

25-D-1667
2026年3月4日

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりサステナビリティファイナンス・フレームワーク評価、
クライメート・トランジション・ファイナンス・フレームワーク評価及び
トランジション・リンク・ファイナンス・フレームワーク評価のレビュー結果を公表します。

マツダ株式会社

サステナブル・ファイナンス・フレームワーク

据置

<サステナビリティ・リンク・ボンド原則及びサステナビリティ・リンク・ローン原則への
適合性確認結果>

本フレームワークはサステナビリティ・リンク・ボンド原則及びサステナビリティ・リンク・ローン原則に適合する。

<クライメート・トランジション・ボンド・ガイドラインへの適合性確認結果>

本フレームワークはクライメート・トランジション・ボンド・ガイドラインに適合する。

<トランジションローンガイド及びトランジション・ローン原則（公開ドラフト版）への
適合性確認結果>

本フレームワークはトランジションローンガイド及びトランジション・ローン原則
（公開ドラフト版）に適合する。

SU1 (F)

総合評価

Green 1(T) (F)

gs1 (F)

グリーン性・ソーシャル性評価
グリーン/トランジション性
評価（資金用途）

gt1 (F)

m1 (F)

管理・運営・
透明性評価

m1 (F)

発行体/借入人

マツダ株式会社（証券コード：7261）

評価対象

マツダ株式会社
サステナブル・ファイナンス・フレームワーク

評価の概要

▶▶▶1. マツダ株式会社の概要

マツダ株式会社は、広島県府中町に本社を置く、国内において中位に位置する自動車メーカーである。マツダは主要連結子会社 71 社、主要持分法適用会社 20 社を擁しており、2025 年 3 月期のグローバル販売台数は前期比+5%増の年間 130.3 万台（うち、日本：15.2 万台、北米：61.7 万台、欧州 17.4 万台）、連結出荷台数は前期比+1%増の 121.9 万台、売上高は、前期比+4%増の 5 兆 189 億円、当期純利益は前期比▲45%減の 1,141 億円である。

マツダは 1920 年に「東洋コルク工業株式会社」として創業し、1927 年に名称を「東洋工業株式会社」に変更。戦前に三輪トラックの製造をスタートした。1945 年 8 月 6 日の広島市への原爆投下の際、爆心地から約 5 キロ離れた本社は爆心地近くに在り、原爆によって壊滅した広島県庁等を受け入れ、被爆からの復興の拠点の 1 つとなるなど、古くから広島県を中心とする中国地方の産業発展の雄として、地域経済を支えてきた。戦後は三輪トラックに加えて、1960 年に軽乗用車の製造を開始し、1967 年には、世界初の 2 ローターロータリーエンジン搭載車を発売するなど、国内自動車メーカーとして独自の地位を築いてきた。1984 年には社名を東洋工業からブランド名と同じ「マツダ」に変更し、バブル期に「5 チャンネル体制」を採用後、1996 年にフォードが株式の 33.4%を取得しフォード傘下となった（現在、資本関係は解消済）。2002 年には、子どもが自動車で遊ぶ際の英語の擬音である「Zoom-Zoom」を、「子どもの時に感じた、動くことへの感動」を顧客に提供することをマツダブランドの世界観を表現するものとして打ち出し、2007 年に、「走る喜び」と「優れた環境・安全性」を高次元で両立することを目標に、技術開発に取り組むための「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」を公表した。2010 年には、これまでのクルマ作りをゼロから見直し、革新する取り組みを「SKYACTIV TECHNOLOGY」として公表し、エンジン、トランスミッション、プラットフォームの見直しを継続的に進めている。また、2017 年には、2030 年を見据えた技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言 2030」を公表しているほか、同年にはトヨタ自動車との業務資本提携を行い、北米での合弁工場の建設、EV の共同技術開発などを打ち出している。

マツダは、従来の内燃機関（ICE）による自動車に加えて、一部車種においてハイブリッド（HEV）、プラグインハイブリッド（PHEV）、バッテリー型電気自動車（BEV）のラインナップを有している。今後到来すると考えられる BEV の本格普及に備えて、マツダでは 2022 年 11 月に中期経営計画のアップデートと「2030 経営方針」の公表を行い、2030 年までを 3 つのフェーズに分けて HEV、PHEV 及び BEV といった電動車の研究開発、設備投資を行うことを表明している。2025 年 3 月には「ライトアセット戦略」を公表し、2022 年 11 月公表時点の電動化技術の投資見込み額である約 1.5 兆円について、インフレの影響で 2 兆円規模まで増加する見込みを電池投資などの最適化によって、総額で 1.5 兆円程度まで抑制する見込みである。

▶▶▶2. マツダの ESG 経営及びサステナビリティに向けた取り組み

マツダは、自社の企業理念として、『PURPOSE』『PROMISE』『VALUES』の 3 つを掲げている。本企業理念を踏まえて、マツダは、2030 年時点における自社のありたい姿を「2030 VISION」として定めている。また、マツダでは、過去から省エネ推進や低燃費の車両開発に取り組んでいる。製造面では 2006 年に環境中期計画「マツダグリーンプラン 2010」を、2011 年にはこれに替わる「マツダグリーンプラン 2020」を、そして 2019 年には「2030 年目標／2050 年チャレンジ」を公表している。

商品面では、2007年に前述の技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」を、2017年には「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言 2030」を公表している。

こうした取り組みを踏まえて、マツダは自社の重点課題（マテリアリティ）において、気候変動への対応を最重要課題の一つとして掲げている。具体的には、2020年10月の日本政府の2050年カーボンニュートラルという目標の設定が行われたことをきっかけとして、すそ野が広い特徴を有する自動車製造・販売事業の特性を踏まえて、サプライチェーン全体で対応する必要があるとの認識から、2050年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦するという目標を設定した。また、その長期目標のマイルストーンとして、2030年度にマツダ単体でのCO2排出量を2013年度比69%削減することや2035年にグローバル自社工場のカーボンニュートラル達成といった目標を定めている。2025年9月には、上記のマツダ単体でのCO2排出量の削減目標について、当初予定していたアンモニア専焼による発電設備から水素専焼タービンへの転換を将来的に見越したLNGガスタービンによる発電設備に変更したことを受けて2013年度比46%以上削減まで見直している。

「社会」に関するマテリアリティとして、「安全・安心なクルマ社会の実現」を掲げ、2040年を目途に自動車技術で対策が可能なものについては、自社の新車が原因となる死亡事故ゼロを目指すことを目標として設定している。

本フレームワークにおける資金使途の対象となるプロジェクトは、いずれも上記マテリアリティの達成に資する取り組みが対象となっている。

▶▶▶ 3. トランジション戦略に係る妥当性(CTFH等との適合性評価の概要)

マツダのトランジション戦略ならびに具体的な方針は、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¹及びクライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針²の4要素（以上を総称してCTFH等）を満たしている。また、クライメート・トランジション・ボンド・ガイドライン³（CTBG）、トランジションローンガイド内のトランジション・ローン原則（公開ドラフト版）⁴（TLP）に記載された内容も満たしている。

マツダでは、2050年にサプライチェーンを含めてカーボンニュートラルを実現するという長期目標を定め、その中間目標として、2030年度にマツダ単体のCO2排出量を2013年度比46%以上削減すること及び2035年にグローバル自社工場におけるカーボンニュートラルを置いている。また、マツダでは、Tier1メーカーのCO2排出量の把握を進めており、サプライヤーの脱炭素に関するロードマップを共同で策定するなど、具体的な取り組みが進んでいる。また同時に2030年におけるBEV販売比率を25~40%と想定し、2030年に向けた電動化ロードマップを公表するなど、電動化やBEVに関する取り組みも急速に進めている。

¹ International Capital Market Association (ICMA) “Climate Transition Finance Handbook 2025”

<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/climate-transition-finance-handbook/>

² 金融庁・経済産業省・環境省「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 2021年版」

<https://www.meti.go.jp/press/2021/05/20210507001/20210507001-1.pdf>

³ ICMA Climate Transition Bonds Guidelines <https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2025-updates/Climate-Transition-Bond-Guidelines-CTBG-November-2025.pdf>

⁴ LSTA Transition Loan Guide <https://www.lsta.org/content/transition-loans-guide/>

▶▶▶4. サステナブル・ファイナンス・フレームワーク評価の概要

マツダが本フレームワークに基づいて、グリーンボンドまたはグリーンローン（グリーンボンドとグリーンローンを総称して「グリーンファイナンス」）、トランジション・ローンまたはトランジションボンド（トランジション・ローンとトランジションボンドを総称して「トランジション・ファイナンス」）、ソーシャルボンドまたはソーシャルローン（ソーシャルボンドとソーシャルローンを総称して「ソーシャルファイナンス」）、サステナビリティボンドまたはサステナビリティローン（サステナビリティボンドとサステナビリティローンを総称して「サステナビリティファイナンス」）を行う場合、調達する資金について、環境改善効果もしくは社会的便益を有する用途に限定される。JCR では、本フレームワークが「グリーンボンド原則（2025 年版）⁵」、「グリーンローン原則（2025 年版）⁶」、「ソーシャルボンド原則（2025 年版）⁷」、「ソーシャルローン原則（2025 年版）⁸」、「サステナビリティボンド・ガイドライン⁹」、「サステナビリティ・リンク・ボンド原則（2024 年版）」、「サステナビリティ・リンク・ローン原則（2025 年版）」、「グリーンボンドガイドライン（2024 年版）¹⁰」、「グリーンローンガイドライン（2024 年版）¹¹」、「ソーシャルボンドガイドライン（2021 年版）¹²」、「サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン（2024 年版）」、「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（2024 年版）」、「クライメート・トランジション・ボンド・ガイドライン」¹³、「トランジション・ローン・ガイド及びトランジション・ローン原則（公表版ドラフト）」¹⁴及びCTFH等に適合しているか否かの評価を行う。これらの原則等は、それぞれ国際資本市場協会（ICMA）、ローンマーケット協会（LMA）、アジア太平洋ローンマーケット協会（APLMA）、ローンシンジケーション&トレーディングアソシエーション（LSTA）、環境省、経済産業省及び金融庁が自主的に公表している原則またはガイドラインであって規制ではないため、いかなる拘束力を持つものでもないが、現時点において国内外の統一された基準として当該原則及びガイドラインを参照して JCR では評価を行う。

マツダは、自社の重点課題（マテリアリティ）である、「2050 年カーボンニュートラルへの挑戦」及び、「安全・安心なクルマ社会の実現」に関する適格クライテリアを本フレームワークの資金用途として設定している。「2050 年カーボンニュートラルへの挑戦」については、「BEV の開発・生産」、「マルチソリューションによる CO2 排出量の削減」、「工場内の脱炭素化」、「再生可能エネルギーの調達」、「自動車製造工程におけるエネルギー効率の改善」が、「安全・安心なクルマ社会の実現」については、「先進安全技術/高度運転支援技術」が適格クライテリアとして挙げられている。なお、適

⁵ ICMA "Green Bonds Principles 2025"

<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/>

⁶ Loan Market Association (LMA), Asia Pacific Loan Market Association (APLMA), Loan Syndication and Trading Association (LSTA) "Green Loan Principles 2025"

<https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/>

⁷ ICMA "Social Bonds Principles 2025"

<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/social-bond-principles-sbp/>

⁸ LMA, APLMA, LSTA "Social Loan Principles 2025"

<https://www.lsta.org/content/social-loan-principles-slp/>

⁹ ICMA "Sustainability Bonds Guidelines 2021"

<https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2021-updates/Sustainability-Bond-Guidelines-June-2021-140621.pdf>

¹⁰ 環境省 「グリーンボンドガイドライン 2024 年版」

<https://www.env.go.jp/content/000264120.pdf>

¹¹ 環境省 「グリーンローンガイドライン 2024 年版」

<https://www.env.go.jp/content/000264120.pdf>

¹² 金融庁 「ソーシャルボンドガイドライン」

<https://www.fsa.go.jp/news/r3/singi/20211026-2/01.pdf>

¹³ ICMA "Climate Transition Bond Guidelines"

<https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2025-updates/Climate-Transition-Bond-Guidelines-CTBG-November-2025.pdf>

¹⁴ LMA, APLMA, LSTA "Guide to Transition Loans"

<https://www.lsta.org/content/transition-loans-guide/>

格クライテリアの資金使途に関しては、環境や社会に対する負の影響を考慮し、適切な対応を行うことが定められている。以上より、JCRは本フレームワークにおける資金使途について、環境改善効果又は社会的便益が期待されるものであると評価している。

なお、マツダにおいて、適格プロジェクトの選定プロセスは専門的な知見を有する部署の関与のもと進められる。調達資金は、確実にグリーン、グリーン/トランジション、ソーシャル、サステナビリティプロジェクトへ充当されるよう、管理体制が構築されている。レポート項目は環境改善効果及び社会的便益が既に開示されている。以上より、JCRはマツダにおける管理運営体制は適切であると評価している。

この結果、本フレームワークについて、JCRサステナビリティファイナンス評価手法に基づき「グリーン性・ソーシャル性評価（資金使途）」を“gs1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCRサステナビリティボンド・フレームワーク評価」を“SU 1(F)”とした。

また、JCRグリーンファイナンス評価手法に基づき「グリーン・トランジション性評価（資金使途）」を“gt1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とし、「JCRクライメート・トランジション・ファイナンス・フレームワーク評価」を“Green 1(T)(F)”とした。

▶▶▶5. SLBP 原則等との適合性評価

マツダは、サステナブル・ファイナンス・フレームワーク（本フレームワーク）に基づき実施される個別のトランジション・リンク・ボンド及びトランジション・リンク・ローン（総称してトランジション・リンク・ファイナンス）において、以下のKPI、SPTを設定している。

KPI1：グローバルにおける BEV 販売比率

KPI2：グローバル自社工場からの GHG 排出量

SPT1：2030 年度に 25%以上

SPT2：2035 年にカーボンニュートラル達成

マツダは、「2050年までにサプライチェーン全体でカーボンニュートラルに挑戦する」という目標を掲げて、その中間目標として、「2030年度にマツダ単体でのCO2排出量を2013年度比46%以上削減する」及び「2035年にグローバル自社工場でカーボンニュートラルを達成する」という目標を掲げている。KPI2はマツダ自身の事業活動に関する中長期的な脱炭素目標そのものであり、マツダのカーボンニュートラル戦略のコアとなる指標である。自動車セクターはサプライチェーンのすそ野の広い業種であり、その中核企業となるマツダの戦略が多くのサプライヤーに影響することから、マツダが2035年という早い段階でまずはグローバル自社工場のカーボンニュートラル化を達成し、2050年にはサプライチェーン全体のカーボンニュートラル達成を宣言することは引き続き意義深いものとJCRでは評価している。本KPIのSPTにはなっていないものの、2050年サプライチェーン全体のカーボンニュートラル化に向けては、Scope3カテゴリー1(購入した製品におけるCO2排出)の観点において、サプライヤーのCO2排出量算定に協力し、脱炭素に向けたロードマップを策定している点や、今後の電動化について地域のサプライヤーと協議しながら進めようとしている点についても、マツダのカーボンニュートラルに向けた具体的取り組みとして評価される。

KPI1 は、マツダの Scope3 における CO2 削減の取り組みのうち、製品の使用段階における排出量に関する目標設定である。自動車の使用段階における CO2 排出量の削減については、BEV 化、合成燃料やバイオ燃料による内燃機関の脱炭素化など、日本のトランジション・ロードマップでは複線的技術開発が提示されている。IEA のレポートでは、国内外における BEV を中心とした電動化についてその主流化が指摘されている。

一方で、マツダの販売台数の約 33% を占める米国では、トランプ政権の下で、バイデン政権によって進められた EV 推進政策を急速に縮小している。インフレ削減法に基づく EV 購入に関する税額控除の撤廃や企業間平均燃費 (CAFE) 規制の見直しが進んでおり、これによって、全米の EV 販売台数は直近で大幅に減少している。マツダではこのような米国の状況は踏まえつつ、中長期的に BEV が主流になるという想定の下で、HEV、PHEV、BEV 等の車両の需要のある場所に対して販売を行ってゆく「マルチソリューション戦略」を進めており、マツダはビルディングブロック構想の中で PHEV と BEV の開発を急いでいる。また、2022 年 11 月には 2030 年の BEV 販売想定比率を 25~40% と設定している。従って、本フレームワークで設定された KPI はいずれもマツダの戦略に基づくものであり、有意義性を持つと JCR は評価している。

SPT1 に関する BEV の販売比率は 2024 年度時点でも全体の販売台数の 0.4% である。マツダが 2030 年にグローバルで BEV 販売比率 25% 以上まで上げるためには、引き続き事業計画の抜本的な見直しや実現に向けた研究開発及び設備投資費用などの施策が必要である。また、マツダの 2030 年時点でグローバル販売における電動化比率を 100% にする目標の中に、前記の BEV 販売比率が含まれている。経済産業省が 2025 年 10 月に改訂を行った「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」に明記はないものの、同技術ロードマップに記載の、2035 年に電動車 (BEV/PHV/FCV/HV) 比率を 100% とするという目標をマツダが 5 年前倒して目標設定されていること、またその中で BEV の比率を明記していることを踏まえれば、当該目標は野心的と評価できる。国内の同業他社との比較においても、Scope3 のカテゴリ-11 (製品の使用段階における CO2 排出) に関連した野心を BEV 化、電動化目標で見た場合、そんな色ない目標の設定であると JCR は評価している。

SPT2 である 2035 年度までのグローバル自社工場でのカーボンニュートラルに関しては、その目標について、SBT1.5°C 水準に該当するレベルの年率 4.2% 削減に沿ったものとして設定を行っているほか、その施策の一つとして挙げられている石炭・バイオマス混焼発電所を前述の通り最小限の改修で水素専焼に転換可能な LNG ガスタービン火力発電所に置き換え、その後水素専焼などのゼロエミッション火力等としてゆくことを計画している。LNG ガスタービンから水素専焼へ置き換えることは、発電設備のみならず燃料を含めたサプライチェーン構築が重要であり、今後の計画の進捗によっては、後ろに倒れる可能性もあることから、2035 年におけるグローバル自社工場のカーボンニュートラル達成という目標は野心的であると評価している。また、政府や同業他社との比較においても、その達成年度を踏まえて野心を有していると評価している。

JCR は、ファイナンス条件におけるインセンティブ内容について、達成状況に応じて金利のステップアップ、ステップダウン、寄付、排出権の購入などを行うことを確認した。また、マツダは、2 つの KPI のパフォーマンスについて、マツダのウェブサイト上において、毎年のレポートが開示されていることも確認した。なお、ローンの場合については貸し手 (シンジケートローンの場合はエージェントを通じて) に対してのみ報告する可能性があるというフレームワークに記載があるが、これは、

想定外の事態発生時の対応であり、極力可能な限りウェブサイト等を通じて一般開示に努めることを JCR では確認している。

上記 2 つの SPT のうち、温室効果ガス排出データについては、毎年第三者機関による検証を受けており、BEV 販売比率についても検証を受ける方向で検討を進めていくことを確認した。

以上の考察から、JCR は、今回の第三者意見提供対象であるマツダに対する本フレームワークが、CTFH 等及びサステナビリティ・リンク・ボンド原則¹⁵及びサステナビリティ・リンク・ローン原則¹⁶、サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン¹⁷及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン¹⁸（以上を総称して SLBP 等）に適合していることを確認した。

本フレームワークは、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」、「サステナビリティボンド・ガイドライン」、「サステナビリティ・リンク・ボンド原則」、「サステナビリティ・リンク・ローン原則」「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」、「ソーシャルボンドガイドライン」、「サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン」、「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」、「クライメート・トランジション・ボンド・ガイドライン」、「トランジション・ローン・ガイド及びトランジション・ローン原則（公表版ドラフト）」及び CTFH 等において求められる項目について基準を満たしていると JCR は評価している。

¹⁵ International Capital Market Association “Sustainability Linked Bond Principle ”
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/sustainability-linked-bond-principles-slbp/>

¹⁶ Loan Market Association(LMA)、Asia Pacific Loan Market Association(APLMA)、Loan Syndication and Trading Association(LSTA)

“Sustainability Linked Loan Principle 2025”

<https://www.lsta.org/content/sustainability-linked-loan-principles-sllp/>

¹⁷ 環境省「サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン 2024 年版」

<https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>

¹⁸ 環境省「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2024 年版」

<https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>

目次

第1章：評価対象の概要

第2章：クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック等との適合性について

2-1. マツダの中長期経営計画とトランジション戦略

2-2. クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブックで求められる項目との整合性

第3章：グリーンボンド原則・ソーシャルボンド原則等との整合性について

■評価フェーズ1：グリーン性・ソーシャル性評価及びグリーン/トランジション性評価

I. 調達資金の用途

【評価の視点】

【評価対象の現状とJCRの評価】

1. プロジェクトの環境改善効果について
2. プロジェクトの社会的便益について
3. 環境・社会に対する負の影響について
4. SDGs との整合性について

■評価フェーズ2：管理・運営・透明性評価

I. 資金用途の選定基準とそのプロセス

【評価の視点】

【評価対象の現状とJCRの評価】

1. 目標
2. 選定基準
3. プロセス

II. 調達資金の管理

【評価の視点】

【評価対象の現状とJCRの評価】

III. レポーティング

【評価の視点】

【評価対象の現状とJCRの評価】

IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

【評価の視点】

【評価対象の現状とJCRの評価】

V. クライメート・トランジション・ボンド・ガイドラインで求められる項目への適合性

VI. トランジション・ローン原則（公表版ドラフト）で求められる項目への適合性

■評価フェーズ3：評価結果（結論）

第4章：サステナビリティ・リンク・ボンド原則等との適合性

4-1. 原則1 KPI 選定の妥当性について

4-2. 原則2 SPTs の測定について

4-3. 原則3 債券及びローンの特性（経済条件）について

- 4-4. 原則 4、5 レポーティングと検証について
4-5. CTFH 等及び SLBP 等との適合性に係る結論

第1章：評価対象の概要

今般の評価対象は、マツダが作成したサステナブル・ファイナンス・フレームワーク（本フレームワーク）である。本フレームワークでは、グリーン/グリーン・トランジション/ソーシャル/サステナビリティファイナンスによる調達を対象としている。各ファイナンスの定義は下記の通り。

- グリーンファイナンス：グリーンボンド原則・グリーンローン原則等の事業カテゴリーのグリーン事業にのみ該当する適格プロジェクトにのみ調達資金が充当される場合
- グリーン・トランジションファイナンス：グリーンボンド原則、グリーンローン原則等のグリーン事業及びトランジション事業にのみ該当する適格プロジェクトにのみ調達資金が充当される場合
- ソーシャルファイナンス：ソーシャルボンド原則・ソーシャルローン原則等の事業カテゴリーのソーシャル事業のみ該当する適格プロジェクトにのみ調達資金が充当される場合
- サステナビリティファイナンス：(a)グリーン事業またはグリーン/トランジション事業、(b)ソーシャル事業の(a)(b)のどちらにも該当する適格プロジェクトに充当される場合、または、充当される複数の適格プロジェクトが(a)及び(b)の事業カテゴリーに属している場合

トランジションファイナンスは、クライメート・トランジション・ファイナンス（CTF）に則したファイナンスである。CTFとは、気候変動への対策を検討している企業が、脱炭素社会の実現に向けて、長期的な戦略に則った温室効果ガス削減の取組を行っている場合にその取組を支援することを目的とした金融手法を言う。JCRは、ICMAの策定したクライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック（CTFH）等、クライメート・トランジション・ボンド・ガイドライン及びトランジション・ローン原則（公表版ガイドライン）に対する本フレームワークの適合性について確認する。

そのうえで、各資金使途について、グリーンボンド原則、グリーンローン原則、ソーシャルボンド原則、ソーシャルローン原則、サステナビリティボンド・ガイドライン、グリーンボンドガイドライン、グリーンローンガイドライン、ソーシャルボンドガイドライン及びCTFH等に適合しているか否かの評価を、JCRサステナビリティファイナンス評価手法、JCRグリーンファイナンス評価手法、JCRソーシャルファイナンス評価手法に基づいて行う。

