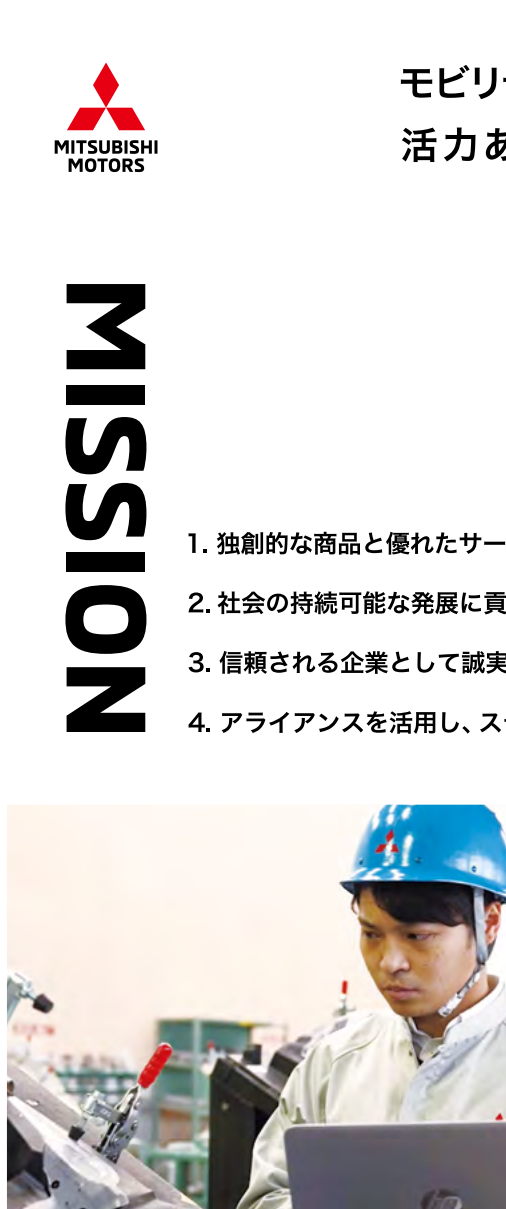


三菱自動車工業株式会社



サステナビリティレポート 2024





モビリティの可能性を追求し、
活力ある社会をつくります

VISION

MISSION

1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します



目次

編集方針.....	03	ガバナンス.....	98
会社概要.....	04	コーポレート・ガバナンス.....	99
トップメッセージ.....	06	役員報酬.....	103
		内部統制.....	104
		リスク管理.....	105
		コンプライアンス.....	106
		取締役会の構成.....	111
サステナビリティマネジメント		TCFD提言にもとづく情報開示.....	112
企業理念・方針.....	08	ESGデータ集.....	118
サステナビリティの考え方と推進体制.....	09	製品・事業活動関連環境データ.....	118
三菱自動車のマテリアリティ.....	12	人事関連データ.....	122
ステークホルダー・エンゲージメント.....	19	ガバナンス関連データ.....	125
		GRIスタンダード対照表.....	126
ESGパフォーマンス報告		SASB対照表.....	137
環境.....	22	第三者認証.....	138
環境計画パッケージ.....	23		
環境マネジメント.....	26		
気候変動・エネルギー問題への対応.....	29		
資源循環の取り組み.....	45		
環境汚染の防止.....	48		
水資源の保全.....	52		
生物多様性の保全.....	54		
社会.....	56		
人権の尊重.....	57		
持続可能なサプライチェーンの実現.....	61		
人材マネジメント.....	65		
多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築.....	68		
人材育成の強化.....	72		
労働安全衛生の推進.....	75		
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供.....	78		
製品品質、セールス・サービス品質の向上.....	83		
事業を通じた地域経済への貢献.....	89		
社会貢献活動の推進.....	92		

編集方針

発行目的

三菱自動車は、「サステナビリティレポート」を通じて三菱自動車グループのサステナビリティの考え方・取り組みを網羅的かつ継続的にステークホルダーの皆様にお伝えし、理解いただくことを目的に発行しています。

報告対象組織

三菱自動車工業株式会社、及び国内外のグループ会社

報告対象期間、及び報告頻度

報告対象期間：2023年度（2023年4月1日～2024年3月31日）

ただし、過去の経緯データや最近の事例を示すことが適当である場合は、この期間以外のものを報告。

報告頻度：年1回

発行年月日

2024年7月31日

参考にしたガイドライン

- ・GRIスタンダード（Global Reporting Initiative）
- ・SASBスタンダード（米国サステナビリティ会計基準審議会）
- ・TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）
- ・「環境報告ガイドライン（2018年版）」（環境省）

お問い合わせ先

三菱自動車工業株式会社 サステナビリティ推進部

〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号

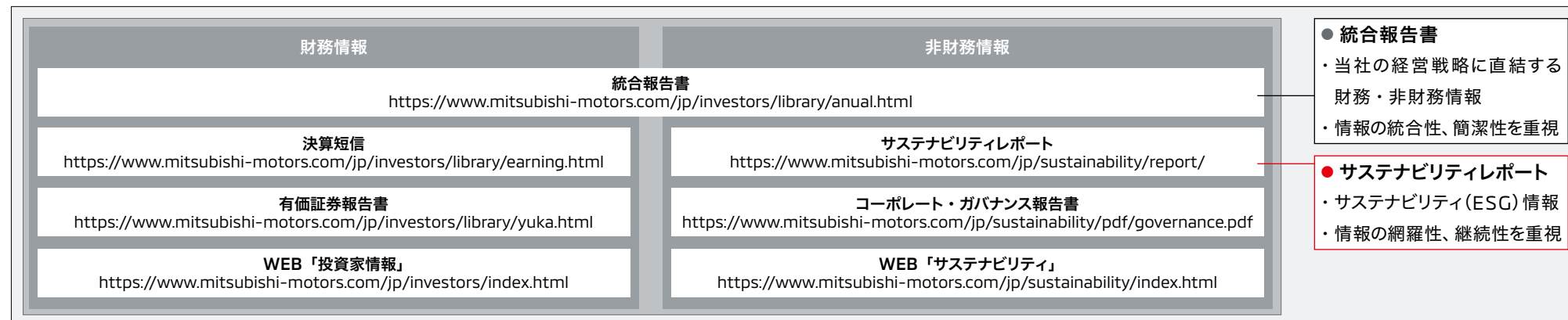
TEL.（大代表）03-3456-1111

免責事項

このサステナビリティレポートに掲載されている三菱自動車の現在の計画、戦略、確信、業績の見通し、そのほかの歴史的事実でない事柄は、発行時点における将来に関する予測が含まれています。

これらの期待、予想、見通し、予測には、リスクや不確定な要素、仮定が含まれており、記載の見通しとは大きく異なる場合がありますこと、あらかじめご了承くださいますようお願い申し上げます。

情報開示体系



会社概要 (2024年3月31日時点)

社 名 三菱自動車工業株式会社
(MITSUBISHI MOTORS CORPORATION)

設 立 1970年4月22日

本 社 所 在 地 〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号

事 業 内 容 三菱自動車グループは、自動車及びその部品の開発、生産、販売、金融事業を行っている。

ブ ラ ン ド MITSUBISHI MOTORS

資 本 金 284,382百万円

発行済普通株式数 1,490,282,496株 (含む自己株式)

