

TCFD 提言にもとづく情報開示



TCFD 提言への賛同

気候変動問題が深刻化する中、金融安定理事会 (FSB) 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の開示を促しています。

三菱自動車は、気候変動がもたらす中長期的なリスクと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及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、マテリアリティとして特定しています。取締役会は気候変動関連を含む環境取り組みに関する重要な事案について意思決定し、また執行状況を監督しています。2022年度に改定した「環境ビジョン2050」及び「環境ターゲット2030」も、取締役会での決議を経て策定、公表しています。

取締役会で審議又は報告し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

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」については、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が参画し、執行役副社長が議長を務めるカーボンニュートラル協議会を設置し、気候変動リスク及び機会の評価を踏まえつつ、各領域における具体的な対応策を検討するとともに、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取締役会にて審議・決定しています。

カーボンニュートラル推進体制については、P30をご参照ください。



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

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

三菱自動車は、気候変動リスクと機会を、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及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／CO₂、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様々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。

特定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 ₂ 、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・ステークホルダーからの訴訟対応費用の増加	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 ₂ 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
	技術	新技術への投資	・電動化技術などの新技術への投資遅延による競争力や市場シェアの低下	中／長期	中
	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
		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
	評判	ESG評価機関やステークホルダーによる評価の厳格化	・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・在庫車両などへの損害発生や、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 ・水資源の枯渇にともなう自動車の製造に必要な水資源確保の難化	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	中

※ 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可能性が高い事例もあります。



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

b. 気候関連リスクと機会が組織のビジネス、戦略及び財務計画に及ぼす影響

三菱自動車は、「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくる」というビジョンのもと、カーボンニュートラルへの貢献などを通じて三菱自動車らしい価値のある製品を提供し、長期的な企業価値向上を目指しています。カーボンニュートラルの実現に向けた社会全体の取り組みが加速する中、気候関連事項が事業や戦略及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・各地域において燃費／CO ₂ 、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。	2020年に環境ターゲット2030を策定し、新車からのCO ₂ 排出量「40%削減（2010年度比）」、電動車の販売比率「50%」を2030年度目標に設定した。2023年2月には、電動車の販売比率「2035年度100%」という目標を新たに掲げた。また、中期経営計画「Challenge 2025」には、2028年度までに9車種の電動車を投入する計画を織り込んだ。
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 ₂ などの温室効果ガスが排出される。また、気候変動の進行にともない、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、当社工場の操業や販売に影響を与える可能性がある。	2023年2月に環境ターゲット2030を見直し、調達では「主要な取引先とのCO ₂ 削減活動を推進」、物流では「輸送会社と協力したCO ₂ 削減活動の推進」という目標を追加で設定した。
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 ₂ 、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。	中期経営計画「Challenge 2025」には、2025年度に電動化に係る研究・開発費を700億円投入するとともに、電動化に係る設備投資として550億円投入する計画を織り込んだ。
適応・緩和策	気候変動の進行にともない、各国・各地域において炭素税や排出量取引制度の導入・拡大、又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。	2020年に環境ターゲット2030を策定し、事業活動からのCO ₂ 排出量「40%削減（2014年度比）」を2030年度目標に設定した。2023年2月には、SBT（※）の1.5℃水準相当となるよう同目標を「50%削減（2018年度比）」に引き上げた。

※ SBT：Science Based Targetsの略称。パリ協定の水準に整合した、企業が設定する温室効果ガス排出削減目標



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

c. ビジネス、戦略及び財務計画に対する2°Cシナリオなどの様々なシナリオ下の影響

IEA（国際エネルギー機関）やIPCC（気候変動に関する政府間パネル）、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年及び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（※1）」、現行の各国政策の強化方針が継続する「成行シナリオ（※2）」を想定し、特に影響度が大きい項目のリスクと機会、三菱自動車事業活動への影響などを検討しました。

2023年度は、リスクのみならず、電動車の需要増加にともなう当社販売拡大の機会により当社に及ぼす影響の分析を実施しました。分析対象範囲については海外サプライヤーまで拡大し、国・地域別のシナリオ分析を進めています。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。

※1 IEAの「APS(Announced Pledges Scenario)」、IPCCの「RCP4.5」、NGFSの「Net Zero 2050」などを参照

※2 IEAの「STEPS(Stated Policies Scenario)」、IPCCの「RCP8.5」、NGFSの「Current Policies」などを参照

