

SUSTAINABILITY REPORT 2021

マツダサステナビリティレポート2021【詳細版】



CONTENTS

- 3 マツダについて／編集方針
- 4 トップメッセージ
- 6 コーポレートビジョン

サステナビリティ サステナビリティの考え方、ステークホルダーエンゲージメントなど

- 8 サステナビリティ基本方針
- 9 サステナビリティへの取り組み

地球 環境への考え方、気候変動・資源循環への取り組み、生物多様性など

- 29 環境保全の考え方・推進体制
- 31 **課題** 2050年カーボンニュートラルへの挑戦
- 39 **課題** 資源循環
- 44 環境マネジメント
- 47 環境負荷軽減への取り組み
- 51 生物多様性の保全

人 お客さまへの取り組み、従業員への取り組み、安全衛生、人間尊重など

- 54 **課題** 人々の心の健康への貢献
- 61 **課題** 働きがいの向上
- 73 人権の尊重

社会 安全への取り組み、社会貢献など

- 77 **課題** 事故のない安全なクルマ社会の実現
- 86 **課題** 心豊かに生活できる仕組みの創造

地球・人・社会 品質への取り組み、産学官連携への取り組みなど

- 92 **課題** 品質向上
- 98 **課題** 「人と共に創る」仲間づくり

マネジメント コーポレートガバナンス、サプライチェーンへの取り組み、株主・投資家への取り組みなど

- 104 マネジメント
- 115 サプライチェーンにおける社会的責任の推進
- 118 株主・投資家への取り組み

2020年度の取り組み 事業活動における主な実績など

- 120 2020年度目標の達成状況
- 125 環境実績データ
- 130 主要商品ラインアップ
- 131 会社概要／拠点紹介
- 132 マツダの歴史
- 134 第三者検証
- 135 第三者保証
- 136 ガイドライン対照表

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1月に制定しました。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。



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

- マツダが事業活動を通じて解決すべき8つの社会課題について、「地球」「人」「社会」それぞれの領域で考え方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、アンケート、ステークホルダーエンゲージメントなどを通していただいた意見を参考に制作。

報告対象

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

対象期間：2020年4月から2021年3月を中心に報告 (一部、2021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、「公式ウェブサイト 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

日本語版: 2022年2月 (前回発行2020年10月、次回発行2022年秋予定)
英語版: 2022年3月予定 (前回発行2020年12月、次回発行2022年冬予定)

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。



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



「地球」「人」「社会」の課題解決に挑戦し、さらなる成長を目指します

はじめに、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。また、日々ご尽力くださっている医療従事者の皆さまや政府、自治体関係者の皆さまに深く敬意を表します。

コロナ禍は、私たちの社会に対する意識や価値観に大きな変化をもたらしました。地球環境や人権問題など、社会課題に対して当事者意識をもって取り組もうとする世の中になってきました。社会の一員であるマツダも、事業活動を通じて社会課題の解決に挑戦していく思いをより強くしています。

持続可能な社会の実現に貢献していきます

2021年、サステナビリティ基本方針を策定するとともに、この先マツダが取り組むべき8つのサステナビリティの課題を明確にしました。コーポレートビジョンで掲げる「人生の輝きの提供」「地球・社会との共存」の実現に向けた取り組みを通して、SDGsの達成への貢献と社会と共にマツダが成長する宣言を基本方針に込めています。「地球」「人」「社会」それぞれの領域の課題解決に挑戦し、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

「地球」：2050年カーボンニュートラルへの挑戦

「地球」の領域の課題の1つは、「2050年カーボンニュートラルへの挑戦」です。実現に向けては、クルマを「つくる」「はこぶ」「つかう」「リサイクル・リユースする」、すなわちライフサイクル全体でのCO₂排出量削減やすべて

の行程で使用するエネルギーを再生可能エネルギーに転換していく必要があります。これらに対応するためには、企業だけでなく行政をはじめ、多方面にわたるステークホルダーが一体となり、課題やその解決策を共有し推進する取り組みが不可欠です。国内では、中国経済連合会が設立した「中国地域カーボンニュートラル推進協議会」の専門部会の一つとして設置された「カーボンニュートラル電力推進部会」に参画し、今後、連携パートナーと協力しながら再生可能エネルギー由来の電力の需給拡大について検討を進めていきます。海外では、各事業所が属する地域の方針に沿った再生可能エネルギーの普及に貢献していきます。

「人」：働きがいの向上

「人」の領域の課題の1つは、「働きがいの向上」です。近年のさまざまな変化により社会の不確実性は加速しています。このような中、企業が持続的に成長し、経営戦略を実現するためには、多様な人材の確保および能力を最大発揮できる環境整備がより重要となっています。

最も重要な経営資源は「人」であり、従業員一人ひとりが最大限の能力を発揮しイキイキと活躍する姿を目指して、労使共同での取り組みを行っています。また、多様な才能や価値観を尊重し合う企業風土の醸成が大切であり、ダイバーシティ&インクルージョンも重要な要素です。2021年1月には障がい者の活躍推進に取り組む国際イニシアチブ「The Valuable 500」に加盟するなどの取り組みを進めています。

「社会」：事故のない安全なクルマ社会の実現

「社会」の領域の課題の1つは、「事故のない安全なクルマ社会の実現」であり、自動車メーカーの使命です。マツダは、人間を理解・信頼・尊重することを重視し、ドライバーが安全に運転できる状態をサポートしながら、万が一ドライバーのミスがあったときに事故被害を防止・軽減する安全性能の考え方「Mazda Proactive Safety」に基づき、安全技術の研究・開発を積み上げてきました。「ドライバーを送り出す家族や周囲の人々への安心を提供したい」「どなたにでも起こりうる突然の体調変化に対し、ドライバーだけでなくそのクルマの周辺の被害を軽減できるようにしたい」このような思いを込めて2017年に宣言した人間中心の高度運転支援技術「MAZDA CO-PILOT CONCEPT」を実用化し、第1段階の「MAZDA CO-PILOT 1.0」を2022年に販売を開始する新型SUVから導入する予定です。

真に信頼される企業を目指し、挑戦し続けます

2019年から開始した中期経営計画では、これまでの3年間で足場固めの期間として位置付け、コロナ禍の影響を受けたものの、計画していた経営基盤を強化する取り組みを着実に進めてきました。これからは、本格的成長のフェーズとして、これまで積み上げてきた技術やプロセスを基盤に、志を同じくする仲間との取り組みを加速させ、「地球」「人」「社会」の課題解決への挑戦を続け、さらなる成長を目指します。

マツダは、世界中のステークホルダーの皆さまとの対話を大切にしながら、皆さまに人生の輝きを提供していきます。挑戦を続けるマツダに今後もご期待いただくとともに、変わらぬご支援を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

マツダ株式会社
代表取締役社長兼CEO（最高経営責任者）

丸本 明

コーポレートビジョン

私たちはクルマをこよなく愛しています。

人々と共に、クルマを通じて豊かな人生を過ごしていきたい。

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

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

サステナビリティ

コーポレートビジョンの実現を目指し、サステナビリティ基本方針のもと、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サステナビリティ取り組みを推進します。

CONTENTS

- 8 サステナビリティ基本方針
- 9 サステナビリティへの取り組み

サステナビリティ基本方針

コーポレートビジョンに基づき、私たちマツダグループは、
すべてのステークホルダーの要望や期待に誠実に応えるよう努力しながら、
グローバルな事業活動を通じて企業としての持続的な成長を目指すとともに、
自社の強みを生かしてさまざまな社会課題の解決に向け取り組むことにより
社会の持続可能な発展に貢献していきます。



地球

環境保全の取り組みにより、地球温暖化防止・循環型社会の実現
を目指し、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。



人

多様な才能や価値観を尊重し合い、共に働く一人ひとりが自分
らしくイキイキと活躍し、存分に持てる力を発揮することにより、
「走る歓び」を感じる商品・サービスなどのイノベーションを生み
出し、人々に心の充足を提供し、心を健康にします。



社会

すべての人がそれぞれの地域で安心・安全・自由に移動できる
クルマと社会を実現し、心豊かな生活の創造と地域社会の持
続的発展に貢献します。



マネジメント

すべてのステークホルダーと良好な関係を構築しつつ、コンプライ
アンスの確保に努め、公正・透明かつ迅速・果断な意思決定を行う
ことにより、コーポレートガバナンスの充実に継続的に取り組み
ます。

サステナビリティへの取り組み

マテリアリティの見直し・特定

マツダは、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およびマネジメントや関連部門の考えを踏まえ、マツダグループが対応すべき社会課題を抽出し、2016年7月、重点課題(マテリアリティ)を特定、開示しました。その後、世界的にESG(環境・社会・ガバナンス)に対する関心が高まり、ステークホルダーからの期待がより具体的になったことやマツダグループを取り巻く社会環境が変化してきたことから、2017年度よりマテリアリティの見直しをはじめました。2020年度には、マツダグループが事業活動を通じて解決すべき社会課題を抽出し、国連が定めるSDGs(持続可能な開発目標、Sustainable Development Goals)の目標およびターゲットとの関連性を明確化しました。

マテリアリティの見直し・特定プロセス

今回の見直しにあたり、二つの視点を考慮しました。一つは、国連が定めるSDGsや、グローバルなESG評価機関の調査項目などを参考としたステークホルダーの視点、そしてもう一つは、2020年11月に発表した中期経営計画見直し^{※1}の実現に向けた事業取り組みなどのマツダグループにとっての重要性の視点です。

STEP1 社会課題の抽出

ステークホルダーの視点からの課題の抽出にあたっては、グローバルなESG評価機関の調査項目から見える投資家からの期待や、グローバル社会からの期待を分析し、整理しました。マツダグループにとっての重要性の視点については、中期経営計画やサステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030、有価証券報告書などに記載しているマツダグループ特有の課題を整理し、抽出しました。

STEP2 課題の影響度の評価と優先順位付け

STEP1で抽出した課題に対し、ステークホルダーにおける影響度^{※2}と、マツダグループにおける影響度^{※3}の2軸で評価し、優先的に取り組むべき項目を特定しました。また、SDGsの169のターゲットと照合することで長期的視点で取り組むべき事項を明確化しました。





STEP3 妥当性の確認

STEP2で特定した項目の優先度に関し妥当性を確認するため、マネジメントと協議し、合意を得ました。

STEP4 マテリアリティの開示

STEP1～STEP3で特定したマテリアリティの項目に対し、着実な実行とフォローアップを行うための具体的な取り組み計画を策定中です。今回特定したマテリアリティと今後策定する取り組み計画をステークホルダーへ開示するとともに、定期的に評価し、見直すことで、計画・実行・評価・改善というPDCAプロセスを構築していきます。

今後は、特定したマテリアリティの8つの項目への取り組みを進めていきます。

「地球」の課題への取り組み	「人」の課題への取り組み	「社会」の課題への取り組み
<ul style="list-style-type: none"> 2050年カーボンニュートラルへの挑戦 資源循環 	<ul style="list-style-type: none"> 人々の心の健康への貢献 働きがいの向上 	<ul style="list-style-type: none"> 事故のない安全なクルマ社会の実現 心豊かに生活できる仕組みの創造 
「地球」「人」「社会」の課題への共通の取り組み		
<ul style="list-style-type: none"> 品質向上 「人と共に創る」仲間づくり 		

※1 詳細については以下URL参照
<https://www.mazda.com/ja/investors/policy/mid-term/>

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

サステナビリティ

サステナビリティ推進体制

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サステナビリティの取り組みを討議。

- CSR目標の策定および進捗フォロー（P120-122参照）
- 環境中期計画（マツダグリーンプラン）の実績評価（P123-124参照）
- 重点課題（マテリアリティ）の見直し・特定（P9参照）
- 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 サステナビリティ推進体制の推移

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
2017～2020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
2021年度	・マテリアリティの見直し・特定プロセス完了 ・マツダが事業活動を通じて解決すべき社会課題を特定し、SDGsとの関連性を明確化

バリューチェーン全体でのサステナビリティ推進

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サステナビリティ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開発

購買



国内・海外1,061社の主要サプライヤーと共存・共栄を目指す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

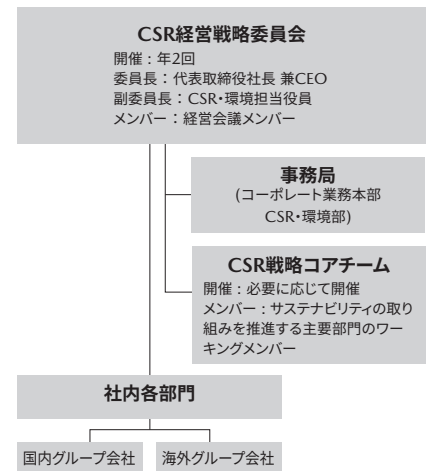
使用済自動車のリサイクル



使用済自動車の再資源化と廃棄物削減を追求

a b

a サステナビリティ推進体制図



サステナビリティ

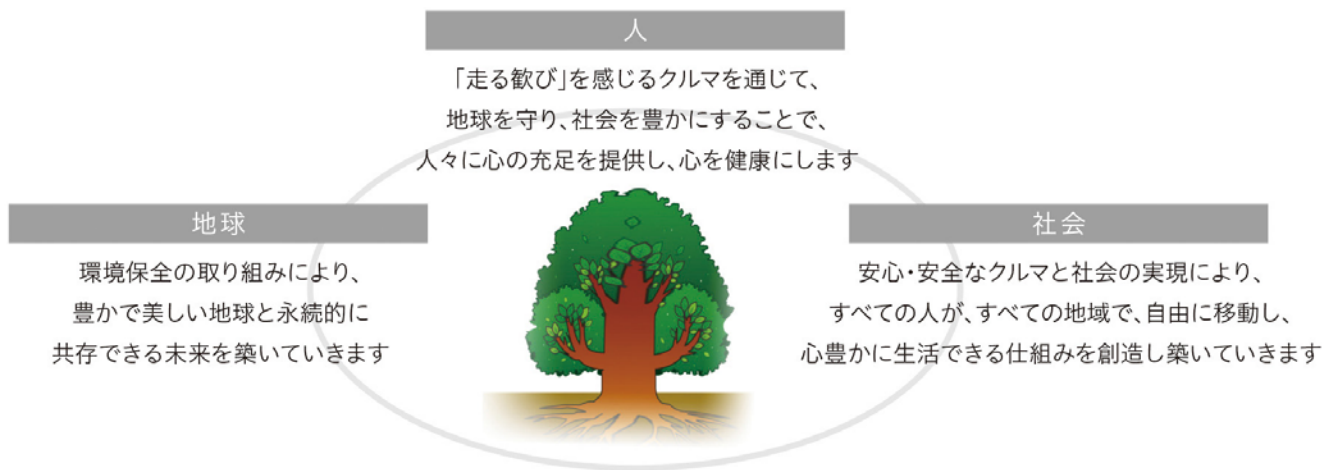
技術開発長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」

マツダは、2007年に発表した技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」に基づき、「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」の両立に取り組んできました。

2017年8月に、2030年を見据えた技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を公表しました。世界の自動車産業を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、より長期的な視野に立ち、クルマの持つ魅力である「走る歓び」によって、「地球」「社会」「人」それぞれの課題解決を目指していきます。

サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030

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



2050年カーボンニュートラルへの挑戦

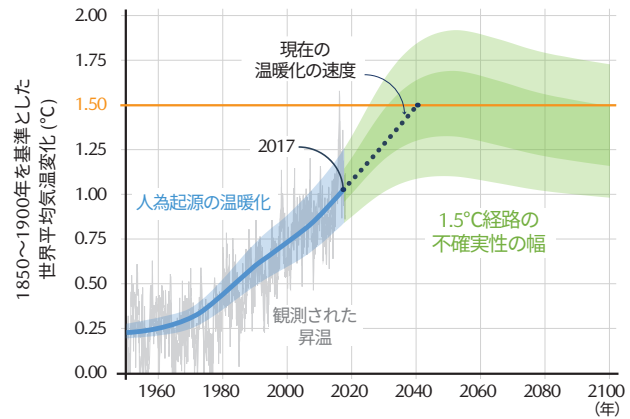
社会課題の認識

世界の平均気温は工業化以前よりも既に約1.0℃上昇しています。気候変動に関する政府間パネル(IPCC)が公表した「1.5℃特別報告書」によると、現在の速度で温暖化が進み、気温上昇が1.5℃を大きく超えると、自然や人間活動へ大きな影響を引き起こすため、2050年前後にはCO₂総排出量をゼロにして、1.5℃上昇に抑える必要があるとされています。

このような予測を受け、すでに日本を含めた世界124カ国1地域※が2050年までのカーボンニュートラルを表明しており、グローバル各国でカーボンプライシングなど制度設計やエネルギー技術開発への投資などが加速しています。産業界では、エネルギーや産業構造の変容、ライフサイクルアセスメント(LCA)に基づくサプライチェーン全体での脱炭素化、温暖化ガス排出抑制のための脱炭素・低炭素化技術の活用などの取り組みを加速しています。

※2021年1月20日時点

人間活動による工業化以降の平均気温の上昇



本翻訳は、IPCC報告書の[FAQ 1.2, Figure 1]をIPCCが公式に翻訳したものではありません。原文で使用されている言語を最も正確に反映させることに留意し、マツダ株式会社で作成したものです。

課題解決に向けたマツダの考え方

社会課題解決に取り組む理由

マツダは、2030年頃のクルマにおいては、高効率な内燃機関・電気デバイス技術・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全体での低燃費化が一層進むとともに、多様化した燃料に対応する技術革新も進むと考えます。また、再生可能エネルギーなどのグリーン電力で賄える地域では電気自動車を選択され则认为ます。エネルギーの脱炭素・低炭素化やそれに関する技術がより一層推進されることで、2050年カーボンニュートラルに向け、社会全体で環境負荷低減を目指すようになって考えられます。

マツダは、日本のCO₂総排出量の約2割を占める運輸部門のうち、約9割を占める自動車業界のうちの1社として、地球温暖化抑制に向けたCO₂排出量の削減を責務と捉え、美しい地球を残すため、持続可能なモビリティ社会の実現に向けた取り組みを進めていきます。

社会課題解決に向けた考え方

マツダは、2050年のカーボンニュートラル化への挑戦を宣言しました。

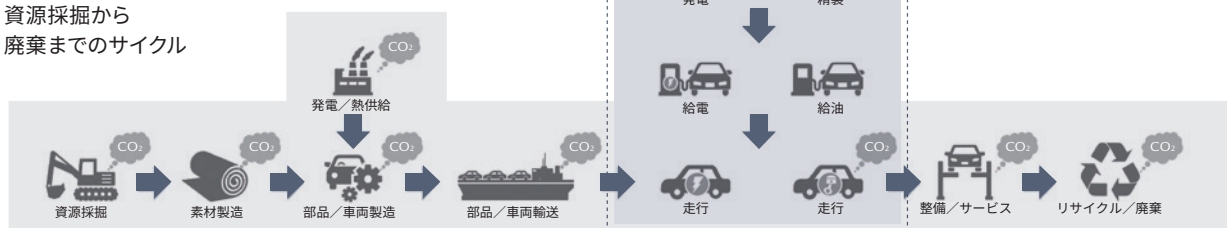
実現に向けては、クルマのライフサイクル全体でCO₂排出削減に取り組むことが重要と考え、Well-to-Wheelの視点／LCAの視点で、世界各地のエネルギー源・発電形態などを踏まえた適材適所の対応が可能となるマルチソリューションを提供する必要があると考えています。また生産・物流領域の取り組みにおいても、「エネルギーの価値の最大化」「エネルギーの多様化」を推進し、グローバルでの工場／オフィス／物流からのCO₂総排出量を削減していきます。これらの取り組みは、サプライチェーン全体での対応が不可欠であり、自治体や他産業と連携しながら推進していきます。*

※中国地域におけるカーボンニュートラル電力推進部会の活動については、以下URL参照(日本語のみ)
<https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2021/202111/211130a.pdf>

マツダの視点:「Well-to-Wheel」「LCA」

Life-Cycle

自動車(製品)に関わる
資源採掘から
廃棄までのサイクル



Well-to-Wheel

燃料に関わる採掘から
使用までのサイクル

マツダの取り組み

ビルディングブロック戦略による技術資産の積み上げと、それを活用した高効率なモノづくり

マツダは、エンジン、変速機、ボディなどの基盤技術を改良しながら、電動化技術を段階的に積み上げていくことにより、より優れた技術を効率的に提供する「ビルディングブロック戦略」を一貫して進めています。現在は、内燃機関の一層の進化と電動化技術の拡大を継続しており、「SKYACTIV マルチソリューションスケーラブルアーキテクチャー」をベースとして国ごとの電源事情や環境規制、お客さまのニーズに応じたマルチソリューションを展開していく計画です。マツダは、2030年時点での生産における電動化比率は100%、EV比率は25%を想定しており、2025年以降は、さまざまな車格やボディタイプのEVモデルに適用できるマツダ独自のEV専用プラットフォーム「SKYACTIV EV専用スケーラブルアーキテクチャー」を新たに導入する予定です。このような戦略に基づき、コモンアーキテクチャー、一括企画、モデルベース開発など高効率の開発手法にさらに磨きをかけ、他社とも協業しながら、本格的な電動化時代への技術資産を構築していきます。

商品技術の「ビルディングブロック戦略」



TOPICS

本社工場への太陽光発電設備の導入

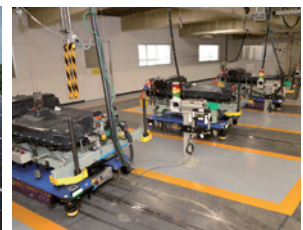
マツダは、グリーン電力の積極的な導入と利用促進を行い、2050年のカーボンニュートラル化に向け着実に挑戦を進めています。工場やオフィスのグリーン化推進の一環として、広島本社工場に太陽光パネルを設置し、2021年7月より稼働を開始しました。この発電設備は、1.1MWの発電能力を有し、発電した電力は、同工場で生産するMX-30 EVモデルのバッテリー充電などの生産工程に使用します。

発電状況はマツダミュージアムのパネルおよび以下URL参照

https://www.mazda.com/globalassets/ja/assets/sustainability/pv_system/pv_generated_energy.pdf



太陽光パネルが並ぶ建屋の屋上



MX-30 EVモデル充電風景

SDGsへの貢献

目標およびターゲット

- | | | | |
|---|---|---|--|
| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #2e7d32; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">3</div> <div>環境と健康</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #2e7d32; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">7</div> <div>再生可能エネルギー</div> </div> | <p>(3.9) 環境汚染による死亡と疾病の件数を減らす</p> <p>(7.2) 再生可能エネルギーの割合を増やす</p> <p>(7.3) エネルギー効率の改善率を増やす</p> <p>(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</p> | <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #ff9800; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">9</div> <div>産業と高品質な雇用</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #ff9800; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">11</div> <div>持続可能な都市とコミュニティ</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #2e7d32; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">13</div> <div>気候変動対策</div> </div> | <p>(9.4) 資源利用効率の向上とクリーン技術及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</p> <p>(11.6) 大気や廃棄物を管理し、都市の環境への悪影響を減らす</p> <p>(13.2) 気候変動対策を政策、戦略及び計画に盛り込む</p> |
|---|---|---|--|

サステナビリティ

地球

資源循環

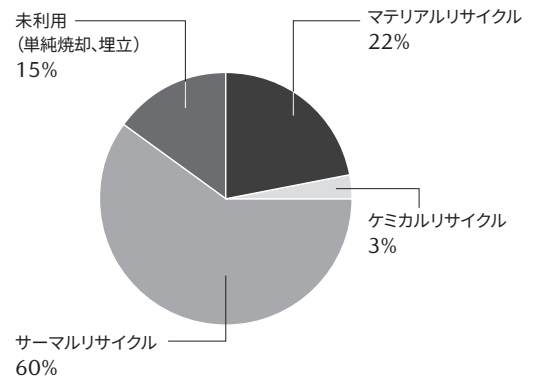
社会課題の認識

資源循環(資材)

世界人口の増加に伴い、資源需要の増大、廃棄物量の増加など環境問題の深刻化が世界的な課題となっています。あらゆる経済活動において、従来の3R(リデュース、リユース、リサイクル)の取り組みに加え、資源投入量・消費量を抑えつつ、ストックを有効活用しながら新しい価値を生み出すサーキュラー・エコノミーへの移行を中長期的に進めていく必要があります。

サーキュラー・エコノミー実現の中でプラスチックリサイクルは欠かせません。現在日本では、廃プラスチックリサイクルのうち60%は燃焼してエネルギーに変換するサーマルリサイクルを行っています。しかし、欧米では通常、燃焼をリサイクルの概念に含めないことや、燃焼する過程でダイオキシンが微量発生することから、循環利用(マテリアルリサイクル/ケミカルリサイクル)またはバイオマスプラスチックの使用が求められています。

廃プラスチックのリサイクル割合(日本)



「プラスチックリサイクルの基礎知識2021」(一社)プラスチック循環利用協会)をもとにマツダにて作成

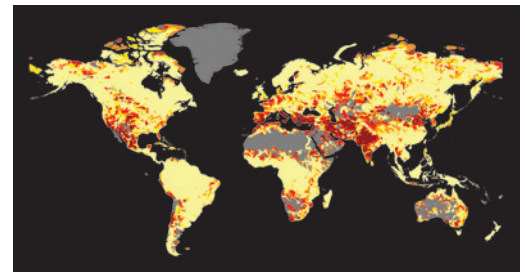
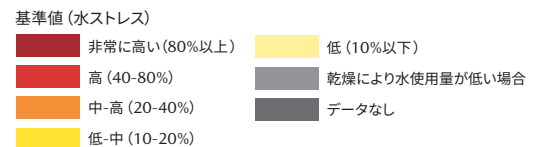
資源循環(水)

地球上に存在する水の中で、人が利用しやすい状態で存在する水の量は全体の0.01%とわずかです。また偏在していることから、世界には水ストレス*の高い国や地域が存在します。

将来、気候変動で地球の温度が上がると、海水の熱膨張や陸氷の減少が起こり、海水面が上昇します。その結果、塩水の河川遡上・地下水位上昇などにより人が利用可能な淡水の量は減ると考えられます。一方、国連の「世界水発展報告書(2018年版)」によると、人口増加、経済発展、消費パターンの変化などによって、2050年の世界全体における水需要は、2010年よりも20~30%増加すると予想されています。企業が持続的に事業活動を行うためには、世界の水資源問題に対応することが求められます。

*水需給が逼迫している状態の程度

世界における水ストレス



世界資源研究所(WRI)許諾のもと、以下URLに掲載の図をマツダにて作成
<https://www.wri.org/insights/17-countries-home-one-quarter-worlds-population-face-extremely-high-water-stress>

課題解決に向けたマツダの考え方

社会課題解決に取り組む理由

2030年頃には、資源を使い切るロスゼロの取り組みや、水やプラスチックなどの資源を再利用する3Rやサーキュラー・エコノミーなどの循環システムの構築により、自然資本の視点による「資源循環型社会」の実現に向けた取り組みが進んでいると考えられます。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、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やサーキュラー・エコノミーなど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られます。

マツダは、地球と共存できる企業を目指し、徹底した再資源化と廃棄物削減の取り組みを進めていきます。

社会課題解決に向けた考え方

リサイクルに配慮した開発・設計を行うため、マツダでは自動車の全ライフサイクルにおいて3R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。事業サイト領域(生産・物流などの領域)においては、クルマのサプライチェーン全体を見据えた上で、「Well-to-Wheel視点」「グローバル&サプライチェーンの視点」の2つの視点で資源循環型社会の実現に向けて取り組みを進めていきます。

マツダの取り組み

商品領域における資源循環の取り組み

マツダでは、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※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

※ Automobile Shredder Residueの略。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碎し、金属類を分別回収した後の残留物

事業サイト領域における資源循環の取り組み

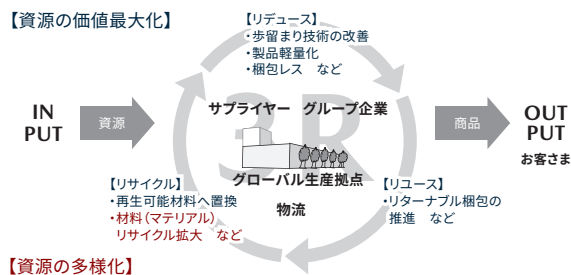
「資源／エネルギーの価値最大化(使用量最小化／使い切る)」「資源／エネルギーの多様化」などにつながる環境技術を極め、広めていきます。

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)などの取り組みを進め、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	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



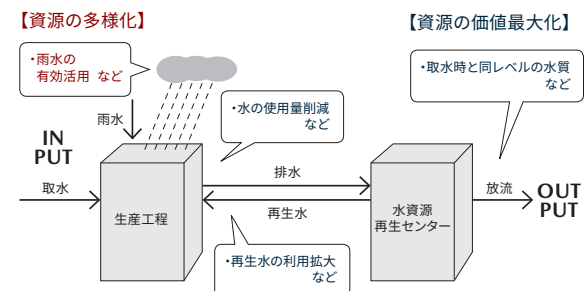
資源循環(水)

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ています。

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

※モデルプラント:新しい試みなどを先行して実施する施設

目指す姿



TOPICS

容器のリターナブル化による使い捨て容器材料の削減

マツダは、容器のリターナブル化や包装仕様の簡素化、資材の再利用などの3R活動を推進しています。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織り込んで、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。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について、お取引先から工場まで同一のリターナブル容器を使用することにより物流拠点でのダンボールへの詰め替えを廃止し、使い捨てとなる梱包・包装資材の削減を行う活動を2015年より実施しています。2020年度は約850トンの削減を可能にしました。これを北米工場にも導入する検討を行っています。引き続きリターナブル容器の導入拡大を主軸に、梱包・包装資材使用量の削減を進めていきます。

リターナブル容器の導入



SDGsへの貢献

目標およびターゲット

- 6 きれいな水と衛生 (6.3) 様々な手段により水質を改善する
- 9 産業とインフラの高度化 (9.4) 資源利用効率の向上とクリーン技術及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

- 12 つくばない消費 (12.4) 化学物質や廃棄物の適正管理により大気、水、土壌への放出を減らす
- (12.5) 廃棄物の発生を減らす

人々の心の健康への貢献

社会課題の認識

健康とは、「病気ではないとか、弱っていないということではなく、肉体的にも、精神的にも、そして社会的にも、すべてが満たされた状態にあること」※と、世界保健機関（WHO）憲章の前文では定義されており、well-beingという言葉を使って表現されています。

米ギャラップ社による140以上の国と地域を対象とした情緒的健康についての調査では、「感情体験」が評価軸の一つとなっています。2006年から2020年までの期間、ポジティブな感情体験（十分な休息／他者からの敬意／笑い／楽しい体験／興味深い学び）のスコアはほぼ横ばい、ネガティブな感情体験（体の痛み／心配／悲しみ／ストレス／怒り）のスコアは2015年以降悪化傾向で推移しています。今後、ポジティブな感情体験の機会を増やしていくことが、人々の情緒的健康の向上につながると考えられます。

情報技術産業をはじめとした産業界の一部企業では、肉体的な健康だけでなく、精神的・社会的な健康も考慮するwell-beingの視点を技術や商品の開発に取り込む動きが始まっています。

※Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity.

