

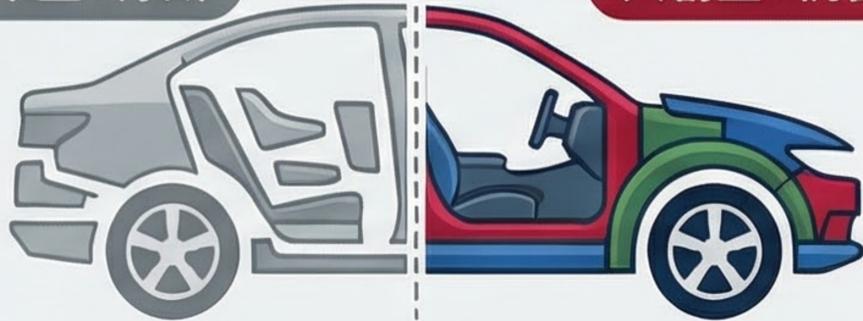
# マツダ×日本製鉄：設計から物流までを統合した「共創型調達」の新モデル

マツダと日本製鉄は、従来の「部品・グレード単位の価格競争型」調達から脱却し、開発初期から両社が一体となって車体構造と素材を最適化する新モデルを構築しました。これにより、新型CX-5において鋼材使用量10%削減と開発期間の大幅短縮を同時に実現しています。

## 構造変革：分断から「統合」へのシフト

従来型：分断

共創型：統合



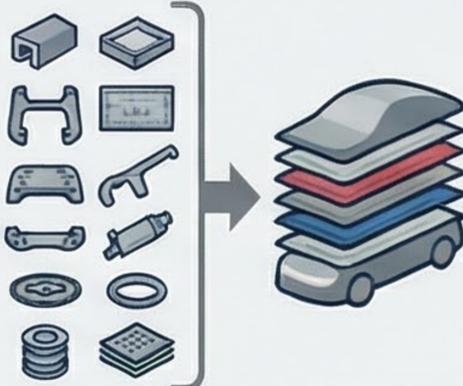
開発初期からの「技術共創」

「車両1台分」レベルの調達集約

物流の「近場化」とSCM再設計



仕様確定後のコンペを廃止し、材料選定・構造設計・工法を最初から共同で最適化します。



部品単位ではなく車両単位で需要を衰ね、素材例の爆発効率化と設計自由度の向上を両立。

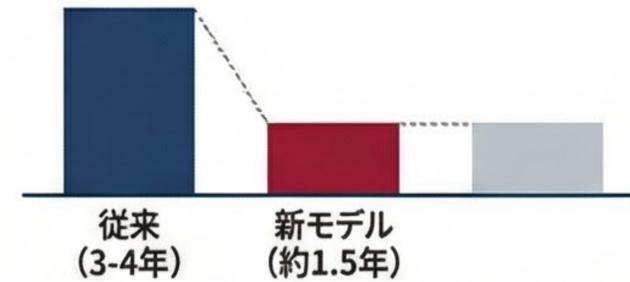


組立工場に近い製造拠点を選定し、輸送コスト、在庫、およびCO<sub>2</sub>排出量を構造的に削減します。

## 圧倒的な導入成果と今後のガバナンス

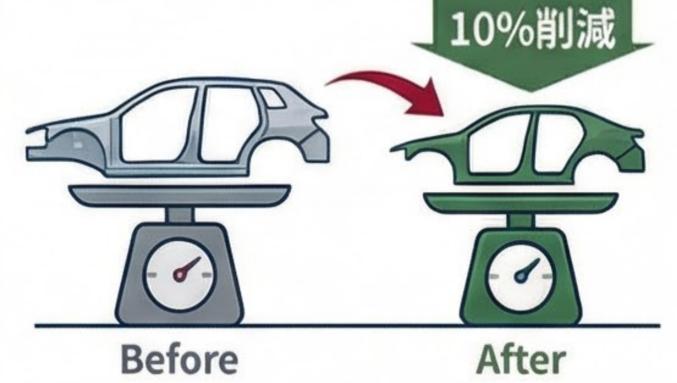
開発期間を「3~4年」から「約1.5年」へ短縮

約50%~60%短縮



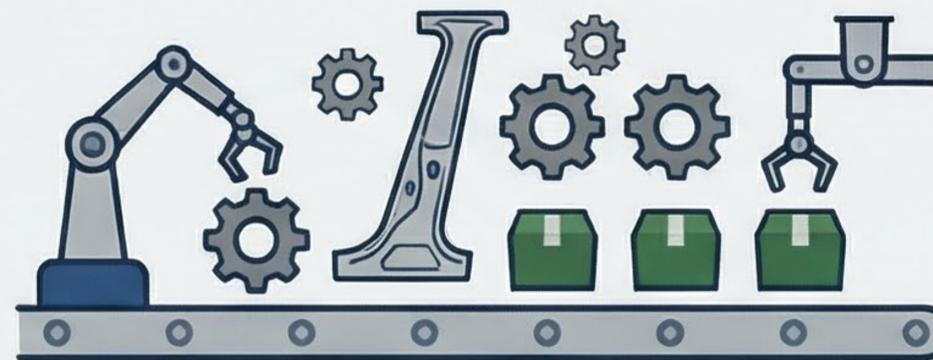
EVI (早期発画) と解析技術の融合により、車体開発のリードタイムを半分以上に。

鋼材使用量を先代比で約10%削減



高曲げ型2.0GPa級ホットスタンプ材等の採用により、剛性を維持しつつ軽量化。

生産性向上：最大4倍



CX-60向けBピラー等での実観。

共創深化に伴う「ガバナンス」の重要性



単一ソース化のリスクに対し、代替設計の確約や知財境界の明確化が持続性の鍵となります。