ 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"> <li>・ 研究開発、実証の進捗状況</li> <li>・ 「hinotori™ サージカルロボットシステム」導入台数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「hinotori™ サージカルロボットシステム」による手術件数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 患者の心身への負担軽減とQOL向上</li> <li>・ 医師・医療従事者の負担軽減</li> </ul>

#### [ 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"> <li>・ 研究開発、実証の進捗状況</li> <li>・ 配送ロボット・VTOL無人機のユーザー数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 配送ロボット・VTOL無人機導入事例</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 労働力不足の解消</li> <li>・ ラストワンマイル（災害・離島）</li> </ul>

#### [ 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・レポーティングの一例		
水素のクリーンな輸送・貯蔵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研究開発、実証の進捗状況</li> <li>・ 製品の開発または製造、設置数</li> <li>・ 水素使用によるCO2排出削減量（理論値）</li> </ul>		
水素のクリーンエネルギー利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研究開発、実証の進捗状況</li> <li>・ 製品の開発または製造、設置数</li> <li>・ 水素使用によるCO2排出削減量（理論値）</li> </ul>		
水素のクリーンエネルギー利用（混焼）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研究開発、実証の進捗状況、研究開発論</li> <li>・ 文製品の開発または製造、設置数</li> <li>・ 水素使用によるCO2排出削減量（理論値）</li> </ul>		

CCUS	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研究開発、実証の進捗状況、研究開発論文</li> <li>・ CO2分離・回収システム使用によるCO2排出削減量（理論値）</li> </ul>
ガスエネルギー利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 製品の製造、設置数</li> <li>・ 製品貢献によるCO2排出削減量</li> </ul>
輸送機器（電動）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研究開発、実証の進捗状況、研究開発論文</li> <li>・ 文製品の開発または製造、設置数</li> <li>・ 製品貢献による想定CO2排出削減量（理論値）</li> <li>・ サービス貢献による消費エネルギー削減量（理論値）</li> </ul>
輸送機器（ハイブリッド）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研究開発、実証の進捗状況、研究開発論文</li> <li>・ 文製品の製造、販売台数</li> <li>・ 製品貢献による想定CO2排出削減量（理論値）</li> </ul>
廃棄物処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 製品の製造、設置数</li> <li>・ 製品貢献による廃棄物削減量（理論値）</li> </ul>
建設・セメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 製品の製造、販売台数</li> <li>・ 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）</li> </ul>
下水処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 製品の製造、設置数</li> <li>・ 導入した下水処理場の処理容量（理論値）</li> </ul>
その他省エネ製品	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 製品の開発または製造、設置数</li> <li>・ 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）</li> </ul>