

23-D-1451  
2024年1月26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結果の結果を公表します。

## 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

新規

<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。

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、2023 年 3 月期のグローバル販売台数は前期比▲11%減の年間 111.0 万台（うち、日本：16.5 万台、北米：40.7 万台、欧州 16.0 万台）、連結出荷台数は前期比+7%増の 105.9 万台、売上高は、前期比+23%増の 3 兆 8,268 億円、当期純利益は前期比+75%増の 1,428 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を行い、2030 年までを 3 つのフェーズに分けて HEV、PHEV 及び BEV の研究開発、設備投資を行うことを表明している。

### ▶▶▶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。

「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<sup>1</sup>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<sup>2</sup>（以上を総称してCTFH等）の4要素を満たしている。

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69%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。

<sup>1</sup> International Capital Market Association (ICMA) “Climate Transition Finance Handbook 2023”  
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/climate-transition-finance-handbook/>  
<sup>2</sup> 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>

## ▶▶▶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（2021 年版）<sup>3</sup>」、「グリーンローン原則（2023 年版）<sup>4</sup>」、「ソーシャルボンド原則（2023 年版）<sup>5</sup>」、「ソーシャルローン原則（2023 年版）<sup>6</sup>」、「サステナビリティボンド・ガイドライン<sup>7</sup>」、「サステナビリティ・リンク・ボンド原則（2023 年版）」、「サステナビリティ・リンク・ローン原則（2023 年版）」、「グリーンボンドガイドライン（2022 年版）<sup>8</sup>」、「グリーンローンガイドライン（2022 年版）<sup>9</sup>」、「ソーシャルボンドガイドライン（2021 年版）<sup>10</sup>」、「サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン（2022 年版）」及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（2022 年版）」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

<sup>3</sup> ICMA "Green Bonds Principles 2021"

<https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2022-updates/Green-Bond-Principles-June-2022-060623.pdf>

<sup>4</sup> Loan Market Association(LMA), Asia Pacific Loan Market Association(APLMA), Loan Syndication and Trading Association(LSTA) "Green Loan Principles 2023"

[https://www.lma.eu.com/application/files/8916/9755/2443/Green\\_Loan\\_Principles\\_23\\_February\\_2023.pdf](https://www.lma.eu.com/application/files/8916/9755/2443/Green_Loan_Principles_23_February_2023.pdf)

<sup>5</sup> ICMA "Social Bonds Principles 2023"

<https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2023-updates/Social-Bond-Principles-SBP-June-2023-220623.pdf>

<sup>6</sup> LMA, APLMA, LSTA "Social Loan Principles 2023"

[https://www.lma.eu.com/application/files/9416/9755/3230/Social\\_Loan\\_Principles\\_23\\_February\\_2023.pdf](https://www.lma.eu.com/application/files/9416/9755/3230/Social_Loan_Principles_23_February_2023.pdf)

<sup>7</sup> ICMA "Sustainability Bonds Guidelines 2021"

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

<sup>8</sup> 環境省 「グリーンボンドガイドライン 2022 年版」

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

<sup>9</sup> 環境省 「グリーンローンガイドライン 2022 年版」

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

<sup>10</sup> 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>

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。レポートングとして開示される項目は環境改善効果及び社会的便益が示される予定となっている。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を設定した。

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69%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な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。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 30%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。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 2022 年度時点で全体の販売台数の 1%に満たない。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、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大幅な追加的施策が必要である。次に政府の目標をベンチマークとした場合、EV・PHEV に関する 2030 年度の数値目標は 20~30%であり、これと整合している<sup>11</sup>。なお、政府は 2035 年に電動車 (BEV/PHV/FCV/HV) 比率を 100%とするという目標を設定しているが、マツダでは 2030 年時点で電動車比率を 100%にする目標を立てており、その点においても野心的である。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) に関連した野心度を BEV 化、電動化目標で見た場合、そんな色ない指標設定であると 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アンモニア専焼などのゼロエミッション火力等に置き換えることについて、現時点では研究開発段階であり今後の計画の進捗によっては、開発が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は高い目標といえ、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度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、毎年のレポートの開示を予定し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。

<sup>11</sup> 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



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<sup>12</sup>及びサステナビリティ・リンク・ローン原則<sup>13</sup>、サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン<sup>14</sup>及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン<sup>15</sup>（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」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。

---

<sup>12</sup> International Capital Market Association “Sustainability Linked Bond Principle (June 2023)”

<https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2023-updates/Sustainability-Linked-Bond-Principles-June-2023-220623.pdf>

<sup>13</sup> Loan Market Association(LMA)、Asia Pacific Loan Market Association(APLMA)、Loan Syndication and Trading Association(LSTA)

“Sustainability Linked Loan Principle 2023”

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

<sup>14</sup> 環境省「サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン 2022 年版」

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

<sup>15</sup> 環境省「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2022 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】

#### ■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。

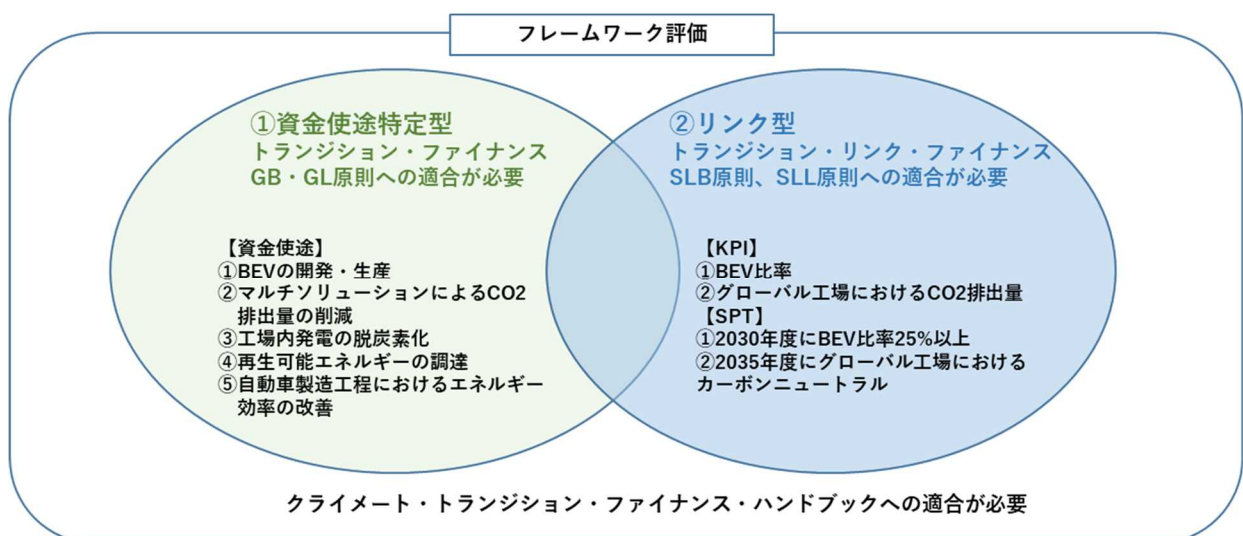


図1 トランジション・ファイナンスの範囲

## 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、2023 年 3 月期のグローバル販売台数は前期比▲11%減の年間 111.0 万台（うち、日本：16.5 万台、北米：40.7 万台、欧州 16.0 万台）、連結出荷台数は前期比+7%増の 105.9 万台、売上高は、前期比+23%増の 3 兆 8,268 億円、当期純利益は前期比+75%増の 1,428 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を行い、2030 年までを 3 つのフェーズに分けて HEV、PHEV 及び BEV の研究開発、設備投資を行うことを表明している。

#### <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。

## 企業理念

PURPOSE: 前向きに今日を生きる人の輪を広げる

PROMISE: いきいきとする体験をお届けする  
人の頭、身体、心を活性化する  
コミュニティと共に

VALUES: ひと中心 / 飽くなき挑戦 / おもてなしの心

## 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 VISION<sup>16</sup>

### <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

<sup>16</sup> マツダ 統合報告書 2023

[https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2023j\\_all.pdf](https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2023j_all.pdf)

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。



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。

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

**表 1 2030 年に向けてのマツダ経営基本方針<sup>17</sup>**

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 年までが設定されており、「電動化に向けた開発強化」が挙げられている。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ている。第 1 フェーズは、LARGE 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と評価できる。

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予定である。

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。

フェーズ	テーマ	具体的取り組み
第 1 フェーズ	電動化時代に向けた開発強化	既存の技術資産であるマルチ電動化技術のフル活用  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
第 2 フェーズ	電動化へのトランジション	燃費向上による CO2 削減を目指し、「新しいハイブリッドシステム」を導入

<sup>17</sup> マツダウェブサイト <https://www.mazda.com/ja/about/mid-term/>



		グローバルに BEV の導入を開始  電動駆動の基幹ユニット領域で協業し、次世代に向けた競争力のある電駆ユニットの創出
第3フェーズ	バッテリーEV 本格導入	BEV 専用車の本格導入を進める  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

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<sup>18</sup>

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%へと修正している。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。



図4：マツダの重点課題（マテリアリティ）<sup>19</sup>

<sup>18</sup> 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/>

<sup>19</sup> マツダ サステナビリティレポート2023



## <気候変動への対応>

2021年度の日本のCO2排出量は10.64億トンであり、うち運輸部門からの排出は1.85億トン17.4%を占めている。運輸部門のCO2排出量のうち86.8%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。

