



MAZDA SUSTAINABILITY REPORT 2015

マツダサステナビリティレポート 2015【詳細版】



zoom-zoom

CONTENTS

1	編集方針	77	使用済自動車・部品の回収・リサイクル
2	コーポレートビジョン	79	生物多様性保全
3	トップメッセージ 未来においても 地球・社会とクルマが共存している姿を思い描き 挑戦し続けています	80	環境コミュニケーション
6	会社概要／拠点紹介	82	事業活動と環境負荷の全容
7	2014年度ハイライト	84	社会貢献
8	主要商品ラインアップ／2014年度グローバル販売トップ10市場	85	社会貢献
9	特集 マツダブランドを体現する新型デミオ／Mazda2	88	人間尊重
15	マツダのCSR	89	従業員への取り組み
16	マツダのCSR	101	人権
22	ステークホルダーエンゲージメント	104	マネジメント
24	お客さま満足	105	マネジメント (コーポレートガバナンス／内部統制／リスクマネジメント／コンプライアンス)
25	お客さまへの取り組み (品質／商品／販売／カスタマーサービス)	113	バリューチェーンにおける社会的責任の推進
42	安全への取り組み	116	株主・投資家への取り組み
50	環境保全	119	イノベーション (マツダブランドを追求するイノベーション／自動車メーカーとの連携／ サプライヤーとの連携／産学官連携活動)
51	環境保全の基本的な考え方	124	2014年度 社外からの主な評価
53	環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」	125	マツダの歴史
57	環境マネジメント	127	第三者意見
61	商品・技術開発における取り組み	128	第三者検証
70	生産・物流における取り組み	129	第三者保証
		130	ガイドライン対照表

編集方針

- マツダの6つのCSR取り組み分野である「お客さま満足」「環境保全」「社会貢献」「人間尊重」「コンプライアンス」「情報開示」について、目標や実績を中心に報告しています。
- 社会貢献活動(国内・海外)は、「マツダサステナビリティレポート2015【社会貢献版】」で報告しています。(http://www2.mazda.com/ja/csr/download/)
- 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・内容の確定にあたっては、第三者意見、アンケート、ステークホルダーエンゲージメントなどを通していただいた意見を参考に制作しています。

報告対象

対象組織

マツダ株式会社を中心に国内グループ会社や一部の海外グループ会社について報告しています。

対象期間

2014年4月から2015年3月を中心に報告。一部、2015年4月以降の活動も報告しています。

対象分野

社会、環境、経済の3側面の情報について報告。

※経済面についての詳細は、「ウェブサイト 株主・投資家情報」「アンニュアルレポート」をご参照ください。

参考にしたガイドライン

GRI「サステナビリティ レポーティング ガイドライン第3.1版」

環境省「環境報告ガイドライン(2012年版)」

環境省「環境会計ガイドライン(2005年版)」

ISO26000

発行時期(詳細版)

日本語版:2015年8月(前回発行2014年8月、次回発行2016年夏予定)

※ダイジェスト版(PDF、冊子)は2015年9月に発行予定です。

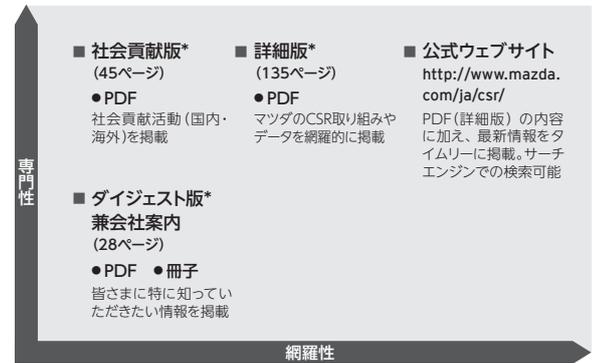
英語版:2015年9月予定(前回発行2014年9月、次回発行2016年秋予定)

※ダイジェスト版(PDF、冊子)は2015年10月に発行予定です。

報告メディアの考え方

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いたします。



*http://www2.mazda.com/ja/csr/download/に掲載

お問い合わせ先

マツダ株式会社 CSR・環境部

TEL 082-287-4066 FAX 082-287-5315

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

アンケートご協力をお願い 本レポートやマツダのCSR取り組みに関して率直なご意見・ご感想をお聞かせいただければ幸いです。

<http://mag.mazda.jp/enq/pub/csr/questionnaire/>

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”^{どう}を極め続けます。

※ マツダは2015年4月、コーポレートビジョンを以下の目的で改訂し、全てのステークホルダーから広く信頼される企業グループとしてさらに成長していきます。

- ・マツダの個性をより明確に定義することでマツダグループのあらゆる企業活動が一体となって動いていきます。
- ・マツダグループの全従業員がコーポレートビジョンの目指すゴールについて語り合いを繰り返し、共有・理解・納得するプロセスを促進します。
- ・コーポレートビジョンを日々の業務に密接に結び付けます。

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

1975年のCI導入を機に、コミュニケーションの核となる企業シンボルとして制定しました。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」と位置づけています(1975年1月制定)。ブルーは「環境や安全に対して社会的責任を果たすという自動車メーカーとしての企業姿勢を表すと同時に、品質・技術力を感じさせる」との考えの下、ブルーをコーポレートカラーとして採用しています。



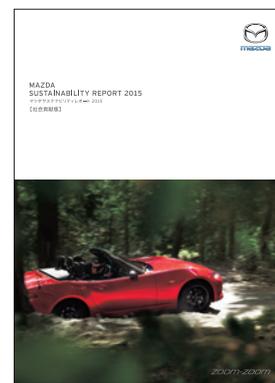
ブランドスローガン“Zoom-Zoom(ズーム・ズーム)”

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)。

zoom-zoom

※日本語の「プー・プー」(クルマが動くときの音)を意味する英語。

表紙について

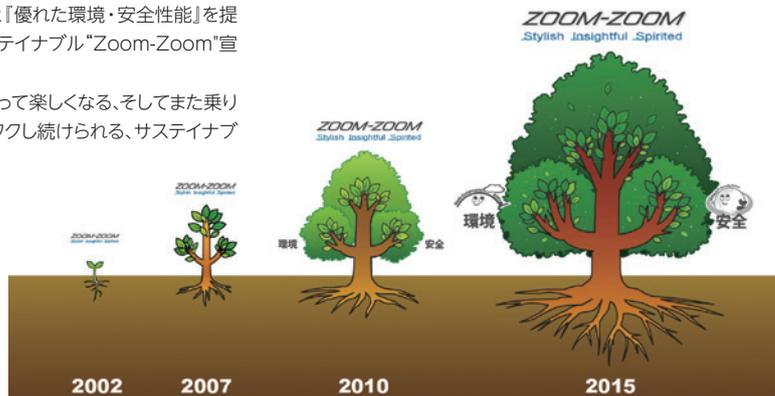


「守るために変えていく」をキーワードに開発された4代目ロードスター/ MX-5。25年前に誕生した初代から引き継ぐ「ワクワクできる走り」とともに、環境・安全性能を追求しています。マツダグループは地球・社会と共存できるクルマづくり挑戦し続けます。

「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」

「マツダ車をご購入いただいたすべてのお客さまに「走る喜び」と「優れた環境・安全性能」を提供する」ことを基本ポリシーとする技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」を発表しました(2007年3月発表)。

これは、いつまでも「ワクワク」するクルマ、「見て乗りたくなる、乗って楽しくなる、そしてまた乗りたくなる」クルマを提供し、クルマも、人も、地球も、みんなが「ワクワク」続けられる、サステイナブルな未来の実現に向けて取り組むことを宣言したものです。



Zoom-Zoomの木：

「ONE MAZDA」の企業文化という養分をしっかりと張った根で吸い上げ、幹の両脇に「環境」と「安全」という太い枝を持ち、Zoom-Zoomを体現した梢を持つ「Zoom-Zoomの木」を世の中で成長させ続けることを意味しています。



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 挑戦し続けています

マツダ株式会社
代表取締役社長兼CEO 小飼 雅道

Q 2015年3月期はどのような進捗がありましたか？

**構造改革プランを着実に推進することが
できました**

2015年3月期、マツダグループを取り巻く環境は、原油価格の下落、新興国経済の減速や不安定な為替相場などもありましたが、マツダらしい魅力ある商品とサービスの提供、グローバル生産体制の再構築に取り組み「構造改革プラン※1」(P117参照)を着実に推進することができました。

革新的なベース技術である「SKYACTIV技術」(P61-63参照)と新デザインテーマ「魂動-Soul of Motion」(P119参照)を採用した新世代商品の新型デミオ/Mazda2および新型コンパクトクロスオーバーSUV CX-3を導入し、国内・海外で高い評価をいただいています。2015年3月期のSKYACTIV技術搭載比率は74%まで増加し、収益改善、ブランド強化、平均燃費改善、安全性能への高い評価獲得などに貢献しました。2016年3月期末にはその比率は85%以上となる見通しです。

2014年1月に車両の量産を開始したメキシコ工場

では、同年10月にエンジン機械加工工場が稼働開始しました。タイに新設したパワートレイン工場は、2015年1月より新型トランスミッションの量産を開始し、2016年3月期の第3四半期には併設するエンジン工場での量産も開始する計画です。

※1 「SKYACTIVによるビジネス革新」「モノ造り革新」によるさらなるコスト改善の加速」「新興国事業強化とグローバル生産体制の再構築」「グローバルアライアンスの推進」の4主要施策。

Q このたび発表された「構造改革ステージ2」はどのような計画でしょうか

**2019年3月期の経営指標の見通しを
実現するため4つの主要施策を推進します**

2015年4月、2017年3月期から2019年3月期までの新しい中期経営計画となる「構造改革ステージ2」を発表しました。「構造改革プラン」の主要施策について、概ね計画通りに実行してきたものの、個々の事業を見ると、効率面での改善や効果を最大化させる余地があり、これらを一層強化することに主眼を置き、「構造改革ステージ2」を進めてまいります。これにより、各地域での市場・セグメントごとの需要動向、為替や原油価格などの市場動向、環境規制など事業環境の変化に対応し、

着実な台数成長を図りつつ商品・販売・生産・財務の各領域でのビジネスの「質的成長」を通してブランド価値の向上を目指します。

Q ブランド価値を重視した経営とはどのような取り組みでしょうか？

**ステークホルダーとの対話を重視し
商品および企業ブランドの価値向上を目指します**

マツダは2013年より「ブランド価値経営」の推進に本格的に取り組んでいます。お客さまをはじめとするステークホルダーの皆さまとの対話を大切にしながら、商品ブランドおよびマツダグループ全体の企業ブランドの価値向上を目指す取り組みです。ブランド価値経営を推進するために、マツダのありたい姿・将来ビジョンを示した「ブランド理念」を策定し、2013年7月よりグループ全従業員に浸透させてきました。「構造改革

プラン」「構造改革ステージ2」を進める上で重要な考え方として位置づけ、さまざまなステークホルダーのご意見を伺いながら、2015年4月に、この「ブランド理念」をコーポレートビジョン(P2参照)に昇華させました。

ブランド価値経営を推進していくためには、マツダグループ従業員一人ひとりが新しいコーポレートビジョンの考え方を日々の業務の礎にしていくことが重要です。今後も継続してグループ全従業員が参加する教育プログラムの中でディスカッションを進めていきます。

こうした動きと連動してCSRの重点取り組み領域についても見直しを開始しました(P17参照)。社外ステークホルダーの視点を交え、マツダグループが取り組むべき課題について検討を進めています。今後、従来よりPDCAプロセスを回している「CSR目標」(P18-19参照)や、環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」(P53-56参照)への反映を行う計画です。



(注) 1. GEN1:SKYACTIV Generation1、GEN2:SKYACTIV Generation2の略称

(注) 2.「構造改革ステージ2」に続く次期中期経営計画(2020年3月期～)でのさらなる成長に向けた判断は、事業環境などの変化を踏まえ、「構造改革ステージ2」期間中に行います。

2019年3月期 経営指標

	2015年3月期		2019年3月期ターゲット
グローバル販売台数	139万7千台	》》	165万台
営業利益率*	6.7%	》》	7%以上
自己資本比率	35.2%	》》	45%以上
配当性向	3.8%	》》	20%以上

*為替前提 USD/120円/ユーロ130円

Q マツダのビジネスは地球や社会にどのような関係があるのでしょうか？

環境・安全面での技術革新を通じて 持続可能な社会に貢献します

マツダのビジネスは、カーライフを通じて人々に人生の輝きを提供する一方で、特に地球温暖化やエネルギー・資源不足、交通事故などの社会課題に関係があり、また影響を及ぼしていると認識しています。

これらの課題に対応するため、「マツダ車をご購入いただいたすべてのお客さまに『走る喜び』と『優れた環境・安全性能』を提供する」ことを基本ポリシーとする技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」(P2参照)に基づき取り組みを進めています。

環境面では、マツダ車の全車平均燃費を2008年比で2015年までに30%、2020年までに50%向上させる計画の達成に向け、エンジンの熱効率改善や車両の軽量化など徹底したベース技術の改善を行っています。特別なインフラ整備のない新興国を含む世界中のお客さまに、手の届きやすい価格で環境性能に優れたクルマを提供することでCO₂排出量削減、省エネルギーに貢献します。

安全面ではクルマづくりを通して交通事故低減に貢献するため、マツダが目指す安全性能の考え方「Mazda Proactive Safety」(P42-43参照)に基づき研究開発を進めています。お客さまご自身による運転を信頼・尊重しながらも、お客さまの正しい認知・判断をサポートし、万が一の場合も、事故被害を防止・軽減できるよう、技術を開発・提供していきます。

Q 文化や習慣の異なる地域でのビジネスをどのように推進しますか？

地域社会やビジネスパートナーと共に 成長できる取り組みを推進します

マツダは120以上の国と地域で販売を行い、世界10カ国に生産拠点を有しています。事業を行う各国・各地域において地域社会と共に成長するという基本的な考え方のもと、サプライヤーや販売会社などのビジネスパートナーの方々と連携し、地域の社会課題やステークホ

ルダーの期待や要望に対応していくことを重視しています。環境マネジメントシステムの導入や、ダイバーシティを重視した人材育成、高い品質の維持、そして人権配慮や地域への社会貢献などに取り組みます。

マツダが果たすべき役割・責任は今後さらにグローバルに拡大することを認識しています。広島県と山口県にある国内生産拠点において85万台レベルの生産台数と、それに関連する雇用を維持しつつ、海外工場の稼働率向上を進めます。日本でサプライヤーの皆さまと共に培ったモノづくりの技術はじめ、安全衛生管理手法や購買・物流の取り組みなどを海外拠点に展開し、現地の人材が主体となった生産体制を構築しています。

Q 小飼さんからのステークホルダーへのメッセージをお聞かせください

誠実な取り組みを通じて 社会課題解決に貢献します

社長室には3代目社長の松田恒次の書が掛かっています。そこには「照一隅者は国土（一隅を照らす者は国土なり）」とあります。もともとは中国の故事に由来し、各自がそれぞれの持ち場で最善を尽くすことで国に貢献する人物になることができると理解しています。

このことは、自動車メーカーとして必ずしも事業規模が大きいとはいえないマツダであっても、限られた資本を「選択と集中」により有効活用し、一つひとつの業務を誠実に遂行していくことでステークホルダーの皆さまのお役に立ち、社会課題解決に貢献できるということに通じると考えています。

今後もマツダに関わる世界中のステークホルダーの皆さまから真に信頼される企業として認知されるようマツダグループで一丸となって取り組みます。そして、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、挑戦し続けていきます。

マツダ株式会社
代表取締役社長兼CEO

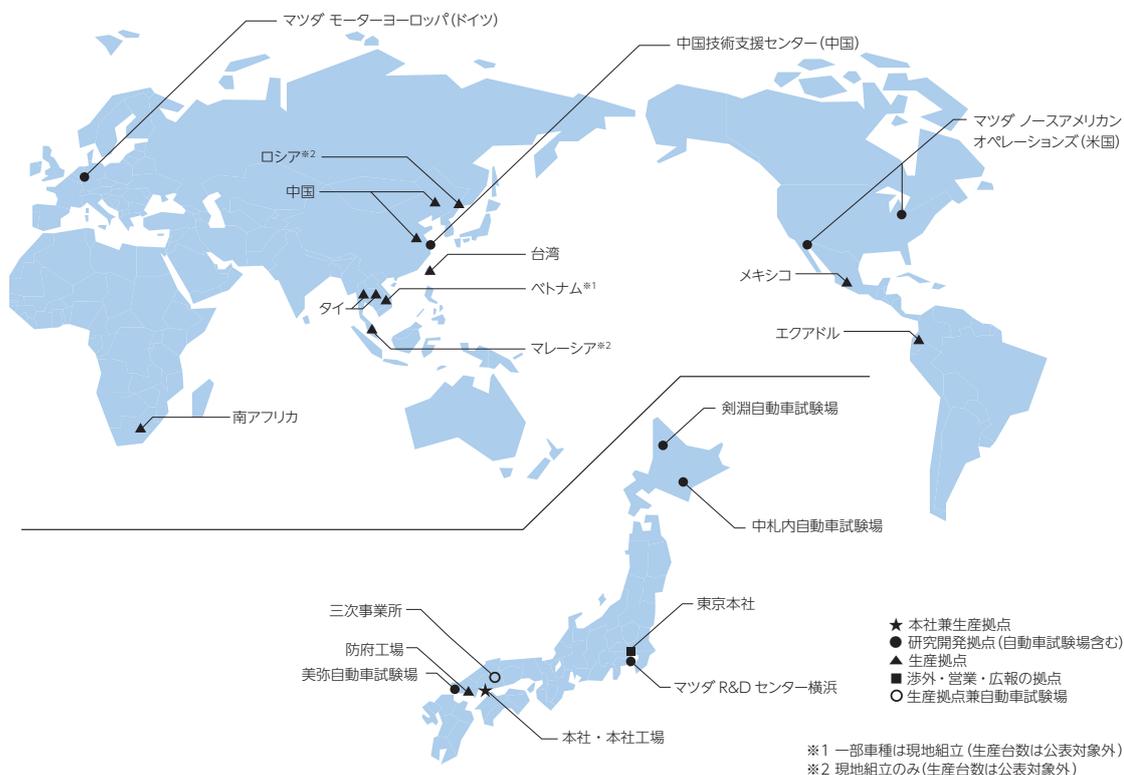
小飼雅道

会社概要 (2015年3月31日現在)

<p>社名 マツダ株式会社 (英訳名:Mazda Motor Corporation)</p> <p>会社設立 大正9年(1920年)1月30日</p> <p>本社 〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3番1号</p> <p>主な事業内容 乗用車・トラックの製造、販売など</p> <p>株式 発行可能株式総数 1,200,000,000株 発行済株式総数 599,875,479株 株主数 150,386名</p> <p>資本金 2,589億5,709万6,762円</p> <p>従業員数 単体 合計：20,491名(当社からの出向者を除き、他社から当社への出向者を含む) 連結 合計：44,035名</p>	<p>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)</p> <p>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、南アフリカ、エクアドル、台湾、ベトナム*1、マレーシア*2、ロシア*2</p> <p>販売会社 国内 240社 海外 144社</p> <p>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、ロータリーエンジン、自動車用手動/自動変速機</p>
--	---

※1 一部車種は現地組立(生産台数は公表対象外)。
※2 現地組立のみ(生産台数は公表対象外)。

拠点紹介 (2015年3月31日現在)



■ 主要拠点の詳細はアニュアルレポート2015(P18-19)参照 <http://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>



01. 本社 02. 本社工場 03. 防府工場 04. 三次事業所 05. 東京本社 06. マツダR&Dセンター横浜 07. メキシコ 08. ロシア 09. 中国 10・11. タイ 12. マレーシア

2014年度ハイライト

販売国・地域数

120カ国以上

一次サプライヤー数

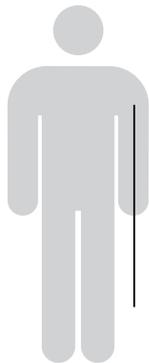
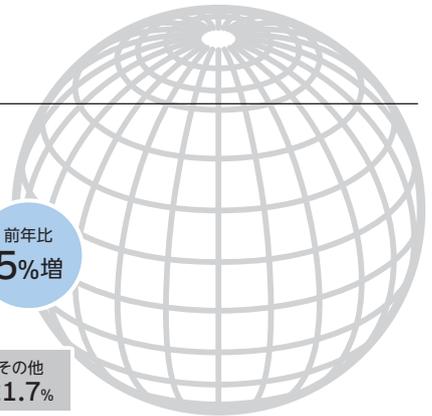
1,095社

グローバル販売台数

139万7千台 前年比 5%増

市場別販売割合

日本	北米	欧州	中国	その他
16.1%	30.4%	16.4%	15.4%	21.7%



従業員数

44,035名

海外拠点における現地マネジメント登用率 **69%**

グローバル社員意識調査

担当業務のプロフェッショナルとして知識・スキルの向上に努めている。 **77%**

育児休職復帰率(単体) **98%**

障害者雇用率(単体) **2.02%**

売上高

3兆339億円 前年比 13%増

営業利益

2,029億円 前年比 11%増

国内生産台数・海外生産台数

(国内)
91万9千台

(海外)
45万6千台

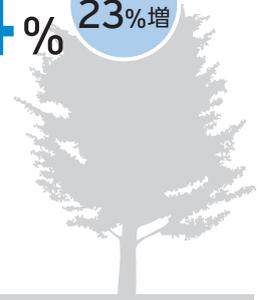
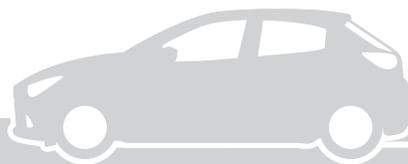
生産における売上高当たりCO₂排出量
(国内主要4拠点^{*1})

23.1 t-CO₂/億円 前年比 3.8%減

全埋立廃棄物量
(国内主要4拠点^{*1}) **0** 2008年度以降継続

SKYACTIV技術
搭載比率

74% 前年比 23%増



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

その他の情報

アニュアルレポート

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



マツダ技報

<http://www.mazda.com/ja/innovation/technology/gihou/>



公式ウェブサイト

	URL	内容
CSR	http://www.mazda.com/ja/csr/	マツダのCSR取り組み全般 など
株主・投資家情報	http://www.mazda.com/ja/investors/	財務情報やガバナンス情報 など
企業	http://www.mazda.com/ja/about/	マツダグループの概要や拠点情報 など
ブランド	http://www.mazda.com/ja/innovation/	ブランドや技術 など
ニュース	http://www.mazda.com/ja/news/	ニュースリリースやSNS、動画 など
販売・カスタマーサービス	http://www.mazda.com/en/about/d-list/ ^{*2}	商品説明や、購入前後のお客さま向けの情報 など

※2 検索したい国・エリアを選択。

主要商品ラインアップ

AXELA

アクセラ(海外名:Mazda3)

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本	北米		中国	その他



グローバル販売台数
437,578

CX-5

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本		欧州	中国	その他



グローバル販売台数
355,873

ATENZA

アテンザ(海外名:Mazda6)

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本		欧州	中国	その他



グローバル販売台数
227,811

DEMIO

デミオ(海外名:Mazda2)

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本	北米		中国	その他



グローバル販売台数
144,626

BT-50

販売					その他
生産					その他



グローバル販売台数
52,650

CX-3

販売	日本				その他
生産	日本				



グローバル販売台数
8,900

PREMACY

プレマシー(海外名:Mazda5)

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本				その他



グローバル販売台数
40,276

BIANTE

販売	日本				その他
生産	日本				



グローバル販売台数
7,252

CX-9

販売		北米	欧州	中国	その他
生産	日本				



グローバル販売台数
34,940

MPV

販売	日本		中国	その他
生産	日本		中国	



グローバル販売台数
4,717

ROADSTER

ロードスター(海外名:MX-5)

販売	日本	北米	欧州	中国	その他
生産	日本				



グローバル販売台数
11,875

CX-7

販売			中国	
生産			中国	



グローバル販売台数
2,661

BONGO

ボンゴ

販売	日本				
生産	日本				



グローバル販売台数
9,377

VERISA

ベリーサ

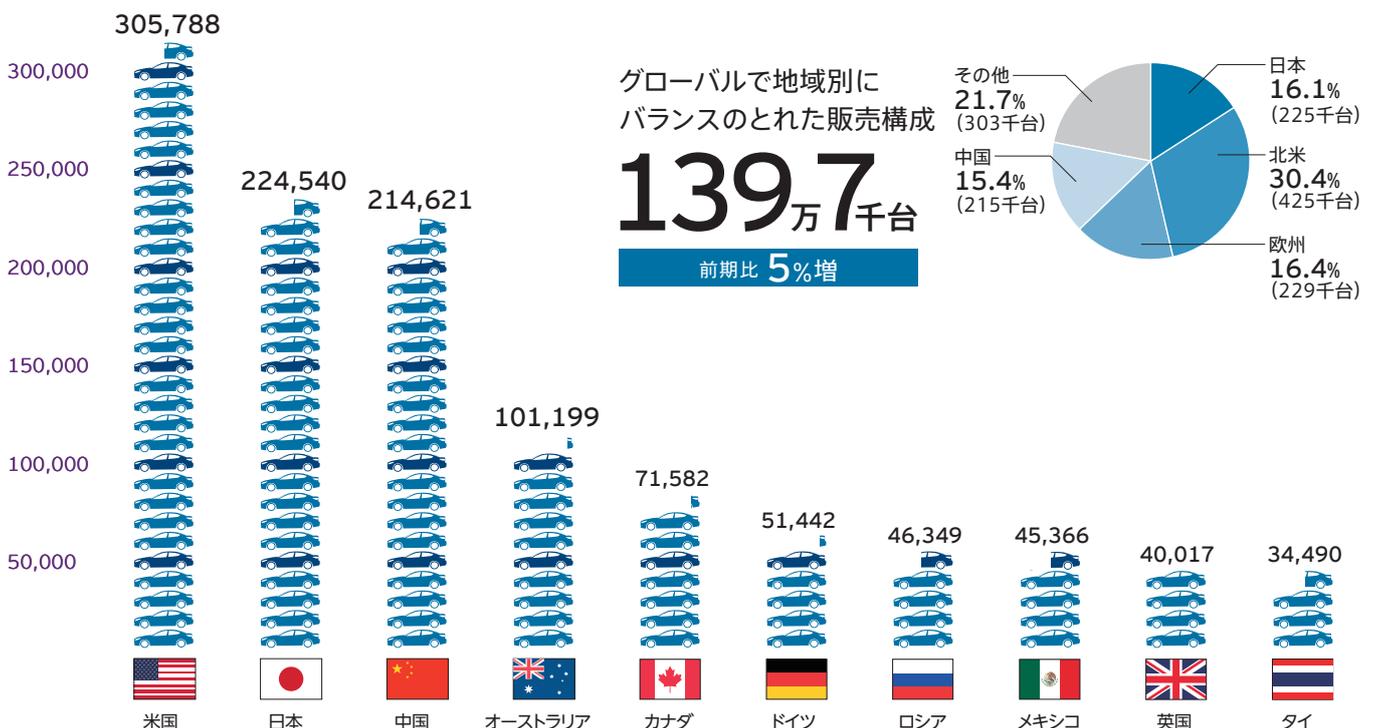
販売	日本				
生産	日本				



グローバル販売台数
1,446

※掲載車種は2015年3月末時点、マツダで生産している車両を掲載 ※新・旧モデル、ボディタイプの違いはまとめて掲載 ※販売台数は2014年度販売台数 ※生産は現地組立のみ(生産台数公表対象外)のエリア含む
※別途、国内で発売しているOEM車両は次のとおり キャロル、フレア、フレアワゴン、フレアクロスオーバー、スクラムシリーズ、ファミリア(バン)、タイタン

2014年度グローバル販売トップ10市場





マツダブランドを体現する新型デミオ / Mazda2

— 「クラス概念を打ち破るコンパクトカー」「グローバル生産体制の進化」に挑戦 —

マツダの革新的なベース技術「SKYACTIV (スカイアクティブ) 技術」(P61-63参照)と新デザインテーマ「魂動(こどう)~Soul of Motion」(P119参照)を全面的に採用した新世代商品第4弾となるコンパクトカー、新型デミオ / Mazda2を2014年9月から順次グローバルに導入しています。新型デミオ / Mazda2が目指した姿は、「クラス概念を打ち破るコンパクト」。マツダのDNAを凝縮し、クルマの本質を突き詰めることで、「走る喜び」と「優れた環境・安全性能」の両立を実現しています。

同時に、世界中のお客さまにより早くタイムラグなしにお届けするための生産体制の再構築を進め、日本、タイ、メキシコの3拠点でほぼ同時生産開始を実現しました。

デミオ / Mazda2基本情報

グローバル累計販売台数
(1996年8月~2015年3月)

2,552,885台

初代デミオ
(1996年8月~)



2代目デミオ
(2002年8月~)



3代目デミオ
(2007年7月~)

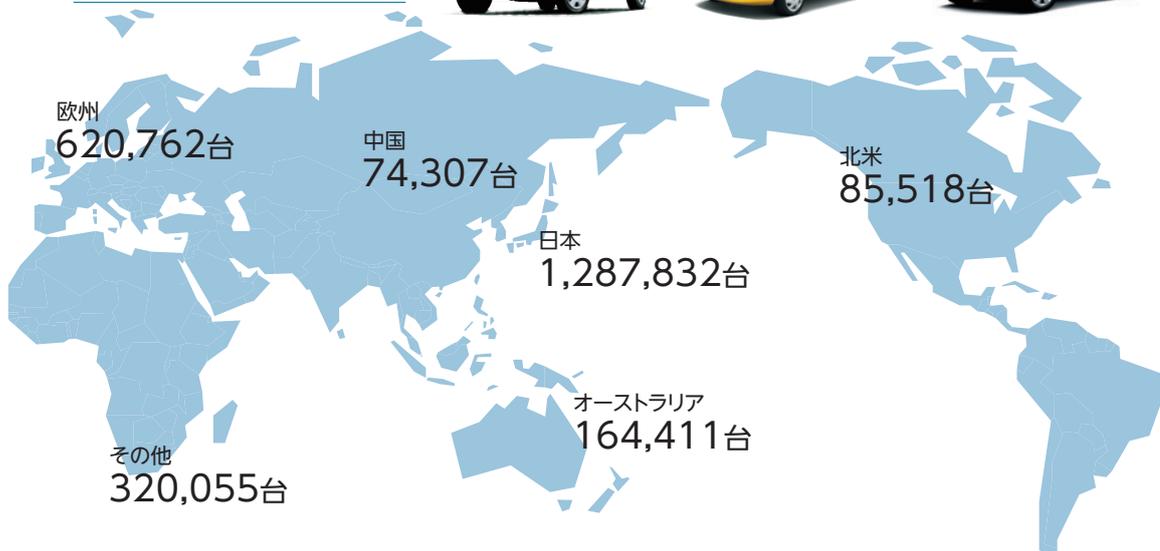


4代目新型デミオ
(2014年9月~)



- ボディタイプ※
5ドアハッチバック/セダン
- エンジンタイプ※
ガソリン
(1.3リッター/1.5リッター)
ディーゼル(1.5リッター)
- トランスミッション※
オートマチック(6速)
マニュアル(5速/6速)

※国・地域により異なります。



クラス概念を打ち破るコンパクトカーを実現

「コンパクトなクルマだから『それなり』でいい」という妥協は一切許さない

デミオ/Mazda2は1996年の初代発表以来、約20年で世界累計250万台以上を販売するなど、今やマツダの基幹車種の一つになっています。初代は「機能的で広々とした室内空間」、2代目は「コンパクトカーとは思えない走行性能」、3代目は「スポーティなスタイリング」と常に新しい価値を提案してきました。そして4代目となる今回の新型デミオ/Mazda2は、マツダの技術とデザインの考え方の全てをこの小さいクルマに凝縮させることを目指しました。

開発にあたってはメンバーが共有する「商品の志」を「クラス概念を打ち破るコンパクトカー」としました。それはすなわち「クルマの価値はサイズに比例する」という既成概念、さらには「コンパクトなクルマだから『それなり』でいい」という妥協を一切許さないということです。

「デザイン・走り・機能性に加え、環境・安全など、あらゆる質を高め、お客さまが心から誇りを持って所有できる新しいコンパクトカーをつくらう。グローバルで多くのお客さまにご愛顧いただいている商品だから、性別、年齢、体型などを問わない、あらゆるニーズを満たした商品にしよう」。その思いを胸に、2012年に発売したCX-5以降の新世代商品群で一貫して培ったクルマづくりの考え方や技術を進化させつつ、コンパクトなボディに全てを凝縮するという難題に挑戦しました。

環境面での挑戦の一つが、マツダ初となる小排気量クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D 1.5」の開発でした。一般的にディーゼルエンジンはガソリンエンジンと比較し燃費がよく、燃料コストに優れることが知られていますが、近年は走りの良さも注目を集めています。マツダはこのようなディーゼルエンジンの特性に着目し「SKYACTIV-D 2.2」を開発。2012年にCX-5で市場導入して以降、その普

及に取り組み、新型デミオではコンパクト化を実現することができました。

安全面では、ボディやシャシーにおいてマツダのこだわりである

理想的なドライビングポジションやペダル配置、高い衝突安全性能などにおいて一切の妥協を排除。市街地だけでなく、郊外でも、高速道路でも、誰もが楽しく安心して気持ちよく走ることができる、意のままのドライビングパフォーマンスを実現しました。

グローバルに投入している5ドアハッチバックに加え、タイの生産拠点ではセダンタイプも生産し、タイおよびオーストラリアで販売するなど、市場ニーズに対応しています。

新型デミオ/Mazda2がお客さまに提供する価値をまとめると次のようになります。「運転経験の少ない若いお客さまには運転中の不安を和らげ、余裕を感じ運転の楽しさに目覚めていただきたい。より大きなサイズを含めてさまざまなクルマを経験された方には、それらのクルマ同様、安心感と満足感を感じていただきたい。そして、新型デミオ/Mazda2に乗っていただく全てのお客さまに、ワクワクするスタイリングとコンパクトカーとは思えない品質感、高い次元で両立した走りや燃費、そしてどこまでも走りたくなる長距離ドライブ性能によって笑顔と楽しさを提供していきたい」。

さまざまなライフスタイルを持つ世界中のお客さまの人生が、デミオ/Mazda2により、より輝かしいものになるように——私たちはそのような願いを込めて新型デミオ/Mazda2を開発しました。



新型デミオ/Mazda2 開発主査(当時) 土井 歩



新型デミオ/Mazda2の主な受賞歴

【日本】

- 2014-2015 日本カー・オブ・ザ・イヤー
- 2014年度グッドデザイン賞「グッドデザイン金賞(経済産業大臣賞)」

【ドイツ】

- ゴールデンステアリングホイール賞(スモールカーカテゴリー)
- レッド・ドット:プロダクト・デザイン2015
「オーナーラブル・メンション(Honourable Mention)」

※その他の受賞歴は「2014年度 社外からの主な評価(P124)」をご参照ください。



■ 「タイ国際モーターエキスポ2014」で新型Mazda2(日本名:デミオ)のセダン(タイ生産)を世界初公開(2014年11月)。5ドアハッチバックモデルと共に展示。

環境・安全性能で新型デミオ／Mazda2が実現した新たな価値

「マツダ車をご購入いただいたすべてのお客さまに『走る喜び』と『優れた環境・安全性能』を提供する」ことを基本ポリシーとする技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」(P2参照)に基づき、取り組みを進めています。これまでの設計思想を継承しながら、革新的なベース技術であるSKYACTIV技術をコンパクトカー向けに新開発しました。

環境面 世界中のお客さまに手の届きやすい価格で環境性能を提供

マツダは、「2020年時点でもグローバル市場における自動車の主要なエネルギーは石油であり動力技術は内燃機関が主流」という予測の下、エンジンの熱効率改善や車両の軽量化などのベース技術を優先的に改善し、さらに段階的に電気デバイスを導入する「ビルディングブロック戦略」(P61-62参照)を採用しています。これは、一部の環境対応車に大きく依存することなく、特別なインフラ整備のない新興国を含む世界中のお客さまにも手の届きやすい価格で環境性能に優れたクルマを提供することで、グローバルで効果的にCO₂の総排出量を削減するアプローチです。

新型デミオ／Mazda2は、2012年に発売したCX-5などに搭載している排気量2.2Lのクリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D 2.2」のコンパクト化を実現した「SKYACTIV-D 1.5」を搭載。高効率トランスミッションや電気デバイス(アイドリングストップシステム、減速エネルギー回生システム)と組み合わせることで、国内では乗用車トップレベル(軽自動車、ハイブリッド車を除く)の低燃費を実現しました。

貴金属を利用する高価なNOx後処理装置なしで国内の「平成21年排出ガス規制」をクリアする高い環境性能を実現しながら、2.5Lガソリンエンジン並みの力強い走りを実現しています。



■ 新型デミオ／Mazda2搭載「SKYACTIV-D 1.5」

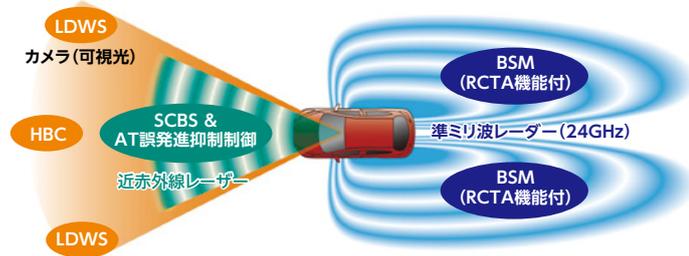
安全面 お客さまの安心・安全な運転をサポートするための安全性能を追求

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)」(P42-43参照)に基づき、高い安全性能を追求しました。

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、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できるよう工夫。新型デミオ／Mazda2では正しい姿勢で安全かつ快適に運転できるよう、シートやペダルの位置、機器類の配置などを徹底的に見直しました。また、マツダの先進安全技術「i-ACTIVSENSE(アイ・アクティブセンス)」を全面的に採用。ミリ波レーダーやカメラなどの検知デバイスを用いて、事故が避けられない状況での衝突回避・被害軽減を図るとともに、認知支援を行いドライバーの安全運転をサポートしています。さらに、「もしも」の場合は、車の安全機能によってドライバーや乗員を守り事故被害を軽減できるよう、キャビンの変形を抑制する高剛性・安全ボディSKYACTIV-BODYを採用しています。

i-ACTIVSENSE(アイ・アクティブセンス)

「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。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(搭載技術は、国・市場・モデルなどにより異なります)。



名称	作動シーン	内容
[LDWS] 車線逸脱警報システム	走行時(前進)	車線変更の操作なく車線を越えそうと判断すると警告音(またはステアリング振動)・表示で知らせる
[SCBS] スマート・シティ・ブレーキ・サポート	走行時(前進)	前方の車両と衝突の危険性がある場合、自動ブレーキにより減速し被害を軽減する
[HBC] ハイ・ビーム・コントロール	夜間走行時	対向車や先行車を検知しヘッドランプのハイビーム・ロービームを自動で切り替える
AT誤発信抑制制御	徐行時(前進)、発進時(前進)	前方に車両や障害物があり必要以上にアクセルを踏み込んだ場合、警告音・表示でドライバーに注意を促し、エンジン出力を抑える
[BSM] ブラインド・スポット・モニタリング	走行時(車線変更)	隣車線上の後方から接近する車両の存在を表示で知らせ、方向指示器を操作すると警告音・表示で知らせる
[RCTA] リア・クロス・トラフィック・アラート	後退時	バックで出庫する際に左右から接近する車両を検知し警告音・表示で知らせる

開発者インタビュー

安全性能を徹底的に追求し お客さまに人生の輝きを提供

車両開発本部主幹(当時) 竹内 都美子



「コンパクトカーなのに、ここまですごい!」を目指して

性能・実験領域の統括担当である私の役割は、担当領域における新型デミオ/Mazda2の目指す姿や開発の進め方を関係者に浸透させること。なかでも私が強く訴えたのは、「コンパクトカーならではの良さは生かしつつ、『コンパクトカーだから、この程度でいい』ではなく、『コンパクトカーなのに、ここまですごい!』という、期待を上回るクルマをつくろう」ということでした。

目に見えない骨格・構造だからこそづくり込む

そのためにこだわったのが、「最高レベルの衝突安全性」「人間中心のパッケージ」「運動性能の追求」の3つです。その根底には、小さいクルマながらデミオが発揮できる安全性能をお客さまに確実に届けたいという気持ちがありました。装備は見て選ぶことができますが、車両の骨格・構造は目に見えないものです。だからこそ、そこをしっかりとつくり込むことがメーカーの責任であると考えたのです。剛性と軽量性との両立を目指し、骨の一本一本から5cmほどの小さな部材まで、その機能、材質、厚みを細かく見直すとともに、コンピューター上で衝突シミュレーションを何度も繰り返し、構造・工法・部材の「全体最適解」を探り当てていきました。

性別や体格にかかわらず

全てのお客さまに安心・快適を提供

他の車種より比較的割合が高いと思われる、女性のお客さまが感じがちな運転時の不安を払拭するため、ペダルの位置・重さにもこだわりました。アクセルとブレーキペダルは自然に足を伸ばした位置にくるよう、従来より約2cm外側に配置。アクセルペダルに足を置いた時の重みに応えてじわりと動き出すように設計しました。クルマの動き出

しに対する不安を和らげ、「自分が操って動かしている」と感じられるパッケージ、運動性能を徹底的に追求しました。

体格の異なるお客さまに、等しく良さを感じていただく工夫もしました。その一つがフロントシートです。小柄な方は膝裏がシートの前縁に圧迫され自然なペダル操作がしづらい傾向があるとわかり、シートを短くすることを提案しました。ただ、そうすると大柄な方にとっては膝裏のサポート性が弱くなってしまうため、小柄な方と大柄な方、双方が快適に利用できるシートの長さを試行錯誤しました。その結果、解決策としてたどり着いたのはシートの「長さの調節」ではなく「背もたれの改良」でした。背もたれの広い面積に体圧を分散できるフィット性のあるウレタン素材を採用。体に沿ってシートが沈むように工夫を凝らすことにより、身長150cm位から190cm位の方までが快適に座ることができるシートの開発に成功しました。

「モノづくり」から一歩進めて「コトづくり」へ

「モノづくり」の究極の姿は、「コトづくり」だと私は考えています。私たちがお客さまに届けたいのは単なる「モノ」ではなく、お客さまがクルマによって出会う新しい景色であり、幸せな時間なのです。開発部門においてはさまざまな提案があり、選択を迫られるシーンの連続ですが、その際、この提案は「どのような技術、性能か」ではなく、「どのような価値をお客さまに提供できるか」ということを判断基準にしています。発売後、お客さまから「疲れにくいので、つい遠くまで行ってしまった」「運転が上手になった気がする」など、うれしいお声をいただきます。このようなお声をやりがいに、今後も、「本当にお客さまに届けたい価値は何なのか、そのためにどう貢献できるのか」と自分に、また開発関係者に語りかけ、さらなるブレークスルーへとつなげていきたいと思えます。



マツダブランドの価値を高める高品質・高効率生産体制をグローバルで実現

新型デミオ/Mazda2誕生に際しては生産においても大きな挑戦がありました。それはマツダ初となる世界3拠点同時生産開始です。「構造改革プラン」(P117参照)の4つの柱の一つとして「グローバル生産体制の再構築」を推進する中、各国の生産拠点が自立して高品質・高効率な生産を行い、共に学びグループ全体で成長できる生産体制構築を進めています。

マツダ初の世界3拠点同時生産開始

2014年9月11日、新型デミオ(海外名:Mazda2)の国内発表会で代表取締役社長兼CEO小飼雅道はグローバル生産について次のように語りました。

「新型デミオをいち早く世界中のお客さまにお届けするため、7月の山口県の防府工場に続き、タイとメキシコの海外拠点でも同時期に生産を開始します。まず、タイの『オートアライアンス(タイランド)(AAT)』では近日中に生産を開始し、オセアニアおよびASEAN諸国へ出荷致します。また、メキシコ新工場『マツダデメヒコビークルオペレーション(MMVO)』でも2014年中に生産をスタートさせ、中南米、北米、欧州に向けて新型Mazda2を展開していきます。グローバルに3工場ではほぼ同時期に新型車生産を立ち上げることは、私たちにとって大きな挑戦であり、マツダの歴史で初めてのことです。

この言葉の通り、同月17日にタイで、10月23日にメキシコで新型Mazda2(日本名:デミオ)の生産を開始。世界3拠点同時生産開始を支えマツダグループ全体で競争力ある生産体制を構築するため、2013年から「グローバルマニュファクチャリングネットワーク(GMN)」の活動を本格的に開始しました。

TOPICS タイにおけるパワートレイン生産開始

2015年1月、タイに建設した新工場「マツダパワートレインマニュファクチャリング(タイランド)(MPMT)」で、新型トランスミッション「SKYACTIV-DRIVE」の生産を開始しました。タイのAATを含むグローバル生産拠点で新型Mazda2(日本名:デミオ)、Mazda3(日本名:アクセラ)やCX-5などに搭載されています。MPMTの稼働にあたってはGMNの人材育成プログラムの下、現地従業員がマツダの本社工場・防府工場にて工程管理や改善活動など、それぞれの職種・職位に応じたさまざまな研修を受け、高品質・高効率な生産体制を構築しています。同工場に併設するエンジン工場での量産を2015年度第3四半期内に開始します。

今後もMPMTは、タイの方々と共に、自動車産業を支えリードする人材を育成し、同国経済の継続的な発展への貢献を目指します。



- 所在地 タイ・チョンブリ県
- 生産能力 トランスミッション 40万基/年
- エンジン 3万基/年
- 資本構成 マツダ株式会社100%

全ての生産拠点が自立し相互に学ぶことができる体制づくり

GMNは、国内・海外全ての生産拠点が、自立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行い、同時に、各生産拠点が相互に学び合うことを追求するためのネットワークです。

国内の本社工場と防府工場が「グローバル生産オペレーションセンター(GMOC)」として責任を持ち、グローバルプラントビジョンの下、培った知見や技能を生かした人材育成プログラムを各海外生産拠点に対して実施。成熟度の異なる海外拠点において、品質面や効率面で同レベルの生産活動ができるよう、工程管理や改善を行うスキル(「現場力」)を育成しています。また、日々の生産活動のみならず、新型車量産準備時に各拠点が等しく高品質の生産を同時に開始できるようにするためのプログラムも設定しています。その成果の一つが新型デミオ/Mazda2の世界3拠点同時生産開始です。操業30年以上の歴史を持つ防府工場、1995年に設立したタイのAAT、そして、2014年1月に操業を開始したメキシコのMMVO。歴史や成熟度の異なる3拠点で同じレベルの生産体制を実現しました。

サプライチェーン全体における取り組み改善を目指して

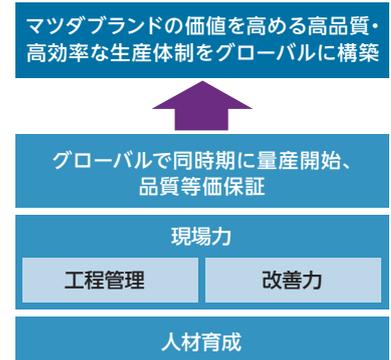
マツダでは従来から、サプライチェーン全体における取り組み改善を促進しています。クルマづくりのプロセスをゼロから見直す「モノ造り革新^{*}」(P119参照)を生産、開発、購買、物流といった関係部門やサプライヤーが一体となって進めてきました。GMNは今後、生産領域に加え、購買・物流領域などに活動の対象範囲を広げ、サプライチェーン全体の連携強化につながるようプログラムをさらに発展させていくことを目指します。

※ マツダサステナビリティレポート2014 (P7-10参照) (<http://www2.mazda.com/ja/csr/download>)

GMNの概念図



グローバルプラントビジョン



VOICE

2014年にGMNの研修に参加しました。研修では品質やコストの管理方法のほか、職場の士気など広い視点で学びがありました。この学びをAATで定着させる取り組みを進め、新型Mazda2の生産をスムーズかつ計画通りに開始することができました。今後もマツダ本社と連携し、AATがブランド価値向上を実現する生産拠点へとさらに成長し、他の生産拠点の手本となり続けることができるようリーダーシップを発揮します。



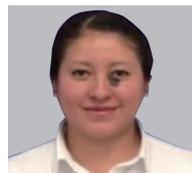
AAT 副社長
チャイボン・チャイダンボン

TOPICS サプライヤーと一体となったM-ABC活動

マツダでは、従業員がサプライヤーの工場を訪問してモノづくりの改善と体質強化に取り組む活動を促進しています。これは、マツダ生産方式を基本に、サプライヤーと協働で生産工程の無駄・問題点を抽出し、改善策の検討・実施を行うものです。2004年より広島県および近隣の地場サプライヤーを対象に展開しているこの取り組み(J-ABC^{*1})は、2013年よりタイ(A-ABC^{*2})、2015年よりメキシコ(M-ABC^{*3})の生産拠点近隣のサプライヤーに対しても実施。より良い商品をお客さまにお届けできるよう、サプライヤーと一体となった高品質・高効率のモノづくり体制をグローバルに構築しています。

※1 Jiba[地場]Achieve Best Cost ※2 ASEAN Achieve Best Cost ※3 Mexico Achieve Best Cost

フロントシート、リアシートの組立のラインリーダーを担当しています。M-ABC活動を通じて、各作業の標準化を確実にを行い、高品質で安定した組立ラインを構築するための方法を学びたいと思います。また、からくり改善[®]について学びモノづくりの楽しさを工場全体に浸透させていきたいと考えています。



アキシート S.A.de C.V.
デルガド・アンジェリカさん

※ (公社)日本プラントメンテナンス協会の商標登録。生産ラインの作業の中で問題点を改善し、よりよい作業環境を作り出す取り組みのこと。

メインマフラーなど排気部品の生産ラインを管理しています。M-ABC活動を通じて、効率的な生産工程を追求するため、作業・動作などの分析から阻害要因を見つけ出し問題を解決する方法を学びたいと考えています。また、作業者が熱意を持って市場No.1の部品を生産することに集中できるムリ・ムダ・ムラのない作業環境づくりの手法についても学ぶことができると期待しています。



ヒロテックメキシコ
S.A.de C.V.
パラモ・アルマンドさん

マツダのCSR

コーポレートビジョンの実現を通じ、社会と共に成長、発展していきます。ステークホルダーの要望と期待に応えるよう努力しながら、日々の事業活動を通じてCSR取り組みを推進します。

CONTENTS

16 マツダのCSR

22 ステークホルダーエンゲージメント

EMPLOYEE'S VOICE

社内外の動向変化を踏まえ 業務に役立つCSR研修を 行います

従業員に対するCSR研修の講師を担当しています。

マツダの最新の取り組みや社内外の環境変化を反映し、定期的に研修内容を見直しています。企業ブランドの価値を高めるために、参加者一人ひとりが自分の業務とCSR取り組みの関係性をイメージできるよう、事例を交えて説明するよう心掛けています。

人に教えることでCSRに対する自分自身の理解も深まるとともに、ボランティア活動への参加意欲なども向上しました。

今後も質の高いCSR研修を継続的に行えるよう、高い視点・広い視野を持って実直に取り組めます。

CSR・環境部
大野 潤一

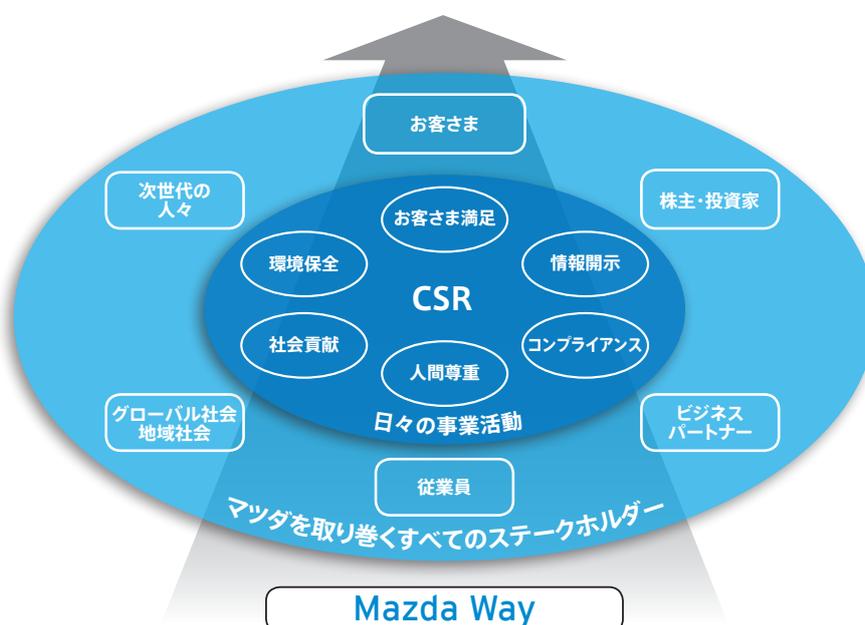


マツダのCSR

コーポレートビジョン^{※1}

私たちはクルマをこよなく愛しています。
人々と共に、クルマを通じて豊かな人生を過ごしていきたい。
未来においても地球や社会とクルマが共存している姿を思い描き、
どんな困難にも独創的な発想で挑戦し続けています。

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



基本的な考え方

「Mazda Way」(P89参照)に基づいた従業員一人ひとりの行動を通して、「コーポレートビジョン」の実現を目指しています。従業員一人ひとりは、マツダを取り巻く全てのステークホルダーの要望や期待に応えるよう努力しながら、日々の事業活動を通じてCSRの取り組みを推進します。これにより、マツダは持続可能な社会の発展に貢献していきます。

CSRの6つの分野

マツダは、CSRの取り組みを(一社)日本経済団体連合会の「企業行動憲章^{※2}」などを参考に、「お客さま満足」「環境保全」「社会貢献」「人間尊重」「コンプライアンス」「情報開示」の6つに分類し、自らの活動を評価しています。

- 「お客さま満足」：あらゆる接点を通して、お客さまの期待を上回る所有体験を提供
- 「環境保全」：人類の緊急課題であると同時に、自動車メーカーの最優先課題
- 「社会貢献」：良き企業市民としての、地域社会への貢献
- 「人間尊重」：企業活動の基盤である人材育成なども含む社会の基盤
- 「コンプライアンス」：法令順守はもとより、「マツダ企業倫理行動規範」に沿った取り組み
- 「情報開示」：適時・適切な情報の開示

a 6つの取り組み分野

お客さま満足	<ul style="list-style-type: none"> ●お客さまへの取り組み(品質・商品・販売・カスタマーサービス) ●安全への取り組み など
環境保全	<ul style="list-style-type: none"> ●エネルギー/温暖化対策 ●資源循環の推進 ●グリーンエミッション ●環境マネジメント など
社会貢献	<ul style="list-style-type: none"> ●環境・安全啓発 ●次世代の人材育成 ●企業市民としての地域貢献 など
人間尊重	<ul style="list-style-type: none"> ●従業員への取り組み ●人権 など
コンプライアンス	<ul style="list-style-type: none"> ●内部統制 ●適正取引の徹底 ●「マツダ企業倫理行動規範」の浸透・徹底 など
情報開示	<ul style="list-style-type: none"> ●取り組み情報の積極的発信 ●ステークホルダーエンゲージメント ●財務諸表の開示 など

※1 マツダは2015年4月、コーポレートビジョンを以下の目的で改訂し、全てのステークホルダーから広く信頼される企業グループとしてさらに成長していきます。
・マツダの個性をより明確に定義することでマツダグループのあらゆる企業活動が一体となって動いていきます。
・マツダグループの全従業員がコーポレートビジョンの目指すゴールについて語り合いを繰り返し、共有・理解・納得するプロセスを促進します。
・コーポレートビジョンを日々の業務に密接に結び付けます。
※2 マツダは、(一社)日本経済団体連合会の「企業行動憲章」を積極的に支持しています。

CSR推進体制

社長を委員長とする「CSR経営戦略委員会」で決まった取り組み方針やガイドラインを理解した上で、社内各部門は、業務目標や計画などを策定し、グループ会社と連携を図りながら、業務を行っています。

CSR経営戦略委員会

社会環境の変化を踏まえ、グローバル視点でマツダに期待されているCSRの取り組みを討議。

- 2014年度は、2014年度CSR目標の策定および進捗フォロー（P18-19参照）、環境中期計画（マツダグリーンプラン）の実績評価（P53-56参照）、CSRについての社会からのニーズやトレンド、社外評価分析結果などを討議。

