



2024年1月26日

マツダ、サステナブル・ファイナンス・フレームワークを策定

—国内の自動車会社として初めて経済産業省クライメート・イノベーション・ファイナンス推進事業に採択—

マツダ株式会社(以下、マツダ)は、サステナビリティに関する取り組みを推進するため、資金調達の一環として「サステナブル・ファイナンス・フレームワーク」*1(以下、本フレームワーク)を策定しました。本フレームワークは、経済産業省の「『トランジション・ファイナンス』*2に関する自動車分野における技術ロードマップ」*3を活用しており、国内の自動車会社として初めて*4、経済産業省クライメート・イノベーション・ファイナンス推進事業*5の対象として採択されました。

マツダは、2030 経営方針における主要取り組みの一環として、2050 年のサプライチェーン全体におけるカーボンニュートラル(以下、CN)実現に向けた取り組み、電動化戦略、安全・安心なクルマ社会の実現への貢献などを掲げています。本フレームワークで調達した資金は、グローバル自社工場の CN、バッテリーEV やプラグインハイブリッド車などの開発・製造、先進安全技術・高度運転支援技術の開発・製造などに活用される予定です。本フレームワークの活用を通じ、持続可能な社会に貢献するため、企業としての持続的な成長を目指すとともに、さまざまな社会課題の解決に向けた取り組みを推進・強化していきます。

本フレームワークの策定にあたっては、第三者評価機関である株式会社日本格付研究所(JCR)より、国際資本市場協会(ICMA)*6が定める「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」*7をはじめとした各種原則・ガイドライン等に適合しているとの第三者意見を取得しています。また、ストラクチャリング・エージェント*8として SMBC 日興証券株式会社、株式会社三井住友銀行の支援を受けています。

マツダは、今後も「ひと中心」の価値観のもと「走る喜び」を進化させ続け、お客さまの日常に移動体験の感動を創造し、「生きる喜び」をお届けしていくことを目指していきます。

本フレームワークの詳細および第三者意見については、以下をご参照ください。

- ・ 本フレームワークの詳細: マツダ・サステナブル・ファイナンス・フレームワーク
- ・ 第三者意見: 日本格付研究所(JCR)セカンド・パーティー・オピニオン

*1 サステナブル・ファイナンス(ローンや社債)での資金調達に先立ち、参照すべき国内外の原則や指針等で定められた要件に基づき、資金調達者が定める方針および枠組み。

*2 長期的な戦略に基づいて、着実な低炭素化を実現する「移行(トランジション)」を進める企業に対し、資金を供給する新しい金融手法。

*3 Hard to Abate 産業の 2050 年カーボンニュートラル実現に向けた具体的な移行の方向性を示すため、経済産業省が策定した、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技術ロードマップ。自動車分野におけるロードマップは、経済産業省のウェブサイト(下記 URL)をご参照。

<https://www.meti.go.jp/press/2022/03/20230330005/20230330005.html>

*4 2024 年 1 月 26 日現在。経済産業省の公表を基にマツダ調べ。

*5 トランジション・ファイナンスの普及のため、指定審査委員会によって適合性が認められたトランジション・ファイナンスでの資金調達に際し、第三者評価を行う指定外部評価機関に対して補助金を交付する事業。

詳細は経済産業省より執行業務を受託した、一般社団法人低炭素投資促進機構のウェブサイト(下記 URL)をご参照。

<https://www.teitanso.or.jp/cif2/>

*6 The International Capital Market Association (ICMA)

*7 トランジション・ファイナンス実行時に参照可能な、慣行や行動、開示についての明確なガイダンスと一般的な期待事項を示したハンドブック。

*8 サステナブル・ファイナンスのフレームワークの策定および第三者評価取得のための助言等を通じて、サステナブル・ファイナンスの支援を行う者。

【本フレームワークの概要】

■ 本フレームワークに基づく資金調達手法

資金用途特定型	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
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 (以下、総称して「トランジション・リンク・ファイナンス」)	KPIs および SPTs の設定

■ 資金用途特定型における資金用途候補

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。

1. Well-to-Wheel 視点でクルマの CO₂ 排出量を削減(トランジション/グリーン適格事業)

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) バッテリー電気自動車 (以下、「BEV」) の開発・生産	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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
	2) マルチソリューションによる CO ₂ 排出量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ● プラグインハイブリッド車 (以下、「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 ● 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 ● 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

2. 自社工場の CN 化 (トランジション/グリーン適格事業)

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"> ● 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 ● 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 (Power Purchase Agreement) 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
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 CO₂ 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"> ● 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) ● 技術革新 (塗装吹付塗着効率の向上、熱処理炉の低温化等)

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"> ● 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) ● 「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)

- 資金使途不特定型における KPIs および SPTs (サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット) 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 KPIs および SPTs を設定します。

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 (温室効果ガス) 排出量	2035 年度に CN 達成