

マツダ株式会社 | 案件概要

対象事例：マツダ株式会社

■ 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	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化を目指し、ライフサイクル視点でのCO2排出削減に取り組む。2030年にはマツダ単体でのCO2排出量69%削減（2013年比）、2035年には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目指す。 - ガバナンス：社長を委員長とする「CSR経営戦略委員会」を設置。決定事項をグループ会社とも連携する。また、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う。
要素2	ステークホルダーの視点と経営方針の実現に向けたマツダグループにとつての重要性の視点を考慮、「2050年カーボンニュートラルへの挑戦」をマテリアリティの一つとして掲げる。
要素3	- 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、政策動向等を元に、独自のシナリオを策定。 - カーボンニュートラル目標や2030年までにEV車比率25～40%という想定は経済産業省「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」（2023年3月）とも整合。
要素4	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む。うち、自社における投資金額は約半分を占める。

■ トランジション・ボンド/ローン概要

発行日 / 融資契約締結日	2024年3月7日 / 2024年3月1日
調達金額	社債150億円 / 融資 非開示
ストラクチャリングエージェント	SMBC日興証券、三井住友銀行
評価機関	日本格付研究所

主な資金使途候補ならびにKPI/SPT候補 ※今回の充当対象は青太字

注力領域	適格クライテリア	プロジェクト候補
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)	1) 電気自動車（BEV）の開発・生産	- 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CO2の排出量削減	- プラグインハイブリッド車（PHEV）およびハイブリッド車（HEV）の車両の開発・製造 - PHEVおよびHEVの構成部品の開発・製造 - カーボンニュートラル燃料（次世代バイオ燃料、合成燃料など）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)	3) 工場内発電の脱炭素化	- 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CO2ゼロミッション化 - 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	- 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の外部調達
	5) 自動車製造工程におけるエネルギー効率の改善	- 生産性改善および業務効率化 - 設備の高効率化 - 技術革新
3. 安全・安心な クルマ社会の実現 (ソーシャル適格事業)	6) 先進安全技術/高度運転支援技術	- 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

*マツダはソーシャルも含んだ資金調達フレームワークとして「サステナブル・ファイナンス・フレームワーク」を策定・公表

KPI	SPT
グローバルにおけるBEV販売比率	2030年度に25%以上
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5社)	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

トランジション戦略とガバナンス（要素1）

カーボンニュートラル関連目標

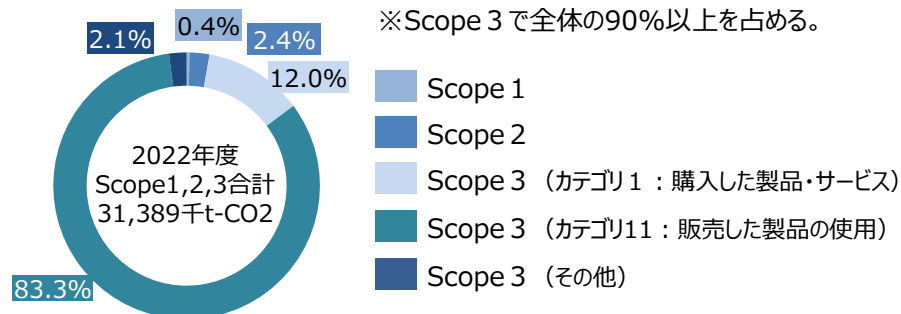
2030年 マツダ単体におけるCO2排出量69%削減（2013年比）

- ・ 生産する全ての自動車に電動化技術を搭載
- ・ BEV比率25-40%達成

2035年 グローバル自社工場におけるカーボンニュートラル実現

2050年 サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル実現

GHG排出量内訳(2022年度)



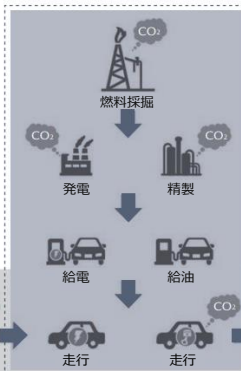
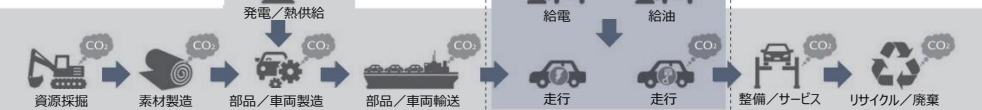
サプライチェーン全体における排出削減に向けた取組

- ・ Well-to-Wheelの視点／LCAの視点でのCO2排出削減に取り組む。
- ・ 世界各地の再エネ普及率やEV充電インフラ整備、政策支援などで多様な動力源による自動車を選ばれるとの考えから、マルチソリューション戦略をとる。
- ・ サプライチェーンの排出量を見える化、評価していくことに加え、サプライヤーと共に削減目標達成に向けたロードマップの策定を進める。当該方針については調達ガイドラインにも記載。