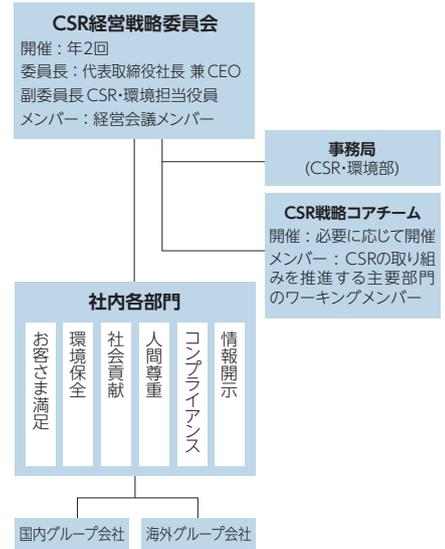
社内各部門

中長期および年度別の業務目標や計画などを策定し実行。

CSR戦略コアチーム

CSR経営戦略委員会への提案内容の事前協議、同委員会で決定した方針を受けた具体的活動の方向付け。

b 体制図



CSR重点取り組み領域（マテリアリティ）の見直し・特定

マツダは、GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第4版」（G4）を参考に、重点取り組み領域（マテリアリティ）の見直し・特定に向け2013年度より4段階（Step1～Step4）のプロセスを進めています。

2014年度はプロセスの2段階（Step1～Step2）までを実施しました。

お客さまをはじめとするさまざまなステークホルダーや有識者の意見を反映するとともに、マネジメントおよび関連部門の考えを踏まえ、将来のG4準拠を目指しています。

マテリアリティの見直し・特定プロセス

【Step1】 社会課題の抽出

G4の定める46の特定標準開示項目から、以下の視点で重要度が高い項目を抽出し、各項目の影響範囲（バウンダリー）を整理。

- 自動車業界およびマツダの事業活動における社会課題
- ステークホルダーが重視する／マツダを評価する際に影響を与える社会課題

【Step2】 優先順位付け（社外有識者、機関投資家からのヒアリング）

Step1で抽出した社会課題の重要性を評価するために、以下の2軸でポイント付け・マッピングを行い、重要度の高い項目を特定。CSR経営戦略委員会で現状報告。

- 横軸）マツダにとっての重要度（「マツダにおいてリスクと機会が生じる可能性」「影響の重大さ」などの視点で、社内関連部門がポイント付け）。
- 縦軸）ステークホルダーにとっての重要度（「自動車業界やマツダの事業活動との関連性」「影響が生じる可能性」の視点で、社外有識者、機関投資家がポイント付け）。

【Step3】 妥当性の確認

Step2で特定した項目の影響範囲について、経営計画などを踏まえ妥当性を再確認し、CSR経営戦略委員会で確認予定。

【Step4】 特定結果の開示とPDCA（サステナビリティレポート2016で開示予定）

Step1～Step3で特定したマテリアリティの項目やマネジメント報告について、サステナビリティレポートで開示する。その後も社内外のステークホルダーの意見を収集し定期的に見直しPDCAプロセスを構築。

c CSR推進体制の推移

2004年度	「CSR委員会」設置	・全社的なCSR取り組み開始
2007年度	専任組織「CSR推進部」設置	・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
2008年度	「CSR委員会」を「CSR経営戦略委員会」に改編	・CSR取り組みと経営を統合 ・グローバル視点を強化
2009年度	専任組織「CSR・環境部」設置	・部門横断的かつグローバルな取り組みの推進 ・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目標の策定他	・ISO26000に基づくCSR取り組み PDCAサイクルを開始 ・コンプライアンスの統括機能を総務・法務室に移管
2013年度	CSR重点取り組み領域（マテリアリティ）の見直し・特定検討開始	・G4の定める特定標準開示項目を参考に見直し開始 ・社内関係者および社外有識者のヒアリングに着手
2014年度	CSR重点取り組み領域の見直し・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

CSR目標に沿ったPDCAサイクルの構築

マツダは、社会的責任に関するガイドラインISO26000の7つの中核主題に沿ってCSR取り組みを包括的に再確認し、関連部門が各項目ごとにマツダの目指す「将来のあるべき姿」を描いた上で、各年度のCSR目標を策定しています（2013年度より実施）。2014年度実績、2015年度目標はCSR経営戦略委員会で承認されました。今後も計画・実行・評価・改善というPDCAサイクルを回し、グローバル・スタンダードに沿ったCSR経営を目指します。

2015年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

ISO26000 中核主題	項目 (サステナビリティレポート 2015掲載ページ)	2014年度		自己評価	2015年度
		目標	実績		目標
6.2 組織統治	1 CSRマネジメント (P16-21参照)	①G4対応向け重点取り組み領域の検討および検討プロセスの開示準備 ②従業員意識調査結果に基づくCSR啓発の継続実施	①G4対応へ向けた重点取り組み領域特定について検討を進め、プロセスの詳細およびその進捗を開示 ②階層別研修*2、CSRについての社内情報発信などを実施し、従業員意識調査ポイント改善	○	①G4対応に向けた重点取り組み領域の検討結果開示 ②グローバル社員意識調査結果に基づくCSR啓発の継続 ③グローバルでのCSR取り組み強化へ向けた現状把握
	2 コーポレートガバナンス (P105-107参照)	新興市場新設会社を含むコーポレートガバナンス体制の整備・運用・維持	・メキシコ、マレーシアの新設会社で監査委員会を設置 ・ロシア、南アフリカの新設会社で監査委員会設置に向けた準備を実施	○	新興市場新設会社を含むコーポレートガバナンス体制の整備・運用・維持
	3 ステークホルダーエンゲージメント (P22-23参照)	ステークホルダーエンゲージメントの継続実施と活用強化	さまざまな形式でのステークホルダーエンゲージメントを計画通り実施	○	ステークホルダーエンゲージメントの継続実施と活用強化
	4 リスクマネジメント (P107-110参照)	社内外のさまざまなリスクの把握とリスク低減活動の継続	想定されるリスクを洗い出し、以下の活動を実施 ・地震・津波などへの対応アクションプランを作成し、課題解決に向けた活動実施 ・南海トラフ地震を想定し、各サプライヤーのバックアップの可能性、立地条件、事業継続の対策状況などを確認*1 ・警備および情報管理の強化のため、入場管理における設備/教育などの対策を実施*1	○	サプライヤーのリスク対応策の検討(サプライヤーとの高リスク部品・材料の共有化)を含む、社内外のさまざまなリスクの把握とリスク低減活動の継続
6.3 人権	1 人権の尊重 (P101-103参照)	①「世界人権宣言」および「労働における基本的原則および権利に関するILO(国際労働機関)宣言」への支持表明 ②階層別研修や人権ミーティングなど、人権意識高揚のための活動継続	人権意識高揚のため、以下の活動を計画通り実施 ①「マツダサステナビリティレポート2014」などで向宣言への支持を表明 ②・階層別研修、人権ミーティング、パワハラ防止に向けた新任管理者および一般社員向けeラーニング実施*1 ・国内・海外のグループ会社へ社員就業規則などの方針や人権ミーティング資料を展開	○	①「世界人権宣言」、「労働における基本的原則および権利に関するILO(国際労働機関)宣言」などの国際的イニシアティブへの支持継続表明 ②階層別研修や人権ミーティングなど、人権意識高揚のための研修資料やマニュアルをグループ会社/サプライヤーに展開促進
	2 ダイバーシティ(多様性)の実現 (P90参照)	従業員の多様性尊重の継続 ①各拠点でのトップマネジメントの育成・活用の継続進化 ②女性幹部登用数目標の設定、および育成計画の策定 ③障がい者法定雇用率(2.0%)の達成および、知的/精神障がい者の採用・活躍の促進	①グローバル人材開発委員会を毎月開催し、マネジメントの計画的な育成・活躍の進化を継続 ②女性幹部社員数を2020年に2013年度未実績の3倍とする目標を設定し、オフィシャルサイトや経団連Webサイトなどで公表*1 ③障がい者法定雇用率(2.0%)を達成。知的障がい者の採用検討開始*1	○	従業員の多様性尊重の継続 ①各拠点でのトップマネジメントの育成・活用の継続進化 ②女性幹部登用数目標に向けた育成計画の着実な実行*1 ③障がい者法定雇用率(2.0%)の継続達成および、知的/精神障がい者の採用・活躍の促進*1
	3 デューデリジェンス (P101-102、113参照)	バリューチェーンにおける人権取り組み状況の把握および、調査の継続	バリューチェーンにおける人権取り組み状況の把握および調査について、計画通り実施 ・工場サプライヤー52社に対してアンケートを実施し、CSR取り組みの状況を確認 ・海外グループ会社出向者への、現地の宗教や習慣についての事前指導 ・人権相談デスク、女性相談デスクへの相談内容の全数フォロー、対策実施 ・社内外発信情報の人権チェック	○	バリューチェーンにおける人権取り組み状況の調査・フォローの継続
6.4 労働慣行	1 労使関係 (P100参照)	各国の法律、文化、労働慣行に基づいた、各拠点における健全な労使関係の維持	・健全な労使関係の維持に向け、グローバルに各拠点マネジメントへのアドバイスを継続実施(集団労使紛争0件)	○	各国の法律、文化、労働慣行に基づいた、グローバル各拠点における健全な労使関係の維持
	2 ワークライフバランス (P93-95参照)	ワークライフバランスのさらなる定着に向けた、諸施策の質の向上	・有給休暇の計画的な取得について、労使合意(全員年間7日以上取得)を100%達成*1 ・生産部門における夏季定時退社日の増設*1	○	ワークライフバランスのさらなる定着に向けた、諸施策の質の向上*1
	3 労働安全衛生 (P97-98参照)	安全衛生マネジメントシステムに基づく活動の推進 ①リスクアセスメントの継続 ②2013年度の監査結果を踏まえて監査項目の見直しを行い、監査チェックシートを更新、最適化 ③国内トップレベルの安全成績の維持	①危険有害要因を調査/特定し、除去/低減活動を行った結果、リスクの高い要因を約90%減少*1 ②監査項目の見直しを各部門で実施*1 ③全度率*30.46で業界中位(自工会14社中第5位)*1	①○ ②○ ③△	安全衛生マネジメントシステムに基づく活動の推進 ①リスクアセスメントおよび結果に基づく改善の継続*1 ②監査チェックシートの更新とシステム監査の継続*1 ③国内トップレベルの安全成績の達成、グループ会社の安全成績の調査範囲拡大
	4 人材育成 (P89-94参照)	①キャリアミーティングなどを活用したMazda Way浸透度の維持・向上 ②ブランド価値向上に向けた人材・チーム力の強化	①・キャリアミーティングを対象者の93.7%に実施し、Mazda Wayの視点から振り返り実施*1 ・Mazda Wayの浸透を目的とした「職場連絡資料」の配信(2カ月ごと)*1 ②ブランド価値経営実践に向けた職場討議活動を全社(グループ含む)/MBLDで実施	○	ブランド価値経営の理解促進および行動実践への取り組み強化、取り組み進捗状況確認

*1 マツダ単体の取り組み(2014年度実績、2015年度目標)。
*2 新入社員、中途採用社員、新任等級5社員(係長級)、新任幹部社員研修。
*3 100万延べ実労働時間当たりの労働災害による死傷者数で災害発生頻度を表す。

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

ISO26000 中核主題	項目 (サステナビリティレポート 2015掲載ページ)	2014年度		自己評価	2015年度	
		目標	実績		目標	
6.5 環境	1 エネルギー/温暖化対策	マツダグリーンプラン2020 (P53-56参照)				
	2 資源循環の推進					
	3 クリーンエミッション					
	4 環境マネジメント					
6.6 公正な事業慣行	1 コンプライアンス (P111-112参照)	①啓発活動の継続などによるコンプライアンスの確保および順法意識の底上げ ②研修資料の提供、タイムリーな情報提供などのサポート継続によるグループ会社におけるコンプライアンスの確保	①コンプライアンスセミナーや階層別教育等を実施*1 ②国内全販売会社およびその他のグループ会社への研修資料の提供、タイムリーな情報提供を実施	○	①啓発活動の継続などによるコンプライアンスの確保および順法意識の底上げ*1 ②研修資料の提供、タイムリーな情報提供などのサポート継続によるグループ会社におけるコンプライアンスの確保	
	2 公正な取引 (P113-114参照)	①マツダサプライヤー-CSRガイドラインの順守の徹底とフォローの継続 ②紛争鉱物規制への対応に伴う主要取引先調査の継続	①マツダサプライヤー-CSRガイドライン順守を徹底するとともに、状況把握のためのアンケートを地場取引先52社に実施 ②マツダおよびMMVOとの取引があるサプライヤー84社を対象に紛争鉱物調査に関する説明会を開催。紛争鉱物の使用状況についてパイロット調査を実施	○	①マツダサプライヤー-CSRガイドラインの順守要請および対象サプライヤーを拡大したCSR取り組み状況調査を継続 ②紛争鉱物規制への対応に伴う対象サプライヤーへの調査の強化	
	3 情報管理 (P108-109参照)	①啓発活動の継続による情報管理の徹底 ②情報セキュリティ対策の推進・強化	①階層別研修、eラーニングなどによる情報管理の社内啓発を継続*1 ②機密/個人情報漏洩リスクについて、リマインドを実施*1	○	①情報管理の内部統制を円滑にするため、ツールと手順を整備 ②情報セキュリティ確保へ向け、入退場/入退室管理の継続強化*1	
	4 知的財産保護 (P109-110参照)	知的財産保護のための活動の推進 ①知的財産全般の管理体制の継続強化(全社知財教育体制の再整備) ②順法行動の定着に向けた啓発活動の継続	①・特許協定団体に加盟し、訴訟リスクを低減*1 ・社内教育の充実強化(開発全部門および新任幹部社員への研修実施)*1 ②自社/他者の知的財産尊重強化へ向け、教育を実施*1	○	知的財産保護-活用のための活動推進 ①自社知的財産保護： 知的財産全般の管理体制の継続強化と権利化の促進 (特許出願件数を20%増加、1,000件を目指す) ②他者知的財産保護： ブランド価値経営に対応した啓発活動を継続強化し、他者知的財産の不適切な使用を排除(コミュニケーション素材の拡充を通じた他者著作物等の不正利用の未然防止)*1	
6.7 消費者課題	1 品質	商品 (P25-32参照)	[サステナブル"Zoom-Zoom"宣言]に基づき、マツダブランドの個性(以下)をさらに進化させた次世代商品づくりを行う ・「走る喜び」と「優れた環境・安全性」 ・五感が調和し、乗るたびに楽しさが深まる「人馬一体」性能 ・創意に富み考え抜かれた機能 ・野生的プロポーションと日本の美意識を研ぎ澄ましたOnly Oneデザイン ・盤石の信頼性と造りの良さ	[サステナブル"Zoom-Zoom"宣言]に基づき、マツダブランドの個性を新型デミオ(Mazda2)、CX-3で具現化し、市場導入	○	[サステナブル"Zoom-Zoom"宣言]に基づき、マツダブランドの個性(以下)をさらに進化させた次世代商品づくりを行う ・「走る喜び」と「優れた環境・安全性」 ・五感が調和し、乗るたびに楽しさが深まる「人馬一体」性能 ・創意に富み考え抜かれた機能 ・野生的プロポーションと日本の美意識を研ぎ澄ましたOnly Oneデザイン ・盤石の信頼性と造りの良さ
		販売・サービス (P33-41参照)	マツダのある生活によって、お客さまの「笑顔の輪」を拡げ、ずっと「マツダを選び続けたい」と言っていただけの価値がお客さまに提供される販売・サービスを行う	①主要市場のディストリビューターやディーラーを対象に、ブランド価値向上に向けた戦略/考え方を共有 ②お客さまによる評価、第三者機関による評価を指標に、主要市場の取り組み進捗状況を確認	○	マツダのある生活によって、お客さまの「笑顔の輪」を拡げ、ずっと「マツダを選び続けたい」と言っていただけの価値がお客さまに提供される販売・サービスを行う
	2 安全	商品とお客さまへの安全啓発 (P42-49参照)	①Mazda Proactive Safetyの安全思想に基づく先進安全技術i-ACTIVSENSEの導入拡大 ②各国NCAPの高評価獲得	①新型デミオ/Mazda2、新型CX-3にi-ACTIVSENSEを導入 ②日本/欧州/米国の安全性能評価で主要4車種が高評価を獲得	○	①Mazda Proactive Safetyの安全思想に基づく先進安全技術i-ACTIVSENSEの進化と導入拡大 ②各国NCAPの高評価獲得
6.8 コミュニティへの 参画及びコミュニ ティの発展	1 企業市民としての責任 (P85-87、社会貢献版*2参照)	各リージョンの地域貢献方針に基づいたプログラムの実施	マツダの取り組み基本方針および各リージョンの地域貢献方針に基づいたプログラムを継続/新規に実施(約400件)	○	マツダの取り組み基本方針および各リージョンの地域貢献方針に基づいたプログラムの実施	
	2 持続可能な社会の実現への寄与 (P85-87、社会貢献版*2参照)	①社会的課題解決への努力と、社会貢献活動の積極的開示の継続 ②プログラムの影響評価指標に基づくPDCAの開始	①社会的課題解決に努め、積極的情報開示を実施(サステナビリティレポート、社会貢献活動レポート英語版発行開始など) ②影響評価指標に基づいたマツダ社会貢献活動表彰制度を創設しPDCAサイクル開始	○	①社会的課題解決への努力と、社会貢献活動の積極的開示の継続 ②プログラムの影響評価指標(マツダ社会貢献活動表彰制度)に基づくPDCAサイクル継続	

ISO26000の7つの中核主題のうち、「環境」については、従来から取り組んでいる環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」に沿って取り組みを進めています。

*1 マツダ単体の取り組み(2014年度実績、2015年度目標)。
*2 マツダサステナビリティレポート2015【社会貢献版】
<http://www2.mazda.com/ja/csr/download/>

CSRについての社外評価 (2015年6月1日現在)

マツダは、重要な国内・海外の社外指標や社外評価を特定し、結果の分析を行うことで、自社の取り組みを評価しています。SRI(社会的責任投資)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。

- FTSE4Goodに選定されています(2011年3月以降継続選定)。 d
英国のロンドン証券取引所の100%子会社FTSE社が開発したSRIインデックス。
- Ethibel EXCELLENCEに選定されています(2013年10月以降継続選定)。 e
Forum ETHIBEL(フォーラム・エティベル)はベルギーに拠点を置く非営利組織で、欧州においてSRIとCSRを推進している団体。
- MSCI Global Sustainability Indexに選定されています(2015年6月1日選定)。
米国のMSCI(Morgan Stanley Capital International)社が開発したインデックスで、各業界で高いESG評価を得た企業から構成されています。 f
- モーニングスター社会的責任投資株価指数 (MS-SRI)に選定されています(2008年1月以降継続選定)。 g
日本で初めての社会的責任投資株価指数。
- CDP(旧名称：カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)の「気候変動」調査(ジャパン500)において、2014年度は、情報公開度スコアは87点(100点満点)、パフォーマンススコアはBと評価されました。 h
運用資産総額95兆USD、822の機関投資家*1を代表してCDP事務局が実施する「気候変動がもたらすリスクと機会」に関する情報開示調査。
- CDPの「自動車メーカー分析レポート*2」において、マツダは各国の規制への優れた対応などが評価され、世界の自動車メーカー中4位の評価を得ました(2015年2月発表)。
- 日本国内の主なSRIファンド*3に組み入れられています。 i

d



FTSE4Good

e



f



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 HERIN, 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.

g



h



i

ファンド名(愛称)	アドバイザー
損保ジャパン・グリーン・オープン(ぶなの森)	損保ジャパン 日本興亜リスクマネジメント
SRI・ジャパン・オープン(グッドカンパニー)	日本総研
日興エコファンド	グッドバンカー
朝日ライフSRI社会貢献 ファンド(あすのはね)	Vigeo
三菱UFJ SRIファンド (ファミリー・フレンドリー)	グッドバンカー

*1 2015年2月現在。

*2 CDPが行うセクター別分析の第1弾として、欧州、米国、中国における排出規制を考慮し、「気候変動」調査に回答した自動車メーカー(14社)を対象に分析したもの。

*3 企業の社会的責任(CSR)を基準に銘柄選定する投資信託。

従業員への啓発

従業員一人ひとりが、CSRについての理解を深め、日々の事業活動を通じてCSRの取り組みを推進できるように啓発活動を行っています。CSRの浸透度はグローバル社員意識調査で確認しています。

浸透度が継続的に向上するよう、さまざまな取り組みを継続していきます。

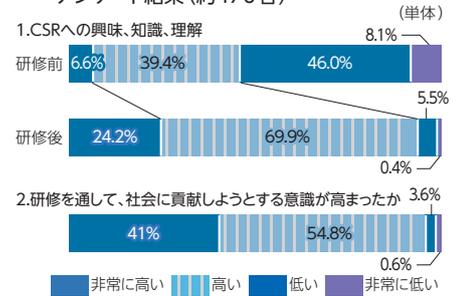
啓発事例

- マツダサステナビリティレポートの国内・海外グループ会社への展開
- 品質、環境、人権、コンプライアンスなど、テーマ別の研修・啓発
- 国内販売会社のサービススタッフ向けに毎月発行している「技術通信」の2015年1～3月号でCSRに関する記事を掲載
- CSR全般に関する階層別研修（講義／グループワーク）の実施（マツダの新入社員、中途採用社員、新任等級5社員（係長級）、新任幹部社員 約1,030名）※1
- CSRに関する取り組みをイントラネットや社内報で随時発信※1

j グローバル社員意識調査肯定回答率 (連結)

	2012年度	2013年度	2014年度
マツダは社会的責任を果たしている(良き企業市民である)	56%	58%	59%

k 2014年度グループワーク研修アンケート結果(約470名)



バリューチェーン全体でのCSR推進

サプライヤーや販売会社などと連携し、バリューチェーン全体を通じてCSR取り組み推進体制を構築しています。国際ルールや各国・各地域の法令順守のみならず、現地の歴史、文化、慣習などを併せて尊重した取り組みができるよう、関係するステークホルダーとのコミュニケーションを重視しています。

研究・開発



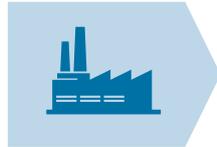
日本、北米、欧州、中国で市場に適した革新的な商品を研究開発

調達



国内・海外1,095社の主要サプライヤーと共存・共栄を目指し幅広い取り組み実施

生産



日本、タイ、中国、メキシコなど計10カ国で高いレベルでのモノづくりを追求

物流



高品質、安全、環境に配慮した輸送をグローバルで追求

販売・利用



世界120以上の国と地域のお客さまに商品とサービスを提供

回収・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

※1 マツダ単体。

ステークホルダーエンゲージメント

ステークホルダーエンゲージメントの考え方

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主なステークホルダーを特定し、各ステークホルダーとのコミュニケーションを確実にを行うため、主な対話機会および情報開示について実施頻度などを指標としてPDCAサイクルを回しています。得られた結果は各関連部門あるいは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。

マツダグループのCSRにおける主なステークホルダーとの関わり、情報開示

主なステークホルダー	マツダグループの主な責任と課題	主な対話および情報開示の機会(頻度)
お客さま	<ul style="list-style-type: none"> ●お客さま満足の向上 ●安心・安全かつ魅力的な商品・サービスの提供 ●商品・サービス・専門用語などの適切な情報提供 ●お客さまへの適切で迅速な対応・サポート ●お客さま情報の適正な管理 	<ul style="list-style-type: none"> ●コールセンターの設置(常時) ●公式ウェブサイトやソーシャルメディア(常時) ●日常の営業活動(常時) ●CS(お客さま満足度)調査(随時) ●イベントの開催(随時) ●お客さまへのインタビュー(随時) ●マツダ車オーナーとのミーティング(随時)
株主・投資家 (株主・投資家情報サイト*参照)	<ul style="list-style-type: none"> ●適時・適切な情報開示 ●企業価値の最大化 ●議決権行使の尊重(株主総会) ●積極的なIR活動 	<ul style="list-style-type: none"> ●株主・投資家向けホームページ(常時) ●有価証券報告書・四半期報告書の発行(年4回) ●決算短信の発行(年4回) ●四半期ごとの決算説明会(年4回) ●株主通信の発行(年2回) ●定時株主総会の開催(年1回) ●アニュアルレポートの発行(年1回) ●投資家向け説明会(随時)
ビジネスパートナー ●サプライヤー ●国内販売会社 ●海外ディストリビューター	<ul style="list-style-type: none"> ●公平・公正な取引 ●オープンな取引機会 ●CSR推進への協力要請・支援 ●適切な情報提供・共有 	<ul style="list-style-type: none"> ●販売会社と本社をつなぐホットライン(常時) ●日常の調達活動(常時) ●購買連絡会の開催(月1回) ●販売会社代表者会議(年1回) ●経営者懇談会の実施(年1回) ●優秀サプライヤー・販売会社の表彰(それぞれ年1回)
従業員	<ul style="list-style-type: none"> ●人権の尊重 ●選択と自己実現 ●ワークライフバランスの促進 ●人・仕事・処遇の最適なマッチング ●従業員の安全確保と健康維持・増進への配慮 ●ダイバーシティの促進 ●労使の相互理解・相互信頼 	<ul style="list-style-type: none"> ●労使協議会(随時) ●トップからのダイレクトコミュニケーション(MBLD)(随時) ●グローバル社員意識調査(随時) ●キャリアチャレンジ制度(公募・FA)(随時) ●集合・選択研修(随時) ●講演会の開催(随時) ●キャリアミーティング(年4回)
グローバル社会・地域社会 ●地域住民 ●行政機関 ●NGO・NPO ●有識者 ●教育機関	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の文化や慣習の尊重 ●事業所での事故・災害防止 ●地域社会への貢献活動(協働を含む) ●事業活動を行っている地域での災害時支援 ●法令の順守 ●税金の納付 ●政策への協力 ●グローバルな社会的諸問題の解決に向けた協働・支援 ●財団活動 	<ul style="list-style-type: none"> ●マツダミュージアム・工場見学コースの一般公開(常時) ●社会貢献活動の実施およびボランティア参加・推進(随時) ●経済団体、業界団体を通じての対話(随時) ●地域自治体との交流・意見交換(随時) ●ヒアリング対応・情報提供など(随時) ●産学官での協働などを通じた対話・連携・支援(随時)
次世代の人々	<ul style="list-style-type: none"> ●環境への配慮 ●エネルギー/地球温暖化対策 ●資源循環の推進 ●グリーン・エミッション ●環境マネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境コミュニケーションイベントの開催・参加(随時) ●環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」による目標設定と実績報告(年1回)

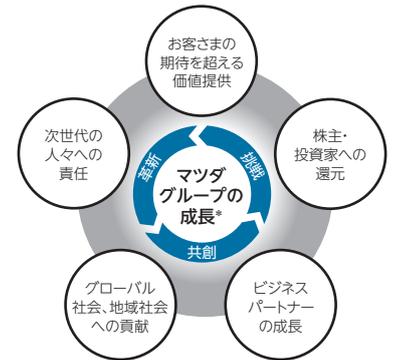
*<http://www.mazda.com/ja/investors>

ブランド価値経営推進のためのステークホルダーとのつながり強化

2013年より本格的に推進しているブランド価値経営 (P3-5参照)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、さまざまな取り組みを進めています。ステークホルダーとのつながりを示す指標を定め、PDCAサイクルを回しています。

マツダではイントラネット上で社外評価やステークホルダーの声を共有し意見交換を促進するツールとして、「つながりNET」を積極的に活用しています。

マツダの考え方 (「走る喜び」と「優れた環境・安全性能」の両立など)や具体的な取り組み説明および参加者との対話を目的としたイベント「サステナブル“Zoom-Zoom”フォーラム^{※1}」を2007年より継続実施しています。一般生活者、お客さま、ビジネスパートナー、行政機関、有識者、学生など、さまざまなステークホルダーにご参加いただき、得られた意見を業務に役立てています。



* 従業員含む。

指標の事例：

お客さま：顧客満足度、ブランド好意度
株主投資家：社外調査機関の評価
ビジネスパートナー：ステークホルダーサーベイ
従業員：グローバル社員意識調査
グローバル社会・地域社会：ステークホルダーサーベイ
次世代の人々：社外調査機関の評価

ステークホルダーサーベイ対象範囲 (国内)：
サプライヤー、自治体、学会・業界団体など。

ステークホルダーサーベイの実施

ビジネスパートナーを中心とした社外ステークホルダーより、マツダ従業員の行動や仕事に向かう姿勢についてご意見を聞かせていただく調査「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。客観性を担保するために調査は第三者機関 (調査会社) に実施を委託し、いただいたご意見の分析結果はマネジメントにフィードバックしPDCAプロセスを回しています。

マツダサステナビリティレポート発行によるコミュニケーション

マツダサステナビリティレポートは、ステークホルダーの皆さまにマツダのCSR取り組みを伝えることを目的として発行しています。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。アンケート結果は公式ウェブサイトにて公開しています。

2014年版のレポートは、「第18回環境コミュニケーション大賞」(主催：環境省、(一財)地球・人間環境フォーラム)の「環境報告書部門」において、「地球温暖化対策報告優秀賞」を受賞しました。



TOPICS

サステナブル“Zoom-Zoom”フォーラム2014 in 広島

「This is Mazda Design. 『魂動デザイン』を通じた『走る喜び』の具現化」

ステークホルダーのマツダデザインに対する関心の高まりを踏まえ、2014年12月、広島県立美術館地下講堂にて、広島では2回目となる「サステナブル“Zoom-Zoom”フォーラム2014 in 広島」を開催しました。「魂動デザイン (P119参照)」プレゼンテーション、デザイナー・開発者との対話型ワークショップを通じて、マツダやマツダの技術・デザインに対する参加者の理解を促進するとともに、参加者の意見や要望を伺いました。

<参加者からのご意見>

- マツダを理解する上でとても素敵なイベントでした。地元広島県で今後も継続的に開催してください。
- デザインコンセプトの解説は分かりやすく、また、マツダのクルマづくりの思いがよく伝わってきて親しみを感じました。
- 商品のみならず、最近のマツダの会社としての在り方に魅力を感じます。SKYACTIV技術をさらに進化させてください。安全技術についてはもっと積極的に情報発信してください。



※1 2007年～2011年は「マツダ環境技術フォーラム」という名称で実施。

お客さま満足

お客さまの期待を上回る所有体験の提供のため、「品質」「商品」「販売」「カスタマーサービス」の各分野でお客さま満足の向上に努めています。また、「クルマ」「人」「道路・インフラ」の3つの視点で「事故のない安全なクルマ社会」を目指し、「安全」への取り組みを進めています。

CONTENTS

- 25 お客さまへの取り組み
(品質／商品／販売／カスタマーサービス)
- 42 安全への取り組み

EMPLOYEE'S VOICE

現地販売会社と一体となって 取り組み、お客さまに喜びと 感動を提供します

中国市場でのブランド戦略推進を担当しています。中国では現地企業との合弁による2つの販売会社*を設立しています。ブランド価値をより向上させるためには、両販売会社とマツダが一体となって取り組むことが重要と考え、2013年より「中国マーケティングフォーラム」を開催しています。2014年12月のフォーラムでは「お客さまの期待を超える喜びと感動をご提供するためにはどうするべきか」を市場調査などから得たお客さまの声をもとに議論し共有しました。今後も、両販売会社とマツダの連携を強化し、さらなるブランド価値向上を目指します。

*長安マツダ・一汽マツダ

中国事業本部 中国市場支援部
夏 冰 (シャー・ビン)



お客さまへの取り組み

お客さまの期待を上回る所有体験の提供

マツダは、お客さまの期待を上回る所有体験を提供し、特別な絆を持ったブランドとして感じていただくことを目指し、コーポレートビジョンに基づき品質・商品・販売・カスタマーサービス・人などあらゆる接点を通して、マツダらしい価値をお客さまにお届けしています。

a

品質

品質方針

コーポレートビジョンに基づき、これまで積み上げてきた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続けています。

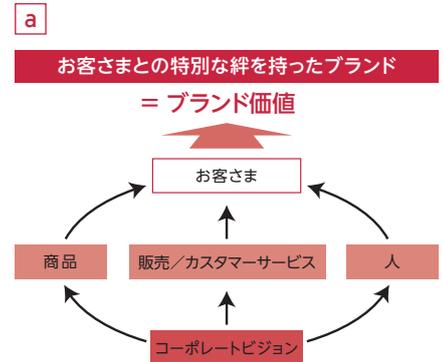
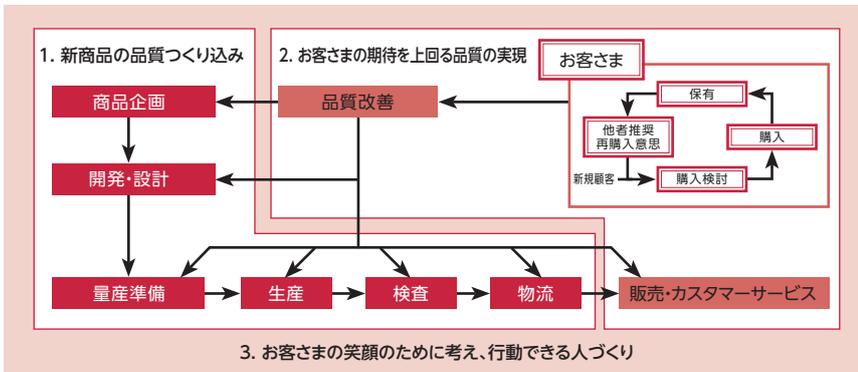
b

品質方針

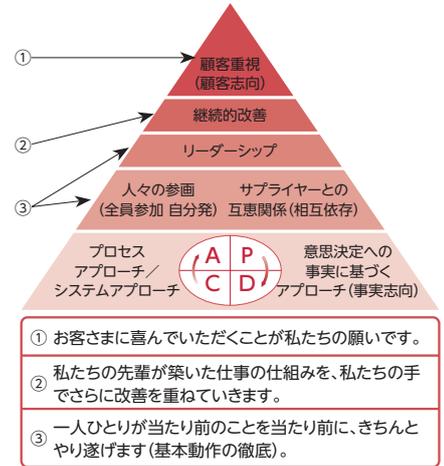
確かな仕事の積み重ねでお客さまに喜ばれる商品・サービスを提供する。

品質向上に向けての取り組み

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



品質方針のこころ



- ① お客さまに喜んでいただくことが私たちの願いです。
- ② 私たちの先輩が築いた仕事の仕組みを、私たちの手でさらに改善を重ねていきます。
- ③ 一人ひとりが当たり前のことを当たり前、きちんとやり遂げます (基本動作の徹底)。

ISO9000シリーズ取得歴

- 1994年：ISO9002*1取得 (国内自動車メーカーとして初)
対象：本社工場、防府工場生産車
- 1996年：ISO9001取得
対象：設計・開発、製造、カスタマーサービス領域
- 2001年：ISO9001対象領域を拡大
対象：用品、KD、商品企画、デザイン、AAI*2、AAT*3、特装車 (TESMA) など
- 2007年：ISO9001対象領域を拡大
対象：CMA*4、CFME*5
- 2015年：ISO9001対象範囲を拡大予定
対象：MMVO、MPMT (予定)

*1 製品やサービスの品質を保証するための国際品質保証規格。
*2 オートアライアンス・インターナショナル, Inc。
*3 オートアライアンス (タイランド) Co., Ltd。
*4 長安マツダ汽車有限公司。
*5 長安フォードマツダエンジン有限公司。

マツダ品質マネジメントシステム (M-QMS)

確かな仕事を積み上げ、業界トップレベルの商品品質、販売・サービス品質を達成するため、ISO9001*1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、商品の設計開発から生産、販売・サービスに至る一連のプロセスに適用しています。海外生産拠点が増加する中、現地従業員が自立的に品質改善を行う仕組みの構築を重視しています。

2015年2月には、メキシコのMMVO*2にてISO9001認証を取得しました。新パワートレイン生産拠点として2015年1月に操業を開始したタイのMPMT*3では2015年度中のISO9001認証取得を予定しています。今後、その他の海外生産・統括拠点においても順次、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きます。

*1 品質管理および品質保証の国際規格。
*2 マツダデヒコピールオペレーション。
*3 マツダパワートレインマニファクチャリング (タイランド) Co., Ltd。
*4 長安マツダ汽車有限公司。
*5 長安フォードマツダエンジン有限公司。

1. 新商品の品質づくり込み

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づくり込みに取り組んでいます。

品質づくり込みの確実な実行

商品の性能と信頼性のさらなる向上と共に、環境対応も含めた新技術の品質レベルの向上のため、企画・開発から量産までの各段階で「一貫性」を持ち、開発・生産・品質・海外拠点・サプライヤーが「つながり」を持って品質のづくり込みを行っています。お客さまの要求や期待を正しく理解し、それを「目標」に落とし込み、企画・開発段階から量産準備、市場導入に至るまで、一貫性を持った品質づくり込みに取り組んでいます。

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

グローバル品質保証

海外生産拠点においても国内生産車と同等の品質の商品をお客さまにお届けするために、海外を含む各生産拠点やディストリビューターと各種品質情報や活動事例を共有し、各拠点の仕事の質向上を図るなど、グローバルで品質を保証する体制を確立し、取り組んでいます。

<生産・検査工程のづくり込み>

国内生産車と同等の商品を生産するために、国内と同等の生産・検査工程を導入しています。さらに、各生産拠点の品質情報をグローバルに共有することで、海外生産拠点においても国内生産車と同等の品質保証活動ができるように、品質のづくり込みに取り組んでいます。

<人材の育成>

現地で品質のづくり込みに携わる人材を育成するため、マツダのモノづくりの考え方や取り組みを現場現物で実践できるように、従来の「支援する」体制から「育てる」体制に移行させ、日本での研修の実施や熟練スタッフによる現地での指導を行っています。

<購入品品質のづくり込み>

グローバルでの部品調達が進む中でグローバルで均質の購入品品質の実現に向け取り組んでいます。サプライヤーの品質保証体制、モノづくり、およびコミュニケーションの3つの視点で品質保証の実力を測る基準を整備し、海外の生産拠点およびサプライヤーの人材育成を促進し、基準を確実にクリアできる品質保証体制を構築しています。

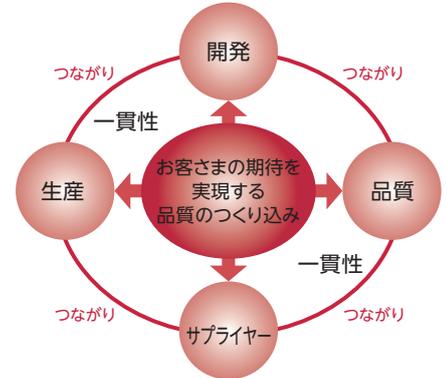
このような取り組みを海外生産拠点で活躍している現地スタッフに展開し、グローバルで等価な品質の実現に向けて取り組んでいます。

出荷以降の品質保証強化

工場出荷時の高い品質を維持した状態でお客さまにお届けするため、生産拠点から国内販売会社・海外ディストリビューターまでの物流工程（流通センター、ポートなど）において、国内・海外の統一基準として物流品質保証体系の整備・強化を継続的に進めています。

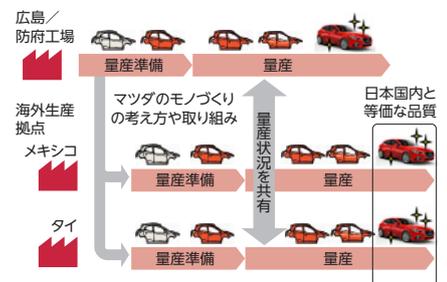
2014年度は、海外のポートにおける品質検査力をさらに高める活動を新たに開始しました。工場出荷時に検査している項目・基準を参考にしたポートでの検査方法を提供し、よりの確にポートでの品質状況を把握することを目指して改善を進めています。

c 開発・生産・品質・海外拠点・サプライヤーが一体となった品質のづくり込み

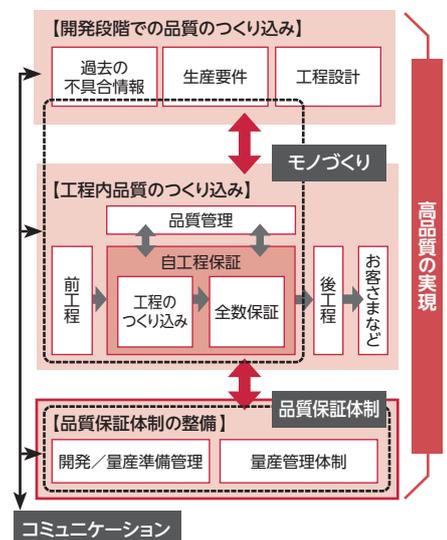


- 機能を軸に開発から検証まで「一貫性」を持ったづくり込み
- 開発、生産、品質&サプライヤーが「つながり」を持った一体化活動

d 生産・検査工程のづくり込み



e サプライヤーとの品質づくり込み



2. お客さまの期待を上回る品質の実現

お客さまのニーズに応えられるよう、常に国内・海外の市場情報や品質情報を収集しながら、お客さまの声に真摯に耳を傾け、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。

迅速かつ網羅的な品質改善

世界中のお客さまからいただいた声を網羅的に収集・一元管理し、マツダグループ一丸となって確実かつ迅速な品質改善に取り組んでいます。

その取り組みの一つとして、新型車においては、お客さまや国内販売会社や海外ディストリビューターから収集した品質情報一件一件を、本社のサービス部門、開発部門、製造部門など関係部門が協業し、日々改善活動の進捗状況を確認するなど、確実に迅速な品質改善を加速させています。

お客さまを感じる期待や不満への取り組み

お客さまを感じる「こういう機能があったら良いのに」、「ここが使いにくい」という期待や不満に応えることは、品質改善の重要な要素です。マツダは、お客さまの期待や不満にきめ細かく対応するため、外部調査結果の活用や独自の市場調査を行い、グローバルに年間23万名を超えるお客さまから期待や不満の声を積極的に収集しています。それらに基づき、新車開発への反映や、量産車の品質改善を開発・生産・品質部門が一体となって取り組んでいます。

また、お客さまに商品や新たな機能を快適にお使いいただくために、販売・カスタマーサービス・品質部門が連携して商品や新機能を説明する資料に反映する取り組みを行っています。

<調査・分析の事例>

- マツダ独自の市場調査に基づくお客さまの声の収集
- 第三者機関を活用した市場調査
- マツダ独自に開発したアンケートの実施
- SNS(ソーシャル・ネットワーキング・サービス)上のお客さまの声の分析

お客さまの安心・安全を最優先とした迅速なリコールへの対応

品質の中でも、特にクルマの安全品質は全てに優先して対応すべきことと考えています。マツダでは安全に対する厳しい基準を設け、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。さらに、国内・海外の販売会社と連携し、迅速な品質情報の収集と現場現物での調査・品質改善活動に取り組んでいます。

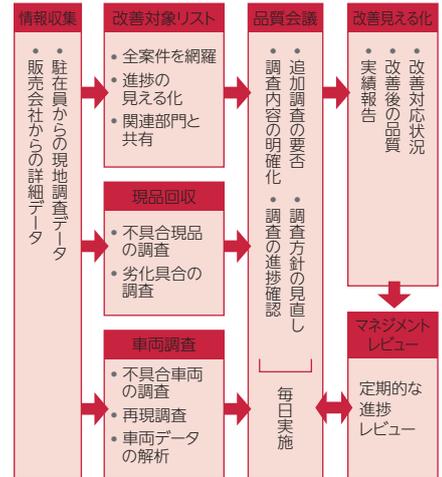
リコール(製品の回収・無料修理)については、お客さまの安心・安全を最優先に各国・各地域の販売会社^{※1}と共に、その必要性を判断し、対象となる国の法規に従って適切に実施しています。

国内については、リコール情報を公式ウェブサイト^{※2}で適時開示し、お客さまのクルマがリコールに該当するか検索できる機能を設けるなど、利便性向上に努めています。

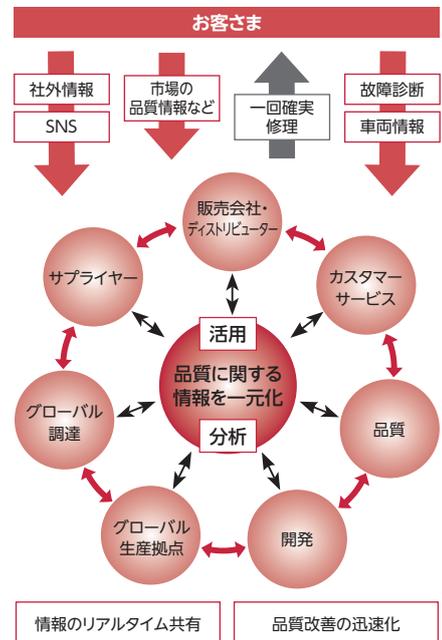
リコール対応の手順(概要)

- 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・電話などで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(国内)

f 品質改善の早期化



g リアルタイムな情報収集



h マツダ独自の市場調査に基づくお客さまの声の収集事例(中国市場)

販売台数の98%を占める23省と直轄市にある販売会社への訪問やお客さまへの面談を通じて、地域ごとの環境や文化、使い方などのお客さまの期待や不満を一件一件調査し社内でも共有しています。

それらに基づき、新車開発への反映や、量産車の品質改善を開発・生産・品質部門が一体となって取り組んでいます。

※1 各国の販売会社情報
<http://www.mazda.com/en/about/d-list/>
 ※2 国内のリコール情報
<http://www.mazda.co.jp/service/recall/>

3. お客さまの笑顔のために考え、行動できる人づくり

お客さまに喜んでいただくことを目指し、従業員一人ひとりが自ら考え、行動できる人材となるため、お客さま志向の風土・マインドの醸成を重視しています。具体的には、品質意識啓発活動、品質管理教育、QC (Quality Control) サークル活動などにマツダグループ全体で取り組んでいます。

<主な活動>

品質意識啓発活動

全従業員が参加する「品質ミーティング」を定期的実施しています。これは、従業員どうしが討議を通じて得た新たな気付きによって、品質意識と行動の質を高め、ブランド価値の向上につなげていく活動です。2014年度は、「お客さまとの絆づくり」や、マツダならではの提供価値としての「走る喜び」などの社内の活動事例を共有し、従業員一人ひとりが自らの業務や取り組み姿勢を振り返り、お客さまの笑顔のためにどのように行動を変えていくかを考え、話し合いにより共有し、業務に反映することを目指す取り組みを行いました。 **i**

品質管理教育

お客さま視点で自ら問題を発見して解決し、継続的改善ができる人材を育成することを目的として、マツダ社内をはじめ、国内・海外のグループ会社従業員を対象に、従業員の職種や階層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。 **j**

マツダQCサークル活動

職場での品質向上を図るため、マツダ社内をはじめ、サプライヤー、販売会社、海外生産拠点でQCサークル活動を実施しています。毎年、マツダ本社においてオールマツダQCサークル大会を開催し、品質改善活動の成果発表を行っています。中国、タイ、メキシコなどの海外拠点のサークルも招待し、グローバルな大会へと進出させています。2014年は、オールマツダQCサークル大会の優秀サークルが、QCサークル全国大会にてQCサークル本部幹事長賞を受賞するなど社外から高い評価を得ています。 **k**

従業員を対象とした試乗会

それぞれの個別商品の特性のみならず、マツダが商品に込めた想いや哲学に至るまで従業員が理解を深めることを重視し、試乗体験を中心とした研鑽活動を行っています。当初、国内・海外の販売に携わる従業員対象にスタートしたこの活動を2014年度から本社（広島）の全従業員に対象範囲を拡大しました。2015年度はこの活動を国内のその他拠点に対象範囲を拡大する予定です。3年間で全従業員が体験することを計画しています。

i 品質ミーティング



j 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	配属後、業務を進める上で大切な基本的考え方（顧客志向、継続的改善）を理解する。
2	問題解決 ストーリーコース	問題解決の考え方と進め方、基礎的な手法を理解する。
3	品質管理初級コース	問題解決の考え方と進め方、基礎的な手法を理解して自業務の課題に適用し、品質向上の実践力を身に付ける。
4	品質管理中級コース	問題解決の考え方と進め方、専門手法を理解して自業務の課題に適用し、品質向上の実践力を身に付ける。
5	係長・主任向け Quality向上セミナー	あるべき姿の明確化とその実現に向けた考え方を理解し、行動に生かす。

k オールマツダQCサークル大会



TOPICS

One Mazda Challengeプロジェクト

2013年10月より、部門横断的に若手従業員約10名が週1回集まり、マツダブランドへの共感・愛着・誇りを高める取り組みを検討するプロジェクトを開始しました。2014年度は、マツダOBなどの匠の技を持つ技術者と協力し、「歴代名車のレストア(修復)」に挑戦しています。これは、過去から未来に語り継ぐべきマツダの思想・哲学・価値観を体感することにより、従業員の理解・共感を深めることを目的としています。

2015年度は、この取り組みから学んだことや95年の歴史の中で培われてきた価値観を全従業員で共有する予定です。



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。

2014年度(2014年4月～2015年3月)の成果

国	外部指標名	ブランドの評価	主催者
米国	Automaker Report Cards*1	第2位	コンシューマーレポート社

国	外部指標名	車種&評価	主催者
米国	2014年初期品質調査(IQS)*2	Mazda2(デミオ): 第2位 Mazda5(プレマシー): 第1位 MX-5(ロードスター): 第1位	J.D.パワー社
米国	2015年自動車耐久品質調査(VDS)*3	Mazda5(プレマシー): 第2位	J.D.パワー社
米国	2014年自動車商品魅力度調査(APEAL)*4	Mazda6(アテンザ): 第1位	J.D.パワー社
メキシコ	2014年自動車保有満足度調査(VOSS)*5	Mazda6(アテンザ): 第2位 CX-9: 第1位	J.D.パワー社
日本	2014年初期品質調査(IQS)*6	プレマシー: 第3位	J.D.パワー・アジア・パシフィック社
日本	2014年自動車商品魅力度調査(APEAL)*7	アクセラ: 第2位	J.D.パワー・アジア・パシフィック社
タイ	2014年初期品質調査(IQS)*8	Mazda2 Elegance(デミオセダン): 第2位 Mazda3(アクセラ): 第1位	J.D.パワー・アジア・パシフィック社

- *1 コンシューマーレポート社が行う自動車ユーザーによる信頼性の報告とコンシューマーレポート社によるロードテストを合わせた評価。
- *2 J.D.パワー社 2014年米国自動車初期品質調査SM(IQS)。86,000名以上の新車購入者もしくはリース契約者の回答による。調査実施時期は2014年2月から5月。
- *3 J.D.パワー社 2014年米国自動車商品魅力度調査SM(APEAL)。86,000名以上の新車購入者もしくはリース契約者の回答による。調査実施時期は2014年2月から5月。
- *4 J.D.パワー社 2015年米国自動車耐久品質調査SM(VDS)。2012年型車を新車から3年以上乗っている所有者34,000名以上の回答による。調査実施時期は2014年10月から12月。
- *5 J.D.パワー社 2014年メキシコ自動車保有満足度調査SM(VOSS)。2011年10月～2013年9月に新車登録した5,800名以上の自動車保有者の回答による。調査実施時期は2014年7月から10月。
- *6 J.D.パワー・アジア・パシフィック社 2014年日本自動車初期品質調査SM(IQS)。15,600名以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2014年5月から6月。
- *7 J.D.パワー・アジア・パシフィック社 2014年日本自動車商品魅力度調査SM(APEAL)。15,600名以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2014年5月から6月。
- *8 J.D.パワー・アジア・パシフィック社 2014年タイ自動車初期品質調査SM(IQS)。4,800名以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2014年4月から8月。

※その他各国におけるJ.D.パワー社およびJ.D.パワー・アジア・パシフィック社実施の調査の詳細は、J.D.パワーグローバルサイト(<http://www.jdpower.com/>)にて、ご確認ください。

2015年度(2015年4月～2015年7月)の成果

国	外部指標名	車種&評価	主催者
米国	2015年初期品質調査(IQS)*9	MX-5(ロードスター): 第1位	J.D.パワー社
米国	2015年自動車商品魅力度調査(APEAL)*10	Mazda6(アテンザ): 第1位 CX-5: 第1位	J.D.パワー社

- *9 J.D.パワー社 2015年米国自動車初期品質調査SM(IQS)。84,000名以上の新車購入者もしくはリース契約者の回答による。調査実施時期は2015年2月から5月。
- *10 J.D.パワー社 2015年米国自動車商品魅力度調査SM(APEAL)。84,000名以上の新車購入者もしくはリース契約者の回答による。調査実施時期は2015年2月から5月。

※その他各国におけるJ.D.パワー社およびJ.D.パワー・アジア・パシフィック社実施の調査の詳細は、J.D.パワーグローバルサイト(<http://www.jdpower.com/>)にて、ご確認ください。

TOPICS

「100-1=0」100%の品質を目指す強い思い

「クルマ100台のうち、1台でも不良があればすべて無に帰す。なぜなら、お客さまにとってその1台は100分の1ではなく、唯一無二の1台だから」という考え方のもと、お客さまの1台に100%の品質を目指す強い思いが「100-1=0」という言葉には込められています。

マツダでは“お客さまの1台を大切に作るクルマづくり”を追求し、ゼロディフェクト(無欠陥)を実現した上で、マツダブランドの特色である「走る喜び」を体現する「魂動デザイン」(P119参照)、「優れた環境・安全性能」などについて、お客さまの期待を超える価値提供を実現できるよう取り組んでいます。

商品

商品づくりの考え方

ブランドメッセージ“Zoom-Zoom” (P2参照)のもと、マツダブランドの個性を具現化する商品づくりを行っています。さらに、「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」(P2参照)に基づき、すべてのお客さまに「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」の提供を実現するSKYACTIV技術 (P119参照)を開発し、2011年から市場導入しています。

商品の開発においては、販売・サービス領域と次のような連携をしています。

- 販売領域で得た商品に対するお客さまの声を次期商品開発へ反映
- サービス領域と連携した不具合対応の早期化、開発へのフィードバックによる品質向上

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。

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

ニーズにきめ細かく応える事例

<女性視点での研究・企画>

女性ドライバーの増加に伴うドライバーの多様性に対応するため、国内・海外の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、女性視点での企画や使いやすいクルマを研究しています。

<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。

福祉車	「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「i(アイ)シリーズ」として4つのラインアップを展開しています。
教習車	運転免許取得時に初めて乗るクルマとして、運転の楽しさを感じられ、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アクセラ教習車を提供しています(2014年6月、累計生産台数が1万台に到達)。
商用・特装車	ビジネスニーズにお応えするため、さまざまな商用車をラインアップしています。さらに高度なビジネスニーズに対応するため、機能を高めた特装車「TESMA(テスマ)」シリーズを開発し、ボンゴ、タイタンにドライバン、保冷車、冷凍車などを提供しています。
カスタマイズ車	個性的・趣味的なクルマなど多様化するニーズにお応えするため、カスタマイズニーズに対応した各種アクセサリパーツを開発し、新型車発売と同時にラインアップしています。

a

取り組み事例：

個別車種認知よりもブランド理解促進に焦点を当てたコミュニケーションを行っています。主要市場ごとに統合スローガンを導入し、ブランド認知の向上を図っています。

主要市場の統合スローガン(2015年7月現在)

日本 “Be a driver.”

