



MAZDA SUSTAINABILITY REPORT 2022

マツダサステナビリティレポート2022



CONTENTS

-  P3 マツダについて／編集方針
-  P4 トップメッセージ
-  P6 役員メッセージ(サステナビリティ領域統括)

CHAPTER

1

サステナビリティ サステナビリティの考え方など

-  P9 コーポレートビジョン／サステナビリティ基本方針
-  P10 サステナビリティへの取り組み

CHAPTER

2

地球 カーボンニュートラル／気候変動への取り組み、資源循環への取り組みなど

-  P14  P19 【課題】2050年カーボンニュートラルへの挑戦
-  P16  P30 【課題】資源循環
-  P18 環境保全の考え方・推進体制
-  P35 環境マネジメント
-  P38 環境負荷軽減への取り組み
-  P40 生物多様性の保全

CHAPTER

3

人 お客さまへの取り組み、従業員への取り組み、労働安全衛生、人権対応など

-  P42  P44 【課題】人々の心の健康への貢献
-  P43  P53 【課題】働きがいの向上
-  P62 人権の尊重

CHAPTER

4

社会 安全への取り組み、社会貢献活動など

-  P65  P67 【課題】事故のない安全なクルマ社会の実現
-  P66  P77 【課題】心豊かに生活できる仕組みの創造

CHAPTER

5

地球・人・社会 品質への取り組み、企業間連携・産学官連携への取り組みなど

-  P83 【課題】品質向上
-  P89 【課題】「人と共に創る」仲間づくり

CHAPTER

6

マネジメント コーポレートガバナンス、リスクマネジメント、コンプライアンスなど

-  P95 マネジメント
-  P107 サプライチェーンにおける社会的責任の推進
-  P109 ステークホルダーエンゲージメント

CHAPTER

7

データ集・資料 事業活動における主な実績データ

-  P113 データ集
-  P124 主要商品ラインアップ
-  P125 会社概要／拠点紹介
-  P126 マツダの歴史
-  P128 第三者検証
-  P129 第三者保証

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

- 統合報告書に掲載している非財務情報を補完する媒体として、マツダのサステナビリティ取り組みや事業活動における実績データを中心に報告。
- 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。

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。

報告対象

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

報告期間：2021年4月から2022年3月を中心に報告 (一部、2022年4月以降の活動も報告しています)。

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)。

発行時期

日本語版：2022年12月
(前回発行2022年2月、次回発行2023年秋予定)
英語版：2023年1月予定
(前回発行2022年3月、次回発行2023年秋予定)

サステナビリティレポートの位置付け

以下の媒体※で情報開示を行っています。

※発行後に記載内容に誤りがあった場合は、公式ウェブサイトにて正誤表を掲載します。



TOP MESSAGE トップメッセージ



「地球」「人」「社会」の課題解決への挑戦を続け、
マツダらしい独自価値を磨き、
サステナブルな成長を目指します

自動車産業を取り巻く課題

自動車産業においては、人々の日常の懸念となっている地球と社会の課題を解決する取り組みを進めていくことが、企業としてますます重要な責務になります。特に、気候変動への対策として、カーボンニュートラル社会への移行を実現するためには、私たち自動車メーカーが果たすべき役割は非常に大きく、またその範囲もさまざまな領域にまたがります。また、新興国での自動車の普及拡大や、先進国を中心に高齢化の進展が進む地域においては、安全・安心なクルマ社会を築いていくことも私たちの使命の一つです。

課題解決に向けた取り組み

「地球」：カーボンニュートラルの実現に向けて

地球温暖化をはじめとする気候変動への対策は、喫緊の課題です。この課題解決への貢献として、マツダは、2021年1月に「2050年カーボンニュートラルへの挑戦」を宣言しました。実現に向け、まずは中間目標である「2035年にグローバル自社工場でのカーボンニュートラル実現」に挑戦します。この目標に向けては、省エネルギーの取り組み、使用するエネルギーを再生可能エネルギーに転換する取り組み、社内輸送などで使用する燃料においてカーボンニュートラル燃料の導入をする取り組みの3つの柱で進めていきます。

2021年11月、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」に中国地域5県と地域電力会社やこのエリアの事業者の皆さまと参画し、活動を開始しています。業界の枠を超えて地域が一体となって、再生可能エネルギー普及促進の活動や、サーキュラーエコノミーの取り組みを進めています。

電動化については、外部環境の変動要素が大きく、経営を取り巻く環境の不確実性が高いとの想定のもと、2030年までの期間を3つに分け柔軟に対応していきます。第1フェーズでは、既存資産であるマルチ電動化技術を活用し、魅力的な商品と環境負荷の低減を両立していきます。第2フェーズでは、マルチ電動化技術を用いた新しいハイブリッドシステムとバッテリーEVを導入

するとともに、後半にはバッテリーEV専用車を先行導入します。また電動化が先行する中国市場において、バッテリーEV専用車を導入します。第3フェーズでは、バッテリーEV専用車の本格導入を進めるとともに、電池生産への投資などを視野に入れていきます。各国の電動化政策や規制の強化動向、消費者のニーズや受容性などを踏まえ、パートナー企業と共に段階的に電動化を進めていきます。

「人」：心と身体の活性化につながる移動体験の実現に向けて

クルマの運転は、「認知」「判断」「操作」の連続であり、クルマを運転することにより、行動範囲を維持できると共に、移動体験は心と身体の活性化にもつながります。高齢化の進行する先進国では、ウェルエイジングの視点でも、人の力を最大限生かし、引き出すことが可能になります。

マツダが全社を挙げて最も大切にしている「ひと中心」の思想から生み出される価値を通じて、これからも、人々の日常に動くことの感動を創造し、誰もが活き活きと暮らす「愉しさ」と「生きる喜び」を提供し続けていきます。

「社会」：安全・安心なクルマ社会の実現に向けて

「事故のない安全なクルマ社会の実現」は、自動車メーカーが主体的に取り組むべき責務の一つです。

私たちの独自の安全思想「MAZDA PROACTIVE SAFETY（マツダ・プロアクティブ・セーフティ）」のもと、今後もIT技術の活用により、人の研究に基づいた高度運転支援技術の開発を継続し、運転者や同乗者はもちろんのこと、周囲の人も安全・安心なクルマづくりを進め、2040年を目途に自動車技術で対策が可能なものについては、自社の新車が原因となる「死亡事故ゼロ」を目指していきます。

ステークホルダーの皆さまからの信頼に応え続けます

中長期的に企業価値を向上させるには、その土台となる経営基盤の強化が不可欠です。すべてのステークホルダーの皆さまと良好な関係を保ち続けながら、コンプライアンスの順守を徹底し、公正で透明かつ迅速果断な経営の意思決定を行えるよう、コーポレートガバナンスを継続的に強化・充実させていきます。2021年12月には、「サステナビリティ基本方針」を策定しました。また、マツダのガバナンス強化の取り組みをより透明性を持って社外のステークホルダーの皆さまにも共有できるよう、社外取締役を含む全取締役のスキル・マトリックスも新たに開示し、コーポレートガバナンスの強化とその開示の充実に努めています。

「サステナビリティ基本方針」で定めた「地球」「人」「社会」、そしてそれを下支えする「マネジメント」といったESGに関わる非財務情報についても、これまで以上に積極的に発信し、財務・非財務両面でステークホルダーの皆さまとの対話を重ねていくよう取り組んでいきます。

マツダらしい独自価値を磨き、さらなる成長を目指します

マツダでは、「人を深く知る」という価値観を大切に、「ひと中心」の思想に基づく価値を独自価値として、今後も創造し続けてまいります。「ものづくり」では、人の能力を信じ、人間の研究を積み重ね、人の持つ能力の最大化と拡張を目指す「人間中心の開発哲学」に基づき、動くことの感動体験である「走る喜び」を独自の価値として磨き続けていきます。販売やサービスなどの「つながりづくり」では、お客さま一人ひとりを大切に、ご要望やお困りごとに迅速かつ的確に対応することを通じて、感情的なつながりを築いていきます。「ひと中心」の思想から創出する「ものづくり」と「つながりづくり」の独自の価値に、お客さまをはじめとす



るステークホルダーの皆さまが共感してくださり、そこから生まれる感情的なつながりで、マツダと長くお付き合いしていただくことを積み重ねる「ブランド価値経営」を強化し、さらなる成長を目指してまいります。

これらマツダらしい価値を創造する源泉は、マツダグループの人の力です。働きやすさと働きがいを徹底追求し、従業員一人ひとりが誇りを感じて活き活きと働ける魅力的な会社を実現します。さらに、企業の成長につながる、従業員の能力開発支援を始めとするさまざまな投資を進め、従業員の活躍や成長を後押ししていきます。

今後も、グループ従業員、協業パートナーさま、お取引先さま、販売会社さまなど思いを一つにし、あらゆるステークホルダーの皆さまと、お客さまを大切に、ブランド価値を向上させ、社会から信頼される企業となれるよう努めていきますので、引き続き変わらぬご支援を賜りますようお願い申し上げます。

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

役員メッセージ(サステナビリティ領域統括)

社会課題の解決に貢献し、
生きる歓びを享受できる社会の実現を
目指します

環境、社会が抱える多くの課題は、日々、私たちの生活に大きな影響を及ぼしています。

温暖化による大規模な自然災害や、干ばつの発生による食糧問題。

それに伴う貧困の拡大など枚挙にいとまがありません。

これらの課題を解決していくことは企業にとって不可欠となっています。

マツダは事業活動を通じて社会課題の解決に貢献しながら生きる歓びを享受できる

社会の実現を目指していきます。

サステナビリティ経営の推進体制を強化

マツダは地球環境や社会課題に対して、古くは1970年代から、排ガス規制に対応した排ガス性能や、交通事故の撲滅に向けた安全性向上といった取り組みを進めてきました。地球温暖化の抑制に向けては、2000年代半ばより、最も合理的でなおかつ正しいアプローチは何かについて検討を開始し、2007年には技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」を公表し、「走る歓び」「優れた環境・安全性能」の両立に取り組んできました。これは資源の採掘・精製から物流、製造・

販売に至るまでの一連のライフサイクルに対するアセスメントの考え方を先取りし、クルマの作り方をゼロから考え直すことで、あらゆる無駄を省くと同時に、内燃機関の熱効率を劇的に改善させ、モビリティ価値を最大化する試みでもありました。マツダは今、脱炭素社会の実現に向けて2050年カーボンニュートラル(以下、CN)への挑戦を掲げています。気候変動危機が逼迫している今、従来の販売台数や収益などの財務パフォーマンスに加え、自動車会社の社会的責任として、CO₂削減の進捗といった非財務パフォーマンスも企業価値につながる

中核的課題だと捉えています。

事業体制面も、私のほか、CN実現に向けて、商品の企画設計での脱炭素化と事業サイト(生産・物流などの領域)での脱炭素化を担当する役員を各1名任命し、計画立案から実行、改善を行うべく整備しました。この体制の見直しは気候変動をはじめとする社会課題への対応を経営の中核に据え直し、計画を着実に実行していくための基盤強化と捉えていただければと思います。

事業を通じて社会に貢献

マツダには、自動車会社として解決すべき課題を整理して策定した「サステナビリティ基本方針」があります。加えて優先的に取り組むべき重点課題として、これまで掲げてきた31項目を見直し、昨年、「地球」「人」「社会」の3つと、良き企業市民としての基盤「マネジメント」を含め整理し、8項目を重点課題として特定しました。これら重点課題は自動車会社として関わりの深いSDGsのテーマにも関連しており、事業を通じてマツダが社会にどのように貢献していくのか、ステークホルダーの皆さまに、よりわかりやすくお伝えできるようになったと考えています。

2035年、グローバル自社全工場でカーボンニュートラル実現

地球温暖化の抑止に向けてCNを達成することは、自動車産業の最も大きな目標であり、私たちも2050年CNへの挑戦を掲げています。マイルストーンとして、まずは2035年にグローバル自社工場でのCNの実現に挑戦します。

マツダが事業を展開する世界130以上の国と地域では、地域特性や商習慣はもちろん、社会インフラの整備状況やエネルギー構成なども異なります。そこで私たちは、単一のソリューションを展開するのではなく、マルチパスを提供する技術を一括して開発し、それぞれの地域に合った選択肢を提供することで、効果的かつ着実にCO₂排出削減を実現していくマルチソリューション戦略を展開しています。地球環境に対する取り組みについては、ステークホルダーの皆さまとの対話を深めながら、共通の物差しでもあるTCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)提言に準拠した対応と情報開示の充実を図っていきます。今後も中長期の脱炭素戦略が、どのようなアウトプットにつながっているのか、皆さまに可視化できるよう工夫していきたいと思っています。

ダイバーシティの取り組みを推進

私たちの規模の企業では、従業員一人ひとりの自律と活躍はそのまま企業の成長に直結します。ですからマツダにとって従業員は、経営の根源的な資本であり、教育などの人材投資も含め、従業員の成長支援に向けた環境整備と投資を進めていきます。コロナ禍ではリモートワークの推進や、定年延長制度の導入など、多様な人材による多様な働き方も促進してきました。中でも女性の活躍については、活躍の場を一層サポートしていく必要性を感じています。マツダでは、2025年度までに女性管理職数を80名へと引き上げる目標を掲げていますが、この目標自体も控えめな数だと認識しており、まだまだ努力が必要です。女性活躍に向けた阻害要因を把握・是正し、ジェンダーに限らず、多様性の取り組みを加速していきます。

社会課題と企業の持続可能性

消費者の購買行動は大きく変化してきています。モノやコト、サービスを購入・選択する時に、消費者自身のアイデンティティや信条といったフィルターを通して意思決定されるようになってきました。つまり、地球温暖化や人権、ダイバーシティなどに対する企業姿勢も、購買行動における重要な判断材料になるということです。これは消費者に限りません。新たな従業員を採用・確保する時も、同じような視点で従業員が企業を見ています。地球や社会の課題と企業の持続可能性は、もはや不可分です。社会のサステナビリティのために必要となるCNに向けて、企業としては、その達成に有効な手段となる電動化や代替燃料の技術開発を進めたり、これまで同様に安全・安心への責務を果たす開発に注力することが、いわば当たり前に求められる世界となっています。

その中でもマツダは、“マツダらしい”という独自性を磨き続けることに挑戦していきます。私は、マツダらしさの鍵となるのは、人



に興味を持ち、人を中心に考えるエンジニアリングや設計開発思想だと思っています。クルマの運転は認知・判断・操作の繰り返しです。人体の動き方や脳の働くメカニズムなどについて、外部機関と共同で研究を進めながらモデル化し、クルマを運転される方や同乗される方が、いつまでも行動範囲を広く保ちながら、「走る喜び」や移動体験の感動や愉しさを生かす喜びを人々が享受できる社会の実現に貢献していきたいと思っています。

マツダ株式会社
取締役専務執行役員

毛籠 勝弘

CHAPTER

1

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への取り組みを推進します。

CONTENTS

 P9 コーポレートビジョン／サステナビリティ基本方針

 P10 サステナビリティへの取り組み

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“道”を極め続けます。

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。



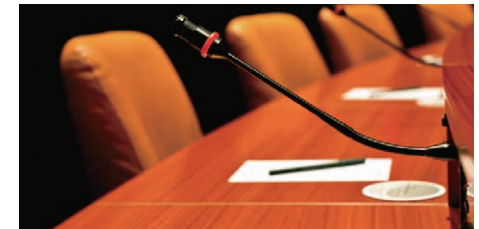
人

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。2021年には、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特定し、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、中期経営計画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^{※1}と、マツダグループにおける影響度^{※2}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。

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。

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。



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

サステナビリティ推進体制

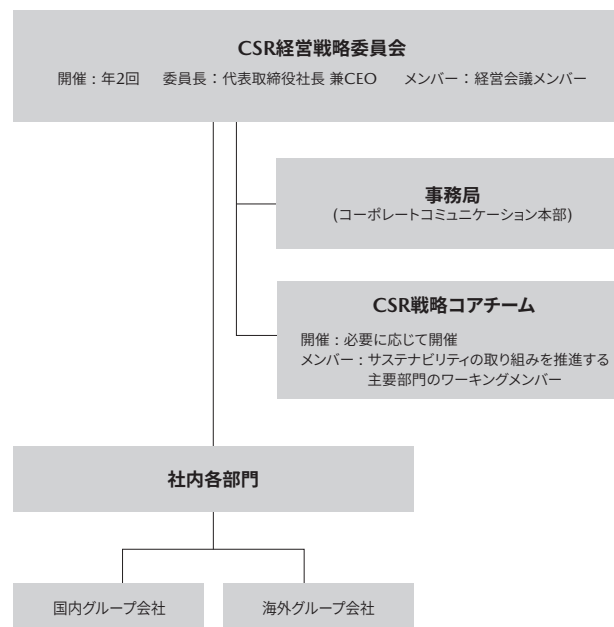
社長を委員長とする「CSR経営戦略委員会」で決まった取り組み方針やガイドラインを理解した上で、社内各部門は、業務目標や計画などを策定し、グループ会社と連携を図りながら、業務を行っています。2015年度からは取締役会でサステナビリティを巡る課題の討議を行っています。

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。

- 重点課題（マテリアリティ）の見直し・特定（P10）
- 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

サステナビリティ推進体制図（2022年4月1日時点）



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 ・ISO 26000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 ・中期経営計画に基づく取り組みと、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1,072社の購買先と共創・共栄を目指し幅広い取り組みを実施

生産



日本、タイ、中国、メキシコなど計7カ国で高いレベルでのものづくりを追求

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様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

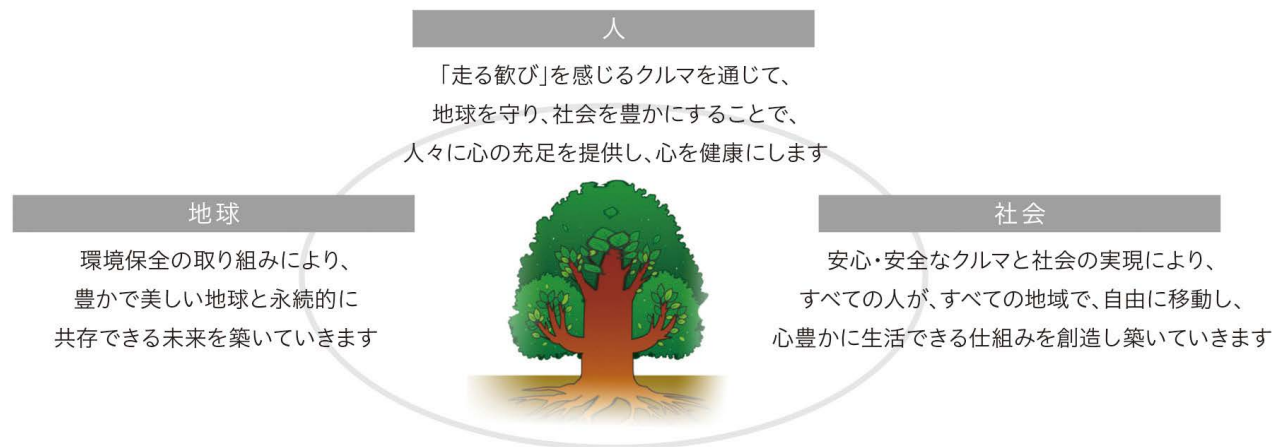
技術開発長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」

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」「人」「社会」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。



CHAPTER

2

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

P14	P19	【課題】2050年カーボンニュートラルへの挑戦
P16	P30	【課題】資源循環
P18		環境保全の考え方・推進体制
P35		環境マネジメント
P38		環境負荷軽減への取り組み
P40		生物多様性の保全

地球

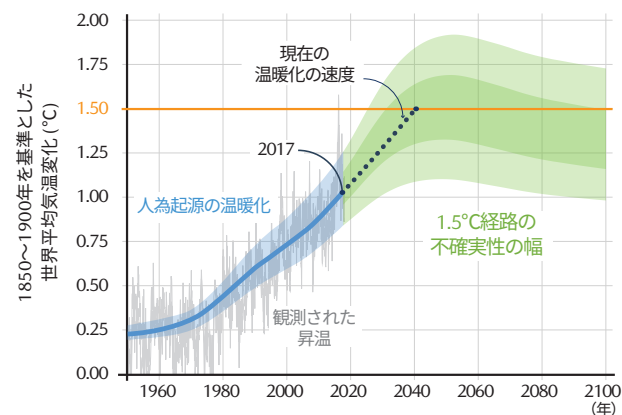
2050年カーボンニュートラルへの挑戦

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144カ国※1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の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。

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

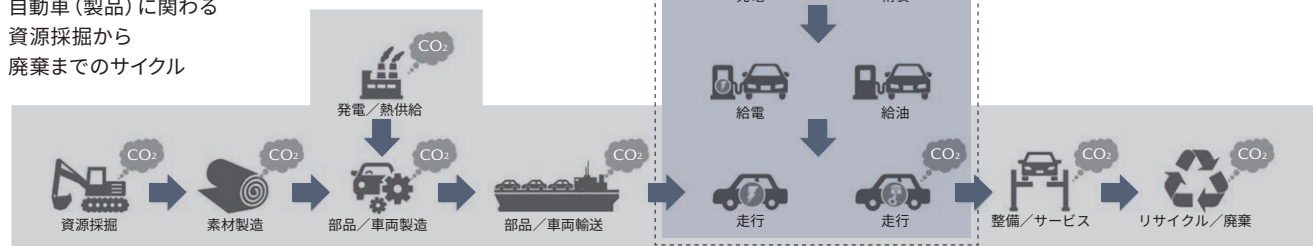
マツダは、2030年ごろのクルマにおいては、高効率な内燃機関・電気デバイス技術・高効率トランスミッション・車体の軽量化などを組み合わせたクルマ全体での低燃費化が一層進むとともに、多様化した燃料に対応する技術革新も進むと考えます。また、再生可能エネルギーなどのグリーン電力で賄える地域では電気自動車を選択されると考えます。エネルギーの脱炭素・低炭素化やそれに関する技術がより一層推進されることで、2050年カーボンニュートラルに向け、社会全体で環境負荷低減を目指すようになると考えられます。

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。

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



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の重要性を踏まえ、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 (日本語のみ)

※1 Climate Ambition Allianceへの参加国、国連への長期戦略の提出による2050年カーボンニュートラル表明国、2021年4月の気候サミット・COP26などにおける2050年カーボンニュートラル表明国などをカウントし、経済産業省にて作成 (2021年11月9日時点)。

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

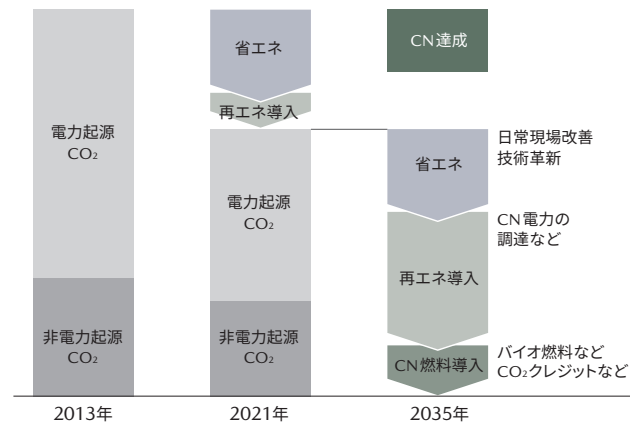
2035年にグローバル自社工場でのカーボンニュートラルに挑戦

2050年のサプライチェーン全体でのカーボンニュートラル（以下、CN）に向け、2035年にグローバル自社工場でのCN実現に挑戦します。CN実現に向けては、各関係先と連携し、以下3つの取り組みを進めていきます。また、こうした国内での取り組みをモデルに、海外の工場においても最適なアプローチを進めていきます。

カーボンニュートラルの実現に向けた3つの取り組み

(1) 省エネルギーの取り組み	CO ₂ 排出量の多い自動車の製造工程において、低温硬化塗料の開発による熱エネルギーの削減や、加工技術の効率化によるエネルギー変換効率の改善などの実施
(2) 使用するエネルギーを再生可能エネルギーに転換する取り組み	自社のCNのみならず地域経済の成長にも貢献することが重要であるとの視点に立ち、中国地域のCN電力の需給拡大を目指すCN電力推進部会での取り組みに積極的に参画
(3) 社内輸送などで使用する燃料において、CN燃料を導入する取り組み	次世代バイオ燃料の実用化を進めるひろしま自動車産学官連携推進会議と連携し、社内輸送などでCN燃料の導入を推進

CO₂排出量削減のロードマップ



地球

資源循環

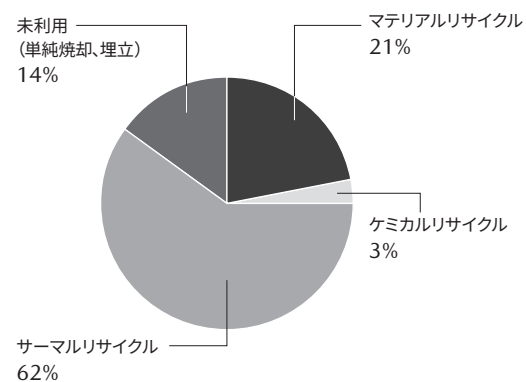
社会課題の認識

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約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2022」((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)

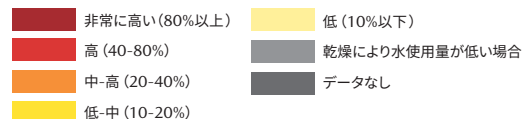
地球上に存在する水の中で、人が利用しやすい状態で存在する水の量は全体の0.01%とわずかです。また偏在していることから、世界には水ストレス*の高い国や地域が存在します。

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。

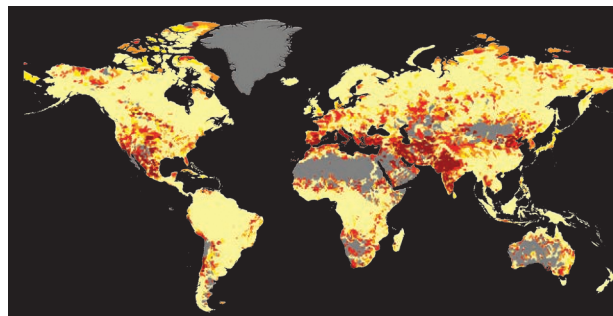
※水需給が逼迫している状態の程度

世界における水ストレス

基準値(水ストレス)



乾燥により水使用量が低い場合
データなし



世界資源研究所(WRI)許諾のもと、以下に掲載の図をマツダにて作成

WRI "17 Countries, Home to One-Quarter of the World's 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年ごろには、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全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^{※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

事業サイト領域における資源循環の取り組み

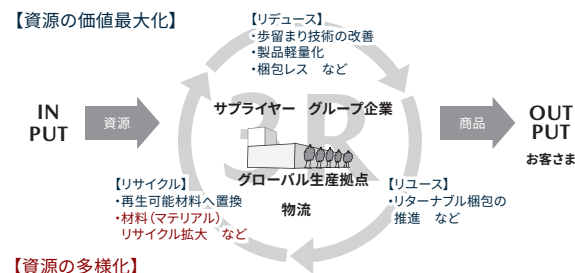
「資源／エネルギーの価値最大化（使用量最小化／使い切る）」「資源／エネルギーの多様化」などにつながる環境技術を極め、広めていきます。

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



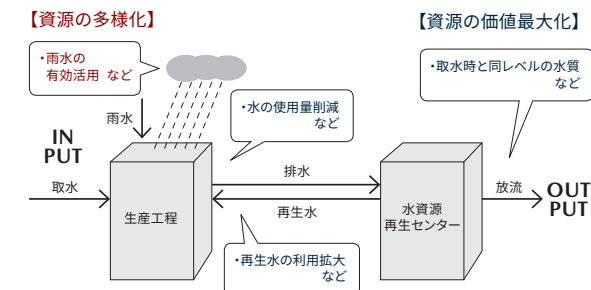
資源循環（水）

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



※1 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

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しします。

行動指針

1. 環境を配慮した技術と商品の創造

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

2. 資源・エネルギーを大切にすることによる事業活動

私たちは限りある資源を大切にすること、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

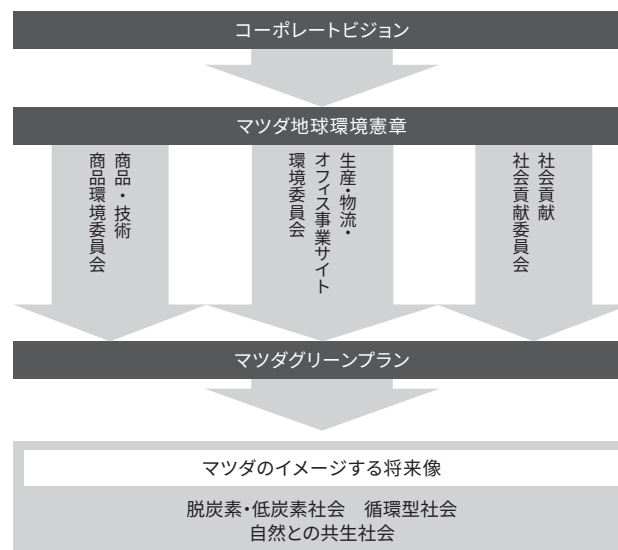
私たちは環境に関する社会の要請に積極的に耳を傾け、企業活動に反映させます。
私たちは環境に関する技術・システム・情報などを公開し提供します。
私たちは事業活動に留まらず、環境保全に寄与する社会的活動にも積極的に取り組みます。

(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( P9)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。

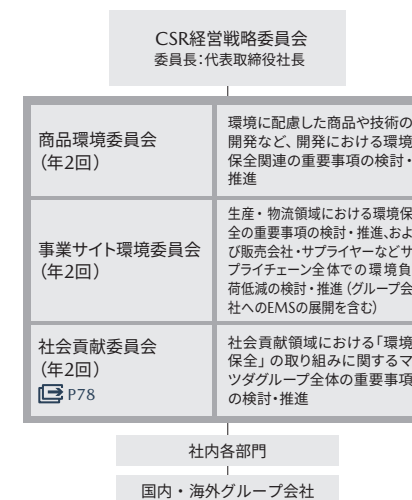
環境保全への取り組み理念と方針



環境推進体制

マツダは、社長を委員長としたCSR経営戦略委員会の下に「商品環境委員会」「事業サイト環境委員会」「社会貢献委員会」の3つの委員会を設置し、グループ会社を含めた環境マネジメントを推進しています。

環境推進体制(2022年4月1日時点)



※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

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。

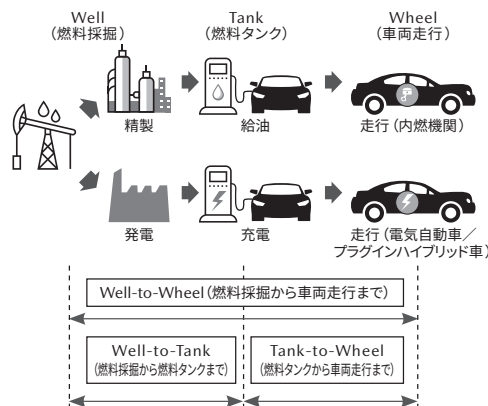
地球温暖化への対応

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。

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。

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、地域ごとの電力の状況や燃費／電費、生涯走行距離などによって、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。