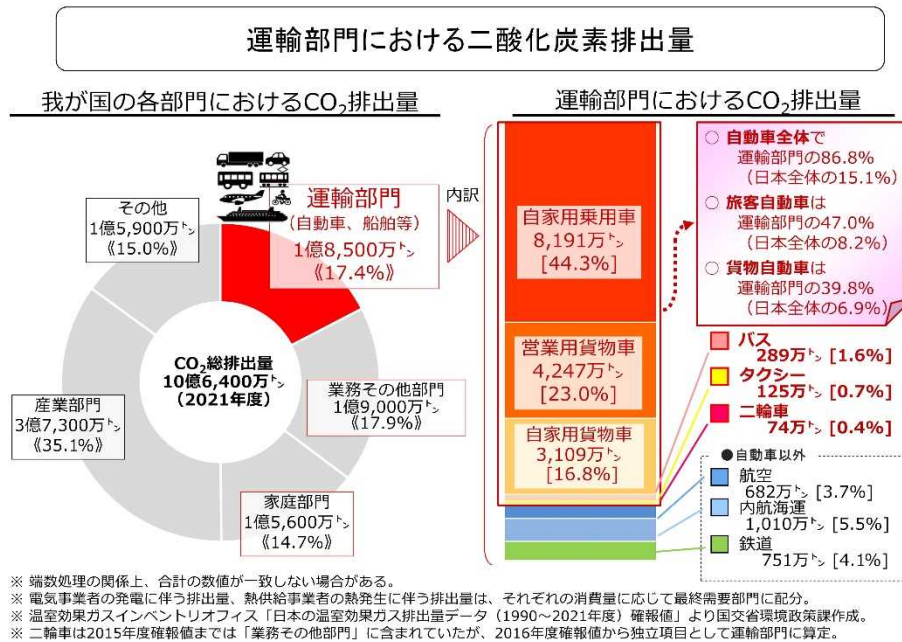


図5 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量 (2021年度)<sup>20</sup>

自動車メーカーであるマツダも、自動車におけるCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量の約75%を占める国内の自社工場と事業所CO<sub>2</sub>排出量に関して「2030年度CO<sub>2</sub>排出量2013年度比69%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。

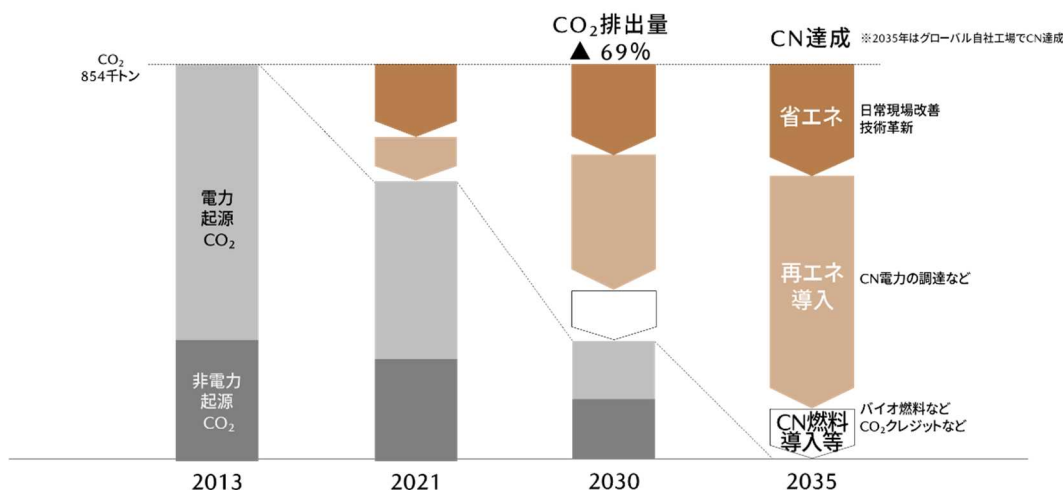


図6: マツダ単体におけるカーボンニュートラル実現に向けたロードマップ<sup>21</sup>

[https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/sustainability/download/2023/2023j\\_all.pdf](https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/sustainability/download/2023/2023j_all.pdf)

<sup>20</sup> 国土交通省ウェブサイト [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_tk\\_000007.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

<sup>21</sup> マツダ ニュースリリース <https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2023/202312/231214a.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、設備更新のタイミングでアンモニア専焼の設備に変更することや、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する予定である。なお、アンモニア専焼に用いるアンモニア燃料に関するサプライチェーンの構築について、輸送のための港湾インフラの整備を、本社工場が所在する広島県の隣県である愛媛県今治市の波方ターミナルにおいて、「波方ターミナルを拠点とした燃料アンモニア導入・利活用協議会」に加入して進めている。

「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である。

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。

**温室効果ガス排出量（マーケットベース）：グローバル\*1 \*2 \*8**

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
Scope1 (直接排出)*3		137	122	97	97	113
Scope2 (間接排出)*4	千t-	913	862	736	739	754
Scope3 (その他間接排出)*5*6	CO <sub>2</sub> e	37,027	36,336	31,603	29,797	30,522
合 計		38,077	37,320	32,436	30,633	31,389

対象範囲 マツダ(株)ならびに国内の連結子会社22社/持分法適用会社8社および海外の連結子会社14社\*7/持分法適用会社3社

\*1 マーケットベース：国内は環境省「温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」に基づく排出係数を使用。海外の会社の購入電力は、IEA (International Energy Agency) 発行の「IEA Emission factors 2019」の国別排出係数を使用。

\*2 連結子会社と持分法適用会社の数値に関しては、当社の株式保有に比例して算出。

\*3 Scope1：燃料の使用や工業プロセスにおける排出量などの直接排出。

\*4 Scope2：購入した熱・電力の使用に伴う排出（エネルギー起源の間接排出）。

\*5 Scope3：Scope1,2を除く、その他の間接排出。

\*6 環境省「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン」をベースにマツダ独自の計算方法で算出。

\*7 2018年度:15社、2019年度:14社、2020年度:15社、2021年度:16社、2022年度:14社

\*8 2022年度より算定方法を日本自動車工業会（カーボンニュートラル行動計画）の基準に基づく排出係数から、「温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」に基づく排出係数に見直しのため再計算。従来の算定結果については、マツダサステナビリティレポート2023 (P111) 参照

<https://www.mazda.com/ja/sustainability/report/>

図 7：マツダグループにおける温室効果ガス排出量<sup>22</sup>

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 メーカーのうち約 75% をカバーしている。マツダでは自社の CO<sub>2</sub> 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、CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 排出量の把握を推進している。サプライヤーと共に CO<sub>2</sub> 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 70 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> を考慮に入れると、ライフサイクル CO<sub>2</sub> 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。

<sup>22</sup> マツダ 統合報告書 2023 [https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2023j\\_all.pdf](https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2023j_all.pdf)

## <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」を設置している。CSR 経営戦略委員会は、通常上期/下期の年 2 回開催され、経営会議のメンバーである常務以上の執行役員が参加し、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、CSR 経営戦略委員会の下に「CSR 戦略コアチーム」を有し、人権方針の策定や、TCFD における物理リスク領域の開示内容の拡充等のサステナビリティに関する課題について、関連部門から選出されたメンバーにより検討を行っている。

社内各部門は、上記 CSR 経営戦略委員会での決定事項を理解した上で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

(2023年3月31日時点)

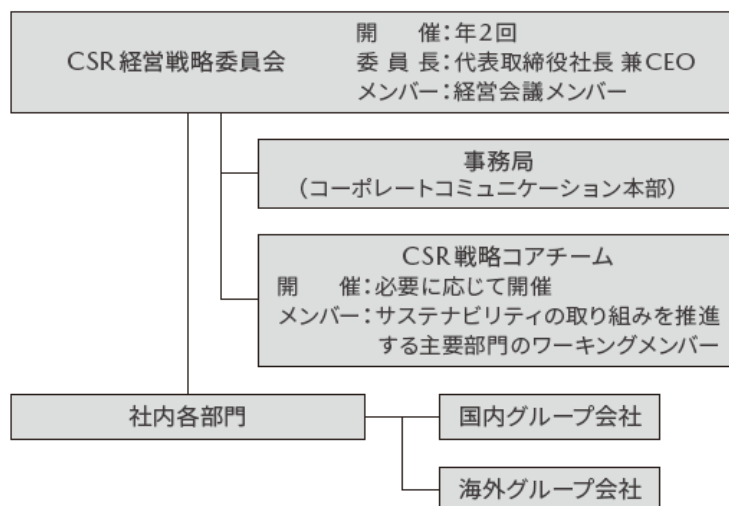


図 8：マツダのサステナビリティ推進体制<sup>23</sup>

## <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リスクと機会へのライフサイクルアセスメント（LCA）視点での対応戦略、取り組みに必要な投資や経費、対応スケジュールなどを立案・推進してきた。

2023 年 4 月には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。上記専門チームはこの部署のリ

<sup>23</sup> マツダ 統合報告書 2023 [https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2023j\\_all.pdf](https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2023j_all.pdf)

ードの下、それぞれの専門領域にて、戦略立案と共にこれまで立案された戦略に基づいた計画を実行に移している。また、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。

これらの戦略は、代表取締役社長も出席する経営会議や取締役会で報告・審議される。また、気候変動を含むサステナビリティを巡る課題への対応については、取締役会へ適時・適切に報告される。