ポジティブな感情体験指数（2006年～2020年）



ネガティブな感情体験指数（2006年～2020年）



米ギャラップ社許諾のもと、Gallup Global Emotions 2021 Report に掲載のグラフをマツダにて作成
<https://www.gallup.com/analytics/349280/gallup-global-emotions-report.aspx>

課題解決に向けたマツダの考え方

社会課題解決に取り組む理由

2030年頃には、機械化や自動化により経済的な豊かさの恩恵を受け一方で、人とのリアルなつながりや、心豊かな暮らしと共生社会、モノを所有する喜びなど社会との関わりが希薄になっていくことが考えられます。さらに、効率を追求できる最適に組み上げられた社会システムの脆弱性などにより、人々は高いストレスにさらされることも考えられます。

こうした中、クルマの価値の多様化は一層進み、インフラ協調型の移動を目的とするもの、運転を楽しむもの、所有することを飲むものなどが、用途に応じて選ばれるようになって考えられます。

マツダは、「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、心を健康にすることを目指しています。

社会課題解決に向けた考え方

マツダらしい「人」を主体としたアプローチで、新たなカーライフ／クルマ文化を提供し、お客さまに「人生の豊かさ」を提供したいと考えています。

- ・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
- ・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
- ・居心地の良い空間を提供するなど、お客さまと特別な絆を築くためのイベント／体験の充実

サステナビリティ

マツダの取り組み

特別な絆づくり

マツダグループでは、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は、お客さまとのすべての接点、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、すべての接点を視野に入れる必要があると考えています。

例えば、米国では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て、2020年には全米の医療従事者向けに、2021年は全米の教育従事者向けに車両の内外装クリーニングとオイル交換を無料で行うプログラムを実施しました。

商品領域においては、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ています。「G-VECTURING CONTROL (G-ベクタリング コントロール)※」などマツダの強みである「人馬一体」感のさらなる追究や、「クルマに命を与える」という哲学のもと、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んでいます。

商品以外の領域では、クルマづくりへの想いやこだわり、「走る喜び」を、マツダのお客さまに限らず多くの方々に理解していただけるよう、オンラインも活用したイベントを開催しています。また、日常でもマツダを感じていただけるマツダオフィシャルグッズをご用意しています。

※ドライバーのハンドル操作に応じてパワーソース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)
2020年度には、電気自動車独自の制御技術、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)を開発しMX-30 EVモデルに導入



深化した魂動デザイン「CX-30」



マツダオフィシャルグッズ「MAZDA ESSENTIAL COLLECTION」
<https://www.mazda.com/ja/collection/essential/> (日本語のみ)



MX-30 EVモデル搭載技術：エレクトリック G-ベクタリング コントロール プラス

TOPICS

CLASSIC MAZDA

「CLASSIC MAZDA」ホームページでは、「新しいクルマだけではなく、古いクルマをも大切にできる社会を育み、世の中の自動車文化に貢献したい」という考えのもと、これまで初代「ロードスター」のレストアサービスや復刻パーツの情報を中心に提供してきました。2020年12月、「RX-7」の復刻パーツ販売開始に合わせてホームページを更新しました。



初代「ロードスター」



3代目「RX-7」(左)と2代目「サバンナRX-7」(右)

「CLASSIC MAZDA」ホームページ
<https://www.mazda.co.jp/carlife/classicmazda/>

SDGsへの貢献

目標およびターゲット



(3) あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する



(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

働きがいの向上

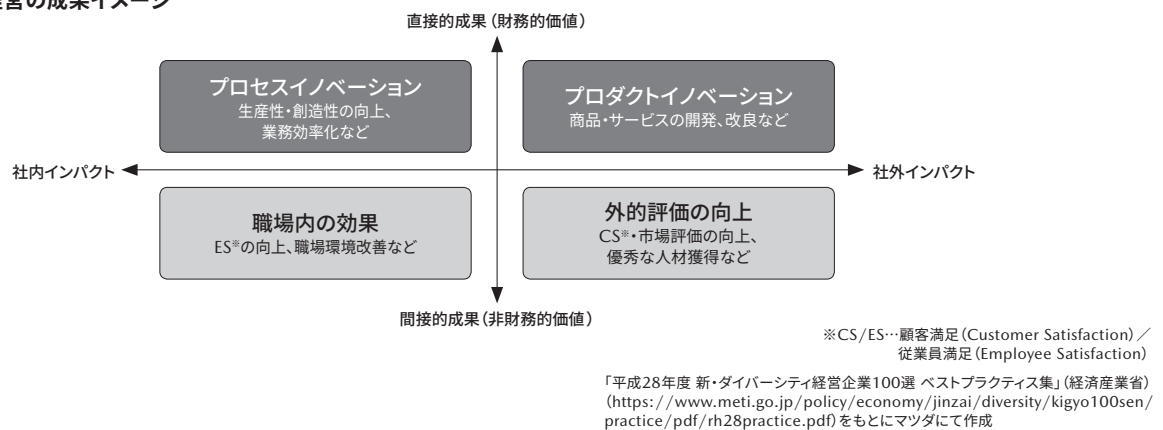
社会課題の認識

先進各国では生産年齢人口比率が低くなりつつあり、労働力の確保が課題となっています。加えて、近年のグローバル化をはじめとする市場環境の変化は、企業に競争環境の変化や不確実性の加速をもたらしています。企業は、多様化する顧客ニーズを的確に捉え、新たな収益機会を取り込むためのイノベーションを生み出すことや、リスクをビジネス上の機会として捉え機動的に対処することが求められています。

このような社会状況において企業が持続的に成長するためには、経営戦略を実現する上で多様な人材を確保することが不可欠です。こうした多様な人材が意欲的に仕事に取り組める職場風土や働き方の仕組みを整備することを通じて、適材適所を実現し、個々の能力を最大限発揮させることにより、「プロダクトイノベーション」「プロセスイノベーション」「外的評価の向上」「職場内の効果」といった、経営上の成果につなげることを目的とした「ダイバーシティ経営」が求められます。

またさらに、多様な属性の違いを生かし、企業のリスク管理能力や取締役会の監督機能の向上につなげるなど、より中長期的に企業価値を生み出し続ける取り組みとしてステップアップすることが必要です。

ダイバーシティ経営の成果イメージ



課題解決に向けたマツダの考え方

社会課題解決に取り組む理由

マツダは「最大の経営資源は人である」と考えており、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。「人と共に創る」マツダの独自性という中期経営計画の基本的な考え方のもと、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、さまざまな背景を持った従業員の多様性を尊重します。また、働き方／処遇／働く環境改善を含めた取り組みを行い、従業員のモチベーションの向上と全体最適の視点による業務の効率化を推進していきます。

社会課題解決に向けた考え方

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。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。

- ・新しい柔軟な働き方（リモート、サテライトオフィス化）
- ・新しい働き方を支える全社オペレーションシステム刷新
- ・ダイバーシティ&インクルージョン（多様性と包括性）の推進 他

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みます。

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。

ともいっく 共育

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。

マツダの取り組み

ダイバーシティの実現

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

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んでおり、2016年に「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律（女性活躍推進法）」に基づく一般事業主行動計画として、目標を掲げました。継続的な女性活躍推進の取り組みによって、女性管理職の数は着実に上昇しています（2020年度実績：52名、2013年度実績比：約2.5倍）。この取り組みをさらに加速するため、2021年度以降の目標を新たに掲げ、活躍支援を加速させています。

高齢者の雇用促進と技能・技術・ノウハウの伝承

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。

女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画

計画期間：2021年4月1日～2026年3月31日

数値目標：

- ① 2025年度までに女性管理職数を80名
(2013年度実績比：約4倍)とする
- ② 2025年度までに男性育児休業職者数を80名／年
(2020年度比：約2倍)とする

マツダの人事制度・施策（抜粋） 2020年度

ワークライフバランス

- ・育児休暇 600名(うち男性492名)
- ・育児休業 287名(うち男性45名)
- ・介護休職 5名(うち男性4名)
- ・ハートフル休暇※ 644名(うち男性345名)

※親族の看護／要介護状態の親族の介護／ボランティア／子の学校行事／不妊治療／被災した親族の災害救助・支援活動を目的として取得できる休暇制度

障がい者への支援

- ・相談窓口「フィジカルチャレンジサポートデスク」設置
- ・手話通訳士（2名）在籍

TOPICS

障がい者の活躍推進に取り組む国際イニシアチブ「The Valuable 500」に加盟

2021年1月、マツダは「The Valuable 500」（ザ・バリュアブル・ファイブハンドレッド）に加盟しました。「The Valuable 500」は、2019年1月の世界経済フォーラムの年次総会で発足し、障がい者がビジネス、社会、経済にもたらす潜在的な価値を発揮できるような改革をビジネスリーダーが起こすことを目的としています。マツダはこの趣旨に賛同し、「マツダのコーポレートビジョン」「障がい者の雇用と活躍の支援」「お客さまの障がいに寄り添った商品・サービスの提供」のコミットメントを定め、取り組みを推進・強化していきます。

詳細については以下URL参照

<https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2021/202101/210129a.html>



SDGsへの貢献

目標およびターゲット

- 5 女性活躍推進 (5.1) 女性に対する差別をなくす
- (5.5) 政治、経済、公共分野での意思決定において、女性の参画と平等なリーダーシップの機会を確保する

- 8 持続可能な消費と生産 (8.4) 持続可能な消費と生産に関する10年計画枠組み（10YFP）に従い、経済成長と環境悪化を分断する
- (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

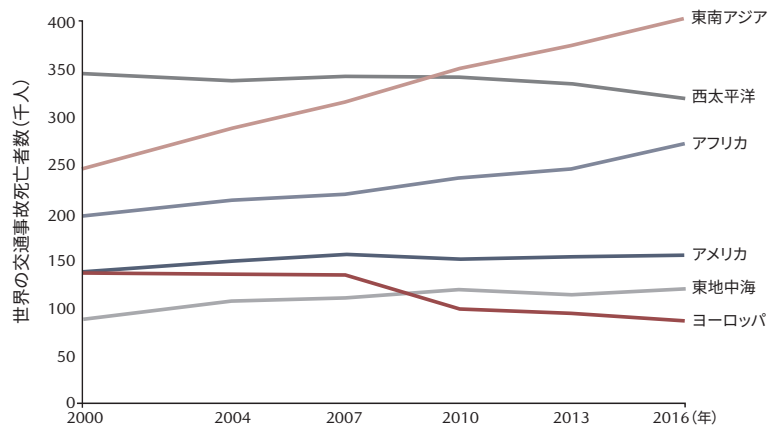
事故のない安全なクルマ社会の実現

社会課題の認識

交通事故による死者数は、先進国では安全技術の向上などにより、横ばいまたは減少傾向にある一方、新興国ではモータリゼーション（自家用乗用車の普及）の進展に伴い増加傾向にあり、世界全体では2016年時点で年間約135万人もの人々が命を落としています。

自動車業界には、交通死亡事故ゼロを目指した、歩行者や自動車乗員などの安全確保、重大事故の防止、自動運転関連技術の活用・適正利用促進など、車両安全対策の推進が求められています。

世界の交通事故死者数の推移（～2016年）



世界保健機関(WHO)ガイドラインに基づき、以下URLに掲載のグラフをマツダにて作成
<https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#trends/>

課題解決に向けたマツダの考え方

社会課題解決に取り組む理由

2030年頃には、進化した先進安全技術の普及により、交通事故は減少傾向を示し、グローバルで安心・安全に移動できる社会に向かうと考えられます。

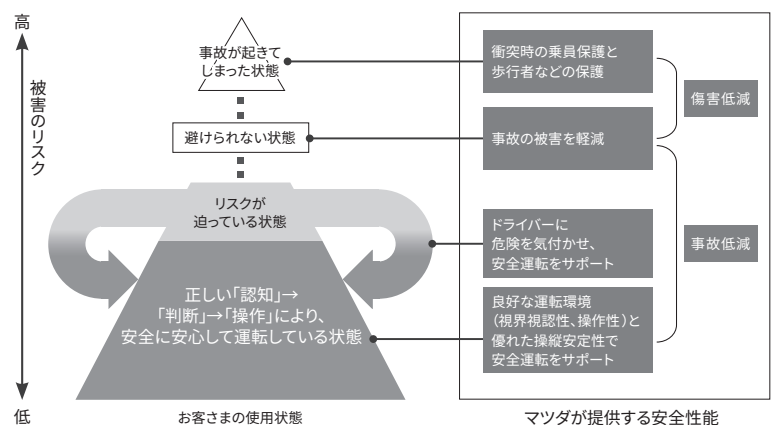
マツダは、すべての人がすべての地域で自由に移動し、心豊かに生活できる仕組みを創造し築いていくことにより、事故のない安全なクルマ社会の実現を目指します。

社会課題解決に向けた考え方

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する安全性能の考え方「Mazda Proactive Safety（マツダ・プロアクティブ・セーフティ）」のもと、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。

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

サステナビリティ

マツダの取り組み

「安心・安全なクルマ社会」の実現に向けたビルディングブロック

マツダは「安心・安全なクルマ社会」の実現に向けて、「Mazda Proactive Safety」の考え方にに基づき、技術開発を進めてきました。環境技術と同様に、安全技術に対してもビルディングブロック戦略を採用しています。一番下の、ベースブロックとなる技術は、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です。オルガンペダルの採用や優れた視界視認性への取り組みなど継続的進化を進めてきました。真ん中のブロックは、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の先進安全技術「i-ACTIVSENSE」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」で構成されており、こちらも継続的進化を進めています。そして、一番上のブロックが2017年に宣言した、高度運転支援技術コンセプト「MAZDA CO-PILOT CONCEPT (マツダ・コ・パイロット・コンセプト)」です。

「安心・安全なクルマ社会」の実現に向けたビルディングブロック



TOPICS

MAZDA CO-PILOT CONCEPT

人間を中心に考えるマツダ独自の高度運転支援技術、そのコンセプトが、「MAZDA CO-PILOT CONCEPT」です。「MAZDA CO-PILOT CONCEPT」は、ドライバーの体調・操作を常時モニタリングし、万が一のときに対応できるようバックアップとして機能することを想定しています。そして眠気に襲われる、意識を失ってしまうなどの突然の体調不良を検知した際に、ドライバーにアラームで知らせた上で、運転を続けることが難しい場合は、クルマを減速・停車させ、必要に応じて緊急通報を実施するというコンセプトです。この技術により、どのような方にも起こりうる突然の体調変化に対して、ドライバーだけでなくそのクルマの周辺の被害を低減し、ドライバーを送り出す家族や周囲の人々への安心をも提供できると考えています。第1段階の「MAZDA CO-PILOT 1.0」は2022年のラージ商品群から導入を開始する予定です。

※居眠り運転を可能にするためのシステムではありません



SDGsへの貢献

目標およびターゲット



(3.6) 道路交通事故死傷者を半減させる

社会

心豊かに生活できる仕組みの創造

社会課題の認識

「令和2年版情報通信白書」(総務省)によると、日本は課題先進国と称されるように、諸外国に先んじて人口減少、少子高齢化、都市部への人口集中などが進んでおり、近年さまざまな課題が顕在化してきています。

都市部では、日常的な渋滞や混雑による、移動時間・通勤時間の伸長などの社会的損失が発生しています。また地方では、鉄道やバスなどの公共交通サービスの減少・廃止による交通空白地帯が拡大し、自家用車による移動が困難な人々の、日常生活を送る上での移動の自由が限定されています。

このような、特性や課題が異なる地域住民などの移動ニーズに効率的に対応する手段として、「Mobility as a Service (MaaS)※」への期待が高まっており、日本全体で検討が進む中、自動車業界でも関連技術の開発や移動サービスの仕組み作りへの取り組みが進められています。

※Mobility as a Service (MaaS)：地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービス。

日本版MaaSの推進にあたり設定された5つの地域類型

	(1) 大都市型	(2) 大都市近郊型	(3) 地方都市型	(4) 地方郊外・過疎地型	(5) 観光地型
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> 人口：大 人口密度：高 交通体系：鉄道主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口：大 人口密度：高 交通体系：鉄道／自動車 	<ul style="list-style-type: none"> 人口：中 人口密度：中 交通体系：自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口：低 人口密度：低 交通体系：自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口：－ 人口密度：－ 交通体系：－
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズの多様化への対応 潜在需要の掘り起こし 日常的な渋滞や混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ファースト／ラストマイル交通手段の不足 イベントや天候などによる局所的な混雑 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 公共交通の利便性・事業採算性の低下 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 地域交通の衰退 交通空白地帯の拡大 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足の深刻化 	<ul style="list-style-type: none"> 地方部における二次交通の不足、観光交通の実現 急増する訪日外国人の移動円滑化 多様化する観光ニーズへのきめ細やかな対応

「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ概要」(国土交通省)
(<https://www.mlit.go.jp/common/001280181.pdf>)をもとにマツダにて作成

課題解決に向けたマツダの考え方

社会課題解決に取り組む理由

2030年頃には、世界的なデジタル化や効率化ツールの普及を受け、クルマも通信との連携による利便性の追求が進み、多様なサービスが続々と提供されて、便利さを追求するサービスの選択が重要な価値となっていると考えられます。

人口の集中に伴うインフラ整備が進む大都市部では、シェアリングサービスや公共交通機関並みのクルマの利用とサービスの提供が発達し、移動への不安や不便がますます解消されていると考えられます。

一方で、国内の中山間地域における、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とした移動手段の不足の問題には、サービスの提供だけでは解決しない、地域活性化の課題も含まれています。

マツダは、クルマとコネクティビティ技術を活用することにより、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、そこで生まれる人と人とのつながりを創出していきたいと考えています。

社会課題解決に向けた考え方

マツダは、コネクティビティ技術をもっと人と人、人と社会がつながる姿へ進化させ、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。また、自動車メーカーの強みを生かした社会への貢献を積極的に行い、ブランド価値向上への取り組みを進めます。

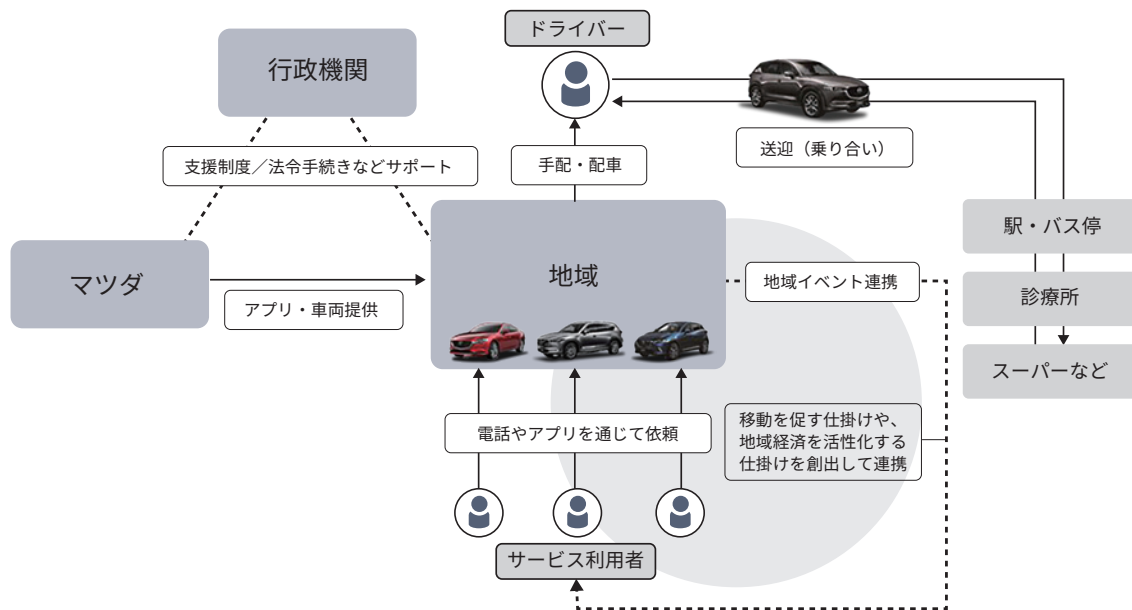
サステナビリティ

マツダの取り組み

コネクティビティ技術を活用した乗り合いサービス

国内の中山間地域における移動手段の不足の問題に対応するため、2018年12月より広島県三次市において、コネクティビティ技術を活用した支え合い交通サービス実証実験を開始しました。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。現在は、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モノの移動をシームレスにつなぐといったさまざまな施策を通じて、より多くの人々に使っていただき、地域活性化につながる持続可能なサービスの実現に向けて取り組んでいます。

乗り合いサービスの実証実験 概要



TOPICS

スタジアム累計来場者数に応じてマツダ車を贈呈

マツダは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、地域の社会福祉団体の移動支援に取り組んでいます。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おり、2020年11月には累計来場者数が2,100万に達したことを受け、広島市の団体に1台贈呈しました。2020年度時点、累計21台の車両を贈呈しています。贈呈先では、福祉施設利用者の作業場所への移動などに活用いただいています。

詳細については以下URL参照

<https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2020/202011/201130a.html>



社会福祉団体にマツダ車を贈呈

SDGsへの貢献

目標およびターゲット



(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



(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
(11.6) 大気や廃棄物を管理し、都市の環境への悪影響を減らす
(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

地球・人・社会

品質向上

マツダの考え方

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。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

1. 企画から製造まで一貫通貫した品質のつくり込み

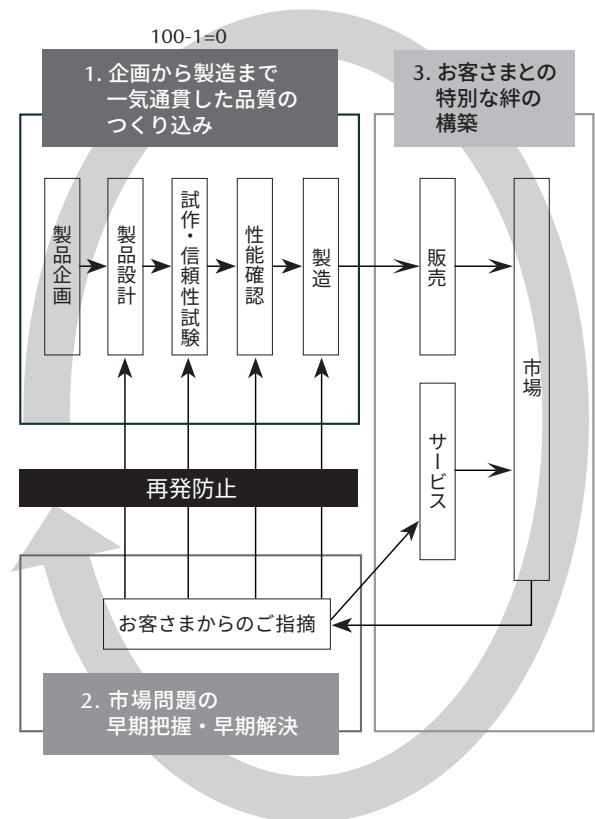
「クルマ100台のうち、お客さまにとってその1台は100分の1台ではなく、唯一無二の1台であり、すべてのお客さまに良い品質をお届けする」という強い思いが「100-1=0」という言葉には込められています。マツダでは“お客さまの1台1台を大切にするクルマづくり”を追求し、関連部門が一体となり企画から製造まで一貫通貫で徹底して品質をつくり込んでいます。

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。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。

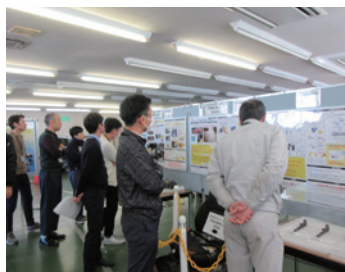
3. お客さまとの特別な絆の構築

常日頃からお客さまと誠実に向き合い、寄り添う気持ちでコミュニケーションをとっていくことで、お客さまとの間に、いつ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。



お客さまの立場で考え、行動できる人づくり

マツダは、従業員一人ひとりが自ら考え、行動できる人づくりに取り組んでいます。お客さま志向の風土・マインドを醸成していくため、過去の不具合現品の展示や映像を通して体感し、教訓を自分事化することで行動変容につなげる展示ブースを、2018年より設置しています。また2020年度からはコロナ禍での影響を考慮したオンライン配信を開始し、これまでに合計8,700名が体感しています。



展示ブースでの事例共有風景



オンラインでの事例共有風景

SDGsへの貢献

目標およびターゲット



(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

地球・人・社会

「人と共に創る」仲間づくり

マツダの考え方

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。マツダは協業を強化し、パートナーの皆さまとの連携を強めるとともに、異業種を含む新しい仲間づくりを継続して進めていきます。

企業間連携:次世代車載通信機の技術仕様を共同開発

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、「お客さま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。

2021年4月、スズキ株式会社、株式会社SUBARU、ダイハツ工業株式会社、トヨタ自動車株式会社およびマツダは、より安全で快適なコネクティッドサービスの早期提供に向けて、5社で次世代の車載通信機の技術仕様を共同で開発し、通信システムの共通化を推進することに合意しました。お客さまにより快適なコネクティッドサービスを提供するとともに、各社の設備や人員などリソースの最適化を図っていきます。

詳細については以下URL参照

<https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2021/202104/210427a.pdf>

産学官連携:ひろしま“Your Green Fuel”プロジェクト

マツダは、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、ひろしま自動車産学官連携推進会議(ひろ自連)※などを通じて、独創的技術の開発や、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。

ひろ自連で進めている自動車用次世代バイオ燃料の普及拡大に向けた「ひろしま“Your Green Fuel”プロジェクト」にも参画しています。2020年8月には、広島地域で支える地産地消モデル実現のため、バイオディーゼル燃料の原料製造・供給から利用に至るまでのバリューチェーンを構築し、同燃料の利用を開始しました。

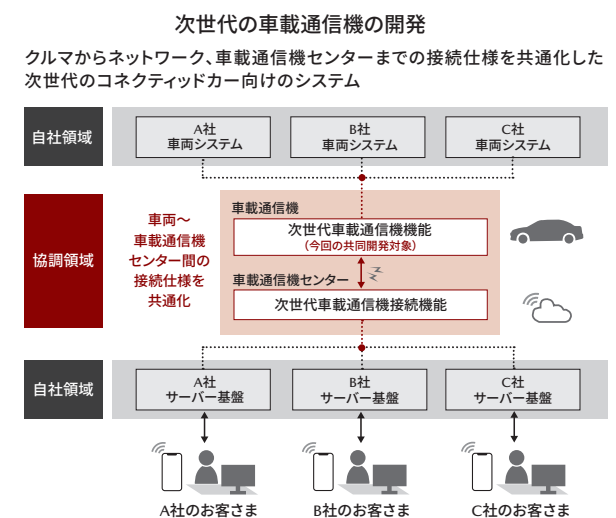
※広島のものづくり産業発展への強い希望と情熱を出発点として、参加団体が自発的に集まり、あるべき姿を考え、産業発展につながるイノベーションのテコになることを目指す産学官連携推進団体。将来エネルギー研究や地場サプライヤーとの技術交流などさまざまな活動を実施

SDGsへの貢献

目標およびターゲット

- 8 働きがい、経済成長、社会の持続可能性 (8.2) 高いレベルの経済生産性を達成する
- (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

コネクティッドサービス運用のイメージ図



運用車両イメージ

詳細については以下URL参照

<https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2020/202008/200804a.html>



- (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
- (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

サステナビリティ

ステークホルダーエンゲージメント

基本的な考え方

マツダは、企業の持続的成長にとって重要なステークホルダー※1との対話を通じて、マツダグループの主な責任と課題を明確にし、改善の努力をしながら日々の業務に取り組んでいます。お客さまをはじめとする各ステークホルダーとの対話を確実に行うため、主なステークホルダーを特定し、対話機会および情報開示について実施頻度などを定めています。得られた情報は、各関連部門あるいはマネジメントが出席する委員会に報告し、日常業務の企画と改善に役立てています。

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

C

C 指標の事例

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

主なステークホルダーとの関わり・主な対話と情報開示の機会(2021年3月31日現在)

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

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

※1 マツダグループの企業経営に対して直接・間接的につながりを持つ関係者

サステナビリティ

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サステナビリティの取り組みを推進できるよう啓発活動を行っています。サステナビリティの理解に対する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）
- サステナビリティ全般に関する階層別研修（講義／グループワーク）の実施
2020年度研修受講実績：約2,100名※1

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）」※2への署名、「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」※3提言への賛同など、国際社会イニシアチブに則った取り組みを推進しています。

ステークホルダーサーベイの実施

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。2020年度はコロナ禍の影響を踏まえ、実施見送り）。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（P64参照）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。

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サステナビリティ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。

社外からの評価（2021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月以降継続選定）
- 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、2020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、2020年度は「シルバーメダル」の評価

Member of
**Dow Jones
Sustainability Indices**
Powered by the S&P Global CSA

2021 MSCI ESG Leaders
Indexes Constituent

FTSE4Good **FTSE Blossom
Japan**

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.

d グローバル社員意識調査肯定回答率（単位）

	2018年度	2019年度	2020年度
CSRに 取り組んでいる	45%*1	46%*1	51%*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）

e 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。

※1 マツダ単体。

※2 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。

※3 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。

地球

地球温暖化をはじめとする環境問題への対応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、脱炭素・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。



CONTENTS

- 29 環境保全の考え方・推進体制
- 31 **【課題】** 2050年カーボンニュートラルへの挑戦
- 39 **【課題】** 資源循環
- 44 環境マネジメント
- 47 環境負荷軽減への取り組み
- 51 生物多様性の保全

環境保全の考え方・推進体制

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行います。

行動指針

1. 環境を配慮した技術と商品の創造

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

2. 資源・エネルギーを大切に事業活動

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

3. クリーンさを追求する事業活動

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

4. 事業活動の仲間と共に、よりよい環境づくり

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

5. 社会や地域と共に、よりよい環境づくり

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

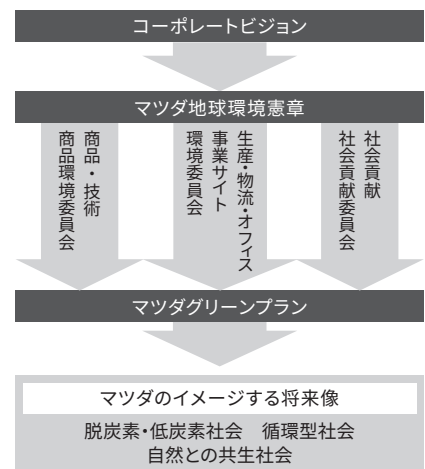
(1992年制定、2005年4月改定)

取り組み理念と方針

マツダは、コーポレートビジョン(P6参照)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。気候変動や資源循環など各社会課題に関して、外部団体／国際イニシアチブ^{※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



TCFDへの賛同および主な取り組み

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)^{※2}」に対する賛同を表明して「TCFDコンソーシアム^{※3}」に参加し、気候変動への取り組みを強化していく姿勢を示しました。また、2021年1月には、2050年サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル化への挑戦を宣言しました。TCFD推奨開示項目^{※4}に沿った、マツダの気候変動への主な取り組みは以下の通りです。

詳細は以下URLをご参照ください。

<https://www.mazda.com/ja/sustainability/>

TCFD推奨開示項目		主な取り組み
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。	<ul style="list-style-type: none"> ・副社長執行役員兼 COO (最高執行責任者) がマツダのカーボンニュートラル (以下、CN) 戦略を統括し、CN担当役員を配置 ・CN担当役員の下、経営戦略室がCN対応を専門とするチームを率いて、戦略を立案・推進 ・検討した戦略を取締役会で報告・審議
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。	<ul style="list-style-type: none"> ・気候変動に関する政府間パネル (IPCC) や国際エネルギー機関 (IEA) のシナリオ、政策や規制動向、業界動向をもとに検討 ＜主なリスク＞ 燃費・排ガス規制強化、炭素税導入、電動化をはじめとした技術開発競争激化に伴う投資・コストの負担増など ＜主な機会＞ 製造過程のCN化、ビルディングブロック戦略、マルチソリューション戦略の推進による販売機会の拡大および企業価値の向上など
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。	<ul style="list-style-type: none"> ・戦略を立案・推進するにあたり、リスクと機会を特定、評価 ・検討した戦略提案を経営会議および取締役会で報告・審議
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。	<ul style="list-style-type: none"> ・2030年時点での生産における電動化比率 100%、EV比率 25%を想定 ・スコープ1、2、3の全排出量実績を管理

※1 参加している外部団体／国際イニシアチブ：(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 (GCNJ) 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

※2 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。

※3 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。

※4 出典：<https://tcfcd-consortium.jp/about>

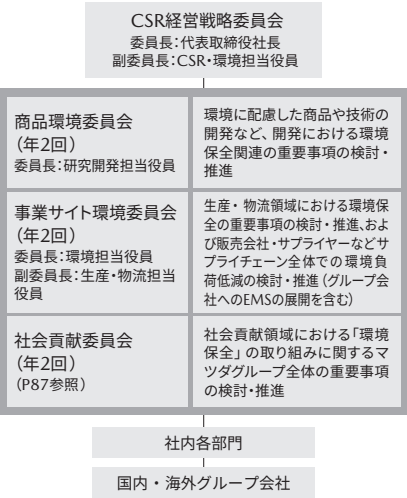
社会課題解決への貢献

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。

b

b 環境推進体制（2021年3月31日時点）



2050年カーボンニュートラルへの挑戦

マツダは、2050年でのカーボンニュートラル化に挑戦することを宣言しました。その実現に向けて、商品と事業活動を通じた、クルマのライフサイクル全体でのCO₂排出削減の取り組みを推進していきます。

商品・技術開発における取り組み

商品環境性能についてのマツダの考え方

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

地球温暖化への対応

マツダは自動車産業の使命として、クルマの製造・使用・廃棄というライフサイクル全体を視野に入れて、CO₂を中心とする温室効果ガスの本質的な排出削減を最優先課題の一つととらえています。走行時（Tank-to-Wheel）のみならず、燃料採掘／精製／発電時（Well-to-Tank）を含んだ「Well-to-Wheel」視点で、最も寄与できる状態にしたいと考えています。世界各地のエネルギー源・発電形態などを考え、複数の選択肢（マルチソリューション）を持つことで、それぞれの地域に最適なCO₂の排出削減に貢献します。