マツダの視点：「Well-to-Wheel」「LCA」

Life-Cycle

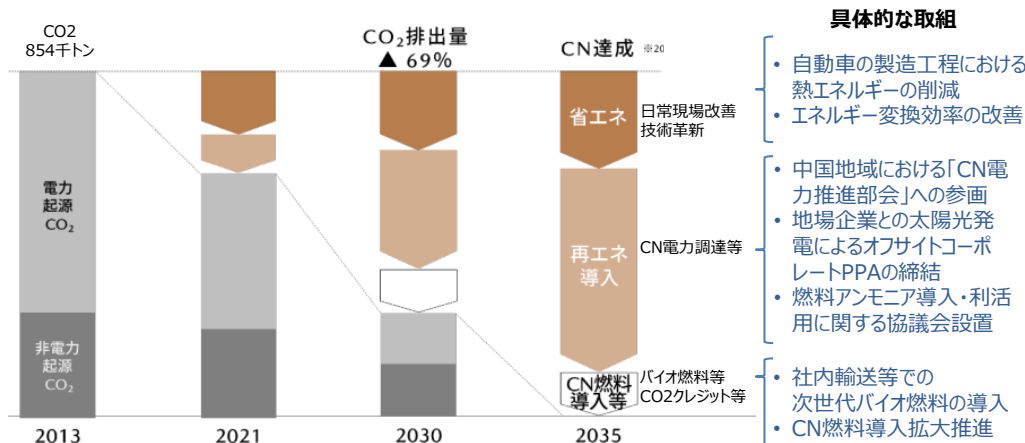
自動車（製品）に関わる資源採掘から廃棄までのサイクル



Well-to-Wheel
燃料に関わる採掘から使用までのサイクル

2035年自社工場におけるCN実現に向けた排出削減経路

- ・ 2035年にグローバル自社工場でのCN実現に向け、グローバルでのCO2排出量の約75%を占める国内の自社工場と事業所における中間目標およびロードマップを具体化
- ・ 省エネ推進、再エネ導入、CN燃料導入を取組の3つの柱としている



ポイント

- ・ 自社工場におけるCNに止まらず、ライフサイクル全体でのCO2削減に向け、自動車と燃料双方の観点におけるライフサイクル全体でのCO2削減を推進。
- ・ BEVを本格導入予定の2030年までは、地域毎の事情によって、HEV、PHEV、BEV等、多様な動力源が求められることを想定し、それに対応したマルチソリューション戦略をとる。
- ・ 2030年以降はBEVが普及していくシナリオを描いており、それに対応出来るような体制を整えつつも、地域の電力事情等により最適解が異なる可能性もあると考えており、マルチパスウェイによるCN達成を追求している。
 - マルチパスウェイによるCN達成の取組として①強みである混流生産体制（同一車種をまとめて生産せず、様々な車種を順不同に生産する体制）への電動車の組み込み、②ビルディングブロック構想に基づく技術開発や生産体制の構築の効率的な実施、③資本業務提携先とも協業した燃費・電費の改善とカーボンニュートラル燃料の活用に向けた研究開発。
- ・ ライフサイクルアセスメント（LCA）実施を求めるなど、サプライヤーと共に削減目標達成に向けたロードマップの策定を進める。

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2030年
に向けた電動化戦
略と経済産業省
「自動車分野にお
ける技術ロードマ
ップ」との整合

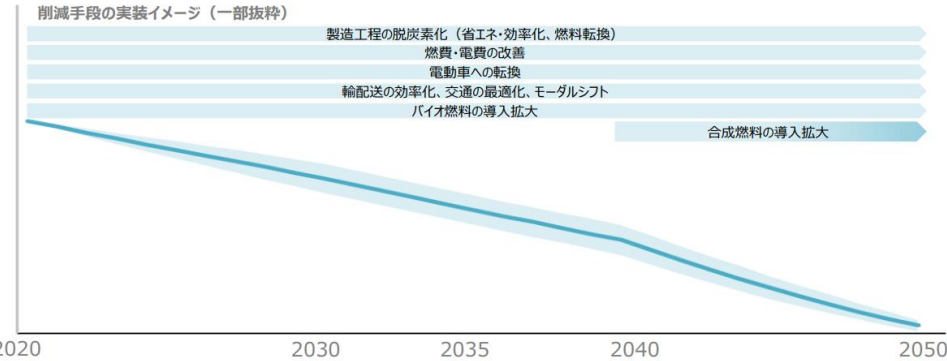
マツダ電動化戦略における3つのフェーズ

フェーズ	テーマ	具体的取り組み
第1フェーズ 2022～2024年	電動化時代に 向けた開発強化	■ 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	■ 中国地域のパートナー企業との協業 ■ パートナー企業からの電池調達 ■ 「新しいハイブリッドシステム」の導入 ■ グローバルにバッテリーEV導入開始
第3フェーズ 2028～2030年	バッテリーEV 本格導入	■ バッテリーEV専用車の本格導入 ■ 電池生産への投資検討 ■ 先端電池技術の研究開発

