

# TCFD 提言にもとづく情報開示

気候変動問題が深刻化する中、金融安定理事会が設置した気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）は、2017年に気候変動関連の情報開示の枠組みを纏めた最終報告書（TCFD提言）を公表しました。TCFD提言では、投資家が気候関連のリスクと機会を適切に評価し、投資判断を行えるよう、企業に気候変動にかかわる情報を開示することを促しています。

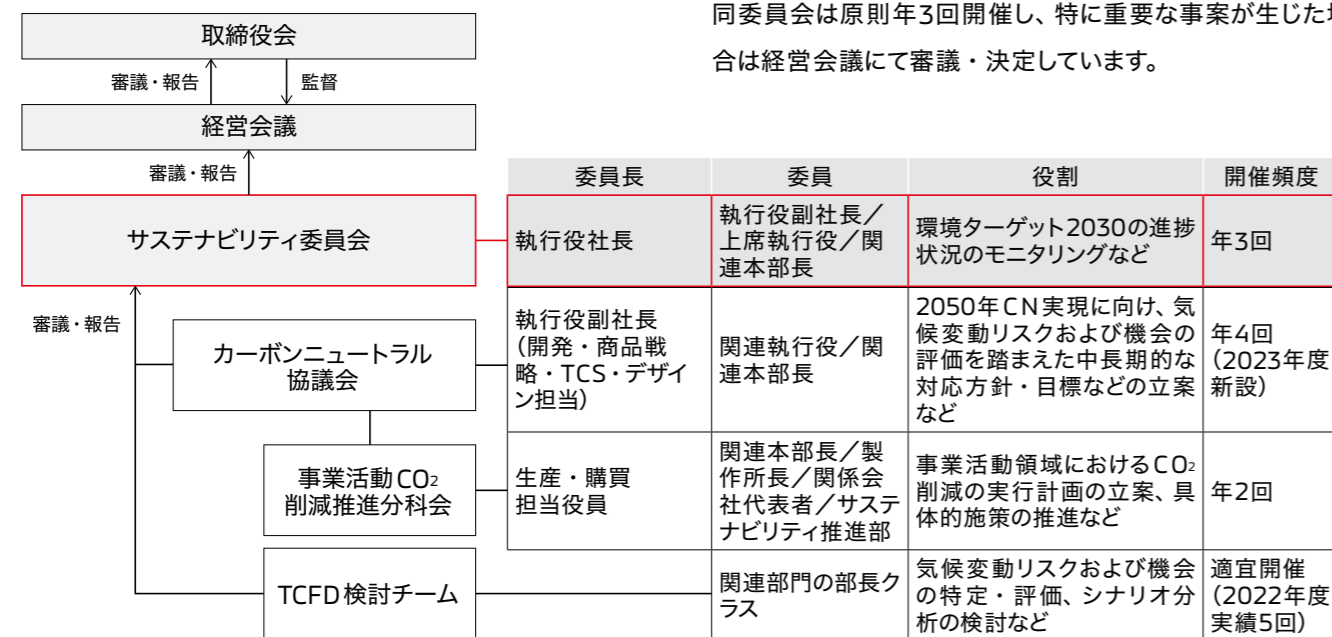
三菱自動車は、気候変動がもたらす中長期的なリスク・機会が事業に影響を及ぼす可能性があるとの認識のもと、2021年7月にTCFD提言への賛同を表明しました。これを機に、気候変動が当社の事業および財務へ与える影響の分析（シナリオ分析）を進めています。今後、シナリオ分析の結果を経営戦略に反映し、戦略のレジリエンスを高めるとともに、TCFD提言に則した情報開示の充実に努めていきます。

## ガバナンス

### a. 気候関連リスクと機会についての取締役会による監視体制

当社は、「気候変動・エネルギー問題への対応」を重要な経営課題と認識し、当社マテリアリティの一つとしています。取締役会は、戦略・事業計画・取り組み方針などの審議と監督を行う場であり、当社は気候変動関連を含む環境取り