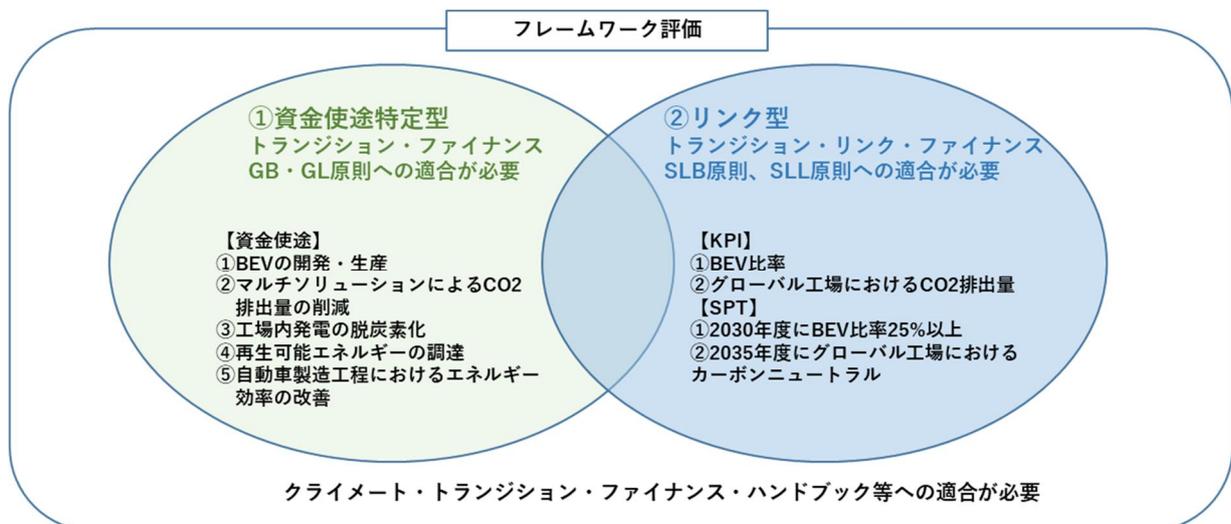


図1 トランジション・ファイナンスの範囲

第 2 章：クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック等との適合性について

2-1. マツダの中長期経営計画とトランジション戦略

< 事業概要 >

マツダ株式会社は、広島県府中町に本社を置く、国内において中位に位置する自動車メーカーである。マツダは主要連結子会社 71 社、主要持分法適用会社 20 社を擁しており、2025 年 3 月期のグローバル販売台数は前期比+5%増の年間 130.3 万台（うち、日本：15.2 万台、北米：61.7 万台、欧州 17.4 万台）、連結出荷台数は前期比+1%増の 121.9 万台、売上高は、前期比+4%増の 5 兆 189 億円、当期純利益は前期比▲45%減の 1,141 億円である。

マツダは 1920 年に「東洋コルク工業株式会社」として創業し、1927 年に名称を「東洋工業株式会社」に変更。戦前に三輪トラックの製造をスタートした。1945 年 8 月 6 日の広島市への原爆投下の際、爆心地から約 5 キロ離れた本社は、爆心地近くに在り原爆によって壊滅した広島県庁等を受け入れ、被爆からの復興の拠点の 1 つとなるなど、古くから広島県を中心とする中国地方の産業発展の雄として、地域経済を支えてきた。戦後は三輪トラックに加えて、1960 年に軽乗用車の製造を開始し、1967 年には、世界初の 2 ローターロータリーエンジン搭載車を発売するなど、国内自動車メーカーとして独自の地位を築いてきた。1984 年には社名を東洋工業からブランド名と同じ「マツダ」に変更し、バブル期に「5 チャンネル体制」を採用後、1996 年にフォードが株式の 33.4%を取得しフォード傘下となった（現在、資本関係は解消済）。2002 年には、子どもが自動車で遊ぶ際の英語の擬音である「Zoom-Zoom」を、「子どもの時に感じた、動くことへの感動」を顧客に提供することをマツダブランドの世界観を表現するものとして打ち出し、2007 年に、「走る喜び」と「優れた環境・安全性」を高次元で両立することを目標に、技術開発に取り組むための「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」を公表した。2010 年には、これまでのクルマ作りをゼロから見直し、革新する取り組みを「SKYACTIV TECHNOLOGY」として公表し、エンジン、トランスミッション、プラットフォームの見直しを継続的に進めている。また、2017 年には、2030 年を見据えた技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言 2030」を公表しているほか、同年にはトヨタ自動車との業務資本提携を行い、北米での合弁工場の建設、EV の共同技術開発などを打ち出している。

マツダは、従来の内燃機関（ICE）による自動車に加えて、一部車種においてハイブリッド（HEV）、プラグインハイブリッド（PHEV）、バッテリー型電気自動車（BEV）のラインナップを有している。今後到来すると考えられる BEV の本格普及に備えて、マツダでは 2022 年 11 月に中期経営計画のアップデートと「2030 経営方針」の公表を行い、2030 年までを 3 つのフェーズに分けて HEV、PHEV 及び BEV といった電動車の研究開発、設備投資を行うことを表明している。2025 年 3 月には「ライトアセット戦略」を公表し、2022 年 11 月公表時点の電動化技術の投資見込み額である約 1.5 兆円について、インフレの影響で 2 兆円規模まで増加する見込みを電池投資などの最適化によって、総額で 1.5 兆円程度まで抑制する見込みである。

<企業理念・VISION2030>

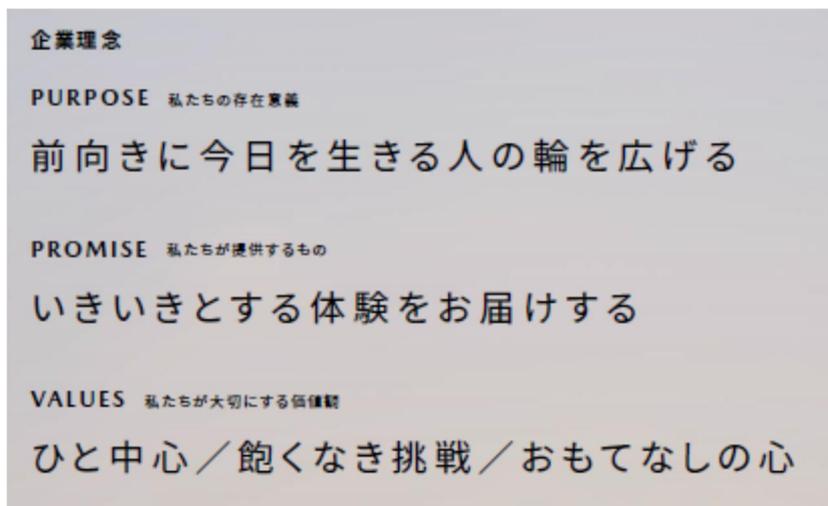
マツダは、自社の企業理念として、『PURPOSE』『PROMISE』『VALUES』の3つを掲げている。

『PURPOSE』は、『前向きに今日を生きる人の輪を広げる』というマツダの存在意義を示すものであり、マツダでは、顧客が体験する「走る喜び」の価値を「生きる喜び」にまで広げることで、人々の生活をより豊かにすることができると考えている。

『PROMISE』は、『いきいきとする体験をお届けする』という『PURPOSE』実現のためにマツダが顧客をはじめとするステークホルダー全体に提供するものである。マツダでは、『いきいきとする体験』は、人の頭、身体、心を活性化するとともに、その人がさらに他の人とつながることでコミュニティも活性化し、人々の「生きる喜び」に貢献すると信じている。

『VALUES』は、『ひと中心』『飽くなき挑戦』『おもてなしの心』というマツダが行動するために大切にしている価値観を表したものである。

上記企業理念を踏まえて、マツダは、2030年時点における自社のありたい姿を「2030 VISION」として定めている。



2030 VISION

「走る喜び」で移動体験の感動を量産するクルマ好きの会社になる。

1. マルチソリューションで温暖化抑制に取り組み、持続可能な地球の未来に貢献する。
2. 心と身体を見守る技術で、誰もが安全・安心・自由に移動できる社会に貢献する。
3. 日常に動くことへの感動や心のときめきを創造し、一人ひとりの「生きる喜び」に貢献する。

図2 マツダ企業理念、2030 VISION¹⁹

¹⁹ マツダ 統合報告書 2025
<https://www.mazda.com/ja/investors/library/integrated-report/>

<マツダのビルディングブロック構想>

マツダでは、自動車の技術開発において、2010年から「ビルディングブロック構想」を採用している。ビルディングブロック構想とは、大きな枠組みとしてベース技術を鍛え、それを踏まえて各種類別に技術を積み上げていく取り組みである。マツダでは、基本性能となるエンジンやトランスミッション、ボディ、シャシーなどの「ベース技術（SKYACTIV技術）」を向上させ、さらに「電気デバイス（アイドリングストップシステム、減速エネルギー回生システム、ハイブリッドシステムなど）」についてもベース技術として組み合わせを行う。

ビルディングブロック構想はベース技術を踏まえて、小型車種（SMALL群）、大型車種（LARGE群）、EV車種（EV専用群）等に技術を積み上げていくことで、効率よく開発を行うことを可能としたシステムであり、限られた経営資源を効率的に用いるための戦略として、マツダにおいて自動車の製造に関する技術のみならず、安心・安全技術についても同様の考え方が取り入れられている。



安全・安心なクルマ社会の実現に向けたビルディングブロック構想



図3 マツダのビルディングブロック構想

<マツダ中期経営計画アップデート及び2030年に向けたマツダ経営基本方針>

マツダは、2022年11月に、2019年に策定し2020年に見直した中期経営計画のアップデートを行った。その中で、2030年に向けたマツダの経営方針を発表し、地域ごとの特性や環境を踏まえて、その地域のニーズに適した電動化戦略を推進し、地球温暖化の抑制に貢献すること、研究開発を進めて、安全・安心なクルマ社会の実現に貢献すること、引き続きマツダらしいブランド価値の提供という3つの基本方針を掲げている。

表1 2030年に向けてのマツダ経営基本方針²⁰

基本方針1	地域特性と環境ニーズに適した電動化戦略で、地球温暖化抑制という社会的課題の解決に貢献すること
基本方針2	人を深く知り、人とクルマの関係性を解き明かす研究を進め、安全・安心なクルマ社会の実現に貢献すること
基本方針3	ブランド価値経営を貫き、マツダらしい独自価値をご提供し、お客さまに支持され続けること

マツダでは、2030年以降に電動化の時代が到来すると考え、2022年から2030年までの期間を3つのフェーズに分けて、各フェーズにて取り組む内容を明確化して公表している。

第1フェーズは、2022年から2024年まで設定され、「電動化に向けた開発強化」が挙げられた。ここでは、既存の技術である「マルチ電動化技術」をフルに活用して、魅力的な商品を生産・販売していくことを目指した。第1フェーズは、ラージ商品群を投入し、PHEVやディーゼルのマイルドハイブリッド（MHEV）など環境と走りを両立する商品で収益力を向上させて、BEV専用車の技術開発を本格化させるフェーズであり、既存の技術で得られた収益を、BEVの開発に生かすフェーズであった。

現在進行中の第2フェーズは、2025年から2027年までが設定されており、「電動化へのトランジション」として、引き続きICE搭載車で収益を上げ、財務基盤を維持・強化しつつ本格的な電動化時代への備えを行うことを想定している。電動化に必要な車載用電池についても、市場需要状況や規制と政策、技術進化の方向性を見極めつつ、評価時点で、協業先からの調達を行う予定を立てている。また、また、電池技術についても、研究開発・生産技術開発を継続して強化し、技術の確立とコスト競争力の確保を進める予定である。さらに、第2フェーズ後半には、現在はICEやPHEVと車種を共有しているBEVについて、BEV専用車の先行導入を開始することが予定されている。

第3フェーズは、2028年から2030年までが設定されており、最終フェーズであるこのフェーズでは、BEV商品を本格導入するとともに、2030年以降に想定される本格的な電動化時代に向けて、市場需要状況や規制と政策、技術進化の方向性が定まってくる段階を見極め、電池生産への投資などを検討することが挙げられている。

表2 マツダ 電動化に向けた3つのフェーズ及びその詳細²¹

フェーズ	テーマ	具体的取り組み
第1フェーズ (終了済)	電動化時代に向けた 開発強化	<p>既存資産の活用によるビジネス成長を目指しながら、将来の電動化やCNに向けた開発・生産領域の技術開発の強化に取り組む期間</p> <p>ラージ商品群を投入し、PHEVやディーゼルのマイルドハイブリッドなど、環境と走りを両立</p>

²⁰ マツダウェブサイト <https://www.mazda.com/ja/about/mid-term/>

²¹ 中期経営計画のアップデートおよび2030経営方針 <https://www.mazda.com/ja/about/mid-term/>

		<p>する商品で収益力を向上させつつ、BEV 専用車の技術開発を本格化</p>
第2フェーズ	<p>電動化への トランジション</p>	<p>「ライトアセット戦略」と「マツダ ものづくり革新 2.0」を推進し、「マルチソリューション戦略」を更に前進させる期間</p> <p>構造的な原価低減活動による変動費削減 1,000 億円、固定費削減 1,000 億円に向けて、サプライチェーン構造変革など資本効率の改善により事業構造の強靱化に取り組む</p> <p>米国のブランド価値経営による事業変革成功のエッセンスを日本をはじめアジア地域に展開し、ビジネスの強化に取り組む</p>
第3フェーズ	<p>バッテリーEV 本格導入</p>	<p>BEV の本格導入を進める期間</p> <p>外部環境の変化や財務基盤強化の進捗を踏まえ、電池生産への投資なども視野に入れた本格的電動化に軸足を移す</p>

マツダでは、2030 年度のグローバル販売台数に占める BEV 比率の指標について、2021 年 6 月に 25%以上と設定したが、中期経営計画のアップデート時点における BEV 販売の急速な広まりを踏まえて、2022 年 11 月に目標数値を 25%~40%へと修正した。また、急速に進む電動化に対する対応を加速させるため、2023 年 11 月に電動化推進担当役員を配置し、電動化事業本部 (e-MAZDA) を発足させており、電動化に向けた取り組みを組織面でも進めている。

<マツダの重点課題 (マテリアリティ) >

マツダではグループとして対応すべき社会課題を踏まえて、2016 年に重点課題 (マテリアリティ) を特定している。重点課題特定後も社会環境が大きく変化していることから、2017 年度から見直しを開始し、国連が定める SDGs の目標及びターゲットとの関連性を明確化し、2021 年に見直した内容を開示した。さらに、2022 年 11 月に公開された中期経営計画アップデートおよび 2030 経営方針を踏まえ、再度マテリアリティの見直しを実施している。

マテリアリティの見直しに当たっては、グローバルな ESG 評価機関の調査項目から投資家の期待や、グローバル社会からの期待を分析し、整理を行ったうえで課題を抽出し、外部のコンサルティング会社からの意見を社外のマルチステークホルダーの代弁者として位置付け、マツダグループ内部の優先度と合わせて、社内外の課題の優先順位を行ったうえで、経営陣と協議のうえで合意、開示を行っている。

マテリアリティとKPI

マテリアリティの8つの項目および関連する取り組み

マテリアリティの8つの項目	社会課題 (関連キーワード)	マツダの取り組み／目標／実績	SDGs 目標
「地球」	2050年 カーボンニュートラル への挑戦 P83	取り組み ・ Well-to-Wheel ライフサイクルアセスメント (LCA) 視点での、クルマのライフサイクル全体のCO ₂ 排出量削減 ・ ビルディングブロック構想による技術資産の積み上げと、それを活用した高効率なものづくり ・ 2035年グローバル自社工場でのカーボンニュートラル (CN) 実現に向けて、「省エネルギーの取り組み」「再生可能エネルギーの導入」「カーボンニュートラル燃料の導入等」で取り組みを推進 目標 ・ 2050年にサプライチェーン全体でのCN実現 ・ 2035年グローバル自社工場でのCN実現 ・ 2030年度に国内自社工場・事業所 ^{*1} におけるCO ₂ 排出量の削減目標を再評価し2013年度比で日本の目標と同等の46%以上 2024年度実績 ・ 温室効果ガス排出量 (Scope1,2,3合計 ^{*2}): 62,978千t-CO ₂ e ・ 温室効果ガス排出量 (Scope1,2合計 ^{*2}): 649千t-CO ₂ e (2013年度比24%削減)	    
	資源循環 P87	取り組み ・ 新車のリサイクル性の向上 ・ 工場での3R(リデュース、リユース、リサイクル) およびグローバルでのゼロエミッションと資源再生化の拡大 目標 ・ 資源循環(資材): 2030年にグローバルで生産・物流工程についてゼロエミッションを達成 ・ 資源循環(水): 2030年に水資源の再生・循環の取り組みを国内モデルプラント ^{*3} で実現 2024年度実績 ・ 資源循環(資材) 物流CO ₂ 排出量 ^{**} : 59.6千t-CO ₂ e ・ 資源循環(水) 取水量 ^{**} : 5,869千m ³ (2013年度比37%削減)	   
「人」	心と身体の 活性化 P71	取り組み ・ 「ひと中心」の価値観のもと、人々の日常に運転すること、移動することの感動体験を創造 ・ 「魂動デザイン」のさらなる深化 ・ 「走る歓び」の進化・深化	 
	人的資本の 強化 P35	取り組み ・ お客さま視点で行動できる組織風土の醸成 ・ 多様性尊重と多様な人材の活躍推進 目標 ・ 女性管理職数 ^{**} : 2024年度80名、2025年度100名、2026年度110名 ・ 男性育児休暇(産後/育児含む)取得率 ^{**} : 2024年度60%、2025年度70%、2026年度75% 2024年度実績 ・ 女性管理職数 ^{**} : 87名(幹部級以上) ・ 男性育児休暇(産後/育児含む)取得率 ^{**} : 60%	 
「社会」	安全・安心な クルマ社会の実現 P72	取り組み ・ 独自の安全思想「MAZDA PROACTIVE SAFETY」に基づく技術開発の推進 目標 ・ 2040年を目処に自動車技術で対策が可能なものについては、自社の新車が原因となる死亡事故ゼロを目指す	
	心豊かに生活できる 仕組みの創造	取り組み ・ 安全・安心で自由に移動することが可能な、心豊かな暮らしにつながる社会貢献モデルの構築 ・ モビリティ関連技術を活用した乗り合いサービスの実証実験	 
「地球」 「人」 「社会」 共通	品質向上 P74	取り組み ・ 企画から製造まで一貫通貫した品質のつくり込み ・ 市場問題の早期把握・早期解決 ・ お客さまに寄り添うカスタマーサービスの実現	
	「人と共に創る」 仲間づくり	取り組み ・ 企業間連携: 技術力の強化や相互のシナジー効果を発揮できる連携の推進 ・ 産学官連携: 地域企業・大学・行政との連携を強化し独創的新技术の開発やイノベーションを生み出す人材育成などで地域に貢献	 

*1 本社・本社工場(広島県安芸郡および広島市)、防府工場(山口県防府市)、三次事業所(広島県三次市)など。
 *2 Scope1およびScope2はマツダ(株)ならびに国内の連結子会社20社/持分法適用会社10社および海外の連結子会社24社/持分法適用会社4社。Scope3はカテゴリーで対象の連結子会社や持分法適用会社を設定。
 *3 新しい試みなどを先行して実施する施設。
 *4 マツダ単体。
 *5 マツダ(株)および国内の連結子会社20社/持分法適用会社10社。

図 4: マツダの重点課題(マテリアリティ)²²

<気候変動への対応>

2023年度の日本のCO₂排出量は9.89億トンであり、うち運輸部門からの排出は1.90億トンと19.2%を占めている。運輸部門のCO₂排出量のうち85.7%が自動車によって排出されており、日本政府が2020年に定めた2050年カーボンニュートラルという目標に向けて、自動車におけるCO₂排出量の削減は重要な役割を占めている。

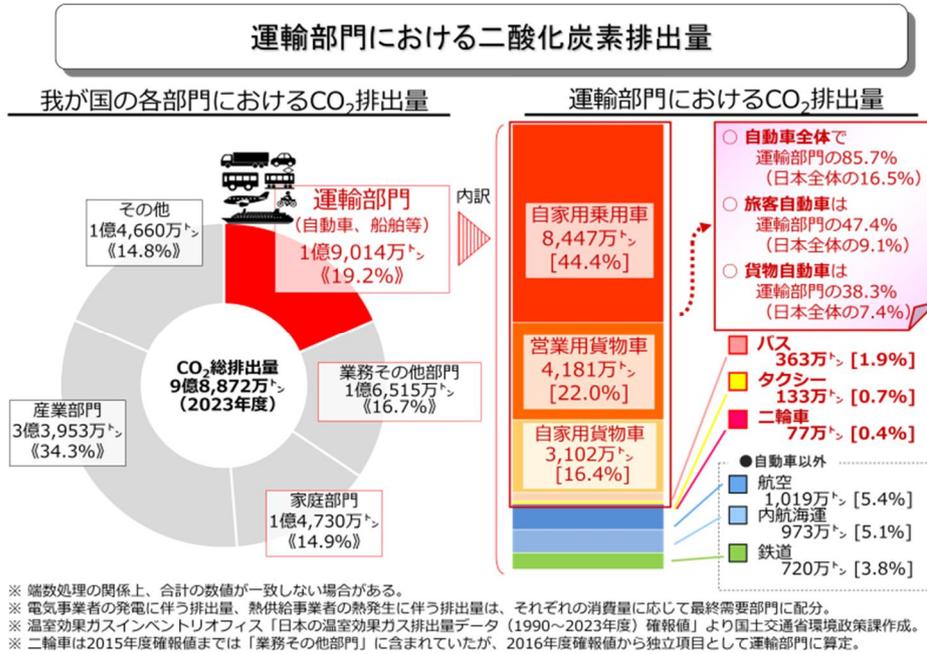


図5 運輸部門におけるCO₂排出量(2023年度)²³

自動車メーカーであるマツダも、自動車におけるCO₂排出削減を目指して、取り組みを進めており、「2050年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦」という長期目標を立てている。また、中間目標としてグローバルでのCO₂排出量の約75%を占める国内の自社工場と事業所CO₂排出量に関して「2030年度CO₂排出量2013年度比46%以上削減」、「2035年にグローバル自社工場におけるカーボンニュートラル達成」を立てて取り組みを進めている。

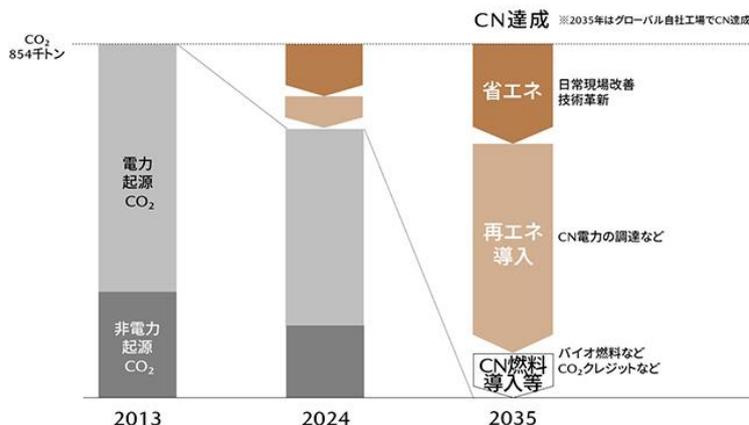


図6: マツダ単体におけるカーボンニュートラル実現に向けたロードマップ²⁴

²³ 国土交通省ウェブサイト https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

²⁴ マツダ ニュースリリース <https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2025/202509/250930a.html>

マツダにおいては、上記のカーボンニュートラルを進めるにあたり、「省エネ」、「再エネ導入」及び「カーボンニュートラル燃料（CN 燃料）導入等」の取り組みを進めていく予定である。

「省エネ」については、設備投資判断の基準へのインターナルカーボンプライシングを導入している。将来の炭素価格を設備投資の判断に考慮することで、CO2 排出量削減の効果が高い施策への投資を加速することが期待されている。

また、マツダでこれまで行われてきた生産及びインフラ領域と、全社領域における取り組み、設備の高効率化、技術革新も省エネに資する取り組みとして引き続き行われる予定である。

「再エネ導入」については、マツダ、三菱商事クリーンエナジー株式会社、株式会社エネルギー・ソリューション・アンド・サービス（中国電力株式会社子会社）が出資している MCM エネルギーサービス株式会社が保有する発電設備 2 か所（本社工場宇品地区、防府工場）のうち、広島市の本社工場宇品地区にある発電設備の燃料（石炭・バイオマス混焼）を、最小限の改修で水素専焼ガスタービン設備に転換できる LNG ガスタービン設備に変更すること²⁵や、自社工場敷地内における太陽光発電、マツダの各拠点が存在する地域と連携して、発電事業者から再生可能エネルギーを購入するオフサイトコーポレート PPA の活用及び電力会社から再生可能エネルギー等非化石電源由来電力の購入を推進している。

「CN 燃料導入等」では、社内における輸送などで使用する車両の燃料を軽油から次世代バイオ燃料などへの転換を進めていくことを計画するとともに、上記のような取り組みを進めても、なお燃料転換が困難とされるエネルギー源について、マツダの本社及び主要工場が所在する中国地域をはじめとする地域の CO2 吸収を促進する森林保全や再造林などの J-クレジットを活用しオフセットする計画を進めている²⁶。

マツダでは、上記 3 つの取り組みを進め、2030 年、2035 年のそれぞれの目標達成に向けて推進している。

また、マツダが属する自動車産業においては、サプライヤーからの原料調達や、製造した自動車による CO2 排出量が、自社による燃料消費、電力消費等が含まれる Scope1、Scope2 と比較して多いため、Scope3 の比率が高くなる。従って、マツダにおいても、サプライチェーンにおける CO2 排出量の把握ならびに削減の取り組みを進めている。

²⁵ マツダウェブサイト <https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2025/202509/250930a.html>

²⁶ マツダウェブサイト <https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2023/202312/231214b.html>

温室効果ガス排出量Scope1、Scope2、Scope3

	単位	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	
Scope1	1,000t-CO ₂ e	97	97	113	112	119	
Scope2 (マーケットベース)	1,000t-CO ₂ e	736	739	754	815	776	
Scope3	カテゴリー11	1,000t-CO ₂ e	27,386	25,777	26,081	55,240	57,574
	その他のカテゴリー	1,000t-CO ₂ e	4,217	4,020	4,441	4,809	4,507
合計	1,000t-CO ₂ e	32,436	30,633	31,389	60,976	62,976	

