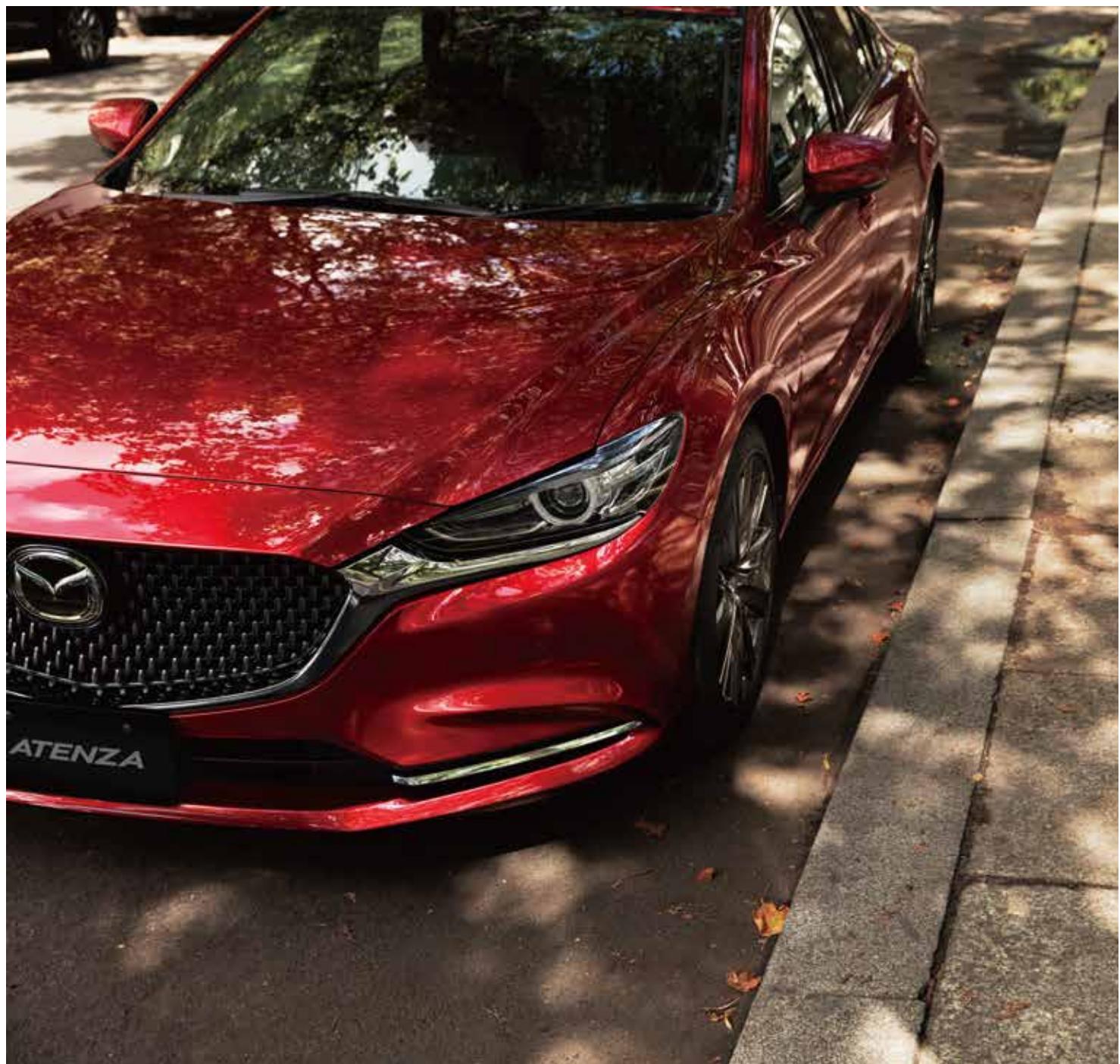




COMPANY PROFILE 2018

マツダ会社概況2018





コーポレートビジョン*

私たちはクルマをこよなく愛しています。

人々と共に、クルマを通じて豊かな人生を過ごしていきたい。

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

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

CONTENTS

- 02 コーポレートビジョン
- 09 カーラインナップ
- 11 成長戦略
- 15 会社の概要と実績
- 17 役員紹介
- 19 主な子会社・関連会社
- 21 研究開発・地域別の活動
- 24 日本
- 27 北米
- 29 欧州
- 31 アジア・大洋州
- 35 カリブ・中南米・中近東・アフリカ
- 37 環境・安全技術 デザイン
- 44 モノ作り革新
- 45 社歴

※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。



»「走る歓び」が原点

単なる移動手段ではなく、心の充足を与えるもの。

人には古くより、抱き続けてきました夢があります。遠くのまだ見ぬ地へ行きたい。その強い想いは、やがて、さまざまな移動手段の発明につながりました。馬車、電車、船、飛行機、もちろんクルマもそのひとつ。より遠くへ、より早く行くために。幾度もの技術革新を経て、クルマは多くの人にとってごく身近なものになりました。

そして、移動だけに飽き足らない人々は、自らの意志で行き先を選び、その道中でたくさんの発見をし、自分を満たしてくれる新しい世界を切り拓いていきました。そう、クルマは、単なる移動手段から、心の充足を与える存在にまで昇華したのです。

マツダの考える「走る歓び」とは、ジェットコースターで感じるような加速感や高揚感ではありません。通勤や買物など日常のシーンで、まるで愛着のある道具を扱うかのように自分の意図通りに走り、曲がり、止まってくれる。その手応えを感じ、ずっと運転していくくなる。人間の自然な振る舞いにクルマの動きを一致させ、同乗者もクルマの動きが自然に感じられることで安心してお乗りいただけます。また、見た瞬間に心を奪われ、その風景や光で表情を変える姿をずっと眺めていたくなり、そしてまた走りたくなる。このようなクルマを所有し、共に走り、共に過ごすことで得られる「心の満足」。これがマツダの目指す「走る歓び」です。





» 受け継がれるDNA



常識にとらわれず、本質を追究し続ける、不屈のチャレンジ精神。

マツダのモノづくりに深く刻み込まれているもの。それは、広島の地で育まれた不屈のチャレンジ精神です。戦後、壊滅的な打撃を被った広島を復興させたのは、ゼロから立ち直る屈強な精神、そして明るい未来を願い、挑戦し続けてきた人々の力。広島の企業であるマツダにもそのスピリットが確かに受け継がれています。

私たちの代表的な挑戦のひとつとして挙げられるのが、“夢のエンジン”とも言われた「ロータリーエンジン」の開発。“実用化は不可能”というが当時の常識だったにもかかわらず、その常識にとらわれることなく、幾多の試行錯誤を繰り返し、ついに1967年、世界の自動車メーカーで初めて「2ローター・ロータリーエンジン」の実用化に成功しました。また、1991年のル・マン24時間耐久レースで、マツダは日本車初、そしてロータリーエンジン搭載車による史上初めての総合優勝を達成。さらに、常識を打ち破る「SKYACTIV TECHNOLOGY」の開発、生命感溢れる動きを表現した「魂動(こどう)-Soul of Motion」というデザインテーマの確立など、マツダの不屈の精神は、確かな実績を持って証明されています。

誰もが無理だと思うこと、難しいということに敢えて挑み、本質を追究するためには人と違うやり方もいとわない。新しい技術は、飽くなき挑戦からしか生まれないという信念が、マツダのクルマづくりへのこだわりなのです。



» 現在、そして未来へ

“Zoom-Zoom”。いままで、これからも。人生をより豊かにしてくれるクルマを。

子どもの頃、風を切って自由に走り回った、あの楽しさ。颯爽と走るクルマを夢中になって見ていた、あのワクワク感。Zoom-Zoom。それは誰もが経験した飽きることのない快感。マツダが、お客さまにお届けしたいのは、まさにそうした「走る歓び」をカタチにしたクルマです。

私たちが理想とするのは、ドライバーとクルマの関係をまるで愛馬と心を通わせるかのように、エモーショナルなものにすること。まるでクルマが自分の体の一部になったかのような一体感を生み出す人馬一体。クルマのデザインを芸術の域まで高め、魂を揺さぶるほどの美しい造形。それらを体現することが、マツダブランドを唯一無二の存在として輝かせます。また、環境・安全への配慮も、マツダがお客さまと交わす固い約束です。より長期的な視野に立ち、将来においても私たちがお届けするクルマが地球、社会、人と共存し、みんながワクワクし続けられる未来を必ず実現することができると信じています。

お客さまの日常を乗せ、時間を共にするものだから。乗るたび、走らせるたびに、お客さまとの絆を深め、人生をより豊かにしていくる存在でありたい。いまでも、そして、これからもずっと。私たちマツダは、妥協をすることなくクルマづくりにすべてを捧げ、世界中のお客さまへお届けすることに真正面から挑み続けていきます。



カーラインナップ

乗用車

MAZDA DEMIO
(海外市場名:Mazda2)



MAZDA AXELA
(海外市場名:Mazda3)



MAZDA ATENZA
(海外市場名:Mazda6)



MAZDA CX-3



MAZDA CX-5



MAZDA CX-8



MAZDA ROADSTER
(海外市場名:Mazda MX-5)



海外専用車

MAZDA2 SEDAN



MAZDA CX-4



MAZDA CX-9



MAZDA BT-50



軽自動車

MAZDA FLAIR



MAZDA FLAIR WAGON



MAZDA SCRUM WAGON



MAZDA CAROL



MAZDA FLAIR CROSSOVER



商用車

MAZDA BONGO VAN



MAZDA BONGO TRUCK



MAZDA FAMILIA VAN



MAZDA TITAN



MAZDA SCRUM VAN



MAZDA SCRUM TRUCK



福祉車両

MAZDA ROADSTER



MAZDA AXELA



MAZDA DEMIO



MAZDA CX-5



MAZDA FLAIR WAGON



成長戦略

構造改革ステージ2 質的成長／ブランド価値向上を目指して

マツダは、2013年3月期から中期経営計画「構造改革プラン」を、2017年3月期から「構造改革ステージ2」をスタートさせ、商品、販売、生産、財務領域の主要施策に取り組んできました。グローバル販売台数は、2012年3月期の125万台から2019年3月期は162万台の見通しへと、台数成長を実現してきました。この台数成長は、2012年より開始した「SKYACTIV技術」および「魂動デザイン」を全面的に採用した新世代商品群の導入がけん引してきました。また、先進安全技術を含めた最新技術と新装備を搭載した商品改良モデルを継続的に投入することで魅力あるラインアップを実現してきました。販売領域では、ブランド価値訴求による正価販売の推進、車両残価の改善によるトレードサイクルマネジメントの強化など、グローバルで販売力の強化を図ってきました。また米国をはじめとして販売ネットワーク改革を推進し、カスタマーケアの強化や新世代店舗の展開を進めてきました。

モノ作りの領域では、「一括企画」・「コモンアーキテクチャー」と、「モデルベース開発」による高効率な発・生産を推進し、生産面では、メキシコ、タイなどでの海外生産を強化し、需要の変化に応じて拠点間で相互補完を可能にするフレキシブルな生産体制を構築しました。

2019年3月期 経営指標 (為替前提:USドル 110円／ユーロ 130円) (2018年10月31日公表)

グローバル販売台数

161.7万台

売上高営業利益率(ROS)

2%以上

構造改革プラン

構造改革による事業構造の転換

2013年3月期～2016年3月期

構造改革ステージ2

質的成長とブランド価値向上

2017年3月期～2019年3月期

商品・開発

- SKYACTIV技術を搭載した新型車6車種の導入

- 新型車6車種と商品改良モデルの投入
- 新しいSKYACTIV技術/新世代デザイン開発・投入

ブランド・販売

- 正価販売と台数成長
- ブランド価値向上に着手

- 正価販売/現場改革
- 新世代店舗展開/ディーラー網改編
- リテンション改善

グローバル生産

- モノ作り革新によるコスト改善
- グローバル生産体制強化(ASEAN/メキシコ/ロシア)

- クロスオーバー系フレキシビリティ拡大
- グローバルスケーリング生産強化
- 海外拠点の生産効率向上

財務基盤強化

- 円高環境下でも利益を創出する収益構造への転換
- 財務基盤の回復および復配

- 自己資本比率45%以上
- 配当性向20%以上

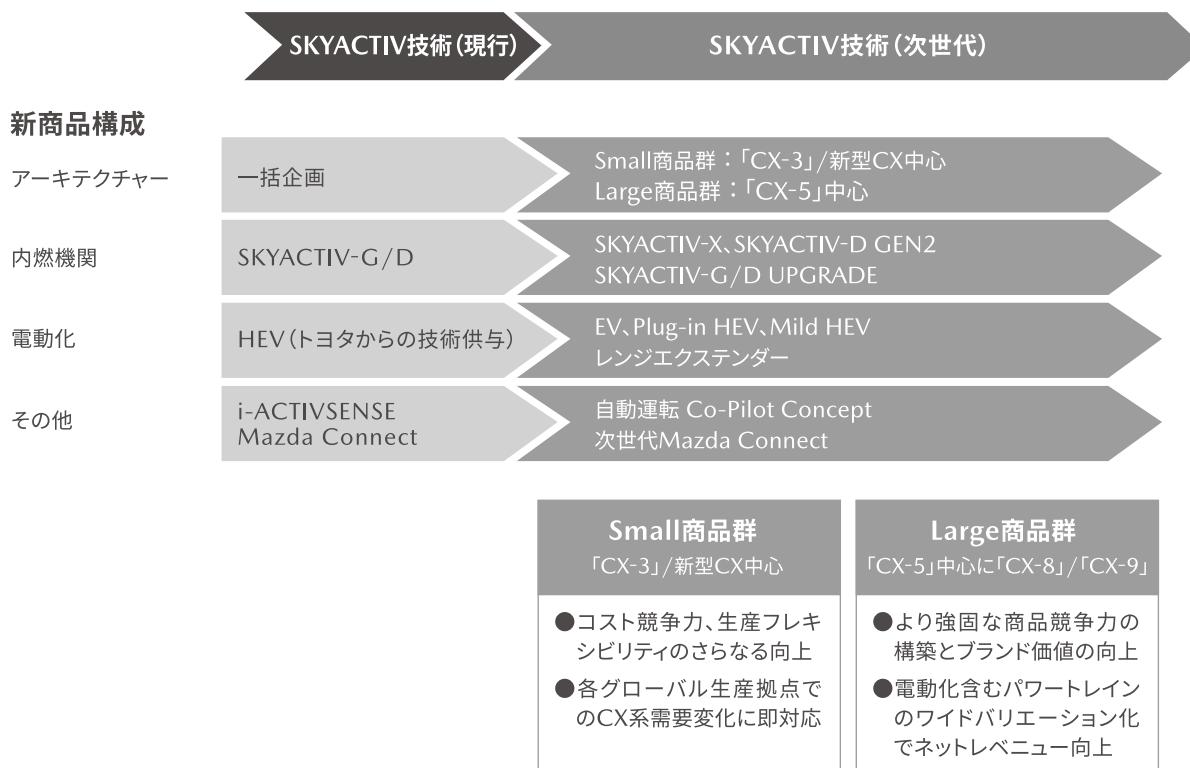
今後の取組み方向性

マツダでは、「構造改革ステージ2」を踏まえ、現在、次期中期経営計画を策定しています。次期中期経営計画の公表に先立ち、持続的な成長に向けた基本的な取り組みの方向性として、「今後の取組み方向性」を公表しました。

今後3年間を、「足場固め」の期間と位置付け、次世代技術・商品の開発・導入による商品競合力の向上や、米国を中心とした販売ネットワーク改革の加速に取り組みます。加えて、トヨタ自動車株式会社などのアライアンスを推進し、米国新工場の稼働を契機に2022年3月期以降の本格的成長に取り組んでいきます。

■商品・技術開発

競合力のある新商品構成への進化を図ります。内燃機関の進化に加え、電動化技術、自動運転技術、コネクティビティ、次世代デザインなど次世代技術・商品の開発を加速し、商品力の向上を進めます。特に、次世代「SKYACTIV技術」では、競合力のある新商品構成へと進化させます。具体的には、「SKYACTIV技術（現行）」からさらなる進化を図るべく、「一括企画」構想のもと一つに絞り展開してきた車両構造（アーキテクチャー）を、「Small（スマート）商品群」と「Large（ラージ）商品群」という二つの商品構成に分離します。より幅広いお客様の要望へそれぞれ最適な価値提供を目的に商品構成を二つの柱として、顧客ニーズ、セグメント特性、収益とコスト等の面から、最適な商品の提供を可能とする商品戦略の最適化を図ります。これら新商品戦略により、「グローバルでのクロスオーバー系車種の生産拡充」「高付加価値商品群の強化によるネットレベニューの向上」「米国市場強化」の実現を目指していきますが、詳細については適切な時期に公表させていただきます。



■販売ネットワーク改革

最重要市場である米国市場では、2021年の40万台販売体制の構築に向けて、市場特性に応じたマーケティング戦略を展開します。ネットワーク強化を実践するために、マツダブランドへのエンゲージメントを高め、店舗投資による質と量の成長促進を図ってまいります。また、店舗投資を促進するためのネットワーク再構築費用として、従来分に加えて2018年度に100億円、今後4年間で約400億円の投資を行う計画です。重点35市場を中心に次世代ブランド店舗を300店舗に拡大。1店舗あたりの平均販売台数を1,000台に引き上げ、再購入率55%を目指しています。店舗の収益改善、フランチャイズバリューの向上を図ることで、継続的な販売網強化を目指していきます。同時に、マーケティング戦略も大幅に見直し、各市場の特性に応じた包括的なサポートを行い、販売スタッフのトレーニング強化、トレードサイクルマネジメントの取り組みによる、顧客体験の改善を図ることで、残価改善、インセンティブ抑制、正価販売を実現していきます。

