

# SUSTAINABLE FINANCE FRAMEWORK JANUARY 2024

サステナブル・ファイナンス・フレームワーク 2024年1月



## 目次

<b>1. はじめに</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1.企業理念と 2030 VISION</b> .....	<b>4</b>
<b>2. サステナビリティへの取り組み</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1.「地球」への取り組み</b> .....	<b>5</b>
(1)2050 年カーボンニュートラルへの挑戦.....	5
(2)資源循環.....	5
<b>2.2.「人」への取り組み</b> .....	<b>5</b>
(1)人的資本の強化.....	6
(2)人権の尊重.....	6
<b>2.3.「社会」への取り組み</b> .....	<b>6</b>
(1)安全・安心なクルマ社会の実現.....	6
<b>3. サステナブル・ファイナンス・フレームワーク</b> .....	<b>8</b>
<b>3.1.クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック等に基づく開示事項</b> .....	<b>9</b>
(1)クライメート・トランジション戦略とガバナンス .....	9
(2)ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ.....	16
(3)科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略.....	17
(4)実施の透明性 .....	19
<b>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)</b> .....	<b>21</b>
(1)調達資金の用途.....	21
(2)プロジェクトの評価および選定のプロセス.....	23
(3)調達資金の管理.....	24
(4)レポーティング .....	24
<b>3.3.サステナビリティ・リンク・ボンド原則等における 5 要素への適合(資金用途不特定型)</b> 26	<b>26</b>
(1)KPIs の選定 .....	26
(2)SPTs の設定 .....	26
(3)債券およびローンの特性 .....	27
(4)レポーティング .....	28
(5)検証 .....	29

## 1. はじめに

マツダ株式会社(以下、「当社」)は、1920年に広島で創業して以来、地域の方々に支えられ、地域と共に育ちながら成長を遂げ、2020年に100周年を迎えました。私たちは今、パンデミックや、エネルギー危機、地政学的なリスク等、不確実性が高く、将来の予測が困難な状況にあります。また、デジタル技術の急速な進歩や人々の価値観の多様化によって、社会を取り巻く環境はさらに大きく変化し、不透明、不確実な時代に直面しています。

このような海図なき航海に出帆するときには、私たちが進むべき指針を示すものがが必要です。創業103年の歴史を振り返りながら、さまざまな場所、さまざまな組織、さまざまな立場で当社が進むべき指針となる「マツダの北極星」は何かについて議論を重ねてきました。

私たちの根底にあるものは「人を信じ、人の力を信じ、どんな困難や苦節にも飽くなき挑戦のスピリットで立ち向かう“DNA”」、そして「平和都市・広島に生まれ育った企業市民として、平和の証である人々の笑顔をつくり、社会をより豊かにすることに貢献していきたい、という“想い”」であると、あらためて認識しました。

当社は、多様な技術、共創する多くのパートナーの知恵と熱量を結集し、カーボンニュートラルの実現、安全・安心・自由な移動が叶う社会を目指して、日常に動くことへの感動や心のときめきを創造し、仲間と共有できる幸せをお届けします。

当社は、今後も「走る歓び」を進化させ続け、お客さまの「生きる歓び」を通じて社会に貢献してまいります。

### 1.1.企業理念と 2030 VISION

当社の企業理念は、『PURPOSE』『PROMISE』『VALUES』の 3 つの要素から成ります。

『前向きに今日を生きる人の輪を広げる』という『PURPOSE』は当社の存在意義を示すものです。お客さまにとって動くことへの感動体験である「走る喜び」の価値を「生きる喜び」にまで広げること、人々の生活をより豊かにすることができると考えています。

『いきいきとする体験をお届けする』という『PROMISE』は『PURPOSE』実現のために当社がお客さまをはじめとして当社とかかわるすべての人に提供するものです。『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ます。

『ひと中心』『飽くなき挑戦』『おもてなしの心』という 3 つの『VALUES』は当社が行動するために大切にしたい価値観です。

当社は、未来に向かってステークホルダーの皆さまと共に価値創造を進めていくべく、2030 年時点の当社のありたい姿を「2030 VISION」として決めました。

## 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。

(出所:「マツダ統合報告書 2023」 p.20)

## 2. サステナビリティへの取り組み

当社は、地球環境や社会課題に対して、古くは 1970 年代から、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きました。

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」「優れた環境・安全性能」の両立に取り組んできました。これは資源の採掘・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先取りし、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劇的に改善させ、モビリティ価値を最大化する試みでもありました。

現在、当社は、脱炭素社会の実現に向けたカーボンニュートラル（以下、「CN」）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（以下、「2050 年 CN への挑戦」）”を掲げています。気候変動危機が逼迫している今、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、CO<sub>2</sub> 排出量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ています。

### 2.1. 「地球」への取り組み

当社は、持続可能な社会の実現のために、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います。

#### (1) 2050 年カーボンニュートラルへの挑戦

当社は、2050 年のサプライチェーン全体での CN への挑戦を宣言しました。取り組みの詳細については後述の「3.1. クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック等に基づく開示事項」をご覧ください。

#### (2) 資源循環

マツダグループ（以下、「当社グループ」）では、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、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ます。

水資源に対しては、「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ました。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についても推進します。

### 2.2. 「人」への取り組み

当社は、共に働く一人ひとりが個性を發揮しながら、マツダらしい「ひと中心」の思想から生み出される価値を通じて、人々の日常に動くことの感動を創造し、誰もがいきいきと暮らす「楽しさ」と「生きる喜び」を提供し続けていきます。

