

## 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)<sup>※1</sup>」に対する賛同を表明して「TCFD コンソーシアム<sup>※2</sup>」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) への挑戦を宣言しました。TCFD 推奨開示項目<sup>※3</sup>に沿って、マツダの気候変動への取り組みを進めています。

### 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 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<sup>※4</sup>しています。また、気候変動を含むサステナビリティを巡る課題への対応については、取締役会へ適時・適切に報告しています。戦略の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
	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
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

#### 具体的取り組み

##### ■ 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。昨年来、規制動向や、エネルギー危機、電力不足など、様々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。ラージ商品群を投入し、PHEV やディーゼルのマイルドハイブリッドなど、環境と走りを両立する商品で収益力を向上させつつ、バッテリーEV (以下、BEV) 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など、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 BEV 専用車を導入するほか、グローバルに BEV 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): BEV 本格導入

BEV 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、電池生産への投資なども視野に入れた本格的電動化に軸足を移していきます。

\*パートナー企業との協業について

- ・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などの電動化技術を育て、マツダ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・供給を行う合弁会社を地元企業と共に設立。
- ・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弁会社を設立。
- ・電池は「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。

### ■ 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、活動を開始しています。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ます。

### ■ 次世代バイオ燃料の普及拡大に向けた取り組み

カーボンニュートラルな次世代バイオ燃料の普及拡大を技術面からサポートするために産学官連携・企業間連携などを積極的に進めています。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、2020年からディーゼルエンジンを搭載した一部のマツダ社用車で利用しています。また、CX-60に搭載された最新の直列6気筒ディーゼルエンジンでは、次世代バイオ燃料と軽油の両方に対応する燃焼技術を開発しています。エンジン部品の確かな品質の確保が必要であり、その一環としてCX-60次世代バイオ燃料実証車で実証を進めています。

## 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、お取引先さまに対しては、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

2021年度の実績は、以下URL(マツダ統合報告書2022 P67)参照

[https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2022j\\_all.pdf](https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/annual/files/ir2022j_all.pdf)

### ■ 主な目標と指標

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 指標: 工場カーボンニュートラル進捗率

※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://tcfcd-consortium.jp/about>

※4 2022年11月時点、経営会議で2回報告・審議。