※1 2024年度の対象範囲：

Scope1、2：マツダ（株）ならびに国内の連結子会社20社／持分法適用会社10社および海外の連結子会社24社／持分法適用会社4社

Scope3：・カテゴリー1、2、6、7：マツダ（株）

・カテゴリー3：マツダ（株）の国内製造4拠点ならびに海外製造6社（連結子会社2社／持分法適用会社4社）

・カテゴリー4、9：マツダ（株）ならびに国内の連結子会社20社／持分法適用会社10社

・カテゴリー5：マツダ（株）の国内製造4拠点

・カテゴリー8、10、13、14、15：マツダ（株）ならびに国内の連結子会社20社／持分法適用会社10社および海外の連結子会社24社／持分法適用会社4社

・カテゴリー11、12：マツダで販売される全生産車（OEM含む）

(注) カテゴリー11については、2024年度より、以下の通り算定方法を見直すことで、データの網羅性と正確性を向上

2023年度以前：国内および主要販売地域（北米、欧州、中国）の販売台数を基に、Tank to Wheel（走行時の燃料消費）で算出

2024年度以降：グローバルの生産台数を基に、Well to Wheel（燃料の採掘・精製と電力生成 + 走行時の燃料消費）で算出

2024年度を2023年度以前の算定方法で算出した数値は、29,763 (1,000t-CO₂e)。排出量の増加要因は、販売台数の増加（前年比約12%増）によるもの

図 7：マツダグループにおける温室効果ガス排出量²⁷

マツダでは、自社の主要サプライヤーにサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルへの挑戦について理解を得るために説明を行い、最初の取り組みとして、マツダにおける Tier1 サプライヤーが排出している Scope1 及び Scope2 の実排出量データの提供の要請を行っている。この取り組みはマツダにおける Scope3 カテゴリー1（購入した製品・サービス）の把握につながっている。実排出量の提供要請を行ったメーカーの数は、継続的に取引を行っている Tier1 メーカーのうち取引額で約95%をカバーしている。マツダでは自社の CO₂ 排出量に関する算定方法について不明点があるサプライヤーに対して、CO₂ 排出量の算定方法についてレクチャーを行うなど、サプライチェーン全体での CO₂ 排出量の把握を推進している。サプライヤーと共に CO₂ 排出量を削減させる取り組みの推進にあたっては、主要な部品会社約 80 社と協力し、2050 年のカーボンニュートラルに向けた各社の工程表をまとめている。

<マツダのマルチソリューションのアプローチ>

マツダでは、2050 年のサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルの実現に向けて、自動車のライフサイクル全体で CO₂ 排出量削減に取り組んでいる。例えば Well-to-Wheel の視点及びライフサイクルアセスメント（LCA）の視点で、世界各地のエネルギー源・発電形態等を踏まえた適材適所の対応が可能となるマルチソリューションの検討を行っている。

これは、同じ BEV 等で走行する場合においても、再生可能エネルギーによる電力生産量が多い地域においては、Well-to-Wheel の観点で BEV が CO₂ 排出量削減に資する一方、化石燃料による電力生産量が多い地域においては、化石燃料から排出される CO₂ を考慮に入れると、ライフサイクル CO₂ では従来の内燃機関車に電動化技術を組み込んだ車種が選好されることもあるため、幅広い選択肢を顧客に対して提供できるようにし、各地域において適材適所の自動車を販売するという考え方である。マツダでは、2030 年までの第 1 フェーズ、第 2 フェーズ、第 3 フェーズの戦略の通り、BEV を含め

²⁷ マツダ サステナビリティレポート 2025 https://www.mazda.com/content/dam/mazda/corporate/mazda-com/ja/pdf/sustainability/report/2025j_all.pdf

た電動化が今後も進展すると考えている一方で、その速度については様々な要素が関係するため、2030年以降の自動車の動力源がどのような状況となったとしても対応できるように準備を進めている。

<マツダのサステナビリティ推進体制>

マツダでは、社長を委員長とし、経営会議メンバーで構成される「CSR経営戦略委員会」を設置していたが、より実効性のある推進体制の構築を念頭に、従来の「CSR経営戦略委員会」を2024年に「サステナビリティ委員会」へと改組している。「サステナビリティ委員会」は、サステナビリティ担当役員を委員長、経営会議メンバーが出席し定期的に行われる会議体であり、社会環境の変化を踏まえ、グローバル視点でマツダに期待されるサステナビリティの取組を討議している。なお、サステナビリティ委員会における討議内容を踏まえて、経営会議において取組方針やガイドラインが決定されている。また、「サステナビリティ委員会」はその下に「未来部会」及び「課題対応部会」を設けている。「未来部会」では中長期の視点で会社に起こりうるリスクや機会を考察し、マツダグループ全体のサステナビリティ取り組みの方向性を討議しており、「課題対応部会」では、社会からの要請や国際的なサステナビリティ関連法規制を踏まえ、喫緊のサステナビリティ課題へのマツダの対応方針を討議している。

社内各部門は、サステナビリティ委員会における決定事項を踏まえて業務目標や計画などを策定し、グループ会社と連携を図りながら、業務を行っている。なお、2015年度からは取締役会でサステナビリティを巡る課題の討議を行っている。

サステナビリティ推進体制図

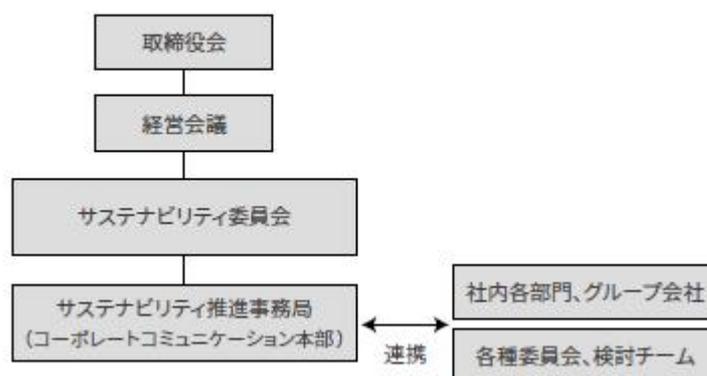


図8：マツダのサステナビリティ推進体制²⁸

<マツダのカーボンニュートラル推進体制>

マツダでは、2050年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルへの挑戦という目標に際して、取締役がカーボンニュートラル戦略を統括し、カーボンニュートラル担当役員を任命している。また、2021年には、経営戦略室をリード部門とし、商品・製造・購買・物流・販売・リサイクルなどに携わる部門から成るカーボンニュートラル対応を専門とするチーム（専門チーム）を結成した。カーボンニュートラル担当役員の下、経営戦略室がチームを率いて、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）や国際エネルギー機関（IEA）のシナリオや政策や規制動向、業界動向をもとに選別したり

²⁸ マツダ サステナビリティレポート 2025 https://www.mazda.com/content/dam/mazda/corporate/mazda-com/ja/pdf/sustainability/report/2025j_all.pdf

2-2.クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブックで求められる項目との整合性

要素 1：発行体の移行戦略とガバナンス

(1)資金調達を行う発行体等は、気候変動緩和のための移行に関する戦略を有しているか。

マツダは、2050年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルへの挑戦、という目標及び、その中間目標として、2030年度にマツダ単体でのCO2排出量2013年度比46%以上削減、2035年にグローバル自社工場におけるカーボンニュートラルという目標を公表している。

これらはマツダ自身の事業活動に関する中長期的な脱炭素目標そのものであり、マツダのカーボンニュートラル戦略のコアとなる指標である。自動車セクターはサプライチェーンのすそ野の広い業種であり、その中核企業となるマツダの戦略が多くのサプライヤーに影響することから、マツダが2035年という早い段階でまずはグローバル自社工場のカーボンニュートラル化を達成し、2050年にはサプライチェーン全体のカーボンニュートラル達成を宣言することは意義深いと評価している。2050年サプライチェーン全体のカーボンニュートラル化に向けては、Scope3 カテゴリー1（購入した製品におけるCO2排出）の観点において、サプライヤーのCO2排出量算定に協力し、脱炭素に向けたロードマップを策定している点や、今後の電動化について地域のサプライヤーと協議しながら進めようとしている点についても、マツダのカーボンニュートラルに向けた具体的取り組みとして評価される。

マツダは、目標達成に向けた具体的な取り組みとして、前述の通り、「省エネ」、「再エネ導入」及び「CN燃料導入等」を行っている。また2050年のサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに向けた目標達成に向けた具体的な取組みとして、サプライチェーンの上流におけるサプライヤーでのCO2排出量の把握等や、サプライヤーのカーボンニュートラルに向けたロードマップの共同策定を行っている。また、Scope3 カテゴリー11（販売した製品の使用）におけるCO2排出量削減については、2030年におけるBEV販売比率の指標設定を行っている。

自動車の使用段階におけるCO2排出量の削減については、BEV化、合成燃料やバイオ燃料による内燃機関の脱炭素化など、日本のトランジション・ロードマップでは複線的技術開発が提示されている。その一方で、多少の揺り戻しがあるものの国内外におけるBEVを中心とした電動化についてIEAのレポートにおいてもその主流化が指摘されている。マツダの売上の約33%を占める米国では、バイデン政権下で急速にBEV販売が加速化していることなどを踏まえ、マツダはビルディングブロック構想の中でPHEVとBEVの開発を急いでいる。2022年11月には、2030年のBEV販売想定比率を25~40%と設定している。

【「トランジション・ファイナンス」に関する電力、自動車分野における技術ロードマップとの整合性】

前述の通り、マツダのトランジション戦略における具体的な取り組みは、経済産業省が定めた技術ロードマップにおいて、各セクターがカーボンニュートラルを達成するために重要な施策である。

従って、マツダのトランジション戦略及びその取り組みは、マツダ単体・グループ及びサプライチェーンを含めたScope1、Scope2及びScope3を網羅する取り組みであり、マツダの気候変動緩和のための移行に関する戦略であるとJCRでは評価している。

(2)資金調達にあたって「トランジション」のラベルを使うことが、発行体等が気候変動関連のリスクに効果的に対処し、パリ協定の目標達成に貢献できるようなビジネスモデルに移行するための企業戦略の実現に資することを目的としているか。

パリ協定においては、世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて 2°C より十分低く保ち、1.5°C に抑える努力をすること及びできるかぎり早く世界の温室効果ガス排出量をピークアウトし、21 世紀後半には、温室効果ガス排出量と吸収量のバランスをとる長期的な温室効果ガスの排出削減に関する戦略の策定を求めている。パリ協定を受けて 2021 年 10 月に閣議決定された「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略³⁰」では、「2050 年カーボンニュートラル」をはじめ、重点的に取り組む横断的施策として、自動車・蓄電池産業が記されている。本戦略の中で述べられている「2035 年までに、乗用車新車販売で電動車 100% を実現できるよう、包括的な措置を講ずる」ことや「我が国において、「この 10 年間は EV の導入を強力に進め、電池をはじめ、世界をリードする産業サプライチェーンとモビリティ社会を構築する」ことは、マツダの気候変動への取り組みと整合していると JCR では判断している。また、2023 年に成立した「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略 (GX 推進戦略)」及び 2025 年に左記の GX 推進戦略を改訂した「GX2040 ビジョン」においては、次世代自動車として、電動車の開発・性能向上によってクリーンエネルギー自動車や商用電動車等の導入を支援していくことや、液体燃料については、バイオ燃料及び合成燃料の活用により CN 化を目指すことが触れられており、これらも、マツダの脱炭素に向けたマルチソリューション戦略とそれに向けた取り組みと整合していると判断している。加えて、2023 年に策定され、2025 年に改訂された日本政府の「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」でも、自動車産業の脱炭素化や電動化に向けた目標、EV、FCV、PHEV、HEV 等世界市場において、需要のある自動車を販売してゆくという「マルチパスウェイ」戦略が言及されており、EV の競争力の強化を急ぐとともに、内燃機関においても勝ち続ける取組みを進めるとされており、これも従来からのマツダのマルチソリューション戦略と整合的である。

また、マツダは、2019 年 5 月に TCFD (気候関連財務情報開示タスクフォース) の趣旨に賛同し、中長期にわたる気候変動に関するリスク・機会の特定を行い、気候変動におけるリスクについては、IPCC や IEA³¹ のシナリオ、政策や規制動向、業界動向を基にした検討から独自の前提を置いたシナリオを策定し、マツダグループの電動化戦略やトランジションに向けた戦略の策定に適切に反映を行っている。

よって、マツダのトランジション戦略は、パリ協定の目標達成に整合的であると JCR では評価している。

(3)移行戦略の実効性を担保するためのガバナンス体制が構築されているか。

マツダでは、前述の通りサステナビリティ推進体制を整えているほか、カーボンニュートラルに関する推進体制や電動化に向けた組織整備を行い、2050 年のサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦といった長期目標達成のため、サプライヤーの CO2 排出量可視化や削減目標の設定支援を行っている。また、2030 年における BEV 販売比率 25~40%、2030 年度にマツダ単体での CO2 排出量を 2013 年度比 46% 以上削減や、2035 年にグローバル工場におけるカーボンニュートラルといった指標・目標の達成に向けた取組みを推進するための体制も構築している。

³⁰ 令和 3 年 10 月 22 日閣議決定「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」<https://www.env.go.jp/content/900440767.pdf>

³¹ IEA: International Energy Agency, 国際エネルギー機関

以上より、JCR ではマツダの移行戦略の実効性を担保するためのガバナンス体制が構築されていると評価している。

要素 2：企業のビジネスモデルにおける環境面の重要課題であること

マツダでは、日本の温室効果ガス排出量に占める、運輸の割合や、そのなかで自動車が出している CO2 の量に鑑みて、自社を含めた自動車産業の CO2 排出削減が、日本政府の目標である 2050 年カーボンニュートラルという目標達成のために重要な役割を占めていることを認識している。そのために、2050 年に自社のみならず、グループやサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦するという目標を定めたり、2030 年度にマツダ単体での CO2 排出量を 2013 年度比 46%以上削減や 2035 年にグローバル自社工場のカーボンニュートラルといった中間目標を定めている。

また、マツダではマルチソリューションのアプローチを採用する中でも、2030 年までに電動化の流れが高まると考えて 2030 年に BEV が新車販売に占める比率が 25%~40%という想定を置いている。これは一般社団法人日本自動車工業会におけるシナリオ分析³²における電動化積極推進シナリオにおける 2030 年の断面と整合的であり、日本の自動車産業が BEV を含めて電動化へ進んでゆく中、マツダにとっても BEV への移行が企業のビジネスモデルの中で重要な役割を占めていると評価できる。

マツダは、また、自社の重点課題（マテリアリティ）において、「2050 年カーボンニュートラルへの挑戦」を掲げており、その中において、「2050 年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラル実現」及び「2035 年にグローバル自社工場でのカーボンニュートラル実現」を目標としている。

従って、マツダのビジネスモデルにおいて、カーボンニュートラルに向かう移行戦略は環境面における重要課題であると判断できる。

³² 日本自動車工業会 2050 年カーボンニュートラルに向けたシナリオ分析

https://www.jama.or.jp/operation/ecology/carbon_neutral_scenario/PDF/Transitioning_to_CN_by_2050A_Scenario_Based_Analysis_JP.pdf

マテリアリティとKPI

マテリアリティの8つの項目および関連する取り組み

マテリアリティの8つの項目	社会課題 (関連キーワード)	マツダの取り組み／目標／実績	SDGs 目標
「地球」	2050年 カーボンニュートラル への挑戦 P83	取り組み ・ Well-to-Wheel ライフサイクルアセスメント(LCA)視点での、クルマのライフサイクル全体のCO ₂ 排出量削減 ・ ビルディングブロック構想による技術資産の積み上げと、それを活用した高効率なものづくり ・ 2035年グローバル自社工場でのカーボンニュートラル(CN)実現に向けて、「省エネルギーの取り組み」「再生可能エネルギーの導入」「カーボンニュートラル燃料の導入等」で取り組みを推進 目標 ・ 2050年にサプライチェーン全体でのCN実現 ・ 2035年グローバル自社工場でのCN実現 ・ 2030年度に国内自社工場・事業所 ^{*1} におけるCO ₂ 排出量の削減目標を再評価し2013年度比で日本の目標と同等の46%以上 2024年度実績 ・ 温室効果ガス排出量 (Scope1,2,3合計 ^{**}): 62,978千t-CO ₂ e ・ 温室効果ガス排出量 (Scope1,2合計 ^{**}): 649千t-CO ₂ e (2013年度比24%削減)	         
	資源循環 P87	取り組み ・ 新車のリサイクル性の向上 ・ 工場での3R(リデュース、リユース、リサイクル)およびグローバルでのゼロエミッションと資源再生化の拡大 目標 ・ 資源循環(資材): 2030年にグローバルで生産・物流工程についてゼロエミッションを達成 ・ 資源循環(水): 2030年に水資源の再生・循環の取り組みを国内モデルプラント ^{**} で実現 2024年度実績 ・ 資源循環(資材) 物流CO ₂ 排出量 ^{**} : 59.6千t-CO ₂ e ・ 資源循環(水) 取水量 ^{**} : 5,869千m ³ (2013年度比37%削減)	       
「人」	心と身体の 活性化 P71	取り組み ・ 「ひと中心」の価値観のもと、人々の日常に貢献すること、移動することの感動体験を創造 ・ 「飛動デザイン」のさらなる深化 ・ 「走る喜び」の進化・深化	  
	人的資本の 強化 P35	取り組み ・ 労働人口の減少 ・ 市場のグローバル化、顧客ニーズの多様化(ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン) 目標 ・ 女性管理職数 ^{**} : 2024年度80名、2025年度100名、2026年度110名 ・ 男性育児休暇(産後/育児休業含む)取得率 ^{**} : 2024年度60%、2025年度70%、2026年度75% 2024年度実績 ・ 女性管理職数 ^{**} : 87名(幹部級以上) ・ 男性育児休暇(産後/育児休業含む)取得率 ^{**} : 60%	   
「社会」	安全・安心な クルマ社会の実現 P72	取り組み ・ 独自の安全思想「MAZDA PROACTIVE SAFETY」に基づく技術開発の推進 目標 ・ 2040年を目途に自動車技術で対策が可能なものについては、自社の新車が原因となる死亡事故ゼロを目指す	 
	心豊かに生活できる 仕組みの創造	取り組み ・ 安全・安心で自由に移動することが可能な、心豊かな暮らしにつながる社会貢献モデルの構築 ・ モビリティ関連技術を活用した乗り合いサービスの実証実験	  
「地球」 「人」 「社会」 共通	品質向上 P74	取り組み ・ 企画から製造まで一貫通貫した品質のつくり込み ・ 市場問題の早期把握・早期解決 ・ お客さまに寄り添うカスタマーサービスの実現	 
	「人と共に創る」 仲間づくり	取り組み ・ 企業間連携: 技術力の強化や相互のシナジー効果を発揮できる連携の推進 ・ 産学官連携: 地域企業・大学・行政との連携を強化し独創的新技术の開発やイノベーションを生み出す人材育成などで地域に貢献	 

*1 本社・本社工場(広島県安芸郡および広島市)、防府工場(山口県防府市)、三次事業所(広島県三次市)など。
 *2 Scope1およびScope2はマツダ(株)ならびに国内の連結子会社20社/持分法適用会社10社および海外の連結子会社24社/持分法適用会社4社。Scope3はカテゴリーで対象の連結子会社や持分法適用会社を設定。
 *3 新しい試みなどを先行して実施する施設。
 *4 マツダ単体。
 *5 マツダ(株)および国内の連結子会社20社/持分法適用会社10社。

図 10: マツダの重点課題(マテリアリティ)³³

³³ マツダ 統合報告書 2025 <https://www.mazda.com/ja/investors/library/integrated-report/>

要素3：科学的根拠に基づいていること

トランジションのロードマップは、以下を満たしているか。

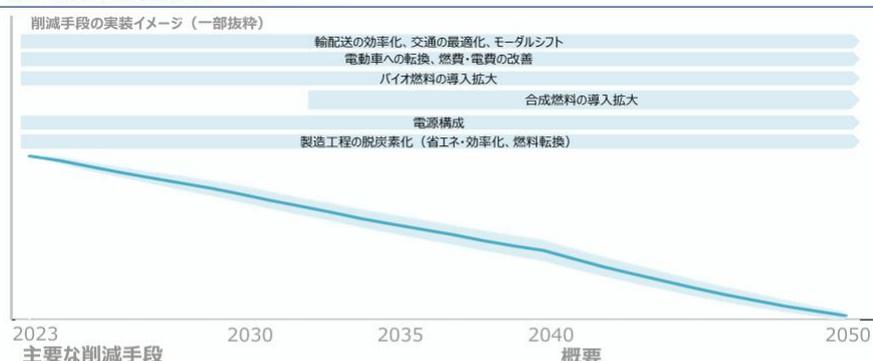
(1)定量的に測定可能で、対象は Scope1、2 をカバーしている。(Scope3 が実現可能な範囲で目標設定されていることが望ましい)

マツダでは、前述の通り温室効果ガス排出量の Scope1、Scope2 及び Scope3 について、数字を公表しており、そのうち、Scope1、Scope2 についてはグローバル自社工場について、また、Scope3 についてはその一部について独立した第三者からの検証を経た数値を開示している。また、2030 年度及び 2035 年の目標は、Scope1、Scope2 が対象に含まれ、2050 年のサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦するという目標については、Scope3 も対象に含まれている。

(2)一般に認知されている科学的根拠に基づいた目標設定に整合

マツダが 2025 年 9 月に改訂を行った 2030 年度における CO2 排出削減目標である「マツダ単体で 2030 年度に 2013 年度比 CO2 排出量 46%以上削減」は、日本政府の目標である「2030 年までに 2013 年度比温室効果ガス 46%削減」と同等レベルの削減目標である。また、2030 年の新車販売に占める BEV の比率 25~40%及びそれに向けた施策は、経済産業省において 2023 年 3 月に策定・公表し、2025 年に改訂された「トランジションファイナンスに関する自動車分野の技術ロードマップ」に示された目標及び施策と整合しており、石炭・バイオマス混焼を水素専焼への改修を見据えた LNG ガスタービンに更新する取り組みは、経済産業省において 2022 年 2 月に策定・公表され、2025 年に改訂された「電力分野のトランジション・ロードマップ」に示された目標及び施策と整合していると JCR では評価している。これらの目標は前述の通り IPCC 及び IEA のシナリオを踏まえてマツダが想定したシナリオに基づいて設定されている。

CO2排出の削減イメージ※1、2、3



2023 2030 2035 2040 2050
 主要な削減手段 概要

- (1) 燃費・電費の改善
 - ・ 燃費・電費の継続的な改善や、HEV・PHEVなどのよりエネルギー効率が高い自動車を導入することで、全体としての燃料・電力等消費量を削減する。
- (2) 電動化・脱炭素燃料の導入
 - ・ BEV・FCVの導入を進める他、HEV・PHEV等への合成燃料利用を拡大し、走行時の排出量を削減する。
- (3) 製造工程の脱炭素化
 - ・ 再エネ利用の拡大や低・脱炭素燃料への転換等により、自動車製造時の排出を削減する。

※1 我が国における自動車産業のうち本ロードマップの対象分野としての削減イメージであり、実際には各社は各々の長期的な戦略の下でカーボンニュートラルの実現を目指していくことになるため、各社に上記経路イメージとの一致を求めるものではない。
 ※2 上記経路はP.11記載の排出源(製品製造、エネルギー源製造・供給、車両使用)にかかる排出量を示しているが、水素・合成燃料の製造・輸送などにかかる排出量は含まれていない。
 ※3 省エネ技術の進展や水素・アンモニアなどの新燃料の安定・安価な供給、他産業との連携によるDAC等を含めたCCUSやその関連のインフラ、サーキュラーエコノミーなど新たな社会システムの構築などが整備されていることが前提。

電動化の目標 ※電動車=EV(電気自動車)、FCV(燃料電池自動車)、PHEV(プラグインハイブリッド)、HV(ハイブリッド)

- ✓ 2035年までに、乗用車新車販売で電動車 100%を実現
- ✓ 商用車については、
 - ・8t以下の小型車について、2030年までに、新車販売で電動車20~30%、2040年までに新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指す
 - ・8t超の大型車については、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する(出所)「グリーン成長戦略」(2021年6月)

	市場規模 (2024年)	電動化等の目標
 英国	232万台	2035年販売目標 EV・FCV : 100% ※2030年ガソリン車及びディーゼル車の新車販売禁止。ただしHEV・PHEVは2035年まで販売可
 EU	1,285万台	2035年以降、テールパイプベースでCO2排出100%減 (2021年比) (≒ EV・FCV : 100%) (※) (※) 合成燃料のみで走行する内燃機関を搭載する車についても一定条件下で新車販売を認める方向で検討が進む
 米国	1,644万台	2030年販売目標 EV・PHEV・FCV : 50% (※) → 大統領令廃止 (※) カリフォルニア州等 : 2035年EV・PHEV・FCV100% → 規制許容の不承認
 カナダ	190万台	2035年販売目標 EV・PHEV・FCV : 100%
 日本	442万台	2035年販売目標 電動車 (EV・PHEV・FCV・HEV) : 100%
 中国	3,144万台	2027年販売目標 新エネルギー車 (EV・PHEV・FCV) : 45% 2035年販売目標 新エネルギー車50%以上、それ以外の新エネルギー車でないガソリン車は全てHEVとしガソリン車は製造・販売禁止
 タイ	63万台	2030年生産目標 ZEV : 30%

