



SUSTAINABILITY REPORT 2018

マツダサステナビリティレポート2018【詳細版】



CONTENTS

- 2 編集方針
- 3 コーポレートビジョン
- 4 **トップメッセージ**
人々に人生の輝きを提供し
地球・社会との共存に挑戦し続けます
- 8 **特集**
マツダの「今後の取組み方向性」と
クルマの持つ価値をより魅力的なものにする技術
- 14 2017年度ハイライト／財務情報
- 15 主要商品ラインアップ／
2017年度グローバル販売トップ10市場
- 16 会社概要／拠点紹介
- 17 **マツダのCSR**
- 18 CSRマネジメント
- 27 ステークホルダーエンゲージメント
- 29 **お客さま満足**
- 30 お客さまへのブランド体験の提供
- 37 **品質**
- 38 品質への取り組み
- 44 **安全**
- 45 安全への取り組み
- 54 **環境**
- 55 環境保全の基本的な考え方
- 57 環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」
- 61 環境マネジメント
- 65 商品・技術開発における取り組み
- 73 生産・物流における取り組み
- 80 使用済み自動車・部品の回収・リサイクル
- 82 生物多様性保全
- 83 環境コミュニケーション
- 85 事業活動と環境負荷の全容
- 87 **人間尊重**
- 88 従業員への取り組み
- 100 人権
- 103 **社会貢献**
- 104 社会貢献
- 108 **マネジメント**
- 109 マネジメント
- 120 サプライチェーンにおける社会的責任の推進
- 123 株主・投資家への取り組み
- 124 **イノベーション**
- 134 2017年度 社外からの主な評価
- 135 マツダの歴史
- 137 第三者意見
- 138 第三者検証
- 139 第三者保証
- 140 ガイドライン対照表

免責事項：本レポートの記述には、マツダ株式会社および、そのグループ会社の過去の事実から、将来の事業環境に関する予測、事業に関する計画などさまざまな情報を記載しています。これらの掲載事項は、記述した時点で入手できた情報に基づいたものであり、将来、諸与件の変化によって異なったものとなる可能性があります。読者の皆さまには、以上をご了解いただきますようお願い申し上げます。

「マツダサステナビリティレポート2018」の主な特長

トップメッセージ：

- 丸本 明（まるもとあきら）代表取締役社長兼CEO（最高経営責任者）の、CSRに対する考え方やブランド価値向上に向けた取り組みの進捗状況を紹介。
- 2030年を見据えた技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」の実現に向けた具体的な施策を紹介。

特集：

- 持続的成長に向けた基本的な取り組みの方向性として公表した「今後の取組み方向性」と、心と体を元気にするクルマづくりを目指したマツダの「電動化とコネクティビティの技術戦略」について、藤原清志（ふじわらきよし）代表取締役副社長執行役員のインタビューを交えて紹介。

編集方針

- マツダの6つのCSR取り組み分野である「お客さま満足」「品質」「安全」「環境」「人間尊重」「社会貢献」について、目標や実績を中心に報告。
- 読者の皆さまのニーズに合ったレポートを目指して、制作方針・内容の検討にあたっては、第三者意見、アンケート、ステークホルダーエンゲージメントなどを通していただいた意見を参考に制作。

報告対象

対象組織：マツダ株式会社およびグループ会社を含むマツダグループ全体について報告（マツダグループ全体を対象にしていない場合は、個々に対象範囲を記載）。

対象期間：2017年4月から2018年3月を中心に報告（一部、2018年4月以降の活動も報告しています）。

対象分野：社会、環境、経済の3側面の情報について報告。

※経済面についての詳細は、「ウェブサイト 株主・投資家情報」「アニュアルレポート」をご参照ください。

参考にしたガイドライン

GRI(Global Reporting Initiative)サステナビリティ・レポート・スタンダード、環境省「環境報告ガイドライン(2012年版)」、環境省「環境会計ガイドライン(2005年版)」、ISO26000

発行時期（詳細版）

日本語版：2018年10月（前回発行2017年9月、次回発行2019年夏予定）

※ダイジェスト版（PDF、冊子）は2018年11月に発行予定です。

英語版：2018年11月予定（前回発行2017年10月、次回発行2019年秋予定）

※ダイジェスト版（PDF、冊子）は2018年11月に発行予定です。

報告メディアの考え方

以下の媒体[※]で情報開示を行っています。

※発行後に記載内容に誤りがあった場合は、公式ウェブサイトに正誤表を掲載いたします。

専門性	■ 詳細版* (146ページ) ● PDF マツダのCSR取り組みやデータを網羅的に掲載	■ 公式ウェブサイト http://www.mazda.com/ja/csr/ PDF(詳細版)の内容に加え、最新情報をタイムリーに掲載。サーチエンジンでの検索可能
	■ ダイジェスト版* 兼会社案内 (32ページ) ● PDF ● 冊子 皆さまに特に知っていただきたい情報を掲載	
網羅性		

*<http://www.mazda.com/ja/csr/report/download/>に掲載

コーポレートビジョン※

私たちはクルマをこよなく愛しています。
人々と共に、クルマを通じて豊かな人生を過ごしていきたい。
未来においても地球や社会とクルマが共存している姿を思い描き、
どんな困難にも独創的な発想で挑戦し続けています。

- 1.カーライフを通じて人生の輝きを人々に提供します。
- 2.地球や社会と永続的に共存するクルマをより多くの人々に提供します。
- 3.挑戦することを真剣に楽しみ、独創的な“^{どう}道”を極め続けます。

※ マツダは2015年4月、コーポレートビジョンを以下の目的で改訂し、全てのステークホルダーから広く信頼される企業グループとしてさらに成長していきます。

- ・マツダの個性をより明確に定義することでマツダグループのあらゆる企業活動が一体となって動いていきます。
- ・マツダグループの全従業員がコーポレートビジョンの目指すゴールについて語り合いを繰り返し、共有・理解・納得するプロセスを促進します。
- ・コーポレートビジョンを日々の業務に密接に結び付けます。

マツダの由来と意味

社名「マツダ」は、西アジアでの人類文明発祥とともに誕生した神、アフラ・マズダー (Ahura Mazda) に由来します。この叡智・理性・調和の神を、東西文明の源泉的シンボルかつ自動車文明の始原的シンボルとして捉え、また世界平和を希求し自動車産業の光明となることを願って名付けられました。それはまた、自動車事業をはじめた松田重次郎の姓にもちなんでいます。

ブランドスローガン“Zoom-Zoom(ズーム・ズーム)”

創造性と革新性で、子どものときに感じた動くことへの感動を愛し持ち続ける人々に「心ときめくドライビング体験」を提供したいというマツダの想いを示した言葉です(2002年4月発表)。

マツダブランドシンボル

「自らをたゆまず改革し続けることによって、力強く、留まることなく発展していく」というブランドシンボル制定のマツダの決意を、未来に向けて羽ばたくMAZDAの<M>の形に象徴しています(1997年6月制定)。



マツダコーポレートマーク

コミュニケーションの核となる企業シンボルとして1975年に制定しました。その後1997年のブランドシンボル制定に伴い、可読性を生かした「マツダコーポレートマーク」と位置付けています(1975年1月制定)。





人々に人生の輝きを提供し
地球・社会との共存に
挑戦し続けます

マツダ株式会社
代表取締役社長兼CEO(最高経営責任者)

丸本 明

2018年6月に代表取締役社長兼CEOに就任しました丸本 明です。マツダグループに関わるすべてのステークホルダーの皆さまには、日頃からご理解とご支援を賜り、厚く御礼を申し上げます。

まず、今年、各地で発生した自然災害により、被害を受けられた皆さまに、謹んでお見舞い申し上げます。平成30年7月豪雨では、私たちマツダの地元広島でも、甚大な被害が出ました。マツダは、地元の企業として、従業員のボランティア派遣や車両の提供、被災されたお取引先さまへの物資・資材の提供など、復旧に向けた取り組みを行ってまいりました。今後も地域の皆さまや、お取引先さまと一体になり、復旧・復興に向けて、支援を継続してまいります。(P7参照)。

また、マツダは、完成検査に係る燃費および排出ガスの抜取検査についての調査を行った結果、一部の検査データの取り扱いに適正を欠いたものがあったことが判明し、国土交通省へ報告しました。当社に関係するすべてのステークホルダーの皆さまに、ご心配をおかけすることになりましたことをお詫び申し上げます。このような事案が今後発生することのないよう再発防止に努めてまいります。(P43参照)。

全領域でビジネスの質的成長を目指し、 さらなるブランド価値向上に向けて「足場固め」を進めています

2018年3月期は、中期経営計画「構造改革ステージ2」の下、「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」を両立する魅力ある商品をお届けするとともに、全領域でビジネスの質的成長を目指し、ブランド価値のさらなる向上に向けて取り組んできました。商品面では、新型3列シートクロスオーバーSUV CX-8を日本市場に導入し、2017年12月の発売以降、計画を上回る受注を継続しています。また、幅広いお客さまに安心・安全なクルマをお届けするため、先進安全技術の拡充にも努めてまいりました。生産領域では、2017年8月に本社工場でクロスオーバー系車種の生産能力を拡大、10月には防府工場でCX-5の生産を開始するなど、世界的に高まるクロスオーバー系車種の需要に迅速に対応するため、柔軟性のある生産体制の構築を図りました。

また、2018年4月、持続的な成長に向けた基本的な取り組みの方向性として、「今年の取り組み方向性」(P8-13参照)を

公表しました。マツダは、今後3年間で、2022年3月期以降の本格的成長に向けた「足場固め」の期間と位置付け、次世代技術・商品の開発・導入による商品競合力の向上や、米国を中心とした販売ネットワーク改革を加速してまいります。加えて、トヨタ自動車株式会社などとのアライアンスを推進し、米国新工場の稼働準備を進めていきます。

トヨタ自動車株式会社との業務資本提携に係る合意内容 (2017年8月締結)

- 米国での完成車の生産合併会社の設立
- 電気自動車の共同技術開発
- コネクティッド・先進安全技術を含む次世代の領域での協業
- 商品補完の拡充

詳細 <http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2017/201708/170804c.pdf>

技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」実現に向けた取り組みを着実に実行しています

私たちマツダは、美しい地球と心豊かな人・社会の実現を使命と捉え、クルマの持つ価値により、人の心を元気にすることを追究し続けます。



2017年8月、マツダは2030年を見据えた技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を公表しました。心をワクワクさせるというクルマが本来持つ価値を信じ、ブレることなく「走る歓び」を追求し、カーライフを通じてお客さまに「人生の輝き」を提供し続けることがマツダとお客さまとの絆をより強くする ― という考えの下、「走る歓び」を通じて、「地球」「社会」「人」が持つ課題を解決する考え方や道筋を策定したものが、「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」です。このビジョンの実現に向けた具体的なアクションとして次世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」と次世代車両構造技術「SKYACTIV-Vehicle Architecture」、次世代デザインビジョンモデル「マツダVISION COUPE」を2017年 東京モータショーでお披露目するなど、コミットメントを着実に実行しています。

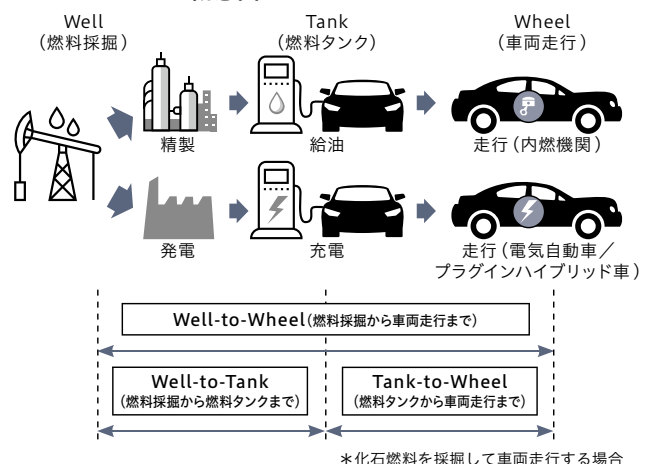
一方、自動車産業を取り巻く環境も刻一刻と変化しており、マツダもその動きを注視しながら、「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を推進しています。CASE※1に代表される新しい技術やサービスの普及は、より効率的で安全かつ自由な移動を可能とし、自動車と社会の関係性に新たな価値をもたらす可能性があるかと期待しています。

「地球」の領域では、地球温暖化の抑制に向けたCO₂の削減が最大の課題です。マツダは、クルマのライフサイクル全体でのCO₂削減に向け、Well-to-Wheel視点でのCO₂削減に取り組んでいます。このWell-to-Wheel視点での企業平均CO₂排出

量を、2050年までに2010年比で90%削減できるよう、2030年までに企業平均CO₂排出量の50%削減を目標として取り組んでいます。このアプローチと目標は、温室効果ガス排出削減等のための国際枠組みである「パリ協定」や経済産業省が推進する「自動車新時代戦略会議」とも、しっかり足並みが揃っています。この目標達成のため、各地域における自動車のパワーソースの適性やエネルギー事情、電力の発電構成など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ご提供できるよう、開発を進めています。

※1 コネクティビティ技術 (connected) / 自動運転技術 (autonomous) / シェアード・サービス (shared) / 電動化技術 (electric) といった新技術の総称。

Well-to-Wheel概念図*



将来においても大多数のクルマに搭載が予測される内燃機関を磨き上げながら、2030年には生産するすべての内燃機関搭載車に電動化技術を搭載する予定です。内燃機関に関しては、2030年に向けて、理想のエンジンを目指し断熱化を進めるなどさらなる改善に挑戦し、2050年のCO₂削減に向けては、内燃機関の理想追求だけではなくエネルギー源そのものをカーボンニュートラルに近づけることができるよう、微細藻類から生成されるバイオ燃料など再生可能液体燃料の普及に向け、産学官連携・企業間連携など(P129-133参照)を加速していきます。一方、クリーンな発電で電力をまかなえる地域や、大気汚染抑制の規制がある地域に対しては、電気自動車(EV)などの電気駆動技術が最適な解決策と考え、マツダ独自の技術を最大限に活用して、お客さまに選んでいただける「走る歓び」にあふれたEVを商品化します。

「社会」の領域では、マツダらしい人間中心の開発哲学に基づく「安心・安全」をお届けしてまいります。いま、先進国を中心に新たな事故の要因が顕在化しています。その取り組みとして、安心・安全なクルマ社会の実現に向けて、ドライビングポジションやペダルレイアウトなどクルマの基本となる安全技術の進化はもちろん、先進安全技術の継続的な性能向上と標準装備化を進めてまいります。さらに2025年には、「Mazda Co-Pilot Concept」を具現化する自動運転技術の標準化を目指しています。また、高齢化や過疎化などに伴う不便な交通環境を要因とする社会的な課題の解決に向けて、コネクティビティ技術を活用し、クルマを使う人が過疎地での移動を支える、つまり、人と人、そして社会がつながっていくビジネスモデルの可能性を検討していきます。

「人」の領域では、より多くのお客さまにマツダの「走る歓び」を感じていただくとともに、運転を通じた地球や社会への貢献を通じて、高揚感や達成感、心の充足を感じていただくことを目指します。「走る歓び」とは、ジェットコースターで感じるような加速感や高揚感ではありません。通勤や買物など日常のシーンで、まるで愛着のある道具を扱うかのように自分の意図通りに走り、曲がり、止まってくれる。その手応えを感じ、ずっと運転していただきたい。人間の自然な振る舞いにクルマの動きを一致させ、同乗者もクルマの動きが自然に感じられることで安心してお乗りいただける。また、見た瞬間に心を奪われ、その風景や光で表情を変える姿をずっと眺めていたくなり、そしてまた走りたくなる。このようなクルマを所有し、共に走り、共に過ごすことで得られる「心の満足」。これがマツダの目指す「走る歓び」です。いま、社会で生活する人々は、機械化や自動化により経済的な豊かさの恩恵を受けています。その一方で、体を動かす機会が減ることや、人や社会との直接的な関わりが希薄になり、ストレスを感じておられる方が増えているのではないのでしょうか。私たちは、人間本来の能力を引き出し、心と体を活性化させる「人馬一体」感と、見る人の心を豊かにする「デザイン」をさらに研ぎ澄まさせていただきます。

こうした多岐にわたる商品・技術開発をビジネス効率と両立させていくことも重要な課題です。マツダの強みであるモデルベース開発(P127参照)をフルに活用することで、効率的、高品質かつ低投資での開発を行っていきます。加えて、他社と協働できる領域や戦略的に外部を活用すべき領域については、適材適所のアライアンスを最大限に活用していきます。

こうした取り組みによって、自動車メーカーとして求められるマルチソリューションへの対応とビジネス効率の両立を、マツダの規模で実現できると考えています。

CSRの取り組みを推進し、社会と共に成長・発展することを目指しています

マツダは、コーポレートビジョンの実現を通じ、社会と共に成長、発展することを目指しています。従業員一人ひとりが、マツダを取り巻く全てのステークホルダーの要望や期待に応えるよう努力しながら、日々の事業活動を通じてCSRの取り組みを推進しています。その結果、2017年9月、マツダは世界的なESG投資指標の一つである「Dow Jones Sustainability Index(以下、DJSI)」^{※1}構成銘柄に初めて選定されました。企業の持続可能性を評価するこの銘柄に選定されたことを受けて、私たちは、マツダの取り組みの方向性が正しいものであることを再認識することができました。

また、2018年1月には、国連グローバル・コンパクト(以下UNGC)^{※2}に署名しました。日々の事業活動を通じてCSR(企業の社会的責任)活動に取り組んでいるマツダは、UNGCが提唱する10の原則の実現に向けて今後も努力を継続します。そしてこれらの活動を通じて、持続可能な社会の発展に貢献していきます。

※1 企業のESG(環境・社会・企業統治)評価を基準に銘柄選定する投資指標。米国のS&P Dow Jones Indices社とスイスのRobecoSAM社が共同開発した指標で、1999年発足の、世界で最も歴史のあるESG投資指標の一つとして投資家に認知されている。

※2 各企業・団体が責任ある創造的なリーダーシップを発揮することによって、社会の良き一員として行動し、持続可能な成長を実現するための世界的な枠組み作りに参加する自発的な取り組みで、現在世界約160カ国で12,000を超える企業・団体が加入しています。

真に信頼される企業へとさらに成長できるよう、 誠実に取り組みます

私たちが目指すのは「マツダ車にずっと乗り続けたい」と言っていただけ、お客さまと強い絆で結ばれた存在です。これを私たちは「マツダプレミアム」と呼んでいます。プレミアムという高価格のブランドを想起されるかもしれませんが、それは私たちが目指す姿ではありません。「走る歓び」の力によってお客さまの人生を輝かせる、お客さまとの強い絆をもった世界一のクルマづくり。マツダが三輪トラックを造り始めた時代から目指しているこの「マツダプレミアム」を実現できるよう「飽くなき挑戦」を続けてまいります。

マツダは130以上の国と地域で販売を行い7カ国に生産拠点を有し、多くのステークホルダーに対して社会的責任があります。2018年6月に社長に就任して以降、責任の重さと大きな使命を感じています。ステークホルダーの皆さまとの対話を大切にしつつ、コーポレートビジョンを実現し、社会とマツダの持続的な発展を目指してまいります。マツダに関わる世界中のステークホルダーの皆さまから真に信頼される企業へとさらに成長できるよう、今後も誠実に取り組みます。そして、人々に人生の輝きを提供し、地球・社会との共存に挑戦し続けます。

平成30年7月豪雨*1にともなう支援について

マツダは、災害発生以来、地元の企業として被災された方々と被災された地域の日も早い復旧・復興支援を最優先に、人材や物資の支援などを迅速に行っています。特に人材の支援については、ボランティア等の参加に活用できる休暇制度「ハートフル休暇」*2を見直し、従業員に災害ボランティアへの自主的な参加を推奨しています。今後も、地域の皆さまやお取引先さまなどと連携して行政や地域などによる支援活動を妨げることなく、地域の安全や交通状況などに配慮した操業・勤務を実施するとともに、早期の復旧・復興に貢献する取り組みを推進していきます。

【基本的な考え方】

- ①被災された方・被災地域の皆さまの復興支援を最優先します。
- ②生産復旧などの当社課題は、復興支援に支障を及ぼすことがないように進めていきます。
そのために、地域住民の皆さま、部品や物流なども含めたお取引先さまとの連携を十分に図ります。
- ③被災された方・被災地域の皆さまからの要請を待つだけでなく、いま私たちに何ができるか枠を広げて考え、言葉にして、当社から積極的に提案していきます。

【これまでに実施した主な支援活動】(2018年8月末時点)

■人材の支援:

- ・被災地域に医療支援*3、現場作業支援*4、事務作業支援*5など、のべ1,729人*6が支援活動に参加しました。

■物資の支援:

- ・被災地域やボランティア支援で、土のう袋(2,950袋)、飲料水など(25,617L)、軍手・手袋(1,764セット)、マスク(1,688枚)、タオル(4,840枚)、雑巾(436枚)などを提供しています。
- ・被災地域のご要望にお応えし、社用車(のべ12台)を貸し出しています。
- ・被災地域に、復旧活動用のトラック(10台)を8月に寄贈しました。

■施設の支援:

- ・鯛尾トレーニングセンター(安芸郡坂町)を災害ボランティアの宿泊施設として8月1日から30日まで開放しました。

■義援金:

- ・合計で1億円(広島県 8,000万円、日本赤十字社 2,000万円)を寄付*7しました。
- ・本社ロビー(広島県安芸郡府中町)にて、たる募金を7月26日から8月31日まで実施しました(募金総額127,988円)。

<ご参考>

*1 2018年7月に西日本を中心に全国的に広い範囲で記録された集中豪雨。河川の氾濫や洪水、土砂災害などの被害が発生

*2 休暇手当は70%から100%支給、適用日数は10日から無制限に見直し

*3 マツダ病院の医師・看護師・保健師などを実施(のべ165人)

*4 屋内外の土砂・がれきなどの搬出・清掃・片付けなどを実施(のべ489人)

*5 ボランティアセンターなど施設の業務サポート・希望される物資や支援等のヒアリングなど実施(のべ57人)

*6 災害ボランティアに伴うハートフル休暇取得者数(のべ863人)およびマツダ親和会による無給災害ボランティア(のべ155人)を含む

*7 2018年7月12日発表(<http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2018/201807/180712a.pdf>)

特集 マツダの「今後の取組み方向性」とクルマの持つ価値をより魅力的なものにする技術

— 持続的な成長に向けた基本的な取り組みの方向性と、
人間らしい心豊かな「生きる喜び」を実感できるカーライフの実現を目指した技術戦略 —

2018年4月、マツダは持続的な成長に向けた基本的な取り組みの方向性として「今後の取組み方向性」を公表しました。
今後3年間で2022年3月期以降の本格的成長に向けた「足場固め」の期間と位置付け、「次世代技術・商品の開発・導入による商品競争力の向上」「米国を中心とした販売ネットワーク改革の加速」「トヨタ自動車株式会社などのアライアンス」の推進を示した「今後の取組み方向性」と、その中に織り込まれた次世代技術（電動化・コネクティビティ技術）の戦略について、代表取締役副社長執行役員・藤原清志のインタビューを交えてご紹介します。

2013年3月期～2016年3月期

構造改革プラン

構造改革による事業構造の転換

2017年3月期～2019年3月期

構造改革ステージ2

質的成長とブランド価値経営

商品・開発

- ・SKYACTIV技術（第1世代）を搭載した
新型車6車種を市場導入



SKYACTIV技術を搭載した新世代商品群
第一弾 「CX-5」

- ・新型車6車種と商品改良モデル投入
- ・SKYACTIV技術（第2世代）／新世代デザインの開発
および搭載車両の投入



新世代商品群として初めてのフルモデルチェンジとなる
「CX-5」

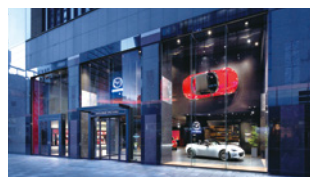
ブランド・販売

- ・正価販売と台数成長
- ・ブランド価値向上に向け着手



「ブランド価値経営」をテーマとした研修風景
(マツダ・ビジネスリーダー開発(MBLD))

- ・正価販売／販売現場改革
- ・新世代店舗展開／ディーラー網再編
- ・リテンション改善(既存顧客維持)



新世代店舗(ブランドスペース大阪)

グローバル生産

- ・モノ造り革新によるコスト改善
- ・グローバル生産体制強化 (ASEAN／メキシコ／ロシア)



メキシコの新工場(MMVO)



タイの新工場(MPMT)

- ・クロスオーバー系フレキシビリティ拡大
- ・グローバルスイング生産強化
- ・海外拠点の生産効率改善



防府工場(需要拡大に合わせて、クロスオーバー系の生産を開始)

財務基盤強化

- ・円高環境下でも利益を創出する収益構造への転換
- ・財務基盤の回復および復配

- ・自己資本比率45%以上
- ・配当性向20%以上

～2025年3月期

今後の取組み方向性

次世代商品・技術の開発・導入

- ・ 内燃機関の進化に加え、電動化技術、コネクティビティ、自動運転技術、次世代魂動デザインなど次世代商品技術の開発を加速
- ・ 次世代商品群を新たに「Small(スモール)商品群」と「Large(ラージ)商品群」という二つの商品構成に分離し、顧客ニーズやセグメント特性、収益とコストの面から商品戦略を最適化
- ・ 新商品戦略により、「グローバルでのクロスオーバー系車種の生産拡充」「高付加価値商品群の強化によるネットレベニュー(純収益)の向上」「米国市場強化」の実現を目指す

販売ネットワーク改革の加速

(米国の事例)

- ・ ブランドへの高いエンゲージメントによる質と量の成長促進
- ・ ネットワーク再構築投資強化、初年度100億円規模(今後4年間で約400億円)
次世代ブランド店舗を重点35市場中心に300店舗へ拡大
次世代ブランド店舗平均販売1,000台/年
重点35市場の再購入率55%へ
- ・ マーケティング戦略の大幅見直しによるブランド価値強化
- ・ 販売店のローカル市場へのマーケティング投資強化
- ・ トレーニング強化、トレードサイクルマネジメント取組みによる顧客体験改善

アライアンスの成功

- ・ 米国共同生産/EV共同技術開発/コネクティビティ/商品補完などの領域で、トヨタ自動車株式会社とのアライアンスを推進
- ・ バッテリー/コネクティビティ/先進安全技術などの領域で、戦略的にサプライヤーとの協業関係を構築



次世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」



次世代デザインビジョン



米国の次世代ブランド店舗



米国アラバマ州における合併新工場建設に関する共同記者会見-2021年稼働開始に向けて、16億米ドルを投資し、約4,000名を雇用予定であることを公表

副社長インタビュー

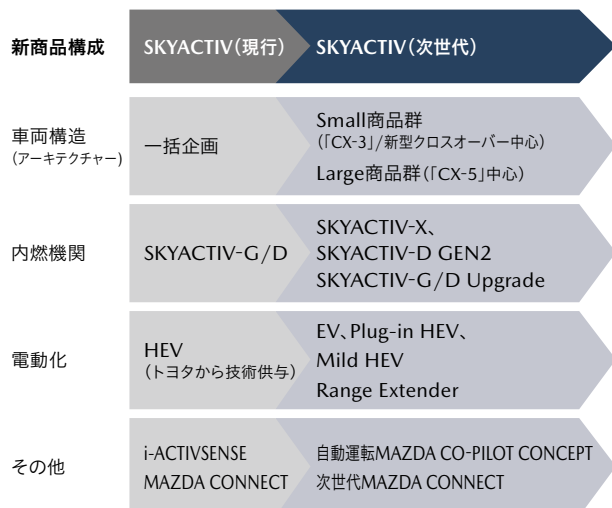
持続的な成長に向けた基本的な取り組みを着実に遂行しつつ、
美しい地球と心豊かな人・社会を実現し、クルマの持つ価値により、
人の心を元気にし続けることができるよう、「飽くなき挑戦」を続けていきます

代表取締役副社長執行役員 藤原 清志

Q: 商品・技術開発領域における 今後の取り組みの概要を教えてください。

A: マツダでは、自動車の基本性能であるベース技術を大幅に向上させたSKYACTIV技術を開発し、CX-5を第一弾とする新世代商品に2012年より全面的に搭載してきました。SKYACTIV技術と新世代商品は、優れた走行・燃費性能だけでなく、車種・車格を超えて機能ごとの最適構造・特性を共通化し、各車へ展開する「一括企画」と「コモンアーキテクチャー」、および、「フレキシブル生産」を両輪とする「モノ造り革新」により、開発、生産の効率化・コスト改善を実現し、台数成長と構造改革をけん引してきました。

現在、2017年8月に発表した技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」の実現に向けて次世代技術と次世代デザインの開発を進め、同年10月より実施された東京モーターショーでは次世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」などの次世代技術や次世代デザインを出品しました。「SKYACTIV-X」を含む次世代技術は2019年より導入する予定です。



「今後の取り組み方向性」として、次世代SKYACTIV技術では、競合力のある新商品構成へと進化させます。具体的には、現行からさらなる進化を図るべく、「一括企画」構想のもと一つに絞り展開してきた車両構造(アーキテクチャー)を、「Small (スモール) 商品群」と「Large (ラージ) 商品群」という二つの商品構成に分離します。より幅広いお客さまの要望へそれぞれ最適な価値提供を目的に商品構成を二つの柱とすることで、顧客ニーズ、セグメント特性、収益とコスト等の面から、お客さまから熱望される商品の提供を可能とする商品戦略の最適化を図ります。

また、販売を支える生産能力は、現有設備の活用と、2021年に稼働開始予定の米国新工場も加え、最適化していきます。

次世代SKYACTIV技術の車両構造(アーキテクチャー)

Small商品群 (CX-3/新型クロスオーバー 中心)	Large商品群 (CX-5中心にCX-8/CX-9)
コスト競争力や 生産フレキシビリティの さらなる向上	より強固な 商品競争力の構築と ブランド価値の向上
クロスオーバー系需要変化に 各グローバル生産拠点で 迅速に対応	電動化含むパワートレインの ワイドバリエーション化で 収益向上

これら新商品戦略により、「グローバルでのクロスオーバー系車種の生産拡充」「高付加価値商品群の強化によるネットレベニューの向上」「米国市場強化」の実現を目指していきますが、詳細については適切な時期に公表させていただきます。

Q: 米国での販売ネットワーク改革の 取り組みを教えてください。

A: これまでの取り組みを振り返ると、2016年からの2年間は、マツダのブランド価値経営に基づき、お客さまが「熱望する商品と出会える素敵な場所」、「素敵な時間を過ごしたい! わざわざ行きたい!」と思える場所とそこで働く人々」という質の向上を目的に、販売網の再構築を進めてきました。米国市場においては、マツダのブランド価値経営に賛同していただける優良販売店への入れ替え実施や、次世代ブランド店舗への改築開始、また、重点35市場における最適な販売網再構築の優先化などです。これらを実行し、米国工場の稼働を開始する2021年に、販売能力40万台体制の構築、つまりお客さまに熱望される商品を心地よい場所と人の対応からご購入いただける体制構築に向け取り組みを加速し、中長期的に質的・量的成長を目指していきます。

Q: アライアンスの考え方を教えてください。

A: マツダでは、商品、技術、地域ごとに最適な相互補完をし、対等な仲間として提携戦略を推進しています。特に次世代技術の開発では、次世代SKYACTIVエンジンなど内燃機関のさらなる進化による競争力の一層の強化は変更することのない柱です。これに加えて、電動化技術、自動運転技術やコネクティビティなど、幅広い領域での対応が必要となってきます。この対応のために、保有する技術や、「一括企画」および「モデルベース開発」など特徴ある開発・生産プロセスをもマツダの強みとし、寄り添ってくれる仲間とお互いの強みを持ち寄り、Win-Winになれるかを協議します。その上で、同じ目線で、同等の努力をすることを前提に、仲間として共創していただける方々と協業を進めることが基本的な考え方です。

その中の幾つかの領域では、トヨタ自動車株式会社およびサプライヤーとの戦略的協業をさらに深化させてWin-Winのアライアンスを目指していきます。もちろん、ほかの仲間の方々と協業も進めていきます。

Q: 昨今、自動車ビジネスを大きく変えるといわれている「CASE」に対して、「今後の取り組み方向性」の取り組みの中でどのように対応をしていくことができるのでしょうか?

A: いま自動車産業は100年に一度の変革期を迎えているといわれていますが、マツダはこれを新しい「クルマ文化創造」のチャンスだと捉えています。「CASE」※1などの新技術は地球や社会の問題に対する解決策だけではなく、クルマをより一層魅力あるものにする可能性を秘めていると考え、「今後の取り組み方向性」の中にも織り込んでいます。この「CASE」において、マツダらしい「人」を主体としたアプローチで、新たなカーライフ、クルマ文化を提供し、お客さまに「人生の豊かさ」を提供したいと考え、着実に研究・開発を進めています。

2017年8月には、人間中心の自動運転コンセプト「Mazda Co-Pilot Concept(マツダ・コ・パイロット・コンセプト)」(P49参照)に基づいて開発を進めている自動運転技術の実証実験を2020年に開始し、2025年までに標準装備化を目指すことを公表しました。そしてさらに、2018年10月、マツダらしい独自のバッテリーEV(電気自動車)とコネクティビティについて、考え方やコンセプトについて発表しました。

※1 コネクティビティ技術 (connected) / 自動運転技術 (autonomous) / シェアード・サービス (shared) / 電動化技術 (electric) といった新技術の総称。



Q: マツダらしい独自の電気自動車とは どのようなものでしょうか？

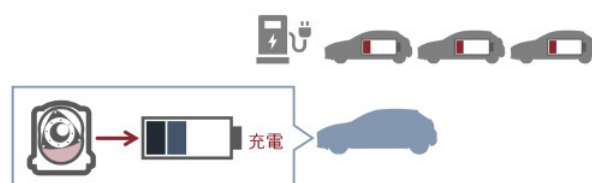
A: マツダは、電気自動車であっても、特別なクルマ作りはいたしません。地球、社会に貢献し、そして人間中心であること。お客さまに、クルマとともに豊かな人生、カーライフを提供し、心と体を元気にするクルマ作りをする。これは、電気自動車であっても変わらない私たちのクルマ作りの哲学です。マツダの提案する電気自動車のコンセプトは3点です。

一つ目は、電気自動車であっても、やはり走る喜びです。マツダの「走る喜び」は、日常の運転シーンにおいて、まるで長く走り込んだ道具を扱うときのように、自分の意図通りに走り、曲がり、止まることができ、その手ごたえをかみしめ、ずっと運転していたくなる。人間誰もが持つ「自然に振る舞う」身体の特性に、クルマの動きを一致させることで、安心して、ずっと乗っていたくなる。その場所の風景や光により表情を変えているクルマをずっと眺めていたくなる。このように、クルマを所有し、どこまでも一緒に走り、過ごすことで得られる「心の満足」、これがマツダの「走る喜び」です。その実現手段のひとつが、マツダ独自の制御技術「G-ベクタリング コントロール(GVC)」(P125参照)の活用です。モーターで走行する電気自動車では、アクセルオン、オフともに車両挙動を制御することが可能となり、例えば下り坂であっても、まったく途切れることなくシームレスで緻密な制御が可能となります。これにより、車両の前後左右の動きをより滑らかに連動させ、先ほどお話しした人間誰もが持つ「自然に振る舞う」身体の特性に、クルマの動きを一致させることが可能となり、人間とクルマが一体になったと感じる「走り」「人馬一体」感を実現できると考えています。

二つ目は、地球、人にやさしい技術です。電気自動車を運転するときに不安になるのは、やはり電欠です。現在のガソリンスタンドと同数の充電設備があり、ガソリンを給油するのと同様の時間で充電できれば良いのですが、現時点では難しいことだと思います。ガソリンを入れ、エンジンで発電するレンジエクステンダー※1が、そのような不安を解消できる「人にやさしい技術」になると考え、マツダはロータリーエンジンを活用したレンジエクステンダーの開発を進めています。ロータリーエンジンは低振動、低騒音であるため、電気自動車の静かで快適な移動を大きく阻害することはありません。ロータリーエンジンでは、ロー

ターが回転して出力を発生させるため、同様な回転出力軸構造を持つ電気モーターとの組み合わせにより、コンパクトに一体化ができます。さらには電動化システムの容量や出力の組み合わせを変えることで、電気自動車のみならず、プラグインハイブリッド、シリーズハイブリッドへ派生させることが可能です。これらのハイブリッドシステムは燃料タンク容量を多めにしてエンジンをより長く使う電動化システムですが、火力発電などの発電時のCO₂排出が多い地域ではWell-to-Wheel視点でのCO₂削減に貢献できます。

航続距離の課題を解決



三つ目に、社会貢献できる技術です。昨今、自然災害により、エネルギーインフラが止まり、数日間通常の社会生活が営めない状況が多発しています。ロータリーエンジンは多様な燃料に対応可能であるという特性を生かし、CNGやLPG、水素などの燃料への適用も可能と考えています。このレンジエクステンダーの発電機能を使い、人や社会を助ける、貢献するというクルマによる新しい社会貢献のカタチを提案したいと考えています。それは、LPGなどを活用した災害時における「緊急給電モビリティ」としての可能性です。災害時に停電し、クルマの燃料となるガソリンや軽油の供給が困難になった場合に、入手や運搬が容易なLPGポンペを活用しロータリーエンジンで発電した電気を供給するという、新しい社会貢献のカタチを提供したいと考えています。このマツダ独自のシステムを搭載した電気自動車は2020年をめどに市場導入できるように開発を進めています。

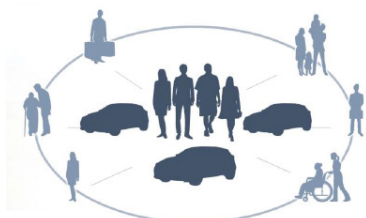
災害時における電気供給



Q: マツダらしいコネクティビティとは どのようなものか教えてください。

A: マツダは、コネクティビティ技術を通じて、二つの価値を提案したいと考えています。

一つ目は、一般的な価値として「デジタル化による便利な生活をクルマの中でも安全に実現できるという価値」。二つ目は、「人間中心の考え方でクルマとともに豊かな人生、カーライフを提供し、お客さまの心と体を元気にする価値」です。現代において、人はグローバルにインターネットでつながり、デジタル社会の利便性を享受して生きています。しかしながら、その利便性の陰で、過度なデジタルツール依存の状態から一時的に解放されたいという要望を持つ人々が存在しはじめていていると思います。マツダは、「人間中心」の考え方で、「ネットにつながるデジタル社会の利便性」と「リアルな人と人とのつながり」、この両立を実現させるコネクティビティを提供していきたいと考えています。デジタルツールの持つ良さを活用し、そこに「クルマ」が持つ自らの行動範囲を拡大してくれる力、移動の過程を楽しめる「クルマ」の持つ価値をつなげます。リアルな自然や人とのふれあいを通じて、人間性・人間力の復活を、クルマとデジタルツールの融合により提供できると考えています。

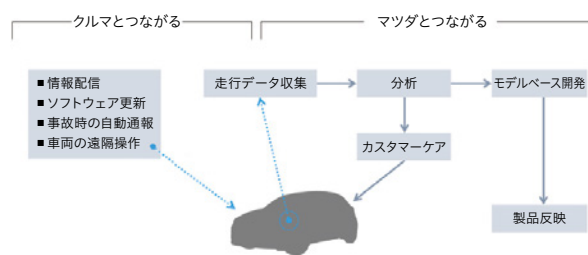


例えば、「交通空白地帯となっている地方に出かけ、移動の足に困っている人を助ける」というような、「移動の過程を楽しみながら過疎地域の活性化にも貢献する」といった例です。コネクティビティ技術が新たな場所や新たな人との出会いを結びつけていくことが可能だと考えています。自らのクルマで運転しながらボランティア活動に申し込み、参加し、そして活動メンバーと出会う。そのようなリアルな人と人とのつながりの中で行われる活動の良さを、デジタルツールを使ってその輪を広め、デジタル社会ならではの「つながり」が無限に拡大していく。すなわち、デジタル・デトックスである「リアルな活動」と、デジタルの活用による「つながる輪の拡大」の両方がバランスされた世界の実現に向けて、このような体験を創り出すことにより、人が心豊かな「生きる歓び」を実感できるようにしたいと考えています。

また、近年は過疎地域における公共交通の弱体化や、高齢な方やお体の不自由な方などの移動手段の不足などが問題になっていますが、マツダはクルマとコネクティビティ技術がそれらの活動を支えることができるのではないかと考えます。さまざまな地域でのコミュニティ内の助け合い、都市部と過疎化が進む地方の交流による人材育成や産業創出など、多様な技術・能力を分け隔

てなく取り込むことで、その地の特徴を活用できる地域コミュニティを、クルマを使った移動を通じて実現することです。マツダは、2018年10月より、広島県三次市において、将来のライドシェアを見据えた移動サービス実証実験を開始する予定です。NPO法人が運行する地域移動サービスの運営を、コネクティッドサービスを用いて省力化すると共に人の参加を促し、地域の活性化につながるさまざまな付加価値を生み育む取り組みを開始します。

マツダは、従来のコネクティビティの「クルマとつながる」と「マツダとつながる」領域についても、今後の自動車ビジネスを考え、お客さまとの絆をより強化していくために、このコネクティビティ技術を活用し、ビジネス革新を進めていきたいと考えています。コネクティビティを実現するベースとなるコネクテッドカーのシステムについては、次世代商品から導入してまいります。そしてより多く・より精度の高い情報とつながるために、車載機、通信プラットフォーム、ITシステムの多くの部分を協調領域として考え、トヨタ自動車株式会社とのアライアンスを最大限活用しながら推進していきます。



Q: 「新たな「クルマ文化の創造」に貢献する」 というお話がありましたが、その点について、 思いなどがあれば教えてください。

A: マツダは、電気自動車でも、コネクティビティでも、自動運転であろうと、シェアリングであろうと、「人間を中心に置く」哲学を守っていきます。そして、新しい世界と共存し、「走る歓び」だけではなく、新たなクルマ文化の創造に貢献することで「生きる歓び」も提供してまいります。その結果、クルマをお使いいただくお客さまが、心身ともに健康になり、体験や感動を人と共有できることで、お客さまの心の満足度を高めていきたいと考えています。

コネクティビティとレンジエクステンダーによる電力供給を組み合わせることで、電力供給の無い地域でも電気や通信を確保し、必要最低限の生活レベルを守りながら、自らの行動範囲を広げる。さらには、ネットをオフし、自然の中での新しい体験を通じて、クルマと共に過ごす楽しさ、自然とのふれあい、人としての「生きる歓び」が感じられる — そのような新しい「クルマ文化の創造」を通じて、美しい地球と心豊かな人・社会を実現しクルマの持つ価値により、人の心を元気にし続けることができるよう「飽くなき挑戦」を続けていきます。

2017年度ハイライト

販売国・地域数

130 カ国以上

一次サプライヤー数

1,081 社

グローバル販売台数

163.1 万台 +4.6% 前年度比

市場別販売割合



従業員数

49,755 名

海外拠点の現地マネジメント率 72.5%

地域別従業員割合(連結)



売上高

3兆 4,740 億円 +8.1% 前年度比

営業利益

1,464 億円 +16.5% 前年度比

国内生産台数

98.7 万台

海外生産台数

63.3 万台

生産における売上高当たりCO₂排出量(国内主要4拠点※2)

18.9 t-CO₂/億円 1990年度比で47%削減

全埋立廃棄物量(国内主要4拠点※2)

0 2008年度以降継続

育児休職復帰率(単体)

98%

障がい者雇用率(単体)

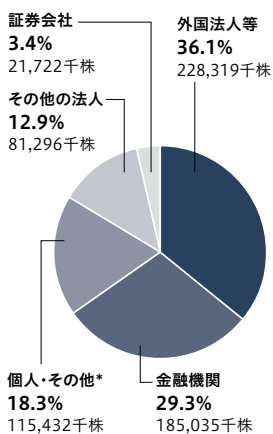
2.11%

※1 メキシコ含む。

※2 本社(広島)/三次事業所/防府工場 西浦地区/防府工場 中関地区(開発など間接領域も含む)。

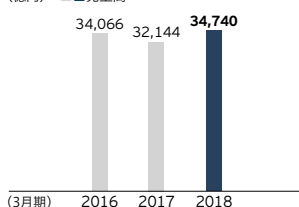
財務情報

株式の所有者別状況
(2018年3月31日現在)

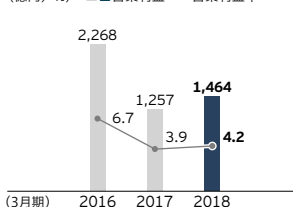


*「個人・その他」には自己株式が含まれています。

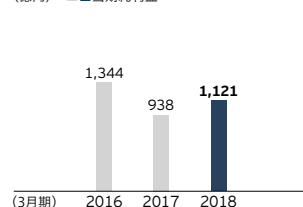
売上高
(億円) ■売上高



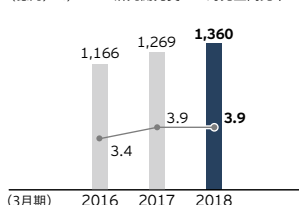
営業利益/営業利益率
(億円/%) ■営業利益 ◆営業利益率



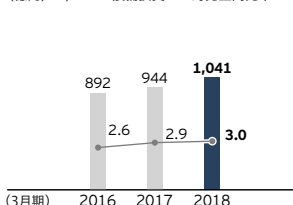
親会社株主に帰属する当期純利益
(億円) ■当期純利益



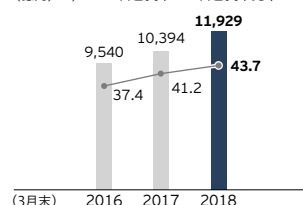
研究開発費/対売上高比率
(億円/%) ■研究開発費 ◆対売上高比率



設備投資/対売上高比率
(億円/%) ■設備投資 ◆対売上高比率



自己資本/自己資本比率
(億円/%) ■自己資本 ◆自己資本比率



主要商品ラインアップ

CX-5

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本		欧州	中国	その他



グローバル販売台数
445,042

AXELA

アクセラ(海外名: MAZDA3)

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本	北米		中国	その他



グローバル販売台数
442,173

CX-3

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本				その他



グローバル販売台数
159,716

DEMIO

デミオ(海外名: MAZDA2)

販売	日本	北米	欧州		その他
生産	日本	北米			その他



グローバル販売台数
156,443

ATENZA

アテンザ(海外名: MAZDA6)

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本		欧州	中国	その他



グローバル販売台数
151,629

CX-4

販売				中国	
生産				中国	



グローバル販売台数
71,892

CX-9

販売		北米	欧州		その他
生産	日本		欧州		



グローバル販売台数
53,157

BT-50

販売					その他
生産					その他



グローバル販売台数
36,311

CX-8

販売	日本				
生産	日本				



グローバル販売台数
13,102

ROADSTER

ロードスター(海外名: MX-5)

販売	日本	北米	欧州		その他
生産	日本				



グローバル販売台数
30,018

BONGO

ボンゴ

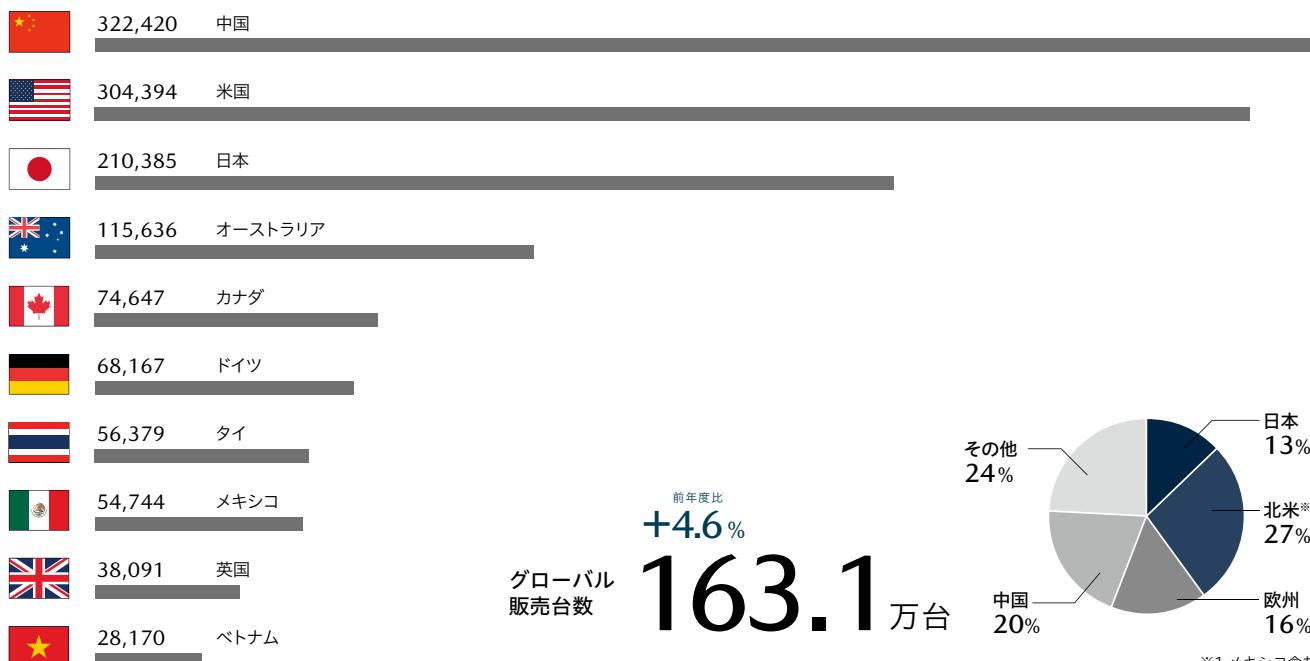
販売	日本				
生産	日本				



グローバル販売台数
10,528

※掲載車種は2018年3月末時点、マツダで生産している車両を掲載 ※新・旧モデル、ボディタイプの違いはまとめて掲載 ※販売台数は2017年度販売台数 ※生産は現地組立のみ(生産台数公表対象外)のエリア含む
※別途、国内で発売しているOEM車両は次のとおり キャロル、フレア、フレアワゴン、フレアクロスオーバー、スクラムシリーズ、ファミリア(バン)、タイタン

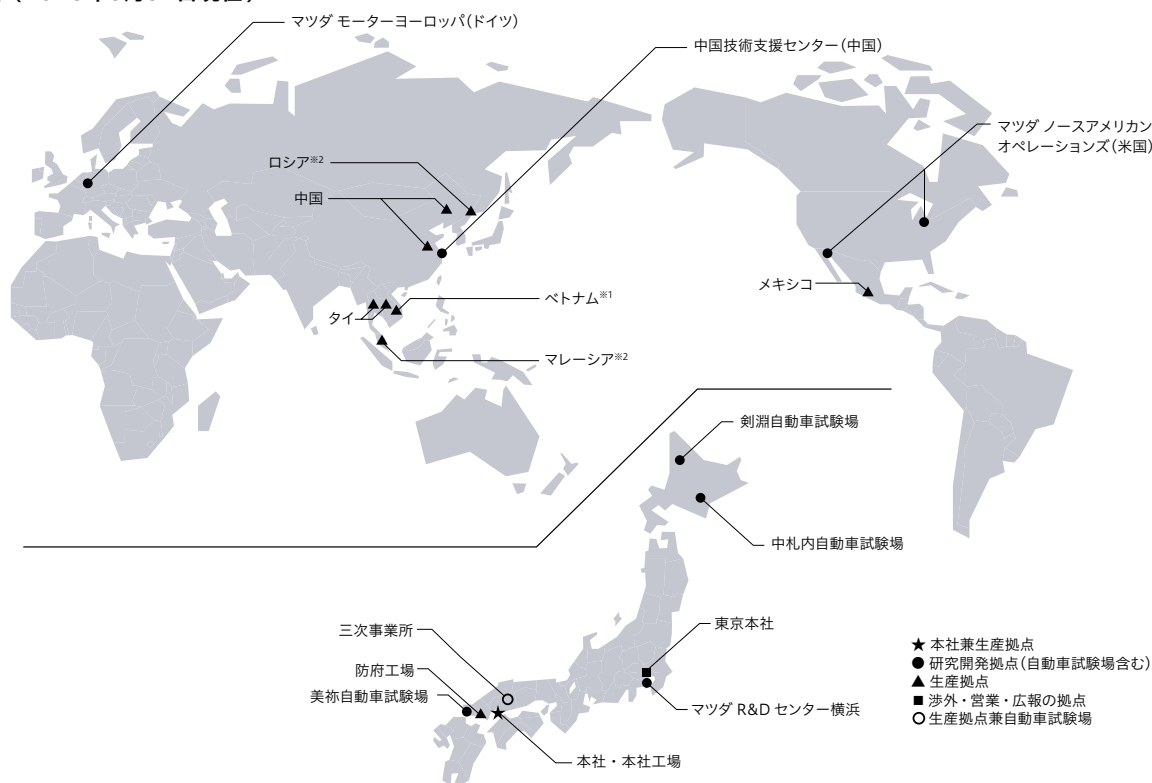
2017年度グローバル販売トップ10市場



会社概要 (2018年3月31日現在)

社 名	マツダ株式会社 (英訳名:Mazda Motor Corporation)	研究開発拠点	本社、マツダR&Dセンター横浜、マツダノースアメリカンオペレーションズ(米国)、マツダモーターヨーロッパ(ドイツ)、中国技術支援センター(中国)
会 社 設 立	大正9年(1920年)1月30日	生 産 拠 点	国内 本社工場(本社、宇品)、防府工場(西浦、中関)、三次事業所 海外 中国、タイ、メキシコ、ベトナム※1、マレーシア※2、ロシア※2
本 社	〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3番1号	販 売 会 社	国内 220社 海外 140社
主な事業内容	乗用車・トラックの製造、販売など	主 要 製 品	四輪自動車、ガソリンレシプロエンジン、ディーゼルエンジン、自動車用手動/自動変速機
株 式	発行可能株式総数 1,200,000,000株 発行済株式総数 631,803,979株 株主数 162,708名		
資 本 金	2,839億5,711万2,262円		
従 業 員 数	単体 合計: 21,927名 (当社からの出向者を除き、他社から当社への出向者を含む)(臨時従業員等1,996名除く) 連結 合計: 49,755名		

拠点紹介 (2018年3月31日現在)



★ 本社兼生産拠点
● 研究開発拠点(自動車試験場含む)
▲ 生産拠点
■ 渉外・営業・広報の拠点
○ 生産拠点兼自動車試験場

※1 一部車種は現地組立(生産台数は公表対象外)。
※2 現地組立のみ(生産台数は公表対象外)。

■ 主要拠点の詳細はアニュアルレポート2018(P4-5)参照 <http://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>



01. 本社 02. 本社工場 03. 防府工場 04. 三次事業所 05. 東京本社 06. マツダR&Dセンター横浜 07. メキシコ 08. ロシア 09. 中国 10-11. タイ 12. マレーシア

マツダのCSR

コーポレートビジョンの実現を通じ、社会と共に成長、発展していきます。

ステークホルダーの要望と期待に応えるよう努力しながら、日々の事業活動を通じてCSR取り組みを推進します。

CONTENTS

18 CSRマネジメント

27 ステークホルダーエンゲージメント

2018年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2017年度目標	2017年度実績	達成度の自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
CSR マネジメント	①CSR重点課題(マテリアリティ)のPDCAプロセスの継続 ②グローバルでのCSR取り組み強化に向けた関連部門との連携の継続 ③CSR浸透度に関するグローバル社員意識調査結果に基づくCSR啓発の継続	①CSR重点課題と、SDGs(持続可能な開発目標)・経営(中計)を紐づけする方法について検討・着手 ②CSRの国際的な規範に基づく取り組みを進捗。国連グローバル・コンパクト署名に伴い得られる知見の社内活用を検討 ③啓発活動を計画通り実施(CSR浸透度についてグローバル社員意識調査でのモニタリングを継続)	○	①CSR重点課題(マテリアリティ)のPDCAプロセスの継続 ②CSRの国際的な規範に基づくグローバルでの取り組み強化に向けた、関連部門との連携の継続 ③CSRの従業員啓発の内容の充実化と更なる機会拡充に向けた体系整備	6.2 組織統治
ステークホルダー エンゲージメント	ステークホルダーエンゲージメントの継続実施と活用強化	さまざまな形式でのステークホルダーエンゲージメントを計画通り実施	○	ステークホルダーエンゲージメントの継続実施と活用強化	6.2 組織統治

CSRマネジメント

基本的な考え方

「Mazda Way」(P88参照)に基づいた従業員一人ひとりの行動を通して、「コーポレートビジョン」の実現を目指しています。従業員一人ひとりがマツダを取り巻く全てのステークホルダーの要望や期待に応えるよう努力しながら、日々の事業活動を通じてCSRの取り組みを推進し、社会とマツダの持続的な発展を目指します。

社会と企業の持続的な発展

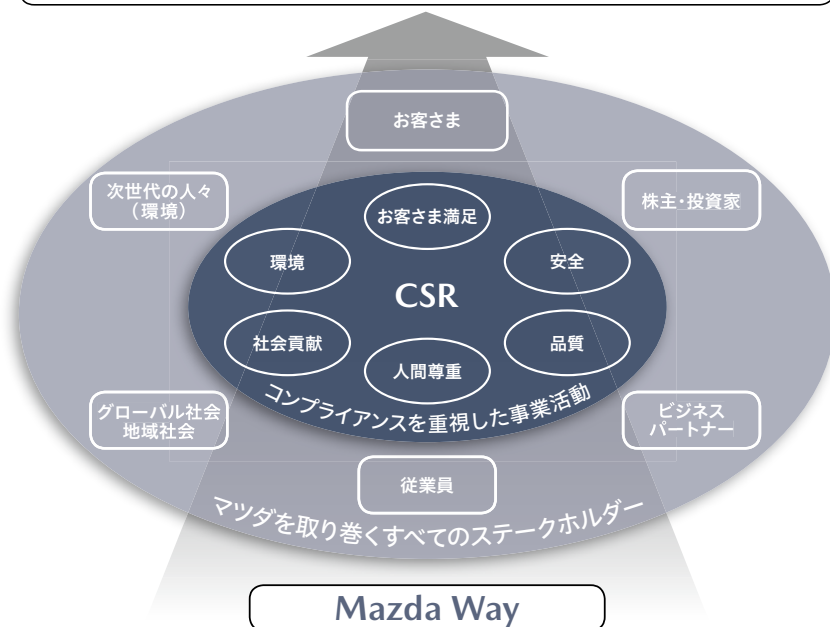
コーポレートビジョン※1

私たちはクルマをこよなく愛しています。

人々と共に、クルマを通じて豊かな人生を過ごしていきたい。

未来においても地球や社会とクルマが共存している姿を思い描き、
どんな困難にも独創的な発想で挑戦し続けています。

- 1.カーライフを通じて人生の輝きを人々に提供します。
- 2.地球や社会と永続的に共存するクルマをより多くの人々に提供します。
- 3.挑戦することを真剣に楽しみ、独創的な“道”を極め続けます。



CSR取り組み分野

マツダは、CSRの取り組みを(一社)日本経済団体連合会の「企業行動憲章※2」などを参考に分類し、自らの活動を評価しています。取り組み分野については、自動車業界・マツダの事業活動における課題、および、ステークホルダーが重視する社会課題などを踏まえて、定期的に見直しをしています。最近の見直しは2016年7月に実施し、「お客さま満足」「品質」「安全」「環境」「人間尊重」「社会貢献」と決めました。

お客さま満足	お客さまの期待を上回るマツダブランド体験の提供 ・お客さまへの取り組み／販売・カスタマーサービス など
品質	お客さまに喜ばれる商品・サービスの提供 ・商品の品質づくり込み／・期待を上回る品質の実現／・お客さまの笑顔のために考え行動できる人づくり など
安全	「事故のない安全なクルマ社会」への取り組み ・「クルマ」「人」「道路・インフラ」の3つの視点での安全への取り組み など
環境	ライフサイクル全体での環境負荷低減 ・環境マネジメント、商品・技術開発の取り組み、生産・物流の取り組み、リサイクル、生物多様性、コミュニケーション など
人間尊重	企業活動や社会の基盤である人材育成・人権の尊重 ・従業員への取り組み(含:労働安全衛生)／・人権 など
社会貢献	良き企業市民としての地域社会への貢献 ・3つの柱に沿った取り組み(環境・安全／人材育成／地域貢献) など

※1 マツダは2015年4月、コーポレートビジョンを以下の目的で改訂し、全てのステークホルダーから広く信頼される企業グループとしてさらに成長していきます。
・マツダの個性をより明確に定義することでマツダグループのあらゆる企業活動が一体となって動いていきます。
・マツダグループの全従業員がコーポレートビジョンの目指すゴールについて語り合いを繰り返し、共有・理解・納得するプロセスを促進します。
・コーポレートビジョンを日々の業務に密接に結び付けます。

※2 マツダは、(一社)日本経済団体連合会の「企業行動憲章」を積極的に支持しています。

CSR推進体制

a b

社長を委員長とする「CSR経営戦略委員会」で決まった取り組み方針やガイドラインを理解した上で、社内各部門は、業務目標や計画などを策定し、グループ会社と連携を図りながら、業務を行っています。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。

CSR経営戦略委員会

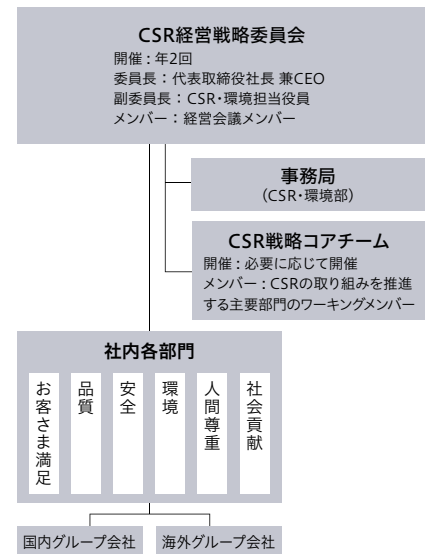
社会環境の変化を踏まえ、グローバル視点でマツダに期待されているCSRの取り組みを討議。

- CSR目標の策定および進捗フォロー (P22-24参照)
- 環境中期計画 (マツダグリーンプラン)の実績評価 (P57-60参照)
- CSR重点課題(マテリアリティ)の見直し・特定(P20参照)
- CSRについての社会からのニーズやトレンド、社外評価分析結果などを討議

b CSR推進体制の推移

2004年度	<ul style="list-style-type: none"> ・全社的なCSR取り組み開始 ・「CSR委員会」設置
2007年度	<ul style="list-style-type: none"> ・CSR取り組みの領域を(一社)日本経済団体連合会の「企業行動憲章」などを参考に6つに分類 ・専任組織「CSR推進部」設置
2008年度	<ul style="list-style-type: none"> ・CSR取り組みと経営を統合 ・グローバル視点を強化 ・「CSR委員会」を「CSR経営戦略委員会」に改編
2009年度	<ul style="list-style-type: none"> ・部門横断的かつグローバルな取り組みの推進 ・専任組織「CSR・環境部」設置 ・旧CSR推進部は、コンプライアンスの統括組織としてコンプライアンス統括部に改称
2012年度	<ul style="list-style-type: none"> ・CSR目標の策定 ・ISO26000に基づくCSR取り組みPDCAサイクルを開始 ・コンプライアンスの統括機能を総務・法務室に移管
2013年度	<ul style="list-style-type: none"> ・CSR重点課題(マテリアリティ)の見直し・特定検討開始
2014～2015年度	<ul style="list-style-type: none"> ・マテリアリティの見直し・特定プロセス開示 ・社内関係者および社外有識者のヒアリング継続
2016年度	<ul style="list-style-type: none"> ・マテリアリティの見直し・特定項目開示 ・CSR取り組み分野見直し
2017年度	<ul style="list-style-type: none"> ・マテリアリティの見直し・特定プロセス継続

a CSR推進体制図



TOPICS マツダ、国連グローバル・コンパクトに署名

マツダは、2018年1月に、国連グローバル・コンパクト(以下UNGC)に署名し、UNGCに署名している日本企業などによって構成されるグローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン(GCNJ)に加入しました。UNGCは、各企業・団体が責任ある創造的なリーダーシップを発揮することによって、社会の良き一員として行動し、持続可能な成長を実現するための世界的な枠組み作りに参加する自発的な取り組みで、現在世界約160カ国で12,000を超える企業・団体が加入しています。

マツダは、UNGCが提唱する10の原則の実現に向けて今後も努力を継続します。



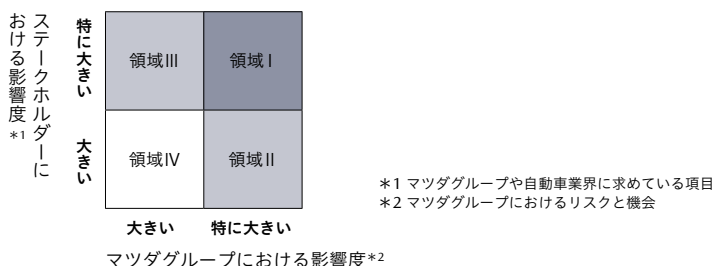
マツダホームページ http://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/csr/about/pdf_globalcompact.pdf
 グローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパンホームページ <http://www.ungcnj.org/>
 国連グローバル・コンパクトホームページ(英語のみ) <https://www.unglobalcompact.org/>

CSR重点課題(マテリアリティ)の見直し

マツダは、対応すべき社会課題を抽出し、CSR重点課題(マテリアリティ)の特定に向け、4段階(Step1～Step4)のプロセスで進めています。マテリアリティの特定を行うに当たっては、有識者をはじめとするさまざまなステークホルダーの意見を反映するとともに、マネジメントおよび関連部門の考えを踏まえています。

マテリアリティ特定にあたっては国連が定めるSDGs(持続可能な開発目標、Sustainable Development Goals)^{※1}を参考にしています。今後はSDGsとマテリアリティの関係をより明確化し見直しを行います。

マツダグループのCSR重点課題(マテリアリティ)(2018年8月時点)



C

C マテリアリティ見直しプロセス

【Step1】社会課題の抽出

重要度が高い項目を以下の視点で抽出し、各項目の影響範囲(パウンダリー)を整理。

- 自動車業界およびマツダの事業活動における社会課題
- ステークホルダーが重視する／マツダを評価する際に影響を与える社会課題

【Step2】優先順位付け

(社外有識者からのヒアリング)

Step1で抽出した社会課題の重要性を評価するために、以下の2軸でポイント付け・マッピングを行い、重要度の高い項目を特定。CSR経営戦略委員会で現状報告。

【Step3】妥当性の確認

Step2で特定した項目の影響範囲について、経営計画などを踏まえ妥当性を再確認し、CSR経営戦略委員会で承認。

【Step4】特定結果の開示とPDCA

Step1～Step3で特定したマテリアリティの項目やマネジメント報告について、マツダサステナビリティレポート2016で初めて開示。社内外のステークホルダーの意見を収集し定期的に見直し、計画・実行・評価・改善というPDCAプロセスを構築しています。