北米 “Driving Matters”

欧州 “Defy Convention”

中国 “BREAKER+ 越己・心力量”

b

「iシリーズ」ラインアップ (2015年3月末現在)

- 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(ピアンテ、プレマシー)



プレマシー助手席
リフトアップシート車

- セカンドリフトアップシート車：2列目左側席のシートが回転・昇降する車両(MPV、ピアンテ)
- オートステップ車：後席の乗り降りが簡単にできる車両 (MPV、ピアンテ)
- 車いす移動車：車いすのまま簡単に乗車可能な専用スロープを装備した車両(フレアワゴン)

マツダ車をご購入／ご試乗されたお客さまの声をウェブサイトで公開しています(日本語のみ)
http://www.mazda.co.jp/purchase/drivers_voice/

商品の情報・表示および広告宣伝に対する基本的な考え方

「お客さまとの間に特別な絆をもったブランドとなっていくことを目指す」というマツダの考え方に基づき、広告宣伝活動を推進しています。商品の情報・表示に関しては、各国・各地域の法規に従った広告表示を行うのみならず、安全性・人権・環境・倫理規範などに留意し、クルマを製造・販売する企業として適切な表示・表現に細心の注意を払っています。また、定期的に広告宣伝に関する調査を実施することで、お客さまに正確で分かりやすい情報を伝えるための点検作業を行っています。

動画やCGを使った商品機能説明 (国内)

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に、国内販売会社に対して、パソコンを活用した「Visual IT Presentation (VIP)」の導入を進めています。店頭での説明が難しい走行性能や安全性能などの商品特性について、動画やCGアニメーションを用いて説明することで、視覚的にわかりやすい商品説明をサポートしています。

c

c VIP (CX-5)



顧客向け情報誌「Zoom-Zoom」

顧客向け情報誌「Zoom-Zoom」を2007年10月に創刊以来、現在世界約60カ国で定期的にお客さまにお届けしています。当情報誌は、マツダ車が提供する「走る喜び」や、マツダ車と共に生活する人々のイキイキとしたライフスタイルを紹介するとともに、お客さまとマツダがより近づけるようにさまざまなテーマに基づいた情報を掲載しています。2011年および2012年には英国で「APA International Content Marketing Awards」の自動車業界誌部門で最優秀賞を受賞しました。

d

d 顧客向け情報誌「Zoom-Zoom」 (2015年春号)



メーカーと販売会社のスタッフが「共創」する新商品研修

新型車導入時に、お客さまが必要としている情報を営業スタッフが正確に分かりやすくお伝えできるように、事前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、新型車導入時に、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実施しています。この研修は国内販売会社のみならず、全世界のディストリビューターの教育スタッフに対しても実施しており、活発な意見交換を行うことで、販売スタッフへの効果的な研修方法などについて「共創」しています。

2014~2015年は、新型デミオ/Mazda2、新型CX-3、新型ロードスター/MX-5などの導入に伴い、本社と販売会社・ディーラーとのコミュニケーションを強化しています。研修において、販売・カスタマーサービス関係部門が連携し説明を行うなど、マツダグループ全体でお客さまのより良いカーライフ実現に向け取り組んでいます。

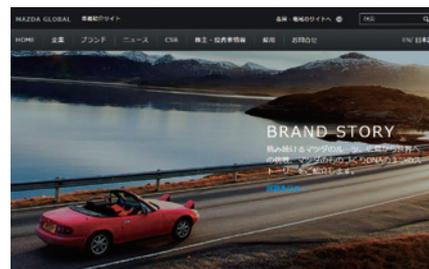
ウェブサイトを通じたお客さまへの情報発信

ウェブサイトを活用し、お客さまを中心にさまざまなステークホルダーへの情報発信に取り組んでいます。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、ユーザビリティの向上に努めています。また、単なる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コンテンツを企画しています。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するウェブサイトになっています。

e

e 公式ウェブサイト

企業情報 : <http://www.mazda.com/ja/>



商品・販売・カスタマーサービス情報 (国内) :
<http://www.mazda.co.jp/>

Facebook・Blog・Twitterなどソーシャルネットワークを活用し、お客さまとのコミュニケーション強化に取り組んでいます。2011年度から、マツダ公式Facebookページによるコミュニケーションを開始し、発信記事に対して、数多くの応援メッセージやオーナーの声などの書き込みをいただいています。2015年3月末現在、日本語版では約22万件、英語版では約2万件的「いいね!」(ファン数)をいただいています。Facebookへの書き込みは商品開発などにも役立てられています (P27参照)。



運転支援技術の開発 (国内)

ドライバーと同乗者が快適で安全かつ燃費の良い運転ができるようサポートするマツダ独自の運転サポートシステム「インテリジェント・ドライブ・マスター(i-DM)」を、国内導入の計8車種に搭載しました。2013年に発売されたアクセラ(海外名:Mazda3)以降の車種では、システムに改良を加え、センターディスプレイでより詳細な運転実績を確認できるようになりました。i-DMは子どもを車酔いさせにくいスムーズな運転操作の習得をサポートする技術として評価され、第8回キッズデザイン賞「内閣総理大臣賞」を受賞しました(P124参照)。



TOPICS

モータースポーツを通じたブランド価値向上

マツダはモータースポーツを、「走る喜び」を多くのお客さまに感じていただく機会の一つとして位置づけ、より多くの方が参加できる「参加型モータースポーツ」の活動を促進しています。安全に操作を行うための基本的なドライビングポジションの説明に始まり、日常でのより高度な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、さらに上級を目指すドライバー向けの本格的なレースと、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。

国内では、運転技術の向上やモータースポーツへの参加を希望する女性たちの支援を目的として、FIA(国際自動車連盟)、JAF(日本自動車連盟)が提唱する「Women in Motorsport」の活動に賛同しています。2015年4月より、井原慶子氏^{*1}と共に「モータースポーツ界における女性の活躍」を推進していく「Mazda Women in Motorsport Project 2015」の活動を開始し、約半年間、運転訓練やレースへの参戦機会を提供しています。

「Mazda Women in Motorsport Project 2015」に提供した訓練車



TOPICS

マツダファンの方々による活動

ファンの方々が集いサーキットでの走行などを楽しむイベントなどが活性化しています。マツダはイベントへの参加などを通じて、クルマへの思いをファンの方々で共有するとともに、貴重な意見を伺う機会として役立てています。



「マツダファンフェスタ 2014」
2013年より毎年1回開催される国内最大級のマツダファンの集い。岡山国際サーキットが主催し、マツダが協賛。



「Mazda communication 2015 in Mazda ターンバイク箱根」
2015年4月開催。120名のマツダ車(主にアクセラ)オーナーの方々に参加。ファンの方々企画運営し、マツダが命名権を持つドライブコース「マツダ ターンバイク箱根」で走行。

*1 FIA Women in motorsport commissionアジア代表委員。

販売

基本的な考え方

「お客さまに選ばれ続ける販売」を目指して、国内・海外のグループ会社、販売店・ディーラーと一体となって、お客さま満足（CS）向上を推進しています。各国、各地域の「お客さまの声」を基にニーズを素早く正確に把握し、市場にあった商品やサービスに反映しています*1。さらに、表彰制度や研修制度、成功事例を共有する場を設定しCS向上活動を展開しています。

マツダコールセンター

お客さまの声に真摯に耳を傾けることが、より良いモノづくりの原点であると考え、国内ではマツダコールセンターとマツダのウェブサイトの2つの窓口を設置しています。

お客さまからのお問い合わせ・ご意見・ご要望に、誠実・正確・迅速にお答えするだけでなく、お客さまの声の商品開発や販売・サービスに反映できるように、社内関係部門と情報共有を行っています。海外のお客さまからのお問い合わせやご相談、ご意見は各市場のディストリビューター、ディーラーが承っています。ウェブサイトで各市場の問い合わせ先やFAQ（よくある質問）をご紹介します、お客さまの利便性を高めています*2。

a

国内・海外の販売会社でのお客さまアンケートを実施

マツダはお客さまへの対応を通じたマツダブランド確立のため、販売会社と一体となり、お客さまからのアンケートの収集・活用の取り組みを推進しています。国内では、ウェブ入力方式の「マツダ お店についてのアンケート」を通してお客さまの声一つひとつを確認し、業務改善につなげています。北米においては新車購入・整備・修理のお客さまにアンケートを実施し、ご意見を基に改善や取り組み強化を行っています。

CS(顧客満足度)向上の取り組み

お客さまの期待を把握するために「顧客調査」「ディーラー調査」「ソーシャルデライトリスニング*3」などをグローバルに実施しています。各国・各地域において、お客さまのニーズを踏まえCS向上の取り組みを推進しています。

<2014年度の具体的な取り組み事例>

国内

マツダブランドの確立を目指し、「お客さまに選び続けていただく」という視点で営業活動を変革する取り組み「マツダ営業方式」を2010年より実施しています。「お客さまを中心に」という考え方のもと、ただクルマを売るのではなくお客さまのライフスタイルを提案し、信頼関係を構築するため、国内販売に携わるマツダグループの従業員全てが、チームワークでクルマのプロ、接客のプロとして人材育成・自己研鑽に励んでいます。導入当初は主に販売会社および店舗ごとの取り組みが中心でしたが、現在では販売会社とメーカーが連携して取り組みを実施しています。

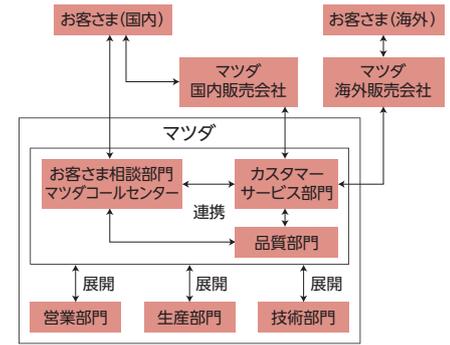
北米

米国のディーラー総会では、「カスタマーケア」を最優先課題とし、ディストリビューターとディーラーが一体となった取り組みの徹底を促しています。また、カナダにおいては顧客満足向上に向けた取り組みにディーラーが自主的に取り組むことができる環境づくり、顧客満足をさらに高い次元へとステップアップさせるための風土改革に取り組んでいます。

中国

マツダブランド強化のため、「お客さまにマツダブランドの熱烈なファンになっていただく」ことを目指し、「カスタマーケア」戦略の策定を進めています。マツダと現地販売会社2社が一体となり、徹底的に「お客さまの期待」を理解し、それに応える戦略について共有・討議を行いました。

a カスタマーサービス体制



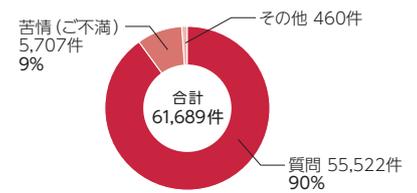
マツダコールセンター

国内からのお問い合わせやご相談、ご意見などを、フリーダイヤルでいただいています。

マツダオフィシャルウェブサイト

国内からのお問い合わせやご相談、ご意見などを、インターネットでいただいています。

マツダコールセンター
2014年度の問い合わせ内訳 (国内)
(2014年4月～2015年3月)



2014年度の取り組み目標と実績 (国内)

フリーダイヤル
つながり率
目標 95%



10日以内の
お客様への
回答率
目標 90%



*1 各国の販売会社情報
<http://www.mazda.com/en/about/d-list/>

*2 お問い合わせ/FAQ
<http://www.mazda.co.jp/inquiry/>

*3 ソーシャルメディアを通じて顧客の声を拾い上げ、調査・分析する。

TOPICS

国内におけるマツダブランドの発信・体験拠点の展開

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年度より順次展開しています。マツダのデザイン本部が監修し、3つの提供価値^{*1}と4つの店舗デザインコンセプト^{*2}を規定したガイドに基づいた店づくりを行っています。モノトーンとシルバーで配色された内外装に、黒を基調とした専用のファシリティサイン^{*3}や、木目を用いたアクセントにより、品格・質の高さと温かみが調和した居心地の良い空間を実現しています。

マツダ本社ショールームについても、お客さまにより快適な時間をお過ごしいただくとともに、マツダブランドの世界観を体感いただけるよう、新世代店舗と同様のコンセプトでリニューアルを実施しました。

新世代店舗 外装(イメージ図)



新世代店舗 ショールーム(イメージ図)



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

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

※3 店舗で使用するブランドマークや店名を記したものを。

TOPICS

マツダ営業方式(国内の取り組み事例)

「お客さまに選び続けていただく」という視点で営業活動を変革する取り組み(マツダ営業方式、P33参照)のもと、営業スタッフ一人ひとりがお客さまの笑顔のために、日々「何ができるか」を考え行動につなげています。

ある営業スタッフは新車納車時、納車を心待ちにされる一方、下取り車との別れを惜むお客さまに対して、下取り車を洗車し、お客さまとの記念写真撮影を実施しています。お客さまからは「人の気持ちやクルマを大切に扱ってくれた」と喜びのお声をいただいています。



販売会社における成功事例の共有と表彰

販売会社/ディーラーのCS取り組みのレベルアップを図るために、成功事例を共有し、表彰する制度を設けています。販売(販売台数、シェアなど)への顕著な功績、サービス・パーツビジネスの成長力、品質問題への対応力、セールス・サービス領域のCS調査結果、CRM^{*}活動での功績や優れたマーケティング活動などを基準に成功事例を共有し、表彰する制度を設けています。

b

国内の事例

制度	頻度	目的・内容
CS推進事例発表会	年1回	各販売会社、販売店での好事例を共有する「CS推進事例発表会」を、各地区の全国マツダ販売店協会主催で開催しています。
スタッフ表彰	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、車両品質向上への貢献度に応じて定期的に表彰する機会を設けています。個人だけではなく、店舗スタッフが全員で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の表彰も実施しています。
ウォークアラウンドコンテスト	年1回	新車営業スタッフの商品知識習得と接客技術向上を目的として、接客のロールプレイングコンテスト「ウォークアラウンドコンテスト」を開催しています。2014年度より中古車営業スタッフを対象としたコンテストを開催しています。

b ウォークアラウンドコンテスト



※ Customer Relationship Management (顧客つながり管理)。

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共に、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回はマツダ(株)の代表も参加)	年4回	商品開発やサービス・部品などに関する要望、品質問題などについて情報・意見を交換
全国マツダ販売店協会専門部会/委員会	全国マツダ販売店協会部会委員とマツダ(株)担当者	随時	
販売会社部門担当責任者会議	各領域の担当者とマツダ(株)担当者	随時	新車、中古車、サービス、保険などの各領域において定期的に各担当部門と会議を開催し、情報・意見を交換
全国マツダオートザム販売店協会理事会	全国マツダオートザム販売店協会理事	年4回	マーケティングプランの検討や ^{U&S} 研鑽・育成機会の提供、および、サービス・部品に関する要望、品質問題などについて情報・意見を交換
全国マツダオートザム販売店協会専門部会	全国マツダオートザム販売店協会部会委員と(株)マツダオートザム担当者	年4回	

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。
グローバルブランドフォーラム	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3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。2014年度は延べ150名が参加。
リージョナルブランドフォーラム	米国・欧州・中国・ASEAN・日本など主要拠点の代表者	年3~4回	地域ごとに、ブランド戦略を実行に落とししていくための検討や意見交換を行う。2014年度は延べ500名が参加。
4A ^{*1} ディストリビューターフォーラム	東南アジア、中南米、中近東、アフリカ地域の代表者	年1回	ビジネス、マーケティング、商品導入など多岐にわたっての話し合い。2014年度は11月に開催し、約120名が参加。

TOPICS

メーカーと販売会社のコミュニケーション

米国 現地ディーラーとの強固なパートナーシップの構築

米国は数多くのディーラーがマツダ以外のブランドを並行して取り扱っていることから、各ディーラーにおけるマツダブランド理解を促進し強固なパートナーシップを継続するためのコミュニケーションが重要です。マツダの将来に対する期待を醸成し「マツダブランドを販売し続けたい」と思っただけの信頼関係を構築できるよう、ブランド価値経営の方向性を理解いただく説明会を2013年度より実施しています。2013年12月に約100名、2014年12月には約20名のディーラーのマネジメントに、ブランド価値経営の考え方とマツダの提供価値を理解いただく機会を提供しました。

中国 2つの合併販売会社と協力したブランド価値向上推進

中国はマツダと現地企業の合併会社である2つの販売会社（一汽マツダ・長安マツダ）があります。資本構成や取り扱い車種が違う両社がブランド戦略を共有化するため、一汽マツダ、長安マツダ、統括会社であるマツダ中国、マツダ(株)が一堂に会する「中国マーケティングフォーラム」を開催しています。2014年度はマネジメントおよび実務者レベルの会議を複数回実施し、マツダが推進する「ブランド価値経営」推進強化のため、ブランドコミュニケーション、カスタマーケアと中長期ブランド戦略策定について情報共有・討議を行いました。

中国マーケティングフォーラム



*1 欧米・中国・台湾および国内を除く地域の略。

カスタマーサービス(安全・安心な保有体験の提供)

お客さまに安全・安心な保有体験を提供し、選ばれ続けるカスタマーサービスを実現するため、マツダは「ありたい姿」を描き、最高のカスタマーサービスの提供を目指します。

【ありたい姿】

お客さまが、マツダディーラーに来られる度に、

- ますますマツダが好きになる
- またマツダの店舗に行きたくなる
- 友人知人にマツダを語りたくなる

と感じていただける最高のカスタマーサービスの提供

そのために、私たちは、次のような行動を大切にします。

- マツダのクルマをこよなく愛し、カスタマーサービスのプロフェッショナルとして、お客さまが感動されるレベルまで知識や技術を磨き続けます。
- お客さまの最高の笑顔を最大の喜びとし、その実現に向け「自分発」で考え行動します。

I. お客さまの最高の笑顔のためのディーラーオペレーションの実現

お客さまとのつながりを大切に、カーライフを確実にサポートするために、まず販売店・ディーラーに来ていただくための情報発信など、積極的なコミュニケーションを行っています。豊富な知識と高い技術を持ったサービススタッフが、お客さまの使用状況に応じた信頼できる最適なサービス、およびマツダのクルマの乗り方を熟知したスタッフならではのお客さまのカーライフ提案など、おもてなしの心を持って対応し、来ていただいたお客さまに「居心地が良い」「また来たい」と思っただけできるよう努力を続けます。

お客さまへのコンタクトとCRM^{※1}の推進(国内)

お客さまの安全・安心・快適なカーライフの実現を目指すため、お客さまに販売店から定期的なコンタクト(電話・訪問、ダイレクトメールなど)を行っています。

- クルマの調子伺い
- クルマの健康診断のご提案(車検・点検・MSC^{※2}の定期的なご案内)
- パックdeメンテ、マツダ延長保証などをご購入のお客さまへの整備入庫のご案内
- 適切なカスタマーサービス情報発信・収集(ダイレクトメールなど)
- お客さまに将来のカーライフをイメージ・計画していただくためのご提案
- WEBサイトを通じたオーナー/カーライフ情報の配信
- 販売会社からの技術的な問い合わせにタイムリーに回答するホットライン設置

a

b

a

パックdeメンテ

安心カーライフをサポートするため、半年ごとの点検やメンテナンス、車検をパッケージにしたプラン。マツダの純正品を使用し高品質なメンテナンスを実現。車両トラブルも未然に防ぎ整備費用を抑えられる。

マツダ延長保証

一般保証は3年(ただし6万kmまで)で終了。マツダの延長保証は“新車5年プラン”の場合、保証期間を5年(ただし10万kmまで)まで延長可能。その期間の故障は全国のマツダ販売店で無料の修理が受けられる。

b WEBサイト オーナー/カーライフページ



マツダサービスオペレーション改革プログラム(国内)

2010年4月から「マツダサービスオペレーション改革プログラム」を国内販売会社に展開し、現在約9割の販売会社で導入しています。

以下の4項目によりお客さまにご満足いただけるサービス提供の実現を目指しています。

- 整備待ち時間の短縮
- 整備のプロからの納得のいく説明とアドバイス
- 店舗スタッフ全員によるおもてなし
- クルマの使用状況に応じた最適なお提案と整備

店頭でのオペレーション実態調査やCS^{※3}アンケートなど、関連指標による定着状況のチェックを販売会社と一体となって継続的に行っています。

※1 Customer Relationship Management(顧客つながり管理)の略。

※2 Mazda Safety Checkの略。法的に定められている1年ごとの点検に加え、より安心してクルマに乗っていただくための6カ月ごとの点検。

※3 Customer Satisfaction(顧客満足)の略。

DPI※1チャレンジ戦略プログラム(海外)

新車購入後、買い替えまでの車両保有期間において、お客さまの期待を超えるカスタマーサービスを提供するための変革を促進する「DPI※1チャレンジ戦略プログラム」を2009年より実施し、カスタマーサービス戦略の柱の一つとして位置づけています。

27カ国のディストリビューターを通じて、各国のディーラーに展開し、ディーラーの改善活動を支援しています。

マツダとディーラーとをつなぐディストリビューターに対しては、プログラムの意義や価値の共有、モチベーション向上を目的としたフォーラムやミーティングを実施しています。

各ディーラーはスタッフ全員を対象に研修を実施し、カスタマーサービスにおける標準的なプロセスの中から、取り組むべき年間テーマ(年間3~5テーマ)を選定し、改善活動を進めています。

c **d**

<各ディーラー改善活動事例>

- お客さまに喜ばれる推奨整備の提案活動
- お客さまの信頼を獲得するあいさつの実践
- 整備待ち時間短縮のための管理方法
- 定期点検の適切なご案内
- お客さまへの定期的なコンタクト

ディーラー各店舗におけるサービス対応力向上(海外)

16のキーププロセスで構成された「マツダディーラーサービスプロセススタンダード」を設定し、ディーラーへの展開を図っています。ディーラーサービスプロセスを、お客さま接点における最高のサービスを提供できるものであるかどうか、CS※2、収益、生産性を向上できるものであるかどうか、という視点で評価ができるようにしています。また、その評価を基に、ディーラー自身でPDCAを回しながらの改善を推進しています。

e

II. 整備満足度の向上

お客さまの信頼と期待に応えるために、日々、整備技術の向上に努めています。

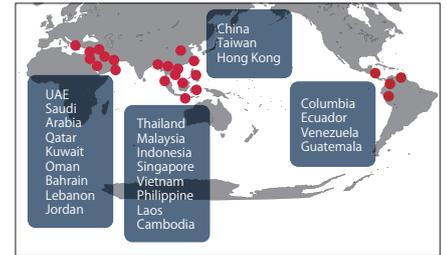
お客さまの信頼に整備品質で応えるための、高度な知識／整備技術の研鑽^{けんさん}と、誠心誠意のカーライフアドバイスをお客さまにお届けするために、サービストレーナーとサービススタッフの研修トレーニングを行っています。また、整備技術を競う「サービス技術大会」を、国内および海外で行っています。

サービス性向上を目指した新型車の開発

国内・海外のお客さまの声を基に整備品質を向上し、常に高い整備品質を維持するために、定期点検・整備のしやすさ、交換頻度の高い消耗部品などの交換のしやすさを考慮したクルマの開発を行っています。

f

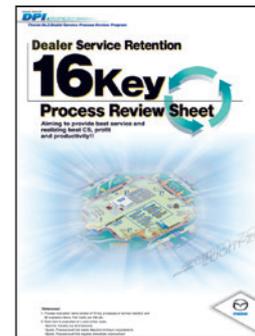
c DPIチャレンジ戦略 取り組み市場



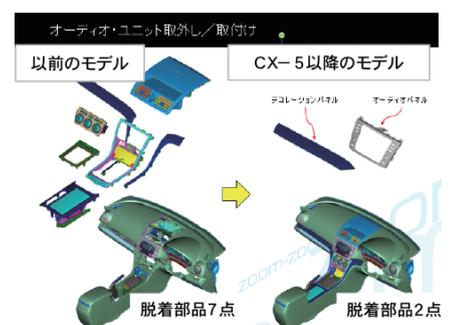
d ベトナムのディーラー内研修風景



e 「マツダディーラーサービスプロセススタンダード」16のキーププロセス



f <改善事例>オーディオやナビゲーションユニットを交換するために多くの部品脱着(7点)が必要であったが、CX-5以降のモデルでは、2点のみで部品脱着が可能になった



※1 Dealer Process Improvement(ディーラーのプロセス改善)の略。
 ※2 Customer Satisfaction(顧客満足)の略。

一回確実修理を目指したツール／整備資料の提供

サービス診断機の配備

独自のサービス診断機「マツダ・モジュラー・ダイアグノスティック・システム (M-MDS)」を国内・海外のほぼ全てのディーラーに配備しています。このシステムにより、電子制御システムを効率的に正確に診断できます。現行の安全・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しています。

整備解説書の提供

2005年4月より整備解説書の電子化 (MESI : Mazda Electronic Service Information) を開始し、国内・海外ディーラーが迅速かつ効率的に、必要な整備情報を検索できる環境を整備してきました。より鮮度の高い情報をスピーディーに提供することを目指しており、国内、欧州、アジア、中近東、中南米にインターネット経由で情報提供しています (2015年3月末)*1。

また、SKYACTIV技術搭載車の市場導入に伴い、開発部門やディーラーと連携し、分かりやすい整備解説書の提供に向けた改善活動を継続実施しています。

専用工具の提供

国内・海外のディーラーがマツダ車を整備・修理する際に、常に高い整備品質を維持するために、作業用途に応じてマツダ車専用の特殊工具を開発しています。また、専用工具の用途や使い方に関する詳細情報をディーラーに提供し、マツダならではの高い整備品質をお客さまに提供できるよう努めています。

電子パーツカタログの提供

サービス部品情報を電子化 (EPC : Electronic Parts Catalog) し、ウェブでのパーツカタログ情報を配信しています。ウェブ化することで、情報反映のスピードアップや、ローカルデータの取り込みなどがより容易にできるようになり、効率的な部品検索、発注業務が可能になります。2013年度よりオーストラリア、北米にGEPC3 (Global Electronic Parts Catalog 3) として導入しています。

g 電子パーツカタログ検索画面



サービストレーナー／サービススタッフへの研修体制 (国内)

トレーニングセンターを広島県と神奈川県に設置し、サービストレーナー／サービススタッフへの研修を実施しています。この2つのセンターでは、各受講者が事前にeラーニングで予習した上で、集合研修を受講する「ブレンディング研修」を採用し、実車・実機を使用した実習の時間を多く確保しています。また、接客応対研修においては、ロールプレイングやグループ研究などを織り交ぜた実践的な研修を実施しています。

サービストレーナーへの研修

国内サービストレーナー研修を受講すると、技能と知識を兼ね備えたインストラクターとしての資格を与えられます。インストラクターの資格を有する者は、ディーラーのサービススタッフに対し、研修を行うことができます (インストラクター制度)。

サービススタッフへの研修

マツダ独自の研修・資格制度を設定し、国内販売会社のサービススタッフ (エンジニア職・アドバイザー職) を対象に、以下の研修を実施しています。さらに、上級資格者の育成と店舗配備を推進しています。

- エンジニア職の整備技術力向上を目的とした技術研修
- アドバイザー職の接客応対力、およびマネジメント力向上を目的としたビジネス研修

グループの枠を超えた整備技術の普及

マツダトレーニングセンター鯛尾 (広島県) では、マツダグループの枠を超えて自動車の整備技術の普及にも努めています。その1つとして2014年度は、公益団体である整備振興会に所属するインストラクター16名に対し、新技術に関する研修を実施しました。

h マツダトレーニングセンター鯛尾 (広島県)



i サービストレーナー研修 (国内) (インストラクター制度)

研修	2014年度参加者数
技術研修	4名
ビジネス研修	10名

j サービススタッフ研修 (国内)

研修	2014年度参加者数	内容	
技術研修	定型研修	約1,500名	技術経験レベルに対応した「診断能力養成研修」などの研修
	新型車研修	約137名	新型車への対応力を身に付ける研修
ビジネス研修	定型研修	約260名	お客さま満足・収益性の向上、生産性向上を実現するために求められる接客応対力およびマネジメント力を身に付ける研修

*1 米国はほかのシステムを利用して整備解説書を提供。

トレーニングセンターでのサービストレーナー研修(海外)

アメリカ(北米・中南米)、ドイツ(欧州)、中国、タイ(東南アジア)、ドバイ(中近東)にトレーニングセンターを保有し、各地域のディーラーのサービストレーナーに対して研修を行っています。 **k**

k 各国の販売会社サービストレーナーに対する研修

販売会社トレーナー研修		2014年度参加者数
技術研修	新型車研修	173名
ビジネス研修		18名

サービス技術大会(国内)

マツダ全国サービス技術大会

1963年から、国内販売会社のサービススタッフを対象に、サービス技術やお客さま対応力を競い合う場として、「マツダ全国サービス技術大会」を継続開催し、整備技術力やお客さま対応力に優れたプロフェッショナルを育成しています。この大会は2014年度で48回目となり、国内自動車メーカーの中で最も歴史ある大会の一つとなっています。次回は、2016年度の開催を予定しています。 **l**

l 2014年マツダ全国サービス技術大会



■ 2014年マツダ全国サービス技術大会

開催時期：地区／支部大会6～8月、全国大会10月

全国大会参加チーム数：24チーム

種目：学科競技、実技競技

マツダサービス技術ユース大会

2010年度から、若手サービススタッフ(入社3年以内)を対象にした「マツダサービス技術ユース大会」を新設し、第5回目の大会を開催しました。 **m**

m 2014年マツダサービス技術ユース大会



■ 2014年マツダサービス技術ユース大会

開催時期：1次予選5月、2次予選6月、本大会9月

参加人数：1次予選591名、2次予選135名、本大会18名

種目：学科競技(予選)、実技競技(本大会)

サービス技術大会(海外)

TOPICS

<中南米>サービス技術(MazTech)大会開催

2014年4月に、中南米グアテマラで中南米大会が開催されました(5カ国6ディーラー参加)。本大会は、日頃の業務や研修を通じて研鑽^{けんさん}してきた技術を競うことで、整備技術力およびお客さま対応力向上への動機付けを図るとともに、サービススタッフのモチベーション向上とディーラーの人材育成気運の醸成を図ることを目的としています。

大会参加国はマツダの技術者資格制度を導入しており、マツダ車の整備技術の向上に日々努めています。今回の大会も日頃の成果を存分に発揮して活気に満ちた熱戦が繰り広げられました。

<中南米大会>決勝大会へ出場したエンジニアと大会関係者の皆さま



Ⅲ. 確実／効率的な部用品供給

クルマのメンテナンスにいられたお客さまをお待たせしないためには、必要な部品をタイムリーにお届けする必要があります。そのために、部品を生産するサプライヤーから整備拠点のディーラーまで、迅速に部品をお届けできるよう、全世界規模でネットワーク再編に取り組んでいます。グローバル生産体制の再構築に伴い、メキシコ、タイからの補修部品供給ネットワークを新たに構築しました。

市場のニーズに柔軟に対応し、最適な用品のタイムリーな提供に努めています。また、お客さまのカーライフが、より魅力的に、より快適に、より便利になるよう、高い満足を感じていただける部品をお届けするための企画、開発を行っています。

量産開始に伴う部品供給ネットワーク構築

メキシコ

2014年1月、メキシコの新工場マツダデメヒコビーグルオペレーション^{*1} (MMVO)におけるMazda3(日本名: アクセラ)の量産開始に伴い、補修部品の供給ネットワークを新たに構築しました。メキシコ国内外約100社より部品を調達し、米国やカナダのディストリビューターに向け、毎日配送を行っています。

n

タイ

2015年1月、タイの新工場マツダパワートレインマニュファクチャリング(タイランド)(以下、MPMT)におけるトランスミッションの量産開始に伴い、補修部品の供給ネットワークを構築しました。MPMTより日本、中国などのディストリビューターに向け、毎日配送を行っています。

o

部品供給のネットワーク(国内)

■ 部品在庫拠点集約による夜間広域配送

3カ所(千葉、名古屋、広島)に集約された部品在庫拠点^{*2}から夜間広域配送を実現し、ほとんどの補修部品を注文翌日の開店前に各店舗に届けています。

■ コールセンター集約による受注業務の効率化

お客さまからの問い合わせ窓口を、全国4つのコールセンター(東京、名古屋、大阪、福岡)^{*3}に集約して、受注業務を効率化することで、迅速で正確な補修部品供給に努めています。

■ 364日営業

元日を除く364日、いつでもお客さまからのお問い合わせに対応できる仕組みを構築しています。

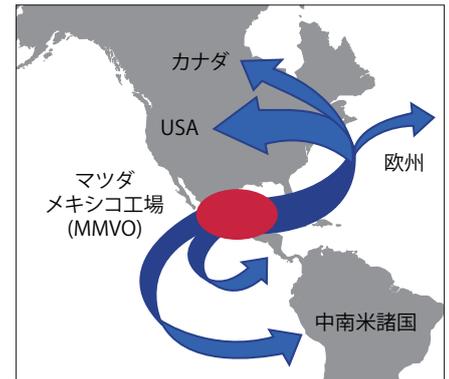
サプライヤーの納入改善活動

お客さまに満足いただけるよう安定的に補修部品を供給するため、サプライヤーと協働で、部品生産の効率・能力の向上および生産納入課題解決のための活動を展開しています。サプライヤーの2014年度の納期順守率は98%(前年比±0%、前々年比+0.7%)に達し、その結果、マツダから部品販売会社への引当率も高い水準で維持することができています。

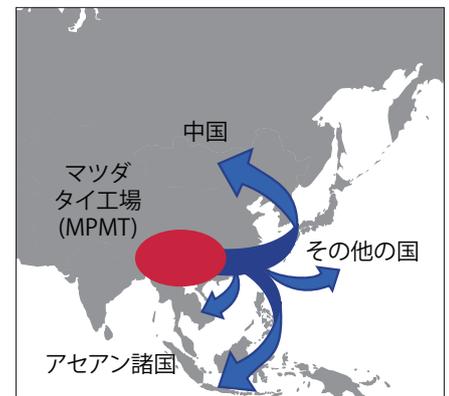
<納入改善会議の実施>

目標達成のためにサプライヤーと協働で、納入改善会議を継続実施しています。また、2014年度は前年度に導入したサプライヤーの生産能力・効率を考慮した調達力強化システムの対象サプライヤーを拡大したことで、日次発注部品の受注件数比率が73%に達しました(2013年度比0.8ポイント向上)。

n MMVOからの部品供給ネットワーク



o MPMTからの部品供給ネットワーク



^{*1} 「マツダモーターマニュファクチャリングデメヒコS.A. de C.V.」 と「マツダモーターオペラシオネスデメヒコS.A. de C.V.」を総称した名前。

^{*2} 国内の部品供給の大半を担うマツダパーツ(株)の拠点。千葉、名古屋は2011年から、広島は2012年から稼働。

^{*3} 2010年4カ所に集約、受注業務を開始している。

高付加価値用品の開発・導入

社会からの要請に応えお客さまにより快適に過ごしていただけるよう、環境問題に対応した商品を提供しています。各国の規制を順守するとともに、メンテナンスの用品などについては自主的に環境配慮成分に切り替えを行っています。

<商品例紹介>

PM2.5対応「高機能エアコンフィルター」

低VOC(揮発性有機化合物)塗料「キャリパーペイント」

p PM2.5対応高機能エアコンフィルター



p

q

q 環境規制に対応のキャリパーペイント



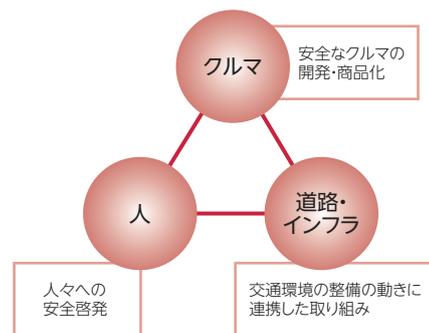
安全への取り組み

日本の交通事故による死者数は近年、減少傾向にあります(警察庁発表)、世界全体では年間124万名*1に達する(世界保健機関(WHO))といわれています。自動車メーカーとして安全性の向上は最も重要な課題の一つと考え、安全に関する取り組みを促進しています。

マツダの安全についての基本的な考え方

マツダは「クルマ」「人」「道路・インフラ」の3つの視点で「事故のない安全なクルマ社会」を目指し、安全への取り組みを進めています。

a 安全への取り組み3つの視点



クルマの取り組み

マツダは2007年3月、「マツダ車をご購入いただいたすべてのお客さまに『走る喜び』と『優れた環境・安全性能』を提供すること」を基本ポリシーとする技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言(P2参照)」を発表しました。多面的かつバランスのとれた総合的な取り組みが必要とされる交通安全の課題に対して、マツダ自らが主体的に行動できるクルマづくりを通して、全てのお客さまに優れた安全性能を提供することを目指しています。

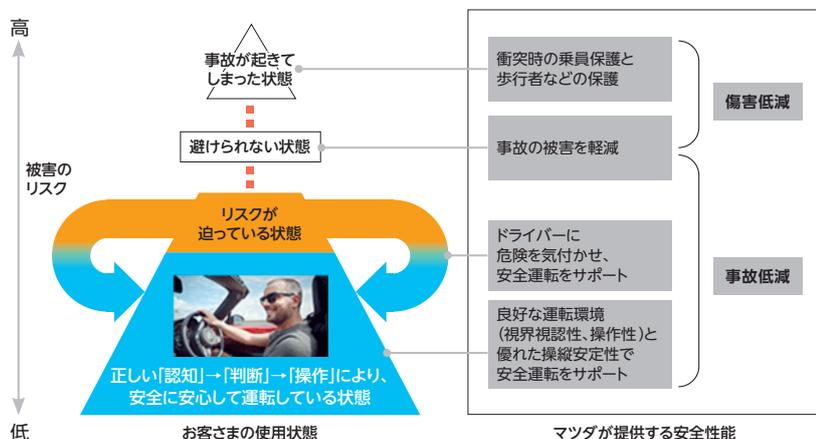
安全技術の先進性に磨き続けると共に、世の中に普及してこそ価値を発揮するという考えのもと、技術の経済性や機能性を追求しています。

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

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

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

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



*1 2010年統計値。

マツダは、良好な運転環境と優れた操縦安定性でお客さまの安全運転をサポートすることにより、お客さまの普段・平常時における運転の不安・ストレスを取り除き、集中して運転をしていただける状態を最大化したいと考えています。

リスクが発生し拡大している時には、クルマ側のセンシング機能を使ってドライバーに危険を気付かせ、安全運転をサポートします。

さらに、ミスやエラー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ドライバーや乗員を守り事故被害を軽減します。

このように、可能な限りリスクが拡大しないように早めのリスク解消をするために、事故リスクの状況に合わせた対応を行います。安全対策のアプローチは、「もしも」から考える（結果対策から考える）対応ではなく、普段の運転の質を高め、事故に至る原因の芽を早期に摘み取ることを目指しています。

こうした人間尊重と人間理解に基づいた安全技術提供を通じて、ドライバーの安全・安心な運転を支えていきます。

理想的なドライビングポジション

新世代商品群*1では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ました。

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。コンパクトカーである新型デミオ/Mazda2に通常このクラスでは少ないテレスコピック機構*2を標準装備としているのはその一例です。

b

理想的なペダル配置

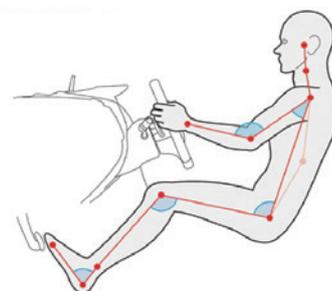
オフセットのない理想的なペダル配置を実現するため従来よりもフロントタイヤを前方に移動し、タイヤハウスを前方に置くことで、運転席の足元にスペースをもうけました。アクセルペダルとブレーキペダルを理想の間隔とすることで操作ミスを減らし、的確で細やかなコントロールとなる上、自然で無理のない運転姿勢が取りやすく、快適な長時間の走行をサポートします。

オルガン式アクセルペダルの採用

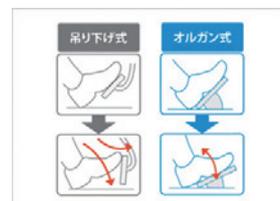
踏み込む足とペダルが同じ軌跡を描くためかかとがずれにくく、アクセルペダルがコントロールしやすいオルガンペダルを採用。また、シートに座って自然に足を前に出した位置にアクセルペダルを配置するよう工夫し、運転時の疲労を軽減し、とっさのときの踏み間違いも起きにくくなります。

c

b 「快適関節リンク角」イメージ



c オルガンペダル



*1 マツダの革新的なベース技術「SKYACTIV技術」と新デザインテーマ「魂動（こどう）」を全面的に採用した商品群。
対象車種（2015年7月末現在）：CX-5、アテンザ/Mazda6、アクセラ/Mazda3、新型デミオ/Mazda2、新型CX-3、新型ロードスター/MX-5。

*2 ステアリングを前後に移動できる機構。

第三者による安全性能評価

車種別

		(2015年7月末現在)			
車種別		CX-5	アテンザ/Mazda6	アクセラ/Mazda3	デミオ/Mazda2
日本	J-NCAP*1 (衝突安全性能評価)	5星 (2012-2013年)	5星 (2013-2014年)	5星 (2014-2015年)	5星 (2014-2015年)
	J-NCAP*1 (予防安全性能評価)	未評価	ASV+ (2014年)	ASV+ (2014年)	ASV+ (2014年)
米国	US-NCAP*2	4星 (2016MY)	5星 (2016MY)	5星 (2016MY)	—*5
	IIHS*3	TSP+ (2015MY)	TSP+ (2015MY)	TSP+ (2015MY)	—*5
欧州	Euro-NCAP*4	5星 (2012年)	5星 (2013年)	5星 (2013年)	4星 (2015年)

直近3カ年の推移

		2013年*6	2014年*6	2015年*6	
日本	J-NCAP (衝突安全性能評価)*1	5星	1	2	4
		4星	0	0	0
米国	US-NCAP*2	5星	0	3	2
		4星	0	0	1
欧州	Euro-NCAP*4	5星	1	3	3
		4星	0	0	1

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

*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 ヨーロッパ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 2015年7月末現在米国に導入していません。

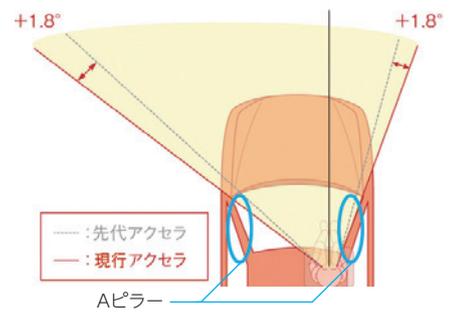
*6 2015年7月末現在。対象車種は新世代商品群。

優れた運転視界

新世代商品群^{*1}では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）に対して素早い認知をサポートし、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。アクセラ/Mazda3ではAピラーを旧モデルよりも約100mm後退させ、前席からの左右の見開き角を1.8°拡大しました。また、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版に取り付けるとともにその位置を下げています。

子どもについては、親の付き添いなく歩行する最少年齢の子どもとして5歳児（身長100cm）を基準体格とし、子どもが巻き込まれやすい左折時などの視認性を向上しています。

d 後退させたAピラーにより拡大した見開き角



ドアミラー取り付け位置の比較



不注意運転要因の最小化

運転中に発生するさまざまな情報をドライバーとクルマの間で適切にやりとりするための装置や仕組み（HMI：ヒューマン・マシン・インターフェース）については、人間中心設計を徹底しており、運転に集中できるコックピット設計により3つの不注意運転要因（見るわき見、意識のわき見、不安定な姿勢での操作）を最小化しています。2013年に導入し、アクセラ以降の新世代商品群^{*1}に採用しています。

コンセプト「Heads-Up Cockpit」(ヘッズアップ コックピット)

さまざまな情報通信機能を安全にそして快適に使ってもらうことを重視しています。多くの情報を扱いながら、正しい姿勢で安全に運転に集中することを目的として視線移動と姿勢変化を最小限に抑えたHMIを実現しました。

- ・ 情報を種類ごとにゾーン配置したシンプルなコックピット
- ・ 視線を下げずに確認しやすいダッシュボード上に設置された7インチセンターディスプレイ(①)
- ・ 手元を目で確認しない操作を追求したコマンダーコントロール(②)
- ・ 車速やナビゲーションのルート誘導情報などをメーターフード前方に虚像として表示するアクティブ・ドライビング・ディスプレイ(③)
- ・ 音声で各機能をコントロールする音声認識にも対応

e Heads-Up Cockpit



先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)

「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。主な技術は次の通りです。

^{*1} マツダの革新的ベース技術「SKYACTIV技術」と新デザインテーマ「魂動(こどう)」を全面的に採用した商品群。
対象車種(2015年7月末現在)：CX-5、アテンザ/Mazda6、アクセラ/Mazda3、新型デミオ/Mazda2、新型CX-3、新型ロードスター/MX-5。

TOPICS

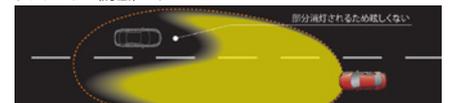
アダプティブ・LED・ヘッドライト(ALH)

第9回キッズデザイン賞(子ども視点の安全安心デザイン一般部門)受賞(2015年7月)

死亡事故が多いとされる夜間走行においても、ドライバーが安全・安心に走行できる視界環境を提供することを目的にアダプティブ・LED・ヘッドライト(ALH)(P45参照)を開発し、CX-5、アテンザに採用しています。グレアフリー(防眩)ハイビーム、ワイド配光ロービームにより、夜間、道路を横断中や路肩にいる歩行者が認識しやすくなります。なお、「子どもたちの安全・安心に貢献する」という観点から、第9回キッズデザイン賞(子ども視点の安全安心デザイン一般部門)を受賞しました(2015年7月)。

f ALH効果イメージ図

グレアフリー(防眩)ハイビーム



ワイド配光ロービーム



ハイウェイモード



先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)

略称	名称	名称	作動シーン	内容
認知支援技術	BSM	ブラインド・スポット・モニタリング g	走行時 (車線変更)	隣車線上の後方から接近する車両の存在を表示で知らせ、方向指示器を操作すると警告音・表示で知らせる
	RCTA	リア・クロストラフィック・アラート h	後退時	バックで出庫する際に左右から接近する車両を検知し警告音・表示で知らせる
	DAA	ドライバー・アテンション・アラート i	走行時(前進)	平常時のドライバーの運転とクルマの動きを学習し、運転者の疲労増加や注意力の低下を推定して警告音・表示で知らせる
	AFS	アダプティブ・フロントライティング・システム	夜間走行時	ハンドル操作に合わせてヘッドランプの照らす方向を左右に自動で調節する
	HBC	ハイ・ビーム・コントロール	夜間走行時	対向車や先行車を検知しヘッドランプのハイビーム・ロービームを自動で切り替える
	ALH	アダプティブ・LED・ヘッドライト f (P44 参照)		
		グレアフリー(防眩)ハイビーム	夜間走行時	対向車や先行車を検知しハイビームの照射範囲を自動でコントロールする
		ワイド配光ロービーム	夜間走行時	従来のロービームでは光が届かなかった左右方向を照射する
		ハイウェイモード	夜間走行時	高速走行時にヘッドランプの照射角度を上方向へ移動して照射する
		FOW	前方衝突警報システム j	走行時 (前進)
	LDWS	車線逸脱警報システム k	走行時 (前進)	車線変更の操作なく車線を越えそうと判断すると警告音 (またはステアリング振動)・表示で知らせる
	LAS	レーンキープ・アシスト・システム l		
		逸脱回避支援	走行時 (前進)	無意識な車線逸脱を防ぐため、逸脱を予測すると車両を元の位置に戻すようにステアリング操作をアシストする
		ライントレース	走行時 (前進)	走行車線の中央付近を走行できるように、ステアリング操作をアシストする
衝突回避支援・被害軽減技術	SBS	スマート・ブレーキ・サポート j	走行時 (前進)	遠くまで高精度で検知できるミリ波レーダーで先行車を捕捉、前方の車両と衝突の危険性がある場合、自動ブレーキにより減速し被害を軽減する
	SCBS F	スマート・シティ・ブレーキ・サポート F m	走行時 (前進)	前方の車両と衝突の危険性がある場合、自動ブレーキにより減速し被害を軽減する
	—	AT 誤発進抑制制御	徐行時 (前進)、 発進時 (前進)	前方に車両や障害物があり必要以上にアクセルを踏み込んだ場合、警告音・表示でドライバーに注意を促し、エンジン出力を抑える
	SCBS R	スマート・シティ・ブレーキ・サポート R m	後退時	後方の障害物と衝突の危険性がある場合、自動ブレーキにより減速・停止する
	—	AT 誤発進抑制制御	徐行時 (後退)、 発進時 (後退)	後方に車両や障害物があり必要以上にアクセルを踏み込んだ場合、警告音・表示でドライバーに注意を促し、エンジン出力を抑える
運転支援技術	MRCC	マツダ・レーダー・クルーズ・コントロール n	走行時 (前進)	先行車との速度差や車間距離を認識し、車間距離を調整・維持する

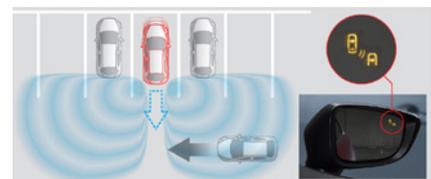
先進安全技術「i-ACTIVSENSE」参照ホームページ

● <http://www2.mazda.com/ja/technology/safety/i-activsense/>

g BSM作動イメージ図



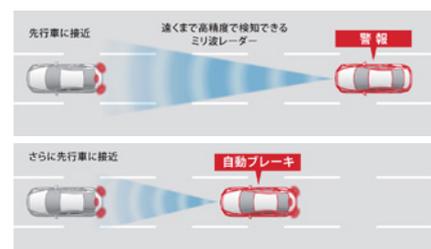
h RCTA作動イメージ図



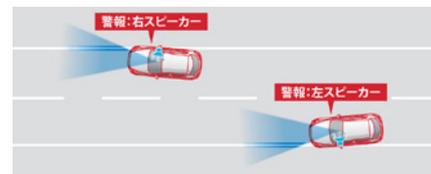
i DAA効果イメージ図



j FOWおよびSBS作動イメージ図



k LDWS作動イメージ図



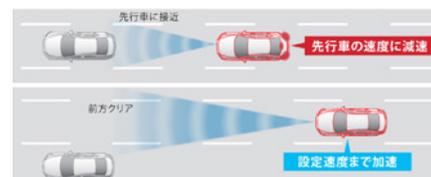
l LAS効果イメージ図



m SCBS作動イメージ図



n MRCC作動イメージ図



事故発生時の傷害を軽減する技術

万が一、事故が発生した際に、運転者および同乗者の傷害を軽減する技術を着実に進化させています。そのため、各国・各地域の法規制や、NCAP試験に対応したさまざまな試験評価^{※1}を行うだけでなく、道路上で発生しうるさまざまな状況を想定した衝突実験を行っています。主な技術は以下の通りです。

SKYACTIV-BODY：

新世代の軽量・高剛性「SKYACTIV-BODY」は、ボディ構造の原理原則に立ち返り、構造・工法・材料を一から見直した理想のボディを目指して開発しました。

マルチロードパス構造

特定の部位だけで衝撃を受けるのではなく、骨格全体に広く分散させる構造を採用。

バンパービーム

前後のバンパービームへ、量産車として世界最高レベルの強度をもつ1,800MPa級の自動車用高張力鋼板を内側に設置。

十字断面フロントフレーム

衝突エネルギーがおもに物体の稜線部分を通して伝わることに着目し、従来の四角断面では4本になる稜線が12本になるようフロントフレーム前端部を十字型に成型。衝撃がより広く分散され、エネルギー吸収効率が向上。

歩行者保護：

万が一の衝突の際、歩行者の傷害を軽減するため、さまざまな工夫を行っています。

衝撃吸収ボンネット

歩行者の頭部がボンネットに衝突した場合の衝撃を緩和し、傷害を軽減するため、ボンネットの下にエネルギー吸収スペースを確保。ボンネットのヒンジをはじめとしてさまざまな部位にエネルギー吸収構造を採用。

衝撃吸収バンパー

歩行機能として非常に重要な膝への衝撃を緩和するため、車両前部の歩行者の膝に当たる部分にエネルギー吸収材を採用。バンパー下端部に補強部材を設定。衝突時に歩行者の足が車両の下に潜り込んでしまうのを抑制。

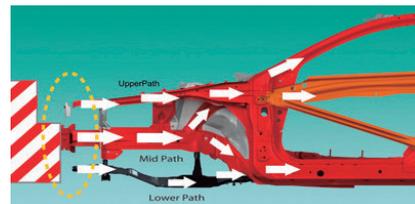
アクティブボンネット

一定速度の範囲内で走行中に一定以上の衝撃を感知すると、ボンネット後部が瞬時にポップアップしてエンジンとの間にスペースをつくり、歩行者の頭部への衝撃緩和を図るよう設計。2012年7月以降ロードスター/MX-5のような、スポーツカーとしてボンネットを低く抑えた車両に搭載されています。

「事故発生時の傷害を軽減する」技術（パッシブセーフティ技術）参照ホームページ

● http://www2.mazda.com/ja/technology/safety/passive_safety/

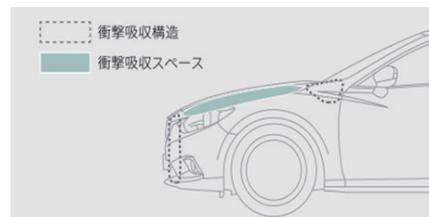
o SKYACTIV-BODY (Mazda6)



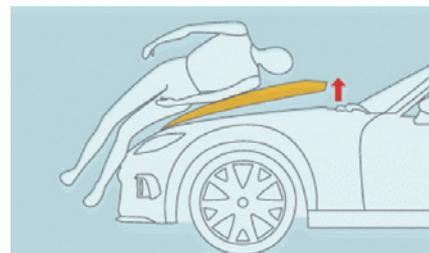
p 十字断面フロントフレーム



q 衝撃吸収ボンネットおよびバンパー



r アクティブボンネット



※1 衝突試験評価、ロールオーバー試験、ルーフ強度試験など。

人への取り組み

交通事故は直接的・間接的原因を含め人に起因するものが大半を占めると言われています。マツダはさまざまなコミュニケーションを通じて、子どもから大人まであらゆる人の安全意識向上に取り組んでいます。

交通安全啓発

地域の行政や団体と連携し、マツダおよび国内・海外のグループ会社はさまざまな安全啓発活動を行っています。

マツダ本社（広島）にある「マツダミュージアム」での安全に関する展示や、子ども向けサイト「マツダ交通安全キッズクイズ」の運用などを行っています。

s 子ども向けサイト
「マツダ交通安全キッズクイズ」
<http://www2.mazda.com/ja/about/kids/safetyquiz/>



2015年5月にマツダR&Dセンター横浜（MRV）で開催した「サステナブル“Zoom-Zoom”フォーラム2015～『走る喜び』と『優れた環境・安全性能』の両立』をはじめ、各種イベントにてマツダの安全技術に関する説明を行いました。

s

t

t サステナブル“Zoom-Zoom”フォーラム2015



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。2014年度は6回実施しました。

TOPICS

安全・安心を意識したドライビングポジションの啓発活動

マツダは、安全・安心を意識したドライビングポジションの設計にこだわるとともに、その重要性をお客さまに伝える活動を促進しています。長距離運転しても快適で疲れにくく、とっさのときにも素早い操作ができる基本姿勢のとり方・角度などを実際にシートに座っていただきながら説明しています。この活動は2014年度より国内のイベントや一部の販売店において実施し、2015年度は国内／海外での本格的な啓発活動の展開を目指しディストリビューターやディーラースタッフの理解促進のための活動を行っています。



*大型分度器は東京オートサロンオリジナルのものです。

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、ITSのプロジェクトに自動車メーカーの視点で積極的に参画しています。

見えていない危険をドライバーに知らせる技術

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

先進安全自動車「マツダアテンザASV-5」

マツダは、先進の安全運転支援システムを搭載した「マツダアテンザ ASV-5(エーエスブイ・ファイブ)」^{※2}を開発しました。車載の自律センサーと車車間、路車間、歩車間の通信を協調させることにより、見えていない部分を含めた危険対象の認知を支援します。

運転操作を阻害せずに、ドライバーを取り巻く、見えていない部分を含めた危険対象の認知ができる直感的なHMI(Human Machine Interface)で表示します。

ドライバーが認知ミスをして衝突する危険があるときは、警報によりドライバーにブレーキ操作を促します。

路面電車-自動車間通信型ASVの走行実験

一日平均約15万名の路面電車利用がある広島市において、東京大学／マツダ／広島電鉄／交通安全環境研究所の4者共同研究体で、世界初の路面電車-自動車間通信+自律安全技術の公道実証実験を実施しました^{※3}(2013年10月)。実験により以下を確認しました。



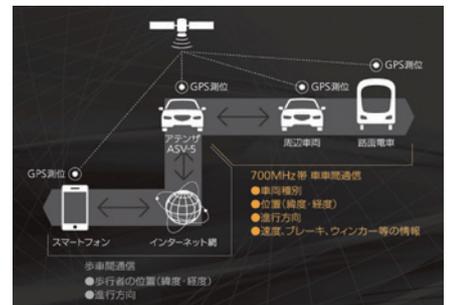
- 路面電車と自動車、歩行者が道路空間を共有する場所において、路面電車と自動車の間で相互に接近情報を交換することで、右折時や停止車両追い越し時の接触事故の未然防止に有効であること
- スマートフォンのアプリケーションシステムとの連携で、ドライバーからは見えにくい位置にいる歩行者を事前に検知し交通事故防止に有効であること