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:

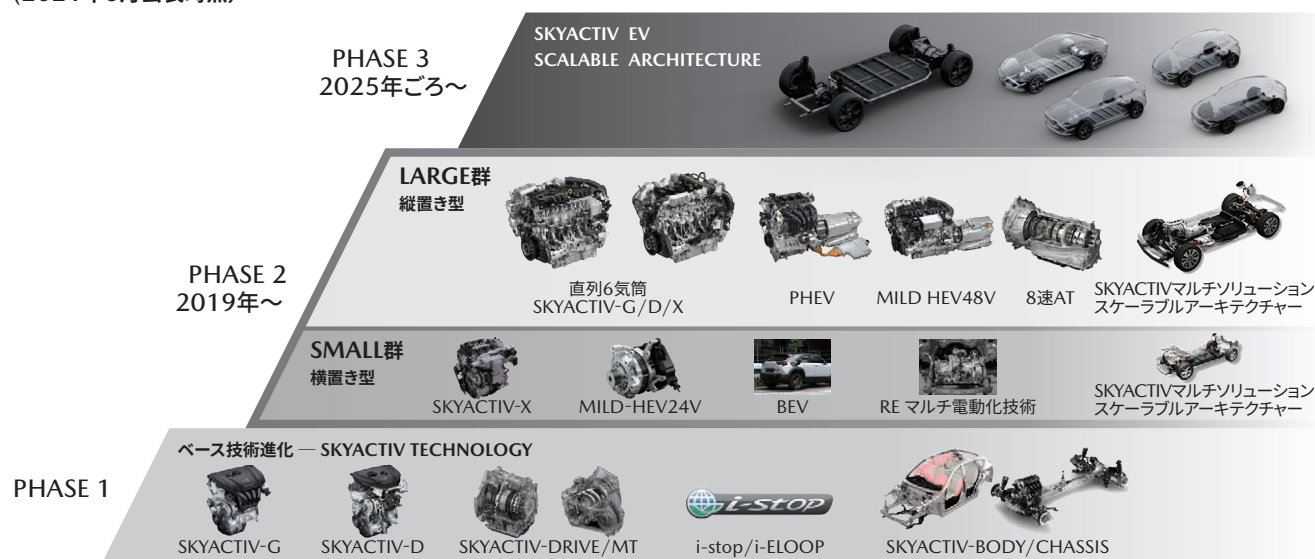
Sustainability誌、2019、Volume 11、Issue 9、p.2690
題目: Estimation of CO₂ Emissions of Internal Combustion Engine Vehicle and Battery Electric Vehicle Using LCA
<https://doi.org/10.3390/su11092690>

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

ビルディングブロック構想

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構想」を採用しています。ビルディングブロック構想では、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構想とモデルベース開発( P85)・「モノ造り革新」( P84)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。

商品技術の「ビルディングブロック構想」 (2021年6月公表時点)



直近のSKYACTIV技術

- ・2019年: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」を含めた新世代技術を順次導入。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:新たに電動化技術「e-SKYACTIV」を搭載した商品を導入。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。
- ・2021年:直列6気筒型新エンジンでの大排気量と力強いトルク特性を持ち、小さいモーターで効果的な環境性能向上を図った「e-SKYACTIV D」と、マツダ初のプラグインハイブリッドシステムである「e-SKYACTIV PHEV」を新たに開発。

※1 2017年8月時点 マツダ調べ。

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

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

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。電気駆動ならではの利点を活かし、人間の特性や感覚を第一に考えたマツダならではの「人間中心」のアプローチで電動化技術の開発を進めています。

電気自動車

電気自動車(EV)においても、「サステナブル"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。

MX-30 EVモデル



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、再エネを含む分散型電源などと組み合わせることで、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、再エネの最大限活用、需給バランス制御などにつな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。

TOPICS 「次世代高容量高入出力リチウムイオン電池の開発」がNEDOグリーンイノベーション基金事業に採択

マツダは、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)から公募された「グリーンイノベーション基金事業/次世代蓄電池・次世代モーターの開発」^{*1}の研究開発項目の一つである「高性能蓄電池・材料の研究開発」に対して、「次世代高容量高入出力リチウムイオン電池の開発」(以下、本事業)を提案し、この度採択されました。本事業においてマツダは、高容量と高入出力を両立するリチウムイオン電池(LIB)の開発に取り組めます。

^{*1}「グリーンイノベーション基金事業/次世代蓄電池・次世代モーターの開発」の詳細はNEDOニュースリリースをご参照ください。
https://www.nedo.go.jp/news/press/AA5_101535.html

^{※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。

代替燃料対応技術の開発推進

マツダは、商品を通じたカーボンニュートラルの実現に向けて、ハイブリッド車（HEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、バッテリーEV（BEV）など電動化技術の開発に加え、HEVやPHEVなどに搭載される内燃機関搭載車に必要な、カーボンニュートラル燃料（次世代バイオ燃料、合成燃料など）の普及拡大に挑戦するなど、マルチソリューションで環境課題に取り組んでいます。ガソリンや軽油といった液体燃料は、優れた貯留性、エネルギー密度の高さから、自動車など移動体のエネルギー源として重宝されており、エネルギーの多様性による社会全体のエネルギー安全保障の一翼を担っていると考えています。しかし、地中から採掘される石油由来の燃料の使用は大気中のCO₂を増加させ、地球温暖化の一因にもなっています。一方、次世代バイオ燃料や合成燃料は、大気中のCO₂を吸収または回収してガソリンや軽油を製造できるため、追加インフラを必要とせず、既販車も含めたCO₂排出量削減に大きく貢献できる効果的かつ現実的な環境課題解決手段の一つと考えています。

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一部の地域で活用されています。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。

次世代バイオ燃料の普及拡大に向けた取り組み

マツダは、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く、持続可能性に優れた微細藻類油脂或使用済み食用油を原料とした次世代バイオ燃料の普及拡大に取り組んでいます。次世代バイオ燃料は、従来型のバイオ燃料（バイオエタノールやFAME）とは異なり、ガソリンや軽油と同じ炭化水素燃料であるため、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。

微細藻類の研究

将来、次世代バイオ燃料の大量生産を実現する為には、食用油の原料である植物に比して高い油脂生産能力を有する微細藻類の大量培養が必要と考え、産学官連携により微細藻類の研究を進めています。2017年に、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。国立研究開発法人科学技術振興機構（JST）が推進する「共創の場形成支援プログラム（COI-NEXT）」の支援を得て、広島大学や東京工業大学と共に、ゲノム編集技術などを用いた藻類高性能化研究を継続しています。2020年には、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。

次世代バイオディーゼル燃料の実証

次世代バイオ燃料の実証を通じた普及拡大にも取り組んでいます。マツダが参画する、ひろしま自動車産学官連携推進会議（ひろ自連）と株式会社ユグレナが、2018年に「ひろしま “Your Green Fuel” プロジェクト」を共同で立上げ、次世代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。2020年からディーゼルエンジンを搭載したマツダ社用車で実証を継続しています。2021年から日本のモータースポーツの一つであるスーパー耐久シリーズへの参戦、2022年から開始したサンフレッチェ広島ホームゲームでの選手バス利用などを通じて、次世代バイオディーゼル燃料の実証を拡大しています。今後もマツダは、次世代バイオ燃料の原料調達・燃料製造・供給から利用に至るバリューチェーン上のパートナーと共に次世代バイオ燃料をはじめとしたカーボンニュートラル燃料の普及拡大に向けた取り組みを継続していきます。

TOPICS 次世代バイオディーゼル燃料でモータースポーツ参戦

マツダは、カーボンニュートラルの実現に向け、次世代バイオディーゼル燃料の普及を目的とし、ディーゼルエンジンを搭載した競技車両に、使用済み食用油や微細藻類油脂を原料とした100%バイオ由来の次世代バイオディーゼル燃料を使用し、2021年11月に岡山国際サーキットで開催された「スーパー耐久レースin岡山」に参戦^{*1}、2022年はフルシーズンで参戦しています。

使用済み食用油や微細藻類油脂というサステナブルな原料から製造される次世代バイオディーゼル燃料は、従来のバイオディーゼル燃料と比べて食料競合のような問題がありません。また、軽油代替燃料として、既存の車両・設備をそのまま活用できるため、燃料供給に関連する追加インフラを必要としないカーボンニュートラル実現への優れた液体燃料として期待されています。

マツダは、次世代バイオディーゼル燃料を使用した車両でレースに参戦することで、実証実験を行うとともに、次世代バイオディーゼル燃料の普及拡大を目指すだけでなく、国内のモータースポーツの活性化にも貢献していきたいと考えています。

MAZDA SPIRIT RACING Bio concept DEMIO



^{*1} 100%バイオ由来の次世代バイオディーゼル燃料の実証実験として、株式会社ユグレナからのバイオ燃料供給を受け「MAZDA SPIRIT RACING Bio concept DEMIO」としてST-Qクラスに参戦

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

車両の軽量化を実現するための技術開発

マツダは、構造そのものが軽量に設計されたSKYACTIV技術のほか、細部に至るまで、軽さのための新技術も積極的に取り入れています。樹脂やアルミ材や高張力鋼板など軽さと強さを兼ね備えた材料を使用し、軽量化を徹底的に追求しています。

クラストップレベルの軽量バンパーを実現する

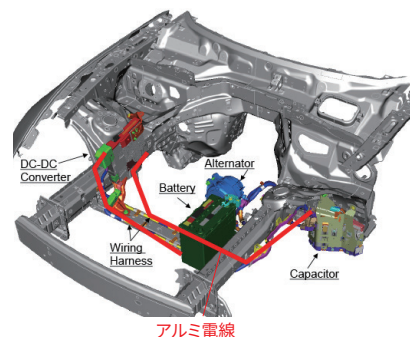
自動車部品用樹脂材料

従来と同等の剛性を保ちながら、車両の軽量化を実現する自動車部品用の樹脂材料を開発しました。部品をより薄肉で製造し材料使用量の大幅な削減が可能となるため、フロントおよびリアバンパーに採用した場合、約20%軽量化することができました。薄肉化による成形時の冷却時間を短縮したことに加え、CAE解析技術の活用などにより、バンパーの成形時間を約半分に短縮し、製造時の消費エネルギーを大幅に削減することができました。マツダでは、この樹脂材料を採用した軽量バンパーをさらに約4%低比重化し、クラス※1トップレベルの軽量バンパーを新世代商品群に順次搭載しています。2019年度はCX-30、2020年度はMX-30、2021年度はCX-5、2022年度には、CX-60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。2022年度はCX-60に搭載しました。

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（2022年11月時点）：ロードスター／MX-5、MAZDA 3、CX-30、アテンザ／MAZDA 6、CX-5、CX-8、CX-9、CX-60、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

<2021年度実績(2013年度比)>

■国内主要4拠点※1でのCO₂総排出量は2013年度比で37.2%削減(349千t-CO₂)

■売上高当たりの排出量は44.8%削減(14.9t-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にに必要なエネルギーを削減する取り組みを行っています。「モノ造り革新」とは、複数のモデルの生産や生産台数の変動にフレキシブルに対応しつつ、品質とブランド価値を向上させ、かつ利益率を高めるために「車種を超えた、従来と異なる共通化」というブレークスルーのための取り組みです(P84)。

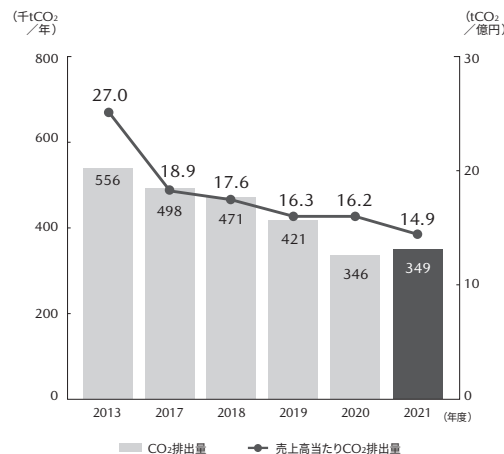
■素材領域：鋳鍛造製品の薄肉化による素材重量の削減、鍛造サイクルタイム短縮や溶解・熱処理設備能力のダウンサイジングによるエネルギー使用量削減。

■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究。

■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。

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(カーボンニュートラル行動計画)の基準に基づく、CO₂係数を使用。
なお、2021年度の電力係数は、2022年9月10日時点で未確定のため、2020年度の電力係数を2021年度の実績に使用しています。

※2021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(P128)を受けた値です。

温室効果ガス排出量実績(P113)

※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)。

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

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。2021年度の発電量は、26.6MWh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。

再生可能エネルギー発電実績 (P114)

太陽光パネルが並ぶ広島本社工場建屋の屋上



MX-30 EVモデル充電風景



太陽光発電レポート

TOPICS

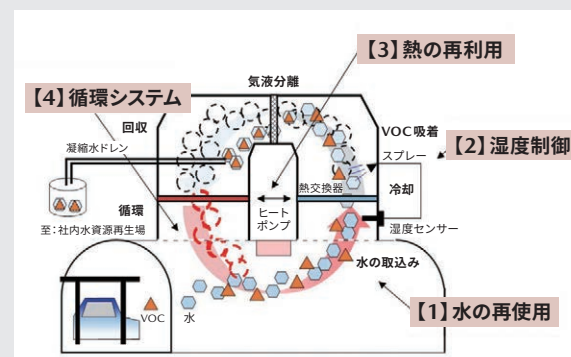
VOC回収技術が「市村地球環境産業省貢献賞」を受賞

2022年4月、第54回市村賞*1 (主催:公益財団法人市村清新技術財団) において、マツダのVOC*2回収技術が「市村地球環境産業賞 貢献賞」を受賞しました。

「市村地球環境産業賞 貢献賞」は、地球温暖化防止に関する産業分野を対象としており、受賞対象のVOC回収技術は、自動車の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、環境負荷低減および省エネルギーを実現する技術です。

今回の技術では、燃焼によってVOCを除去する従来の方法に代えて、ヒートポンプで水蒸気を凝縮させた水(凝縮水)にVOC成分を吸着させ、水とともに回収するシステムを採用することにより、塗装乾燥炉からの排気ゼロを実現しました。これにより、従来比63%のCO₂削減(年間で約710トンの削減)を見込んでいます。また、システム内の熱や水を再利用することにより、水資源や電力の節減にも貢献します。同技術は既に一部の工場塗装ラインにおいて導入しており、今後も順次展開していく予定です。

「VOC回収式乾燥システム」の仕組み



*1 市村賞は科学技術の進歩や産業の発展に貢献した技術開発者を「市村産業賞」、「市村学術賞」、「市村地球環境産業賞」、「市村地球環境学術賞」の4つの分野で表彰。

*2 Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物

※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。

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

【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し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。

<2021年度実績>

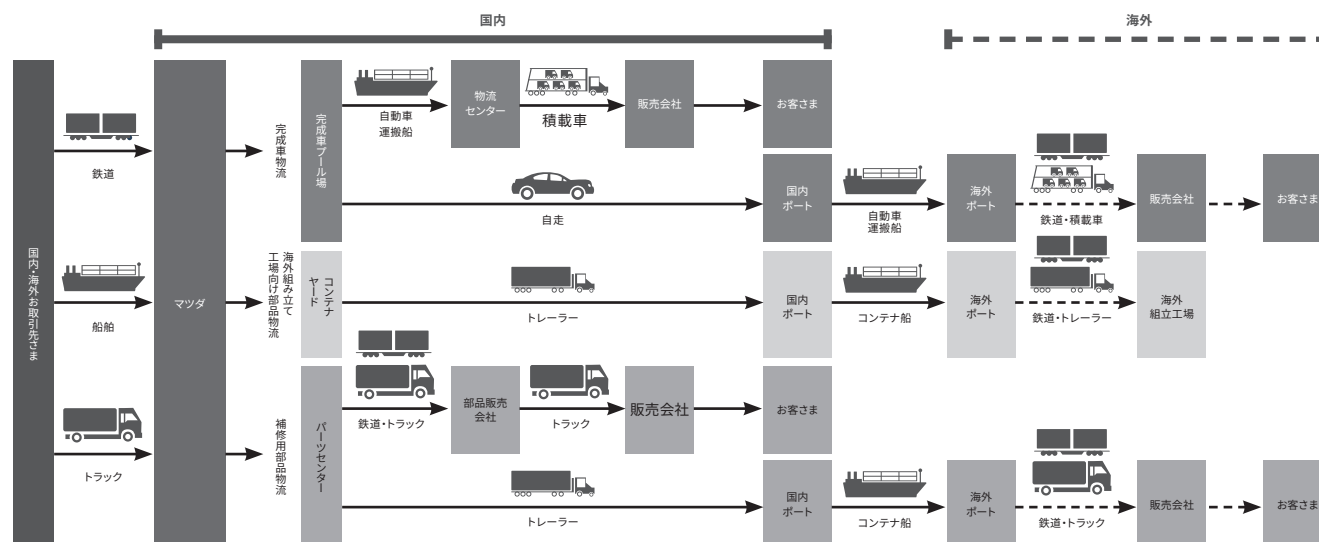
■国内総輸送量は約4.5億t-km

2021年度は、輸送量t-km当たりのCO₂排出量を2013年度比11.6%削減しました。

 物流CO₂排出量実績 (P114)

■サプライチェーンにおけるCO₂排出量把握範囲

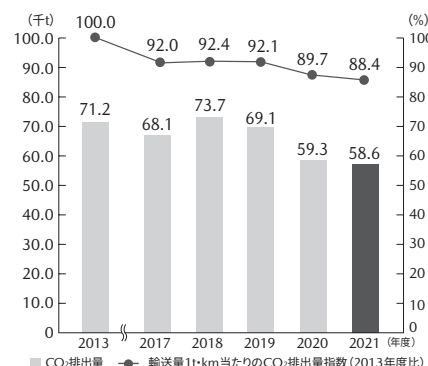
(——> 現状把握範囲、.....> 2030年に向けて)



<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つの領域におけるCO₂排出量削減活動に継続的に取り組んでいます。

物流CO₂排出量と削減率 (国内)



1. 完成車輸送

<国内/海外>

国内自動車運搬船の帰便を活用した他社との共同輸送の取り組みなど、輸送量に応じた国内自動車運搬船運用の継続的な見直しにより、積載率の向上を図りCO₂排出量の削減を行いました。加えて、海外向けを含め、工場で生産した完成車をできるだけストレートに船積みする活動の継続により、2021年度は約350トンのCO₂排出量を削減しました。国内・海外自動車運搬船および積載車に関しては、よりCO₂排出量の少ない輸送を実現すべく、船社を含めた物流会社やエネルギー関連会社などとの協議・検討を進め、これまでの諸改善を継続しながら、新しい技術や代替燃料の採用によりカーボンニュートラルの実現を目指していきます。

2. 補修用部品輸送

＜国内＞

補修用部品の輸送においては、モーダルシフト率の向上や、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し、JRコンテナへの積載率を向上させることによりCO₂排出量削減に貢献しています。2021年度は、鉄道輸送比率が26%となり約130トンのCO₂排出量を削減しました。また、広島・山口から輸送している補修用のバンパーと一部の板金部品輸送量の多い関東・関西近辺での生産に切り替えることにより、輸送距離の短縮を図る検討を進めています。

＜海外＞

メキシコ工場で生産している補修用バンパーの生産を輸送量の多い北米での生産に移すことで、これまでより約30%の輸送距離の短縮を図り、2021年度は約150トンのCO₂排出量を削減しました。

3. 生産調達部品輸送

＜国内＞

国内での生産調達部品を輸送するトラックについて、2016年よりクラウド型輸配送進捗管理サービス^{※1}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を進めた結果、2020年度には673台まで拡大し、目標を1年前倒しで達成しました。このシステムの活用と合わせて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。

海外組立工場向け部品については、国内お取引先さまでの梱包、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、物流拠点を経由しない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生産工場向けエンジン、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。2021年度はメキシコ工場向け対象部品のCO₂排出量を約5トン削減しました。

＜海外＞

海外組立工場向けに日本からコンテナで輸送する梱包について新標準容器の導入を進めています。これにより、コンテナ内の空きスペースを解消し、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、海外生産工場が必要とするタイミングにめがけて部品を輸送することで、不要な部品の在庫および輸送量の削減にも取り組んでいます。さらに将来を見据え、CO₂排出量の少ない代替燃料をコンテナ運搬船に導入すべく船社と協議しています。これらを進めることで、年間約1,700トンのCO₂排出量を削減できる見込みです。

※1 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」。

オフィスでの取り組み

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、2021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。

環境月間

■環境活動アンケート

従業員が日頃から行っているエコ活動についてアンケートを実施しました。過去に実施したアンケートの結果と比べ、節電や節水の活動が定着しました。

■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。

ライトダウン活動

■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。

2021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8,000kWh、CO₂排出量換算で約4トンの削減となりました。

(参加数) マツダ:12拠点

国内グループ会社:161社、822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、11回目となる2021年には全国のマツダグループにおいて過去最多となりました。

■WWF主催 アースアワー2022

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2022に賛同・参加しました。

2022年3月26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:12拠点

国内グループ会社:133社、821拠点

また、広島平和記念公園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、実施の様子をオンライン配信しました。

 ライトダウン活動の詳細は、サステナビリティ「地球:関連情報」参照

TCFD への対応 (2022年6月時点)

基本的な考え方

マツダは2019年5月、「気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD)※1」に対する賛同を表明して「TCFDコンソーシアム※2」に参加し、気候変動への取り組みを強化していく姿勢を示しました。

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(以下、CN)への挑戦を宣言しました。TCFD推奨開示項目※3に沿って、マツダの気候変動への取り組みを進めていきます。

ガバナンス

2021年、マツダは経営戦略室をリード部門とし商品・製造・購買・物流・販売・リサイクルなどに携わる部門から成るCN対応を専門とするチーム(以下、専門チーム)を結成しました。担当役

員の下、経営戦略室がチームを率いて、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)のシナリオや動向をもとに選別したリスクと機会へのライフサイクルアセスメント(LCA)視点での対応戦略、取り組みに必要な投資や対応スケジュールなどを立案・推進しています。

検討した戦略は、代表取締役社長も出席する経営会議で報告・審議※4しています。また、具現化に向けた商品・技術の開発計画は、執行役員以上で構成する商品企画デザイン委員会で審議しています。

戦略

IPCCやIEAのシナリオ、政策や規制動向、業界動向をもとにした検討から、主なリスクと機会について、以下の通り認識しました。

リスク管理

IPCCやIEAのシナリオ、政策や規制動向、業界動向をもとにした検討から主なリスクと機会を抽出しました。専門チームでは、隔週で取り組みの進捗状況や課題を共有しながら、リスクの特定・評価プロセスを実施しています。検討した戦略は、代表取締役社長も出席する経営会議で報告・審議しています。物理的リスクについては事業継続計画(BCP)の一環として緊急時のリスクマネジメント体制の中で管理しています。

指標と目標

2050年サプライチェーン全体でのCNへ挑戦するためには、Scope1、2、3※5の温室効果ガス(GHG)排出量の把握が必須となります。また、炭素税導入などによるカーボンプライシングの厳格化など、財務影響が考えられます。マツダは、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)の構築を推進しています。なお、お取引先さまに対しては、月1回実施している購買連絡会にてGHG排出量削減計画の策定をお願いしています。

 [TCFDに関する最新情報](#)

主なリスクと機会

移行リスク	政策・法規制	● 燃費や排出ガス規制の強化、炭素税導入などのカーボンプライシングの厳格化
	技術	● 電気駆動や電池など、電動化技術開発リソースの拡大
	市場	● 電動化や軽量化のための原材料価格の高騰や半導体部品調達の逼迫 ● 政情や市場の影響による化石燃料および再生可能エネルギーの逼迫によるエネルギー価格の高騰や供給不安定化
	評判	● 投資家によるESG投資判断への影響
物理的リスク	急性	● 甚大化する豪雨による災害やサプライチェーン寸断に伴う生産停止
	慢性	● 自然災害の激甚化や頻発化による影響、高潮による浸水被害
機会	資源の効率性	● マテリアルリサイクルの徹底による原材料の効率活用
	エネルギー源	● 地域と連携した電力需給推進によるCN電力の安定受給 ● 再生可能エネルギー源の多様な選択
	製品／サービス、市場	● ビルディングブロック構想、マルチソリューションによる適材適所の商品展開 ● 自動車用次世代燃料(バイオ燃料、合成燃料などの代替燃料)に適応した商品の多様化 ● 適材適所の商品展開および商品の多様化による市場機会の拡大

※1 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。

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

※3 出典:https://tcfcd-consortium.jp/about

※4 2022年6月時点、経営会議で2回報告・審議。

※5 Scope1: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、Scope2: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)、Scope3:Scope1、2を除く、その他の間接排出。

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。

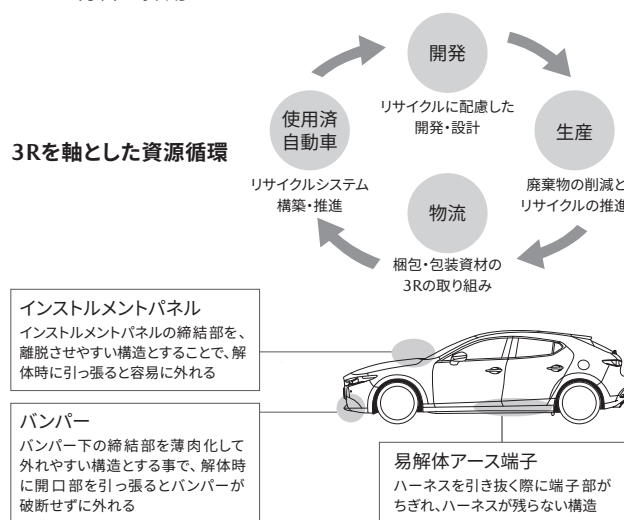
商品・技術開発における取り組み

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、全てのクルマに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年に業界初の高耐熱・高強度な自動車内装部品用バイオプラスチックを、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ァ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。

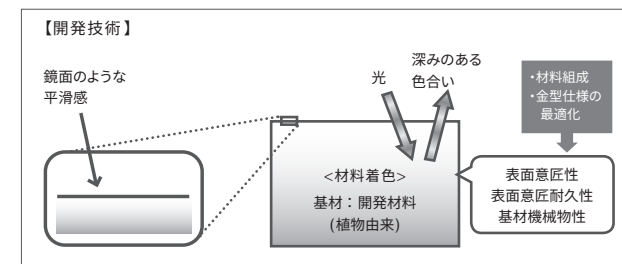
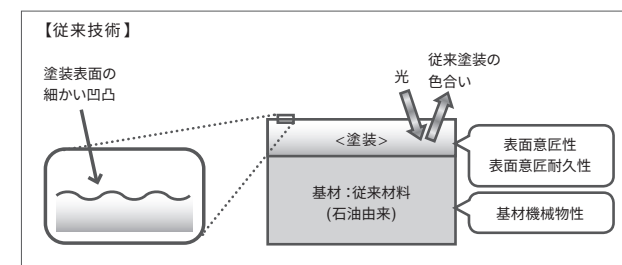
バイオエンブラに関する技術開発の取り組み

2014年: 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はなく、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。

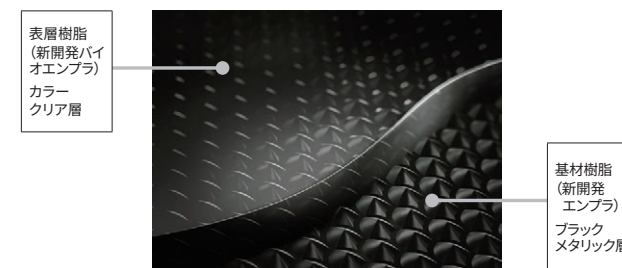
2017年: フロントグリルのような複雑な形状の大型外装部品にも対応できるよう、材料の開発と金型仕様の最適化を行い、成形性を大幅に向上。2020年、上記バイオエンブラの開発において「令和2年度科学技術分野の文部科学大臣表彰」の「科学技術賞(開発部門)」を受賞。

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。

2014年:特徴を生かした内外装意匠部品の無塗装化技術



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層成形技術の表面模式図



※1 Automobile Shredder Residue ポディガラ(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、マツダ株式会社と三菱ケミカル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

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2021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／材質ごとに厳格化し、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。2021年度の廃棄物排出量は1990年度比87%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。

 埋立量、再資源化量、再資源化率実績 (P115)

物流資材：梱包・包装資材の削減

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。2021年度は、梱包・包装資材使用量を2019年度比27%削減しました。

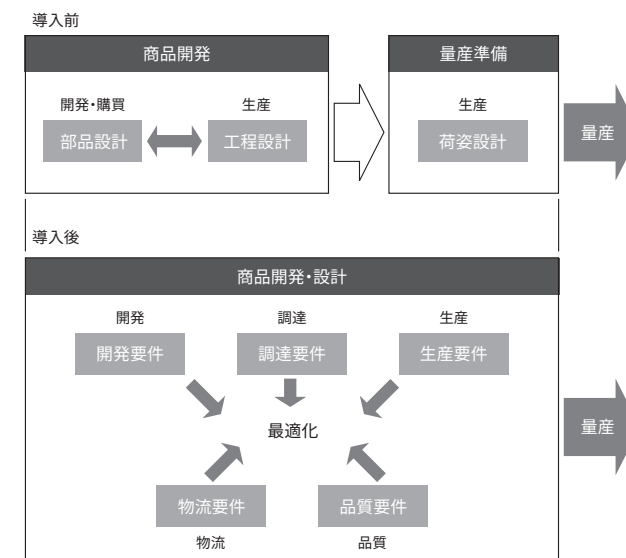
2016年度には、開発・生産・調達（購買）・物流・品質の5つの領域が一体となり車両開発の段階から最適な部品と製造およびサプライチェーンとの強力な連携を構築する活動を進め、梱包・包装資材の削減、梱包充填率の向上を図りました。2021年度も引き続き各領域との一体活動を進め、部品の充填率向上や梱包・包装資材の削減に取り組みました。今後も各領域が一体となった活動を継続・拡大し、資材削減を進めていきます。海外向け補修用部品の領域では、コンテナ内の充填率向上を狙い大型のリターナブル容器の適用拡大を継続して実施しています。この容器の使用で2020年度は約1,900トン、2021年度は約2,100トンの資材使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、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拡大を進めています。これにより、コンテナ内空きスペースを解消できるようになります。コンテナ内充填率をこれまでの70%から90%にまで向上させることにより、コンテナ本数や、輸送トラック便の削減が可能となるため、梱包材・包装資材使用量の削減のみならず、CO₂排出量の削減にもつなげています。

この活動を2022年1月に操業を開始したマツダ・トヨタ・マニファクチャリング(MTM)にも展開しました。新標準容器の導入により、2021年度は、コンテナ本数を約50本削減し、梱包・包装資材使用量を約2,800トン削減しました。今後、新標準容器の導入をその他部品にも拡大し、さらなる削減を進めていきます。

