



SUSTAINABILITY REPORT 2020

マツダサステナビリティレポート2020【詳細版】



MAZDA MOTOR CORPORATION
ESTD. 1920 HIROSHIMA, JAPAN

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。

CONTENTS

2	コーポレートビジョン	51	環境
3	マツダについて／編集方針	52	環境保全の考え方・推進体制・計画
4	トップメッセージ	58	環境マネジメント
6	新型コロナウイルス感染症の対応について	62	商品・技術開発における取り組み
7	中期経営計画	70	生産・物流における取り組み
8	特集 技術開発長期ビジョン	77	使用済自動車・部品の回収・リサイクル
13	特集 マツダ初の量産電気自動車 MAZDA MX-30	79	生物多様性保全
17	特集 創立100周年を迎えて	80	環境コミュニケーション
18	2019年度ハイライト	82	事業活動と環境負荷の全容
19	主要商品ラインアップ	84	人間尊重
20	グローバルネットワーク	85	従業員への取り組み
22	マツダのCSR	97	人権
23	CSRマネジメント	100	社会貢献
28	ステークホルダーエンゲージメント	101	社会貢献
30	お客さま満足	106	マネジメント
31	お客さまへのブランド体験の提供	107	マネジメント
36	品質	118	サプライチェーンにおける社会的責任の推進
37	品質への取り組み	121	株主・投資家への取り組み
41	安全	122	イノベーション
42	安全への取り組み	131	マツダの歴史
		133	第三者検証
		134	第三者保証
		135	ガイドライン対照表
		141	会社概要

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。

マツダブランドシンボル

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



マツダコーポレートマーク

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



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)。

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、個々に対象範囲を記載)。

対象期間：2019年4月から2020年3月を中心に報告(一部、2020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:2020年10月(前回発行2019年10月、次回発行2021年夏予定)

※ダイジェスト版(PDF、冊子)は2020年11月に発行予定です。

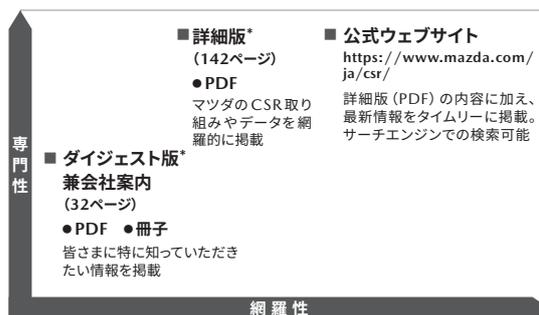
英語版:2020年12月予定(前回発行2019年11月、次回発行2021年秋予定)

※ダイジェスト版(PDF、冊子)は2020年12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正誤表を掲載します。



*<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、諸与件の変化によって異なったものとなる可能性があります。読者の皆さまには、以上をご了解いただきますようお願い申し上げます。



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

企業として発展し続けるために「マツダの独自性」を大切にします

自動車業界は今、100年に一度の変革期の中にあります。CASE（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）に代表される時代の要請に応じていくために、クルマの企画、開発、製造、販売、サービスなど多くの領域で変革が求められています。この変革期を乗り越え、マツダが企業として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。

中期経営計画で定めた3つの重点領域への取り組みを進めます

「人と共に創る独自性」の考えに基づいて、次の100年に向けた最初のステージとして、取り組むべき3つの重点領域「1. 独自の商品・技術・顧客体験への投資」「2. ブランド価値を低下させる支出の抑制」「3. 遅れている領域への投資」を定めた中期経営計画を2019年11月に公表しました。2019年度はCASEに対応した新技術の商品化など、各領域での取り組みを着実に進捗させました。

重点領域の取り組み状況(2020年10月時点)

1. 独自の商品・技術・顧客体験への投資	2. ブランド価値を低下させる支出の抑制
<ul style="list-style-type: none"> ■ CASEに対応した新技術の商品化 <ul style="list-style-type: none"> ・環境対応技術 <ul style="list-style-type: none"> - 独自開発のバッテリーEVシステム - 新世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」 - マイルドハイブリッドシステム「M ハイブリッド」 ・コネクティッド技術・サービス <ul style="list-style-type: none"> - 日本・米国・欧州でサービス開始 ・自動運転技術に繋がる先進安全技術 ■ 新世代商品 第一弾 MAZDA3、第二弾 CX-30、第三弾 MX-30 ■ 販売ネットワーク強化のための投資継続・強化 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 販売費用の抑制による販売の質的改善 ■ 品質改善による販売費用改善
	3. 遅れている領域への投資*
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 社会課題解決への取り組み <ul style="list-style-type: none"> ・広島県三次市での乗り合いサービスの実証実験(2018年12月～) ■ 次世代バイオディーゼル燃料のバリューチェーン構築(2020年8月～) ■ 「ひろしま自動車産学官連携推進会議」による産学官連携継続・強化

* インフラ、仲間づくり、環境・安全（人・地域社会、SDGsおよびCSR関連）への投資

2020年度は、マツダ初の量産電気自動車であるMX-30のEVモデルを欧州で9月から発売しました。日本国内では、MX-30のマイルドハイブリッドモデルを10月から発売、EVモデルを2021年1月から発売予定です。

コロナ禍の経験を梃子に、より危機耐性を高めたビジネス構造へ変革します

2020年3月以降、経営に甚大な影響を与えているコロナ禍において、これを敢えて機会と捉え、過去を振り返り、現状を分析し、将来を見渡すことで、多くの反省や学びを得ました。働き方改革の加速、業務の見直しと効率化、固定費の効率化の加速、在庫量・生産の適正化、投資効率と投資方法の見直しなどに着手しました。

今回のコロナ禍の厳しい経験を梃子に、中期経営計画の見直しを行い、より危機耐性を高めたビジネス構造への変革を目指してまいります。

厳しい環境下においても、ステークホルダーの皆さまに向けての取り組みを進めます

マツダは、コロナ禍の厳しい環境下においても、社会課題解決への貢献を目指し、ステークホルダーの皆さまへ向けた取り組みを積極的に推進しています。

従業員、従業員の家族、そして地域の皆さまの安全と健康を守ることを最優先に感染防止対策に取り組んでいます。時差出勤や在宅勤務などにより密を回避して安全と健康を確保すると共に、社内に感染症対応ポータルサイトを開設し感染症に関する情報展開を実施しています。また、日々、最前線で奮闘されている行政・医療関係・地域の皆さまに対して、クルマづくりをしている私たちとしてできる限りの支援活動を進めています。さらに、共存共栄の精神に則り、コロナ禍の影響を受けているお取引先さまへの支援を行っています。

コロナ禍関連の他に、地域社会への貢献として、自然災害被災地支援などにも継続して取り組んでいます。「令和2年7月豪雨災害」において、義援金に加え、復旧活動の支援のため、マツダ純正用品の「車中泊セット」、手袋、マスク、土のう袋といった物資や車両の提供を行いました。

SDGsの達成に貢献できるよう、CSR取り組みを進めます

マツダは、自動車会社として特に取り組むべき課題である気候変動や交通事故などの解決に向けて、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。

環境領域では、化石燃料に代わるカーボンニュートラルなバイオ燃料の普及拡大を目指した次世代バイオディーゼル燃料のバリューチェーン構築や、電気自動車の駆動用バッテリーのリユース技術を活用したバーチャルパワープラント実証試験への取り組みを行政や参画企業と共同で開始するなど、Well-to-WheelでのCO₂削減の観点と、クルマの原材料調達から廃棄までの環境影響を考慮するライフサイクルアセスメントの観点から、環境負荷低減に取り組んでいます。

安全領域では、ペダル踏み間違いによる事故の防止のために、日本国内で「ペダル踏み間違い加速抑制装置」を発売するなど、「事故のない安全なクルマ社会」の実現を目指した取り組みを進めています。また、マツダの安全思想である「MAZDA PROACTIVE SAFETY (マツダ・プロアクティブ・セーフティ)」にもとづいた安心安全技術の進化に努めています。米国Insurance Institute for Highway Safety (道路安全保険協会)による衝突時の乗員保護や衝突回避性能などを評価する安全性評価試験において、米国で2020年モデルとして販売されている主要車種で最高総合評価を獲得するなど、安全性能に対して社外から高い評価をいただいています。

人々が安心して健康的な生活ができる社会の実現に向けて、人に関する領域では、コロナ禍での支援活動として、日本国内で新型コロナウイルス感染症軽症患者向け搬送車両を地方自治体へ提供、米国で医療従事者向けに車両の消毒とオイル交換を無料で行うエッセンシャル・カー・ケアプログラムを実施するなど、人に関わる取り組みを積極的に行っています。

このような事業活動を通じた社会課題の解決への取り組みとSDGsの達成への貢献を分かりやすくするため、中期経営計画とSDGsの目標との関連性を明確化してまいります。

外部環境が大きく変化する中でも、マツダブランドのありたい姿の実現に向けて挑戦と努力を続け、企業価値の向上を目指すと共に、SDGsの達成に貢献できるようCSR取り組みを進めます。

次の100年に向けて

マツダは、2020年1月30日に創立100周年を迎えました。

これもひとえに、お客さまをはじめ、販売会社さま、お取引先さま、ビジネスパートナーさま、地域の皆さまなど、ステークホルダーの皆さまのご支援の賜物と心より感謝申し上げます。次の100年に向け、私たちは人を第一に考えた「人と共に創る独自性」を大切にしていきます。関係するすべての皆さまとの共創を進めて、お客さまに愛着を持っていただける独自性あふれる商品・技術・顧客体験の創造に挑戦し続け、成長を果たしてまいります。

2020年10月

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

新型コロナウイルス感染症の対応について※1

新型コロナウイルスにより、お亡くなりになられた方にお悔やみ申し上げますとともに、体調を崩されている皆さまに、心よりお見舞い申し上げます。

新型コロナウイルス感染症の感染の影響を受けて、日々、最前線で尽力されている政府・自治体・医療関係・地域の皆さま、ならびに感染防止のためにご自宅でお過ごしの方々に対して、クルマづくりをしている私たちとして、支援できる活動を一丸となって進めています。

活動に取り組んでいくにあたり、皆さまの声に真摯に耳を傾け、当社グループとして貢献できることにご協力してまいります。

新型コロナウイルス感染拡大に伴う支援活動（2020年10月時点）

【国内の主な事例】

《医療現場への支援・医療用品の提供》

■フェイスシールドフレームの供給

広島県、株式会社ジェイ・エム・エス、株式会社石井表記と連携し、医療現場で活用可能なフェイスシールドフレームを供給。長時間負担なく着用いただけるよう自動車のバンパーに使用するポリプロピレン(PP材)を使用し、耐久性とフィット感を実現

■新型コロナウイルス感染症軽症患者向け搬送車両の開発

行政や医療機関からの要望をもとにマツダが開発し、株式会社マツダE&Tが架装した新型コロナウイルス感染症軽症患者等向け搬送車両MAZDA CX-8を広島県・山口県に提供

■「知的財産に関する新型コロナウイルス感染症対策支援宣言」に参画(P114参照)

《地域への支援》

■当社従業員による提供…雨合羽・レインコート※2、ウエス加工用布類※3

■備蓄品の提供…マスク※4

■ビジネスパートナーへの支援(P120参照)

《すべての皆さまへのご提案》

■マツダ車のペーパークラフト、塗り絵を提供※5

【海外の主な事例】

《米国》

■エッセンシャル・カー・ケアの実施

4月16日から6月1日まで、現地販売店と協力し、マツダ車だけでなく他メーカーのモデルも対象とした、全米の医療従事者向けに車両の消毒とオイル交換を無料で行うプログラムを実施

■マツダヒーローズ・プログラムの実施

地域社会のために献身的な貢献をされている方のストーリーを募集し、優れた活動をされている方50名にMX-5(日本名:ロードスター)100周年特別記念車を贈呈※6

《欧州》

■国ごとに状況に合わせて各国で販売会社と販売店が一丸となって活動例)オランダ:マツダモーターネーデルランドが、公共交通機関で通っている医療従事者の送迎活動プログラムに参加

《南アフリカ》

■医療従事者への感謝の気持ちを込めた支援活動を実施

ロックダウン期間中、国内で医療関係に従事しているマツダ車保有者に対し、無料自動車点検サービスを実施

フェイスシールドフレームの供給



新型コロナウイルス感染症軽症患者等向け搬送車両MAZDA CX-8



前席と後席(2列)の間に設置した隔壁(パーティション)



米国:エッセンシャル・カー・ケア



オランダ:ヘルスケアヒーローたちのクルマ



南アフリカ:医療従事者支援プログラム広告



※1 最新情報は次のURL参照: <https://www.mazda.com/ja/covid-19/>

※2 2020年4~5月に計745着提供(広島県 306着、広島市 379着、防府市 60着)

※3 2020年6月に約220kg(ウエス2,640枚相当)、広島市社会福祉協議会に提供

※4 2020年4月に計30,000枚提供(広島県10,000枚、広島市10,000枚、山口県5,000枚、防府市 5,000枚)

※5 次のURL参照: <https://www.mazda.com/ja/csr/social/kids/papercraft/>

※6 2020年12月結果発表予定

中期経営計画

*2019年11月公表内容。コロナ禍の影響を受け、施策や目標の規模・タイミングを見直し中。

次の100年に向けた最初のステージとして今後取り組むべき3つの領域を定めた中期経営方針と、各領域での主要施策と財務指標を反映した中期経営計画を発表し、取り組みを進めています。今回のコロナ禍による経営への甚大な影響を受け、中期経営方針は維持しながらも、中期経営計画の施策や目標は、その規模やタイミングについて見直しを進めています。

主要施策

1 独自の商品・技術・顧客体験への投資 –ブランド価値向上への投資–

1. 技術・商品

- CASE時代を乗り切る技術開発・商品化計画を着実に推進
- 少ないモデル数でグローバルに電動化技術を含む
さまざまなパワートレインによるバリエーション展開で世界中のお客さまの多種多様な使い方、嗜好をカバー
- 電動化を含むパワートレインのバリエーション拡大、
先進技術拡大により、価格カバレッジの拡大への挑戦
- Large商品群は、単に高価格を目指すのではなく、
非常に高い商品価値に対して、納得感のある価格で提供

2. 販売・顧客体験・ネットワーク

- 商品・ブランド価値を体感いただけるデジタル・リアル双方への投資
 - ・現場スタッフがお客さまに接する余裕を持つための投資
 - ・居心地よく過ごせる空間への投資
 - ・お客さまイベント・体験の充実への投資

商品

魂動デザインの深化

Small アーキテクチャー

- ・SKYACTIV-G/D UPGRADE、SKYACTIV-X
- ・マイルドハイブリッド
- ・独自バッテリー EV

Large アーキテクチャー

- ・直列4気筒に加え、
-直列6気筒 SKYACTIV-X
-直列6気筒 SKYACTIV-D GEN2
- ・縦置きアーキテクチャー化(i-ACTIV AWD含む)
- ・48Vマイルドハイブリッド/プラグインハイブリッド

新技術・インフラ

コネクティッド	・車載通信機付き「マツダ コネクト」の導入 ・コネクティッドサービスの開始
自動運転	・先進安全技術の進化と普及 ・Mazda Co-Pilotコンセプト実現
シェアリング	・シェアリング事業参画検討 ・地方での乗り合いサービス共同実証
電動化	・EVの投入 ・マルチ電動化技術の開発 ・プラグインハイブリッドの導入

2 ブランド価値を低下させる支出の抑制

1. 変動・固定販促費

- 販売の質的向上による支出の抑制
- お客さまの資産であるクルマの残価を高い状態で維持
- 支払い方法の多様化に対する競合力ある対応

2. 品質問題の抑制

自動車の技術が複雑化する中で、品質問題の未然防止に努め、早期発見と早期解決により品質対応費用を削減

3 遅れている領域への投資

- インフラへの投資：米国新工場の建設、IT投資など
- 仲間づくりへの投資：アライアンスパートナーとの協業など
- 環境・安全への投資

財務指標

売上	約4.5兆円
収益性	安定的利益創出 ROS*1:5%以上/ROE*2:10%以上
将来投資	設備投資+開発投資:売上高比7-8%(平均) 販売ネットワーク、顧客体験、インフラ、従業員/ 働く環境など

財務基盤	ネット・キャッシュ維持
株主還元	安定的に配当性向30%以上
販売台数	約180万台

*1 売上高営業利益率

*2 自己資本利益率

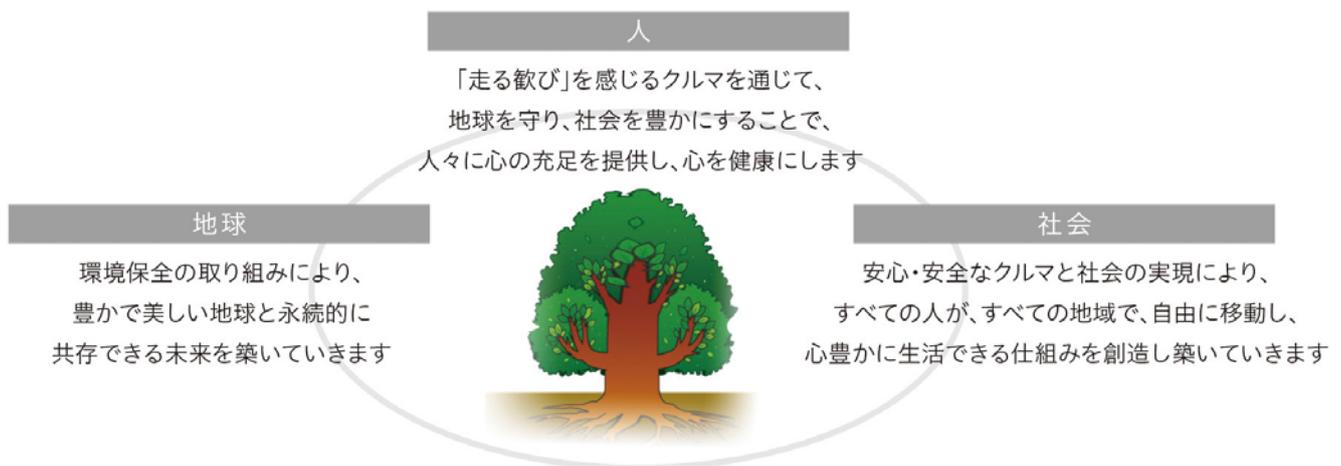
特集 技術開発長期ビジョン

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、「走る喜び」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「走る喜び」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

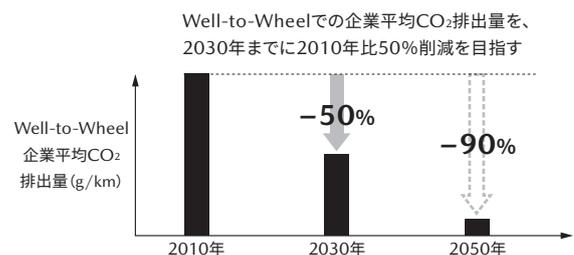
地球温暖化の抑制に向けたCO₂排出量の削減が最大の課題と認識しています。地球温暖化に歯止めをかけ美しい地球を残すために、クルマのライフサイクル全体でのCO₂排出量削減に取り組めます。これまでの車両走行段階だけではなく、エネルギーの採掘、製造、輸送段階のCO₂排出評価も組み入れたWell-to-Wheel視点でのCO₂排出量の削減を進めていきます。具体的な目標として、Well-to-Wheel視点での企業平均CO₂排出量を、2010年比で2050年までに90%削減することを視野に、2030年までに50%削減を目指します。

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を磨き上げながら、小型軽量の電動化技術を展開します。一方、クリーンな発電で電力をまかなえる地域や、大気汚染抑制の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 (EV) も最適なソリューションとして導入していきます。2030年には生産するすべての車両に電動化技術を搭載する予定で、その構成比は、電動化技術を搭載した内燃機関車が95%、EVは5%を想定しています。

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。

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



マルチソリューションの選択肢の一つとしてEVを導入



マツダ初の量産EV「MAZDA MX-30」

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

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、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。また、マイルドハイブリッドシステム「M HYBRID」の採用により、滑らかで気持ちの良い走り、効率的な燃料消費をサポートします。2019年から新世代商品である「MAZDA3」や「MAZDA CX-30」への搭載を開始しています。



電気自動車 (EV) におけるライフサイクルアセスメント (LCA) 評価

マツダは、EVにおけるCO₂排出量について、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、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。

一般的にEVの航続距離はバッテリー容量に比例して増えますが、同時にバッテリー製造時のCO₂排出量も増えます。そのため、バッテリー容量は必要以上に大きくするのではなく、使われ方に見合った容量のバッテリーを搭載することが大切です。「第46回東京モーターショー」で発表したマツダ初の量産EV「MAZDA MX-30」では、本質的なCO₂削減と、お客さまに安心してお使いいただける実用的な航続距離の確保を両立するために、35.5kWhのバッテリーを採用し、約200キロの一充電走行距離*を実現しています。

* 欧州WLTPモード。電気自動車は、走り方や使い方、使用環境等によって、走行 (航続) 可能距離が大きく異なります。

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

スマートフォンなどからの情報量増加による注意散漫な運転など先進国を中心にした新たな事故要因や、過疎地域における公共交通の弱体化や空白化など社会構造の変化に伴う課題が顕在化しています。これらの課題に対し、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。

「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「i-ACTIVSENSE」の標準装備化

追突・歩行者・踏み間違い・車線変更時の事故を削減する技術

- ・2018年3月期：日本で標準装備化
- ・2018年以降：グローバルで標準装備化

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」

- ・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

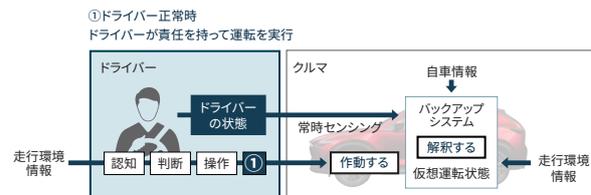
「マツダ コネクト」の進化版の活用により、クルマを使う人が公共交通が弱体化した過疎地での移動を支える役割を担えるようなビジネスモデルを創造

- ・2018年：広島県三次市で、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開始

「Mazda Co-Pilot Concept」

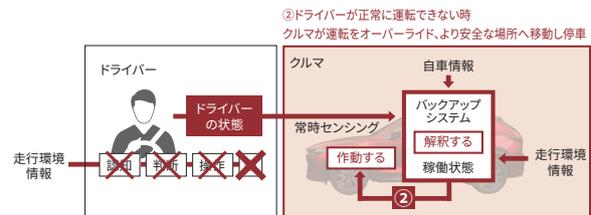
ドライバー正常時

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時

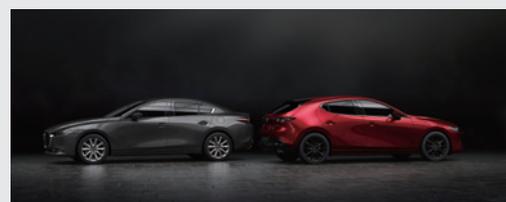
ドライバーが正常に運転できない状態と判断した時には、クルマがオーバーライドして危険を回避し、より安全な場所に移動し停車。



米国IIHS^{*1}安全性最高総合評価「2020 TSP+^{*2}」を全銘柄中最多の6モデル^{*3}で獲得

マツダは、米国IIHS(道路安全保険協会)による安全性評価試験において、米国で2020年モデルとして販売されている「MAZDA3」や「MAZDA CX-5」など6モデルで最高総合評価を獲得しました。

IIHSの安全性評価は、衝突時の乗員保護に関する試験項目に加え、予防安全技術である衝突被害軽減ブレーキや前方衝突警報装置による衝突回避性能、ヘッドライト性能について評価されます。IIHSの発表によると、2020年の試験対象モデルを製造した自動車メーカーにおいて、マツダは最も多くのモデルが最高総合評価「2020TSP+」を獲得。これはマツダの対象車種が、高い衝突安全性能とともに各モデルすべてのグレードにおいて、歩行者検知機能を備えた衝突被害軽減ブレーキと先進的なヘッドライト装置による高いレベルの予防安全性能を評価されたことによるものです。



「MAZDA3(米国仕様車)」

*1 米国保険業界の非営利団体Insurance Institute for Highway Safety

*2 Top Safety Pick+

*3 MAZDA3 HATCHBACK、MAZDA3 SEDAN、MAZDA6、CX-9、CX-5、CX-3が対象

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

機械化や自動化によって恩恵を受ける一方で、日々体を動かさないことなどによるストレスが増大していると考えます。この課題に対し、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。

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

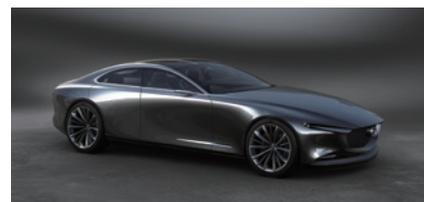
人間中心の設計思想をさらに突き詰め、人間の体が本来持っているバランス保持能力を最大限に活用することを目指しています。それにより、すべての乗員により快適で疲れにくく、環境変化にも即座に対応できる状態をもたらします。同時に運転操作に対して体のバランスをとりやすくなるため、意のままの走り、究極の「人馬一体」感をより高いレベルで提供することが可能となります。これらを実現するため、シート、ボディ、シャシー、NVH性能など各機能を見直し、クルマとして全体最適の視点で開発に取り組みました。



「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」

「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。この「魂動デザイン」をさらに深化させ、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。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さを大切に、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ます。



「マツダ VISION COUPE」

人々の心を魅了するマツダデザイン

「MAZDA3」が2020年「ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー」を受賞

2020年「ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー」(主催:ワールド・カー・アワーズ)において、「MAZDA3」が特別賞の一つである2020年「ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー」を受賞しました。「MAZDA3」のデザインは、「Car as Art(アートとしてのクルマ)」というマツダデザインの哲学を追求。日本の美意識に基づく「引き算の美学」でクルマのフォルムから不要な要素を削ぎ落とし、滑らかなボディの面を走る繊細な光の移ろいによって豊かな生命感を表現する、独自の造形を創り出しました。



「MAZDA3」

「MAZDA CX-30」と「MAZDA MX-30」が独「2020年レッド・ドット賞:プロダクトデザイン部門」を受賞

「MAZDA CX-30」と「MAZDA MX-30」が、世界で最も権威のあるデザイン賞の一つであるドイツの「2020年レッド・ドット賞:プロダクトデザイン部門」(主催:ノルトライン・ヴェストファーレン・デザインセンター)を受賞しました。

「MAZDA CX-30」は、世界で最も美しいクロスオーバーSUVを目指し、流麗で伸びやかな美しさと、SUVらしい大胆な力強さという2つの表情を併せ持つデザインとしました。ボディ曲面に周囲の光と陰を映し込みながら美しく変化する「移ろい」で、新しい生命感を表現しています。

「MAZDA MX-30」は、人の手が生み出す美しい造形とこだわりの作り込みを基礎としながら、将来に向けた価値観の変化や、新しいライフスタイルに寄り添うことを目指し、「Human Modern」をコンセプトに、そのデザインをつくり上げました。



「MAZDA CX-30(欧州仕様車)」



「MAZDA MX-30(欧州仕様車)」

新世代商品

新世代商品第2弾 クロスオーバーSUV

MAZDA CX-30



グローバルに成長を続けるSUV市場を見据えて、新たな基幹商品としてラインアップに追加しました。「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全く新しいクロスオーバーSUVです。「人生の幅や世界観を広げるクロスオーバー」をコンセプトに、「日々の生活の中で、大切な人と新しい発見や刺激を感じ、人生を豊かに過ごしていただきたい」との想いを込め開発しました。

新世代商品第3弾 マツダ初の量産EV

MAZDA MX-30



「MAZDA MX-30」はお客さまがクルマとのつながりを深め、クルマと共に自然体で自分らしい時間を過ごしていただくことを目指し、新たなクルマの使い方、創造的な時間と空間を提案します。

デザインは「Human Modern」をコンセプトに、センターコンソール周りは、抜け感を持たせた形状とすることで、開放感のある空間を構成。お客さまが自由な発想で、クルマの多彩な楽しみ方を創造していただけるよう、リーススタイルドア*を採用しました。さらに、EVでも変わることはない「人馬一体による走る喜び」を追求。新たに電動化技術「e-SKYACTIV」を採用し、意のままの操作感と滑らかな車両挙動を高次元に融合させ、ドライバーが自然に運転を楽しむことができる走りを実現しました。

2020年9月から、EVモデルを欧州で発売しました。日本国内では、MX-30のマイルドハイブリッドモデルを10月から発売、EVモデルを2021年1月に発売予定です。

*センターピラーレスのセンターオープン式ドア構造

特集 マツダ初の量産電気自動車MAZDA MX-30

人を思い、創造的な時間と空間を提供するクルマ

お客さまの日々の暮らしや思いに寄り添い、

技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」のもと、

「人」「地球」「社会」の課題に向き合いました。

自然体でありながら挑戦的なマツダの新たな顔が誕生しました。



商品本部 MAZDA MX-30主査

竹内 都美子

人

「自然体でわたしらしく生きる」を具現化するために

MX-30の「自然体でわたしらしく生きる」というキーワードは、4年前、MX-30の開発をスタートするにあたり、世界中のお客さまとお会いする中で生まれました。

お客さまにお会いして印象的だったのは、意外にも多くのお客さまのリビングにテレビがないことでした。非常にお忙しく過ごされる中で、頭の中をリセットする時間をつくろうと工夫されているようでした。「クルマの中は自分を取り戻す大切な時間であり空間なのだ」という声もお聞きました。今開発しようとしているクルマを発売する頃には、さらにそのニーズが大きくなっているはず。それならば、お客さまの心に寄り添った空間や時間をつくることを実現していこうと考えました。

