



目次



- 5 企業理念
- 6 ダイハツ工業の歩み
- 7 魅力・強み
- 8 At a Glance
- 9 国内事業概要
- 10 海外事業概要

- 12 量産BEV 開発
- 14 量産BEV 製造
- 16 量産BEV 販売
- 18 DX推進
- 20 安全と健康
- 22 人材育成

- 25 サステナビリティ推進
- 27 ステークホルダーエンゲージメント
- 29 企業理念の浸透



- 31 環境への取り組み
- 35 環境マネジメント
- 38 環境負荷物質の管理
- 40 CNチャレンジ
- 44 CEチャレンジ
- 47 NPチャレンジ

- 50 品質保証
- 54 ダイハツのクルマづくり
- 55 製品安全
- 59 DX推進
- 60 人権
- 62 ダイバーシティ&インクルージョン
- 65 人材育成
- 67 安全・健康
- 70 社会貢献

- 78 考動館
- 79 コーポレートガバナンス
- 80 リスクマネジメント
- 82 コンプライアンス

- 85 編集方針・更新履歴

トップメッセージ



代表取締役社長

井上 雅宏
Masahiro Inoue

もっという暮らしのために、ぶれずに進む。 変化の時代に問い直す、ダイハツの役割

正常化と立て直しに 向き合った2年

2024年3月に新たな経営体制が発足してから、あっという間に2年余りが過ぎました。振り返れば、この間は新しい構想を大きく掲げて進めるというより、目の前で起きている課題やトラブルに一つひとつ向き合い、止まっていたものを動かすことに全力を注いだ時間だったと感じています。

当時のダイハツは、工場が止まり、モノがつかれず、お客様にお届けすることもできない状態にありました。メーカーとしての存在意義そのものを失っていたと言ってもよい状況です。だからこそ私は、まず少しでも早く正常な姿に戻すことを最優先にしてきました。同時に、本部長体制の見直し、管理スパンの適正化、組織のピラミッドの簡素化など、組織の在り方もこの2年で見直してきました。形を整えること自体が目的ではなく、ダイハツの中身をどう変えていくか。そのための土台を整える時間でもあったと思います。

工場が動くということは、 暮らしが動くということ

着任時、日本の4工場の大半は稼働を停止しており、そこから1機種ずつ再開して、正常化までには半年以上を要しました。各工場やユニット工場が半分程度の稼働に

とどまっていた時期もあります。そこから少しずつ人とモノが動き出し、クルマをつくる音が戻ってきたことは、私にとって非常に大きな変化でした。

工場が動くというのは、ダイハツの中だけの話ではありません。58社の販売会社、仕入先様の方々、その周辺の地域社会まで含めて、多くの人の暮らしが動き出すということです。停止の間は、お店を閉めるかもしれないという不安を抱えておられた方々もいました。モノづくりが再び動くことは、雇用や地域経済を支え、日々の暮らしの基盤を取り戻していくことでもあります。事業が社会と広くつながっていることを、あらためて強く認識しました。

危機の中で見えてきた、 人と組織の力

この2年で強く感じたのは、人の変化です。工場が止まり、下を向かざるを得なかった人たちが、少しずつ前を向いて動き始める。その中で、隣の部署や工場、仲間を自然に助けようとする場面が増えてきました。必要があれば人を派遣し、遠隔地にも支援に向かう。そうした助け合いが、危機を通じて少しずつ根づき始めていると感じています。

結局、会社を動かすのは人です。設備も工程も、人が動かし、人が改善し、人が伝承しま

トップメッセージ

す。熟練社員が持つ知識や技能を次の世代につなぎ、若手社員が持つ熱意や行動力を伸ばしていく。その積み重ねが、ダイハツの競争力になります。変化が大きい時代だからこそ、ここには大きな成長の機会があります。従業員一人ひとりが力を発揮し、次の世代がその中で育っていくことは、企業の持続性を支える基盤そのものだと考えています。

ダイハツの役割は、「良品廉価」で暮らしに寄り添うこと

これからのダイハツは何を軸に進んでいくのか。正直に言えば、まだ手探りの部分はあります。ただ、ぶれてはならない根本は明確です。それは、お客様に寄り添い、「良品廉価」の商品を通じて、もっといい暮らしに貢献することです。

その方向性を、私は「軽自動車を中心に据えたモビリティカンパニー」として、あらためて捉えています。軽自動車を核にしながら、地域の移動や仕事、日々の暮らしを支える価値を広げていくことが、これからのダイハツの役割だと考えています。

ダイハツグループが開発に携わったクルマは、トヨタ自動車(以下、トヨタ)との協業モデルを含め、日本で100万台、海外で100万台、合わせて世界中で年間約200万台をお客様にお届けしています。ブランドで見ても、ダイハツブランドが100万台、トヨタブランドが100万台です。ダイハツという会社の仕事は、ダイハツブランドのクルマだけで完結しているわけではありません。ダイハツが開発に携わり、トヨタブランドとして国内

外のお客様に届くクルマも数多くあります。だからこそ、自分たちの仕事はどこにつながっているのかを一人ひとりが理解し、それぞれの持ち場で価値を出していくことが大切です。これは従業員にとっての働く意義であり、取引先様やパートナーの皆様にとっての「ダイハツと一緒に仕事をする価値」でもあると思います。

ダイハツのクルマは、使ってもらってなんぼです。商売に役立つ、生活を支える、毎日を少し良くする。そうした「もっといい暮らし」への貢献こそが、私たちの一丁目一番地です。それは同時に、地域の移動や仕事を支え、暮らしの基盤を維持するという社会的な役割でもあると考えています。

環境対応も電動化も、お客様起点で

環境への対応は、ダイハツにとっても重要な経営課題です。ただ、電動化だけが唯一の正解だとは考えていません。もともと小さく軽いクルマは、製造から使用、廃棄・リサイクルに至るまで、ライフサイクル全体で見た環境負荷を抑えやすいという特長があります。私は、こうした小さなクルマならではの価値そのものも、環境対応の大切な選択肢の一つだと考えています。そのうえで、製造段階でどれだけ効率的にエネルギーを使うか、小さく軽いクルマそのものが持つ価値をどう磨くか、さらに地域やエネルギー事情に応じてどの技術を選ぶか。その組み合わせの中で現実的な道筋を考える必要があります。環境対応を進める目

的は技術そのものではありません。事業を通じて、お客様の暮らしや仕事、そして社会にどのような価値を届けていけるのか。その視点を大切にしながら取り組みを進めていきたいと考えています。

今年2月には、ダイハツ初の量産BEV(バッテリー式電気自動車)である「e-ハイゼット カーゴ」「e-アトレー」を発売しました。電気自動車の普及には、車両価格やインフラ、エネルギー供給の在り方など、なお多くの課題があります。そのような中で、ダイハツが得意とする商用の領域から一歩を踏み出し、現場で起きる課題を一つずつ確かめながら進めていくことに意味があると考えています。

商用車として見れば、電気自動車は出しのトルク制御に優れ、静かで、100V給電もできる。住宅街での早朝・深夜配送、現場で使う機器の充電、災害時の移動電源など、従来車にはない価値もあります。環境対応を目的化するのではなく、お客様の仕事や暮らしにとって本当に役立つかどうかを起点に、選択肢を広げていく。環境負荷の低減と、生活・仕事の現場での使いやすさを両立させながら、現実的に根差した形で前に進めていくことが重要だと考えています。

シンプルに伝え、拙速に動く

変化が大きい時代に、最後まで競争力を左右するのは人です。そして、人が力を発揮するために必要なのは、シン

プルでわかりやすいメッセージだと私は考えています。会社がどこに向かっているのか、何を今やるべきなのか、変化点はどこにあるのか。それをできるだけシンプルに共有し、まず動く。完璧な答えを待つのではなく、拙速でもアクションを起こし、その中で考え、修正し、また前に進む。そうした姿勢が、今の時代には不可欠です。

社会は一樣には変わりません。国や地域によって課題も違えば、求められるモビリティも違います。だからこそダイハツは、1つの流れに決め打ちするのではなく、お客様に寄り添いながら、必要とされるクルマをタイムリーに届け続けたいと思います。格好をつけるのではなく、泥くさく、愚直に。もっといい暮らしのために、いいクルマをつくる。この根本をぶれさせずに進んでいくことが、これからのダイハツの持続的な成長につながると考えています。

そのために、従業員、取引先様、販売会社、地域社会をはじめとするステークホルダーの皆様と対話を重ねながら、必要とされる価値をともにつくっていききたいと考えています。

小さく軽いクルマならではの価値を磨きながら、お客様に本当に役立つ環境対応を進めていきます



ダイハツ工業とは

私たちは常にお客様に寄り添い、本当に求められるものをかたちにしてきました。

使いやすさを徹底して追求し、環境にも経済性にも配慮した「負担の少ない廉価なモノづくり」は、今も変わらず受け継がれています。

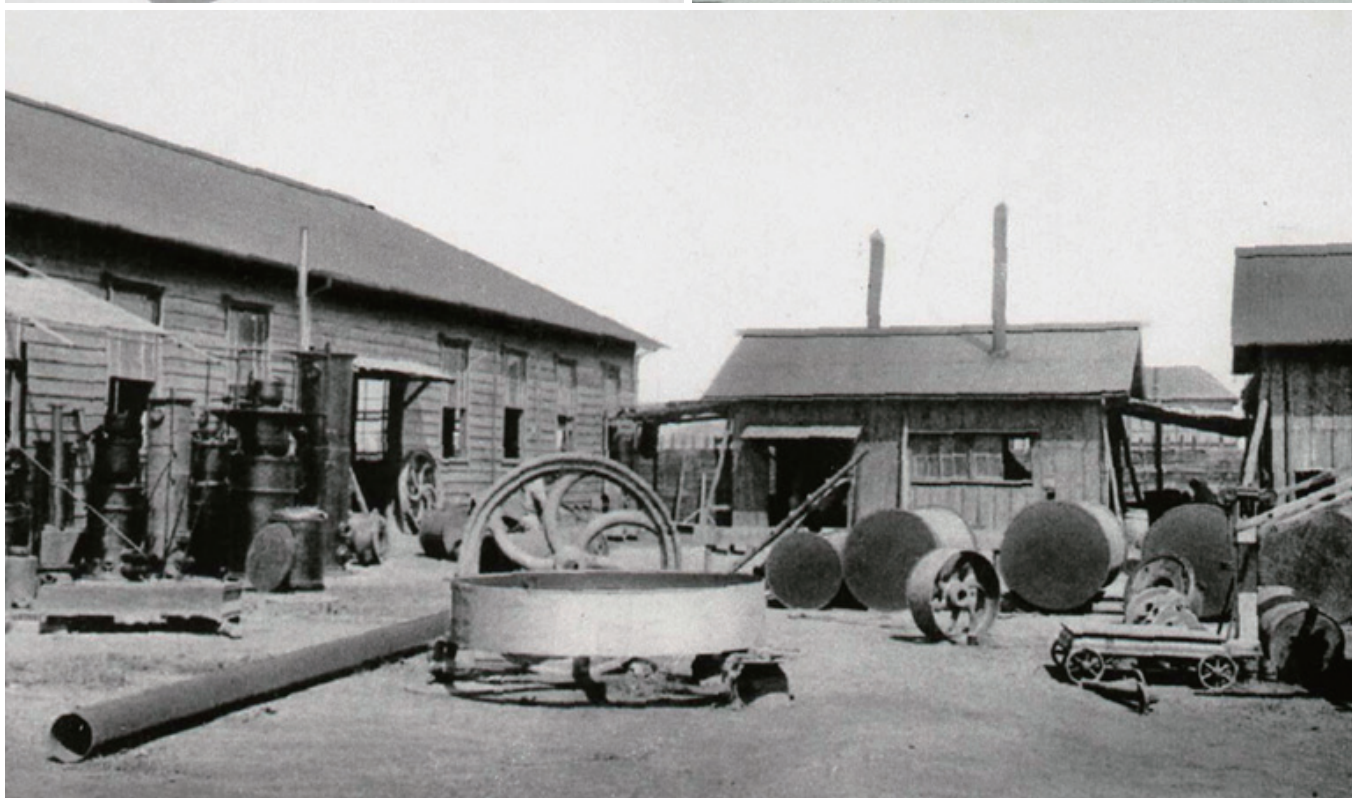
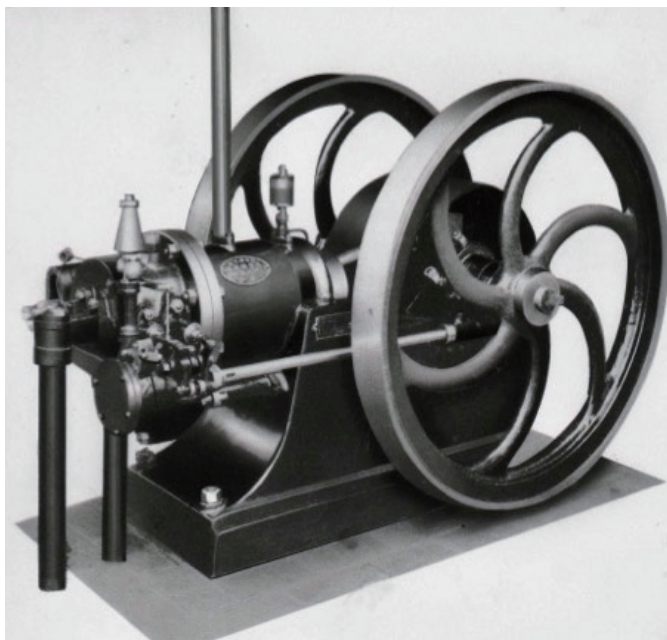
この根底にあるのが、「敷居を下げ、裾野を広げる」という私たちの考え方です。

地方にお住まいの皆様や女性、高齢者、エントリーユーザー、新興国の方々など、より多くのお客様に安心して笑顔で使っていただけるよう、軽自動車や小型車の開発・製造に取り組んでいます。

それは、多くのお客様の暮らしを支えることであり、国内・新興国の産業への貢献にもつながっています。

- 5 企業理念
- 6 ダイハツ工業の歩み
- 7 魅力・強み
- 8 At a Glance
- 9 国内事業概要
- 10 海外事業概要

SECTION



企業理念

使命 Mission

お客様に寄り添い、
暮らしを豊かにする

それは、1907年の創業以来、ダイハツが大切にしてきた変わらぬ想いです。

当社のスモールカーは、環境に優しく、
お求めやすい価格と使いやすさで、人々の暮らしを支えてまいりました。

これからもダイハツは、それぞれの地域、お客様一人ひとりの生活に、
真摯に向き合い、自分らしく軽やかなライフスタイルを実現できる
製品・サービスをお届けしてまいります。

心得 Value

お客様のより良い毎日を考えます
自らの行動で、笑顔を増やします
互いの優しさで、ともに歩みます
現地現物で、正しい仕事をします
知恵と工夫で、進化を続けます

ブランドメッセージ



わたしに
ダイハツメイ。

小さいからこそ、いろんな暮らしに寄り添える。
小さいからこそ、身近なところで大きな夢を応援できる。
ダイハツはこれまでもずっと、小さいボディにうれしいハツメイを
ギュッと詰め込んだクルマづくりを続けてきました。
そしてこれからも、「こんな欲しかった!」
「暮らしがおもしろそう!」という声を目指して、
ひとりひとりにうれしい、ダイハツメイをつくり続けます。

小さいからこそできること。
小さいことからひとつずつ。
ダイハツらしいダイハツメイ、お楽しみに!

DAIHATSU

ミゼット X は Japan Mobility Show 2025 に出席のコンセプトカーであり、
市販モデルではありません。CGによるイメージ画像です。

ダイハツ工業の歩み ～時代とともに進化してきたスモールカーづくり～

1900年代～

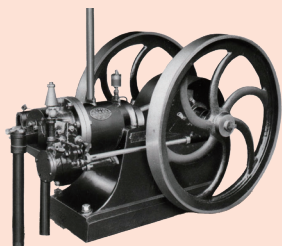
創業から、暮らしを支える
モビリティへ

国産エンジン開発から三輪車時代へ

1907年

発動機製造(株)創立

「国産の内燃機関を開発する」という志のもとに創立し、国産第1号の発動機製造を開始。



1957年

軽三輪自動車「ミゼット」

「小回りが利いて、取り扱いに便利、かつ経済的」という価値で、戦後の三輪自動車市場をリード。



1970年代～

軽・小型車の進化と
海外展開

スモールカーの価値を広げる

1977年

初代「シャレード」

キャッチフレーズは「5平米カー」！
小さなボディでも広い室内空間を目指した意欲作。



2002年

軽オープンスポーツカー「コペン」

「誰もが気軽に楽しめる本格的オープンスポーツカー」を掲げ、新たな軽の魅力を提案。



2010年代～

グループ連携の深化と
競争力強化

DNGAでスモールカーを次のステージへ

2011年

軽乗用車「ミラ イース」

「低燃費」「低価格」「省資源」を追求した、「第3のエコカー」。



2019年

「DNGA」第1弾新型「タント」

DNGA（ダイハツ ニューグローバルアーキテクチャー）採用による高い基本性能と、スマートアシストで全方位の安全・安心をお客様のお手元へ。



2020年代～

電動化・カーボンニュートラル
に向けた新たな挑戦

BEVと次世代モビリティをかたちに

2026年

初の量産BEVバン
「e-ハイゼット カーゴ」

働くクルマの魅力はそのままに、新開発のBEVシステムを搭載。



次世代モビリティ「ミゼットX」

「みんなの身近な移動」を再発明。次世代の小さなモビリティを提案するコンセプトBEV。



01



お客様に寄り添う クルマづくり

市場の声に丁寧に耳を傾け、日常や地域で求められる安全・安心なスモールカーを、使いやすさと親しみやすさを大切に開発・提供しています。

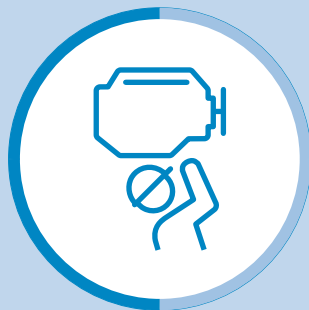
02



「お客様に ちょうど良い」を カタチにする 現場力

実使用シーンを見極めて良品を追求し、知恵と工夫による合理化で手にとりやすい価格を実現しています。こうしたモノづくりを通じて、社会の裾野を支え・広げていきます。

03



小さなクルマの ために磨き続けた 技術力

制約の大きいスモールカーだからこそ、SSC（シンプル・スリム・コンパクト）と「先進技術をみんなのものに」という思想のもと、知恵と工夫を重ね、ダイハツならではの開発・生産技術を培ってきました。

04



トヨタグループの 一員としての 事業推進

トヨタグループの一員としてトヨタの経営資本を活用し、共通戦略のもとでスモールカー領域はダイハツが主体となって、競争力のある商品を国内外に展開しています。

05



挑戦を後押しする 組織力

若手社員のアイデアやチャレンジ精神を大切にする風土のもと、一人ひとりが幅広い経験を積みながら、部署の垣根を越えてワンチームで業務に取り組んでいます。



創立
1907年



資本金
284億円



生産台数^{※1}



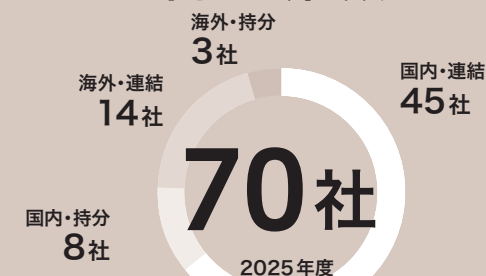
従業員数



販売台数



関連会社数



※1 すべてのダイハツ開発車の世界生産台数は約200万台

※2 OEM車・受託生産車台数を含む

※3 登録・届出台数ベース

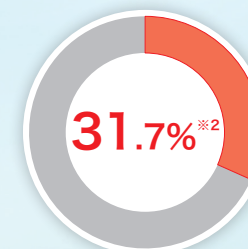
※4 小売台数ベース

※5 中国、タイの事業拠点含む

※6 就業人数ベース

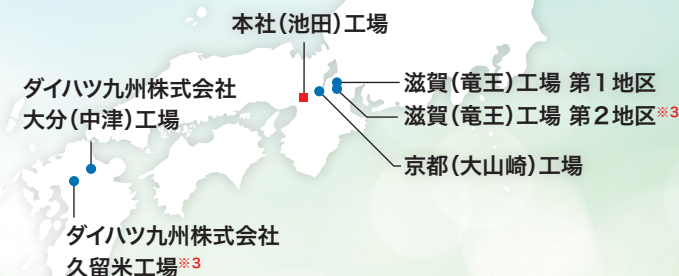
「ライフライン」としての軽自動車へのこだわりと、 軽を基点とした小型車づくり

国内軽自動車販売シェア
2025年度



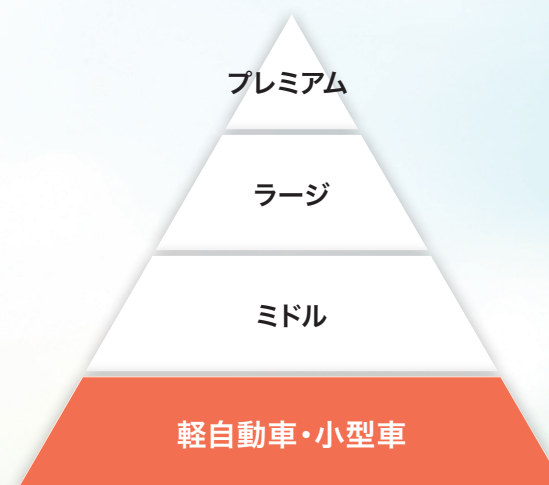
※2 出所：一般社団法人全国軽自動車協会連合会のデータをもとに当社調べ

国内生産拠点



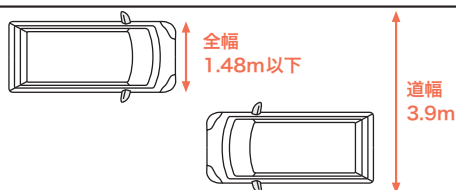
※3 自動車部品製造工場、他工場は車両生産工場

スモールカー領域で事業を展開

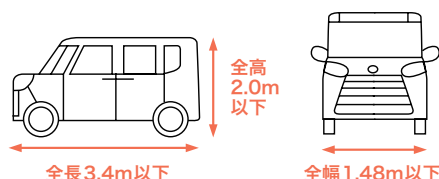


POINT

日本の道路の85%^{※1}は
道幅平均3.9mの市町村道



軽自動車規格 排気量660cc以下



※1 出典：国土交通省「道路統計年報2023」（2022年3月31日時点）

環境にも優しい

低燃費・低CO₂

製造・廃棄による環境負荷低減

都市空間・道路への環境負荷低減

軽自動車



ミライース

小型車



ロッキー

お客様に寄り添うモノづくりを海外へ

中近東

アジア

オセアニア

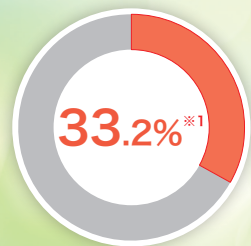
中南米

日本で培ったスモールカーの技術を新興国に展開し、クルマの普及を支える

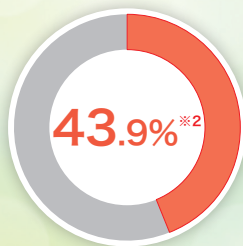
現地化と人材育成を通じて、現地自動車産業の発展に貢献

トヨタグループの新興国向け小型車事業を担い、東南アジアを中心に約80の国・地域へ展開

インドネシア
生産台数シェア
2025年



マレーシア
販売台数シェア
2025年



 **インドネシア**



〈インドネシア生産拠点〉

- ・ PT Astra Daihatsu Motor (ADM)^{※5}
- ・ PT Daihatsu Drivetrain Manufacturing Indonesia (DDMI)^{※6}

累計生産
900万台
達成

生産台数^{※3}
シェア
15年連続
1位

販売台数シェア
17年連続
2位

 **マレーシア**



〈マレーシア生産拠点〉

- ・ Perodua Manufacturing Sdn. Bhd. (PMSB)^{※5}
- ・ Perodua Global Manufacturing Sdn. Bhd. (PGMSB)^{※5}
- ・ Perodua Engine Manufacturing Sdn. Bhd. (PEMSB)^{※6}
- ・ Daihatsu Perodua Engine Manufacturing Sdn. Bhd. (DPEM)^{※6}

販売台数^{※4}
シェア
20年連続
1位

※1 出所：インドネシアGAIKINDOデータをもとに当社調べ

※2 出所：マレーシアMAA (MALAYSIAN AUTOMOTIVE ASSOCIATION)データをもとに当社調べ

※3 OEM車台数を含む

※4 小売台数ベース、プロドゥア車の販売台数を含む

※5 自動車の製造

※6 自動車部品の製造

ダイハツ工業のストーリー

“ダイハツらしさ”を問い、守り、進化させる。目の前の課題に、正面から向き合うこと。

良いものを、まっすぐ、手の届くかたちで届け続けること。その原点に立ち返りながら、ダイハツはもう一度、“らしさ”を信じて進んでいきます。

その挑戦の歩みは、組織のあらゆる現場から始まっています。すべての取り組みの根底にあるのは、「自分たちの手で、より良い未来をつくろう」という、社員一人ひとりの想いです。このセクションでは、そんな“らしさの現在地”を、現場の言葉でお届けします。

- 12 量産BEV 開発
- 14 量産BEV 製造
- 16 量産BEV 販売
- 18 DX推進
- 20 安全と健康
- 22 人材育成

SECTION

2



働く人に寄り添うBEVをつくる

使い慣れた軽商用車の使いやすさを、
電気自動車でも

製品企画部 商用企画グループ

主任

N.E



「環境に優しい車で 次世代にきれいな空を残したい」という思い

入社後、最初に携わったのは燃料電池の材料開発です。軽自動車に搭載するシステムの中で、長く安心して使える材料を見極めるため、評価や検討を重ねました。車両全体ではなく材料という小さな領域でしたが、環境に関わる技術開発に携わるという意味では、現在のBEV開発にもつながる経験です。

私がダイハツを選んだ理由の一つに、「環境に優しい車で次世代にきれいな空を残したい」という思いがあります。実家が交通量の多い道路沿いにあり、子どもの頃から空気の汚れを身近に感じてきました。当時はCO₂というよりも、排

出ガスや大気中の微粒子を少しでも減らせないかという意識が強くありました。電気自動車という選択肢が広がれば、さらに1つ上の環境性能を目指すのではないかと。その思いは、今回のBEV開発に携わるうえでも、自分の中の大きな原点になっています。

その後、電気自動車の開発に関わる部署へ異動し、他社車のベンチマークや、電池パック・駆動ユニットの配置検討を進めてきました。軽商用BEVの開発には製品企画の立場で参加し、車両の質量管理や仕様・装備の検討を担当しました。お客様にとっての使いやすさと、工場でのつくりやすさ。その両方のバランスを考えながら仕様を詰めていくことが、今回の大きな役割でした。

変えないことにこだわったBEV

軽商用BEVの開発で最も大切にしたのは、ガソリン車で培ってきた「使いやすさ」をできる限り変えないことです。商用車は、荷物をどれだけ積めるかが重要です。そのため、BEVになっても荷室スペースを損なわないことを大きな方針にしました。

一方で、BEVには大きな電池パックや駆動ユニットを搭載する必要があります。重量が増えるからとブレーキサイズやタイヤサイズを変えてしまえば、小回りのしやすさにも影響します。軽自動車の規格の中で、荷室スペースや地上高を確保し、タイヤサイズも変えない。その制約の中に必要な部品

を収めることには関係者メンバーで大変苦労しました。

走りについては、あえて“電気自動車らしさ”を強く出さず、ぎないことを意識しました。同じ事業所の中で、ガソリン車とBEVを乗り換える人もいるかもしれません。その時に、加減速の感覚が大きく違うと慣れるまで時間がかかり負担になります。ガソリン車とあまり大きく変えず、乗り換えた時に違和感のない車の動きにすること。そこに、働く人に寄り添うグイハツらしさがあると感じています。

お客様の使い方から考える

開発では、お客様が実際にどのように車を使われているのを見ることも大切にしました。配送に使用されているクルマの後ろを走らせていただき、どのような加減速をしているのか、どのような走り方をしているのかを調査するなど、机上で考えるだけでなく、実際の使われ方に近づけていく。そうした積み重ねが、違和感の少ない走りにつながっていると考えています。

急速充電を標準装備にしたことも、働く人の使い方を想像した結果です。基本は夜間の普通充電を使われる想定ですが、配送中に渋滞にはまったり、繁忙期で長時間走り続けたりすることもあると思います。そんな時に充電できれば、あと少し走ることができます。短距離用途の方にとっては使わない機能かもしれませんが、万が一に備え、安心して業務に使っていただくための装備として考えました。

100Vコンセントも、実際の困り事を想像しながら検討した装備です。例えば、午前中の現場で空調服や電動工具の使用状況によっては、午後の現場で足りないかもしれない。そんな時に、走りながらも充電できれば助かります。コンセントは手の届きやすい位置に配置し、駐車場から発車する前にも差していただけるようにしました。

また、BEVは移動するためのクルマであると同時に、電気

を使える“動く蓄電池”にもなります。車内だけでなく車外でも電気を使えるようにすることで、仕事の現場はもちろん、災害時には避難所や停電時の電源としても活用できます。日々の仕事を支え、万が一の時に役に立てる。そういうクルマづくりを目指しました。