グ ル ー プ 会 社 連結子会社：34社
持分法適用関連会社：17社

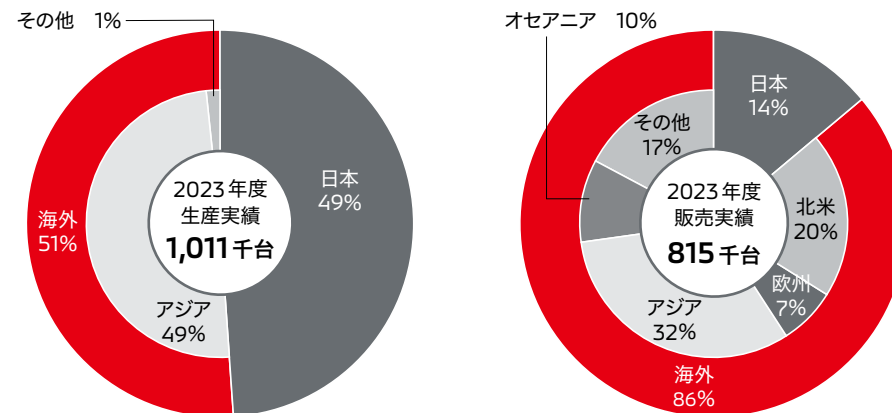
従 業 員 数 連結：28,982人 単独：13,844人

業績ハイライト

(単位：百万円)

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
売上高	2,270,276	1,455,476	2,038,909	2,458,141	2,789,589
営業利益	12,788	△95,321	87,331	190,495	190,971
経常利益	△3,843	△105,203	100,969	182,022	209,040
親会社株主に帰属する当期純利益	△25,779	△312,317	74,037	168,730	154,709

世界生産台数・販売台数



地域別生産台数

(単位：千台)

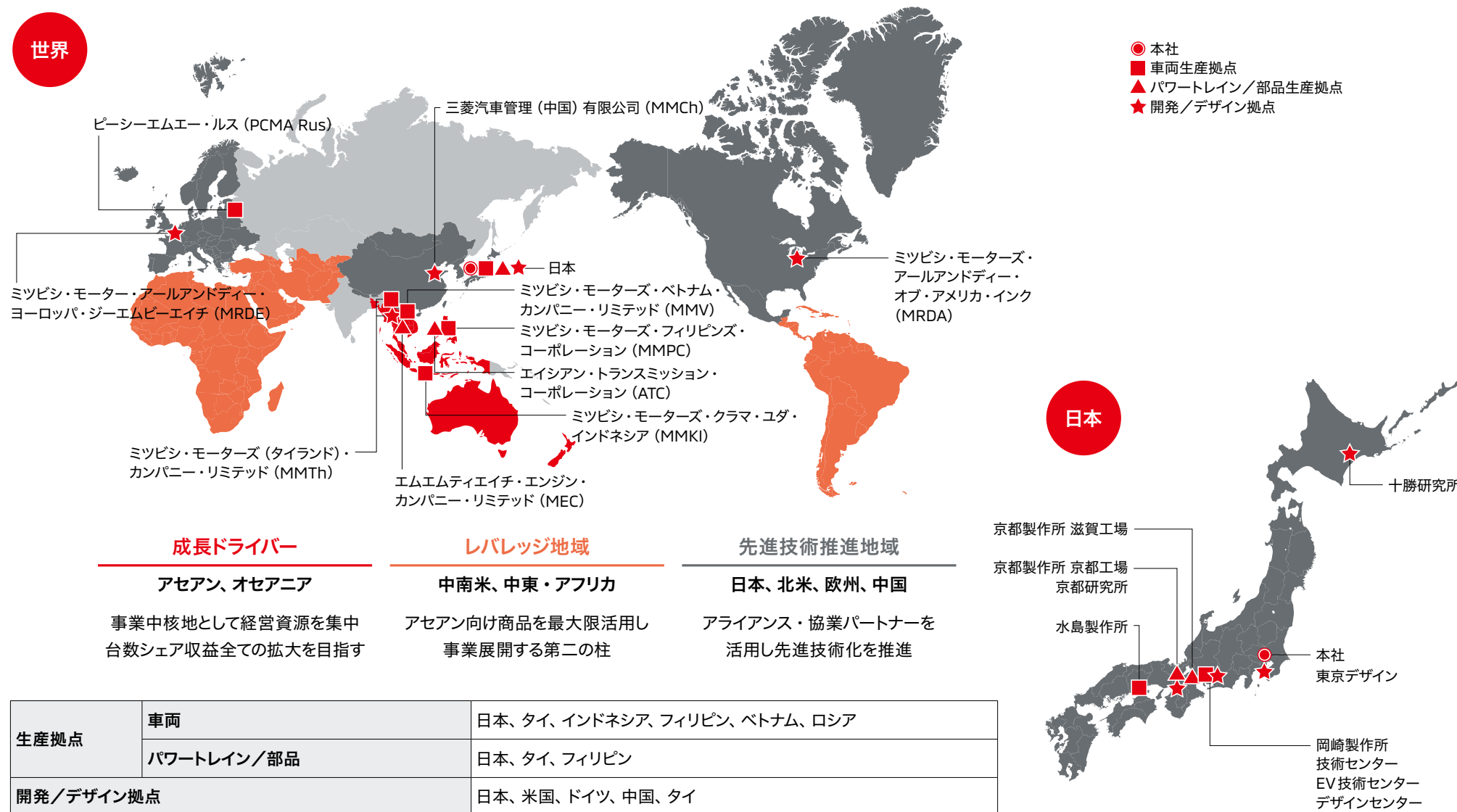
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
日本	620	367	420	457	499
海外	717	447	604	562	511
アジア	697	434	579	542	498
その他	20	13	25	20	13
合計	1,337	814	1,024	1,019	1,011

地域別販売台数

(単位：千台)

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
日本	95	73	75	92	111
海外	1,032	728	862	742	704
北米	160	113	156	133	163
欧州	215	144	131	61	59
アジア	433	294	331	310	262
オセアニア	88	72	97	88	84
その他	136	105	147	150	136
合計	1,127	801	937	834	815

主な拠点 (2024年6月末時点)



トップメッセージ

事業活動を通じて、 持続可能な社会の実現に貢献します



三菱自動車工業株式会社
取締役
代表執行役社長
兼 最高経営責任者
加藤 隆雄

近年、気候変動への対応や人権尊重などのサステナビリティに関する課題が企業経営において益々重要になっています。加えて、AIやIoTなどテクノロジーの発展により、人の移動とモノを運ぶための手段であった自動車の概念は大きく変わりつつあり、自動車業界は新しい時代に向かおうとしています。このような状況下、三菱自動車は、人々の移動を効率化・最適化することで、個人の新しい挑戦や経済活動を促進し、社会全体の活性化に貢献していきたい、という思いを込め、「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります」をビジョンとして掲げ、その実現を目指しています。

このビジョンに向け、中期経営計画「Challenge 2025」を通じて、モビリティビジネスの構築に取り組むほか、地球規模の課題であるカーボンニュートラルの実現、人権尊重や多様な人材が活躍できる職場の確立などに取り組んでいます。

そのうえで、「『環境×安全・安心・快適』を実現する

技術に裏付けられた信頼感により、冒険心を呼び覚ます心豊かなモビリティライフをお客様に提供すること」という三菱自動車らしさを徹底的に磨き上げ、多様なステークホルダーとの対話を通じて相互に理解を深めながら、クルマという身近な製品を通じて、持続可能な社会の実現に貢献します。

「環境ビジョン2050」の実現に向けた挑戦

水と緑が豊かなかけがえのない地球環境を次世代以降へ継承するために、気候変動をはじめとする環境問題への対応が企業に求められています。当社は、このような社会の要請に応えるために、「気候変動対策」「資源循環」「環境汚染防止」について、2050年までに実現したい社会像と当社の取り組みの方向性を定める「環境ビジョン2050」を策定し、実現に向けて取り組んでいます。