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
スマートウェイ	高速道路や有料道路を中心に、人とクルマと道路とを情報で結ぶITS技術を活用した次世代道路システムの研究・整備を進めている。	国土交通省 道路局
DSSS (Driving Safety Support Systems)	自動車と道路インフラが通信を行う路車間通信を活用した安全運転支援システムや、交通の円滑化システムなどの研究開発を進めている。	警察庁 UTMS協会*
ASV (Advanced Safety Vehicle)	自動車と自動車と通信を行う車車間通信を活用した安全運転支援システムの研究開発を進めている。	国土交通省 自動車交通局
ITS Connect推進協議会	安全運転支援システムの実用に向けた課題を解決するための路車・車車連携型システムの検証や安全運転支援システムの開発、普及を進めるため、関係省庁および産業界で連携し活動している。	内閣官房

* (社) 新交通管理システム協会。

公道実証実験



参考URL

<http://www2.mazda.com/ja/technology/safety/its/>

※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。

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

※3 ITS世界会議東京2013のポストコンgresstツアーの一つとして実施。

マツダの安全への取り組みと主要な安全技術

領域	事故低減		傷害低減
	事故を未然に防止 (アクティブセーフティ技術)	事故のリスク/被害を軽減 (プリクラッシュセーフティ技術)	事故発生時の傷害を軽減 (パッシブセーフティ技術)
クルマ	危険を知らせる <ul style="list-style-type: none"> ■ 後側方接近車両モニター：ブラインドスポットモニター (BSM) / リアビューモニターシステム (RVM) ■ リアクロストラフィックアラート (RCTA) ■ エマージェンシーシグナルシステム (ESS) ■ レーンデパーチャーワーニングシステム (LDWS) ■ レーンキープアシストシステム (LAS) ■ 前方警報安全システム (FOW) ■ ドライバー・アテンション・アラート (DAA) 危険を回避する <ul style="list-style-type: none"> ■ ブレーキアシスト&EBS ■ 4輪アンチロックブレーキシステム (4W-ABS) ■ ダイナミックスタビリティコントロール (DSC) ■ ブレーキ・オーバーライドシステム (BOS) 運転を支援する <ul style="list-style-type: none"> ■ 駐車支援システム ■ インテリジェントドライブ・マスター (i-DM) 安全と快適性を両立する <ul style="list-style-type: none"> ■ SKYACTIV-CHASSIS：新開発のフロントストラット&リアマルチリンクサスペンションシステム、軽量・高剛性クロスメンバーなど ■ 車間距離制御機能：マツダ・レーダー・クルーズ・コントロールシステム (MRCC) ■ アダプティブ・フロントライティングシステム (AFS) ■ ハイ・ビーム・コントロール (HBC) ■ アダプティブ・LED・ヘッドライト (ALH) ■ うっかり挟み込み防止機能 ■ 撥水機能付きガラスウインドー ■ 前方視界性向上 ■ オルガン式アクセルペダル ■ アクティブ・ドライビング・ディスプレイ 	衝突時の被害軽減 <p>【前進時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ スマート・ブレーキ・サポート (SBS) ■ スマート・シティ・ブレーキ・サポートF (SCBS-F) ■ AT誤発進抑制制御 <p>【後退時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ スマート・シティ・ブレーキ・サポートR (SCBS-R) ■ AT誤発進抑制制御 	衝突時の乗員保護 <ul style="list-style-type: none"> ■ SKYACTIV-BODY <ul style="list-style-type: none"> 基本骨格のストレート化、連続化技術・マルチロードパス構造、十字断面フロントフレーム、超高張力鋼板バンパーフレーム ■ SRSエアバッグシステム <ul style="list-style-type: none"> (運転席&助手席、カーテン&フロントサイド) ■ 衝撃吸収ソフトインテリア ■ 頸部衝撃緩和フロントシート/荷物侵入抑制機構リアシート ■ プリテンショナー&ロードリミッターシートベルト ■ クラッシュアブルブレーキペダル ■ ISO-FIX対応 チャイルドシート 固定機構 <ul style="list-style-type: none"> ■ 衝撃吸収ステアリング 歩行者事故時の被害軽減 <ul style="list-style-type: none"> ■ 衝撃吸収バンパー ■ 衝撃吸収ボンネット ■ アクティブボンネット
人	安全教育 <ul style="list-style-type: none"> ■ マツダミュージアム安全に関する展示 ■ 子ども向け交通安全啓発クイズサイト ■ 各種イベントでの安全技術紹介など 		
道路・インフラ	安全な社会への取り組み <ul style="list-style-type: none"> ■ 高度交通道路システム (ITS) ■ スマート交通流制御 ■ ITSスポットサービスなど ■ ASV-5 ■ 路車間通信ITS (DSRC) ■ 広島における世界初の路面電車-自動車間通信型ASVの実証実験 		

詳細は公式ウェブサイトにてご紹介しています。

● 安全技術サイト： <http://www2.mazda.com/ja/technology/safety/>

環境保全

環境保全は人類の緊急課題であると同時に、自動車メーカーの最優先課題と考え、ライフサイクル全体での環境負荷低減に取り組んでいます。

CONTENTS

- 51 環境保全の基本的な考え方
- 53 環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」
- 57 環境マネジメント
- 61 商品・技術開発における取り組み
- 70 生産・物流における取り組み
- 77 使用済自動車・部品の回収・リサイクル
- 79 生物多様性保全
- 80 環境コミュニケーション
- 82 事業活動と環境負荷の全容

EMPLOYEE'S VOICE

グローバル最適となる 部品供給体制構築に向け タイでの調達・物流業務に 取り組みます

新型デミオ/Mazda2のグローバル生産開始に合わせて2014年に新設したタイの物流拠点で、日本・メキシコの生産拠点に向けたタイ生産部品の調達・物流業務を担当しています。タイにおける拠点設置により調達部品を集約し(ミルクラン方式、P72参照)、海上コンテナへの積載効率を高めることで、輸送に伴い発生するCO₂を333t-CO₂*削減することができました。また、日本-タイ間でリターナブル容器を相互運用することで、梱包資材の廃棄物を102トン削減*することができました。

全体最適となるグローバル生産拠点への部品供給体制を構築できるよう、常にあるべき姿を考え、品質・コスト・納期のみならず、環境保全への貢献を同時に実現することを目指します。

*2014年度実績

マツダセールスタイランド
マツダサウスイーストアジア(MSEA)
山本 茂雄



環境保全の基本的な考え方

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し、環境を配慮した事業活動を行います。
- ・私たちは社会や地域と共に、よりよい環境をめざした活動を行います。

行動指針

1. 環境を配慮した技術と商品の創造

私たちは排出ガスの浄化・CO₂の低減・グリーンエネルギー車の研究開発など、グ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事業活動

私たちは限りある資源を大切にすため、省資源・リサイクル活動を積極的に推進します。私たちはエネルギーを多角的・効率的に活用すよう努めます。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. グリーンさを追求す事業活動

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。私たちはグリーンさを追求すため、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)

マツダの環境についての考え方

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

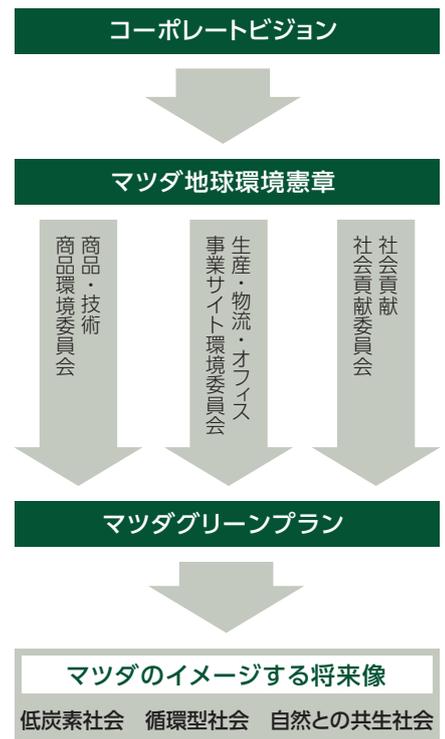
取り組み理念と方針

マツダは、コーポレートビジョン(P2参照)の実現を目指して企業活動を行っています。

その達成のため、マツダグループ全体の環境に関する基本方針として、「マツダ地球環境憲章」を制定しています。「マツダグループは国内外全ての企業活動において、自然との調和を図りながら、地球環境の保護と豊かな社会づくりに貢献します。」という環境理念と、5つの行動指針に基づいて、商品・技術、生産・物流・オフィス、社会貢献の各領域で、環境を意識した企業活動を行っています。

具体的な目標・実績は環境中期計画「マツダグリーンプラン」にまとめており、各項目を実行し、実績をフォローするというPDCAサイクルを回すことで、実効性の高い環境負荷低減活動を実施しています。2014年度は、「マツダグリーンプラン2020」に基づいて、各領域の取り組みを実行し、おおむね目標を達成することができました(P53-56参照)。

a 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。

環境中期計画である「マツダグリーンプラン2020」では、各委員会が目標の選定および実績の進捗管理を行っています。

b 環境推進体制 (2015年3月31日時点)



マツダが考えるクルマを取り巻く将来の社会シナリオ

2050年頃：「低炭素社会」、「循環型社会」、「自然との共生社会」を目指す「持続可能な社会」

世界全体の温室効果ガス排出量を2050年までに少なくとも50%削減するとの目標が、2008年の北海道洞爺湖サミットで合意され、世界がエネルギーの活用による環境負荷を抑える「低炭素化社会」の実現に向けて動いています。この動きは、限りある資源を有効利用する「循環型社会」と、自然との調和を考えた「自然との共生社会」が広まっている社会であり、かつ今後も人類が維持・発展していく「持続可能な社会」の実現へつながっています。

具体的には、エネルギーの多様化(太陽光などの再生可能エネルギーや、CO₂を排出しない水素やバイオ燃料)、3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進、生物多様性の推進などです。クルマへの要求は、現在も地球上の地域差、車両特性、燃料特性などさまざまな側面で多様化しており、将来も、多様化が進むと考えられます。

これに対応するには、複数の選択肢(マルチソリューション)を持つ必要があります。圧倒的な効率を実現した内燃機関、代替エネルギー(天然ガス、バイオ燃料など)を使用するクルマ、CO₂を排出しない電気や水素などをエネルギー源とする新しいクルマなども、用途に応じた形で存在していると考えます。将来に向かっては、自社のブランドや技術の方向性を考えながら、可能性のあるものに果敢にチャレンジしてゆくことが必要だと考えています。

2020年頃：低炭素技術が普及している「低炭素社会」

2020年頃は、化石燃料(石油など)をエネルギーの基本としながら、将来の「持続可能な社会」に向けて社会が積極的に動いている段階と考えます。

エネルギーセキュリティの観点から、各市場・地域の持つ特性に一致した多様な燃料群の効率的な活用技術進化が進むとともに、各種燃料・エネルギー(電気・ガスなど)・原材料・商品などの製造過程から消費者が使用する過程での低炭素技術導入がより一層推進されることで、さまざまな商品やサービスがライフサイクルでの環境負荷低減という視点で評価されるようになり、全体として環境負荷低減を目指す社会になると考えます。

クルマについては、エネルギー貯蓄効率の高さから、モビリティ用エネルギーの大半を占める液体燃料(石油、バイオ燃料など)を使用するガソリンエンジンやディーゼルエンジンなどの高効率な内燃機関を基本に、新しい低燃費技術(アイドリングストップ、減速エネルギー回生、ハイブリッド)、トランスミッションの高効率化や軽量化などのクルマ全体での低燃費化が進むと考えます。

加えて、多様化した燃料に対応する燃焼技術やCO₂排出の少ない天然ガスやバイオ燃料を活用する技術革新が進むと考えられます。一方で、走行中にCO₂を排出しない電気自動車なども導入されていると考えます。また、都市の渋滞緩和などの統合的アプローチにより、社会全体における「低炭素社会」実現に向けての取り組みも推進されていると考えています。

環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」

「マツダグリーンプラン2020」の考え方

「取り組み理念と方針」に基づき、「マツダが考えるクルマを取り巻く将来の社会シナリオ」を念頭において以下の3つの視点から計画を策定しています。

a

I. 将来解決すべきテーマ

自動車メーカーがお客さまや社会から期待されているテーマを次のようにとらえています。

1. エネルギー／地球温暖化対策

クルマのライフサイクル全体でのCO₂削減に貢献する取り組みを推進

2. 資源循環の推進

クルマからの排出物、クルマの製造・輸送・廃棄の過程の排出物を削減すると同時に、リサイクルを積極的に進めることで総合的に資源循環を推進

3. クリーンエミッション

クルマからの排出物およびクルマの生産工程において排出されるさまざまな物質(CO₂以外)の中で、特に環境負荷の高い物質についての削減を推進

4. 環境マネジメント

グループ全体やサプライチェーン全体で環境マネジメントを推進

II. マツダの取り組み(2つの領域)

a. クルマおよびクルマの技術

商品・技術を通じて環境負荷低減に貢献

b. 生産・物流・オフィス・社会貢献など

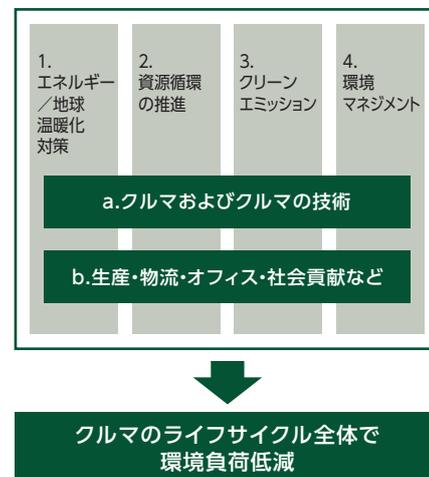
商品・技術以外のすべての活動を通じて環境負荷低減に貢献

III. クルマのライフサイクル全体で考える

クルマのCO₂の排出量は、お客さまの使用から廃棄までの過程が約80%と非常に高いため、ライフサイクル全体で環境負荷低減を考えます(P54参照)。

- 製造・物流領域(素材の製造、車両の製造)で約20%
- 使用および廃棄領域(使用、メンテナンス、廃棄・リサイクル)で約80%

a 「マツダグリーンプラン2020」の考え方



LCA(ライフサイクルアセスメント)

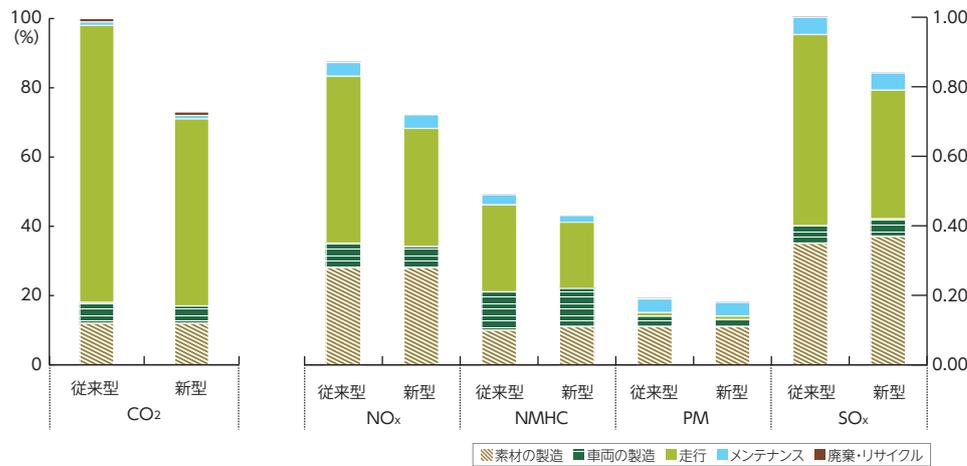
マツダは、クルマの原料調達・製造・使用・リサイクル・廃棄までの各段階における環境影響を算出し評価する手法(LCA)を採用し、ライフサイクル全体で環境負荷低減に積極的に取り組んでいます。内燃機関を搭載した新型車のみならず、グリーンエネルギー車についても環境負荷低減効果を確認しています。

2011年度に行ったCX-5のLCAにおいて、第三者機関((一社)産業環境管理協会)のレビューにより、国際規格(ISO14040/ISO14044)に準拠していることが確認され、認証を得ました。

この手法に基づき、新型車においてLCAを実施し、客観的かつ高い信頼性のもと、ライフサイクル全体で見ても環境負荷の低い車であることを確認しています。

今後の新型車においても着実にLCAを実施し、環境負荷低減効果を確認します。

新型ロードスター(国内モデル)のLCA評価



※自動車を生産走行距離11万km(13年)を、一定条件で走行した場合の結果です。
 ※評価結果は指数で示しています。また、CO₂はtonレベル、それ以外の項目はkgレベルで排出されるので、指数を別に示しています。
 グラフは従来型のSO_xの排出量を1として各物質の排出量を割合で示しています。

NO_x: 窒素酸化物 (Nitrogen Oxide)
 NMHC: 非メタン炭化水素 (Non Methane Hydrocarbon)
 PM: 粒子状物質 (Particulate Matter)
 SO_x: 硫黄酸化物 (Sulfur Oxide)

2020年までの領域別考え方・目標

「マツダグリーンプラン2020」を実行するために、3つの委員会で以下の考え方・目標を定め、取り組みを推進しています。

商品・技術：商品環境委員会

マツダ車をご購入いただいた全てのお客さまに「走る喜び」と「優れた環境・安全性能」を提供する。

生産・物流・オフィス：事業サイト環境委員会

国内のマツダグループ全体で、低CO₂排出の生産技術の導入や日々のたゆまぬ改善活動により一層の業務効率化を図り、低炭素社会実現に貢献する。

社会貢献(環境領域)：社会貢献委員会

マツダの社会貢献活動の3つの柱「環境・安全」「人材育成」「地域貢献」およびグループ・グローバルの視点を踏まえ、自動車メーカーとしての本業を生かした情報開示・啓発と、地域社会と連携したボランティアを含む活動を重点的に行う。

b (一社)産業環境管理協会の証書



c LCA評価車種

発売年度	車種
2009年度	プレマシー、RX-8ハイドロジェンRE
2010年度	デミオ、アクセラ
2011年度	CX-5*
2012年度	アテンザ、デミオEV
2013年度	アクセラ
2014年度	デミオ、CX-3
2015年度	ロードスター

* 第三者機関のレビューにより、国際規格(ISO14040/ISO14044)に準拠して認証を得た車種。

環境中期計画「マツダグリーンプラン2020」目標および具体的な実施事項

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

領域	項目	2020年度(※は2015年度) 目標および具体的な実施事項など	2014年度		自己 評価	2015年度 目標および具体的な実施項目など	
			目標および具体的な実施項目など	実績			
a.クルマおよびクルマの技術	①各国/各地域の燃費基準への対応	各国/各地域の燃費基準へ確実に対応するための燃費向上技術の導入(※2015年目標)	各国/各地域の燃費/温室効果ガス基準の確実な達成	日本、米国、欧州、中国の燃費/温室効果ガス基準を達成した	○	各国/各地域の燃費/温室効果ガス基準の確実な達成	
	②SKYACTIV技術による燃費性能の向上	グローバルで販売するマツダ車の全車平均燃費を2008年に比べて2015年に30%、2020年に50%向上させる	・SKYACTIV技術の着実な展開 ・ビルディングブロック戦略に基づいた開発を推進	SKYACTIV技術を新型デミオ/Mazda2、新型CX-3に導入した	○	・SKYACTIV技術の着実な展開 ・ビルディングブロック戦略に基づいた技術開発および技術展開の推進	
	③バイオ燃料や電気エネルギー、水素などを利用した次世代車両の開発推進	バイオ燃料や合成燃料などの代替燃料対応技術の開発推進(※2015年目標)	ハイブリッドシステム搭載車ラインアップの継続	ハイブリッドシステム搭載車ラインアップの継続	アクセラハイブリッドの継続販売	○	ハイブリッドシステム搭載車ラインアップの継続
			モーター駆動技術の開発推進(※2015年目標)	ハイブリッドシステム搭載車ラインアップの継続 デミオEVの走行データ収集/分析等によるモーター駆動技術に関する知見の蓄積	デミオEVの走行データを蓄積した	○	デミオEVの走行データ分析結果に基づいたモーター駆動技術開発の推進
			水素ロータリーエンジン車の開発と導入を推進(※2015年目標)	バイオ燃料や合成燃料などの代替燃料対応技術の開発推進 ハイドロジェンRE車、およびハイドロジェンREのレンジエクステンダーシステム搭載車への定期点検等フォローの実施	米国、欧州でのE10、タイでのE20/E85などに対応した車両販売を行った ハイドロジェンRE車、およびハイドロジェンREのレンジエクステンダーシステム搭載車への定期点検等フォローを実施した	○	バイオ燃料や合成燃料などの代替燃料対応技術開発の推進 ハイブリッドシステム搭載車ラインアップの継続 ハイドロジェンRE車、およびハイドロジェンREのレンジエクステンダーシステム搭載車への定期点検等を通して、技術課題の明確化と対応策検討実施
b. 生産・物流・オフィス・社会貢献など	④工場、オフィスからのCO ₂ 排出量削減	国内のマツダグループ全体における工場、オフィスなどから排出されるCO ₂ 量を1990年度比で28%以上削減する	国内のマツダグループ全体における工場、オフィスなどから排出されるCO ₂ 量を1990年度比で42%削減する	国内のマツダグループ全体における工場、オフィスなどから排出されるCO ₂ 量を1990年度比で40%削減した(原単位では対前年度比で約1%以上削減)	△	国内のマツダグループ全体における工場、オフィスなどから排出されるCO ₂ 量を1990年度比で40%削減する	
	⑤物流によるCO ₂ 排出量の削減	国内のマツダグループ全体における物流業務により排出されるCO ₂ 量を1990年度比で50%削減	国内のマツダグループ全体における物流業務により排出されるCO ₂ 量を1990年度比で58%削減する	国内のマツダグループ全体における物流業務により排出されるCO ₂ 量を1990年度比で58%削減した	○	国内のマツダグループ全体における物流業務により排出されるCO ₂ 量を1990年度比で59%削減する	

* CO₂排出量算定は(一社)日本経済団体連合会の基準(低炭素社会実行計画)に基づくCO₂係数(2014年度以降は2013年度の係数)を使用。

2.資源循環の推進

a.クルマおよびクルマの技術	⑥自動車リサイクルの推進	解体・リサイクルしやすい車両の開発(※2015年目標)	プラスチック部品などにつき解体・リサイクル容易な開発を推進	新型デミオ/Mazda2、新型CX-3での解体・マテリアルリサイクル性およびサーマルリサイクル性の向上、適正処理対応(液拔性の向上など)、リサイクル材料の利用拡大	○	プラスチック部品などにつき解体・リサイクル容易な開発を推進	
		バイオプラスチックの利用拡大(※2015年目標)	バイオプラスチックの開発・実用化の推進	・新型デミオ/Mazda2、新型CX-3のラジエータータンクにバイオプラスチックを採用した ・自動車外装部品にも使用できる無塗装で高質感のバイオプラスチックを開発した(2015年5月導入の新型ロードスターに採用)	○	バイオプラスチックの開発・実用化の推進および採用拡大	
		ASRリサイクル率および車両全体のリサイクル実効率の向上(※2015年目標、国内)	ASRリサイクル率：97%以上	ASRリサイクル率：97%を達成	ASRリサイクル率：97%を達成	○	ASRリサイクル率：97%以上
			リサイクル実効率：99%以上	リサイクル実効率：99%以上を達成	リサイクル実効率：99%以上を達成	○	リサイクル実効率：99%以上
バンパーリサイクル技術の推進(※2015年目標、国内)	市場損傷バンパーの回収推進 マツダ系特約販売店からの回収率：80%以上	マツダ系特約販売店からの回収率：80%を達成(回収本数：約67,000本)	マツダ系特約販売店からの回収率：80%を達成(回収本数：約67,000本)	○	市場損傷バンパーの回収推進 マツダ系特約販売店からの回収率：80%以上		
	使用済自動車のバンパーtoバンパーリサイクルの技術開発推進	使用済自動車のバンパーから新車バンパーへのリサイクルを、広島地区で継続中	使用済自動車のバンパーから新車バンパーへのリサイクルを、広島地区で継続中	○	使用済自動車のバンパーtoバンパーリサイクルの技術開発推進		
b. 生産・物流・オフィス・社会貢献など	⑦廃棄物発生量の削減、リサイクルの推進	国内のマツダグループ全体における直接埋立廃棄物量をゼロ化する	国内のマツダグループ全体における直接埋立廃棄物量を排出量比で1%以下にする	国内のマツダグループ全体における直接埋立廃棄物量を全排出量比で0.4%にした	○	国内のマツダグループ全体における直接埋立廃棄物量を排出量比で1%以下にする	
	⑧梱包資材使用量の削減	国内のマツダグループ全体における梱包・包装材の使用量を1990年度比で45%削減	国内のマツダグループ全体における梱包・包装材の使用量を1990年度比で60%削減する	国内のマツダグループ全体における梱包・包装材の使用量を1990年度比で60%削減した	○	国内のマツダグループ全体における梱包・包装材の使用量を1990年度比で58%削減する	
	⑨水資源の使用量削減および有効利用の推進	国内のマツダグループ全体における水使用量の削減 上水使用量の削減1990年度比で10%削減	国内のマツダグループ全体における水使用量の削減 上水使用量を1990年度比で20%削減する	国内のマツダグループ全体における水使用量の削減 上水使用量を1990年度比で29%削減した	○	国内のマツダグループ全体における水使用量の削減 上水使用量を1990年度比で20%削減する	

(自己評価の基準 ○：達成、△：ほぼ達成、×：大幅未達)

領域	項目	2020年度(※は2015年度) 目標および具体的な実施事項など	2014年度		自己 評価	2015年度 目標および具体的な実施項目など
			目標および具体的な実施項目など	実績		

3.グリーンエミッション

a. フルマおよびフルマの技術	⑩クルマの排出ガスのグリーン化	各国/各地域の大気環境の改善のために低排出ガス車の導入推進(※2015年目標)	各国/各地域での低排出ガス車の導入推進	[日本]98%(台数比)の乗用車でSU-LEV(★★★)車を導入した	○	各国/各地域での低排出ガス車の導入推進
				[米国]全車種でTier2/LEV2,3規制に適合した低排出ガス車を導入した		
				[欧州]全車種でEuro5/6適合車を導入した		
				[中国]Euro5レベル適合車を導入した		
⑪製品に含まれる環境負荷物質使用量の低減	車室内VOCの低減(※2015年目標)	厚生労働省の定めた室内濃度指針値に全新型車で適合	新型デミオおよび新型CX-3で厚生労働省指針値に適合した	○	厚生労働省の定めた室内濃度指針値に全新型車で適合	
	環境負荷の低い新冷媒カーエアコンの開発・採用を促進(※2015年目標)	環境負荷の低い新冷媒カーエアコンの開発・採用を推進	環境負荷の低い新冷媒のカーエアコンを開発し、新型車へ適応した	○	環境負荷の低い新冷媒カーエアコンの開発・採用を推進	
b. 生産・物流・オフィス・社会貢献など	⑫PRTR対象物質の排出量低減	国内のマツダグループ全体におけるPRTR対象物質の排出量を削減	国内のマツダグループ全体におけるPRTR対象物質の排出量を削減する	国内のマツダグループ全体におけるPRTR対象物質の排出量は2012年度比で0.6%削減した	○	国内のマツダグループ全体におけるPRTR対象物質の排出量を削減する
	⑬VOC排出量低減	マツダの全ライン平均でVOC排出量を23g/m ² 以下	マツダの全ライン平均でVOC排出量を24.3g/m ² 以下	マツダの全ライン平均でVOC排出量を24.3g/m ² に削減した	○	マツダの全ライン平均でVOC排出量を23.5g/m ² 以下

4.環境マネジメント

a. フルマおよびフルマの技術	⑭LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進	LCA実施の拡大(※2015年目標、国内)	新型車でのLCAの着実な実施	新型デミオ、新型CX-3でLCAを実施した	○	新型車でのLCAの着実な実施
	⑮交通システムへの統合的アプローチの推進	運転技術向上と啓発活動の推進(※2015年目標)	i-DMの着実な展開と進化の推進	運転結果の詳細を確認可能にしたシステムを新型デミオ、新型CX-3へ順次導入した	○	i-DMの着実な展開と進化の推進
b. 生産・物流・オフィス・社会貢献など	⑯国内のマツダグループにおける環境リスクの軽減	購買取引先における環境保全活動の推進	[マツダグリーン調達ガイドライン]の推進拡大と必要に応じた更新	全ての取引先にガイドラインを展開し、その順守を要請した	○	[マツダグリーン調達ガイドライン]の推進拡大と必要に応じた更新
			・購買主要取引先でのEMS構築100%維持 ・二次取引先におけるEMSの維持と充実	・購買主要取引先でのEMS構築100%維持 ・二次取引先におけるEMSの維持と充実	○	・購買主要取引先でのEMS構築100%維持 ・二次取引先におけるEMSの維持と充実
			環境マネジメント(EMS)構築・導入の推進	全国のマツダグループ自動車販売会社でエコアクション21の導入を推進	全国のマツダグループ自動車販売会社でエコアクション21の導入を推進し、認証取得店舗を拡大した	○
	⑰マツダグループの環境保全活動を伝える情報開示	環境イベントの開催、積極的参加を通じて、マツダグループの環境保全活動を、グローバルに発信する	国内外のモーターショーや各種環境イベントの開催、積極的参加を通じて、SKYACTIV技術などマツダグループの環境負荷低減活動をグローバルに発信する	国内外のモーターショーや各種環境イベントを通じて、社内外に情報発信 国内では特に、エコプロダクツ2014への参加やサステイナブル"ZOOM-ZOOM"フォーラムの主催による情報発信	○	国内外のモーターショーや各種環境イベントでの継続的情報発信
⑱環境啓発活動の推進	・従業員・グループ会社従業員の環境意識向上のために環境情報を積極的に発信する ・お客さまの環境意識向上のために環境情報を積極的に発信する	社会が抱える環境問題や、クルマのライフサイクル全体を通じての環境負荷低減取り組みについて、従業員・グループ会社従業員、お客さまへの啓発を行う	国内を中心に以下を実施 ・従業員やグループ会社従業員を含めたクールビズ、ライトダウン、生物多様性の啓発活動を継続実施 ・お客さまへの環境意識啓発を環境イベントを通じて実施	○	社会が抱える環境問題に関する課題や、クルマのライフサイクル全体を通じての環境負荷低減取り組みについて社内外に対して継続的に啓発	
⑲地域社会と連携した環境保全活動の推進	地域清掃や生物多様性保全を含む各種環境保全ボランティア活動、地域イベントや学校への環境教育のための講師派遣などを通して地域社会における環境保全活動を推進する	・生物多様性や森林の保全について理解を深める地域活動、および地域清掃への、積極的参加を推進する ・地域社会に積極的に働きかけ、ニーズに基づき環境教育の講師派遣を行う	国内外の各拠点地域ニーズに基づき、環境活動を推進 ・国内では、環境教育講師派遣、森林保全活動、地域清掃など ・海外では、絶滅危惧種の保護支援など	○	生物多様性・森林保全などの理解促進。特に国内は、地域社会のニーズに基づいた環境教育の講師派遣や地域清掃参加を継続的に促進	

環境マネジメント

グループ会社やサプライヤー、販売会社などバリューチェーン全体のマネジメント体制構築に取り組んでいます。

環境マネジメントシステムの構築

グループ会社およびサプライチェーン全体で、環境に配慮した事業活動を効果的に行うために、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13社で認証取得
- 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の認証取得を推進中(2015年3月末時点でマツダ・マツダアンフィニ系販売会社33社、マツダオートザム系販売会社60社、マツダ中販(株)で取得)
- 国内マツダグループの自動車部品販売会社3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

「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」に沿って活動しています(2014年9月改訂)。

このガイドラインでは、世界中のサプライヤーを対象に、製品の開発から製造、納入に至る全ての段階での環境負荷低減活動を要請し、環境に配慮した取り組みを行っているサプライヤーから優先的に購入を進めていくことを明記しています。

また、マツダは部品や資材、生産用設備・要具のサプライヤーに、ISO14001認証の取得および登録維持や、企業活動で排出する温室効果ガス量の削減を要請すると共に、情報提供などによってサプライヤーと協働した環境活動を推進します。

現在、マツダ車の開発・生産に関わる主要なサプライヤーは全社ISO14001を取得しています。

サプライヤーの環境マネジメントシステム構築対応状況

- 新規サプライヤーを含め、継続的に取引がある主要サプライヤー約400社の登録維持100%を継続しています(2015年3月末現在)。
- マツダグリーン調達ガイドラインの中で、購買1次サプライヤーを通じて、2次以降のサプライヤーの環境マネジメントシステム構築を要請。

a ISO14001の認証取得一覧

国内生産拠点・事業拠点

広島地区	本社工場	2000年6月
	三次事業所	
防府工場	西浦地区	1998年9月
	中関地区(拡大)	1999年9月

海外生産拠点

AAT オートアライアンス(タイランド) Co.,Ltd.(タイ)*1	2000年5月
長安マツダ汽车有限公司*1	2008年12月
長安フォードマツダエンジン有限公司*1	2009年2月
マツダデメヒコピールフルオペレーション*2	2014年12月
マツダ/パワートレインマニユファクチャリング・タイランド(タイ)*2	2015年12月 取得予定

*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 広島地区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

トーヨーエイトック(株)*4	2000年6月
(株)日本クライメイトシステムズ	2000年5月
ヨシフ工業(株)	2002年4月
MCMエネルギーサービス(株)*5	2008年6月

*4 広島地区として一部もしくは全部の認証を取得。

*5 広島地区および防府地区の認証範囲に含まれていたが、2013年3月に独自に認証取得。

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

環境監査の実施状況

b

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、広島地区、防府工場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。2014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、全ての認証範囲へ展開し、迅速かつ適切な是正を行っています。

感覚公害の防止

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

環境リスクマネジメントの具体的な取り組み

環境モニタリング

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

法令違反

2014年度は、官公庁から法令に基づく指導などは受けませんでした。

苦情

2014年度は、苦情を1件受けていますが、誠実にかつ適切に対応しています。

b ISO14001外部審査の指摘件数

マツダ(株)

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
重大な不適合	0	0	0	0	0
軽微な不適合	0	0	0	1	2
観察事項	5	5	10	18	8

グループ会社

		2014年度	
		国内	海外
ISO14001	重大な不適合	0	0
	軽微な不適合	0	11
	観察事項	28	58
EA21	不適合	0	-
	観察事項	1	-

c 環境モニタリング

環境モニタリング項目	モニタリング対象	モニタリング項目	モニタリング数
大気	ボイラ、溶解炉、加熱炉、乾燥炉 他	硫酸酸化物、窒素酸化物、ばいじん、揮発性有機化合物、塩化水素の5項目	約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	鋳さい、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120/年

d 法令違反および苦情

(2014年度)

	件数	対策
行政からの指導など	0件	-
苦情	臭気 1件	操業管理を徹底するとともに、計画的に臭気対策を進めていきます

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、全社的な環境教育を年2回展開すると共に、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(P95参照)で受けられるなど、支援を行っています。

e **f**

日常の環境活動

紙使用量の削減

書類や財務帳票類の電子化、会議などでのプロジェクター、モニター設置利用を進め、オフィスでの挑戦的で大幅な紙使用量の削減を進めています。また、古紙(シュレツダーダスト)の部品輸送の緩衝材としての活用や、廃紙の分別徹底など、リサイクルに努めています。

エネルギー使用量の削減

電力消費の少ない事務機器の購入、照明やパソコンなどの不要時電源オフの徹底など、エネルギー使用量の削減に継続的に取り組んでいます。

また、夏期にはクールビズを実施し、室内温度設定を原則28℃としています。

さらに、冬期の特に電力消費量が増加する季節には、空調(暖房の温度を20℃)や照明、OA機器などでの一層の省エネ対策の推進を行っています。

再生可能エネルギーの使用

以下の通り再生可能エネルギー^{*1}を使用しています。

- 防府工場の通路灯の一部に太陽光発電を導入しています。
- 三次事業所の電波実験棟屋上に太陽光発電を設置しています。2014年度の発電量は、13.6MWh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。
- マツダが冠スポンサーとして協賛するプロ野球オールスターゲーム「マツダオールスターゲーム2014」(主催：プロ野球12球団)のナイターの照明にグリーン電力を提供しました。なお、グリーン電力の提供にあたっては、「グリーン電力証書システム」を利用しました。
- メキシコのマツダデメヒコビーフルオペレーション(MMVO)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^{*1}の効率的利用を促進しています。

2014年度は80台を増設、2013年度設置分と合わせ合計326台となり、57.1MWhの発電を行い照明などに使用しました。

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(株)、マツダエース(株)、マツダロジスティクス(株)の関係者約60名が参加し、停泊中の船舶から作動油が漏れいしたことを想定して、油除去対応作業の有効性や緊急連絡体制を確認する訓練を実施しました(2015年7月)。この活動は2014年度に開始しました。今回は広島海上保安部に立ち会い・講評をいただくとともに、巡視艇による浮流油の放水拡散デモンなども実施いただきました。

今後も、定期的に訓練を実施し緊急対応能力の向上を図っていきます。

g

油漏れ撲滅および交通安全啓発キャンペーン

マツダ(株)、マツダロジスティクス(株)およびトラック輸送会社の約50名により、納品車両などのドライバーへ交通安全、油漏れ未然防止の声掛けやビラを配布する啓発活動を行いました(2015年6月)。この活動は2010年度から毎年実施しています。

h

e 資格取得の推進

- エネルギー管理士
- 公害防止主任管理者
- 大気関係公害防止管理者
- 一般粉じん関係公害防止管理者
- 水質関係公害防止管理者
- 騒音・振動関係公害防止管理者
- 特別管理産業廃棄物管理責任者
- eco検定
- 3R低炭素社会検定
- 環境プランナー
- エコリーダー

f 環境教育体制



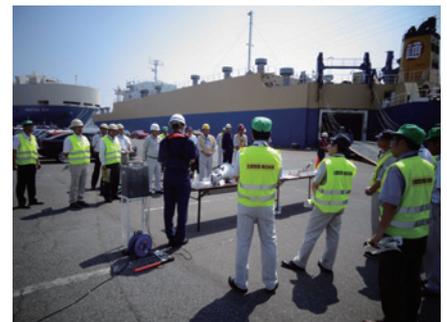
環境教育実績

(単体、単位:名)

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
管理者教育	90	68	52	70	75
係長教育	130	163	137	163	161
職長教育	44	54	87	86	86
新入社員教育	360	499	701	386	282

*このほか、各部門において、一般の従業員に対する教育も実施しています。

g 海上汚染防止訓練



h 油漏れ撲滅および交通安全啓発キャンペーン



*1 太陽光・風力・地熱・水力・バイオマスなどによる発電や太陽熱などの、使い続けても枯渇しない自然由来のエネルギー源を指す。これらのエネルギーは、CO₂排出量がゼロか、極めて少ないという特徴を持つ。

環境会計

環境保全活動に投入したコストとその効果を把握し、活動の効率化を図っています。

集計期間：2014年4月～2015年3月

集計基準：「環境会計ガイドライン」を参考に、マツダ独自の基準で集計しています。なお、金額には減価償却費は含まれておりません。

集計範囲：マツダ(株)ならびに連結子会社 国内5社・海外7社／持分法適用会社 国内7社・海外4社

環境保全コスト

(単位：百万円)

分類	主要活動内容	マツダ単体			マツダグループ全体			
		投資額	経費額	合計	投資額	経費額	合計	
事業エリア内	公害防止	大気汚染、水質汚濁、悪臭防止等の法規制対策など	1,761	2,278	4,039	1,859	2,867	4,726
	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	2,282	842	3,124	2,333	1,044	3,377
	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	143	1,569	1,712	151	3,883	4,034
	上下流	容器回収、使用済み自動車のバンパー回収	0	193	193	0	194	194
	管理活動	社員への環境教育、環境マネジメントシステムの構築・運用、環境負荷の監視測定など	0	934	934	0	1,281	1,281
	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	844	37,186	38,030	937	38,161	39,098
	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	879	879	0	885	885
	環境損傷	-	0	0	0	0	0	0
	合計		5,030	43,881	48,911	5,280	48,315	53,595

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)		
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)	23.1t-CO ₂ /億円	-	-
		物流領域	年間輸送量	50,625万t-km/年	-	-
資源循環	資源有効活用・リサイクル	シェル砂	19,720t/年	68	2,627	
		鋼屑類	39,597t/年	2,559		
上下流	製品・商品のリサイクル	廃バンパー回収本数	66,757本/年	-	40	
その他	有価物売却	金属類	107,309t/年	2,708	37	2,745
		シンナー、廃液	515t/年			
		空ドラム、ホイール、廃タイヤ	19,610本/年			
		回収砂、プラスチック類、段ボール屑	4,656t/年			
		木製パレット	660t/年			
合計				5,372	5,412	

集計範囲

マツダ(株)

連結子会社

国内5社 製造会社：(株)マツダE&T/倉敷化工(株)
マツダロジスティクス(株)/マツダエース(株)
部品販売会社：マツダパーツ(株)

海外7社 マツダデメヒコピールオペレーション/マツダ
カナダ,Inc/マツダ(中国)企業管理有限公司/
マツダオーストラリアPty.Ltd./マツダモーターズ
オブニュージーランドLtd./PTマツダモーター
インドネシア/台湾マツダ汽車股份有限公司

持分法適用関連会社

国内7社 トーヨーエイテック(株)/ヨシワ工業(株)/
(株)日本クライメイトシステムズ/MCMエネルギー
サービス(株)/(株)マツダプロセッシング/マツダ
部品広島販売(株)/マツダ部品西九州販売(株)

海外4社 オートアライアンス(タイランド)Co.,Ltd./長安
マツダ汽車有限公司/長安フォードマツダエン
ジン有限公司/一汽マツダ汽車販売有限公司

商品・技術開発における取り組み

マツダはサステナブルな社会の実現に向け、独自技術の開発に積極的に取り組んでいます。2007年3月、「マツダ車をご購入いただいたすべてのお客さまに『走る喜び』と『優れた環境・安全性能』を提供する」ことを基本ポリシーとする技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」(P2参照)を発表しました。環境性能面では次の考え方にに基づき、取り組みを進めています。

エネルギー／温暖化対策

マツダの商品環境性能についての考え方

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「複数の解決策(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。 **a**

2020年までにマツダ車の全車平均燃費を50%向上

技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」のもと、燃費向上によりCO₂排出量を削減し、マツダ車をご購入いただいた全てのお客さまに走る喜びと優れた環境性能を提供していきます。マツダは、2015年4月、新たに「2020年までに、グローバルで販売するマツダ車の全車平均燃費を2008年比で50%向上させる」という目標を掲げました。 **b**

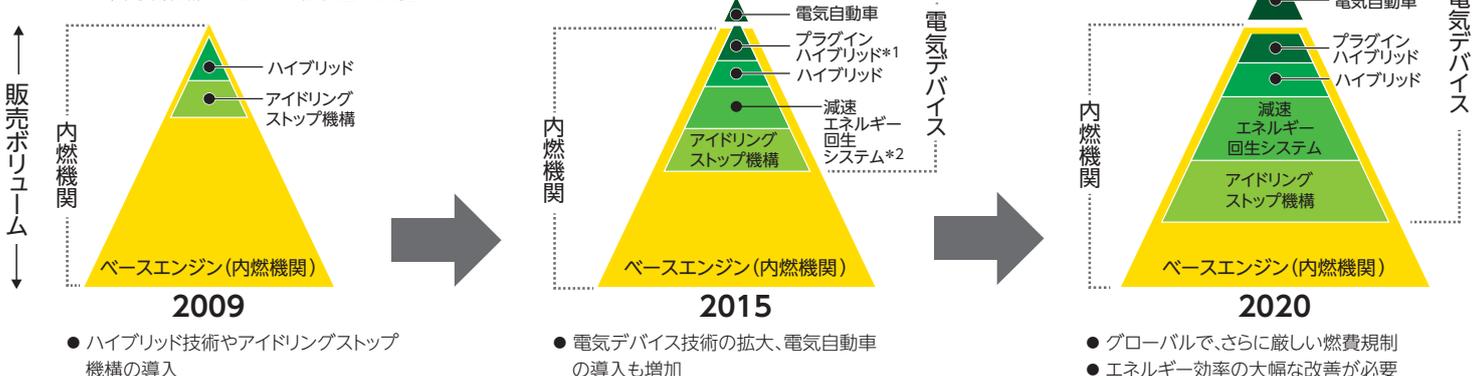
「ビルディングブロック戦略」の推進

マツダ車の燃費向上の目標達成に向け、「ビルディングブロック戦略」を採用しています。マツダは、2020年時点でもグローバル市場における自動車の主要なエネルギーは石油であり、動力技術は内燃機関が主流だと予測しています。

この予測に基づき、ビルディングブロック戦略では、まず、エンジンの熱効率改善や車両の軽量化などのベース技術を優先的に改善し、さらに段階的に電気デバイス(アイドリングストップシステム、減速エネルギー回生システム(P62参照)、ハイブリッドシステムなど)を導入していきます。これは、一部の環境対応車に大きく依存することなく、特別なインフラ整備のない新興国を含む世界中のお客さまにも手の届きやすい価格で環境性能に優れたクルマを提供することで、グローバルで効果的にCO₂の総排出量を削減するアプローチです。

環境技術の採用拡大展望(～2020)

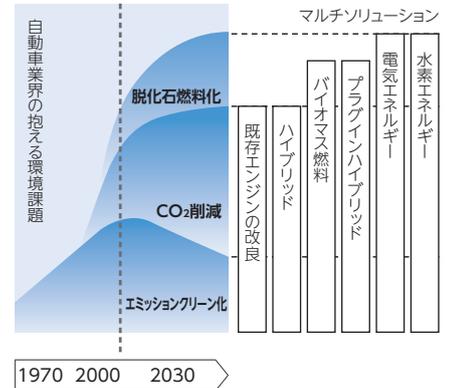
パワートレイン(動力系)技術のグローバル市場に占める割合のイメージ



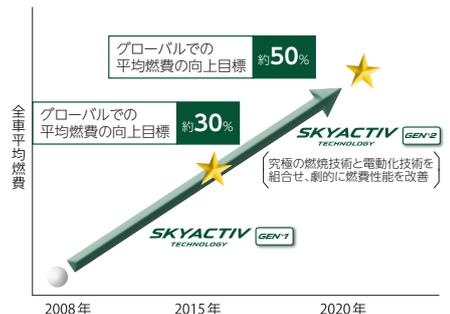
*1 家庭用電源で電池を充電できるハイブリッド車。
*2 減速時に生じるエネルギーを電気に置き換えて再利用するシステム。

a 自動車業界での環境課題と取り組み

自動車業界の抱える環境課題に対しては、複数の解決策(マルチソリューション)が必要



b 全車平均燃費の向上



* GEN=Generationの略。

SKYACTIV技術による「ベース技術」の徹底的な改善

革新的なベース技術の総称が「SKYACTIV技術」です。SKYACTIV技術で、クルマの基本性能となるエンジンやトランスミッションなどのパワートレインの効率改善や車両の軽量化、空力特性などのベース技術の徹底的な改善を行っています。2011年に「SKYACTIV-G」を搭載した新型デミオ(国内モデル)の導入以降、順次グローバルにSKYACTIV技術搭載車種を拡大し、2012年に発売したCX-5以降、SKYACTIV技術をフル搭載した車種を拡大し、2015年3月末時点で搭載比率は74%を達成しました。

電気デバイス技術の段階的導入

ビルディングブロック戦略に基づき、以下の3stepで、ベース技術と電気デバイス技術を組み合わせていきます。

Step-1 バッテリーマネジメント技術(アイドリングストップ機構「i-stop」)

一時停止時に自動的にエンジンを停止して燃費を向上させる機構で、同技術単体で約7~10%の燃費向上(国内モデル)が可能。2009年にアクセラ/Mazda3に搭載以降、順次搭載車種を拡大。

Step-2 減速エネルギー回生技術(減速エネルギー回生システム「i-ELOOP」)

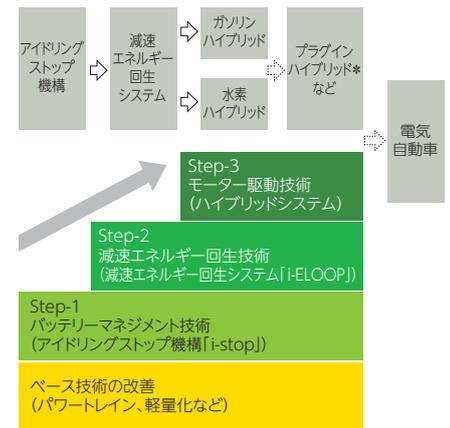
乗用車用として世界で初めて蓄電器にキャパシター*1を採用した減速エネルギー回生システム「i-ELOOP」(アイ・イー・ループ)を開発。減速時に発生するエネルギーを電気として回収し、クルマが必要とする電気エネルギーとして再利用することで燃費を改善。2012年発売の新型アテンザ/Mazda6搭載以降、順次搭載車種を拡大。

Step-3 モーター駆動技術(ハイブリッドシステム「SKYACTIV-HYBRID」)

一般的にエンジンではエネルギー効率が悪いとされる低回転・低負荷時に、電気モーターで走行をアシストすることでクルマ全体のエネルギー効率を向上させるシステム。発進時はモーター主体、一定速走行や加速時はエンジンとモーターのパワーの効果的な組み合わせで走行、減速時にはモーターが発電機として作用して減速エネルギーを電気へ変換して再利用する。2013年発売の新型アクセラ(国内仕様)に搭載。

c 電気デバイス技術の段階的実用化(ビルディングブロック戦略)

革新的な環境性能を持つベースエンジンに、段階的に電気デバイス技術を組み合わせることで、さらなる環境性能の向上を図ります。

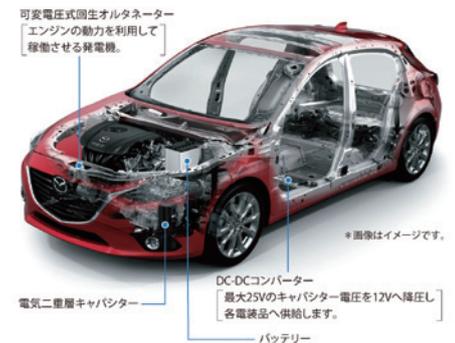


* 家庭用電源で電池を充電できるハイブリッド車

d 減速エネルギー回生システム「i-ELOOP」

クルマはヘッドランプやエアコン、オーディオなどの電装品が搭載されているため電力が欠かせません。その電力はエンジンの力を使いオルタネーターという発電機を回すことで生み出されており、一般的にエンジン出力の約10%は走行のためではなく電装品のために使用されていると言われています。

i-ELOOP開発にあたっては発電するためのエンジンの負荷をゼロにすることを目指しました。

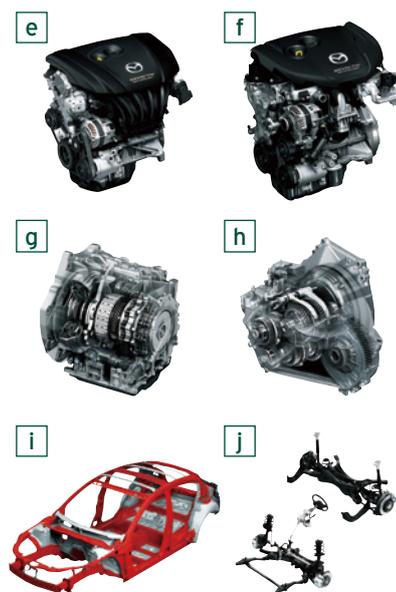


※1 「電気二重層」の原理を利用した、電気を電気のまま(エネルギーの化学反応なしに)に充電することが可能な蓄電器。

ベース技術 (SKYACTIV技術) と電気デバイス技術を搭載した新世代商品*

		ボディサイズ		
		小型		中型
ボディタイプ	セダン/ ハッチバック/ ワゴンなど	デミオ/Mazda2 (2014年9月~)	アクセラ/Mazda3 (2013年9月~)	アテンザ/Mazda6 (2012年11月~)
	SUV/ クロスオーバー	CX-3 (2015年2月~)	CX-5 (2012年2月~)	新型CX-9 (2015年度未発売予定)
	スポーツ	ロードスター/MX-5 (2015年5月~)		

* 搭載モデルは国・地域によって異なります。
* () の時期に市場導入したモデルです。

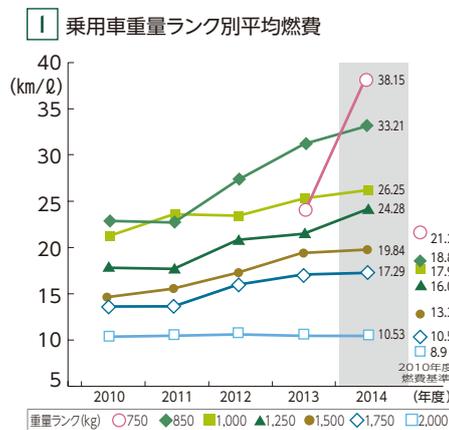
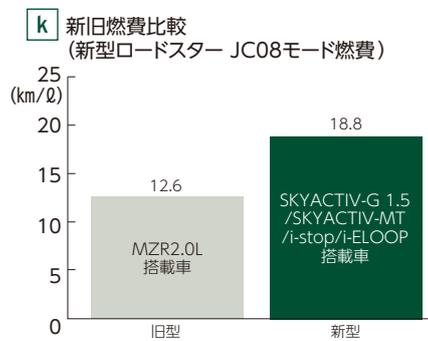


	名称	特徴
SKYACTIV 技術	SKYACTIV-G	新世代高効率直噴ガソリンエンジン 高い燃費性能、高トルク e
	SKYACTIV-D	新世代高効率クリーンディーゼルエンジン 高い燃費性能、高価なNOx後処理装置なしで排出ガス規制クリア f
	SKYACTIV-DRIVE	新世代高効率オートマチックトランスミッション ダイレクトなシフトフィール、燃費向上への貢献 g
	SKYACTIV-MT	新世代マニュアルトランスミッション 軽快なシフトフィール、コンパクトで軽量 h
	SKYACTIV-BODY	軽量高剛性ボデー 軽量化と高剛性の両立、最高レベルの衝突安全性 i
	SKYACTIV-CHASSIS	高性能軽量シャシー 軽量化と高剛性の両立、「走る喜び」を実現する優れた操縦安定性 j
電気 デバイス 技術	i-stop	アイドリングストップ機構 一時停止時に自動的にエンジンを停止して燃費向上
	i-ELOOP	減速エネルギー回収システム 減速時に発生するエネルギーを電気として回収、クルマが必要とする電気エネルギーとして再利用
	SKYACTIV-HYBRID	ハイブリッドシステム 低回転・低負荷時に、電気モーターで走行をアシスト

燃費向上への取り組み

マツダはSKYACTIV技術の展開を拡大し、燃費改善に努めています (P62参照)。新型デミオ/Mazda2および新型CX-3は新開発の小排気量クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D1.5」を搭載しています。

「SKYACTIV-D1.5」を搭載する新型デミオ (海外名: Mazda2) は26.6km/l (SKYACTIV-DRIVE搭載車)*1、30km/l (SKYACTIV-MT搭載車)*1の優れた燃費性能を実現しています。2015年に導入した新型ロードスター (海外名: MX-5) はSKYACTIV技術をフル搭載しているほか、アイドリングストップ機構「i-stop」や減速エネルギー回収システム「i-ELOOP」 (P62参照) を採用しています。また、「i-ELOOP」搭載車は18.8km/l (SKYACTIV-MT搭載車)*1、18.6km/l (SKYACTIV-DRIVE搭載車)*1の優れた燃費性能を実現しています。