 梱包材・包装材使用量実績 (P115)

活動イメージ



リターナブル容器の導入



※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）。

水資源保全の目標

マツダグループは、「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」ことを推進し、2030年における水資源の再生・循環の取り組みを国内モデルプラントで実現するために、国内のマツダグループ全体の取水量を2030年に2013年比で38%削減する目標を定めました。この目標を達成するために、年間水使用量の2%削減を目指します。加えて、雨水や再生水の利用拡大を進めます。

 取水量・排水量実績 (P116)

水資源保全の目標達成に向けて

事業活動における水資源のインプット、プロセス、アウトプットを明らかにし、まずは、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)」取り組みを進めることで、水使用量を最小化し、「使用前と同レベル(質)」にしてお還しする」ことを目指します。進捗にあたっては水資源保全に関わるメンバーから構成される水資源部会を設置し、以下の2つのチーム編成の下で「無駄なく使い切る」「リデュース」「リユース」「リサイクル」「雨水、汚泥、廃液などの資源の有効活用」「仲間・体制・人づくり」といった6つの主要なテーマを設け、現状分析やそこから導かれた課題への対応を進めています。なお、水資源部会では海外工場への国内での取り組みの情報共有や、課題対応の支援にも着手しました。

- ・再生・循環チーム：排水処理領域のモデル検討、集水領域のモデル検討やトライアルを実施
- ・使用削減チーム：再生・循環チームが検討したモデルやトライアル結果を工場へ展開

<水資源の使い切りの取り組み例>

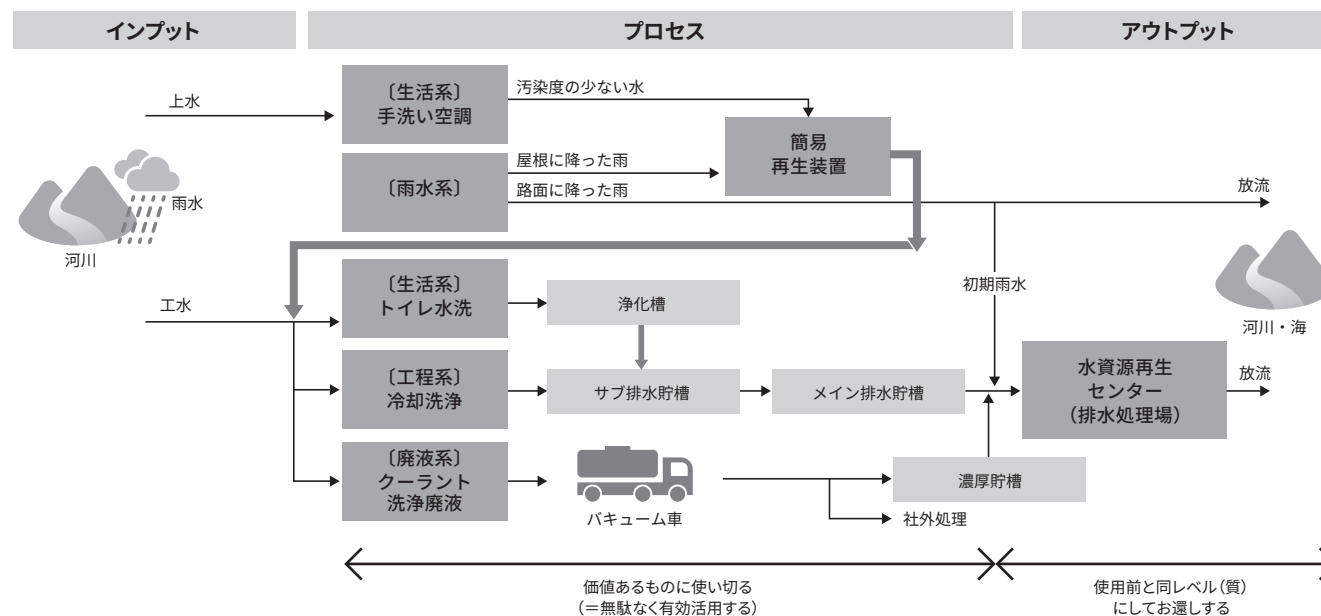
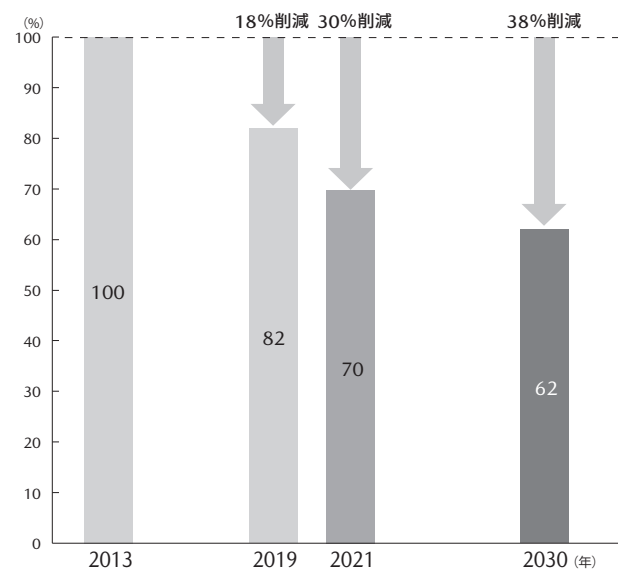
【使用の適正化/再利用】

- ・冷却塔排水の適正化：
過剰給水によるオーバーフローの防止や、汚染度の少ない水は排水せずに社内基準を定めて循環利用
- ・トイレ器具洗浄水の節水：
トイレ器具ごとにセンサーを取付け、人を感知したときのみ洗浄
- ・電着塗料冷却排水の有効利用：
塗料の冷却に使用後の排水を、別の工程で再利用

【排水の再生利用/雨水の活用】

- ・手洗い水や空調ドレンなど、汚染度の少ない水を簡易再生装置で再生、貯留した雨水と合わせて、トイレの水洗浄水などへ活用

国内マツダグループの取水量



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の取り組み、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。

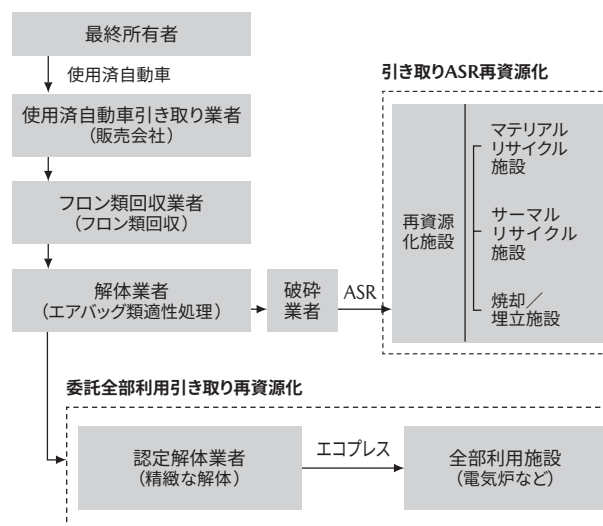
また、販売会社では新車販売時のリサイクル料金の受け取り、使用済自動車の最終所有者からの引き取りと処理業者への引き渡しについても適切に進めています。リサイクル料金については、2012年導入の新型車より順次料金算出基準の見直しを行い、新料金基準を適用しています。今後も、将来のリサイクル状況を予測しながら、中長期で全体収支のバランスが取れるよう再資源化事業を推し進めていきます。

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。

これらリチウムイオン電池・ニッケル水素電池の搭載車両や、減速エネルギー回生システムのキャパシターの搭載車両について、関連事業者で安全にリサイクルしていただくため、廃棄時の作業要領をホームページに掲載し、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）](#)

使用済自動車リサイクルプロセス



2021年度再資源化などの実績（リサイクル）

ASR総引き取り台数		129,770台
エアバッグ類引き取り台数		118,837台
フロン類引き取り台数		118,939台
再資源化率	ASR	96.5%
	エアバッグ類	95.2%
リサイクル実効率*		99%超
払渡しを受けた預託金総額		1,556,426,986円
再資源化などに要した費用の総額		1,482,568,896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96.5%を乗算したものを加算して算出する。

[再資源化等の状況（日本語のみ）](#)

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砕残さ（ASR）で構成されています。

有用金属は、解体事業者、破砕事業者、製鋼会社など、金属リサイクル関連事業者の連携でリサイクルされています。一方、ASRは、従来は主に埋め立て処分されていましたが、最終処分場の逼迫に伴う処分費用の高騰、鉄スクラップ価格の低迷などの理由により、使用済自動車の不法投棄リスクが拡大していることを受けて、ASRなどを対象とした自動車リサイクル法が施行されました（2005年1月）。

この法律の施行により、ASR、地球温暖化やオゾン層破壊につながるフロン類、処理に専門的な知識が必要なエアバッグ類のリサイクルを自動車の最終所有者が預託する自動車リサイクル料金を使って自動車メーカーの責任で実施するようになりました。

※1 Automobile Shredder Residue ポディガラ（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）をシュレッダーで粉砕し、金属類を分別回収した後の残留物。

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

海外での使用済自動車のリサイクル推進

海外では各国・各地域の法律に基づいて、各国・各地域のディストリビューターが中心となって、使用済自動車のリサイクルを推進しています。今後、法律の導入が計画されている国々についても、各国のディストリビューターと共に対応準備を進めています。また、国内と同様に、リチウムイオン電池やキャパシターを搭載した車両について、関連事業者で安全にリサイクルしていただくため、廃棄時の作業要領をホームページに掲載し、適正処理を推進しています。

 [海外向けリサイクル参照ホームページ](#)

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。

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。2021年度は、47,939本を回収し、再生材として活用しました。

 部品のリサイクル量実績 (P115)

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)。
- 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15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。2022年3月末時点でマツダ・マツダアンフィニ系販売会社25社、マツダオートザム系販売会社119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。

ISO14001の認証取得一覧

国内生産拠点・事業拠点

広島地区	本社工場	2000年6月
	三次事業所	
防府工場	西浦地区	1998年9月
	中関地区(拡大)	1999年9月
東京本社		2016年9月
マツダR&Dセンター横浜		
自動車試験場(美祢、剣淵、中札内)		
テクニカルサービスセンター大阪		
大阪法人事務所		

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ノ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

トーヨーエイテック(株) ^{※4}	2000年6月
(株)日本クライマイトシステムズ	2000年5月
ヨシフ工業(株)	2002年4月
MCMエネルギーサービス(株) ^{※5}	2008年6月

※4 マツダの認証範囲の一部として認証取得。単独事業所では個別に2016年3月に認証を取得していたが、2017年4月に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。

環境方針の策定

認証範囲の環境取り組み推進のため、国内の認証範囲では以下の環境方針を定めています。

マツダ 環境方針

基本方針

社会や地域と共存する事業活動を通じて、
カーボンニュートラル・循環型社会の実現を目指します。

行動指針

- (1) 資源の循環利用、エネルギー使用量削減と再生可能エネルギー導入、生物多様性保全に努めます。
- (2) ライフサイクルを考慮した商品・サービスの提供により、環境配慮商品・サービスの普及を拡大します。
- (3) 環境法規制の順守にとどまらず、事業活動による地域・社会への環境影響を考慮し、未来にわたり社会の快適性確保に努めます。
- (4) 一人ひとりの環境意識を高め、企業活動全体で持続可能な社会の実現に貢献するとともに、適切な情報開示と相互コミュニケーションを大切にします。

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

「グリーン調達」の推進

サプライチェーン全体で環境保全に配慮した事業活動を継続的に推進することを目指して、「マツダグリーン調達ガイドライン」を制定し活動しています。このガイドラインでは、世界中のお取引先さまを対象に、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お取引先さま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・要具のお取引先さまに、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お取引先さま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お取引先さまは全社ISO14001認証を取得しています。

お取引先さまの環境マネジメントシステム構築対応状況

- 新規お取引先さまを含め、継続的に取引がある国内外の主要お取引先さま約500社の登録維持100%を継続しています(2022年3月末時点)。
- マツダグリーン調達ガイドラインの中で、購買一次お取引先さまを通じて、二次以降のお取引先さま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。2021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。

ISO14001外部審査の指摘件数

マツダ(株)

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
重大な不適合	0	0	0	0	0
軽微な不適合	1	0	0	0	0
観察事項	5	6	6	5	5

グループ会社

		2021年度	
		国内	海外
ISO14001	重大な不適合	0	0
	軽微な不適合	0	7
	観察事項	27	24
EA21	不適合	0	—
	軽微な不適合	2	—
	改善事項	56	—

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の実施
- 大気汚染、水質汚濁などの環境モニタリングを定期的の実施

法令違反

2021年度は、国内グループ会社において、環境関連の法令違反が1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

2021年度は、国内グループ会社において苦情を2件いただき、誠実かつ適切に対応しています。

環境モニタリング

環境モニタリング項目	モニタリング対象	モニタリング項目	モニタリング数
大気	ボイラ、溶解炉、加熱炉、乾燥炉 他	硫黄酸化物、窒素酸化物、ばいじん、揮発性有機化合物、塩化水素の5項目	約400/年
水質	廃水処理水	カドミウム、シアン、有機燐、鉛、六価クロムなどの43項目	約1,600/年
騒音・振動	敷地境界線	騒音レベルの1項目	12/年
臭気	敷地境界線	臭気指数の1項目	12/年
廃棄物	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200/年

法令違反および苦情

(2021年度)

	件数	対策
法令違反	水質 1件	管理方法の見直し
苦情	臭気 1件	発生源対策の実施
	排気 1件	発生源対策の実施

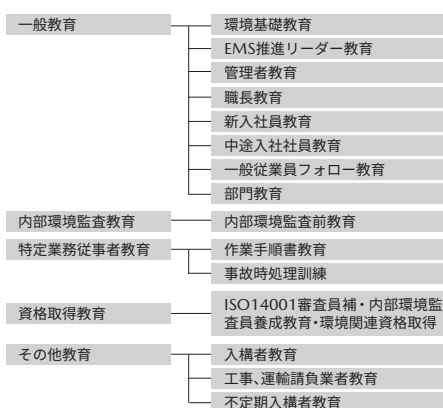
*対象:マツダおよびグループ会社

環境教育／環境教育体制

環境マネジメントシステムの一環として全社の環境教育を、従業員を対象に年1回、EMSのリーダーを対象に年2回実施するとともに、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( P120) で受けられるなど、支援を行っています。

資格取得の推進

- | | |
|------------------------|----------------------|
| ■ エネルギー管理士 | ■ 特別管理産業廃棄物管理責任者 |
| ■ 公害防止主任管理者 | ■ 環境社会検定試験 (= eco検定) |
| ■ 大気・水質公害防止管理者(第1～第4種) | ■ EMS審査員 |
| ■ 騒音・振動関係公害防止管理者 | ■ 内部環境監査員 |
| ■ 粉じん関係公害防止管理者(特定、一般) | ■ 環境計量士 |
| ■ ダイオキシン類関係公害防止管理者 | ■ 建築物環境衛生管理技術者 |

環境教育体制**日常の環境活動**

日々、従業員一人ひとりが担当する業務にて、環境に配慮した取り組みを行っています。

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。

昼休憩時には、オフィスや工場の照明を半分消灯する運動を継続、推進しています。

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**■ 海上汚染防止訓練**

マツダは、工場立地場所が海に面しているため、内航船などからの油漏れなどの環境リスクが高い状況にあります。海上への油漏れに対して、オイルフェンスの展張および、海上に浮遊した油の拡散防止や回収作業を行うなど、実際に想定した訓練を実施し有効性確認を行っています。2021年はコロナ禍により中止しましたが、今後は、状況を踏まえ、訓練の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、2021年3月より運用を開始しています。当初、ミルクランシステム^{※1}で利用している車両の約38%が導入していましたが、2022年8月時点では約60%まで導入が拡大しています。今後も油漏れ未然防止を確実なものとするため、導入業者の拡大に努めていきます。

油漏れ撲滅および交通安全啓発キャンペーン**2019年度海上汚染防止訓練
オイルフェンスを展開している様子**

※1 1台のトラックで、複数のお取引先さまを巡回して集荷する方法。牧場を循環して牛乳を集荷するさまになぞらえたもの。

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。

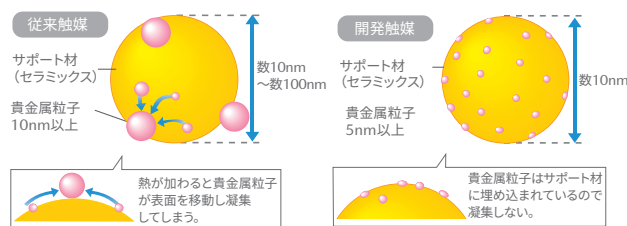
貴金属シングルナノ触媒技術

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。

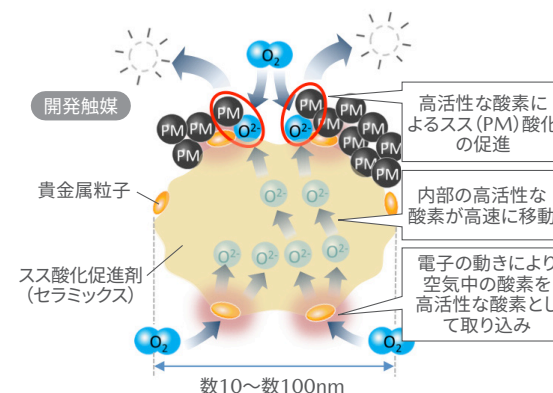
新触媒技術による貴金属分散モデル



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。

スス(PM)酸化触媒の仕組み



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。

※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。

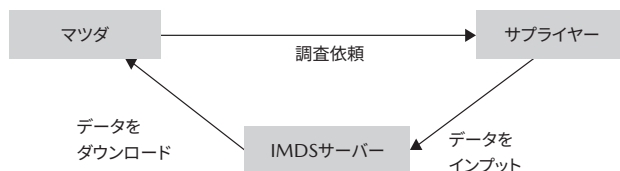
自動車部品の材料情報収集・管理

サプライチェーン全体で、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムといった環境負荷物質の適正な管理を推進するため、国際標準システム「IMDS」※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、ガイドラインを発行・公開
- 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

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※4）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（2022年度導入のCX-60も同指針値をクリア）

自動車騒音の低減

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

騒音防止対策の事例（MAZDA3）



【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。

NOx、SOx 排出量実績（P117）

VOCの削減：塗装ライン

2021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19.0g/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」（ P24）、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。

VOC排出量実績（P117）

【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、2021年度のPRTR法※5対象物質の水域および大気への排出量は、1998年度比で78%減となる620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。

PRTR対象物質排出量実績（P117）

※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 2007年当時

※5 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。

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。

「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せる企業活動

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	・SKYACTIV技術の継続的進化 ( P20) ・電気自動車 ( P21) ・リサイクルに配慮した開発・設計 ( P30)
資源・エネルギーを大切にせる企業活動	・生産工程の設備稼働率の向上、サイクルタイム短縮 ( P24) ・工場新設時の調査・配慮
社会や地域との連携・協力	・森林保全活動、野生生物の保護支援など*<!--1</li--> ・社有地での生物多様性の取り組み
啓発と情報開示	・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/report/>

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

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11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。

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.11 2021年11月発行

身近な外来種との関わり方

皆さんは「外来種」と聞くと、どのような生き物を想像されるでしょうか。外来種とは、「本来の生息地から、人の手によって移動してきた生き物」を意味します。

外来種は国内の生態系に強い影響を与えるとされていますが、その理由として、大きく以下の3点が考えられています。

- ① 外来種は、生息地と異なる環境にも適応できる生存・繁殖能力が高い種である
- ② 外来種は生息地にいる天敵や病原菌の影響を受けないため、個体数が減りにくい
- ③ 国内の在来種は、生息地内の限られた種の中での競争関係しか経験していないため、外来種による影響や被害を受けやすい

私たちは、現在も新型コロナウイルスとの戦いの最中にありますが、新型コロナウイルスは人間がこれまで出会ったことのない未知のウイルスである為、対策に時間がかかっていると言えます。自然界でも同じように、外来種が突然その環境に入ると、在来種は外来種に適応するための進化を経ていない為、すぐに対策が取れず、壊滅的な影響を受けてしまうのです。

身近に生息する外来種

私たちの身の回りには、海外から日本に入ってきた約2,200種の外来種が生息していると考えられています。外来種と聞くと、生態系に悪い影響を与える種という印象が強いですが、私たち人間にとっては有益な生き物が数多く含まれています。

例えば、オカダンゴムシ(通称:ダンゴムシ)は、元々地中海沿岸に生息する種が、明治時代に日本に持ち込まれ、日本全国に広がった外来種と考えられています。ダンゴムシは、枯れ葉を分解し、土壌に返す分解者として様々な土壌の生育に役立っています。また、クローバーとしてよく知られているシロツメクサも、もとは牧草用にオランダから持ち込まれた外来種です。クローバーは身近な様々な場所に生育しているので、外来種と感じている人は少ないのではないのでしょうか。



ダンゴムシ



シロツメクサ

CHAPTER

3

人

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

- P42 P44 【課題】人々の心の健康への貢献
- P43 P53 【課題】働きがいの向上
- P62 人権の尊重

人々の心の健康への貢献 | 働きがいの向上 | 人権の尊重

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、全てが満たされた状態にあること」※1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。

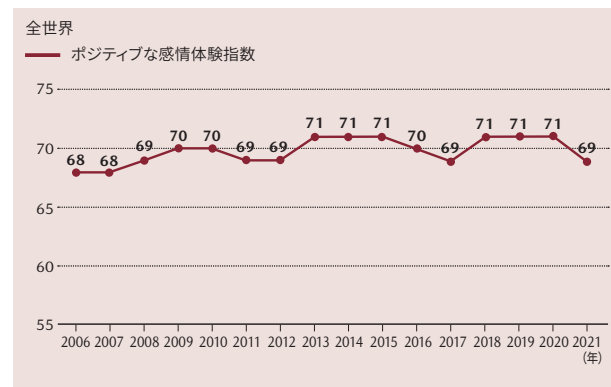
米ギャラップ社による140以上の国と地域を対象とした情緒的健康についての調査では、「感情体験」が評価軸の一つとなっています。

2006年から2021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。

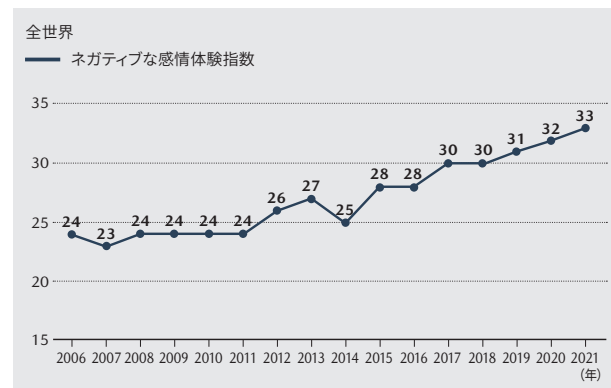
今後、ポジティブな感情体験の機会を増やしていくことが、人々の情緒的健康の向上につながると考えられます。

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。

ポジティブな感情体験指数（2006年～2021年）



ネガティブな感情体験指数（2006年～2021年）



米ギャラップ社許諾のもと、Gallup Global Emotions 2022 Report に掲載のグラフをマツダにて作成

[米ギャラップ社、Gallup Global Emotions 2022 Report](#)

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年ごろには、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、心豊かになくらしと共生社会、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

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

人

働きがいの向上

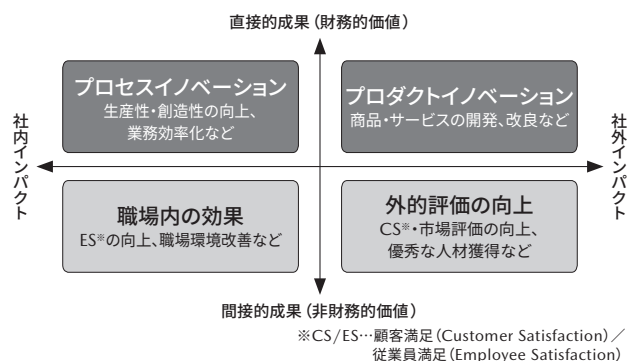
社会課題の認識

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



「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)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」という価値観のもと、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

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。

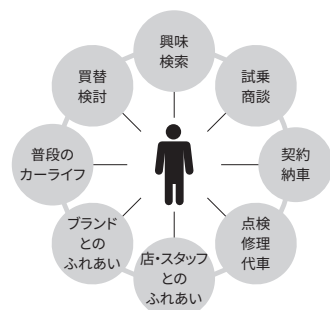
お客さまと特別な絆を築くために必要な3つの視点

特別な絆を築くためには、お客さまとの全ての接点、つまりお客さまがマツダ車を保有している間だけでなく、購入前、さらにクルマを手放した後といった、全ての接点を視野に入れる必要があると考えています。販売・マーケティング・カスタマーサービスなど関係部門合同で取り組むべき3つの視点を定め、それに基づいて各国・各地域のグループ会社が、現地の文化・風土に適した具体的な施策を実施できる体制構築を進めています。

3つの視点

- お客さまの人生に寄り添う。幼い時は家族が運転するクルマに乗り、やがて自らカーライフを楽しみ、高齢となっても誰かに乗せてもらうクルマ。その長い歲月、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」という視点にこだわる(例:本社のある広島へのこだわり、「走る歓び」にかける想いなど)

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」「人」「社会」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きます。

- 「クルマに命を与える」という哲学のもと、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、心と身体が活き活きとする体験をお届けする「人馬一体」感を追求する

「魂動デザイン」の深化

マツダは2010年より「魂動-SOUL of MOTION」というデザイン哲学のもと、生命感あふれるダイナミックなデザインのクルマを創造してきました。この「魂動デザイン」をさらに深化させ、日本の美意識を礎とした「新たなエレガンス」の表現を追求していきます。深化した魂動デザインでは、「引き算の美学」、すなわち省略することによって生まれる余白の豊潤さを大切に、要素を削ぎ落としたシンプルなフォルム、そして研ぎ澄まされた繊細な光の表現でクルマに命を吹き込むことに挑戦しています。2022年に発売したCX-60では「魂動-SOUL of MOTION」のさらなる深化に挑戦し、自然と調和する日本人の感性を活かしたタフさと緻密さを、その造形を通じて表現しています。

CX-60



操縦性・快適性・安定性を高める車両運動制御技術

「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS」

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。

車両構造技術「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」

「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE(スカイアクティブ・ビークル・アーキテクチャー)」は、マツダの人間中心の設計思想をさらに突き詰め、人間の体が本来持っているバランス保持能力を最大限に活用した技術です。シート、ボディ、シャシー、NVH性能など各機能を見直し、クルマとして全体最適の視点で開発に取り組み、商品化を開始しています。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。

^{※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)。

人々の心の健康への貢献 | 働きがいの向上 | 人権の尊重

「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」に採用される 新たな技術と価値

CX-60を第1弾としたLarge商品群に採用される、「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE (スカイアクティブ・ビークル・アーキテクチャー)」は、マツダが追求する、人間中心設計を次の次元へ高めました。新開発の高出力パワートレインを受け止めるためエンジン縦置き方式を採用し、理想的な前後重量配分によって、四輪のタイヤの性能を最大限に発揮しやすくしました。さらに、ハンドリングの良さと高い安定性を両立した、後輪駆動ベースのAWDとの組み合わせにより、動的性能ポテンシャルを大幅に引き上げています。

その上で、人間の持つ「身体拡張能力」※1に着目し、この能力をクルマでも発揮できるよう、操作からクルマの動きはもちろん、クルマから感じる音なども統合的につくり込むことで、「脳とクルマが直結」しているかのような感覚の実現を目指しています。

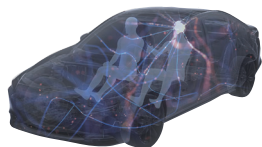
今回、CX-60で取り入れた「身体拡張能力」を引き出すためのプラットフォーム技術の進化により、ドライバーはクルマと常に一体感を感じながら運転することで、より自信をもって運転を楽しむことができます。さらに、同乗者にも、バネ上の動きを滑らかにコントロールするサスペンション設計と、バランス保持能力の引き出しやすいシート、そして静粛性が高く、上質な乗り心地を提供するボディ設計の進化によって、長時間のドライブにおいても、同乗者全員が疲れにくく快適に移動空間を楽しむことができるクルマになりました。

エンジン縦置き方式×後輪駆動ベースAWD

アーキテクチャーの
動的性能ポテンシャルを
大幅に向上



「身体拡張能力」
「脳とクルマが直結」して
いるかのような感覚

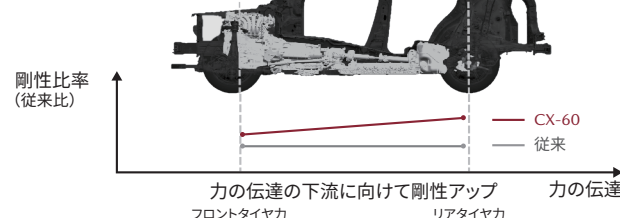


1. 人とクルマが常にシンクロした感覚が味わえる力の伝達設計：

エンジン縦置き方式のメリットを生かし、パワートレインなどの重量物を徹底的にセンターに集約することで、四輪の力を遅れなく、曲がる運動に変換させやすくしました。さらに、人間が操作するハンドルからフロントタイヤ、リアタイヤと力が伝わる順に、下流ほど剛性を高めるというクルマ全体視点での剛性配分見直しにより、力の伝達が遅れなく滑らかになり、よりクルマとの一体感(シンクロした感覚)を味わえるようになりました。

重量物をセンターに集約

例) PHEV

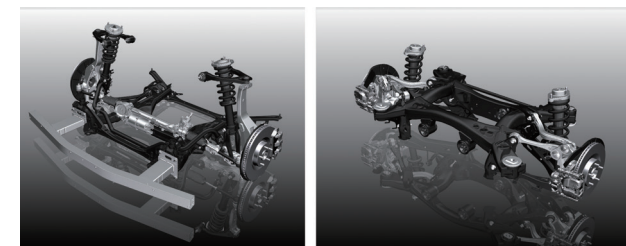


2. シンクロした感覚を保つ姿勢設計：

人とクルマとの一体感(シンクロした感覚)を保つために、路面変化などの外乱に対してバネ上の姿勢変化をより安定させるため、フロントにはダブルウィッシュボーン、リアにはフルマルチリンクのサスペンションシステムを採用しました。

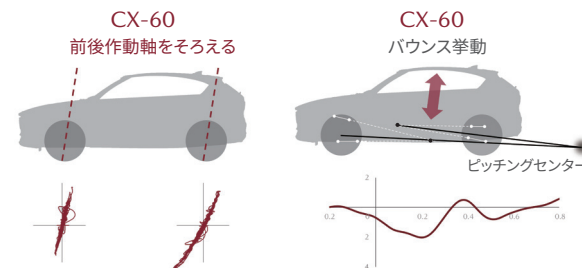
サスペンションの前後作動軸をそろえることで、初動からスムーズにストロークし、クルマの曲がる力にバネ上がシンプルな動きで追従しつつ、ピッチング挙動※2を上下のバウンス挙動に変えることで、外乱に対しても安定して人とクルマとの一体感を保ちます。この上下のバウンス挙動によって、ドライバーはもちろん、同乗者も骨盤を立てるシートとの相乗効果で、常にバランス保持能力を生かして移動することができ、長距離ドライブにおいても酔いや疲れを軽減しています。