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 ₂ ／ 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	・アライアンスを活用したコンポーネントの共通化などによるコスト低減 ・PHEV・EVなどの電動化の推進 ・電動車と使用済みバッテリーを活用したエネルギーマネジメントなど新たなモビリティビジネスの推進
		機会	・電動車の需要が増加する	・電動車の販売及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、生産及び物流の各段階で、直接的・間接的に税負担などが増加し、コストが上昇する	・省エネルギー活動・再生可能エネルギー導入の推進 ・サプライヤーと連携したCO ₂ 排出量削減取り組みの推進
		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	・大雨・洪水などを想定したBCPの見直し ・サプライヤーと連携したリスク軽減取り組みの推進 ・アライアンスを活用したコンポーネントの共通化などによるコスト低減 ・PHEV・EVなどの電動化の推進 ・電動車と使用済みバッテリーを活用したエネルギーマネジメントなど新たなモビリティビジネスの推進
		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	

ターゲット
● 7.2
● 7.3ターゲット
● 9.4ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

リスクと機会を踏まえた三菱自動車の対応策

三菱自動車は、気候変動リスク及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」(※1) 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。

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、電動車(※2)の開発や内燃機関車の燃費改善などを推進し、各国・各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積極的に投入していきます。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、2028年度までに9車種の電動車を投入する計画であり、これまでに『ASX』(PHEV/HEVモデル)、『コルト』(HEVモデル)、『エクスパンダー/エクスパンダー クロス』(HEVモデル)の3車種を投入しました。

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、CO₂排出量の削減に取り組めます。

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CO₂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(※3)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、車両の走行データやバッテリーデータをう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社会の実現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の収益の柱とすべく取り組んでいます(※4)。

※1 環境計画パッケージの詳細は、P23をご覧ください。

※2 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)

※3 V2X：V2H(Vehicle to Home)やV2G(Vehicle to Grid)などの総称。

※4 モビリティビジネスの詳細は、P34をご覧ください。

リスク管理

a. 組織が気候関連リスクを特定及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にて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にて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、当社は、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特定したマテリアリティにおいて、「気候変動・エネルギー問題への対応」を最重要課題の一つと位置づけ、当社グループ全体での対応を強化しています。

c. 気候関連リスクを特定し、評価し、マネジメントするプロセスが、組織の全体的なリスクマネジメントにどのように統合されているか

当社の事業に影響を与えるリスクは、当社グループ全体で管理しており、気候変動の影響に関連するリスクも対象に含んでいます。また、内部統制委員会では、毎年実施される「全社リスク調査」をもとに、オペレーショナル・ハザードリスクを管理しています。

なお、内部統制委員会を含む当社グループのリスク管理体制などについては、P105をご参照ください。



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

三菱自動車は、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」における気候変動対策では、Scope1、2（※1）について「事業活動からのCO₂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（※1）のカテゴリー 11（販売した製品の使用）について「新車からのCO₂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。

当社グループの持続的な成長に向けたサステナビリティ経営の強化を図るため、2020年度から、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。「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CO₂排出量」を導入しています。

また、CO₂排出削減の取り組みを推進するため、IEAなどの国際的な炭素価格を考慮しつつ、2024年度から国内の拠点を対象にICP（インターナルカーボンプライシング：CO₂ 1t当たり18,000円）を導入し、設備投資などの判断材料の一つとして活用します。

※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、蒸気の使用にともなう間接排出
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CO₂排出量の算定を行っています。2019年～2023年度におけるScope1,2,3でのCO₂排出量の実績は下表のとおりです。

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。詳細はP138をご覧ください。

Scope1,2,3排出量実績

	単位	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
Scope1	千t-CO ₂	110	80	92	95	96
Scope2	千t-CO ₂	416	285	319	271	264
Scope3	千t-CO ₂ eq	35,429	20,286	28,294	28,710	31,743
合計	千t-CO ₂ eq	35,955	20,651	28,705	29,076	32,103

c. 気候関連リスクと機会を管理するために用いる目標、及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、中長期の展望を織り込んだ「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。

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	2023年度実績
新車からの平均CO ₂ 排出量 (Tank to Wheel、2010年度比)	-40%		-17%
電動車販売比率	50%	100%	15%
事業活動CO ₂ 排出量 (Scope1, 2総量、2018年度比)	-50% (※2)		-34%

※2 2018年度の排出量実績である588千t-CO₂には、一部の持分法適用関連会社の排出量43千t-CO₂が含まれている。
2023年3月の目標見直しにおいては、最新の環境マネジメント対象会社選定の考え方によって、当該持分法適用関連会社の排出量を除いた545千t-CO₂を基準値として2030年度目標である-50%を設定。