このようにして見いだした「自然体でわたしらしく生きる」を具現化するにあたり、まずお客さまがリラックスして過ごされるリビングを研究し、インテリアや家具を内装の参考にしました。シートの形状や素材、ドアトリムの素材、シフトやタッチパネルディスプレイが配置されるコンソールの高さや形状にも、心地よさや使いやすさなどの工夫を施しています。

新たな表現に挑戦した魂動デザイン「Human Modern」

今、AI^{※1}やIoT^{※2}の技術が暮らしに取り入れられていく中で、身の回りの製品デザインはシンプルなHigh-tech Modernへと進みがちですが、私たちはお客さまとの出会いの中から、自然体で人の温かみを感じる「Human Modern」を追求したいと思いました。それは表現の幅という平面的な^{ひろ}拡がりというより、新しい生き方に寄り添うという、人と時間軸を加えた新たな挑戦でした。フラットなドアやフロントからミラーにかけての統制のとれた流れなど、「引き算の美学」を追求するデザインの実現には、緻密に計算された高度な技術が生かされています。MX-30では、挑戦的ともいえる新しい表現で、「魂動デザイン」をより深化させることができたのではないかと思います。

フリースタイルドアの採用は、自身の愛車であるロードスターで体現してきたクルマでの開放感に始まります。また、日本家屋の縁側のように、室内と外がシームレスにつながりリラックスできる空間にしたいと考えました。

前後のドアを開ければ後席に荷物を置き、すぐに運転席に乗り込むことができるという実用性もあります。動線を少しでも短くすることは、時間に追われるお客さまの心を軽くする、もう一つの開放感につながると考えます。

※1 人工知能 (Artificial Intelligence)

※2 モノのインターネット (Internet of Things)。モノがインターネット経由で通信することを指す



電気自動車でも変わらない「人馬一体」を求めて

MX-30はマツダ初の量産電気自動車 (EV) ですが、まずより快適でリラックスできる走りを目指しました。

私自身、運転が大好きです、クルマに乗るとワクワクします。しかし、いつでも、ワクワクするとは限りません。運転席に座ってその日の忙しさを思い、疲れを感じる時は、気持ちが内向きになっています。

そこで一旦、心をととのえる空間となるのが先の内装を施した車内であり、最初に目に入るのが7インチタッチパネルディスプレイです。ディスプレイにはお客さまの動作、時間や気温によって毎日異なる映像が表示されます。自分が乗り込んだことをMX-30が受け止めたように変化する画面が、徐々に気持ちを外へと向けるお手伝いをします。

気持ちをより運転を楽しんでいただける状態にするお手伝いをした上で、マツダの「人馬一体」の走りを深化させるため、EVの特徴を利用しようと考えました。

マイルドハイブリッドモデルと比べ大きいバッテリーを積んでいるEVは、大きな重しを抱えて走っているようなもので、ハンドルを切っても後から車体がついてくるような感覚になりがちです。そこで走りの良さを実現するために、バッテリーを単なる重量物ではなく、これを覆うバッテリーケースを車体骨格の一部として利用し、ボディ剛性の強化に生かしました。さらに、車両運動制御技術「electric G-Vectoring Control Plus (エレクトリック G-ベクタリング コントロール プラス)(e-GVC Plus)」を搭載し、低速から高速、上り坂・下り坂などさまざまな運転シーンで滑らかで心地よい動きを提供します。

自然で心地よい動きの上に加えたものが、モーターが発揮するトルクの状態をドライバーが認知できるEVサウンドです。トルクの状態をドライバーが認知することで、より正確なスピードコントロールをサポートします。

地球

暮らしに溶け込んでいたサステイナブルな素材

あるお客さまが「とても使い勝手が良くて、まだ何年も使えそう」と祖母から受け継いだという一枚板のまな板を見せてくださいました。それはとてもナチュラルな言葉で、長く大切にものを使うことを楽しんでいる様子が伝わってきました。他のお客さまも同様に、普段から肩肘を張らずに環境や社会のためになることを思い、生活用品に自然素材を積極的に取り入れるなどそれぞれのスタイルで気持ちのいい空間をつくっていらっしゃいました。

それに対してクルマは、まさに鉄とプラスチックの塊です。従来の考えにとらわれず、サステイナブルを意識した自然由来の素材を取り入れていくことを検討しました。ただ、クルマは高温や紫外線、傷つきやすさなど家の中とは異なる厳しい環境があります。使用できる素材に限られている中で、素材開発の段階からサプライヤーさまと共に協議を重ね、ペットボトルからのリサイクル繊維やコルクを採用するに至りました。

特にコルクについては、吸湿性や制振性などの機能性に優れ、しかも軽量というメリットはあるものの、耐久性が一番の課題でした。そんな中、偶然テレビ番組でコルクの耐久性を高める技術が紹介され、これを知ったチームメンバーがサプライヤーさまと情報を共有し、一気にマツダの基準をクリアする品質を実現することができました。コルクはコルク樺の樹皮から作られますが、樹齢200~300年の間、多くのCO₂を吸収しながら再生される樹皮を収穫し続けることができるサステイナブルな素材です。さらにMX-30に使われているコルクは、ワイン栓などを製造した後の端材を活用しています。

実はマツダの創業はコルク製造業で、今回の開発にはその流れをくむサプライヤーさまにも参画していただきました。創立100周年を迎える中、私たち開発者にとっても心地よいサプライズな出会いがありました。



環境と普段の暮らしを見据えたバッテリー容量

クルマのバッテリー製造時には多くの電気を必要とする上、バッテリーが大容量になるほどブレーキサイズやタイヤが大きくなるなど、環境に対する負荷が大きくなります。マツダは、バッテリーなどの部品の原料調達、製造過程からクルマを廃棄するまでの全ての段階を通じてCO₂削減に貢献したいと考えています。このライフサイクルアセスメント(LCA)の観点からも、MX-30は開発の早い段階からバッテリーの適切な容量を見極め、大容量化はしないと決めていました。

MX-30のバッテリー容量は35.5kWh、一充電走行距離は約200キロ^{*1}になります。MX-30を選ぶお客さまが普段通勤や街中の買い物に使われるには、ちょうど良い大きさだと判断しました。さらに、夜間に自宅で充電できるというEVならではの利便性を有効に生かすためにも、必要以上に大きなものを積まず、必要以上の価格にならない方が、お客さまにとってのメリットが大きいのではないかと考えました。環境への配慮と普段使いの良さを、バランスよく実現できたのではないかと思います。

*1 欧州WLTPモード。電気自動車は、走り方や使い方、使用環境等によって、走行(航続)可能距離が大きく異なります。

社会

安全と人への思いをさらに深めて

マツダは交通安全に関しても社会課題の一つと捉え、その技術力で社会に貢献したいと考えており、MX-30にも新たな先進技術が生かされています。

スマート・ブレーキ・サポート(SBS)には、交差点での右折時、直進してきた対向車との右直事故回避アシスト機能(右ハンドルの場合)を追加しました。さらに緊急時の車線維持支援として、従来の白線だけでなく、芝生や縁石なども感知し、道路での安全な走行のキープをサポートする「ロードキープアシスト機能」と、車線変更時に隣にクルマを感知した場合に、アラームに加え、ハンドルを戻す「側方危険回避アシスト機能」も搭載。いずれも事故の多いシーンを想定した技術開発を行い、搭載へと至っています。

このような安全面に加えて、多様なお客さまのニーズにこたえ、フリースタイルドアにも工夫を施しました。例えば、以前RX-8にフリースタイルドアを採用した際に、車椅子を使われるお客さまにお求めいただいた経験から、フロントドアの開度を他のマツダモデルよりも、拡大しています。これにより、障がい者用駐車場のスペースで車椅子を切り返すことなく、運転席に乗り込めるようになりました。



4年前にスタートしたMX-30の開発は、お客さまへのヒアリングという企画段階から、プランナーだけでなく、デザイナーや販売担当も参加するなど、より人と人とのつながりが強い現場でした。お互いの領域を刺激し合い、高めることができたチーム力により誕生したのがMX-30です。

クルマは単なる移動手段という役割を超えて、常にお客さまが求める機能や空間を備える居場所であることができればと思います。それは、家族やパートナーのように受け入れられる愛着の湧くクルマづくりを目指してきた私自身の思いにも通じるところです。

MX-30の開発を通じて、創立100周年を迎えたマツダの、次の100年に向けた第一歩となる挑戦をカタチにできたのではと思います。同時に、マツダのマルチソリューション戦略に向けての挑戦は、これからも続く私自身の挑戦でもあると、今また決意を新たにしています。

特集 創立100周年を迎えて～すべての皆さまに、心より感謝をお伝えいたします～

マツダは2020年1月30日に創立100周年を迎えました。

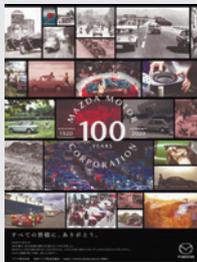
長きにわたり当社を支えていただいたお客さまをはじめ、販売会社さま、お取引先さま、ビジネスパートナーさま、地域の皆さまのおかげであり、関係するすべての皆さまに心より感謝いたします。

次の100年に向け、私たちは、人を第一に考えた「人と共に創る独自性」を大切にまいります。関係するすべての皆さまとの協業や共創を強化しながら、お客さまに愛着を持っていただける独自性あふれる商品・技術・顧客体験の創造に、今後も挑戦し続けてまいります。

支えてくださった皆さまへ感謝の気持ちをお伝えするさまざまな取り組み

100周年記念サイトの開設

2019年12月18日、創立100周年に向け、「マツダ100周年サイト」を開設しました。本サイトを通じ、関係するすべての皆さまと共に歩んできた100年をさまざまな角度から紹介し、心からの感謝の気持ちを伝えると共に、参加型のコンテンツにより、皆さまとの絆をより深めていきたいと考えています。例えば、ウィズ・マツダ・ストーリーズ (with Mazda Stories) では、マツダを支えてくださった皆さまからマツダとの物語を写真とともに投稿いただき、紹介しています。



写真でつづる100周年の感謝

創立100周年当日の、1月30日、新聞に広告を掲載しました。これまで支えていただいたすべての皆さまに感謝の意を伝えると共に、新たな100年に踏み出すマツダへの期待感を感じていただきたいという想いを込めて制作しました。掲載にあたり、マツダの100年は、支えてくださった方々一人ひとりの歴史でもあることから、クルマと共にある風景などさまざまな写真をコラージュしたデザインにしました。

100周年特別記念車

これまでマツダを支えてくださった皆さまへの感謝とともに、クルマづくりの原点を忘れないという想いを込めて、100周年特別記念車を発表しました。1960年に発売したマツダ初の乗用車「R360クーペ」は“多くの人が自ら運転し、行きたいところに出かけられる、そんな生活を豊かにするマイカーをつくる”という強い志のもと挑戦したクルマです。その想いをこれからも受け継いでいくことを誓い、R360クーペをモチーフにデザインしました。



マツダオフィシャルグッズ「MAZDA COLLECTION」

100周年を記念し、お客さまが生活のさまざまなシーンでマツダの世界観を楽しんでいただくことができるオフィシャルグッズ「MAZDA COLLECTION」を発売しました。マツダを支えてくださったすべての皆さまへの感謝の気持ちを伝えたいという想いから制作しました。

2019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

1,071社

グローバル販売台数

141.9万台 前年度比 -9.1%

市場別販売割合



従業員数

50,479名^{※2}

海外拠点の現地マネジメント^{※3}率 **74%**

地域別従業員割合(連結)



売上高

3兆4,303億円 前年度比 -3.8%

営業利益

436億円 前年度比 -47.0%

国内生産台数

97万台

海外生産台数

46万台

生産における売上高当たりCO₂排出量(国内主要4拠点^{※4})

16.3 t-CO₂/億円 1990年度比で56.6%削減

全埋立廃棄物量(国内主要4拠点^{※4})

0 t 2008年度以降継続

育児休職復帰率(単体)

99%

障がい者雇用率(単体)

2.22%

※1 メキシコ含む

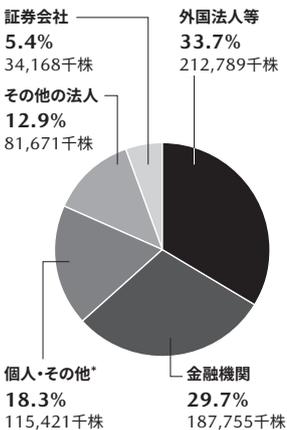
※2 マツダグループ外部への出向者を除き、グループ外部から受け入れた出向者を含む

※3 役員・本部長級

※4 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)

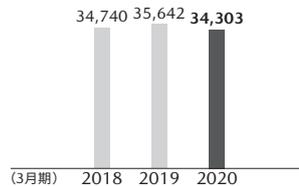
財務情報

株式の所有者別状況
(2020年3月31日現在)

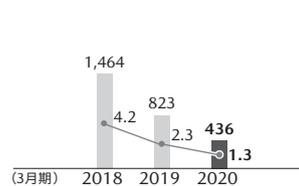


*「個人・その他」には自己株式が含まれる。

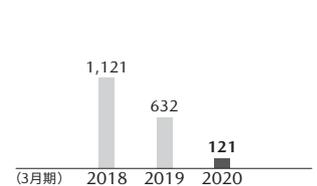
売上高
(億円) ■売上高



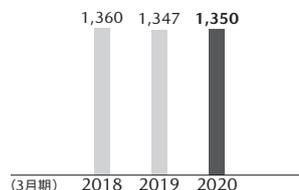
営業利益／営業利益率
(億円/%) ■営業利益 → 営業利益率



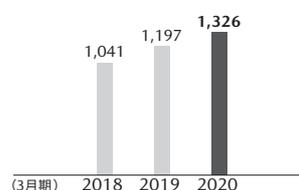
親会社株主に帰属する当期純利益
(億円) ■当期純利益



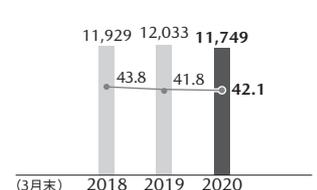
研究開発費
(億円) ■研究開発費



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

マツダは、「走る喜び」と「優れた環境・安全性能」を両立した魅力ある商品を提供しています。

2019年より、深化した「魂動デザイン」と「SKYACTIV技術」を採用した新世代商品の導入を進めています。

MAZDA CX-3



グローバル販売台数 12万台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J C O

MAZDA CX-30



グローバル販売台数 7万3千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J N C O O

* 中国で生産を2020年4月に、販売を5月に開始しました。

MAZDA CX-4



グローバル販売台数 4万5千台
販売市場 C
生産拠点 C

MAZDA CX-5



グローバル販売台数 41万6千台
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 2万7千台
販売市場 J C O
生産拠点 J C O

MAZDA CX-9



グローバル販売台数 6万1千台
販売市場 N E C O
生産拠点 J E

MAZDA 2



グローバル販売台数 13万9千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J N O

MAZDA 3



グローバル販売台数 30万9千台
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 12万台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J E C O

MAZDA ROADSTER

(海外市場名: MAZDA MX-5)



グローバル販売台数 2万7千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J

MAZDA BT-50



グローバル販売台数 3万2千台
販売市場 O
生産拠点 O

MAZDA MX-30



2020年秋より欧州から順次グローバルに発売。

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2020年3月期、販売市場・生産拠点は2020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 (2020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

(販売店舗数:946)

- 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*6

アジア

(販売店舗数:856)

- 12 マツダ(中国)企業管理(MCO) / MCO中国技術支援センター
- 13 中国第一汽車*1,*2
- 14 長安マツダ自動車
- 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
マニファクチャリング(タイランド)
- 18 タコマツダオートモービル
マニファクチャリングカンパニー*1
- 19 マツダマレーシア
- 20 一汽マツダ自動車販売
- 21 長安マツダ自動車販売
- 22 台湾マツダ自動車
- 23 マツダセールス(タイランド)

大洋州

(販売店舗数:191)

- 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

*1 委託生産先
*2 2020年6月一汽乗用車より社名変更
*3 2020年4月より生産
*4 2020年5月より生産
*5 2020年5月生産終了
*6 2020年8月生産終了



14 長安マツダ自動車
所在地 :中国 南京市
生産能力:22万台/年
生産車種: CX-30*3、CX-5、CX-8、MAZDA3



16 オートアライアンス(タイランド)
所在地 :タイラヨン県
生産能力:13万5千台/年
生産車種: CX-3、CX-30、MAZDA2、MAZDA3、BT-50



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



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-30、CX-5、CX-8、CX-9、ロードスター、MX-30*4、ポンゴ*5、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

北米

(販売店舗数:778)

- 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мерシャルオペレーション



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 :メキシコグアナフアト州
生産能力:25万台/年
生産車種: CX-30, MAZDA2, MAZDA3,
トヨタ社向け小型車

欧州

(販売店舗数:1,978)

- 32 マツダモーターヨーロッパ/
European R&D Centre
- 33 マツダモーターロジスティクスヨーロッパ
- 34 マツダソラースマヌファクツリングルース
- 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の販売拠点



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

(販売店舗数:415)

- 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
- 生産拠点
- 販売拠点

*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

23 CSRマネジメント

28 ステークホルダーエンゲージメント

2020年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2019年度目標	2019年度実績	達成度の自己評価	2020年度目標	ISO26000 中核主題
CSR マネジメント	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	①CSR重点課題(マテリアリティ)の見直しに向け、マツダとして影響度が大きい中期経営計画における取り組みと社会から求められるSDGsとの関連性を明確化する検討を進めた 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や、TCFDコンソーシアムに参加し、情報を収集すると共に得た知見を社内関連部門へ展開 ③新しい事例紹介等を取り入れ啓発内容の充実化を図り、新たにe-ラーニングを取り入れ啓発機会を拡大した	○	①マテリアリティの見直しの完了および、取り組む上での目標/指標の特定 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て、関連部門との連携の強化/継続 ③啓発内容/機会の適正化に加え、啓発対象の拡大を検討	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	計画に沿ったステークホルダーエンゲージメントを実施した	○	新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえてのステークホルダーエンゲージメントの継続実施	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

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 (P27参照)
- 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 (P25参照)
- 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

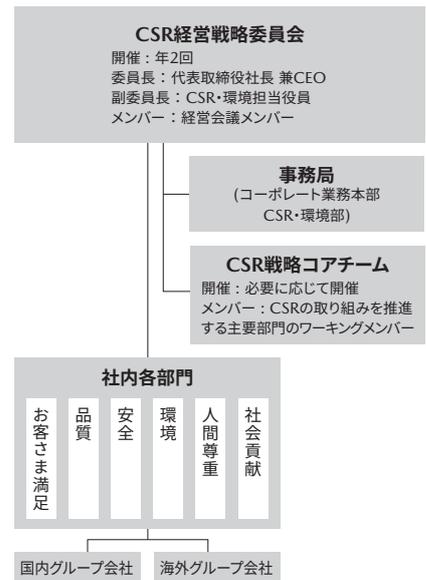
b CSR推進体制の推移

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年度~	・マテリアリティの見直し・特定プロセス継続 ・中期経営計画にもとづく取り組みと、SDGsとの関係性の明確化を検討中

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加するほか、「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、国際社会イニシアティブに則った取り組みを推進しています。

a CSR推進体制図



※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カ国で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(GCNJ)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(2020年8月31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)
- MSCI ESG Leaders Indexesに選定 (2020年6月選定)
- MSCI日本株女性活躍指数(WIN)に選定 (2019年12月以降継続選定)
- 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、2019年度はスコアA-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)
- EcoVadisのサプライチェーン調査において、2019年度は「シルバーメダル」の評価

MEMBER OF
Dow Jones Sustainability Indices
In collaboration with **ESGAM**



FTSE4Good

FTSE Blossom Japan

2020 MSCI ESG Leaders Indexes Constituent

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

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と社内外の変化を踏まえ、マテリアリティの見直しを行います。

マツダグループのCSR重点課題 (マテリアリティ) (2020年8月時点)

おける影響度 *1	ステークホルダーに 大きい	特に大きい	領域III	領域I
			領域IV	領域II
			大きい	特に大きい
			大きい	特に大きい

*1 マツダグループや自動車業界に求めている項目
*2 マツダグループにおけるリスクと機会

マツダグループにおける影響度^{*2}

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2020【詳細版】 関連項目	目標	影響の 範囲
I	間接的な経済影響	・事業を行っている国・地域における間接的な経済的影響、貢献度	・トップメッセージ ^{*3}	有価証券報告書 参照 ^{*4}	組織 内・外
	エネルギー	・バリューチェーンでのエネルギー利用が社会全体に与える影響	・環境 (エネルギー/地球温暖化)	マツダグリーンプラン 2020 (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NOxなど大気への影響	・環境 (エネルギー/地球温暖化、クリーンエミッション)	マツダグリーンプラン 2020 (P54-55) 参照	組織 内・外
	排水および廃棄物	・工場からの廃棄物/排水による生態系や社会全体への影響	・環境 (クリーンエミッション)	マツダグリーンプラン 2020 (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 (P36、41) 参照	組織 内・外
	経済的パフォーマンス	・創出した利益の安定的な分配・気候変動/社会情勢など外部環境変化によるリスク・機会	・人間尊重/社会貢献/マネジメント ^{*3}		
II	環境面での輸送・移動	・製品の輸送、購入品の輸送、従業員の移動から生じる著しい環境影響	・環境 (生産・物流における取り組み)		
	雇用	・就業機会の提供 (多様な資質の人材の安定的確保、ワークライフバランスの促進)	・人間尊重 (従業員への取り組み)		
	研修および教育	・研修の充実やキャリア開発プログラム構築による人材育成	・人間尊重 (従業員への取り組み)		
	地域での存在感	・拠点のある国・地域の出身者を幹部・マネジメント登用	・人間尊重 (従業員への取り組み)		
III	原材料	・原材料の効率的な活用やリサイクルを推進 (天然資源への依存度の軽減)	・環境 (資源循環)		
	サプライヤーの環境評価	・サプライチェーンにおける環境影響の評価	・環境 (環境マネジメント)・マネジメント (サプライチェーン)		
	サプライヤーの労働慣行評価	・サプライチェーンにおける労働環境の評価	・マネジメント (サプライチェーン)		
	地域コミュニティ	・事業を行うことによりその国・地域に与えている影響の把握とその対策	・トップメッセージ・社会貢献 (全般)		
	サプライヤーの社会への影響評価	・サプライチェーンにおけるコンプライアンスの評価	・マネジメント (サプライチェーン)		
	製品およびサービスのラベリング	・お客さまが正しい情報に基づいてクルマの購入選択ができる製品表示	・お客さま満足 (全般)		
	製品面でのコンプライアンス	・クルマの開発/生産/販売/アフターサービスにおける規制・ルール順守	・マネジメント (コンプライアンス)		
IV	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)		
	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_repo200625.pdf

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経営戦略委員会にて現状報告。

縦軸:ステークホルダーにおける影響度
横軸:マツダグループにおける影響度

【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。

*1 2015年9月採択、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。SDGs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2020【詳細版】の各項目で紹介しています。

2020年度は、中期経営計画にもとづく取り組みと、SDGsとの関連性を明確化する検討を進めています。

※1 2015年9月採択、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の詳細は、次のURLを参照：
https://www.unic.or.jp/news_press/features_backgrounders/31737/

中期経営方針／中期経営計画／公表済みの計画に基づく取り組み		主要なSDGs17の目標／169のターゲット	
お客さま満足	商品／技術	・魂動デザインの深化 ・Small/Largeアーキテクチャ	3 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を保護し、福祉を推進する。
	顧客体験	・店舗整備 ・お客さまイベント／体験充実の投資 ・ネットワークの整備	9.1 経済発展と福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する。
	販売	・商品価値伝達方法の変革 ・双方向コミュニケーションメディア ・在庫極小化／適切な年次改良	
品質	未然防止 早期発見／早期解決	・ソフトウェア開発におけるコモンアーキテクチャー ・モデルベース開発領域の拡大 ・コネクティビティを活用した予兆把握	9.1 経済発展と福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する。
安全	自動運転	・先進安全技術の進化と普及 ・Mazda Co-Pilotコンセプト実現	3.6 道路交通事故死傷者を半減させる。
環境	商品／技術	・EVの投入 ・マルチ電動化技術の開発 ・PLUG-IN HYBRIDの導入	3.9 環境汚染による死亡と疾病の件数を減らす。
			7.3 エネルギー効率の改善率を増やす。
			7.a 国際協力によりクリーンエネルギーの研究・技術へのアクセスと投資を促進する。
			9.4 資源利用効率の向上とクリーン技術および環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大により持続可能性を向上させる。
			11.6 大気や廃棄物を管理し、都市環境への悪影響を軽減する。
	市場／顧客対応	・電動化技術を含むパワートレインのバリエーション拡大	12.6 企業に持続可能に関する情報を定期報告に盛り込むよう奨励する。
			13.2 気候変動対策を政策・戦略・計画に盛り込む。
	生産・物流・オフィスなどの環境技術	・グローバルでの工場／オフィス／物流でのCO ₂ 排出量削減 ・グローバルで生産／物流工程でのゼロエミッション ・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	7.2 再生可能エネルギーの割合を増やす。
			7.a 国際協力によりクリーンエネルギーの研究・技術へのアクセスと投資を促進する。
			12.4 化学物質や廃棄物の適正管理により、大気・水・土壌への排出を減らす。
		12.5 廃棄物の発生を減らす。	
		6.3 様々な手段により水質を改善する。	
人間尊重	業務プロセス	・IT投資による業務の効率化	8.4 「持続可能な消費と生産に関する10か年計画枠組み」に従い、経済成長と環境悪化を分断する。
	働く環境	・働く環境の改善／整備	
	人事制度	・業務の効率化を従業員に還元	8.5 雇用と働きがいのある仕事・同一労働・同一賃金を達成する。
社会貢献	地域社会貢献	・シェアリング事業参画検討	9.1 経済発展と人間の福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する。
			11.2 交通の安全性改善により、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
		・地方での乗り合いサービス共同実証	11.a 都市部、都市周辺部、農村部間の良好なつながりを支援する。
		11.6 大気や廃棄物を管理し、都市環境への悪影響を軽減する。	
イノベーション	コネクティッド	・車載通信機付きマツダコネクットの導入	9.1 経済発展と人間の福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する。
		・次世代コネクティッドサービスの開始	17.17 効果的な公的・官民・市民社会のパートナーシップを推進する。
	仲間づくり	・電気自動車に関する共同基盤技術開発を推進 ・コネクティッド基盤環境における協業 ・自動運転での協業プログラムの検討開始 ・MBD ^{*1} ／MBR ^{*2} 技術とデジタル技術共創の場を提供	17.16 持続可能な開発のためのグローバル・パートナーシップを強化する。
		・MONET Technologies(株)に出資、次世代技術の共同検討	17.17 効果的な公的・官民・市民社会のパートナーシップを推進する。
		・販売金融領域における協業	8.2 高いレベルの経済生産性を達成する。
	生産拠点	・米国新工場の建設	8.10 銀行取引・保険・金融サービスへのアクセスを促進・拡大する。
	IT投資	・MBD ^{*1} 、MBR ^{*2} 用のIT充実	12.4 化学物質や廃棄物の適正管理により、大気・水・土壌への排出を減らす。
		9.5 産業セクターにおける科学研究を促進し、技術能力を向上させる。	

*1 モデルベース開発
 *2 モデルベースリサーチ

CSR目標に沿ったPDCAサイクルの構築

マツダは、社会的責任に関するガイドラインISO26000の7つの中核主題を参考にしながら、CSR取り組みを包括的に再確認し、関連部門が各項目ごとにマツダの目指す「将来のあるべき姿」を描いた上で、各年度のCSR目標を策定しています（2013年度より実施）。2020年度目標、2019年度実績を策定し、CSR経営戦略委員会で承認されました。今後も計画・実行・評価・改善というPDCAサイクルを回し、グローバル・スタンダードに沿ったCSR経営を目指します。

役員・従業員への啓発

役員・従業員一人ひとりが、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

- 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（1回/年）
- 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（約20回/年）
- CSR全般に関する階層別研修（講義/グループワーク/e-ラーニング）の実施
2019年度研修受講実績：約4,500名^{*1}
- CSRに関する取り組みをイントラネットや社内報、組合報などで随時発信^{*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1,071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

d CSR目標

マツダのCSR (P22参照) / お客さま満足 (P30参照)
品質 (P36参照) / 安全 (P41参照)
環境 (P51参照) / 人間尊重 (P84参照)
社会貢献 (P100参照) / マネジメント (P106参照)

全領域

https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/csr/download/2020/2020_csrtarget.pdf

e グローバル社員意識調査肯定回答率

(単体)

	2018年度	2019年度
CSRに取り組んでいる	45% ^{*1}	46% ^{*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 2019年度組合報でCSR取り組みを発信



