

マツダ株式会社 | 案件概要

対象事例：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

■ 企業概要

業種	輸送用機器
所在地	日本
事業	乗用車の製造、乗用車・トラックの販売など

基本指針四要素への対応

要素1	<ul style="list-style-type: none"> 2050年カーボンニュートラルに向けたマイルストーンとして、「2030年にマツダ単体におけるCO₂排出量2013年比46%以上削減」および「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」を公表して取組を進めている 2035年グローバル自社工場でのCN実現に向けては、省エネ、再エネ導入、CN燃料等導入を3つの柱としており、ロードマップを2025年9月に改訂した ガバナンスについて、マツダは、「CSR経営戦略委員会」を改組し、社長を委員長とし、経営会議メンバーで構成される「サステナビリティ委員会」を設置している。サステナビリティ委員会は、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、取組方針やガイドラインを決定している
要素2	<ul style="list-style-type: none"> マツダでは、SDGsやグローバルなESG評価機関の調査項目などを参考としたステークホルダーの視点、2030年経営方針の実現に向けた事業取組などのマツダグループにとっての重要性の視点という二つの視点を考慮し、事業活動を通じて解決すべき社会課題を特定している
要素3	<ul style="list-style-type: none"> 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、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った目標やそれらに向けた各種取組は、2023年に策定され、2025年10月に改訂された「トランジション・ファイナンス」に関する自動車分野における技術ロードマップとも整合している 本社工場にて使用する火力発電所の石炭・バイオマス混焼から将来的な水素専焼への転換を見据えたLNGガスタービンへのリプレースについては、2030年以降の切り替えを予定しており、経済産業省が公表した「トランジション・ファイナンス」に関する電力分野における技術ロードマップとも整合している
要素4	<ul style="list-style-type: none"> 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。そのうち、自社における投資金額は、約半分程度の見込みである 「ライトアセット戦略」では低投資で高い資産効率を確保の上、競争力ある技術・商品を提供し、資本コストを上回るリターンを創出することで、持続的な成長を実現することを目指している

■ サステナブル・ファイナンス・フレームワーク概要

調達予定日	2026年度以降
調達予定額	債券・ローンにてそれぞれ数百億円程度
ストラクチャリングエージェント	SMBC日興証券株式会社、株式会社三井住友銀行
評価機関	株式会社日本格付研究所

— 主な資金使途候補およびKPI、SPT (青太字：フレームワーク更新に伴う変更点) —

注力領域	カテゴリー	適格クライテリア	プロジェクト概要
1. Well-to-Wheel視点でクルマのCO ₂ 排出量を削減 (グリーン/トランジション適格事業)	クリーンな輸送 (グリーン)	1) 電気自動車 (BEV) の開発・生産	<ul style="list-style-type: none"> BEVの車両の開発・製造 バッテリー等のBEVの構成部品の開発・製造
		2) マルチソリューションによるCO ₂ の排出量削減	<ul style="list-style-type: none"> ハイブリッド車 (HEV) およびプラグインハイブリッド車 (PHEV) の車両の開発・製造 HEVおよびPHEVの構成部品の開発・製造 CO₂回収装置「Mazda Mobile Carbon Capture (マツダモバイルカーボンキャプチャー)」等の開発・製造 カーボンニュートラル燃料 (次世代バイオ燃料、合成燃料等) の開発
2. 自社工場のカーボンニュートラル化 (グリーン/トランジション適格事業)	再生可能エネルギー (グリーン)	3) 工場内発電の脱炭素化	<ul style="list-style-type: none"> 製造設備、製造工程のカーボンニュートラル化 本社工場内発電設備の、石炭からカーボンニュートラル燃料 (水素等) への段階的な燃料転換を視野に入れたLNG由来の都市ガスの使用 太陽光発電等の再生可能エネルギー発電への投資
		4) 再生可能エネルギーの調達	<ul style="list-style-type: none"> 地域と連携したコーポレートPPAの活用を含めた再生可能エネルギー由来の電力等を外部から購入する際の調達支出
3. 安全・安心なクルマ社会の実現 (ソーシャル適格事業)	エネルギー効率 (グリーン)	5) 自動車製造工程におけるエネルギー効率の改善	<ul style="list-style-type: none"> 生産性改善および業務効率化 設備の高効率化 技術革新
		6) 先進安全技術/高度運転支援技術	<ul style="list-style-type: none"> 先進安全技術「i-ACTIVSENSE」 (アイ・アクティブセンス) 等の開発・製造 「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

KPIs

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 (国内製造4拠点ならびに海外製造6社)