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視点でのマルチソリューションでの技術開発

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。

ビルディングブロック戦略

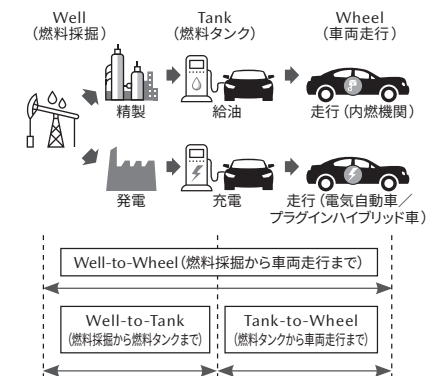
マツダ車のCO₂排出削減・燃費向上の目標達成に向け「ビルディングブロック戦略」を採用しています。「ビルディングブロック戦略」では、各国・地域のエネルギー資源、規制、発電形態、インフラの整備状況などを考慮し、最適な制御技術や効率的な電動化技術を組み合わせ、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車などを商品化していきます。このビルディングブロック戦略とモデルベース開発（P94参照）・「モノ造り革新」（P93参照）などのプロセス革新の進化により、限られた経営資源の中で、お客さまの期待を超える商品・技術を提供します。

a

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

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>

SKYACTIV技術の継続的進化

c d

革新的技術の総称が「SKYACTIV技術」です。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年からは、ガソリンエンジンにおいて圧縮着火を制御する技術の実用化に世界で初めて※1めどをつけた新世代エンジン「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。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。また、電動化などにも対応できるプラットフォーム、「SKYACTIV マルチソリューションスケーラブルアーキテクチャー」の商品への展開も続けていきます。

c 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	◎	◎	▲

d 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

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使用を低減するため、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。

電動化技術の開発

e

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。こうした取り組みにより、2030年時点での生産における電動化比率は100%、EV比率は25%を想定しています。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。

e 2030年グローバルにて電動化100%
25%のEV生産比率を想定



電気自動車

f

電気自動車(EV)においても、「サステナブル"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、「走る歓び」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、マツダ初の量産EVを世界初公開し、2020年9月から順次グローバルに発売を開始しました。

f MX-30 EVモデル



※1 2017年8月時点 マツダ調べ。

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実験

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て制御することで、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。

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(FAME:脂肪酸メチルエステル)を混合した燃料は、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、地域によっては将来においても液体燃料が、効率的かつ実用的な手段であると考えています。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、国立研究開発法人科学技術振興機構(JST)が2016年度より開始した「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ました。^{※2}

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」に参画しました^{※3}。

カーボンニュートラルな次世代バイオディーゼル燃料(以下、「バイオディーゼル燃料」)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(地産地消モデル)を広島で構築することを目指しています。2020年8月には、同燃料が石油由来の軽油と同等性能となることを確認し、ディーゼルエンジンを搭載したマツダ社用車での利用を開始しました。^{※4}

2020年12月には、これまでの研究成果を核に藻類バイオ燃料の商用化に向けた課題解決の一環として、大崎上島で実施される微細藻類由来バイオジェット燃料NEDO事業に採択された、一般社団法人日本微細藻類技術協会(IMAT)に入会しました。

今後もマツダは、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(P98-102参照)。

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 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>

※2 <https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2017/201704/170428c.html>、2021年3月完了。

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

※4 <https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2020/202008/200804a.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。

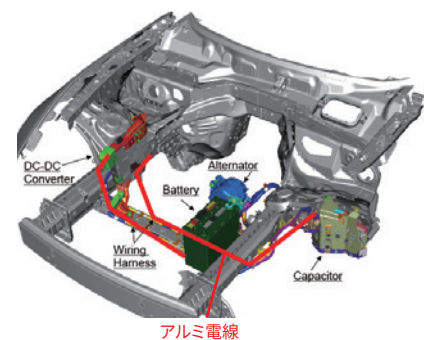
クラストップレベルの軽量バンパーを実現する自動車部品用樹脂材料

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。2019年度にCX-30、2020年度にはMX-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。2020年度はMX-30に搭載しました。

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



※1 排気量1500cc～2000ccクラス 2017年3月時点 マツダ調べ。
※2 搭載車種（2021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、MX-30。

生産・物流における取り組み

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

<2020年度実績(1990年度比)>

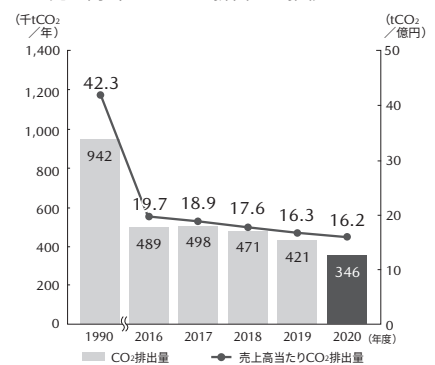
- 国内主要4拠点^{※1}でのCO₂総排出量は1990年度比で63.3%削減(346千t-CO₂)
- 売上高当たりの排出量は61.7%削減(16.2t-CO₂/億円)

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당に必要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(P93参照)。

- 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。

ij

i 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。2020年9月30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、2020年度の電力係数は、2021年7月10日現在で未確定のため、2019年度の電力係数を2020年度の実績に使用しています。

* 2020年度の国内主要4拠点におけるCO₂排出量に関しては、第三者検証(P134参照)を受けた値です。

j 国内主要4拠点における種類別エネルギー使用量

	(単位: ×10 ³ GJ/年)					
	1990年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
電力	4,921	6,124	6,248	6,115	5,790	4,946
産業用蒸気	0	1,236	1,253	1,165	1,143	1,054
石炭	4,967	0	0	0	0	0
コークス	766	168	171	218	165	93
A重油	596	15	14	24	22	21
B重油	11	0	0	0	0	0
C重油	1,168	7	6	5	3	10
ガソリン	193	52	54	59	55	47
灯油	101	11	15	5	2	1
軽油	81	46	48	40	38	33
LPG	989	55	56	55	53	45
都市ガス	45	949	955	882	775	588
合計	13,838	8,663	8,820	8,568	8,048	6,840

* 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)。

再生可能エネルギーの使用

社内電力の再生可能エネルギー※1使用を進めています。

- 広島本社工場に太陽光パネルを設置し、2021年7月より太陽光発電設備の稼働を開始しました。発電した電力は、同工場で生産するMX-30 EVモデルのバッテリー充電工程などの生産工程に使用します
- 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。2020年度の発電量は、28.1MWhでした。これで得られた電力は施設の動力・照明などに使用し、CO₂排出削減に継続的に貢献しています。
- メキシコのマツダデメヒコビークルオペレーションでは、屋外のソーラー照明設置を実施し、太陽光発電とLEDを活用した再生可能エネルギーの効率的利用を促進しています。2020年度は合計554台を利用しています。購入エネルギーの7.4%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。

TOPICS 省エネ大賞「経済産業大臣賞」と「省エネルギーセンター会長賞」を受賞

2020年12月、2020年度 省エネ大賞（主催：一般財団法人省エネルギーセンター、後援：経済産業省）※1が発表され、マツダの「自動車塗装におけるCO₂とVOCを同時削減するVOC回収技術」が、最高位である「経済産業大臣賞（省エネ事例部門）」を受賞しました。また、「成果の見える化による事務所ビル空調の省エネ活動推進」が、「省エネルギーセンター会長賞（省エネ事例部門）」を受賞しました。今回、「経済産業大臣賞（省エネ事例部門）」を受賞した「VOC回収技術」は、塗装乾燥工程において発生するVOCを、ヒートポンプを利用し回収処理することによって、省エネルギーなクローズドシステムを実現する技術です。また、「省エネルギーセンター会長賞（省エネ事例部門）」を受賞した「成果の見える化による事務所ビル空調の省エネ活動推進」は、定量的な評価が難しい運用改善による省エネの成果を、新たな省エネ成果評価指標を開発して見える化した事例です。今後も、さまざまな工夫をしながら、CO₂排出量削減に努めていきます。

※1 「省エネ大賞」は、優れた省エネ活動事例や技術開発などによる先進型省エネ製品などに対し、省エネルギー意識の浸透、省エネルギー製品の普及促進などに寄与することを目的として、広く優秀な事例を表彰する制度です。

●経済産業大臣賞



●省エネルギーセンター会長賞



※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。

【物流】輸送時のCO₂排出量削減の取り組み

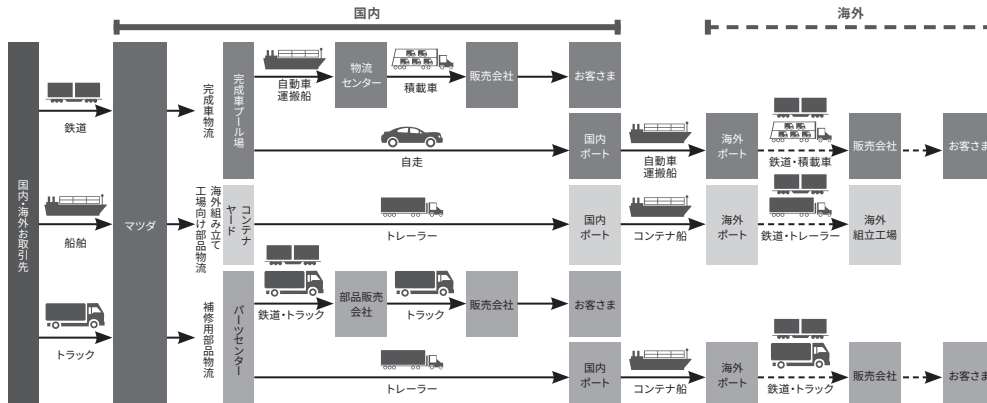
マツダは物流会社、販売会社、他の自動車メーカーなどと協働し、お客さまが必要とする量を適切なタイミングでお届けするとともに、サプライチェーン全体を通じた高効率な輸送によりCO₂排出量の削減に取り組んでいます。

<2020年度実績>

- 国内総輸送量は約4.5億t-km
輸送量t-km当たりのCO₂排出量は1990年度比33%削減の目標に対し、42.2%削減を達成。

■ サプライチェーンにおけるCO₂排出量把握範囲

(→ 現状把握範囲、---→ 2030年に向けて)



<具体的な取り組み>

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

1. 完成車と補修用部品輸送のハブ&スポーク化^{※1}

■ 完成車の運用見直し

<国内>

自動車運搬船(以下内航船)の帰り便を活用した他社との共同輸送の取り組みなど、輸送量に応じた内航船運用の継続的な見直しによる消席率の向上や、工場で生産した完成車をできるだけストレート船積みする活動の継続により、2020年度は約340トンのCO₂排出量を削減しました。更なる排出量の削減を目指し、広島、防府工場間の積載車による輸送をやめ、内航船に切り替える検討を行っています。

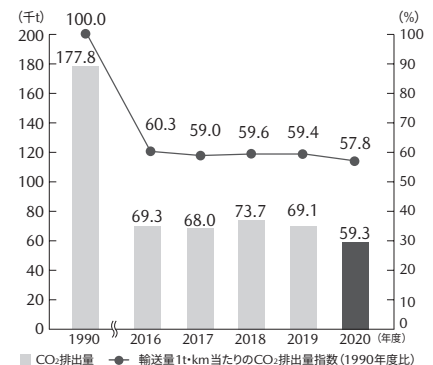
<海外>

海外輸送に関しては、数年後の導入をめどに、CO₂排出量の少ない燃料を使用した海外向け自動車運搬船の利用検討を船社と継続して協議しています。また、市場の動きに合わせた生産計画の精緻化により、必要な車だけを生産・輸送することでCO₂排出量削減に貢献していきます。

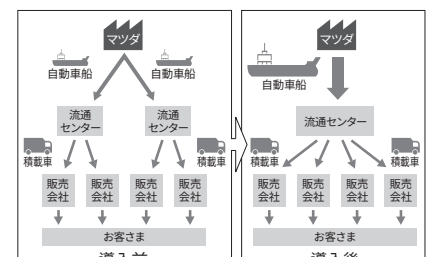
■ 補修用部品のモーダルシフト率向上

補修用部品の輸送においては、モーダルシフト率の向上に努めています。

また、海外向け部品輸送用として導入していた大型リターナブル容器を、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削減に貢献しています。2020年度は、鉄道輸送比率が27%となり約248トンのCO₂排出量を削減しました。

k 物流CO₂排出量と削減率(国内)

ハブ&スポーク化



導入前

導入後

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

2. 物流ストレート化の推進

m

■ 物流拠点のないストレートな物流（工場直バニング、工場直梱包）

海外組立工場向け部品について、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。2020年度もメキシコ工場向け対象部品を拡大して約9トンのCO₂排出量を削減しました。

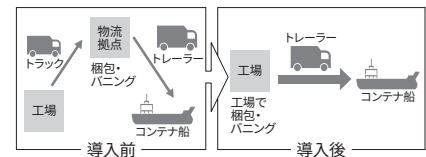
■ 生産調達部品の輸送距離短縮

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継続しています。2020年度も対象部品を拡大し、さらに約6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5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っています。2019年度に行ったメキシコへの物流拠点の設置により2020年度も約3,400トンのCO₂排出量を削減しました。また、一部部品生産の現地化も検討しており、更なるCO₂削減にも取り組んでいます。

m 物流拠点のないストレートな物流（工場直バニング）

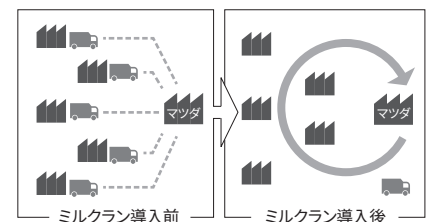


3. 生産調達部品の継続的輸送効率改善

n

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。国内での調達部品輸送のトラックについて、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、2020年度は673台にまで拡大しています。このシステムの活用と荷役作業の見直しを行うことで、トラック回転率の向上や、工場内でのトラック待機時間の短縮にも取り組んでいます。海外工場向けに日本からコンテナで輸送する部品について新標準容器の導入を進めています。これにより、これまでコンテナ内部にあった空きスペースを解消できるようになります。コンテナ内の充填率を向上させることで、コンテナ本数の削減、輸送トラック便の削減を図ることができるようになります。また、海外工場が必要とするタイミングで部品を輸送することで、不要な部品の在庫および輸送を減らすことにも取り組んでいます。これらを進めることで、CO₂排出量削減を目指します。

n 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

マツダは、クルマのライフサイクル全体での3R(リデュース・リユース・リサイクル)やサーキュラー・エコノミーなどの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、徹底した再資源化と廃棄物削減に取り組んでいます。

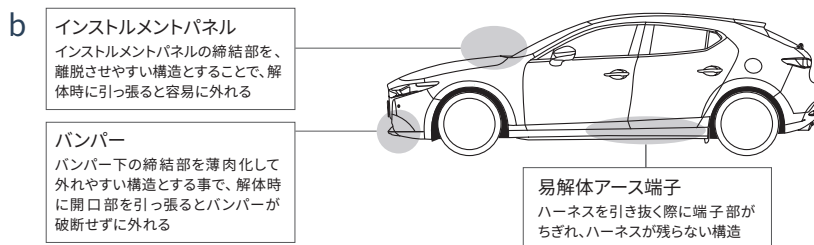
商品・技術開発における取り組み

リサイクルに配慮した開発・設計

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。マツダでは、すべてのクルマに3R設計を取り入れ、新車のリサイクル性を向上しています。

《具体的取り組み》

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※1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



バイオマテリアルの採用を拡大

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)※2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

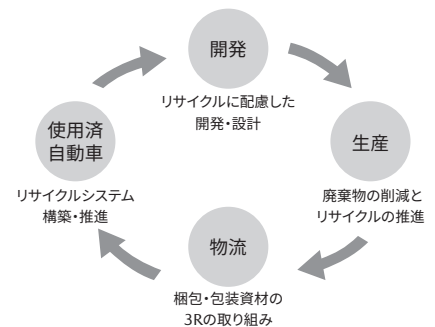
2014年：無塗装で高質感のバイオエンブラの特徴を生かした内外装意匠部品の無塗装化技術開発を行い、材料の持つ優れた環境性能だけでなく、従来の塗装では実現できない高質感と、塗装工程廃止による環境貢献およびコスト改善を実現。

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。

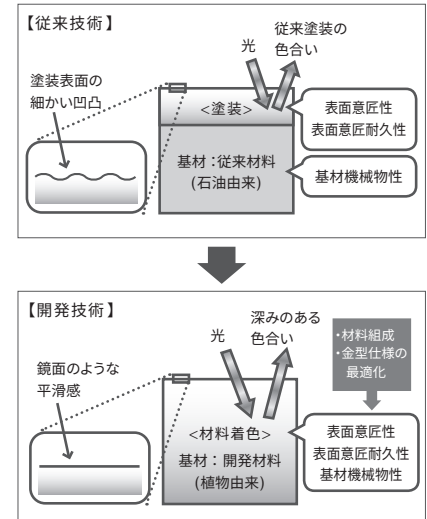
2018年：環境に優しく透明感のあるバイオエンブラを使用した表層樹脂と、基材表面に柄を刻み込んだ基材樹脂との2層成形により、深みのある色合いと精緻感、陰影感など、従来の技術では実現困難な意匠を実現させながら、環境負荷の低減を可能にするバイオエンブラ新意匠2層成形技術を開発。2021年、上記バイオエンブラ新意匠2層成形技術の開発において、一般社団法人プラスチック成形加工学会の「青木 固」技術賞を受賞。

a b

a 3Rを軸とした資源循環

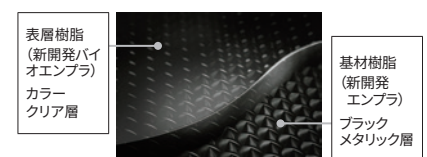


c 2014年：特徴を生かした内外装意匠部品の無塗装化技術開発



d 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 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碎し、金属類を分別回収した後の残留物。
※2 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。

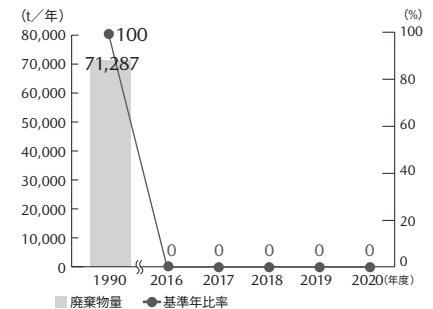
生産・物流における取り組み

生産資材：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 e f

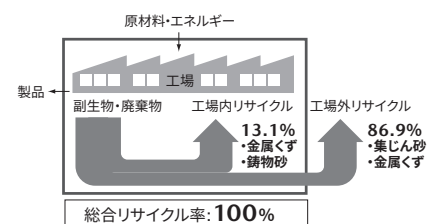
国内主要4拠点※1で全埋立廃棄物量をゼロにするため、副生物・廃棄物の発生量削減と分別、リサイクル強化を推進し、2008年度以降2020年度まで全埋立廃棄物量の完全ゼロを継続しています。また、車両組立工程、変速機組立工程で使用するプラスチック製梱包材の分別を材料／材質毎に厳格化し、原料として再利用可能な状態にするマテリアルリサイクルを実現しています。2020年度の廃棄物排出量は1990年度比 86%削減しました。

これまで、海外へ部品を輸送する際に使用するプラスチック製パレットに積極的にリサイクル材を使用してきました。現在、自社工場で発生したプラスチックごみをリサイクル材としてプラスチックパレット製作に使用する検討を進めており、さらなる廃棄物排出量の削減に取り組んでいます。

e 全埋立廃棄物量の推移



f 2020年度の生産領域における副生物・廃棄物のリサイクル



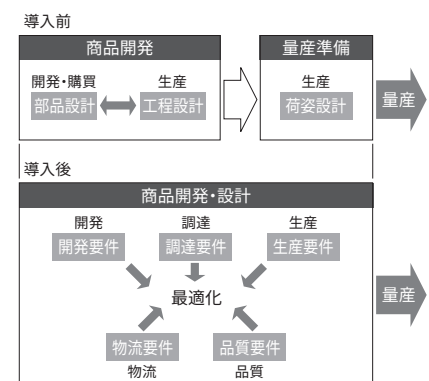
物流資材：梱包・包装資材の削減 g

マツダは、容器のリターンル化や包装仕様の簡素化、資材の再利用などの3R活動を推進しています。2020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、71%※2削減しました。

2016年度には、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。2020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ブル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2019年度は約2,200トン、2020年度は約1,900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ブル容器を使用することで、物流拠点での段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、2020年度は約850トンの削減を可能にしました。これを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 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）。

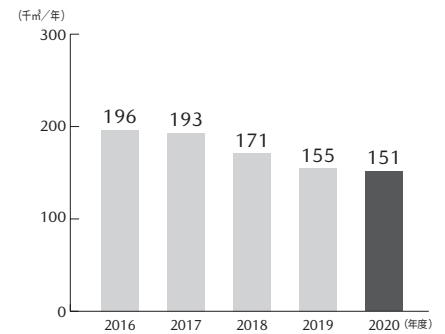
※2 1990年度と同様の施策を行った場合の見込み値に対する削減率。

水資源：上水使用量削減の取り組み

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。2020年度は、国内主要4拠点^{※1}における上水使用量を、2013年度比で63.7%削減しました。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。2020年度は社員食堂の蛇口に節水器具を設置するなどにより、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。

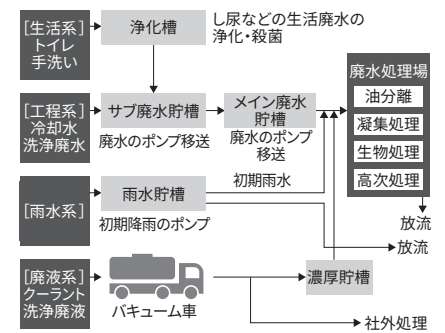
h i

h 国内主要4拠点における上水使用量



* 2020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 (P134参照) を受けた値です。

i 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
中野関地区(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。

使用済自動車・部品の回収・リサイクルの取り組み

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。

日本の自動車リサイクル法への取り組み

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/sustainability/legal/recycle/>

日本の ASR と自動車リサイクル法

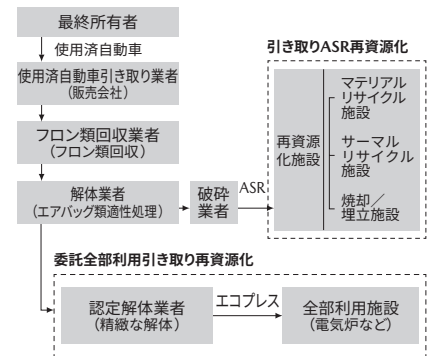
廃棄自動車は、約 80%の有用金属と残り約 20%の樹脂類などを含んだ自動車破碎残さ（ASR）で構成されています。

有用金属は、解体事業者、破碎事業者、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。

j k l

j 使用済自動車リサイクルプロセス



k 2020年度の再資源化（リサイクル）

フロン類引き取り台数	127,292台
エアバッグ類引き取り台数	125,020台
ASR総引き取り台数	137,818台
再資源化率	エアバッグ類 95.0%
	ASR 96.4%
リサイクル実効率*	99%超
払渡しを受けた預託金総額	1,647,855,677円
再資源化などに要した費用の総額	1,559,056,285円

（マツダにて別途要した費用を含む。）

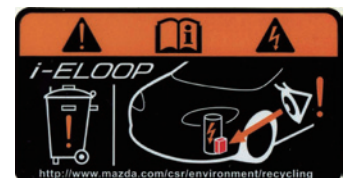
* 使用済自動車のリサイクル率のことであり、解体・シュレッダー工程で再資源化された比率約83%（'03/5合同審議会資料より引用）に、残りのASR率17%とASRリサイクル率96.4%を乗算したものを加算して算出する。

「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 自動車破碎残さ（ASR:Automobile shredder residue）
 ※2 自動車破碎残さリサイクル促進チーム（ART:Automobile shredder residue Recycling promotion Team）

海外での使用済自動車のリサイクル推進

I m

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

また、i-ELOOP を搭載したモデルが導入された各国でキャパシター搭載車両が適正に廃棄処理できるよう、国内仕様と同様に、車両へのコーションラベルの貼り付けとホームページへの 9 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/sustainability/legal/recycle/capacitor/>

日本の使用済部品の回収・リサイクルの推進

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。

2020 年度は、46,515 本を回収し、再生材として活用しました。

m キャパシターの処理マニュアル



環境マネジメント

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。連結販売会社(16社)においては導入完了し、オーナー系販売会社に導入推進を拡大。2021年3月末時点でマツダ・マツダアンフィニ系販売会社28社、マツダオートザム系販売会社138社、マツダ中販(株)で取得。取得済の販売会社においては新規開業店舗への環境マネジメントシステム導入を継続活動中。
- 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
	中間地区(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スマニファクチャリング(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

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

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

^{*5} マツダの認証範囲に含まれていたが、2013年3月に独自に認証取得。

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

社会課題解決への貢献

「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。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500社の登録維持100%を継続しています(2021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しています。

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。2020年度の外部審査では重大な指摘は0件でした。

内部監査や外部審査の結果は経営層へ報告し、迅速かつ適切な是正を行っています。

感覚公害の防止

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

環境リスクマネジメントの具体的な取り組み

環境モニタリング

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

法令違反

2020年度は、国内関係会社において、環境関連の法令違反が2件ありました。適切に対応し、再発防止策についても実施していきます。

苦情

2020年度は、苦情を1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)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
重大な不適合	0	0	0	0	0
軽微な不適合	6	1	0	0	0
観察事項	10	5	6	6	5

グループ会社

		2020年度	
		国内	海外
ISO14001	重大な不適合	0	0
	軽微な不適合	1	10
	観察事項	9	73
EA21	不適合	0	—
	軽微な不適合	4	—
	要改善事項	51	—

c 環境モニタリング

環境モニタリング項目	モニタリング対象	モニタリング項目	モニタリング数
大気	ボイラ、溶解炉、加熱炉、乾燥炉 他	硫酸酸化物、窒素酸化物、ばいじん、揮発性有機化合物、塩化水素の5項目	約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1,700/年
騒音・振動	敷地境界線	騒音レベルの1項目	12/年
臭気	敷地境界線	臭気指数の1項目	12/年
廃棄物	鉍さい、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

(2020年度)

	件数	対策
法令違反	水質 2件	発生源対策、点検の強化、管理方法の見直しを実施
苦情	廃棄物 1件	建築工事現場周辺の清掃を強化

社会課題解決への貢献

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、環境関連公的資格などの取得を従業員に推奨しています。また、これらの資格取得については、費用の補助をマツダ・フレックスベネフィット(P67参照)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、ウォームビズを実施し、室内温度設定を原則20℃としています。

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

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。2020年度はコロナ禍により訓練を実施できていませんが、今後は、状況を踏まえ、再開を検討する予定です。

■ 油漏れ撲滅および交通安全啓発キャンペーン

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

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)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
管理者教育	83	75	53	79	101
係長教育	190	188	209	209	227
職長教育	60	60	68	50	50
新入社員教育	538	550	606	634	612

* 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 2019年度海上汚染防止訓練
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



環境負荷軽減への取り組み

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。

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

排ガス浄化装置に使用されているレアメタル(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}を実用化しました。

グローバルに採用を拡大し、ガソリンエンジン、クリーンディーゼルエンジンに採用しています。

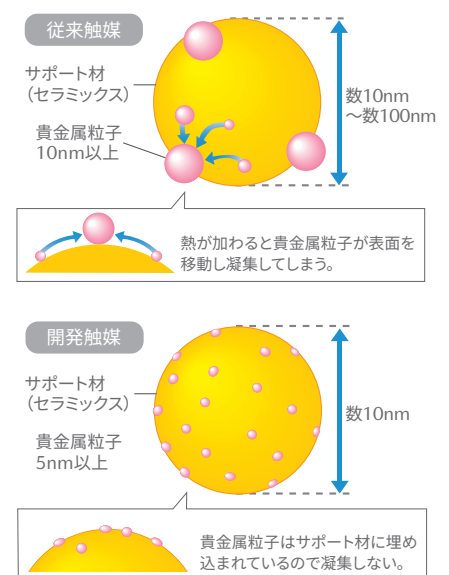
スス(PM)酸化触媒

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。

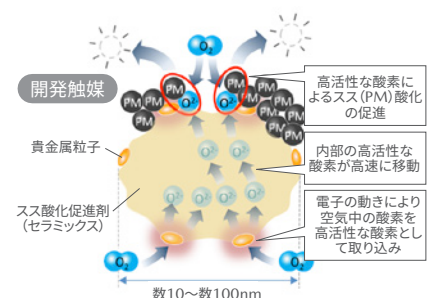
化学物質・重金属の適正な管理

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。

a 新触媒技術による貴金属分散モデル



b スス(PM)酸化触媒の仕組み



※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。

社会課題解決への貢献

自動車部品の材料情報収集・管理

C

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」※1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」※2など、各種規制の対応に活用

C IMDSの仕組み



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※3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（2020年度導入のMX-30も同指針値をクリア）

自動車騒音の低減

d

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。

【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

2020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」（P35参照）、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」導入、洗浄シンナーの回収効率向上などにより、2020年度のPRTR法※4対象物質の水域および大気への排出量は、1998年度比で77%減となる639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。

d 騒音防止対策の事例（MAZDA3）



※1 International Material Data System.

