

SUSTAINABILITY REPORT 2019

マツダサステナビリティレポート2019【詳細版】



マツダは、2020年に創立100周年という大きな節目を迎えます。

次の100年に向けて、マツダが企業として持続、発展し続けるために大切にしなければならないものは「マツダの独自性」であり、その独自性をマツダと関わるすべての人々と共に創ることだと考えています。

この考えのもと、次の100年に至る一里塚として、2030年から2040年のマツダブランドのありたい姿を描きました。そして、ありたい姿の実現に向けて、2019年導入のMAZDA3から始まる新世代商品群の完遂までの6年間で新しい中期経営計画の期間として、2019年5月に経営方針を策定しました。

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の皆さまに対する社会的責任があります。「マツダサステナビリティレポート2019」では、中期経営方針や、そのほかの取り組みをCSR視点でまとめています。

ステークホルダーの皆さまに、ぜひご一読いただければ幸いです。

CONTENTS

2	巻頭言	62	商品・技術開発における取り組み
3	コーポレートビジョン／編集方針	70	生産・物流における取り組み
4	トップメッセージ	77	使用済自動車・部品の回収・リサイクル
	人々に人生の輝きを提供し	79	生物多様性保全
	地球・社会との共存に挑戦し続けます	80	環境コミュニケーション
7	特集1 技術開発長期ビジョン	82	事業活動と環境負荷の全容
13	特集2 マツダらしい電気自動車	84	人間尊重
16	2018年度ハイライト	85	従業員への取り組み
17	主要商品ラインアップ	96	人権
18	拠点紹介	99	社会貢献
20	マツダのCSR	100	社会貢献
21	CSRマネジメント	105	マネジメント
26	ステークホルダーエンゲージメント	106	マネジメント
28	お客さま満足	117	サプライチェーンにおける社会的責任の推進
29	お客さまへのブランド体験の提供	120	株主・投資家への取り組み
34	品質	121	イノベーション
35	品質への取り組み	130	マツダの歴史
40	安全	132	第三者意見
41	安全への取り組み	133	第三者検証
51	環境	134	第三者保証
52	環境保全の考え方・推進体制・計画	135	ガイドライン対照表
58	環境マネジメント	141	会社概要

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. 地球や社会と持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。

※ 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。

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る場合は、個々に対象範囲を記載）。

対象期間：2018年4月から2019年3月を中心に報告（一部、2019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

この報告書は、GRIスタンダードの中核（Core）オプションに準拠して作成しています。

その他参照したガイドライン：環境省「環境報告ガイドライン（2018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：2019年10月（前回発行2018年10月、次回発行2020年夏予定）

※ダイジェスト版（PDF、冊子）は2019年11月に発行予定です。

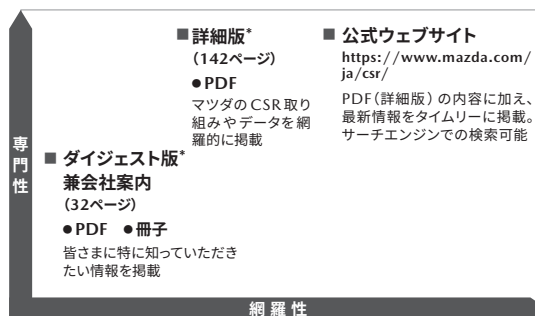
英語版：2019年11月予定（前回発行2018年11月、次回発行2020年秋予定）

※ダイジェスト版（PDF、冊子）は2019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^①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て訂正表を掲載いたします。



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

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、諸条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。



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

持続可能な経済成長と社会課題の解決に貢献します

自動車業界は、現在、グローバル規模の気候変動や交通事故などさまざまな社会課題に直面しています。すべての人が地球と持続的に生き生きと暮らすことのできるよう、イノベーションを通じて地球と社会に役立つ商品やサービスを提供し、持続可能な経済成長と社会課題の解決を図ることが、各企業に求められていると考えています。

マツダのコーポレートビジョンは、「地球や社会と持続的に共存するクルマをより多くの人々に提供し、カーライフを通じて人生の輝きを人々に提供したい」というものです。このビジョンのもと、2017年には、2030年に向けて地球・社会・人の課題を解決する技術やインフラに対する考え方や道筋を、「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」(P7-12参照)として発表いたしました。この宣言は、SDGs (P24参照)の目標達成への貢献にもつながると確信しています。

マツダブランドのありたい姿を描き「中期経営方針」を策定しました

マツダは、2020年に創立100周年という大きな節目を迎えます。次の100年に向けて、会社を持続、発展させることが、経営者である私の責任と考えています。マツダが企業として持続、発展し続けるために大切にしなければならないものは「マツダの独自性」であり、その独自性をマツダと関わるすべての人々と共に創ることだと考えています。また、人と共に創ることこそを、当社の独自性として持ち続けたいと思っています。

この考えのもと、次の100年に至る一里塚として、2030年から2040年のマツダブランドのありたい姿を描きました。そして、ありたい姿の実現に向けて、2019年導入のMAZDA3から始まる新世代商品群の完遂までの6年間で新しい中期経営計画の期間として、経営方針を策定しました。策定にあたっては、これまで取り組んできた中期経営計画「構造改革プラン」と「構造改革ステージ2」を振り返り、マツダの強み・弱みを再認識し、自動車業界を取り巻く外部環境を考慮しました。そして、重点的に経営資源の配分を行い、取り組むべき3つの領域と、各領域での施策の方向性を定めました。

2030-40年ありたい姿

私たちの夢

マツダは、
同じ夢を持つ仲間と共に、
限界を突破することを通して、
マツダに関わる全ての人々が、生き生きと感じ、
マツダとのつながりに誇りや
愛着を感じていただける
会社になることを
目指します。



取り組むべき3つの領域と各領域の方向性を決めました

取り組むべき領域の1つ目は、ブランド価値をさらに高めるための「独自の商品・顧客体験への投資」です。マツダの強みである独自性をもつ商品や技術、および顧客体験の向上への投資を継続、強化し、より多くのお客さまにマツダの提供する価値に共感していただけるよう取り組み、売上の成長を図ります。2つ目は、「ブランド価値を低下させる支出の抑制」です。販売奨励金や品質対応費用など相対的にブランド価値を低下させる支出の徹底的な抑制を図ります。そして3つ目の領域は、これまで十分な取り組みができていないと考える「遅れている領域への投資」です。具体的には、2021年に稼働開始予定の米国合弁新工場など地産地消を考慮した生産拠点の最適化、コネクティッドやシェアリング等のインフラ、今後のCASE*に対応するためのアライアンス強化、従業員・働く環境などへの投資、株主還元、そして、SDGsおよびCSR関連投資です。今後、この方針に基づき、さらに施策を具体化し、ありたい姿と2025年3月期の指標の実現に向けて挑戦と努力を続け、持続的成長と中長期的な企業価値の向上に向けて取り組んでいきます。

* コネクティビティ技術/自動運転技術/シェアード・サービス/電動化技術といった新技術の総称

中期経営方針に基づいた施策の方向性	
ブランド価値の対価	■市場・顧客の多様化への対応による台当たり売上の向上
1 ブランド価値向上への投資	■新世代商品、販売ネットワーク、顧客体験に投資
2 ブランド価値を低下させる支出の抑制	■トレードサイクルマネジメント、販売奨励金抑制 ■品質向上による顧客満足度の向上
3 インフラへの投資	■地産地消を考慮した最適生産拠点化 ■コネクティッド・シェアリング等のインフラ投資
仲間づくりへの投資	■相互信頼を基礎に、共に行動するパートナーとのアライアンス強化
従業員/働く環境への投資	■従業員がイキイキ働けるよう、環境改善も含めて強化
株主還元	■安定的な還元を継続
SDGsおよびCSR関連投資	■社会と共存し、存在意義を重視 ■環境・安全への投資を強化

SDGsの達成に貢献できるようCSR取り組みを進めていきます

事業活動を通じて社会課題の解決に取り組みSDGsの達成に貢献するため、「中期経営方針」でSDGsおよびCSR関連投資という項目を含めました。気候変動や交通事故など自動車会社として特に取り組むべき課題の解決に向けて環境や安全への投資を強化していきます。加えて、マツダが持つ技術などを活用し、人々の心豊かな暮らしに貢献できる活動も併せて進めていきます。

その取り組みの一つが、2018年12月に広島県三次市で開始したコネクティビティ技術を活用した乗り合いサービスの実証実験です。昨今、中山間地域における公共交通の空白化などにより、高齢者やお身体の不自由な方を中心に移動手段の不足が社会問題になっています。マツダは、将来のライドシェアを見据えた実証実験を通して、地域の活性化と、その地域においていつまでも安心・安全で自由に移動することが可能な、心豊かな暮らしにつながる社会貢献モデルの構築を目指します。地域住民の皆さまや行政機関と連携しながらクルマとコネクティビティ技術を活用できる環境を整え、このサービスに参加するドライバーと地域コミュニティの皆さまの「人と人とのつながり」も創出していきたいと考えています(P104参照)。

グローバルに社会課題への対応を進めるために、2018年1月に国連グローバル・コンパクトに署名し、2019年5月には金融安定理事会により設置された「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」提言への賛同を表明しました(P22参照)。

国際機関や、行政・企業などで連携をとりながら、SDGsの達成に貢献できるようCSR取り組みを進めていきます。

「ステークホルダーの皆さまと最も強い絆で結ばれたブランド」を目指します

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の皆さまに対する社会的責任があります。お客さま、ビジネスパートナー、地域コミュニティの方々、従業員を含むすべての仲間が、生き生きと感じ、共に夢の実現に挑戦することで、マツダとのつながりに誇り、愛着を感じていただける会社を目指します。そして、その結果、「ステークホルダーの皆さまと最も強い絆で結ばれたブランド」となりたいと考えています。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。

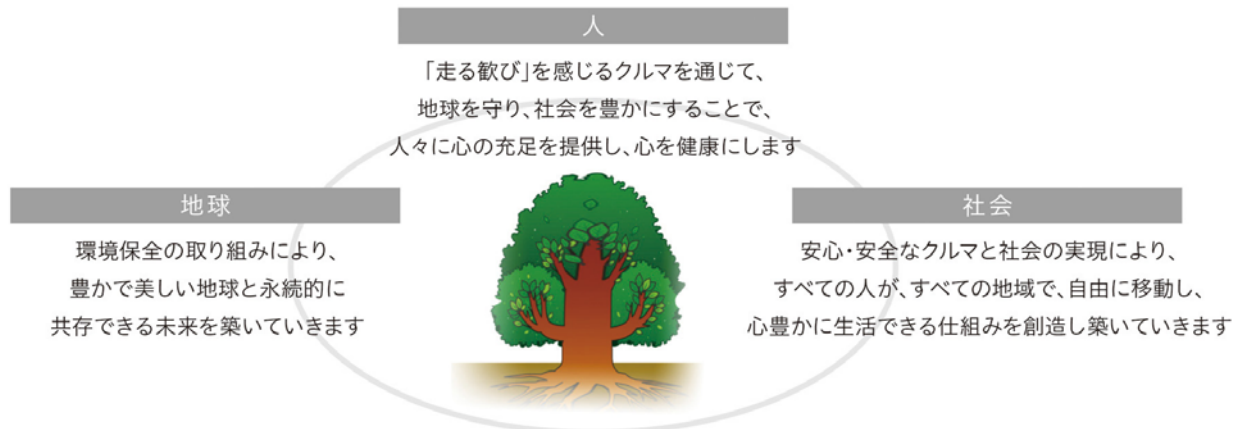
特集1 技術開発長期ビジョン

マツダは、2007年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」に基づき、「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」の両立に取り組んできました。

2017年8月に、2030年を見据えた技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を公表しました。世界の自動車産業を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、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していきます。

サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030

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。



地球

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きます

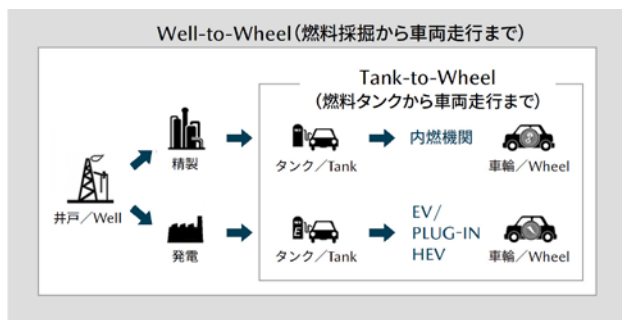
課題・外部環境

- 地球温暖化の要因となる温室効果ガス削減のため、実質的なCO₂排出量削減が必要
- 各国都市部で大気汚染が深刻化

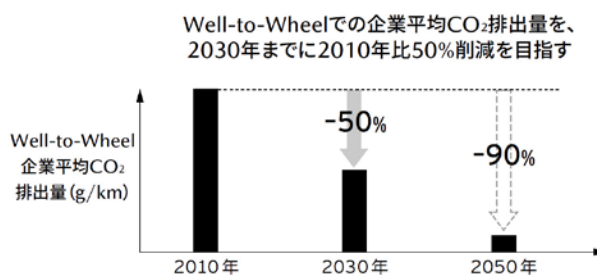
課題に対し、真に温室効果ガスの削減を図るため、クルマのライフサイクル全体でのCO₂排出量削減に取り組む必要があります。これまでの車両走行段階だけではなく、エネルギーの採掘、製造、輸送段階のCO₂排出評価も組み入れたWell-to-Wheel視点でのCO₂排出量の削減を進めていきます。具体的な目標として、Well-to-Wheel視点での企業平均CO₂排出量を、2010年比で2050年までに90%削減することを視野に、2030年までに50%削減を目指します。

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的な枠組みである「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を揃えています。

Well-to-Wheel視点でのCO₂排出量削減

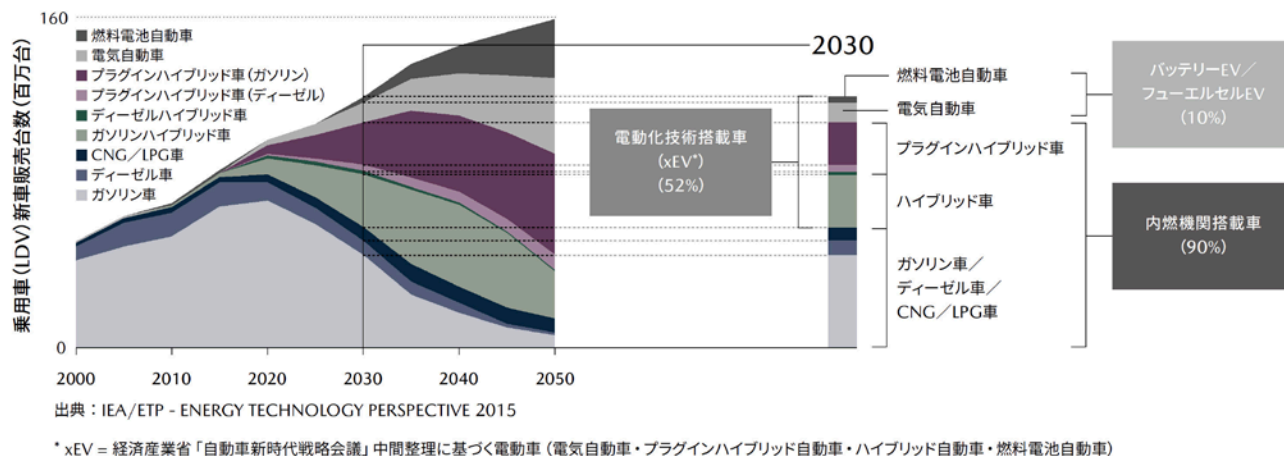


目標



この実現に向けて、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。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(下図参照)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。

また、エネルギー源そのものも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・企業間連携などを加速していきます。



実現策

地球を守るため、実用環境下での温室効果ガス削減の効果を最大化することを目指し以下に取り組んでいきます。

1. 内燃機関の徹底的な理想追求 (世界No.1)
2. 理想を追求した内燃機関に“効率的な電動化技術”を組み合わせる
3. クリーン発電地域、大気汚染抑制などの政策のある地域へ電気自動車 (EV) など電気駆動技術を展開

電動化技術

- 内燃機関を磨き上げながら、小型軽量な電動化技術を展開することで、CO₂排出量削減と「走る喜び」の進化を追求
- クリーンな発電で電力をまかなえる地域や、大気汚染抑制のために自動車に関する規制のある地域に対しては、電気自動車も最適なソリューションとして導入

2030年時点で生産するすべての車両に電動化技術を搭載予定です。電動化技術搭載車両の構成比は、電動化技術を搭載した内燃機関車が95%、電気自動車は5%を想定しています。

独自開発の電気自動車は、電気駆動ならではの利点を活かし、人間の特性や感覚を第一に考えたマツダならではの「人間中心」のアプローチで開発し、2020年を目途に市場に投入予定です。

2030年時点におけるマツダの電動化技術搭載車両の構成比



マツダらしい電気自動車の3つのコンセプト

1 走る喜び

「G-ベクタリング コントロール」技術などを活用し、電気自動車であってもクルマとの一体感を感じられる「走る喜び」を提供していきます。

2 地球にやさしい技術「小型・軽量なREを活用した電動化技術」

バッテリーのみで駆動するモデルと、これにマツダ独自の小型・軽量で静粛性に優れたロータリーエンジン (RE) を組み合わせ、バッテリーの残量が少なくなると発電し航続距離を延ばす新開発のREレンジエクステンダーを搭載したモデルの開発をすすめています。また、ジェネレーターやバッテリー、燃料タンクの組み合わせを変えることで、プラグインハイブリッド、シリーズハイブリッドなどを共通のパッケージングで提供することが可能になります。

航続距離の課題を解決



3 社会貢献できる技術「車両からの電力供給による社会貢献可能な生活の提案」

REレンジエクステンダーは、REと気体燃料の親和性を活かし、LPG (液化石油ガス) を利用した災害時における緊急給電も想定して開発しています。

災害時における電気供給



SKYACTIV-X

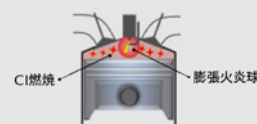


SKYACTIV-X

「SKYACTIV-X」は、ガソリンエンジンならではの伸びの良さに、ディーゼルエンジンの優れた燃費・トルク・レスポンスといった特長を融合した画期的な内燃機関です。マツダ独自の燃焼方式「SPCCI (Spark Controlled Compression Ignition:火花点火制御圧縮着火)」を採用した新世代エンジンです。優れた環境性能と、出力・動力性能を妥協なく両立するとともに、マツダが目指す「人馬一体」の走りをサポートする地球と人に寄り添うエンジンです。2019年導入の「MAZDA3」を第一弾とする新世代商品に順次搭載していきます。また、「SKYACTIV-G」、「SKYACTIV-D」も継続的に進化させ、幅広いエンジンラインアップで多様なお客様のニーズにお応えしていきます。

“SPCCI”

(Spark Controlled Compression Ignition)
火花点火制御圧縮着火



	ガソリンエンジン	新世代エンジン	ディーゼルエンジン
燃費	▲	○	○
トルク	▲	○	○
レスポンス	▲	○	○
出力(伸び)	○	○	▲
燃費性	○	▲	○
排気浄化性	○	○	▲

社会

安心・安全なクルマと社会の実現により、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仕組みを創造し築いていきます

課題・外部環境

- 先進国を中心にした新たな事故要因の顕在化
 - ・ 運転経験の浅い若者による交通事故
 - ・ スマートフォンなどからの情報量の増加による注意散漫な運転
 - ・ 高齢ドライバーによる運転操作ミス
 - ・ 過労、疾病の影響による危険運転
- 社会構造の変化に伴う課題の顕在化
 - ・ 過疎地域における公共交通の弱体化や空白化
 - ・ 高齢者や身体の不自由な方などの移動手段の不足

「事故のない安全なクルマ社会」の実現に向け、「MAZDA PROACTIVE SAFETY(マツダ・プロアクティブ・セーフティ)」の思想に基づくさらなる安全技術の進化を追求します。

実現策

1. 基本安全技術の継続的進化と全車標準化

- ・ 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

2. 人間の認知、判断をサポートする先進安全技術

ドライバーの危険認知や事故の回避および被害軽減をサポートする技術「i-ACTIVSENSE」

- ・ 2018年3月期：日本で標準装備化*

* 装備技術：アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート(A-SCBS) / スマート・ブレーキ・サポート(SBS) / 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)もしくはハイビームコントロールシステム(HBC)のいずれか / フライアンド・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)

自動運転技術を活用した人間中心の自動運転コンセプト「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

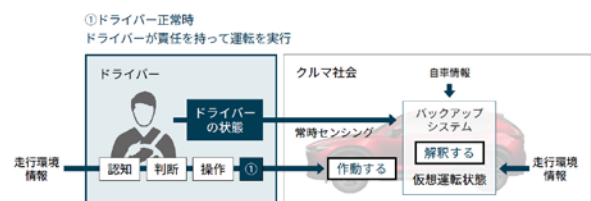
3. コネクティビティ技術の活用

「マツダ コネクト」の進化版の活用により、クルマを使う人が公共交通が弱体化した過疎地での移動を支える役割を担えるようなビジネスモデルの可能性を検討

「Mazda Co-Pilot Concept」

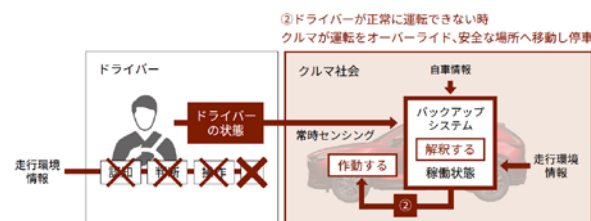
ドライバー正常時

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でき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、安全な場所へ移動し停車。



マツダのアプローチ

コネクティビティ技術

マツダは、「人間中心」の開発哲学に基づき、クルマを通じた体験や感動の共有によって人・社会をつなげ、いつまでも人間らしい心豊かな「生きる喜び」が実感できるコネクティビティ技術を開発しています。コネクティビティ技術によって、人と人・社会をつなげることで、社会構造の変化に伴う人と人とのつながりの希薄化など社会的な課題解決に貢献します。



具体的な取り組みの一つとして、2018年より広島県三次市で、地域住民の皆さま、行政機関である広島県および三次市と連携して、コネクティビティ技術を活用した乗り合いサービスの実証実験を開始しました。将来の乗り合いサービスを見据えた移動サービス実証実験を通して、地域の活性化につながる社会貢献モデルの構築を目指します。

また、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。

マツダがコネクティビティにおいて追求する2つの価値

- 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
- 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

人

「走る喜び」を感じるクルマを通じて、地球を守り、社会を豊かにすることで、人々に心の充足を提供し、心を健康にします

課題・外部環境

- 機械化や自動化により経済的な豊かさの恩恵を受け一方で、日々体を動かさないこと、人や社会との直接的な関わりが希薄になることでストレスが増大

多くのお客さまにクルマを運転する「走る喜び」を感じていただき、心豊かな人生を味わっていただくことを目指し、マツダの強みである、人の能力を引き出し、心と体を活性化させる「人馬一体」感のさらなる追究と、「クルマに命を与える」という哲学のもと、クルマのデザインを芸術の域まで高め、見る人すべての心を豊かにする「魂動デザイン」のさらなる深化に取り組みます。

マツダのアプローチ

新世代車両構造技術「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」

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することを目指しています。それにより、すべての乗員により快適で疲れにくく、環境変化にも即座に対応できる状態をもたらします。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。

「魂動デザイン」の深化

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。「魂動デザイン」を深化させ、日本の美意識を礎とした「新たなエレガンス」の表現を追求していきます。

マツダの新世代商品の幕開け

MAZDA3



技術開発長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」の実現に向けた新技術を搭載した新世代商品の第一弾として2019年にMAZDA3の導入を開始しました。「人間中心」の開発哲学に基づき、デザイン・走り・静粛性・環境性能・質感など、すべての領域を飛躍的に高め、これまで誰も体験したことのない価値を創ることに挑戦しました。

MAZDA3は、日本の美意識の本質を体現することを目指す、深化した「魂動デザイン」を採用。ワンモーションのシンプルな動きでフォルムを描きつつ、繊細なボディ造形による光の移ろいやリフレクションの動きによって、これまで以上に力強く、味わい深い生命感をつくり込みました。その上で、ファス

トバックではエモーショナルさを、セダンではエレガンスさを追求し、MAZDA3という一つのネームプレートのもと、まったく異なる2つの個性をつくり上げています。

また、人間の持つバランス保持能力を最大限に引き出すことを追求した、新世代車両構造技術「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」や、幅広い走行シーンで意のままの加減速を可能にすることを目指した、最新の「SKYACTIV-X」「SKYACTIV-G」「SKYACTIV-D」を搭載。人間を中心に設計するという思想に基づき、クルマとしての基本性能を飛躍的に向上させ、走る・曲がる・止まるという、クルマの動きが自然に感じられるよう磨き上げています。

新世代商品第二弾となる新型クロスオーバーSUV「マツダ CX-30」

「魂動デザイン」を具現化したエレガントなスタイルと、SUVらしい力強さを融合させた新しいコンパクトクロスオーバーです。

マツダの新たな基幹車種として、2019年9月より、欧州から順次グローバルに販売を開始しました。



特集2 マツダらしい電気自動車

「走る喜び」にあふれ、「地球・人にやさしく」、
そして「社会に貢献できる」電動化技術を搭載したクルマ

マツダは、電気自動車においても、「サステナブル"Zoom-Zoom"宣言2030」の考え方に則り、カーライフを通じてお客さまに人生の輝きを提供し、美しい地球と心豊かな社会を実現することを目指しています。ライフサイクルアセスメント(LCA)の考え方にに基づき、本質的なCO₂削減に取り組むとともに、電気自動車でも変わらない人間中心思想に基づく人馬一体の走りを追求し、「走る喜び」にあふれ、「地球・人にやさしく」、そして「社会に貢献できる」電動化技術を搭載した、マツダらしい電気自動車を2020年をめどに市場に投入予定です。

地球

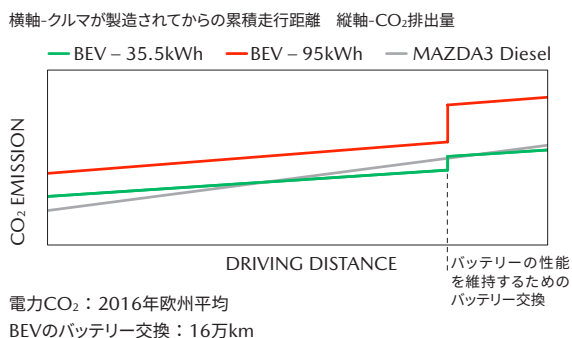
美しい地球を未来に残していくために、マツダは、クルマのライフサイクル全体でのCO₂削減に向け「Well-to-Wheel」視点での企業平均CO₂排出量の削減を目標として定めています。「Well-to-Wheel」視点では、各地域における自動車のパワーソースの適性やエネルギー事情、電力の発電構成など、地域特性を踏まえた、適材適所の対応が可能なマルチソリューションを提供できるよう開発を進めています。

クリーン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解決策と考え、マツダ独自の技術を最大限に活用し、お客さまに選んでいただける「走る喜び」にあふれたEVの商品化を進めています。

また、ライフサイクル視点では、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、環境負荷低減に向けた活動に積極的に取り組んでいます。マツダは、LCAの観点から適切な容量のバッテリーを搭載していくことで、本質的な地球環境負荷低減に貢献したい、と考えています。

電気自動車と内燃機関搭載車のライフサイクルでのCO₂排出量 (P62掲載の図bの学会発表/論文の評価条件を参考にマツダ試算)

LCAの手法を用いて、電気自動車と内燃機関車のCO₂排出量をライフサイクル全体と比較すると、小さいバッテリーサイズのEVの方がCO₂排出量が少ない傾向があることが分かります。また、ライフサイクルの後半になると、バッテリーの性能を維持するためにバッテリー交換が発生するため、小さいバッテリーサイズのEVと、内燃機関車のCO₂排出量はほぼ同じになりました。



マツダの独自技術「ロータリーエンジン」

マツダの独自技術であるロータリーエンジンを活用したレンジエクステンダーを中心に、プラグインハイブリッドやシリーズハイブリッドなど、複数のシステムへの展開が1つのパッケージで実現します。1車種で各地域の電源構成などに応じマルチに対応できる技術を持つことで、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、適材適所の対応が可能なマルチソリューションを提供できると考えています。

技術の種類	地域特性 クリーン電源比率 充電設備普及度	エンジン (ジェネレーターを回転させる動力) ロータリーエンジン	電動化システム			
			ジェネレーター(発電機)	バッテリー	燃料タンク	
レンジ エクステンダー	外部電源をメインとし、(電欠を防ぐため)補助的に車両に搭載した発電機の電源を利用する技術	Good	Fair	+	+	+
プラグイン ハイブリッド	外部電源と、車両に搭載した発電機の電源の両方を併用する技術	Fair	Fair	高出力化	容量低減	容量拡大
シリーズ ハイブリッド	車両に搭載した発電機の電源のみを利用する技術	Poor	Poor	高出力化	容量低減	容量拡大

共通

変動

社会

ロータリーエンジンはガソリン以外にも水素、LPG、CNGなど多様な燃料を燃焼させることができます。災害などの緊急時には、比較的入手しやすいLPGボンベを活用し、ロータリーエンジンが発電を行うことで、生活に必要な最低限の電力供給が可能になると考えます。マツダのEVが被災地まで行き、緊急給電を行うことで社会貢献につながる。災害時における「緊急給電モビリティ」に変身する、そんな新しい貢献のカタチを実現していきます。