### カーボンニュートラル推進のマネジメント体制

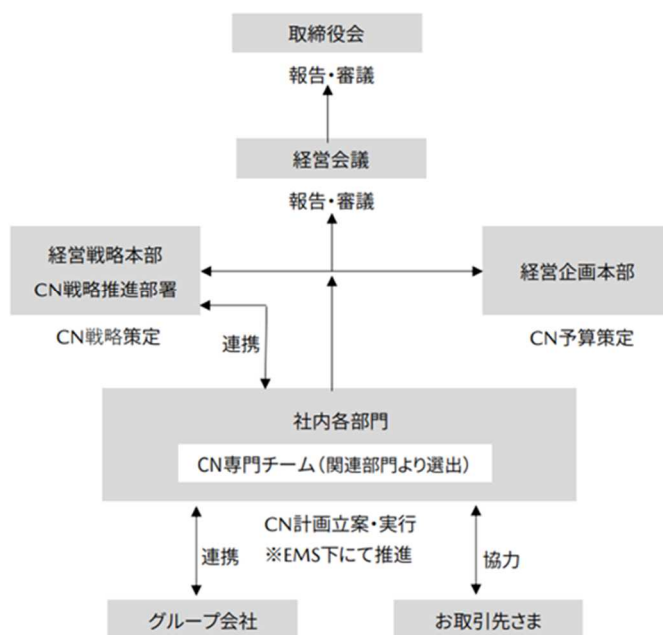


図9：マツダのカーボンニュートラル推進体制<sup>24</sup>

<sup>24</sup> マツダ ニュースリリース <https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/sustainability/download/disclosure/tcfd.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69%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30%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<sup>25</sup>」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。JCR は、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」という取組みと、マツダの気候変動への対応における取組みが整合していると判断している。

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 IEA<sup>26</sup> 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。

マツダにおいては、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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 排出量を 2013 年度比 69%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。

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排出している CO<sub>2</sub> の量に鑑みて、自社を含めた自動車産業の CO<sub>2</sub> 排出削減が、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

<sup>25</sup> 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>

<sup>26</sup> IEA：International Energy Agency, 国際エネルギー機関

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69%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<sup>27</sup>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。

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	SASBコード <sup>*)</sup>	SDGs 目標	SDGsターゲット	
「地球」	2050年カーボンニュートラルへの挑戦	<ul style="list-style-type: none"> <li>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<sub>2</sub>排出削減</li> <li>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</li> <li>2035年グローバル自社工場でのカーボンニュートラル(以下、CN)実現に向けた取り組み</li> </ul> 【目標】 <ul style="list-style-type: none"> <li>2050年にサプライチェーン全体でのCN実現</li> <li>2035年にグローバル自社工場でのCN実現</li> </ul>	燃費と使用段階の排出量 TR-AU-410a.3	  	3.9 環境汚染による死亡と疾病の件数を減らす 7.2 再生可能エネルギーの割合を増やす 7.3 エネルギー効率の改善率を増やす 7.4 国際協力によりクリーンエネルギーの研究・技術へのアクセスを促進する 9.4 資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大により持続可能性を向上させる 11.6 大気や廃棄物を管理し、都市の環境への悪影響を減らす 12.5 廃棄物の発生を減らす 13.2 気候変動対策を政策、戦略及び計画に盛り込む	
	資源循環	資源需要、廃棄物量の増加 水資源問題 (サーキュラー・エコノミー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>新車のリサイクル性の向上</li> <li>工場での3R(リデュース、リユース、リサイクル)の取り組み、グローバルでゼロエミッション・資源再生の拡大</li> </ul> 【目標】 <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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<sup>*)</sup>で実現</li> </ul>	原材料効率とリサイクル TR-AU-440b.1 TR-AU-440b.2 TR-AU-440b.3	  	6.3 様々な手段により水質を改善する 9.4 資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大により持続可能性を向上させる 12.4 化学物質や廃棄物の適正管理により大気、水、土壌への排出を減らす 12.5 廃棄物の発生を減らす
「人」	心と身体の活性化	精神的・社会的な健康への価値観の変化	—	 	3 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する 9.1 経済発展と福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する	
	人的資本の強化	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&インクルージョン)	<ul style="list-style-type: none"> <li>従業員の多様性を尊重すると同時に従業員一人ひとりが個性を発揮しながら、力を合わせて会社や社会に貢献する企業風土の醸成</li> <li>多様な価値観やライフスタイルを持つ社員が、プライベートと会社生活を両立させ活躍できるよう、ワークライフバランスを促進・充実</li> </ul> 【目標】 <ul style="list-style-type: none"> <li>2025年度までに女性管理職数100人とする(2014年度比約4倍)</li> <li>2025年度までに男性育児休職者数80人/年とする(2020年度比約2倍)</li> </ul>	労働慣行 TR-AU-310a.1 TR-AU-310a.2	 	5.1 女性に対する差別をなくす 5.5 政治、経済、公共分野での意思決定において、女性の参画と平等なリーダーシップの機会を確保する 8.4 持続可能な消費と生産に関する10年計画枠組み(Sustainable Consumption and Production)に従い、経済成長と環境悪化を分断する 8.5 雇用と働きがいのある仕事、同一労働同一賃金を達成する
「社会」	安全・安心なクルマ社会の実現	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 交通死亡事故	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	製品の安全性 TR-AU-250a.1		3.6 道路交通事故死者数を半減させる
	心豊かに生活できる仕組みの創造	人口減少、少子高齢化、都市部への人口集中 都市部での渋滞や混雑、地方での交通空白地帯の拡大(MaaS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>コネクティビティ技術を活用した乗り合いサービスの実証実験</li> </ul>	—	 	9.1 経済発展と福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する 11.2 交通の安全性改善により、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する 11.6 大気や廃棄物を管理し、都市の環境への悪影響を減らす 11.8 都市部、都市周辺部、農村部間の良好なつながりを実現する
「地球」「人」「社会」共通	品質向上	品質問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>企画から製造まで一貫貫した品質のつくり込み</li> <li>市場問題の早期把握・早期解決</li> <li>お客さまとの特別な絆の構築～お客さまの笑顔のために考え、行動できる人づくり～</li> </ul>	製品の安全性 TR-AU-250a.2 TR-AU-250a.3		9.1 経済発展と福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する
	「人と共に創る」仲間づくり	100年に一度の変革期(CASE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業間連携:次世代車載通信機技術仕様を共同開発</li> <li>産学官連携:ひろしま"Your Green Fuel"プロジェクト</li> </ul>	—		8.2 高いレベルの経済生産性を達成する 8.10 銀行取引・保険・金融サービスへのアクセスを促進・拡大する 17.16 持続可能な開発のためのグローバル・パートナーシップを強化する 17.17 効果的な公的・市民・市民社会のパートナーシップを推進する

図 10: マツダの重点課題（マテリアリティ）<sup>28</sup>

<sup>27</sup> 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](https://www.jama.or.jp/operation/ecology/carbon_neutral_scenario/PDF/Transitioning_to_CN_by_2050A_Scenario_Based_Analysis_JP.pdf)

<sup>28</sup> マツダ 統合報告書 2023 [https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2023j\\_all.pdf](https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2023j_all.pdf)

### 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。

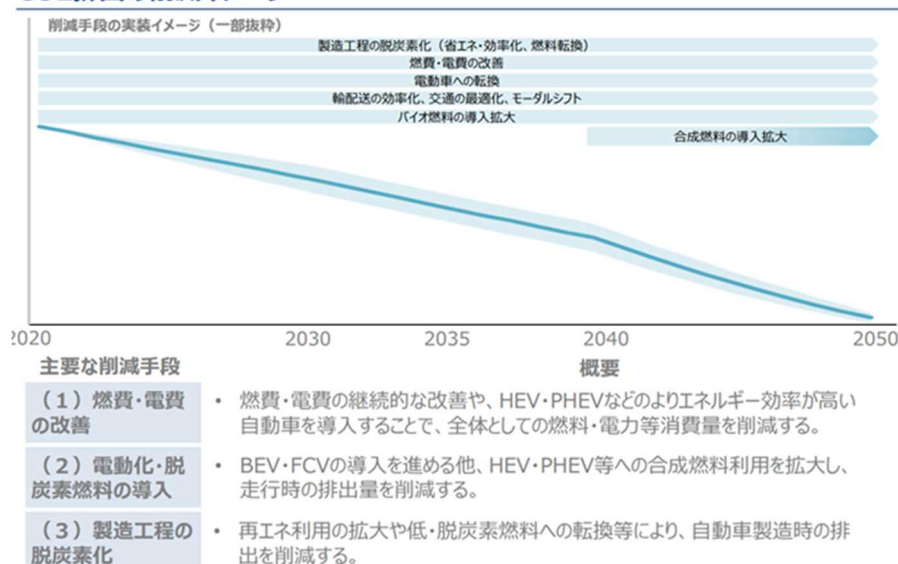
(1)定量的に測定可能で、対象は Scope1、2 をカバーしている。(Scope3 が実現可能な範囲で目標設定されていることが望ましい)

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

マツダが公表している 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 69%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」を上回っているほか、Science Based Target の 1.5°C水準と同等の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、その中の施策である石炭・バイオマス混焼をアンモニア専焼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



※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。

	目標年度	目標	FCV	EV	PHEV	HEV	ICE
日本	2030	HV : 30~40% EV・PHV : 20~30% FCV : ~3%	~3%	20-30%		30~40%	30~50%
	2035	電動車(EV/PHV/FCV/HV) 100%	100%				対象外
EU	2035	EV・FCV : 100% (注) ただし、中間レビュー等の規定あり	100%	対象外			
米国 カリフォルニア州	2030	EV・PHV・FCV : 50%	50%			50%	
	2035	EV・PHV・FCV : 100%	100%				
中国	2025	EV・PHV・FCV : 20%	20%				
	2035	HEV50% EV・PHV・FCV : 50% (注) 自動車エンジニア協会発表	50%			50%	対象外
英国	2030	ガソリン車 : 販売禁止 EV : 50~70%		50-70%			対象外
	2035	EV・FCV : 100%	100%		対象外		
フランス	2040	内燃機関車 : 販売禁止	100%		対象外		
ドイツ	2030	EV : ストック1500万台		ストック 1500万			

