

2024年3月29日

カヤバ株式会社に対する DBJ-対話型サステナビリティ・リンク・ローン にかかる対話報告書

本資料は、カヤバ株式会社（以下「カヤバ」という。）に対する **DBJ-対話型サステナビリティ・リンク・ローン**※（以下「本 **DBJ-対話型 SLL**」という。）を組成するにあたり、株式会社日本政策投資銀行（以下「**DBJ**」という。）がカヤバのサステナビリティ戦略について対話した内容、並びに本 **DBJ-対話型 SLL** の、サステナビリティ・リンク・ローン原則（以下「**SLLP**」という。）及びグリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（以下「**環境省ガイドライン**」という。）への準拠性について、**環境省ガイドライン**上の内部レビューの手続きに従い、**DBJ** が取りまとめたものである。

※**DBJ-対話型サステナビリティ・リンク・ローン**とは、**SLLP** 及び**環境省ガイドライン**に基づき、貸付人である **DBJ** が対話を通じて借入人のサステナビリティ経営高度化に資する適切な **SPT** 設定を支援するとともに、貸付期間中の定期的な対話により **SPT** の達成に向けた伴走を行うものである。

目次

1.	本 DBJ-対話型 SLL の概要	3
2.	カヤバのサステナビリティ戦略	3
(1)	企業概要.....	3
(2)	経営理念.....	3
(3)	2030 年にカヤバが目指す姿.....	4
(4)	重点課題.....	5
(5)	2023 中期経営計画（2023 年度-2025 年度）	7
(6)	環境ビジョン.....	8
(7)	サステナビリティ経営推進体制	10
3.	KPI の選定と SPT の測定	11
(1)	KPI/SPT の概要.....	11
(2)	KPI/SPT に取り組む背景（関連する社会課題・外部環境の変化）	11
(3)	KPI/SPT の重点課題における位置付け.....	13
(4)	SPT の野心性.....	14
①	国の指標との比較.....	14
②	業界他社との比較.....	14
③	過去実績との比較.....	14
(5)	KPI/SPT を達成するための戦略	15
4.	ローンの特性（貸出条件との連動）	18
5.	レポートニングと検証.....	18
(1)	貸し手への報告	18
(2)	一般的開示	18
6.	内部レビュー.....	18
(1)	カヤバの内部専門性.....	18
(2)	DBJ の内部専門性	19
(3)	貸し手への事前説明	20
(4)	一般的開示	20

1. 本 DBJ-対話型 SLL の概要

カヤバ及び DBJ は、本 DBJ-対話型 SLL の組成に際し、以下の KPI を選定し、SPT として設定することに合意した。

KPI カヤバグループにおける CO₂ 排出量 (Scope1・2)

SPT KPI につき 2025 年度に 195,671t- CO₂ に削減すること
(2018 年度比 29.4%削減すること) (以下「本件 SPT」という。)

なお、KPI は、カヤバグループの全生産拠点 (2023 年度現在、カヤバ 7 拠点、及び連結関連子会社 (国内 6 社、海外 18 社)) を集計範囲とする。

2. カヤバのサステナビリティ戦略

(1) 企業概要

カヤバは、1919 創業の総合油圧機器メーカーである。戦前の海軍機向け油圧緩衝脚の発明に端を発し、戦後には自動車メーカーや国鉄との共同研究による自動車及び鉄道車両向け緩衝装置の開発、建機メーカーからの要望を受けた省エネ性能の高いロードセンシングシステムの開発、土木工事に用いる大型ダンプやコンクリートミキサ車など特殊車両分野の開拓などを行ってきた。カヤバが基盤とする油圧技術は、車体の振動を最適に吸収する「振動制御技術」と、適切な力を各機器へ伝達する「パワー制御技術」の 2 つのコア技術に大別され、現在は、前者の振動制御技術を軸として自動車や二輪車、鉄道車両向けに緩衝器等を提供する「オートモーティブコンポーネンツ事業 (以下「AC 事業」という。))」、後者のパワー制御技術を軸として建設機器、産業車両向けに油圧機器を提供する「ハイドロリックコンポーネンツ事業 (以下「HC 事業」という。))」、国内最大シェアを誇るコンクリートミキサ車を主とした特装車両を製造する「特装車両事業」を展開している。かかる 3 つの事業を柱として、油圧技術のノウハウ蓄積による品質・提案力、独立メーカーゆえの多岐にわたる強固な顧客基盤といった強みを活かしながら、身近な移動手段や暮らしのインフラを支える製品の提供を通じて、人々に安全性と快適性を提供してきた。

(2) 経営理念

カヤバは、創業者である萱場資郎が基本理念として掲げた「活気・愛・独創」の精神を継承し、2005 年に新たな経営理念・経営ビジョンを制定、2019 年に改定している (図表 1)。経営理念では、「人々の暮らしを安全・快適にする技術や製品を提供し、社会に貢献するカヤバグループ」として、事業を通じた社会貢献の方向性が掲げられるとともに、経営ビジョンでは、人財育成、技術・商品開発、モノづくり、マネジ

メントの観点で目指す姿が具体的に示されている。

<図表 1>

<p><経営理念></p> <p>人々の暮らしを安全・快適にする技術や製品を提供し、社会に貢献するカヤバグループ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 規範を遵守するとともに、何事にも真摯に向き合います。 2. 高い目標に挑戦し、より活気あふれる企業風土を築きます。 3. 優しさと誠実さを保ち、自然を愛し環境を大切にします。 4. 常に独創性を追い求め、お客様・株主様・お取引先様・社会の発展に貢献します。
<p><経営ビジョン></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 人材育成：方針や戦略を深く理解し、情熱をもって目標を完遂できる人材を育成する。 2. 技術・商品開発：世界のお客様が感動し、安心し、そして信頼される商品を提供する。 3. モノづくり：お客様が満足する商品をつくる喜びと躍動感に溢れ、同時に現場主義に徹した緊張感ある工場にする。 4. マネジメント：企業の社会的責任を常に自覚し、効率のよいグループ経営を行う。

(出所：カヤバ「グループレポート 2023」)

(3) 2030 年にカヤバが目指す姿

カヤバは、先述の経営理念と経営ビジョンを土台とし、脱炭素社会や CASE といった自社を取り巻く長期的な環境変化を踏まえた 2030 年に目指す姿として、「油圧技術を核に振動とパワー制御で社会に貢献するカヤバ」を掲げている（図表 2）。この目指す姿には、カヤバが 100 年以上にわたって磨き続けてきた振動制御技術とパワー制御技術というコア技術に、AI、IoT、DX の推進や高度シミュレーションなど、電子制御技術及びシステム技術を掛け合わせることで、先行技術や新製品の開発による社会課題解決を通じた価値創造を目指していくという想いが込められている。