SPTs

SPT1：2030年度に25%以上

SPT2：2035年度にカーボンニュートラル達成

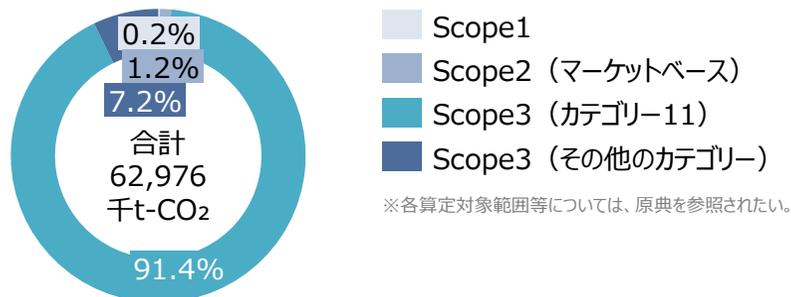
マツダ株式会社 | 案件概要

クライメート・トランジション戦略とガバナンス（要素1）

マツダにおけるカーボンニュートラル関連目標

- 2030年度** 国内自社工場・事業所でのCO₂排出量を46%以上削減（2013年度比）
- 2035年** グローバル自社工場でのカーボンニュートラル実現（2013年度比）
- 2050年** サプライチェーン全体のカーボンニュートラル実現

GHG排出量（2024年度）

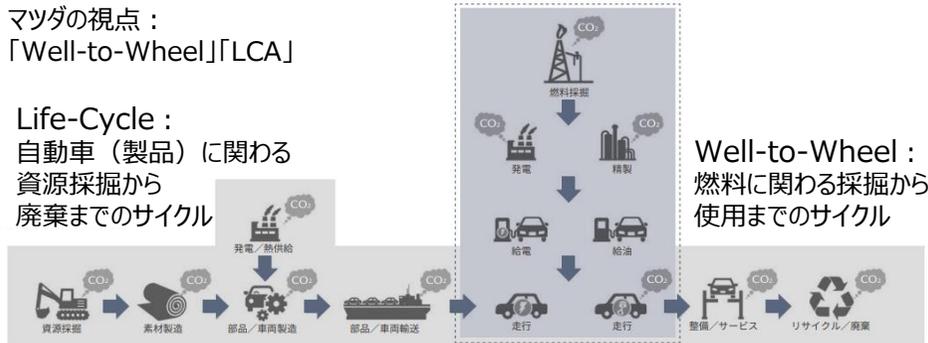


サプライチェーン全体における排出削減に向けた取組

- Well-to-WheelとLCAの視点を取り入れている
- クルマのつくる（生産領域）・はこぶ（物流領域）・つかう（商品領域）・もどす（資源循環）それぞれの過程におけるCO₂排出量削減と地球温暖化抑制に貢献するCNの取組を、自治体や他産業と連携しながら推進している

マツダの視点：
「Well-to-Wheel」「LCA」

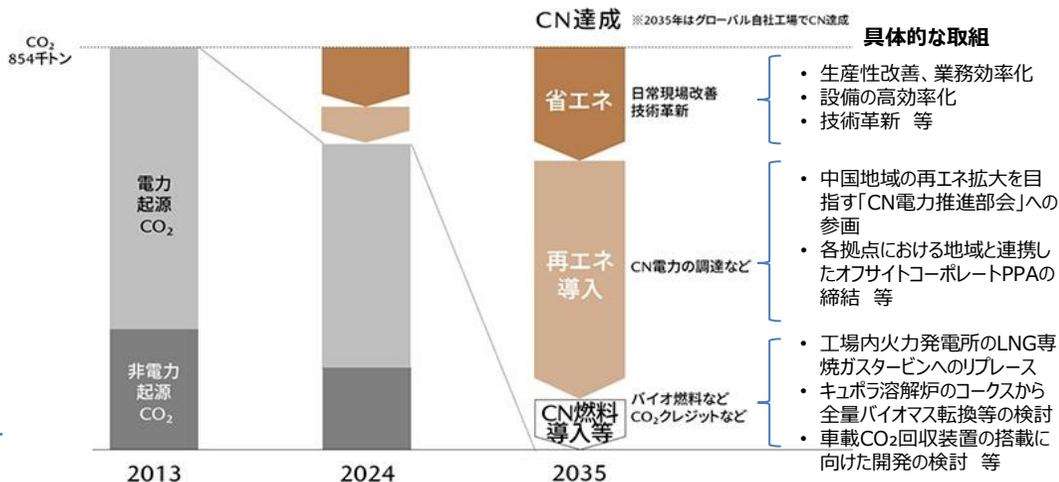
Life-Cycle：
自動車（製品）に関わる
資源採掘から
廃棄までのサイクル