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

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

※4 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。

社会課題解決への貢献**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。2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、展示会・イベントの多くが中止となりましたが、2021年度は、オンラインイベントに参加するなど、新たな試みを行っています。

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

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

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/sustainability/social/>

社会課題解決への貢献

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、2020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。

2020年6月21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1.2kWh、CO₂排出量換算で約6トンの削減となりました。

（参加数）マツダ：14拠点 国内グループ会社：104社、717拠点

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、10回目となる2020年には731拠点と全国のマツダグループでの取り組みに拡大となりました。

■ WWF主催 アースアワー2021

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2021に賛同・参加しました。

2021年3月27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：13拠点 国内グループ会社：102社（過去最多）、768拠点

また、オンラインで開催されたアースアワー啓発イベントに協力会社として参加しました。

（個人参加型）

■ 従業員によるプライベートでのライトダウン活動

日々のライフスタイルに応じ、地球温暖化防止の行動を継続して実践するよう呼びかけを行いました。

環境月間 環境教育

従業員一人ひとりが、業務やプライベートなどのあらゆる場面で、環境について考え、行動できるように、ISO14001の環境教育訓練の一環として、地球環境問題と国内外の動向、マツダの環境取り組み、職場での環境保全活動についての教育を実施しました。

a ライトダウン活動の参加企業一覧

1.マツダ(株)	65.マツダオートザム葛城
2.トーヨーエイトック(株)	66.マツダオートザム松江
3.(株)マツダE&T	67.マツダオートザム大田
4.倉敷化工(株)	68.マツダオートザムイフセ
5.ヨシワ工業(株)	69.マツダオートザム府中
6.東邦工業(株)	70.マツダオートザム三原
7.デルタ工業(株)	71.マツダオートザム海田
8.(株)マツダプロセシング中国	72.マツダオートザム竹原
9.マツダロジスティクス(株)	73.マツダオートザム楠木
10.(株)西館マツダ	74.マツダオートザム安古市
11.(株)東北マツダ	75.マツダオートザム梅林
12.(株)福島マツダ	76.マツダオートザム内子
13.(株)北関東マツダ	77.マツダオートザム鹿屋
14.(株)甲信マツダ	78.マツダ部品広島販売(株)
15.(株)関東マツダ	79.マツダ部品山口販売(株)
16.静岡マツダ(株)	80.マツダ部品千葉販売(株)
17.東海マツダ販売(株)	81.マツダパーツ(株)
18.(株)北陸マツダ	82.マツダエース(株)
19.(株)関西マツダ	83.西川ゴム工業(株)
20.(株)西四国マツダ	84.洋和工作(株)
21.(株)九州マツダ	85.すざはら(株)
22.(株)南九州マツダ	86.東京マツダ販売(株)
23.沖縄マツダ販売(株)	87.マツダオートザムDATE
24.マツダ中販(株)	88.マツダオートザム宮本帯広
25.青森マツダ自動車(株)	89.マツダオートザム平和
26.マツダ小田原(株)	90.マツダオートザム山形西
27.(株)ユノス三昌	91.マツダオートザム船引
28.(株)神戸マツダ	92.マツダオートザム大宮
29.(株)奈良マツダ	93.マツダオートザム佐渡
30.(株)鳥取マツダ	94.マツダオートザム砺波
31.(株)島根マツダ	95.マツダオートザム菊川
32.(株)岡山マツダ	96.マツダオートザム清水
33.(株)広島マツダ	97.マツダオートザム水口
34.(株)アンフィニ広島	98.マツダオートザム綾部
35.マツダオートザム江別	99.マツダオートザム出雲ひらた
36.マツダオートザム旭川	100.マツダオートザム津山
37.マツダオートザム郡山南	101.マツダオートザム久世
38.マツダオートザム須賀川	102.マツダオートザム備前
39.マツダオートザム17	103.マツダオートザム防府中央
40.マツダオートザム前橋中央	104.マツダオートザム
41.マツダオートザム長岡西	伊予鉄松山
42.マツダオートザム小千谷	105.マツダオートザム小倉
43.マツダオートザム峽西	106.(株)日本クライメイト
44.マツダオートザム東	システムズ
45.マツダオートザム上田	107.マツダス(株)
46.マツダオートザム深谷	108.広島精密工業(株)
47.マツダオートザム本庄	109.(株)京滋マツダ
48.マツダオートザム熊谷	110.(株)ユノスホリエ
49.マツダオートザム杉戸	111.(株)佐賀マツダ
50.マツダオートザム柏	112.(株)長崎マツダ
51.マツダオートザム鴨川	113.(株)マツダ
52.マツダオートザム館山	アンフィニミセキ
53.マツダオートザム茂原	114.マツダオートザム棚倉
54.マツダオートザム市原北	115.マツダオートザム新白河
55.マツダオートザムいすみ	116.マツダオートザム酒田
56.マツダオートザム船橋北	117.マツダオートザム北総
57.マツダオートザム	118.マツダオートザム東彼
ニチドー船橋	119.マツダオートザム石川
58.マツダオートザム	120.マツダオートザム北見
柏の葉キャンパス	121.マツダオートザム田辺
59.マツダオートザム大垣東	122.マツダオートザム熊本北
60.マツダオートザム土岐	123.マツダオートザム原宿
61.マツダオートザム伊東	124.マツダオートザム
62.マツダオートザム袋井	トヨタガ伊勢崎
63.マツダオートザム瀬名	125.マツダオートザム江南
64.マツダオートザム福知山	126.マツダオートザム港南

* 83～105はマツダライトダウンキャンペーンのみ参加。
106～126はWWF主催 アースアワー2021のみ参加。

生物多様性の保全

生物多様性保全の考え方

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、マツダの事業活動や製品が与える自然の恵みと自然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、企業活動を通じた生物多様性保全への貢献や、人と自然が調和した豊かで持続可能な社会づくりを目指して活動しています。

上述の影響度評価の結果を踏まえ、エネルギーや水などの「資源」に重点を置き、商品・技術および生産・物流領域において、生物多様性への影響を軽減させる取り組みを進めています。また、事業活動による生態系への影響を把握するため、専門家の協力のもと生物多様性調査を継続して実施しています。調査は、社有地だけでなく、周辺地域の環境や文献などのリサーチも併せて行うことで、地域全体の生態系の維持につながる活動を目指して取り組んでいます。

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使う企業活動

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技術の継続的進化 (P32参照) ・電気自動車 (P32参照) ・リサイクルに配慮した開発・設計 (P39参照)
資源・エネルギーを大切に使う企業活動	<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 (P35参照) ・完成車と補修部品輸送のハブ&スポーク化 (P37参照) ・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、野生生物の保護支援など*1 ・社有地での生物多様性の取り組み
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 <https://www.mazda.com/ja/sustainability/social/environment/>

*2 マツダ財団 <https://mzaidan.mazda.co.jp/>

社会課題解決への貢献

社有地での生物多様性の取り組み

三次事業所

三次事業所では、2016年より事業所内での生態系調査を継続して行っています。2020年度は愛媛県と広島県の一部地域に生息し、環境省および広島県のレッドデータブックに指定されている希少種の「アキサンショウウオ」のモニタリング調査を実施し、構内のため池に生息していることを確認しました。今後は、「アキサンショウウオ」をはじめとしたさまざまな生物との共生を目指した環境づくりに取り組んでいきます。

防府工場

防府工場では2020年に初めて、構内のため池に生息する生物種を把握するための、生態系調査を実施しました。調査の結果、約50種類に及ぶ生き物が確認され、地域の河川とのつながりが強い環境であることがわかりました。今後はこの調査結果踏まえ、地域の自然環境との共存につながる取り組みを進めていきます。

情報発信

社有地での生物多様性の取り組みや、生物多様性に関するニュースなどを、広く従業員に知ってもらうために、「生物多様性ニュースレター」を定期的に発信しています。これまでに計10号を制作しました。今後もより多くの人に生物多様性に対し、関心を持ってもらえるよう継続して発信して行く予定です。

b

b 三次事業所で確認されたアキサンショウウオの幼生



C

C 生物多様性ニュースレター

生物多様性ニュースレター

VOL.10 2021年3月発行

コロナから考える私たちの暮らしとSDGs

2020年に流行が始まった新型コロナウイルス感染症はまだ驚きが衰えず、亡くなった方は日本国内では7,000人、全世界では200万人を超えました(2月14日現在)。私たちCSR・環境部も、2020年に三次テストコース、防府工場及び本社で生物調査などを予定していましたが、大きく変更せざるを得ませんでした。久しぶりの「生物多様性ニュースレター」の発行となった今回は、新型コロナウイルスを取り上げます。

コロナは死なない？

コロナ禍での生活を不安にしている原因のひとつは、相手が「見えない」ことでしょう。実際、コロナウイルスはとても小さく、この時期多くの人を悩ますスギ花粉や大腸菌などの細菌と比較してみても、その小ささは際立っています(図1)。

多くの人が、ウイルスは微生物の一種と認識していますが、厳密には生物かどうかともあいまいな存在です[1]。生物の定義「にはいくつかありますが、①細胞を持つこと、②呼吸すること、③繁殖すること、の三つの条件を満たすというのが最も一般的です。ところが、ウイルスはこれらのうち①と②の条件を満たしていません。ウイルスの体は、通

図1 コロナウイルスはこんなに小さかった！

伝播物(=)とそれを運ぶタンバク質だけでできていて、呼吸もせず、餌も食べません(図2)。寿命もないので、壊れてしまわない限り永久に存在し続け、条件が整うと繁殖だけ行うという不思議な存在なのです。しかしここでは、「まるで生きていような」彼らも広い意味での微生物と考えると話を進めましょう。

図2 コロナウイルスの構造

人類の歴史は微生物との戦いの歴史だった！

14世紀末に流行したペスト(黒死病)はヨーロッパだけで死者2,500万人以上と推定されていますし、コレラは流行する度に100〜2,000万人の死者を出しました。100年前のスペイン風邪による死者は4,000万人で、この数は同時期に起きた第一次世界大戦の死者数の4倍にもなります。

感染症が昔から人類の悩みのタネだったことが分かるトリアビをひとつ紹介しましょう。今年もお正月に乾いた酒・お屠蘇を飲んだ方もいると思いますが、これは「屠蘇延命散(とそえんめいさん)」という薬草酒を飲め、無疫息災を願う平安時代に始まった行事の名残です。この屠蘇の中にある「屠」とは「殺す」という意味ですね。新年のお祝いの中にはあまり相応しくないように思えますが、屠蘇とは「蘇(=疫病などの災い)を屠る」という意味で、疫病などから身を守ることが大きな関心事だったためなのです(図3)。

52

Mazda Sustainability Report 2021



共に働く一人ひとりが個性を発揮しながら、マツダらしい「人」を主体としたアプローチで新たなカーライフ／クルマ文化を提供し、お客さまに「人生の豊かさ」を提供します。



CONTENTS

- 54 | 課題 | 人々の心の健康への貢献
- 61 | 課題 | 働きがいの向上
- 73 | 人権の尊重

人々の心の健康への貢献

マツダは「人」を主体としたアプローチで、新たなカーライフやクルマ文化の提供に努めたいと考えています。

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。

お客さまと特別な絆を築くために必要な3つの視点

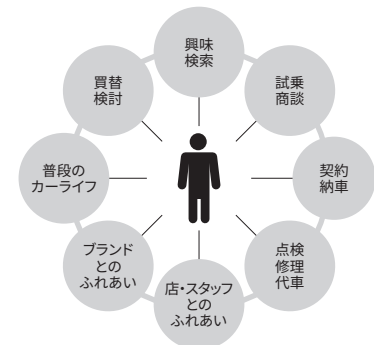
a

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おうクルマ。その長い歲月、マツダとマツダ車を身近に感じ続けていただくこと
- 関係性を継続的に保つ。いつもワクワクする発見や刺激を提供し、お客さまが時間の経過とともにマツダとの絆をより強く感じていただくこと
- 「マツダだからできる」「マツダならではの」という視点到こだわる（例：本社のある広島へのこだわり、走る歓びにける想いなど）

a 全ての接点



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「走る歓び」によって、「地球」「社会」「人」それぞれの課題解決を目指す技術開発長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を2017年に公表しました。マツダは「人」を主体としたアプローチで新たなカーライフ／クルマ文化の実現のため、さまざまな研究・開発に取り組んでいます。

- 芸術の域まで高め、見る人全ての心を豊かにする「魂動デザイン」のさらなる深化
- 人の能力を引き出し、心と身体を活性化させる「人馬一体」感のさらなる追究

「魂動デザイン」の深化

b

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。

2020年に発売したMX-30では、人の手が生み出す美しい造形とこだわりのつく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、魂動デザインの新たな表現手法の開拓にチャレンジしました。MX-30は、日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会が主催する「2020-2021 日本カー・オブ・ザ・イヤー」の「デザイン・カー・オブ・ザ・イヤー」※1を受賞しました。

b MX-30



※1 「デザイン・カー・オブ・ザ・イヤー」は2020年に「日本カー・オブ・ザ・イヤー」に新設された部門賞

車両構造技術「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」

C

「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、商品化を開始しています(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」感を目指した、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。

操縦性・快適性・安定性を高める

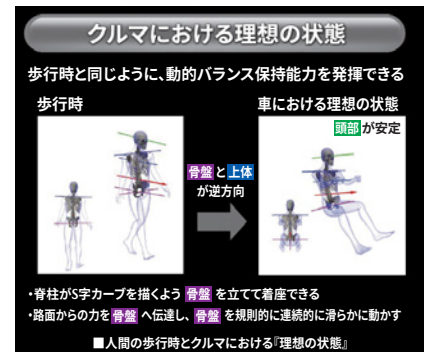
車両運動制御技術「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS」

d

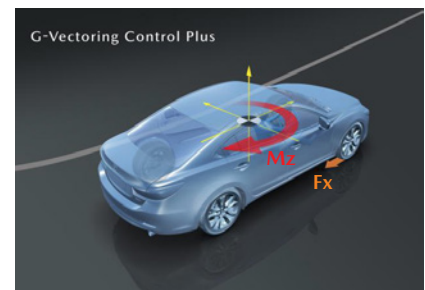
マツダはエンジン、トランスミッション、ボディ、シャシーなどのSKYACTIV技術の個々のユニットを統合的に制御することで、「人馬一体」の走行性能を高める車両運動制御技術「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS(スカイアクティブ・ビークル・ダイナミクス)」を開発しています。

2016年7月導入の第一弾「G-VECTURING 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-VECTURING 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 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



d 「G-VECTURING 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

※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)。

多様なお客さまニーズへの対応

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

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

ニーズにきめ細かく応える事例

<女性視点での研究・企画>

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

<カスタマイズ事業(国内)>

少数派のお客さまニーズにも対応していくことがクルマ社会を豊かにしていくことにつながると考え、国内では以下のような多様なクルマを提供しています。(2021年10月時点)

乗用架装車	新型コロナウイルス感染症軽症患者等向け搬送車両		新型コロナウイルス感染症患者への対応が求められる自治体／一般企業等において感染リスクを低減する移動手段として従事されている職員の方々やご利用になる患者さまの安全／安心な搬送をサポートします。
	教習車	e	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。
	福祉車両	f	「介護する方の使い勝手の良さ、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3つのラインアップを展開しています。
商用車・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、タイタンに保冷車、冷凍車、ゲート車などを提供しています。

e 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)



f 福祉車両ラインアップ (2021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：「走る歓び」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)

メーカーと販売会社のスタッフが「共創」する新商品研修

g

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。

g 販売会社の教育担当者向け勉強会



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

h

2020年6月に発売を開始した「MAZDA COLLECTION」では、2021年6月に、世界一過酷といわれるルマン24時間耐久レースで1991年にロータリーエンジンとしては世界初、日本のメーカーとしても初となる総合優勝から30周年の節目を記念した「MAZDA 787B 30TH COLLECTION」が誕生しました。優勝車両であるMAZDA 787BをモチーフとしたTシャツやステンレスボトル等のグッズをご用意しました。当時は幼少だった方も時が経ち、ご家族と一緒に懐かしみながら楽しめるアイテムとして親子ペアルックのTシャツもラインアップ。人気のモデルカーコレクションではMAZDA 787Bに加え、歴代の出場車両をラインアップしました。今後も、お客さまのご意見を伺いながら一緒にMAZDA COLLECTIONの作成を続けていきたいと考えています。

h 商品事例紹介

マツダオフィシャルグッズ「MAZDA ESSENTIAL COLLECTION」
「MAZDA 787B 30TH COLLECTION」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」

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（2021年10月時点208店舗）。マツダのデザイン本部が監修し、3つの提供価値※1と4つの店舗デザインコンセプト※2を規定したガイドに基づいた店づくりを行っています。モノトーンとシルバーで配色された内外装に、黒を基調とした専用のファシリティサイン※3や、木目を用いたアクセントにより、品格・質の高さと温かみが調和した居心地の良い空間を実現しています。国内では、マツダ直営ショールーム「マツダブランドスペース大阪」を2015年度に開設し、多くのお客さまにご来場いただいています。海外では、各国の嗜好などを踏まえながら現地の販売関連会社と連携し新世代店舗の展開を進めています。

ウェブサイトを通じたお客さまへの情報発信

ウェブサイトを訪れる方々が必要な情報を容易に入手できるよう、ユーザビリティ（使いやすさ）の向上に努めています。事実の伝達にとどまらず、その背景にある理念や哲学をより多くの方々に知っていただくことを目指しています。また、クルマの購入検討からカーライフを通じてお客さまに必要な情報を分かりやすく提供しています。各SNSではマツダからの発信に対して、数多くのご意見や応援メッセージなどをいただいています。また、会員制サイト（CLUB MAZDA）を通じて、よりマツダらしい体験の提供も開始しました。

i 【国内】新世代店舗



j 【米国】新世代店舗



k ウェブサイト掲載事例

MX-30電子取扱説明書

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



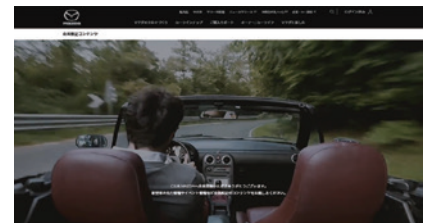
デジタルマガジン「Mazda Stories」

<https://www.mazda.co.jp/experience/stories/>



会員制サイト「CLUB MAZDA」

<https://www.mazda.co.jp/clubmazda/>



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

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

※3 店舗で使用するブランドマークや店名を記したものを。

お客さまに「走る歓び」を体感いただく活動の促進

初心者から上級者までが気軽に参加し、「走る歓び」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、お客さまに走る歓びの提供と、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・ドライビング・アカデミー」(主催：開催サーキット／(株)ピーススポーツ)

日常の中で安心安全にドライブを楽しみ、充実した生活を送っていただけるよう、理論と技術を学んでいただく運転教室。サーキットの広場を使い、普段出来ない走る、曲がる、止まるの体験の他、マツダのインストラクターの指導により、運転姿勢や低速域での滑らかな運転操作を身につけていただくイベント。

協賛イベント事例

「マツダファン・エンデュランス」
(2020年度は551名参加 (6戦計))



「マツダ・ドライビング・アカデミー」



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

m

お客さまに安心・安全にマツダ車をお使いいただくとともに、多機能化する車両装備をさまざまなライフシーンで十分活用していただくため、パソコンやスマートフォンで知りたい情報を簡単に検索できる電子取扱説明書を提供しています。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

n

お客さま一人ひとりに寄り添った最高のサービスを通じてお客さまの人生を豊かなものにするため、整備技術力やお客さま対応力に優れたプロフェッショナルの育成に取り組んでいます。

主要国や地域には専用のトレーニングセンターを、そして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。昨今の急激な環境変化に適応してのリモート研修の実施や、スタッフが身につけたスキルを披露する場である、「サービス技術大会」を開催することで、一人ひとりの成長・やりがい・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を新機構・新技術研修に取り入れることで、マツダの想いを世界のお客さまにお伝えできるサービススタッフの育成も行っています。今後ますます多様化するスタッフ一人ひとりの適性に合わせた研修プログラムを順次開発することで、さらにサービススタッフのレベルアップを図ってまいります。

m 使用しているツール事例

電子取扱説明書



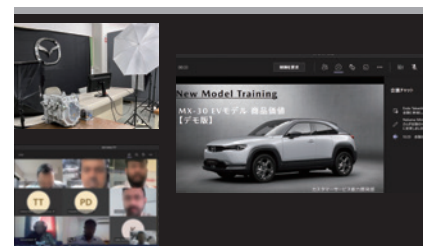
整備情報システム(マツダ車の各種整備情報を提供)



マツダ独自の故障診断機



n リモート研修



TOPICS お客さまの使用過程における環境負荷低減

マツダでは、クルマの安全性を保ちつつ、お客さまと環境の両方に寄り添った新たな取り組みを始めました。世界中で毎日行われているエンジンオイル交換に着目し、お客さまのメンテナンス費用の負担低減とエンジンオイルの使用量・廃油の削減を念頭に、オイル交換のインターバル延長による最適なタイミングでのメンテナンスの実施をお客さまにご提案しています。エンジンオイルの性能劣化は、燃料性状や環境にも左右されるため、市場ごとに慎重に評価する必要があります。そのため、アメリカでの活動に留まっていたましたが、各国の販売会社や関係する開発部門などと協力し、2021年度から、チリ、オーストラリア、サウジアラビア、南アフリカへ活動を広げました。



お客さまやビジネスパートナーとのコミュニケーション

お客さまの期待やご意見への対応

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

お客さまとの絆を深化させるため、「マツダブランドの体験」「販売・サービスの対応」「保有コスト」「商品の魅力」など項目別にグローバル調査を進めています。市場別に課題を明確化しながら、販売会社と連携し対応を進めています。お客さまの満足度を測る指標（P26参照）を設定し、PDCAサイクルを回す仕組みを構築しています。

販売会社における成功事例の共有と表彰

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

国内の事例

制度	頻度	目的・内容
スタッフ表彰／店舗表彰	年1回	スタッフの成長に向けたサポートのため、営業スタッフ・サービススタッフの目標到達度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

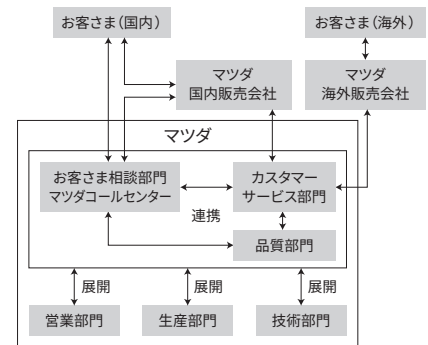
参加対象	頻度	目的・内容
販売会社代表者会議	年1回	マツダの政策の伝達
全国マツダ販売店協会常任理事会	年2回	営業戦略や商品企画、中古車政策、サービス、品質問題などについて意見交換を行う
全国マツダ販売店協会委員会	随時	

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

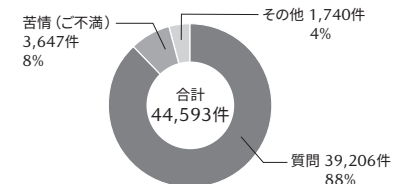
参加対象	頻度	目的・内容
商品導入会議	不定期	新商品導入についてグローバルで情報を共有し、意見交換を行う。2020年度は4月に開催し、約30名が参加。
グローバルブランド会議	年4回	主要地域代表者が一堂に会し、ブランド戦略について共通理解や合意形成、取り組みの共有化を行う。2020年度は未開催。今後はオンライン会議で開催。
リージョナルブランド会議	年3～4回	地域ごとに、ブランド戦略を実行に落としていくための検討や意見交換を行う。2020年度は未開催。今後はオンライン会議で開催。
4A*1ディストリビューター会議	年1回	コロナ禍のため、オンラインで実施。ビジネス、商品導入、CSなどを説明。2020年度は11月26日に開催し、約300名が参加。

*1 欧米・中国・台湾および国内を除く地域の略。

〇 体制図



マツダコールセンター
2020年度の問い合わせ内訳（国内）
（2020年4月～2021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）。

働きがいの向上

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

マツダグループ全体の人材活躍の最大化に向け、共通の価値観に基づく組織風土づくりや、人材交流の活性化について、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協働で取り組んでいます。海外のグループ会社においては、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取り組み、現地^{※1}に根差した経営ができる体制をグローバルで整えています。また、出身国や採用地に関わらずグローバルでの活躍経験による成長機会を得られるよう、グループ全体での人材育成施策を推進しています。

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しています。

グループ会社人事との定例会議コミュニケーション

- マツダからのオンラインでの情報発信
- 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。

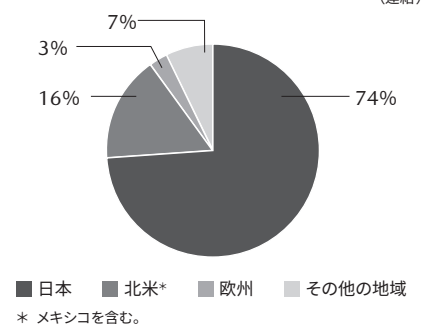
a

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^{どういく}
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

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)

2020年度採用率	63%
-----------	-----

* 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」、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※2}

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んでいます。2021年に、「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律（女性活躍推進法）」および「次世代育成支援対策推進法」に基づき、「2025年度末までに女性管理職数80人とする」と「2025年度末までに男性育児休職者数80人とする」を数値目標として、事業主行動計画の届け出を行いました。今後、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}および障がい者の活躍推進

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（2021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行っています。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。障がい者の活躍推進についても取り組みを進めており、2021年1月、マツダは「The Valuable 500」に加盟しました。

高齢者の雇用促進と技能・技術・ノウハウの伝承^{※1}

現在の再雇用制度では、年度により若干の差はあるものの、約90%の社員に定年後も引き続き勤務いただいています。これまで培ってきた技能・技術をさまざまな世代へ伝承され、スペシャリストとして活躍されています。

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1 (2021年3月31日現在) ☒ (P135参照)

	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	10,464名	10,442名	41.0歳	17.7年
単体 ^{※1} 女性	769名	1,532名	38.0歳	14.1年
合計	23,207名		40.6歳	17.4年
連結 ^{※2} 合計	49,786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。

社員データ2 ☒ (P135参照) (単体)

	2018年度	2019年度	2020年度
女性社員採用人数	200名	172名	139名
女性管理職人数 ^{※5} (係長級以上)	226名	248名	277名
女性管理職人数 ^{※6} (幹部級以上)	45名	52名	52名
女性管理職比率 ^{※1※6} (係長級以上)	5.3%	5.9%	6.5%
女性管理職比率 ^{※2※6} (幹部級以上)	3.1%	3.6%	3.6%
男性管理職人数 ^{※6} (幹部級以上)	1,404名	1,389名	1,380名
60歳以上の勤務者数 ^{※6} (エキスパートファミリー)	958名	909名	961名
障がい者雇用 雇用率 ^{※3}	2.11% (法定:2.2%)	2.22% (法定:2.2%)	2.37% (法定:2.3%)
障がい者在籍数 ^{※3}	337名	365名	389名
管理職平均年齢 ^{※6}	52.2歳	52.8歳	52.8歳
離職率 ^{※4※5}	4.0%	4.6%	4.3%
新卒採用人数 (大卒・短大卒・高卒)	男性 479名 女性 112名	520名 114名	504名 90名

※1 女性管理職(係長級以上)人数/管理職(係長級以上)総数。

※2 女性管理職(幹部級以上)人数/管理職(幹部級以上)総数。

※3 年度内の平均雇用者数。

※4 エキスパートファミリーを除く。

※5 海外の関係会社・お取引先からの研修等を目的とした嘱託社員を積極的に受け入れていることにより離職率増加(当該嘱託社員は離職後、各職場に復職)。これらの出向嘱託受入を除いた場合の離職率は次の通り：2018年度3.0%、2019年度3.3%、2020年度3.7%

※6 各年度末時点の実績です。

グローバル男女別従業員割合(2020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)

2020年度	7.9%
--------	------

新卒社員に占める女性比率 (2019年度～2021年度) (単体)

	2019年度	2020年度	2021年度
事務系	56%	58%	45%
技術系	12%	12%	10%
技能系	13%	13%	11%

☒ 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://positive-ryouritsu.mhlw.go.jp/positive/db/detail?id=754>

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

※4 企業と県が連携・協力し、特別支援学校生徒の就労促進を図る制度。

グローバル社員意識調査

C

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

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

コーポレートビジョンの実現に資する人と組織の状態を、より的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	2020年度
期待を超える仕事をしたいと考える	66%	64%	67%
経営目標と自業務の関係性を認識している	64%	64%	69%
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%	49%

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。

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)

	2018年度	2019年度	2020年度
合計	6,769,000円	6,641,000円	6,288,000円

e 男女別給与

(単体、2021年4月分)

	男性	女性
幹部社員	639,196円	593,853円
一般社員	309,061円	294,164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。

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	—
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、サステナビリティ、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	社内から選抜された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	2020年度実績 曲げ板金 銀・銅メダル 各1名 自動車板金 敢闘賞 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 135名 技能マイスター 65名 ものづくりマイスター 21名 広島県優秀技能者 20名 現代の名工 17名 黄綬褒章受章者 18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 11名 入賞者 39名

*1 マツダ単体の取り組み。

*2 鋳物鋳鉄、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。

f 2020年度教育研修実績 (単体)

1人当たりの平均研修日数	4.3日／年
1人当たりの平均研修費	82,088円／年
研修を受けた社員数	延べ47,692名／年*

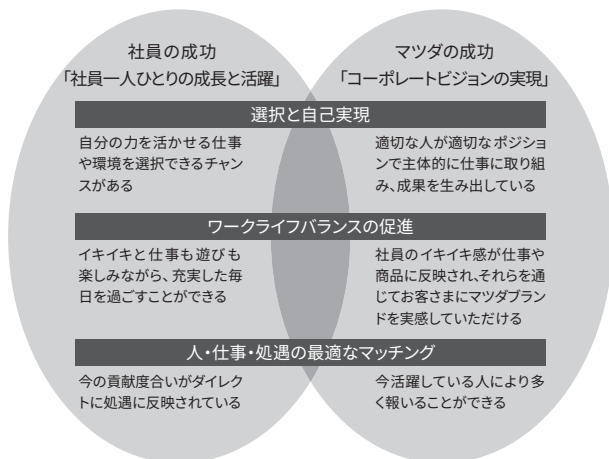
* MIRAI2020 (20,222名)、eラーニング (22,246名) 含む

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。

「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。

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

2020年度：対象者の90.2%

※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)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、応募検討者がオンラインで多数参加し、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、今後も定期的に実施していきます。

社内公募

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

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104名(2021年4月1日現在)※2
- 修了生総数(在籍者)1,528名(1988年4月～2021年3月)

ワークライフバランスの促進※1

多様な価値観やライフスタイルを持つ社員が、プライベートと会社生活とを両立させ、イキイキと活躍できるよう、ワークライフバランスの促進、充実に取り組んでいます。また、ワークライフバランス諸施策(P67参照)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。

また、社会環境の変化に合わせて、働き方の規定内容の見直しを行っています。コロナ禍においては、感染状況の変化を踏まえ、リモートワーク条件の緩和などを行いました。

※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。

社会課題解決への貢献

働きがいの向上

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

(単体)

施策名	施策概要(2021年3月31日現在)	開始時期	2018年度	2019年度	2020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	32名(691日)	43名(853日)	23名(600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}	2,212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)	2762日(600名) 内非正規社員29名 男性:2240日(492名) 女性:522日(108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	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%	287名(内男性45名) 育児休職復職率 98% 復職1年後の在籍率 98.7%
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	14名(内男性9名)	11名(内男性7名)	5名(内男性4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:445名 介護:18名	短時間勤務者 育児:475名 介護:22名	短時間勤務者 育児:595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	766名 ^{*2}	1,012名 ^{*3}	10,406名 ^{*3}
ハートフル休暇制度	親族の看護／要介護状態の親族の介護／ボランティア／子の学校行事／不妊治療／被災した親族の災害救助・支援活動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}	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)	644名(5,902日) 男性:345名(3166日) 女性:299名(2736日) 内親族の看護 452名(3510日) 内非正規社員28名 男性:249名(2138日) 女性:208名(1372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:44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	1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	18名	19名	21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1名	登録者2名
エキスパートファミリー制度	保有能力・経験などの基準を満たした希望者を、定年退職後から再雇用し、技能・技術の伝承や、スペシャリストとして活躍してもらう制度。	2006年4月	205名入社	227名入社	293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	12件 297,500円	10件 221,800円	22件 312,600円
有給休暇の計画的な取得の推進	労使で、業務の効率化・平準化を協力して推し進め、自分発で有給休暇の計画的な取得が実現できる環境を整備している(半日単位で取得可)。	継続実施	取得率 89% 平均取得日数 17.1日	取得率 91% 平均取得日数 17.3日	取得率 86% 平均取得日数 16.4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2020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。これに関連し、労働安全衛生マネジメントシステムの国際規格であるISO45001の認証を海外3工場で取得し、その他の工場についてもISO45001もしくはその他の規格を引用した労働安全衛生マネジメントシステムを運用しています。

安全衛生マネジメントシステム(SMS)

労働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、および国内業界トップレベルの安全成績を目指しています。2020年度の結果は右表(k)の通りです。過去5年間で休業災害度数率を低い水準で抑えることができています。2019年からは、重大災害につながりやすいリスクの法令順守状況を評価する仕組みを構築し、安全衛生マネジメントシステムのパフォーマンスを向上させています。

リスクアセスメント活動

生産、開発、管理、事務など全ての部門において、災害・疾病・火災のリスクを抽出し、評価し、対策を実施するリスクアセスメント活動を行っています。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、職場の安全性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 DataSheet)^{※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

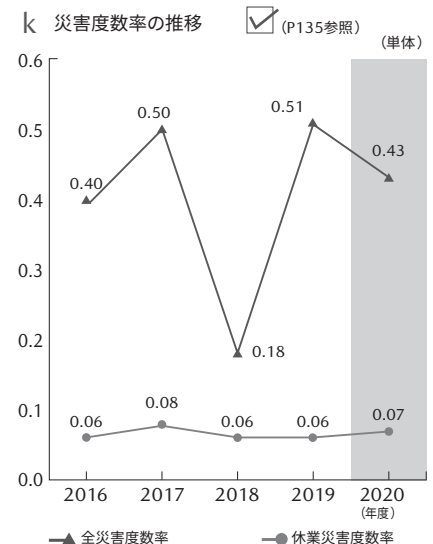
- 1) 感性の高い人づくり
- 2) 安全・安心な快適職場環境の実現
- 3) グローバルに活動

* 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*

2020年度	0.32
--------	------

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



全災害度数率：
マツダ(株)の延べ100万労働時間当たりの休業・不災害件数

休業災害度数率：
マツダ(株)の延べ100万労働時間当たりの休業災害件数

☒ 第三者保証対象項目

※1 マツダの従業員の約9割が所属。

※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・有害性および取扱いに関する情報を、化学物質等を譲渡または提供する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、マネジメンター各部門一産業医・保健師一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・海外外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。

安全衛生に関する教育・研修内容 (2020年度)

(単位)	
内容	受講者数
労働安全衛生法に定められた法定教育の実施	3896名 (内グループ会社、サプライヤー332名)
ゼロ災害手法教育 (危険予知トレーニング研修など)	275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)	797名
安全衛生管理者・監督者教育 (新任のみ)	170名
社内救急処置教育 (AED使用実習含む)	209名

m メンタルヘルス研修実績

(単位)			
	2018年度	2019年度	2020年度
新任管理者研修	177名	186名	214名
管理者研修 (アドバンス)	39名	76名	104名
入社3年目研修 (セルフケアセミナー)	217名	256名	(感染症予防のため延期)
部門単位研修 (希望部門)	945名	357名	328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)

(単位)			
	2018年度	2019年度	2020年度
総合健康リスク ^{*1}	90	87	87
組織の総合健康度 ^{*2}	52.4	52.5	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や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・ワーク通勤」制度（手当を支給）
- 個人向けWEBサイト「PepUp(ペップアップ)」（マツダ健康保険組合との共同事業）を利用したウォーキング活動「マツダいきいきウォーク」

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。

健康診断※1

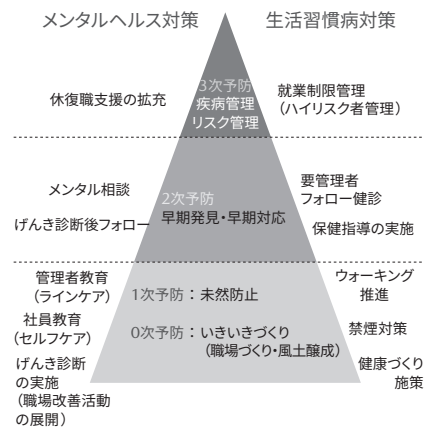
法定健康診断※2とともに25歳・30歳・35歳到達時と40歳以上の社員には、健診項目を充実させた「総合健康診断」※3を、50歳・54歳・58歳到達時の社員には胃部内視鏡検査、腹部エコー検査が含まれる「総合ドック健診」を実施しています。これら健康診断の結果に基づき、産業医による就業判定を実施。産業医・保健師による個別の保健指導や健康教育など、社員の健康づくりを支援しています。