*1 マツダ単体の取り組み。

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。

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

31 お客さまへのブランド体験の提供

2020年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2019年度目標	2019年度実績	達成度の自己評価	2020年度目標	ISO26000 中核主題
販売・サービス	<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 	<ul style="list-style-type: none"> お客様価値の浸透のため、ファンイベントにおいてマツダと地元販社が合同で、マツダ車の楽しさ、快適さを体感頂く施策を運営し、販売現場の知識や意識を醸成 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、西日本の国内2カ所でファンイベントを開催し計10,769名が参加。ドライビングアカデミーを各地で合計11回実施) 	○	マツダの提供価値を直接お客様に働きかける取り組みを通して、お客様の笑顔を増やす	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、「SKYACTIV-X」「i-ACTIVSENSE」「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」等を搭載したCX-30を市場導入	○	「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

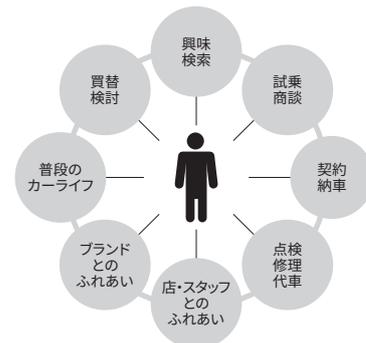
- お客さまの人生に寄り添う。幼い時は家族が運転するクルマに乗り、やがて自らカーライフを楽しみ、高齢となっても誰かに乗せてもらうクルマ。その長い年月、マツダとマツダ車を身近に感じ続けていただくこと。
- 関係性を継続的に保つ。いつもワクワクする発見や刺激を提供し、お客さまが時間の経過とともにマツダとの絆をより強く感じていただくこと。
- 「マツダだからできる」「マツダならではの」という視点にこだわる(例：本社のある広島へのこだわり、走る喜びにかける想いなど)。

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(P8-12参照)。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。

a

a 全ての接点



多様なお客さまニーズへの対応

各国・各地域の文化やトレンドを考慮して、お客さまに最適な形で商品やサービスを届ける体制づくりを進めています。日本・米国・欧州・中国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

<女性メンバーによる企画・研究>

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、使いやすいクルマの企画や研究をしています。

<企画やカスタマイズ事業(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。

福祉車両	「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、運転の楽しさが感じられ、正しいドライビングが身につくよう、随所に工夫をこらした仕様の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(2020年6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。

マツダオフィシャルグッズによるお客さまとの絆づくり

お客さまと共に歩ませていただいた100年。これまでマツダを支えてくださった全ての方に感謝の気持ちをお伝えしたい。そんな想いのもと、『歴史(HERITAGE)』と『未来(VISION)』をテーマにマツダオフィシャルグッズがデビューしました。Tシャツやマグカップなど、日常でもマツダを感じていただける使いやすいアイテムを中心としたコレクションや過去・現在・未来のマツダ車を厳選したモデルカーのコレクションをご用意し、お客さまとマツダのストーリーを世代を超えてお楽しみ頂けるアイテムとなっています。

e 商品事例紹介

「100周年コレクション」「モデルカーコレクション」の一部



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店いただいています。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・環境への配慮という観点から、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 2019 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

MAZDA CX-30電子取扱説明書(ウェブ版)

<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」

(2019年度は664名参加 (5戦計))



「マツダファンフェスタ in OKAYAMA」

(2019年度は6,549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 「品格あるたたずまい」惹きつける力、「クルマを美しく魅せる」「居心地のよいつらえ」。

※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。

- 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
- 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
- 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

サービストレーナー・サービススタッフの育成

お客さま視点に立った最高のサービスの実現を通じて、お客さま一人ひとりのカーライフを豊かなものにするため、整備技術力やお客さま応対力に優れたプロフェッショナルの育成に取り組んでいます。

主要国には専用のトレーニングセンターを保有し、成長の著しいASEAN、中近東、中南米地域には、現地の文化に精通したインストラクターを配置しています。

ますます多様化する時代を見据え、一人ひとりの適性に合わせたプログラムを順次開発・導入し、サービススタッフの育成を推進します。また、スタッフが身につけた整備技術力やお客さま応対力を披露する場として、各国・各地域で「サービス技術大会」を開催しています。さらに各国・各地域の最も優秀なサービススタッフを対象とした「世界大会」も開催することで、スタッフ同士が研鑽し合い、一人ひとりのやりがいと誇りの醸成を支援しています。

また、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お客さまに分かりやすくお伝えするために開発者インタビューの動画などを用いた新型車・新技術研修をグローバルで実施しています。

j 使用しているツール事例

電子取扱説明書(マツダコネクト版)



整備情報システム(マツダ車の各種整備情報を提供)



マツダ独自の故障診断機



k サービス技術世界大会



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 (P28参照)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

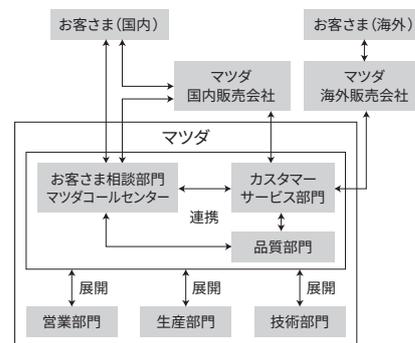
参加対象	頻度	目的・内容
販売会社代表者会議	年1回	マツダの政策の伝達
全国マツダ販売店協会 常任理事会	年2回	営業戦略や商品企画、中古車政策、サービス、品質問題などについて意見交換を行う
全国マツダ販売店協会 専門部会/委員会	随時	

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

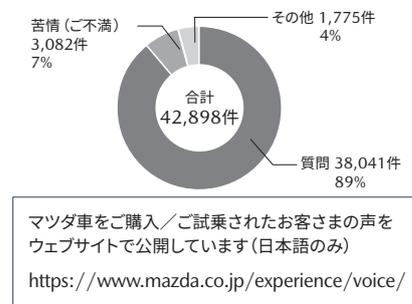
参加対象	頻度	目的・内容
商品導入会議	不定期	新商品導入についてグローバルで情報を共有し、意見交換を行う。2019年度は4月および9月に開催し、それぞれ約60名が参加。
グローバルブランド会議	年4回	主要地域代表者が一堂に会し、ブランド戦略について共通理解や合意形成、取り組みの共有化を行う。2019年度は延べ200名が参加。
リージョナルブランド会議	年3~4回	地域ごとに、ブランド戦略を実行に落としていくための検討や意見交換を行う。2019年度は延べ200名が参加。
4A ^{※1} ディストリビューター会議	年1回	ビジネス、マーケティング、商品導入など多岐にわたっての話し合い。2019年度は10-11月に開催し、約150名が参加。

※1 欧米・中国・台湾および国内を除く地域の略。

体制図



マツダコールセンター
2019年度の問い合わせ内訳 (国内)
(2019年4月~2020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さまに喜ばれる商品・サービスを提供します。

CONTENTS

37 品質への取り組み

2020年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2019年度目標	2019年度実績	達成度の自己評価	2020年度目標	ISO26000 中核主題
品質	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	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。2018年度までに全生産拠点(9拠点)と出荷ポートへの導入を完了。2019年度は着荷ポートへの導入を完了し、国内主要販売会社への導入を推進中。	○	グローバルで同一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

基本的な考え方

コーポレートビジョンの実現に向け、マツダは、お客さまにご満足いただくためには「商品」「サービス」をはじめとする、「あらゆる提供物の質」を高めていくことが重要であると考えています。「あらゆる提供物の質」につながる、「仕事の質」、「マネジメントの質」、「職場環境の質」、「人間行動の質」を加えた5つの質を「Mazda Quality 5つの質」と定義し、品質方針に基づくこれまでの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」をお届けし、商品の価値を実感し続けていただくため、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. 企画から製造まで一貫通貫した品質のつくり込み
2. 市場問題の早期把握・早期解決
3. お客さまとの特別な絆の構築～お客さまの笑顔のために考え、行動できる人づくり～

品質保証の考え方

～「100-1=0」の考え方に基づく“クルマづくり”～

1. 企画から製造まで一貫通貫した品質のつくり込み

クルマ100台のうち、1台でも問題が発生すれば、その1台のお客さまにとっての価値はゼロであるという考え方のもと、「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台を大切にクルマづくり”を追求し、ゼロディフェクト（無欠陥）の実現を目指しています。モノづくりの原理原則に基づき、メカニズムをしっかりと理解し、関連部門が一体となり企画から製造まで一貫通貫での徹底した品質のつくり込みを行っています。

～「100-1=0」を「100+1」に変えていくプロセスへの取り組み～

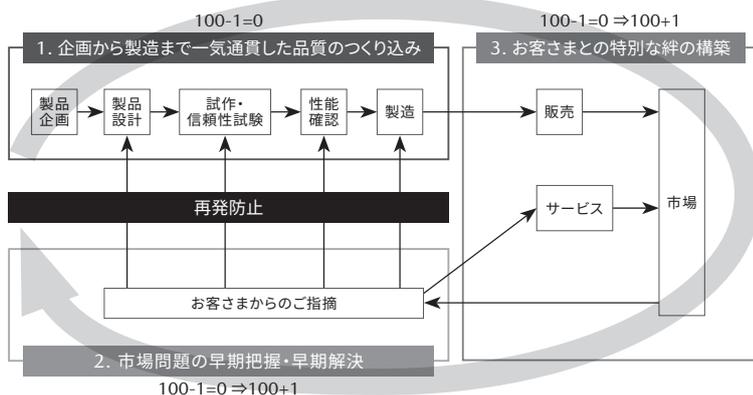
2. 市場問題の早期把握・早期解決

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、お客さまのご指摘内容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

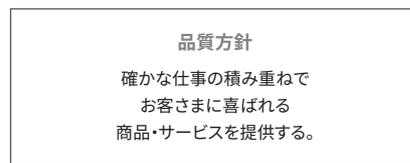
平日頃からお客さまと誠実に向き合い、寄り添う気持ちでコミュニケーションをとっていくことで、お客さまとの間に、いつまでも信頼し続けていただけるような特別な絆を築いていくことを目指しています（「100-1=0」⇒「100+1」）。

そのために、従業員一人ひとりが、お客さまの笑顔のために自ら考え、行動できるよう、人づくりの取り組みを進めています。

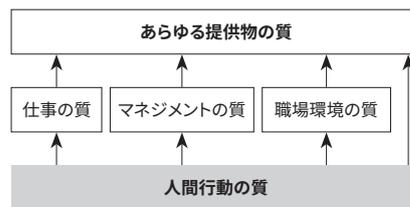


a

a 品質方針



【Mazda Quality 5つの質】



【Mazda Way】

誠実／基本・着実／継続的改善／挑戦／
自分発／共育／ONE MAZDA

マツダ品質マネジメントシステム(M-QMS※1)

b

確かな仕事を積み重ね、お客さまの「期待」や「信頼」に応え続けることができる商品品質／販売・サービス品質を提供し続けていくため、ISO9001※2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います。

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. 企画から製造まで一貫通貫した品質のつくり込み

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、一貫通貫での品質のつくり込みに取り組んでいます。

品質つくり込みの確実な実行

c

商品性能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つ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、機能や性能を保証するための重要特性を明らかにしながら設計からモノづくりの各段階まで維持・管理できる仕組みを構築しています。

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

グローバル品質保証

d

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において、指標となる品質実績やプロセス(標準／手順)を揃えて同一品質確保に向けた活動を行うとともに、そのプロセスを運用できる人材の育成を進めています。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います。

出荷以降の品質保証強化

e

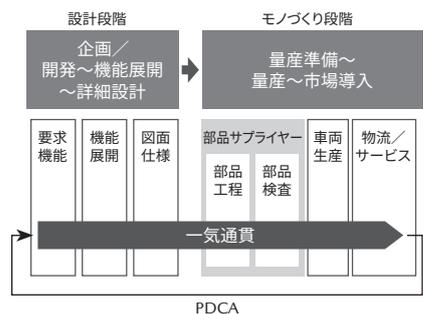
全世界のお客さまに、工場出荷時の品質を維持したまま商品をお届けするため、生産拠点から販売会社に至るまで、同じ品質評価指標を導入し、一貫通貫の評価体制で全世界のお客さまのお手元まで高い品質を維持した商品をお届けすることを目指しています。

b ISO9000シリーズ取得歴

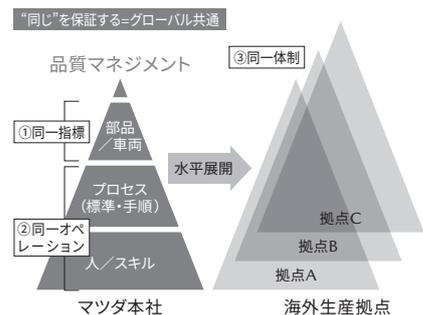
取得年	取得ISO	対象
1994年	ISO9002※1	マツダ(株):本社工場、防府工場生産車(国内自動車メーカー初)
1996年	ISO9001	マツダ(株):設計・開発、製造、カスタマーサービス領域
2001年	ISO9001	マツダ(株):用品、KD、商品企画、デザイン (株)マツダE&T:特装車(TESSMA)など(対象領域を拡大) オートアライアンス(タイランド)Co.,Ltd.
2007年	TS16949 (ISO9001 セクター規格)	長安マツダ汽车有限公司、 長安フォードマツダエンジン有限公司 (現長安マツダエンジン有限公司)
2015年	ISO9001	マツダデメヒコビークルオペレーション、 マツダパワートレインマニユファクチャリング(タイランド)Co.,Ltd.
2016年	ISO9001: 2015	マツダソリューションズマファクトゥリング LLC
2018年	ISO9001: 2015 (ISO9001 セクター規格)	マツダ(株):本社、本社工場、防府工場、 マツダデメヒコビークルオペレーション、 オートアライアンス(タイランド) Co.,Ltd.
	IATF16949: 2016 (ISO9001 セクター規格)	長安マツダ汽车有限公司、 長安フォードマツダエンジン有限公司 (現長安マツダエンジン有限公司)

※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

c 重要特性を軸にした一貫通貫でのプロセス保証



d グローバル品質保証の取り組み



e 一貫通貫の評価体制



※1 M-QMS:Mazda Quality Management Systemの略。
 ※2 ISO:International Organization for Standardizationの略。品質管理および品質保証の国際規格。

2. 市場問題の早期把握・早期解決

充実したカーライフを通じて、お客さまに商品の価値を実感いただき、ご満足いただけるよう、お客さまの一台一台を大切に、確実かつ迅速な品質改善と、今後発売する商品の品質向上強化に取り組んでいます。

網羅的かつ迅速な品質改善

市場問題の早期把握・早期解決を目指し、国内・海外の販売会社、外部調査結果や独自の市場調査結果などから収集した全ての品質情報を一元管理し、全社で同時共有する仕組みを構築しています。この仕組みと徹底した日々の進捗管理体制をもって、現象・原因の調査、改善策の決定、改善の実施、確認を行い、網羅的かつ迅速な品質改善に取り組んでいます。また、従来のお客さまからの声をベースとした取り組みに加え、コネクティビティ技術を活用して収集した車両情報に基づく品質改善も進めています。

<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
- ソーシャルメディア上のお客さまの声の分析
- コネクティッドで得られる車両情報の解析

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・電話などによる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. お客さまとの特別な絆の構築

～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>

品質意識向上活動

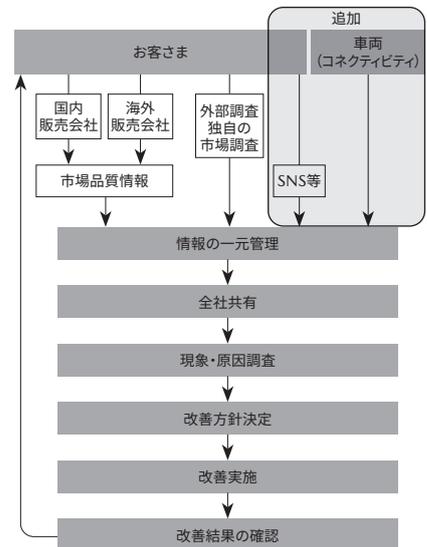
トップマネジメントから全従業員に対して、自らの言葉で法令順守・品質への思いを発信することで、全従業員に自らの業務の振り返りや考える場を提供し、一人ひとりの法令順守と品質意識向上につなげていく「品質ミーティング」を定期的実施しています。

過去事例の共有

過去事例から得られた教訓を伝えるための体験型展示ブースを設置し、教訓を自分事化し行動変容につなげる取り組みを行っています。

f

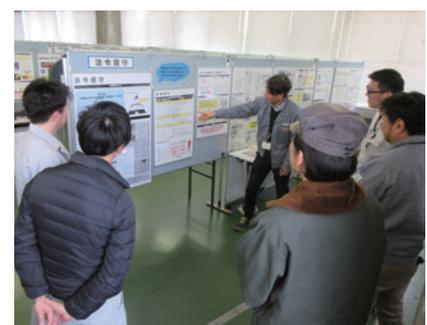
f 品質改善の仕組み



g 品質ミーティング資料



h 過去事例の共有風景



※1 リコールの対応手順は国・地域により異なります。

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。

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ています。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います。

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。

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。

2019年度（2019年4月～2020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	6モデルRecommend取得 MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-5、CX-9、MX-5	コンシューマーレポート社
日本	2019年自動車商品魅力度調査 (APEAL)*2	CX-3:第1位、CX-5:第2位	J.D.パワー
タイ	2019年初期品質調査 (IQS)*3	MAZDA3:第1位、MAZDA2: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 2019年日本自動車商品魅力度調査 (APEAL)。約22,000人の新車購入者の回答による。調査実施時期は2019年5月から6月。

*3 J.D.パワー 2019年タイ自動車初期品質調査 (IQS)。約7,000人の新車購入者の回答による。調査実施時期は2019年2月から8月。

i 品質管理教育一覧

コース	内容 (2019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。
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



k レストア活動



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

42 安全への取り組み

2020年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2019年度目標	2019年度実績	達成度の自己評価	2020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	①i-ACTIVSENSEに新機能であるドライバー・モニタリングやフロント・クロス・トラフィック・アラートを追加し、MAZDA3に続きCX-30に導入した ドライバー・モニタリング:ドライバーの疲労や眠気を検知し、休憩を促す フロント・クロス・トラフィック・アラート(FCTA):左右前方の死角から接近する車両を検知し注意を促す ②各国において最高評価を獲得 ・US-NCAP: MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-30、CX-5、CX-9で最高評価「5星」を獲得 ・IIHS: MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-5、CX-9で最高評価「TSP+」を獲得 ・Euro-NCAP 安全性能評価: CX-30で最高評価「5星」を獲得	○	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

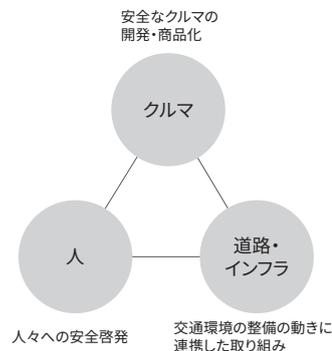
マツダの安全についての基本的な考え方

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（P8-12参照）。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、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」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。

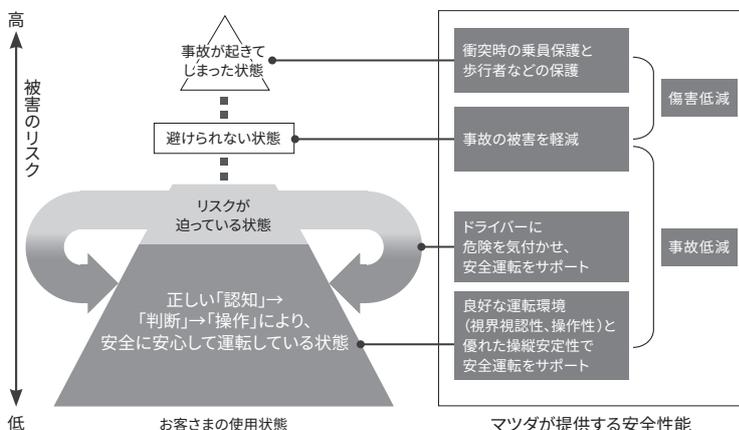
安全技術の先進性に磨きをかけ続けるとともに、世の中に普及してこそ価値を発揮するという考えの下、技術開発を推進しています。

Mazda Proactive Safety (マツダ・プロアクティブ・セーフティ)：マツダが目指す安全性能の考え方

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

安全に運転するためには、認知・判断・操作の各ステップで適切に行動することが重要です。運転する環境が変化しても、正しく認知・判断することをサポートし、安全に安心して運転していただきたいと考えています。

しかし、人間は時として避けられないミスを起こします。万が一のドライバーのミスにも対応できるように、事故被害を防止・軽減することをサポートする技術を開発・提供していきます。



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、ドライバーのより安全・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。

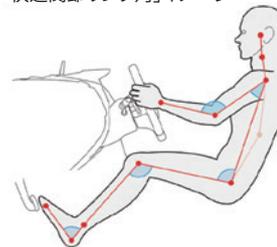
理想的なドライビングポジション

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



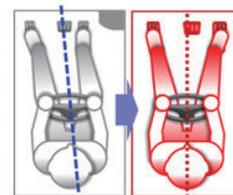
理想的なペダル配置

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。

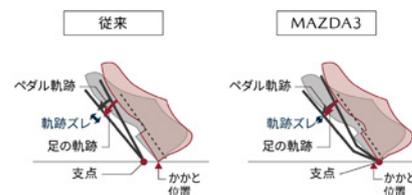
オルガン式アクセルペダルの採用

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からは、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ど位置に近づける構造を開発。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っています。

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から、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、子どもが巻き込まれやすい左折時などの視認性を向上させています。このような取り組みが評価され、2019年8月、第13回キッズデザイン賞^{※1}（子どもたちの安全・安心に貢献するデザイン部門）を受賞しました。

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」^{※2}（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。

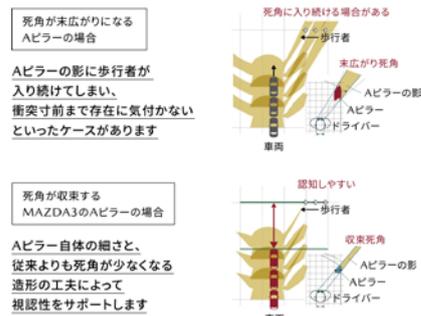
先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)^{※3}

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。

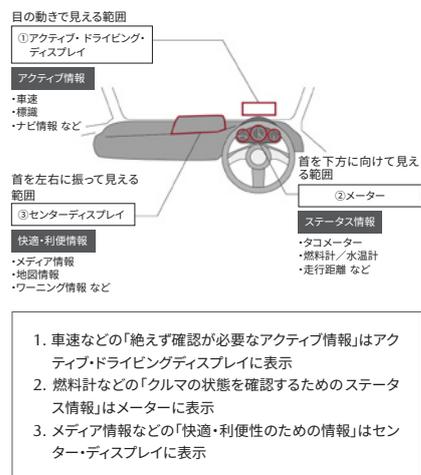
日本においては、主要9車種^{※4}の全機種において、衝突被害軽減ブレーキ(アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート、またはスマート・ブレーキ・サポート)やペダル踏み間違い時加速抑制装置(AT誤発進抑制制御)など6つの技術の標準装備を完了し、経済産業省や国土交通省などが推奨する新しい自動車安全コンセプト「セーフティ・サポートカーS」(略称:サポカーS^{※5})の「ワイド」に該当しています(2020年6月時点)。

e

e 改良したAピラーにより拡大した見開き角



f 運転に集中できるコックピット設計



g 日本の主要9車種 標準装備技術 (詳細P45参照)

- ・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)/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 「子どもたちが安全に、そして安心して暮らす」「子どもたち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」という目的を満たす、製品・サービス・空間・活動・研究の中から、子どもや子育てに関わる社会課題解決に取り組む優れた作品を顕彰するもの。(主催:特定非営利活動法人キッズデザイン協議会)

※2 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

※3 「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。

※4 MAZDA2、MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-30、CX-5、CX-8、ロードスター、ロードスターRFが対象

※5 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。特に高齢運転者に推奨する自動車とされている。ただし、安全運転を支援する装置は、一定の条件では作動しない場合があります。機能に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。

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・コントロールシステム	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) 後退時	車両の前後左右に備えた計4つのカメラを活用し、車両を上方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
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	前側方接近車両検知	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) 前進時(発進)	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
-	AT誤発進抑制制御[後退時]	後退時(徐行) 後退時(発進)	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
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
-	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

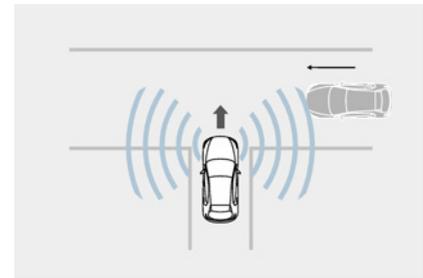
認知支援技術

衝突回避支援・被害軽減技術

運転支援技術

2019年導入のMAZDA3から採用された技術

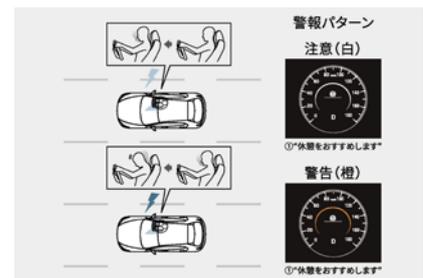
h FCTA作動イメージ図



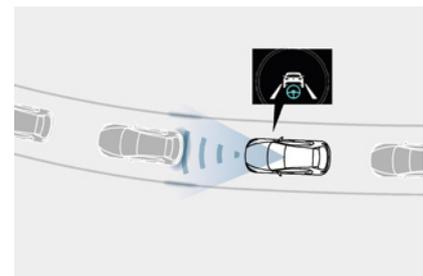
i SBS-RC作動イメージ図



j ドライバー・モニタリング作動イメージ図



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。

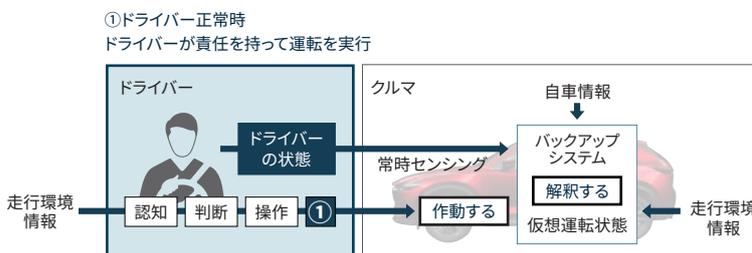
自動運転技術の標準装備化

自動運転技術を活用した「Mazda Co-Pilot Concept」
2025年までに：標準装備化を目指す

Mazda Co-Pilot Concept

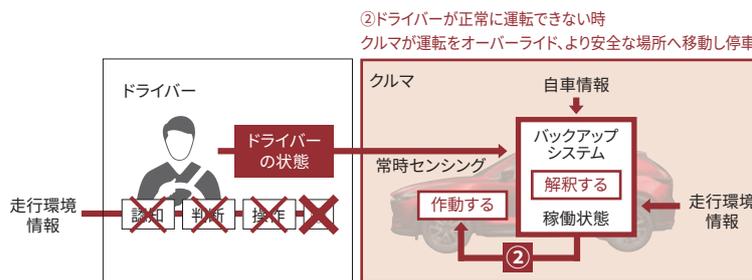
ドライバー正常時

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時

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、より安全な場所に移動し停車。



TOPICS 進化する先進安全技術「i-ACTIVSENSE」の積極的導入

「危険な状況に陥ってから対処するのではなく、危険自体を回避する」がマツダの安全思想です。この思想に基づきさまざまな運転環境で、ドライバーの認知・判断・操作をサポートし、事故のリスクをより低減します。2019年導入のMAZDA3からは、交差点進入時、死角からの車の接近を通知する前側方接近車両検知(FCTA)や、ドライバー・モニタリングカメラで表情から疲労や眠気を推定し、表示および警告音で休憩を促すドライバー・モニタリング、高速道路での渋滞時に疲労軽減をサポートするクルージング&トラフィック・サポート(CTS)などの先進安全技術を積極的に導入しています。また、AWD車では、先進のAWDシステム「i-ACTIV AWD」を採用し、雨や雪などの滑りやすい路面ではもちろん、ドライ路面においても4輪のタイヤの力を効率的に引き出す適切なトルク配分で、安定した走りをサポートします。さらに、「オフロード・トラクション・アシスト」の採用によりスタックの不安を解消し、安心して運転するサポートをします。



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。

2019年導入 MAZDA3からの採用技術

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、かつ、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、より素早く乗員の体を座席に固定。

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、傷害を受けやす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。

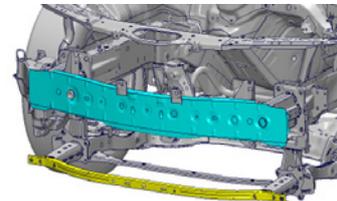
脚部保護対策

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。

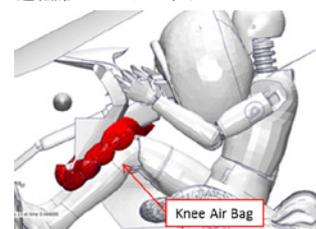
軽量・高剛性・安全ボディ



フロントボディ構造



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

(2020年6月末現在)