### (1) 人的資本の強化

当社は「最大の経営資源は人である」と考えており、どこよりも「人」がいきいきしている企業を目指しています。「人と共に創る」という考えのもと、人種、国籍、信条、性別、社会的身分、門地、年齢、精神もしくは身体の障害、性的指向、性自認等、さまざまな背景を持った従業員の多様性を尊重します。

また、労働人口や働き方の変化に対応し、働きやすさと働きがい徹底追求することにより、従業員一人ひとりが誇りを感じていきいきと働ける魅力的な企業を実現します。

### (2) 人権の尊重

当社は、人権の尊重は企業活動における基本であると考え、社内外を問わず全ての企業活動において、人種、国籍、信条、性別、社会的身分、門地、年齢、精神もしくは身体の障害、性的指向、性自認等による差別や嫌がらせ等、いかなる人権侵害も容認しません。

この考えの下、当社はグループ会社とも協議しながら提案を作成し、取締役会への報告・承認を経て、2023年8月に「マツダ人権方針(※1)」を策定しました。「マツダ人権方針」では、国際連合の「世界人権宣言」、「ビジネスと人権に関する指導原則」や国際労働機関の「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」、「国連グローバル・コンパクトの10原則」などの国際規範で定められる人権を尊重しています。今後は、国内・海外のグループ会社と連携を図りながら適宜内容を更新していくとともに、「マツダ人権方針」を浸透させるための取り組みを進めていきます。

また、「マツダ人権方針」を踏まえた人権デュー・ディリジェンスの視点で、ビジネス活動における人権への悪影響を特定し、優先順位をつけ、防止・削減・是正・救済を継続的に行う体制と仕組みが必要であると考えています。当社は、上記取り組みの対象を国内・海外のグループ会社およびサプライヤーにも拡大しています。

※1 「マツダ人権方針」の全文は <https://www.mazda.com/ja/sustainability/policy/> をご参照ください。

## 2.3. 「社会」への取り組み

当社は、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、当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ます。

### (1) 安全・安心なクルマ社会の実現

当社は、「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ます。

また当社は、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」を目指します。

➤ 「MAZDA PROACTIVE SAFETY」: マツダが目指す安全性能の考え方

当社は、ドライバー・人間を理解・信頼・尊重することを重視する安全性能の考え方「MAZDA PROACTIVE SAFETY」のもと、安全技術の研究・開発を行っています。

当社は、運転する環境が変化しても、正しく認知・判断することをサポートし、安全に安心して運転していただきたいとの考えのもと、万が一のドライバーのミスにも対応できるように、事故被害を防止・軽減することをサポートする技術を開発・提供していきます。

「MAZDA PROACTIVE SAFETY」の考えに基づき安全・安心なクルマ社会の実現に向けた技術開発を進めるにあたり、安全技術においてビルディングブロック構想を採用しています。

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



(出所:「マツダ統合報告書 2023」 p.59)

➤ 人間中心の考え方に基づく高度運転支援技術

当社は、人を深く研究し、人体や脳のメカニズムを理解・モデル化することで、ドライバーの眠気や疾患等の状態リスク低減に寄与する高度運転支援技術のコンセプト「MAZDA CO-PILOT CONCEPT」を採用しています。

「MAZDA CO-PILOT CONCEPT」のもとでは、人間が心と身体を活性化しながら、いきいきと運転している一方で、クルマは人間と車両の動きをしっかりと把握して仮想運転を行います。そして、人が意識喪失等の不測の事態に陥った場合、クルマが運転操作をオーバーライドし、自動で外部に緊急連絡するとともに、他の人や周辺を危険な状態にさせない最適な場所に自動運転で移動することで周辺の安全を確保し、事故の発生を未然に防止することを目指しています。

当社は、自動運転技術を活用し、ドライバーがいつまでも安心して運転を楽しむことができる「MAZDA CO-PILOT CONCEPT」技術の開発推進および標準装備化を目指します。

### 3. サステナブル・ファイナンス・フレームワーク

当社は、前述のサステナビリティに関する取り組み、とりわけ 2050 年 CN の実現に要する資金を調達するため、サステナブル・ファイナンス・フレームワーク(以下、「本フレームワーク」)を策定しました。

なお、本フレームワークは、以下の原則・ガイドライン(以下、総称して「各種原則・ガイドライン等」)に基づいて策定されています。

- ・ 「グリーンボンド原則(GBP)2021」
- ・ 「グリーンローン原則(GLP)2023」
- ・ 「ソーシャルボンド原則(SBP)2023」
- ・ 「ソーシャルローン原則(SLP)2023」
- ・ 「サステナビリティボンド・ガイドライン(SBG)2021」
- ・ 「サステナビリティ・リンク・ボンド原則(SLBP)2023」
- ・ 「サステナビリティ・リンク・ローン原則(SLLP)2023」
- ・ 「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)2023」
- ・ 「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」
- ・ 「グリーンボンド及びサステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン(2022年版)」
- ・ 「ソーシャルボンドガイドライン(2021年版)」
- ・ 「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン(2022年版)」

当社は、本フレームワークに基づいて以下のサステナブル・ファイナンスによる資金調達を予定しています。

資金用途特定型	グリーンボンド/グリーンローン ソーシャルボンド/ソーシャルローン サステナビリティボンド/サステナビリティローン トランジションボンド/トランジションローン
資金用途不特定型	トランジション・リンク・ボンド/トランジション・リンク・ローン

当社は、本フレームワークが各種原則・ガイドライン等に適合しているとの第三者意見を株式会社日本格付研究所(以下、「JCR」)より取得しております。第三者意見は JCR のウェブサイトで見ることができます。