生活習慣病対策に関するデータ

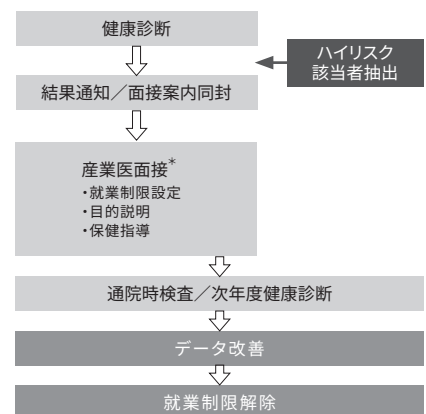
(単体)

		2018年度	2019年度	2020年度
禁煙推進活動	喫煙率	29.2%	28.7%	27.7%
ウォーキング活動	「マツダいきいきウォーク」参加者	5,684名	5,920名	4,224名

健康リスクへの対策



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)

	2018年度	2019年度	2020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)	1,738件	2,041件	1,488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

マツダでは、感染症に関する多様なリスクを鑑み、感染症法など関連法規制に則り、適切な対応を図っています。感染症予防のため、海外出向者および帯同配偶者へは、当該地域のリスク状況を検討し、A型肝炎・破傷風など必要に応じた予防接種を会社負担で実施しています。また赴任前に、マラリア、結核などの感染症予防を織り込み教育を行っています。インフルエンザについては、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設けています。

【取り組み事例】

■ 新型コロナウイルス感染症対応

社内イントラネットに「感染症対応ポータル」を開設し、従業員へ正しい感染症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、状況に応じて随時更新・配布しています。職場に対しては、アルコール消毒薬を配布し手指消毒をおこなうことを徹底しています。従業員の感染が判明した際には、早期に個別対応をおこない感染拡大防止、クラスター発生防止に努めています。ワクチン接種については、従業員、クラブ会社従業員、家族の接種希望者に対し職域接種をおこないました。今後も感染予防・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。

人権の尊重

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。人権に関しても国際連合「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、次のとおりです。

- 2020年6月：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」を改正
- 2020年8月：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
- 2021年3月：ハラスメント関連法の改正を踏まえ、パワーハラスメントの定義について法の表現に準拠するなど、「人権侵害撤廃規則」を改訂

「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」（P115参照）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

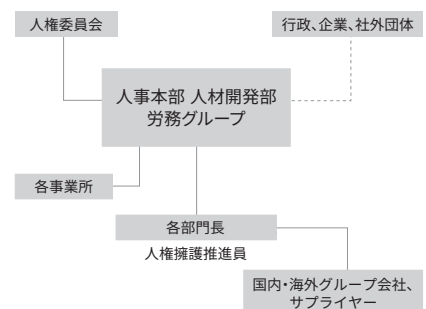
マツダは、人権尊重は企業活動の基本であると考えています。社内外を問わず、全ての企業活動において、いかなる人権侵害も容認しません。究極的な目標として、問題発生がゼロになることを目指し、人権擁護活動を続けます。

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（単位）

	2018年度	2019年度	2020年度
人権の理念・方針を理解している	85%*	84%*	85%*
当社は人権侵害に適切に対応している	78%*	77%*	78%*

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

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

社会課題解決への貢献

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」(P113参照)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 2020年度 人権擁護活動相談内容の内訳

(単位)

ハラスメント	15件
職場の人間関係	8件
その他	4件
合計	27件

社会課題解決への貢献

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

e

■ 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。

人権週間役員メッセージ※1

毎年12月10日の世界人権デーにちなんで「人権週間」に、取締役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 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

- ・クリティカルシンキング
- ・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/sustainability/social/>

社会

マツダは、交通事故などの自動車会社として注力すべき社会課題の解決に向け、取り組みを進めています。マツダの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、併せて進めています。



CONTENTS

77 | 課題 | 事故のない安全なクルマ社会の実現

86 | 課題 | 心豊かに生活できる仕組みの創造

事故のない安全なクルマ社会の実現

「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きます。

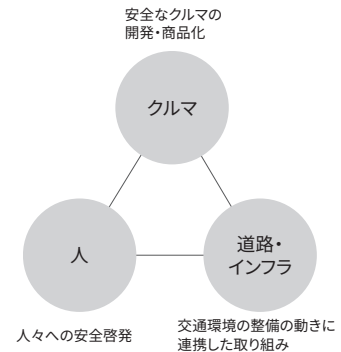
a

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、全ての人が全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くことにより、事故のない安全なクルマ社会の実現を目指します。

安全技術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。

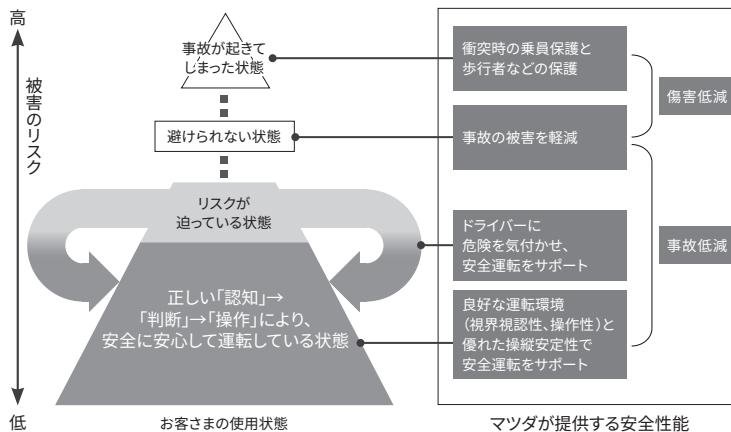


Mazda Proactive Safety(マツダ・プロアクティブ・セーフティ): マツダが目指す安全性能の考え方

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、ミスをゼロにはできない人間の本質を理解し、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、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の提供を通じて、ドライバーの安全・安心な運転を支えていきます。

基本安全技術の継続的進化と全車標準化

マツダは「安心・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

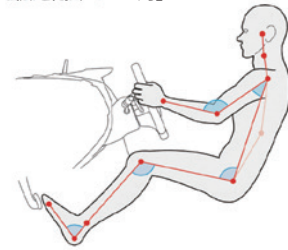
人とクルマのインターフェースであるペダルやステアリングなどの主要な運転操作機器の配置（レイアウト）について、操作しやすく疲れにくい運転姿勢を追求しています。

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

b 「快適関節リンク角」イメージ



理想的なペダル配置

c

c 自然な姿勢で踏めるレイアウト

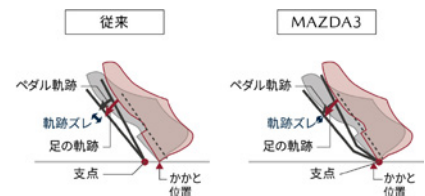
オフセットのない理想的なペダル配置を実現するため、従来よりもフロントタイヤとタイヤハウスを前方に移動しシートに座って自然に足を前に出した位置にアクセルペダルを配置したほか、アクセルペダルとブレーキペダルの間隔を見直しました。これにより、無理のない運転姿勢での快適な長時間の走行や、よりスムーズなコントロールができるようになりました。また、この見直しは、とっさの際のペダルの踏み間違い低減や疲労軽減にも貢献しています。

オルガン式アクセルペダルの採用

d

d 新旧オルガンペダル

踏み込む足とペダルが同じ軌跡を描くためかかとがずれにくく、アクセルペダルがコントロールしやすいオルガンペダルを採用。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と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。

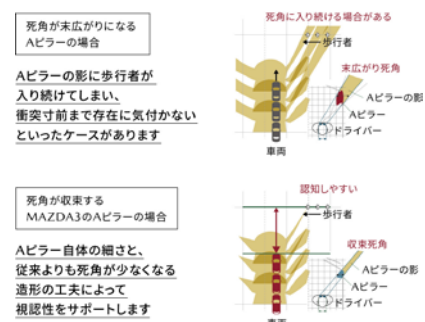


優れた視界視認性

e

e 改良したAピラーにより拡大した見開き角

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全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。



※1 ステアリングを前後に移動できる機構。

不注意運転要因を最小化するHMIコンセプト

運転中に発生するさまざまな情報をドライバーとクルマの間で適切にやりとりするための装置や仕組み(HMI:ヒューマン・マシン・インターフェース)については、人間中心設計を徹底しており、運転に集中できるコックピット設計により3つの「わき見」※1(意識のわき見、見るわき見、操作のわき見)を最小化しています。

運転に必要な情報に優先順位を付け、情報レイアウトをすっきりと整理し、運転に集中できるようにすることで「意識のわき見」を低減しています。また、運転席周りの煩雑さを抑え、表示を見やすくして「見るわき見」を低減し、直感的操作ができるコマンダー等で「操作のわき見」を低減しています。

先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)※2

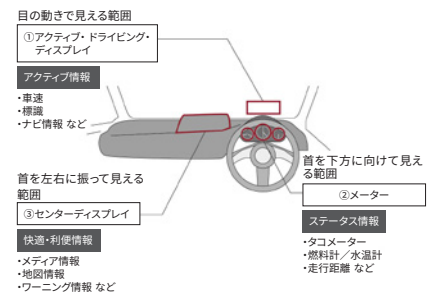
マツダは、運転初心者から高齢者まで、さらに多くのお客さまへ、より安心・安全なクルマをお届けするため先進安全技術「i-ACTIVSENSE」の継続的進化に努めています。「i-ACTIVSENSE」はマツダが目指す安全性能の考え方「Mazda Proactive Safety(マツダ・プロアクティブ・セーフティ)」に基づき開発した先進安全技術の総称です。認知支援を行いドライバーの安全運転をサポートするアクティブセーフティ技術に加え、事故が避けられない状況での衝突回避・被害軽減を図るプリクラッシュセーフティ技術で構成されています。

着実に技術進化を進めており、2020年からは、スマート・ブレーキ・サポート[右直事故回避アシスト機能](SBS)、緊急時車線維持支援[側方危険回避アシスト機能][ロードキープアシスト機能](ELK)を追加し、MX-30に導入しました。

日本においては、主要11車種※3の全機種において、衝突被害軽減ブレーキ(アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート、またはスマート・ブレーキ・サポート)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※4)の「ワイド」に該当しています(2021年9月時点)。

また、人間中心の設計思想に基づき、危険な居眠り・わき見運転を見張るドライバー・モニタリングシステムの開発を行いました。居眠りや、後席の幼いお子さまに気を取られて思わず行ってしまうわき見など、ドライバーの注意力低下による事故抑制を目指す技術として、MAZDA3、CX-30より順次、搭載車種を展開しています。このシステムは、2020年9月に第14回キッズデザイン賞(主催:特定非営利活動法人 キッズデザイン協議会)※5を受賞しました。

f 運転に集中できるコックピット設計



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

g 日本の主要11車種 標準装備技術 (詳細P80参照)

- ・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

h ドライバー・モニタリング



※1 3つの「わき見」は次の通り:

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

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

※3 MAZDA2、MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-30、CX-5、CX-8、MX-30、MX-30 (EVモデル)、ロードスター、ロードスターRFが対象。

※4 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変称。特に高齢運転者に推奨する自動車とされている。

※5 「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。

社会課題解決への貢献

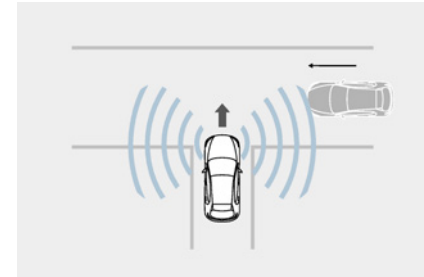
事故のない安全なクルマ社会の実現

先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)

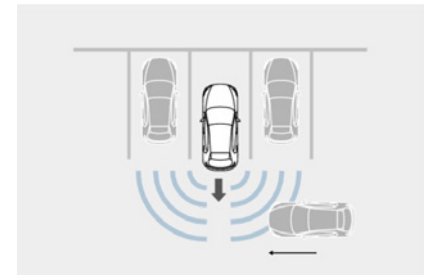
略称	名称	作動シーン	内容
AFS	アダプティブ・フロントライティング・システム	前進時(夜間)	ハンドル操作に合わせてヘッドランプの照らす方向を左右に自動で調節する
HBC	ハイ・ビーム・コントロールシステム	前進時(夜間)	対向車や先行車を検知しヘッドランプのハイビーム・ロービームを自動で切り替える
ALH	アダプティブ・LED・ヘッドライト		
	グレアフリー(防眩)ハイビーム	前進時(夜間)	対向車や先行車を検知しハイビームの照射範囲を自動でコントロールする
	ワイド配光ロービーム	前進時(夜間)	従来のロービームでは光が届かなかった左右方向を照射する
	ハイウェイモード	前進時(夜間)	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)	隣車線の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	車線逸脱警報システム	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
FOW	前方衝突警報システム	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	レーダーセンサーおよびカメラが前方車、右折時の対向車、歩行者(昼間/夜間)、自転車(昼間)を検知し、衝突する可能性があると判断したとき、被害軽減ブレーキにより減速し被害を軽減する
アドバンスドSCBS	アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート	前進時	カメラが、前方の車両、歩行者を検知し、衝突の危険性がある場合、被害軽減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
SBS-R/SCBS R	スマート・ブレーキ・サポート[後退時障害物検知機能]/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、被害軽減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[後進時左右接近物検知機能]	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、被害軽減ブレーキにより減速・停止する
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
ELK	緊急時車線維持支援[側方危険回避アシスト機能][ロードキープアシスト機能]	車線変更時/ 前進時	車線(白線、黄線)を検知し、かつ後側方から接近してくる車両との衝突の可能性のある状態で、車線変更を行おうとしたとき、ドライバーのハンドル操作をアシストする またカメラで路肩の芝生や縁石などを検知し、路外へ逸脱する可能性があるとき、ドライバーのハンドル操作をアシストする
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、被害軽減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)
LAS	レーンキープ・アシスト・システム(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
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

2019年導入のMAZDA3から採用された技術

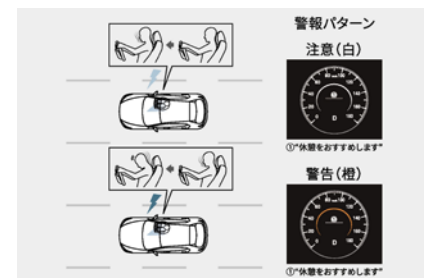
i FCTA作動イメージ図



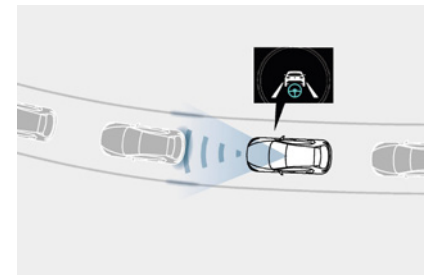
j SBS-RC作動イメージ図



k ドライバー・モニタリング作動イメージ図



l CTS作動イメージ図



人間中心の考え方に基づく高度運転支援技術

「MAZDA CO-PILOT CONCEPT (マツダ・コ・パイロット・コンセプト)」m

人間を中心に考えるマツダ独自の高度運転支援技術、そのコンセプトが、「MAZDA CO-PILOT CONCEPT」です。「MAZDA CO-PILOT CONCEPT」は、ドライバーの体調・操作を常時モニタリングし、万が一の際にはシステムが対応できるようバックアップとして機能することを想定しています。そして、眠気に襲われる、意識を失ってしまうなどの突然の体調不良を検知した際には、ドライバーにアラームで知らせた上で、運転を続けることが難しいと判断した場合は、クルマを減速・停車させ、必要に応じて緊急通報を実施するというコンセプトです。ドライバーや同乗者、そして周囲の人々を危険な状態にさせないよう、万が一の重大事故の発生や被害を軽減することを目指しています。

高速道路／自動車専用道路では可能な範囲で路肩へ退避し停止、一般道では同一車線内停止をそれぞれ支援する「MAZDA CO-PILOT 1.0」を2022年のLarge商品群から導入を開始する予定です。将来的には「MAZDA CO-PILOT 2.0」として、体調不良などの様々な状態変化の予兆を事前に検知する技術と、高速道路では、自動で車線変更して路肩などに移動、一般道ではより安全な場所へ退避する技術に進化させることを目指します。

m 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」

2021年:実証実験開始

2022年: Large商品群にMAZDA CO-PILOT
1.0導入予定

2025年以降: 「MAZDA CO-PILOT 2.0」
導入予定



※居眠り運転を可能にするためのシステムではありません

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ク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。

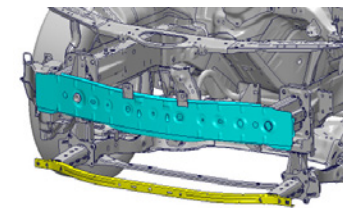
脚部保護対策

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。

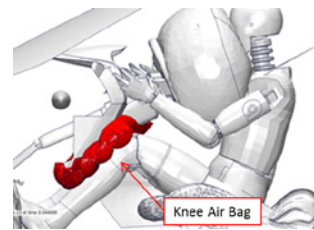
軽量・高剛性・安全ボディ



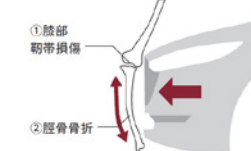
フロントボディ構造



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

マツダの安全技術に対する社外からの評価

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

(2021年11月末現在)

		デミオ／ MAZDA2	MAZDA3	アテンザ／ MAZDA6	CX-3	CX-30	CX-5	CX-8	CX-9	MX-30	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	—*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	—*6
米国	US- NCAP*2	—*5	5星 (2021MY)	5星 (2021MY)	5星 (2021MY)	5星 (2021MY)	5星 (2021MY)	—*5	5星 (2021MY)	—*6	—*6
	IIHS*3	—*5	21TSP+	21TSP+	21TSP+	21TSP+	21TSP+	—*5	21TSP+	—*6	—*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	5星 (2020年)	4星 (2015年)

直近3カ年の推移*7

		2019年	2020年	2021年
日本 J-NCAP*1 (衝突安全性能評価)	5星	5	5	5
	4星	0	0	0
米国 US-NCAP*2	5星	4	6	6
	4星	0	0	0
欧州 Euro-NCAP*4	5星	3	4	5
	4星	3	3	3

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

予防安全性能評価はASV+++ (2018～2019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 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 2021年11月末現在未導入。

*6 未評価。

*7 2021年11月末現在。OEM車種を除く。

TOPICS 2年連続米国IIHS*1安全性最高総合評価 「2021 トップセーフティピック+ (2021 TSP+)」*2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2021年モデルとして販売されているMAZDA3やCX-5など7モデル*3で最高総合評価を獲得しました。前年から引き続き、2年連続での最高総合評価の獲得となりました。

なお、IIHSの安全性評価は、衝突時の乗員保護に関する試験項目 (オフセット前面衝突、スモールオーバーラップ前面衝突、側面衝突、後面衝突時頸部保護性能、ルーフ強度) 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備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。

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

*2 Top Safety Pick+

*3 MAZDA3 SEDAN、MAZDA3 HATCHBACK、MAZDA6、CX-3、CX-30 (2020年9月以降生産車)、CX-5、CX-9

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。

2020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。

シートベルト・チャイルドシート着用啓発



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。2020年度は5回実施しました。

ドライビングポジション講習



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。

急制動体験



見えていない危険をドライバーに知らせる技術

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

マツダが参加するITSプロジェクト

プロジェクト	概要	主体
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*	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

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

※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

(2021年11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	<p>理想的なドライビングポジションの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ■理想的なペダルレイアウト ■オルガン式アクセルペダル <p>安全と快適性の両立</p> <ul style="list-style-type: none"> ■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) <p>危険の回避サポート</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ブレーキアシスト&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) 	<p>認知支援技術</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ブラインドスポットモニタリング(BSM)／リアビークルモニタリング(RVM) ■フロント・クロス・トラフィック・アラート(FCTA) ■リア・クロス・トラフィック・アラート(RCTA) ■車線逸脱警報システム(LDWS) ■前方衝突警報システム(FOW) ■360°ビュー・モニター ■エマージェンシー・シグナル・システム(ESS) ■アダプティブ・フロントライティング・システム(AFS) ■ハイ・ビーム・コントロールシステム(HBC) ■アダプティブ・LED・ヘッドライト(ALH) <p>衝突回避支援・被害軽減技術</p> <p>[前進時]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■スマート・ブレーキ・サポート(SBS) ■アドバンスト・スマート・シティ・ブレーキ・サポート(アドバンストSCBS) ■AT誤発進抑制制御 ■レーンキープ・アシスト・システム(逸脱回避支援)(LAS) ■緊急時車線維持支援(ELK) ■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 <p>[後退時]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■スマート・シティ・ブレーキ・サポート[後退時](SCBS R) ■スマート・ブレーキ・サポート[後進時障害物検知機能](SBS-R) ■AT誤発進抑制制御 ■スマート・ブレーキ・サポート[後進時左右接近物検知機能](SBS-RC) <p>運転支援技術</p> <ul style="list-style-type: none"> ■マツダ・レーダー・クルーズ・コントロール(全車速追従機能付)(MRCC) ■レーンキープ・アシスト・システム(ライントレース)(LAS) ■クルージング&トラフィック・サポート(CTS) ■交通標識認識システム(TSR) 	<p>衝突時の乗員保護</p> <ul style="list-style-type: none"> ■基本骨格のストレーチ化 ■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 ■超高強度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、運転席ニー) ■衝撃吸収ソフトインテリア ■頸部衝撃緩和フロントシート／荷物侵入抑制機構リアシート ■プリテンショナー&ロードリミッターシートベルト ■クラッシュプルブレーキペダル ■ISO-FIX対応 チャイルドシート <p>固定機構</p> <ul style="list-style-type: none"> ■衝撃吸収ステアリング <p>歩行者事故時の被害軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> ■衝撃吸収バンパー ■衝撃吸収ボンネット ■アクティブボンネット
社会への取り組み	人	安全教育		
	道路・インフラ	<p>安全な社会への取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ■先進安全自動車(ASV*)の開発 ■路車間通信ITS(ITS Connect.ひろしまサンドボックス) 		

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

心豊かに生活できる仕組みの創造

マツダは、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。また、積極的にクルマを通じた地域貢献を行い、ブランド価値の向上に取り組みます。

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。

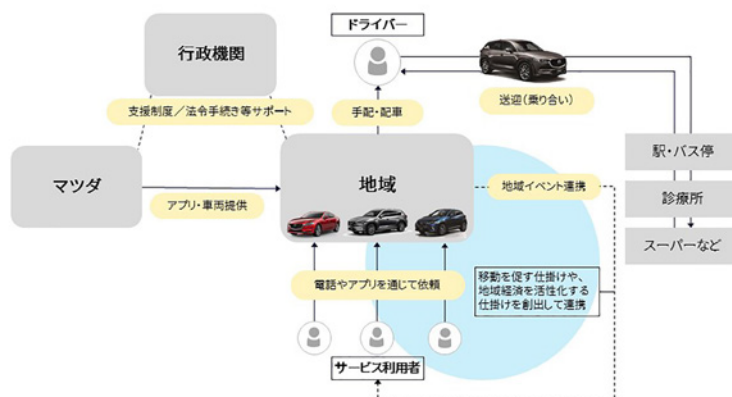
コネクティビティ技術を活用した乗り合いサービスの実証実験

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向けた検討を進めています。

現在、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つなぐといったさまざまな施策を通じて、より多くの人々に使っていただき、地域活性化につながる持続可能なサービスの実現に向けて取り組んでいます。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



a 緊急防災「車中泊セット」



予期せぬ災害による避難の際の車中泊のサポート

予期せぬ災害が頻発する昨今、自動車メーカーとしての知識を生かし、避難した場所で車中泊する際に活用できる商品をセットにしたマツダ純正用品緊急防災「車中泊セット」を発売しました。「エコノミークラス症候群」になるリスクを軽減するための着圧ソックスなど車中泊を過ごしやすくする商品や、携帯トイレ、給水バッグなどを含んでいます。さらに、バッテリー上がりの際に役立つケーブルなども加えたセットとなっています。令和2年7月豪雨災害時には、支援活動・復旧活動に役立てていただくために車中泊セットを被災地へ送付しました。

a

社会への貢献

良き企業市民としての責任を果たすため、それぞれの国・地域のニーズに即した社会貢献取り組みを継続的にを行っています。

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（P89-90参照）。

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（P10参照）で決定した社会貢献に関する方針などに基づき、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。

2020年度の主な実績

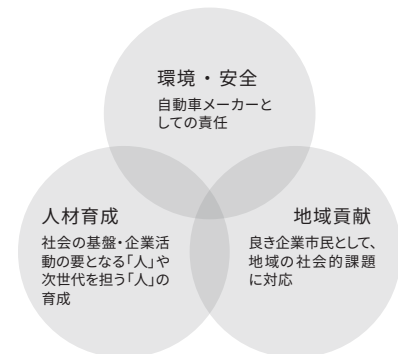
- 国内・海外で、420件※2以上の活動を実施しました※3（社会貢献活動費：2020年度実績約28.7億円）。
- 社会貢献プログラム影響評価指標に基づいたマツダ社会貢献活動優秀賞を設立し、PDCAサイクルを継続しています。

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）。

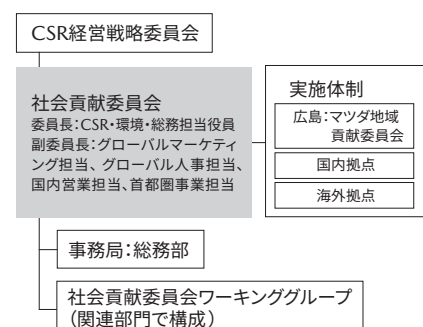
b

b 社会貢献 取り組み基本方針3つの柱



C

C 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/sustainability/social/>

マツダ社会貢献活動優秀賞

優れた社会貢献活動に対する表彰制度「マツダ社会貢献活動優秀賞」を2015年1月に創設しました。この制度は、マツダグループで取り組んでいる活動をより多くの方に知っていただくとともに、社内外に喜ばれる活動がさらに増えていくことを目的としています。表彰対象は、社会貢献プログラム影響評価指標をふまえ、社会貢献委員会ワーキンググループメンバー、マツダ労働組合、およびマツダ労働組合連合会が連携して評価し、社会貢献委員会で選定します。受賞した活動に対しては、毎年1月、会社創立記念日にあわせて社長名の表彰状が贈られます。

■ 第7回マツダ社会貢献活動優秀賞

2020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：2019年4月～2020年3月）の中から選ばれました。

d

d 第7回マツダ社会貢献活動優秀賞

	活動名
大賞	社会見学の受け入れ (マツダロジスティクス)
特別賞	少年サッカー大会の支援 (マツダ)
奨励賞	ひろ自連とのプログラミング教室 (マツダ)
奨励賞	スクールバッグプロジェクト (マツダサザンアフリカ)

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（P67参照）など）
- 活動に伴う休暇の支援（ハートフル休暇制度（P67参照）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（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	2020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	4,880万円
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	44.4万米ドル
オーストラリア	マツダ財団 オーストラリア http://mazdafoundation.org.au/	教育・環境保護・科学技術振興の助成、社会福祉関連取り組みへの貢献	1990年	66.6万豪ドル
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	19.6万NZドル
南アフリカ	マツダ財団 南アフリカ https://www.mazda.co.za/mazda-foundation/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	112.4万ランド

※1 <https://www.mazda.com/ja/sustainability/social/>

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自動車産業の取り組みを紹介しています。



ニュージーランド／

実践的な学習の開発支援

マツダニュージーランドは、2004年からニュージーランドの代表的な保護団体「プロジェクト・クリムゾン・トラスト」の活動の支援を行っています。2008年からは、マツダ財団ニュージーランドが同トラストと共同で「ツリーメンダス」プロジェクトに参加し、学校と協力して、屋外エリアを教育課程へ組み込む実践的な学習の開発支援をしています。



[安全]

日本／

交通安全の推進

マツダは、公民館などが企画している安全講座に、講師を派遣しています。この講座は、車の移動が不可欠な地域にお住いの高齢者の声により企画されたもので、交通事故の実態や今日からできる交通安全対策、最新の安全技術などを衝突性能の開発に携わる従業員が講師となり、紹介しています。



日本／

交通安全の推進

国内の販売会社では、交通安全週間等に合わせ、交通安全に寄与する活動として、カーブミラーの清掃・点検を実施しています。地元の警察署などと連携し活動を行っています。



社会課題解決への貢献

心豊かに生活できる仕組みの創造

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

マツダは、2020年度から始まった小学校でのプログラミング教育に、イノベーション人材の育成に力を入れている「ひろしま自動車産学官連携推進会議」と協力し、本社（広島）の近隣小学校を対象としたプログラミング授業の支援を行っています。



タイ／

学習環境整備の支援

マツダセールス（タイランド）Co., Ltd.は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた地元の子どもたちを支援することを目的として、「マツダキャラバンシェアリングハピネス」プロジェクトを立ち上げ、「マツダキャラバンパンスク2020」を全国4つの州で実施、マツダ車で各地を回り奨学金や文房具、スポーツ用品などを子どもたちに提供しました。



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

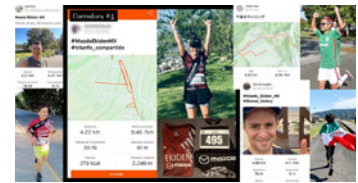
命名権を取得した広島市民球場（MAZDA Zoom-Zoomスタジアム広島）を活用した地域の活性化に貢献しています。来場者数100万名の節目ごとに、マツダ車1台を社会福祉団体に贈呈しています。2020年度は11月に累計来場者数2,100万人に達したことを受け、広島市の団体に1台贈呈しました。2020年度時点、累計21台車両を贈呈しています。



メキシコ／

駅伝大会の開催

メキシコでは、2016年から日本の文化を地域へ紹介すると同時に、従業員やその家族、地域の人々が充実した時間を一緒に過ごすように駅伝大会を開催しています。2020年度は、コロナ禍において、メキシコ国内のみならず、他の国の拠点にも参加を促しオンライン駅伝大会を開催しました。



地球・人・社会

マツダは、地球・人・社会それぞれの課題解決を目指すにあたり、品質および「人と共に創る」仲間づくりが、共通して必要な、根幹をなす取り組みであると考えています。



CONTENTS

92 | 課題 | 品質向上

98 | 課題 | 「人と共に創る」仲間づくり

品質向上

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～

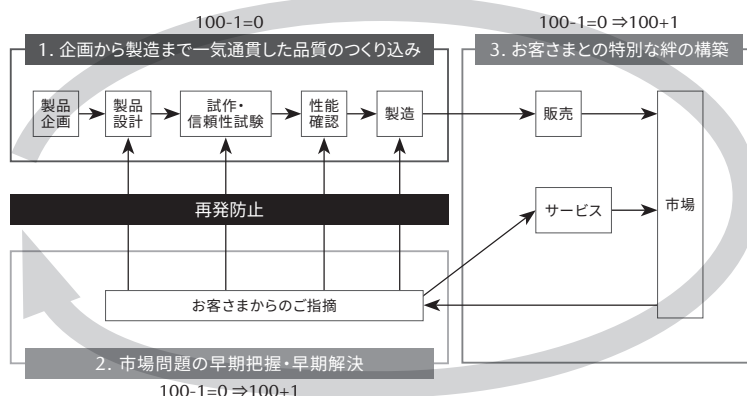
品質保証の考え方

～「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、お客さまにとってその1台は、100分の1台ではなく、唯一無二の1台であり、その1台に問題が発生すれば、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、マツダでは、お客さまの1台1台を大切に、すべてのお客さまに良い品質をお届けするため、ゼロデフィクト（無欠陥）の実現を目指したクルマづくりを追求しています。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。

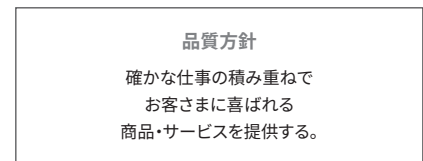
～「100-1=0」を「100+1」に変えていくプロセスへの取り組み～

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

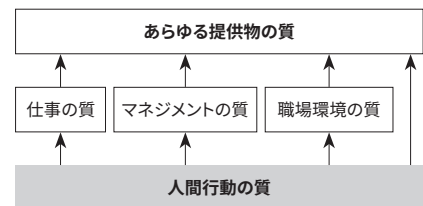


a

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、一貫性を持った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。