販売ネットワーク改革(米国事例)

米国販売ネットワーク強化を加速、販売能力40万台体制の構築へ

2018-2021年の取り組み (販売網強化実践、重点市場成長強化)

- マツダブランドへの高いエンゲージメントによる質と量の成長促進
- ネットワーク再構築投資強化。初年度100億円規模(今後4年間で約400億円の投資計画)

- ✓ 次世代ブランド店舗を重点35市場中心に300店舗へ拡大
- ✓ 次世代ブランド店舗平均販売を年間1,000台へ引き上げ
- ✓ 重点35市場の再購入率55%へ



マーケティング戦略の大幅見直しによるブランド価値強化

販売店のローカル市場へのマーケティング投資強化

販売スタッフのトレーニング強化、トレードサイクルマネジメント取り組みによる顧客体験改善

残価改善、インセンティブ抑制、正価販売の実現へ

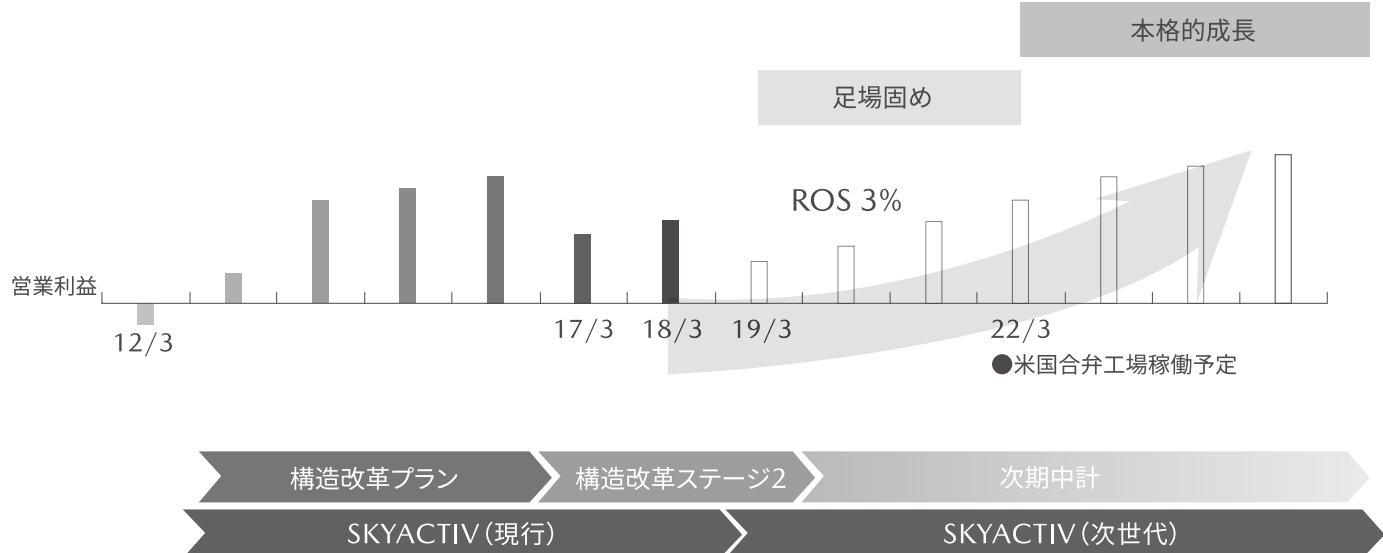
■アライアンスの活用

マツダでは、商品、技術、地域ごとに最適な相互補完をし、対等な仲間として提携戦略を推進しています。今後の次世代技術開発として、次世代SKYACTIVエンジンによる内燃機関競争力の更なる進化を変更することのない柱と考える一方、電動化技術、自動運転技術やコネクティビティなど、幅広い領域での対応が必要になってきます。この対応のために、保有する技術や、「一括企画」および「モデルベース開発」など特徴ある開発・生産プロセスをマツダの強みとし、トヨタ自動車株式会社、サプライヤーの方々とお互いの強みを持ち寄り、Win-Winになれるかを協議します。



今後の成長イメージ

2022年3月期以降の本格的成長を目指す



会社の概要と実績

会社概要 (2018年3月31日時点)

社 名	マツダ株式会社(英訳名: Mazda Motor Corporation)
会 社 設 立	1920年1月30日
本 社	〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3番1号
代 表 者	代表取締役社長兼CEO(最高経営責任者) 丸本 明
主な事業内容	乗用車・トラックの製造、販売など
株 式	発行可能株式総数 1,200,000,000株 発行済株式総数 631,803,979株 株 主 数 162,708名
資 本 金	2,840億円
従 業 員 数	単体 合計: 22,617名 (男性: 20,538名 女性: 2,079名) (出向者含む) 連結 合計: 49,755名
研究開発拠点	本社、マツダR&Dセンター横浜、マツダノースアメリカンオペレーションズ(米国)、 マツダモーターヨーロッパ(ドイツ)、中国技術支援センター(中国)
生 産 拠 点	国 内: 本社工場(本社、宇品)、防府工場(西浦、中関)、三次事業所 海 外: 中国、タイ、メキシコ、ベトナム※1、マレーシア※2、ロシア※2
販 売 会 社	国 内: 220社 海 外: 140社
主 要 製 品	四輪自動車、ガソリンレシプロエンジン、ディーゼルエンジン、自動車用手動／自動変速機

※1 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)

グローバル生産

	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
国 内	879,129	972,533	919,405	989,401	964,640	986,862
海 外	320,885	296,763	455,659	581,798	627,168	632,670
グローバル生産	1,200,014	1,269,296	1,375,064	1,571,199	1,591,808	1,619,532

(2018年3月31日時点) (台)

グローバル販売

	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
国 内	216,257	243,598	224,543	232,352	202,698	210,385
海 外	1,018,246	1,087,323	1,172,746	1,301,891	1,356,428	1,420,386
グローバル販売	1,234,503	1,330,921	1,397,289	1,534,243	1,559,126	1,630,771

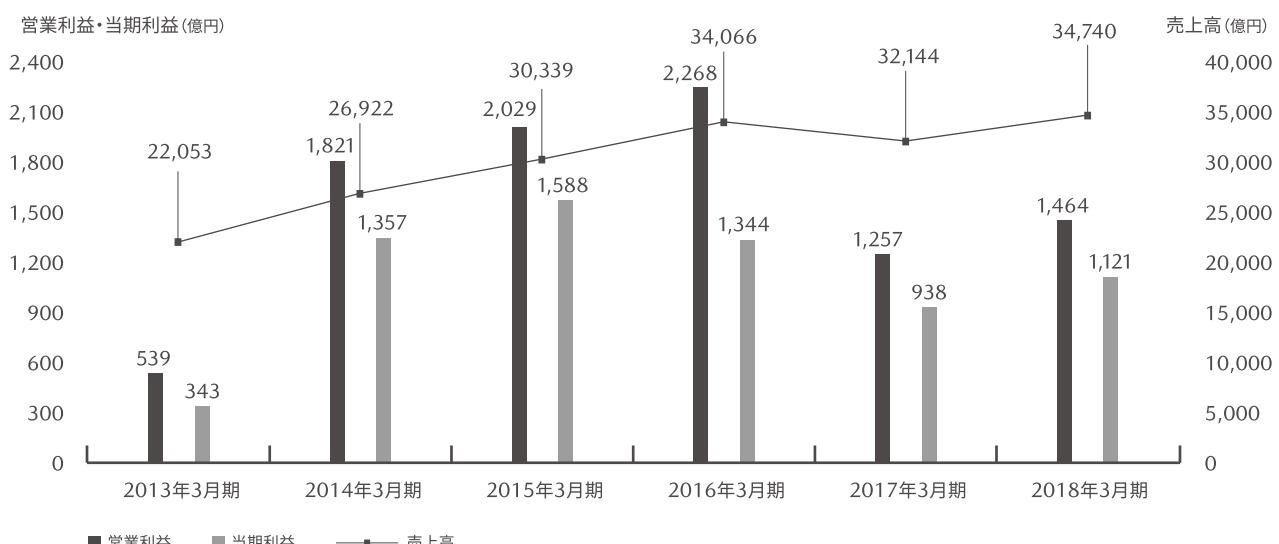
(2018年3月31日時点) (台)

最近の業績(連結ベース) (2018年3月31日時点)

項目	単位	2013年3月期 ('12.4~'13.3)	2014年3月期 ('13.4~'14.3)	2015年3月期 ('14.4~'15.3)	2016年3月期 ('15.4~'16.3)	2017年3月期 ('16.4~'17.3)	2018年3月期 ('17.4~'18.3)
国内	(億円)	5,880	6,557	6,174	6,609	5,870	6,312
海外	(億円)	16,173	20,365	24,165	27,457	26,274	28,428
売上高	(億円)	22,053	26,922	30,339	34,066	32,144	34,740
営業利益	(億円)	539	1,821	2,029	2,268	1,257	1,464
経常利益	(億円)	331	1,407	2,126	2,236	1,395	1,721
税引前当期利益	(億円)	391	974	2,093	1,670	1,284	1,575
当期利益	(億円)	343	1,357	1,588	1,344	938	1,121
設備投資額	(億円)	772	1,332	1,310	892	944	1,041
減価償却費	(億円)	600	577	689	790	824	870
研究開発費	(億円)	899	994	1,084	1,166	1,269	1,360
総資産	(億円)	19,786	22,460	24,733	25,484	25,246	27,281
有利子負債残高	(億円)	7,190	7,427	7,010	6,171	4,914	4,979
純有利子負債残高	(億円)	2,741	2,630	1,719	484	-354	-1,070
フリーキャッシュフロー	(億円)	87	163	1,089	1,547	973	478
生産台数	国内	879	973	919	989	965	987
	海外	321	296	456	582	627	633
	(千台)	1,200	1,269	1,375	1,571	1,592	1,620
販売台数	国内	216	244	225	232	203	210
	北米	372	391	425	438	429	435
	欧州	172	207	229	257	262	269
	中国	175	196	215	235	292	322
	その他	300	293	303	372	373	394
	(千台)	1,235	1,331	1,397	1,534	1,559	1,631

(注) フリーキャッシュフローは、営業活動によるキャッシュフローと投資活動によるキャッシュフローの合計。

業績推移



役員紹介

(2018年10月1日時点)

取締役



代表取締役会長
小飼 雅道 (こがい まさみち)



代表取締役
丸本 明 (まるもと あきら)



代表取締役
藤原 清志 (ふじわら きよし)



取締役
中峯 勇二 (なかみね ゆうじ)



取締役
稻本 信秀 (いなもと のぶひで)



取締役
菖蒲田 清孝 (しょうぶだ きよたか)



取締役
小野 満 (おの みつる)



取締役
古賀 亮 (こが あきら)



取締役
坂井 一郎 (さかい いちろう)



取締役
城納 一昭 (じょうのう かずあき)

監査役

監査役(常勤)

河村 裕章 (かわむら ひろふみ)
安田 昌弘 (やすだ まさひろ)

監査役

堀田 隆夫 (ほった たかお)
玉野 邦彦 (たまの くにひこ)
北村 明良 (きたむら あきら)

執行役員 (注)※印は取締役との兼務を示す。

※ 社 長 兼 C E O (最 高 経 営 責 任 者)	丸本 明(まるもと あきら) 社長補佐、北米事業・研究開発・MDI統括
※ 副 社 長 執 行 役 員	藤原 清志(ふじわら きよし) 欧州・豪亜・中ア・新興国事業統括
※ 専 務 執 行 役 員	中峯 勇二(なかみね ゆうじ) 中国事業・国内営業・法人販売統括
	稻本 信秀(いなもと のぶひで) 品質・ブランド推進・購買・生産・物流統括
	菖蒲田 清孝(しょうぶだ きよたか) 小野 満(おの みつる) 財務・管理領域統括、法人販売統括補佐
	古賀 亮(こが あきら) 企画領域統括、グローバルITソリューション・MDI担当
専 務 執 行 役 員	ジェフリー・エイチ・ガイトン(Jeffrey H. Guyton) ブランド推進統括補佐、マツダモーターヨーロッパGmbH社長兼CEO
常 務 執 行 役 員	毛籠 勝弘(もう まさひろ) マーケティング戦略統括、ブランド推進統括補佐、マツダモーターオブアメリカ, Inc.(マツダノースアメリカンオペレーションズ)社長兼CEO
常 務 執 行 役 員	人見 光夫(ひとみ みつお) 技術研究所・統合制御システム開発担当
	圓山 雅俊(まるやま まさとし) グローバル生産・グローバル物流担当
	藤川 和久(ふじかわ かずひさ) グローバル購買・コスト革新担当
	福原 和幸(ふくはら かずゆき) 国内営業・法人販売担当、マツダ中販株式会社代表取締役社長
	前田 育男(まえだ いくお) デザイン・ブランドスタイル担当
	藤本 哲也(ふじもと てつや) 企画領域統括補佐、財務担当
	渡部 宣彦(わたべ のぶひこ) 中国事業担当、マツダ(中国)企業管理有限公司董事長
	井上 寛(いのうえ ひろし) 豪亜・新興国事業担当、マツダ・サウス・イースト・アジア, Ltd. 社長
	青山 裕大(あおやま やすひろ) 営業領域統括、ブランド推進・グローバルマーケティング担当
	廣瀬 一郎(ひろせ いちろう) パワートレイン開発・車両開発・商品企画・コスト革新担当
	西山 雷大(にしやま らいた) 東京本社統括、涉外担当、企画・広報担当補佐
	吉原 誠(よしはら まこと) 管理領域統括補佐、グローバル監査・CSR・環境・秘書・総務・法務・コンプライアンス・リスクマネジメント担当
	向井 武司(むかい たけし) グローバル品質担当、コスト革新担当補佐
執 行 役 員	川上 英範(かわかみ ひでのり) グローバル生産担当補佐、防府工場長
	水谷 智春(みずたに ちはる) マツダモーターマヌファクトウリングデメヒコS.A. de C.V.(マツダデメヒコビークルオペレーション)社長兼CEO
	相原 真志(あいはら まさし) 米国生産準備室長、マツダトヨタマニュファクチャリングUSA, Inc. 社長
	梅下 隆一(うめした りゅういち) カスタマーサービス担当、ブランド推進・グローバルマーケティング担当補佐
	吉田 和久(よしだ かずひさ) グローバル人事・安全・病院担当
	工藤 秀俊(くどう ひでとし) R&D管理・商品戦略担当
	松本 浩幸(まつもと ひろゆき) 車両開発本部長
	小島 岳二(こじま たけじ) 広報本部長

主な子会社・関連会社

連結子会社 68社 (2018年3月31日時点)

会社名	所在国・地域	所有率	業務内容
マツダモーターオブアメリカ, Inc.	米国・カリフォルニア州 アーバイン市	100.0%	自動車および部品販売
マツダカナダ, Inc.	カナダ・オンタリオ州 リッチモンドヒル市	100.0%	自動車および部品販売
マツダモートールデメヒコS. de R.L. de C.V.	メキシコ・メキシコ市	100.0%	自動車および部品販売
マツダセルヴィシオスデメヒコS. de R.L. de C.V.	メキシコ・メキシコ市	100.0%	マツダモートールデメヒコに対する人材サービス
マツダモートールマヌファクトゥリングデメヒコS.A. de C.V.	メキシコ・グアナファト州 サラマンカ市	75.0%	自動車製造販売
マツダモートールオペラシオネスデメヒコS.A. de C.V.	メキシコ・グアナファト州 サラマンカ市	75.0%	マツダモートールマヌファクトゥリングデメヒコに対する人材サービス
マツダモータース(ドイツランド) GmbH	ドイツ・ノルトラインウエスト ファーレン州レバークーゼン市	100.0%	自動車および部品販売
マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V.	ベルギー・アントワープ州 ウィルブローケ市	100.0%	自動車および部品販売
マツダモーターヨーロッパGmbH	ドイツ・ノルトラインウエスト ファーレン州レバークーゼン市	100.0%	欧州市場の事業統括
マツダオトモビルフランスS.A.S.	フランス・サンジェルマン アンレイ	100.0%	自動車および部品販売
マツダモータースUK Ltd.	英国・ケント州 ダートフォード市	100.0%	自動車および部品販売
マツダスイスS.A.	スイス・ブチランシー市	100.0%	自動車および部品販売
マツダモートールデポルトガルLda.	ポルトガル・里斯ボン市	100.0%	自動車および部品販売
マツダモーターイタリア, S.r.l.	イタリア・ローマ市	100.0%	自動車および部品販売
マツダオートモービルズエスパニャ, S.A.	スペイン・マドリッド市	100.0%	自動車および部品販売
マツダオーストリアGmbH	オーストリア・ クラーゲンフルト市	100.0%	自動車および部品販売
マツダモーターロシア, OOO	ロシア・モスクワ市	100.0%	自動車および部品販売
マツダオーストラリアPty. Ltd.	オーストラリア・ ビクトリア州モルグレイブ	100.0%	自動車および部品販売
マツダモータースオブニュージーランドLtd.	ニュージーランド・ オークランド市	100.0%	自動車および部品販売
マツダセールス(タイランド) Co., Ltd.	タイ・バンコク市	96.1%	自動車および部品販売
マツダパワートレインマニュファクチャリング(タイランド) Co., Ltd.	タイ・チョンブリ県	100.0%	自動車部品製造販売
マツダマレーシアSdn. Bhd.	マレーシア・ スランゴール州	70.0%	自動車製造(委託生産)・販売
マツダ(中国)企業管理有限公司	中国・上海市	100.0%	中国市場の事業統括
台湾マツダ汽車股份有限公司	台湾・台北市	100.0%	自動車および部品販売
マツダササンアフリカ(Pty) Ltd.	南アフリカ共和国・ ヨハネスブルグ市	70.0%	自動車および部品販売
マツダデコロンビアS.A.S.	コロンビア・ボゴタ市	100.0%	自動車および部品販売
マツダ中販(株)	広島県広島市南区	100.0%	中古自動車販売
マツダモーターインターナショナル(株)	広島県安芸郡府中町	100.0%	自動車販売
マツダエース(株)	広島県安芸郡府中町	100.0%	警備防災、保険販売およびエンジニアリング事業
マツダロジスティクス(株)	広島県広島市南区	100.0%	自動車および部品運送
倉敷化工(株)	岡山県倉敷市	75.0%	自動車部品製造販売