「気候変動対策」については、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し、電気自動

車・プラグインハイブリッド車・ハイブリッド車を適切なタイミングで投入するとともに、事業活動における省エネルギー対策や再生可能エネルギーの導入・拡大などを進めていきます。

また、調達・物流では主要な取引先及び輸送会社と協力し、原材料・部品の生産・調達段階でのCO₂排出量削減や、製品・部品の輸送効率化などに取り組んでいます。

更に「資源循環」については、リサイクルに配慮した設計・開発、使用済自動車のリサイクル促進、生産活動における排出物の発生抑制と再資源化の取り組みなど、投入資源の最小化と資源効率の最大化による資源循環型社会の実現への貢献、「環境汚染防止」については、走行時の排出ガスのクリーン化、環境負荷物質の低減といった製品による環境負荷や事業活動にともなう汚染の低減により人の健康と生態系に影響を及ぼす環境汚染のない社会の実現への貢献に取り組んでいます。

モビリティの可能性を追求

自動車産業の大変革時代を迎え、当社はデジタルトランスフォーメーションと新ビジネス領域への進出を成長の新たなシーズと位置づけ、強化していきます。一例としては、電動車の使用済みバッテリーを蓄電池として活用し電力の需給を調整するエネルギーマネジメントや、災害による停電時などの緊急電源として車載バッテリーを活用する実証実験などに取り組んでいます。こうした自動車メーカーならではのバッテリーの利活用といった事業機会の可能性を模索し、異業種との協業も図りながら、新たな収益の柱とすべく、本格展開に向けた基盤構築を進めます。

働きがいのある環境の構築と人材育成を推進

事業環境の急速な変化や少子高齢化が加速する中、当社が持続的に成長し企業価値の向上を実現していくためには、高い志や専門性などを有する多様な人材を獲得・育成し、更に、リテンションを図ることが欠かせません。人材は経営資本であるとの観点から、一人ひとりがやりがいを感じ、能力を存分に発揮して、心身ともに健康でいきいきと働ける環境を整えることに取り組んでいます。

中期経営計画「Challenge 2025」を支える人材戦略の方向性として掲げた、「より一層働きやすい職場への改革」、「教育・リスキリングプログラムの充実」、「多様で幅広い人材確保の推進」を重点項目として、働き方改革、育成に関する制度・施策の見直しなどにより、社員一人ひとりが働きがいのある職場の確立と人材育成を推進します。

人権尊重の取り組みを引き続き強化

グローバルに事業を展開し持続的に成長するため、また企業の社会的責任としても、人権尊重の取り組みが不可欠です。当社は国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野・10原則についての「国連グローバル・コンパクト」への支持を表明するとともに、その参加企業として、「国際人権章典」「ビジネスと人権に関する指導原則」などの国際的な規範や基準を支持、尊重しています。また、当社グループでは、「人権方針」で、差別の禁止や不当な労働慣行の排除などを示しています。

当社は、人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて、当社およびグループ会社での人権アセスメントを進め、事業活動が人権に与える負の影響を特定、確認するとともに、迅速な改善を図ることにより、人権侵害の防止強化に取り組んでいます。

サプライチェーンにおいても人権尊重の取り組みを促進するため、取引先に「サプライヤー CSR ガイドライン」に合意いただくとともに、第三者評価機関による取引先への CSR アセスメントなどを通じて状況把握に努めています。

自動車産業の調達先の裾野は大変広く、かつ複雑であることから、直接の当社取引先以外での原材料の調達や部品生産において児童労働、強制労働などの潜在リスクが懸念されます。このようなリスクの排除に向け、取引先と協力し、さらなる人権侵害防止の強化に取り組めます。

また、環境問題が直接的・間接的に人権へ影響することから、気候変動対策・資源循環・環境汚染防止などの環境保全の取り組みを強化しています。

サステナブル経営の強化

当社は、サステナビリティへの対応が当社グループの経営の要であるとの認識のもと、14のマテリアリティすべてに役員・本部長の取り組み責任者を定め、私が委員長を務める「サステナビリティ委員会」で取り組みの進捗を確認し、気候変動対策など重要事項は、取締役会に報告・審議しています。

サステナブル経営においては、幹部・従業員全員の意識共有が重要です。そのため、役員については、中長期業績連動報酬を決定する指標として「事業活動CO₂排出量」および「従業員エンゲージメント」を組み込んでいます。従業員には、タウンホールミーティングなどの場を通じて、私自身の言葉で繰り返しサステナビリティの重要性を伝え、意識向上に努めています。

以上のような様々な取り組みを通じて、お客様や株主様をはじめ、すべてのステークホルダーのご期待に応える価値の提供を目指すとともに、コンプライアンスを最優先に、ガバナンスの継続的強化・充実に取り組んでまいります。

今後も透明性高く、グループ全体でのサステナブル経営を強化します。

三菱自動車工業株式会社
取締役
代表執行役社長
兼 最高経営責任者

加藤 隆雄

企業理念・方針

三綱領

三菱創業の精神である「三綱領」は、三菱グループ共通の根本理念と位置づけられています。

所期奉公(しょきほうこう)

=期するところは社会への貢献

事業を通じ、物心共に豊かな社会の実現に努力すると同時に、かけがえのない地球環境の維持にも貢献する。

処事光明(しょじこうめい)

=フェアプレイに徹する

公明正大で品格のある行動を旨とし、活動の公開性、透明性を堅持する。

立業貿易(りつぎょうぼうえき)

=グローバルな視野に立って

全世界的、宇宙的視野に立脚した事業展開を図る。

ビジョン・ミッション

三菱自動車は、三菱自動車グループの社員が未来を向き、同じ考えを共有し、一丸となって行動していけるように企業ビジョン・ミッションを制定しています。自動車業界は大きな変革期を迎え、事業環境も大きく変化しています。その中で私たちは、これまでよりも積極的に、いかに社会に働きかけていくのかを定めたものが、ビジョン(我々がつくりたい社会)とミッション(ビジョンを実現する方法)です。

VISION

モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります

MISSION

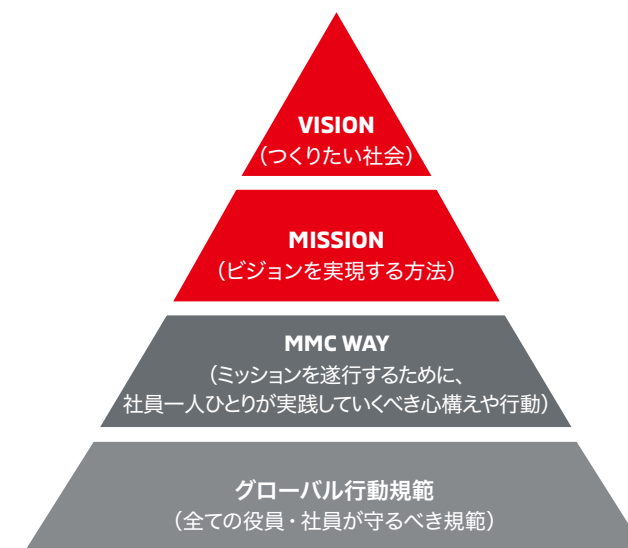
1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します