多くの人の知恵が、一台のクルマになる

BEVにすることで、必要になる部品や仕組みも変わります。ガソリン車ではエンジンの排熱を暖房に使えますが、BEVでは別の暖房装置が必要です。また、エンジン車で使っていた仕組みがそのまま使えない部分もあり、大きく制御を変更したり、新たな部品を調達し、品質を確保する必要がありました。そこでは、設計だけでなく、調達や品質保証、仕入先様の方々にも大きな力を貸していただきました。

試作車をつくった後にも課題は出てきます。BEVはガソリン車よりも重くなるため、さまざまな部品にかかる負荷も大きくなります。その中で、お客様に安心して使っていただけるクルマにするにはどうすればよいか。設計、評価、生産技術、工場など、多くのメンバーが意見を出し合いました。

性能だけを高めればよいわけではありません。工場で継続的につくれること、サービスしやすいこと、品質を守ること。さまざまな条件を満たしながら、限られたスペースの中で最適な形を探していく必要があります。課題が見つかった時に、みんなが力を出してくれた。忖度なく意見を出し合い、知恵を絞ってくれた。その積み重ねを通じて、一台のクルマは1つの部門だけではつukれないのだと実感しました。社内の設計、評価、生産技術、工場、調達に加え、EVシステムを共同開発したトヨタ、スズキ株式会社、仕入先様の方々まで、本当に多くの方に支えられて、ようやく世に出すことができたクルマだと感じています。

使い勝手を考え抜く開発を、これからも

このクルマは、配送業のお客様はもちろん、建設業の方々、自治体、個人事業主の方々にも使っていただきたいと考えています。早朝や夜間の配送では、BEVの静かさが周囲への配慮につながります。建設現場では、電動工具や空調服の充電にも使えます。自治体では、普段は公用車として使いながら、災害時には電源として活用していただくこともできます。

このように、お客様によってクルマの使い方はさまざまです。だからこそ開発では、「BEVだから何ができるか」だけでなく、「お客様が日々の仕事や暮らしの中で、どのように使うのか」を考えることが大切だと感じました。実際の使われ方を見て、必要な機能や走りをつつひとつ考えていくことで、自分たちなりの答えを形にできるのだと学びました。ご購入いただいた方々の声をもとに、今後の改良につなげていきたいと考えています。

今回の開発では、上司や多くの関係者に牽引していただく場面が数多くありました。これからは、自分自身も周囲を牽引できるような人材になり、商用車だけでなく、より多くのお客様に使っていただけるクルマづくりにも、この経験を活かしていきたいです。お客様の暮らしや仕事に寄り添うクルマづくりに、これからも挑戦していきたいと思っています。



軽商用BEVを、 量産の現場でつくり切る

既存ラインを活かし、
現場の知恵で新しい構造に挑む

ダイハツ九州株式会社
生産技術部 塗装・組立生技室
職長

K.T

(写真左)

ダイハツ九州株式会社
生産技術部 塗装・組立生技室

O.H

(写真右)



商用車づくりの経験を、BEVの生産準備へ

O.H 私はこれまで、ベース車となる「ハイゼット」をはじめ、商用車の生産準備に携わってきました。特装車や海外車種も経験し、標準車とは構造や工程が異なる車を、既存ラインの中でどうつくるかを考える機会も多くありました。

今回の軽商用BEVでは、生産技術の立場から、工場での生産に必要な条件を車両設計に織り込む生産準備活動を行ってきました。ベースは「ハイゼット カーゴ」ですが、BEVになるとクルマの下側の構造が大きく変わり、電池やモーター、専用部品も加わります。そのクルマを、既存の生産ラインにどう乗せるかが最初の大きな課題でした。

K.T 私はもともと組立製造の現場にいて、その後、生産

準備や改善業務にも関わってきました。今回の軽商用BEVでは、開発の段階では製造目線で参加し、量産立ち上げは生産技術目線で関わっています。

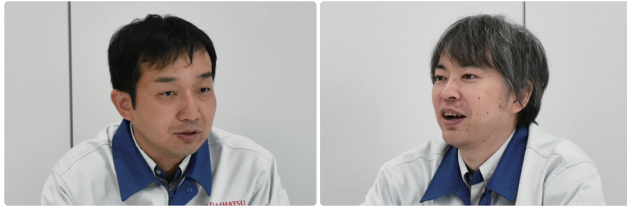
BEVについては、以前から勉強しておかなければいけないという意識がありました。実証的なプロジェクトで、手づくりに近い形で車両をつくった経験もあります。そこで実際に触って、わからないなりに考えながら進めたことが、今回にもつながっていると思います。

製造現場にいたからこそ、図面上では成立していても、実際に作業者が組めるのか、タクトの中で無理なく続けられるのかは常に気になっていました。今回も、単に部品を組み付けられるかだけでなく、既存ラインで安定してつくれるかを意識していました。

今ある設備を活かし、工程を考える

O.H 新しい構造だからといって、すぐに新しい設備を入れるわけにはいきません。スペースも限られていますし、投資や維持管理の負担もあります。特に少量生産のクルマであれば、今ある設備をどう活かすかを考えることが大切です。

私たちには標準車に多種多用途な装備を架装した特装車をつくるノウハウがあります。これまでにも、できるだけ標準車と同じ工程で組めるものは同じ工程で組み、専用部品や大きく構造が異なるものは特装車専用区で組み付ける対応をしてきました。今回も、BEVだからすべてを特別扱いするのではなく、共通でできるところは共通でやる。違うところだけをどう吸収するか。その切り分けを考えました。



例えば、今回新設計された後ろ側のサスペンションですが、車両組み付けする際、モーターと一括搭載する必要があり、今までとは大きく構造が異なります。従来のリフターでは対応できず新規設備の増設も頭をよぎりましたが、メンバーと意見を出し合い検討した結果、2段式にすることで既存の工程で搭載ができるようになりました。ESUという電気自動車用の制御ユニットについても、既存のエンジン車と同じラインで取り回せるよう、部品を乗せる治具の形状を工夫し対応しました。新しい部品を、今あるラインの中でどう扱えるかを考えた結果です。

一つひとつは小さな工夫ですが、それを積み重ねることで、標準車の流れを大きく崩さずにBEVを流せるようになります。既存ラインを活かすというのは、単に設備を変えないということではなく、変化に柔軟に対応できる生産現場を考えていくことだと思います。

K.T 課題解決にあたっては小回りが利くことも、今回の立ち上げでは大きかったと思います。ダイハツ九州には、困った時に、部署を超えてすぐ相談できる距離感があります。「少し使わせてほしい」「ここを手伝ってほしい」と声をかけやすい。もちろん、そのぶん、自分たちで考えなければいけません。まず試して、うまくいかなければ直す。その繰り返しでした。

やってみながら、現場で使える形にする

K.T 初めて扱う構造も多くありました。後ろ側のサスペンションをどう組むのかを考えるために似た構造のクルマを確

認し、実際に分解して組み直すところから始めました。電池を扱うために必要な資格を取り、絶縁手袋や安全靴も準備しました。知らない構造を観察し、必要なものを判断し、なければつくる。手づくり満載のスタートで、大変でしたが、正直、楽しくもありました。

モノをつくる時に大事にしているのは、使う人にとって本当に使いやすいかどうかです。使いにくいものをつくっても、結局使われなくなります。作業者がどうすれば使いやすいか、どこがやりにくいかを見ながら、少しずつ直していきました。

電池の搭載でも、大がかりな設備にしないよう、搭載リフターをつくって電池を持ち上げるのではなく、車両側を下げて組み付けるという方法を考えました。ただ、そこで難しかったのが、組み付けのネジ穴がずれないように車両側と電池側の位置を揃えることでした。最初はレーザーや基準ピンも考えましたが、水平がとれず傾くと使いにくいことがわかり、最終的には、車両側の穴からチェーンを垂らし、電池側の穴に通す方法で対応しました。大がかりな設備に頼らず、シンプルな仕組みで効果を出せたことは、今回の工夫の一つです。

他部門や仕入先様と一緒に、解を探す

O.H 実際にラインで流してみると、想定していなかったことも起きます。これまで見たことがないエラーが出て、何日も解析したこともありました。ラインが終わった後に関係者で集まり、もう一度クルマを流して再現してみたり、挙動を確認したりしながら、一つひとつ原因を探っていきました。

ありがたかったのは、誰も「それは設計の課題」「それは生産ラインの課題」と切り分けなかったことです。どんな課題でも製造、検査、品質保証、設計の方々が協力してくれました。設計上の課題であっても、製造側でどうすればできるかを一緒に考える。そういう進め方ができたことは大きかったと思います。

K.T 今回、製造や生産技術、設計だけでなく、評価や耐久試験、調達、取引先様の方々とも関わる機会がありました。安定した品質で部品を納めるために、取引先様の方々がどれだけ準備しているかを見ることができました。一台のクルマを世に出すためには、本当に多くの人のがんばりがあるのだと感じました。

仕入先様のモノづくりを理解することも大切です。こちらの都合だけでお願いするのではなく、相手がどのような工程で、どのような苦勞をしながら部品をつくっているのかを知る。そこをわかったうえで相談しないと、現実的な改善にはつながりません。

困った時こそ、次のモノづくりにつながる

O.H 今回を通じて感じたのは、わからないことがあっても、勉強し、失敗しながら形にしていけば、できなかったことをできるようになるということです。これから先、電動化なのか、別の燃料なのか、どう変わっていくかはわかりません。それでも、「どうすれば実現できるか」を考え続ける技術者でありたいと思っています。

K.T 後輩には、困ったからやめるのではなく、困ったからこそ解決するプロセスを楽しんでほしいと思っています。自分自身も、新しいことにはこれからも挑戦していきたいです。DXでも、切削や加工、溶接でも、必要だと思った手段は自分で試していきたいです。「あの人に頼めば何とかなる」と言われるような人材になりたいです。

O.H 自分たちが苦勞しながら形にしたクルマだからこそ、多くの方に良いクルマだと感じて使っていただけたらうれしいです。山間部などガソリンスタンドが遠い地域では、自宅で充電できることが使いやすさにつながるかもしれませんし、災害時の電源としても活用できる可能性があります。今回のモノづくりで得た経験を、次のクルマづくりにもつなげていきたいです。

BEVの価値を、 お客様の仕事に届ける

販売現場とともに、
“働く電気自動車”の提案を育てていく

国内企画部 販売企画室
室長

T.Y

(写真左)

国内企画部 販売企画室
副主任

M.T

(写真右)



新しい商品を、安心して提案できる状態へ

T.Y 私はこれまで、海外営業、商品企画、国内販売企画などの業務に携わってきました。現在は、軽商用BEVを含む新型車の発売準備を担当しています。軽商用BEVは、従来のガソリン車とは販売準備から大きく異なりました。車両そのものの説明だけでなく、充電環境や補助金、ランニングコストまで含めて提案する必要があります。販売会社の皆さんが安心してお客様に説明できるよう、必要な情報や体制を整えることが、私たちの大きな役割でした。

M.T 私はこれまで、販売会社の商談現場で使うシステムの改善や、中古車販売の企画、販売会社への出向などを経

験してきました。出向先では、本部業務だけでなく、営業スタッフとして実際にお客様にクルマを販売する経験もしました。今回の軽商用BEVでは、販売会社向けの商品研修会や導入方針の作成、キャンペーン企画などを担当しています。

営業スタッフを経験したことで、商談現場のリアルな感覚は強く意識しています。研修やロールプレイングを考える時も、「実際の商談では、そこまでスムーズに話が進むとは限らない」「営業スタッフが無理なく話せる内容になっているか」と考える場面があります。きれいな説明だけでは、現場では使えません。お客様と向き合う営業スタッフが、本当に話しやすい内容になっているか。その視点を持ちながら、発売準備を進めてきました。

お客様自身も、BEVが合うかわからない

T.Y 軽商用BEVは商用車ですので、まずは仕事でクルマを使われる法人や事業者のお客様が中心になります。カーボンニュートラルへの関心が高い大口法人はもちろん、軽自動車のサイズを活かして、中小企業や個人事業主の方々にも広くアプローチしていきたいと考えています。

特に、配送業のように一日の走行距離やルートがある程度決まっているお客様は、充電の頻度や時間帯を想定しやすく、BEVの使い方をイメージしていただきやすいと思います。そうした運行の実態に合わせて提案していくことが大切だと感じています。

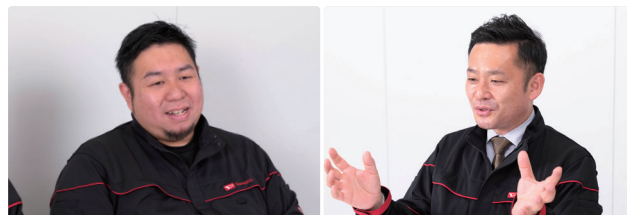
M.T 一方で、お客様自身も「自分の仕事にBEVが合うのか」がわかっていないことがあります。配送業であればイメージしやすいですが、まちの電気屋さんや建設業、個人事業主の方など、使い方は本当にさまざまです。だからこそ、最初から業種で決めつけるのではなく、お客様の仕事の中でどんな使い方があるのかを伺いながら、BEVが合う場面を探していくことが大切だと思っています。

大口法人のお客様には、カーボンニュートラルへの貢献や企業姿勢の発信が大きな価値になります。一方で、個人事業主の方には、ランニングコストや静粛性のほうが身近に感じられる場合もあります。夜間や早朝の住宅街で配送する時、BEVの静かさは周囲への配慮にもつながります。同じクルマでも、お客様によって響くポイントは違います。だからこそ、使い方を伺いながら、伝える価値の強弱を変えていく必要があります。

ガソリン車からの乗り換えやすさを強みに

M.T 販売するうえでわかりやすい強みになるのが、ガソリン車から乗り換えた時にも、荷室の使い勝手を大きく変えずに使えることです。個人事業主の方の中には、荷室に棚をつけたり、仕切りをつくったりして、自分の仕事に合わせて使いやすくされている方も多くいます。軽商用BEVでは荷室の寸法を維持しているため、そうした工夫をそのまま活かしやすい。「今の使い方を大きく変えずに乗り換えられる」と伝えられる点は、お客様にとってわかりやすい安心材料になると思っています。

もちろん、BEVになると「航続距離は足りるのか」「途中で電池が切れないか」という不安も出てきます。そうした時に、営業スタッフが曖昧な答えになってしまうと、お客様も安心して判断できません。だからこそ、普段どれくらい走っ



ているのか、何時から何時まで使うのか、どこで充電できるのかを丁寧に聞き取り、その使い方であれば問題ないと伝えられる準備が必要です。

T.Y ガソリン車であれば、一日の走行距離を聞くだけで提案できた場面もありました。しかしBEVでは、それだけでは十分ではありません。充電できる時間や場所、積む荷物、運行の頻度まで確認し、お客様の仕事の実態をより深く理解することが求められると感じています。

営業スタッフが自信を持って提案できる状態に

M.T BEVは、販売会社にとっても新しい商品です。電気、充電器、補助金、電費など、従来のガソリン車にはなかった知識が必要になります。営業スタッフには、どうしても得意なクルマ、不得意なクルマがあります。わからないことが多い車は、商談にくい。だからこそ、「このクルマは商談したくない」と思われないようにすることが大切でした。

発売前には、スタッフマニュアルやeラーニングを整備し、商品研修会も実施しました。サーキットに販売会社の皆さんを集め、実際にクルマに乗ってもらい、走りを体感してもらう場も設けました。座学だけではなく、ロールプレイングを通じて、商談でどのように説明するかをイメージしてもらうことも意識しました。

そうした活動の中で出てきたさまざまな質問を集約・整理し、Q&A集として販売会社に展開しました。質問を一つひと

つ拾い、現場で使える形にしていく。そうした地道なやりとりを重ねることで、不安も少しずつ減っていったと感じています。

T.Y 今回の発売に合わせて、「電動師」制度も進めています。電費、充電器の設置、補助金の仕組みなど、BEVならではの知識を学び、一定の基準を満たしたスタッフを認定する制度です。専用のバッジをつけることで、お客様が「この人に聞けば大丈夫」と感じられるようにする狙いがあります。新しい商品だからこそ、営業スタッフ自身が安心して説明でき、お客様も安心して相談できる環境をつくることが大切です。

現場の声を集め、商談の型を育てていく

M.T 発売後は、実際の商談現場からさまざまな声が上がってきます。中でも多いのが、航続距離への不安です。普段の使い方を聞き取り、「その使い方であれば大丈夫です」と言えるかどうか、商談では大きいと思っています。

私たちも、BEVの販売は初めてのことが多く、まだ完成形があるわけではありません。だからこそ、現場の声を集め、FAQや提案話を整えながら、販売会社の皆さんと一緒に、ダイハツらしいBEV商談の型をつくっていきたいと考えています。

T.Y 今回の取り組みを通じて感じたのは、BEVの提案は、車両だけを説明して終わるものではないということです。電動化は、カーボンニュートラルへの貢献につながる一方で、お客様にとっては使い方が変わる部分もあります。だからこそ、「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」というダイハツの使命を心に置きながら、一つひとつの業務に向き合っていきたいです。

M.T 販売会社の皆さんが、「これならお客様に声をかけてみよう」と思える状態をつくるのが、私たちの役割です。現場の声を聞きながら、軽商用BEVの価値をお客様に届けていきたいと思っています。

DXで、現場の確かさを支える

転記ミスを防ぎ、現場が使い続けられる仕組みへ

DX推進部 DX推進室
副主任

K.K
(写真左)

車両性能評価部 総括管理室
グループリーダー

T.Y
(写真右)



現場を知るからこそ、 デジタルの力で仲間をサポートしたい

K.K 私は以前、工場の製造ラインで働いていました。その後、DX推進室の研修を受けたことをきっかけに、DXに関わる業務に携わるようになりました。もともとプログラムづくりが好きで、デジタルの力で現場を支える仕事に関わりたいという想いがありました。

工場では、少しのムダも見逃さない最適な手段を目指し考えながら、日々の仕事を積み重ねています。DX推進室に異動してからも、そのような努力を知るからこそ、単に仕組みをつくるということだけでなく、困り事を減らし、現場が少しでもやりやすい仕事の実現に向けて、クルマづくりに携わる仲間をデジタルの力で支えることを大切にしています。

私にとってDXは、例えば紙をデータに置き換えるような小さな変化がさらなる改善を生み、やがて大きな変革に結びつく、そのような取り組みだと考えています。

転記をなくし、データを直接つなぐ

T.Y 私は衝突安全開発に長く携わってきており、認証に関わる業務も経験してきました。認証に関わる再発防止の取り組みでは、まず過去の資料や報告書の確認を担当し、その後、車両性能評価部のDXグループで認証試験の自動化を進める立場になりました。

この取り組みで進めたのは、認証で使用する資料の転記ミスをなくすことです。試験現場では、結果を紙に書き、そ

れを報告書に転記する作業が多くあります。人が作業する以上、転記ミスをゼロにすることは簡単ではありません。だからこそ、システムの力でミスが起きにくい仕組みをつくる必要がありました。

K.K 認証試験の自動化は、単に作業を効率化することだけではなく、計測結果の記入や別の書類への転記などの、人の手が介在するミスが起きやすい工程をできるだけ減らすように仕事を変え、認証試験業務の確かさを高めるための取り組みです。

そのためにそれらの工程をデジタル化し、計測器やExcelから測定結果などをデータで取得して試験成績書を作成する、それらの情報履歴を保存するという仕組みづくりです。ただ、実際に進めてみると簡単ではありませんでした。認証



試験ごとにさまざまな設備や計測器がありますし、それぞれデータの取り出し方も異なります。簡単に取り出せないものも多くあります。そのような壁が立ちはだかるたびに、現場の熟練社員と協力しながら、地道に状況を確認し、解決策を見出していくことを心がけました。

つくって終わりでは、再発防止にならない

T.Y 一方で、仕組みをつくるだけでは再発防止にはなりません。DX推進室や車両性能評価部のDXグループなど、DXを担うメンバーがすべてをつくる形にしてしまうと、何かトラブルが起きた時や、試験内容に変更があった時に、現場では修正できなくなってしまいます。実際に試験を行う人たちが、自分たちで使い、必要に応じて修正できる状態にしていくことが重要です。

最初は、現場にも「DXメンバーがつくってくれるもの」という受け止めがあったと思います。ところが、「自分たちでもつくる必要があります」と伝えと、すぐには受け入れてもらえませんでした。スキルも工数もない中で、いきなり自分たちで対応するよう求められても難しい。それは当然の反応だったと思います。

だからこそ、まずはつくれる人を少しずつ増やすことにしました。DX推進室から教育を受け、DXグループのメンバーがつくれるようになったうえで、各試験現場から代表者を出して

もらい、教育を広げていきました。現在は、現場が自分たちでつくる「自走」のフェーズに入っています。DXグループは主役としてすべてをつくるのではなく、現場が進める中で課題が生じた場合にはサポートする役割へと変わりつつあります。

現場が、自分たちの仕組みとして使い始める

K.K 最初は、現場のメンバーも戸惑いが大きかったと思います。しかし、教育と仕組みづくりを重ねていく中で、少しずつ変化が出てきています。最近では、車両性能評価部のDXグループの所に来て、「このようにしたいのだけど、どのようにすればできるだろうか」などと相談している場面をよく見かけるようになってきました。

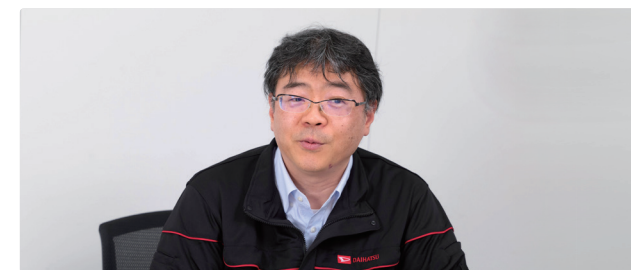
現場が自分たちの仕組みとして、DXメンバーと協力して取り組む機会が増えていることに、確かなDXの躍動を感じています。

T.Y もちろん、まだ課題は多くあります。試験によって使う設備や計測器は異なるため、同じ方法をそのまま展開できるとは限りません。そのため、各試験室の実情を踏まえながら、現場で無理なく使える形を検討しています。

DXグループのメンバーが各試験室の担当として入り、現場と連携しながら取り組みを進めています。現場任せでも、DXグループ任せでもなく、現場が主体となり、DXグループが支える形で進めていくことが重要だと考えています。

まずは仕事を変えようとする一歩から

K.K DXというと、それ自体が目的のようになってしまふことがあります。しかし、私が忘れてはいけないと思うことは、解決したい課題・目的を常に念頭に置いてDXに取り組むということです。再発防止はもちろん、価値の創出、現場



の困り事の解決、効率化など、さまざまな課題・目的に関わるワードがありますが、それらを決して見失わず、最適な手段を見出し、DXを進めていくことが大切だと思っています。

職場では、社内のコミュニティやリモート会議などを通じた、気軽に相談できるつながりも広がっています。ほかにも相談会や、AI・DXの活用事例を紹介する場もあります。大きなテーマでなくても、「ちょっとおもしろそう」「ここが大変だから何とかしたい」といった気持ちから小さな改善に、さらに大きな改革につながることもあります。現場の中にある小さな困り事に踏み出す一歩から、DXは広がっていくのだと思います。

T.Y 現在進めている自動化の取り組みは、認証に関わる再発防止として、まずやり切らなければならない取り組みです。二度と同じ問題を起こさない。そのために、間違いが起きにくい仕組みをつくることに、今は全力で取り組んでいます。一方で、認証以外にも多くの開発試験があります。今回の仕組みづくりや教育の経験は、将来的にはほかの試験や業務にも展開していけるのではないかと思います。まずは再発防止を確実に進め、その先で、より良いクルマづくりにつながる改善にも広がっていきたいと考えています。

K.K DXは、限られたメンバーだけで担うものではありません。職場が自ら変わっていこうとする想いから生まれる取り組みです。私たちはそれらを全力でサポートしていきたいと考えています。

安全と健康で、 当たり前の日常を守る

元気に出社し、笑顔で帰宅できる職場へ

安全健康推進室
チームリーダー

S.S

(写真左)

安全健康推進室
チームリーダー

Y.M

(写真右)



現場の経験を、安全活動に活かす

Y.M 私は入社以来、京都（大山崎）工場の製造現場で長く働いてきました。現在は安全健康推進室の安全グループで、労働災害や通勤時を含む交通災害の撲滅に向けた活動を担当しています。

製造現場では、安全、品質、原価、納期、人材育成という5大任務を意識しながら仕事をしてきました。今はその中でも「安全」に特化して取り組んでいます。災害が発生した際には現地に行き、状況を確認し、なぜ起きたのか、今後どう防ぐのかを現場の人と話します。現場を長く経験してきたからこそ、作業の状況や対策の現実性は、見ればわかることがあります。

安全と健康がなければ、どんな仕事も成り立ちません。品質や効率を高めることも大切ですが、その前提には、一人ひとりが安全で健康に働けることがあります。

S.S 私はメンタルサポートチームで、従業員のメンタルヘルス対策を担当しています。メンタルヘルス研修の企画・実施、ストレスチェックの実施と分析、相談対応、休職者・復職者の支援などが主な業務です。

働く人の心を支える仕事に関わりたと思ったきっかけは、社会人になると、求められることが増える一方で、相談できる仕組みが見えにくくなると感じたことです。だからこそ、働く人が不調になる前に気づき、必要な支援につながるようにすることが大切だと考えています。

教訓を風化させず、基本行動を徹底する

Y.M ダイハツの安全活動を語るうえで、忘れてはいけない出来事があります。2009年、短い期間に重大災害が続き、尊い命が失われました。あってはならないことが起きた年であり、そこからダイハツの安全に対する取り組みは大きく変わりました。

当時決めたルールや考え方は、今も続いています。新しいことを次々に増やすというよりも、当時の教訓を風化させず、当たり前のことを当たり前にやり続けることが大切です。私たちはそれを「凡事徹底」と捉えています。

2025年の災害を振り返ると、手順の不遵守や危険予知不足、安全確認不足など、基本行動が十分であれば防げた



可能性のあるものが多くありました。だからこそ、決められた手順を守る、行動する前に一呼吸置く、周囲を確認する。そうした一つひとつを徹底することが重要です。

例えば、階段では手すりを持つ、右側通行を守る。こうした基本的なルールも、ダイハツでは大切にしています。自分は大丈夫と思っていても、転倒すれば周りの人を巻き込むこともあります。小さな行動が安全につながっていることを、伝え続ける必要があります。

データを、未然防止と職場改善につなげる

S.S 健康面でも、早めに気づくことが大切です。2025年は、新たにメンタル不調で休業する人が増え、早期に気づき、必要な支援につなげる重要性をあらためて認識する年となりました。一方で、再発による休業は目標内に収まっており、再発防止に向けた支援には一定の手応えも見えています。

ストレスチェックの結果を分析すると、高ストレス者は、そうでない人に比べて休業に至る割合が高い傾向が見られます。だからこそ、ストレスチェックを実施して終わりにするのではなく、リスクが見られる職場に声をかけ、職場改善につなげていくことが重要です。

そのために、ストレスチェック後のフォローアップ研修を拡大し、セルフケアやラインケアを学ぶ機会を増やしています。本人が自分の状態に気づくこと、上司や周囲が変化に気づき、早めに声をかけられること。その両方を高めていきたいと考えています。

Y.M 安全でも同じです。災害や交通事故の傾向を分析し、リスクが高い場面に絞って注意喚起や立哨活動を行っています。交通安全では、通勤時や朝の駐車場など、事故が起きやすい場面に着目した活動も進めています。

安全も健康も、結果だけを見て終わりではありません。ここに至る前の行動や環境をどう変えていくかが大切です。小さな違和感や危険の芽に早く気づき、未然に防ぐ。その積み重ねが、災害や不調を減らすことにつながると思います。

一人ひとりが自分ごととして動ける職場へ

S.S メンタルヘルスの取り組みでは、「自分ごと化」が大きな課題です。研修で専門的な知識を伝えることはできますが、それを自分自身や自分の職場に置き換え、実際の行動につなげてもらうことは簡単ではありません。

これまでは、安全健康推進室や保健センターが研修や支援を提供する形が中心でした。しかし、私たちだけですべての職場に対応することはできません。これからは、各職場が自分たちの課題を捉え、いきいきと働ける職場に向けて主体的に動けるようにしていくことが大切です。

2025年は、ストレスチェック後の職場改善活動について、より職場主体で改善計画を立てて進める形式に見直しました。今後も良い取り組みを共有しながら、各職場で実践しやすい仕掛けを考えていきたいと思っています。

Y.M 安全活動も、安全健康推進室だけが何かをするのではなく、職場の一人ひとりが自分ごととして行動することが欠かせません。重大災害の伝承、災害情報の横展、PCのポップアップによる注意喚起、キャリア採用者への安全教育など、さまざまな機会を通じて安全の考え方を伝えています。

特に新しくダイハツに入社する人に対しては、なぜダイハツが安全のルールを大切にしているのかを伝えることが重要です。ルールを覚えてもらうだけでなく、その背景にある出

来事や想いを理解してもらうことが、自分ごと化の第一歩になると考えています。

気づき合い、声をかけ合える職場へ

S.S 実際には、相談することが苦手な人も多くいます。「こんなことで相談していいのか」「相談すると評価が下がるのではないのか」「期待されているからがんばらなければ」と思い、我慢しすぎてしまうこともあります。

だからこそ、本人のセルフケアだけでなく、上司や周囲の人が変化に気づくラインケアも大切です。日頃からコミュニケーションをとり、弱音を言いやすい関係をつくっておく。相談する側も、相談を受ける側も、どう伝えればよいか、どう聞けばよいかを学んでいく必要があります。