### 3.1.クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック等に基づく開示事項

#### (1)クライメート・トランジション戦略とガバナンス

##### ➤ 2050年CNに向けて

「2.1「地球」への取り組み」で前述の通り、当社は、2050年のサプライチェーン全体でのCNへの挑戦を宣言しました。

当社は、2050年CNの実現に向けて、クルマのライフサイクル全体でCO<sub>2</sub>排出量削減に取り組むことの重要性を踏まえ、Well-to-Wheelの視点/ライフサイクルアセスメント(以下、「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を提供する必要があると考えています。

生産・物流領域の取り組みにおいても、「エネルギーの価値の最大化」「エネルギーの多様化」を推進し、グローバルでの工場/オフィス/物流からのCO<sub>2</sub>総排出量を削減していきます。

これらの取り組みは、サプライチェーン全体での対応が不可欠であり、自治体や他産業と連携しながら推進していきます。

##### ➤ CN戦略概要

#### 【商品領域】

当社は、2030年頃のクルマについては、高効率な内燃機関・電気デバイス技術・高効率トランスミッション・車体の軽量化等を組み合わせたクルマ全体での低燃費化が一層進むとともに、多様化した燃料に対応する技術革新が進むと考えます。また、再生可能エネルギー等のグリーン電力で賄える地域では電気自動車(以下、「EV」)が選択されると考えます。2030年頃までのEV時代への移行期間には、内燃機関、電動化技術、代替燃料等さまざまな組み合わせとソリューションを持ち、地域の電源事情に応じて、適材適所で提供していくマルチソリューションのアプローチが有効と考えています。

電動化については、規制動向の変化や消費者のニーズ、受容度、社会インフラの開発状況等の今後の変化に柔軟に対応できるよう、パートナー企業との協業をしながら以下に示す3つのフェーズにて段階的に進めていきます。

#### ■ 電動化技術の開発推進

2030年頃までのEV時代への移行期間には、内燃機関、電動化技術、代替燃料などさまざまな組み合わせとソリューションを持ち、地域の電源事情に応じて、適材適所で提供していくマルチソリューションのアプローチが有効と考えています。一方、各国の電動化政策や規制の強化動向を踏まえ、2030年のグローバルにおけるEV販売比率の想定を25~40%としています。昨今、規制動向や、エネルギー危機、電力不足など、さまざまな変動要素が顕在化しています。また、それらの今後の進展は非常に不透明です。規制動向の変化や消費者のニーズ、受容度、社会インフラの開発状況などの今後の変化に柔軟に構えられるよう、パートナー企業との協業をしながら以下に示す3つのフェーズにて段階的に電動化を進めていきます。

**第1フェーズ(2022-2024年): 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をフル活用して魅力的な商品を投入し、市場の規制に対応していきます。既に投入を開始しているラージ商品群によって、プラグインハイブリッド車(以下、「PHEV」)やディーゼルのマイルドハイブリッド等、環境と走りを両立する商品で収益力を向上させつつ、EV専用車の技術開発を本格化させます。

**第2フェーズ(2025-2027年): 電動化へのトランジション**

電動化への移行期間における燃費向上によるCO<sub>2</sub>削減を目指し、新しいハイブリッドシステムを導入する等、これまで培ってきたマルチ電動化技術をさらに磨きます。電動化が先行する中国市場においてEV専用車を導入するほか、グローバルにEVの導入を開始します。内燃機関については、熱効率のさらなる改善技術の適用や再生可能燃料の実現性に備え、その効率を極限まで進化させていきます。

**第3フェーズ(2028-2030年): EV本格導入**

EV専用車の本格導入を進めるとともに、外部環境の変化や財務基盤強化の進捗を踏まえ、電池生産への投資等も視野に入れた本格的電動化に軸足を移していきます。

これら3つのフェーズを通じて、地域特性と環境ニーズに適した電動化戦略を着実に進め、地球温暖化抑制という社会課題の解決に貢献していきます。

**【製造領域】**

2050年のサプライチェーン全体でのCN実現に向け、まずは「2035年にグローバル自社工場でのCN実現」に挑戦します。また、中間目標としてグローバルでの二酸化炭素(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(※2)におけるCO<sub>2</sub>排出量を、2030年度に2013年度比で69%削減することを目指します。また、こうした国内での取り組みをモデルに、海外の工場においても最適なアプローチを進めていきます。

これらの目標に向けては、(I)「省エネルギーの取り組み」、(II)「再生可能エネルギーの導入」、(III)「CN燃料の導入等」の3つの柱で進めていきます。

※2 本社・本社工場(広島県安芸郡および広島市)、防府工場(山口県防府市)、三次事業所(広島県三次市)を含む全17拠点

**(I)省エネルギーの取り組み**

当社では従来から国内の当社グループ全体で、低CO<sub>2</sub>排出の生産技術の導入や日々のたゆまぬ改善による省エネ活動を継続してきました。今後もその継続に加え、中長期視点でCN目標達成に向けた活動を製造領域のみならず間接部門も含めた全社で拡大・推進していきます。また、製造領域での新規設備導入や設備更新の際には、投資判断の基準にインターナショナルカーボンプライシングを導入することによって将来の炭素価格を考慮することで、CO<sub>2</sub>排出量削減の効果が高い施策への設備投資を加速させます。

## (II)再生可能エネルギーの導入

### ■再エネ電力の導入拡大

中国地域における CN 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 1 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、取り組みを推進しています。その成果として連携パートナーと協力しながら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ました。2023 年度から関連するパートナーが連携しロードマップ実現に向けた実証および実装のステージに移行しています。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 PPA の契約を締結しました。

今後も中国地域での PPA の拡大を図るとともに、それ以外の地域においても PPA を拡大し、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します。

### ■中国地域における CN 電力需給拡大に向けた取り組み



(出所:当社ウェブサイト(2023 年 12 月 14 日)「TCFD への賛同および対応」)