自動車業界はパワートレインの多様化、クルマの知能化・IoT化などにより、次々と技術革新が起きており、自動車の役割もハードとしての「クルマ」から、交通システム全体としての「モビリティ」に変化しています。このような大変革期の中、幅広くモビリティの可能性を検討し、誰もが・いつでも・どこへでも自由に移動でき、見たいものを見て、会いたい人に会うことのできる、そのような機会を提供したいと思います。ビジョンには、人々の移動を効率化・最適化することで、個人の新しい挑戦や経済活動を促進し、社会全体の活性化に貢献していきたい、という思いを込めています。

三菱自動車の理念体系

当社は、三菱グループ共通の基本理念として位置づけられている「三綱領」を企業活動の指針としています。そして、役員・社員一人ひとりが持つべき心構えや取るべき行動を示す「MMC WAY(※1)」及び全ての役員・社員が守るべき「グローバル行動規範(※2)」の実践を通じて、「ミッション」を遂行し、「ビジョン」を実現することを目指しています。

多様なステークホルダーとの対話を通じて相互に理解を深めながら、各国・各地域におけるクルマという身近な製品を中心とする事業活動を通じて、持続可能な社会の実現に貢献します。



※1「MMC WAY」の詳細は、P65をご参照ください。

※2「グローバル行動規範」の詳細は、P106をご参照ください。

サステナビリティの考え方と推進体制

サステナビリティに対する考え方

自動車業界は、コネクティッド・自動運転をはじめとする新技術やカーシェアリングに代表される新しいビジネスモデルといった、テクノロジーの発展により、人の移動とモノを運ぶための手段であった自動車の概念が大きく変わるなど、100年に1度の大変革期を迎えています。特に、環境面では世界的に気候変動やエネルギー問題が深刻化し、その対策としての自動車の電動化など、自動車業界は大きな挑戦を求められています。

三菱自動車を取り巻く外部環境が一層複雑化する中で、「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります」というビジョンのもと、持続可能な社会の実現と当社の競争力強化に取り組むことが、当社の持続的成長に不可欠と考えています。

中期経営計画「Challenge 2025」の策定にあたっては、15年後の世界観について複数のシナリオを構築し、バックキャストする形で、次の3年間に推進すべき計画を策定しました(※)。

また、当社は、環境・社会・ガバナンスの各分野の様々な課題が企業の持続的成長を脅かすリスクとなる一方、社会問題の解決に取り組むことは、新たなビジネスの機会につながると捉え、リスクの低減に努めるとともに、責任ある事業運営を通じて社会問題の解決に貢献していきます。

※ 詳細は当社中期経営計画「Challenge 2025」をご参照ください。
(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/corpmanage/plan.html>

サステナビリティ推進体制

当社では、三菱自動車グループ全体でサステナビリティの取り組みを推進することを目的に執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会を設置しています。サステナビリティ委員会では環境・社会・ガバナンス各分野の様々な課題から当社が優先的に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関して、各取り組み責任者が長期視点で洗い出しを行ったリスクと機会を確認するとともに、中期視点による外部環境及びステークホルダーのニーズと期待を踏まえた取り組み目標を審議・決定し、その進捗を確認することによりPDCAを回しています。

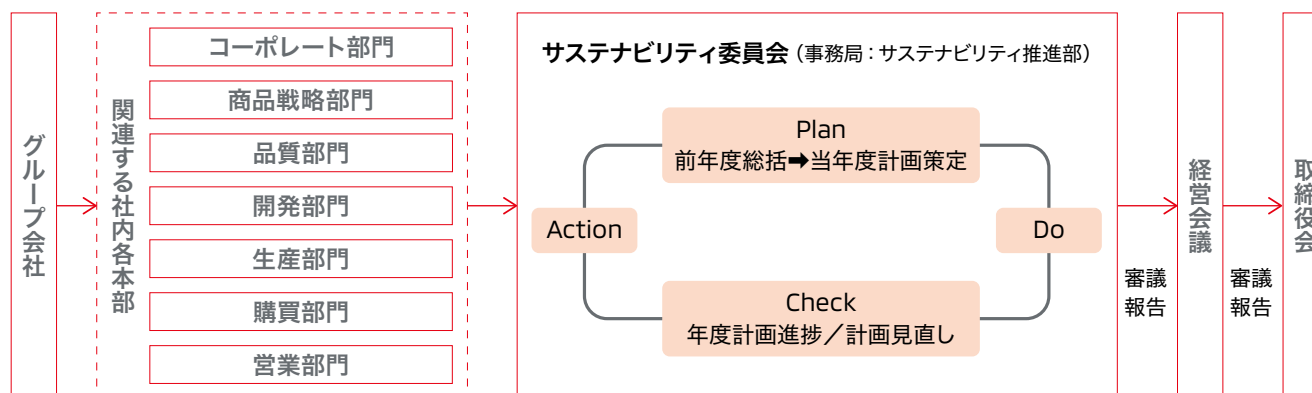
更に、マテリアリティの見直しなどの重要事項やサステナビリティ全般の活動状況は、取締役会で審議・報告する体制としています。

サステナビリティ委員会における議事概要

サステナビリティ委員会では、環境面においては地球規模の課題であるカーボンニュートラルの実現に向けた当社の取り組みや気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) の提言に即した開示の充実について、また社会面においては、企業への要請が高い人権の取り組みについて議論を重ねています。

なお、当社はサステナビリティ委員会における議事概要を当社ウェブサイトにて適時開示しています。以下をご参照ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/strategy/susc-summary/index.html>



2023年度のサステナビリティ委員会の実績

<開催回数>

3回

<主な審議・報告事項>

- ・マテリアリティ2022年度の取り組みレビュー及び2023年度の取り組み計画
- ・カーボンニュートラルへの取り組み
- ・TCFD提言にもとづく対応
- ・人権に関する取り組み
- ・2023年度情報開示方針
- ・サステナビリティマインドの醸成に関する取り組みなど

サステナビリティ委員会の構成(2024年4月時点)

区分	役職または所掌範囲
委員長	執行役社長
副委員長	執行役(内部統制・総務・管理担当)兼 管理本部長
委員	執行役副社長(営業担当)
	執行役副社長(CFO)
	執行役副社長(開発・TCS(※1)・デザイン担当)
	執行役(購買担当)
	執行役(生産担当)
	執行役員 コーポレート企画本部長
	執行役員 経営戦略本部長
	PD(※2) 室長
	マテリアリティの取り組み責任者
	上席執行役(商品戦略担当)兼商品戦略本部長
	執行役員 人事本部長
	執行役員 モビリティビジネス本部長
	執行役員 第一EV・パワートレイン技術開発本部長
	執行役員(AMS(※3)・商品戦略担当)
	総務・サステナビリティ本部長
	第一車両技術開発本部長
	SCM(※4)本部長
	内部統制推進室長
	TCS(※1)本部長
	生産戦略企画本部長
	生産技術本部長
	調達管理本部長
	グローバルセールスデベロップメント本部長
	グローバルアフターセールス本部長
	国内営業本部長
オブザーバー	取締役 監査委員
	執行役(法務・ガバナンス担当)兼 法務・ガバナンス本部長
	監査委員会室 常勤監査委員補佐
	経営戦略本部IR室長
	財務経理統括室長
	広報部長

※1 TCS : Total Customer Satisfactionの略称

※2 PD : Program Directorの略称

※3 AMS : Asia Pacific Marketing & Salesの略称

※4 SCM : Supply Chain Managementの略称

カーボンニュートラル推進体制

2050年までのサプライチェーン全体でのカーボンニュートラル実現を目指して、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サステナビリティ委員会のもとに設置し、2023年度は4回開催しました。

特に、「気候変動・エネルギー問題への対応」については、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責任部門の長が参画し、執行役副社長が議長とな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・目標はサステナビリティ委員会で審議する体制としています。