「モノ造り革新」

マツダでは、5年から10年のスパンで未来を見据えて、将来導入する車種を車格やセグメントを超えて「一括企画」することで、共通の開発方法や生産プロセスを実現し、より効率的に多品種の商品を開発・生産する「モノ造り革新」に取り組んできました。

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

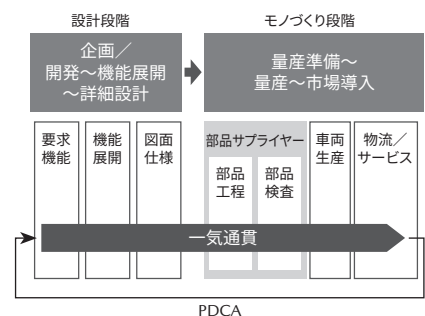
「モノ造り革新」により、2012年導入のCX-5からスタートした商品群やSKYACTIV技術、商品の開発効率化、生産設備投資の効率化、大幅な車両コストの改善を実現しています。また、「コモンアーキテクチャー構想」に基づいた設計により、最新の技術やデザインをスピーディに全商品へ展開することを可能にしています。新世代技術の開発においても、「一括企画」・「モデルベース開発」による効率的な開発プロセスの進化を図っています。

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 マツダ(株):用品、KD、商品企画、デザイン (株)マツダE&T:特装車(TESMA)など(対象領域を拡大)
2001年	ISO9001	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	マツダデメヒコピークルオペレーション、 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.
2016年	ISO9001:2015	マツダソナラズマファクトリングルース LLC
	ISO9001:2015	マツダ(株):本社、本社工場、防府工場、 マツダデメヒコピークルオペレーション、 オートアライアンス(タイランド)Co.,Ltd.
2018年	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



※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。

モデルベース開発 (MBD)

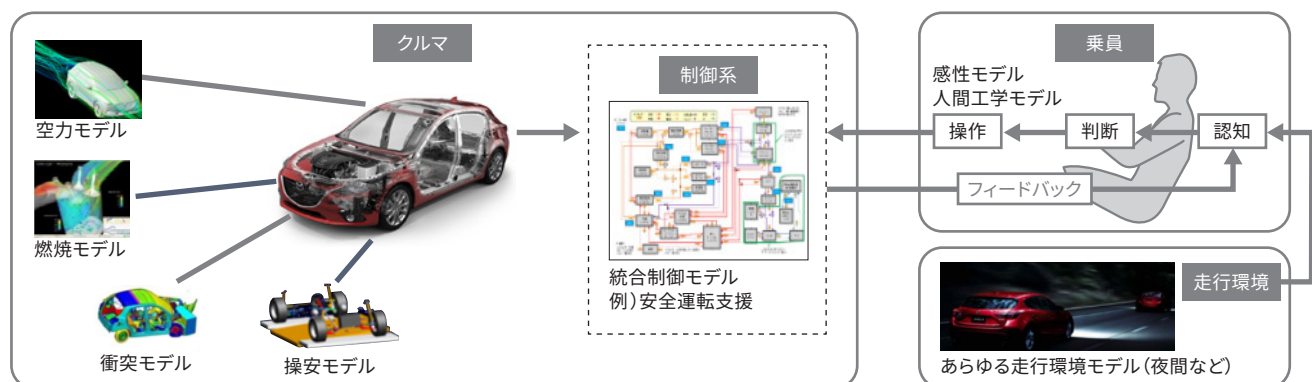
d

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。

このような取り組みをさらに強力に進めていくには、先端技術に詳しい大学、モノづくりでご協力いただく社外のお取引先と自動車会社が、モデルによるすり合わせ開発 (SURIAWASE2.0) を具現化しなければならないと考えています。2021年9月には、10社が運営会員となり、MBD技術を全国の自動車産業に広く普及するための組織である「MBD推進センター (JAMBE)」が設立されました。マツダも運営会員会社の一員として参画しており、モデルを用いた高度なすり合わせ開発「SURIAWASE2.0」を実現することによる日本の自動車産業の国際競争力向上に貢献してまいります。(P102参照)

d モデルベース開発

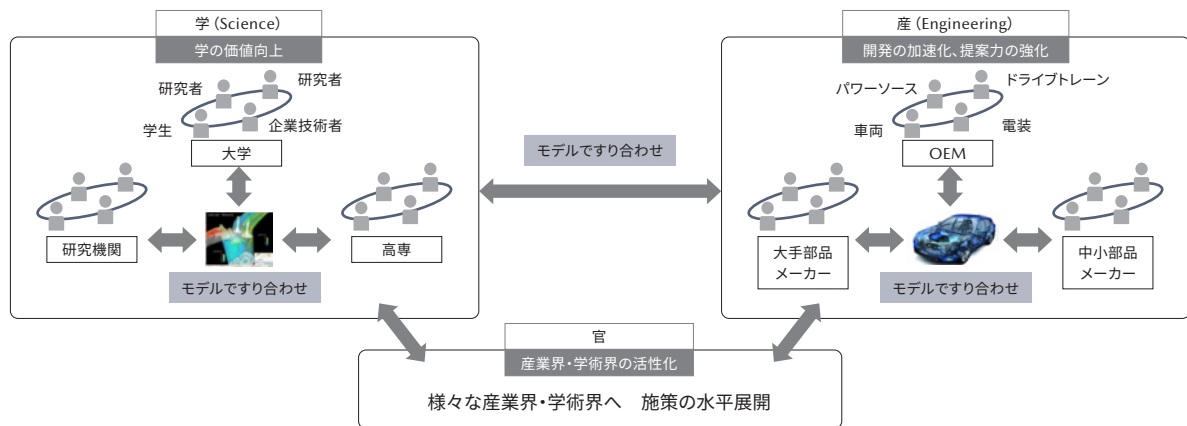
①クルマ、②制御系、③乗員、④環境の全てをモデル化 (数値化) してつなげ、実車レスで、突き抜けた商品の開発を目指す手法



モデルを用いた高度なすり合わせ開発SURIWASE2.0とは

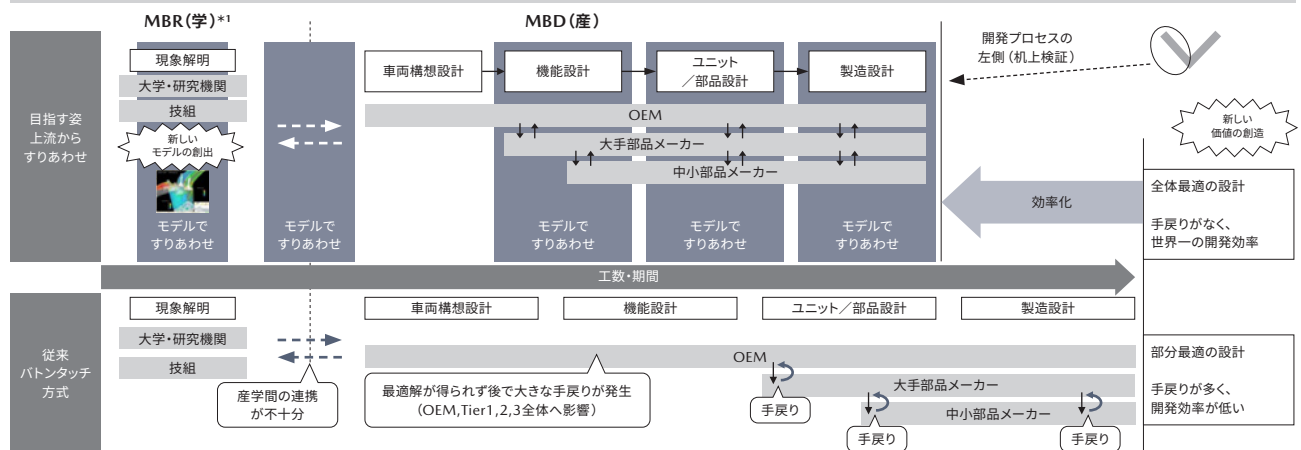
2017年経産省資料に示されたSURIWASE2.0の概念を元に追記編集

学の研究～中小部品メーカーの部品開発～大手部品メーカーやOEMのシステム開発や車両開発までがモデルでつながり、実機のすり合わせ時期を待たずして、初期段階からデジタルですり合わせ可能にする。これにより、全体最適で高度なモノづくりを、手戻りなく最高効率で行うことができる。モビリティ社会の最先端の開発コミュニティとなる。



目指す姿: SURIWASE2.0が実現した状態

研究・開発・生産の業務プロセスを革新し、「世界一の開発効率」と「新しい価値の創造」を達成する。



*1 Model Based Research (モデルベースの考え方を研究領域に適用するアプローチ)

出典:「MBD 推進センター (JAMBE)」発足記念オンラインフォーラム資料

グローバル品質保証

グローバルで同一の品質を実現するため、海外生産拠点においてもマツダ本社と同一指標・同一オペレーション・同一体制で同一品質を実現する、「グローバル共通」の考え方で活動を行っています。

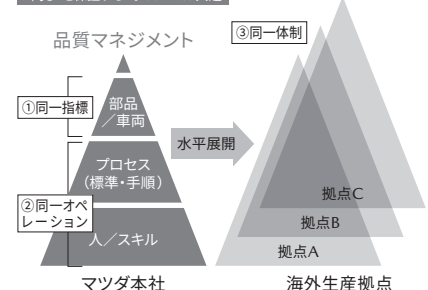
将来にわたりグローバルで同一品質を実現、継続するために、マツダ本社と海外生産拠点の役割・責任を定めてマネジメントしていく体制づくりに取り組んでいます。購入部品の品質管理や、完成車両の品質評価において、指標となる品質実績やプロセス(標準/手順)を揃えて同一品質確保に向けた活動を行うとともに、そのプロセスを運用できる人材の育成を進めています。米国アラバマ州における合併新工場においても、米国の統括拠点と協同で、同じ取り組みを元に品質保証体制の整備を進め、2022年から新型車の量産を開始する予定です。

出荷以降の品質保証

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、一気通貫の評価体制で全世界のお客さまのお手元まで高い品質を維持した商品をお届けすることを目指しています。

e グローバル品質保証の取り組み

“同じ”を保証する=グローバル共通



f 一気通貫の評価体制



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・改善の事例>

- 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

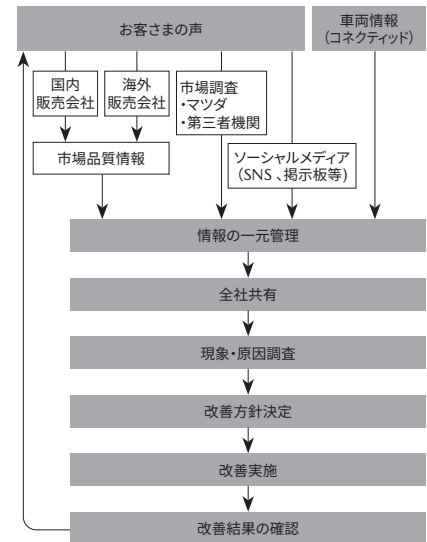
マツダでは、クルマの安心・安全は、全てに優先して対応すべきことと考え、厳格な品質保証体制の下、各国の法規への適合性検査や、お客さまがご使用になる機能の検査を行い、お客さまに安心してお使いいただけるクルマづくりを行っています。

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りた当局への届け出
- 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

品質改善の仕組み



※1 リコールの対応手順は国・地域により異なります。

3. お客さま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。

コロナ禍の影響を受け、2020年度からは、e-ラーニングや動画配信などの積極的な導入によるオンライン化を進め、各活動の取り組みを継続しています。

<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

不具合現品の展示や映像を通して、過去事例から得られた教訓を自分事化し、行動変容につなげる取り組みを行っています。2018年度の開始以来、これまでに合計8,700名が体験しています。

品質管理教育

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

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、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、最新モデルの試乗体感を通じて、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研鑽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。

2020年度(2020年4月～2021年3月)の成果

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	2021年度自動車ブランドランキング 1位 CX-30:サブコンパクト 第1位	コンシューマーレポート社
日本	2020年自動車商品魅力度調査 (APEAL) *1	CX-5:ミッドサイズ 第3位	J.D. パワー

*1 J.D. パワー 2020年日本自動車商品魅力度調査 (APEAL)。約20,000人の新車購入者の回答による。
調査実施時期は2020年5月から6月。

h 品質ミーティング資料

第6回 品質月間 品質統括役員メッセージ
2020.11.2

「私の品質に対する思い」
品質統括 専務執行役員 高瀬田 清孝

皆さん、おはようございます。

第6回「品質月間」が11月1日から始まりました。

昨年より、各担当役員のお客さまの「品質に対する思い」をメッセージとしてお伝えする取組みをスタートしていますが、この機会に改めて、品質統括役員としての私の思いをお伝えしたいと思います。

中期経営計画の目標達成に向けて、この期間は、成長投資を継続しつつ、働き方を見直し、効率化を図りながら、従来の新たな危機においても存続し、成長できる強い企業体質の実現に向けた取り組みを定着させる重要な期間です。業界を取り巻く環境は益々厳しく変化し、対応策により自社の中期シナリオは複雑化する一方、お客様のタリマに対するご期待はますます高まり、お客様の安心・安全に企業より責任を持たなければなりません。マツダのブランド価値を高めるためには、「品質」でお客様に感動を与え、力強い信頼をお寄せいただき、それを「信頼」に変えていくような努力を尽くさなければなりません。

ここで、改めて、「品質」という言葉の意味について考えてみたいと思います。「品質」は、企業がお客様に対して果たすべき責任のうち、最も重要なものであると考えています。私たちがお客様に提供する商品やサービスがお客様の期待に届いているかどうか、その答えはお客様が決めるものです。従って、私たちはお客様の声を聞き、素早く応え続けなければなりません。

また、販売店を結ぶことで、お客様の声を市場品質情報として受け取っていますが、その件数は、遠近の多さで2万件、多い時には3万を超える件数があります。品質改善活動は、一歩ずつ進んでいますが、リコールやサービスキャンペーン等の市場品質対応のため、販売会社は繁忙を極めておられます。

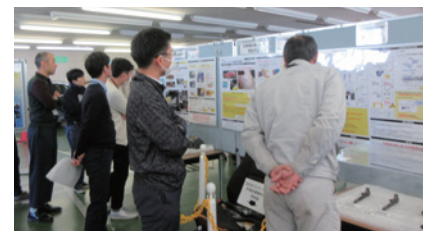
私たちはこれらお客様の声に対し、スピードを持って対応し、販売会社に顧客接点の向上に集中いただく、販売の質的改善も加速させなければなりません。

以上のような状況を含め、私たちは、これまでの品質向上の取組に加え、新たな取組に着手してまいります。

品質の向上については、開発段階から生産準備段階にかけて、機能の「固め・メカニズム」を把握し、お客様の使用状況を想定し、モデルベース開発を取り入れて、十分な機能検証を市場導入前に完了させておくことを目指しに取り組んでいます。市場品質問題の早期対応では、市場と顧客を直結し、実証実験を加速する活動を開始し、またコネクテッドサービスを活用して、車両の状況を監視しながら、品質問題の予兆を検出する活動にも着手しました。引き続き、これらの活動により、品質の向上への確信を、市場品質問題の早期対応に結びつけます。

また、今期以降、全社で、よりお客様に寄り添った品質改善を加速する活動をスタートさせます。

i 過去事例の共有風景



j 品質管理教育一覧

	コース	内容(2020年度版)
1	新入社員向け 品質プログラム	品質管理の基本的考え方(顧客志向、継続的改善)を理解する。
2	問題解決 ストーリーコース	問題解決の考え方と進め方、基礎的な手法を理解する。
3	品質管理初級コース	問題解決の考え方と進め方、基礎的な手法を自業務の課題に適用し、問題解決力を身に付ける。
4	品質管理中級コース	品質管理専門手法の適用方法と実践力を身に付ける。
5	係長・主任向け Quality 向上 セミナー	チームリーダーとして、マツダの品質保証の考え方を再確認する。

k 2020年度オールマツダQCサークル大会 社長賞受賞 防府工場 スピリットAサークル



「人と共に創る」仲間づくり

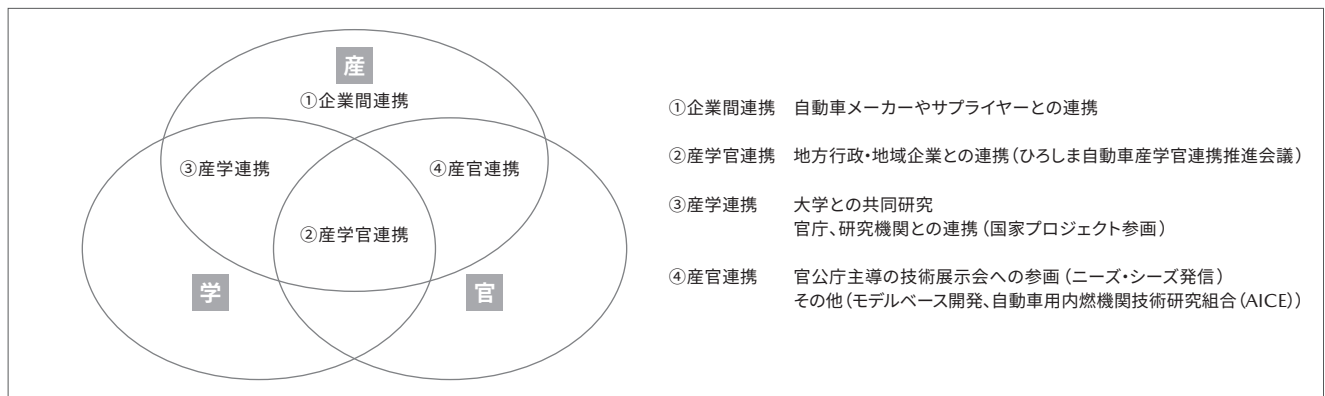
マツダが企業として発展し続けるために大切にしなければならないものは「マツダの独自性」であり、その独自性をマツダと関わるすべての人々と共に創ることだと考えています。マツダは協業を強化し、パートナーの皆さまとの連携を強めるとともに、異業種を含む、新しい仲間づくりを継続して進めています。

オープンイノベーション

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



①企業間連携

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ってくださる方々との積極的な連携を進めています。

【連携の事例】（環境領域はP33参照）

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

2021年4月 次世代の車載通信機の技術仕様の共同開発・通信システムの共通化を推進する合意^{※3}

a オープンイノベーションの目指すもの

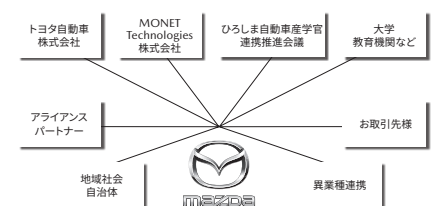
【マツダグループの成長】

・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

b 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。

※3 より安全で快適なコネクティッドサービスの早期提供に向けて、次の5社で開発・共通化を推進する：スズキ株式会社、株式会社SUBARU、ダイハツ工業株式会社、トヨタ自動車株式会社、マツダ株式会社

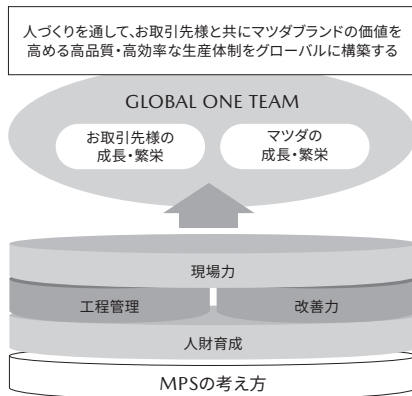
工場サプライヤーの自律的成長をサポートする 「自律育成プログラム」の展開

C

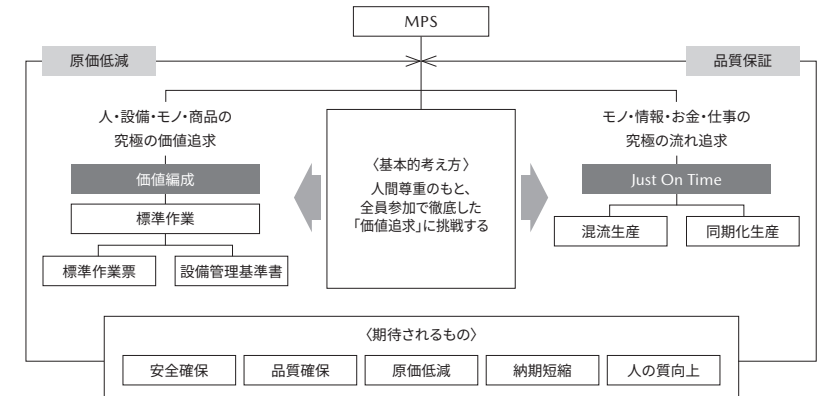
2019年から工場サプライヤーが自律的成長に向けて進んでいくための「自律育成プログラム」の展開を開始しています。このプログラムは、2013年よりマツダの国内・海外全ての生産拠点が相互研鑽し、自律してマツダブランドの価値を高める高品質で高効率な生産活動を追求するために進めてきた「グローバルマニュファクチャリングネットワーク(GMN)」の考え方に基づき、工場サプライヤー向けに作成したものです。従来のJ-ABC活動では不十分だった工場サプライヤーの自律的成長へ向けた核となる人づくりを導くものとして推進しています。「自律育成プログラム」では、推進役として「プロモーター」を任命し、トップマネジメント研修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促し、全社展開へと導きます。2019年8月からモデル・サプライヤー3社でスタートし、2021年9月時点、17社へ展開中、うち1社から「MPSマスタートレーナー」が任命され、マスタートレーナーから他監督者へ社内展開が進められています。

C マツダ生産方式 (MPS) の概念図

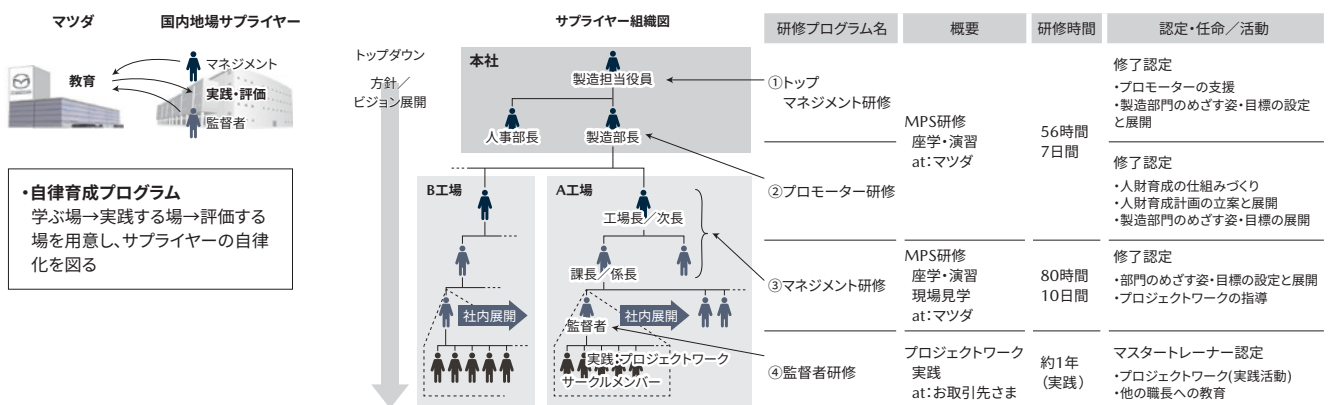
・MPS推進のビジョン



・MPS概念図



工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

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GMNの展開を開始しています。オートアライアンス(タイランド)(AAT)、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)、長安マツダ汽车有限公司(CMA)、長安マツダエンジン有限公司(CME)、マツダデメヒコビークルオペレーション(MMVO)の5社で現地サプライヤー計20社が活動しています。MMVOでは既に3社から「MPSマスタートレーナー」が任命されています。

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・生産拠点をもつマツダはひろ自連を通じて、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、さまざまな活動を実施。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として、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、社会実装へとつながる、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。

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。

d

d デジタルものづくり教育研究センター



※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デコになることを目指す産学官連携推進団体。

※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 相談役 小飼 雅道

主な取り組み

	取り組み	内容・成果
小学校向けプログラミング教育の支援	ひろ自連主導で開発した授業カリキュラムやビデオ教材、自動車型ロボットを使ったプログラミングの体験授業を支援（一連の教材提供、教員向け事前研修会、実技授業サポート）	2020年度から開始された小学校でのプログラミング教育に、地域のイノベーション人材育成の一貫として、広島県内の小学校を対象としたプログラミング授業の支援を実施。「私たちの生活と自動車の未来を考えよう」をテーマとしたカリキュラムにおいて、自動車社会の課題と取り組みを紹介する学習ビデオを制作・提供した他、「ぶつからないクルマ型ロボット」を使ったプログラミング授業や、実施校の教員向け事前実技研修会の開催を行った。（実施校数：16校 児童数：980名）
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での次世代バイオディーゼル燃料車実証実験	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藻類と廃食油から合成された次世代バイオディーゼル燃料車の実証実験を行っている。
内燃機関の研究・開発	燃焼研究の成果の商品への適用	「広島大学-マツダ共同研究講座」の燃焼に関する研究成果が、新世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」の開発に生かされた。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、クルマのめらい技術体験会（2019年11月、広島県立産業会館で開催）で公開体験を行った。 ②一般被験者の、内装各部位のリアルタイムサリエンシーの測定結果を解析し、乗員の各部位の感度を明確化することで、内装質感の統一や買い空間づくり（空間革新）などの新たな気付きを得た。 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年以降6年間で6,297名（2021年1月時点）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。

人材育成の取り組み：インターンシップ

e

e 2019年度インターンシップ風景

マツダでは、産学官連携による人材育成の取り組みとして、高専生や大学生対象のインターンシップを実施しており、2015年度からは学校との組織的な連携を強化し、低学年から博士課程の学生までをカバーする階層的なプログラムを提供しています。企業の志や哲学を通じて学生自身の志や夢を育み、共創ワークや実務研修を通じて実践力を高める等、イノベティブ人材の基盤となる「高い志と実践力」に焦点を当てた自己研鑽の場としています。2020年度はコロナ禍によりインターンシップは開催できませんでしたが、広島県雇用労働政策課と連携を取りながら、マツダで開発した育成ツールの活用や地元大学での起業セミナー・企業見学等の事業の支援を新たに開始しました。



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 排出量削減を担いとした抜本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)(P33参照) ・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(P100参照)。
広島市立大学	マツダ・広島市立大学芸術学部共創ゼミ(2017年5月～) 「新たなモノづくりと新たな時代を形成し得る人材を育成し、広島が世界に誇るモノづくり人材を輩出する地となる」ことを目指し、大学と共同で共創ゼミを開講。	2020年度は「ときめき」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	超スマート社会推進コンソーシアムへの参画(2018年10月～) 超スマート社会(Society5.0)を実現する為に必要となる要素技術開発および人材育成を産官学が連携して推進。 人・地球・社会をつなぐフィジカル空間の技術とサイバー空間の技術の統合に加え、量子科学や人工知能などの最先端の科学技術の融合教育に寄与。 メンバーシップ制度(2020年4月～) 2020年4月に産学連携会員制度から制度移行。大学と包括的な情報共有、連携を推進。 包括的機密保持契約(2016年10月～) 技術相談時等の包括的な機密保持ルールを規定。	超スマート社会推進コンソーシアムへの参画(2018年10月～) ・年2回開催される研究シーズと企業ニーズとのマッチングワークショップに参画し、サイバー空間とフィジカル空間融合教育の協力。 ・ビックデータ、機械学習等を活用した共同研究を実施(2020年度～)。 メンバーシップ制度(2020年4月～) ・共同研究案件の具体化支援、無料セミナー開催 等 包括的機密保持契約(2016年10月～) ・技術相談時の機密保持手続きを簡略化。

TOPICS 日本機械学会教育賞の受賞

広島大学との共同研究によるモデルベース開発 (MBD) 教育カリキュラムの策定とその実践において日本機械学会教育賞を受賞しました。製品開発に携わるエンジニアに向けたモデルベース開発 (MBD) 概念の浸透促進の課題に対し、2016年「モデルベース開発人材育成研修」の実施、ひろしま自動車産学官連携推進会議主導の産学官連携によって構築した2017年「モデルベース開発プロセス研修」の実施、2018年には同教育カリキュラム内容を学習用教材として出版するなど、これまでにマツダ社内のみならず多くの地域企業を対象に1,500名以上の人材育成に貢献したことが評価されました。今後もさまざまな分野で大学との連携を強化し、社会へ貢献していきます。



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。

2020年度活動

産業技術総合研究所に対してマツダ・ニーズ発信会を開催し、個別の技術領域における分科会（情報交換）を実施。

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) 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。現在、2050年カーボンニュートラルを目指した研究シナリオを構築して、ゼロCO₂、ゼロエミッションへ向けた基盤研究を進めています。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 (2021年4月現在)

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

104 マネジメント

115 サプライチェーンにおける社会的責任の推進

118 株主・投資家への取り組み

マネジメント

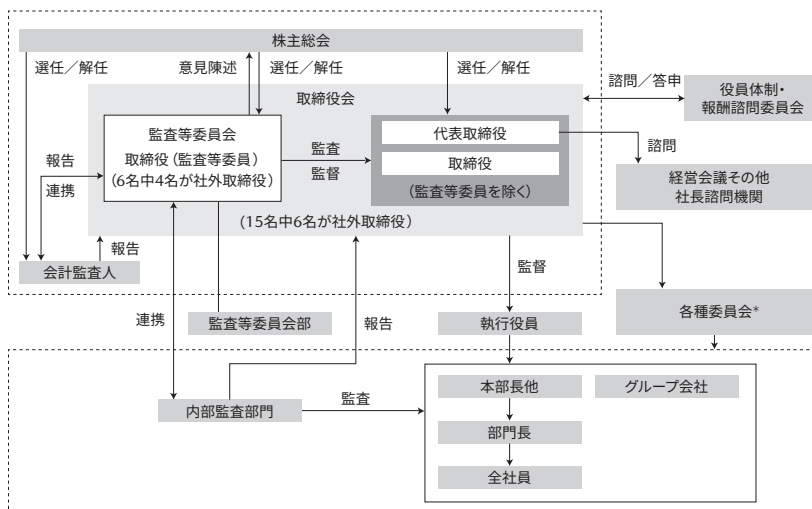
コーポレートガバナンス（企業統治）

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等

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2021

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

・役員の担当領域・経歴など (P30-31)
・役員報酬／監査報酬 (P34)

■ 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_repo210625.pdf

・コーポレートガバナンスの状況など (P32-48)

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。

マネジメント

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方針や手続きについては、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。

2020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の移行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、コロナ禍での開催環境（WEB会議）においても、支障なく、活発な審議がさ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は、前年と比べ改善は見られるものの、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。

マネジメント

各監査担当の連携状況

d

取締役監査等委員（常勤）、監査法人およびマツダの内部監査部門は、3つの会合を定期的に設け、監査計画・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。

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

グループガバナンス

マツダでは、グループとして総合的な事業の発展と持続的・安定的な成長、および適切なガバナンスを実現するため、関係会社管理規程を制定し、グループ会社へ展開しています。マツダグループでは、関係会社管理規程に従い、各グループ会社において各国の法制に従い、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。マツダの取締役監査等委員（常勤）と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

マツダでは、経営の健全化・効率化などを目的とし、マツダとグループ会社の内部監査部門が連携して、内部監査を行っています。

また、2020年6月にはマツダグループ内部監査基本規程を制定し、内部監査の役割、使命、組織的な位置づけ、活動範囲等の基本的かつ共通の事項について規定しました。それに従い、マツダの内部監査部門主導の下、リモートでの国内外グループ会社の内部監査部門との定例会議や教育を実施する一方で、グループ会社の内部監査計画の承認や監査報告の受領、改善状況フォロー等も行いう事で、監査方針のベクトル合わせや監査情報の集約を行っています。

また、グループ会社の内部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。

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。

マネジメント

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。

内部統制

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」(P112参照)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。

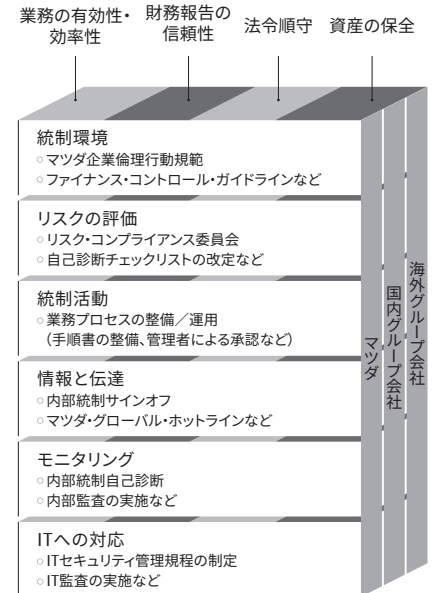
内部統制自己診断

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者または担当者自身が、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。チェックリストはマツダの関係部門が確認し、必要な改定を行うとともに、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。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



マネジメント

リスクマネジメント

g h

マツダでは、リスクマネジメント基本ポリシー、リスクマネジメント規程およびその他関係する社内規程に従って社内外のさまざまなリスクの把握と低減活動を継続し、事業の継続と安定的な発展の確保に努めています。

把握したリスクは重要度を踏まえて、個別のビジネスリスクについては該当する業務を担当する部門が、全社レベルのリスクについては全社横断的な業務を担当する部門がPDCAサイクルを回し、適切に管理しています。

経営上重大な事態や災害などの緊急事態が発生した場合は、社内規程に従い、必要に応じて緊急対策本部を設置するなど適切な措置を講じることとしています。

リスク・コンプライアンス委員会では、2019年度までの中期活動計画を総括し、2020年度に新たな中期活動計画（2020－2024）を定め、当社およびグループ会社におけるリスクの一層の見える化とリスク管理活動の強化に取り組んでおり、半期ごとにその進捗をリスク・コンプライアンス委員会で確認しています。なお、リスク・コンプライアンス委員会の活動は、定期的に取り締役に報告しています。

2020年度は、各部門ごとのリスク抽出、リスクへの対応状況の確認、当社グループとして共通の重点課題設定と課題への取り組みという従来の活動を継続するとともに、グループ共通で守るべきルールを改めて明確化し、それに基づいたグループ会社での主体的なリスクマネジメント活動を強化する計画に着手しています。

また、事業の中断が社会に甚大な影響をおよぼすことのないよう、事業継続計画（BCP）の拡充に取り組んでいます。新型コロナウイルス感染症への対応としては、マネジメント直轄の対策会議体を定期開催し、感染防止、生産継続等の課題に対応しています。

リスクマネジメント基本ポリシー

リスクマネジメントの理念

企業活動を取り巻く環境は、IT化・グローバル化の進展、地球環境問題や法令遵守への意識高揚など、急速に変化しており、今後もさらに多様に変化していくものと予想されます。『コーポレートビジョン』の実現に向けては、これらの環境変化にも的確に対応することはもちろん、企業活動の継続的・安定的な推進を阻害する潜在的なリスクを最小化していくとともに、異常事態や緊急事態の発生に対しても迅速な復旧を可能とする体制を確立し、お客さまや株主、そして社会からの強い信頼を得ていく必要があります。マツダは、グループを挙げて「リスクマネジメント」に取り組み、真に信頼される企業をめざします。

リスクマネジメントの目的

以下を通じて『企業価値の増大と社会との調和』を図り、もって『コーポレートビジョン』の達成を実現します。

1. マツダグループを構成する人々および地域住民の安全と健康の確保を図ります。
2. 社会からの信頼の維持・拡大を図ります。
3. マツダグループの有形・無形の企業財産の利活用を図ります。
4. 利害関係者（ステークホルダー）の利益を図り、信頼と期待に応えます。
5. 異常時、緊急時の組織機能の維持と業務の迅速な復旧を図ります。

行動指針

全役員・全社員は、自らが、リスクマネジメントを行う‘主体’であり、企業活動のあらゆる場面にリスクは存在するとの認識に立ち、その業務遂行のあらゆる段階でそれぞれの立場でリスクマネジメントに取り組むものとします。

取組方法

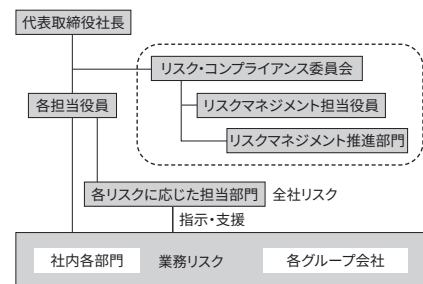
以下の2つの活動区分において、それぞれに必要な体制・ルールを整備します。

1. 日々の職務に潜在するリスクについて継続的に予防・軽減を図り、その利活用を推進する活動（リスク管理）
2. 発生した危機による被害の最小化および迅速な復旧のための活動（危機管理）

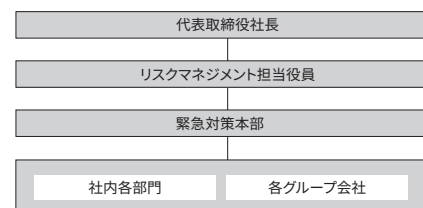
適用範囲

1. すべてのビジネスリスクを管理の対象とします。
2. 子会社・関係会社を含むマツダグループ全体を、適用範囲とします。

g 平時のリスクマネジメント体制



h 緊急時のリスクマネジメント体制



既存の危機管理組織では対応が困難で、部門を超えた対応が必要な事態が発生した場合、リスクマネジメント担当役員は社長と協議の上で、緊急対策本部の設置を決定し、対策本部長を指名します。

■ アニュアルレポート2021

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

・事業リスク(P16-17)

マネジメント

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、安否確認システムの導入、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、東日本大震災以降、各地の自然災害を教訓に、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しています。一斉避難訓練に加え、2020年度は、高圧ガスや危険物漏洩等の様々な状況に対応する図上訓練や、実技訓練を取り入れ、二次災害による近隣への被害の拡大を防止する実践的な防災訓練に取り組んでいます。

情報セキュリティ

情報管理方針や社内規程を定め、個人情報など重要な情報を適切に管理・保護し、情報セキュリティの確保に努めています。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た上で経営会議へ報告し、継続的に対策を行っています。

社内においては、年1回取り組み状況や管理体制の点検を実施しています。また、業界内で検知したサイバーセキュリティ情報を収集・分析する日米のAuto-ISACに参加しています^{※2}。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^{※3}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

	2018年度	2019年度	2020年度
参加人数	18,900名	12,500名	8,059名

* 震災、高潮などを想定した防災、消火、応急救置(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に開催。
 ※2 Automotive Information Sharing & Analysis Center (自動車情報共有・分析センター)の略。米国のAuto-ISACに参加するとともに、日本のJ-Auto-ISACの設立・運営に参画。
 ※3 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。

マネジメント

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。

2020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・仕組みの見直しを継続しています。

個人情報保護方針

当社は個人情報保護に関する法令および以下に定める基本方針に従い、お客様・お取引関係者様・当社従業員などの個人情報の適切な保護に努めます。

1. 当社は、個人情報の取り扱いに関し、業務に携わるすべての者が遵守すべき社内規程を定め、周知徹底します。
2. 当社は、個人情報の取り扱いに関する統括責任者を設置するとともに、当社の従業者（役員・社員・パートタイマー・派遣社員等）その他の関係者に対し、教育啓発活動を行います。
3. 当社は、個人情報を適正な手段によって取得します。また取得にあたっては、その利用目的、当社対応窓口などをご本人に個別にお知らせするか、ウェブサイト等の容易に知りうる手段にて公表します。
4. 当社においては、個人情報は、ご本人にお知らせし、または公表した利用目的の範囲内で、その個人情報の取り扱い権限を与えられた者のみが、その取り扱い上必要な範囲内で利用するものとします。
5. 当社は、個人情報を第三者に提供するに当たっては、その個人情報のご本人からの同意を得るなど法令上必要な措置を講じます。
6. 当社は、個人情報に関する業務を社外に委託する場合は、適切な業務委託先を選び、必要かつ適切な監督を行うなど、法令上必要な措置を講じます。
7. 当社は、保有する個人データの開示、訂正、利用停止、削除等の求めを受けた場合には、ご本人からの求めであることを確認した上で、法令に従って適切に対応します。
8. 当社は、個人情報への不正アクセス、紛失、破壊、改ざん、漏えい等について予防等の合理的な安全対策を講じ、継続的な改善に努めます。

知的財産に関する基本方針

マツダは「自社・他者の知的財産権の尊重」を基本に、知的財産を企業経営・企業活動に寄与する経営資源として活用することを知的財産の基本ビジョンとしています。

こうした考えのもと、担当役員を委員長とし関係本部長から構成する「知的財産委員会」を設置し、知的財産に係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。

マネジメント

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を行っています。

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」(P112参照)において「機密を守る。当社または他者の知的財産を侵さない」と定めており、従業員に行動指針を明示し行動を律しています。知的財産部では、知的財産全般の管理を行うと共に順法行動の定着に向けた啓発活動を定期的に実施しています。外部環境の変化を踏まえ定期的にリスクを見直し、国内・海外のグループ会社も含め従業員・役員の職位・職種や、社会問題となる知的財産の種類に応じて啓発活動を実施しています。例えば、新技術や新サービスについての社外との共創活動の増加に応じ、共同開発における知財リスクについての教育を実施しました。加えて最近では、SNSなどを通じたコミュニケーションの拡大に対応し、ネット環境での知財リスクについて重点的な教育を行い問題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、現地の関連会社を通じて、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

マネジメント

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」のとおとて、誠実で公正な事業活動への取り組みを進めています。また、腐敗防止の取組として、マツダ企業倫理行動規範の行動指針に基本的な考えを示すと共に、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

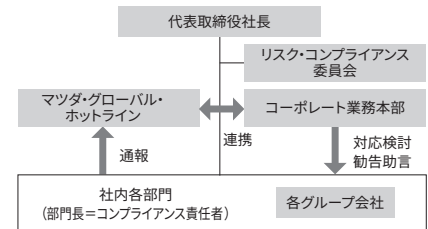
「誠実」な行動の5原則

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。

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	2020年度
当社は コンプライアンスが 徹底されている	77%	76%	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)
2019年	役員・部門長対象「特別リスク・コンプライアンス委員会」開催(自社事例の共有)

公正取引委員会からの勧告について

マツダは、2021年3月19日付で、公正取引委員会から下請代金支払遅延等防止法(以下「下請法」)に基づく勧告を受けました。これは、自動車部品の材料の集中購買の一環として行っていた取引のうち一部の取引において、当社の下請事業者である資材メーカー3社が部品メーカーへ材料を販売した際に適用した価格と、資材メーカーと当社との間であらかじめ合意した資材メーカーから部品メーカーに対する販売価格との差額を清算金として当社が資材メーカーから受け取っていたことが、下請法の規定(第4条第2項第3号「不当な経済上の利益の提供要請」)に違反すると判断されたものです。当社は、すでに資材メーカーとの間では、2019年11月以降、上記清算金の請求は行っておらず、今回問題と判断された取引形態は廃止いたしました。また、不当な利益と認定された金額については、すでにその全額および振込手数料を資材メーカーに返還しております。当社は、今回の勧告を真摯に受け止め、今後は、法務部門による点検体制の強化、下請取引にかかわる従業員への教育の徹底、全従業員を対象とした教育の定期的実施など、法令順守体制の強化を行い、再発防止策の徹底に取り組んでまいります。

マネジメント

マツダ・グローバル・ホットライン

m n

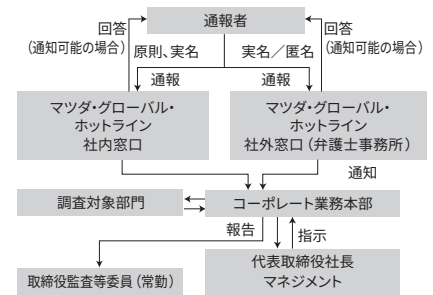
マツダは、コンプライアンス違反等に関する内部通報先として「マツダ・グローバル・ホットライン」を設置しています。「マツダ・グローバル・ホットライン」は社内および社外（弁護士事務所）に窓口を設け、マツダグループの従業員等が実名または匿名で通報先を選択して通報できる体制を整えています。また、通報内容は慎重に取り扱い、通報者の秘密厳守を徹底し、通報者や調査協力者が不利益を被ることのないよう十分なフォローアップを行っています。マツダ単体では、コンプライアンス教育の機会に全従業員に通報窓口の連絡先を示したコンプライアンス・カードを配布して窓口を紹介するとともに、ポスターの掲示やeラーニングの実施などの周知活動を行っています。

2020年度は、公益通報者保護法の改正を受けて、社内規程や窓口担当者の運用手順の見直しに着手しました。

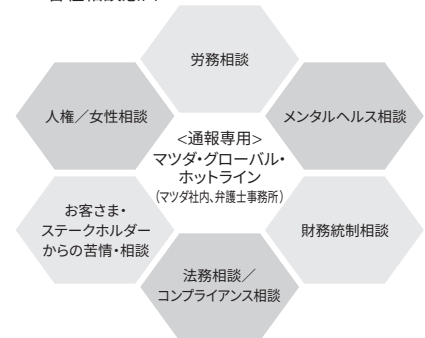
さらに、サプライヤーに対しても「マツダ・グローバル・ホットライン」を紹介し、取引に関して疑義のある場合に連絡できる体制を整えています。

2020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53件でした。主な通報内容は、ハラスメントなどの労務問題、労働時間管理、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28件、関係会社に関する通報は24件、不明1件でした。

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

o

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。

o 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	
● 腐敗防止(接待贈答)	
など	

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。

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サステナビリティ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、人権などサステナビリティ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

a

国内・海外のサプライヤーとの共存・共栄を目指し、幅広い取り組みを行っています。

購買基本理念の下に、国内・海外のサプライヤーに門戸を開き、国籍・企業規模、取引実績の有無によらず、世界の企業に広く取引の参入機会を提供し公平・公正な取引に努めています。お取引の申し入れに対して、社内のサプライヤー評価基準に沿った審査およびビジネスの可否判断を行っています。

サプライヤーとの取引にあたっては、品質、技術力、価格、納期、経営状況に加えて、コンプライアンス体制、環境保全などのサステナビリティ取り組みを、総合的に評価しています（P116参照）。より詳しくサステナビリティ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（P116参照）。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（P117参照）。

サステナビリティ取り組み推進やリスクマネジメントをサプライヤーと連携し、一体となって推進できるよう、コミュニケーションの機会を積極的に設けるほか、さまざまな支援を行っています（P117参照）。

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（2021年3月31日現在）

自動車部品	534社
資材（素材）など	144社
設備・要具	383社
合計	1,061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）（P38参照）に変更
- 最新技術やモノづくりについての展示会や大会の案内

サプライヤーと連携したサステナビリティ取り組みの推進

サプライヤーのサステナビリティ取り組み推進とガイドライン展開

b

マツダのサステナビリティ取り組み推進の基本的な考え方、（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」（P45参照）を作成し、順守を要請しています。また、順守状況などを確認するためのアンケートなどを定期的実施しています（P116参照）。

b マツダサプライヤーCSRガイドライン・マツダグリーン調達ガイドライン

<https://www.mazda.com/ja/sustainability/policy/>

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・継続的にを行い、よき企業市民としての責任を果たすよう努めることについて、お願いしています。

人間尊重（人権・労働）

差別撤廃／人権尊重／児童労働の禁止／強制労働の禁止／紛争鉱物^{※1}（P116参照）／賃金／労働時間／従業員との対話・協議／安全・健康な労働環境などについて、順守をお願いしています。

コンプライアンス

法令の遵守／競争法の遵守／適正取引の推進（2018年度追加）／腐敗防止／機密情報の管理・保護／輸出取引管理／知的財産の保護などについて、順守をお願いしています。

情報開示

ステークホルダーに対して適宜・適切に情報開示するとともに、オープンで公正なコミュニケーションを通じて、ステークホルダーとの相互理解・信頼関係の維持・発展に努めることについて、お願いしています。

※1 紛争鉱物：米国金融規制改革法（第1502条）で規定された、コンゴ民主共和国およびその周辺国産の、紛争地域において武装集団の資金源とされる鉱物およびその派生物（タンタル、錫、タングステン、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。

マネジメント

サプライヤーとのサステナビリティ取り組み事例

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。2020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

C

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。

C 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

サプライヤーの評価体制

d

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、サステナビリティ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・サステナビリティ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（2020年：295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、サステナビリティ視点による評価も取り入れています。

d 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、サステナビリティ取り組みなど。

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（P115参照）など。

サプライヤーへのアンケート・調査

サステナビリティ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、サプライヤーのサステナビリティへの取り組みおよび、サステナビリティ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。2020年度も、社会的関心の高いコンプライアンス（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地場メーカーを中心とした114社を対象に実施し、2019年度からの進捗を確認しました。回答結果を分析し、さら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ヒアリングを行いました。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も合わせて実施しています。

※1 紛争鉱物：米国金融規制改革法（第1502条）で規定された、コンゴ民主共和国およびその周辺国産の、紛争地域において武装集団の資金源とされる鉱物およびその派生物（タンタル、錫、タングステン、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みます。

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

サステナビリティ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、その中で環境などサステナビリティ取り組みの啓発を目的とした講演を年1回実施しています。

また、サプライヤーによって自主運営されている、購買協力会組織^{※2}とも密に連携しコミュニケーションを行ってきました。2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響から、会社訪問にかえて「リモートでのテーマ討議や意見交換会」を121社と合計40回行いました。

コロナ禍においては、2020年4月から2020年9月まで、月1回、東友会協同組合^{※3}会員企業さまへの生産調整説明会を実施し、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、情報の共有を行うなど、サプライヤーとのコミュニケーションを強化しました。サプライチェーン全体を対象に一次サプライヤーと協働で資金繰り調査を実施 (対象：約700社)。資金繰りに課題のあるサプライヤーへ公的支援活用のアドバイスなどの支援も行っています。1社たりとも破綻させてはならない、という想いの元、今後もサプライヤーと連携しながら、コロナ禍における影響を受けたサプライヤーへの支援活動を続けていきます。

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 (環境などのサステナビリティを含む)、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	—	・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。

購買協力会組織 (2021年3月31日現在)

部品サプライヤー	洋光会	167社
資材サプライヤー (原材料・装置・金型など)	洋進会	78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。洋光会、洋進会会員企業からの調達額はマツダの全調達額の約9割を占める。

※3 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。

2021年3月期の経営状況と配当

マツダは、新型コロナウイルス感染症の拡大により経営環境が大きく変化したことを受け、2020年11月に中期経営計画の見直しを公表しました。コロナ禍での学びと反省、グローバルでの環境規制強化と加速、ならびにCASE時代の新しい価値創造競争を踏まえ、構造的な課題解決に向けた具体的な施策を公表しています。2022年3月期までの足場固め期間の2年間で、その先の本格的成長に向けた準備を全ての領域で完了させ、その後、電動化、IT、カーボンニュートラル実現に向け、投資の質の転換を進めるべく、中期経営計画の推進に取り組んでいます。

当期のグローバル販売台数は、新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大に伴い、日本や欧州、ASEANなどで販売が減少したことから、前期比9.3%減の128万7千台となりました。一方で、販売が好調な米国やオーストラリアなどでは、需要の回復を上回る販売を達成し、前期を上回る販売台数となりました。また連結出荷台数は、同19.7%減の99万台となりました。

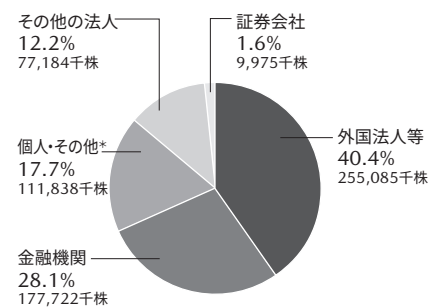
売上高は、2兆8,821億円（前期比5,482億円減、16.0%減）となりました。営業利益は、上期においては、529億円の営業損失（前期比787億円減）となりました。これは主に新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大に伴う出荷台数の減少などによるものです。一方で、販売回復、固定費抑制、変動利益向上を通じた損益分岐点台数の引き下げに全社をあげて重点的かつ継続的に取り組んだ結果、下期の営業利益は617億円（同439億円増）となり、大幅な改善を達成しました。この結果、通期の営業利益は88億円（同348億円減、79.8%減）、連結売上高営業利益率は0.3%（同1.0ポイント減）となりました。また、損益分岐点台数の引き下げについても、下期で50万台弱となっており、中期経営計画目標である100万台の目標達成に向けて、着実に進捗しています。経常利益は、為替差益161億円や持分法による投資利益66億円を計上したことから、283億円（前期比248億円減、46.8%減）となりました。親会社株主に帰属する当期純損失は、新型コロナウイルス感染症の影響で工場の操業を停止した期間の固定費等205億円を特別損失に計上したことや税金費用343億円などにより、317億円（前期は121億円の利益）となりました。

配当金については、当期の業績および経営環境、ならびに財務状況など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ています。2021年3月期の年間配当金については、当期の業績および財務状況などを総合的に勘案した結果、無配とさせていただきます。

a

a 株式の所有者別状況

（2021年3月31日現在）



*「個人・その他」には自己株式が含まれています。

b

b 経営状況

（連結、億円）

	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
売上高	35,642	34,303	28,821
営業利益	823	436	88
親会社株主に帰属する当期純利益	632	121	△317
設備投資	1,197	1,326	930
研究開発費	1,347	1,350	1,274
総資産	28,776	27,876	29,174
自己資本	12,033	11,749	11,817

（千台）

	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
（計）	1,561	1,419	1,287
日本	215	202	176
北米	421	397	403
欧州	270	264	178
中国	247	212	228
その他	409	345	301

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>

2020年度の取り組み

マツダおよびマツダグループの事業活動における主な実績を掲載しています。

(P120～129以外の実績も各項目内に掲載しています)

CONTENTS

120 2020年度目標の達成状況

(CSR目標、マツダグリーンプラン2020)

125 環境実績データ

(環境会計、事業活動と環境負荷の全容、水・大気データ、PRTR環境汚染物質排出・移動量)

2020年度目標の達成状況

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、サステナビリティ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目標を策定してきました。2021年度は、重点課題(マテリアリティ)の見直しを行ったこと、マツダグリーンプラン2020の最終年に達したことから、次の目標の策定を進めています。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サステナビリティ経営を目指します。

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	2020年度目標	2020年度実績	達成度の自己評価	ISO26000中核主題
マツダのCSR	CSRマネジメント	①重点課題(マテリアリティ)について、サステナビリティレポート掲載へ向け、マツダが認識している社会課題をベースに見直しを実施した。引き続き、目標/指標の特定へ向けた取り組みを推進中 ②サステナビリティ基本方針を策定。関連部門と連携し、東証の市場再編と改訂コーポレートガバナンス・コードに対応。引き続き、TCFDの枠組みに沿った気候変動対応の開示を進捗中 ③新しい事例の紹介など、啓発内容の充実と従業員の理解促進を図るとともに、従業員の啓発対象を拡大してCSRの社内浸透を強化した	○	6.2 組織統治
	ステークホルダーエンゲージメント	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 従業員同士の対話を中心とした社内研修を実施し、従業員へのエンゲージメントを実施	○	6.2 組織統治
お客さま満足	販売・サービス	マツダの提供価値を直接お客さまに働きかける取り組みを通して、お客さまの笑顔を増やす コロナ禍において、オンラインでのお客さまとの交流を維持するとともに、デジタルモータースポーツなど新しい楽しみ方を提供	○	6.7 消費者課題
	商品	「サステナブル“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 「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」に基づき、「i-ACTIVSENSE」、「SKYACTIVE-VEHICLE ARCHITECTURE」等を搭載したMX-30や、電動化技術「e-SKYACTIV」を搭載したMX-30 EVモデルを市場導入	○	6.7 消費者課題
品質	品質	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 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)体制について、2020年度は国内主要販売会社へ展開/導入し、出荷以降のプロセス改善ツールとして活用を継続中	○	6.7 消費者課題
安全	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に新機能であるスマート・ブレーキ・サポート(SBS)右直事故回避アシスト機能、緊急時車線維持支援(ELK)側方危険回避アシスト機能/ロードキープアシスト機能を追加し、MX-30に導入した ・SBS右直事故回避アシスト機能:自車が交差点を右折する際に対向車と衝突する可能性がある、警報およびブレーキ制御を行い、衝突時の被害を軽減 ・ELK側方危険回避アシスト機能:自車の車線変更または車線逸脱によって隣接車線の車両と衝突する可能性がある、もとの車線に戻るようハンドル操作をアシスト ・ELKロードキープアシスト機能:自車が路外へ逸脱する可能性がある、路外への逸脱を回避するようにハンドル操作をアシスト 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-30、CX-5、CX-9で最高評価「TSP+」を獲得 ・Euro-NCAP:MX-30で最高評価『5星』を獲得	○	6.7 消費者課題
環境	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			

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2020年度目標	2020年度実績	達成度の自己評価	ISO26000 中核主題
人間尊重	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	①コロナ禍を受け、オンラインでGlobal Leadership Development Program (GLDP)を継続 ②将来幹部として活躍できる可能性が高い候補者を特定・個別育成計画を立案し、人材開発委員会で継続的にフォローを実施。これまでの取り組みを踏まえ、来年度からの中期目標を策定中*1 ③引き上げ後の法定雇用率2.3%を達成(2020年度実績2.37%)*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#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、マネジメントのあるべき姿に向けた取組を継続・拡大する	①「MAZDA MIRAI 2020」として全グループ社員にセッションを実施 ②2019年度から導入開始したマネジメント向け研修を4本部で実施	○ 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み、未就学児の看護、要介護状態の親族の介護のために時間単位で取得できる休暇を新設*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全災害度数率:0.32(2019年比0.11ポイント減少、自工会14社中5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)	○ 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連携し、健全な労使関係を維持・向上(集団労使紛争0件)	○ 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を疎外する社内関連規程の改定実施、およ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	①「マツダサステナビリティレポート2020」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、性的指向や性自認に関する関連諸制度(処遇/福利厚生制度)の改正と相談窓口の周知、階層別研修を実施するほか、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1回実施(テーマ「4大ハラスメント防止セミナー」) ・出前研修を、本社工場、防府工場の管理者に実施	○ 6.3 人権
社会貢献	デュー デリジェンス	パ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	パ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、販社、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 ・マツダおよび関係会社の従業員を対象に、「マツダ・グローバル・ホットライン」の運用方法などを紹介 ・工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	○ 6.3 人権
	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。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)	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420件のプログラムを継続/新規に実施 ・コロナ禍において、オンラインでの活動が可能な取り組みは、対面からオンラインに切り替え活動を継続(小学校への出前授業等) ②PDCAサイクルを継続	○ 6.8 コミュニティへの参画及び コミュニティの発展
	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等にて、社会貢献活動実績情報を継続開示	○ 6.8 コミュニティへの参画及び コミュニティの発展
マネジメント	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*4の趣旨・精神を踏まえ、コーポレートガバナンス施策の継続的な充実強化および評価を踏まえたスパイラルアップ	・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(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)が達成できていることを確認 ・意思決定の質向上と更なる迅速化を目的として、職務権限規程を改定し大幅な権限移譲を実施 ・コロナ禍において、WEB会議を活用し、社外取締役への情報提供および取締役会審議を充実 ・新型コロナウイルス感染予防対策の徹底により、株主の安全・安心を確保した株主総会を開催	○ 6.2 組織統治

*1 マツダ単体の取り組み(2020年度実績)。

*2 2020年1月~12月実績。100万延べ実労働時間当たりの労働災害による死傷者数で災害発生の頻度を表す。

*3 新入社員、中途採用社員、新任等級5社員(係長級)、新任幹部社員研修。

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

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2020年度目標	2020年度実績	達成度の自己評価	ISO26000 中核主題
マネジメント	リスク マネジメント	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	○	6.2 組織統治
	情報管理	<p>①啓発活動の継続による情報管理の徹底*1</p> <p>②情報セキュリティ対策の推進・強化*1</p>	○	6.6 公正な 事業慣行
	(知的) 財産保護	<p>知的財産保護・活用のための活動推進</p> <p>①自社知的財産保護:グローバルな権利化の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>②他者知的財産保護:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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*1</p> <p>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</p>	○	6.6 公正な 事業慣行
	公正な取引	<p>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</p> <p>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</p>	○	6.6 公正な 事業慣行

*1 マツダ単体の取り組み(2020年度実績)。

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）	2020年度		自己 評価
			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	○
	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	○
	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	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	MX-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	○
			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	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 EVモデルを導入した	○
		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	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	○
b. 生産・物流・ オフィス・社会 貢献など	④工場、オフィスからのCO ₂ 排出量削減 ^{*1}	国内のマツダグループ全体における工場、オフィスなどから排出されるCO ₂ 量を1990年度比で28％以上を削減する	国内のマツダグループ全体における工場、オフィスなどから排出されるCO ₂ 削減の取り組みを継続して実施する	国内のマツダグループ全体における工場、オフィスなどから排出されるCO ₂ 量を1990年度比で60％削減した	○
	⑤物流によるCO ₂ 排出量の削減	国内のマツダグループ全体における物流業務により排出されるCO ₂ 量を1990年度比で50％削減	国内のマツダグループ全体における物流業務により排出されるCO ₂ 削減の取り組みを継続して実施する	国内のマツダグループ全体における物流業務により排出されるCO ₂ 量を1990年度比で66％削減した	○
2.資源循環の推進					
a. クルマおよび クルマの技術	⑥自動車リサイクルの推進	解体・リサイクルしやすい車両の開発	解体・リサイクル容易な開発を推進	MX-30において解体・マテリアルリサイクル性およびサーマルリサイクル性の向上、適正処理対応、リサイクル材料の利用などを実施した	○
		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	MX-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（バイオエンブラ）を外装部品に採用した（一部グレード）	○
		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およびリサイクルを継続実施し（回収本数：約46,500本）、アンダーカバー等に再利用した	○
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 ^{*2} 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 ^{*2}	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達成（0.1％に削減）	○
	⑧梱包資材使用量の削減	国内のマツダグループ全体における梱包・包装材の使用量を1990年度比で45％削減	国内のマツダグループ全体における梱包・包装材の使用量削減の取り組みを継続して実施する	国内のマツダグループ全体における梱包・包装材の使用量を1990年度比71％削減した	○
	⑨水資源の使用量削減および有効利用の推進	・国内のマツダグループ全体における水使用量の削減 ・上水使用量の削減 1990年度比で47％削減	国内のマツダグループ全体における水使用量の削減の取り組みを継続して実施する	国内のマツダグループ全体における水使用量の削減 上水使用量を1990年度比で56％削減した	○

*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(2020年度は2019年度の係数)を使用。

*2 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。

(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)	2020年度		自己 評価
			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 排出ガス車の導入推進	各国／各地域での低排出ガス車の導入推進	日本、米国、欧州、中国、その他地域に応じた低排 出ガス車を導入した	○
	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	MX-30で厚生労働省の定めた室内濃度指針値に 適合した	○
		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、 MX-30へ採用した	○
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	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2019年度比で22%削減した	○
	⑬VOC排出量低減	マツダの全ライン平均でVOC排出量を23.0 g/m ² 以下	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	マツダの全ライン平均でVOC排出量 17.1g/m 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	・電気自動車等、環境性能に関わる新技術のLCA を実施した ・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	○
	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	MX-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	○
		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」を改訂し、改訂 後取引先へ周知徹底を図る	・「マツダグリーン調達ガイドライン」を改訂し、取 引先とのコミュニケーションサイトに掲載。その後 連絡会にてグリーン調達ガイドラインを遵守した 活動を徹底頂くよう改めてお願いした	○
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	○
		環境マネジメント(EMS)構築・導入の推進	全国のマツダグループ自動車販売会社 ^{*1} 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 ^{*1} 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	○
			自動車部品販売会社 ^{*1} のEMS運用定着を目的と したフォローの実施	定期報告や情報交換等を通じて、自動車部品販売 会社 ^{*1} におけるEMSの運用をフォローした	○
	⑰環境啓発活動の推進	従業員・グループ会社従業員の環境意識向上 のために環境情報を積極的に発信する	社会が抱える環境問題に関する課題や、クルマの ライフサイクル全体を通じての環境負荷低減取 組みについて社内に対して継続的に啓発	従業員・グループ会社従業員に環境問題や、クル マのライフサイクル全体を通じて環境負荷低減に 取り組む重要性を教育するとともに、クールビズ、 ウォームビズ、ライトダウンの環境啓発活動を継続 実施した	○
	⑱地域社会と連携した 環境保全活動の推進	地域清掃や生物多様性保全を含む各種環境 保全ボランティア活動、地域イベントや学校へ の環境教育のための講師派遣などを通して 地域社会における環境保全活動を推進する	地域社会のニーズに基づいた環境啓発や生物多 様性の理解促進、森林保全、地域清掃参加などを 継続的に実施	・各地域ニーズに基づき、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。(オンライン1件)	○
	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	・社会貢献活動レポートやサステナビリティレポ ート等にて、環境保全活動の取り組み情報を継続 開示 ・販売後のマツダ車が排出する二酸化炭素排出量 の削減に寄与するため、お客さまに代わって木を 購入・寄贈したことを、お客さまに連絡(ニュージー ランド)	○

*1 国内の連結子会社、持分法適用会社を対象。

環境実績データ

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：2020年4月～2021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。

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8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	1,546	1,870	3,416	1,997	2,487	4,484
	地球温暖化防止	3,167	2,184	5,350	3,342	2,361	5,703
	資源循環	161	1,329	1,490	189	3,125	3,314
	上下流	0	142	142	0	150	150
	管理活動	1	946	947	1	1,423	1,425
	研究開発	1,195	41,129	42,324	1,290	42,709	43,999
	社会活動	0	36	36	0	65	65
	環境損傷	0	0	0	0	1	1
	合計	6,070	47,636	53,705	6,819	52,321	59,141