さらに、ハイスピードのコーナリングにおいてもより一体感があり、より安定した旋回姿勢を実現する運動制御技術「キネマティック・ポスチャー・コントロール(KPC)※3」の効果を最大化するように設計しています。



フロント：ダブルウィッシュボーン

リア：フルマルチリンク



※1 例：人が箸などの道具を使うときに、箸と同化し体の一部として組み込み扱える能力。

※2 シーソーのような挙動。

※3 ブレーキをかけることで車体を引き下げる「アンチリフト力」が発生するリアサスペンションの構造により、横Gが強めにかかるようなコーナリングの際にリアの内輪側をわずかに制動することでロールを抑制しながら車体を引き下げて姿勢を安定させる。

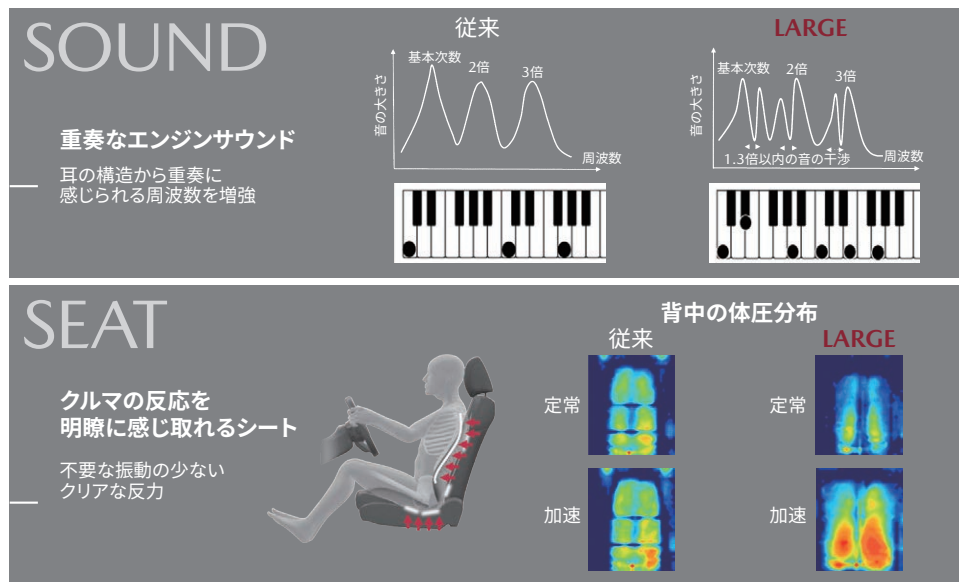
人々の心の健康への貢献 | 働きがいの向上 | 人権の尊重

3. シンクロした感覚を感じる「五感のフィードバック設計」:

人とクルマとの一体感(シンクロした感覚)を感じるために重要なのが、「五感のフィードバック設計」です。今回は特に、人とクルマの接点であるシートやエンジンサウンドなど「五感刺激の豊かさ」に注力しました。アクセルを踏み込むほどにシートから背中を押される感覚、そして重奏なエンジンサウンド、視界の移り変わりなどの五感刺激が一体となり、クルマとの一体感、高揚感を感じることができます。

4. 静粛かつ上質な乗り心地を提供するボディ設計:

衝突、タイヤ入力、音振動という三つの主要エネルギーのコントロールに、縦置きプラットフォームのストレートで途切れのない骨格の良さを最大限に生かしました。具体的には、フロントのストレート構造を生かしてダンパートップの前方で衝突エネルギーを効率的に変換・吸収させています。また、ダンパートップより後方は、剛性を高めることで、骨格の共振周波数を高め、必要なエネルギーは効率的に伝達し、不快な周波数の振動を伝達しにくくしています。さらにダンパートップにはアルミダイキャストを採用し、効果的にボディへの音振動エネルギーを反射させて振動を軽減し、静粛性も同時に高めています。



衝突
エネルギー

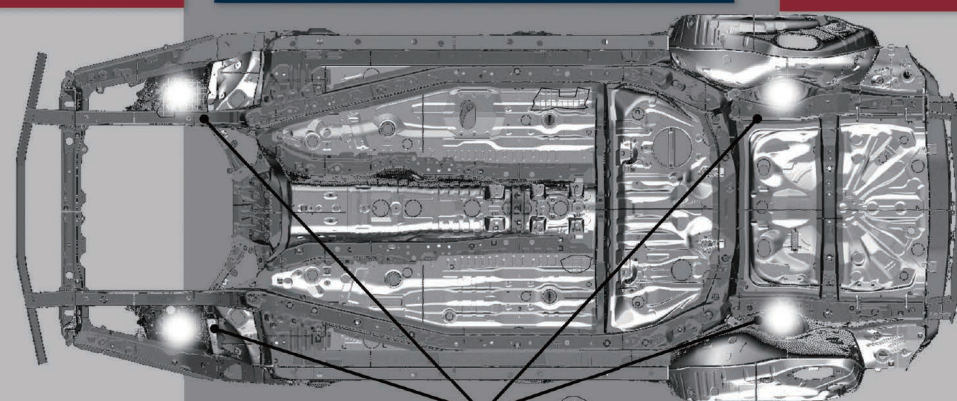
タイヤ入力
エネルギー

音振動
エネルギー

エネルギー
変換・吸収

エネルギー伝達
剛性の連続性により効率的に伝達

エネルギー
変換・吸収



エネルギー反射
ダンパートップにアルミダイキャストを採用し音振動反射

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もの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など向け搬送車両	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／一般企業など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	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	「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。

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全・安心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)



福祉車両ラインアップ (2021年6月末時点)



- **助手席回転シート車**: 助手席のシートが回転する車両 (MAZDA2)
- **助手席リフトアップシート車**: 助手席のシートが回転・昇降する車両 (CX-5)
- **車いす移動車**: 車いすのまま簡単に乗車が可能な専用スロープを装備した車両 (フレアワゴン)
- **手動運転装置付車**: 「走る飲み」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)

Self-empowerment Driving Vehicle

(セルフエンパワーメントドライビングビークル)

Self-empowerment Driving Vehicleは、誰もが自分の意志で移動したり、行動したりすることをサポートすることで、より豊かな人生を過ごしていただくことを目指して開発しました。開発するにあたっては、多くの下肢障がい者の方へ困りごとのヒアリングを実施しました。そして、多くのお客さまに共通することの解決と、マツダが届けたい「走る飲み」を実現するために、「運転」「クルマへの乗り込み」「車いすの積み込み」のシーンに焦点を当てて開発を進めました。

2021年12月より予約受注を開始したMX-30 Self-empowerment Driving Vehicleは、お客さまが自分の意志で移動したり、行動したりすることをサポートする選択肢の一つとしてご提案する、手動運転装置付車です。装備の一例として、運転システムに手動運転装置を搭載しています。手動運転とペダルによる運転操作の選択が簡単にでき、足の不自由な方が運転したり、友人やご家族と運転を交代しながらドライブをお楽しみいただけます。また、車いすをご利用の方の運転席への乗り移りをスムーズにする「移乗ボード」もご用意しています。購入時にはオフィシャルウェブサイトを通じて、専門知識を備えたスタッフがオンライン上にてお客さま一人ひとりのご相談やご要望を伺い、お客さまに合わせた装備をご提案しています。

マツダは、カーライフを通じて人生の輝きを人々に提供できるよう、今後も開発を進めていきます。

MX-30 Self-empowerment Driving Vehicle



人々の心の健康への貢献 | 働きがいの向上 | 人権の尊重

メーカーと販売会社のスタッフが「共創」する新商品研修

マツダ車の魅力を営業スタッフが分かりやすく正確にお客さまへお伝えできるよう、研修を実施しています。ブランド価値向上を目指す取り組みの一環で、機能や装備などの基本的な情報に加え、それらを実現するための開発・生産領域における工夫や努力、その裏側にあるマツダの想いを伝える研修をグローバルに実施しています。



販売会社の
教育担当者向け勉強会

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。お客さまに商品機能や性能を分かりやすくお伝えするため、動画やCGアニメーションを利用しています。

マツダオフィシャルグッズによるお客さまとの絆づくり

創立100周年を記念して誕生したマツダオフィシャルグッズ「MAZDA COLLECTION」は、お客さまが生活のさまざまなシーンでマツダの世界観を楽しんでいただくことを目指し、マツダデザイン本部監修のもと、企画・開発しています。

2021年6月に発売開始した「MAZDA 787B 30TH COLLECTION」では、ルマン24時間耐久レースの優勝から30年という月日を経ても、世代を超えて語り継がれている点にも注目し、親子で懐かしみたいというファンの方をイメージしながら親子ペアアルックTシャツなどをラインアップしています。

また、MAZDA CX-60の世界観を表現した「MAZDA JOURNEY」では、お客さまとマツダが共に過ごせる時間を旅に見立て、「手にするだけでクルマと旅に出たくなるアイテム」として、ポストンバッグ、クッションブランケットを日本の老舗ブランドと一緒に企画しています。

今後も、お客さまにマツダブランドへの親しみを感じ、マツダの世界観を楽しんでいただける「MAZDA COLLECTION」をつくり続けていきます。



マツダブランドの発信および体験の機会の提供

お客さまがカーライフを通してマツダブランドとのコミュニケーションの機会を持っていただき、マツダとの絆を深めていただくことを目的とした活動を推進しています。コミュニケーションにあたっては、グローバルで一貫した視覚的印象を提供するため、V I（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（2022年3月時点：国内218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。

【国内】新世代店舗



【米国】新世代店舗



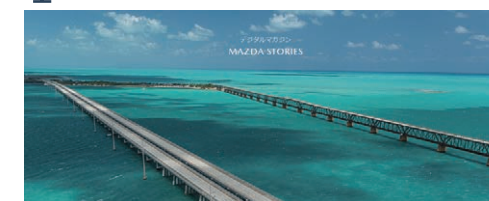
ウェブサイトを通じたお客さまへの情報発信

ウェブサイトを訪れる方々が必要な情報を容易に入手することができるよう、ユーザビリティ（使いやすさ）の向上に努めています。事実の伝達にとどまらず、その背景にある理念や哲学をより多くの方々に知っていただくことを目指しています。また、クルマの購入検討からカーライフを通じてお客さまに必要な情報を分かりやすく提供しています。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。

ウェブサイト掲載事例 MX-30電子取扱説明書（日本語のみ）



デジタルマガジン「Mazda Stories」



会員制サイト「CLUB MAZDA」



※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。

人々の心の健康への貢献 | 働きがいの向上 | 人権の尊重

CLASSIC MAZDA

「CLASSIC MAZDA」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も貢献したい」という考えのもと、初代「ロードスター」のレストアやパーツ復刻から開始し、「RX-7」の復刻パーツなどサービスを拡大しながら5年目を迎えました。

レストアサービスは11号車の納車を完了いたしました。マツダのサービスは、お客さまと思いを共有することを大切にしていますが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により対面がかなわず、初めてオンラインでの作業見学となりました。このような状況下でも、柔軟に対応いただいたお客さまへ感謝するとともに、マツダの思いが通じていることを再認識できる機会となりました。

また、「RX-7」のパーツ復刻開始に合わせ、量産が終わっても途切れることなく「技術」「人」そして「志」で車両の維持に必要な多くの部品を生産し続けているロータリーエンジンの製造現場について、ホームページに連載しています。



[「CLASSIC MAZDA」ホームページへ](#)

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、マツダのもの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（通称：マツ耐）」

（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：（株）ピーススポーツ／富士スピードウェイ（株））

日常の中で安全・安心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」 （2021年度は691名参加（6戦計））



「マツダ・ドライビング・アカデミー」



お客さまに寄り添う カスタマーサービスの実現

マツダに関わることでお客さまの生活にポジティブな変化が生まれ、お客さまの日常にある、ふとした幸せや驚きを見つけられるカスタマーサービスを目指しています。

そのために、従来の安全・安心・快適な保有体験に加え、お客さまがいつもの生活を変えてみるきっかけづくりにチャレンジしています。

このチャレンジには、お客さまの困りごとやご期待を理解することが不可欠です。

整備・修理ツールや整備資料の開発/提供、部品供給ネットワークの構築などの基盤づくりに加え、お客さまの感情や生活に寄り添い、行動できる人づくり、現場オペレーションの変革を国内・海外ディーラーと共に進めています。

ツール/整備資料の提供

お客さまに安全・安心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

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)

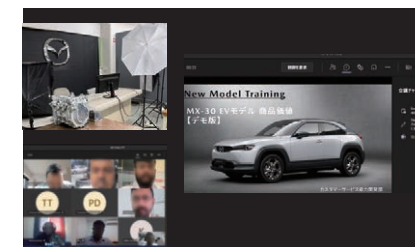


マツダ独自の故障診断機

サービストレーナー/サービススタッフの育成

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応対力に優れたプロフェッショナルの育成に取り組んでいます。主要国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おり、開発・生産領域における工夫を新機構・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。昨今の環境変化に適応するため、リモート研修や動画を活用した研修の充実化を図っています。今後ますます多様化するサービススタッフのスキルについて、一人ひとりの適性にあわせた研修プログラムを順次開発することで、レベルアップを図っていきます。

また、サービス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」などの場も通じて、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。



リモート研修



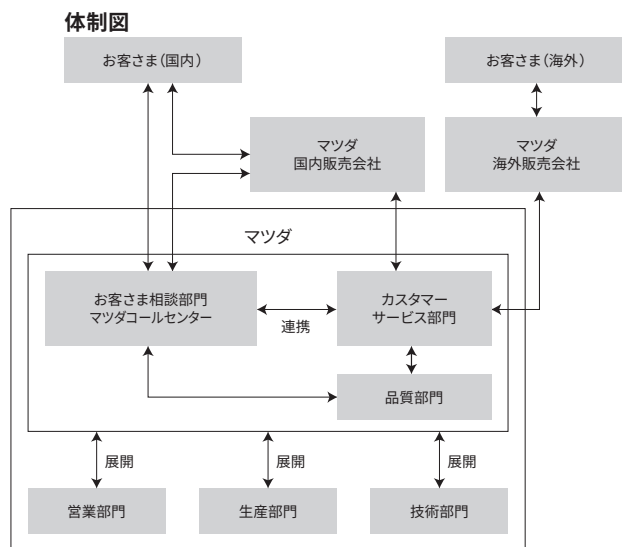
動画を活用した研修

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(📊 P110)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CS※3取り組みのレベルアップを図るために、優れたチームワークを通じてCS向上に貢献された店舗スタッフ全員と、高い営業成果を出された営業、サービススタッフの成功事例を共有し、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。

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	販売会社の代表者とマツダ(株)の役員	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	全国マツダ販売店協会 常任理事など	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	全国マツダ販売店協会 委員とマツダ(株)担当者	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	米国・欧州・中国・オーストラリアなど海外主要拠点の代表者	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。2021年度はオンラインで、4月と6月に実施。延べ約100名が参加。
グローバルブランド会議	米国・欧州・中国・オーストラリア・日本など主要拠点の代表者	年2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。2021年度はオンラインで開催し、約50名が参加。
4A※1ディストリビューター会議	東南アジア、中南米、中近東、アフリカ地域の代表者	年1～2回	コロナ禍のため、オンライン会議で開催。ビジネス、商品導入、CSなどを説明。2021年度は2021年10月、2022年3月に開催し、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。

※1 各国の販売会社情報
<https://www.mazda.com/en/about/d-list/>
 ※2 国内からのお問い合わせ／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。

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。

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、および米国ではマツダ・トヨタ・マニユファクチャリング (MTM) が操業開始した中、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。

※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／PDC2を除くマツダ単体従業員を対象とする「PDC3」の委員会で構成されている。

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の取り組みを進めています。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年度までに女性管理職数80人とする(2014年度比約4倍)」と「2025年度までに男性育児休職者数80人／年とする(2020年度比約2倍)」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。2021年度は、女性管理職数は55名(2014年度比約2.3倍)、男性育児休職者数は69名(2020年度比約1.5倍)と着実に進捗しています。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、男性従業員も含めた全社的な育児休職制度の周知・運用見直し・啓発活動を開始し、女性の活躍をさらに加速させていくよう、今後も取り組みを進めていきます。

障がい者雇用^{※1}および障がい者の活躍推進

マツダは障害のある人を安定的、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名の手話通訳士が在籍しています(2022年4月時点)。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、障害の有無に関わらず、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、知的障害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、障害を持つ人の就労促進を続けています。その結果、障害を持つ社員のうち、独立行政法人高齢・障害・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。「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、「マツダのコポーレートビジョン」「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。

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。

定年の延長^{※1}

定年制度を見直し、2022年4月より段階的に定年年齢を引き上げて最終的に2030年度には65歳まで定年を延長すること、およびこれに伴う関連施策^{※5}の導入を行いました。今回の施策実施を通して、年齢に関わりなく、全世代の社員一人ひとりが持てる力を最大限に発揮し、やりがいを持ってイキイキと活躍・貢献し続けることができる制度としました。ベテラン従業員が培ってきた経験・能力・スキルをさまざまな世代に継承していくとともに、地域・社会へと活躍・貢献の場を広げていくことを目指し、自律的なキャリア形成・選択をサポートできる環境についても、整備していきます。

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。



※1 マツダ単体の取り組み。

※2 厚生労働省「女性の活躍推進企業データベース」マツダ株式会社
<https://positive-ryouritsu.mhlw.go.jp/positivedb/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ポスター研修などに取り組む企業・団体を認定。

※4 企業と県が連携・協力し、特別支援学校生徒の就労促進を図る制度。

※5 定年後再雇用制度の見直し、選択定年制の導入など。

グローバル社員意識調査

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

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

コーポレートビジョンの実現に資する人と組織の状態を、よりの確に調査できるようにするため、2017年度に調査項目を改定し、2018年5月より新しい調査を開始しました。(P123)

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。

人・仕事・処遇の最適なマッチング

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。

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。

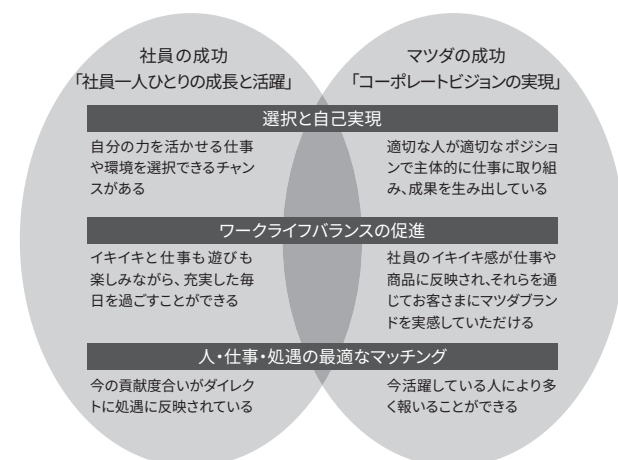
人々の心の健康への貢献 | 働きがいの向上 | 人権の尊重

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。

「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

2021年度：対象者の92.6%

「コンピテンシー評価」制度※1

年1回、事務・技術系社員を対象に「仕事への取り組み行動」について「コンピテンシー評価」を実施しています。「Mazda Way 7つの考え方」に基づいて、社員に期待される仕事への取り組み行動（コンピテンシー評価項目）に対して、自分自身、および、上司、さらに管理職以上は部下、同僚／関係先から見た客観的評価（360度評価）を行います。

その結果は、キャリアミーティングにおいて上司からフィードバックされ、成長目標や今後取り組むべき課題について話し合いを行います。

「コンピテンシー評価」は社員の成長と活躍を支援するツールとして活用するとともに、全社における人材の適正配置の参考情報としても活用しています。

※1 マツダ単体の取り組み。

OJTコーチ制度^{※1}

事務・技術系の新入社員を対象としたOJTコーチ制度を2011年度より導入しています。職場の先輩社員がコーチとして、新入社員に業務のアドバイスをを行うなど相談相手になることで、「新入社員の育成」「コーチの成長」「職場の活性化」につなげています。

キャリアチャレンジ(社内公募)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、マツダのもの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100名(2022年4月1日時点)^{※2}

■ 修了生総数(在籍者)1,572名(1988年4月～2022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。

- ワークライフバランス諸施策 ( P120) の理解促進：理解を深めるため、役割研修のプログラムに取り入れたり、社内イントラネット上の「勤務と処遇の羅針盤」にライフイベントに応じた会社支援施策の解説を掲載したりしています。
- 働き方の規定内容の見直し：社会環境の変化に合わせて実施しています。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。
- 時間外労働削減への取り組み：業務効率化を進めることにより意識的に長時間労働の改善を図ることを目的に、2007年から間接部門を対象に、定時退社日や消灯時刻の設定などさまざまな取り組みを展開しています。

※1 マツダ単体の取り組み。

※2 グループ企業からの学生11名を含む。

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2021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。2022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。

＊ 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。

「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) 最適な仕組みづくり(標準化の推進)
- 3) 安全・安心な快適職場環境づくり

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)

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。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（ P122）。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。

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※3や危険体感訓練※4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※5）、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。

※1 マツダの従業員の約9割が所属。

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

※3 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。

※4 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。

※5 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。

メンタルヘルス対策※1

マツダは2003年に社員のこころの健康づくりに労使で積極的に取り組むことを「ハートフル宣言」として宣言し、「マツダハートフルプラン」を策定しました。2007年には、マネジメント／各部門／産業医・保健師／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」を定期的に実施しています。併せて、職場からのニーズによる部門単位研修を行っています。また、管理者向けに「メンタルヘルス対応のポイント」について、定期的に情報を発信しています。

復職支援制度

休職者に対しては、短時間勤務制度や試し出社制度、復職後のフォロー相談など復職支援を拡充し、再休業の防止に取り組んでいます。また、病気と就労を両立させるための窓口を設け、社内に広く周知しています。

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」※2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。

生活習慣病対策※3

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）」を利用したウォーキング活動「マツダイいきいきワーク」（マツダ健康保険組合との共同事業）

健康増進イベント

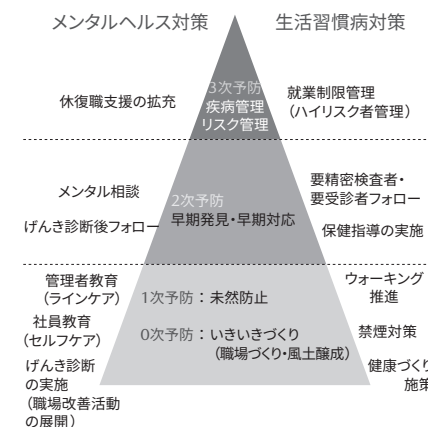
マツダ健康保険組合とのコラボヘルス※4を推進しています。

- 体重チャレンジイベント：体重管理を習慣化させるため
- 健康クイズチャレンジ：健康診断項目に関する理解を深めるため

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。

健康リスクへの対策



※1 マツダ単体の取り組み。

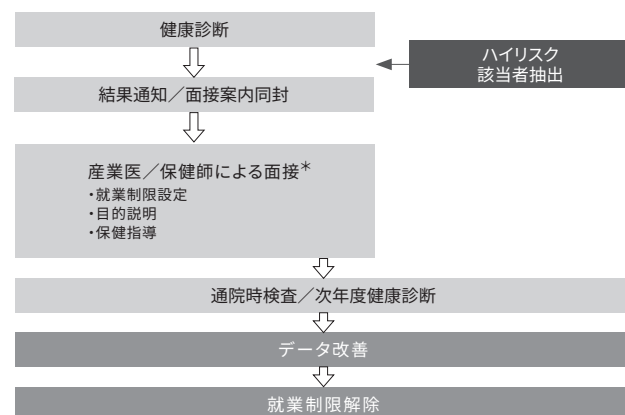
※2 改善点の洗い出しや改善提案などを職場全員で行い、幅広い視点で職場環境を確認し、簡明な手順で改善していく全員参加の活動。2016年度から実施。

※3 マツダ単体の取り組み。

※4 保険者と事業者が積極的に連携し、明確な役割分担と良好な職場環境のもと、加入者の予防・健康づくりを効率的・効果的に実行すること。

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を通して、社員の健康づくりを支援しています。

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。

健康リスク対応※1

勤務地のグローバル化や定年延長など、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作成し、随時更新しています。さらに、一人ひとりが感染症を正しく理解し、基本的な予防行動を徹底するための教育を実施しています。従業員の感染が判明した際には、早期に個別対応を行い感染拡大防止、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、グループ会社従業員、家族の接種希望者に対し職域接種を行いました。行政などからの要請にも対応しながら、継続的に感染予防・拡大防止に向け取り組んでいます。

健康上のリスクの高い従業員への対応

心疾患や脳血管疾患を引き起こす危険の高い「ハイリスク者」に対して適切な対応ができる体制を整えています。リスクを的確に把握するために対象者抽出の基準を明確化し、産業医面接を必須とするなどフォロー体制を構築しています。

※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。

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。

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

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、次の通りです。

- 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

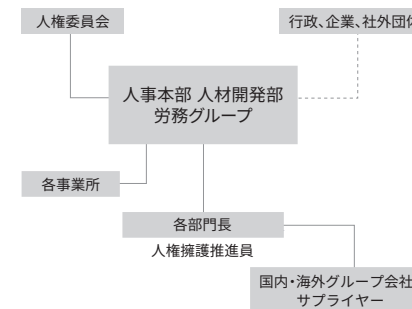
役員・本部長クラスがメンバーとなる「人権委員会」が、活動内容を審議しています。これを受けて、人事本部が全社的な人権擁護活動の推進と問題解決に取り組んでいます。マツダでは、各部門長が人権擁護推進員として各部門の活動をリードし、各事業所および国内・海外グループ会社では、人権担当者が活動をリードしています。

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」（[📄 P107](#)）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。

推進体制図



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

国内・海外のグループ会社での活動

マツダは、「ONE MAZDA」の考え方のもと、グループ会社の人権擁護活動の推進に努めています。

現在、国内・海外グループ会社では、基本理念のもと、マツダの「人権侵害撤廃規則」や「人権侵害撤廃ガイドライン」などを参考に、各国の実情を踏まえた規則・ガイドラインを整備し、グループ全体で人権擁護の取り組みを進めています。さらに、マツダと各グループ会社の人権担当者は定期的な情報交換を行い、各社の状況に応じてマツダから研修・啓発ツールの提供や講師の派遣などを行っています。

2016年度より、グループ会社の人権研修体制確立に向けた支援や人権ミーティング資料の提供などを行っています。

また、マツダはグループ企業の従業員からの相談にも「人権相談デスク」「女性相談デスク」や「マツダ・グローバル・ホットライン」(☎ P105)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。

研修／啓発活動

マツダでは、役員や全従業員を対象とした定期的な人権啓発活動や教育を積極的に実施しています。これらの取り組みとその他の人権擁護活動が評価され2008年3月に、企業として全国で初めて法務省と全国人権擁護委員連合会が主催する「人権擁護功労賞」を受賞しました。

人権研修※1

■ 集合研修

入社・昇級・昇進時には社員に対して人権研修の受講を義務付けるとともに、役員、幹部社員を対象とした人権講演会などを実施しています。また、部門からの要請に応じてカスタマイズした部門別研修も行っています。

2016年度より、性的マイノリティ(LGBT)への理解を促進するための研修・講演を各階層に実施しています。

■ 社内イントラネットを活用した人権ミニ講座などの情報発信

全ての従業員がパワハラ・セクハラに関する認識を共有できるよう、e-ラーニング、社内イントラネットを活用した人権ミニ講座などの啓発活動をしています。

人権週間役員メッセージ※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

人権標語の募集、人権擁護活動専用ホームページの特設など。

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 社会貢献への取り組み
<https://www.mazda.com/ja/sustainability/social/>

CHAPTER

4

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

- P65 P67 【課題】事故のない安全なクルマ社会の実現
- P66 P77 【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 | 心豊かに生活できる仕組みの創造

社会

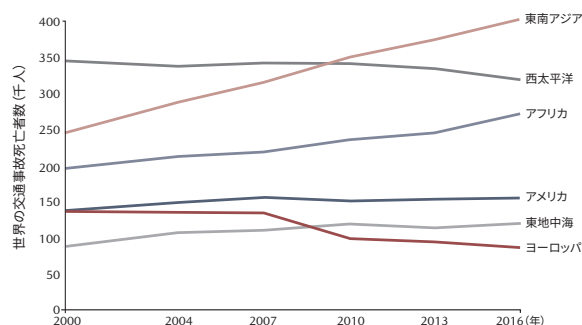
事故のない安全なクルマ社会の実現

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、以下に掲載のグラフをマツダにて作成



Death on the roads
based on WHO Global Status Report on Road Safety 2018

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年ごろには、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、グローバルで安全・安心に移動できる社会に向かうと考えられます。

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。

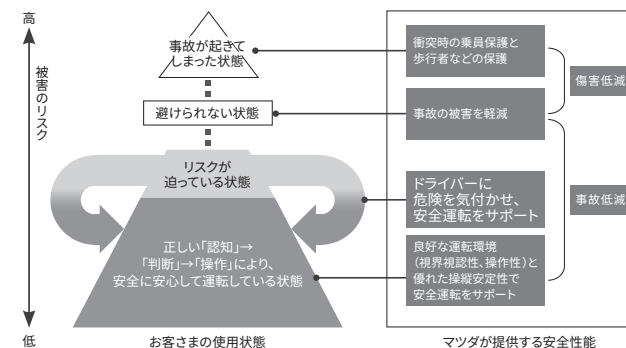
社会課題解決に向けた考え方

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)」(P67)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、事故被害の防止・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



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

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で検索・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

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年ごろには、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の方々、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、安全・安心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を行い、ブランド価値向上への取り組みを進めます。

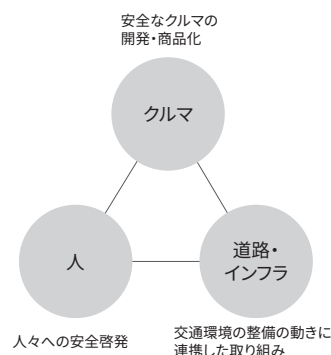
▶「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会
中間とりまとめ概要」(国土交通省)をもとにマツダにて作成

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

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。

安全への取り組み3つの視点



クルマへの取り組み

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、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。

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

基本安全技術の継続的進化と全車標準化

マツダは「安全・安心なクルマ社会」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ています。

理想的なドライビングポジション

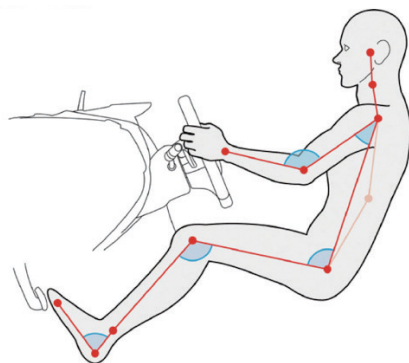
人とクルマのインターフェースであるペダルやステアリングなどの主要な運転操作機器の配置（レイアウト）について、操作しやすく疲れにくい運転姿勢を追求しています。