図 11：自動車分野のトランジション・ロードマップ³⁴

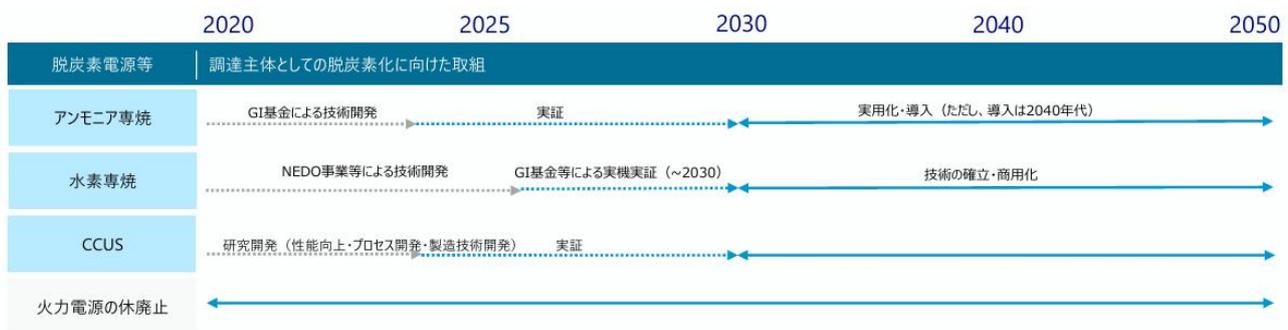


図 12：電力分野のトランジション・ロードマップ³⁵

(3)公表されていること (中間点のマイルストーン含め)

マツダのCO₂排出量及びCO₂排出削減目標及び目標達成に向けた取り組みは、マツダのウェブサイトにおいて公表が行われている。そこでは、2030年、2035年のCO₂排出削減目標や、BEVに関する想定、2050年のサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルの目標が示されている。

³⁴ 経済産業省 「トランジションファイナンスに関する自動車分野の技術ロードマップ」
https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/transition/transition_roadmap2025_automotive_j.pdf

³⁵ 経済産業省 「電力分野のトランジション・ロードマップ」
https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/transition/transition_roadmap2025_electric_j.pdf

(4)独立した第三者からの認証・検証を受けていること

マツダは、温室効果ガス排出量について、グローバル自社工場の Scope1、Scope2、また Scope3 の一部について、独立した第三者からの検証を受けており、サステナビリティレポートにて公表している³⁶。

以上のことから、マツダの気候変動への対応における取組みは、科学的根拠に基づいており、要素 3 における必要事項を満たしていると JCR は評価している。

要素 4：トランジションに係る投資計画について透明性が担保されていること

マツダは、2030 年までに電動化に関する研究開発、設備投資などでビジネスパートナーを含めた全体投資額として 1 兆 5,000 億円の投資を見込んでいた。2025 年 3 月には、インフレによる状況の変化を踏まえて、「ライトアセット戦略」を公表している。これは、電動化投資予定額がインフレにより、2 兆円規模まで増加したことを受けて、電池投資などの協働化によりインフレによる増加分を吸収する目的で建てられたものであり、これによって従前予定された投資内容を確保できることを確認している。



図 13：マツダの電動化投資とライトアセット戦略の内容³⁷

なお、電動化を含めた気候変動への対応によって、サプライチェーンの組み換えなどが発生する可能性は否定できない。マツダでは、電動化や、BEV への転換等がもたらす雇用への影響など、環境・社会に対するネガティブな影響について、マツダとサプライヤーを含めた地域経済が電動化の進展とともに持続的に発展できるように取り組みを進めていくことを JCR では確認している。すなわち、中国地域の取引先などと電動駆動ユニットを生産できる体制を共に構築し、進化することにより、中国地域を始めとした各地における産業・雇用維持を図り、地域経済の発展に貢献することである。その取り組みの一つとして、2022 年 11 月に公表した電動駆動ユニットの開発・生産に向けた協業の中に、中国地域で電動化関連部品などの電動化技術を育て、マツダを含めたサプライチェーン全体を進化させることが必要との考えの下、株式会社オンド、広島アルミニウム工業株式会社、株式会社ヒロテックと電動駆動ユニットの高効率な生産技術の開発や電動駆動ユニットの生産・供給体制の確立を行う合併会社を設立しており、以上から公正な移行について配慮していると JCR では評価している。

³⁶ マツダ サステナビリティレポート 2025
https://www.mazda.com/content/dam/mazda/corporate/mazda-com/ja/pdf/sustainability/report/2025j_all.pdf

³⁷ マツダ マルチソリューション説明会 2025
https://www.mazda.com/ja/about/vision/multi-solution-briefing-2025/?_ga=2.133531019.464062273.1771400253-1257128568.1771400253

また、マツダでは、そのほかの環境・社会に関するリスクに関して、リスクマネジメント基本ポリシー、リスクマネジメント規程及びその他関係する社内規程に従って社内外のさまざまなリスクの把握と低減活動を継続し、事業の継続と安定的な発展の確保に努めている。把握されたリスクは重要度を踏まえて、個別のビジネスリスクについては該当する業務を担当する部門が、全社レベルのリスクについては全社横断的な業務を担当する部門が、それぞれ PDCA サイクルを回し、適切に管理しているほか、経営上重大な事態や災害等の緊急事態が発生した場合は、社内規程に従い、必要に応じて緊急対策本部を設置する等適切な措置を講じることとしている。また、環境リスクマネジメントとして、各工場・事業所における環境汚染や事故等を想定した訓練、大気汚染、水質汚濁等の環境モニタリングを定期的実施している。併せて、トランジション戦略の実施に起因する環境・社会へのネガティブな影響を低減するためのプロセスとして、事業の実施にあたり各国・各地域の法令を順守するほか、「マツダ企業倫理行動規範」に従い、誠実で公正な事業活動への取り組みを進めている。なお、充当事業に関して仮に ESG 関連の論争を認識した場合、別の適格事業への調達資金の再充当を行うとともに、その旨レポートを実施する予定である。

また、マツダが化石燃料にロックインする可能性について、マツダは 2050 年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦するという目標を掲げている。また、自動車分野に関して、前述の通り、BEV を含めた電動化を進めているほか、2030 年代以降に到来する BEV の本格普及期においても引き続き販売が一部想定されている内燃機関を搭載した HEV や PHEV 等の電動車についても、その燃料として、カーボンニュートラル燃料である、次世代バイオ燃料などの開発を進めていることから、その懸念は小さいと考えられる。

電力分野については、マツダが使用している電気の 8 割超及び蒸気の供給は、前述の本社工場及び防府工場の火力発電所から得ているが、2030 年頃に本社工場においては水素専焼への改修を前提とした LNG ガスタービンによる発電に変更することが予定・検討されている。

この取り組みでは、2030 年ごろに本社工場において LNG ガスタービンを導入し、その後燃料を水素に変えて水素専焼に取り組むが、水素専焼への LNG ガスタービンの交換・改良や燃料を LNG から水素へ切り替えることによるインフラ整備等の課題がある。LNG 燃焼ガスタービンを水素専焼タービンに改良することは各社が開発を行っており、今後の技術開発の進展が期待される。

また、水素インフラの整備についても、地元のガス会社等と協力して取り組むことが必要であり、この分野の協力の進展についても注視する必要があると JCR では考えている。

上記のように注意する必要があるものの、マツダのトランジション戦略における取組は、化石燃料にロックインする可能性は低いと JCR は評価している。

また Do No Significant Harm Assessment (DNSH) の観点から評価した場合、マツダのトランジション戦略における取組は、現時点で他のグリーンプロジェクトに対して著しい損害を及ぼし得ないと評価しているほか、公正な移行について、トランジション戦略の実施により悪影響を及ぼしうる雇用関係等は否定できないものの、マツダはサプライヤーを含めた中国地域を始めとした各地における産業・雇用維持を図り、地域経済の発展への貢献を企図していることを確認した。

以上より、本フレームワークはクライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブックで求められる 4 要素を充足していると JCR は評価している。

第 3 章：グリーンボンド原則・ソーシャルボンド原則等との整合性について

評価フェーズ 1：グリーン性・ソーシャル性評価 及びグリーン/トランジション性評価

gs1(F)/gt1(F)

I. 調達資金の使途

【評価の視点】

本項では最初に、調達資金が明確な環境改善効果をもたらすプロジェクト、もしくは社会的便益をもたらすプロジェクトに充当されていることを確認する。次に、資金使途において環境・社会への負の影響が想定される場合に、その影響について社内の専門部署又は外部の第三者機関によって十分に検討され、必要な回避策・緩和策が取られていることについて確認する。最後に、持続可能な開発目標（SDGs）との整合性を確認する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

マツダが本フレームワークで資金使途としたプロジェクトは、マツダの重点課題（マテリアリティ）達成に資する施策であり、環境改善効果又は社会的便益が期待される。

マツダでは、調達資金の使途について、以下の通り定めている（太字及び下線を施している部分が前回評価時からの追加項目）。

資金使途にかかる本フレームワーク

3.2.グリーンボンド原則等における 4 要素への適合（資金使途特定型）

(1) 調達資金の使途

当社は、資金使途特定型のサステナブル・ファイナンスで調達した資金を、適格クライテリアのいずれかに該当する新規または既存の事業に充当します。資金を充当する事業に応じて以下の 4 種類のファイナンスを実施します。

種別	内容
トランジションファイナンス	グリーン/トランジション適格事業のみを資金使途とするファイナンス
グリーンファイナンス	グリーン/トランジション適格事業のうち、適格クライテリア 1)、4)のみを資金使途とするファイナンス
ソーシャルファイナンス	ソーシャル適格事業のみを資金使途とするファイナンス
サステナビリティファイナンス	グリーン/トランジション適格事業のうち、適格クライテリア 1)、4)、およびソーシャル適格事業を資金使途とするファイナンス

なお、調達した資金について、既存事業への充当は、資金調達時から過去 36 か月以内のものに限定します。また、調達した資金については、調達から 36 か月以内に適格事業へ充当するよう努めます。

1. Well-to-Wheel 視点でクルマの CO₂ 排出量を削減（グリーン/トランジション適格事業）

グリーン カテゴリー	適格クライテリア	事業概要
クリーンな 運輸	1) BEV の開発・生産	<ul style="list-style-type: none"> ● BEV の車両の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価 ● バッテリー等の BEV の構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および購入費用
	2) マルチソリューション による CO ₂ 排出量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ● PHEV および HEV の車両の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価 ● PHEV および HEV の構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および購入費用 ● CO₂ 回収装置「Mazda Mobile Carbon Capture (マツダ モバイルカーボン キャプチャー)」等の開発・製造に関する研究開発費および設備投資 ● CN 燃料（次世代バイオ燃料、合成燃料等）の開発に関する研究開発費

< 環境に関する目標 >

気候変動の緩和：2050 年 CN の実現、

2030 年時点の中間指標として、グローバル販売における電動化比率 100%、BEV 比率 25%~40%

< 関連する技術ロードマップ >

自動車分野

< SDGs との整合 >



2. 自社工場の CN 化（グリーン/トランジション適格事業）

グリーン カテゴリー	適格クライテリア	事業概要
再生可能エ ネルギー	3) 工場内発電の脱炭素 化	<ul style="list-style-type: none"> ● 製造設備、製造工程の CN 化に向けた研究開発費および設備投資 ● 本社工場について、石炭から CN 燃料（水素等）への段階的な燃料転換を視野に入れた LNG 由来の都市ガスを使用する発電設備へ投資

		<ul style="list-style-type: none"> ● 太陽光発電等の再生可能エネルギー発電への投資
	4) 再生可能エネルギーの調達	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域と連携したコーポレート PPA の活用を含めた再生可能エネルギー由来の電力等を外部から購入する際の調達支出
エネルギー効率	5) 自動車製造工程におけるエネルギー効率の改善	<p>2035 年にグローバル自社工場での CN 実現、および 2030 年度に当社単体での CO₂ 排出量を 2013 年度比で 46%以上削減する目標に資する以下の投資</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 生産性改善および業務効率化(生産性向上、品質改善、原価低減、シミュレーション検証等) ● 設備の高効率化(照明の LED 化、モーター駆動設備へのインバーター制御導入、空調設備の高効率化等) ● 技術革新(塗装吹付塗着効率の向上、熱処理炉の低温化等)

<環境に関する目標>

気候変動の緩和：2035 年にグローバル自社工場での CN 実現、2030 年度に当社単体での CO₂ 排出量を 2013 年度比で 46%以上削減

<関連する技術ロードマップ>

電力分野、自動車分野

<SDGs との整合>



3.安全・安心なクルマ社会の実現（ソーシャル適格事業）

ソーシャル カテゴリー	適格クライテリア	事業概要
必要不可欠なサービスへのアクセス	6) 先進安全技術/高度運転支援技術	<ul style="list-style-type: none"> ● 先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)等の開発・製造に関する投資およびその他関連支出(研究開発費を含む) ● 「MAZDA CO-PILOT CONCEPT (マツダ・コ・パイロット・コンセプト)」に基づく高度運転支援技術等の開発・製造に関する投資およびその他関連支出(研究開発費を含む)

<社会に関する目標>

2040 年を目途に自動車技術で対策が可能なものについては、自社の新車が原因となる死亡事故ゼロを目指す

<ターゲット層>

運転手・乗員・歩行者等(高齢者・子ども・身体障がい者等の交通弱者を含む)

<SDGs との整合>



【本フレームワークに対する JCR の評価】

1. プロジェクトの環境改善効果について（グリーン/トランジション適格事業）

1. Well-to-Wheel 視点で車の CO2 排出量を削減

適格クライテリア 1：BEV の開発・生産

適格クライテリア 1 は、マツダが開発・生産するバッテリー電気自動車（BEV）の車両の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価及びバッテリー等の BEV の構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および購入費用である。本適格クライテリアの資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」に例示されている資金使途のうち、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

マツダでは、前述の通り、2030 年代以降に BEV が本格的に普及してゆくことを前提に、BEV の車両に関する研究開発を進めていくことを計画している。本クライテリアにおいては、主として第 2 フェーズ（2025 年～2027 年）以降において、マツダが自社及びビジネスパートナーと一緒に進める BEV に関する研究開発資金、設備投資資金、また BEV の製造に関する製造原価が対象となっている。併せて、BEV に搭載するバッテリーなどの構成部品の開発・製造に関する研究開発資金、設備投資資金及び購入費用についても対象となっている。

日本政府においては、2050 年カーボンニュートラルに向けた具体的な戦略を示した「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、「自動車・蓄電池産業」では、乗用車について 2035 年までに電動化 100%という目標を設定している。また、「トランジションファイナンスに関する自動車分野の技術ロードマップ」においては、2030 年時点における商用車の EV・PHEV 比率 20~30%という目標を掲げている。

マツダ本体における国内向けの BEV 車種は現時点では有しておらず、中国での合弁企業である長安マツダで開発した中国市場向け BEV である「EZ-6」、「EZ-60」やそれを欧州向けにアレンジした「MAZDA 6e」や「MAZDA CX-6e」のみである。BEV の開発について、国内外で車載蓄電池について、より安全で大容量の全固体電池や液系リチウムイオンバッテリーの高性能化に関する研究開発が進んでいる。マツダでもグリーンイノベーション基金を利用した次世代大容量高入出力リチウムイオン電池の開発を行っており、2029 年度までの研究開発、2033 年度ごろの事業化を目指している。

モーターについても、電力をより効率的に運動エネルギーに変換するシステムの開発が各国において進んでおり、国内でもグリーンイノベーション基金において高効率化・小型・軽量化、省資源を目指したモーターの開発が進められている。

マツダにおいてもこれらの電動化や BEV に関する技術について技術開発や、開発後の設備投資、製造ラインにおける生産等を行っていく予定である。その一例として、2022 年 11 月に発表された株式会社オンド、広島アルミニウム工業株式会社、株式会社ヒロテックなどと電動駆動ユニットの高効率な生産技術の開発や電動駆動ユニットの生産・供給体制の確立のための合弁会社設立が挙げられている。また、マツダでは、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）が公募したグリーンイノベーション基金事業において、「次世代大容量高出力リチウムイオン電池（LIB）の開発」が採択されている。これはより高性能な正極や負極の開発及びセル設計製造の技術開発を行うことで、より高い入出力と大容量を両立する液系リチウムイオン電池の製造を目指しているものである。

これらの BEV 車両及び構成部品に関する研究開発等によって、将来的により高効率で電力消費の少ない BEV が開発され、製造・商用化されることが期待される。

また、資金使途のうち、製造原価については、資金使途となった製品が販売されると製造原価が回収されるため、その金額分が未充当資金となる。マツダでは、棚卸日数と売掛日数の合計日数を踏まえて、未充当資金がファイナンス金額を超えないように四半期毎に管理を行う。JCR では当該管理方法について、適切と判断している。

適格クライテリア 2：マルチソリューションによる CO2 排出量の削減

適格クライテリア 2 は、マツダが開発・生産する PHEV および HEV の車両の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価、PHEV、HEV の構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および購入費用、CO2 回収装置「Mazda Mobile Carbon Capture（マツダ モバイルカーボン キャプチャー）」等の開発・製造に関する研究開発費および設備投資、燃料（次世代バイオ燃料、合成燃料等）の開発に関する研究開発費である。本適格クライテリアの資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」に例示されている資金使途のうち、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

この適格クライテリアにおいては、電動化車両のうち、プラグインハイブリッド車（PHEV）及びハイブリッド車（HEV）のに関する研究開発費、設備投資等や、車載の CCUS 設備及び車両に使用する燃料の開発に関する資金使途が対象となっている。

マツダでは、前述の通り、再生可能エネルギーによる電力生産量が多い地域においては、Well to Wheel の観点で BEV が CO2 排出量削減に資する一方、化石燃料による電力生産量が多い地域においては、化石燃料から排出される CO2 を考慮に入れると、ライフサイクル CO2 では従来の内燃機関車に電動化技術を組み込んだ車種が選好されることもあるため、幅広い選択肢を顧客に対して提供できるようにし、各地域において適材適所の自動車を販売するという考え方であるマルチソリューションを製造・販売戦略に取り込んでいる。

マツダでは、2030 年代以降に BEV が本格的に普及する状況が到来する可能性を踏まえつつも、上記のようなマルチソリューションでの取り組みも不可欠と考えており、PHEV や HEV といった電動車に関する開発も進めていく予定である。

HEV については過去において同業他社であり、技術協力を結んでいるトヨタ自動車から提供を受けていたが、現在はマイルドハイブリッド技術を含め自前で技術を保有している。PHEV に関する技術については、e-SKYACTIV PHEV を開発し、MAZDA CX-60 に搭載しているほか、2023 年 11 月には、マツダがかつて開発したロータリーエンジン技術を用いた PHEV 車種（MAZDA MX-30）をラインナップに加えている。これは、一定の回転域において燃費効率が向上するというロータリーエンジンを、変動の大きい内燃機関の動力としてではなく、発電機として利用することでロータリーエンジンの特性を活かすものであり、Rotary-EV として販売を続けている。

また、今回追加された資金使途として、マツダが研究開発を進める CO2 回収技術「Mazda Mobile Carbon Capture」等の開発・製造に関する研究開発費・設備投資を資金使途の対象としている。

前述の通り、日本における CO2 排出量のうち、自動車分野は 16.5% 占めており、自動車分野における脱炭素化に向けた取り組みが早急に必要である。中でも、同分野における CO2 排出量のうち、ユーザーの車両の利用による排出の割合は約 80% と突出して高い³⁸ため、BEV や PHEV 等の普及などを通じて、自動車の使用時の CO2 排出量を削減する取り組みが進められている。

マツダでは、前述の通り、再生可能エネルギーによる電力生産量が多い地域においては、Well to Wheel の観点で BEV が CO2 排出量削減に資する一方、化石燃料による電力生産量が多い地域においては、化石燃料から排出される CO2 を考慮に入れると、ライフサイクル CO2 では従来の内燃機関車（ICE）に電動化技術を組み込んだ車種が選好されることもあるため、幅広い選択肢を顧客に対して提供できるようにし、各地域において適材適所の自動車を販売するという考え方であるマルチソリューションを製造・販売戦略に取り込んでいる。マツダでは、2030 年代以降に BEV が本格的に普及する状況が到来する可能性を踏まえつつも、上記のようなマルチソリューションでの取り組みも不可欠と考えており、PHEV や HEV といった電動車に関する開発も進めていく予定である。

一方、PHEV や HEV などの ICE は、ガソリンを燃焼して走行する際に CO2 を排出するため、ICE でカーボンニュートラルを達成するためには、排出される CO2 に対処する必要がある。マツダは、バイオ燃料で走行する ICE に独自に研究開発を進める CO2 回収技術「Mazda Mobile Carbon Capture」を搭載することで、カーボンネガティブ³⁹の実現を目指している。

マツダが研究開発を進める微細藻類由来のバイオ燃料は、微細藻類の育成過程における光合成で大気中の CO2 を回収することで、化石燃料と比較して約 90% の CO2 を削減することが可能とされている。さらに、Mazda Mobile Carbon Capture により排気ガス中の CO2 を 20% 回収することで、カーボンネガティブの実現⁴⁰を目指している。

Mazda Mobile Carbon Capture の実用化に向けては、排出ガスの温度調整、回収装置の搭載による車両重量の増加に伴う燃費の悪化や室内空間への影響が課題とされているが、排気ガス中の CO2 濃度は大気中より非常に濃度が高いため、少ないエネルギーで、かつ省スペースでより効率的な回収が可能とされている。マツダは、2025 年 11 月に開催された耐久レースで、バイオ燃料で走行するレース車両に CO2 回収装置を搭載する実証実験を行った。CO2 回収装置には、多孔質構造を持つゼオラ

³⁸経済産業省 「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
https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/transition/transition_roadmap2025_automotive_j.pdf

³⁹ CO2 の排出量より、多くの CO2 を大気中から回収することで、大気中の CO2 を減らす状態

⁴⁰ マツダ HP https://www.mazda.com/ja/mazda-mirai-base/articles/20251029-jms2025-mazda-vision-xcoupe/?_ga=2.21097787.1205896812.1770886354-1083909787.1765343017

イドを CO2 吸収剤として採用し、排出ガス中の CO2 を吸着できることを実証した。実証試験レベルの技術は確立されたため、CO2 回収技術の改良と実用化に向けて研究開発を進めていく方針である。

Mazda Mobile Carbon Capture は、自動車分野における CO2 排出量の大半を占める走行時の CO2 排出量を削減する革新的な技術であり、日本の CO2 排出量削減目標や、マツダが目指す 2050 年のサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルへの貢献が期待できる。

さて、HEV や PHEV については、内燃機関を搭載している自動車であるため、化石燃料を用いることは、カーボンニュートラルの動きに逆行する。そのため、マツダでは、本適格クライテリアの資金使途として次世代バイオ燃料や合成燃料といったカーボンニュートラル燃料に関する資金使途も含めている。マツダでは、次世代バイオ燃料に関して、ひろしま自動車産学官連携推進会議（ひろ自連）と株式会社ユーグレナが 2018 年に共同設立した「ひろしま“Your Green Fuel”プロジェクト」への参画や、実車を用いた次世代バイオディーゼル燃料の実証事業の拡大により、次世代バイオディーゼル燃料の原料製造・供給から利用に至るまでの地産地消モデルの構築を支援している。ただし、次世代バイオ燃料については、原料供給量の制約があることから、現在、製造量に限界があることも事実である⁴¹。合成燃料については、国としても研究開発が開始されたばかりであるが、マツダにおいても本フレームワークに基づいて研究開発が行われることで、将来的な合成燃料の開発、商用化さらには実用化に向けたコストダウンが期待される。

なお、適格クライテリア 1 と同じく、資金使途のうち製造原価については、資金使途となった製品が販売されると製造原価が回収されるため、その金額分が未充当資金となる。マツダでは、棚卸日数と売掛日数の合計日数を踏まえて、未充当資金がファイナンス金額を超えないように四半期毎に管理を行う。JCR では当該管理方法について、適切と判断している。

2. 自社工場の CN 化

適格クライテリア 3：工場内発電の脱炭素化

適格クライテリア 3 は、製造設備、製造工程の CN 化に向けた研究開発に関する費用、および設備投資本社工場内発電設備の石炭から将来的な水素専焼へ燃料転換を見据えた LNG ガスタービン発電への転換による発電設備の更新と、製造設備、製造工程のカーボンニュートラル化に向けた研究開発費および設備投資及び太陽光発電等の再生可能エネルギー発電への投資である。本適格クライテリアに記載された資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「環境適応製品、環境に配慮した生産技術及びプロセス（再利用・再生・改修された素材・成分・製品、循環型ツールやサービスの設計及び導入）及び/又は、認証を受けた高環境効率製品」及び「再生可能エネルギー」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」に例示されている資金使途のうち、「再生可能エネルギーに関する事業」及び「サーキュラーエコノミーに対応した製品、製造技術・プロセス、環境配慮製品に関する事業」に該当する。

⁴¹ 経済産業省 我が国のバイオ燃料の導入に向けた技術検討委員会
https://www.meti.go.jp/shingikai/energy_environment/bio_nenryo/pdf/006_03_00.pdf

本適格クライテリアは、製造設備・製造工程のカーボンニュートラル化に向けた研究開発資金、本社工場内の石炭・バイオマス混焼の発電設備を将来的な水素専焼を見据えた LNG ガスタービンによる発電設備に転換する資金使途及び太陽光発電等への投資である。

