

CORPORATE PROFILE / SUSTAINABILITY REPORT 2019

マツダ会社案内・マツダサステナビリティレポート【ダイジェスト版】2019





CORPORATE VISION

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。



CONTENTS

02	コーポレートビジョン
04	トップメッセージ
07	特集
07	特集1 技術開発長期ビジョン
12	特集2 マツダらしい電気自動車
15	特集3 マツダのプロセス革新
16	CSR(企業の社会的責任)の取り組み
16	マツダのCSR
18	お客さま満足
19	品質
20	安全
21	環境
22	人間尊重
23	社会貢献
24	主要商品
24	マツダの新世代商品の幕開け MAZDA3
25	主要商品ラインアップ
26	事業概要
26	拠点紹介
28	2018年度ハイライト
29	会社概要
30	マツダの歴史

編集方針

マツダ会社案内とマツダサステナビリティレポート、それぞれの読者のニーズを満たすことを目指して、マツダの概要や基本となる考え方に加え2018年度の特徴的な取り組みを紹介しています。
「マツダサステナビリティレポート2019【詳細版】」(142ページ)は別途ウェブサイトに掲載しています。

対象期間

2018年4月から2019年3月を中心に報告(一部、2019年4月以降の活動も報告しています)。

マツダは、2020年に創立100周年という大きな節目を迎えます。

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

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

マツダは130以上の国と地域で販売を行い7カ国に生産拠点を有し、多くのステークホルダーの皆さまに対する社会的責任があります。このレポートでは、中期経営方針や、そのほかの取り組みをCSR視点でまとめています。

ステークホルダーの皆さまに、ぜひ一読いただければ幸いです。



持続可能な経済成長と社会課題の解決に貢献します

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

マツダのコーポレートビジョンは、「地球や社会と持続的に共存するクルマをより多くの人々に提供し、カーライフを通じて人生の輝きを人々に提供したい」というものです。このビジョンのもと、2017年には、2030年に向けて地球・社会・人の課題を解決する技術やインフラに対する考え方や道筋を、「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」(P7-11参照)として発表いたしました。この宣言は、SDGs(P16参照)の目標達成への貢献にもつながると確信しています。

マツダブランドのありたい姿を描き「中期経営方針」を策定しました

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

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

2030-40年ありたい姿

私たちの夢

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



取り組むべき3つの領域と各領域の方向性を定めました

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

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

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

SDGsの達成に貢献できるようCSR取り組みを進めていきます

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

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

グローバルに社会課題への対応を進めるために、2018年1月に国連グローバル・コンパクトに署名し、2019年5月には金融安定理事会により設置された「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」提言への賛同を表明しました(P16参照)。

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

「ステークホルダーの皆さまと最も強い絆で結ばれたブランド」を目指します

マツダは130以上の国と地域で販売を行い7カ国に生産拠点を有し、多くのステークホルダーの皆さまに対する社会的責任があります。お客さま、ビジネスパートナー、地域コミュニティの方々、従業員を含むすべての仲間が、生き生きと感じ、共に夢の実現に挑戦することで、マツダとのつながりに誇り、愛着を感じていただける会社を目指します。そして、その結果、「ステークホルダーの皆さまと最も強い絆で結ばれたブランド」となりたいと考えています。皆さまとの対話を大切にしつつ、コーポレートビジョンを実現し、社会とマツダの持続的な発展を目指してまいります。マツダに関わる世界中のステークホルダーの皆さまから真に信頼される企業へと成長できるよう、今後も誠実に取り組みます。そして、人々に人生の輝きを提供し、地球・社会との共存に挑戦し続けます。

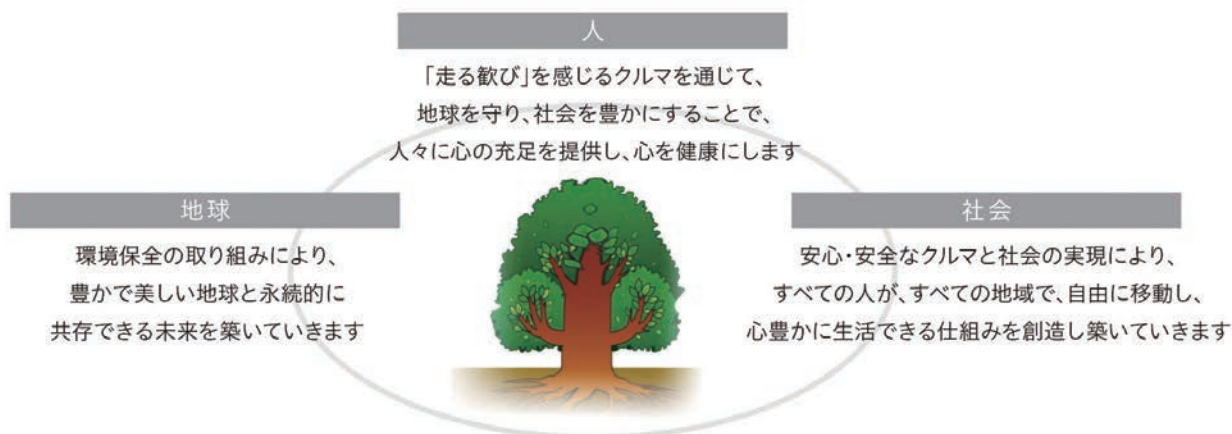
特集1 技術開発長期ビジョン

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

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

サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030

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



地球

環境保全の取り組みにより、豊かで美しい地球と永続的に共存できる未来を築いていきます

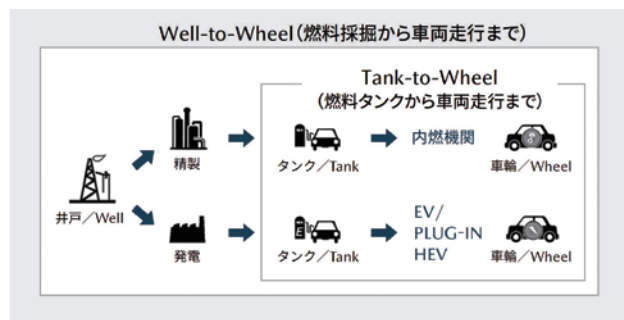
課題・外部環境

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

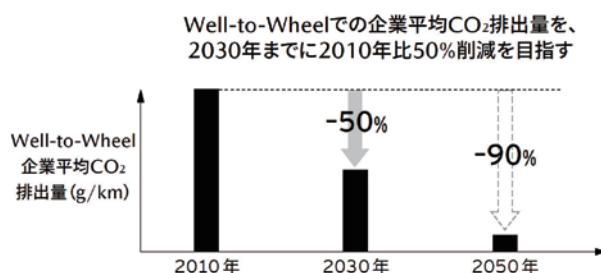
課題に対し、真に温室効果ガスの削減を図るため、クルマのライフサイクル全体でのCO₂排出量削減に取り組む必要があります。これまでの車両走行段階だけではなく、エネルギーの採掘、製造、輸送段階のCO₂排出評価も組み入れたWell-to-Wheel視点でのCO₂排出量の削減を進めていきます。具体的な目標として、Well-to-Wheel視点での企業平均CO₂排出量を、2010年比で2050年までに90%削減することを視野に、2030年までに50%削減を目指します。