図 11 : 自動車分野のトランジション・ロードマップ<sup>29</sup>



図 12 : 電力分野のトランジション・ロードマップ<sup>30</sup>

### (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。

<sup>29</sup> 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\\_finance\\_roadmap\\_automotive\\_jpn.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/transition/transition_finance_roadmap_automotive_jpn.pdf)  
<sup>30</sup> 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\\_finance\\_roadmap\\_automotive\\_jpn.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/transition/transition_finance_roadmap_automotive_jpn.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<sup>31</sup>。

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る。投資予測については、見通しに大きな変更があった場合、可能な範囲で適宜開示に努めることを確認している。

既存資産による利益の最大化と電動化事業への投資

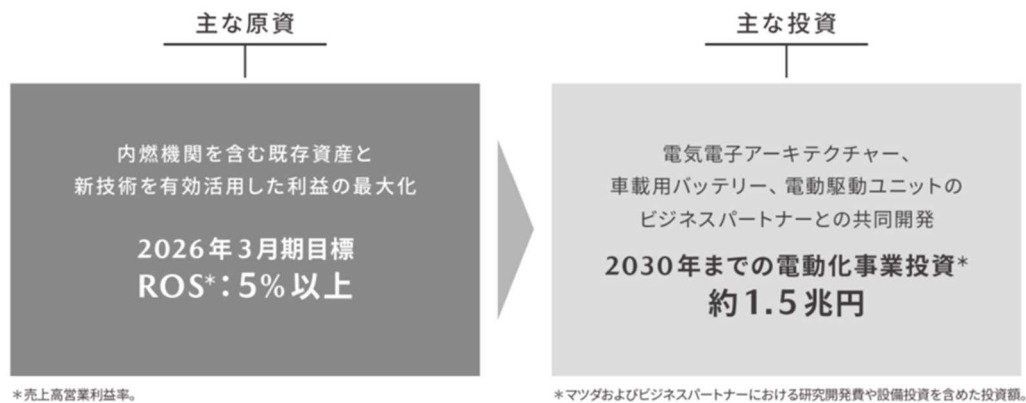


図13：マツダの電動化に向けた投資計画<sup>32</sup>

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。なお、マツダが属する日本自動車工業会は、経済産業分野におけるトランジション・ファイナンス推進のためのロードマップ策定検討会において、「中小零細を含め、だれ一人取り残さず未来につながるカーボンニュートラルの道を選ぶ<sup>33</sup>」と説明を行っている。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

<sup>31</sup> マツダ サステナビリティレポート 2023

[https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/sustainability/download/2023/2023j\\_all.pdf](https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/sustainability/download/2023/2023j_all.pdf)

<sup>32</sup> マツダ 個人投資家向け会社説明会資料

<https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/individual/files/20231127.pdf>

<sup>33</sup> 経済産業省経済産業分野におけるトランジション・ファイナンス推進のためのロードマップ策定検討会内資料

[https://www.meti.go.jp/shingikai/energy\\_environment/transition\\_finance\\_suishin/pdf/009\\_05\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/energy_environment/transition_finance_suishin/pdf/009_05_00.pdf)

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。

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、本社レベルのリスクについては本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、その旨レポートング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。

一方、電力分野について、マツダが使用している電気の 8 割超及び蒸気の供給は、現在、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アンモニア専焼に変更することが予定・検討されている。

燃料アンモニアについては、腐食性や毒性が高く取り扱いに厳重な注意を要するが、発電所におけるアンモニアの取扱い方法等についても検討を重ねた結果、マツダにおいて導入を決めたことを JCR では確認をしている。ただし、アンモニア専焼ガスタービンについては現在実証研究中であり、今後導入される技術であるため、引き続き、発電所における取り扱いによって環境・社会に対するネガティブな影響を及ぼすか否かについては注視する必要がある。

したがって、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)

#### 1. 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。

#### 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。

当社により発行されるボンドの発行総額と同額が新規ファイナンスまたはリファイナンスとして、新規または既存の適格事業へ充当されます。なお、既存事業への充当の場合は、ボンドの発行から遡って3年以内の実施、または適格性が確認されたものとします。(中略)

### <適格事業>

#### 1. Well-to-Wheel 視点でクルマの CO<sub>2</sub> 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"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>
	2) マルチソリューション による CO <sub>2</sub> 排出量の削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>● PHEV およびハイブリッド車 (以下、「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</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>

#### <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"> <li>● 本社工場内発電設備の石炭からアンモニア専焼へ燃料転換を含む発電設備の CO<sub>2</sub> 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費および設備投資</li> <li>● 太陽光発電等の再生可能エネルギー発電への投資</li> </ul>
	4) 再生可能エネルギーの 調達	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>

		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CO<sub>2</sub>排出量を2013年度比で69%削減する目標に資する以下の投資</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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)</li> <li>● 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)</li> <li>● 技術革新(塗装吹付塗着効率の向上、熱処理炉の低温化等)</li> </ul>

<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CO<sub>2</sub>排出量を2013年度比で69%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"> <li>● 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）</li> <li>● 「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）</li> </ul>

<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・子供・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 EV・PHEV 比率 20~30%という目標を掲げている。

マツダは BEV 用の「e-SKYACTIV EV」を用いた BEV 車種を 1 車種（MX-30）導入している。BEV については、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。また、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予定である。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、及び 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、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、それら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 11 年以上ぶりに用いた 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る。

また、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<sup>34</sup>。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予定である。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、本社工場内発電設備の石炭からアンモニア専焼へ燃料転換を含む発電設備のCO<sub>2</sub>ゼロエミッション化と、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。

本適格クライテリアは、本社工場内の石炭・バイオマス混焼の発電設備をアンモニア専焼の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。

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年以降にアンモニア専焼ガスタービン発電へのリプレースを計画・公表している。なお、アンモニアについては、毒性を有しており劇物指定がされている物質であることから、その取扱いについてはマニュアルを定め、しっかりと運用を行っていく必要があるほか、脱硝装置により窒素を取り除くような設備である必要がある。また、アンモニアは、現在は80%程度の国内自給率であるが、今後需要が増大するにしたがって、海外からの輸入を行う必要が出てくるため、受け入れ港湾のインフラ整備が必要である。

マツダにおいては、発電所を保有しているMCMエネルギーサービスの共同出資者である三菱商事株式会社や四国電力株式会社等と愛媛県今治市波方にアンモニアに関するターミナルを作る協定を2023年に締結しており、燃料輸入に関する取り組みを進めているほか、アンモニア取扱いに関する人材育成にも取り組む予定である。使用するアンモニアについては水素基本戦略その他政府が定めた基準に則り、低炭素なアンモニアの導入を検討している。

<sup>34</sup> 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](https://www.meti.go.jp/shingikai/energy_environment/bio_nenryo/pdf/006_03_00.pdf)

マツダが導入を予定するアンモニア専焼ガスタービンエンジンは、国内重電各社において 2025 年以降に中・大型の専焼ガスタービンエンジンの実用化を目指して技術開発が進められている。

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、2021 年 10 月に閣議決定された第 6 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%削減、更に 50%の高みを目指して挑戦を続ける新たな削減目標の実現に向け、再生可能エネルギーの分野においては、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、再エネの主力電源化を徹底し、再エネに最優先の原則で取り組み、国民負担の抑制と地域との共生を図りながら最大限の導入を促すとしている。同計画において、再生可能エネルギーは 2030 年度の主力電源として位置付けられており、再生可能エネルギーの中で太陽光発電は最も大きな発電割合を占めている。

		(2019年 ⇒ 現行目標)	2030年ミックス (野心的な見通し)
<b>省エネ</b>		(1,655万kl ⇒ 5,030万kl)	<b>6,200万kl</b>
最終エネルギー消費（省エネ前）		(35,000万kl ⇒ 37,700万kl)	35,000万kl
<b>電源構成</b>  発電電力量: 10,650億kWh ⇒ 約9,340 億kWh程度	<b>再エネ</b>	(18% ⇒ 22~24%)	<b>36~38%*</b>
	<b>水素・アンモニア</b>	(0% ⇒ 0%)	<b>1%</b>
	<b>原子力</b>	(6% ⇒ 20~22%)	<b>20~22%</b>
	<b>LNG</b>	(37% ⇒ 27%)	<b>20%</b>
	<b>石炭</b>	(32% ⇒ 26%)	<b>19%</b>
	<b>石油等</b>	(7% ⇒ 3%)	<b>2%</b>

※現在取り組んでいる再生可能エネルギーの研究開発の成果の活用・実装が進んだ場合には、38%以上の高みを目指す。

太陽光 6.7% ⇒ 7.0%  
 風力 0.7% ⇒ 1.7%  
 地熱 0.3% ⇒ 1.0~1.1%  
 水力 7.8% ⇒ 8.8~9.2%  
 バイオマス 2.6% ⇒ 3.7~4.6%

（再エネの内訳）  
 太陽光 14~16%  
 風力 5%  
 地熱 1%  
 水力 11%  
 バイオマス 5%

図 14：第 6 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）は、2020 年度時点で全体の発電量の約 19.8%、そのうち 7.9%が太陽光発電設備によって賄われており、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一、世界第 3 位の累積導入量となっている。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受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<sup>35</sup>、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 69%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