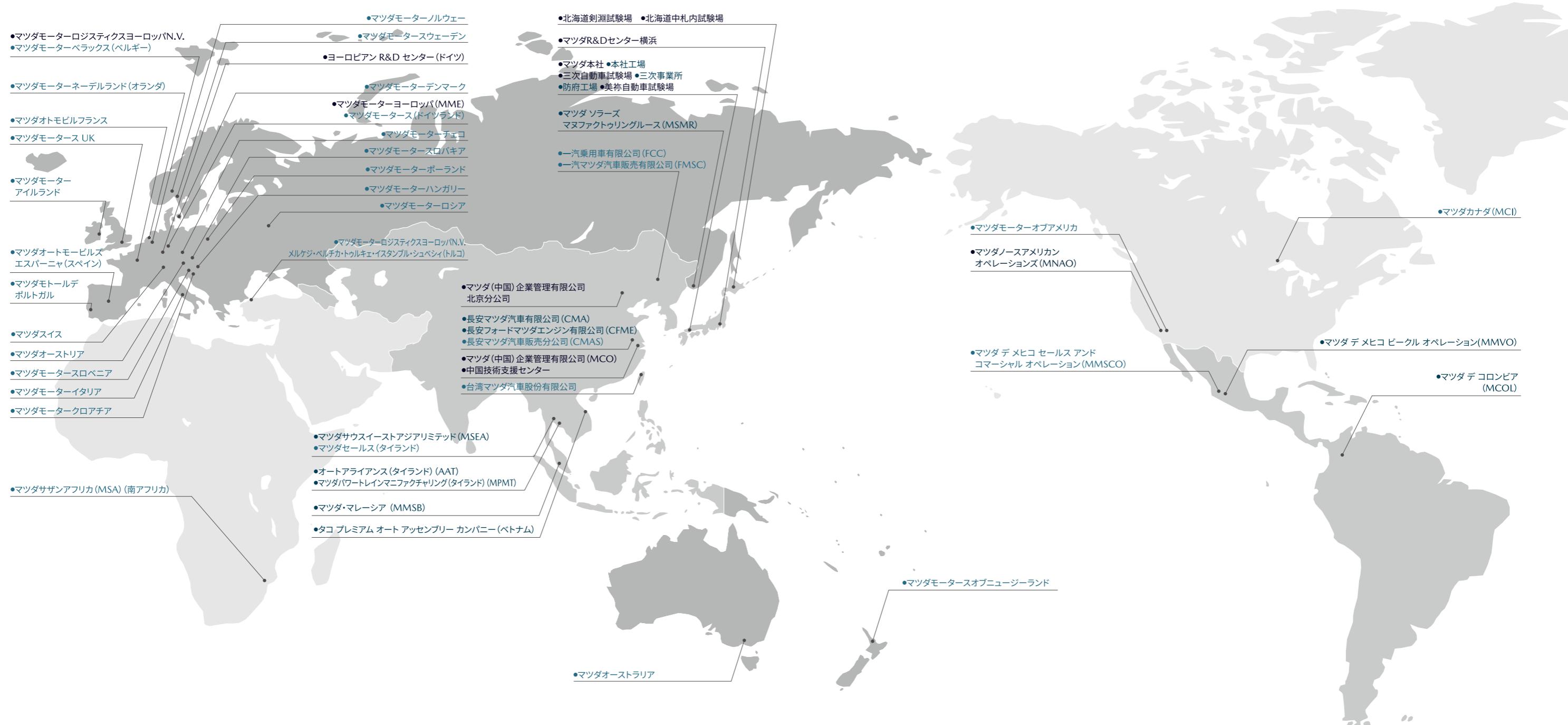
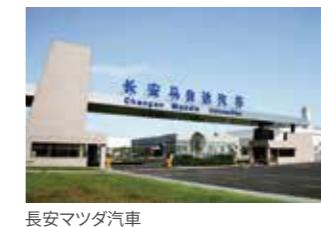
連結子会社 68社 (2018年3月31日時点)

会社名	所在国・地域	所有率	業務内容
(株)マツダE&T	広島県広島市南区	100.0%	自動車の開発受託及び特装車の架装・販売
マツダパーツ(株)	広島県広島市東区	100.0%	自動車部品の販売
(株)函館マツダ	北海道函館市	100.0%	自動車および部品販売
(株)東北マツダ	宮城県仙台市宮城野区	100.0%	自動車および部品販売
(株)福島マツダ	福島県郡山市	100.0%	自動車および部品販売
(株)北関東マツダ	茨城県水戸市	100.0%	自動車および部品販売
(株)甲信マツダ	長野県長野市	100.0%	自動車および部品販売
(株)関東マツダ	東京都北区	100.0%	自動車および部品販売
静岡マツダ(株)	静岡県静岡市駿河区	100.0%	自動車および部品販売
東海マツダ販売(株)	愛知県名古屋市瑞穂区	100.0%	自動車および部品販売
(株)北陸マツダ	石川県野々市市	100.0%	自動車および部品販売
(株)京滋マツダ	京都府京都市南区	100.0%	自動車および部品販売
(株)関西マツダ	大阪府大阪市浪速区	100.0%	自動車および部品販売
(株)西四国マツダ	愛媛県松山市	100.0%	自動車および部品販売
(株)九州マツダ	福岡県福岡市博多区	100.0%	自動車および部品販売
(株)南九州マツダ	鹿児島県鹿児島市	100.0%	自動車および部品販売
沖縄マツダ販売(株)	沖縄県浦添市	100.0%	自動車および部品販売
その他 20社	-	-	-

持分法適用関連会社 18社 (2018年3月31日時点)

会社名	所在国・地域	所有率	業務内容
マツダトヨタマニュファクチャリングUSA, Inc.	米国・アラバマ州ハンツビル市	50.0%	自動車製造販売
マツダソーラーズマヌファクトウリングルースLLC	ロシア・ウラジオストク市	50.0%	自動車製造販売
オートアライアンス(タイランド)Co., Ltd.	タイ・ラヨーン県	50.0%	自動車製造販売
長安マツダ汽車有限公司	中国・南京市	50.0%	自動車製造販売
長安フォードマツダエンジン有限公司	中国・南京市	25.0%	自動車部品製造販売
一汽マツダ汽車販売有限公司	中国・長春市	40.0%	自動車および部品販売
トヨーエィテック(株)	広島県広島市南区	50.0%	工作機械製造販売
(株)日本クライメイトシステムズ	広島県東広島市	33.3%	自動車部品製造販売
ヨシワ工業(株)	広島県安芸郡海田町	33.3%	自動車部品製造販売
(株)サンフレッヂェ広島	広島県広島市西区	17.1%	プロサッカー球団運営
(株)マツダプロセシング中国	広島県広島市安芸区	29.0%	納車点検・架装
SMMオートファイナンス(株)	大阪府大阪市中央区	49.0%	自動車販売金融事業
MCMエネルギーサービス(株)	広島県広島市南区	40.0%	電力・蒸気供給事業
マツダ部品広島販売(株)	広島県安芸郡坂町	33.3%	自動車部品販売
その他 4社	-	-	-

研究開発・地域別の活動



グローバル販売台数

1,630,771台

グローバルでの販売会社数

360社

従業員数(連結)

49,755人

営業利益(連結)

1,464億円

当期純利益(連結)

1,121億円

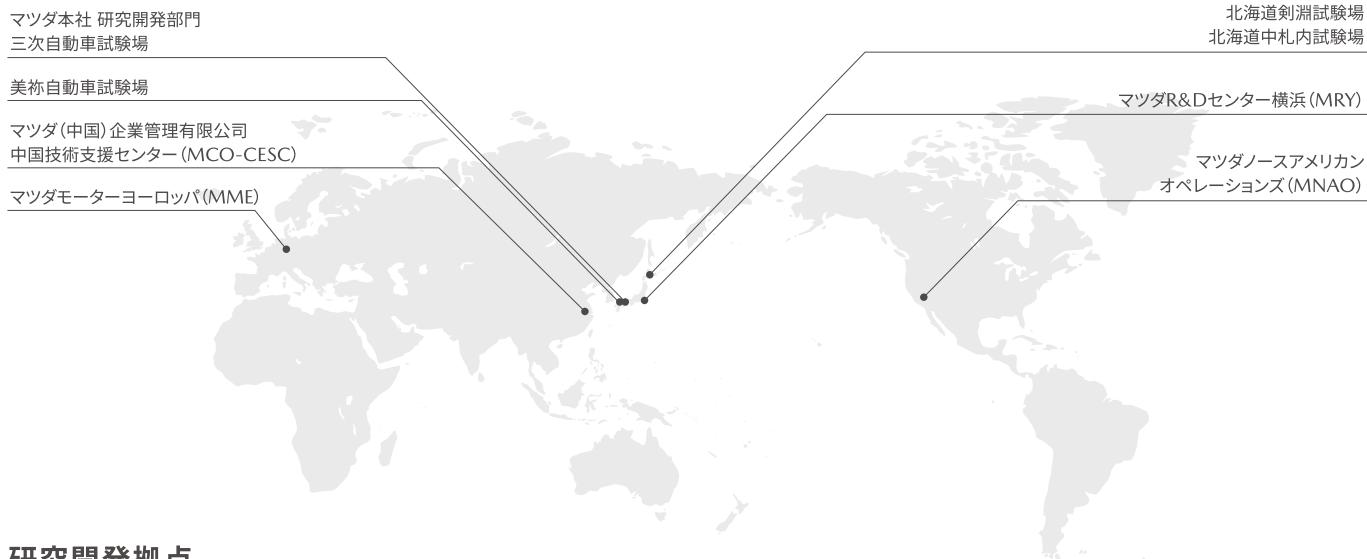
事業統括・研究開発

生産拠点

販売拠点

※ 数値はすべて
2018年3月期の実績

研究開発



研究開発拠点

世界の市場動向、先端的な技術動向を迅速かつ的確に把握し、それぞれの市場特性にマッチした個性的でイノベーティブな商品開発を推進しています。そのため、日米欧中に研究開発拠点を置いています。

地 域	名 称	所在地	主な研究内容
日 本	本社 研究開発部門	広島県安芸郡府中町	<ul style="list-style-type: none"> ・商品、技術企画 ・デザイン開発 ・商品開発および育成 ・重要新技術の先行研究
	マツダR&Dセンター横浜 (略称: MRY)	神奈川県横浜市	<ul style="list-style-type: none"> ・先行商品の企画 ・重要新技術の先行研究
米 国	マツダノースアメリカン オペレーションズ(略称: MNAO) ^{※1}	カリフォルニア州アーバイン ミシガン州フラットロック	<ul style="list-style-type: none"> ・北米市場における技術／市場動向などの調査、研究 ・北米市場におけるデザインの開発 ・北米市場における商品適合性評価
欧 州	マツダモーターヨーロッパ (略称: MME)	ドイツ ヘッセン州 オーバーヴァーゼル	<ul style="list-style-type: none"> ・欧州市場における技術／市場動向などの調査、研究 ・欧州市場におけるデザインの開発 ・欧州市場における商品適合性評価
中 国	マツダ(中国)企業管理有限公司 中国技術支援センター(略称: MCO-CESC)	上海市	<ul style="list-style-type: none"> ・中国市場における技術／市場動向などの調査、研究

※1 「マツダモーターオブアメリカ, Inc.」「マツダモートルデメヒコS. de R.L. de C.V.」を総称して「マツダノースアメリカンオペレーションズ(MNAO)」と呼んでいる

総合自動車試験場

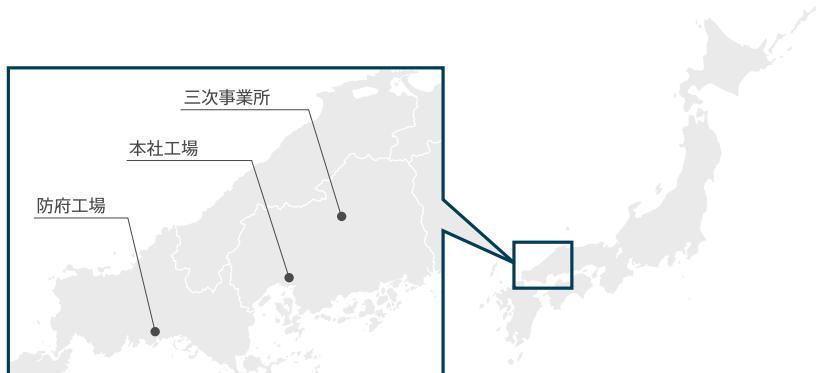
名 称	所在地	開 設	土地面積	主な研究内容
三次自動車試験場	広島県三次市	1965年6月	1,702千m ²	新商品の基本性能開発・育成の拠点として、クルマに要求される、走る・曲がる・止まるの走行テストを実施とともに、大型の試験設備を駆使して、安全技術、環境技術の開発に取り組んでいます。
美祢自動車試験場	山口県美祢市	2006年5月	753千m ²	三次自動車試験場にないテストコースを新設し、操縦安定性の限界テスト等、車の商品性向上に寄与しています。
北海道剣淵試験場	北海道上川郡剣淵町	1990年1月	4,700千m ²	積雪路面での4WD・ABS・TCS ^{※2} ・DSC ^{※3} など、安全走行システムの開発テストや、氷・雪害などに対する技術開発・商品性能向上等、寒冷地特有のテストを行っています。
北海道中札内試験場	北海道河西郡中札内村	2002年1月	260千m ²	さまざまな気象環境条件の下での、車両の性能を開発するための北海道内2番目の試験場です。主に、凍結路面でのABS・TCS・DSCなどの安全走行システムの開発テストを行っています。

※2 TCS(トラクションコントロールシステム):路面、および走行状況に即応して駆動力を最適化する機構。

※3 DSC(ダイナミック・スタビリティ・コントロール):4輪ABS(アンチロックブレーキシステム)とトラクションコントロールの機能を統合し、エンジン出力制御と4輪個別の制動力を最適に制御することによって、クルマの横滑り防止を図る機構である。滑りやすい路面でのコーナリングや、危険回避のための急ハンドル操作時などにも、安定した走行姿勢を保つ。

地域別の活動／日本

- 1931年に3輪トラックの生産を開始し、自動車事業をスタートしました。1960年には軽自動車「R360クーペ」の生産を開始し、乗用車部門へ本格的に参入しました。
- 広島と防府の2拠点に工場を持ち、独自のフレキシブルな高品質・同期生産ラインを構築しています。



日本での生産活動

生産拠点概要

所在地	名 称	地 区	生産品目	生産能力	操業開始	土地面積
広島県安芸郡 府中町	本社工場	本社	ガソリンレシプロエンジン、自動車用手動変速機		1931年 3月	551km ²
		宇品	CX-3、CX-5、CX-8、CX-9※1、ロードスター、ポンゴ、 フィアット・クライスラー社向けスポーツカー	56.9万台／年	1966年11月	
			CX-5		1972年12月	1,685km ²
広島県三次市	三次事業所		ガソリンレシプロエンジン、ディーゼルエンジン		1964年12月	
			ガソリンレシプロエンジン		1974年 5月	1,702km ²
山口県防府市	防府工場	西浦	アクセラ、デミオ、CX-3		1982年 9月	
		防府第2(H2)工場	アテンザ、CX-5	41.6万台／年	1992年 2月	792km ²
		中関	自動車用手動変速機、自動変速機		1981年12月	537km ²
プレス工業株式会社	尾道工場		ポンゴトラック			

(注) 本社地区には、本社周辺の所在地(瀬崎地区)を含む。三次事業所は自動車試験場およびエンジン工場用地の合計。

※1 輸出用のみ。

※2 1直操業(2018年8月20日より2直操業に移行)

2018年3月期 生産台数

986,862台

2018年3月期 乗用車 生産台数

976,313台

2018年3月期 商用車 生産台数

10,549台

車種別国内生産台数

車 名	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
デミオ	124,287	104,195	100,347	69,694	52,258	51,759
アクセラ	291,181	291,414	232,567	215,140	206,253	167,587
プレマシー	57,585	48,459	37,211	14,424	11,104	7,734
アテンザ	88,017	143,162	143,610	139,163	122,231	85,187
MPV	2,524	1,615	788	631	1	0
CX-3	—	—	16,504	142,800	116,117	127,306
CX-5	226,606	308,720	316,288	321,389	324,085	415,012
CX-7	3,081	500	—	—	—	—
CX-8	—	—	—	—	—	13,784
CX-9	40,652	31,921	37,893	22,378	54,725	54,164
ロードスター	15,133	10,778	10,008	44,239	63,874	50,723
RX-8	1,224	—	—	—	—	—
ベリーサ	4,710	3,548	1,248	663	—	—
ピアンテ	8,626	11,898	7,148	4,656	3,853	3,057
乗用車 合計	863,626	956,210	903,612	975,177	954,501	976,313
商用車						
ボンゴ(バン・トラック)	15,503	16,323	15,793	14,224	10,139	10,549
商用車 合計	15,503	16,323	15,793	14,224	10,139	10,549
総合計	879,129	972,533	919,405	989,401	964,640	986,862
内数						
ロータリーエンジン搭載車	1,224	—	—	—	—	—
ディーゼルエンジン搭載車	95,852	135,464	161,714	192,677	142,988	127,634