Y.M 私もし現場にいた時から、みんなが気持ち良く仕事することを大切にしてきました。朝の表情や話し方を見て、いつもと違うところに気づくこともあります。本人は無理をしているつもりがなくても、周囲から見ると変化に気づけることがあります。そうした小さな変化に気づき、声をかけることが、けがや不調を防ぐきっかけになることもあると思います。

S.S ストレスは、すべてが悪いものではありません。うまく付き合うことで、成長につながることもあります。ストレスとうまく付き合いながら、自分の状態に関心を持ち、必要な時には早めに相談できる。そうした行動が自然にできる職場を目指したいです。

Y.M 安全健康推進室の役割は、ダイハツで働くすべての人が、より安全で健康に働き、本来の力を発揮できる職場環境づくりを進めることです。元気に出社し、笑顔で帰宅する。その当たり前の日常を守るために、これからも職場の皆さんと一緒に、地道な取り組みを積み重ねていきます。

学びを持ち帰り、 プロドゥア※1の 知財活動を育てていく

ダイハツとプロドゥアをつなぐ
懸け橋を目指して

技術統括部 知的財産室

A.S

※1 Perodua Manufacturing Sdn. Bhd. (PMSB)



「一人だからこそ、必死で頑張れる」

私は、マレーシアのプロドゥアから、2026年3月よりダイハツに出向しています。プロドゥアは、ダイハツグループの海外拠点として、車両開発・製造を担っています。日本で働くことが決まった時は、とても光栄で、ありがたい気持ちでした。ダイハツの知財部門には、特許や意匠に関する高い知見があります。その中で実務を学べることは、自分にとって貴重な機会だと感じています。

プロドゥアからの出向者が1名であり、知的財産室においてもICTメンバーの受け入れが初めてであるため、「自分でいいのか」と不安に感じることもありました。それでも今は、「一人だからこそ必死でがんばれる」と前向きに捉えています。

私がプロドゥアに入社したのは2022年です。入社当初は、設計業務で使用する3D CADソフト「CATIA(キャティア)※2」の教育に関わり、マニュアル作成や新人教育などを担当していました。その後、2023年に知財グループが新しくつくられ、自分もそこに異動しました。知財については、知識も経験もほとんどないところからのスタートでした。今回の出向は、そうした自分にとって、知財の考え方や実務を基礎から学ぶ大きな機会になっています。

※2 CATIA：自動車などの製品設計に用いられる3D CADソフト（仏ダッソー・システムズ社開発）

知財の仕事の広さを、少しずつ実感する日々

プロドゥアでは、これまで意匠の出願や維持に関わる業

務が中心でした。一方で、プロドゥアにも研究開発の機能があります。今後、現地での開発が進んでいく中では、開発の中で生まれる発明を見つけ、適切に守っていくことも重要になります。だからこそ、今回の出向では、特に特許について深く学びたいと考えています。

ダイハツに来て印象に残っているのは、知財の仕事が、開発のかなり早い段階から関わっていることです。知財というと、以前は出願に関わる仕事という印象が強くありました。しかしダイハツでは、設計部門と話しながら発明のポイントを見つけ、その技術が他社の特許を侵害していないかを確認しながら、開発を支えています。知財は、出願のためだけにあるのではなく、開発を安心して前に進めるために、早い段階から関わっていく仕事なのだと感じています。



設計者と向き合い、 開発の中にある発明を見つける

ダイハツでは、知財部門と設計部門が早い段階からコミュニケーションをとりながら、特許活動を進めています。ここで学んでいるのは、知財部門だけで完結するのではなく、設計者と向き合いながら、開発の中にある技術を知財の視点で捉えていくことです。

例えば、設計部門とのキックオフでは、まず顔合わせを行い、その部門がどのような開発を進めているのか、今年度どのように特許出願に取り組んでいくのかを共有します。特許出願の目標もありますが、目標を決めただけで発明が自然に生まれるわけではありません。設計者の皆さんとの対話を重ねながら、どこに発明のポイントがあるのかを見つけていく必要があります。

その後も、特許検討会などを通じて、設計者が開発している技術について話を聞き、どのような発明が出せそうかを確認していきます。数字だけを押しつけるのではなく、設計者自身に「自分たちの開発から、どのような発明が生まれるのか」を考えてもらう。知財部門は、その活動を支援する立場で関わっていく。その進め方を、今まさに学んでいます。

プロドゥアでは、特許に関することをダイハツに任せる場面もありました。今後、現地での開発が進んでいく中では、プロドゥアの中でも知財を意識しながらプロジェクトを進め

ることが大切になります。ダイハツで学んでいる設計部門との関わり方は、将来プロドゥアに戻った時に活かし、知財部門と設計部門のコミュニケーションを強化することで、プロドゥアの設計者が開発プロジェクトにおいて自ら新しい発明を提案・貢献できる環境を整えていくことを、一つの目標としています。

プロジェクトを支えるために、 特許調査を自分の力にする

今、一番力を入れているのは特許調査です。新しい技術が出てきた時に、出願できる可能性があるのか、他社の権利を侵害していないかを確認するためには、調査が欠かせません。

開発が進んだ後に特許上の問題が見つかったら、製品化に大きな影響が出てしまいます。そのためダイハツでは、プロジェクトの節目ごとに知財の観点から確認を行い、「このまま開発を進めてよいか」を見極めていきます。こうした調査や確認は、開発を止めるためではなく、安心して前に進めるためのものだと思っています。

調査では、分類やキーワードを使って設計者から相談を受けた技術に対して、調査するための条件をつくります。どの分類まで見るか、どのキーワードで調べるのかによって、得られる結果が変わります。調査した後は、関係するものと関係しないものをスクリーニングし、設計者と相談しながら、さらに関係の深いものに絞り込んでいきます。

調査結果を絞り込むのは非常に難しいことです。特許は言葉で権利範囲が定義されているため、解釈に迷う場面があります。特許文献には専門的な言葉や技術用語も多く、内容を正しく理解する力も必要です。また、設計者の考え方と知財の考え方がすぐに一致しないこともあります。だからこそ、設計者から必要な情報を聞き取り、わからないことを確

認しながら、一つひとつ判断していくことが大切だと感じています。

調査ツールは進化しており、AIを活用できる部分もあります。ただ、技術の内容を理解し、調査式を立て、結果を判断する力は、人が経験を重ねながら身につけていくものです。日本語で自分の考えを十分に伝えきれないと感じる場面もありますが、まずは特許調査の力を磨き、開発を支えられる知財担当者を目指していきたいです。

学びを持ち帰り、 プロドゥアとダイハツをつなぐ存在へ

プロドゥアの知財グループは、まだ新しい組織です。だからこそ、ダイハツで学んだ知識や経験を、プロドゥアに戻ってから実際のプロジェクトの中で共有していきたいです。

知財活動とはどういうものなのか。設計部門とどのようにコミュニケーションをとるのか。どのような規定や標準、基準が必要なのか。そうしたことを一つずつ整理しながら、プロドゥアの実情に合った形で知財活動を強化していきたいと考えています。

今は、プロドゥアからダイハツへ来て、学ばせてもらっている立場です。しかし将来的には、プロドゥアはこういう業務をしています、ダイハツではこういう進め方をしています、と「知っている者同士」で意見交換できる関係になりたいです。そうなれば、お互いの業務改善にもつながっていくと思います。

そのためにも、まずは自分が知財の仕事をしっかりと理解すること。そして、プロドゥアとダイハツをつなぐ窓口、懸け橋のような役割を担えるようになることが目標です。一つひとつの経験を大切にしながら、プロドゥアで知財活動を根づかせ、ダイハツグループ全体の知財力向上にも貢献していきたいと思っています。

ダイハツ工業の サステナビリティ

100年に一度といわれる自動車業界の大変革に加え、人権尊重や環境保全など社会課題解決への貢献が企業に強く求められる中、それらに应运てサステナビリティ活動を着実に進めるべく、サステナビリティ推進体制を整備しました。

- 25 サステナビリティ推進
- 27 ステークホルダーエンゲージメント
- 29 企業理念の浸透

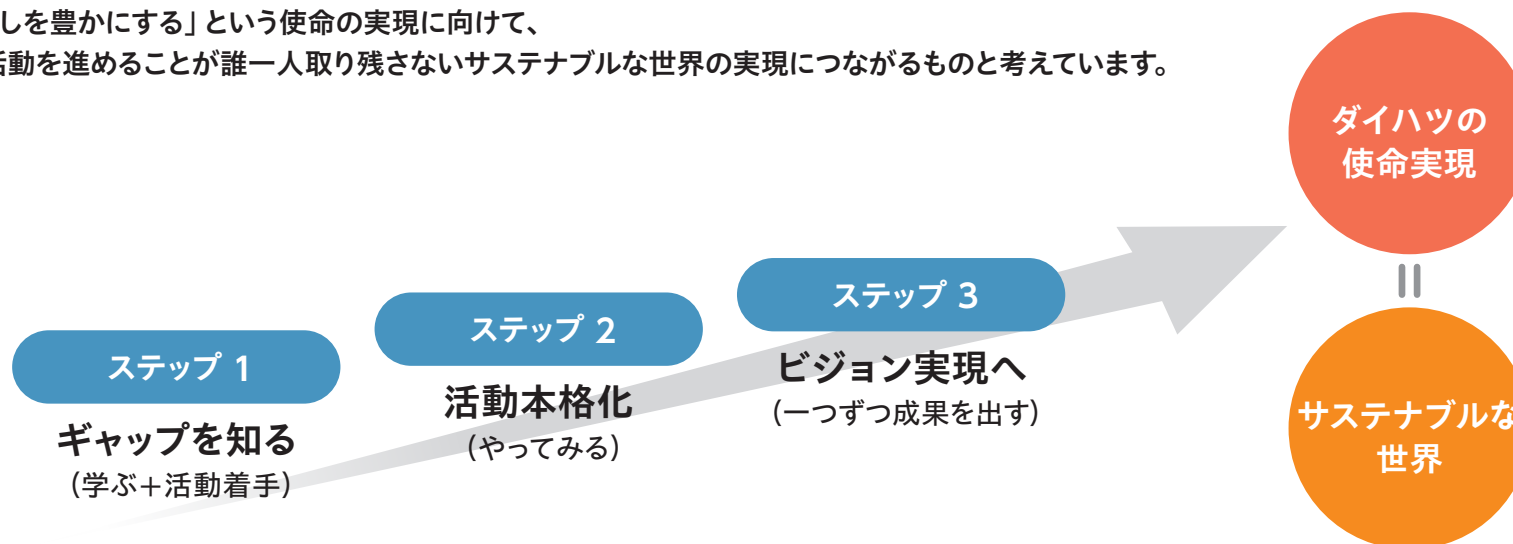
SECTION

3



サステナビリティ活動の進め方

「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」という使命の実現に向けて、
下記3ステップを踏んで活動を進めることが誰一人取り残さないサステナブルな世界の実現につながるものと考えています。



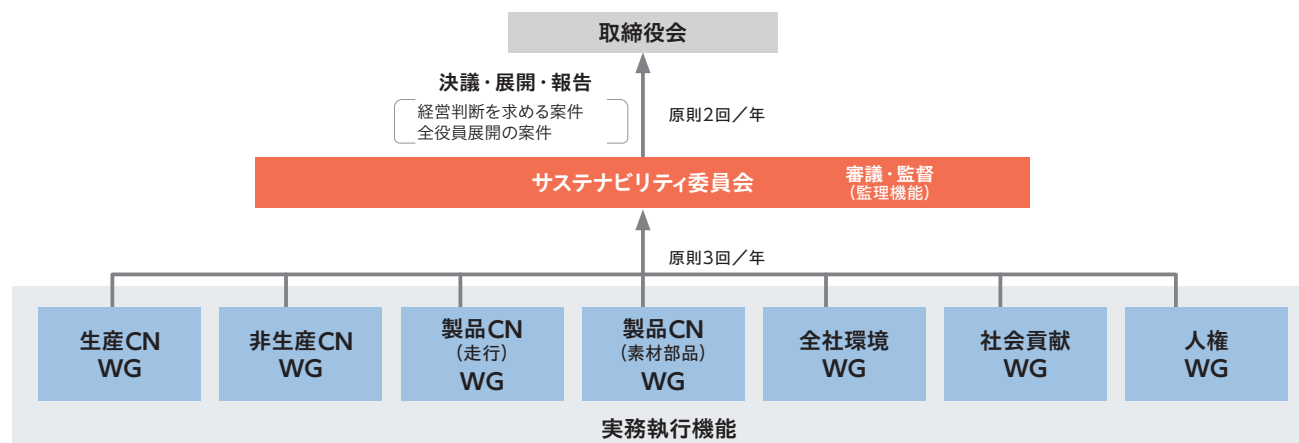
カテゴリー	活動内容		
	ステップ 1	ステップ 2	ステップ 3
人権 P.60をご参照ください	- 人権リスク評価の実施 - 優先取り組み課題の設定	- 人権リスク回避への活動着手（社内） - 活動の実効性評価 - 上記結果を踏まえた - 中期計画の策定（KPIを含む） - 活動内容の改善、グループ展開	活動の定着化、および基本方針の実現に向けた取り組み進化
社会貢献 P.70をご参照ください	- 現状把握（グループ会社を含む） - 重点活動選定 - 新規活動企画	- 中期計画策定 - 新規活動本格着手 - 活動内容の改善、グループ展開	活動定着化
環境 P.31をご参照ください	第8次ダイハツグループ環境取組みプラン P.33～34をご参照ください		

サステナビリティ推進体制

サステナビリティ委員会は、ダイハツのサステナビリティ活動における方針立案とダイハツおよび関係会社への展開、また、方針を受けた各種活動の推進状況の監督・助言を担っています。代表取締役副社長を議長として、メンバーは全本部長、主要海外生産拠点の責任者、および常勤監査役で構成されています。トヨタグループの一員として「TOYOTA 仕入先サステナビリティガイドライン」に従って、ダイハツのサステナビリティ活動の充実化を図っています。

また、サステナビリティに関する重要課題や各ワーキンググループ（以下、WG）の進捗、方針・目標に関する事項、各活動の推進状況は、取締役会に定期的に報告し、議論を踏まえて取り組みの見直しや改善につなげ、レベルアップを図っています。

体制図



各WGのタスク

部長・部格室長を執行責任者として、各WGの方針・KPIなどを議論、および情報共有を実施

WG	活動内容
生産CN WG	・工場で車両製造する際に排出するCO ₂ を削減 ・省エネルギー（以下、省エネ）活動推進や、革新技術・再生可能エネルギー（以下、再エネ）の導入などの検討
非生産CN WG	・オフィスなどで排出するCO ₂ を削減 ・照明や空調のエネルギー低減・再エネ化などの検討
製品CN（走行）WG	・走行時に排出するCO ₂ を削減 ・エンジン車の燃費改善、電動車やカーボンニュートラル燃料車の拡大などの検討
製品CN（素材部品）WG	・部品の素材製造時・加工時に排出されるCO ₂ を削減 ・排出量見える化、削減アイテム創出、カーボンニュートラル素材などの検討
全社環境 WG	・環境戦略、環境取組みプラン、循環型社会、自然共生、環境マネジメントの推進（CN活動を除く）
社会貢献 WG	・社会貢献活動の事業場間の連携・推進
人権 WG	・サプライチェーン全体（調達・製造・物流・販売の流れ）における人権侵害リスクの低減 ・予防活動の推進

ダイハツ サステナビリティ基本方針

【前文】

私たちダイハツは、法令・ルールを順守するとともに、ダイハツ企業理念「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」を使命に掲げ、ダイハツならではのモノづくり・コトづくりを通じて、従業員一人ひとりが社会の持続可能な発展に貢献します。

また、企業市民としての自覚を持ち、社会や環境に与える自社の影響を認識し、全てのステークホルダーと誠実に向き合い、相互理解を深め長期的な信頼関係を育みます。

1. お客様とともに

- ◆私たちは、お客様に寄り添うという想いを大切に、小さな車を中心としたモビリティカンパニーとして、安全安心で品質が高い良品廉価な商品・サービスを提供し、お客様の暮らしを豊かにします。
- ◆私たちは、お客様をはじめ事業活動に関わるすべての人々の個人情報保護を徹底します。

2. 地域社会とともに

- ◆私たちは、事業を行う地域に根ざした企業となるため、地域の伝統・文化・慣習などを尊重し、住民の皆様との対話や協働を通じて、社会課題の解決と地域の調和ある発展に貢献します。

3. 地球環境に対して

- ◆私たちは、かけがえない地球環境を次世代に引き継ぐことは人類共通の使命であると考え、ライフサイクルの観点からすべての事業プロセスで環境負荷の最小化に取り組むとともに、優れた環境技術の導入を通じて、自然環境への負荷が軽いモビリティ社会の実現に取り組みます。

4. 取引先とともに

- ◆私たちは、オープンでフェアな商取引を通じて、取引先との共存共栄に取り組みます。
- また、取引先や業界団体との協働を通じ、サプライチェーンにおける社会的責任を果たすことに努めます。

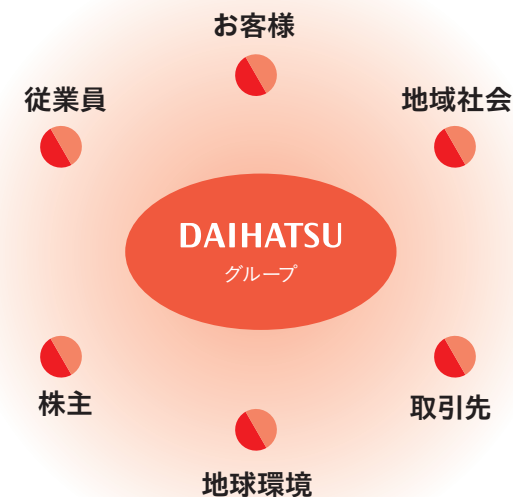
5. 株主とともに

- ◆私たちは、経営の健全性・透明性を確保しつつ、適切かつ公正な情報開示と対話を通じて、長期的視点で株主とともに企業価値の向上を目指します。

6. 従業員とともに

- ◆私たちは、事業に関わるすべての人々の人権を尊重するとともに、ダイハツで働く従業員が、安全で健康的にいきいきと働ける職場環境を整備します。
- ◆私たちは、公正に評価される職場づくりに努めるとともに、従業員が働きがいを感じ自ら成長する仕組みを整備し、オープンな企業風土を実現します。

ダイハツグループのステークホルダー



詳細はP.28をご参照ください。

取り組み例

ステークホルダー	主な対話方法	概要
お客様	市場調査	アンケートやインタビュー、使用状況の観察などを通じてお客様のニーズを把握し、商品企画・開発に反映しています。海外市場でも各国のニーズに応じた調査を行っています。
	業務体験	特に商用車では、お客様の業務に同行・体験し、実際の使用環境を踏まえた商品改善につなげています。
地域社会	コトづくり	地域密着の活動を通じてお客様や地域との接点を広げ、体験価値の向上に取り組んでいます。
	NPO法人との連携	妊産婦支援に関する活動に協賛し、安心して利用できる社会環境づくりを支援しています。
	いけだエリアプラットフォーム	地域活性化の取り組みに参画し、商店街や学生と連携した地域密着活動を行っています。
	地域懇談会	地域懇談会や環境パトロールを通じ、国内外拠点で地域との対話と環境保全への理解促進に取り組んでいます。
	工場公開イベント	各工場では一般公開を行い、地域の皆様に見学いただいています。
取引先	仕入先サステナビリティガイドライン TOYOTA 仕入先サステナビリティガイドライン	取引先様とのサステナビリティ推進のため、具体的な取り組み事項を記載したガイドラインを発行しています。また、親会社であるトヨタ発行のガイドラインについても周知し、順守の徹底を図っています。
	方針説明会、月次説明会	活動方針や重点取り組みについて、取引先様に適宜情報共有しています。
	バイヤー担当とのコミュニケーション	DSC (Daihatsu Suppliers Club) や、取引先様感謝の会などを通じて、バイヤー担当や関係部署が取引先様と継続的に対話し、品質改善や原価低減に取り組んでいます。
株主	株主総会	ダイハツはトヨタの完全子会社です。トヨタの株主の皆様も重要なステークホルダーと捉え、グループビジョンに基づく企業価値向上に努めています。
従業員	労使協議体	従業員の声を経営に反映するため、職場懇談会や労使協議会を通じて、働き方や経営課題について継続的に対話しています。
	社内報	会社の取り組みや従業員の活動を伝え、モチベーション向上と社内コミュニケーションの活性化を図っています。
	ふれあい広場	経営層と従業員が直接対話する場を設け、経営への理解促進、現場の声の把握、モチベーション向上につなげています。
加盟団体	委員会など	業界団体の委員会などに参加し、情報収集と意思決定への参画を通じて責任ある役割を果たしています。

ステークホルダーとの関わりについては、「ネイチャーポジティブ事例」「社会貢献」もご覧ください。

 ネイチャーポジティブ事例 P.47～48をご参照ください。

 社会貢献 P.70～76をご参照ください。

企業理念浸透のための取り組み

ダイハツの使命は、「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」ことです。1907年の創業以来、商品は変わっても、この想いは受け継がれてきました。これからも大切にしていきたい考えが、企業理念に込められています。

ダイハツは、この企業理念を従業員一人ひとりが理解し、実践できるよう、経営層との対話やワークショップ、各種人事研修を通じて浸透を図っています。あわせて、こうした対話や研修の機会を通じて寄せられた声も踏まえながら、企業理念を日々の行動につなげる取り組みを進めています。

経営層との対話の場での共有

2024年9月、再整理した「ダイハツ企業理念」を、経営層と従業員の対話の場である「ふれあい広場 ～風土改革／企業理念インナー共有会～」で共有しました。社長や各本部長が、企業理念に込めた想いや、自らどう行動していくかを発



対話の様子は全社にリアルタイムで配信

信し、企業理念の浸透に向けた取り組みを進めています。

また、企業理念を再整理した背景や想いは、社内イントラネットで従業員がいつでも確認できるよう公開しています。あわせて、社長が従業員に向けて想いを語る動画も掲載しています。

企業理念を用いたワークショップ

対話型の「企業理念つながるワークショップ」を実施しています。このワークショップでは「自分の想いと企業理念とを照らし合わせ、共通点を確認する」というグループワークを通じ、言葉に込められた想い・イメージを獲得し、より企業理念を身近なものに感じることを目的としています。

新しく整理された企業理念を自分の価値観に通じるものとして意識してもらえるよう促しています。



自分の想いと企業理念がつながる部分をグループワークで見つけていきます

各種人事研修

新卒入社者とキャリア採用者の導入研修で、「ブランドと理念」講座を実施しています。この研修を通じて、ダイハツ企業理念に込めた想いへの理解を深めるとともに、コーポレートアイデンティティについて考える機会を設けています。入社時から、一人ひとりの行動がブランド価値の向上につながることを伝えています。

2024年度 キャリア採用研修

私たちは、法令・ルールを遵守し、正しい仕事をします

「ブランドと理念」講座

ダイハツの目指すべき方向・価値観を知り、理解しよう

コーポレート統括本部
コーポレート企画室 インナーコミュニケーションG

8 働きがいも
成長性もある
ダイハツ

新しく入社した社員は正しくダイハツのブランド価値を知ることから仕事が始まります

環境

ダイハツグループは、トヨタグループの一員として「トヨタ地球環境憲章」を共有し、また、独自に「ダイハツ工業株式会社 環境方針」も定め、持続可能な社会の実現を目指したさまざまな取り組みを進めています。

- 31 環境への取り組み
- 35 環境マネジメント
- 38 環境負荷物質の管理
- 40 CNチャレンジ
- 44 CEチャレンジ
- 47 NPチャレンジ

SECTION

4



基本的な考え方

ダイハツは、環境への負担が少ないスモールカーでお客様の暮らしを豊かにしたい、そして、次の世代のために地球環境を守る責任を果たしたいと考えています。

ライフサイクルの観点から、すべての事業プロセスで環境負荷の最小化に取り組むとともに、優れた環境技術の導入を通じて、自然環境への負荷が軽いモビリティ社会の実現に取り組めます。

地球と社会との共生が私たちの責務であるという想いを実現するため、トヨタグループの一員として、2050年に向け

た長期目標「トヨタ環境チャレンジ2050」を共有し、その中期目標に「ダイハツグループ※環境戦略2035」及び、短期目標に「第8次ダイハツグループ環境取り組みプラン」を策定し、推進していきます。この環境戦略に沿って、カーボンニュートラルの実現、サーキュラーエコノミーの実現、ネイチャーポジティブの実現を目指した活動に挑戦します。

私たちダイハツグループで働く一人ひとりが高い環境保全意識を持ってこの戦略を実行していきます。

※ ダイハツグループ：子会社



ダイハツ工業株式会社 環境方針

1. 自動車やユニットの開発・生産・販売・廃棄に至るまで、環境に与える影響を検討し、ゆたかな環境の保全に努めます。
2. 環境についての目的と目標を設定し、環境汚染の予防と循環型社会、低炭素社会、自然との共生社会を目指します。
3. 環境に関する法規制や、会社の環境管理規定を順守します。
4. 環境への貢献を通じてダイハツらしさを追求できる人材を育成し、環境マネジメントシステムの継続的改善に取り組めます。
5. お客様一人ひとりを照らし、地域の方々や国内外の関係者との対話を大切に、良識ある社会の一員として環境保護に取り組めます。

ダイハツグループ環境戦略2035

WEB: ダイハツグループ環境戦略2035

「ダイハツグループ環境戦略2035」は、CN（カーボンニュートラル）・CE（サーキュラーエコノミー）・NP（ネイチャーポジティブ）・環境マネジメントへのチャレンジを分野ごとに目標を策定し構成しました。長期の目標は「トヨタ環境チャレンジ2050」を共有し、ダイハツならではの取り組みを進めます。

環境戦略2035



取り組み分野ごとの環境戦略と関連するSDGs



CN（カーボンニュートラル）チャレンジ

当社は、地球温暖化や気候変動の影響を軽減すべく、カーボンニュートラル（CN）を目指した活動として、ライフサイクル視点で温室効果ガスの排出量低減に取り組めます。自社での製造はもとより、原材料調達、輸送、製品使用、廃棄処理等サプライチェーン全体での活動エネルギーを見える化し、その効率の削減に努めます。

具体的には、生産、非生産、物流、国内販売会社でそれぞれ目標を設定しその実現を目指すとともに、材料・部品の製造時、車両走行時に排出されるCO₂削減に向けた取り組みも進めます。

関連するSDGs



CE（サーキュラーエコノミー）チャレンジ

当社は、社会と環境の持続可能性を実現するため、直線型から循環型への経済システム転換を積極的に推進します。3R※の視点、廃棄物削減や製品・素材の価値維持に加え、易解体性や材料の統一化など、リサイクルを前提とした設計・技術開発を進めます。

今後の国際的な規制動向にも対応しつつ、自工会をはじめとする各種関連団体と連携し、循環型社会の実現に貢献します。

関連するSDGs



NP（ネイチャーポジティブ）チャレンジ

ダイハツグループとして生物多様性の重要性を認識し、地域社会と連携した生態系の健全性の回復や情報開示、自然を活用した社会課題の解決に取り組めます。

生物多様性保全と企業活動の両立を図り、生態系の損失を止めて反転させる「ネイチャーポジティブ」の実現に貢献し、自然と共生する持続可能な社会を目指します。

関連するSDGs



環境マネジメント

ダイハツグループの環境活動は、環境マネジメントシステムをベースとしております。

具体的には、法令違反や環境事故・苦情の未然防止、化学物質管理の徹底、活動指標の高水準維持管理、教育・啓発・コミュニケーションの強化です。

これらの活動は、連結子会社に加え、今後連携強化が期待されるサプライチェーンへの拡大も視野に入れています。

関連するSDGs



※3R: Reduce (発生抑制)、Reuse (再使用)、Recycle (再資源化)

第8次ダイハツグループ環境取組みプラン



ダイハツは「第8次ダイハツグループ環境取組みプラン(短期目標)」を策定し、2026年4月より取り組みを開始しています。CN(カーボンニュートラル)、CE(サーキュラーエコノミー)、NP(ネイチャーポジティブ)、環境マネジメントを柱に、32項目で目標を設定しました。また国内外連結子会社においても、ダイハツの環境取組みプランに沿った活動・目標を設定しました。

CNチャレンジ (Carbon Neutrality)

カテゴリー	取組み項目	目標・実施事項
 CN Challenge	素材・部品におけるCO ₂ 排出量削減	● 素材、部品のライフサイクルCO₂見える化に取組み、CO₂削減アイテム選定、削減効果を検証 ● バイオ由来、リサイクル材や低CO₂材料の採用、軽量化、設計改善等によりCO₂排出量低減を推進
	グローバル新車CO ₂ 排出量低減と燃費性能の向上	グローバル新車CO ₂ 排出量低減 ①国内 ● 2030年燃費達成基準達成に向けた継続的な燃費向上を推進 ● トップクラスの燃費性能を目指した開発 ②海外 ● 現地インフラや社会情勢に適応したダイハツ燃費向上技術を展開
	多様化するエネルギー源を活用したモビリティの開発	● 電動車の技術開発とともに市場導入を推進 ● 多様化するエネルギー源を活用し、社会構造の変化や自動車の使い方変化に対応した低炭素かつ多様なモビリティの開発
	各国、各地域の都市大気環境改善に資する排ガス低減	● 各国、各地域の都市環境改善に資する低濃度排出ガス技術の開発と着実な導入
	CO ₂ 排出量削減	活動目標 ● グローバルCO ₂ 排出量 (2019年度比) △50% 実施事項 ● 省エネ運用の強化 (生産) ● SSCの追求による徹底した再エネ化 ● 革新技術の開発と織込み (物流) ● 省エネ機材への切替促進 ● 輸送効率化の促進 (国内販売会社) ● 既存販売店舗リノベーションによるZEB化推進
	再エネ電力の導入拡大	活動目標 ● グローバル(消費電力ベース) 50%以上 実施事項 ● 自前太陽光発電の導入拡大や最適な外部調達手法を組合せた再生可能エネルギーの導入