<図表 2>



(出所：カヤバ「グループレポート 2022」)

AC 事業においては、2030 年までの変化として、自動運転化による運転から快適性への価値の重心の変化、電動化による車両の静音化に伴った部品の静粛性への要求加速を想定している。カヤバは、サスペンションを構成するショックアブソーバの開発・提供を通じ、車体の振動制御によって車の乗り心地や優れた操縦安定性を支えてきたが、更なる安全・安心・快適性の提供を目指し、路面・走行時のデータの収集・解析によって振動制御の油圧をリアルタイムにコントロールするセミ／フルアクティブサスペンションの開発や、自動運転を快適・安全にサポートするステアリングとサスペンションの協調制御技術の開発に取り組んでいる。また、電動化におけるサプライヤーとしての地位確保に向けて、オートマチック車向けの CVT（無段階変速装置）用ベーンポンプにて軽量化や静粛性向上に取り組んできた技術力を、電動車機器 e-Axle 向け電動ポンプに活かすなど、EV 車の電力・燃料消費量の低減に加えて、静粛性や広い空間、乗り心地の実現に貢献することを目指している。加えて、DX 活用による新たなサービスの開発として、自社のデータ解析に活用する路面・走行時のデータを地方自治体に提供して異常検知に役立てることで、検査車での個別計測と比較して道路補修等の効率化を実現する「スマート道路モニタリング」による地方自治体の交通インフラ維持の負担軽減に向けた取り組みを進めている。

また HC 事業においては、2030 年までの変化として、労働力不足への対応による遠隔操作・自動運転の需要の高まり、操作性・安全性ニーズの向上、電動化への対応の必要性を想定している。カヤバは、建設機械のパワー制御として採用されている油圧機構（ポンプ、コントロールバルブ、モータ、シリンダなど）の全てを開発・設計・生産し、建設機械メーカーに対してシステム提案が可能であるという強みを活かし、電子制御とセンシング技術の組み合わせによるオペレータの操作性向上やエネルギー消費の最小化、油圧機器の油漏れや作動油の状態を監視するシステムと DX 技術の組み合わせによる故障の未然防止やメンテナンスの最適化など、新たな付加価値の創出に向けた開発を進めている。さらに、電動油圧化、フル電動化に向けては、自動車市場向け製品の知見や技術を活かしながら、最適化制御技術の構築や顧客との技術交流による電動化アイテムの開発によって対応していく方針である。

このように、各事業においてコア技術を基盤にシステム技術・電子制御技術を組み合わせることで、安全性・快適性の更なる進化と新たな価値提供の実現により社会に貢献することが 2030 年にカヤバが目指す姿である。

(4) 重点課題

カヤバは、長期的な外部環境変化を見据えた ESG 経営の推進にあたり、ESG 経営の活動骨子として 3 つのテーマ（ガバナンス、環境、社会）と 6 つの重点課題（企業統治、環境保全、労働慣行、人権、品質保証、公正な事業慣行）を特定している（図表 3）。特定にあたっては、並行して議論されていた 2.(3)記載の 2030 年にカヤバが

目指す姿を見据えたうえで、**SDGs**等の社会課題に加え、顧客に対するアンケート等を通じて把握した環境対応への取り組みや電動化などを社内外の課題として参考としている。

<図表 3>

	重点課題	カヤバの取り組み	関連するSDGs
ガバナンス	企業統治	コーポレートガバナンス 内部統制/コンプライアンス リスクマネジメント	
環境	環境保全	環境マネジメント体制 気候変動対策 カーボンニュートラルに向けた中長期方針 事業負荷に伴う環境への配慮	
社会	労働慣行	人財育成 人財の多様性の尊重 ワークライフバランス 健康経営の推進 安全・安心に働ける環境づくり	
	人権	人権の尊重	
	品質保証	品質マネジメント体制	
	公正な事業慣行	サプライチェーン/マネジメント	
基盤強化 ESG教育、人財育成 信頼醸成のための対外発信			

(出所：カヤバ「グループレポート 2022」)

重点課題の中でも、コーポレートガバナンス、内部統制/コンプライアンス、リスクマネジメントを取り組み項目として掲げている「企業統治」は、**2018**年度に公表した免震・制振用オイルダンパーの検査工程等における不適切行為を踏まえ、策定時に最も重要視していた課題である。これに対しては、「取り戻そう信頼と誇り」をスローガンとする**2020**中期経営計画(**2020**年度-**2022**年度)にて、規範意識とコンプライアンス遵守を経営の根幹に据えて再発防止策の徹底を掲げ、**2022**年**3**月には再発防止策**67**項目全ての完了を公表し、不適切行為の再発防止、規範意識とコンプライアンスについては永続的な課題として取り組んでいくことを表明している。かかる中、次の段階として注力すべきと捉えている重点課題が、環境マネジメント体制、気候変動対策、カーボンニュートラルに向けた中長期方針、事業負荷に伴う環境への配慮を取り組み項目として掲げている「環境保全」である。

カヤバは**2023**年**2**月に**TCFD**(気候関連財務情報開示タスクフォース)提言に賛同し、同提言に基づいた情報開示を進めており、「環境保全」の取り組み項目である気候変動に係るリスクと機会について特定している(図表4)。物理リスクとしては

「気候変動に起因する自然災害の激甚化」、移行リスクとしては「温室効果ガス削減に関する規制強化」を特定し、それぞれの対応策として、ハード・ソフト面での防災対策、電動化・自動運転化等の自動車の次世代プラットフォームへの対応を進めている。一方で、機会としては「商品とサービスに対する需要増加に起因する売上増加」を特定しており、対応策として、電動化に適した製品の提供、製品の付加価値向上による差別化を推進している。