* 2010年度燃費基準 (10-15モード) での推移。軽OEM車含む。

*1 国内のJC08モード燃費消費率。表示された数値は一定の試験状況下での数値であり、実際の燃費は使用環境や運転方法などにより異なる。

エコカー減税への適合

マツダ車は、多くの国で減税の対象に認められています。

国内においては、2009年4月から施行された「エコカー減税^{*1}」に約96%の登録乗用車が適合しています(2014年度出荷台数ベース)。2015年4月から「新エコカー減税^{*1}」が施行され、2015年4月時点で34車種が適合しています。

m

ドライビングサポート技術の進化

お客さまに「安全に」「楽しく」「環境に配慮した」クルマを運転していただくためのインテリジェントドライブ・マスター(i-DM)を開発し国内モデルに搭載しています。2011年6月からデミオに導入し、順次搭載車種を拡大。2014年度は、新型デミオ(海外名:Mazda2)、CX-3に導入しました(P32参照)。

電気自動車

2012年10月より、デミオ(国内仕様)をベースに自社開発した電気自動車「デミオEV」のリース販売を国内で開始しました。「デミオEV」は、高効率なリチウムイオンバッテリーや独自のモーターを搭載することで、優れた加速性能・ハンドリング・乗り心地などの気持ちの良い走りと200kmの航続距離(JC08モード/社内測定値)を両立し、ベース車両と同じ居住空間・荷室容量も確保しています。走行中にCO₂などの排出ガスを出さないゼロ・エミッション車として、中国地方の地方自治体や法人顧客を中心に、2012年度に75台、2013年度に33台販売しました。今後はお客さまからの声を基に、航続距離などの課題解決に取り組みます。

n

レンジエクステンダーの開発

電気自動車における最大の課題のひとつとして、航続距離が短いことが挙げられます。

マツダは、その航続距離の課題を解決するアプローチとして、世界各地で地産地消される多様な燃料に対応できる内燃機関を発電用動力として使用する研究開発を進めています。2013年度に公表したマツダREレンジエクステンダーは、静粛性に優れコンパクトなロータリーエンジンを発電機としたシステムをラゲージスペース下に搭載し、荷室容量を犠牲にすることなく容易にベースの電気自動車への搭載を実現しました。

圧縮天然ガス(CNG)技術の開発

エネルギー多様化への対応、米国でのシェールガス採掘の活発化などから代替燃料として注目が高まっているのがCNGです。

マツダでは、燃焼時のCO₂排出量が少なくオクタン価^{*2}が高いCNGの特性を利用して、SKYACTIV-Gの高圧縮比を最大限に生かし、走る喜びと優れた環境性能を提供できるよう技術開発を進めています。

m 新エコカー減税



減免率		適合車種	
自動車取得税	自動車重量税		
非課税	非課税	11車種	フレア(OEM)、フレアクロスオーバー(OEM)、キャロル(OEM)、スクラムバン(OEM)、デミオ(ディーゼル)、CX-3、アクセラ(ハイブリッド、ディーゼル)、アテンザ(ディーゼル)、CX-5(ディーゼル)、ファミリアバン(OEM)、タイタンCNG(OEM)
80%軽減	75%軽減	6車種	フレア(OEM)、フレアワゴン(OEM)、フレアクロスオーバー(OEM)、キャロル(OEM)、スクラムバン(OEM)、タイタン(OEM)
60%軽減	50%軽減	5車種	フレア(OEM)、フレアワゴン(OEM)、フレアクロスオーバー(OEM)、デミオ(ガソリン)、タイタン(OEM)
40%軽減	25%軽減	8車種	フレア(OEM)、デミオ(ガソリン)、アクセラ(ガソリン)、アテンザ(ガソリン)、CX-5(ガソリン)、フレマシー、ピアンテ、タイタン(OEM)
20%軽減		4車種	スクラムバン(OEM)、デミオ(ガソリン)、CX-5(ガソリン)、フレマシー

* 減税措置は車種・グレード・車両重量などによって適用内容が異なります。(2015年4月末現在)

n 電気自動車「デミオEV」主要諸元

デミオEV 主要諸元

車名	デミオEV	
駆動方式	FF	
乗車定員	5名	
寸法・重量	全長/全幅/全高 ^{*1}	3,900mm/ 1,695mm/ 1,490mm
	車両重量 ^{*1}	1,180kg
性能	交流電力消費率(JC08モード) ^{*1}	100Wh/km
	一充電走行距離(JC08モード) ^{*1}	200km
駆動用バッテリー	種類	リチウムイオン電池
	総電圧 ^{*1}	346V
	総電力量 ^{*1}	20kWh
原動機	最高出力 ^{*1}	75kW<102PS>/ 5,200~12,000rpm
	最大トルク ^{*1}	150N・m <15.3kgf・m>/ 0~2,800rpm
充電時間	普通充電(AC200V・15A) ^{*2}	約8時間(満充電)
	急速充電 ^{*3}	約40分(80%充電)

*1 社内測定値

*2 電力低下警報灯点灯後からの充電時間。時間は目安であり、気温や電源の状態により異なる場合があります。

*3 50kWの急速充電器を使用した場合。充電率は目安であり、急速充電器の仕様などにより異なる場合があります。

※1 一定以上の「燃費性能」と「排出ガス基準を満たす環境性能」が優れた対象車を新車で購入した場合、自動車重量税や自動車取得税を減免するもの。

※2 ガソリンエンジン内でのノッキング(シリンダー内の温度と圧力が高くなり、混合気が自然着火して異音や振動の出る異常燃焼)の起こりにくさを示す数値。

水素ロータリーエンジン車の開発

水素はCO₂を一切排出しない優れた環境性能を持ち、さまざまなものから製造可能なエネルギーです。マツダは、水素ロータリーエンジン第1号車HR-Xを東京モーターショーで発表し、現在に至るまで水素ロータリーエンジン車の研究開発を継続しています。「RX-8 ハイドロジェンRE」と「プレマシーハイドロジェンREハイブリッド」は水素がなくなった場合にガソリンを燃料とする走行への切り替えが可能なシステム(デュアルフューエルシステム)を備えています。2013年11月には「プレマシーハイドロジェンREハイブリッド」をベースの電気自動車として走行する際の航続距離を改善した「プレマシーハイドロジェンREレンジエクステンダーEV」を公表しました。

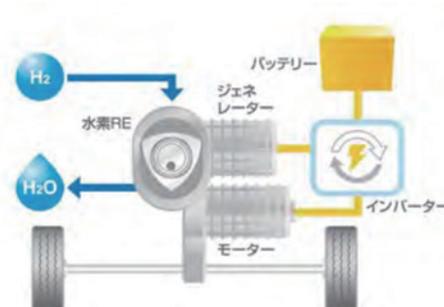
プレマシーハイドロジェンREハイブリッド

ハイブリッドシステムを搭載してエネルギー効率の改善と加速性能の向上を実現し、水素での航続距離は200kmを達成しています。

プレマシーハイドロジェンRE
ハイブリッドレイアウトイメージ



ハイドロジェンRE
ハイブリッドシステム概念図



プレマシーハイドロジェンREレンジエクステンダーEV

プラグイン化、高電圧バッテリーの大容量化、エンジン正味熱効率改善により、「プレマシーハイドロジェンREハイブリッド」に比べ、水素や電気などのクリーンエネルギーによる走行可能な航続距離を150km以上改善しています。ガソリンを使わない、究極のゼロエミッションのクルマです。

マツダの水素自動車開発の歩み

1991年	水素ロータリーエンジン第1号車HR-Xを東京モーターショーで発表
1993年	水素ロータリーエンジン第2号車HR-X2を東京モーターショーで発表 水素ロータリーエンジン搭載のロードスター実験車を開発
1995年	水素ロータリーエンジン搭載のカペラカーゴで、日本初の公道試験走行を実施
2003年	RX-8水素ロータリーエンジン開発車を東京モーターショーで発表
2004年	RX-8水素ロータリーエンジン開発車による公道試験走行を実施
2005年	プレマシーハイドロジェンREハイブリッドコンセプトを発表
2006年	RX-8ハイドロジェンREで世界初の水素RE車のリース販売を開始
2007年	ノルウェーの国家プロジェクト「HyNor」とRX-8ハイドロジェンREの納入に合意
2008年	ノルウェーにてRX-8ハイドロジェンREモニター車の公道試験走行を開始
2009年	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を開始 「HyNor」にRX-8ハイドロジェンREのリース販売を開始
2013年	プレマシーハイドロジェンREレンジエクステンダーEVを開発 リース車による公道走行を開始

プレマシーハイドロジェンREレンジ エクステンダーEV主要諸元

ベース車両	マツダ プレマシー
全長	4,565mm
全幅	1,745mm
全高	1,620mm
乗車定員	5名
ベースエンジン	マツダ 水素ロータリーエンジン
燃料	水素/電気 (プラグイン充電)
燃料タンク	35MPa(気圧)高圧水素ガスタンク
最高出力	110kW
モーター	交流同期電力機
ジェネレーター	交流同期電動機
バッテリー	大容量リチウムイオン

バイオエタノー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を混合した燃料は、CO₂排出量削減に効果があることから欧米を中心に注目されています。マツダはこれらの燃料に対応可能なクルマを販売しています。

対応状況

- 米国・欧州：「E10」(エタノールを10%混合したガソリン)対応車を販売
- タイ：2007年度にMazda3(日本名：アクセラ)で、2009年度にMazda2(日本名：デミオ)、2013年度にCX-5で「E20」(エタノールを20%混合したガソリン)対応車を販売。2013年度にMazda3で「E85」(エタノールを85%混合したガソリン)対応車を販売
- 国内：2011年度にCX-5、2012年度にアテンザ(海外名：Mazda6)、2013年度にアクセラ(海外名：Mazda3)で「B5」(バイオディーゼル燃料を5%混合した軽油)に対応したクリーンディーゼル「SKYACTIV-D 2.2」搭載車を販売
2014年度に新型デミオ(海外名：Mazda2)およびCX-3で「B5」(バイオディーゼル燃料を5%混合した軽油)に対応したクリーンディーゼル「SKYACTIV-D1.5」搭載車を販売

温室効果ガス「代替フロン」の使用量削減

温室効果ガスであるカーエアコン用冷媒「代替フロン」の使用量低減に取り組んでいます。また、新冷媒カーエアコンシステムの開発と早期導入を推進していきます。

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できるため、材料使用量の大幅な削減が可能となり、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す。製造工程においては、薄肉化により成形時の冷却時間を短縮したことに加え、CAE解析技術の活用により樹脂材料の流動性を最適化することで、従来は約60秒かかっていたバンパーの成形時間を、半分の30秒に縮めました。これにより、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す。

マツダでは、この樹脂材料を採用したクラス*1トップレベルの軽量のバンパーをCX-5、アテンザ/Mazda6、アクセラ/Mazda3、新型デミオ/Mazda2、新型CX-3、新型ロードスター/MX-5に搭載しています。今後の新型車にも順次展開していく予定です。

p 新型ロードスター/MX-5

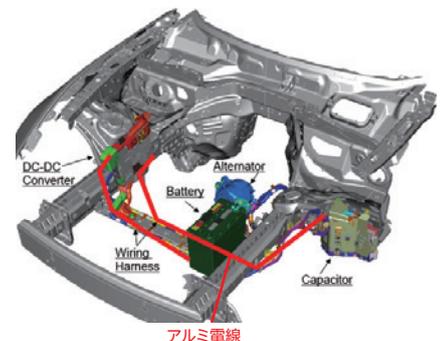


上：フロントバンパー
下：リアバンパー

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車両の一部に搭載しました。これにより、ワイヤハーネスの全体重量を約3%軽量化することが可能となり、燃費の向上が期待できます。このアルミ電線を使用した軽量ワイヤハーネスを2015年5月発売の新型ロードスター/MX-5に搭載し、今後の新型車にも順次展開していく予定です。

q 新型ロードスター/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1,500cc~2,000ccクラス 2015年3月現在 マツダ調べ。

グリーンエミッション

排出ガスのクリーン化

排気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います。

国内の超低排出ガス車認定制度 (SU-LEV) や欧州の排出ガス規制「Euro6」に適合した車種の市場導入を進めています。

- 2015年3月末時点で、SU-LEV認定車は国内自動車メーカートップレベル^{※1}の98%を達成(軽自動車・OEM車を除く)
- CX-5およびMazda6(日本名:アテンザ)、Mazda3(日本名:アクセラ)のグリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D 2.2」搭載車が規制実施に先がけて「Euro6」に適合

貴金属シングルナノ触媒技術

～シングルナノテクノロジーにより、貴金属の使用量を大幅削減～

グローバルでの排出ガス規制、燃費規制強化、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、ガソリン用三元触媒に対しては、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です。

マツダは2009年、クルマの触媒に使用する貴金属を当社従来比約70%削減しながらも、排ガスの浄化性能と高い耐久性を同時に実現できるシングルナノ触媒^{※2}を世界で初めて実用化し、量産車への採用を開始しました。

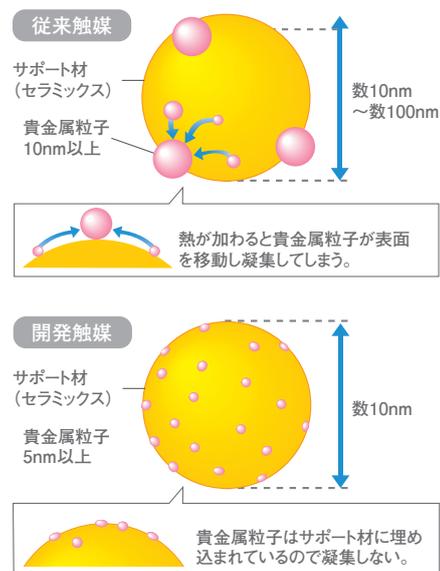
同触媒の貴金属の使用量をさらに約30~40%低減させることに成功し、2011年に導入したSKYACTIV-G搭載デミオ(海外名:Mazda2)を始めとして、順次グローバルに採用しています。当初、ガソリンエンジン用に開発されたこの技術はディーゼルエンジンの煤を除去するディーゼルパーティキュレートフィルター(DPF)触媒にも適しており、現在ではクリーンディーゼルエンジンSKYACTIV-Dにも採用しています。

マツダは今後も貴金属の使用低減とともに排出ガスのクリーン化を進めます。

参照URL

- http://www2.mazda.com/ja/technology/env/other/singlenano_tech.html

新触媒技術による貴金属分散モデル



※1 2015年3月現在 マツダ調べ。

※2 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。

化学物質・重金属の適正な管理

マツダは「環境負荷物質管理基準」を発行し、購入する部品や材料に関して使用を制限（禁止または報告）する物質・重金属を規定し、適切に管理しています。

自動車部品の材料情報収集・管理

サプライチェーン全体で、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムといった環境負荷物質の適正な管理を推進するため、国際標準システム「IMDS」^{※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月までにすべて前倒しで達成）。

IMDS運用に関する取り組み

- サプライヤーにIMDSデータを適切に入力してもらうため、ガイドラインを毎年発行・提供
- IMDSを通じて収集したデータを、車両のリサイクル可能率の算出や欧州の化学物質規制「REACH」^{※2}など、各種規制の対応に活用

s IMDSの仕組み



VOCの削減：車室内VOC

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。

- 1999年にアルデヒド類を除去する機能の付いた脱臭フィルターを開発（主要車種で標準またはオプションで採用）
- 2007年発売のデミオ（海外名：Mazda2）以降の新型車では、インテリアに使われる主要な樹脂や塗料、接着剤などの素材そのものを低VOC化し、厚生労働省室内濃度指針値をクリア
- 2015年5月発売の新型ロードスター（海外名：MX-5）が厚生労働省室内濃度指針値をクリア

自動車騒音の低減

マツダでは、最新の法定騒音規制よりも厳しい自主基準値に基づいて走行中の自動車から発生する騒音の低減に努めています。

自動車の騒音はエンジン本体や排気系、吸気系、駆動系およびタイヤなどから発生します。

マツダでは、すでに乗用車、商用車の全車種で、この自主基準値への適合を完了しています。

t 騒音防止対策事例 新型ロードスター／MX-5



- エンジン騒音低減
- トーショナルダンパーブリーの最適化
 - サージタンクの剛性向上
 - フロントカバー、オイルパン 締結剛性最適化
 - オイルポンプの低騒音化
 - エキゾーストマニフォールドインシュレーターフルフローティング構造採用
 - スチールクランクシャフトの採用
 - 主軸軸受構造の最適化（ロアブロック構造の採用）
 - シリンダーヘッドカバーの締結構造最適化
 - シリンダーヘッド&ブロックの構造最適化

※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。

資源循環の推進

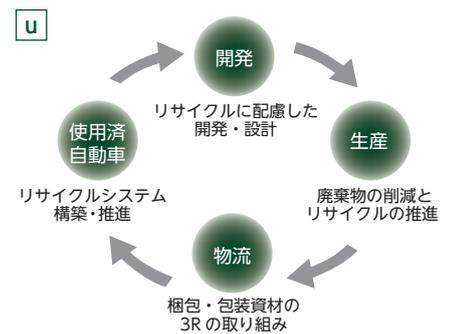
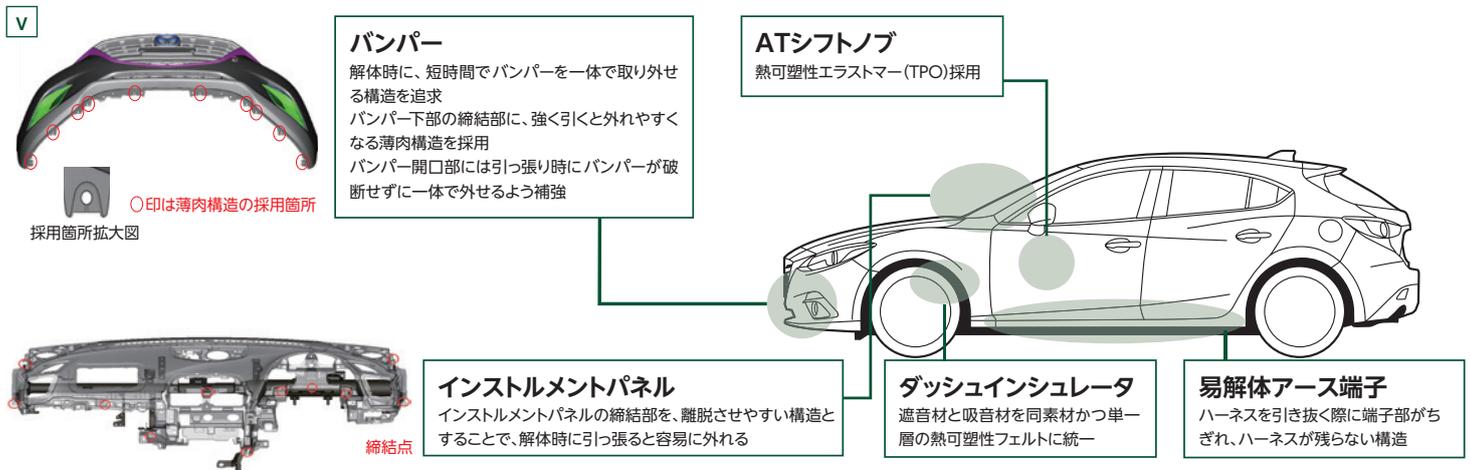
リサイクルに配慮した開発・設計

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

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

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

1. リサイクル可能な部品や素材を取り出しやすくするために、解体・分離が容易な車両の設計、解体技術の研究
2. ASR^{※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

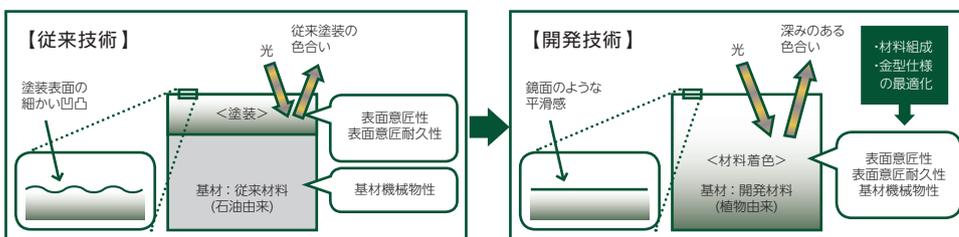
脱石油資源やCO₂排出削減に貢献できる植物由来の材料からなる、新しい自動車部品を商品化しています。

2011年に導入したSKYACTIV-G搭載デミオ(海外名: Mazda2)のラジエータータンクにバイオプラスチックを初採用し、その後順次採用車種を拡大しています。

2014年に、自動車外装部品にも使用できる無塗装で高質感のバイオプラスチックを開発し、2015年5月発売の新型ロードスター/MX-5のカップホルダーベゼルにマツダ車として初めて採用しました。今後の新型車にも順次展開していく予定です。

W バイオプラスチックを採用したラジエータータンク搭載車種

プレマシー/Mazda5(ガソリン車)
CX-5
アテンザ/Mazda6(ディーゼル車)
アクセラ/Mazda3(ディーゼル車)
新型デミオ/Mazda2
新型CX-3
新型ロードスター/MX-5



使用済自動車バンパーtoバンパーリサイクル

マツダは、持続的な資源の有効利用を目指して、使用済自動車バンパーを新車バンパーの材料として水平リサイクルする技術を世界で初めて実用化^{※2}。2011年8月生産分よりピアンテのリアバンパー用として使用を開始しました。

※1 Automobile Shredder Residue
ボディガラ(使用済自動車から、バッテリーやタイヤ・液類などの適正処理が必要な部品、エンジンやバンパーなどの有価部品を取り除いた物)をシュレッダーで破砕し、金属類を分別回収した後の残留物。

※2 2011年8月現在 マツダ調べ(協力会社)ヤマコー(株)、高瀬合成化学(株)。

生産・物流における取り組み

エネルギー／温暖化対策

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

【生産】国内主要4拠点のCO₂総排出量を42.7%削減（1990年度比）

2014年度の国内主要4拠点*1（開発など間接領域も含む）におけるエネルギー起源CO₂総排出量は以下の取り組みの結果、1990年度比で42.7%削減することができました。

<2014年度の主な取り組み>

- 「モノ作り革新」の推進
- 設備総合効率の向上
- 集中生産や不要時・非稼働時のロス撲滅

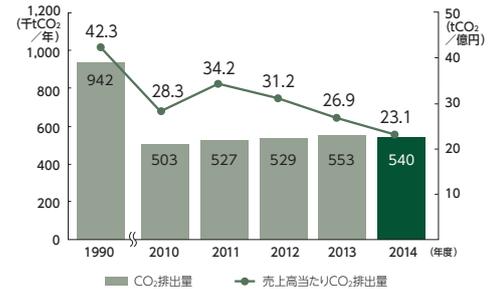
<2014年度実績（1990年度比）>

- 国内主要4拠点でのCO₂総排出量は1990年度比で42.7%削減（540千t-CO₂）
- 売上高当たりの排出量は45.4%削減（23.1t-CO₂/億円）

a

b

a 国内主要4拠点におけるCO₂排出量／売上高当たりのCO₂排出量の推移

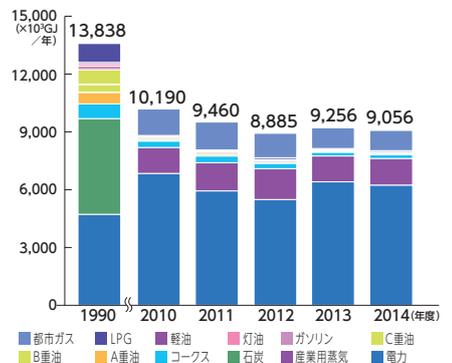


* マツダ国内主要4拠点におけるCO₂排出量算出は、日本自動車工業会（低炭素社会実行計画）の基準に基づく、各年度のCO₂係数を使用。係数変更に伴い、過去のデータを再計算しています。なお、2014年度の電力係数は、2015年5月21日現在で未確定のため、2013年度の電力係数を2014年度の実績に使用しています。

* 2014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（P128参照）を受けた値であり、検証を受けた範囲を基準に2010年度までさかのぼって再計算を実施しています。

b 国内主要4拠点における種類別エネルギー使用量

	1990年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
電力	4,921	6,623	6,298	6,044	6,442	6,344
産業用蒸気	0	1,473	1,418	1,337	1,453	1,409
石炭	4,967	0	0	0	0	0
コークス	766	345	276	193	191	170
A重油	596	67	32	24	23	27
B重油	11	0	0	0	0	0
C重油	1,168	80	59	38	28	6
ガソリン	193	72	61	66	64	64
灯油	101	13	12	4	15	8
軽油	81	37	44	39	37	43
LPG	989	51	49	50	54	52
都市ガス	45	1,429	1,211	1,090	949	933
合計	13,838	10,190	9,460	8,885	9,256	9,056



* マツダ国内主要4拠点におけるエネルギー使用量（熱量換算）は、日本自動車工業会（低炭素社会実行計画）の基準に基づく、各年度の発熱量を使用。電力の係数変更に伴い、過去のデータを再計算しています。

【生産】省エネルギー生産への取り組み

国内および海外の生産拠点では、ラインおよび工程全体を最適なプロセスとするため、設備稼働率の向上、サイクルタイムの短縮などに取り組んでいます。また、エネルギーの製造から消費までの各段階におけるロスを再分析し、生産待機時のエネルギー（油圧など）の停止などさらなるロス削減活動を進めています。

<海外工場での取り組み>

タイ

2015年1月に、タイに新設したマツダパワートレインマニュファクチャリングでは、以下の施策により自然エネルギーを有効活用しています。

- 反射率の高い白色折半屋根、熱線反射吸収ガラス窓の採用による熱負荷軽減。
- 屋根や外壁の一部に透過性のある材料を用い、自然採光の積極的利用。
- 省エネのため、LED照明の全面採用。
- 自然換気による空調エネルギー負荷の軽減。

中国

中国、南京市にある長安フォードマツダエンジン有限公司では、2014年11月に風力を利用した無動力の工場建屋の排気装置を305基設置しました。

*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）。

【生産】「モノ造り革新」によるエネルギー使用量削減

台数規模の異なる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が必要となります。こうした発想から生まれたのが「モノ造り革新」です(P119参照)。

「モノ造り革新」の取り組みの中で、SKYACTIV技術を搭載した新型車の導入に合わせて、車両一台当たりのエネルギー使用量を大幅に削減しました。具体的には、以下のような取り組みを行っています。

- 素材領域：鋳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および工法の変更などによるエネルギーの使用量削減。
- 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により、より高効率な混流生産実現。稼働率を飛躍的向上、エネルギー使用量を削減。
- 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、スクラップ部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を行うマルチプレス加工を実現し工程集約の実現と共にエネルギー使用量を削減。
- 塗装領域：塗装の機能と品質をさらに向上させた上で、中塗塗装の廃止を可能とする新水性塗装技術「アクアテック塗装」の開発、導入により、中塗吹付ブースの空調エネルギーを削減するとともにVOC(揮発性有機化合物)の排出量を大幅低減。

【物流】輸送時のCO₂排出量を37.4%削減(1990年度比)

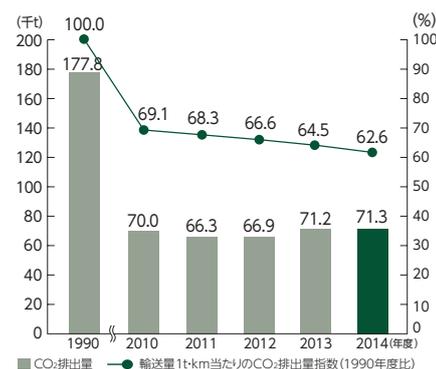
物流会社、販売会社、他の自動車メーカーなどと協働し、輸送時のCO₂排出量削減に取り組んでいます。

2010年度から完成車・部品の輸出入におけるCO₂排出量の把握を海外物流にまで拡大しています。従来は海外の港までの把握でしたが、2014年度は主要市場の物流関連会社と共同で内陸のディストリビューターまでのCO₂排出量の把握に着手しました。

<2014年度実績>

- 国内総輸送量(完成車・資材・部品などの調達や供給を含む)は5億4千万トンキロ。
輸送トンキロ当たりのCO₂排出量は1990年度比27%以上削減の目標に対して、37.4%削減。

【c】 物流CO₂排出量と削減率(国内)



【物流】タイムリーでCO₂削減につながる物流の実現

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こと、CO₂排出量の削減を両立させる取り組みを行っています。

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

1. 完成車と補修用部品輸送のハブ&スポーク化^{※1}

d

■ 完成車の流通センター集約による輸送の見直し

タイムリーな配送を確保した上で、輸送量の少ない配送ルートを選定することを目的に、全国の流通センターの集約を実施しました(2011年度完了)。

輸送量に応じた内航船(自動車運搬船)の運用を継続的に見直すことで消席率向上を実現しました。また、内航船の帰り便を活用した他社との協働輸送にも取り組んでいます。

■ 部品販売会社再編による輸送の見直し

部品販売会社の拠点集約に伴い、輸送方法およびルートが最適となるように見直しを行っています。

2012年度：中四国および九州の部品販売会社の拠点集約を契機として、大量輸送範囲の拡大と少量輸送範囲の縮小を実現し、トラックの積載率向上および便数の削減を可能としました。

2013年度：近畿の一部の自動車販売会社へ直接輸送することで輸送距離の削減を行いました。

2014年度：近畿の自動車販売会社への直接輸送範囲を拡大し、輸送距離の削減を継続的に推進しました。

2. 物流ストレート化の推進

■ 物流拠点のないストレートな物流(工場直パニング、工場直梱包)

e

KD^{※2}部品生産後、その場で梱包・コンテナへの荷積みを行うことで物流拠点への輸送を不要にしました。現在、本社工場および防府工場で生産している海外工場向けエンジン、トランスミッション、車体部品まで領域を拡大しています。

■ 補修用バンパーの生産拠点と梱包拠点の近接化による輸送ロスの削減

生産拠点にできるだけ近い場所にバンパーの梱包拠点を設置することで、輸送ロスを削減する活動を継続し、対応できる仕向地を拡大しました。また、大型リターナブルラックを導入することで、コンテナへの積載率向上およびトラック便数の削減を行いました。

■ 防府流通センターの設置による完成車の輸送距離短縮

従来、防府工場で生産した車両は、広島まで輸送し、広島で架装や納車前点検などを実施後、各拠点へ配送していました。

2015年1月に防府工場に流通センターを併設したことで、生産拠点からの直接配送が可能となり、輸送距離短縮を実現しました。

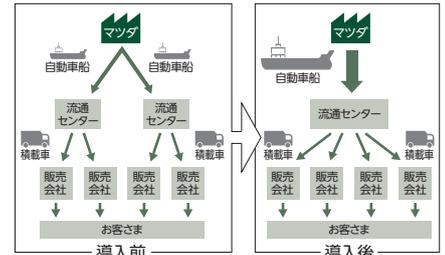
3. ミルクランシステム^{※3}の継続的改善

f

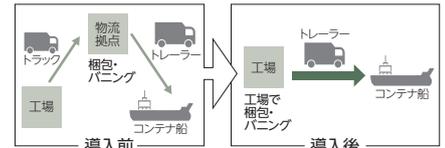
生産部品調達では、2007年度までにミルクランシステムの日本全国への展開をほぼ完了しています。現在は、国内だけでなく海外工場にも同システムを導入しており、2013年度はメキシコ工場に導入を完了しました。引き続きサプライチェーン全体を対象とした調達物流領域のさらなる効率化によるCO₂排出量削減を目指しています。

今後は、今まで以上のトラック積載率の向上および便数削減に向けて、商品開発段階から物流ニーズを反映し、調達部品の荷姿を最小にする改善活動に着手します。

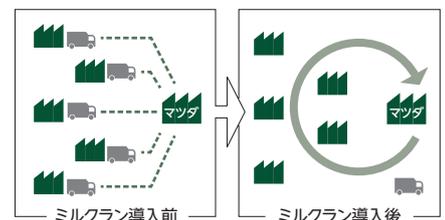
d ハブ&スポーク化



e 物流拠点のないストレートな物流(工場直パニング)



f ミルクランシステム



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

※2 部品を海外生産拠点へ輸出し現地で組立を行う生産方法。

※3 1台のトラックで、複数のサプライヤーを巡回して集荷する方法。牧場を巡回して牛乳を集荷するさまになぞらえたもの。

資源循環の推進

マツダは、自動車のライフサイクル全過程において3R(リデュース・リユース・リサイクル)を軸とした、資源循環の取り組みを行っています。限りある資源を有効に活用するため、生産・物流領域においても徹底した再資源化と廃棄物削減に取り組んでいます。

【生産】全埋立廃棄物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2014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「モノ造り革新」の推進、部品素材の鉄からアルミへの変更、磁選機導入による分別の徹底などにより、廃棄物排出量を1990年度比81%削減しました。

g **h**

【物流】梱包・包装資材の削減

マツダは、容器のリターン化や包装仕様の簡素化、資材の再利用などの3R活動を推進しています。2014年度は、「梱包・包装資材使用量を1990年度比46%以上削減」の目標に対して、52%^{**2}削減しました。

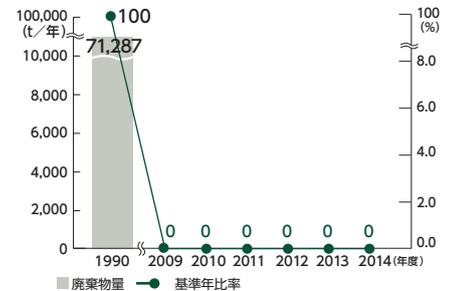
2012年度より開発段階から物流のニーズを反映し、商品開発部門・設計と一体となった梱包・包装仕様の改善を継続しています。この活動は海外のKD^{**3}工場へ出荷する部品を対象に、物流の効率化を設計から生産、出荷に至るまでの業務プロセスに織り込んで、部品の仕様や構成を最適化することで理想的な輸送を目指しています。2013年度はこの活動により、部品構成・形状の見直しを行うことで、一部の新车において資材削減を行いました。2014年度は、対象車種を拡大するとともに、一部の部品については、今までと同じ容器に2倍の部品が収納できるようになりました。

部品のグローバル調達に対応するために、タイに物流拠点を設置して運用を開始し輸送の効率化を進めると同時に、日本への輸送ならびにタイ国内の取引先(一部)を含めた部品輸送において、外装および容器の往復運用の実現により廃棄物を大幅に削減しました。

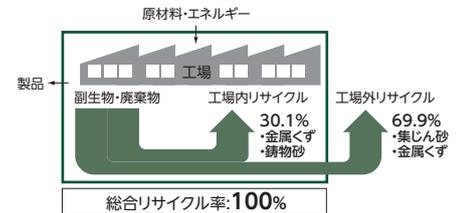
今後も商品開発・設計と一体となった活動を継続・拡大し、資材削減を進めていきます。

i

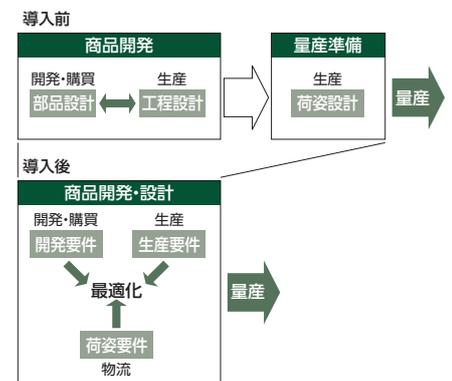
g 全埋立廃棄物量の推移



h 2014年度の生産領域における副生物・廃棄物のリサイクル



i 活動イメージ



※1 本社(広島)／三次事業所／防府工場 西浦地区／防府工場 中間地区(開発など間接領域も含む)。
 ※2 1990年度と同様の施策を行った場合の見込み値に対する削減率。
 ※3 部品を海外生産拠点へ輸出し現地で組立を行う生産方法。

グリーンエミッション

マツダは水質や大気を保全するために、法規制よりも厳しい自主基準を定めて、汚染物質の排出を適正に管理しています。生産領域において環境に負荷を与える化学物質の全廃・低減に向けさまざまな活動に取り組んでいます。

【生産】国内主要4拠点*1における上水使用量を2010年度比で40.2%削減

三次事業所を除く、国内の工場・事業所の生産工程で用いる水は、ほぼ全量工業用水を使用しており、地盤沈下を引き起こす恐れのある地下水は一切使用していません。また、三次事業所では雨水を池に貯水して利用するなど、水資源を有効利用しています。

さらに工場やオフィスなどで使用する上水についても、節水に取り組んでいます。

公共用水域への排水にあたって、法規制値よりも厳しい自主基準値を定めて日常的に管理しています。また、生活系、工程系などの排水系統ごとに適正に処理し、排水の浄化に努めています。

<海外での取り組み>

中国

南京市にある長安フォードマツダエンジン有限公司では、2014年から製造工程の冷却水や緑地帯へ散布する水を水道水から廃水処理後の再生水に変更し、年間5万m³*2の水道水の使用量を削減します。

メキシコ

マツダデメヒコピークルオペレーションは、操業開始前にメキシコの環境ライセンスを取得した初めての自動車工場として、高く評価されています。

2014年に取り組んだ環境活動としては、工場内の調整池（雨水）にエアレーション噴水を設置しました。

調整池の水を攪拌することで藻類の発生を抑制すると共に、エアレーション（空気の混和）により水質汚濁物質の分解を促進しています。

これにより放流水の水質を改善すると共に、噴水の美しい景観を提供しています。

生産工程からの廃水を構内の処理場で浄化し構内緑地への散水に再利用する水資源の有効活用を継続しています。2014年度には、2013年度の5倍にあたる、約19万m³の再生水を散水に利用し、井戸水使用量を削減しました。

【生産】大気汚染防止：環境負荷を低減できる燃料を積極的に導入

SOx（硫黄酸化物）やNOx（窒素酸化物）対策、ばいじん、粉じん、ミスト対策、さらにVOC（揮発性有機化合物）対策について、継続的な削減に取り組んでいます。

その他、使用する燃料を重油から都市ガスへ転換するなど、環境負荷を低減できる燃料を積極的に導入しています。

VOCの削減：塗装ライン

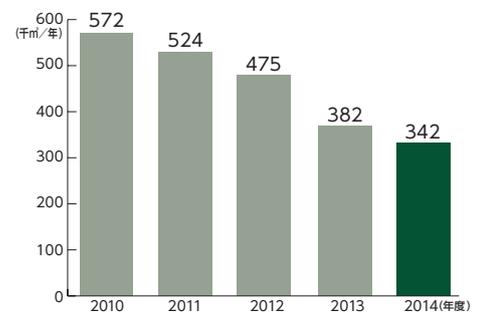
2014年度は、「ボディ塗装ラインの塗装面積当たりのVOC排出量を24.3g/m²以下」の達成に向けて、活動を進めました。

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」*3、段差形状部分（ドア開口ステップ部など）を塗装する際のオーバースプレーを最小化する工法の導入*3に加え、洗浄シンナーの回収効率向上などによって塗装面積当たりのVOC排出量を24.3g/m²まで削減し、目標値を達成しました。

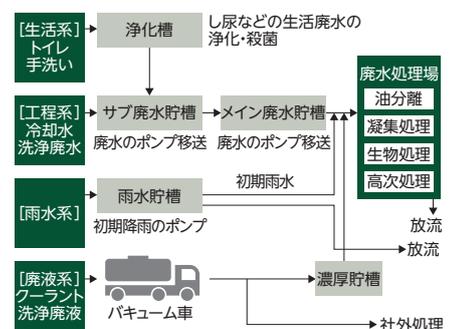
【生産】PRTR対象物質の排出量削減

塗装工程における洗浄シンナーの回収効率向上などにより、2014年度のPRTR法*4対象物質の水域および大気への排出量は、1998年度比で61%減となる1,081トンに削減しました。今後もPRTR法対象物質の排出量削減に取り組めます。

j 国内主要4拠点*1における上水使用量



k 排水処理システムの概要（本社工場）



*1 本社（広島）/三次事業所/防府工場 西浦地区/防府工場 中間地区（開発など間接領域も含む）。
 *2 工場からの廃水基準（自主基準）を順守するため、再生水の利用量を10万m³から5万m³に変更しました。
 *3 宇品第1工場で実施。
 *4 特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律。Pollutant Release and Transfer Register：環境汚染物質排出・移動登録。

2014年度 水・大気データ

水質汚濁物質

排水の放流先: 猿猴川、海田湾

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
本社工場	pH(淡水系)	—	5.8~8.6	7.5	6.8	7.0
	pH(海水系)	—	5.5~9.0	7.9	6.9	7.3
	BOD	mg/L	160	4.4	ND	<1.1
	COD	mg/L	20	15	1.3	4.6
	SS	mg/L	200	9.5	0.8	3.9
	油	mg/L	5	ND	ND	ND
	フッ素(淡水系)	mg/L	8	0.2	ND	<0.1
	フッ素(海水系)	mg/L	15	7.9	0.2	3.5
	銅	mg/L	3	0.01	ND	<0.01
	亜鉛	mg/L	2	0.47	ND	<0.09
	溶解性マンガ	mg/L	10	0.6	ND	<0.2
	クロム	mg/L	2	0.03	ND	<0.01
	全窒素	mg/L	120	10	1.3	4.4
	全リン	mg/L	16	0.92	ND	<0.17
	大腸菌群数	個/㎖	3,000	400	ND	<34
	ホウ素(淡水系)	mg/L	10	0.4	0.3	0.4
	ホウ素(海水系)	mg/L	230	1.7	0.1	1.3
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	4	1.4	2.7

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

排水の放流先: 馬洗川

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
三次事業所	pH	—	5.8~8.6	7.6	7.1	7.4
	BOD	mg/L	90	3	1.1	2.0
	SS	mg/L	90	4.4	0.7	2.5
	油	mg/L	5	ND	ND	ND
	フッ素	mg/L	8	0.2	0.2	0.2
	亜鉛	mg/L	2	0.01	0.01	0.01
	溶解性マンガ	mg/L	10	0.2	ND	<0.1
	全窒素	mg/L	120	1.2	1.2	1.2
	全リン	mg/L	16	0.02	0.02	0.02
	大腸菌群数	個/㎖	3,000	ND	ND	ND
	ホウ素	mg/L	10	ND	ND	ND
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	0.7	0.7	0.7

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

排水の放流先: 大海湾

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
防府工場西浦地区	pH	—	5.0~9.0	7.1	6.4	6.8
	COD	mg/L	50	11	3	7.8
	SS	mg/L	40	9.9	4.1	7
	油	mg/L	2	ND	ND	ND
	亜鉛	mg/L	2	0.52	0.08	0.3
	鉛	mg/L	0.1	0.007	ND	<0.005
	溶解性マンガ	mg/L	3	0.3	ND	<0.2
	全窒素	mg/L	120	9.8	0.5	4.1
	全リン	mg/L	16	2.41	0.19	1.14
	大腸菌群数	個/㎖	3,000	320	100	210
	ホウ素	mg/L	230	1.0	0.9	1.0
	フッ素	mg/L	15	4.5	3.9	4.2
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	4.6	3.6	4.1

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

排水の放流先: 大海湾

区分	水質汚濁物質	単位	規制値	実績値		
				最大	最小	平均
防府工場中間地区	pH	—	5.0~9.0	7.8	6.8	7.6
	COD	mg/L	50	6.5	2.4	5.9
	SS	mg/L	40	24	2.8	13.5
	油	mg/L	2	ND	ND	ND
	亜鉛	mg/L	2	0.19	0.06	0.13
	クロム	mg/L	2	0.02	ND	<0.02
	全窒素	mg/L	120	13	3.6	7.9
	全リン	mg/L	16	0.76	0.09	0.31
	大腸菌群数	個/㎖	3,000	380	78	229
	ホウ素	mg/L	230	ND	ND	ND
	フッ素	mg/L	15	0.12	0.1	0.11
	アンモニア、アンモニウム、亜硝酸、硝酸化合物	mg/L	100	6	5	5.5

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

大気汚染物質

区分	大気汚染物質	単位	規制値	実績値(最大)	
				規制値	実績値(最大)
本社工場	Nox	ボイラー	180	100	
			150	63	
		乾燥炉	250	34	
			230	51	
		溶解炉	180	79	
	ディーゼルエンジン	950	450		
	加熱炉	200	29		
		180	50		
		150	98		
		0.30	0.032		
0.25		0.0055			
本社工場	ぼいじん	ボイラー	0.1	0.0015	
			0.4	0.009	
			0.35	0.0027	
		0.2	0.0072		
		0.15	0.0063		
	乾燥炉	g/m ³ N	0.4	0.015	
			0.20	0.11	
			0.10	0.0012	
		ディーゼルエンジン	0.10	0.039	
			0.4	0.0026	
加熱炉	g/m ³ N	0.25	0.00075		
		0.20	0.089		
		0.10	0.0012		
	SOx	K値規制	7	1.43	
		VOC	塗装施設	700	323
洗浄施設	400	111			
三次事業所	NOx	ボイラー	250	180	
		ディーゼルエンジン	950	530	
	ぼいじん	ボイラー	0.30	0.012	
		ディーゼルエンジン	0.10	0.06	
防府工場西浦地区	NOx	ボイラー	150	53	
			130	67	
	乾燥炉	230	48		
		0.10	0.002		
	ぼいじん	乾燥炉	0.35	0.002	
			0.30	0.006	
			0.20	0.002	
	SOx	K値規制値	4.5	0.001	
		総量規制	m ³ /h	36.16	0.03
	VOC	塗装施設	700	290	
防府工場中間地区	NOx	溶解炉	180	30	
		加熱炉	0.25	<0.002	
	ぼいじん	加熱炉	0.20	<0.002	
		溶解炉	0.20	0.03	
	SOx	K値規制	4.5	0.06	
		総量規制	m ³ /h	17.47	0.76

2014年度 PRTR環境汚染物質排出・移動量

(*印は特定第一種指定化学物質 取扱量 500kg/年以上を記載)
(第一種指定化学物質 取扱量 1,000kg/年以上を記載)

本社工場

(単位: kg/年)

物質番号	対象物質群	取扱量	排出量			排出量	消費量	除去量	移動量	
			大気	水質	土壌				廃棄物量	リサイクル量
1	亜鉛の水溶性化合物	22,483	0	360	0	360	19,650	2,473	0	0
37	4,4'-イソプロピルジフェノール	18	0	0	0	0	0	18	0	0
53	エチルベンゼン	160,100	79,022	0	0	79,022	44,603	29,878	0	6,597
80	キシレン	588,258	252,995	0	0	252,995	186,000	83,314	0	65,949
87	クロム及び3価クロム化合物	66,010	0	0	0	0	65,610	0	399	1
88*	6価クロム化合物	973	0	0	0	0	574	399	0	0
258	1,3,5,7-テトラアザトリシクロ[3.3.1.1 ^{2,7}]デカン	4,079	0	0	0	0	0	4,079	0	0
277	トリエチルアミン	228,823	1,373	0	0	1,373	0	227,450	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	185,691	28,062	0	0	28,062	115,662	41,967	0	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	38,580	21,295	0	0	21,295	1,211	10,426	0	5,648
300	トルエン	774,641	200,673	0	0	200,673	379,609	163,323	0	31,036
309*	ニッケル化合物	4,092	0	491	0	491	1,412	0	2,189	0
349	フェノール	37,623	1	1	0	2	1	37,620	0	0
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	18,004	0	0	0	0	17,464	540	0	0
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	3,359	0	537	0	537	0	2,822	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	145,712	365	0	0	365	129,967	15,380	0	0
400*	ベンゼン	27,419	34	0	0	34	23,141	4,244	0	0
411*	ホルムアルデヒド	10,458	1,848	0	0	1,848	0	8,610	0	0
412	マンガン及びその化合物	72,976	0	313	0	313	70,800	0	1,789	74
438	メチルナフタレン	6,009	30	0	0	30	0	5,979	0	0
448	メチレンビス(4,1-フェニレン) =ジイソシアネート	200,705	0	0	0	0	0	200,705	0	0
453	モリブデン及びその化合物	1,035	0	0	0	0	491	0	36	508
302	ナフタレン	38,725	303	0	0	303	0	38,368	0	54
合計		2,635,773	586,001	1,702	0	587,703	1,056,195	877,595	4,413	109,867

三次事業所

物質番号	対象物質群	取扱量	排出量			排出量	消費量	除去量	移動量	
			大気	水質	土壌				廃棄物量	リサイクル量
53	エチルベンゼン	12,943	1	0	0	1	0	12,942	0	0
80	キシレン	54,957	6	0	0	6	0	54,951	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	38,616	14	0	0	14	0	38,602	0	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	7,414	0	0	0	0	0	7,414	0	0
300	トルエン	178,609	63	0	0	63	0	178,546	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	17,204	43	0	0	43	0	17,161	0	0
400*	ベンゼン	5,266	7	0	0	7	0	5,259	0	0
438	メチルナフタレン	7,302	37	0	0	37	0	7,265	0	0
合計		322,311	171	0	0	171	0	322,140	0	0

防府工場 西浦地区

物質番号	対象物質群	取扱量	排出量			排出量	消費量	除去量	移動量	
			大気	水質	土壌				廃棄物量	リサイクル量
1	亜鉛の水溶性化合物	17,415	0	279	0	279	15,220	1,916	0	0
53	エチルベンゼン	124,514	74,510	0	0	74,510	36,917	13,087	0	0
80	キシレン	341,644	137,429	0	0	137,429	153,908	31,497	0	18,810
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	156,450	26,912	0	0	26,912	95,580	15,650	0	18,308
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	22,147	13,505	0	0	13,505	577	3,828	0	4,237
300	トルエン	576,012	238,907	0	0	238,907	310,087	23,454	0	3,564
309*	ニッケル化合物	3,411	0	409	0	409	1,177	0	1,825	0
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	3,027	0	0	0	0	2,936	91	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	110,598	277	0	0	277	108,877	1,444	0	0
400*	ベンゼン	19,526	24	0	0	24	19,246	256	0	0
411*	ホルムアルデヒド	2,038	726	0	0	726	0	1,312	0	0
412	マンガン及びその化合物	4,632	0	252	0	252	2,920	0	1,438	22
合計		1,381,414	492,290	940	0	493,230	747,445	92,535	3,263	44,941

防府工場 中関地区 届出対象化学物質該当なし(PRTR法対象物質群の取扱量が届出対象量未満のため)

本社

物質番号	対象物質群	取扱量	排出量			排出量	消費量	除去量	移動量	
			大気	水質	土壌				廃棄物量	リサイクル量
合計		4,357,198	1,078,466	2,642	0	1,081,107	1,803,640	1,309,967	7,676	154,808

使用済自動車・部品の回収・リサイクル

マツダは限りある資源を有効に活用するため、徹底した再資源化と廃棄物削減に取り組み、循環型社会の構築に向けた取り組みを推進しています。自動車のライフサイクル全過程での3R(リデュース・リユース・リサイクル)を軸とした資源循環を重視し、使用済自動車・部品の回収・リサイクルなどの取り組みを促進しています。

使用済自動車

日本で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)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社で設立した「ART」*1を通じて、法令順守と再資源化率向上を推進しています。

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料金算出基準の見直しを行い、順次導入する新型車に対して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月以降に発売した新型軽自動車(OEM車両)に搭載しているリチウムイオン電池を製造メーカー協力のもと、回収を進めています。新型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も回収を行っています。

また、減速エネルギー回生システム「i-ELOOP」用のキャパシターは、事前回収物品に指定されていませんが、安全にリサイクルするため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)

- <http://www2.mazda.com/ja/csr/recycle/>

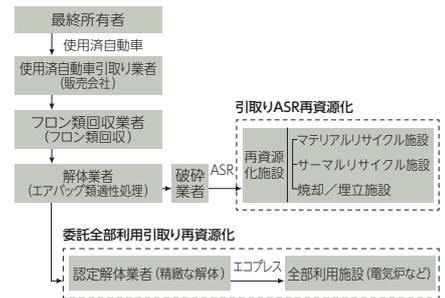
海外でのリサイクル推進

海外では各国・各地域の法律に基づいて、各国・各地域のディストリビューターが中心となって、使用済自動車のリサイクルを推進しています。欧州では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業者への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構築しています。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、キャパシターについてはi-ELOOPを搭載したモデルが導入された各国で適正に廃棄処理ができるように、8カ国語の処理マニュアルをホームページに掲載し、提供しています。

キャパシターの処理マニュアル参照ホームページ

- <http://www2.mazda.com/en/csr/recycle/capa>

a 使用済自動車リサイクルプロセス



b 2014年度の再資源化(リサイクル)

フロン類引き取り台数	142,749台	
エアバッグ類引き取り台数	126,560台	
ASR総引き取り重量	161,762台	
再資源化率	エアバッグ類	94%
	ASR	97%
リサイクル実効率*	99%以上	
広渡を受けた預託金総額	1,736,366,804円	
再資源化などに要した費用の総額	1,538,469,695円	

(マツダにて別途要した費用を含みます。)

* 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97%を乗算したものを加算して算出する。

c キャパシターの処理マニュアル掲載ホームページ



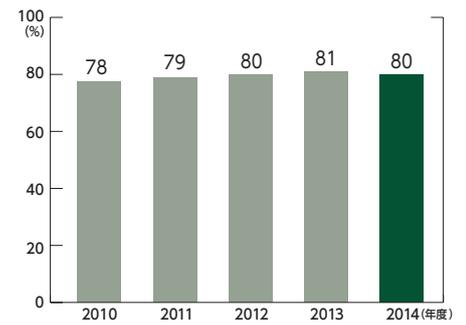
*1 自動車破砕残さ再資源化促進チーム(ART:Automobile shredder residue Recycling promotion Team)。

使用済部品の回収・リサイクルの推進(国内)

国内の使用済自動車から取り外されるバンパーや市場損傷バンパーを回収し、新車用バンパーの樹脂材料として利用する水平リサイクルに積極的に取り組んでいます。

- 市場損傷バンパーリサイクル：自動車の修理などにより交換されたバンパーを国内の販売店から回収し、独自の技術で樹脂部品（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。2014年度は、66,757本（回収率80%相当）を回収しました。

d 市場損傷バンパー回収率の推移(国内)



生物多様性保全

生物多様性への取り組み

マツダは、自動車メーカーとして「日本経団連生物多様性宣言」の趣旨に賛同して地球環境の保全に取り組んでいます。2011年度にはマツダにおける生物多様性の取り組みを体系的に構築していくための「生物多様性に関する影響度評価」を実施し、マツダが事業活動などで受ける自然の恵みと生態系への影響の重要性を認識しました。これを受けて2012年12月に「マツダ生物多様性ガイドライン」を制定し、取り組みを展開しています。

上述の「影響度評価」を踏まえ、生物多様性との直接的な関わりは少ないと考えていますが、社会との連携や従業員をはじめとした幅広い啓発活動を行っています。本業においては「エネルギー」や水資源を含む「資源」を重点として生物多様性への影響は少なからずあると認識し、その軽減のため商品・技術およびその生産・物流工程で取り組みを進めています。

a 生物多様性に関する影響度評価プロセス

- ステップ1：評価対象範囲の選択
(海外子会社を想定するが、主に国内影響の大きいバリューチェーン含む)
- ステップ2：生態系サービスに対する依存度・影響度の評価、生物多様性への脅威の評価
- ステップ3：生物多様性に関するビジネスリスクとオポチュニティの特定
- ステップ4：優先課題の抽出と既存対応の現状評価
- ステップ5：今後の対応の方向性の特定

マツダ生物多様性ガイドライン

【基本的考え方】

「マツダ地球環境憲章」に基づき、マツダグループは自然の恵みと自然への影響の重要性を認識し、国内・海外の企業活動を通じた生物多様性保全への貢献に努め、人と自然が調和した豊かで持続可能な社会づくりとその発展を目指します。

【重点取り組み項目】

1. 環境に配慮した技術と商品の創造

排出ガスの浄化、CO₂の低減、クリーンエネルギー車の研究開発、リサイクルの推進や生物多様性に資する技術の開発により、環境と企業活動の調和に配慮した技術と商品の創造を推進します。