#### カーボンニュートラル推進体制



取締役会で審議または報告された気候変動関連の事案例

- ・TCFD提言への賛同表明
- ・TCFD提言に沿った情報開示
- ・2050年カーボンニュートラル宣言と環境ビジョン2050の改定
- ・環境ターゲット2030の改定

組みに関する重要な事案が生じた場合、取締役会での審議・報告を通じて監督を受けています。2022年度の環境ビジョン2050および環境ターゲット2030の改定の際も、取締役会での審議・報告を経て策定、公表しています。

### b. 気候関連リスクと機会を評価・管理するうえでの経営の役割

「気候変動・エネルギー問題への対応」は、気候変動課題に関する取り組みの最高責任者でもある執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会にて、気候変動リスクと機会の評価や対応策などを審議するとともに、環境ターゲット2030の進捗状況・実績などを確認しています。また、サステナビリティ委員会のもとに、経営戦略・商品・生産・調達・物流などを担当する執行役などで構成する会議体を設置し、気候変動リスクおよび機会の評価を踏まえた中長期的な対応方針・目標などを立案しています。立案した方針・目標・進捗などは、各領域を担当する本部長がサステナビリティ委員会にて報告し、審議する体制としています。同委員会は原則年3回開催し、特に重要な事案が生じた場合は経営会議にて審議・決定しています。

また、2022年度からは、サステナビリティへの対応が三菱自動車グループの経営上の重要課題であるとの認識のもと、執行役の中長期業績連動報酬を決定する指標としてESG関連項目を追加しました。特に「環境」については、深刻化する気候変動問題に関する取り組みの進捗を測る指標として、「事業活動CO<sub>2</sub>排出量」を導入しています。

## 戦略

### a. 組織が特定した短期・中期・長期の気候関連リスクと機会

当社は、気候変動リスク・機会を、事業戦略策定上の重

要な観点の一つとして捉えています。短期・中期・長期のリスクと機会の洗い出し・評価を行い、複数の気候シナリオにもとづくリスクと機会の当社事業への影響の分析および対応策の検討を進めています。特に影響度が大きい項目として、移行リスクでは「燃費/CO<sub>2</sub>、ZEV規制などの強化」「カーボンプライシングの導入・拡大」、物理リスクでは「気象災害の頻発・激甚化」を特定しました。これらのリスクは、当社の事業に対してさまざまな影響を及ぼす可能性があります。適切に対応することで電動車の販売拡大や新たな事業機会の獲得にもつながると認識しています。

#### 認識した気候変動リスク・機会

カテゴリー	項目	想定される当社事業活動への影響	影響の発生時期*	影響度	
移行リスク	政策・法規制	燃費/CO <sub>2</sub> 、ZEV規制などの強化	・規制強化に対応するための開発/調達/生産コストの増加 ・規制未達による罰金・クレジット購入費用の増加	中/長期	大
		カーボンプライシングの導入・拡大	・炭素税などカーボンプライシングの導入・拡大や炭素価格の上昇による自社CO <sub>2</sub> 排出に係る税負担や、調達/生産/物流段階への価格転嫁によるコストの増加	中/長期	大
	市場	エネルギーミックスの変化	・再生可能エネルギーや水素などのカーボンニュートラル電源の導入拡大にともなう電力価格上昇によるエネルギーコストの増加	中/長期	中
		原材料(希少金属)の需給逼迫	・蓄電池需要の拡大による希少金属などの原材料・部品コストの増加	中/長期	中
	評判	ユーザー意識・行動の変化	・都市部での公共交通インフラの整備やシェアリングの普及にともなう販売台数の減少	中/長期	中
		ESG機関やステークホルダー評価の厳格化	・企業の社会的イメージや株価の低下	短/中期	中
物理リスク	急性	気象災害の頻発・激甚化	・台風や豪雨にともなう工場の被災による建屋・設備での損害発生や、サプライチェーンの寸断(取引先の被災や輸送ルート寸断による部品供給の遅延)にともなう生産拠点の操業停止	短/中/長期	大
	慢性	平均気温の上昇	・職場環境や社員の健康を維持するための空調(エネルギー)コストの増加	短/中/長期	小
		海面の上昇	・海面上昇にともなう洪水や高潮の増加による生産拠点の操業停止や災害対策投資の増加	短/中/長期	中
機会	製品・サービス	電動車の需要拡大	・商品力向上や政府・自治体の電動車普及施策の活用による電動車の販売拡大 ・電動車のエネルギーインフラ価値の高まりにともなう電動車の販売拡大や、V2X関連機器/サービスの提供 ・災害時の非常用電源確保のニーズの高まりにともなう電力供給に貢献できる電動車の販売拡大	中/長期	大
		エネルギー源	エネルギー技術の進展	・省エネルギー活動/再生可能エネルギー導入の推進によるエネルギーコスト低減	中/長期