<図表 4>

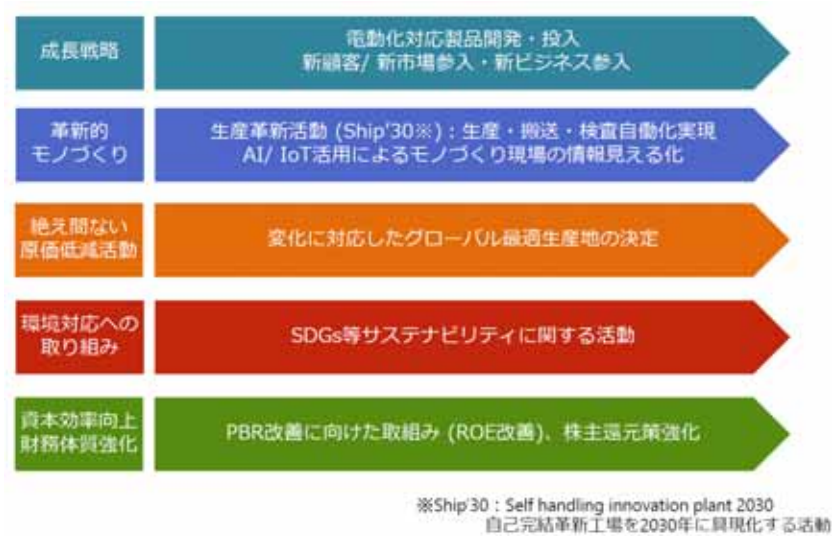
リスクの分類		特定されたリスク		取組・対応策
物理	急性	気候変動に起因する自然災害の激甚化	2010年7月に東海地区を襲った集中豪雨において、工場の近くを流れる河川が氾濫し被害が生じた。今後さらに地球温暖化が進むと大型化する台風、高潮などによる水害のリスクが高まる。	岐阜地域の工場においては、敷地内の浸水防止や排水機能強化に向けた取組を毎年継続で行っている。また、河川水位による移動設備のマニュアル化等、災害発生時に備えた活動を進めている。
移行	規制	温室効果ガス排出削減に関する規制強化	自動車のEV化が加速する中、ショックアブソーバへは、客先の多様化による要求仕様の多様化が、バッテリー搭載による重量増加から軽量化が、車両の静音化に伴う静音(無音)化への要求が加速すると想定され、ニーズに応えられない場合、市場から取り残されるリスクがある。	技術戦略として、自動車の次世代プラットフォームへの対応、コア技術である振動制御やパワー制御をより深化させ対応を進めている。
機会の分類		特定された機会		取組・対応策
製品・サービス	商品とサービスに対する需要増加に起因する売上増加	自動車市場からさらなる「静粛性」「乗り心地」等を求められると予想され、コア技術である振動制御、パワー制御をより深化させ次世代プラットフォームへの対応によるビジネス拡大の機会がある。炭素税が導入されるにつれて、モーダルシフト(道路貨物輸送から鉄道貨物輸送への転換)が加速する可能性があり、鉄道ダンパービジネス拡大の機会がある。	中期をエンジン車(動力)から電動車(動力)への移行期間とすると、共存の期間でありこの期間で電動化に適した製品を提供することで長期的な展望が見えてくると思われる。また、製品の付加価値を高めることにより差別化を図り、優位性を確保し消費者に満足していただけるモノづくりを目指している。	

(出所：カヤバ「グループレポート 2023」)

(5) 2023 中期経営計画 (2023 年度-2025 年度)

カヤバは 2023 年 5 月に「品質経営を極める」をスローガンとする 2023 中期経営計画 (2023 年度-2025 年度) を公表した。5 つの基本方針の実行を通じてグループ全体の質を高め、ステークホルダーの更なる信頼感と満足感の醸成によって企業価値を向上させることを図っている (図表 5)。

<図表 5>



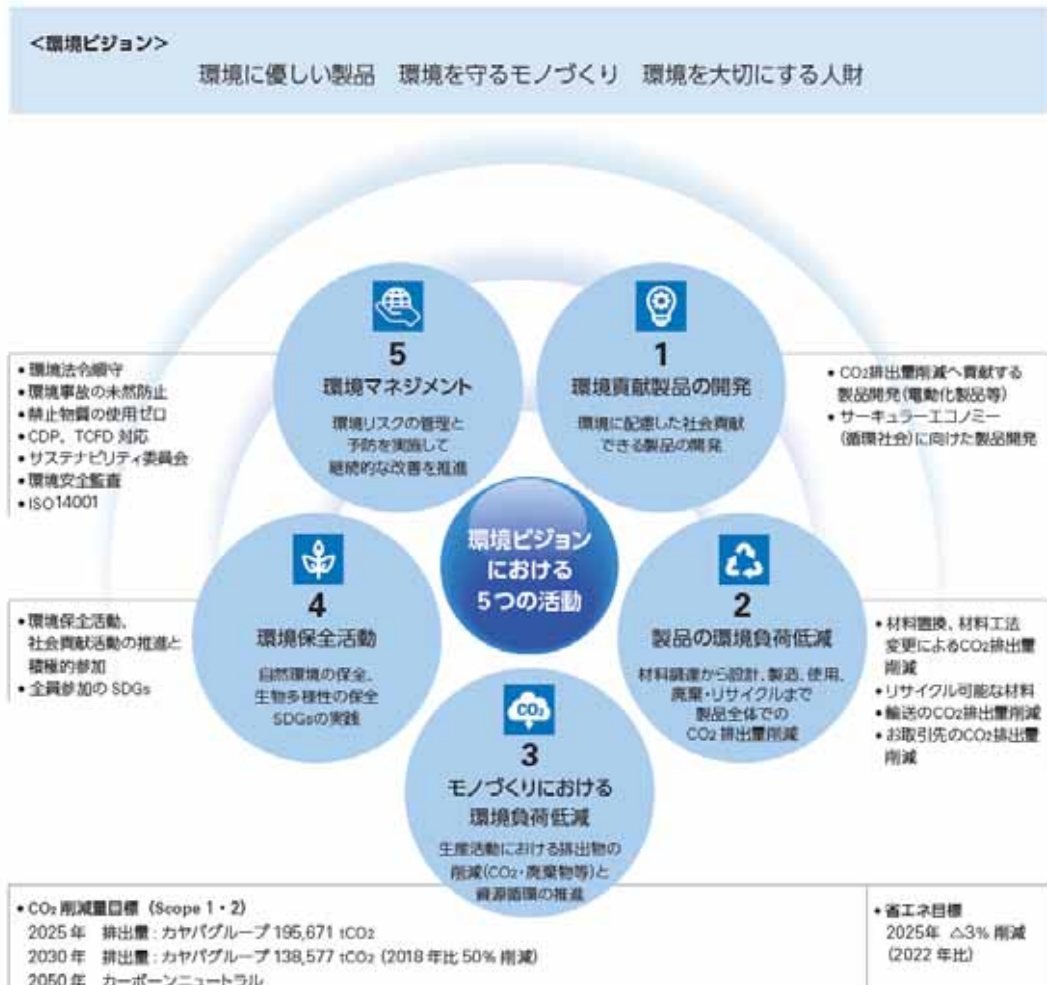
(出所：カヤバ「2022 年度決算説明会」)