---

<sup>35</sup> マツダ ニュースリリース <https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2023/202303/230327a.pdf>

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、本資金用途は、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。

## 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、「ソーシャルポンド原則」、「ソーシャルローン原則」、「ソーシャルポンドガイドライン」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><b>セーフティ・サポートカー（サポカー）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○被害軽減(自動)ブレーキを搭載した自動車</li> <li>○運転者全般に推奨</li> </ul>		<p><b>サポカー-S ワイド</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○被害軽減(自動)ブレーキ(対歩行者)</li> <li>○ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ※1</li> <li>○車線逸脱警報 ※2</li> <li>○先進ライト ※3</li> </ul>
	<p><b>セーフティ・サポートカー-S（サポカー-S）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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）</li> </ul>		<p><b>サポカー-S ベーシック+</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○被害軽減(自動)ブレーキ(対車両)</li> <li>○ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ※1</li> </ul>
			<p><b>サポカー-S ベーシック</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○低速被害軽減(自動)ブレーキ(対車両) ※4</li> <li>○ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ※1</li> </ul>

図 15：サポカー-S の種類について<sup>36</sup>

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

<sup>36</sup> 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。

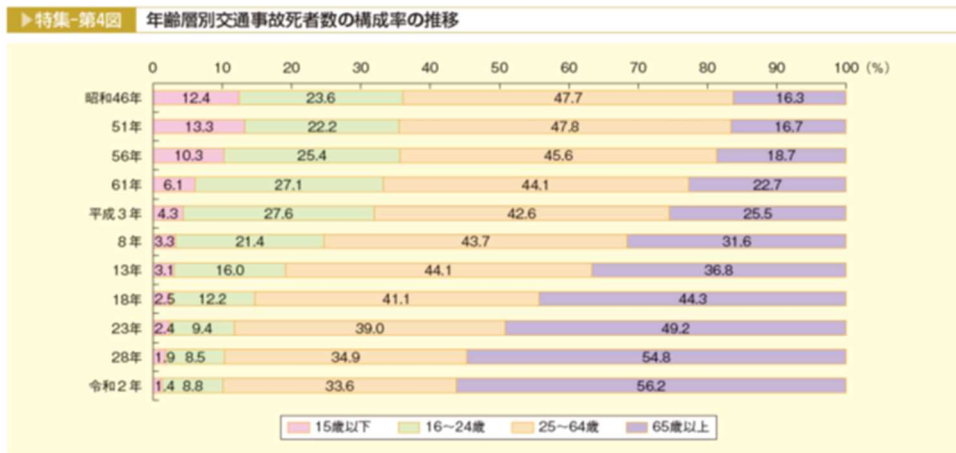
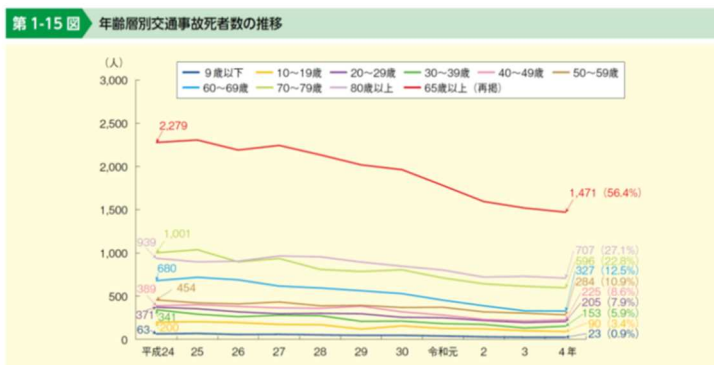
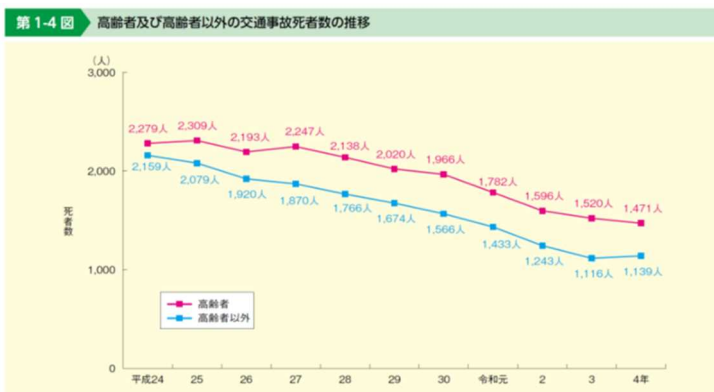


図 16 : 年齢層別交通事故者数推移<sup>37)</sup>

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1,471人であり、その占める割合は、56.4%と依然として高い。

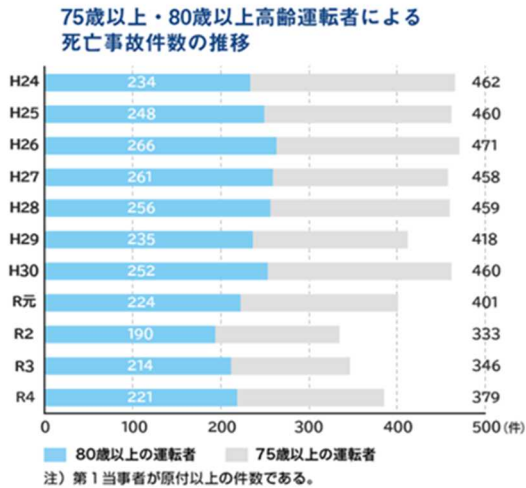


<sup>37)</sup> 令和3年度交通安全白書 [https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r03kou\\_haku/pdf/gaiyo.pdf](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r03kou_haku/pdf/gaiyo.pdf)

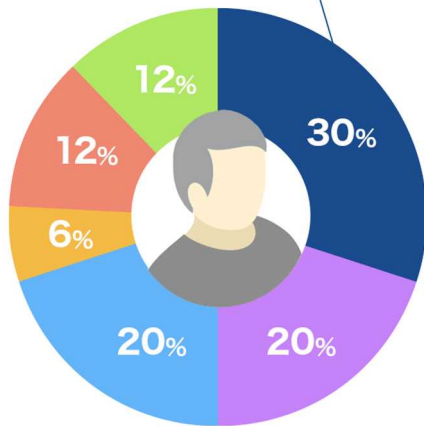


図 17：高齢者の交通死亡事故件数の推移<sup>38</sup>

また、高齢運転者の死亡事故原因の最多は操作不適が3割を占めており、中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くなっている。75歳未満の運転者では、操作不適による事故割合は13%と75歳以上高齢運転者の半分以下となっている。したがって、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。

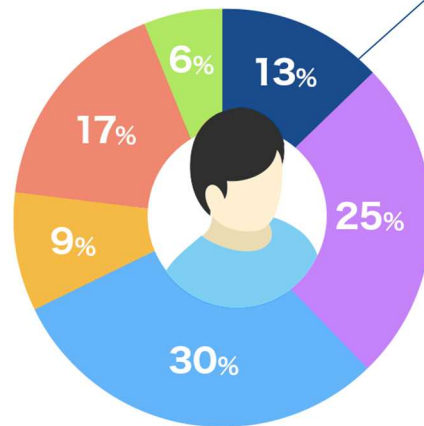


このうち、  
ハンドル操作不適 14.6%  
ブレーキとアクセルの踏み間違い 7.7%



75歳以上高齢運転者

このうち、  
ハンドル操作不適 8.1%  
ブレーキとアクセルの踏み間違い 1.1%



75歳未満の運転者

■操作不適 ■内在的前方不注意 (漫然運転等)

■安全不確認 ■判断の誤り ■外在的前方不注意 (脇見等) ■調査不能

令和4年警察白書を基に作成

図 18：死亡事故要因 (2022年)<sup>39</sup>

<sup>38</sup> 令和5年度交通安全白書 [https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r05kou\\_haku/pdf/zenbun/1-1-1-2.pdf](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r05kou_haku/pdf/zenbun/1-1-1-2.pdf)

<sup>39</sup> 経済産業省サポカーサイト <https://www.safety-support-car.go.jp/>

### 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。

### 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。



#### 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、大気の状態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

## 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 69%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 年を用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

### 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（資金用途特定型）

##### (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 コミュニケーション統括部
- ・経営戦略本部 事業構造戦略部
- ・経営企画本部 計画管理部
- ・財務本部 経理部
- ・財務本部 資金部

##### 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「調達資金の用途」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CSR経営戦略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コミュニケーション統括部と資金調達を行う財務本部資金部が、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、経営戦略本部事業構造戦略部が中期経営計画を策定、経営企画本部計画管理部が予算化する。

上記を踏まえた資金調達計画(社債及び借入金)は財務本部資金部が策定し、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財務本部経理部による充当状況を踏まえて財務本部資金部が行う。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。

## 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予定の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。

### 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（資金用途特定型）

##### (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 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 CN 燃料の開発に関する研究開発状況

## 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 排出量の削減量 (t-CO2)
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利用率 再生可能エネルギー消費量 (MWh)
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 CO2 排出量の削減量 (t-CO2)

## 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ニング

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トニング、ソーシャル適格事業の社会的便益に関するレポートニングとして、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することを予定している。

グリーン/トランジション適格事業に関するレポートニングについて、BEV や PHEV 等といった車種の研究開発やアンモニア専焼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ニ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。また、社会的便益に関するレポートニングは、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ニング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、全ての人々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、前述の通り、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、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。