\* 影響の発生時期  
短期：～3年、中期：3～10年、長期：10年～を想定。なお、昨今の国際情勢から既に発生していると見られる例もあります。

**b. 気候関連リスクと機会が組織のビジネス、戦略および財務計画に及ぼす影響**

三菱自動車は、気候関連事項が事業や戦略および財務計画に影響を及ぼす可能性があることを認識し、気候変動リスクや機会を踏まえて、適宜戦略や計画などの見直しを行っています。

**戦略・計画などへの影響**

事業分野	認識する影響	戦略・計画などへの織り込み
製品・サービス	カーボンニュートラル社会の実現に向けて、各国・地域において燃費/CO <sub>2</sub> 、ZEV規制などが強化され、当社の製品開発・生産・調達などの戦略に影響が生じる。	当社は環境ターゲット2030において、「新車からのCO <sub>2</sub> 排出量40%削減(2010年度比)」、「電動車の販売比率50%(2035年度100%)」を設定している。この目標にもとづき、2030年までの対応策として、電動車の開発や内燃機関車の燃費改善などを推進しており、2027年までの5年間に9車種の電動車を投入していく。
サプライチェーン・バリューチェーン	自動車の製造・販売事業においては、製品の製造時だけでなく、バリューチェーン全体でCO <sub>2</sub> などの温室効果ガスが排出される。 また、気候変動の進行に伴い、世界各地で台風や洪水などが頻発・激甚化するリスクがある。当社のサプライチェーンやバリューチェーンが被災した場合、当社工場の操業に影響を与える可能性がある。	当社は環境ターゲット2030において、主要な取引先および輸送会社と協力し、サプライチェーン全体でのCO <sub>2</sub> 削減活動を推進している。また、サプライチェーンの寸断リスクに対して、当社は主要部品の取引先でのBCP <sup>※1</sup> 策定に取り組んでおり、災害発生時に取引先が早期に操業復興に向けた対策を講じられるようにしている。
研究・開発への投資	当社が商品を展開する国や地域において、燃費/CO <sub>2</sub> 、ZEV規制などの強化や新たな規制へ対応するため、当社は研究・開発への投資を促進しており、電動車などの製品の研究・開発費に影響が生じる。	当社は環境ターゲット2030において、「電動車の販売比率50%(2035年度100%)」を設定している。この目標に基づき、2030年までの対応策として、電動車の開発や内燃機関車の燃費改善などの研究・開発を推進しており、電動化に係る研究・開発費を2025年度には700億円投入する計画である。また、電動化に係る設備投資についても推進し、2025年度には550億円投入する計画である。
適応・緩和策	気候変動の進行にともない、各国・地域において炭素税や排出量取引制度の導入・拡大、またはエネルギーコストの上昇など、当社事業に影響を及ぼす可能性がある。	当社は環境ターゲット2030において、「事業活動からのCO <sub>2</sub> 排出量50%削減(2018年度比)」を設定している。この目標にもとづき、2030年までの対応策として、省エネルギー活動の推進や再生可能エネルギーの導入・拡大などを進めている。

※1 BCP：Business continuity planの略称。事業継続計画

**c. ビジネス、戦略および財務計画に対する2°Cシナリオなどのさまざまなシナリオ下の影響**

IEA(国際エネルギー機関)やNGFS(気候変動リスクに係る金融当局ネットワーク)などの気候シナリオや将来情報をもとに、2030年および2050年時点において社会全体で気候変動対策が進む「2°C未満シナリオ<sup>※2</sup>」、現行の各国政策の強化方針が継続する「成行シナリオ<sup>※3</sup>」を想定し、特に影響度が大きい項目のリスク・機会、三菱自動車事業活動への影響などを検討しました。