中でも、**2.(4)**記載の気候変動リスク・機会への対応として位置付けられているのが、「成長戦略」及び「環境対応への取り組み」である。「成長戦略」では、電子制御技術を活用した油圧製品により、安全性と快適性という付加価値をさらに向上させていくことに加え、研究・開発を進めている電動化対応製品やシステムを発展させ、特に海外の顧客及び市場に拡大していくことで、新顧客・新市場・新ビジネスの参入による継続的な成長を実現することを目指している。「環境対応への取り組み」では、カーボンニュートラルの実現に向けた製品設計やモノづくりへの転換を図ることで、持続可能な社会の実現に貢献することを目指しており、従前取り組んできた環境活動から、**2050** 年カーボンニュートラルに向けた価値向上に資する取り組みへと転換する第一歩として、**2.(6)**記載の環境ビジョンを策定している。

(6) 環境ビジョン

カヤバは、**1992** 年に企業スローガンとして「守ります みどりの地球 創ります 環境にやさしい製品」を掲げ、環境に関する基本方針、行動指針、中期環境方針を策定し、エネルギー使用量や廃棄物の削減に取り組むとともに、環境に配慮した製品開発として、自動車や建設機械の燃費向上に向けた製品・システムの開発に取り組んできた。一方で、**2050** 年のカーボンニュートラルを見据えたときに、地球環境保全と経済成長との両立を図り、持続可能な社会の実現に貢献するべく、より長期的な目線からバックキャストで新たな施策を策定する必要があると考え、**2023** 年度に環境ビジョン及び環境ビジョンにおける **5** つの活動を策定している (図表 6)。

<図表 6>



(出所: カヤバ「グループレポート 2023」)

5つの活動のうち、自社製品・サービスの製造及び開発に関わる活動が、電動化製品など環境に配慮した製品開発に取り組む「1.環境貢献製品の開発」、材料調達や設計等を含むライフサイクル全体での環境負荷低減に取り組む「2.製品の環境負荷低減」、及び工場の省エネなど生産活動における環境負荷低減に取り組む「3.モノづくりにおける環境負荷低減」である。サプライチェーン全体の環境負荷低減に向けて顧客からのCO₂排出量削減要求が強まる中、「1.環境貢献製品の開発」を通じた持続的な成長を図るためには、「2.製品の環境負荷低減」及び「3.モノづくりにおける環境負荷低減」は欠かせない取り組みである。特に「3.モノづくりにおける環境負荷低減」については、3.(2)記載のとおり日本自動車部品工業会においても削減目標が掲げられるなど、2030年までの着実な削減が求められていることから、グループ全体のCO₂排出量 (Scope1・Scope2) 削減に向け、2030年目標及び2025年目標を設定してい

る。「1.環境貢献製品の開発」については、自動車メーカー及び部品メーカーの技術革新や消費者の趣向を踏まえた電動化の市場動向に、「2.製品の環境負荷低減」については、製品の主要原材料が金属である中で低炭素製鉄技術等の開発動向にそれぞれ依拠していることから、現時点では目標の設定は行っていないものの、市場の変化を捕捉しながら環境ビジョンの中で進捗管理を行い、長期的な取り組みを進めていく方針である。

(7) サステナビリティ経営推進体制

カヤバは、カヤバグループのサステナビリティ経営の推進を目的に、代表取締役社長を委員長とし、**ESG** 推進担当役員、各事業部長、機能本部長、海外統括 3 社社長、及び関連会社社長等で構成するサステナビリティ委員会を設置している。サステナビリティ委員会は 3 ヶ月に 1 回開催され、本 DBJ-対話型 SLL の KPI を含むサステナビリティに関連する方針や目標の進捗管理・施策に関する討議を行うとともに、取締役会に上申・報告している。サステナビリティ推進委員会の事務局は **ESG** 推進部が担っており、そのもとで各事業部内に事業 **ESG** ワーキングチームが設置されることで、具体的な事業活動に取り組みが展開されている。

特に、**CO₂** 排出量削減については、専門チームとして、**ESG** 推進部内に **CN**（カーボンニュートラル）推進室が設置されている。**CN** 推進室はグループ全拠点の活動推進及び進捗管理を行っており、施策ごとに **CO₂** 排出削減量を試算したうえでアクションプランを作成するなど活動の中心的な役割を担っている。**CN** 推進室が管理している拠点別目標の進捗状況はサステナビリティ委員会に報告され、当該委員会内での目標達成に向けた施策の討議に役立てられている。

3. KPIの選定とSPTの測定

(1) KPI/SPTの概要

本 DBJ-対話型 SLL においては、以下の KPI 及び SPT を選定した。

KPI カヤバグループにおける CO₂ 排出量 (Scope1・2)

SPT KPI につき 2025 年度に 195,671t-CO₂ に削減すること
(2018 年度比 29.4%削減すること)

KPI は、カヤバグループの全生産拠点 (2023 年度現在、カヤバ 7 拠点、及び連結関連子会社 (国内 6 社、海外 18 社)) を集計範囲とする CO₂ 排出量 (Scope1・Scope2) であり、SPT は KPI につき、2025 年度までに 195,671t-CO₂ に削減すること (2018 年度比 29.4%削減すること) である。

なお、2.(6)記載のとおり、カヤバは CO₂ 削減に向けて 2025 年度目標及び 2030 年目標を掲げているが、これらは 2050 年カーボンニュートラル達成に向けたバックキャスト目標であり、毎年度の積み上げ目標ではないため、毎年度目標の設定は行っていない。また、新型コロナウイルス感染症の影響縮小により、生産量の回復が今後見込まれるが、その趨勢の予測は困難であること、電気事業者の排出係数の変動といった外部要因の影響も大きいことを踏まえると、2025 年度目標及び 2030 年度目標に向けた毎年度目標の設定は困難であるため、本 DBJ-対話型 SLL においては、融資期間内に設定されている 2025 年度目標を SPT として設定した。

(2) KPI/SPT に取り組む背景 (関連する社会課題・外部環境の変化)

