

マツダ株式会社

項目	内容
1.企業情報	<ul style="list-style-type: none"> ● 業種：製造業 ● 事業概要：乗用車・トラックの製造、販売など ● 事業規模[任意]： <ul style="list-style-type: none"> ・売上 32,144億円（連結ベース 2017年3月期） ・グローバル生産台数 1,591,808台（2017年3月期） ・従業員数 単体 合計：22,121名（出向者含む） 連結 合計：48,849名 <p style="text-align: right; font-size: small;">*2017年3月31日現在</p>
2.削減目標案 ※定量値公表が難しい場合、定性的説明でも可	<p><Scope 1・2の削減目標と削減に向けた取り組み> 日本政府の削減目標や、電力係数の推移等の社会的動きを参考にしながら、将来を見据えた以下の取り組みを通して、具体的なCO2削減目標を検討中。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工場、オフィス、物流におけるエネルギー削減の推進 ・工場でのエネルギー転換の検討 ・低炭素燃料転換や水素や再生可能エネルギー化の検討等 <p><Scope 3の削減目標と削減に向けた取り組み> 2017年8月に発表した「サステイナブルZoom-Zoom宣言2030」の中で、商品領域において「『ウェル・ツー・ホイール』での</p>

マツダ株式会社

項目	内容
<p data-bbox="67 307 396 442">2.削減目標案</p> <p data-bbox="67 449 396 671">※定量値公表が難しい場合、定性的説明でも可</p>	<p data-bbox="463 307 1845 549">企業平均CO2の排出を、2050年までに2010年比90%削減することを視野に、2030年までに50%削減することを目指す」ことを宣言。この考え方に沿って、Scope3の具体的にどのカテゴリーでどれくらいのCO2削減を目指すかを具体的に検討中。</p>

マツダ株式会社

項目	内容																									
3.基準年のGHGインベントリ[数値は任意]	<ul style="list-style-type: none"> ● Scope 1・2・3の排出量の状況 (※割合は必須、グラフを挿入) <table border="1" data-bbox="506 434 1298 1296"> <thead> <tr> <th colspan="3" data-bbox="506 434 1298 468">2013年</th> </tr> <tr> <th data-bbox="506 468 658 502">スコープ</th> <th data-bbox="658 468 1147 502">カテゴリ</th> <th data-bbox="1147 468 1298 502">割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="506 502 1147 544">Scope1</td> <td data-bbox="1147 502 1298 544">0.4%</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="506 544 1147 578">Scope2</td> <td data-bbox="1147 544 1298 578">1.9%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="506 578 658 1186">Scope3</td> <td data-bbox="658 578 1147 1186"> 1. 購入した製品・サービス 2. 資本財 3. Scope1,2に含まれない化石燃料・エネルギー関連事業 4. 上流での輸送・配送 5. 事業活動で排出された廃棄物 6. 出張 7. 雇用者の通勤 8. 上流リース資産 9. 下流での輸送・配送 10. 販売した製品の加工 11. 販売した製品の使用 12. 販売した製品の廃棄 13. 下流リース資産 14. フランチャイズ 15. 投資 </td> <td data-bbox="1147 578 1298 1186"> 13.6% 0.2% 0.2% 0.1% 0.0% 0.0% 0.0% 0.1% 82.5% 1.0% 0.0% 0.0% </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="506 1186 1147 1220">Scope1 総量</td> <td data-bbox="1147 1186 1298 1220">0.4%</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="506 1220 1147 1255">Scope2 総量</td> <td data-bbox="1147 1220 1298 1255">1.9%</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="506 1255 1147 1296">Scope3 総量</td> <td data-bbox="1147 1255 1298 1296">97.7%</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ● SCOPE1 : 143,523 [tCO2] ● SCOPE2 : 608,415 [tCO2] ● SCOPE3 : 32,034,183 [tCO2] 目標の対象セクター : カテゴリ11 <p data-bbox="954 1305 1251 1329">*各項目のバウンダリーは異なる</p>		2013年			スコープ	カテゴリ	割合	Scope1		0.4%	Scope2		1.9%	Scope3	1. 購入した製品・サービス 2. 資本財 3. Scope1,2に含まれない化石燃料・エネルギー関連事業 4. 上流での輸送・配送 5. 事業活動で排出された廃棄物 6. 出張 7. 雇用者の通勤 8. 上流リース資産 9. 下流での輸送・配送 10. 販売した製品の加工 11. 販売した製品の使用 12. 販売した製品の廃棄 13. 下流リース資産 14. フランチャイズ 15. 投資	13.6% 0.2% 0.2% 0.1% 0.0% 0.0% 0.0% 0.1% 82.5% 1.0% 0.0% 0.0%	Scope1 総量		0.4%	Scope2 総量		1.9%	Scope3 総量		97.7%
2013年																										
スコープ	カテゴリ	割合																								
Scope1		0.4%																								
Scope2		1.9%																								
Scope3	1. 購入した製品・サービス 2. 資本財 3. Scope1,2に含まれない化石燃料・エネルギー関連事業 4. 上流での輸送・配送 5. 事業活動で排出された廃棄物 6. 出張 7. 雇用者の通勤 8. 上流リース資産 9. 下流での輸送・配送 10. 販売した製品の加工 11. 販売した製品の使用 12. 販売した製品の廃棄 13. 下流リース資産 14. フランチャイズ 15. 投資	13.6% 0.2% 0.2% 0.1% 0.0% 0.0% 0.0% 0.1% 82.5% 1.0% 0.0% 0.0%																								
Scope1 総量		0.4%																								
Scope2 総量		1.9%																								
Scope3 総量		97.7%																								