CEチャレンジ (Circular Economy)

カテゴリー	取組み項目	目標・実施事項
 CE Challenge	3R配慮設計の推進	● 3R配慮設計の拡大、モデル化で資源循環促進に貢献 ● リサイクル設計の更なる推進 ● 材料共通化、材料使用量削減
	日本で培った廃車適正処理・再資源化技術による国際貢献	● 各国リサイクル関連法規に遅滞なく対応
	希少資源、廃車・廃部品の3R技術・システムの開発	● 自動車リサイクルシステムへのLIB等出荷情報や資源回収推奨部品情報の掲載
	自動車リサイクル材の採用拡大	● リサイクルプラスチックの採用部品拡大 ● リサイクルに適した材料の採用検討

第8次ダイハツグループ環境取組みプラン

NPチャレンジ (Nature Positive)

カテゴリー	取組み項目	目標・実施事項
	生態系の健全性の回復を図る活動の推進	地域特性に応じた活動を推進 取組み項目 1. 指標種選定と調査 2. 生息環境を維持、改善 3. 絶滅危惧種の保全 4. 侵略的外来種の防除 5. NPイベント実施 ● ダイハツ2拠点で、全項目を推進（「自然と共生する拠点」） ● ダイハツ6拠点とグループ会社で、一部項目を選定し、推進
	生物多様性に関する情報開示	活動成果を公式ホームページなどで報告
	自然を活用した社会課題解決の推進	情報収集とスキームを確立

環境マネジメント

カテゴリー	取組み項目	目標・実施事項
	環境マネジメント	- ダイハツグループ各社と連携した、効果的かつ効率的なマネジメント体制構築 - 調達活動に関連するガイドラインの適宜見直しと展開（改定都度） - ISO14001規格変更（2026年3月）への確実な対応 ● ダイハツ販売会社環境認定制度の継続
		各国、各地域の環境法令順守と環境リスク未然防止活動の徹底強化
		- ダイハツグループグローバル環境連絡会の年次開催 ● ダイハツ単体では、環境保全事務局連絡会の年2回以上開催 - ダイハツグループ各社との相互情報共有
		- 環境教育の継続実施とダイハツグループ各社への展開 - 環境月間活動展開等の情報発信による、ダイハツグループ各社を含む従業員の環境意識醸成
	化学物質管理	購入/使用する資材、車両部品、補給部品、および用品の入口での徹底管理
		- ダイハツ内で化学物質、およびその管理の仕組みについての教育資料（e-learning）を作成し、その維持管理の仕組みを確立する - 各教育資料の受講対象者を明確にし、受講を確実にフォローすることで、化学物質管理に対する意識醸成を図る
		- 対象となる仕入先様に化学物質管理の自己診断シートを定期的に展開し、結果解析から仕入先様現状を評価、把握する - 仕入先様支援（監査、およびそのフォロー）の要否を判断し、支援必要な全ての仕入先様に対し、支援を実施する
	環境活動指標	ダイハツ：19.5kg/台以下 ● グローバル：39.0kg/台以下
		ダイハツ：排出量2.7kg/台以下 ● ダイハツ：再資源化率70%以上
		ダイハツ：4.2m³/台以下 ● グローバル：3.4m³/台以下
		ダイハツ：自主基準値以下 ● グローバル：自主規制値以下
		ダイハツ：26.0g/m²以下 ● グローバル：31.0g/m²以下
		ダイハツ：670g/m²以下 ● グローバル：570g/m²以下

基本的な考え方

ダイハツグループはグローバルで、環境事故や苦情、およびコンプライアンス違反ゼロを目指して環境保全活動に取り組んでいます。その手段として、環境マネジメントシステム（EMS）の国際規格であるISO14001を活用しています。国内外の関係会社すべてが、ISO14001に準拠したEMSの仕組みを使って活動し、それぞれの地域で信頼される会社を目指していきます。

こうした取り組みのもと、国内連結対象会社の生産子会社すべてが認証を取得し、更新・維持しています。

取り組み

環境法規制などに関するリスク管理

生産活動に関係する環境法規制、条例などの制定・改正などに漏れなく対応するため、EMSを構築・運用しています。設備導入においても、設備導入における環境保全やエネルギー削減の事前検討（計画段階）、導入確認検査（稼働前）、社内定期監査（稼働中）を業務の仕組みに組み込み、確実にEMSのPDCAを回しています。重大な環境事案が発生した場合は、社内リスクマネジメントシステムに従い、内容に応じて経営層への速やかな報告、およびしるべき組織にて対策実施、完了までをフォローする体制を構築しています。

2025年度実績

法令違反1件（解決済み）
環境事故、異常・苦情0件

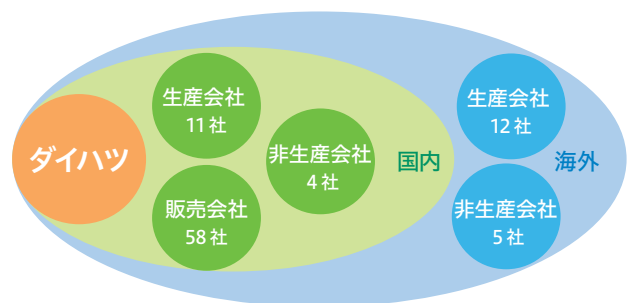
環境マネジメント体制

環境担当役員が議長を務め、全部長・部格室長、工場長などをメンバーとする「全社環境WG」のもと、全社の環境マネジメント強化を図っています。特に「第8次ダイハツグループ環境取組みプラン」で掲げた環境マネジメントに関する取組み項目に注力しています。

「サステナビリティ推進体制」についてはP.26をご参照ください。

環境マネジメント対象会社

ダイハツの企業活動によって生じる環境負荷は子会社や取引先様も含んでおり、グループ全体での環境保全活動を実施する必要があります。資本関係と業種により、関係する会社を下図のようにグループ分けし、ダイハツグループ全体の環境面でのマネジメントを推進しています。



（2026年9月末現在）

ダイハツグループ内での取り組み

情報共有

年2回、海外を含むグループ全体での連携強化・情報共有として、グローバル環境会議を2025年度から開催しています。

サプライチェーンでの取り組み

「ダイハツグリーン調達ガイドライン」は、「ダイハツグループ環境取組みプラン」を踏まえ、企業が考慮すべき環境課題を幅広く扱い、取引先様に必要な対応をお願いしています。

PDF: ダイハツグリーン調達ガイドライン

国内販売会社での取り組み※

販売会社の申請に基づき、当社の審査員が環境マネジメント体制や環境保全の取り組みを現地で審査し、基準を満たした販売会社を「ダイハツ・クリーンマネジメント・ディーラー」と認定しています。認定の有効期間は3年間で、その間も年1回の自主診断を通じて改善を進め、環境への取り組みを強化しています。

※出資比率にかかわらず国内販売会社全社対象

P.42「国内販売会社での取り組み」をご参照ください。

教育・啓発

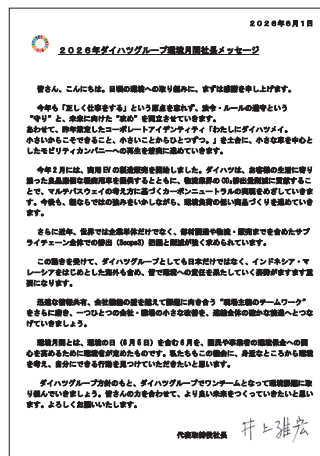
基本的な考え方

ダイハツの環境教育は、従業員一人ひとりが環境保全活動への知識と理解を深め自ら進んで行動する「環境意識の高い人づくり」を目的とし、従業員の業務内容に応じて体系的に行っています。

取り組み

環境月間

毎年6月を「環境月間」と定め、環境意識の向上に向けた取り組みを展開しています。その一環として、社長による環境メッセージを発信し、グループ全体で意識共有を図っています。



社内へ発信した社長メッセージ

環境教育

新入社員や従業員を対象に、「受入教育」「一般教育」を実施し、仕事と環境との関わりや責務について、各事業場の教育担当者が中心となって教育しています。また、環境取り組みを推進する従業員には、「環境マネジメント教育」「順法研修」などの専門教育も行っています。



内部監査員研修会

環境教育体系図

種類		自覚教育										力量教育				
主催		環境室		各サイトの環境保全事務局								環境室				
対象		すべて		該当者								実務者・管理者			監査員	
管理職	幹部	環境啓発活動 環境月間・講演会	階層別研修 ※1	化学物質 管理	省エネ法について	受入教育	一般教育	リーダー教育	情報伝達 ※2 請負者などへの	設備・作業 従事者教育 環境重要業務	緊急事態に対応する人	届出施設研修会	入門研修会 ISO14001規格	内部監査員研修会	内部監査レベルアップ研修会	審査員（5日間）研修会
	M2															
	M1															
中堅	C2															
	C1															
スタッフ 一般	A3															
	A2															
	A1															
スタッフ安全・環境教育 ※3																

※1 階層別研修：

〈M1〉SQCDにEを織り込める、バランスの良い管理職の育成：環境取り組みプランの理解と実行
 〈C2〉環境保全活動への理解と法を守る人の育成：環境法規の概要と社内ルール
 〈新任職長級〉環境保全活動への理解と法を守る人の育成：環境関連法と環境異常ヒヤリ事故の防止
 〈新入社員〉企業が取り組む環境保全活動の理解：地球環境問題の基礎知識、車の環境性能について など

※2 常駐事業者・請負事業者への情報伝達、納入事業者への情報伝達、工事を行う元請事業者への情報伝達

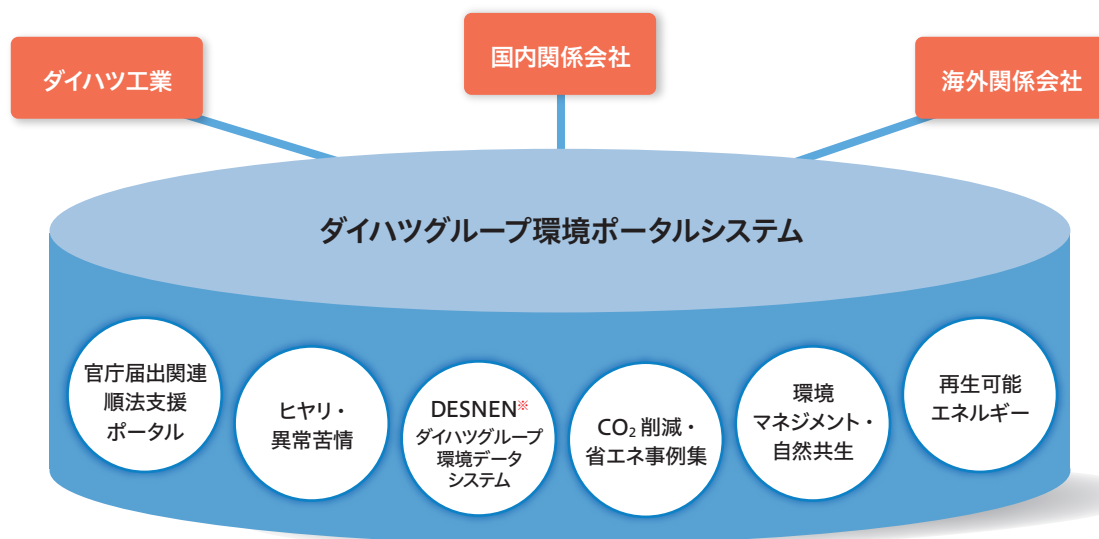
※3 スタッフ安全・環境教育：環境法規の概要、環境保全事前検討、エネルギー事前検討、化学物質事前検討

ダイハツ環境コミュニケーションシステム

関係会社と環境情報を共有できる インフラを構築

ダイハツは、関係会社※とのコミュニケーションを強化し、環境戦略の目標達成に向けた取り組みを進めるため、環境情報を共有するインフラを構築しています。このシステムの運用により、人手に依存していた環境パフォーマンスデータの収集の効率化や、各情報のライブラリ化が実現でき、環境への取り組みの質の向上にもつながっています。

※子会社、持分法適用会社、重点会社（出資関係はないが重要な会社）、国内販売会社



※DESNEN : Daihatsu Environmental data System of NEw Network

名称	内容
官庁届出関連順法支援ポータル	官庁届出に関連する「安全」「消防」「高圧ガス」「電気」「建築」「動力」「エネルギー」に関する法律や条例の一覧と内容、その解説書や教育資料を掲示
ヒヤリ・異常苦情	ヒヤリ（事業所の敷地内で発生した重大な災害につながりかねない事象）や異常苦情（事業所の敷地外に影響を及ぼす事故）についての情報を提示・共有
DESNEN ダイハツグループ環境データシステム	関係会社からエネルギー使用量・廃棄物量・水使用量・VOC排出量などの環境パフォーマンスデータを集約・管理
CO ₂ 削減・省エネ事例集	2035年の生産カーボンニュートラル達成に向けたダイハツの工場および生産子会社でのCO ₂ 排出削減事例や省エネ事例の共有
環境マネジメント・自然共生	環境マネジメントや自然共生への取り組みに関する情報の発信と共有
再生可能エネルギー	太陽光発電をはじめ再エネの活用に関する情報の発信と共有

化学物質

基本的な考え方

購入資材や部品に含まれる化学物質を調査、入口管理し、法規や社内規程で定めた使用禁止物質が含まれていないことを確認しています。

取り組み

サプライチェーン全体での管理強化

購入部品に含有する化学物質はIMDS^{※1}で管理し、世界各国の化学物質に関する規制に対応しています。

生産工程・事業所で使用する資材はPRTR-WORLD^{※2}によって管理し、各国の規制に対応するとともに、届出対象となる化学物質の排出・移動量を把握し、適切に行政に届出しています。

国内外の関係会社でも同様の化学物質管理を行うために、定期的な情報共有やサポートを行っています。

仕入先様にも化学物質管理の重要性を理解いただくため、自動車業界団体で作成した自己診断シートを用いて、管理レベルの把握と維持・向上を図っています。

規制・基準

全事業所	● 化学物質排出把握管理促進法 ● 化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律 ● 日本自動車工業会自主規制 ● 社内規程（図面品質確保）
------	--

大気汚染防止

基本的な考え方

ダイハツは、生産活動における環境負荷物質の取り扱いについて、環境取組みプランのほか、各種法規制に則り、適正に管理・低減しています。

工場の排出ガスには、大気汚染防止法により設備ごとに規制値が設けられています。ダイハツは、生産工場からの排出ガスによる大気汚染を防ぐため、ボイラーや暖房機の排出ガスを定期的に測定・監視することで、SOx（硫黄酸化物）やNOx（窒素酸化物）の濃度を規制値よりはるかに低いレベルで維持・管理しています。

取り組み

VOC低減の取り組み

大気汚染の原因となるVOC^{※3}の排出については、環境取組みプランのもと、主たる排出工程である塗装工程において、各種排出量削減活動を実施してきました。塗料の塗着効率を向上させるための自動化、ロボット化、静電化や、機器洗浄後のシンナー回収などです。また、VOCを抜本的に削減するため、京都（大山崎）工場およびダイハツ九州（株）大分（中津）工場では、中・上塗塗料の水性化も実施しています。さらに、生産活動で取り扱う化学物質については、法規制などに従って定めた使用禁止物質などの入口管理を行っています。

環境計量証明事業所（大阪府登録）

ダイハツは、水・大気・土壌中の汚染物質の濃度などを正確に計量し、その結果を公的に証明することのできる「環境計量証明事業所」として大阪府に登録しています。社内の環境測定担当部署がその役割を担い、ダイハツの企業活動によって発生する各種の排出ガスや、排水の中に含まれる有害物質が法定の基準値を超えないよう、サンプリングと化学分析を行い、各事業所と連携しながら環境異常の未然防止に努めています。また、従業員の健康を守るため、有資格者による作業環境測定も行っています。

規制・基準

本社（池田）工場	● 大気汚染防止法 ● 大阪府条例
京都（大山崎）工場	● 大気汚染防止法 ● 京都府条例
滋賀（竜王）工場	● 大気汚染防止法 ● 滋賀県公害防止条例
ダイハツ九州株式会社 大分（中津）工場	● 大気汚染防止法 ● 大分県条例

※1 International Material Data System：自動車業界向け材料データベース

※2 PRTR-WORLD：PRTR（Pollutant Release and Transfer Register）法に基づく化学物質届出の行政報告支援、国内外の法令適合性チェックを行うシステム（（株）日立製作所提供）

※3 Volatile Organic Compounds：揮発性有機化合物。塗料などに含まれるトルエン、キシレンなどが代表的な物質

水資源

基本的な考え方

ダイハツグループでは、事業活動における水環境への影響を最小化すべく、水使用量の削減や排水の浄化による還元・再利用など、さまざまな取り組みを進めています。

取り組み

水使用量削減

ダイハツグループでは、車両生産拠点で塗装工程を中心に、水使用量の削減活動を推進しています。前処理・電着洗浄工程では、洗浄に使った水を有効に活用するなど、再利用を徹底して使用量削減に努めています。また、革新技術のダンボールフィルター式塗装ドライブースを開発・導入し、従来の未着塗料回収方法である水シャワー式（気液混合）回収から、ドライフィルターとすることで水使用量削減も図っています※。このように数々の水使用量削減活動により、1995年当初は1台当たり6m³だった水使用量が現在では半分以下となりました。今後も、SSC（シンプル・スリム・コンパクト）なクルマづくりをさらに究めて水使用量の最小化を図り、水資源の保全に貢献していきます。あわせて、各拠点の立地や水資源の状況など地域特性も踏まえながら、水使用にともなうリスクの把握と適切な管理に努めています。

※当該技術は2022年12月に一般財団法人 機械振興協会主催の機械振興賞を受賞しています。

排水浄化・利用

滋賀（竜王）工場では、琵琶湖の水質を守るため、大規模な工場排水の浄化設備である「アクアセンター」を設置し、工場排水をほぼ飲めるレベルまで浄化して放流しています。また、同工場では、構内の排水処理場で浄化した水を湿式集塵機の用水に再利用しています。海外生産拠点があるインドネシア・マレーシアでは、工場排水が下流にある飲料水採取場に影響を及ぼすことのないよう、排水に細心の注意を払っています。



滋賀（竜王）工場第3アクアセンター



アクアセンターで浄化された後の工場排水

排水基準

ダイハツグループでは、各工場とも国や自治体が定める排水基準を上回る自主基準を設定し、クリーンなレベルまで浄化を行った後に放流しています。

また、排水先の特性や地域の水環境にも配慮しながら、継続的に水質の維持・管理に取り組んでいます。

規制・基準

本社（池田）工場	● 水質汚濁防止法 ● 池田市協定
京都（大山崎）工場	● 上下水道法施行令 ● 大山崎町公共下水道条例
滋賀（竜王）工場	● 水質汚濁防止法 ● 滋賀県条例 ● 竜王町公害防止協定書

CNチャレンジ

基本的な考え方と目標

2050年カーボンニュートラル実現に向けて

ダイハツグループは「環境への取り組み=企業が持続するための経営戦略」と捉え、日本政府が発表した目標である2050年のカーボンニュートラル実現に向けて、製品・生産・物流などあらゆる分野でCO₂排出削減に取り組み、低炭素社会の構築に注力しています。

製品のカーボンニュートラルについては、最適なタイミングで国内で販売する車両を電動化し、走行時のCO₂排出削減を一層推進します。さらに、並行して、素材・部品に関するCO₂や燃料製造時に排出されるCO₂を削減する技術の研究開発も進め、2050年のカーボンニュートラル実現を目指します。

生産においては、2035年に生産カーボンニュートラルを達成する目標を掲げ、「SSC（シンプル・スリム・コンパクト）の追求による徹底した省エネ化」「革新技術の開発と織り込み」「再エネの活用」の3つのテーマに重点を置いてCO₂排出削減を図っています。さらに、非生産や物流の領域でも取り組みを進め、2035年までに生産・非生産・物流の3分野を合わせて、2019年比でCO₂排出を68%削減する目標です。

製品における取り組み

目標

2050年までにカーボンニュートラル達成を目指す

走行時のCO₂排出削減

適切なタイミングで、国内で販売する新車をHEV（ハイブリッド車）やBEV（バッテリー式電気自動車）などの電動車両へと切り替えます。その準備として、技術開発や普及に向けた営業・サービス体制の構築などにも力を入れて取り組んでいます。また、車両電動化に続けてZEV（Zero Emission Vehicle：走行時にCO₂などの排出ガスが一切発生しない自動車）やカーボンニュートラル燃料車の検討を進めています。

素材・部品におけるCO₂排出削減

まずは主要部品からCO₂の見える化に取り組み、排出量算定の精度を高め、排出量削減につながるアイテムの創出や管理方法の仕組み化を今後進めていきます。その後確立された知見やシステムを全車両に展開していきます。

ダイハツの電動化への取り組み

ダイハツは農林水産業、建設業、配送業など幅広い業種のお客様に対して、「働く相棒」としての軽商用車をつくり続けてきました。また、1960年代には他社に先駆けBEVを開発し、商用車の電動化にも積極的に取り組んできました。

ダイハツ初の量産BEV「e-ハイゼット カーゴ」、「e-アトレー」を2026年2月から販売しています。新開発の軽自動車に適したBEVシステム「e-SMART ELECTRIC」を搭載し、一充電走行距離WLTCモード（国土交通省審査値）257kmを達成するとともに、運転者の負担軽減につながるBEVならではの高い基本性能（走行性能、乗り心地、静粛性）も実現しました。

今後もお客様の生活に寄り添った良品廉価な軽商用車を提供するとともに、物流業界のCO₂排出量削減に貢献することで、マルチパスウェイの考え方に基づいたカーボンニュートラルの実現を目指します。



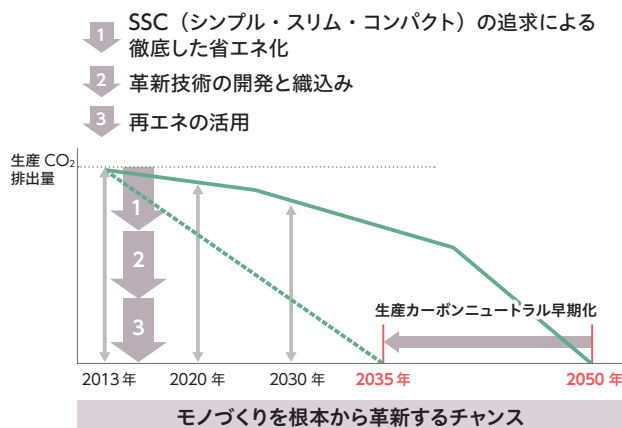
生産における取り組み

目標

2035年までに生産カーボンニュートラルを目指す

基本的な考え方

ダイハツグループは、従来2050年をターゲットにしていた「生産カーボンニュートラル」の実現をトヨタグループの一員として大きく前倒しし、生産工場から排出するCO₂削減を進めます。この高い目標を達成するために、2022年1月に専門組織として「生産・物流カーボンニュートラル推進室」を設け、「SSC（シンプル・スリム・コンパクト）の追求による徹底した省エネ化」「革新技術の開発と織込み」「再エネの活用」の三本柱活動として取り組んでいます。



取り組み

太陽光活用と再エネ拡大

再エネ導入において太陽光パネル設置を推進しています。今後は、さらなる太陽光パネルの活用を目指し、蓄電池を併用した太陽光発電システムの導入を計画しています。

また、さらなる再エネの利用拡大に向けて、自社外敷地でのオフサイト発電（V-PPA）にも取り組んでいます。



水素の活用

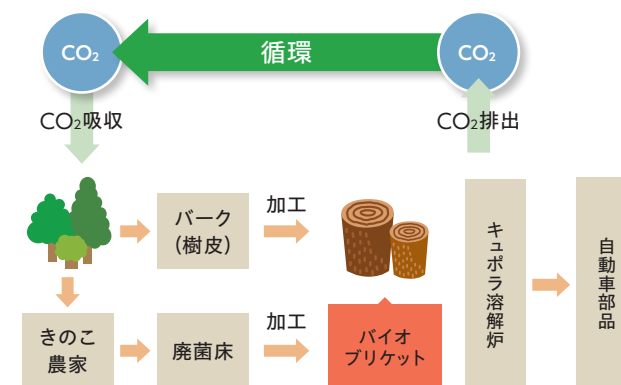
2035年の生産カーボンニュートラル達成に向けて、都市ガスから水素などへの燃料転換の検討を開始しています。導入にはさまざまな問題（安全、コストなど）があるため、まずはトライ導入・開発を行います。

バイオ燃料の活用

グループ会社の鋳造部品メーカーであるダイハツメタルとダイハツは、鋳造工程で使用する鋳造設備であるキュボラ溶解炉からのCO₂排出量削減に向け、共同でカーボンニュートラルなバイオマス燃料である「バイオブリケット」の製造技術を開発・確立し、キュボラ溶解炉での使用を開始しました。

原料としては、工場のある島根県出雲市の地域資源である廃菌床やバーク（樹皮）を使用し、株式会社コヤマにて確立した技術を用い、製造工場を立ち上げました。地元の自治体や企業と連携することで、安定的に地域からの資源を調達できる体制を整え、資源調達からバイオマス燃料の製造と活用までを一貫して行うエネルギー循環モデルを構築しました。

今後もダイハツメタルとダイハツは、地域の活性化と環境に優しい鋳造工場の実現を目指し、カーボンニュートラルに向けた取り組みを推進することで、持続可能な地域社会づくりに貢献していきます。



非生産における取り組み

目標

2035年までに非生産部門のCO₂排出量を
2019年比で14%削減を目指す

基本的な考え方

ダイハツでは、非生産部門でもエネルギー使用量を低減する取り組みを推進しています。具体的には、事務所や研究開発および試験施設、福利厚生施設などの建物で使用するエネルギーを低減する取り組みと、社用車や試験で用いる燃料を低減する取り組みを行っています。

目標達成のため、2023年から専門部会を立ち上げ、照明や空調に必要なエネルギーの低減や再エネへの置き換えなどの取り組みを強化しています。

取り組み

エネDIET活動

地道な省エネ活動を自分事として実践するための啓発キャンペーン「エネDIET活動」を推進し、全従業員で省エネに取り組めます。



自動車技術を活用したエネルギーグリッドの開発

販売会社などの中小規模店舗のCO₂排出削減への貢献を目指し、太陽光発電などの再エネを効率的に活用するための電力変換システムを開発しています。これは、地域や施設単位で電力を最適に使う仕組みと、電力を効率良く変換・制御する装置を組み合わせたもので、一般的な市販システムに比べてエネルギーロスの低減が期待できます。車載技術や部品を活用することで、高品質で導入しやすいシステムの実現を目指しています。

九州開発センター技術館だけでなく、トヨタ自動車九州株式会社や前田建設工業株式会社とも実証実験を重ねており、将来的には外部からの電力供給への依存を抑え、地域やコミュニティ単位で電力を賄える仕組みにつなげていきます。また、他の工場や店舗などの小規模な事業所などへ横展することも視野に入れ、カーボンニュートラルの実現に向け、取り組みを加速させていきます。

構想例：エネルギーグリッド イメージ



国内販売会社での取り組み

国内の販売会社においては、CO₂削減目標の達成に向けた2035年までの各社ごとのシナリオ（ロードマップ）を策定し、店舗の状況に応じたカーボンニュートラルへの取り組みを本格的にスタートしました。

取り組みの方向性

- ①省エネ運用の強化（節電など）…………… 全店舗
- ②CO₂削減に向けたリノベーション…………… 既存店舗
- ③ZEB化（省エネ構造+創エネルギー）
…………… 新築店舗

物流における取り組み

目標

2035年までに連結物流子会社が
排出するCO₂を10%削減

基本的な考え方

ダイハツグループでは、物流で排出されるCO₂の総量削減を進めるべく、2022年から専門組織を立ち上げ、従来よりも一層取り組みを強化しています。

取り組み

輸送車両の電動化・低燃費化

部品輸送を担う子会社が保有するフォークリフトを、化石燃料を動力源とする車両から電動化車両に置き換えていきます。さらに、部品を輸送する大型トラックも最新の低燃費車両へ順次更新していきます。完成車輸送を担う子会社では、完成車を運搬するキャリアカーの積載率を向上させるとともに、キャリアカーを牽引するトラクターヘッドを最新の低燃費車へと更新していきます。