		デミオ/ MAZDA2	MAZDA3	アテンザ/ MAZDA6	CX-3	CX-30	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)	—*6	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)	—*6	ASV+++ (2018年)	ASV+++ (2018年)	—*5	—*6
米国	US-NCAP*2	—*5	5星 (2020MY)	5星 (2020MY)	5星 (2020MY)	5星 (2020MY)	5星 (2020MY)	—*5	5星 (2020MY)	—*6
	IIHS*3	—*5	20TSP+	20TSP+	20TSP+	20TSP	20TSP+	—*5	20TSP+	—*6
欧州	Euro-NCAP*4	4星 (2015年)	5星 (2019年)	5星 (2018年)	4星 (2015年)	5星 (2019年)	5星 (2017年)	—*5	—*5	4星 (2015年)

直近3カ年の推移*7

		2018年	2019年	2020年
日本	J-NCAP*1	5星	6	5
	(衝突安全性能評価)	4星	0	0
米国	US-NCAP*2	5星	5	4
		4星	0	0
欧州	Euro-NCAP*4	5星	3	3
		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+++ (2018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 2020年6月末現在未導入。

*6 未評価。

*7 2020年6月末現在。OEM車種を除く。

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年度は、シートベルト着用率向上を目的に2017年から（一社）日本自動車連盟（JAF）広島支部と協力して行っている安全啓発活動を継続して実施しました。時速5キロの衝突疑似体験や、お子さま対象の安全啓発クイズ、ミニカーを用いた衝撃吸収実験を通して、全席シートベルトの着用の重要性を説明しました。この他にも、高齢者対象の安全運転講話を近隣の公民館で行いました。

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。2019年度は11回実施しました。

道路・インフラへの取り組み

ITS※1を活用した安全な社会への取り組み

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

見えていない危険をドライバーに知らせる技術

マツダはITSを、マツダの先進安全技術「i-ACTIVSENSE」でも検知できないような、距離が遠すぎる対象や見通しのきかない交差点などでの見えていない部分を検知することを旨とし、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
ASV (Advanced Safety Vehicle)	通信利用型の安全運転支援システムなど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※1	自動車関連技術と新たなITS通信を組み合わせた運転支援システムの実用化、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 ITS Connect 推進協議会ホームページ (<https://www.itsconnect-pc.org/>)

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 シートベルト・チャイルドシート着用啓発



p ドライビングポジション講習



q 急制動体験



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

マツダが採用している主要な安全技術と社会への取り組み

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/>

(2020年8月時点)

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)
採用している主要な安全技術	クルマ	理想的なドライビングポジションの提供 <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 	衝突時の乗員保護 <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 プリテンションャー&ロードリミッターシートベルト クラッシュプルブレーキペダル ISO-FIX対応 チャイルドシート
		安全と快適性の両立 <ul style="list-style-type: none"> 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) G-ベクタリング コントロール プラス(GVC Plus) 	
社会への取り組み	人	危険の回避サポート <ul style="list-style-type: none"> ブレーキアシスト&EBD 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) 	歩行者事故時の被害軽減 <ul style="list-style-type: none"> 衝撃吸収バンパー 衝撃吸収ボンネット アクティブボンネット
		安全と快適性の両立 <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 交通標識認識システム(TSR) 	
道路・インフラ	安全教育	■ マツダミュージアムでの安全に関する展示 ■ 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	
	安全な社会への取り組み	■ 先進安全自動車(ASV ^{*1})の開発 ■ 路車間通信ITS(ITS Connect.ひろしまサンドボックス)	

*1 ASV: Advanced Safety Vehicle(先進安全自動車)の略。

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

2020年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2019年度目標	2019年度実績	達成度の自己評価	2020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

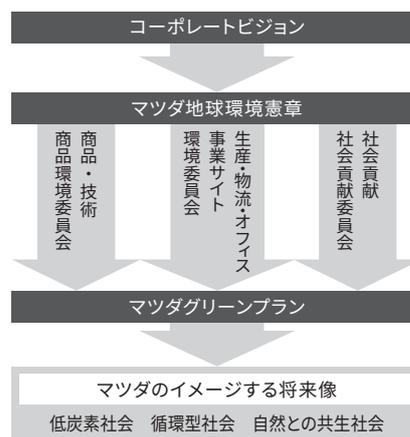
地球温暖化をはじめとする環境問題は人類にとって喫緊の課題です。マツダは、持続可能な社会の実現のために、行政・業界団体・非営利団体などとの連携をとりながら、低炭素社会、循環型社会、自然との共生社会づくりの推進に積極的に取り組んでいます。

取り組み理念と方針

マツダは、コーポレートビジョン(P2参照)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/国際イニシアティブ^{※1}を通じて活動を進めています。

a

a 環境保全への取り組み理念と方針



※1 参加している外部団体/国際イニシアティブ:(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(GCN)の分科会、(一社)日本経済団体連合会の「チャレンジ・ゼロ」など

TCFDへの賛同および対応

マツダは2019年5月、「気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) ※1) に対する賛同を表明して「TCFDコンソーシアム ※2) に参加し、気候変動への取り組みを強化していく姿勢を示しました。2020年度以降、気候変動関連リスクおよび機会に関して、以下4つのTCFD推奨開示項目 ※3) に沿った開示に向けて取り組んでいます。

TCFD推奨開示項目		サステナビリティレポート2020【詳細版】参照ページ
ガバナンス	どのような体制で検討し、それを企業経営に反映しているか。	P24 CSR推進体制、P53 環境推進体制
戦略	短期・中期・長期にわたり、企業経営にどのように影響を与えるか。またそれについてどう考えたか。	P8-12 技術開発長期ビジョン、P53 環境推進体制、P56 マツダが考えるクルマを取り巻く将来の社会シナリオ、P57 事業サイト領域における環境中長期目標
リスク管理	気候変動のリスクについて、どのように特定、評価し、またそれを低減しようとしているか。	P24 CSR推進体制
指標と目標	リスクと機会の評価について、どのような指標を用いて判断し、目標への進捗度を評価しているか。	P24 CSR推進体制、P57 事業サイト領域における環境中長期目標、P82-83 事業活動と環境負荷の全容、P119 サプライヤーの評価体制

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年度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. 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)。

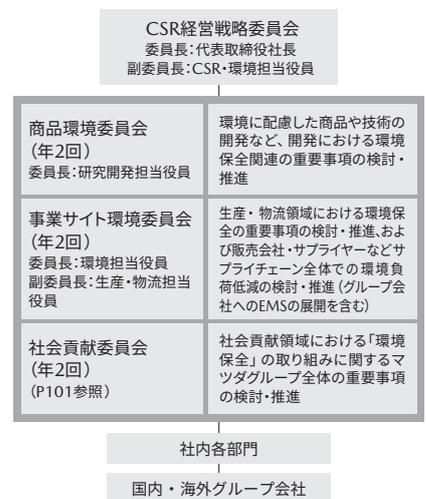
- 製造・物流領域 (素材の製造、車両の製造) で約25%
- 使用および廃棄領域 (使用、メンテナンス、廃棄・リサイクル) で約75%

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。

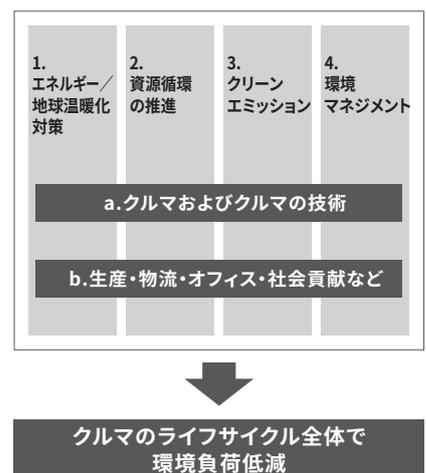
b

b 環境推進体制 (2020年3月31日時点)



c

c 「マツダグリーンプラン2020」の考え方



※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などが適切な投資判断につなげる取り組み」について議論することを目的として国内で設立された団体。経済産業省・金融庁・環境省がオブザーバーとして参加。

※3 出典: <https://tcfid-consortium.jp/about>

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	中期目標(2020年度 目標および具体的な実施事項など)	2019年度		自己 評価	2020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			
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 ガスの規制に適合した。	○	・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	電気自動車・プラグインハイブリ ッド車の開発推進	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	CX-30にマツダ独自のハイブリッドシステ ムを導入拡大した	○	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
		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	バイオ燃料対応技術の開発推進	電気自動車・プラグインハイブリ ッド車の開発推進	電気自動車とプラグインハイブリッド車の 開発を推進し、マツダ初の量産電気自動車 となるMX-30を発表した	○	電気自動車の販売・プラグインハイブ リッド車の開発推進
					微細藻類油脂等を原料とした次世代バイ オ燃料の普及拡大に向けた研究開発を推 進した	○	バイオ燃料対応技術の開発推進
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	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52%削減した	○	国内のマツダグループ全体における工場、 オフィスなどから排出されるCO ₂ 削減の 取り組みを継続して実施する ^{*2}	
	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	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59%削減した	○	国内のマツダグループ全体における物流 業務により排出されるCO ₂ 削減の取 り組みを継続して実施する ^{*2}	
2.資源循環の推進							
a. クルマおよび クルマの技術	解体・リサイクルしやすい 車両の開発	解体・リサイクルしやすい 車両の開発	解体・リサイクル容易な開発を推進	CX-30において解体・マテリアルリサイク ル性及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。	○	解体・リサイクル容易な開発を推進	
	⑥自動車リサ イクルの推進	バイオプラスチックの利用推進	バイオプラスチックの開発・実用化 の推進および採用拡大	CX-30において無塗装で意匠面の高い質 感を再現できるバイオエンジニアリングプ ラスチック(バイオエンプラ)をフロントグリル やその他内外装部品に採用した。	○	バイオプラスチックの開発・実用化の推進 および採用拡大	
		バンパーリサイクル技術の推進	市場損傷バンパーの回収および リサイクルの推進	市場損傷バンパーの回収及びリサイクル を継続実施し(回収本数:約57,100本)、ア ンダーカバー等に再利用した。	○	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削減を継続し て実施する 排出量比ゼロ化 ^{*3}	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(0.1%) 達成	○	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	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57%削減 した	○	国内のマツダグループ全体における 梱包・包装材の使用量削減の取 り組みを継続して実施する ^{*2}	
	⑨水資源の使 用削減および 有効利用の 推進	・国内のマツダグループ全体にお ける水使用量の削減 ・上水使用量の削減 1990年度比 で47%削減	国内のマツダグループ全体にお ける水使用量の削減を継続して実 施する 1990年度比上水使用量53%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55%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の取 り組みを継続して実 施する ^{*2}	

*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(2019年度以降は2018年度の係数)を使用。
 *2 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により販売・生産の先行きが不透明で、定量的な目標では継続性が保てないため定性的な目標を設定。
 *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。
 *4 国内の連結子会社、持分法適用会社を対象。

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

領域	項目	中期目標 (2020年度 目標および具体的な実施事項など)	2019年度		自己 評価	2020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、米国、欧州、中国、その他地域に応じ た低排出ガスを導入した	○	各国/各地域での低排出ガスの導入 推進
	⑪製品に含ま れる環境負荷 物質使用量の 低減	車室内VOCの低減	厚生労働省の定めた室内濃度指針 値に全新型車で適合	CX-30で厚生労働省の定めた室内濃度指 針値に適合した	○	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・採用を促進	環境負荷の低い新冷媒カーエアコン の開発・採用を推進	環境負荷の低い新冷媒のカーエアコンを 開発し、CX-30へ採用した	○	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 対象物質の排出量は2018年度比で11% 削減した	○	国内のマツダグループ全体における PRTR対象物質の排出量を削減する
	⑬VOC排出 量低減	マツダの全ライン平均でVOC排出 量を23.0g/m ² 以下	マツダの全ライン平均でVOC排出 量20g/m ² 以下	マツダの全ライン平均でVOC排出量 18.6g/m ²	○	マツダでのVOC排出量の削減の取り組 みを継続して実施する ^{*2}

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 排出量を評価し、学術論文 および国際学会で発表した ・再生可能エネルギー+リユースバッテリー の実証実験を推進した	○	・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	お客さまを中心とした運転技術向 上と啓発活動の推進	CX-30で、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	購買取引先における環境保全活動 の推進	「マツダグリーン調達ガイドライン」 の推進拡大と必要に応じた更新	全ての取引先にガイドラインを展開し、その 遵守を要請した	○	「マツダグリーン調達ガイドライン」を改 訂し、改訂後取引先へ周知徹底を図る
	⑰国内のマツ ダグループに おける環境啓 発活動の推進	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	・購買主要取引先でのEMS構築100%維持 ・二次取引先におけるEMSの維持と充実	○	・購買主要取引先でのEMS構築100% 維持 ・二次取引先におけるEMSの維持と充実
			全国のマツダグループ自動車販売 会社 ^{*4} でのエコアクション21の導 入継続維持のため、新規開業店舗 の認証取得を継続フォローする	全国のマツダグループ自動車販売会社 ^{*4} 店 舗でエコアクション21の導入完了。新規開 業店舗の認証取得の継続フォローを実施	○	全国のマツダグループ自動車販売会社 ^{*4} でのエコアクション21の導入継続維持の ため、新規開業店舗の認証取得を継続フォ ローする
	⑱地域社会と 連携した環境保 全活動の推進	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	自動車部品販売会社 ^{*4} 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	定期報告や情報交換等を通じて、自動車 部品販売会社 ^{*4} におけるEMSの運用をフォ ローした	○	自動車部品販売会社 ^{*4} のEMS運用定着 を目的としたフォローの実施
			地域社会のニーズに基づいた環境 啓発や生物多様性の理解促進、森 林保全、地域清掃参加などを継続 的に実施	・各地域ニーズに基づき、森林保全活動、地 域固有種の保護支援、地域清掃、カーボン オフセットなど、国内外約50件実施。 ・環境教育講師派遣を通じた環境意識啓 発を継続実施。	○	地域社会のニーズに基づいた環境啓発 や生物多様性の理解促進、森林保全、地 域清掃参加などを継続的に実施
⑲マツダグル ープの環境保 全活動を伝える 情報開示	・環境イベントの開催、積極的参加 を通じて、マツダグループの環境保 全活動を、グローバルに発信する ・お客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	環境の日ひろしま(6/3)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 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 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(2019年度以降は2018年度の係数)を使用。
 *2 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により販売・生産の先行きが不透明で、定量的な目標では継続性が保てないため定性的な目標を設定。
 *3 廃棄物総排出量に対する直接埋立廃棄物量比が0.5%以下と定義。
 *4 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結国会議(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

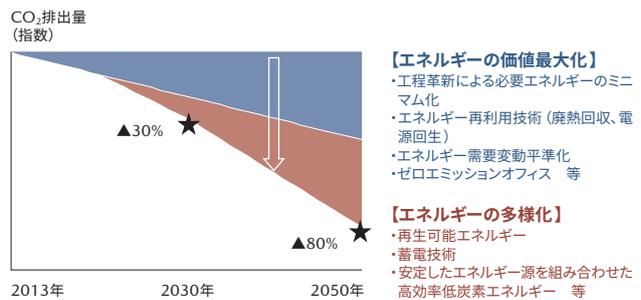
マツダは特に重要と考える「脱炭素」「資源循環（資材）」「資源循環（水）」の3つの項目で2030年目標／2050年チャレンジを策定し、その達成を目指し、取り組み方針を策定しました。取り組み方針は、クルマのサプライチェーン全体を見据えた上で、持つべき2つの視点を示しています。

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年度比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）

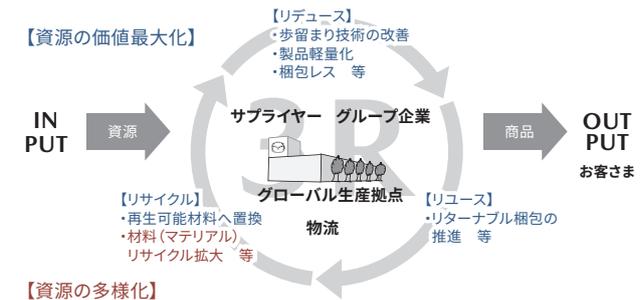


資源循環（資材）

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・資源再生化の拡大を進めています。2030年に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

<目指す姿>

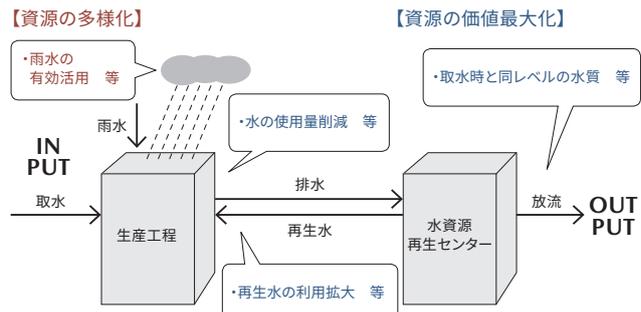


資源循環（水）

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

<目指す姿>



* 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(2020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139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
ヨシフ工業(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月に会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(2020年3月改訂: お取引先様へのお願いの項目にSDS^{※1}の登録を追加)。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(2020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。2019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、迅速かつ適切に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

2019年度は、マツダおよび国内外の関係会社において、環境関連の法令違反はありませんでした。

苦情

2019年度は、苦情を4件いただき、誠実かつ適切に対応しています。

b ISO14001外部審査の指摘件数

マツダ(株)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
重大な不適合	0	0	0	0	0
軽微な不適合	2	6	1	0	0
観察事項	16	10	5	6	6

グループ会社

	2019年度		
	国内	海外	
ISO14001	重大な不適合	0	0
	軽微な不適合	7	10
	観察事項	25	51
EA21	不適合	0	—
	要改善事項	28	—

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	硫黄酸化物、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300/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11項目	12/年
臭気	敷地境界線	臭気指数の1項目	12/年
廃棄物	鉱さい、汚泥、金属くず 他	カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロムなどの25項目	約100/年

d 法令違反および苦情

(2019年度)

	件数	対策
法令違反	0件	—
苦情	騒音	発生源の対策を実施済み
	その他	雨水排水経路の適正化を実施済み

※1 Safety Data Sheetの略。化学物質および化学物質を含む混合物を譲渡または提供する際に、その化学物質の物理化学的性質や危険性・有害性および取り扱いに関する情報を相手方に提供するための文書。

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に実施するとともに、環境関連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)の部品輸送時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。2019年度の発電量は、28.4MWh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ビークルオペレーションでは、屋外のソーラー照明設置を実施し、太陽光発電とLEDを活用した再生可能エネルギーの効率的利用を促進しています。2019年度は47台(150W/台)を増設、合計554台となりました。購入エネルギーの5.8%を再生可能エネルギーを含むクリーンエネルギー購入で賄っています。

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に対応できる体制の構築を進めています。2019年度はオイルフェンスの展張を実施し、海上に浮遊した油の拡散防止や回収作業など、実際を想定した訓練内容の有効性確認を行いました。

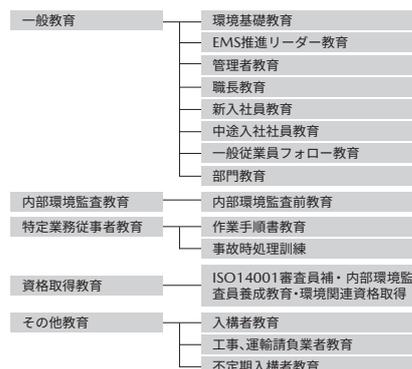
■ 油漏れ撲滅および交通安全啓発キャンペーン

マツダは、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に対応できる体制の構築を進めています。オイル漏れ未然防止活動の一環として、納品車両個々の整備状況や過去に発生した環境不具合情報をデータベースに集約して見える化を行い、輸送会社に対してタイムリーに情報や注意喚起のメッセージを発信するカルテ化システムを構築しています。

e 資格取得の推進

- エネルギー管理士
- 公害防止主任管理者
- 大気・水質公害防止管理者(第1～第4種)
- 騒音・振動関係公害防止管理者
- 粉じん関係公害防止管理者(特定、一般)
- ダイオキシン類関係公害防止管理者
- 特別管理産業廃棄物管理責任者
- 環境社会検定試験(= eco検定)
- 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)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
管理者教育	81	83	75	53	79
係長教育	174	190	188	209	209
職長教育	76	60	60	68	50
新入社員教育	755	538	550	606	634

* 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。

g 海上汚染防止訓練

オイルフェンス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：2019年4月～2020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14社／持分法適用会社 国内7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、悪臭防止などの法規制対策など	3,167	2,613	5,781	3,397	3,356	6,752
	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	1,658	1,114	2,772	1,928	1,286	3,214
	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	439	1,682	2,121	460	4,172	4,631
	上下流	容器回収、使用済自動車のバンパー回収	0	151	151	0	333	333
	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	0	988	989	0	1,524	1,524
	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	1,568	45,574	47,142	1,688	47,189	48,877
	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	47	47	0	68	68
	環境損傷	—	0	0	0	0	1	1
		合計	6,832	52,170	59,002	7,472	57,928	65,400

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)	16.3 t-CO ₂ /億円	—	—
		物流領域 年間輸送量	53,536万 t-km/年	—	—
資源循環	資源有効活用・リサイクル	シェル砂	13,052t/年	39	1,932
		銅屑類	30,278t/年	1,893	
上下流	製品・商品のリサイクル	廃バンパー回収本数	57,126本/年	—	36
		金属類	101,103t/年	2,234	
その他	有価物売却	シンナー、廃液	643t/年	49	2,283
		空ドラム、ホイール、廃タイヤ	19,376本/年		
		回収砂、プラスチック類、段ボール屑	5,825t/年		
	合計			4,215	4,251

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14社

マツダカナダ,Inc.／マツダモートルマフファクトウリングデメヒコS.A. deC.V.／マツダモータース(ドイツランド) GmbH／マツダモーターヨーロッパ GmbH／マツダモータースUK Ltd.／マツダモーターロシア,OOO／マツダオーストラリア Pty.Ltd.／マツダモータースオプニュージーランド Ltd.／マツダパワートレインマニ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.

持分法適用会社

国内7社

トヨーエイテック(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)／(株)サンフレッチェ広島

海外5社

マツダソラーズマフファクトウリングルース 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

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(P8-12参照)。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。

ライフサイクルアセスメント(LCA)

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、ライフサイクルアセスメント(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。

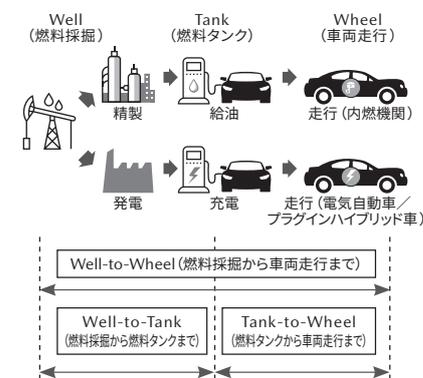
LCAを活用したマルチソリューションでの技術開発

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(EV)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EV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。2019年度にはこのようなLCAの結果を国際論文にまとめ、学会で発表しました。

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。

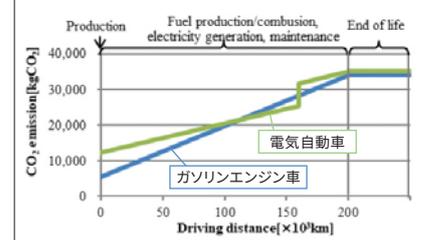
b マツダのLCAに関する学会/論文発表

学会発表:
The 9th International Conference on Life Cycle Management (2019年8月)
演題: Estimation of CO₂ Emissions of Internal Combustion Engine Vehicle and Battery Electric Vehicle Using LCA

学術論文発表:
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排出量が低くなる)。

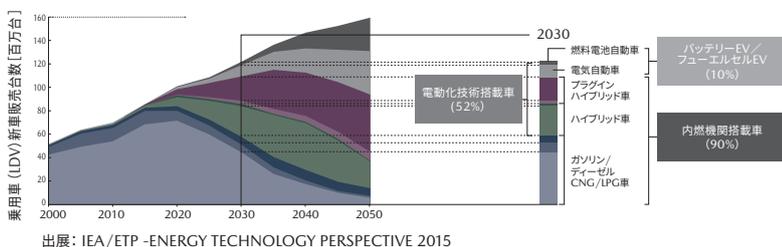


ビルディングブロック戦略

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(EV)、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 (P125参照)・モノ造り革新 (P123参照) 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、EV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%)

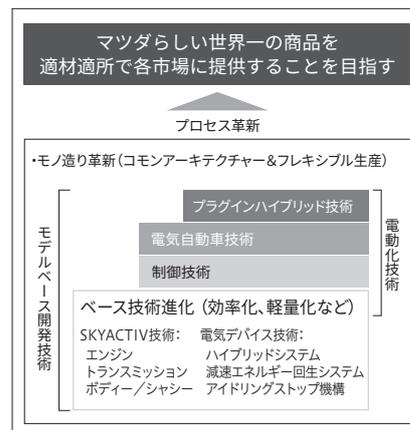


SKYACTIV技術による「ベース技術」の徹底的な改善

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。

2019年から、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めどをつけた新世代エンジン「SKYACTIV-X(スカイアクティブ・エックス)」を含めた新世代技術を順次導入しています。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特長を融合した、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、「SKYACTIV-X」の導入機種を拡大していきます。

d ビルディングブロック戦略



f SKYACTIV-Xの特徴

	ガソリンエンジン	SKYACTIV-X	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」技術や、効率を突き詰めて磨き上げたエンジンの性能を最大限に活用し、効率的な電動化技術を組み合わせることで、燃費と走りの向上を実現させるマイルドハイブリッドシステム「M HYBRID (M ハイブリッド)」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。

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%、電気駆動のみの電気自動車が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。

電気自動車

電気自動車(EV)においても、「サステイナブル"Zoom-Zoom"宣言2030」の考え方に則り、開発に取り組んでいます。「Well-to-Wheel」視点では、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、EVなどの電気駆動技術が最適な解決策と考え、「走る喜び」にあふれたEVの開発を進めています。ライフサイクルの視点では、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。2019年10月の「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を世界初公開しました。2020年9月から欧州で発売し、順次グローバルに発売を開始します(P12、13-16参照)。

g

g MAZDA MX-30



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

TOPICS 電気自動車駆動用バッテリーのリユース技術を活用したバーチャルパワープラント実証試験について

マツダは、中国電力株式会社および株式会社明電舎と、電気自動車(EV)の駆動用バッテリーをリユースした定置型蓄電池システムの構築、およびこれを活用したバーチャルパワープラント(VPP)※1実証試験に共同で取り組む共同研究契約を締結しました。本実証試験では、電気自動車の駆動用バッテリーをVPPのリソースとしてリユースする可能性を検証するため、複数の駆動用バッテリーを統合制御するシステムを構築し、再生エネを含む分散型電源などと組み合わせることで、応答性、蓄電池の劣化特性などを評価します。これにより、再生エネの最大限活用、需給バランス制御などに繋がる制御技術の獲得を目指します。マツダは、このような取り組みにより、クルマとエネルギーの融合から派生する新たなサービスにつながる技術を獲得し、地球環境および地域への貢献に取り組んでいきます。

※1 一般家庭や工場などが保有する再生可能エネルギー、EV、蓄電池などの多数の分散型電源を束ねて、あたかも1つの発電所のように統合・制御するもの。
<https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2019/201910/191017a.pdf>

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、効率かつ実用的な手段であると考えています。特に微細藻類油脂や廃食油を原料とした自動車用次世代バイオ液体燃料（以下、次世代バイオ燃料）をはじめとする再生可能液体燃料は、とうもろこしなどの食料を原料とした従来型のバイオ燃料とは異なり、食料競合や森林破壊といった問題がないため持続可能性に優れ、追加インフラを必要とせず石油由来燃料からの100%代替が期待できるエネルギー源と考えています。

2017年4月には、広島大学大学院においてマツダとの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」を開設し、JST「産学共創プラットフォーム共同研究推進プログラム（OPERA）」の支援もいただきながら、ゲノム編集技術を用いた藻類高性能化研究を進めるなど、微細藻類から再生可能な液体バイオ燃料を創成する研究を進めています。^{※1}

2018年6月には、ひろしま自動車産学官連携推進会議（ひろ自連）が株式会社ユーグレナ（以下ユーグレナ社）と共同で推進している、広島での次世代バイオ燃料の実証事業計画「ひろしま“Your Green Fuel”プロジェクト」に参画。ユーグレナ社が推進するGreen Oil Japan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の構築を目指しています。^{※2}

マツダは、次世代バイオ燃料の普及拡大を技術面からサポートするために産学官連携・企業間連携などを積極的に進めています（P126-130参照）。

h バイオエタノール／バイオディーゼル混合燃料への適合車販売状況^{※1}

日本：「B5」^{※2}対応-MAZDA2、MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-30、CX-5
 タイ：「E20」^{※3}対応-MAZDA2、CX-8
 「E85」^{※4}対応-MAZDA3、CX-3、CX-30、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

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

※2 <https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2018/201806/180613a.html>

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

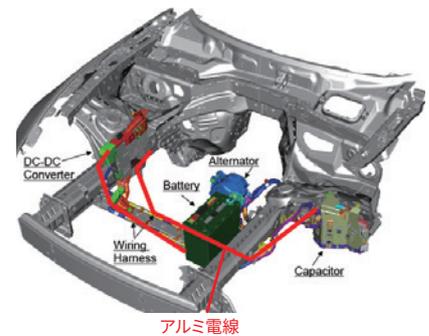
従来と同等の剛性を保ちながら、車両の軽量化を実現する自動車部品用の樹脂材料を開発しました。部品をより薄肉で製造し材料使用量の大幅な削減が可能となるため、フロントおよびリアバンパーに採用した場合、約20%軽量化することができました。薄肉化による成形時の冷却時間を短縮したことに加え、CAE解析技術の活用などにより、バンパーの成形時間を約半分に短縮し、製造時の消費エネルギーを大幅に削減することができました。

マツダでは、この樹脂材料を採用した軽量バンパーをさらに約4%低比重化し、クラス^{*1}トップレベルの軽量バンパーを新世代商品群に順次搭載しています。2018年度にMAZDA3、2019年度には、CX-30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^{*2}を拡大しています。2019年度はCX-30に搭載しました。

i 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

排出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・各地域の排出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：2018年から施行されている新しい排出ガス規制モード（WLTCモード）に適合
- 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）規制に適合

※1 排気量1500cc～2000ccクラス 2017年3月現在 マツダ調べ。
※2 搭載車種（2020年6月時点）：ロードスター／MX-5、MAZDA3、CX-30、アテンザ／MAZDA6、CX-5、CX-8、CX-9。

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の大幅削減

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^{※2}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、スス(PM)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(PM)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10分の1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、2019年度にCX-30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。

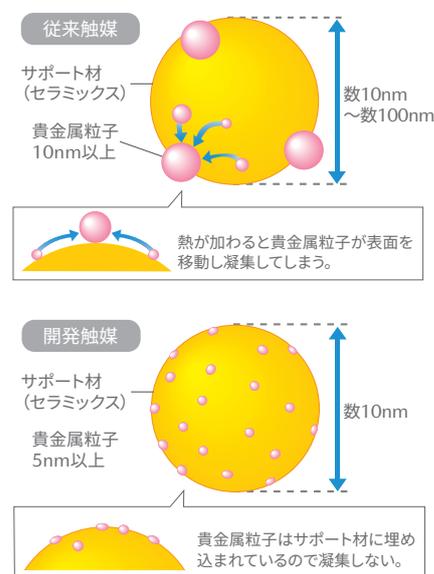
自動車部品の材料情報収集・管理

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」^{※3}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)。

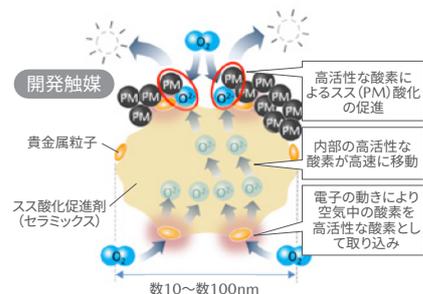
IMDS運用に関する取り組み

- 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」^{※4}など、各種規制の対応に活用

j 新触媒技術による貴金属分散モデル



k スス(PM)酸化触媒の仕組み



l 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 2003年11月 国内特許取得 2005年8月 国際特許取得
 ※3 International Material Data System.
 ※4 Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals.