領域	項目	当項目の概要	マツダサステナビリティレポート2018【詳細版】 関連項目	目標	影響の 範囲
I	間接的な経済影響	・事業を行っている国・地域における間接的な経済的影響、貢献度	・トップメッセージ ^{※3}	有価証券報告書 参照 ^{※4}	組織 内・外
	エネルギー	・バリューチェーンでのエネルギー利用が社会全体に与える影響	・環境(エネルギー／地球温暖化)	マツダグリーンプラン 2020(P59)参照	組織 内・外
	地域における水源	・水利用が水源別の社会全体に与える影響	・環境(クリーンエミッション・資源循環・生物多様性)	マツダグリーンプラン 2020(P59)参照	組織 内・外
	大気への排出	・温室効果ガス(CO ₂ など)やNOxなど大気への影響	・環境(エネルギー／地球温暖化、クリーンエミッション)	マツダグリーンプラン 2020(P59-60)参照	組織 内・外
	排水および廃棄物	・工場からの廃棄物／排水による生態系や社会全体への影響	・環境(クリーンエミッション)	マツダグリーンプラン 2020(P59-60)参照	組織 内・外
	環境面での製品およびサービス	・製品利用時における環境影響や、使用済み自動車からの廃棄物による影響	・環境(商品・技術開発における取り組み)	マツダグリーンプラン 2020(P59-60)参照	組織 内・外
	労働安全衛生	・従業員などの安全衛生や健康への影響	・人間尊重(従業員への取り組み)	CSR目標 (P23)参照	組織内
	多様性と機会均等／ダイバーシティ	・人種・性別・年齢・宗教などにかかわらず多様な人材が活躍できる機会、職場環境の提供	・人間尊重(従業員への取り組み)	CSR目標 (P22)参照	組織内
	顧客の安全衛生	・お客さまが安全に利用できるクルマの提供	・品質(全般) ・安全(全般)	CSR目標 (P22)参照	組織 内・外
	経済的パフォーマンス	・創出した利益の安定的な分配・気候変動／社会情勢など外部環境変化によるリスク・機会	・人間尊重／社会貢献／マネジメント ^{※3}		
II	環境面での輸送・移動	・製品の輸送、購入品の輸送、従業員の移動から生じる著しい環境影響	・環境(生産・物流における取り組み)		
	雇用	・就業機会の提供(多様な資質の人材の安定的確保、ワークライフバランスの促進)	・人間尊重(従業員への取り組み)		
	研修および教育	・研修の充実やキャリア開発プログラム構築による人材育成	・人間尊重(従業員への取り組み)		
	地域での存在感	・拠点のある国・地域の出身者を幹部・マネジメント登用	・人間尊重(従業員への取り組み)		
III	原材料	・原材料の効率的な活用やリサイクルを推進(天然資源への依存度の軽減)	・環境(資源循環)		
	サプライヤーの環境評価	・サプライチェーンにおける環境影響の評価	・環境(環境マネジメント)・マネジメント(サプライチェーン)		
	サプライヤーの労働慣行評価	・サプライチェーンにおける労働環境の評価	・マネジメント(サプライチェーン)		
	地域コミュニティ	・事業を行うことによりその国・地域に与えている影響の把握とその対策	・トップメッセージ・社会貢献(全般)		
	サプライヤーの社会への影響評価	・サプライチェーンにおけるコンプライアンスの評価	・マネジメント(サプライチェーン)		
	製品およびサービスのラベリング	・お客さまが正しい情報に基づいてクルマの購入選択ができる製品表示	・お客さま満足(全般)		
	製品面でのコンプライアンス	・クルマの開発／生産／販売／アフターサービスにおける規制・ルール順守	・マネジメント(コンプライアンス)		
	調達慣行	・生産拠点のある国・地域のサプライヤーとの取引	・マネジメント(サプライチェーン)		
	環境面でのコンプライアンス	・環境関連の規制・ルール順守	・環境(環境マネジメント)・マネジメント(コンプライアンス)		
	労使関係	・労使間の適時適切な対話	・人間尊重(従業員への取り組み)		
IV	男女同一報酬	・男女の賃金格差解消	・人間尊重(全般)		
	強制労働	・あらゆる形態の強制労働を防止・撲滅	・人間尊重(人権)		
	人権評価	・人権保護の評価	・人間尊重(人権)		
	腐敗防止	・贈収賄、マネーロンダリング、職権乱用などの防止	・マネジメント(コンプライアンス)		
	社会面でのコンプライアンス	・環境・製品関連以外の領域における規制・ルール順守	・マネジメント(コンプライアンス)		
	マーケティング・コミュニケーション	・お客さまが正しい情報に基づいてクルマの購入選択ができる広告・宣伝	・お客さま満足(全般)		
	顧客プライバシー	・お客さまのプライバシー(個人情報など)の保護	・マネジメント(リスクマネジメント)		

※3 財務関係資料(有価証券報告書などに記載)。

※4 http://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/s-report/files/f_repo180627.pdf

※1 2015年9月発行、国連加盟国に対して2015年～2030年に、貧困・飢餓／エネルギー／気候変動／平和的社会など、持続可能な開発のため力を尽くすことを求めるもの。17の目標と169のターゲットから成る。

SDGsを踏まえた取り組み推進

マツダグループは国連において採択されたSDGs(持続可能な開発目標、Sustainable Development Goals)^{※1}の達成に貢献できるようさまざまな取り組みを進めています。2017年度は、CSR経営戦略委員会を通じたマネジメントへの情報展開、階層別研修を活用した従業員への啓発などを実施しました。SDGsの17の目標達成に貢献できる取り組みを、マツダサステナビリティレポート2018【詳細版】の各項目で紹介しています(下図参照)。

SDGsの17の目標		マツダサステナビリティレポート2018【詳細版】関連項目
目標 1.		あらゆる場所で、あらゆる形態の貧困に終止符を打つ ・人間尊重(従業員への取り組み) ・マネジメント(サプライチェーン)
目標 2.		飢餓に終止符を打ち、食料の安定確保と栄養状態の改善を達成するとともに、持続可能な農業を推進する ・社会貢献(全般)
目標 3.		あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する ・品質(全般) ・安全(全般) ・環境(クリーンエミッション)
目標 4.		すべての人々に包摂的かつ公平で質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する ・人間尊重(従業員への取り組み)
目標 5.		ジェンダーの平等を達成し、すべての女性と女児のエンパワーメントを図る ・人間尊重(従業員への取り組み) ・マネジメント(サプライチェーン)
目標 6.		すべての人々に水と衛生へのアクセスと持続可能な管理を確保する ・環境(クリーンエミッション・資源循環)
目標 7.		すべての人々に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する ・環境(エネルギー/地球温暖化) ・イノベーション(全般)
目標 8.		すべての人々のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長・生産的な完全雇用およびディーセント・ワークを推進する ・環境(全般) ・人間尊重(従業員への取り組み) ・マネジメント(サプライチェーン)
目標 9.		レジリエントなインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、イノベーションの拡大を図る ・イノベーション(全般)
目標 10.		国内および国家間の不平等を是正する ・人間尊重(従業員への取り組み)
目標 11.		都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする ・お客さま満足(商品)
目標 12.		持続可能な消費と生産のパターンを確保する ・お客さま満足(商品) ・品質(全般) ・環境(全般)
目標 13.		気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る ・環境(エネルギー/温暖化対策、環境コミュニケーション)
目標 14.		海洋と海洋資源を持続可能な開発に向けて保全し、持続可能な形で利用する ・環境(クリーンエミッション・資源循環・生物多様性)
目標 15.		陸上生態系の保護、回復および持続可能な利用の推進、森林の持続可能な管理、砂漠化への対処、土地劣化の防止および逆転、ならびに生物多様性損失の防止を図る ・環境(生物多様性)
目標 16.		持続可能な開発に向けて平和で包摂的な社会を推進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供するとともに、あらゆるレベルにおいて効果的で責任ある包摂的な制度を構築する ・マツダのCSR(ステークホルダーエンゲージメント) ・マネジメント(コンプライアンス)
目標 17.		持続可能な開発に向けて実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化 ・マツダのCSR(CSRマネジメント)

CSR目標に沿ったPDCAサイクルの構築

マツダは、社会的責任に関するガイドラインISO26000の7つの中核主題を参考にしながら、CSR取り組みを包括的に再確認し、関連部門が各項目ごとにマツダの目指す「将来のあるべき姿」を描いた上で、各年度のCSR目標を策定しています(2013年度より実施)。2017年度実績、2018年度目標はマテリアリティ特定のプロセスも踏まえて策定し、CSR経営戦略委員会で承認されました。今後も計画・実行・評価・改善というPDCAサイクルを回し、グローバル・スタンダードに沿ったCSR経営を目指します。

※1 2015年9月発行、国連加盟国に対して2015年～2030年に、貧困・飢餓／エネルギー／気候変動／平和的社会など、持続可能な開発のため力を尽くすことを求めるもの。17の目標と169のターゲットから成る。

2018年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

サステナビリティレポート Contents/項目	2017年度目標	2017年度目標の実績	達成度の 自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
トピック6のCSR (P17-28参照)	CSR マネジメント	①CSR重点課題(マテリアリティ)のPDCAプロセスの継続 ②グローバルでのCSR取り組み強化に向けた関連部門との連携の継続 ③CSR浸透度に関するグローバル社員意識調査結果に基づくCSR啓発の継続	○	①CSR重点課題(マテリアリティ)のPDCAプロセスの継続 ②CSRの国際的な規範に基づくグローバルでの取り組み強化に向けた、関連部門との連携の継続 ③CSRの従業員啓発の内容の充実化と更なる機会拡充に向けた体系整備	6.2 組織統治
	ステークホルダー エンゲージメント	さまざまな形式でのステークホルダーエンゲージメントを計画通り実施	○	ステークホルダーエンゲージメントの継続実施と活用強化	6.2 組織統治
トピック7のCSR (P29-36参照)	販売・サービス	・お客さまへの笑顔の提供を可能にするため、マツダの提供価値伝達活動を通じた販売現場へのお客さま価値の浸透を強化 ・マツダの提供価値について、直接お客さまに働きかける施策を強化(例：岡山国際サーキットでのファンイベント実施など)	○	マツダのある生活によって、お客さまの「笑顔の輪」をあげ、ずっと「マツダを選び続けたい」と言っていた価値がお客さまに提供される販売・サービスを行う	6.7 消費者課題
	商品	「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」に基づき、マツダブランドの個性(以下)をさらに進化させた次世代商品づくりを行う ・「走る喜び」と「優れた環境・安全性能」 ・五感が調和し、乗るたびに安心と楽しさが深まる「人馬一体」性能 ・創意に富み考え抜かれた機能 ・野生的プロポーションと日本の美意識を研ぎ澄ましたOnly Oneデザイン	○	「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を実現する具体的な技術を搭載した商品づくりを行う	6.7 消費者課題
品質 (P37-43参照)	品質	グローバルで等価な品質で商品をお届けできるように、国内・海外生産拠点やポート・販売会社に至るまでの品質保証体制を整備する	○	グローバルで等価な品質の商品をお届けできるように、国内・海外生産拠点やポート・販売会社に至るまでの品質保証体制を整備する	6.7 消費者課題
安全 (P44-53参照)	安全	①Mazda Proactive Safetyの安全思想に基づく先進安全技術i-ACTIVSENSEの進化と導入拡大 ②各国NCAPの高評価獲得	○	①Mazda Proactive Safetyの安全思想に基づく先進安全技術i-ACTIVSENSEの進化と導入拡大 ②各国NCAPの高評価獲得	6.7 消費者課題
	環境 (P54-86参照)	エネルギー／ 地球温暖化対策 資源循環の推進 クリーン エミッション 環境マネジメント	(マツダグリーンプラン2020参照) (P57-60参照)		6.5 環境
人間尊重 (P87-102参照)	ダイバーシティ (多様性)の 実現	従業員の多様性尊重の継続 ①各拠点でのトップマネジメント候補の育成・活用の継続進化 ②女性幹部登用数目標に向けた育成計画の着実な実行*1 ③障がい者法定雇用率(2.0%)の継続達成および、知的/精神障がい者の採用・活躍の促進*1	○	従業員の多様性尊重の継続 ①各拠点でのトップマネジメント候補の育成・活用の継続進化 ②女性幹部登用数目標に向けた育成計画の着実な実行*1 ③引き上げ後の障がい者法定雇用率(2.2%)の2019年度達成へ向け、障がい者雇用の促進および知的障がい者の採用・活躍の促進*1	6.3 人権
	人材育成	ブランド価値経営の理解促進および行動実践への取り組み強化、取り組み進捗状況確認	○	ブランド価値経営の理解促進および行動実践への取り組み強化、取り組み進捗状況確認 ①ブランド価値経営の行動実践をテーマにMBLD#15セッションを実施 ②「お客様への提供価値と結びついた仕事(課題)」と「メンバーの働き甲斐の向上」の両方の実現にむけ何を実行するかをテーマにしたマネージャー研修をスタート*1	6.4 労働慣行

*1 マツダ単体の取り組み(2017年度実績、2018年度目標)。

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

サステナビリティレポート Contents/項目		2017年度目標	2017年度目標の実績	達成度の 自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
人間尊重 (87-102参照)	ワークライフ バランス	ワークライフバランスのさらなる定着に向けた、 諸施策の質の向上*1	・ビジネス競争力の向上のため、柔軟性な働き方の実現、 一人ひとりがイキイキと働ける環境/施策の改善に取り組 んだ。(休暇規程、フレックス勤務、出張規程、在宅勤務など の諸施策を改定など)*1 ・労使で合意した有休休暇年間最低取得日数(11日以上) について、ほぼ全ての従業員が達成*1 ・有休休暇取得率・平均取得日数向上[取得率88%(前年 比2%増)、平均取得日数16.9日(前年比0.4日増)]*1	○	ワークライフバランスのさらなる定着に向けた、 諸施策の質の向上*1	6.4 労働慣行
	労働安全衛生	安全衛生マネジメントシステムに基づく活動 の推進 ①リスクアセスメントおよび結果に基づく改善 の継続*1 ②システム監査の継続および事例の水平展開*1 ③国内トップレベルの安全成績の達成、グロー バルでグループ会社の安全成績集約	①危険有害要因を調査/特定し、除去/低減活動を行っ た結果、リスクの高い要因を62%削減 ②システム監査を対象全部門で実施し、監査結果(改善事 項、好事例)を水平展開 ③全災害発生率*2 0.42(2016年比0.09ポイント増加、自 工会14社中7位)。グループ会社の安全成績を集約済み(製 造拠点)	①○ ②○ ③△	安全衛生マネジメントシステムに基づく活動 の推進 ①リスクアセスメントの実施および結果に基 づく改善の継続*1 ②システム監査の継続および事例の水平展開*1 ③国内トップレベルの安全成績の達成、グロー バルでグループ会社の安全成績集約	6.4 労働慣行
	労使関係	各国の法律、文化、労働慣行に基づいた、グロー バル各拠点における健全な労使関係の維持	本社の労使と各拠点労使が互いにコミュニケーションをとり、 健全な労使関係維持・向上(集団労使紛争0件)	○	本社労使と各拠点労使とが、互いに敬意をもつ たコミュニケーションをとることによって、健 全な労使関係を維持・向上	6.4 労働慣行
	人権の尊重	①「世界人権宣言」「労働における基本的原則 および権利に関するILO(国際労働機関) 宣言」などの国際的イニシアティブへの支持 継続 ②LGBTへの理解促進も含めた階層別研修*3 や人権ミーティングなど、人権意識高揚のため の研修資料やマニュアルを社内/グループ会 社/サプライヤーに展開促進	①「マツダサステナビリティレポート2017」などで両宣言 への支持を継続 ・国連グローバル・コンパクトが提唱する「人権の保護」等 の原則の実現に向けて努力を継続 ②人権意識高揚のため、以下の活動を計画通り実施*1 ・マネジメントを対象に、社外プログラムを活用した人権講 演会を2回実施 (テーマ「相次ぐ差別事件とその背景」、「難病からの社会 復帰」) ・出前研修は、本社工場全体やグループ会社を対象に拡大 実施 ・部門長クラスを対象とした対人能力向上研修を拡大実施 ・LGBTに関する取り組みとして、社内人権講演会(7月幹 部社員対象)、階層別研修、人権ミーティングを実施する ほか、人権啓発資料のグループ会社への展開を促進	○	①「世界人権宣言」「労働における基本的原則 および権利に関するILO(国際労働機関) 宣言」「国連グローバル・コンパクト」などの国際 的イニシアティブへの支持継続 ②LGBTへの理解促進も含めた階層別研修 *3や人権ミーティングなど、人権意識高揚 のための研修資料やマニュアルを社内/グルー プ会社/サプライヤーに展開促進	6.3 人権
	デュー デリジェンス	バリューチェーンにおける人権取り組み状況 の調査・フォローの継続	バリューチェーン全体における人権取り組み推進、および、 状況把握・調査を計画通り実施 ・人権ミーティング資料について、国内関係会社、版社、部 販社などへの展開 ・海外外向者への、現地の文化や習慣についての事前指導 ・社内外発信情報の人権チェック ・協力会社の人権相談窓口からの相談への対応 ・地場サプライヤーを対象に、人権相談窓口の運用方法な どに関するアンケートおよびヒアリングを実施。加えて「マ ツダ・グローバル・ホットライン」の運用方法などを紹介	○	バリューチェーンにおける人権取り組み状況 の調査・フォローの継続	6.3 人権
社会貢献 (103-107参照)	企業市民としての 責任	①マツダの取り組み基本方針および各リージョ ンの地域貢献方針に基づいたプログラムの 実施 ②プログラムの影響評価指標(マツダ社会貢 献活動表彰制度)に基づくPDCAサイクル継 続(社会的課題解決への努力)	①500件超のプログラムを継続/新規に実施 ②PDCAサイクル継続	○	①マツダの取り組み基本方針及び各リージョ ンの地域貢献方針に基づいたプログラムの 実施 ②プログラムの影響評価指標(マツダ社会貢 献活動表彰制度)に基づくPDCAサイクル継 続(社会的課題解決への努力)	6.8 コミュニ ティへの参画及び コミュニ ティの発展
	コミュニティ参画・ 発展に関する成果 の開示	社会貢献活動の積極的開示の継続	サステナビリティレポートで約100項目、社会貢献活動レポ ートで26項目、その他SNS等で開示	○	社会貢献活動の積極的開示の強化	6.8 コミュニ ティへの参画及び コミュニ ティの発展
ステークホルダー マネジメント (108-119参照)	コーポレート ガバナンス	コーポレートガバナンス・コード**の趣旨・精 神を踏まえた、コーポレートガバナンス施策 の継続的な充実強化	・社外役員が議長を務める諮問委員会を開催し、当年度の 役員報酬制度及び役員人事について討議 ・取締役会評価を実施し、前年度の結果を踏まえた改善が 有効に機能していることを確認。併せてコーポレート・ガバ ナンス報告書にて結果の概要を開示 ・取締役会評価での指摘事項に基づき、取締役会における 中長期の経営戦略など重要案件の審議にあたり、社外役 員に対する事前説明の充実化を実施 ・株主総会招集通知について、ビジュアル化や説明の充実 など情報開示を工夫	○	コーポレートガバナンス・コード**の趣旨・精 神を踏まえた、コーポレートガバナンス施策 の継続的な充実強化	6.2 組織統治
	リスク マネジメント	社内外のさまざまなリスクの把握とリスク低 減活動の継続 ①マツダおよびグループ会社のリスク管理の 仕組みの整備レベルの向上およびリスク・コ ンプライアンス委員会での確認・評価 ②地震・津波への対応アクションプランに基 づいた活動の継続 ③サプライチェーン管理システムのデータ最 新化と拡充	①2016年度のリスク・コンプライアンス委員会で定めた中 期活動計画(2017年度～2019年度)に基づき、マツダお よびグループ会社におけるリスクの一層の見える化とリ スク管理活動の強化への取り組みを推進 ・各部門において抽出したリスクについて、その対応状況の 確認結果等を踏まえ、当社グループとして共通の重点課題 を設定し、取り組みを実施 ・リスクマネジメント規程を改訂し、当社および関係会社が 連携し、継続的な活動を推進するために必要事項を明記し、 周知徹底 ②地震・津波への対応アクションプランに基づいた活動を 実施した ・備蓄品管理手順の作成と防災自衛団への展開 ・安否確認システムのトライアル導入の実施 ③サプライチェーンリスク管理のシステム(SCRKeeper) の運用を継続している ・取引先情報の最新化し、災害時の影響把握に役立てている	○	社内外のさまざまなリスクの把握とリスク低 減活動の継続 ①マツダおよびグループ会社のリスク管理の 仕組みの整備レベルの向上およびリスク・コ ンプライアンス委員会での確認・評価 ②地震・津波への対応アクションプランに基 づいた活動の継続 ③サプライチェーンリスク管理のシステムの データ最新化と更なる拡充展開	6.2 組織統治

*1 マツダ単体の取り組み(2017年度実績、2018年度目標)。

*2 2017年1月～12月実績。100万延べ実労働時間当たりの労働災害による死傷者数で災害発生の頻度を表す。

*3 新入社員、中途採用社員、新任等級5社員(係長級)、新任幹部社員研修計。

*4 東京証券取引所が2015年6月に公表した上場会社におけるコーポレートガバナンスの指針。

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

サステナビリティレポート Contents/項目	2017年度目標	2017年度目標の実績	達成度の 自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
トピックス （P108-123参照）	情報管理	① 啓発活動の継続による情報管理の徹底 ② 情報セキュリティ対策の推進・強化*1	○	① 啓発活動の継続による情報管理の徹底 ② 情報セキュリティ対策の推進・強化*1	6.6 公正な 事業慣行
	(知的) 財産保護	知的財産保護・活用のための活動推進 ① 自社知的財産保護： ・管理体制の継続強化とグローバルな権利 化の促進 ② 他者知的財産保護： ・自社/他社の知的財産保護を目的とした啓 発活動継続強化 ・コミュニケーションにおける適正な著作物 利用の促進	○	知的財産保護・活用のための活動推進 ① 自社知的財産保護：グローバルな権利化 の促進 ・特許出願件数 国内は前年同水準規模を 継続 ・日本出願の30%以上を外国にも出願。主な 権利化国は主要販売市場である米独中 ② 他者知的財産保護： ・自社/他社の知的財産保護を目的とした啓 発活動継続強化 ・コミュニケーションにおける適正な著作物 利用の促進	6.6 公正な 事業慣行
	コンプライアンス	① 既存の啓発活動を確実に実施*1 ・人事室主催役割研修でのコンプライアンス講座 約1,000名が受講 ・e-ラーニング「安全保障輸出管理（基礎編・事例編）」 を関係会社向けにリリース ・役員、本部長を対象としたコンプライアンス・セミナー を開催 -他社における問題事例を踏まえ、当社及びグループ会 社において業務手順の再確認などの点検を実施 ② グループ会社への支援 ・海外関係会社管理の情報共有、整合性確保等を目的と した関連部門による情報共有会議の定例開催を継続 ・国内関係会社管理についても同様の会議開催を開始	○	① 啓発活動継続などによるコンプライアンス の確保および順法意識の底上げ*1 ② グループ会社へのタイムリーな情報提供な どの支援継続・強化	6.6 公正な 事業慣行
	公正な取引	① 「マツダサプライヤーCSRガイドライン」の順 守要請およびCSR取り組み状況調査の継続・ 強化 ② 海外生産拠点において、サプライチェーン マネジメント体制の構築を順次推進	○	① 「マツダサプライヤーCSRガイドライン」の 改訂版をベースに、サプライヤーの取組状況 確認を目的としたアンケート実施および、そ の結果のフォローアップ（勉強会/優良会社 の紹介など）を検討 ② タイの生産拠点（MPMT）への「マツダサ プライヤーCSRガイドライン」展開、および MPMTのサプライヤーへの周知を完了予定	6.6 公正な 事業慣行

*1 マツダ単体の取り組み（2017年度実績、2018年度目標）。

CSRについての社外評価（2018年9月13日現在）

マツダは、重要な国内・海外の社外指標や社外評価を特定し、結果の分析を行うことで、自社の取り組みを評価しています。SRI(社会的責任投資)やESG(環境・社会・ガバナンス)の格付機関をはじめとした国内・海外の重要な調査や社外評価に対応することで、積極的に情報を開示しています。

- Dow Jones Sustainability Index(DJSI) のWorld IndexおよびAsia Pacific Indexに選定されています(2017年9月以降継続選定)。
米国のS&P Dow Jones IndicesとスイスのRobecoSAMが共同開発したESGインデックス。 d
- FTSE4Goodに選定されています(2011年3月以降継続選定)。
英国のロンドン証券取引所の100%子会社FTSE Russellが開発したESGインデックス/指数。 e
- FTSE Blossom Japan Index^{※1}に選定されています(2017年7月新設当初から選定)。 f
- MSCI ESG Leaders Indexes^{※2}に選定されています(2015年6月以降継続選定)。
米国のMSCI (Morgan Stanley Capital International)が開発したESGインデックス/指数。 g
- MSCIジャパンESGセレクト・リーダーズ指数^{※1,2}に選定されています(2017年7月新設当初から選定)。 h
- Ethibel EXCELLENCEに選定されています(2013年10月以降継続選定)。
Forum ETHIBELはベルギーに拠点を置く非営利組織で、欧州においてSRIとCSRを推進している団体。 i
- モーニングスター社会的責任投資株価指数(MS-SRI)に選定されています(2008年1月以降継続選定)。 j
- CDP(気候変動)およびCDP(水)の両調査において、2017年度は、スコアA-と評価されました(AからD-の8段階評価で上から2番目のスコア)。 k
- 運用資産総額87兆USドル、650以上の機関投資家^{※3}を代表してCDP事務局が実施する「気候変動がもたらすリスクと機会」に関する情報開示/環境パフォーマンス調査。

d MEMBER OF
Dow Jones
Sustainability Indices
In Collaboration with RobecoSAM

e

FTSE4Good

f

FTSE Blossom Japan

g
MSCI  2018 Constituent
MSCI ESG
Leaders Indexes

h
MSCI  2018 Constituent
MSCI ジャパンESG
セレクト・リーダーズ指数

i

member of the
INVESTMENT
REGISTER
ETHIBEL
EXCELLENCE

j

MS-SRI

k

CDP
DRIVING SUSTAINABLE ECONOMIES

※1 GPIF(年金積立金管理運用独立行政法人)が2017年7月に公表した新しいESG指数。

※2 免責事項(Disclaimer)

THE INCLUSION OF Mazda Motor Corporation IN ANY MSCI INDEX, AND THE USE OF MSCI LOGOS, TRADEMARKS, SERVICE MARKS OR INDEX NAMES HEREIN, DO NOT CONSTITUTE A SPONSORSHIP, ENDORSEMENT OR PROMOTION OF Mazda Motor Corporation BY MSCI OR ANY OF ITS AFFILIATES. THE MSCI INDEXES ARE THE EXCLUSIVE PROPERTY OF MSCI. MSCI AND THE MSCI INDEX NAMES AND LOGOS ARE TRADEMARKS OR SERVICE MARKS OF MSCI OR ITS AFFILIATES.

※3 2018年1月現在。

TOPICS 「RobecoSAM Sustainability Award 2018」

マツダは、世界的ESG評価機関RobecoSAMの年次表彰で、自動車業種で優れた企業として「Silver Class(銀賞)」に初選定されました。

RobecoSAMは、企業のESG(環境、社会、ガバナンス)取り組みを評価し、年に1度、業種別に優れた企業を、「Gold Class」「Silver Class」「Bronze Class」に選定しています。今回の「Silver Class」選定は、マツダの取り組みや情報開示が高く評価されたものです。



役員・従業員への啓発

I m

役員・従業員一人ひとりが、CSRについての理解を深め、日々の事業活動を通じてCSRの取り組みを推進できるよう啓発活動を行っています。CSRの浸透度はグローバル社員意識調査で確認しています。

浸透度が継続的に向上するよう、さまざまな取り組みを継続していきます。

啓発事例

- 役員および本部長(独立部部長含む)を対象に、社外講師を招き「サステナビリティ経営の強化」をテーマとした講演を実施
- マツダサステナビリティレポートの国内・海外グループ会社への展開
- 品質、環境、人権、コンプライアンスなど、テーマ別の研修・啓発
- 国内販売会社のサービススタッフ向けに毎月発行している「技術通信」でCSRに関する特集記事を掲載
- CSR全般に関する階層別研修(講義/グループワーク)の実施(マツダの新入社員、中途入社社員、新任等級5社員(係長級)、新任幹部社員 1,057名)^{※1}
- CSRに関する取り組みをイントラネットや社内報で随時発信^{※1}

バリューチェーン全体でのCSR推進

サプライヤーや販売会社などと連携し、バリューチェーン全体を通じてCSR取り組み推進体制を構築しています。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、慣習など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。

研究・開発



日本、北米、欧州、中国で市場に適した革新的な商品を研究開発

購買



国内・海外1,081社の主要サプライヤーと共存・共栄を目指し幅広い取り組み実施

生産



日本、タイ、中国、メキシコなど計7カ国で高いレベルでのモノづくりを追求

物流



高品質、安全、環境に配慮した輸送をグローバルで追求

販売・サービス



世界130以上の国と地域のお客さまに商品とサービスを提供

使用済自動車のリサイクル



使用済自動車の再資源化と廃棄物削減を追求

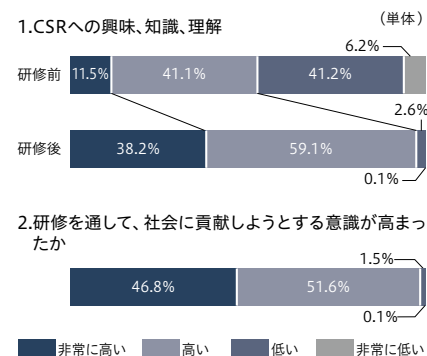
グローバル社員意識調査肯定回答率*

(連結)

	2014年度	2015年度	2016年度
マツダは社会的責任を果たしている(良き企業市民である)	59%	58%	59%

* 2017年度は調査項目の改定を実施。2018年5月より新調査を開始

m 2017年度グループワーク研修アンケート結果(約800名)



※1 マツダ単体。

ステークホルダーエンゲージメント

基本的な考え方

マツダは、企業の持続的成長にとって重要なステークホルダー※1との対話を通じて、マツダグループの主な責任と課題を明確にし、改善の努力をしながら日々の業務に取り組んでいます。

お客さまをはじめとする各ステークホルダーとの対話を確実に行うため、主なステークホルダーを特定し、対話機会および情報開示について実施頻度などを定めています。得られた情報は、各関連部門あるいはマネジメントが出席する委員会に報告し、日常業務の企画と改善に役立てています。

2013年より本格的に推進しているブランド価値経営において、全てのステークホルダーから広く信頼される企業グループとして成長することを目指し、つながりを示す指標を定め、PDCAサイクルを回しています。

a

a 指標の事例

お客さま	顧客満足度、ブランド好意度、ロイヤリティ（再購入比率）、ネット・プロモーター・スコア（純粋）想起度、ブランド推奨度
株主・投資家	ディスクロージャー優良企業評価など、社外調査機関の評価
ビジネスパートナー	ステークホルダーサーベイ
従業員	グローバル社員意識調査
グローバル社会・地域社会	ステークホルダーサーベイ
次世代の人々	社外調査機関の評価

主なステークホルダーとの関わり・主な対話と情報開示の機会

主なステークホルダー	マツダグループの主な責任と課題	主な対話と情報開示の機会（頻度）
お客さま	<ul style="list-style-type: none"> ●お客さま満足の向上 ●安心・安全かつ魅力的な商品・サービスの提供 ●商品・サービス・専門用語などの適切な情報提供 ●お客さまへの適切で迅速な対応・サポート ●お客さま情報の適正な管理 	<ul style="list-style-type: none"> ●コールセンターの設置（常時） ●公式ウェブサイトやソーシャルメディア（常時） ●日常の営業活動（常時） ●CS（お客さま満足度）調査（随時） ●イベントの開催（随時） ●お客さまへのインタビュー（随時） ●マツダ車オーナーとのミーティング（随時）
株主・投資家 （株主・投資家情報サイト*参照）	<ul style="list-style-type: none"> ●適時・適切な情報開示 ●企業価値の最大化 ●議決権行使の尊重（株主総会） ●対話機会・内容の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ●株主・投資家向けホームページ（常時） ●有価証券報告書・四半期報告書の発行（年4回） ●決算短信の発行（年4回） ●四半期ごとの決算説明会（年4回） ●株主通信の発行（年2回） ●定時株主総会の開催（年1回） ●アニュアルレポートの発行（年1回） ●コーポレート・ガバナンス報告書発行（随時） ●投資家向け説明会（随時）
ビジネスパートナー ●サプライヤー ●国内販売会社 ●海外ディストリビューター	<ul style="list-style-type: none"> ●公平・公正な取引 ●オープンな取引機会 ●CSR推進への協力要請・支援 ●適切な情報提供・共有 	<ul style="list-style-type: none"> ●販売会社と本社をつなぐホットライン（常時） ●日常の調達活動（常時） ●購買連絡会の開催（月1回） ●販売会社代表者会議（年1回） ●経営者懇談会の実施（年1回） ●優秀サプライヤー・販売会社の表彰（それぞれ年1回）
従業員	<ul style="list-style-type: none"> ●人権の尊重 ●選択と自己実現 ●ワークライフバランスの促進 ●人・仕事・処遇の最適なマッチング ●従業員の安全確保と健康維持・増進への配慮 ●ダイバーシティの促進 ●労使の相互理解・相互信頼 	<ul style="list-style-type: none"> ●労使協議会（随時） ●トップからのダイレクトコミュニケーション（MBLD）（随時） ●グローバル社員意識調査（随時） ●キャリアミーティング（年4回） ●キャリアチャレンジ制度（公募・FA）（随時） ●集合・選択研修（随時） ●講演会の開催（随時）
グローバル社会・地域社会 ●地域住民 ●行政機関 ●NGO・NPO ●有識者 ●教育機関	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の文化や慣習の尊重 ●事業所での事故・災害防止 ●地域社会への貢献活動（協働を含む） ●事業活動を行っている地域での災害時支援 ●法令の順守 ●税金の納付 ●政策への協力 ●グローバルな社会的諸問題の解決に向けた協働・支援 ●財団活動 	<ul style="list-style-type: none"> ●マツダミュージアム・工場見学コースの一般公開（常時） ●社会貢献活動の実施およびボランティア参加・推進（随時） ●経済団体、業界団体を通じての対話（随時） ●地域自治体との交流・意見交換（随時） ●ヒアリング対応・情報提供など（随時） ●産学官での協働などを通じた対話・連携・支援（随時）
次世代の人々（環境）	<ul style="list-style-type: none"> ●環境への配慮 ●エネルギー／地球温暖化対策 ●資源循環の推進 ●クリーンエミッション ●環境マネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境イベントの開催・参加（随時） ●環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」による目標設定と実績報告（年1回）

*<http://www.mazda.com/ja/investors>

※1 マツダグループの企業経営に対して直接・間接的につながりを持つ関係者。

ステークホルダーサーベイの実施

b

社外ステークホルダーの皆さまから、ブランド価値経営の推進に向かうマツダ従業員の姿勢／行動に関するご意見をいただく調査「ステークホルダーサーベイ」を2013年度より実施しています（年1回）。いただいたご意見と分析結果はトップマネジメントと共有し、現状と課題を明確化したのち、MBLD（P91参照）を通じてマツダ（株）および国内・海外の全グループ会社従業員に結果を展開し、コーポレートビジョンの実践やステークホルダーの皆さまとのつながり強化の視点から、自らの行動／実践を顧みる機会としています。

なお、忌憚ないご意見をお寄せいただくとともに分析の客観性を担保する狙いで、第三者機関（調査会社）に調査実施を委託しています。

b ステークホルダーサーベイ対象範囲（国内）

サプライヤー、自治体、学会・業界団体など。

マツダサステナビリティレポート発行によるコミュニケーション

マツダサステナビリティレポートは、ステークホルダーの皆さまにマツダのCSR取り組みを伝えることを目的として、GRIの内容報告に関する原則を踏まえ発行しています。記載内容や編集方法などについてのご意見や評価を得るため、アンケートやアワードへの応募を実施しています。いただいたご意見や評価の結果は、役員、各部門のサステナビリティレポート制作担当者にフィードバックし、次年度の取り組みやレポートの開示内容の検討に活用しています。アンケート結果は公式ウェブサイト公開しています。なお、マツダサステナビリティレポート2017は、環境省などが主催する「第21回環境コミュニケーション大賞」において優良賞を受賞しました。



EMPLOYEE'S VOICE

さまざまな工夫を凝らし読者に「伝わる」誌面づくりを目指します

サステナビリティレポートの制作を担当しています。CSRは専門用語が多く内容も難しくなりがちですが、ステークホルダーの皆さまに、マツダの取り組みをわかりやすくお伝えできる誌面づくりを意識しています。2018年版レポートでは、国連グローバル・コンパクト署名に関する項目を設けましたが、より詳しく内容を知りたい読者向けに詳細を掲載したウェブページを作成しました。読者に「伝わる」誌面づくりを目指し、今後もさまざまな工夫を凝らしながら編集を進めます。

コーポレート業務本部 CSR・環境部

土肥 未奈子

お客さま満足

お客さまの期待を上回るマツダブランド体験の提供を通じて、お客さま満足の向上に努めています。

CONTENTS

30 お客さまへのブランド体験の提供

2018年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)					
項目	2017年度目標	2017年度実績	達成度の自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
販売・サービス	マツダのある生活によって、お客さまの「笑顔の輪」を拡げ、ずっと「マツダを選び続けたい」と言ってもらえる価値がお客さまに提供される販売・サービスを行う	<ul style="list-style-type: none"> ・お客さまへの笑顔の提供を可能にするため、マツダの提供価値伝達活動を通じた販売現場へのお客さま価値の浸透を強化 ・マツダの提供価値について、直接お客さまに働きかける施策を強化(例：岡山国際サーキットでのファンイベント実施など) 	○	マツダのある生活によって、お客さまの「笑顔の輪」を拡げ、ずっと「マツダを選び続けたい」と言ってもらえる価値がお客さまに提供される販売・サービスを行う	6.7 消費者課題
商品	「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」に基づき、マツダブランドの個性(以下)をさらに進化させた次世代商品づくりを行う ・「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」 ・五感が調和し、乗るたびに安心と楽しさが深まる「人馬一体」性能 ・創意に富み考え抜かれた機能 野生的プロポーションと日本の美意識を研ぎ澄ましたOnly Oneデザイン	「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」に基づき、マツダブランドの個性をCX-8で具現化し、市場導入	○	「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を実現する具体的な技術を搭載した商品づくりを行う	6.7 消費者課題

お客さまへのブランド体験の提供

a

マツダグループは、ブランドの価値を上げることを通じて強く支持してくれるファンを増やし、その積み重ねによりビジネスを成長させ、企業価値を高めるという考え方「ブランド価値経営」を推進しています。中期経営計画「構造改革ステージ2」(P8参照)において、ブランド価値向上のための主要施策の1つとして「グローバル販売・ネットワーク強化」を掲げています。クルマを販売している130以上の国と地域において、お客さまと特別な絆を築くことを目指しカーライフ全体でマツダブランド体験を提供する施策を各国の販売会社と連携しながら推進しています。

特別な絆を築くために必要な3つの視点

特別な絆を築くためには、お客さまとの全ての接点、つまりお客さまがマツダ車を保有している間だけでなく、購入前、さらにクルマを手放した後といった、全ての接点を視野に入れる必要があると考えています。販売・マーケティング・カスタマーサービスなど関係部門合同で取り組むべき3つの視点を定め、それに基づいて各国・各地域のグループ会社が、現地の文化・風土に適した具体的な施策を実施できる体制構築を進めています。

3つの視点

- お客さまの人生に寄り添う。幼い時は家族が運転するクルマに乗り、やがて自らカーライフを楽しみ、高齢となっても誰かに乗せてもらうクルマ。その長い歲月、マツダとマツダ車を身近に感じ続けていただくこと。
- 関係性を継続的に保つ。いつもワクワクする発見や刺激を提供し、お客さまが時間の経過とともにマツダとの絆をより強く感じていただくこと。
- 「マツダだからできる」「マツダならではの」という視点にこだわる(例:本社のある広島へのこだわり、走る歓びにかける想いなど)。

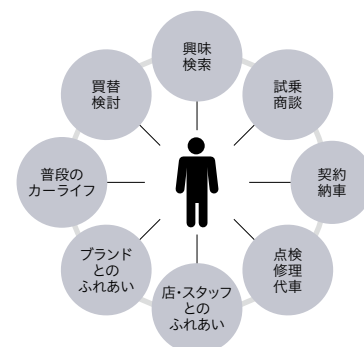
商品づくりの考え方

ブランドスローガン“Zoom-Zoom”(P3参照)の下、マツダブランドの個性を具現化する商品づくりを行っています。さらに「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」に基づき、すべてのお客さまに「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」の提供を実現するSKYACTIV技術(P124参照)を開発し、2011年から市場導入しています。発表後、10年目となる2017年8月、世界の自動車産業を取り巻く環境の急激な変化を踏まえ、より長期的な視野に立ち、クルマの持つ魅力である「走る歓び」によって、「地球」「社会」「人」それぞれの課題解決を目指す新しいチャレンジ「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を公表しました(P5-6参照)。この実現のため、世界一の機能を最も効率的につくることを目指して、研究・開発に取り組んでいます。

マツダが目指しているのは、お客さまがマツダ車にずっと乗り続けたいと言っているだけ、お客さまと強い絆で結ばれた存在で、これを「マツダプレミアム」と呼んでいます。「マツダプレミアム」とは「高価格のブランド」ではなく、「走る歓び」の力によってお客さまの人生を輝かせお客さまとの強い絆をもった世界一のクルマづくりです。

- 販売領域で得た商品に対するお客さまの声を次期商品開発へ反映
- サービス領域と連携した不具合対応の早期化、開発との情報共有による品質向上

a 全ての接点



多様なお客さまニーズへの対応

各国・各地域の文化やトレンドを考慮して、お客さまに最適な形で商品やサービスを届ける体制づくりを進めています。日・米・欧・中の開発拠点を中心に市場やお客さまの情報をグローバルで収集、現地でのテストを実施しながら、お客さまのニーズに応える商品を開発し、サービスを検討しています。

効果的にマツダブランドへの認知を高めるため、個別車種認知よりもマツダブランド共通の考え方やモノづくりへの思いを理解していただくことに焦点を当てています。

ニーズにきめ細かく応える事例

<女性視点での研究・企画>

女性ドライバーの増加に伴うドライバーの多様性に対応するため、さまざまな部門の女性メンバーにより組織されるチームで、女性視点での企画や使いやすいクルマを研究しています。

<カスタマイズ事業(国内)>

少数派のお客さまニーズにも対応していくことがクルマ社会を豊かにしていくことにつながると考え、国内では以下のような多様なクルマを提供しています。

福祉車	「介護する方の使い勝手の良さと、介護を受ける方の乗り心地を最優先に」を開発コンセプトに、1995年に国内メーカーとして初めて福祉車両を発売し、現在は4つのラインアップを展開しています。
教習車	運転免許取得時に初めて乗るクルマとして、運転の楽しさが感じられ、正しいドライビングが身につくよう、随所に工夫をこらした仕様のアクセラ教習車を提供しています。
商用・特装车	ビジネスニーズにお応えするため、さまざまな商用車をラインアップしています。さらに高度なビジネスニーズに対応するため、機能を高めた特装车「TESMA(テスマ)」シリーズを開発し、ボンゴ、タイタンにドライバン、保冷車、冷凍車などを提供しています。

b

b 福祉車両ラインアップ (2018年8月末現在)

- 助手席回転シート車：助手席のシートが回転する車両 (デミオ)
- 助手席リフトアップシート車：助手席のシートが回転・昇降する車両 (CX-5)



- 車いす移動車：車いすのまま簡単に乗車可能な専用スロープを装備した車両 (フレアワゴン)
- 手動運転装置付車：「走る飲み」を左右の手のみの操作で味わうことができる福祉車両 (ロードスター)

メーカーと販売会社のスタッフが「共創」する新商品研修

C

マツダ車の魅力を営業スタッフが分かりやすく正確にお客さまへお伝えできるよう、研修を実施しています。ブランド価値向上を目指す取り組みの一環で、機能や装備などの基本的な情報に加え、それらを実現するための開発・生産領域における工夫や努力、その裏側にあるマツダの想いを伝える研修をグローバルに実施しています。

C 販売会社の教育担当者向け勉強会



商品の情報・表示および広告宣伝

商品の情報・表示に関して、各国・各地域の法規に従った広告表示を行うのみならず、安全性・人権・環境・倫理規範などに留意し、クルマを製造・販売する企業として適切な表示・表現に細心の注意を払っています。また、定期的に広告宣伝に関する調査を実施することで、お客さまに正確で分かりやすい情報を伝えるための点検作業を行っています。

お客さまに商品機能や性能を分かりやすくお伝えするため、動画やCGアニメーションを利用しています。

高付加価値用品の開発・導入

d

多様化するニーズにお応えした各種用品や、お客さまにより快適に過ごしていただくため、環境問題など社会からの要請に対応した用品などを開発・提供しています。各国の規制を順守するとともに、メンテナンスの用品などについては自主的に環境配慮成分に切り替えを行っています。

d 商品事例紹介

- ・ PM2.5対応「高機能エアコンフィルター」
- ・ 水性アンダーボディー防錆剤 (下図)



マツダブランドの発信、および体験の機会の提供

お客さまがカーライフを通してマツダブランドとのコミュニケーションの機会を持っていただき、マツダとの絆を深めていただくことを目的とした活動を推進しています。コミュニケーションにあたっては、グローバルで一貫した視覚的印象を提供するため、VI(ビジュアルアイデンティティ)ガイドラインを策定し、マツダグループ全体で共有しています。

新コンセプトの販売店「新世代店舗」

e f

お客さまにマツダの魅力を感じていただくため、新コンセプトの販売店「新世代店舗」を2014年度より国内・海外に順次展開しています。マツダのデザイン本部が監修し、3つの提供価値※1と4つの店舗デザインコンセプト※2を規定したガイドに基づいた店舗づくりを行っています。モノトーンとシルバーで配色された内外装に、黒を基調とした専用のファシリティサイン※3や、木目を用いたアクセントにより、品格・質の高さと温かみが調和した居心地の良い空間を実現しています。国内では、マツダ直営ショールーム「マツダブランドスペース大阪」を2015年度に開設し、多くのお客さまにご来場いただいています。海外では、各国の嗜好などを踏まえながら現地の販売関連会社と連携し新世代店舗の展開を進めています。

ウェブサイトを通じたお客さまへの情報発信

g

ウェブサイトを訪れる方々が必要な情報を容易に入手できるよう、ユーザビリティ(使いやすさ)の向上に努めています。事実の伝達にとどまらず、その背景にある理念や哲学をより多くの方々に知っていただくことを目指しています。また、クルマの購入検討からカーライフを通じてお客さまに必要な情報を分かりやすく提供しています。Facebook・Blog・Twitterなどを活用し、双方向コミュニケーション強化に取り組んでいます。マツダ公式Facebookページの発信記事に対して、数多くのご意見や応援メッセージなどの書き込みをいただいています。

マツダブランドを伝える情報誌「Zoom-Zoom」

h

情報誌「Zoom-Zoom」は2007年10月に創刊以来、現在世界約60カ国でお客さまに定期的にお届けしています。当情報誌は、マツダ車が提供する「走る喜び」や、マツダ車と共に生活する人々のイキイキとしたライフスタイルを紹介するとともに、お客さまとマツダがより近づけるようにさまざまなテーマに基づいた情報を掲載しています。

「ドライビングレッスン・モータースポーツ」の活動の促進

多くのお客さまに「走る喜び」を実体験していただく活動を促進しています。安全に操作を行うための基本的なドライビングポジションの説明に始まり、日常での運転技術を学ぶドライビングレッスン、初心者から上級者までが気軽に参加し楽しめるレース、さらに上級を目指すドライバー向けの本格的なレースと、段階を踏みながら安心して参加できる多層的な場面を設定しています。

e 【国内】マツダブランドスペース大阪



f 【米国】新世代店舗



g 【国内】CX-8電子取扱説明書



h 情報誌「Zoom-Zoom」(2018年夏号)



※1 「マツダらしさ 心がときめく」店舗デザイン、「マツダのクルマの魅力が引き立つ」新車ショールーム、「絆が強まる」店舗ゾーニング。

※2 「品格あるたたずまい」「惹きつける力」「クルマを美しく魅せる」「居心地のよいしつらえ」。

※3 店舗で使用するブランドマークや店名を記したものを。

TOPICS 国内最大級のマツダファンイベント「マツダファンフェスタ 2017 in OKAYAMA」開催

2017年12月に、岡山国際サーキットにおいて国内最大級のマツダファンイベント「マツダファンフェスタ 2017 in OKAYAMA」(主催:岡山国際サーキット/主管:(株)ピーススポーツ)が開催され、2日間で過去最多の約6,800名の方に来場いただきました。対話を通じてマツダの取り組みを紹介し、お客さまとの絆を深めることを目的として、マツダのエンジニアによる「人馬一体講座・試乗」、「モノ造り体験」などの体感型イベントを実施しました。



TOPICS 【日本】マツダ耐久レース「マツダファン・エンデュランス」

マツダ車ユーザーによるサーキットイベント「マツダファン・エンデュランス(通称:マツ耐)」を、マツダは特別協賛しています。レース用に特別な改造をしていない通常のクルマでも参加ができるこのレースは、専門のドライビングアドバイザーが待機し、安全面など運転に関する不安や疑問に気軽にお応えしています。また、レース中のガソリン給油を禁止としレース時間は燃費を考慮した設定となっています。

マツダはこのレースの協賛を通じて、安全・環境に配慮しながら、お客さまへの走る喜びを提供し、併せてお客さまとの特別な絆づくりにつなげています。



EMPLOYEE'S VOICE

マツダグループの共創活動を通じて最高の顧客体験を創造します

米国の販売統括会社(MNAO)でマーケティング領域を統括しています。お客さまに対して正しいメッセージを適切なタイミングでお伝えできるよう、米国では対話方法の見直しなどを進めています。全てのタッチポイントで感動・歓喜してもらえる「Ultimate Mazda Experience(最高のマツダ体験)」を実現する為に、お客さま一人ひとりに適した顧客体験を提供する活動を進めています。私たち米国スタッフが直面している課題は他の国においても同様に発生していることから、マツダグループ全体で相互研鑽し、解決方法を共創することを重視しています。全世界のグループ全体の連携により最高の結果を得ることができると考えています。

(画像左)マツダノースアメリカンオペレーションズ
最高マーケティング責任者
ディーノ・ベルナツキ

選ばれ続けるカスタマーサービスの実現

お客さまに安全・安心・快適な保有体験をご提供し、選ばれ続けるカスタマーサービスを実現するため、高い整備技術を迅速に、確実に提供できる体制を整えています。新車購入からマツダ車をお使いいただいている保有期間を、お客さまとマツダの特別な絆を深める非常に重要で価値のある期間と位置づけ、お客さまのご不満の解消にとどまることなく、お客さまのご期待を超えるカスタマーサービスが提供できるよう現場オペレーションの変革に取り組んでいます。

整備・修理ツール／整備資料の開発・提供、部品供給ネットワークの構築、およびサービストレーナー／サービススタッフへの研修などを通して国内・海外ディーラーを支援し、お客さまに寄り添ったカスタマーサービスが実現できる体制を目指しています。

ツール／整備資料の提供

お客さまに安心・安全にマツダ車をお使いいただくとともに、多機能化する車両装備をさまざまなライフシーンで十分活用していただくため、パソコンやスマートフォンで知りたい情報を簡単に検索できる電子取扱説明書をご提供しています。また、国内・海外のマツダグループディーラーにおいて常に高い整備品質を維持できるよう取り組みを実施しています。

- マツダ車専用のツール(工具)およびその使い方に関する情報の提供
- 安全・環境対応技術に幅広く採用されている高度な電子制御システムにも対応可能な独自の故障診断機の配備
- 迅速かつ効率的に最新の整備資料を閲覧し、効率的な部品検索・発注業務などができるよう、インターネットを利用したサポート体制を整備

サービストレーナー・サービススタッフの育成

整備技術力やお客さま対応力に優れたサービスのプロフェッショナルをグローバルで育成するため、日本、海外主要国にトレーニングセンターを保有しています。ASEAN、中近東、中南米のそれぞれの地域には、域内の国の販売会社のトレーナー向け研修を行うために現地採用のインストラクターを配置し、各国における人材育成、整備品質の支援強化に取り組んでいます。

また、サービススタッフの技術力、意欲向上を目的とした「サービス技術大会」を国内外で開催しており、大会を通じて整備技術力やお客さま対応力に優れたプロフェッショナルのあり方を具現化し、お客さま視点に立った最高のサービスの実現を目指しています。各国、各地域の最も優秀なサービスエンジニアを対象とした世界大会も開催しており、サービススタッフのさらなる動機付けに貢献しています。

i サービス技術世界大会



整備技術・お客さま対応力を競う「第4回サービス技術世界大会」(2017年5月)

お客さまやビジネスパートナーとのコミュニケーション

お客さまの期待やご意見への対応

各国・各地域の販売会社においては、お客さまのご意見・ご要望を伺い、誠実・正確・迅速にお応えし、マツダ本社と連携し販売・サービスに反映できる体制を整えています※1。公式ウェブサイトを通じて各市場の問い合わせ先やFAQ(よくある質問)※2をご紹介します、お客さまの利便性を高めています。

お客さまとの絆を深化させるため、「マツダブランドの体験」「販売・サービスの対応」「保有コスト」「商品の魅力」など項目別にグローバル調査を進めています。市場別に課題を明確化しながら、販売会社と連携し対応を進めています。お客さまの満足度を測る指標 (P27参照)を設定し、PDCAサイクルを回す仕組みを構築しています。

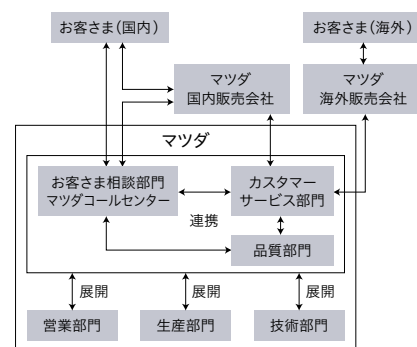
販売会社における成功事例の共有と表彰

販売会社の営業・CS※3取り組みのレベルアップを図るために、CS活動での功績、車両販売への顕著な功績などを基準に成功事例を共有し、表彰する制度を設けています。

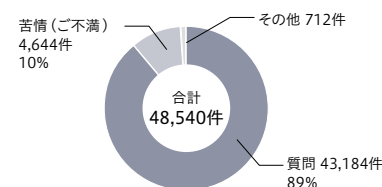
国内の事例

制度	頻度	目的・内容
スタッフ表彰/ 店舗表彰	年1回	スタッフの成長に向けたサポートのため、営業スタッフ・サービススタッフの目標達成度や技術スキルの向上度、車両品質向上への貢献度に応じて定期的に表彰する機会を設けています。また、各販売会社の店舗スタッフ全員がお客さま視点で目標に向かってチームワークを発揮し、成果を上げている店舗においても表彰しています。中でも取り組みが優れた店舗の事例は、各地区の全国マツダ販売店協会主催の発表大会で共有、称賛しています。
ウォークアラウンド コンテスト	年1回	新車営業スタッフの商品知識習得と接客技術向上を目的として、接客のロールプレイングコンテスト「ウォークアラウンドコンテスト」を開催しています。2014年度より中古車営業スタッフを対象としたコンテストも開催しています。

体制図



マツダコールセンター 2017年度の問い合わせ内訳（国内） (2017年4月～2018年3月)



マツダ車をご購入／ご試乗されたお客さまの声をウェブサイトで公開しています(日本語のみ)

<http://www2.mazda.co.jp/carlife/voice/>

※1 各国の販売会社情報
<http://www.mazda.com/en/about/d-list/>
※2 国内からの問い合わせ／FAQ
<http://www.mazda.co.jp/inquiry/>
※3 Customer Satisfaction (お客さま満足)。

販売会社とのコミュニケーション

国内・海外の販売会社に対して、マツダの中長期的な経営戦略や、商品・サービスに関する情報の早期提供に努めるとともに、販売会社からの情報収集を積極的に行っています。

国内の販売会社との主なコミュニケーションの機会

	参加対象	頻度	目的・内容
販売会社代表者会議	販売会社の代表者とマツダ(株)の役員	年1回	マツダの政策の伝達
全国マツダ販売店協会 常任理事会	全国マツダ販売店協会 常任理事など	年2回	営業戦略や商品開発、中古車政策、サービス、品質問題などについて意見交換を行う。
全国マツダ販売店協会 専門部会／委員会	全国マツダ販売店協会部会委員と マツダ(株)担当者	随時	

海外グループ会社・ディストリビューターとの主なコミュニケーションの機会

	参加対象	頻度	目的・内容
商品導入会議	米国・欧州・中国・オーストラリアなど 海外主要拠点の代表者	不定期	新商品導入についてグローバルで情報を共有し、意見交換を行う。 2017年度は8月に開催し、約60名が参加。
グローバルブランド会議	米国・欧州・中国・オーストラリア・日本など 主要拠点の代表者	年3回	主要地域代表者が一堂に会し、ブランド戦略について共通理解や合意形成、 取り組みの共有化を行う。2017年度は延べ150名が参加。
リージョナルブランド会議	米国・欧州・中国・ASEAN・日本など 主要拠点の代表者	年3～4回	地域ごとに、ブランド戦略を実行に落としていくための検討や意見交換を行う。 2017年度は延べ500名が参加。
4A ^{*1} ディストリビューター会議	東南アジア、中南米、中近東、アフリカ地域の 代表者	年1回	ビジネス、マーケティング、商品導入など多岐にわたっての話し合い。2017年 度は11月に開催し、約150名が参加。

*1 欧米・中国・台湾および国内を除く地域の略。

品質

確かな仕事の積み重ねでお客さまに喜ばれる商品・サービスを提供します。

CONTENTS

38 品質への取り組み

2018年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)					
項目	2017年度目標	2017年度実績	達成度の自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
品質	グローバルで等価な品質で商品をお届けできるように、国内・海外生産拠点やポート・販売会社に至るまでの品質保証体制を整備する	グローバルに同じモノサシ(基準)で、品質の比較と改善ができる車両評価(MQIC)の体制を導入。全生産拠点(9拠点)に導入を完了し、工場出荷品質の改善が進捗。欧州、北米等、海外ポートを含む物流工程への導入を推進中	○	グローバルで等価な品質の商品をお届けできるように、国内・海外生産拠点やポート・販売会社に至るまでの品質保証体制を整備する	6.7 消費者課題

品質への取り組み

品質方針のこころ

コーポレートビジョンに基づき、これまで積み上げてきた取り組みをさらに進化させ、全ての領域が一体となって協業し、マツダらしい価値を高め続けています。

品質向上に向けての取り組み

カーライフを通じてお客さまに「安心」「信頼」「感動」をお届けするため、以下の3つの考え方にに基づき、マツダグループ全体で品質向上に取り組んでいます。

1. 新商品の品質づくり込み
2. お客さまの期待を上回る品質の実現
3. お客さまの笑顔のために考え、行動できる人づくり

品質保証の考え方

～「100-1=0」の考え方に基づく“クルマづくり”～

1. 企画から製造まで一貫通貫した品質のづくり込み：

「クルマ100台のうち、お客さまにとってその1台は100分の1台ではなく、唯一無二の1台であり、全てのお客さまに良い品質をお届けする」という強い思いが「100-1=0」という言葉には込められています。マツダでは“お客さまの1台1台を大切にするクルマづくり”を追求し、ゼロディフェクト（無欠陥）を目指し、「モノ造りの原理原則・メカニズム」をしっかりと押さえ込み、関連部門が一体となり企画から製造まで一貫通貫で徹底して品質をつくり込んでいます。

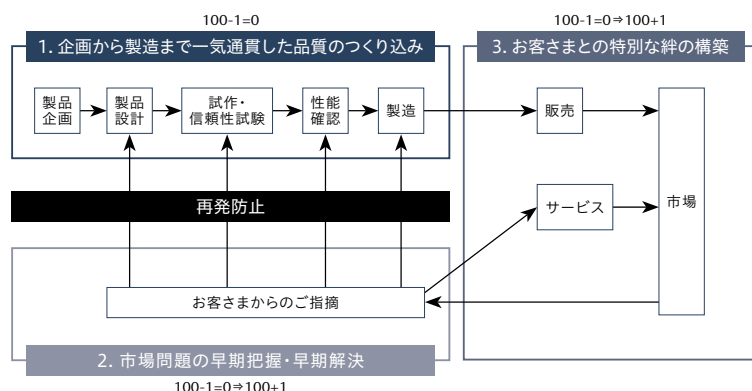
～「100-1=0」を「100+1」に変えていくプロセスへの取り組み～

2. 市場問題の早期把握・早期解決

市場で予測できなかった問題が発生した場合、お客さまからの信頼を失うことになってしまいます。（「100-1=0」）そのため、お客さまのご指摘の早期把握と早期解決を目指した品質保証活動を推し進めています。

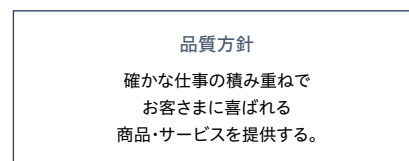
3. お客さまとの特別な絆の構築

常日頃からお客さまと誠実に向き合い、寄り添う気持ちでコミュニケーションをとっていくことで、お客さまとの間に、いつまでも信頼し続けていただけるような特別な絆を築いていくことを目指しています。（「100-1」⇒「100+1」）

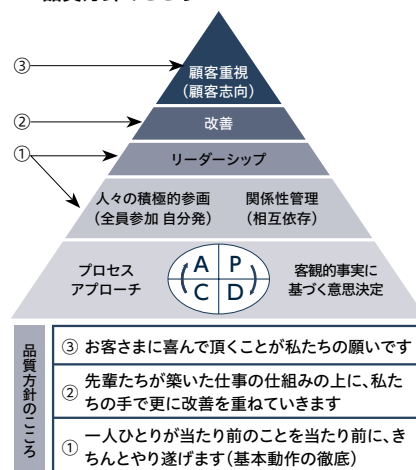


a

a 品質方針



品質方針のこころ



マツダ品質マネジメントシステム(M-QMS)

b

確かな仕事を積み重ね、お客さまの「期待」や「信頼」に応え続けることができる商品品質／販売・サービス品質を提供し続けていくため、ISO9001※1をベースにしたマツダ品質マネジメントシステム(M-QMS)を、商品の設計開発から生産、販売・サービスに至る一連のプロセスに適用しており、2018年1月には2016年9月に規格改定されたISO9001:2015での認証を取得致しました。

また、海外生産拠点においても、現地従業員が自律して品質改善を行う仕組みを構築することに重点を置いており、ISO9001の認証を取得し、世界各地で生産・販売されるマツダ車の品質向上に取り組んでいます。

1. 新商品の品質づくり込み

お客さまの多様なニーズに応え、より大きな信頼・喜び・感動を感じていただくため、商品の企画・開発段階における開発品質から、商品をお届けするまでの量産品質まで、一貫性を持った品質のづくり込みに取り組んでいます。

品質づくり込みの確実な実行

C

商品の性能と信頼性のさらなる向上とともに、環境対応も含めた新技術の品質レベルの向上のため、設計段階(企画・開発)からモノづくり段階(購買・車両生産・物流・サービス)まで一貫した「プロセス保証」に重点を置いて品質づくり込みに取り組んでいます。お客さまの要求や期待を正しく理解した上で、機能／性能を保証するための特性を明らかにしながら設計からモノづくりの各段階まで維持・管理できる仕組みを構築しています。

さらに、お客さまに商品を通じて「走る喜び」を感じていただくために、「走る喜び」を体現する機能や性能を、お客さまがクルマに乗る前から走り出した後までのシーンごとに明確にし、一貫して品質をつくり込んでいく取り組みを強化しています。

グローバル品質保証

d

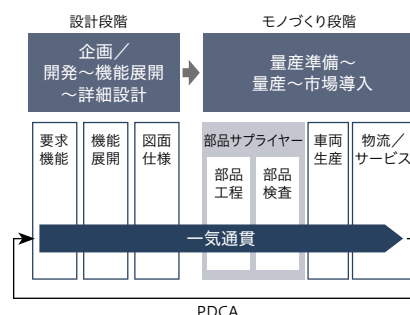
グローバルで等価な品質を実現するため、海外生産拠点においてもマツダ本社と同一指標・同一オペレーション・同一体制で等価品質を実現する、「グローバル共通」の考え方で活動を行っています。将来にわたりグローバルで等価品質を実現、継続するために、マツダ本社と海外生産拠点の役割・責任を定めてマネジメントしていく体制づくりに取り組んでいます。購入部品の品質管理や、完成車両の品質評価の担当者を対象とした集合研修を継続的に実施し、役割などに関する理解促進、人材育成計画の作成など拠点間での交流・意見交換を行いました。

b ISO9000シリーズ取得歴

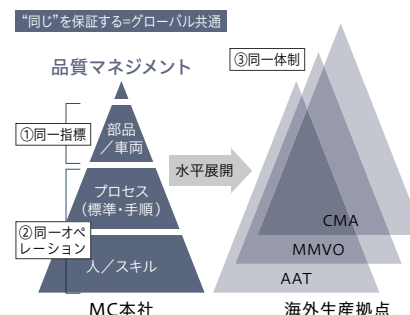
- 1994年：ISO9002※1取得
(国内自動車メーカーとして初)
対象：本社工場、防府工場生産車
- 1996年：ISO9001取得
対象：設計・開発、製造、カスタマーサービス領域
- 2001年：ISO9001対象領域を拡大
対象：用品、KD、商品企画、デザイン、特装車(TESMA)など
- 2001年：AAT※2 ISO9001取得
- 2007年：CMA※3、CFME※4
TS16949(ISO9001セクター規格)取得
- 2015年：MMVO※5、MPMT※6
ISO9001取得
- 2016年：MSMR※7
ISO9001：2015取得
- 2018年：本社工場、防府工場、MMVO、AAT
ISO9001：2015取得

※1 製品やサービスの品質を保証するための国際品質保証規格。
※2 オートアイアンス(タイランド)Co.,Ltd.
※3 長安マツダ汽车有限公司
※4 長安フォードマツダエンジン有限公司
※5 マツダデメヒコピークルオペレーション
※6 マツダパワートレインマニュファクチャリング(タイランド)Co.,Ltd.
※7 マツダソラズマファクトリングルース

C 重要特性を軸にした一貫通貫でのプロセス保証



d グローバル品質保証の取り組み



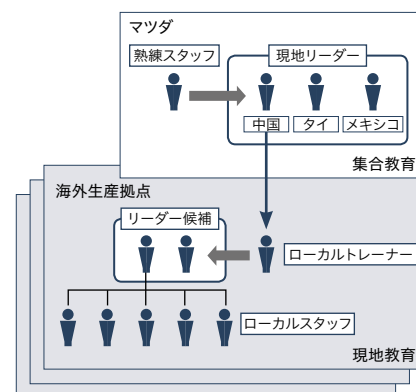
※1 品質管理および品質保証の国際規格。

<人材育成の取り組み>

「グローバル共通」の根幹となる人材育成について、マツダ本社はバックオフィスとして海外生産拠点の自律化を推進しています。そのために、海外生産拠点のリーダーを日本に集めて集合研修を行いながら、拠点のリーダーと共に成長を感じていくことや、責任感の高揚、また拠点間の相互研鑽により、品質向上の推進を行っています。

e

e グローバル人材育成の取り組み



TOPICS グローバルでの品質向上を目指した集合研修

2017年8月、海外拠点の品質管理・車両評価のリーダーを対象とした集合研修を、マツダ本社で実施しました。タイ・メキシコ・中国・米国の4か国から計14名が参加したこの研修では、参加者が意見交換をしながら、マツダの目指す姿や、各部門のリーダーとしての役割を理解し、人材育成計画の策定方法などを習得することを目的としています。今後も対象範囲を拡大し、同様の研修を拡大していきます。