(2018年3月31日時点)(台)

地域別の活動／日本

日本での販売活動

販売会社数および店舗数 (2018年3月31日時点)

販売会社数	店舗数
220	969

2018年3月期 販売台数

210,385台

2018年3月期 乗用車 販売台数

186,385台

2018年3月期 商用車 販売台数

24,000台

車名別販売台数

車名	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
デミオ	52,691	40,800	62,920	66,176	53,319	50,026
アクセラ	14,040	31,827	33,217	23,486	28,745	23,128
プレマシー	14,389	17,540	8,802	6,527	5,465	3,718
アテンザ	11,149	20,417	11,502	10,407	9,206	4,523
MPV	2,259	1,203	480	467	25	0
CX-3	—	—	7,992	30,479	16,206	15,384
CX-5	40,762	39,073	27,497	26,545	27,167	38,153
CX-7	19	—	—	—	—	—
CX-8	—	—	—	—	—	13,102
乗用車	ロードスター	888	722	462	10,446	7,219
	RX-8	1,241	42	2	1	—
	ベリーサ	5,134	3,979	1,446	682	—
	ピアンテ	7,111	9,355	4,165	2,893	2,733
	登録車 合計	149,683	164,958	158,485	178,120	150,085
	キャロル	9,592	9,625	8,277	7,104	6,784
	AZ-ワゴン/フレア	23,191	19,146	11,439	8,138	7,476
	AZ-オフロード	394	373	2	—	—
	フレアクロスオーバー	—	2,394	10,314	6,435	5,027
	スクラムワゴン	2,144	1,641	1,131	1,601	1,557
	フレアワゴン	5,829	17,974	11,212	8,040	7,522
	軽自動車 合計	41,150	51,153	42,375	31,318	28,366
	乗用車 合計	190,833	216,111	200,860	209,438	178,451
商用車	ファミリアバン	2,529	2,232	2,195	1,966	1,913
	ボンゴ(バン・トラック)	9,887	10,560	9,377	9,040	10,380
	タイタン・タイタンダッシュ	2,233	2,597	2,389	2,268	2,028
	登録車 合計	14,649	15,389	13,961	13,274	14,321
	スクラム(バン・トラック)	10,775	12,098	9,721	9,640	9,926
	軽自動車 合計	10,775	12,098	9,721	9,640	9,926
	商用車 合計	25,424	27,487	23,682	22,914	24,247
	総合計	216,257	243,598	224,542	232,352	202,698

(2018年3月31日時点) (台)

輸出活動

2018年3月期 仕向け地域別輸出台数

欧州 213,736台

2018年3月期 仕向け地域別輸出台数
中近東 45,979台

2018年3月期 仕向け地域別輸出台数
アジア 78,610台

2018年3月期 仕向け地域別輸出台数
アフリカ 13,974台

2018年3月期 仕向け地域別輸出台数
北米 303,487台

2018年3月期 仕向け地域別輸出台数
中南米 82,288台

2018年3月期 輸出台数

821,122台

仕向け地域別輸出台数

	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
北米	342,833	345,138	296,023	312,981	301,649	303,487
欧州	165,874	203,144	200,036	200,458	209,490	213,736
オセアニア	97,586	97,871	86,801	91,221	82,256	83,048
中近東	21,228	34,541	50,438	53,344	44,140	45,979
アジア	31,958	44,116	50,034	63,887	81,224	78,610
アフリカ	4,429	4,711	8,165	10,798	13,038	13,974
中南米	38,700	61,279	46,372	54,487	76,327	82,288
総合計	702,608	790,800	737,869	787,176	808,124	821,122

(2018年3月31日時点) (台)

車名別輸出台数

車名	海外名	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
デミオ	Mazda2	70,952	66,123	38,139	914	215	1,741
アクセラ	Mazda3	280,067	259,646	199,302	191,628	176,494	146,408
プレマシー	Mazda5	39,915	29,113	28,154	5,469	2,780	2,281
アテンザ	Mazda6	66,816	120,515	128,713	128,401	114,455	81,386
MPV	Mazda8	867	464	315	140	—	—
CX-3	Mazda CX-3	—	—	6,277	108,229	103,253	110,587
CX-5	Mazda CX-5	183,533	269,737	286,007	294,097	298,830	377,036
CX-7	Mazda CX-7	3,132	580	—	—	—	—
CX-8	Mazda CX-8	—	—	—	—	—	1
CX-9	Mazda CX-9	40,640	31,795	37,766	23,051	54,092	54,168
ロードスター	Mazda MX-5 ^{※2}	14,234	10,134	9,690	32,135	55,660	44,696
RX-8	Mazda RX-8	19	—	—	—	—	—
ビアンテ	Mazda Biante	2,433	2,693	3,506	3,112	2,345	2,818
総合計		702,608	790,800	737,869	787,176	808,124	821,122

(2018年3月31日時点) (台)

(注) 海外生産用部品(KDセット)を除く。

※2 北米向けには「Miata」のサブネームがつく。

地域別の活動／北米

- 1968年にカナダ、1971年に米国にて現地法人を設立し、北米でのマツダ車の販売を開始しました。

- メキシコでは、住友商事との合弁生産拠点を2014年1月に操業を開始しました。



統括拠点

国／地域名	名 称	所在地	設立時期	従業員数	主な業務内容	資本構成
米 国	① Mazda North American Operations (略称:MNAO)	カリフォルニア州 アーバイン	1997年10月	—	自動車・部品の卸売販売、 北米市場における技術動向などの調査・研究、デザインの開発、 商品適合性評価	—

※「マツダモーターオブアメリカ, Inc.」「マツダモトールデメヒコS. de R.L. de C.V.」を総称して「マツダノースアメリカンオペレーションズ(MNAO)」と呼んでいます (2018年3月31日時点)

生産拠点

国／地域名	名 称	所在地	マツダ車 生産開始時期	従業員数	主な生産車種	資本構成
メキシコ	② Mazda de Mexico Vehicle Operation(略称: MMVO)	グアナファト州 サラマンカ	2014年1月	5,200名	デミオ、アクセラ、 トヨタ社向けOEM車両	マツダ 75% 住友商事 25%

※「マツダモトールマヌファクトウリングデメヒコS.A. de C.V.」および「マツダモトールオペラシオネスデメヒコS.A. de C.V.」の総称 (2018年3月31日時点)

販売拠点

国／地域名	名 称	所在地	設立時期	従業員数	資本構成
米 国	マツダモーターオブアメリカ, Inc. Mazda Motor of America, Inc.	カリフォルニア州アーバイン	1971年 2月	793名	マツダ 100%
カナダ	マツダカナダ, Inc. Mazda Canada Inc.	オンタリオ州リッチモンドヒル	1968年 7月	172名	マツダ 100%
メキシコ	マツダデメヒコ セールスアンドコマーシャルオペレーション* Mazda de Mexico Sales & Commercial Operation	メキシコシティ	2004年12月	75名	マツダ 100%

※「マツダモトールデメヒコS de R.L de C.V.」および「マツダセルヴィシオスデメヒコS. de R.L. de C.V.」の総称 (2018年3月31日時点)

2018年3月期 生産台数

180,445台

2018年3月期 生産台数

メキシコ 180,445台

上記台数は2018年3月31日時点のものです。



マツダデメヒコビークルオペレーション(MMVO)外観

2018年3月期 販売台数

433,785台

2018年3月期 販売台数

米国 304,394台

カナダ 74,647台

メキシコ 54,744台

上記台数は2018年3月31日時点のものです。



マツダノースアメリカンオペレーションズ(MNAO)外観

生産台数

国／地域名	名 称	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
米 国	オートアライアンス・インターナショナル, Inc.	19,101	—	—	—	—	—
	合 計	19,101	—	—	—	—	—
メキシコ	MMVO	0	10,007	140,089	213,088	195,148	180,445
	総 合 計	19,101	10,007	140,089	213,088	195,148	180,445

(注) マツダブランド名で生産された台数を示す。

(2018年3月31日時点) (台)

販売台数

市 場	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
米 国	273,307	283,721	305,788	305,783	302,195	304,394
カナダ	72,136	69,685	71,582	71,032	71,323	74,647
メキシコ	25,283	34,759	45,366	58,917	53,448	54,744
合 計	370,726	388,165	422,736	435,732	426,966	433,785

(2018年3月31日時点) (台)

市場およびディストリビューター数

市 場	市場数	ディストリビューター数	拠点数
米 国	1	1	582
カナダ	1	1	164
メキシコ	1	1	57
合 計	3	3	803

(2018年3月31日時点)

主要販売車種

市 場	米国	カナダ	メキシコ
Mazda2(日本名:デミオ)	●	●	●
Mazda3(日本名:アクセラ)	●	●	●
Mazda6(日本名:アテンザ)	●	●	●
CX-3	●	●	●
CX-5	●	●	●
CX-9	●	●	●
MX-5(日本名:ロードスター)	●	●	●

地域別の活動／歐州



● 1967年に、欧州でマツダ車の販売を開始し、1972年にドイツで現地法人を設立しました。

● 2000年頃より欧州主要国で販売網の再構築に着手し、各国のディストリビューターをマツダ直轄下に置きました。効率的な販売・マーケティング活動や、欧州での一貫した戦略・施策を推し進めています。



統括拠点

国／地域名	名 称	所在地	設立時期	従業員数	主な業務内容	資本構成
ドイツ	① Mazda Motor Europe GmbH (略称:MME)	ノルトラインウエスト ファーレン州レバークーゼン	1998年 3月	311名	事業所 販売	マツダモーター ロジスティクス
	② (European R&D Centre)	ヘッセン州オーバーハузゼル	1987年12月	—	研究開発	ヨーロッパN.V. 100%
ベルギー	③ Mazda Motor Logistics Europe N.V. (Vehicles and Parts Distribution Center)	アントワープ州ウィルブローク	1998年 8月	351名	事業所 物流、販売	マツダ 100%

(2018年3月31日時点)

生産拠点

国／地域名	名 称	所在地	マツダ車 生産開始時期	従業員数	主な生産車種	資本構成
ロシア※2	④ MAZDA SOLLERS Manufacturing Rus (略称: MSMR)	プリモリスキーオ ウラジオストク	2012年10月	458名	CX-5, CX-9、 アテンザ	マツダ 50% ソラーズ 50%

※1 一部車種は現地組立（現地組立モデルの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）

(2018年3月31日時点)

販売拠点

国／地域名	名 称	所在地	設立時期	従業員数	資本構成
ドイツ	マツダモータース(ドイツランド) GmbH Mazda Motors (Deutschland) GmbH	ノルトラインウエスト ファーレン州レバークーゼン	1972年11月	149名	マツダ 75%、 マツダモーター・ロジスティクスヨーロッパN.V. 25%
オーストリア	マツダオーストリアGmbH Mazda Austria GmbH	クラーゲンフルト	1981年 7月	112名	マツダ 75%、 マツダモーター・ロジスティクスヨーロッパN.V. 25%
ポルトガル	マツダモトールデポルトガルLda. Mazda Motor de Portugal Lda.	リスボン	1995年 2月	15名	マツダ 75%、 マツダモーター・ロジスティクスヨーロッパN.V. 25%
イタリア	マツダモーターイタリアS.p.A. Mazda Motor Italia S.p.A.	ローマ	1999年12月	50名	マツダ 75%、 マツダモーター・ロジスティクスヨーロッパN.V. 25%
スペイン	マツダオートモービルズエスパニャS.A. Mazda Automoviles Espana, S.A.	マドリッド	2000年 2月	52名	マツダ 75%、 マツダモーター・ロジスティクスヨーロッパN.V. 25%
フランス	マツダオトモビルフランスS.A.S Mazda Automobiles France S.A.S	イヴリーヌ県 サン・ジェルマン・アン・レイ	2001年 2月	49名	マツダ 75%、 マツダモーター・ロジスティクスヨーロッパN.V. 25%
スイス	マツダスイスS.A. Mazda (Suisse) S.A.	ブチランシー	2001年 2月	46名	マツダ 75%、 マツダモーター・ロジスティクスヨーロッパN.V. 25%

(2018年3月31日時点)

販売拠点

国／地域名	名称	所在地	設立時期	従業員数	資本構成
イギリス	マツダモータース UK Ltd. Mazda Motors UK Ltd.	ケント州ダートフォード	2001年 5月	126名	マツダ 75%、 マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 25%
デンマーク	マツダモーター・デンマーク Mazda Motor Denmark	レズオウア	2003年 4月	20名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店
ノルウェー	マツダモーター・ノルウェー Mazda Motor Norge	コルボン	2004年 4月	18名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店
スウェーデン	マツダモータースウェーデン Mazda Motor Sweden	クングスバッカ	2004年 4月	16名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店
ロシア	マツダモーター・ロシア OOO Mazda Motor Rus, OOO	モスクワ	2005年12月	83名	マツダ 100%
アイルランド	マツダモーター・アイルランド Mazda Motor Ireland	ダブリン	2006年 7月	12名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店
チェコ	マツダモーター・チェコ Mazda Motor Czech	プラハ	2006年10月	15名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店
スロバキア	マツダモータースロバキア Mazda Motor Slovakia	ブラチスラバ	2006年10月	5名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店
ベルギー・ ルクセンブルク	マツダモーター・ベラックス Mazda Motor Belux	ヴィルブルーク	2007年 4月	36名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店
ハンガリー	マツダモーター・ハンガリー Mazda Motor Hungary Kft	ブダペスト	2008年 4月	11名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 100%
クロアチア	マツダモーター・クロアチア Mazda Motor Croatia d.o.o.	ザグレブ	2008年 4月	11名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 100%
スロベニア	マツダモータースロベニア Mazda Motor Slovenija d.o.o.	リュブリヤナ	2008年 4月	8名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 100%
ポーランド	マツダモーター・ポーランド Mazda Motor Poland Co., Ltd.	ワルシャワ	2008年 5月	27名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店
トルコ	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. メルケジ・ベルチカ・トルキエ・イスタンブル・シュベシイ Mazda Motor Logistics Europe N.V. Merkezi Belcika Turkiye Istanbul Subesi	イスタンブル	2008年 6月	10名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店
オランダ	マツダモーター・ネーデル蘭 Mazda Motor Nederland	ワデインクスフェーン	2008年10月	31名	マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. 支店

(2018年3月31日時点)

2018年3月期 販売台数

268,598台

販売台数

市場	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
欧州	171,540	206,724	229,133	256,629	261,664	268,598

(2018年3月31日時点) (台)

2018年3月期 販売台数

ドイツ	68,167台	イギリス	38,091台
ロシア	26,629台	その他	135,711台

上記台数は2018年3月31日時点のものです。



マツダヨーロッパGmbH (MME) 外観

市場およびディストリビューター数

市場	市場数	ディストリビューター数	拠点数
欧州	41	30	1,729

(2018年3月31日時点)

主要販売車種

市場	ドイツ	イギリス	ロシア
Mazda2(日本名:デミオ)	●	●	
Mazda3(日本名:アクセラ)	●	●	●
Mazda6(日本名:アテンザ)	●	●	●
CX-3	●	●	
CX-5	●	●	●
CX-9			●
MX-5(日本名:ロードスター)	●	●	

地域別の活動／アジア・大洋州



- 1967年に初の海外拠点としてオーストラリアに現地法人を設立し、販売を開始しました。

- タイでは、1998年にフォードとの合弁生産工場にて、ピックアップトラックの現地生産を開始し、その後、「デミオ」、「アクセラ」、「CX-3」と生産車種を拡大しています。

- 2001年より本格的に中国市場に進出しました。2005年に現地法人を設立し、2つの販売チャネルである「一汽マツダ」「長安マツダ」を統括して、一貫したブランド戦略を展開しています。

- 2014年4月に新型「アテンザ」を長春工場で、新型「アクセラ」を南京工場で生産を開始しました。

- 2015年1月より新トランスミッション工場が稼働しています。

2018年3月期 生産台数

452,225台

2018年3月期 生産台数

タイ	133,188台
中国	316,973台
ベトナム	2,064台

上記台数は2018年3月31日時点のものです。



マツダパワートレインマニュファクチャリング(タイランド)Co., Ltd.