マツダでは、2030年時点におけるBEV想定比率を25～40%と考え、BEV
の本格導入が始まる2030年以降にむけて、**3つのフェーズ**を設定

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

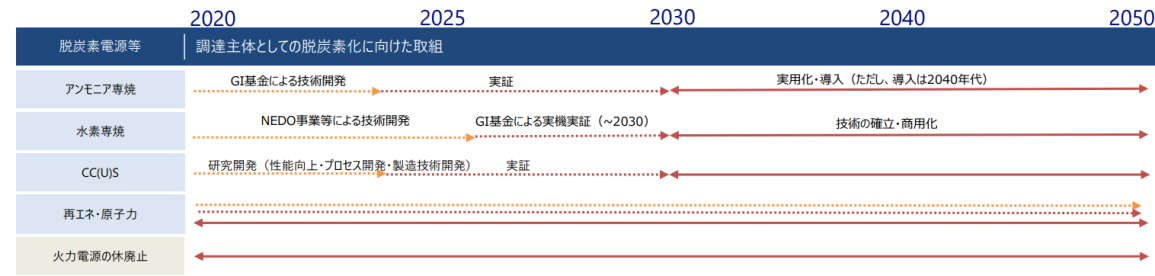


日本のEV等の目標値

	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

経済産業省
「電力分野の
脱炭素化に向
けたトランジシ
ョン・ロードマップ」

電力分野の脱炭素化に向けたトランジション・ロードマップ



※マツダは本社工場内発電設備を石炭からアンモニア専焼へ燃料転換予定であることを公表。CO2ゼロエミ
ッション化については、2030年以降を予定。

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実現、2030年ま
でにEV車比率25～40%という想定
は、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」と整合。
- 2030年以降に予定されているアンモ
ニア専焼へのリプレイスも「電力分野
ロードマップ」と整合。

マツダ株式会社 | 案件概要

実施の透明性（要素4）

既存資産による利益の最大化と電動化事業への投資

マツダの2030年までの
投資計画

主な原資

内燃機関を含む既存資産と
新技術を有効活用した利益の最大化

2026年3月期目標
ROS*: 5%以上

*売上高営業利益率。

主な投資

電気電子アーキテクチャー、
車載用バッテリー、電動駆動ユニットの
ビジネスパートナーとの共同開発

2030年までの電動化事業投資*
約1.5兆円

*マツダおよびビジネスパートナーにおける研究開発費や設備投資を含めた投資額。

ポイント

- 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む。うち、自社における投資金額は約半分程度の見込み。投資予測については、見通しに大きな変更があった場合は可能な範囲で適宜開示を行う姿勢を示す。
- 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指す。また、孫請けなどサプライチェーンにおける公正な移行についても、経営戦略本部において検討が行われている。

補助金審査委員会 | 結果概要

対象事例：マツダ株式会社 トランジション・ボンド/ローン

審査結果：承認

クライメート・イノベーション・ファイナンス推進事業の補助金事例として承認

主なご意見

トランジション戦略

- 採択に賛成である。2030年以降にBEVが増える想定に基づき、BEV関連の技術開発を資金使途とするのはトランジション・ファイナンスとして適格である。
- トランジション過程において、マルチソリューション戦略をとることは重要である。一方で、2050年までの複線的なシナリオの中で各技術領域を適切に評価し、必要に応じて早めに見直しを行うことが求められる。2030年以降の移行計画の妥当性について常に説明出来るよう、社長をトップとする推進体制の中で、継続的に議論を行っていただきたい。
- 排出削減において自動車メーカーとして、自社単独でできる取組には限界がある。既に取り組みを進めているが、地域経済のリーダー企業としてTier1,2,3のサプライヤーとも適切に連携し地域経済の脱炭素化をけん引することを期待する。

他の要素・その他

- トランジション計画や電動化に向けた取組を経営ビジョンや経営戦略と紐づけることが重要。トランジション戦略の実現性の観点から、市場でのポジションを踏まえ、ビジネスにおける勝ち筋も念頭に、マツダの強みを活かしてカーボンニュートラル戦略を推進してほしい。

本資料は、トランジション・ファイナンスによる我が国の2050年カーボンニュートラルとパリ協定の実現への寄与に焦点を当てて行うものであり、トランジション・ファイナンスの金融商品としてのリスクについては、一切評価の対象としていません。本事業のモデル事例であっても、通常のファイナンスと同様、信用リスク及びその他のリスク（債券の場合は価格変動リスク、流動性リスク等）は存在することに留意が必要です。