車室内VOCの削減

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。

- 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(2019年導入のCX-30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。

m 騒音防止対策の事例 (MAZDA3)



資源循環の推進

リサイクルに配慮した開発・設計

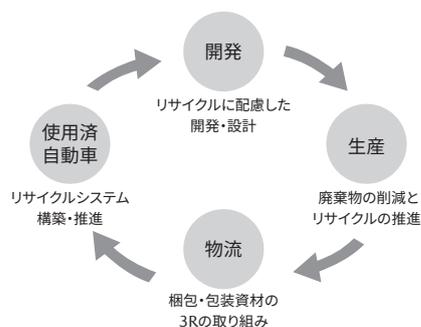
マツダでは自動車の全ライフサイクルにおいて3R(リデュース、リユース、リサイクル)を軸とした資源循環の取り組みを行っています。自動車の材料には、鉄、アルミニウム、樹脂、レアメタルなど限りある資源が含まれています。

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

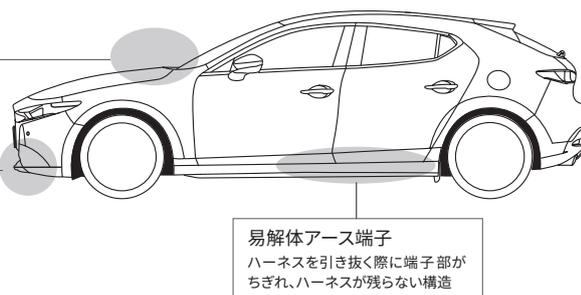
具体的には、以下の取り組みを推進することで、新車のリサイクル性を向上させています。

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

n 3Rを軸とした資源循環



- **インストルメントパネル**
インストルメントパネルの締結部を、離脱しやすい構造とすることで、解体時に引っ張ると容易に外れる
- バンパー**
バンパー下の締結部を薄肉化して外れやすい構造とする事で、解体時に開口部を引っ張るとバンパーが破断せずに外れる



※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

p q

石油資源の使用量削減やCO₂排出量の抑制といった環境負荷の低減に貢献できる植物由来のバイオマテリアルの技術開発に積極的に取り組んでいます。2006年、業界初の高耐熱・高強度な自動車内装部品用バイオプラスチック、2007年には、世界初の植物由来100%の繊維からなる自動車用シート表皮バイオフィブリックを開発しました。2014年には、自動車の外装意匠部品として使用可能なバイオエンジニアリングプラスチック(以下、バイオエンブラ)^{※1}を開発し、順次採用を拡大しています。

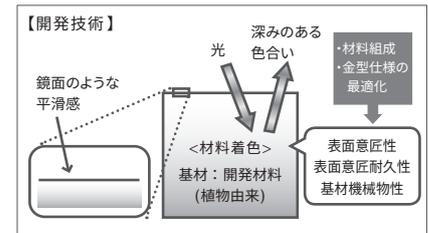
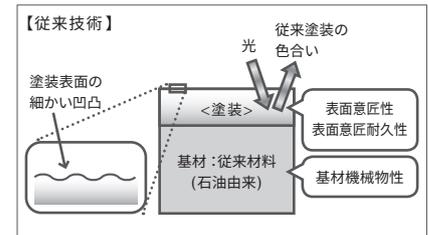
バイオエンブラの採用

2014年：無塗装で高質感のバイオエンブラ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。

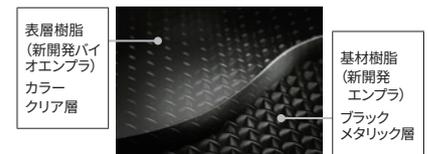
2017年：フロントグリルのような複雑な形状の大型外装部品にも対応できるよう、材料の開発と金型仕様の最適化を行い、成形性を大幅に向上。2020年、上記バイオエンブラの開発において「令和2年度科学技術分野の文部科学大臣表彰」の「科学技術賞（開発部門）」を受賞

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。

p 2014年：特徴を生かした内外装意匠部品の無塗装化技術開発



q 2018年：バイオエンブラ新意匠2層成形技術
バイオエンブラ新意匠2層成形技術 断面模式図



※1 バイオエンブラは、マツダ株式会社が三菱化学株式会社と共同開発。

生産・物流における取り組み

エネルギー／温暖化対策

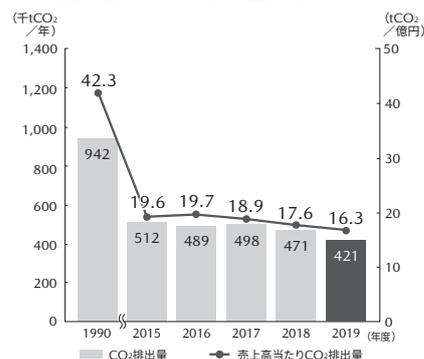
エネルギーの効率的な利用を推進するとともに、生産・物流領域において排出されるCO₂量の削減に取り組んでいます。

【生産】省エネルギー／CO₂排出量削減への取り組み <2019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56.6%削減(421千t-CO₂)
- 売上高当たりの排出量は61.7%削減(16.3t-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(P123参照)。
- 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や溶解・熱処理設備能力のダウンサイジングによるエネルギー使用量削減。
- 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する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到に展開し、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



※ 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。2019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、2019年度の電力係数は、2020年7月10日現在で未確定のため、2018年度の電力係数を2019年度の実績に使用しています。

b 国内主要4拠点における種類別エネルギー使用量

	1990年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
電力	4,921	6,150	6,124	6,248	6,115	5,790
産業用蒸気	0	1,359	1,236	1,253	1,165	1,143
石炭	4,967	0	0	0	0	0
コークス	766	171	168	171	218	165
A重油	596	19	15	14	24	22
B重油	11	0	0	0	0	0
C重油	1,168	6	7	6	5	3
ガソリン	193	64	52	54	59	55
灯油	101	11	11	15	5	2
軽油	81	47	46	48	40	38
LPG	989	55	55	56	55	53
都市ガス	45	1,006	949	955	882	775
合計	13,838	8,888	8,663	8,820	8,568	8,048

※ 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)。

■ 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ンブル容器を、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。2018年度は、平成30年7月豪雨(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。これにより輸送量(トンキロ)当たりの鉄道輸送比率が2017年度の45%から25%まで落ち込みました。

2019年度は、鉄道輸送化を平成30年7月豪雨(西日本豪雨)以前の状態に戻す努力を行い、鉄道輸送比率を31%まで回復することができ、約275トンのCO₂排出量を削減しました。

2. 物流ストレート化の推進

■ 物流拠点のないストレートな物流(工場直バンニング、工場直梱包)

海外組立工場向け部品について、お取引先での梱包、各生産工場で梱包・コンテナへの荷積みまでを行うことで、物流拠点を經由することなくストレートな輸送の拡大を進めています。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。2019年度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実現して、約15トンのCO₂排出量を削減しました。

■ 生産調達部品の輸送距離短縮

アジアで調達した海外工場向けの部品は日本を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。2019年度も対象部品を拡大し、さらに約7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4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。2019年度はメキシコに物流拠点を設置するなど抜本的見直しを行い、メキシコからグローバルに各国に直接輸送する供給システムの構築を図りました。この活動で約2,800トンのCO₂排出量を削減しました。

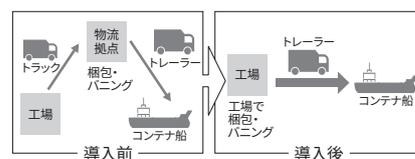
3. 生産調達部品の継続的輸送効率改善

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

2018年度は、平成30年7月豪雨(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、2019年度は579台にまで拡大しています。

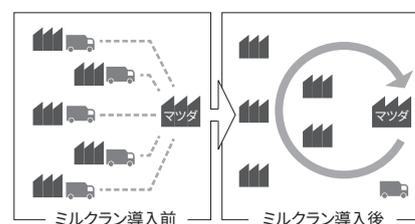
e

e 物流拠点のないストレートな物流(工場直バンニング)



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】

全埋立廃棄物量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2019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、変速機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。2019年度の廃棄物排出量は1990年度比83%削減しました。

【物流】

梱包・包装資材の削減 i

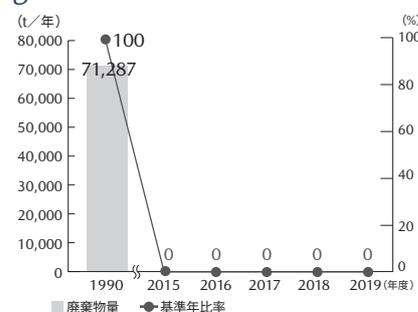
マツダは、容器のリターン化や包装仕様の簡素化、資材の再利用などの3R活動を推進しています。2019年度は、「梱包・包装資材使用量を1990年度比50.0%以上削減」の目標に対して、56.9%^{※2}削減しました。

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

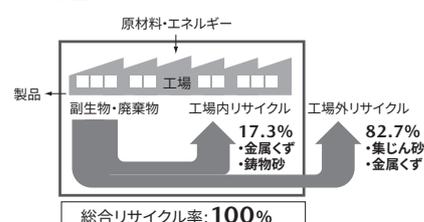
2016年度は、開発・生産・調達(購買)・物流・品質の5つの領域が一体となり車両開発の段階から最適な部品と製造およびサプライチェーンとの強力な連携を構築する活動を進め、梱包・包装資材の削減、梱包充填率の向上を図りました。2017年度には、次期モデルを対象に、部品の仕様や構成を最適化することで、一部の部品については今までと同じ容器に2倍の部品が収納できるようになりました。2019年度も引き続き各領域との一体活動を進め、部品の充填率向上や梱包・包装資材の削減に取り組みました。今後も各領域が一体となった活動を継続・拡大し、資材削減を進めていきます。海外向け補修用部品の領域では、コンテナ内の充填率向上を狙い大型のリターン化容器の適用拡大を継続して実施しています。この容器の使用で2018年度は約2,400トン、2019年度は約2,200トンの資材使用量を削減しました。

また、海外組立工場向け部品の領域では、タイのトランスミッション工場で使用する部品を、お取引先から工場まで同一のリターン化容器を使用することで、物流拠点でのダンボールへの詰め替えを廃止し、梱包・包装資材の削減を行う活動を2015年より実施し、2019年度は約900トンの削減を可能にしました。これを今後稼働する北米工場にも導入する検討を行っています。完成車の組立工場に納入する部品点数はトランスミッション工場に比べ膨大になるため、梱包・包装資材使用量の大きな削減効果を見込んでいます。

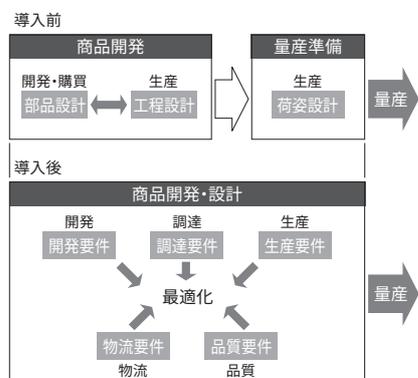
g 全埋立廃棄物量の推移



h 2019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 中間地区(開発など間接領域も含む)。

※2 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38.0%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。2019年度は手洗いカランの最適化、空調加湿量の適正化などにより、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

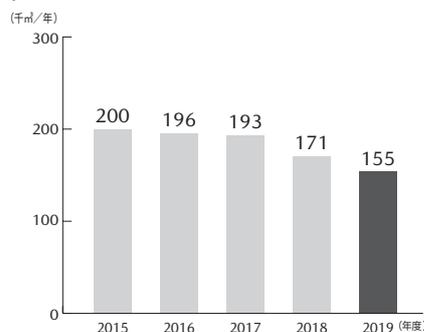
2019年度は、「ボディ塗装ラインの塗装面積当たりのVOC排出量を20.0g/m²以下」の達成に向けて、活動を進めました。国内および海外主要工場の標準工程である「スリー・ウェット・オン塗装」および世界トップレベルの環境性能を持つ「アクアテック塗装」(P70参照)、低VOC塗料の開発導入、洗浄シンナーの回収効率向上などにより目標値を達成しました。

【生産】

PRTR対象物質の排出量削減

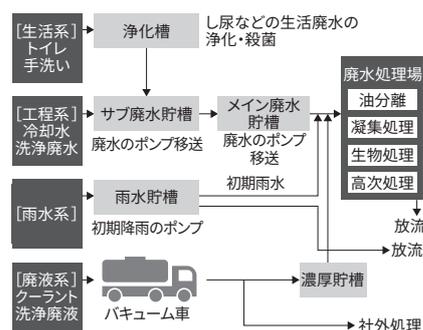
塗装工程における「アクアテック塗装」追加導入、洗浄シンナーの回収効率向上などにより、2019年度のPRTR法^{※2}対象物質の水域および大気への排出量は、1998年度比で73%減となる751トンに削減しました。今後もPRTR法対象物質の排出量削減に取り組めます。

j 国内主要4拠点における上水使用量



* 2019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)



※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。

2019年度 水・大気データ

水質汚濁物質

排水の放流先: 猿猴川、海田湾

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
本社工場	pH(淡水系)	—	5.8~8.6	7.4	6.2	6.8
	pH(海水系)	—	5.5~9.0	7.5	6.8	7.1
	BOD	mg/L	160	6.1	ND	<2
	COD	mg/L	20	13	1.7	5
	SS	mg/L	200	20	ND	<5.2
	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	8	0.1	3.3
	銅	mg/L	3	0.02	ND	<0.01
	亜鉛	mg/L	2	0.58	0.02	0.16
	溶解性マンガン	mg/L	10	0.7	ND	<0.2
	全窒素	mg/L	120	10	0.7	5
	全リン	mg/L	16	3.9	ND	<0.65
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	420	ND	<61
	ホウ素(淡水系)	mg/L	10	0.4	ND	<0.2
	ホウ素(海水系)	mg/L	230	3.2	0.2	17
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	6.8	0.7	3.1

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	7.8	7.2	7.5
	BOD	mg/L	90	3.4	ND	<1.5
	SS	mg/L	90	12	3	5.6
	油	mg/L	5	0.8	ND	<0.6
	フッ素	mg/L	8	0.1	0.1	0.1
	溶解性マンガン	mg/L	10	0.2	ND	<0.1
	全窒素	mg/L	120	4.1	4.1	4.1
	全リン	mg/L	16	0.02	0.02	0.02
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	10	ND	<6
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	2.9	2.9	2.9

上記以外の規制項目、カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロム、砒素、水銀、アルキル水銀、PCB、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、1,1,2-トリクロロエタン、1,3-ジクロロプロパン、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、亜鉛、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	6.3	6.9
	COD	mg/L	50	11.1	2.3	7.9
	SS	mg/L	40	2.5	2.0	2.3
	油	mg/L	2	ND	ND	ND
	亜鉛	mg/L	2	0.68	0.2	0.4
	全窒素	mg/L	120	11.1	0.8	3.6
	全リン	mg/L	16	4.1	0.1	2.4
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	44	21	33
	ホウ素	mg/L	230	2.3	1	2
	フッ素	mg/L	15	6.3	3.2	4.8
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	7.1	1.5	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。

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	7.6	6.5	7.3
	COD	mg/L	50	5.2	3.4	5.5
	SS	mg/L	40	3.6	ND	<1.4
	油	mg/L	2	ND	ND	ND
	亜鉛	mg/L	2	0.2	0.16	0.18
	溶解性鉄	mg/L	3	0.1	ND	<0.1
	全窒素	mg/L	120	11.7	2.0	7.1
	全リン	mg/L	16	1.5	0.02	0.9
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	140	9	75
	ホウ素	mg/L	230	ND	ND	ND
	フッ素	mg/L	15	0.13	ND	<0.07
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	6.3	2.8	4.6

上記以外の規制項目、カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロム、砒素、水銀、アルキル水銀、PCB、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、1,1,2-トリクロロエタン、1,3-ジクロロプロパン、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、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	53	
	NOx	乾燥炉	ppm	250	74
		溶解炉	ppm	230	56
		ディーゼルエンジン	ppm	180	53
	加熱炉		ppm	950	640
			ppm	200	62
	ボイラー		ppm	180	25
			ppm	150	96
	ばいじん	ボイラー	g/m ³ N	0.25	0.0013
		溶解炉		g/m ³ N	0.1
			g/m ³ N	0.4	0.0017
ディーゼルエンジン			g/m ³ N	0.35	<0.003
			g/m ³ N	0.2	0.0044
加熱炉			g/m ³ N	0.15	0.091
			g/m ³ N	0.4	0.0065
SOx		K値規制	—	7	1.66
		総量規制	m ³ N/h	20.56	0.013
VOC		塗装施設	ppm	700	325
	洗浄施設	ppm	400	72	
NOx	ボイラー	ppm	250	160	
	ディーゼルエンジン	ppm	950	690	
ばいじん	ボイラー	g/m ³ N	0.30	0.0033	
	ディーゼルエンジン	g/m ³ N	0.10	0.071	
NOx	ボイラー	ppm	150	100	
	乾燥炉	ppm	130	100	
防府工場西浦地区	ボイラー	ppm	230	42	
	ボイラー	g/m ³ N	0.10	0.003	
ばいじん	乾燥炉	g/m ³ N	0.35	0.003	
		g/m ³ N	0.30	0.003	
SOx	K値規制	—	4.5	0.002	
	総量規制	m ³ N/h	20.56	0.013	
VOC	塗装施設	ppm	700	310	
	溶解炉	ppm	180	35	
NOx	加熱炉	ppm	0.25	0.002	
	ボイラー	ppm	0.20	0.002	
ばいじん	溶解炉	g/m ³ N	0.20	0.016	
	K値規制	—	4.5	0.08	
SOx	総量規制	m ³ N/h	8.37	0.001	

2019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	27,570	0	441	0	441	24,096	3,033	0	0
53	エチルベンゼン	95,010	26,058	0	0	26,058	34,196	26,145	0	8,611
80	キシレン	401,241	167,064	0	0	167,064	142,709	68,925	0	22,543
87	クロム及び3価クロム化合物	30,404	0	0	0	0	29,885	0	519	0
88*	6価クロム化合物	1,266	0	0	0	0	747	519	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	2,639	0	0	0	0	0	2,639	0	0
277	トリエチルアミン	116,558	699	0	0	699	0	115,859	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	139,532	11,401	0	0	11,401	88,985	39,146	0	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	31,052	15,836	0	0	15,836	1,806	12,648	0	762
300	トルエン	639,252	112,520	0	0	112,520	299,533	186,643	0	40,556
309*	ニッケル化合物	4,936	0	592	0	592	1,703	0	2,641	0
349	フェノール	23,524	1	1	0	2	0	23,522	0	0
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	1,743	0	0	0	0	1,691	0	52	0
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	3,394	0	543	0	543	0	2,851	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	113,773	285	0	0	285	97,087	16,401	0	0
400*	ベンゼン	22,495	28	0	0	28	17,561	4,906	0	0
411*	ホルムアルデヒド	1,888	644	0	0	644	0	1,244	0	0
412	マンガン及びその化合物	40,610	0	376	0	376	38,028	0	2,146	60
438	メチルナフタレン	4,400	22	0	0	22	0	4,378	0	0
448	メチレンビス(4,1-フェニレン) =ジイソシアネート	167,738	0	0	0	0	0	167,738	0	0
453	モリブデン及びその化合物	1,200	0	0	0	0	850	0	70	280
302	ナフタレン	9,631	48	0	0	48	0	9,583	0	0
	合計	1,879,856	334,606	1,953	0	336,559	778,877	686,180	5,428	72,812

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	2,400	0	0	0	0	2,400	0	0	
80	キシレン	10,180	1	0	0	1	0	10,179	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	6,611	1	0	0	1	0	6,610	0	0
300	トルエン	29,097	10	0	0	10	0	29,087	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	4,400	11	0	0	11	0	4,389	0	0
400*	ベンゼン	1,062	1	0	0	1	0	1,061	0	0
438	メチルナフタレン	3,606	18	0	0	18	0	3,588	0	0
	合計	57,356	42	0	0	42	0	57,314	0	0

防府工場 西浦地区

物質番号	対象物質群	取扱量	排出量			消費量	除去量	移動量		
			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	15,865	0	254	0	254	13,866	1,745	0	0
53	エチルベンゼン	117,063	74,918	0	0	74,918	28,278	13,867	0	0
80	キシレン	229,669	72,417	0	0	72,417	118,011	17,268	0	21,973
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	122,474	24,598	0	0	24,598	73,581	3,234	0	21,061
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	23,727	10,986	0	0	10,986	1,482	3,455	0	7,804
300	トルエン	509,696	230,450	0	0	230,450	247,590	24,094	0	7,562
309*	ニッケル化合物	3,109	0	373	0	373	1,073	0	1,663	0
392	ノルマル-ヘキサン	81,589	205	0	0	205	80,317	1,067	0	0
400*	ベンゼン	14,733	18	0	0	18	14,524	191	0	0
412	マンガン及びその化合物	4,168	0	229	0	229	2,617	0	1,310	12
	合計	1,122,093	413,592	856	0	414,448	581,339	64,921	2,973	58,412

防府工場 中間地区 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	3,079,019	748,247	2,809	0	751,056	1,360,216	828,122	8,401	131,224

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き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順次料金算出基準の見直しを行い、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月以降に発売した車両に搭載しているリチウムイオン電池は、自動車再資源化協力機構の「LiB共同回収システム」にて、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は、マツダ独自に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り付けや、廃棄時の作業要領のホームページ掲載などの対応を行うことで、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/>

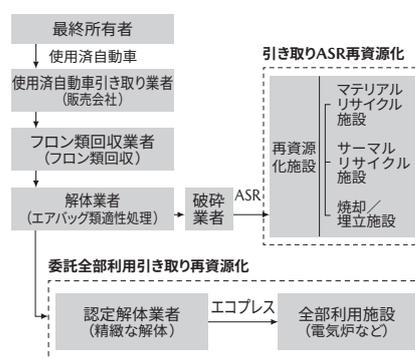
ASRと自動車リサイクル法

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 2019年度の再資源化(リサイクル)

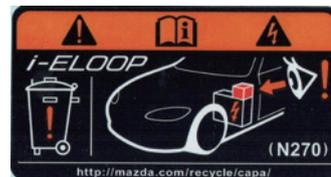
フロン類引き取り台数	133,798台	
エアバッグ類引き取り台数	131,975台	
ASR総引き取り台数	150,235台	
再資源化率	エアバッグ類	94.5%
	ASR	95.9%
リサイクル実効率*	99%超	
払渡しを受けた預託金総額	1,759,696,038円	
再資源化などに要した費用の総額	1,583,175,933円	

(マツダにて別途要した費用を含む。)

* 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95.9%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 自動車破砕残さリサイクル促進チーム(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り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の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月に法律が施行され、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。

2019年度は、57,126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「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、社会と連携した取り組みや幅広い啓発活動を行っています。

上述の影響度評価の結果を踏まえ、本業においては「エネルギー」や水などの「資源」に重点を置き、生物多様性への影響の軽減のため、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。

2019年度は2018年度に引き続き三次事業所（広島県）にて重要種のモニタリング調査を行いました。調査結果は、ニュースレターとして社内に発信し、従業員への啓発活動に活用しています。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」などのイベントに参加し、マツダでの生物多様性の取り組みを地域のステークホルダーの皆さまに紹介しました。

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
（自動車関連事業とする。海外、子会社も想定するが、主に国内影響の大きいバリューチェーンを対象）
- 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 (P122参照) 電気自動車 (P12、13-16、64参照) 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) 完成車と補修用部品輸送のハブ&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、希少動植物の保護など^{*1} 三次事業所での重要種のモニタリング調査
啓発と情報開示	<ul style="list-style-type: none"> マツダ財団^{*2}を通じた助成活動 社会貢献への取り組みの啓発と情報開示 従業員に対する教育・啓発 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 社会貢献への取り組み <https://www.mazda.com/ja/csr/social/>

*2 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の低減

マツダはコミュニケーション活動に伴う環境負荷の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の集計結果やウェブアクセス数を担当役員および社内協力部門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、2019年度は以下をはじめさまざまな取り組みを実施しました。

「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、推進しています。

ライトダウン活動

(企業・施設参加型)

■ マツダライトダウンキャンペーン

環境意識の醸成のため、マツダおよび国内グループ会社で、看板照明や屋内照明のライトダウンを実施しました。

この取り組みは、2011年にマツダの6拠点でのライトダウンから始まり、9回目となる2019年には、国内グループ会社を含む769拠点での取り組みとなりました。2019年6月22日(夏至)と7月7日(七夕)の2日間、20時から22時までの2時間の消灯で、電力量約1万kWh、CO₂排出量換算で約5トンの削減となりました。

(参加数) マツダ: 15拠点 国内グループ会社: 81社、754拠点

■ WWF主催 アースアワー2020

マツダおよび国内グループ会社でWWF主催の、世界最大の地球温暖化防止キャンペーンであるアースアワー2020に賛同・参加しました。

2020年3月28日の20時半から21時半までの1時間、看板照明や屋内照明のライトダウンを実施しました。

(参加数) マツダ: 16拠点 国内グループ会社: 88社、786拠点

(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

マツダ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。

2019年6月22日(夏至)と7月7日(七夕)の2日間、20時から22時までの2時間の消灯で、電力量約5,600kWh、CO₂排出量換算で約3トン(推計値)の削減となりました。

(参加数) 延べ約4万人(マツダの全役員・全本部長を含む)