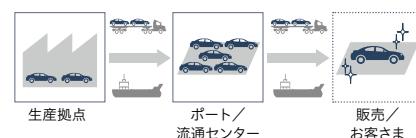


出荷以降の品質保証強化

f

全世界のお客さまに、工場出荷時の品質を維持したまま商品をお届けするため、生産工場、国内の流通センター・海外のポート、国内販売会社・海外ディストリビューター・ディーラーまで、同じ品質評価指標を導入し、一気通貫の評価体制で全世界のお客さまのお手元まで高い品質を維持した商品をお届けすることを目指しています。

f 一気通貫の評価体制



EMPLOYEE'S VOICE

お取引先さまと一体になった品質保証活動に取り組んでいます

日本へ出荷する中国生産部品の品質保証を担当しています。近年、中国の自動車産業の発展は目覚ましく、中国から出荷する部品の種類や数も拡大し、マツダと初めてビジネスをするお取引先さまが増えつつあります。新たなお取引先さまに対して丁寧な対話を心掛けながら業務を進めてきた結果、マツダの品質管理の考え・やり方に共感いただけるようになり、お取引先さまと一体になった品質保証活動ができるようになってきました。今後も、高品質の部品を中国から出荷し続けることができるよう、私たちが、地の利と言葉の利を生かし、お取引先さまと一緒に取り組んでまいります。

マツダ(中国)企業管理有限公司 サプライヤー品質部

劉 登傑

2. お客さまの期待を上回る品質の実現

お客さまのニーズに応えられるよう、常に国内・海外の市場情報や品質情報を収集し、お客さまの声に真摯に耳を傾け、迅速な品質改善と今後発売する商品の品質向上強化に取り組んでいます。

迅速かつ網羅的な品質改善

世界中のお客さまからいただいた声を網羅的に収集・管理し、マツダグループ一丸となって確実かつ迅速な品質改善に取り組んでいます。

お客さまや国内・海外の販売会社などから収集した全ての品質情報を、本社のサービス部門、開発部門、製造部門など関係部門で共有し、マネジメントが日々改善活動の進捗状況を確認するなど、確実に迅速な品質改善を加速させています。

お客さまが感じる期待や不満への取り組み

お客さまが感じる「こういう機能があったら良いのに」「ここが使いにくい」という期待や不満にきめ細かく対応するため、外部調査結果の活用や独自の市場調査を行い、グローバルに年間22万名を超えるお客さまからの期待や不満の声を積極的に収集しています。それらに基づき、早期把握、早期解決の考えの下、開発・生産・品質・カスタマーサービス部門が一体となって市場品質問題の解決や改善に取り組んでいます。

また、モーターショーやファンイベント等、様々な機会をとらえ、新しい機能や安全性について、資料だけでは伝えきれない商品にかけける思いを、エンジニア自身がお客さまに直接語りかけることで共感頂き、お客さまのカーライフがより充実したものになることを願っています。さらに、そのコミュニケーションで得たお客さまの思いを、新型車開発に反映し、期待を超える商品をお届けできるよう努めています。

<調査・分析の事例>

- マツダ独自の市場調査に基づくお客さまの声の収集
- 第三者機関を活用した市場調査
- マツダ独自に開発したアンケートの実施
- ソーシャルメディア上のお客さまの声の分析
- グローバルな品質情報の一元管理
- 一回確実修理のための販売会社支援情報強化

お客さまの安心・安全を最優先とした企業活動

マツダでは、クルマの安心・安全は全てに優先して対応すべきことと考え、厳格な品質保証体制の下、各国の法規への適合性検査や、お客さまがご使用になる機能の検査を行ない、お客さまに安心してお使いいただけるクルマづくりを行なっています。

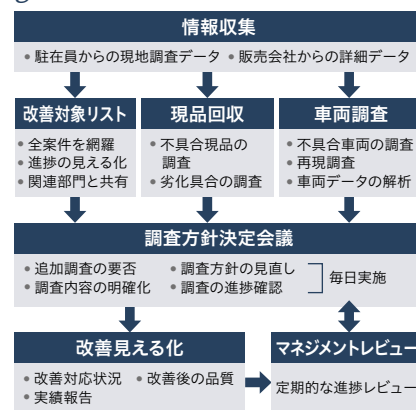
この品質保証体制は、開発部門、生産部門、品質部門がそれぞれ独立した立場からお互いの業務を監査することにより維持/管理しています。

リコール対応の手順(概要)^{※1}

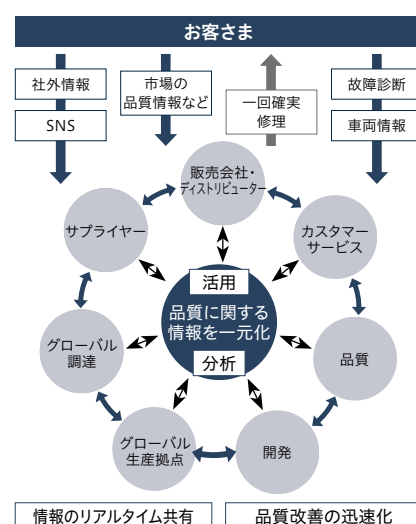
- 各国の法規と手順にのっとった当局への届け出
- ダイレクトメール・電話などでお客さまへのお知らせ、店頭でのご説明
- 公式ウェブサイトにおけるリコール情報の開示

g h

g 品質改善の早期化



h リアルタイムな情報収集



※1 リコールの対応手順は国・地域により異なります。

3. お客さまの笑顔のために考え、行動できる人づくり

お客さまに喜んでいただくことを目指し、従業員一人ひとりが自ら考え、行動できる人材となるため、お客さま志向の風土・マインドの醸成を重視しています。具体的には、品質意識啓発活動、品質管理教育、QC(Quality Control)サークル活動などにマツダグループ全体で取り組んでいます。

<主な活動>

品質意識啓発活動

全従業員が討議を通じて得た新たな気付きによって、品質意識と行動の質を高め、ブランド価値の向上につなげていく「品質ミーティング」を定期的実施しています。2017年度は「店舗におけるお客さまへの対応の質の向上」「コールセンターによるお客さまのお悩み解決」「品質問題の再発防止・未然防止」などお客さまの安心・安全に直結する課題に真摯に向き合う従業員の取り組みを共有しました。従業員一人ひとりが「お客さまと自業務のつながり、意義・価値」を見つめ直すことで、ありたい姿に向けて意識、行動を自らどう変えていくか、話し合いにより共有し、業務に反映することを目指しています。

品質管理教育

お客さま視点で自ら問題を発見して解決し、継続的改善ができる人材を育成することを目的として、従業員を対象に、従業員の職種や階層に応じた教育コースを設定し、社内講師による品質管理教育を実施しています。

マツダQCサークル活動

職場が自ら考え、問題解決していく、QCサークル活動を実施しています。この活動は、企業の基幹となる活動として、50年以上脈々と受け継がれ、マツダ社内のみならず、サプライヤーや販売会社へと拡大し、毎年マツダ本社で開催しているオールマツダQCサークル大会には、中国、タイ、メキシコなどの海外拠点からも参加するグローバルな活動へと進化してきました。当大会の優秀サークルが、全日本選抜QCサークル大会で2年連続最高位の本部長賞金賞を受賞するなど、社外からも高い評価を得ています。

従業員を対象とした試乗会

従業員自身がステークホルダーにマツダの商品やモノづくりの考え方を自分の言葉でお伝えできるように、商品に直接触れてマツダブランドへの理解を深める研鑽活動を行っています。試乗体験を中心としたこの活動は、商品の特性のみならず、開発者の想いや哲学に至るまで理解を深めることを重視し、本社（広島）、防府などの国内拠点やメキシコなどの海外拠点で実施しています。

4. 品質向上の取り組みの成果

品質向上に向けた取り組みの結果、世界各国で高い評価を受けています。

2017年度(2017年4月～2018年3月)の成果

国	外部指標名	車種&評価	主催者
米国	2017年初期品質調査(IQS) ^{※1}	MX-5(ロードスター):第2位	J.D./パワー
米国	コンシューマーレポートによる信頼性/ロードテスト	4モデルRecommend取得 Mazda3(アクセラ)、 Mazda6(アテンザ)、CX-3、CX-5	コンシューマーレポート社
日本	2017年自動車商品魅力度調査(APEAL) ^{※2}	CX-5:第1位、デミオ:第1位	J.D./パワー
中国	2017年初期品質調査(IQS) ^{※3}	Changan-Mazda: Mass Marketブランド第3位、 Mazda Atenza:第3位	J.D./パワー
中国	2017年自動車商品魅力度調査(APEAL) ^{※4}	FAW-Mazda: Mass Marketブランド第1位、 Mazda Atenza:第2位	J.D./パワー
タイ	2017年初期品質調査(IQS) ^{※5}	CX-3:第2位、Mazda3:第3位	J.D./パワー

※その他各国におけるJ.D./パワーおよびJ.D./パワー・アジア・パシフィック実施の調査の詳細は、J.D./パワーグローバルサイト(<http://www.jdpower.com/>)にて、ご確認いただけます。

i 品質ミーティング



j 品質管理教育一覧

コース	内容(2017年度版)
1 新入社員向け品質プログラム	配属後、業務を進める上で必要な基本的考え方(顧客志向、継続的改善)を理解する。
2 問題解決ストーリーコース	問題解決の考え方と進め方、基本的な手法を理解する。
3 品質管理初級コース	問題解決の考え方と進め方、基本的な手法を自業務の課題に適用し、問題解決力を身に付ける。
4 品質管理中級コース	品質管理専門手法の適用方法と実践力を身に付ける。
5 係長・主任向けQuality向上セミナー	あるべき姿の明確化とその実現に向けた考え方を理解し、行動に生かす。

k 全日本選抜QCサークル大会金賞受賞サークル



※1 J.D./パワー 2017年米国自動車初期品質調査(IQS)。70,000人以上の新車購入者もしくはリース契約者の回答による。調査実施時期は2017年2月から5月。

※2 J.D./パワー 2017年日本自動車商品魅力度調査(APEAL)。約23,000人の新車購入者の回答による。調査実施時期は2017年5月から6月。

※3 J.D./パワー 2017年中国自動車初期品質調査(IQS)。約24,000人の新車購入者の回答による。調査実施時期は2017年3月から7月。

※4 J.D./パワー 2017年中国自動車商品魅力度調査(APEAL)。約24,000人の新車購入者の回答による。調査実施時期は2017年3月から7月。

※5 J.D./パワー 2017年タイ自動車初期品質調査(IQS)。約5,000人の新車購入者の回答による。調査実施時期は2017年5月から9月。

完成検査時の燃費および排出ガス測定に関する 国土交通省への調査報告について

マツダグループは国土交通省の要請を受けて、完成検査の燃費・排出ガスの抜取検査の調査を行いました。その結果、検査データの不正な書き換え(改ざん)はありませんでした。しかしながら、一部の検査データの取り扱いに適正を欠いたものがあることが判明し、国土交通省に報告した上で、2018年8月9日に記者会見を行い公表しました。事案の内容は、今回の調査において、JC08モードで定められた速度追従パターンの許容範囲を超えた(速度トレースエラー)データについて、有効な検査データとして処理していた事例が一部に見つかったというものです。

今回の事案は、速度トレースエラーが生じた場合に、検査データを自動的にシステムで無効にしていなかったこと、および、担当検査員に判定をゆだねる工程設定になっていたことが原因です。今回の事案に対して、より強固な検査システムとするために、今後、速度トレースエラーが生じた場合に、強制的にデータを無効とするようなシステムに改善します。システムの改善が完了するまでは、複数の検査員でダブルチェックを行う体制の強化を既に実施しています。なお、すべての検査データを再検証した結果、燃費および排出ガス諸元値への影響がないことを確認しました。

マツダは、今回の事案を真摯に受け止め、お客さまに信頼していただけるように努めてまいります。

参考)2018年8月9日ニュース

<http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2018/201808/180809a.pdf>

完成検査時の燃費および排出ガス測定に関する 国土交通省への調査報告について*1

マツダ株式会社(以下、マツダ)は、7月9日に国土交通省から要請を受けた「燃費及び排出ガスの抜取検査の不正事案を受けた確認の実施等について」(国自審第674号)に基づき、当社における完成検査に係る燃費および排出ガスの抜取検査についての調査結果を国土交通省へ報告しました*2。

<主な報告内容>

JC08モード(以下、JC08)およびWLTCモード(以下、WLTC)について調査を実施し、以下を確認いたしました。

- (1) いずれのモードにおきましても、検査データの不正な書き換え(改ざん)はありませんでした。
- (2) JC08におきまして、一部の検査データの取り扱いに適正を欠いたもの(速度トレースエラー*3)が調査台数1,472台中72台存在しました。なお、すべての検査データを再検証した結果、燃費および排出ガス諸元値への影響がないことを確認しました。WLTCにおきましては、上記の事案は存在しませんでした。

上記(2)の原因は、①速度トレースエラーが生じた場合に、その測定結果を自動的に無効にするシステムになっていなかったこと、②速度トレースエラーの判定を担当検査員にゆだねる工程設定(手順)になっていたことの2点です。

<再発防止策>

以下を実施することを決定しました。

- 速度トレースエラーが生じた場合、測定結果をシステムで自動的に無効にする機能の追加
- 速度トレースエラーを含めた検査データの複数の検査員によるチェックを実施

このたびの事案により、お客さまをはじめ当社に関係するすべてのステークホルダーの皆さまに、ご心配をおかけすることになりましたことを深くお詫び申し上げます。マツダは、本事案を重要な問題と捉えており、このような事案が今後発生することのないよう再発防止に努めてまいります。

*1 詳細:<http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2018/201808/180809a.pdf>

*2 参考資料:国土交通省への報告資料

*3 速度トレースエラー:JC08およびWLTCで定められた速度追従パターンの許容範囲を超えたもの

安全

「クルマ」「人」「道路・インフラ」の3つの視点で「事故のない安全なクルマ社会」を目指し、安全への取り組みを進めています。

CONTENTS

45 安全への取り組み

2018年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2017年度目標	2017年度実績	達成度の自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
安全	①Mazda Proactive Safetyの安全思想に基づく先進安全技術i-ACTIVSENSEの進化と導入拡大 ②各国NCAPの高評価獲得	①日本市場において、i-ACTIVSENSEの導入を拡大。ロードスターを除く全車種&全機種において、 「安全運転サポート車」の「サボカーS・ワイド」に該当する装備を標準装備化 「サボカーS・ワイド」に該当する6種類の装備を含め、車線変更時の安全確認をサポートする ブラインド・スポット・モニタリング(BSM)や、駐車場からの出庫時等の安全確認をサポートする リア・クロス・トラフィック・アラート(RCTA)を、ロードスターを除く全車種&全機種において、標準装備化 ②各国において最高評価を獲得 ・J-NCAP 衝突安全性能評価: CX-5、CX-8で最高評価『5☆』を獲得 ・J-NCAP 予防安全性能評価: CX-5、CX-8で最高評価『ASV++』を獲得 ・Euro-NCAP 安全性能評価: CX-5で最高評価『5☆』獲得 ・US-NCAP衝突安全性能評価: CX-5で最高評価『5☆』獲得	○	①Mazda Proactive Safetyの安全思想に基づく先進安全技術i-ACTIVSENSEの進化と導入拡大 ②各国NCAPの高評価獲得	6.7 消費者課題

安全への取り組み

マツダの安全についての基本的な考え方

マツダは「クルマ」「人」「道路・インフラ」の3つの視点で「事故のない安全なクルマ社会」を目指し、安全への取り組みを進めています。

2007年3月、「マツダ車をご購入いただいたすべてのお客さまに『走る歓び』と『優れた環境・安全性能』を提供する」ことを基本ポリシーとする技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」を発表しました。

その発表後、10年目となる2017年8月、世界の自動車産業を取り巻く環境の急激な変化を踏まえ、より長期的な視野に立ち、クルマの持つ魅力である「走る歓び」によって、「地球」「社会」「人」それぞれの課題解決を目指す新しいチャレンジ「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を公表しました（P5-6参照）。これは、美しい地球と心豊かな人・社会の実現を使命と捉え、クルマの持つ価値により、人の心を元気にすることを追究し続けるもので、安全を含む「社会」の分野においては「安心・安全なクルマと社会の実現により、全ての人が、すべての地域で、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きます」というマツダのチャレンジを表しています。

クルマの取り組み

マツダは多面的かつバランスのとれた総合的な取り組みが必要とされる交通安全の課題に対して、マツダ自らが主体的に行動できるクルマづくりを通して、全てのお客さまに優れた安全性能を提供することを目指しています。

安全技術の先進性に磨きをかけ続けるとともに、世の中に普及してこそ価値を発揮するという考えの下、技術開発を推進しています。

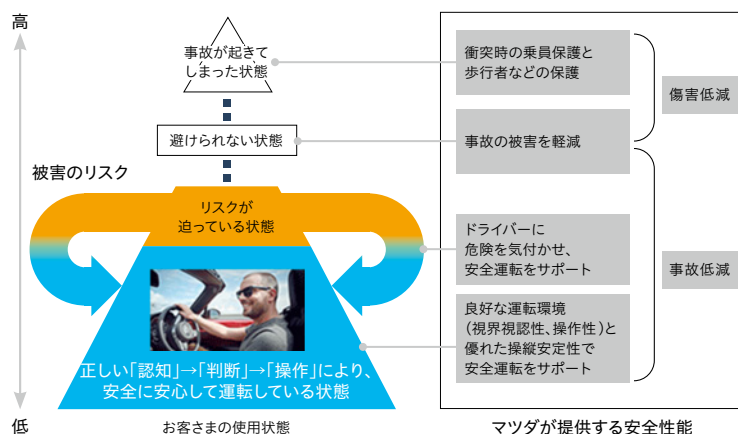
Mazda Proactive Safety(マツダプロアクティブセーフティ)：

マツダが目指す安全性能の考え方

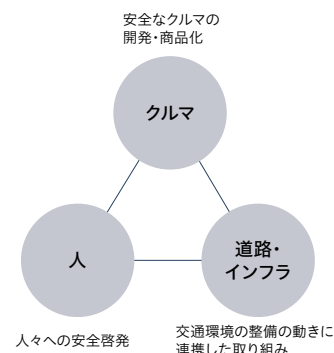
マツダは、ドライバー・人間を理解・信頼・尊重することを重視し、以下の考えで安全技術の研究・開発を行っています。

安全に運転するためには、認知・判断・操作の各ステップで適切に行動することが重要です。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考えています。

しかし、人間は時として避けられないミスを起こします。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。



a 安全への取り組み3つの視点



マツダは、良好な運転環境と優れた操縦安定性でお客さまの安全運転をサポートすることにより、お客さまの普段・平常時における運転の不安・ストレスを取り除き、集中して運転をしていただける状態を最大化したいと考えています。

リスクが発生し拡大している時には、クルマ側のセンシング機能を使ってドライバーに危険を気付かせ、安全運転をサポートします。

さらに、ミスゼロにはできない人間の本质を理解し、時として避けられないドライバーのヒューマン・エラーに対しても可能な限り発生を防ぎ、「もしも」の場合は、クルマの安全機能によって事故の回避をサポートまたは事故被害を軽減します。

このように、可能な限りリスクが拡大しないように早めのリスク解消をするために、事故リスクの状況に合わせた対応を行います。安全対策のアプローチは、「もしも」から考える（結果対策から考える）対応ではなく、普段の運転の質を高め、事故に至る原因の芽を早期に摘み取ることを目指しています。

こうした人間尊重と人間理解に基づいた安全技術提供を通じて、ドライバーの安全・安心な運転を支えています。

基本安全技術の継続的進化と全車標準化

マツダは「事故のない安全なクルマ社会」を目指し、ドライビングポジション、ペダルレイアウト、視界視認性、アクティブ・ドライビング・ディスプレイなどの基本安全技術の継続的進化と全車標準化を進めます。

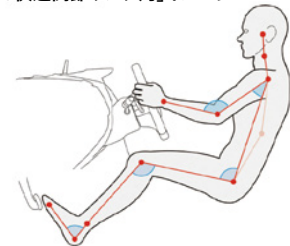
理想的なドライビングポジション

新世代商品群^{※1}では人とクルマのインターフェースであるペダルやステアリングなどの主要な運転操作機器の配置（レイアウト）について、操作しやすく疲れにくい運転姿勢を追求しました。

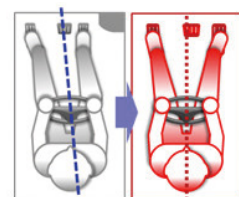
快適に運転できる関節の角度を追求

ドライバーが素早く正確に力を出せる脱力状態をもたらす「快適関節リンク角」の理論に基づいて、小柄な方から大柄な方まで、さまざまな体格のお客さまが適切なドライビングポジションで運転できることを目指し設計しています。コンパクトカーであるデミオ/Mazda2に通常このクラス^{※2}では少ないテレスコピック機構^{※3}を標準装備としているのはその一例です。

b 「快適関節リンク角」イメージ



c 自然な姿勢で踏めるレイアウト



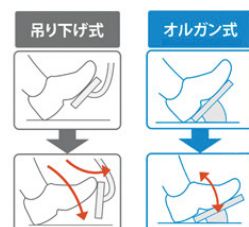
理想的なペダル配置

オフセットのない理想的なペダル配置を実現するため従来よりもフロントタイヤを前方に移動し、タイヤハウスを前方に置くことで、運転席の足元にスペースをもうけました。アクセルペダルとブレーキペダルを理想の間隔とすることで操作ミスを減らし、的確で細やかなコントロールが可能となる上、自然で無理のない運転姿勢が取りやすく、快適な長時間の走行をサポートします。

オルガン式アクセルペダルの採用

踏み込む足とペダルが同じ軌跡を描くためかかとがずれにくく、アクセルペダルがコントロールしやすいオルガンペダルを採用。また、シートに座って自然に足を前に出した位置にアクセルペダルを配置するよう工夫し、運転時の疲労を軽減し、とっさのときの踏み間違いも起きにくくなります。

d オルガンペダル



※1 マツダの革新的ベース技術「SKYACTIV技術」と新デザインテーマ「魂動（こどう）」を全面的に採用した商品群。
対象車種（2018年3月末現在）：デミオ/Mazda2、アクセラ/Mazda3、アテンザ/Mazda6、CX-3、CX-4、CX-5、CX-8、CX-9、ロードスター/MX-5。

※2 日本：Bセグメントと呼ばれる全長3,650-4,100mm、1.0L～1.5Lエンジン搭載車クラス。
欧・豪：Bセグメントと呼ばれる全長3,600-4,100mm、900cc～1,600ccエンジン搭載車クラス。

※3 ステアリングを前後に移動できる機構。

優れた視界視認性

新世代商品群^{※1}ではドライバーが周囲の状況（道路環境、周辺車両や障害物、子どもを含む歩行者など）に対して素早い認知をサポートし、的確な対応ができるよう、良好な視界を確保することを重視しています。アクセラ/Mazda3ではAピラーを旧モデルよりも約100mm後退させ、前席からの左右の見開き角を1.8°拡大しました。また、ドアミラー越しの視界を広げるため、ドアミラーをドア外板に取り付けるとともにその位置を下げています。

子どもについては、親の付き添いなく歩行する最少年齢の子どもとして5歳児（身長100cm）を基準体格とし、子どもが巻き込まれやすい左折時などの視認性を向上しています。

不注意運転要因を最小化するHMIコンセプト

運転中に発生するさまざまな情報をドライバーとクルマの間で適切にやりとりするための装置や仕組み（HMI：ヒューマン・マシン・インターフェース）については、人間中心設計を徹底しており、運転に集中できるコックピット設計により3つの不注意運転要因（見るわき見、意識のわき見、不安定な姿勢での操作）を最小化しています。2013年以降の新世代商品群^{※1}に順次採用しています。

コンセプト「Heads-Up Cockpit」（ヘッズアップ コックピット）

運転に必要な情報を安全にかつ目線の移動なく得られることを重視しています。多くの情報を扱いながら、正しい姿勢で安全に運転に集中することを目的として視線移動と姿勢変化を最小限に抑えたHMIを実現しました。

1. 意識が離れることを防止

視線移動の少ないドライバーの正面のゾーンに走行情報を配置。運転に必要な情報とそれ以外を明確にすることで、不要なものに意識を奪われないようなレイアウトに。

2. 目が離れることを防止

視界の妨げにならないよう、上方にセンターディスプレイを配置。人間の有効視野の範囲内であるフロントガラスに情報を投影するアクティブ・ドライビング・ディスプレイを開発。

3. 手が離れることを防止

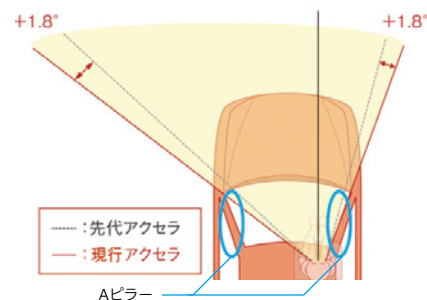
センターディスプレイはタッチパネルに加えコマンダーコントロールでも操作できるため、手元を見ることなく、安全に情報操作が可能。

先進安全技術「i-ACTIVSENSE」（アイ・アクティブセンス）^{※2}

マツダは、運転初心者から高齢者まで、さらに多くのお客さまへ、より安心・安全なクルマをお届けするため先進安全技術「i-ACTIVSENSE」の継続的進化に努めています。「i-ACTIVSENSE」はマツダが目指す安全性能の考え方「Mazda Proactive Safety（マツダプロアクティブセーフティ）」に基づき開発した先進安全技術の総称です。認知支援を行いドライバーの安全運転をサポートするアクティブセーフティ技術に加え、事故が避けられない状況での衝突回避・被害軽減を図るプリクラッシュセーフティ技術で構成されています。

日本においては、主要7車種^{※3}の全機種において、衝突被害軽減ブレーキ（アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート）など6つの技術の標準装備を完了し、経済産業省や国土交通省などが普及啓発を推進する自動車安全コンセプト「セーフティ・サポートカーS」（略称：サポカーS）の「ワイド」に該当しています（2018年8月現在）。

e 後退させたAピラーにより拡大した見開き角



死角の少ないピラー／サイドミラー形状



f Heads-Up Cockpit



g 日本の主要7車種 標準装備技術（詳細P48参照）

- ・アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート (A-SCBS)*
- ・AT誤発進抑制制御*
- ・車線逸脱警報システム (LDWS)*
- ・アダプティブ・LED・ヘッドライト (ALH)*、ハイビームコントロールシステム (HBC)*のいずれか（グレードにより異なる）
- ・ブラインド・スポット・モニタリング (BSM)
- ・リア・クロス・トラフィック・アラート (RCTA)

* サポカーSワイドに該当するための技術

※1 マツダの革新的ベース技術「SKYACTIV技術」と新デザインテーマ「魂動（こどう）」を全面的に採用した商品群。対象車種（2018年3月末現在）：デミオ/Mazda2、アクセラ/Mazda3、アテンザ/Mazda6、CX-3、CX-4、CX-5、CX-8、CX-9、ロードスター/MX-5。

※2 「i-ACTIVSENSE」は、ドライバーの安全運転を前提とした技術であり、事故被害や運転負荷の軽減を目的としています。したがって、各機能には限界がありますので過信せず、安全運転を心がけてください。

※3 デミオ、アクセラ、アテンザ、CX-3、CX-5、CX-8、ロードスターが対象

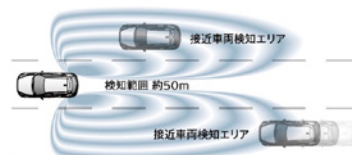
先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)

	略称	名称	作動シーン	内容
認知支援技術	—	360°ビュー・モニター	走行時	車両の前後左右に備えた計4つのカメラを活用し、車両を上方から見たようなトップビューのほか、フロントビュー、リアビュー、左右サイドビューの映像をセンターディスプレイに表示。
	BSM	ブラインド・スポット・モニタリング	走行時 (車線変更)	隣車線上の後方から接近する車両の存在を表示で知らせ、方向指示器を操作すると警告音・表示で知らせる
	RCTA	リア・クロス・トラフィック・アラート	後退時	バックで出庫する際に左右から接近する車両を検知し警告音・表示で知らせる
	DAA	ドライバー・アテンション・アラート	走行時(前進)	平常時のドライバーの運転とクルマの動きを学習し、運転者の疲労増加や注意力の低下を推定して警告音・表示で知らせる
	TSR	交通標識認識システム	走行時(前進)	走行中の速度標識を自動認識し、ディスプレイに制限速度を表示する
	AFS	アダプティブ・フロントライティング・システム	夜間走行時	ハンドル操作に合わせてヘッドランプの照らす方向を左右に自動で調節する
	HBC	ハイ・ビーム・コントロール	夜間走行時	対向車や先行車を検知しヘッドランプのハイビーム・ロービームを自動で切り替える
	ALH	アダプティブ・LED・ヘッドライト		
		グレアフリー(防眩)ハイビーム	夜間走行時	対向車や先行車を検知しハイビームの照射範囲を自動でコントロールする
		ワイド配光ロービーム	夜間走行時	従来のロービームでは光が届かなかった左右方向を照射する
		ハイウェイモード	夜間走行時	高速走行時にヘッドランプの照射角度を上方向へ移動して照射する
	FOV	前方衝突警報システム	走行時(前進)	先行車を検知し、ドライバーに衝突の危険性を警告音・表示で知らせる
	LDWS	車線逸脱警報システム	走行時(前進)	車線変更の操作なく車線を越えそうと判断すると警告音(またはステアリング振動)・表示で知らせる
衝突回避支援・被害軽減技術	LAS	レーンキープ・アシスト・システム		
		逸脱回避支援	走行時(前進)	無意識な車線逸脱を防ぐため、逸脱を予測すると車両を元の位置に戻すようにステアリング操作をアシストする
		ライントレース	走行時(前進)	走行車線の中央付近を走行できるように、ステアリング操作をアシストする
	SBS	スマート・ブレーキ・サポート	走行時(前進)	遠くまで高精度で検知できるミリ波レーダーで先行車を捕捉、前方の車両と衝突危険性がある場合、自動ブレーキにより減速し被害を軽減する
	SCBS F	スマート・シティ・ブレーキ・サポート	走行時(前進)	前方の車両と衝突の危険性がある場合、自動ブレーキにより減速し被害を軽減する
	アドバンスドSCBS	アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート	走行時(前進)	前方の車両、歩行者と衝突の危険性がある場合、自動ブレーキにより減速し被害を軽減する
	—	AT誤発進抑制制御	徐行時(前進)、 発進時(前進)	前方に車両や障害物があり必要以上にアクセルを踏み込んだ場合、警告音・表示でドライバーに注意を促し、エンジン出力を抑える
	SCBS R	スマート・シティ・ブレーキ・サポート	後退時	後方の障害物と衝突の危険性がある場合、自動ブレーキにより減速・停止する
	—	AT誤発進抑制制御	徐行時(後退)、 発進時(後退)	後方に車両や障害物があり必要以上にアクセルを踏み込んだ場合、警告音・表示でドライバーに注意を促し、エンジン出力を抑える
	MRCC	マツダ・レーダー・クルーズ・コントロール	走行時(前進)	先行車との速度差や車間距離を認識し、車間距離を調整・維持する
運転支援技術	MRCC	マツダ・レーダー・クルーズ・コントロール (全車速追従機能付)	走行時(前進)	先行車との速度差や車間距離を認識し、車間距離を調整・維持する。Follow & Stop機能を追加

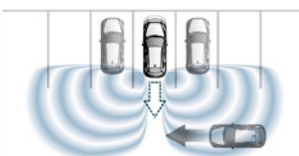
先進安全技術「i-ACTIVSENSE」参照ホームページ

<http://www.mazda.com/ja/innovation/technology/safety/i-activesense/>

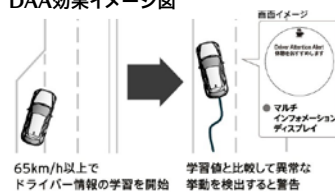
h BSM作動イメージ図



i RCTA作動イメージ図



j DAA効果イメージ図

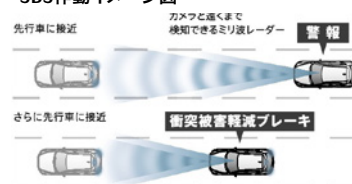


k LDWS作動イメージ図(ランブルストリップス音選択時)



* アクセルやウィンカーなどの操作から意図的な運動と推定される場合は不要な警告を発しないよう工夫しています。

l SBS作動イメージ図



m アドバンスドSCBS作動イメージ図



人間中心の自動運転の考え方「Mazda Co-Pilot Concept (マツダ・コパイロット・コンセプト)」

n

n 自動運転技術の標準装備化

人間を中心に考えるマツダ独自の自動運転技術開発コンセプトが、「Mazda Co-Pilot Concept」です。人間が心と身体を活性化しながら、イキイキ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、仮想運転をしています。そして、人が意識喪失など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クルマが自動運転で移動。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。

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」を、2025年までに標準装備化することを目指します。

自動運転技術を活用した
Mazda Co-Pilot Concept

2020年:実証実験開始
2025年までに:標準装備化を目指す

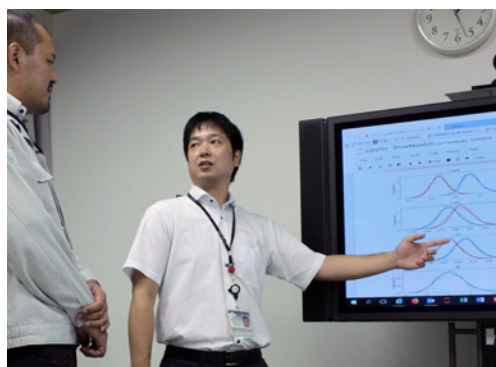
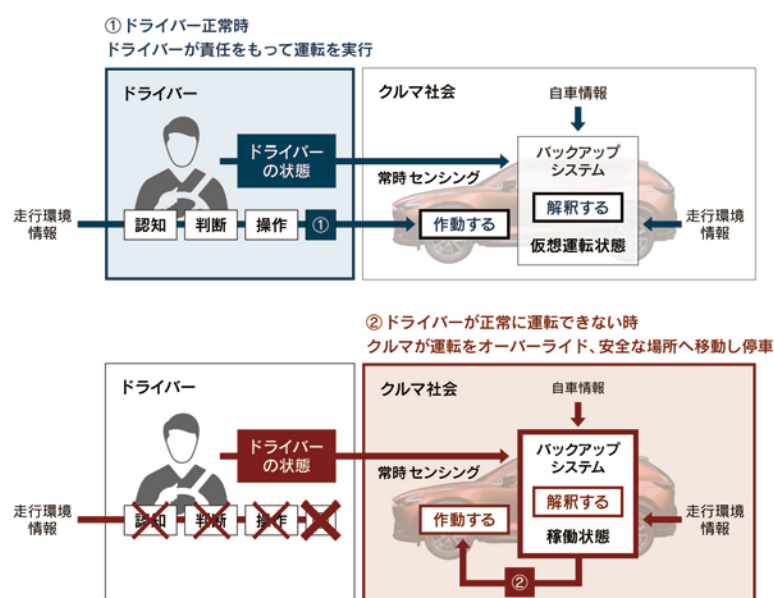
Mazda Co-Pilot Concept

ドライバー正常時

ドライバーが運転することで「走る喜び」を提供。その裏でクルマはドライバーの状態を常時検知し仮想運転状態を保つ。

ドライバーが正常に運転できない場合

ドライバーが正常に運転出来ない状態と判断した時には、クルマがオーバーライドして危険を回避し、安全な場所に移動し停車。



EMPLOYEE'S VOICE

安心・安全で走る喜びを感じるクルマを提供できるよう研究に邁進します

運転中の急な体調変化などのドライバー異常を、早期に検出する技術の研究に取り組んでいます。特別なセンサーを使用せず運転行動からドライバーの異常を検出できるといった、全てのクルマに搭載できる技術に挑戦しています。医師との共同研究などを通じて、通常時・異常時のドライバー運転行動モデルを構築し、その技術を実現化しつつあります。人間を中心に考える自動運転技術の開発コンセプト「Mazda Co-Pilot Concept」を実現し、安心・安全で走る喜びを感じるクルマをお客さまに提供できるよう、今後も研究に邁進します。

技術研究所
桑原 潤一郎

事故発生時の傷害を軽減する技術

万が一、事故が発生した際に、運転者および同乗者の傷害を軽減する技術を着実に進化させています。そのため、各国・各地域の法規制や、NCAP試験に対応したさまざまな試験評価※1を行うだけでなく、道路上で発生しうるさまざまな状況を想定した衝突実験を行っています。主な技術は以下の通りです。

SKYACTIV-BODY：

新世代の軽量・高剛性「SKYACTIV-BODY」は、ボディ構造の原理原則に立ち返り、構造・工法・材料を一から見直した理想のボディを目指して開発しました。

マルチロードパス構造

特定の部位だけで衝撃を受けるのではなく、骨格全体に広く分散させる構造を採用。

バンパービーム

前後のバンパービームへ、量産車として世界最高レベルの強度をもつ1,800MPa級の自動車用高張力鋼板を内側に設置。

十字断面フロントフレーム

衝突エネルギーがおもに物体の稜線部分を通して伝わることに着目し、従来の四角断面では4本になる稜線が12本になるようフロントフレーム前端部を十字型に成型。衝撃がより広く分散され、エネルギー吸収効率が向上。

歩行者保護：

万が一の衝突の際、歩行者の傷害を軽減するため、さまざまな工夫を行っています。

衝撃吸収ボンネット

歩行者の頭部がボンネットに衝突した場合の衝撃を緩和し、傷害を軽減するため、ボンネットの下にエネルギー吸収スペースを確保。ボンネットのヒンジをはじめとしてさまざまな部位にエネルギー吸収構造を採用。

衝撃吸収バンパー

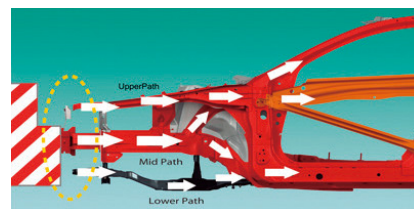
歩行機能として非常に重要な膝への衝撃を緩和するため、車両前部の歩行者の膝に当たる部分にエネルギー吸収材を採用。バンパー下端部に補強部材を設定。衝突時に歩行者の足が車両の下に潜り込んでしまうのを抑制。

アクティブボンネット

一定速度の範囲内で走行中に一定以上の衝撃を感知すると、ボンネット後部が瞬時にポップアップしてエンジンとの間にスペースをつくり、歩行者の頭部への衝撃緩和を図るよう設計。2012年7月以降ロードスター／MX-5のような、スポーツカーとしてボンネットを低く抑えた車両に搭載されています。

「事故発生時の傷害を軽減する」技術（パッシブセーフティ技術）参照ホームページ
http://www.mazda.com/ja/innovation/technology/safety/passive_safety/

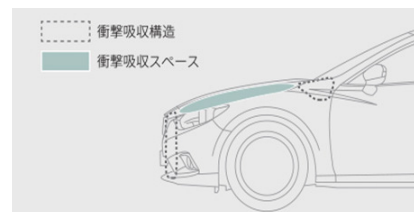
○ SKYACTIV-BODY(Mazda6)



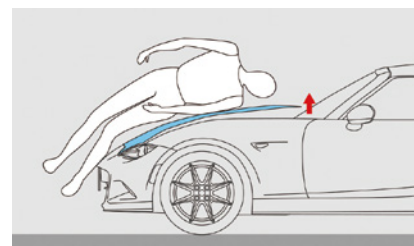
p 十字断面フロントフレーム



q 衝撃吸収ボンネットおよびバンパー



r アクティブボンネット



※1 衝突試験評価、ロールオーバー試験、ルーフ強度試験など。

マツダの安全技術に対する社外からの評価

S

マツダの安全技術に対して、高い評価をいただいています。

第三者による安全性能評価

車種別

(2018年8月末現在)

		CX-5	アテンザ/ Mazda6	アクセラ/ Mazda3	デミオ/ Mazda2	ロードスター /MX-5	CX-3	CX-9	CX-8
日本	J-NCAP*1 (衝突安全性能評価)	5星 (2017- 2018年)	5星 (2013- 2014年)	5星 (2014- 2015年)	5星 (2014- 2015年)	—*6	5星 (2015- 2016年)	—*5	5星 (2017- 2018年)
	J-NCAP*1 (予防安全性能評価)	ASV++ (2017年)	ASV+ (2014年)	ASV++ (2016年)	ASV+ (2014年)	—*6	ASV+ (2015年)	—*5	ASV++ (2017年)
米国	US-NCAP*2	5星 (2018MY)	5星 (2018MY)	5星 (2018MY)	—*5	—*6	5星 (2018MY)	5星 (2018MY)	—*5
	IIHS*3	18TSP+	18TSP	18TSP	—*5	—*6	18TSP	18TSP	—*5
欧州	Euro-NCAP*4	5星 (2017年)	5星 (2013年)	5星 (2013年)	4星 (2015年)	4星 (2015年)	4星 (2015年)	—*5	—*5

直近3カ年の推移*7

		2016年	2017年	2018年
日本 J-NCAP*1 (衝突安全性能評価)	5星	4	5	6
	4星	0	0	0
米国 US-NCAP*2	5星	3	3	5
	4星	0	1	0
欧州 Euro-NCAP*4	5星	3	3	3
	4星	3	3	3

*1 Japan New Car Assessment Program (独)自動車事故対策機構(NASVA:National Agency for Automotive Safety and Victim's Aid)が実施する安全性能評価。衝突安全性能評価は5星(ファイブスター)が最高評価。

予防安全性能評価はASV++(2016年~)が最高評価。

*2 National Highway Traffic Safety Administration New Car Assessment Program NHTSA(米国運輸省道路交通安全局)が実施する安全性能総合評価。5星(ファイブスター)が最高評価。

*3 Insurance Institute for Highway Safety Rating IIHS(米国道路安全保険協会)が実施する安全性能総合評価。Top Safety Pick+(プラス)が最高評価。

*4 European New Car Assessment Programme 欧州各国の交通関連当局などで構成された独立機関が実施する安全性能総合評価。5星(ファイブスター)が最高評価。

*5 2018年8月末現在未導入。

*6 未評価。

*7 2018年8月末現在。対象車種は新世代商品群。

人への取り組み

交通事故は直接的・間接的原因を含め人に起因するものが大半を占めると言われています。マツダはさまざまなコミュニケーションを通じて、子どもから大人まであらゆる人の安全意識向上に取り組んでいます。

交通安全啓発

t u

地域の行政や団体と連携し、マツダおよび国内・海外のグループ会社はさまざまな安全啓発活動を行っています。

マツダ本社(広島)にある「マツダミュージアム」での安全に関する展示や、子ども向けサイト「マツダ交通安全キッズクイズ」の運用などを行っています。

2018年4月にマツダR&Dセンター横浜(MRY)で開催した「サステナブル“Zoom-Zoom”フォーラム2018」での「衝突被害軽減ブレーキ体験」をはじめ、各種イベントにてマツダの安全技術に関する説明を行いました※1。

安全運転実技

マツダはクルマを意のままに気持ちよく操り、同時に安全に走るための理論と技術を身に付ける体験&トレーニング「マツダ・ドライビング・アカデミー」を2014年度より国内で実施しています。より多くのお客さまに、「走る・曲がる・止まる」の基礎訓練から、サーキットを走る醍醐味までを味わいながら、運転技量や安全運転の意識向上に役立てていただくよう、ニーズやレベルに応じたカリキュラムをご用意しています。2017年度は11回実施しました。

S 平成29年度J-NCAP自動車アセスメント 成果発表会

衝突安全性能評価と予防安全性能評価の両方で、平成29年度の受験車中最高得点を獲得したCX-8を展示



t 子ども向けサイト
「マツダ交通安全キッズクイズ」
<http://www2.mazda.com/ja/about/kids/safetyquiz/>



U サステナブル“Zoom-Zoom”フォーラム
2018「衝突被害軽減ブレーキ体験」



※1 社会貢献活動として行っているマツダグループの「安全コミュニケーション」については、以下URL参照
<http://www.mazda.com/ja/csr/social/>

道路・インフラへの取り組み

ITS※1を活用した安全な社会への取り組み

交通事故や渋滞は、多くの国・地域で社会問題になっています。この問題解決のために、道路や自動車を高機能化しようという動きが、世界各地で進んでいます。マツダは、政府や地方自治体、関連企業と連携して、社会全体で安全なクルマ社会の実現を目指していくため、官民主体のITSプロジェクトに自動車メーカーの視点で積極的に参画しています。

見えていない危険をドライバーに知らせる技術

マツダはITSを、マツダの先進安全技術「i-ACTIVSENSE」でも検知できないような、距離が遠すぎる対象や見通しのきかない交差点などでの見えていない部分を検知することを目指し、研究開発を進めています。

マツダが参加するITSプロジェクト

プロジェクト	概要	主体
スマートウェイ	高速道路や有料道路を中心に、人とクルマと道路とを情報で結ぶITS技術を活用した次世代道路システムの研究・整備を進めている。	国土交通省 道路局
DSSS (Driving Safety Support Systems)	自動車と道路インフラが通信を行う路車間通信を活用した安全運転支援システムや、交通の円滑化システムなどの研究開発を進めている。	警察庁 UTMS協会※1
ASV (Advanced Safety Vehicle)	通信利用型の安全運転支援システム等の先進技術を利用して、ドライバーの安全運転を支援するシステムの研究開発を推進。91年より第1期プロジェクトが開始され、現在第6期の検討が進められている。	国土交通省 自動車局
ITS Connect※2	自動車関連技術と新たなITS通信を組み合わせた運転支援システムの実用化、及び普及を促進するための推進母体。ITS専用周波数を活用した運転支援システム(ITS Connect)の基盤となる技術の検討と運用支援を行い、安心・安全な交通社会を実現することを目指している。	ITS Connect 推進協議会

※1 (社)新交通管理システム協会。

※2 ITS Connect推進協議会ホームページ (<https://www.itsconnect-pc.org/>)

先進安全自動車「マツダアテンザASV-5」

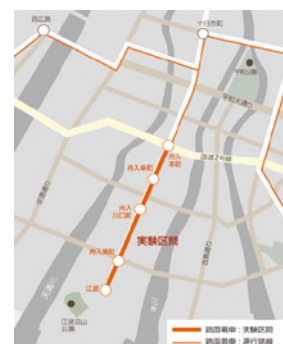
マツダは、第1期からASV研究開発プロジェクトに参画し、第5期に於いて通信利用型安全運転支援システムを搭載した「マツダアテンザ ASV※2-5(エーエスブイ・ファイブ)」を開発しました。車載の自律センサーと車車間、路車間、歩車間の通信を協調させることにより、見えていない部分を含めた危険対象の認知を支援します。運転操作を阻害せずに、ドライバーを取り巻く、見えていない部分を含めた危険対象の認知ができる直感的なHMI(Human Machine Interface)で表示します。ドライバーが認知ミスをして衝突する危険があるときは、警報によりドライバーにブレーキ操作を促します。

路面電車-自動車間通信型ASVの走行実験

一日平均約15万名の路面電車利用がある広島市において、東京大学／マツダ／広島電鉄／交通安全環境研究所の4者共同研究体で、世界初※3の路面電車-自動車間通信+自律安全技術の公道実証実験※4を実施しました(2013年10月)。実験により以下を確認しました。

- 路面電車と自動車、歩行者が道路空間を共有する場所において、路面電車と自動車の間で相互に接近情報を交換することで、右折時や停止車両追い越し時の接触事故の未然防止に有効であること
- スマートフォンのアプリケーションシステムとの連携で、ドライバーからは見えにくい位置にいる歩行者を事前に検知し交通事故防止に有効であること

V 公道実証実験



参考URL

<http://www.mazda.com/ja/innovation/technology/safety/its/>

※1 ITS(高度道路交通システム) 情報通信技術を用いて、クルマと人と交通環境を結び、国内における渋滞緩和や事故防止を図るシステム。

※2 ASV: Advanced Safety Vehicle(先進安全自動車)の略。

※3 2017年9月現在マツダ調べ。

※4 ITS世界会議東京2013のポストコングレスツアーの一つとして実施。

マツダの安全への取り組みと主要な安全技術

詳細は公式ウェブサイトにてご紹介しています。

安全技術サイト：<http://www.mazda.com/ja/innovation/technology/safety/>

領域	事故低減		傷害低減
	基本安全 (良好な運転環境と優れた操縦安定性による 安全運転のサポート)	予防安全 (事故のリスク／被害を軽減)	衝突安全 (事故発生時の傷害を軽減)
クルマ	理想的なドライビングポジションを提供する <ul style="list-style-type: none"> ■理想的なペダルレイアウト ■オルガン式アクセルペダル 安全と快適性を両立する <ul style="list-style-type: none"> ■SKYACTIV- CHASSIS 新開発のフロントストラット&リアマルチリンクサスペンションシステム、軽量・高剛性クロスメンバーなど ■アクティブ・ドライビング・ディスプレイ ■前方視界向上のためのAピラー/サイドミラー ■うっかり挟み込み防止機能 危険の回避をサポートする <ul style="list-style-type: none"> ■ブレーキアシスト&EBS ■4輪アンチロックブレーキシステム(4W-ABS) ■ダイナミックスタビリティコントロール(DSC) ■ブレーキ・オーバーライド・システム(BOS) 	危険を知らせる <ul style="list-style-type: none"> ■ブラインドスポットモニタリング(BSM)／リアビークルモニタリング(RVM) ■リアクロストラフィックアラート(RCTA) ■車線逸脱警報システム(LDWS) ■レーンキープ・アシスト・システム(LAS) ■前方衝突警報システム(FOW) ■交通標識認識システム(TSR) ■360°ビュー・モニター ■エマージェンシー・シグナル・システム(ESS) ■ドライバー・アテンション・アラート(DAA) 衝突時の被害軽減 <p>[前進時]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■スマート・ブレーキ・サポート(SBS) ■アドバンスト・スマート・シティ・ブレーキ・サポート(アドバンストSCBS) ■スマート・シティ・ブレーキ・サポートF(SCBS-F) ■AT誤発進抑制制御 <p>[後退時]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■スマート・シティ・ブレーキ・サポートR(SCBS-R) ■AT誤発進抑制制御 安全と快適性を両立する <ul style="list-style-type: none"> ■マツダ・レーダー・クルーズ・コントロール(全車速追従機能付)(MRCC) ■アダプティブ・フロントライティング・システム(AFS) ■ハイ・ビーム・コントロール(HBC) ■アダプティブ・LED・ヘッドライト(ALH) 	衝突時の乗員保護 <ul style="list-style-type: none"> ■SKYACTIV-BODY 基本骨格のストレート化、連続化技術・マルチロードパス構造、十字断面フロントフレーム、超高張力鋼板/バンパーフレーム ■SRSエアバッグシステム (運転席&助手席、カーテン&フロントサイド) ■衝撃吸収ソフトインテリア ■頸部衝撃緩和フロントシート／荷物侵入抑制機構リアシート ■プリテンショナー&ロードリミッターシートベルト ■クラッシュブルブレーキペダル ■ISO-FIX対応 チャイルドシート 固定機構 <ul style="list-style-type: none"> ■衝撃吸収ステアリング 歩行者事故時の被害軽減 <ul style="list-style-type: none"> ■衝撃吸収バンパー ■衝撃吸収ボンネット ■アクティブボンネット
人	安全教育 <ul style="list-style-type: none"> ■マツダミュージアム安全に関する展示 ■子ども向け交通安全啓発クイズサイト ■各種イベントでの安全技術紹介など 		
道路・インフラ	安全な社会への取り組み <ul style="list-style-type: none"> ■高度交通道路システム(ITS) ■スマート交通流制御 ■ITSスポットサービスなど ■先進安全自動車(ASV)の開発 ■路車間通信ITS(DSRC) ■広島における世界初^{*1}の路面電車ー自動車間通信型ASVの実証実験 		

*1 2018年3月現在マツダ調べ。

環境

環境保全は人類の緊急課題であると同時に、自動車メーカーの最優先課題と考え、ライフサイクル全体での環境負荷低減に取り組んでいます。

CONTENTS

- 55 環境保全の基本的な考え方
- 57 環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」
- 61 環境マネジメント
- 65 商品・技術開発における取り組み
- 73 生産・物流における取り組み
- 80 使用済自動車・部品の回収・リサイクル
- 82 生物多様性保全
- 83 環境コミュニケーション
- 85 事業活動と環境負荷の全容

2018年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2017年度目標	2017年度実績	達成度の自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
エネルギー／ 地球温暖化対策					
資源循環の 推進		(マツダグリーンプラン2020参照) (P57-60参照)			6.5 環境
クリーン エミッション					
環境 マネジメント					

環境保全の基本的な考え方

マツダ地球環境憲章

環境理念

マツダグループは国内外全ての企業活動において、自然との調和を図りながら、地球環境の保護と豊かな社会づくりに貢献します。

- ・ 私たちは地球にやさしい技術と商品を創造し、社会に提供します。
- ・ 私たちは資源やエネルギーを大切にし、環境を配慮した事業活動を行います。
- ・ 私たちは社会や地域と共に、よりよい環境をめざした活動を行います。

行動指針

1. 環境を配慮した技術と商品の創造

私たちは排出ガスの浄化・CO₂の低減・クリーンエネルギー車の研究開発など、クリーン技術の創造に挑戦し続けます。
私たちは企画・開発段階から生産・使用・廃棄に至るまで、一貫して環境との調和を配慮した商品づくりを推進します。

2. 資源・エネルギーを大切に事業活動

私たちは限りある資源を大切にするため、省資源・リサイクル活動を積極的に推進します。
私たちはエネルギーを多角的・効率的に活用するよう努めます。
私たちは使用済み自動車の適正処理・リサイクルを推進します。

3. クリーンさを追求する事業活動

私たちは環境に関する法規制の遵守に留まらず、よりクリーンな自主管理基準を設け、自己管理を徹底していきます。
私たちはクリーンさを追求するため、新技術の開発やシステムの導入を推進します。

4. 事業活動の仲間と共に、よりよい環境づくり

私たちは環境教育の徹底や環境情報の提示により、地球環境に対する従業員啓発活動を積極的に推進します。
私たちは互いの連携を密にし、よりよい環境づくりをめざします。

5. 社会や地域と共に、よりよい環境づくり

私たちは環境に関する社会の要請に積極的に耳を傾け、企業活動に反映させます。
私たちは環境に関する技術・システム・情報などを公開し提供します。
私たちは事業活動に留まらず、環境保全に寄与する社会的活動にも積極的に取り組みます。

(1992年制定、2005年4月改定)

環境についてのマツダの考え方

地球温暖化をはじめとする環境問題は人類にとって喫緊の課題です。マツダは、持続可能な社会の実現のために、行政・業界団体・非営利団体などとの連携をとりながら、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。

取り組み理念と方針

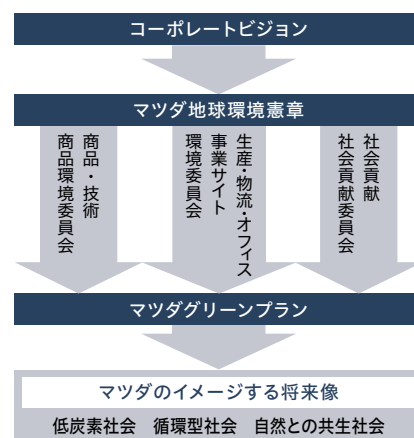
マツダは、コーポレートビジョン(P3参照)の実現を目指して企業活動を行っています。その達成のため、マツダグループ全体の環境に関する基本方針として、「マツダ地球環境憲章」を制定しています。「マツダグループは国内外全ての企業活動において、自然との調和を図りながら、地球環境の保護と豊かな社会づくりに貢献します。」という環境理念と、5つの行動指針に基づいて、商品・技術、生産・物流・オフィス、社会貢献の各領域で、環境を意識した企業活動を行っています。

具体的な目標・実績は環境中期計画「マツダグリーンプラン」にまとめており、各項目を実行し、実績をフォローするというPDCAサイクルを回すことで、実効性の高い環境負荷低減活動を実施しています。2017年度は、「マツダグリーンプラン2020」に基づいて、各領域の取り組みを実行し、おおむね目標を達成することができました(P57-60参照)。

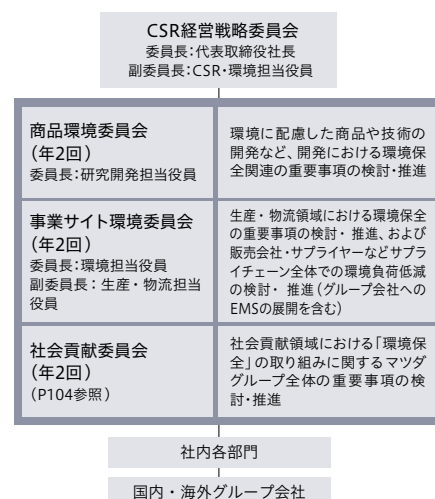
環境推進体制

マツダは、社長を委員長としたCSR経営戦略委員会の下に「商品環境委員会」「事業サイト環境委員会」「社会貢献委員会」の3つの委員会を設置し、グループ会社を含めた環境マネジメントを推進しています。
環境中期計画である「マツダグリーンプラン2020」では、各委員会が目標の選定および実績の進捗管理を行っています。

a 環境保全への取り組み理念と方針



b 環境推進体制(2018年3月31日時点)



マツダが考えるクルマを取り巻く将来の社会シナリオ

マツダは、地球温暖化の抑制に向けてその主要因であるCO₂削減が最大の課題であると認識しています。

気候変動に関する政府間パネル(IPCC)において、「産業革命からの気温上昇を2°C以内に抑えるためには、2050年までに全世界の温室効果ガス排出量を2010年比で40-70%減少させるべき」と報告されたこと、および第21回気候変動枠組条約締約国会議(COP21)でパリ協定が採択されたことなどを受け、世界は「脱炭素社会」に向けて動いています。この社会の実現のためには、大きなイノベーションが必要と考えられ、それに伴う社会やライフスタイルの変化を踏まえつつ、今後のビジネスを進めていく必要があると考えています。

2030年頃:「脱炭素」「資源循環」「自然との共生」実現に向けた社会

2030年頃は、各国・地域の特性に適した形で、エネルギーとその活用技術が進化し、製造過程から消費者の使用、廃棄までのライフサイクル全体での低炭素技術導入が着実に推進され则认为ます。「脱炭素」に向けて、再生可能エネルギー(太陽光、風力、バイオマス燃料等の再生可能液体燃料など)やCO₂を排出しない水素中心のエネルギー構造へのシフトに加えて、分散型エネルギー^{*1}資源をメイン電源とするスマートグリッド^{*2}を構築するなど、地域の環境に適した地産地消の電力需給構造が進むと认为ます。

資源を使い切るロスゼロの取り組みや、水やプラスチック等の資源を再利用する3R(リデュース、リユース、リサイクル)等の循環システムの構築、生物多様性保全への貢献活動により、自然資本の視点による「資源循環型社会」や「自然との共生」の実現に向けた取り組みも進んでいると认为ます。また、家庭では太陽光発電や省エネ住宅の普及、工場やオフィスではAIやIoTによる環境技術と効率性の両立が進むと认为ます。

^{*1} エネルギー消費地近くに分散配置された、比較的小規模の小さな発電設備や熱源機器などから供給されるエネルギー。送電ロスが少ない、大規模停電の際の非常用電源となるといったメリットの他、再生可能エネルギーの普及促進、地方の産業活性化などにも効果があるといわれている。

^{*2} 電力の流れを供給側・需要側の両方から制御し、最適化できる送電網。

【クルマに関する動き】

2030年頃には、IEA^{*3}の予測等でも示されているとおり、電気や水素を動力源とするクルマが増加する一方で、内燃機関に電動化技術^{*4}、高効率トランスミッション、車体の軽量化などを組み合わせたクルマが、多くの割合を占めていると认为ます。内燃機関搭載車については、高効率化、電動化技術の搭載、CO₂排出の少ない天然ガスやバイオマス等の多様化した燃料の普及・活用などが進むことや、再生可能エネルギー等のクリーンな発電で電力を賄える地域における最適なモビリティとして、電気自動車を選択されること等によって、一層の低炭素化が進むと认为ます。本質的なCO₂削減を、ライフサイクル全体(Well-to-Wheel: 採掘から使用まで)で実現するためには、地球上の地域差、車両特性、燃料特性、電気の発電ミックス等の様々な側面での多様化を踏まえ、「適材適所の対応が可能な複数の選択肢(マルチソリューション)」の提供が求められます。加えて、コネクティビティ技術や社会インフラのイノベーションが進んでいる地域では、自動運転の普及が拡大することにより、無駄な加減速や停止発進を減らすことで、環境負荷が低減される则认为ます。また、クルマづくりのすべてのサプライチェーンにおいては、エネルギーや資源の効率的な利用によりロスが大幅に低減されるほか、3Rの推進による再資源化・廃棄物削減も飛躍的に進展すると认为ます。

^{*3} International Energy Agency(国際エネルギー機関)(P65参照)

^{*4} アイドリングストップ、減速エネルギー回生、ハイブリッド、プラグインハイブリッド等。

2050年頃:「脱炭素」「資源循環」「自然との共生」が進んだ「持続可能な社会」

2050年頃は、「脱炭素」のエネルギー構造が実現されていると认为ます。再生可能エネルギーを中心とした電力供給と蓄電(水素としての蓄エネルギーを含む)を組み合わせたシステムに、スマートグリッドを活用した地産地消の電力需給構造を組み合わせることで、電力の供給と消費の境目がなくなるようなシステムが推測されます。また、「資源循環型社会」の構築や、「自然との共生」が進むことで、「持続可能な社会」の実現に向けて大きく進歩していると考えられます。

加えて、高水準の高齢化率や、生産人口の減少や大都市への人口集中による地方の過疎化、人とモノ、人と人とのつながりといったリアルな関係が希薄になることによるストレスの増加といった、新たな社会課題を考慮することも求められるようになる则认为ます。

【クルマに関する動き】

2050年頃には、技術イノベーションにより、クルマの低炭素化は各国・地域ごとの特性を踏まえより多様化し、脱炭素に向け大きく進化していると考えられます。電気や水素を動力源とするクルマは各国の低炭素発電比率の上昇や、スマートグリッドを構成する分散型エネルギー資源の一部として組み込まれ、普及が進みます。また、再生可能液体燃料(バイオ燃料等)を動力源とする内燃機関搭載車も普及します。加えて、クルマとコネクティビティ技術を活用した自動運転技術の大幅な進化により、公共交通や物流において、労働力を補う手段として完全自動運転技術の商業利用が拡大することで、利便性・効率性の向上と同時に、環境負荷も低減される则认为ます。このように、クルマは利便性を高めつつ、環境性能も飛躍的に進歩し大幅なCO₂低減が図られます。また、クルマづくりのすべてのサプライチェーンにおいては、脱炭素エネルギーへの転換やリサイクル技術の確立による資源循環等が実現していると考えられます。

マツダは、こうしたイノベーションにより、豊かで美しい地球と永続的に共存でき、すべての人がすべての地域で自由に移動し心豊かに生活できる将来が実現できると考えています。

環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」

環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」

a

「取り組み理念と方針」に基づき、「マツダが考えるクルマを取り巻く将来の社会シナリオ」を念頭において以下の3つの視点から計画を策定しています。

I. 将来解決すべきテーマ

自動車メーカーがお客さまや社会から期待されているテーマを次のようにとらえています。

1. エネルギー／地球温暖化対策

クルマのライフサイクル全体でのCO₂削減に貢献する取り組みを推進

2. 資源循環の推進

クルマからの排出物、クルマの製造・輸送・廃棄の過程の排出物を削減すると同時に、リサイクルを積極的に進めることで総合的に資源循環を推進

3. クリーンエミッション

クルマからの排出物およびクルマの生産工程において排出されるさまざまな物質（CO₂以外）の中で、特に環境負荷の高い物質についての削減を推進

4. 環境マネジメント

グループ全体やサプライチェーン全体で環境マネジメントを推進

II. マツダの取り組み(2つの領域)

a. クルマおよびクルマの技術

商品・技術を通じて環境負荷低減に貢献

b. 生産・物流・オフィス・社会貢献など

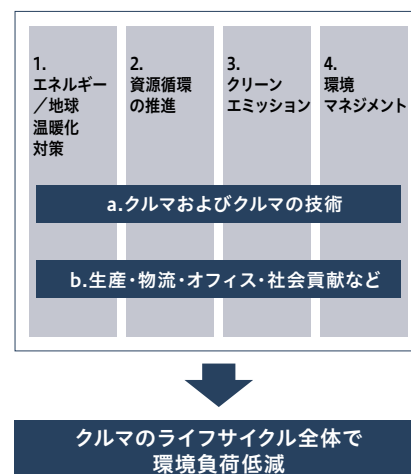
商品・技術以外の全ての活動を通じて環境負荷低減に貢献

III. クルマのライフサイクル全体で考える

クルマのCO₂の排出量は、お客さまの使用から廃棄までの過程が約75%と非常に高いため、ライフサイクル全体で環境負荷低減を考えます(P58参照)。

- 製造・物流領域 (素材の製造、車両の製造)で約25%
- 使用および廃棄領域 (使用、メンテナンス、廃棄・リサイクル)で約75%

a 「マツダグリーンプラン2020」の考え方



2020年までの領域別考え方・目標

「マツダグリーンプラン2020」を実行するために、3つの委員会で以下の考え方・目標を定め、取り組みを推進しています。

商品・技術：商品環境委員会

マツダ車をご購入いただいた全てのお客さまに「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」を提供する。

生産・物流・オフィス：事業サイト環境委員会

国内のマツダグループ全体で、低CO₂排出の生産技術の導入や日々のたゆまぬ改善活動により一層の業務効率化を図り、低炭素社会実現に貢献する。

社会貢献（環境領域）：社会貢献委員会

マツダの社会貢献活動の3つの柱「環境・安全」「人材育成」「地域貢献」およびグループ・グローバルの視点を踏まえ、自動車メーカーとしての本業を生かした情報開示・啓発と、地域社会と連携したボランティアを含む活動を重点的に行う。