このアプローチと目標は、温室効果ガス排出削減等のための国際的な枠組みである「パリ協定」や経済産業省が推進する「自動車新時代戦略会議」ともしっかり足並みを揃えています。

Well-to-Wheel視点でのCO₂排出量削減

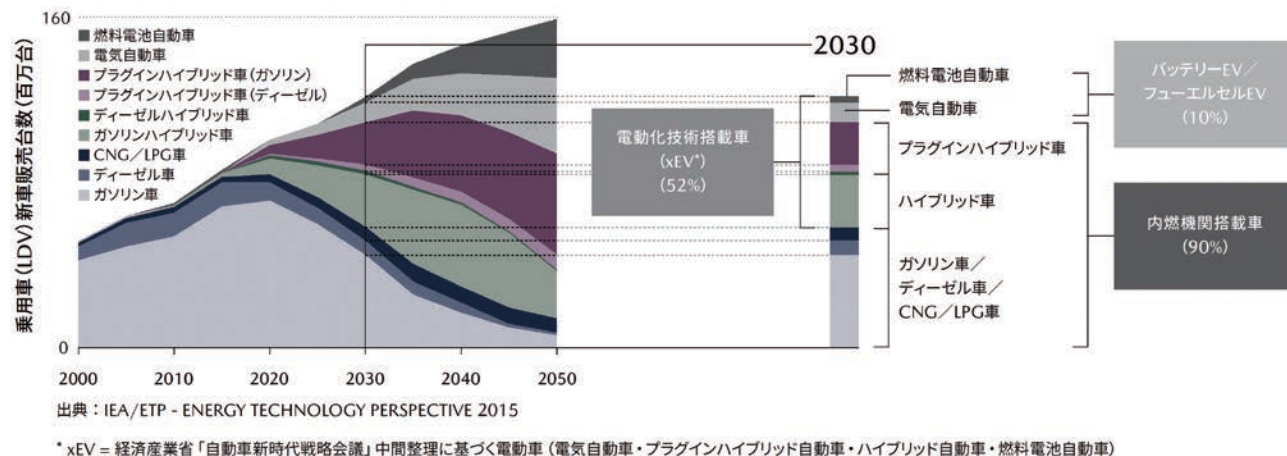


目標



この実現に向けて、各地域における自動車のパワーソースの適性やエネルギー事情、電力の発電構成などを踏まえた、適材適所の対応が可能となるマルチソリューションをご提供できるよう開発を進めています。将来においても大多数のクルマに搭載が予測される内燃機関（下図参照）を磨き上げながら、2030年には生産するすべての内燃機関搭載車に電動化技術を搭載する予定です。

また、エネルギー源そのものもカーボンニュートラルに近づけることができるよう、微細藻類から生成されるバイオ燃料など再生可能液体燃料の普及に向け、産学官連携・企業間連携などを加速していきます。



実現策

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

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

マツダのアプローチ

電動化技術

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

2030年時点で生産するすべての車両に電動化技術を搭載予定です。電動化技術搭載車両の構成比は、電動化技術を搭載した内燃機関車が95%、電気自動車は5%を想定しています。独自開発の電気自動車は、電気駆動ならではの利点を活かし、人間の特性や感覚を第一に考えたマツダならではの「人間中心」のアプローチで開発し、2020年を目途に市場に投入予定です。

2030年時点におけるマツダの電動化技術搭載車両の構成比



マツダらしい電気自動車の3つのコンセプト

1 走る歓び

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

2 地球にやさしい技術「小型・軽量のREを活用した電動化技術」

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

航続距離の課題を解決



3 社会貢献できる技術「車両からの電力供給による社会貢献可能な生活の提案」

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

災害時における電気供給



SKYACTIV-X



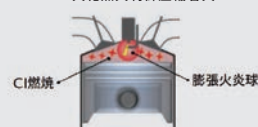
SKYACTIV-X

「SKYACTIV-X」は、ガソリンエンジンならではの伸びの良さに、ディーゼルエンジンの優れた燃費・トルク・レスポンスといった特長を融合した画期的な内燃機関です。マツダ独自の燃焼方式「SPCCI (Spark Controlled Compression Ignition: 火花点火制御圧縮着火)」を採用した新世代エンジンです。優れた環境性能と、出力・動力性能を妥協なく両立するとともに、マツダが目指す「人馬一体」

の走りをサポートする地球と人に寄り添うエンジンです。2019年導入の「MAZDA3」を第一弾とする新世代商品に順次搭載していきます。また、「SKYACTIV-G」、「SKYACTIV-D」も継続的に進化させ、幅広いエンジンラインアップで多様なお客さまのニーズにお応えしていきます。

“SPCCI”

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



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

社会

安心・安全なクルマと社会の実現により、すべての人が、すべての地域で、自由に移動し、心豊かに生活できる仕組みを創造し築いていきます

課題・外部環境

- 先進国を中心にした新たな事故要因の顕在化
 - ・ 運転経験の浅い若者による交通事故
 - ・ スマートフォンなどからの情報量の増加による注意散漫な運転
 - ・ 高齢ドライバーによる運転操作ミス
 - ・ 過労、疾病の影響による危険運転

- 社会構造の変化に伴う課題の顕在化
 - ・ 過疎地域における公共交通の弱体化や空白化
 - ・ 高齢者や身体の不自由な方などの移動手段の不足

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

実現策

1. 基本安全技術の継続的進化と全車標準化

- ・ ドライビングポジション
- ・ ペダルレイアウト
- ・ 視界視認性
- ・ アクティブ・ドライビング・ディスプレイ

2. 人間の認知、判断をサポートする先進安全技術

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

- ・ 2018年3月期：日本で標準装備化*

* 装備技術：アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート(A-SCBS)／スマート・ブレーキ・サポート(SBS)／AT誤発進抑制制御／車線逸脱警報システム(LDWS)／アダプティブ・LED・ヘッドライト(ALH)もしくはハイビームコントロールシステム(HBC)のいずれか／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)

自動運転技術を活用した人間中心の自動運転コンセプト「Mazda Co-Pilot Concept」

- ・ 2020年：実証実験開始
- ・ 2025年までに：標準装備化を目指す

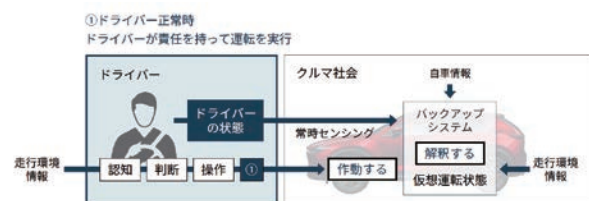
3. コネクティビティ技術の活用

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

「Mazda Co-Pilot Concept」

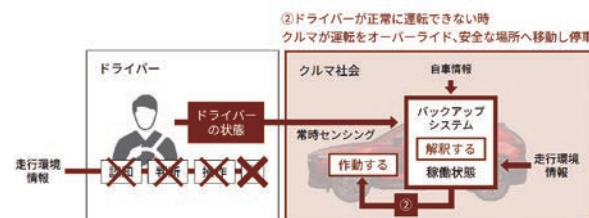
ドライバー正常時

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



ドライバーが正常に運転できない場合

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



マツダのアプローチ

コネクティビティ技術

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

マツダがコネクティビティにおいて追求する2つの価値

- デジタル化による便利な生活をクルマの中でも安全に実現できるという価値
- 人間中心の考え方でクルマとともに豊かな人生、カーライフを提供し、お客さまの心と体を元気にする価値



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

また、従来のコネクティビティの「クルマとつながる」と「マツダとつながる」領域についても、今後の自動車ビジネスを考え、お客さまとの絆をより強化していくために、このコネクティビティ技術を活用し、ビジネス革新を進めていきたいと考えています。

人

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

課題・外部環境

- 機械化や自動化により経済的な豊かさの恩恵を受ける一方で、日々体を動かさないこと、人や社会との直接的な関わりが希薄になることでストレスが増大

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

マツダのアプローチ

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

人間中心の設計思想をさらに突き詰め、人間の体が本来持っているバランス保持能力を最大限に活用することを目指しています。それにより、すべての乗員により快適で疲れにくく、環境変化にも即座に対応できる状態をもたらします。同時に運転操作に対して体のバランスをとりやすくなるため、意のままの走り、究極の「人馬一体」感をより高いレベルで提供することが可能となります。

「魂動デザイン」の深化

マツダは2010年より「魂動-SOUL of MOTION」というデザイン哲学のもと、生命感あふれるダイナミックなデザインのクルマを創造してきました。「魂動デザイン」を深化させ、日本の美意識を礎とした「新たなエレガンス」の表現を追求していきます。

特集2 マツダらしい電気自動車

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

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

地球

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

クリーン発電で電力をまかなえる地域や、大気汚染抑制の規制がある地域に対しては、電気自動車 (EV) などの電気駆動技術が最適な解決策と考え、マツダ独自の技術を最大限に活用して、お客さまに選んでいただける「走る歓び」にあふれたEVの商品化を進めています。

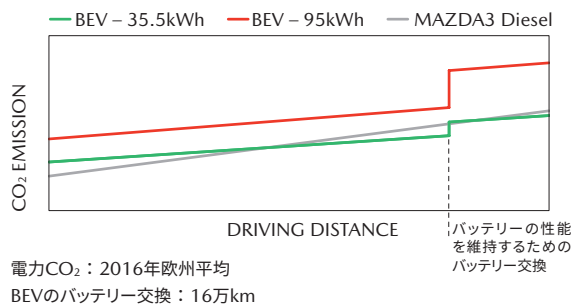
また、ライフサイクル視点では、クルマの原料調達・製造・使用・リサイクル・廃棄までの各段階における環境影響を算出し評価する手法 (LCA) を採用し、環境負荷低減に向けた活動に積極的に取り組んでいます。マツダは、LCAの観点から適切な容量のバッテリーを搭載していくことで、本質的な地球環境負荷低減に貢献したい、と考えています。

電気自動車と内燃機関搭載車のライフサイクルでのCO₂排出量

(学会発表/論文の評価条件を参考にマツダ試算)

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

横軸-クルマが製造されてからの累積走行距離 縦軸-CO₂排出量



マツダの独自技術「ロータリーエンジン」

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

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

社会

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

今後の発展性：マルチ電動化技術



人

マツダは、日常のあらゆる走行シーンにおいて「走る歓び」を提供できるよう、「人間中心」の開発思想を突き詰め、クルマとの「一体感」が感じられる電気自動車の開発を進めています。EVではモーターの回生ブレーキにより、従来よりも自由度の高い加減速制御が可能のため、全方位につながったシームレスで緻密な制御が可能です。そして車両の動きを滑らかに連動させ、人間が持つ「自然に振る舞う」動きに、クルマの動きを一致させ、走る、曲がる、止まる、すべてが直感的に扱えて手足のように動かせるコントロール性を実現することで、人間とクルマが一体になったと感じる走り、「人馬一体」感を実現できると考えています。

人間とクルマとの一体感を実現するための技術

■ 多方向環状構造ボディ

バッテリーパックをボディのフレームやクロスメンバーと環状となるように構造化。それにより、4輪の対角同士が遅れなく力を伝達。

■ モーターペダル

モータの特性を生かして、加減速の両方をコントロール。トルクを遅れなく伝達し、車両応答遅れを低減することで、自らの手足で車を動かしているような感覚の運動特性を実現。

■ G-ベクタリング コントロール

コーナリング時に、減速から旋回、旋回から加速へと、Gを途切れのなくシームレスにベクトル変化させることで、人間にとってより扱いやすい特性を実現。

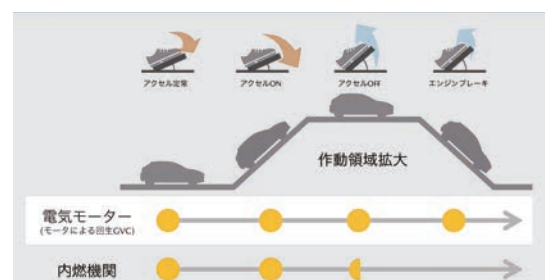
進化したマツダの独自の技術 「G-ベクタリング コントロール」

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

① ハンドル戻し操作時のトルクアップ制御実現による さらなる挙動の安定化



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





MAZDA GLOBAL TECH FORUM 2019 IN OSLO



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

*市販予定の無い技術試作車



試乗においては、以下の3つのポイントを訴求

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



参加した自動車ジャーナリストの感想(抜粋)

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

ノルウェーにおける 電気自動車の利用環境

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



ノルウェーの家庭用充電設備

東京モーターショーにて初の量産EV「MAZDA MX-30」を世界初公開

マツダは、2019年10月23日より開催された「第46回東京モーターショー」(主催:一般社団法人 日本自動車工業会)において、マツダ初の量産電気自動車(EV)「MAZDA MX-30 (エムエックス サーティー)」を世界初公開しました。

MX-30は、新たにマツダのカーラインアップに加わる新世代商品の第3弾です。このモデルは、人間中心の開発思想に基づき、EVでも変わる事のない「人馬一体による走る喜び」を追求。新たに電動化技術「e-SKYACTIV(イー・スカイアクティブ)」を採用し、意のままの操作感と滑らかな車両挙動を高次元に融合させ、ドライバーが自然に運転を楽しむことができる走りを実現しました。

* MAZDA MX-30詳細
<https://www2.mazda.com/ja/publicity/release/2019/201910/191023a.html>



MAZDA MX-30 (欧州仕様車)

特集3 マツダのプロセス革新

お客さまにより良い商品・サービスを効率的に提供するためのプロセス革新

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。

マツダデジタルイノベーション(MDI)

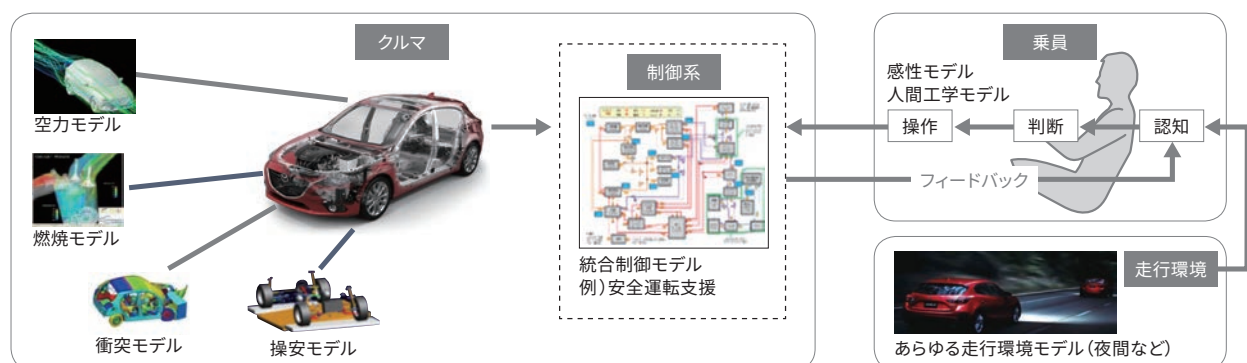
マツダは最新のIT技術の活用により業務プロセスの変革を行う、マツダデジタルイノベーション(MDI)を1996年より進めています。IoTやAIなどのIT技術の進化やお客さまニーズの多様化を踏まえて、2016年よりMDIフェーズ2を開始し、マーケティング・セールス・サービス・エンゲージメントの一連の流れであるカスタマーエクスペリエンス(CX)を描いたCXマップを起点にした、最新のIT技術を活用した業務革新に取り組んでいます。今後もCXマップを軸に様々なお客さまのニーズに合った安心、満足を超え、感動に繋げることができるような顧客体験の実現を目指します。

モデルベース開発(MBD)

クルマに求められる機能は高度化、多様化する一方で、これに対応する車両の構造や制御システムは複雑化しています。複雑なシステムを限られたリソースで迅速に開発し続けるには開発そのものを机上で効率よく行う「モデルベース開発(MBD)」が極めて重要となります。モデルベース開発とは、クルマ、制御、乗員、走行環境といった開発対象を「モデル化」し、コンピューター上でシミュレーションを徹底的に行い、効率的に最適化する開発手法です。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。

モデルベース開発

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



マツダのCSR

マツダのCSR

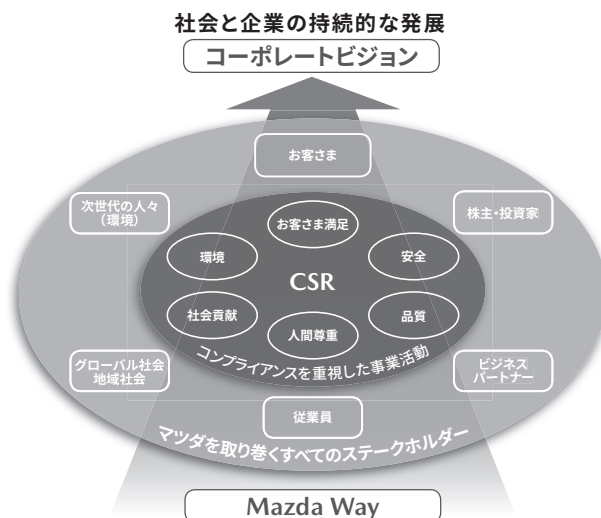


マネジメント



基本的な考え方

「Mazda Way」に基づいた従業員一人ひとりの行動を通して、「コーポレートビジョン」の実現を目指しています。従業員一人ひとりがマツダを取り巻くすべての人々（ステークホルダー）の要望や期待に応えるよう努力しながら、日々の事業活動を通じてCSR（企業の社会的責任）の取り組みを推進し、社会とマツダの持続的な発展を目指します。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、慣習などを尊重した取り組みができるよう、開発・生産・販売などの拠点、サプライヤーと連携し、CSR取り組み推進体制を構築しています。



SDGsを踏まえた取り組み推進

マツダは国連において採択されたSDGs*（持続可能な開発目標）の達成に貢献できるよう、さまざまな取り組みを進めています。2018年度は、CSR経営戦略委員会を通じたマネジメントへの情報展開、イントラネットを活用した従業員への啓発などを実施しました。SDGsの17の目標達成に貢献できる取り組みを、サステナビリティレポート【詳細版】（P29参照）の各項目で紹介しています。

*Sustainable Development Goalsの略。国連加盟国に対して、2015年～2030年に、貧困・飢餓、エネルギー、気候変動、平和的社会などの分野で、持続可能な開発に取り組むことを求めるアジェンダとして、2015年9月に発行。17の目標と169のターゲットから成る。

SDGsの17の目標を示したロゴ



国際社会の取り組みへの参画

マツダは、持続可能な成長を実現するための世界的な取り組みである「国連グローバル・コンパクト」へ署名するほか、金融安定理事会(FSB)が設置した、「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」提言に賛同するなど、国際社会の取り組み(イニシアチブ)に則った取り組みを推進しています。



CSRについての社外評価(2019年9月15日現在)

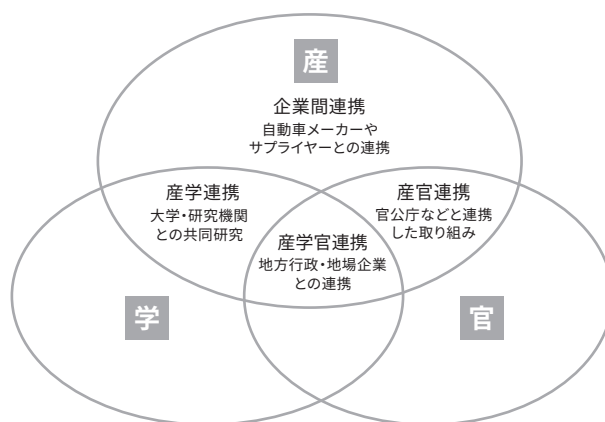
マツダは、重要な国内・海外の社外指標や社外評価を特定し、結果の分析を行うことで、自社の取り組みを評価しています。SRI(社会的責任投資)やESG(環境・社会・ガバナンス)の格付機関をはじめとした国内・海外の重要な調査などに対応し、評価を頂いています。



企業・大学・官公庁との連携

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、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ます。

ひろ自連: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様々な活動を実施。



サプライヤーと一体となったCSRの推進

マツダは、持続可能な社会づくりのためにサプライヤーと一体となったCSRの推進に取り組んでいます。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、経営内容に加えて、コンプライアンス体制、環境保全への取り組みなどを評価基準に、総合的に判断しています。また、サプライヤーと共に品質向上・生産性改善の取り組みを進めています。海外における活動に当たっては国民性や文化の違いを尊重し、現場の改善活動を継続的に推進しています。

取り組み詳細については以下URL参照
<https://www.mazda.com/ja/csr/management/distributor/>



タイの生産拠点における、取引先と連携した活動風景

マツダのマネジメント体制

コーポレートガバナンス（企業統治）

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・果断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実践に継続的に取り組んでいます。

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」や財務統制のガイドラインなどを定め、各部門が規程・要領・手順書などを整備しています。グループ会社との連携を通して、マツダグループ全体で最適な内部統制の構築を推進しています。

さまざまなリスクへの対応

基本ポリシーや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。災害・緊急事態への対応、情報セキュリティの確保、個人情報や知的財産の保護などさまざまなリスクを想定し、適切に管理しています。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。

コンプライアンスの推進

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付け、「マツダ企業倫理行動規範」にのっとり、誠実に公正な事業活動への取り組みを進めています。

お客さま満足

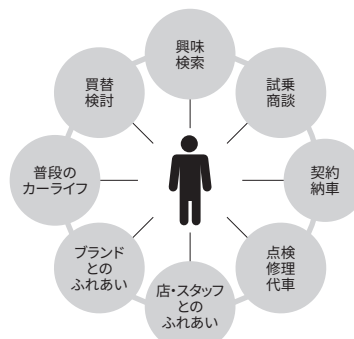
お客さまへの取り組み



基本的な考え方

マツダグループは、ブランドの価値向上を通じて、強く支持してくれるファンを増やし、その積み重ねによりビジネスを成長させ、企業価値を高めるという考え方「ブランド価値経営」を推進しています。お客さまと特別な絆を築くことを目指し、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、「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推進しています。

全ての接点



お客さまに「走る歓び」を体感いただく活動の促進

お客さまにカーライフを通してマツダブランドとのコミュニケーションの機会を持っていただき、マツダとの絆を深めていただくことを目的とした活動を推進しています。活動の一環で実施しているイベントにおいては、マツダのモノづくりの考え方や最新技術の紹介、走る歓びの提供と、安全・環境の啓発、従業員との対話の機会を設けるなどの工夫を凝らし、お客さまとの特別な絆づくりを進めています。



「マツダファンフェスタ 2018 in OKAYAMA」

(主催：岡山国際サーキット／主管：(株) ビースポーツ)

国内最大級のマツダファンイベント。お客さまとの絆を深めることを目的として、マツダのエンジニアによる「人馬一体講座・試乗」、「モノづくり体験」などの体感型イベントを実施。2018年度は6,711名参加。

お客さまのカーライフを確実にサポート

「お客さまの安全・安心・快適な保有体験」「お客さまに選ばれ続けるサービス」の実現を目指し活動を推進しています。高度な知識／整備技術、誠心誠意のカーライフアドバイスをお客さまにお届けするため、サービストレーナー／スタッフの研修トレーニングを行っています。また、技術力・意欲向上を目的として整備技術・お客さま対応力を競う「サービス技術大会」を行っています。



整備技術力を競う「第5回サービス技術世界大会」(2019年5月開催)

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

マツダは、株式会社インターブランドジャパンが主催するブランディング活動を評価する日本初のアワード「Japan Branding Awards^{*1} 2019」において、最高賞となる「Best of the Best」を受賞しました。このたびの受賞は、マツダが全社で進める部門横断での「ブランド価値経営」により、社員の発想を大きく転換させる意識改革と行動変革を実現させたことが評価されました。

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



「Japan Branding Awards 2019」授賞式

(右) 株式会社インターブランドジャパン 代表取締役社長 兼 CEO 並木将仁氏

(左) マツダ株式会社 執行役員 梅下隆一



基本的な考え方

品質向上に向けての取り組み

カーライフを通じてお客さまに「安心」「信頼」「感動」をお届けするため、「新商品の品質つくり込み」「お客さまの期待を上回る品質の実現」「お客さまの笑顔のために考え、行動できる人づくり」にマツダグループ全体で取り組んでいます。

～「100-1=0」の考え方に基づく“クルマづくり”～

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

～「100-1=0」を「100+1」に変えていくプロセスへの取り組み～

■市場問題の早期把握・早期解決

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

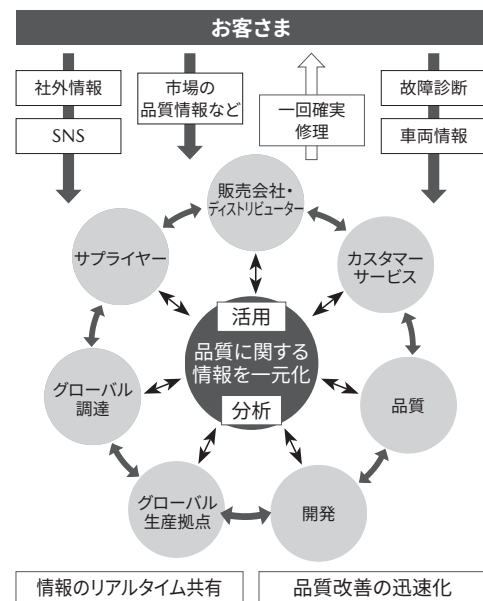
■お客さまとの特別な絆の構築

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

期待を超える商品をお届けするための取り組み

開発・生産・品質・カスタマーサービス部門が一体となってリアルタイムに情報収集し、市場品質問題の解決や改善に取り組んでいます。

リアルタイムな情報収集体制



TOPICS マツダQCサークル活動

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。その取り組みの一環で、各職場が自ら考え、問題解決していく、QCサークル活動を実施しています。

この活動は、企業の基幹となる活動として、50年以上脈々と受け継がれ、マツダ社内のみならず、サプライヤーや販売会社へと拡大し、毎年マツダ本社で開催しているオールマツダQCサークル大会には、中国、タイ、メキシコなどの海外拠点からも参加するグローバルな活動へと進化してきました。

QC: Quality Controlの略。品質管理という意味。



オールマツダQCサークル大会 社長賞受賞サークル

安全

安全



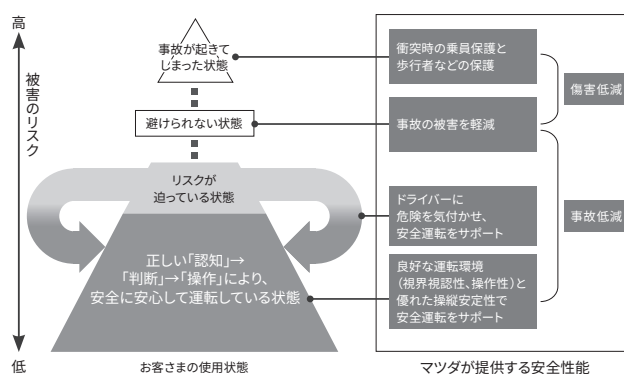
基本的な考え方

マツダは、全てのお客さまに優れた安全性能を提供することを目指し、安全技術の先進性に磨きをかけ続けるとともに、世の中に普及してこそ価値を発揮するという考えのもと、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。

技術開発における安全の取り組みについては、「特集1 技術開発長期ビジョン(P7-11参照)」においても紹介しています。



安全技術の継続進化

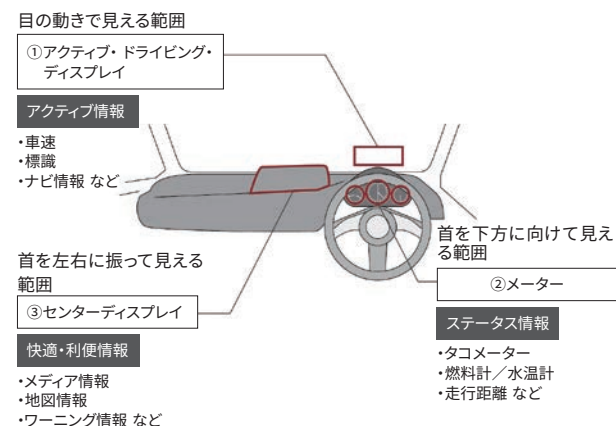
マツダは、ドライビングポジション、ペダルレイアウト、視界視認性などの基本安全技術や、軽量・高剛性・安全ボディなど事故発生時の傷害を軽減する技術の継続的進化を進めています。加えて、より安心・安全なクルマをお届けするため、先進安全技術「i-ACTIVSENSE(アイ・アクティブセンス)」の搭載を進め、安全運転をサポートする認知支援技術や、事故が避けられない状況での衝突回避・被害軽減を図る技術を継続進化させています。

また、現在開発を進めている人間を中心に考えるマツダ独自の自動運転技術開発コンセプト「Mazda Co-Pilot Concept(マツダ・コ・パイロット・コンセプト)」を具現化し、2020年より実証実験を開始する予定です。

基本安全技術の1例

運転に集中できるよう設計されたヒューマン・マシン・インターフェース*

*ドライバーとクルマの間で運転中に発生するさまざまな情報を適切にやりとりするための装置や仕組み



TOPICS 行政と連携した安全運転サポート車の普及推進

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



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



基本的な考え方

マツダは、持続可能な社会の実現のために、行政・業界団体・非営利団体などと連携をとりながら、低炭素社会、循環型社会、自然との共生社会づくりの推進に取り組んでいます。自動車メーカーがお客さまや社会から期待されているテーマを「エネルギー／地球温暖化」「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」ととらえ、取り組みを進めています。

技術開発における環境の取り組みについては、「特集1 技術開発長期ビジョン(P7-11参照)」および「特集2 マツダらしい電気自動車(P12-14参照)」においても紹介しています。

エネルギー／地球温暖化

マツダは、クルマのライフサイクル全体でのCO₂削減に貢献する取り組みを推進しています。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や生産、オフィス、物流からのCO₂排出量削減など、さまざまな取り組みを進めています。

資源循環の推進

マツダは、クルマからの排出物、クルマの製造・輸送・廃棄の過程の排出物を削減すると同時に、リサイクルを積極的に進めることで総合的に資源循環を推進しています。解体・リサイクルしやすい車両の開発や、生産拠点における直接埋立廃棄物量削減や、物流における梱包資材削減など、さまざまな取り組みを進めています。

クリーンエミッション

クルマからの排出物およびクルマの生産工程において排出されるさまざまな物質(CO₂以外)の中で、特に環境負荷の高い物質についての削減を推進しています。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や、生産拠点におけるPRTR対象物質やVOC排出量削減など、さまざまな取り組みを進めています。

環境マネジメント

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)の構築を推進するほか、ライフサイクルアセスメント(LCA)、生物多様性保全などの実施拡大など、さまざまな取り組みを進めています。

自動車用水性塗装システム「アクアテック塗装」の開発

エネルギーを削減するとともにVOC(揮発性有機化合物)排出量を大幅低減した自動車用水性塗装システム「アクアテック塗装」を開発。アクアテック塗装技術は公益社団法人発明協会主催の平成30年度全国発明表彰において、「発明賞」を受賞しました。



塗装風景の動画

<https://youtu.be/tesokAyuzy8>



グループ会社と連携した環境事故の対応訓練

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



吸着マットを用いた油除去作業風景

人間尊重

人間尊重



基本的な考え方

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、「人」の成長と活躍を支えるためのさまざまな取り組みを展開しています。

また、全ての企業活動において、人種、国籍、信条、性別、社会的身分、門地、年齢、精神もしくは身体の障害、性的指向、性自認などによる差別や嫌がらせなど、いかなる人権侵害も容認しないという強い信念に基づき、人権侵害を撤廃する決意であることを発表し、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。

従業員の一人ひとりが活躍できる環境づくり

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

労働安全衛生

従業員の安全と健康のために、人づくり、職場づくり、仕組みづくりを目的とした積極的な活動を進めています。「健康リスクの低減」を重点目標に掲げて全社的な健康づくり活動を推進しています。なお、経済産業省と日本健康会議が共同で進める「健康経営優良法人認定制度」において、マツダは2017年の創設から3年連続で「健康経営優良法人～ホワイト500～」に認定されています。

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、地道に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。

マツダの人事制度・施策（抜粋）

ワークライフバランス

育児休暇/休職 481名（うち男性402名）/253名（うち男性17名）

介護休暇 14名（うち男性9名）

ハートフル休暇* 1,017名（うち男性655名）

*親族の看護/ボランティア/子どもの学校行事/不妊治療を目的として、取得できる休暇制度

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）在席

高齢者の雇用促進

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制度（エキスパートファミリー）

健康促進

職業性ストレス診断および組織の総合健康度診断（げんき診断）

徒歩通勤を推進制度（エコ・ウォーキング通勤（手当支給））

TOPICS 第1回プラチナキャリア・アワード「優秀賞」を受賞

マツダは2019年4月に第1回プラチナキャリア・アワード「優秀賞」を受賞しました。同賞は、働く期間の長期化や、職場におけるIT/AIの普及などが予測される中、長期的視点で人材を育成し、活躍の場を提供できるよう取り組んでいる企業を対象に表彰するもので、マツダは定年後の再雇用制度（エキスパートファミリー制度）などが評価されました。

*主催：東洋経済新報社、後援：内閣官房・厚生労働省、企画：未来共創イノベーションネットワーク（三菱総合研究所が運営）・三菱UFJ信託銀行



第1回プラチナキャリア・アワード授賞式

（左）プラチナキャリア・アワード審査委員会 座長

三菱総合研究所 理事長 小宮山 宏氏

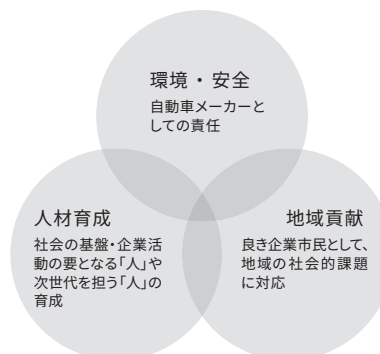
（右）マツダ株式会社 人事部 副室長 豊田 裕三



基本的な考え方

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

社会貢献 取り組み基本方針3つの柱



3つの柱に基づいた取り組み

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。



校庭の整備や固有種による庭園づくりなどを支援し、環境意識を啓発(ニュージーランド)



交通安全週間などに合わせ、地元の警察署と連携しカープミラーの清掃・点検を実施(日本)

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もと、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。



マツダミュージアムを小中学生の社会科見学などに活用いただき子どもたちの学習を支援(日本)

マツダミュージアム:
マツダ本社(広島)内にある展示施設。マツダの歴史や技術などの展示のほか組立ラインの見学エリアを設置
<https://www.mazda.com/ja/about/museum/>



「マツダ麦苗クラス」の子どもたちに対して経済的な支援のほか、従業員との交流を実施(中国)

マツダ麦苗クラス:
民間公益助学会「麦田プロジェクト教育基金会」を通じて、子どもたちの経済面・精神面での支援を目的に2012年に設立

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。



広島市民球場(MAZDA Zoom-Zoomスタジアム広島)来場者100万名の節目ごとに社会福祉団体に車両を贈呈(日本)



親や養育者と生活できない子どもを支援している団体、「SOSチルドレン・ヴィレッジ」と共同した支援活動を実施(欧州)

マツダの新世代商品の幕開け

MAZDA3



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

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

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

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

新世代商品第二弾となる新型クロスオーバーSUV「マツダ CX-30」

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

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



主要商品ラインアップ

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

MAZDA CX-3



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

MAZDA CX-30



2019年9月より欧州から順次
グローバルに発売

MAZDA CX-4



グローバル販売台数 5万6千台
販売市場 C
生産拠点 C

MAZDA CX-5



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

MAZDA CX-8



グローバル販売台数 3万5千台
販売市場 J C O
生産拠点 J C

MAZDA CX-9



グローバル販売台数 5万9千台
販売市場 N E O
生産拠点 J E

MAZDA 2



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

MAZDA 3



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

MAZDA 6



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

MAZDA ROADSTER MAZDA BT-50

(海外市場名: MAZDA MX-5)



グローバル販売台数 3万1千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J



グローバル販売台数 3万8千台
販売市場 O
生産拠点 O

販売市場・生産拠点
J 日本 N 北米 E 欧州 C 中国 O その他

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

グローバルネットワーク (2019年3月31日現在)

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

日本

(販売拠点数:961)

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

アジア

(販売拠点数:858)

- 12 マツダ(中国)企業管理(MCO)／
MCO中国技術支援センター
- 13 一気乗用車*1
- 14 長安マツダ汽車(南京)
- 15 長安マツダエンジン
- 16 オートアライアンス(タイランド)
- 17 マツダパワートレインマニュファクチャリング(タイランド)
- 18 タコプレミアムオートアッセンブリーカンパニー*1
- 19 マツダマレーシア
- 20 一気マツダ汽車販売
- 21 長安マツダ汽車販売
- 22 台湾マツダ汽車
- 23 マツダセールス(タイランド)



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



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



1 マツダ本社
所在地：日本 広島県安芸郡



3 マツダR&Dセンター横浜
所在地：日本 神奈川県横浜市



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



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

大洋州

(販売拠点数:192)

- 24 マツダオーストラリア
- 25 マツダモータースオブニュージーランド

*1 委託生産先

北米

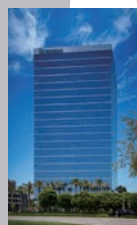
(販売拠点数:792)

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

欧州

(販売拠点数:2,023)

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



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



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



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

カリブ・中南米 中近東・アフリカ

(販売拠点数:424)

- 38 マツダ デコロンビア
- 39 マツダサザンアフリカ

主な事業内容

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

*1 2021年稼働予定

2018年度ハイライト

販売国・地域数

130 カ国・地域以上

一次サプライヤー数

1,087 社

グローバル販売台数

156.1 万台 前年度比 -4.2%

市場別販売割合

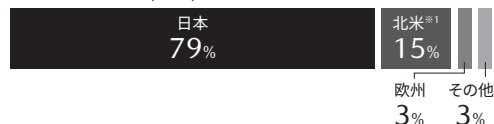


従業員数

49,998 名

海外拠点の現地マネジメント率 76%

地域別従業員割合(連結)



売上高

3兆5,647億円 前年度比 +2.6%

営業利益

830億円 前年度比 -43.3%

国内生産台数

101 万台

海外生産台数

56 万台

生産における売上高当たりCO₂排出量(国内主要4拠点^{※2})17.6 t-CO₂/億円 1990年度比で58%削減全埋立廃棄物量(国内主要4拠点^{※2})

0 t 2008年度以降継続

育児休職復帰率(単体)

99 %

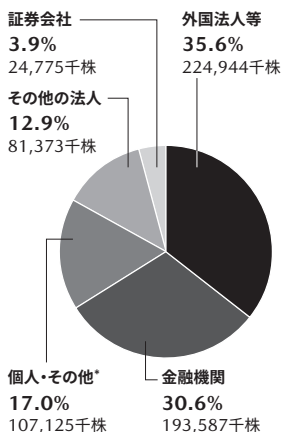
障がい者雇用率(単体)

2.11 %

※1 メキシコ含む。

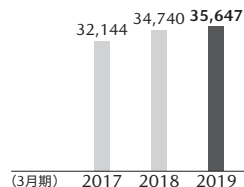
※2 本社(広島)/三次事業所/防府工場 西浦地区/防府工場 中間地区(開発など間接領域も含む)。

財務情報

株式の所有者別状況
(2019年3月31日現在)

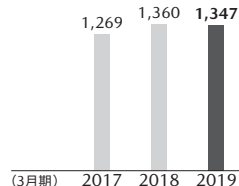
売上高

(億円) ■売上高



研究開発費

(億円) ■研究開発費



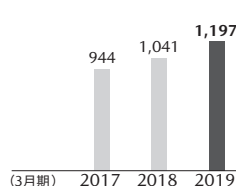
営業利益/営業利益率

(億円/%) ■営業利益 → 営業利益率



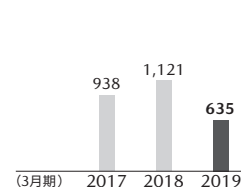
設備投資

(億円) ■設備投資



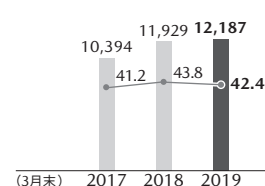
親会社株主に帰属する当期純利益

(億円) ■当期純利益



自己資本/自己資本比率

(億円/%) ■自己資本 → 自己資本比率



会社概要 (2019年3月31日現在)

社 名	マツダ株式会社 (英訳名: Mazda Motor Corporation)	研究開発拠点	本社、マツダR&Dセンター横浜、マツダノースアメリカンオペレーションズ(米国)、マツダモーターヨーロッパ(ドイツ)、中国技術支援センター(中国)
会 社 設 立	大正9年(1920年)1月30日		
本 社	〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3番1号	生 産 拠 点	国内 本社工場(本社、宇品)、防府工場(西浦、中関)、三次事業所 海外 中国、タイ、メキシコ、ベトナム*1、マレーシア*1、ロシア*1
主な事業内容	乗用車・トラックの製造、販売など	販 売 会 社	国内 218社 海外 140社
株 式	発行可能株式総数 1,200,000,000株 発行済株式総数 631,803,979株 株主数 149,121名	主 要 製 品	四輪自動車、ガソリンレシプロエンジン、ディーゼルエンジン、 自動車用自動/自動変速機
資 本 金	2,840億円		
従 業 員 数	連結 合計: 49,998名		*1 現地組み立てのみ(生産台数は公表対象外)

マツダについて

マツダの由来と意味

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

マツダコーポレートマーク

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



マツダブランドシンボル

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



ブランドスローガン“Zoom-Zoom(ズーム・ズーム)”

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

その他の情報

公式ウェブサイト

	URL	内容
CSR	https://www.mazda.com/ja/csr/	マツダのCSR取り組み全般 など
株主・投資家情報	https://www.mazda.com/ja/investors/	財務情報やガバナンス情報 など
企業	https://www.mazda.com/ja/about/	マツダグループの概要や拠点情報 など
ブランド	https://www.mazda.com/ja/innovation/	ブランドや技術 など
ニュース	https://www.mazda.com/ja/news/	ニュースリリースやSNS、動画 など
販売・カスタマーサービス	https://www.mazda.com/en/about/d-list/ *	商品説明や、購入前後のお客さま向けの情報 など ※ 検索したい国・エリアを選択。



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



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



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

1920

マツダの歴史 HISTORY OF MAZDA

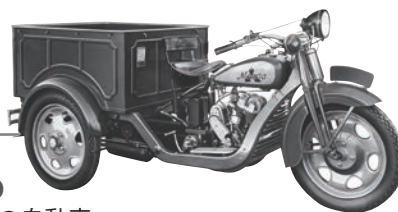
経営領域

商品領域※

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



1920~



1931.10
マツダ初の自動車、
3輪トラック「マツダ号DA型」生産開始

1930

- 1930.9 広島県安芸郡府中町に新工場建設
1932 3輪トラックの輸出開始
1936.4 3輪トラックで鹿児島ー
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~

1940

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

1950

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



1951~



1959.7~

1950.6
小型4輪トラック
「CA型」発売



1960

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



1960.5
マツダ初の乗用車
「R360クーペ」発売



1963.10
初代「ファミリア」
発売



1967.5
初のロータリー
エンジン搭載車
「コスモスポーツ」発売



1962.2
初代「キャロル」発売



1966.5
初代「ボンゴ」発売



1966.8
初代「ルーチェ」発売



1970

- 1970.4 米国向け本格輸出開始
1970.11 松田耕平社長就任
1975.1 新しいシンボルマーク使用開始
1977.12 山崎芳樹社長就任
1979.6 国内自動車生産累計1,000万台達成
1979.11 フォードと資本提携



1975.1~

1970.5
初代「カペラ」発売



1975.10
初代「コスモ」発売



1971.8
初代「タイタン」発売



1971.9
初代「サバンナ」発売



1978.3
初代「サバンナRX-7」発売



1980

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

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



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



1989.9
初代「ロードスター」発売



1990

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



1997.6~

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



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



1990.1
初代「MPV」発売



1991.12
「RX-7」フルモデルチェンジ
(1991〜1992年次
RJCニューカー
オブザイヤー)



1999.4
初代「プレマシー」発売



※発売時期は国内を基準に掲載

2000

経営領域	
2000.11	中期経営計画「ミレニアムプラン」発表
2002.1	北海道中札内試験場開設
2002.4	新ブランドスローガン「Zoom-Zoom」展開
2002.6	ルイス・ブース社長兼CEO就任
2003.1	中国の一汽乗用車でMazda6(日本名:アテンザ)生産開始
2003.8	井巻久一社長兼CEO就任
2004.11	中期計画「マツダ モメンタム」発表
2005.8	中国技術支援センター開設
2006.5	美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	中国の長安フォードマツダエンジン工場(CFME、現・CME)操業開始
2007.7	国内自動車生産累計4,000万台達成
2007.10	中国の長安フォードマツダ南京工場(CFMA、現・CMA)操業開始
2008.11	山内孝社長兼CEO就任

商品領域※	
2000.7	「ロードスター」世界で最も多く生産された2人乗り小型オープンスポーツカーとして「ギネス」に認定
2002.5	初代「アテンザ」発売(2003年次JCカーオブザイヤー)
2003.10	初代「アクセラ」発売
2006.2	水素自動車(RX-8水素ロータリーエンジン開発車)リース販売
2006.3	バンコク国際モーターショーに初代「BT-50」を出品
2006.12	「CX-7」発売
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
2008.7	「ビアンテ」発売
2006.10	初代「CX-9」生産開始
2007.7	「デミオ」フルモデルチェンジ(2008年次JCカーオブザイヤー受賞)(2008年「ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー」受賞)
2012.2	「CX-5」発売(2012-2013日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)
2012.11	先進安全技術「i-ACTIVSENSE(アイ・アクティブセンス)」を搭載の「アテンザ」フルモデルチェンジ(2014年次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年「ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー」受賞)(2016年「ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー」受賞)
2015.7	「マツダ BT-50」タイで生産開始
2016.2	「CX-9」フルモデルチェンジ・生産開始
2016.4	「CX-4」世界初公開
2016.7	マツダ、新世代車両運動制御技術「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS」発表
2016.12	「CX-5」フルモデルチェンジ
2017.8	次世代エンジン「SKYACTIV-X」発表
2017.12	「CX-8」発売
2019.5	「MAZDA3」発売
2019.秋	「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	ロシアのソラースと合併生産会社「マツダソラース(MSMR)」設立
2012.9	マレーシアのベルマツとの合併会社「マツダマレーシア(MMSB)」設立
2013.1	フィアットとオープン2シータスポーツカーの開発・生産に向けた事業契約締結
2013.6	小飼雅道社長兼CEO就任
2014.1	メキシコにおける住友商事との合併生産拠点「マツダメヒコピークルオペレーション(MMVO)」操業開始
2015.1	タイのトランスミッション工場「マツダパワートレインマニュファクチャリング(タイランド)(MPMT)」操業開始
2015.4	「構造改革ステージ2」発表
2015.4	新コーポレートビジョン制定
2017.8	トヨタと業務資本提携に関する合意書を締結
2017.8	技術開発の長期ビジョン「サステイナブルZoom-Zoom」宣言2030」策定
2018.3	トヨタとの合併会社「マツダトヨタマニュファクチャリングUSA」設立
2018.5	国内生産累計5,000万台達成
2018.6	丸本 明社長兼CEO就任

2010.10	次世代技術「SKYACTIV」発表
2012.2	「CX-5」発売(2012-2013日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)
2012.11	先進安全技術「i-ACTIVSENSE(アイ・アクティブセンス)」を搭載の「アテンザ」フルモデルチェンジ(2014年次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年「ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー」受賞)(2016年「ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー」受賞)
2015.7	「マツダ BT-50」タイで生産開始
2016.2	「CX-9」フルモデルチェンジ・生産開始
2016.4	「CX-4」世界初公開
2016.7	マツダ、新世代車両運動制御技術「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS」発表
2016.12	「CX-5」フルモデルチェンジ
2017.8	次世代エンジン「SKYACTIV-X」発表
2017.12	「CX-8」発売
2019.5	「MAZDA3」発売
2019.秋	「CX-30」発売

2019

※発売時期は国内を基準に掲載

アンケートご協力のお願い

マツダ会社案内・マツダサステナビリティレポート【ダイジェスト版】2019に関して率直なご意見・ご感想をお聞かせいただければ幸いです。

https://mag.mazda.jp/form/pub/csr/questionnaire_jp



環境配慮



■ 用紙での配慮

本紙は適切に管理された森林 (FSC® 認証林) およびその他の管理された供給源からの原材料で作られた「FSC® 認証紙」を使用しています。



■ インキでの配慮

揮発性有機化合物 (VOC) を含まない「植物油インキ」を使用しています。



■ 印刷での配慮

印刷工程において、水を使用せずに印刷することで、有害廃液を出さない「水無し印刷」を採用しています。



■ カーボンオフセット

本書を印刷・製本する際に排出されたCO₂排出量は、カーボンフリーコンサルティング株式会社を通じて、化石燃料からバイオディーゼル燃料への切り替え (J-クレジット) によってオフセットしています。認証番号: 19102954112006

発行：マツダ株式会社 コーポレート業務本部 CSR・環境部

本社所在地：広島県安芸郡府中町新地3-1 〒730-8670
発行年月日：2019年11月

マツダコールセンター 0120-386-919

受付時間／月～金 9:00～17:00
土日・祝日 9:00～17:00 (12:00～13:00を除く)

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