2022年度は、対象範囲を自社や製品使用段階のみならず、調達段階まで拡大した分析を実施しました。リスクと機会の当社事業への影響に関する分析結果は以下のとおりです。

※2 IEAの「APS(Announced Pledges Scenario)」, NGFSの「Net Zero 2050」などを参照し、設定

※3 IEAの「STEPS(Stated Policies Scenario)」, NGFSの「Current Policies」などを参照し、設定

**リスクと機会を踏まえた三菱自動車の対応策**

当社は、気候変動リスクおよび機会への対応策を、環境への取り組みの方向性と目標を定めた環境計画パッケージや事業戦略に反映させることで、将来リスクの低減や事業の持続的な成長につなげ、企業としてのレジリエンスを高める取り組みを推進しています。

2022年9月には、当社としてサプライチェーン全体で2050年カーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言し、あわせて環境ビジョン2050を改定しました。2023年2月には、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたマイルストーンとして、環境ターゲット2030の目標を見直しました。

製品においては、当社独自のプラグインハイブリッド車(PHEV)と軽商用EVを起点に、アライアンスの技術を活用しながら、電動化を推進し、各国・地域のエネルギー事情やインフラ整備状況、お客様のニーズに応じた最適な電動車を<sup>※4</sup>積極的に投入していきます。2023年3月に公表

**リスクと機会の当社事業への影響**

シナリオ項目	リスク/機会	当社事業への影響	対応策	
2°C未満	燃費CO <sub>2</sub> /ZEV規制などの強化	リスク	・先進国・新興国とも、厳格化された規制への対応が必要となる ・規制未達の可能性が高まる	・開発/調達/生産コストが増加する ・規制未達の場合、罰金・クレジット購入費用が増加する
		機会	・電動車の需要が増加する	・電動車の販売および電動車関連のバリューチェーンが拡大する
	カーボンプライシングの導入拡大	リスク	・炭素税などが導入・拡大され、炭素価格が上昇する	・調達、生産および物流の各段階で、直接的・間接的に税負担などが増加し、コストが上昇する
		機会	・省エネルギー技術が進展する ・再生可能エネルギーの普及が拡大する	・エネルギーコストが低減する
成行	気象災害の頻発・激甚化(洪水・浸水)	リスク	・大雨・洪水などの頻発・激甚化により工場被災やサプライチェーン寸断の可能性が高まる	・生産・開発設備などが損害を受ける ・自社工場やサプライヤーの被災に伴い、操業が停止し収益が減少する
		機会	・災害時の非常用電源確保のニーズが高まり、電動車の需要が増加する	・非常用電力供給に貢献できる電動車の普及が拡大する

した新中期経営計画「Challenge 2025」では、主要なChallengeの一つにカーボンニュートラル対応を掲げ、電動車強化第2フェーズ(2026-2028年度)に向けた電動車開発とアライアンスの強化に取り組むとともに、今後5年間で9車種の電動車を投入していきます。

事業活動においては、エネルギーミニマム化と再生可能エネルギーへの転換を推進し、CO<sub>2</sub>排出量の削減に取り組みます。サプライチェーン全体においては、原材料・部品の生産段階や製品を含めた物流領域のCO<sub>2</sub>排出量の低減、再生可能エネルギーや充電インフラの普及、カーボンニュートラル燃料の活用、V2X<sup>※5</sup>の推進など、取引先や関連企業・団体、政府・自治体と連携していきます。

電動車の普及は、使用済みバッテリーのリユース、エネルギーマネジメント、車両の走行・バッテリーデータを用いたデータビジネスなど新しい事業機会を提供するものと考えており、パートナー会社・自治体と協業することで、カーボン