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

a ライトダウン活動の参加企業一覧

1.マツダ(株)	54.マツダオートザム三原
2.(株)函館マツダ	55.マツダオートザム海田
3.(株)東北マツダ	56.マツダオートザム橋本
4.(株)福島マツダ	57.マツダオートザム安古市
5.(株)北関東マツダ	58.マツダオートザム梅林
6.(株)甲信マツダ	59.マツダオートザムいすみ
7.(株)関東マツダ	60.マツダオートザム津山
8.静岡マツダ(株)	61.マツダオートザム袋井
9.東海マツダ販売(株)	62.マツダオートザム深谷、 本庄、熊谷
10.(株)北陸マツダ	63.マツダオートザム福知山
11.(株)京滋マツダ	64.マツダオートザム久世
12.(株)関西マツダ	65.マツダオートザム竹原
13.(株)西四国マツダ	66.マツダオートザム矢野
14.(株)九州マツダ	67.マツダオートザム瀬名
15.沖縄マツダ販売(株)	68.東邦工業(株)
16.マツダパーツ(株)	69.西川ゴム工業(株)
17.マツダ中販(株)	70.MCMエネルギーサービス(株)
18.マツダロジスティクス(株)	71.マツダオートザム佐渡
19.倉敷化工(株)	72.マツダオートザム秋父西
20.(株)マツダE&T	73.マツダオートザム船橋北
21.マツダエース(株)	74.マツダオートザムニチドー船橋
22.マツダ部品広島販売(株)	75.マツダオートザム柏の葉 キャンパス
23.(株)マツダプロセシング中国	76.マツダオートザム大垣東
24.ヨシワ工業(株)	77.マツダオートザム出雲ひらた
25.トーヨーエイテック(株)	78.マツダオートザム防府中央
26.青森マツダ自動車(株)	79.デルタ工業(株)
27.(株)千葉マツダ	80.洋和工務(株)
28.マツダ小田原(株)	81.(株)すぎはら
29.東京マツダ販売(株)	82.広島精研工業(株)
30.(株)ユノス三昌	83.マツダ部品山口販売
31.(株)神戸マツダ	84.マツダ部品千葉販売
32.(株)奈良マツダ	85.(株)佐賀マツダ
33.(株)岡山マツダ	86.(株)ユノスホリエ
34.(株)鳥取マツダ	87.(株)長崎マツダ
35.(株)広島マツダ	88.マツダオートザムヤマモト あおば
36.(株)アンフィニ広島	89.マツダオートザム榎倉、新白河
37.(株)南九州マツダ	90.マツダオートザム小千谷
38.マツダオートザム宮本帯広	91.マツダオートザム長岡西
39.マツダオートザム江別	92.マツダオートザム柏
40.マツダオートザム旭川	93.マツダオートザムイワセ
41.マツダオートザム17	94.マツダオートザム内子
42.マツダオートザム前橋中央	95.(株)サカタマツダ自動車
43.マツダオートザム砺波	96.マツダオートザム芸備、三次
44.マツダオートザム郡山南	97.マツダオートザム紀北
45.マツダオートザム東	98.マツダオートザム峡西
46.マツダオートザム上田	99.マツダオートザム鶴川、館山
47.マツダオートザム綾部	100.マツダオートザム伊予鉄松山
48.マツダオートザム葛城	101.マップス(株)
49.マツダオートザム松江	102.広島精密工業(株)
50.マツダオートザム大田	
51.マツダオートザム備前	
52.マツダオートザム倉敷中央	
53.マツダオートザム府中	

* 70~82はマツダライトダウンキャンペーンのみ参加。
83~102はWWF主催 アースアワー2020のみ参加。

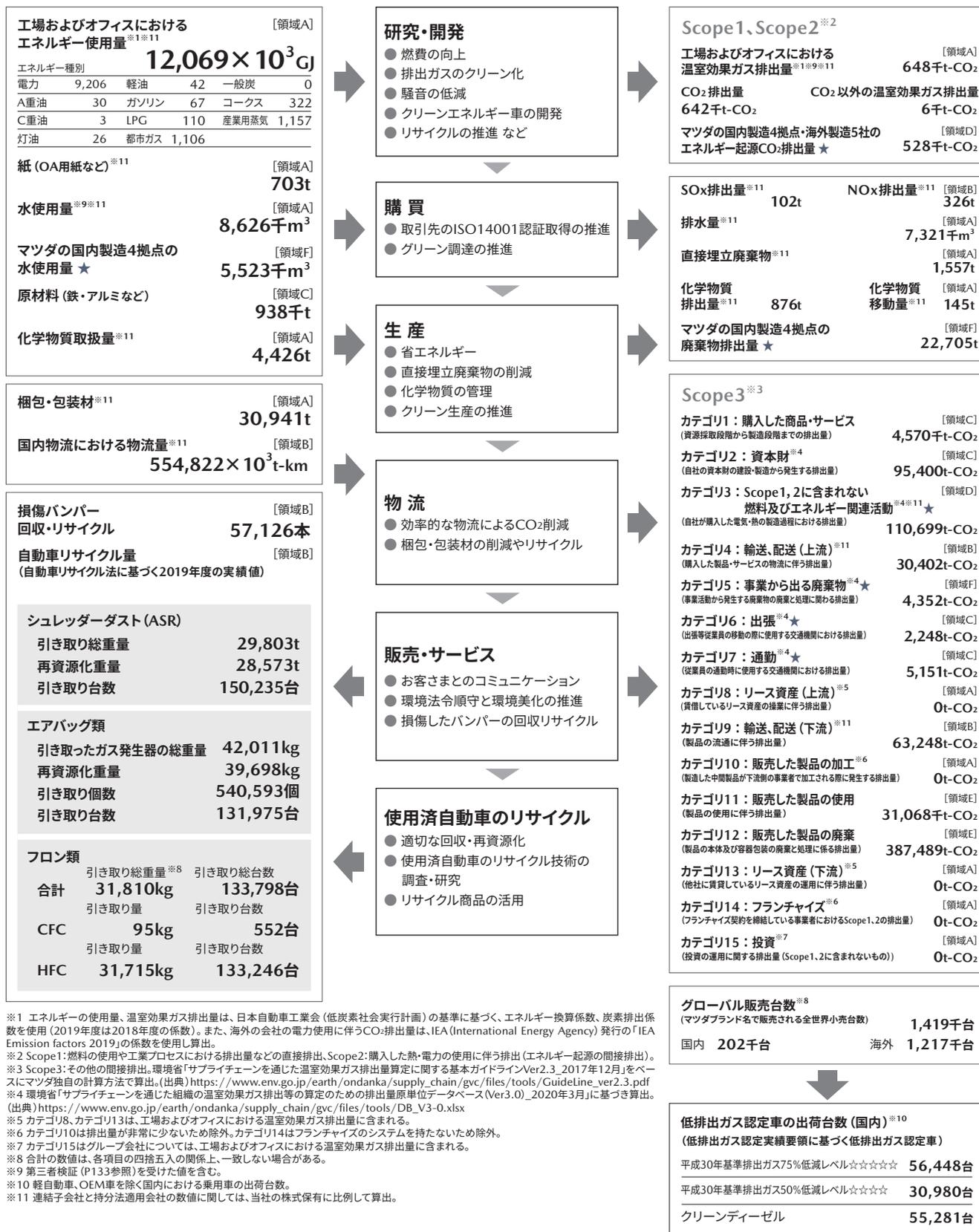
事業活動と環境負荷の全容

2019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・集計範囲(領域A~F)についてはP83参照)

★ 第三者検証対象項目 (P133参照)



集計期間:2019年度(2019年4月~2020年3月)

集計範囲:領域A:マツダ(株)ならびに国内の連結子会社22社/持分法適用会社8社および海外の連結子会社14社/持分法適用会社5社

領域B:マツダ(株)ならびに国内の連結子会社22社/持分法適用会社8社

領域C:マツダ(株)

領域D:マツダ(株)の国内製造4拠点ならびに海外製造5社(連結子会社2社/持分法適用会社3社)

領域E:国内および主要販売地域(北米、欧州、中国)

領域F:マツダ(株)の国内製造4拠点(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))

マツダ(株) 本社/本社工場/三次事業所/防府工場 西浦地区/防府工場 中関地区/東京本社/大阪法人営業/マツダR&Dセンター横浜/北海道剣淵試験場/北海道中札内試験場/美祢自動車試験場/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/MDI&IT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14社 マツダカナダ,Inc./マツダモートルマヌファクトゥリングデメヒコS.A. deC.V./マツダモーターズ(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/

マツダクレジット(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

97 人権

2020年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)					
項目	2019年度目標	2019年度実績	達成度の自己評価	2020年度目標	ISO26000中核主題
ダイバーシティ(多様性)の実現	従業員の多様性尊重の継続 ①各拠点でのトップマネジメント候補の育成・活用の継続進化 ②女性幹部登用数目標に向けた育成計画の着実な実行*1 ③障がい者法定雇用率(2.2%)の早期達成へ向け、障がい者雇用の促進を継続実施*1	①今年度も海外拠点からトップマネジメント候補者を招集し、Global Leadership Development Program (GLDP)を実施した。2015年以降累積62名 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・人材開発委員会で継続的にフォロー。(女性幹部社員52名、女性管理職比率(幹部級以上)3.6%)*1 ③2019年度累積では、法定雇用率2.2%を達成(実績2.22%)*1	○	従業員の多様性尊重の継続 ①各拠点でのトップマネジメント候補の育成・活用の継続進化 ②女性幹部登用数目標に向けた育成計画の着実な実行と次期計画の立案*1 ③障がい者法定雇用率(2.2%)の達成を継続するため、障がい者雇用の促進を継続実施*1	6.3 人権
人材育成	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	①MBLD#16のセッションを2019年12月に実施 ②マネージメント研修を2019年度から4本部で実施	○	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#17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に向けた取組を継続・拡大する	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。(母性保護休暇などの時間単位取得を可能にする改定などにより、育児休暇、在宅勤務、男性の育児休暇が前進)*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91%(前年比2%増)、平均取得日数17.3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76%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:0.43(2018年比0.11ポイント増加、自工会14社中3位)*2 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)	○	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2019」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「LGBTに学ぶー性の多様性の理解に向けてー」、「障がい者差別について」) ・出前研修は、本社工場全体に実施	○	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を除外する社内関連規程の改定実施、及び労働施策総合推進法施行に伴う社内就業規則等の改定実施、理解促進も含めた階層別研修*3や人権ミーティングなど、人権意識高揚のための研修資料やマニュアルを社内/グループ会社/サプライヤーに展開促進	6.3 人権
デューデリジェンス	バリューチェーンにおける人権取り組み状況の調査・フォローの継続	バリューチェーン全体における人権取り組み推進、および、状況把握・調査を計画通り実施 ・人権ミーティング資料について、国内関係会社、版社、部販社などへの展開 ・海外出向者への、現地の文化や習慣についての事前指導 ・社内外発信情報の人権チェック ・協力会社の人権相談窓口からの相談への対応 ・「マツダ・グローバル・ホットライン」の運用方法などを紹介 ・地場サプライヤーを対象に、人権相談窓口の運用方法などに関するアンケートおよびヒアリングを実施。加えて「マツダ・グローバル・ホットライン」の運用方法などを紹介 ・地場サプライヤーを対象に、人権相談窓口の設置に関するアンケートを実施	○	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(2019年度実績、2020年度目標)。
*2 2019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。「Mazda Way」に基づく取り組み行動を「コンピテンシー評価」の評価項目として活用しています。また、創立100周年を機に「Mazda Way」の原点である歴史を社員全員で振り返る場を設けました。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、グローバルリーダー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。

グローバルリーダー開発委員会^{*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）

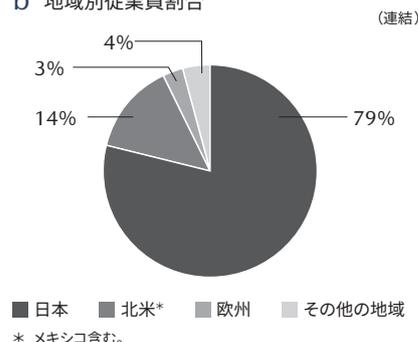
グローバルでの雇用維持と採用活動

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。
- 共育^{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)

2019年度採用率	74%
* 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「女性おける活躍の推進に関する法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。2020年3月時点では、3倍に近づいており、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、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、就労環境の整備、ならびにさまざまな相談事項に対応しています。同時に聴覚に障がいがある人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(2020年4月現在)。2013年度には広島県より「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。また2014年度より「特別支援学校就職サポート隊ひろしま^{※4}」に登録し、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、障がいを持つ人の就労促進を続けています。その結果、障がいを持つ社員のうち、独立行政法人高齢・障がい・求職者雇用支援機構より優秀勤労障がい者表彰を受賞する社員が増えてきています。

高齢者の雇用促進と技能・技術・ノウハウの伝承^{※1}

2013年度より、従来の再雇用制度を改定し、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。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。また、短時間・短日勤務制度の整備など、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。

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(2020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	10,492名	10,455名	40.7歳	17.5年
単体 ^{※1} 女性	754名	1,502名	37.7歳	13.9年
合計	23,203名		40.4歳	17.1年
連結 ^{※2} 合計	50,479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)

	2017年度	2018年度	2019年度
女性社員採用数	170名	200名	172名
女性管理職人数(係長級以上)	206名	226名	248名
女性管理職人数(幹部級以上)	42名	45名	52名
女性管理職比率 ^{※1} (係長級以上)	4.9%	5.3%	5.9%
女性管理職比率 ^{※2} (幹部級以上)	2.9%	3.1%	3.6%
男性管理職人数(幹部級以上)	1,405名	1,404名	1,389名
60歳以上の勤務者数(エキスパートファミリー)	994名	958名	909名
障がい者雇用利用率 ^{※3}	2.11% (法定:2.0%)	2.11% (法定:2.2%)	2.22% (法定:2.2%)
障がい者籍数 ^{※3}	324名	337名	365名
管理職平均年齢	52.2歳	52.2歳	52.8歳
離職率 ^{※4,5}	3.1%	4.0%	4.6%
新卒採用人数(大卒・短大卒・高卒)	男性 448名	479名	520名
	女性 94名	112名	114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など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:2017年度2.6%、2018年度3.0%、2019年度3.3%。

グローバル男女別従業員割合(2019年度) (連結)

男性	85%
女性	15%

グローバルでの女性幹部社員比率 (連結)

2019年度	8.2%
--------	------

新卒社員に占める女性比率(2018年度~2020年度) (単体)

	2018年度	2019年度	2020年度
事務系	42%	56%	58%
技術系	15%	12%	12%
技能系	12%	13%	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ターナー研修などに取り組む企業・団体を認定。

※4 企業と県が連携・協力し、特別支援学校生徒の就労促進を図る制度。

グローバル社員意識調査

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	2019年度
期待を超える仕事をしたいと考える	66%	64%
経営目標と自業務の関係性を認識している	64%	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%	46%

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・医務系)」や「仕事のレベル(事務・技術系)」に応じて等級を格付け、社員一人ひとりの実績をダイレクトに「本給」や「賞与」に反映する仕組みに変更し、現在もこれを継続しています。

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

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。2019年11月、在宅勤務制度において十分な利用実績があることが評価され、総務省がテレワーク導入・活用を進めている企業を選定・発表している『テレワーク先駆者百選』に選ばれました。2019年度は首都圏勤務者を対象に『テレワーク・デイズ2019』にも参加するなど、多様な働き方の更なる定着を図っています。

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)

	2017年度	2018年度	2019年度
合計	6,803,000円	6,769,000円	6,641,000円

e 男女別給与

(単体、2020年4月分)

	男性	女性
幹部社員	642,443円	584,394円
一般社員	308,560円	292,737円

選択と自己実現

社員一人ひとりが成長・活躍の目標を持ち、その実現に向けて主体的に最大限の力を発揮することで、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・スキルアップの教育・研修を実施しています。

f

f 2019年度教育研修実績

(単体)

1人当たりの平均研修日数	9.5日/年
1人当たりの平均研修費	134,500円/年
研修を受けた社員数	19,800名/年

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 ・三役研修 (生産・保全・改善) ・技能教育 ・からくり改善研修	—
海外生産拠点立ち上げ研修 (2019年度:北米工場立ち上げ研修)	年3回実施	MTMUSの係長及び職長	新工場立ち上げ時のリーダー育成	継続的に北米工場の製造エンジニアを育成するため、核となるリーダーを日本に招集し、自動車製造に関する研修を実施	MTMUSは2021年稼働予定のマツダとトヨタの合併による完成車生産を行う新会社
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、リーダーシップなどを養う	・スーパーリーダー研修 ・シニアリーダー研修 ・チームリーダー研修 ・ジュニアリーダー研修	—
技能五輪教育訓練*1	2年間/28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	2019年度実績 曲げ板金 金・銅メダル 各1名 車体塗装 金メダル・敢闘賞 各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 (技能マイスター) には、マイスターバッジを授与	1996年からの累計 卓越技能者養成コース修了者 130名 技能マイスター 62名 広島県優秀技能者 19名 現代の名工 17名 黄綬褒章受章者 17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 10名 入賞者 38名

*1 マツダ単体の取り組み。

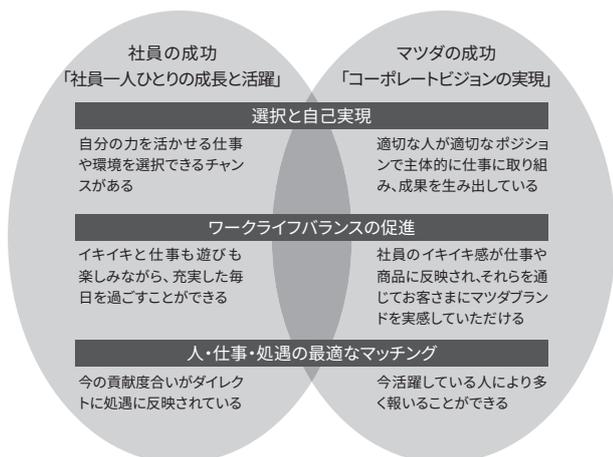
*2 鋳物鉄、ダイキャスト、鍛造、粉末合金、熱処理、機械加工、エンジン組立、車軸組立、ミッション組立、プレス、車体、塗装、車両組立の13分野に関し「残すべき24の伝承技能」を選定し、技能を伝承。

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」へとつなげます。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
2019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、今後も定期的実施していきます。

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

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、開発領域から生産領域まで、さまざまなクルマづくりの現場に配属され、活躍しています。

- 在校生総数105名(2020年4月1日現在)※2
- 修了生総数(在籍者)1,591名(1988年4月～2020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。

※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。

TOPICS 新型コロナウイルス感染症に対する従業員への対応

マツダは、従業員の健康と安全を第一に考え、感染予防行動の徹底や感染拡大防止に継続的に取り組んでいます。

《取り組み事例》

- ・在宅勤務条件の緩和：これまでの働き方のルールの枠組みを超えて取り組む必要性から、上限時間の制限や利用対象者の条件を解除し、多くの従業員がより実施しやすくなりました。
- ・特別休暇の新設：社会からの要請に鑑み、感染による重篤化リスクのある妊婦・基礎疾患のある方に対する特別休暇を新設しました。仕事の状況に応じて、自律的に働き方が組み立てられるよう、時間単位での取得も可能としています。
- ・その他：時差出勤や在宅勤務を活用した同一時間帯の職場出勤率の抑制や、職場内でのソーシャルディスタンスの確保、公共交通機関の利用抑制など。

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 (2020年3月31日現在)	開始時期	2017年度	2018年度	2019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	36名 (825日)	32名 (691日)	43名 (853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}	2,164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)	2,541日 (550名) 内非正規社員17名 男性:2,094日 (459名) 女性:447日 (91名)
育児休職	子が満3歳に達する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	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%	241名 (内男性29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	11名 (内男性5名)	14名 (内男性9名)	11名 (内男性7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:392名 介護:8名	短時間勤務者 育児:445名 介護:18名	短時間勤務者 育児:475名 介護:22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	265名	766名 ^{*2}	1,012名 ^{*3}
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}	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)	772名 (4,177日) 男性:394名 (1,877日) 女性:378名 (2,300日) 内親族の看護 679名 (3,102日) 内非正規社員50名 男性:356名 (1,660日) 女性:323名 (1,442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	1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	15名	18名	19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2名	登録者2名	登録者1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	180名入社	205名入社	227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	14件 201,800円	12件 297,500円	10件 221,800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 88% 平均取得日数 16.9日	取得率 89% 平均取得日数 17.1日	取得率 91% 平均取得日数 17.3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。

*3 新型コロナウイルス感染症特別対応措置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160,000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100,000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2019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、全社一丸となり人づくり、職場づくり、仕組みづくりを推進しています。2019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。

安全衛生管理体制

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。

グループ会社との連携

国内・海外グループ会社に対して、活動情報の共有、職場巡視指導、教育の提供など積極的な支援を行っています。特に、海外生産拠点に対しては、現地の法令や労働慣行などを踏まえた上で、マツダの安全衛生管理体制や機械・設備・環境基準や改善事例などを共有し、マツダグループ全体で標準的な安全衛生管理を実施しています。

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。2019年からは、重大災害につながりやすいリスクについて重点的に監査する仕組みを構築し、監査パフォーマンスを向上させました。2019年度はフォークリフトについて、全関係部門が関係法令の順守状況や仕組みの適切さについて重点監査を実施しました。安全衛生目標の一つである安全成績においては、国内業界トップレベルの達成を目指しており、2019年度の結果は右表(k)の通りです。休業災害は、減少傾向にあり、着実な成果を上げています。

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、災害・疾病・火災のリスクを抽出し、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、新規に化学物質や機械設備を導入する際は、手配部門が事前に危険源を特定し、必要な対策を実施した上で、使用部門へ情報を提供する体制を整備しています。特に、化学物質については、2019年度より化学物質のSDS(Safety Data Sheet)※2をデータベース化し、管理するシステムを導入して確実なリスクアセスメントと情報提供を実施しています。

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

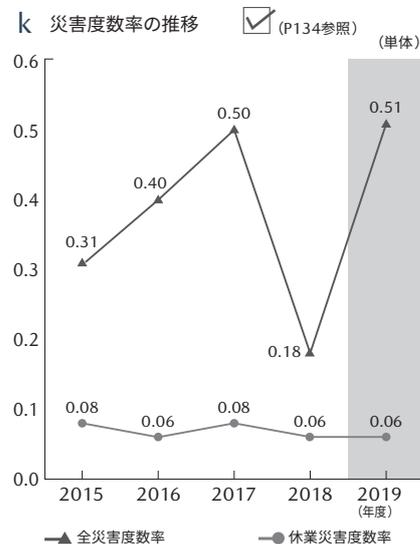
- 1) 感性の高い人づくり
- 2) 安全・安心な快適職場環境の実現
- 3) グローバルに活動

* 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*

2019年度	0.16
--------	------

* 休業災害度数率：延べ100万労働時間当たりの休業災害事件数。
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)



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。

※2 化学物質および化学物質を含む混合物を譲渡または提供する際に、その化学物質の物理化学的性質や危険性・有害性および取り扱いに関する情報を相手方に提供するための文書。

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。特に、危険への感度を向上させるための研修に力を入れており、安全啓発ゼミナール^{*1}や危険体感訓練^{*2}およびKYT(危険予知トレーニング)を、生産、開発、管理、事務など全ての部門に展開しています。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人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／WEB会議システム／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入社制度、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(ストレスチェック制度)

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、組織の生産性や人的生産性を図ることを目的とした「組織の総合健康度診断」を導入しています。

安全衛生に関する教育・研修内容 (2019年度)

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	4,665名 (内グループ会社、サプライヤー649名)
ゼロ災害手法教育 (危険予知トレーナー研修など)	415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)	442名
安全衛生管理者・監督者教育 (新任のみ)	138名
社内救急処置教育 (AED使用実習含む)	855名

m メンタルヘルス研修実績

	2017年度	2018年度	2019年度
新任管理者研修	152名	177名	186名
管理者研修 (アドバンス)	196名	39名	76名
入社3年目研修 (セルフケアセミナー)	247名	217名	256名
部門単位研修 (希望部門)	653名	945名	357名

n げんき診断における組織診断 (総合健康リスク、組織の総合健康度)

	2017年度	2018年度	2019年度
総合健康リスク ^{*1}	90	90	87
組織の総合健康度 ^{*2}	52.8	52.4	52.5

^{*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る。

※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)を行っている。

※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・ウォーク通勤」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」
- マツダ健康保険組合と共同運用の個人向けWEBサイト「PepUp(ペップアップ)」を利用したウォーキング活動「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、生活習慣病対策およびメンタルヘルス対策を推進しています。また、健康診断の結果に基づいた指導、教育や高齢化対策、国内グループ会社の活動推進支援、海外外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4年連続で「健康経営優良法人」に認定されています。

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内内視鏡検査、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。

○

生活習慣病対策に関するデータ

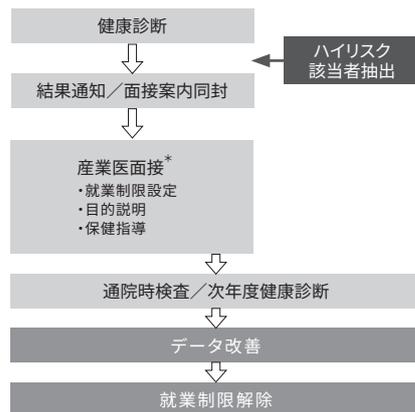
(単体)

		2017年度	2018年度	2019年度
禁煙推進活動	喫煙率	29.2%	29.2%	28.7%
	ニコチンパッチ処方・指導	9名	9名	16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	9,330名 / 39.7%	9,477名 / 41.3%	8,592名 / 39.2%
	「マツダいきいきウォーク」参加者	5,654名	5,684名	5,920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)

	2017年度	2018年度	2019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)	1,258件	1,738件	2,041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。

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を進めています。

感染症対応

感染症予防のため、海外出向者および帯同配偶者へA型肝炎・破傷風などの予防接種を実施しています。2019年度から、職場での集団感染予防を目的に、インフルエンザ予防接種の費用補助制度を開始しました。また、社内へは感染症対策として、常に情報発信を行い、注意を喚起しています。そのため、2019年度の麻疹や新型コロナウイルス感染症に対しても、速やかに情報展開を行うことができ、感染の拡大防止に役立てることができました。

■ 麻疹対応

2019年5月、マツダ従業員の麻疹発症を受け、速やかに関係当局に報告するとともに、当社内での感染確認を行い、従業員へ注意喚起と健康観察の実施を通知しました。また、妊娠中の従業員の勤務配慮措置を行うとともに、感染症対応ポータルを開設し、正しい麻疹の知識および対応法を伝え、従業員の発症を最小限におさえることができました。加えて、この感染症を受け、マツダの全従業員に対して、麻疹・風疹に対する抗体検査を行い、必要に応じた予防接種により、感染予防対策をより強化しました。

■ 新型コロナウイルス感染症対応

麻疹時の経験をいかし、速やかに感染症対応ポータルを開設し、従業員へ正しい情報を伝えることを徹底しました。従業員の不安解消のために、体調不良を感じた際、対応に迷わないよう対応フローチャートを日本語・英語の両方で作成し配布しました。職場に対しては、アルコール消毒薬を配布し手指消毒を徹底。また三密対策について、社内で想定される場面と対策を具体的に記載し、注意を喚起しています。今後も感染予防行動および感染拡大防止に向けた行動に継続的に取り組むことで、従業員の健康と安全を守っていきます。

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。

※1 マツダ単体の取り組み。

人権

基本的な考え方

マツダは、人権尊重は企業活動における基本であると考え、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ません。

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。人権についても国際連合「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、1999年に「セクハラ追放ガイドライン」（後に「人権侵害撤廃ガイドライン」に名称変更）、2000年に社内外の企業活動における従業員の人権侵害行為を禁止する「人権侵害撤廃規則」を制定し、法改正や社内外の諸情勢に応じ、必要の都度見直しを行っています。最近の見直しは、ハラスメント関連法の改正（2020年6月施行）を踏まえ、人権侵害撤廃ガイドラインを修正しました。また、法律婚と事実婚（異性同士・同性同士）とで、休暇や手当類など処遇に不公平が生じないように就業規則の改正も行いました。

「人権侵害撤廃ガイドライン」と「人権侵害撤廃規則」は、社内イントラネットに掲載し、教育・研修の場を通じて、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、人事本部が全社的な人権擁護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。

国内グループ会社については、定期的に情報交換を行うなど、ネットワークを構築し、その中で深刻な人権問題に関しては、マツダの役員などのマネジメント層に相談できる体制を整え、グループ全体で解決できる体制を構築しています。

また、年1回実施するグローバル社員意識調査を通じて、世界中の活動拠点における人権擁護活動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」（P118参照）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 基本理念

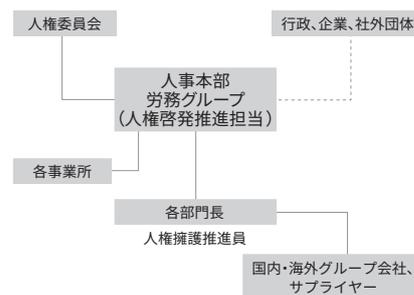
マツダは、人権尊重は企業活動の基本であると考えています。社内外を問わず、全ての企業活動において、いかなる人権侵害も容認しません。究極的な目標として、問題発生がゼロになることを目指し、人権擁護活動を続けます。

マツダ人権宣言（2000年11月）

マツダは基本理念の下「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 c

b 推進体制図



c グローバル社員意識調査 肯定回答率 (単体)

	2018年度	2019年度
人権の理念・方針を理解している	85%*	84%*
当社は人権侵害に適切に対応している	78%*	77%*

* 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）。

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、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に向けた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。

また、マツダはグループ企業の従業員からの相談にも「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」(P115参照)などを通じて対応しています。

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、事実調査の上、行為者に対する必要な措置を講じ、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、助言などを行っています。

人権侵害を防止するための取り組み

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、人権委員会への報告を通じ、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。

d

d 2019年度 人権相談内容の内訳

(単体)