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。

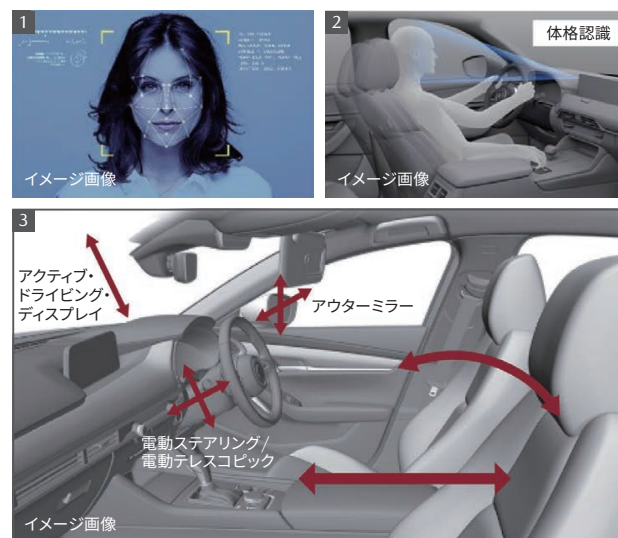
「快適関節リンク角」イメージ



理想的なドライビングポジションへのサポート

理想的なドライビングポジションにより、適切に運転操作を実施できるだけでなく、とっさの操作時の危険回避の可能性や、衝突時の乗員被害軽減の可能性が高まると考えています。この考えのもと、マツダは、「マツダ・ドライビング・アカデミー」(P76)などのイベントにて、専門家によるポジションの合わせ方をレクチャーする講習を行ってきました。

CX-60では、より多くの人がマツダが理想と考えるドライビングポジションで運転できるよう、自動ドライビングポジションガイドを導入しました※2。ドライバー・パーソナライゼーション・システムの1つであるこの機能は、ドライバーが入力した身長情報に加え、カメラで目の位置を測定することで、ドライバーの体格を推定。シート、ステアリング、アクティブドライビングディスプレイとアウターミラーの位置の角度を自動で調整します。より自分に合うよう、ご自身での微調整も可能です。



TOPICS

第15回キッズデザイン賞*1(子どもたちの安全・安心に貢献するデザイン部門)受賞

2021年8月、マツダは、MX-30の「子どもも安心安全な乗降システム」にて、第15回キッズデザイン賞の全受賞作品234点の中から、奨励賞「キッズデザイン協議会会長賞」を受賞しました。今回受賞した「子どもも安心安全な乗降システム」では、MX-30が採用しているフリースタイルドアが審査対象となりました。お客さまが自由な発想で楽しんでいただけるフリースタイルドアは、センターオープン式のドア構造によって、乗員が前ドアを開閉後に移動することなく後ドアの開閉操作を行うことができます。加えて、90度に近い角度まで開く前後ドアと、人間特性に基づいて綿密に設計したドア開口部により、ドアの開閉、乗員の乗降、荷物の載せ下ろし、ベビーカーから後席チャイルドシートへのお子さまの誘導など、一連の動作をスムーズに行うことができます。さらに、お子さまが誤操作しにくいウォークイン機構で車外への飛び出しによる被害を軽減する、より安全なシート可動システムにより、お子さまへの高い安心と安全がサポートされています。



MX-30



▶ 第15回キッズデザイン賞の奨励賞「キッズデザイン協議会会長賞」を受賞

*1 「子どもたちが安全に、そして安心して暮らす」「子どもたちが感性や創造性豊かに育つ」「子どもを産み育てやすい社会をつくる」という目的を満たす、製品・サービス・空間・活動・研究の中から、子どもや子育てに関わる社会課題解決に取り組む優れた作品を顕彰するもの。(主催:特定非営利活動法人 キッズデザイン協議会)

※1 ステアリングを前後に移動できる機構。

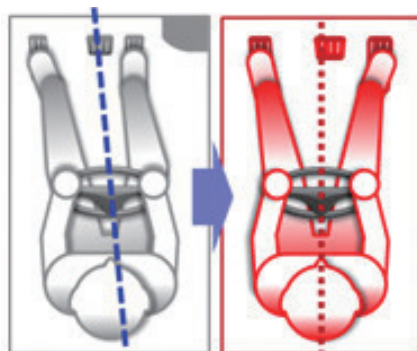
※2 一部グレードのみ。

理想的なペダル配置

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

また、この見直しは、とっさの際のペダルの踏み間違い低減や疲労軽減にも貢献しています。

自然な姿勢で踏めるレイアウト



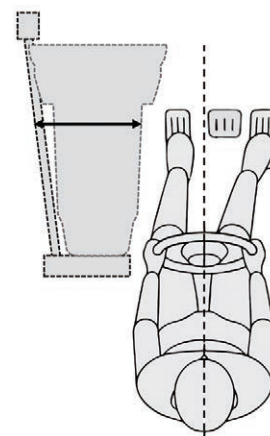
後輪駆動(FR)でも4輪駆動(AWD)でも

理想的なペダル配置を実現

ラージ商品群第1弾となるCX-60では、エンジン縦置きパワーユニットを採用しています。トランスミッションレイアウトの関係上、理想的なペダルレイアウトの実現には課題がありましたが、トランスミッションをスリム化することで、ペダルレイアウトの課題を解決しました。また、AWDの前輪駆動シャフトレイアウトを工夫し、軽量コンパクトなAWDシステムを開発することで、AWDでも理想的なペダルレイアウトを実現しました。開発の工夫により十分なペダルスペースを確保し、FR車でもAWD車でも、自然な姿勢で踏めるペダルレイアウトを実現することで、“人馬一体”につながる理想のドライビングポジションを可能としました。

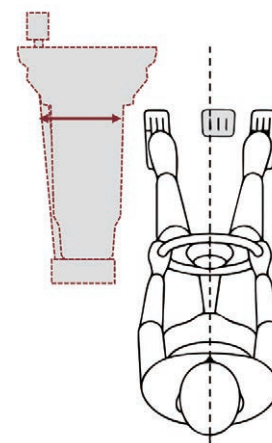
AWDの場合

一般的な後輪駆動ベース AWDプラットフォーム



体が捻じれた姿勢

CX-60 AWD

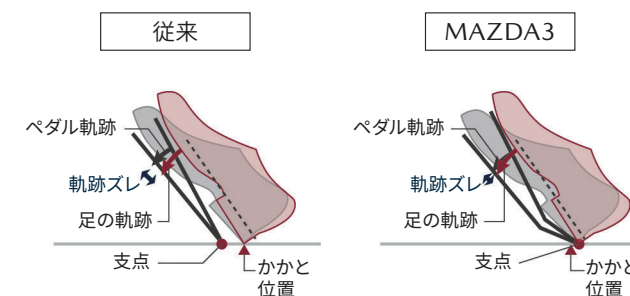


無理のない快適な姿勢

オルガン式アクセルペダルの採用

踏み込む足とペダルが同じ軌跡を描くためかかとがずれにくく、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しました。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。

新旧オルガンペダル



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

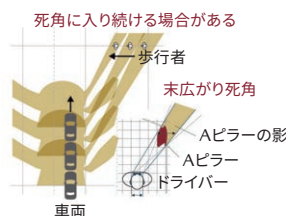
優れた視界視認性

ドライバーが周囲の状況（道路環境、周辺車両や障害物、子どもを含む歩行者など）を素早く認知できるようサポートし、的確な対応ができるよう、良好な視界を確保することを重視しています。マツダでは、現在発売されている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。

改良したAピラーにより拡大した見開き角

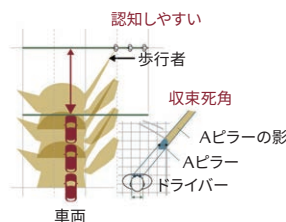
死角が未広がりになる
Aピラーの場合

Aピラーの影に歩行者が
入り続けてしまい、
衝突寸前まで存在に気付かない
といったケースがあります



死角が収束する
MAZDA3のAピラーの場合

Aピラー自体の細さと、
従来よりも死角が少なくなる
造形の工夫によって
視認性をサポートします



周囲の状況確認をサポートするシースルービューの導入

CX-60では、ドライバーが周囲の状況確認をする際、より安心していただけるよう、シースルービューを搭載しました※1。シースルービューは、「みつげられる」「なにかわかる」「ぶつかるかわかる」の3つの機能を有したカメラシステムにより、車室内から見えているような映像を映し出すことが可能な視界サポート技術です。この技術により、障害物や歩行者をより早く発見することを可能にするとともに、ドライバーの駐車時や出車時の不安解消もサポートすることができます。

- みつげられる：フロント（リア）映像とサイド映像の一部を統合することにより、見える範囲を拡大
- なにかわかる：対象物を大きく立体的に表現することにより、斜め（運転席）から見たような映像へ加工
- ぶつかるかわかる：クルマの最外側と予想進路線を表示する

※1 一部グレードのみ。

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

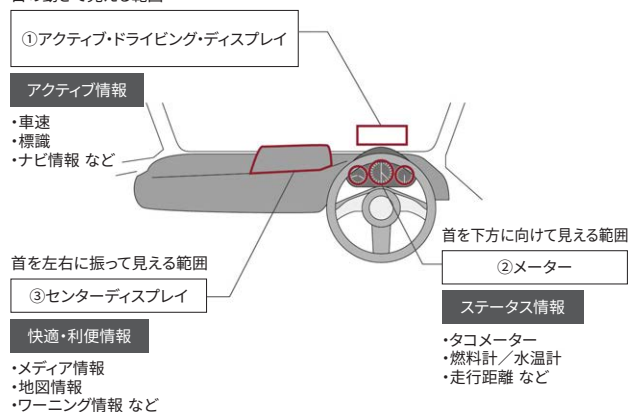
不注意運転要因を最小化するHMIコンセプト

走行安全を最優先しながらも、さまざまな情報を扱いつつ、運転にも集中できる“ヘッズアップコックピット”という考え方で、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）の開発に取り組んでいます。HMI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などで「操作のわき見」を低減しています。

運転に集中できるコックピット設計

目の動きで見える範囲



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

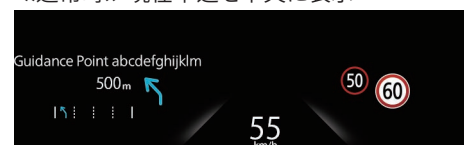
人間中心の考えを強化し、より進化したHMI

人間中心の考えを強化し、表示面の進化を反映したHMIを、CX-60より搭載しました※2。大きな進化の一つとして、アクティブ・ドライビングディスプレイ（ADD）の高画角化です。CX-60ではADDの表示面積を、MAZDA3などCX-60以前と比較し、約3倍に拡大しました。表示面積の拡大により、認知性・瞬読性をより向上させるため、表示レイアウトも再構築しました。具体的には、「最適配置」、「表示のグルーピング強化」、「表示サイズの拡大」です。

■最適配置

通常運転時とマツダ・レーダー・クルーズ・コントロール（MRCC）などの運転支援システムを作動させている状態で表示する情報の配置に変化をもたせました。状態に応じて最適な情報配置となるため、ドライバーが車両の状態をより直感的に認識でき、シーンごとの情報視認時間の最短化の実現を可能としています。

《通常時》現在車速を中央に表示



《運転システム作動時》センサーが検知している周辺情報などを中央に表示



■表示のグルーピング強化

画面上で同種の情報を近接して配置し、情報を一つの塊として見えるようグルーピングすることで、表示の見やすさを向上し、情報を探索する時間を削減しています。



■表示サイズの拡大

幅広い年齢層のお客さまに運転を安全に楽しんでいただけるよう、文字・グラフィックのサイズを拡大し視認性を向上。また、認識すべき情報の変化は、色や形の変化を工夫し、ADDを注視しなくても、気が付きやすいようにしました。

※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 一部グレードのみ。

先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)^{※1}

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、より安全・安心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12車種^{※2}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^{※3})の「ワイド」に該当しています(2022年11月時点)。

TOPICS

安全運転をサポートする電子キー
ドライビングサポートプラス^{※1}

ペダルの踏み間違いによる事故は、全ての年齢層で発生している事故です。クルマに乗る人がより安心して運転を楽しめることを目指し、マツダは、ドライビングサポートプラスをCX-60より導入しました。進行方向に障害物がない場合でも、急なアクセル操作により、ペダルの踏み間違い操作と判断した場合、加速を抑制し、警報ブザーとディスプレイ表示により、被害軽減を図り、車両が急加速しないよう支援します。ドライビングサポートプラスは、オプションとなる専用キーレスの解錠およびエンジン始動することで、自動的に起動します。このシステムによりAT誤発進制御に加えて、ペダル踏み間違い事故の抑止および被害軽減へ貢献していきます。

《作動条件》

- セレクトレバーがP/N以外のとき。
- 車速が前進時約30km/h以下、後退時約15km/h以下のとき

^{※1} ドライビングサポートプラスに関する注意:

- ・運転支援機能のため、機能には限界があります。安全にお使いいただくために、システムを過信しないでください。システムを過信すると思わぬ事故につながるおそれがあります。必ず車両周辺の安全を確認しながら運転してください。
- ・ドライビングサポートプラスは、状況によっては作動しない場合もあります。
- ・衝突を防止するシステムではありません。また、車両を自動停止させる機能はないため、ドライビングサポートプラスが作動した後も車両は慣性で動きます。周囲の交通状況を確認の上、必ずご自身でブレーキを踏んでください。
- ・お客さまご自身で急アクセル時加速抑制の作動テストを行わないでください。
- ・状況によってはシステムが正常に作動せず、思わぬ事故につながるおそれがあります。

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)」

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。人間が心と身体を活性化しながら、生き活きと運転している一方で、クルマは人間と車両の動きをしっかりと把握し、仮想運転をしています。そして、人が意識喪失などの不測の事態に陥った場合、クルマが運転操作をオーバーライドし、自動で外部に緊急連絡するとともに、他の人や周辺を危険な状態にさせない最適な場所に自動運転で移動。周辺の安全を確保し、事故の発生を未然に防止することを目指しています。

自動運転技術を活用し、ドライバーがいつまでも安心して運転を楽しむことができる「MAZDA CO-PILOT CONCEPT」技術の開発推進および標準装備化を目指します。

^{※1} 「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。

^{※2} MAZDA2、MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-30、CX-5、CX-60、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。

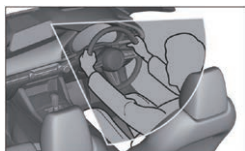
^{※3} 国内で社会問題となっている交通事故防止対策の一環として設定された安全運転サポート車の愛称。特に高齢運転者に推奨する自動車とされている。

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

ドライバー・モニタリング(DM)

2019年のMAZDA3より導入を開始したドライバー・モニタリングは、眠気検知による段階的な警報と、脇見時の前方衝突警報の早期化の機能を搭載しました。CX-60では、技術を更に積み上げ、脇見時の警報追加に加え閉眼状態による居眠り検知、姿勢や頭部位置の変化による体調急変検知を可能にしました。居眠り・体調急変共に、運転操作を含め総合的に判定することで、検出精度を向上しています。

ドライバー・モニタリング



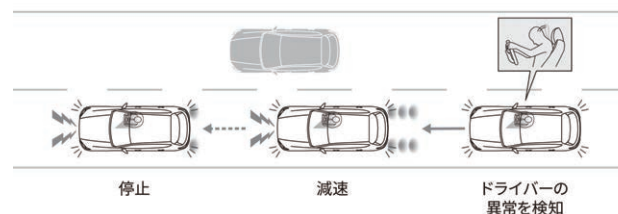
ドライバー・モニタリングによるドライバー状態検知

MAZDA3 (2019年) 以降	脇見検知		視線・顔向き	視線・顔の向きから脇見を検知
	眠気検知		まぶたの動き	まぶたの動きから眠気を検知
CX-60 (2022年) 以降	ドライバー異常検知		閉眼	まぶたの開眼度合いから閉眼状態を検知
			運転操作	姿勢逸脱によるステアリング非把持を検知
	姿勢崩れ		姿勢 (位置・角度)	通常の運転姿勢からの逸脱を検知

ドライバー異常時対応システム(DEA)^{※1}

CX-60より、ドライバーの異常を検知し、事故の回避や被害軽減をサポートする先進安全技術・ドライバー異常時対応システム(DEA)を導入しました。DEAはドライバー・モニタリングと連動し、高速道路、自動車専用道路および一般道を問わず、運転者が急病などで運転の継続が困難になった場合に、車両を減速・停止させることで、事故の回避や被害の軽減に寄与するシステムです。

ドライバー異常時対応システム(DEA) 作動の流れ



- STEP 1 ドライバーの状態をモニタリングし、異常を察知する
 STEP 1-1 ドライバーの異常を検知したらハザードの点滅を開始し、まもなく緊急停止することを乗員に報知
 STEP 2 ドライバーが運転に復帰できない場合、ハザード点滅に加え、ブレーキランプの点滅とホーン吹鳴を開始し周囲に異常を知らせながら、車両を減速・停止
 STEP 3 必要に応じて外部へ自動で緊急通報を行う

※ DEAの一部機能に関しては、コネクティッドサービスの契約/ナビゲーションシステムのSDカードの挿入が必要になります。

TOPICS

長期間にわたり安心してカーライフを楽しんでいただくためのコネクティッドサービス新プラン

マツダでは、商品・技術だけでなくサービス領域においても「お客さまの人生が輝く」ことを目的にサービス商品開発を行っており、2019年9月より「安全・安心」「快適・楽しむ」の二つの機能群を軸にコネクティッドサービスを開始しています。2022年6月、コネクティッドサービス全体の料金体系を見直し、「安全・安心」に関わる機能は無料期間を初度登録後3年間から初度登録後10年間に延長しました。コネクティッドサービスをご活用いただくことで、急病や車両故障など、いざという時にはオペレーターが救急や警察、販売会社と連携してお客さまのサポートを行います。またCX-60向けには、ドライバー異常時対応システムとの連携機能が追加され、ドライバーが意識を失うような緊急事態の時に自動で緊急通報「マツダエマージェンシーコール」を行えるようになります。マツダは、いつまでもクルマの運転を通じて自由な移動を楽しむことができる、安全・安心な社会の実現を目指して今後も取り組みを進めていきます。

※1 ドライバーの安全運転を前提としたシステムであり、事故被害や運転負荷の軽減を目的としています。作動には条件があり、また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。詳しくは店頭またはウェブをご確認ください。

事故発生時の傷害を軽減する技術

万一の衝突事故の際に、乗員や歩行者の傷害と相手車の被害を軽減できるよう、市場で実際に起こるさまざまな事故・傷害形態の分析と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。

さまざまな方向からの衝突でもキャビンの変形を最小限に抑える強固でエネルギー吸収効率を高めたボディ構造や、さまざまな事故による傷害を軽減させるために乗員や歩行者の人間特性に基づいて開発した保護構造を採用し、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・衝突安全ボディ:

ピラーやフレームへの高強度材料の採用、骨格の結合部強化や断面形状の工夫により、強固で高いエネルギー吸収効率を備えたボディ構造とすることで、さまざまな方向からの衝撃を効率的に吸収し、分散して支えることでキャビンの変形を軽減します。

乗員保護:

体型が異なる乗員や高齢者などの人間特性に基づいて傷害を軽減させる技術を開発し、さまざまな事故・傷害形態に備えた乗員保護構造を採用しています。

歩行者保護:

万一の衝突事故の際、乗員だけでなく歩行者の傷害も軽減させる技術として、さまざまな受傷部位に備えた保護構造を採用しています。

2022年導入 CX-60からの採用技術

2022年4月に欧州で発売されたCX-60において、以下の技術を採用しています。

軽量・衝突安全ボディ

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13%から約21%へと向上。1,470MPa級の冷間プレス材及び1,800MPa級の熱間プレス材を車体構造用部品としてマツダで初めて採用し軽量化を実現。

前面衝突安全性能

バンパービームとペリメータービームを左右に延長することで、さまざまな方向からの衝突に対する自車と相手車の被害軽減にも対応。

側面衝突安全性能

木や電柱などへの側面衝突時でもフロア下に搭載された駆動用バッテリーの保護と生存スペースを確保するため、高強度のアンダーボディ構造を採用。

乗員保護

フロントシート

追突時の頸部傷害を軽減させるため、剛性を高めたシートフレームとたわみにくいシートスライダーで初期のシート後傾を抑え、部位ごとに硬さを適正化したシートバッククッションで頭部の拘束を早めつつ、頭部と上体の相対運動を軽減。

シートベルトラップアンカー

衝突時に前席乗員の体をより早く座席に固定するため、前席シートベルトのラップアンカー部を従来のフロア固定からシート固定構造に変更し、シートの前後位置に関係なくどの位置でもシートベルトのたるみ量を低減。

運転席ニーエアバッグ

膝前周りに展開する運転席ニーエアバッグを採用。前面衝突時の乗員の前方移動を軽減することで、胸部・腹部・脚部の傷害を軽減。

前席サイドエアバッグ

折り畳み・パッケージの工夫により展開と乗員拘束を早期化し、エネルギー吸収ストロークの有効活用による乗員拘束力の適正化で、耐性が低い高齢者の傷害低減にも配慮。

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際に、ボンネット内側の構造で頭部を柔らかく受け止めつつ、エンジンルーム内部のエンジンや構造物などの硬い物に頭部が接触しないようにスペースを確保することで、頭部傷害を軽減。

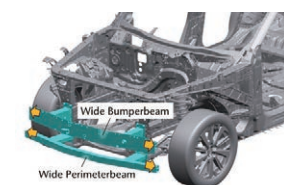
腰部/脚部保護対策

腰・脚部の骨折による傷害と膝靭帯の損傷を軽減させるため、フロントバンパーに衝突した腰・大腿部はフェイスアップパー、下腿部はロアスティフナで衝撃を柔らかく受け止め、膝関節の外反による屈曲を軽減。

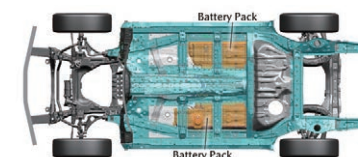
軽量・衝突安全ボディ



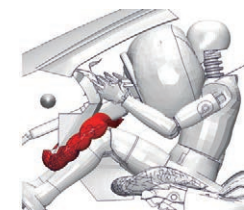
前面衝突安全性能(フロントボディ構造)



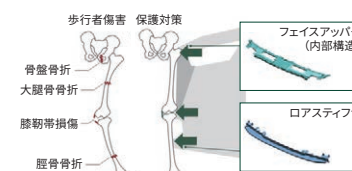
側面衝突安全性能(アンダーボディ構造)



運転席ニーエアバッグ



脚部保護対策



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

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

(2022年7月末時点)

		デミオ／ MAZDA 2	MAZDA 3	アテンザ／ MAZDA 6	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年)	— ^{*6}	5星 (2013年)	5星 (2015年)	5星 (2021年)	5星 (2017年)	5星 (2017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)		ASV+++ (2018年)	ASV+++ (2018年)	— ^{*5}	— ^{*6}	— ^{*6}
米国	US-NCAP ^{*2}	— ^{*5}	5星 (2022MY)	— ^{*5}	— ^{*5}	5星 (2022MY)	5星 (2022MY)	— ^{*5}	5星 (2022MY)	5星 (2022MY)	— ^{*6}
	IIHS ^{*3}	— ^{*5}	22TSP+	— ^{*5}	— ^{*5}	22TSP+	22TSP+	— ^{*5}	22TSP+	— ^{*6}	— ^{*6}
欧州	Euro-NCAP ^{*4}	5星 ^{*8} (2020年)	5星 (2019年)	5星 (2018年)	— ^{*6}	5星 (2019年)	5星 (2017年)	— ^{*5}	— ^{*5}	5星 (2020年)	— ^{*6}

直近の評価取得状況^{*7}

		2022年	最高ランク獲得車種数/ 評価を受けた車種数
日本 J-NCAP ^{*1} (衝突安全性能評価)	5星	未評価	—
米国 US-NCAP ^{*2}	5星	MAZDA 3、CX-30、 CX-5、CX-9、MX-30	5/5
欧州 Euro-NCAP ^{*4}	5星	未評価	—

- *1 Japan New Car Assessment Program (独) 自動車事故対策機構 (NASVA: National Agency for Automotive Safety and Victims' 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 Rating IIHS (米国道路安全保険協会) が実施する安全性能総合評価。Top Safety Pick+ (プラス) が最高評価。
- *4 European New Car Assessment Programme 欧州各国の交通関連当局などで構成された独立機関が実施する安全性能総合評価。5星 (ファイブスター) が最高評価。
- *5 2022年7月末時点未導入。
- *6 未評価。
- *7 2022年7月末時点。OEM車種を除く。
- *8 MAZDA 2 Hybrid。

TOPICS

3年連続米国IIHS^{*1}安全性最高総合評価
「2022トップセーフティピック+
(2022TSP+)」^{*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2022年モデルとして販売されているMAZDA3やCX-5など評価対象となる5モデル^{*3}全てにおいてマツダ車が最高総合評価を獲得しました。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 (モデルートオーバーラップ前面衝突、運転席側スモールオーバーラップ前面衝突、助手席側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 (日本名: MAZDA3 FASTBACK)」「MAZDA CX-30」「MAZDA CX-5」「MAZDA CX-9」

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

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。

2021年度は、広島市交通ミュージアムで開催された「交通安全チャレンジフェスタ」に参加したほか、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。

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。2021年度は6回実施しました。

ドライビングポジション講習



急制動体験



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加しています。

見えていない危険をドライバーに知らせる技術

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

マツダが参加するITSプロジェクト

プロジェクト	概要	主体
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、安全・安心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、交差点など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。

心豊かに生活できる 仕組みの創造

マツダは、安全・安心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からです。

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。

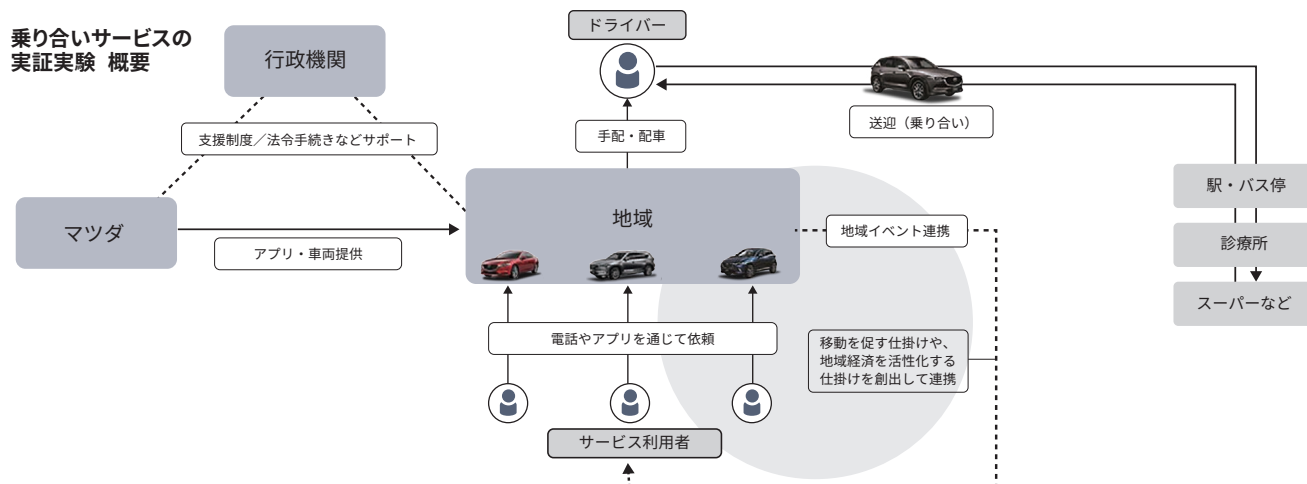
現在、地域交流イベントや、農産物の出荷・集荷などの地域情報と支えあい交通サービスの連携により地域内外の人や物の移動をシームレスにつなぐといったさまざまな施策を通じて、より多くの人々に使っていただき、地域活性化につながる持続可能なサービスの実現に向けて取り組んでいます。マツダは、この実証実験を通して、地域の活性化と、いつまでも安全・安心で自由に移動することが可能な、心豊かな暮らしにつながる社会貢献モデルの構築を目指します。

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、給水バッグなどに加え、バッテリー上がりの際に役立つケーブルなども備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、この車中泊セットを被災地へ送付しました。また、2022年7月にはより多くの方々にご利用いただくことを視野に入れ、お求めやすい安価タイプ「車中泊セット(5L)」を追加しました。



乗り合いサービスの 実証実験 概要



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（P80-81）。

社会貢献 取り組み基本方針3つの柱



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（P11）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。

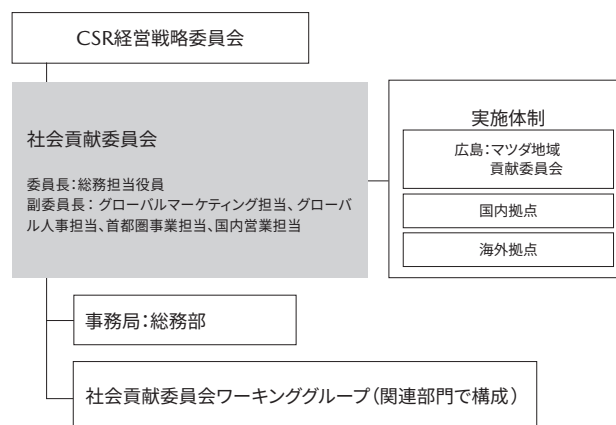
関連部門で構成するワーキンググループでは、具体的な活動内容を検討します。

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。

2021年度の主な実績

- 国内・海外で、450件※2以上の活動を実施しました※3（社会貢献活動費：約25.8億円）。（P123）
- 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。

推進体制図



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項目構成）。

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8回マツダ社会貢献活動優秀賞

2021年度の表彰対象は、マツダ社会貢献活動レポート※3掲載の社会貢献活動（活動時期：2020年4月～2021年3月）の中から選ばれました。

第8回マツダ社会貢献活動優秀賞

	活動名
大賞	新型コロナウイルス感染拡大に伴う支援活動 (マツダノースアメリカンオペレーションズ)
特別賞	オークランド動物園の支援 (マツダモータースオブニュージーランドLtd.)
特別賞	ブルーシード大作戦((株)千葉マツダ)
奨励賞	モノづくりを通じた学習支援(マツダ(株))
奨励賞	フードドライブ((株)千葉マツダ、マツダオートザム市原北)

※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：マツダ単体と主要子会社の連結ベース。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/>

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（ P120）など）
- 活動に伴う休暇の支援（ハートフル休暇制度（ P120）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	2021年度助成（寄付）金額
日本	 マツダ財団	科学技術の振興と青少年の健全育成	1984年	5,015万円
米国	 マツダ財団 USA	教育・環境保護・社会福祉・異文化交流の助成	1990年	47.5万米ドル
オーストラリア	 マツダ財団 オーストラリア	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	67.5万豪ドル
ニュージーランド	 マツダ財団 ニュージーランド	教育・環境保護・文化活動の助成	2005年	26.0万NZドル
南アフリカ	 マツダ財団 南アフリカ	教育、キャリア開発、技術開発、環境保全などへの貢献	2017年	84.5万ランド