環境保全効果

分類	マツダ単体		マツダグループ全体	
	環境保全効果		経済効果 (単位：百万円)	経済効果 (単位：百万円)
地球温暖化防止	生産領域	CO ₂ 排出量 (売上高当たり)	16.2 t-CO ₂ /億円	—
	物流領域	年間輸送量	45,435万 t-km/年	—
資源循環	資源有効活用・リサイクル	シェル砂	9,732t/年	28
		銅屑類	18,359t/年	1,005
上下流	製品・商品のリサイクル	廃バンパー回収本数	46,515本/年	—
その他	有価物売却	金属類	79,194t/年	1,618
		シンナー、廃液	550t/年	30
		空ドラム、ホイール、廃タイヤ	16,103本/年	
		回収砂、プラスチック類、段ボール屑	5,476t/年	
	合計		2,681	2,702

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.／マツダモートルマヌファクトゥリングデメヒコS.A. deC.V.／マツダモータース(ドイツランド)GmbH／マツダモーターヨーロッパGmbH／マツダモータースUK Ltd.／マツダモーターロシア,OOO／マツダオーストラリアPty.Ltd.／マツダモータースオブニュージーランドLtd.／マツダセルス(タイランド)Co.,Ltd.／マツダパワートレインマニファクチャリング(タイランド)Co.,Ltd.／マツダ(中国)企業管理有限公司／台湾マツダ汽車股份有限公司／マツダサザンアフリカ(Pty) Ltd.／マツダデコロンビアS.A.S.
持分法適用会社	
国内8社	トーヨーエイトック(株)／(株)日本クライメイトシステムズ／ヨシフ工業(株)／(株)サンフレッチェ広島／(株)マツダプロセシング中国／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	マツダソラーズマニ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

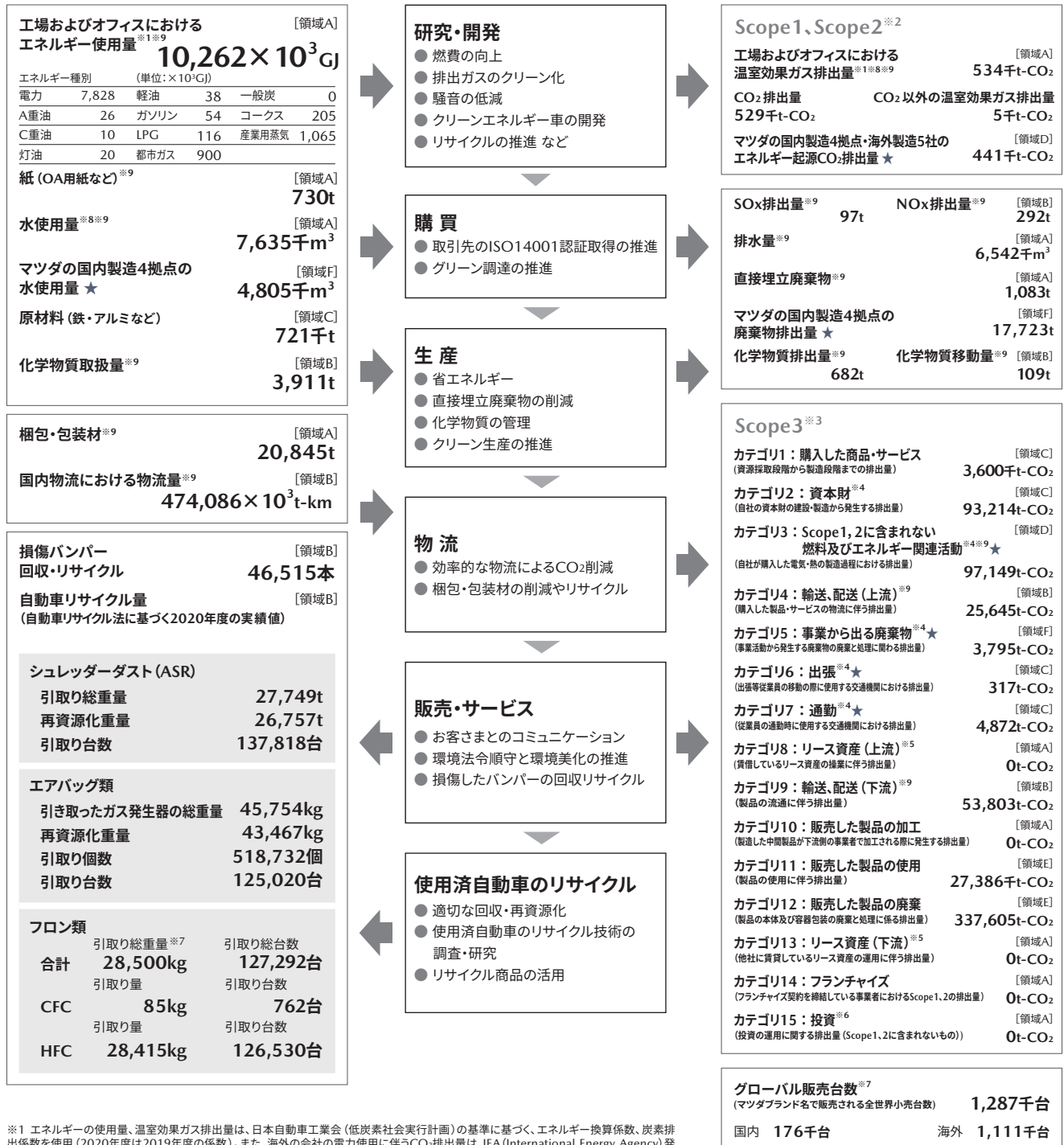
事業活動と環境負荷の全容

2020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P127参照)

★ 第三者検証対象項目
(P134参照)



※1 エネルギーの使用量、温室効果ガス排出量は、日本自動車工業会(低炭素社会実行計画)の基準に基づく、エネルギー換算係数、炭素排出係数を使用(2020年度は2019年度の係数)。また、海外の会社の電力使用に伴うCO₂排出量は、IEA(International Energy Agency)発行の「IEA Emission factors 2019」の係数を使用し算出。

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

※3 Scope 3: その他の間接排出。環境省「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドラインVer2.3_2017年12月」をベースにマツダ独自の計算方法で算出。

(出典) https://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/files/tools/GuideLine_ver2.3.pdf

※4 環境省「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出量原単位データベース(ver3.1)_2021年3月」に基づき算出。

(出典) https://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/files/tools/DB_V3-1.xlsx

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

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

※7 合計の数値は、各項目の四捨五入の関係上、一致しない場合がある。

※8 第三者検証(P134参照)を受けた値を含む。

※9 連結子会社と持分法適用会社の数値に関しては、当社の株式保有に比例して算出。

集計期間:2020年度(2020年4月~2021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/北海道釧路試験場/北海道中札内試験場/美祿自動車試験場/パーツセンター(全2カ所)/マツダテクニカルサービスセンター(全6カ所)/マツダトレーニングセンター(全2カ所)/マツダ坂スタジオ/マツダ教育センター/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:マツダ中販(株)/マツダモーターインターナショナル(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./マツダモートルマヌファクチャリングデメヒコ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,ООО/マツダオーストラリアPty.Ltd./マツダモータースオブニュージーランドLtd./マツダセールス(タイランド)Co.,Ltd./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(中国)企業管理有限公司/台湾マツダ汽車股份有限公司/マツダサザンアフリカ(Pty) Ltd./マツダデコロンビアS.A.S.

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 マツダソーラズマヌファクチャリングルースLLC/オートアライアンス(タイランド)Co.,Ltd./長安マツダ汽車有限公司/長安マツダエンジン有限公司/一汽マツダ汽車販売有限公司

2020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	7.8	6.5	7.1
	pH(海水系)	—	5.5~9.0	7.5	6.8	7.2
	BOD	mg/L	160	2.7	ND	<1.3
	COD	mg/L	20	12	1.6	4.4
	SS	mg/L	200	16	ND	<4.9
	油	mg/L	5	0.7	ND	<0.5
	フッ素(淡水系)	mg/L	8	0.2	ND	<0.1
	フッ素(海水系)	mg/L	15	8.5	0.1	2.9
	銅	mg/L	3	0.01	ND	<0.01
	亜鉛	mg/L	2	0.73	0.02	0.15
	溶解性鉄	mg/L	10	0.2	ND	<0.1
	溶解性マンガ	mg/L	10	1	ND	<0.2
	クロム	mg/L	2	0.1	ND	<0.02
	セレン	mg/L	0.1	0.004	ND	<0.002
	全窒素	mg/L	120	11	1.5	4.8
	全リン	mg/L	16	3.2	ND	<0.4
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	600	ND	<43
	ホウ素(淡水系)	mg/L	10	0.4	ND	<0.2
	ホウ素(海水系)	mg/L	230	3.3	0.1	1.7

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

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	7.6	7.2	7.4
	BOD	mg/L	90	5.7	1.1	3.1
	SS	mg/L	90	12	2	6.5
	溶解性マンガ	mg/L	10	0.2	ND	<0.1
	全窒素	mg/L	120	2.4	2.4	2.4
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	700	ND	<13
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	2.1	2.1	2.1

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、1,2-ジクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、1,1,2-トリクロロエタン、1,3-ジクロロプロペン、チウラム、シマジン、チオベンカルブ、ベンゼン、セレン、フッ素、ほう素、1,4-ジオキサン、油、全リン、フェノール、銅、亜鉛、溶解性鉄、クロム、は全てNDであった。

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	6.1	6.9
	COD	mg/L	50	11.6	2.1	7.1
	SS	mg/L	40	2.1	0.5	1.3
	油	mg/L	2	0.5	0.5	0.5
	亜鉛	mg/L	2	0.59	0.17	0.4
	溶解性マンガ	mg/L	10	0.3	ND	<0.2
	全窒素	mg/L	120	8	0.6	2.9
	全リン	mg/L	16	3.8	0.3	1.9
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	120	ND	<60
	ホウ素	mg/L	230	1.2	1.2	1.2
	フッ素	mg/L	15	5.6	2.6	4.1
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	3.0	0.33	1.7

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

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
防府工場 中間地区	pH	—	5.0~9.0	7.7	6.1	7.2
	COD	mg/L	50	6.2	4.0	4.9
	SS	mg/L	40	12	1	2.6
	亜鉛	mg/L	2	0.25	0.1	0.18
	溶解性マンガ	mg/L	10	1.7	ND	<0.9
	全窒素	mg/L	120	14.8	2.0	6.5
	全リン	mg/L	16	1.5	0.08	0.7
	大腸菌群数	個/cm ³	3,000	2	ND	<1
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	7.5	3.9	5.7

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

大気汚染物質

区分	大気汚染物質		単位	規制値	実績値(最大)
本社工場	NOx	ボイラー	ppm	150	54
		乾燥炉	ppm	250	120
		溶解炉	ppm	230	73
		ディーゼルエンジン	ppm	180	49
			ppm	950	630
				200	84
		加熱炉	ppm	180	46
				150	93
	ばいじん	ボイラー	g/m³N	0.25	0.011
				0.1	0.0016
				0.4	0.0019
		乾燥炉	g/m³N	0.35	0.0029
				0.2	0.0063
				0.15	0.044
		溶解炉	g/m³N	0.4	0.017
				0.20	0.063
SOx	ディーゼルエンジン	g/m³N	0.10	0.002	
			0.10	0.018	
			0.4	0.0042	
	加熱炉	g/m³N	0.25	<0.005	
			0.20	0.027	
	K値規制	—	7	3.8	
	VOC	塗装施設	ppm	700	315
		洗浄施設	ppm	400	110
三次事業所	NOx	ボイラー	ppm	250	150
		ディーゼルエンジン	ppm	950	620
	ばいじん	ボイラー	g/m³N	0.30	0.012
		ディーゼルエンジン	g/m³N	0.10	0.078
防府工場 西浦地区	NOx	ボイラー	ppm	150	80
				130	110
		乾燥炉	ppm	230	48
		ボイラー	g/m³N	0.10	0.003
	ばいじん			0.35	0.003
		乾燥炉	g/m³N	0.30	0.004
				0.20	0.005
				4.5	0.149
	SOx	K値規制	—	17.59	0.507
	防府工場 中間地区	VOC	塗装施設	ppm	700
NOx		溶解炉	ppm	180	34
				0.25	0.002
		加熱炉	g/m³N	0.20	0.002
SOx				0.20	0.05
			—	4.5	0.08
	総量規制	m³N/h	8.37	0.001	

2020年度 PRTR環境汚染物質排出・移動量

(※印は特定第一種指定化学物質 取扱量 500kg/年以上を記載)

本社工場

(単位: kg/年)

物質番号	対象物質群	取扱量				排出量	消費量	除去量	移動量	リサイクル量
			大気	水質	土壌				廃棄物量	
1	亜鉛の水溶性化合物	36,178	0	579	0	579	31,619	3,980	0	0
53	エチルベンゼン	93,074	25,435	0	0	25,435	33,776	25,451	0	8,412
80	キシレン	358,592	129,559	0	0	129,559	140,894	64,611	0	23,528
87	クロム及び3価クロム化合物	31,065	0	0	0	0	30,467	0	598	0
88 [*]	6価クロム化合物	1,458	0	0	0	0	860	598	0	0
258	1,3,5,7-テトラアザトリシクロ [3.3.1.1 ^{3,7} .1 ^{5,6}]デカン	2,610	0	0	0	0	0	2,610	0	0
277	トリエチルアミン	132,776	797	0	0	797	0	131,979	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	198,006	57,528	0	0	57,528	87,703	52,775	0	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	23,674	10,680	0	0	10,680	1,246	11,110	0	638
300	トルエン	615,962	97,845	0	0	97,845	290,653	187,837	0	39,627
309 [*]	ニッケル化合物	3,797	0	456	0	456	1,310	0	2,031	0
349	フェノール	20,940	0	1	0	1	0	20,939	0	0
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	1,463	0	0	0	0	1,419	0	44	0
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	2,955	0	473	0	473	0	2,482	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	113,554	284	0	0	284	97,463	15,807	0	0
400 [*]	ベンゼン	22,380	28	0	0	28	17,456	4,896	0	0
411 [*]	ホルムアルデヒド	1,992	603	0	0	603	0	1,389	0	0
412	マンガ及びその化合物	35,701	0	289	0	289	33,710	0	1,652	50
438	メチルナフタレン	5,141	26	0	0	26	0	5,115	0	0
448	メチレンビス(4,1-フェニレン) =ジイソシアネート	179,594	0	0	0	0	0	179,594	0	0
453	モリブデン及びその化合物	1,207	0	0	0	0	841	0	53	313
302	ナフタレン	12,738	64	0	0	64	0	12,674	0	0
合計		1,894,857	322,849	1,798	0	324,647	769,417	723,847	4,378	72,568

三次事業所

物質番号	対象物質群	取扱量				排出量	消費量	除去量	移動量	リサイクル量
			大気	水質	土壌				廃棄物量	
53	エチルベンゼン	1,963	0	0	0	0	0	1,963	0	0
80	キシレン	8,337	1	0	0	1	0	8,336	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	5,415	1	0	0	1	0	5,414	0	0
300	トルエン	23,563	8	0	0	8	0	23,555	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	3,667	9	0	0	9	0	3,658	0	0
400 [*]	ベンゼン	873	1	0	0	1	0	872	0	0
438	メチルナフタレン	2,416	12	0	0	12	0	2,404	0	0
合計		46,234	32	0	0	32	0	46,202	0	0

防府工場 西浦地区

物質番号	対象物質群	取扱量				排出量	消費量	除去量	移動量	リサイクル量
			大気	水質	土壌				廃棄物量	
1	亜鉛の水溶性化合物	11,096	0	178	0	178	9,698	1,220	0	0
53	エチルベンゼン	97,018	57,304	0	0	57,304	28,558	11,156	0	0
80	キシレン	190,358	44,263	0	0	44,263	119,098	11,390	0	15,607
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	133,931	39,367	0	0	39,367	74,082	11,256	0	9,226
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	13,851	8,648	0	0	8,648	855	2,067	0	2,281
300	トルエン	432,835	163,913	0	0	163,913	243,822	17,570	0	7,530
309 [*]	ニッケル化合物	2,174	0	261	0	261	750	0	1,163	0
392	ノルマル-ヘキサン	84,077	211	0	0	211	82,980	886	0	0
400 [*]	ベンゼン	14,976	19	0	0	19	14,799	158	0	0
412	マンガ及びその化合物	3,042	0	160	0	160	1,937	0	916	29
合計		983,358	313,725	599	0	314,324	576,579	55,703	2,079	34,673

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	リサイクル量
			大気	水質	土壌				廃棄物量	
合計		2,945,330	636,614	2,397	0	639,011	1,345,996	846,625	6,457	107,241

主要商品ラインアップ

MAZDA 2



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

MAZDA 3



グローバル販売台数 販売市場 **J N E C O**
24万3千台 生産拠点 **J N C O**

MAZDA 6



グローバル販売台数 販売市場 **J N E C O**
8万2千台 生産拠点 **J E C O**

MAZDA CX-3



グローバル販売台数 販売市場 **J N E O**
6万5千台 生産拠点 **J O**

MAZDA CX-30



グローバル販売台数 販売市場 **J N E C O**
19万3千台 生産拠点 **J N E C O**

MAZDA CX-4



グローバル販売台数 販売市場 **C**
4万9千台 生産拠点 **C**

MAZDA CX-5



グローバル販売台数 販売市場 **J N E C O**
37万5千台 生産拠点 **J E C O**

MAZDA CX-8



グローバル販売台数 販売市場 **J J C O**
3万1千台 生産拠点 **J J C O**

MAZDA CX-9



グローバル販売台数 販売市場 **N E O**
5万5千台 生産拠点 **J E**

MAZDA MX-30



グローバル販売台数 販売市場 **J E O**
1万6千台 生産拠点 **J**

MAZDA ROADSTER

(海外市場名: MAZDA MX-5)



グローバル販売台数 販売市場 **J N E O**
2万3千台 生産拠点 **J**

MAZDA BT-50



グローバル販売台数 販売市場 **O**
2万5千台 生産拠点 **O**

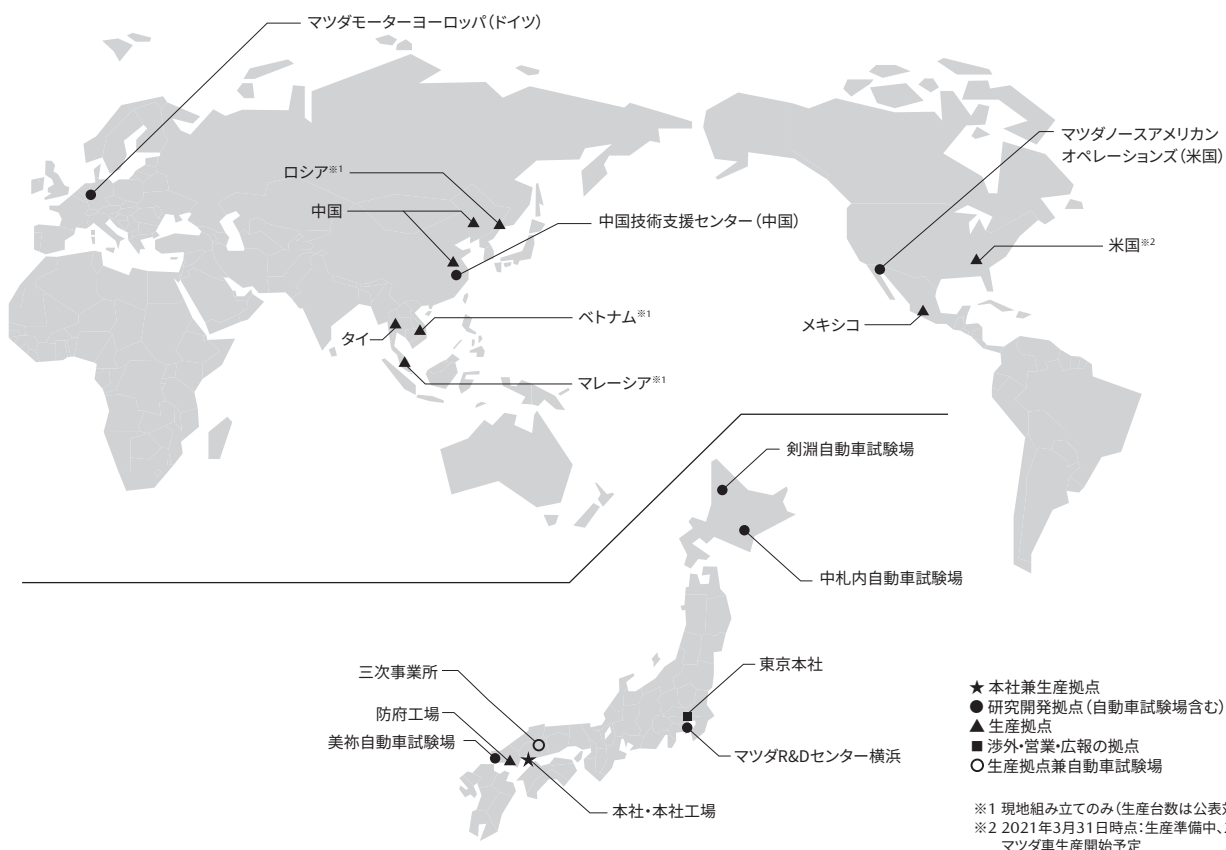
販売市場・生産拠点
J 日本 **N** 北米 **E** 欧州 **C** 中国 **O** その他

※グローバル販売台数は2021年3月期、販売市場・生産拠点は2021年3月31日現在
※仕様は市場により異なる

会社概要 (2021年3月31日現在)

社 名	マツダ株式会社 (英訳名: Mazda Motor Corporation)	研究開発拠点	本社、マツダR&Dセンター横浜、マツダノースアメリカンオペレーションズ(米国)、マツダモーターヨーロッパ(ドイツ)、中国技術支援センター(中国)
会 社 設 立	大正9年(1920年)1月30日	生 産 拠 点	国内 本社工場(本社、宇品)、防府工場(西浦、中関)、三次事業所 海外 中国、タイ、メキシコ、ベトナム ^{※2} 、マレーシア ^{※2} 、ロシア ^{※2}
本 社	〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3番1号	販 売 会 社	国内 212社 海外 136社
主な事業内容	乗用車・トラックの製造、販売など	主 要 製 品	四輪自動車、ガソリンレシプロエンジン、ディーゼルエンジン、自動車用手动/自動変速機
株 式	発行可能株式総数 1,200,000,000株 発行済株式総数 631,803,979株 株主数 146,297名	^{※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)	
資 本 金	2,840億円		
従 業 員 数	連結 合計: 49,786名 ^{※1}		

拠点紹介 (2021年3月31日現在)



主要拠点の詳細は会社概況2021(P16-29)参照
<https://www.mazda.com/ja/about/profile/library/>

その他の情報

公式ウェブサイト
サステナビリティ
マツダのサステナビリティ取り組みを紹介
<https://www.mazda.com/ja/sustainability/>



マツダサステナビリティレポート
<https://www.mazda.com/ja/sustainability/report/>



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



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



1920

マツダの歴史 HISTORY OF MAZDA

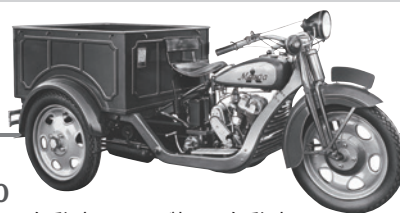
経営領域

商品領域*

- 1920.1 東洋コルク工業株式会社として創立
- 1921.3 松田重次郎社長就任
- 1927.9 東洋工業株式会社に改称



1920 ~



1930

- 1930.9 広島県安芸郡府中町に新工場建設
- 1932 3輪トラックの輸出開始
- 1936.4 3輪トラックで鹿児島ー東京間をキャラバン宣伝
- 1936.4 新しいシンボルマーク使用開始



1936.4 ~

1931.10

マツダ初の自動車、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



1951 ~

1950.6
小型4輪トラック
「CA型」発売



1960

- 1961.7 独NSU社、バンケル社とロータリーエンジンに関し 技術提携
- 1963.3 国内自動車生産累計100万台達成
- 1965.5 三次自動車試験場開設
- 1966.11 宇品乗用車専用工場操業開始
- 1967.3 欧州向け本格輸出開始



1960.5
マツダ初の乗用車
「R360クーペ」発売



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



1975.1 ~

1970.5
初代「カペラ」発売



1971.8
初代「タイタン」発売



1971.9
初代「サバンナ」発売



- 1977.12 山崎芳樹社長就任
- 1979.6 国内自動車生産累計1,000万台達成
- 1979.11 フォードと資本提携

1975.10
初代「コスモ」発売



1978.3
初代「サバンナRX-7」発売



1980

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

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



1982.9
「カペラ」フルモデルチェンジ
(1982-1983日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)



1989.9
初代「ロードスター」発売
(2019 日本自動車殿堂
歴史遺産に選定)



1990

- 1990.1 北海道釧路耐寒自動車試験場開設
- 1990.5 マツダ欧州R&D事務所(MRE) 完成
- 1991.12 和田淑弘社長就任
- 1995.4 国内自動車生産累計3,000万台達成
- 1995.11 フォードとタイに生産合弁会社「オートアライアンス(タイランド)社(AAT)」設立
- 1996.3 マツダ ホームページ開設
- 1996.6 ヘンリー・D・G・ウォレス社長就任
- 1997.6 新しいシンボルマーク使用開始
- 1997.11 ジェームズ・E・ミラー社長就任
- 1999.12 マーク・フィールズ社長就任



1997.6 ~

1991.6
第59回ルマン24時間レースでマツダ787Bが
日本車史上初の総合優勝



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	中国の一汽乗用車でMazda6（日本名：アテンザ）生産開始
2003.8	井巻久一社長兼CEO就任
2004.11	中期計画「マツダ モメンタム」発表
2005.8	中国技術支援センター開設
2006.5	美祢自動車試験場開設
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（南京）の車両工場（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JCカーオブザイヤー受賞） 
2003.4	「RX-8」発売（2004年次JCカーオブザイヤー受賞） 
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
2006.10	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JC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 
2010.10	「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JC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	「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」 
2017.12	「CX-8」発売 
2019.5	「MAZDA3」発売（2020 ワールド・デザイン・オブ・ザ・イヤー受賞） 
2019.9	「CX-30」発売 

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	メキシコ工場「マツダデメコビークルオペレーション（MMVO）」操業開始
2015.1	タイのトランスミッション工場「マツダパワートレインマニファクチャリング（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

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JC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	「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」
2017.12	「CX-8」発売
2019.5	「MAZDA3」発売（2020 ワールド・デザイン・オブ・ザ・イヤー受賞）
2019.9	「CX-30」発売

2020

2020.1	創立100周年
2020.11	「中期経営計画見直し」発表



2020.6	「BT-50」全面改良・世界初公開 
2020.10	「MX-30」発売（2020-2021日本カー・オブ・ザ・イヤーデザイン・カー・オブ・ザ・イヤー受賞） 

2021

※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2021【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: 2022 年 2 月 4 日 第 1811004244-1 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 2021【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 2020 年度(2020 年 4 月 1 日～2021 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」(2022 年 1 月 25 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 2021【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 2021【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、防府工場中関地区であり、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ウリングデメヒコ 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 2021【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 2021【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 2021【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との間には、特定の利害関係はない。</p>	
東京部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2021【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

2022年2月15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 章 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2021【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2020年4月1日から2021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・報告規準(以下、「会社の定める規準」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規準の検討
- 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
- 会社の定める規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、会社の定める規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・レポーティング・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	131	—
✓	102-2	活動、ブランド、製品、サービス	130、131 ・有価証券報告書 ^{※2}	—
✓	102-3	本社の所在地	131	—
✓	102-4	事業所の所在地	131	—
✓	102-5	所有形態および法人格	131	—
✓	102-6	参入市場	130、131 ・有価証券報告書 ^{※2}	—
✓	102-7	組織の規模	118、131	—
✓	102-8	従業員およびその他の労働者に関する情報	62	6.4、6.4.3
✓	102-9	サプライチェーン	115	—
✓	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	108-111	6.2
✓	102-12	外部イニシアティブ	27	6.2
✓	102-13	団体の会員資格	27	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	9、12-25	6.2
	3	倫理と誠実性		
✓	102-16	価値観、理念、行動基準・規範	6、8、112	—
	102-17	倫理に関する助言および懸念のための制度	112-114	—
	4	ガバナンス		
✓	102-18	ガバナンス構造	10、104-105	6.2
	102-19	権限移譲	10	—
	102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	10	—
	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	26	6.2
	102-22	最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	104-105 ・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} ・有価証券報告書 ^{※2}	6.2
	102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出	・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
	102-25	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	10	—
	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}	—

※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
	102-28	最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	105	6.2
	102-29	経済、環境、社会へのインパクトの特定とマネジメント	9	6.2
	102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性	108	—
	102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	120-124	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	—	—
	102-33	重大な懸念事項の伝達	113	6.2
	102-34	伝達された重大な懸念事項の性質と総数	113	—
	102-35	報酬方針	104-105 ・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}	—
	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	—	—
	102-39	年間報酬総額比率の増加率	—	—
	5	ステークホルダー・エンゲージメント		
✓	102-40	ステークホルダー・グループのリスト	26	6.2
✓	102-41	団体交渉協定	68	6.3.10、6.4 6.4.3、6.4.4 6.4.5
✓	102-42	ステークホルダーの特定および選定	26	6.2
✓	102-43	ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法	26	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	26-27、56、60、63、74、96	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、27	—
✓	102-47	マテリアルな項目のリスト	9	—
✓	102-48	情報の再記述	該当事項なし	—
✓	102-49	報告における変更	9	—
✓	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	—
✓	102-55	内容索引	136-141	—
✓	102-56	外部保証	134、135	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	9、12-25、120-124	—
	103-2	マネジメント手法とその要素	120-124	—
	103-3	マネジメント手法の評価	120-124	—

※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	63、88、118	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	29	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	61	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	84	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	86-90	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	112-113、116	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
●	GRI 207:	税 2019		
	207-1	税務へのアプローチ	—	—
	207-2	税務ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント	113	—
	207-3	税務に 連するステークホルダー・エンゲージメントおよび懸念への対処	113	—
	207-3	国別の報告	—	—
	300	環境		
●	GRI 301:	原材料 2016		
	301-1	使用原材料の重量または体積	126	6.5.4
	301-2	使用したリサイクル材料	42-43	6.5.4
	301-3	再生利用された製品と梱包材	40、42-43、126	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	35-36、126	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	35-38	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	31-34	6.5.4、6.5.5

※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
●	GRI 303:	水と廃水 2018		
	303-2	共有資源としての水との相互作用	15、41	6.5.4
	303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	15、41	6.5.4
	303-3	取水	—	6.5.4
	303-4	排水	126、128	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	52	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)	35、126-127	6.5.5
	305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)	35、126-127	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)	37、126	6.5.5
	305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	35	6.5.5
	305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	35	6.5.5
	305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	126	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	126、128	6.5.3
●	GRI 306:	廃棄物 2020		
	306-1	廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト	40、126	6.5.3、6.5.4
	306-2	廃棄物関連の著しいインパクトの管理	39-40、42-43	6.5.3
	306-3	発生した廃棄物	126	6.5.3
	306-4	処分されなかった廃棄物	40	6.5.3
	306-5	処分された廃棄物	126	6.5.4
●	GRI 307:	環境コンプライアンス 2016		
	307-1	環境法規制の違反	45	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	116	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	61-62	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	67	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	68	6.4、6.4.3 6.4.4、6.4.5

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 403:	労働安全衛生 2018		
	403-1	労働安全マネジメントシステム	69	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	69-72	6.4、6.4.6
	403-3	労働衛生サービス	69-72	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	69	6.4、6.4.6
	403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	70	6.4、6.4.6
	403-6	労働者の健康増進	71-72	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	69	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	69	6.4、6.4.6
	403-9	労働関連の障害	69-72	6.4、6.4.6
	403-10	労働関連の疾病・体調不良	69-72	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	64	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	64	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	65	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	62、104	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	63	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	74	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	73-74、115-116	6.3、6.3.3 6.3.4、6.3.5 6.3.7、6.3.10

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 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	73-74、115-116	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	73-75	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	73-75	6.3、6.3.5
	412-3	人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	—	6.3、6.3.3 6.3.5、6.6.6
●	GRI 413:	地域コミュニティ 2016		
	413-1	地域コミュニティとのエンゲージメント、インパクト評価、開発プログラムを実施した事業所	86	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	116	—
	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	83	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	112 (違反ではありませんが、関連情報として)	6.6、6.6.3 6.6.7、6.8.7

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: 2022年2月