2. 資源・エネルギーを大切にす企業活動

エネルギーの効率的な活用、省資源・リサイクル活動により環境負荷物質の低減と資源の有効活用を推進し、生物多様性の保全に貢献します。

3. 社会や地域との連携・協力

サプライチェーンおよび自治体、地域社会、NPO/NGO、教育・研究機関などの幅広いステークホルダーとの連携・協力を努め、地域に密着した活動を推進します。

4. 啓発と情報開示

人と自然との共生の意識向上に努め、積極的かつ自発的に行動するとともに、成果を広く社会に開示し共有します。

2012年12月制定

取り組み事例

環境に配慮した技術と商品の創造	<ul style="list-style-type: none"> ・SKYACTIV技術による「ベース技術」の徹底的な改善 (P62参照) ・電気デバイス技術の段階的導入 (P62参照) ・リサイクルに配慮した開発・設計 (P69参照)
資源・エネルギーを大切にす企業活動	<ul style="list-style-type: none"> ・生産工程の設備稼働率の向上、サイクルタイム短縮 (P70参照) ・完成車と補修用部品輸送のハブ&スポーク化 (P72参照) ・工場新設時の調査・配慮
社会や地域との連携・協力	<ul style="list-style-type: none"> ・森を育てるナイター電力カーボンオフセットの実施 (P86参照) ・その他、森林保全活動、希少動植物の保護、渡り鳥の生息環境保護の推進*
啓発と情報開示	<ul style="list-style-type: none"> ・マツダ財団を通じた活動* ・従業員に対する教育 ・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

*マツダサステナビリティレポート2015【社会貢献版】 <http://www2.mazda.com/ja/csr/download/>

環境コミュニケーション

マツダは「マツダ地球環境憲章」の下、商品・技術・生産・物流・オフィス、社会貢献の各領域で、さまざまな環境保全に取り組んでいます。各取り組み内容を適切に情報開示するとともに関係するステークホルダーとの対話の機会を設け、社会課題への迅速かつ適切な対応に努めています。

環境展示会・イベントへの参加

ステークホルダーの皆さまにマツダの環境への取り組みを理解していただくと同時に、ステークホルダーの皆さまから広くご意見をいただく目的で、環境関連の展示会・イベントへ積極的に参加しています。国内・海外で開催されるモーターショーにおける先進的な環境技術の紹介や各種イベントでのSKYACTIV技術搭載車の試乗など、さまざまな方法で環境コミュニケーションを行っています。

2014年度はクリーンディーゼルエンジンやバイオマテリアルなどの技術の紹介を通じて、エネルギー／温暖化対策、資源循環、グリーンエミッションなどについて説明しました。

コミュニケーション活動に伴う環境負荷低減

マツダはコミュニケーション活動に伴う環境負荷低減に努めています。

イベントにおける運営面での環境配慮事例

- ブース装飾におけるリユース・リサイクル
- 配布物削減などによるCO₂削減の工夫
- イベントを通して排出されるCO₂を算定しオフセット

発行物における環境配慮事例

- FSC認証紙使用・水なし印刷採用・植物油インキ利用など
- 印刷・製本する際に排出されるCO₂を算定しオフセット

ウェブサイトや発行物の活用

各ステークホルダーの関心事項や利用媒体などを考慮し、さまざまな方法で環境コミュニケーションを実施しています。

ウェブサイトでは画像やCGを採用して環境技術を分かりやすく説明しています。ソーシャルメディアの活用強化により、タイムリーな情報を発信し寄せられたコメントを日々の事業活動に役立てています。マツダサステナビリティレポートについては、詳細版／ダイジェスト版、PDF／HTML／冊子など、ステークホルダーのニーズを考慮した編集方法・媒体で制作しています。回収したアンケートやウェブアクセス数を担当役員および制作推進メンバーにフィードバックし、次年度版の企画立案などに役立てています。

TOPICS

エコプロダクツ展

2014年12月の「エコプロダクツ2014」では、小中学生を主な対象とした、環境教育クイズショー「みんなで考えよう!二酸化炭素(CO₂)を減らすくふう」を実施し、自動車会社の取り組みと、クルマを使う皆さまに協力してほしいことについて一緒に考え、理解を深めていただきました。

またイベント中、「クリーンディーゼルエンジンSKYACTIV-D 1.5」の第11回エコプロダクツ大賞「エコプロダクツ部門 国土交通大臣賞」の授賞式がとりおこなわれ、来場の方々へマツダの優れた取り組みをお伝えしました。その他、2015年発売の新型ロードスター(海外名:MX-5)に採用予定のバイオマテリアルを一般の方に初公開しました。

a 2014年度環境イベント参加実績(マツダ単体)

イベント名	主催	日程
エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ2014*	環境省、神戸市、日本自動車連盟(JAF)	2014年5月17、18日
人とくるまのテクノロジー展2014	(社)自動車技術会	2014年5月21~23日
エコライフフェア2014	環境省	2014年6月7、8日
「環境の日」ひろしま大会	広島県	2014年6月8日
環境ひろばさっぽろ*	環境広場さっぽろ2014実行委員会	2014年8月1~3日
「トンボはドコまで飛ぶか」プロジェクト	横浜市環境まちづくり協働事業	2014年8月4~7日
白馬EV・PHVワンダーランド2014	日本EVクラブ	2014年9月6、7日
北九州エコライフステージ*	北九州エコライフステージ実行委員会	2014年10月11、12日
Tech biZ Expo2014*	名古屋国際見本市委員会	2014年10月22~24日
クリーンディーゼル実車体験試乗会*	クリーンディーゼル普及促進協議会	2014年11月8、9日
グリーンイノベーションEXPO2014	(公社)化学工学会(一社)日本能率協会	2014年11月12~24日
エコイノベーションメッセ2014 in ひろしま	[エコイノベーションメッセ2014 in ひろしま]実行委員会、広島県、広島市ほか	2014年11月21、22日
人とくるまのテクノロジー展2014名古屋	(社)自動車技術会	2014年12月11、12日
エコプロダクツ2014	(一社)産業環境管理協会、日本経済新聞社	2014年12月11~13日

* クリーンディーゼル普及促進協議会の一員として参加。

b カーボンオフセット証明書



社内啓発活動

従業員一人ひとりが環境問題を身近に感じ環境への意識を高められるよう、2014年度は以下をはじめさまざまな取り組みを行っています。

「エコ・ウォーク通勤」制度

環境意識の啓発と健康増進のため、2km以上の徒歩通勤者に通勤手当(1,500円/月)を支給しています。

昼休憩時照明半分消灯

昼休憩時にオフィスや工場の照明を半分消灯する運動を継続して推進しています。

ライトダウンキャンペーン(ライトダウンジャパン2014)

マツダおよび国内グループ会社は環境省主催のライトダウンキャンペーンに参画。国内のマツダグループ会社の各拠点でライトダウンを実施し、電力量で約6万kWh、CO₂排出量換算で約36トン削減(夜8時から10時まで消灯、推計値)。

- マツダ：夏至から七夕までの毎晩、看板照明や室内照明を消灯(17拠点)
- 国内グループ会社：夏至と七夕の消灯を実施(45社、710拠点)

加えて、夏至と七夕の両日にプライベートでの参加を呼びかけ、マツダおよび国内グループ会社従業員や家族が参加(延べ約30,000名・夜8時から10時まで消灯)。

環境月間 社長メッセージ

従業員一人ひとりが「環境について考え、行動すること」の重要性について、全社に社長メッセージを発信しました。2014年度は特に地球温暖化防止と自然資本のひとつである水の保全の取り組みの重要性について啓発しました。

環境月間 環境教育

従業員一人ひとりが「環境について考え、行動すること」を実行するきっかけとして、従業員を対象に一般的な環境問題や水資源の重要性、マツダの取り組み、職場における環境保全活動に関する教育をISO14001基礎教育と連携して実施しました。

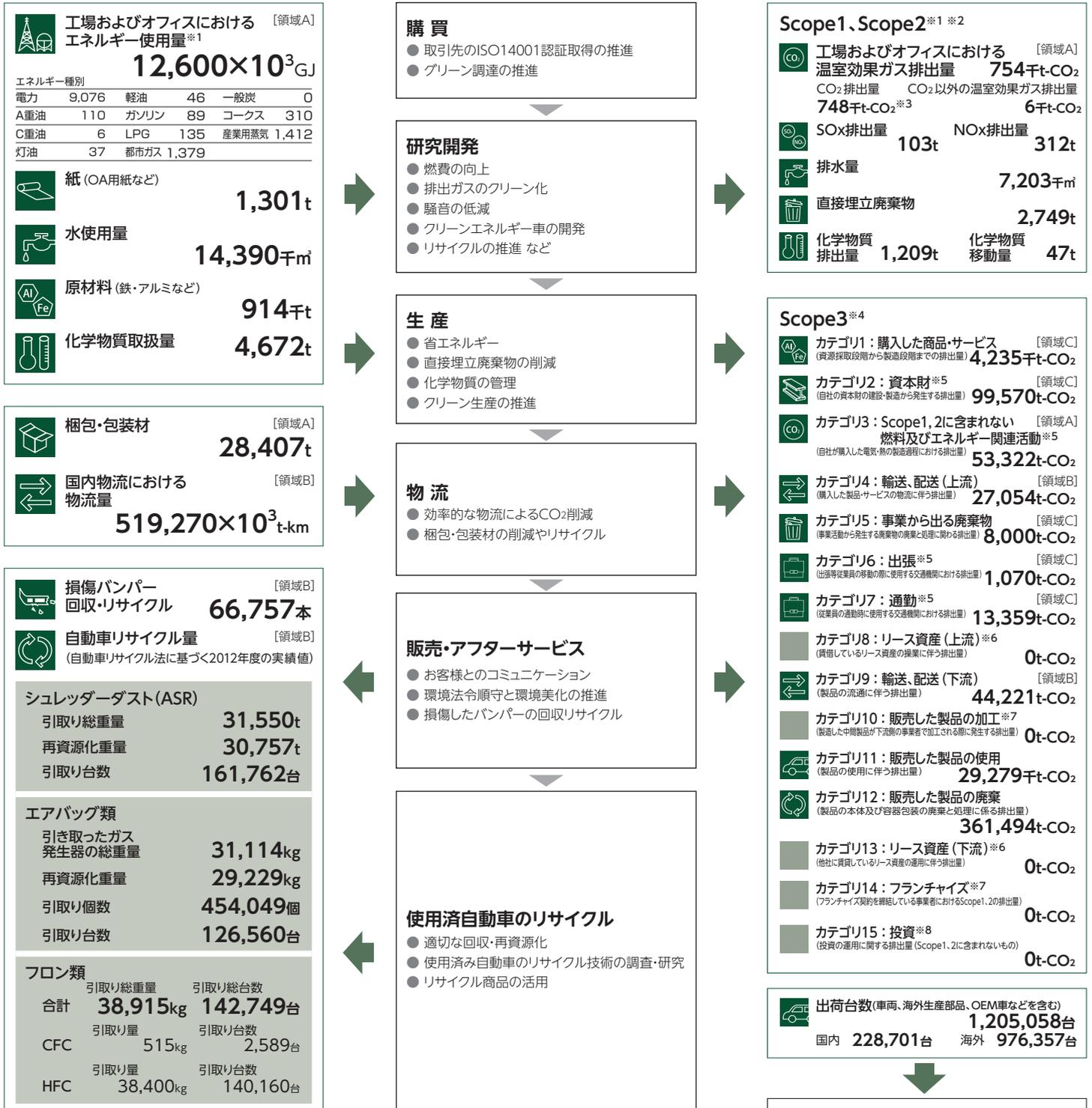
C ライトダウンキャンペーン2014参加企業一覧

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. マツダ株式会社 | 24. 沖縄マツダ販売株式会社 |
| 2. マツダエース株式会社 | 25. マツダ中販株式会社 |
| 3. 株式会社マツダE&T | 26. マツダパーツ株式会社 |
| 4. 倉敷化工株式会社 | 27. マツダ部品広野販売株式会社 |
| 5. ヨシワ工業株式会社 | 28. マツダ部品山口販売株式会社 |
| 6. トーヨーエテック株式会社 | 29. 青森マツダ自動車株式会社 |
| 7. 株式会社マツダプロセシング中国 | 30. 株式会社マツダアンフィニ青森 |
| 8. マツダロジスティクス株式会社 | 31. マツダアンフィニトミセキ |
| 9. 株式会社日本クライメイトシステムズ | 32. 株式会社千葉マツダ |
| 10. 株式会社函館マツダ | 33. 東京マツダ販売株式会社 |
| 11. 株式会社東北マツダ | 34. マツダ小田原株式会社 |
| 12. 株式会社福島マツダ | 35. 株式会社ユノス三昌 |
| 13. 株式会社甲信マツダ | 36. 株式会社京都マツダ |
| 14. 株式会社北関東マツダ | 37. 株式会社神戸マツダ |
| 15. 株式会社関東マツダ | 38. 株式会社岡山マツダ |
| 16. 静岡マツダ株式会社 | 39. 株式会社鳥取マツダ |
| 17. 東海マツダ販売株式会社 | 40. 株式会社広島マツダ |
| 18. 株式会社北陸マツダ | 41. 株式会社アンフィニ広島 |
| 19. 株式会社京滋マツダ | 42. 山口マツダ株式会社 |
| 20. 株式会社関西マツダ | 43. 株式会社ニイテック |
| 21. 株式会社西四国マツダ | 44. 株式会社音戸工作所 |
| 22. 株式会社九州マツダ | 45. マップス株式会社 |
| 23. 株式会社南九州マツダ | 46. 東邦工業株式会社 |

事業活動と環境負荷の全容

2014年度実績

事業活動の全ての領域で環境負荷の低減に取り組むために環境データの把握に努めています。



*1 エネルギーの使用量、温室効果ガス排出量および物流量は、日本自動車工業会 (低炭素社会実行計画) の基準に基づく、熱量係数、CO₂係数を使用 (2014年度は2013年度の係数)。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しています。また、海外の会社の電力使用に伴うCO₂排出量は、IEA (International Energy Agency) 発行の「CO₂ Emissions from Fuel Combustion (2013 Edition)」の係数を使用し算出しました。
集計期間: 2014年4月~2015年3月
集計範囲: 領域A: マツダ(株)ならびに連結子会社 国内23社・海外12社/持分法適用会社 国内9社・海外5社 領域B: マツダ(株)ならびに国内の連結子会社23社と持分法適用会社9社 領域C: マツダ(株)

*2 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)

*3 第三者検証を受けた値540千t-CO₂を含む。

*4 Scope3: その他の間接排出 マツダ独自の計算方法で算出しました。

*5 CO₂排出量は、環境省「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース (ver.2.2) 2015年3月」に基づき算出した。
(出典) http://www.gvc.go.jp/business/files/tools/DB_v2.2.pdf

*6 カテゴリ8: リース資産 (上流)、カテゴリ13: リース資産 (下流) は、工場およびオフィスにおける温室効果ガス排出量に含まれる。

*7 カテゴリ10: 販売した製品の加工は排出量は非常に少ないため除外。カテゴリ14: フランチャイズはフランチャイズのシステムを持たないため除外。

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

低排出ガス認定車の出荷台数 (国内)^{*}

(低排出ガス認定実績要領に基づく低排出ガス認定車)

SU-LEV (平成17年基準排出ガス75%低減レベル☆☆☆) **87,605台**

U-LEV (平成17年基準排出ガス50%低減レベル☆☆☆) **1,738台**

平成17年基準排出ガス適合車 (SU-LEV、U-LEVを除く) **0台**

クリーンディーゼル **73,777台**

*軽自動車、OEM車を除く国内における乗用車の出荷台数

集計期間：2014年度（2014年4月～2015年3月）**集計範囲**

マツダ(株) 本社/本社工場/三次事業所/防府工場 西浦地区/防府工場 中関地区/東京本社/大阪法人営業/マツダR&Dセンター横浜/北海道剣淵試験場/北海道中札内試験場/美祿試験場/パーツセンター(全2カ所)/マツダテクニカルサービスセンター(全6カ所)/マツダトレーニングセンター(全2カ所)/坂スタジオ/マツダ教育センター/マツダ病院

連結子会社

国内23社 製造会社：(株)マツダE&T/倉敷化工(株)/マツダロジスティクス(株)/マツダエース(株)

販売会社：(株)函館マツダ/(株)東北マツダ/(株)福島マツダ/(株)北関東マツダ/(株)甲信マツダ/(株)関東マツダ/静岡マツダ(株)/東海マツダ販売(株)/(株)北陸マツダ/(株)京滋マツダ/(株)関西マツダ/(株)西四国マツダ/(株)九州マツダ/(株)南九州マツダ/沖縄マツダ販売(株)/(株)マツダオートザム/マツダ中販(株)/マツダモーターインターナショナル(株)

部品販売会社：マツダパーツ(株)

海外12社 マツダモーター オブ アメリカ,Inc./マツダカナダ,Inc./マツダ(中国)企業管理有限公司/マツダオーストラリアPty.Ltd./マツダモーターズオブニュージーランドLtd./PTマツダモーターインドネシア/マツダモーターヨーロッパ GmbH/マツダモーターズ(ドイツランド) GmbH/マツダモーターロシア,000/台湾マツダ汽車股份有限公司/マツダデコロンビアS.A.S./マツダモーターマヌファクチュリングデメヒコS.A.deC.V.

持分法適用関連会社

国内9社 トーヨーエイテック(株)/ヨシワ工業(株)/(株)日本クライメイトシステムズ/MCMエネルギーサービス(株)/(株)マツダプロセッシング中国/(株)サンフレッチェ広島/SMMオートファイナンス(株)/マツダ部品広島販売(株)/マツダ部品西九州販売(株)

海外5社 オートアライアンス(タイランド)Co.,Ltd./長安マツダ汽車有限公司/長安フォードマツダエンジン有限公司/一汽マツダ汽車販売有限公司/マツダソラーズマヌファクチュリングルースLLC

社会貢献

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

社会貢献活動(国内・海外)は「マツダサステナビリティレポート2015【社会貢献版】」で報告しています。

(<http://www2.mazda.com/ja/csr/download/>)

CONTENTS

85 社会貢献

EMPLOYEE'S VOICE

欧州各国の販売会社と連携し 家族と一緒に生活できない 子どもたちを支援します

SOSチルドレンズ・ヴィレッジと連携した社会貢献活動の推進を担当しています。これは家族と一緒に生活できない子どもたちの支援に加え、子どもたちを取り巻く社会全体をより良くしようという取り組みです。全ての子どもたちが学校に通い、さまざまな世代の人たちとコミュニケーションできる機会を提供します。

私たちは各国販売会社と連携し欧州各国における良いプロジェクトに対して車両や資金の提供を行うとともに、時間をつくってさまざまなボランティア活動へ積極的に参加しています。

マツダモーターヨーロッパ(MME)
エバ・ラング



社会貢献

取り組み基本方針

基本理念

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

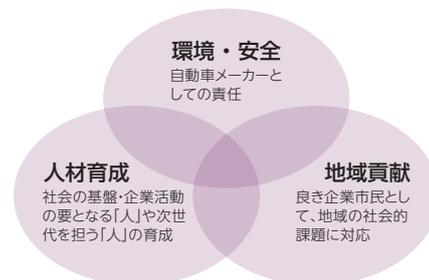
活動方針

- 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(P86参照)。

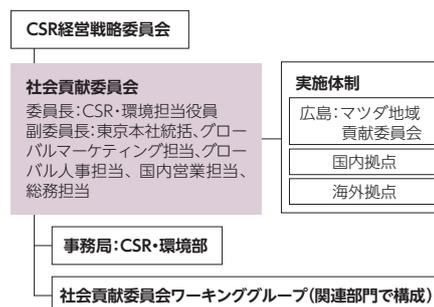
a 社会貢献 取り組み基本方針3つの柱



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(P17参照)で決定した社会貢献に関する方針やCSR目標(P18-19参照)などに基づき、マツダグループ全体の課題を討議し情報を共有化しています。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。

b 推進体制図

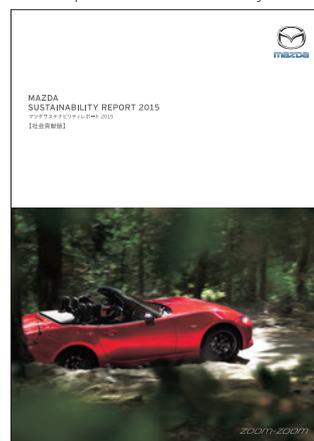


2014年度の主な実績

- CSR目標およびマツダグリーンプラン2020(社会貢献領域)(P53-56参照)にて目標を設定し取り組みました。
- 国内・海外で、400件*2以上の活動を実施しました。これらはマツダサステナビリティレポート【社会貢献版】に約100項目にまとめて掲載しています。
- 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創設し、PDCAサイクルの構築を開始しました(P87参照)。

c マツダサステナビリティレポート2015【社会貢献版】

<http://www2.mazda.com/ja/csr/download/>



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共に、企業価値の向上に貢献するプログラムを評価・促進するため、2014年度より社会貢献プログラム影響評価指標を設定し、PDCAプロセスを構築しました。指標は「社会への影響」「会社への影響」「マツダらしさ」の3つの視点で設定し、評価しています(具体的には、「受益者の数」「従業員の参加数」「社会貢献3つの柱との整合」などの8項目で構成)。

*1 日本、米国、オーストラリア、ニュージーランドでは、別途マツダ財団を通じての活動を実施。

*2 社会貢献活動該当範囲: 金銭寄付、現物寄付、施設開放、社員の参加・派遣、自主プログラム、災害被災地支援。

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。

d e

- 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

人材育成

人は社会や企業活動の要であり、次世代を担うとの考えのもと、社会貢献活動においても「人材育成」の視点を大切にしています。

f

- モノづくりなどの専門知識や技能を生かした講義・講演
- インターンシップの受け入れ、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。

g

- 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

従業員のボランティア

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 (スペシャリストバンク、ボランティアセンターなど)
- ボランティア研修受講機会の提供 (広島市社会福祉協議会主催の研修など)
- 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(P95参照)など)
- 活動に伴う休暇の支援 (ハートフル休暇制度に含まれるボランティア休暇など)

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／広島豪雨災害 (日本)、雲南地震 (中国) など。

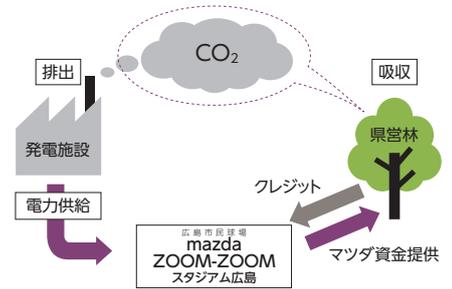
財団による支援

マツダおよびグループ会社は4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	2014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	5,494万円
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	約132万ドル
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	約70万 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	約21.4万 NZドル

d 【環境】森を育てる ナイター電力カーボンオフセット

「MAZDA Zoom-Zoom スタジアム広島」のナイター照明に必要な電力を発電するために排出されるCO₂を、広島県が県営林の森林整備により創出したクレジットでオフセット(3年連続実施)。



e 【安全】プロジェクト・イエロー・ライト

米国で実施している安全運転の啓発活動。運転中のスマートフォン操作の危険性を訴える公共広告映像募集への協力や、モータースポーツに関わる若いレーサーによる若者への安全啓発を実施。



f 【人材育成】「学校での安全プロジェクト」の推進

タイで実施している若者を対象とした安全と健康に関する啓発活動。安全・健康・環境およびチーム形成の学習を目的とした教育プログラムなどを提供。



g 【地域貢献】「サンタプロジェクト」*への参加

マツダ車オーナーと共にサンタクロースの衣装で養護施設の児童と交流する活動。ドライブを楽しむ機会を提供する「ドライブサンタ」と施設訪問する「訪問サンタ」に分かれて活動。



* 神奈川県を中心とした18の企業・団体と協働で運営。

マツダ社会貢献活動優秀賞の創設

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およびマツダ労働組合が連携して評価し、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。

■ 2014年度マツダ社会貢献活動優秀賞

2014年度の表彰対象は、マツダサステナビリティレポート2014【詳細版】^{※1}に掲載された社会貢献活動(活動時期：2013年4月～2014年3月)の中から選ばれました。

	活動名	
大賞 (国内)	「クルマを通じて子どもたちと交流 (オープンカーと遊ぼう! 2013 / サンタが街にやってきた! 2013)」(東京本社、マツダ R&D センター横浜) (マツダサステナビリティレポート 2014 【詳細版】 ^{※1} P96 参照)	
大賞 (海外)	「SOS チルドレンズ・ヴェレッジと協働」(欧州全体) (欧州) (マツダサステナビリティレポート 2014 【詳細版】 ^{※1} P112-113 参照)	
特別賞	「プロジェクト・イエロー・ライトの支援」(米国) (マツダサステナビリティレポート 2014 【詳細版】 ^{※1} P104 参照)	
特別賞	「東日本大震災復興への支援」のうち「お客さまへの寄付付きアンケート」および「被災児童自立支援『Support Our Kids』」(本社) (マツダサステナビリティレポート 2014 【詳細版】 ^{※1} P89 参照)	
奨励賞	「マツダ麦苗クラスの設立」(中国) (マツダサステナビリティレポート 2014 【詳細版】 ^{※1} P116 参照)	

2014年度マツダ社会貢献活動優秀賞





















※1 サステナビリティレポート2014【詳細版】
http://www2.mazda.com/ja/csr/download/pdf/2014/2014_s_all.html

人間尊重

どこよりも「人」がイキイキしている企業を目指し「Mazda Way」を軸とした人づくりを進めるとともに、人権尊重は企業活動の基本であると考え人権擁護活動に誠実かつ積極的に取り組んでいます。

CONTENTS

89 従業員への取り組み

101 人権



EMPLOYEE'S VOICE

コミュニケーションを大切にし 一人ひとりの個性を生かせる 職場づくりを推進します

インドネシア市場のマーケティング・セールス領域を統括しています。チームメンバーが共通の目標に向かって取り組みつつ、一人ひとりの個性や強みを生かすことができるよう、きめ細やかなコミュニケーションを大切にしています。私自身の業務遂行にあたってはマツダ本社や上司から十分なサポートを得ています。また、性別に関係なく活躍の機会を得ることができ、従業員のワークライフバランスが促進されていると感じています。

PT.マツダモーターインドネシア
アストリッド・アリアニ・ウィジャナ



従業員への取り組み

人事基本コンセプト

マツダは「最大の経営資源は人である」と考え、どこよりも「人」がイキイキしている企業を目指しています。その実現のため、国内・海外のマツダグループ従業員全員で共有する、「Mazda Way」を軸とした人づくりを進めるとともに、グループの人事施策推進体制を構築し、さまざまな取り組みを展開しています。

「Mazda Way」

2008年度に、これまでマツダで受け継がれてきた基本的な考え方や価値観を7つに集約し、仕事を進める上で大切にすべき考え方を「Mazda Way」としてまとめました。2014年度は、従業員一人ひとりのMazda Wayに対する意識を高め、行動の変革を促すため、従業員における仕事の成功事例を共有し、実践を促進するなどの取り組みを行いました。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。

a

グループの人事施策推進体制

国内・海外のグループ会社と定期的なコミュニケーションを図りながら、さらなる人材の交流や共通の視点に基づく風土づくりなどの取り組みを協働で行っています。

海外のグループ会社においては、現地に根ざした経営ができる体制を整えています。現地採用した人材のマネジメント登用を積極的に進め、国・地域の文化に適した働きやすい環境づくりに、グローバルで取り組んでいます。

b

施策内容

グローバル人材開発委員会※1

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。

グループ会社人事担当者との定例会議

- 海外拠点との定例会議 (月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 (四半期ごと)

グローバルな人材交流と採用

出身国や採用地に関わらず、グローバルな舞台で活躍できるよう、グローバル人材開発委員会をはじめとして、グループ全体での人材育成 (短期および中期の拠点間での人材交流など)を実施しています。また、国内・海外グループ会社の採用活動においては、各社独自の採用方法をとることで、各国・各地域に適した人材を確保しています。

短期人材交流プログラム

主に中堅クラスの社員に対し、本社と海外拠点の人材が相互に交流する形で短期 (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の育成を目指すプログラム。2010年度の開始から2014年度までの4年間の交流実績は計21名です。2014年度は6名の交流実績がありました。

a Mazda Way 7つの考え方

■ 誠実

私たちは、お客様、社会、そして仕事に対して誠実であり続けます。

■ 基本・着実

私たちは、基本に忠実に、地道で着実に仕事をすすめます。

■ 継続的改善

私たちは、知恵と工夫で継続的な改善に取り組めます。

■ 挑戦

私たちは、高い目標を掲げ、その実現に向けて挑戦します。

■ 自分発

私たちは、自分発で考え、行動します。

■ 共育

私たちは、成長と活躍に向けて、自ら学び、自ら教え合います。

■ ONE MAZDA

私たちは、常にグローバルにOne Mazdaの視点で考え、行動します。

b 海外拠点の現地マネジメント登用率

(連結)

2014年度採用率	69%
-----------	-----

※1 人材開発委員会は、国内・海外グローバル拠点まで対象範囲に含む「PDC1(グローバル人材開発委員会)」、マツダ単体の幹部社員を対象とする「PDC2」、PDC1/2を除くマツダ単体従業員を対象とする「PDC3」の3つの委員会構成されている。

ダイバーシティ(多様性)の実現

従業員の多様性を尊重すると同時に従業員一人ひとりが個性を発揮しながら、力を合わせて会社や社会に貢献する企業風土の醸成を目指しています。多様な価値観やライフスタイルを持つ社員が、プライベートと会社生活を両立させ、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(P93-95参照)。

女性雇用の拡大と活躍の場の創設^{*1}

ワークライフバランス施策の充実などを通して、女性にとって働きやすい職場づくりに取り組んでおり、女性社員比率は上昇しています。

女性の活躍をさらに加速させ、2020年には女性幹部社員数を2013年度末実績の3倍にするため、今後、幹部登用候補となる女性社員の個別育成計画を策定し、さらなる活躍を支援・促進します。なお、マツダは(一社)日本経済団体連合会の「女性の役員・管理職登用にに関する自主行動計画」の趣旨に賛同し、これに参画しています^{*2}。

障がい者雇用^{*1}

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に取り組み続けています。また、障害のある従業員が働きやすい職場づくりのために、相談窓口「フィジカルチャレンジサポートデスク」を設置しています。

2014年3月に広島県より「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、知的障がい者や精神障がい者採用への社会的要請の高まりを踏まえ、2015年度より、知的障がい者の採用を開始しました。

フィジカルチャレンジサポートデスク^{*1}

- 障害のある従業員の勤務上の悩みなどに関するカウンセリングや、働きやすい職場環境の整備(音声文字化・ドアの自動化など)を実施。
- 聴覚障がい者とのコミュニケーションをより充実させるために手話通訳者を配置(2015年4月現在2名)。
- 労使協働で「フィジカルチャレンジ交流会」という場を設けて、同じ障害のある従業員がお互いの仕事内容の紹介や日頃の悩みなどについて相談できる機会を提供。イキイキとした前向きな取り組みに向けての気付きを得られる活動を定期的に実施。
- 障がい者のより良き理解者となるために、障害に対する一般的な知識を身に付け、適切な取り組みを行うことで障害を持つ仲間が一層活躍できる職場環境の実現を目指して、「フィジカルチャレンジガイドブック^{*4}」を作成。
- 職場の人が障害のある従業員を支援できるよう、障害者職業生活相談員^{*5}などの資格取得や研修受講を促進。

高齢者の雇用促進と技能・技術・ノウハウの伝承^{*1}

積極的に高齢者の再雇用を進め、熟練者の技能・技術・ノウハウの伝承を進めています。

短時間・短日勤務の導入など、個人生活と会社生活を両立させ、やりがいを持って働くことができる環境づくりに取り組んでいます。

2013年4月施行の高年齢者雇用安定法の改正を受け、2013年度より定年退職後も継続して就労を希望する社員全員を継続雇用する仕組みを導入しました。

製造領域の期間社員の正社員登用制度と組合員化^{*1}

期間社員が充実して働くことができる職場を実現するための取り組みを継続的に進めています。勤務期間が1年以上の期間社員を対象とした正社員登用制度を設けています。また、マツダ労働組合も、6カ月以上勤務し、契約更新した期間社員を組合員化するなど、さまざまな立場の従業員が一体感を感じて、イキイキと働くことができる環境整備を行っています。

社員データ(2015年3月31日現在) (P129参照)

	社員数		平均年齢 ^{*1}	平均勤続年数 ^{*3}	
	技能系・医務系	事務・技術系			
単体 ^{*1}	男性	9,652名	9,755名	39.8歳	17.1年
	女性	634名	1,254名	36.3歳	13.3年
	合計	21,295名		39.5歳	16.8年
連結 ^{*2}	合計	44,035名		—	—

^{*1} 単体の社員数には、マツダ(株)外部から受け入れた出向者を除き、マツダ(株)外部への出向者を含む。

^{*2} 連結の社員数には、マツダグループ外部への出向者を除き、グループ外部から受け入れた出向者を含む。

^{*3} エキスパートファミリーを除く。

(単体)

	2012年度	2013年度	2014年度	
女性社員採用数	124名	95名	117名	
女性管理職人数(係長級以上)	133名	149名	162名	
女性管理職人数(幹部以上)	21名	20名	24名	
女性管理職比率 ^{*1} (係長級以上)	3.4%	3.8%	4.0%	
女性管理職比率 ^{*2} (幹部級以上)	1.6%	1.5%	1.7%	
男性管理職(幹部以上)人数	1,318名	1,343名	1,392名	
60歳以上の勤務者数(エキスパートファミリー)	1,084名	1,240名	1,114名	
障がい者雇用 雇用率 ^{*3}	1.92% (法定:1.8%)	1.98% (法定:2.0%)	2.02% (法定:2.0%)	
障がい者籍数 ^{*3}	256名	279名	287名	
管理職平均年齢	50.9歳	51.1歳	51.5歳	
離職率 ^{*4}	4.1%	3.5%	3.6%	
新卒採用人数(大卒・短大・高校)	男性	415名	133名	215名
	女性	101名	50名	66名

^{*1} 女性管理職(係長級以上)人数/管理職(係長級以上)総数。

^{*2} 女性管理職(幹部以上)人数/管理職(幹部以上)総数。

^{*3} 3年度内の平均雇用者数。

^{*4} エキスパートファミリーを除く。

第三者保証対象項目

^{*1} マツダ単体の取り組み。

^{*2} 「マツダ株式会社 女性の活躍推進について」
http://www2.mazda.com/ja/csr/csr_vision/employee/pdf/diversity.pdf

^{*3} 従業員などを対象として、テキスト「障害を知り、共に生きる」を読むことを推奨することやあいサポーター研修などに取り組む企業・団体を認定。

^{*4} 障害別の特徴と雇用上の配慮について書かれた、障がい者受け入れ時のガイドブック。

^{*5} 厚生労働省による資格認定。障がい者の職業・生活全般に関する相談・指導を担当する。

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・海外共に現地の法令を順守すると共に、業界水準を考慮して決定しています。

c 年間平均給与 (単体)			
	2012年度	2013年度	2014年度
合計	5,728,000円	6,290,000円	6,704,000円

d 男女別給与 (単体、2015年4月分)		
	男性	女性
幹部社員	634,534円	600,525円
一般社員	306,017円	290,389円

選択と自己実現

社員一人ひとりが成長・活躍目標を持ち、その実現に向けて主体的に最大限の力を発揮し、やがて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・スキルアップ支援のための教育・研修を実施しています。

e 2014年度教育研修実績 (単体)	
1人当たりの平均研修日数	4.8日/年
1人当たりの平均研修費	81,000円/年
研修を受けた社員数	19,100名/年

主な教育・研修制度

教育・研修制度	開催時期、回数など	対象	目的	研修概要	備考
マツダ・ビジネスリーダー開発 (MBLD)	年1回実施	国内・海外の全グループ社員	全社的視点を持ったビジネスリーダーの育成	会社の現状や将来の方向性についての話し合い	2000年よりスタート。2014年度 (MBLD11)はテーマを「ブランド価値向上のための行動実践」とし、全社 (グループ含む) で議論。
グローバルリーダープログラム (GLP)	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、世界各地の大学への派遣、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	2002年度からLeading Mazda 21として実施。2007年に内容をリニューアルし、「グローバルリーダープログラム」(GLP)と改称
グローバル生産拠点人材育成プログラム	随時	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 ・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*1	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	・3年目研修 ・等級6研修 ・等級5部門間交流研修 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*1	管理者としての「自覚、責任感の醸成」「全社的視点の習得」を促し、役割意識の転換を図る	Mazda Way、CSR、コンプライアンス、内部統制、労務管理、人権、安全健康など	—
技能系リーダー研修*1	随時実施	職長/職長補佐/班長候補者*1	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、リーダーシップ力等を養う	・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/名	社内から選ばれた21歳未満の技能系社員*1	・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	技能五輪競技大会における成績優秀者が教育、指導
卓越技能者養成コース*1	2年間/名	社内熟練技能者の中から選抜*1	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	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「残すべき24の伝承技能」を選定し、技能を伝承	・1996年度から開講 ・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
アーク溶接技術教育訓練*1	随時実施	溶接技能者*1	・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	—

*1 マツダ単体の取り組み。

技能五輪成績実績

2014年度実績

第52回全国大会
曲げ板金 金・銀メダル 各1名
車体塗装 銅メダル 1名

1962年からの累計

派遣人数 472名
国際大会 優勝 6名
国際大会 入賞 27名
全国大会 優勝 38名
全国大会 入賞 198名

卓越技能者養成コース関連データ

1996年からの累計

卓越技能者養成コース終了者 127名
技能マイスター 60名
広島県優秀技能者 16名
現代の名工 13名
黄綬褒章受章者 13名

アーク溶接技術教育訓練

1982年からの累計

全国大会優勝者 9名
入賞者 31名

社員意識調査

マツダ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、1987年度より継続的に社員の意識調査を実施しています。2008年度より対象を国内・海外グループ会社まで拡大しました。

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。

グローバル社員意識調査 肯定回答率

(連結)

	2012年度	2013年度	2014年度
できる限り長くマツダで働きたいと思っている。	79%	79%	78%
担当業務のプロフェッショナルとして知識・スキルの向上に努めている。	81%	77%	77%
自分に期待される以上の成果を達成したいと思っている。	75%	74%	74%
自分の仕事と会社の戦略・目標との関連を理解している。	67%	71%	70%
お客さまや仕事上の関係者の立場に立ってその期待を超えられるようできる限りのことを行っている。	—	(新規)74%	74%
マツダのブランド理念やその目指す姿に基づき自分が何をすべきかを考えている。	—	(新規)60%	61%
マツダのブランド理念やその目指す姿を実現すべく日々の業務で良いと思ったことを提案し実行している。	—	(新規)54%	57%

f

調査結果を活用した職場における改善取り組み例

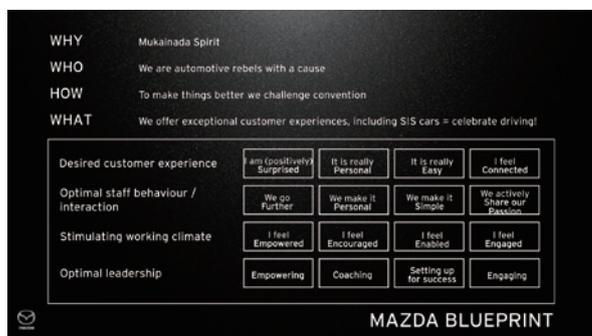
- 本部タウンホールミーティング(戦略/方針説明とディスカッション)や、シニアマネジメントとの懇談会を開催。
- 小集団活動の活性化により、アイデアの共有とチームワーク強化。

TOPICS

【欧州】お客さま満足につながるマツダブランドと従業員のあるべき姿を示した「マツダブループリント」作成

マツダモーターヨーロッパ(MME)は、欧州で働くマツダグループのメンバーが「マツダが目指すべき方向性」や「お客さまへの提供価値」を共有するための行動指針として「マツダブループリント」*を作成しました。これに基づき、欧州で働く従業員やマネジメントに適用する「仕事への取り組み行動の評価基準」を改訂し、2015年初頭から導入しました。見直しにあたっては、欧州各拠点の人事部門のリーダーが集まり、社外専門家の意見も交えました。

*以下の4つを示した。「私たちはなぜ存在するのか」「私たちは何者か」「私たちはどのように目的を達成するのか」「私たちは何をお客さまにどのような体験を提供するのか」



マツダブループリント



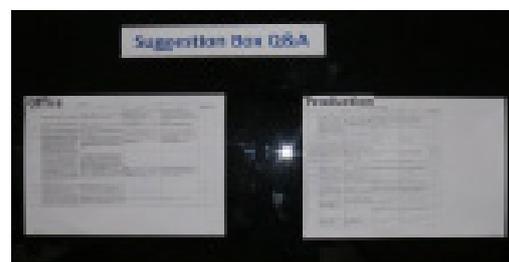
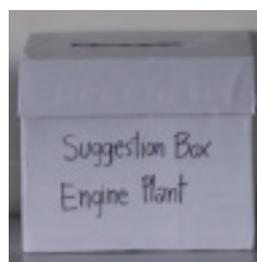
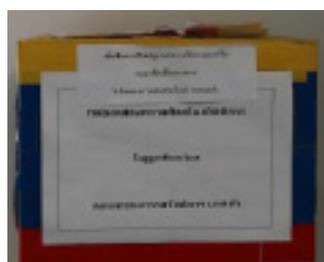
マツダブループリントについて説明するMMEのガイトン社長兼CEO

TOPICS

【タイ】従業員との対話を促進「目安箱」

2015年1月に量産を開始した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)では、従業員との対話を目的として、「目安箱(Suggestion Box)」を設置しています。食堂など3カ所に箱を設置し、従業員が匿名で自由に意見や要望を提案することができます。提案内容については、労務案件などを除き原則全件について対応案を公表しています。2014年度は約450件の提案がありました。

目安箱に寄せられた意見への対応例：暑熱対策として作業場に扇風機を増設し、各職場にクーラーの付いた休憩所を設置

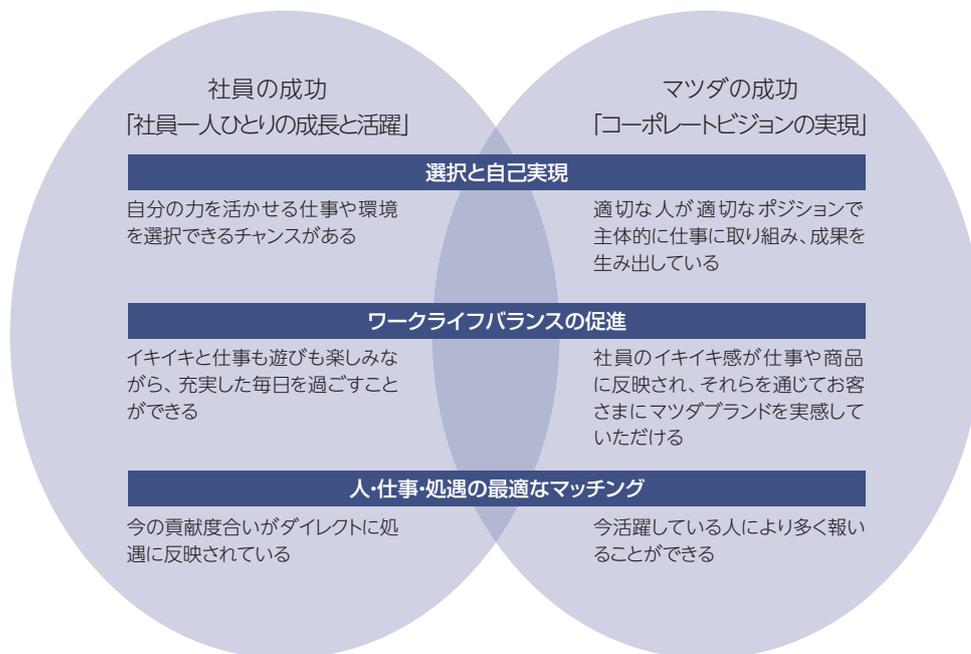


最適な仕事や環境を提供する人事制度^{※1}

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目標設定を行います。また、業務プロセスや自身の行動を「Mazda Way」の視点から振り返ることで、社員のさらなる「成長」と「活躍」へつなげています。

なお、社員のやる気を引き出す話し合いの実現に向けて、上司にはコーチング研修の受講を義務付けています。

「コンピテンシー評価」制度

「コンピテンシー評価」は、年1回、事務・技術系社員を対象に「仕事への取り組み行動」を評価するものです。

「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、部下、同僚／関係先から見た客観的評価（360度評価）を行います。その結果は、キャリアミーティングにおいて上司からフィードバックされ、成長目標や今後取り組むべき課題について話し合いを行います。

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

g

「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

2014年度：対象者の93.7%

※1 マツダ単体の取り組み。

| OJTコーチ制度^{※1}

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

| キャリアチャレンジ(社内公募・FA)制度^{※1}

社員のキャリア開発支援制度として「社内公募」、「FA制度」を導入しています。

| マツダ工業技術短期大学校(マツダ短大)^{※1}

マツダ短大は、マツダのモノづくりの中核を担う人材を育成するため、高校新卒者および社内選抜者を対象に設立された企業内大学校で、厚生労働省の認定校です。2年間教育を受けた修了生は、生産関連部門に配属され、さまざまなモノづくりの現場で活躍しています。

- 在校生総数85名(2015年4月1日現在)
- 修了生総数(在籍者)1,374名(1988年4月～2015年3月)

| ワークライフバランスの促進^{※1}

多様な価値観やライフスタイルを持つ社員が、プライベートと会社生活とを両立させ、イキイキと活躍できるよう、ワークライフバランスの促進、充実に取り組んでいます。また、ワークライフバランス諸施策の理解を深めるため、役割研修のプログラムに取り入れたり、社内イントラネット上の「勤務と処遇の羅針盤」にライフイベントに応じた会社支援施策の解説を掲載したりしています。

2003年度には、仕事と育児・介護とを両立できるさまざまな施策の導入とその利用実績が評価され、国内で最も進んだ「ファミリー・フレンドリー企業」として厚生労働大臣より表彰されました。また、2007年度には子育て支援などへ積極的に取り組む企業として厚生労働省より認定され、「くるみんマーク」^{※2}を取得しています。

h

社内公募

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

FA(フリーエージェント)制度

社員が「FA宣言書」で自分の能力やキャリアを社内に公開し、これまで積み重ねたキャリアをもとに、他の業務領域や部門にチャレンジする制度

VOICE



総務・法務室

大原 啓道(新入社員)

総務・法務室

石川 真理(コーチ)

大原：国内法務を担当し、法的観点より、各部門からの問い合わせへの対応や契約書作成へのアドバイスなどを行っています。専門用語を使いすぎないようにするなど「お客さま視点に立つ」ことをはじめ、石川さんから多くのことを教わり、業務に生かすように取り組んできました。その結果、どのような相談に対しても、的確・迅速に分かりやすいアドバイスができるようになりました。また、仕事の進め方そのものについても教わったことで、仕事の進め方の基本として、上司への報・連・相の徹底や、自分で考えて挑戦するといった習慣も身に付けることができました。

石川：大原さんの意見や考えをしっかりと聞き、どんな手助けが必要か判断しサポートを行うこと、信頼して仕事を任せることを意識しています。大原さんのフォローを通して、私自身の理解が不十分だった点や改善すべき点について見直すことができました。OJTコーチ制度は、大原さんが担当業務を着実に遂行できるようになるためだけのものではなく、私自身の成長にもつながったと考えています。今後もチームメンバーと連携して業務を遂行していきます。

i 「くるみんマーク」



※1 マツダ単体の取り組み。

※2 「くるみんマーク認定」取得状況:マツダ(2007年)、マツダE&T(2009年)、マツダロジスティクス(2011年)、倉敷化工(2011年)、マツダエース(2012年)。

ワークライフバランスとダイバーシティ推進に向けた主な施策

(単体)

施策名	施策概要(2015年3月31日現在)	開始時期	2012年度	2013年度	2014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	30名(740日)	41名(1,026日)	45名(886日)
育児休暇	出産や育児のため連続5労働日の休暇を取得できる制度。	2008年8月*1	1,944日(433名) 内非正規社員6名 男性:1,419日(332名) 女性:525日(101名)	2,200日(487名) 内非正規社員6名 男性:1,681日(381名) 女性:519日(106名)	1,830日(410名) 内非正規社員11名 男性:1,391日(321名) 女性:439日(189名)
育児休職	子が満3歳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	226名(内男性9名) 育児休職復職率 100% 復職1年後の在籍率 100%	242名(内男性6名) 育児休職復職率 98% 復職1年後の在籍率 100%	231名(内男性6名) 育児休職復職率 98% 復職1年後の在籍率 100%
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	7名(内男性2名)	7名(内男性3名)	12名(内男性6名)
育児・介護に関わる勤務特例措置	介護や小学校6学年修了までの育児のため、短時間勤務や夜勤・時間外勤務免除などが受けられる制度。(短時間勤務の法定:当該子が3歳に達するまで)	1999年4月	短時間勤務者 育児:256名 介護:2名	短時間勤務者 育児:246名 介護:4名	短時間勤務者 育児:286名 介護:3名
在宅勤務制度	育児・介護を行う場合や、在宅勤務を行うことでより効率的に業務を遂行できる場合を対象に、所定時間の25%までの範囲で在宅での勤務を可能とする制度。	2008年8月	52名	53名	85名
ハートフル休暇制度	親族の看護/ボランティア/子どもの学校行事/不妊治療を目的として、取得できる休暇制度。 「ボランティア」は以下の活動を対象とします。 ・社会福祉(児童福祉、高齢者福祉、障がい者福祉など) ・環境保全(森林保護、リサイクル活動など) ・地域との交流、協力(地域行事への参加、子ども会活動への協力、防犯活動など) ・国際交流(ホームステイ受入、通訳など) ・健康、医療ボランティア(健康指導、ドナー活動など) ・災害救助 ・ボランティア活動に有益な資格、技術、知識の習得 ・スポーツ活動支援(競技指導、大会運営など) ※但し、特定の政治・宗教に関連する活動は除く。	2008年8月*1	309名(1,539.5日) 男性:115名(551日) 女性:194名(988.5日) 内親族の看護 267名(1,171.5日) 内非正規社員19名 男性:102名(489.5日) 女性:165名(682日)	309名(1,935日) 男性:122名(738日) 女性:186名(1,197日) 内親族の看護 264名(1,469日) 内非正規社員22名 男性:108名(673日) 女性:156名(796日)	503名(2,270日) 男性:187名(865日) 女性:316名(1,405日) 内親族の看護 374名(1,813日) 内非正規社員31名 男性:162名(805日) 女性:212名(1,008日)
社内保育施設「わくわくキッズ園」	子育て中の社員のための、未就学児童向け社内保育施設。看護師が常駐しており、体調不良児の保育も可能。	2002年4月	園児:47名	園児:47名	園児:47名
キャリア開発休職	将来的なキャリア向上を目指し、学校などに通学するため、3年を限度に休職を可能とする制度。	2003年10月	2名	2名	2名
赴任同行休職	転勤する配偶者に同行するため、一定期間を休職扱いとし、キャリアの継続を可能にする制度。	2003年10月	23名	28名	28名
再雇用制度	結婚・育児・介護などで退職した復帰意欲のある元社員を対象に、再入社を機会を提供する制度。	2008年8月	登録者10名	登録者2名	登録者5名
エキスパートファミリー制度	保有能力・経験などの基準を満たした希望者を、定年退職後から再雇用し、技能・技術の伝承や、スペシャリストとして活躍してもらう制度。	2006年4月	185名入社	275名入社	300名入社
スーパーフレックスタイム勤務(コアタイム無し)	個人の業務と私生活の調和を図りながら業務の成果をあげていく目的で導入した、出勤しない日の設定も可能なフレックスタイム制度。	2000年10月	事務・技術系職場の8割が利用	事務・技術系職場の8割が利用	事務・技術系職場の8割が利用
早くかえろう運動	間接部門を対象に、業務効率化を進めることにより長時間労働の改善を図る運動を展開(具体的な活動例:定時退社日、消灯時刻の設定など。残業時間は四半期ごとの実績を各部門のマネジメントにフィードバックしPDCAを回す)。	2007年9月	継続実施	継続実施	継続実施
JICA派遣休職	国際協力機構の行うJICAボランティア事業に参加する場合に、有給での休職を認める制度。	2007年4月	-	-	-
マツダ・フレックスベネフィット	選択型の福利厚生制度。あらかじめ定められたポイントの範囲内で社員個人が選んだ福利厚生メニューの補助が受けられる仕組み。生活支援、能力開発、育児、介護、社会貢献、趣味活動など。	2001年10月	全社員	全社員	全社員
社員の環境保全活動、社会貢献活動を支援する福利厚生プログラム	マツダ・フレックスベネフィットの中で、社員のボランティア活動の活動費に対してポイントを申請できる。JICA(国際協力機構)への派遣に伴う休職にも対応。	2001年10月	7件 147,000円	11件 187,600円	17件 209,600円
有給休暇の計画的な取得の推進	労使で、業務の効率化・平準化を協力して推し進め、自分発で給有休暇の計画的な取得が実現できる環境を整備している(半日単位で取得可)。	継続実施	取得率 73% 平均取得日数 14日	取得率 77% 平均取得日数 14.7日	取得率 79% 平均取得日数 15.1日

*1 2008年8月以前は別制度で運用。

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
配偶者または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

- 教育費の貸付
子の大学(院)・短大・専門学校(高専)進学時に、子一人につき100万円まで貸付(返済留保期間あり)
- 「障がい児育成援助金」の給付
障害程度が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16万円を給付
- 非常時の貸付
弔事、入院時、傷病休職時、災害時、親族の介護時、不妊治療時に最大50万円を貸付(返済留保期間あり)

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10万円を給付)
- 「先進医療援助金」給付事業
- 弔慰金、弔別金、遺族・育英年金給付事業など

※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を。

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、人づくり、職場づくり、仕組みづくりを進めています。マツダと国内グループにおいては2014年度から第3次3カ年計画に取り組んでいます。

海外のグループ会社に対しては、現地の法令や労働慣行などを踏まえ、安全・健康な人づくり、職場づくりを進めています。

安全衛生委員会

経営層（安全担当役員、各本部長）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、決定しています。

また、安全健康活動は、マツダや国内グループ会社で取り組んでいます。マツダの担当者が国内グループ会社の安全衛生会議への参加や、活動情報の共有、職場巡視指導、教育支援などを行っています。

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共に、安全衛生水準のさらなる向上を目指しています。

マネジメントシステム取り組み内容

「リスクアセスメント」によって災害の未然防止に努めると共に、監査によってマネジメントシステムの運用状況を調査・評価し、PDCAサイクルを回しています。

<2014年度内部監査実績（マツダ単体）>

- 全ての監査対象部門で実施（26組織121部門）

リスクアセスメント活動

2005年度から、生産、開発、管理、事務など全ての業務について、危険、リスクを事前に抽出し、対策を実施する「リスクアセスメント」を実施しています。毎年、見直しや新たなリスクの洗い出しを繰り返して対策を進めることで、職場の安全度を向上させています。

安全成績（災害度数率）

災害度数率はリスクアセスメント活動導入により機械設備・作業環境への物的な安全衛生対策が促進され機械設備などの「物」に起因する災害は減少していますが、2011年度以降、作業変更直後の「人」の行動・不注意・危険予知不足による災害が増加傾向です。

2015年度は作業方法・作業手順に着目し、安全にできる作業方法・作業手順であるかを事前にリスクアセスメントすることによる災害防止活動を強化し、改善に取り組みます。

安全健康基本理念

「安全と健康」これこそ働く私たちの原点です。これこそ最も価値のあるものです。
「人」こそ宝！この宝を守るために私たちは不断の努力を続けます。

「ワンマツダいきいき職場づくり運動」第3次3カ年計画

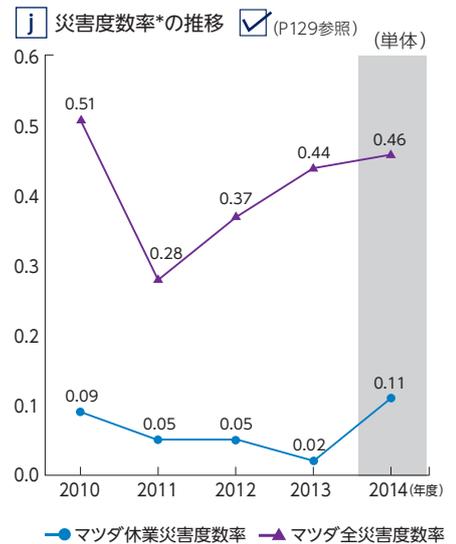
方針：自分発、部門発の安全健康活動をやり遂げ、自律型のいきいき職場*を実現する。

スローガン：24時間、ワンマツダで安全健康、最優先！

考え方、進め方：

1. 原点に戻り、ルールが守れ、安全行動ができる人をつくる
2. リスク「先取り」による重大災害・事故防止活動の強化
3. 全員参加による活動展開（相互注意し、誉め合える風土づくり）