2018年3月期 販売台数

592,442台

2018年3月期 販売台数(アジア)

タイ	56,379台
中国	322,420台
台湾	23,046台
ベトナム	28,170台
その他	32,887台

上記台数は2018年3月31日時点のものです。



Mazda2(デミオ)セダン



Mazda3(アクセラ)

2018年3月期 販売台数(オセアニア)

オーストラリア	115,636台
ニュージーランド	12,316台
その他	1,588台

上記台数は2018年3月31日時点のものです。



CX-4

地域別の活動／アジア・大洋州

統括拠点および会社

国／地域名	名 称	所在地	設立時期	従業員数	主な業務内容	資本構成
タ イ	① マツダサウスイーストアジアリミテッド Mazda South East Asia, Ltd. (略称:MSEA)	バンコク	2005年 8月	—	ASEAN市場の事業統括	マツダ 100%
	⑤ マツダ(中国)企業管理有限公司 Mazda Motor (China) Co., Ltd. (略称:MCO)	上海市 浦東新区	2005年 1月	—	中国市場の事業統括	マツダ 100%
	マツダ(中国)企業管理有限公司 北京分公司	北京市 朝陽区	2007年 11月	—	MCO支社	—
	⑥ Mazda Motor (China) Co., Ltd. Beijing Branch (略称:MCO-Beijing)	—	—	111名	MCO支社・事務所・ワーカーショップ	—
	マツダ(中国)企業管理有限公司 中国技術支援センター	上海市 嘉定区	2005年 8月	—	技術動向などの調査、研究、およびR&D、購買、品質、サービス領域の技術支援	—
	⑤ Mazda Motor (China) Co., Ltd. China Engineering Support Center (略称:MCO-CESC)	—	—	—	—	—

(2018年3月31日時点)

生産拠点

国／地域名	名 称	所在地	マツダ車 生産開始時期	従業員数	主な生産車種	資本構成
タ イ	② オートアライアンス(タイランド)Co., Ltd. Auto Alliance (Thailand) Co., Ltd. (略称:AAT)	ラヨーン県イースタン・シーボード工業団地	1998年 5月※2 (1995年11月設立)	7,001名	デミオ、アクセラ、CX-3、BT-50	マツダ 50% フォード 50%
	マツダパワートレインマニュファクチャリング(タイランド) Co., Ltd. Mazda Powertrain Manufacturing (Thailand) Co., Ltd. (略称:MPMT)	チョンブリ県	2015年 1月	933名	自動車用トランス ミッション、エンジン	マツダ 100%
	⑦ 一汽乗用車有限公司 FAW Car Co., Ltd. (略称:FCC)	吉林省 長春市	2003年 3月	—	アテンザ、CX-4	現地 100%
中 国	長安マツダ汽車有限公司 ⑧ Changan Mazda Automobile Co., Ltd. (略称:CMA)	江蘇省 南京市	2007年10月	3,684名	アクセラ、CX-5	長安汽車 50% マツダ 50%
	長安フォードマツダエンジン有限公司 ⑧ Changan Ford Mazda Engine Co., Ltd. (略称:CFME)	江蘇省 南京市	2007年 4月 (2005年9月設立)	1,448名	自動車用エンジン	長安汽車 50% マツダ 25% フォード 25%
	③ タコ プレミアム オート アッセンブリー カンパニー THACO Premium Automobile Assembly Co., LTD.	クアンナム省 ヌイタン地区	2011年10月	—	デミオ、アクセラ、アテンザ、CX-5	現 地 100%
ペトナム※1	マツダマレーシアSdn. Bhd.	スランゴール州 シャーアラム	2012年 9月設立※3	129名	アクセラ、CX-5	マツダ 70% 現 地 30%
マレーシア※2	④ Mazda Malaysia Sdn. Bhd. (略称:MMSB)	—	—	—	—	—

※1 一部車種は現地組立(現地組立モデルの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)

(2018年3月31日時点)

販売拠点

国／地域名	名 称	所在地	設立時期	従業員数	店舗数	資本構成
タ イ	マツダセールス(タイランド)Co., Ltd. Mazda Sales (Thailand) Co., Ltd.	バンコク	1990年 6月	201名	—	マツダ 96.1% KKS 3.9%
	一汽マツダ汽車販売有限公司 FAW Mazda Motor Sales Co., Ltd. (略称:FMSC)	吉林省 長春市	2005年 3月	313名	219	一汽乗用車 56% マツダ 40% 第一汽車集団 4%
	長安マツダ汽車販売分公司 Changan Mazda Automobile Corporation, Ltd. Sales branch (略称:CMAS)	江蘇省 南京市	2007年 4月	262名	241	長安マツダ汽車有限公司の販売部門
台 湾	台湾マツダ汽車股份有限公司 Mazda Motor Taiwan Co., Ltd.	台北市	2013年12月	55名	—	マツダ 100%
オーストラリア	マツダオーストラリアPty Ltd. Mazda Australia Pty Ltd.	ビクトリア州 マウントウェイバー	1967年 4月	244名	—	マツダ 100%
ニュージーランド	マツダモータースオブニュージーランドLtd. Mazda Motors of New Zealand Ltd.	オークランド市 マウントウェリントン	1972年 6月	46名	—	マツダ 100%

(2018年3月31日時点)

生産台数

国／地域名	名 称	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
タ イ	オートアライアンス (タイランド)	120,746	77,351	84,540	126,378	134,770	133,188
中 国	一汽乗用車有限公司	100,371	118,435	97,469	73,357	102,821	124,257
	長安マツダ汽車有限公司	57,563	72,120	117,793	161,464	189,360	192,716
台 湾	福特六和汽車股份 公司(FLH)	4,348	6,089	5,454	2,234	238	0
ベトナム	タコ プレミアム オート アッセンブリー カンパニー	173	720	800	2,676	4,831	2,064

(注)マツダブランド名で生産された台数を示す。

(2018年3月31日時点) (台)

販売台数

地 域	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
アジア	102,640	75,575	77,848	102,316	105,930	117,436
オセアニア	111,282	112,608	111,650	128,188	131,247	129,540
中 国	174,687	196,483	214,628	235,024	291,688	322,420
台 湾	12,342	14,524	15,389	21,579	22,997	23,046

(2018年3月31日時点) (台)

市場およびディストリビューター数

地 域	市場数	ディストリビューター数	拠点数
アジア	16	16	318
オセアニア	14	14	185
中 国	1	2	460
台 湾	1	1	39

(2018年3月31日時点)

主要販売車種

地 域	アジア				オセアニア	
	タイ	中国	台湾	ベトナム	オーストラリア	ニュージーランド
市 場	●	●	●	●	●	●
Mazda2(日本名:デミオ)	●	●	●	●	●	●
Mazda3(日本名:アクセラ)	●	●	●	●	●	●
Mazda6(日本名:アテンザ)	●	●	●	●	●	●
CX-3	●	●	●	—	●	●
CX-4	—	●	—	—	—	—
CX-5	●	●	●	●	●	●
CX-8	—	—	—	—	●	●
CX-9	●	—	●	—	●	●
MX-5(日本名:ロードスター)	●	—	●	—	●	●
BT-50	●	—	—	●	●	●

地域別の活動／カリブ・中南米・中近東・アフリカ



販売拠点

国／地域名	名 称	所在地	設立時期	従業員数	資本構成
コロンビア	① マツダデコロンビアS.A.S Mazda de Colombia S.A.S (略称:MCOL)	ボゴタ	2014年 5月	60名	マツダ 100%
南アフリカ	② マツダサザンアフリカ(Pty)Ltd Mazda Southern Africa (Pty) Ltd(略称:MSA)	ミッドランド	2013年 7月	39名	マツダ 70% 伊藤忠商事 30%

(2018年3月31日時点)



マツダサザンアフリカ本社



コロンビアの首都ボゴタ市内の新世代店舗

2017年3月期 販売台数

125,561台

2018年3月期 販売台数(カリブ・中南米)

コロンビア	18,312台
チリ	17,563台
その他	18,357台

上記台数は2018年3月31日時点のものです。

2018年3月期 販売台数(中近東)

サウジアラビア	21,549台
イスラエル	13,092台
その他	18,393台

上記台数は2018年3月31日時点のものです。

2018年3月期 販売台数(アフリカ)

南アフリカ	13,868台
その他	4,427台

上記台数は2018年3月31日時点のものです。

生産台数

国／地域名	名 称	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
南アフリカ	FMCSA	3,098	3,154	2,283	932	—	—
ジンバブエ	WMMI	246	1	—	—	—	—
コロンビア	CCA	3,905	2,044	351	—	—	—
エクアドル	MARESA	11,334	6,842	6,879	1,684	—	—

(注)マツダブランド名で生産された台数を示す。

(2018年3月31日時点) (台)

販売台数

地 域	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期
カリブ・中南米*	35,313	42,344	44,922	48,744	49,691	54,232
中近東	29,852	39,408	44,690	54,742	48,635	53,034
アフリカ	9,824	11,494	11,750	18,935	17,607	18,295

* メキシコを除く。

(2018年3月31日時点) (台)

市場およびディストリビューター数

地 域	市場数	ディストリビューター数	拠点数
カリブ・中南米*	36	35	219
中近東	14	14	213
アフリカ	39	25	161

* メキシコを除く。

(2018年3月31日時点)

主要販売車種

地 域	カリブ・中南米	中近東	アフリカ	
市 場	コロンビア チリ サウジアラビア イスラエル 南アフリカ	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Mazda2(日本名:デミオ)	●	●	●	●
Mazda3(日本名:アクセラ)	●	●	●	●
Mazda6(日本名:アテンザ)	●	●	●	●
CX-3	●	●	●	●
CX-5	●	●	●	●
CX-9	●	●	●	●
MX-5(日本名:ロードスター)	●	●	●	●
BT-50	●	●	●	●

環境・安全技術 デザイン

「サステイナブル “Zoom-Zoom”宣言2030」

心をワクワクさせるというクルマが本来持つ価値を信じ、プレることなく「走る歓び」を追求し、カーライフを通じてお客様に「人生の輝き」を提供し続けることがマツダとお客様との絆をより強くする、という考え方の下、「走る歓び」を通じて、「地球」「社会」「人」が持つ課題を解決する考え方や道筋を策定したものが、2017年8月に発表された「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」です。



「地球」

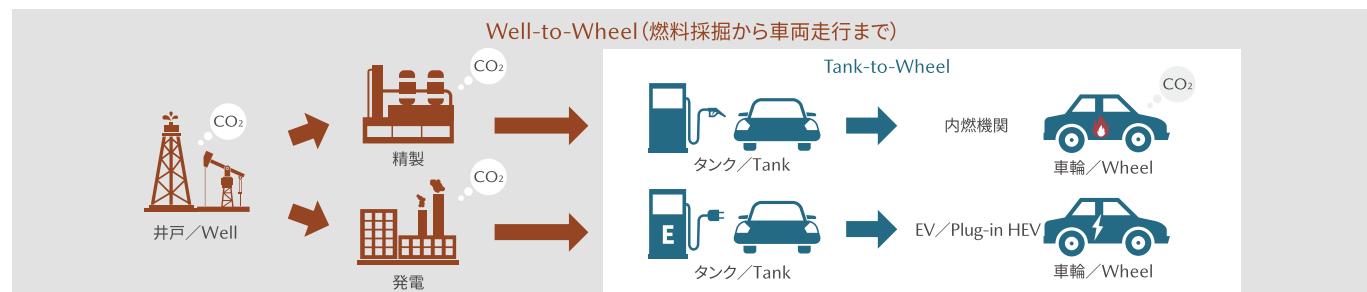
地球温暖化の抑制に向けたCO₂の削減が最大の課題です。マツダは、クルマのライフサイクル全体でのCO₂削減に向け、Well-to-Wheel視点でのCO₂削減に取り組んでいます。このWell-to-Wheel視点での企業平均CO₂排出量を、2050年までに2010年比で90%削減を視野にいれ、2030年までに企業平均CO₂排出量の50%削減を目指として取り組んでいます。このアプローチと目標は、温室効果ガス排出削減等のための国際枠組みである「パリ協定」や経済産業省が推進する「自動車新時代戦略会議」とも、しっかりと足並みが揃っています。

この目標達成のため、

- ・各地域における自動車のパワーソースの適性やエネルギー事情、電力の発電構成などを踏まえた適材適所の対応が可能となるマルチソリューションをご提供できるよう、開発を進めています。
- ・将来においても大多数のクルマに搭載が予測される内燃機関を磨き上げながら、2030年には生産するすべての内燃機関搭載車に電動化技術を搭載する予定です。
- ・内燃機関に関しては、2030年に向けて、理想のエンジンを目指し断熱化を進めるなどさらなる改善に挑戦し、2050年のCO₂削減に向けては、内燃機関の理想追求だけではなくエネルギー源そのものをカーボンニュートラルに近づけることができるよう、微細藻類から生成されるバイオ燃料など再生可能液体燃料の普及に向け、産学官連携・企業間連携などを加速していきます。

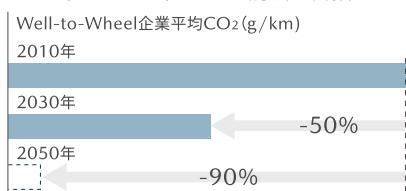
一方、クリーンな発電で電力をまかなえる地域や、大気汚染抑制の規制がある地域に対しては、電気自動車（EV）などの電気駆動技術が最適な解決策と考え、マツダ独自の技術を最大限に活用して、お客様に選んでいただける「走る歓び」にあふれたEVを商品化します。

クルマのライフサイクル全体でのCO₂削減に向け、Well-to-Wheel視点でのCO₂削減に取り組む



材料製造・組立・廃棄 LIFE CYCLE ASSESSMENT

Well-to-Wheelでの企業平均CO₂排出量を2030年に2010年比50%削減を目指します。



～Well-to-Wheel(ウェル・トゥ・ホイール)とは～

燃料採掘から車両走行まで

美しい地球と心豊かな人・社会の実現を使命と捉え、これらの課題に対し、真に温室効果ガスの削減を図るために、クルマのライフサイクル全体でのCO₂削減に取り組む必要があります。今までの走行段階のCO₂評価のTank-to-Wheelだけでなく、エネルギーの採掘、製造、輸送段階のCO₂評価も組み入れたWell-to-Wheel視点でのCO₂削減を進めます。

「社会」

マツダらしい人間中心の開発哲学に基づく「安心・安全」をお届けしてまいります。いま、先進国を中心に新たな事故の要因が顕在化しています。その取り組みとして、安心・安全なクルマ社会の実現に向けて、ドライビングポジションやペダルレイアウトなどクルマの基本となる安全技術の進化はもちろん、先進安全技術の継続的な性能向上と標準装備化を進めています。さらに2025年には、「Mazda Co-PilotConcept」を具現化する自動運転技術の“標準化”を目指しています。また、高齢化や過疎化など、不便な交通環境が要因となっている社会的な課題の解決に向けてコネクティビティ技術を活用し、クルマを使う人が過疎地での移動を支え、人と人、そして社会が繋がっていくビジネスモデルの可能性を検討していきます。

「人」

機械化や自動化により経済的な豊かさの恩恵を受けている一方で、日々、運動不足になりがちであったり、人や社会との直接的な関わりが希薄になることでストレスが増加しているのではないか、と考えています。私たちは、より多くのお客さまにマツダの「走る歓び」を感じていただき、高揚感、達成感を得ることで、ストレスの増加する世の中でも心の充足を感じていただけることを目指します。

<アプローチ>

- ・人の能力を引き出し、心と体を活性化させる「人馬一体」感をさらに追求します
- ・「クルマに命を与える」という哲学のもと、クルマのデザインを芸術の域まで高め、見る人すべての心を豊かにする「魂動デザイン」をさらに進化させます

次世代技術導入プラン

暦年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年 AND BEYOND
内燃機関	SKYACTIV-G/D	SKYACTIV-G/D UPGRADE	SKYACTIV-X		
地球	i-STOP/i-ELOOP			SKYACTIV-D GEN 2	
電動化			HYBRID	BATTERY EV WITH OR WITHOUT RANGE EXTENDER	PLUG-IN HEV
自動運転	i-ACTIVSENSE			MAZDA CO-PILOT CONCEPT	
社会	MAZDA CONNECT		New MAZDA CONNECT		
プラットフォーム	SKYACTIV-BODY & CHASSIS		SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE		
人	KODO DESIGN		KODO DESIGN 2nd STAGE		

いま自動車産業は100年に一度の変革期を迎えており、マツダはこれを新しい「クルマ文化創造」のチャンスだと捉えています。これからもマツダならではの「人間中心」の開発哲学をもとに新技術を活用しながら「走る歓び」を「飽くなき挑戦」で追求し続け、お客さまと世界一強い絆で結ばれたブランドになることを目指してまいります。

■ 電動化技術

将来においても大多数のクルマに搭載が予測される内燃機関を磨き上げながら、小型軽量な電動化技術を展開することで、CO₂排出量削減と「走る歓び」の進化を追求し続けます。一方、クリーンな発電で電力をまかなえる地域や、大気汚染抑制のために自動車に関する規制のある地域に対しては、電気自動車も最適なソリューションとして導入します。

- 2030年時点におけるマツダの電動化技術搭載車両の構成比は、電動化技術を搭載した内燃機関車が95%、電気自動車は5%を想定
- 独自開発の電気自動車は、電気駆動ならではの利点をいかし、人間の特性や感覚を第一に考えたマツダならではの「人間中心」のアプローチで開発
- 電気自動車は、バッテリーのみで駆動するモデルと、これにマツダ独自の小型・軽量で静粛性に優れたロータリーエンジン(以下、RE)を組み合わせ、バッテリーが一定レベルに減ると発電し航続距離を延ばす新開発のロータリーエンジンレンジエクステンダーを搭載したモデルを開発
- ロータリーエンジンレンジエクステンダーは、REのコンパクトかつ出力の高さを活用し、共通のパッケージングでも電動化技術のマルチソリューション化を可能とする将来構想をもとに開発
- ロータリーエンジンレンジエクステンダーは、REと気体燃料との親和性をいかし、LPG(液化石油ガス)を利用した災害時における緊急給電も想定して開発

■ コネクティビティ技術

「人間中心」の開発哲学にもとづき、クルマを通じた体験や感動の共有によって人・社会をつなげ、いつまでも人間らしい心豊かな「生きる歓び」が実感できるコネクティビティ技術を開発。「走る歓び」とともに、新たなクルマの価値として提案し、人と社会を元気にすることを目指します。

- コネクティビティ技術によって、人と人・社会をつなげることで、社会構造の変化にともなう、人と人とのつながりの希薄化などの社会的な課題解決へ貢献
- モデルベース開発と連携し製品開発に反映することで、品質とお客さま満足度をさらに向上
- トヨタ自動車株式会社とのアライアンスを最大限に活用して開発