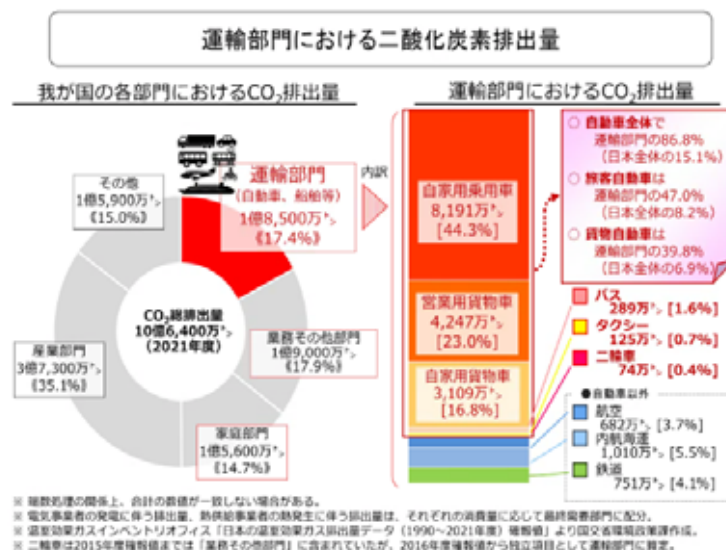
気候変動問題については、国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議 (COP21) においてパリ協定が採択され、「気温上昇を産業革命以前より 2°C より十分低く、1.5°C に抑える努力を追求すること」を世界共通の長期目標として、国際的な脱炭素への取り組みが進展している。2023 年 11 月にアラブ首長国連邦のドバイにて開催された COP28 においては、長期目標達成に向けた世界全体としての進捗を評価するグローバル・ストックテイクに関する決定が採択され、1.5°C 目標達成のための緊急的な行動の必要性や全セクターを対象とした排出削減が決定文書に明記されるなど、パリ協定の実現に向けた対策の強化が求められている。

日本においても、2020 年 10 月に「2050 年カーボンニュートラル宣言」、2021 年 4 月に 2030 年度において温室効果ガス 46%削減 (2013 年度比) を目指すこと等を発表した。これを踏まえ、2021 年 6 月には経済産業省が中心となり、関係省庁と連携して、産業政策・エネルギー政策としての「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定している。また、2022 年 2 月のロシアによるウクライナ侵

略に端を発する世界のエネルギー情勢の変化を受け、**GX**（グリーン・トランスフォーメーション）を通じて脱炭素、エネルギー安定供給、経済成長を共に達成することが目指され、**2022**年7月から**GX**実行会議が開催されている。**2023**年2月には**GX**実現に向けた基本方針、7月には**GX**推進戦略が閣議決定され、**GX**に向けた脱炭素の取り組みを進めることや、今後**10**年間に官民協調で**150**兆円を超える投資を行うことが公表された。これらの動きを受け、企業はより一層脱炭素の取り組みを加速させ、本業を通じた気候変動等の社会課題の解決と持続可能な成長を同期化させるビジネスモデルの追求を迫られている。

日本全体における**CO₂**排出量のうち、**17.6%**は運輸部門からの排出であるが（国土交通省、**2021**年度、間接排出量ベース）、そのうち**86.8%**（日本全体の**15.1%**）が自動車からの排出であることを踏まえると、政府が掲げる**2050**年カーボンニュートラルの達成に向けては、自動車の脱炭素化は重要な課題の一つといえる（図表7）。

<図表7>

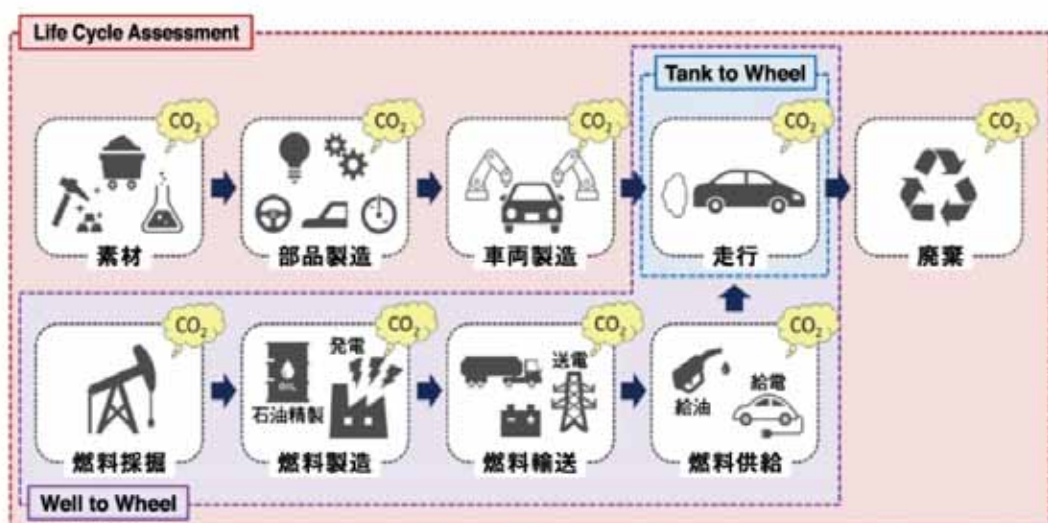


（出所：国土交通省ウェブサイト）

先述の「**2050**年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」においては、成長が期待される**14**分野の一つとして自動車・蓄電池産業が位置付けられ、バリューチェーンの中で車両使用段階の排出割合が突出して多いという自動車業界の特性を踏まえて「**2035**年までに乗用車新車販売で電動車**100%**を実現」という目標が掲げられている。他方で、当該成長戦略内では、「**2050**年の自動車のライフサイクル全体でのカーボンニュートラル化を目指す」ことが長期目標として掲げられており、自動車の使用段階（**Tank to Wheel**）のみならず、燃料のライフサイクル全体（**Well to Wheel**）や、原材料の採取から製造、使用、廃棄に至るライフサイクル全体で環境負

荷を削減することが目指されている（図表 8）。そのため、国内自動車メーカー各社では、電動化に関する目標に加え、ライフサイクル全体でのカーボンニュートラルの達成を目標として掲げている事例が多数見られる。カヤバの所属する日本自動車部品工業会においても、2021年4月に策定した第9次環境自主行動計画の中で、部品メーカーの立場から自動車メーカーが取り組む燃費向上や次世代自動車の市場投入計画等に参加・協力し、製品の開発設計段階におけるCO₂排出量削減に取り組む方針に加え、CO₂排出量削減対策の推進や再エネの積極的な導入により製品の生産段階におけるCO₂排出量削減に取り組む方針を示している。特に後者の製品の生産段階については、2030年度のCO₂排出量（Scope1・Scope2）削減目標が同計画内で掲げられているが、2050年のカーボンニュートラルに向けた動きが加速する中、2022年4月に「2007年度比28.6%削減」から「2013年度比46%以上削減」を目指すよう目標が引き上げられている。こうした動きを踏まえると、カヤバにおいても、電動車向け製品の提供や、製品の原材料等におけるCO₂排出量削減とともに、製品の製造段階におけるCO₂排出量の削減に取り組むことは不可欠なものとなっている。