出典：マツダ「Mazda Sustainability Report 2025」を基に作成

2035年自社工場におけるCN実現に向けたロードマップ

- 2035年にグローバル自社工場でのCN実現に向け、グローバルCO₂排出量の約75%を占める自社工場と事業所におけるロードマップを2025年9月にアップデートした
- 省エネ、再エネ導入、CN燃料の導入の3つの柱で取組を進める



ポイント

- 2050年カーボンニュートラルに向けたマイルストーンとして、「2030年にマツダ単体におけるCO₂排出量2013年比46%以上削減」および「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」を公表して取組を進めている
- 2035年グローバル自社工場でのCN実現に向けては、省エネ、再エネ導入、CN燃料等導入を3つの柱としており、ロードマップを2025年9月に改訂した
- 国内での取組としては、サプライチェーンの構造改革に取り組むほか、再生可能エネルギーの導入、CN燃料の活用拡大、キューボラ溶解炉の全量バイオマス転換等）、車載CO₂回収装置（CCUS）等を進める予定である
- 自社工場におけるCNにとどまらず、サプライチェーン全体における排出削減に向けて「Well-to-Wheel」と「LCA」の視点を取り入れ、自治体や他産業と連携しながらCNに向けた取組を推進している。

マツダ株式会社 | 案件概要

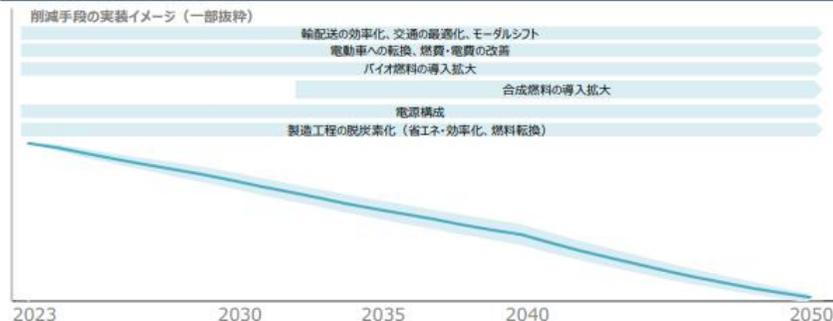
科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略（目標と経路を含む）（要素3）

マツダのカーボンニュートラルに向けた取組

フェーズ	テーマ	具体的な取組
第1フェーズ 2022~2024年	電動化時代に向けた開発強化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 既存技術であるマルチ電動化技術のフル活用
第2フェーズ 2025~2027年	電動化へのトランジション	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中国地域のパートナー企業と電動駆動の基幹ユニット領域で協業 ■ パートナー企業からの電池調達 ■ 燃費向上によるCO₂排出削減を目指し、「新しいハイブリッドシステム」を導入 ■ グローバルにバッテリーEVの導入を開始予定
第3フェーズ 2028~2030年	バッテリーEV本格導入	<ul style="list-style-type: none"> ■ バッテリーEV専用車の本格導入 ■ 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 ■ 先端電池技術の研究開発

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

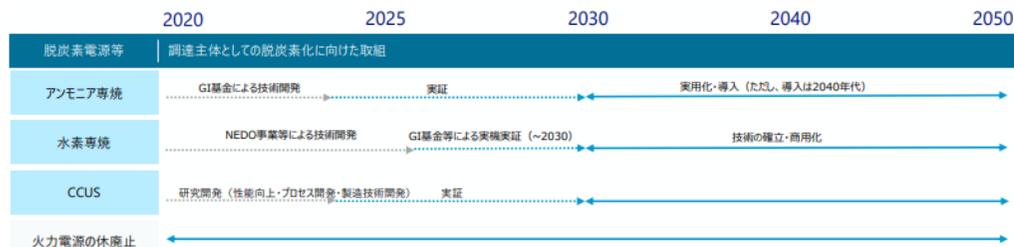
CO₂排出の削減イメージ※1、2、3



○日本のEV等の目標値

	市場規模 (2024年)	電動化等の目標
● 日本	442万台	2035年販売目標 電動車 (EV・PHEV・FCV・HEV) : 100%

経済産業省「トランジション・ファイナンスに関する電力分野における技術ロードマップ」



○電力分野ロードマップと整合する取組

- 本社工場にて使用する火力発電所の石炭・バイオマス混焼から将来的な水素専焼への転換を見据えたLNGガスタービンへのリプレースについては、2030年以降の切り替えを予定している