ニュートラルに貢献できる新たなモビリティビジネスを、車両販売、販売金融、アフターセールスに続き第4の収益の柱とするべく取り組んでいます。

※4 電動車：電気自動車(バッテリーEV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)、ハイブリッド自動車(HEV)  
※5 V2X：V2H(Vehicle to Home)やV2G(Vehicle to Grid)などの総称

**リスク管理**

**a. 組織が気候関連リスクを特定および評価するプロセス**

当社は、サステナビリティ委員会のもとで全社横断的な検討チームを立ち上げ、TCFD提言にもとづいたシナリオ分析を行い、事業に影響を及ぼす可能性のある気候変動リスクおよび機会を抽出・特定し、発生時期と影響度による評価を行っています。特に影響度が大きい気候変動リスクおよび機会への対応については、目標・実行計画に落とし込み、サステナビリティ委員会で進捗を確認しています。

## b. 組織が気候関連リスクを管理するプロセス

サステナビリティ委員会で特定した気候変動リスクと機会および対応策は、執行役員クラスの取り組み責任者を決め、KPIを設定し、PDCAを進めています。なお、迅速な対応が必要な重要リスクおよび機会については、逐次取締役会へ報告し、対応を決定しています。

また、三菱自動車は、2018年度に環境・社会・ガバナンス各分野の様々な課題から当社が取り組むべき重要課題としてマテリアリティを特定しており、「気候変動・エネルギー問題への対応」は最重要課題の一つと認識しています。特定に際してはステークホルダーの関心度と自社への影響度の観点から検討を重ね、有識者へのヒアリングを実施しました。そのうえで、サステナビリティ委員会にて議論を重ね、経営会議にて決定しました。

## 指標・目標

## a. 組織が自らの戦略とリスク管理プロセスに即して、気候関連リスクと機会を評価するために用いる指標

当社は、2020年に環境計画パッケージを策定し、電動車と再生可能エネルギーの普及拡大を通じて、2050年までにカーボンニュートラルを実現し、気候変動による影響に強靱な社会の実現に貢献することを目指しています。このビジョンにもとづく2030年までの具体的な取り組みを明確にした環境ターゲット2030において最重要課題と位置付けている気候変動対策では、Scope1、2<sup>※1</sup>について「事業活動からのCO<sub>2</sub>排出量」を、当社サプライチェーン全体の排出量の約7割を占めるScope3<sup>※</sup>のカテゴリ11（販売した製品の使用）について「新車からのCO<sub>2</sub>排出量」と「電動車販売比率」を管理・評価するための主な指標として設定しています。

※1 Scope1：事業者自らによる直接排出（燃料の燃焼など）  
Scope2：他社から供給された電気、熱、蒸気の使用に伴う間接排出  
Scope3：Scope1、Scope2以外の排出（販売した製品の使用による排出など）

## b. Scope 1、Scope 2、Scope 3のGHG排出量と関連リスク

当社は、GHGプロトコルにもとづきCO<sub>2</sub>排出量の算定を行っています。次の表は、2018年～2022年度におけるScope1,2,3でのCO<sub>2</sub>排出量の実績を示しています。

なお、当社は情報の信頼性・透明性の確保を目的として、Scope1,2排出量に対して独立第三者による認証を取得しています。

## &lt;Scope1,2,3排出量実績&gt;

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
Scope1	千t-CO <sub>2</sub>	119	110	80	92	95
Scope2	千t-CO <sub>2</sub>	469	416	285	319	271
Scope3	千t-CO <sub>2</sub> eq	42,580	35,429	20,286	28,294	28,710
合計	千t-CO <sub>2</sub> eq	43,168	35,955	20,651	28,705	29,076

## c. 気候関連リスクと機会を管理するために用いる目標、および目標に対する実績

当社は、2020年に策定した環境計画パッケージにもとづき、電動車や燃費向上技術の開発、生産工程における省エネルギー機器の導入、工場やオフィス、販売店での再生可能エネルギーの導入など、様々な取り組みを推進しています。

環境計画パッケージは、中長期的な展望を織り込んだ環境方針、2050年までに目指したい社会像と、当社の取り組みの方向性を定めた環境ビジョン2050、このビジョンにもとづく2030年までの具体的な取り組みを明確にした環境ターゲット2030で構成しており、気候変動対策、資源循環、環境汚染防止の3つを当社が直接的に取り組む環境課題と位置付け、具体的な目標を設定しています。

