

TCFD への賛同および対応

マツダは 2019 年 5 月、「気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD)^{※1}」に対する賛同を表明して「TCFD コンソーシアム^{※2}」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、2021 年 2 月には、2050 年サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル (以下、CN) 化への挑戦を宣言しました。TCFD 推奨開示項目^{※3}に沿って、マツダの気候変動への取り組みを進めていきます。

ガバナンス

- 気候関連のリスク及び機会についての取締役会による監視体制
- 気候関連のリスク及び機会を評価・管理する上での経営者の役割

2050 年の CN 化への挑戦にあたり、取締役がマツダの CN 戦略を統括し、CN 担当役員を配置しています。2021 年、マツダ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 CN 対応を専門とするチーム (以下、専門チーム) を結成しました。CN 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・推進しています。検討した戦略は、代表取締役社長も出席する経営会議で報告・審議^{※4}しています。また、具現化に向けた商品・技術の開発計画は、執行役員以上で構成する商品企画デザイン委員会で審議しています。

戦略

- 選別した、短期・中期・長期の気候変動のリスク及び機会
- 気候関連のリスク及び機会がビジネス・戦略・財務計画に及ぼす影響
- 気候関連シナリオに基づく検討を踏まえた戦略のレジリエンス

IPCC や IEA 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、主なリスクと機会として以下を認識しました。

■ 主なリスク

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	・ 電気駆動や電池など、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
	評判	・ 投資家によるESG投資判断への影響
物理的 リスク	急性	・ 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
	慢性	・ 自然災害の激甚化や頻発化による影響、高潮による浸水被害

■ 主な機会

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戦略、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

具体的取り組み

■ 電動化技術の開発推進

2030年時点での生産における電動化比率は100%、EV比率は25%を想定しており、電動化などにも対応できるプラットフォーム「SKYACTIV マルチソリューションスケーラブルアーキテクチャー」での継続した商品展開、および、2025年以降は、さまざまな車格やボディタイプのEVモデルに適應できるマツダ独自のEV専用プラットフォームを新たに導入する計画です。2022年から2025年にかけて、「SKYACTIV マルチソリューションスケーラブルアーキテクチャー」の商品として、ハイブリッドモデル5車種、プラグインハイブリッドモデル5車種、EVモデル3車種を日本、欧州、米国、中国、アセアンを中心に順次導入。さらに、2026年頃から2030年にかけてSKYACTIV EV専用プラットフォームの商品として、複数のモデルを導入する予定です。

■ 中国地域におけるカーボンニュートラル電力推進部会での活動

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」に部会長企業として参画し、活動を開始しました。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供給拡大等について検討を進めていきます。

■ 次世代バイオディーゼル燃料を使用した自動車の開発

カーボンニュートラルな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バリューチェーン（地産地消モデル）を広島で構築することを目指しています。2020年8月には、同燃料が石油由来の軽油と同等性能となることを確認し、ディーゼルエンジンを搭載したマツダ社用車での利用を開始しました。

リスク管理

- 気候関連リスクの選別・評価プロセス
- 気候関連リスクの管理プロセス
- 気候関連リスク管理プロセスの総合的リスク管理への統合状況

IPCC や IEA 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主なリスクと機会を抽出しました。専門チームでは、隔週で取り組みの進捗状況や課題を共有しながら、リスクの特定・評価プロセスを実施しています。検討した戦略は、代表取締役社長も出席する経営会議で報告・審議しています。物理的リスクについては事業継続計画（BCP）の一環として緊急時のリスクマネジメント体制の中で管理しています。

指標と目標

- 気候関連のリスク及び機会を評価する際の指標
- Scope1、2、3の温室効果ガス（GHG）排出量と関連するリスク
- 気候関連リスク及び機会の管理上の目標と実績

2050年サプライチェーン全体でのCN化へ挑戦するためには、Scope1、2、3の温室効果ガス（GHG）排出量の把握が必須となります。また、炭素税導入などによるカーボンプライシングの厳格化など、財務影響が考えられます。マツダは、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、ISO14001などの環境マネジメントシステム（EMS）の構築を推進しています。なお、お取引先に対しては、月1回実施している購買連絡会にてGHG排出量削減計画の策定をお願いしています。

■ Scope1、2、3のGHG排出量

2020年度の実績、計算方法、集計範囲は、以下URL参照

https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/sustainability/download/2021/2021_125-129.pdf

■ 主な目標と指標

商品領域	2030年時点での生産台数における電動化比率は100%、EV比率は25%を想定（指標：EV生産台数比率）
製造領域	2035年における全世界の工場でCNを実現（指標：CN化率）

※1 TCFD: Task Force on Climate-related Financial Disclosures の略。G20 財務大臣及び中央銀行総裁からの要請を受け、金融安定理事会（FSB）が設置した、民間主導の組織。

※2 気候変動に関して「企業の効果的な情報開示」や「その開示情報を金融機関などが適切な投資判断につなげる取り組み」について議論することを目的として国内で設立された団体。経済産業省・金融庁・環境省がオブザーバーとして参加。

※3 出典：<https://tcf-consortium.jp/about>

※4 2022年6月時点、経営会議で2回報告・審議。