TOPICS マツダミュージアムのリニューアルオープン



マツダは創業からの歴史やヒストリックカーなどを展示する「マツダミュージアム」を全面リニューアルし、2022年5月より一般公開しています。今回のリニューアルでは、社会科学習などの一環で来場される学校団体や地域の皆さま、お客さまにより親しんでいただくこと、また、ブランド発信拠点としての機能も強化することを目的とし、施設全体の空間デザインや展示内容を刷新しました。

館内を10の展示ゾーンで構成し、100年以上続けてきたものづくりへの想いと、次の100年に向けたマツダのビジョンを、ミュージアム全体で体感いただける展示にしています。

TOPICS ウクライナへの支援

マツダでは、2022年2月に発生したウクライナにおける軍事行動により極めて厳しい環境におかれている人々の安全について深く憂慮し、ウクライナへの人道的支援を行いました。2022年3月に国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）を通じて、合計100万ユーロの寄付を実施しました。また、2022年3月から4月にかけて、マツダモーターヨーロッパ GmbH やマツダモーターポーランドをはじめとする現地法人の従業員がボランティアで行っている欧州での難民支援などの草の根活動をサポートするために、全世界のマツダグループ従業員による募金活動『ワンマツダウクライナ人道支援募金』を実施し、合計約800万円を集めました。寄付金は、国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）と草の根活動を行っている団体へ折半の上、ポーランドやキーウなど支援ニーズや被害の大きい地域で、現地の販売会社などとの協力のもと、食料、衛生用品、医療用品、バッテリー、毛布などの提供に充てられました。”ヨーロッパの友へ”とのメッセージを添えた匿名の募金もあり、従業員一同、遠いウクライナの地へ思いを馳せる取り組みとなりました。

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

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／地域と連携した緑化事業の推進

横浜市にあるマツダの研究開発拠点、マツダR&Dセンター横浜では、横浜市提唱の「京浜の森づくり」事業に賛同し、企業・大学・行政・市民の産学官民で構成する「トンボはドコまで飛ぶかフォーラム」のトンボ飛来調査を2004年から支援し、自然の再生・緑の拡充に取り組んでいます。この調査では、トンボを指標にして「十分な緑地があり生物多様性（生態系）に配慮した緑地の質が保たれているか」の検証が行われます。



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。2021年度は、4校を支援しました。



[安全]

日本／交通安全の推進

国内の販売会社では、店舗周辺の交通安全立哨活動を行っています。リフレクターの配布や、旗を設置するなど近隣住民に対し、交通安全意識の高揚を図り交通事故の減少を目指しています。



日本／カーブミラー清掃

国内の販売会社では、交通安全週間などに合わせ、交通安全に寄与する活動として、カーブミラーの清掃・点検を定期的の実施しています。地元の警察署などと連携し活動を行っており、カーブミラー視認性の確保、破損などの状況を管轄警察署に届け出ることで、通行車両の交通事故防止を目指しています。



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

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。

- もの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

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

[人材育成]

日本／子どもたちの学習支援

マツダは、広島や防府工場（山口県）の近隣小学校を対象とした工場見学を行っています。2021年度はコロナの影響により初めてオンラインで実施しました。また、近隣の小学校、中学校、高校、大学からの要望に応じ環境教育や職業講話などを行っています。その他、(公社)自動車技術会主催の小学生対象「キッズエンジニア」に毎年参加。2021年度は塗装技術に関するプログラム「色のひみつ」をオンラインで提供しました。



タイ／職業支援

オートアライアンス（タイランド）Co.,Ltd.は、1998年から大学と連携し文部科学省の学術プログラムに沿ったインターンシップを提供しています。タイの発展に貢献する優秀な学生の輩出を目指して、働くことを経験し、有益な知識を得ることを目的としています。この活動は大学や関連機関から好評を得ており、継続的に支援をしています。



[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。累計来場者数が2021年10月に2,200万名、2022年6月に2,300万名に達したことを受け、広島市の団体にマツダ車2台を贈呈し、累計23台の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せるように駅伝大会を開催しています。2021年度は、コロナ禍において、前年度同様メキシコ国内のみならず、日本、アメリカ、カナダ、オーストラリアにも参加を促しオンラインで開催、健康でアクティブな取り組みを継続して行いました（計611チーム、3,000人以上が参加）。



CHAPTER

5

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

-  P83 【課題】品質向上
-  P89 【課題】「人と共に創る」仲間づくり

品質向上

基本的な考え方

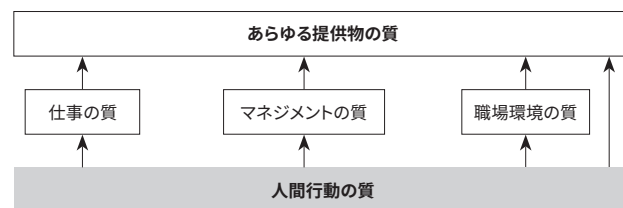
コーポレートビジョンの実現に向け、マツダは、お客さまにご満足いただくためには「商品」「サービス」をはじめとする、「あらゆる提供物の質」を高めていくことが重要であると考えています。「あらゆる提供物の質」につながる、「仕事の質」、「マネジメントの質」、「職場環境の質」、「人間行動の質」を加えた5つの質を「Mazda Quality 5つの質」と定義し、品質方針に基づくこれまでの取り組みをさらに進化させ、全ての領域が一体となって協業し、マツダらしい価値を高めています。

品質方針

品質方針

確かな仕事の積み重ねで
お客さまに喜ばれる
商品・サービスを提供する。

【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

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、全てのお客さまに良い品質をお届けするため、ゼロディフェクト（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。もの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。

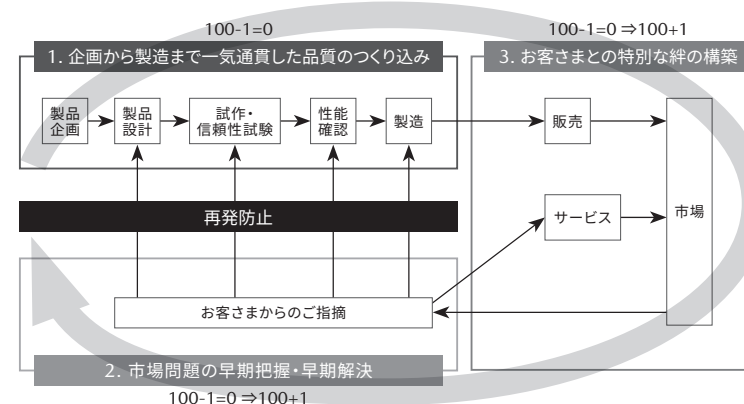
～「100-1=0」を「100+1」に変えていくプロセスへの取り組み～

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。



品質向上 | 「人と共に創る」仲間づくり

マツダ品質マネジメントシステム (M-QMS※1)

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。

ISO9000シリーズ取得歴

取得年	取得ISO	対象
1994年	ISO9002	マツダ(株):本社工場、防府工場生産車(国内自動車メーカー初)
1996年	ISO9001	マツダ(株):設計・開発、製造、カスタマーサービス領域
2001年	ISO9001	マツダ(株):用品、KD、商品企画、デザイン(株)マツダE&T:特装車(TESMA)など(対象領域を拡大) オートアライアンス(タイランド) Co.,Ltd.
2007年	TS16949 (ISO9001 セクター規格)	長安フォードマツダ汽车有限公司(現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	マツダソラズマファクトウリングルース LLC
2018年	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.
	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. 企画から製造まで一貫通貫した品質のつくり込み

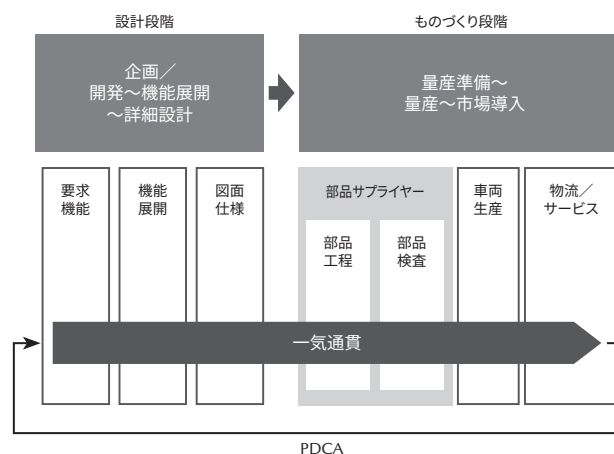
お客さまの多様なニーズに応え、より大きな信頼・喜び・感動を感じていただくため、商品の企画・開発段階における開発品質から、商品をお届けするまでの量産品質まで、一貫性を持った品質のつくり込みに取り組んでいます。

品質つくり込みの確実な実行

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)からものづくり段階(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もの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「走る歓び」を感じていただくために、「走る歓び」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。

重要特性を軸にした一貫通貫でのプロセス保証



「モノ造り革新」

マツダでは、5年から10年のスパンで未来を見据えて、将来導入する車種を車格やセグメントを超えて「一括企画」することで、共通の開発方法や生産プロセスを実現し、より効率的に多品種の商品を開発・生産する「モノ造り革新」に取り組んできました。開発面では、「一括企画」に基づき、車種・車格を超えて機能ごとの最適構造を共通化し、各車種へ水平展開しています。生産面では、「コモンアーキテクチャー構想」に基づき設計された製品を、高効率かつ柔軟に生産するために「フレキシブル生産」を採用し、台数変動・新車導入などにスピーディかつ最少投資で対応できる柔軟な生産体制を築き、ビジネス効率の向上を目指しています。「モノ造り革新」により、2012年導入のCX-5からスタートした商品群やSKYACTIV技術では、商品の開発効率化、生産設備投資の効率化、大幅な車両コストの改善を実現しています。また、「コモンアーキテクチャー構想」に基づいた設計により、最新の技術やデザインをスピーディに全商品へ展開することを可能にしています。新世代技術の開発においても、「一括企画」・「モデルベース開発」による効率的な開発プロセスの進化を図っています。

※1 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)

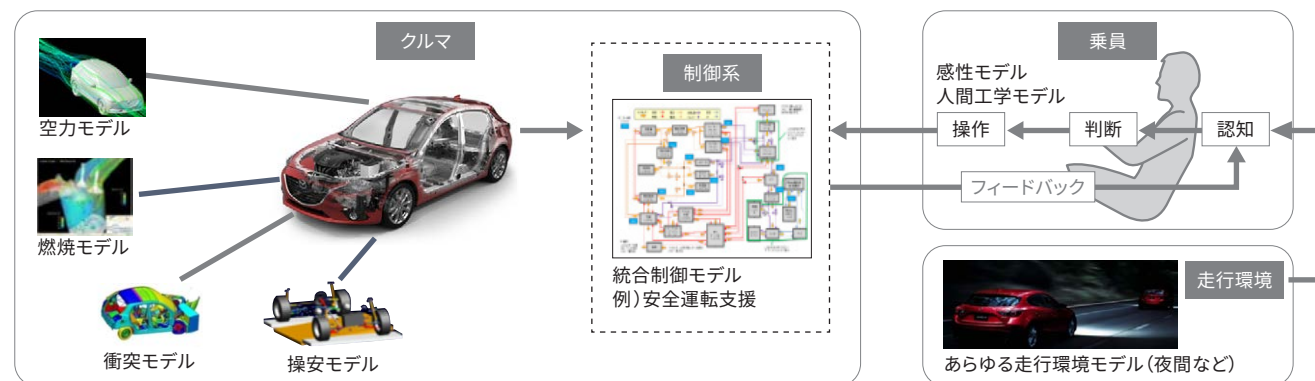
クルマに求められる機能は高度化、多様化する一方で、これに対応する車両の構造や制御システムは複雑化しています。複雑なシステムを限られたリソースで迅速に開発し続けるには開発そのものを机上で効率良く行う「モデルベース開発 (MBD)」が極めて重要となります。モデルベース開発とは、クルマ、制御、乗員、走行環境といった開発対象を「モデル化」し、コンピューター上でシミュレーションを徹底的に行い、効率的に最適化する開発手法です。マツダはパワートレイン、車両開発などにモデルベース開発を適用し、設計から車両評価までシミュレーションでの開発を行うことで、試作部品／実機検証を減らし、高度で複雑な技術や商品を、少ないリソースで、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、ものづくりでご協力いただく社外のお取引先さまと自動車会社が、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7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。マツダも運営会員の一人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いきます。(P93)

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

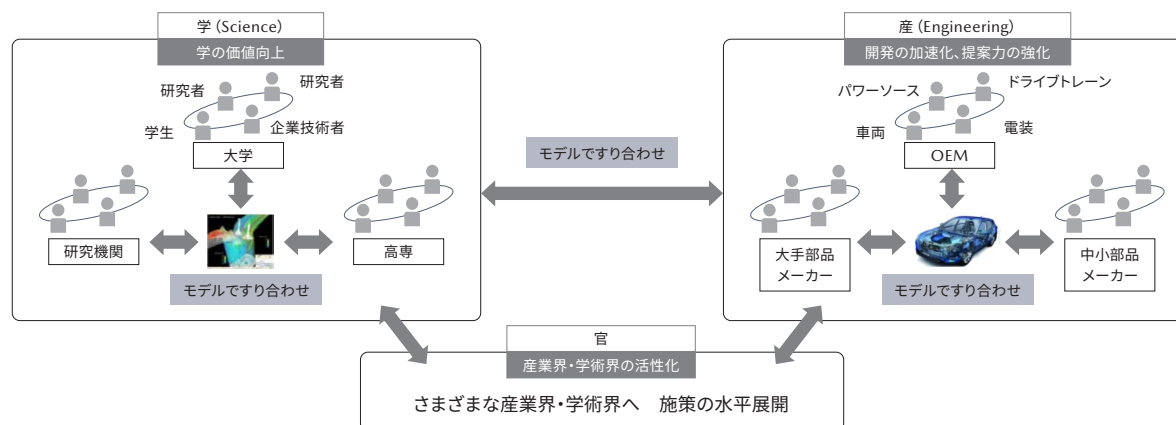


品質向上 | 「人と共に創る」仲間づくり

モデルを用いた高度なすり合わせ開発SURIAWASE2.0とは

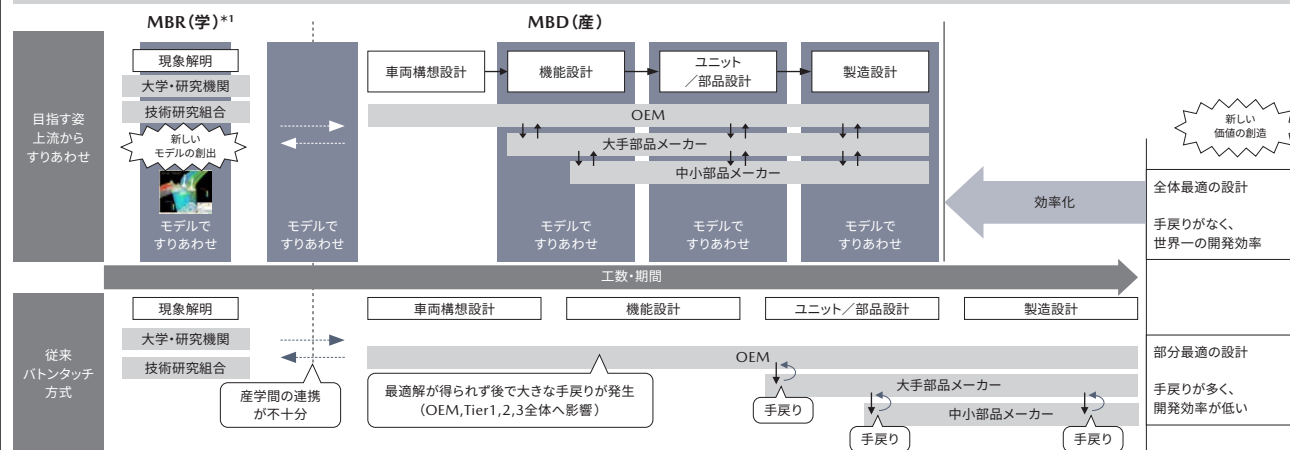
2017年経産省資料に示されたSURIAWASE2.0の概念を元に追記編集

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、全体最適で高度なものづくりを、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:SURIAWASE2.0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)

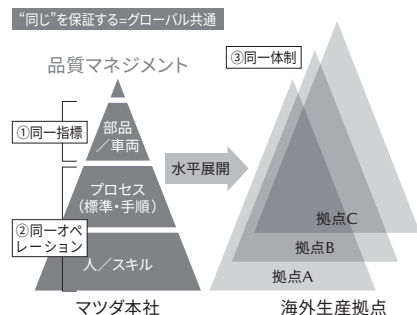
「MBD 推進センター (JAMBE)」発足記念オンラインフォーラム資料参照

品質向上 | 「人と共に創る」仲間づくり

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てきました。その体制で、2022年から新型車の量産を開始しています。

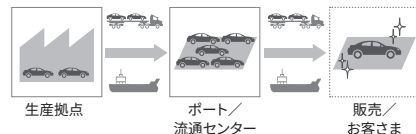
グローバル品質保証の取り組み



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、一貫通貫の評価体制で全世界のお客さまのお手元まで高い品質を維持した商品をお届けすることを目指しています。

一貫通貫の評価体制



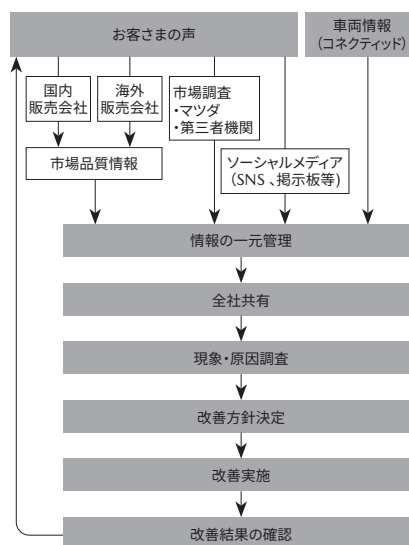
2. 市場問題の早期把握・早期解決

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。

品質改善の仕組み



<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

お客さまの安全・安心を最優先とした企業活動

マツダでは、クルマの安全・安心は、全てに優先して対応すべきことと考え、厳格な品質保証体制の下、各国の法規への適合性検査や、お客さまがご使用になる機能の検査を行い、お客さまに安心してお使いいただけるクルマづくりを行っています。この品質保証体制は、開発部門、生産部門、品質部門がそれぞれ独立した立場からお互いの業務を監査することにより維持／管理しています。

リコール対応の手順（概要）※1

- 各国の法規と手順にのっとった当局への届け出
- ダイレクトメール・電話などによるお客さまへのお知らせ、店頭での説明
- 公式ウェブサイトにおけるリコール情報の開示

2021年度リコール実績（国内）（P123）

※1 リコールの対応手順は国・地域により異なります。

品質向上 | 「人と共に創る」仲間づくり

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」を定期的に実施しています。

品質ミーティング資料

第67回 品質ミーティング資料

2022.2.21

お客様の笑顔のために ～私の品質に対する思い～

『お客様の笑顔のために、私が笑顔になる』

執行役員 購買本部長 鷲見 和彦

コロナ禍、ロックダウンによる生産停止や車庫の閉鎖による影響により、部品の調達に大きな影響を受け、生産台数の減少を余儀なくされています。調達部門では、日々生産への影響を最小化するために対応いただいております。このような状況も2020年9月から、既に2年が経過しようとしています。また、新型コロナウィルスのまん延、長期化により、我々の仕事の手り方も大きく変化してきており、皆さんも様々な形でストレスを感じているのではないのでしょうか？

このような中でも、我々はお客様の笑顔のために、1台でも多くの商品をお届けし、一人でも多くのお客様に人生の喜びを感じていただきたいと思っています。そのためには、様々な仕事をする必要があります。様々な仕事をするためには、心の余裕が必要です。コロナで生活環境が変わり、また、100年に一度の家業の中、求められるアウトプットのレベルもスピードも上がっている中で、いかに心に余裕を持つことが出来るのでしょうか？ 人によって考え方は異なるかもしれませんが、私は、「微笑」を行うことであると、思っています。

何事にも原因があって結果があります。問題が起きたときには再発防止を、良い結果が出たときには成功体験として、それを横断しながら学習しています。これは経験したこと、それを行ってからです。そうすることによって、様々な仕事を行っているのだと思います。

しかしながら、問題は全くといっていいほど減りません。問題は減っているのですが、形を変えて、問題が起き上がっているのです。それはなぜでしょうか？ それは、結果が分かっているか、それが原因だったと気づくことが出来ないか、という点です。私自身も、このように思っているかもしれません。これが予想できていたかどうかという結果と違うのでしょうか？ 成功体験もちゃんとシナリオを想定し、実践してみて良い結果を得たということがどれくらいあるのでしょうか？

言葉では簡単に言えますが、実際はそんなに簡単なことではないことは十分に感じています。言葉にはできないかもしれませんが、それを意識しているか、していないかで、結果は大きく違うものになるのではないのでしょうか？ 意識をする＝微笑をする。微笑ができていれば、心に余裕が生まれ、余裕と笑顔が生まれる。こんな好循環サイクルを作りたと思っています。

我々の品質、部品/車庫など製造物の品質、コミュニケーションの品質、マネジメントの品質など、あらゆる行動や結果に品質を求められます。そのためには、我々が笑顔になれる環境を作ることが必要で、そのための考え方を意識していきましょう。

お客様の笑顔のために、まずは、我々が笑顔になる。コロナ、100年に一度の家業、このような環境の変化が強い時代だからこそ、笑顔になりましょう。結果は必ず変わると信じています。

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12,000名が体感しています。

過去事例の共有風景



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。

2021年度品質管理教育一覧

	コース	内容
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	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。
3	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。
4	Quality向上セミナー	マツダの品質の現状と課題、品質保証の考え方を知る。

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、60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。



2021年度オールマツダ
QCサークル大会
社長賞受賞
品質技術部(防府)
ダッシュサークル

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もの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。

2021年度の成果

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	2022年自動車ブランドランキング 2位	コンシューマーレポート社
	2021年自動車商品魅力度調査(APEAL) ^{※1}	CX-5:コンパクトSUV 第3位	J.D.パワー
日本	2021年自動車商品魅力度調査(APEAL) ^{※2}	CX-3:コンパクトSUV 第3位	J.D.パワー

※1 J.D.パワー 2021年米国自動車商品魅力度調査(APEAL)。約110,000人の新車購入者の回答による。調査実施時期は2021年2月から7月。

※2 J.D.パワー 2021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2021年5月から6月。

品質向上 | 「人と共に創る」仲間づくり

「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、その独自性はマツダと関わる全ての人々と共に創るものだと考えています。マツダはパートナーの皆さまとの協業を強化し、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。

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が目指すもの

【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／ものづくりの高度化（技術・技能の共有）／地方創生

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などとの協業を通じて、もの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。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きます。

【連携の事例】代替燃料対応技術関連（P22）

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}

2021年9月 MBD(モデルベース開発)推進センター^{※4}への参画

2021年11月 中国地域におけるカーボンニュートラル電力推進部会^{※5}への参画

TOPICS

マツダ・トヨタ・マニファクチャリングでのマツダ車量産開始

2017年8月、マツダはトヨタ自動車株式会社との合弁工場設立を発表し、2022年1月、マツダ・トヨタ・マニファクチャリング(MTM)にて、CX-50の量産開始により、タイムリーに高品質な商品をお届けする生産・供給体制が整いました。その後MTMにコミュニティの方々を招待して開催された感謝イベントでは、マツダ社長より、新工場立ち上げに携わった関係者やアラバマ・ハンツビルコミュニティ、そしてトヨタ自動車株式会社とのパートナーシップへの感謝を伝えました。北米における販売改革^{*1}、現地ニーズを取り込んだ商品、そして今回の量産開始により、北米のお客さまから信頼され、選ばれ続ける企業になることを目指します。

CX-50



*1 北米における販売改革に関する詳細は2019年11月に公表した中期経営計画を参照
<https://www.mazda.com/ja/investors/policy/mid-term/>

- ※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、Mobility-as-a-Service(MaaS)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。
- ※4 MBD技術を全国の自動車産業に広く普及するための組織。全体最適で高度なもののづくりを手戻りなく高効率で行える、モビリティ社会の最先端の開発コミュニティの実現を目的として発足。
- ※5 中国経済連合会が設立した「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。中国地域におけるカーボンニュートラル電力の需給拡大の推進に向けた検討を行う。

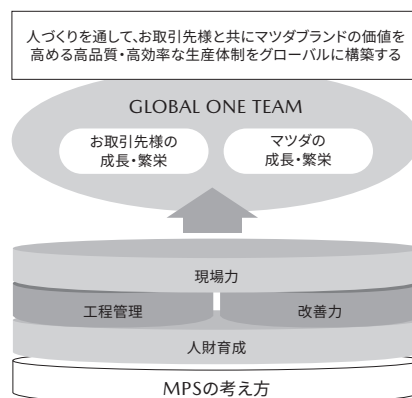
品質向上 | 「人と共に創る」仲間づくり

地場サプライヤーの自律的成長をサポートする

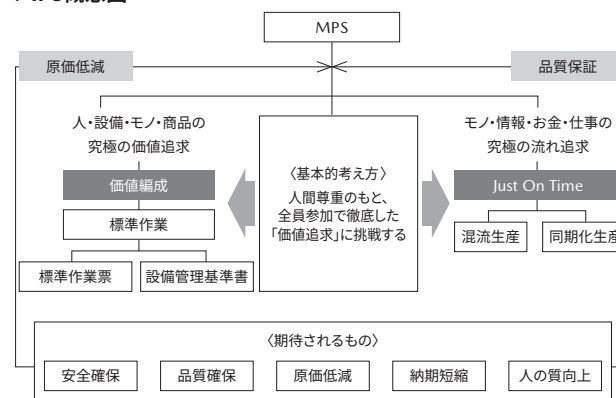
「自律育成プログラム」の展開

2019年から地場サプライヤーが自律的成長に向けて進んでいくための「自律育成プログラム」の展開を開始しています。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^{そうごけんさん}が相互研鑽し、自律してマツダブランドの価値を高める高品質で高効率な生産活動を追求するために進めてきた「グローバルマニュファクチャリングネットワーク (GMN)」の考え方に基づき、地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 (Jiba[地場]Achieve Best Cost) では不十分だった、地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、マツダ生産方式 (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、2022年9月時点、19社へ展開中、うち5社7名が「MPSマスタートレーナー」に任命され、MPS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。

MPS推進のビジョン



MPS概念図



地場サプライヤーへの展開プログラム



研修プログラム名	概要	研修時間
①トップマネジメント研修	MPS研修 座学・演習	56時間 7日間
②プロモーター研修		
③マネジメント研修	MPS研修 座学・演習 現場見学	80時間 10日間
④監督者研修	お取引先さまでの プロジェクトワーク実践	約1年 (実践)

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「グローバルマニュファクチャリングネットワーク (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)、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4社が2022年9月時点で現地サプライヤー計14社と活動をしています。12社19名が「MPSマスタートレーナー」に任命されています。

品質向上 | 「人と共に創る」仲間づくり

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・生産拠点を持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、次世代技術の研究開発、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しています。

2018年度は内閣府の「地方大学・地域産業創生事業」※2に採択されました。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、革新的材料技術、データ駆動型制御技術、スマート検査モニ

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: 15校 児童数: 1,270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
次世代液体燃料の普及・拡大	・次世代バイオ燃料の実証 ・微細藻類の研究	・2020年から地域で回収された使用済み食用油や微細藻類油脂を原料として製造された次世代バイオディーゼル燃料を社用車や公用車で利用する実証を開始(株式会社ユークレナ、株式会社ファミリーマート社、植田油脂株式会社、株式会社吉川油脂と連携)。 ・2022年9月からはサッカークラブ「サンフレッチェ広島」と「サンフレッチェ広島レジーナ」のホームゲーム用の選手バスで次世代バイオディーゼル燃料を利用開始し、業界の枠を超えた地域での取り組みを拡大。 ・使用済み食用油のみでは不足する燃料の大量生産を実現する為、2022年に大崎上島に研究拠点を設けた(一社)日本微細藻類技術協会や広島大学・東京工業大学などと連携し、国の支援を得ながら微細藻類の培養に関する研究を進めている。
自動車パワーソースの研究・開発	燃焼研究の成果などの商品への適用	「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広島大学との感性技術の研究開発と感性基礎研究 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文部科学省省センターオブイノベーション(COI)プログラムが完了(2013～2021年度)。引き続き、今後の感性の脳科学研究を、広島大学 脳・こころ・感性科学研究センター(BMKセンター)のグローバル拠点で産学連携を進める。 ②内外部品サプライヤーと自動車のインテリア空間を対象に、「新しいお客様価値」の創造と実装を目指している。現在、自動車インテリアの感性について、人のモデルと車両のモデルをつないだモデルベース(MBD)開発を、7つの「感性軸」に絞り込み、人のモデルの仮説構築中。 ③これまで8つの地域支援機関が単独では支援が困難であった案件について、2021年度から、相互に連携することで、各機関の専門性を活かした一貫性のある支援に変革した。また、「ひろ自連 感性専門部会」として、ひろしま感性イノベーション推進協議会の広島地域連携支援活動との連携を強化。
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発	ひろしまデジタルイノベーションセンターと共同で自動車サプライヤーおよび自動車以外のものづくり企業全般を対象にしたMBD/CAE研修を企画・開催。2016年以降7年間で7,079名(2022年8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。

タリングに関わる研究開発を行っています。2022年3月には、材料MBR※3棟・データ駆動型研究棟が完成しました。今後も開発技術の社会実装に向けた活動を加速していきます。

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。

デジタルものづくり教育研究センター



材料MBR棟・データ駆動型研究棟



人材育成の取り組み: インターンシップ

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など、イノベティブ人材の基盤となる「高い志と実践力」に焦点を当てた自己研鑽^{じこけん}の場としています。

2020年度はコロナ禍により開催できなかったインターンシップですが、2021年度はオンライン実務研修として、共同研究先の学校との連携強化、研究の加速を目的とする「共同研究連動型」インターンシップや、大学/学生から就業体験希望テーマをご提案いただく「テーマ提案型」インターンシップを一部再開しました。

2019年度インターンシップ風景



※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 会長 昌蒲田 清孝

※3 Model Based Research: モデルベースリサーチ

品質向上 | 「人と共に創る」仲間づくり

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。

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。

関係官庁・機関	プロジェクト名	内容
経済産業省／(国研)新エネルギー・産業技術総合開発機構／新構造材料技術研究組合	革新的新構造材料等研究開発 https://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP_100077.html	自動車などの輸送機器のCO ₂ 排出量削減を狙いとした抜本的な軽量化のための構造材料および接合技術などの技術研究開発。
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。
経済産業省／(国研)新エネルギー・産業技術総合開発機構／グリーンイノベーション基金事業統括室	グリーンイノベーション基金事業／次世代蓄電池・次世代モーターの開発 https://www.nedo.go.jp/news/press/AA5_101535.html	蓄電池やモーターシステムの性能向上・コスト低減をはじめ、材料レベルからの高性能化・省資源化、高度なリサイクル技術の実用化に取り組む。