製造設備、製造工程の CN 化に向けた研究開発に関する費用については、キュポラ溶解炉における全量バイオマス燃料の利用に関する研究開発費用が対象となっている。

マツダでは、本社工場に鑄造の基幹設備であるキュポラ溶解炉を設置している。キュポラ溶解炉とは熱を発生させて鉄を溶かし、鑄物用の高温の液体金属（溶湯）を作り出す縦型の炉のことを指す。キュポラ溶解炉によって多くの鉄スクラップを溶かすことで、自動車エンジンなどの鑄鉄部品を成型している。キュポラ溶解炉は自動車製造に欠かせない工程を担っているが、鉄スクラップを溶かすための原料にコークスを用いるため、多くの CO₂ を発生させるという特徴がある。しかし、キュポラ溶解炉を電炉に転換することは、大量の溶湯を必要とする自動車産業では難しい。従って、マツダが目指す 2035 年グローバル自社工場のカーボンニュートラル化といった目標達成のためには、このキュポラ溶解炉における CO₂ 排出削減は必要な取り組みである。

マツダは、2023 年 3 月に有志企業・団体に「キュポラ CN 共創ワーキンググループ」を設立し、バイオマス燃料化の開発研究や製造法の確立を行ってきた。これによりキュポラ溶解炉の燃料であるコークスをバイオマス燃料に転換することでカーボンニュートラルを達成することを目指している。この取り組みの一環として、ヤシ殻由来のバイオ成型炭（ブラックペレット）を用いて 2025 年に全量バイオマス燃料によるキュポラ溶解炉の実証操業を行っている。また、ブラックペレットの安定的な調達のためには、原料の地場調達が不可欠と考え、本社工場のある広島近隣のバイオマスの廃棄物収集・バイオマス燃料製造までの地産地消エネルギー循環スキームの構築に向けた活動を進めている。

マツダでは、2035 年のグローバル自社工場のカーボンニュートラル実現にあたり、保有する石炭・バイオマス混焼の発電所を、2030 年以降に水素専焼への改修を見据えた LNG ガスタービン発電へのリプレースを計画・公表している。LNG ガスタービン発電装置の設置については、水素専焼への改修や、水素供給インフラの整備といった課題はあるものの、地元のガス会社である広島ガスや中国電力と共に水素供給に関する取り組みを進めていくことを表明しており、2030 年ごろの LNG ガスタービンの導入やその後の水素専焼への切り替えについてしっかりと切り替えが進むかどうかについて確認する必要がある。

もう 1 つの資金使途である太陽光発電等再生可能エネルギーの開発については、マツダ社屋における太陽光発電設備の設置も計画している。

太陽光発電は太陽光をエネルギー源とすることで化石燃料を代替し、温室効果ガス（GHG）削減効果を有するクリーンなエネルギーであり、化石燃料等の限りある資源に依存しない。このため、2025 年 2 月に閣議決定された第 7 次エネルギー基本計画でも重要な役割を期待されている。同計画によると、2050 年の「カーボンニュートラル宣言」、2030 年度の CO₂ 排出量 46%以上削減、更に 50%の高みを目指して挑戦を続ける削減目標、2035 年度の CO₂ 排出量 60%削減、2040 年度の CO₂ 排出量 73%削減の実現に向け、再生可能エネルギーの分野では、安定供給の確保やエネルギーコストの低減（S+3E）を大前提に、再生可能エネルギーを主力電源と位置付けて関係省庁が連携して施策を強化することで、地域との共生と国民負担の抑制を図りながら最大限の導入を促すことが定められている。同計画における 2040 年度のエネルギー需給の見通しにおいて、再生可能エネルギーは 4~5 割

程度を占める最大の電源構成となっており、太陽光発電はそのなかでも最も大きな発電割合を占めている。

【参考】2040年度におけるエネルギー需給の見通し

- 2040年度エネルギー需給の見通しは、諸外国における分析手法も参考としながら、**様々な不確実性が存在することを念頭に、複数のシナリオを用いた一定の幅として提示。**

		2023年度 (速報値)	2040年度 (見通し)
エネルギー自給率		15.2%	3～4割程度
発電電力量		9854億kWh	1.1～1.2兆kWh程度
電源構成	再エネ	22.9%	4～5割程度
	太陽光	9.8%	23～29%程度
	風力	1.1%	4～8%程度
	水力	7.6%	8～10%程度
	地熱	0.3%	1～2%程度
	バイオマス	4.1%	5～6%程度
	原子力	8.5%	2割程度
火力	68.6%	3～4割程度	
最終エネルギー消費量		3.0億kL	2.6～2.7億kL程度
温室効果ガス削減割合 (2013年度比)		22.9% ※2022年度実績	73%

(参考) 新たなエネルギー需給見通しでは、2040年度73%削減実現に至る場合に加え、実現に至らないシナリオ(61%削減)も参考値として提示。73%削減に至る場合の2040年度における天然ガスの一次エネルギー供給量は5300～6100万トン程度だが、61%削減シナリオでは7400万トン程度の見通し。

図 14：第7次エネルギー基本計画 概要

既に再生可能エネルギーの発電量(水力、太陽光、風力、地熱、バイオマス)2024年度時点で全体の発電量の約23%、そのうち9.8%が太陽光発電設備によって賅われており、水力の発電量を上回る大きな比率を占めている。また、太陽光発電は国土面積当たりの設備導入容量が世界トップクラスであり、累積導入量も世界第3位である。これらのことから、太陽光発電は、日本の2050年カーボンニュートラル、パリ協定が目指す脱炭素社会の構築に向けて、すでに主力の電源の一つとなっている。

従って、本資金使途は、我が国の脱炭素化及びマツダの2035年グローバル自社工場のカーボンニュートラルにも資するものであるとJCRでは評価している。

適格クライテリア4：再生可能エネルギーの調達

適格クライテリア4は、再生可能エネルギーの調達である。本適格クライテリアの資金使途は、地域と連携したコーポレートPPAの活用を含めた再生可能エネルギー由来の電力等を外部から購入する際の調達支出である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「再生可能エネルギー」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」に例示されている資金使途のうち、「再生可能エネルギーに関する事業」に該当する。

本資金使途は、地域と連携したコーポレートPPAの活用を含めた再生可能エネルギー由来の電力等を外部から購入する際の調達支出等の再生可能エネルギーの調達である。前項の通り、太陽光発電をはじめとする再生可能エネルギーは、我が国の将来的な電源構成の中で重要な役割を果たす見込みである。

なお、再生可能エネルギーにおけるコーポレートPPAは、発電事業者が民間の買取企業と独自に再生可能エネルギー電力の長期供給契約を結ぶスキームである。FITやフィード・イン・プレミアム

(FIP) のような公的な制度による裏付けはない。コーポレート PPA は、オンサイト型とオフサイト型に分けられ、前者は需要設備内または隣接する場所に発電設備を設置して電力供給を行うのに対し、後者は需要設備とは離れた場所から電力網を通じて電力供給を行う。

マツダでは、中国地域における電力需給拡大に向け、2021 年 11 月、中国経済連合会が設立した「中国地域カーボンニュートラル推進協議会」の専門部会の一つとして設置された「カーボンニュートラル電力推進部会」に事務局として参画しており、再生可能エネルギー由来の電力の需給拡大に向けたロードマップを策定している。また、再エネ電力拡大の一例として、2023 年 3 月に、地場企業と共に太陽光発電によるオフサイトコーポレートの契約を締結しており⁴²、今後も中国地域でのオフサイトコーポレート PPA の拡大を図るとともに、電力会社からの再生可能エネルギー等非化石電源由来電力の購入を推進することを表明している。

JCR では、本資金使途は、マツダのカーボンニュートラルに向けた取り組みの一つとして同社のカーボンニュートラルに資するほか、地域の再エネ普及にも資すると評価している。

適格クライテリア 5：自動車製造工程におけるエネルギー効率の改善

適格クライテリア 5 は、2035 年にグローバル自社工場でのカーボンニュートラル実現、及び 2030 年度にマツダ単体での CO2 排出量を 2013 年度比で 46%以上削減する目標に資する投資である。本適格クライテリアの資金使途としては、生産性改善および業務効率化（生産性向上、品質改善、原価低減、シミュレーション検証等）、設備の高効率化（照明の LED 化、モーター駆動施設へのインバーター制御導入、空調設備の高効率化等）、技術革新（塗装吹付塗着効率の向上、熱処理炉の低温化等）が対象となる。本資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「エネルギー効率」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」に例示されている資金使途のうち、「省エネルギーに関する事業」に該当する。

本適格クライテリアは、マツダの工場における省エネルギーに関する取り組みが資金使途の対象となる。前述の通り、マツダのグローバル自社工場における CO2 排出量は減少しているものの、上記の数値目標を達成するためには、さらにエネルギー効率の良い設備への更新や、生産方法の効率化、技術革新が必要となる。マツダのエネルギー効率に対する取り組みは、それぞれが独立または連携して行われているが、いずれも 2030 年、2035 年の目標達成のためである。従って、個別の取り組みのエネルギー効率の閾値を設けることは、却って上記目標の達成に資する取り組みへの資金投入を阻害しかねず、本適格クライテリアが目的とする主旨から外れてしまうと JCR では考えている。また、これらのエネルギー効率に資する取り組みに対して設備投資などの資金投入を行う際には、前述の通りインターナルカーボンプライシングによる投資判断が行われる予定であり、マツダにおいても、エネルギー効率の改善をもたらさない設備投資や資金投入については行われなようなガバナンスが行われていることを JCR では評価している。従って、本資金使途は、マツダのカーボンニュートラルに向けた取り組みを後押しすることが期待でき、環境改善効果を有すると評価できる。

⁴² マツダ ニュースリリース <https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2023/202303/230327a.pdf>

2. プロジェクトの社会的便益について（ソーシャル事業）

3. 安全・安心なクルマ社会の実現

適格クライテリア 6：先進安全技術/高度運転支援技術

適格クライテリア 6 は、先進安全技術「i-ACTIVESENSE」（アイ・アクティブセンス）等の開発・製造に関する投資及びその他関連支出（研究開発費を含む）、「MAZDA CO-PILOT CONCEPT(マツダ・コ・パイロット・コンセプト)」に基づく高度運転支援技術等の開発・製造に関する投資及びその他関連支出（研究開発費を含む）が対象となる。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」、「ソーシャルボンドガイドライン」における高齢者運転者を主とするすべての運転者及び通行者を対象とした「必要不可欠なサービスへのアクセス」に該当する。

マツダでは、自動車の安全に関して、危険な状況に陥ってから対処するのではなく、危険自体を回避する“MAZDA PROACTIVE SAFETY”という考え方に則って取り組みを進めている。また、車種によって仕様を分けるのではなく、全ての車種において、国土交通省が定める「セーフティ・サポートカー-S（サポカー-S）」ランクに該当する先進安全技術を全車種に標準装備している。サポカー-S は、被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時の加速を制御する装置も含まれるなど、特に高齢運転者の事故発生原因となるような事故発生の防止を企図している。

	<p>セーフティ・サポートカー（サポカー）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○被害軽減(自動)ブレーキを搭載した自動車 ○運転者全般に推奨 		<p>サポカー-S ワイド</p> <ul style="list-style-type: none"> ○被害軽減(自動)ブレーキ(対歩行者) ○ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ※1 ○車線逸脱警報 ※2 ○先進ライト ※3
	<p>セーフティ・サポートカー-S（サポカー-S）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○被害軽減(自動)ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等も搭載した自動車 ○特に高齢運転者に推奨（高齢者専用を意味するものではない） 		<p>サポカー-S ベーシック+</p> <ul style="list-style-type: none"> ○被害軽減(自動)ブレーキ(対車両) ○ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ※1
			<p>サポカー-S ベーシック</p> <ul style="list-style-type: none"> ○低速被害軽減(自動)ブレーキ(対車両) ※4 ○ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ※1

図 15：サポカー-S の種類について⁴³

MAZDA PROACTIVE SAFETY の考え方に基づいて、「i-ACTIVESENSE」という先進安全技術群を開発している。これは発進、走行、後退時における安全サポートに加えて、ドライバーの危険認知について注意を促したり、走行時の運転負担を軽減するなど、自動車側からの安全運転に関するサポート機能が含まれている。

また、「i-ACTIVESENSE」というシステムを踏まえて、ドライバーの状態を検知して危険回避・被害軽減をサポートする安全技術である「ドライバー異常時対応システム（DEA）」という高度運転支援技術についても開発が行われている。これはドライバーの体調急変といった状態を検知して、自動

⁴³ 経済産業省サポカーサイト <https://www.safety-support-car.go.jp/>

車を停止させたり、ドライバーの顔の状態から疲労や眠気を検知して、休憩を促したりする機能を搭載している。

マツダでは、これらの技術によって自動車のドライバー、乗員に加えて、高齢者、子供、身体障がい者等を含む歩行者等の交通弱者が巻き込まれる事故を減らすことで、2040年をめぐりとして、自動車技術で対策が可能なものについては、自社の新車が原因となる死亡事故ゼロを目指すことを標榜している。

日本国内においては、交通事故の件数は減少しているものの、年齢層別交通事故死者数を見ると、65歳以上の高齢者が全体の5割以上に及んでいる。

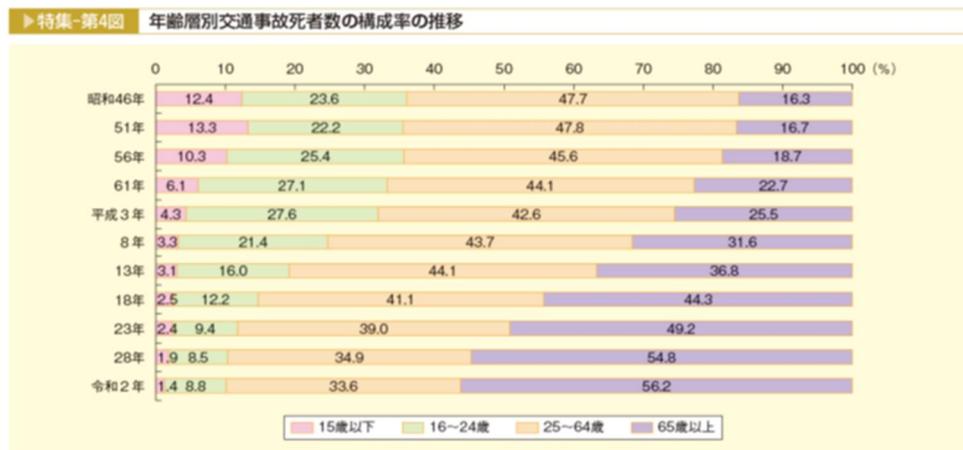


図 16：年齢層別交通事故死者数推移⁴⁴

また、人口10万人当たりの交通事故死者数は引き続き減少しているものの、交通事故死者のうち高齢者は1,513人であり、交通事故死者数に占める割合は、56.8%と50%以上で推移している。

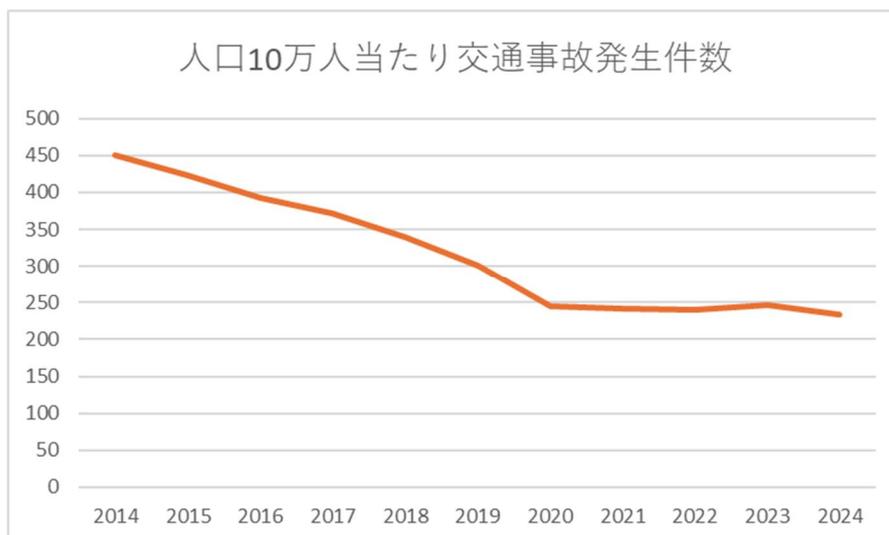


図 17：高齢者の交通死亡事故件数の推移⁴⁵

⁴⁴ 令和3年度交通安全白書 https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r03kou_haku/pdf/gaiyo.pdf

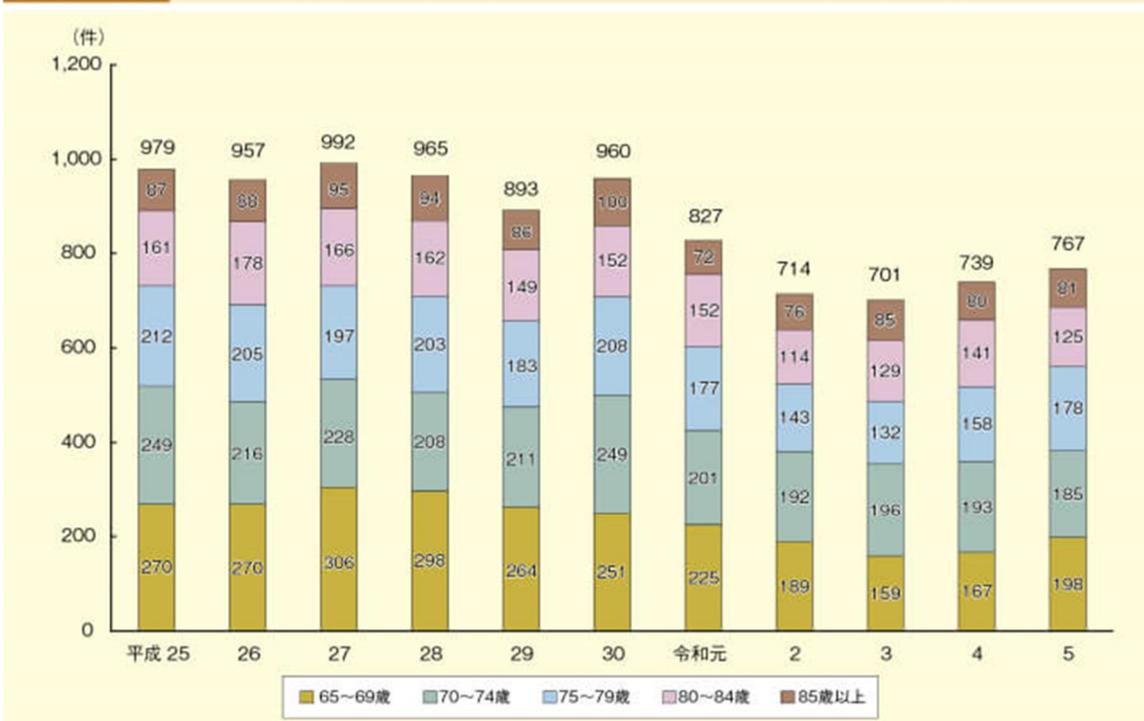
⁴⁵ 総務省 e-stat「令和6年における交通事故の発生状況について」より JCR 作成
<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00130002&tstat=00001027457&cycle=7&year=20240&month=0>



図 18：高齢者の交通死亡事故件数の推移⁴⁶

また、65歳以上の高齢運転者の死亡事故原因において「操作不適」が年齢層別に17.1%から33.9%を占めており、年齢が高くなるにつれ操作不適の割合が増加している。そのなかでも「ハンドル操作不適」及び「ブレーキとアクセルの踏み間違い」が多数を占める。65歳未満の運転者では、「操作不適」による事故割合は14.6%であるが、80歳以上の高齢運転者ではその割合は3割を超える。マツダの先進安全技術開発は、運転者、乗員、歩行者など多くの裨益層が想定されるが、中でも高齢運転者の事故防止に資する技術であるとJCRは評価している。

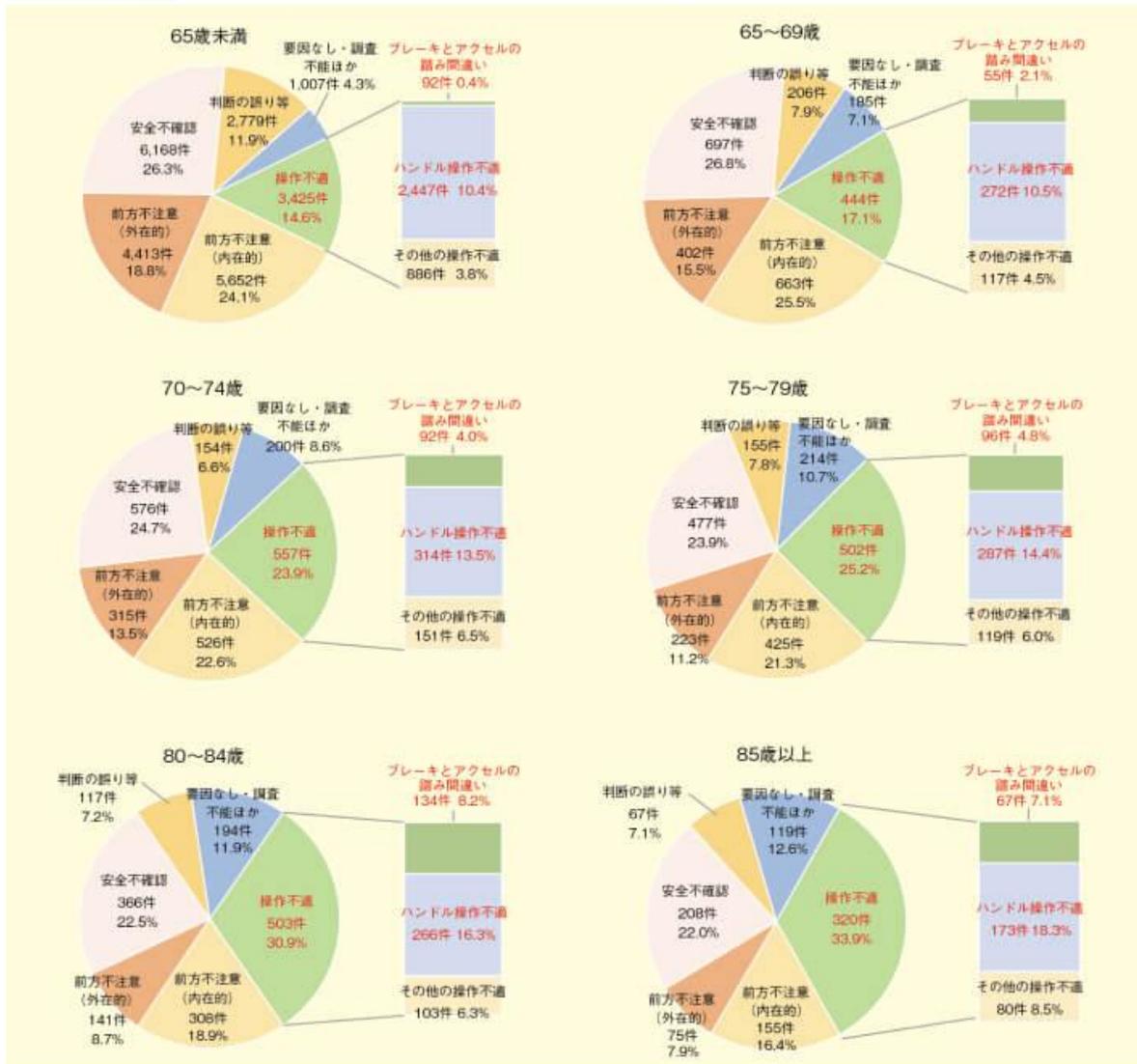
特集 - 第31図 65歳以上の運転者による年齢層別交通死亡事故件数の推移 (第1当事者・原付²以上)



注 1 警察庁資料による。
2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

⁴⁶ 令和6年における交通事故の発生状況について <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bunseki/nenkan/070227R06nenkan.pdf>

特集 - 第 37 図 交通死亡事故の人的要因比較（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

図 19 : 死亡事故要因 (2013年から2023年の合計) ⁴⁷

⁴⁷ 令和6年交通安全白書 https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r06kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_1_3.html

3. 環境・社会に対する負の影響について

環境・社会に対する負の影響にかかる本フレームワーク

環境リスク、社会リスクを低減するためのプロセス

当社は、事業の実施にあたって各国・各地域の法令を順守するほか、「マツダ企業倫理行動規範」に従い、誠実で公正な事業活動への取り組みを進めています。また、充当事業に関して仮に ESG 関連の論争を認識した場合、別の適格事業への調達資金の再充当を行うとともに、その旨のレポートを実施する予定です。

【本フレームワークに対する JCR の評価】

本フレームワークに基づく資金使途について、前述の通りマツダでは、環境・社会に関するネガティブな影響を検証し、対処を行っている。また、上記フレームワークに記載の通り、プロジェクトの実行の際には各国・各地域の法令を遵守することや、マツダ企業倫理行動規範に従って対処を行うことを確認している。

以上より、JCR は、マツダのフレームワークにおいて資金使途の対象となるプロジェクトの環境及び社会に対する負の影響について適切に配慮されていることを確認した。

3-2. クライメート・トランジション・ボンド・ガイドラインで求められるセーフガード項目への適合性

2025 年 11 月に ICMA が公表したクライメート・トランジション・ボンド・ガイドライン (CTBG) では、資金使途特定債券の評価において、4 つの項目を設けている。