### ■CN エネルギーの調達

石炭火力発電の脱炭化を進めるべく、隣接する四国地域にて、「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」に参画し、アンモニアの調達に向けた検討を進めていきます。将来的にはこのアンモニアを活用し、当社敷地内にある電気と蒸気を供給する発電設備の燃料を石炭からアンモニア専焼に燃料転換することを計画していきます。

(III)CN 燃料の導入等

## ■次世代バイオ燃料の普及拡大

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ます。

また、次世代バイオ燃料の調達手段の多様化を図るため、同燃料の開発・製造を行う株式会社ユーグレナへの支援も行い、当社社内の物流等で活用する検討を進めています。

なお、燃料転換が困難とされるエネルギー源については、中国地方をはじめとする地域のCO<sub>2</sub>吸収を促進する森林保全や再造林等のJ-クレジットを活用していきます。

以上の3つの柱を推進することで、2035年にグローバル自社工場でのCN実現に向けての中間目標として、2030年度での国内の自社工場と事業所のCO<sub>2</sub>排出量(他のGHGを含む)を2013年度比で69%削減することを目指すとともに、2030年度時点での非化石電気使用率は75%となる計画です。

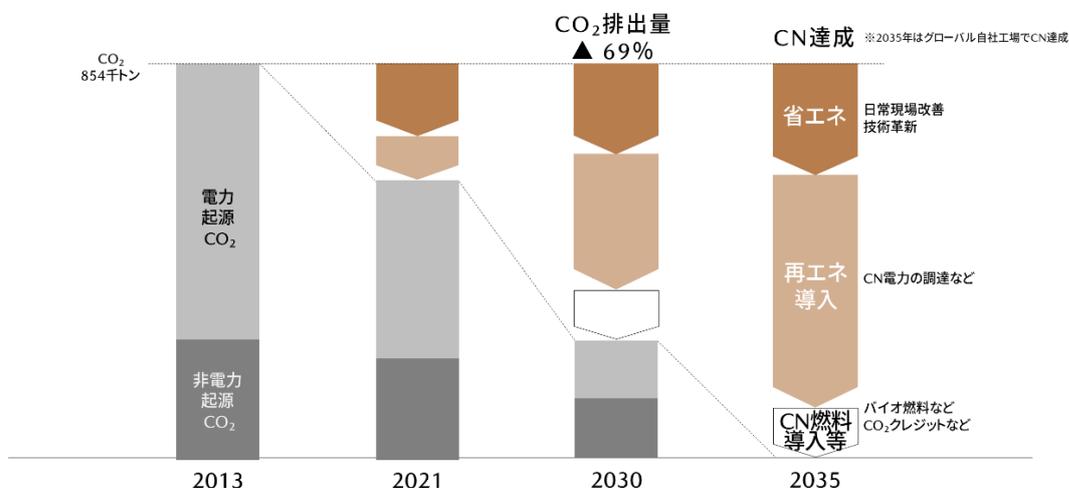
なお、当社は2023年5月に経済産業省が主催するGXリーグに正式に参画しました。参画にあたっては国内の自社工場と事業所としての削減目標を示し、GXダッシュボード上で進捗を公開していきます。

## &lt;国内の自社工場と事業所のScope1,2目標(GXリーグ登録)&gt;

年度	排出量	削減率
2013(基準年)	854千トン	-
2025	625千トン	▲27%
2030	266千トン	▲69%

(出所:当社ウェブサイト(2023年12月14日)「TCFDへの賛同および対応」)

<マツダ国内自社工場・事業所 カーボンニュートラル実現に向けたロードマップ>



(出所:当社ウェブサイト(2023年12月14日)「マツダ、カーボンニュートラル実現に向けた中間目標とロードマップを具体化」)

【取り組み内容】

	考え方	2030年度中間目標達成に貢献する主な取り組み (Scope1-2)
省エネ	<ul style="list-style-type: none"> <li>生産およびインフラ領域と間接部門を含めた全社領域での取り組みを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インターナルカーボンプライシングの導入による設備投資の加速</li> <li>生産性改善および業務効率化(生産性向上、品質改善、運用改善、シミュレーション検証など)</li> <li>設備の効率化(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、空調設備の効率化など)</li> <li>技術革新(塗装吹付塗着効率の向上、熱処理炉の低温化など)</li> </ul>
再エネ導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>工場内発電の脱炭素化や外部電力の調達などの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>各拠点における地域と連携したコーポレートPPAの活用</li> <li>電力会社から再生可能エネルギー等非化石電源由来電気の購入</li> </ul>
CN燃料導入等	<ul style="list-style-type: none"> <li>社内輸送などでのCN燃料の導入</li> <li>CO<sub>2</sub>クレジットの活用など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>社内輸送車両などの燃料を次世代バイオ燃料などへ転換</li> <li>中国地域創出のJ-クレジット(森林吸収)取得</li> </ul>

(出所:当社ウェブサイト(2023年12月14日)「マツダ、カーボンニュートラル実現に向けた中間目標とロードマップを具体化」)

【サプライチェーン領域】

サプライチェーンへの対応も必要であり、輸送会社や購買取引先と共に CO<sub>2</sub> 排出量を削減する活動を段階的に進めていきます。国内においては、サプライチェーンの構造改革に取り組むほか、CN燃料の活用拡大を進めていきます。

■パートナー企業との協業

電動化の進展とともに地域経済が持続的に発展していくためには、中国地域で電動化関連部品等の電動化技術を育て、当社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なことから、この取り組みの第一歩として、電動駆動ユニットの高効率な生産技術の開発や生