*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ものづくりで日本をリードすべく産学連携活動を推進。 包括的連携協定（2011年2月～） 開発・生産に関する技術から、企画・経営・マーケティングなどの社会科学分野まで、幅広く連携。 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）（  P22） ・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」、「データ駆動型スマートシステム」、「スマート検査・モニタリング」の共創コンソーシアムに参画（  P91）。
広島市立大学	マツダ・広島市立大学芸術学部共創ゼミ（2017年5月～） 「新たなものづくりと新たな時代を形成し得る人材を育成し、広島が世界に誇るものづくり人材を輩出する地となる」ことを目指し、大学と共同で共創ゼミを開講。	2021年度は「消えずの火」（宮島灯台）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（2021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・ものづくり技術の革新で連携。	専用実験ステーションを設置し、先端分析技術の適用研究を実施
東京工業大学	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～） 技術相談時などの包括的な機密保持ルールを規定。 自動車技術講座 トヨタ自動車株式会社、本田技研工業株式会社と共に3年ごとの輪番で工学院の自動車技術講座の講師を受託	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、共同研究案件のマッチングを推進。 ・無料のシンポジウムやセミナーなどによる最新の関連技術情報の収集、展開 ・ビッグデータ、機械学習などを活用した共同研究を実施（2020年度～） ・インターンシップの紹介、斡旋 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 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。 自動車技術講座 ・マツダのものづくりの考え方に基づく講義内容の構成、実施

④産官連携

官公庁と連携することにより、最先端の共同研究や、お取引先さまとのニーズ・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。

2021年度活動

九州自動車・二輪車産業振興会議に対してマツダ・ニーズ発信会を開催し、九州地区の各企業による「九州新技術・新工法展示商談会 in マツダ」をオンラインで実施。

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月の研究会発足当時から参画しています。自動車の先行開発・性能評価のプロセスをバーチャルシミュレーションで行う開発手法「モデルベース開発(MBD)」の普及を目的として、他の自動車メーカー・部品メーカーと共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。本研究会は2021年3月で活動を終了し、その成果を引き継ぐ形で、2021年9月に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)」が民間企業10社が運営会員となって設立されました。マツダも運営会員の一人として参画しており、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、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。

※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月時点)

CHAPTER

6

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

-  P95 マネジメント
-  P107 サプライチェーンにおける社会的責任の推進
-  P109 ステークホルダーエンゲージメント

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、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さらなる迅速化、取締役会における経営戦略など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。

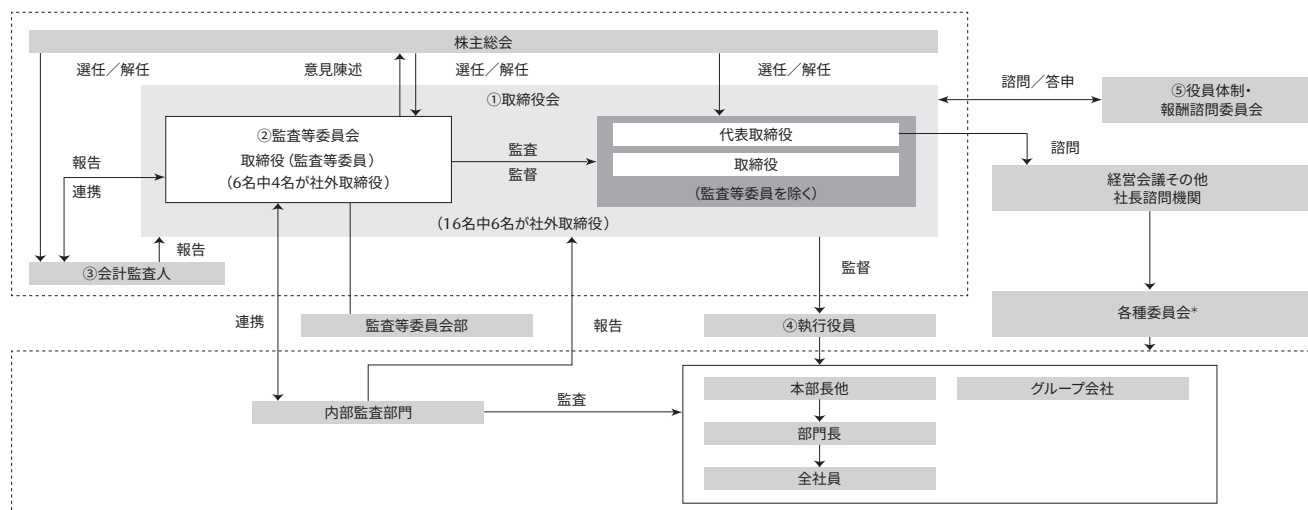
各詳細情報は以下URL参照

 [コーポレートガバナンスに関する報告書](#)

 [有価証券報告書](#)

・コーポレートガバナンスの状況など(P30-46)

コーポレートガバナンスの体制図



＊リスク・コンプライアンス委員会、全社情報セキュリティ会議など

①取締役会

マツダの取締役会は、経営の基本方針・経営戦略など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などが決定します。取締役会は16名で構成され、うち6名は独立性の高い社外取締役です。

②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などを通じて、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。また、監査を円滑に行うため、常勤の監査等委員を2名選任しています。

③ 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。

④執行役員

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など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。

⑤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2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、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、プロセスなどについて審議した上で、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に関する報告書にて公表しています。

取締役会のスキル・マトリックス

マツダは、事業環境が急速に変化する中、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に向けて取締役会の役割・責務を実効的に果たすため、知識・経験・能力のバランスが取れ、かつ多様性のある取締役会の構成が必要と考えています。

各機関構成

2022年6月末時点

取締役会	人数	16名 (社内10名、社外6名)うち、女性2名
	社外取締役比率	37.5%
	女性取締役比率	12.5%
監査等委員会	人数	6名 (社内2名、社外4名)うち、女性1名
役員体制・報酬諮問委員会	人数	8名 (社内2名、社外6名)うち、女性2名
	社外取締役比率	75.0%

																	
氏名及び属性*1		豊浦田 清孝 (63歳) 男性	丸本 明 (64歳) 男性	小野 満 (63歳) 男性	古賀 亮 (60歳) 男性	毛籠 勝弘 (61歳) 男性	青山 裕大 (56歳) 男性	廣瀬 一郎 (61歳) 男性	向井 武司 (60歳) 男性	佐藤 潔 (66歳) 男性 独立役員 社外取締役	小川 理子 (59歳) 女性 独立役員 社外取締役	圓山 雅俊 (65歳) 男性	渡部 宣彦 (63歳) 男性	坂井 一郎 (80歳) 男性 独立役員 社外取締役	北村 明良 (71歳) 男性 独立役員 社外取締役	柴崎 博子 (68歳) 女性 独立役員 社外取締役	杉森 正人 (65歳) 男性 独立役員 社外取締役
役職名		代表取締役 会長	代表取締役 社長兼CEO (最高経営責任者)	取締役専務 執行役員	取締役専務 執行役員	取締役専務 執行役員	取締役専務 執行役員	取締役専務 執行役員	取締役専務 執行役員	取締役	取締役	取締役 監査等委員 (常勤)	取締役 監査等委員 (常勤)	取締役 監査等委員	取締役 監査等委員	取締役 監査等委員	取締役 監査等委員
*2 機関 構成	取締役会	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	監査等委員会											●	●	●	●	●	●
	役員体制・報酬諮問委員会	●	●							●	●			●	●	●	●
*3 経験・ 専門性	企業経営(トップ経験)	●	●			●	●			●			●		●		
	グローバルビジネス	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●				●
	商品企画・研究開発		●		●		●	●			●						
	生産・購買・品質	●	●						●			●					
	ブランド・マーケティング・営業	●	●			●	●			●	●		●			●	
	ESG	●	●	●		●		●	●	●	●	●		●	●		●
	IT・DX				●					●							●
	人事・労務・人財開発			●		●								●		●	
	法務・リスクマネジメント			●		●								●			●
	財務・会計			●	●								●		●		●

*1 「年齢」は、2022年6月24日時点。

*2 欄内の●は議長または委員長を示す。

*3 各氏の有する知見や経験の主なものに記載しており、各氏が有する全ての知見や経験を表すものではありません。

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など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上で、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。

2021年度の主な調査内容は、取締役会の構成、経営戦略などに係る審議の状況、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、社外取締役に對するサポート）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などの決定に適切に関与し、その内容を共有するとともに、社外取締役は、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上で、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議論の充実が図られていることが確認できました。一方で、当社を取りまく事業環境が厳しさを増す中、今後、着実に本格成長を成し遂げていくためには、より一層、取締役会での審議の充実、監督機能の強化を図る必要があるため、引き続き、経営戦略などの重要案件に対するモニタリング強化およびリスクや収益性に関する審議の充実などに取り組んでいくことを、取締役全員で確認しました。今後も中長期的な企業価値の向上に向けて、毎年、取締役会の実効性の分析・評価を行い、不断の改善に取り組んでいきます。

各監査担当の連携状況

取締役監査等委員、監査法人およびマツダの内部監査部門は、定期的に会合を設け、監査計画・監査結果の情報共有・意見交換を行い、相互理解を深め、監査の品質向上を図っています。

グループガバナンス

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。

国内グループ会社

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、グループ会社の監査役をマツダの内部監査部門で兼務することにより、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。

海外グループ会社

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関係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

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、活動範囲など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、改善状況フォローアップなどを行うことで、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。

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。

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」(P104)や財務統制に関する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。

マツダグループでは、関係会社管理規程に基づいて、マツダの関係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い、グループ全体の内部統制の構築を連携して推進しています。

マツダの内部統制



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。

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。

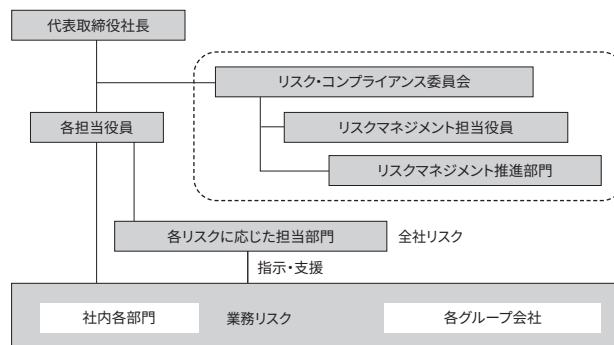
経営上重大な事態や災害などの緊急事態が発生した場合は、社内規程に従い、必要に応じて緊急対策本部を設置するなど適切な措置を講じることとしています。

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ー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。

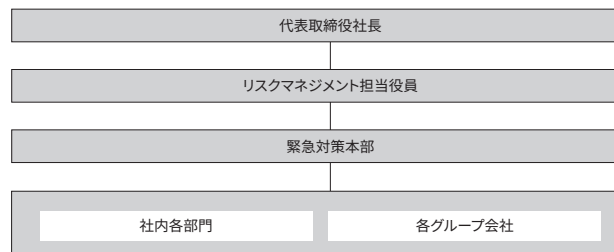
2021年度は、各部門ごとのリスク抽出、リスクへの対応状況の確認、当社グループとして共通の重点課題設定と課題への取り組みなどの活動を実施しました。また、グループ会社のリスク管理活動強化として、前年定めたルールに照らした各社の実態確認と、必要な改善計画の策定を実施し、順次改善を進めています。

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、生産継続などの課題に対応しています。

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。

有価証券報告書
・事業等のリスク(P12-14)

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。

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自然災害への備えを継続的に行っています。この備えは建物・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だけでなく、安否確認システムの導入、防災自衛団組織の構築、そしてこれらを運用する訓練などのソフト面の整備も計画的に進めています。

また、大規模災害に備えて、公設消防との合同防災訓練も実施しています。これらの訓練は一斉避難訓練に加え、2020年度以降は、高圧ガスや危険物漏洩などのさまざま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としています。

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、年1回取り組み状況や管理体制の点検を行い、情報セキュリティの確保に努めています。情報セキュリティの推進体制は、取締役が全社情報セキュリティ責任者となり、その下で、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、経営会議に改善計画を上程し、審議の上、継続的に改善を進めています。製品に関しては、日米のAuto-ISAC※2に参加し、業界内で検知したセキュリティ情報やベストプラクティスへの対応を進めることで、サイバーセキュリティ品質の向上に努めています。また、2022年7月から施行されたサイバーセキュリティに関する基準にも適合しています。

情報セキュリティの啓発活動として、マツダの従業員には、「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。

※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、幹事会員として日本のJ-Auto-ISACに参画。

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。

2021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、その取り扱いに必要な範囲内で利用するものとします。
5. 当社は、個人情報を第三者に提供するに当たっては、その個人情報のご本人からの同意を得るなど法令上必要な措置を講じます。
6. 当社は、個人情報に関する業務を社外に委託する場合は、適切な業務委託先を選び、必要かつ適切な監督を行うなど、法令上必要な措置を講じます。
7. 当社は、保有する個人データの開示、訂正、利用停止、削除等の求めを受けた場合には、ご本人からの求めであることを確認した上で、法令に従って適切に対応します。
8. 当社は、個人情報への不正アクセス、紛失、破壊、改ざん、漏えい等について予防等の合理的な安全対策を講じ、継続的な改善に努めます。

知的財産に関する基本方針

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

こうした考えのもと、担当役員を委員長とし関係本部長から構成する「知的財産委員会」を設置し、知的財産に関する重要事項について審議・決定しています。

また、発明報奨制度により研究・開発の第一線で働く社員の発明意欲の向上を図っています。

国内・海外のグループ会社に対しては、知的財産に関する取扱方針の策定やその運用、体制づくりを支援することにより、マツダグループ全体としての知財管理機能の充実を推進しています。

発明考案表彰制度

年に一回受賞者を選定し、1月の創立記念式日にあわせて所属長を通じて表彰状・記念章・補償金などが贈られます。発明者の貢献に報いるため、補償金に上限は設けていません。

知的財産の保護と知財リスクマネジメント

専門部署である知的財産部は、他者の知的財産権を侵害しないよう社内の諸活動をリードするとともに、社内活動の成果を自社の知的財産権として強固に保護・蓄積し最大限に活用する活動を戦略的にを行っています。

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

「マツダ企業倫理行動規範」( P104) 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ともに順法行動の定着に向けた啓発活動を定期的実施しています。外部環境の変化を踏まえ定期的にリスクを見直し、国内・海外のグループ会社も含め従業員・役員の職位・職種や、社会問題となる知的財産の種類に応じて啓発活動を実施しています。例えば、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ています。また、昨今の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。

啓発活動事例

- ・知財リスクに関する、リモート環境でのセミナーやe-ラーニングの実施
- ・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・同業他社との連携を密にして建設的かつ計画的な施策を実施

コンプライアンス

マツダは、コンプライアンスを単なる法令順守にとどまらず、社内の規則や社会の期待・要請などにもかなったものと位置づけ、「マツダ企業倫理行動規範」にのっとり、誠実で公正な事業活動への取り組みを進めています。また、腐敗防止の取り組みとして、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ともに、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。なお、2021年度に贈収賄に関する罰金などの事案は発生していません。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

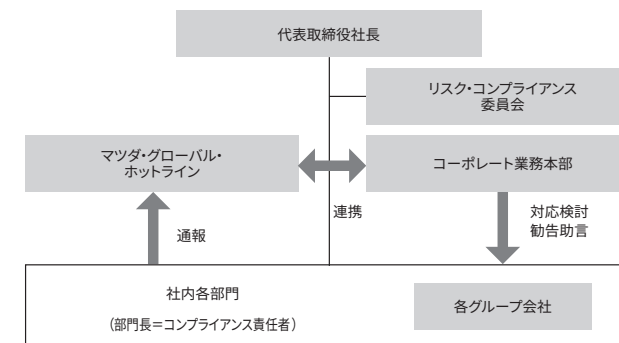
「誠実」な行動の5原則

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. 法令および社内でも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



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」開始
(原則、年1回開催) |
| 2005年 | 全間接社員対象e-ラーニング開講
全従業員へのコンプライアンス・カード配布開始 |
| 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
「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・カード改訂 |
| 2017年 | 「みんなで学ぼう!コンプライアンス」配信開始 |
| 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」開始
(原則、年1回開催) |

マツダ・グローバル・ホットライン

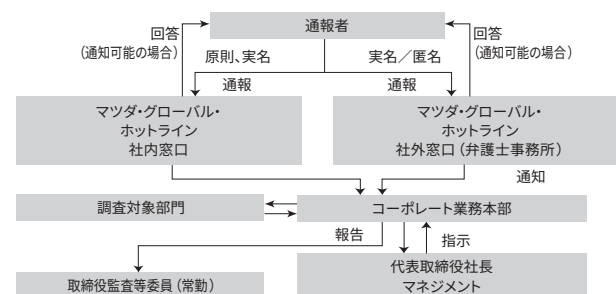
マツダは、コンプライアンス違反などに関する内部通報先として「マツダ・グローバル・ホットライン」を設置しています。「マツダ・グローバル・ホットライン」は社内および社外（弁護士事務所）に窓口を設け、マツダグループの従業員などが実名または匿名で通報先を選択して通報できる体制を整えています。また、通報内容は慎重に取り扱い、通報者の秘密厳守を徹底し、通報者や調査協力者が不利益を被ることのないよう十分なフォローアップを行っています。マツダでは、コンプライアンス教育の機会に全従業員に通報窓口の連絡先を示したコンプライアンス・カードを配布して窓口を紹介するとともに、ポスターの掲示やe-ラーニングの実施などの周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

2022年の改正公益通報者保護法の施行に向けて、社内規程や窓口担当者の運用手順の見直しを行いました。

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

2021年度の「マツダ・グローバル・ホットライン」への通報件数は、相談案件を含め計54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25件、関係会社に関する通報は27件、不明2件でした。

マツダ・グローバル・ホットライン



コンプライアンス教育

マツダでは、単に法令やルールを順守することにとどまらず、従業員一人ひとりがその本質を理解し、「誠実な行動」を実践していくことが重要であると考えています。

社会環境や社会的要請などの変化も踏まえ、e-ラーニングを活用した自主的な学習機会の提供や、役員や幹部社員、並びに関係会社の役員に対する社内外講師によるコンプライアンスセミナーの実施、タイムリーな情報提供などを行い、コンプライアンスの重要性の認識を高める取り組みを継続的に行っています。

コンプライアンス教育のテーマ（例）

- | | |
|--------------|------------------------------|
| ● 契約 | ● 著作権 |
| ● インサイダー取引 | ● 個人情報 |
| ● 下請法 | ● 機密管理 |
| ● 景表法 | ● 暴排条例 |
| ● 独占禁止法 | ● 不正競争防止法
（国家公務員への贈収賄を含む） |
| ● 安全保障輸出管理 | ● 業務委託契約 など |
| ● 機密保持契約 | |
| ● 腐敗防止（接待贈答） | |

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みます。

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

- 販売会社におけるコンプライアンス・内部統制活動の理解度を高め、適切な業務を遂行できるようにするため、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」「諸規程(モデル)」、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、事例を網羅する設問を増設することで、販売会社が自律的に問題や課題、好事例を明確化して、法令を順守した販売会社経営や業務効率の改善を推進できるようサポート。そこで出てきた好事例や課題の速やかな水平展開を実施することで、リスクの発生を未然防止できるような活動を推進。
- 国内販売会社との研修会、会議などで、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（購買お取引先さま）への取り組み

国内・海外のお取引先さまとの共存・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・海外の企業に門戸を開き、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。取引の申し入れに対して、社内のお取引先さま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。

新規のお取引先さま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（[📄 P108](#)）。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、お取引先さまへのアンケートを実施しています（[📄 P108](#)）。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、マツダとお取引先さま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（[📄 P108](#)）。

サステナビリティの取り組みやリスクマネジメントをお取引先さまと連携し、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（[📄 P109](#)）。

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（購買お取引先さま）への支援策

- お取引先さまの競争力向上を目的とした技術交流・共創活動
- お取引先さまの製品品質改善活動への協力
- ミルクランシシステムの採用（部品の納入方式を、各お取引先さま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^{※1}）に変更
- 最新技術やものづくりについての展示会や大会の案内

※1 1台のトラックで、複数のお取引先さまを巡回して集荷する方法。牧場を循環して牛乳を集荷するさまになぞらえたもの。

サプライヤー（購買お取引先さま）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（購買お取引先さま）のサステナビリティ取り組み推進とガイドライン展開

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や、（一社）日本自動車工業会の「CSRガイドライン」などを踏まえて、調達領域において関係性の深いCSRの分野・項目をとりまとめ「マツダサプライヤーCSRガイドライン」を作成しました。同ガイドラインでは「お客さま満足（安全・品質）」「環境」「社会貢献」「人間尊重（人権・労働）」「コンプライアンス」「情報開示」の6つに分類し、全てのお取引先さま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」（[📄 P36](#)）を作成し、順守を要請しています。また、順守状況などを確認するためのアンケートなどを定期的の実施しています（[📄 P108](#)）。

[▶](#) [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](#)

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・土壌などの環境汚染防止／省資源・廃棄物削減／化学物質管理／生態系の保護などについて、順守をお願いしています。

社会貢献

国内外の拠点でそれぞれの地域のニーズに即した社会貢献を積極的・継続的に行い、よき企業市民としての責任を果たすよう努めることについて、お願いしています。

人間尊重（人権・労働）

差別撤廃／人権尊重／児童労働の禁止／強制労働の禁止／紛争鉱物^{※1}（[📄 P108](#)）／賃金／労働時間／従業員との対話・協議／安全・健康な労働環境などについて、順守をお願いしています。

コンプライアンス

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

情報開示

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

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

サプライヤー（購買お取引先さま）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、全てのお取引先さまにガイドラインの順守を要請しています。2021年度は車両供給先からの依頼に基づき、供給車両の部品／材料発注先約300社を対象とした紛争鉱物調査を実施しました。なお、調査にあたっては、EICC（現・RBA）指定のフォーマットを活用しています。

コンプライアンス：適正取引の推進

マツダとお取引先さまの双方が、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、ウェブサイトや説明会を通じたお取引先さまへの情報発信などを進めています。

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（購買お取引先さま）の評価体制

新規に取引を開始するお取引先さまに対しては、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。継続取引を行うお取引先さまに対して、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、改善が必要なお取引先さまには、国内・海外を問わず現場現物での確認に加え、リモートでの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回お取引先さまを品質、価格、納期などの基準で総合的に評価し（2021年：303社）、その結果をお取引先さまに伝えると同時に、優れたお取引先さまを表彰しています。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お取引先さま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。

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（ P107）など。

サプライヤー（購買お取引先さま）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、お取引先さまへのアンケートを2013年度より実施し、お取引先さま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。2021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全ての下請け事業者を対象に実施し、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。

サプライヤー（購買お取引先さま）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、マツダとお取引先さま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」※2を導入し、災害発生時の拠点情報を漏れなく、かつ素早く把握することで初動を早期化しています。また、事前の防災・減災を推進することにも取り組んでいます。南海トラフを代表とする地震を想定したリスク点検と備えは完了していましたが、2019年度よりリスク対象に土砂災害や浸水も加えたサプライチェーンのリスク点検を推進しています。リスクの度合いに応じて、防災・減災強化などの対策に取り組めます。今後も、お取引先さまと協同して引き続きBCPの拡充を進めていきます。

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

※2 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。

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を行うため、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。

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、証券アナリスト、機関投資家、個人投資家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、決算短信、決算説明会資料、有価証券報告書、統合報告書、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。

 [マツダ 株主・投資家情報](#)

サプライヤー(購買お取引先さま)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お取引先さまと連携し、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。全てのお取引先さま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、お取引先さま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。2021年度も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117社と合計68回行いました。

新型コロナウイルス感染拡大や半導体調達支障で生産計画の変動が発生していた2021年度は月1回、東友会協同組合^{※3}会員企業への生産調整説明会を実施し、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、お取引先さまとのコミュニケーションを強化しました。また、会員企業の一次お取引先さまと共にサプライチェーン全体を対象に資金繰り状況の確認・調査を月例で実施しました。資金繰りに課題のある企業に対しては一次お取引先さまを通じて必要なアドバイスを行っています。1社たりとも破綻させてはならない、という想いのもと、今後も一次お取引先さまと連携しながら、コロナ禍・部品供給問題における影響を受けたお取引先さまへの支援活動を続けていきます。

サプライヤー(購買お取引先さま)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	主要お取引先さまの経営層	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	主要お取引先さまの実務責任者	年1回	・お取引先さま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	主要お取引先さまの実務担当者	月1回	・お取引先さまの実務担当者向けに、日常業務をより円滑に行っていただくため、お取引先さま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	—	随時	・新技術・研究を紹介する「マツダ技報」を利用してさまざまなコミュニケーションに努めている。

※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。

※2 お取引先さま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お取引先さま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、日々研鑽を図っている。

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および階層別研修でのアンケートで確認しています。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
2021年度研修受講実績:約2,150名^{※1}
新入社員(1回/年)、中途入社社員(約20回/年)
販売実習生対象社員(1回/年)
班長・職長補佐・職長社員(各2回/年)
新任等級6社員(主担当)(6回/年)
新任等級5社員(係長級)(2回/年)
新任幹部社員(2回/年)
- 役員を対象としたESGに関する勉強会の実施(随時)

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)。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( P121) を通じてマツダおよび国内・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。

ステークホルダーサーベイ対象範囲(国内)

サプライヤー、販売会社、自治体、学会・業界団体など。

マツダサステナビリティレポート発行によるコミュニケーション

マツダサステナビリティレポートは、ステークホルダーの皆さまにマツダの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(2022年8月31日時点)

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。

【主な選定】

- Dow Jones Sustainability Index(DJSI) Asia Pacific Index
(2017年9月以降継続選定)
- FTSE4Good
(2011年3月以降継続選定)
- MSCI ESG Leaders Indexes
(2020年6月以降継続選定)
- FTSE Blossom Japan Index
(2017年7月新設当初から選定)
- MSCIジャパンESGセレクト・リーダーズ指数
(2022年6月から選定)
- MSCI日本株女性活躍指数(WIN)
(2019年12月以降継続選定)
- S&P/JPX カーボン・エフィシエント指数
(2018年9月新設当初から選定)

【主な評価】

- CDP 気候変動:「A-」
(2021年度)
- EcoVadisのサプライチェーン調査:「ゴールド」
(2021年度)

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

2022 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.