部品輸送を担う子会社では、ハイブリッド大型トラックと電動フォークリフトの導入を順次進めています

コンパクトだからこそその特性を活かした 鉄道輸送モーダルシフト

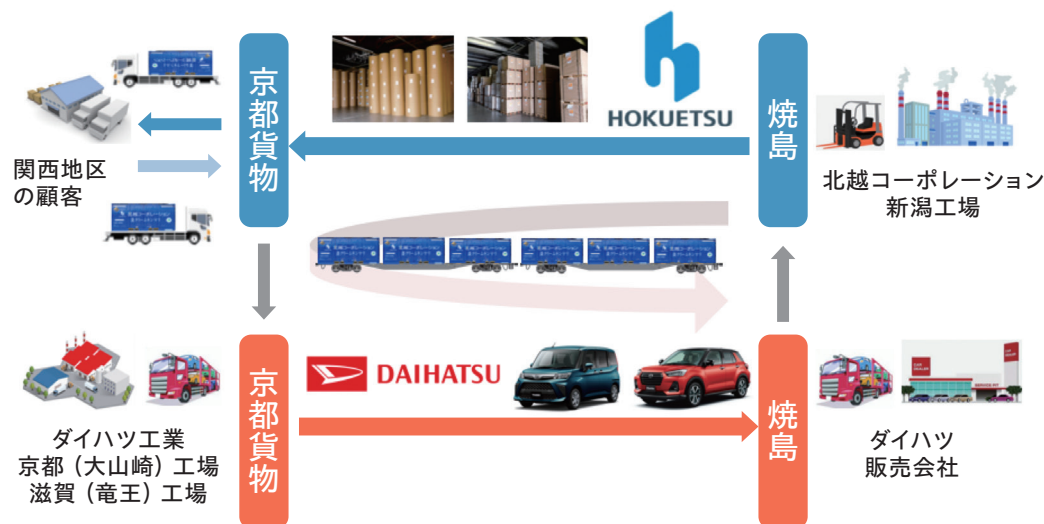
ダイハツの主力製品である軽自動車は、全長3.4m以下のコンパクトさを活かして鉄道コンテナに積載できます。この特性を活かし、当社はトラック輸送に比べてCO₂排出量の少ない鉄道輸送を進め、モーダルシフトによる環境負荷低減に取り組んでいます。1996年から京都貨物駅（梅小路）～新潟貨物ターミナル間で鉄道輸送を実施し、現在は8路線で運用中です。さらに、2025年2月からは、北越コーポレーション（株）、日本通運（株）、日本貨物鉄道（株）と共同で、小型車

の異業種ラウンドマッチング輸送を開始しています。今後も、小さいからこそできる鉄道輸送を広げ、CO₂削減につなげていきます。



コンテナからの車両荷下し

異業種ラウンドマッチング輸送のイメージ図



基本的な考え方

自動車の製造には、鉄、アルミニウムなどの金属のほかに、樹脂、ガラス、ゴムなどさまざまな資源が使われます。ダイハツは、より“少”ない資源でつくれる小さなクルマづくりを目指しています。

同時に、廃車から回収される資源を再び自動車製造の原料として使用する2050年「Car to Car リサイクル」に向けて、これまでの開発・設計段階より、3Rしやすい車を開発することによる、“少”資源のクルマづくりを、継続深化していきます。

製品設計段階での自動車リサイクルの取り組み

基本的な考え方

日本の自動車リサイクル法のもとでは、ユーザー・政府・解体業者・処理業者・自動車メーカーが連携し、車両の99%がリサイクルされています。自動車メーカーがあらかじめ解体しやすい設計にしておくことも、その一環であり、分別回収による資源循環につながります。

取り組み

解体性マークなど表示設定

ダイハツは、解体時の作業性向上と資源循環の促進に向けて、「解体性向上マーク」を活用しています。ドアトリムの取り外し位置や燃料抜き取り位置、大型部品の解体ポイントをわかりやすく示すことで、解体作業を効率化しています。こうした工夫により、部品の適正処理や材料の分別回収を進め、再資源化の促進につなげています。



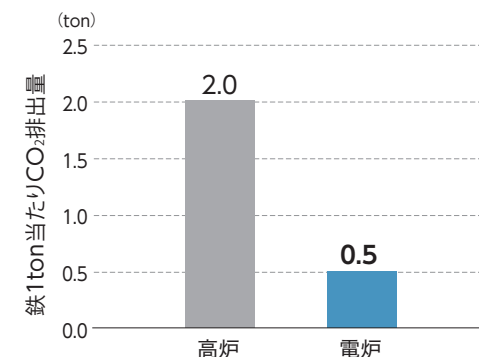
リサイクルに適した材料の開発

リサイクルに適したプラスチックである熱可塑性樹脂の開発を進め、自動車製造に必要な材料の統合化を図り、材料種類の削減に取り組んでいます。

リサイクル素材活用に向けた電炉鉄の採用拡大

エンジン、トランスミッションの一部の部品に一般的な高炉鉄に比べてCO₂排出量が約4分の1の電炉鉄を採用しています。今後は、さらなるCO₂削減に向け電炉鉄の採用拡大を進め、主要材料におけるリサイクル材の活用拡大と、活用状況の把握を進めていきます。

鉄製造プロセスによるCO₂排出量の違い



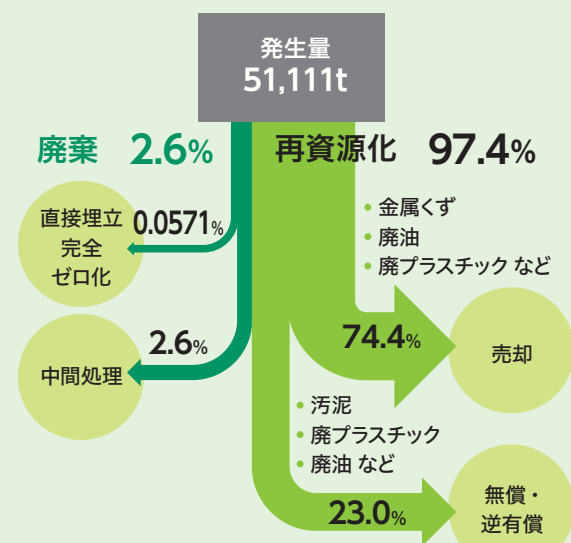
生産

基本的な考え方

これまでダイハツは生産時に発生する金属くずや廃プラスチックなどの再資源化に取り組み、工場から出る廃棄物の97.4%をリサイクルしてきました。一方で、廃棄物を再資源化するには回収や運搬、処理にエネルギーが必要です。そこで、ダイハツは廃棄物の発生量そのものを減らす「リデュース」に重点を置き、資源の有効利用を進めています。

排出物の処理フロー※

2025年（暦年）データ



※対象範囲：ダイハツ工業生産拠点およびダイハツ九州

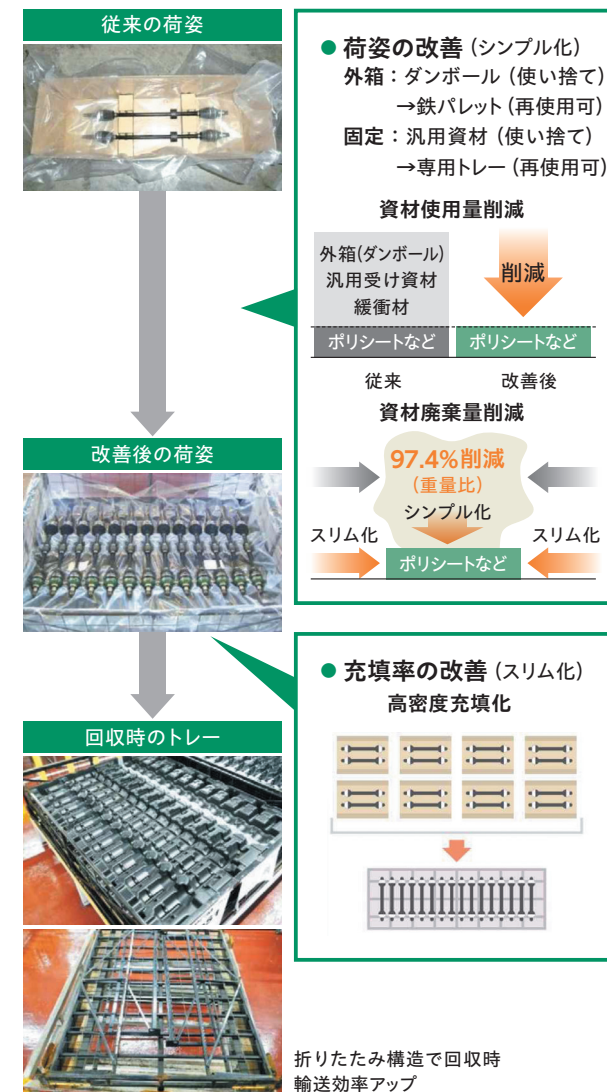
取り組み

廃棄物削減

プレス機で鉄板から部品を打ち抜く際は、金型の配置や鉄板の寸法を工夫することで、金属くずの発生を抑え、少ない材料とエネルギーで効率よく生産しています。ダイハツは、このように、廃棄物の削減に加え、より少ない材料でクルマをつくる技術開発を進めています。

ドライブシャフト荷姿改善による廃棄物削減

高い充填率および再使用可能な基本条件を満たしたうえで、さらなる軽量化を狙い、ドライブシャフト専用トレーの開発・使用により、ドライブシャフト梱包資材の廃棄物の量を97.4%（重量比）削減しました。あわせて、梱包材についても、使い捨て資材の削減やリターナブル化を進め、資源循環の観点から継続的な改善に取り組んでいます。



使用済み自動車のリサイクルの取り組み

基本的な考え方

ダイハツは、自動車リサイクル法の仕組みづくりに積極的に参加・協力するとともに、関係事業者と連携し、制度の定着やリサイクル率の向上に取り組んでいます。あわせて、リサイクル技術の高度化や、将来の電動車の普及に備えたスキームづくりも進めています。

取り組み

3品目（エアバッグ類、フロン類、シュレッターダスト）の引き取り、リサイクルの実施

ダイハツは、エアバッグ類、フロン類、シュレッターダストの適正処理に取り組んでいます。エアバッグ類とフロン類は、一般社団法人自動車再資源化協力機構を通じて、効率的な引き取りとリサイクル（フロン類は破壊）を実施しています。シュレッターダストは、豊通リサイクル株式会社のASR再資源化事業に参画し、他自動車メーカーと共同で引き取り・リサイクルを進めています。あわせて、エアバッグ類の一括作動処理コネクタの全車搭載や、フロン類の代替冷媒への切り替えなど、適正処理しやすい仕組みづくりも進めています。

電動車に対応した資源循環の推進

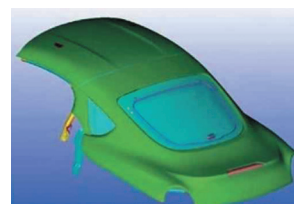
HEVやBEVに搭載されるリチウムイオンバッテリー（LiB）については、一般社団法人自動車再資源化協力機構（自再協）を窓口とする共同回収システムに参加し、適正処理を進めています。将来の電動車普及を見据え、関係機関と連携しながら、回収・リサイクルの仕組みの充実を図ります。

処理困難部品への活動

一部の樹脂外板部品には軽量化を目的にガラス繊維や炭素繊維を使用した部品があり、リサイクル処理が困難となっています。ダイハツでは独自に販売会社から処理困難部品を回収して処理しています。



樹脂外板部品（バックドアなど）



コペン限定車（CFRP製ルーフ）

再生プラスチックの活用

2024年9月、ダイハツが加盟する日本自動車工業会は、再生材の供給・活用促進に向けた「2050年長期ビジョンと中長期ロードマップ（含む 自主目標値）」を策定・公表しました。ダイハツは、この目標の達成に向けて、再生プラスチックの使用拡大を進めています。今後は、再生プラスチックをはじめとするリサイクル材について、主要部品における採用拡大を進めるとともに、使用量や使用率の把握・開示の充実にも取り組んでいきます。

修理交換済みバンパーリサイクル

販売会社で発生する修理交換済みバンパーを全国の販売会社から回収し、破碎・溶融・再ペレット化し、シートアンダートレイ、エンジンアンダーカバーなどのダイハツ車の部品としてリサイクルしています。



生物多様性の保全

基本的な考え方

ダイハツは「ダイハツ サステナビリティ基本方針」に基づき、持続可能な地球・社会の実現に向けた取り組みを進めています。その一環として、2016年1月にダイハツ「生物多様性ガイドライン」（自主方針）を取りまとめました。ガイドラインは生物多様性に関する取り組みの基本的な考え方と3つの取り組み項目（技術による貢献、社会との連携・協力、情報開示）で構成されており、このガイドラインに沿って生物多様性の具体的な取り組みを展開しています。

ダイハツ「生物多様性ガイドライン」

生物多様性の重要性を認識し「ダイハツ サステナビリティ基本方針」に基づき、住みよい地球・豊かな社会の実現とその持続的な発展を目指し、自動車およびその関連事業、社会課題への貢献などにおいて、生物多様性に取り組みます。

技術による貢献	ダイハツは緑化技術や環境技術などの可能性を追求することにより、生物多様性と企業活動の両立を目指します。
社会との連携・協力	ダイハツは地域社会・NPOなど、生物多様性に関係する社会の幅広い層との連携・協力関係を構築することを目指します。
情報開示	ダイハツは企業活動と両立する生物多様性に関する自主的な取り組みや成果を開示することにより、広く社会と共有し、もっと持続可能な社会の発展に寄与することを目指します。

取り組み

自動車産業は、資源調達、土地利用、製品使用や事業活動にともなう温室効果ガス排出などを通じて、直接的・間接的に生物多様性へ影響を与えています。そこで、ダイハツグ

ループでは、従業員や地域住民・自治体、市民団体、有識者と連携しながら、地域特性に応じた生物多様性保全活動を進め、ネイチャーポジティブの実現につなげていきます。

2025年の活動実績

取り組み	概要
河川・水辺の清掃活動	猪名川クリーン作戦、桂川流域クリーン大作戦、江原川自然環境保護活動、有馬川クリーン作戦などを通じた、水辺の生態系保全
森林・竹林の保全	地域由来のどんぐりやコバノミツバツツジの育苗・植樹、地域と連携した森林整備などの森林保全。また、竹の子狩り、竹の蹴倒しなどの竹林保全
ビオトープ・水路の保全	ビオトープや水路での環境整備や外来種防除など、生息環境の維持・改善
生きもの調査	春・秋の生きもの調査会や指標種調査を通じた生態系の状況把握
希少種の保全	ヤマトサンショウウオやイヌタヌキモなどを対象とした保全活動
従業員・家族向け環境学習	環境学習会などの体験学習を通じた、生物多様性の啓発や理解促進
子ども向け体験・学習活動	こどもエコクラブ全国フェスティバルやくるめ生きもの探検隊などを通じた、次世代への環境学習機会の提供
地域イベントでの啓発・発信	川西市環境フェスタ、久留米市WEB環境フェア、ひょうごユースecoフォーラムなどでの生物多様性の啓発やネイチャーポジティブ活動の紹介
工場や見学施設イベントでの発信	ダイハツ竜王フェスタやヒューモビリティワールド夏休みイベントなどでのネイチャーポジティブ活動の紹介、ワークショップの実施
外部団体・取引先様との連携	自治体、市民団体、博物館、取引先様などとの連携による保全活動や交流
他社・外部組織との知見共有、知識習得	オールトヨタ自然共生WGへの参画による知見共有、外部セミナーなどへの参加を通じた知識習得

活動事例紹介

「自然と共生する拠点」の推進

滋賀(竜王)地区および西宮部品センターでは、「自然と共生する拠点」を目指した活動を進めています。生物調査結果をもとに指標種を選定し、生息環境の維持・改善や外来種防除を継続しています。



セイタカアワダチソウの防除活動

地域の多様な生態系の保全

事業所周辺を流れる河川流域の清掃や、生きものの生息環境の整備を通じて、地域の生態系保全に取り組んでいます。池田地区や多田エンジニアリングセンターでは、猪名川流域の清掃活動を実施し、河川敷のごみ回収などを通じて環境保全を進めています。



猪名川流域の清掃活動

くるめ生きもの探検隊 in ダイハツ工業

ダイハツグループ九州開発センターでは、小学生親子向けの環境イベント「くるめ生きもの探検隊 in ダイハツ工業」を開催しました。生きものの観察やふれあいを通じて、自然や生物多様性への理解を深めるとともに、地域とのつながりを育む機会としています。ダイハツの環境への取り組みを知っていただく場にもなっており、参加者からは、生きものに「直接触れられて楽しかった」「季節ごとに参加したい」といった声が寄せられました。



九州開発センターのビオトープ生きもの観察

地域連携による生物多様性保全

ダイハツでは、自治体や市民団体、専門機関と連携し、地域に根差した生物多様性保全活動を進めています。多田エンジニアリングセンターでは自然保護団体「溪のサクラを守る会」と連携し、エドヒガンの保護につながる森林保全活動に参加しました。京都(大山崎)工場では、ヒメボタルの生息環境を守るため、竹チップ材の敷設などの環境整備を行いました。滋賀(竜王)工場では、竜王町民の方々と「竹の子狩り」を通じた竹林保全を行いました。

また、琵琶湖博物館とは継続的な連携を行っており、2016年から寄付を通じた支援を続けています。2018年か

らは環境学習会において、学芸員による講話や会場提供の支援を受け、生きものや生態系への理解を深める学びの機会につなげています。



エドヒガンの保全



天王山の竹林整備

生物多様性 びわ湖ネットワーク

企業や自治体、NPO、博物館など多様な主体が連携し、滋賀県の生物多様性保全を進めています。共通の取り組み「トンボ100大作戦～滋賀のトンボを救え！～」では、県内のトンボ100種確認を目標に調査を進め、2025年度までに89種を確認しました。あわせて、保全対象10種に対する115件の保全活動を実施し、観察会や展示、学習会、現地交流会を通じて22,717人に発信するなど、生物多様性の理解促進と保全活動の広がりにつなげています。



滋賀県希望が丘文化公園のハッチョウトンボ生息環境整備

社会

ダイハツグループは、軽自動車を中心としたクルマづくりを行っています。その中で、製品の品質や性能、安全・安心に向けた取り組みはもちろん、人権やダイバーシティ&インクルージョンなど人に関わる取り組み、さらには、さまざまな社会貢献活動など、社会を良くするための取り組みを多彩に行っています。

- 50 品質保証
- 54 ダイハツのクルマづくり
- 55 製品安全
- 59 DX推進
- 60 人権
- 62 ダイバーシティ&インクルージョン
- 65 人材育成
- 67 安全・健康
- 70 社会貢献

SECTION

5

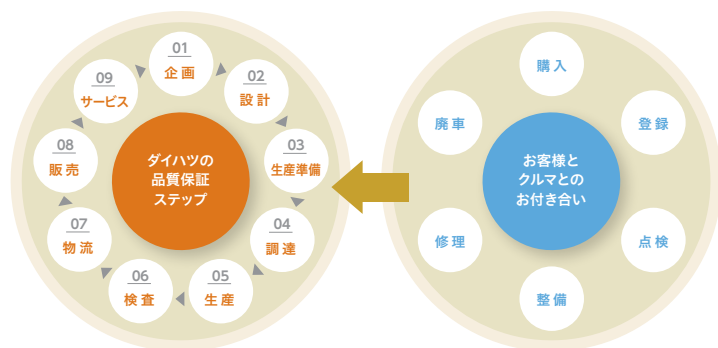


基本的な考え方

お客様にとって、商品・サービスの品質が満足かつ信頼できるものであり、長く使えることを保証するためには、企画・設計から調達、生産、検査、物流、販売、サービスまで、すべてのプロセスが「お客様の立場」で実行されるものでなければなりません。お客様とクルマとの付き合いは、ご購入の時から始まり、昼夜・季節・天候・道路を問わず、毎日の通勤、仕事、買い物、休日のドライブ、レジャーなどあらゆる生活の場面でお客様と密接したものです。その間、お客様とダイハツには、長く使っていただくための点検、整備、修理などたくさんの接点があります。

ダイハツは、こうしたお客様とクルマが織り成すすべてのシーンから情報を集め、各プロセスにおいて「お客様の期待」「お客様のうれしさ」を従業員一人ひとりが考え、品質に反映させることを大切にしています。

商品・サービスをつくり込むプロセス



企画・設計での取り組み

基本的な考え方

企画・設計プロセスでは、くるま開発本部内に品質に特化した組織であるQCT（Quality Control Center）を設け、改善活動を推進しています。

取り組み

- QCTに所属する技術者が日々販売会社やお客様のもとに出向いて自ら不具合を確認しています。そして、自前の解析装置で原因の究明と対策を施し、スピーディーに企画・設計に反映させています。



お客様のもとに出向いての車両確認

調達での取り組み

基本的な考え方

部品や設備などの調達においては、社内で策定した「部品仕入先評価及び管理要領」「設備及び主副資材等取引先管理評価要領」に基づいて取引先様を適正に評価・管理し、品質の確保と向上を図っています。

取り組み

- 新規取引先様に対しては、経営状態や技術力、品質管理体制を調達担当者が調査し、必要に応じて現地確認を実施して取引の可否を判定しています。
- 既存取引先様に関しては、年に一度、当年度取引のあった全取引先様に対して継続審査を実施して品質や安全性などを評価し、取引継続の是非を社内の審議会で判断しています。
- 品質保証部や工場の車両品質管理部が日常的に取引先様の製造工程確認を実施し、取引先様と協働で品質改善などを計画・実施しています。

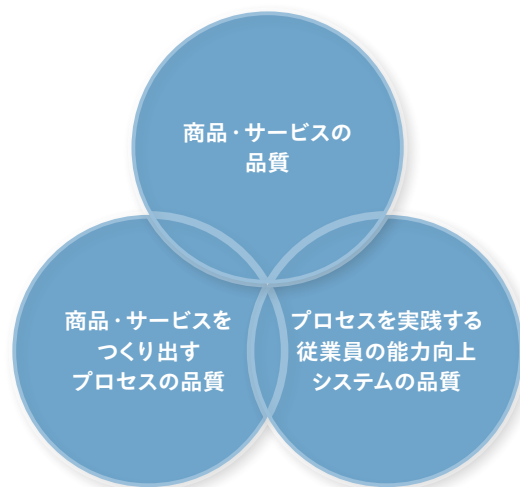
生産での取り組み

基本的な考え方

直接部門のモノづくりの現場においては、仕事に携わる一人ひとりが責任を持って自らの工程を完結させ、工程内で品質を保証していく「自工程完結」を徹底しています。間接部門においても、自工程完結の考え方で、自業務の中で品質を確保するよう取り組んでいます。さらに、従業員が参画する会議において、開始時と終了時に「品質唱和」を行い、日常的に品質に対する意識を高めています。

品質の考え方

お客様のご満足と信頼を常に最優先とし、この3つの品質を持続的に向上させる取り組みと位置づけています。



品質に関する体制

日常の品質管理	- 各工場で毎日「品質朝会」を実施 - 管理・監督者が品質状況を確認し、品質の維持・管理に取り組む
月次の品質改善会議	- 月1回「工場品質会議」を開催 - 品質管理部門責任者が議長を務め、工程内や出荷後の品質問題・部材不具合の対策内容・状況を工場長も含めて確認
出荷後の不具合対応	- 品質保証担当部門が不具合情報の解析を担当 - 重大事案は品質保証部長が議長の会議で検討し、品質担当本部長が議長の上位会議でリコール要否を審議

取り組み

- 品質保証活動のさらなる強化に向けて、毎年1回以上、内部監査を実施しています。内部監査では、品質マネジメントシステムに関する国際規格の考え方に基づき、社内外を取り巻く環境やニーズの変化も捉えて監査ポイントを明確にして実施し、各部署の品質保証活動の改善を図っています。日本市場向けの商品を生産しているインドネシアのADM社においても、国内と同様の監査を行っています。
- 製造工程における品質の維持・管理・保証のために、IoT^{※1}、AI（人工知能）を活用して、設備の状態を傾向管理することや、カメラを使って仕様や出来栄の自動判定をするなど、安定した品質確保につなげています。

- 不具合件数については、前日からの増減を定例で絶えず監視し、問題の早期発覚と改善に努めています。
- 取引先様から供給される部品については、設計、調達、品質管理の各部門が品質基準を満たしていることを確認し、量産立ち上げを判断しています。
- 日常的に取引先様からデータ入手して部品の出来栄を確認し、必要があれば改善を要請して品質の維持向上に取り組んでいます。
- 供給される部品については、トレーサビリティにより車両とひもづけすることで、市場からの情報で把握した製造に関する品質問題を速やかに工場にフィードバックする仕組み・体制を構築しています。
- 品質向上のための能力を養うトレーニングの場として「品質道場」を各工場に設置しています。今後、CASE^{※2}に象徴される自動車の進化に対応できる人材の育成にも取り組み、品質保証体制をさらに進化させていきます。

※1 Internet of Things：インターネットに接続されていなかった機器、設備などをインターネットを通して相互に情報交換する仕組み

※2 CASE：Connected（コネクテッド）、Autonomous/Automated（自動化）、Shared（シェアリング）、Electric（電動化）の頭文字をとった造語

ダイハツの品質活動はトヨタグループ内でも評価されており、トヨタ品質向上活動表彰において「品質管理優秀賞」などを受賞しています。



検査での取り組み

基本的な考え方

ダイハツは、道路運送車両法に基づいて自動車メーカーに義務づけられている、生産工場における車両の完成検査の品質向上に努めています。

取り組み

- ダイハツでは、顔認証システムを活用して、有資格者のみが検査を行うことができるようにすべての工場に導入しています。登録した顔情報と作業者の顔画像を照合し、無資格者による完成検査を防止しています。あわせて、完成検査データは入力後にロックをかけ、不正防止につなげています。



車両1台ごとの検査結果と3D顔データで登録された検査員の履歴をすべて残すことにより、厳格な検査を保証しています

物流での取り組み

基本的な考え方

ダイハツ車をお客様のもとにお届けするまでの安全かつ品質を確保する取り組みを行っています。

取り組み

- すべてのダイハツ車を生産工場から販売店舗まで、独自の輸送基準を設定しお届けしています。
- 輸送基地構内での作業や車両の取り扱い、輸送手続き、さらには災害や事故発生時の対応法まで、ルールが細かく示されたマニュアルを整備し、完成車輸送に携わる従業員すべてに徹底することで、品質の維持・管理を図っています。

販売・サービスでの取り組み

基本的な考え方

ダイハツは、魅力ある商品と最良のサービスをより多くのお客様にお届けし、信頼にお応えするため、販売会社スタッフの教育に取り組んでいます。

取り組み

- 「ダイハツ販売研修センター」を中心に、技術力、接客力、商品提案力を高める幅広い研修を行い、人材育成を進めています。
- 全国の販売会社サービススタッフを対象に「ダイハツサービス技術コンクール／BP※コンクール」を定期的開催し、故障診断やメンテナンス、板金・塗装・見積りなどの技術向上につなげています。

※Body repair & Paint：板金塗装



ダイハツサービス技術コンクールの授賞式

従業員教育

基本的な考え方

お客様第一を実践する「人材育成」「職場の活性化」「仕事の質向上」を図るため、階層別の品質教育や品質啓発行事をはじめ、グループ会社、販売会社、取引先様とともにQC (Quality Control) 活動に取り組んでいます。

取り組み

- 「オールダイハツQCサークル大会」などのサークル大会を開催しています。マレーシア、インドネシアの生産拠点も参加し、グローバルに品質改善活動の成果を共有しています。また、一般財団法人日本科学技術連盟主催のQC大会へも積極的に参加し、社外の好事例に学びながらレベル向上につなげています。



オールダイハツQCサークル大会

お客様に向けて

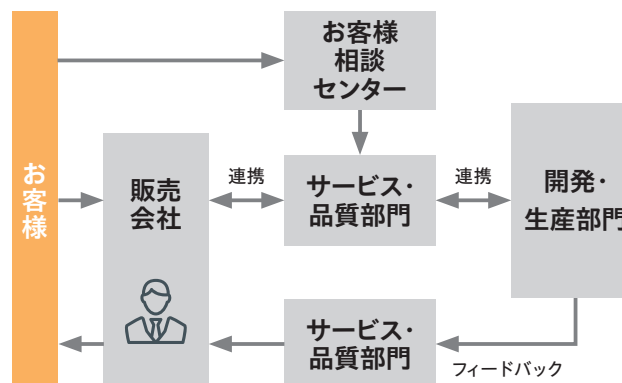
基本的な考え方

ダイハツでは、お客様に向けてのコミュニケーション手段を充実させ、お問い合わせに対しての正確な情報提供に努めています。いただいたご意見・ご要望・ご指摘などは、関連部署にフィードバックし、商品・サービスの品質改善や新たな取り組みに役立てています。

取り組み

お客様からのフィードバックの仕組み

ダイハツは、品質問題の早期発見・早期解決を目指し、ダイハツ車をご購入いただいたお客様から、ディーラーを通じて、品質に関するさまざまな声を収集するとともに、開発・生産部門にフィードバックし、ダイハツ車の品質向上に活かしています。



お客様相談窓口

お客様からのご相談は「ダイハツお客様コールセンター」で受け付け、内容に応じた情報のご提供や、ご質問の解決策などを回答しています。ダイハツお客様コールセンターでは、電話およびWEBメールのほか、チャットボット、手話通訳サービスにより、お問い合わせに対応する体制を整えています。そこでいただいたお客様からのご要望は、社内関係部署に展開し、商品・サービスの改善に反映しています。

品質不具合への対応(リコール等)

クルマを安全・安心にご使用いただくことを最優先に考え、車両に不具合が生じ、リコールが必要と判断した場合は、各国の法規に従って届出を行うとともに、対象車両のお客様に迅速に連絡を行い、無料修理を受けていただくようご案内しています。また、WEBサイトにも即座にリコール情報を掲載するほか、当局に対してはリコールの進捗具合などの必要な報告を行っています。