ハラスメント	35件
職場の人間関係	27件
その他	0件
合計	62件

研修／啓発活動

マツダでは、役員や全従業員を対象とした定期的な人権啓発活動や教育を積極的に実施しています。これらの取り組みとその他の人権擁護活動が評価され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。

e

e 人権ミニ講座テーマ(抜粋)

- コミュニケーションに関する資料
 - ・アサーション
 - ・メタ認知とマインドフルネス
 - ・感情 など
- 人権学習資料
 - ・同和問題
 - ・性の多様性について など
- e-ラーニング学習資料
 - ・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
 - ・育児・介護休業等ハラスメント
 - ・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

101 社会貢献

2020年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2019年度目標	2019年度実績	達成度の自己評価	2020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基本方針(4つの活動方針、3つの柱)に合致した取り組みを実施 ・約590件のプログラムを継続/新規に実施 ②PDCAサイクルを継続	○	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。特に、生活基盤を脅かす新たな社会課題に積極的に対応 ②プログラムの影響評価指標(マツダ社会貢献活動表彰制度)に基づくPDCAサイクル継続(社会的課題解決への努力)	6.8 コミュニティへの参画及びコミュニティの発展
コミュニティ参画・発展に関する成果の開示	社会貢献活動の積極的開示の継続	社会貢献活動レポートやサステナビリティレポート、SNS等にて、社会貢献活動実績情報を継続開示	○	社会貢献活動の積極的開示の継続	6.8 コミュニティへの参画及びコミュニティの発展

社会貢献

取り組み基本方針

基本理念

グローバルにビジネスを展開しているマツダは、企業活動を通じて、持続可能な社会の実現に寄与するために、それぞれの地域のニーズに即した取り組みを継続的にを行い、良き企業市民としての責任を果たしていきます。

活動方針

- 国内・海外のマツダグループの本業を通して社会的課題に積極的・継続的に取り組む。
- 地域と協働し、それぞれの地域ニーズに即した活動を行い持続可能な社会の発展に貢献する。
- 従業員の自発的ボランティア活動を重視・支援する。多様な価値観を取り入れることで、柔軟性のあるイキイキとした企業風土の醸成を目指す。
- 活動内容を積極的に開示し、社会との対話に努める。

3つの柱

「環境・安全」「人材育成」「地域貢献」の3つを社会貢献活動の柱とし、地域に根ざした活動を推進していきます(P103-104参照)。

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(P24参照)で決定した社会貢献に関する方針やCSR目標(P22、30、36、41、51、84、100、106参照)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。

2019年度の主な実績

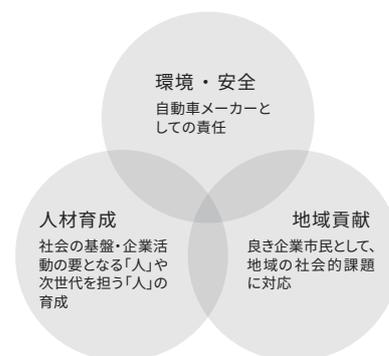
- CSR目標およびマツダグリーンプラン2020(社会貢献領域)(P54-55参照)にて目標を設定し取り組みました。
- 国内・海外で、約590件*2の活動を実施しました*3(社会貢献活動費:2019年度実績約25.8億円)。
- 社会貢献プログラム影響評価指標に基づいたマツダ社会貢献活動優秀賞を設立し、PDCAサイクルを継続しています(P102参照)。

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)。

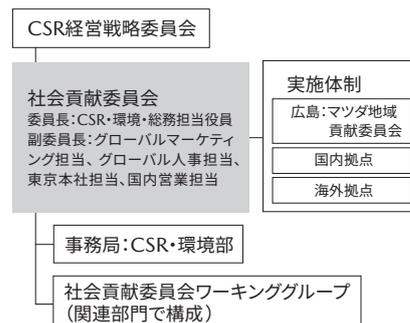
a

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、自然災害被災地支援。
 *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6回マツダ社会貢献活動優秀賞

2019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：2018年4月～2019年3月）の中から選ばれました。

C 第6回マツダ社会貢献活動優秀賞

	活動名
大賞	お子さま向けプログラミング教室 [マツダ]
特別賞	マツダスペシャリストバンク [マツダ]
特別賞	次世代を担う子どもたちを支援 [長安マツダ汽车有限公司]
奨励賞	"Mazda Do Good" Program [マツダセールス(タイランド)]
奨励賞	シートベルト着用の啓発 [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（マツダスペシャリストバンク、マツダ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（P91参照）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29年7月九州北部豪雨／平成30年7月豪雨（西日本豪雨）／平成30年台風21号／平成30年北海道胆振東部地震／令和元年台風19号／令和2年7月豪雨災害（P5、104参照）（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	2019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	42.0万米ドル
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	91.3万豪ドル
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	25.4万NZドル
南アフリカ	マツダ財団 南アフリカ https://www.mazda.co.za/mazdafoundation/foundation/	教育、キャリア開発、技術開発、環境保全などへの貢献	2017年	755.5万ランド

※1 https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/csr/social/library/download/2019_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やその保護者を対象とした環境啓発を行っています。

マツダスペシャリストバンクと協力し、広島市主催の「企業とコラボで環境学習」など産学官が連携して行うイベントに講師を派遣し、「環境にやさしいクルマづくり」などをテーマに、未来の地球環境を見据えたマツダの取り組みを紹介しています。



南アフリカ／

リサイクルと環境意識啓発

マツダサザンアフリカ(Pty)Ltdはマツダ財団南アフリカとともに、使用済みのビルボードの素材を地元の生産者に寄付し、高品質でユニークなスクールバッグやペンケースにリサイクルする活動に取り組んでいます。この活動は、環境への影響を軽減させると共に、雇用を創出しています。生産されたバッグは学童に届けられ人材育成にも貢献しています。



[安全]

日本／

交通安全の推進

国内の販売会社では、交通安全週間などに合わせ、交通安全に寄与する活動として、カーミラーの清掃・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／

交通安全啓発(立哨)

国内の販売会社では、各地での交通安全啓発活動(就業前の店舗前での立哨活動、交通安全パレード・イベント参加など)を実施し、交通安全を推進しています。



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175万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／

学習環境整備の支援

マツダ（中国）企業管理有限公司（MCO）は、公益プログラム「支教中国2.0」の支援としてMCOで使用済みのパーソナルコンピューター（PC）58台を寄付しました。このプログラムは、地方の小学校にオンライン教室を設置・運営し、英語・コンピューター・美術・音楽・心理・自然科学・国際将棋・作文・国学など多様な授業を行っており、寄付したPCは児童の学習支援に活用されています。



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。2019年5月に累計来場者数1,900万人、8月に2,000万人に達したことを受け、広島市の団体に2台贈呈しました。2019年度時点、累計20台車両を贈呈しています。



コロンビア／

養育者と離れて暮らす子どもの支援

マツダでは、児童養護施設などに入所している子どもたちのために、企業・団体と協働で運営している「サンタプロジェクト」*に参加しています。2003年に日本で始まったこの活動は、2019年にはコロンビア（マツダデコロンビアS.A.S.）にも広がりました。

* サンタプロジェクト：サンタクロースやトナカイに扮したマツダ車オーナーや従業員がランティアが、子どもたちを助手席に乗せてドライブし、特別な体験をプレゼントします。



TOPICS 令和2年7月豪雨災害に対する支援

マツダは、被災地域ならびに被災者への支援活動・復旧活動に役立てていただくため、自治体や社会福祉協議会などのご要望を踏まえながら災害支援に取り組んでいます。予期せぬ災害時などに、避難した場所で車中泊する際活用できる商品をセットにしたマツダ純正用品の「車中泊セット」*や手袋、マスク、土のう袋などを送付しました。さらに、軽トラック「マツダ スクラム トラック」など3台の車両を無償で提供しました。寄付金に関しては、日本赤十字社および社会福祉法人中央共同募金会を通じて、それぞれ100万円と200万円を寄付しました。引き続き、被災地域の状況などを確認の上、必要な支援を行ってまいります。

* 製品の詳しい情報は以下URL参照：
<https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2020/202007/200706b.html>



車中泊セット

自動車メーカーの強みを生かした社会への貢献

マツダは、これま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、社会の持続的な発展を目指します。

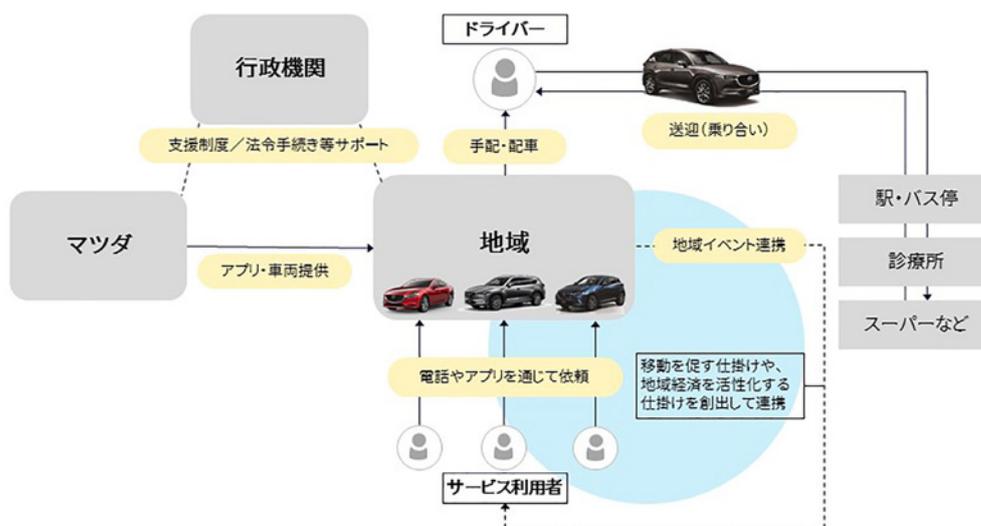
コネクティビティ技術を活用した乗り合いサービスの実証実験

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。マツダは運行管理システムおよび利用者用アプリの開発を担当しています。実証地域の三次市川西地区と作木町の方々に継続利用していただきながら地域との対話を通じて利便性向上にむけた検討を進めています。今後は、地域交流イベントや、農産物の出荷・集荷などの地域情報と支えあい交通サービスの連携により地域内外の人や物の移動をシームレスに繋ぐといった様々な施策を通じて、より多くの人々に使っていただき、地域活性化に繋がる持続可能なサービスの実現に向けて取り組んでいきます。

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じこけんの場としています。2019年度は約190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

- 107 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)
- 118 サプライチェーンにおける社会的責任の推進
- 121 株主・投資家への取り組み

2020年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2019年度目標	2019年度実績	達成度の自己評価	2020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	・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、「監査等委員会設置会社に移行(2019年6月)」 ・監査等委員会設置会社移行に伴い、取締役会の権限を適切な範囲で代表取締役委任し、意思決定の迅速化、取締役会における十分な審議時間確保による経営戦略等の議論の充実を実現 ・取締役会実効性評価を実施し、監査等委員会設置会社への移行目的が達成できていることを確認	○	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及び評価を踏まえたスパイラルアップ	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	①2016年度のリスク・コンプライアンス委員会で定めた中期活動計画(2017年度～2019年度)に基づき、マツダおよびグループ会社におけるリスクの一層の見える化とリスク管理活動の強化への取り組みを推進 ・各部門において抽出したリスクについて、その対応状況の確認結果等を踏まえ、当社グループとして共通の重点課題を設定し、取り組みを継続 ・部門長及び関係会社の役員向けの教育プログラムの内容の拡充及び対象者の一部拡大を行い、実施 ・中期活動計画の最終年度であるため、目標達成状況を確認し、次期中期活動計画策定に向けた議論を実施 ②地震由来による、火災に対する、命を守る行動・消火・避難訓練の実施。地震発生時の安否確認システムを活用した安否報告訓練の実施 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。計画通り、データの定期メンテナンスを実施することで、最新状態を維持 ④計画通りに、広島・山口・岡山の拠点について、ハザードマップ上で、土砂災害、浸水に対する被災リスクの点検を行い、高リスク部材*2がないことを確認した	○	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本部(地区団レベル)機能訓練、通信機器を使用したコミュニケーション訓練の実施 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サプライチェーンの強靱化に向けて、材料・構成部品の代替性を点検する	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*3 ②情報セキュリティ対策の推進・強化*3	①-e-ラーニング「個人情報取扱の基本ルール」、「みんなで守るITセキュリティ」を継続実施*3 ・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*3 ②-国際連合・自動車基準調和世界フォーラム(WP29)で制定されるサイバーセキュリティに関する国際基準へ対応するために、業務プロセスの整備として業務標準ドキュメントの追加、修正を実施	○	①啓発活動の継続による情報管理の徹底*3 ②情報セキュリティ対策の推進・強化*3	6.6 公正な事業慣行
(知的)財産保護	知的財産保護・活用のための活動推進 ①自社知的財産保護：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73名、特許情報活用セミナー16名、知財リスクセミナー90名が受講 ・新たな取り組みとして、生産技術部門に対して知財セミナー(特許・契約)を実施し、1378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：673件	○	知的財産保護・活用のための活動推進 ①自社知的財産保護：グローバルな権利化の促進 ・特許出願件数 国内は前年同規模を継続 ・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遵法意識の底上げ*3 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*3 ・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 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実施 ・国内及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 ・関係会社に対し「マツダ・グローバル・ホットライン」のポスターやe-ラーニングなどの周知ツールを提供し、関係会社における周知活動を実施	○	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遵法意識の底上げ*3 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	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 Tier1お取引先が集まる購買連絡会の場で、サプライヤー-CSRガイドラインのサプライチェーン全体への浸透に向けて、Tier2お取引先への展開を改めて要請した	○	①サプライヤーの適正取引推進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 ②北米の生産拠点(MTMUS)へ納入するサプライヤー向けに「マツダサプライヤー-CSRガイドライン」の周知を行う	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 特殊材あるいは特殊工程で、代替拠点が無い部材。

*3 マツダ単体の取り組み(2019年度実績、2020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。

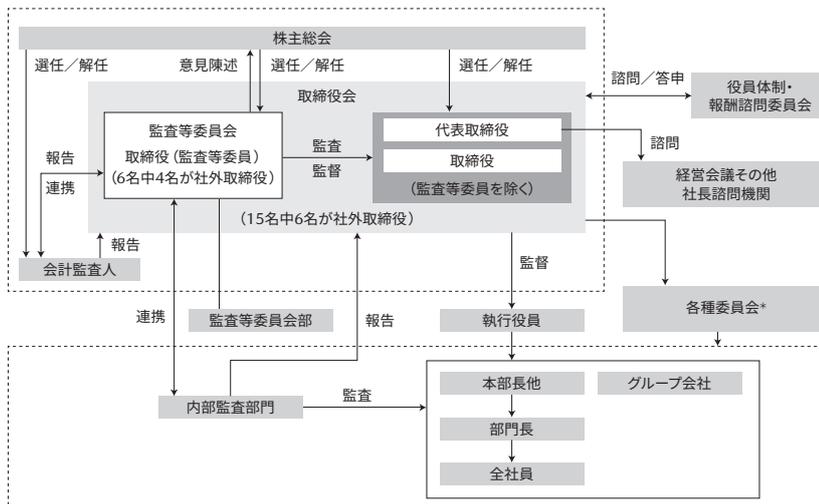
コーポレートガバナンス(企業統治)

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実現するため、監査等委員会設置会社を採用しています。

a コーポレートガバナンス体制図



* 総合安全衛生委員会、全社品質委員会、リスク・コンプライアンス委員会、人権委員会、安全保障輸出管理委員会など

b 各詳細情報は以下よりご覧ください

■ コーポレート・ガバナンス報告書
<https://www.mazda.com/ja/investors/library/governance/>

■ アニュアルレポート2020
<https://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>
 ・役員の担当領域・経歴など(P28-29)
 ・役員報酬(P24)

■ 会社概況
<https://www.mazda.com/ja/about/profile/executive/>
 ・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_repo200625.pdf
 ・コーポレートガバナンスの状況など(P31-47)

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・監督を行っています。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

取締役*	人数	9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	人数	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・選定の方針など、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ています。

なお、役員の指名・選解任および報酬決定の手続きについては、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っています。

取締役会の実効性の分析・評価

取締役会は、取締役会の実効性のさらなる向上に向けた取り組みを着実に進めるための分析・評価を実施しています。本取り組みは、事務局が作成する調査票に基づき、全ての取締役が、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。

2019年度の主な調査内容は、取締役会の構成、経営戦略等に係る審議の状況、コンプライアンス・内部統制に係る審議の状況、情報提供（情報量、資料、説明、社外役員に対するサポート）の状況、審議への関与です。また、監査等委員会設置会社へ移行したことから、移行の目的である経営の意思決定の迅速化、取締役会における審議の一層の充実、取締役会による監督機能の強化について、その効果の検証を行いました。検証の結果、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、当社定款に基づき、取締役会の権限が適切な範囲で代表取締役に委任されたことにより、意思決定の迅速化がなされるとともに、審議時間を確保することにより経営戦略等の議論の充実が図られていることが確認できました。一方、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ついて、引き続き更なる改善・強化に向けて取り組む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

d

取締役監査等委員（常勤）（2019年6月26日以前は常勤監査役）、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、監査の品質向上を図っています。

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、各社のガバナンス体制の強化に加え、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適宜、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

e

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。

また、2019年度から、グループ会社の監査部門の強化を図るため、マツダの内部監査部門によるグループ会社監査部門の機能評価・活動支援を開始しました。

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。

d 連携状況

- 取締役監査等委員（常勤）と監査法人による会合
- 取締役監査等委員（常勤）と監査部門による会合
- 取締役監査等委員（常勤）、監査法人、監査部門の三者による会合

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、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」(P115参照)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

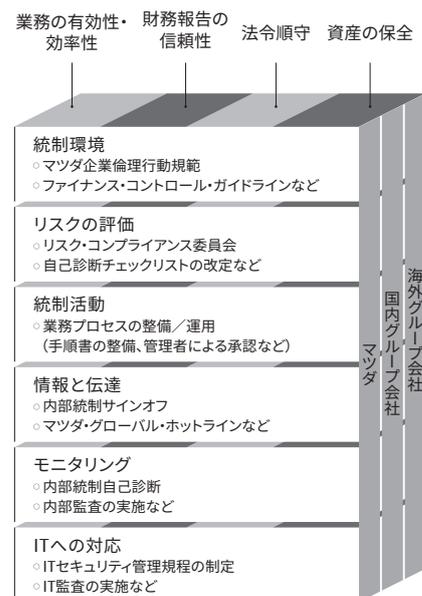
1998年から、内部統制に関する意識の浸透を目的として、内部統制自己診断を開始し、現在では、マツダおよび国内・海外のほぼ全てのグループ会社で実施しています。内部監査部門や監査法人などの第三者ではなく、プロセス・仕組みを実際に整備・運用している各業務の管理責任者自身が、チェックリストを利用し評価する方法です。この活動を通じて、各部門・グループ会社では主体的に統制上の不備の把握やその是正活動を行っています。

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、自組織の内部統制の状況と課題を確認していることを表明する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しています。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を設定し、迅速な改善を行っています。

f マツダの内部統制



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。2019年度は、防災訓練を当日シナリオにない予定外の内容を加えることでより実践的な形にした他、周辺地域における火災への消防車派遣や、公設消防との合同防災訓練の実施など、地域との連携体制強化を進めました。

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。また、情報セキュリティ責任者のもと、情報セキュリティ委員会^{※1}がサプライチェーン全体のサイバーセキュリティリスクを認識し、継続的に対策を行っています。

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、複数の情報セキュリティに関する世界標準^{※2}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

	2017年度	2018年度	2019年度
参加人数	19,289名	18,900名	12,500名

* 震災、高潮などを想定した防災、消火、応急処置(AED使用)訓練。

※1 全社グローバルの情報セキュリティをマネジメントする組織。全社レベルの情報セキュリティ課題に対する意思決定機関として、全社情報セキュリティ会議を定期的開催。

※2 ISO27000シリーズ、NIST SP800、NIST サイバーセキュリティフレームワークなど

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。

2019年度は、各国における個人情報に関する法令の制定・改正の動きを受けて、より適切に個人情報の管理が行えるよう、ルール・仕組みの見直しに着手しました。

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、その取り扱いに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グローバルに取得し、技術とデザイン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

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に知財活動面からも協力するため、2020年5月に「知的財産に関する新型コロナウイルス感染症対策支援宣言」に参画しました。これにより、新型コロナウイルス感染症のまん延を防ぐ治療薬・ワクチン・医療機器・感染防止製品などの開発・製造・提供を迅速に行うために、参画する企業や研究機関などが、一定期間、まん延終結を目的とした行為に対しての特許権、実用新案権、意匠権、著作権といった知的財産権を行使しないことを表明しています。

知的財産管理の啓発活動

k

「マツダ企業倫理行動規範」(P115参照)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。例えば最近では、新技術や新サービスについての社外との共創の増加に応じ、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

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」を定めて贈収賄禁止の方針を示し、腐敗防止に努めています。

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。

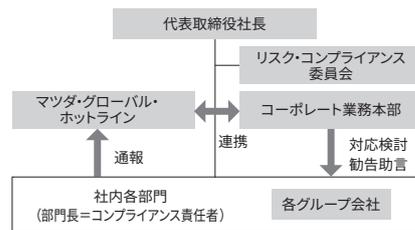
マツダ単体では、コンプライアンス教育の機会に全従業員に通報窓口の連絡先を示したコンプライアンス・カードを配布して窓口を紹介するとともに、ポスターの掲示やe-ラーニングの実施などの周知活動を行っています。

2019年度は、関係会社に対しポスターやe-ラーニングなどの周知ツールを提供し、関係会社における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。

2019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70件でした。主な通報内容は、ハラスメントなどの労務問題、業務プロセス逸脱、就業規則違反などの疑いに関するもので、マツダに関する通報は48件、関係会社に関する通報は21件、不明1件でした。

コンプライアンス推進体制



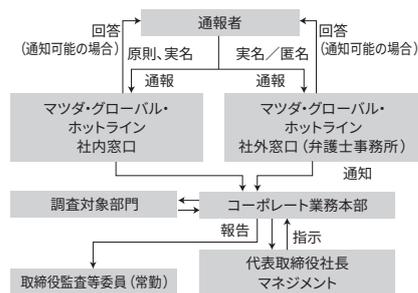
グローバル社員意識調査 肯定回答率 (連結)

	2018年度	2019年度
当社はコンプライアンスが徹底されている	77%	76%

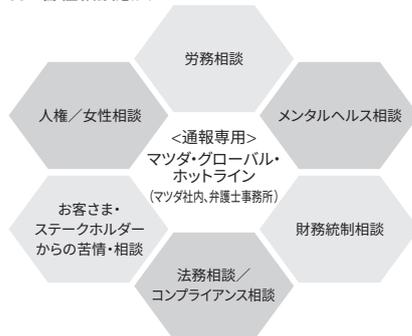
コンプライアンスに関する活動

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マツダ・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。

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。2019年度は、重点的に取り組むべきコンプライアンス上の課題をテーマとする教育を実施しました。

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) 対策の取り組みを支持し、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。

○ コンプライアンス教育のテーマ(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

- 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。
- 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業務標準手順・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。
- 国内販売会社との研修会などで、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。
- 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把握するため、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」の国内販売会社社員への周知。

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

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(P119参照)。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(P119参照)。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(P120参照)。

CSR取り組みやリスクマネジメントをサプライヤーと連携し、一体となって推進できるよう、コミュニケーションの機会を積極的に設けるほか、さまざまな支援を行っています(P120参照)。

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

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の実施しています(P119参照)。

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}(P119参照)/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/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。

a

a

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(2020年3月31日現在)

自動車部品	532社
資材(素材)など	146社
設備・要具	393社
合計	1,071社

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^{※1}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

※1 紛争鉱物:米国金融規制改革法(第1502条)で規定された、コンゴ民主共和国およびその周辺国産の紛争地域において、武装集団の資金源とされる鉱物およびその派生物(タンタル、錫、タングステン、金が規制対象)。同法で米国上場企業は、紛争鉱物を製品に使用していないかの報告義務が定められている。

サプライヤーとのCSR取り組み事例

人間尊重:紛争鉱物^{※1}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。2019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(2019年:296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。2019年度も社会的関心の高い適正取引に関するアンケートを、マツダへの納入割合が売上の多くを占めるお取引先さま114社を対象に実施し、2018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 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
- 新配属者への適正取引推進に関する講座の実施

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(P118参照)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、錳、タングステン、金が規制対象)。同法で米国上場企業は、紛争鉱物を製品に使用していないかの報告義務が定められている。

サプライヤーと連携したリスクマネジメント

事業継続計画 (BCP)の拡充

リスクマネジメントの観点から、事業の中断が社会に甚大な影響をおよぼすことのないよう、マツダ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完了していましたが、2019年度よりリスク対象に土砂災害や浸水も加えたサプライチェーンのリスク点検を推進しています。リスクの度合いに応じて、防災・減災強化などの対策に取り組めます。今後も、サプライヤーと協同して引き続きBCPの拡充を進めていきます。

サプライヤーとのコミュニケーション

サプライヤーとの情報交換・対話

CSR取り組みやリスクマネジメントをサプライヤーと連携し、一体となって推進できるよう、コミュニケーションの機会を積極的に設けています。全てのサプライヤーを重要なビジネスパートナーととらえ、中長期的な経営戦略や、販売・生産に関する情報の早期提供に努め、定期的に情報交換・対話を行っています。また、その中で環境などCSR取り組みの啓発を目的とした講演を年1回実施しています。

また、サプライヤーによって自主運営されている、購買協会組織^{*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、2019年度は123社が合計で57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 g

f 購買連絡会での講演「マツダにおけるCSR取り組みについて」(2019年11月)



g 購買協会組織 (2020年3月31日現在)

部品サプライヤー	洋公会	169社
資材サプライヤー (原材料・装置・金型など)	洋進会	81社

※1 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 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。

TOPICS コロナ禍における地場お取引先さまへの支援

マツダは、サプライヤーとの共存・共栄の精神に則り、コロナ禍の影響を受けた地場お取引先さまへの支援活動を実施しています。

《取り組み事例》

■東友会協同組合^{*1}会員企業さまへの生産調整説明会の実施:

新型コロナウイルス感染拡大の影響下における販売状況の推移と生産調整の内容について、マツダの考え方を説明し、情報の共有化を実施しています (2020年4月~月1回開催)。

■サプライチェーン全体の資金繰りのサポート:

サプライチェーン全体を対象に一次お取引先さまと協働で資金繰り調査を実施しました (対象:約700社)。

金融機関からの支援を得るのが容易でないお取引先さまについては、複数の金融機関の紹介や、公的支援の活用のアドバイスを行いました。資金繰り改善や雇用維持を図っていただくことを目的に、公的支援や補助金について分かりやすい説明資料を作成し、地場お取引先さまへ配布しました。

*1 1952年にマツダ (当時:東洋工業) と取引関係のある協力会社20社の任意団体として発足。現在62社の会員企業から成り、会員企業は各種委員会活動を主体に、会員相互およびマツダとの情報交換や異業種との交流を行いながら、日々研鑽をはかっています。

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）、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）の適用を検討しています。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。

2020年3月期の経営状況と配当

マツダは2019年11月に中期経営計画を公表しました。自動車業界は今、100年に一度の変革期の中にあります。CASE（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）に代表される時代の要請に応じていくために、クルマの企画、開発、製造、販売、サービスなど多くの領域で変革が求められます。中期経営計画で定めた今後6年間に取り組むべき3つの領域「独自の商品・技術・顧客体験への投資」「ブランド価値を低下させる支出の抑制」「選れている領域への投資」について、その施策と目標を具体化し、CASEなどへの対応を含む将来への投資を行いながら、計画の推進に取り組んでいます。

中期経営計画の初年度である当期においては、コネクティッドサービスの導入に加え、電動化技術のマイルドハイブリッドシステム「M HYBRID（M ハイブリッド）」や、自動運転技術につながる先進安全技術などCASEに対応した技術を商品化しました。新技術による現行世代商品群の進化と共に、MAZDA3に続き、グローバルに成長を続けるSUV市場を見据えた新世代商品第二弾となるCX-30の販売を計画通り開始しています。なお、MAZDA3とCX-30には、ガソリンエンジンにおける圧縮着火を初めて実用化した新世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」を搭載しています。また、2019年10月の第46回東京モーターショーにおいて、マツダ初の量産電気自動車(EV)となるMX-30を世界初公開し、欧州で2020年9月に発売しました。日本国内では、MX-30のマイルドハイブリッドモデルを2020年10月から販売開始、EVモデルを2021年1月に発売予定です。マツダグループを取り巻く事業環境は、米中貿易摩擦による中国での景気減速や英国のEU離脱問題などにより、世界的に需要が前年比悪化するなど、厳しい状況が続きました。加えて、第4四半期における新型コロナウイルス感染症の拡大により、世界的に経済の先行きに対する不透明感が急速に高まりました。この感染症は、まず中国などの生産・サプライチェーンに影響を及ぼし、その後、世界的に感染が拡大し、各国での経済活動の停止や金融市場の混乱などに伴い、全市場での販売活動に大きな影響が出ました。