環境・安全技術 デザイン

ビルディングブロック戦略

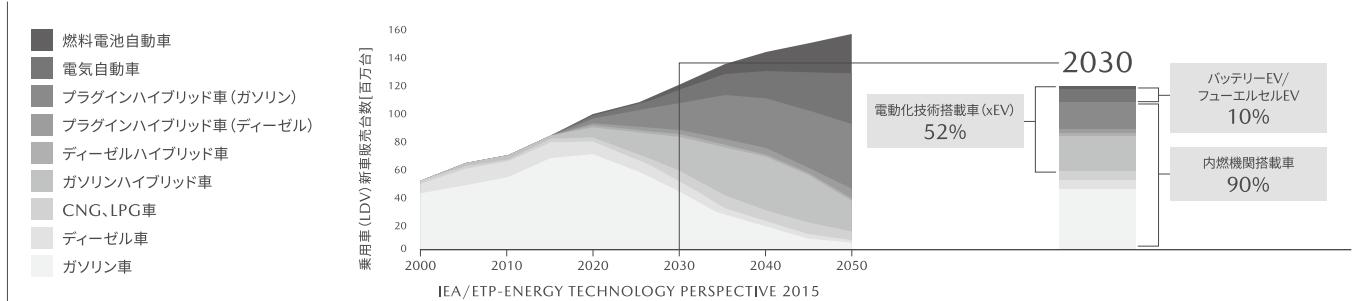
マツダはクルマの基本性能となるエンジンやトランスミッション、ボディ、シャシーなどのベース技術を飛躍的に向上させた上で、段階的に減速エネルギー回生技術やハイブリッドシステムなどの電気デバイスを導入する“ビルディングブロック戦略”を推進しています。これは、一部の環境対応車に大きく依存することなく、すべてのお客さまに、「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」をお届けすることで、効果的にCO₂の総排出量を削減するアプローチです。

革新的なベース技術「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、空力特性などを徹底的に改善し、ビルディングブロック戦略に基づき、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。

環境技術の採用拡大展望(～2030年)

～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～

※ 将来においても大多数のクルマには内燃機関が搭載される



ビルディングブロック戦略

マツダらしい世界一の商品を適材適所で各市場に提供

プロセス革新

モノ作り革新(コモンアーキテクチャー＆フレキシブル生産)

Plug-in HEV Technology

Battery EV Technology

制御技術

ベース技術進化

更なる軽量化



SKYACTIV-G
SKYACTIV-D
進化



SKYACTIV-DRIVE
SKYACTIV-MT
進化



SKYACTIV BODY
SKYACTIV CHASSIS
進化

HEV
i-ELOOP
i-STOP

モデルベース開発技術

電動化技術

SKYACTIV TECHNOLOGY

「SKYACTIV技術」は、2007年発表のサステイナブル“Zoom-Zoom”宣言に基づいて、「走る歓び」と「優れた環境・安全性能」の高次元での両立をイメージした革新的な次世代技術の総称です。SKYACTIV技術は「ビルディングブロック戦略」に沿って展開される技術の全てを包含しています。サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030に基づき、次世代技術は2019年より展開します。

エンジン

■ SKYACTIV-G

世界一の高圧縮比(14.0)を達成し、燃費と中低速トルクを従来比で15%改善した新世代高効率直噴ガソリンエンジン^{※1}

※1 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。



■ SKYACTIV-D

世界一の低圧縮比(14.0)を実現した新世代高効率クリーンディーゼルエンジン^{※1}

※1 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。



トランスミッション

■ SKYACTIV-DRIVE

すべてのトランスミッションの利点を集約した新世代高効率オートマチックトランスミッション



■ SKYACTIV-MT

軽快なシフトフィールと大幅な軽量・コンパクト化を実現した、新世代マニュアルトランスミッション



プラットフォーム

■ SKYACTIV BODY

「走る歓び」を支える高い剛性と、最高レベルの衝突安全性を実現した軽量ボディ。



■ SKYACTIV CHASSIS

ロードスター並みの「人馬一体」感を追究し、「走る歓び」を実現すると同時に快適性、安心感を高めた軽量シャシー。



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

人間中心の設計思想をさらに突き詰め、人間の体が本来持っているバランス保持能力を最大限に活用し、人とクルマの究極の一体化を実現することを目指しています。それにより、すべての乗員に、より快適で疲れにくく、環境変化にも即座に対応できる状態をもたらします。同時に運転操作に対して体のバランスをとりやすくなるため、意のままの走り、究極の「人馬一体」感をより高いレベルで提供することが可能になります。そのために、骨盤を立てて脊柱が自然なS字カーブを維持できるシート、多方向に配置した環状構造で入力エネルギーを遅れなく伝達するボディ、各部品が相互に連携してばね上に伝える力を滑らかにコントロールするシャシー、エネルギーの特質や人間が音を感じるメカニズムに基づいて造り込んだNVH性能など、各機能を改めて見つめ直し、クルマとして全体最適の視点で開発を進め、この考え方に基づく技術の一部を採用した商品を提供しています。

SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS

新世代車両運動制御技術「スカイアクティブ ピークル ダイナミクス (SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS)」の第一弾として「G-ベクタリング コントロール(以下、GVC)」を開発しました。

GVCは「エンジンでシャシー性能を高める」という発想と、人間中心の開発哲学に基づいて開発されました。ドライバーのハンドル操作に応じてエンジンの駆動トルクを変化させることで、これまで別々に制御されていた車両の横方向と前後方向の加速度(G)を統合的にコントロールし、四輪への接地荷重を最適化してスムーズで効率的な車両挙動を実現する世界初※の制御技術です。

※ 2016年6月現在の量産車としてマツダ調べ



GVC Plus

また、2018年10月に開発した「GVC Plus」では、新たにブレーキによる車両姿勢安定化制御(直接ヨーモーメント制御)を追加することで、より高い安定化効果を実現しました。旋回中のドライバーのハンドル戻し操作に応じて外輪をわずかに制動し、車両を直進状態へ戻すための復元モーメントを与えることで安定性を向上。ヨー、ロール、ピッチの各回転運動のつながりを高い旋回Gの領域まで一貫させ、素早いハンドル操作に対する車両の追従性を高めるとともに、挙動の収束性を大幅に改善します。これにより、緊急時の危険回避能力を高めるとともに、高速走行時の車線変更や、雪道など滑りやすい路面環境においても、人間にとて制御しやすく、より安心感の高い動きを提供します。

環境・安全技術 デザイン

デザインテーマ “魂動(こどう) – Soul of Motion”

マツダはこれまで、さまざまな「動き」のある造形を模索してきました。その模索の中でマツダデザインがたどり着いたのは、生物が見せる一瞬の動きの強さや美しさです。この一瞬の動きをMotion Formの究極の姿として見出し、その生命感あふれる動き、心ときめかせる動きを“魂動(こどう)”と定義しました。そして、この“魂動(こどう) - Soul of Motion”というデザインテーマのもと、“動き”的表現を深化させていきます。

深化した “魂動デザイン”

2019年より導入される次世代商品群導入にあわせ、「魂動デザイン」もさらなる進化を目指します。次世代の「魂動デザイン」でも“クルマに生命感を与える”というテーマは変わることはありません。その上で、「Car As Art(クルマは芸術)」という新たなスローガンのもと、さらに美しさを研ぎ澄ませます。特に注力していきたいのは、日本の美意識を礎にした“マツダ流のエレガンス”を表現すること。そのためにも、常にシンプルであり、日本にいにしえから脈々と伝わる“引き算の美学”を突き詰めていきます。美意識の源泉に目を向け、「余白」「反り」「間」「光の移ろい」といった、日本人しか持ち得ない固有の「感覚」を理解しカタチに置き換えていくことで、“マツダエレガンス”的実現を目指します。

「マツダ RX-VISION」と「マツダ VISION COUPE」はビジョンモデル※として今後の方向性を示す両極端にあるブックエンドの2台になります。「RX-VISION」が艶(えん)、「VISION COUPE」が凜(りん)、という異なるメッセージを発信していますが、いずれも「生命感の表現」を目指す魂動デザインの根幹にある哲学を引き継いでいます。“艶”とは、物言わざとも、たちこめるあでやかな色気。“凜”では、触れれば切れてしまいそうな緊張感と、研ぎ澄まされたエッジに移ろう光の反射を表現しています。この艶と凜は、かたや色気、かたや緊張感と表現すればわかりやすいですが、その後ろには、共通して「命」の存在があり、生命が発する雰囲気の表現をしています。従来の「魂動デザイン」ではチーターの動きに代表されるように生き物の“動き”を形で表現していました。それを今後はより洗練させ、余白や暗喩、ニュアンスを表現していきます。ここから生まれる奥ゆかしさや、ニュアンスを活かした大人の表現は、「魂動デザイン」の進化であり、同時に「よりシンプルに、より豊かに」という日本的な美意識の具現化だと考えています。

※マツダの近い将来の商品群に直結するクルマであるという意識から、ビジョンモデルと呼んでいる



「MAZDA RX-VISION」

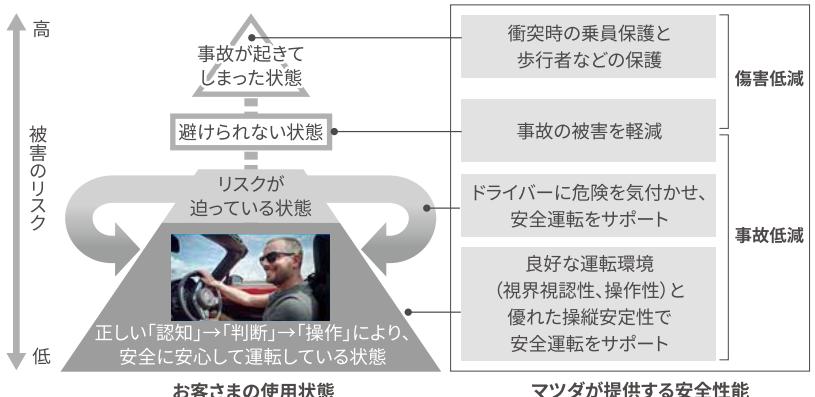


「MAZDA VISION COUPE」

MAZDA PROACTIVE SAFETY(マツダ プロアクティブ セーフティ)

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、「人間中心」の考え方で安全技術の研究・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。

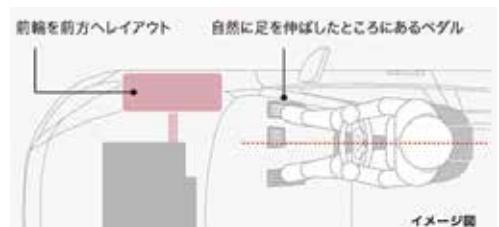


良好な運転環境を提供

マツダは良好な運転環境と優れた操縦安定性で安全運転をサポートします。

理想のドライビングポジションの実現

人間中心にクルマのレイアウトを考え、アクセルやブレーキ、ステアリングなどを自然な場所に配置し、操作をしやすくすることで、運転が楽しくなり、安全性の向上にもつながると考えています。ドライビングポジションこそが、マツダが理想とする「人馬一体」の走りの基礎であると考え、「人間中心の考え方」を設計思想の根本におき、クルマづくりに取り組んでいます。理想のドライビングポジションを保ちながら、自然に足を伸ばした位置にアクセルペダルとブレーキペダルを配置しています。これを実現するために、前輪のホイールハウスを前に少し移動し、人間に合わせてクルマの設計を変えています。さらに、体格やアイラインゾーンの違いにかかわらず、多くの人が最適なドライビングポジションを確保できるように、シートやステアリングの前後・上下の調整範囲も決定しています。



理想のペダル配置を実現する、
前輪の前方レイアウト



オルガン式アクセルペダルの採用

オルガン式アクセルペダルでは、かかとをフロアにつけてペダルを踏み込んだ時、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くなります。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ことで、運転時の疲労を軽減し、とっさの時の踏み間違いも起きにくくなります。

Heads-Up Cockpit

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(ヒューマン・マシーン・インターフェイス)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
- 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
- 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
- 音声で各機能をコントロールする音声認識にも対応



アクティブ・ドライビング・ディスプレイ

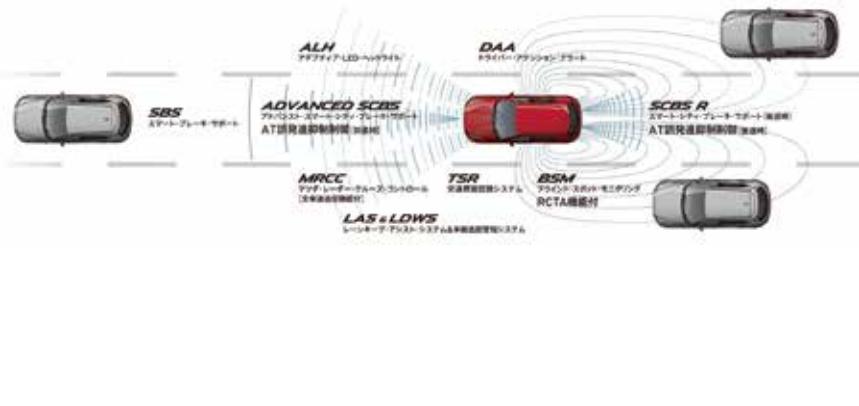
前方視界性向上

重要なポイントは、人間は対象物の全体でなくても、適度な量が見えればその存在を認知できるということ。そして、左右それぞれの目で見ている映像にはズレがあり、それらの映像情報が脳に伝達され統合的に映像を認識しているということです。これらの人間特性をベースとしたうえで、左目または右目のどちらかで必ず子どもの身体の一部が視認できるように、Aピラーとドアミラーのすき間の幅、そしてドアミラーの高さなどを設定し、子どもの姿を隠すことなく連続して視認できる安全な視界をつくり上げています。



先進安全技術「i-ACTIVSENSE(アイ・アクティブセンス)」

マツダの考える安全技術とは「ドライバーを支援すること」。「i-ACTIVSENSE」は、ミリ波レーダーやカメラなどの検知デバイスを用いたマツダの先進安全技術の総称です。事故が避けづら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に加え、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で構成されています。



アクティブセーフティ技術(事故を未然に防止する)

- 360°ビュー・モニター
- アドバンスト・ブラインド・スポット・モニタリング(BSM)
- リア・クロス・トラフィック・アラート(RCTA)
- ドライバー・アテンション・アラート(DAA)
- 交通標識認識システム(TSR)
- 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)
- 前方衝突警報システム(FOW)
- 車線逸脱警報システム(LDWS)
- レーンキープ・アシスト・システム(LAS)
- マツダ・レーダー・クルーズ・コントロール(MRCC)

プリクラッシュセーフティ技術(事故のリスクを軽減)

- 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(SCBS) 前進・後退
- アドバンスト・スマート・シティ・ブレーキ・サポート(ADVANCED SCBS)
- AT誤発進抑制制御 前進・後退

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。

SKYACTIV-BODY

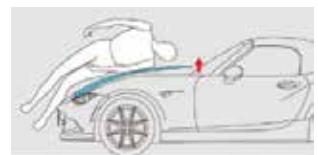
新世代の軽量・高剛性「SKYACTIV-BODY」は、ボディ構造の原理原則に立ち返り、構造・工法・材料を一から見直した理想のボディを目指して開発

- 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っ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
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。バンパーアンダーパーツに補強部材を設定し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じると、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のような、ボンネットを低く抑えた車両に搭載(アクティブボンネット)



モノ作り革新

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ために
「モノ作り革新」に取り組んでいます。

一括企画・コモンアーキテクチャー構想

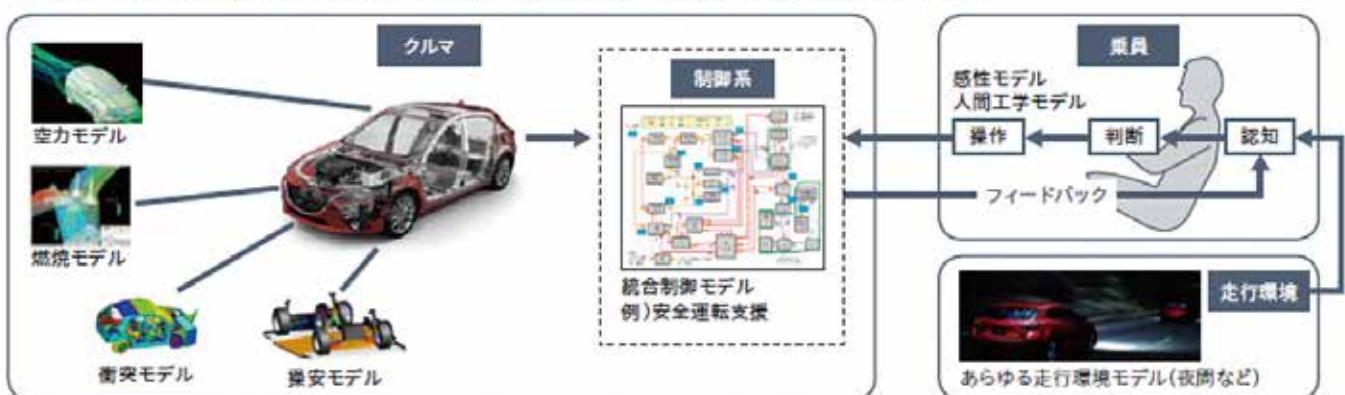
マツダでは、5年から10年のスパンで未来を見据えて、将来導入する車種を車格やセグメントを超えて「一括企画」することで、共通の開発方法や生産プロセスを実現し、より効率的に多品種の商品を開発・生産するモノ作り革新に取り組んできました。開発面では、「一括企画」に基づき、車種・車格を超えて機能ごとの最適構造を共通化し、各車種へ水平展開しています。生産面では、「コモンアーキテクチャー構想」に基づき設計された製品を、高効率かつ柔軟に生産するためにフレキシブル生産を採用し、台数変動・新車導入などにスピーディかつ最少投資で対応できる柔軟な生産体制を築き、ビジネス効率の向上を目指しています。「モノ作り革新」によ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