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。

サステナビリティの社内浸透

三菱自動車は、役員・社員がサステナビリティについて理解を深め、日々の業務を通じてサステナビリティの取り組みを実践できるよう、一年を通じて浸透活動を行っています。浸透度は年度末に実施する意識調査で確認し、調査結果は各施策の強化・改善など次年度の活動に生かしています。

<2023年度活動事例>

- ・サステナビリティ全般に関するオンライン研修
8,232人受講
- ・サステナビリティ全般に関する階層別研修
19回実施
(新入社員、キャリア入社社員、技能系列スタッフ候補者、新任M2社員〈課長級〉、新任M1社員〈部長級〉、役員)
- ・サステナビリティに関する幹部メッセージ
3回発信
- ・サステナビリティに関するニュースレター
6回発信

「国連グローバル・コンパクト」への参加

当社は、2019年5月、国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」についての普遍的原則である「国連グローバル・コンパクト」への支持を表明しました。「国連グローバル・コンパクト」は、国連のコフィー・アナン事務総長(当時)が1999年に世界経済フォーラム(ダボス会議)で提唱した、企業・団体による自主行動原則です。グローバルに事業を行う当社にとって、人権尊重や腐敗防止の取り組みは非常に重要と考えていることから、同年に「三菱自動車グローバル行動規範」を一部改定し、人権尊重や腐敗防止の取り組みをより明確にしました。加えて、人権を重視した事業活動を推進していくことをコミットする「人権方針」を制定しました。

当社は、今後も「国連グローバル・コンパクト」の10原則にもとづき、社会の良き一員として行動し、持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。

国連グローバル・コンパクトの定める4つの分野についての具体的な活動内容は以下をご参照ください。

人権 : P57-60
労働 : P75-77
環境 : P22-55
腐敗防止 : P109

WE SUPPORT



外部団体への参画

- 一般社団法人日本経済団体連合会
- 一般社団法人日本自動車工業会
- 公益社団法人自動車技術会
- 一般社団法人グローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン (GCNJ)

支持又は参考になっている主な外部イニシアティブ

- 国連持続可能な開発目標 (SDGs)
- 国連グローバル・コンパクト (UNGC)
- ILO中核的労働基準
- OECD多国籍企業行動指針
- ISO26000「社会的責任の手引」
- 一般社団法人日本経済団体連合会「企業行動憲章」

三菱自動車のマテリアリティ

マテリアリティの特定と見直し

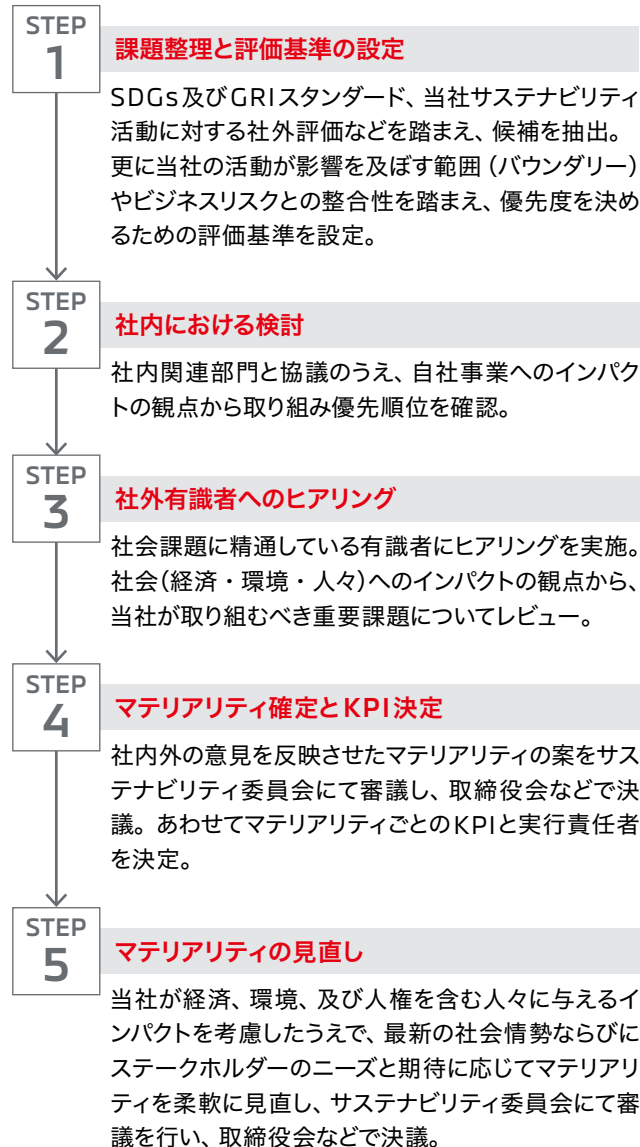
三菱自動車は、国連持続可能な開発目標（SDGs）の重要性を認識し、2018年度に環境・社会・ガバナンス各分野の様々な課題から当社が取り組むべき重要課題としてマテリアリティを特定しました。

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。

近年、サステナビリティにかかわる社会動向は、大きくかつ急速に変化しており、当社が経済、環境、及び人権を含む人々に与えるインパクトを考慮したうえで、最新の社会情勢及びステークホルダーのニーズと期待に応じてマテリアリティを柔軟に見直し、取り組んでいます。

※ 2018年当時の社内規程に従い経営会議にて決定。2019年以降は社内規程の変更に伴い取締役会などで決議。

特定と見直しのプロセス



マテリアリティの特定及び見直しの経緯

2018年度	・マテリアリティの特定
2019年度	・「人権方針」の策定
2020年度	・「環境計画パッケージ」の策定 ・マテリアリティの見直し （「環境計画パッケージ」の策定・公表、及び新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした新しい常態を踏まえ、「環境」と「人」に関するマテリアリティの見直しを実施）
2021年度	・TCFD提言への賛同表明
2022年度	・マテリアリティの見直し （「当社の成長を支える従業員は資本である」との考えに立ち、人的資本への対応を強化する必要性から、「人」に関するマテリアリティの見直しを実施） ・「環境計画パッケージ」の見直し

特定されたマテリアリティ

当社が社会（経済・環境・人々）に与えるインパクト

極めて高い

とても高い

高い

E S 持続可能なサプライチェーンの実現 (P61)ターゲット
● 3.9ターゲット
● 8.7ターゲット
● 12.4**E** 水資源の保全 (P52)ターゲット
● 6.4**E** 気候変動・エネルギー問題への対応 (P29)ターゲット
● 7.2ターゲット
● 9.4ターゲット
● 13.1ターゲット
● 13.2ターゲット
● 13.3**S** 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供 (P78)ターゲット
● 3.6**S** 製品品質、セールス・サービス品質の向上 (P83)**S** 事業を通じた地域経済への貢献 (P89)ターゲット
● 4.4ターゲット
● 9.2ターゲット
● 10.2**S** 多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築 (P68)ターゲット
● 11.5ターゲット
● 13.1ターゲット
● 17.7**G** ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底 (P98)ターゲット
● 5.4ターゲット
● 8.5ターゲット
● 8.7ターゲット
● 16.5**E** 生物多様性の保全 (P54)ターゲット
● 15.5**S** 労働安全衛生の推進 (P75)ターゲット
● 8.8**S** 社会貢献活動の推進 (P92)ターゲット
● 10.2ターゲット
● 11.5ターゲット
● 13.1ターゲット
● 15.4**E** 資源循環の取り組み (P45)ターゲット
● 12.2ターゲット
● 12.5**E** 環境汚染の防止 (P48)ターゲット
● 3.9ターゲット
● 6.3ターゲット
● 12.4ターゲット
● 12.5**S** 人材育成の強化 (P72)ターゲット
● 4.4