2025年度 リコールの状況

件数 (件)	2
対象台数 (千台)	641

 WEB: リコール等情報

ダイハツのクルマづくり

基本的な考え方

CO₂排出量を削減するうえで、まず重要なのは、走行時に必要なエネルギーそのものを小さくすることです。ダイハツは、軽量・コンパクトな車体と高効率なパワートレインを磨き上げることで、環境負荷を抑えたクルマづくりを進めています。小さいからこそ、使う材料やエネルギーを抑えながら、必要な性能を無駄なく高めることができます。今後も、電動化を含む技術進化を通じて、持続可能なコンパクトモビリティの実現に取り組んでいきます。

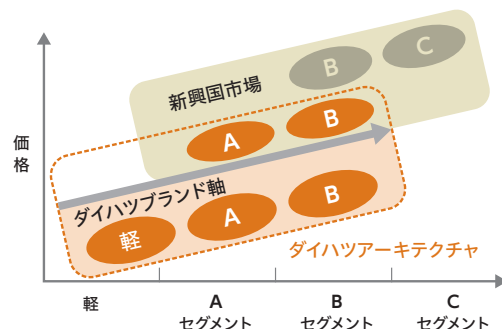
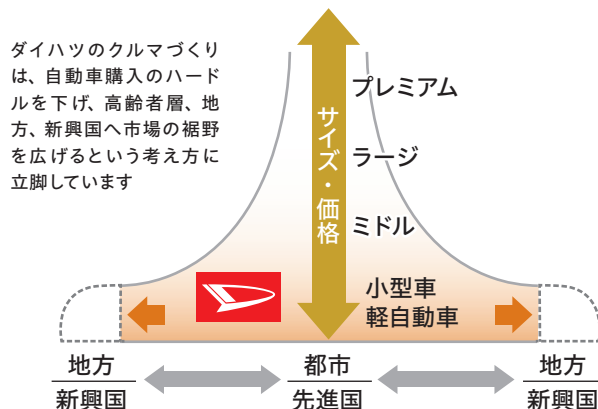
こうしたクルマづくりを支えるのが、「良品廉価」「最小単位を極める」「先進技術をみんなのものに」という考え方です。この考えを、企画、開発、調達、生産まで一貫して形にする基盤がDNGA（ダイハツ ニュースグローバルアーキテクチャー）です。お客様の声を起点に、本当に必要な性能や機能を見極め、軽を基点にAセグメントから新興国Bセグメントまでを共通の設計思想で開発することで、持続可能なコンパクトモビリティを追求しています。

DNGA

(Daihatsu New Global Architecture)

ダイハツは「良品廉価」「最小単位を極める」「先進技術をみんなのものに」という基本思想のもと、お客様に寄り添ったクルマづくりに取り組み、自動車購入の敷居を下げ、市場の裾野を広げてきました。

その思想を実現するための新しいクルマづくりが「DNGA」です。これは「お客様の声」を起点に、企画、開発、調達、生産とクルマを開発するすべての過程において、ダイハツ独自のクルマづくりを行うための事業構造と、それを実現するための戦略までを含みます。電動化、自動運転、コネクテッドといった先進技術においても軽を基点にAセグメント、新興国市場のBセグメントまでを共通の設計思想で開発していくことで、持続可能なコンパクトモビリティを実現していきます。



ダイハツはよりお客様に近い領域を担い、軽を起点にAセグメントから新興国Bセグメントまでを共通の設計思想で開発しています

車両の進化

新しい「DNGA」プラットフォームでは、サスペンションジオメトリー※を新設計し、クラスを超えた「安定感」と「乗り心地」を追求しています。さらに、電動化への対応を織り込みながら構造を合理化し、軽量化と高剛性を両立しています。限られたスペースや重量の中で全体最適を追求できることは、小さなクルマならではの強みです。ダイハツは、この強みを活かし、ダイハツらしい性能をさらに進化させていきます。

※クルマの性能に大きく影響するサスペンションの配置

パワートレインの進化

「DNGA」におけるパワートレインは、車両ごとに最適に合わせ込み、環境性能と動力性能の両立を図っています。燃焼効率を高めたエンジンや新CVT、コンパクトでシンプルなシリーズ方式のストロングHEVなどにより、小さなクルマにふさわしい効率のよい走りを目指しています。これからも、ダイハツらしいコンパクトモビリティに適した電動化技術を進化させていきます。

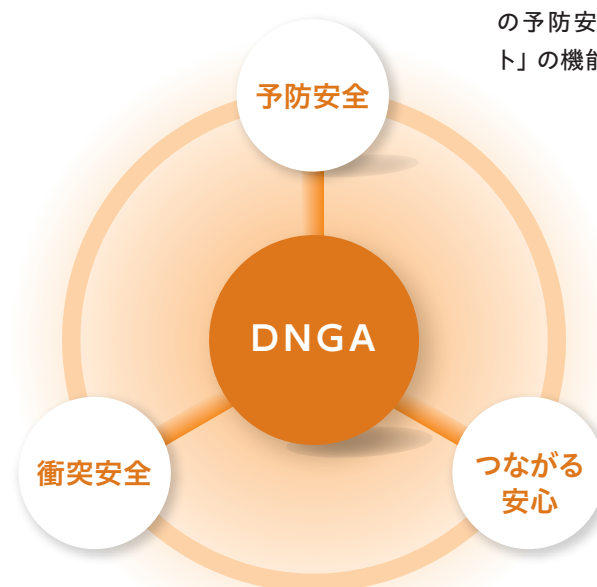
基本的な考え方

安全技術は、お客様が安心してダイハツ車をご利用いただくうえで不可欠であり、最も重要な基盤となるものです。特に、ダイハツが提供する軽自動車は、地域の暮らしを支える移動手段として幅広いお客様にご使用いただいているため、安全に、安心してお乗りいただけるクルマづくりが一層求められています。すべてのお客様の安全・安心な移動を支えるダイハツならではの先進技術をお求めやすい価格でお届けします。

先進技術をみんなのものに

ダイハツは「先進技術をみんなのものに」という基本思想をクルマづくりの核の一つに据えています。先進の安全技術導入にも積極的に取り組み、2012年には軽自動車として初めて衝突回避支援ブレーキをグレード標準設定するなど、スモールカー市場において先鞭をつけてきました。自動車業界がCASEに向けて進化している今、新たなクルマづくりのプラットフォームであるDNGAの思想に沿って、「予防安全」「衝突安全」「つながる安心」の3つのアプローチから、より高度な安全技術を追求しています。

事故を未然に防ぐために、ダイハツ独自の予防安全機能である「スマートアシスト」の機能の拡充向上を図っています



万が一の衝突に備え、お乗りいただいているお客様を守り、対人事故時の衝撃を軽減する新構造のボディの開発などに取り組んでいます

クルマとスマホをつなぎ、もしもの時の「つながる安心」を提供し、お客様のカーライフを「快適・便利」にするサービスを展開しています

予防安全

 **WEB** : スマアシ公式サイト ダイハツの予防安全・運転支援機能

基本的な考え方

交通事故による死傷者をゼロにすることは、社会にとって究極の目標です。先行車や歩行者との衝突回避支援、車線

逸脱抑制制御、ドライバーの認識支援や負荷軽減など、さまざまな機能を「スマートアシスト」に搭載し、全方位から予防安全を追求しています。この「スマートアシスト」は、現在販売中の車種すべてに搭載されています。



衝突回避支援機能

気づくをアシスト



衝突警報機能
(対 歩行者・車両)

止まるをアシスト



衝突回避支援ブレーキ機能
(対 歩行者・車両)

飛び出さないをアシスト



誤発進抑制制御機能
(前方・後方)

車線変更時の安全を
アシスト



BSM
(ブラインドスポットモニター)

はみ出さないをアシスト



車線逸脱警報機能

はみ出さないをアシスト



車線逸脱抑制制御機能

はみ出さないをアシスト



路側逸脱警報機能

気づくをアシスト



ふらつき警報

認識支援機能

気づくをアシスト



**先行車発信
お知らせ機能**

見落とさないをアシスト



標識認識機能
(進入禁止/最高速度/
一時停止)

夜道の運転を
アシスト



オートハイビーム

まぶしくさせないを
アシスト



ADB
(アダプティブ
ドライビングビーム)

夜道の曲がるをアシスト



サイドビューランプ

運動負荷軽減機能

車間キープをアシスト



全車速追従機能付ACC
(アダプティブ
クルーズコントロール)

車線中央を走るをアシスト



LKC
(レーンキープコントロール)

駐車支援機能

全方位の見えるをアシスト



パノラマモニター

カンタン駐車をアシスト



**スマートパノラマ
パーキングアシスト**
(駐車支援システム)

接触しないをアシスト



コーナーセンサー
(前方・後方)

後退時の安全をアシスト



RCTA
(リヤクロス
トラフィックアラート)

衝突安全

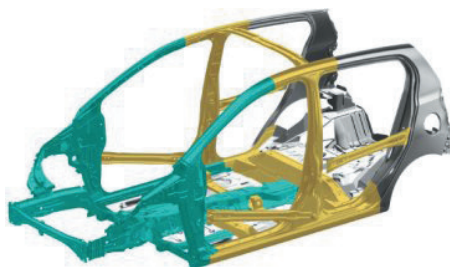
基本的な考え方

ダイハツでは、もしもの衝突事故に備えて、衝突エネルギーを吸収するボディ構造「TAF (Total Advanced Function)」や、乗員を保護する「SRSエアバッグ」などの安全技術を整備し、被害を最小限に抑えることを目指しています。

取り組み

衝突の衝撃から乗員空間を守る

ダイハツが開発したボディ構造「TAF (Total Advanced Function)」は、フロントサイドメンバーを高効率エネルギー吸収構造にするとともに、衝撃分散型ボディ構造の採用などによって、衝撃吸収性能を向上し、強固で軽量のキャビンを実現しています。国内および欧州の衝突安全基準をクリアしていることはもちろん、厳しい試験法を取り入れた衝突実験でも十分な生存空間を確保しています。



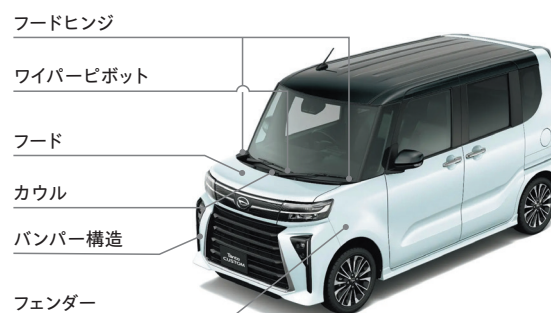
ミライース 衝突安全ボディ TAF (Total Advanced Function)

乗員への衝撃を吸収する

ダイハツ車には、前からの強い衝撃時、瞬時に膨張・収縮し、乗員の頭部、胸部への重大な損害を軽減するデュアルSRSエアバッグを全車に標準装備しています。また、車両側方からの衝突の際、衝撃を緩和するSRSサイドエアバッグ（運転席・助手席）や、乗員の頭部を保護するSRSカーテンシールドエアバッグ（前後席）もあわせて設定しています。

歩行者への衝撃を軽減する

ダイハツ全車で万が一の対人事故を考慮し、バンパー構造、フードやフェンダー、ワイパーピボットなどの各所に衝撃緩和装置・吸収スペースを設定しています。



ダイハツとあいおいニッセイ同和損保 「ムーヴ キャンバス」の車両保険料に 割引を適用

「ムーヴ キャンバス」はあいおいニッセイ同和損害保険株式会社が提供する「耐損傷性・修理性割引」の対象車に認定され、車両保険料の5%割引が適用されています。D&R性能の改善は、交換部品の削減による省資源化や、修理工程における環境負荷物質の排出量削減などの効果をもたらしています。



あいおいニッセイ同和損害保険株式会社の車両保険料5%割引の対象車と認定された「ムーヴ キャンバス」

つながる安心

基本的な考え方

CASEというキーワードに象徴される自動車の進化に対応すべく、ダイハツはデジタル技術を活用してコネクテッドサービスの開発にも注力しています。スマートフォンを介してお客様とクルマ、お客様とダイハツをつなぐことで、安全・安心かつ快適・便利な自動車社会の実現を目指しています。

取り組み

ダイハツコネクト

「ダイハツコネクト」は、コネクト対応車載機とスマートフォンを接続することで、お客様がクルマやダイハツとつながるサービスです。導入にあたってはお客様が長期間負担なく利用できるよう、シンプルなシステム構成とすることで、月々の基本利用料0円でのご提供を実現しました。

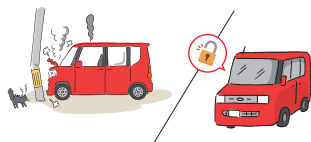
 WEB : ダイハツコネクト

カーライフをもっと安全・快適に ダイハツコネクト



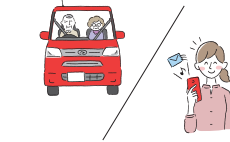
つながりでサポート

事故・故障など「もしも」の時にお客様をサポート。また、ドアロック忘れなどの「うっかり」をスマホにお知らせ。



見えるドライブ

離れた場所にあるおクルマの位置や状況、ドライバーの運転を確認&お知らせ。



見えるマイカー

おクルマの位置や状況、いつ・どこに行ったかなどを記録。



つながりでケア

車検・点検・メンテナンスの案内や、リコール情報をお知らせ。



安全に関する第三者評価

国内外で製造・販売している主な車種について、自動車安全性能に関する各地域の第三者評価を受け、高い評価を獲得しています。

	仕向け	第三者評価	車種名	受検年度	自動車安全性能評価
ダイハツ	国内	日本 JNCAP	タフト	2020	★★★★☆ 4
			ハイゼット カーゴ	2022	★★★★☆ 4
			ムーヴ キャンバス／ムーヴ	2022	★★★★☆ 4
			タント	2023	★★★★☆ 4
プロドゥア	海外	ASEAN NCAP	XENIA	2023	★★★☆☆ 3
			ATIVA	2020	★★★★★ 5
			ALZA	2022	★★★★★ 5
			AXIA	2023	★★★★☆ 4
			TRAZ	2025	★★★★★ 5

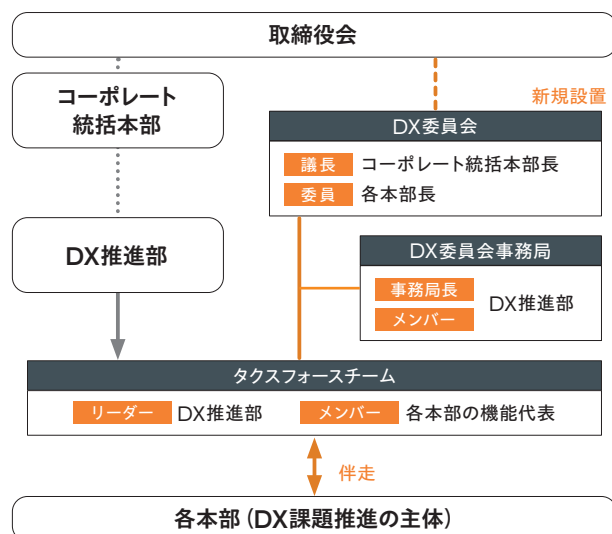
基本的な考え方

ダイハツは、「人にやさしいみんなのデジタル」をDXスローガンとして掲げ、トップダウンとボトムアップ双方向からの全社DXを推進しています。従業員自らが学び、実装することで、デジタル技術の活用による業務効率化や変革を行うとともに、各部門でデジタル活用を重点課題として管理し、経営層と共通認識を持ちながら課題解決に取り組めます。

推進体制

DX委員会が中心となり活動推進を行い、DX推進部が事務局を務めています。

DXを進める全社組織体制

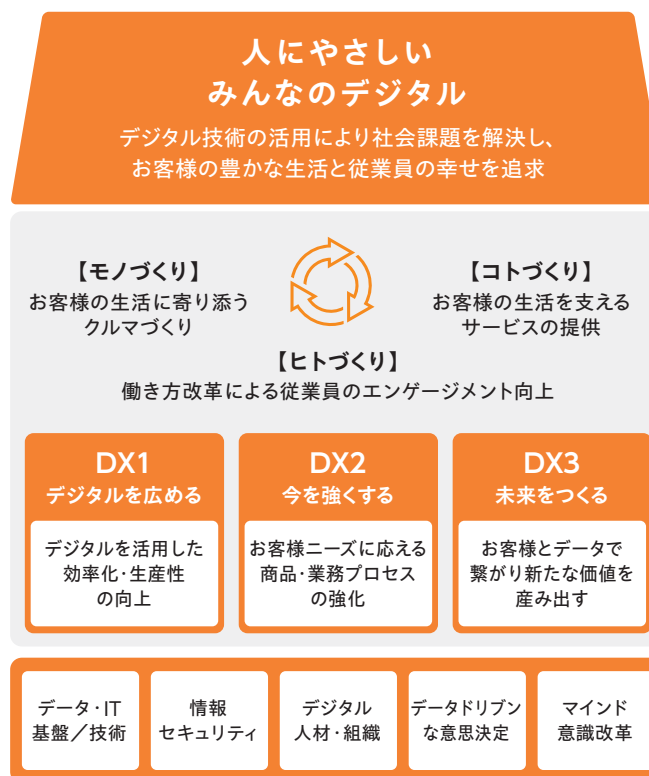


目標

デジタル技術の活用により社会課題を解決し、お客様の豊かな生活と従業員の幸せを追求する「人にやさしいみんなのデジタル」を実現

DX推進の目標は、「DXビジョンハウス」としてまとめています。

DXビジョンハウス



取り組み

DX人材の育成

2027年度までに3,000人をDX人材として育成することを目標に、従業員に対する研修を実施しています。

DX人材とは、「自らデジタルを学び、実装することができる人材。デジタル技術の活用による業務効率化や改革を行うことができる人材」です。5つの段階を設定し、「初心者向け説明会・体験会」とeラーニングを実施し、リテラシーを得る教育から育成をスタートします。その後、AIやBI、アプリ開発など専門的な教育を積み重ね、実務者、専門家を目指します。

DXに関するその他の活動

DX活用事例共有会	仕入先様・販売会社も参加する共有会
DXサロン	組織間・部署間のDXの取り組みに関する情報交換・連携イベント
ダイハツAIキャンプ	「第一線で活躍する外部ゲスト講演」「社内のAI活用成功事例の共有」「DX推進に向けて部署を超えてつながり、交流できる機会の創出」を三本柱として開催
生成AI活用	安全な環境で使える自社独自の生成AI「D-AI-hatsu Assistant」を導入し、業務に活用

[WEB](#)：ダイハツ工業株式会社 | 人にやさしい みんなのデジタル

基本的な考え方

ダイハツグループは、「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」という使命のもと、すべてのステークホルダーの人権および多様性の尊重を会社経営の重要な柱と位置づけ、国際的に認められた人権を尊重するとともに、国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」を支持し、人権尊重の取り組みを進めています。

本取り組みの一環として、連結子会社を含めるダイハツグループにおける人権方針を定め、これを遵守することで、役員・従業員一人ひとりが幸せに働ける職場、風土づくりに取り組むとともに、取引先様や地域社会と連携し、持続可能なサプライチェーンの確立を推進します。

ダイハツグループの人権尊重

ダイハツグループは、以下の国際的な宣言および規約等に基づく人権を尊重するとともに、「ビジネスと人権に関する指導原則」を支持し、実践に向けて取り組みます。

- ・国際連合「世界人権宣言」
- ・国際連合「市民的及び政治的権利に関する国際規約」
- ・国際連合「経済的、社会的及び文化的権利に関する国際規約」
- ・ILO「労働における基本的原則及び権利に関する宣言」

また、事業活動を行う当該国の法規制と国際的な人権規範が異なる場合は、より高い基準に準拠することに努め、相反する場合には、国際的な人権の原則を尊重するための方法を追求します。

なお、本方針は、ダイハツグループで働く一人ひとりが遵守すべき、人権に関する最上位の方針として位置づけます。

また、本方針は、ダイハツグループのすべての役員・従業員に適用され、仕入先様や販売会社を含むすべてのビジネスパートナーの皆様にも、本方針を理解し、その趣旨に沿って行動していただくことを期待します。

 PDF : ダイハツグループ人権方針

サプライチェーンの人権尊重

仕入先サステナビリティガイドライン

「仕入先サステナビリティガイドライン」では、すべての取引先様の方々に順守していただきたい項目の一つに「人権・労働」を設けています。差別撤廃や児童労働・強制労働の禁止、適正な賃金と労働時間の提供、安全で健康な労働環境づくりなどを謳っており、これらを踏まえたうえで事業活動を営むことを求めています。また、この「仕入先サステナビリティガイドライン」はサプライヤーの取引先様にも展開して実行の促進を依頼しており、サプライチェーンの隅々にまで人権に対する取り組みの普及・浸透に努めています。

 PDF : 仕入先サステナビリティガイドライン

紛争鉱物への取り組み

2010年に米国で「金融規制改革法」（ドッド・フランク法）が成立し、米国上場企業に対して自社製品に含まれる紛争鉱物（タンタル、錫、タングステン、金）に関する情報開示が義務化されました。同法はコンゴ民主共和国およびその隣接国で、武装集団が児童労働や強制労働など非人道的手段による採掘で得る資金の断絶を目的としています。ダイハツはトヨタグループの一員として、責任ある鉱物調達の実現を目指し、取引先様と連携して取り組んでいます。

人権に関わる教育

基本的な考え方

ダイハツはすべての従業員に対して、人権問題はもちろんのこと、差別の禁止や開かれた誠実な対話に関わる教育を実施しています。研修を通して、取引先様やお客様などダイハツの事業に関わるすべての方々の人権を尊重することはもちろん、間接的に関与・助長している人権侵害にも配慮してビジネスを行う意識を徹底させています。

取り組み

人権意識高揚のための啓発

人権をより身近に感じてもらうため、国内各拠点の全従業員を対象として、1970年代後半より毎年人権標語を募集し、12月の人権週間に表彰しています。

『全国人権週間』12月4日～10日

人権標語「全社表彰作品」選出!!

たくさんのご応募ありがとうございました！
みなさんのいろいろな想いが伝わってきました

最優秀作品

明るい職場の合言葉 感謝の心で
「ありがとう」

優秀作品

掛ける言葉にやさしさ添えて
互いに高める人権意識

見た目 価値観 得手不得手
みんな違ってみんないい

各事業所表彰作品は ⇒ [こちら](#)

さまざまな想いに触れ、一人ひとりの人権意識を高めましょう！

(お問い合わせ先) 人事部 要員・採用室

研修

教育・研修を通じ人権に対する「理解・意識」の浸透を図り、偏見による差別やハラスメント防止につなげています。また、ビジネスパートナーを含む事業活動全体の人権尊重への実践活動も行っています。

研修名	対象	概要
新入社員向け研修	新入社員	人権への正しい理解とお互いを尊重した行動を促す
コンプライアンス研修	主任以上の全昇格者 新入社員	人権侵害を防ぐ内部統制への意識を高めることを徹底。新入社員には監査役による講話を実施
ダイバーシティ研修	新任基幹職	ダイバーシティを重んじる良好な職場環境づくり

是正プロセス

あらゆる形態のハラスメント行為を含め、事業活動において人権に関する違反行為を発見した場合に相談・通報できる窓口として、「ハラスメント相談窓口」を設置、運営しています。

国内各拠点で担当部署を定め、その部署の複数の社員がハラスメント相談員として活動しています。ハラスメント相談員は、相談を受けると情報を集約してハラスメント全社総括である人事部長に報告します。その後、ハラスメント相談員と人事部、安全健康推進室が情報連携しながら、解決に向けた対応を行います。

また、労働組合各支部が設けている労働組合「なんでも相談」窓口と、監査部が運営するWEBサイト「社員の声」でも同様の相談を受け付けています。

基本的な考え方

性別、年齢、国籍、人種、民族、信条、宗教、性的指向、性自認、障がいの有無、配偶者や子の有無などの属性にかかわらず、一人ひとりが最大限に能力を発揮できる環境をつくるのが、ダイハツのさらなる成長につながっていきます。ダイバーシティ&インクルージョンへの理解を促進し、誰一人取り残さない、誰もが働きがいのある企業を目指しています。

女性の活躍促進

基本的な考え方

ダイハツでは、女性のさらなる活躍や子育て世代の両立支援などを契機とし、すべての人を対象とした、仕事と生活の調和（ワークライフバランス）の推進に取り組んできました。

女性活躍推進法・次世代育成支援対策推進法に基づくダイハツの目標

計画期間：2025年4月～2030年3月

- ① 女性管理職数2倍（100人）（2025年度比）
- ② 管理職の所定外時間を平均20%低減（2025年度比）
- ③ 男女とも育児休業取得率100%

取り組み

生理痛体験、更年期セミナーの実施

京都（大山崎）工場では、生理痛体験・更年期セミナーを実施しました。生理痛体験では、専用装置を使って痛み的一端を体感し、その大変さへの理解を深めました。更年期セミナーでは、性別を問わず更年期にともなう心身の変化について学びました。今回の取り組みを通じて、互いの体調や不調への理解を深め、人に優しい工場づくりにつながる機会となりました。こうした取り組みを通じて、性別を問わず働き続けやすい職場づくりや両立支援の定着につなげていきます。

障がい者活躍推進

基本的な考え方

ダイハツでは、障がいのある人の雇用について、社内の全部門での受け入れの促進、ともに成長できる環境づくりを目指しています。

目標

法定雇用率：2.5%

雇用率：2.6%※

※2026年6月1日時点の目標および実績

取り組み

就労定着

- ・事前面談や職場見学による採用後のミスマッチの防止
- ・障がい者支援のセンターパーソンを各職場に配置
- ・産業保健職や外部専門家と連携したフォロー体制

インフラ整備

- ・事務・軽作業、小物梱包が可能な作業所体制を整備
- ・車いす対応トイレ、休憩室、リラクゼーションルームを設置

作業所の雇用

- ・特別支援学校新卒者の受け入れやパート採用を推進

両立支援策

基本的な考え方

仕事とプライベートの両立を支援するための制度を整備しています。

取り組み

当社の両立支援制度（一部抜粋）

育児／介護		・時間外労働の制限 ・深夜業の制限 ・所定外労働の免除 ・短時間勤務
	育児	・育児休職 ・子の看護等休暇 ・企業内保育園の設置 ・育児休職奨励金の支給
	介護	・介護休職 ・介護休暇 ・時差勤務
病気治療 不妊治療		・特別休暇の付与 ・短時間勤務
	病気治療	・療養休職
	不妊治療	・不妊治療休職
その他 (配偶者転勤／介護 など)		・アルムナイ再雇用制度 (再雇用の機会付与)

短時間勤務制度

子どもが中学3年生修了時まで、短時間勤務制度を利用できます。勤務時間を4時間、5時間、6時間、7時間と細かく設定しており、各家庭の状況に応じて選択できるようにしています。

介護休職制度

ダイハツでは、要介護状態に至る家族1人につき通算2年間の介護休職を取得可能としており、分割取得にも対応することで、介護と仕事の両立を支援しています。

企業内保育園の設置

ダイハツグループ企業内保育園「だいはつのもり保育園」（大阪府池田市）を2019年より開設・運営しています。この保育園は、「みんなでつくる」をキーワードに、女性を中心としたワーキンググループによって企画され、仕事と育児の両立を図る従業員に寄り添った施設となっています。



「だいはつのもり保育園」園内

シニア従業員の活躍推進

基本的な考え方

定年を迎えた後も、社内で培った技能やノウハウを存分に発揮できるよう、65歳までの継続雇用を前提とした制度を設けています。

製造現場では誰もが働きやすい職場・ライン・工程づくりを推進しており、身体的負担の低減を図り、継続して活躍できる生産環境の整備に取り組んでいます。

取り組み

- エルゴノミクス評価（人間工学的評価）の結果に基づき、工程・設備・機器を見直しています。また、実際に作業をされる従業員の声を継続的に聞き、より働きやすい工程づくりを進めています。

外国人技能実習生・従業員の受け入れ

基本的な考え方

東南アジアの自動車産業の発展に寄与することを目的に、2015年より外国人技能実習生を受け入れています。

受け入れ実績

年間平均約380人(インドネシアから受け入れ)

取り組み

労働条件

技能実習制度の基本方針に則り、賃金は同職位の従業員と同程度、その他手当や休暇も待遇差を設けることなく適用しています。



生活環境

ハラル食の準備、お祈り場の設置など、実習生の宗教・文化・慣習に配慮した生活環境を整えています。

実習修了後の雇用

母国のダイハツグループ会社での人材活用および、日本国内のダイハツ販売会社にて特定技能（自動車整備）で多くの方が活躍されています。

新卒採用

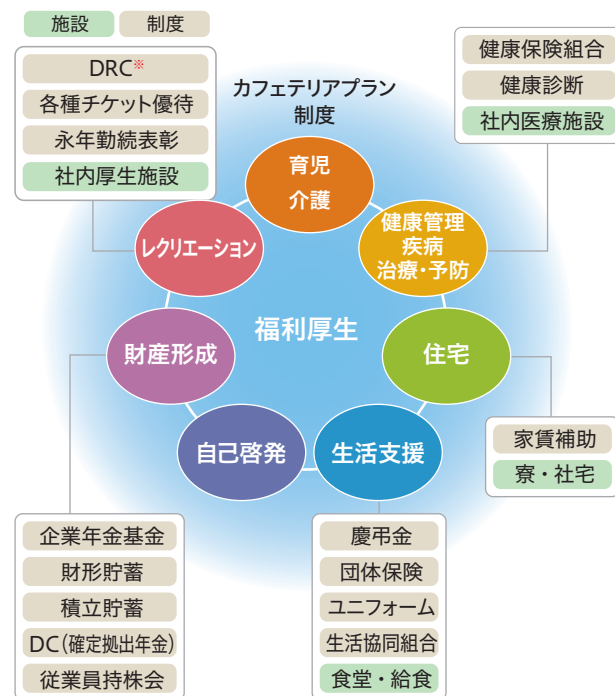
国籍に関係なく公平・公正に人材を受け入れており、外国籍従業員が各部署で活躍しています。