## 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 (2021 年版)」、「グリーンローン原則 (2023 年版)」、「ソーシャルボンド原則 (2023 年版)」、「ソーシャルローン原則 (2023 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 (2023 年版)」、「サステナビリティ・リンク・ローン原則 (2023 年版)」、「グリーンボンドガイドライン (2022 年版)」、「グリーンローンガイドライン (2022 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 (2022 年版)」及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン (2022 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。

【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)	SU5 (F)
	gs2(F)	SU 2(F)	SU 2(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU5 (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 69%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な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。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 30%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。



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「CSR 経営戦略委員会」を設置し、検討を行っている。また、CSR 経営戦略委員会の下に「CSR 戦略コアチーム」を有し、各課題について検討を行い、CSR 戦略委員会の審議・検討を補完している。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。

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)

	2020 年度	2021 年度	2022 年度
BEV 販売台数	13	12	8

マツダは、現在も BEV を販売しているものの、BEV 対応車種が少なく、加えて BEV の競争状況も激しくなっている中で、販売台数は伸び悩んでいる。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。

2022 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 1%に満たない。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、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大幅な追加的施策が必要である。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-CO<sub>2</sub>e）である。

（単位：千t-CO<sub>2</sub>e）

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
温室効果ガス排出量	845	715	722	744

※2019年度から2021年度までの実績は、国内製造4拠点及び海外製造6社

※CO<sub>2</sub>eとは、CO<sub>2</sub>及びCO<sub>2</sub>以外の温室効果ガス排出量についてCO<sub>2</sub>に換算して計算した排出量のことである（CO<sub>2</sub> 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。

2022年度の温室効果ガス排出量と、コロナウイルスの世界的流行前の2019年度とを比較すると、約100千（約10万トン）t-CO<sub>2</sub>の削減となっている。マツダでは、前述の通り「省エネ」「再エネ電力の導入」「CN燃料等の導入」によってCO<sub>2</sub>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アンモニア専焼などのゼロエミッション火力等に置き換えることが必要となる。現状、アンモニア専焼ガスタービン発電は実証段階であって商用段階ではないものの、国内重電各社は2030年までに商用規模のアンモニア専焼ガスタービンの開発を見込んでいる。しかし、今後の計画の進捗によっては、開発が後ろに倒れる可能性もあり、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は高い目標といえる。

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の2030年度におけるグローバルのBEV販売比率25%以上は、経済産業省が策定を行った「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」にて記載されている、EV・PHEVに関する2030年度の数値目標（20~30%）と整合的であるとJCRでは評価している。また、同技術ロードマップでは、2035年に電動車（BEV/PHV/FCV/HV）比率を100%とするという目標を設定しているが、マツダでは2030年時点で電動車比率を100%にする目標を立てており、その点においても野心的である。

また、国内の同業他社との比較においても、Scope3のカテゴリー11（製品の使用段階におけるCO<sub>2</sub>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色ない目標設定を行っている点、また、Scope3カテゴリー1（購入した製品におけるCO<sub>2</sub>排出）の観点において、サプライヤーのCO<sub>2</sub>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。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、前述のアンモニア専焼実用化が2030年以降であることなど、検討する課題は引き続き多い。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5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、2023年3月期のグローバル販売台数は前期比▲11%減の年間111.0万台、連結出荷台数は前期比+7%増の105.9万台、売上高は前期比+23%増の3兆8,268億円である。

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、他社と比較して遜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69%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

#### 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。

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 等及び SLBP 等に適合していることを確認した。

(担当) 梶原 敦子・梶原 康佑

## 本評価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及びクライメート・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。また、同様に、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及び 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。

### 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. 信用格付業にかかるとの関係

JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価を付与し提供する行為は、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とは異なります。

### 4. 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。

### 5. JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価上の第三者性

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、結果的正確性、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及び JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価は、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）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及び JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価は 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及び JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価は、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及び JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価のデータを含め、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グリーン/トランジション・ファイナンスの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。

## ■サステナビリティ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の定める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

<参考資料>

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との整合性確認シート

2024年1月26日

株式会社日本格付研究所

評価対象企業：マツダ株式会社

以下は、金融庁・経済産業省・環境省が公表したクライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針で推奨される事項についての、本件の適合状況を確認したものである。

同基本指針では、文末表現として「べきである」、「望ましい」、「考えられる」又は「可能である」の三種類の表現を用いているが、それぞれについては以下のような定義の元で使用している。

- － 「べきである」と表記した項目は、トランジションと称する金融商品が、備えることを期待する基本的な事項である。
- － 「望ましい」と表記した項目は、トランジションと称する金融商品が、満たしていなくても問題はないと考えられるが、本基本指針としては採用することを推奨する事項である。
- － 「考えられる」又は「可能である」と表記した項目は、トランジションと称する金融商品が、満たしていなくとも問題はないと考えられる

**要素1：資金調達者のクライメート・トランジション戦略とガバナンス**

a) トランジション・ファイナンスを活用した資金調達は、トランジション戦略の実現または実現への動機付けを目的とすべきである。トランジション戦略はパリ協定の目標に整合した長期目標、短中期目標、脱炭素化に向けた開示、戦略的な計画を組み込むべきである。

適合状況：○

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年にマツダのCO2排出量を2013年度比69%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。

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。

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。

また、マツダでは、自動車の使用段階におけるCO2排出量の削減について、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 30%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。以上から本フレームワークで設定された資金使途は、マツダの上記戦略に基づくものであり、マツダの長期的戦略の実現に資する事業を対象としている。

また、2050 年カーボンニュートラルを目指して、設定された「マツダ単体で 2030 年に 2013 年度比 CO2 排出量 69%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」を上回っているほか、Science Based Target の 1.5℃水準と整合的な削減目標である。また、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いる。加えて、石炭・バイオマス混焼をアンモニア専焼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。

b) トランジション戦略には、想定される気候関連のリスクと機会に対応するとともに、パリ協定の実現に寄与する形で事業変革をする意図が明確に含まれるべきである。

なお、事業変革としては、炭素、温室 効果ガスの大幅な削減を達成する燃料転換や革新的技術の導入、製造プロセスや製品の改善・変更、新しい分野の製品やサービスの開発、提供等、既存のビジネスの延長にとどまらず、様々な観点からの変革が**考えられる**。

適合状況：○

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 IEA 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 BEV を含めた電動化戦略や、石炭・バイオマス混焼からアンモニア専焼へのリプレイスを含めた 2050 年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など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。

c) トランジション戦略の実行では、事業変革による雇用や商品・サービスの安定供給など気候変動以外の環境及び社会に対して影響を及ぼす場合も想定される。その場合、資金調達者は、事業変革の気候変動以外の環境及び社会への寄与も考慮することが**望ましい**。

適合状況：○

マツダのトランジション戦略の実行に伴って、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。なお、マツダが属する日本自動車工業会は、経済産業分野におけるトランジション・ファイナンス推進のためのロードマップ策定検討会において、「中小零細を含め、だれ一人取り残さず未来につ

ながるカーボンニュートラルの道を選ぶ」と説明を行っている。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。

マツダでは、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を目標として、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、オンド、広島アルミニウム工業、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弁会社を設立している。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。

d) トランジション戦略の構築に当たっては、気候変動関連のシナリオを参照すべきである。なお、トランジションへの経路は資金調達者のセクター（業種）ごと、また事業地域ごとに考えなければならない。また、一般的に資金調達者は、トランジションの経路を考えるに当たってそれぞれ異なる出発地点や経路にあると**考えられる**。

適合状況：○

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 IEA 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ている。

e) トランジション戦略・計画に関しては、その実効性に対して高い信頼性が必要である。したがって、中期経営計画等の経営戦略、事業計画と連動したトランジション戦略・計画が**望ましい**。

適合状況：○

マツダでは、中期経営計画アップデートおよび 2030 経営方針において、「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に挑戦」という目標を定め、BEV の目標比率もこの長期目標を踏まえて策定されている。電動化に関する投資計画は、この計画に基づいて計画されている。

f) トランジションは長期に亘る戦略・計画となるため、前提としていた外部環境等に大きな変化が生じた場合には、内容を変更・修正することが**考えられる**。

適合状況：○

マツダでは、トランジション戦略について、外部環境を踏まえて、柔軟に対応する方針である。その一例として、2030 年度のグローバル販売台数に占める BEV 比率の目標について、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%へと修正している。このようにマツダでは外部環境の変化

に応じて内容に変更・修正を加えている。

g) 資金調達者がトランジション戦略の構築に着手した段階では、本基本指針において「望ましい」及び「考えられる/可能である」と記載されている項目に関して将来的に実行することとし、その計画を示すことも選択肢として**考えられる**。

適合状況：○

本基本指針において「べきである」とされている事項はすべてその要件を満たしている。また、「望ましい」及び「考えられる/可能である」とされた事項については、ほぼ全ての項目についてその要件を満たしているか、将来的に実行が想定されている。

h) 資金調達は、トランジション戦略の実効性を担保するために、取締役会等による気候変動対応の監視、及び取組を評価・管理するための組織体制を構築す**べきである**。

適合状況：○

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リスクと機会へのライフサイクルアセスメント（LCA）視点での対応戦略、取り組みに必要な投資や経費、対応スケジュールなどを立案・推進してきた。

2023 年 4 月には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。上記専門チームはこの部署のリードの下、それぞれの専門領域にて、戦略立案と共にこれまで立案された戦略に基づいた計画を実行に移している。また、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。

これらの戦略は、代表取締役社長も出席する経営会議や取締役会で報告・審議される。また、気候変動を含むサステナビリティを巡る課題への対応については、取締役会へ適時・適切に報告される。