高い

とても高い

極めて高い

自社事業へのインパクト

E: 環境 (Environment) **S**: 社会 (Social) **G**: ガバナンス (Governance)

マテリアリティの年度目標設定における中長期視点の反映

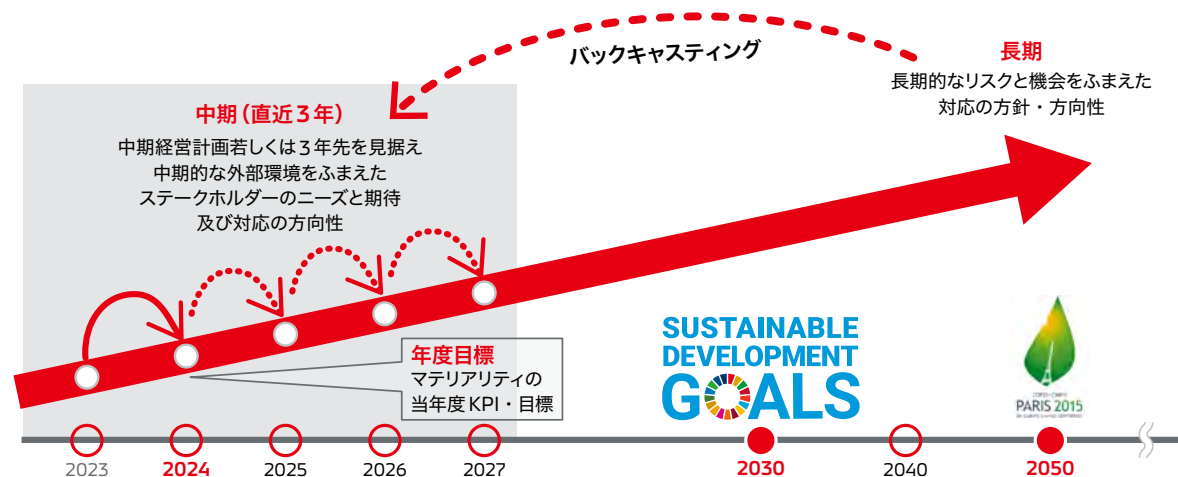
三菱自動車は、自動車業界を取り巻く様々な変化に対応し、長い視点で事業環境を見極め、中長期的なリスクと機会に対応するためには経営基盤の強化が必要と考えています。そのため、マテリアリティの取り組みについて中長期の視点を入れて年度目標を設定することが重要であると認識しています。

当社は、2021年度から次のステップを踏み、各マテリアリティの取り組みの年度目標を設定しています。

まず、事業活動を行ううえで必須要件と捉えている環境問題への対応、中でも環境方針において特に注力するとした気候変動対策、資源循環、環境汚染防止については、長期の視点として2050年を、そのほかのマテリアリティについては国連持続可能な開発目標（SDGs）のゴールである2030年を、それぞれ見据えています。長期の視点で当社が認識する社会問題（リスク）とその問題に対応した結果として得られる効果（機会）について洗い出しを行い、各マテリアリティの実行責任者と協議を重ね、対応の方向性を明確にしました。

中期の視点については3年先を見据え、各マテリアリティの実行責任者とともに外部環境及びステークホルダーのニーズと期待の洗い出しを行い、中期的な取り組み目標を設定しました。なお、リスクと機会など各マテリアリティの中長期的側面及び単年度目標・指標は、その妥当性をサステナビリティ委員会において議論しました。

2022年度以降は、各マテリアリティの中長期的側面をレビューしたうえで単年度目標・指標の設定を行い、取り組みを進めています。



また、2023年3月に発表した中期経営計画「Challenge 2025」の策定過程において、社内活動である「15年の計」を通じ、技術・地域・モビリティビジネスの3つの領域で、15年後の世界観を念頭に置き、そこに向けた長期ロードマップを構築しました。当社では、今後自動車業界を取り巻く環境に大変革をもたらす大きな社会の変化のひとつに、地球規模の課題である気候変動問題があると考え、その解決に向けてカーボンニュートラルへの対応を促進するため、2023年2月に環境ターゲット2030を見直しました。具体的には、2030年度の事業活動CO₂排出量削減目標を引き上げ「2018年度比▲50%」としたほか、従来の新車平均CO₂排出量「2010年度比▲40%」、電動車販売比率「2030年度50%」を堅持しつつ、新たに電動車販売比率「2035年度100%」という目標を掲げました。2023年度は見直した「環境ターゲット2030」の達成に向けて、カー

ボンニュートラルに資する施策の更なる積み上げや国際カーボンプライシングの導入検討など取り組みを強化しました。

長期ロードマップの詳細については、ウェブサイトP7をご参照ください。
(WEB) https://www.mitsubishi-motors.com/content/dam/com/ir_jp/pdf/financial/2023/230310-2.pdf?20230808

環境ターゲット2030

目標値の見直し
事業活動のCO₂排出量 (Scope1,2 総量)
▲40% → ▲50%
(2014年度比) (2018年度比)

追加した目標

- 電動車販売比率 2035年度100%
- 調達・物流領域における取引先・輸送業者との連携を通じたCO₂排出削減活動を推進
- 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サービスの提供

マテリアリティ(リスク／機会／インパクト)

	マテリアリティ	リスク	機会	インパクト
E	気候変動・エネルギー問題への対応	● 燃費・CO₂規制、ZEV(※) 規制などの強化により、規制未達にともなう罰金・クレジット費用、及び規制対応のための技術開発コストなどの増加 ● 炭素税などのカーボンプライシングの導入にともなう電力や原材料をはじめとする調達コストの増加 ● 気象災害の頻発・激甚化による生産施設の被害、サプライチェーンの分断にともなう工場の操業停止	● 電動車などCO₂排出量削減に貢献する商品のラインアップ強化による販売拡大 ● 気象災害時における新たな非常用電源確保需要の獲得	● 電動車と再生可能エネルギーの普及拡大を通じたCO₂排出ネットゼロで気候変動による影響に強靱な社会の実現への貢献
	資源循環の取り組み	● 希少金属などの天然資源の枯渇にともなう資源制約による原材料調達コストの増加 ● 再生材利用・リサイクルなどの規制強化と対応コストの増加 ● 資源循環への対応遅れによる企業イメージの低下	● 枯渇性資源への依存度減少による調達コストの安定化 ● 資源効率の向上、廃棄物の再資源化によるコスト削減 ● 3R 設計とリサイクル技術高度化による競争力の向上 ● 使用済みバッテリーの活用機会の拡大 ● 循環型社会への貢献PRを通じた企業イメージの向上	● 投入資源の最小化と資源効率の最大化による資源循環型社会の実現への貢献
	環境汚染の防止	● 人の健康被害の拡大、生態系の損失にともなう規制の強化・拡大による環境負荷物質管理コストの増加 ● 大気や水に関する重大な漏出事故による訴訟や罰金・制裁金の支払い ● サプライヤーの環境問題発生による操業停止にともなう部品調達の寸断 ● 規制への対応遅れによる企業イメージの低下	● サプライチェーンを含めた管理効率化によるコスト削減 ● サプライチェーンを含めた管理強化による安心・安全な製品の提供と競争力の維持 ● 規制よりも厳しい自主基準での管理を通じた企業イメージの向上	● 製品による環境負荷や事業活動にともなう汚染の低減を通じた環境汚染のない社会の実現への貢献
	水資源の保全	● 水不足・水質汚染による調達不安定化及びコストの増加 ● 気候変動にともなう洪水などの被害による操業停止及び収益の低下 ● 取水制限・排水規制強化による対応コストの増加	● 水資源への依存度減少による水ストレスの影響の軽減 ● 水使用量削減、再利用率向上によるコスト削減	● 気候変動・資源採掘・環境汚染が水資源に及ぼす影響(集中豪雨、干ばつ、水質汚染、水不足など)を踏まえ、これら問題への取り組みを通じた水リスクの低下及び水資源の保全への寄与
	生物多様性の保全	● 生態系の損失に起因した環境変化による資源の調達不安定化及び調達コストの増加 ● 事業での土地利用に起因した生態系の損失による企業イメージの低下	● 生態系の損失に起因した環境変化による資源の調達不安定化及び調達コスト増加の回避 ● 事業での土地利用に起因した生態系への影響の緩和・回復による企業イメージ低下の回避	● 気候変動・資源採掘・環境汚染が生態系に及ぼす影響(種の絶滅や生息・生育域の移動、減少、消滅など)を踏まえ、これら問題への取り組みを通じた生態系損失の低減への寄与 ● 地域の生物多様性と調和した保全施策の実施