1. 資金使途について
2. 資金使途の選定基準とプロセス
3. 資金管理
4. レポートニング

本項目においては、CTBG 「1. 資金使途について」においてクライメート・トランジション・プロジェクトにおいて考慮すべきセーフガードに関して充足すべき項目、またはその充足に向けた方策について確認を行った結果を記載する。

また、CTBG が求める各項目への適合性については、「V. クライメート・トランジション・ボンド・ガイドラインで求められる項目への適合性」において詳述する

- i. **クライメート・トランジションプロジェクトが貢献する発行体レベルのサステナビリティおよび/またはクライメート・トランジション戦略の存在**
(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の 4 つの主要要素とベストエフォートベースで一致する開示を組み込むこと。)

マツダは、自社の重点課題（マテリアリティ）において、気候変動への対応を最重要課題の一つとして掲げている。2020年10月の日本政府の2050年カーボンニュートラルという目標の設定が行われたことをきっかけとして、すそ野が広い特徴を有する自動車製造・販売事業の特性を踏まえて、サプライチェーン全体で対応する必要があるとの認識から、2050年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦するという目標を設定した。また、その長期目標のマイルストーンとして、2030年度にマツダ単体でのCO2排出量を2013年度比46%以上削減することや2035年にグローバル自社工場のカーボンニュートラル達成といった目標を定めている。

マツダでは、上記目標の達成のために具体的な取り組みを進めている。CO2排出量削減については、Tier1メーカーのCO2排出量の把握を進め、サプライヤーの脱炭素に関するロードマップを共同で策定している。マツダでは2030年におけるBEV販売比率を25~40%と想定し、2030年に向けた電動化ロードマップを公表するなど、電動化やBEVに関する取り組みも急速に進めている。

マツダが本フレームワークで定めたグリーン/トランジションファイナンスに関する資金使途は、いずれも上記のカーボンニュートラルに関する目標を達成するための具体的に組み込みであり、JCRでは、マツダのトランジション戦略は本フレームワークに記載されたグリーン/トランジションプロジェクトによって達成されると評価している。

ii. **発行体にとって低炭素の代替案が技術的および/または経済的に実行不可能であることを裏付ける分析。**

（なお、その地域の状況を考慮する必要があり、実用的な目的のために、この評価は、既存の公的セクターまたは他の権威のある第三者リソースおよび発行体の費用便益分析を参照することによって行うことができる。）

本フレームワークにおけるグリーン/トランジションファイナンスの資金使途は、マツダの2050年のサプライチェーンを含めたカーボンニュートラルという長期目標と、2035年グローバル自社工場におけるカーボンニュートラル目標に資する取り組みである。

本フレームワークの資金使途には、BEVだけではなく、PHEV及びHEVが含まれている。PHEVとHEVは蓄電池により走行することが出来るが、一方でエンジンという内燃機関を有している。マツダは、化石燃料による電力生産量が多い地域においては、化石燃料から排出されるCO2を考慮に入れると、ライフサイクルCO2では従来の内燃機関車に電動化技術を組み込んだ車種が経済的に選好されることもあるため、各地域において適材適所の自動車を販売するという考え方であるマルチソリューションを製造・販売戦略に取り込んでいる。

これは経済産業省が策定した「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」における、需要のある車種を各地機で販売してゆく「マルチパスウェイ戦略」と整合的であり、各地域需要のある自動車（BEV、PHEV、HEV）を供給してゆくことで、BEVの普及やカーボンニュートラル燃料の普及を通じてカーボンニュートラルを目指してゆくマツダの方針は経済産業省の取り組みとも整合的であるといえる。

また、資金使途にある自動車製造工程におけるエネルギー効率の改善においては、マツダの工場における省エネルギーに関する取り組みが資金使途の対象となるが、マツダではインターナルカーボン

プライシングによる投資判断が行われる予定であり、エネルギー効率の改善をもたらさない設備投資や資金投入については行われなような経済的なインセンティブを効かせたガバナンスが行われていることを JCR では評価している。

従って、本セーフガードの記述について、本フレームワークは満たしていると評価している。

iii. 公的セクターおよび市場ベースのタクソノミー、脱炭素化経路およびロードマップ、および/または利用可能な場合および関連するその他の国際的および国内的な脱炭素化政策フレームワークとの整合性または互換性。

(Annex1 は、発行者が関連するリソースを特定するのに役立つように、既存の公式セクターおよび市場ベースのタクソノミーと経路およびロードマップの非網羅的なリストと概要を提供する。)

本フレームワークに記載されたグリーン/トランジションプロジェクトはマツダの 2050 年のサプライチェーンを含めたカーボンニュートラルという長期目標や 2035 年のグローバル自社工場におけるカーボンニュートラル、2030 年における CO2 排出量 2013 年度比 46% 以上削減という目標に資するものである。これらは、日本政府の 2050 年カーボンニュートラル、2030 年の温室効果ガス 46% 削減という目標と整合的であるほか、マツダのマルチソリューション戦略は、経済産業省が策定した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」の「マルチパスウェイ」の取り組みと整合的であり、JCR では本セーフガードに記載された内容は満たされていると評価している。

iv. 通常業務(BAU)を超える実質的かつ定量化可能な温室効果ガス排出の緩和。

(利用可能で実行可能な場合、セクター基準、慣習、代替指標および利用可能な最良の技術 (BAT) を考慮する)

マツダでは、「マルチソリューション戦略」を採用し、ビジネスを展開する各地域で需要のある車種 (BEV、PHEV、HEV) を製造・販売することによって、BEV 及びカーボンニュートラル燃料の普及を通じて CO2 排出量の削減を目指している。また、日本政府は「分野別技術ロードマップ」を通じてセクター毎の利用可能な最良の技術 (BAT) を提示しており、本フレームワークの資金使途である自動車分野及び発電分野においても BAT 及びその利用可能な年代が示されている。

マツダが本フレームワークで適格クライテリアとしている資金使途は、上記のマルチソリューション戦略に沿った車種並びにその製造に関する取り組みを対象としているほか、発電分野においても将来的な水素専焼発電への転換を見据えた LNG ガスタービン発電を資金使途としており、上記の分野別ロードマップに沿った温室効果ガスを削減可能な取り組みが資金使途として指定されている。従って、本セーフガードに記載された内容を満たしていると JCR では評価している。

v. 特定、分析、ベストエフォートに基づく気候変動緩和、およびカーボンロックインリスクの開示。

(この点で、サンセット条項および/または一部のタクソノミーにおける既存の資産および活動に対する暫定的なパフォーマンスカテゴリ(「アンバー」カテゴリとしても知られる)の制限に注意する必要がある。

ロックイン評価は、関連する場合には、プロジェクトの耐用年数および償却期間、利用率、経時的な排出プロファイル、リバウンド効果、低炭素代替品に対する潜在的な障壁(例:契約上の制約、労働力またはサプライチェーンの制約)、低炭素原料の将来の組み込みまたは最終用途の変更に対する準備状況、可逆性(例:改造、再利用またはリパワリング)、および移動可能性、およびプロジェクトの最終用途排出量の監視などの要因を考慮することができる。)

本フレームワークにおいてグリーン/トランジション適格とされた資金使途について、前述の通りPHEVとHEVに関する資金使途及びLNGガスタービン発電に関しては、いずれも化石燃料の使用を前提としている。マツダでは、前述の「マルチソリューション戦略」に基づき、BEVやカーボンニュートラル燃料の普及により化石燃料を用いない方式による脱炭素への取り組みを進めている。これは自動車の「分野別技術ロードマップ」に記載されたマルチパスウェイ戦略と整合的である。

また、LNGガスタービン発電の導入では、2035年のグローバル自社工場でのカーボンニュートラル達成を目的として、水素専焼タービンによる発電方式への移行やそれを支えるサプライチェーンの構築が予定されている。水素専焼発電は発電の「分野別技術ロードマップ」において現在開発中のステータスであり、将来的にカーボンニュートラル燃料での発電が予定されていることから、カーボンロックインのリスクは極力除外されていると評価している。

従って、本フレームワークの内容は本セーフガードの項目を満たしているとJCRでは評価している。

4. SDGsとの整合性について

資金使途の対象となるプロジェクトは、ICMAのSDGsマッピングに照らすと、以下のSDGsの目標及びターゲットに貢献すると評価した。



目標 3：すべての人に健康と福祉を

ターゲット 3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。



目標 7：エネルギーをみんなにそしてクリーンに

ターゲット 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。

ターゲット 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。

9 産業と技術革新の
基盤をつくろう


目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう

ターゲット 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。

ターゲット 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組を行う。

11 住み続けられる
まちづくりを


目標 11：住み続けられるまちづくりを

ターゲット 11.6 2030 年までに、大気質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。

12 つくる責任
つかう責任


目標 12：つくる責任 つかう責任

ターゲット 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。

13 気候変動に
具体的な対策を


目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 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靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する

ターゲット 13.3 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

【評価の視点】

本項では、本評価対象を通じて実現しようとする目標、グリーン/トランジションプロジェクト・ソーシャルプロジェクトの選定基準とそのプロセスの妥当性及び一連のプロセスが適切に投資家等に開示されているか否かについて確認する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRは本フレームワークにおける目標、適格プロジェクトの選定基準、プロセスについて、専門知識をもつ部署及び経営陣が適切に関与しており、透明性も担保されていると判断している。

1. 目標

マツダでは、過去から省エネ推進や低燃費の車両開発に取り組んでいる。製造面では 2006 年に環境中期計画「マツダグリーンプラン 2010」を、2011 年にはこれに替わる「マツダグリーンプラン 2020」を、そして 2019 年には「2030 年目標/2050 年チャレンジ」を公表している。商品面では、2007 年に前述の技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」を、2017 年には「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言 2030」を公表している。これらの方針や計画に加え、2020 年 10 月の日本政府の 2050 年カーボンニュートラルという目標の設定が行われたことや、すそ野が広い特徴を有する自動車製造・販売事業の特性を踏まえて、2050 年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦するという目標を設定した。また、その長期目標に向け、2030 年度にマツダ単体での CO2 排出量を 2013 年度比 46%以上削減や 2035 年にグローバル自社工場のカーボンニュートラルといった中間目標を定めている。

マツダでは販売戦略として前述のマルチソリューションのアプローチを採用する中でも、2030 年までに電動化の流れが高まると考えて 2030 年に BEV が新車販売に占める比率が 25%~40%という想定を置いている。これは一般社団法人日本自動車工業会におけるシナリオ分析における電動化積極推進シナリオにおける 2030 年の断面と整合的であり、日本の自動車産業が BEV を含めて電動化へ進んでゆく中、マツダにとっても BEV への移行が企業のビジネスモデルの中で重要な役割を占めていると評価できる。

マツダは、自社の重点課題（マテリアリティ）において、「2050 年カーボンニュートラルへの挑戦」を掲げており、その中において、「2050 年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラル実現」及び「2035 年にグローバル自社工場でのカーボンニュートラル実現」を目標としている。また、「社会」に関するマテリアリティとして、「安全・安心なクルマ社会の実現」を掲げ、2040 年を目途に自動車技術で対策が可能なものについては、自社の新車が原因となる死亡事故ゼロを目指すことを目標として設定している。

これより、本フレームワークの策定及びサステナブル・ファイナンス等の実行は、マツダの長期戦略やマテリアリティと整合的であると JCR は評価している。

2. 選定基準

JCRは、本フレームワークの適格クライテリアについて、評価フェーズ1で確認したとおり、いずれも環境改善効果又は社会的便益を有するプロジェクトを対象としていると評価している。

3. プロセス

マツダでは、プロセスについて、以下の通り定めている（前回からの変更点は、関係部署について本部以下の部分を削除）。

プロセスにかかる本フレームワーク

3.2. グリーンボンド原則等における4要素への適合（資金使途特定型）

(2) プロジェクトの評価および選定のプロセス

本フレームワークのもと調達された資金が充当される適格事業は、以下の関係部署が連携して、以下の事項を決定します。

関係部署

- ・ コーポレートコミュニケーション本部
- ・ 経営戦略本部
- ・ 経営企画本部
- ・ 財務本部

決定事項

- ・ 債券またはローンの残存期間を通じ、対象事業の適格基準への準拠の検証
（環境・社会に対して長期的にプラスの影響を与えるものに限って適格事業とする方針に基づく）
- ・ 適格事業が「調達資金の使途」で規定されている内容と一致していることの確認
- ・ 適格基準を満たさなくなった対象事業の入れ替え
- ・ 本フレームワークの内容を確認し、当社の事業戦略や技術、市場等に関する変更を本フレームワークに適宜反映・更新

【本フレームワークに対する JCR の評価】

本フレームワークの適格クライテリアの選択及びフレームワークの作成はサステナビリティ委員会の事務局を務めるコーポレートコミュニケーション本部と資金調達を行う財務本部が、経営戦略本部、技術本部ほか社内各部門の助言を踏まえて行っている。

本フレームワークで資金使途となるプロジェクトはカーボンニュートラル推進のマネジメント体制に則り、経営戦略本部が中期経営計画を策定し、経営企画本部が予算化する。

上記を踏まえた資金調達計画(社債及び借入金)は財務本部が策定し、経営会議において決議、取締役会に報告し、職務権限規程に基づいた決裁を行った上で調達を行う。また、適格プロジェクトが子会社や関連会社に所在する場合は、上記に加えて職務権限規程に基づいて決裁を行った上で貸付を行う。なお、調達後の資金管理は充当状況を踏まえて財務本部が行う。JCRは当該選定プロセスにつき、マツダ社内の関係部署及び経営陣が関与しており、適切であると評価している。

また、マツダのサステナブル・ファイナンス等の実行に係る目標、選定基準及びプロセスについては、本フレームワークに記載される。本フレームワークはマツダのウェブサイトにて開示するほか、本評価レポートにおいても上記目標、選定基準及びプロセスの詳細が開示されている。

以上より、本フレームワークのプロセスは適切であるとJCRは評価する。

II 調達資金の管理

【評価の視点】

調達資金の管理方法は、発行体・借入人によって多種多様であることが通常想定される。本項では、本評価対象に基づき調達された資金が確実にグリーン/トランジションプロジェクト、及び/又はソーシャルプロジェクトに充当されること、また、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みと内部体制が整備されているか否かを確認する。

また、本評価対象に基づき調達した資金が、早期に各適格プロジェクトに充当される予定となっているか否か、加えて未充当資金の管理・運用方法の評価についても重視している。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、マツダの資金管理体制が適切に構築されており、調達資金の管理方法については本フレームワーク及び本評価レポートにおいて開示されることから、透明性が高いと評価している。

マツダでは資金管理について、以下のとおり定めている。(前回からの変更点はなし)。

資金管理にかかる本フレームワーク

3.2.グリーンボンド原則等における 4 要素への適合 (資金用途特定型)

(3) 調達資金の管理

当社の資金部は、本フレームワークに基づいて調達した資金を一般勘定で管理し、サステナブル・ファイナンスで調達した資金が適格事業に充当されるよう、内部管理プロセスを用いて、年次で追跡・管理します。未充当資金は、現金または現金同等物で管理されます。仮に事業が中止または延期となった場合には、認識した時点から 12 か月以内に、本フレームワークに準拠した事業に再度充当する予定です。

【本フレームワークに対する JCR の評価】

マツダでは、上記フレームワークに記載の通り、(1) 調達資金の用途において示されたトランジション・ファイナンス等 4 種類のファイナンスによって調達された資金の管理を行っている。

マツダのプロジェクトが資金使途の対象である場合には、社内の会計管理システムを用いて管理を行い、マツダの子会社や関連会社のプロジェクトが資金使途の対象である場合は、マツダから貸付等を行い、それらを基に資金充当が行われる。この貸付は、社内の会計管理システムによって管理が行われていることを確認している。

支払いについては、各部門にて承認され、経理承認された伝票を資金部にて承認を行い、支払処理が行われていることを確認している。

なお、資金管理については、社内グローバル監査部主導で内部統制の自己診断を行い、業務監査を受けているほか、社外の監査法人による財務諸表、システム監査、業務フロー監査を受けている。ま

た、借入金残高の対金融機関照合を年次で行うなど、内部統制、外部監査について適切に受けていることを確認している。

これらの資金管理に関する帳票については、文書保管・保存規程に定められた期間中は適切に管理される。なお、発行された社債や借入金の償還・返済期限が到来するまでは、保存年限に関わらず適切に管理が行われることを JCR では確認している。

加えて、未充当資金については、現金・現金同等物で管理が行われることに加えて、仮に資金充当予定事業が中止や延期となった場合については、代替りのプロジェクトが選定されて再充当が行われる。

上記より、JCR では、マツダの資金管理に関する体制が適切に構築されており、調達資金の管理方法についても、ウェブサイトの開示される本フレームワーク及び本評価レポートにおいて開示されることから、透明性が高いと評価している。

III. レポーティング

【評価の視点】

本項では、本評価対象に基づく資金調達前後での投資家等への開示体制が、詳細かつ実効性のある形で計画されているか否かを評価する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、マツダのレポーティングについて、資金の充当状況及び環境改善効果、社会的便益について、投資家等に対して適切に開示される計画であると評価している。

マツダではレポーティングについて、以下のとおり定めている。(太字及び下線を施している部分が前回評価時からの追加項目)。

レポーティングにかかる本フレームワーク

3.2.グリーンボンド原則等における 4 要素への適合 (資金使途特定型)

(4) レポーティング

当社は、資金充当状況および環境改善効果、社会へのインパクトを当社ウェブサイト上で開示する予定です。

資金充当レポーティング

当社は、本フレームワークに基づき調達された資金の充当状況につき、機密性を考慮し可能な範囲で、調達資金が全額充当されるまで年次で以下の内容を開示する予定です。

- ・ 適格グリーン/トランジション/ソーシャル事業毎の充当額
- ・ 未充当資金の残高および未充当資金がある場合は、「調達資金の管理」の指針に沿った未充当資金の管理方法に関する情報
- ・ 新規・リファイナンスの割合

インパクト・レポーティング

当社は、本フレームワークに基づき調達された資金が充当された適格クライテリアにおける環境・社会へのインパクトにつき、合理的に実行可能な限り、償還または弁済されるまでの期間において、年次で資金充当した適格事業に応じた内容の全てまたは一部を開示する予定です。

1.Well-to-Wheel 視点でクルマの CO2 排出量を削減 (グリーン/トランジション適格事業)

適格クライテリア	レポーティング項目例
共通	1 台あたりの平均 CO2 排出量 (t-CO2/台)
1) BEV の開発・生産	BEV の販売台数と比率

	BEV の CO2 排出量の削減量等の環境改善効果 (t-CO2) BEV の研究開発の進捗状況
2) マルチソリューションによる CO2 排出量の削減	PHEV および HEV の研究開発の進捗状況 <u>CO2 回収装置の研究開発の進捗状況</u> <u>CN 燃料に関する研究開発状況</u>

2. 自社工場の CN 化 (グリーン/トランジション適格事業)

適格クライテリア	レポート項目例
共通	グローバル自社工場における Scope1、2 の CO2 排出量 (t-CO2) と <u>削減率</u>
3) 工場内発電の脱炭素化	発電設備の CO2 ゼロエミッション化と、製造設備、製造工程の CN 化に向けた研究開発の進捗状況
4) 再生可能エネルギーの調達	再生可能エネルギー <u>使用量</u> (MWh) 再生可能エネルギー利用率
5) 自動車製造工程におけるエネルギー効率の改善	エネルギー効率の改善による <u>生産台数あたりの</u> CO2 排出量の削減量 (t-CO2/台) と <u>削減率</u>

3. 安全・安心なクルマ社会の実現 (ソーシャル適格事業)

適格クライテリア	アウトプット例	アウトカム例	インパクト
先進安全技術/高度運転支援技術	先進安全技術/高度運転支援技術の搭載されたモデルの生産台数	先進安全技術/高度運転支援技術の開発における進捗状況	先進安全技術/高度運転支援技術を搭載したクルマの販売による安全・安心なクルマ社会の実現

【本フレームワークに対する JCR の評価】

資金の充当状況に係るレポート

マツダは、本フレームワークに基づいて行った個別ファイナンスの資金用途について、法定開示書類またはローン契約書等において具体的に特定を行う予定である。また、本フレームワークに基づい

て調達した資金の充当状況について、本フレームワークに定める内容を年次でマツダウェブサイト上にて開示することに加えて、サステナビリティ関連の報告書にて開示することを予定している。また、適格事業の中止、売却など、大きな状況の変化が生じた場合は、規模や影響を踏まえて、適切なタイミングで公表を行うことを確認している。

環境改善効果・社会的便益に係るレポート

マツダでは、グリーン/トランジション適格事業の環境改善効果に関するレポート、ソーシャル適格事業の社会的便益に関するレポートとして、本フレームワークに定める内容を年次でマツダウェブサイト上にて開示することに加えて、サステナビリティ関連の報告書にて開示することとしており、すでに開示が行われている。

グリーン/トランジション適格事業に関するレポートについて、BEV や PHEV 等といった車種の研究開発や LNG ガスタービン発電へのリプレースに関しては定性的な進捗内容が中心となる。一方で、それ以外の項目については定量的な指標をレポートする予定であるため、開示の内容は適切であると JCR では評価している。また、社会的便益に関するレポートは、アウトプット例及びアウトカム例は、資金使途やマツダが重点課題（マテリアリティ）で特定しているインパクトから導かれる内容として適切であると JCR では評価している。

以上より、JCR では、マツダによるレポート内容及び体制は適切であると評価している。

IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

【評価の視点】

本項では、資金調達者の経営陣がサステナビリティに関する問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、サステナビリティに関する分野を専門的に扱う部署の設置又は外部機関との連携によって、サステナブル・ファイナンス等の実行方針・プロセス、適格プロジェクトの選定基準などが明確に位置づけられているか、等を評価する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、マツダがサステナビリティに関する問題を経営の重要課題と位置付け、サステナビリティに関する問題に関する会議体を有して実務・経営の観点から取り組みを行っているほか、国内外の様々なパートナーと共同して積極的に取り組みを進めている点について、高く評価している。

マツダは、地球環境や社会課題に対して、1970年代から、米国マスキー法に代表される排ガス規制に対応した排ガス性能向上や、交通事故の撲滅に向けた安全性向上といった取り組みを進めている。

マツダでは2000年代半ばより地球温暖化の抑制に向けて、最も合理的かつ正しいアプローチは何かについて検討を開始し、2007年に技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」を公表し、「走る喜び」及び「優れた環境・安全性能」の両立に取り組んでいる。この「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」においてマツダは、資源の採掘・精製から物流、製造・販売といった一連のライフサイクルに対するアセスメントの考え方を採用し、クルマの作り方をゼロから考え直すことで、あらゆる無駄を省くと同時に、内燃機関の熱効率を改善させることで、クルマの持つモビリティ価値を最大化する試みを行っている。

これらの流れを踏まえて、マツダでは、脱炭素社会の実現に向けたカーボンニュートラルへの取り組みとして、“2050年カーボンニュートラルへの挑戦”を掲げている。マツダでは、気候変動危機が逼迫している現代において、従来の自動車販売台数や収益等の財務パフォーマンスに加え、自動車会社の社会的責任として、CO2排出削減の進捗といった非財務パフォーマンスも企業価値につながる中核的課題だと捉え、取り組みを行っている。

マツダでは、地球への取り組みとして、行政・業界団体・非営利団体等と連携をとりながら、脱炭素・低炭素社会、循環型社会、自然との共生社会づくりの推進に積極的に取り組んでおり、“2050年カーボンニュートラルへの挑戦”及び“資源循環”を主要な取り組みとして掲げている。

資源循環については、マツダグループとして、資材に対して資源を使い切るロスゼロの取り組みや、資源を再利用する3R（リデュース、リユース、リサイクル）等の取り組みを進めており、グローバルでゼロエミッション・資源再生化の拡大を進めている。水資源に対しても、「使用する水資源の無駄を無くす」「使用した水資源を取水時と同じレベル（質）でお還しする」という取り組みを進めており、2030年における水資源の再生・循環の取り組みを国内モデルプラントで実現するために、国内の当社グループ全体の取水量を2030年に2013年比で38%削減する目標を定めている。この目標達成に向けて、年間水資源使用量の2%削減を目指すとともに、雨水や再生水の利用拡大を行っている。

また、併せて、社会への取り組みとして、マツダでは、交通事故等の自動車会社として注力すべき社会課題の解決に向けた取り組みを進めるとともに、自社の持つ技術等を活用し、人々の豊かな暮ら

しに貢献できる活動を進めている。その中で、マツダでは、「クルマ」「人」「道路・インフラ」の3つの視点で安全への取り組みを進め、全ての人全てが全ての地域で自由に移動し、心豊かに生活できる仕組みを創造し築いていくことにより、安全・安心なクルマ社会の実現を目指しており、2040年を目途に自動車技術で対策が可能なものについては、自社の新車が原因となる「死亡事故ゼロ」を目指している。

マツダでは、サステナビリティ担当役員を委員長とし、経営会議メンバーで構成される「サステナビリティ委員会」を設置し、社会環境の変化を踏まえグローバル視点でマツダに期待されるサステナビリティの取組を討議した上で、経営会議において取組方針やガイドラインを決定している。また、「サステナビリティ委員会」はその下に「未来部会」及び「課題対応部会」を設けている。「未来部会」では中長期の視点で会社に起こりうるリスクや機会を考察し、マツダグループ全体のサステナビリティ取組みの方向性を討議しており、「課題対応部会」では、社会からの要請や国際的なサステナビリティ関連法規制を踏まえ、喫緊のサステナビリティ課題へのマツダの対応方針を討議している。また、カーボンニュートラルに関する取り組みについては、取締役がカーボンニュートラル戦略を統括し、カーボンニュートラル担当役員を任命しているほか、専門部署を新たに設置し、全社戦略を立案する機能を持たせるなど、急速に取り組みを強化している。