産・供給を行う合併会社を地元企業と共に設立しました。また、電動駆動ユニットの基幹部品であるシリコンカーバイドパワー半導体を含むインバーターや車載用モーターについては、卓越した技術をもつ複数企業と共に合併会社を設立しました。電池については「グリーンイノベーション基金事業」に採択された先端電池技術の自社研究開発を続けながら、パートナー企業からの調達を推進しています。

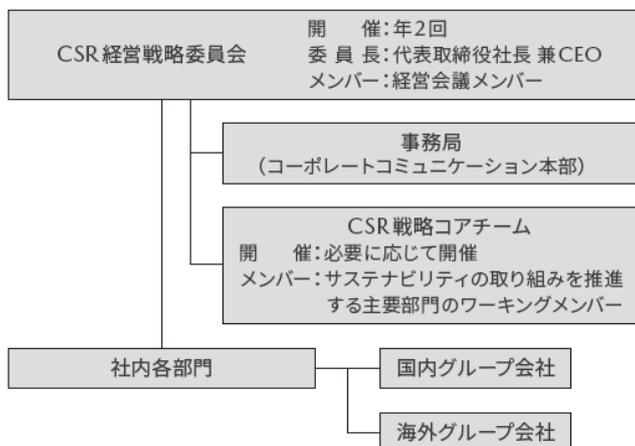
■お取引先さまの CO<sub>2</sub> 排出量削減

2021 年より、国内外の主要なお取引先さまに対して当社の 2050 年 CN への挑戦を説明し、理解促進を図った上で、Tier1 のお取引先さまが排出している Scope1、2 および当社への納品時の物流における CO<sub>2</sub> 排出量のデータ収集を開始しました。お取引先さまの業態により現状の CO<sub>2</sub> 排出量やその削減に向けての難易度はさまざまであるものの、お取引先さまと共に削減目標達成のロードマップを描くことを進めています。また、2023 年度からは、お取引先さまの取り組みを称える表彰制度を新たに設定しました。

➤ ガバナンス

当社は、代表取締役社長を委員長とし、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、サステナビリティを推進しています。委員会は、社会環境の変化を踏まえグローバル視点で当社に期待されているサステナビリティの取り組みを討議した上で、取り組み方針やガイドラインを決定しており、社内各部門は、当該委員会での決定事項を理解した上で業務目標や計画等を策定し、グループ会社と連携を図りながら、業務を行っています。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ます。また、昨今の ESG に対する関心の高まりを踏まえ、より実効性のある体制構築が必要と考え、体制の見直しの検討を進めています。

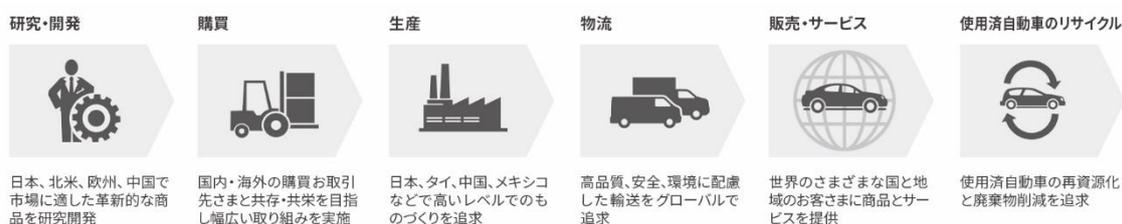
サステナビリティ推進体制図  
(2023年3月31日時点)



(出所:「マツダ統合報告書2023」 p.48)



さらに、当社ではサプライヤーや販売会社等と連携し、バリューチェーン全体を通じてサステナビリティ取り組み推進体制を構築しており、国際ルールや各国・各地域の法令順守のみならず、現地の歴史、文化、慣習等を併せて尊重した取り組みができるよう、関係するステークホルダーとの対話を重視しています。



(出所:「マツダサステナビリティレポート2023」 p.9)

## (2) ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ

当社は、国連が定めるSDGsやグローバルなESG評価機関の調査項目等を参考としたステークホルダーの視点、2030経営方針の実現に向けた事業取り組み等の当社グループにとっての重要性の視点という2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ます。

### 【マテリアリティの見直し・特定プロセス】

#### STEP1: 社会課題の抽出

ステークホルダー視点からの課題抽出にあたっては、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、整理しました。当社グループにとっての重要性の視点は、2030経営方針やサステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030、有価証券報告書等に記載している当社グループ特有の課題を整理し、抽出しました。

#### STEP2: 課題の影響度の評価と優先順位付け

STEP1で抽出した課題に対し、ステークホルダーにおける影響度と当社グループにおける影響度の2軸で評価し、優先的に取り組むべき項目を特定しました。また、SDGsの169のターゲットと照合することで長期的視点で取り組むべき事項を明確化しました。

#### STEP3: 妥当性の確認

STEP2で特定した項目の優先度に関し妥当性を確認するため、マネジメントと協議し、合意を得ました。

#### STEP4: マテリアリティの開示

STEP1～STEP3で特定したマテリアリティの項目に対し、着実な実行とフォローアップを行うための具体的な取り組み計画を策定中です。今回特定したマテリアリティと今後策定する取り組み計画をステークホルダーへ開示するとともに、定期的に評価し、見直すことで、計画・実行・評価・改善というPDCAプロセスを構築していきます。

「地球」の課題への取り組み	「人」の課題への取り組み	「社会」の課題への取り組み
2050年カーボンニュートラルへの挑戦 資源循環	心と身体の活性化 人的資本の強化	安全・安心なクルマ社会の実現 心豊かに生活できる仕組みの創造
		
「地球」「人」「社会」の課題への共通の取り組み		
品質向上 「人と共に創る」仲間づくり		

(出所:「マツダサステナビリティレポート2023」 p.8)