※ ZEV : Zero Emission Vehicleの略称。排出ガスを一切出さない電気自動車や燃料電池車を指す。米国カリフォルニア州の自動車の規制では、州内で一定台数以上自動車を販売するメーカーはその販売台数の一定比率をZEVにしなければならないと定めている

	マテリアリティ	リスク	機会	インパクト
S	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	- 世界的ドライバーの高齢化及び新興国の自動車保有急増による事故の増加 - アセアンの自動二輪車死亡事故多発	- 先進技術投入によるブランド確保と販売拡大 - アセアン向け自動二輪車事故対策技術開発・投入によるブランド力と収益の確保	安全技術の普及・拡大による交通事故ゼロのクルマ社会実現への貢献
	製品品質、セールス・サービス品質の向上	製品及びセールス・サービス品質に起因した品質問題の発生	高品質な製品とセールス・サービスの提供によるロイヤリティの向上及び新規顧客の獲得	お客様の期待を上回る製品品質及びセールス・サービス品質の提供による顧客満足度の向上
	事業を通じた地域経済への貢献	- 世界的にアセアン地域への投資が進み、労働力不足や人件費上昇 - 経済発展による域内・所得格差の拡大	- 人材育成による経営基盤の強化 - 継続した設備投資による労働環境の改善、生産性向上・効率化	事業展開している地域の発展と課題解決を通し、共に成長
	多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築	- ダイバーシティや働きやすい環境にある企業への人材集中 - コミュニケーションの低下によるビジネスへの影響	- 優秀な人材の確保、多様な視点からの価値創造 - リモートワークの質向上による生産性の向上	- 多様な人材が活躍できる組織の構築による企業価値の向上 - 生産性が一層高まる、働きやすい環境の整備による価値の提供
	人材育成の強化	- リモート下における生産性の低下、組織の弱体化 - 社会や環境の変化への適応遅れによる競争力の低下	- 生産性の向上、組織の強靱化 - 専門性の高い人材の育成による競争力向上	- 管理職のマネジメント力強化による企業価値の向上 - 環境変化に柔軟に対応できる従業員スキルの向上による価値の提供
	労働安全衛生の推進	労働災害の発生、生活習慣病・メンタル疾患の患者数の増加など、従業員の心身の健康阻害による企業イメージの低下、事業継続の阻害	安全で安心な職場づくり、心身の健康促進による事業の安定性確保	従業員一人ひとりが心身ともに健康でいきいきと働き、活躍することができる環境の提供によるエンゲージメントの向上
	持続可能なサプライチェーンの実現	- 外的要因に起因するサプライチェーンの混乱による生産の遅延・停止やコストの増加 - サプライチェーンにおける人権侵害をはじめとする社会・環境問題への対応遅れによる原材料調達不全、企業価値毀損	- 安定したサプライチェーンの確立による緊急時調達体制の確保 - 人権の尊重、コンプライアンスの徹底などによるサプライチェーン全体での責任ある行動による社会的信用の保持	- 業界団体・行政とも連携したBCP(※)体制の強化による事業継続 - 紛争鉱物など、取引先における人権課題への対応を通じてサプライチェーン全体でのCSR推進による人権・環境へのインパクト低減
G	社会貢献活動の推進	- 異常気象などによる大規模災害の増加、環境破壊 - 経済発展による格差、不平等の深刻化 - 交通事故の増加	- 災害時の速やかな支援体制の整備によるくらしの安心・安全の支援 - 地域のニーズに即した活動の継続による地域社会発展への寄与 - 交通安全啓発機会の提供により、事故削減への貢献	- 地域のくらしの安心・安全の確保 - 従業員一人ひとりの技術・ノウハウ及び製品を活用した地域社会の発展
	ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底	- 企業の不正行為の社会問題化 - サイバー攻撃などの情報漏洩事故の増大、深刻化 - 自然災害や感染症の発生による事業の中断	- 強固なガバナンス体制の確立による健全性かつ透明性の確保、及び社会からの信頼獲得 - リスクマネジメント強化による事業の安全性・継続性の確保	- 法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保など、一層のガバナンス強化による信頼向上 - リスクを適切に把握し、顕在化を未然に防ぎ、顕在化した場合はその影響を最小化することによる事業継続

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

マテリアリティ(外部環境／ステークホルダーのニーズと期待／中期目標)

	マテリアリティ	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
E	気候変動・エネルギー問題への対応	● 140超の国・地域が2050年カーボンニュートラルを宣言 ● 2022年開催COP26 (於 英国) を契機に主要国が2030年目標の引き上げを表明 ● 各国政府はCO₂・燃費基準の引き上げ、電動車義務化、内燃機関車販売禁止、LCA (ライフサイクルアセスメント) の規制強化などを検討・表明 ● 2023年3月のIPCC (※1) 第6次評価報告書公表を契機にCO₂排出量削減に向けた取り組みがグローバルで加速	● 環境配慮要請の高まりを背景とした、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル実現に向けた取り組みへの期待増 ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進)	2030年度目標： ● 新車平均CO₂排出量：－40% (Tank to Wheel、2010年度比) ● 電動車販売比率：50%(2035年度 100%) ● 事業活動CO₂排出量：－50% (Scope 1, 2総量、2018年度比) ● 主要な取引先とのCO₂削減活動を推進 ● 輸送会社と協力したCO₂削減活動の推進 ● 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サービスの提供 ● 気候変動への適応策の実施
	資源循環の取り組み	● サーキュラー・エコノミーへの転換拡大 ● 国内外の廃棄物問題の顕在化 (新興国の輸入規制など) ● EUバッテリー指令の強化 (再生材使用量の開示など) ● プラスチックによる海洋汚染問題の顕在化	● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進)	● 脱石油資源プラスチック材の採用拡大 ● 直接埋立廃棄物ゼロ化 (0.5%未満) ● 電動車の使用済みバッテリーの再利用
	環境汚染の防止	● 各国・各地域における排ガス規制の強化 ● 各国・各地域における化学物質規制の強化 ● 有害廃棄物の輸出入規制の強化 (プラスチック廃棄物)	● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進)	● 製品の環境負荷物質規制の遵守
	水資源の保全	● 気候変動の進行にともなう極端現象による地球環境の変化及び水不足の深刻化 ● 新興国での人口増加や都市開発による水質汚染の深刻化 ● プラスチックによる海洋汚染問題の顕在化	● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進)	● 気候変動対策・資源循環・環境汚染防止への取り組みの推進 ● 各生産拠点の水リスクを踏まえた水使用量の管理及び排水水質のモニタリング
	生物多様性の保全	● IPBES (※2) により、2019年5月に公表された評価報告書にともなう国際的な保全強化 ● 2022年12月開催の生物多様性条約第15回締約国会議における「昆明・モントリオール生物多様性枠組」の採択	● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進)	● 気候変動対策・資源循環・環境汚染防止への取り組みの推進 ● 地域に根ざした環境課題への取り組みの推進