以上より JCR では、マツダの経営陣がサステナビリティに関する問題を経営の優先度の高い重要課題と位置づけ、サステナビリティに関する問題に関する会議体を有して実務・経営の観点から取り組みを行っているほか、自社サプライヤーや地域における各種ステークホルダーと共同して取り組みを進めている点について、高く評価している。

V. クライメート・トランジション・ボンド・ガイドラインで求められる項目への適合性

2025年11月にICMAが公表したクライメート・トランジション・ボンド・ガイドライン（CTBG）は、パリ協定の目標達成のため多排出セクターおよび/または多排出活動を行うプロジェクトからの資金調達を支援するために、独立したクライメート・トランジション・ボンドラベルを導入するために策定されたものである。

CTBGでは資金用途特定債券の評価において、下記4項目を設けている。本項目ではCTBGが求める項目と本フレームワークとの適合性の確認を行う。

1. 資金用途について

5つのセーフガード及び化石燃料に関する追加的なセーフガードに対する適合状況

2. 資金用途の選定基準とプロセス

トランジションプロジェクトとしての適格性、セーフガード、分類、除外クライテリアに関する開示状況

3. 資金管理

調達された資金が、確実にグリーン/トランジションプロジェクトに充当されること、また、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みとその開示状況

4. レポーティング

投資家等への開示体制が、詳細かつ実効性のある形で計画されているか否か

1. 資金用途について

本フレームワークにおける資金用途の詳細については、本評価レポート「I.調達資金の使途」を参照のこと。なお、JCRでは、本フレームワークにおける資金用途について、CTBGが求めるセーフガードを満たしていると評価している。セーフガードの内容及びその適格性についての記述については、「3-2. クライメート・トランジション・ボンド・ガイドラインで求められるセーフガード項目への適合性」を参照のこと。

2. 資金用途の選定基準とプロセス

本フレームワークにおける資金用途の選定基準とプロセスについては、本評価レポート「I.資金用途の選定基準とプロセス」を参照のこと。

本フレームワークの適格クライテリアの選択及びフレームワークの作成はサステナビリティ委員会の事務局を務めるコーポレートコミュニケーション本部と資金調達を行う財務本部が、経営戦略本部、技術本部ほか社内各部門の助言を踏まえて行っている。

本フレームワークで資金用途となるプロジェクトはカーボンニュートラル推進のマネジメント体制に則り、経営戦略本部が中期経営計画を策定し、経営企画本部が予算化する。

上記を踏まえた資金調達計画(社債及び借入金)は財務本部が策定し、経営会議において決議、取締役会に報告し、職務権限規程に基づいた決裁を行った上で調達を行う。また、適格プロジェクトが子会社や関連会社に所在する場合は、上記に加えて職務権限規程に基づいて決裁を行った上で貸付を行う。なお、調達後の資金管理は充当状況を踏まえて財務本部が行う。JCRは当該選定プロセスにつき、マツダ社内の関係部署及び経営陣が関与しており、適切であると評価している。

また、マツダのサステナブル・ファイナンス等の実行に係る目標、選定基準及びプロセスについては、本フレームワークに記載される。本フレームワークはマツダのウェブサイトにて開示するほか、本評価レポートにおいても上記目標、選定基準及びプロセスの詳細が開示されている。

従って、JCRでは、本フレームワークにおける資金使途の選定基準とプロセスについて、CTBGが求める内容を満たしていると評価している。

3. 資金管理

本フレームワークにおける資金管理については、本評価レポート「II.資金管理」を参照のこと。

マツダでは、(1) 調達資金の使途において示されたトランジションファイナンス等4種類のファイナンスによって調達された資金の管理を行っている。

マツダのプロジェクトが資金使途の対象である場合には、社内の会計管理システムを用いて管理を行い、マツダの子会社や関連会社のプロジェクトが資金使途の対象である場合は、マツダから貸付等を行い、それらを基に資金充当が行われる。この貸付は、社内の会計管理システムによって管理が行われていることを確認している。

支払いについては、各部門にて承認され、経理承認された伝票を資金部にて承認を行い、支払処理が行われていることを確認している。

なお、資金管理については、社内グローバル監査部主導で内部統制の自己診断を行い、業務監査を受けているほか、社外の監査法人による財務諸表、システム監査、業務フロー監査を受けている。また、借入金残高の対金融機関照合を年次で行うなど、内部統制、外部監査について適切に受けていることを確認している。

これらの資金管理に関する帳票については、文書保管・保存規程に定められた期間中は適切に管理される。なお、発行された社債や借入金の償還・返済期限が到来するまでは、保存年限に関わらず適切に管理が行われることをJCRでは確認している。

加えて、未充当資金については、現金・現金同等物で管理が行われることに加えて、仮に資金充当予定事業が中止や延期となった場合については、代替りのプロジェクトが選定されて再充当が行われる。

上記より、JCRでは、マツダの資金管理に関する体制が適切に構築されており、調達資金の管理方法についても、ウェブサイトが開示される本フレームワーク及び本評価レポートにおいて開示されることから、透明性が高いと評価している。

4. レポーティング

本フレームワークにおけるレポーティングについては、本評価レポート「III.レポーティング」を参照のこと。

<資金の充当状況に係るレポーティング>

マツダは、本フレームワークに基づいて行った個別ファイナンスの資金使途について、法定開示書類またはローン契約書等において具体的に特定を行う予定である。また、本フレームワークに基づいて調達した資金の充当状況について、本フレームワークに定める内容を年次でマツダウェブサイト上にて開示することに加えて、サステナビリティ関連の報告書にて開示される。また、適格事業の中止、売却など、大きな状況の変化が生じた場合は、規模や影響を踏まえて、適切なタイミングで公表を行うことを確認している。

<環境改善効果に係るレポーティング>

マツダでは、グリーン/トランジション適格事業の環境改善効果に関するレポーティングとして、本フレームワークに定める内容を年次でマツダウェブサイト上にて開示することに加えて、サステナビリティ関連の報告書にて開示される。

グリーン/トランジション適格事業に関するレポーティングについて、BEV や PHEV 等といった車種の研究開発や LNG ガスタービン発電へのリプレースに関しては定性的な進捗内容が中心となる。一方で、それ以外の項目については定量的な指標をレポーティングする予定であるため、開示の内容は適切であると JCR では評価している。

以上から、JCR では、マツダによるレポーティング体制は CTBG の求める内容を満たしていると評価している。

VI. トランジション・ローン原則（公表版ドラフト）で求められる項目への適合性

2025年10月にLMA、APLMA及びLSTAが公表したトランジション・ローン・ガイドライン（公表版ドラフト）（TLP）は、市場参加者が資金用途特定型ファイナンスの資金用途を特定し、評価する際に、トランジションローンに焦点を当てた実用的な枠組みを提供するためのものである。

TLPでは、上記の資金用途特定債券の評価において、下記5項目を設けている。本項目ではTLPが求める項目と本フレームワークとの適合性の確認を行う。

1. 事業体レベルのトランジション戦略

信頼できる事業体レベルのトランジション戦略を借り手が提示すること

2. 資金用途

トランジションローンとしての適格性が妥当か

3. プロジェクトの評価と選定

貸付人等に対して、適格な移行プロジェクトの選択の背後にある理論的根拠とガバナンスを明確に伝えられているか

4. 資金用途の管理

借り手が借りたトランジションローンが製品の完全性を促進するために、専用の口座に入金されるか、または借り手によって適切な方法で追跡されているか

5. レポーティング

トランジションローンの透明性を確保し、進捗を実証し、説明責任を維持するために、達成/予想されるインパクトと気候上の利益に関する定期的なレポーティングが行われているか

1. 事業体レベルのトランジション戦略

マツダは、前述の通り2050年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルへの挑戦、という目標及び、その中間目標として、2030年度にマツダ単体でのCO2排出量2013年度比46%以上削減、2035年にグローバル自社工場におけるカーボンニュートラルという目標を公表している。

これらはマツダ自身の事業活動に関する中長期的な脱炭素目標そのものであり、マツダのカーボンニュートラル戦略のコアとなる指標である。自動車セクターはサプライチェーンのすそ野の広い業種であり、その中核企業となるマツダの戦略が多くのサプライヤーに影響することから、マツダが2035年という早い段階でまずはグローバル自社工場のカーボンニュートラル化を達成し、2050年にはサプライチェーン全体のカーボンニュートラル達成を宣言することは意義深いと評価している。2050年サプライチェーン全体のカーボンニュートラル化に向けては、Scope3 カテゴリー1（購入した製品におけるCO2排出）の観点において、サプライヤーのCO2排出量算定に協力し、脱炭素に向けたロードマップを策定している点や、今後の電動化について地域のサプライヤーと協議しながら進めようとしている点についても、マツダのカーボンニュートラルに向けた具体的取り組みとして評価される。

2. 資金使途

本フレームワークにおける資金使途については、本評価レポート「I.調達資金の使途」を参照のこと。この中で、JCRはトランジションプロジェクトに関する適格性を確認している。なお、本フレームワークにおける資金使途について、グリーン/トランジションプロジェクトが含まれている。TLPの公開ドラフトでは、トランジションローンはトランジション適格プロジェクトのみが対象であり、グリーンローンは含まれていない。従って、マツダがトランジションローンを行う際には、トランジションプロジェクトのみを対象とすることが求められる。

従って、JCRでは、本フレームワークにおける資金使途の選定基準とプロセスについて、TLPが求める内容を満たしていると評価している。

3. プロジェクトの評価と選定

本フレームワークにおける資金使途の選定基準とプロセスについては、本評価レポート「I.資金使途の選定基準とプロセス」を参照のこと。

本フレームワークの適格クライテリアの選択及びフレームワークの作成はサステナビリティ委員会の事務局を務めるコーポレートコミュニケーション本部と資金調達を行う財務本部が、経営戦略本部、技術本部ほか社内各部門の助言を踏まえて行っている。

本フレームワークで資金使途となるプロジェクトはカーボンニュートラル推進のマネジメント体制に則り、経営戦略本部が中期経営計画を策定し、経営企画本部が予算化する。

上記を踏まえた資金調達計画(社債及び借入金)は財務本部が策定し、経営会議において決議、取締役会に報告し、職務権限規程に基づいた決裁を行った上で調達を行う。また、適格プロジェクトが子会社や関連会社に所在する場合は、上記に加えて職務権限規程に基づいて決裁を行った上で貸付を行う。なお、調達後の資金管理は充当状況を踏まえて財務本部が行う。JCRは当該選定プロセスにつき、マツダ社内との関係部署及び経営陣が関与しており、適切であると評価している。

また、マツダのサステナブル・ファイナンス等の実行に係る目標、選定基準及びプロセスについては、本フレームワークに記載される。本フレームワークはマツダのウェブサイトにて開示するほか、本評価レポートにおいても上記目標、選定基準及びプロセスの詳細が開示されている。

また、本項目では、以下の内容についても確認を行う必要がある。

i. プロジェクトの適格性とセクター別パスウェイまたはタクソノミーとの整合性

マツダが本フレームワークにおいてトランジション適格とした資金使途について、JCRではその適格性を「I.調達資金の使途」にて確認している。また、トランジションファイナンスの資金使途については、経済産業省が定めた自動車及び発電に関する「分野別技術ロードマップ」と整合的な取り組みであると評価している。

ii. 市場で入手可能な低炭素代替手段がない

本フレームワークにおけるトランジションファイナンスの資金使途は、マツダの2050年のサプライチェーンを含めたカーボンニュートラルという長期目標と、2035年グローバル自社工場におけるカーボンニュートラル目標に資する取り組みである。

本フレームワークの資金使途にはPHEV及びHEVが含まれている。PHEVとHEVは蓄電池により走行することが出来るが、一方でエンジンという内燃機関を有している。マツダは、化石燃料による電力生産量が多い地域においては、化石燃料から排出されるCO₂を考慮に入れると、ライフサイクルCO₂では従来の内燃機関車に電動化技術を組み込んだ車種が経済的に選好されることもあるため、各地域において適材適所の自動車を販売するという考え方であるマルチソリューションを製造・販売戦略に取り込んでいる。

これは経済産業省が策定した「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」における、需要のある車種を各地機で販売してゆく「マルチパスウェイ戦略」と整合的であり、各地域需要のある自動車（BEV、PHEV、HEV）を供給してゆくことで、BEVの普及やカーボンニュートラル燃料の普及を通じてカーボンニュートラルを目指してゆくマツダの方針は経済産業省の取り組みとも整合的であるといえる。

また、資金使途にある自動車製造工程におけるエネルギー効率の改善においては、マツダの工場における省エネルギーに関する取り組みが資金使途の対象となるが、マツダではインターナルカーボンプライシングによる投資判断が行われる予定であり、エネルギー効率の改善をもたらさない設備投資や資金投入については行われないような経済的なインセンティブを効かせたガバナンスが行われていることをJCRでは評価している。

従って、本項目の記述について、本フレームワークは満たしていると評価している。

iii. 環境・社会リスク管理

マツダにおいては、環境・社会に関するリスクに関して、リスクマネジメント基本ポリシー、リスクマネジメント規程及びその他関係する社内規程に従って社内外のさまざまなリスクの把握と低減活動を継続し、事業の継続と安定的な発展の確保に努めている。把握されたリスクは重要度を踏まえて、個別のビジネスリスクについては該当する業務を担当する部門が、全社レベルのリスクについては全社横断的な業務を担当する部門が、それぞれPDCAサイクルを回し、適切に管理しているほか、経営上重大な事態や災害等の緊急事態が発生した場合は、社内規程に従い、必要に応じて緊急対策本部を設置する等適切な措置を講じることとしている。また、環境リスクマネジメントとして、各工場・事業所における環境汚染や事故等を想定した訓練、大気汚染、水質汚濁等の環境モニタリングを定期的実施している。併せて、トランジション戦略の実施に起因する環境・社会へのネガティブな影響を低減するためのプロセスとして、事業の実施にあたり各国・各地域の法令を順守するほか、「マツダ企業倫理行動規範」に従い、誠実で公正な事業活動への取り組みを進めている。なお、充当事業に関して仮にESG関連の論争を認識した場合、別の適格事業への調達資金の再充当を行うとともに、その旨レポートを実施する予定である。

また、本フレームワークに記載の通り、プロジェクトの実行の際には各国・各地域の法令を遵守することや、マツダ企業倫理行動規範に従って対処を行うことを確認している。

なお、電動化を含めた気候変動への対応によって、サプライチェーンの組み換えなどが発生する可能性は否定できない。マツダでは、電動化や、BEV への転換等がもたらす雇用への影響など、環境・社会に対するネガティブな影響について、マツダとサプライヤーを含めた地域経済が電動化の進展とともに持続的に発展できるように取り組みを進めていくことを JCR では確認している。

以上より、JCR は、マツダのフレームワークにおいて資金使途の対象となるプロジェクトの環境及び社会に対する負の影響について適切に配慮されていることを確認した。

iv. カーボンロックインリスク評価

本フレームワークにおいてグリーン/トランジション適格とされた資金使途について、前述の通り PHEV と HEV に関する資金使途及び LNG ガスタービン発電に関しては、いずれも化石燃料の使用を前提としている。マツダでは、前述の「マルチソリューション戦略」に基づき、BEV やカーボンニュートラル燃料の普及により化石燃料を用いない方式による脱炭素への取り組みを進めている。これは自動車の「分野別技術ロードマップ」に記されたマルチパスウェイ戦略と整合的である。

また、LNG ガスタービン発電の導入では、2035 年のグローバル自社工場でのカーボンニュートラル達成を目的として、水素専焼タービンによる発電方式への移行やそれを支えるサプライチェーンの構築が予定されている。水素専焼発電は発電の「分野別技術ロードマップ」において現在開発中のステータスであり、将来的にカーボンニュートラル燃料での発電が予定されていることから、カーボンロックインのリスクは極力除外されていると評価している。

従って、JCR では、本項目について、本フレームワークの内容が TLP が求める内容を満たしていると評価している。

4. 資金管理

本フレームワークにおける資金管理については、本評価レポート「II.資金管理」を参照のこと。

マツダでは、(1) 調達資金の使途において示されたトランジションファイナンス等 4 種類のファイナンスによって調達された資金の管理を行っている。

マツダのプロジェクトが資金使途の対象である場合には、社内の会計管理システムを用いて管理を行い、マツダの子会社や関連会社のプロジェクトが資金使途の対象である場合は、マツダから貸付等を行い、それらを基に資金充当が行われる。この貸付は、社内の会計管理システムによって管理が行われていることを確認している。

支払いについては、各部門にて承認され、経理承認された伝票を資金部にて承認を行い、支払処理が行われていることを確認している。

なお、資金管理については、社内グローバル監査部主導で内部統制の自己診断を行い、業務監査を受けているほか、社外の監査法人による財務諸表、システム監査、業務フロー監査を受けている。また、借入金残高の対金融機関照合を年次で行うなど、内部統制、外部監査について適切に受けていることを確認している。

これらの資金管理に関する帳票については、文書保管・保存規程に定められた期間中は適切に管理される。なお、発行された社債や借入金の償還・返済期限が到来するまでは、保存年限に関わらず適切に管理が行われることを JCR では確認している。

加えて、未充当資金については、現金・現金同等物で管理が行われることに加えて、仮に資金充当予定事業が中止や延期となった場合については、代替りのプロジェクトが選定されて再充当が行われる。

上記より、JCR では、マツダの資金管理に関する体制が適切に構築されており、調達資金の管理方法についても、ウェブサイトの開示される本フレームワーク及び本評価レポートにおいて開示されることから、透明性が高いと評価している。

5. レポーティング

本フレームワークにおけるレポーティングについては、本評価レポート「III.レポーティング」を参照のこと。

<資金の充当状況に係るレポーティング>

マツダは、本フレームワークに基づいて行った個別ファイナンスの資金用途について、法定開示書類またはローン契約書等において具体的に特定を行う予定である。また、本フレームワークに基づいて調達した資金の充当状況について、本フレームワークに定める内容を年次でマツダウェブサイト上にて開示することに加えて、サステナビリティ関連の報告書にて開示される。また、適格事業の中止、売却など、大きな状況の変化が生じた場合は、規模や影響を踏まえて、適切なタイミングで公表を行うことを確認している。

<環境改善効果に係るレポーティング>

マツダでは、トランジション適格事業の環境改善効果に関するレポーティングとして、本フレームワークに定める内容を年次でマツダウェブサイト上にて開示することに加えて、サステナビリティ関連の報告書にて開示される。

トランジション適格事業に関するレポーティングについて、PHEV、HEV といった車種の研究開発や LNG ガスタービン発電へのリプレースに関しては定性的な進捗内容が中心となる。一方で、それ以外の項目については定量的な指標をレポーティングする予定であるため、開示の内容は適切であると JCR では評価している。

以上から、JCR では、マツダによるレポーティング体制は TLP の求める内容を満たしていると評価している。

評価フェーズ 3: 評価結果 (結論)

SU 1(F)/Green (T)(F)

本フレームワークについて、JCR サステナビリティファイナンス評価手法に基づき「グリーン性・ソーシャル性評価 (資金使途)」を“gs1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とし、「JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価」を“SU 1(F)”とした。また、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき「グリーン・トランジション性評価 (資金使途)」を“gt1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とし、「JCR クライメート・トランジション・ボンド・フレームワーク評価」を“Green 1(T)(F)”とした。本フレームワークは、「グリーンボンド原則 (2025 年版)」、「グリーンローン原則 (2025 年版)」、「ソーシャルボンド原則 (2025 年版)」、「ソーシャルローン原則 (2025 年版)」、「サステナビリティボンド・ガイドライン」、「サステナビリティ・リンク・ボンド原則 (2025 年版)」、「サステナビリティ・リンク・ローン原則 (2025 年版)」、「グリーンボンドガイドライン (2024 年版)」、「グリーンローンガイドライン (2024 年版)」、「ソーシャルボンドガイドライン (2021 年版)」、「サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン (2024 年版)」及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン (2024 年版)」及びCTFH 等において求められる項目について基準を満たしていると JCR は評価している。また、「クライメート・トランジション・ボンド・ガイドライン」及び「トランジション・ローン原則 (公開ドラフト版)」に記載された内容についても満たしていると評価している。

【JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価マトリックス】

		管理・運営・透明性評価				
		m1(F)	m2(F)	m3(F)	m4(F)	m5(F)
グリーン性・ ソーシャル性 評価	gs1(F)	SU 1(F)	SU 2(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU 5(F)
	gs2(F)	SU 2(F)	SU 2(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU 5(F)
	gs3(F)	SU 3(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU 5(F)	評価対象外
	gs4(F)	SU 4(F)	SU 4(F)	SU 5(F)	評価対象外	評価対象外
	gs5(F)	SU 5(F)	SU 5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

【JCR クライメート・トランジション・ファイナンス・フレームワーク評価マトリックス】

		管理・運営・透明性評価				
		m1(F)	m2(F)	m3(F)	m4(F)	m5(F)
グリーン・トランジション性評価	gt1(F)	Green 1(T)(F)	Green 2(T)(F)	Green 3(T)(F)	Green 4(T)(F)	Green 5(T)(F)
	gt2(F)	Green 2(T)(F)	Green 2(T)(F)	Green 3(T)(F)	Green 4(T)(F)	Green 5(T)(F)
	gt3(F)	Green 3(T)(F)	Green 3(T)(F)	Green 4(T)(F)	Green 5(T)(F)	評価対象外
	gt4(F)	Green 4(T)(F)	Green 4(T)(F)	Green 5(T)(F)	評価対象外	評価対象外
	gt5(F)	Green 5(T)(F)	Green 5(T)(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

第 4 章：サステナビリティ・リンク・ボンド原則等との適合性

4-1. 原則 1 KPI 選定の妥当性について

1. 評価の視点

本項では、本フレームワークの KPI について、発行体・借入人の事業全体で関連性があり中核的で重要か、発行体・借入人の現在・未来における事業運営上の戦略的意義は大きいのか、一貫した方法論に基づく測定・定量化は可能か、ベンチマークは可能か、適用範囲等を含め定義は明確か等を確認する。

2. 評価対象の現状と JCR の評価

(評価結果)

本フレームワークで定めた KPI は、SLBP 等で求められている要素を全て含んでおり、マツダの定めた目標である「2050 年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦する」という目標を踏まえ、中間点である 2035 年に設定された「2035 年までに、グローバル自社工場においてカーボンニュートラルを達成する」という内容や、2030 年における BEV 販売比率 25%~40%というマツダの想定を踏まえて設定されており、マツダの中長期的な目標の達成に資する有意義な KPI が選定されている。

本フレームワークで選定された KPI は 2030 年度におけるグローバルにおける BEV 販売比率 25%以上と、2035 年度におけるグローバル自社工場におけるカーボンニュートラルである。

マツダは、「2050 年までにサプライチェーン全体でカーボンニュートラルに挑戦する」という目標を掲げて、その中間目標として、「2030 年度にマツダ単体での CO2 排出量を 2013 年度比 46%以上削減する」及び「2035 年にグローバル自社工場でカーボンニュートラルを達成する」という目標を掲げている。KPI2 はマツダ自身の事業活動に関する中長期的な脱炭素目標そのものであり、マツダのカーボンニュートラル戦略のコアとなる指標である。自動車セクターはサプライチェーンのすそ野の広い業種であり、その中核企業となるマツダの戦略が多くのサプライヤーに影響することから、マツダが 2035 年という早い段階でまずはグローバル自社工場のカーボンニュートラル化を達成し、2050 年にはサプライチェーン全体のカーボンニュートラル達成を宣言することは意義深い。本 KPI の SPT にはなっていないものの、2050 年サプライチェーン全体のカーボンニュートラル化に向けては、Scope3 カテゴリー1(購入した製品における CO2 排出)の観点において、サプライヤーの CO2 排出量算定に協力し、脱炭素に向けたロードマップを策定している点や、今後の電動化について地域のサプライヤーと協議しながら進めようとしている点についても、マツダのカーボンニュートラルに向けた具体的取り組みとして評価される。

KPI1 は、マツダの Scope3 における CO2 削減の取り組みのうち、製品の使用段階における排出量に関する目標設定である。自動車の使用段階における CO2 排出量の削減については、BEV 化、合成燃料やバイオ燃料による内燃機関の脱炭素化など、日本のトランジション・ロードマップでは複線的技術開発が提示されている。IEA のレポートでは、国内外における BEV を中心とした電動化についてその主流化が指摘されている。一方で、マツダの販売台数の約 33%を占める米国では、トランプ政権の下で、バイデン政権によって進められた EV 推進政策を急速に縮小している。インフレ削減法に基づく EV 購入に関する税額控除の撤廃や企業間平均燃費 (CAFE) 規制の見直しが進んでおり、これによって、全米の EV 販売台数は直近で大幅に減少している。マツダではこのような米国の状況は踏まえつつ、中長期的に BEV が主流になるという想定の下で、HEV、PHEV、BEV 等の車両の需要のある場所に対して販売を行ってゆく「マルチソリューション戦略」を進めており、マツダはビルディング

ブロック構想の中で PHEV と BEV の開発を急いでいる。また、2022 年 11 月には、2030 年の BEV 販売想定比率を 25~40%と設定している。