今後の発展性：マルチ電動化技術



人

マツダは、日常のあらゆる走行シーンにおいて「走る喜び」を提供できるよう、「人間中心」の開発思想を突き詰め、クルマとの「一体感」が感じられる電気自動車の開発を進めています。EVではモーターの回生ブレーキにより、従来よりも自由度の高い加減速制御が可能のため、全方位につながったシームレスで緻密な制御が可能です。そして車両の動きを滑らかに連動させ、人間が持つ「自然に振る舞う」動きに、クルマの動きを一致させ、走る、曲がる、止まる、すべてが直感的に扱えて手足のように動かせるコントロール性を実現することで、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。

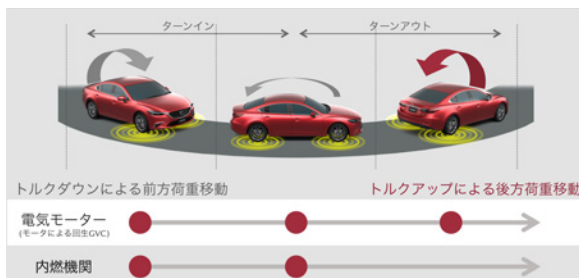
人間とクルマとの一体感を実現するための技術

- 多方向環状構造ボディ
バッテリーパックをボディのフレームやクロスメンバーと環状となるように構造化。それにより、4輪の対角同士が遅れなく力を伝達。
- モーターペダル
モーターの特性を生かして、加減速の両方をコントロール。トルクを遅れなく伝達し、車両応答遅れを低減することで、自らの手足で車を動かしているような感覚の運動特性を実現。
- G-ベクタリング コントロール
コーナリング時に、減速から旋回、旋回から加速へと、Gを途切れのなくシームレスにベクトル変化させることで、人間にとってより扱いやすい特性を実現。

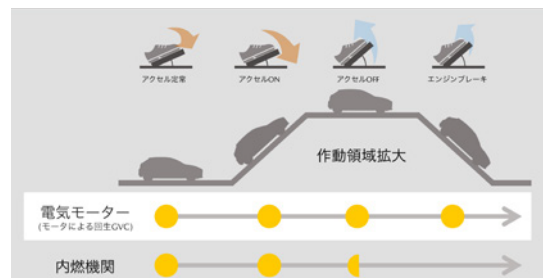
進化したマツダの独自の技術 「G-ベクタリング コントロール」

マツダ独自の車両運動制御技術である「G-ベクタリング コントロール」を用いて、旋回中の前後荷重移動の最適化を追求。電気自動車ならではの、モーターの回生ブレーキを活用し、より自由度の高い加減速制御・シームレスで緻密な制御を実現しました。

① ハンドル戻し操作時のトルクアップ制御実現によるさらなる挙動の安定化



② アクセルオフ・降坂を含むあらゆるシーンで作動→さらなる安定した姿勢制御の実現





MAZDA GLOBAL TECH FORUM 2019 in Oslo



マツダは2019年8月26日～9月2日にノルウェーのオスロで世界16か国から参加した約40名の自動車ジャーナリストを対象に、「Mazda Global Tech Forum 2019」を実施しました。「Mazda Global Tech Forum 2019」はマツダの電気自動車でも変わらない「地球」「人」「社会」の視点でのクルマづくりの考え方に触れつつ、「人間中心の開発哲学」「LCAの観点での本質的な地球環境負荷低減に貢献」「ロータリーレンジエクステンダーの可能性」について説明。さらに、この試乗会用に製作したEV技術検証車*で人馬一体の走りを体感、詳細なディスカッションを通じて今後の市場導入に向けて貴重なご意見、アドバイスをいただきました。

*市販予定の無い技術試作車



試乗においては、以下の3つのポイントを訴求

- 全方位につながったシームレスな車両運動
- 常に路面に吸い寄せられているかのような落ち着きのある質感
- 走る、曲がる、止まる、すべてが直感的に扱えて手足のように動かせるコントロール性



参加した自動車ジャーナリストの感想(抜粋)

- ほかのEVとは違うという印象。「走る」「曲がる」「止まる」の滑らかさがもっとも体現できているクルマ。
- 「Well-to-Wheel」だけに留まらず、バッテリーの資源採掘から廃棄までも考慮した環境への思いやりに加え、電気自動車に対する考え方にも共感する。

ノルウェーにおける
電気自動車の利用環境

ノルウェーは自然に恵まれ、電力需要のほぼすべてを水力発電で賄うなど、自然エネルギーの利用が進んでいます。また、ゼロエミッションの政策推進などにより、EVのシェアが50%を超えるほど、欧州で最もEV比率が高い国です。



ノルウェーの家庭用充電設備

東京モーターショーにて初の量産電気自動車(EV)を世界初公開

マツダは2019年10月23日より開催される「第46回東京モーターショー」(主催:一般社団法人 日本自動車工業会)*において、マツダ初の量産EVを世界初公開します。新型EVは、新たにマツダのカーラインアップに加わる新世代商品の第3弾です。マツダの開発哲学である人間中心の設計思想を基に、EVならではの特性を最大限に活かすことで、ドライバーが自然に、心から運転を楽しむことができる走りを実現しています。

*東京モーターショー2019詳細
<https://www.mazda.co.jp/experience/tokynomotorshow2019/>



2018年度ハイライト

販売国・地域数

130カ国・地域以上

一次サプライヤー数

1,087社

グローバル販売台数

156.1万台 前年度比 -4.2%

市場別販売割合

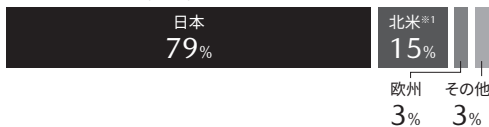


従業員数

49,998名

海外拠点の現地マネジメント率 **76%**

地域別従業員割合(連結)



売上高

3兆5,647億円 前年度比 +2.6%

営業利益

830億円 前年度比 -43.3%

国内生産台数

101万台

海外生産台数

56万台

生産における売上高当たりCO₂排出量(国内主要4拠点^{※2})

17.6 t-CO₂/億円 1990年度比で58%削減

全埋立廃棄物量(国内主要4拠点^{※2})

0 t 2008年度以降継続

育児休職復職率(単体)

99%

障がい者雇用率(単体)

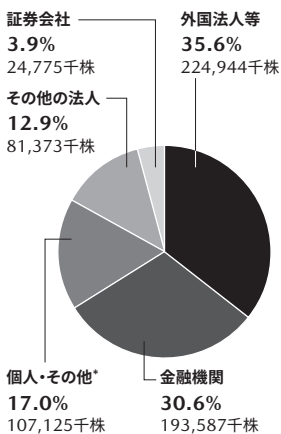
2.11%

※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

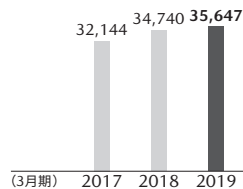
株式の所有者別状況
(2019年3月31日現在)



*「個人・その他」には自己株式が含まれています。

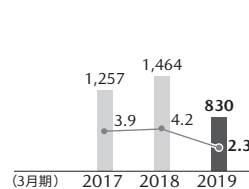
売上高

(億円) ■売上高



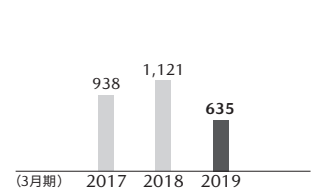
営業利益/営業利益率

(億円/%) ■営業利益 → 営業利益率



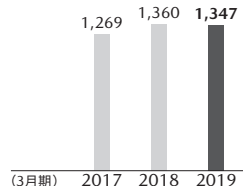
親会社株主に帰属する当期純利益

(億円) ■当期純利益



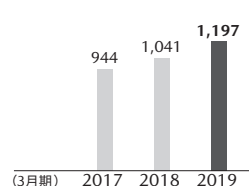
研究開発費

(億円) ■研究開発費



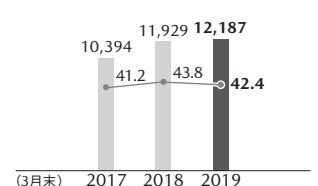
設備投資

(億円) ■設備投資



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

2012年より「走る喜び」と「優れた環境・安全性能」を両立した「SKYACTIV技術」と「魂動デザイン」を採用した商品を導入。2019年には、MAZDA3を第一弾とする新世代商品の導入を開始しました。

MAZDA CX-3



グローバル販売台数 16万1千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J O

MAZDA CX-30



2019年9月より欧州から順次
グローバルに発売

MAZDA CX-4



グローバル販売台数 5万6千台
販売市場 C
生産拠点 C

MAZDA CX-5



グローバル販売台数 45万8千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J E C O

MAZDA CX-8



グローバル販売台数 3万5千台
販売市場 J C O
生産拠点 J C

MAZDA CX-9



グローバル販売台数 5万9千台
販売市場 N E O
生産拠点 J E

MAZDA 2



グローバル販売台数 16万9千台
販売市場 J N E O
生産拠点 J N O

MAZDA 3



グローバル販売台数 36万2千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J N C O

MAZDA 6



グローバル販売台数 13万6千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J E C O

MAZDA ROADSTER MAZDA BT-50

(海外市場名: MAZDA MX-5)



グローバル販売台数 3万1千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J



グローバル販売台数 3万8千台
販売市場 O
生産拠点 O

販売市場・生産拠点
J 日本 N 北米 E 欧州 C 中国 O その他

※ グローバル販売台数は2019年3月期、販売市場・生産拠点は2019年3月31日現在。
※ 仕様は市場により異なります。

グローバルネットワーク (2019年3月31日現在)

マツダは、広島県を本拠地として、日本、メキシコ、タイ、中国に主要生産拠点をもち、130以上の国と地域で販売しています。事業統括、研究開発、生産拠点、販売拠点などグローバルにネットワークを構築しています。

日本

(販売拠点数:961)

- 1 マツダ本社
- 2 本社 研究開発部門
- 3 マツダR&Dセンター横浜
- 4 三次自動車試験場
- 5 美祢自動車試験場
- 6 北海道剣淵試験場
- 7 北海道中札内試験場
- 8 本社工場
- 9 防府工場
- 10 三次事業所
- 11 プレス工業株式会社・尾道工場*1

アジア

(販売拠点数:858)

- 12 マツダ(中国)企業管理(MCO) / MCO中国技術支援センター
- 13 一汽乗用車*1
- 14 長安マツダ汽車(南京)
- 15 長安マツダエンジン
- 16 オートアライアンス(タイランド)
- 17 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)
- 18 タコプレミアムオートアッセンブリーカンパニー*1
- 19 マツダマレーシア
- 20 一汽マツダ汽車販売
- 21 長安マツダ汽車販売
- 22 台湾マツダ汽車
- 23 マツダセールス(タイランド)



1 マツダ本社
所在地: 日本 広島県安芸郡



3 マツダR&Dセンター横浜
所在地: 日本 神奈川県横浜市



14 長安マツダ汽車
所在地: 中国 南京市
生産能力: 22万台/年
生産車種: CX-5, CX-8, MAZDA3

大洋州

(販売拠点数:192)

- 24 マツダオーストラリア
- 25 マツダモーターズオプニュージーランド



16 オートアライアンス(タイランド)
所在地: タイラーン県
生産能力: 13万5千台/年
生産車種: CX-3, MAZDA2, MAZDA3, BT-50



8 本社工場
所在地: 日本 広島県安芸郡
生産能力: 56万9千台/年
生産車種: CX-3, CX-5, CX-8, CX-9, ロードスター、ボンゴ、フィアット・クライスラー社向けスポーツカー



9 防府工場
所在地: 日本 山口県防府市
生産能力: 41万6千台/年
生産車種: CX-3, CX-5, MAZDA2, MAZDA3, MAZDA6

*1 委託生産先

北米

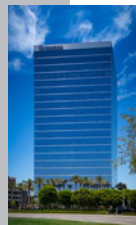
(販売拠点数:792)

- 26 マツダノースアメリカンオペレーションズ
- 27 マツダトヨタマニュファクチャリングUSA*1
- 28 マツダデメヒコビークルオペレーション
- 29 マツダモーターオブアメリカ
- 30 マツダカナダ
- 31 マツダデメヒコセールスアンドコマーシャルオペレーション

欧州

(販売拠点数:2,023)

- 32 マツダモーターヨーロッパ
 - 33 マツダ ソラーズ マヌファクトウリング ルース
 - 34 マツダモーターロジスティクスヨーロッパ
 - 35 マツダモーターズ(ドイツランド)
 - 36 マツダモーターズUK
 - 37 マツダモーターロシア
- その他主要国に19の販売統括拠点



26 マツダノースアメリカンオペレーションズ
所在地:アメリカ カリフォルニア州



28 マツダデメヒコビークル オペレーション
所在地 :メキシコ グアナファト州
生産能力:25万台/年
生産車種:MAZDA2, MAZDA3、
トヨタ社向け小型車



32 マツダモーターヨーロッパ
所在地:ドイツ ノルトラインウエストファーレン州

カリブ・中南米 中近東・アフリカ

(販売拠点数:424)

- 38 マツダデコロンビア
- 39 マツダサザンアフリカ

主な事業内容

事業統括・研究開発	1 2 3 4 5 6 7 12 26 32 34
生産拠点	8 9 10 11 13 14 15 16 17 18 19 27 28 33
販売統括	20 21 22 23 24 25 29 30 31 35 36 37 38 39

*1 2021年稼働予定

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

21 CSRマネジメント

26 ステークホルダーエンゲージメント

2019年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2018年度目標	2018年度実績	達成度の自己評価	2019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 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	①CSR重点課題とSDGs(持続可能な開発目標)の紐づけ方法を検討するにあたり、社外の視点を織り込むため、ステークホルダーが重視する社会課題について情報収集を実施 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の分科会に参加し、知見の社内活用を実施 ③CSR従業員啓発のあるべき姿を描いた上で、階層別の啓発内容と啓発機会の適正化検討を完了	○	①社内外の変化を踏まえ、CSR重点課題(マテリアリティ)の見直しを実施 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従業員啓発の、階層別の啓発内容と啓発機会の適正化を実行	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

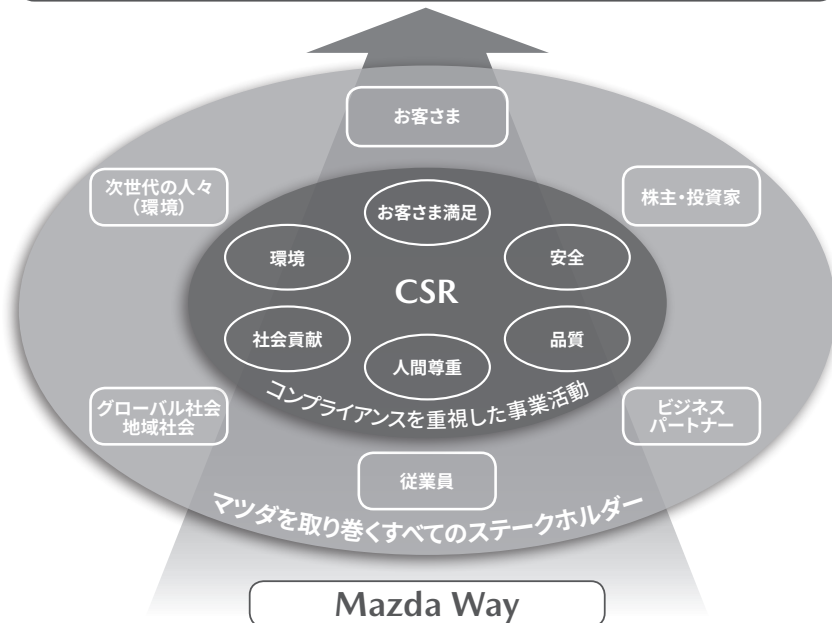
「Mazda Way」(P85参照)に基づいた従業員一人ひとりの行動を通して、「コーポレートビジョン」の実現を目指しています。従業員一人ひとりがマツダを取り巻く全てのステークホルダーの要望や期待に応えるよう努力しながら、日々の事業活動を通じてCSRの取り組みを推進し、社会とマツダの持続的な発展を目指します。

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

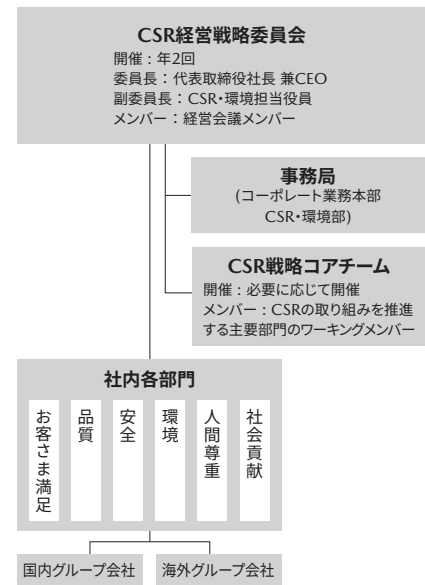
社会環境の変化を踏まえ、グローバル視点でマツダに期待されているCSRの取り組みを討議。

- CSR目標の策定および進捗フォロー (P24参照)
- 環境中期計画 (マツダグリーンプラン) の実績評価 (P54-55参照)
- CSR重点課題 (マテリアリティ) の見直し・特定 (P23参照)
- 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	・全社的なCSR取り組み開始 ・「CSR委員会」設置
2007年度	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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
2017~2018年度	・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



行政・業界団体などとの連携

マツダは社会に対する責任を果たしていくため、行政や業界団体など外部団体との連携を積極的に行っています。(一社)日本経済団体連合会や(一社)日本自動車工業会など、業界団体の活動や、経済産業省が推進する「自動車新時代戦略会議」など行政の活動に参画するほか、「国連グローバル・コンパクト(UNGC)」※1への署名、「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」※2提言への賛同など、国際社会イニシアチブに則った取り組み推進を進めています。

※1 UNGC: United Nations Global Compactの略。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か国で13,000を超える企業・団体が加入。マツダは、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(GCN)に加入し、ESG/環境/サプライチェーン/労働/人権関連などのテーマに関して、分科会参加や情報収集を実施。

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

CSRについての社外評価(2019年9月15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Asia Pacific Indexに選定 (2017年9月以降継続選定)
- FTSE4Goodに選定 (2011年3月以降継続選定)
- FTSE Blossom Japan Indexに選定 (2017年7月新設当初から選定)
- Ethibel EXCELLENCEに選定 (2013年10月以降継続選定)
- CDPの「気候変動」調査において、2018年度はスコアBの評価
- S&P/JPX カーボン・エフィシエント指数に選定 (2018年9月新設当初から選定)
- SAM Sustainability Award 2019で、自動車業種で優れた企業として「Bronze Class (銅賞)」を受賞

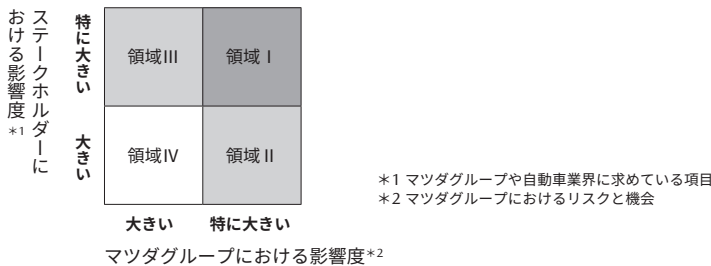


CSR重点課題 (マテリアリティ)

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あたっては、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) (2019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 (バウンダリー) 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2019【詳細版】 関連項目	目標	影響の 範囲
	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 (P54) 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 (P54-55) 参照	組織 内・外
	大気への排出	・温室効果ガス (CO ₂ など) やNO _x 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 (P54-55) 参照	組織 内・外
I	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 (P55) 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 (P54-55) 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 (P84) 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 (P84) 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 (P34, 40) 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)		
	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)		
III	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)		
	男女同一報酬	・男女の賃金格差解消	・人間尊重 (全般)		
IV	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 https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/s-report/files/f_repo190627.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。2018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、イントラネット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2019【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2019【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、土地劣化の阻止および逆転、ならびに生物多様性損失の阻止を図る	・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させる	・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

d

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)。2019年度目標、2018年度実績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。

d CSR目標

お客さま満足(P28参照) / 品質(P34参照)
安全(P40参照) / 環境(P51参照)
人間尊重(P84参照) / 社会貢献(P99参照)
マネジメント(P105参照)

全領域

https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/csr/download/2019/2019_csrtarget.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。

役員・従業員への啓発

e f

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
- 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 約1,300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1,087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を実施

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

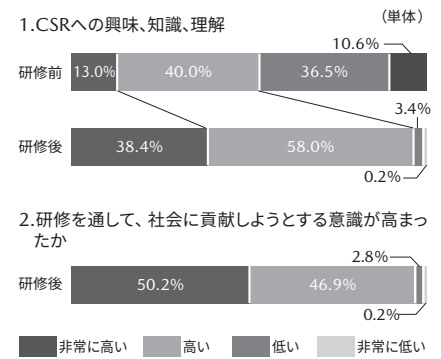
e グローバル社員意識調査肯定回答率

(単体)

	2018年度
CSRに取り組んでいる	45%*1

*1 間接社員の肯定回答率を掲載（調査自体は直接／間接社員の両方を含めて実施）

f 2018年度グループワーク研修アンケート結果（約1,300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。

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）

* <https://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（P88参照）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、販売会社、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にて公開しています。なお、マツダサステナビリティレポート2018は、環境省などが主催する「第22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。

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

29 お客さまへのブランド体験の提供

2019年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2018年度目標	2018年度実績	達成度の自己評価	2019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」と言っていただけの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（東北、関東、西日本の国内3カ所でファンイベントを開催し計14,376名が参加。ドライビングアカデミーを各地で9回実施） 	○	<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実施 	6.7 消費者課題
商品	「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	「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」に基づき、マツダブランドの個性をMAZDA3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

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。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

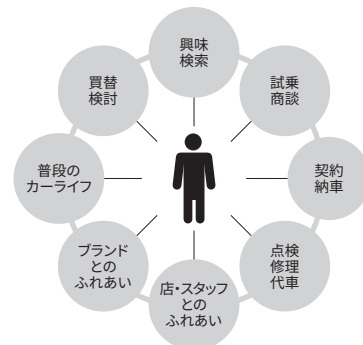
- お客さまの人生に寄り添う。幼い時は家族が運転するクルマに乗り、やがて自らカーライフを楽しみ、高齢となっても誰かに乗せてもらうクルマ。その長い年月、マツダとマツダ車を身近に感じ続けていただくこと。
- 関係性を継続的に保つ。いつもワクワクする発見や刺激を提供し、お客さまが時間の経過とともにマツダとの絆をより強く感じていただくこと。
- 「マツダだからできる」「マツダならではの」という視点にこだわる（例：本社のある広島へのこだわり、走る喜びにかける想いなど）。

商品づくりの考え方

マツダは、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「走る喜び」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2017年に公表しました（P7-12参照）。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。

- 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



TOPICS 「Japan Branding Awards 2019」の「Best of the Best」を受賞

マツダは、株式会社インターブランドジャパンが主催するブランディング活動を評価する日本初のアワード「Japan Branding Awards^{*1} 2019」において、最高賞となる「Best of the Best」を受賞しました。

このたびの受賞は、マツダが全社で進める部門横断での「ブランド価値経営」により、社員の発想を大きく転換させる意識改革と行動変革を実現させたことが評価されました。

^{*1} 株式会社インターブランドジャパンが2018年に創設。企業の更なる成長の支援を目的に、優れたブランディング活動を実行している企業・団体や事業・サービスを評価し、その活動内容を学ぶ機会の提供を目的としたアワード。



「Japan Branding Awards 2019」授賞式

(右)株式会社インターブランドジャパン 代表取締役社長 兼 CEO 並木将仁氏
(左)マツダ株式会社 執行役員 梅下隆一

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。	b
教習車	運転免許取得時に初めて乗るクルマとして、運転の楽しさを感じられ、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マツダ教習車を提供しています。	c
商用・特装車	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、機能を高めた特装車「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 福祉車両ラインアップ (2019年9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 (MAZDA2)



- 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が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：「走る喜び」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)

c マツダ教習車

教習生および指導員にとって扱いやすく、正しい運転技量の習得と安心・安全な運転ができることを教習車の理想と掲げ、追求した「マツダ教習車」(2019年5月発売)



d 販売会社の教育担当者向け勉強会



メーカーと販売会社のスタッフが「共創」する新商品研修

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。

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

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。

e 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」

f g

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

h

ウェブサイトを訪れる方々が必要な情報を容易に入手することができるよう、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。

お客さまに「走る喜び」を体感いただく活動の促進

i

初心者から上級者までが気軽に参加し、「走る喜び」を体感しながら、安全・環境に配慮した運転を学んでいただける活動を促進しています。特別協賛しているサーキットイベントにおいては、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。また、各活動において、マツダのモノづくりの考え方や最新技術の紹介、従業員との対話の機会を設けるなどの工夫を凝らし、お客さまに走る喜びの提供と、安全・環境の啓発を両立しながら、お客さまとの特別な絆づくりを進めています。

協賛イベント事例:

「マツダファン・エンデュランス」(主催:各開催サーキット/主管:(株)ピーススポーツ)

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マツダ車ユーザーによるサーキットイベント。安全・環境に配慮の観点から、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アドバイスをを行うほか、レース中のガソリン給油を禁止し燃費を考慮したレース。

「マツダファンフェスタ 2018 in OKAYAMA」(主催:岡山国際サーキット/主管:(株)ピーススポーツ)

国内最大級のマツダファンイベント。マツダ車ユーザーによるレースのほか、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」、「モノ作り体験」などの体感型イベントを実施。

f 【国内】マツダブランドスペース大阪



g 【米国】新世代店舗



h ウェブサイト掲載事例

MAZDA3電子取扱説明書

<https://www.mazda.co.jp/carlife/manual/> (日本語のみ)



デジタルマガジン「Mazda Stories」

<http://www.zoomzoomjapan.com/>



i 協賛イベント事例

「マツダファン・エンデュランス」

(2018年度は576名参加 (6戦計))



「マツダファンフェスタ in OKAYAMA」

(2018年度は6,711名参加)



※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 「品格あるたはずまい」「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。

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、車載ディスプレイ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。2019年5月にマツダ(株)本社で開催された「第5回サービス技術世界大会」では、予選を勝ち上がった15カ国15チームのサービススタッフたちが整備技術力を競い合いました。

j サービス技術世界大会



整備技術力を競う「第5回サービス技術世界大会」(2019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 (P26参照)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到達や技術スキルの向上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ついても表彰しています。特に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	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。

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	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	年2回	営業戦略や商品企画、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	随時	
全国マツダ販売店協会 部会委員と マツダ(株)担当者		

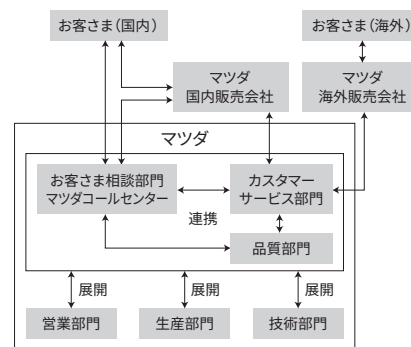
海外グループ会社・ディストリビューターとの主なコミュニケーションの機会

参加対象	頻度	目的・内容
商品導入会議	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。2018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	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。2018年度は延べ150名が参加。
リージョナルブランド会議	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。2018年度は延べ500名が参加。
4A ^{※1} ディストリビューター会議	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。2018年度は9月に開催し、約150名が参加。

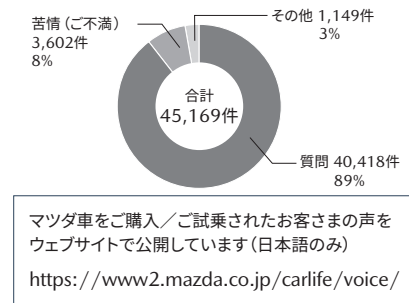
※1 欧米・中国・台湾および国内を除く地域の略。

k

k 体制図



マツダコールセンター
2018年度の問い合わせ内訳 (国内)
(2018年4月~2019年3月)



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

品質

確かな仕事の積み重ねでお客様に喜ばれる商品・サービスを提供します。

CONTENTS

35 品質への取り組み

2019年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2018年度目標	2018年度実績	達成度の自己評価	2019年度目標	ISO26000 中核主題
品質	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	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。2017年度に導入完了した全生産拠点(9拠点)に加え、2018年度は国内、海外の出荷ポートへの導入を完了し、主要着荷ポートへの導入を推進中	○	グローバルで同一の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台を大切に作るクルマづくり”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。

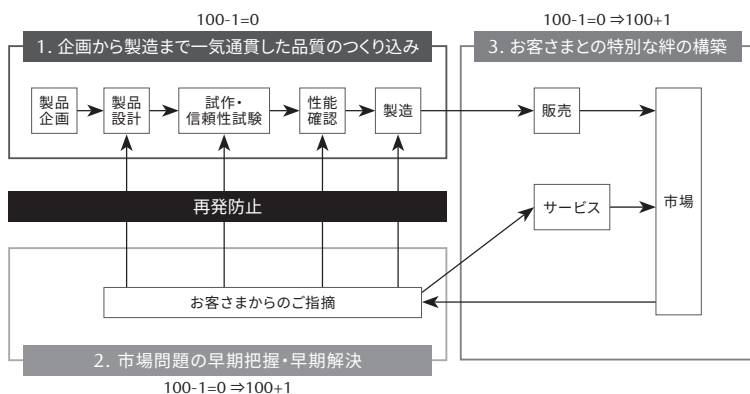
～「100-1=0」を「100+1」に変えていくプロセスへの取り組み～

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。

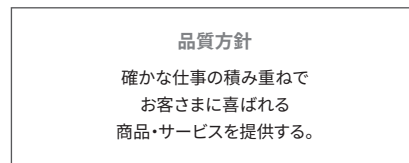
3. お客さまとの特別な絆の構築

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」

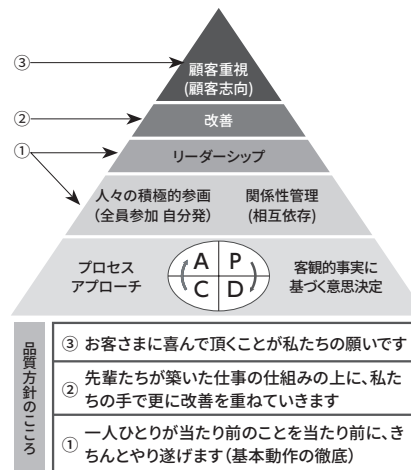


a

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)

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での認証を取得いたしました。

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

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、一貫して品質をづくり込んでいく取り組みを強化・継続しています。

グローバル品質保証

グローバルで同一の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・同一体制で同一品質を実現する、「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同一品質を実現、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・意見交換を継続して行っています。現在、2021年稼働開始予定の米国アラバマ州における合併新工場での量産開始に向けて、米国の統括拠点と協同で、品質保証体制の整備を進めております。

b

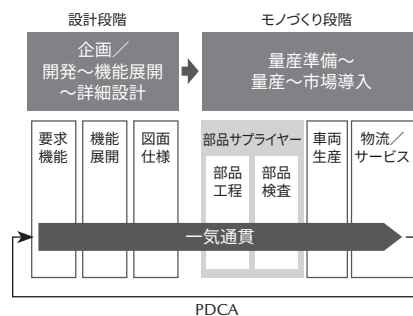
b ISO9000シリーズ取得歴

- 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、特装车(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
- 2018年：CMA^{*3}、CFME^{*4}(現CME^{*8})
IATF16949:2016(ISO9001セクター規格)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 オートアライアンス(タイランド)Co.,Ltd.
*3 長安マツダ汽車有限公司
*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 マツダソラーズマツダファクトリーグループ
*8 長安マツダエンジン有限公司

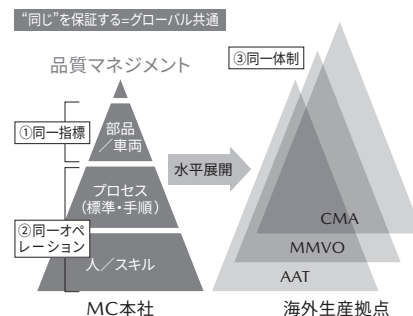
c

c 重要特性を軸にした一貫通貫でのプロセス保証



d

d グローバル品質保証の取り組み



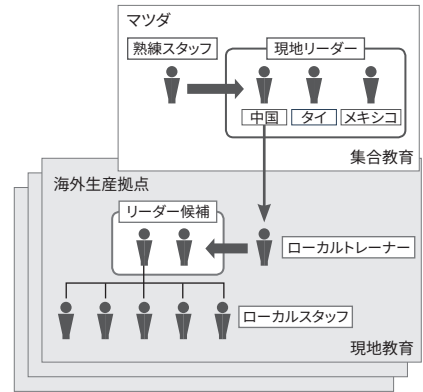
※1 品質管理および品質保証の国際規格。

<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、品質向上の推進を継続して行っています。

e

e グローバル人材育成の取り組み

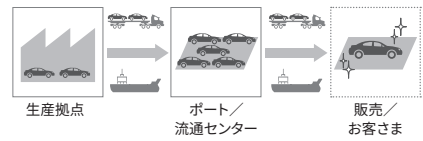


出荷以降の品質保証強化

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、一貫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

f 一貫通貫の評価体制



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。

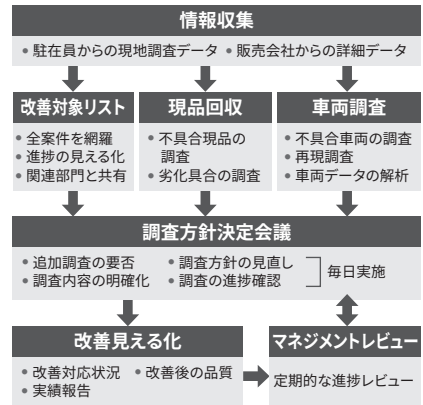
迅速かつ網羅的な品質改善

g h

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行っています。

g 品質改善の早期化



お客さまが感じる期待や不満への取り組み

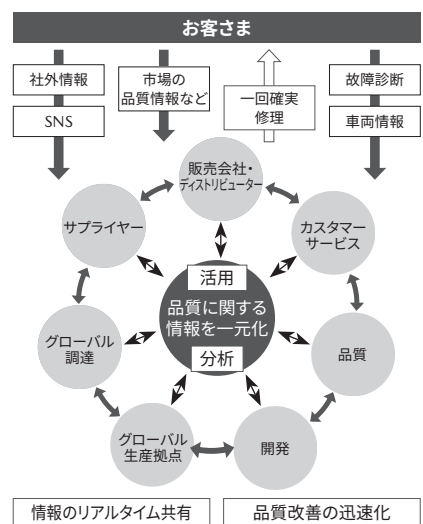
お客さまが感じる「こういう機能があったら良いのに」「ここが使いにくい」という期待や不満にきめ細かく対応するため、外部調査結果の活用や独自の市場調査を行い、グローバルに年間16万名を超えるお客さまからの期待や不満の声を積極的に収集しています。これらに基づき、早期把握、早期解決の考えの下、開発・生産・品質・カスタマーサービス部門が一体となって市場品質問題の解決や改善に取り組んでいます。

また、モーターショーやファンイベント等、さまざまな機会をとらえ、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目指しています。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

h リアルタイムな情報収集



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

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」を定期的を実施しています。

毎回、品質をテーマとした課題に、従業員一人ひとりが向き合い、ありが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・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、職種や階層の節目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。

従業員を対象としたマツダブランドへの理解を深める取り組み

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。最新モデルの試乗体験を通じて、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活動や、歴代のマツダ車のレストアを通じて、モノづくりに対する先人のこだわりや考え方を理解する活動を行っています。

i 品質管理教育一覧

	コース	内容(2018年度版)
1	新入社員向け品質プログラム	品質管理の基本的考え方(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、基礎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、基礎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	チームリーダーとして、マツダの品質保証の考え方を再確認する。

j オールマツダQCサークル大会 社長賞受賞サークル



※1 リコールの対応手順は国・地域により異なります。

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。

2018年度(2018年4月～2019年3月)の成果^{*1}

国	外部指標名	車種&評価	主催者
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 MAZDA6、CX-5、CX-9、MX-5	コンシューマーレポート社
日本	2018年自動車商品魅力度調査(APEAL) ^{*2}	CX-3:第2位、CX-5:第2位、 デミオ:第3位	J.D./パワー
中国	2018年初期品質調査(IQS) ^{*3}	MAZDA6 ATENZA:第3位	J.D./パワー
タイ	2018年初期品質調査(IQS) ^{*4}	MAZDA2:第1位、MAZDA3:第2位	J.D./パワー

*1 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(<https://www.jdpower.com/>)にて、ご確認いただけます。

*2 J.D./パワー 2018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2018年5月から6月。

*3 J.D./パワー 2018年中国自動車初期品質調査(IQS)。約33,000人の新車購入者の回答による。
調査実施時期は2018年3月から7月。

*4 J.D./パワー 2018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2018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対応について

マツダグループは昨年、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った結果、一部の検査データにおいて、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)データを有効な検査データとして処理していたことが判明し、国土交通省に報告しました。

その後、再発防止策として、検査条件を逸脱した場合に、その検査データを自動的に無効にするシステム(マニュアルトランスミッション車のシフトタイミングを除く)と検査データの自動保管(排出ガス中に含まれる粒子状物質(PM)を除く)および検査報告書の自動作成システムの導入を完了しております。

今後もマツダは、お客さまに信頼していただけるように、法令遵守の規範意識の向上およびプロセスの継続的な改善に努めてまいります。

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

41 安全への取り組み

2019年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2018年度目標	2018年度実績	達成度の自己評価	2019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。全車種&全機種において、 「安全運転サポート車」の「サポカーS・ワイド」に該当する装備を標準装備化 「サポカー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、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 予防安全性能評価：アテンザ、CX-3、CX-5、CX-8で最高評価『ASV+++』を獲得 ・IIHS CX-5で最高評価『TSP+』を獲得 ・Euro-NCAP 安全性能評価：MAZDA6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

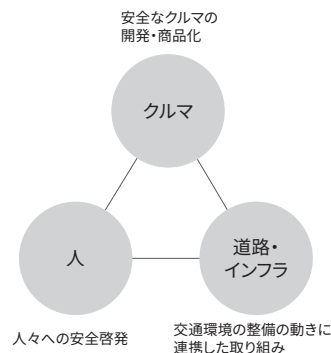
安全への取り組み

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。

マツダは、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2017年に公表しました（P7-12参照）。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、全ての人々が、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。

a a 安全への取り組み3つの視点



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。

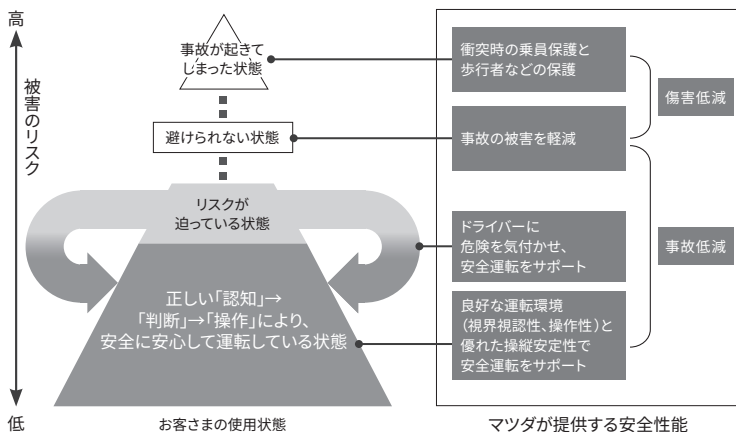
安全技術の先進性に磨きをかけ続けるとともに、世の中に普及してこそ価値を發揮するという考えの下、技術開発を推進しています。

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。



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きます。

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、ヒューマン・マシン・インターフェース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。

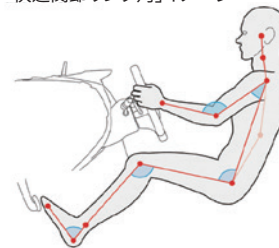
理想的なドライビングポジション

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ています。

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。2019年に導入したMAZDA3では、より適切なドライビングポジションを実現すべく、小柄な方がシートを前寄りにした際の窮屈感を低減するために、テレスコピック機構※1の調整幅を拡大し、ポジション調整の精度を向上させました。さらに、カップホルダーをシフトの前に配置するなどフロントコンソールのレイアウトを一新しました。

b 「快適関節リンク角」イメージ



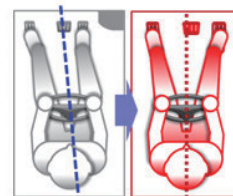
理想的なペダル配置

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とタイヤハウスを前方に移動し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したほか、アクセルペダルとブレーキペダルの間隔を見直しました。これにより、無理のない運転姿勢での快適な長時間の走行や、よりスムーズなコントロールができるようになりました。また、この見直しは、とっさの際のペダルの踏み間違い低減や疲労軽減にも貢献しています。

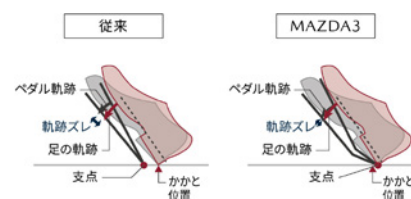
オルガン式アクセルペダルの採用

踏み込む足とペダルが同じ軌跡を描くためかかどがずれにくく、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。2019年に導入したMAZDA3では、オルガンペダルの支点を、従来型に比べてドライバーのかかと位置に近づく構造を開発。これにより、踏み込み時の軌跡ズレが小さくなり、ふくらはぎの筋肉をより効率的に使えるようになります。

c 自然な姿勢で踏めるレイアウト



d 新旧オルガンペダル



※1 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

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）を素早く認知できるようサポートし、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。マツダでは、現在発売されているすべての乗用車において、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。2019年に導入したMAZDA3では、Aピラー自体の細さと、従来よりも死角が少なくなる造形の工夫により、視認性を向上しています。

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「わき見」※1（意識のわき見、見るわき見、操作のわき見）を最小化しています。

運転に必要な情報に優先順位を付け、情報レイアウトをすっきりと整理し、運転に集中できるようにすることで「意識のわき見」を低減しています。

また、運転席周りの煩雑さを抑え、表示を見やすくして「見るわき見」を低減し、直感的操作ができるコマンダー等で「操作のわき見」を低減しています。

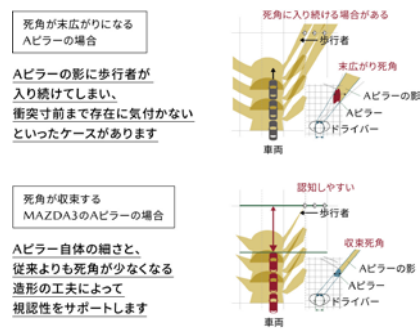
先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)※2

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、またはスマート・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(2019年8月時点)。

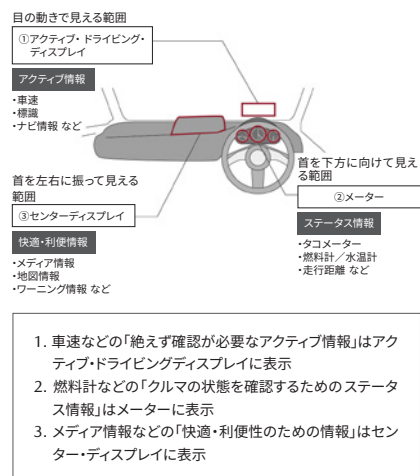
e

e 改良したAピラーにより拡大した見開き角



f

f 運転に集中できるコックピット設計



1. 車速などの「絶えず確認が必要なアクティブ情報」はアクティブ・ドライビングディスプレイに表示
2. 燃料計などの「クルマの状態を確認するためのステータス情報」はメーターに表示
3. メディア情報などの「快適・利便性のための情報」はセンター・ディスプレイに表示

g 日本の主要7車種 標準装備技術 (詳細P44参照)

- ・アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート (A-SCBS) / スマート・ブレーキ・サポート (SBS) *
- ・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 3つの「わき見」は次の通り:

- ・意識のわき見: スイッチの位置や操作方法を迷うなど運転操作以外に意識を取られる状態
- ・見るわき見: 情報確認などのために道路を見ていない状態
- ・操作のわき見: 操作のために体を大きく動かすことで不自然な姿勢になってしまう状態

※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 MAZDA2、MAZDA3、MAZDA6、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
AFS	アダプティブ・フロントライティング・システム	前進時(夜間)	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	前進時(夜間)	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	前進時(夜間)	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	前進時(夜間)	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	前進時(夜間)	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
-	360°ビュー・モニター	前進時(徐行)	車両の前後左右に備えた計4つのカメラを活用し、車両を上方向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。
		後退時	
BSM	ブラインド・スポット・モニタリング	前進時(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
LDWS	車線逸脱警告システム	前進時	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
LAS	レーンキープ・アシスト・システム		
	逸脱回避支援	前進時	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	前進時	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
FOW	前方衝突警告システム	前進時	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
FCTA	フロント・クロス・トラフィック・アラート	前進時(徐行)	交差点へ進入しているときに左右前方の死角から接近する車両を検知し、その接近状態に応じて警告音・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
SBS	スマート・ブレーキ・サポート	前進時	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
アドバンストSCBS	アドバンスト・スマート・シティ・ブレーキ・サポート	前進時	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[前進時]	前進時(徐行)	前方に障害物があるにも関わらず必要以上にアクセルを踏み込んだ場合、警報と同時にエンジン出力を抑えて急発進を抑制する。
		前進時(発進)	
-	AT誤発進抑制制御[後退時]	後退時(徐行)	後方に障害物があるにも関わらず必要以上にアクセルを踏み込んだ場合、警報と同時にエンジン出力を抑えて急発進を抑制する。
		後退時(発進)	
SCBS R	スマート・シティ・ブレーキ・サポート[後退時]	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
SBS-RC	スマート・ブレーキ・サポート[後側方]	後退時	後退中に自車の左右や後方に接近してきた車両を検知し、衝突を回避できないと判断した場合、自動ブレーキにより減速・停止する
DAA	ドライバー・アテンション・アラート	前進時	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
DM	ドライバー・モニタリング	前進時	ドライバーモニタリングカメラで顔の各部位の特徴点の変化を検出し、ドライバーの疲労や眠気を推定して、表示・警告音で注意を促したり、自動ブレーキの警報タイミングを早める
TSR	交通標識認識システム	前進時	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
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)	前進時	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機能付)
CTS	クルージング&トラフィック・サポート	前進時	先行車との車間距離を一定に保つ追従走行に加え、ステアリングアシスト機能が車線や先行車の軌跡に沿った走行をアシストする

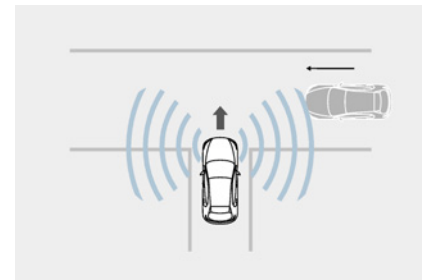
認知支援技術

衝突回避支援・被害軽減技術

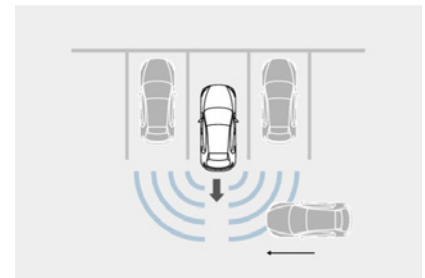
運転支援技術

2019年導入のMAZDA3から採用された新技術

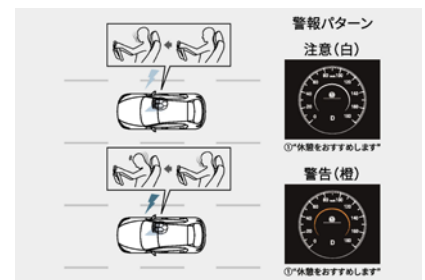
h FCTA作動イメージ図



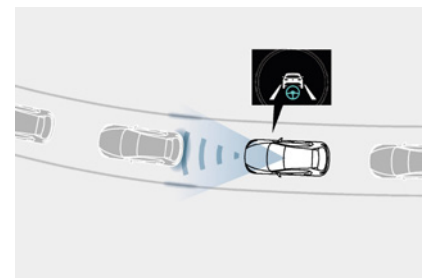
i SBS-RC作動イメージ図



j DM作動イメージ図



k CTS作動イメージ図



先進安全技術「i-ACTIVSENSE」参照ホームページ

<https://www.mazda.com/ja/innovation/technology/safety/i-activsense/>

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)」

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。

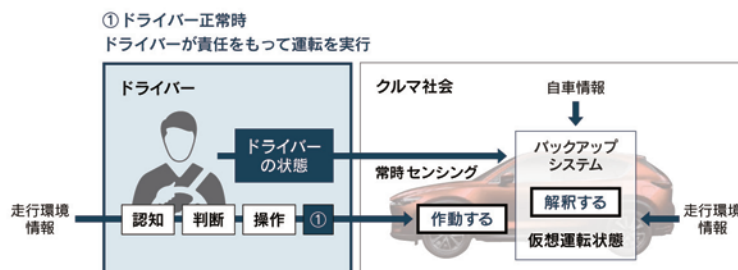
自動運転技術の標準装備化

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、安全な場所へ移動し停車。

② ドライバーが正常に運転できない時 クルマが運転をオーバーライド、安全な場所へ移動し停車



TOPICS 行政と連携した安全運転サポート車の普及推進

マツダは、経済産業省や国土交通省などが推奨する新しい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*1」に該当するための先進安全技術を、国内で発売している主要モデル*2の全機種に標準装備しました。「サポカーS」とは、国内で社会問題となっている交通事故防止対策の一環として設定された安全運転サポート車の愛称で、被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車とされています。

マツダは、今後も先進安全技術を継続的に進化させることにより、運転初心者から高齢者まで、お客さまにより安全・安心なクルマをお届けすることを目指しています。

*1 被害軽減ブレーキ(対歩行者)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、先進ライトを搭載
*2 MAZDA2、MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-5、CX-8、ロードスターが対象(2019年8月時点)



事故発生時の傷害を軽減する技術

万一の事故の際に、乗員や歩行者の傷害を軽減できるよう、実際の事故が起きた際の、クルマ傷害形態や人体における傷害発生メカニズム(人間研究)を軸に開発を進めています。強固な超高張力鋼板を採用し、エネルギー吸収効率を高めたボディ構造や、傷害を減らすために人間特性に基づいて開発した乗員保護構造などを取り入れ、衝突安全性能を大きく進化させています。主な技術は以下の通りです。

軽量・高剛性・安全ボディ：

強固な超高張力鋼板を採用し、しっかりと衝撃を受け止める強固な骨格と、効率的にエネルギーを吸収するフレーム構造を採用し、前方・側方・後方からの衝撃エネルギーを吸収・分散してキャビンの変形を抑制します。

乗員保護：

傷害を減らすために人間特性に基づいて開発し、さまざまな乗員保護構造などを取り入れています。

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。

MAZDA3採用技術

2019年5月に国内で発売されたMAZDA3において、以下の最新技術を採用しています。

軽量・高剛性・安全ボディ

超高張力鋼板

980MPa以上の超高張力鋼板の使用比率を先代モデルの約9%から約30%へと飛躍的に向上。さらには1,310MPa級を車体構造用冷間プレス部品として世界で初めて採用。

前面衝突安全性能

バンパービームを左右に延長し、ペリメータービームを新設することで、相手車の被害軽減にも対応。

側面衝突安全性能

ヒンジピラーとリアボディに衝撃を分散する構造を採用し、衝撃をしっかりと受け止めながら、キャビン変形を最小限に抑える。

乗員保護

フロントシート

シートフレームの剛性を高め、且つ、クッションサイドフレームでエネルギー吸収する構造により、後突時初期の頭部拘束と後傾したシートバックが元に戻る反動抑制を両立して、頭部傷害を軽減。

シートベルト

前席シートベルトのラップアンカー部をシートに取り付ける構造とし、シートを前後に動かした際の位置の乗員でもベルトのたるみ量が最少となり、衝突時のより素早い乗員保護を実現。

運転席ニーエアバック

膝前周りに展開する運転席ニーエアバッグをマツダで初めて採用。衝突時に乗員の前方移動を抑えることで、胸部・腹部・脚部の傷害を軽減。

フロントサイドエアバック

人体の耐荷重性を考慮したエアバックシステム(2つのチャンバー)を採用し、傷害を受け易い肋骨周りへの負担を軽減。

歩行者保護

頭部保護対策

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、ボンネットのアウトターとインナーの距離、インナーの衝撃吸収構造を変更し、頭部がボンネットに衝突する初期のエネルギー吸収を高め、後半では頭部を柔らかく均一に受け止める構造。

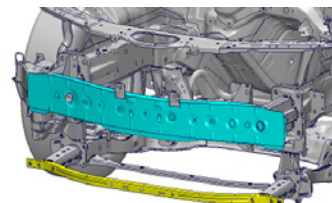
脚部保護対策

上脚はフェイスアップパー、下脚はロアスティフナーで受け止め、脚部が弓なりになることを防ぐことで、衝突時に靭帯や膝の損傷につながる脚部のしなり量を低減。

軽量・高剛性・安全ボディ



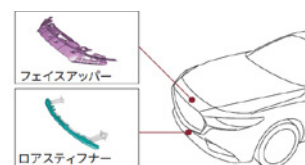
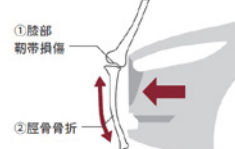
前面衝突への備え



運転席ニーエアバック



脚部保護対策



* 2019年1月時点マツダ調べ

「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

https://www.mazda.com/ja/innovation/technology/safety/passive_safety/

マツダの安全技術に対する社外からの評価

m

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

(2019年6月末現在)

		デミオ/ MAZDA2	MAZDA3	アテンザ/ MAZDA6	CX-3	CX-5	CX-8	CX-9	ロードスター/ MX-5
日本	J-NCAP*1 (衝突安全性能評価)	5星 (2014- 2015年)	—*6	5星 (2013- 2014年)	5星 (2015- 2016年)	5星 (2017- 2018年)	5星 (2017- 2018年)	—*5	—*6
	J-NCAP*1 (予防安全性能評価)	ASV+ (2014年)	—*6	ASV+++ (2018年)	ASV+++ (2018年)	ASV+++ (2018年)	ASV+++ (2018年)	—*5	—*6
米国	US- NCAP*2	—*5	—*6	5星 (2019MY)	5星 (2019MY)	5星 (2019MY)	—*5	5星 (2019MY)	—*6
	IIHS*3	—*5	19TSP	19TSP	19TSP	19TSP+	—*5	19TSP	—*6
欧州	Euro- NCAP*4	4星 (2015年)	5星 (2019年)	5星 (2018年)	4星 (2015年)	5星 (2017年)	—*5	—*5	4星 (2015年)

直近3カ年の推移*7

		2017年	2018年	2019年
日本	J-NCAP*1	5星	5	6
	J-NCAP*1 (衝突安全性能評価)	4星	0	0
米国	US-NCAP*2	5星	3	5
	US-NCAP*2	4星	1	0
欧州	Euro-NCAP*4	5星	3	3
	Euro-NCAP*4	4星	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 2019年6月末現在未導入。

*6 未評価。

*7 2019年6月末現在。対象車種は新世代商品群。

m J-NCAP自動車アセスメント成果発表会



CX-8は衝突安全性能評価と予防安全性能評価の両方で、2017年度の受験車中最高得点を獲得

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

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。

2019年6月にマツダR&Dセンター横浜（MRV）で開催した「サステイナブル“Zoom-Zoom”フォーラム2019」での「先進ライトALH（アダプティブ・LED・ヘッドライト）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。2018年度は9回実施しました。

n 子ども向けサイト

「マツダ交通安全キッズクイズ」

<https://www2.mazda.com/ja/about/kids/safetyquiz/>



o 衝突被害軽減ブレーキ体験



道路・インフラへの取り組み

ITS*2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。1991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	自動車間通信技術と新たなITS通信を組み合わせた運転支援システムの実用化、およ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
ひろしま サンドボックス	通信型ITSとオープンクラウドを活用し、公共交通機関の優先信号制御、交差点等での危険事象の未然防止、乗り換え利便性向上によるライドシェアの推進により、公共交通の安全性・利便性を高め、交通円滑化の更なる向上を図る。	広島県

*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/>)

※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URI参照
<https://www.mazda.com/ja/csr/social/>

※2 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。

先進安全自動車「マツダアテンザASV-5」

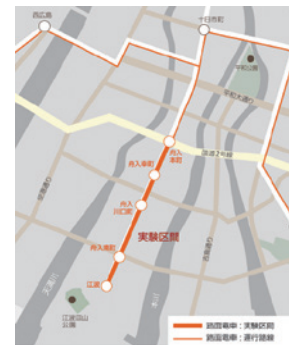
マツダは、第1期からASV研究開発プロジェクトに参画し、第5期に於いて通信利用型安全運転支援システムを搭載した「マツダアテンザ ASV^{※1}-5 (エーエスバイ・ファイブ)」を開発しました。車載の自律センサーと車車間、路車間、歩車間の通信を協調させることにより、見えていない部分を含めた危険対象の認知を支援します。運転操作を阻害せずに、ドライバーを取り巻く、見えていない部分を含めた危険対象の認知ができる直感的なHMI (Human Machine Interface) で表示します。ドライバーが認知ミスをして衝突する危険があるときは、警報によりドライバーにブレーキ操作を促します。

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^{※2}の路面電車-自動車間通信+自律安全技術の公道実証実験^{※3}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

p 公道実証実験



参考URL

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

※1 ASV: Advanced Safety Vehicle (先進安全自動車)の略。
 ※2 2017年9月時点マツダ調べ。
 ※3 ITS世界会議東京2013のポストコンgres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：<https://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	<p>理想的なドライビングポジションの提供</p> <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 <p>安全と快適性の両立</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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 G-ベクタリングコントロール(GVC) <p>危険の回避サポート</p> <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) 	<p>ドライバーの認知サポート</p> <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) フロント・クロス・トラフィック・アラート(FCTA) 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) 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) 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) <p>衝突時の被害軽減</p> <p>[前進時]</p> <ul style="list-style-type: none"> スマート・ブレーキ・サポート(SBS) アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート(アドバンスドSCBS) <p>[後退時]</p> <ul style="list-style-type: none"> AT誤発進抑制制御 スマート・シティ・ブレーキ・サポート[後退時](SCBS-R) AT誤発進抑制制御 スマート・ブレーキ・サポート[後側方](SBS-RC) <p>安全と快適性の両立</p> <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) クルージング&トラフィック・サポート(CTS) ドライバー・アテンション・アラート(DAA) ドライバー・モニタリング(DM) 交通標識認識システム(TSR) 	<p>衝突時の乗員保護</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、運転席二席) 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 クラッシュパブルブレーキペダル ISO-FIX対応 チャイルドシート <p>固定機構</p> <ul style="list-style-type: none"> 衝撃吸収ステアリング <p>歩行者事故時の被害軽減</p> <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	<p>安全教育</p> <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	<p>安全な社会への取り組み</p> <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-自動車間通信型ASVの実証実験 		

*1 2017年9月時点マツダ調べ。

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

- 52 環境保全の考え方・推進体制・計画
- 58 環境マネジメント
- 62 商品・技術開発における取り組み
- 70 生産・物流における取り組み
- 77 使用済自動車・部品の回収・リサイクル
- 79 生物多様性保全
- 80 環境コミュニケーション
- 82 事業活動と環境負荷の全容

2019年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2018年度目標	2018年度実績	達成度の自己評価	2019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)			6.5 環境
クリーン エミッション					
環境マネジメント					

環境保全の考え方・推進体制・計画

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、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します。

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す事業活動

私たちは限りある資源を大切にすため、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。

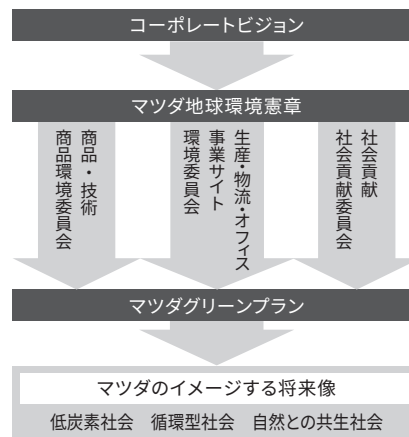
取り組み理念と方針

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」(P54-55参照)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。また、気候変動や資源循環など各社会課題に関して、外部団体との連携を重視しながら活動を進めています。

参画している外部団体

- (一社)日本自動車工業会の部会
- グローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン(GCNJ)の分科会
- TCFDコンソーシアム^{※1}^{※2}

a 環境保全への取り組み理念と方針



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

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

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。

環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」

「取り組み理念と方針」に基づき、2020年を目標とする環境中期計画を以下の3つの視点から策定しています。

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(P62参照)。

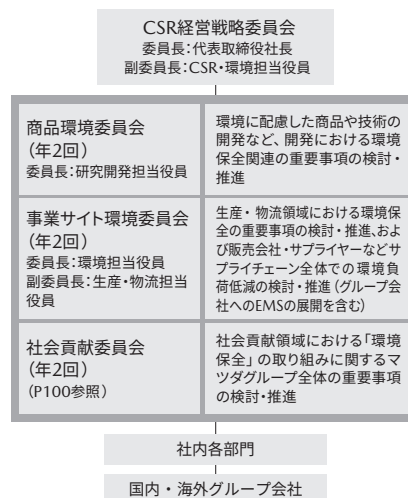
- 製造・物流領域(素材の製造、車両の製造)で約25%
- 使用および廃棄領域(使用、メンテナンス、廃棄・リサイクル)で約75%

次期環境中長期計画

マツダは、「マツダが考えるクルマを取り巻く将来の社会シナリオ」(P56参照)を参考に、その実現を目指して、次期環境中長期計画の策定を進めています。「脱炭素」「資源循環」といった主要なテーマを定め、検討を進めています。

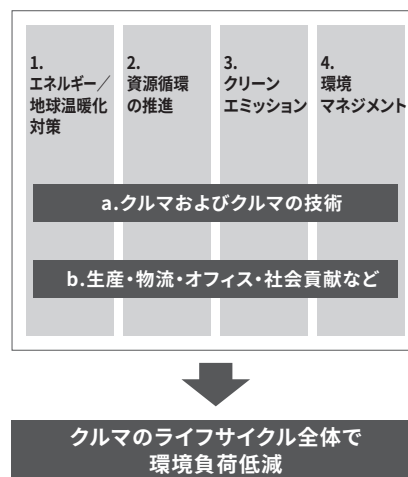
b

b 環境推進体制(2019年3月31日時点)



C

C 「マツダグリーンプラン2020」の考え方



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 目標および具体的な実施事項など	2018年度		自己 評価	2019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		
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、欧州、中国の燃費／温室効果 ガス基準を達成した	○	・各国／各地域の燃費／温室効果ガス 基準の確実な達成
	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	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した	○	・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 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	ハイブリッドシステム搭載車ライン アップの継続 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	アクセラハイブリッドを継続販売した 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した	○	マツダ独自のマイルドハイブリッドを搭載 した車両の導入推進 電気自動車・プラグインハイブリッド車 の開発推進
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 ^{*1}	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44%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47%削減した (西日本豪雨の影響を含む) ^{*2}	○	国内のマツダグループ全体における工場、 オフィスなどのCO ₂ 排出原単位改善を 継続して実施する 1990年度比CO ₂ 排出量45%削減
	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56%削減した (西日本豪雨の影響を含む、原単位改善は 計画通り実施) ^{*2}	△	国内のマツダグループ全体における物流 業務のCO ₂ 排出原単位改善を継続して 実施する 1990年度比CO ₂ 排出量58%削減
	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 バイオプラスチックの利用推進 バンパーリサイクル技術の推進	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開発・実用化 の推進および採用拡大 市場損傷バンパーの回収および リサイクルの推進	MAZDA3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 実施した 自動車外装大型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した 市場損傷バンパーの回収およびリサイクル を継続実施した(回収本数:約62,900本)	○	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開発・実用化の推進 および採用拡大 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 ^{*3} 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 ゼロ化 ^{*3} 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0.1%に削減	○	国内のマツダグループ全体における直接 埋立廃棄物量削減を継続して実施する 排出量比ゼロ化 ^{*3}
	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60%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56%削減 した (出荷台数の増加の影響、原単位削減は計 画通り実施)	△	国内のマツダグループ全体における梱包・ 包装材使用量の原単位改善を継続して 実施する 1990年度比梱包材使用量56%削減
	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 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49% 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52%削減した	○	国内のマツダグループ全体における水 使用量の削減を継続して実施する 1990年度比上水使用量53%削減

*1 CO₂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CO₂係数(2018年度以降は2017年度の係数)を使用。*2 平成30年7月豪雨(西日本豪雨)での交通経路等の被害が発生。生産調整による生産台数減で工場オフィスのCO₂排出量は減少、物流領域ではトラック代替輸送や迂回輸送により物流のCO₂排出量は一時的に増加。

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 バイオプラスチックの利用推進 バンパーリサイクル技術の推進	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開発・実用化 の推進および採用拡大 市場損傷バンパーの回収および リサイクルの推進	MAZDA3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 実施した 自動車外装大型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した 市場損傷バンパーの回収およびリサイクル を継続実施した(回収本数:約62,900本)	○	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開発・実用化の推進 および採用拡大 市場損傷バンパーの回収およびリサイク ルの推進
	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 ^{*3} 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 ゼロ化 ^{*3} 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0.1%に削減	○	国内のマツダグループ全体における直接 埋立廃棄物量削減を継続して実施する 排出量比ゼロ化 ^{*3}
	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60%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56%削減 した (出荷台数の増加の影響、原単位削減は計 画通り実施)	△	国内のマツダグループ全体における梱包・ 包装材使用量の原単位改善を継続して 実施する 1990年度比梱包材使用量56%削減
b. 生産・物流・ オフィス・社会 貢献など	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 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49% 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52%削減した	○	国内のマツダグループ全体における水 使用量の削減を継続して実施する 1990年度比上水使用量53%削減

*3 廃棄物総排出量に対する直接埋立廃棄物量が0.5%以下と定義。

(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	2018年度		自己 評価	2019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]89%(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 車を導入した	○	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	MAZDA3で厚生労働省室内濃度指針値 に適合した 環境負荷の低い新冷媒のカーエアコンを 開発し、新型車へ適応した	○	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
	b. 生産・物流・ オフィス・社会 貢献など	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 対象物質の排出量を2017年度比で18% 削減した	○
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22g/m ² 以下	マツダの全ライン平均で VOC排出量20.0g/m ²	○	マツダの全ライン平均で VOC排出量20g/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)	・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	・内燃機関自動車と電気自動車のライフ サイクルでのCO ₂ 排出量を産学連携で研究・ 評価し、国内外で発表した ・再生可能エネルギー+リユースバッテリー の実証実験等へ向けて推進した	○	・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	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 らかに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	MAZDA3に、意図したアクセル/ブレーキ 操作を実現する制御技術や、滑らかに車との 一体感が感じられる運転などを実現する技術 「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」 を搭載した	○	お客さまを中心とした運転技術向上と 啓発活動の推進
	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*1で、エコアクション21の導入 継続フォローを行い、新規開業店舗 について、認証取得のフォローを 実施する	全ての取引先にガイドラインを展開し、その 遵守を要請した ・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	○
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	自動車部品販売会社*1へのEMS導入完了。 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*1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
		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、内外約 30件実施	○
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 ・お客さま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お よびお客さまの環境意識向上のた めの啓発情報開示継続/強化	・エコプロ2018エコキッズ探検隊(12/6- 8)などの環境展示会出展やイベント実施・ 参加による情報発信実施 ・アースアワー2019(3/30)などの環境イ 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 ・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を 実施	○	マツダグループの環境保全活動および お客さまの環境意識向上のための啓 発情報開示継続	

*1 国内の連結子会社、持分法適用会社を対象。

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ると考えます。「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考えます。

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考えます。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考えます。

^{*1} エネルギー消費地近くに分散配置された、比較的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通り、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考えます。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考えます。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と考えます。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考えます。

^{*3} International Energy Agency(国際エネルギー機関)(P63参照)

^{*4} 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考えます。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」も進むことで、「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ってきます。

【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と考えます。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。

「マツダが考えるクルマを取り巻く将来の社会シナリオ」を参考に、その実現を目指して、環境3委員会（商品環境委員会、事業サイト環境委員会、社会貢献委員会）が連携し、次期環境中長期計画の策定を進めています。事業サイト領域においては、2019年に2030年目標／2050年チャレンジを策定しました。

事業サイト領域における環境中長期目標

マツダは、事業サイト領域においても、技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」の取り組みの考え方を踏まえ、中長期の取り組みを進めています。「地球」「人」「社会」の視点で、地球との共存、従業員の働く環境整備、地域との共生を促進できる事業サイトを目指しています。

環境については「マツダが考えるクルマを取り巻く将来の社会シナリオ」などを踏まえつつ、2030年、2050年を見据え、「資源／エネルギーの価値最大化（使用量最小化／使い切る）」「資源／エネルギーの多様化」などにつながる環境技術を極め、広めていきます。

2030年目標／2050年チャレンジの策定

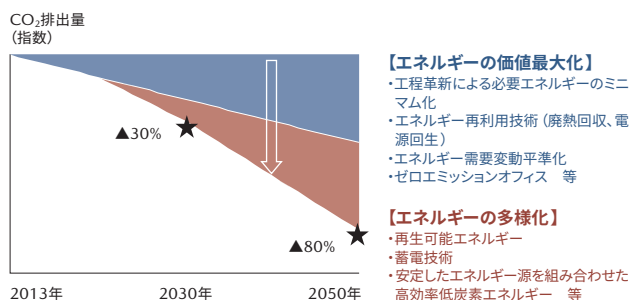
マツダは特に重要と考える「脱炭素」「資源循環（資材）」「資源循環（水）」の3つの項目で2030年目標／2050年チャレンジを策定し、その達成を目指し、取り組み方針を策定しました。取り組み方針は、クルマのサプライチェーン全体を見据えた上で、持つべき2つの視点を示しています。

1つは、「Well-To-Wheel視点」です。クルマで考える「採掘から使用まで」の視点を事業サイト領域に応用したもので、資源／エネルギーの選択、輸送からリサイクルまで全体のプロセスを通して環境負荷低減を考えていきます。もう一つは、「グローバル＆サプライチェーンの視点」です。この2つの視点で、「脱炭素」「資源循環（資材）」「資源循環（水）」の取り組みを進めていきます。

脱炭素／低炭素

マツダグループでは、製造から廃棄までのライフサイクル全体での脱炭素・低炭素化を達成すべく、「エネルギーの価値の最大化」と、「エネルギーの多様化」を推進し、グローバルでの工場／オフィス／物流からのCO₂総排出量を2050年までに2013年比80%以上削減することを視野に、2030年までに30%以上削減することを目指します。

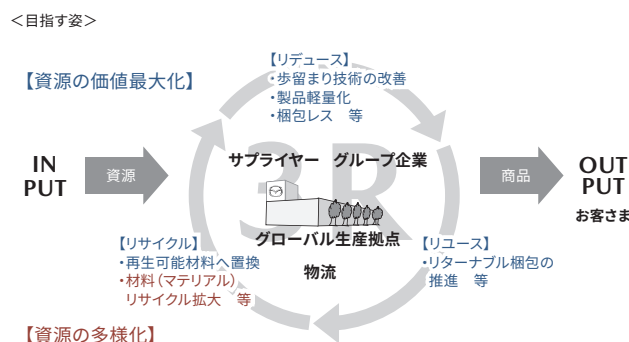
2030年	2050年
グローバルでの工場／オフィス／物流からのCO ₂ 排出量 30%以上削減（2013年度比） （低炭素化推進）	グローバルでの工場／オフィス／物流からのCO ₂ 排出量 80%以上削減（2013年度比） （脱炭素化推進）



資源循環（資材）

マツダグループでは、資源を使い切るロスゼロの取り組みや、資源を再利用する3R（リデュース、リユース、リサイクル）等の取り組みを進め、グローバルでゼロエミッション・資源再生化を拡大を進めています。2030年は日本と同じレベルを海外拠点において実現し、2050年には燃焼（サーマル）リサイクル等からの脱却を目指します。

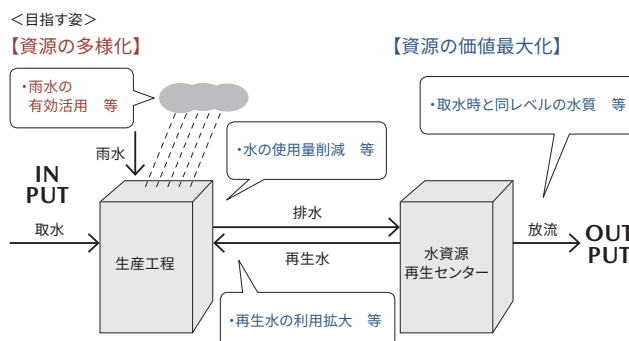
2030年	2050年
グローバルで生産・物流工程についてゼロエミッション [*] を達成 ※埋立廃棄物発生量を総発生量の0.1%以下へ。マツダ国内グループは2018年に達成	グローバルで生産・物流工程について資源再生化を拡大 [*] したゼロエミッションを達成 ※燃焼（サーマル）リサイクル依存の脱却、材料（マテリアル）リサイクル拡大



資源循環（水）

マツダグループは、水資源保全の観点から、「使用する水資源の無駄を無くす」「使用した水資源を取水時と同じレベル（質）でお還しする」という取り組みを進め、2030年には本社地区で、2050年にはグローバルで実現することを目指します。

2030年	2050年
水資源の再生・循環の取り組みを国内モデルプラント [*] で実現 ・自然の恵みである水資源を価値あるものに使い切る（＝無駄なく有効活用する） ・自然の恵みである水資源を使用前と同レベル（質）にしてお還しする	水資源の再生・循環の取り組みをグローバル生産工程で実現 ・自然の恵みである水資源を価値あるものに使い切る（＝無駄なく有効活用する） ・自然の恵みである水資源を使用前と同レベル（質）にしてお還しする



^{*} モデルプラント：新しい試み等を先行して実施する施設

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社取得)。
- 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(2019年3月末時点でマツダ・マツダアンフィニ系販売会社34社、マツダオートザム系販売会社144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

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
長安マツダエンジン有限公司 ^{*1}	2009年2月
マツダデメヒコビ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

トヨタエイトック(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。

「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(2019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。2018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。これらの公害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

2018年度は、海外拠点で排水基準の超過が1件発生しました。適切に対応し、再発防止対策についても実施しています。

苦情

2018年度は、苦情を3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)

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
重大な不適合	0	0	0	0	0
軽微な不適合	2	2	6	1	0
観察事項	8	16	10	5	6

グループ会社

	2018年度	
	国内	海外
ISO14001	重大な不適合	0
	軽微な不適合	3
	観察事項	28
EA21	不適合	0
	要改善事項	3

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	騒音レベルの1項目	12/年
臭気	敷地境界線	臭気指数の1項目	12/年
廃棄物	缶さい、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

(2018年度)

	件数	対策
行政からの指導など	水質 1件	機器調整、作業手順の検証、教育を実施しました
苦情	騒音 2件	設備対応と作業手順の変更を実施しました
	緑地管理 1件	敷地内の雑木、雑草の除去を実施しました

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(P91参照)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、オフィスでの大幅な紙使用量の削減を推進しています。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。2018年度の発電量は、27.4MWh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ピ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。2018年度は40台を増設、合計507台となり、79.3MWh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

マツダは、マツダエース(株)、マツダロジスティクス(株)と共同で、内航船(自動車専用船)から作動油が漏れいし、海に流れ出たことを想定して、油除去作業や緊急連絡網の模擬訓練を年1回実施しています。毎年、より実態に近い内容に訓練を見直し、事故発生時に迅速かつ的確な対応をできる体制の構築を進めています。

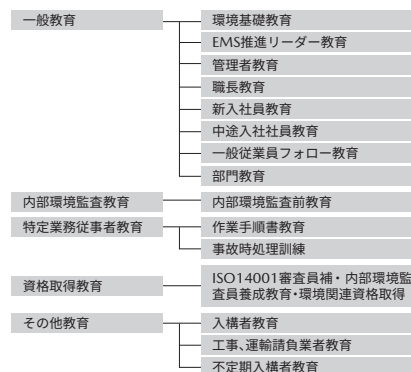
■ 油漏れ撲滅および交通安全啓発キャンペーン

マツダは、マツダロジスティクス(株)、トラック輸送会社と共同で、納品車両の油漏れ未然防止および交通安全の啓発活動を年2回行っています。この活動では、広島および防府の2工場への納品車両の運転手に啓発資料を配布し、環境・安全意識の向上と、事故発生時に迅速かつ的確な対応ができる体制の構築を進めています。

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)
- 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



環境教育実績 (単体、単位:名)

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
管理者教育	75	81	83	75	53
係長教育	161	174	190	188	209
職長教育	86	76	60	60	68
新入社員教育	282	755	538	550	606

* 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：2018年4月～2019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15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	2,723	3,710	6,433	2,787	4,450	7,237
	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	1,903	1,017	2,920	2,049	1,116	3,165
	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	1,068	1,311	2,379	1,082	4,143	5,224
	上下流	容器回収、使用済み自動車のバンパー回収	0	164	164	0	782	782
	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	5	980	985	5	1,547	1,552
	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	1,838	47,573	49,410	1,884	49,082	50,966
	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	58	58	0	77	77
	環境損傷	-	0	0	0	0	2	2
		合計	7,538	54,813	62,351	7,808	61,198	69,005

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)	環境保全効果	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)	17.6 t-CO ₂ /億円	-	-
		物流領域 年間輸送量	54,744万 t-km/年	-	-
資源循環	資源有効活用・リサイクル	シェル砂	15,745 t/年	45	2,409
		銅屑類	31,225t/年	2,364	
上下流	製品・商品のリサイクル	廃バンパー回収本数	62,920本/年	-	29
		金属類	132,488 t/年	2,929	
その他	有価物売却	シンナー、廃液	747 t/年		2,972
		空ドラム、ホイール、廃タイヤ	18,102本/年	43	
		回収砂、プラスチック類、段ボール屑	5,894t/年		
	合計			5,381	5,410

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15社 マツダモーターオブアメリカ,Inc.／マツダカナダ,Inc.／マツダモーターマフクトゥリングデメヒコS.A. deC.V.／マツダモーター(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UK Ltd.／マツダモーターロシア,OOO／マツダオーストラリアPty.Ltd.／マツダモーターズオブニュージーランドLtd.／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.／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.／マツダセールス(タイランド)Co.,Ltd.
持分法適用関連会社
国内6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／ヨシフ工業(株)／(株)マツダプロセス中国／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 マツダソラーズマフクトゥリンググループ／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、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「走る喜び」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2017年に公表しました（P7-12参照）。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「複数の選択肢（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。

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、クルマのライフサイクルにおける環境負荷低減の機会を特定する手段として2009年より採用し、各段階における環境負荷低減に向けた活動に積極的に取り組んでいます。また、環境性能に関わる新技術においては、国際規格（ISO14040／ISO14044）に準拠した手法に基づき、客観性と信頼性を担保した評価を進めています。

LCAを活用したマルチソリューションでの技術開発

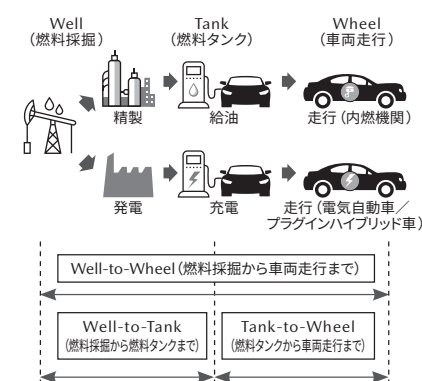
マツダでは、各地域における自動車のパワーソースの適性やエネルギー事情、電力の発電構成などを踏まえた適材適所の対応が可能となるマルチソリューションをご提供できるよう、開発を進めています。2018年度には、世界5地域における内燃機関自動車と電気自動車のライフサイクルでのCO₂排出量を評価し、地域毎の電力の状況や燃費／電費、生涯走行距離等によって、内燃機関自動車と電気自動車のライフサイクルでのCO₂排出量の優位性は変化することが分かりました。

こうしたライフサイクルアセスメントの結果を踏まえ、マルチソリューションでの技術開発を進めています。

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 マツダのLCAに関する学会発表／論文掲載：

学会発表：

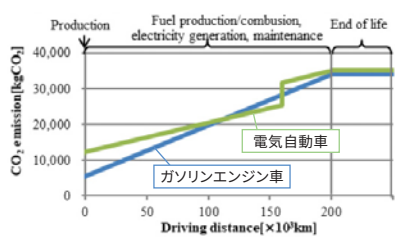
第14回日本LCA学会研究発表会、2019年3月
 演題：LCAによる内燃機関自動車とBEVのCO₂排出量の算定
http://www.ilcaj.org/meeting/files/14thmeeting_proceedings_openaccess.pdf

論文掲載：

Sustainability誌、2019、Volume 11、Issue 9、p.2690
 題目：Estimation of CO₂ Emissions of Internal Combustion Engine Vehicle and Battery Electric Vehicle Using LCA
<https://doi.org/10.3390/su11092690>

c 内燃機関自動車と電気自動車のCO₂排出量の比較の一例（日本）

走行距離が約11万kmまでは内燃機関自動車の方がCO₂排出量が低くなり、約11万km以上では電気自動車のCO₂排出量が低くなる。（しかし、電気自動車のバッテリーを16万kmで1回交換すると、内燃機関自動車のCO₂が低くなる）

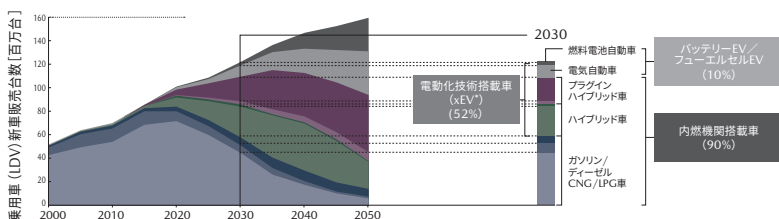


ビルディングブロック戦略

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 (P124参照)・モノ造り革新 (P122参照) 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。

e 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 (2030年時点 内燃機関自動車約90%)



出展: IEA/ETP - ENERGY TECHNOLOGY PERSPECTIVE 2015

* xEV = 経済産業省「自動車新時代戦略会議」中間整理に基づく電動車 (電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・ハイブリッド自動車・燃料電池自動車)

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。

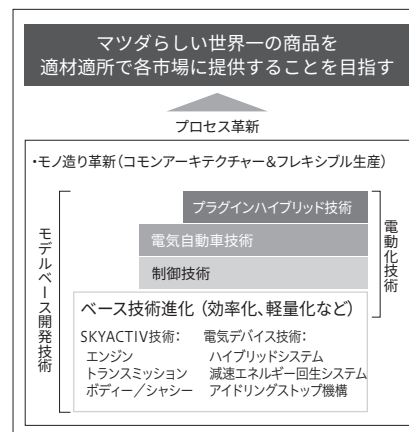
TOPICS 米国でCX-5クリーンディーゼルモデルを発売

マツダは、2019年7月に、米国においてクリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D 2.2」を搭載したCX-5を発売しました。このCX-5は、マツダの乗用車として初めて米国で販売するクリーンディーゼルエンジン搭載モデルとなります。搭載されている「SKYACTIV-D 2.2」は、マツダのクリーンディーゼルエンジンならではのレスポンスの良さや高回転まで軽快に伸びる爽快なエンジンフィールはそのままに、専用の燃焼制御や排出ガス浄化処理システムを採用することで米国の排出ガス規制をクリアしました。



「マツダ CX-5」(米国仕様車)

d ビルディングブロック戦略



f 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。

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技術搭載機種全てに搭載しています。

電動化技術の開発

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、適材適所の対応が可能なマルチソリューションを提供できるよう、電動化技術の開発を進めています。マツダは、2030年には生産するすべてのクルマに、電動化技術を搭載する予定とし、そのパワーユニットの構成比は、プラグインハイブリッド車※2や、ハイブリッド車などを含めた内燃機関搭載車が95%、電気駆動のみのEVが5%と想定しています。電気駆動ならではの利点を活かし、人間の特性や感覚を第一に考えたマツダならではの「人間中心」のアプローチで電動化技術の開発を進めています。

※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。

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。

自動車用次世代液体燃料の普及拡大に向けた取り組み

マツダは、自動車などの内燃機関を搭載した移動体のエネルギー源については、将来においても液体燃料が、効率的かつ実用的な手段であると考えています。マツダは、藻類バイオ液体燃料をはじめとする再生可能な次世代液体燃料の普及拡大を技術面からサポートするため、産学官連携・企業間連携などを積極的に進めています(P125-129参照)。

g バイオエタノール販売状況^{*1}

日本:「B5」^{*2}対応-デミオ(MAZDA2)、
MAZDA3(2019年導入)、
アテンザ(MAZDA6)、CX-3、CX-5
タイ:「E20」^{*3}対応-MAZDA2(デミオ)
「E85」^{*4}対応-MAZDA3(2019年導入)、
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 自動車用次世代液体燃料の普及拡大に向けた産学官連携・企業間連携

広島大学大学院における共同研究講座開設

マツダは、広島大学大学院において共同研究講座として「次世代自動車技術共同研究講座 藻類エネルギー創成研究室」を2017年より開設。本講座においては、ゲノム編集技術を用いた遺伝子実装研究や、最適培養環境の導出研究を進めるなど、微細藻類から再生可能なバイオ液体燃料を創生する研究を進めています。

<https://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2017/201704/170428c.html>

「ひろしま“Your Green Fuel”プロジェクト」への参画

ひろしま自動車産学官連携推進会議(ひろ自連)が株式会社ユージェネ(以下ユージェネ社)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、2018年より参画。ユージェネ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、さまざまな研究を進めています。

地球温暖化係数の低いエアコンガスへの転換

地球温暖化係数^{*1}が低く、地球環境に配慮した新冷媒(HFO-1234yf)搭載車の開発に取り組んでおり、各国・各地域のエアコン冷媒規制に適合した車種の市場導入を進めています。

2019年に、新冷媒を搭載したMAZDA3の国内販売を開始しました。

^{*1} 温室効果ガスにどれだけの温暖化能力があるかを示す指標。

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、2012年導入のCX-5より順次搭載し、2018年度はMAZDA3に搭載しました。

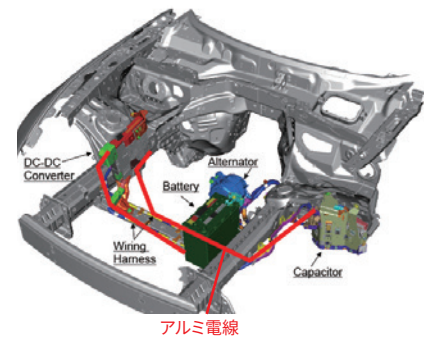
アルミ電線を使用した軽量ワイヤハーネス

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。2018年度はMAZDA3に搭載しました。

※搭載車種（2019年6月時点）：ロードスター／MX-5、MAZDA3、アテンザ／MAZDA6、CX-5、CX-8、CX-9。

h

h 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おり、各国・各地域の排ガス規制に適合した車種の市場導入を進めています。

（主要国の規制適合状況）

- 日本：低排ガス車認定制度においてSU-LEV車比率89%を達成（軽自動車・OEM車除く）
- 米国：Tier3／LEV2,3規制に適合
- 欧州：Euro6規制に適合
- 中国：国5（Euro5レベル）の規制に適合

※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

https://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、2018年度にMAZDA3へ搭載しました。

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。

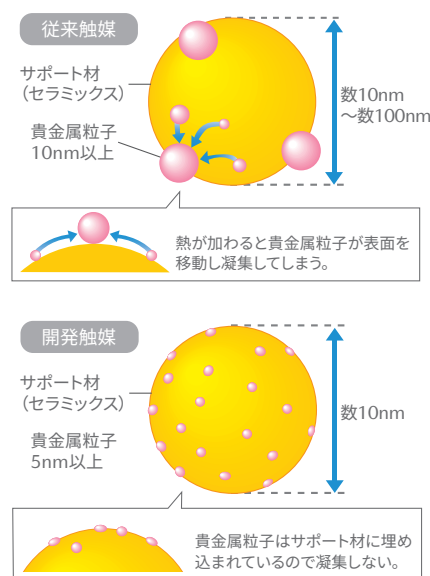
自動車部品の材料情報収集・管理

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)。

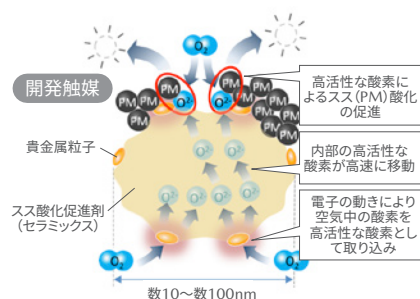
IMDS運用に関する取り組み

- 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

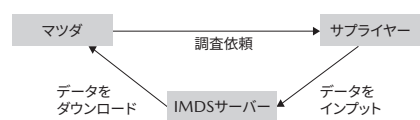
i 新触媒技術による貴金属分散モデル



j PM酸化触媒の仕組み



k 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。

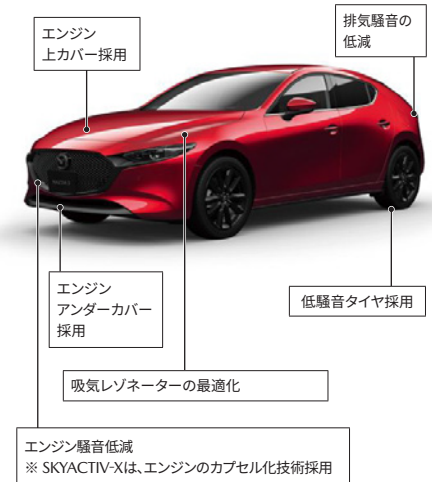
- 1999年にアルデヒド類を除去する機能の付いた脱臭フィルターを開発（主要車種で標準またはオプションで採用）
- 2007年発売のデミオ（海外名：MAZDA2）以降の新型車では、インテリアに使われる主要な樹脂や塗料、接着剤などの素材そのものを低VOC化し、厚生労働省室内濃度指針値をクリア（2018年導入のMAZDA3も同指針値をクリア）

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、商用車の全車種において、この自主基準値を達成させることで道路交通騒音の低減に努めています。また、自動車から発生する主な音源のエンジン騒音、吸排気系騒音、タイヤ騒音を低減するための技術開発にも積極的に取り組んでいます。

騒音防止対策の事例（MAZDA3）

2018年度導入のMAZDA3は、2020年から厳しくなる法定騒音規制に対し、先行して適合しております。



資源循環の推進

リサイクルに配慮した開発・設計

m n

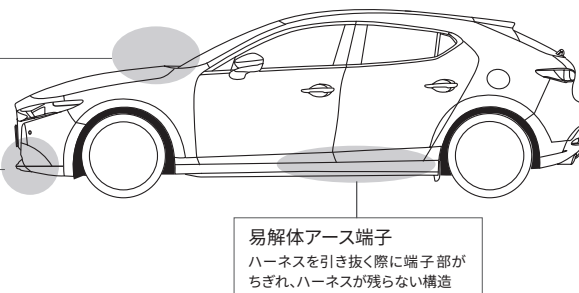
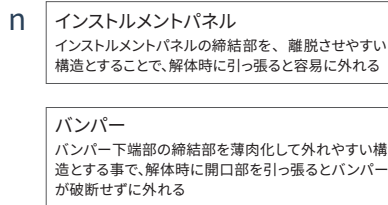
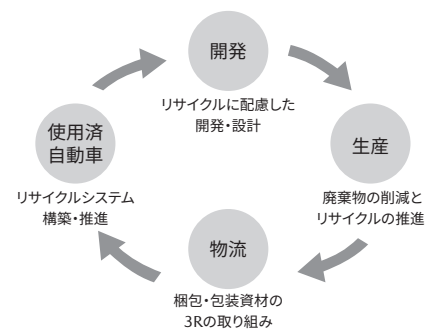
マツダでは自動車の全ライフサイクルにおいて3R（リデュース、リユース、リサイクル）を軸とした資源循環の取り組みを行っています。自動車の材料には、鉄、アルミニウム、樹脂、レアメタルなど限りある資源が含まれています。

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

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

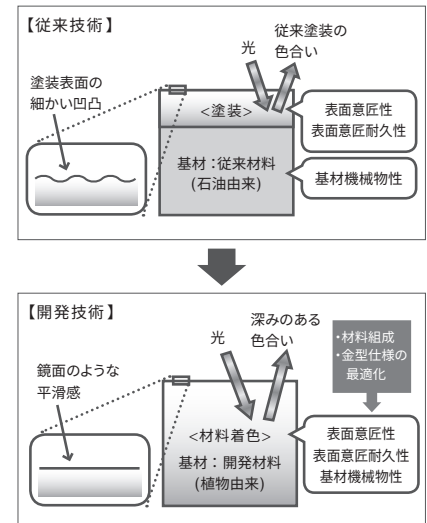
脱石油資源やCO₂排出削減に貢献できる植物由来の材料からなる、新しい自動車部品を商品化し、順次採用車種を拡大しています。

2011年：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

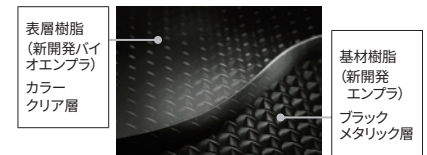
2014年：自動車外装部品にも使用できる無塗装で高質感のバイオエンジニアリングプラスチック（バイオエンブラ）を開発。この材料の特徴を生かした内外装意匠部品の無塗装化技術開発を行い、材料の持つ優れた環境性能だけでなく、従来の塗装では実現できない高質感と、塗装工程廃止による環境貢献およびコスト改善を実現。

2017年：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。

2018年：環境に優しく透明感のあるバイオエンブラを使用した表層樹脂と基材表面に柄を刻み込んだ基材樹脂との2層成形により、深みのある色合いと精緻感、陰影感など、従来の技術では実現困難な意匠を実現させながら、環境負荷の低減を可能にするバイオエンブラ新意匠2層成形技術を開発。



バイオエンブラ新意匠2層成形技術 断面模式図



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】省エネルギー／CO₂排出量削減への取り組み <2018年度実績(1990年度比)>

- 国内主要4拠点^{※1}でのCO₂総排出量は1990年度比で50.0%削減(471千t-CO₂)
- 売上高当たりの排出量は58.4%削減(17.6t-CO₂/億円)

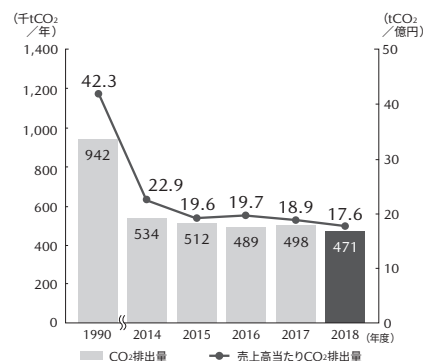
国内および海外の生産拠点では、設備稼働率の向上、サイクルタイムの短縮やエネルギーの製造から消費までの各段階でのロス削減活動を進めています。

また「モノ造り革新」を通して、車両1台当たりに必要なエネルギーを削減する取り組みを行っています。「モノ造り革新」とは、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のための取り組みです(P122参照)。

- 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で、より高効率な混流生産を実現。ラインの整流化や集約・統合による効率的生産を追求。
- 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：塗膜機能の集約と高効率塗装技術によって実現した新水性塗装技術「アクアテック塗装」の宇品第2工場への導入を完了。またグローバル生産拠点に展開し、エネルギーを削減するとともにVOC(揮発性有機化合物)の排出量を大幅に低減。

a b

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。2018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、2018年度の電力係数は、2019年6月27日現在で未確定のため、2017年度の電力係数を2018年度の実績に使用しています。

* 2018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(P133参照)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

エネルギー	単位(×10 ³ GJ/年)					
	1990年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
電力	4,921	6,247	6,150	6,124	6,248	6,115
産業用蒸気	0	1,409	1,359	1,236	1,253	1,165
石炭	4,967	0	0	0	0	0
コークス	766	170	171	168	171	218
A重油	596	27	19	15	14	24
B重油	11	0	0	0	0	0
C重油	1,168	6	6	7	6	5
ガソリン	193	65	64	52	54	59
灯油	101	8	11	11	15	5
軽油	81	43	47	46	48	40
LPG	989	52	55	55	56	55
都市ガス	45	1,019	1,006	949	955	882
合計	13,838	9,046	8,888	8,663	8,820	8,568

* 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(開発など間接領域も含む)。

【物流】輸送時のCO₂排出量を40.4%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、お客様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。

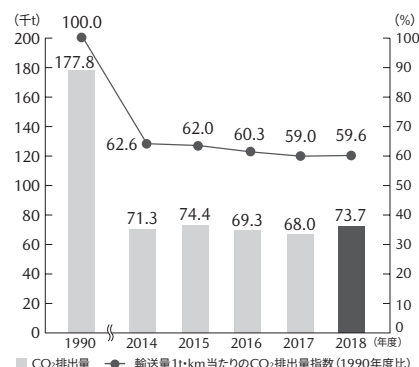
<2018年度実績>

- 国内総輸送量は約5.5億t-km。

輸送量t-km当たりのCO₂排出量は1990年度比31%削減の目標に対し、40.4%削減を達成。

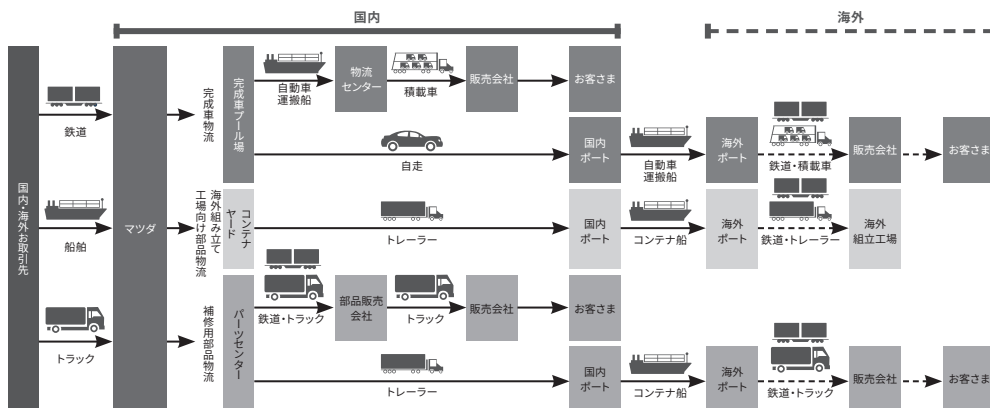
平成30年7月豪雨(西日本豪雨)により鉄道が使用できない期間があり、トラック輸送に切り替えたため、CO₂排出量は前年に比べ増加となりました(一般的にトラック輸送は鉄道輸送に比べ、CO₂の排出量が多いとされています)。

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

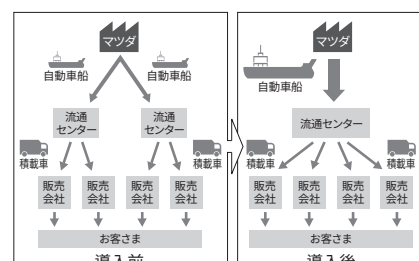
お客様が必要とする量を適切なタイミングでお届けすること、CO₂排出量の削減を両立させる取り組みを行っています。

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(以下内航船)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。
 2017年度は2016年度に導入した新造船・改造船の燃費の改善により、約3,800トンのCO₂排出量を削減しました。
 2018年度も、内航船の消席率向上、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活動を継続して行い、約15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鉄道輸送化を推進し、輸送量(トンキロ)当たりの鉄道輸送比率を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。

2018年度は、西日本豪雨の影響で鉄道の復旧までの間トラック輸送への切り替えを行いました。これにより約1,000トンのCO₂排出量増加となりました。

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 (工場直パニング、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パニングの拡大をしました。今後はメキシコ工場向け一部部品に対し、お取引先工場での梱包・コンテナへの荷積み、またお取引先様近くでのコンテナへの荷積みを行うことで、広島までの輸送の廃止を予定しています。

■ 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經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、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、2018年度も対象部品を拡大し、さらに約3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、北米を經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。今後はメキシコに補修用部品の物流拠点の設置を計画し、さらなる輸送距離短縮に取り組む予定です。

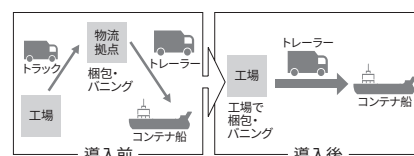
3. 生産調達部品の継続的輸送効率改善

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。

2018年度は、西日本豪雨の影響で鉄道の復旧までの間トラック輸送への切り替えを行いました。トラック輸送は鉄道輸送に比べCO₂の排出量が多くなるため、前年度に比べ約2,000トンの増加となりました。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、2016年度は220台、2017年度は350台、2018年度は416台に拡大しています。

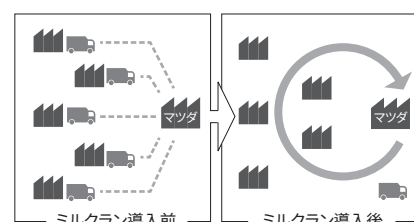
e

e 物流拠点のないストレートな物流 (工場直パニング)



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」

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 g h

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2018年度まで全埋立廃棄物量の完全ゼロを継続しています。また、車両組立工程で使用するプラスチック製梱包材の分別を材料/材質毎に厳格化し、原料として再利用可能な状態にするマテリアルリサイクルを実現しています。2018年度の廃棄物排出量^{※2}は1990年度比82%削減しました。

【物流】梱包・包装資材の削減 i

マツダは、容器のリターン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49.5%以上削減」の目標に対して、56.2%^{※3}削減しました。

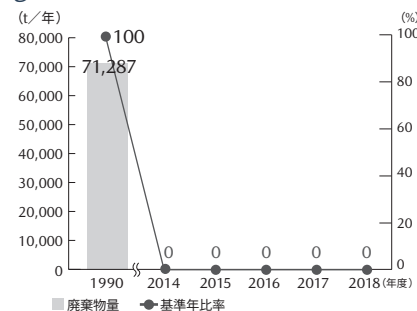
2012年度より開発段階から物流のニーズを反映し、設計から生産、出荷に至るまでの業務プロセスに折り返し、部品の仕様や構成を最適化する活動に継続して取り組んでいます。

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。2018年度も同様の活動を進め、一部の部品の充填率向上や梱包・包装資材の削減に取り組みました。

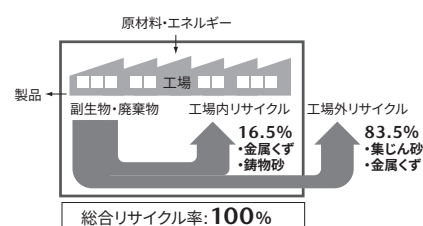
今後も各領域が一体となった活動を継続・拡大し、資材削減を進めていきます。

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ン容器の適用拡大を継続して実施しています。2017年度はこの容器の使用で約2,200トン、2018年度は約2,400トンの資材使用量の削減を図りました。

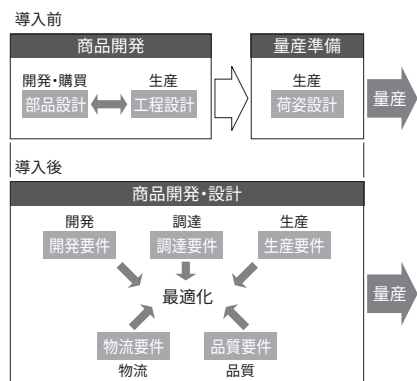
g 全埋立廃棄物量の推移



h 2018年度の生産領域における副生物・廃棄物のリサイクル



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 2018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(P133参照)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34.2%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。

2018年度は手洗カランの節水シャワーキャップの導入、給湯器使用の管理強化により、無駄な水の使用を削減しました。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。

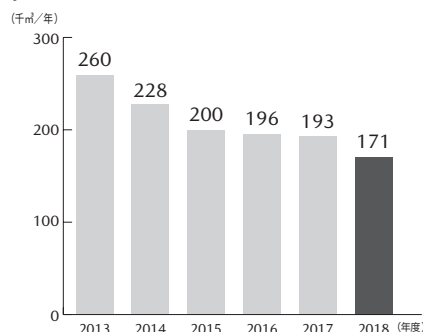
VOCの削減：塗装ライン

2018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22g/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(P70参照)」、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20.0g/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

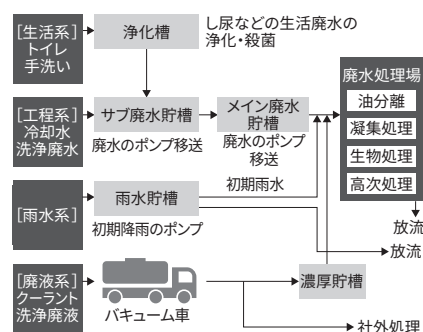
塗装工程における「アクアテック塗装」追加導入、洗浄シンナーの回収効率向上などにより、2018年度のPRTR法^{※2}対象物質の水域および大気への排出量は、1998年度比で69%減となる852トンに削減しました。今後もPRTR法対象物質の排出量削減に取り組めます。

j 国内主要4拠点^{※1}における上水使用量

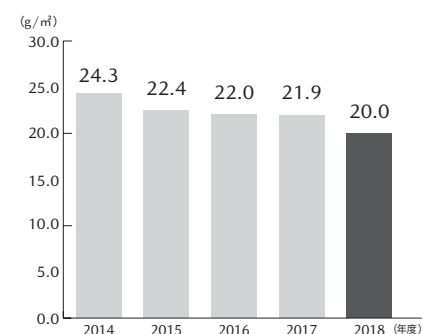


* 2018年度の国内主要4拠点における上水使用量に関しては、第三者検証(P133参照)を受けた値です。

k 排水処理システムの概要(本社工場)



l 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。

2018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	7.3	6.5	6.9
	pH(海水系)	—	5.5~9.0	7.7	6.9	7.3
	BOD	mg/L	160	13	ND	<2.3
	COD	mg/L	20	13	2.3	5.1
	SS	mg/L	200	17	ND	<4.6
	油	mg/L	5	ND	ND	ND
	フッ素(淡水系)	mg/L	8	0.2	ND	<0.13
	フッ素(海水系)	mg/L	15	9.6	0.2	3.2
	銅	mg/L	3	0.07	ND	<0.01
	亜鉛	mg/L	2	0.93	0.01	0.2
	溶解性マンガン	mg/L	10	0.7	ND	<0.2
	クロム	mg/L	2	0.02	ND	<0.1
	全窒素	mg/L	120	1.2	1.2	5.4
	全リン	mg/L	16	2.1	0.01	0.36
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	290	ND	<25
	ホウ素(淡水系)	mg/L	10	0.3	ND	<0.2
	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	6.6	1.4	2.8

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-ジクロロプロパン、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、クロム、溶解性マンガンは全て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	7.5	6.9	7.3
	BOD	mg/L	90	4.2	1	2.1
	SS	mg/L	90	8.2	1	4.6
	油	mg/L	5	ND	ND	ND
	フッ素	mg/L	8	0.2	0.2	0.2
	亜鉛	mg/L	2	0.01	0.01	0.01
	溶解性マンガン	mg/L	10	0.3	ND	<0.2
	全窒素	mg/L	120	1.3	1.3	1.3
	全リン	mg/L	16	0.03	0.03	0.03
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	380	ND	<53
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	0.7	0.7	0.7

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-ジクロロプロパン、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、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	7.2	6.2	6.8
	COD	mg/L	50	11.5	2.1	7.9
	SS	mg/L	40	4.5	0.7	2.6
	油	mg/L	2	ND	ND	ND
	亜鉛	mg/L	2	0.8	0.1	0.5
	全窒素	mg/L	120	9	0.6	2.5
	全リン	mg/L	16	4.1	0.5	2.5
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	200	17	109
	ホウ素	mg/L	230	1.2	0.8	1
	フッ素	mg/L	15	4.1	4	4.1
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	0.7	0.5	0.6

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-ジクロロプロパン、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、溶解性マンガンは全て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	7.7	6.5	7.3
	COD	mg/L	50	9.4	3.1	5.3
	SS	mg/L	40	15	ND	<3.9
	油	mg/L	2	ND	ND	ND
	亜鉛	mg/L	2	0.2	0.03	0.1
	全窒素	mg/L	120	12.6	1.9	7
	全リン	mg/L	16	1.5	0.1	0.7
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	61	ND	<31
	ホウ素	mg/L	230	ND	ND	ND
	フッ素	mg/L	15	0.2	ND	<0.1
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	4.6	4	4.3

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-ジクロロプロパン、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、溶解性マンガンは全て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)
本社工場	ボイラー	ppm	150	43
	乾燥炉	ppm	250	59
			230	32
	溶解炉	ppm	180	82
	ディーゼルエンジン	ppm	950	650
	加熱炉	ppm	200	58
			180	41
			150	76
			0.25	0.0012
	ばいじん	ボイラー	g/m ³ N	0.1
乾燥炉		g/m ³ N	0.4	0.0033
			0.35	0.0031
			0.2	0.0043
			0.15	0.014
			0.4	<0.001
			0.20	0.077
溶解炉		g/m ³ N	0.10	0.0011
ディーゼルエンジン		g/m ³ N	0.10	0.013
			0.4	0.0014
	0.25		0.018	
		0.20	0.1	
		7	1.1	
三次事業所	SOx K値規制	—	7	1.1
	VOC 塗装施設	ppm	700	359
	洗浄施設	ppm	400	75
	NOx ボイラー	ppm	250	160
ばいじん	ディーゼルエンジン	ppm	950	740
	ボイラー	g/m ³ N	0.30	0.064
防府工場西浦地区	ディーゼルエンジン	g/m ³ N	0.10	0.096
	ボイラー	ppm	150	120
			130	72
	乾燥炉	ppm	230	37
			ボイラー	g/m ³ N
			0.35	0.003
			0.30	0.003
			0.20	0.006
			—	4.5
	SOx 総量規制	m ³ N/h	20.56	0.015
VOC 塗装施設	ppm	700	360	
NOx 溶解炉	ppm	180	46	
防府工場中間地区	加熱炉	g/m ³ N	0.25	0.002
	ばいじん	g/m ³ N	0.20	0.002
			0.20	0.02
	SOx K値規制	—	4.5	0.01
総量規制	m ³ N/h	8.37	0.0011	

2018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		
			大気	水質	土壌			廃棄物量	リサイクル量	
1	亜鉛の水溶性化合物	27,074	0	433	0	433	23,663	2,978	0	0
53	エチルベンゼン	103,729	35,635	0	0	35,635	30,433	28,746	0	8,915
80	キシレン	428,874	185,657	0	0	185,657	126,840	83,102	0	33,275
87	クロム及び3価クロム化合物	40,700	0	0	0	0	40,057	0	642	1
88*	6価クロム化合物	1,565	0	0	0	0	923	642	0	0
258	1,3,5,7-テトラアザトリシクロ [3.3.1.1 ^{3,7}]デカン	4,517	0	0	0	0	0	4,517	0	0
277	トリエチルアミン	191,697	1,150	0	0	1,150	0	190,547	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	138,853	14,024	0	0	14,024	78,722	46,107	0	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	34,680	17,828	0	0	17,828	278	14,488	0	2,086
300	トルエン	646,112	130,061	0	0	130,061	253,703	219,942	0	42,406
309*	ニッケル化合物	4,889	0	587	0	587	1,687	0	2,615	0
349	フェノール	31,814	1	1	0	2	0	31,812	0	0
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	19,130	0	0	0	0	18,556	0	574	0
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	3,156	0	505	0	505	0	2,651	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	106,389	266	0	0	266	90,270	15,853	0	0
400*	ベンゼン	21,285	27	0	0	27	15,901	5,357	0	0
411*	ホルムアルデヒド	3,153	1,096	0	0	1,096	0	2,057	0	0
412	マンガン及びその化合物	54,502	0	371	0	371	51,956	0	2,120	55
438	メチルナフタレン	6,662	33	0	0	33	0	6,629	0	0
448	メチレンビス(4,1-フェニレン) =ジイソシアネート	234,043	0	0	0	0	0	234,043	0	0
453	モリブデン及びその化合物	1,285	0	0	0	0	983	0	63	239
302	ナフタレン	13,784	85	0	0	85	0	13,691	0	8
合計		2,117,893	385,863	1,897	0	387,760	733,972	903,162	6,014	86,985

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		
			大気	水質	土壌			廃棄物量	リサイクル量	
53	エチルベンゼン	2,371	0	0	0	0	0	2,371	0	0
80	キシレン	10,079	1	0	0	1	0	10,078	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	6,598	1	0	0	1	0	6,597	0	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,156	0	0	0	0	0	1,156	0	0
300	トルエン	30,750	11	0	0	11	0	30,739	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	3,740	9	0	0	9	0	3,731	0	0
400*	ベンゼン	1,006	1	0	0	1	0	1,005	0	0
438	メチルナフタレン	3,219	16	0	0	16	0	3,203	0	0
合計		58,919	39	0	0	39	0	58,880	0	0

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		
			大気	水質	土壌			廃棄物量	リサイクル量	
1	亜鉛の水溶性化合物	16,810	0	269	0	269	14,692	1,849	0	0
53	エチルベンゼン	106,763	65,018	0	0	65,018	29,615	12,130	0	0
80	キシレン	280,644	106,504	0	0	106,504	123,419	24,277	0	26,444
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	135,207	23,968	0	0	23,968	76,579	3,836	0	30,824
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	23,425	11,614	0	0	11,614	196	3,811	0	7,804
300	トルエン	541,590	254,893	0	0	254,893	246,155	27,697	0	12,845
309*	ニッケル化合物	3,293	0	395	0	395	1,136	0	1,762	0
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	2,137	0	0	0	0	2,073	0	64	0
392	ノルマル-ヘキサン	89,582	224	0	0	224	88,061	1,297	0	0
400*	ベンゼン	15,739	20	0	0	20	15,490	229	0	0
411*	ホルムアルデヒド	3,290	1,184	0	0	1,184	0	2,106	0	0
412	マンガン及びその化合物	4,445	0	243	0	243	2,797	0	1,388	17
合計		1,222,925	463,425	907	0	464,332	600,213	77,232	3,214	77,934

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	排出量			消費量	除去量	移動量		
			大気	水質	土壌			廃棄物量	リサイクル量	
合計		3,414,767	849,331	2,804	0	852,135	1,334,185	1,054,300	9,228	164,919

使用済自動車・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)
<https://www.mazda.com/ja/csr/recycle/>

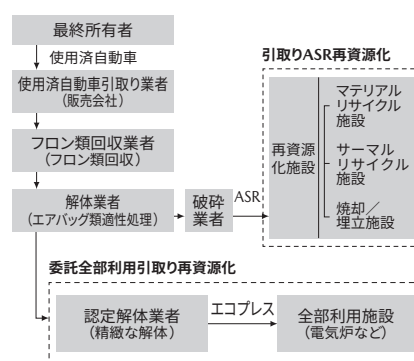
ASRと自動車リサイクル法

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 使用済自動車リサイクルプロセス



b 2018年度の再資源化(リサイクル)

フロン類引き取り台数	137,325台	
エアバッグ類引き取り台数	131,255台	
ASR引き取り台数	147,994台	
再資源化率	エアバッグ類	94.2%
	ASR	97.8%
リサイクル実効率*	99%超	
払渡しを受けた預託金総額	1,736,604,673円	
再資源化などに要した費用の総額	1,490,997,562円	

(マツダにて別途要した費用を含みます。)

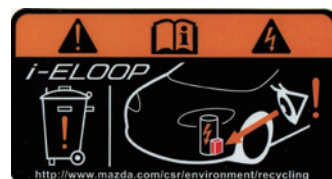
* 使用済自動車のリサイクル率のことであり、解体・シュレッダー工程で再資源化された比率約83%('03/5合同審議会資料より引用)に、残りのASR率17%とASRリサイクル率97.8%を乗算したものを加算して算出する。

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

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処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

<https://www.mazda.com/en/csr/environment/recycle/capacitor/>

使用済部品

使用済部品の回収・リサイクルの推進（国内）

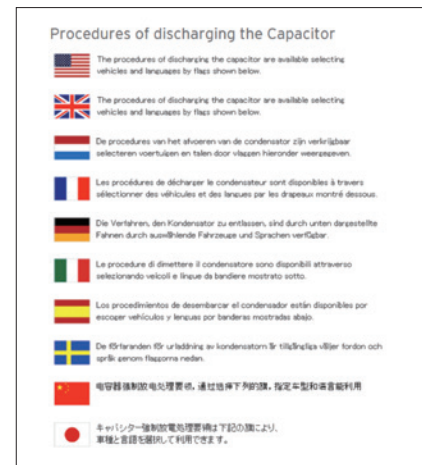
自動車の修理時に交換された市場損傷バンパーを回収し、新車用バンパーなどの樹脂材料として利用するリサイクルに継続して取り組んでいます。

- 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。

2018年度は、62,920本を回収し、再生材として活用しました。

d

d キャパシターの処理マニュアル



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。

2018年度は、2017年度に引き続き三次事業所（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」、「マツダオープンデー」、「『環境の日』ひろしま大会」で生物多様性の取り組みを紹介しました。

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す企業活動

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	<ul style="list-style-type: none"> SKYACTIV技術による「ベース技術」の徹底的な改善 (P121参照) 電気自動車 (P13-15参照) リサイクルに配慮した開発・設計 (P68参照)
資源・エネルギーを大切にす企業活動	<ul style="list-style-type: none"> 生産工程の設備稼働率の向上、サイクルタイム短縮 (P70参照) 完成車と補修部品輸送のハブ&スポーク化 (P71参照) 工場新設時の調査・配慮
社会や地域との連携・協力	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 <https://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／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
<https://www.mazda.com/ja/csr/social/>

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、2018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

(企業・施設参加型)

■ 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し、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6月21日(夏至)と7月7日(七夕)の夜8時から10時まで消灯）。

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（84社、773拠点）

電力量で約2万kWh、CO₂排出量換算で約10トンの削減となりました。

■ WWF主催 アースアワー2019

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2019に参画し、看板照明や屋内照明のライトダウンを実施しました（2019年3月30日夜8時半から9時半まで消灯）。

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（69社、776拠点）

また、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昨年に引き続き、協力企業として参加しました。

(個人参加型)

■ 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、マツダおよび国内グループ会社の従業員とその家族や友人によるプライベートでのライトダウン活動を実施しました。マツダの全役員・全本部長を含めた延べ約4万人もの方々と実施しました（2018年6月21日(夏至)と7月7日(七夕)の夜8時から10時まで消灯）。

電力量で約5700kWh、CO₂排出量換算で約3トンの削減となりました(推計値)。

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。2018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グループ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、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の環境基礎教育として実施しました。

a ライトダウン活動の参加企業一覧

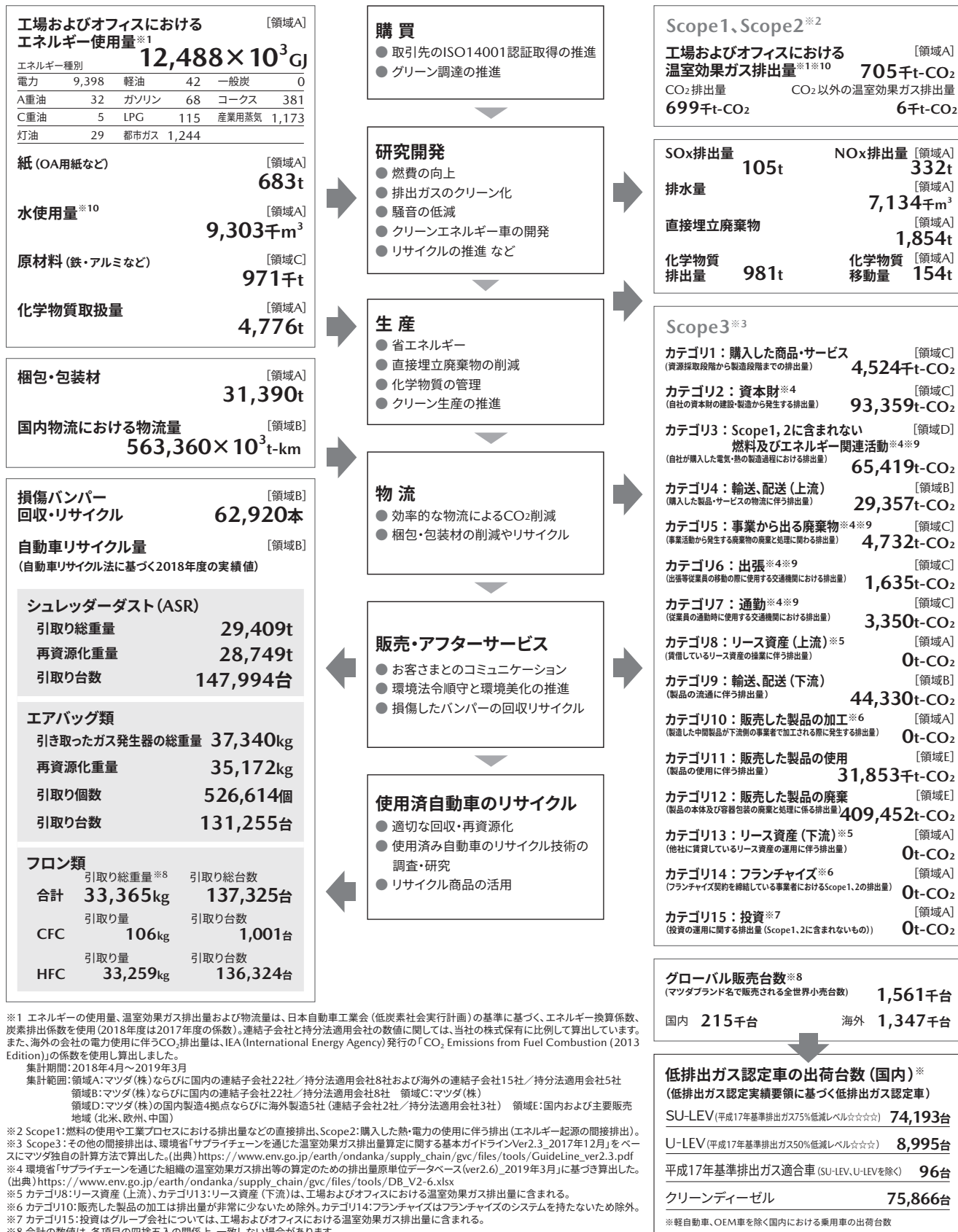
1.マツダ(株)	51.マツダオートサム倉敷中央
2.マツダエース(株)	52.マツダオートサム大田
3.(株)マツダE&T	53.マツダオートサム砺波
4.トーヨーエイトック(株)	54.マツダオートサム梅林
5.ヨソフ工業(株)	55.マップス(株)
6.倉敷化工(株)	56.広島精密工業(株)
7.マツダロジスティクス(株)	57.西川ゴム工業(株)
8.(株)マツダプロセシング中国	58.東邦工業(株)
9.(株)函館マツダ	59.(株)日本クライメイトシステムズ
10.(株)東北マツダ	60.MCMエネルギーサービス(株)
11.(株)福島マツダ	61.(株)京都マツダ
12.(株)北関東マツダ	62.山口マツダ(株)
13.(株)甲信マツダ	63.マツダオートサム宮本帯広
14.(株)関東マツダ	64.マツダオートサム江別
15.静岡マツダ(株)	65.マツダオートサム郡山南
16.東海マツダ販売(株)	66.マツダオートサム須賀川
17.(株)北陸マツダ	67.マツダオートサム友部
18.(株)京滋マツダ	68.マツダオートサム17
19.(株)南西マツダ	69.マツダオートサム前橋中央
20.(株)西四国マツダ	70.マツダオートサム佐渡
21.(株)九州マツダ	71.マツダオートサム東
22.(株)南九州マツダ	72.マツダオートサム秩父西
23.沖繩マツダ販売(株)	73.マツダオートサム柏
24.マツダ中販(株)	74.マツダオートサム市原北
25.マツダパーツ(株)	75.マツダオートサム綾部
26.マツダ部品広島販売(株)	76.マツダオートサム梶野
27.青森マツダ自動車(株)	77.マツダオートサム葛城
28.(株)千葉マツダ	78.マツダオートサム松江
29.(株)ユネホスホリエ	79.マツダオートサム備前
30.マツダ小田原(株)	80.マツダオートサム府中
31.東京マツダ販売(株)	81.マツダオートサム海田
32.(株)ユネホス三昌	82.マツダオートサム呉北
33.大阪マツダ販売(株)	83.マツダオートサム防府中央
34.(株)神戸マツダ	84.デルタ工業(株)
35.(株)奈良マツダ	85.(株)ニエテック
36.(株)岡山マツダ	86.マツダ部品山口販売(株)
37.(株)広島マツダ	87.マツダ部品千葉販売(株)
38.(株)アンフィニ広島	88.マツダオートサムいすみ
39.(株)鳥取マツダ	89.マツダオートサム出水
40.(株)長崎マツダ	90.マツダオートサム矢野
41.マツダオートサムニチドー船橋	91.マツダオートサム小千谷
42.マツダオートサム三原	92.マツダオートサム熊谷
43.マツダオートサム旭川	93.マツダオートサム長岡西
44.マツダオートサム安古市	94.マツダオートサム棚倉
45.マツダオートサム船橋北	95.マツダオートサム新白河
46.マツダオートサム大垣東	96.マツダオートサムイワセ
47.マツダオートサム楠木	97.マツダオートサム津山
48.マツダオートサム柏の葉キャンパス店	98.マツダオートサム久世
49.マツダオートサム出雲ひらた	99.マツダオートサムヤマモトあおば店
50.マツダオートサム上田	100.おりづるタワー

* 59～85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。
86～100はWWF主催 アースアワー2019のみ参加。

事業活動と環境負荷の全容

2018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。



集計期間:2018年度(2018年4月~2019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 中間地区/東京本社/大阪法人営業/マツダR&Dセンター横浜/北海道釧路試験場/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15社 マツダモーターオブアメリカ,Inc./マツダカナダ,Inc./マツダモーターマヌファクトゥリングデメヒコS.A. deC.V./マツダモーターズ(ドイツランド)GmbH/マツダモーターヨーロッパGmbH/マツダモーターズUK Ltd./マツダモーターロシア,OOO/マツダサザンアフリカ(Pty)Ltd./マツダオーストラリアPty.Ltd./マツダモーターズ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ヌファクチャリング(タイランド)Co.,Ltd./マツダセールス(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

85 従業員への取り組み

96 人権

2019年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2018年度目標	2018年度実績	達成度の自己評価	2019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	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 45名、女性管理職比率(幹部級以上)3.1%)*1 ③引き続き採用活動を積極的に実施し、特に知的障がい者の採用(期中に19名)・活躍促進を行ってきたが、障がい者雇用率は2.11%と法定雇用率を未達	①○ ②○ ③△	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(2.2%)の早期達成へ向け、障がい者雇用の促進を継続実施*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 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」の両方の実現に向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	①MBLD#15のセッションを2018年12月に実施 ②マネージメント研修についてはコンテンツの組み立てを行い、2019年度から実施する予定	①○ ②○	マツダらしい人と組織の在り方の理解促進および行動実践への取り組み強化 ①マツダらしい人と組織の実現をテーマにMBLD#16セッションを実施 ②マツダらしい人と組織の実現に向け、マネージメントのあるべき姿を学び実践するための研修をスタート	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、フレックス勤務規程などの諸施策を改定など)*1 ・労使で合意した有給休暇年間最低取得日数(12日以上)について、ほぼ全ての従業員が達成*1 ・有給休暇取得率・平均取得日数向上[取得率89%(前年比1%増)、平均取得日数17.1日(前年比0.2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	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64%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 0.32(2017年比0.1ポイント改善、自工会14社中2位、ただし重大災害が発生した)。グローバルで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	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	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、健全な労使関係を維持・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」「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	①「マツダサステナビリティレポート2018」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 ・LGBTに関する取り組みとして、階層別研修、人権ミニ講座を実施するほか、人権啓発資料のグループ会社への展開を促進 ・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「部落差別を超えて～取材ノートから～」、「沖縄からの問い - 自己決定権を巡って」) ・出前研修は、本社工場全体に実施 ・部門長、マネージャークラスを対象とした対人能力向上研修を実施	○	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、本社、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 ・「マツダ・グローバル・ホットライン」の運用方法などを紹介 ・現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

*1 マツダ単体の取り組み(2018年度実績、2019年度目標)。
*2 2018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。

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34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1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）

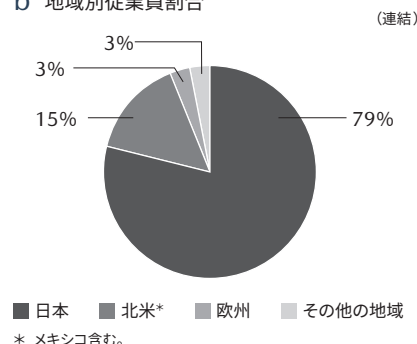
グローバルでの雇用維持と採用活動

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 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、基本的に忠実に、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^{ともい}
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。

b 地域別従業員割合



海外拠点の現地マネジメント*率

(連結)

2018年度採用率	76%
-----------	-----

* 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。2019年3月時点で女性社員比率は、2013年比の2倍を超えています。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}

マツダは障がいのある人を安定的、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、障がい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名の手話通訳士が正社員として在籍しています(2019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、障がいの有無に関わらず、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の実施や、採用など、地域と連携し、障がい者の就労促進をしています。

独立行政法人高齢・障がい・求職者雇用支援機構から優秀勤労障がい者として多くの障がい者社員が表彰を受賞しています。

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(2019年3月31日現在) (P134参照)

	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		
男性	10,440名	10,460名	40.4歳	17.2年
単体 ^{※1} 女性	716名	1,471名	37.5歳	13.7年
合計	23,087名		40.2歳	16.9年
連結 ^{※2} 合計	49,998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)

	2016年度	2017年度	2018年度
女性社員採用数	133名	170名	200名
女性管理職人数(係長級以上)	190名	206名	226名
女性管理職人数(幹部級以上)	36名	42名	45名
女性管理職比率 ^{※1} (係長級以上)	4.6%	4.9%	5.3%
女性管理職比率 ^{※2} (幹部級以上)	2.5%	2.9%	3.1%
男性管理職人数(幹部級以上)	1,419名	1,405名	1,404名
60歳以上の勤務者数(エキスパートファミリー)	1,042名	994名	958名
障がい者雇用率 ^{※3}	2.03% (法定:2.0%)	2.11% (法定:2.0%)	2.11% (法定:2.2%)
障がい者定数 ^{※3}	303名	324名	337名
管理職平均年齢	52.0歳	52.2歳	52.2歳
離職率 ^{※5}	2.8%	3.1%	4.0%
新卒採用人数			
男性(大卒・短大卒・高卒)	449名	448名	479名
女性	77名	94名	112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。

*5 海外の関係会社・お取引先からの研修等を目的とした嘱託社員を積極的に受け入れていることにより離職率増加(当該嘱託社員は離職後、各職場に復職)。これらの出向嘱託受入を除いた場合の離職率は次の通り:2016年度2.6%、2017年度2.6%、2018年度3.0%。

グローバルでの女性幹部社員比率

(連結)

2018年度	6.6%
--------	------

新卒社員に占める女性比率

(2017年度~2019年度)

(単体)

	2017年度	2018年度	2019年度
事務系	37%	42%	56%
技術系	15%	15%	12%
技能系	11%	12%	13%

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」

https://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さつ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

C

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年度に調査項目を改定し、2018年5月より新しい調査を開始しました。

グローバル社員意識調査 肯定回答率

(連結)

	2018年度
期待を超える仕事をしたいと考える	66%
経営目標と自業務の関係性を認識している	64%
コーポレートビジョン実現のため提案・実践している	45%

人・仕事・処遇の最適なマッチング

d e

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・事務系)」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。

従業員の一人ひとりが活躍できる環境づくり

従業員の一人ひとりが自律的に働き、活躍し続けることができる労働環境づくりを進めています。具体的には、「柔軟かつ多様な働き方を促進する制度の導入」「IT技術活用による労働(残業)時間の短縮」「活躍し続けるためのキャリアプランの策定」などを進めています。2018年度は多様な働き方促進の一環で、サテライトオフィス(テレワーク)のトライアルなどを実施しました。なお、これらの取り組みが評価され、第1回プラチナキャリア・アワード^{※1}「優秀賞」を受賞しました。

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。

d 年間平均給与

(単体)

	2016年度	2017年度	2018年度
合計	6,846,000円	6,803,000円	6,769,000円

e 男女別給与

(単体、2019年4月分)

	男性	女性
幹部社員	644,358円	580,986円
一般社員	308,422円	290,278円

※1 社員のプラチナキャリア形成、発揮をサポートする企業の取り組みを、「長期視点」「自律的学び」「社会への貢献」の3つの特徴から評価するアワード。東洋経済新報社が主催。

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	随時実施	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	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	・新入社員研修 ・3年目研修 ・等級6研修 ・マネージャー・チーム長向け研修 ・部長研修 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	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	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	社内から選ばれた21歳未満の技能系社員	・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	2018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 銅メダル 1名
卓越技能者養成コース*1*2	随時実施	社内熟練技能者の中から選抜	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(技能マスター)には、マ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 技能マスター 61名 広島県優秀技能者 16名 現代の名工 15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	・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 37名

*1 マツダ単体の取り組み。

*2 鋳物鑄鉄、ダイキャスト、鑄造、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。

f

f 2018年度教育研修実績

(単体)

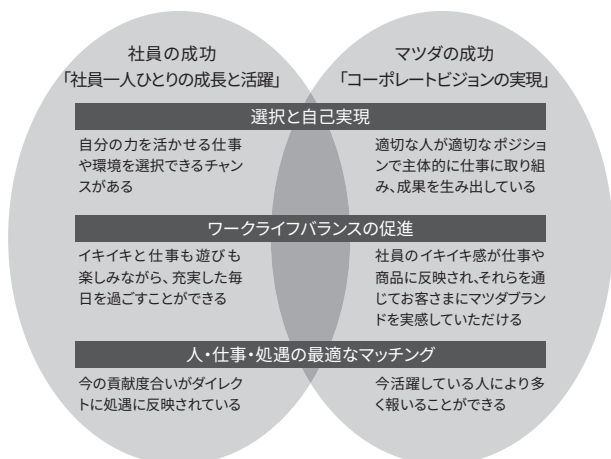
1人当たりの平均研修日数	8.7日/年
1人当たりの平均研修費	137,500円/年
研修を受けた社員数	19,600名/年

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半期の目標設定を行います。また、目標に照らして業務成果を振り返り、課題を明確にした上で次の目標設定を行う活動を通して、次の半期の「活躍」と今後のさらなる「成長」へと繋がります。さらには、コンピテンシー評価のフィードバックを活用し、自身の行動や姿勢を振り返ることで、社員の「成長」を支援しています。

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
 2018年度：対象者の90.8%

「コンピテンシー評価」制度※1

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、さらに管理職以上は部下、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。

※1 マツダ単体の取り組み。

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

社員を対象とした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」は、応募検討者が多数参加し、さまざまな募集部門と活発に情報交換する場となっています。毎回多くの応募があり、社員自身が自らのキャリアを考える機会として、今後も定期的 to 実施していきます。

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104名(2019年4月1日現在)※2
- 修了生総数(在籍者)1,539名(1988年4月～2019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(P91参照)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。

h

h

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

※1 マツダ単体の取り組み。

※2 グループ企業からの学生15名含む。

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 (2019年3月31日現在)	開始時期	2016年度	2017年度	2018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	47名 (845日)	36名 (825日)	32名 (691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}	2,474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)	2,212日 (481名) 内非正規社員34名 男性:1,823日 (402名) 女性:389日 (79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	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%	253名 (内男性17名) 育児休職復職率 99% 復職1年後の在籍率 95%
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	2名 (内男性1名)	11名 (内男性5名)	14名 (内男性9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:369名 介護:6名	短時間勤務者 育児:392名 介護:8名	短時間勤務者 育児:445名 介護:18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	149名	265名	766名 ^{*2}
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}	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)	1,017名 (4,391日) ^{*2} 男性:655名 (2,334日) 女性:362名 (2,057日) 内親族の看護 552名 (2,238日) 内非正規社員48名 男性:256名 (1,270日) 女性:296名 (978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	1名
赴任同行休職	転勤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	22名	15名	18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4名	登録者2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	201名入社	180名入社	205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	19件 415,800円	14件 201,800円	12件 297,500円
有給休暇の計画的な取得の推進	労務で、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 86% 平均取得日数 16.5日	取得率 88% 平均取得日数 16.9日	取得率 89% 平均取得日数 17.1日

*1 2008年8月以前は別制度で運用。

*2 平成30年7月豪雨 (西日本豪雨)の影響により利用者が増加。

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
扶養家族または18歳到達年度の年度末(3月31日)を経過していない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
障がい程度が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

労使関係

マツダとマツダ労働組合※3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2018年度集団労働争議件数:0件)

※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。

※3 マツダの従業員の約9割が所属。

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した。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。

2018年度安全成績(災害度数率)

2018年度の災害度数率は、前年度から大幅に減少となりました。前年度までの増加傾向に対し、毎週決まった時間に、管理監督者が現場・現物を確認する地道な安全活動を着実に実施することにより、定常作業の災害が減少したことが主な要因です。

しかしながら、2018年10月、従業員1名がフォークリフトと梱包用資材の間に挟まれ、死亡する災害が発生いたしました。当社はこのことを厳粛に受け止め、今後このような災害が発生することがないよう、全社で荷役作業のプロセスを見直すなど、さらなる安全対策の強化を進めています。

i 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。

j グローバル休業災害度数率*

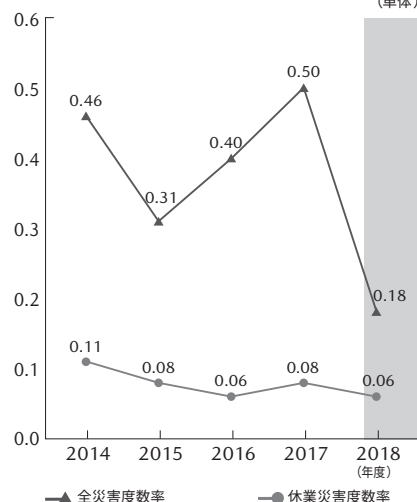
2018年度	0.13
--------	------

* 休業災害度数率：延べ100万労働時間当たりの休業災害事件数。
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)

k 災害度数率の推移

(P134参照)

(単体)



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・不労災害事件数
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事件数

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

マツダは活動の3本柱の一つである安全衛生に対する感性の高い人づくりのため、安全衛生教育、研修の拡充に取り組んでいます。2018年度は、従来からの安全啓発ゼミナール^{*1}と危険体感訓練^{*2}を組み合わせ、災害事例と危険を同時に自分事として捉える場を提供しました。また、国内・海外グループ会社、サプライヤー（東友会協同組合^{*3}）、構内協力会社への安全衛生に関する教育・研修を支援し、マツダグループ全体で安全な職場づくりに取り組んでいます。

メンタルヘルス対策^{*4}

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、マネジメントー各部門ー産業医・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電話／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・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」^{*5}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、組織の生産性や人の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。

安全衛生に関する教育・研修内容 （2018年度）

(単体)	
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	2,302名 (内グループ会社、サプライヤー531名)
ゼロ災害手法教育 (危険予知トレーナー研修など)	462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)	1,095名
安全衛生管理者・監督者教育 (新任のみ)	139名
社内救急処置教育 (AED使用実習含む)	1,476名

m メンタルヘルス研修実績

(単体)			
	2016年度	2017年度	2018年度
新任管理者研修	190名	152名	177名
管理者研修 (アドバンス)	92名	196名	39名
入社3年目研修 (セルフケアセミナー)	107名	247名	217名
部門単位研修 (希望部門)	357名	653名	945名

n 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)			
	2016年度	2017年度	2018年度
総合健康リスク ^{*1}	94	90	90
組織の総合健康度 ^{*2}	52.3	52.8	52.4

*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。

※1 過去の重大災害事例やマツダがこれまでに行ってきた安全活動の変遷をまとめた「マツダ安全年表」のパネル展示で、マツダのこれまでの安全活動と苦い過去を振り返り、気づきや新たな知識を今後の安全管理に役立てることを目的にしています。

※2 職場に存在するさまざまな危険を疑似体験し、危険感受性を向上させる訓練。

※3 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。

※4 マツダ単体の取り組み。

※5 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。

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。

健康の保持・増進

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3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

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部内視鏡検査、腹部エコー検査が含まれる「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。

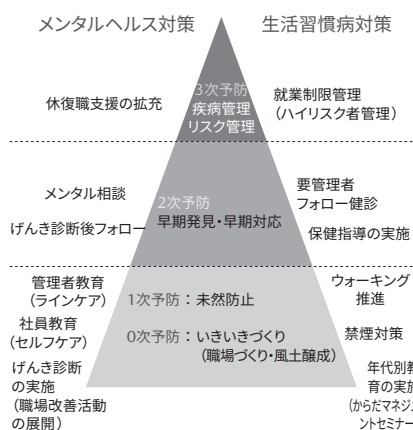
○

生活習慣病に関するデータ

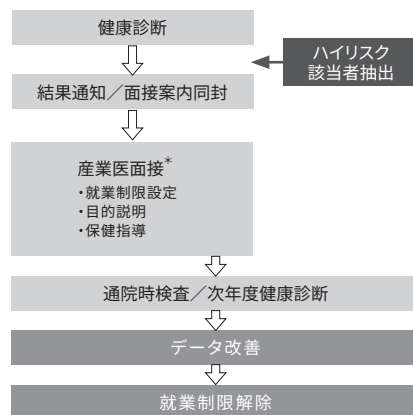
(単体)

		2016年度	2017年度	2018年度
禁煙推進活動	喫煙率	29.9%	29.2%	29.2%
	ニコチンパッチ処方・指導	18名	9名	9名
ウォーキング活動	チャレンジ1万歩参加者/チャレンジ1万歩達成率	9,659名 / 42.6%	9,330名 / 39.7%	9,477名 / 41.3%
	「マツダいきいきウォーク」参加者	5,709名	5,654名	5,684名
	・にこにこコース(年間2,000km)達成者	144名	136名	173名
	・てくてくコース(年間2,500km)達成者	606名	584名	527名
	・すたすたコース(年間3,000km)達成者	119名	116名	110名

p 健康リスクへの対策



q 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。

(単体)

	2016年度	2017年度	2018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)	1,393件	1,258件	1,738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・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(A型肝炎・破傷風など)対策の予防接種など。

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。

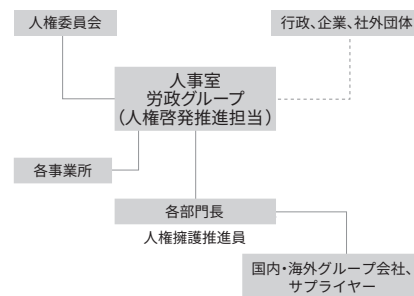
サプライヤーについては、「マツダサプライヤーCSRガイドライン」(P117参照)に基づいて、人権面でも社会的責任を果たせるサプライチェーンの構築に努めています。

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

	2018年度
人権の理念・方針を理解している	85%*
当社は人権侵害に適切に対応している	78%*

* 間接社員の肯定回答率を掲載(調査自体は直接/間接社員の両方を含めて実施)

※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年度より、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っています。

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」(P114参照)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。2018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2019年度の活動テーマと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（P87参照）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・講演を各階層に実施しています。

■ 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）

<ul style="list-style-type: none"> ・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）
--

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}。

※1 マツダ単体の取り組み。

※2 <https://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行っていきます。

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。

(<https://www.mazda.com/ja/csr/social/>)

CONTENTS

100 社会貢献

2019年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2018年度目標	2018年度実績	達成度の自己評価	2019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)	①約550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)	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強化	・社会貢献情報発信媒体を改訂(WEB、年次レポート) ・社会貢献活動レポートやサステナビリティレポート、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(P102-103参照)。

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(P22参照)で決定した社会貢献に関する方針やCSR目標(P20、28、34、40、51、84、99、105参照)などに基づき、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。

2018年度の主な実績

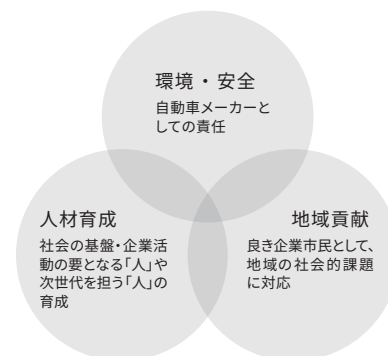
- CSR目標およびマツダグリーンプラン2020(社会貢献領域)(P54-55参照)にて目標を設定し取り組みました。
- 国内・海外で、550件*2以上の活動を実施しました*3(社会貢献活動費:2018年度実績約21億円)。
- 社会貢献プログラム影響評価指標に基づいたマツダ社会貢献活動優秀賞を設立し、PDCAサイクルを継続しています(P101参照)。

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)。

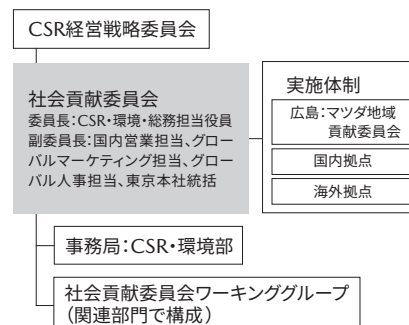
a

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、南アフリカでは、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」
<https://www.mazda.com/ja/csr/social/>

マツダ社会貢献活動優秀賞

C

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5回マツダ社会貢献活動優秀賞

2018年度の表彰対象は、マツダ社会貢献活動レポート※1掲載の社会貢献活動（活動時期：2017年4月～2018年3月）の中から選ばれました。

C 第5回マツダ社会貢献活動優秀賞

	活動名
大賞	「カーブミラーの清掃」 (岡山マツダ、マツダオートザム伊東)
特別賞	「サラマンカの子どもたちへおもちゃを寄付」 (マツダデメヒコビークルオペレーション)
特別賞	衝突実験とクイズショー—エンジニアとチャレンジャー (マツダ、東京マツダ販売)
奨励賞	「共創ゼミ」 (マツダ)

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（P91参照）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。

支援事例：東日本大震災／平成30年7月豪雨（西日本豪雨）／北海道胆振東部地震／台風21号／九州北部豪雨（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5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	2018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	5,180万円
米国	マツダ財団 USA https://www.mazdafoundation.org/	教育・環境保護・社会福祉・異文化交流の助成	1990年	46.4万米ドル
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	72.3万豪ドル
ニュージーランド	マツダ財団 ニュージーランド https://mazdafoundation.org.nz/	教育・環境保護・文化活動の助成	2005年	36.9万NZドル
南アフリカ	マツダ財団 南アフリカ https://www.mazda.co.za/mazdafoundation/	教育、キャリア開発、技術開発、環境保全等への貢献	2017年	848.3万ランド

※1 https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/csr/social/library/download/2018_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2018」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。



ニュージーランド／

環境意識啓発

マツダニュージーランドは、プロジェクト・クリムゾン・トラストにマツダ車を提供し活動を支援するとともに、子どもたちに環境やニュージーランド固有の動植物の大切さを伝える「ツリーメンダスプロジェクト」の活動に参加しています。学校関係者や地域住民とともに、校庭の整備や固有種による庭園づくりなどを行っています。



[安全]

日本／

交通安全の推進

国内の販売会社では、交通安全週間等に合わせ、交通安全に寄与する活動として、カーブミラーの清掃・点検を実施しています。地元の警察署と連携した活動になっており、結果は地元の警察署に届け出ています。



日本／

交通安全の啓発

シートベルト非着用の危険性をご理解いただくため、(一社)日本自動車連盟(JAF)と協力して、地域のイベントに参加し、映像を用いたの説明や特殊な装置を使つての衝突体験により、シートベルト着用率向上に向けた安全啓発活動を実施しています。また、みんなでいっしょに交通事故ゼロを目指すプロジェクト「DRIVE&LOVE」にも参加し、啓発活動に取り組んでいます。



「DRIVE&LOVE」
<http://drive-love.jp/concept.html>

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実施、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169万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
<https://www.mazda.com/ja/about/museum/>



中国／

「マツダ麦苗クラス」の子どもたちの支援

マツダ（中国）企業管理有限公司は、民間公益助学会「麦田プロジェクト教育基金会」を通じて2012年に設立した「マツダ麦苗クラス」の子どもたちを支援しています。図書室リフォーム支援や教師の研修支援を行ってきたことに加え、従業員の代表者が卒業式に参加・交流する他、多くの従業員がメッセージカードを添えて本などを送り交流を深めています。



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／

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、マツダ車1台を社会福祉団体に贈呈しています。2018年10月に累計来場者数1,700万人に達し17台目となる車両を贈呈しました。



ヨーロッパ／

養育者と離れて暮らす子どもの支援

マツダモーターヨーロッパと各国の販売統括会社は、親や養育者と共に生活できない子どもを支援している国際的な団体SOSチルドレンズ・ヴィレッジ（SCV）と協働で支援活動を行っています。新センター建設への寄付、クルマの提供や従業員によるボランティア活動の他、クリスマスプレゼントの寄贈やインドアスキー体験会の提供などを行っています。



TOPICS 第12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

地域の皆さまからのさまざまな要請に応じて、専門的な知識・技術・技能などを持つマツダグループ従業員を派遣する人材バンク「マツダスペシャリストバンク」が、第12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。マツダスペシャリストバンクは、1994年に広島市で開催された「第12回アジア競技大会」のプレ大会をきっかけに誕生し、2017年度は、スポーツ、職業講話、環境授業など、子どもを対象とした活動を32件（対象が子ども以外のものを含め全体で62件）実施しました。

*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。



本業を生かした社会への貢献

マツダは、本業で培った技術やスキルを活用し、社会課題の解決に貢献できるよう、さまざまな取り組みを進めています。マツダに関わる人々との対話と共創を大切にしながら、マツダと社会の持続的な発展を目指します。

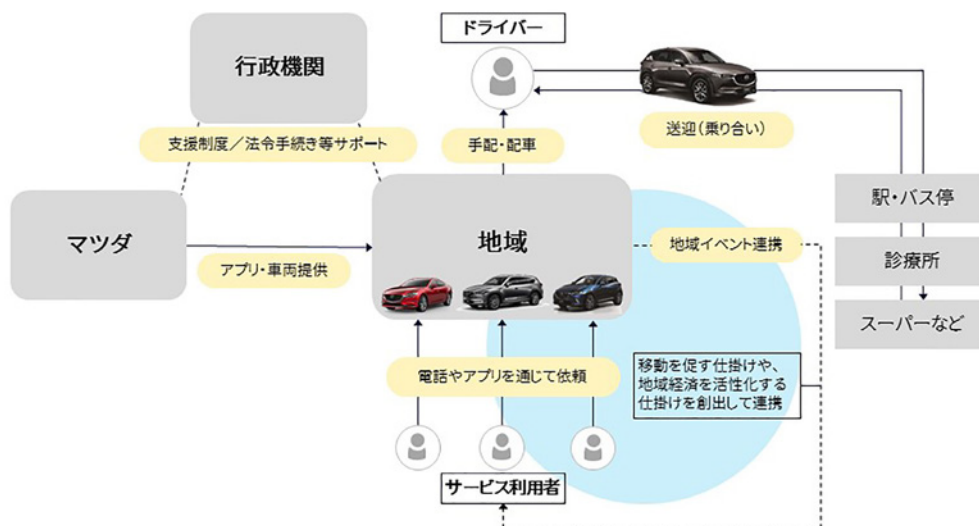
コネクティビティ技術を活用した乗り合いサービスの実証実験

マツダは、クルマとコネクティビティ技術を活用して、地域住民が助け合うコミュニティ、そこに参加する地域内外のドライバーたち、そこで生まれる人と人を通じたリアルな発見、体験、成長を創出していきます。そこには人間らしさがあふれ、「生きる喜び」を実感できる世界があると考えます。

昨今、国内の中山間地域において、公共交通の空白化などによる、高齢者やお身体の不自由な方を中心に移動手段の不足が社会問題になっています。このような社会問題に対応するため、マツダは、2018年12月より、広島県三次市において地域住民の皆さま、行政機関である広島県および三次市と連携して、コネクティビティ技術を活用した支えあい交通サービス実証実験を開始しました。この実証実験において、マツダは運行管理システムおよび利用者アプリの開発を担当しています。このアプリ開発によって、地域住民の皆さまが運行する地域移動サービスの運営を省力化するとともに、アプリ内のコンテンツを充実させることによって人々の参加を促し、地域の活性化につながる様々な付加価値を生み育む取り組みに貢献していきます。今回の実証実験で得られたデータを蓄積し、次世代コネクティビティ技術や自動運転技術と組み合わせたライドシェアサービスの研究・開発に活用します。

マツダは、この実証実験を通して、地域の活性化と、いつまでも安心・安全で自由に移動することが可能な、心豊かな暮らしにつながる社会貢献モデルの構築を目指します。

乗り合いサービスの実証実験 概要



インターンシップの実施

マツダでは、産学官連携による人材育成の取り組みとして、高専生や大学生対象のインターンシップを実施しており、2015年度からは学校との組織的な連携を強化し、低学年から博士課程の学生までをカバーする階層的なプログラムを提供しています。企業の志や哲学を通じて学生自身の志や夢を育み、共創ワークや実務研修を通じて実践力を高める等、イノベティブ人材の基盤となる「高い志と実践力」に焦点を当てた自己研鑽の場としています。2018年度は157名を受け入れました。



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

- 106 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)
- 117 サプライチェーンにおける社会的責任の推進
- 120 株主・投資家への取り組み

2019年度CSR目標

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

項目	2018年度目標	2018年度実績	達成度の自己評価	2019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	当社を取り巻く事業環境が急速に変化する中、経営に関する意思決定の更なる迅速化、取締役会における経営戦略等の議論の一層の充実と監督機能の強化を目的として、取締役会における重要な業務執行の決定の相当部分を業務執行取締役委任できる「監査等委員会設置会社」に移行することを決定し、公表	○	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	①2016年度のリスク・コンプライアンス委員会が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 ・部門長および関係会社の役員向けの教育プログラムを拡充し、新任時教育等を新設、実施 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 ・安否確認システムの全社導入と使用訓練の実施 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。2018年度からはタイの生産拠点(AAT、MPMT)でも運用を開始した。データ登録者とデータの定期更新を計画通りに実施した	①○ ②○ ③○	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地震等の非常事態に対する初動実践力強化 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 ④平成30年7月豪雨(西日本豪雨)を受けて、サプライチェーンの土砂災害、浸水に対する被災リスクを点検する	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} ②情報セキュリティ対策の推進・強化 ^{*2}	①e-ラーニング「個人情報取扱の基本ルール」を継続実施 ^{*2} -新入社員や中途入社社員等に対して機密・個人情報管理教育を継続実施 ^{*2} ②EU一般データ保護規則(GDPR)の施行に伴い、社内規程を制定し、データ管理部門に対してe-ラーニングで教育を実施 ^{*2}	○	①啓発活動の継続による情報管理の徹底 ^{*2} 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自社の知的財産保護：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	①自社知的財産保護 ・国内特許出願：約800件の出願を完了 ・外国特許出願：日本出願の約35%を外国に出願。米国、ドイツ、中国他への権利化を目的に、約900件出願 ②他者知的財産保護 ・計画通り実施し、特許基礎セミナー約110名、特許情報活用セミナー約20名、知財リスクセミナー約210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：529件	○	知的財産保護・活用のための活動推進 ①自社の知的財産保護：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啓発活動を確実に実施 ^{*2} ・新入社員や中途入社社員等に対してコンプライアンス教育を継続実施 ・役員、部門長を対象としたコンプライアンス・セミナーを開催 ・内部通報窓口「マツダ・グローバル・ホットライン」について、ポスター掲示やe-ラーニング実施などの周知活動を実施 ②グループ会社への支援 ・国内関係会社の役員向けに、昨今の法的動向に関する情報提供等を行う定例教育を新設、実施 ・国内および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	○	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	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実施した。サプライヤーの適正取引推進への取組状況を確認するアンケートを実施し、アンケート結果から改善が必要と考えられるサプライヤーへはヒアリング等のフォローアップ面談を行った 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、およびサプライヤーへの周知を完了した	○	①サプライヤーの適正取引推進／働き方改革に関するアンケートの継続実施および、アンケート結果に基づいたフォローアップ活動の実施に加えて、Tier1を通じて、サプライヤーCSRガイドラインのTier2以降への浸透を図る	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(2018年度実績、2019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。

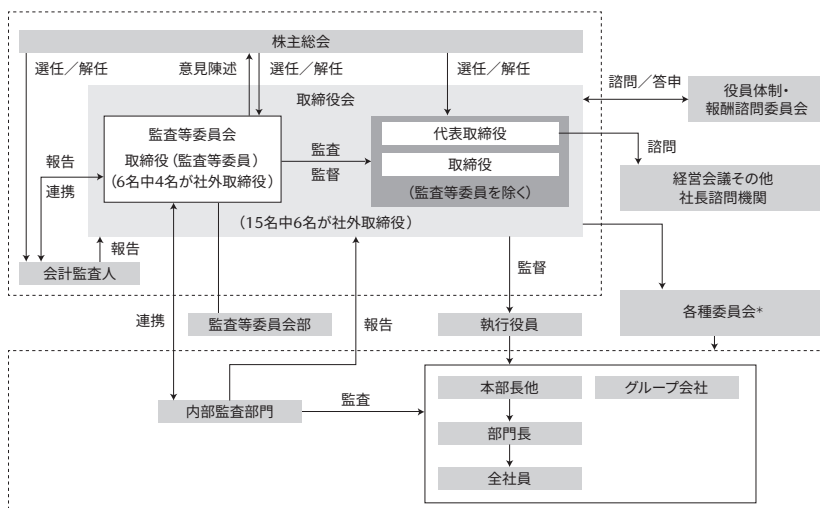
コーポレートガバナンス(企業統治)

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。

当社を取り巻く事業環境が急速に変化する中、経営に関する意思決定の更なる迅速化、取締役会における経営戦略等の議論の一層の充実と監督機能の強化を目的として、当社は、2019年6月26日開催の第153回定時株主総会の決議により、監査等委員会設置会社に移行いたしました。

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
<https://www.mazda.com/ja/investors/library/governance/>

■ アニュアルレポート2019
<https://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>
 ・役員の担当領域・経歴など(P34-35)
 ・役員報酬/監査報酬(P30)

■ 会社概況
<https://www.mazda.com/ja/about/profile/executive/>
 ・会社役員の担当領域

■ 有価証券報告書
https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/investors/library/s-report/files/f_repo190627.pdf
 ・コーポレートガバナンスの状況など(P30-44)

コーポレートガバナンスの体制

C

取締役会

マツダの取締役会は、経営の基本方針・経営戦略等の重要な業務執行に関する事項について審議・決定し、また個々の取締役の職務の執行の監督を行っています。なお、迅速・機動的な意思決定を可能とするため、定款の定めに基づき、重要な業務執行の決定の相当部分を経営陣に委任しており、これらの事項については、当社職務権限規程に基づいて権限が委任された社長以下の執行役員等が決定します。取締役会は15名で構成され、うち6名は独立性の高い社外取締役です。

監査等委員会

マツダの監査等委員会は、取締役会における議決権の行使および株主総会における取締役(監査等委員である取締役を除く)の人事、報酬に関する意見陳述権の行使等を通じて、取締役会の意思決定過程および取締役の業務執行状況の監査・監督を行います。監査等委員会は6名で構成され、うち4名は独立性の高い社外取締役です。

会計監査人

会計監査は、有限責任あずさ監査法人が担当しています。

C 取締役会・監査等委員会役員数

役員種別	人数	内訳
取締役*	15名	社内7名、社外2名 うち、女性1名
監査等委員である取締役	6名	社内2名、社外4名 うち、女性1名
取締役合計	人数	15名(社内9名、社外6名) うち、女性2名
	社外取締役比率	40%
	女性取締役比率	13.3%

* 監査等委員である取締役を除く

執行役員制度

マツダは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等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。

役員体制・報酬諮問委員会

マツダは、取締役会の諮問機関として、代表取締役3名および社外取締役6名で構成し、代表取締役会長を議長とする「役員体制・報酬諮問委員会」を設置しています。同委員会は、役員の構成、候補者の育成・選定の方針等、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値向上に資する報酬支給の方針および方針に基づく報酬体系、プロセス等について審議したうえで、その結果を取締役会へ答申します。

なお、役員の指名・選解任の方針、報酬決定の方針と手続きについては、コーポレート・ガバナンス報告書にて公表しています。

経営会議等

株主総会、取締役会、監査等委員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。

社外取締役のサポート

マツダは、社外取締役に取締役会において活発に意見を述べ、十分に意思決定に参画いただけるよう、必要に応じて、取締役会の前に上程案件について説明するとともに、執行役員へのヒアリングを設定、社内外の拠点の視察、社内外のイベントへの参加の機会を提供するなどしています。

また、取締役監査等委員（常勤）は、社内の重要会議への出席や日々の監査活動を通じて得た情報およびこれらに基づく所見等を社外取締役に提供するとともに、関連部門が一体となり、社外取締役の意見を踏まえた情報提供と支援を行います。

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。

2018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（2017年度）を踏まえ、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取り組んだ結果、一定の改善は見られたものの、これらについて更なる改善を目指す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（2019年6月26日以降は取締役監査等委員（常勤））、監査法人およびマツダの内部監査部門は、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。

d

d 連携状況

- 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、経営の職務執行を監査しています。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幹部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

海外グループ会社の多くは、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充実すべく指導・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。

マツダの内部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のため、資格取得の奨励、社外研修への参加、勉強会の開催などに取り組んでいきます。

2019年5月には、マツダグループ主要拠点の内部監査担当が集い「グローバル内部監査会議」を開催しました。10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

マツダの内部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。

e

e 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

f

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 (P114参照)」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、マツダが定める関係会社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

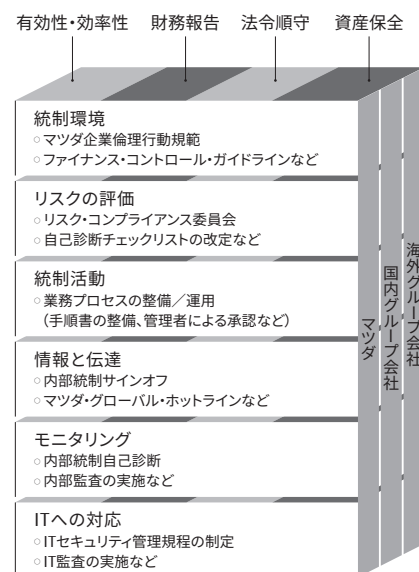
1998年から、内部統制に関する意識の浸透を目的として、内部統制自己診断を開始し、現在では、マツダおよび国内・海外のほぼ全てのグループ会社で実施しています。内部監査部門や監査法人などの第三者ではなく、プロセス・仕組みを実際に整備・運用している各業務の管理責任者自身が、チェックリストを利用し評価する方法です。この活動を通じて、各部門・グループ会社では主体的に統制上の不備の把握やその是正活動が行われています。

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内部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。

f マツダの内部統制



リスクマネジメント

g h

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ずることとしています。

リスク・コンプライアンス委員会では、2016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。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。2018年度は、前年度に引き続き、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。加えて、部門長および関係会社経営者向けの教育を拡充しました。

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。

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

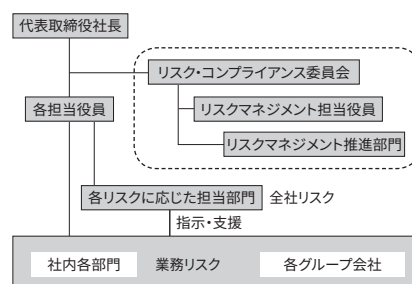
以下の2つの活動区分において、それぞれに必要な体制・ルールを整備します。

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）

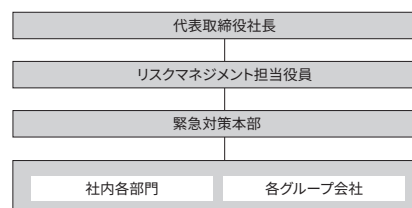
適用範囲

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。

g 平常時のリスクマネジメント体制



h 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2019

<https://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>

・ 事業リスク (P41-43)

災害・緊急事態への対応

マツダでは、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ます。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などソフト面の整備も計画的に進めています。

また、東日本大震災など、各地の地震の経験を教訓に、公設消防との合同防災訓練や防災自衛団単独での訓練を実施するほか、従業員の安否確認システムを導入しました。2018年度は、平成30年7月豪雨（西日本豪雨）の経験をもとに、人命を守り災害拡大を防止することを目的とした、より迅速な初動体制を構築したほか、周辺地域における火災への消防車派遣や飲料水や軍手等の提供といった物資支援など、地域との連携体制強化などを進めました。

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」「個人情報保護」は集合教育で、「ITセキュリティ」はe-ラーニングで行っています。

また、イントラネットで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。

i 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。

	2016年度	2017年度	2018年度
参加人数	19,021名	19,289名	18,900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。

2018年度は、EU一般データ保護規則 (GDPR) の施行に伴い、社内規程を制定し、データ管理部門に対してe-ラーニングで教育を実施するなど、適切な対応をしています。

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を推進しています。

j 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。

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パテント・トロール^{※1}による特許訴訟を抑制することを目的に、2015年に「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 Invention Networkに2017年から加盟しています。

知的財産管理の啓発活動

k

「マツダ企業倫理行動規範 (P114参照)」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。また、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。

k 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

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

※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(加盟企業の特許がパテント・トロールの手に渡ったとしても、パテント・トロールがマツダに対して特許使用料を要求できない仕組み)。

コンプライアンス

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。なお、全ての関係先と公平で透明性の高い取引を推進するため、「接待・贈答品に関するガイドライン」を定め、贈収賄や不当な利益の享受などを禁止しています。

これらのガイドラインは、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。

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。

コンプライアンスに関する従業員への浸透度に関しては、グローバル社員意識調査に設問を設定し、確認を行っています。

「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. 法令および社内内で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

m n

マツダは、コンプライアンス違反等に関する内部通報先として「マツダ・グローバル・ホットライン」を設置しています。「マツダ・グローバル・ホットライン」は社内および社外（弁護士事務所）に窓口を設け、マツダグループの従業員等が実名または匿名で通報先を選択して通報できる体制を整えています。また、通報内容は慎重に取り扱い、通報者の秘密厳守を徹底し、通報者や調査協力者が不利益を被ることのないよう十分なフォローアップを行っています。

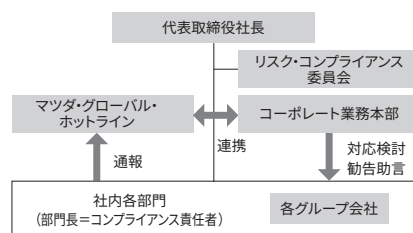
マツダ単体では、コンプライアンス教育の機会に全従業員に通報窓口の連絡先を示したコンプライアンス・カードを配布して窓口を紹介するとともに、2018年度はポスターの掲示やe-ラーニングの実施等の周知活動を行いました。

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。

2018年度の「マツダ・グローバル・ホットライン」への通報件数は、相談案件含め計51件でした。

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。

コンプライアンス推進体制



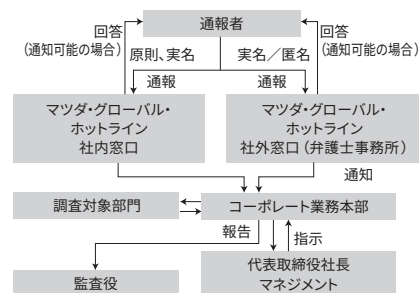
グローバル社員意識調査 肯定回答率 (連結)

	2018年度
当社はコンプライアンスが徹底されている	77%

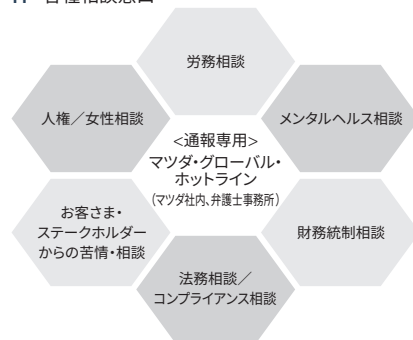
コンプライアンスに関する活動

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)

m マツダ・グローバル・ホットライン



n 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います。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、当社の役員や幹部社員に加え、関係会社の役員に対しても、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: 税源浸食と利益移転)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。

- 「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

- 全国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、支部別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。
- 国内販売会社代表者の定期研修会で、コンプライアンス・内部統制不備の発見と再発防止取り組みを徹底するとともに、不備発生事例の水平展開調査を実施。
- 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。2018年度からは、より多くの販売会社での内部統制自己診断取り組みを促進するために、販売会社への説明会を開催。
- 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、身近な事例の教育素材「コンプライアンス・ワンポイント・レッスン」、事故事例の真因と再発防止策を記録した「他社事例から学ぶ」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、人権など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(P118参照)。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(P118参照)。また、事業の中断が社会に甚大な影響を及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(P119参照)。

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に、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(P119参照)。

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(2019年3月31日現在)

自動車部品	543社
資材(素材)など	148社
設備・器具	396社
合計	1,087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」(P59参照)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実施しています(P118参照)。

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)(P72参照)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

https://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

https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/csr/csr_vision/distributor/greenpurchasing_guideline_j.pdf

お客さま満足(安全・品質)

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}(P118参照)/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/適正取引の推進(2018年度追加)/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。

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。

※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、タンガステン、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。2018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。

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(2018年:271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。2018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2017年度からの進捗を確認しました。回答結果を分析し、更なる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行いました。また、同アンケートにてマツダサプライヤーCSRガイドラインの認知確認を行い、アンケート対象全社が認知済みであることを確認しています。

d

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

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(P117参照)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、タンガステン、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、マツダと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。マツダではサプライチェーンリスク管理システム「SCR (Supply Chain Resiliency) Keeper」^{※1}を導入し、災害発生時の拠点情報を漏れなく、かつ素早く把握することで初動を早期化しています。また、事前の防災・減災を推進することにも取り組んでいます。南海トラフを代表とする地震を想定したリスク点検と備えはすでに完了していましたが、平成30年7月豪雨 (西日本豪雨) を踏まえ、リスク対象に大雨を加えサプライチェーンのリスク点検、リスクの高い拠点への防災・減災強化などの対策推進を開始しました。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

f g

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に、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2018年度は127社が合計で59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	・マツダの代表取締役社長がマツダの現状・課題・方針を説明、購買本部長が購買方針を説明し、マツダへの理解促進と同時に、協力を求めている。 ・相互の親睦を深める。
業務連絡会 主要サプライヤーの実務責任者	年1回	・サプライヤーの実務責任者に経営者懇談会での購買本部長の説明内容に基づき、具体的な購買方針を説明することで、マツダへの理解促進を図り、その内容を業務に役立てている。
購買連絡会 主要サプライヤーの実務担当者	月1回	・サプライヤーの実務担当者向けに、日常業務をより円滑に行っていただくため、サプライヤーとマツダの日常業務に関わるトピックス (環境などのCSRを含む)、生産・販売状況、購入品の品質状況、新規開発車種のパイロット工事日程や新車量産化移行日程などの情報提供を行っている。
その他	随時	・新技術・研究を紹介する「マツダ技報」を利用してさまざまなコミュニケーションに努めている。

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」(2018年11月)



g 購買協力会組織* (2019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割を占める。

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）の適用を検討しております。なお、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、適切に対応していく方針です。

2019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、主要国間の通商摩擦や英国のEU離脱問題など先行き不透明な要素があったものの、総じて緩やかな回復基調となりました。このような状況の中、中期経営計画「構造改革ステージ2」の最終年度となる当期におきましても、「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。

当期は、新世代商品の第一弾としてMAZDA3を発表し、北米より販売を開始するとともに、2019年3月には、新世代商品の第二弾となる新型コンパクトクロスオーバーSUV、CX-30をジュネーブモーターショーにて世界初公開しました。生産領域では、2018年8月に防府第2工場を2直操業（昼・夜勤）に変更しました。これにより、国内の車両生産拠点はすべて2直操業となり、さらに効率的で需要に応じて柔軟な生産ができる体制としています。また、米国の合弁新工場「マツダトヨタマニファクチャリングUSA, Inc」での2021年稼働に向けた準備は順調に進捗しています。研究開発領域では、2018年10月に、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取り組みの一つとして、電動化とコネクティビティの技術戦略を公表しました。これら新技術の領域でも、マツダならではの「人間中心」の開発哲学に基づき「走る歓び」を「飽くなき挑戦」で追求し続け、お客さまと世界一強い絆で結ばれたブランドになることを目指して取り組みを進めています。

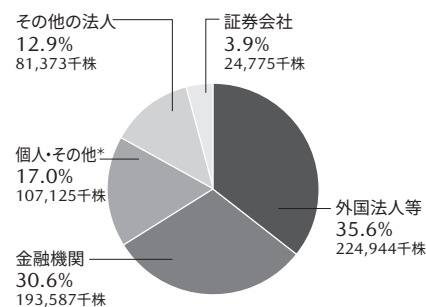
当期のグローバル販売台数は、市場別では、日本やASEAN地域での販売が増加した一方で、中国や米国、オーストラリアで販売が減少したことにより、前期比4.2%減の156万1千台となりました。CX-5やCX-8等のクロスオーバーSUVの販売は引き続き好調に推移しました。売上高は、出荷台数の増加等により、3兆5,647億円（前期比907億円増）となりました。営業利益は、出荷台数の増加やコスト改善活動等の効果の一方で、競争激化による販売費用の増加や為替影響等により、830億円（前期比634億円減）となりました。経常利益は1,168億円（前期比553億円減）、当期純利益（親会社株主に帰属する当期純利益）は635億円（前期比486億円減）となりました。

配当金につきましては、当期の業績およ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

(2019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)

	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期
売上高	32,144	34,740	35,647
営業利益	1,257	1,464	830
親会社株主に帰属する当期純利益	938	1,121	635
設備投資	944	1,041	1,197
研究開発費	1,269	1,360	1,347
総資産	25,246	27,241	28,710
自己資本	10,394	11,929	12,187

(千台)

	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期
(計)	1,559	1,631	1,561
日本	203	210	215
北米	429	435	421
欧州	262	269	270
中国	292	322	247
その他	373	394	409

株主・投資家情報（決算資料・アニュアルレポートなど）
<https://www.mazda.com/ja/investors>

イノベーション

マツダは、「走る喜び」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。2018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。

「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}めどをつけた新世代エンジン「SKYACTIV-X(スカイアクティブ・エックス)」(P9参照)、および新世代車両構造技術「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE(スカイアクティブ・ビークル・アーキテクチャー)」を搭載した商品の導入を予定しています。

新世代車両構造技術

「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、シャシー、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。

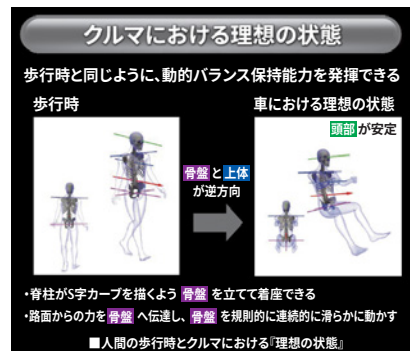
a

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-X	新世代ガソリンエンジン
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-VEHICLE ARCHITECTURE	新世代車両構造技術
SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS	新世代車両運動制御技術

b

b 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



※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。

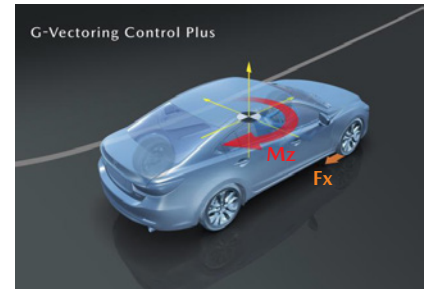
操縦性・快適性・安定性を高める

新世代車両運動制御技術「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS」 c

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「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS(スカイアクティブ・ビークル・ダイナミクス)」を開発しています。

2016年7月導入の第一弾「G-VECTORING CONTROL(G-ベクタリング コントロール)※1」に引き続き、2018年10月導入の第二弾「G-VECTORING CONTROL PLUS(G-ベクタリング コントロール プラス)」では、新たにブレーキによる車両姿勢安定化制御を追加しました。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 「G-VECTORING CONTROL PLUS(G-ベクタリング コントロール プラス)」作動イメージ*

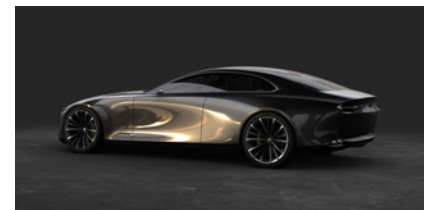


* Mz:復元モーメント、Fx:制動力

デザインテーマ「魂動—Soul of Motion」 d

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。深化した魂動デザインでは「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。

d デザインビジョンモデル「マツダ VISION COUPE」(2017年10月公開)



「モノ造り革新」

マツダでは、5年から10年のスパンで未来を見据えて、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」することで、共通の開発方法や生産プロセスを実現し、より効率的に多品種の商品を開発・生産する「モノ造り革新」に取り組んできました。

開発面では、「一括企画」に基づき、車種・車格を超えて機能ごとの最適構造を共通化し、各車種へ水平展開しています。生産面では、「コモンアーキテクチャー構想」に基づき設計された製品を、高効率かつ柔軟に生産するために「フレキシブル生産」を採用し、台数変動・新車導入などにスピーディかつ最少投資で対応できる柔軟な生産体制を築き、ビジネス効率の向上を目指しています。

「モノ造り革新」により、2012年導入のCX-5からスタートした商品群やSKYACTIV技術では、商品の開発効率化、生産設備投資の効率化、大幅な車両コストの改善を実現しています。また、「コモンアーキテクチャー構想」に基づいた設計により、最新の技術やデザインをスピーディに全商品へ展開することを可能にしています。新世代技術の開発においても、「一括企画」・「モデルベース開発」による効率的な開発プロセスの進化を図っています。

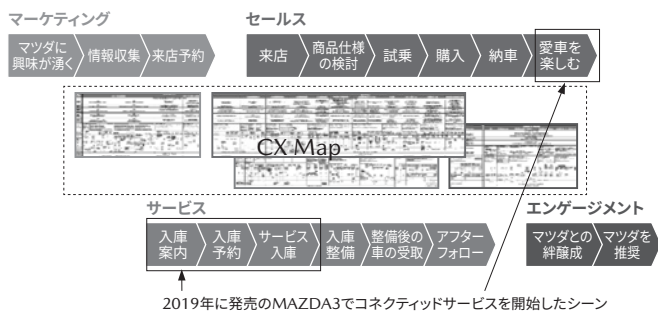
※1 ドライバーのハンドル操作に応じてエンジンの駆動トルクを変化させることで、車両の横方向と前後方向の加速度(G)を統合的にコントロールし、四輪への接地荷重を最適化してスムーズで効率的な車両挙動を実現する世界初の制御技術(2016年6月時点の量産車としてマツダ調べ)。

マツダデジタルイノベーション(MDI)

マツダは最新の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1996年より進めています。IoTやAIなどのIT技術の進化やお客さまニーズの多様化を踏まえて、2016年よりMDIフェーズ2を開始し、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カスタマーエクスペリエンス(CX)を描いたCXマップを起点にした、最新のIT技術を活用した業務革新に取り組んでいます。2019年9月からは、国内でMAZDA3のお客さまを対象とした新しいコネクティッドサービスを開始しました。今後も、様々なお客さまのニーズに合った安心、満足を超え、感動に繋げることができるような顧客体験の実現を目指します。

理想のカスタマーエクスペリエンス(CX)Global Master CX Map

CXマップでは、理想のCXを各シーンごとに定めた上で、この実現に向け、最先端のテクノロジーやデータを駆使した理想的なオペレーションを詳細に定義



MAZDA3に搭載されたコネクティッドサービス

2019年5月に国内で発売されたMAZDA3では、新たに車載通信機能を搭載し、コネクティッドサービスとスマートフォンアプリ「MyMazda(マイマツダ)」との連携による、利便性の向上や緊急通報サービスの提供を実現しました。コネクティッドサービスは、重大な事故や故障等の“もしも”の場面でも安心と安全を感じて頂けるよう、24時間様々な場面でお客さまをサポートします。また、スマートフォンを介してクルマと繋がることのできるため、お客さまのカーライフにおける利便性が向上します。

コネクティッドサービスによりお客さまにご提供したい価値は、「1.安心」「2.快適」「3.手の内感」の3つです。

「1.安心」: 事故により運転者が意識を失っていても、コネクティッドサービスオペレーターが救急手配を行います(マツダエマージェンシーコール)。故障時においては、クルマの故障情報や位置情報がモニタリングできる為、スムーズな救援対応ができます(マツダアドバイスコール)。

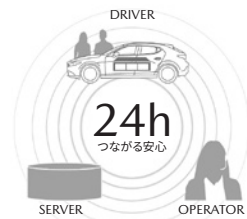
「2.快適」: スマートフォンアプリ「MyMazda」の通知機能によりドアの閉め忘れを教えてくれる為、離れた場所からドアロックをすることが出来ます。また、同アプリからクルマの位置を確認することが出来る為、郊外の広大な駐車スペース等で容易にクルマを見つけることができます(カーファインダー)。

「3.手の内感」: 週末のドライブ計画を立てるとき、スマートフォンアプリ「MyMazda」を利用し、目的地の確認や設定が行えます。友人とドライブ計画を立てながら決まった目的地をルート設定し、事前にクルマに対して目的地送信が行えるため、友人とワクワクした気持ちでクルマに乗り込みそのままスムーズに出かけられます。

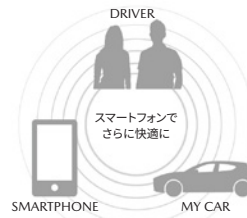
車載通信機



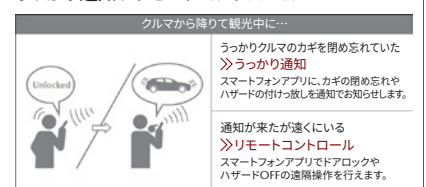
安心



快適



うっかり通知&リモートコントロール



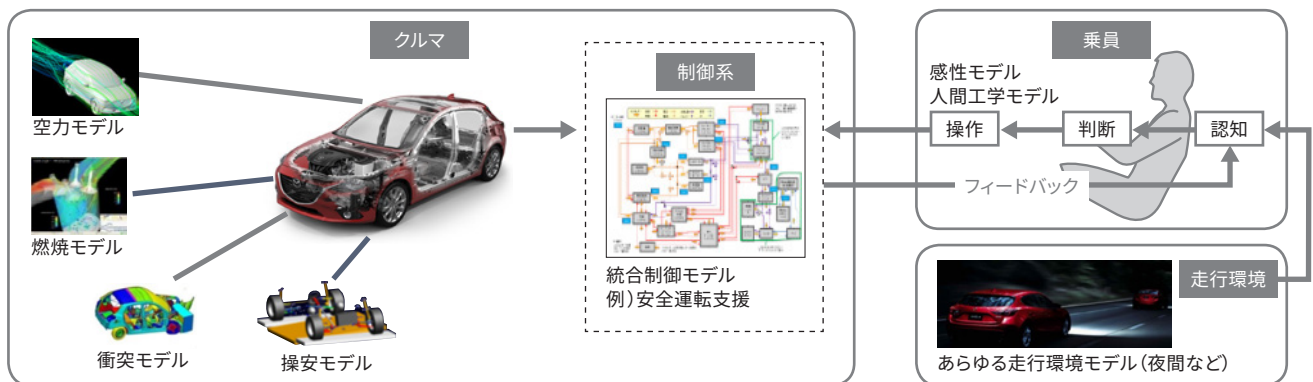
モデルベース開発 (MBD)

e

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。マツダはパワートレイン、車両開発などにモデルベース開発を適用し、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、高度で複雑な技術や商品を、少ないリソースで、品質を確保しつつスピーディに開発することに取り組んでいます。

e 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



TOPICS EV C.A. Spirit 株式会社

マツダと株式会社デンソー、トヨタ自動車株式会社は2017年9月、電気自動車(EV)の基本構想に関する共同技術開発の契約を締結し、共同開発拠点として新会社「EV C.A.Spirit」を設立しました。その後、同じ志を持つそのほかの自動車メーカーも参加し、各社と共にEV基盤技術の共同開発を進めています。「EV C.A. Spirit」では、各社が市場動向に柔軟かつ迅速に対応できるように、幅広いセグメント、車種に対応可能なEVの最適特性・機能研究を一括企画やコモンアーキテクチャーで行うとともに、モデルベースの開発手法を用いて各社での効率的な製品開発の実現を目指しています。



<https://www.ev-cas.co.jp/>

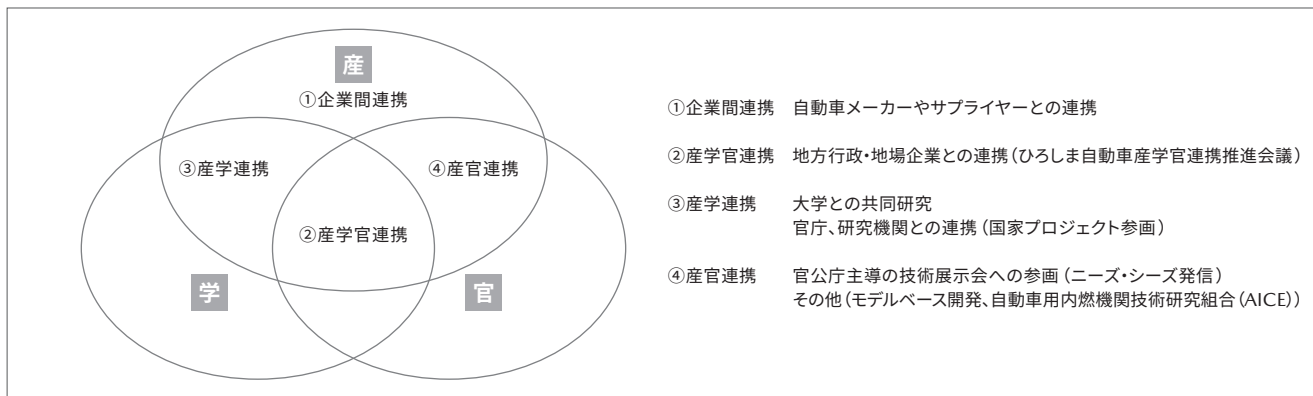
オープンイノベーション

f

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。

オープンイノベーションの体系図



f 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

① 企業間連携

g

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。

共に行動するパートナーとの連携

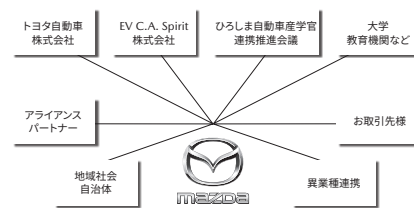
マツダは、パートナーの皆さまと共に夢の実現に挑戦することで、マツダとのつながりに誇り、愛着を感じていただける会社を目指します。その結果、「お客様を含む仲間と最も強い絆で結ばれたブランド」となりたいと考えています。トヨタ自動車株式会社などと、相互信頼を基礎に、共に行動するパートナーとなってくださる方々との積極的な連携を進めていきます。

【連携の事例】（環境領域はP65参照）

2019年3月 D-Call Net^{※1}への参画^{※1}

2019年6月 MONET Technologies株式会社と^{※2}資本・業務提携に関する契約締結

g 提携戦略



※1 車両のコネクティッド技術を活用した救急自動通報システム。参画企業は認定NPO法人救急ヘリ病院ネットワーク（HEMNet）、株式会社SUBARU、トヨタ自動車株式会社、日産自動車株式会社、本田技研工業株式会社、マツダ株式会社、株式会社日本緊急通報サービス、ボッシュサービスソリューションズ株式会社、株式会社プレミアアエイド。

※2 次世代モビリティサービスの推進、移動における社会課題の解決を目的として、MaaS（Mobility-as-a-Serviceモビリティサービス）普及に向けた環境整備などを行っている会社。株主構成および出資比率は次のとおり。ソフトバンク株式会社35.2%、トヨタ自動車株式会社34.8%、日野自動車株式会社10.0%、本田技研工業株式会社10.0%、いすゞ自動車株式会社2.0%、スズキ株式会社2.0%、株式会社SUBARU2.0%、ダイハツ工業株式会社2.0%、マツダ株式会社2.0%。

TOPICS 米国合弁新工場「Mazda Toyota Manufacturing, U.S.A., Inc.」

2021年に稼働開始予定の米国合弁新工場「Mazda Toyota Manufacturing, U.S.A., Inc.（以下、MTMUS）」では、2018年11月に鉄入れ式を実施しました。2019年4月には立柱式を実施し、工場建屋の着工や関連するインフラ整備の主要工事を開始するなど準備は順調に進捗しています。また、2019年7月には、工場建設における投資に関して「女性やマイノリティの所有と認定された企業の活用比率を20%以上を目指す」と公表しました。MTMUSは、高品質なクルマを生産するだけでなく、従業員が働くことに誇りを感じる工場をつくり、地域経済ならびに自動車産業のさらなる発展に貢献することを目指します。

* 「Mazda Toyota Manufacturing, U.S.A., Inc.」とはマツダ株式会社とトヨタ自動車株式会社が米国アラバマ州ハンツビル市に設立した完成車生産を行う合弁新会社

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」(P122参照)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するほか、「省エネ」「省資源」など環境負荷低減にもつながっています。

2018年度のJ-ABC活動の実績

活動例	目的	取り組み	2018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)	24社51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。2018年は2社2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。	2018年大会は、平成30年7月豪雨 (西日本豪雨) により開催日を2019年3月1日に延期して開催した。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/61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、12事例、7作品、3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。2019年6月現在10社11拠点で活動中です。AAT内に推進チームを置き、3名の推進リーダーと2名のアドバイザーが現地サプライヤーと活動を進めています。各サプライヤーのあるべき姿を描き、その実現に向けて現状把握・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・優秀活動表彰を行っています。2018年1月AATから品質、稼働を保証し、最短リードタイムでお客様にお届けするリーンなプロセス「計画順序生産」の展開を宣言、AATとサプライヤーの同期化、リードタイム短縮へ向けた取り組みをこの活動で展開しています。

メキシコにおけるM-ABC活動

マツダデメヒコピークオペレーション (MMVO) において、2015年、M-ABC活動 (Mexico Achieve Best Cost) を現地サプライヤー2社から開始。2019年6月現在6社で活動中です。MMVO内に推進チームを置き、チームリーダー1名、推進リーダー3名が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。標準とその徹底にこだわり、安定品質・安定供給につながるテーマから生産性向上・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。

h

h A-ABC活動



i

i M-ABC活動



②産学官連携

産学官連携事務局を組織化し、地域企業・大学・行政との連携を強化しています。産学官連携を通じた独創的新技术の開発や、イノベーションを生み出す人材育成など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（ひろ自連）

広島県を中心に開発・生産拠点をもつマツダは地域経済・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。

2018年度は、内閣府の「地方大学・地域産業創生事業」^{※1}に選定されました。その取り組みの一環で、広島大学に「デジタルものづくり教育研究センター」を設立し、社会実装へつなぐ、革新的多機能複合材料の研究開発と、データ駆動型制御技術やセンシング技術によるスマートシステムの研究開発を開始しました。

j デジタルものづくり教育研究センター



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。

※1 広島県地方大学・地域産業創生事業推進特別委員会を設置。
(主宰者：広島県知事 湯崎 英彦、事業責任者：マツダ株式会社 代表取締役会長 小飼 雅道)

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 (2019年2月)	サプライヤーにおける採用支援のため、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」、「軽量フレーム構造の研究」 ②イノベーション研修 ③「連携シナジー」の発生と「次世代像の見える化」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た。
内燃機関の研究・開発	燃焼研究の成果の商品への適用	「広島大学-マツダ共同研究講座」の燃焼に関する研究成果が、新世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」の開発に生かされました。
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 (人間の目がどこを注目しているかを評価する手法) の測定結果を一般被験者から得られた。 ③質の良い感性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) ^{※1} 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設	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。2016年度から過去3年間で累計約2,700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 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。

③産学連携

大学などの教育機関・研究機関と連携し、最先端の研究・開発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／新構造材料技術研究組合	革新的新構造材料等研究開発 https://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 https://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5つの共同研究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、人材育成について、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、人材育成、更には世界の持続可能な開発(SDGs)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)(P65参照) ・モデルベース開発研究室(2019年4月開設) 地方創生、オープンイノベーション 広島大学デジタルものづくり教育研究センターの「材料モデルベースリサーチ部門」、 「データ駆動型スマートシステム部門」の共創コンソーシアムに参画。(P127参照)
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～) 「新たなものづくりと新たな時代を形成し得る人材を育成し、広島が世界に誇るもの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。	2018年度は「エレガントなフォルム」をテーマとして造形活動を行う共創ゼミを実施
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。	・専用実験ステーションを設置し、先端分析技術の適用研究を実施
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。 自動車技術講義(2018年9月～11月) 工学院機械系の学部3年生を対象とした自動車技術の授業を担当。	産学連携会員(2013年8月～) ・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 自動車技術講義(2018年9月～11月) ・複数(8名)の開発者が特任講師として、自動車開発の最新技術を授業で紹介・解説

④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。

2018年度活動

- ①富山県・公益財団法人富山県新世紀産業機構主催「とやま次世代自動車 新技術・新工法展示商談会 in マツダ」
- ②公益財団法人岐阜県経済産業振興センター・公益財団法人三重県産業支援センター・公益財団法人あいち産業振興機構主催「ぎふ・みえ・あいち新技術・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。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。また、これまでの研究会活動で企業間のモデル流通を円滑に行うためのガイドラインを策定し、2018年12月には、本研究会と国際標準化団体ProSTEPivip^{*2}が共同でこのガイドラインを日本発の国際ルールとして世界に公表しました。

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) (P123参照)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^{*3})」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、また2019年4月からは、機械抵抗低減技術や熱マネージメント技術まで開発対象範囲を広げて取り組んでいます。

^{*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。

<https://www.meti.go.jp/press/2016/03/20170331010/20170331010.html>

<https://www.meti.go.jp/press/2018/04/20180404003/20180404003.html>

^{*2}ドイツに本拠を置く、国際標準化団体。欧米日の自動車会社を中心に航空会社、ソフトウェア会社など185社が加盟しており、CADやMBDに関する国際ルールの整備と普及活動を行っている。

^{*3} 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)。

1920

マツダの歴史 HISTORY OF MAZDA

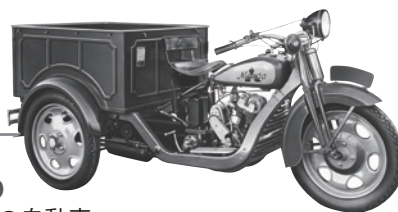
経営領域

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~



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

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~

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



1951~

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「タイタン」発売



1978.3
初代「サバンナRX-7」発売



1971.9
初代「サバンナ」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

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



1997.6~

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	中国の一気乗用車で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「サステイナブル”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、現・CME)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	
2002.5	初代「アテンザ」発売(2003年次RJCカーオブザイヤー)	
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	
2006.10	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)	
2008.7	「ビアンテ」発売	
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	マレーシアのベルマツとの合併会社「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「マツダメヒコビークルオペレーション(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ニュファクチャリング(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「サステイナブル”Zoom-Zoom”宣言2030」策定
2018.3	トヨタとの合併会社「マツダトヨタマニュファクチャリング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	
2017.8	次世代エンジン「SKYACTIV-X」発表	2017.12	「CX-8」発売	
2019.5	「MAZDA3」発売	2019.秋	「CX-30」発売	

2019

※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2019」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

マツダは、2020年に創立100周年という大きな節目を迎えるにあたり中期経営方針を策定し、その中で今回初めてSDGsおよびCSR関連投資に言及しました。経営方針とCSRの統合という点で大きな前進であるといえます。

2019年5月に「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」に対する賛同を表明し、気候変動への取り組みを強化していく姿勢を示したことも評価できます。

しかしマツダならではの、SDGsへの貢献はまだ緒についたところでは、一層の課題の掘り下げと具体的な取り組みを期待します。

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排出量を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排出量削減の目標値を掲げていることは高く評価されます。また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ために、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。今後はさらに生産拠点における再生可能エネルギーの積極的かつ本格的な導入を期待します。

同社は従来から、CO₂排出量削減の目標達成に向けて、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。内燃機関の徹底的な理想追求、理想的な内燃機関に効

率的な電動化技術を組み合わせる、クリーン発電で電力を賄える地域や大気汚染抑制の政策がある地域へ電気自動車など電気駆動技術を展開するという戦略は、同社らしい戦略です。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という目標は、ぜひ前倒しで実現を期待します。

現在日本では、高齢ドライバーの増加などを背景に、交通事故のない、安全なクルマ社会の実現に対する社会的要請が高まっています。理想的なペダル配置の実現により踏み間違え低減に貢献するなど基本安全技術を追求した上で、先進安全技術の標準整備するアプローチなどは、同社らしいこだわりの取り組みだと思いました。

国内の中山間地域では、公共交通の空白化が進み、高齢者などにとっては移動手段の不足が大きな社会課題となっています。移動の自由は、人が生きる上で大変大切な権利です。2018年より広島県三次市においてコネクティビティ技術を活用した乗り合いサービスの実証実験を開始したことが報告されました。将来、コネクティビティ技術や自動運転技術を組み合わせ、ライドシェアサービスに発展させるなど、本業を活かした社会貢献活動となることが、強く期待されます。

同社は広島に根差したユニークなグローバル企業です。広島県および近隣の地場サプライヤーに対して、モノづくり力向上活動を2004年より継続して行っていることは、生産性の向上につながり、生産コスト削減に貢献するだけでなく、「省エネ」「省資源」など環境負荷低減にもつながっています。海外生産拠点の重要性が増している中、今後は海外においても、サプライヤーの改善活動を推進していくことが期待されます。


第三者検証

「マツダサステナビリティレポート2019【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2019【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(2018年度実績)」「温室効果ガス排出量(スコープ3)算定報告書(2018年度実績)」「水資源使用量算定報告書(2018年度実績)」「廃棄物排出量算定報告書(2018年度)」にある排出量を記載しています。

発行日: 2019年6月21日 第 1811003644号
 <h2 style="text-align: center;">環境情報検証報告書</h2>
マツダ株式会社 様
1. 検証の対象 <p>一般財団法人日本品質保証機構(以下、「当機構」という。)は、マツダ株式会社を作成した「温室効果ガス排出量(スコープ1,2)算定報告書(2018年度実績)」「温室効果ガス排出量(スコープ3)算定報告書(2018年度実績)」「水資源使用量算定報告書(2018年度実績)」「廃棄物排出量算定報告書(2018年度実績)」(以下、「算定報告書」という。)が、当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、2019年6月5日)」「温室効果ガス排出量(スコープ3)算定要領(MBSAZ-ND00017、2019年6月3日)」「水資源使用量算定要領(MBSAZ-ND00015、2019年6月7日)」「廃棄物排出量算定要領(MBSAZ-ND00016、2019年6月5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。</p> <p>検証の目的は、「算定報告書」の2018年度(2018年4月1日～2019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。</p>
2. 実施した検証の概要 <p>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、防府工場中関地区)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ュファクチャリング(タイランド) Co.Ltd.、マツダモートルマニュファクチャリングデメヒコ S.A.de.C.V)(ただし、海外の対象活動範囲に水資源使用量、廃棄物排出量は含まれない。)である。</p> <p>Scope3以外の検証手続きにおいては、マツダ株式会社の広島本社地区、三次事業所の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行った。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。</p>
3. 検証の結論 <p>検証の対象とした、「算定報告書」の2018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。</p>
4. 留意事項 <p>「算定報告書」の算定責任はマツダ株式会社であり、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との間には、特定の利害関係はない。</p>
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2019【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。

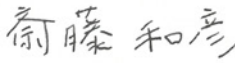



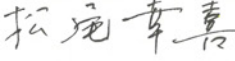

マツダ株式会社
代表取締役社長兼 CEO(最高経営責任者) 丸本 明 殿

独立した第三者保証報告書

2019年10月7日

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  

取締役  

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2019【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2018年4月1日から2019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」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した方針と手続を含む、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 / () 内は省略理由	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	141	—
✓	102-2	活動、ブランド、製品、サービス	17、141	—
✓	102-3	本社の所在地	141	—
✓	102-4	事業所の所在地	16、18-19	—
✓	102-5	所有形態および法人格	141	—
✓	102-6	参入市場	16、17、141	—
✓	102-7	組織の規模	16、141	—
✓	102-8	従業員およびその他の労働者に関する情報	86	6.4、6.4.3
✓	102-9	サプライチェーン	117	—
✓	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	110-113	6.2
✓	102-12	外部イニシアティブ	22	6.2
✓	102-13	団体の会員資格	22、127-129	6.2
	2	戦略		
✓	102-14	上級意思決定者の声明	4-6	6.2
	102-15	重要なインパクト、リスク、機会	23-24、54-55	6.2
	3	倫理と誠実性		
✓	102-16	価値観、理念、行動基準・規範	114	—
	102-17	倫理に関する助言および懸念のための制度	114	—
	4	ガバナンス		
✓	102-18	ガバナンス構造	22、106-107	6.2
	102-19	権限移譲	22、106-107	—
	102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	22、106-107	—
	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	・コーポレート・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	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 ^{※2}	6.2
	102-23	最高ガバナンス機関の議長	・コーポレート・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	6.2
	102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出	107	6.2
	102-25	利益相反	・コーポレート・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	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・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	—
	102-27	最高ガバナンス機関の集会的知見	・コーポレート・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	—
	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・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	6.2

※1 コーポレート・ガバナンスに関する報告書 <https://www.mazda.com/ja/investors/library/governance/>

※2 有価証券報告書 <https://www.mazda.com/ja/investors/library/s-report/>

中核要求基準	スタンダード	開示事項	該当ページ / () 内は省略理由	ISO26000
	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	21-25、110	6.2
	102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性	21-25、110	—
	102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	21-25、110	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	21-25	—
	102-33	重大な懸念事項の伝達	・コーポレート・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	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	106-107 ・コーポレート・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	6.2
	102-36	報酬の決定プロセス	106-107 ・コーポレート・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	—
	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・ガバナンスに関する報告書 ^{※1}	—
	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	26-27	6.2
✓	102-41	団体交渉協定	92	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	26-27	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	26-27	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	25、26、30、33、37、80、87、119	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	3 ・有価証券報告書 ^{※2}	6.2
✓	102-46	報告書の内容および項目の該当範囲の確定	3、21 - 25	—
✓	102-47	マテリアルな項目のリスト	23	—
✓	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	3	—
✓	102-51	前回発行した報告書の日付	3	—
✓	102-52	報告サイクル	3	—
✓	102-53	報告書に関する質問の窓口	142	—
✓	102-54	GRI スタンダードに準拠した報告であることの主張	3、135-140	—
✓	102-55	内容索引	135-140	—
✓	102-56	外部保証	133、134	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	23	—
	103-2	マネジメント手法とその要素	20、22、28、34、40、54-55、 84、99、105	—
	103-3	マネジメント手法の評価	20、23、28、34、40、54-55、 84、99、105	—

※1 コーポレート・ガバナンスに関する報告書 <https://www.mazda.com/ja/investors/library/governance/>

※2 有価証券報告書 <https://www.mazda.com/ja/investors/library/s-report/>

●: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/ ()内は省略理由	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	87、101、120	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	—	—
●	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	85	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	48	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	100-104	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	(機密情報につき非開示)	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	25、114-115、117-118	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	82	6.5.4
	301-2	使用したリサイクル材料	77-78、82	6.5.4
	301-3	再生利用された製品と梱包材	73、77-78、82	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	60、70、82	6.5.4
	302-2	組織外のエネルギー消費量	—	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	70	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	62-64	6.5.4、6.5.5
●	GRI 303:	水 2018		
	303-1	共有資源としての水との相互作用	74-82	6.5.4

※1 有価証券報告書 <https://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/ () 内は省略理由	ISO26000
	303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	—	6.5.4
	303-3	取水	74、82	6.5.4
	303-4	排水	74-75、82	6.5.4
	303-5	水消費	—	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)	70、82	6.5.5
	305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)	70、82	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)	82	6.5.5
	305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	70	6.5.5
	305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	70	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	75、82	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	75、82	6.5.3、6.5.4
	306-2	種類別および処分方法別の廃棄物	82	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	(機密情報につき非公開)	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	118	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	85-86	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	91	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	92	6.4、6.4.3 6.4.4、6.4.5
●	GRI 403:	労働安全衛生 2018		
	403-1	労働安全マネジメントシステム	93	6.4、6.4.6
	403-2	危険性 (ハザード) の特定、リスク評価、事故調査	93-95	6.4、6.4.6

重要課題	スタンダード	開示事項	該当ページ/ ()内は省略理由	ISO26000
	403-3	労働衛生サービス	94-95	6.4、6.4.6
	403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	93	6.4、6.4.6
	403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	94	6.4、6.4.6
	403-6	労働者の健康増進	95	6.4、6.4.6
	403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	93	6.4、6.4.6
	403-8	労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる労働者	93	6.4、6.4.6
	403-9	労働関連の障害	93-95	6.4、6.4.6
	403-10	労働関連の疾病・体調不良	93-95	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	88	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	88	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	89	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	86、106	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	87	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	96-98、117-118	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	96-98、117-118	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	96-98	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	96-98	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

重要課題	スタンダード	開示事項	該当ページ / () 内は省略理由	ISO26000
●	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
●	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	(機密情報につき非公開)	—
	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に対する安全衛生インパクトの評価	47	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	—	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

会社概要 (2019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*1、ロシア*1
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 218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 149,121名		
資本金	2,840億円		
従業員数	連結 合計: 49,998名		*1 現地組み立てのみ(生産台数は公表対象外)

マツダについて

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。

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)。



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)。



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)。

その他の情報

公式ウェブサイト

	URL	内容
CSR	https://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	https://www.mazda.com/ja/investors/	財務情報やガバナンス情報 など
企業	https://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	https://www.mazda.com/ja/innovation/	ブランドや技術 など
ニュース	https://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	https://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。



マツダサステナビリティ
レポート2019(詳細版)
<https://www.mazda.com/ja/csr/report/download/>



アニュアルレポート2019
<https://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>



マツダ技報
<https://www.mazda.com/ja/innovation/technology/gihou/>

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:2019年10月