福利厚生

基本的な考え方

安心して働ける施設・設備の充実や、すべての世代の従業員が「あってよかった」と感じる生活応援施策の充実、多様化する個人の嗜好に沿った選択肢の拡大に取り組んでいます。各種制度については、従業員の多様なライフステージや働き方に応じて活用できるよう整備しており、対象や運用方法についてもわかりやすい周知に努めています。

福利厚生の全体像



※DRC：ダイハツレクリエーションクラブ

取り組み

ダイハツレクリエーションクラブ (DRC)

ダイハツレクリエーションクラブ (DRC) は、社員の健康増進や親睦融和を目的とした福利厚生制度です。全社イベントや支部イベント、職場単位の交流施策、クラブ活動などを通じて、部署や拠点を越えたコミュニケーションの活性化を図っています。



ダイハツ駅伝

その他の取り組み

イベントの種類	概要	主なイベント
周年イベント	DRC周年記念で開催する全社規模の社内イベント	- ディズニー・オン・アイス - サファリリゾート姫路セントラルパーク貸切 - 京セラドーム大阪貸切 など
本部イベント	全社規模の社内イベント	- ダイハツ駅伝 - トヨタ駅伝 - 綱引き大会 - 大運動会 - eスポーツ大会 など
支部イベント	事業場（支部）単位のイベント	- サクラDEフェスタ（池2支部） - 京都フェスタ（京都支部） - 竜王フェスタ（竜王支部） - 多田祭（多田支部） - 屋形船（東京支部） - 九州開発センター×ダイハツ九州コラボ（久留米支部）
職場コミュニケーション向上施策	職場単位のイベント 1人当たり500円の補助	- ソフトボール大会 - ゲーム大会 - ボーリング大会

基本的な考え方

ダイハツがこれから目指す姿は、使命である「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」こと。

そのためにはダイハツで働く人たちの「一人ひとりが成長し、働いてよかったと思える笑顔の会社」にしていけることが必要不可欠で、「3つのあい」を実現していくことが大切だと考えています。「3つのあい」で掲げた内容は、一見当たり前のようなことでもあります。この姿を目指し、また周囲の環境や状況が変化していく中でも変わらないものとして持ち続けなければならない観点です。「ダイハツ人事基本方針」は「3つのあい」にそれぞれひもづく形で、ダイハツでともに働く仲間と一緒に取り組んでいくべきものとして位置づけています。

職場づくり活動

役員・管理職全員を対象に、心理的安全性研修、OC（思いやりコミュニケーション）研修を実施しています。受講を通して、「幸せに働ける職場、風土づくり」のベースとなる心理的安全性のある職場環境づくり、そして具体的な活動を実践するためのコミュニケーションや1on1ミーティング※の知識やスキルをマネジメントに携わる社員全員が習得することを目指しています。

※1on1 ミーティング：メンバーの成長を支援するための1対1の定期的な短時間での対話

3つのあい

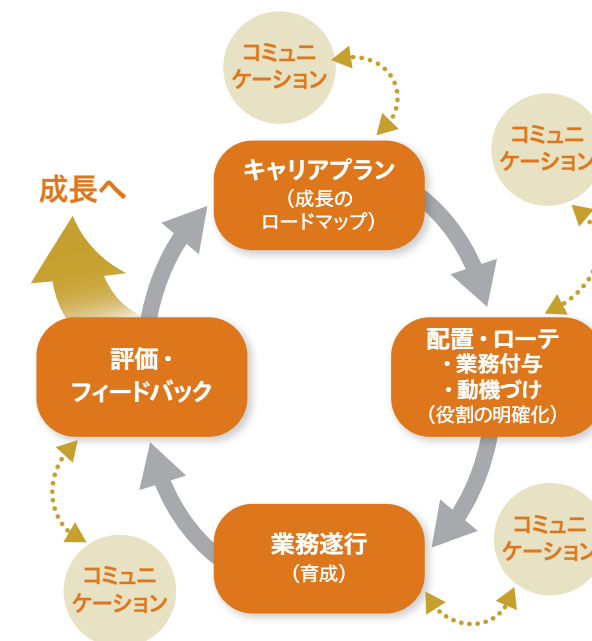
私たちは、ともに働く仲間と一緒に



従業員への評価とフィードバック

ダイハツの従業員の業務における役割・テーマは、会社方針から部・室方針に引き継ぎ、それに基づく個人目標として設定しています。一人ひとりが安心してチャレンジし成長し続けることを目指し、上司と部下のコミュニケーションをベースに、人事サイクル（成長のロードマップ策定→役割の明確化→業務を通じて育成→振り返り）を回すことで成長を支援します。こうした人事サイクルの中で、上司と部下の対話や振り返りを定期的に行い、業績やキャリア開発に関する確認と次の成長につなげています。

コミュニケーションを通じて成長を促す人事サイクル



採用

ダイハツが描くビジョンの実現に向けて、必要な資質や能力を持つ人材を国籍や性別、障がいの有無などにかかわらず、公平・公正に採用しています。「自分に限界をつくらず、志を実現するまで立ち向かえること」「あらゆる可能性を求め、枠を超えてさまざまなことに取り組めること」「多様なニーズに応えるため、世界のどこでも活躍できること」を求める人物像に掲げ、そうした姿勢を備えた人材の採用に注力しています。

近年は、1Day見学会など気軽に参加できるインターンシップなどを催した新卒採用に加え、キャリア採用や障がい者採用など、多様な人材の確保にも取り組んでいます。

教育／キャリア形成

基本的な考え方

今後の事業を支える人材を確保するためには、従業員の多様な考え方や経験を活かせる組織づくりが不可欠です。ダイハツは、エンゲージメントの向上を重視し、「人」を中心にした業務改革を進めています。今後も、制度の見直しや教育施策の改善を段階的かつ継続的に進めていきます。

取り組み

研修体系

各階層に必要な知識・スキルを習得できる研修体系を整備しています。新任者を対象とした必須研修や、希望に応じて受講ができる選択型研修に加え、自己啓発支援としてオンライン学習サービスを導入しています。

研修種別

研修名	概要
企業階層別研修	目指すべき従業員像の実現に向け、普遍的な価値観や心構え、基本となるスキルを継続して学ぶ
役割別研修	ダイハツのマネジメントが役割を果たすために必要な心構え、知識、スキルを学ぶ
選択型研修	自身のキャリアプラン実現や自業務の問題解決に必要なスキルを必要な時に学ぶ

企業階層別研修 受講人数・時間(2025年度実績)

対象者	受講者数	教育時間 (1人当たり)	内容
新入社員	158	312.9	ビジネススキルの基礎、会社概要、社内ルールなど
キャリア入社者	403	12.25	会社概要、社内ルールなど
新任主任・管理職	526	21	役割認識、人材育成、マネジメントスキル、コンプライアンス、コミュニケーションなど
評価者	303	7.5	評価制度概要、目標設定および評価フィードバックなど

〈対象範囲〉ダイハツ工業単体

基本的な考え方

ダイハツは、従業員の安全と健康の確保は企業活動の基盤であり、最も重要な経営課題の一つであると考えています。そして、安全衛生の3要素である「人」「物」「管理」がいずれも欠けてはならないという観点から、災害ゼロを目標に「安全に強い人づくり」「設備や取り扱い材料の安全対策」「きめ細かい安全管理」を進めています。また、従業員がいきいきと働くために、心身の健康はとても大切です。その支援として、健康診断・生活指導・健康相談・メンタルヘルス研修・職場復帰支援プログラムなどを行っています。これらを通じて、従業員一人ひとりが自己の健康管理に努めることを推進しています。

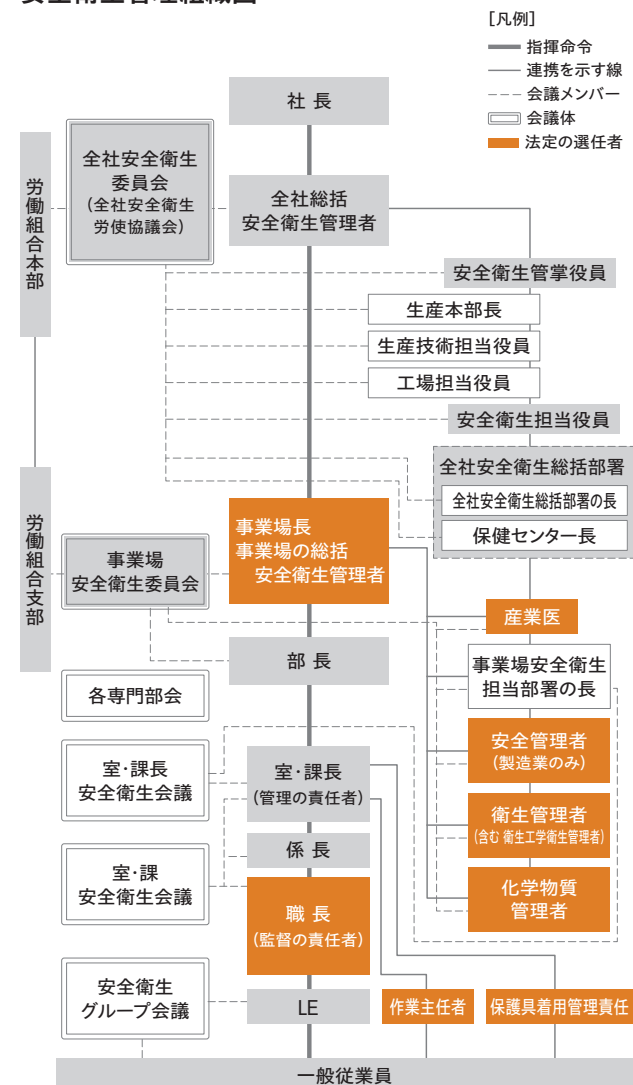
安全衛生管理

体制とマネジメント

ダイハツでは、安全衛生管理水準の継続的な向上を目指し、厚生労働省の「労働安全衛生マネジメントシステムに関する指針」を参考に、労働安全衛生マネジメントシステムを構築しています。法令や社内規定の順守に加え、定期的な内部監査や、危険作業に対するリスクアセスメントを通じて、作業の安全化に取り組んでいます。

リスクアセスメントは、新規に導入する設備や工程を対象とするものと、既存工程の設備や作業方法を対象とするものの2種類があります。いずれも、危険性や有害性を調査し、リスクの低減を図る取り組みです。

安全衛生管理組織図



健康経営優良法人

従業員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に実践するダイハツの「健康経営」が評価され、経済産業省の「健康経営優良法人認定制度^{*}」に基づく、健康経営優良法人に認定されています。今後も、従業員が心身ともに健康に働ける環境づくりに努め、企業価値の向上につなげていきます。



^{*}地域の健康課題に即した取り組みや日本健康会議が進める健康増進の取り組みをもとに、特に優良な健康経営を実践している大企業や中小企業などの法人を顕彰する制度

笑顔の会社、働きたい会社へ、
安全と健康ファーストに
取り組んで行くことを宣言します。

ダイハツ工業株式会社
代表取締役社長
井上 雅宏



安全衛生管理

安全衛生教育

新入社員や新任の管理・監督者、また、危険性や有害性が懸念される業務に従事する従業員への安全衛生教育を規定として定め、適正に実施しています。また、労働安全衛生法で定められた危険性の高い業務以外にも、「異常処置許可作業」など社内で独自に定めた業務も加え、教育を修了した有資格者だけがその業務に従事することができる「指名業務制度」を運用しています。



安全衛生に関する研修を適正に実施

協力会社従業員の安全確保

ダイハツグループの従業員だけでなく、構内で建物の建設や補修工事、設備の清掃やメンテナンス工事などを請け負っていただいている協力会社の従業員も含めて、労働災害の防止活動を行っています。特に、火災や高い場所からの墜落など、ひとたび事故が起こると重大な結果に結びつきやすいこれらの工事に対しては、構内工事での安全に関する規程を定めて、工事の計画時点から協力会社にリスクアセスメントに基づく安全対策を織り込んでいただくようにしています。また、協力会社による「ダイハツ工業安全衛生協力会」を組織し、安全活動の取り組みなどの情報共有や「危険な方法で作業が行われていないか」をダイハツの工事計画部署と協力して組織する安全パトロールチームで巡回確認するなど、工事の事故や災害防止に努めています。

業務災害・傷病

労働災害・傷病の撲滅に向けた取り組みを重ねています。

2025年度実績

国内事業所災害件数	13件
死亡件数	0件
総災害度数率	0.48※1
休業災害度数率	0.07※2
海外事業所災害件数	6件
死亡災害件数	0件

$$※1 \text{ 災害度数率} = \frac{\text{労働災害による死傷者数}}{\text{延べ実労働時間}} \times 100万$$

$$※2 \text{ 休業災害度数率} = \frac{\text{休業災害件数}}{\text{延べ実労働時間}} \times 100万$$

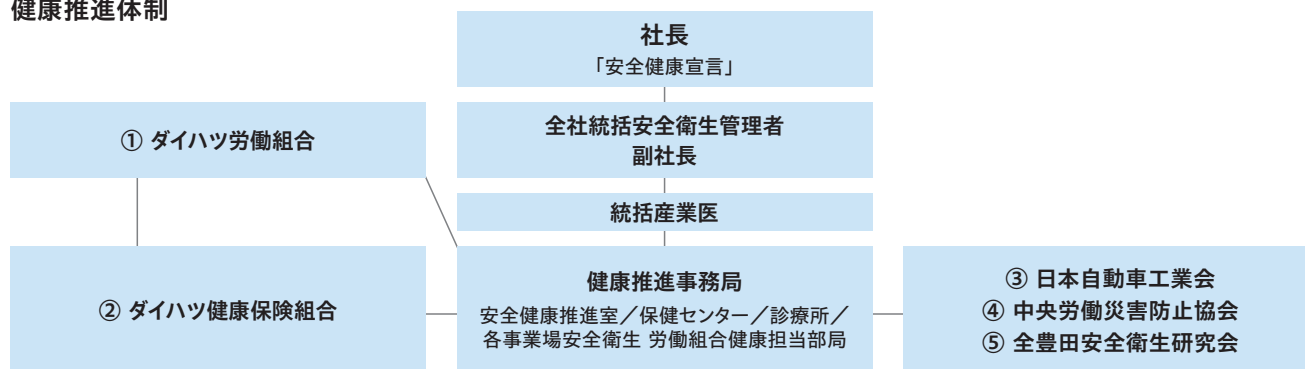
 **WEB**：健康経営取り組みによる各種実績

健康

健康経営に取り組むにあたり、既存の健康データ（健康診断結果、ストレスチェックなど）を用いて「見える化」し現状把握を行っています。そして、使命である「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」を目指すため、健康経営目標と達成プロセスを戦略マップとして明確化しています。さらに、経営トップの後押しにより活動の推進力を高め、健康経営の浸透と定着を進めています。

また、広く取引先様に対して、「①健康経営の重要性 ②健康経営の進め方 ③ダイハツの取り組みと効果」を共有し、健康経営を推奨しています。

健康推進体制



健康推進企画・フォロー	全社安全衛生労使協議会（年2回）、経営会議、各事業場安全衛生委員会（毎月）
健康推進活動・イベント	健康診断（定期・特殊・重点）、保健指導、通院・紹介状フォロー 健康イベント・研修・eラーニング、メンタルサポート、両立支援、禁煙支援、海外外向者支援、ストレスチェック、健康チャレンジ8

労使で進める安全健康活動

魅力ある会社、魅力ある職場づくりに向けて、労使一体となって進めています。

各職場の労使での話し合いの場である、「職場懇談会」内で具体的な取り組みについて協議を行ったうえで、心身ともに健全に働くことができる環境づくりに向けて、各職場が主体的に取り組んでいます。

健康施策

研修名	主な取り組み
健康診断	健康診断・保健指導（年1回）の社内実施
健康づくり	生活習慣の改善に取り組む 「健康チャレンジ8（エイト）」を実施（年2回）
受動喫煙対策	2024年度から敷地内禁煙を開始
食育	認定基準を満たした「バランスメニュー」の提供と、セミナーの開催
健康教育	新入社員研修、新任監督者研修、節目健康教育の実施など
治療と仕事の両立支援	特別休暇、時短勤務制度などの整備
メンタルヘルス対策	ストレスチェック（年1回）、メンタルヘルス研修の実施。メンタルヘルス相談窓口設置
感染症対策	社内規準に基づく感染予防と職場での継続的なサポート

WEB：健康経営取り組みによる各種実績

基本的な考え方

ダイハツは、ステークホルダーとの対話と共創を通じて、社会課題の解決と地域の持続的発展に貢献していきます。地域の皆様に寄り添う親しみあるブランドを目指し、従業員一人ひとりが主体的に社会貢献活動に取り組んでいます。

主な社会貢献活動

2025年の活動実績(国内)

分野	プログラム名	活動の概要
地域社会	福祉介護・運行管理システム「らくびた送迎」	2025年リニューアルの運行管理システムで、複雑な送迎スタイルにも対応
	福祉介護・共同送迎サービス「ゴイッショ」	自治体主導では新たな2地域で実証取り組み、民間団体主導では複数エリアで運行開始
	竜王町バイオガスプロジェクト	竜王町と連携しバイオガス実証を継続推進
	車両貸与	一定の条件を満たす子育て世帯に対し車両を3年間無償貸与
	地域イベント協賛・支援	地域祭り、カーニバル、駐車場開放、マラソン給水ボランティアなど
	災害支援・防災ボランティア	災害ボランティアコーディネーター養成講座・研修、災害対応車両展示、災害避難所支援、消防署協力隊など
人材育成	体験教室・出前授業	小学校へのものづくり体験教室、デザイン教室、オンライン出前授業
	職業体験・職場見学	特別支援学校職業体験、中学生のトライやるウィーク、学生フォーミュラ支援
	教育・講演会	キャリアモデル授業、科学探究講演会、探求学習プロジェクト
社会福祉／医療福祉	献血活動	社員および地域での献血会開催・参加
	福祉施設支援・ボランティア協力	イベント協力、マタニティステッカー広告、販促物寄付など
交通安全	交通安全教室・啓発活動	交通安全教室開催、交通安全ラリー、白バイ隊講習、交通事故遺児支援
	交通安全立哨活動	小学校や工場周辺での交通安全立しよう指導
環境	クリーンアップ活動	事業所周辺、河川敷、地域の清掃活動
	生物多様性保全・環境学習	ビオトープ保全、環境学習会、森林保全活動、植樹・緑化プログラム開催
	環境パトロール・調査会	地域代表者を招いた敷地内パトロール、環境調査会
文化芸術	劇団・音楽祭・花火大会・芸術支援	音楽祭協力、花火大会支援、芸術写真家プロジェクト協力
その他	会費・寄付	各種会費・寄付

主な社会貢献活動

2025年の活動実績(海外)

国名	分野	プログラム名	内容	実施会社
インドネシア	地域社会	ボランティア協力	リサイクル材料を用いた敷石製造や、複数の村でのゴミバンク運営など、地域住民の生活の質向上へ取り組み	ADM※1
		医療施設支援	地域保健所の支援、医療団体と協力して、無料健康診断、予防接種、各種研修など、地域住民の健康水準向上への取り組み	ADM
		福祉施設支援	孤児院への従業員の私物寄付	DDMI※2
			レバラン前の地域団体への生活必需品の寄贈	DDMI
		車両寄贈	車両寄贈で、教育と地域福祉の強化を支援	ADM
	人材育成	キャリア教育	研修プログラムの構築、指導・育成、設備支援など、職業学校（SMK）の教育水準向上に注力	ADM
			CVT授業の提供、拡充	DDMI
	環境	生物多様性保全・環境学習	植樹・樹苗を寄贈など、植樹・緑化プログラムへの取り組み	ADM
			ウミガメとその生息地の保護と保護活動の教育支援	ADM
マレーシア	地域社会	環境保全	環境保全の一環とし、ジャワ西部のコミュニティに対して合計10,600Wp（標準試験条件における最大出力）の太陽光パネル設置を寄付	ADM
		災害支援・防災ボランティア	サバ州ペナパンの土砂崩れ被災者への災害支援	プロドゥア※3
		地域イベント協賛・支援	イベント会場や地域を巡回し、車両点検・軽整備・相談サービス	プロドゥア
		医療施設支援	マラヤ大学医療センター（PPUM）へ遊び場と記念品を寄贈	プロドゥア
			医療機関への機器寄贈	プロドゥア
		福祉施設支援	チャリティ施設の子供と一緒にハリラヤ（復活祭）ショッピングツアー	プロドゥア
			慈善団体への寄付贈呈	プロドゥア
	環境	クリーンアップ活動	環境保全イベント「スボGOMIビーチバトル」開催	DPEM※4
		生物多様性保全・環境学習	環境保全イベント「第7回プロドゥアマングローブ植樹プログラム/ウミガメの赤ちゃん放流プログラム」を実施	プロドゥア

※1 PT Astra Daihatsu Motor

※2 PT Daihatsu Drivetrain Manufacturing Indonesia

※3 プロドゥアグループ（Perusahaan Otomobil Kedua Sdn. Bhd., Perodua Auto Corporation Sdn. Bhd., Perodua Manufacturing Sdn.Bhd., Perodua Engine Manufacturing Sdn. Bhd., Perodua Global Manufacturing Sdn. Bhd., Perodua Sales Sdn. Bhd.）

※4 Daihatsu Perodua Engine Manufacturing Sdn. Bhd.

主な社会貢献活動

活動事例紹介(国内)

福祉介護・運行管理システム「らくびた送迎」

「らくびた送迎」は、通所介護施設や送迎業務を担うさまざまな団体でご導入いただける運行管理システムです。通所介護施設の送迎業務は施設業務の約3割を占める状況にあり、介護職員の約6割が心理的負担を感じています。「らくびた送迎」はクラウドシステムとスマホアプリにより従来の属人的でアナログな送迎業務を変え、送迎前・送迎中・送迎後の各シーンのお悩みを解決することで介護現場の生産性向上に寄与するサービスです。送迎計画担当者・ドライバー・管理者、そしてご利用者様とご家族が喜ぶ送迎の実現をお手伝いし、すでに全国各地の多くの施設でご活用いただいています。

 **WEB**：福祉介護・運行管理システム「らくびた送迎」

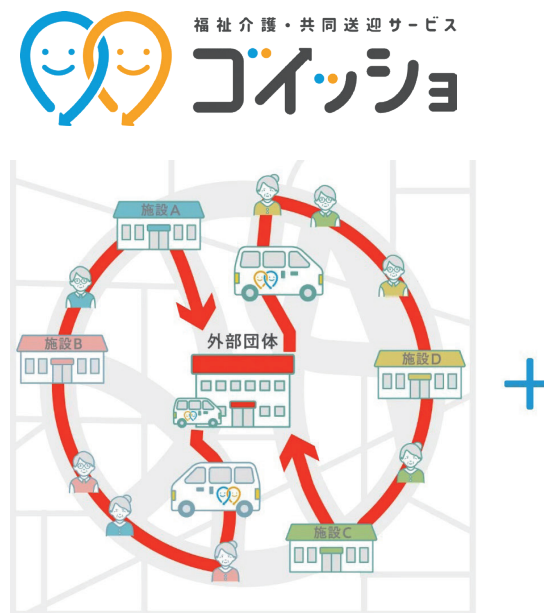


福祉介護・共同送迎サービス「ゴイッショ」

ダイハツは、「らくびた送迎」を通じ、介護現場における送迎業務の負担に着目しました。高齢化にともなう介護需要の増加により一層深刻化する介護人材不足の解決策として、各通所介護施設で行われている送迎業務を外部団体に集約し、複数の施設利用者が乗り合って各施設へ通う共同送迎モデルの検討を進め、2022年より、福祉介護・共同送迎サービス「ゴイッショ」として提供を開始しています。また、通所介護施設の送迎は朝夕に集中することから、空

き時間・空き車両を買い物や通院などの生活移動サービスにも活用できます。ダイハツは「ゴイッショ」を普及させることで、持続的で質の高い介護サービスの提供と生活移動サービスの確保に寄与することを目指しています。すでに、香川県三豊市や滋賀県野洲市、大阪府大阪市で社会実装されており、その他の複数の地域でも実証運行が行われています。

 **WEB**：福祉介護・共同送迎サービス「ゴイッショ」



主な社会貢献活動

オンデマンド乗合送迎サービス「チョイソコ」※1

ダイハツは、地域密着プロジェクトの一環として、オンデマンド乗合送迎サービス「チョイソコ」を通じ、地域の交通課題の解決に取り組んでいます。会員登録した利用者の予約に応じて、最適な乗り合わせと経路を計算し目的地まで送迎する仕組みで、高齢者の移動手段の確保に加え、買い物や通院、通学・送迎など、地域ごとの多様な移動ニーズへの対応を目指しています。

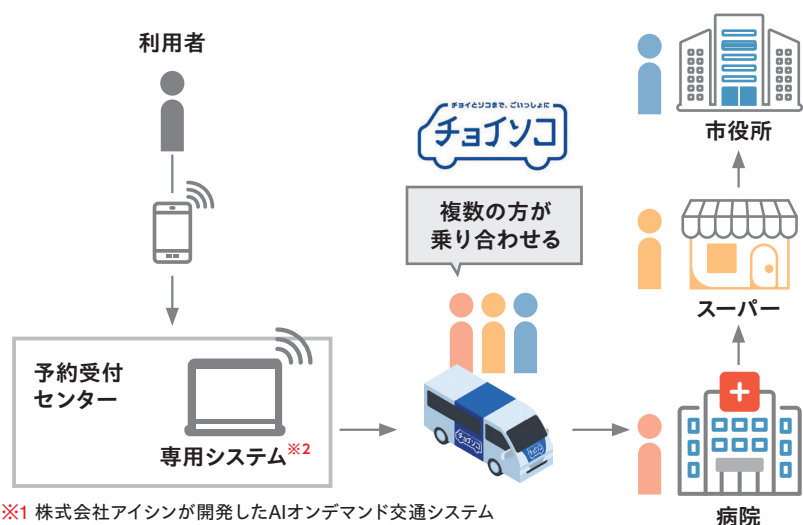
ダイハツの販売会社が自治体のワンストップ窓口となり、交通事業者やコールセンターと連携しながら、導入準備から運行後まで地域に寄り添って運用を支援しています。地域住民、自治体、交通事業者、協賛事業者が協力して、外出機会の創出や地域コミュニケーションの活性化、持続可能な地域交通の実現につなげています。

滋賀県竜王町での耕畜工連携による 地域循環の取り組み※3

ダイハツ滋賀（竜王）工場は、地元・竜王町の耕種・畜産連携に新たに参画し、近江牛の糞を活用したメタン発酵技術の開発に取り組んでいます。近江牛の糞尿からバイオガスを取り出し、工場の稼働エネルギーに利用することで脱炭素化を推進し、残渣は有機肥料として農地に還元する地域循環共生圏を目指します。バイオガスはカーボンニュートラル燃料として、工場のアルミ合金の溶解や発電に活用され

ます。発酵残渣からつくる堆肥液肥は、竜王町の農産品である米、麦、キャベツなどで実証実験中で、従来の堆肥と同等の効果が確認されています。今後は施用面積を拡大し、施用技術をさらに改良します。また、発電機の開発により地域の災害に強いレジリエンス強化にも貢献し、持続可能な地域社会づくりを支えます。そして、この取り組みを地域の方たちと一緒に育て、社会実装を目指します。

※3 耕種・畜産・工業の連携により、地域の有機資源活用を通じて持続可能な町づくりを目指す取り組み

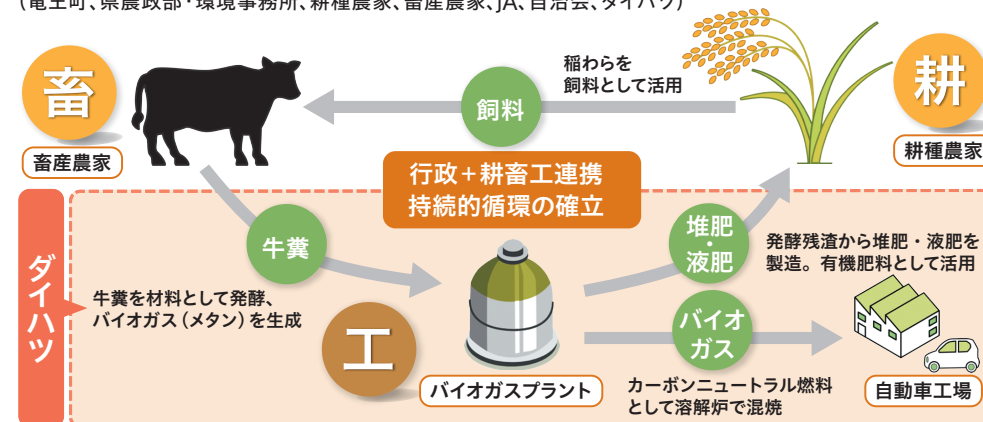


※1 株式会社アイシンが開発したAIオンデマンド交通システム

※2 専用システムが最適な経路・乗り降り順を計算します。
利用者の希望を100%かなえるモノではありません。

バイオガス化プロジェクトの概要（地域内資源循環）

竜王町バイオガスプロジェクト部会で推進
（竜王町、県農政部・環境事務所、耕種農家、畜産農家、JA、自治会、ダイハツ）



主な社会貢献活動

施設見学

ダイハツでは、本社に隣接のダイハツ史料展示館「Humobility World」や主要工場で施設見学を実施し、地域の皆様に、クルマづくりの考え方や取り組みを紹介しています。「Humobility[※] World」では、ダイハツの歩み、暮らしを考えるクルマづくりの思想、自動車の基本原理、安全・安心や環境に配慮した技術を体験展示で学べます。また、京都（大山崎）、滋賀（竜王）の各工場では、組立・検査ラインを見学できます。小学生の社会科見学を中心に一般の方々にも公開し、自動車産業への理解促進と地域とのつながりづくりに取り組んでいます。