<図表 8>



（出所：環境省「自動車による排出量のバウンダリに係る論点について」）

(3) KPI/SPTの重点課題における位置付け

かかる背景を踏まえ、2030年に目指す姿を見据えて特定した重点課題においても、2.(4)に記載のとおり、気候変動対策を含む「環境保全」が注力すべき重点課題として位置づけられている。また、更なる取り組みの推進に向けて、現行の2023中期経営計画（2023年度-2025年度）の基本方針に「環境対応への取り組み」を含み、2.(6)記載の環境ビジョンを新たに策定した。

本件 SPT は、当該重点課題、及び環境ビジョンの「3.モノづくりにおける環境負荷低減」に関して定められた 2030 年目標（カヤバグループにおける CO₂ 排出量（Scope1・2）を 2018 年度比 50%削減）を 2023 中期経営計画（2023 年度-2025 年度）の期間における目標としてバックキャストしたものである。自動車メーカーのライフサイクル全体での CO₂ 排出量削減要求が強まる中、当該 SPT の達成は、製品の環境負荷低減を通じ、カヤバの強みである多岐にわたる強固な顧客基盤の維持に繋がりと、油圧技術を核とした電動化・自動運転化に資する製品の販売提供による、安全性・快適性への貢献及びカヤバの持続的な成長に資するものと考えられる。

(4) SPT の野心性

① 国の指標との比較

先述のとおり、本件 SPT の「2025 年度に 29.4%削減（2018 年度比）」の達成に向けては、年平均 4.2%の削減を進める必要がある。これは、2021 年 10 月に地球温暖化対策計画が閣議決定され、2030 年度 46%削減（2013 年度対比）を目指すとした日本の NDC において求められる年平均 2.7%の削減という水準と比較して、野心的な水準といえる。

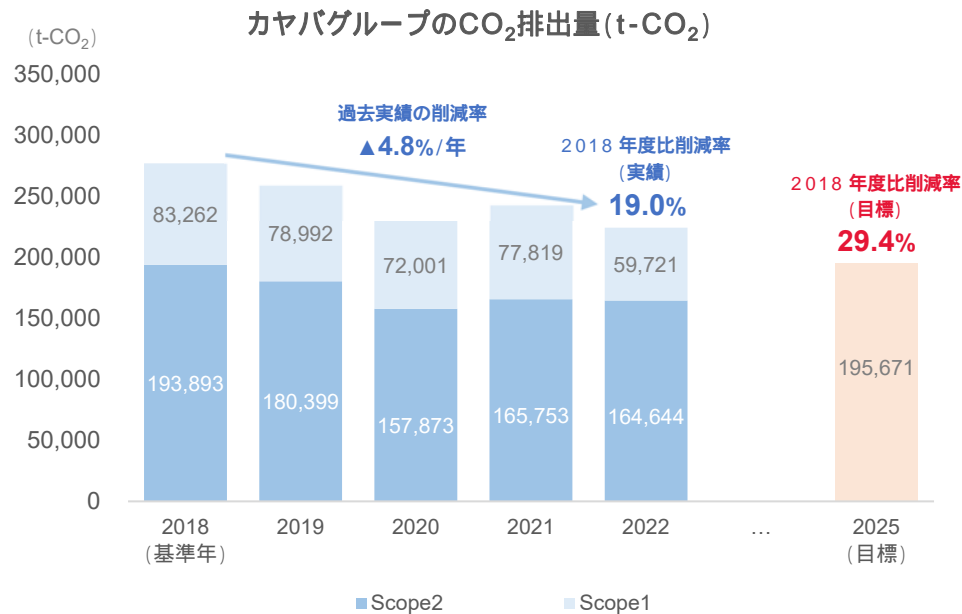
② 業界他社との比較

同様に、本件 SPT で求められる年平均 4.2%の削減という水準は、カヤバの所属する日本自動車部品工業会が 2022 年 4 月に引き上げを行った 2030 年度の CO₂ 排出量（Scope1・Scope2）を 46%削減（2013 年度対比）するという目標において求められる年平均 2.7%の削減という水準と比較して、野心的な水準といえる。

③ 過去実績との比較

カヤバにおける直近の CO₂ 排出量推移及び将来目標は図表 9 のとおりである。2022 年度の削減率実績を見ると、基準年度である 2018 年度から年平均 4.8%の水準で削減を進めてきた計算となる。本件 SPT の「2025 年度に 29.4%削減（2018 年度比）」の達成に向けて必要な削減幅である年平均 4.2%は当該水準を下回る水準であるものの、①取組可能な削減施策を前倒して実施済みである一方、金属加工には理論的な必要エネルギーが存在すること等から省エネ施策には限界があること、及び、②2020 年度に新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、製品需要の減少に伴い生産量が低下したことで、一時的に CO₂ 排出量が減少しており、今後は新型コロナウイルスの影響縮小に伴い、製品需要の回復を受けた生産量の増加が見込まれ、CO₂ 排出量を押し上げうることを考慮すると、カヤバが掲げる 2025 年目標の達成は容易ではないと考えられる。

<図表 9> カヤバグループの CO₂ 排出量推移及び 2030 年目標



(出所：カヤバ「第 101 期有価証券報告書」より DBJ 作成)

(5) KPI/SPT を達成するための戦略

① 主要な CO₂ 排出源

カヤバの事業のうち、AC 事業においては、パイプやピストンロッドを組み合わせたショックアブソーバ、HC 事業においては、シリンダやピストンロッドを組み合わせた油圧シリンダのほかモータやバルブが主要な製品であるが、いずれの製造工程においても、一部の購入部品を除き、素材（鉄／銅／アルミ）の加工から組み立てまで自社工場内で一貫生産を行っている。以下が代表的な工程例だが、中でも、製造工程における CO₂ の主要な排出源となっているのが、赤字の加熱、冷却を要する工程（熱処理、めっき、塗装、等）、次に緑字の金属部品の成型工程（旋削、研削、塑性、溶接、等）であり、各工程の使用エネルギーの削減に加え、特に前者については **Scope 1** の削減に向けた電化への切り替え、後者については、**Scope 2** の削減に向けた再エネ施策が CO₂ 排出量削減の鍵となる。