モデルベース開発

クルマに求められる機能は高度化、多様化する一方で、これに対応する車両の構造や制御システムは複雑化しています。複雑なシステムを限られたリソースで迅速に開発し続けるには開発そのものを机上で効率よく行う「モデルベース開発」が極めて重要となります。モデルベース開発とは、クルマ、制御系、乗員、走行環境といった開発対象を「モデル化」し、コンピューター上でシミュレーションを徹底的に行い、効率的に最適化する開発手法です。設計から車両評価までシミュレーションでの開発を行うことで、試作部品/実機検証を減らし、少ないリソースで、高度で複雑な新商品を、品質を確保しつつスピーディに開発することが可能になります。2006年から始まった「SKYACTIV技術」の開発では、世界一の燃費と走行性能を目指して、モデルを駆使した開発を進めました。制御システムは基本から見直して一新し、燃焼系の開発では、排気量にかかわらず同体質な燃焼特性を実現し、世界一の高圧縮比を達成した「SKYACTIV-G」など、極めて高い走行・燃費性能を実現したエンジン、トランスミッション、ボディすべてを一新することができました。今後もモデルベース開発によって、SKYACTIV技術をさらに進化させ、「走る歓び」と優れた「環境・安全性能」をより多くのお客さまに提供していきます。

モデルベース開発

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



社歴

経営

- 1920年 1月 東洋コルク工業株式会社として創立、海塚新八社長就任
1921年 3月 松田重次郎社長就任
1927年 9月 東洋工業株式会社に改称
1929年 4月 工作機械の製作開始
1931年 10月 3輪トラック「マツダ号」を生産開始

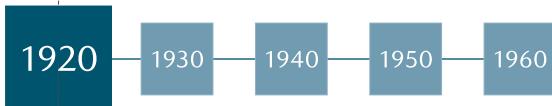


松田重次郎社長



三輪トラック

- 1932年 一 大連、奉天、青島へ3輪トラック初輸出
1935年 10月 さく岩機の生産開始
1945年 8月 建物の一部を広島県に貸与、県庁の全機構が当社に移される(~'46年7月)
1949年 8月 3輪トラック輸出再開(インド)
1951年 12月 松田恒次社長就任
1961年 7月 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
1962年 1月 韓国で現地組立開始
1963年 3月 自動車生産累計100万台達成
6月 南アフリカで現地組立開始
1965年 1月 英国パーキンスサービス社とディーゼルエンジンに関し技術提携
5月 三次自動車試験場完成
1966年 11月 宇品乗用車専用工場完成
1967年 3月 欧州向け本格輸出開始
4月 オーストラリアに販売会社を設立
1968年 7月 カナダに販売会社を設立
1969年 4月 ロータリーエンジン車本格輸出開始



- 1970年 4月 対米輸出開始
11月 松田耕平社長就任
1971年 2月 マツダモーター・オブ・アメリカ(MMA)設立
1972年 10月 マツダトレーニングセンター鯛尾完成
12月 自動車生産累計500万台達成
1974年 4月 三次ディーゼルエンジン工場完成
1975年 1月 「コーポレートマーク」制定
タイで現地組立を開始
1977年 12月 山崎芳樹社長就任
1978年 11月 ロータリーエンジン車生産累計100万台達成
1979年 6月 自動車生産累計1,000万台達成
11月 フォードとの資本提携を開始
1981年 12月 防府中関变速機工場稼働開始
「オートラマ」を設立('82年10月より商品供給開始)
1982年 9月 防府西浦工場本格操業開始
1983年 4月 コロンビアで現地生産開始(CCA設立)
1984年 5月 マツダ株式会社へ社名変更
10月 マツダ財団設立
11月 山本健一社長就任
1985年 1月 米国生産会社(MMUCのちのAAI)を設立
3月 マツダ北京事務所設立
1986年 4月 ロータリーエンジン車生産累計150万台達成
12月 マツダR&Dセンター、アーバー(米国)完成
1987年 4月 生産累計2,000万台を達成
6月 技術研究所横浜研究所開設
12月 古田徳昌社長就任
スズキ(株)(鈴木自動車工業)との軽自動車生産協力を発表
1988年 5月 マツダR&Dセンター、アーバイン(米国)完成
1989年 4月 「ユーノス」「オートザム」設立
6月 東京支社を東京本社に呼称変更



商品

- 1931年 10月 マツダ初の自動車、3輪トラック「マツダ号」新発売
1950年 6月 マツダ初の小型4輪トラック「CA車」新発売
1958年 4月 小型4輪トラック「ロンパー」新発売
(後に「Dシリーズ(クラフト)」「Eシリーズ(タイタン)」へ派生)
1960年 5月 軽乗用車「R360クーペ」新発売
1961年 2月 軽4輪トラック「B360」新発売(後に「ポーター」へ改称)
8月 小型4輪トラック「B1500」新発売(後に「プロシード」へ改称)
1962年 2月 軽乗用車「キャロル」新発売
1963年 10月 「ファミリア800バン」新発売
1964年 10月 「ファミリアセダン」新発売
1965年 5月 ライトバス新発売(後に「パークウェイ」へ改称)
1966年 5月 「ボンゴ」新発売
8月 「ルーチエ」新発売
1967年 5月 初のロータリーエンジン搭載車
「コスモスポーツ」新発売
1969年 4月 軽4輪トラック「ポーター・キャブ」新発売
10月 中型トラック「ボクサー」新発売



「ロンパー」



「キャロル」

- 1970年 5月 「カペラ」新発売
1971年 9月 「グランドファミリア」新発売
「サバンナ」新発売
1972年 6月 軽乗用車「シャンテ」新発売
1975年 3月 「ロードベーザ」新発売
10月 「コスモ」新発売
1978年 3月 「サバンナRX-7」新発売
1980年 12月 5代目「ファミリア」が
「1980-1981日本カー・オブ・ザ・イヤー」受賞
1982年 12月 4代目「カペラ(テルスター)」が
「1982-1983日本カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
1983年 6月 「ボンゴプローニイ」新発売
1986年 2月 「フェスティバ」新発売
1987年 1月 「エチュード」新発売
1988年 10月 「ペルソナ」新発売
1989年 6月 「スクランム」新発売(スズキ(株)からのOEM)
9月 「ユーノスロードスター」新発売
11月 「ユーノス100」「ユーノス300」新発売



「ユーノスロードスター」



5代目「ファミリア」

- 1990年** 5月 マツダ欧州R&D事務所(MRE)完成
12月 生産累計2,500万台達成
- 1991年** 6月 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



第59回ル・マン24時間耐久レースでのマツダ787B

- 11月「マツダオート」チャネルを「アンフィニ」に変更
12月 和田淑弘社長就任
- 1992年** 2月 防府第2工場が本格操業を開始
4月「マツダ地球環境憲章」を制定
9月 中国で現地生産を開始
- 1993年** 3月 環境に関する行動推進計画を策定
5月 米国AAIでの生産累計100万台達成
- 1994年** 11月 国内自動車メーカーで初めて「ISO9002」規格の認証を取得

- 1995年** 4月 生産累計3,000万台達成
11月 タイでAAT設立(工場着工は翌年2月)
- 1996年** 4月「アンフィニ」店を「マツダアンフィニ」店に呼称変更
「ユーノス」店を「マツダアンフィニ」店または「マツダ店」に統合
6月 開発からアフターサービスまでカバーする
「ISO9001」を国内自動車メーカーで初めて取得
ヘンリーD. G. ウオレス社長就任
- 1997年** 6月「新ブランドシンボル」を制定
10月 北米事業を統合(MNAOスタート)
11月 ジェームズE. ミラー社長就任
12月 倫理委員会を設置
- 1998年** 1月 社章を変更
3月 欧州事業を統合(現MMEスタート)
4月 プロダクトフィロソフィーを制定
5月 AATで生産開始
8月 マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. (MLE)を設立
9月 防府工場・西浦工場がISO14001を取得
12月 AATより輸出開始
- 1999年** 6月 AAIが生産累計200万台を達成
三菱自動車と小型商用車のOEM供給で合意
9月 防府工場が環境ISO認証の取得を完了
12月 マーク・フィールズ社長就任



オートアライアンス・タイランド社(AAT)

マツダモーターロジスティクスヨーロッパN.V. (MLE)

1990

1995

- 1990年** 1月「MPV」新発売
4月「ユーノスコスモ」新発売



初代「MPV」

- 9月「レビュー」新発売
1991年 5月「センティア」新発売
6月「ユーノスプレッソ」「AZ-3」新発売
10月 水素RE自動車「HR-X」を東京モーターショーで発表
「クロノス」新発売

11月「アンフィニMS-6」「アンフィニMS-9」新発売

- 1992年** 1月「MX-6」新発売
2月「ユーノス500」新発売
3月「アンフィニMS-8」新発売
5月「クレフ」新発売

10月 軽自動車「AZ-1」新発売

11月 天然ガスエンジン搭載乗用車を開発

- 1993年** 1月「ユーノスロードスター」ベースの
高性能電気自動車を開発
4月 ミラーサイクルエンジンの開発に成功
9月「ランティス」新発売
10月「ユーノス800」新発売

- 1994年** 2月「タイタン」天然ガストラックを開発
9月 軽自動車「AZワゴン」新発売(スズキ(株)からのOEM)
商用車「ファミリアバン」、日産自動車(株)からの
OEM供給に(5代目)

- 1995年** 2月「プロシードレバンテ」新発売(スズキ(株)からのOEM)
6月「ポンゴフレンディ」新発売

- 1996年** 8月「デミオ」新発売
10月 初代「デミオ」が「RJCニュー・カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
1997年 12月 燃料電池電気自動車「デミオFCEV」を開発
1998年 5月 小型キャブオーバーパンの電気自動車「ポンゴEV」を発売
10月 軽自動車「AZ-オフロード」新発売(スズキ(株)からのOEM)
軽自動車「キャロル」、スズキ(株)からのOEM供給に(4代目)
1999年 3月 軽自動車「ラピュタ」新発売(スズキ(株)からのOEM)
4月 アルデヒド除去剤「ライフ・ブレス」を開発
「プレマシー」新発売



初代「デミオ」



「ポンゴフレンディ」

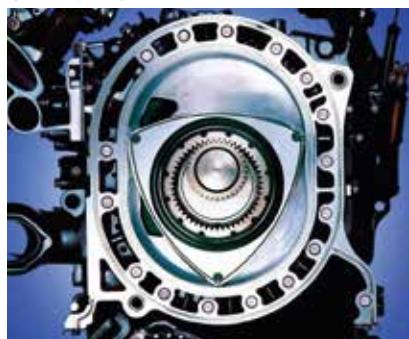


初代「プレマシー」

社歴

経営

- 2000年**
- 4月 通商産業省の支援による燃料電池電気自動車の実車走行試験・共同プロジェクトに参加
 - 6月 全国内生産拠点でISO14001認証を取得
 - 7月 メディアウェブサイトを開設
マツダ・乗用車共通の「ブランドDNA」を策定
 - 8月 タイ製ピックアップトラックが生産累計10万台を達成
 - 11月 中期経営計画「ミレニアムプラン」を発表
- 2001年**
- 1月 低コストの塗膜除去技術を活用した回収バンパー再生材の用途を拡大し、新車のバンパー補強部品に採用
 - 2月 日本初、インターネットを使った受注生産(BTO)を開始
 - 9月 宇品第2工場を閉鎖(～'04年5月)
- 2002年**
- 1月 防府工場が累計生産台数500万台を達成
北海道 中札内試験場を竣工
MZRエンジンの生産を国内で開始
 - 3月 事業所内保育施設「わくわくキッズ園」を設置
- 2003年**
- 1月 新世代ロータリーエンジン「RENESIS」の生産を開始
中国一汽乗用車で「Mazda6」の生産開始
フォード バレンシア工場(欧州)で「Mazda2」の生産を開始(～'07年6月)



RENESIS

7月 いすゞ(株)と小型トラックのOEM供給で合意

8月 井巻久一社長兼CEO就任

2000

2003

商品

- 2000年**
- 7月 「ロードスター」が“世界で最も多く生産された2人乗り小型オープンスポーツカー”としてギネスに認定(565,779台)
 - 10月 「タイタンダッシュ」新発売
 - 11月 「トリビュート」新発売
- 2001年**
- 2月 燃料電池自動車「プレマシーFC-EV」を開発、国内初の公道走行試験を開始
 - 12月 新世代モジュール基材用の高強度プラスチック技術を開発
- 2002年**
- 2月 軽自動車「スピアーノ」新発売(スズキ(株)からのOEM)
 - 5月 次世代商品第一弾として、「アテンザ」新発売
- 2003年**
- 7月 機械加工時の切削液の使用量を大幅削減する「セミドライ加工」で環境への負荷を軽減
世界初の環境にやさしい「スリー・ウェット・オン塗装技術」を開発し、揮発性有機化合物と二酸化炭素(CO₂)を削減
 - 11月 初代「アテンザ」が「2003RJCカー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
 - 12月 先進安全自動車(ASV)の公道走行試験を開始



「トリビュート」



初代「アテンザ」



初代「アクセラ」

- 2003年**
- 2月 摩擦熱を利用したアルミ材接合技術を世界で初めて開発
 - 4月 優れた歩行者保護性能を持つ衝撃吸収構造アルミボンネットを開発
 - 5月 PM排出量を現行比で75%以上削減するディーゼルエンジン用の排出ガス低減技術を開発
 - 6月 「RENESIS」が「インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー2003」を受賞
 - 9月 塗膜除去率を99.9%まで高めるバンパリサイクルのための新技术を開発し、「バンパー-toバンパー」リサイクルを実現
 - 10月 「アクセラ」新発売

- 11月** 「RENESIS」が「RJCテクノロジー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
「RX-8」が「2004RJCカー・オブ・ザ・イヤー」を受賞

- 12月** 「Mazda6」が中国の「2004年カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞

- 2004年** 2月 販売系列全店で軽自動車の扱いを開始、
登録車も併売を拡大
4月 国内生産体制再編のため、本社第1工場での生産を終了
5月 国内生産体制再編のため、宇品第2工場を再稼働
9月 マツダレンタカーの全株式を譲渡
12月 宇品第1工場で火災発生
- 2005年** 2月 本社敷地内に水素ステーションを開設
創業85周年を機に「マツダミュージアム」全面リニューアル
- 
- マツダミュージアム
- 4月 広島大学大学院工学研究科と自動車の先進技術の
研究協力で契約
新生宇品第1工場塗装ライン稼働
8月 中国技術支援センターを開設

- 2006年** 1月 三菱商事とエネルギー供給会社
「MCMエネルギー・サービス(株)」を設立
2月 「Mazda3」を長安フォード重慶工場で生産開始
4月 マツダオートザム 販売累計台数100万台達成
5月 美祢自動車試験場の開所式を実施
- 
- 美祢自動車試験場開所式
- 7月 自動車運搬船「クーガーエース」事故発生
- 2007年** 3月 新中期計画「マツダ アドバンスメント プラン」を策定
技術開発の長期ビジョン
「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」を策定
4月 長安フォードマツダエンジン工場(南京)での
エンジン量産開始
5月 厚生労働省の次世代認定マーク「くるみん」を取得
ロータリーエンジン車発売40周年を迎える
7月 国内生産累計4,000万台を達成
AATが生産累計100万台を達成
業界初となる、V型6気筒エンジンと直列4気筒エンジンの
混流生産を実現
専用コンテナでの鉄道往復輸送によるグリーン物流システムを
構築
10月 「Mazda2」を長安フォードマツダ南京工場で生産開始

2004

2006

- 2004年 5月 「RENESSIS」が「インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー
2.5~3.0リットル」部門賞を2年連続で受賞
6月 「ベリーサ」新発売
- 
- 「ベリーサ」
- 10月 RX-8水素ロータリーエンジン車の公道走行を開始
11月 マツダのスリー・ウェット・オン塗装技術が
地球温暖化防止活動環境大臣表彰を受賞
- 2005年 3月 「バンパーtoバンパー」リサイクル技術をRX-8から
新車のバンパーに導入開始
4月 新生宇品第1工場塗装ラインに
スリー・ウェット・オン塗装方式を採用
6月 世界初、摩擦熱を利用した鉄とアルミ材の点接合技術を開発
11月 3代目「ロードスター」が
「2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞



- 2006年 2月 水素ロータリーエンジン車「RX-8ハイドロジェンRE」の
限定リース販売を開始



- 5月 産学官の連携で、自動車内装部品用に高強度、高耐熱性を持つ
バイオプラスチックを開発
11月 「MPV」2.3L DISIターボエンジン車がエコプロダクト大賞
推進協議会会長賞(優秀賞)を受賞
12月 「CX-7」新発売



- 2007年 9月 植物由来100%の繊維からなる自動車内装用
バイオファブリックを開発
10月 世界初となるシングルナノテクノロジーを活用した
触媒材料構造を持つ自動車用触媒を開発
11月 3代目「デミオ」が「2008年次RJCカーオブザイヤー」を受賞
ノルウェー国家プロジェクトHyNor(ハイノール)に参画し、
2008年夏から水素ロータリーエンジン車をノルウェーに納入

社歴

経営

- 2008年**
- 2月 日本初の「人権擁護功労賞」受賞
 - 3月 自動車販売金融事業における戦略的提携を実施
 - 4月 国内販売会社に環境マネジメントシステム「エコアクション21」を導入
 - 6月 ブランドを視覚的に表現するグローバル・ビジュアル・アイデンティティを導入
CO₂排出量削減に向けた取り組みを発表
→2015年までにグローバルでマツダ車の燃費を30%向上→
 - 7月 全国規模の部品販売会社、マツダパーツ株式会社を設立
 - 9月 シベリア鉄道を利用した車両輸送を開始
 - 10月 マツダミュージアム来場者100万人達成
 - 11月 山内孝社長兼CEO就任
 - 12月 新広島市民球場の命名権契約を締結し、「Mazda Zoom-Zoom スタジアム広島」と命名
- マツダミュージアム来場者100万人達成記念セレモニー
- 
- 広島市民球場命名権契約締結式
- 