* 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。



* 延べ100万実労働時間当たりの労働災害による死傷者数で災害発生頻度を表す。

第三者保証対象項目

※1 マツダの従業員の約9割が所属。

労働安全に関する教育研修

マツダや国内グループ会社、サプライヤー（東友会協同組合※1）では、安全衛生に関する研修を実施しています。海外生産拠点の安全担当者に対してはマツダ本社で教育研修を推進し、マツダグループ全体で安全な職場づくりに取り組んでいます。

2014年度の主な教育・研修内容

- 安全衛生役割教育など労働安全衛生法に定められた法定教育の実施（国内グループ会社、サプライヤーへも案内）（受講者数：1,632名（内、社外受講者数：569名））
- 危険予知（KY）トレーナー研修などのゼロ災手法教育（受講者数：250名）
- フォークリフト運転者などの危険有害業務従事者への能力向上教育（受講者数：162名）
- 安全衛生管理者・監督者などの新任者教育（受講者数：116名）
- AED使用実習を含む社内救急処置教育（受講者数：390名）

国内グループ会社、サプライヤーでの主な教育・研修内容

- 安全衛生管理
- 安全衛生管理者・監督者の能力向上を目指した研修
- 作業危険予知、交通危険予知

健康の保持・増進

従業員の健康の保持・増進に向け、健康診断の実施をはじめ、メンタルヘルス対策の強化、生活習慣改善の推進、高齢化対策・海外健康支援など「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。また、国内グループ会社に対しても、同様の活動を推進支援しています。

健康診断※2

法定健康診断と共に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」を、50歳・54歳・58歳到達時の社員には胃カメラ、腹部エコーが含まれる「総合ドック健診」※3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・保健師による個別指導や健康教育など、社員の健康づくりを支援しています。

k 健康診断に関するデータ

(単体)

	2012年度	2013年度	2014年度
健康診断受診率	100%	100%	100%
総合健康診断 (30・35・40歳以上) (希望者には乳がん、 子宮がん検診を実施)	11,560件	11,267件	12,184件*
一般定期健康診断 (上記以外)	17,092件	17,929件	17,563件
特殊健康診断	2,000件	1,980件	1,879件
海外健康診断	376件	484件	453件
健康診断の結果に 基づいた個別指導 (特定保健指導を 含む)	637件	1,871件	840件

* 2014年度より25歳時追加。

※1 マツダと自動車部品・設備に、直接・間接的に取引のある64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）を行っています。

※2 マツダ単体の取り組み。

※3 オプションとして脳ドック、肺ドックなどを有償で実施。

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、マネジメントー各部門ー産業医・保健師ーマツダ労働組合など労使合同でメンタルヘルスプロジェクトを立ち上げ、全社的な支援体制を構築しています。

具体的には、階層別・部門別研修や産業医・保健師による相談体制を整備しています。 [l] 個人と組織のリスクを見える化するため、個人と組織のストレス診断「げんき診断」を導入しています。結果は個人だけでなく組織診断の結果を各部門にフィードバックし、職場改善活動につなげ、メンタルヘルス不調の未然防止に取り組んでいます。 [m]

国内・海外出向者に対しても、ストレス診断や、巡回健康相談、TV会議システムを活用した健康相談を実施しています。

休職者に対しては、短時間勤務制度や試入社制度、復職後のフォロー相談などの復職支援を拡充し、再休業の防止に取り組んでいます。

<研修事例>

- 管理者を対象とした「傾聴研修」および「アドバンス研修」
- 入社3年目の社員を対象とした「セルフケアセミナー」
- 職場からのニーズに対応した部門単位研修
- 自分らしくイキイキと過ごすためのセルフコンディショニングのヒントや、レジリエンス強化のためのポイントを紹介した「げんき通信」の配信（年5回発行）

生活習慣病対策※1

喫煙対策

マツダは全社喫煙率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。2003年より「全社1日禁煙デー」を設定。2010年度からは、毎月1回実施しています。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。

生活習慣改善・メタボリック予防

2008年4月の「特定健診・特定保健指導」義務化を受け、保健師およびトレーナーによる特定保健指導（個別指導とグループ指導）を開始しました。2014年度は581名に指導しました。加えて、40歳未満の社員を対象に、生活習慣病改善セミナーを実施しました（2014年度は130名の参加）。

ウォーキングによる健康増進

社員のウォーキングへの関心を高めて健康増進を支援するため、「1日1万歩以上の割合50%以上」を目標にウォーキング活動を展開しています。具体的には、間接社員対象の1日1万歩を目指す「チャレンジ1万歩運動」や、イントラネットを活用した歩数記録ツールの提供、社内ウォーキングコースの設置、ウォーキングに筋トレを取り入れた「歩きながらプチ筋トレ」などのイベントを行っています。また、徒歩通勤を推進する「エコ・ウォーキング通勤制度（手当を支給）」によるウォーキング支援も行っています。

<歩きながらプチ筋トレ>

毎年10月の健康衛生月間活動の一環として昼休みの社内ウォーキングコースを利用しウォーキングイベントを開催しています。2014年度から「歩きながらプチ筋トレ」と称し歩行動作に加え、腿あげ／体側ひねり／つま先立ち等の動作を交えることで、筋力向上・エネルギー消費量増加を目指しました（2014年度は約200名の参加）。

食育指導を実施

低カロリーをコンセプトとした「ヘルシー食」を、2009年度から社内給食のメニューに加えました。特定保健指導時の食事指導にも取り入れています。

l メンタルヘルス研修実績

(単体)

	2012年度	2013年度	2014年度
新任管理者研修	198名	202名	152名
管理者研修 (アドバンス)	74名	360名	55名
入社3年目研修 (セルフケアセミナー)	114名	136名	232名
部門単位研修 (希望部門)	265名	405名	312名

m げんき診断（職業性ストレス簡易調査結果）

(単体)

	2012年度	2013年度	2014年度
	93	95	93

厚生労働省の職業性ストレス簡易調査票を活用し2008年より実施。全国平均（厚生労働省発表）を100とした際のマツダ（株）の総合リスク値の実績（値が小さい＝リスクが小さい）。

n 生活習慣病に関するデータ

(単体)

		2012年度	2013年度	2014年度
禁煙 推進活動	禁煙率	30.3%	30.6%	30.5%
	ニコチンパッチ処方・ 指導	39名	16名	13名
ウォー キング 活動	チャレンジ1万歩 参加者/チャレンジ 1万歩達成率	8,607名 /47.0%	8,706名 /48.3%	8,483名 /46.8%
	「マツダいきいき ウォーク」参加者 ・にこにこコース (年間2,000km)	532名	696名	699名
	・てくてくコース (年間2,500km)	9,671名 237名	8,968名 213名	8,497名 187名
	・すたすたコース (年間3,000km)			

※1 マツダ単体の取り組み。

健康リスク対応※1

過重労働による健康障害と事故の防止

2003年4月から、過重労働による健康障害対策として、超過時間が一定基準を超える社員を対象に産業医、保健師による面接や指導を実施しています。

2007年7月からは面接対象の社員に、1週間の残業および休日出勤を禁止とする「ノー残業ウィーク」を設定しました。また、上司が本人の健康状態をチェックするツールとして「SEEチェック」※2も導入しました。

転倒災害予防・高齢化対策

現業部門では転倒災害予防・高齢化対策として、「安全作業能力テスト」および「いきいき安全体操」を独自に開発、導入しました。その結果、特に50歳以上でバランス能力・敏しょう性が改善しました。また間接部門では、バランス能力や下肢筋力の維持向上を目的としたストレッチ体操「Zoom-Zoomストレッチ」を各職場に展開し、転びにくい身体づくりを推進しています。

この活動は、今後の従業員の高齢化対策として産業保健分野で注目されており、中央労働災害防止協会への情報提供や米国立労働安全衛生研究所 (NIOSH) での研究発表などを行っています。

海外勤務者への健康支援体制の整備

海外勤務者に対しては、出国前の健康診断および事後指導を実施しています。海外勤務中はメールや電話、ウェブでの健康相談を行い、出発から帰国までの健康管理をサポートしています。また、新規プロジェクトの立ち上げごとに各国の医療事情、現地特有の病気などを把握した上で、具体的な不調時の対応について紹介し、不安軽減を図っています。

近年は、新興国への海外勤務者に対しては、生産拠点の立ち上げ時期に限定した現地での健康相談を行っています。産業医や保健師が現地へ出向き、直接コミュニケーションすることにより健康問題の早期発見、早期対応に努めています。

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。

・ 国内のグループ会社

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。

・ 海外のグループ会社

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2014年度集団労働争議件数：0件)

o 労使トップの握手



※1 マツダ単体の取り組み。

※2 Sleep (よく眠れているか?)、Eat (食事はおいしく食べられているか?)、Enjoy (趣味など生活を楽めているか?)を確認するもの。

※3 マツダの従業員の約9割が所属。

人権

基本的な考え方

マツダは、人権の尊重は企業活動の基本であると考えています。会社生活において、一人ひとりの尊厳と人格を尊重することは大変重要であり、明るく働きやすい職場でこそ従業員の能力が発揮され、大きな組織力を生み出します。

こうした考えのもと、2000年11月の「マツダ人権宣言」により、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、性的指向などによる差別や嫌がらせなど、いかなる人権侵害も容認しないという強い信念に基づき、人権侵害を撤廃する決意であることを発表しています。

人権の取り組みには終わりはないという考えのもと、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、活動を続けています。

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、以下の取り組みを進めています。

規則／ガイドライン

マツダは、「マツダ企業倫理行動規範」の行動原則の中で国際社会の常識・健全な慣行に従うことをうたっています。人権面においても国際連合「世界人権宣言」「ビジネスと人権に関する指導原則」や国際労働機関「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」などの基本原則を踏まえ、人権に関する会社の方針および従業員の行動基準を明確化し、人権の基本理念を浸透させるための取り組みを進めてきました。

具体的には、「セクハラ追放ガイドライン」(1999年)や、「人権侵害撤廃規則」(2000年)を制定して従業員の人権侵害行為を禁止し、良好な就業環境を確保するための事項を定めています。これらの規則・ガイドラインについては、基本的に内外の諸情勢を勘案した上で必要の都度見直しを行っています。最近の見直しは2012年度に実施しました。

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、人事室が全社的な人権啓発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。

グループ会社については、定期的に情報交換を行い、グループ会社内の深刻な人権問題に関しては、マツダの人事担当役員などマネジメントに報告することで、グループ全体で解決できる体制を構築しています。

年1回実施するグローバル社員意識調査を通じて、人権取り組み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」(P113参照)に基づいて、人権面でも社会的責任を果たせるバリューチェーンの構築に努めています。

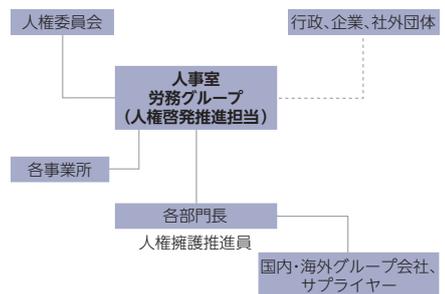
a

マツダ人権宣言 (2000年11月)

マツダは「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。

a

b 推進体制図



c グローバル社員意識調査 肯定回答率 (連結)

	2012年度	2013年度	2014年度
マツダの人権に関する基本理念や方針を理解している	70%	67%	66%
マツダの人権を侵害する行為に対して適切に対応していると感じている	63%	61%	63%

^{*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「マツダ人権宣言」に示された基本理念のもと、マツダの「人権侵害撤廃規則」や「セクハラ追放ガイドライン」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・啓発ソールの提供や講師の派遣などを行っています。

2014年度は、国内グループ会社の人権研修体制確立のための支援や国内・海外グループ会社への人権ミーティング資料の提供などを行いました。

グループ会社で問題が発生した場合には、職制を通じて報告されますが、それが困難な場合などには従業員から直接、「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」(P111参照)などを通じた報告も受け付けています。

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、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必要な支援を行っています。個々の相談に対してより有効な支援ができるよう、会社生活や家庭生活に関する悩みへのカウンセリングも行っています。

これらの相談窓口は人事室が運営し、受理された案件は定められた手順に従い、全件解決が確認されるまでフォローしています。再発防止に向けては相談者の意向に十分配慮した上で事実関係を調査し、関係部門と連携した取り組みを進めています。

人権侵害撤廃の取り組み

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、人権委員会に報告され、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、人権意識高揚を図るために人権研修や啓発活動を通して全従業員が人権について考える時間を持っています。

従業員の人権意識の現状把握のために、グローバル社員意識調査 (P92参照) において人権に関連する質問を設定し、そのスコアを勘案して、取り組みの見直しや改善策の検討を行っています。

d

人権研修^{※1}

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ています。また、役員、幹部社員を対象とした人権講演会なども実施しています。2014年度はあわせて約2,400名が受講しました。

- eラーニング「パワハラ編」を2013年に管理者層に展開。2014年は、一般社員向けのメニューを追加し、「パワハラへの正しい認識」や「適正な指導」「もたらすリスク」について、全社的に認識共有を進めた
- 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

人権週間社長メッセージ^{※1}

毎年12月10日の世界人権デーにちなんで「人権週間」に、社長から全従業員に向けて人権尊重の重要性を喚起するトップメッセージを発信しています。

人権ミーティング^{※1}

定期的 (現業系 年4回、間接系 年2回) に、身近なテーマを題材としたミーティングを職場単位で実施し、従業員が日常的に人権感覚を養えるよう努めています。

その他の人権啓発活動^{※1}

人権カード(入社時配布)、人権標語の募集など。

e

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。

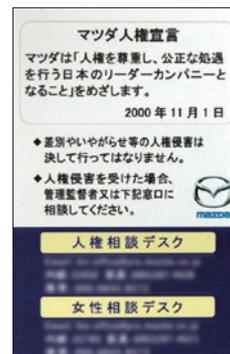
また、社会貢献の取り組みとして、地域の人権イベントへの参加、人権団体との意見交流、貧困問題への対応、HIV/AIDSケア施設の支援、少数民族の教育支援など、人権に関する取り組みをグローバルで行っています(マツダサステナビリティレポート2015【社会貢献版】)^{※2}。

d 人権擁護功労賞の表彰状



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。

e 人権カード



※1 マツダ単体の取り組み。

※2 <http://www.mazda.com/ja/csr/download/>

マネジメント

マツダグループおよびバリュー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

105 マネジメント

(コーポレートガバナンス／内部統制／リスクマネジメント／コンプライアンス)

113 バリューチェーンにおける社会的責任の推進

116 株主・投資家への取り組み

EMPLOYEE'S VOICE

マツダブランドを輝かせ続ける よう、コンプライアンス確保の ための取り組みを推進します

コンプライアンス推進担当として、リスク・コンプライアンス委員会の運営をはじめ、教育ツールの提供や研修などの啓発活動を行っています。また、コンプライアンスに関するさまざまな問い合わせに対応するとともに、関係部門と連携し、各部門の適正な業務遂行を支援しています。2014年度は、社内外への情報発信時に留意すべき事項をまとめたチェックシートを全社へ展開し、改めて著作権の適正利用を推進するとともに、人権、その他法的観点に関わる法令など違反リスクの未然防止対策を強化しました。今後も、マツダブランドを毀損することのないよう、マツダおよびマツダグループにおけるコンプライアンス確保のための取り組みを推進していきます。

総務・法務室
吉松 尚樹



マネジメント

マツダは、経営の透明性の向上と意思決定の迅速化を目指し、コーポレートガバナンスの充実と内部統制の強化を図っています。

コーポレートガバナンス(企業統治)

コーポレートガバナンスの充実を経営の最重要課題の一つと認識し、株主総会、取締役会、監査役会などの法定の機関を設置すると同時に、執行役員制度を導入し、執行と経営を分離しています。

これにより、監督機関としての取締役会の実効性向上、取締役会の審議の充実、さらに、執行役員への権限委譲により意思決定の迅速化を図っています。

取締役会は、2015年6月30日現在8名で構成され、うち2名は独立性の高い社外取締役です。なお、取締役会の定足数は取締役の過半数であり、2015年3月期の取締役の出席率は90%以上でした。

a **b**

社外取締役制度の導入

経営の健全性・透明性の一層の向上を目指して、2011年6月24日開催の株主総会において社外取締役2名を選任し、社外取締役制度を導入しました。社外取締役は、各々の知識、経験、識見に基づくマツダの経営活動への助言ならびに経営の意思決定への参画を通じて、取締役会の監督機能強化および経営の透明性の一層の向上に貢献しています。

経営の監査

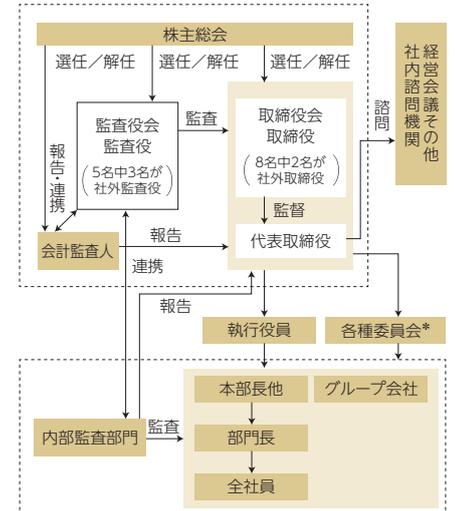
監査役会は、独立性の高い社外監査役3名を含む5名で構成され、監査役会が定めた年間計画に従って取締役の職務執行を監査しています。また、法令で出席を求められる取締役会のほか、経営会議などにも出席しています。会計監査は、有限責任 あずさ監査法人が担当しています。

各監査担当の連携状況

常勤監査役、監査法人およびマツダの監査部門は、以下の会合を定期的に設け、内部統制に関する事案を中心に情報交換を行っています。

- 常勤監査役と監査法人による会合
- 常勤監査役と監査部門による会合
- 常勤監査役、監査法人、監査部門の三者による会合

a コーポレートガバナンス体制図



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

b 各詳細情報は以下よりご覧ください

■ アニュアルレポート2015
<http://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>
 ・ 役員の担当領域・経歴など (P32-33)
 ・ 役員報酬/監査報酬 (P28)

■ 会社概況
<http://www.mazda.com/ja/about/profile/executive/>
 ・ 会社役員の担当領域

■ 有価証券報告書
http://www.mazda.com/contentassets/174d629d3ef341cc9f729d74b62d5dfe/files/f_repo150624.pdf
 ・ コーポレートガバナンスの状況など (P33-39)

グループ会社の経営の監査

マツダグループでは、各グループ会社においてコーポレートガバナンス体制を構築し、マツダとグループ会社間の連携強化を図っています。

国内

国内グループ会社に監査役を設置しています。大会社の常勤監査役をメンバーとするグループ監査役連絡会の開催や、非常勤監査役へのマツダ社員の就任などにより、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

主要な海外グループ会社は、内部統制に関する事案について審議する監査委員会*1を設置しています。監査委員会には、海外グループ会社の役員・内部監査部門に加え、マツダの関係部門や監査部門が参加し、意見交換を行っています。欧米・豪州のグループ会社では、マツダの執行役員、常勤監査役も参加しています。

2014年度はメキシコ、マレーシアの新設会社が監査委員会を設置しました。2015年度は南アフリカの新設会社で監査委員会を設置する予定です。

内部監査の実施

経営の健全化・効率化などを目的としマツダと国内・海外グループ会社が連携し、内部監査を行っています。

マツダの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、資格取得の奨励、社外研修への参加、勉強会の開催などの取り組みを促進します。

ITシステム監査の実施

マツダの監査部門および海外グループ会社の内部監査部門が、財務報告に関わる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する監査を行い、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(P111参照)」や財務統制のグローバルなガイドラインである「ファイナンス・コントロール・ガイドライン」などを定めています。これらのガイドラインを踏まえ、各部門は、規程・要領・手順書などを整備し、内部統制の構築を推進しています。

グループ会社においては、「国内関係会社管理規程」「海外関係会社管理規程」に基づいて、連携体制を構築しています。マツダにおいては各グループ会社の主管部門が教育や体制整備のためのサポートを行っています。

内部統制自己診断

1998年から、内部統制に関する意識の浸透を目的として、内部統制自己診断を開始し、現在では、マツダおよび国内・海外のほぼ全てのグループ会社で実施しています。内部監査部門や監査法人などの第三者ではなく、プロセス・仕組みを実際に整備・運用している担当者自身が、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・グループ会社で主体的に統制上の不備の把握やその是正活動が行われています。

また、自己診断の実施手順をマツダの監査部門が確認し、必要な改善を提言するとともに、新たに確認されたリスクをチェックリストに反映させるなど、常に適切で有効な診断が実施できるように運用しています。

VOICE



グローバル監査部
池内 陽子

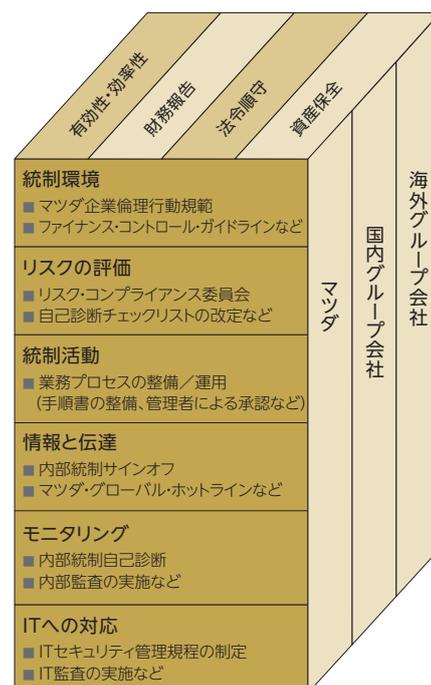
海外子会社の業務監査や監査委員会の運営を担当しています。国・地域によって異なるビジネス環境や慣習を理解することを重視し、各会社に適した内部統制の体制整備・効率的運用につながる提案ができるよう取り組んでいます。

2014年10月に営業を開始した南アフリカの販売統括会社を訪問した際、現地の状況を把握するとともに、マネジメントや各担当者と内部統制の重要性について共有、内部統制構築への継続したサポートの必要性を認識しました。今後も経験を積み、グローバル視点での判断力をさらに向上させるなど、監査人としてのスキルを磨き続けます。

c 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や、監査に関する情報提供等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。

d マツダの内部統制



*1 内部統制に関して情報収集・意見交換を行う目的で独自に委員会を設置し運営しています(海外グループ会社は委員会設置会社ではありません)。

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、統制上の不備とその改善状況を確認し、内部統制の保証を行うサインオフの仕組みを取り入れています。マツダの内部統制報告書はこのサインオフの内容を踏まえて作成されています。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が決められ、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。

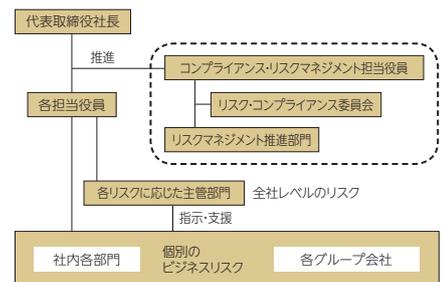
把握したリスクは重要度を踏まえて、個別のビジネスリスクについては該当する業務を担当する部門が、本社レベルのリスクについては、本社横断的な業務を担当する部門がPDCAサイクルを回し、適切に管理しています。

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において、毎年重点課題の設定、各部門における管理状況の確認・評価などの活動により、リスクマネジメントの一層の強化充実を図っています。

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、南海トラフ地震をはじめとした大規模地震対策に取り組んでいます。

e 平常時のリスクマネジメント体制



f 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。

■ 事業リスクについては「平成27年3月期 決算短信 (P6-10)」をご覧ください。

<http://www.mazda.com/ja/investors/library/result/?year=2015>

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、2003年度より大規模地震対策に取り組み、建物・設備の耐震対策、護岸のかさ上げ対策などのハード面の対策とともに、緊急連絡網の整備、防災自衛団組織の構築、対応手順の整備、津波避難場所の選定、避難訓練などソフト面の整備も計画的に進めてきました。また、毎年、公設消防と連携した合同防災訓練や防災自衛団単独での訓練を実施し、初動対応を確認しています。

g 東日本大震災の経験を教訓として、2013年度は新たに明文化した「初動対応要領・防災自衛団運営手順」の周知徹底を図り、職場における事前措置や初動対応の確認、見直しを行いました。今後も、南海トラフ地震をはじめとした大地震やそれらに伴う津波発生を想定したハード面、ソフト面の両面について、継続的な取り組みを図っていきます。

情報セキュリティ

情報管理方針や社内規程を定め、個人情報など重要な情報を適切に管理・保護し、情報セキュリティの確保に努めています。

情報セキュリティの啓発活動として、マツダ単体の従業員には、「機密情報管理」と「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」は集合教育で、「個人情報保護」「ITセキュリティ」はe-ラーニングで行っています。

また、イントラネットで情報セキュリティに役立つさまざまな知識を習得できる専用サイトを設けるなど、継続的な啓発活動を行っています。

グループ会社には、情報セキュリティに関するガイドラインの展開やツールの提供を含めた教育支援を行い、マツダグループ全体で情報セキュリティの確保に取り組んでいます。

ITセキュリティの管理ルール

ITセキュリティの管理ルールとして、BS7799^{※1}の枠組みに基づいたITセキュリティポリシーを確立し、その下でITシステムへ組み込むべきセキュリティ制御や監視の仕組みを定め、それが実装され運用されているかを定期・不定期に確認するようにしています。

g マツダ本社における訓練への参加者数

震災、高潮などを想定した防災、消火、応急処置（AED使用）訓練。

	2012年度	2013年度	2014年度
参加人数	15,900名	18,200名	18,700名

※1 英国規格協会（BSI）により制定された情報セキュリティの管理に関する規格であり、現在の情報セキュリティマネジメントの国際標準ISO/IEC27001&27002の基となった規格。

個人情報保護

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。

個人情報保護方針

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

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

知的財産に関する基本方針

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

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

h

発明考案表彰制度

年に一回受賞者を選定し、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。

2014年度表彰結果

登録実績表彰	611件/1,694名
特別表彰	4件/11名
多数件発明者表彰	10名
新人発明者表彰	205名

知的財産の保護と知財リスクマネジメント

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

1. 企業活動により創造した新技術やマーク、車種ネーム、車両デザインなどに関する知的財産権を網羅的に発掘し、グローバルに取得し、技術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

なお、近年米国を中心に増加傾向にあるパテント・トロール^{※1}による特許訴訟を抑制することを目的に、2015年3月に「License on Transfer Network^{※2}」に加盟しました。

知的財産管理の啓発活動

「マツダ企業倫理行動規範 (P111参照)」において「機密を守る。当社または他者の知的財産を侵さない」と定めており、従業員に行動指針を明示し行動を律しています。

知的財産部では、知的財産全般の管理を行うと共に順法行動の定着に向けた啓発活動を定期的実施しています。外部環境の変化を踏まえ定期的にリスクを見直し、国内・海外のグループ会社も含め従業員・役員の職位・職種や、社会問題となる知的財産の種類に応じて啓発活動を実施しています。

例えば、事務部門のスタッフを対象として、インターネット利用により発生が危惧される著作権問題や不正競争防止法上の知財問題についての教育を行っています。また、社外向けの発行人物作成部門に対して、知財問題の未然防止の意識徹底を図っています。

ブランドプロテクション(模造品対策)

知的財産部は、マツダのブランド力と信用力の維持・向上、模造品購入により生じるお客さまのリスク排除に向けて、関係部門と協同して模造品撲滅を目的とした活動を行っています。

1. マツダ独自の模造品対策の構築と実施
2. 官・民の関連プロジェクトへの積極的参画
3. 模造品の多発する国・地域での活動推進のため、知財問題を熟知した社員を駐在員として常駐させ、現地の政府機関・摘発機関との連携を密にして建設的かつ計画的な施策を実施

※1 実質的には技術開発などを行わずに他者が開発した技術の特許を取得して、関連する技術を実施する第三者に対して不当に高額な特許使用料や和解金を要求する組織や団体。

※2 キヤノン(株)、Google Inc.などによって2014年7月に設立された特許協定団体。加盟企業が自ら保有している特許を外部の組織や団体、個人などに売却した場合、自動的にその特許の実施権が他の加盟企業にも与えられる(加盟企業の特許がパテント・トロールの手に渡ったとしても、パテント・トロールがマツダに対して特許使用料を要求できない仕組み)。

TOPICS

デザイン開発と知的財産権

マツダは「ひと目見ただけでマツダ車とわかる」デザイン開発を、ブランド価値経営を推進する上で重要な取り組みの一つと考えています。デザインが他者に真似されることを回避するため、意匠権を中心とした自社の知的財産権を保護しています。シグネチャーウィングなどブランドを象徴する重要なデザインを網羅的に守るため、知財保護活動強化しています。

新型ロードスター



日本意匠登録1521541(ロードスター)



中国意匠登録303011437(シグネチャーウィング)

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。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。「マツダ企業倫理行動規範」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。

グローバル社員意識調査において、コンプライアンスに関する項目を設定し、従業員への浸透度を確認しています。



「マツダ企業倫理行動規範」の概要

「誠実」な行動の5原則

1. 法律や社内規則、国際社会の常識・健全な慣行に従う。
2. 公平・公正である。
3. 企業の社会的責任を果たす。
4. 自分の職責を忠実に果たす。
5. 正直である。

行動指針

1. 法令および社内内で適用される規程を守る。また明確に定めがないことでも、これらの精神を尊重して判断する。
2. 従業員、顧客、取引先を公平・公正に扱う。業務上の地位を利用して不当な利益・便宜を得たり、与えたりしない。
3. 公私をわきまえ、会社の資産を着服したり乱用しない。
4. 機密を守る。当社または他者の知的財産を侵さない。
5. 人への安全・環境に配慮した商品作りを追求する。
6. 常に健全な利益を追求すべく行動する。
7. 人権と人間の尊厳を尊重する。
8. 社内・社外への報告において常に真実をタイムリーに述べる。

マツダ・グローバル・ホットライン

1999年に「倫理相談室」を設置し、従業員からのコンプライアンスに関する相談の受け付けと調査にあたってきました。2007年9月には、対象範囲を国内・海外のグループ会社に拡大し、通報の受付窓口を社内外に設置し、「マツダ・グローバル・ホットライン」に改称しました。

マツダ単体では、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・カードを配布すると共に、コンプライアンス教育の機会を通じて、定期的な周知活動を行っています。また、海外を含む多くのグループ会社の社内イントラネットで、「マツダ・グローバル・ホットライン」の紹介を行っています。

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。



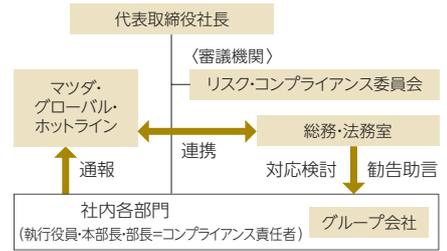
マツダ企業倫理行動規範では、「法令違反の事実を通報した人や調査に協力した人に対する報復や不利益取扱をしない」ことを明記しています。

なお、マツダ単体では、従業員からの各種相談を受け付ける窓口を複数設置しています。



これらの窓口が連携を図り、コンプライアンスに関する重要情報を早期に把握し、適切に対処しており、重大な事案については、マネジメントに報告することとしています。

i コンプライアンス推進体制



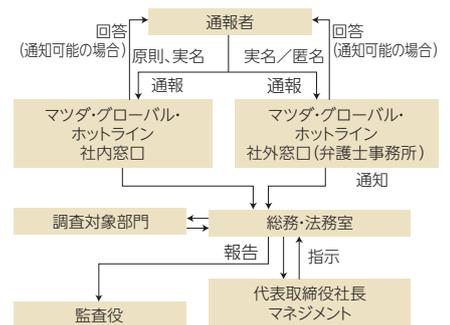
グローバル社員意識調査 肯定回答率 (連結)

	2012年度	2013年度	2014年度
マツダのコンプライアンスが徹底されていると感じている。	73%	71%	73%
マツダのコンプライアンスに違反する行為に対し適切に対応していると感じている。	70%	68%	70%

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
1999年	「接待・贈答品に関するガイドライン」制定
2002年	「倫理相談室」設置
2002年	役員・幹部社員対象「コンプライアンス・セミナー」開催 (原則、年1回開催)
2005年	全面接社員対象eラーニング開講 役員・社員対象「倫理アンケート」実施 全従業員にコンプライアンス・カード配布
2007年	「マツダ・グローバル・ホットライン」設置
2008年	「他社事例から学ぶ」「コンプライアンス通信」配信開始 (イントラネット) 「倫理相談室」を「リスク・コンプライアンス委員会」に改組
2013年	コンプライアンスカードの改訂に際し改めてグローバルホットライン周知

j マツダ・グローバル・ホットライン



k 各種相談窓口



コンプライアンス教育

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

社会環境や社会的要請などの変化も踏まえ、さまざまなコンプライアンス教育を実施しており、2014年度は約900名が受講しました。

さらに、コンプライアンスやリスクマネジメントの観点から他社の問題点や優れた対応を紹介する「他社事例から学ぶ」や、身近な事例を取り上げた「コンプライアンス通信」を毎月イントラネット上で発信し、毎月4,000～6,000名の従業員が閲覧しています。

これらの情報はグループ会社にも展開し、各社のコンプライアンス教育に活用されています。また、コンプライアンス通信を活用したミーティングを定期的で開催するなど、部門独自のコンプライアンス確保のための取り組みも行われています。

e-ラーニングを活用した自主的な学習機会の提供や充実を図っています。

役員や幹部社員に対しても、社内外講師によるコンプライアンスセミナーやタイムリーな情報提供により、コンプライアンスの重要性の再認識などの継続的な取り組みを行っています。

「I」 [コンプライアンス通信]「他社事例から学ぶ」
「e-ラーニング」のテーマ(例)

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

国内販売会社のコンプライアンス強化を支援

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

1. マツダ販売店協会と共同でCSR委員会を開催し、コンプライアンス・内部統制活動の基本方針、施策について協議し、系列販売会社へ協力を要請。
2. 実践的、効果的な活動事例などのノウハウの共有化を推進。2011年度から、国内販売会社の内部統制に携わる実務者を集めた「内部統制会議」(年2回)を開催。2012年度からは販売会社ごとにウェブ会議(年4回)を追加開催。
3. 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関連法令および内部統制上のリスクを網羅する設問を増設し、法令順守の推進、業務効率の改善をサポート。
4. 販売会社従業員のコンプライアンス・内部統制領域の理解度を高めるため、国内販売会社が共有するイントラネットにコンプライアンスに関するサイトを設け、身近な事例を取り上げた「コンプライアンス・ワンポイント・レッスン」の配信や、e-ラーニングによる教育ツールを提供。
5. コンプライアンス・内部統制その他の問題を迅速に報告するための各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」の周知。

バリューチェーンにおける社会的責任の推進

サプライヤー(購買取引先)への取り組み

国内・海外のサプライヤーとの共存・共栄を目指し、幅広い取り組みを行っています。購買基本理念の下に国内・海外のサプライヤーに門戸を開き、公正・公平な取引に努めています。また、持続可能な社会づくりのためにサプライヤーと一体となったCSRの推進に取り組んでいます。サプライヤーとの取引にあたっては、品質、技術力、価格、納期、経営内容に加えて、コンプライアンス体制、環境保全への取り組みなどを評価基準に、総合的に判断しています。

購買基本理念に基づいた取り組み

- 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
- お取引の申し入れに対して、社内のサプライヤー評価基準に沿った公平・公正な診断およびビジネスの可否に関する判断
- サプライヤーに対して、「マツダサプライヤーCSRガイドライン」および「マツダグリーン調達ガイドライン」(P57参照)の順守を要請

<具体的な取り組み例>

- サプライヤー全社に対して「労働関係法令遵守のお願い」を通知(2005年1月)
 - 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」に基づく説明会を社内およびサプライヤーに対し実施(2008年)
 - 「購買適正取引の推進マニュアル」策定による購買取引行動指針の明確化(2008年)
 - サプライヤーの継続的な啓発のため、関連資料をサプライヤー専用アクセスサイトに掲載(2011年8月～)
- 掲載事例：「購買取引における行動指針」「問題取引となる要因とその対応」「問題視されやすい取引行為類型ごとの具体的対処方針」など

サプライヤーCSRガイドライン

サプライヤーのCSR活動を促進するため、2010年7月に、(社)日本自動車工業会のCSRガイドラインを参考に、「マツダサプライヤーCSRガイドライン」を作成しました。「マツダサプライヤーCSRガイドライン」では、世界中の地域における法令順守と共に児童労働および強制労働の禁止をはじめとする人間尊重、環境保全、情報開示など6つの分野で要求事項を規定し、全てのサプライヤーにガイドラインの順守を要請しています。

2013年7月の改訂では、紛争鉱物^{※1}など、社会的問題の原因となる原材料の不使用についてマツダの考え方を明記しサプライヤーにその順守を要請しました。環境保全領域については「マツダグリーン調達ガイドライン」を別途作成し、サプライヤーに対してその順守を要請しています。

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(2015年3月31日現在)

自動車部品	533社
資材(素材)など	152社
設備・要具	410社
合計	1,095社

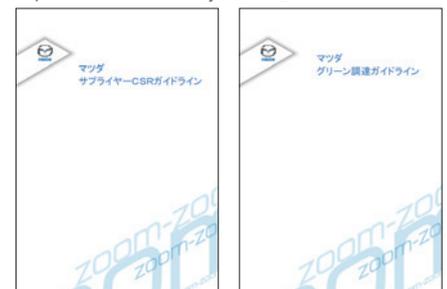
購買協力会組織*(2015年3月31日現在)

部品サプライヤー	洋光会	171社
資材サプライヤー (原材料・装置・金型など)	洋進会	81社

*サプライヤーとの関係強化や共存・共栄を目指して、マツダと一定の取引のあるサプライヤーによって構成された自主運営組織。

a 「マツダサプライヤーCSRガイドライン」と「マツダグリーン調達ガイドライン」

http://www2.mazda.com/ja/csr/csr_vision/distributor/



※1 「紛争鉱物等、社会的問題の原因となりうる原材料」：(例) 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、タンブステン、金が規制対象)。

サプライヤーへのアンケート・調査

CSR取り組み状況を把握・評価できる体制を目指し、サプライヤーへのアンケートや調査を実施しています。

CSRアンケート

サプライヤーのCSR取り組みについて網羅的に把握するために実施しています。2013年度より開始し、2014年度はマツダへの取引割合が大きい地場サプライヤー52社へアンケートを実施しました。

b

紛争鉱物調査

紛争鉱物の利用状況は優先的かつ詳細に状況を把握すべき項目と考え、別途調査を実施しています。2014年度はマツダおよびメキシコの生産拠点「マツダデメヒコビーグルオペレーション」(MMVO)との取引があるサプライヤー84社を対象に、紛争鉱物調査についての説明会を開催し使用状況についてパイロット調査を実施しました。

サプライヤーの評価体制

新規取引を開始するサプライヤーに対しては、関係部門が連携して製造現場や管理の仕組み、経営状況、CSR取り組み、技術・開発力などを確認し、マツダグループの調達・選定方針に即しているかを評価しています。

継続取引を行うサプライヤーに対して、調達する物品やサービスの品質、価格、納入順守状況を基準とした評価に加え、品質管理体制、開発体制や技術力など取引全体の総合的な評価を実施しています。特に品質管理体制については、日々納入される製品の品質や自主監査結果の報告を受け、改善が必要なサプライヤーには、国内・海外を問わず現場現物で確認する監査を実施することで継続的な把握・評価・改善指導が行える体制をとっています。

また、より良い取引関係を構築していくため、年1回サプライヤーを品質・価格・納期順守状況などの基準で総合的に評価し(2014年:235社)、その結果をサプライヤーに伝えると同時に、優れたサプライヤーを表彰しています。特別賞として環境性能に大きく影響する軽量化について優れた提案を行ったサプライヤーに対する表彰を行うなど、CSR視点による評価も取り入れています。

サプライチェーンにおける事業継続 (BCP) 対応

リスクに備え、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。被災した際の対応手順については、「サプライヤー被害時の危機管理要領」としてまとめ、対応体制、初動対応などについてサプライヤーと共有化しています。大規模な災害を想定し、個々のサプライヤーで代替可能性、立地状況、事業継続の対策有無などの視点でリスクの抽出を行いました。そのリスクを共有化し、対応策の検討を始めています。人命を最優先に置いた上で、早期復旧を可能とするため、引き続きBCPの拡充を進めていきます。

b 「サプライヤーCSRアンケート」結果

2014年度	対象：地場サプライヤー52社 ・回答企業の約7割がCSR教育を実施していることを確認。 ・回答企業の約6割が紛争鉱物の対象有無を「確認済み」であることを確認。
--------	---

サプライヤーの評価項目

新規取引開始時：

品質管理体制、開発体制や技術力、経営状況、生産納入能力。

取引継続中の評価：

品質管理体制、開発体制や技術力、経営状況、生産納入能力、調達する物品・サービスの品質、価格、納入状況など、マツダサプライヤーCSRガイドラインの項目 (P113参照)。

サプライヤーとのコミュニケーション

共存・共栄と高品質なクルマづくりのために、マツダグループは全てのサプライヤーを重要なビジネスパートナーととらえ、中長期的な経営戦略や、販売・生産に関する情報の早期提供に努め、定期的に情報交換を行っています。

また、サプライヤーによって自主運営されている、購買協力会組織（P113参照）^{※1}とも密に連携しコミュニケーションを行っています。

一例として、会員会社同士が相互に会社訪問し、優れた事例を共有できるよう、分科会活動を行っています。2014年度は124社が合計で58回の活動を行いました。

C 購買連絡会での講演「マツダにおけるCSR取り組みについて」(2014年9月)



サプライヤーとの主なコミュニケーションの機会

参加対象	頻度	目的・内容
経営者懇談会 主要サプライヤーの経営層	年1回	・マツダの代表取締役社長がマツダの現状・課題・方針を説明、購買本部長が購買方針を説明し、マツダへの理解促進と同時に、協力を求めている。 ・相互の親睦を深める。
業務連絡会 主要サプライヤーの実務責任者	年1回	・サプライヤーの実務責任者に経営者懇談会での購買本部長の説明内容に基づき、具体的な購買方針を説明することで、マツダへの理解促進を図り、その内容を業務に役立てている。
購買連絡会 主要サプライヤーの実務担当者	月1回	・サプライヤーの実務担当者向けに、日常業務をより円滑に行っていただくため、サプライヤーとマツダの日常業務に関するトピックス(CSRを含む)、生産・販売状況、購入品の品質状況、新規開発車種のパイロット工事日程や新車量産化移行日程などの情報提供を行っている。
その他	—	・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。

その他サプライヤー支援策

1. ミルクランシステムへの変更:部品の納入方式を、従来の各サプライヤーが配送する方式から、マツダが集配する方式(ミルクランシステム)(P72参照)に変更。
このシステムにより、物流に関する業務削減と共に、環境負荷低減にも貢献。
2. PL保険(部品の製造物責任リスクを軽減)の共同加入制度の案内。
3. 社外で開催される最新技術やモノづくりについての展示会や大会の案内。
4. 物流パレットや容器の適正返却について、物流部門と共同で取り組み。

公正な取引を徹底するための社内教育

公正・公平な取引のため、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。

- (財)全国中小企業取引振興協会主催の下請取引改善講習会の受講
- 下請法の理解度テストの実施
- 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に関するガイドやプロセス・ルールを掲載

※1 洋光会加盟企業：部品系サプライヤー171社、洋進会加盟企業：資材系サプライヤー81社。
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割を占めます。

株主・投資家への取り組み

株主・投資家との対話

マツダは、適時・適切な情報開示を実施するという方針の下、さまざまなIR活動を展開しています。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、国内・海外の証券アナリスト、機関投資家、個人投資家などへの事業説明会を実施しています。

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、株主総会招集ご通知（事業報告）、株主通信、決算短信、決算説明会資料、有価証券報告書、アニュアルレポートなどを掲載し、タイムリーな情報開示に努めています。財務情報の国際的な比較可能性の向上やグループ経営の品質向上、ガバナンス強化を目的として、IFRS（国際財務報告基準）を任意適用する予定です。具体的な適用時期については現在検討中です。

2015年3月期の経営状況と配当

マツダグループを取り巻く事業環境は、原油価格の下落、新興国経済の減速や不安定な為替相場などがあったもののSKYACTIV技術を根幹とした構造改革を推進し、マツダらしい魅力ある商品とサービスの提供を通じたブランド価値の向上に取り組んできました。

商品面では、SKYACTIV技術と魂動デザインを採用した新世代商品第4弾となる新型デミオ/Mazda2を導入しました。国内・海外で高い評価をいただき販売も好調に推移しています。さらに2015年2月には新世代商品第5弾として、新型コンパクトクロスオーバーSUV CX-3の販売をグローバルに開始しました。その結果、2015年3月期のSKYACTIV技術搭載車両比率は74%まで増加し、台数拡大、収益改善、ブランド強化に貢献しました。

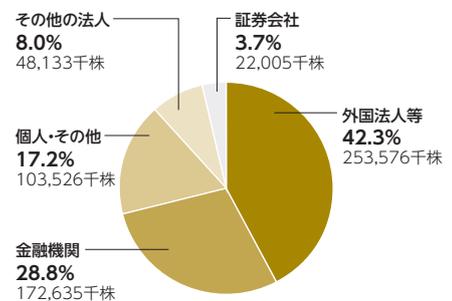
生産面では、「グローバル生産体制の再構築」を着実に進めています。メキシコ新工場での2015年3月期の生産台数は14万台と計画どおり進捗し、エンジン機械加工工場も稼働しました。タイの新トランスミッション工場では2015年1月に「SKYACTIV-DRIVE」の量産を開始しました。同工場に併設するエンジン工場では、2016年3月期第3四半期から量産を開始する計画です。

グローバル販売台数はCX-5やアクセラ/Mazda3に加え、新型デミオ/Mazda2の導入効果などにより、前期比5%増の139万7千台と過去20年間で最高の販売台数を達成しました。売上高はSKYACTIV技術搭載車のグローバルでの販売拡大などにより3兆339億円（前期比3,417億円増加）、営業利益は台数・構成の改善や「モノ造り革新」による継続的なコスト改善などにより2,029億円（前期比208億円増加）、当期純利益は1,588億円（前期比231億円増加）となりました。

配当については、当期の業績および経営環境ならびに財務状況などを勘案して決定する方針です。2015年3月期は1株当たり10円とさせていただきます。2016年3月期の配当予想は1株当たり30円（中間配当15円、期末配当15円）としています。安定的な配当の実現と着実な向上に努めることとしています。引き続き、安定的な配当の実現と着実な向上に努めていきます。

a 株式の所有者別状況

（2015年3月31日現在）



b 経営状況

（連結、億円）

	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期
売上高	22,053	26,922	30,339
営業利益	539	1,821	2,029
当期純利益	343	1,357	1,588
設備投資	772	1,332	1,310
研究開発費	899	994	1,084
総資産	19,786	22,460	24,733
自己資本	5,132	6,607	8,696

（連結、千台）

	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期
(計)	1,235	1,331	1,397
日本	216	244	225
北米	372	391	425
欧州	172	207	229
中国	175	196	215
その他	300	293	303

株主・投資家情報
<http://www.mazda.com/ja/investors/>

決算情報・プレゼンテーション資料
<http://www.mazda.com/ja/investors/library/presentation/>

構造改革プラン
<http://www.mazda.com/ja/investors/policy/mid-term/>

事業報告
 日本語:
http://www.mazda.com/contentassets/b5111db_e2b41494f88ce56321d73de21/files/149shoshu.pdf

有価証券報告書
http://www.mazda.com/contentassets/174d629d3ef341cc9f729d74b62d5dfe/files/f_repo150624.pdf

2016年3月期見通しおよび構造改革プラン

2016年3月期については、「構造改革プラン」の主要施策を着実に推進し、ブランド価値のさらなる向上に向け取り組みます。

商品面では、SKYACTIV技術を搭載した新世代商品第6弾となる新型ロードスター/MX-5を2015年5月よりグローバルに導入を開始しました。新型デミオおよび商品力を強化したCX-5、アテンザ/Mazda6のグローバルでの通年販売貢献に加え、新型CX-3と新型ロードスター/MX-5のグローバル導入、さらに2016年3月期末に導入を開始する新型CX-9により台数成長を図り、SKYACTIV搭載比率は85%以上になる見通しです。

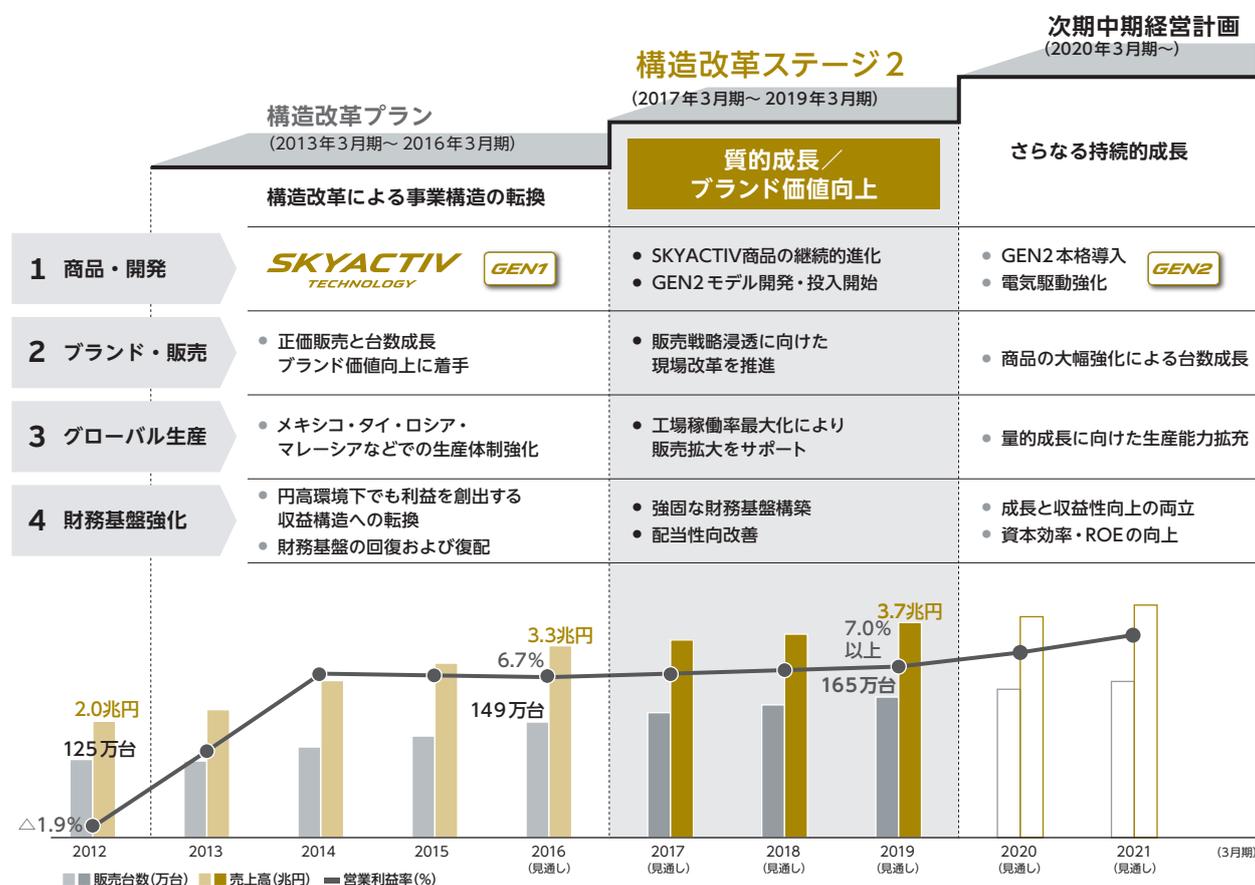
メキシコの工場ではグローバルで好調なSKYACTIV技術搭載車の販売増に対応するため、生産台数を23万台へ引き上げる予定です。また、メキシコ工場にてトヨタ向け小型車、本社工場ではフィアット・クライスラー向けオープン2シータースポーツカーの生産・供給を開始します。

以上の取り組みなどにより、グローバル販売台数は前期比6.6%増の149万台、売上高は3兆2,500億円(前期比2,161億円増加)、営業利益は2,100億円(前期比71億円増加)、当期純利益は1,400億円(前期比188億円減少)の見通しです。

構造改革ステージ2

「構造改革プラン」策定以降の事業環境の変化に対応し、将来のさらなる成長に向けた「質的成長」を図るため、2017年3月期～2019年3月期の新中期経営計画となる「構造改革ステージ2」を策定しました。「構造改革プラン」での主要施策をより高いステージに引き上げ、ビジネス基盤の強化、ブランド価値のさらなる向上、強固な財務基盤構築にあわせ、株主還元の着実な向上を図ります。

最終年度となる2019年3月期の経営指標(為替前提USドル120円/ユーロ130円)はグローバル販売台数165万台、営業利益率7%以上、自己資本比率45%以上、配当性向20%以上を目標としています。財務基盤の強化にあわせ、株主還元の着実な向上に取り組めます。



(注)1. GEN1:SKYACTIV Generation1、GEN2:SKYACTIV Generation2の略称

(注)2.「構造改革ステージ2」に続く次期中期経営計画(2020年3月期～)でのさらなる成長に向けた判断は、事業環境などの変化を踏まえ、「構造改革ステージ2」期間中に行います。

構造改革ステージ2

1 商品・開発

「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」を提供する新型車4車種、派生車1車種、合計5車種を市場投入します。開発・生産・調達が一体となったグローバル一括企画により、最適コモンアーキテクチャーを実現します。

SKYACTIV商品群の継続的進化

- ・「一貫性のある技術進化」と「魂動デザインの深化」によりブランドを体現する商品を導入
- ・最新のデザインおよび技術を搭載したモデルをショールームにラインアップ
最適コモンアーキテクチャーの実現
- ・次世代商品に向けた技術開発は、環境対応と安全対応に重点
- ・2020年にグローバル燃費を50%改善（2008年比）を目標

2 グローバル販売・ネットワーク強化

SKYACTIV商品のフルラインアップによって販売強化を図ります。ブランド価値を向上させる販売戦略浸透に向けた現場改革を推進します。

SKYACTIV商品フルラインアップによる販売強化

- ・ブランドショールームの実現
- ・クロスオーバー系車種の重点強化
- ・プロアクティブセーフティや「i-ACTIV AWD」*、
「Mazda Connect（マツダ コネクト）」などの先進機能性を訴求

現場改革の推進と営業施策の強化

- ・正価販売の実現（インセンティブ抑制、ネットレベニューの向上、中古車残価改善）
- ・ブランド価値訴求のコミュニケーション戦略を推進
- ・新世代店舗展開と販売キャパシティの拡大、大都市マーケティング強化
- ・カスタマーケアへのオペレーション変革とお客さまのブランド体験向上
- ・営業スタッフ販売トレーニングとドライビングアカデミーの展開

* CX-5、アテンザ/Mazda6、アクセラ/Mazda3、新型デミオ/Mazda2、CX-3に搭載の「新世代4WDシステム」。マツダ独自の「前輪スリップ予測制御」が特徴。

3 グローバル生産・コスト改善

モノ作り革新のグローバル展開によってコスト改善を加速します。最高生産効率の追求と主要生産拠点の稼働率最大化により成長をサポートします。

- ・国内で培ったモノ作り革新を全拠点に展開、グローバルサプライチェーンにも対象を拡大し、高品質・高効率なフレキシブル生産を実現
- ・メキシコ工場の生産効率を国内生産レベルに引き上げ
- ・モデルベース開発の領域を拡大し、生産領域にも本格導入することにより、開発・生産コストの低減と、さらなる品質の向上を図る

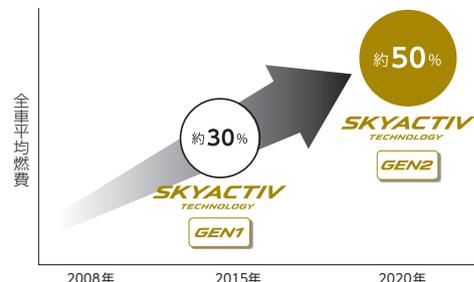
4 財務基盤強化と株主還元

安定的で持続的な成長に向けて強固な財務基盤を構築します。中長期的に総還元性向を高め、資本効率の向上を図ります。

安定的・持続的な成長に向けた財務基盤を構築するため、有利子負債の圧縮や自己資本の充実に取り組みます。また、経営資源を効率的に活用し、研究開発や設備投資においては資本効率の向上を意識した規律ある成長投資を実施します。