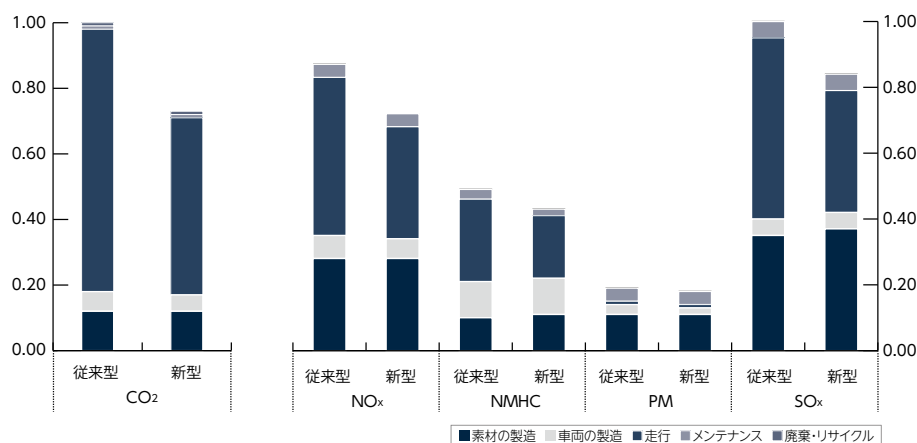
LCA(ライフサイクルアセスメント)

マツダは、クルマの原料調達・製造・使用・リサイクル・廃棄までの各段階における環境影響を算出し評価する手法 (LCA)を採用し、ライフサイクル全体で環境負荷低減に積極的に取り組んでいます。2009年より新たに導入する内燃機関搭載車およびクリーンエネルギー車について環境負荷低減効果を確認しています。

LCAは、国際規格 (ISO14040/ISO14044)に準拠した手法に基づいて客観的かつ高い信頼性のもと実施しています。

今後、環境性能に関わる新技術において着実にLCAを実施し、環境負荷を低減したクルマの開発・導入を推進します。

CX-5(国内モデル)のLCA評価



※自動車の生涯走行距離11万km(13年)を、一定条件で走行した場合の結果です。

※評価結果は指数で示しています。また、CO₂はtonレベル、それ以外の項目はkgレベルで排出されるので、指数を別に示しています。

CO₂のグラフは従来型のCO₂排出量(重量)を1として、それ以外の項目は従来型のSO_xの排出量(重量)を1として、各物質の排出量を割合で示しています。

NO_x：窒素酸化物 (Nitrogen Oxide)

NMHC：非メタン炭化水素 (Non Methane Hydrocarbon)

PM：粒子状物質 (Particulate Matter)

SO_x：硫黄酸化物 (Sulfur Oxide)

環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」目標および具体的な実施事項

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

領域	項目	2020年度	2017年度		自己 評価	2018年度
		目標および具体的な実施事項など	目標および具体的な実施項目など	実績		目標および具体的な実施項目など
1.エネルギー／地球温暖化対策						
a. クルマおよび クルマの技術	①各国／各地域 の燃費基準への 対応	各国／各地域の燃費基準へ確実に 対応するための燃費向上技術の 導入	各国／各地域の燃費／温室効果 ガス基準の確実な達成	・日本、米国、中国の燃費／温室効果ガ ス基準を達成した。米国環境保護庁（US EPA）の燃費トレンドレポートにおいて、マ ツダの企業平均燃費が5年連続で総合1位 を獲得した。なお、欧州に関しては、温室効 果ガス基準（CO ₂ 排出規制）未達 [※] により課 徴金納付予定 ※（目標設定時の販売モデル構成比では 規制適合見込であったが、大型車であるク ロスオーバーSUVが想定を上回る販売と なりモデル構成比率が変化したため）	△	・各国／各地域の燃費／温室効果ガス 基準の確実な達成 （欧州に関しては、車種構成が当初計画 よりも大型車にシフトし当社基準値を上 回る見込みであるため、欧州CO ₂ 排出規 制の要件に応じた課徴金を納付予定）
	②SKYACTIV 技術による燃費 性能の向上	グローバルで販売するマツダ車の 全車平均燃費を2008年に比べて 2015年に30%、2020年に50%向 上させる	・2020年の燃費目標達成に向けて ・SKYACTIV技術の着実な展開 ・ビルディングブロック戦略に基づい た技術開発および技術展開の推進	SKYACTIV技術の着実な展開、およびビ ルディングブロック戦略に基づいた技術 開発および技術展開を推進	○	・2020年の燃費目標達成に向けて ・SKYACTIV技術を着実に展開 ・ビルディングブロック戦略に基づいた 技術開発および技術展開を推進
	③バイオ燃料 や電気エネル ギー、水素な どを利用した 次世代車両の 開発推進	モーター駆動技術の開発推進	ハイブリッドシステム搭載車 ラインアップの継続	アクセラハイブリッドの継続販売	○	ハイブリッドシステム搭載車ラインアップ の継続
		バイオ燃料や合成燃料、水素など の代替燃料対応技術の開発推進	デミオEVの走行データ分析結果に 基づいたモーター駆動技術開発の 推進	デミオEVの走行データ、お客さまの声を 参考に、航続距離などの課題解決を検討	○	デミオEVの走行データ分析結果に基づ いたモーター駆動技術開発の推進
b. 生産・物流・ オフィス・社会 貢献など	④工場、オフィ スからのCO ₂ 排出量削減*	国内のマツダグループ全体におけ る工場、オフィスなどから排出され るCO ₂ 量を1990年度比で28%以 上を削減する	国内のマツダグループ全体におけ る工場、オフィスなどから排出され るCO ₂ 量を1990年度比で43%削 減する	国内のマツダグループ全体における 工場、オフィスなどから排出される CO ₂ 量を1990年度比で44%削減した	○	国内のマツダグループ全体における 工場、オフィスなどから排出される CO ₂ 量を1990年度比で44%削減する
	⑤物流による CO ₂ 排出量の 削減	国内のマツダグループ全体におけ る物流業務により排出されるCO ₂ 量を1990年度比で50%削減	国内のマツダグループ全体におけ る物流業務により排出されるCO ₂ 量を1990年度比で60%削減する	国内のマツダグループ全体における 物流業務により排出されるCO ₂ 量を 1990年度比で60%削減した	○	国内のマツダグループ全体における 物流業務により排出されるCO ₂ 量を 1990年度比で60%削減する
	* CO ₂ 排出量算定は（一社）日本経済団体連合会の基準（低炭素社会実行計画）に基づくCO ₂ 係数（2017年度以降は2016年度の係数）を使用。					
2.資源循環の推進						
a. クルマおよび クルマの技術	⑥自動車リサ イクルの推進	解体・リサイクルしやすい 車両の開発	プラスチック部品などにつき解体・ リサイクル容易な開発を推進	CX-8で解体・マテリアルリサイクル性および サーマルリサイクル性の向上、適正処理対応、 リサイクル材料の利用などを実施	○	解体・リサイクル容易な開発を推進
		バイオプラスチックの利用推進	バイオプラスチックの開発・実用化 の推進および採用拡大	自動車外装部品にも使用できる無塗装で高 質感のバイオプラスチックを採用した部品 および車種を拡大	○	バイオプラスチックの開発・実用化の推進 および採用拡大
		バンパリアリサイクル技術の推進	市場損傷バンパーの回収およびリ サイクルの推進	市場損傷バンパーの回収およびリサイク ルを継続実施（回収本数：約63,800本）	○	市場損傷バンパーの回収およびリ サイクルの推進
b. 生産・物流・ オフィス・社会 貢献など	⑦廃棄物発生 量の削減、リサ イクルの推進	国内のマツダグループ全体における 直接埋立廃棄物量をゼロ化する	国内のマツダグループ全体における 直接埋立廃棄物量を排出量比で 0.5%以下にする	国内のマツダグループ全体における直接 埋立廃棄物量を全排出量比で0.1%にした	○	国内のマツダグループ全体における直接 埋立廃棄物量を排出量比でゼロ化する
	⑧梱包資材使 用量の削減	国内のマツダグループ全体における 梱包・包装材の使用量を1990年 度比で45%削減	国内のマツダグループ全体における 梱包・包装材の使用量を1990年 度比で59%削減する	国内のマツダグループ全体における梱包・ 包装材の使用量を1990年度比60%削減 した	○	国内のマツダグループ全体における梱包・ 包装材の使用量を1990年度比で60% 削減する
	⑨水資源の使 用量削減およ び有効利用の 推進	・国内のマツダグループ全体における 水使用量の削減 ・上水使用量の削減1990年度比で 47%削減	・国内のマツダグループ全体における 水使用量の削減 ・上水使用量を1990年度比で47% 削減する	・国内のマツダグループ全体における水使 用量の削減 ・上水使用量を1990年度比で48%削減 した	○	・国内のマツダグループ全体における水 使用量の削減 ・上水使用量を1990年度比で49%削減 する

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

領域	項目	2020年度 目標および具体的な実施事項など	2017年度		自己 評価	2018年度 目標および具体的な実施項目など
			目標および具体的な実施項目など	実績		

3.クリーンエミッション

a. クルマおよび クルマの技術	⑩クルマの排出 ガスのクリーン化	各国／各地域の大気環境の改善の ために低排出ガスの導入推進	各国／各地域での低排出ガスの 導入推進	[日本]98%(台数比)の乗用車でSU-LEV (★★★★)車を導入した [米国]全車種でTier3／LEV2,3規制に 適合した低排出ガスを導入した [欧州]全車種でEuro6適合車を導入した [中国]Euro5レベル適合車を導入した [その他]各国・各地域に応じた低排出ガ スを導入した	○	各国／各地域での低排出ガスの導入 推進
	⑪製品に含ま れる環境負荷 物質使用量の 低減	車室内VOCの低減 環境負荷の低い新冷媒カーエアコン の開発・採用を促進	厚生労働省の定めた室内濃度指針 値に全新型車で適合 環境負荷の低い新冷媒カーエアコン の開発・採用を推進	CX-8で厚生労働省室内濃度指針値に適合 環境負荷の低い新冷媒のカーエアコンを 開発し、新型車へ適応	○ ○	厚生労働省の定めた室内濃度指針値に 全新型車で適合 環境負荷の低い新冷媒カーエアコンの 開発・採用を推進
	⑫PRTR対象 物質の排出量 低減	国内のマツダグループ全体におけ るPRTR対象物質の排出量を削減 する	国内のマツダグループ全体におけ るPRTR対象物質の排出量を削減 する	国内のマツダグループ全体における PRTR対象物質の排出量は 2016年度比で1.5%増加した (原単位は2016年度比で2%削減した)	△	国内のマツダグループ全体における PRTR対象物質の排出量を削減する
b. 生産・物流・ オフィス・社会 貢献など	⑬VOC排出量 低減	マツダの全ライン平均でVOC排出 量を23g/m ² 以下	マツダの全ライン平均でVOC排出 量を22.0g/m ² 以下	マツダの全ライン平均で VOC 排出量22.0g/m ²	○	マツダの全ライン平均で VOC 排出量22.0g/m ² 以下

4.環境マネジメント

a. クルマおよび クルマの技術	⑭LCA(ライフ サイクルアセ スメント)の推進	LCA実施の拡大(国内)	新型車でのLCAの着実な実施	CX-8でLCAを実施した	○	・環境性能に関わる新技術へのLCAの 着実な実施 ・再生可能エネルギー化を推進するため、 事業サイトで再生可能エネルギーリユ ースバッテリーの実証実験等を推進
	⑮交通システ ムへの統合的 アプローチの 推進	運転技術向上と啓発活動の推進	インテリジェント・ドライブ・マスター (i-DM)の着実な展開と進化の推進	CX-8に標準設定	○	頻繁な加減速によるエネルギーロス を低減させる、スムーズな交通流の実 現を目指し、人間中心設計に基づく技 術(意図したアクセル/ブレーキ操作 を実現する制御技術や、滑らかで車 との一体感が感じられる運転などを 実現する技術「SKYACTIV-Vehicle Architecture」)の開発を推進
		購買取引先における環境保全活動 の推進	「マツダグリーン調達ガイドライン」 の推進拡大と必要に応じた更新	全ての取引先にガイドラインを展開し、その 順守を要請した	○	「マツダグリーン調達ガイドライン」の 推進拡大と必要に応じた更新
b. 生産・物流・ オフィス・社会 貢献など	⑯国内のマツ ダグループに おける環境リ スクの軽減	環境マネジメント(EMS) 構築・導入の推進	・ 購買主要取引先でのEMS構築 100%維持 ・ 二次取引先におけるEMSの維持 と充実 全国のマツダグループ自動車販売 会社でエコアクション21の導入を 推進し、認証取得店舗を拡大する	・ 購買主要取引先でのEMS構築100%維持 ・ 二次取引先におけるEMSの維持と充実	○	・ 購買主要取引先でのEMS構築100% 維持 ・ 二次取引先におけるEMSの維持と充実
			自動車部品販売会社のEMSのスパ イラルアップを目指し、販売会社で の活動の見直しと、マツダでの支 援の見直しを必要に応じ実施する	自動車部品販売会社で導入したEMSの適正 運用を、定期報告等により確認した	○	自動車部品販売会社のEMSのスパイ ラルアップを目指し、販売会社での活動 の見直しと、マツダでの支援の見直しを必 要に応じ実施する
	⑰環境啓発活 動の推進	従業員・グループ会社従業員の環 境意識向上のために環境情報を積 極的に発信する	社会が抱える環境問題に関する課 題や、クルマのライフサイクル全体 を通じての環境負荷低減取り組みに ついて社内に対して継続的に啓発	従業員やグループ会社従業員を含めたクル ムビズ、ウォームビズ、ライトダウン、生物 多様性の啓発活動を継続実施	○	社会が抱える環境問題に関する課題や、 クルマのライフサイクル全体を通じての 環境負荷低減取り組みについて社内 に対して継続的に啓発
	⑱地域社会と 連携した環境保 全活動の推進	地域清掃や生物多様性保全を含む 各種環境保全ボランティア活動、地 域イベントや学校への環境教育の ための講師派遣などを通して地域 社会における環境保全活動を推進 する	地域社会のニーズに基づいた環境 啓発や生物多様性の理解促進、森 林保全、地域清掃参加などを継続 的に実施	・各地域ニーズに基づき、環境活動を推進 ・森林保全活動、地域固有種の保護支援、 地域清掃、カーボンオフセットなど、国内 外約30件実施	○	地域社会のニーズに基づいた環境啓 発や生物多様性の理解促進、森林保全、地 域清掃参加などを継続的に実施
	⑲マツダグル ープの環境保 全活動を伝える 情報開示	・環境イベントの開催、積極的参加 を通じて、マツダグループの環境保 全活動を、グローバルに発信する ・お客様の環境意識向上のために 環境情報を積極的に発信する	・マツダグループの環境保全活動の 積極的開示の継続 ・お客様の環境意識向上のため の啓発や環境情報の積極的な発信	・エコプロ2017(12/7-9)などの環境展示 会出席 ・イベント実施・参加による情報発信実施 ・環境イベントや環境教育講師派遣を通じ た環境意識啓発を継続実施	○	マツダグループの環境保全活動および お客様の環境意識向上のための啓 発情報開示継続/強化

環境マネジメント

グループ会社やサプライヤー、販売会社などを含むバリューチェーン全体のマネジメント体制構築に取り組んでいます。

環境マネジメントシステムの構築

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を行うために、ISO14001などの環境マネジメントシステム(EMS: Environmental Management System)の構築を推進しています。

進捗状況

- マツダおよび国内・海外の製造系のグループ会社 計14社で認証取得(15社中14社開示)。
- マツダでは、2015年度のISO14001改訂に合わせて、国内全ての拠点を対象としたISO14001の認証拡大を実施。認証の拡大およびISO14001:2015への移行審査は2016年9月に完了。また、マツダグループのISO14001取得会社においても2017年度に、ISO14001:2015への移行を完了した。
- 国内の自動車販売会社で環境マネジメントシステム「エコアクション21(EA21)」^{※1}の認証取得を推進(2018年3月末時点でマツダ・マツダアンフィニ系販売会社33社、マツダオートザム系販売会社142社、マツダ中販(株)で取得)、新規開業店舗の取得継続中。
- 国内マツダグループの自動車部品販売会社2社に対して、マツダ独自の環境マネジメントシステムの導入完了。

a ISO14001の認証取得一覧

国内生産拠点・事業拠点

広島地区	本社工場	2000年6月
	三次事業所	
防府工場	西浦地区	1998年9月
	中関地区(拡大)	1999年9月

海外生産拠点

オートアライアンス(タイランド)Co., Ltd.*1	2000年5月
長安マツダ汽车有限公司*1	2008年12月
長安フォードマツダエンジン有限公司*1	2009年2月
マツダデメヒコピークルオペレーション*2	2014年12月
マツダパワートレインマニュファクチャリング(タイランド)Co., Ltd.*2	2016年11月

*1 持分法適用会社。
*2 連結子会社。

国内連結子会社(販売系を除く)4社

(株)マツダE&T*3	2000年6月
マツダエース(株)*3	2000年6月
マツダロジスティクス(株)*3	2000年6月
倉敷化工(株)	2001年12月

*3 マツダの認証範囲として一部もしくは全部の認証を取得。

国内持分法適用会社4社

トーヨーエイトック(株)*4	2000年6月
(株)日本クライメイトシステムズ	2000年5月
ヨシワ工業(株)	2002年4月
MCMエネルギーサービス(株)*5	2008年6月

*4 マツダの認証範囲の一部として認証取得。単独事業所では個別に2016年3月に認証を取得していたが、2017年4月に個社単独の認証に移行、これによりマツダの認証範囲から外れた。
*5 マツダの認証範囲に含まれていたが、2013年3月に独自に認証取得。

※1 中小企業者などの幅広い事業者に対して、環境省が策定した環境マネジメントシステム。

TOPICS 事業サイト環境委員会における相互研鑽の取り組み

事業サイト環境委員会においては、省エネ・廃棄物などのそれぞれの部会で好事例を収集・共有し、マツダグループ全体で相互研鑽しながら、環境取り組みを推進できる体制づくりを進めています。

省エネ部会において共有された成功事例

メキシコの工場(MMVO)の事例

会社内全体での環境委員会を組織し活動を開始。部門ごとに省エネアイテムを抽出し、エネルギーロスの削減活動を実施。



タイの車両工場(AAT)の事例

5年毎の中期省エネ計画を踏まえて、毎年の目標を設定。目標達成のための取り組みを考え、毎月進捗の管理を実施。



タイのパワートレイン工場(MPMT)の事例

MPMTの全社員が、ロス削減の目的でアイテムを抽出し刈り取りを実行。将来を見据えてCO₂総排出量を削減できるよう低CO₂の電力会社と契約。



関係性が特に大きいSDGs(持続可能な開発目標)
SDGsについては詳細P21参照



EMPLOYEE'S VOICE

マツダグループ全体の一丸となった活動で地球環境への負荷を低減していきます

マツダグループ全体の事業活動によるエネルギー消費量やCO₂排出量の削減活動を担当しています。海外の生産拠点とも足並みをそろえて活動を進める必要があるため、各拠点との連携強化に力をいれています。2017年度は各拠点を訪問し、実際に担当者同士が顔を合わせてマツダの目指す姿や拠点での活動状況について話し合いました。その結果、お互いの理解や協力関係も深まり、マツダでの取り組み事例を海外拠点で実施する動きもスタートしました。国の法律などの違いによる難しい局面もありますが、マツダグループ全体が一丸となって豊かな地球を後の世代に残していくよう取り組んでいます。

技術本部 生産企画部
戸谷 昭浩

「グリーン調達」の推進

サプライチェーン全体で環境保全に配慮した事業活動を継続的に推進することを目指して、「マツダグリーン調達ガイドライン」を制定し活動しています(2017年3月改訂)。このガイドラインでは、世界中のサプライヤーを対象に、製品の開発から製造、納入に至る全ての段階での環境負荷低減活動を要請し、環境に配慮した取り組みを行っているサプライヤーから優先的に購入を進めていくことを明記しています。

また、マツダは部品や資材、生産用設備・要具のサプライヤーに、ISO14001認証の取得および登録維持や、企業活動で排出する温室効果ガス量の年率1%削減を要請するとともに、情報提供などによってサプライヤーと協働した環境活動を推進します。現在、マツダ車の開発・生産に関わる主要なサプライヤーは全社ISO14001認証を取得しています。

サプライヤーの環境マネジメントシステム構築対応状況

- 新規サプライヤーを含め、継続的に取引がある国内外の主要サプライヤー約400社の登録維持100%を継続しています(2018年3月末現在)。
- マツダグリーン調達ガイドラインの中で、購買1次サプライヤーを通じて、2次以降のサプライヤーの環境マネジメントシステム構築を要請。

環境監査の実施状況

ISO14001やEA21などの環境マネジメントシステムが有効に機能していることを確認するために、マツダを含む国内および海外のグループ内の認証取得会社においては、内部監査と外部機関による審査をそれぞれ年1回実施しています。2017年度の外部審査では重大な指摘は0件でした。内部監査や外部審査の結果は経営層へ報告し、迅速かつ適切な是正を行っています。

感覚公害の防止

感覚公害は、騒音・振動・臭気などにより人体に感覚的・心理的影響を与えるものです。騒音や振動、臭気などについては、法規制値をクリアしていても周辺の住民に不快感を与えることがあります。そこでマツダでは、発生源の改善や防音・脱臭などの対策の強化を計画的に進めています。

環境リスクマネジメントの具体的な取り組み

環境モニタリング

- 各工場・事業所で、環境汚染や事故などを想定した訓練を定期的を実施
- 大気汚染、水質汚濁などの環境モニタリングを定期的を実施

法令違反

2017年度は、官公庁から法令に基づく指導などは受けませんでした。

苦情

2017年度は、苦情を7件いただき、誠実にかつ適切に対応しています。

b

b ISO14001外部審査の指摘件数

マツダ(株)	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度
重大な不適合	0	0	0	0	0
軽微な不適合	1	2	2	6	1
観察事項	18	8	16	10	5

グループ会社

		2017年度	
		国内	海外
ISO14001	重大な不適合	0	0
	軽微な不適合	4	13
	観察事項	30	75
EA21	不適合	0	—
	観察事項	0	—

c d

c 環境モニタリング

環境モニタリング項目	モニタリング対象	モニタリング項目	モニタリング数
大気	ボイラ、溶解炉、加熱炉、乾燥炉 他	硫酸酸化物、窒素酸化物、ばいじん、揮発性有機化合物、塩化水素の5項目	約400/年
水質	廃水処理水	カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロムなどの43項目	約1,600/年
騒音・振動	敷地境界線	騒音レベル、振動レベルの2項目	76/年
臭気	敷地境界線	臭気指数の1項目	16/年
廃棄物	鉱さい、汚泥、金属くず 他	カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロムなどの25項目	約100/年

d 法令違反および苦情

(2017年度)

	件数	対策
行政からの指導など	0件	—
臭気	1件	設備の点検を実施すると共に、管理の徹底を実施しました
騒音・振動	6件	防音材・遮音シートの追加、設備の更新等の対策を実施しました

環境教育／環境教育体制

e f

環境マネジメントシステムの一環として、全社的な環境教育を定期的に年2回、EMSのリーダーに加え部門マネジメントを対象とした教育を実施するとともに、環境関連公的資格などの取得を従業員に推奨しています。また、これらの資格取得については、費用の補助をマツダ・フレックスベネフィット(P94参照)で受けられるなど、支援を行っています。

日常の環境活動

紙使用量の削減

書類や財務帳票類の電子化、会議などでのプロジェクター、モニター設置利用を進め、オフィスでの挑戦的で大幅な紙使用量の削減を進めています。また、古紙(シュレッターダスト)の部品輸送の緩衝材としての活用や、廃紙の分別徹底など、リサイクルに努めています。

エネルギー使用量の削減

電力消費の少ない事務機器の購入、照明やパソコンなどの不要時電源オフの徹底など、エネルギー使用量の削減に継続的に取り組んでいます。

また、夏期にはクールビズを実施し、室内温度設定を原則28℃としています。

さらに、冬期の特に電力消費量が増加する季節には、空調(暖房の温度を20℃)や照明、OA機器などでの一層の省エネ対策の推進を行っています。

再生可能エネルギーの使用

以下の通り再生可能エネルギー※1を使用しています。

- 防府工場の通路灯の一部に太陽光発電を導入しています。
- 三次事業所の電波実験棟屋上に太陽光発電を設置しています。2017年度の発電量は、12.1MWhでした。これで得られた電力は施設の動力・照明などに使用し、CO₂排出削減に継続的に貢献しています。
- メキシコのマツダデメヒコビークルオペレーションでは、屋外のソーラー照明設置を実施し、太陽光発電とLEDを活用した再生可能エネルギー※1の効率的利用を促進しています。2017年度は100台を増設、合計467台となり、78.8MWhの発電を行い照明などに使用しました。

環境事故の対応訓練および防止キャンペーン

g h

■ 海上汚染防止訓練

2017年度は、マツダ(株)、マツダエース(株)、マツダロジスティクス(株)の関係者約50名が参加しました。内航船から作動油が漏れいし、海に流れ出たことを想定して、油除去対応作業や緊急連絡網の模擬訓練を実施し、訓練内容の有効性が確認できました。今回の訓練ではシナリオを作成せず、社内の通報連絡システムに従い連絡を受けてから現場に到着し油処理を実施するというより実態に近い訓練を実施しました。この訓練は2014年度から始め、今回は4回目の訓練となりました。

■ 油漏れ撲滅および交通安全啓発キャンペーン

マツダ(株)、マツダロジスティクス(株)およびトラック輸送会社では、納品車両などの運転手へ油漏れ未然防止の声掛けや交通安全に関するビラを配布する啓発活動を行っています。この活動は2010年度から毎年実施しており、2013年度からは年2回、春と秋に実施しています。

2017年度は広島本社工場での実施に加え、防府工場でも同様の活動を開始しました。この活動は、運転手の環境・安全意識の向上につながっており、車両からの油漏れの早期発見および対応を確実なものにしています。

e 資格取得の推進

- エネルギー管理士
- 公害防止主任管理者
- 大気・水質公害防止管理者(第1～第4種)
- 騒音・振動関係公害防止管理者
- 粉じん関係公害防止管理者(特定、一般)
- ダイオキシン類関係公害防止管理者
- 特別管理産業廃棄物管理責任者
- 環境社会検定試験(= eco検定)
- CEAR承認EMS審査員 ■ 内部環境監査員
- 環境計量士 ■ 建築物環境衛生管理技術者

f 環境教育体制

一般教育	環境基礎教育 EMS推進リーダー教育 管理者教育 職長教育 新入社員教育 中途入社社員教育 一般従業員フォロー教育 部門教育
内部環境監査教育	内部環境監査前教育
特定業務従事者教育	作業手順書教育 事故時処理訓練
資格取得教育	ISO14001審査員補・内部環境監査員養成教育・環境関連資格取得
その他教育	入構者教育 工事、運輸請負業者教育 不定期入構者教育

環境教育実績 (単体、単位:名)

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度
管理者教育	70	75	81	83	75
係長教育	163	161	174	190	188
職長教育	86	86	76	60	60
新入社員教育	386	282	755	538	550

* このほか、各部門において、一般の従業員に対する教育も実施しています。

g 海上汚染防止訓練 油吸着マットを展張している様子



h 油漏れ撲滅および交通安全啓発キャンペーン



※1 太陽光・風力・地熱・水力・バイオマスなどによる発電や太陽熱などの、使い続けても枯渇しない自然由来のエネルギー源を指す。これらのエネルギーは、CO₂排出量がゼロか、極めて少ないという特徴を持つ。

環境会計

環境保全活動に投入したコストとその効果を把握し、活動の効率化を図っています。

集計期間：2017年4月～2018年3月

集計基準：「環境会計ガイドライン」を参考に、マツダ独自の基準で集計しています。なお、金額には減価償却費は含まれておりません。

集計範囲：マツダ(株)ならびに連結子会社 国内21社・海外12社／持分法適用会社 国内6社・海外5社

環境保全コスト		(単位：百万円)						
分類	主要活動内容	マツダ単体			マツダグループ全体			
		投資額	経費額	合計	投資額	経費額	合計	
事業エリア	公害防止	大気汚染、水質汚濁、悪臭防止等の法規制対策など	3,644	3,779	7,423	4,112	4,603	8,715
	地球環境保全	地球温暖化防止・省エネ、オゾン層破壊防止、その他環境保全など	1,784	914	2,698	2,038	1,041	3,079
	資源循環	資源の有効活用、廃棄物のリサイクル、廃棄物処理・処分	280	1,244	1,523	286	3,620	3,906
	上下流	容器回収、使用済み自動車のバンパー回収	0	5	5	0	19	19
	管理活動	社員への環境教育、環境マネジメントシステムの構築・運用、環境負荷の監視測定など	11	924	934	11	1,534	1,545
	研究開発	製品、生産、物流領域などの環境負荷抑制のための研究開発	2,735	49,016	51,751	2,989	50,458	53,447
	社会活動	緑化・美化・景観改善、地域住民・団体への支援、情報提供など	0	45	45	0	57	57
	環境損傷	－	0	0	0	0	5	5
合計		8,455	55,926	64,380	9,434	61,337	70,771	

環境保全効果

分類			マツダ単体		マツダグループ全体	
			環境保全効果	経済効果 (単位:百万円)	経済効果 (単位:百万円)	
地球環境保全	地球温暖化防止	生産領域	CO ₂ 排出量(売上高当たり)	18.9 t-CO ₂ /億円	-	-
		物流領域	年間輸送量	50,803万 t-km/年	-	-
資源循環	資源有効活用・リサイクル		シェール砂	17,221 t/年	50	2,991
			鋼屑類	34,181 t/年	2,941	
上下流	製品・商品のリサイクル		廃バンパー回収本数	63,852本/年	-	27
その他	有価物売却		金属類	110,357 t/年	2,607	2,656
			シンナー、廃液	659 t/年		
			空ドラム、ホイール、廃タイヤ	20,609本/年	49	
			回収砂、プラスチック類、段ボール屑	6,720 t/年		
			合計		5,647	

集計範囲
マツダ(株)
連結子会社
国内21社 製造会社：マツダエース(株)／マツダロジスティクス(株)／倉敷化工(株)／(株)マツダE&T 車両販売会社：マツダ中販(株)／(株)函館マツダ／(株)東北マツダ／(株)福島マツダ／(株)北関東マツダ／(株)甲信マツダ／(株)関東マツダ／静岡マツダ(株)／東海マツダ販売(株)／(株)北陸マツダ／(株)京滋マツダ／(株)関西マツダ／(株)西四国マツダ／(株)九州マツダ／(株)南九州マツダ／沖縄マツダ販売(株) 部品販売会社：マツダパーツ(株)
海外12社 マツダカナダ,Inc.／マツダモトールマヌファクチャリングデメヒコS.A. de C.V.／マツダモータース(ドイツランド)Gmbh／マツダモータースUK Ltd.／マツダモーターロシア,000／マツダオーストラリアPty.Ltd.／マツダモータースオプニュージーランドLtd.／マツダパワートレインマニファクチャリング(タイランド)Co.,Ltd.／マツダサザンアフリカ(Pty)Ltd.／マツダ(中国)企業管理有限公司／台湾マツダ汽車股份有限公司／マツダデコロンビアS.A.S.
持分法適用関連会社
国内6社 トーヨーエイトック(株)／(株)日本クライメイトシステムズ／ヨシワ工業(株)／(株)マツダプロセシング中国／MCMエネルギーサービス(株)／マツダ部品広島販売(株)
海外5社 マツダソラーズマヌファクチャリングルースLLC／オートアライアンス(タイランド)Co.,Ltd.／長安マツダ汽車有限公司／長安フォードマツダエンジン有限公司／一汽マツダ汽車販売有限公司

商品・技術開発における取り組み

マツダはサステナブルな社会の実現に向け、独自技術の開発に積極的に取り組んでいます。2007年3月、「マツダ車をご購入いただいたすべてのお客さまに『走る歓び』と『優れた環境・安全性能』を提供する」ことを基本ポリシーとする技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」を発表しました。

発表後、10年目となる2017年8月、世界の自動車産業を取り巻く環境の急激な変化を踏まえ、より長期的な視野に立ち、クルマの持つ魅力である「走る歓び」によって、「地球」「社会」「人」それぞれの課題解決を目指す新しいチャレンジ「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を公表しました（P5-6参照）。これは、美しい地球と心豊かな人・社会の実現を使命と捉え、クルマの持つ価値により、人の心を元気にすることを追究し続けるもので、環境分野においては「環境保全の取り組みにより、豊かで美しい地球と永続的に共存できる未来を築いていく」というマツダのチャレンジを表しています。

エネルギー／温暖化対策

商品環境性能についてのマツダの考え方

世界で自動車の保有台数が増加する中、私たち自動車メーカーは排出ガスのクリーン化による大気汚染の防止や、燃費向上によるCO₂排出量削減、さらには枯渇が危惧される化石燃料への依存低減などに、これまで以上に取り組んでいかなければなりません。このような自動車業界が抱える環境課題に対して、地域、車両特性、燃料特性などのさまざまな側面を考慮した「複数の解決策（マルチソリューション）」を準備しておく必要があると考えています。

地球温暖化への対応

マツダは自動車産業の使命として、クルマの製造・使用・廃棄というライフサイクル全体を視野に入れて、CO₂を中心とする温室効果ガスの本質的な排出削減を最優先課題の一つととらえています。走行時（Tank-to-Wheel）のみならず、燃料採掘／精製／発電時（Well-to-Tank）を含んだ「Well-to-Wheel」視点で、最も寄与できる状態にしたいと考えています。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）を持つことで、それぞれの地域に最適なCO₂の排出削減に貢献します。マツダは、2017年8月、『Well-to-Wheel』での企業平均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」という新たな目標を設定しました。

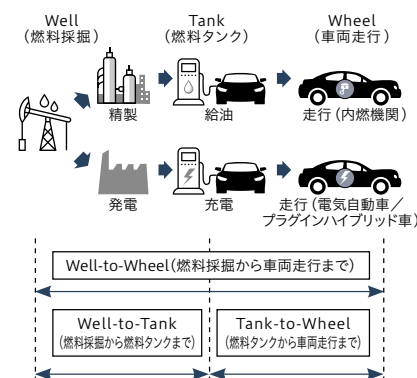
ビルディングブロック戦略

マツダ車のCO₂排出削減・燃費向上の目標達成に向け「ビルディングブロック戦略」を採用しています。今後も、内燃機関はグローバル市場における自動車の主要な動力技術であり続けるとの予測※1に基づき内燃機関の徹底的な理想追求は引き続き重要であると考えています。「ビルディングブロック戦略」では内燃機関の理想を追求し続けつつも、各国・地域のエネルギー資源、規制、発電形態、インフラの整備状況などを考慮し、最適な制御技術や効率的な電動化技術を組み合わせ、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車などを商品化していきます。このビルディングブロック戦略とモデルベース開発（P127参照）・モノ造り革新（P128参照）などのプロセス革新の進化により、限られた経営資源の中で、お客さまの期待を超える商品・技術を提供します。なお、クリーン発電地域や、大気汚染抑制のための自動車に関する規制がある地域に対しては、電気自動車などの電気駆動技術を展開する予定です。

a Well-to-Wheelの視点

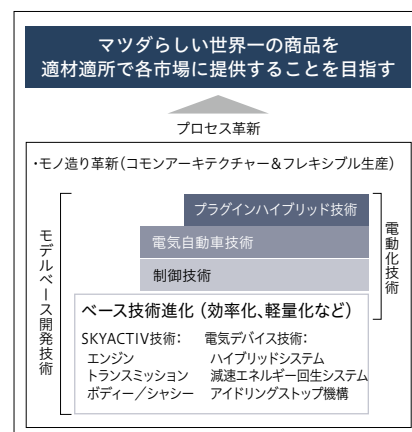
クルマのライフサイクル全体でのCO₂削減に向け、「Well-to-Wheel」視点でのCO₂削減に取り組む

Well-to-Wheel概念図*



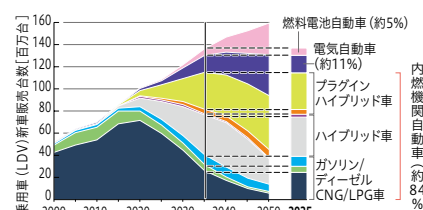
*化石燃料を採掘して車両走行する場合。

b ビルディングブロック戦略



c パワートレイン(動力系)技術のグローバル市場に占める割合のイメージ

内燃機関自動車は、将来においても世界的に大多数を占めると予測され、CO₂削減に最も寄与すると考えられている（2035年時点 内燃機関自動車約84%）



出展：IEA/ETP “Energy Technology Perspective 2015”

SKYACTIV技術による「ベース技術」の徹底的な改善

革新的なベース技術の総称が「SKYACTIV技術」です。SKYACTIV技術で、クルマの基本性能となるエンジンやトランスミッションなどのパワートレインの効率改善や車両の軽量化、空力特性などのベース技術をゼロから見直し、革新的な技術開発を実現しています。2011年に「SKYACTIV-G」を搭載したデミオ（国内モデル）の導入以降、順次グローバルにSKYACTIV技術搭載車種を拡大し、2012年に発売したCX-5以降、SKYACTIV技術をフル搭載した車種を拡大しています。

2017年8月には、ガソリンエンジンにおいて圧縮着火を制御する技術の実用化に世界で初めて※1めどをつけた次世代エンジン「SKYACTIV-X（スカイアクティブ・エックス）」を含めた次世代技術を、2019年から順次導入することを公表しました。このエンジンはガソリンエンジンとディーゼルエンジンの長を融合した、新しいマツダ独自の内燃機関であり、優れた環境性能と出力・動力性能を妥協なく両立しています。現在でも商品力の高い「SKYACTIV-G」、「SKYACTIV-D」を今後も継続的に進化させつつ、それに加えて「SKYACTIV-X」の市場導入を進めます。

d

d 次世代ガソリンエンジンの特徴

	ガソリンエンジン	次世代ガソリンエンジン	ディーゼルエンジン
燃費	▲	◎	◎
トルク	▲	◎	◎
レスポンス	▲	◎	◎
出力（伸び）	◎	◎	▲
暖房性	◎	◎	▲
排気浄化性	◎	◎	▲

※1 2017年8月現在 マツダ調べ。

TOPICS 米国環境保護庁（EPA）燃費トレンドレポートの「企業平均燃費値」で5年連続総合1位獲得

米国環境保護庁（EPA^{*1}）が2017年11月に公表した2016モデルイヤー車の「燃費トレンドレポート^{*2}」において、マツダの企業平均燃費値^{*3}が総合1位であったと発表しました。マツダの総合1位獲得は5年連続となりました。

EPAの「燃費トレンドレポート」は、当該モデルイヤーとして米国で発売された車種の燃費動向をまとめたもので、各社別に企業平均燃費実績値を集計した結果などが公表されています。

<http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2018/201801/180117a.html>

*1 Environmental Protection Agency

*2 燃費トレンドレポート：EPAが公表している1975年以降の新車（乗用車と小型トラック）の燃費値の推移をまとめた年次報告書。
<http://www3.epa.gov/otaq/fetrends-complete.htm>

*3 企業平均燃費値：各社が一年間に販売した車の平均燃費。EPAの「燃費トレンドレポート」では、EPAが定めた手法による各車種の燃費値（市街地と高速道路走行時）をモデルイヤー（年式）ごとに販売台数に応じて加重平均している。

関係性が特に大きいSDGs（持続可能な開発目標）
SDGsについては詳細P21参照



燃費向上への取り組み

マツダは、お客さまの経済的負担を軽減し、地球温暖化要因となる化石燃料の利用を低減するため、燃費向上に取り組んでいます。“実用燃費”の向上を重視し、お客さまの使い方の違いや、外気温の変化などの環境要因などで起こる、燃費変動を抑制するため、一部のシリンダー内の燃焼を休止させる「気筒休止」技術などを採用しています。また、お客さまの利用環境に近い燃費情報を提供するために、日本車でいち早く「WLTCモード※1」燃費表示を導入しています。

ドライビングサポート技術の進化

お客さまに「安全に」「楽しく」「環境に配慮した」クルマを運転していただくためのドライビングサポート技術「インテリジェント・ドライブ・マスター（i-DM）」を、国内モデルのSKYACTIV TECHNOLOGY搭載機種全てに搭載しています。

電気自動車

マツダは、走行時（Tank-to-Wheel）のみならず、燃料採掘／精製／発電時（Well-to-Tank）を含んだ「Well-to-Wheel」視点で、最も寄与できる状態にしたいと考えています（P65参照）。各国のエネルギー事情などによって「Well-to-Wheel」のCO₂削減に貢献する最適な動力源は異なることから、火力による発電比率の低い国・地域においては、電気自動車やプラグインハイブリッド車などの電動化技術が有効策になると考え、新型の電気自動車やプラグインハイブリッド※2の導入を前提として、技術開発を進めています。

なお、2012年～2013年にかけて、マツダはデミオ（国内仕様）をベースに自社開発した電気自動車「デミオEV」を約100台リース販売しました。リース販売したデミオEVの使用状況・走行データは、分析し新型電気自動車の開発に活用しています。

※1 Worldwide-harmonized Light vehicles Test Cycle（世界統一試験サイクル）モードの略称。WLTP（Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure：乗用車などの国際調和排出ガス・燃費試験法）に基づく測定方式。
※2 家庭用電源で電池を充電できるハイブリッド車。

TOPICS マツダ、デンソー、トヨタ が電気自動車の共同技術開発契約を締結

マツダは、株式会社デンソーおよびトヨタ自動車株式会社と、電気自動車の基本構想に関する共同技術開発に向けた契約を締結しました。また、本共同技術開発を効率的に進めるために新会社を設立し、3社のエンジニアが一堂に会して活動を実施することを決定しました。当共同技術開発に対して、マツダとトヨタは開発資源を等しく負担すると共に、効率的な開発、および既存生産設備の活用を図ることで、各社がリソースをクルマ本来の価値追求に注力し、EVを「コモディティ化」させることなく、それぞれのブランド独自の付加価値あるクルマを追求します。また、今後は他の自動車メーカーやサプライヤーも参画可能なオープンな体制を目指します。

<http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2017/201709/170928c.pdf>

関係性が特に大きいSDGs（持続可能な開発目標）
SDGsについては詳細P21参照



TOPICS マツダ/エリーパワー/宇部興産、自動車始動用12Vリチウムイオンバッテリーの共同開発契約を締結

マツダはエリーパワー株式会社、宇部興産株式会社と、自動車に搭載する12Vリチウムイオンバッテリーに関する共同開発契約を締結しました。当共同開発は、世界的な環境規制の動向を踏まえ、従来の自動車始動用鉛バッテリーを代替する次世代バッテリーとして広く活用頂き、安心・安全な車社会の実現に資することを目指しています。また、将来的には、この共同開発で培った技術をベースに、自動車始動用以外の電動化技術へ適用可能な低電圧系のリチウムイオンバッテリーへ発展させるなど、さまざまな分野での協業を検討していきます。

<http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2018/201803/180315a.html>

関係性が特に大きいSDGs（持続可能な開発目標）
SDGsについては詳細P21参照



代替燃料対応技術の開発推進

商品を通じた地球温暖化対策を進めるにあたり、国や地域に適したエネルギーが利用できるよう、多様なバイオ燃料や合成燃料などのさまざまな代替燃料対応技術の研究・開発を推進しています。

バイオエタノール／バイオディーゼル混合燃料への対応

植物から生成するバイオエタノールおよびバイオディーゼルの混合した燃料は、CO₂排出量削減に効果があることから注目されています。マツダはこれらの燃料に対応可能なクルマを販売しています。

e バイオエタノール販売状況*1

日本：「B5」*2対応-デミオ(Mazda2)、アクセラ(Mazda3)、アテンザ(Mazda6)、CX-3、CX-5
タイ：「E20」*3対応-Mazda2(デミオ)、MX-5
「E85」*4対応-Mazda3(アクセラ)、CX-3、CX-5

*1 仕様により異なります

*2 バイオディーゼル燃料を5%混合した軽油

*3 エタノールを20%混合したガソリン

*4 エタノールを85%混合したガソリン

TOPICS 自動車用次世代バイオ燃料の普及拡大に向けた広島での実証事業計画

マツダは、ひろしま自動車産学官連携推進会議(ひろ自連)がユーグレナ社と共同で推進している、広島での次世代バイオ燃料の実証事業計画「ひろしま“Your Green Fuel”プロジェクト」に参画しました。本プロジェクトでは、ユーグレナ社が推進する国産バイオ燃料計画と連携し、カーボンニュートラルな次世代バイオ燃料の原料製造・供給から利用に至るまでのバリューチェーン全体を広島地域で支える地方創生モデルを構築することをめざし、次世代バイオ燃料の普及拡大に努めます。具体的には、微細藻類由来の油脂や広島の家業や企業から排出される使用済みてんぷら油などを原料としたバイオ燃料をつくり、広島地域での乗用車等でこれを使用する取組を推進します。また、広島県内の事業者が排出したCO₂を活かした広島での微細藻類の培養に加え、微細藻類残渣を用いた農・畜・水産向け肥料・飼料の研究などについても視野に入れています。それぞれの取組みは、2020年を目途に、順次開始する計画です。

<http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2018/201806/180613a.html>

関係性が特に大きいSDGs(持続可能な開発目標)
SDGsについては詳細P21参照



温室効果ガス「代替フロン」の使用量削減

温室効果ガスであるカーエアコン用冷媒「代替フロン」の使用量低減に取り組んでいます。また、新冷媒カーエアコンシステムの開発と早期導入を推進していきます。

車両の軽量化を実現するための技術開発

マツダは、構造そのものが軽量に設計されたSKYACTIV技術のほか、細部に至るまで、軽さのための新技術も積極的に取り入れています。樹脂やアルミ材や高張力鋼板など軽さと強さを兼ね備えた材料を使用し、軽量化を徹底的に追求しています。

クラストップレベルの軽量バンパーを実現する自動車部品用樹脂材料

従来と同等の剛性を保ちながら、車両の軽量化を実現する自動車部品用の樹脂材料を開発しました。部品をより薄肉で製造し材料使用量の大幅な削減が可能となるため、フロントおよびリアバンパーに採用した場合、約20%軽量化することができました。薄肉化による成形時の冷却時間を短縮したことに加え、CAE解析技術の活用などにより、バンパーの成形時間を、約半分に短縮し、製造時の消費エネルギーを大幅に削減することができました。

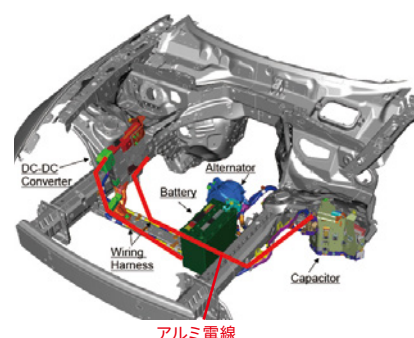
マツダでは、この樹脂材料を採用したクラス※1トップレベルの軽量バンパーを、新世代商品群に順次搭載し、2017年度はCX-8に搭載しました。

アルミ電線を使用した軽量ワイヤハーネス

従来と同等の接続信頼性（品質）を保ちながら、車両の軽量化が可能となるアルミ電線を使用した軽量ワイヤハーネスを開発しました。この軽量ワイヤハーネスを2015年発売のロードスター/MX-5に搭載して以降、順次搭載車種※を拡大しています。2017年度はCX-8に搭載しました。

※搭載車種（2018年6月時点）：ロードスター/MX-5、アクセラ/Mazda3、アテンザ/Mazda6、CX-5、CX-8、CX-9。

f ロードスター/MX-5のアルミ電線
キャパシターとDC-DCコンバーターの接続
DC-DCコンバーターとバッテリーの接続



クリーンエミッション

排出ガスのクリーン化

排気ガスによる大気汚染防止のために、低排出ガス車の開発に取り組んでいます。国内の低排出ガス車認定制度（SU-LEV）や欧州の排出ガス規制「Euro6」に適合した車種の市場導入を進めています。

- 2017年3月末時点で、SU-LEV認定車は国内自動車メーカートップレベル※1の98%を達成（軽自動車・OEM車を除く）
- 2018年10月から適用される平成30年排出ガス規制（WLTCモード）に「SKYACTIV-G 2.0」を搭載したCX-3からいち早く適合

※1 排気量1,500cc～2,000ccクラス 2017年3月現在 マツダ調べ。

貴金属シングルナノ触媒技術

マツダはグローバルでの排出ガスや燃費規制の強化、新興国成長などによる市場拡大、希少資源の枯渇などを考慮しています。マツダ独自のシングルナノテクノロジーやスス(PM)酸化触媒を開発し、貴金属の使用低減、および排出ガスのクリーン化を進めています。

シングルナノテクノロジーによる貴金属の使用量を大幅削減

ガソリン用三元触媒に対して、レアメタル(貴金属)やレアアース(セリア材)といった希少元素の使用量を低減した上で、優れた触媒性能を発揮させることが重要と考え、2009年、クルマの触媒に使用する貴金属を当社従来比約70%削減しながらも、排ガスの浄化性能と高い耐久性を同時に実現できるシングルナノ触媒※1を世界で初めて実用化しました。

同触媒の貴金属の使用量をさらに約30~40%低減させることに成功し、2011年に導入したデミオ(海外名:Mazda2)以降、順次グローバルに採用し、現在ではクリーンディーゼルエンジンSKYACTIV-Dにも採用しています。

参照URL

http://www.mazda.com/ja/innovation/technology/env/other/singlenano_tech/

PM酸化触媒の高性能化技術

ディーゼルエンジン用の触媒に関して、PM(スス)を速やかに燃焼除去しCO₂排出量を削減する独自のPM酸化技術を開発しました。この技術は、従来触媒と比べて触媒粒子の表面だけでなく内部の酸素まで有効に活用でき、より多くの高活性な酸素をススへ供給可能にするなど、飛躍的な機能の向上を実現しています。本技術採用前に比べて、希少元素である貴金属を約1/10まで低減するとともに、車のライフサイクルを通して触媒機能を維持できる耐久性を実現しています。2009年よりディーゼルエンジン搭載車に順次搭載し、2017年度はCX-8に搭載しました。

化学物質・重金属の適正な管理

マツダは「環境負荷物質管理基準」を発行し、購入する部品や材料に関して使用を制限(禁止または報告)する物質・重金属を規定し、適切に管理しています。

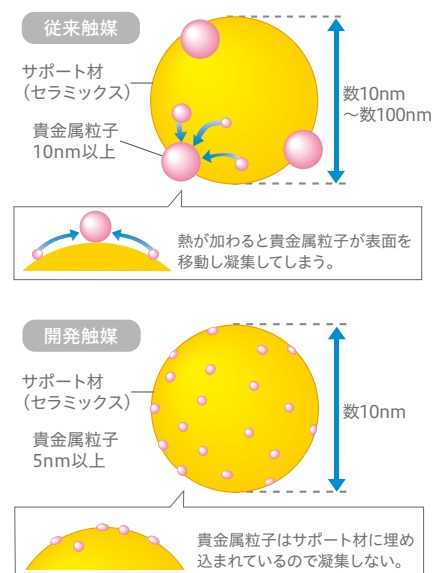
自動車部品の材料情報収集・管理

サプライチェーン全体で、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムといった環境負荷物質の適正な管理を推進するため、国際標準システム「IMDS」※2を用い、サプライヤーの材料情報収集を行っています(日本自動車工業会の自主目標(鉛・水銀の削減、六価クロム・カドミウムの使用禁止)を2007年2月までに全て前倒しで達成)。

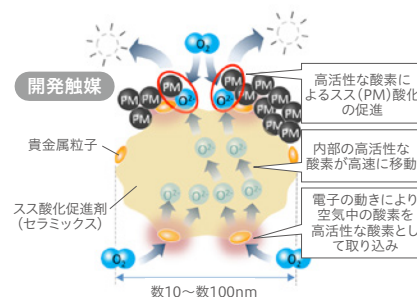
IMDS運用に関する取り組み

- サプライヤーにIMDSデータを適切に入力してもらうため、ガイドラインを毎年発行・提供
- IMDSを通じて収集したデータを、車両のリサイクル可能率の算出や欧州の化学物質規制「REACH」※3など、各種規制の対応に活用

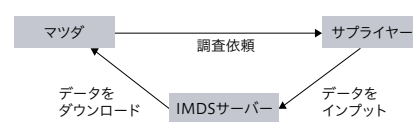
g 新触媒技術による貴金属分散モデル



h PM酸化触媒の仕組み



i IMDSの仕組み



※1 ナノテクノロジーよりさらに微細な材料構造を制御するシングルナノテクノロジーを用いた触媒。

※2 International Material Data System.

※3 Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals.

VOCの削減：車室内VOC

快適な車内環境を保つためにホルムアルデヒド、トルエン、キシレンなどシックハウス症候群の原因とされるVOC※1の削減に取り組んでいます。

- 1999年にアルデヒド類を除去する機能の付いた脱臭フィルターを開発（主要車種で標準またはオプションで採用）
- 2007年発売のデミオ（海外名：Mazda2）以降の新型車では、インテリアに使われる主要な樹脂や塗料、接着剤などの素材そのものを低VOC化し、厚生労働省室内濃度指針値をクリア（2017年発売のCX-8も同指針値をクリア）

自動車騒音の低減

マツダでは、最新の法定騒音規制値よりも厳しい自主基準値を定め、乗用車、商用車の全車種で、この自主基準値に適合させることで、走行中の自動車から発生する騒音の低減に努めています。

資源循環の推進

リサイクルに配慮した開発・設計

マツダでは自動車の全ライフサイクルにおいて3R（リデュース、リユース、リサイクル）を軸とした資源循環の取り組みを行っています。自動車の材料には、鉄、アルミニウム、樹脂、レアメタルなど限りある資源が含まれています。

マツダは、「リサイクル設計ガイドライン」を1992年に策定し、開発中の全てのクルマに3R設計を取り入れています。

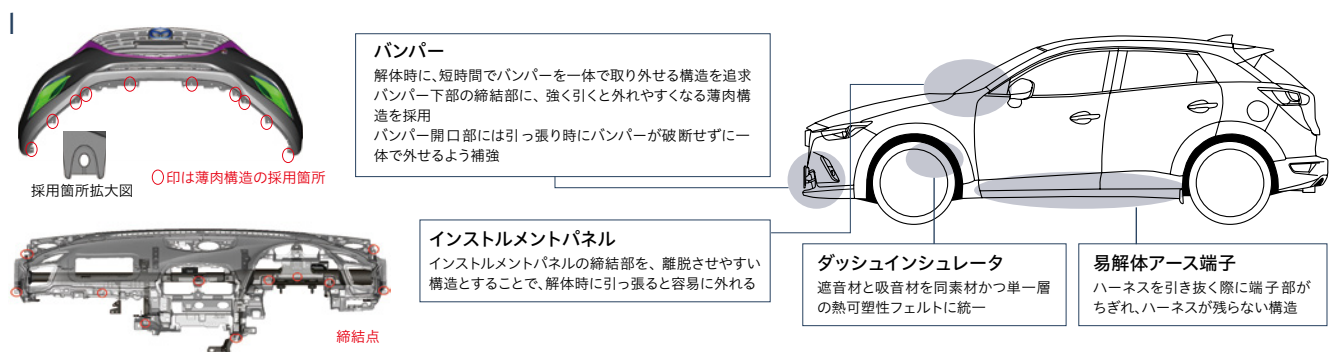
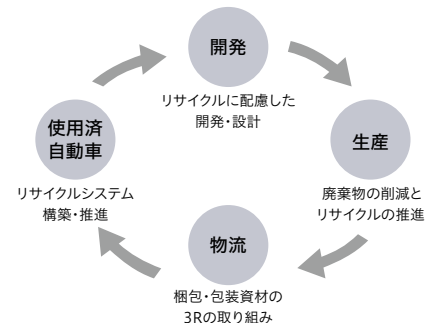
具体的には、以下の取り組みを推進することで、新車のリサイクル性を向上させています。

1. リサイクル可能な部品や素材を取り出しやすくするために、解体・分離が容易な車両の設計、解体技術の研究
2. ASR※2の構成重量の多くを占める樹脂について、リサイクルしやすい材料の採用

j 騒音防止対策の事例（CX-8）



k 3Rを軸とした資源循環



※1 Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物。

※2 Automobile Shredder Residue

ボディガラ（使用済自動車から、バッテリーやタイヤ・液類などの適正処理が必要な部品、エンジンやバンパーなどの有価部品を取り除いた物）をシュレッダーで破砕し、金属類を分別回収した後の残留物。

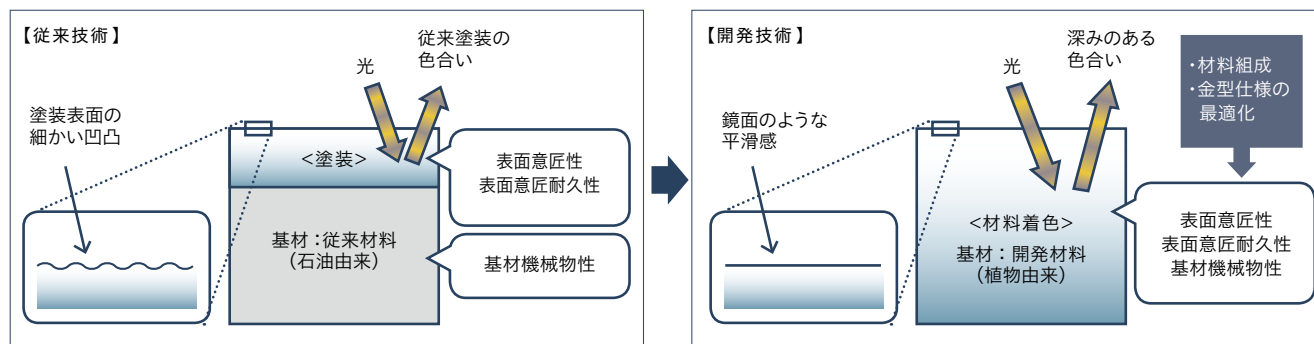
バイオマテリアルの採用を拡大

m

脱石油資源やCO₂排出削減に貢献できる植物由来の材料からなる、新しい自動車部品を商品化しています。2011年導入のSKYACTIV-G搭載デミオ(海外名:Mazda2)のラジエータータンクにバイオプラスチックを初採用して以降、順次採用車種を拡大しています。

2014年に、自動車外装部品にも使用できる無塗装で高質感のバイオプラスチックを開発しました。この材料の特徴を生かした内外装意匠部品の無塗装化技術開発を行い、材料の持つ優れた環境性能だけではなく、従来の塗装では実現できない高質感と、塗装工程廃止による環境貢献およびコスト改善を実現しました。また、2017年には、フロントグリルのような複雑な形状の大型外装部品にも対応できるよう、材料の開発と金型仕様の最適化を行い、成形性を大幅に向上させています。マツダは、これらの技術を適用した内外装意匠部品の採用を順次拡大しています。

m



生産・物流における取り組み

エネルギー／温暖化対策

エネルギーの効率的な利用を推進するとともに、生産・物流領域において排出されるCO₂量の削減に取り組んでいます。

【生産】

国内主要4拠点のCO₂総排出量を47.1%削減（1990年度比）a b

2017年度の国内主要4拠点※1（開発など間接領域を含む）におけるエネルギー起源CO₂総排出量削減の取り組みは、以下の通りです。

<2017年度の主な取り組み>

- 「モノ造り革新」の推進
- 設備総合効率の向上
- 集中生産や不要時・非稼働時のロス撲滅

<2017年度実績（1990年度比）>

- 国内主要4拠点でのCO₂総排出量は1990年度比で47.1%削減（498千t-CO₂）
- 売上高当たりの排出量は55.4%削減（18.9t-CO₂/億円）

【生産】

省エネルギー生産への取り組み

国内および海外の生産拠点では、ラインおよび工程全体を最適なプロセスとするため、設備稼働率の向上、サイクルタイムの短縮などに取り組んでいます。また、エネルギーの製造から消費までの各段階におけるロスを再分析し、生産待機時のエネルギー（油圧など）の停止などさらなるロス削減活動を進めています。

【生産】

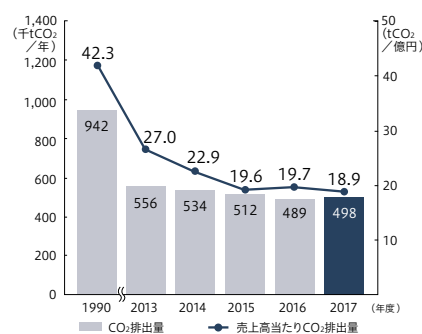
「モノ造り革新」によるエネルギー使用量削減

台数規模の異なる複数のモデルの生産や、生産台数の変動に、フレキシブルに対応しつつ、品質とブランド価値を向上させ、かつ利益率を高めるために、「車種を超えた、従来と異なる共通化」というブレークスルーが必要となります。こうした発想から生まれたのが「モノ造り革新」です（P128参照）。

「モノ造り革新」の取り組みの中で、SKYACTIV技術を搭載した新型車の導入に合わせて、車両1台当たりのエネルギー使用量を大幅に削減しました。具体的には、以下のような取り組みを行っています。

- 素材領域：鋳鍛造製品の薄肉化による素材重量の削減、鍛造サイクルタイム短縮および工法の変更などによるエネルギーの使用量削減。
- 加工および組立領域：従来のフレキシブル生産ラインを進化させることにより、より高効率な混流生産実現。稼働率を飛躍的に向上、エネルギー使用量を削減。
- プレス領域：プレス部品の生産段階で発生するスクラップ量削減、スクラップ部からの部品取りにより鋼板材料の使用量削減。複数の部品をひとつの金型から同時に成形を行うマルチプレス加工を実現し工程集約の実現とともにエネルギー使用量を削減。
- 塗装領域：塗装の機能と品質をさらに向上させた上で、中塗塗装の廃止を可能とする新水性塗装技術「アクアテック塗装」の開発、導入により、中塗吹付ブースの空調エネルギーを削減するとともにVOC（揮発性有機化合物）の排出量を大幅低減。

a 国内主要4拠点におけるCO₂排出量／売上高当たりのCO₂排出量の推移



* マツダ国内主要4拠点におけるCO₂排出量算出は、日本自動車工業会（低炭素社会実行計画）の基準に基づく、CO₂係数を使用。2017年8月10日付の係数変更に伴い、各年度のデータを再計算しています。
なお、2017年度の電力係数は、2018年5月25日現在で未確定のため、2016年度の電力係数を2017年度の実績に使用しています。
* 2017年度の国内主要4拠点におけるCO₂排出量に関しては、第三者検証（P138参照）を受けた値です。

b 国内主要4拠点における種類別エネルギー使用量

	1990年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
電力	4,921	6,345	6,247	6,150	6,124	6,248
産業用蒸気	0	1,453	1,409	1,359	1,236	1,253
石炭	4,967	0	0	0	0	0
コークス	766	191	170	171	168	171
A重油	596	23	27	19	15	14
B重油	11	0	0	0	0	0
C重油	1,168	28	6	6	7	6
ガソリン	193	65	65	64	52	54
灯油	101	15	8	11	11	15
軽油	81	37	43	47	46	48
LPG	989	54	52	55	55	56
都市ガス	45	1,036	1,019	1,006	949	955
合計	13,838	9,247	9,046	8,888	8,663	8,820

* マツダ国内主要4拠点におけるエネルギー使用量（熱量換算）は、日本自動車工業会（低炭素社会実行計画）の基準に基づく、各年度の発熱量を使用。電力の係数変更に伴い、過去のデータを再計算しています。

※1 本社（広島）／三次事業所／防府工場 西浦地区／防府工場 中間地区（開発など間接領域を含む）。

【物流】輸送時のCO₂排出量を41%削減（1990年度比）

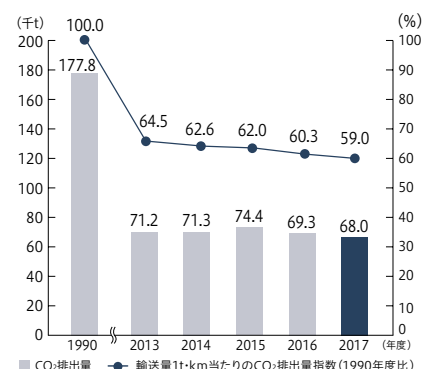
マツダは物流会社、販売会社、他の自動車メーカーなどと協働し、お客さまが必要とする量を適切なタイミングでお届けするとともに、サプライチェーン全体を通じた高効率な輸送によりCO₂排出量の削減に取り組んでいます。

<2017年度実績>

- 国内総輸送量は約5億t-km。

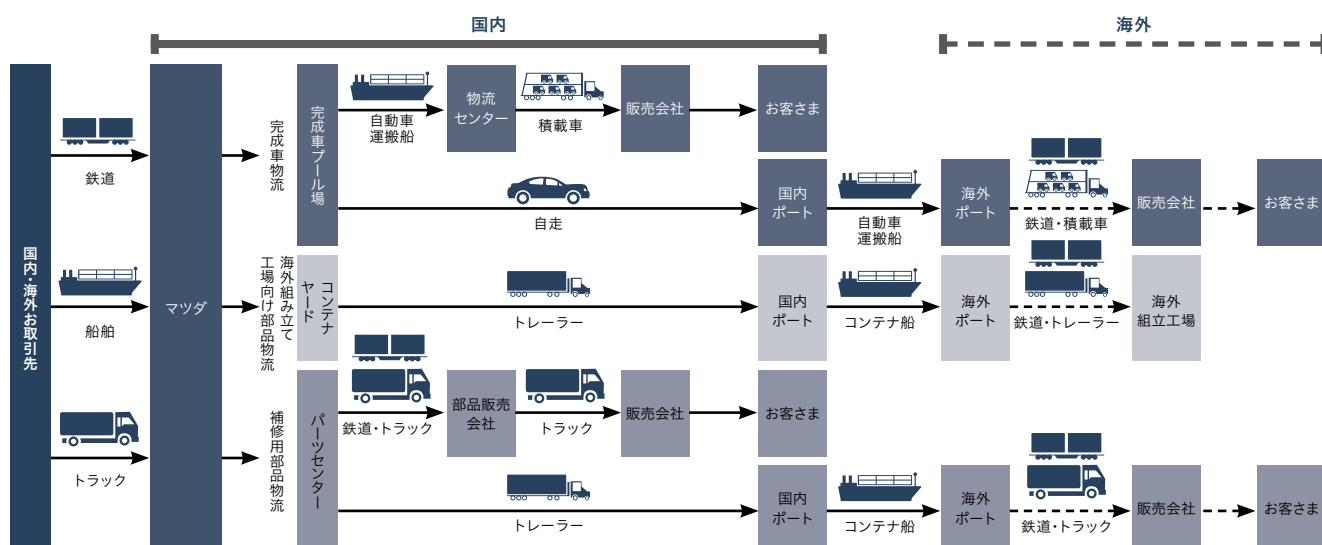
輸送量t-km当たりのCO₂排出量は1990年度比30%削減の目標に対し、41%削減を達成。

C 物流CO₂排出量と削減率（国内）



■サプライチェーンにおけるCO₂排出量把握範囲

（→ 現状把握範囲、---→ 2030年に向けて）



【物流】タイムリーでCO₂削減につながる物流の実現

お客さまが必要とする量を適切なタイミングでお届けすることと、CO₂排出量の削減を両立させる取り組みを行っています。

物流領域では、各プロセスで埋もれている物流をグローバルにきめ細かく「見える化」することにより、以下3つの柱を浸透させる活動に継続的に取り組んでいます。

1. 完成車と補修用部品輸送のハブ&スポーク化※1

- 完成車の流通センター集約による輸送の見直し

タイムリーな配送を確保した上で、輸送量の少ない配送ルート束ねることを目的に、全国の流通センターの集約を実施しました（2011年度完了）。

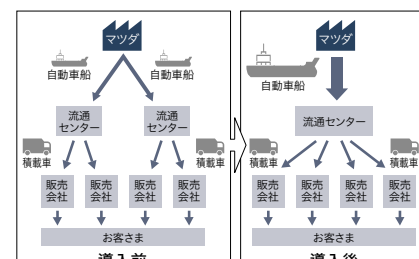
輸送量に応じた自動車運搬船（以下航船）の運用を継続的に見直すことで消席率向上を実現しています。また、内航船の帰便を活用した他社との協働輸送にも取り組んでいます。