※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(GCN)に加入し、ESG/環境/サプライチェーン/労働/人権関連などのテーマに関して、分科会参加や情報収集を実施。

※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。

CHAPTER

7

データ集・資料

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。
(P113～123 以外の実績も各項目内に掲載しています)

CONTENTS

 P113 データ集 P124 主要商品ラインアップ P125 会社概要／拠点紹介 P126 マツダの歴史 P128 第三者検証 P129 第三者保証

地球

温室効果ガス排出量:グローバル

*4*5*6*7

(千t-CO₂e)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
Scope1 (直接排出) ^{*1}	137	135	119	96	95 (71)★
Scope2 (間接排出) ^{*2}	587	537	506	438	438 (379)★
Scope3 (その他間接排出) ^{*3}	35,954	37,027	36,336	31,603	29,797
合計	36,678	37,699	36,960	32,137	30,330

温室効果ガス排出量 Scope1,2 (地域別): グローバル

*4*5*7*8

(千t-CO₂e)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
国 内	595	554	509	430	426
海 外	130	118	116	104	107
合 計	724	672	625	534	533 (449)★

対象範囲

・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16社^{*9}／持分法適用会社5社

第三者検証範囲 (Scope1,2 エネルギー起源CO₂)

・マツダ㈱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)

温室効果ガス排出量 Scope3 (その他間接排出): グローバル

*6*7

(千t-CO₂)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
1 購入した製品・サービス	4,518	4,524	4,570	3,600	3,374
2 資本財	59	93	95	93	149
3 Scope1,2に含まれない燃料およびエネルギー関連活動	85	65	111	97	99 (99)★
4 輸送、配送 (上流)	27	29	30	26	27
5 事業から出る廃棄物	4.6	4.7	4.4	3.8	3.4 (3.4)★
6 出張	11	1.6	2.2	0.3	0.5 (0.5)★
7 雇用者の通勤 ^{*10}	3.2	3.4	5.2	4.9	14 (14)★
8 リース資産 (上流)	0	0	0	0	0
9 輸送・配送 (下流)	41	44	63	54	52
10 販売した製品の加工	0	0	0	0	0
11 販売した製品の使用	30,799	31,853	31,068	27,386	25,777
12 販売した製品の廃棄	406	409	387	338	301
13 リース資産 (下流)	0	0	0	0	0
14 フランチャイズ	0	0	0	0	0
15 投資	0	0	0	0	0
合 計	35,954	37,027	36,336	31,603	29,797

対象範囲

・カテゴリ1、2、6、7:マツダ(株)

・カテゴリ3: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)

・カテゴリ4、9: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

・カテゴリ5:マツダ(株)の国内製造4拠点

・カテゴリ8、10、13、14、15: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16社^{*9}／持分法適用会社5社

・カテゴリ11、12:国内および主要販売地域 (北米、欧州、中国)

第三者検証範囲

・カテゴリ3: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)

・カテゴリ5:マツダ(株)の国内製造4拠点

・カテゴリ6、7:マツダ(株)

*1 Scope1: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。

*2 Scope2: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 Scope3:Scope1,2を除く、その他の間接排出。

*4 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(カーボンニュートラル行動計画)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。

*5 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「IEAEmission factors 2019」の係数を使用し算出。

*6 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」をベースにマツダ独自の計算方法で算出。

*7 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。

*8 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。

*9 2017、2018年度:15社、2019年度:14社、2020年度:15社、2021年度:16社。

*10 2021年度実績から排出量算出に使用する係数を変更。

地球

温室効果ガス排出量 (Scope1,2)原単位:グローバル

^{*1*2*3*4*5}

売上高当たり

(t-CO₂e/億円)

2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
20.8	18.9	18.2	18.5	17.1

対象範囲

・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16社^{*6}／持分法適用会社5社

エネルギー使用量 (種類別):グローバル

^{*3*5}

(TJ)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
電力	9,757	9,398	9,063	7,835	7,755
A重油	27	32	30	26	21
B重油	0	0	0	0	0
C重油	6	5	3	10	1
灯油	44	29	26	20	21
軽油	55	42	42	38	38
ガソリン	69	68	67	54	62
LPG	115	115	110	116	97
都市ガス	1,406	1,305	1,160	967	1,020
石炭	0	0	0	0	0
コークス	342	379	320	205	197
産業用蒸気	1,257	1,173	1,157	1,065	1,067
合 計	13,078	12,548	11,977	10,337	10,278 (8,789)★

対象範囲

・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16社^{*6}／持分法適用会社5社における事業所内でのエネルギー使用量

第三者検証範囲

・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)における事業所内でのエネルギー使用量

再生可能エネルギー発電量 (地域別):グローバル

^{*5}

(MWh)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
国内	86	87	101	89	1,297
海外	0	0	0	60	2,656
合 計	86	87	101	149	3,953

対象範囲

・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16社^{*6}／持分法適用会社5社で事業所内で発電し消費した再生可能エネルギー量

物流CO₂排出量:マツダ(株)

^{*7*8}

(千t-CO₂)

2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
68.1	73.7	69.1	59.3	58.6

対象範囲

・マツダ(株)

＊1 Scope1

：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。

＊2 Scope2

：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 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（カーボンニュートラル行動計画）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。

＊4 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。

＊5 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。

＊6 2017、2018年度:15社、2019年度:14社、2020年度:15社、2021年度:16社。

＊7 完成車、生産調達部品・補修用部品の輸送などにより発生したCO₂排出量の合計。

＊8 物流CO₂排出量は、経済産業省・国土交通省「ロジスティック分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドライン」などの係数を使用し算出。

データ集 | 主要商品ラインアップ | 会社概要／拠点紹介 | マツダの歴史 | 第三者検証 | 第三者保証

★第三者検証対象項目（P128）
検証を受けた値については、（ ）内に記載

地球

原材料使用量（鉄・アルミなど）：マツダ（株）

（千t）

2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
953	971	938	721	700

対象範囲

・マツダ（株）の国内製造4拠点

廃棄物総発生量（地域別）：グローバル^{*1}

（t）

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
国内	270,718	265,392	242,108	188,205	180,569 (16,579)★
海外	47,168	42,868	38,828	32,589	32,259
合 計	317,886	308,260	280,936	220,793	212,828

埋立量、再資源化量、再資源化率：グローバル^{*1}

（t）

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
埋立廃棄物量	1,902	1,422	1,619	1,144	1,073
再資源化量	298,270	289,019	264,702	208,331	202,006
再資源化率	94%	94%	94%	94%	95%

対象範囲

・マツダ（株）の国内製造4拠点ならびに国内の連結子会社4社／持分法適用会社4社および海外の連結子会社2社／持分法適用会社4社の生産拠点

第三者検証範囲

・マツダ（株）の国内製造4拠点の産業廃棄物排出量

部品のリサイクル量：国内

（本）

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
市場損傷バンパー	63,852	62,920	57,126	46,515	47,939

対象範囲

・マツダ（株）と国内の特約販売店契約を結んでいる販売会社（一部を除く）

梱包材・包装材使用量：マツダ（株）^{*2}

（t）

2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
28.6	31.0	29.7	20.3	21.6

対象範囲

・マツダ（株）

*1 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。

*2 日本から海外工場向け生産調達部品、国内海外向け補修用部品の梱包・包装に使用した資材の合計。

データ集 | 主要商品ラインアップ | 会社概要／拠点紹介 | マツダの歴史 | 第三者検証 | 第三者保証

★第三者検証対象項目（P128）
検証を受けた値については、（ ）内に記載

地球

取水量（地域別）：グローバル ^{*1*2} (千m ³)					
	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
国内	8,170	8,021	7,576	6,659	6,424 (4,558) ★
海外	1,237	1,282	1,051	976	949
合 計	9,406	9,303	8,627	7,635	7,373

取水量（水源別）：グローバル ^{*1*2} (千m ³)					
	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
工業用水	7,623	7,531	7,126	6,148	5,870
上水	1,237	1,214	1,149	1,079	962
地下水	527	535	329	386	514
湖水	19	22	23	21	27
河川水	1	1	1	1	1
合 計	9,407	9,303	8,628	7,635	7,374

対象範囲

・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16社^{*3}／持分法適用会社5社

第三者検証範囲

・マツダ(株)の国内製造4拠点

排水量（地域別）：グローバル (千m ³)					
	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
国内	7,090	7,133	6,580	5,874	5,517
海外 ^{*4}	-	-	805	668	770
合 計	7,090	7,133	7,385	6,542	6,287

対象範囲

・マツダ(株)ならびに国内の製造会社（連結子会社4社／持分法適用会社4社）および海外の製造会社（連結子会社2社／持分法適用会社4社）の生産拠点

*1 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。
*2 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。
*3 2017、2018年度:15社、2019年度:14社、2020年度:15社、2021年度:16社。
*4 2017年度、2018年度はデータ未取得。

データ集 | 主要商品ラインアップ | 会社概要／拠点紹介 | マツダの歴史 | 第三者検証 | 第三者保証

地球

NOx、SOx排出量：国内*1 (t)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
NOx	304	334	326	292	301
SOx	104	106	103	97	94

対象範囲

・マツダ(株)ならびに国内の連結子会社4社／持分法適用会社4社の生産拠点

VOC排出量：マツダ(株) (t)

2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
2,582	2,394	2,225	1,664	1,536

対象範囲

・マツダ(株)の広島本社、防府工場(西浦地区)の塗装ライン

PRTR対象物質排出量：国内*1 (t)

2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
1,192	981	876	726	711

対象範囲

・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

*1 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。

地球

環境保全コスト					(単位：百万円)			
分類	主要活動内容	マツダ単体			マツダグループ全体			
		投資額	経費額	合計	投資額	経費額	合計	
事業エリア	公害防止	大気汚染、水質汚濁、悪臭防止などの法規制対策など	1,332	2,511	3,843	1,459	3,257	4,716
	地球環境保全	地球温暖化防止・省エネ、オゾン層破壊防止、その他環境保全など	5,764	879	6,643	6,486	1,014	7,500
	資源循環	資源の有効活用、廃棄物のリサイクル、廃棄物処理・処分	228	2,335	2,563	252	4,368	4,620
	上下流	容器回収、使用済自動車のバンパー回収	0	138	138	0	152	152
	管理活動	社員への環境教育、環境マネジメントシステムの構築・運用、環境負荷の監視測定など	2	1,116	1,118	2	1,651	1,653
	研究開発	製品、生産、物流領域などの環境負荷抑制のための研究開発	1,820	44,440	46,259	1,910	46,039	47,950
	社会活動	緑化・美化・景観改善、地域住民・団体への支援、情報提供など	0	42	42	0	91	91
	環境損傷	－	0	0	0	8	230	238
合計			9,145	51,462	60,607	10,119	56,802	66,920

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)	
地球環境保全	地球温暖化防止	生産領域	CO ₂ 排出量 (売上高当たり)		14.9 t-CO ₂ /億円	—	
		物流領域	年間輸送量		45,487万 t-km/年	—	
資源循環	資源有効活用・リサイクル	シェル砂			9,180t/年	26	
		銅屑類			17,913t/年	1,211	
上下流	製品・商品のリサイクル	廃バンパー回収本数			47,939本/年	—	
その他	有価物売却	金属類			75,110t/年	2,667	
		シンナー、廃液			569t/年	27	
		空ドラム、ホイール、廃タイヤ			15,298本/年		
		回収砂、プラスチック類、段ボール屑			5,260t/年		
			合計			3,931	3,951

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：2021年4月～2022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16社／持分法適用会社 国内8社・海外5社

＊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ります。

人

社員データ		(単体)			
		単位	2019年度	2020年度	2021年度
社員数 ^{*1*7}	男性	名	20,947	20,906	20,917 ☆
	女性		2,256	2,301	2,349 ☆
	合計		23,203	23,207	23,266 ☆
平均年齢 ^{*2*7}	男性	歳	40.7	41.0	40.9 ☆
	女性		37.7	38.0	38.3 ☆
	合計		40.4	40.6	40.7 ☆
60歳以上の勤務者数 ^{*7*8} (エキスパートファミリー)		名	909	961	1,276 ☆
平均勤続年数 ^{*2*7}	男性	年	17.5	17.7	17.7 ☆
	女性		13.9	14.1	14.3 ☆
	合計		17.1	17.4	17.3 ☆
女性社員採用人数 ^{*8}		名	172	139	127 ☆
新卒社員に占める女性比率	事務系	%	56	58	45
	技術系		12	12	10
	技能系		13	13	11
女性管理職人数 ^{*7*8}	係長級以上	名	248	277	298 ☆
	幹部級以上		52	52	55 ☆
女性管理職比率 ^{*7*8}	係長級以上 ^{*3}	%	5.9	6.5	7.2 ☆
	幹部級以上 ^{*4}		3.6	3.6	3.9 ☆
男性管理職人数 ^{*7*8}	幹部級以上	名	1,389	1,380	1,349 ☆
管理職平均年齢 ^{*7*8}		歳	52.8	52.8	52.6 ☆
障がい者雇用率 ^{*5*8}		%	2.22	2.37	2.38 ☆
			(法定:2.2%)	(法定:2.3%)	(法定:2.3%)
障がい者在籍数 ^{*5*8}		名	365	389	394 ☆
離職率 ^{*2*6*8}		%	4.6	4.3	5.1 ☆
新卒採用人数 ^{*8} (大卒・短大卒・高卒)	男性	名	520	504	444 ☆
	女性		114	90	76 ☆

*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 エキスパートファミリーを除く。

*3 女性管理職(係長級以上)人数／管理職(係長級以上)総数。

*4 女性管理職(幹部級以上)人数／管理職(幹部級以上)総数。

*5 年度内の平均雇用者数。

*6 海外の関係会社・お取引先さまからの研修などを目的とした嘱託社員を積極的に受け入れていることにより離職率増加(当該嘱託社員は離職後、各職場に復職)。

これらの出向嘱託受入を除いた場合の離職率は次の通り：2019年度3.3%、2020年度3.7%、2021年度4.8%。

*7 各年度末時点の実績です。

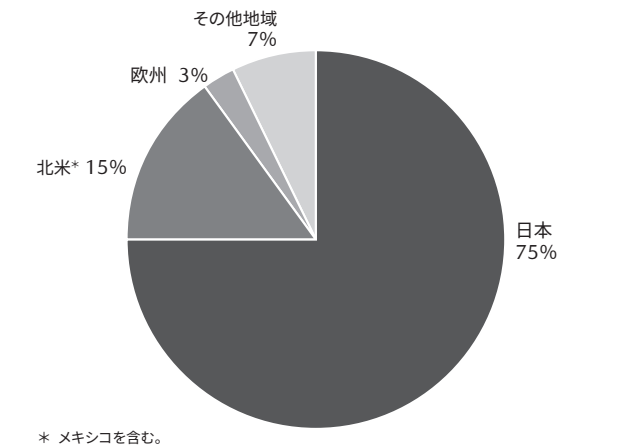
*8 2019年度、2020年度の数値についての第三者保証の取得につきましては、各年度のサステナビリティレポートをご参照ください。

報酬		(単体)	
	単位	2021年度	
年間平均給与	円	6,375,000	
	単位	2022年 4月分	
幹部社員給与	男性	638,835	
	女性	599,791	
一般社員給与	男性	308,379	
	女性	295,038	

グローバル社員データ		(連結)
	単位	2022年3月31日時点
社員数 [*]	名	48,750 ☆

*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。

2021年度地域別従業員割合 (2022年3月31日時点) (連結)



データ集 | 主要商品ラインアップ | 会社概要／拠点紹介 | マツダの歴史 | 第三者検証 | 第三者保証

人

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・実績

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・実績							(単体)
施策名	施策概要 (2022年3月31日時点)	開始時期		単位	2019年度	2020年度	2021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	取得者	名 (日)	43(853)	23(600)	28(555)
育児休暇	出産や育児のため連続5労働日の休暇が取得できる制度。	2008年 8月 ^{*1}	取得者(日数)		550(2,541)	600(2,762)	576(2,691)
			男性		459(2,094)	492(2,240)	483(2,239)
			女性	91(447)	108(522)	93(452)	
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	内非正規社員	名	17	29	6
			取得者	名	241	287	317
			男性	29	45	69	
			復職率	%	99	98	98.1
			復職1年後の在籍率	95	98.7	97.7	
法定看護休暇	未就学の子を看護するために、当該子が1人の場合は1年間につき5日、2人以上の場合は1年間につき10日を限度に休暇を取得できる制度。	2020年 1月	取得者(日数)	名 (日)	—	—	15(51)
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	男性		—	—	4(12)
			女性		—	—	11(39)
			短時間勤務者：育児 短時間勤務者：介護	名	475 22	595 22	523 17
法定介護休暇	要介護状態にある親族の介護その他の世話をするために、当該親族が1人の場合は1年間につき5日、2人以上の場合は1年間につき10日を限度に休暇を取得できる制度。	2020年 1月	取得者(日数)	名 (日)	—	—	7(34)
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	男性		—	—	5(20)
			女性		—	—	2(14)
			取得者	11	5	8	
リモートワーク	新型コロナウイルス感染防止対策を契機に、2020年10月に従前の在宅勤務制度を拡充し、会社施設を除き、従業員の裁量で決定した場所において行うリモートワーク制度を設置。旧制度では、子の育児、親族の介護に事由を限定し、所定時間の25%までとしていた制限を撤廃するとともに、終日リモートワークをした場合の費用補助として200円/日の手当を支給。	2020年10月 ^{*1}	利用者	名	7	4	7
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。 ※但し、特定の政治・宗教に関連する活動は除く。 ・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) ・災害救助 ・健康、医療ボランティア(健康指導、ドナー活動など) ・スポーツ活動支援(競技指導、大会運営など) ・ボランティア活動に有益な資格、技術、知識の習得	2008年 8月 ^{*1}	取得者(日数)		772(4,177)	644(5,902)	679(2,953)
			男性		394(1,877)	345(3,166)	379(1,606)
			女性	378(2,300)	299(2,736)	300(1,347)	
			内親族の看護による取得者	679(3,102)	452(3,510)	562(2,646)	
			男性	356(1,660)	249(2,138)	322(1,461)	
			女性	323(1,442)	208(1,372)	240(1,185)	
社内保育「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	内非正規社員	名	50	28	44
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。	2002年 4月	園児		47	44	43
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	取得者	名	1	1	0
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。	2003年10月	取得者		19	21	25
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。	2008年 8月	再入社者		1	2	4
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。	2006年 4月	再雇用者		227	293	529
早くかえろう運動	個人	2000年10月	利用割合	—	事務・技術系職場の8割	事務・技術系職場の8割	事務・技術系職場の8割
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 9月	実施状況	—	継続実施	継続実施	継続実施
マツダ・フレックスベネフィット	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	取得者	名	—	—	—
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	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	対象者	—	全社員	全社員	全社員
有給休暇	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	申請件数	件	10	22	8
			申請額	円	221,800	312,600	316,700
			取得率	%	91	86.3	85.7
			平均取得日数	日	17.3	16.4	16.2

*1 開始時期以前は別制度で運用。

*2 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。

データ集 | 主要商品ラインアップ | 会社概要／拠点紹介 | マツダの歴史 | 第三者検証 | 第三者保証

人

教育研修実績		(単体)
	単位	2021年度
1人当たりの平均研修時間	時間/年	43.8
1人当たりの平均研修費	円/年	93,184
研修を受けた社員数(延べ人数)	名/年	15,893

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／29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	2021年度実績 曲げ板金 金・銀メダル 各1名 自動車板金 金・銀メダル 各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。「ものづくり」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 138名 技能マイスター 67名 ものづくりマイスター 28名 広島県優秀技能者 21名 現代の名工 17名 黄綬褒章受章者 19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。

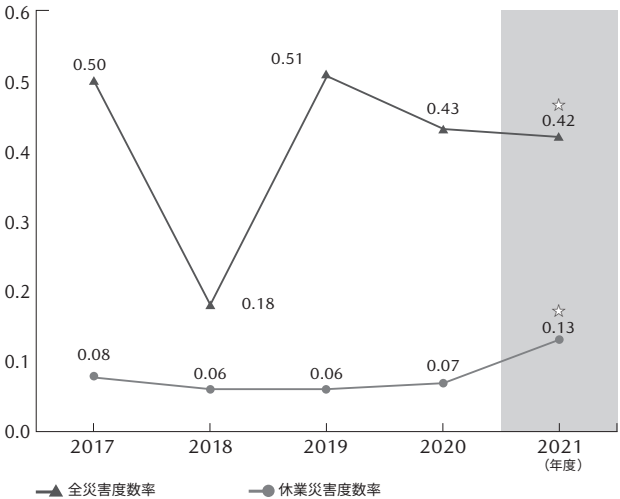
人

グローバル休業災害度数率*

2021年度	0.13
--------	------

* 休業災害度数率：延べ100万労働時間当たりの休業災害件数。
 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)

災害度数率の推移
 ☆第三者保証対象項目
 ⓘ P129
 (単体)



* 全災害度数率：マツダ(株)の延べ100万労働時間当たりの休業・不災害件数
 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
 *2017年度～2020年度の数値についての第三者保証の取得につきましては、各年度のサステナビリティレポートご参照ください。

安全衛生に関する教育・研修受講者数

(単体)

内容	単位	2019年度	2020年度	2021年度
労働安全衛生法に定められた法定教育の実施	名	4,665 (内グループ会社、サプライヤー649名)	3,896 (内グループ会社、サプライヤー332名)	4,623 (内グループ会社、サプライヤー391名)
ゼロ災害手法教育 (危険予知トレーナー研修など)		415	275	440
危険有害業務従事者への能力向上教育 (フォークリフト運転など)		442	797	493
安全管理者・監督者教育 (新任のみ)		138	170	121
社内救急処置教育 (AED使用実習含む)		855	209	175

メンタルヘルス研修受講者数

(単体)

	単位	2019年度	2020年度	2021年度
新任管理者研修	名	186	214	228
管理者研修 (アドバンス)		76	104	104
入社3年目研修 (セルフケアセミナー)		256	(感染症予防のため延期)	461 (前年度対象者含む)
部門単位研修 (希望部門)		357	328	150

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)

(単体)

	2019年度	2020年度	2021年度
総合健康リスク*1	87	87	86
組織の総合健康度*2	52.5	52.5	52.9

*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。

生活習慣病対策に関する実績

(単体)

	単位	2019年度	2020年度	2021年度
禁煙推進活動	喫煙率	28.7	27.7	29.6
ウォーキング活動	「マツダイいきいきウォーク」参加者	5,920	4,224	4,249

保健指導に関する実績

(単体)

	単位	2019年度	2020年度	2021年度
健康診断の結果に基づいた個別指導件数 (特定保健指導を含む)	件	2,041	1,488	2,307

防災訓練*への参加者数

(マツダ本社)

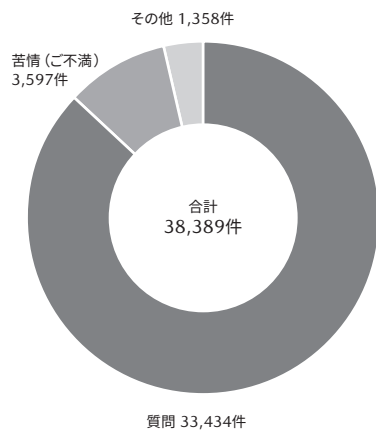
	単位	2019年度	2020年度	2021年度
防災訓練	名	12,500	8,059	7,782

* 震災、高潮などを想定した防災、消火、応急処置 (AED使用) 訓練。

データ集 | 主要商品ラインアップ | 会社概要／拠点紹介 | マツダの歴史 | 第三者検証 | 第三者保証

人・社会

2021年度マツダコールセンター問い合わせ内訳 (国内)



人権擁護活動相談内容の内訳 (単体)

	単位	2021年度
ハラスメント	件	24
職場の人間関係		8
その他		3
合計		35

グローバル社員意識調査 肯定回答率

	内容	単位	2019年度	2020年度	2021年度
CSRに取り組んでいる ^{*1*2}	CSR	%	46	51	54
期待を超える仕事をしたいと考える ^{*3}			64	67	66
経営目標と自業務の関係性を認識している ^{*3}	意欲		64	69	70
コーポレートビジョン実現のため提案・実践している ^{*3}			46	49	49
人権の理念・方針を理解している ^{*1*2}	人権		84	85	86
当社は人権侵害に適切に対応している ^{*1*2}			77	78	78
当社はコンプライアンスが徹底されている ^{*3}	コンプライアンス		76	76	80

*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)

*2 単体

*3 連結

リコール実績 (国内)

単位	2021年度
件	5
万台	13.1

マツダ・グローバル・ホットラインへの通報件数* (連結)

	単位	2021年度
マツダに関する通報	件	25
関係会社に関する通報		27
不明		2
合計		54

*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通報、相談案件含む。

社会貢献活動費用* (連結)

	単位	2021年度
現金寄付 (広告協賛含む)	百万円	1,525
就労時間内でボランティアに従事した社員の人件費		423
現物寄付 (金額換算値)		13
運営費 (自主プログラム経費、施設開放など)		617
合計		2,578

*集計範囲: マツダ単体および主要な国内外連結子会社。

購買お取引先さま企業数

	単位	2022年3月31日時点
自動車部品	社	549
資材 (素材) など		139
設備・要具		384
合計		1,072

購買協力会組織*

		単位	2022年3月31日時点
部品お取引先さま	洋光会	社	167
資材お取引先さま (原材料・装置・金型など)	洋進会		78

*お取引先さま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お取引先さま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。

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**
8万7千台 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**
23万台 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**
6万1千台 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**
6万1千台 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**
21万3千台 生産拠点 **J N C O**

MAZDA CX-4



グローバル販売台数 販売市場 **C**
1万7千台 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**
38万8千台 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 C O**
2万8千台 生産拠点 **J C O**

MAZDA CX-9



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

MAZDA MX-30



グローバル販売台数 販売市場 **J N 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**
2万6千台 生産拠点 **J**

MAZDA CX-50



2022年春より北米で発売。

MAZDA CX-60



2022年夏より欧州から順次グローバルに発売。

販売市場・生産拠点

J 日本 **N** 北米 **E** 欧州 **C** 中国 **O** その他

*グローバル販売台数は2022年3月期、
販売市場・生産拠点は2022年3月31日時点。
*仕様は市場により異なる。

データ集 | 主要商品ラインアップ | **会社概要／拠点紹介** | マツダの歴史 | 第三者検証 | 第三者保証

会社概要 (2022年3月31日時点)

社 名 マツダ株式会社 (英訳名:Mazda Motor Corporation)

会 社 創 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 乗用車の製造、乗用車・トラックの販売など

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
総株主数 142,780名

資 本 金 2,840億円

従 業 員 数 連結 合計: 48,750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^{*3}、米国

販 売 会 社 国内 199社 海外 135社

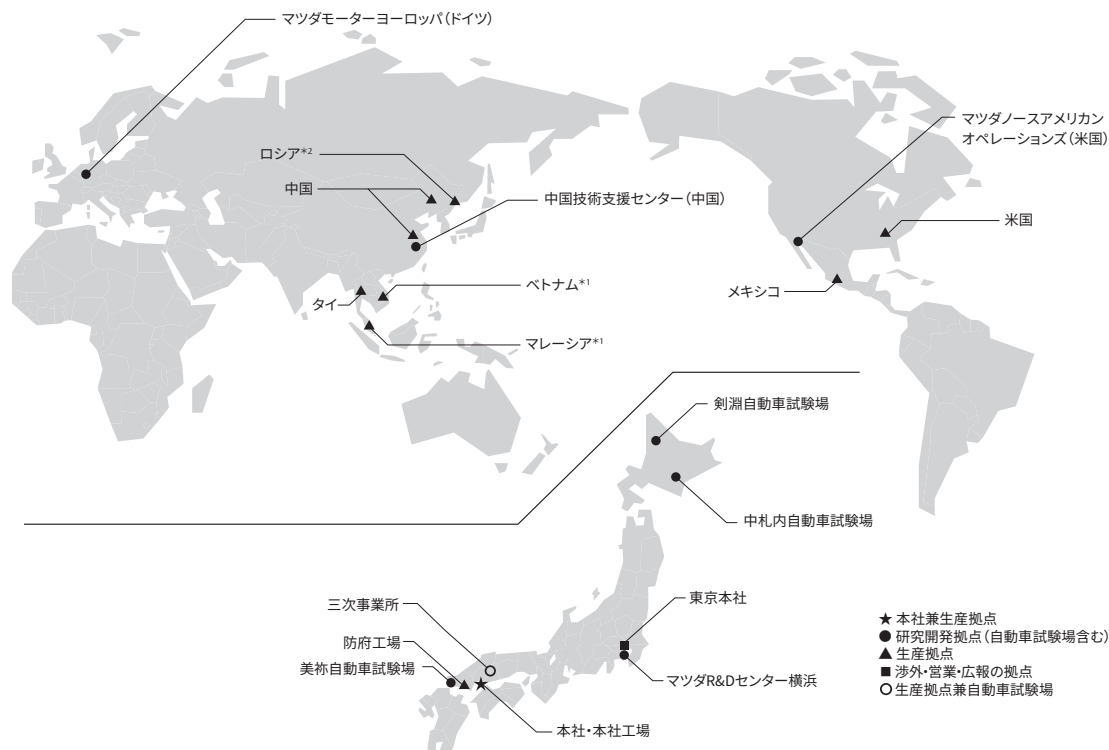
主 要 製 品 四輪自動車、ガソリンレシプロエンジン、ディーゼルエンジン、
自動車用手动／自動変速機

^{*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)。

^{*3} 2022年10月にマツダの保有するマツダソラーズマヌファクチャリングルースLLCの出資全額をSOLLERS PJSCに譲渡する契約を締結済み。

拠点紹介 (2022年3月31日時点)



主要拠点の詳細は
[マツダ統合報告書2022 \(P74-P82\)](#)

^{*1} 現地組み立てのみ(生産台数は公表対象外)。

^{*2} 2022年10月にマツダの保有するマツダソラーズマヌファクチャリングルースLLCの出資全額をSOLLERS PJSCに譲渡する契約を締結済み。

その他の情報

マツダオフィシャルウェブサイト

レポートダウンロード

[サステナビリティ](#)

マツダのサステナビリティの基本的な考え方や最新情報

[マツダ統合報告書](#)

[マツダ技報](#)

マツダの歴史 HISTORY OF MAZDA

1920

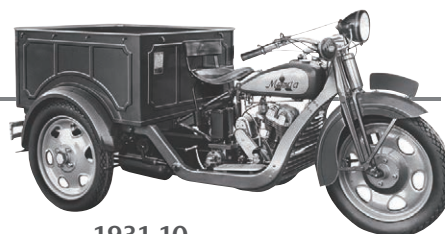
経営領域

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ー東京間をキャラバン宣伝



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



1950.6
小型4輪トラック
「CA型」発売

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 ~

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
(2003 日本自動車殿堂
歴史遺産に選定)



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

経営領域

商品領域[※]

- 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 ~

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

1970.5
初代「カベラ」発売



1971.8
初代「タイタン」発売



1971.9
初代「サバンナ」発売



1975.10
初代「コスモ」発売



1978.3
初代「サバンナRX-7」発売



1980

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



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



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



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

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



1997.6 ~

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	商品領域*
2000.11 中期経営計画「ミレニアムプラン」発表	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
2002.1 北海道中札内試験場開設	2002.5 初代「アテンザ」発売(2003年次JJCカーオブザイヤー受賞)
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	2003.4 「RX-8」発売(2004年次JJCカーオブザイヤー受賞)
2003.1 中国の一気乗用車でMazda6(日本名:アテンザ)生産開始	2003.10 初代「アクセラ」発売
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	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)
2006.5 美称自動車試験場開設	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
2007.3 中期計画「マツダ アドバンスメント プラン」発表	2006.3 バンコク国際モーターショーに初代「BT-50」を出品
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	2006.10 初代「CX-9」生産開始
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	2006.12 「CX-7」発売
2008.11 山内孝社長兼CEO就任	
	2007.7 「デミオ」フルモデルチェンジ(2008年次JJCカーオブザイヤー受賞)(2008ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー受賞)
	2009.3 水素自動車(プレマシーハイドロジェンREハイブリッド)のリース販売
	

2010

2010.4 「中長期施策の枠組み」発表	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)
2012.2 「構造改革プラン」発表	2012.11 「アテンザ」フルモデルチェンジ(2014年次JJCカーオブザイヤー受賞)	
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	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	
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	2013.11 「アクセラ」フルモデルチェンジ	
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		

2020

経営領域	商品領域*		
2014.1 メキシコ工場「マツダデメヒコピークル オペレーション(MMVO)」操業開始	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	
2015.1 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	2015.5 「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)		
2015.4 新コーポレートビジョン制定	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	
2017.8 トヨタと業務資本提携に関する 合意書を締結	2016.4 「CX-4」 世界初公開		
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	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
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	2017.12 「CX-8」発売	2019.9 「CX-30」発売	
2018.6 丸本明社長兼CEO就任	2019.5 「MAZDA3」発売 (2020 ワールド・カー・ デザイン・オブ・ザ・ イヤー受賞)		
2019.11 「中期経営計画」発表	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)	2021.1 初の量産電気自動車 「MX-30 EV MODEL」を発売	
2020.1 創立100周年	2021.11 「CX-50」 世界初公開	2022.9 「CX-60」 発売	
2020.11 「中期経営計画見直し」発表			
2021.1 2050年のカーボンニュートラルへの 挑戦を宣言			

2022

※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2022」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 11 月 18 日
第 1811004542-1 号

環境情報検証報告書

マツダ株式会社 様

1. 検証の対象
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2022」の「データ集・資料」の「地球」に「★」のマークを付して掲載され、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た 2021 年度(2021 年 4 月 1 日～2022 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 11 月 15 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。
検証の目的は、「マツダサステナビリティレポート2022」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2022」の掲載情報の信頼性をより高めることにある。

2. 実施した検証の概要
「当機構」は、温室効果ガス排出量については「ISO14064-3」、水資源使用量及び廃棄物排出量については「ISAE3000」に準拠して検証を実施した。
本検証業務の対象範囲は、Scope1,2 温室効果ガス排出量(エネルギー起源 CO₂ 排出量)、スコープ3 温室効果ガス排出量のカテゴリ3 はマツダ株式会社の国内製造4 拠点・海外製造5 社、スコープ3 温室効果ガス排出量のカテゴリ5、水資源使用量、廃棄物排出量はマツダ株式会社の国内製造4 拠点、スコープ3 温室効果ガス排出量のカテゴリ6、7 はマツダ株式会社である。なお、マツダ株式会社の国内の製造4 拠点は広島本社地区、三次事業所、防府工場西浦地区、防府工場中間地区であり、海外の製造5 社は、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.、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、長安マツダ汽車有限公司、マツダモートルマヌファクトゥリングデメヒコ S.A. de C.V.である。
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。
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2022」の掲載情報の突合を行った。

3. 検証の結論
検証の対象とした、「マツダサステナビリティレポート2022」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。

4. 留意事項
「マツダサステナビリティレポート2022」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。

東京都千代田区神田須田町一丁目 25 番地
一般財団法人日本品質保証機構
理事 浅田 純 男

第三者保証

「マツダサステナビリティレポート2022」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12月7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
大阪市中央区北浜三丁目5番29号

ディレクター 家弓 新之助

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2022（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2021年4月1日から2022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、分析の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

上記の第三者保証報告書の原本は当社（マツダ株式会社）が別途保管しております。

マツダ株式会社
コーポレートコミュニケーション本部
コミュニケーション統括部

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12月