### (3) 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略

#### ➤ シナリオ分析によるリスク、機会の特定および取り組み

当社は 2019 年 5 月、「気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD)」に対する賛同を表明して「TCFD コンソーシアム」に参加し、気候変動への取り組みを強化していく姿勢を示しました。

また、IPCC (AR1～AR5 までの評価報告書、1.5°C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、当社独自の前提を置いたシナリオを策定し、その中から主なリスクと機会として以下を認識した上で、科学的根拠をもってトランジション戦略を定めています。

#### ■ 主なリスクと機会

移行 リスク	政策・法規制	・ 燃費や排出ガス規制の強化、炭素税導入などのカーボンプライシングの厳格化
	技術	・ 電動駆動や電池など、電動化技術開発リソースの拡大
	市場	・ 電動化や軽量化のための原材料価格の高騰や半導体部品調達への逼迫 ・ 政情や市場の影響による化石燃料および再生可能エネルギーの逼迫によるエネルギー価格の高騰や供給不安定化
物理的 リスク	評判	・ 投資家によるESG投資判断への影響
	急性 慢性	・ 甚大化する豪雨による災害やサプライチェーン寸断に伴う生産停止、熱波による健康被害 ・ 自然災害の激甚化や災害の頻発、海面上昇に伴う高潮発生頻度の高まりなどによる生産停止影響の拡大、操業に必要な水の枯渇や水価格の上昇、熱帯性の疫病の蔓延
機会	資源の効率性	・ マテリアルリサイクルの徹底による原材料の効率的活用
	エネルギー源	・ 地域と連携した電力需給推進によるCN電力の安定受給 ・ 再生可能エネルギー源の多様な選択
	製品／サービス、 市場	・ ビルディングブロック構想、マルチソリューションによる適材適所の商品展開 ・ 自動車用次世代燃料 (バイオ燃料、合成燃料などの代替燃料) に適応した商品の多様化 ・ 適材適所の商品展開および商品の多様化による市場機会の拡大

(出所:当社ウェブサイト(2023年12月14日)「TCFD への賛同および対応」)

こうした機会獲得とリスクの回避または最小化のために、前述の CN 戦略における取り組みを進めています。

➤ 指標と目標

2050年サプライチェーン全体でのCNへ挑戦するためには、Scope1、2、3の温室効果ガス(以下、「GHG」)排出量の把握が必須となります。また、炭素税導入等によるカーボンプライシングの厳格化等、財務影響が考えられます。当社は、グループ会社およびサプライチェーン全体で、環境に配慮した事業活動を効果的に行うために、従来からのISO14001環境マネジメントシステム(EMS)にCNを融合させる管理を開始しました。また、お取引先さまに対しては、Scope1、2および当社への納品時の物流におけるCO<sub>2</sub>排出量データ(当社におけるScope3カテゴリー1)を毎年提供いただき、お取引先さまと共に目標を設定し、結果を管理しています。

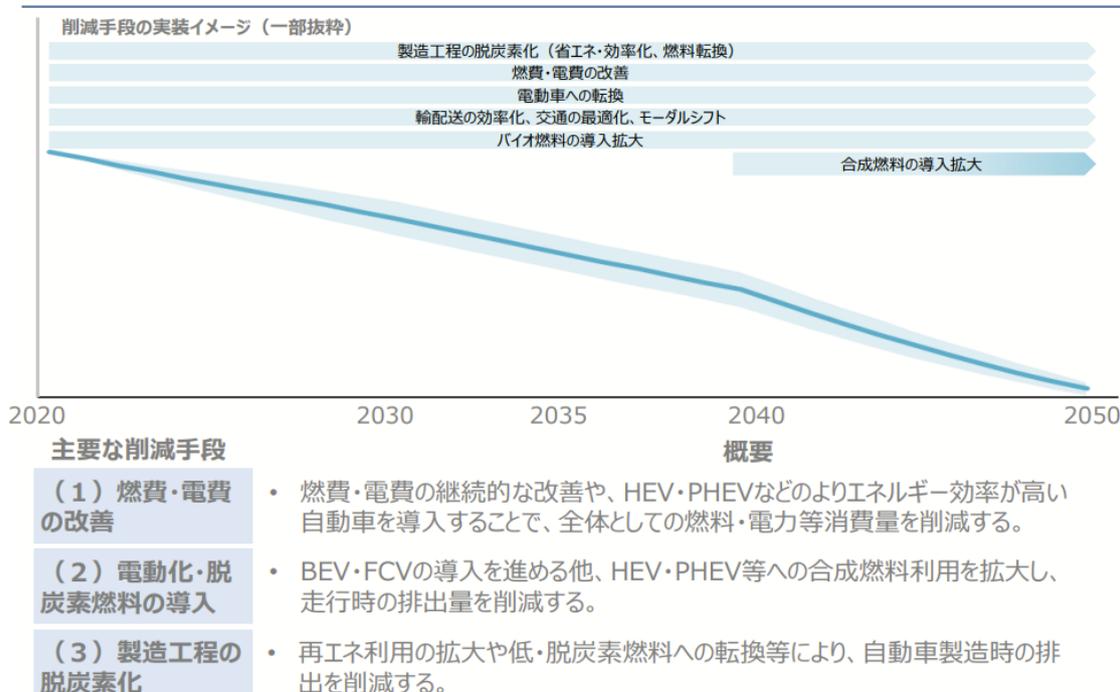
なお、当社の地球温暖化抑制に向けた対応に関する主な指標と目標は以下の通りです。

商品領域	目標: 2050年カーボンニュートラル実現
	2030年時点の中間指標: EV比率(グローバル販売における電動化比率は100%、EV比率は25-40%を想定)
製造領域	目標: 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 (2030年時点の中間目標: マツダ単体のCO <sub>2</sub> 排出量を2013年度比で69%削減)
	指標: 工場カーボンニュートラル進捗率