2008

2009

商品

- 2008年**
- 1月 広島地区の产学研官共同でITS公道実証実験を実施
国内初のリアビームモニタリングシステムを実用化
 - 3月 3代目「Mazda2」が「2008世界カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
先進安全自動車「マツダASV-4」の公道走行試験を開始
 - 6月 食糧と競合しないバイオプラスチックの技術開発に、
产学研官連携で2013年までの実用化を目指して着手
「マツダ プレマシー ハイドロジェンREハイブリッド」の
国土交通大臣認定を得取



「マツダ プレマシー ハイドロジェンREハイブリッド」(広島県、広島市納入車)

- 7月 「ビアンテ」新発売
- 9月 直噴エンジンの技術を活用した独自の
アイドリングストップ機構「アイ・ストップ(i-stop)」を開発
樹脂の使用量を30%削減できるプラスチック成形技術を開発



初代「ビアンテ」

- 2009年**
- 1月 貵金属の使用量を約70%削減できるシングルナノ触媒を
世界で初めて実用化

- 2月 マツダ、ITS合同実証実験「ITS-Safety 2010」に参加
- 3月 世界初の廃車バンパーサイクル自動化技術を開発
日本メーカー初の乗用車用尿素SCRシステムを開発
世界初のハイブリッドシステム搭載水素ロータリーエンジン車
「マツダ 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
- 6月 世界で最も環境負荷の少ない新水性塗装技術
「アクアテック塗装」を開発、宇品第一工場への導入を開始
- 11月 「i-stop」が「2010年次RJCテクノロジーオブザイヤー」を受賞
「i-stop」を搭載した「アクセラ」と「ビアンテ」が第6回
エコプロダクト大賞を受賞
マツダ、「つくば環境スタイル実証プロジェクト」に参画し、
電気自動車のベース車両として「マツダ デミオ」を提供



2代目「マツダ アクセラ」スポーツ

- 2009年**
- 3月 「マツダ(中国)トレーニングセンター」を北京、
上海、深センに開設
 - 4月 一汽マツダ汽車販売有限公司に増資し、
出資比率を25%から40%に引き上げ、販売網を強化
 - 7月 AAT新乗用車工場完成

- 2010年**
- 3月 トヨタとハイブリッドシステムの技術ライセンス供与に合意
 - 4月 広島大学とマツダ財団の連携事業「科学わくわくプロジェクト」が、「平成22年度科学技術分野の文部科学大臣表彰 科学技術賞」を受賞
 - 9月 「ひろしまの森林(もり)づくりフォーラム」に加入し、「マツダの森」を通じた地域の森林保全活動に協力開始
- 2011年**
- 1月 日産とマツダ、新たなOEM供給契約を締結
 - 2月 広島大学と包括的連携に関する協定を締結
 - 6月 住友商事とメキシコでの生産事業およびブラジルでの販売事業で合弁事業に合意
社外取締役制度を導入
 - 10月 住友商事とメキシコ新工場の起工式を実施
ベトナム「ヴィナマツダ社」の新工場で「Mazda 2」の現地組立を開始



メキシコ工場「MMVO」

- 2012年**
- 1月 マツダ病院の新棟(入院棟)を竣工
 - 5月 フィアット社とオープン2 シータースポーツカーの開発・生産に向けた協議を開始
 - 7月 「SKYACTIV-G」、「SKYACTIV-D」エンジンの年間生産能力を80万基に増強
 - 9月 ロシアのソラーズ社と、現地合弁生産会社「マツダソラーズ」を設立
マレーシアのベルマツ社との合弁会社「マツダ・マレーシア」を設立
 - 11月 トヨタと、マツダのメキシコ新工場におけるトヨタ車の生産について合意
- 2013年**
- 1月 マツダとフィアット、アルファロメオ車の生産に向けた事業契約を締結
 - 4月 山内孝会長 社長兼CEO(当時)が、メキシコの勲章「アギラ・アステカ勲章」を受章
 - 6月 小飼雅道社長兼CEO就任
 - 7月 タイの新トランスマッision工場の起工式を実施
 - 8月 メキシコ新工場にエンジン機械加工工場の新設を発表
国内の「SKYACTIV技術」エンジンの年間生産能力を100万基に増強を発表
防府工場の累計生産台数1,000万台を達成
南アフリカに販売統括会社を設立
広島市民球場の命名権を取得、
球場名「Mazda Zoom-Zoomスタジアム広島」を継続

2010

2012

- 2010年 9月** 「動き」を表現した新デザインテーマ
“魂動(こどう) – Soul of Motion”を発表



マツダ 霊(SHINARI)

- 2011年 10月** 次世代技術「SKYACTIV」を発表
- 2012年 2月** 「ロードスター」が累計生産90万台を達成、ギネス記録更新を申請
- 5月 「アクセラ」が世界累計生産300万台を達成
- 6月 高効率直噴ガソリンエンジン「SKYACTIV-G 1.3」を搭載した「デミオ」を発売
- 9月 SKYACTIV技術搭載第2弾となる「アクセラ」を発売
- 11月 「RX-8」の最後の特別仕様車「SPIRIT R」を発売
新型エンジン「SKYACTIV-G 1.3」が
「2012年次RJCテクノロジーオブザイヤー」を受賞
乗用車用として世界で初めてキャパシターを採用した
減速エネルギー回生システム「i-ELOOP」を開発

- 2012年 2月** 「SKYACTIV技術」を全面採用し、先進安全技術
「スマート・シティ・ブレーキ・サポート」を搭載した、
新型クロスオーバーSUV「マツダ CX-5」を新発売



新型「CX-5」

- 6月 軽自動車「マツダ フレアワゴン」を新発売
(スズキ(株)からのOEM)
- 10月 「デミオEV」のリース販売を開始
- 11月 「マツダ CX-5 SKYACTIV-D 2.2」が、「2012-2013日本自動車殿堂カーテクノロジーオブザイヤー」を受賞
先進安全技術「i-ACTIVSENSE (アイ アクティブセンス)」を搭載した、3代目「アテンザ」を発売
「CX-5」が「2012-2013日本カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
- 2013年 1月** 「プレマシー」をマイナーチェンジ
- 5月 「ビアンテ」をマイナーチェンジ
- 9月 先進安全自動車「アテンザ ASV-5」の公道実証実験を開始
- 11月 3代目「アクセラ」を発売
3代目「アテンザ」が「2013-2014日本カー・オブ・ザ・イヤー エモーション部門賞」を受賞
3代目「アテンザ」が「RJCカーオブザイヤー」を受賞



3代目「アテンザ」

社歴

経営

2014年 1月 メキシコ新工場で量産開始

2月 メキシコ新工場の開所式を実施

3月 タイで新型「Mazda3」の生産を開始

4月 中国で新型「Mazda6」と新型「Mazda3」の生産を開始

5月 マレーシアの車両組立工場(マツダ車専用)が完成

コロンビアの新販売統括会社が営業開始



マレーシア組立工場オープニングセレモニーの様子

6月 「アクセラ教習車」の累計生産台数が1万台を達成

7月 台湾の新販売統括会社が営業開始

新型「デミオ」の生産を防府工場で開始

国内市場での新コンセプトの販売店「新世代店舗」を公表

防府工場(中関)の「SKYACTIV技術」トランスミッションの生産能力を増強

8月 「MAZDA TECHNOLOGY FOR KIDS」、第8回キッズデザイン賞「内閣総理大臣賞」受賞

9月 タイで新型「Mazda2」を生産開始

本社ロビーをリニューアル

10月 メキシコで新型「Mazda2」を生産開始

ミャンマー市場に再参入しASEAN加盟国すべてでマツダ車を販売

2015年 1月 タイの新トランスミッション工場で量産開始

5月 トヨタと業務提携に向けて基本合意

「ひろしま自動車産学官連携推進会議」の設置を発表

7月 タイで新型「BT-50」を生産開始



「BT-50」

9月 三次自動車試験場が開業50周年

11月 「アクアテック塗装」が第6回ものづくり日本大賞「内閣総理大臣賞」を受賞

12月 米国環境保護庁(EPA)燃費トレンドレポートの「企業平均燃費値」で3年連続総合1位獲得

2014

2015

商品

2014年 2月 「アクセラ」が世界累計生産400万台を達成

4月 「SKYACTIV技術」搭載車のグローバル生産台数が100万台を突破

9月 新型「ロードスター」を世界初公開

新型「デミオ」を発表



マツダ新型「ロードスター」の初公開イベント(THANKS DAY in JAPANの様子)

10月 新型「デミオ」が「2014-2015日本カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞

11月 新型「デミオ」が2014年度「グッドデザイン金賞」を受賞

小排気量クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D 1.5」が「第11回エコプロダクツ大賞」を受賞



「デミオ」

12月 「アテンザ」が世界累計生産300万台を達成

2015年 1月 「アテンザ」と「CX-5」の大幅改良モデルを発表

2月 新型「CX-3」を発表



新型「CX-3」

3月 マツダ3車種が独「レッド・ドット・プロダクトデザイン2015」を受賞

5月 新型「ロードスター」を発表

6月 新型「ロードスター」から「電子取扱説明書」を導入

2015年グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードに参加

7月 新世代ヘッドライト技術「アダプティブ・LED・ヘッドライト」が「第9回キッズデザイン賞」を受賞

9月 フランクフルトモーターショーで「マツダ越 KOERU」を初公開
ドイツにおいて3つのデザイン賞を受賞

10月 東京モーターショーでコンセプトモデル「Mazda RX-VISION」を世界初公開



「Mazda RX-VISION」

11月 4代目「マツダ ロードスター」が「2015~2016日本自動車殿堂 カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞

新型3列ミッドサイズクロスオーバーSUV「CX-9」をロサンゼルスオートショーにて世界初公開

12月 4代目「ロードスター」が「日本カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
新世代商品のグローバル生産台数が300万台を突破

2016年 1月 「マツダブランドスペース大阪」がオープン



マツダブランドスペース大阪

- 2月 ブランド価値のさらなる向上に向け国内販売体制を強化
4月 「アクアテック塗装」のグローバル展開を開始
5月 「第8回 日本マーケティング大賞」を受賞
6月 にしき堂とのコラボレーション商品「マツダ ロードスター生産100万台記念パッケージもみじ詰合せ」を発売
兵庫県立大学との共同研究を開始
7月 マツダといすゞ、いすゞ製次世代ピックアップトラックのOEM供給で合意
8月 タイのパワートレイン工場のエンジン生産能力増強を発表
9月 ロシアのソラーズ社との合弁生産会社がエンジン工場設立についてロシア政府と特別投資契約を締結
11月 「マツダ自動車保険 スカイプラス」を導入
米国環境保護庁(EPA)燃費トレンドレポートの「企業平均燃費値」で4年連続総合1位獲得
12月 防府工場で「CX-3」の生産を開始



「ロードスター」累計生産100万台達成記念車

2016

2016年 1月 「Mazda RX-VISION」がフランスで最も美しいコンセプトカーに選出

2月 新型「マツダ CX-9」の生産を開始



「CX-9」

- 3月 2016年参加型モータースポーツイベント等の協賛計画を発表
リトラクタブルハードトップモデル「MX-5 RF」を世界初公開
4代目「ロードスター」が2016年「ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー」、「ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー」を受賞
4月 新型クロスオーバーSUV「CX-4」を世界初公開
「ロードスター」が世界累計生産100万台を達成
5月 「アクセラ」が世界累計生産500万台を達成
「CX-3」、JNCAPファイブスター賞を平成27年度最高得点で受賞
「SKYACTIV-D」の燃焼室構造が平成28年度全国発明表彰「恩賜発明賞」を受賞
7月 「アクセラ」を大幅改良
マツダ、新世代車両運動制御技術「SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS」を発表
8月 「アテンザ」を商品改良
G-ベクタリング コントロールと自動ブレーキ技術が第10回キッズデザイン賞を受賞

2016年 10月 「MX-5 RF」の生産を開始

「CX-3」「デミオ」の商品改良車を発表

11月 「ロードスター RF」を発表

ロサンゼルス自動車ショーにて新型「CX-5」を世界初公開
新ボディカラー「ソウルレッドクリスタルメタリック」を開発

「CX-4」が「2017中国カーデザイン・オブ・ザ・イヤー」を初受賞

12月 「アクセラ」、2016年度自動車アセスメント予防安全評価において最高ランク「ASV++」を獲得
「ロードスターRF」が「オートカラーアワード2016」グランプリを受賞
新型「CX-5」を発表



「ロードスター RF」

社歴

経営

- 2017年**
- 2月 「健康経営優良法人～ホワイト500～」の認定を取得
 - 3月 防府工場における新型「CX-5」の生産を決定
先進安全技術「i-ACTIVSENSE」の標準装備化を発表
 - 8月 トヨタとマツダ、業務資本提携に関する合意書を締結
技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を公表



「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を公表

- 9月 マツダ、世界的な
ESG投資指標「Dow Jones Sustainability Index」に初選定
マツダ、マレーシアにおける生産体制を強化
—8月に新型「CX-5」の現地組立を開始—
マツダ、デンソー、トヨタが電気自動車の共同技術開発契約を
締結

- 2018年**
- 1月 マツダとトヨタ、米国アラバマ州に合弁新工場を建設
—2021年稼働開始に向けて、16億米ドルを投資し、
約4000名を雇用—
マツダ、タイのパワートレイン工場にエンジン機械加工工場を開所
—タイにおけるエンジン生産の能力は年間10万台へ—
マツダ、国連グローバル・コンパクトに署名
 - 3月 マツダとトヨタ、米国合弁新会社
「Mazda Toyota Manufacturing, U.S.A., Inc.」を設立
マツダ/エリーパワー/宇部興産、自動車始動用
12Vリチウムイオンバッテリーの共同開発契約を締結
 - 4月 防府第2工場、本年8月に2直操業へ
 - 5月 マツダ、国内生産累計5,000万台を達成



国内生産累計5,000万台を達成

- 6月 マツダ、「ひろしま “Your Green Fuel” プロジェクト」への
参画について
- 10月 マツダ、米国環境保護庁(EPA)燃費トレンドレポートの
「企業平均燃費値」で5年連続総合1位獲得
マツダ、心と体を元気にするクルマづくりを目指した、
電動化とコネクティビティの技術戦略を公表

2017

2018

商品

- 2017年**
- 3月 「CX-3」が「タイランド・カー・オブ・ザ・イヤー2016」を受賞
「魂動」を表現したフレグランス「SOUL of MOTION」が
ドイツiFデザインアワード2017(パッケージ部門)金賞を受賞
 - 4月 先進安全技術を標準装備した「デミオ」を発売
—「i-ACTIVSENSE」標準装備化の第一弾、
全機種「安全運転サポート車(サポートS・ベーシック)」に該当—
「MX-5 RF」が
独「2017年レッド・ドット:ベスト・オブ・ザ・ベスト賞」を受賞
 - 6月 「CX-3」がWLTCモード走行試験の認可を取得
「CX-3」にガソリンエンジン車を追加
 - 7月 米国IIHS安全性評価試験でマツダ全対象車種が最高評価
「2017トップセーフティピック+」を獲得
 - 8月 「マツダ アクセラ」を商品改良—「360°ビュー・モニター」を採用—
 - 9月 新型3列シートクロスオーバーSUV
「マツダCX-8」を発表



「CX-8」

- 10月 マツダ、コンセプトモデル「マツダ 魁 CONCEPT」と
「マツダ VISION COUPE」を東京モーターショーで世界初公開
- 11月 マツダ、低環境負荷で高質感のバイオエンジニアリングプラスチックを
「マツダ CX-5」のフロントグリルに採用

- 2018年**
- 2月 「マツダ VISION COUPE」がフランスにて
「最も美しいコンセプトカー」に選出
次世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」がイタリアにて
「Q Global Tech Award」を受賞
「マツダブランドを支えるものづくり 一魂動デザイナー」が
第7回ものづくり日本大賞経済産業大臣賞を受賞
 - 3月 「マツダ VISION COUPE」が欧州にて
「コンセプトカー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
 - 4月 次世代ガソリンエンジン「SKYACTIV-X」が
「2018 Edison Award(エジソン賞)」の金賞を受賞
 - 5月 「マツダ CX-8」、JNCAPファイブスター賞を
平成29年度最高得点で受賞
—予防安全性能に加え、衝突安全性能でも
JNCAP最高評価を獲得—
マツダ、自動車用水性塗装システム「アクアテック塗装」が
平成30年度全国発明表彰「発明賞」を受賞
 - 10月 マツダ、車両運動制御技術「G-ベクタリング コントロール
プラス(GVC Plus)」を開発
マツダ、「Tokyo Midtown DESIGN TOUCH 2018」に出演
—次世代デザインビジョンモデル
「マツダ VISION COUPE」とアート作品の融合—

■最新情報について

「会社の概要」および「役員」に関する情報に変更があった場合、
最新の情報を下記URLのホームページにて掲載します。
<http://www.mazda.com/ja/about/profile/>

■マツダ株式会社のその他の情報開示ツール

会社概況に加えて、以下のツールでもマツダの考え方、活動、データ
の情報開示をしています。

サステナビリティレポート

マツダのCSR(企業の社会的責任)についての報告書
<http://www.mazda.com/ja/csr/download/>

アニュアルレポート

マツダの投資家向け年次報告書
<http://www.mazda.com/ja/investors/library/annual/>

有価証券報告書など

<http://www.mazda.com/ja/investors/library/s-report/>

マツダ株式会社

発行：マツダ株式会社 広報本部

広島本社：広島県安芸郡府中町新地3-1 ☎730-8670
東京本社：東京都千代田区内幸町1-1-7 ☎100-0011

発行年月：2018年11月

マツダコールセンター 0120-386-919

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

マツダホームページURL

<http://www.mazda.co.jp/>