マツダ株式会社

項目	内容
4.気候変動によるリスクと機会の分析	<ul style="list-style-type: none">● 気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の第5次評価報告書で示された「2℃シナリオ」を受けて、自動車セクターを含む各種産業も、このシナリオ実現に向けたCO2削減の取り組みや戦略を積極的に公開している。自動車産業としての使命を考えると、走行時（Tank to Wheel）のみならず、エネルギー採掘／精製／発電時（Well to Tank）を含んだ「Well to Wheel」視点でのCO2削減が効果的と考えるが、現時点の社会全体では、エネルギー採掘／精製／発電時のCO2についての意識や情報がないこともあり、走行時のCO2削減を課すスキームへの注目が高い傾向にあることで、自動車に使用する技術が制限されるリスクがある。 マツダは、「2℃シナリオ」実現には、「Well to Wheel」視点でのCO2削減が正しい取り組みだと考える。具体的には、次世代エンジン「SKYACTIV-X（スカイアクティブ・エックス）」を含めたSKYACTIV技術とそのベース技術の徹底的な改善の上に、電気デバイス技術を段階的導入する「ビルディングブロック戦略」により、内燃機関の理想を追求することに加えて、電気自動車、

マツダ株式会社

項目	内容
4.気候変動によるリスクと機会の分析	<p>プラグインハイブリッド自動車などを商品化する。その上で、世界各地のエネルギー源・発電形態などを考え、複数の選択肢（マルチソリューション）を適材適所で提供していくための技術/商品開発/販売に取り組む。</p> <p>マツダのこのようなアプローチが理解され、夢の扉を開いた技術であるSKYACTIV-Xの重要性が評価されることで、他社との差別化による企業価値向上や販売拡大の機会がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来ニーズに対応する工場やオフィスにおいて、化石燃料等への新たな税や、固定価格買取制度の導入などにより、直接的にも、間接的にもエネルギーコストが増大するリスクがあるが、一方でエネルギー転換や再生可能エネルギー化の検討を推進することで、コストだけでなくCO₂削減の機会がある。 ● 異常気象を原因とした洪水などの自然災害は、国内生産拠点のほとんどが海に面したマツダの工場のみならず、サプライヤーの稼働に対しても大きな影響を与える可能性があり、損益に影響がでるリスクがあるが、一方でマツダは、このリスクに対して、サプライチェーンにおける事業継続性の改善を進めており、

マツダ株式会社

項目	内容
4.気候変動によるリスクと機会の分析	<p>(ビジネスコンティニュイティ)、今まで以上のリスク管理を実現することで、事業継続性向上の機会がある。</p>
5.削減目標設定の背景・目的・期待する効果など	<ul style="list-style-type: none"> ● 2015年のパリ協定の合意を受けて、世界各国が持続可能な社会に向けたCO2削減目標を開示する中で、SBTをはじめその目標達成に向けた様々なイニシアティブが活発に展開されていると認識。 ● 将来の削減目標を検討するにあたって、マツダの将来への方向性に加えて、社会の要請を理解した上で、それに積極的に対応する計画/戦略にすることが社会的責任だと考える。 ● SBT取得可能レベルを視野に入れた積極的な計画/戦略にすることによる効果としては、マツダの顧客や投資家を含めた社会からの評価向上を通じた企業価値向上やビジネスチャンスの拡大を期待している。

マツダ株式会社

項目	内容
6.目標設定のプロセスと社内の議論	<ul style="list-style-type: none">● 目標は現在策定中のため、今後変更の可能性はあるが、概ね以下の通り。● SBTの目標を社会要請と考え、社内の環境に関する目標策定の前提条件の一つとして活用。● SDAツールを活用して、Scope1-3のCO2削減量のシミュレーションを実施し、Scope1 & 2とScope3の基準年、目標年案、そして認定のための回答フォーマット案を作成。その案を社内の2つの環境委員会(商品/事業サイト)にそれぞれ提示。各環境委員会のワーキングレベルのキーメンバーは、SBT支援会議への参加を通して、SBTの意義や目的への理解を深めると同時に、目標達成のためのマツダの問題点の認識や課題の共有化ができた。● Scope1 & 2はSBTの考え方を理解した上で目標を検討中。Scope3は、既に発表済の「サステイナブルZoom-Zoom宣言2030」をベースにしたWell-To-Wheelの視点に、SBTの考え方も踏まえて、カテゴリ特定を含めて削減目標を検討中。但し、

マツダ株式会社

項目	内容
6.目標設定のプロセスと社内の議論	現状ではSBTイニシアティブからWell-To-Tankの計算ロジックや係数が開示されておらず、その早期の情報開示を期待。
7.今後の課題	<ul style="list-style-type: none">● Scope3の測定方式（Well-To-Tankの算定方法や係数等）の早期の情報開示。● Scope3の測定方式の確定後、内容の反映と目標の確定● SBTコミット、認定の社内検討