



2025年3月18日

マツダ、電動化のマルチソリューションを具現化する 「ライトアセット戦略」を公表

－ 協業と「マツダ ものづくり革新 2.0」で開発・生産効率を高め資産効率を向上－

マツダ株式会社(以下、マツダ)は本日、電動化のマルチソリューションを具現化する「ライトアセット戦略」を公表しました。

マツダは 2030 年までを「電動化の黎明期」と捉え、2030 経営方針のもと、多様化するお客さまニーズや環境規制に柔軟に対応すべくマルチソリューションで電動化を進めます。多様な商品・電動化技術を、タイムリーに開発・生産し、市場導入するにあたり、既存資産の活用度を高めることで、スモールプレーヤーとしての企業価値を向上させる実行戦略が、本日発表した「ライトアセット戦略」です。

この「ライトアセット戦略」による効果は以下の通りです。

- ・ 2022 年 11 月に公表した、2030 年までの電動化投資 1.5 兆円は、インフレの影響で 2 兆円規模となる見込みを、電池投資などの最適化により、総額 1.5 兆円程度に抑制。その内、電池投資は、全ての電池を自前調達する想定にインフレ影響を加味した 7,500 億円から、協業を活用することにより、半減できる見通し。
- ・ ものづくり領域では、独自の開発・生産プロセス革新である「マツダ ものづくり革新 2.0」を展開。開発領域においては、より複雑な開発に対し、既存リソース水準を維持しつつ、生産性を 3 倍に向上させ対応。
- ・ 2027 年に導入予定のバッテリーEV については、協業・パートナーシップによって、従来の開発と比較し開発投資を 40%、開発工数を 50%低減見通し。
- ・ また、生産においては、既存資産を活用してバッテリーEV とエンジン車を混流生産することにより、バッテリーEV 専用工場新設と比較し、初期設備投資を 85%低減、量産準備期間を 80%低減。
- ・ 低投資で高い資産効率を確保の上、競争力ある技術・商品を提供し、資本コストを上回るリターンを創出することで、持続的な成長を実現。

自動車業界が 100 年に一度の変革期を迎える中、マツダは、持続可能な技術開発と経営の柔軟性を両立させるとともに、「走る喜び」を次世代に適応させながら進化させ続け、お客さまの日常に移動体験の感動をお届けしてまいります。

【具体的な取り組み】

■「マツダ ものづくり革新 1.0」

- ・ マツダの企業規模でお客さまの多様なニーズや需要変動に対応する柔軟性と、スケールメリットによる効率性を両立する、マツダ独自の開発・生産プロセス革新。
- ・ 5～10 年先に必要となる商品・技術をまとめて企画(一括企画)し、開発部門と生産部門が一体となり、車種間で共通化する固定要素と、各車種の個性となる変動要素を明確にした上で、将来の多様な商品に対応できる標準構造(コモンアーキテクチャー)と標準工程を設計し、汎用設備などを活用した混流生産(フレキシブル生産)することにより、柔軟性と効率性を両立。

■「マツダ ものづくり革新 2.0」

- ・ 電動化および知能化時代に、スモールプレーヤーとして開発・生産の柔軟性と効率性をさらに高めるための「マツダ ものづくり革新 1.0」の進化。

- ・ バッテリーEV からエンジン車までの開発・生産の一括企画。
- ・ 開発領域では、「マツダ ものづくり革新 1.0」で進めたユニット単位のモデルベース開発(MBD)*1 を、AI などを活用することにより、クルマ全体のモデル化へ進化。さらに、JAMBE*2 などとの共創により、モデルベース開発をサプライチェーン全体まで拡張し、より高効率な開発を実現。
- ・ 生産領域では、長年培ったマツダの強みである混流ラインに、Automatic Guided Vehicle(AGV): 無人搬送車を採用した「根の生えない生産設備」などを導入し、バッテリーEV とエンジン車を混流生産。需要変動に対する柔軟性を確保し、資産効率を向上。
- ・ お取引先さまとの共創により、部品の種類数を最適化し、種類を生む場所を近場に寄せるサプライチェーンの構造変革を推進。

■SKYACTIV-Z

- ・ 欧州ユーロ 7、米国 LEV4、Tier4 などの厳しいエミッション規制に適合する電動化時代の基軸となるエンジン。
- ・ 究極の燃焼に近づく燃焼技術で高い燃費性能と走行性能を両立。
- ・ マツダ独自のハイブリッドシステムと組み合わせて 2027 年中に次期「MAZDA CX-5」から導入。
- ・ SKYACTIV-Z の燃焼改善技術をラージ商品の直列 6 気筒エンジンに展開し、ロータリーエンジンのエミッション開発にも活用。
- ・ 今後 SKYACTIV-Z 含むエンジンユニット数は半数以下、制御ソフトウェアは 3 分の 2 に集約。

■バッテリーEV

- ・ 自社開発の EV 専用プラットフォームは、進化し続ける電池技術の動向を踏まえ、さまざまなタイプの電池を搭載可能で、車型の派生も生み出せる高い柔軟性を確保。
- ・ バッテリーEV においても、走らせて楽しい、マツダらしい人馬一体の走りを実現。
- ・ 2027 年導入予定の自社開発バッテリーEV はグローバルに展開すべく国内で生産予定。

<ご参考>

- マルチソリューション説明会 2025 特設サイト：
<https://www.mazda.com/ja/about/vision/multi-solution-briefing-2025/>
- ものづくり革新 2.0 に秘められた想いとは？ マツダが目指す日本の生産現場の未来：
<https://www.mazda.com/ja/mazda-mirai-base/articles/20250318-multisolution-production/>
- SKYACTIV-Z への挑戦 エンジンに夢と可能性がある限り - 内燃機関を磨くマツダの電動化戦略-：
<https://www.mazda.com/ja/mazda-mirai-base/articles/20250319-multisolution-skyactivez>
- 2030 VISION / 2030 経営方針：<https://www.mazda.com/ja/about/vision/>
- 中期経営計画のアップデートおよび 2030 年の経営方針について：
<https://newsroom.mazda.com/ja/publicity/release/2022/202211/221122a.html>

以上

*1 設計開発活動において、実物の試作部品ではなくコンピュータ上で再現した「モデル」にその軸足を置いて活動を進めることで、性能構想、設計、部品試作やテストにかかる時間と手間を大幅に短縮・削減し、効率的に開発を行おうとする開発スタイル。英語名: Model-Based Development

*2 MBD 技術の普及促進、企業間・産学間でのモデル流通の仕組み構築を図る「MBD 推進センター」の略称。英語名: Japan Automotive Model-Based Engineering center