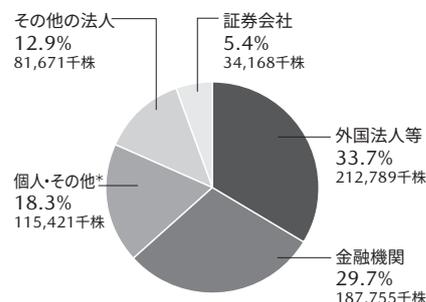
当期のグローバル販売台数は、主要市場での需要縮小に加え、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、前期比9.1%減の1,419千台となりました。売上高は、3兆4,303億円（前期比1,339億円減）となりました。営業利益は、販売費用の抑制やコスト低減による改善があった一方で、為替影響や出荷台数の減少に加えて、成長投資の増加、一過性の品質費用および新型コロナウイルス感染症の感染拡大に起因する費用の発生などにより、436億円（前期比387億円減）となりました。経常利益は531億円（前期比630億円減）、親会社株主に帰属する当期純利益は121億円（前期比511億円減）となりました。

配当金につきましては、当期の業績および経営環境なら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います。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

(2020年3月31日現在)



*「個人・その他」には自己株式が含まれる。

b

b 経営状況

(連結、億円)

	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
売上高	34,740	35,642	34,303
営業利益	1,464	823	436
親会社株主に帰属する当期純利益	1,121	632	121
設備投資	1,041	1,197	1,326
研究開発費	1,360	1,347	1,350
総資産	27,241	28,776	27,876
自己資本	11,929	12,033	11,749

(千台)

	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
(計)	1,631	1,561	1,419
日本	210	215	202
北米	435	421	397
欧州	269	270	264
中国	322	247	212
その他	394	409	345

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。これらの取り組みに対し、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。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MAZDA3に続き、CX-30を販売しました。2020年度には、新たに電動化技術e-SKYACTIVを搭載した商品を導入しました。

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	車両運動制御技術
e-SKYACTIV	電動化技術

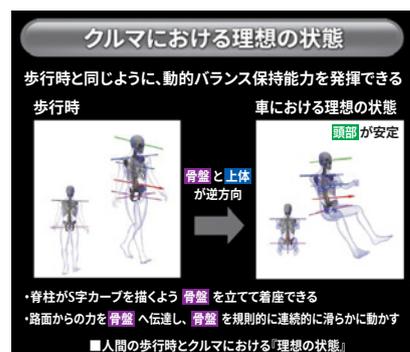
新世代車両構造技術

「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)。この技術により運転操作に対して体のバランスをとりやすくなるため、究極の「人馬一体」を目指した、意のままの走りをより高いレベルで提供することが可能となります。

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

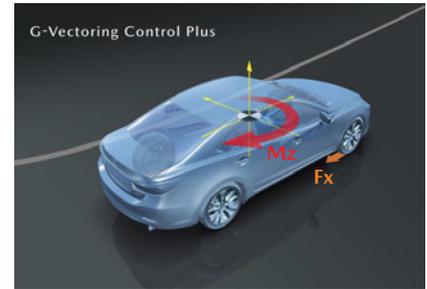
車両運動制御技術「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS」

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。また、2020年度には、電動化技術を活用し、全方位の操作に対する車両応答の一貫性を高め、シームレスなGのつながりを実現した「electric G-Vectoring Control Plus (エレクトリック G-ベクタリング コントロール プラス)(e-GVC Plus)」を導入しました。

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

「モノ作り革新」

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「モノ作り革新」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。

「モノ作り革新」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。

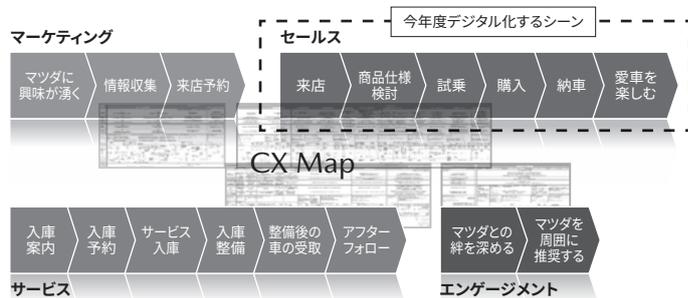
※1 ドライバーのハンドル操作に応じてエンジンの駆動トルクを変化させることで、車両の横方向と前後方向の加速度(G)を統合的にコントロールし、四輪への接地荷重を最適化してスムーズで効率的な車両挙動を実現する世界初の制御技術(2016年6月時点の量産車としてマツダ調べ)。

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、最新のIT技術を活用した業務革新に取り組んでいます。タブレット端末の活用により営業スタッフ業務を効率化することで、これまで以上にお客さまに寄り添ったサポートを行う取り組みを進めています。今後も、さまざまなお客さまのニーズに合った安心、満足を超え、感動につな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



販売業務のデジタル化による営業スタッフ業務の効率化

営業スタッフ業務を効率化し、時間の余裕を創出するために、日本市場では下記2つの取り組みを進めています。

1. 情報インフラの整備

マツダでは、店舗や本社など、さまざまな場所でお客さま情報や車両情報を利用しています。個々では効率的な部分もありますが、データ入力の手間や必要なデータがすぐに見つからないなど非効率な場面が発生することもあります。

そこで、関連部署に散在する情報を整理、一元管理し、お客さま、店舗、本社で共有する仕組みの整備を行っています。これにより、同じ情報を共有、利用できるようにし、営業スタッフの時間を創出するとともに、お客さま一人ひとりにあった一貫した支援の基盤整備を進めています。

2. 商談サポートツールの導入

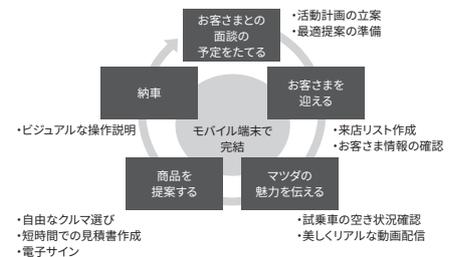
来店から購入までの一連の商談の場面で、整備された情報インフラとタブレット端末を駆使したシームレスな接遇を行います。

まず、店舗へお客さまをお迎える前に、これまでのお取引履歴、問い合わせ内容やアンケート情報を共有し、どの営業スタッフであってもお客さまに最適な提案、コミュニケーションができるよう準備を整えます。

ご来店いただいた後、商品説明時には、実車がなくても美しくリアルな色のCGや動画により、商品機能／技術情報をよりわかりやすく説明することが可能となります。

下取り車や保険といった商談に必要な情報が統合されていることにより、商談時は、営業スタッフがお客さまのそばから離れることなく、タブレット端末1つで見積り、査定、条件最終化までを実施することが可能となります。

契約時には、これまで蓄積した情報を元に、タブレット端末上での電子サインですべての契約をスピーディに完結させることが可能となります。



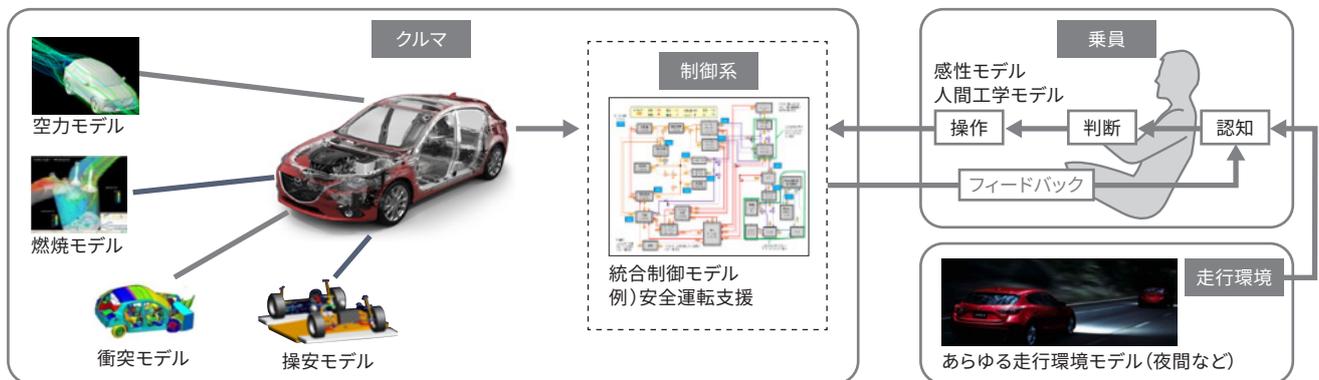
モデルベース開発 (MBD)

d

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。

d 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) してつなげ、実車レスで、突き抜けた商品の開発を目指す手法



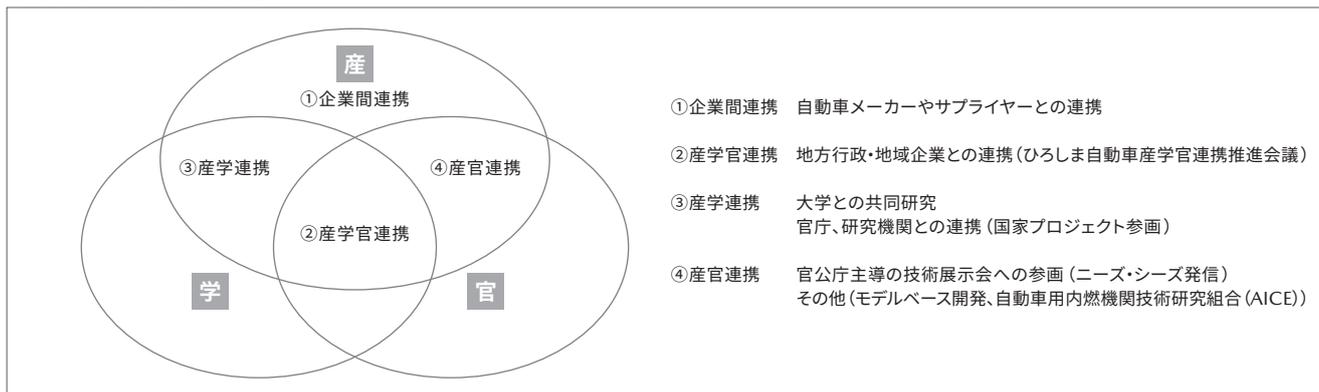
オープンイノベーション

e

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



e オープンイノベーションの目指すもの

- 【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
- 【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

① 企業間連携

f

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

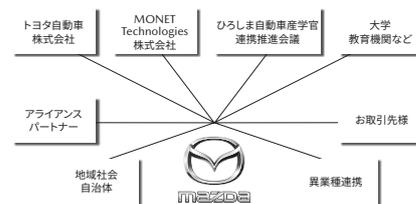
マツダは、パートナーの皆さまと共に夢の実現に挑戦することで、マツダとのつながりに誇り、愛着を感じていただける会社を目指します。その結果、「お客様を含む仲間と最も強い絆で結ばれたブランド」となりたいと考えています。トヨタ自動車株式会社など、さまざまな企業の皆さまとの相互信頼を基礎に、共に行動するパートナーとなつてくださる方々との積極的な連携を進めていきます。

【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

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

f 提携戦略



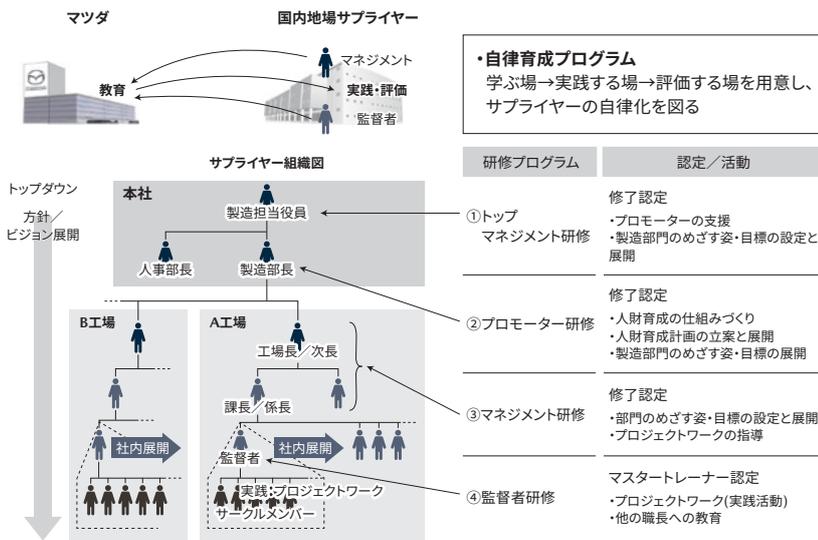
※1 車両のコネクティッド技術を活用した救急自動通報システム。
 ※2 次世代モビリティサービスの推進、移動における社会課題の解決を目的として、MaaS(Mobility-as-a-Serviceモビリティサービス)普及に向けた環境整備などを行っている会社。株主構成は次のとおり。ソフトバンク株式会社、トヨタ自動車株式会社、日野自動車株式会社、本田技研工業株式会社、いすゞ自動車株式会社、スズキ株式会社、株式会社SUBARU、ダイハツ工業株式会社、マツダ株式会社。

地場サプライヤーの自律的成長をサポートする「自律育成プログラム」の展開

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、マツダ生産方式 (MPS) の考え方を基本にモノづくりの無理・ムラ・無駄を抽出し、モノづくりにおける課題解決活動に協働で取り組むものです。また、マツダで推進している「モノづくり革新」(P123参照)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きました。生産性の向上につながり、年間数十億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。

J-ABC活動と並行し、2019年から地場サプライヤーが自律的成長に向けて進んでいくための「自律育成プログラム」の展開を開始しました。このプログラムは、2013年よりマツダの国内・海外全ての生産拠点^{そうごけんさん}が相互研鑽し、自律してマツダブランドの価値を高める高品質で高効率な生産活動を追求するために進めてきた「グローバルマニュファクチャリングネットワーク (GMN)」の考え方にに基づき、地場サプライヤー向けに作成したものです。「自律育成プログラム」では、推進役として「プロモーター」を任命し、トップマネジメント研修やプロモーター研修などを通じて、MPSの考え方とその理解を促します。そして、実践プロジェクトワークを通じて人財育成の仕組みづくりを学び、社内展開を目指します。2019年8月からモデル・サプライヤー3社でスタートし、2020年9月時点、ファースト・グループ^{※1}18社、セカンド・グループ^{※2}22社の計13社へ展開中です。

地場サプライヤーへの展開プログラム



海外生産拠点・現地サプライヤーへの「自律育成プログラム」の展開

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、J-ABC活動で培ったノウハウを展開してモノづくり力向上活動に取り組んできました。タイのオートアライアンス (タイランド) (AAT) ではA-ABC活動(ASEAN Achieve Best Cost)を、メキシコのマツダデメヒコビークルオペレーション (MMVO) ではM-ABC活動(Mexico Achieve Best Cost)を展開しています。日本国内が「自律育成プログラム」の展開へ移行する中、海外生産拠点においても現地サプライヤーの自律的成長へ向けての「グローバルマニュファクチャリングネットワーク (GMN)」の内容展開を段階的に開始しています。

g

g マツダ生産方式 (MPS) の概念図

・MPS推進のビジョン



※1 ファースト・グループは2019年より開始
 ※2 セカンド・グループは2020年より開始

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）※1

広島県を中心に開発・生産拠点をもちマツダはひろしま自動車産学官連携推進会議を通じて、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年度には、内閣府の「地方大学・地域産業創生事業」※2に採択されました。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、社会実装へとつなぐ、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。

h

h デジタルものづくり教育研究センター



ひろ自連が掲げる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 広島のものづくり産業発展への強い希望と情熱を出発点として、参加団体が自発的に集まり、あるべき姿を考え、産業発展につながるイノベーションのテコになることを目指す産学官連携推進団体。将来エネルギー研究や地場サプライヤーとの技術交流などさまざまな活動を実施。
 ※2 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	就活準備セミナーでの自動車開発についての特別講演、実車展示およびブース配置の提案・実施 (2019年2月)	サプライヤーにおける採用支援のため、就活準備セミナーにおいてサプライヤーと一体となった共創活動による自動車開発についての特別講演、マツダ車の展示、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 (23社参加)。
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2019」開催 (2019年8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。その可能性と実用化に向けた課題について、産学官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-マツダ次世代自動車技術共同研究講座」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」の開発に生かされた。また、燃焼や触媒領域のモデルベース開発(MBD)※1が進んだ。
感性領域の研究・開発	①地域と一体となった感性によるモノづくり 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人の目が引かれるところを定量化した技術(リアルタイムサリエンシー)や、不安感を測るものさしなどを構築し、社会実装に向けて各企業に展開中。リアルタイムサリエンシー技術は、クルマのみらい技術体験会(2019年11月開催)で公開体験を行った。 ②一般被験者の、内装各部品のリアルタイムサリエンシーの測定結果を解析し、乗員の各部品の感度を明確化することで、内装質感の統一や賢い空間づくり(空間革新)などの新たな気づきを得た。 ③新商品のパッケージ開発に向けたプロトコル化など、広島県の食品業界へ感性技術を展開。
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モノづくり企業全般を対象にしたMBD/CAE研修を企画・開催。2016年度以降4年間で累計約3,500名が受講。このうちMBDプロセス研修が経済産業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の受託や研究機関との共同研究

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の共同研究を行い、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 排出量削減を狙いとした技術的な軽量化のため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。モデルベース研究(MBR)、モデルベース開発(MBD)の人財育成と研究開発を通して広島がモノ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。 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目標(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4月～) ・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) 包括的連携協定(2011年2月～) 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(P128参照)。
広島市立大学	マツダ・広島市立大学芸術学部共創ゼミ(2017年5月～) 「新たなモノづくりと新たな時代を形成し得る人材を育成し、広島が世界に誇れるモノづくり人材を輩出する地となる」ことを目指し、大学と共同で共創ゼミを開講。	2019年度は「移ろい」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～) 統合新領域学府 オートモーティブサイエンス専攻において、オートモーティブサイエンス概論の特別講義を実施(2019年4月)。
近畿大学	包括的研究協力に関する協定(2012年12月～) 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・モノ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。 物質・情報卓越教育院への参画(2019年4月～) 物質工学と情報工学を高度に操ることができる「ものづくり」人材の育成を目的として設立された本教育院に参画することにより、モデルベース研究(MBR)、モデルベース開発(MBD)の人財育成に寄与。	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 物質・情報卓越教育院への参画(2019年4月～) ・企業アドバイザー(1名)を派遣し、モデルベース研究(MBR)、モデルベース開発(MBD)の考え方に基づく教育プログラム策定への協力と、メンターとしての学生支援を実施。

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。

2019年度活動

- ①「北東北3県（青森県・岩手県・秋田県）自動車技術展示会 in マツダ」を開催。
- ②山口県自動車会議に参画し、ニーズ発信会の実施後、「山口県技術紹介・展示説明会 in マツダ」を開催。

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ProSTEP iViP^{**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）（P124参照）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の課題について、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、2015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、日本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行う手法（MBD）により高度化を進める構想。
<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企業2団体（2020年4月現在）。

マツダの歴史 HISTORY OF MAZDA

1920

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



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



1931.10
マツダ初の自動車、
3輪トラック「マツダ号DA型」生産開始

1940

- 1945.8 建物の一部を広島県他、裁判所、報道機関などに貸与。県庁の全機構がマツダに移転(～1946.7)
- 1945.12 1945.8より中止していた3輪トラックの生産再開
- 1949.8 3輪トラックの輸出を再開

1950

- 1951 新しいシンボルマーク使用開始
- 1951.12 松田恒次社長就任
- 1959.7 新しいシンボルマーク使用開始



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



1962.2
初代「キャロル」発売



1963.10
初代「ファミリア」
発売



1966.5
初代「ボンゴ」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
(2003 日本自動車殿堂
歴史遺産車に選定)



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



1970.5
初代「カベラ」発売



1971.8
初代「タイタン」発売



1971.9
初代「サバンナ」発売



1975.10
初代「コスモ」発売



1978.3
初代「サバンナRX-7」発売



1980

- 1981.12 防府中間工場(トランスミッション)操業開始
- 1982.9 防府西浦工場(乗用車)本格操業開始
- 1984.5 マツダ株式会社へ社名変更
- 1984.10 マツダ財団設立
- 1984.11 山本健一社長就任
- 1985.1 米国生産会社(MMUC、現・AAI)設立(～2012.8)
- 1987.4 国内自動車生産累計2,000万台達成
- 1987.6 技術研究所横浜研究所(現・R&Dセンター横浜)開設
- 1987.12 古田徳昌社長就任
- 1988.4 マツダ工業技術短期大学を設立
- 1988.5 マツダR&Dセンター、アーバイン(米国)完成

1980.6
「ファミリア」フルモデルチェンジ
(1980-1981(初代)日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)



1982.9
「カベラ」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
(2019 日本自動車殿堂
歴史遺産車に選定)



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併会社「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



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
オブザイヤー受賞)



1996.8
初代「デミオ」発売
(1996～1997年次
RJCニューカー
オブザイヤー受賞)



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」が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J/Cカーオブザイヤー受賞）	
2003.4	「RX-8」発売（2004年次J/Cカーオブザイヤー受賞）	
2003.10	初代「アクセラ」発売	
2005.8	「ロードスター」フルモデルチェンジ（2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞）	
2006.3	バンコク国際モーターショーに初代「BT-50」を出品	
2006.12	「CX-7」発売	
2006.10	初代「CX-9」生産開始	
2007.7	「デミオ」フルモデルチェンジ（2008年次J/Cカーオブザイヤー受賞）（2008 ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー受賞）	
2009.3	水素自動車（プレマシーハイドロジェンREハイブリッド）のリース販売	

2010

2010.4	「中長期施策の枠組み」発表
2012.2	「構造改革プラン」発表
2012.9	ロシアのソラーズとの合併生産会社「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シータースポーツカーの開発・生産に向けた事業契約締結
2013.6	小飼雅道社長兼CEO就任
2014.1	メキシコにおける住友商事との合併生産拠点「マツダメヒコピークルオペレーション（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
2019.11	中期経営計画発表
2020.1	創立100周年

2010.10	「SKYACTIV技術」発表	2012.2	「CX-5」発売（2012-2013日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞）	
2012.11	「アテンザ」フルモデルチェンジ（2014年次J/C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 ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー受賞）（2016 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	車両運動制御技術「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS」発表	
2016.12	「CX-5」フルモデルチェンジ	2017.8	新世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」発表	
2019.5	「MAZDA3」発売（2020 ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー受賞）	2017.12	「CX-8」発売	
2020.10	「MX-30」発売	2019.9	「CX-30」発売	

2020

*発売時期は国内を基準に掲載

第三者検証

「マツダサステナビリティレポート2020【詳細版】」では、開示データの信頼性向上のため、第三者による検証を受けました。
なお、検証対象項目には★を表示しています。

発行日: 2020年9月28日 第1811004064-1号

<h3>環境情報検証報告書</h3>
マツダ株式会社 様
<p>1. 検証の対象</p> <p>一般財団法人日本品質保証機構(以下、「当機構」という。)は、マツダ株式会社が作成した「マツダサステナビリティレポート 2020【詳細版】」の「事業活動と環境負荷の全容」に「★」のマークを付して掲載された環境情報のうち、第三者の独立した機関による検証報告書にて保証された算定報告書に記載され、保証の対象である2019年度(2019年4月1日~2020年3月31日)の温室効果ガス排出量(Scope1、Scope2のエネルギー起源CO₂及びScope3のカテゴリ3、5、6、7)、水資源使用量、廃棄物排出量(以下、「同社環境データ」という。)が、同社により作成された「マツダサステナビリティレポート掲載手順」(2020年9月3日)(以下、「同社掲載手順」という。)に準拠し、正確に掲載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、「マツダサステナビリティレポート 2020【詳細版】」の「同社環境データ」の掲載情報を客観的に評価し、「マツダサステナビリティレポート 2020【詳細版】」の掲載情報の信頼性をより高めることにある。</p>
<p>2. 実施した検証の概要</p> <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。</p> <p>本検証業務の対象環境情報の対象範囲は、Scope1,2 温室効果ガス排出量(エネルギー起源CO₂排出量)、スコープ3 温室効果ガス排出量のカテゴリ3はマツダ株式会社の国内製造4拠点・海外製造5社、スコープ3 温室効果ガス排出量のカテゴリ5、水資源使用量、廃棄物排出量はマツダ株式会社の国内製造4拠点、スコープ3 温室効果ガス排出量のカテゴリ6、7はマツダ株式会社である。なお、マツダ株式会社の国内の製造4拠点は広島本社地区、三次事業所、防府工場西浦地区、防府工場中間地区であり、海外の製造5社は、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.、マツダモートルマヌファクトゥリングデメヒコ S.A. de C.V.である。</p> <p>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。</p> <p>検証手続きは、「当機構」事務所内において、「同社環境データ」と「マツダサステナビリティレポート 2020【詳細版】」の掲載情報の突合を行った。</p>
<p>3. 検証の結論</p> <p>検証の対象とした、「マツダサステナビリティレポート 2020【詳細版】」の「同社環境データ」が、「同社掲載手順」に準拠せず、正確に掲載されていない事項は発見されなかった。</p>
<p>4. 留意事項</p> <p>「マツダサステナビリティレポート 2020【詳細版】」の作成責任はマツダ株式会社にあり、検証の結論に関する責任は当機構にある。マツダ株式会社と当機構の間には、特定の利害関係はない。</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2020【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、保証対象項目には☑を表示しています。



独立した第三者保証報告書

2020年10月21日

マツダ株式会社
代表取締役社長兼 CEO(最高経営責任者) 丸本 明 殿

KPMG あずさサステナビリティ株式会社
大阪市中央区瓦町三丁目6番5号

取締役

松尾 幸喜

当社は、マツダ株式会社(以下、「会社」という。)からの委嘱に基づき、会社が作成したマツダサステナビリティレポート2020【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2019年4月1日から2020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対する現地往査の代替的な手続としての質問及び証拠等の文書の閲覧
- 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	19、141	—
✓	102-3	本社の所在地	141	—
✓	102-4	事業所の所在地	18、20-21	—
✓	102-5	所有形態および法人格	141	—
✓	102-6	参入市場	18、19、141	—
✓	102-7	組織の規模	18、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	118	—
✓	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	111-114	6.2
✓	102-12	外部イニシアティブ	24	6.2
✓	102-13	団体の会員資格	24、128-130	6.2
	2	戦略		
✓	102-14	上級意思決定者の声明	4-5	6.2
	102-15	重要なインパクト、リスク、機会	25-26、53、54-55	6.2
	3	倫理と誠実性		
✓	102-16	価値観、理念、行動基準・規範	115	—
	102-17	倫理に関する助言および懸念のための制度	115	—
	4	ガバナンス		
✓	102-18	ガバナンス構造	24、107-108	6.2
	102-19	権限移譲	24、107-108	—
	102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	24、107-108	—
	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	108 ・有価証券報告書 ^{※2}	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	23-27、111	6.2
	102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性	23-27、111	—
	102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	23-27、111	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	23-27、111	—
	102-33	重大な懸念事項の伝達	112 ・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	108 ・コーポレート・ガバナンスに関する報告書 ^{※1} ・有価証券報告書 ^{※2}	6.2
	102-36	報酬の決定プロセス	・コーポレート・ガバナンスに関する報告書 ^{※1} ・有価証券報告書 ^{※2}	—
	102-37	報酬に関するステークホルダーの関与	・有価証券報告書 ^{※2}	6.2
	102-38	年間報酬総額の比率	・有価証券報告書 ^{※2}	—
	102-39	年間報酬総額比率の増加率	—	—
	5	ステークホルダー・エンゲージメント		
✓	102-40	ステークホルダー・グループのリスト	28-29	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	28-29	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	28-29	6.2、6.7 6.7.4、6.7.5 6.7.6、6.7.8 6.7.9
✓	102-44	提起された重要な項目および懸念	27、28-29、32、35、39、80、87、 98、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、23-27	—
✓	102-47	マテリアルな項目のリスト	25	—
✓	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	25	—
	103-2	マネジメント手法とその要素	22、24、30、36、41、51、 54-55、84、100、106	—
	103-3	マネジメント手法の評価	22、25、30、36、41、51、 54-55、84、100、106	—

※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、102、121	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	53、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	49	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	101-105	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	27、115-117、118-119	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	70-71	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:	水と廃水 2018		
	303-1	共有資源としての水との相互作用	74-76、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	74-76	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	該当事項なし	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	119	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	93-96	6.4、6.4.6

重要課題	スタンダード	開示事項	該当ページ/ ()内は省略理由	ISO26000
	403-3	労働衛生サービス	94-96	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	96	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	93-96	6.4、6.4.6
	403-10	労働関連の疾病・体調不良	93-96	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、107	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	97-98、118-119	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	97-98、118-119	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	97-99	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	97-99	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	105	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	48	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	—	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	—	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 (2020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		
本社	〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3番1号	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*2、マレーシア*2、ロシア*2
主な事業内容	乗用車・トラックの製造、販売など	販売会社	国内 212社 海外 140社
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 148,222名	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
資本金	2,840億円		
従業員数	連結 合計: 50,479名*1		*1 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 *2 現地組み立てのみ(生産台数は公表対象外)

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://newsroom.mazda.com/ja/	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2020(詳細版)
<https://www.mazda.com/ja/csr/report/download/>



アニュアルレポート2020
<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: 2020年10月