以上から、マツダではトランジション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。

i) トランジション戦略はファイナンスを必要とする企業自身による構築を基本とするが、一企業に留まらずサプライチェーンの温室効果ガス削減の取組に対するファイナンスであれば、当該取組全体又は

<p>その中核となる企業等の戦略を活用して、その中で自らの戦略を構築、説明することも<b>考えられる</b>。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>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に挑戦」という目標を掲げ、これはマツダのみならず、サプライチェーン全体を対象としている。</p>

<p>j) トランジション戦略は、統合報告書やサステナビリティレポート、法定書類、その他投資家向けの資料等（ウェブサイトでの開示を含む。）によって事前に開示す<b>べきである</b>。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>マツダのトランジション戦略は、ウェブサイト、または、サステナビリティ関連の報告書において公表されている。</p>

<p>k) トランジション戦略やその実行を担保するガバナンスに関する項目の開示方法は、気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）の最終報告書（TCFD 提言）などのフレームワークに整合した形で開示されることが<b>可能である</b>。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>マツダでは気候変動問題がもたらす影響に関して分析を行い、以下について開示が行われている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・TCFD に対する賛同</li> <li>・TCFD 提言に沿った情報開示(リスク・機会の認識、シナリオ分析など)</li> </ul>

<p>l) トランジション戦略の実行により、気候変動以外の環境および社会に影響が及ぶことが想定される場合には、資金供給者がその効果を適切に評価できるよう、対応の考え方も併せて説明し、戦略全体として、持続可能な開発目標（SDGs）の達成への寄与についても開示することが<b>望ましい</b>。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>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に挑戦という目標を設定して、中間目標を設定している。この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。なお、マツダが属する日本自動車工業会は、経済産業分野におけるトランジション・ファイナンス推進のためのロードマップ策定検討会において、「中小零細を含め、だれ一人取り残さず未来につながるカーボンニュートラルの道を選ぶ」と説明を行っている。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、</p>

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、オンド、広島アルミニウム工業、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。

m) トランジション戦略・計画は長期にわたるものとなること等により、戦略・計画の策定時に前提としていた外部環境の大きな変化等に伴い、トランジション戦略・計画を変更する必要性が生じることもあり得る。その際には、変更内容について、その理由とともに適時に開示すべきである。

適合状況：○

マツダでは、トランジション戦略について、外部環境を踏まえて、柔軟に対応する方針である。その一例として、2030年度のグローバル販売台数に占めるBEV比率の目標について、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%へと修正している。

n) ガバナンスに関しては、トランジション戦略の実行を監視、及び取組を評価管理するための組織体制に加え、構成する組織・経営者の具体的な役割や、審議内容が経営に反映されるプロセスについても開示することが望ましい。

適合状況：○

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リスクと機会へのライフサイクルアセスメント（LCA）視点での対応戦略、取り組みに必要な投資や経費、対応スケジュールなどを立案・推進してきた。

2023年4月には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。上記専門チームはこの部署のリードの下、それぞれの専門領域にて、戦略立案と共にこれまで立案された戦略に基づいた計画を実行に移している。また、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。

これらの戦略は、代表取締役社長も出席する経営会議や取締役会で報告・審議される。また、気候変動を含むサステナビリティを巡る課題への対応については、取締役会へ適時・適切に報告される。

以上から、マツダではトランジション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。

o) 資金調達者がトランジション戦略に関して客観的評価が必要と判断する場合には、外部機関によるレビュー、保証及び検証を活用することが**望ましい**。

適合状況：○  
日本格付研究所（JCR）によるレビュー等を想定している。

p) トランジション戦略に関しては、特に以下の事項に関してレビューを得ることが有用と**考えられる**。  
－ シナリオと短期・中期・長期目標（目標に関しては要素3を参照すること。）の整合性  
－ 資金調達者のトランジション戦略により目標が達成するとの信頼性  
－ トランジション戦略の管理プロセスとガバナンスの適切性

適合状況：○  
JCR は、上記三項目について確認し、本評価レポートを提供している。

## 要素 2：ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ（重要度）

a) トランジション戦略の実現において、対象となる取組は、現在及び将来において環境面で重要となる中核的な事業活動の変革に資する取組であるべきである。

適合状況：○  
マツダは、自社の重点課題（マテリアリティ）として、「2050年カーボンニュートラルへの挑戦」を特定している。「2050年カーボンニュートラルへの挑戦」については、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ことや、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、2030年度にマツダ単体におけるCO2排出量2013年度比69%削減という中間目標が設定されている。また、2030年のBEV目標についても25~40%と設定されている。  
上記の取組が及ぶ範囲は、事業全体であり、マツダのトランジション戦略は、自社のビジネスにおける中核的な事業活動の変革に資する取り組みであるとJCRでは評価している。

b) 環境面で重要となる事業活動を特定する際には、その判断に影響を及ぼす可能性のある気候変動関連のシナリオを複数考慮することが**望ましい**。

適合状況：△  
マツダでは、IPCC（AR1~AR5までの評価報告書、1.5℃特別報告書、等）やIEA（World Energy Outlook、Energy Technology Perspective、EV Outlook、等）のシナリオ、政策や規制動向、業界動向をもとにした検討から、独自の前提を置いたシナリオを策定し、その中からリスクと機会を認識して、科学的根拠をもってトランジション戦略を定めている。

c) マテリアリティの考慮に関して、サステナビリティ報告に係る基準設定主体などが提供する既存のガ



<p>イダンスを適用することも<b>可能である</b>。</p>
<p>適合状況：×</p> <p>重点課題（マテリアリティ）の策定に際して、上記の既存のガイダンスは使用していない。</p>

<p>d) 資金調達者は、気候変動が自社の事業活動において、環境面で重要となることを示す<b>べきである</b>。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>マツダでは、自社が特定した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」をその一つとして挙げている。</p>

<p>e) 環境面で重要となる事業活動を特定する際に使用した気候変動関連のシナリオに関しては、当該シナリオを選定した理由（地域や業種の特性等）を含め、その内容を説明することが<b>望ましい</b>。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>マツダでは、IPCC（AR1～AR5 までの評価報告書、1.5℃特別報告書、等）や IEA（World Energy Outlook、Energy Technology Perspective、EV Outlook、等）のシナリオ、政策や規制動向、業界動向をもとにした検討から、独自の前提を置いたシナリオを策定し、その中からリスクと機会を認識して、科学的根拠をもってトランジション戦略を定めており、その内容についても自動車業界の特性を踏まえて検討が行われている。</p>

**要素 3：科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略（目標と経路を含む）**

<p>a) 資金調達者は、トランジション戦略を構築する際、科学的根拠のある目標に基づく<b>べきである</b>。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>マツダが公表している2030年度におけるCO2排出削減目標である「マツダ単体で2030年に2013年度比CO2排出量69%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」を上回っているほか、Science Based Targetの1.5℃水準と整合的な削減目標である。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、その中の施策である石炭・バイオマス混焼をアンモニア専焼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。</p>

<p>b) 目標は、2050年の長期目標に加え、中間目標（短中期目標）を含み、長期間、一貫性のあ</p>
--

る測定方法で定量的に測定可能であるべきである。

適合状況：○

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に挑戦」という長期目標を掲げており、中間目標において、「2035年にグローバル自社工場でのカーボンニュートラル」、「2030年度にCO2排出量を2013年度比で69%削減」を掲げている。また、BEVの販売比率についても2030年に25~40%という目標を掲げている。この数値は定量的であり、測定可能である。

c) 排出量の削減は、排出原単位又は絶対値のいずれの形式も取り得るが、環境面のマテリアリティを踏まえて、サプライチェーン排出量に関する国際的基準である「GHGプロトコル」におけるすべてのスコープをカバーする目標とすべきである。

なお、Scope 3については、資金調達者のビジネスモデルにおいて重要な削減対象と考えられる場合において、実践可能な計算方法で目標設定されることが望ましい。

またこの際、必要に応じて削減貢献も併せて示すことが可能である。

適合状況：○

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年にマツダのCO2排出量を2013年度比69%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。サプライチェーン全体が対象となっていることから、Scope1、Scope2に加えて、Scope3についても対象となっている。これ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。また、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、Scope 3 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。

加えて、BEVの販売比率については、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り、2030年に25~40%という定量的な目標が設定されている。

d) 科学的根拠のある目標とは、パリ協定の目標の実現に必要な削減目標であり、地域特性や業種の違いを考慮しつつ、設定されるべきである。その際、以下のような軌道を参照することが考えられる。

－ 国際的に広く認知されたシナリオ

(国際エネルギー機関 (IEA) の持続可能な開発シナリオ (SDS) などが該当)

- Science Based Targets Initiative (SBTi) などで検証されたもの
- パリ協定の目標と統合的な各国の温室効果ガスの削減目標 (Nationally Determined Contributions: NDC) や業種別のロードマップ、パリ協定の実現に向けて業界等が定めた科学的根拠のある計画等

適合状況：○

マツダでは、IPCC (AR1～AR5 までの評価報告書、1.5℃特別報告書、等) や IEA (World Energy Outlook、Energy Technology Perspective、EV Outlook、等) のシナリオ、政策や規制動向、業界動向をもとにした検討から、独自の前提を置いたシナリオを策定し、その中からリスクと機会を認識して、科学的根拠をもってトランジション戦略を定めており、その内容についても自動車業界の特性を踏まえて検討が行われている。

また、2030 年度におけるグローバルの BEV 販売比率 25%以上は、経済産業省が策定を行った「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」にて記載されている、EV・PHEV に関する 2030 年度の数値目標 (20～30%) と統合的であると JCR では評価している。