2016年2月に新しい内航船の運航を開始、5月に既存船の改造による輸送能力の30%向上ができました。

2017年度はこれらの内航船の本格運用による輸送能力の向上と燃費の改善により、約3,800トンのCO₂排出量を削減しました。

また、工場で生産した完成車をできるだけストレートに船積みすることにより、約17トンのCO₂排出量を削減しました。

d ハブ&スポーク化



※1 完成車の輸送を全国の流通センター（ハブ）を拠点に、各販売会社（スポーク）に配送するハブ&スポーク方式。補修用部品の輸送に関しては、ハブが部品販売会社、スポークが自動車販売会社となる。

■ 補修用部品のモーダルシフト率向上

補修用部品の輸送においては、モーダルシフト率の向上に努めています。

また、海外向け部品輸送用として導入していた大型リターナブル容器を、2016年5月に国内輸送に転用することにより、JRコンテナへの積載率を向上させてCO₂削減を行いました。2017年度は、2015年度からの部販社の移転に伴い輸送方法のJR化を推進し、輸送量(ト)当たりのJR輸送比率を25%から45%まで向上することができ、約400トンのCO₂排出量を削減しました。

2. 物流ストレート化の推進

■ 物流拠点のないストレートな物流（工場直バニング、工場直梱包）

海外組立工場向け部品生産後、その場で梱包・コンテナへの荷積みを行うことで物流拠点への輸送を不要にしました。現在、広島本社工場および防府工場で生産している海外工場向けエンジン、トランスミッション、車体部品まで領域を拡大しています。2017年度はメキシコ工場向けトランスミッションの工場直バニングの拡大をしました。

■ 生産調達部品の輸送距離短縮

アジアで調達した海外工場向けの部品は日本を経由してメキシコ工場へ輸送していましたが、2016年7月より既存のタイ、中国の物流拠点からの直接輸送に切り替えることで、部品の輸送距離短縮を実現しました。

国内では、2016年度より海外からの輸入部品を生産工場近くの港で陸揚げし、広島本社・防府工場間の輸送を削減する活動を開始しました。2017年度は対象車種の適用拡大により、約8トンのCO₂排出量を削減しました。

■ 補修用部品の輸送距離短縮

メキシコ工場稼働開始時には輸送量が少なかったため、北米を経由し欧州へ輸送していましたが、メキシコ工場立ち上げから3年が経過し、輸送量も増加してきたことから、欧州へ直接出荷する方式に変更し、物流のストレート化による輸送距離の短縮を図ることで約1,400トンのCO₂排出量を削減しました。

3. 生産調達部品の継続的輸送効率改善

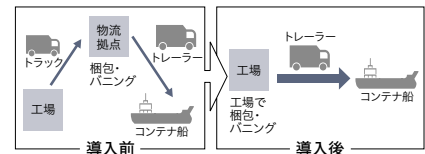
国内調達部品では、2007年度までにミルクランシステム^{※1}の日本全国への展開をほぼ完了しています。現在は、国内だけでなく海外工場にも同システムを導入しており、2013年度はメキシコ工場に、また2015年度はタイのトランスミッション工場に導入を完了しました。引き続きサプライチェーン全体を対象とした調達物流領域のさらなる効率化によるCO₂排出量削減を目指します。

今まで以上のトラック積載率の向上および便数削減に向けて、商品開発段階から物流ニーズを反映し、調達部品の荷姿を最小にする改善活動を継続しています。

国内では、2016年よりクラウド型輸配送進捗管理サービス^{※2}の導入を行い、輸送時の納期短縮・コスト削減・品質向上のほか、ドライバーの負担軽減、交通渋滞の緩和、効率的な輸送によるCO₂排出量の削減などに効果を上げています。導入から5年間で600台まで拡大する計画で進めており、2017年度は車両を当初の220台から350台に拡大しました。

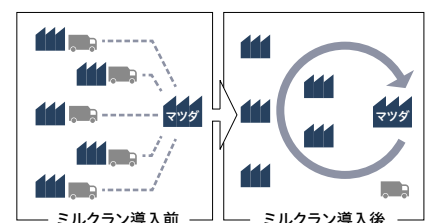
e

e 物流拠点のないストレートな物流（工場直バニング）



f

f ミルクランシステム



※1 1台のトラックで、複数のサプライヤーを巡回して集荷する方法。牧場を巡回して牛乳を集荷するさまになぞらえたもの。

※2 ドコモ・システムズ(株)が開発した「物流企業向けクラウド型輸配送進捗管理サービス」

TOPICS 中南米の省庁関係者を対象に省エネルギーの取り組み紹介(マツダロジスティクス(株)*)

マツダロジスティクス(株)は、(独)国際協力機構中国センターと(公財)ひろしま国際センターが主催するJICA課題別研修「エネルギーの高效率利用と省エネの推進」コースの一環で講義を実施しました。中南米から参加いただいた政府及び公的機関の責任者に実施したこの研修において、マツダロジスティクスでの、モーダルシフトの取り組みに関する説明や、自動車専用船での荷役プロセスを紹介しました。

* 自動車および部品運送等を行っているマツダの子会社

関係性が特に大きいSDGs(持続可能な開発目標)
SDGsについては詳細P21参照



資源循環の推進

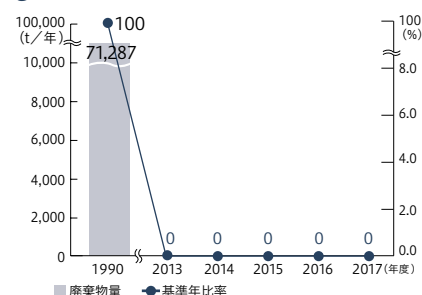
マツダは、自動車のライフサイクル全過程において3R(リデュース・リユース・リサイクル)を軸とした、資源循環の取り組みを行っています。限りある資源を有効に活用するため、生産・物流領域においても徹底した再資源化と廃棄物削減に取り組んでいます。

【生産】

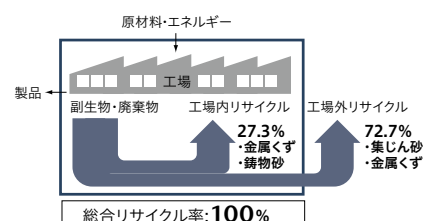
全埋立廃棄物ゼロの継続および廃棄物排出量削減の推進

国内主要4拠点※1で全埋立廃棄物量をゼロにするため、副生物・廃棄物の発生量削減と分別、リサイクル強化を推進し、2008年度以降2017年度まで全埋立廃棄物量の完全ゼロを継続しています。2017年度の廃棄物排出量※2は1990年度比81%削減しました。

g 全埋立廃棄物量の推移



h 2017年度の生産領域における副生物・廃棄物のリサイクル



TOPICS 鋳物製品の生産で発生する廃棄物を削減（ヨシワ工業株式会社※1）

国内外の生産拠点で廃棄物削減活動を、本社工場が中心となりグローバルに進めています。この活動で取り組んだ事例をご紹介します。鋳物製品の生産を行うヨシワ工業株式会社は、ゼロエミッション※2を目指しさまざまな活動を推進しています。2017年度は「廃砂を削減できる新工法に変更する」「砂処理工程フローの見える化による廃砂の利用促進」など数多くの改善を進め、ゼロエミッションを達成しました。これらの活動内容はマツダグループ内の好事例として共有しています。

- ※1 自動車部品の製造を行っているマツダの持分法適用会社
 ※2 当社定義：直接埋立廃棄物が廃棄物総発生量の0.5%未満をいう

関係性が特に大きいSDGs(持続可能な開発目標)
 SDGsについては詳細P21参照



ヨシワ工業株式会社の取り組みをマツダグループ企業に紹介する風景



【物流】

梱包・包装資材の削減

マツダは、容器のリターナブル化や包装仕様の簡素化、資材の再利用などの3R活動を推進しています。2017年度は、「梱包・包装資材使用量を1990年度比49%以上削減」の目標に対して、56%※3削減しました。

2012年度より開発段階から物流のニーズを反映し、設計から生産、出荷に至るまでの業務プロセスに折り込んで、部品の仕様や構成を最適化する活動に継続して取り組んでいます。

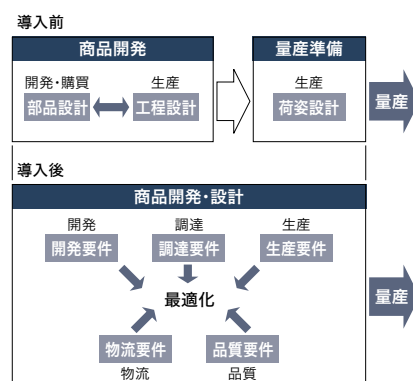
2016年度は、開発・生産・調達(購買)・物流・品質の5つの領域が一体となり車両開発の段階から最適な部品と製造およびサプライチェーンとの強力な連携を構築する活動を進め、梱包包装資材の削減、梱包充填率の向上を図りました。

2017年度は、引き続き各領域との一体活動を進め、次期モデルを対象に、部品の仕様や構成を最適化することで、一部の部品については今までと同じ容器に2倍の部品が収納できるようになりました。

今後も各領域が一体となった活動を継続・拡大し、資材削減を進めていきます。

海外向け補修用部品の領域では、コンテナ内の充填率向上を狙い大型のリターナブル容器の適用拡大を継続して実施しています。2017年度は全体の輸送量の約30%がこの容器を使用しており、約2,200トンの資材使用量の削減を図りました。

i 活動イメージ



- ※1 本社(広島)/三次事業所/防府工場 西浦地区/防府工場 中関地区(開発など間接領域も含む)。
 ※2 2017年度の国内主要4拠点における廃棄物排出量に関しては、第三者検証(P138参照)を受けています。
 ※3 1990年度と同様の施策を行った場合の見込み値に対する削減率。

クリーンエミッション

マツダは水質や大気を保全するために、法規制よりも厳しい自主基準を定めて、汚染物質の排出を適正に管理しています。生産領域において環境に負荷を与える化学物質の全廃・低減に向けさまざまな活動に取り組んでいます。

【生産】

国内主要4拠点^{※1}における上水使用量を2013年度比で25.9%削減 j k

三次事業所を除く、国内の工場・事業所の生産工程で用いる水は、ほぼ全量工業用水を使用しており、地盤沈下を引き起こす恐れのある地下水は一切使用していません。また、三次事業所では雨水を池に貯水して利用するなど、水資源を有効利用しています。さらに工場やオフィスなどで使用する上水についても、節水に取り組んでいます。2017年度は手洗カランの節水シャワーキャップを導入、冷却塔補給の節水を実施しました。また、生活系、工程系などの排水系統ごとに適正に処理し、排水の浄化に努めています。

【生産】大気汚染防止：環境負荷を低減できる燃料を積極的に導入

SOx(硫黄酸化物)やNOx(窒素酸化物)対策、ばいじん、粉じん、ミスト対策、さらにVOC(揮発性有機化合物)対策について、継続的な削減に取り組んでいます。その他、使用する燃料を重油から都市ガスへ転換するなど、環境負荷を低減できる燃料を積極的に導入しています。

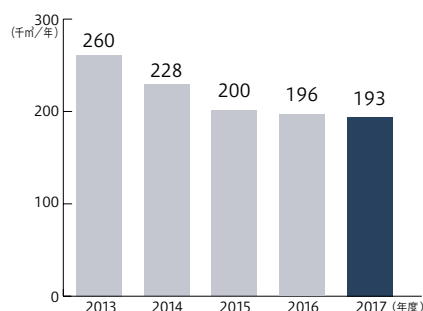
VOCの削減：塗装ライン

2017年度は、「ボディ塗装ラインの塗装面積当たりのVOC排出量を22.0g/m²以下」の達成に向けて、活動を進めました。国内および海外主要工場の標準工程である「スリー・ウェット・オン塗装」および世界トップレベルの環境性能を持つ「アクアテック塗装(P73参照)」、低VOC塗料の開発導入、洗浄シンナーの回収効率向上などによって塗装面積当たりのVOC排出量を21.9g/m²まで削減し、目標値を達成しました。

【生産】PRTR対象物質の排出量削減

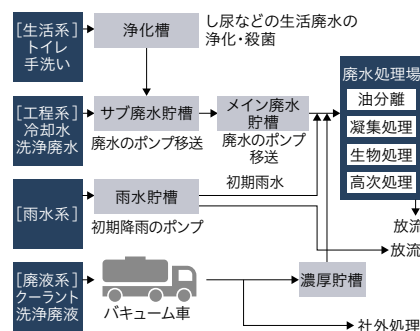
塗装工程における洗浄シンナーの回収効率向上などにより、2017年度のPRTR法^{※2}対象物質の水域および大気への排出量は、1998年度比で62%減となる1,052トンに削減しました。今後もPRTR法対象物質の排出量削減に取り組めます。

j 国内主要4拠点^{※1}における上水使用量

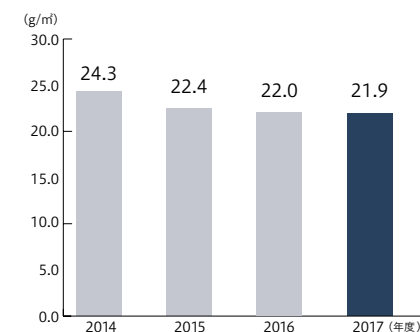


* 2017年度の国内主要4拠点における上水使用量に関しては、第三者検証(P138参照)を受けた値です。

k 排水処理システムの概要(本社工場)



国内拠点全ラインにおけるVOC排出量



※1 本社(広島)/三次事業所/防府工場 西浦地区/防府工場 中間地区(開発など間接領域も含む)。但し、マツダ病院、寮、給食施設は除く。

※2 特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律。Pollutant Release and Transfer Register:環境汚染物質排出・移動登録。

2017年度 水・大気データ

水質汚濁物質

排水の放流先: 猿猴川、海田湾

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
本社工場	pH(淡水系)	—	5.8~8.6	7.4	6.3	6.8
	pH(海水系)	—	5.5~9.0	7.4	6.7	7.0
	BOD	mg/L	160	3.9	ND	<1.2
	COD	mg/L	20	14	1.8	4.7
	SS	mg/L	200	15	0.8	4.6
	油	mg/L	5	ND	ND	ND
	フッ素(淡水系)	mg/L	8	0.2	ND	<0.14
	フッ素(海水系)	mg/L	15	8.8	0.1	3.1
	銅	mg/L	3	0.04	ND	<0.01
	亜鉛	mg/L	2	0.73	0.01	0.12
	溶解性マンガン	mg/L	10	0.8	ND	<0.3
	クロム	mg/L	2	1.3	ND	<0.12
	全窒素	mg/L	120	8.9	1.4	4.6
	全リン	mg/L	16	2.6	ND	<0.25
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	150	ND	<17
	ホウ素(淡水系)	mg/L	10	0.2	ND	<0.1
	ホウ素(海水系)	mg/L	230	2	0.2	1.5
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	3.1	1.4	2.3

上記以外の規制項目、カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロム、砒素、水銀、アルキル水銀、PCB、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、1,1,2-トリクロロエタン、1,3-ジクロロプロペン、チウラム、シマジン、チオベンカルブ、ベンゼン、セレン、1,4-ジオキサン、フェノール、溶解性鉄は全てNDであった。

排水の放流先: 馬洗川

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
三次事業所	pH	—	5.8~8.6	7.4	6.8	7.2
	BOD	mg/L	90	1.9	ND	<1
	SS	mg/L	90	5.0	1.2	2.7
	油	mg/L	5	ND	ND	ND
	フッ素	mg/L	8	0.3	0.3	0.3
	溶解性鉄	mg/L	10	0.2	0.2	0.2
	溶解性マンガン	mg/L	10	0.3	ND	<0.1
	全窒素	mg/L	120	1.4	1.4	1.4
	全リン	mg/L	16	0.04	0.04	0.04
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	85	ND	<16
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	0.9	0.9	0.9

上記以外の規制項目、カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロム、砒素、水銀、アルキル水銀、PCB、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、1,1,2-トリクロロエタン、1,3-ジクロロプロペン、チウラム、シマジン、チオベンカルブ、ベンゼン、セレン、1,4-ジオキサン、フェノール、銅、亜鉛、クロム、ホウ素は全てNDであった。

排水の放流先: 大海湾

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
防府工場 西浦地区	pH	—	5.0~9.0	6.9	6.2	6.7
	COD	mg/L	50	13.9	1.3	9.1
	SS	mg/L	40	4.3	3.8	4.1
	油	mg/L	2	ND	ND	ND
	亜鉛	mg/L	2	0.6	0.2	0.4
	溶解性マンガン	mg/L	3	0.1	ND	<0.1
	全窒素	mg/L	120	12.5	0.6	4.0
	全リン	mg/L	16	3.4	0.2	1.8
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	120	100	110
	ホウ素	mg/L	230	1.0	0.9	0.95
	フッ素	mg/L	15	4.5	3.7	4.1
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	5.8	2.5	4.2

上記以外の規制項目、カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロム、砒素、水銀、アルキル水銀、PCB、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、1,1,2-トリクロロエタン、1,3-ジクロロプロペン、チウラム、シマジン、チオベンカルブ、ベンゼン、セレン、1,4-ジオキサン、フェノール、銅、溶解性鉄、クロムは全てNDであった。

排水の放流先: 大海湾

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
防府工場 中間地区	pH	—	5.0~9.0	7.5	6.6	7.2
	COD	mg/L	50	8.3	3.6	4.2
	SS	mg/L	40	10	ND	<3.2
	油	mg/L	2	ND	ND	ND
	亜鉛	mg/L	2	0.2	0.03	0.1
	溶解性マンガン	mg/L	3	0.3	ND	<0.2
	全窒素	mg/L	120	12	2.6	7.4
	全リン	mg/L	16	1.1	0.1	0.5
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	310	39	175
	ホウ素	mg/L	230	0.2	0.1	0.15
	フッ素	mg/L	15	ND	ND	ND
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	5.1	4.0	4.6

上記以外の規制項目、カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロム、砒素、水銀、アルキル水銀、PCB、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、1,1,2-トリクロロエタン、1,3-ジクロロプロペン、チウラム、シマジン、チオベンカルブ、ベンゼン、セレン、1,4-ジオキサン、フェノール、銅、溶解性鉄、クロムは全てNDであった。

大気汚染物質

区分	大気汚染物質	単位	規制値	実績値(最大)
NOx	ボイラー	ppm	150	47
	乾燥炉	ppm	250	92
			230	30
	溶解炉	ppm	180	80
	ディーゼルエンジン	ppm	950	560
			200	42
	加熱炉	ppm	180	71
			150	61
	ボイラー	g/m ³ N	0.25	0.002
			0.1	0.002
本社工場	ボイラー	g/m ³ N	0.4	0.0018
			0.35	0.0031
	乾燥炉	g/m ³ N	0.2	0.0047
			0.15	0.0059
	ばいじん	g/m ³ N	0.4	0.027
			0.20	0.047
	ディーゼルエンジン	g/m ³ N	0.10	0.0012
			0.10	0.03
	加熱炉	g/m ³ N	0.4	0.0032
			0.25	0.018
三次事業所	SOx	K値規制	—	7
			7	0.76
	VOC	ppm	700	393
			400	87
	NOx	ppm	250	160
			950	700
	ばいじん	g/m ³ N	0.30	0.0044
			0.10	0.07
	NOx	ppm	150	110
			130	72
防府工場 西浦地区	乾燥炉	ppm	230	53
			230	53
	ボイラー	g/m ³ N	0.10	0.003
			0.35	0.002
	ばいじん	g/m ³ N	0.30	0.003
			0.20	0.004
	SOx	K値規制	—	4.5
			4.5	0.003
	VOC	ppm	700	320
			700	320
防府工場 中間地区	NOx	ppm	180	34
			180	34
	ばいじん	g/m ³ N	0.25	0.002
			0.20	0.002
	溶解炉	g/m ³ N	0.20	0.01
			0.20	0.01
	SOx	K値規制	—	4.5
			4.5	0.03
	総量規制	m ³ N/h	8.37	0.81
			8.37	0.81

2017年度 PRTR環境汚染物質排出・移動量

(※印は特定第一種指定化学物質 取扱量 500kg/年以上を記載)

本社工場

(単位: kg/年)

物質番号	対象物質群	取扱量				排出量	消費量	除去量	移動量	リサイクル量
			大気	水質	土壌				廃棄物量	
1	亜鉛の水溶性化合物	27,546	0	441	0	441	24,075	3,030	0	0
37	4, 4'-イソプロピリデンジフェノール	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53	エチルベンゼン	156,925	75,902	0	0	75,902	35,114	35,660	0	10,249
80	キシレン	520,525	240,529	0	0	240,529	146,468	90,543	0	42,985
87	クロム及び3価クロム化合物	50,249	0	0	0	0	49,589	0	659	1
88*	6価クロム化合物	1,608	0	0	0	0	949	659	0	0
258	1,3,5,7-テトラアザトリシクロ [3.3.1.1 ^{3,7} .7]デカン	4,499	0	0	0	0	0	4,499	0	0
277	トリエチルアミン	188,942	1,134	0	0	1,134	0	187,808	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	167,713	23,825	0	0	23,825	91,170	52,718	0	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	50,983	28,421	0	0	28,421	1,280	14,443	0	6,839
300	トルエン	839,040	262,517	0	0	262,517	302,013	223,968	0	50,542
308	ニッケル	1,410	0	0	0	0	1,410	0	0	0
309*	ニッケル化合物	5,160	0	619	0	619	1,780	0	2,761	0
349	フェノール	31,194	1	1	0	2	0	31,192	0	0
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	18,908	0	0	0	0	18,341	0	567	0
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	3,359	0	537	0	537	0	2,822	0	0
392	ノルマルヘキサン	118,197	296	0	0	296	101,364	16,537	0	0
400*	ベンゼン	23,418	29	0	0	29	18,150	5,239	0	0
411*	ホルムアルデヒド	4,882	1,701	0	0	1,701	0	3,181	0	0
412	マンガン及びその化合物	51,138	0	392	0	392	48,444	0	2,242	60
438	メチルナフタレン	1,104	6	0	0	6	0	1,098	0	0
448	メチレンビス(4,1-フェニレン) =ジイソシアネート	220,209	0	0	0	0	0	220,209	0	0
453	モリブデン及びその化合物	952	0	0	0	0	884	0	67	1
302	ナフタレン	13,114	76	0	0	76	0	13,033	0	5
合計		2,501,075	634,437	1,990	0	636,427	841,031	906,639	6,296	110,682

三次事業所

物質番号	対象物質群	取扱量				排出量	消費量	除去量	移動量	リサイクル量
			大気	水質	土壌				廃棄物量	
53	エチルベンゼン	2,173	0	0	0	0	0	2,173	0	0
80	キシレン	9,243	1	0	0	1	0	9,242	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	6,008	1	0	0	1	0	6,007	0	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	844	0	0	0	0	0	844	0	0
300	トルエン	26,113	9	0	0	9	0	26,104	0	0
392	ノルマルヘキサン	4,058	10	0	0	10	0	4,048	0	0
400*	ベンゼン	967	1	0	0	1	0	966	0	0
438	メチルナフタレン	4,049	20	0	0	20	0	4,029	0	0
合計		53,455	42	0	0	42	0	53,413	0	0

防府工場 西浦地区

物質番号	対象物質群	取扱量				排出量	消費量	除去量	移動量	リサイクル量
			大気	水質	土壌				廃棄物量	
1	亜鉛の水溶性化合物	14,698	0	235	0	235	12,846	1,617	0	0
53	エチルベンゼン	95,018	59,777	0	0	59,777	25,513	9,728	0	0
80	キシレン	235,898	88,849	0	0	88,849	106,332	16,514	0	24,203
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	118,355	31,408	0	0	31,408	65,991	5,269	0	15,687
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	20,888	13,680	0	0	13,680	218	3,052	0	3,938
300	トルエン	464,462	219,754	0	0	219,754	212,544	19,711	0	12,453
309*	ニッケル化合物	2,881	0	346	0	346	994	0	1,541	0
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	2,745	0	0	0	0	2,663	0	82	0
392	ノルマルヘキサン	75,919	190	0	0	190	75,720	9	0	0
400*	ベンゼン	13,356	17	0	0	17	13,334	5	0	0
411*	ホルムアルデヒド	3,480	1,253	0	0	1,253	0	2,227	0	0
412	マンガン及びその化合物	3,908	0	212	0	212	2,464	0	1,213	19
合計		1,051,608	414,928	793	0	415,721	518,619	58,132	2,836	56,300

防府工場 中関地区 届出対象化学物質該当なし (PRTR法対象物質群の取扱量が届出対象量未満のため)

全社

物質番号	対象物質群	取扱量					消費量	除去量	移動量	リサイクル量
			大気	水質	土壌	排出量			廃棄物量	
合計		3,622,712	1,049,411	2,783	0	1,052,194	1,359,650	1,034,754	9,132	166,982

使用済み 自動車・部品の回収・リサイクル

自動車は約8割がリサイクル可能な製品です。マツダは限りある資源を有効に活用するため、徹底した再資源化と廃棄物削減に取り組み、循環型社会の構築に向けた取り組みを推進しています。自動車のライフサイクル全過程での3R(リデュース・リユース・リサイクル)を軸とした資源循環を重視し、使用済み自動車・部品の回収・リサイクルなどの取り組みを促進しています。

使用済み自動車

日本の自動車リサイクル法への取り組み

a b c

日本の自動車リサイクル法に基づき、指定3品目(フロン類、エアバッグ類、ASR※1)を適切に処理するだけでなく、独自の技術や取り組みにより、積極的にリサイクルを行っています。

特にASRについては、日産自動車(株)、三菱自動車(株)など13社で結成した「ART」※2を通じて、法令順守と再資源化を推進しています。

また、販売会社では新車販売時のリサイクル料金の受け取り、使用済み自動車の最終所有者からの引き取りと処理業者への引渡しについても適切に進めています。

リサイクル料金については、2012年導入の新型車より料金算出基準の見直しを行い、順次導入する新型車に対して新料金基準を適用しています。今後も、将来のリサイクル状況を予測しながら、中長期で全体収支のバランスが取れるよう再資源化事業を推し進めていきます。

2012年2月に自動車リサイクル法が改正され、リチウムイオン電池とニッケル水素電池が使用済み自動車を解体する時の事前回収物品として指定されました。2012年10月以降に発売した軽自動車(OEM車両)に搭載しているリチウムイオン電池を製造メーカー協力のもと、回収を進めています。アクセラハイブリッド(2013年11月発売)に搭載しているニッケル水素電池についても回収を行っています。

また、減速エネルギー回生システム「i-ELOOP」用のキャパシターは、事前回収物品に指定されていませんが、関連事業者に安全にリサイクルしていただくため、車両エンジンルーム内へのコーションラベルの貼付けや、廃棄時の作業要領のホームページ掲載など、適正処理を推進しています。

リサイクル法に関する取り組み参照ホームページ(日本語のみ)
<http://www.mazda.com/ja/csr/recycle/>

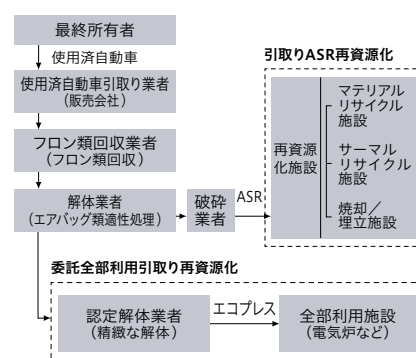
ASRと自動車リサイクル法

廃棄自動車は、約80%の有用金属と残り約20%の樹脂類などを含んだ自動車破砕残さ(ASR)で構成されています。

有用金属は、解体事業者、破砕事業者、製鋼会社など、金属リサイクル関連事業者の連携でリサイクルされています。一方、ASRは、従来は主に埋め立て処分されていましたが、最終処分場の逼迫に伴う処分費用の高騰、鉄スクラップ価格の低迷などの理由により、使用済み自動車の不法投棄リスクが拡大していることを受けて、ASRなどを対象とした自動車リサイクル法が施行されました(2005年1月)。

この法律の施行により、ASR、地球温暖化やオゾン層破壊につながるフロン類、処理に専門的な知識が必要なエアバッグ類のリサイクルを自動車の最終所有者が預託する自動車リサイクル料金を使って自動車メーカーの責任で実施するようになりました。

a 使用済み自動車リサイクルプロセス



b 2017年度の再資源化(リサイクル)

フロン類引き取り台数	139,709台
エアバッグ類引き取り台数	128,090台
ASR総引き取り量台数	148,570台
再資源化率	エアバッグ類 93.9%
	ASR 98.2%
リサイクル実効率*	99%超
払渡しを受けた預託金総額	1,714,599,985円
再資源化などに要した費用の総額	1,472,141,715円

(マツダにて別途要した費用を含みます。)

* 使用済み自動車のリサイクル率のことであり、解体・シュレッダー工程で再資源化された比率約83%(03/5合同審議会資料より引用)に、残りのASR率17%とASRリサイクル率98.2%を乗算したものを加算して算出する。

c 「i-ELOOP」用キャパシター車両コーションラベル

【ロードスター(MX-5)用】



【ロードスター(MX-5)を除くモデル用】



※1 自動車破砕残さ(ASR:Automobile shredder residue)

※2 自動車破砕残さ再資源化促進チーム(ART:Automobile shredder residue Recycling promotion Team)。

海外でのリサイクル推進

c d

d キャパシターの処理マニュアル

海外では各国・各地域の法律に基づいて、各国・各地域のディストリビューターが中心となって、使用済自動車のリサイクルを推進しています。今後、法律の導入が計画されている国々についても、各国のディストリビューターと共に対応準備を進めています。

また、i-ELOOPを搭載したモデルが導入された各国でキャパシター搭載車両が適正に廃棄処理できるよう、国内仕様と同様に、車両へのコーションラベルの貼付けとホームページへの8カ国語のマニュアルを掲載することで、関連事業者に適正処理情報を提供しています。

欧州

マツダモーターヨーロッパがEU指令に基づき、新型車導入時に合わせリサイクル事業者へ解体マニュアルを提供するとともに、最終所有者から無償で引き取る回収ネットワークを各国ディストリビューターと連携し、構築しています。

中国

2015年1月法律が施行され、現地の製造会社が主体となって、環境負荷物質の管理や解体マニュアルの整備を実施しています。

キャパシターの処理マニュアル参照ホームページ

<http://mazda.com/recycle/capa/>



使用済部品

使用済部品の回収・リサイクルの推進（国内）

自動車の修理時に交換された市場損傷バンパーを回収し、新車用バンパーなどの樹脂材料として利用するリサイクルに継続して取り組んでいます。

- 市場損傷バンパーリサイクル：自動車の修理時に取り外されたバンパーを国内の販売店から回収し、樹脂部品（新車バンパー、アンダーカバーなど）にリサイクルしています。

2017年度は、63,852本を回収し、再生材として活用しました。

生物多様性保全

生物多様性への取り組み

マツダは、自動車メーカーとして「日本経団連生物多様性宣言」の趣旨に賛同して地球環境の保全に取り組んでいます。2011年度にはマツダにおける生物多様性の取り組みを体系的に構築していくための「生物多様性に関する影響度評価」を実施し、マツダが事業活動などで受ける自然の恵みと生態系への影響の重要性を認識しました。これを受けて2012年12月に「マツダ生物多様性ガイドライン」を制定し、社会との連携した取り組みを展開しています。

上述の「影響度評価」の結果を踏まえ、生物多様性との直接的な関わりは少ないとの認識のもと、社会との連携や従業員をはじめとした幅広い啓発活動を行っています。本業においては「エネルギー」や水資源を含む「資源」を重点として生物多様性への影響は少なからずあると認識し、その軽減のため商品・技術およびその生産・物流工程で取り組みを進めています。

2017年度は、三次事業所（広島県）の生態系調査で発見した生き物についてニュースレターを発信しました。また、みよし商工フェスティバルでは事業所内の見学会バスツアーで発見した生き物について紹介しました。

a

a 生物多様性に関する影響度評価プロセス

ステップ1：評価対象範囲の選択
（海外子会社を想定するが、主に国内影響の大きいバリューチェーン含む）

ステップ2：生態系サービスに対する依存度・影響度の評価、生物多様性への脅威の評価

ステップ3：生物多様性に関するビジネスリスクとオポチュニティの特定

ステップ4：優先課題の抽出と既存対応の現状評価

ステップ5：今後の対応の方向性の特定

マツダ生物多様性ガイドライン

【基本的考え方】

「マツダ地球環境憲章」に基づき、マツダグループは自然の恵みと自然への影響の重要性を認識し、国内・海外の企業活動を通じた生物多様性保全への貢献に努め、人と自然が調和した豊かで持続可能な社会づくりとその発展を目指します。

【重点取り組み項目】

1. 環境に配慮した技術と商品の創造

排出ガスの浄化、CO₂の低減、クリーンエネルギー車の研究開発、リサイクルの推進や生物多様性に資する技術の開発により、環境と企業活動の調和に配慮した技術と商品の創造を推進します。

2. 資源・エネルギーを大切にせる企業活動

エネルギーの効率的な活用、省資源・リサイクル活動により環境負荷物質の低減と資源の有効活用を推進し、生物多様性の保全に貢献します。

3. 社会や地域との連携・協力

サプライチェーンおよび自治体、地域社会、NPO／NGO、教育・研究機関などの幅広いステークホルダーとの連携・協力を努め、地域に密着した活動を推進します。

4. 啓発と情報開示

人と自然との共生の意識向上に努め、積極的かつ自発的に行動するとともに、成果を広く社会に開示し共有します。

2012年12月制定

取り組み事例

環境に配慮した技術と商品の創造	・SKYACTIV技術による「ベース技術」の徹底的な改善（P66参照） ・電気自動車（P67参照） ・リサイクルに配慮した開発・設計（P71参照）
資源・エネルギーを大切にせる企業活動	・生産工程の設備稼働率の向上、サイクルタイム短縮（P73参照） ・完成車と補修部品輸送のハブ&スポーク化（P74参照） ・工場新設時の調査・配慮
社会や地域との連携・協力	・森林保全活動、希少動植物の保護、渡り鳥の生息環境保護の推進*1
啓発と情報開示	・マツダ財団を通じた活動*1 ・従業員に対する教育 ・マツダサステナビリティレポートなどを通じた社内外への取り組み紹介

*1 マツダ財団 <http://mzaidan.mazda.co.jp/>

環境コミュニケーション

マツダは「マツダ地球環境憲章」の下、商品・技術、生産・物流・オフィス、社会貢献の各領域で、さまざまな環境保全に取り組んでいます。各取り組み内容を適切に情報開示するとともに関係するステークホルダーとの対話の機会を設け、社会課題への迅速かつ適切な対応に努めています※1。

環境展示会・イベントへの参加

ステークホルダーの皆さまにマツダの環境への取り組みを理解していただくと同時に、ステークホルダーの皆さまから広くご意見をいただく目的で、環境関連の展示会・イベントへ積極的に参加しています。国内・海外で開催されるモーターショーにおける先進的な環境技術の紹介や各種イベントでのSKYACTIV技術搭載車の試乗など、さまざまな方法で環境コミュニケーションを行っています。

コミュニケーション活動に伴う環境負荷低減

マツダはコミュニケーション活動に伴う環境負荷低減に努めています。

イベントにおける運営面での環境配慮事例

- ブース装飾におけるリユース・リサイクル
- 配布物削減などによるCO₂削減の工夫
- イベントを通して排出されるCO₂を算定しオフセット

発行物における環境配慮事例

- FSC認証紙使用・水なし印刷採用・植物油インキ利用など
- 印刷・製本する際に排出されるCO₂を算定しオフセット

ウェブサイトや発行物の活用

各ステークホルダーの関心事項や利用媒体などを考慮し、さまざまな方法で環境コミュニケーションを実施しています。

ウェブサイトでは画像やCGを採用して環境技術を分かりやすく説明しています。ソーシャルメディアの活用強化により、タイムリーな情報を発信し寄せられたコメントを日々の事業活動に役立てています。マツダサステナビリティレポートについては、詳細版／社会貢献版／ダイジェスト版、PDF／ウェブ／冊子など、ステークホルダーのニーズを考慮した編集方法・媒体で制作しています。回収したアンケートやウェブアクセス数を担当役員および制作推進メンバーにフィードバックし、次年度版の企画立案などに役立てています。

※1 社会貢献活動として行っているマツダグループの「環境コミュニケーション」については、以下URL参照
<http://www.mazda.com/ja/csr/social/>

TOPICS 環境・エネルギーの総合展示会「エコプロ2017～環境とエネルギーの未来展」に出展

2017年12月、アジアを代表する環境・エネルギーの総合展示会「エコプロ2017～環境とエネルギーの未来展」にマツダブースを出展しました。無塗装・高品質のバイオエンジニアリングプラスチックや、環境負荷の少ないアクアテック塗装技術を採用したCX-5の展示を行うほか、マツダの新しいチャレンジである「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」のプレゼンテーション、小中学生対象環境学習クイズショー「マツダの挑戦！～未来の地球のために、CO₂を減らす工夫～」などを実施し、マツダの環境取り組みを分かりやすく来場者に紹介しました。



社内啓発活動

従業員一人ひとりが環境問題を身近に感じ環境への意識を高められるよう、2017年度は以下をはじめさまざまな取り組みを行っています。

「エコ・ウォーク通勤」制度

環境意識の啓発と健康増進のため、2km以上の徒歩通勤者に通勤手当(1,500円/月)を支給しています。

昼休憩時照明半分消灯

昼休憩時にオフィスや工場の照明を半分消灯する運動を継続して推進しています。

ライトダウン活動

■ 環境省主催 CO₂削減／ライトダウンキャンペーン

マツダおよび国内グループ会社で環境省主催のCO₂削減／ライトダウンキャンペーンに参画。国内のマツダグループ会社などの拠点でライトダウンを実施し、電力量で約2万kWh、CO₂排出量換算で約10トン削減(2017年6月21日、7月7日の夜8時から10時まで消灯、推計値)。

マツダ：夏至から七夕までの間、看板照明や室内照明を消灯(15拠点)

国内グループ会社：夏至と七夕の消灯を実施(99社、777拠点)

■ WWF主催 アースアワー2018

マツダおよび国内グループ会社でWWF主催のアースアワー2018に参画。

国内のマツダグループ会社などの拠点で看板照明や屋内照明のライトダウンを実施しました(2018年3月24日夜8時から10時まで消灯)。

マツダ：看板照明や室内照明を消灯(15拠点)

国内グループ会社：看板照明や室内照明を消灯(75社、787拠点)

また、広島で初めて開催された広島平和記念公園での原爆ドームのライトダウンイベントに協力企業として参加しました。

■ 従業員によるプライベートでのライトダウン活動

環境省主催のCO₂削減／ライトダウンキャンペーンに合わせて、従業員とその家族によるプライベートでのライトダウン活動の呼びかけを実施。

夏至と七夕の両日でマツダおよび国内グループ会社の従業員や家族が延べ約37,000名で夜8時から10時まで消灯を実施しました。

環境月間 社長メッセージ

従業員一人ひとりが「環境について考え、行動すること」の重要性について、全社に社長メッセージを発信しました。2017年度は特に「地球温暖化防止」「生物多様性保全」の重要性について啓発しました。

社長メッセージは国内および海外の関係会社にも展開を行いました。

環境月間 環境教育

従業員一人ひとりが「環境について考え、行動すること」を実行するきっかけとして、従業員を対象に一般的な環境問題や生物多様性の重要性、マツダの取り組み、職場における環境保全活動に関する教育をISO14001基礎教育と連携して実施しました。

a ライトダウン活動の参加企業一覧

1.マツダ(株)	58.広島精密工業(株)
2.(株)函館マツダ	59.(株)マツダプロセシング中国
3.青森マツダ自動車(株)	60.マツダロジスティクス(株)
4.(株)東北マツダ	61.マツダエース(株)
5.(株)福島マツダ	62.トーヨーエイトック(株)
6.(株)甲信マツダ	63.マツダ小田原(株)
7.(株)関東マツダ	64.東京マツダ販売(株)
8.(株)北関東マツダ	65.(株)京都マツダ
9.(株)千葉マツダ	66.山口マツダ(株)
10.(株)ユースホリエ	67.マツダオートザム友部
11.静岡マツダ(株)	68.マツダオートザム柏
12.(株)ユース三昌	69.マツダオートザム鴨川
13.(株)北陸マツダ	70.マツダオートザム館山
14.東海マツダ販売(株)	71.マツダオートザム日興富山
15.(株)京滋マツダ	72.マツダオートザム岐阜
16.(株)神戸マツダ	73.マツダオートザム瀬名
17.(株)関西マツダ	74.マツダオートザム港
18.(株)鳥取マツダ	75.マツダオートザム葛城
19.(株)岡山マツダ	76.マツダオートザム松江
20.(株)広島マツダ	77.マツダオートザム備前
21.(株)アンフィニ広島	78.マツダオートザム府中
22.(株)西四国マツダ	79.マツダオートザム三原
23.(株)長崎マツダ	80.マツダオートザム海田
24.(株)九州マツダ	81.マツダオートザム芸備
25.(株)南九州マツダ	82.マツダオートザム三次
26.沖縄マツダ販売(株)	83.マツダオートザム防府中央
27.マツダ中販(株)	84.マツダオートザム帯広稲田
28.マツダオートザム石川	85.マツダオートザム宮本帯広
29.マツダオートザム須賀川	86.マツダオートザム旭川
30.マツダオートザム棚倉	87.マツダオートザム大曲
31.マツダオートザム前橋中央	88.マツダオートザム新白河
32.マツダオートザム	89.マツダオートザム秩父西
柏の葉キャンパス店	90.マツダオートザム村上
33.マツダオートザム土岐	91.マツダオートザム東
34.マツダオートザム裾野	92.マツダオートザム岐阜西
35.マツダオートザム	93.マツダオートザム菊川
出雲ひらた	94.マツダオートザム豊橋東部
36.マツダオートザム安古市	95.マツダオートザム福知山
37.マツダオートザム梅林	96.マツダオートザム矢野
38.マツダオートザム砺波	97.マツダオートザム伊予鉄松山
39.マツダオートザム大田	98.マツダオートザム東彼
40.マツダオートザム倉敷中央	99.(株)ニイテック
41.マツダオートザム	100.カワダ(株)
ニチドー船橋	101.(株)奈良マツダ
42.マツダオートザム船橋北	102.大阪マツダ販売(株)
43.マツダオートザム大垣東	103.おりづるタワー
44.マツダオートザム田辺	104.マツダオートザム
45.マツダオートザム津山	ヤマモトあおば店
46.マツダオートザム竹原	105.マツダオートザム長岡西
47.マツダオートザム楠木	106.マツダオートザム熊谷
48.マツダオートザム上田	107.マツダオートザム小見川
49.(株)マツダE&T	108.マツダオートザム諫早
50.マツダ部品広島販売(株)	109.マツダオートザム伊万世
51.マツダ部品山口販売(株)	110.マツダオートザム久世
52.マツダパーツ(株)	111.マツダオートザム小千谷
53.マップス(株)	112.マツダ部品千葉販売(株)
54.ヨシフ工業(株)	113.(株)ドリム・アーツ
55.倉敷化工(株)	114.(株)デیلیー・インフォメー
56.東邦工業(株)	ション関西中国支社
57.西川ゴム工業(株)	

* 63～100は環境省主催 CO₂削減／ライトダウンキャンペーンのみ参加。
101～114はWWF主催 アースアワー2018のみ参加。

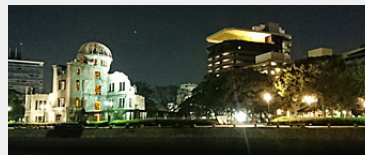
TOPICS WWF主催アースアワーにグループ会社とともに参加

マツダはWWFのアースアワー*の主旨に賛同しています。2018年3月に開催された同イベントにおいては、グループ会社76社、802拠点とともにライトダウンに参加しました。また、2018年のアースアワーでは、広島で初めてのライトダウンイベントを広島平和記念公園の原爆ドーム周辺で開催され、マツダは地元自治体(広島市、広島県)やNPOと連携して協力企業として参加しました。(原爆ドーム周辺のマツダグループ関連施設もライトダウンに参加しました)

* アースアワーは、同じ日・同じ時刻に消灯というアクションによって、温暖化防止と環境保全の意思を示す活動。

広島市のライトダウンイベント

消灯前



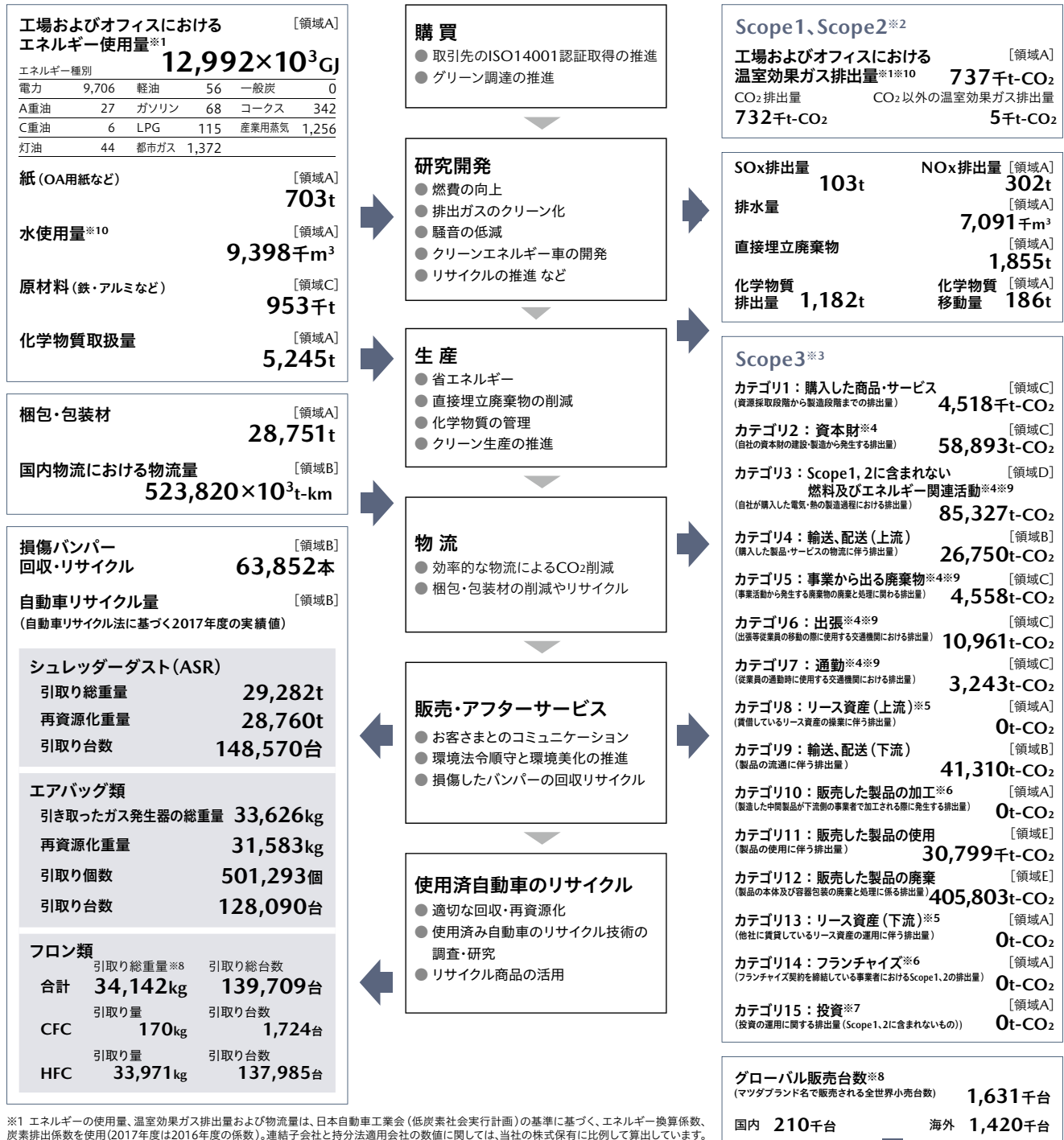
消灯後



事業活動と環境負荷の全容

2017年度実績

事業活動の全ての領域で環境負荷の低減に取り組むために環境データの把握に努めています。



※1 エネルギーの使用量、温室効果ガス排出量および物流量は、日本自動車工業会 (低炭素社会実行計画) の基準に基づく、エネルギー換算係数、炭素排出係数を使用 (2017年度は2016年度の係数)。連結子会社と持分法適用会社の数値に関しては、当社の株式保有に比例して算出しています。また、海外の会社の電力使用に伴うCO₂排出量は、IEA (International Energy Agency) 発行の「CO₂ Emissions from Fuel Combustion (2013 Edition)」の係数を使用し算出した。

集計期間: 2017年4月～2018年3月

集計範囲: 領域A: マツダ (株) ならびに国内の連結子会社22社/持分法適用会社8社および海外の連結子会社13社/持分法適用会社5社

領域B: マツダ (株) ならびに国内の連結子会社22社/持分法適用会社8社 領域C: マツダ (株)

領域D: マツダ (株) の国内製造4拠点ならびに海外製造5社 (連結子会社2社/持分法適用会社3社) 領域E: 国内および主要販売地域 (北米、欧州、中国)

※2 Scope 1: 燃料の使用や工業プロセスにおける排出量などの直接排出。Scope 2: 購入した熱・電力の使用に伴う排出 (エネルギー起源の間接排出)。

※3 Scope 3: その他の間接排出は、環境省「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドラインVer.2.3 (2017年12月)」をベースにマツダ独自の計算方法で算出した。(出典) http://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/files/tools/DB_v2.3_r.pdf

※4 環境省「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出量原単位データベース (ver.2.5) 2018年3月」に基づき算出した。(出典) https://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/files/tools/DB_V2.5.pdf

※5 カテゴリ8: リース資産 (上流)、カテゴリ13: リース資産 (下流) は、工場およびオフィスにおける温室効果ガス排出量に含まれる。

※6 カテゴリ10: 販売した製品の加工は排出量は非常に少ないため除外。カテゴリ14: フランチャイズはフランチャイズのシステムを持たないため除外。

※7 カテゴリ15: 投資はグループ会社については、工場およびオフィスにおける温室効果ガス排出量に含まれる。

※8 合計の数値は、各項目の四捨五入の関係上、一致しない場合があります。

※9 第三者検証 (P138参照) を受けた値。

※10 第三者検証 (P138参照) を受けた値を含む。

低排出ガス認定車の出荷台数 (国内)[※]

(低排出ガス認定実績要領に基づく低排出ガス認定車)

SU-LEV (平成17年基準排出ガス75%低減レベル☆☆☆☆) 87,803台

U-LEV (平成17年基準排出ガス50%低減レベル☆☆☆☆) 1,456台

平成17年基準排出ガス適合車 (SU-LEV, U-LEVを除く) 203台

クリーンディーゼル 67,733台

※軽自動車、OEM車を除く国内における乗用車の出荷台数

集計期間：2017年度（2017年4月～2018年3月）

集計範囲

マツダ(株) 本社／本社工場／三次事業所／防府工場 西浦地区／防府工場 中関地区／東京本社／大阪法人営業／マツダR&Dセンター横浜／北海道剣淵試験場／北海道中札内試験場／美祿自動車試験場／パーツセンター(全2カ所)／マツダテクニカルサービスセンター(全6カ所)／マツダトレーニングセンター(全2カ所)／マツダ坂スタジオ／マツダ教育センター／ITソリューション本部(大州ビル)／マツダ病院

連結子会社

国内22社 製造会社：マツダエース(株)／マツダロジスティクス(株)／倉敷化工(株)／(株)マツダE&T

販売会社：(株)函館マツダ／(株)東北マツダ／(株)福島マツダ／(株)北関東マツダ／(株)甲信マツダ／(株)関東マツダ／静岡マツダ(株)／東海マツダ販売(株)／(株)北陸マツダ／(株)京滋マツダ／(株)関西マツダ／(株)西四国マツダ／(株)九州マツダ／(株)南九州マツダ／沖縄マツダ販売(株)／マツダ中販(株)／マツダモーターインターナショナル(株)
部品販売会社：マツダパーツ(株)

海外13社 マツダカナダ,Inc.／マツダモートルマヌファクトゥリングデメヒコS.A. deC.V.／マツダモータース(ドイツランド)GmbH／マツダモーターヨーロッパGmbH／マツダモータースUK Ltd.／マツダモーターロシア,000／マツダサザンアフリカ(Pty)Ltd／マツダオーストラリアPty.Ltd.／マツダモータースオブニュージーランドLtd.／マツダデコロンビアS.A.S.／マツダパワートレインマニファクチャリング(タイランド)Co.,Ltd.／マツダ(中国)企業管理有限公司／台湾マツダ汽車股份有限公司

持分法適用関連会社

国内8社 トーヨーエイテック(株)／(株)日本クライメイトシステムズ／ヨシワ工業(株)／(株)サンフレッチェ広島／(株)マツダプロセッシング中国／SMMオートファイナンス(株)／MCMエネルギーサービス(株)／マツダ部品広島販売(株)

海外5社 マツダソラーズマヌファクトゥリングルースLLC／オートアライアンス(タイランド)Co.,Ltd.／長安マツダ汽車有限公司／長安フォードマツダエンジン有限公司／一汽マツダ汽車販売有限公司

人間尊重

どこよりも「人」がイキイキしている企業を目指し「Mazda Way」を軸とした人づくりを進めるとともに、人権の尊重は企業活動の基本であると考え人権擁護活動に誠実かつ積極的に取り組んでいます。

CONTENTS

88 従業員への取り組み

100 人権

2018年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)					
項目	2017年度目標	2017年度実績	達成度の自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
ダイバーシティ (多様性)の 実現	従業員の多様性尊重の継続 ①各拠点でのトップマネジメント候補の育成・活用の継続進化 ②女性幹部登用数目標に向けた育成計画の着実な実行*1 ③障がい者法定雇用率(2.0%)の継続達成および、知的／精神障がい者の採用・活躍の促進*1	①関連会社トップマネジメントの後継者育成計画策定を目的とした会議の実施(年2回)。後継候補者を対象に集合研修やプロジェクトワークなどを実施 ②係長級の女性社員のうち、将来、幹部社員としての活躍が期待される高昇進可能性者を特定・個別育成計画を立案し、各本部・各PDC2(人材開発委員会)で継続的にフォロー。(女性幹部社員 42名、女性管理職比率(幹部級以上) 2.9%)*1 ③障がい者雇用率2.1%を達成、知的障がい者13名を採用*1	○	従業員の多様性尊重の継続 ①各拠点でのトップマネジメント候補の育成・活用の継続進化 ②女性幹部登用数目標に向けた育成計画の着実な実行*1 ③引き上げ後の障がい者法定雇用率(2.2%)の2019年度達成へ向け、障がい者雇用の促進および知的障がい者の採用・活躍の促進*1	6.3 人権
人材育成	ブランド価値経営の理解促進および行動実践への取り組み強化、取り組み進捗状況	・ブランド価値経営の行動実践をテーマにMBLD#14の1stセッションを12月に実施し、2nd、3rdも順次実施 ・「ひろしま異業種共創塾」を立ち上げ、主に広島に拠点を持つ企業・組織(産学官)で働く多様な業種の人々が集い、お客さまとの絆を深めることの理解、実践の機会を提供し、同時に自社へのロイヤリティを高めるきっかけづくりを実施*1	○	ブランド価値経営の理解促進および行動実践への取り組み強化、取り組み進捗状況確認 ①ブランド価値経営の行動実践をテーマにMBLD #15セッションを実施 ②「お客様への提供価値と結びついた仕事(課題)」と「メンバーの働き甲斐の向上」の両方の実現にむけ何を実行するかをテーマにしたマネージャー研修をスタート*1	6.4 労働慣行
ワークライフ バランス	ワークライフバランスのさらなる定着に向けた、諸施策の質の向上*1	・ビジネス競争力の向上のため、柔軟性な働き方の実現、一人ひとりがイキイキと働ける環境／施策の改善に取り組んだ。(休暇規程、フレックス勤務、出張規程、在宅勤務などの諸施策を改定など)*1 ・労使で合意した有休休暇年間最低取得日数(11日以上)について、ほぼ全ての従業員が達成*1 ・有休休暇取得率・平均取得日数向上[取得率88%(前年比2%増)、平均取得日数16.9日(前年比0.4日増)]*1	○	ワークライフバランスのさらなる定着に向けた、諸施策の質の向上*1	6.4 労働慣行
労働安全衛生	安全衛生マネジメントシステムに基づく活動の推進 ①リスクアセスメントおよび結果に基づく改善の継続*1 ②システム監査の継続および事例の水平展開*1 ③国内トップレベルの安全成績の達成、グローバルでグループ会社の安全成績集約	①危険有害要因を調査／特定し、除去／低減活動を行った結果、リスクの高い要因を62%削減 ②システム監査を対象全部門で実施し、監査結果(改善事項、好事例)を水平展開 ③全災害発生率*2 0.42。(2016年比0.09ポイント増加、自工会14社中7位) グループ会社の安全成績を集約済み(製造拠点)	①○ ②○ ③△	安全衛生マネジメントシステムに基づく活動の推進 ①リスクアセスメントの実施および結果に基づく改善の継続*1 ②システム監査の継続および事例の水平展開*1 ③国内トップレベルの安全成績の達成、グローバルでグループ会社の安全成績集約	6.4 労働慣行
労使関係	各国の法律、文化、労働慣行に基づいた、グローバル各拠点における健全な労使関係の維持	本社の労使と各拠点労使が互いにコミュニケーションをとり、健全な労使関係維持・向上(集団労使紛争0件)	○	本社労使と各拠点労使とが、互いに敬意をもったコミュニケーションをとることによって、健全な労使関係を維持・向上	6.4 労働慣行
人権の尊重	①「世界人権宣言」「労働における基本的原則および権利に関するILO(国際労働機関)宣言」などの国際的イニシアティブへの支持継続 ②LGBTへの理解促進も含めた階層別研修*3や人権ミーティングなど、人権意識高揚のための研修資料やマニュアルを社内／グループ会社／サプライヤーに展開促進	①「マツダサステナビリティレポート2017」などで両宣言への支持を継続 国連グローバル・コンパクトが提唱する「人権の保護」等の原則の実現に向けて努力を継続 ②人権意識高揚のため、以下の活動を計画通り実施*1 ・マネジメントを対象に、社外プログラムを活用した人権講演会を2回実施(テーマ「相次ぐ差別事件とその背景」、「難病からの社会復帰」) ・出前研修は、本社工場全体やグループ会社を対象に拡大実施 ・部門長クラスを対象とした対人能力向上研修を拡大実施 ・LGBTに関する取り組みとして、社内人権講演会(7月幹部社員対象)、階層別研修、人権ミーティングを実施するほか、人権啓発資料のグループ会社への展開を促進	○	①「世界人権宣言」「労働における基本的原則および権利に関するILO(国際労働機関)宣言」「国連グローバル・コンパクト」などの国際的イニシアティブへの支持継続 ②LGBTへの理解促進も含めた階層別研修*3や人権ミーティングなど、人権意識高揚のための研修資料やマニュアルを社内／グループ会社／サプライヤーに展開促進	6.3 人権
デュー デリジェンス	バリューチェーンにおける人権取り組み状況の調査・フォローの継続	バリューチェーン全体における人権取り組み推進、および、状況把握・調査を計画通り実施 ・人権ミーティング資料について、国内関係会社、版社、部販社などへの展開 ・海外出向者への、現地の文化や習慣についての事前指導 ・社内外発信情報の人権チェック ・協力会社の人権相談窓口からの相談への対応 ・地場サプライヤーを対象に、人権相談窓口の運用方法などに関するアンケートおよびヒアリングを実施。加えて「マツダ・グローバル・ホットライン」の運用方法を紹介	○	バリューチェーンにおける人権取り組み状況の調査・フォローの継続	6.3 人権

*1 マツダ単体の取り組み(2017年度実績、2018年度目標)。

*2 2017年1月～12月実績、100万延べ実労働時間当たりの労働災害による死傷者数で災害発生の頻度を表す。

*3 新入社員、中途採用社員、新任等級5社員(係長級)、新任幹部社員研修計。

従業員への取り組み

人事基本コンセプト

マツダは「最大の経営資源は人である」と考え、どこよりも「人」がイキイキしている企業を目指しています。その実現のため、国内・海外のマツダグループ従業員全員で共有する、「Mazda Way」を軸とした人づくりを進めるとともに、グループの人事施策推進体制を構築し、さまざまな取り組みを展開しています。

「Mazda Way」

2008年度に、これまでマツダで受け継がれてきた基本的な考え方や価値観を7つに集約し、仕事を進める上で大切にすべき考え方を「Mazda Way」としてまとめました。2016年度は、従業員一人ひとりのMazda Wayに対する意識を高め、行動の変革を促すため、従業員における仕事の成功事例を共有し、実践を促進するなどの取り組みを行いました。今後も、全員がMazda Wayを自然と実践できるよう、取り組みを推進していきます。

グループの人事施策推進体制

国内・海外のグループ会社と定期的なコミュニケーションを図りながら、さらなる人材の交流や共通の視点に基づく風土づくりなどの取り組みを協働で行っています。海外のグループ会社においては、現地^{※1}に根ざした経営ができる体制を整えています。現地採用した人材のマネジメント登用を積極的に進め、国・地域の文化に適した働きやすい環境づくりに、グローバルで取り組んでいます。また、出身国や採用地に関わらずグローバルに活躍できるよう、グローバル人材開発委員会をはじめとして、グループ全体での人材育成（短期人材交流プログラム）を実施しています。

グローバル人材開発委員会^{※2}

各業務領域でグローバルにビジネスをリードする人材の中長期的な育成や最適な配置・活用を目指し、人材交流・育成プランについて、マツダとグループ会社のトップマネジメントが協議し決定しています。

短期人材交流プログラム

中堅クラスの社員を主に対象とした、本社と海外拠点の人材が相互交流するプログラム。短期（3～6カ月間）の海外ビジネス経験の機会を提供し、グローバルビジネスの即戦力となる人材を育成する（2010年度に開始して以降の交流実績：計31名）

グループ会社人事担当者との定例会議

- 海外拠点との定例会議（隔月）
- 海外主要拠点の人事マネジメントが出席するグローバル人事会議（年2回）
- 本社（広島）と同じ地域にある国内グループ会社との定例会議（半期ごと）

グローバルでの雇用維持と採用活動

マツダグループは地域の特性を踏まえた採用活動を展開し、必要な人材を確保しています。生産拠点に関しては、地域経済への影響が特に大きいことを踏まえ、適切な雇用の維持・管理に努めています。国内においては、広島県と山口県にある国内生産拠点における生産台数と、それに関連する雇用を維持しています。海外においては、メキシコ・タイなどにおける稼働率向上、および米国での新工場設立などを進めるなか各国・地域の労働慣行に適した形で雇用維持・採用活動を進めています。

a

a Mazda Way 7つの考え方

■ 誠実

私たちは、お客様、社会、そして仕事に対して誠実であり続けます。

■ 基本・着実

私たちは、基本に忠実に、地道で着実に仕事をすすめます。

■ 継続的改善

私たちは、知恵と工夫で継続的な改善に取り組めます。

■ 挑戦

私たちは、高い目標を掲げ、その実現に向けて挑戦します。

■ 自分発

私たちは、自分発で考え、行動します。

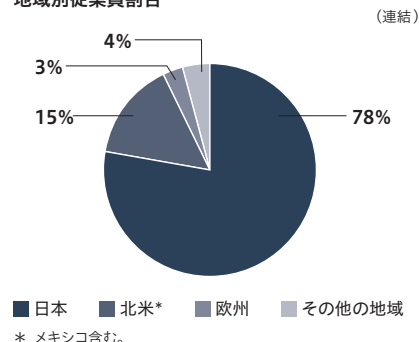
■ 共有

私たちは、成長と活躍に向けて、自ら学び、自ら教え合います。

■ ONE MAZDA

私たちは、常にグローバルにOne Mazdaの視点で考え、行動します。

地域別従業員割合



b 海外拠点の現地マネジメント[※]率

(連結)

2017年度採用率	72.5%
-----------	-------

* 役員・本部長級

※1 国内・海外のグループ会社の置かれている国・地域

※2 人材開発委員会は、国内・海外グローバル拠点まで対象範囲に含む「PDC1」「グローバルPDC」、マツダ単体の幹部社員を対象とする「PDC2」、PDC1/2を除くマツダ単体従業員を対象とする「PDC3」の4つの委員会が構成されている。

ダイバーシティ(多様性)の実現

従業員の多様性を尊重すると同時に従業員一人ひとりが個性を発揮しながら、力を合わせて会社や社会に貢献する企業風土の醸成を目指しています。多様な価値観やライフスタイルを持つ社員が、プライベートと会社生活とを両立させ活躍できるよう、ワークライフバランスの促進、充実に取り組んでいます。

女性雇用の拡大と活躍の場の創設^{※1}

ワークライフバランス施策の充実などを通して、女性にとって働きやすい職場づくりに取り組み「2020年女性幹部社員数を2013年比3倍」を数値目標として自主行動計画^{※2}に基づく取り組みを進めています。2016年に「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律(女性活躍推進法)」に基づく事業主行動計画として、届け出を行いました。2018年3月時点で女性社員比率は2013年比2倍に達しています。今後も、登用候補となる女性社員の個別育成計画を策定・推進するとともに、女性社員の育成の促進および女性の積極採用により、女性の活躍をさらに加速させていきます。

障がい者雇用^{※1}

マツダは障害のある人を安定的、継続的に採用し、一人ひとりがその能力を最大限に発揮できるように取り組み続けています。また、障害のある従業員が働きやすい職場づくりのために、相談窓口「フィジカルチャレンジサポートデスク」を設置しています。2015年度より知的障がい者の採用を開始しました。

聴覚障がい者への情報保障を充実させるため、2名の手話通訳者を配置しています(2018年4月現在)。

2014年3月に広島県より「あいサポート企業・団体^{※3}」としての認定を受け、障害の有無に関わらず、誰もが暮らしやすい共生社会の実現に向けた運動に参加しています。「特別支援学校就職サポート隊ひろしま^{※4}」にも登録し、知的障がいがある学生のインターンシップを実施するなど、地域と連携し、障がい者の就労促進をしています。

高齢者の雇用促進と技能・技術・ノウハウの伝承^{※1}

積極的に高齢者の再雇用を進め、熟練者の技能・技術・ノウハウの伝承を進めています。短時間・短日勤務の導入など、個人生活と会社生活とを両立させ、やりがいを持って働くことができる環境づくりに取り組んでいます。