AC 事業の代表的部品と工程

パイプ：塑性→切断→溶接→塗装→組立

ピストンロッド：熱処理→旋削→研削→めっき→組立

HC 事業の代表的部品と工程

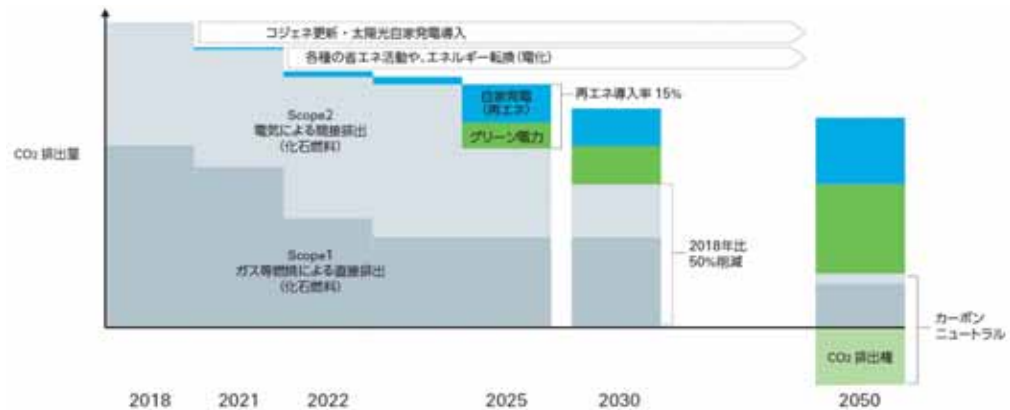
シリンダ：切削→溶接→研削→組立→検査→塗装

ピストンロッド：熱処理→圧接→研削→めっき→組立

② 主な CO₂ 排出量削減施策

SPT 達成に向けた施策としては、高効率機器への更新や CO₂ 削減生産技術の開発等による省エネ施策に加え、先述の工程ごとの削減に向けた電化への切り替え及び再エネ施策が挙げられる（図 10）。

< 図 10 >



（出所：カヤバ「グループレポート 2022」）

省エネ施策については、既存の老朽化機器から最新機器への更新によりエネルギー効率の向上を図る方針である。カヤバは、2030年までに、デジタル技術を軸に加工から組み立てまで一貫生産可能な無人化工場の具現化を目指す「Ship'30（シップサーティ）活動」に取り組んでいるが、その中で「環境管理支援」をコンセプトの一つとして位置付けており、IoTの活用により設備のエネルギー消費量の監視、原単位の見える化に取り組み、省エネ設備の効果的な採用に活用することを想定している。

また、設備の更新に加え、CO₂削減に資する生産技術の開発に向けて、主要な排出源となっている加熱・冷却を要する工程、金属部品の成型工程に対する取り組みを進めている。カヤバは1980年代半ばから、同業他社に先駆けてCAE（コンピュータによる設計開発支援）に注力し、各種製品の技術計算をコンピュータによるシミュレーションによって行ってきたが、こうしたデータ活用のノウハウ蓄積をもとに、生産技術研究所にて自社製品に特化した生産工程の最適化が検討可能となっている。具体的には、CO₂排出量の多い熱処理工程において、シミュレーションを活用した最適な熱処理条件を決定することでエネルギー消費量を抑え、省エネに貢献しているほか、溶接工程では、従来のアルゴン溶接ではなく圧接を活用する摩擦圧接技術の開発によって、余熱工程の撤廃と加工時間の短縮による省エネ及び生産性向上を達成している。今後も、めっき工程の高効率化など、製造工程の更なるCO₂削減に向けた生産技術の開発に取り組む方針である。

上記の省エネ施策のほか、特に加熱、冷却を要する工程については電化やコージェネレーションシステムの活用を検討している。コストやエネルギー削減効果を踏まえつつ、塗装工程における乾燥等の電化の推進や、コージェネレーションシステムの更新・導入によるエネルギーの有効活用を進めていく予定である。

金属部品の成型工程においては、省エネによって削減できるエネルギー量に限界があることから、再生可能エネルギーの導入等によるエネルギー転換にも並行して取り組んでいく。これまで国内の岐阜北工場に加え、タイ、マレーシア、インドネシア、スペインの拠点に太陽光発電設備を導入し、**2022**年度のカヤバグループの再生可能エネルギー導入率は**7.5%**となっているが、これを**2025**年までに**15%**に拡大することを目指し、更なる太陽光発電設備導入及びオフサイト PPA の活用を進めていく方針である。

③ その他

なお、カヤバグループの CO₂ 排出量を **Scope1~3** 全体で見ると、**Scope1&2** は **8%**、**Scope3** のカテゴリ **1**（購入した製品・サービスによる排出）は **74%**、カテゴリ **11**（販売した製品の使用）は **10%**を占めている。**2.(6)**記載のとおり市場の動向や技術革新に左右されることから目標は未設定であるものの、CO₂ 排出量の多くを占めるカテゴリ **1** やカテゴリ **11** においても、継続的な削減に向けた取り組みを検討している。

カテゴリ **1** については、鉄・銅・アルミ等、製造時に CO₂ を多く排出する原材料を使っていることから、削減には鉄鋼メーカー等の製造技術革新が必要となり、リサイクル材や電炉材のコスト低下等を踏まえながら取り組みを進める方針である。足元では、技術部門も含めた議論のもと、供給、コスト、品質のバランスを取りながら、自社の図面における原材料の使用量削減や、必要量を超えた材料の仕入れの削減を進めている。

カテゴリ **11** については、カヤバの製品は自動車の使用による排出の直接の原因とならない部品が多くを占めていることから、現在は特装車両事業のコンクリートミキサ車のみを算定対象としている。カヤバは **2004** 年に、生コン攪拌のためのドラムの回転をエンジンではなく電子制御油圧ポンプとモータによって自動制御することによる低騒音・低燃費の環境配慮型コンクリートミキサ車「**e** ミキサ」を開発し、**2023** 年に最新型の「**e** ミキサⅢ」を販売開始しているが、こうした環境負荷の少ない製品の販売拡大を通じ、環境配慮への貢献を進めていくことを想定している。

4. ローンの特性（貸出条件との連動）

本 DBJ-対話型 SLL においては、3. の通り、SPT が事前に定義されており、カヤバと DBJ との間で締結した金銭消費貸借契約及び覚書において、SPT の達成状況と貸出条件等の連動について規定している。

ただし、本 DBJ-対話型 SLL 実行時点で予見し得ない状況により、KPI の測定方法・対象範囲、SPT の設定、及び前提条件に重要な影響を与える可能性のある想定外の事象が発生した場合には、変更内容の説明についてカヤバより DBJ に対し共有する予定である。

また、SPT の設定等に重大な変更があった場合、カヤバはこれら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 SPT を設定すること等について DBJ と協議する予定である。

5. レポーティングと検証

(1) 貸し手への報告

SPT に関するパフォーマンスの進捗状況及び達成状況に関する最新情報は、事前に定められた契約条件に従い、第三者の検証機関により検証を受けた上で、年 1 回カヤバより DBJ へ報告を行う予定である。SPT の計算過程やその前提についても、可能な範囲で DBJ へ報告を行う。