※Humobility: Human (人) + mobility (モビリティ) を掛け合わせた造語



ヒューモビリティワールド



京都（大山崎）工場

ダイハツ陸上競技部

1988年に創設したダイハツ陸上競技部は、陸上競技を通じて人々に感動と勇気を届け、スポーツの普及・振興に貢献することを目的に活動しています。これまで、オリンピックや世界陸上競技選手権大会の代表選手をはじめ、多くの有力選手を輩出し、国内外の大会で実績を重ねてきました。また、本社のある池田市や隣接する川西市の小学校などで陸上教室を開催し、子どもたちをはじめ多くの方に走ることの楽しさを伝えるとともに、地域とのつながりを深めています。



スポーツの楽しさ、大切さを伝える陸上教室

ダイハツ ものづくり体験教室

ダイハツの従業員が事業所近隣の小学校を訪問し、5年生を対象にモノづくりの大切さや楽しさを子どもたちに伝える出前教室を2015年から実施しています。教科書では伝えにくい製造工程の原理を実物の部品や工具を「見て」「触って」「使って」もらって体験できる教室として、今では年間300校を超える小学校で開催しており、年間21,000人以上の児童の皆さんが参加されています。

また、小学校以外では、各事業所周辺地域のイベントなどでも子どもたちが体験できる教室を提供しています。



金型を使って鉄板を加工するプレス体験



電動工具を使ってネットでタイヤ締付を体験

主な社会貢献活動

災害支援人材の育成と派遣

ダイハツでは、災害時に地域や被災地を支える人材を育成するため、災害ボランティアコーディネーターの養成と派遣に取り組んでいます。2025年度は本社・池1地区と多田事業所で養成講座を実施し、計45人が受講しました。過去の受講者を含め全社で97人となっており、2028年度までに200人規模への拡大を目指しています。社会福祉協議会と連携し、地域との関係づくりや有事への実践力向上を図るとともに、災害復旧支援への派遣など共助・公助の取り組みも進めています。



健康安全運転講座

ダイハツの販売会社は、地域密着プロジェクトの一環として「健康安全運転講座」を通じ、地域の交通課題の解決に取り組んでいます。本講座は産（販売会社／一般社団法人日本自動車連盟（JAF）など）・官（自治体）・学（理学療法士）・民（地域住民・地域組織）の連携により、高齢化が進む地域で「いくつになっても自由に移動できる自立した生活」を支えることを目的に展開しています。講座では、理学療法士による体力測定や運動指導、認知機能維持に向けた指導に加え、販売会社による予防安全機能の体験（衝突回避支援ブレーキ機能や誤発進抑制制御機能など）やJAFによる安全運転指導を行い、参加者の安全・安心な移動を支援します。販売会社のスタッフにとっても、地域とのつながりの重要性を実感する機会となっています。



健康安全運転講座

子育て世帯への車両貸与

ダイハツは、行政と連携し、地域課題の解決に取り組んでいます。池田市の「エンゼル車提供制度」や竜王町の「ダイハツ竜の子ファミリー車提供制度」では、一定の条件を満たす子育て世帯に対し、3年間無償で車両を貸与しています。通院や送迎、買い物など日常の移動負担を軽減し、安心して暮らせる生活基盤を支える取り組みです。地域で子どもを育てやすい環境づくりを後押しし、工場立地地域の活性化や定住促進、地域とのつながり強化にもつなげています。

認知症サポーター養成講座

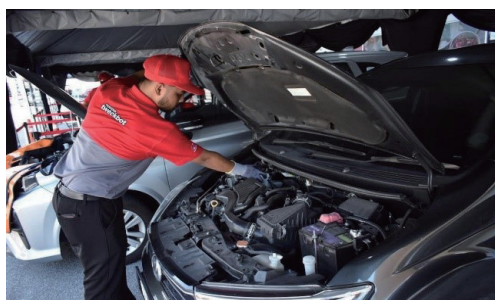
ダイハツでは、「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」という使命のもと、地域課題に向き合い行動できる人材育成を目的に、従業員向けの「認知症サポーター養成講座」を実施しています。対面式の本講座では、グループワークを通じて認知症への正しい理解を深め、認知症の人やその家族を偏見なく見守る「応援者」として、日常の中でできる支援を学びます。これまで全社の22%が受講しており、助け合いの輪を広げながら、誰もが安心して暮らせる地域づくりを目指しています。

主な社会貢献活動

活動事例紹介(海外)

プロドゥアTweckbotによる巡回点検サービス

プロドゥアでは、イベント会場や地域を巡回し、車両点検や軽整備、相談対応を行う「プロドゥアTweckbot」を展開しています。2025年は、Lotus's各店を会場に複数回実施し、無料の50項目点検を通じて車両の状態確認を行うとともに、道路安全や環境に関する情報発信も行いました。地域に近い場所で気軽にサービスを受けられる機会を提供し、お客様の安全・安心なカーライフを支えています。



CVT授業の提供、拡充

DDMIでは、地域の人材育成と雇用創出に向け、現地の工業高校と連携したCVT（無段変速機）授業の提供・拡充を進めています。授業では、CVTの構造や分解・組み付けの基礎に加え、2S、安全、規律など、モノづくりに必要な基本を学びます。2025年は既設校で第1期生36人が修了し、新たに私立高校も対象に加えました。この授業をき

かけに、DDMIに入社し、活躍されている受講者もいます。今後、教員向け研修や工場見学も実施し、学校との連携を深めながら、現地に根差した人材育成と採用基盤の強化につなげています。



地域の健康づくり支援

ADMでは、地域住民の健康水準向上に向けて、地域の保健所や医療団体と連携した健康支援活動を進めています。無料健康診断や予防接種、各種研修の実施に加え、工場周辺地域の統合保健ポスト「Posyandu」に対する寄付や、運営に必要な備品・医療機材の支援も行っています。また、幹部やスタッフ向けの研修、移動診療による健康チェックなども通じて、地域に必要な医療・保健サービスの充実を後押ししています。継続的な支援を通じて、地域の暮らしを支える取り組みにつなげています。



スポGOMIビーチバトルの開催

DPEMでは、環境保全を促進するイベントとして、マレーシア・ポートディクソンのビーチで初めて「スポGOMIビーチバトル」を開催しました。スポGOMIは、チームで制限時間内にゴミを拾い、その量や分別の正確さを競う取り組みです。当日は19チームが参加し、30分間でビーチのゴミを集めながら分別を行いました。海岸の美化に加え、参加者の環境意識向上やチームワークの醸成にもつながる活動として、今後もCSRの一環として継続していきます。



コーポレートガバナンス

ダイハツは「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」という使命の実現に向け、積極的に事業活動を展開しています。そして、その事業推進にあたっては、透明・公正かつ適時・的確な意思決定ができる仕組みを整えています。

- 78 考動館
- 79 コーポレートガバナンス
- 80 リスクマネジメント
- 82 コンプライアンス

SECTION

6



考動館

「三つの誓い」考動館

認証不正問題を風化させることなく、法令・ルールを守る意味を一人ひとりが自分ごととして捉え直し、日々の行動につなげるための学びと約束の場です。

考動館設置の目的

「三つの誓い」考動館は、認証不正問題で何が起こり、なぜ起こったのか、また国内外のステークホルダーにどのような迷惑や影響を及ぼしたのかを正しく認識し、二度と同じ過ちを繰り返さないために、法令遵守の重要性を後世に語り継ぐとともに、ダイハツの使命である「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」を果たすうえで、一人ひとりが自身の仕事の在り方を見つめ直す場です。ここで見て、感じて、考えたことを、それぞれの行動につなげていきます。

3 法令・ルールを守り続けている
「私たちは、法令・ルールを遵守し、正しい仕事をします」という約束を、一人ひとりが守り続けられるよう、仕組みと風土を醸成します。

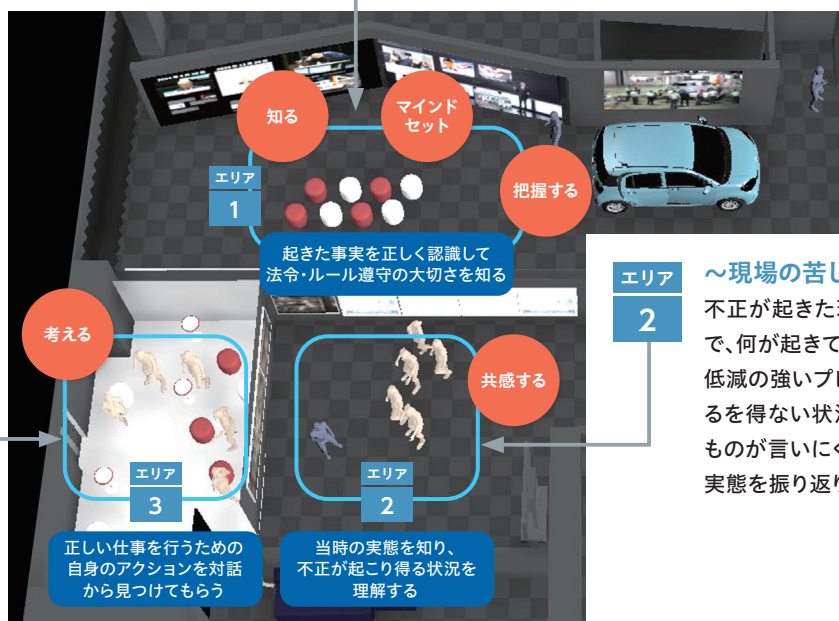
2 法令・ルールを遵守する意識が生まれている
認証申請における不正行為と、それによってお客様をはじめとするステークホルダーにご迷惑をおかけした事実を一人ひとりが真摯に受け止め、「自分ごと」として法令・ルールの遵守を考え、お客様に安心・安全をお届けする行動につなげます。

1 全社員が、認証不正問題の事実を知っている
第三者委員会の調査報告書、国土交通省からの是正命令、それらに関する報道やダイハツの対応など、公表されている事実を学び、問題の全体像を正しく理解します。

考動館 概要

エリア 1 ～マインドセット・知る・把握する～

車両法規や型式認証制度は、自動車会社を守るべき重要な法令・ルールの一つです。また、認証試験ではさまざまな条件を満たす必要があります。技術部門では何日も前から入念な準備と慎重な作業を重ねています。このエリアでは、そうした前提を学ぶとともに、実際のお客様とのやりとりや取引先様、販売会社からの声に触れ、問題が多くの人たちに影響を与えたことを理解します。



エリア 3 ～考える～

法令・ルールを遵守し、正しい仕事を続けていくために、ここで見て、感じて、理解したことをもとに対話し、一人ひとりが気づきを深めるエリアです。一度立ち止まり、起こしてしまった問題とその原因に一人ひとりが向き合い、同じ過ちを二度と起こさないために、自分は何ができるのかを考えるエリアです。

基本的な考え方

ダイハツは「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」という使命の実現に向け、積極的に事業活動を展開しています。そして、その事業推進にあたっては、透明・公正かつ適時・的確な意思決定ができる仕組みを整えています。

コーポレートガバナンス体制

内部統制

「内部統制の整備に関する基本方針」に基づき、企業集団としての業務の適正を確保するための体制整備と、その適切な運用を実施しています。その中でGRC委員会は、代表取締役社長が指名する取締役を委員長とし、企業集団における内部統制体制を確立し、法令等の厳守・リスク管理および財務報告の信頼性を確保し、企業価値の向上を図ることを目的としています。

 PDF：内部統制の整備に関する基本方針

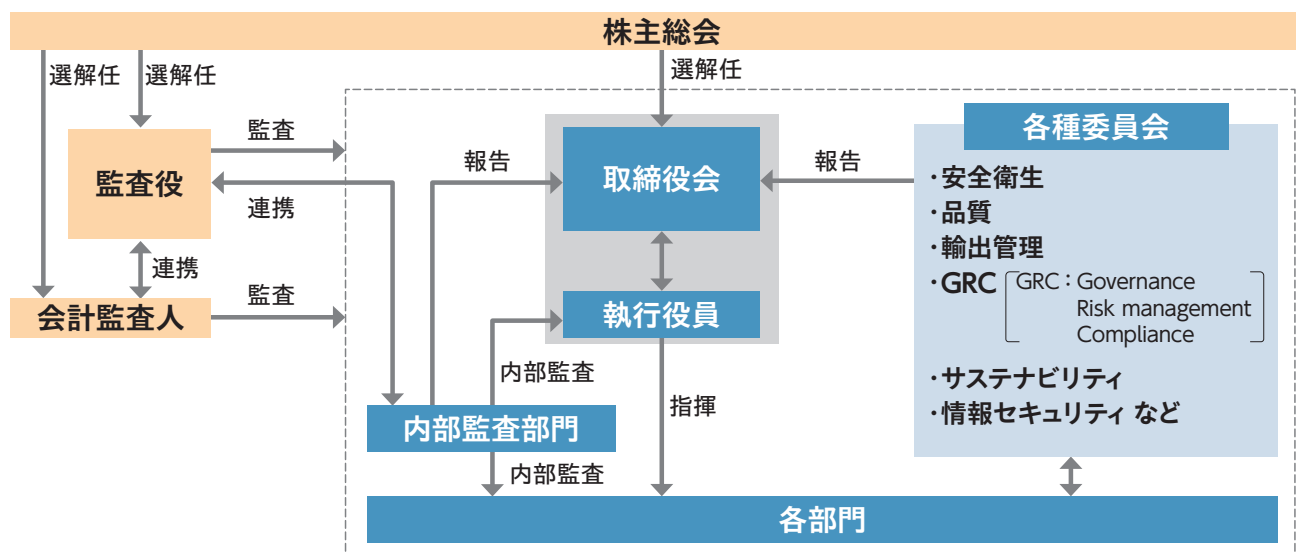
取締役会

ダイハツの取締役会は、代表取締役社長を議長に、代表取締役副社長・非常勤取締役・常勤監査役・非常勤監査役の計7名で構成されています。取締役会は原則として月1回開催し、会社経営に関する意思決定を行うとともに、非常勤取締役や非常勤監査役から第三者視点のアドバイスを受けて経営に反映させています。

利益相反

ダイハツが役員と取引を行う場合には、会社法に定められた手続きを順守するとともに、取締役会規則等に則り、取締役会での承認・報告を行っています。親会社との取引については、一般取引条件と同様に、市場価格などを十分に勘案して交渉のうえ決定しています。また、取引の重要性が高いものについては、取締役会規則などにより、取締役会の承認を得ることとしています。

コーポレートガバナンス体制図



リスクマネジメント

GRI > 2-23, 2-24, 3-3

基本的な考え方

ダイハツでは会社組織全体のリスクに対し、会社経営上の重要度（発生可能性、影響度合、対策状況）により優先順位づけを行ったうえで対策を行う、PDCAサイクルを継続的に回す活動の定着と、継続的な改善を行う「全社リスクマネジメント活動」に取り組んでいます。

リスクマネジメントプロセス

平時のリスクマネジメントプロセス

各部でのリスクの洗い出しを行い、全社横断での分析と優先順位づけを行ったうえで重点管理すべきリスクを特定し、対策検討・推進します。また、特定したリスクはGRC委員会により定期的に進捗状況フォロー、モニタリングを行います。



有事のリスクマネジメント体制

経営上重大な事態の発生時や災害などの緊急事態が発生した場合は、緊急対策本部を設置し、事態に対処するなどの適切な処置を講じることとしています。



事業継続マネジメント

基本的な考え方

企業経営におけるリスク発生時の影響を最小限に抑え、早期に復旧、事業継続していくためのBCP (Business Continuity Plan) を策定し、リスクの回避、低減に努めています。

特に、災害時の初動対応については、社内のあらゆる部署が関わる全社防災委員会を設置、従業員の安否情報をWEB、電話、アプリなどからシステムに登録することで、会社、職場上司が迅速に安否確認を行える安否確認システムを備えています。また、大規模災害発生時の従業員行動基準や初動対応手順や復旧手順をまとめた防災マニュアルを作成し、発生から復旧までのプロセスを明確化、訓練を通じて定着を図ることで災害に強い企業体質の構築を図っています。

事業継続マネジメント

災害時の危機管理体制

災害などの緊急時の危機管理を適切に行うため、全社レベル・各本部レベル・職場レベルの3階層で役割を定めて初動体制を構築しています。また、全社初動対応訓練や安否確認システムを活用した安否確認訓練をグループ会社連携で行うことで、初動の精度と実効性の向上に努めています。

推進体制

全社	防災委員会 (初動対策本部) 全社防災体制統括、有事における社外情報収集、対応方針決定
各本部	各本部 復旧対策会議 各本部・事業場での被害情報集約、復旧対策の立案 など
職場	職場防災隊 職場メンバーの避難統制、傷病者の応急対処、初期消火 など

取り組み

建物・設備の減災

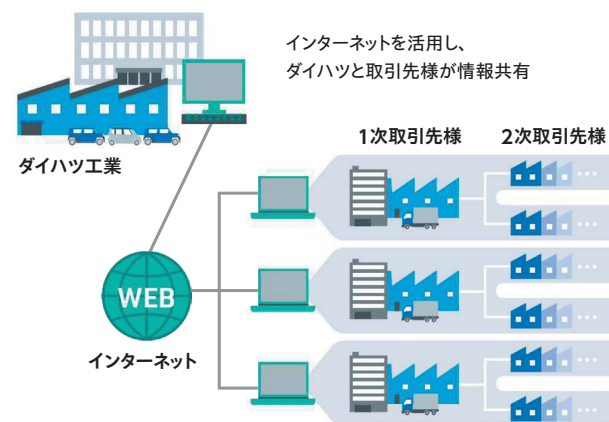
災害時の人的・物的被害を抑え、事業復旧時に速やかに生産を回復できるよう、建物・設備の減災に努めています。生産などの設備については、災害時の倒壊や発火、電源喪失などの危険性や、製造品質に影響するリスクを洗い出し、合理的な対策を設備仕様や運用方法に織り込む活動を実施しています。また、古い建物については必要に応じ耐震診断を行い、補強工事を順次推進しています。

災害に強いサプライチェーンの構築

災害時の復旧支援の早期化・迅速化を図るために、取引先様と一体となった災害に強いサプライチェーンの構築に努めています。平時からSCRK[※]システムの構築によってサプライチェーン情報を「見える化」し、災害に備えた対策を推進しています。具体的には取引先様からご提供いただいた情報をもとにデータベースを構築し、災害時に被害の把握や支援要否などの確認に活用しています。

※SCRK: Supply Chain Resiliency Keeper

SCRKシステム運用イメージ



情報管理

情報セキュリティ

ダイハツは、情報セキュリティを事業継続の重要な基盤と捉え、機密情報や製品、施設などの資産を、外部の攻撃やリスクから保護するためのルール徹底と施策の実践を進めています。入社時研修や情報セキュリティ強化月間を通じて、情報漏洩の防止と攻撃やリスクからの保護に取り組んでいます。

個人情報の保護

ダイハツは、事業を通じてステークホルダーの皆様からいただいた大切な個人情報を守るために、プライバシーポリシーを定めて適切に管理しています。プライバシーポリシーは、個人情報保護法の改正に応じて常にアップデートしています。個人情報保護の取り組みとして、監査の実施、適切な委託先の選定、個人情報保護の覚書の締結などを行っています。

プライバシー尊重

ダイハツは、お客様に寄り添ったプライバシー保護を実現するため、全社横断のガバナンス体制を構築し、情報セキュリティ委員会で課題を共有し、その対応を検討しています。プライバシーを保護しつつ、多様な情報の活用によって、ダイハツらしいサービスを安全・安心に提供できるよう取り組んでいます。

WEB: プライバシーポリシー

基本的な考え方

ダイハツは、お客様や社会から信頼される企業グループになることを目指し、コンプライアンス活動を推進しています。GRC委員会にて年度ごとにコンプライアンス活動計画を審議・策定・実行しています。また、ダイハツのみならずグループ会社に対しても、コンプライアンス自主点検シートにて法令遵守状況のチェックを依頼し、ダイハツへの状況報告をお願いしています。法令遵守は各社が主体的に取り組むことが基本ですが、各社の実情や要請に応じ、ダイハツが改善のサポートを行い、グループ全体のコンプライアンス意識の引き上げに取り組んでいます。

推進体制

GRC委員会が全体的な活動推進を行っているほか、法令分野ごとに専門的な課題を検討するため「輸出管理委員会」「全社安全衛生委員会（全社安全衛生労使協議会）」などを設置し、各機能部署が定期的に会議を開催しています。また、グループ会社に対しては、「関係会社連絡会」などを設け、法令動向や社会で生じている法令違反案件を情報共有するとともに、各社の内部統制担当者との意見交換や相互研鑽を行っています。

取り組み

ダイハツでは、グループ各社が共通して取り組むべき重点分野を特定し、分野ごとに機能部署が中心となり、グループを横断してコンプライアンス問題の未然防止活動を行っています。

贈収賄防止

ダイハツは「贈収賄防止に関するガイドライン」を制定し、社内および国内外のグループ会社に展開しました。また、社内イントラネットにも掲載し、従業員へ周知しています。

同ガイドライン中には、公務員などに対する贈賄の禁止、公務員以外との間での贈収賄の禁止のほか、関係当局などによる調査への協力について定めています。また、同ガイドラインは「贈収賄・腐敗行為防止に関するトヨタグローバルポリシー」にも準拠しています。

腐敗行為防止

ダイハツでは、腐敗行為防止への対応として、就業規則に「職務に関し、与えられた権限を濫用しないこと」と規定し、違反時の罰則を明確にしたうえで、全従業員に腐敗行為防止の徹底を図っています。取引先様には、「仕入先サステナビリティガイドライン」において、腐敗行為防止に取り組むことを要請しています。

コンプライアンス教育

ダイハツでは、役員やすべての従業員を対象に充実した研修を提供するよう努めています。

入社時、昇格時などの節目教育に加え、eラーニングによる全社教育を実施しています。また、啓発活動として、毎日PC起動時に出題されるコンプライアンスクイズ「今日のいちもんクイズ」も実施しています。さらに、トヨタとの共通教材による研修も展開しています。

内部通報制度

基本的な考え方

ダイハツでは、業務に従事するすべての人が利用できる内部通報制度を整備し、コンプライアンス意識の維持・向上により、不正のリスクを早期に発見し未然に防止することで企業リスクを低減し、より良い企業・職場づくりに貢献することを目指しています。

特に、「取り組み」に記載のとおり、認証不正を受けて、内部通報制度の在り方を抜本的に見直したことで、通報件数も大幅に増加しました。（2022年140件⇒2025年324件）

今後もこれらの通報制度を継続運営し、倫理観を高め、コンプライアンスを遵守する企業風土を醸成していきます。

取り組み

制度の周知

通報件数や内容の傾向、通報を通じた改善事例などの定期的な情報発信。連絡窓口を記載した携帯カードの配付による制度周知の強化。

公正な調査体制

調査の客観性と制度への信頼性向上のため、監査部主導の調査体制への見直し。適切な対応に向けた必要リソースの確保。

守秘義務の徹底と不利益の防止

公益通報者保護法に準じた規定の再構築。通報者の秘匿、情報管理の徹底、利益相反の回避、不利益取り扱いの防止を全社規定に明記。

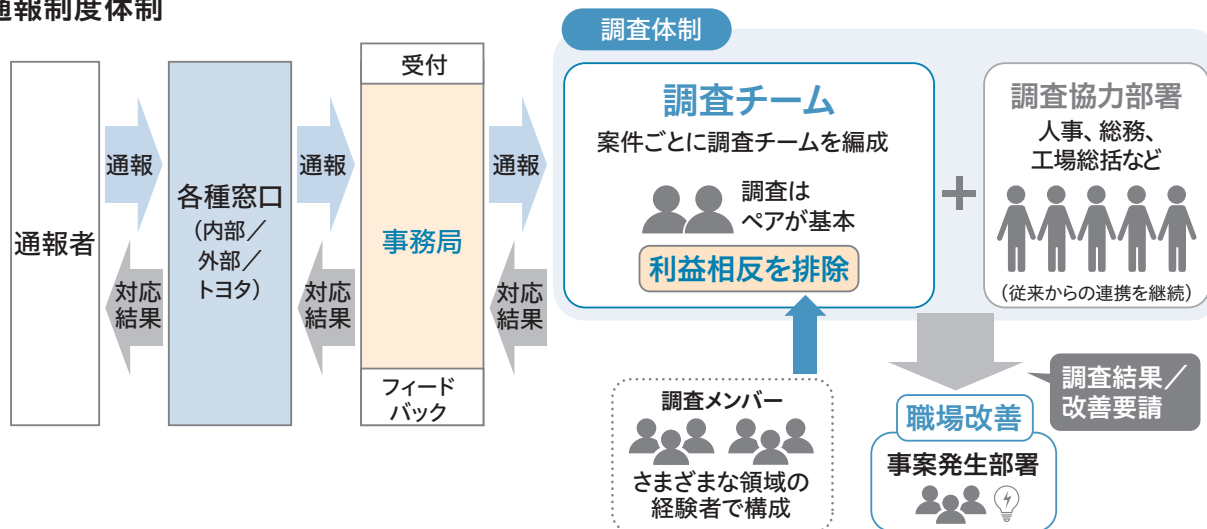
匿名通報への対応

匿名通報についても、連絡可能な場合のフィードバック実施。

外部窓口の活用

弁護士事務所を含む外部窓口の追加に加え、トヨタグループの窓口も併用した、声を上げやすい環境整備。

内部通報制度体制



内部通報窓口

対象		窓口			
		ダイハツ		トヨタ	
ダイハツ工業		社員の声	内部窓口	オールトヨタ スピークアップ 窓口	トヨタ連結 ヘルプライン
			外部窓口		
子会社	海外子会社			トヨタグローバル スピークアップ	
	国内 製造会社	ダイハツグループ ヘルプライン		オールトヨタ スピークアップ 窓口	
	国内 販売会社	ダイハツ販売会社 ヘルプライン			
子会社以外	国内 販売会社				
国内取引先		ダイハツ取引先 通報窓口			

税務

基本的な考え方

ダイハツは、納税に対し「ダイハツ サステナビリティ基本方針」に沿って各国の法令および国際機関が公表している基準などを遵守します。また、納税は義務であると同時に社会貢献の基本と捉え、SSC（シンプル・スリム・コンパクト）などによる原価のつくり込みに取り組み、安定的に利益を確保することで適正な納税に努めます。

税務方針

● 法令遵守

各国法令およびOECD移転価格ガイドライン、BEPS行動計画などの国際基準を遵守するとともにタックスヘイブンの利用などによる租税回避は行わず、通常の事業活動に即した適正な納税を行います。

● ガバナンス

税務課題は必要に応じて関係各社と連携し適切に対処します。また、従業員に対して税務に関する研修やeラーニングなどを通じて教育を行っています。税務ガバナンスを強化し、財務状況の公正かつタイムリーな開示を実施することで税の透明性を確保します。

● 税務当局との関係

オープンで建設的かつ協力的な姿勢を徹底することで良好な関係の構築、維持に努めます。税制解釈の複雑性に起因し、特定の税務問題に対して税務当局との間で見解の相違が生じる場合は、早期の紛争解決のために関係する税務当局と協力します。なお、このような見解の相違および紛争解決は、将来的な税務当局との相互理解を深めるために必要であると認識しています。

● 適正価格による企業間取引（移転価格）

グループ会社との取引については、適正な価格（独立企業間価格）により取引を行い、恣意的に不適切な価格を設定しません。

編集方針

『DAIHATSU Sustainability Report』は、トヨタグループの一員であるダイハツ工業株式会社およびダイハツグループ会社のESGにおける考え方や取り組みを、ステークホルダーの皆様に向けてご紹介する冊子です。なお、公式WEBサイトの「持続可能な社会へ」は、本冊子と同一の内容の記載を基本としています。

対象期間

前年度の取り組み結果を中心に記載しています。また、情報に修正・追加がある場合は、都度更新しています。

対象範囲

ダイハツ工業株式会社およびダイハツグループ企業

発行時期

2026年9月（原則1回／年発行予定）

参考ガイドライン

GRI (Global Reporting Initiative) 「GRIスタンダード2021」

 **WEB** : GRIスタンダード2021

免責事項

本報告書には、ダイハツ工業株式会社および対象範囲となる会社の過去と現在の事実だけでなく、発行日時点における計画や見通し、経営方針・経営戦略に基づいた将来予測が含まれています。

この将来予測は、記述した時点で入手できた情報に基づいた仮定ないし判断であり、当該年の変化によって、将来の事業活動の結果や事象が予測とは異なったものとなる可能性があります。情報を修正、再記載する場合や、重要な変更がある場合は、その内容を本報告書に記載します。ステークホルダーの皆様には、以上をご承知いただきますようお願い申し上げます。

更新履歴

2026年9月 「DAIHATSU Sustainability Report 2026」発行



ダイハツ工業株式会社

発行部署：経営支援部 コーポレート企画室

本件に関するご意見・ご感想がございましたら、下記ダイハツお客様コールセンターまでお寄せください

ダイハツお客様コールセンター

フリーコール：0800-500-0182

<https://www.daihatsu.com/jp/csr/report/>

発行：2026年9月