(出所: 当社ウェブサイト(2023年12月14日)「TCFDへの賛同および対応」)

上述のトランジションに向けた個々の施策や指標および目標設定は、2023年3月に経済産業省より公表された「『トランジション・ファイナンス』に関する自動車分野における技術ロードマップ」とも整合していると考えます。

CO<sub>2</sub>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。

(出所: 経済産業省(2023年3月)「『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」 p.37)

なお、本社工場内の発電設備を石炭からアンモニア専焼に燃料転換することを含む発電設備の CO<sub>2</sub> ゼロエミッション化については、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』と整合していると考えます。



(出所:資源エネルギー庁(2022年2月)『「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』 p.21)

いずれの分野別ロードマップも、我が国の 2050 年 CN 実現に向けて、科学的根拠に基づいた省エネ・高効率化、燃料転換等の着実な低炭素への取り組みに加え、将来的な革新技術についても、国内の各政策、国際的なシナリオ等を参照し、背景や時間軸とともに表すものとして、経済産業省が策定しているものです。

#### (4)実施の透明性

当社のトランジション戦略を実行していくためには、電池向け投資、その他の電動化投資、工場 の CN 化に向けた投資を主として、協業先も含め長期的に多額の投資が必要となります。投資予測については、IR 等でも開示しているものの、変動要因も大きいことから、見通しに大きな変更があった場合には可能な範囲で適宜開示に努めていきます。

なお、当社は 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一環として、中国地域で電動化関連部品等の電動化技術を育て、当社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ました。また、2021 年より、国内外の主要なお取引先さまに対して当社の 2050 年 CN への挑戦を説明し理解促進を図った上で、CO<sub>2</sub> 排出量のデータ収集を開始しました。お取引先さまの業態により、現状の CO<sub>2</sub> 排出量やその削減に向けての難易度はさまざまであることから、お取引先さまと共に削減目標達成のロードマップを描くことを進めています。加えて、当社から定期的に共有プラットフォームで気候関連リスクに関する情報を共有しています。当社は地元中国地域のお取引先さまを皮切りに電動駆動ユニットを生産できる体制を共に構築、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していきます。

また、当社は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およ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ます。

把握したリスクは重要度を踏まえて、個別のビジネスリスクについては該当する業務を担当する部門が、全社レベルのリスクについては全社横断的な業務を担当する部門が、それぞれPDCAサイクルを回し、適切に管理しています。

また、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ます。

加えて、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を実施しています。また、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は、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、誠実に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、その旨レポートを実行する予定です。

### 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)

#### (1)調達資金の用途

当社は、資金用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用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)のみを資金用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用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用途とするファイナンス

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

#### 1.Well-to-Wheel 視点でクルマの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	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 ら購入する際の調達支出</li> </ul>
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>



(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

## 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、誠実に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、その旨のレポートニングを実施する予定です。

### (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。

### (4) レポートニング

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。

## 資金充当レポートニング

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・レポートニング

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 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)

適格クライテリア	レポート項目例
共通	● 1 台あたりの平均 CO <sub>2</sub> 排出量 (t-CO <sub>2</sub> /台)
1) BEV の開発・生産	<ul style="list-style-type: none"> <li>● BEV の販売台数</li> <li>● BEV の CO<sub>2</sub> 排出量の削減量等の環境改善効果 (t-CO<sub>2</sub>)</li> <li>● BEV の研究開発の進捗状況</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 HEV の研究開発の進捗状況</li> <li>● CN 燃料の開発に関する研究開発状況</li> </ul>

## 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 CO <sub>2</sub> 排出量の削減量 (t-CO <sub>2</sub> )
3) 工場内発電の脱炭素化	● 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の進捗状況
4) 再生可能エネルギーの調達	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 再生可能エネルギー利用率</li> <li>● 再生可能エネルギー消費量 (MWh)</li> </ul>
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 CO <sub>2</sub> 排出量の削減量 (t-CO <sub>2</sub> )

## 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
6) 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

### 3.3.サステナビリティ・リンク・ボンド原則等における 5 要素への適合(資金使途不特定型)

#### (1)KPIs の選定

当社は、資金使途不特定型のトランジション・リンク・ボンドまたはトランジション・リンク・ローン(以下、総称して「トランジション・リンク・ファイナンス」)の実行において、以下の KPI の両方または KPI1 のみを設定します。KPIs はいずれも、当社がマテリアリティとして掲げる「2050 年 CN への挑戦」への積極的な貢献に係る重要指標です。

項目	KPI 内容	適用対象範囲
KPI1	グローバルにおける BEV 販売比率	グローバル販売
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 5 社

#### <SDGs との整合>



#### (2)SPTs の設定

当社は、トランジション・リンク・ファイナンスの実行において、以下の SPT の両方または SPT1 のみを設定します。トランジション・リンク・ローンの場合は貸付人と SPTs について都度合意を致します。また、以下の SPTs とは別にファイナンス期間等を考慮した SPTs を定めることがあります。その場合は、ファイナンス実行の都度、債券の法定開示書類もしくはローンの契約書類等にて開示します。

KPIs	SPTs
1.グローバルにおける BEV 販売比率	2030 年度に 25%以上
2.グローバル自社工場からの GHG 排出量	2035 年度に CN 達成