2013年4月施行の高年齢者雇用安定法の改正を受け、2013年度より定年退職後も継続して就労を希望する社員全員を継続雇用する仕組みを導入しました。

製造領域の期間社員の正社員登用制度と組合員化^{※1}

期間社員が充実して働くことができる職場を実現するための取り組みを継続的に進めています。勤務期間が1年以上の期間社員を対象とした正社員登用制度を設けています。また、マツダ労働組合も、6カ月以上勤務し、契約更新した期間社員を組合員化するなど、さまざまな立場の従業員が一体感を感じて、イキイキと働くことができる環境整備を行っています。

社員データ(2018年3月31日現在) (P139参照)

		社員数		平均 年齢*3	平均勤続 年数*3
		技能系・医務系	事務・技術系		
単体*1	男性	10,191名	10,347名	40.3歳	17.2年
	女性	683名	1,396名	37.4歳	13.7年
	合計	22,617名		40.0歳	16.8年
連結*2	合計	49,755名		—	—

※1 単体の社員数には、マツダ(株) 外部から受け入れた出向者を除き、マツダ(株) 外部への出向者を含む。

※2 連結の社員数には、マツダグループ外部への出向者を除き、グループ外部から受け入れた出向者を含む。

※3 エキスパートファミリーを除く。

(単体)

	2015年度	2016年度	2017年度
女性社員採用数	144名	133名	170名
女性管理職人数 (係長級以上)	173名	190名	206名
女性管理職人数 (幹部級以上)	29名	36名	42名
女性管理職比率 ^{※1} (係長級以上)	4.3%	4.6%	4.9%
女性管理職比率 ^{※2} (幹部級以上)	2.0%	2.5%	2.9%
男性管理職人数 (幹部級以上)	1,409名	1,419名	1,405名
60歳以上の勤務者数 (エキスパートファミリー)	1,067名	1,042名	994名
障がい者雇用 雇用率 ^{※3}	2.02% (法定:2.0%)	2.03% (法定:2.0%)	2.11% (法定:2.0%)
障がい者在籍数 ^{※3}	295名	303名	324名
管理職平均年齢	51.9歳	52.0歳	52.2歳
離職率 ^{※4}	3.1%	2.8%	3.1%
新卒採用人数 (大卒・短大・高校)	男性 459名 女性 87名	449名 77名	448名 94名

※1 女性管理職(係長級以上)人数/管理職(係長級以上)総数。

※2 女性管理職(幹部級以上)人数/管理職(幹部級以上)総数。

※3 年度内の平均雇用者数。

※4 エキスパートファミリーを除く。

グローバルでの女性幹部社員比率 (連結)

2017年度	6.7%
--------	------

新卒社員に占める女性比率 (2016年度～2018年度) (単体)

	2016年度	2017年度	2018年度
事務系	35%	37%	42%
技術系	11%	15%	15%
技能系	10%	11%	12%

第三者保証対象項目

※1 マツダ単体の取り組み。

※2 「マツダ株式会社 女性の活躍推進について」
http://www2.mazda.com/ja/csr/csr_vision/employee/pdf/diversity.pdf

※3 従業員などを対象として、テキスト「障害を知り、共に生きる」を読むことを推奨することやあいサポーター研修などに取り組む企業・団体を認定。

※4 企業と県が連携・協力し、特別支援学校生徒の就労促進を図る制度。

グローバル社員意識調査

マツダグループでは社員の働くことに対する意欲と、それをサポートする環境を把握し改善につなげるため、継続的に社員の意識調査を実施しています。

調査結果はマツダおよび国内・海外グループ会社のトップマネジメントにフィードバックし、主要内容は社員に公開しています。また、組織ごとの個別結果は各部門、各社のマネジメント層にフィードバックし改善計画の立案を促しPDCAを回しています。

コーポレートビジョンの実現に資する人と組織の状態を、よりの確に調査できるようにするため、2017年度に調査項目の改定を実施しました。具体的には、「マツダらしい仕事の進め方」と「マネジメント」の設問を強化し、2018年5月より調査を開始しています。

C

C 調査結果を活用した職場における改善取り組み例

- 本部タウンホールミーティング(戦略/方針説明とディスカッション)や、シニアマネジメントとの懇談会を開催。
- 小集団活動の活性化により、アイデアの共有とチームワーク強化。

グローバル社員意識調査 肯定回答率

(連結)

	2014年度	2015年度	2016年度
できる限り長くマツダで働きたいと思っている。	78%	79%	79%
担当業務のプロフェッショナルとして知識・スキルの向上に努めている。	77%	77%	79%
自分に期待される以上の成果を達成したいと思っている。	74%	75%	76%
自分の仕事と会社の戦略・目標との関連を理解している。	70%	71%	72%
お客さまや仕事上の関係者の立場に立ってその期待を超えられるよう できる限りのことを行っている。	74%	75%	78%
マツダのコーポレートビジョンやその目指す姿に基づき自分が何をすべきかを考えている。	61%	63%	62%
マツダのコーポレートビジョンやその目指す姿を実現すべく日々の業務で良いと思ったことを提案し実行している。	57%	58%	59%

グローバル社員意識調査 共創メンバー

マツダ本社(日本)
左から
中山 哲郎
泉谷 綾
原 由梨子
伊藤 敬之



マツダ モーター
ヨーロッパ(ドイツ)
ブルーノ・ミュラー



マツダカナダ
ブライアン・マクドガル



EMPLOYEE'S VOICE

2017年度、マツダはグローバル社員意識調査(以下、GES)の見直しを実施しました。

グローバル社員意識調査の見直し ーマツダ独自の強みを高めることに役立つ調査へ

従来のグローバル社員意識調査は、どの企業にも当てはまるような一般的な設問項目で構成されており、「マツダ独自の強みを高めることに役立つ」という点では不十分な点がありました。マツダにより適した管理ツールに見直すことを目指し、マツダ本社と、オーストラリア・カナダ・欧州・米国などの人事部門共創メンバーが集まり、2017年1月よりGES見直しに着手しました。マツダのビジネス戦略によりマッチし、従業員の会社での経験の質、貢献意欲・機動力・方向性などをより効率的に評価し、拠点のある各国・地域の文化・風土を踏まえながら、より効率的で組織改善につながるマネジメントサポートツールとなるよう検討を進めました。その結果、新GESにとって重要な6つの要素が導くことができました。

各国の法律の違い(例:欧州の改訂版個人情報保護法など)への対応や、計19か国語の翻訳版作成、操作性向上など、限られた時間の中でクリアすべき課題がたくさんありましたが、共創メンバーのチームワーク、人事マネジメントのサポート、そして、お互いの信頼関係により、2018年5月に新GESを立ち上げることができました。

GESはマツダグループの共創活動の成果であり、マツダの強みを高めるものとして役立つものになると確信しています。

6つの要素

1. 私たちの仕事の進め方(お客さま視点、あくなき挑戦、共創、Mazda Way)
- 2.モチベーション(主体性と裁量性、職務の理解とマツダ・会社との結びつき、成長とキャリア開発)
- 3.働く環境(職場の状態、給与と福利厚生、全社・部門内コミュニケーション)
4. マネジメント(上司による活躍のための支援、上司への信頼感、上司による評価と感謝)
5. ブランド浸透
6. 職場の強みモデル(貢献意欲、機動力、方向性の一致)

左記以外のグローバル社員意識調査共創メンバー

ジャンタ・スベディング(マツダオーストラリア)、テレサ・バレラ(マツダ ノースアメリカンオペレーションズ)、藤賀 猛・吉田 和久・豊田 裕三・高村 勝彦・山出 裕子・石井 清隆・須原 俊男・クリス・クラーク(マツダ本社)

人・仕事・処遇の最適なマッチング

社員一人ひとりが自分の仕事の成果や能力に対する評価を理解し、成長と活躍に見合った処遇を受けていることを実感できる仕組みを整備しています。

具体的には、2003年より、性別・年齢・国籍・勤続年数などにとらわれることなく「職能の習得レベル(技能系・医務系)」や「仕事のレベル(事務・技術系)」に応じて等級を格付け、社員一人ひとりの実績をダイレクトに「本給」や「賞与」に反映する仕組みに変更し、現在もこれを継続しています。

賃金は国内・海外共に、最低賃金などを定めた現地の法令を順守するだけでなく、業界水準を考慮して決定しています。

選択と自己実現

社員一人ひとりが成長・活躍目標を持ち、その実現に向けて主体的に最大限の力を発揮し、それがやがて会社としての大きな成果につながるよう、さまざまな機会を提供しています。マツダと国内・海外のグループ会社が目標を共有し、国や地域にかかわらず同品質の生産、販売ができるよう、職種や役職に応じたさまざまなキャリア開発・スキルアップ支援のための教育・研修を実施しています。

主な教育・研修制度

教育・研修制度	開催時期、回数など	対象	目的	研修概要	備考
マツダ・ビジネスリーダー開発 (MBLD)	年1回実施	国内・海外の全グループ社員	・トップマネジメントの意思伝達 ・全階層における、全社的視点を持ったビジネスリーダーの育成 ・企業文化・風土の変革	経営課題や将来の方向性などに関して、マネジメントからのメッセージ発信、および全社員の主体的参画を通じた理解と実践の促進	2000年よりスタート。2012年度から毎年「ブランド価値経営」をテーマとして実施。
グローバルビジネスリーダープログラム	随時実施	国内・海外のマツダグループから選ばれた社員	リーダーシップ、視野拡大、戦略構想力を高め、グローバルビジネスをリードする次世代の経営者候補の育成	経営トップとのコミュニケーション、チームによる経営課題への取り組みなどの実践的な活動	2015年度からスタート
グローバル生産拠点人材育成プログラム	随時	海外生産拠点のマネジメント、技能系社員	海外生産拠点従業員への各階層基礎教育	・マネジメント研修 ・監督者教育 ・技能教育 ・からくり改善研修	—
階層別研修*1	随時実施	事務・技術系社員*1	各階層の役割を再認識して、組織力の向上に向け、自分がどのように活躍できるかを考える	・3年目研修 ・等級6研修 ・等級5部門間交流研修 各研修共に、異なる部門メンバーによるグループディスカッションを通して意識改革を図る	—
役割研修*1	新任時	新任幹部社員、新任等級5(係長級)社員*1	管理者としての「自覚、責任感の醸成」「全社的視点の習得」を促し、役割意識の転換を図る	Mazda Way、CSR、コンプライアンス、内部統制、労務管理、人権、安全健康など	—
技能系リーダー研修*1	随時実施	職長／職長補佐／班長候補者*1	各階層のリーダーとして、職場の業務遂行に必要な課題認識力、問題解決力、管理改善手法、リーダーシップ力などを養う	・スーパーリーダー研修 ・シニアリーダー研修 ・チームリーダー研修 ・ジュニアリーダー研修	—
技能五輪教育訓練*1	2年間／12名	社内から選抜された21歳未満の技能系社員*1	・若手技能者の計画的な育成 ・県・全国・世界の技能五輪競技大会への派遣選手の養成	技能五輪競技大会出場のための専門技能教育を実施	2017年度実績 曲げ板金 金・銀・銅メダル 各1名 車体塗装 銅メダル 1名 自動車板金 敢闘賞 2名
卓越技能者養成コース*2	随時実施	社内熟練技能者の中から選抜*1	卓越技能者の高度な技能の継承。「モノづくり」の核となる高度な技(わざ)の維持・確保	・1名の伝承者が継承者2名に対して、2年間をかけて、教育訓練を実施 ・伝承を終え、継承者を育てたと認定された者(技能マイスター)には、マイスターバッジを授与	1996年からの累計 卓越技能者養成コース修了者 129名 技能マイスター 61名 広島県優秀技能者 16名 現代の名工 13名 黄綬褒章受章者 15名
アーク溶接技術教育訓練*1	随時実施	溶接技能者*1	・県や全国大会への派遣選手の養成 ・技能者として個人の成長やマツダの技能伝承、水準向上	溶接競技の全国大会出場のための専門技能教育を実施	1982年から開講(以下、累計人数) 全国大会優勝者 9名 入賞者 36名

*1 マツダ単体の取り組み。

*2 鋳物鋳鉄、ダイキャスト、鋳造、粉末合金、熱処理、機械加工、エンジン組立、車軸組立、ミッション組立、プレス、車体、塗装、車両組立の13分野に関し「残すべき24の伝承技能」を選定し、技能を伝承。

d e

d 年間平均給与

(単体)

	2015年度	2016年度	2017年度
合計	6,812,000円	6,846,000円	6,803,000円

e 男女別給与

(単体、2018年4月分)

	男性	女性
幹部社員	643,108円	578,854円
一般社員	309,070円	291,089円

f

f 2017年度教育研修実績

(単体)

1人当たりの平均研修日数	1.23日／年
1人当たりの平均研修費	2,337円／年
研修を受けた社員数	5,809名／年

TOPICS 従業員の力を集結し生き生きと自律的に働ける環境づくり

マツダグループ全体で、従業員の力を同じ方向に集結させるとともに、一人ひとりが働き甲斐を感じて生き生きと自律的に働ける環境づくりを進めています。2017年度は、マツダの将来に関するマネジメントと従業員の対話機会の充実を進めるほか、「フレックス」「在宅」などの勤務をより柔軟に行えるよう、制度などを一部見直しました。これらの取り組みは日本国内で推進されている「働き方改革」の「長時間労働の是正」「年次有給休暇の取得促進」「柔軟な働き方の促進」につながると考えています。

関係性が特に大きいSDGs(持続可能な開発目標)
SDGsについては詳細P21参照

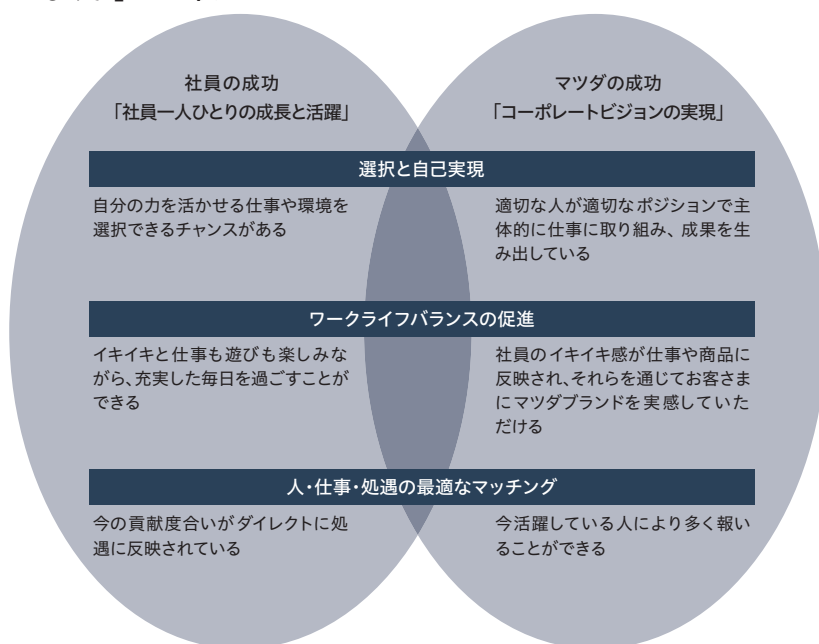


最適な仕事や環境を提供する人事制度※1

社員一人ひとりが最大限の力を発揮できるよう、その成長と活躍を支援し、最適な仕事や環境を提供する人事制度「とびうお」を運用しています。

具体的には、「選択と自己実現」「ワークライフバランスの促進」「人・仕事・処遇の最適なマッチング」という、社員の声を反映した3つの柱に基づき、人事施策を展開しています。

「とびうお」3つの柱



キャリアミーティング※1

年4回、全ての社員を対象に上司と部下の公式な話し合いの場として「キャリアミーティング」を実施しています。上司が示す明確な期待値やゴールイメージと、部下の「したいこと」「できること」とをすり合わせ、お互いの理解と納得に基づいて目標設定を行います。また、業務プロセスや自身の行動を「Mazda Way」の視点から振り返ることで、社員のさらなる「成長」と「活躍」へつなげています。

なお、社員のやる気を引き出す話し合いの実現に向けて、上司にはコーチング研修の受講を義務付けています。

g

g

「キャリアミーティング」主なテーマ

「成長」のための話し合い

目指す将来像の確認、仕事を通じて伸ばしたい能力と取り組み行動の設定、向上度合いの確認

「活躍」のための話し合い

業務目標の設定、達成度の確認、今後の課題の共有化

「キャリアミーティング」実施率

2017年度:対象者の92.5%

※1 マツダ単体の取り組み。

「コンピテンシー評価」制度

年1回、事務・技術系社員を対象に「仕事への取り組み行動」について「コンピテンシー評価」を実施しています。「Mazda Way 7つの考え方」に基づいて、社員に期待される仕事への取り組み行動（コンピテンシー評価項目）に対して、自分自身、および、上司、部下、同僚／関係先から見た客観的評価（360度評価）を行います。その結果は、キャリアミーティングにおいて上司からフィードバックされ、成長目標や今後取り組むべき課題について話し合いを行います。

「コンピテンシー評価」は社員の成長と活躍を支援するツールとして活用するとともに、全社における人材の適正配置の参考情報としても活用しています。

OJTコーチ制度※1

事務・技術系の新入社員を対象としたOJTコーチ制度を2011年度より導入しています。職場の先輩社員がコーチとして、新入社員に業務のアドバイスをを行うなど相談相手になることで、「新入社員の育成」「コーチの成長」「職場の活性化」につなげています。

キャリアチャレンジ(社内公募・FA)制度※1

社員のキャリアチャレンジ(キャリア開発支援)制度として「社内公募」を実施しています。「公募説明会」では、多くの応募検討者が多数参加し、募集部門と活発にコミュニケーションしました。社員自身が自らのキャリアを考える機会として、今後も推進していきます。

マツダ工業技術短期大学校(マツダ短大)※1

マツダ短大は、マツダのモノづくりの中核を担う人材を育成するため、高校新卒者および社内選抜者を対象に設立された企業内大学校で、厚生労働省の認定校です。2年間教育を受けた修了生は、生産関連部門に配属され、さまざまなモノづくりの現場で活躍しています。

- 在校生総数103名(2018年4月1日現在)※2
- 修了生総数(在籍者)1,707名(1988年4月～2018年3月)

ワークライフバランスの促進※1

多様な価値観やライフスタイルを持つ社員が、プライベートと会社生活とを両立させ、イキイキと活躍できるよう、ワークライフバランスの促進、充実に取り組んでいます。また、ワークライフバランス諸施策(P94参照)の理解を深めるため、役割研修のプログラムに取り入れたり、社内イントラネット上の「勤務と処遇の羅針盤」にライフイベントに応じた会社支援施策の解説を掲載したりしています。

2003年度には、仕事と育児・介護とを両立できるさまざまな施策の導入とその利用実績が評価され、国内で最も進んだ「ファミリー・フレンドリー企業」として厚生労働大臣より表彰されました。また、2007年度には子育て支援などへ積極的に取り組む企業として厚生労働省より認定され、「くるみんマーク」※3を取得しています。

社内公募

会社が必要とする職務経験やスキルの要件を公開し、その仕事にチャレンジしたい人を募集する制度

FA(フリーエージェント)制度

社員が「FA宣言書」で自分の能力やキャリアを社内に公開し、これまで積み重ねたキャリアをもとに、他の業務領域や部門にチャレンジする制度

i 「くるみんマーク」



※1 マツダ単体の取り組み。

※2 グループ企業からの学生5名含む。

※3 「くるみんマーク認定」取得状況：マツダ(2007年)、マツダE&T(2009年)、マツダロジスティクス(2011年)、倉敷化工(2011年)、マツダエース(2012年)。

ワークライフバランスとダイバーシティ推進に向けた主な施策

(単位)

施策名	施策概要(2018年3月31日現在)	開始時期	2015年度	2016年度	2017年度
母性保護休暇	妊娠中の女性社員が、つわりや体調不良などにより就業が困難な場合に、必要な期間の休暇を取得できる制度。	2008年8月	38名(1,081日)	47名(845日)	36名(825日)
育児休暇	出産や育児のため連続5労働日の休暇を取得できる制度。	2008年8月*1	2,189日(491名) 内非正規社員17名 男性:1,684日(389名) 女性:505日(102名)	2,474日(546名) 内非正規社員30名 男性:1,876日(429名) 女性:598日(117名)	2,164日(481名) 内非正規社員35名 男性:1,742日(394名) 女性:422日(87名)
育児休職	子が満3歳まで育児のために取得できる休職制度。分割取得も可能。(法定:当該子が1歳に達するまで)	1991年1月	252名(内男性11名) 育児休職復職率 99% 復職1年後の在籍率 100%	300名(内男性14名) 育児休職復職率 98% 復職1年後の在籍率 85%	269名(内男性13名) 育児休職復職率 98% 復職1年後の在籍率 96%
介護休職	要介護状態にある親族を介護するための休職制度(最長1年)。(法定:当該対象家族につき通算93日まで)	1992年1月	8名(内男性4名)	2名(内男性1名)	11名(内男性5名)
育児・介護に関わる勤務特例措置	介護や小学校6学年修了までの育児のため、短時間勤務や夜勤・時間外勤務免除などが受けられる制度。 (短時間勤務の法定:当該子が3歳に達するまで)	1999年4月	短時間勤務者 育児:325名 介護:7名	短時間勤務者 育児:369名 介護:6名	短時間勤務者 育児:392名 介護:8名
在宅勤務制度	育児・介護を行う場合や、在宅勤務を行うことでより効率的に業務を遂行できる場合を対象に、所定時間の25%までの範囲で在宅での勤務を可能とする制度。	2008年8月	118名	149名	265名
ハートフル休暇制度	親族の看護／ボランティア／子どもの学校行事／不妊治療を目的として、取得できる休暇制度。 「ボランティア」は以下の活動を対象とします。 ・社会福祉(児童福祉、高齢者福祉、障がい者福祉など) ・環境保全(森林保護、リサイクル活動など) ・地域との交流、協力(地域行事への参加、子ども会活動への協力、防犯活動など) ・国際交流(ホームステイ受入、通訳など) ・健康、医療ボランティア(健康指導、ドナー活動など) ・災害救助 ・ボランティア活動に有益な資格、技術、知識の習得 ・スポーツ活動支援(競技指導、大会運営など) ※但し、特定の政治・宗教に関連する活動は除く。	2008年8月*1	404名(2,492日) 男性:180名(963日) 女性:224名(1,529日) 内親族の看護 342名(1,692日) 内非正規社員30名 男性:137名(675日) 女性:205名(1,017日)	503名(2,598日) 男性:229名(1,593日) 女性:274名(1,005日) 内親族の看護 377名(1,786日) 内非正規社員30名 男性:165名(780日) 女性:212名(1,006日)	769名(3,051日) 男性:448名(1,476日) 女性:321名(1,575日) 内親族の看護 411名(1,758日) 内非正規社員34名 男性:158名(724日) 女性:253名(1,034日)
社内保育施設「わくわくキッズ園」	子育て中の社員のための、未就学児童向け社内保育施設。看護師が常駐しており、体調不良児の保育も可能。	2002年4月	園児:47名	園児:47名	園児:47名
キャリア開発休職	将来的なキャリア向上を目指し、学校などに通学するため、3年を限度に休職を可能とする制度。	2003年10月	2名	2名	2名
赴任同行休職	転動する配偶者に同行するため、一定期間を休職扱いとし、キャリアの継続を可能にする制度。	2003年10月	24名	22名	15名
再雇用制度	結婚・育児・介護などで退職した復帰意欲のある元社員を対象に、再入社の機会を提供する制度。	2008年8月	登録者1名	登録者4名	登録者2名
エキスパートファミリー制度	保有能力・経験などの基準を満たした希望者を、定年退職後から再雇用し、技能・技術の伝承や、スペシャリストとして活躍してもらう制度。	2006年4月	250名入社	201名入社	180名入社
スーパーフレックスタイム勤務(コアタイム無し)	個人の業務と私生活の調和を図りながら業務の成果をあげていく目的で導入した、出勤しない日の設定も可能なフレックスタイム制度。	2000年10月	事務・技術系職場の8割が利用	事務・技術系職場の8割が利用	事務・技術系職場の8割が利用
早くかえろう運動	間接部門を対象に、業務効率化を進めることにより長時間労働の改善を図る運動を展開(具体的な活動例:定時退社日、消灯時刻の設定など。残業時間は四半期ごとの実績を各部門のマネジメントにフィードバックしPDCAを回す)。	2007年9月	継続実施	継続実施	継続実施
JICA派遣休職	国際協力機構の行うJICAボランティア事業に参加する場合に、有給での休職を認める制度。	2007年4月	—	—	—
マツダ・フレックスベネフィット	選択型の福利厚生制度。あらかじめ定められたポイントの範囲内で社員個人が選んだ福利厚生メニューの補助が受けられる仕組み。生活支援、能力開発、育児、介護、社会貢献、趣味活動など。	2001年10月	全社員	全社員	全社員
社員の環境保全活動、社会貢献活動を支援する福利厚生プログラム	マツダ・フレックスベネフィットの中で、社員のボランティア活動の活動費に対してポイントを申請できる。JICA(国際協力機構)への派遣に伴う休職にも対応。	2001年10月	6件 115,000円	19件 415,800円	14件 201,800円
有給休暇の計画的な取得の推進	労使で、業務の効率化・平準化を協力して推し進め、自分発で有給休暇の計画的な取得が実現できる環境を整備している(半日単位で取得可)。	継続実施	取得率 82% 平均取得日数 15.6日	取得率 86% 平均取得日数 16.5日	取得率 88% 平均取得日数 16.9日

*1 2008年8月以前は別制度で運用。

マツダ共済会※1

マツダ共済会は、会員※2相互扶助の精神に基づき、共済会費（会員、会社双方が負担）および会社からの特別拠出金を原資とし、共済会員およびその家族を対象とした各種支援事業を運営しています。

結婚・出産支援

- 「結婚祝金」「出産祝金」の給付
結婚時に15,000円、出産時に子一人につき5,000円を給付

介護支援

- 「介護休職給付金」の給付
介護休職制度に基づき休職する際、30,000円／月を給付
（3カ月を超えて給付を継続する場合、3カ月を超える期間については100,000円／月を給付）
- 「家族介護見舞金」の給付
配偶者または子が厚生労働省の定める要介護状態（継続1年以上）になったとき、50,000円／年を給付

教育支援

- 「障がい児育成援助金」の給付
障害程度が2級以上の子を対象に、育成援助金として50,000円／年を給付

災害時等支援

- 「災害見舞金」の給付
本人または父母の居住家屋が被災した際、見舞金として最大16万円を給付

その他の事業

- 「傷病見舞金」「長期療養見舞金」「傷病特別見舞金」の給付
私傷病により1カ月以上休業する際、5,000円／回を給付
休職期間が長期（3カ月以上）に及ぶ場合は、30,000円／月を給付（長期の休職により賞与の支給が無い場合は、特別見舞金として最大10万円を給付）
- 「先進医療援助金」給付事業
- 弔慰金、餞別金、遺族・育英年金給付事業など

※1 マツダ単体の取り組み。

※2 役員・従業員ほか理事会において承認したもの。

労働安全衛生

「安全健康基本理念」に基づき、従業員の安全と健康のために、人づくり、職場づくり、仕組みづくりを目的とした積極的な活動を進めています。2016年度からは新たな3カ年計画をスタートさせ、自律型のいきいき職場実現を支える3本柱のもと、グローバルかつ全員参加型の活動に取り組んでいます。自律型のいきいき職場の実現は、職場の活性化やパフォーマンスの向上に寄与し、ひいてはコーポレートビジョンの実現につながると考えています。

安全衛生委員会

経営層(安全担当役員、各本部長・独立部部長)と労働者代表(マツダ労働組合※1執行部)で構成する合同委員会「総合安全衛生委員会」を設置し、安全健康に関する年度ごとの活動方針・重点施策などを労使で審議しています。その決定を踏まえ、各部門の部門長が中心となり、各職場の業務の性質やリスクを考慮した活動を推進しています。国内・海外グループ会社に対しても、活動情報の共有、職場巡視指導、教育支援などを行っています。

海外グループ会社との連携

海外グループ会社に対して、現地の法令や労働慣行などを踏まえ、マツダの安全衛生管理手法を共有し、マツダグループ全体で着実な安全・健康な人づくり、職場づくりを進めています。2016年～2018年の3カ年は、標準化の整備などを目的として各拠点ごとに活動レベルに適した支援を行うほか、マツダグループ全体での災害度数率の管理を開始します。今後も、継続的にグローバルな支援を行っていくとともに、各生産拠点間の交流を強化し、現地が自立して安全・健康な人づくり・職場づくりを行い、マツダグループ間で相互研鑽できる体制づくりを進めます。

安全衛生マネジメントシステム(SMS)

安全衛生マネジメントシステムの運用により、自主的かつ継続的な安全衛生管理を行い、労働災害の潜在的な危険を減らすとともに、安全衛生水準のさらなる向上を目指しています。

マネジメントシステム取り組み内容

「リスクアセスメント」によって災害の未然防止に努めるとともに、マツダの全部門へ内部監査を実施することによりマネジメントシステムの運用状況を調査・評価し、PDCAサイクルを回しています。

リスクアセスメント活動

2005年度から、生産、開発、管理、事務など全ての業務について、危険、リスクを事前に抽出し、対策を実施する「リスクアセスメント」を実施しています。毎年、見直しや新たなリスクの洗い出しを繰り返し、その対策を進めることで、職場の安全度を向上させています。また、2015年度より化学物質のリスクアセスメントを導入し、化学物質使用状況や化学物質の有害性に基づくリスク評価を行う仕組みを構築し、化学物質による疾病を未然に防止する体制を整備しています。

2017年度安全成績(災害度数率)

2017年度の災害度数率は、前年度から増加となりました。異常処置時の災害が減少して重傷となる災害はありませんでしたが、部品の大型化等の変化により、作業のやり難さによる軽微な災害が増加したことが主な要因です。2018年度は、リスクアセスメントの徹底や部門間のクロスチェックで危険個所の洗い出し目付きを高め、変化点のリスクの先取りを強化していきます。加えて、経験年数に応じて労働災害の傾向が異なることを踏まえ、未熟練者向けのマニュアルを用意するなど、行動特性を考慮した指導、作業のやり難さの改善に向けた働きかけを推進していきます。

安全健康基本理念／

「ワンマツダいきいき職場づくり運動」3カ年計画

安全健康基本理念

「安全と健康」これこそ働く私たちの原点です。これこそ最も価値のあるものです。
「人こそ宝!この宝を守るために私たちは不断の努力を続けます。」

「ワンマツダいきいき職場づくり運動」3カ年計画

方針：自分発、部門発の安全健康活動をやり遂げ、自律型のいきいき職場*を実現する。

スローガン：24時間、ワンマツダで安全健康、最優先!

活動の3本柱

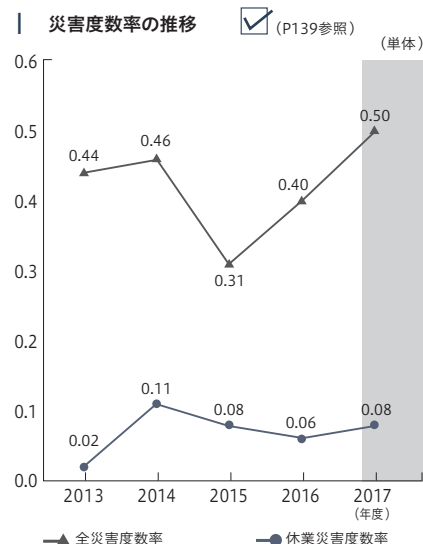
- 1) 感性の高い人づくり
- 2) 安全・安心な快適職場環境の実現
- 3) グローバルに活動

* 自律型のいきいき職場：部門特性を踏まえた重点的な問題解決活動が実践され、管理者のリードと一人ひとりの活動が一体化し、個人と組織が活性化している職場。

k グローバル休業災害度数率*

2017年度	0.16
--------	------

* 休業災害度数率：延べ100万労働時間当たりの休業災害件数。
集計範囲：マツダ(株)、国内関係会社8社、海外生産拠点5社
(安全衛生の取り組みを連携して進めている子会社・持分法適用会社を集計範囲とする)



全災害度数率：
マツダ(株)の延べ100万労働時間当たりの休業・不休業災害件数
休業災害度数率：
マツダ(株)の延べ100万労働時間当たりの休業災害件数

☑ 第三者保証対象項目

※1 マツダの従業員の約9割が所属。

安全衛生に関する教育・研修

m

マツダは安全衛生に対する感性の高い人づくりのため、従来からの「知識習得・スキル育成」に加えて、「心に響く教育」の実施と「実践の場」の提供を進めています。2017年度は安全衛生教育のあるべき姿や、参加者の意欲と実践力を向上させる方法を再考するため、アンケートなどを行い、研修内容の一部見直しを行いました。また、サプライヤー（東友会協同組合※1）を対象とした安全衛生に関する教育・研修を実施するほか、海外生産拠点への研修資料の提供などを行っています。

m 安全衛生に関する教育・研修内容（2017年度）

（単位）

内容	受講者数
労働安全衛生法に定められた法定教育の実施	2,295名 （内グループ会社、サプライヤー554名）
ゼロ災害手法教育 （危険予知トレーニング研修など）	525名
危険有害業務従事者への能力向上教育 （フォークリフト運転など）	176名
安全衛生管理者・監督者教育 （新任のみ）	134名
社内救急処置教育 （AED使用実習含む）	1,406名

TOPICS 女性視点で体格差・体力差に配慮した生産工程づくり

体格差・体力差に配慮した生産工程づくりを目指し、防府工場の第4パワートレイン製造部において、改善活動が行われています。ユニバーサルデザイン*の視点を取り入れたこの活動では、腕・膝にかかる負担や腰の曲がる角度を女性視点で評価しました。問題点がある工程については、補助装置設定など、作業標準を見直すなどの対策を実施し、2017年度は問題点のある工程の約4割が改善されました。

* 年齢、性別などにかかわらず、たくさんの人々が利用しやすいよう製品やサービスをデザインする考え方。

改善事例) ガススプリングを利用し、重量バランスで部品を定位置に保ち、腰曲げ作業を無くした改善前



改善後



関係性が特に大きいSDGs(持続可能な開発目標)
SDGsについては詳細P21参照



※1 マツダと自動車部品・設備に、直接・間接的に取引のある62社で構成され、常に超品質（クオリティファースト）を念頭に意欲的に取り組んでいる組合組織。1952年にマツダと取引関係のある協力会社20社が、会員相互の親睦・福祉向上およびマツダとの協力体制を目的として設立した団体で、マツダは当団体に対し、労働安全面での助言・支援（マツダの安全情報の紹介、マツダ実施の安全教育への参加案内）を行っています。

メンタルヘルス対策※1

マツダは2003年に社員のこころの健康づくりに労使で積極的に取り組むことを「ハートフル宣言」として宣言し、「マツダハートフルプラン」を策定しました。2007年には、マネジメンター各部門ー産業医・保健師ーマツダ労働組合など労使合同でメンタルヘルスプロジェクトを立ち上げ、全社的な支援体制を構築しています。

相談体制

産業医・保健師による相談体制を整備しています。本社勤務の社員に限らず、国内・海外出向者に対しても巡回健康相談、TV会議システムを活用した健康相談を実施しています。

教育・研修

新任管理者を対象とした「傾聴・コーチング・アサーション研修」「事例から学ぶアドバンス研修」、入社3年目の社員を対象とした「セルフケア研修」を定期的実施しています。併せて、職場からのニーズによる部門単位研修を行っています。また、管理者向けに「メンタルヘルス対応のポイント」について、定期的に情報を発信しています。

復職支援制度

休職者に対しては、短時間勤務制度や試し出社制度、復職後のフォロー相談など復職支援を拡充し、再休業の防止に取り組んでいます。

げんき診断（職業性ストレス診断および組織の総合健康度診断）

ストレスチェック制度の法制化（2015年12月施行）に先立ち、2008年から個人と組織のリスクを見える化するため「職業性ストレス診断」を導入しています。個人診断により従業員一人ひとりが自身の状態を把握し、健康管理に役立てています。組織診断の結果を各部門にフィードバックし、全職場の職場環境改善活動につなげるための「職場ドック」※2活動を推進し、メンタルヘルス不調の未然防止に取り組んでいます。2015年度からはマネジメントや従業員の意識調査に基づいて、組織の生産性や人的生産性を図ることを目的とした「組織の総合健康度診断」を導入しています。

n メンタルヘルス研修実績

(単体)

	2015年度	2016年度	2017年度
新任管理者研修	171名	190名	152名
管理者研修 (アドバンス)	54名	92名	196名
入社3年目研修 (セルフケアセミナー)	299名	107名	247名
部門単位研修 (希望部門)	213名	357名	653名

○ げんき診断（職業性ストレス診断および組織の総合健康度診断）

(単体)

	2015年度	2016年度	2017年度
総合健康リスク*1	93	94	90
組織の総合健康度*2	52.9	52.3	52.8

*1 仕事量/裁量度/支援状況から健康影響(リスク)を示す指標。全国平均(厚生労働省発表)100を基準に表示。(値が小さい=リスクが小さい)

*2 ストレス反応とワーク・エンゲージメントから組織の現在の健康度を示す指標。偏差値表示。

生活習慣病対策※1

メタボリックシンドローム予防などをはじめとした生活習慣病の改善と予防のため、禁煙やウォーキングの推進・セミナーなど、さまざまな活動を実施しています。

禁煙推進

全社喫煙率25%以下を長期目標に掲げ、個人サポートの充実や環境整備を図っています。毎月1回「全社1日禁煙デー」を設定しています。また、受動喫煙防止の観点から、喫煙所の屋外化を進めています。

ウォーキング推進

健康増進を目的として、各種ウォーキング活動を推進しています。

- 徒歩通勤を推進する「エコ・ウォーキング通勤制度(手当を支給)」
- 間接社員対象の1日1万歩を目指す「チャレンジ1万歩」
- イン트라ネットを活用した歩数記録ツールを提供する「マツダいきいきウォーク」

からだマネージメントセミナー(2015年より)

31歳(30歳時総合健診受健翌年)を対象に「生活習慣改善に向けた実践力の向上」「メタボリックシンドローム予防」を目的としたセミナーを開催しています。社外の施設を利用し、講話(食生活)、運動・リラクゼーションを実体験しています(マツダ健康保険組合と共催)。

食育指導を実施

低カロリーをコンセプトとした「ヘルシー食」を、2009年度から社内給食のメニューに加えました。特定保健指導時の食事指導にも取り入れています。

p 生活習慣病に関するデータ

(単体)

		2015年度	2016年度	2017年度
禁煙推進活動	禁煙率	30.6%	29.9%	29.2%
	ニコチンパッチ処方・指導	25名	18名	9名
	チャレンジ1万歩参加者/チャレンジ1万歩達成率	9,067名/45.8%	9,659名/42.6%	9,330名/39.7%
	「マツダいきいきウォーク」参加者	5,709名	5,709名	5,654名
ウォーキング活動	・にこにこコース(年間2,000km)達成者	133名	144名	136名
	・てくてくコース(年間2,500km)達成者	574名	606名	584名
	・すたすたコース(年間3,000km)達成者	138名	119名	116名

※1 マツダ単体の取り組み。

※2 改善点の洗い出しや改善提案などを職場全員で行い、幅広い視点で職場環境を確認し、簡明な手順で改善していく全員参加の活動。2016年度から実施。

健康の保持・増進

q

従業員の健康の保持・増進に向け健康診断の実施をはじめ、メンタルヘルス対策および生活習慣病対策を推進しています。健康診断に基づいた指導、教育や高齢化対策、国内グループ会社の活動推進支援、海外出向者の健康支援など「健康リスクの低減」を重点目標に掲げて全社的な健康づくり活動を推進しています。なお、経済産業省と日本健康会議が共同で進める「健康経営優良法人認定制度」において、マツダは2017年の創設から2年連続で「健康経営優良法人～ホワイト500～」に認定されました。

健康診断※1

r

法定健康診断※2とともに25歳・30歳・35歳到達時と40歳以上の社員には、健診項目を充実させた「総合健康診断」※3を、50歳・54歳・58歳到達時の社員には胃カメラ、腹部エコーが含まれる「総合ドック健診」を実施しています。これら健康診断の結果に基づき、産業医による就業判定を実施。産業医・保健師による個別の保健指導や健康教育など、社員の健康づくりを支援しています。

健康リスク対応※1

勤務地のグローバル化や定年退職後の継続雇用者数の増加など、ビジネス環境の変化を踏まえつつ、予防・リスク管理の視点で社員の健康リスクを適切に評価し対応できる仕組みづくり※4を進めています。

健康上のリスクの高い従業員への対応

心疾患や脳血管疾患を引き起こす危険の高い「ハイリスク者」に対して適切な対応ができる体制を整えています。リスクを的確に把握するために対象者抽出の基準を明確化し、産業医面接を必須とするなどフォロー体制を構築しています。

労使関係

マツダとマツダ労働組合※5は労働協約を締結し、全てのステークホルダーに貢献できる会社づくりに向け「共に考え、一体になって取り組む」関係を築いています。両者は人事・生産・販売などのテーマについて月1～2回の労使協議を行っています。著しい影響を及ぼす可能性がある業務変更を実施する場合はマツダ労働組合と協議し、従業員への通知に際しては実施まで十分な期間を設けています。また、マツダグループ全体で労使の良好な関係を維持・発展できるよう、労使が協議できる体制を整えています。

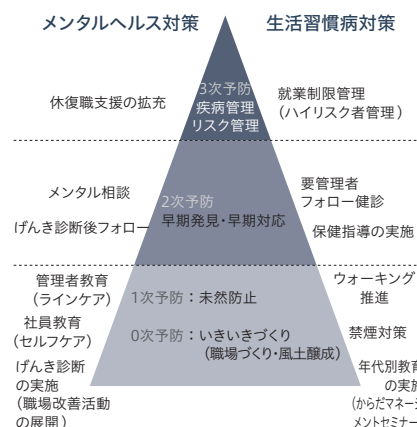
■ 国内グループ会社

全国マツダ労働組合連合会と定期的な情報交換や活発な協議を行っています。

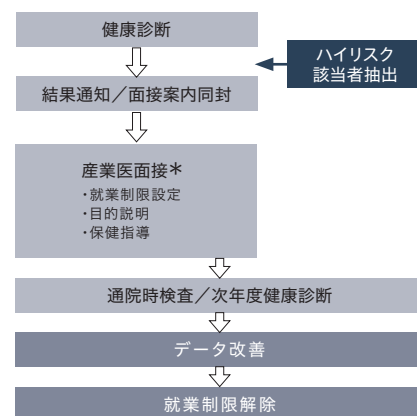
■ 海外グループ会社

各国・各地域の労働慣行を踏まえ適切に労使が協議できる体制を整えています。
(マツダグループにおける2017年度集団労働争議件数:0件)

q 健康リスクへの対策



r 保健指導に関するデータ



* 面接結果は本人確認のもと管理者にも連絡。

	2015年度	2016年度	2016年度
健康診断の結果に基づいた個別指導（特定保健指導を含む）	1,467件	1,393件	1,258件

※1 マツダ単体の取り組み。

※2 検査項目：身長・腹囲・胸部エックス線・血液検・尿・心電図など

※3 30歳・35歳・40歳以上の総合健診時に、希望者には乳がん・子宮がん検診を実施。
オプションとして脳ドック、肺ドックなどを有償で実施。

※4 例：海外出向者への感染症（マラリア・破傷風など）対策の予防接種など

※5 マツダの従業員の約9割が所属。

人権

基本的な考え方

マツダは、人権の尊重は企業活動の基本であると考えています。会社生活において、一人ひとりの尊厳と人格を尊重することは大変重要であり、明るく働きやすい職場でこそ従業員の能力が発揮され、大きな組織力を生み出します。

こうした考えのもと、2000年11月の「マツダ人権宣言」により、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、性自認などによる差別や嫌がらせなど、いかなる人権侵害も容認しないという強い信念に基づき、人権侵害を撤廃する決意であることを発表しています。

人権の取り組みには終わりはないという考えのもと、究極的な目標として問題発生がゼロになることを目指し、活動を続けています。

また、人権デューデリジェンス^{※1}の視点で、活動の状況を把握し不備を発見、報告、是正、フォローしていく体制と仕組みが必要であると考え、人権を尊重する活動の対象を国内・海外のグループ会社およびサプライヤーにも拡大し、取り組みを進めています。

規則／ガイドライン

マツダは、「マツダ企業倫理行動規範」の行動原則の中で国際社会の常識・健全な慣行に従うことをうたっています。人権面においても国際連合「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「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」などの基本原則を踏まえ、人権に関する会社の方針および従業員の行動基準を明確化し、人権の基本理念を浸透させるための取り組みを進めてきました。具体的には、「セクハラ追放ガイドライン」(1999年)や、「人権侵害撤廃規則」(2000年)を制定して従業員の人権侵害行為を禁止し、良好な就業環境を確保するための事項を定めています。これらの規則・ガイドラインについては、基本的に内外の諸情勢を勘案した上で必要の都度見直しを行っています。最近の見直しは2017年1月の改正男女雇用機会均等法および改正育児・介護休業法に則して、2017年に「人権侵害撤廃規則」「人権侵害撤廃ガイドライン^{※2}」を改正、制定しました。この中で、会社としてLGBTなどの性的マイノリティに関する人権尊重や、妊娠・出産・育児・介護休業などに関する不適切な言動がハラスメントに該当し、就業規則違反行為となることを明文化しました。社内イントラ公開し、その周知徹底に取り組んでいます。

推進体制

役員・本部長クラスがメンバーとなる「人権委員会」が、活動内容を審議しています。これを受けて、人事室が全社的な人権啓発活動の推進と問題解決に取り組んでいます。マツダでは、各部門長が人権擁護推進員として各部門の活動をリードし、各事業所および国内・海外グループ会社では、人権担当者が活動をリードしています。

グループ会社については、定期的に情報交換を行い、グループ会社内の深刻な人権問題に関しては、マツダの人事担当役員などマネジメントに報告することで、グループ全体で解決できる体制を構築しています。

年1回実施するグローバル社員意識調査を通じて、人権取り組みの進捗状況や課題の有無を確認し、結果を各マネジメントにフィードバックし、必要に応じて改善を進めています。

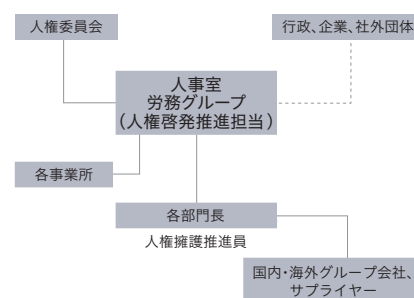
サプライヤーについては、「マツダサプライヤーCSRガイドライン」(P120参照)に基づいて、人権面でも社会的責任を果たせるサプライチェーンの構築に努めています。

a

a マツダ人権宣言(2000年11月)

マツダは「人権を尊重し、公正な処遇を行う日本のリーダーカンパニーとなること」をめざします

b 推進体制図



b c

c グローバル社員意識調査 肯定回答率

(連結)

	2014年度	2015年度	2016年度
マツダの人権に関する基本理念や方針を理解している	66%	68%	72%
マツダの人権を侵害する行為に対して適切に対応していると感じている	63%	64%	66%

* 2017年度は項目の改定のため調査を見送り

※1 デューデリジェンス:あるプロジェクト又は組織の活動のライフサイクル全体における、組織の決定及び活動によって起こる、実際の及び潜在的な、社会的、環境的及び経済的なマイナスの影響を回避し軽減する目的で、マイナスの影響を特定する包括的で積極的なプロセス(ISO26000日本規格協会訳より引用)。

※2 1999年制定の「セクハラ追放ガイドライン」にセクハラ以外の内容を盛り込み、改称。

国内・海外のグループ会社での活動

マツダは、「ONE MAZDA」の考え方のもと、グループ会社の人権擁護活動の推進に努めています。

現在、国内・海外グループ会社では「マツダ人権宣言」に示された基本理念のもと、マツダの「人権侵害撤廃規則」や「人権侵害撤廃ガイドライン」などを参考に、各国の実情を踏まえた規則・ガイドラインを整備し、グループ全体で人権擁護の取り組みを進めています。さらに、マツダと各グループ会社の人権担当者は定期的な情報交換を行い、各社の状況に応じてマツダから研修・啓発ツールの提供や講師の派遣などを行っています。

2016年度は、グループ会社の人権研修体制確立のための支援や人権ミーティング資料の提供などを行いました。

グループ会社で問題が発生した場合には、職制を通じて報告されますが、それが困難な場合などには従業員から直接、「人権相談デスク」「女性相談デスク」や「マツダ・グローバル・ホットライン」(P117参照)などを通じた報告も受け付けています。

専任相談員による相談窓口

マツダは、専任相談員による相談窓口「人権相談デスク」「女性相談デスク」を設置し、従業員からの人権上の相談に応じ、相談者へのアドバイスや人権侵害からの早期救済など、問題への対応、解決にあたっています。

「秘密厳守」「報復の禁止」「相談者に不利益を与えないこと」を規則に定め、面談、電話、eメールなどを通じて相談を受け付けています。相談事項への対応には速やかに着手し、相談者の就業環境を早期に回復するよう努めるとともに、職場全体の人権尊重の体制が確保されるよう、職場上司に職場風土改善への助言、相談者や関係者にはカウンセリング、助言等を行っています。

これらの相談窓口は人事部が運営し、受理された案件は定められた手順に従い、全件解決が確認されるまでフォローしています。再発防止に向けては相談者の意向に十分配慮した上で事実関係を調査し、関係部門と連携した取り組みを進めています。

人権侵害撤廃の取り組み

マツダは人権侵害を撤廃していくことを目的にさまざまな取り組みを行っています。問題となる事案が生じた際は、懲戒事例としてイントラネットへの開示や教育・啓発活動を行うなど再発防止策を講じています。対応実績については所定の手順に従って管理・記録され、人権委員会に報告され、より実効性のある全社方針の策定や、再発防止に役立てられています。2017年度末に実施された人権委員会においては、同年度に生じた事案を踏まえ、「お互いに尊重しながら本音ベースでのコミュニケーションをするために『対話の質の向上』」や「性的マイノリティ等の多様性への理解のさらなる促進」を2018年度の活動テーマをすることが審議されました。

研修／啓発活動

マツダでは、人権意識高揚を図るために人権研修や啓発活動を通して全ての役員・従業員が人権について考える時間を持っています。

従業員の人権意識の現状把握のために、グローバル社員意識調査（P90参照）において人権に関連する質問を設定し、その結果を勘案して、取り組みの見直しや改善策の検討を行っています。2008年3月に、企業として全国で初めて法務省と全国人権擁護委員連合会が主催する「人権擁護功労賞」を受賞しました。

人権研修※1

■ 集合研修

入社・昇級・昇進時には社員に対して人権研修の受講を義務付けるとともに、役員、幹部社員を対象とした人権講演会などを実施しています。また、部門からの要請に応じてカスタマイズした部門別研修も行っています。

2016年度より、性的マイノリティ（LGBT）への理解を促進するための研修・講演を実施しています（2017年7月現在、役員、本部長、部長、および生産領域の管理監督者が受講済）。

■ 社内イントラネットを活用した人権ミニ講座などの情報発信

全ての従業員がパワハラ・セクハラに関する認識を共有できるよう、e-ラーニング、社内イントラネットを活用した人権ミニ講座などの啓発活動をしています。

人権週間社長メッセージ※1

毎年12月10日の世界人権デーにちなんで「人権週間」に、社長から全従業員に向けて人権尊重の重要性を喚起するトップメッセージを発信しています。

人権ミーティング※1

定期的（現業系 年4回、間接系 年2回）に、身近なテーマを題材としたミーティングを職場単位で実施し、従業員が日常的に人権感覚を養えるよう努めています。

その他の人権啓発活動※1

人権カード（入社時配布）、人権標語の募集など。

d

d 人権ミニ講座テーマ（抜粋）

・性の多様性（LGBT）
・パワーハラスメント
・セクシャルハラスメント
・さまざまな問題（女性、障がい者、国籍・民族、高齢者、
（HIV）感染者など）

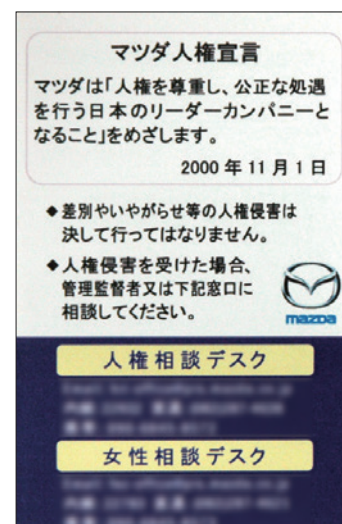
e

社外との連携および地域社会への貢献

マツダは、行政や企業、社外団体などと連携し、地域社会における人権擁護の取り組みにも積極的に協力を行っています。

また、社会貢献の取り組みとして、地域の人権イベントへの参加、人権団体との意見交流、貧困問題への対応、HIV／AIDSケア施設の支援、少数民族の教育支援など、人権に関する取り組みをグローバルで行っています※2。

e 人権カード



※1 マツダ単体の取り組み。

※2 <http://www.mazda.com/ja/csr/social/>

社会貢献

良き企業市民としての責任を果たすため、それぞれの国・地域のニーズに即した社会貢献取り組みを継続的にを行っています。

社会貢献活動（国内・海外）は公式ウェブサイトの「社会貢献への取り組み」で報告しています。

(<http://www.mazda.com/ja/csr/social/>)

CONTENTS

104 社会貢献

2018年度CSR目標

（自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達）

項目	2017年度目標	2017年度実績	達成度の自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
企業市民としての責任	①マツダの取り組み基本方針および各リージョンの地域貢献方針に基づいたプログラムの実施 ②プログラムの影響評価指標（マツダ社会貢献活動表彰制度）に基づくPDCAサイクル継続（社会的課題解決への努力）	①500件超のプログラムを継続／新規に実施 ②PDCAサイクル継続	○	①マツダの取り組み基本方針及び各リージョンの地域貢献方針に基づいたプログラムの実施 ②プログラムの影響評価指標（マツダ社会貢献活動表彰制度）に基づくPDCAサイクル継続（社会的課題解決への努力）	6.8 コミュニティへの参画及びコミュニティの発展
コミュニティ参画・発展に関する成果の開示	社会貢献活動の積極的開示の継続	サステナビリティレポートで約100項目、社会貢献活動レポートで26項目、その他SNS等で開示	○	社会貢献活動の積極的開示の継続	6.8 コミュニティへの参画及びコミュニティの発展

社会貢献

取り組み基本方針

基本理念

グローバルにビジネスを展開しているマツダは、企業活動を通じて、持続可能な社会の実現に寄与するために、それぞれの地域のニーズに即した取り組みを継続的にを行い、良き企業市民としての責任を果たしていきます。

活動方針

- 国内・海外のマツダグループの本業を通して社会的課題に積極的・継続的に取り組む。
- 地域と協働し、それぞれの地域ニーズに即した活動を行い持続可能な社会の発展に貢献する。
- 従業員の自発的ボランティア活動を重視・支援する。多様な価値観を取り入れることで、柔軟性のあるイキイキとした企業風土の醸成を目指す。
- 活動内容を積極的に開示し、社会との対話に努める。

3つの柱

「環境・安全」「人材育成」「地域貢献」の3つを社会貢献活動の柱とし、地域に根ざした活動を推進していきます(P106-107参照)。

推進体制

2010年5月に「社会貢献委員会」を設置し、定期的に(年2回)開催する委員会では、CSR経営戦略委員会(P19参照)で決定した社会貢献に関する方針やCSR目標(P21-24参照)などに基き、マツダグループ全体の課題を討議し情報を共有化しています。関連部門で構成するワーキンググループでは、具体的な活動内容を検討します。2010年からの委員会活動を通じて、グローバルおよびグループ視点での情報収集・活用を継続的に強化しています。個々の活動の実施にあたっては、各拠点・各部門がそれぞれ予算化し対応しています※1。

2017年度の主な実績

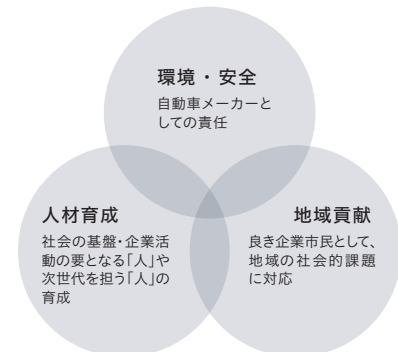
- CSR目標およびマツダグリーンプラン2020(社会貢献領域)(P57-60参照)にて目標を設定し取り組みました。
- 国内・海外で、500件※2以上の活動を実施しました※3(社会貢献活動費:2017年度実績約20億円)。
- 社会貢献プログラム影響評価指標に基づいたマツダ社会貢献活動優秀賞を設立し、PDCAサイクルを継続しています(P105参照)。

社会貢献プログラム影響評価指標

社会の課題を解決するとともに、企業価値の向上に貢献するプログラムを評価・促進するため、2014年度より社会貢献プログラム影響評価指標を設定し、PDCAプロセスを構築しました。指標は「社会への影響」「会社への影響」「マツダらしさ」の3つの視点で設定し、評価しています(具体的には、「受益者の数」「従業員の参加数」「社会貢献3つの柱との整合」などの8項目で構成)。

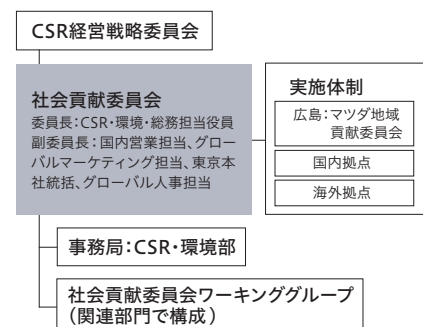
a

a 社会貢献 取り組み基本方針3つの柱



b

b 推進体制図



※1 日本、米国、オーストラリア、ニュージーランドでは、別途マツダ財団を通じての活動を実施。
 ※2 社会貢献活動該当範囲:金銭寄付、現物寄付、施設開放、社員の参加・派遣、自主プログラム、災害被災地支援。
 ※3 公式ウェブサイト「社会貢献への取り組み」
<http://www.mazda.com/ja/csr/social/>

マツダ社会貢献活動優秀賞

優れた社会貢献活動に対する表彰制度「マツダ社会貢献活動優秀賞」を2015年1月に創設しました。この制度は、マツダグループで取り組んでいる活動をより多くの方に知っていただくとともに、社内外に喜ばれる活動がさらに増えていくことを目的としています。表彰対象は、社会貢献プログラム影響評価指標をふまえ、社会貢献委員会ワーキンググループメンバー、マツダ労働組合、およびマツダ労働組合連合会が連携して評価し、社会貢献委員会で選定します。受賞した活動に対しては、毎年1月、会社創立記念日にあわせて社長名の表彰状が贈られます。

■ 第4回マツダ社会貢献活動優秀賞

2017年度の表彰対象は、マツダサステナビリティレポート2017【社会貢献版】^{※1}掲載の社会貢献活動（活動時期：2016年4月～2017年3月）の中から選ばれました。

C

C 第4回マツダ社会貢献活動優秀賞

	活動名
大賞	「マツダ駅伝大会」 （マツダ（本社工場、防府工場） （マツダデメヒコピークルオペレーション） （P107 参照））
特別賞	「美祢自動車試験場の施設提供」 （マツダ（美祢自動車試験場））
特別賞	「パソコンの寄贈」 （マツダ E&T）
特別賞	「交通安全の推進（交通安全啓発活動）」 （北海道マツダ販売、函館マツダ）
特別賞	「文化・芸術の支援」 （マツダオーストラリア）
奨励賞	「支援型自動販売機の設置」 （マツダパーツ）

従業員のボランティア活動支援

従業員がボランティア活動に積極的に取り組めるよう、支援を行っています。

- 活動する機会の提供（スペシャリストバンク、ボランティアセンターなど）
- 活動する費用の一部補助（マツダ・フレックスベネフィット（P94参照）など）
- 活動に伴う休暇の支援（ハートフル休暇制度に含まれるボランティア休暇など）
- ボランティア研修受講機会の提供

自然災害被災地支援

マツダグループでは被災地の復興を願ってさまざまな支援を行っています。地震や異常気象などが生じた際、マツダ本社と現地拠点が連携をとり、適切な支援を行っています。

最近の支援事例：東日本大震災／平成30年7月豪雨（日本）、米国ハリケーン（米国）、メキシコ地震（メキシコ）、タイ南部洪水（タイ）など。

財団を通じた社会貢献

マツダおよびグループ会社は4カ国で財団を設立し、それぞれの地域に適した支援活動を促進しています。

国	財団名	支援内容／目的	設立年	2017年度 助成（寄付）金額
日本	マツダ財団 http://mzaidan.mazda.co.jp	科学技術の振興と青少年の健全育成	1984年	5,230万円
米国	マツダ財団 USA http://www.mazdafoundation.org/	教育・環境保護・社会福祉・異文化交流の助成	1990年	48.1万米ドル
オーストラリア	マツダ財団 オーストラリア http://mazdafoundation.org.au/	教育・環境保護・科学技術振興の助成、社会福祉関連取り組みへの貢献	1990年	115.2万豪ドル
ニュージーランド	マツダ財団 ニュージーランド http://mazdafoundation.org.nz/	教育・環境保護・文化活動の助成	2005年	24.6万NZドル

※1 http://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/csr/download/2017/2017_s_all.pdf

3つの柱に基づいた取り組み

「環境・安全」「人材育成」「地域貢献」の3つを社会貢献活動の柱とし、マツダが事業活動を行っているそれぞれの地域に根ざした活動を推進しています。

環境・安全

マツダのビジネスは地球温暖化やエネルギー・資源不足、交通事故などの社会的課題に関係／影響があります。これらの課題に対応するため、本業のみならず社会貢献活動においても「環境」「安全」の視点を大切にしています。

- 各種イベントでの環境啓発、環境教育のための講師派遣、生物多様性保全を含む各種環境保全ボランティア活動など
- イベントにおける交通安全に関する講演、安全運転講習の実施など

【環境】

日本／

子どもたちへの環境啓発

環境イベントや出前授業などの小中学生を対象とした環境啓発を行っています。「エコプロ2017」では、CO₂削減をテーマに参加者が大人になった頃のクルマ社会を見据えて地球温暖化防止に貢献するマツダの挑戦やクルマを使う人が簡単にできる取り組みについて、クイズを交えて紹介しました。



日本／

マツダの森森林保全活動

2010年に広島県と「森林保全・管理協定」を締結し、広島県緑化センター内の「マツダの森」を中心に地域の森林保全活動に協力しています。森林保全ボランティア団体の指導・協力のもと、マツダグループ従業員やOBとその家族・友人がボランティアで計画的伐採に協力。ミニレクチャーで環境保全意識の高揚も図っています。



【安全】

日本／

交通安全の推進

国内の販売会社では、カーブミラーの清掃や各地での交通安全啓発活動（立哨、近隣パトロール、交通安全パレード・イベント参加、ロードコーン寄付など）を実施し、交通安全を推進しています。また、交通遺児支援のための寄付や敷地の一部を歩道や陸橋通行用の場所として提供している店舗もあります。



米国／

安全運転の啓発

若年層対象の安全運転促進を目的としたプロジェクト「イエロー・ライト」の活動を2012年から支援しています。運転中の携帯電話操作をしないよう呼びかける公共広告映像作品コンテストの受賞者に、マツダ・モータースポーツが奨学金を提供しています。加えて、プロドライバーが注意力散漫な運転の危険性について学生に講演を行っています。



TOPICS 第11回キッズデザイン賞*1(子どもたちの創造性と未来を拓くデザイン部門)を受賞

クルマの進化やCO₂削減の取り組み、交通安全について、クイズや実験などを通して紹介する小学生対象の教育プログラム「比べよう！クルマの今・昔～走る喜びと優れた環境・安全性能～」が、第11回キッズデザイン賞*1(子どもたちの創造性と未来を拓くデザイン部門)を受賞しました。このプログラムは、2008年から行われているものづくりの楽しさやクルマへの興味を育むことを目的とした夏休みの学習支援イベントで、2016年7月～8月にかけて、総勢約430名の児童と保護者に参加いただきました。マツダの社会貢献活動では初の受賞となります。(P134参照)

*1 キッズデザイン賞とは、「子どもが安全に暮らす」「子どもが感性や創造性豊かに育つ」「子どもを産み育てやすい社会をつくる」という3つのデザインミッションを実現するための優れた製品・空間・サービスを選び、広く社会へ伝えることを目的とした顕彰制度。



人材育成

人は社会や企業活動の要であり、次世代を担うとの考えの下、社会貢献活動においても「人材育成」の視点を大切にしています。

- モノづくりなどの専門知識や技能を生かした講義・講演
- インターンシップの受け入れ、敷地内の施設を活用した自動車に関する学習支援など

【人材育成】

日本／

子どもたちの学習支援

マツダ本社（広島）内にあるマツダミュージアムは、1994年の開館以来世界中から約162万名の来館者をお迎えしています。マツダの歴史や技術などの展示のほか、組立ラインの見学エリアを設けており、多くの小中学生の社会科見学や修学旅行などに活用いただいています。

マツダミュージアムのご案内
<http://www.mazda.com/ja/about/museum/>



タイ／

インターンシップ・プログラムの支援

1998年以来、各大学から募集した学生を対象とした「インターンシップ・プログラム」を継続的に実施しています。働く機会を通して、学生たちの役に立つ知識を提供することを目的に、多くの大学と連携し、教育省が規定する学業プログラムに則した職業訓練を提供。タイ国内の発展に寄与できる有能な卒業生の輩出に貢献しています。



地域貢献

ビジネスを展開している国・地域において、各地域社会が抱える固有の課題に対応するため「地域貢献」の活動を推進しています。

- 慈善団体への寄付や車両の寄贈、慈善活動への参加
- スポーツ・文化の振興など

【地域貢献】

日本／

福祉車両の寄贈

命名権を取得した広島市民球場（MAZDA Zoom-Zoom スタジアム広島）を活用した地域の活性化に貢献しています。来場者数100万名の節目ごとに、マツダ製の福祉車両1台を社会福祉団体に贈呈しており、2017年9月に累計来場者数1,600万人に達し16台目となる福祉車両を贈呈しました。



オーストラリア／

芸術・文化の支援

芸術が地域の人々にとって身近なものになるよう、「オーストラリア美術展AEA」のプリンシパル・パートナーとして17年、また「オペラ・オーストラリア」のヒーロー・パートナーとして13年にわたる支援を行っており、シドニーとメルボルンで開催される無料野外オペラ公演のスポンサーを行っています。



EMPLOYEE'S VOICE

地域との交流を促進するため、本社工場、防府工場、メキシコ工場※1では、敷地を開放してマツダ親伝大会を開催しています。1966年に社内行事として本社で始まった活動は、1981年から地域の方の参加を募る活動となり、その後、防府工場、メキシコ工場へと広がりました。この取り組みは、第4回マツダ社会貢献活動優秀賞の大賞に選ばれました。（P105参照）

※1 正式名称は、マツダデメヒコビークルオペレーション

参加者の方々と絆を育めるよう取り組んでいます

私たちは各拠点でマツダ親伝大会を担当しています。参加者の方々に喜んでいただき、マツダに親しみを感じていただけるよう、拠点ごとに様々な工夫をしています。今後も、大会を通じて参加者の方々と絆を育めるよう取り組んでいます。