また 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戦略及び 2030 年度や 2035 年における中間目標は、日本政府の 2050 年カーボンニュートラル達成と統合的である。

e) 短中期 (3～15 年) 目標については、上記のような軌道を参照、あるいはベンチマークとして計画された長期目標に向けた経路上にあるように設定されるべきである。

適合状況：○

マツダの中期目標である「マツダ単体の CO2 排出量を 2030 年度に 2013 年度比 69%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実現」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」という長期目標を踏まえて設定されている。また、2030 年の BEV 販売想定比率 25～40%についても上記長期目標を踏まえて設定されている。

f) 様々な事項 (当該企業の出発点、実績、設備投資等のタイミング、経済合理性、コストベネフィット分析、目標達成に必要な技術が既に実装化されているかどうか等) を考慮して、短中期の目標が設定されると考えられるため、経路が常に同一傾斜の線形であるとは限らず、非線形となることも**考えられる**。

適合状況：○

マツダの「2050 年までにバリューチェーン全体でカーボンニュートラルを達成する」という目標は、2030 年代以降に BEV の本格的な普及が始まるという想定や、2030 年以降にアンモニア専焼のガスタービンが商用化されるという想定を置いて設定されており非線形の経路が想定されている。

g) 資金調達者は、定めた短中期・長期目標について、基準年次等を含めて開示すべきである。

適合状況：○

短中期目標である 2030 年度の CO2 排出削減目標の基準年次は 2013 年度と定められている。

h) 長期目標が科学的根拠に基づいていることを示すために、目標設定に当たって使用した手法又は軌道については、その理由（地域や業種の特性など）を含めて説明すべきである。特に、業界等が定めた計画や業種別ロードマップ等を参照した際には、それらが科学的根拠に基づいていることを説明に含むべきである。

適合状況：○  
日本政府の政策や、IPCC（AR1～AR5 までの評価報告書、1.5℃特別報告書、等）や IEA（World Energy Outlook、Energy Technology Perspective、EV Outlook、等）のシナリオ、経済産業省の「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」や「電力分野のトランジション・ロードマップ」と整合的である。

i) 長期目標に向けた経路とその経路上にある短中期目標とトランジション戦略との整合性については、投資計画（要素 4 を参照）等を踏まえて説明することが**考えられる**。

適合状況：○  
マツダの中期目標である「マツダ単体の CO2 排出量を 2030 年度に 2013 年度比 69%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実現」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」という長期目標を踏まえて設定されている。また、2030 年の BEV 販売想定比率 25~40%についても上記長期目標を踏まえて設定されている。  
マツダでは、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る。さらに、石炭・バイオマス混焼からアンモニア専焼へのリプレイスに関する設備投資も見込まれている。

j) 目標と軌道に関しては、以下の事項に関してレビューを得ることが特に有用と**考えられる**。

- 長期目標が科学的根拠に基づいた目標であるか
  - ➔ パリ協定に整合したことが説明されているか
- 短中期の目標設定において、気候変動のシナリオ分析に基づいた温室効果ガスの算定予測がなされているか
  - ➔ 国際的に広く認知されたシナリオ等を活用あるいは参照しているか
- 目標に活用した指標に関する実績値が一貫性のある測定方法により定量的に測定されているか
  - ➔ 長期目標の達成に向けた短中期目標を実現するための具体的な温室効果ガス削減策を有しているか

適合状況：○  
JCR は、本意見書において上記項目に関し、すべて満たされていることを確認した。

**要素 4：実施の透明性**

<p>a) 資金調達者は、トランジション戦略を実行するに当たり、基本的な投資計画について可能な範囲で透明性を確保すべきである。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>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る。投資予測については、見通しに大きな変更があった場合、可能な範囲で適宜開示に努めることを確認している。</p>

<p>b) 投資計画には、設備投資（Capex）だけでなく、業務費や運営費（Opex）が含まれる。そのため、研究開発関連費用やM&amp;A、設備の解体・撤去に関する費用についても投資計画の対象となる。投資計画には、トランジション戦略の実行に向けて、必要な費用、投資を可能な限り織り込むことが望ましい。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>投資計画内において、トランジション戦略に関する、電動化投資が記載されている。また、その金額についてもマツダから公表されている。</p>

<p>c) 投資計画により、想定される気候関連等の成果（アウトカム）とインパクトについて、可能な場合には定量的な指標が用いられ、算定方法や前提要件とともに示されることが望ましい。定量化が難しい場合には、定性的な評価として外部認証制度を利用することも考えられる。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>マツダでは、電動化に関する投資計画を踏まえて、2030年には、BEV販売比率25~40%、グローバルで電動化比率100%という目標を設定している。BEV販売比率については、第三者機関の検証を受ける方向で検討を進めていくことを確認した。</p>

<p>d) 具体的には、想定される気候関連等の成果とインパクトの対象には、温室効果ガス排出削減など気候変動の緩和に関する項目だけでなく、いかにトランジション戦略に「公正な移行」への配慮を組み込んでいるかを示すことが望ましい。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>マツダのトランジション戦略の実行に伴って、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。なお、マツダが属する日本自動車工業会は、経済産業分野におけるトランジション・ファイナンス推進のためのロードマップ策定検討会において、「中小零細を含め、だれ一人取り残さず未来につながるカーボンニュートラルの道を選ぶ」と説明を行っている。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。</p> <p>マツダでは、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</p>

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を目標として、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、オンド、広島アルミニウム工業、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いる。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。

e) トランジション戦略の実行に伴い、雇用への影響や気候変動以外の環境や社会などに対してネガティブなインパクトを及ぼす可能性がある場合には、その効果を緩和するための対策に対する支出についても投資計画に追加することが**望ましい**。

適合状況：○

マツダのトランジション戦略の実行にともなって、雇用への影響や、気候変動以外の環境や社会などに対してネガティブなインパクトを及ぼす可能性があるが、マツダでは、その影響緩和のために、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を目標として取り組みを進めている。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、オンド、広島アルミニウム工業、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いる。これらは電動化に関する投資計画に含まれている。

f) 投資計画に含まれる各投資対象により生じる成果と目標が整合すべきである。

適合状況：○

マツダでは、電動化に伴う投資を2030年までに1兆5,000億円の規模で行う予定である。またその中には、サプライヤーと共同で行う研究開発等も含まれており、マツダ単独の投資額は約半分程度であることを確認している。

この投資は2050年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マツダのトランジション戦略の取り組みの一環であるとJCRでは評価している。

g) トランジション・ファイナンスは、トランジション戦略の実行を金融面から支援するものであり、新規の取組に対する資金が**望ましい**。ただし、資金用途特定型のトランジション・ファイナンスにおいて、合理的に設定されたルックバック期間（既に開始されているプロジェクト等について、リファイナンスを充当する対象期間）に対するリファイナンスは対象となると**考えられる**。



適合状況：○

資金用途特定型のファイナンスについては、新規投資または実施から 3 年以内に行われた投資が対象となっている。資金用途カテゴリーに含まれる資金用途は電動化のための研究開発や設備投資のための資金であり、ルックバック期間は、適切に定められていると JCR では評価している。

h) 投資計画は、実践可能な範囲で各投資対象の金額、成果とインパクトを紐付けて開示することが**望ましい**。

適合状況：○

マツダでは、電動化に伴う投資を 2030 年までに 1 兆 5,000 億円の規模で行う予定である。またその中には、サプライヤーと共同で行う研究開発等も含まれており、秘匿性の観点から詳細の公表はできないものの、マツダ単独の投資額は約半分程度であることを確認している。

また、各資金用途のインパクトについても適切に開示予定である。

i) 資金調達後には、当初の計画と実際の支出、成果、インパクトの差異について説明することが**望ましい**。また、差が生じている場合には、その理由を説明することが**望ましい**。

適合状況：○

マツダでは、資金用途不特定型のファイナンスで調達した KPI のパフォーマンスについて、ウェブサイトまたは、サステナビリティ関連の報告書で毎年のレポートの公開を予定している。

また資金用途特定型のファイナンスについては、資金用途に関するインパクトレポートが年次で行われる予定である。

j) 資金用途を特定した債券で、リファイナンスを含む場合には、資金調達者は、フレームワーク等において定めたルックバック期間とその理由等について説明す**べきである**。

適合状況：○

資金用途特定型のファイナンスについては、新規投資または実施から 3 年以内に行われた投資が対象となっている。資金用途カテゴリーに含まれる資金用途は、電動化のための研究開発や設備投資のための資金であり、ルックバック期間は、適切に定められていると JCR では評価している。

k) ローンを活用する場合、伝統的にローンは借り手と貸し手の相対関係に基づく取引であるなど商慣行の違いはあるものの、トランジション・ファイナンスにおいて透明性や信頼性を担保するためには、可能な限り上記に関して開示することが**望ましい**。ただし、守秘義務や競争上の観点から一般に開示することが困難な場合には、情報を一般に開示せず、貸し手や外部評価機関のみに報告することも**考えられる**。

適合状況：○

資金用途不特定型のファイナンスについては、SPT の達成状況等についてウェブサイトにて開示が行わ

れる予定である。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。

資金用途特定型のファイナンスにおいては、資金調達後の充当状況に関しては、グリーン/トランジション・ボンドについては債券番号ごと、及びグリーン/トランジション・ローンについては個別調達ごとに、マツダウェブサイトにおいて年次で開示が行われる。

l) 資金調達が中小企業であり、資金供給者や外部評価機関に対する報告内容と同じ内容を一般に開示することが困難である場合には、本項h)からj)について記載を概要にとどめる等、開示内容を簡素化することが**考えられる**。

適合状況：対象外  
中小企業には該当しない。