KPI1 における直近 3 年度の実績は以下の通りです。

	2020 年度	2021 年度	2022 年度
BEV 販売台数(千台)	13	12	8
BEV 販売比率	0.8%	1.0%	0.7%

また、各国政府が掲げている電動化目標との比較は以下の通りです。

BEV の単独目標を示さず EV(PHEV、HEV を含む)目標のみを掲げている販売先各国もあるところ、当社では BEV に限定した比率を目標に設定しております。

## 【各国政府による目標】

- ・ 日本:2030年までに20%~30%(EV・PHEV)
- ・ 米国:2030年までに50%(EV・PHEV・燃料電池自動車(以下、「FCEV」))
- ・ 英国:2030年までに50%~70%(EV)
- ・ ドイツ:2030年までにストック1,500万台(EV)
- ・ 中国:2025年までに20%(EV・PHEV・FCEV)、2035年までにHEV50%、EV・PHEV・FCEV50%

(出所:経済産業省(2023年3月)『「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』p.18)

## 【当社の地域別販売実績(直近3年度)】

セグメントの名称	販売台数/販売割合		
	2020年度	2021年度	2022年度
日本	176千台/14%	149千台/12%	165千台/15%
北米	403千台/31%	439千台/35%	407千台/37%
欧州	178千台/14%	190千台/15%	160千台/14%
中国	228千台/18%	170千台/14%	84千台/8%
その他の地域	301千台/23%	303千台/24%	294千台/26%

KPI2については、日本政府が掲げる2050年CNを前倒しで達成する目標水準となります。

なお、KPI2における直近4年度の実績は以下の通りです。(単位:千t-CO<sub>2</sub>e)

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
GHG 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)

SPTs の設定等に重大な変更が生じる場合には、当該変更内容を踏まえた従来評価基準と同等以上の野心性を有した SPTs を再設定すること等について、外部評価機関による評価取得も含め対応を検討します。

## (3) 債券およびローンの特性

SPTs の達成状況により、本フレームワークに基づくトランジション・リンク・ファイナンスの特性は変動します。変動内容については、トランジション・リンク・ファイナンスに係る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しますが、以下の通り、①寄付、②排出権の購入、③利率等のステップ・アップ/ステップ・ダウンを含みます。

#### 特性①:寄付

各 SPTs が判定日において未達成の場合、償還日または弁済日までに、トランジション・リンク・ファイナンスによる調達額に対して法定開示書類またはローン契約書等において定める割合に応じた額を、環境保全活動を目的とする公益社団法人、公益財団法人、国際機関、自治体認定 NPO 法人、地方自治体やそれに準じた組織に対して寄付します。寄付先の選定は必要な機関決定を経て決定します。

#### 特性②:排出権の購入

各 SPTs が判定日において未達成の場合、償還日または弁済日までに、トランジション・リンク・ファイナンスによる調達額に対して法定開示書類またはローン契約書等において定める割合に応じた額の排出権 (GHG 削減価値をクレジット・証書化したもの(※3)) を購入します。

※3 仮に不可抗力的な事情から排出権を購入できなくなった場合は、排出権購入予定額に相当する金額を、特性①に示す法人、団体等へ寄付を行います。

#### 特性③:利率等のステップ・アップ/ステップ・ダウン

利率等のステップ・アップ/ステップ・ダウンにおいては、以下 A) および B) の両方またはいずれかを採用します。

- A) 各 SPTs の判定日における達成度合いに応じ、判定日の直後に到来する利払日の翌日より償還日または弁済日、もしくは次回判定日が属する利息計算期間の末日まで、法定開示書類またはローン契約書等において定める年率にて利率等が上昇します。
- B) 各 SPTs の判定日における達成度合いに応じ、判定日の直後に到来する利払日の翌日より償還日または弁済日、もしくは次回判定日が属する利息計算期間の末日まで、法定開示書類またはローン契約書等において定める年率にて利率等が低下します。

なお、何らかの事態が生じ、判定日に SPTs の達成状況の確認ができない場合には、SPTs 未達成として対応します。トランジション・リンク・ファイナンスの実行後に当社が SPTs を変更しても、既に実行したトランジション・リンク・ファイナンスの SPTs は変更されません。ただし、本フレームワーク策定時点で予見し得ない、本フレームワークに重要な影響を与える可能性のある状況 (M&A、各国規制の変更または異常気象等) が発生し、KPIs の定義や対象範囲、SPTs の設定、前提条件等を変更する必要性が生じた場合には、既に実行したトランジション・リンク・ファイナンスの SPTs を見直しの可能性があります。見直しの必要性が生じた場合、当社は適時に変更事由や再計算方法を含む変更内容を開示する予定です。

#### (4) レポーティング

本フレームワークに基づき実行するトランジション・リンク・ファイナンスが償還または弁済されるまでの期間、当社は設定した KPIs の SPTs に対する達成状況について、以下の内容を当社ウェブサイトにて開示します。ただし、ローンの場合は貸し手 (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ります。

項目	レポート内容	レポート時期
KPIs 実績	各年度最終日時点の KPIs 実績	年次
重要な情報更新等	SPTs 達成に重要な影響を与える可能性のある情報(サステナビリティ戦略の設定・更新等)	適時
SPTs の達成状況	判定日における SPTs 達成状況	
排出権の購入 もしくは寄付の詳細	債券またはローンの特性に基づき排出権の購入を実施した場合は、排出権の名称、移転日および購入額、寄付を実施した場合は、適格寄付先の名称、選定理由、寄付額および寄付実施予定時期	

## (5) 検証

当社は、トランジション・リンク・ファイナンスにおいて採用した KPIs の実績について、実行から償還もしくは弁済完了までの間、年次で独立した第三者から検証報告書を取得し、当社ウェブサイトまたはサステナビリティ関連の報告書にて開示する予定です。ただし、ローンの場合は貸し手(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ります。