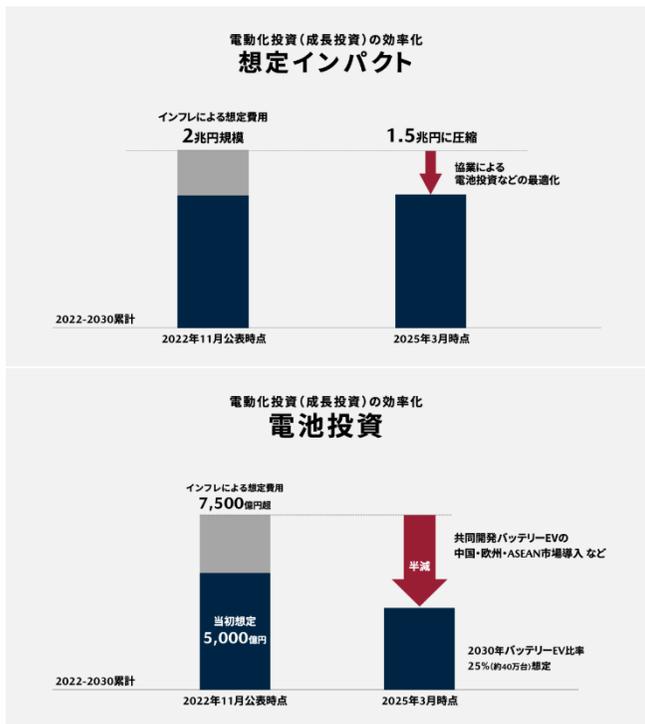
ポイント

- 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、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った目標、2030年までにEV車比率25~40%という想定、それらに向けた各種取組は、2023年に策定され、2025年10月に改訂された「トランジション・ファイナンス」に関する自動車分野における技術ロードマップとも整合している
- 将来的な水素専焼への転換を見据えたLNGガスタービンへのリプレースについては、2030年以降の切り替えを予定しており、経済産業省が公表した「トランジション・ファイナンス」に関する電力分野における技術ロードマップとも整合している
- 各KPI/SPTsは、SLL原則、SLB原則とも整合している

マツダ株式会社 | 案件概要

実施の透明性 (要素4)

2030年までの投資計画



<ライトアセット戦略>

- 2022年11月に公表した、2030年までの電動化投資1.5兆円は、インフレの影響で2兆円規模となる見込みを、電池投資などの最適化により、総額1.5兆円程度に抑制。その内、電池投資は、全ての電池を自前調達する想定にインフレ影響を加味した7,500億円から、協業を活用することにより、半減できる見通し。
- ものづくり領域では、独自の開発・生産プロセス革新である「マツダ ものづくり革新2.0」を展開。開発領域においては、より複雑な開発に対し、既存リソース水準を維持しつつ、生産性を3倍に向上させ対応。

出典：マツダ「マツダ、電動化のマルチソリューションを具現化する「ライトアセット戦略」を公表 - 協業と「マツダ ものづくり革新2.0」で開発・生産効率を高め資産効率を向上 -」（2025年3月18日）より一部抜粋

具体的な施策

- 「ライトアセット戦略」を実現するために、開発・生産プロセス領域における「マツダ ものづくり革新2.0」を推進し、効率的な開発を目指す。

ものづくり革新2.0

企業を越えたバリューチェーン/サプライチェーン革新



ものづくり革新1.0



ユニット単体での
モデル開発

ものづくり革新2.0



クルマ1台分モデルの
確立まで進化

出典：マツダ統合報告書2025

ポイント

- 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。そのうち、自社における投資金額は、約半分程度の見込みである
- 「ライトアセット戦略」では低投資で高い資産効率を確保の上、競争力ある技術・商品を提供し、資本コストを上回るリターンを創出することで、持続的な成長を実現することを目指している

補助金審査委員会 | 結果概要

対象事例：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

審査結果：承認

トランジション・ファイナンス推進事業の補助金事例として承認

主なご意見

トランジション戦略

- 昨今の情勢を踏まえ、石炭からアンモニアに転換する想定をLNGに方針転換したことで2030年の排出削減目標を少し下げているが、現在の状況に鑑みると致し方なく、トランジション・ファイナンスの案件としては適切であると考える。
- 上記の通り、ガスへの転換はトランジション・ファイナンス案件として適切と認識しているが、それにより水素移行への投資が遅れないよう、よりスムーズな移行が可能なe-メタンなど、今後も幅広いカーボンニュートラル実現の戦略の検討をお願いしたい。

考慮すべき事項・その他

- 車載CO₂回収やキュポラ溶解炉のバイオマス専焼化は、技術的な課題の洗い出しが必要と考えられる。技術的な実現可能性を踏まえた計画立案を今後も是非検討いただきたい。