マツダでは、サステナビリティに関する課題について、経営会議の下に設置された「サステナビリティ委員会」へと改組している。「サステナビリティ委員会」は、サステナビリティ担当役員を委員長、経営会議メンバーが出席し定期的に行われる会議体であり、社会環境の変化を踏まえ、グローバル視点でマツダに期待されるサステナビリティの取組を討議している。また、マツダでは、カーボンニュートラルに対応するために、経営戦略室と商品戦略本部の一部機能を統合した経営戦略本部を新設し、その中にカーボンニュートラル戦略を推進する部署を新たに設置している。さらに、マツダでは、計画実行を全社で推進するために、従来からの ISO14001 環境マネジメントシステム (EMS) にカーボンニュートラルを融合させる管理を開始している。また商品・技術の領域においては、経営戦略本部内に新設された部署にて、全社戦略と整合した計画立案を推進している。

また、BEV に関しては、2023 年 11 月に電動化推進担当役員を配置し、電動化事業本部 (e-MAZDA) を発足させている。

上記の通り、マツダでは、本フレームワークで定めた KPI のうち、2035 年の自社工場のカーボンニュートラル化について、2050 年カーボンニュートラル達成のための重要な中間目標であるにとらえて、2030 年の中間目標に加えて「省エネ」、「再エネ電力の導入」、「カーボンニュートラル燃料等の導入」を進めているほか、BEV の販売比率についても、電動化の潮流に対して急速にキャッチアップを行うために想定を置き、その想定に向かって、サプライヤーを含めた技術開発、設備投資を行うとともに、そのための体制整備についても行っている。

また、2つの KPI のうち、CO2 排出量については毎年第三者の検証を受けており、BEV 販売比率についても、検証を受ける方向で検討を進めていくことを確認した。

従って、今回設定された KPI は、有意義であると JCR では評価している。

4-2. 原則 2 SPTs の測定について

1. 評価の視点

本項では、本フレームワークの SPT について、選定された KPI における重要な改善を表し Business as Usual の軌跡を超える等の野心的なものか、発行体・借入人の過年度実績や同業他社、業界水準、科学等のベンチマークに基づいているか、目標達成へのスケジュール等は開示されるか等を確認する。

2. 評価対象の現状と JCR の評価

(評価結果)

マツダが設定した KPI 及び SPT は、同社の過去の実績と比較して野心的であり、政府の目標とも整合している。また、同業他社と比較しても遜色はない。また、マツダの気候変動への取り組み及び目標と整合的である。

マツダが設定した KPI 及び SPT は下記のとおりである。(前回からの変更点はない)

KPI1：グローバルにおける BEV 販売比率

KPI2：グローバル自社工場からの GHG 排出量

SPT1：2030 年度に 25%以上

SPT2：2035 年にカーボンニュートラル達成

(1) 自社の過去のトラックレコードとの比較

(i) SPT1 2030 年度グローバルにおける BEV 販売比率 25%以上

以下の表は、マツダの過去 3 年間の BEV 販売台数である。

(単位:千台)

	2022 年度	2023 年度	2024 年度
BEV 販売台数	8.1	7.7	5.2

マツダは、国内における BEV 販売車種を 2025 年に販売停止したため急速な販売台数の増加は見込みづらい。一方でマツダが目標とする 2030 年度のグローバルにおける BEV 販売比率 25%以上という SPT 達成に向けて、2030 年までの 3 つのフェーズを設定して、第 2 フェーズでグローバルに BEV の導入を開始し、第 3 フェーズで BEV 専用車の本格導入を予定している。

2024 年度のマツダの自動車販売総台数に占める BEV の販売台数が占める割合は 0.4%である。マツダが 2030 年にグローバルで BEV 販売比率 25%以上まで上げるためには、引き続き事業計画の抜本的な見直しや実現に向けた研究開発及び設備投資費用などの施策が必要である。マツダでは、足元の数値から考えると高い目標に対して、BEV の製造に必要な EV 用の駆動部品の開発で、中国地域を地盤

とする各社と協力を発表しているほか、車載用電池についても、当初は外部調達から開始し、将来的には自社における量産が可能となるように技術開発を開始する予定を立てており、BEV 生産に適したサプライチェーンを構築することによって、この目標の達成に向けて取り組む予定である。

(ii) SPT2 2035 年度にグローバル自社工場におけるカーボンニュートラル

以下の表は、マツダの過去 4 年間の温室効果ガス排出量（千 t-CO2e）である。

（単位：千 t-CO2e）

	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
温室効果ガス排出量	722	785	802	778

※対象範囲：国内製造 4 拠点及び海外製造 6 社

※CO2e とは、CO2 及び CO2 以外の温室効果ガス排出量について CO2 に換算して計算した排出量のことである（CO2 equivalent）

マツダでは、SPT2 の 2035 年グローバル自社工場のカーボンニュートラル目標について、SBT1.5°C 水準に該当するレベルの年率 4.2%削減に沿ったものとして設定を行っている。

当初評価時の 2022 年度の温室効果ガス排出量と、直近数値である 2024 年度を比較すると、ほぼ横ばいである。マツダでは、前述の「省エネ」「再エネ電力の導入」「CN 燃料等の導入」によって CO2 排出削減を行っていく予定であるが、その中では、本社工場の石炭・バイオマス混焼発電所及び防府工場の石炭火力発電所を LNG ガスタービン発電、その後水素専焼タービン発電に変更することや外部購入への切り替えが必要となる。水素専焼タービンについては現在実機での検証を行われており、LNG ガスタービンから水素専焼へ置き換えることは、発電設備のみならず燃料を含めたサプライチェーン構築が重要である。今後の計画の進捗によっては、後ろに倒れる可能性もあることから、2035 年におけるグローバル自社工場のカーボンニュートラル達成という目標は高い目標であり野心的であると評価している。

以上を踏まえて、JCR では、マツダの 2 つの SPT で掲げられた数値目標はいずれも野心的であると評価している。

(2) 業界・他社・日本国の目標との比較

マツダが設定した 2 つの KPI 及び SPT のうち、SPT1 は 2030 年度におけるグローバルの BEV 販売比率 25%以上である。マツダの 2030 年時点でグローバル販売における電動化比率を 100%にする目標の中に、前記の BEV 販売比率が含まれている。経済産業省が 2025 年 10 月に改訂を行った「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」に明記はないものの、同技術ロードマップに記載の、2035 年に電動車（BEV/PHV/FCV/HV）比率を 100%とするという目標をマツダが 5 年前倒して目標設定されていること、またその中で BEV の比率を明記していることを踏まえれば、当該目標は野心的と評価できる。

また、国内の同業他社との比較においても、Scope3 のカテゴリ 11（製品の使用段階における CO2 排出）に関連した野心度を BEV 化、電動化目標で見た場合、他社と比較してそんな目標設定を行っている点、また、Scope3 カテゴリ 1（購入した製品における CO2 排出）の観点において、サプライヤーの CO2 排出量算定に協力し、脱炭素に向けたロードマップを策定している点や、今後の電

動化について地域のサプライヤーと協議しながら進めようとしている点に鑑みて、マツダのカーボンニュートラルに向けた目標は相対的に野心度を有していると評価できる。

また、SPT2の2035年までにグローバル工場のカーボンニュートラル達成という目標については、Scope1及びScope2が対象となっているが、日本政府の2050年カーボンニュートラル達成と比較して野心的な目標年の設定となっている。加えて、同業他社との比較においても、カーボンニュートラル達成目標年度を踏まえ、野心度を有していると評価している。

(3) SPT設定に関する投資家等への公表または合意について

マツダは、本フレームワークの下で行われるファイナンスについては、投資家または貸付人に対して事前にSPT設定について公表または合意する予定であることを確認している。

(4) SPTの判定時期について

本フレームワークでは、2030年におけるBEV販売比率及び2035年にグローバル自社工場でのカーボンニュートラルがSPTとして設定されている。

BEV販売比率については、前述の通り、マツダでは、2030年までの電動化に向けたフェーズのうち、第3フェーズに突入し、BEV専用車をラインナップとして揃えるタイミング以降に急激に増加することが想定される。

また、2035年グローバル自社工場のカーボンニュートラルについては、「省エネ」について、CO2排出量の多い製造工程における低温硬化塗料の開発や、加工技術の効率化に取り組んでいるものの、引き続き、研究開発段階のものが多い。また、再エネ導入等についても、水素専焼の商用化の見通しや、LNGガスタービン発電を導入して間もなく水素供給インフラの導入を含めた水素専焼発電に移行できるか等、直面している課題は多い。従って、SLL原則が求めるような毎年のSPT設定は困難であり、マツダが定めた中長期的なBEV販売比率やグローバル自社工場のカーボンニュートラルに関する数値目標をSPTとすることは合理性があるとJCRでは考えている。なお、SPT1とSPT2の目標年の間に償還や返還の期限が到来する債券や借入金を実行する場合には、その都度投資家等と意見の交換を行い、BEV販売比率のみをSPTを定める可能性もあることをJCRでは確認した。

JCRでは、上記事情を踏まえた本フレームワークでの目標設定及び判定タイミングは適切であると評価している。

以上より、マツダによって設定された2つのSPTは、いずれも達成のためには自社のこれまでのトラックレコードと比較して、従来通りの取り組みを超えた取り組みが必要となるほか、SPT1についてはトランジションファイナンスに関する自動車分野の技術ロードマップと統合的な目標であり、SPT2についても政府の2030年のカーボンニュートラル目標や、SBT1.5度水準と統合的な、野心的な目標であるとJCRは評価している。

また、本フレームワークにおける2つのSPTのうち、SPT1は、マツダの「2030年BEV販売比率25~40%」、SPT2は「2050年サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル」の目標の中間目標である「2035年にグローバル自社工場におけるカーボンニュートラル」と合致しており、マツダの環境・社会への取り組みと統合的である。

3. JCR によるインパクト評価

JCR は、本フレームワークで定められた SPT が野心的かつ有意義なものであり、マツダの持続可能な成長及び社会価値の向上に資すること、並びにポジティブなインパクトの最大化及びネガティブなインパクトの回避・管理・低減の度合いを確認するため、国連環境計画が策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）原則の第 4 原則で例示されているインパクト評価基準の 5 要素（多様性、有効性、効率性、倍率性、追加性）に沿って、SPT の影響度（インパクトの度合い）を検討した。

① 多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされるか （UNEP FIの定めるインパクト、事業セグメント、国・地域、バリューチェーン等）

社会	人格と人の安全保障	紛争	現代奴隷	児童労働	
		データプライバシー	自然災害		
	健康・安全				
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	水	食糧	住居	医療・衛生
		教育	エネルギー	移動手段	情報
		接続性	文化・伝統	ファイナンス	
	生計	雇用	賃金	社会的保護	
平等・正義	ジェンダー平等	民族・人種平等	年齢差別	その他の社会的弱者	
社会 経済	強固な制度・平和・安定	市民的自由		法の支配	
	健全な経済	セクター多様性		零細・中小企業の繁栄	
	インフラ				
	社会経済収束				
自然 環境	気候の安定性				
	生物多様性と健全な生態系	水域	大気	土壌	
		生物種	生息地		
循環性	資源強度		廃棄物		

本フレームワークにおけるKPIは、BEVの販売比率及びグローバル自社工場の温室効果ガス排出量である。インパクト領域については気候の安定性が対象である。また、事業領域のカバー範囲は以下の通り。

- ・ SPTs設定対象はSPT1がScope3カテゴリー11、SPT2がScope1、Scope2
- ・ SPT1については、マツダグループが対象、SPT2については、マツダの国内製造4拠点及び海外製造6社が対象

② 有効性：大きなインパクトがもたらされるか （対象となる事業の売上構成比や国内外マーケットシェア、野心度等）

マツダは国内中位の自動車メーカーであり、2025年3月期のグローバル販売台数は前期比+5%増の年間130.3万台（うち、日本：15.2万台、北米：61.7万台、欧州17.4万台）、連結出荷台数は前期比+1%増の

121.9万台、売上高は、前期比+4%増の5兆189億円、当期純利益は前期比▲45%減の1,141億円である。マツダは、同業他社の大手企業と比較すれば規模は小さいものの、「ベース技術」としてSKYACTIV技術を有しており、この技術を踏まえて、小型車種（SMALL群）、大型車種（LARGE群）、EV車種（EV専用群）等に技術を積み上げていくことで、効率よく開発を行うことを可能としたビルディングブロック構想を有しており、技術開発取り組みについて独自の地位を築いている。

設定された2つのSPTについて、Scope3のカテゴリー11（製品の使用段階におけるCO2排出）に関連する野心度をBEV化、電動化目標で見た場合、SPT1の2030年度BEVの販売比率25%以上は、他社と比較してそん色ない目標設定を行っている。また、Scope3カテゴリー1（購入した製品におけるCO2排出）の観点において、サプライヤーのCO2排出量算定に協力し、脱炭素に向けたロードマップを策定している点や今後の電動化について中国地域のサプライヤーと協議しながら進めようとしている点に鑑みて、マツダのカーボンニュートラルに向けた目標及び取り組みは中国地域を中心に大きなインパクトをもたらすと考えられる。

SPT2の2035年度グローバル自社工場のカーボンニュートラルという目標については、同業他社の中でも早い達成年度目標であり、またその減少ペースも、SBT1.5度水準と同等であることから、大きなインパクトをもたらすと考えている。

加えて、前記の通り、サプライチェーンを含めた脱炭素への取り組みであることから、マツダの取組は、自社及びサプライチェーン全体の脱炭素化に資するものであり、大きなインパクトが期待される。

③ 効率性：投下資本に比して大きなインパクトがもたらされるか （事業全体における重要性、戦略的意義等）

本フレームワークに基づくファイナンスは、以下の観点から投下資本に対して効率性の高い投資計画を後押ししている。

マツダは、BEVについて、「2030年にBEV販売比率25~40%」という指標を設定しており、温室効果ガスについても「2050年にサプライチェーン全体でのカーボンニュートラルに挑戦する」という目標を有し、その中間目標として、「2030年度にマツダ単体でCO2排出量2013年度比46%以上削減」及び「2035年にグローバル自社工場におけるカーボンニュートラル」という目標を設定している。今回フレームワークで設定された2つのSPTは上記指標・目標に沿ったものである。

マツダにおいては、BEVの販売増加については、2030年までの電動化に向けた3つのフェーズにおいて、電動化技術の開発や設備投資を進め、2028年から始まるバッテリーEV本格導入の第3フェーズにおいてBEVの本格導入により、販売台数を増加させる見込みである。

また、温室効果ガスに関する目標についても、前述の「省エネ」「再エネ導入等」「CN燃料導入等」によって自社工場のCO2削減を行う予定である。

④ 倍率性：公的資金や寄付に比して民間資金が大きく活用されるか

本件では公的資金の活用はないため、本項目は評価の対象外とする。

⑤ 追加性：追加的なインパクトがもたらされるか （対応不足の持続可能な開発ニーズへの取り組み、SDGs達成に向けた前進等）

本フレームワークのSPTsは、以下にリストアップしたとおり、SDGsの17目標及び169ターゲットのうち複

数の目標・ターゲットに対して、追加的なインパクトが期待される。



目標 7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

ターゲット 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。

ターゲット 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。



目標 9：産業と技術革新の基礎をつくろう

ターゲット 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。

ターゲット 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組を行う。



目標 11：住み続けられるまちづくりを

ターゲット 11.6 2030 年までに、大気質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。



目標 12：つくる責任 つかう責任

ターゲット 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。



目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 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靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する

ターゲット 13.3 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

4-3. 原則 3 債券及びローンの特性（経済条件）について

1. 評価の視点

本項では、社債・ローンの特性について、予め設定された SPT が達成されるか否かによって、社債・ローンの金利等は変化するか等を確認する。

2. 評価対象の現状と JCR の評価

（評価結果）

本フレームワークの下で行われるファイナンスは、選定された KPI に関し事前に設定された SPT を達成するか否かに応じて、財務的・構造的特性が変化する取り決めとなっている。当該変動可能性は、社債の開示書類またはローンの契約書類に含まれる予定であり、透明性が高い。KPI の測定方法、SPT の設定、前提条件について、社債の開示書類またはローンの契約書類の中で言及される予定である。

JCR は、マツダが本フレームワークにおいて、SPT を達成した場合に金利のステップアップ、ステップダウン、寄付、排出権の購入など、財務的・構造的特性を変化させる取り決めを行う予定であることを確認した。また、KPI の定義、SPT の設定、前提条件についても、社債に関する開示書類または個別の借入に関する契約書類に記載される予定である。

なお、本ファイナンスの調達時点で予見し得ない状況により、KPI の定義や SPT の設定、前提条件が変更となった場合には、変更内容の説明及び再計算方法についてマツダから社債の投資家または貸付人に開示する予定としている。

また、本ファイナンスの調達時点では想定外であった事象の発生などの SPT の設定等に重大な変更があった場合、または SPT の目標達成後から相応の年数が経過し、SPT の有意義性が失われるような場合、マツダはこれらの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関係者と協議し、必要に応じて外部レビュー機関による評価を取得する予定である。

以上より、ファイナンスの条件等との連動について必要な取り決めまたは開示がなされる予定であり、契約書類における記載事項または公表予定の内容も適切であることを JCR は確認した。

4-4. 原則 4、5 レポーティングと検証について

1. 評価の視点

本項では、本フレームワークで定められたレポーティングについて、選定された KPI の実績に係る最新情報や SPT の野心度を判断できる情報等が、年に 1 回以上開示されるか等を確認する。また、本フレームワークで定められた検証について、選定された KPI の実績に対する独立した外部検証は実施されるか、当該検証内容は開示されるか等を確認する。

2. 評価対象の現状と JCR の評価

(評価結果)

マツダは、資金調達後のレポーティングにおける開示内容、頻度、方法について適切に計画しており、SPT の進捗状況等、原則で必要とされる内容について、第三者検証を受ける予定である。

マツダは、2つの KPI のパフォーマンスについて、マツダのウェブサイト上において、GHG 排出削減の進捗に関する毎年のレポーティングの開示を予定している。なお、ローンの場合については貸し手（シンジケートローンの場合はエージェントを通じて）に対してのみ報告する可能性があるとしてフレームワークに記載があるが、これは、想定外の事態発生時の対応であり、極力可能な限りウェブサイト等を通じて一般開示に努めることを JCR では確認している。

なお、2つの SPT のうち、温室効果ガス排出データについては、毎年第三者機関による検証を受ける予定であり、検証を受けた数値をウェブサイトにて毎年報告する予定である。また、BEV 販売比率についても、検証を受ける方向で検討を進めていくことを確認した。

仮に期中において SPT にかかる重大な変更が発生した場合には、JCR がレビューを行い、引き続き CTFH、SLBP 等への準拠状況と当初想定していた野心度や有意義性が維持されるか否かを確認する。なお、SPT 達成判定日までにマツダ、JCR で本フレームワークに基づき実施された個別トランジション・リンク・ボンド及び/又はトランジション・リンク・ローンに係る振り返りを行い、SPT の達成状況を評価することとしている。

4-5. CTFH 等及び SLBP 等との適合性に係る結論

以上の考察から、JCR は本第三者意見の提供対象である本フレームワークが、CTFH 等、SLBP 等、「クライメート・トランジション・ボンド・ガイドライン」、「トランジション・ローン・ガイド」の内容に適合していることを確認した。

(担当) 梶原 康佑・稲村 友彦・國府田 育伸

本評価及び第三者意見書に関する重要な説明

1. JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価、JCR クライメート・トランジションファイナンス・フレームワーク評価及び第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価は、サステナビリティファイナンス・フレームワークで定められた方針を評価対象として、JCR の定義するグリーンプロジェクト又はソーシャルプロジェクトへの適合性ならびに資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明です。JCR クライメート・トランジション・ファイナンス・フレームワーク評価は、クライメート・トランジションファイナンス・フレームワークで定められた方針を評価対象として、JCR の定義するグリーン/トランジションプロジェクトに充当される程度ならびに資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明です。したがって、当該方針に基づき実施される個別債券又は借入等の資金使途の具体的な環境改善効果及び管理・運営体制・透明性評価等を行うものではなく、当該フレームワークに基づく個別債券又は個別借入につきグリーンファイナンス評価又はソーシャルファイナンス評価、クライメート・トランジション・ファイナンス評価等を付与する場合は、別途評価を行う必要があります。また、JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価、JCR クライメート・トランジションファイナンス・フレームワーク評価は、当該フレームワークに基づき実施された個別債券又は借入等が環境又は社会に及ぼす改善効果を証明するものではなく、環境改善効果・社会的便益について責任を負うものではありません。サステナビリティファイナンス・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果・社会的便益について、JCR は発行体及び/又は借入人（以下、発行体と借入人を総称して「資金調達者」という）、又は資金調達者の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定される事項を確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。なお、投資法人等で資産がすべてグリーンプロジェクト及び/又はソーシャルプロジェクトに該当する場合に限り、サステナビリティエクイティについても評価対象に含むことがあります。

また、日本格付研究所（JCR）が付与し提供する第三者意見は、International Capital Market Association（ICMA）が策定したクライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック（CTFH）、サステナビリティ・リンク・ボンド原則、Asia Pacific Loan Market Association（APLMA）、Loan Market Association（LMA）、Loan Syndications and Trading Association（LSTA）が策定したサステナビリティ・リンク・ローン原則、金融庁・経済産業省・環境省が 2021 年 5 月に制定したクライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針及び環境省が策定したサステナビリティ・リンク・ボンド/ローンガイドラインへの評価対象の適合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該評価対象がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者から供与された情報及び JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況を評価するものであり、将来における状況への評価を保証するものではありません。また、本第三者意見は、サステナビリティ・リンク・ボンド/ローンによるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。設定されたサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲットの達成度について、JCR は資金調達者又は資金調達者の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

2. 本評価を実施するうえで使用した手法

本評価を実施するうえで使用した手法は、JCR のホームページ（<https://www.jcr.co.jp/>）の「サステナブルファイナンス・ESG」に、「JCR サステナビリティファイナンス評価手法」又は「JCR グリーンファイナンス評価手法」として掲載しています。

3. 本第三者意見を提供するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本第三者意見を提供するうえで JCR は、ICMA、APLMA、LMA、LSTA、環境省及び国連環境計画金融イニシアティブが策定した以下の原則及びガイドを参照しています。

- ・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
- ・金融庁・経済産業省・環境省 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
- ・サステナビリティ・リンク・ボンド原則
- ・サステナビリティ・リンク・ローン原則
- ・サステナビリティ・リンク・ボンド/ローンガイドライン
- ・ポジティブ・インパクト金融原則

4. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価、JCR クライメート・トランジション・ファイナンス・フレームワーク評価を付与し提供する行為及び JCR 第三者意見書を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかる行為とは異なります。

5. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、又は閲覧に供することを約束するものではありません。

6. JCR の第三者性

本評価対象者と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、資金調達者及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、又はその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、又は当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかんを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。JCR サステナビリティファイナンス評価、JCR クライメート・トランジションファイナンス評価及び第三者意見は、評価の対象であるサステナビリティファイナンス（トランジションファイナンスを含む）及びサステナビリティ・リンク・ファイナンス（トランジション・リンク・ファイナンスを含む）にかかる各種のリスク（信用リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、JCR サステナビリティファイナンス評価、JCR クライメート・トランジションファイナンス評価及び第三者意見は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。JCR サステナビリティファイナンス評価、JCR クライメート・トランジションファイナンス評価及び第三者意見は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、又は撤回されることがあります。JCR サステナビリティファイナンス評価、JCR クライメート・トランジションファイナンス評価及び第三者意見のデータを含め、本文書にかかる一切の権利は、JCR が保有しています。JCR サステナビリティファイナンス評価、JCR クライメート・トランジションファイナンス評価及び第三者意見のデータを含め、本文書の一部又は全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

- ・JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価：サステナビリティファイナンス・フレームワークに基づき調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクト又はソーシャルプロジェクトに充当される程度ならびに当該サステナビリティファイナンスの資金用途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度を評価したものです。評価は 5 段階で、上位のものから順に、SU 1(F)、SU 2(F)、SU 3(F)、SU 4(F)、SU 5(F) の評価記号を用いて表示されます。
- ・JCR クライメート・トランジションファイナンス・フレームワーク評価：クライメート・トランジション・ファイナンス・フレームワークに基づき調達される資金が JCR の定義するグリーン/トランジション・プロジェクトに充当される程度ならびに当該トランジション・ファイナンスの資金用途等にかかる管理、運営および透明性確保の取組みの程度を評価したものです。評価は 5 段階で、上位のものから順に、Green 1(T) (F)、Green 2(T) (F)、Green 3(T) (F)、Green 4(T) (F)、Green 5(T) (F) の評価記号を用いて表示されます。
- ・第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、サステナビリティ・リンク・ファイナンス・フレームワークについて、ICMA、APLMA、LMA、LSTA によるサステナビリティ・リンク・ボンド原則、サステナビリティ・リンク・ローン原則への適合性に対する第三者意見を述べたものです。

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・環境省 グリーンファイナンス外部レビュー者登録
- ・ICMA (国際資本市場協会) に外部評価者としてオブザーバー登録)
- ・UNEP FI ポジティブ・インパクト金融原則 作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官 (格付) 第 1 号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会が定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の 5 つの信用格付クラスのうち、以下の 4 クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則 17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示は JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL：03-3544-7013 FAX：03-3544-7026

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.
信用格付業者 金融庁長官 (格付) 第 1 号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル