CORPORATE PROFILE/ SUSTAINABILITY REPORT 2021

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】2021

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“道(どう)”を極め続けます。

CONTENTS

コーポレートビジョン 2
トップメッセージ 4
サステナビリティ基本方針 6

サステナビリティへの取り組み
- サステナビリティ 7
- 【地球】2050年カーボンニュートラルへの挑戦 8
- 資源循環 10
- 【 人 】人々の心の健康への貢献 12
- 働きがいの向上 14
- 【社会】事故のない安全なクルマ社会の実現 16
- 心豊かに生活できる仕組みの創造 18
- 【地球・人・社会】
- 品質向上 20
- 「人と共に創る」仲間づくり 21
- マネジメント 22

主要商品ラインアップ 23
2020年度実績・財務情報 24
会社概要・拠点紹介 25
マツダの歴史 26

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、マツダの概要に加え、マツダが事業活動を通じて解決すべき社会課題に対する考え方や取り組みを紹介しています。

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）。

「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CO_2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年間を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。

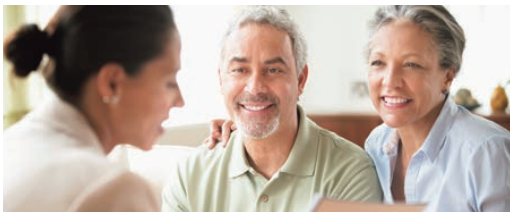
マツダ株式会社
代表取締役社長兼CEO（最高経営責任者）　丸本　明

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

事業活動を通じた社会課題解決への貢献（マテリアリティの見直し）

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イナブル“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

- 2050年
  カーボンニュートラルへの挑戦
- 資源循環

「人」の課題への取り組み

- 人々の心の健康への貢献
- 働きがいの向上

「社会」の課題への取り組み

- 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

- 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

地球

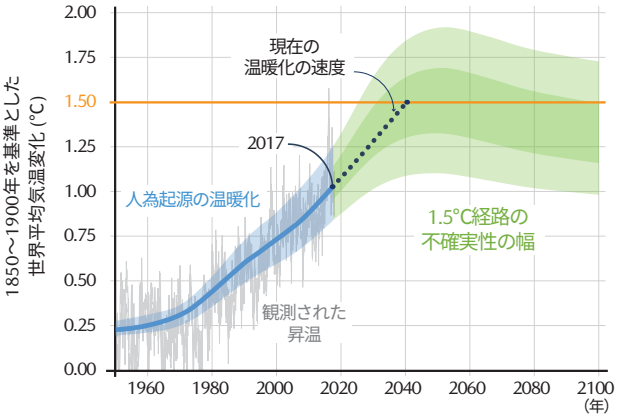
2050年カーボンニュートラルへの挑戦

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CO_2総排出量をゼロにして、1.5℃上昇に抑える必要があると言われています。
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、温暖化ガス排出抑止のための脱炭素・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

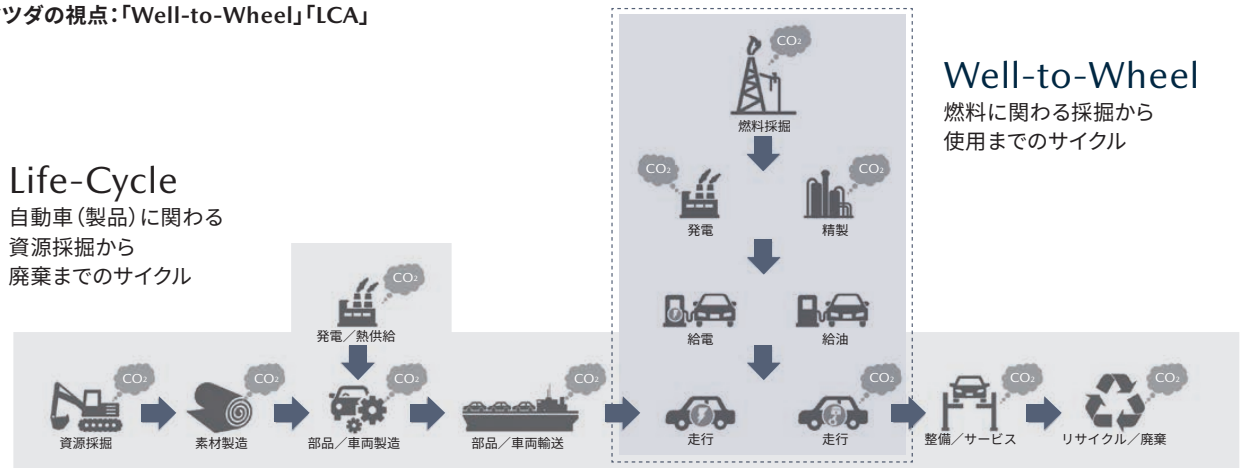
マツダは、2030年頃のクルマにおいては、高効率な内燃機関・電気デバイス技術・高効率トランスミッション・車体の軽量化などを組み合わせたクルマ全体での低燃費化が一層進むとともに、多様化した燃料に対応する技術革新も進むと考えます。また、再生可能エネルギーなどのグリーン電力で賄える地域では電気自動車が選択されると考えます。エネルギーの脱炭素・低炭素化やそれに関する技術がより一層推進されることで、2050年カーボンニュートラルに向け、社会全体で環境負荷低減を目指すようになると考えられます。
マツダは、日本のCO_2総排出量の約2割を占める運輸部門のうち、約9割を占める自動車業界のうちの1社として、地球温暖化抑制に向けたCO_2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CO_2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CO_2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」

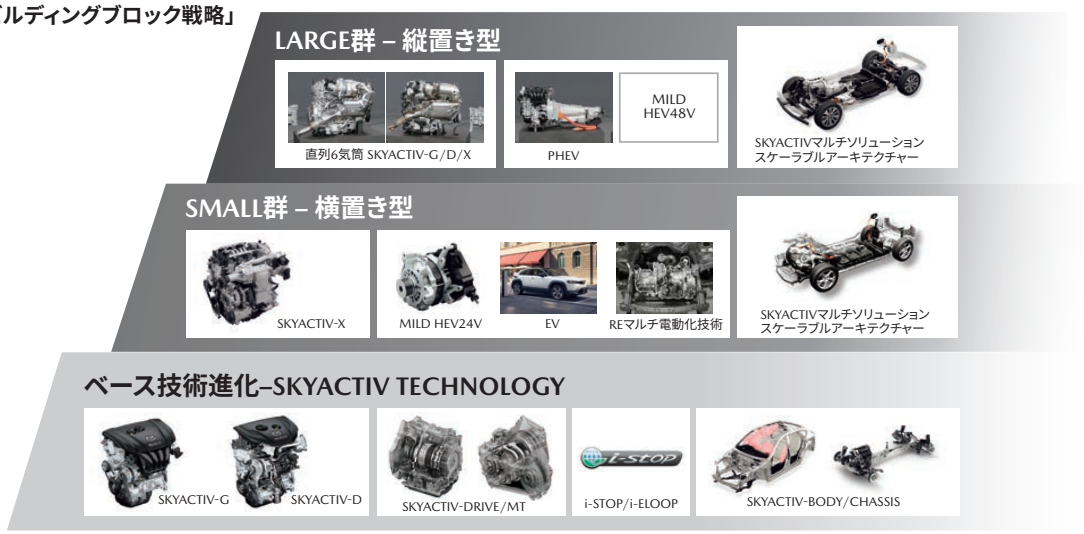


マツダの取り組み

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モデルに適応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

(3.9) 環境汚染による死亡と疾病の件数を減らす

(7.2) 再生可能エネルギーの割合を増やす
(7.3) エネルギー効率の改善率を増やす
(7.a) 国際協力によりクリーンエネルギーの研究・技術へのアクセスと投資を促進する

(9.4) 資源利用効率の向上とクリーン技術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

(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

(13.2) 気候変動対策を政策、戦略及び計画に盛り込む

地球

資源循環

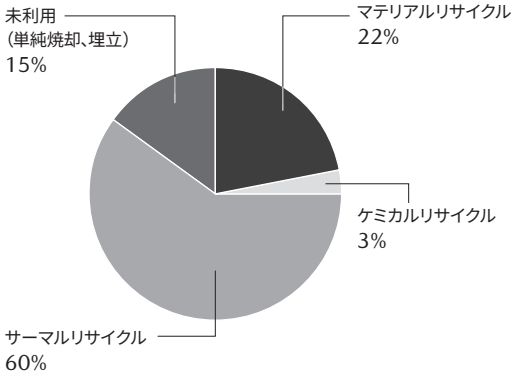
社会課題の認識

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

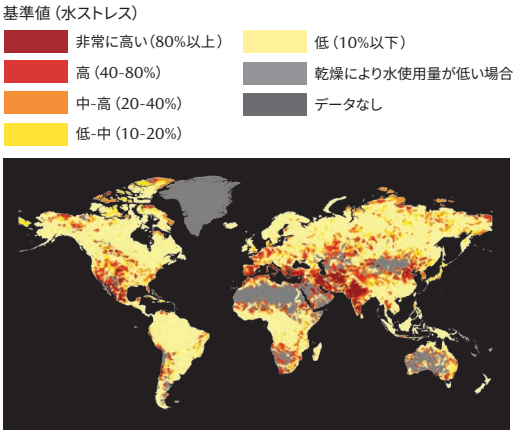
資源循環（水）

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砕し、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

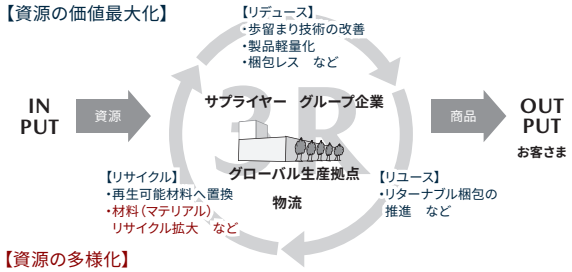
「資源／エネルギーの価値最大化（使用量最小化／使い切る）」「資源／エネルギーの多様化」などにつながる環境技術を極め、広めていきます。

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



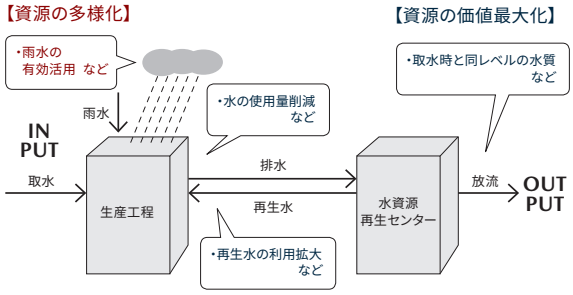
資源循環（水）

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

(6.3) 様々な手段により水質を改善する

(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

(12.4) 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

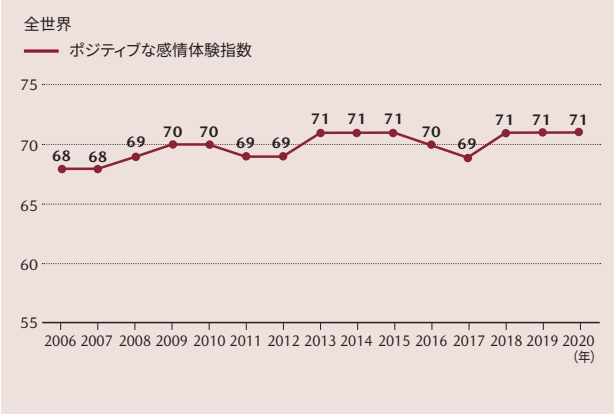
人々の心の健康への貢献

社会課題の認識

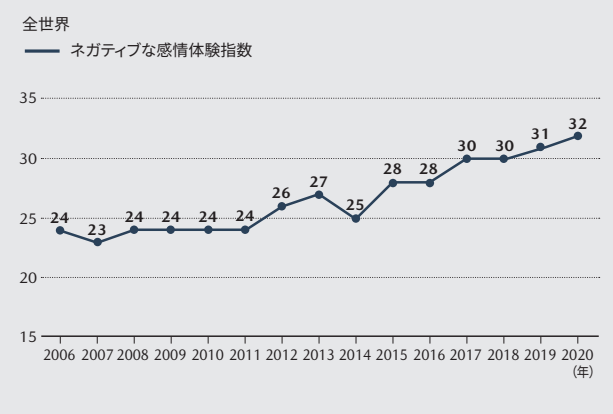
健康とは、「病気ではないとか、弱っていないということではなく、肉体的にも、精神的にも、そして社会的にも、すべてが満たされた状態にあること」※と、世界保健機関（WHO）憲章の前文では定義されており、well-beingという言葉を使って表現されています。
米ギャラップ社による140以上の国と地域を対象とした情緒的健康についての調査では、「感情体験」が評価軸の一つとなっています。2006年から2020年までの期間、ポジティブな感情体験（十分な休息／他者からの敬意／笑い／楽しい体験／興味深い学び）のスコアはほぼ横ばい、ネガティブな感情体験（体の痛み／心配／悲しみ／ストレス／怒り）のスコアは2015年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る一方で、人とのリアルなつながりや、心豊かなくらしと共生社会、モノを所有する歓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、所有することを歓ぶものなどが、用途に応じて選ばれるようになると考えられます。
マツダは、「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

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ています。「G-VECTORING 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、「走る歓び」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 すべての人に健康と福祉を

（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 産業と技術革新の基盤をつくろう

（9.1）経済発展と福祉を支える持続可能で強靭なインフラを開発する

人

働きがいの向上

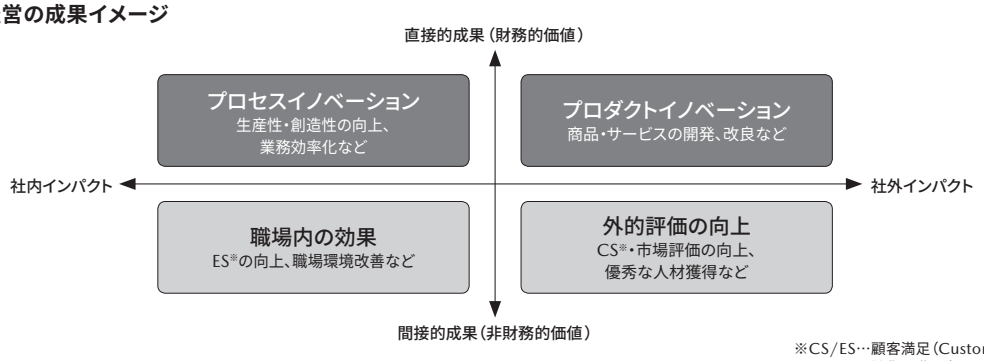
社会課題の認識

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。そ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



※CS/ES…顧客満足（Customer Satisfaction）／従業員満足（Employee Satisfaction）

「平成28年度 新・ダイバーシティ経営企業100選 ベストプラクティス集」（経済産業省）（https://www.meti.go.jp/policy/economy/jinzai/diversity/kigyo100sen/practice/pdf/rh28practice.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

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。

共育（ともいく）
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。

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とを両立させ活躍できるよう、ワークライフバランスの促進、充実に取り組んでいます。

女性雇用の拡大と活躍の場の創設

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）
・育児休職	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 ジェンダー平等を実現しよう

（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 働きがいも経済成長も

（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

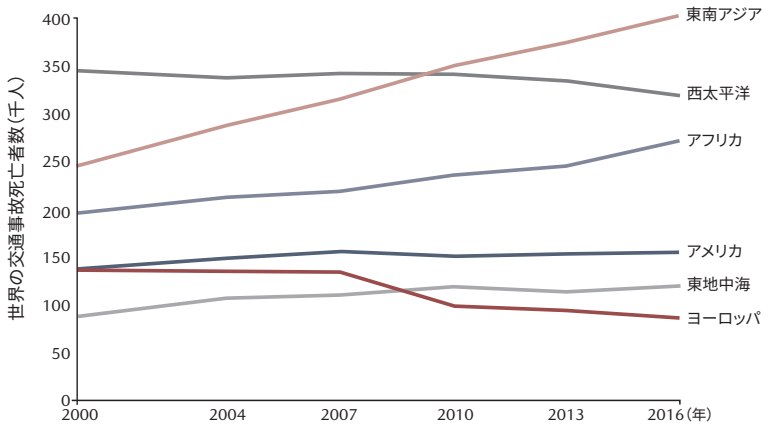
社会

事故のない安全なクルマ社会の実現

社会課題の認識

交通事故による死亡者数は、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。

世界の交通事故死亡者数の推移（～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

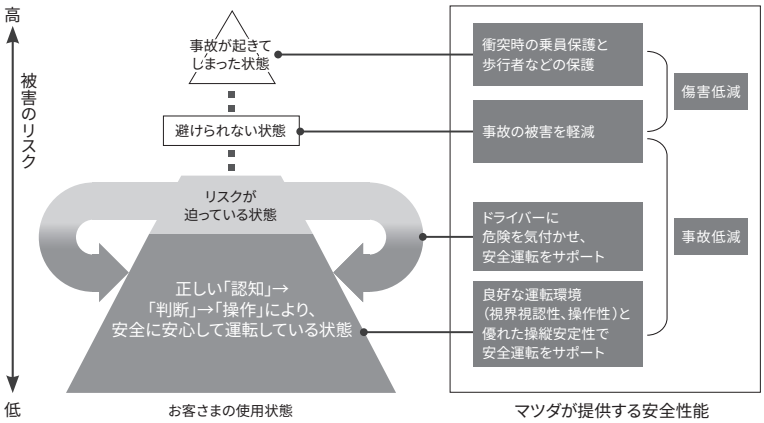
社会課題解決に取り組む理由

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



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、どのような方にで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することが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 すべての人に健康と福祉を

（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	• 人口：大 • 人口密度：高 • 交通体系：鉄道主体	• 人口：大 • 人口密度：高 • 交通体系：鉄道／自動車	• 人口：中 • 人口密度：中 • 交通体系：自動車主体	• 人口：低 • 人口密度：低 • 交通体系：自動車主体	• 人口：－ • 人口密度：－ • 交通体系：－
地域課題	• 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	• 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	• 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	• 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	• 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究が進み、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

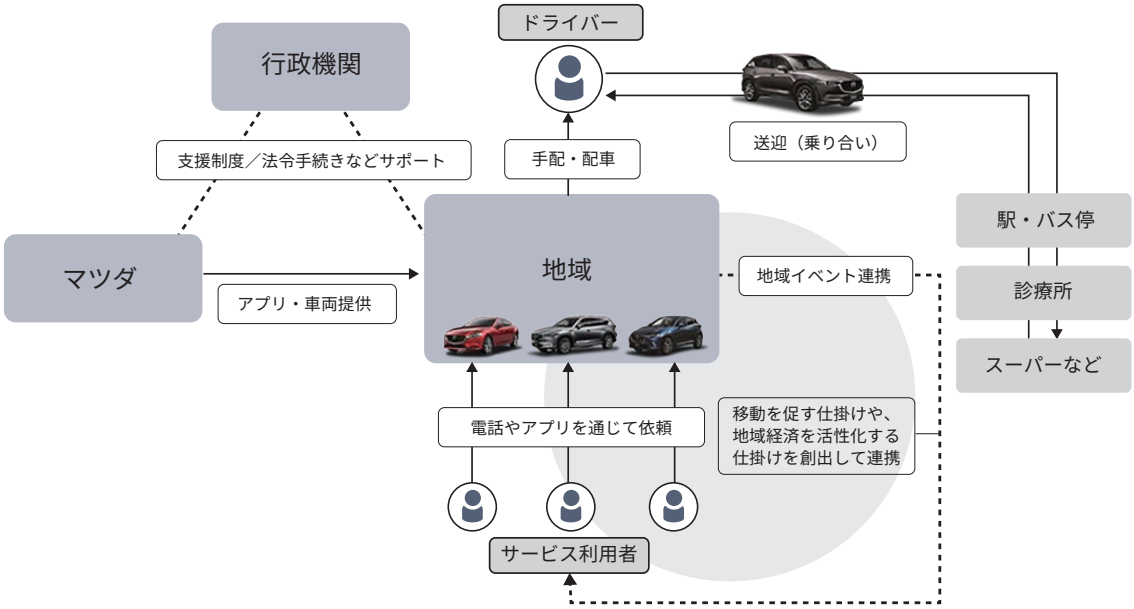
マツダは、コネクティビティ技術をもっと人と人、人と社会がつながる姿へ進化させ、安心・安全で自由に移動することが可能な、心豊かな暮らしにつながる社会貢献モデルの構築を目指します。また、自動車メーカーの強みを生かした社会への貢献を積極的に行い、ブランド価値向上への取り組みを進めます。

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2,100万名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 産業と技術革新の基盤をつくろう

（9.1）経済発展と福祉を支える持続可能で強靭なインフラを開発する

11 住み続けられるまちづくりを

（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。

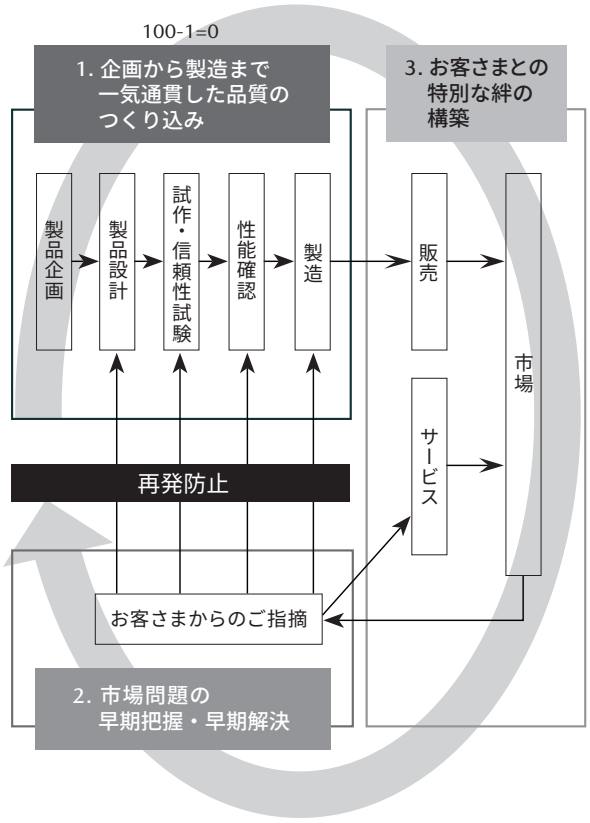
1. 企画から製造まで一気通貫した品質のつくり込み
2. 市場問題の早期把握・早期解決
3. お客さまとの特別な絆の構築～お客さまの笑顔のために考え、行動できる人づくり～

品質保証の考え方

1. 企画から製造まで一気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気通貫で徹底して品質をつくり込んでいます。

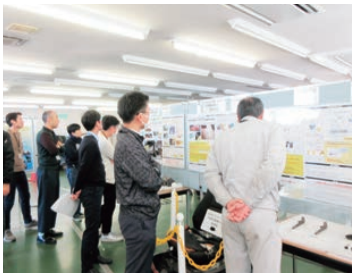
2. 市場問題の早期把握・早期解決
市場で予測できなかった問題が発生した場合、お客さまからの信頼を失うことになってしまいます。そのため、お客さまのご指摘内容の早期把握と早期解決を目指した品質保証活動を推し進めています。

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。



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 産業と技術革新の基盤をつくろう

(9.1) 経済発展と福祉を支える持続可能で強靭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えていくために、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。

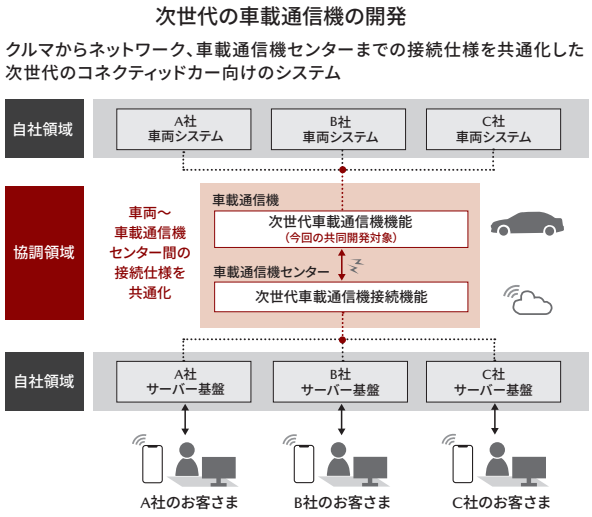
企業間連携:次世代車載通信機の技術仕様を共同開発

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

コネクティッドサービス運用のイメージ図



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

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

SDGsへの貢献

目標およびターゲット

(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

(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

マネジメント

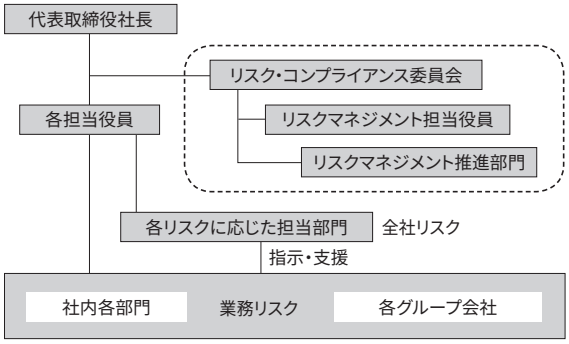
コーポレートガバナンス（企業統治）

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、お取引先さま、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充実に継続的に取り組んでいます。

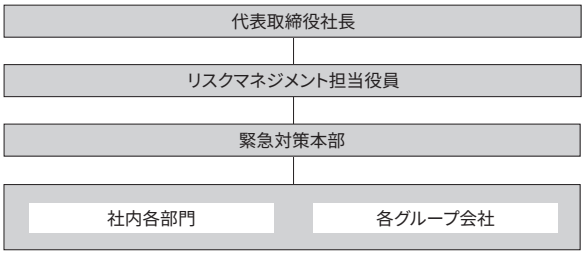
リスクマネジメント

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。

平常時のリスクマネジメント体制



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。

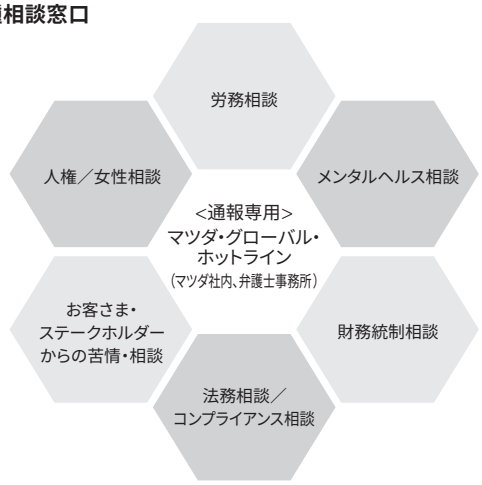
コンプライアンス

マツダは、コンプライアンスを単なる法令順守にとどまらず、社内の規則や社会の期待・要請などにもかなったものと位置づけ、「マツダ企業倫理行動規範」にのっとって、誠実で公正な事業活動への取り組みを進めています。海外においても、国際ルールや各国・各地域の法令の順守はもちろん、現地の歴史、文化、慣習なども尊重しています。

主な取り組み：マツダ・グローバル・ホットライン

マツダは、コンプライアンス違反など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など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。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。

各種相談窓口



サプライヤーと一体となったサステナビリティの推進

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サステナビリティ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。海外での活動におい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。

主要商品ラインアップ

MAZDA 2

グローバル販売台数 8万8千台
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 24万3千台
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 8万2千台
販売市場 J N E C O
生産拠点 J E C O

MAZDA CX-3

グローバル販売台数 6万5千台
販売市場 J N E O
生産拠点 J O

MAZDA CX-30

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

MAZDA CX-4

グローバル販売台数 4万9千台
販売市場 C
生産拠点 C

MAZDA CX-5

グローバル販売台数 37万5千台
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 3万1千台
販売市場 J C O
生産拠点 J C O

MAZDA CX-9

グローバル販売台数 5万5千台
販売市場 N E O
生産拠点 J E

MAZDA MX-30

グローバル販売台数 1万6千台
販売市場 J E O
生産拠点 J

MAZDA ROADSTER

（海外市場名：MAZDA MX-5）

グローバル販売台数 2万3千台
販売市場 J N E O
生産拠点 J

MAZDA BT-50

グローバル販売台数 2万5千台
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

2020年度実績

販売国・地域数

130 カ国・地域以上

グローバル販売台数

128.7 万台　前年度比 −9.3%

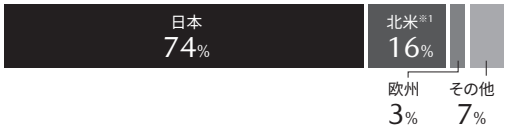
市場別販売割合

日本	北米※1	欧州	中国	その他
14%	31%	14%	18%	23%

従業員数

49,786 名※2

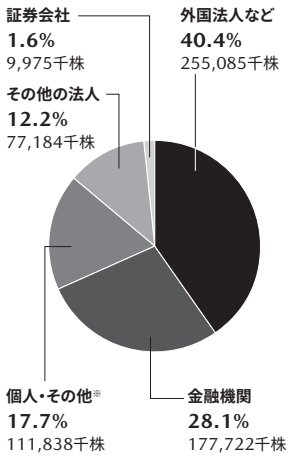
地域別従業員割合(連結)



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

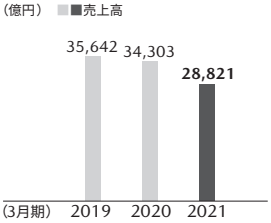
財務情報

株式の所有者別状況
(2021年3月31日現在)

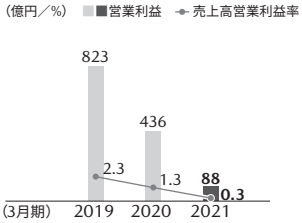


※「個人・その他」には自己株式が含まれる

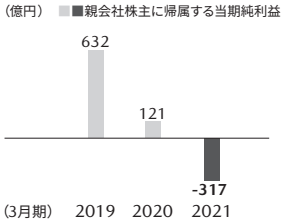
売上高



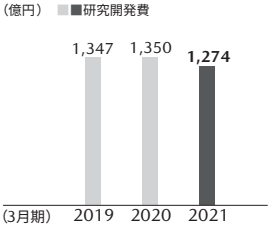
営業利益／売上高営業利益率



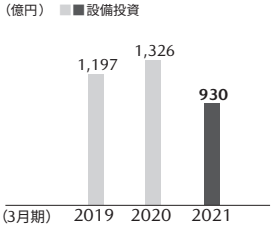
親会社株主に帰属する当期純利益



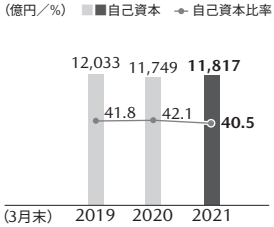
研究開発費



設備投資



自己資本／自己資本比率



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。

マツダブランドシンボル

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

ブランドスローガン“Zoom-Zoom(ズーム・ズーム)”

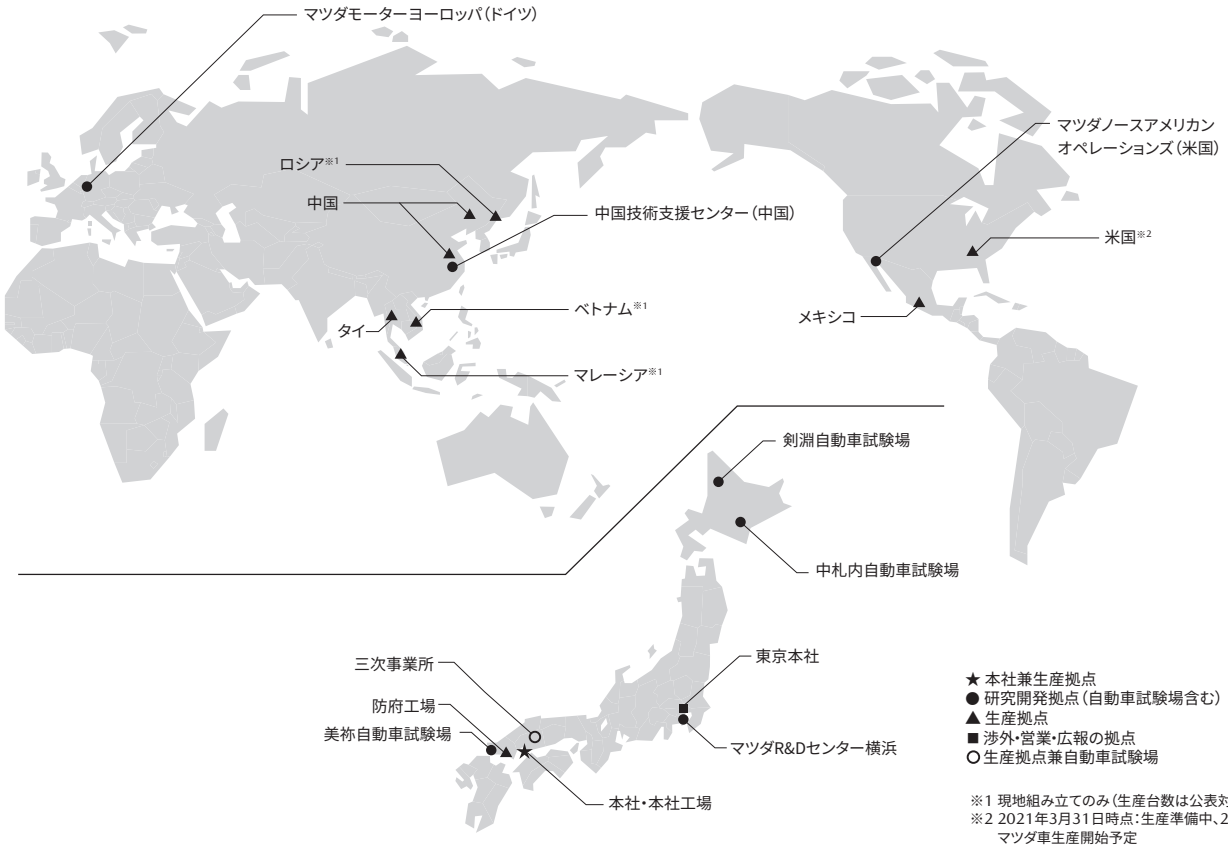
創造性と革新性で、子どものときに感じた動くことへの感動を愛し持ち続ける人々に「心ときめくドライビング体験」を提供したいというマツダの想いを示した言葉です(2002年4月発表)。

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）
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
主な事業内容	乗用車・トラックの製造、販売など
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
資本金	2,840億円
従業員数	連結 合計：49,786名※1
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）
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
販売会社	国内 212社　海外 136社
主要製品	四輪自動車、ガソリンレシプロエンジン、ディーゼルエンジン、自動車用手動／自動変速機

※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）

拠点紹介（2021年3月31日現在）



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

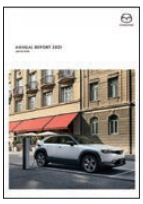
※1 現地組み立てのみ（生産台数は公表対象外）
※2 2021年3月31日時点：生産準備中、2022年マツダ車生産開始予定

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/

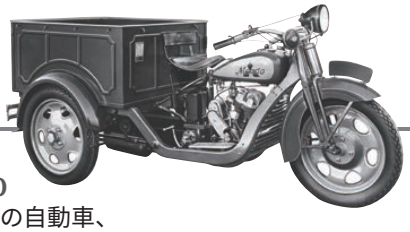
マツダの歴史 HISTORY OF MAZDA

1920

経営領域 | 商品領域※

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

1920～



1931.10
マツダ初の自動車、
3輪トラック「マツダ号DA型」生産開始

1930

1930.9 広島県安芸郡府中町に新工場建設
1932 3輪トラックの輸出開始
1936.4 3輪トラックで鹿児島―東京間をキャラバン宣伝

1936.4 新しいシンボルマーク使用開始

1936.4～

1940

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

1950

1951 新しいシンボルマーク使用開始
1951.12 松田恒次社長就任

マツダ
1951～

1950.6
小型4輪トラック
「CA型」発売

1959.7 新しいシンボルマーク使用開始

1959.7～

1960

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

1967.3 欧州向け本格輸出開始

1960.5
マツダ初の乗用車
「R360クーペ」発売

1962.2
初代「キャロル」発売

1963.10
初代「ファミリア」
発売

1966.5
初代「ボンゴ」発売

1967.5
初のロータリー
エンジン搭載車
「コスモスポーツ」発売
（2003 日本自動車殿堂
歴史遺産車に選定）

1966.8
初代「ルーチェ」発売

1970

1970.4 米国向け本格輸出開始
1970.11 松田耕平社長就任
1975.1 新しいシンボルマーク使用開始

mazda
1975.1～

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

1970.5
初代「カペラ」発売

1971.8
初代「タイタン」発売

1971.9
初代「サバンナ」発売

1975.10
初代「コスモ」発売

1978.3
初代「サバンナRX-7」発売

1980

1981.12 防府中関工場（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
歴史遺産車に選定）

1990

1990.1 北海道剣淵耐寒自動車試験場開設
1990.5 マツダ欧州R&D事務所（MRE）完成
1991.12 和田淑弘社長就任
1995.4 国内自動車生産累計3,000万台達成
1995.11 フォードとタイに生産合弁会社
「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RJCカーオブザイヤー受賞）

2003.4
「RX-8」発売
（2004年次RJCカーオブザイヤー受賞）

2003.10
初代「アクセラ」発売

2005.8
「ロードスター」フルモデルチェンジ
（2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞）

2006.2
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

2006.10
初代「CX-9」生産開始

2006.12 「CX-7」発売

2007.7
「デミオ」フルモデルチェンジ
（2008年次RJCカーオブザイヤー受賞）
（2008 ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー受賞）

2008.7
「ビアンテ」発売

2009.3
水素自動車（プレマシーハイドロジェンREハイブリッド）のリース販売

2010

2010.4 「中長期施策の枠組み」発表

2012.2 「構造改革プラン」発表

2012.9 ロシアのソラーズとの合弁生産会社「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弁会社「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「マツダデメヒコビークルオペレーション（MMVO）」操業開始

2015.1 タイのトランスミッション工場「マツダパワートレインマニュファクチャリング（タイランド）（MPMT）」操業開始

2015.4 「構造改革ステージ2」発表

2015.4 新コーポレートビジョン制定

2017.8 トヨタと業務資本提携に関する合意書を締結

2017.8 技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」策定

2018.3 トヨタとの合弁会社「マツダトヨタマニュファクチャリングUSA」設立

2018.5 国内生産累計5,000万台達成

2018.6 丸本明社長兼CEO就任

2019.11 「中期経営計画」発表

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RJCカーオブザイヤー受賞）

2013.6
水素自動車（プレマシーハイドロジェンREレンジエクステンダーEV）リース車による公道走行

2013.11
「アクセラ」フルモデルチェンジ

2014.9
「デミオ」フルモデルチェンジ
（2014-2015日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞）

2015.2 「CX-3」発売

2015.5 「ロードスター」フルモデルチェンジ
（2015-2016日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞）
（2016 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」発表

2017.12
「CX-8」発売

2019.5
「MAZDA3」発売
（2020 ワールド・カー・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

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】2021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/sustainability/questionnaire_jp

表紙について

マツダ初の量産電気自動車MAZDA MX-30。「自然体でわたしらしく生きる」というキーワードのもと、お客さまの心に寄り添った空間や時間をつくることを目指しています。心地よさや使いやすさにこだわったインテリアには、天然由来のコルクやペットボトルからのリサイクル繊維など、サステイナブルな素材を取り入れています。

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：2022年2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。