(2) 一般的開示

カヤバは、本 DBJ-対話型 SLL の透明性の確保に向け、SPT の達成状況に関する情報について、自社のウェブサイト等にて開示する予定である。

6. 内部レビュー

本 DBJ-対話型 SLL の実行に際し、上記 2 乃至 5 の事項にかかる SLLP 及び環境省ガイドラインへの適合性確認については、カヤバ及び DBJ 間で交渉がなされ、内部レビューを選択するに至った。内部レビューの実施にあたっては、以下にまとめるカヤバの内部の専門的知識が活用され、DBJ はサステナビリティ評価認証融資等で蓄積してきた専門性にに基づきカヤバの内部レビューを支援した。

(1) カヤバの内部専門性

2.(7)の通り、カヤバは、サステナビリティ委員会を設置し、年 2 回サステナビリティに関連する方針や目標の進捗管理と共に年 4 回以上各種施策を中心に議論を行っている。本委員会は、代表取締役社長を委員長とし、ESG 推進担当役員、各事業部長、機能本部長、海外統括 3 社社長、及び関連会社社長等で構成されており、議論内容は、取締役会に上申・報告されている。本件 SPT である CO₂ 排出量目標の進捗管理及び施策の検討についても、サステナビリティ推進委員会の事務局を担う

ESG 推進部傘下の CN 推進室で取りまとめられたのち、サステナビリティ委員会にて目標達成に向けた施策を討議する体制を整えている。

以上に鑑みれば、カヤバは十分な内部専門性を有しているものと認められる。

(2) DBJ の内部専門性

DBJ は、2004 年に環境経営度合いを融資条件に反映させる世界初の商品である環境格付融資の取り扱いを開始した。以降、「DBJ サステナビリティ評価認証融資」として、環境に限らず防災・BCM、健康経営に関する企業の非財務評価を実施しており、その実績は延べ 1,400 件を超える（図表 11）。

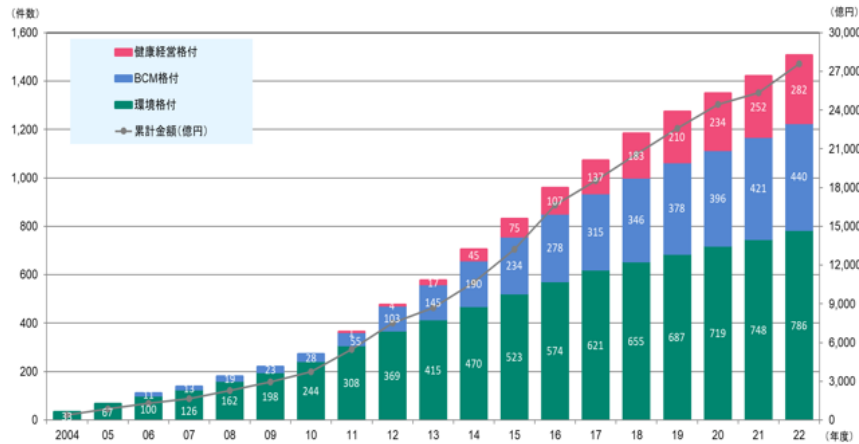
DBJ サステナビリティ評価認証融資とは、DBJ が独自に開発したスクリーニングシステムにより、企業の非財務情報を評価して優れた企業を選定するという融資メニューである。企業との対話を通じて非財務情報を企業価値に反映させることで、サステナブルな活動に取り組む企業が金融市場やステークホルダーから正当に評価される環境を整備することを目指している。

また、DBJ は、このようにして築き上げてきたサステナビリティ経営にかかる対話や評価のノウハウを活かしながら、DBJ-対話型サステナビリティ・リンク・ローンやトランジション・ローンといったサステナブル・ファイナンスを提供しているほか、様々なニーズを踏まえたオーダーメイドのサポートにより、持続可能な価値創造を目指す顧客のサステナビリティ経営の基盤整備や高度化を支援するコンサルティングサービスも提供している。

かかる商品の提供を担うサステナブルソリューション部は、営業部門とは独立して設置されている部署であり、約 25 名の従業員が所属している。企業の非財務面に関する取り組みを適切に評価する知見に加え、サステナブル・ファイナンス関連の基本的な知見を有している。また、DBJ サステナビリティ評価認証融資ではサステナビリティ経営やサステナブル・ファイナンス等に精通した有識者からなるアドバイザーボードを設けているほか、1,400 件を超える DBJ サステナビリティ評価認証融資やサステナブル・ファイナンス、コンサルティングサービスの提供実績の中でサステナビリティ経営における先進企業との対話を重ねることで、継続的に国際的な動向や最新知識の情報収集・意見交換を行う仕組みを構築している。

今般、DBJ サステナブルソリューション部は、以上のようにして培ったサステナビリティに関する知見を活かし、本 DBJ-対話型 SLL におけるカヤバの内部レビュー実施を支援した。

<図表 11>DBJ サステナビリティ評価認証融資の実績 (2023年3月末時点)



実績 (2023.03末時点)	融資件数		融資金額
	2022FY	累計	累計
環境格付	38件	786件	1兆8,022億円
BCM格付	19件	440件	5,763億円
健康経営格付	30件	282件	3,794億円
合計	87件	1,421件	2兆7,580億円

(出所：DBJ 作成資料)

(3) 貸し手への事前説明

内部レビューの選択にあたっては、上記内部専門性を踏まえ、カヤバが内部レビューを実施するに足る十分な内部専門性を有することを DBJ が確認した。

(4) 一般的開示

本 DBJ-対話型 SLL の実行にあたり、カヤバはサステナビリティ・リンク・ローンに関する SPT の概要等について、ウェブサイト等において一般への開示を行う。

以 上

著作権©Development Bank of Japan Inc. 2024

当資料は、株式会社日本政策投資銀行（DBJ）により作成されたものです。

本資料は DBJ-対話型サステナビリティ・リンク・ローン組成にあたり、「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（環境省ガイドライン）」に定める内部レビューの手続に基づき作成されたものであり、将来における状況への評価を保証するものではなく、また特定の取引等を勧誘・推奨するものでもありません。

本資料は、一般に入手可能な公開情報とともに借入人他との対話を通じて必要な補充を加え作成したものであり、当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性、適時性、網羅性、完全性、及び特定目的への適合性を保証するものではありません。当行は、本資料の誤りや変更等その他本資料のあらゆる使用に関連して発生するいかなる損害や損失についても一切の責任を負いません。

本資料は当行の著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を無断で転載・複製・翻案・改変等を行うことは禁じられています。

（お問い合わせ先）

株式会社日本政策投資銀行 サステナブルソリューション部