（左）本社工場親伝担当：コーポレート業務本部総務部 泉 富久実

「参加者の方々からの信用・信頼にこたえるため、タイムリーに正確な情報が提供できるよう心がけました。」

（中）防府工場親伝担当：総務部（防府） 竹谷 隆志

「参加者の方々がより快適に過ごせるようコースの安全対策や主要施設の配置を工夫しました。」

（右）メキシコ工場親伝担当：広報・渉外課 サンドラ・ガルシア・バルド

「参加者同士の交流だけでなく、日本とメキシコの文化交流も意識して企画しました。」

マネジメント

マツダグループおよびサプライチェーン全体において社会的責任を果たすためマネジメント体制を構築しています。

CONTENTS

109 マネジメント (コーポレートガバナンス／内部統制／リスクマネジメント／コンプライアンス)

120 サプライチェーンにおける社会的責任の推進

123 株主・投資家への取り組み

2018年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2017年度目標	2017年度実績	達成度の自己評価	2018年度目標	ISO26000 中核主題
コーポレート ガバナンス	コーポレートガバナンス・コード ^{*1} の趣旨・精神を踏まえた、コーポレートガバナンス施策の継続的な充実強化	・社外役員が議長を務める諮問委員会を開催し、当年度の役員報酬制度及び役員人事について討議 ・取締役会評価を実施し、前年度の結果を踏まえた改善が有効に機能していることを確認。併せてコーポレート・ガバナンス報告書にて結果の概要を開示 ・取締役会評価での指摘事項に基づき、取締役会における中長期の経営戦略など重要案件の審議にあたり、社外役員に対する事前説明の充実化を実施 ・株主総会招集通知について、ビジュアル化や説明の充実など情報開示を工夫	○	コーポレートガバナンス・コード ^{*1} の趣旨・精神を踏まえた、コーポレートガバナンス施策の継続的な充実強化	6.2 組織統治
リスク マネジメント	社内外のさまざまなリスクの把握とリスク低減活動の継続 ①マツダおよびグループ会社のリスク管理の仕組みの整備レベルの向上およびリスク・コンプライアンス委員会での確認・評価 ②地震・津波への対応アクションプランに基づいた活動の継続 ③サプライチェーン管理システムのデータ最新化と拡充	①2016年度のリスク・コンプライアンス委員会で定めた中期活動計画(2017年度～2019年度)に基づき、マツダおよびグループ会社におけるリスクの一層の見える化とリスク管理活動の強化への取り組みを推進 ・各部門において抽出したリスクについて、その対応状況の確認結果等を踏まえ、当社グループとして共通の重点課題を設定し、取り組みを実施 ・リスクマネジメント規程を改訂し、当社および関係会社が連携し、継続的な活動を推進するために必要事項を明記し、周知徹底 ②地震・津波への対応アクションプランに基づいた活動を実施した ・備蓄品管理手順の作成と防災自衛団への展開 ・安否確認システムのトライアル導入の実施 ③サプライチェーンリスク管理のシステム(SCRKeeper)の運用を継続している 取引先情報の最新化し、災害時の影響把握に役立てている	○	社内外のさまざまなリスクの把握とリスク低減活動の継続 ①マツダおよびグループ会社のリスク管理の仕組みの整備レベルの向上およびリスク・コンプライアンス委員会での確認・評価 ②地震・津波への対応アクションプランに基づいた活動の継続 ③サプライチェーンリスク管理のシステムのデータ最新化と更なる拡充展開	6.2 組織統治
情報管理	①啓発活動の継続による情報管理の徹底 ②情報セキュリティ対策の推進・強化 ^{*2}	① e-ラーニング「個人情報取扱の基本ルール」を実施。 ②- 個人情報保護法改正に伴い、規程・要領を改訂 ^{*2} - 改訂のポイントと対応について情報展開し、全社および国内グループ会社における業務整備等を指導・支援 ^{*2}	○	①啓発活動の継続による情報管理の徹底 ②情報セキュリティ対策の推進・強化 ^{*2}	6.6 公正な 事業慣行
(知的) 財産保護	知的財産保護・活用のための活動推進 ①自社知的財産保護： ・管理体制の継続強化とグローバルな権利化の促進 ②他者知的財産保護： ・自社／他社の知的財産保護を目的とした啓発活動継続強化 ・コミュニケーションにおける適正な著作物利用の促進	①自社知的財産保護 ・国内特許出願：約980件の出願を完了 ・外国特許出願：米国、ドイツ、中国他への権利化を目的に、約810件出願 ②他者知的財産保護 ・特許教育：計画通り実施し、特許基礎セミナー約140名、特許情報活用セミナー約30名、知財リスクセミナー約30名が受講 ・適正な著作物利用の促進：マツダ共有画像集への新規掲載画像：561件	○	知的財産保護・活用のための活動推進 ①自社知的財産保護：グローバルな権利化の促進 ・特許出願件数 国内は前年同水準規模を継続 ・日本出願の30%以上を外国にも出願。主な権利化国は主要販売市場である米独中 ②他者知的財産保護： ・自社／他社の知的財産保護を目的とした啓発活動継続強化 ・コミュニケーションにおける適正な著作物利用の促進	6.6 公正な 事業慣行
コンプライアンス	①啓発活動継続などによるコンプライアンスの確保および順法意識の底上げ ^{*2} ②グループ会社へのタイムリーな情報提供などの支援継続・強化	①-既存の啓発活動を確実に実施 ^{*2} ・人事部主催役割研修でのコンプライアンス講座 約1,000名が受講 ・e-ラーニング「安全保障輸出管理(基礎編・事例編)」を関係会社向けにリリース ・役員、本部長を対象としたコンプライアンス・セミナーを開催 -他社における問題事例を踏まえ、当社及びグループ会社において業務手順の再確認などの点検を実施 ②-グループ会社への支援 ・海外関係会社管理の情報共有、整合性確保等を目的とした関連部門による情報共有会議の定例開催を継続 ・国内関係会社管理についても同様の会議開催を開始	○	①啓発活動継続などによるコンプライアンスの確保および順法意識の底上げ ^{*2} ②グループ会社へのタイムリーな情報提供などの支援継続・強化	6.6 公正な 事業慣行
公正な取引	①マツダサプライヤーCSRガイドラインの順守要請およびCSR取り組み状況調査の継続・強化 ②海外生産拠点において、サプライチェーンマネジメント体制の構築を順次推進	①「マツダサプライヤーCSRガイドライン」のコンプライアンス項目に、法令順守を超えた「適正取引の推進」項目を追加する改訂を検討中 ②タイの生産拠点(MPMT)へ①の改訂版ガイドラインを展開することについて、MPMT購買担当と合意	○	①「マツダサプライヤーCSRガイドライン」の改訂版をベースに、サプライヤーの取組状況確認を目的としたアンケート実施およびその結果のフォローアップ(勉強会／優良会社の紹介など)を検討 ②タイの生産拠点(MPMT)への「マツダサプライヤーCSRガイドライン」展開、およびMPMTのサプライヤーへの周知を完了予定	6.6 公正な 事業慣行

*1 東京証券取引所が2015年6月に公表した上場会社におけるコーポレートガバナンスの指針。

*2 マツダ単体の取り組み(2017年度実績、2018年度目標)。

マネジメント

マツダは、経営の透明性の向上と意思決定の迅速化を目指し、コーポレートガバナンスの充実と内部統制の強化を図っています。

コーポレートガバナンス(企業統治)

a b

マツダは、東京証券取引所が定めるコーポレートガバナンス・コードの趣旨を尊重し、株主をはじめお客さま、取引先、地域社会、従業員などのステークホルダーと良好な関係を構築しつつ、透明・公正かつ迅速・果敢な意思決定を行うことにより、マツダの持続的成長および中長期的な企業価値の向上を目指し、コーポレートガバナンスの充実に継続的に取り組んでいます。

コーポレートガバナンスの体制

取締役は10名で、うち2名は独立性の高い社外取締役です。社外取締役は、各々の知識、経験、識見に基づく経営活動への助言ならびに経営の意思決定への参画を通じて、取締役会の監督機能強化および経営の透明性の一層の向上に貢献しています。監査役は5名で、うち2名は常勤監査役、3名は独立性の高い社外監査役です。監査役は、監査役会が定めた年間計画に従い、取締役の職務執行を監査しています。会計監査は、有限責任あずさ監査法人が担当しています。

株主総会、取締役会、監査役会などの法定の機関に加え、全社重要方針・施策の審議や経営管理に必要な情報の報告などを行うための経営会議、その他社長の意思決定に資するための各種諮問機関を設けています。また、執行役員制度を導入しており、執行と経営の分離により、監督機関としての取締役会の実効性向上を図るとともに、取締役会の審議の充実と執行役員レベルへの権限委譲などによる意思決定の迅速化を図るなど、経営効率の一層の向上に努めています。

役員の指名・選任、報酬決定プロセスの透明性・公正性の向上

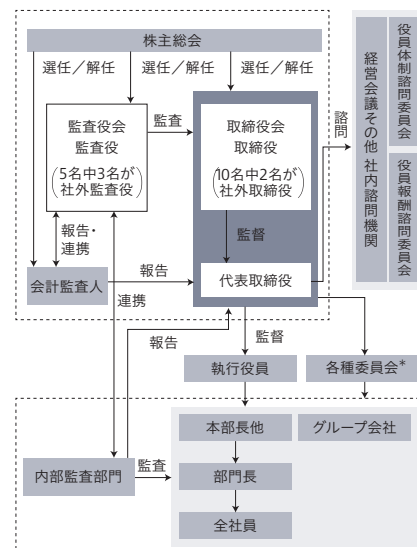
取締役、監査役候補者および執行役員の指名・選任について、役員の構成、候補者の育成・選定の方針などを審議する「役員体制諮問委員会」を設置しています。

また、取締役および執行役員の報酬について、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値向上につながるよう、報酬支給の方針および方針に基づく報酬体系、プロセスなどを審議する「役員報酬諮問委員会」を設置しています。

「役員体制諮問委員会」は社内取締役8名および社外取締役2名、「役員報酬諮問委員会」は社内取締役3名および社外取締役2名で構成しており、両委員会とも社外取締役が議長を務める社長の諮問機関です。

なお、役員の指名・選任の方針、報酬決定の方針等については、コーポレート・ガバナンス報告書にて公表しています。

a コーポレートガバナンス体制図



* 総合安全衛生委員会、全社品質委員会、リスク・コンプライアンス委員会、人権委員会、安全保障輸出管理委員会など

b 各詳細情報は以下よりご覧ください

■ コーポレート・ガバナンス報告書

<http://www.mazda.com/ja/investors/library/governance/>

■ アニュアルレポート2018

<http://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>

・役員の担当領域・経歴など(P38-39)
・役員報酬/監査報酬(P34)

■ 会社概況

<http://www.mazda.com/ja/about/profile/executive/>

・会社役員の担当領域

■ 有価証券報告書

http://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/s-report/files/f_repo180627.pdf

・コーポレートガバナンスの状況など(P37-47)

社外取締役・社外監査役のサポート

取締役会において、社外取締役および社外監査役に活発かつ適切な意見を述べていただけるよう、上程案件について事前に内容・背景の説明を行うとともに、執行役員からのヒアリングの設定、社内外の拠点への視察およびイベントへの参加の機会を提供しています。

取締役会の実効性の分析・評価

取締役会は、取締役会の実効性のさらなる向上に向けた取り組みを着実に進めるための分析・評価を実施しています。本取り組みは、事務局が作成する調査票に基づき、全ての取締役および監査役が、取締役会の実効性について自己評価を実施し、その結果を事務局が取りまとめた後、取締役会にて現状分析を共有したうえで、目指す姿、改善策などについて議論する方法で実施しています。

2017年度は、取締役会のメンバーが当社の経営戦略等の決定に適切に関与し、その内容を共有するとともに、社外役員は、議案の事前説明、その他サポートにより、当社の状況を把握したうえで、独立した立場から活発に意見を述べており、業務執行に対する監督機能が確保されていることを確認しました。

また、前回調査(2016年度)を踏まえ、社外役員への情報提供を一層充実させるとともに、重要な案件に関する取締役会での進捗報告と審議を強化するなどの取り組みを行った結果、社外役員の経営に関する理解がより一層深まるとともに、取締役会において適切なタイミングで建設的な議論が活発に行われていることを確認しました。

一方で、経営戦略等の重要案件に対するモニタリング強化およびリスクや収益性に関する審議の充実などに更なる改善が必要であること、取締役会メンバーの多様性については引き続き議論の必要があることを確認しました。

今後も中長期的な企業価値の向上に向けて、毎年、取締役会の実効性の分析・評価を行い、不断の改善に取り組んでいきます。

各監査担当の連携状況

常勤監査役、監査法人およびマツダの監査部門は、3つの会合を定期的に設け、監査の品質向上を図るため、監査計画・監査結果の情報共有・意見交換を行い、相互理解を深めています。

C

C 各詳細情報は以下よりご覧ください

- 常勤監査役と監査法人による会合
- 常勤監査役と監査部門による会合
- 常勤監査役、監査法人、監査部門の三者による会合

グループ会社へのガバナンス

マツダグループでは、各グループ会社においてコーポレートガバナンス体制を構築し、マツダとグループ会社間の連携強化を図っています。

国内

国内グループ会社には、監査役が設置されています。大会社の常勤監査役をメンバーとするグループ監査役連絡会の開催や、非常勤監査役へのマツダ社員の就任などにより、マツダとグループ会社間の連携強化を図っています。

海外

主要な海外グループ会社では、現地の役員と内部監査部門、マツダの役員と内部監査部門およびグループ会社の主管部門などが参加する監査委員会※1を開催して内部統制に関する取り組みの審議や意見交換を行うことにより、グループ会社の内部統制の強化を図っています。また、その他の海外グループ会社についても順次、内部統制に関する取り組みを拡大すべく指導・支援を実施しています。

内部監査の実施

経営の健全化・効率化などを目的としマツダと国内・海外グループ会社が連携し、内部監査を行っています。

マツダの監査部門には公認内部監査人（CIA）、公認情報システム監査人（CISA）などの有資格者が在籍しています。今後も監査スキルの向上、資格取得の奨励、社外研修への参加、勉強会の開催などの取り組みを促進します。

2018年4月には、マツダグループ主要拠点の監査担当が集う会議「グローバル内部監査サミット」を開催しました。9回目となるこの会議では、監査方針・計画、リスク・課題などを共有するほか、各拠点の成功事例の紹介や、マツダの内部監査部門が海外グループ会社の監査人とともに他の拠点の監査を行う「グローバル共同監査」の推進を検討するなど、マツダグループ全体の監査品質の向上やさらなる効率化を進めています。

システム監査の実施

マツダの監査部門および海外グループ会社の内部監査部門が、財務報告に係るIT全般統制の評価、および個別の業務やシステムにおけるITセキュリティなどに関わる監査を行い、ITリスクの軽減に努めています。

EMPLOYEE'S VOICE



マツダモーターヨーロッパ
内部監査部門 統括責任者
フランク・タイス

欧州で監査領域を統括しています。欧州においては、各拠点にそれぞれ特性があり、解決策も異なります。私たちのチームは、欧州にある各国の拠点担当者と密に連携を取りながら、直面するさまざまな課題について議論をしています。このコミュニケーションを通じて、私たちは日々ビジネススキルを高めています。

d グループ会社の内部監査体制

- 主要グループ会社（北米、欧州、中国、タイ、豪州など）：
各社の内部監査部門が監査を実施し、その結果をマツダに報告しています。監査品質を確保する観点から、マツダの監査部門が年次監査計画や監査結果への助言や、監査に関する情報提供などの支援を行っています。
- 上記以外の国内外グループ会社およびマツダ：
マツダの監査部門が監査を実施しています。

※1 内部統制に関して情報収集・意見交換を行う目的で独自に委員会を設置し運営しています。

内部統制

e

マツダでは、従業員の行動指針を示す「マツダ企業倫理行動規範（P117参照）」や財務統制のグローバルなガイドラインである「ファイナンス・コントロール・ガイドライン」などを定めています。これらのガイドラインを踏まえ、各部門は、規程・要領・手順書などを整備し、内部統制の構築を推進しています。

グループ会社においては、関係会社に対する管理規程に基づいて、連携体制を構築しています。マツダの主管部門が、各グループ会社の教育や体制整備のためのサポートを行っています。

内部統制自己診断

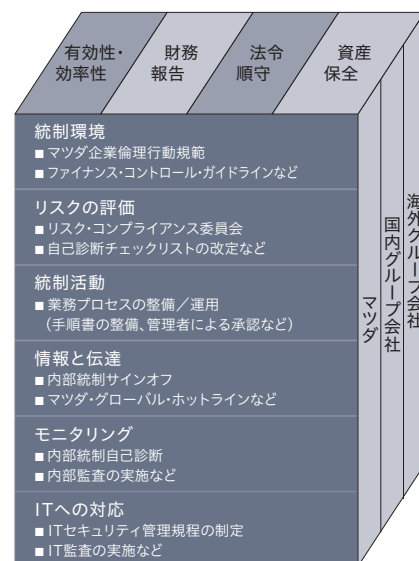
1998年から、内部統制に関する意識の浸透を目的として、内部統制自己診断を開始し、現在では、マツダおよび国内・海外のほぼ全てのグループ会社で実施しています。内部監査部門や監査法人などの第三者ではなく、プロセス・仕組みを実際に整備・運用している各業務の管理責任者自身が、チェックリストを利用し評価する方法です。この活動を通じて、各部門・グループ会社で主体的に統制上の不備の把握やその是正活動が行われています。

また、自己診断の実施手順をマツダの内部監査部門が確認し、必要な改善を提言するとともに、新たに確認されたリスクをチェックリストに反映させるなど、常に適切で有効な診断が実施できるように運用しています。

内部統制サインオフの実施

2006年度より、マツダの各部門・グループ会社において、トップが監査や自己診断を通じて、統制上の不備とその改善状況を確認し、内部統制の保証を行うサインオフの仕組みを取り入れています。マツダの内部統制報告書はこのサインオフの内容を踏まえて作成されています。2009年度からは、各部門・グループ会社における不備項目の早期把握を目的とし、四半期ごとにマツダの監査部門に報告する四半期報告制度を取り入れています。報告された不備に対しては、改善の納期と責任者が決められ、迅速な改善を行っています。

e マツダの内部統制



リスクマネジメント

f g

マツダでは、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。

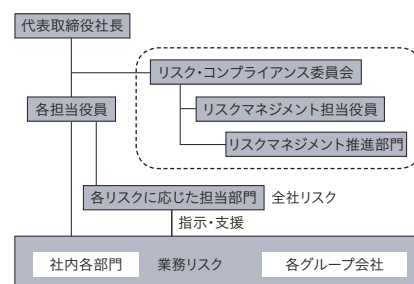
把握したリスクは重要度を踏まえて、個別のビジネスリスクについては該当する業務を担当する部門が、全社レベルのリスクについては、全社横断的な業務を担当する部門がPDCAサイクルを回し、適切に管理しています。

経営上重大な事態や災害など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など適切な措置を講じることとしています。2017年度は、リスクマネジメント規程を改訂し、マツダおよびグループ会社が連携し、継続的な活動を推進するために必要事項を明記し、周知徹底を図っています。

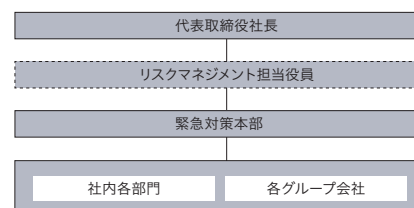
リスク・コンプライアンス委員会では、前年度に定めた中期活動計画に基づき、当社およびグループ会社におけるリスクの一層の見える化とリスク管理活動の強化に取り組んでおり、半期ごとにその進捗をリスク・コンプライアンス委員会で確認しています。2017年度は、各部門において抽出したリスクについて、その対応状況の確認結果等を踏まえ、当社グループとして共通の重点課題を設定し、その課題への取り組みを実施しています。なお、リスク・コンプライアンス委員会の活動は、定期的に取り締役に報告しています。

また、事業の中断が社会に甚大な影響をおよぼすことのないよう、事業継続計画(BCP)の拡充に取り組んでいます。

f 平常時のリスクマネジメント体制



g 緊急時のリスクマネジメント体制



既存の危機管理組織では対応が困難で、部門を超えた対応が必要な事態が発生した場合、リスクマネジメント担当役員は社長と協議の上で、緊急対策本部の設置を決定し、対策本部長を指名します。

■ アニュアルレポート2018

<http://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>

・ 事業リスク(P45-47参照)

リスクマネジメント基本ポリシー

リスクマネジメントの理念

企業活動を取り巻く環境は、IT化・グローバル化の進展、地球環境問題や法令遵守への意識高揚など、急速に変化しており、今後もさらに多様に変化していくものと予想されます。『コーポレートビジョン』の実現に向けては、これらの環境変化にも的確に対応することはもちろん、企業活動の継続的・安定的な推進を阻害する潜在的なリスクを最小化していくとともに、異常事態や緊急事態の発生に対しても迅速な復旧を可能とする体制を確立し、お客さまや株主、そして社会からの強い信頼を得ていく必要があります。マツダは、グループを挙げて「リスクマネジメント」に取り組み、真に信頼される企業をめざします。

リスクマネジメントの目的

以下を通じて『企業価値の増大と社会との調和』を図り、もって『コーポレートビジョン』の達成を実現します。

1. マツダグループを構成する人々および地域住民の安全と健康の確保を図ります。
2. 社会からの信頼の維持・拡大を図ります。
3. マツダグループの有形・無形の企業財産の利活用を図ります。
4. 利害関係者(ステークホルダー)の利益を図り、信頼と期待に応えます。
5. 異常時、緊急時の組織機能の維持と業務の迅速な復旧を図ります。

行動指針

全役員・全社員は、自らが、リスクマネジメントを行う‘主体’であり、企業活動のあらゆる場面にリスクは存在するとの認識に立ち、その業務遂行のあらゆる段階でそれぞれの立場でリスクマネジメントに取り組むものとします。

取組方法

以下の2つの活動区分において、それぞれに必要な体制・ルールを整備します。

1. 日々の職務に潜在するリスクについて継続的に予防・軽減を図り、その利活用を推進する活動(リスク管理)
2. 発生した危機による被害の最小化および迅速な復旧のための活動(危機管理)

適用範囲

1. すべてのビジネスリスクを管理の対象とします。
2. 子会社・関係会社を含むマツダグループ全体を、適用範囲とします。

災害・緊急事態への対応

マツダでは、2003年度より大規模地震対策に取り組み、建物・設備の耐震対策、護岸のかさ上げ対策などのハード面の対策とともに、緊急連絡網の整備、防災自衛団組織の構築、対応手順の整備、津波避難場所の選定、避難訓練などソフト面の整備も計画的に進めてきました。また、東日本大震災をはじめ、熊本や鳥取の地震の経験を教訓とした公設消防と連携した合同防災訓練や防災自衛団単独での訓練を実施し、初動対応を確認しています。

2017年度は、大規模災害発生時に自動で安否を確認できる安否確認システムをトライアルとして一部の部門へ導入しました。2018年度からは、全社へ導入予定であり、将来的には海外拠点へも対象を拡大する予定です。今後も、南海トラフ地震をはじめとした大地震やそれらに伴う津波発生を想定したハード面、ソフト面の両面について、継続的な取り組みを図っていきます。地域に対しても消防車の派遣など、防災活動の協力を進めています。

情報セキュリティ

情報管理方針や社内規程を定め、個人情報など重要な情報を適切に管理・保護し、情報セキュリティの確保に努めています。

情報セキュリティの啓発活動として、マツダ単体の従業員には、「機密情報管理」「個人情報保護」「ITセキュリティ」の教育の受講を義務付けています。入社時の導入教育として「機密情報管理」は集合教育で、「個人情報保護」「ITセキュリティ」はeラーニングで行っています。

また、イントラネットの情報セキュリティに役立つさまざまな知識を習得できる専用サイトを設けるなど、継続的な啓発活動を行っています。

グループ会社には、情報セキュリティに関するガイドラインの展開やツールの提供を含めた教育支援を行い、マツダグループ全体で情報セキュリティの確保に取り組んでいます。

ITセキュリティの管理ルール

ITセキュリティの管理ルールとして、BS7799^{※1}の枠組みに基づいたITセキュリティポリシーを確立し、その下でITシステムへ組み込むべきセキュリティ制御や監視の仕組みを定め、それが実装され運用されているかを定期・不定期に確認するようにしています。

個人情報の保護

マツダでは、「個人情報保護方針」を定め、個人情報の保護に努めています。

個人情報の適正な管理を図るために、取り扱いルールを定め、保有個人データ管理台帳の定期的な棚卸しを行い、年に一度、管理状況をチェックしています。また、個人情報の取り扱いを外部に委託する場合には、安全管理に関する事項などを定めたチェックリストに従い、適切な委託先を選定しています。お客さまからの個人情報の取り扱いに関するお問い合わせや開示請求などについては、マツダコールセンターが対応しています。

2017年度は、改正個人情報保護法の施行に伴い、個人情報取扱に関する規程・要領を改訂し、新たにeラーニング「個人情報取扱の基本ルール」を開設しました。グループ会社へも情報を展開し、各社における法改正への対応を支援しました。

また、2018年適用開始のEU一般データ保護規則（GDPR）に関しても当社への影響を確認し、適切な対応をしています。

h

h マツダ本社における訓練への参加者数

震災、高潮などを想定した防災、消火、応急処置（AED使用）訓練。

	2015年度	2016年度	2017年度
参加人数	19,100名	19,021名	19,289名

※1 英国規格協会（BSI）により制定された情報セキュリティの管理に関する規格であり、現在の情報セキュリティマネジメントの国際標準ISO/IEC27001&27002の基となった規格。

個人情報保護方針

当社は個人情報保護に関する法令および以下に定める基本方針に従い、お客様・お取引関係者様・当社従業員などの個人情報の適切な保護に努めます。

1. 当社は、個人情報の取り扱いに関し、業務に携わるすべての者が遵守すべき社内規程を定め、周知徹底します。
2. 当社は、個人情報の取り扱いに関する統括責任者を設置するとともに、当社の従業員（役員・社員・パートタイマー・派遣社員等）その他の関係者に対し、教育啓発活動を行います。
3. 当社は、個人情報を適正な手段によって取得します。また取得にあたっては、その利用目的、当社対応窓口などをご本人に個別にお知らせするか、ウェブサイト等の容易に知りうる手段にて公表します。
4. 当社においては、個人情報は、ご本人にお知らせし、または公表した利用目的の範囲内で、その個人情報の取り扱い権限を与えられた者のみが、その取り扱い上必要な範囲内で利用するものとします。
5. 当社は、個人情報を第三者に提供するに当たっては、その個人情報のご本人からの同意を得るなど法令上必要な措置を講じます。
6. 当社は、個人情報に関する業務を社外に委託する場合は、適切な業務委託先を選び、必要かつ適切な監督を行うなど、法令上必要な措置を講じます。
7. 当社は、保有する個人データの開示、訂正、利用停止、削除等の求めを受けた場合には、ご本人からの求めであることを確認した上で、法令に従って適切に対応します。
8. 当社は、個人情報への不正アクセス、紛失、破壊、改ざん、漏えい等について予防等の合理的な安全対策を講じ、継続的な改善に努めます。

知的財産に関する基本方針

マツダは「自社・他者の知的財産権の尊重」を基本に、知的財産を企業経営・企業活動に寄与する経営資源として活用することを知的財産の基本ビジョンとしています。こうした考えのもと、担当役員を委員長とし関係本部長から構成する「知的財産委員会」を設置し、知的財産に関係する重要事項について審議・決定しています。

また、発明報奨制度により研究・開発の第一線で働く社員の発明意欲の向上を図っています。

国内・海外のグループ会社に対しては、知的財産に関する取扱方針の策定やその運用、体制づくりを支援することにより、マツダグループ全体としての知財管理機能の充実に推進しています。

知的財産の保護と知財リスクマネジメント

専門部署である知的財産部は、他者の知的財産権を侵害しないよう社内の諸活動をリードするとともに、社内活動の成果を自社の知的財産権として強固に保護・蓄積し最大限に活用する活動を戦略的に行っています。

1. 企業活動により創造した新技術やマーク、車種ネーム、車両デザインなどに関する知的財産権を網羅的に発掘し、グローバルに取得し、技術およびブランドを保護する
2. 他者の特許権や商標権、意匠権、著作権の侵害あるいは不正競争防止法上の紛争などの企業活動に支障を及ぼす知財問題の有無を網羅的に調査し、予防・解決する

なお、近年米国を中心に増加傾向にある特許・特許権侵害訴訟^{※1}による特許訴訟を抑制することを目的に、2015年3月に「License on Transfer Network^{※2}」に加盟しました。更には自動車業界でLinuxベースのOS利用が進むにつれて増大するLinux関連特許リスクの低減のため、メンバー間の不争を合意するOIN：Open Innovation Networkに2017年に加盟しました。

i 発明考案表彰制度

年に一回受賞者を選定し、1月の創立記念式日にあわせて所属長を通じて表彰状・記念章・補償金などが贈られます。発明者の貢献に報いるため、補償金に上限は設けていません。

※1 実質的には技術開発などを行わずに他者が開発した技術の特許を取得して、関連する技術を実施する第三者に対して不当に高額な特許使用料や和解金を要求する組織や団体。

※2 キヤノン(株)、Google Inc.などによって2014年7月に設立された特許協定団体。加盟企業が自ら保有している特許を外部の組織や団体、個人などに売却した場合、自動的にその特許の実施権が他の加盟企業にも与えられる(加盟企業の特許が特許・特許権の手に渡ったとしても、特許・特許権がマツダに対して特許使用料を要求できない仕組み)。

知的財産管理の啓発活動

「マツダ企業倫理行動規範（P117参照）」において「機密を守る。当社または他者の知的財産を侵さない」と定めており、従業員に行動指針を明示し行動を律しています。知的財産部では、知的財産全般の管理を行うと共に順法行動の定着に向けた啓発活動を定期的に実施しています。外部環境の変化を踏まえ定期的にリスクを見直し、国内・海外のグループ会社も含め従業員・役員の職位・職種や、社会問題となる知的財産の種類に応じて啓発活動を実施しています。2017年度は共同開発における知財リスクについて重点的に教育を実施し、未然防止のための情報共有・意識改革を図っています。

ブランドプロテクション（模造品対策）

マツダは、模造品購入により生じるお客さまのリスク排除を目的とした活動を行っています。これにより、ブランド力と信用力の維持・向上を図り、お客さまから愛されるブランドであり続けることを目指しています。

〈活動内容〉

1. マツダ独自の模造品対策の構築と実施
2. 官・民の関連プロジェクトへの積極的参画
3. 模造品の多発する国・地域での活動推進のため、知財問題を熟知した社員を駐在員として常駐させ、現地の政府機関・摘発機関との連携を密にして建設的かつ計画的な施策を実施

啓発活動事例

- ・発行物作成時のマニュアル作成
- ・著作権上のリスクの無いコミュニケーション素材を掲載した「マツダ共有画像集」を制作

コンプライアンス

k

マツダは、コンプライアンスを単なる法令順守にとどまらず、社内の規則や社会の期待・要請などにもかなったものと位置づけ、「マツダ企業倫理行動規範」にのっとり、誠実で公正な事業活動への取り組みを進めています。海外においても、国際ルールや各国・各地域の法令の順守はもちろん、現地の歴史、文化、慣習なども尊重しています。「マツダ企業倫理行動規範」は、社会環境や社会的要請などの変化も踏まえ、必要に応じて見直しを行っています。

グローバル社員意識調査において、コンプライアンスに関する項目を設定し、従業員への浸透度を確認しています。

「マツダ企業倫理行動規範」の概要

「誠実」な行動の5原則

1. 法律や社内規則、国際社会の常識・健全な慣行に従う。
2. 公平・公正である。
3. 企業の社会的責任を果たす。
4. 自分の職責を忠実に果たす。
5. 正直である。

行動指針

1. 法令および社内適用される規程を守る。また明確に定めがないことでも、これらの精神を尊重して判断する。
2. 従業員、顧客、取引先を公平・公正に扱う。業務上の地位を利用して不当な利益・便宜を得たり、与えたりしない。
3. 公私をわきまえ、会社の資産を着服したり乱用しない。
4. 機密を守る。当社または他者の知的財産を侵さない。
5. 人への安全・環境に配慮した商品作りを追求する。
6. 常に健全な利益を追求すべく行動する。
7. 人権と人間の尊厳を尊重する。
8. 社内・社外への報告において常に真実をタイムリーに述べる。

マツダ・グローバル・ホットライン

l m

1999年に「倫理相談室」を設置し、従業員からのコンプライアンスに関する相談の受け付けと調査にあたってきました。2007年9月には、対象範囲を国内・海外のグループ会社に拡大し、通報の受付窓口を社内・社外（弁護士事務所）に設置し、「マツダ・グローバル・ホットライン」に改称しました。

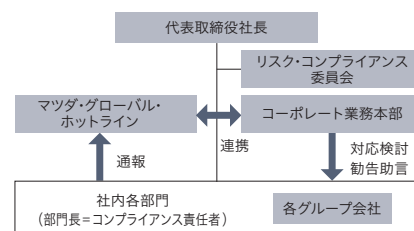
マツダ単体では、全従業員に通報窓口の連絡先を示したコンプライアンス・カードを配布するとともに、コンプライアンス教育の機会を通じて、定期的な周知活動を行っています。また、海外を含む多くのグループ会社の社内イントラネットで、「マツダ・グローバル・ホットライン」の紹介を行っています。

さらに、サプライヤーに対しても「マツダ・グローバル・ホットライン」を紹介し、取引に関して疑義のある場合に連絡できる体制を整えています。

マツダ企業倫理行動規範では、「法令違反の事実を通報した人や調査に協力した人に対する報復や不利益取扱をしない」ことを明記しています。

なお、マツダ単体では、従業員からの各種相談を受け付ける窓口を複数設置しています。これらの窓口が連携を図り、コンプライアンスに関する重要情報を早期に把握し、適切に対処しており、重大な事案については、マネジメントに報告することとしています。

k コンプライアンス推進体制



グローバル社員意識調査 肯定回答率* (連結)

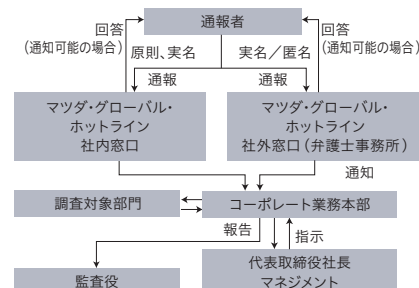
	2014年度	2015年度	2016年度
マツダのコンプライアンスが徹底されていると感じている。	73%	73%	75%
マツダのコンプライアンスに違反する行為に対し適切に対応していると感じている。	70%	71%	73%

* 2017年度は調査項目の改定を実施。2018年5月より新調査を開始

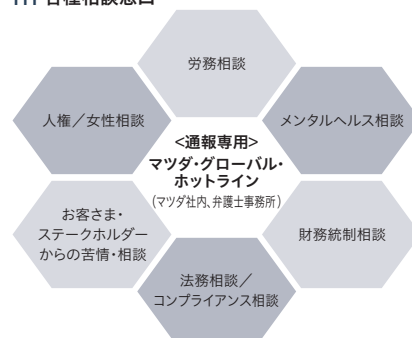
コンプライアンスに関する活動

1997年	「倫理委員会」設立(代表取締役社長直属の委員会)
1998年	「マツダ企業倫理行動規範」制定 「接待・贈答品に関するガイドライン」制定
1999年	「倫理相談室」設置
2002年	役員・幹部社員対象「コンプライアンスセミナー」開催(原則、年1回開催)
2005年	全間接社員対象e-ラーニング開講 役員・社員対象「倫理アンケート」実施 全従業員にコンプライアンス・カード配布
2007年	「マツダ・グローバル・ホットライン」設置
2008年	「他社事例から学ぶ」「コンプライアンス通信」配信開始(イントラネット) 「倫理委員会」を「リスク・コンプライアンス委員会」に改組
2013年	コンプライアンス・カードの改訂に際し改めてグローバル・ホットライン周知
2017年	「みんなで学ぼう！コンプライアンス」配信開始(イントラネット)

マツダ・グローバル・ホットライン



m 各種相談窓口



コンプライアンス教育

マツダでは、単に法令やルールを順守することにとどまらず、従業員一人ひとりがその本質を理解し、「誠実な行動」を実践していくことが重要であると考えています。

社会環境や社会的要請などの変化も踏まえ、さまざまなコンプライアンス教育を実施しており、2017年度は約1,000名が受講しました。また、e-ラーニングを活用した自主的な学習機会の提供や充実を図っています。

さらに、コンプライアンスやリスクマネジメントの観点から他社の問題点や優れた対応を紹介する「他社事例から学ぶ」や、業務に関わりの深いテーマを会話形式で事例紹介する「みんなで学ぼう！コンプライアンス」をイントラネットで配信し、毎月約4,000名の従業員が閲覧しています。

これらの情報はグループ会社にも展開し、各社のコンプライアンス教育に活用されています。

また、「みんなで学ぼう！コンプライアンス」を活用したミーティングを定期的に行うなど、部門独自のコンプライアンス確保のための取り組みも行われています。

役員や幹部社員に対しても、社内外講師によるコンプライアンスセミナーやタイムリーな情報提供により、コンプライアンスの重要性の再認識などの継続的な取り組みを行っています。

グローバル税務コンプライアンスの強化

マツダグループは、税務において「マツダ企業倫理行動規範」などにのっとり、誠実に行動します。

国際ルールや各国の法令、社内の「ファイナンス・コントロール・ガイドライン」に従って適時適正な納税を行うことは良き企業市民としての重要な責務と考え、自発的な納税義務の履行により各国社会の発展に貢献します。

マツダグループは、OECDやG20が推進するBEPS(Base Erosion and Profit Shifting：税源浸食)のプロジェクトの趣旨を理解し、タックスヘイブンの悪用などによる租税回避行為を行わず、税の透明性確保のために各国税務当局からの求めに応じた情報開示に対して真摯に協力します。とりわけ、グローバルに展開する事業における各国グループ法人間の適正な利益配分を決める手段として移転価格税制の重要性を認識し、事前確認制度の活用などを通じた税務当局との積極的な対話により、透明・公正な移転価格運用に努めます。

今後も各国税務当局との信頼関係の構築に努め、税務に関する社会環境や社会的要請の変化を踏まえながら、グローバルな視点で税務コンプライアンスの強化に取り組めます。

n 「他社事例から学ぶ」 「みんなで学ぼう！コンプライアンス」 「e-ラーニング」のテーマ(例)

- | | |
|------------|------------------------------|
| ● 契約 | ● 著作権 |
| ● インサイダー取引 | ● 個人情報 |
| ● 下請法 | ● 機密管理 |
| ● 景表法 | ● 暴排条例 |
| ● 独占禁止法 | ● 不正競争防止法
(国家公務員への贈収賄を含む) |
| ● 安全保障輸出管理 | ● 業務委託契約 |
| ● 機密保持契約 | |
| など | |

国内販売会社のコンプライアンス強化を支援

コンプライアンスはブランド構築の土台であるという考えの下、グループ全体で透明性の高い経営を維持するために、マツダでは国内販売会社におけるコンプライアンス強化を体系的に支援しています。

具体的な取り組み

- マツダ販売店協会と共同でCSR委員会を開催し、コンプライアンス・内部統制活動の基本方針・施策について協議し、代表者会議などで国内販売会社へコンプライアンス推進を要請。
- 国内販売会社の内部統制責任者・実務者の会議を年2回開催し、実践的・効果的な活動事例などのノウハウの共有化を推進。2018年度からは未然防止活動の促進に向け、内部統制自己診断に絞った説明会を開催し、きめ細かい活動支援を実施、コンプライアンスのさらなる強化を推進。
- マツダグループで実施している内部統制自己診断に、国内販売会社固有の標準業務プロセス・関連法令および内部統制上のリスクを網羅する設問を増設し、法令を順守した販売会社経営の推進、業務効率の改善をサポート。
内部統制自己診断に販売会社事例を反映、好事例やリスクの速やかな水平展開を実施、より実践的な診断活動を推進。
- 販売会社従業員のコンプライアンス・内部統制活動の理解度を高めるため、国内販売会社が共有するイントラネットにCSRに関するサイトを設け、販売会社の基本的な業務を定義した業務標準手順書、身近な事例を取り上げた「コンプライアンス・ワンポイント・レッスン」の配信や、e-ラーニングによる教育ツールを提供。
- コンプライアンス・内部統制、その他CSR関連の問題を迅速に報告するため、国内販売会社の内部通報窓口の整備および「マツダ・グローバル・ホットライン」の周知。

サプライチェーンにおける社会的責任の推進

サプライヤー(購買取引先)への取り組み

a

国内・海外のサプライヤーとの共存・共栄を目指し、幅広い取り組みを行っています。購買基本理念の下に、国内・海外のサプライヤーに門戸を開き、国籍・企業規模、取引実績の有無によらず、世界の企業に広く取引の参入機会を提供し公平・公正な取引に努めています。お取引の申し入れに対して、社内のサプライヤー評価基準に沿った審査およびビジネスの可否判断を行っています。

サプライヤーとの取引にあたっては、品質、技術力、価格、納期、経営状況に加えて、コンプライアンス体制、環境保全などのCSR取り組みを、総合的に評価しています(P121参照)。より詳しくCSR取り組み状況を把握・評価することを目的として、適宜、サプライヤーへのアンケートを実施しています(P121参照)。また、事業の中断が社会に甚大な影響をおよぼすことのないよう、マツダとサプライヤーが連携してリスクマネジメントの体制を整え、事業の継続と安定的な発展の確保に努めています(P122参照)。CSR取り組み推進やリスクマネジメントをサプライヤーと連携し、一体となって推進できるよう、コミュニケーションの機会を積極的に設けるほか、さまざまな支援を行っています(P122参照)。

購買基本理念

共存・共栄の精神に則り、相互に研究と創造及び競争力の強化に努め、オープンでフェアな取引関係を構築することにより長期安定的な成長を図り、もって社会、経済の発展に寄与する(1994年)。

サプライヤー(2018年3月31日現在)

自動車部品	538社
資材(素材)など	147社
設備・要具	396社
合計	1,081社

サプライヤーと連携したCSR取り組みの推進

サプライヤーのCSR取り組み推進とガイドライン展開

b c

マツダのCSR取り組み推進の基本的な考え方や、(一社)日本自動車工業会の「CSRガイドライン」などを踏まえて、調達領域において関係性の深いCSRの分野・項目をとりまとめ「マツダサプライヤーCSRガイドライン」を作成しました。同ガイドラインでは「お客さま満足(安全・品質)」「環境」「社会貢献」「人間尊重(人権・労働)」「コンプライアンス」「情報開示」の6つに分類し、全てのサプライヤーにガイドラインの順守を要請しています。なお、「環境」については、マツダの考え方をより詳細にお伝えできるよう「マツダグリーン調達ガイドライン」(P62参照)を作成し、順守を要請しています。また、順守状況などを確認するためのアンケートなどを定期的の実施しています(P121参照)。

お客さま満足

消費者・顧客ニーズに応える製品・サービスの提供、製品・サービスに関する適切な情報の提供、製品・サービスの安全確保および品質確保などについて、順守をお願いしています。

環境

環境マネジメント/温室効果ガスの排出削減/大気・水・土壌等の環境汚染防止/省資源・廃棄物削減/化学物質管理/生態系の保護などについて、順守をお願いしています。

社会貢献

国内外の拠点でそれぞれの地域のニーズに即した社会貢献を積極的・継続的にを行い、よき企業市民としての責任を果たすよう努めることについて、お願いしています。

人間尊重(人権・労働)

差別撤廃/人権尊重/児童労働の禁止/強制労働の禁止/紛争鉱物^{※1}(P121参照)/賃金/労働時間/従業員との対話・協議/安全・健康な労働環境などについて、順守をお願いしています。

コンプライアンス

法令の遵守/競争法の遵守/腐敗防止/機密情報の管理・保護/輸出取引管理/知的財産の保護などについて、順守をお願いしています。(2018年度中に「適正取引の推進(P121)」の項目を追加予定)

情報開示

ステークホルダーに対して適宜・適切に情報開示するとともに、オープンで公正なコミュニケーションを通じて、ステークホルダーとの相互理解・信頼関係の維持・発展に努めることについて、お願いしています。

a サプライヤーへの支援策

- サプライヤーの競争力向上を目的とした技術交流・共創活動
- サプライヤーの製品品質改善活動への協力
- ミルクランシステムの採用(部品の納入方式を、各サプライヤーが個々に配送する方式から、マツダが集配する方式(ミルクランシステム)(P75参照)に変更)。
- PL保険(部品の製造物責任リスクを軽減)の共同加入制度の案内。
- 最新技術やモノづくりについての展示会や大会の案内。

b マツダサプライヤーCSRガイドライン

http://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/csr/csr_vision/distributor/supplier_csr_guideline_j.pdf

c マツダグリーン調達ガイドライン

http://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/csr/csr_vision/distributor/greenpurchasing_guideline_j.pdf

※1 紛争鉱物: 米国金融規制改革法(第1502条)で規定された、コンゴ民主共和国およびその周辺国産の紛争地域において、武装集団の資金源とされる鉱物およびその派生物(タンタル、錫、タングステン、金が規制対象)。同法で米国上場企業は、紛争鉱物を製品に使用していないかの報告義務が定められている。

サプライヤーとのCSR取り組み事例

人間尊重：紛争鉱物問題に対する取り組み

マツダは、紛争地域における人権侵害や不正採掘、さらには武装勢力の資金源となる紛争鉱物^{※1}問題が、サプライチェーンにおける重大な社会問題の一つと考えています。紛争鉱物など社会的問題の原因となる原材料の不使用を目指し、マツダの考え方を「マツダサプライヤーCSRガイドライン」に明記し、全てのサプライヤーにガイドラインの順守を要請しています。2017年度は車両供給先からの依頼に基づき、供給車両の部品／材料発注先約300社を対象とした紛争鉱物調査を実施しました。なお、調査にあたっては、EICC（現・RBA）指定のフォーマットを活用しています。

コンプライアンス：適正取引の推進

マツダとサプライヤーの双方が、明確な基準の下、共通の認識をもって公正な取引を行い、グローバルでの競争力を協業して強化していくことができるよう、適正取引を推進しています。経済産業省主導で策定された「自動車産業適正取引ガイドライン」に基づき、購買適正取引の推進マニュアル策定や、マツダの購買調達業務担当者への教育、WEBサイトや説明会を通じたサプライヤーへの情報発信などを進めています。2017年は、同年3月に（一社）日本自動車工業会が「適正取引の推進と生産性・付加価値向上に向けた自主行動計画」を策定したことを受け、以下の取り組みを実施しました。

（2017年の取り組み）

- 7月：マツダ購買部門従業員対象に具体的な取り組み／行動計画に関する説明会実施
- 8～11月：社内関係部門および連結子会社に展開
- 11月～：地場のお取引先を中心とした53社に対して、個社毎に勉強会／相談会を実施。

サプライヤーの評価体制

新規取引を開始するサプライヤーに対しては、関係部門が連携し、品質管理体制や技術・開発力、経営状況、CSR取り組み、などを確認し、マツダグループの調達・選定方針に即しているかを評価しています。継続取引を行うサプライヤーに対して、調達する物品やサービスの品質、価格、納期を基準とした評価に加え、品質管理体制、開発体制・技術力・CSR取り組みなど取引全体の総合的な評価を実施しています。特に品質管理体制については、日々納入される製品の品質や自主監査結果の報告を受け、改善が必要なサプライヤーには、国内・海外を問わず現場現物で確認する監査を実施することで継続的な把握・評価・改善指導が行える体制をとっています。

また、より良い取引関係を構築していくため、年1回サプライヤーを品質・価格・納期などの基準で総合的に評価し（2017年：265社）、その結果をサプライヤーに伝えると同時に、優れたサプライヤーを表彰しています。特別賞として環境性能に大きく影響する軽量化について優れた提案を行ったサプライヤーに対する表彰を行うなど、CSR視点による評価も取り入れています。

サプライヤーへのアンケート・調査

CSR取り組み状況を把握・評価することを目的として、サプライヤーへのアンケートを2013年度より実施し、サプライヤーのCSRへの取り組みおよび、CSR推進体制の構築が適切に行われていることを確認しています。2017年度は、社会的関心の高まりを踏まえ、マツダへの納入割合が売上の多くを占める地場メーカー約60社を対象に、コンプライアンス（適正取引）や労働慣行（働き方改革）に関するアンケートを実施しました。回答結果を分析し、改善が必要と思われる企業に対しては、改善方法を協力して検討することを目的とした個別面談をおこないました。サプライヤーCSRガイドラインの順守状況を確保するため、同ガイドラインに関連するアンケートを実施する予定です。

d 公正な取引を徹底するための社内教育

公平・公正な取引のため、マツダの購買調達業務担当者に対して以下のような教育を実施しています。

- 適正取引推進（下請法含む）の理解度テスト実施
- 財務統制教育の実施
- イン트라ネット内の購買本部ホームページに適正取引およびコンプライアンスに関するガイドやプロセス・ルールを掲載
- 中小企業庁主催の適正取引推進講習会の受講

e 評価体制

新規取引開始時の評価項目

品質管理体制、開発体制・技術力、生産納入能力、経営状況、CSR取り組みなど。

取引継続中の評価の評価項目

品質管理体制、開発体制・技術力、生産納入能力、経営状況、調達する物品・サービスの品質、価格、納期、マツダサプライヤーCSRガイドラインの項目（P120参照）など。

※1 紛争鉱物：米国金融規制改革法（第1502条）で規定された、コンゴ民主共和国およびその周辺国産の紛争地域において、武装集団の資金源とされる鉱物およびその派生物（タンタル、錫、タングステン、金が規制対象）。同法で米国上場企業は、紛争鉱物を製品に使用していないかの報告義務が定められている。

サプライヤーと連携したリスクマネジメント

事業継続計画 (BCP)の拡充

リスクマネジメントの観点から、事業の中断が社会に甚大な影響をおよぼすことのないよう、マツダ・サプライヤーが連携して事業継続計画 (BCP)の拡充に取り組んでいます。被災した際の対応手順については、「サプライヤー被害時の危機管理要領」としてまとめています。大規模な災害を想定し、個々のサプライヤーで代替可能性、立地状況、事業継続の対策有無などの視点でリスクの抽出を行い、そのリスクを共有化し、対応策の検討を始めています。人命を最優先に置いた上で、早期復旧を可能とするため、サプライチェーンリスク管理システム「SCRKeeper」※1を導入し、初動対応とリスク管理を強化しています。国内取引先情報の登録完了・運用開始をするとともに、南海トラフ地震を想定した高リスク部品・材料に対して、サプライヤーと代替生産、調達手段の策定を完了しました。今後も、サプライヤーと協同して引き続きBCPの拡充を進めていきます。

サプライヤーとのコミュニケーション

サプライヤーとの情報交換・対話

CSR取り組み推進やリスクマネジメントをサプライヤーと連携し、一体となって推進できるよう、コミュニケーションの機会を積極的に設けています。全てのサプライヤーを重要なビジネスパートナーととらえ、中長期的な経営戦略や、販売・生産に関する情報の早期提供に努め、定期的に情報交換・対話を行っています。また、その中で環境などCSR取り組みの啓発を目的とした講演を年1回実施しています。また、サプライヤーによって自主運営されている、購買協力会組織※2とも密に連携しコミュニケーションを行っています。会員会社同士が相互に会社訪問し、優れた事例を共有できるよう、分科会活動を行い2017年度は128社が合計で53回の活動を行いました。

サプライヤーとの主なコミュニケーションの機会

参加対象	頻度	目的・内容
経営者懇談会	主要サプライヤーの経営層	年1回
業務連絡会	主要サプライヤーの実務責任者	年1回
購買連絡会	主要サプライヤーの実務担当者	月1回
その他	—	随時

f g

f 購買連絡会での講演「マツダにおけるCSR取り組みについて」(2017年10月)



g 購買協力会組織* (2018年3月31日現在)

部品サプライヤー	洋光会	169社
資材サプライヤー (原材料・装置・金型など)	洋進会	80社

* サプライヤーとの関係強化や共存・共栄を目指して、マツダと一定の取引のあるサプライヤーによって構成された自主運営組織。

※1 Supply Chain Resiliencyの略。地図情報と気象庁の地震情報などが連携されており、地震発生時に、登録されている生産拠点の震度をいち早く認識できるなどの機能をもつシステム。

※2 洋光会加盟企業：部品系サプライヤー169社、洋進会加盟企業：資材系サプライヤー80社。
洋光会、洋進会会員企業からの調達額はマツダの全調達額の約9割を占めます。



EMPLOYEE'S VOICE

サプライヤーの皆さまと「特別な絆」を築き、共に成長できる関係を目指します

メキシコの生産拠点 (MMVO) で調達を担当しています。MMVOでは、サプライヤーの皆さまと「共創できる関係づくり」を目的として、年に1回「サプライヤーカンファレンス」を開催しています。『お客さまが感動するクルマ作りへの挑戦』をテーマとした今年度のイベントでは、マツダの考え方や目指す姿の紹介や、優れたサプライヤーへの表彰のほか、ご意見を伺う対話セッションなども設けています。サプライヤーの皆さまと「特別な絆」を築き、共に成長できる関係を目指します。

マツダデメヒコピークルオペレーション (MMVO) 購買管理部門
(左) アシスタントマネージャー ジョバンナ・フェルナンデス
(右) アナリスト シンシア・アンヘル

株主・投資家への取り組み

株主・投資家との対話

マツダは、持続的な成長と中長期的な企業価値向上に向けて、株主・投資家の皆さまへの適時適切な情報開示と建設的な対話を行うためIR活動を推進しています。株主・投資家の皆さまとの対話の機会として、株主総会をはじめ、四半期ごとの決算説明会を開催し、経営状況や事業活動について説明しています。また、機関投資家、個人投資家、国内・海外の証券アナリストなどへの事業説明会を実施するなど対話機会の充実に努めています。

公式ウェブサイトでは、株主総会や決算発表のスケジュール、業績・財務データなどを開示しているほか、株主総会招集通知（事業報告）、株主通信、決算短信、決算説明会資料、有価証券報告書、アニュアルレポート、コーポレートガバナンスに関する報告書などを掲載し、公平で透明性の高い情報開示に努めています。

財務情報の国際的な比較可能性の向上やグループ経営の品質向上、ガバナンス強化を目的として、IFRS（国際財務報告基準）を任意適用する予定です。なお、具体的な適用時期については、他社の採用動向・国内外の諸情勢を考慮の上、検討を進めていく方針です。

2018年3月期の経営状況と配当

マツダグループを取り巻く事業環境は、世界的な景気の回復を受け、全体として緩やかな改善基調となりました。このような状況の中、中期経営計画「構造改革ステージ2」の下、「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」を両立する魅力ある商品をお届けするとともに、全領域でビジネスの質的成長を目指し、ブランド価値のさらなる向上に向けて取り組んできました。

2018年3月期は、CX-8を日本市場に導入しました。また、世界的に高まるクロスオーバー系車種の需要に迅速に対応するため、CX-5の生産を新たに防府工場においても開始するなど、柔軟性のある生産体制の構築を図りました。先進安全技術の拡充にも取り組み、日本市場では、コンパクトカーから3列シートクロスオーバーSUVまでの主要6車種全機種が、「安全運転サポート車」の「サポカーS・ワイド※1」に該当しました。

また、2017年8月にトヨタ自動車株式会社とマツダは、持続的な協業関係のさらなる強化を目的として、業務資本提携に関する合意書を締結しました。2018年3月には、米国に完成車の生産を行う合弁会社を設立し、2021年の生産開始に向けて準備を開始しました。

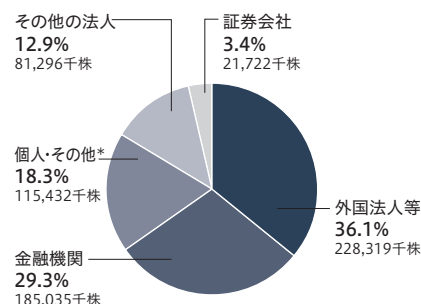
当期のグローバル販売台数は、前期比4.6%増の163万1千台と過去最高の販売台数となりました。車種別ではCX-5のグローバル展開が販売増加に貢献し、地域別では中国やタイなどが台数成長を牽引しました。売上高は台数増加や為替相場の円安影響により、3兆4,740億円（前期比2,597億円増）となりました。営業利益は1,464億円（前期比207億円増）となりました。親会社株主に帰属する当期純利益は1,121億円（前期比183億円増）となりました。

配当金につきましては、当期の業績及び経営環境並びに財務状況等を勘案して決定することを方針とし、安定的な配当の実現と着実な向上に努めることとしております。当期は、1株当たり35円（中間配当15円、期末配当20円）の配当としました。

a

a 株式の所有者別状況

(2018年3月31日現在)



*「個人・その他」には自己株式が含まれています。

b

b 経営状況

(連結、億円)

	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
売上高	34,066	32,144	34,740
営業利益	2,268	1,257	1,464
親会社株主に帰属する当期純利益	1,344	938	1,121
設備投資	892	944	1,041
研究開発費	1,166	1,269	1,360
総資産	25,484	25,246	27,281
自己資本	9,540	10,394	11,929

(連結、千台)

	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
(計)	1,534	1,559	1,631
日本	232	203	210
北米	438	429	435
欧州	257	262	269
中国	235	292	322
その他	372	373	394

※1 経済産業省や国土交通省などが普及啓発を推進する「安全運転サポート車」のうち、ペダル踏み間違い時加速抑制装置などを搭載することで特に高齢運転者に推奨される「セーフティサポートカーS」の区分のひとつ。

イノベーション

マツダは、「走る歓び」によって人々を魅了するマツダらしいクルマをつくり続け、お客さまにカーライフを通じて人生の輝きを提供するとともに、地球や社会と永続的に共存するクルマを提供し続けることを目指しています。そのため、マツダ独自の技術開発に加え、ビジネスパートナー、大学・研究機関、行政機関との連携強化を進めています。

マツダ独自のイノベーション

マツダはステークホルダーの皆さまの期待を超える革新的なクルマをつくることを目的に、全社一体となってクルマづくりをゼロから見直す取り組みを進めています。2016年度はこれらの取り組みに対して国内外で高い評価を得ています(P134参照)。

「SKYACTIV技術」によるベース技術の革新

マツダは、世界一の機能を最も効率的につくることを目的として、研究・開発に取り組んでいます。2011年以降順次市場導入しているSKYACTIV技術※1は、基本性能となるエンジンやトランスミッションなどのパワートレインの効率改善や車両の軽量化、空力特性などのベース技術の徹底的な改善を行っています。2019年にはガソリンエンジンにおいて圧縮着火を制御する技術の実用化に世界で初めて※2めどをつけた次世代エンジン「SKYACTIV-X(スカイアクティブ・エックス)」および次世代車両構造技術「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」を搭載した商品の導入を予定しています(P126参照)。

デザインテーマ「魂動-Soul of Motion」

マツダは2010年より「魂動-Soul of Motion」というデザイン哲学のもと、生命感あふれるダイナミックなデザインのクルマを創造してきました。その価値を継続しさらに深化させるため、「控えめでありながら豊かな美しさを持つ」日本の美意識を礎とした「新たなエレガンス」の表現を追求することを目指しています。次世代デザインでは「引き算の美学」、すなわち省略することによって生まれる「余白の豊潤」を大切に、要素を削ぎ落としたシンプルなフォルム、そして研ぎ澄まされた繊細な光の表現でクルマに命を吹き込むことに挑戦していきます。古来より培われてきた繊細な日本の美意識、その根底に流れる本質を理解し、より自然な生命感を感じさせる「エレガントで上質なスタイル」を描いていくことを目指します。

a SKYACTIV技術*

名称	特徴
SKYACTIV-G	高効率直噴ガソリンエンジン
SKYACTIV-D	高効率クリーンディーゼルエンジン
SKYACTIV-DRIVE	高効率オートマチックトランスミッション
SKYACTIV-MT	高効率マニュアルトランスミッション
SKYACTIV-BODY	軽量高剛性ボディ
SKYACTIV-CHASSIS	高性能軽量シャシー

* 次世代技術はP126参照

b 次世代デザインビジョンモデル (2017年10月公開)



※1 エンジン・トランスミッション・ボディ・シャシーなどのベース技術の総称。
※2 2017年8月現在マツダ調べ。

TOPICS 第7回ものづくり日本大賞「経済産業大臣賞」※1を受賞

マツダは、2018年2月、デザインから生産まで一貫した「マツダブランドを支えるものづくり-魂動デザイン-」で第7回ものづくり日本大賞「経済産業大臣賞」を受賞しました。マツダは、お客さまに「走る歓び」を提供するために、デザインテーマ「魂動-Soul of Motion」を形にするクルマづくりを目指しています。部門間・社内外の壁を取り払い、連帯し、実現したい理想や感性を理解・共有する「共創活動」により、造型技術等の新技術を確立し、従来、困難とされていたデザイナーの意図を的確に反映したクルマづくりを可能としました。

※1 経済産業省が主催で2年に1度開催。高度な技術的課題を克服し、優れて画期的な製品もしくは部品や素材等の開発・実用化を実現させた個人またはグループを表彰する。マツダの経済産業大臣賞受賞は今回が2回目。

関係性が特に大きいSDGs(持続可能な開発目標)
SDGsについては詳細P21参照



操縦性・快適性・安定性を高める 制御技術「G-ベクタリング コントロール」

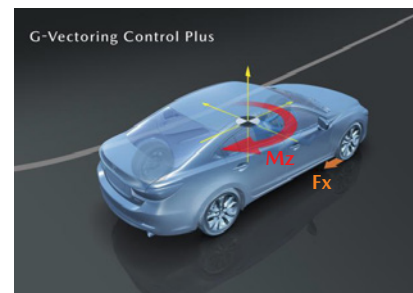
マツダはエンジン、トランスミッション、ボディ、シャシーなどのSKYACTIV技術の個々のユニットを統合的に制御することで、「人馬一体」の走行性能を高める新世代車両運動制御技術「スカイアクティブ ビークル ダイナミクス (SKYACTIV VEHICLE DYNAMICS)」を開発しています。

2016年7月導入の「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS※1」第一弾「G-ベクタリング コントロール (G-Vectoring Control、GVC) ※2」は、ドライバーのハンドル操作に応じてエンジンの駆動トルクを変化させることで、車両の横方向と前後方向の加速度 (G) を統合的にコントロールし、四輪への接地荷重を最適化してスムーズで効率的な車両挙動を実現する世界初※3の制御技術です。

2018年10月導入の第二弾「G-ベクタリング コントロール プラス (G-Vectoring Control Plus、以下GVC Plus)」では、新たにブレーキによる車両姿勢安定化制御を追加することで、より高い安定化効果を実現しました。旋回中のドライバーのハンドル戻し操作に応じて外輪をわずかに制動し、車両を直進状態へ戻すための復元モーメントを与えることで安定性を向上。ヨー、ロール、ピッチの各回転運動のつながりを高い旋回Gの領域まで一貫させ、素早いハンドル操作に対する車両の追従性を高めるとともに、挙動の収束性を大幅に改善します。これにより、緊急時の危険回避能力を高めるとともに、高速走行時の車線変更や、雪道など滑りやすい路面環境においても、人間にとって制御しやすく、より安心感の高い動きを提供します。

C

C 「G-ベクタリング コントロール プラス (GVC Plus)」作用イメージ※



* Mz: 復元モーメント、Fx: 制動力

※1 エンジン、トランスミッション、ボディ、シャシーなど、マツダのSKYACTIV技術個々のユニットを統合的に制御することで、マツダの提供価値の根幹である「人馬一体」の走行性能を高める新世代車両運動制御技術の総称。

※2 G-Vectoring Control: 車両の加速度 (G) を方向付ける (Vectoring) 制御 (Control)

※3 2016年6月現在の量産車としてマツダ調べ

こども SKYACTIV技術と魂動デザインを搭載した新世代商品* (2018年7月末時点導入済)

	小型			中型	
セダン/ ハッチバック/ ワゴンなど	デミオ/Mazda2 (2014年9月～)	アクセラ/Mazda3 (2013年9月～)	アテンザ/Mazda6 (2012年11月～)		
					
クロスオーバー SUV	CX-3 (2015年2月～)	CX-4 (2016年6月～)	CX-5 (2012年2月～)	CX-8 (2017年12月～)	CX-9 (2016年5月～)
					
スポーツ	ロードスター/MX-5 (2015年5月～)				
					

* 搭載モデルは国・地域によって異なります。

* () の時期に市場導入したモデルです。

TOPICS

マツダは2017年10月、「第45回東京モーターショー」(主催：(一社) 日本自動車工業会)において、次世代技術および次世代デザインを採用したコンセプトモデルを公表しました。今後導入される次世代商品群の先駆けとなるコンセプトモデルと、次世代デザインの方向性を具現化したコンセプトモデルを公表しました。

次世代技術

次世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」

「SKYACTIV-X(スカイアクティブ・エックス)」は、マツダ独自の燃焼方式「Spark Controlled Compression Ignition(SPCCI)：火花点火制御圧縮着火」によって、ガソリンエンジンにおいて圧縮着火を制御する技術の実用化に世界で初めて*めどを付けました。シャープなレスポンスやトルクフルで爽快な加速感を、これまで以上の低燃費・環境性能とともに楽しめるエンジンです。

*2017年8月現在、マツダ調べ

次世代車両構造技術「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」

「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE(スカイアクティブ・ビークル・アーキテクチャー)」は、マツダの人間中心の設計思想をさらに突き詰め、人間の体が本来持っているバランス保持能力を最大限に活用した技術です。シート、ボディ、シャーシ、NVH性能など各機能を見直し、クルマとして全体最適の視点で開発に取り組み、商品化を開始しました(例：骨盤を立てて脊柱が自然なS字カーブを維持できるシート)。同時に運転操作に対して体のバランスをとりやすくなるため、意のままの走り、究極の「人馬一体」感をより高いレベルで提供することが可能となります。

次世代デザイン

デザインビジョンモデル「Mazda VISION COUPE」

「マツダ VISION COUPE(マツダビジョンクーペ)」は、次世代デザインが目指す、「エレガントで上質なスタイル」を描いたデザインビジョンモデルです。基本骨格は伸びやかな4ドアクーペとし、クルマらしい美しさ、マシンとしての性能の高さを感じさせるシルエットです。要素を削り落として「引き算の美学」を体現したシンプルなフォルム、ショルダーク部のシャープな光、ボディサイドのリニアに変化し続ける光と影の移ろいを創り込み、その繊細な動きのコンビネーションによってより自然な新しい生命感を表現しています。日本の美意識を体現しマツダらしい「エレガンス」を追求する深化した魂動デザインです。

次世代の技術とデザインを融合したコンパクトハッチバックコンセプト「Mazda KAI CONCEPT」

「マツダ 魁 CONCEPT(マツダカイコンセプト)」は、内燃機関を搭載するクルマとしての理想を追求し、マツダの次世代の技術とデザインを融合したコンパクトハッチバックコンセプトです。パワートレインには次世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」を搭載。人間中心の思想を突き詰めた次世代車両構造技術「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」と合わせて、洗練された走行性能を実現します。デザインでは研ぎ澄ましていくことで生まれるピュアな美しさ、ハッチバックならではの力強い塊感を追求。「日本の美意識」を体現し、よりアーティスティックな表現を目指す次世代デザインをコンパクトカーのフォルムに凝縮して、マツダが考える理想的なハッチバックを描きました。