最重要課題と位置付けている気候変動対策については、2022年9月に、当社としてサプライチェーン全体で2050年カーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言し、あわせて環境ビジョン2050を改定しました。また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたマイルストーンとして環境ターゲット2030の目標を見直し、2023年3月に公表しました。

## 主な2030年度目標と進捗

指標	2030年度目標	2035年度目標	2022年度実績
新車からの平均CO <sub>2</sub> 排出量（Tank to Wheel、2010年度比）	-40%		-18%
電動車販売比率	50%	100%	11%
事業活動CO <sub>2</sub> 排出量（Scope1, 2総量、2018年度比）	-50%		-33% <sup>※2</sup>

※2 2018基準年度のCO<sub>2</sub>排出量（Scope1+2）：588千t-CO<sub>2</sub>。  
環境マネジメント対象会社の要件を整理し、2021年度より対象から持分法適用関連会社を除外した。持分法適用関連会社を除いた2018年度CO<sub>2</sub>排出量は545千t-CO<sub>2</sub>となり、その場合の2022年度におけるCO<sub>2</sub>排出量削減率は-33%

## 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供

三菱自動車は、クルマづくりの企業として交通安全への責任を認識し、「道路交通事故の削減に寄与する製品の提供」をマテリアリティとして特定しています。

世界では年間約135万人が交通事故により亡くなっているといわれています<sup>\*</sup>。特に、新興国ではクルマの保有台数増加にともない、交通事故の死者数が増加傾向にあります。交通事故の削減は世界的に喫緊の課題であり、持続可能な開発目標（SDGs）のターゲット3.6については、2020年に開催された第74回国連総会で、2021年から2030年までの10年間で世界の道路交通事故による死傷者を半減させることが採択されました。

当社は、交通事故ゼロのクルマ社会に向けた安全理念を掲げ、安全技術の開発・普及と、交通安全教育の2つの側面から取り組みを進めています。

※ 2018年 世界保健機関（WHO）調査より

## 製品品質、セールス・サービス品質の向上

当社は、2019年4月に改定した品質方針にもとづき、お客様の購入検討から車両の保有期間、すべての段階で品質を向上させるため、コンプライアンスを基盤要件として「製品品質」「感性品質」「セールス品質」「サービス品質」の4つのカテゴリで改善に取り組んでいます。

## 事業を通じた地域経済への貢献

三菱自動車は、アセアン地域でモータリゼーションが興る以前より事業を展開し、「地域の発展」が「当社の発展」という思いで地域に寄り添いながら各国と共に成長してきました。

長年にわたり事業活動を行っている地域の社会課題の解決に積極的に取り組み、共に成長を目指し、促すことは、地域の活性化、市場の育成、消費者ニーズの把握、当社ブランド力の強化などにつながり、「地域の発展」と「当社の発展」を同時に実現できると考えています。2023年3月に発表した新中期経営計画「Challenge 2025」では、アセアンを事業中核地域として経営資源を集中投入します。さらに、こ

「製品品質」には、お客様が新車購入直後に経験される「初期品質」と、末永くお使いいただく中で経験される「耐久品質」があり、市場において発生する様々な問題やお客様から寄せられる声を真摯に受け止め、迅速に改善につなげていく体制を強化しています。

また、お客様が商品を“見て・触って・使ってみて”感じる使い勝手や心地良さ、見た目の良さなど、感性で受け止める「感性品質」の向上にも取り組んでいます。

販売会社での「セールス品質」や「サービス品質」は、お客様の声を確実に聞き取り、ご要望に沿った提案や対応することによりお客様がご満足いただけるよう日々改善を行っています。

## 品質方針

事業を支える重要な基盤として“品質”を位置づけます。

- お客様の期待を上回る製品品質、およびセールス・サービス品質を追求します。
- 全社的なマネジメント品質の向上に取り組めます。
- 法令とグローバル規範を遵守し信頼される三菱自動車の品質を約束します。