経営資源の効率的な活用で、「構造改革ステージ2」期間中の自己資本利益率（ROE）は13～15%レベルを目指すとともに、中長期的には総還元性向を高め、資本効率の向上を図ります。

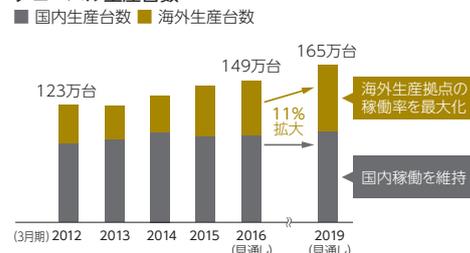
グローバルでの平均燃費の向上計画



ブランドショールーム
（関東マツダ 目黒碑文台店）



グローバル生産台数



	2015年3月期		2019年3月期ターゲット
営業利益率	6.7%	➤	7%以上
自己資本比率	35.2%	➤	45%以上
配当性向	3.8%	➤	20%以上

イノベーション

マツダは、バリューチェーンのあらゆるプロセスを通じて、社会課題の解決につながるイノベーション(革新)を目指しています。新世代の商品技術開発、「モノ造り革新」のための生産技術開発などを、ビジネスパートナー、大学・研究機関、行政機関などと共に、最大限の効果を発揮し革新的な取り組みができるよう、連携を強化しています。

マツダブランドを追求するイノベーション

マツダはステークホルダーの皆さまの期待を超える革新的なクルマをつくることを目的に、全社一体となってクルマづくりをゼロから見直す取り組みを進めています。2014年度はこれらの取り組みに対して国内外で高い評価を得ています(P124参照)。

「SKYACTIV技術」によるベース技術の革新

技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」(P2参照)のもと、「マツダ車をご購入いただいたすべてのお客さまに『走る喜び』と『優れた環境・安全性能』を提供する」ことを基本ポリシーとしています。その実現のため、世界一の機能を最も効率的につくることを目的として、研究・開発に取り組んでいます。2011年以降順次市場導入しているSKYACTIV技術^{*1}は、基本性能となるエンジンやトランスミッションなどのパワートレインの効率改善や車両の軽量化、空力特性などのベース技術の徹底的な改善を行っています。SKYACTIV技術の開発においては社内の部門間の連携、社外のサプライヤーや大学・研究機関との連携強化が重視されました。

a

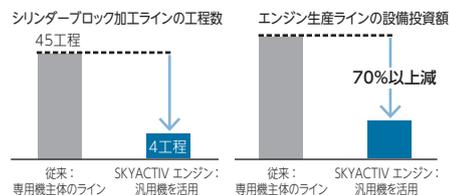
SKYACTIV技術での革新事例^{*}

新世代のガソリンエンジン(SKYACTIV-G):
量産エンジンとして世界一の高圧縮比[14.0]を実現。燃費・トルク共に従来比約15%向上。

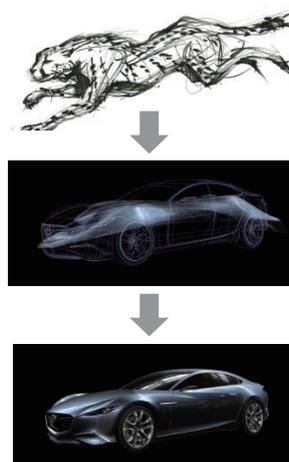
新世代のディーゼルエンジン(SKYACTIV-D):
量産エンジンとして世界一の低圧縮比[14.0]を実現。燃費を従来比約20%向上。

^{*} 2012年11月マツダ調べ。圧縮比の数値、燃費・トルク改善率は仕様等により変わることがあります。

b 「モノ造り革新」の事例 (SKYACTIVエンジンの生産ライン)



c 新デザインテーマ 「魂動—Soul of Motion」



「モノ造り革新」によるクルマづくりのプロセス革新

多様化するお客さまのニーズに対応し、「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」を体現した魅力あるクルマづくりと同時に、開発・生産効率改善によるビジネス効率の大幅な改善に向けて取り組んでいます。

「商品競争力を高める多様性」と「量産効率を高める共通性」を高次元で両立させることを目的として、クルマづくりのプロセスをゼロから見直す取り組み「モノ造り革新」を採用しグローバルで推進しています。「モノ造り革新」では開発・生産・購買部門・サプライヤーが連携し、5年から10年のスパンで未来を見据え、将来導入する車種を車格やセグメントを越えて一括企画します。この取り組みの結果、台数規模の異なる複数のモデルの生産や、生産台数の変動へのフレキシブルな対応、品質・ブランド力・利益率向上を実現しています。

革新的デザインの追求 新デザインテーマ「^{こどう}魂動—Soul of Motion」

クルマを単なる鉄の塊ではなく「命あるもの」だとマツダは考え、デザインにおいてもクルマの形にとらわれず、純粋に生命感をカタチにするため、さまざまな「動き」のある造形を模索してきました。それらを進化させる中で、生き物が一瞬見せる動きの強さや美しさ、凛とした緊張感に注目し、見る人の魂を揺さぶる、心をときめかせる動きを「^{こどう}魂動」と名付け、マツダ車の新しいデザインテーマとしました。2010年に発表し、2012年に発売したCX-5以降、順次グローバルに導入された新型車に採用し、グローバルで高い評価を得ています(P124参照)。

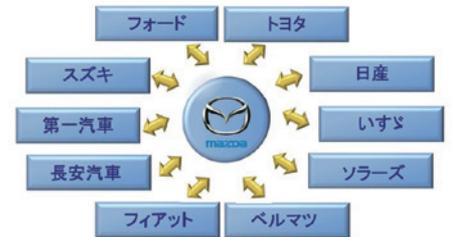
^{*}1 エンジン・トランスミッション・シャシー・ボディなどのベース技術の総称。

自動車メーカーとの連携

提携戦略の推進

マツダブランドの強化のため、商品、技術、地域ごとに最適な提携戦略を推進しています。フォード モーター カンパニーと戦略的提携関係を継続することで合意し、主要な合併事業や技術情報の交換など、双方がメリットを得られる分野で協力しています。また、2015年5月に、トヨタ自動車(株)と経営資源の活用や商品・技術の補完など相互にシナジー効果を発揮しうる継続性のある協力関係の構築に向け基本合意しました。

d 提携戦略



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※1)」に参加しています。AICEは自動車メーカー各社が協調して研究ニーズを発信し、大学・研究機関の基礎・応用研究を共同で実施し、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日に設立されました。マツダはAICEへの参加を通じて、自動車のさらなる燃費向上・排出ガスの低減に向けた、内燃機関の燃焼技術および排出ガス浄化技術開発に取り組みます

サプライヤーとの連携

サプライヤーと連携した技術開発

開発初期の段階よりサプライヤーと連携し、商品・技術開発を進めています。このため、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、コミュニケーションを密に行っています。

共同開発事例：環境負荷低減と高い質感を両立したバイオエンジニアリングプラスチック

三菱化学と共同で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を開発しました。植物由来原料使用による石油資源の使用量削減、CO₂排出量の抑制、無塗装によるVOC※2の削減などにより、環境負荷低減に貢献しながら、従来材料の塗装が施された部品を超える質感を実現するなど、高い意匠性を持つ自動車外装部品としても使用できるようになりました。2015年5月発売の新型ロードスター/MX-5の内装意匠部品に採用し、今後は外装意匠部品としても採用予定です (P69参照)。

開発効率化のためのサプライヤーとの連携

クルマに求められる機能が高度化・多様化することで車両の構造や制御システムは複雑化し、今後ますます加速していく傾向にあります。このような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ため、開発そのものを机上で効率良く行う「モデルベース開発」をサプライヤーの技術を活用し進めています。

※1 Research Association of Automobile Internal Combustion Enginesの略。国内自動車メーカー9社および2団体が参加 (2015年4月現在)。
※2 Volatile Organic Compounds : 揮発性有機化合物。

ITシステム開発・運用の効率化のためのサプライヤーとの連携

マツダはオラクルのERPパッケージ※1を活用してグローバル共通システム基盤を構築し、開発・運用の効率化を進めています。これまで各拠点で独自に個別システムを構築・運用してきましたが、共通機能については一括してシステム構築・運用し、これを各拠点が使用する方式に抜本的に切り替えることにしました。すでに、新興国の生産拠点・ディストリビューターにシステムを導入し、現在稼働中です。今後は、北米・欧州の統括拠点などへも同方式を展開していく予定です。

地場サプライヤーと連携した現場力向上活動

広島県および近隣の地場サプライヤーに対して、「J-ABC活動 (Jiba[地場] Achieve Best Cost)」を2004年より実施しています。これは、マツダ従業員がサプライヤーの工場を訪問して、マツダ生産方式の考え方を基本にモノづくりの無駄・問題点を抽出し、改善策の検討・実施に協働で取り組むものです。また、マツダで推進している「モノ作り革新」(P119参照)における製造現場領域のモノづくり体質の強化も担っています。生産性の向上にもつながり、年間20～30億円の生産コスト削減を実現しています。

2014年度のJ-ABC活動の実績

活動例	目的	取り組み	2014年度の成果
協働改善活動	稼働改善、サイクルタイム短縮、物流改善 (2004年より実施)	22社46工場に、延べ約1,800回/年訪問し、協働改善活動を実施。	69回の成果報告会を開催 (2013年比35%増)。
J-ABCからくり改善※1道場	お金をかけない、創造性に優れた、楽しい作業改善 (2006年より実施)	からくり作品の考案・製作能力の向上を目的とした座学、現地指導会などの実践プログラムを実施。	9社9名の受講生が卒業。優秀作品は、マツダ本社工場からくり展、からくり改善®くふう展へ積極的に出品。
J-ABC保全道場	設備停止や機能低下の未然防止 (2010年より実施)	異常感知、対応処置能力の向上を目的とした座学、現地指導会や実践プログラムを実施。	広島・防府地区で2回/年開催。2014年は4社4名の受講生が卒業。卒業生/工場長がリードして自主保全活動を14工場で自主展開。
J-ABC大会	J-ABC活動方針、優秀事例などを共有し、相互研鑽(けんさん) (2005年より実施)	全参画企業が参加し、事例発表・表彰などを実施。	2014年大会は、地場サプライヤー330名/40社、マツダ100名、計430名が参加。

※1「からくり改善®」は、(社)日本プラントメンテナンス協会の登録商標。

海外生産拠点・現地サプライヤーと連携した現場力向上活動

グローバル生産体制の再構築に伴い海外生産拠点の重要性が増す中、現地サプライヤーと共に品質向上・生産性改善の取り組みを進めるため、現場力向上活動に取り組んでいます。国民性や文化の違いを尊重し、現場の改善活動を継続的に推進するために重要なポイントを把握しつつ、J-ABC活動で培ったノウハウを展開しています。現地の生産拠点およびサプライヤー双方に改善活動を推進するリーダーを育成し、サプライヤーの改善活動を推進する体制を構築しています。今後もサプライヤーと連携し、継続的に活動を広げる予定です。

タイにおけるA-ABC活動

オートアライアンス(タイランド)(AAT)において、2013年2月、A-ABC活動(ASEAN Achieve Best Cost)を開始しました。現地サプライヤー7社と共に、マツダのJ-ABC活動担当者3名およびAATの推進担当者2名が推進役として参加し、活動を進めています。活動は約5カ月をかけて各サプライヤーの現状把握・分析、改善案の発掘・実施を進め、最後に成果報告をする構成で、2014年9月と2015年4月に開催しました。2014年の成果報告会后A-ABC大会を開催、そこで最優秀賞を受賞したサプライヤーの代表が同年10月に開催したマツダ本社のJ-ABC大会で優秀事例発表を行いました。2015年は、2社追加し9社にて活動を開始しています。

メキシコにおけるM-ABC活動

マツダデメヒコビーフルオペレーション(MMVO)において、2015年よりM-ABC活動(Mexico Achieve Best Cost)を開始します。マツダのJ-ABC活動担当者1名およびMMVOの推進担当者2名が推進役として現地サプライヤー2社へM-ABC活動の考え方、進め方の教育を行っています。また、協同で生産現場の現状調査・分析を進めています。

タイにおけるA-ABC活動



メキシコにおけるM-ABC活動



※1 ERPパッケージ(Enterprise Resource Planning package)。企業の経営資源を有効に活用し経営を効率化するために、基幹業務を部門ごとではなく統合的に管理するためのソフトウェアパッケージ。

産学官連携活動

マツダでは、社外からの新たな知見や視点を獲得して事業課題を解決し、広く社会に貢献していくことを目的として、産学官連携事務局を組織化し、官公庁・大学との連携を進めています。活動を見える化し、官公庁や大学と共有することで、最大限の効果を狙って日々活動しています。加えて、産学官連携を通じた従業員採用、人材育成、人材輩出で地域に貢献しています。

世界最先端の国家プロジェクトや研究機関と共同研究

社外の世界最先端の国家プロジェクトや研究機関と共同研究を行い、自動車業界が直面する社会課題の解決に取り組んでいます。

関係官庁・機関	プロジェクト名	内容
新構造材料技術研究組合／経済産業省／ (国研)新エネルギー・産業技術総合開発機構	革新的新構造材料等技術開発 http://isma.jp/index.html	自動車などの輸送機器のCO ₂ 排出量削減のための抜本的な軽量化の技術研究開発。
未利用熱エネルギー革新的活用技術研究組合／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 http://www.thermat.jp/project/heatmanagement/index2.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。

*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。全体の約50%以上を占める。

広島における産学官連携

広島県を中心に開発・生産拠点をもつマツダは地域経済・地場企業との連携は重要と考えています。その一環として、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を交えた6団体で連携し、自動車関連の地場企業への貢献、地域活性化や地方創生活動に取り組んでいます。地場企業支援の新しい枠組みと次世代の自動車社会の検討などについて産学官で連携しています。

1. 2030年産学官連携ビジョンの策定

産学官合同チームでワークショップを開催し、2015年1月、2030年産学官連携ビジョンを定めました。今後、6団体などで協働して、ビジョン達成に向けて役割分担や施策・ロードマップを明確化していきます。

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財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。

2. ひろしま自動車産学官連携推進会議の発足

広島自動車産業の発展に向け、将来にわたって産学官が協働し、上述ビジョンの実現を推進することを目的とした「ひろしま自動車産学官連携推進会議」を6団体で発足しました。その会議体には、イノベーション人材育成や地場サプライヤー活性化を担う委員会と個別の専門的な開発を行う部会を設置し、具体的な施策の立案と実行をしていきます。施策の先駆けとして、2014年度には広島大学から約80名のインターンシップを受け入れました。2015年度には中小企業向けに、ものづくりをテーマにした人材育成講座の運営を開始する計画です。

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。2014年度は22件の共同研究検討項目を特定しました。また、静岡県と石川県でのニーズ発信会、技術展示会を実施し、地域との連携を強化しました。

大学との連携

さまざまな分野で大学との連携を強化し、より高い視点・広い視野で領域課題を解決し社会に貢献していくことを目指しています。

大学名	提携内容	2014年度成果
広島大学	2011年2月*1に包括的連携協定を締結し、開発・生産や企画・経営・マーケティングなどの社会科学分野、人材交流・育成など、大幅に連携範囲を拡大。	<ul style="list-style-type: none"> ・共同研究39件実施 ・「精神的価値が成長する感性イノベーション拠点」の活動継続 ・「連携協力推進委員会」を年1回（9月）開催し、共同研究の進捗や連携強化についての具体的な施策提案、産学間の人材交流の推進などについて議論。 ・共同研究に連動した形で18名のインターンシップ生をマツダの8つの部門で受け入れ、企業活動の中で課題解決を経験することで骨太エンジニアとしての基礎を学ぶ場として提供。*2
九州大学	2011年5月に「次世代自動車技術」に関する組織対応型連携契約を締結。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。	<ul style="list-style-type: none"> ・共同研究19件実施。 ・共同研究にあたっての研究会や勉強会を実施。
近畿大学	2012年12月に包括的研究協力に関する協定を締結。産学連携による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。	<ul style="list-style-type: none"> ・共同研究4件実施 ・「研究協力推進委員会」を年2回（6月、1月）開催し、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。
東京工業大学	首都圏の大学との連携強化の第一歩として、2013年8月に東京工業大学の産学連携会員制度に加入。	<ul style="list-style-type: none"> ・共同研究8件実施。 ・東京工業大学の副学長をマツダ本社に招聘し技術セミナーを開催。
その他	大学との連携のさらなる拡大を目指し、主要大学の産学官連携部門への訪問を実施。	2014年度は東京工業大学、東北大学、早稲田大学を訪問し、マツダとの今後の連携の可能性に関し意見交換実施。

*1 2011年2月以前は自動車先進技術領域で研究協力。
*2 マツダ全体では78名受け入れ。

国際標準化機構を通じた連携

マツダは（一社）日本自動車工業会の一員として、日本におけるITS（高度道路交通システム）の推進活動に参加しています。また、ITSに関する国際標準化機構ISO/TC204の中で、走行制御システムを扱うワーキンググループ(WG)は、日本の（公社）自動車技術会が事務局となっています。そのコンビーナ（WG国際議長）を2013年よりマツダが引き受け、衝突軽減ブレーキなど、各種安全運転支援システムに関する国際標準の策定を推進しています。

2014年度 社外からの主な評価

領域	時期	授与元/評価機関	受賞名称	受賞対象	国
マツダのCSR		(P20参照)     			
お客さま満足 (品質)		(P29参照)			
お客さま満足 (商品)	2014年10月	日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会 	2014-2015日本カー・オブ・ザ・イヤー	デミオ (Mazda2)	日本
	2014年11月	公益財団法人日本デザイン振興会	2014年度グッドデザイン賞 「グッドデザイン金賞 (経済産業大臣賞)」	デミオ (Mazda2)	日本
	2015年3月	ノルトライン・ヴェストファーレン・デザインセンター	レッド・ドット：プロダクトデザイン2015 「ベスト・オブ・ザ・ベスト(Best of the Best)」	MX-5 (ロードスター)	ドイツ
			レッド・ドット：プロダクトデザイン2015 「レッド・ドット(Red Dot)」	CX-3	ドイツ
			レッド・ドット：プロダクトデザイン2015 「オーナラブル・メンション(Honourable Mention)」	Mazda2(デミオ)	ドイツ
	2015年5月	公益社団法人自動車技術会	第65回自動車技術会賞「論文賞」	人の視覚特性の分析によるワイパーの払拭欲求発生要因の解明と払拭特性の考察	日本
2015年5月	公益社団法人自動車技術会	第65回自動車技術会賞「浅原賞技術功労賞」	軽量高性能な車体構造の研究開発に関する永年の功績	日本	
お客さま満足 (安全)	2014年8月	特定非営利活動法人キッズデザイン協議会 	第8回キッズデザイン賞「内閣総理大臣賞」	MAZDA TECHNOLOGY FOR KIDS*	日本
	—	J-NCAP	P43参照	—	日本
	—	US-NCAP	P43参照	—	米国
	—	IIHS	P43参照	—	米国
	—	Euro-NCAP	P43参照	—	欧州
環境保全	2014年4月	一般社団法人日本機械学会	2013年度 日本機械学会賞 (技術)	新世代高効率オートマチックトランスミッション「SKYACTIV-DRIVE」	日本
	2014年5月	公益社団法人自動車技術会	第64回自動車技術会賞「技術開発賞」	新世代高効率クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D」	日本
	2014年10月	米国環境保護庁	燃費トレンドレポート「企業平均燃費値」総合1位	2013モデルイヤー車 企業平均燃費値	米国
	2014年11月	エコプロダクツ大賞推進協議会	第11回エコプロダクツ大賞エコプロダクツ部門「国土交通大臣賞」	新世代高効率クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D 1.5」	日本
	2014年11月	「Bild am Sonntag (ビルド日曜版)」、 「Auto Bild (オートビルド)」	ゴールドステアリングホイール賞 (スモールカーカテゴリー)	Mazda2 (デミオ)	ドイツ
	2014年12月	環境省	平成26年度地球温暖化防止活動「環境大臣表彰 (技術開発・製品化部門)」	SKYACTIV技術	日本
	2015年2月	環境省、一般財団法人地球・人間環境フォーラム	第18回環境コミュニケーション大賞 環境報告書部門「地球温暖化対策報告優秀賞」	マツダサステナビリティレポート2014	日本
	2015年2月	一般財団法人機械振興協会	第12回新機械振興賞「機械振興協会会長賞」	新世代高効率オートマチックトランスミッション「SKYACTIV-DRIVE」	日本
	2015年4月	公益社団法人新技術開発財団	第47回市村産業賞「貢献賞」	新塗装技術「アクアテック塗装」	日本
	2015年4月	文部科学省	平成27年度科学技術分野における文部科学大臣表彰の科学技術賞 (開発部門)	新世代高効率クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D」	日本
	2015年5月	公益社団法人自動車技術会	第65回自動車技術会賞「技術開発賞」	新世代高効率オートマチックトランスミッション「SKYACTIV-DRIVE」	日本
	2015年5月	公益社団法人自動車技術会	第65回自動車技術会賞「論文賞」	予混合型ディーゼル燃焼による排気と燃費の低減	日本
人間尊重 (技能)		(P91参照)			

*「マツダ・テクノロジー・フォー・キッズ」。子どもたちの視点から安全・安心を考え子どもを大切にするという思いを込めたマツダの自動車技術の総称。

1920

マツダの歴史 HISTORY OF MAZDA

経営領域

商品領域*

1930

- 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
- 1928.7 新しいシンボルマーク使用開始



1928.7~



1931.10
マツダ初の自動車、
3輪トラック「マツダ号DA型」生産開始

1940

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



1936.4~

- 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

1950

- 1949.8 3輪トラックの輸出を再開
- 1951 新しいシンボルマーク使用開始
- 1951.12 松田恒次社長就任
- 1959.7 新しいシンボルマーク使用開始



1951~



1959.7~

1950.6
小型4輪トラック
「CA型」発売



1960

- 1961.7 独NSU社、バンケル社とロータリーエンジンに関し技術提携

1960.5
マツダ初の乗用車
「R360クーペ」発売



1962.2
初代「キャロル」発売



- 1963.3 国内自動車生産累計100万台達成

1963.10
初代「ファミリア」
発売



1966.5
初代「ボンゴ」発売



- 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



1966.8
初代「ルーチェ」発売



- 1967.3 欧州向け本格輸出開始

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



1970

- 1970.4 米国向け本格輸出開始
- 1970.11 松田耕平社長就任

1970.5
初代「カペラ」発売



1971.8
初代「タイタン」発売



1971.9
初代「サバンナ」発売



- 1975.1 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

1975.10
初代「コスモ」発売



1978.3
初代「サバンナRX-7」発売



- 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

1980

- 1981.12 防府中間トランスミッション工場操業開始

- 1982.9 防府西浦工場本格操業開始

- 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



- 1987.4 国内自動車生産累計2,000万台達成

- 1987.6 技術研究所横浜研究所(現・R&Dセンター横浜)開設

- 1987.12 古田徳昌社長就任

- 1988.4 マツダ工業技術短期大学を設立

- 1988.5 マツダR&Dセンター、アーバイン(米国)完成

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

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

1989.9
初代「ロードスター」発売



*発売時期は国内を基準に掲載

1990

経営領域

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



1997.6~

商品領域※

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



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



- 1990.1 初代「MPV」発売



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



- 1999.4 初代「プレマシー」発売



2000

- 2000.11 中期経営計画「ミレニアムプラン」発表
- 2002.1 北海道中札内試験場開設
- 2002.4 新ブランドスローガン「Zoom-Zoom」展開
- 2002.6 ルイス・ブース社長兼CEO就任
- 2003.1 中国の一気乗用車でMazda6 (日本名: アテンザ) 生産開始
- 2003.8 井巻久一社長兼CEO就任
- 2004.11 中期計画「マツダ モメンタム」発表
- 2005.8 中国技術支援センター開設
- 2006.5 美祿自動車試験場開設
- 2007.3 中期計画「マツダ アドバンスメント プラン」発表
- 2007.3 技術開発の長期ビジョン「サステイナブル”Zoom-Zoom”宣言」策定
- 2007.4 中国の長安フォードマツダエンジン工場 (CFME) 操業開始
- 2007.7 国内自動車生産累計4,000万台達成
- 2007.10 中国の長安フォードマツダ南京工場 (CFMA、現・CMA) 操業開始
- 2008.11 山内孝社長兼CEO就任

- 2000.7 「ロードスター」世界で最も多く生産された2人乗り小型オープンスポーツカーとして「ギネス」に認定



- 2003.4 「RX-8」発売 (2004年次RJCカーオブザイヤー受賞)

- 2002.5 「アテンザ」発売 (2003年次RJCカーオブザイヤー)



- 2004.6 「ベリーサ」発売



- 2003.10 初代「アクセラ」発売

- 2006.3 バンコク国際モーターショーに「BT-50」を出品



- 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)

- 2006.12 「CX-7」発売



- 2006.10 「CX-9」生産開始



- 2008.3 「Mazda2 (日本名: デミオ)」が「2008世界カーオブザイヤー」受賞



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

- 2008.7 「ピアンテ」発売



2010

- 2010.4 「中長期施策の枠組み」発表
- 2012.2 「構造改革プラン」発表
- 2012.9 ロシアのソラーズと合弁生産会社「マツダソラーズ」設立
- 2012.9 マレーシアのペルマツとの合弁会社「マツダマレーシア」設立
- 2012.11 トヨタとメキシコ新工場におけるトヨタ車生産について合意
- 2013.1 フィアットとオープン2シータスポーツカーの開発・生産に向けた事業契約締結
- 2013.6 小飼雅道社長兼CEO就任
- 2014.1 メキシコにおける住友商事との合弁生産拠点「MMVVO」操業開始
- 2015.1 タイのトランスミッション工場「MPMT」操業開始
- 2015.4 「構造改革ステージ2」発表
- 2015.4 新コーポレートビジョン制定
- 2015.5 トヨタと業務提携に向け基本合意 (クルマの魅力向上のための具体的な協議検討開始)

- 2010.10 次世代技術「SKYACTIV」発表



- 2010.10 次世代技術「SKYACTIV」発表



- 2012.2 「CX-5」発売 (2012-2013日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞)



- 2012.11 先進安全技術「i-ACTIVSENSE (アイ・アクティブセンス)」を搭載の「アテンザ」フルモデルチェンジ (2014年次RJCカーオブザイヤー受賞)



- 2013.11 「アクセラ」フルモデルチェンジ

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



- 2015.2 「CX-3」発売



- 2015.5 「ロードスター」フルモデルチェンジ



2015

※発売時期は国内を基準に掲載

第三者意見

マツダ株式会社および国内・海外のマツダグループ各社のCSR活動とその情報開示に関して、「マツダサステナビリティレポート2015」の記述と、マツダ本社との意見交換を踏まえて、昨年度に引き続き第三者意見を述べます。



CSRアジア 日本代表
赤羽 真紀子 氏

マツダは2013年よりブランド価値経営の推進に本格的に取り組まれており、全従業員が共有すべき価値観として作られた「ブランド理念」を、この2015年4月に「コーポレートビジョン」に昇華されました。従業員一人ひとりの日々の業務の中に「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」いくという考え方を浸透させ、ステークホルダーとの関わりを通じて、ブランド価値を一層高め、自己変革していこうというマツダの決意を感じます。

マツダのこの決意はCSRの取り組みにもよく表れています。まず、ステークホルダーサーベイを2013年度から実施されています。ビジネスパートナーを中心とした社外ステークホルダーに、マツダの従業員の行動や仕事を聞き、継続的な改善につなげていこうという試みです。また、昨年度の第三者意見や、国内外のCSR専門家から指摘があった改善すべき点について、真摯に受け入れ、改善できることから着手し、着実に対応を進められています。これらのことは、現状維持のぬるま湯に甘んじるのではなく、ステークホルダーの意見を素直に受け入れて、常に自己変革していこうというマツダの誠実な姿勢をよく示すものだと思います。

さらに、「挑戦し続けて」いくというマツダらしさが表れているところに、まだ結果がでていなくても取り組んでいることは開示しようという勇気です。例えば、マテリアリティの特定プロセスの開示です。4つの段階のうち終了した段階まで示し、今後の方向性も伝えています。また、新設された「イノベーション」の章にある「広島における産学官連携」の活動もスタートしたばかりで成果はまだ出てないということですが、連携活動を開始したということが開示されて

います。日本企業は外国企業と比べて、情報の開示に慎重すぎる点があり、十分な成果が出たら開示しようという文化が強いため、先行者利益を生み出しにくくなっている欠点があります。しかし、マツダは先進的な良い取り組みがあれば、今やっているということ自体を開示していくという挑戦をしています。

創業95年を経てなお進化し続けようというマツダは、海外生産比率を高め、事業を行う各国・各地域において地域社会と共に成長しようと努力されています。そのためには海外においてもマツダのCSRがさらに高く評価されることが必要です。そうなるために、推奨したい点があります。世界中のオーディエンスがもっとマツダのCSRを理解しやすくなるために、伝え方を変えるということです。

現状では「何々をしています」と実施したプログラムについては詳しく書かれています。しかし、世界読者が知りたいのは何をやったかだけでなく、マツダがどんな問題意識の下でそのプログラムを実施し、その結果どんな価値が出せたのかということです。加えて、真剣に何かをやらうとすると必ず壁にぶつかるものなので、マツダはどんな困難を感じていて、どう打破しようとしているか、ということです。サステナビリティレポートの場合は、自分たちがやっているプログラムをただ紹介するだけにとどめる必要はなく、「社会に対して自分たちはこんな価値を出している」「真剣にやっているが、こういう困難があり、知恵を絞りさらに努力している」ということをアピールする場でもあります。マツダが取り組んでいるCSRプログラムは地に足がついた誠実なものばかりですので、その伝え方を世界舞台で期待されている文脈に変えていくことで、さらなる進化につながると思います。

第三者検証

「マツダサステナビリティレポート2015【詳細版】」では、開示データの信頼性向上のため、第三者による保証を受けました。

なお、「マツダサステナビリティレポート2015【詳細版】」で開示している温室効果ガス排出量は、検証を受けた「温室効果ガス排出量算定報告書」にある排出量を記載しています。

	発行日: 2015年6月10日 第 1811001941号
<h3>温室効果ガス排出量検証報告書</h3>	
マツダ株式会社 様	
1. 検証の対象	
<p>一般財団法人日本品質保証機構(以下、「当機構」という。)は、マツダ株式会社が作成した「温室効果ガス排出量算定報告書」(以下、「算定報告書」という。)が、同社により作成された「マツダ温室効果ガス算定要領(2014年5月8日)」(以下、「同社算定ルール」という。)に準拠し、正確に測定、算出されていることについて第三者検証を行った。</p> <p>検証の目的は、「算定報告書」の2014年度(2014年4月1日~2015年3月31日)の温室効果ガス排出量を客観的に評価し、同社の温室効果ガス排出量の算定の信頼性をより高めることにある。</p>	
2. 実施した検証の概要	
<p>当機構は、「ISO14064-3」に準拠して検証を実施した。本検証業務の対象活動範囲はScope1、2のエネルギー起源の二酸化炭素排出量であり、保証水準は「限定的保証水準」、重要性の量的判断基準は排出量の5%とした。また、本検証業務の対象組織範囲はマツダ株式会社の国内の製造4拠点(本社地区、三次事業所、防府工場西浦地区、防府工場中関地区)である。</p> <p>現地検証に先立って、「同社算定ルール」の確認のために本社における検証を実施し、現地検証では、マツダ株式会社 本社地区及び三次事業所の2拠点をサンプリングし、現地検証を行った。</p> <p>現地検証では、算定対象範囲の確認、エネルギー使用量監視点の確認、算定・集計体制の確認、排出量データについて根拠資料との突き合わせを行った。</p>	
3. 検証の結論	
<p>検証の対象とした、「算定報告書」の2014年度温室効果ガス排出量において、「同社算定ルール」に準拠せず、正確に算定されていない事項は発見されなかった。</p>	
4. 留意事項	
<p>「算定報告書」の算定責任はマツダ株式会社にあり、温室効果ガス排出量検証の結論に関する責任は当機構にある。マツダ株式会社と当機構の間には、特定の利害関係はない。</p>	
<p>東京都千代田区神田須田町一丁目25番地 一般財団法人日本品質保証機構 専務理事 矢野忠行</p>  	

第三者保証

「マツダサステナビリティレポート2015【詳細版】」では、開示データの信頼性向上のため、第三者による保証を受けました。



独立した第三者保証報告書

2015年8月20日

マツダ株式会社
代表取締役社長兼 CEO 小飼 雅道 殿

KPMG あずさサステナビリティ株式会社
大阪市中央区瓦町3丁目6番5号

代表取締役

齋藤 和彦

取締役

松尾 幸真

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2015【詳細版】(以下、「サステナビリティレポート」という。)に記載されている2014年4月1日から2015年3月31日までの対象とした「」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

環境省の環境報告ガイドライン2012年版及びGlobal Reporting Initiativeのサステナビリティ・レポート・ガイドライン第3.1版等を参考にして会社が定めた指標の算定・報告基準(以下、「会社の定める基準」という。サステナビリティレポートに記載。)に従って指標を算定し、表示する責任は会社にある。

当社の責任

当社の責任は、限定的保証業務を実施し、実施した手続に基づいて結論を表明することにある。当社は、国際監査・保証基準審議会の国際保証業務基準 (ISAE) 3000「過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」(2003年12月改訂)、ISAE3410「温室効果ガス情報に対する保証業務」(2012年6月)及びサステナビリティ情報審査協会のサステナビリティ情報審査実務指針(2014年12月改訂)に準拠して限定的保証業務を実施した。

本保証業務は限定的保証業務であり、主としてサステナビリティレポート上の開示情報の作成に責任を有するもの等に対する質問、分析的手続等の保証手続を通じて実施され、合理的保証業務における手続と比べて、その種類は異なり、実施の程度は狭く、合理的保証業務ほどには高い水準の保証を与えるものではない。当社の実施した保証手続には以下の手続が含まれる。

- サステナビリティレポートの作成・開示方針についての質問及び会社の定める基準の検討
- 指標に関する算定方法並びに内部統制の整備状況に関する質問
- 集計データに対する分析的手続の実施
- 会社の定める基準に従って指標が把握、集計、開示されているかについて、試査により入手した証拠との照合並びに再計算の実施
- リスク分析に基づき選定した会社の本社における現地往査
- 指標の表示の妥当性に関する検討

結論

上述の保証手続の結果、サステナビリティレポートに記載されている指標が、すべての重要な点において、会社の定める基準に従って算定され、表示されていないと認められる事項は発見されなかった。

当社の独立性と品質管理

当社は、誠実性、客観性、職業的専門家としての能力と正当な注意、守秘義務及び職業的専門家としての行動に関する基本原則に基づく独立性及びその他の要件を含む、国際会計士倫理基準審議会の公表した「職業会計士の倫理規程」を遵守した。

当社は、国際品質管理基準第1号に準拠して、倫理要件、職業的専門家としての基準及び適用される法令及び規則の要件の遵守に関する文書化した方針と手続を含む、包括的な品質管理システムを維持している。

以上

ガイドライン対照表

GRI「サステナビリティレポートガイドライン第3.1版」の開示要請項目およびISO26000について、本レポートにおいて関連する内容を掲載したページを記載しています。

*平成27年3月期 決算短信：http://www.mazda.com/ja/investors/library/result/?year=2015

ガイドラインの開示要請項目		ISO26000	該当ページ
プロフィール			
1 戦略および分析			
1.1	組織にとっての持続可能性の適合性と、その戦略に関する組織の最高意思決定者（CEO、会長またはそれに相当する上級幹部）の声明	6.2	3-5
1.2	主要な影響、リスクおよび機会に関する記述		3-5、9-14、16
2 組織のプロフィール			
組織概要			
2.1	報告組織の名称		6
2.2	主要な、ブランド、製品および/またはサービス		2、8
2.3	主要部署、事業会社、子会社および共同事業などの、組織の経営構造	6.2	6
2.4	組織の本社の所在地		6
2.5	組織が事業展開している国の数および大規模な事業展開を行っているあるいは報告書中に掲載されているサステナビリティの課題に特に関連のある国名		6
2.6	所有形態の性質および法的形式		2
2.7	参入市場（地理的内訳、参入セクター、顧客/受益者の種類を含む）		6、8
2.8	・従業員数		6、7、90
	・事業（所）数		6
	・純売上高（民間組織について）あるいは純収入（公的組織について）		116
	・負債および株主資本に区分した総資本（民間組織について）		116
2.9	・提供する製品またはサービスの量		7、116
	以下の項目を含む、規模、構造または所有形態に関して報告期間中に生じた大幅な変更 ・施設のオープン、閉鎖および拡張などを含む所在地または運営の変更 ・株式資本構造およびその資本形成における維持および変更業務（民間組織の場合）		1、3、13-14
2.10	報告期間内に受けた賞		10、23、28、44、80、124
3 報告要素			
報告書のプロフィール			
3.1	提供する情報の報告期間（会計年度/暦年など）		1
3.2	前回の報告書発行日（該当する場合）		1
3.3	報告サイクル（年次、半年ごとなど）		1
3.4	報告書またはその内容に関する質問の窓口		1
報告書のスコープおよびバウンダリー			
3.5	以下を含め、報告書の内容を確定するためのプロセス ・重要性の判断 ・報告書内およびテーマの優先順位付け ・組織が報告書の利用を期待するステークホルダーの特定		1、16、17、22-23
3.6	報告書のバウンダリー（国、部署、子会社、リース施設、共同事業、サプライヤー（供給者）など）		1
3.7	報告書のスコープまたはバウンダリーに関する具体的な制限事項を明記する		60、73-74、82-83
3.8	共同事業、子会社、リース施設、アウトソーシングしている業務および時系列でのおよび/または報告組織間の比較可能性に大幅な影響を与える可能性があるその他の事業体に関する報告の理由		該当事項なし
3.9	報告書内の指標およびその他の情報を編集するために適用された推計の基となる前提条件および技法を含む、データ測定技法および計算の基盤		1、54-55、63-64、70、82
3.10	以前の報告書で掲載済みである情報を再度記載することの効果の説明、およびそのような再記述を行う理由（合併/買収、基本となる年/期間、事業の性質、測定方法の変更など）		該当事項なし
3.11	報告書に適用されているスコープ、バウンダリーまたは測定方法における前回の報告期間からの大幅な変更		55、70、82
GRI内容索引			
3.12	報告書内の標準開示の所在場所を示す表		130-133
保証			
3.13	報告書の外部保証添付に関する方針および現在の実務慣行。サステナビリティ報告書に添付された保証報告書内に記載がない場合は、外部保証の範囲および基盤を説明する。また、報告組織と保証の提供者との関係を説明する		128-129
4 ガバナンス、コミットメントおよび参画			
ガバナンス			
4.1	戦略の設定または全組織的監督など、特別な業務を担当する最高統治機関の下にある委員会を含む統治構造（ガバナンスの構造）	6.2	105-106
4.2	最高統治機関の長が執行役員を兼ねているかどうかを示す（兼ねている場合は、組織の経営におけるその役割と、このような人事になっている理由も示す）		105
4.3	単一の理事会構造を有する組織の場合は、最高統治機関における社外メンバーおよび/または非執行メンバーの人数と性別を明記する		105
4.4	株主および従業員が最高統治機関に対して提案または指示を提供するためのメカニズム		105-106
4.5	最高統治機関メンバー、上級管理職および執行役についての報酬（退任の取り決めを含む）と組織のパフォーマンス（社会的および環境的パフォーマンスを含む）との関係		105
4.6	最高統治機関が利害相反問題の回避を確保するために実施されているプロセス		105、107、111
4.7	経済的、環境的、社会的テーマに関する組織の戦略を導くための、最高統治機関およびその委員会メンバーの性別その他多様性を示す指標についての配慮を含む、構成、適正および専門性を決定するためのプロセス		17
4.8	経済的、環境的、社会的パフォーマンス、さらにその実践状況に関して、組織内で開発したミッション（使命）およびバリュー（価値）についての声明、行動規範および原則		2、16、53-56、79、85、89、101、111

ガイドラインの開示要請項目		ISO26000	該当ページ
4.9	組織が経済的、環境的、社会的パフォーマンスを特定し、マネジメントしていることを最高統治機関が監督するためのプロセス。関連のあるリスクと機会および国際的に合意された基準、行動規範および原則への支持または遵守を含む	6.2	16-17
4.10	最高統治機関のパフォーマンスを、特に経済的、環境的、社会的パフォーマンスという観点で評価するためのプロセス		—
外部のイニシアティブへのコミットメント			
4.11	組織が予防的アプローチまたは原則に取り組んでいるかどうか、およびその方法はどのようなものかについての説明		107-110
4.12	外部で開発された、経済的、環境的、社会的憲章、原則あるいは組織が同意または受諾するその他のイニシアティブ		16-17、79
4.13	組織が以下の項目に該当するような、(企業団体などの)団体および/または国内外の提言機関における会員資格 ・統治機関内に役職を持っている ・プロジェクトまたは委員会に参加している ・通常の会員資格の義務を越える実質的な資金提供を行っている ・会員資格を戦略的なものとして捉えている	6.2	48、80、123
ステークホルダー参画			
4.14	組織に参画したステークホルダー・グループのリスト		22
4.15	参画してもらうステークホルダーの特定および選定の基準		23、120-123
4.16	種類ごとおよびステークホルダー・グループごとの参画の頻度など、ステークホルダー参画へのアプローチ	6.2	22-23、120-123
4.17	その報告を通じた場合も含め、ステークホルダー参画を通じて浮かび上がった主要なテーマおよび懸案事項と、それらに対して組織がどのように対応したか		4-5、14、17、21、26-28、30-41、113-115、120-123
5 マネジメント・アプローチおよびパフォーマンス指標 (●:中核指標)			
経済			
マネジメント・アプローチの開示		6.2、6.8	3-5、9-14
パフォーマンス指標			
経済的パフォーマンス			
●EC1.	収入、事業コスト、従業員の給与、寄付およびその他のコミュニティへの投資、内部留保および資本提供者や政府に対する支払いなど、創出および分配した直接的な経済的価値	6.8、6.8.3、6.8.7、6.8.9	86、91、116
●EC2.	気候変動による組織の活動に対する財務上の影響およびその他のリスクと機会	6.5.5	2、5、11、55-56、60
●EC3.	確定給付型年金制度の組織負担の範囲		決算短信*P26-29
●EC4.	政府から受けた相当の財務的支援		決算短信*P17
市場での存在感			
EC5.	主要事業拠点について、現地の最低賃金と比較した性別ごとの標準的新入社員賃金の比率の幅	6.3.7、6.4.4、6.8	91
●EC6.	主要事業拠点での地元のサプライヤー(供給者)についての方針、業務慣行および支出の割合	6.6.6、6.8、6.8.5、6.8.7	113
●EC7.	現地採用の手順、主要事業拠点で現地のコミュニティから上級管理職となった従業員の割合	6.8、6.8.5、6.8.7	89
間接的な経済的影響			
●EC8.	商業活動、現物支給、または無料奉仕を通じて、主に公共の利益のために提供されるインフラ投資およびサービスの展開図と影響	6.3.9、6.8、6.8.3、6.8.4、6.8.5、6.8.6、6.8.7、6.8.9	84-87
EC9.	影響の程度など、著しい間接的な経済的影響の把握と記述	6.3.9、6.6.6、6.6.7、6.7.8、6.8、6.8.5、6.8.6、6.8.7、6.8.9	決算短信*P7
環境			
マネジメント・アプローチの開示		6.2、6.5	2、3-5、9-14、16-21、53-60
パフォーマンス指標			
原材料			
●EN1.	使用原材料の重量または量	6.5、6.5.4	82
●EN2.	リサイクル由来の使用原材料の割合		77-78、82
エネルギー			
●EN3.	一次エネルギー源ごとの直接的エネルギー消費量		70、82
●EN4.	一次エネルギー源ごとの間接的エネルギー消費量		70-72、82
EN5.	省エネルギーおよび効率改善によって節約されたエネルギー量	6.5、6.5.4	70-74
EN6.	エネルギー効率の高いあるいは再生可能エネルギーに基づく製品およびサービスを提供するための率先取り組み、およびこれらの率先取り組みの成果としてのエネルギー必要量の削減量		61-66
EN7.	間接的エネルギー消費削減のための率先取り組みと達成された削減量		57、71-72
水			
●EN8.	水源からの総取水量		74、82
EN9.	取水によって著しい影響を受ける水源	6.5、6.5.4	74
EN10.	水のリサイクルおよび再利用量が総使用水量に占める割合		—
生物多様性			
●EN11.	保護地域内あるいはそれに隣接した場所および保護地域外で、生物多様性の価値が高い地域に所有、賃借、または管理している土地の所在地および面積		—
●EN12.	保護地域および保護地域外で、生物多様性の価値が高い地域での生物多様性に対する活動、製品およびサービスの著しい影響の説明	6.5、6.5.6	79
EN13.	保護または復元されている生息地		79

ガイドラインの開示要請項目		ISO26000	該当ページ
EN14.	生物多様性への影響をマネジメントするための戦略、現在の措置および今後の計画	6.5、6.5.6、6.8.3	79
EN15.	事業によって影響を受ける地区内の生息地域に生息するIUCN(国際自然保護連合)のレッドリスト種(絶滅危惧種)および国の絶滅危惧種リストの数。絶滅危険性のレベルごとに分類する	6.5、6.5.6	—
放出物、排出物および廃棄物			
●EN16.	重量で表記する直接および間接的な温室効果ガスの総排出量	6.5、6.5.5	70、71、82
●EN17.	重量で表記するその他の関連ある間接的な温室効果ガス排出量		82
EN18.	温室効果ガス排出量削減のための率先取り組みと達成された削減量		70、71
●EN19.	重量で表記するオゾン層破壊物質の排出量	6.5、6.5.3	75、82
●EN20.	種類別および重量で表記するNOx、SOxおよびその他の著しい影響を及ぼす排気物質		75、82
●EN21.	水質および放出先ごとの総排水		75
●EN22.	種類および廃棄方法ごとの廃棄物の総重量		82
●EN23.	著しい影響を及ぼす漏出の総件数および漏出量		該当事項なし
EN24.	パーゼル条約付属文書I、II、IIIおよびⅣの下で有害とされる廃棄物の輸送、輸入、輸出、あるいは処理の重量、および国際輸送された廃棄物の割合		—
EN25.	報告組織の排水および流出液により著しい影響を受ける水界の場所、それに関連する生息地の規模、保護状況、および生物多様性の価値を特定する		6.5、6.5.3、6.5.4、6.5.6
製品とサービス			
●EN26.	製品およびサービスの環境影響を緩和する率先取り組みと影響削減の程度	6.5、6.5.4、6.6.6、6.7.5	61-74、77-78、82
●EN27.	カテゴリ別の再生利用される販売製品およびその梱包材の割合	6.5、6.5.3、6.5.4、6.7.5	69、73、77-78、82
法令遵守			
●EN28.	環境規制への違反に対する相当な罰金の金額および罰金以外の制裁措置の件数	6.5	該当事項なし
輸送			
EN29.	組織の業務に使用される製品、その他物品、原材料の輸送および従業員の移動からもたらされる著しい環境影響	6.5、6.5.4、6.6.6	71-72、82
その他全般			
EN30.	種類別の環境保護目的の総支出および投資	6.5	60
社会			
労働慣行とディーセントワーク			
マネジメント・アプローチの開示		6.2、6.4、6.3.10	3-5、16-18、89、101、111
パフォーマンス指標			
雇用			
●LA1.	性別ごとの雇用の種類、雇用契約および地域別の総労働力	6.4、6.4.3	90
●LA2.	新規従業員の総雇用数および雇用率、従業員の総離職数および離職率の年齢、性別および地域による内訳		90
LA3.	主要事業拠点についての、主要な業務ごとの派遣社員またはアルバイト従業員には提供されないが、正社員には提供される福利	6.4、6.4.3、6.4.4	91-96、98-100
●LA15.	性別ごとの育児休暇後の復職および定着率	6.4、6.4.4	95
労使関係			
●LA4.	団体交渉協定の対象となる従業員の割合	6.3.10、6.4、6.4.3、6.4.4、6.4.5	100
●LA5.	労働協約に定められているかどうかも含め、著しい業務変更に関する最低通知期間	6.4、6.4.3、6.4.4、6.4.5	100
労働安全衛生			
LA6.	労働安全衛生プログラムについての監視および助言を行う、公式の労使合同安全衛生委員会の対象となる総従業員の割合	6.4、6.4.6	90、97
●LA7.	地域別および性別ごとの、傷害、業務上疾病、損失日数、欠勤の割合および業務上の総死亡者数		97
●LA8.	深刻な疾病に関して、労働者、その家族またはコミュニティのメンバーを支援するために設けられている教育、研修、カウンセリング、予防および危機管理プログラム	6.4、6.4.6、6.8、6.8.3、6.8.4、6.8.8	97-100
LA9.	労働組合との正式合意に盛り込まれている安全衛生のテーマ		97、99
研修および教育			
●LA10.	従業員のカテゴリ別および性別ごとの、従業員あたりの年間平均研修時間	6.4、6.4.7	91
LA11.	従業員の継続的な雇用適性を支え、キャリアの終了計画を支援する技能管理および生涯学習のためのプログラム	6.4、6.4.7、6.8.5	89-91
LA12.	定期的にはパフォーマンスおよびキャリア開発のレビューを受けている性別ごとの従業員の割合	6.4、6.4.7	93
多様性と機会均等			
●LA13.	性別、年齢、マイノリティーグループおよびその他の多様性の指標に従った、統治体(経営管理職)の構成およびカテゴリ別の従業員の内訳	6.3.7、6.3.10、6.4、6.4.3	90
女性・男性の平均報酬			
●LA14.	従業員のカテゴリ別および主要事業所別の、基本給与と報酬の男女比	6.3.7、6.3.10、6.4、6.4.3、6.4.4	91
人権			
マネジメント・アプローチの開示		6.2、6.3、6.3.3、6.3.4、6.3.6、6.6.6	4-5、16-23、89、113
パフォーマンス指標			
投資および調達慣行			
●HR1.	人権への関心に関連する条項を含む、人権条項を含む、あるいは人権についての適正審査を受けた重大な投資協定および契約の割合とその総数	6.3、6.3.3、6.3.5、6.6.6	—

ガイドラインの開示要請項目		ISO26000	該当ページ
●HR2.	人権に関する適正審査を受けた主なサプライヤー(供給者)および請負業者およびその他のビジネス・パートナーの割合と取られた措置	6.3、6.3.3、6.3.5、6.6.6	113
HR3.	研修を受けた従業員の割合を含め、業務に関連する人権の側面に関わる方針および手順に関する従業員研修の総時間	6.3、6.3.5	89-92
差別対策			
●HR4.	差別事例の総件数と取られた矯正措置	6.3、6.3.6、6.3.7、6.3.10、6.4.3	—
組合結成と団体交渉の自由			
●HR5.	結社の自由および団体交渉の権利行使が侵害されるか、もしくは著しいリスクに曝されるかもしれないと判断された業務および主なサプライヤー(供給者)と、それらの権利を支援するための措置	6.3、6.3.3、6.3.4、6.3.5、6.3.8、6.3.10、6.4.3、6.4.5	—
児童労働			
●HR6.	児童労働の事例に関して著しいリスクがあると判断された業務および主なサプライヤー(供給者)と、児童労働の効率的廃絶に貢献するための対策	6.3、6.3.3、6.3.4、6.3.5、6.3.7、6.3.10、6.6.6	16、111、113-114
強制・義務労働			
●HR7.	強制労働の事例に関して侵害されるか、もしくは著しいリスクがあると判断された業務および主なサプライヤー(供給者)と、あらゆる形態の強制労働の防止に貢献するための対策	6.3、6.3.3、6.3.4、6.3.5、6.3.7、6.3.10、6.6.6	16、111、113-114
保安奉行			
HR8.	業務に関連する人権の側面に関する組織の方針もしくは手順の研修を受けた保安要員の割合	6.3、6.3.5、6.4.3、6.6.6	—
先住民の権利			
HR9.	先住民の権利に関係する違反事例の総件数と取られた措置	6.3、6.3.6、6.3.7、6.3.8、6.6.7	—
評価			
●HR10.	人権の調査および/もしくは影響の評価を必要とする業務の比率と総数	6.3、6.3.3、6.3.4、6.3.5	101-103
改善			
●HR11.	人権に関する苦情申し立ての数および、正式な苦情対応システムを通じて対処・解決された苦情の数	6.3、6.3.6	102
社会			
マネジメント・アプローチの開示		6.2、6.6、6.8	5、13-14、16-23
パフォーマンス指標			
地域コミュニティ			
●SO1.	地域コミュニティとの取り決め、影響評価、開発計画などの履行をともなう事業(所)の比率	6.3.9、6.8、6.8.3、6.8.9	85
●SO9.	地域コミュニティに及ぼす可能性の高い、または実際に及ぼしているネガティブな影響のある事業(所)	6.3.9、6.5.3、6.5.6、6.8	13-14
●SO10.	地域コミュニティにネガティブな影響を及ぼす可能性の高い、または実際に及ぼしている事業(所)で実施されている防止策や軽減策	6.8	13-14
不正行為			
●SO2.	不正行為に関連するリスクの分析を行った事業単位の割合と総数	6.6、6.6.3	107
●SO3.	組織の不正行為対策の方針および手順に関する研修を受けた従業員の割合		111-112
●SO4.	不正行為事例に対応して取られた措置		該当事項なし
公共政策			
●SO5.	公共政策の位置づけおよび公共政策立案への参加およびロビー活動	6.6、6.6.3、6.8.3	48
SO6.	政党、政治家および関連機関への国別の献金および現物での寄付の総額		—
非競争的な行動			
SO7.	反競争的な行動、反トラストおよび独占的慣行に関する法的措置の事例の総件数とその結果	6.6、6.6.5、6.6.7	該当事項なし
法令遵守			
●SO8.	法規制の違反に対する相当の罰金の金額および罰金以外の制裁措置の件数	6.6、6.6.3、6.6.7、6.8.7	該当事項なし
製品責任			
マネジメント・アプローチの開示		6.2、6.6、6.7	5、16-21、25
パフォーマンス指標			
顧客の安全衛生			
●PR1.	製品およびサービスの安全衛生の影響について、改善のために評価が行われているライフサイクルのステージ、ならびにそのような手順の対象となる主要な製品およびサービスのカテゴリーの割合	6.3.9、6.6.6、6.7、6.7.4、6.7.5	25
PR2.	製品およびサービスの安全衛生の影響に関する規制および自主規範に対する違反の件数を結果別に記載		27
製品とサービスのラベリング			
●PR3.	各種手順により必要とされている製品およびサービス情報の種類と、このような情報要件の対象となる主要な製品およびサービスの割合	6.7、6.7.3、6.7.4、6.7.5、6.7.6、6.7.9	—
PR4.	製品およびサービスの情報、ならびにラベリングに関する規制および自主規範に対する違反の件数を結果別に記載		該当事項なし
PR5.	顧客満足度を測る調査結果を含む、顧客満足に関する実務慣行	6.7、6.7.4、6.7.5、6.7.6、6.7.8、6.7.9	25、27-28、33
マーケティング・コミュニケーション			
●PR6.	広告、宣伝および支援行為を含むマーケティング・コミュニケーションに関する法律、基準および自主規範の遵守のためのプログラム	6.7、6.7.3、6.7.6、6.7.9	30-31
PR7.	広告、宣伝および支援行為を含むマーケティング・コミュニケーションに関する規制および自主規範に対する違反の件数を結果別に記載		該当事項なし
プライバシーの尊重			
PR8.	顧客のプライバシー侵害および顧客データの紛失に関する正当な根拠のあるクレームの総件数	6.7、6.7.7	該当事項なし
法令遵守			
●PR9.	製品およびサービスの提供、および使用に関する法規の違反に対する相当の罰金の金額	6.7、6.7.6	該当事項なし

マツダ株式会社

発行:マツダ株式会社 CSR・環境部

本社所在地:広島県安芸郡府中町新地3-1 〒730-8670

発行年月:2015年8月