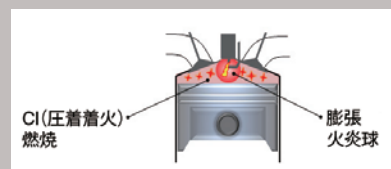
d SKYACTIV-X



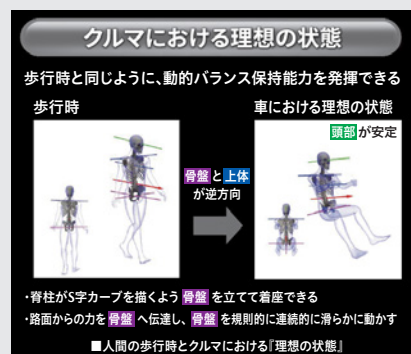
e SPCCI

Spark Controlled Compression Ignition(SPCCI) 火花点火制御圧縮着火

スパークプラグの点火による膨張火炎球が、まさに第二のピストン(エアピストン)のように、燃焼室内の混合気を追加圧縮し、圧縮着火に必要な環境を実現しました。このスパークプラグの点火時期を制御することで、圧縮着火領域を拡大し、完全に制御された圧縮着火を実現させることが、マツダ独自の燃焼方式SPCCI。圧縮着火燃焼を火花点火で制御した燃焼です。



f 骨盤を立てて脊柱が自然なS字カーブを維持できるシート



g Mazda VISION COUPE

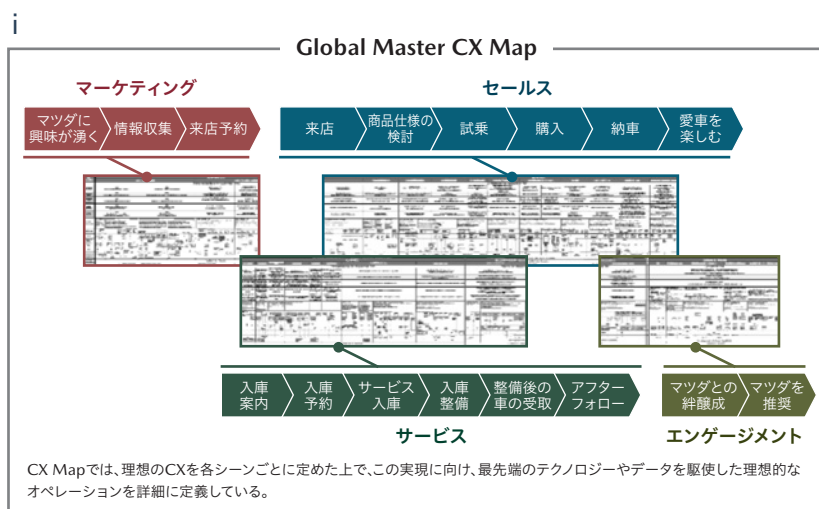


h Mazda KAI CONCEPT



マツダデジタルイノベーション(MDI)

最新のIT技術の活用により業務プロセスの変革を行う、マツダデジタルイノベーション(MDI)を進めています。1996年に開始したMDIフェーズ1(1996年~2008年)は、CAD/CAM技術を活用した商品開発・生産プロセスの革新を進め、SKYACTIV技術を搭載した新世代商品群の効率的な開発・生産に貢献しました。2016年4月、IoTやAIなどIT技術の進化やお客さまニーズの多様化をふまえMDIフェーズ2を開始しました。マーケティング・セールス・サービス・エンゲージメントの一連の流れである「理想のカスタマーエクスペリエンス(Customer Experience 以下、CX)を描いた“CX MAP”」を起点に革新することで、マツダファンの継続的な拡大をグローバルで実現することに挑戦しています。

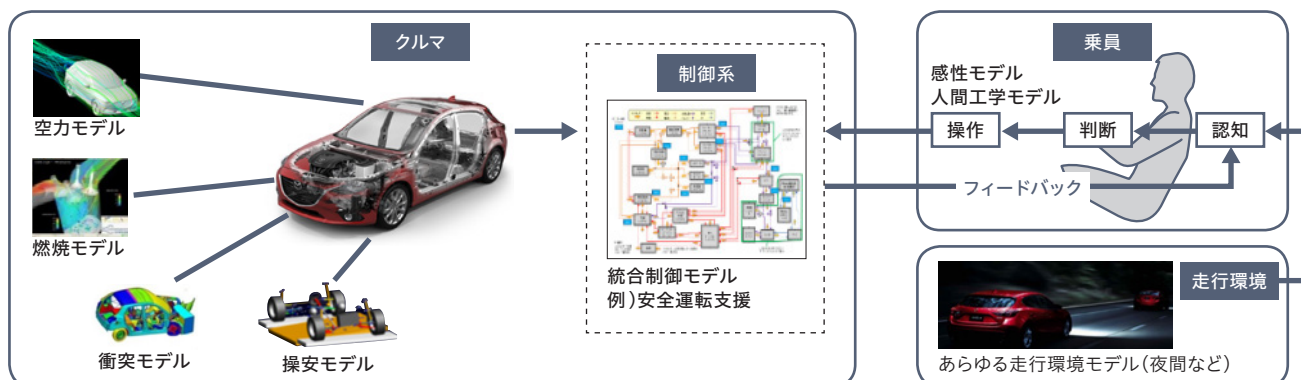


モデルベース開発 (MBD)

クルマに求められる機能は高度化、多様化する一方で、これに対応する車両の構造や制御システムは複雑化しています。複雑なシステムを限られたリソースで迅速に開発し続けるには開発そのものを机上で効率よく行う「モデルベース開発(MBD)」が極めて重要となります。モデルベース開発とは、クルマ、制御、乗員、走行環境といった開発対象を「モデル化」し、コンピューター上でシミュレーションを徹底的に行い、効率的に最適化する開発手法です。設計から車両評価までシミュレーションでの開発を行うことで、試作部品/実機検証を減らし、少ないリソースで、高度で複雑な技術や商品を、品質を確保しつつスピーディに開発することが可能になります。今後はこれまで以上に、多くのモデルを多くのサプライヤーと流通させ共創していくことを目指しています。

j モデルベース開発

①クルマ、②制御系、③乗員、④環境、の全てをモデル化(数値化)して繋げ、実車レスで、突き抜けた商品の開発を目指す手法



「モノ造り革新」によるプロセス革新と一括企画

多様化するお客さまの期待を超える、魅力あるクルマづくりと同時に、開発・生産効率改善によるビジネス効率の大幅な改善に向けて取り組んでいます。

「商品競争力を高める多様性」と「量産効率を高める共通性」を高次元で両立させることを目的として、クルマづくりのプロセスをゼロから見直す取り組み「モノ造り革新」を採用しグローバルで推進しています。「モノ造り革新」では開発・生産・購買・物流・品質などの部門とサプライヤーが連携し、5年から10年のスパンで未来を見据え、将来導入する車種を車格やセグメントを超えて一括企画します。この取り組みの結果、台数規模の異なる複数のモデルの生産や、生産台数の変動へのフレキシブルな対応、品質・ブランド力・利益率向上を実現しています。

グローバル生産体制の構築

k |

国内・海外全ての生産拠点が、相互研鑽し、自立してマツダブランドの価値を高める高品質で高効率な生産活動を追求するため、2013年より「グローバルマニュファクチャリングネットワーク (GMN)」を推進しています。国内生産拠点が中心となり、成熟度の異なる海外拠点において、品質面や効率面で同レベルの生産活動ができるよう工程管理や改善を行うスキル(「現場力」)を育成しています。日々の生産活動のみならず、新型車の導入時に等しく高品質の生産をグローバルで同時に開始できるよう活動を進めています。

推進にあたっては、日常的には海外拠点の現場力向上を支援するため、国内での海外拠点からの研修生受け入れや技能者の海外拠点への派遣などのさまざまな人材交流を積極的に行っています。中長期的な目標および各拠点の成功事例や課題を共有するため、2014年から年1回グローバル生産会議を開催しています。2018年4月の第5回グローバル生産会議では、次世代商品・モノ造り・ブランド価値経営の考えを各生産拠点が理解・共有すると同時に、マツダグループ一体となって新商品の導入に取り組んでいます。

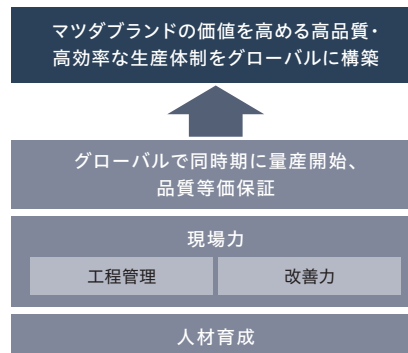
グローバル物流体制の構築

m

お客さまの期待を超える商品をより高効率・フレキシブルにお届けし、購入後を含めた最高のサービスを提供するため、国内・海外の物流拠点が連携し、マツダグループ全体でグローバル最適となる物流体制の構築を進めています。

最適な体制構築に向け、2014年より年1回、グローバル物流会議を開催しています。サプライチェーンを通じてのブランド価値向上を目指し、マツダグループで課題・改善事例の共有などを図りながら、ベストプラクティスを追求、連携強化を図っています。今後も継続して、国内・海外の担当者が集まり、「品質、コスト、納期、環境」を重点に議論を行う予定です。

k グローバルプラントビジョン



| グローバル生産会議



m グローバル物流会議



オープンイノベーション

n

マツダは社外の新たな知見を得ながら効率的に事業課題を解決し、社会と企業の持続的な成長に向けて取り組むことを目的として、企業、大学、官公庁と連携（＝オープンイノベーション）を進めています。

環境・安全に関わる規制強化、異業種参入、モビリティビジネスの多様化など、企業を取り巻く事業環境が厳しさを増す中、オープンイノベーションを通じて、マツダグループの成長と社会への貢献を両立し、「コーポレートビジョンの実現」を目指します。

n オープンイノベーションの目指すもの

【社会への貢献】

・サステナブルな社会の実現／モノづくりの高度化（技術・技能の共有）／地方創生

【マツダグループの成長】

・技術力向上／ブランド価値向上／研究開発の効率化

オープンイノベーションの体系図



①企業間連携

O

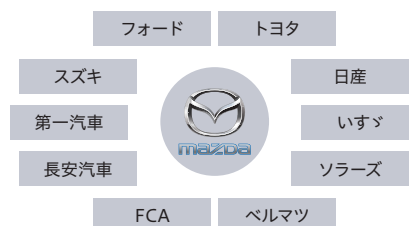
他の自動車メーカーやサプライヤーとの協業を通じて、モノづくり力や技術力を強化し、相互にシナジー効果を発揮できる企業間連携を進めています。

自動車メーカーとの連携

マツダブランドの強化のため、商品、技術、地域ごとに最適な提携戦略を推進しています。

2017年8月にはトヨタ自動車（株）と持続的な協業関係のさらなる強化を目的として、業務資本提携に関する合意書を締結しました。

O 提携戦略



サプライヤーとの協業

先進的な技術力を有するサプライヤーとの協業を通じて、高性能な部品をより高効率に開発できる体制を構築しています。2017年度は自動車始動用12Vリチウムイオンバッテリーの共同開発に関する契約などを締結しました（P67参照）。

TOPICS トヨタ自動車株式会社と業務資本提携について

2017年8月に、トヨタ自動車株式会社と業務資本提携に関する合意書を締結しました。それぞれが得意とする技術や事業基盤のさらなる強化のみならず、本提携を通じて協力関係をより深化させ、この変革期に共に挑み、克服することによって、持続的成長を実現していきたいと考えています。両社はそれぞれの経営の自主性を尊重し、対等かつ良好な関係を中長期にわたり構築することで、今回合意した各共同プロジェクトでの協業実現に向けて検討を進め「クルマの新たな価値創造」に向け、長期的パートナーとして相互協力をさらに加速・発展させ、お客さまの期待に応えることを通じて持続可能な社会の発展に貢献します。

<業務提携に係る合意内容>

- 米国での完成車の生産合弁会社の設立
- 電気自動車の共同技術開発
- コネクティッド・先進安全技術を含む次世代の領域での協業
- 商品補充の拡充

詳細 <http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2017/201708/170804c.pdf>

地場サプライヤーと連携したモノづくり力向上活動

広島県および近隣の地場サプライヤーに対して、「J-ABC活動 (Jiba[地場]Achieve Best Cost)」を2004年より実施しています。これは、マツダ従業員がサプライヤーの工場を訪問して、マツダ生産方式の考え方を基本にモノづくりの無理・ムラ・無駄・課題を抽出し、改善策の検討・実施に協働で取り組むものです。また、マツダで推進している「モノ造り革新」(P128参照)における製造現場領域のモノづくり体質の強化も担っています。生産性の向上にもつながり、年間約30億円の生産コスト削減を実現しています。

2017年度のJ-ABC活動の実績

活動例	目的	取り組み	2017年度の成果
協働改善活動	稼働改善、サイクルタイム短縮、物流改善 (2004年より実施)	23社50工場に、延べ約2,000回/年訪問し、協働改善活動を実施。	54回の成果報告会を開催。拠点中心の活動から全社活動への移行を推進。
J-ABCからくり改善 ^{*1} 道場	お金をかけない、創造性に優れた、楽しい作業改善 (2006年より実施)	からくり作品の考案・製作能力の向上を目的とした座学、現地指導会などの実践プログラムを実施。	9社11名の受講生が卒業。2016年よりマスタートレーナー認定制度を運用。地場サプライヤー内展開のリーダー役として認定する。優秀作品は、マツダ本社工場からくり展、からくり改善 [®] くふう展へ積極的に出品。
J-ABC保全道場	設備停止や機能低下の未然防止 (2010年より実施)	異常感知、対応処置能力の向上を目的とした座学、現地指導会や実践プログラムを実施。	広島・防府地区で2回/年開催。2017年は3社3名の受講生が卒業。卒業生/工場長が [®] リードして自主保全活動を18工場で自主展開。
J-ABC大会	J-ABC活動方針、優秀事例などを共有し、相互研鑽 (けんさん) (2005年より実施)	全参画企業が参加し、事例発表・表彰などを実施。	2017年大会は、午前の部 (メッセージ、方針、優秀活動発表、表彰) には、地場サプライヤー400名/52社、マツダ50名、計450名が参加。午後の部 (優秀事例発表、からくり・自主保全活動展示) では、21事例、8作品、2活動を発表・紹介した。

*1「からくり改善[®]」は、(社)日本プラントメンテナンス協会の登録商標。

海外生産拠点・現地サプライヤーと連携したモノづくり力向上活動

グローバル生産体制の再構築に伴い海外生産拠点の重要性が増す中、現地サプライヤーと共に品質向上・生産性改善の取り組みを進めるため、モノづくり力向上活動に取り組んでいます。国民性や文化の違いを尊重し、現場の改善活動を継続的に推進するために重要なポイントを把握しつつ、J-ABC活動で培ったノウハウを展開しています。現地の生産拠点およびサプライヤー双方に改善活動を推進するリーダーを育成し、サプライヤーの改善活動を推進する体制を構築しています。今後もサプライヤーと連携し、継続的に活動を広げる予定です。

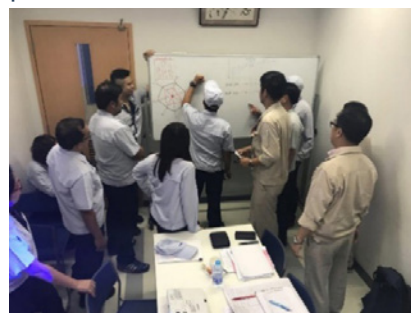
タイにおけるA-ABC活動

オートアライアンス (タイランド) (AAT) において、2013年、A-ABC活動 (ASEAN Achieve Best Cost) を現地サプライヤー5社から開始しました。品質・生産性・コストへの貢献が他サプライヤーにも徐々に認知され、2018年6月現在10社にまで拡大しました。マツダから赴任したA-ABC活動担当者3名およびAATの推進担当者4名が推進役として参加し活動を進めています。活動は各サプライヤーのあるべき姿を描き、その実現へ向けて現状把握・分析、改善案の発掘・実施を進め、最後に成果報告をする構成で、年2回のサイクルで開催しています。また、年1回A-ABC大会を開催し、相互交流・情報交換を進めています。活動4年目となる2016年度には、過去の総点検を行い、体質改善活動に基盤整備活動を加えた「車の両輪」で推進し、AAT/サプライヤーが自律した活動を実現できるよう発展させています。

メキシコにおけるM-ABC活動

マツダデメヒコビークルオペレーション (MMVO) において、2015年、M-ABC活動 (Mexico Achieve Best Cost) は現地サプライヤー2社から開始。2018年6月現在6社にまで拡大しています。マツダから赴任したM-ABC活動担当者2名およびMMVOの推進担当者3名が推進役として現地サプライヤーと共に活動を進めています。活動はA-ABC活動と同様に各サプライヤーのあるべき姿を描き、年2回のサイクルで開催しています。まずは生産ラインの安定品質・安定供給につながるテーマに取り組み、段階的に生産性向上・品質向上・リードタイム短縮をテーマにした課題に移行しています。現地の推進・活動メンバーを「ナショナルスタッフ」と呼び、「ナショナルスタッフが自主自律的に運営する」状態を目指しています。そのために、MMVO、サプライヤーの日本人マネジメントが共に汗を流しながら自律を促す取り組みを進めています。

p A-ABC活動



q M-ABC活動



②産学連携

大学などの教育機関・研究機関と連携し、最先端の研修を効率的に進めることができる体制を整えています。

世界最先端の国家プロジェクトや研究機関と共同研究

社外の世界最先端の国家プロジェクトの受託や研究機関と共同研究を行い、自動車業界が直面する社会課題の解決に取り組んでいます。

関係官庁・機関	プロジェクト名	内容
経済産業省／(国研)新エネルギー・産業技術総合開発機構／新構造物技術研究組合	革新的新構造物材料等研究開発 http://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP_100077.html	自動車などの輸送機器のCO ₂ 排出量削減のための抜本的な軽量化の構造物材料および接合技術等の技術研究開発。
経済産業省／(国研)新エネルギー・産業技術総合開発機構／未利用熱エネルギー革新的活用技術研究組合	未利用熱エネルギーの革新的活用技術研究開発 http://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP_100097.html	熱エネルギーとして大気中に放出されている未利用エネルギー ^{*1} を効率的に活用するための研究開発。

*1 国内で民生(市民生活)、産業、運輸分野で消費されるエネルギーのうち使われない熱エネルギーとして大気中に放出されているもの。

大学との連携

さまざまな分野で大学との連携を強化し、より高い視点・広い視野で領域課題を解決し社会に貢献していくことを目指しています。

大学名	提携内容	施策・活動
広島大学	次世代自動車技術共同研究講座(2015年4月～) 内燃機関研究室、藻類エネルギー創成研究室など、長期的に取り組むべき技術課題の解決と、その解決を担う将来人材の育成の場として4つの共同研究講座と1つの寄付講座を大学と共同で設置。MBR(モデルベース研究)、MBD(モデルベース開発)の人財育成と研究開発を通して広島がものづくりで日本をリードすべく産学連携活動を推進。 包括的連携協定(2011年2月～) 開発・生産に関する技術から、企画・経営・マーケティングなどの社会科学分野まで、幅広く連携し、研究テーマの発掘から解決のための共同研究を積極的に実施。加えて、人財育成について、インターンシップのあるべき姿の検討を協働し、それに基づく受け入れ方法やテーマ設定を実施。 地方創生、オープンイノベーション 広島大学、地方自治体と協業し、国家プロジェクトへの参画などを通して、中国地方・広島地域の地方創生、人財育成、更には世界の持続可能な開発(SDG's)の実現に貢献。	次世代自動車技術共同研究講座開設(2015年度～) ・内燃機関研究室(2015年4月開設) ・空気力学研究室(2016年7月開設) ・先端材料研究室(2016年10月開設) ・藻類エネルギー創成研究室(2017年4月開設)(P68参照)
広島市立大学	マツダ・広島市立大学芸術学部共創ゼミ(2017年5月～) 「新たなモノづくりと新たな時代を形成し得る人材を育成し、広島が世界に誇るモノづくり人材を輩出する地となる」ことを目指し、大学と共同で共創ゼミを開講。	共創ゼミを2018年度も実施している。
九州大学	共同研究部門開設(2017年8月～) 長期的に取り組むべき技術課題の解決と、その解決を担う将来人材の育成の場として、大学と共同で設置。 組織対応型連携(2011年5月～) 研究開発業務の強化と学術研究・教育活動の活性化で連携	マツダ次世代エネルギー貯蔵共同研究部門開設(2017年8月～)
近畿大学	包括的研究協力に関する協定(2012年12月～) 産学連携による最先端の研究開発の強化および地域産業の技術力強化で連携。	研究協力推進委員会 ・共同研究の進捗や連携強化について、具体的な施策を議論
兵庫県立大学	大型放射光施設Spring-8を活用した共同研究契約を締結(2016年5月) 放射光による分析手法を活用した材料・ものづくり技術の革新で連携。	—
東京工業大学	産学連携会員(2013年8月～) 研究・教育の質の向上および研究・教育成果の活用を目的とし、共同研究実施を通じた技術移転。 新産業の創出、イノベーションの促進に寄与。	・開発ニーズ領域に応じた研究シーズ探索とマッチング ・技術交流セミナーへの参加および教員による社内セミナーの実施 ・藻類エネルギーに関する共同研究の実施

③産官連携

官公庁と連携することにより、最先端の共同研究や、お取引先とのニーズ・シーズ発信を効率的に実施しています。

サプライヤー／大学からの技術提案会の実施（行政機関との連携）

サプライヤー、大学、公設試験研究機関とのニーズとシーズのマッチングを目的として、地域の行政機関と連携した技術提案会を開催しています。

2017年度活動

- ①公益社団法人 大阪府工業協会主催「新技術・新工法展示商談会 in マツダ」
- ②近畿中小企業連携プロジェクト(KSP)「近畿中小企業連携プロジェクト新技術展示商談会」
- ③福島県輸送用機械関連産業協議会主催「福島県 新技術・新工法展示商談会 in マツダ」
- ④九州自動車・二輪車産業振興会議主催「九州自動車新技術・新工法展示商談会 in マツダ」

自動車産業におけるモデル流通の推進

マツダは、経済産業省が開催している「自動車産業におけるモデル利用のあり方に関する研究会」に、2015年11月の研究会発足当時から参画しています。自動車の先行開発・性能評価のプロセスをバーチャルシミュレーションで行う開発手法「モデルベース開発 (MBD)」の普及を目的として、他の自動車メーカー・部品メーカーとともに取り組みを進めています。2017年度はMBDを普及するための方針策定や、欧州との国際連携活動などを行いました。2018年4月には、マツダは産学官共同戦略的プロジェクトの方針「SURIWASE2.0^{※1}の深化」に合意し、MBDの深化・協調領域の拡大などを実現するための取り組みを継続することを発表しました。

なお、この研究会において、マツダはマツダ・デジタル・イノベーション(MDI) (P127参照)を通して培ってきたバーチャルシミュレーションや独自のMBDに関する知見を活かし日本の自動車産業全体の国際競争力を高めるための活動に貢献しています。

内燃機関の燃焼技術および排出ガス浄化技術の基礎・応用研究

マツダは日本の自動車業界における新たな共同研究組織「自動車用内燃機関技術研究組合 (AICE^{※2})」に参加しています。AICEは自動車メーカー各社で共通な課題について、自動車メーカーおよび大学・研究機関で基礎・応用研究を実施し、その成果を活用して各企業での開発を加速することを目的として2014年4月1日に経済産業省のサポートを得て設立されました。マツダはAICEへの参加を通じて、自動車のさらなる燃費向上・排出ガスの低減に向けた、内燃機関の燃焼技術および排出ガス浄化技術開発に取り組んでいます。

※1 「SURIWASE2.0」は、経済産業省が自動車産業の国際競争力をより高めるため、平成27年11月に「自動車産業におけるモデル利用のあり方に関する研究会」を設置し、我が国のサプライチェーン全体で、企業間のすりあわせ開発を、実機を用いずバーチャル・シミュレーションで開発を行う手法 (MBD)により高度化を進める構想です。
<http://www.meti.go.jp/press/2016/03/20170331010/20170331010.html>
<http://www.meti.go.jp/press/2018/04/20180404003/20180404003.html>

※2 Research Association of Automobile Internal Combustion Enginesの略。組合員は国内自動車メーカー9社および2団体 (2015年4月現在)。

④産学官連携

産学官連携事務局を組織化し、官公庁・大学との連携を進めています。活動を見える化し、官公庁や大学と共有することで、最大限の効果を目指して日々活動しています。加えて、産学官連携を通じた従業員採用、人材育成、人材輩出で地域に貢献しています。

ひろしま自動車産学官連携推進会議

広島県を中心に開発・生産拠点をもちマツダは地域経済・地場企業との連携は重要と考え、中国経済産業局・広島県・広島市などの官公庁、(公財)ひろしま産業振興機構および広島大学と連携し、自動車関連の地場企業への貢献、地域活性化や地方創生活動に取り組んでいます。2015年に定めた「2030年産学官連携ビジョン」の実現に向け、地場企業支援の新しい枠組みの創出や、次世代の自動車社会の検討や社会への啓発活動など、さまざまな取り組みを行っています。

2017年度は、「ひろしまデジタルイノベーションセンター」*1と共同で、モデルベース開発*2に関する教育研修プログラムを企画・開講し、経済産業省「第四次産業革命スキル習得講座」の認定を取得するなど、地域のものづくりのデジタル化を推進する活動を本格的に開始しました。

「

MBDプロセス研修

・第四次産業革命スキル習得講座の認定を取得
産学官での認定は日本初。



2030年 産学官連携ビジョン

- ・広島を、自動車に関する独創的技術と文化を追い求める人々が集まり、世界を驚かせる技術と文化が持続的に生み出される聖地にする。
- ・産業・行政・教育が一体になり、イノベーションを起こす人材をあらゆる世代で育成することにより、ものづくりを通じて地域が幸せになる。
- ・広島ならではの産学官連携モデルが日本における「地方創生」のリードモデルとなり、世界のベンチマークとなる。

主な取り組み

	取り組み	内容・成果
サプライヤーの人材獲得促進	就職セミナーでの実車・部品展示、および「自動車のサプライチェーン」に基づくブース配置の提案・実施(2018年3月)	サプライヤーにおける採用課題解決に貢献するため、就職セミナーにおいてマツダ車および部品の展示、サプライヤーから量産車のつながりを伝えるブース配置を提案・実施(出展サプライヤーから高評価)。
サプライヤーとの共創・技術交流	①地域企業共創分科会 ②産学連携分科会 ③行政機関連携分科会	①「ベンチマーク車のNVH性能評価 @ C-HR」、「軽量フレーム構造の研究」 ②イノベーション研修、2016年度のニーズ説明会のフォロー ③『連携シナジー』の発生と『次世代象の見える化』を検討
将来エネルギーの研究	エネルギー専門部会「自動車用次世代液体燃料シンポジウム2018」開催(2018年6月)	将来の自動車用エネルギーの1つとして注目されている、バイオマス由来のカーボンニュートラルな液体燃料に着目。その可能性とその実用化に向けた課題について、産官学それぞれの領域の専門家から解説し、将来の自動車用エネルギーのありかたを考える。
内燃機関の研究・開発	内燃機関の基盤技術の研究・開発推進	「摩擦・摩擦制御技術」をテーマに地域企業向けの勉強会を開催。 これをきっかけにして参画企業の一部が大学との共同研究に発展した。
感性領域の研究・開発	①地域と一体となった感性によるものづくり ②地場サプライヤーとの感性共同研究 ③地域関係団体による感性活動の全体整合	①ひろしま感性イノベーション推進協議会(広島県)主催による、「感性イノベーション実践講座」、「ニーズ・シーズマッチング会」を開始 ②乗員の各部品の感度の明確化として、内装各部品のリアルタイムサリエンシーマップを作成中。 ③質の良いデータを確保するため、感性モニター制度を開始
モデルベース開発(MBD)*2領域の人材育成	地域企業の研究開発力強化を目的として、MBD/CAEに対応できる人材育成のための講座を開講	ひろしまデジタルイノベーションセンターと共同で自動車サプライヤーおよび自動車以外のものづくり企業全般を対象にしたMBD/CAE研修を企画・開催。2017年度は、のべ955名が受講。 このうちMBDプロセス研修が経産省の第四次産業革命スキル習得講座の認定を受けた。

*1 スパコン等の計算機環境の共用サービスやデジタル技術に関する人材育成研修プログラムを地域企業に提供する団体。2017年10月(公財)ひろしま産業振興機構内に開設。

*2 Model Based Development:シミュレーション技術を取り入れた開発プロセス。

2017年度*社外からの主な評価

領域	時期	授与元／評価機関	受賞名称	受賞対象	国
<div> <div>マツダのCSR (P25参照)</div> <div>         </div> </div>					
(P42参照)					
品質	2017年4月	文部科学省	平成29年度科学技術分野の文部科学大臣表彰「創意工夫功労者賞」	車体シーラー塗布作業容易化装置の考案	日本
	2017年5月	公益社団法人腐食防食学会	平成29年度腐食防食学会「技術賞」	自動車の防錆技術を革新する耐食性迅速評価法の開発とその実用化	日本
				ブローチ盤切粉ならし作業レス化改善	
	2018年4月	文部科学省	平成30年度科学技術分野の文部科学大臣表彰「創意工夫功労者賞」	砂混練行程における最適砂投入方法の考案	日本
お客さま満足				走行中の車両下回り泥水挙動可視化技術の考案	
	2017年4月	ノルトライン・ヴェストファーレン・デザインセンター	レッド・ドット:プロダクトデザイン2017「2017年レッド・ドット:ベスト・オブ・ザ・ベスト賞」	MX-5 RF (ロードスターRF)	ドイツ
	2017年4月	文部科学省	平成29年度科学技術分野の文部科学大臣表彰「科学技術賞(開発部門)」	新世代4WD システム「i-ACTIV AWD」	日本
	2017年5月	公益社団法人自動車技術会	第67回自動車技術会賞「技術開発賞」	高効率クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D 1.5」	日本
			第67回自動車技術会賞「論文賞」	ナチュラル・サウンド・スモウザー (NSS)	
	2018年2月	国際自動車フェスティバル	第33回国際自動車フェスティバル「Most Beautiful Concept Car of the Year賞」	VISION COUPE	フランス
	2018年2月	経済産業省	第7回ものづくり日本大賞「経済産業大臣賞(製品・技術開発部門)」	魂動デザイン	日本
	2018年2月	クアトロルオーテ	「Q Global Tech Award」	次世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」	イタリア
	2018年3月	Car Design News	コンセプトカー・オブ・ザ・イヤー	VISION COUPE	欧州
	2018年4月	Edison Universe	エジソン賞「金賞」(Engine Enhancements(エンジンエンハンスメント)部門)	次世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」	米国
安全	2018年5月	公益社団法人自動車技術会	第68回自動車技術会賞「浅原賞学術奨励賞」	エンジン筒内流動場における壁面熱伝達の研究	日本
	2017年9月	特定非営利活動法人キッズデザイン協議会	第11回キッズデザイン賞「キッズデザイン協議会会長賞(奨励賞)」(子どもたちの安全・安心に貢献するデザイン部門)	MAZDA TECHNOLOGY FOR KIDS の進化	日本
	2018年4月	一般社団法人日本機械学会	2017年度日本機械学会賞(技術)	新世代車両運動制御技術「G-ベクタリングコントロール」	日本
	2018年5月	公益社団法人自動車技術会	第68回自動車技術会賞「技術開発賞」	新世代車両運動制御技術「G-ベクタリングコントロール」	日本
	—	JNCAP	(P51参照)	-	日本
	—	US-NCAP	(P51参照)	-	米国
	—	IIHS	(P51参照)	-	米国
環境	2018年1月	米国環境保護庁	燃費トレンドレポートの「企業平均燃費値」総合1位	2016モデルイヤー車 企業平均燃費値	米国
	2018年4月	文部科学省	平成30年度科学技術分野の文部科学大臣表彰「科学技術賞(開発部門)」	高効率クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D 1.5」	日本
	2018年5月	公益社団法人発明協会	平成30年度全国発明表彰「発明賞」	新水性塗装技術「アクアテック塗装」	日本
人間尊重	—	技能領域	(P91参照)	-	
	2018年2月	経済産業省/日本健康会議	健康経営優良法人～ホワイト500～認定	マツダ(株)	日本
社会貢献	2017年9月	特定非営利活動法人キッズデザイン協議会	第11回キッズデザイン賞「キッズデザイン賞」(子どもたちの創造性と未来を拓くデザイン部門)	クルマの進化を知ろう、ものづくりの楽しさを感じよう	日本

*一部2018年4月以降の受賞含む

1920

マツダの歴史 HISTORY OF MAZDA

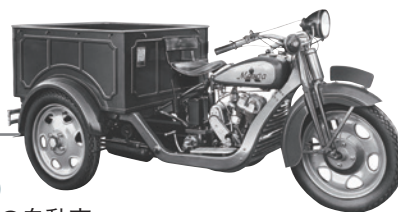
経営領域

商品領域※

- 1920.1 東洋コルク工業株式会社として創立
 1921.3 松田重次郎社長就任
 1927.9 東洋工業株式会社に改称



1920~



1930

- 1930.9 広島県安芸郡府中町に新工場建設
 1932 3輪トラックの輸出開始
 1936.4 3輪トラックで鹿児島—東京間をキャラバン宣伝
 1936.4 新しいシンボルマーク使用開始



1936.4~

1931.10
 マツダ初の自動車、
 3輪トラック「マツダ号DA型」生産開始

1940

- 1945.8 建物の一部を広島県他、裁判所、報道機関などに貸与。
 県庁の全機構がマツダに移転(〜1946.7)
 1945.12 1945.8より中止していた3輪トラックの生産再開
 1949.8 3輪トラックの輸出を再開

1950

- 1951 新しいシンボルマーク使用開始
 1951.12 松田恒次社長就任
 1959.7 新しいシンボルマーク使用開始



1951~



1959.7~

1950.6
 小型4輪トラック
 「CA型」発売



1960

- 1961.7 独NSU社、バンケル社とロータリーエンジンに関し
 技術提携
 1963.3 国内自動車生産累計100万台達成
 1965.5 三次自動車試験場開設
 1966.11 宇品乗用車専用工場操業開始
 1967.3 欧州向け本格輸出開始



1960.5
 マツダ初の乗用車
 「R360クーペ」発売



1963.10
 初代「ファミリア」
 発売



1967.5
 初のロータリー
 エンジン搭載車
 「コスモスポーツ」発売



1962.2
 初代「キャロル」発売



1966.5
 初代「ボンゴ」発売



1966.8
 初代「ルーチェ」発売



1970

- 1970.4 米国向け本格輸出開始
 1970.11 松田耕平社長就任
 1975.1 新しいシンボルマーク使用開始
 1977.12 山崎芳樹社長就任
 1979.6 国内自動車生産累計1,000万台達成
 1979.11 フォードと資本提携



1975.1~

1970.5
 初代「カペラ」発売



1975.10
 初代「コスモ」発売



1971.8
 初代「タタン」発売



1971.9
 初代「サバンナ」発売



1978.3
 初代「サバンナRX-7」発売



1980

- 1981.12 防府中間工場(トランスミッション)操業開始
 1982.9 防府西浦工場(乗用車)本格操業開始
 1984.5 マツダ株式会社へ社名変更
 1984.10 マツダ財団設立
 1984.11 山本健一社長就任
 1985.1 米国生産会社(MMUC、現・AAI)設立(〜2012.8)
 1987.4 国内自動車生産累計2,000万台達成
 1987.6 技術研究所横浜研究所(現・R&Dセンター横浜)開設
 1987.12 古田徳昌社長就任
 1988.4 マツダ工業技術短期大学を設立
 1988.5 マツダR&Dセンター、アーバイン(米国)完成

1980.6
 「ファミリア」フルモデルチェンジ
 (1980-1981「初代」日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)



1982.9
 「カペラ」フルモデルチェンジ
 (1982-1983日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)



1989.9
 初代「ロードスター」発売



1990

- 1990.1 北海道剣淵耐寒自動車試験場開設
 1990.5 マツダ欧州R&D事務所(MRE)完成
 1991.12 和田淑弘社長就任
 1995.4 国内自動車生産累計3,000万台達成
 1995.11 フォードとタイに生産合弁会社「オートアライアンス(タイランド)社(AAT)」設立
 1996.3 マツダ、ホームページ開設
 1996.6 ヘンリー・D・G・ウォレス社長就任
 1997.6 新しいシンボルマーク使用開始
 1997.11 ジェームズ・E・ミラー社長就任
 1999.12 マーク・フィールズ社長就任



1997.6~

1991.6
 第59回ルマン24時間レースでマツダ787Bが
 日本車史上初の総合優勝



1996.8
 初代「デミオ」発売
 (1996〜1997年次
 RJCニューカー
 オブザイヤー)



1990.1
 初代「MPV」発売



1991.12
 「RX-7」フルモデルチェンジ
 (1991〜1992年次
 RJCニューカー
 オブザイヤー)



1999.4
 初代「プレマシー」発売



※発売時期は国内を基準に掲載

2000

経営領域

- 2000.11 中期経営計画「ミレニアムプラン」発表
- 2002.1 北海道中札内試験場開設
- 2002.4 新ブランドスローガン「Zoom-Zoom」展開
- 2002.6 ルイス・ブース社長兼CEO就任
- 2003.1 中国の一汽乗用車でMazda6(日本名:アテンザ)生産開始
- 2003.8 井巻久一社長兼CEO就任
- 2004.11 中期計画「マツダ モメンタム」発表
- 2005.8 中国技術支援センター開設
- 2006.5 美祿自動車試験場開設
- 2007.3 中期計画「マツダ アドバンスメント プラン」発表
- 2007.3 技術開発の長期ビジョン「サステナブル”Zoom-Zoom”宣言」策定
- 2007.4 中国の長安フォードマツダエンジン工場(CFME)操業開始
- 2007.7 国内自動車生産累計4,000万台達成
- 2007.10 中国の長安フォードマツダ南京工場(CFMA、現・CMA)操業開始
- 2008.11 山内孝社長兼CEO就任

商品領域※

2000.7
「ロードスター」世界で最も多く生産された2人乗り
小型オープンスポーツカーとして“ギネス”に認定



2003.4
「RX-8」発売
(2004年次RJCカーオブザイヤー受賞)

2002.5
初代「アテンザ」発売
(2003年次RJCカーオブザイヤー)



2005.8
「ロードスター」フルモデルチェンジ
(2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)

2003.10
初代「アクセラ」発売

2006.2
水素自動車(RX-8水素ロータリーエンジン開発車)
リース販売



2006.3
バンコク国際
モーターショーに
初代「BT-50」を出品



2006.12 「CX-7」発売



2006.10
初代「CX-9」生産開始



2007.7
「デミオ」フルモデルチェンジ
(2008年次RJCカーオブザイヤー受賞)
(2008年「ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー」受賞)



2009.3
水素自動車(プレマシーハイドロジェンRE/ハイブリッド)の
リース販売

2010

- 2010.4 「中長期施策の枠組み」発表
- 2012.2 「構造改革プラン」発表
- 2012.9 ロシアのソラーズと合併生産会社「マツダソラーズ(MSMR)」設立
- 2012.9 マレーシアのペルマツと合併会社「マツダマレーシア(MMSB)」設立
- 2013.1 フィアットとオープン2シータスポーツカーの開発・生産に向けた事業契約締結
- 2013.6 小飼雅道社長兼CEO就任
- 2014.1 メキシコにおける住友商事との合併生産拠点「マツダメヒコピークオペレーション(MMVO)」操業開始
- 2015.1 タイのトランスミッション工場「マツダパワートレインマンユファクチャリング(タイランド)(MPMT)」操業開始
- 2015.4 「構造改革ステージ2」発表
- 2015.4 新コーポレートビジョン制定
- 2017.8 トヨタと業務資本提携に関する合意書を締結
- 2017.8 技術開発の長期ビジョン「サステナブル”Zoom-Zoom”宣言2030」策定
- 2018.3 トヨタとの合併会社「マツダトヨタマンユファクチャリングUSA」設立
- 2018.5 国内生産累計5,000万台達成
- 2018.6 丸本 明社長兼CEO就任



2010.10
次世代技術「SKYACTIV」発表

2012.2
「CX-5」発売(2012-2013
日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)



2012.11
先進安全技術「i-ACTIVSENSE(アイ・アクティブセンス)」を搭載の
「アテンザ」フルモデルチェンジ(2014年次RJCカーオブザイヤー受賞)

2013.6
水素自動車(プレマシーハイドロジェンREレンジエクステンダーEV)
リース車による公道走行

2013.11
「アクセラ」
フルモデルチェンジ



2014.9
「デミオ」フルモデルチェンジ
(2014-2015日本
カー・オブ・ザ・イヤー受賞)



2015.2 「CX-3」発売



2015.5 「ロードスター」フルモデルチェンジ
(2015-2016日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)
(2016年「ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー」受賞)
(2016年「ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー」受賞)



2015.7
「マツダ BT-50」
タイで生産開始



2016.2
「CX-9」フルモデル
チェンジ・
生産開始



2016.4
「CX-4」世界初公開



2016.7
マツダ、新世代車両運動制御技術
「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS」発表

2016.11
リトラクタブルハードトップモデル
「ロードスター RF」発表



2016.12
「CX-5」
フルモデルチェンジ



2017.8
次世代エンジン
「SKYACTIV-X」発表



2017.12
「CX-8」
フルモデルチェンジ



2018

※発売時期は国内を基準に掲載

第三者意見

昨年に引き続き、「マツダサステナビリティレポート2018【詳細版】」を読み、第三者意見を述べさせていただきます。

公益財団法人 パブリックリソース財団
専務理事

岸本 幸子 氏



同社が2017年8月に、2030年を見据えた長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言 2030」を公表し、『Well-to-Wheel』での企業平均CO₂の排出を2050年までに2010年比90%削減を視野に、「2030年までに50%削減」を目指す、具体的なCO₂削減目標値を掲げたことは高く評価されます。またエネルギー源そのものの見直しにも、微細藻類からつくるバイオ燃料の開発に向けた産学官連携などに取り組んでおり意欲的といえます。

同社は従来から、CO₂排出削減目標達成に向けて、世界各地のエネルギー資源、規制、発電形態、インフラの整備状況などを勘案して最適な制御技術や効率的な電動化技術を組み合わせるという「ビルディングブロック戦略」を掲げてきました。これは新興国における自動車需要の増大を考慮すると現実的な戦略と評価できるものですが、今回、火力による発電比率の低い国、地域においては電気自動車などの電気駆動技術が最適な解決策であるとして、EVの商品化を加速する選択を行い、長期的な戦略を明確にしたといえます。

同社は従業員の78%が日本国内にいる、広島地域に根差した企業です。平成30年7月豪雨の被害にあたって、被災者・被災地域の復興支援を優先し、生産復旧などの当社課題はその次に置いたことは、その証といえましょう。「被災された方・被災地域の皆様からの要請を待つのではなく、いま私たちに何ができるか枠を広げて考え、言葉にして、当社から積極的に提案していきます」という言葉は、誠実で、地域をリードする企業としての責任感にあふれていると感じました。

同時に、2018年に国連グローバル・コンパクトに署名したことは、同社が130以上の国と地域で販売を行い7カ国に生産拠点を有するグローバル企業でもあるという点から、有意義で大きな一歩と高く評価できます。一方で、持続可能な開発目標（SDGs）の視点からみた同社の取り組みについては、まだ端緒にあるといえます。これまで行ってきたCSR重点課題の掘り下げをさらに進め、SDGsのなかで特に取り組むべき

目標を具体的に立て、実績を分析するとともに、パフォーマンスの改善を報告してほしいと思います。

同社の人間尊重、ダイバーシティ重視の姿勢は明確で、2017年にLGBTなどの性的マイノリティに関する人権尊重や、妊娠・出産・育児・介護休業などに関する不適切な言動がハラスメントに該当し、就業規則違反になることを会社として明文化したことは、優れていると思います。

今後同社のもつ人間尊重の考え方が、従業員に対する人間尊重の枠を超えて、サプライチェーンマネジメントのなかにも広がり、同社のサプライチェーンに関わって働く人たちの生活の質が向上することが、同社のCSR上の目標となり、SDGsの取り組みの重点となることを期待します。

安全への取り組みについても、人間中心という考え方から、理想的なドライビングポジションの提案や、自動運転「Mazda Co-Pilot Concept」の2025年までの標準装備化に取り組んでいます。昨年の第三者評価で、将来これらの技術が、高齢化による過疎地の地域消滅などの社会課題にも貢献することを期待すると述べました。今回2018年10月より、広島県三次市において、将来のライドシェアを見据えた移動サービス実証実験を開始する予定であることがアナウンスされ、進捗をうれしく思いました。

第三者検証

「マツダサステナビリティレポート2018【詳細版】」では、開示データの信頼性向上のため、第三者による保証を受けました。なお、「マツダサステナビリティレポート2018【詳細版】」で開示している温室効果ガス排出量、水資源使用量および廃棄物排出量は、検証を受けた「温室効果ガス排出量(スコープ1,2)算定報告書(2017年度実績)」「温室効果ガス排出量(スコープ3)算定報告書(2017年度実績)」「水資源使用量算定報告書(2017年度実績)」「廃棄物排出量算定報告書(2017年度)」にある排出量を記載しています。



発行日: 2018 年 6 月 27 日
第 1811003347 号

環境情報検証報告書

マツダ株式会社 様

1. 検証の対象

一般財団法人日本品質保証機構(以下、「当機構」という。)は、マツダ株式会社が作成した「温室効果ガス排出量(スコープ 1,2)算定報告書(2017 年度実績)」「温室効果ガス排出量(スコープ 3)算定報告書(2017 年度実績)」「水資源使用量算定報告書(2017 年度実績)」「廃棄物排出量算定報告書(2017 年度実績)」(以下、「算定報告書」という。)が、同社により作成された「温室効果ガス排出量(スコープ 1,2)算定要領(MBSAZ-ND00014、2018 年 6 月 7 日)」「温室効果ガス排出量(スコープ 3)算定要領(MBSAZ-ND00017、2018 年 6 月 18 日)」「水資源使用量算定要領(MBSAZ-ND00015、2018 年 6 月 7 日)」「廃棄物排出量算定要領(MBSAZ-ND00016、2018 年 4 月 1 日)」(以下、「同社算定ルール」という。)に準拠し、正確に測定、算出されていることについて第三者検証を行った。

検証の目的は、「算定報告書」の 2017 年度(2017 年 4 月 1 日～2018 年 3 月 31 日)の温室効果ガス排出量、水資源使用量、廃棄物排出量を客観的に評価し、同社の温室効果ガス排出量、水資源使用量並びに廃棄物排出量の算定の信頼性をより高めることにある。

2. 実施した検証の概要

当機構は、温室効果ガス排出量については「ISO14064-3」、水資源使用量及び廃棄物排出量については「ISAE3000」に準拠して検証を実施した。本検証業務の対象活動範囲は温室効果ガス排出量については Scope1、2 及び 3(対象カテゴリは 3,5,6,7)のエネルギー起源の二酸化炭素排出量、水資源使用量並びに廃棄物排出量であり、保証水準は「限定的保証水準」、重要性の量的判断基準はそれぞれの総量の 5%とした。また、本検証業務の対象組織範囲はマツダ株式会社の国内の製造 4 拠点(広島本社地区、三次事業所、防府工場西浦地区、防府工場中間地区)及び海外の製造 5 拠点(オートアライアンスタイランド Co.Ltd、長安フオードマツダエンジン有限公司、長安マツダ汽车有限公司、マツダパワートレインマニファクチャリング(タイランド) Co.Ltd、マツダモートルマニファクチャリングデメヒコ S.A.de.C.V)である。

Scope3 以外の検証手続きにおいては、マツダ株式会社の防府工場西浦地区、防府工場中間地区の 2 拠点を現地検証の対象とし、各拠点における算定対象範囲の確認、エネルギー使用量監視点・水使用量監視点・廃棄物発生量監視点の確認、算定・集計体制の確認、活動量データについて根拠資料との突き合わせを行った。なお、現地検証の対象とした拠点及び拠点数の決定はマツダ株式会社が実施した。算定ルールの確認及び Scope3 に関する検証手続きは、マツダ株式会社本社において実施し、算定シナリオの確認、算定集計体制の確認及び排出量データについて根拠資料との突き合わせを行った。

3. 検証の結論

検証の対象とした、「算定報告書」の 2017 年度の温室効果ガス排出量、水資源使用量並びに廃棄物排出量において、「同社算定ルール」に準拠せず、正確に算定されていない事項は発見されなかった。

4. 留意事項

「算定報告書」の算定責任はマツダ株式会社にあり、温室効果ガス排出量、水資源使用量並びに廃棄物排出量の検証の結論に関する責任は当機構にある。マツダ株式会社と当機構の間には、特定の利害関係はない。

東京都千代田区神田須田町一丁目 25 番地
一般財団法人日本品質保証機構
理事 浅田 純男



第三者保証

「マツダサステナビリティレポート2018【詳細版】」では、開示データの信頼性向上のため、第三者による保証を受けました。



独立した第三者保証報告書

2018年10月11日

マツダ株式会社
代表取締役社長兼 CEO (最高経営責任者) 丸本 明 殿

KPMG あずさサステナビリティ株式会社
大阪市中央区瓦町3丁目6番5号

代表取締役

斎藤 和彦

取締役

松尾 幸喜

当社は、マツダ株式会社(以下、「会社」という。)からの委嘱に基づき、会社が作成したマツダサステナビリティレポート2018【詳細版】(以下、「サステナビリティレポート」という。)に記載されている2017年4月1日から2018年3月31日までを対象とした「☒」マークの付されている社会パフォーマンス指標(以下、「指標」という。)に対して限定的保証業務を実施した。

会社の責任

会社が定めた指標の算定・報告基準(以下、「会社の定める基準」という。サステナビリティレポートに記載。)に従って指標を算定し、表示する責任は会社にある。

当社の責任

当社の責任は、限定的保証業務を実施し、実施した手続に基づいて結論を表明することにある。当社は、国際監査・保証基準審議会の国際保証業務基準 (ISAE) 3000「過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」及びサステナビリティ情報審査協会のサステナビリティ情報審査実務指針に準拠して限定的保証業務を実施した。

本保証業務は限定的保証業務であり、主としてサステナビリティレポート上の開示情報の作成に責任を有するもの等に対する質問、分析的手続等の保証手続を通じて実施され、合理的保証業務における手続と比べて、その種類は異なり、実施の程度は狭く、合理的保証業務ほどには高い水準の保証を与えるものではない。当社の実施した保証手続には以下の手続が含まれる。

- サステナビリティレポートの作成・開示方針についての質問及び会社の定める基準の検討
- 指標に関する算定方法並びに内部統制の整備状況に関する質問
- 集計データに対する分析的手続の実施
- 会社の定める基準に従って指標が把握、集計、開示されているかについて、試査により入手した証拠との照合並びに再計算の実施
- リスク分析に基づき選定した会社の本社における現地往査
- 指標の表示の妥当性に関する検討

結論

上述の保証手続の結果、サステナビリティレポートに記載されている指標が、すべての重要な点において、会社の定める基準に従って算定され、表示されていないと認められる事項は発見されなかった。

当社の独立性と品質管理

当社は、誠実性、客観性、職業的専門家としての能力と正当な注意、守秘義務及び職業的専門家としての行動に関する基本原則に基づく独立性及びその他の要件を含む、国際会計士倫理基準審議会の公表した「職業会計士の倫理規程」を遵守した。

当社は、国際品質管理基準第1号に準拠して、倫理要件、職業的専門家としての基準及び適用される法令及び規則の要件の遵守に関する文書化の方針と手続を含む、包括的な品質管理システムを維持している。

以上

GRI内容索引

GRIの「サステナビリティ・レポート・スタンダード」「中核 (Core)」の開示要請項目およびISO26000について、本レポートにおいて関連する内容を掲載したページを記載しています。

中核要求基準	スタンダード	開示事項	該当ページ	ISO26000
	102	一般開示事項		
	GRI 102:	一般開示事項 2016		
	1	組織のプロフィール		
✓	102-1	組織の名称	16	—
✓	102-2	活動、ブランド、製品、サービス	15、16	—
✓	102-3	本社の所在地	16	—
✓	102-4	事業所の所在地	14、16	—
✓	102-5	所有形態および法人格	16	—
✓	102-6	参入市場	14、15、16	—
✓	102-7	組織の規模	14、16	—
✓	102-8	従業員およびその他の労働者に関する情報	89	6.4、6.4.3
✓	102-9	サプライチェーン	120	—
✓	102-10	組織およびそのサプライチェーンに関する重大な変化	該当事項なし	—
✓	102-11	予防原則または予防的アプローチ	113-116	6.2
✓	102-12	外部イニシアティブ	19-21	6.2
✓	102-13	団体の会員資格	131-133	6.2
	2	戦略		
✓	102-14	上級意思決定者の声明	4-7	6.2
	102-15	重要なインパクト、リスク、機会	20-24、59-60	6.2
	3	倫理と誠実性		
✓	102-16	価値観、理念、行動基準・規範	117	—
	102-17	倫理に関する助言および懸念のための制度	117	—
	4	ガバナンス		
✓	102-18	ガバナンス構造	19、109-110	6.2
	102-19	権限移譲	19、109-110	—
	102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	19、109-110	—
	102-21	経済、環境、社会項目に関するステークホルダーとの協議	19、109-110	6.2
	102-22	最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	・有価証券報告書 ^{※1}	6.2
	102-23	最高ガバナンス機関の議長	・コーポレート・ガバナンス報告書 ^{※2}	6.2
	102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出	109	6.2
	102-25	利益相反	・コーポレート・ガバナンス報告書 ^{※2}	6.2
	102-26	目的、価値観、戦略の設定における最高ガバナンス機関の役割	・コーポレート・ガバナンス報告書 ^{※2}	—
	102-27	最高ガバナンス機関の集会的知見	・コーポレート・ガバナンス報告書 ^{※2}	—
	102-28	最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	・コーポレート・ガバナンス報告書 ^{※2}	6.2
	102-29	経済、環境、社会へのインパクトの特定とマネジメント	18-21、113	6.2
	102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性	18-21、113	—

※1 有価証券報告書 <http://www.mazda.com/ja/investors/library/s-report/>

※2 コーポレート・ガバナンス報告書 <http://www.mazda.com/ja/investors/library/governance/>

中核要求基準	スタンダード	開示事項	該当ページ	ISO26000
	102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	18-21、113	6.2
	102-32	サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割	18-21	—
	102-33	重大な懸念事項の伝達	・コーポレート・ガバナンス報告書※2	6.2
	102-34	伝達された重大な懸念事項の性質と総数	—	—
	102-35	報酬方針	109 ・コーポレート・ガバナンス報告書※2	6.2
	102-36	報酬の決定プロセス	109 ・コーポレート・ガバナンス報告書※2	—
	102-37	報酬に関するステークホルダーの関与	—	6.2
	102-38	年間報酬総額の比率	・コーポレート・ガバナンス報告書※2	—
	102-39	年間報酬総額比率の増加率	—	—
	5	ステークホルダー・エンゲージメント		
✓	102-40	ステークホルダー・グループのリスト	27-28	6.2
✓	102-41	団体交渉協定	99	6.3.10、6.4 6.4.3、6.4.4 6.4.5
✓	102-42	ステークホルダーの特定および選定	27-28	6.2
✓	102-43	ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法	27-28	6.2、6.7 6.7.4、6.7.5 6.7.6、6.7.8 6.7.9
✓	102-44	提起された重要な項目および懸念	27、31、35-36、83、90、122	6.2
	6	報告実務		
✓	102-45	連結財務諸表の対象になっている事業体	2 ・有価証券報告書※1	6.2
✓	102-46	報告書の内容および項目の該当範囲の確定	2、18-21	—
✓	102-47	マテリアルな項目のリスト	20	—
✓	102-48	情報の再記述	該当事項なし	—
✓	102-49	報告における変更	該当事項なし	—
✓	102-50	報告期間	2	—
✓	102-51	前回発行した報告書の日付	2	—
✓	102-52	報告サイクル	2	—
✓	102-53	報告書に関する質問の窓口	146	—
✓	102-54	GRI スタンダードに準拠した報告であることの主張	2、140-145	—
✓	102-55	内容索引	140-145	—
✓	102-56	外部保証	138、139	7.5.3
	103	マネジメント手法		
	GRI 103:	マネジメント手法 2016		
	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	20	—
	103-2	マネジメント手法とその要素	19	—
	103-3	マネジメント手法の評価	19、22-24	—

※1 有価証券報告書 <http://www.mazda.com/ja/investors/library/s-report/>

※2 コーポレート・ガバナンス報告書 <http://www.mazda.com/ja/investors/library/governance/>

●:マツダが特定した重要課題

重要課題	スタンダード	開示事項	該当ページ	ISO26000
	200	経済		
●	GRI 201:	経済パフォーマンス 2016		
	201-1	創出、分配した直接的経済価値	91、105、123	6.8、6.8.3 6.8.7、6.8.9
	201-2	気候変動による財務上の影響、その他のリスクと機会	56 ・有価証券報告書 ^{※1}	6.5.5
	201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	・有価証券報告書 ^{※1}	—
	201-4	政府から受けた資金援助	・有価証券報告書 ^{※1}	—
●	GRI 202:	地域経済での存在感 2016		
	202-1	地域最低賃金に対する標準新人給与の比率（男女別）	—	6.4.4、6.8
	202-2	地域コミュニティから採用した上級管理職の割合	88	6.8、6.8.5 6.8.7
●	GRI 203:	間接的な経済的インパクト 2016		
	203-1	インフラ投資および支援サービス	52	6.3.9、6.8 6.8.3、6.8.4 6.8.5、6.8.6 6.8.7、6.8.9
	203-2	著しい間接的な経済的インパクト	104-107	6.3.9、6.6.6 6.6.7、6.7.8 6.8、6.8.5 6.8.6、6.8.7 6.8.9
●	GRI 204:	調達慣行 2016		
	204-1	地元サプライヤーへの支出の割合	—	6.6.6、6.8 6.8.5、6.8.7
●	GRI 205:	腐敗防止 2016		
	205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	—	6.6、6.6.3
	205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	118、121	6.6、6.6.3
	205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	該当事項なし	6.6、6.6.3
	GRI 206:	反競争的行為 2016		
	206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により受けた法的措置	該当事項なし	6.6、6.6.5 6.6.7
	300	環境		
●	GRI 301:	原材料 2016		
	301-1	使用原材料の重量または体積	85	6.5.4
	301-2	使用したリサイクル材料	85	6.5.4
	301-3	再生利用された製品と梱包材	—	6.5.3、6.5.4 6.7.5
●	GRI 302:	エネルギー 2016		
	302-1	組織内のエネルギー消費量	63、73、85	6.5.4
	302-2	組織外のエネルギー消費量	85	6.5.4
	302-3	エネルギー原単位	—	6.5.4
	302-4	エネルギー消費量の削減	73	6.5.4、6.5.5
	302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	65-68	6.5.4、6.5.5
●	GRI 303:	水 2016		
	303-1	水源別の取水量	77、85	6.5.4

※1 有価証券報告書 <http://www.mazda.com/ja/investors/library/s-report/>

重要課題	スタンダード	開示事項	該当ページ	ISO26000
	303-2	取水によって著しい影響を受ける水源	—	6.5.4
	303-3	リサイクル・リユースした水	—	6.5.4
	GRI 304:	生物多様性 2016		
	304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、賃借、管理している事業サイト	—	6.5.6
	304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	—	6.5.6
	304-3	生息地の保護・復元	—	6.5.6
	304-4	事業の影響を受ける地域に生息する IUCN レッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	—	6.5.6
●	GRI 305:	大気への排出 2016		
	305-1	直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 1)	73、78、85	6.5.5
	305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)	73、85	6.5.5
	305-3	その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 3)	85	6.5.5
	305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	73	6.5.5
	305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	73	6.5.5
	305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	—	6.5.3、6.5.5
	305-7	窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、およびその他の重大な大気排出物	78、85	6.5.3
●	GRI 306:	排水および廃棄物 2016		
	306-1	排水の水質および排出先	78、85	6.5.3、6.5.4
	306-2	種類別および処分方法別の廃棄物	85	6.5.3
	306-3	重大な漏出	該当事項なし	6.5.3
	306-4	有害廃棄物の輸送	—	6.5.3
	306-5	排水や表面流水によって影響を受ける水域	—	6.5.3、6.5.4 6.5.6
●	GRI 307:	環境コンプライアンス 2016		
	307-1	環境法規制の違反	59	4.6
●	GRI 308:	サプライヤーの環境面のアセスメント 2016		
	308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	—	6.3.5、6.6.6 7.3.1
	308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	—	6.3.5、6.6.6 7.3.1
	400	社会		
●	GRI 401:	雇用 2016		
	401-1	従業員の新規雇用と離職	89	6.4、6.4.3
	401-2	正社員には支給され、非正規社員には支給されない手当	—	6.4、6.4.3 6.4.4
	401-3	育児休暇	94	6.4、6.4.3
●	GRI 402:	労使関係 2016		
	402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	99	6.4、6.4.3 6.4.4、6.4.5
●	GRI 403:	労働安全衛生 2016		
	403-1	正式な労使合同安全衛生委員会への労働者代表の参加	96	6.4、6.4.6
	403-2	傷害の種類、業務上傷害・業務上疾病・休業日数・欠勤および業務上の死亡者数	96	6.4、6.4.6

重要課題	スタンダード	開示事項	該当ページ	ISO26000
	403-3	疾病の発症率あるいはリスクが高い業務に従事している労働者	—	6.4、6.4.6 6.8、6.8.3 6.8.4、6.8.8
	403-4	労働組合との正式協定に含まれている安全衛生条項	—	6.4、6.4.6
●	GRI 404:	研修と教育 2016		
	404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	91	6.4、6.4.7
	404-2	従業員スキル向上プログラムおよび移行支援プログラム	91	6.4、6.4.7 6.8.5
	404-3	業績とキャリア開発に関して定期的なレビューを受けている従業員の割合	92	6.4、6.4.7
●	GRI 405:	ダイバーシティと機会均等 2016		
	405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	89 ・有価証券報告書※1	6.3.7、6.3.10 6.4、6.4.3
	405-2	基本給と報酬総額の男女比	91	6.3.7、6.3.10 6.4、6.4.3 6.4.4
	GRI 406:	非差別 2016		
	406-1	差別事例と実施した救済措置	—	6.3、6.3.6 6.3.7、6.3.10 6.4.3
	GRI 407:	結社の自由と団体交渉 2016		
	407-1	結社の自由や団体交渉の権利がリスクにさらされる可能性のある事業所およびサプライヤー	—	6.3、6.3.3 6.3.4、6.3.5 6.3.8、6.3.10 6.4.3、6.4.5
	GRI 408:	児童労働 2016		
	408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	100-102、120-122	6.3、6.3.3 6.3.4、6.3.5 6.3.7、6.3.10
●	GRI 409:	強制労働 2016		
	409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	100-102、120-122	6.3、6.3.3 6.3.4、6.3.5 6.3.7、6.3.10
	GRI 410:	保安慣行 2016		
	410-1	人権方針や手順について研修を受けた保安要員	—	6.3、6.3.5 6.4.3、6.6.6
	GRI 411:	先住民族の権利 2016		
	411-1	先住民族の権利を侵害した事例	—	6.3、6.3.6 6.3.7、6.3.8 6.6.7
	GRI 412:	人権アセスメント 2016		
	412-1	人権レビューやインパクト評価の対象とした事業所	100-102	6.3、6.3.3 6.3.4、6.3.5
	412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	100-102	6.3、6.3.5
	412-3	人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	—	6.3、6.3.3 6.3.5、6.6.6
●	GRI 413:	地域コミュニティ 2016		
	413-1	地域コミュニティとのエンゲージメント、インパクト評価、開発プログラムを実施した事業所	104	6.3.9、6.6.7 6.8、6.8.5 6.8.7
	413-2	地域コミュニティに著しいマイナスのインパクト（顕在的、潜在的）を及ぼす事業所	—	6.3.9、6.5.3 6.5.6、6.8.9

※1 有価証券報告書 <http://www.mazda.com/ja/investors/library/s-report/>

重要課題	スタンダード	開示事項	該当ページ	ISO26000
●	GRI 414:	サプライヤーの社会面のアセスメント 2016		
	414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	121	—
	414-2	サプライチェーンにおけるマイナスの社会的インパクトと実施した措置	—	—
	GRI 415:	公共政策 2016		
	415-1	政治献金	—	—
●	GRI 416:	顧客の安全衛生 2016		
	416-1	製品およびサービスのカテゴリーに対する安全衛生インパクトの評価	51	6.3.9、6.6.6 6.7、6.7.4 6.7.5
	416-2	製品およびサービスの安全衛生インパクトに関する違反事例	41	6.3.9、6.6.6 6.7、6.7.4 6.7.5
●	GRI 417:	マーケティングとラベリング 2016		
	417-1	製品およびサービスの情報とラベリングに関する要求事項	43	6.7、6.7.3 6.7.4、6.7.5 6.7.6、6.7.9
	417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する違反事例	43	6.7、6.7.3 6.7.4、6.7.5 6.7.6、6.7.9
	417-3	マーケティング・コミュニケーションに関する違反事例	該当事項なし	6.7、6.7.3 6.7.6、6.7.9
●	GRI 418:	顧客プライバシー 2016		
	418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して具体化した不服申立	該当事項なし	6.7、6.7.7
●	GRI 419:	社会経済面のコンプライアンス 2016		
	419-1	社会経済分野の法規制違反	該当事項なし	6.6、6.6.3 6.6.7、6.8.7



マツダサステナビリティレポート

<http://www.mazda.com/ja/csr/report/download/>

表紙について

2017年10月に東京モーターショーで世界初公開した「マツダ VISION COUPE(マツダ・ビジョン・クーペ)」を掲載。「VISION COUPE」は日本の美意識の本質を突き詰め、「エレガントで上質なスタイル」をつくり上げることを目指す魂動デザインの深化を表現した、次世代デザインビジョンモデルで、公開後高い評価をいただいています。

その他の情報



アニュアルレポート

<http://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>



マツダ技報

<http://www.mazda.com/ja/innovation/technology/gihou/>

公式ウェブサイト

	URL	内容
CSR	http://www.mazda.com/ja/csr/	マツダのCSR取り組み全般 など
株主・投資家情報	http://www.mazda.com/ja/investors/	財務情報やガバナンス情報 など
企業	http://www.mazda.com/ja/about/	マツダグループの概要や拠点情報 など
ブランド	http://www.mazda.com/ja/innovation/	ブランドや技術 など
ニュース	http://www.mazda.com/ja/news/	ニュースリリースやSNS、動画 など
販売・カスタマーサービス	http://www.mazda.com/en/about/d-list/ ※	商品説明や、購入前後のお客さま向けの情報 など

※ 検索したい国・エリアを選択。

マツダ株式会社 コーポレート業務本部 CSR・環境部

TEL 082-287-4066 FAX 082-287-5315

E-mail csre-sr@mazda.co.jp

本社所在地: 広島県安芸郡府中町新地3-1 〒730-8670

発行年月: 2018年10月