※1 IPCC：Intergovernmental Panel on Climate Changeの略称。国連気候変動に関する政府間パネル

※2 IPBES：Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Servicesの略称。生物多様性及び生態系サービスに関する政府間科学政策プラットフォーム

	マテリアリティ	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
S	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	● 交通事故関連法規や規制、政府安全目標や安全性能評価基準の強化 ● CASEなどの先進技術への安全基準・規制の導入	● お客様：予防安全技術への期待増 ● 地域社会：全ての人へ安全な移動手段の提供	● 環境をリードし、安全・安心・快適な移動手段をお客様に提供 ● アセアンの道路交通環境に適した事故低減技術の開発
	製品品質、セールス・サービス品質の向上	● 車両の高機能化（電動化／知能化）にともなう顧客ニーズの多様化 ● 車両のオフボード機能（コネクティッド／スマートフォン連携）の拡大	● [お客様視点] 商品及び三菱自動車とのあらゆるタッチポイントでの品質にかかわる満足の実感 ● [ビジネス視点] コンプライアンスを遵守し、品質面で信頼を損なわないためのマネジメントの維持・強化	● 当社のアセアンコアマーケット5カ国（タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシア）、オーストラリアとマザーマーケットの日本でトップレベルのお客様評価を獲得
	事業を通じた地域経済への貢献	● アセアン地域における - カーボンニュートラル社会への取り組みを推進 - マルチFTA(自由貿易協定) 網の拡大による輸出入の円滑化 - 人口ボーナスによる経済成長の継続	● 雇用、人材育成、投資、技術移転、輸出、環境、社会貢献による地域の発展	● 全てのステークホルダー・社会への貢献を重視した事業展開 ● アセアン地域を事業中核地域として経営資源を集中
	多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築	● 多様な人材が働きやすい環境整備の要請	● 個々の事情に合わせた、公平に働ける環境の提供 ● 優秀な人材の確保による事業の成長	● 多様な人材が活躍できる働きやすい環境の構築
	人材育成の強化	● リモートワークによるコミュニケーション不足・孤立化 ● 自動車業界における環境の急速な変化（CASE, MaaS）	● マネジメント力の高い人材の確保 ● 環境や世代に合った教育の提供	● 人的資本に関する情報開示の強化 ● マネジメント力、育成力の向上 ● 環境や世代に合わせた教育の施策策定
	労働安全衛生の推進	● メンタル疾患、生活習慣病罹患者の増加	● 環境、年齢、生活などの変化に応じた従業員へのサポート ● 事業継続の要請	● 環境の変化によるメンタル疾患を防止し、従業員の心身の健康を維持 ● 全社安全衛生マネジメント、ならびに安全衛生関連法令監理、健康経営の推進
	持続可能なサプライチェーンの実現	● 国際社会における人権及び環境意識の高まり ● 電動化比率向上によるEV電池／原材料調達の競争激化	● 事業継続・信頼向上の期待 ● 安定的で継続的な調達の実現	● 取引先との協働と協調による、安定的かつ持続的な調達の実現 ● 取引先のQCDD（※）の競争力強化によるモビリティの価値向上の実現
G	社会貢献活動の推進	● 極端な気象現象による熱波や干ばつ、大雨による洪水などの災害が世界各地で相次ぎ発生	● 地域と連携したカーボンニュートラル社会の実現に向けた取り組み推進 ● 災害時緊急支援及び復興支援の期待	● 多様化する社会の課題に応えるため、従業員一人ひとりの技術・ノウハウ、製品を活用した継続的な社会貢献への取り組み ● 災害時協力協定にもとづく支援の実施及び社会課題の解決
	ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底	● 事業に関連する法令などの改正 ● 自然災害や感染症発生による事業の中断 ● サイバー攻撃などによる情報漏洩・事業中断の多発 ● 当社重要市場における戦争・テロ・政治不安・治安の悪化など	● 事業継続・信頼向上の期待	● 内部統制システムの有効かつ効率的な運用による強固なガバナンス体制の維持 ● コンプライアンスの徹底による重大インシデントの発生防止 ● リスク顕在化時の緊急対応、社内情報共有の強化 ● サイバー攻撃に関する情報の収集・分析、技術的対策及び社員教育の強化

※ QCDD：Quality(品質)、Cost(コスト)、Delivery(納期)、Development(開発)の略称。

ステークホルダー・エンゲージメント

基本的な考え方

三菱自動車は、企業の持続的成長にとってステークホルダーとのかかわりが極めて重要であると考えており、対話などのエンゲージメントを通じて、当社グループの責任と課題を明確にし、改善の努力をしながら日々の業務に取り組んでいます。

今後も多様なステークホルダーとの対話を一層深めることで、社会の期待や課題と真摯に向き合い、当社の事業活動に生かしていきます。

三菱UFJ銀行と「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」契約を締結

2022年3月、三菱自動車工業株式会社は、株式会社三菱UFJ銀行との間で、同社が提供する「ポジティブ・インパクト・ファイナンス（資金用途を限定しない事業会社向け投資融資タイプ）」の融資契約を締結しました。

三菱自動車は、2018年に環境・社会・ガバナンス各分野の様々な課題から優先して取り組むべきマテリアリティ（重要課題）を特定しました。2020年には環境問題の深刻化や新型コロナウイルス感染症拡大による社会情勢の変化を踏まえ、マテリアリティを見直すとともに、30年先の社会を見据えた環境への取り組みの方向性を定めた「環境計画パッケージ」を公表し、これらに基づき全社で取り組みを進めています。

今後もクルマを生産・販売する企業の責任として、環境負荷低減活動に具体的な目標を掲げて推進するとともに、軽乗用EV・軽商用EV・プラグインハイブリッドEV(PHEV)を軸とした環境技術を強化し、実効性のある商品や技術の普及によって、活力ある持続可能な社会の実現に貢献していきます。

本契約の締結にあたり、SDGs（持続可能な開発目標）の目標達成に対しインパクトを与える活動として、三菱自動車のマテリアリティほかからテーマを選定しました。定性的、定量的な評価は三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社が実施し、株式会社日本格付研究所から評価にかかる手続きのポジティブ・インパクト金融原則への準拠性、活用した評価指標の合理性について第三者意見を取得しています。

ステークホルダーの特定

当社及び当社グループの事業には、様々な個人・団体の皆さまがかかわっています。その中でも、持続可能な社会の実現と当社の企業価値向上の観点から、「消費者・お客様」「ビジネスパートナー」「株主・投資家」「従業員」「地域社会」を重要なステークホルダーと特定しています。

ステークホルダーとの対話

（ステークホルダーへの取り組みの詳細は、〈〉内のページをご参照ください。）

ステークホルダー	対話方針	対話の機会	頻度	事業への反映
消費者・お客様	お客様の声を、よりよい製品・サービスに反映する活動の推進	お客様相談センター〈P86〉、販売会社〈P85〉、アフターサービス〈P86〉	常時	CS活動の推進 製品・サービスの改善
		ウェブサイト、ソーシャルネットワーク	常時	
		お客様満足度調査〈P84〉	随時	
		イベント、TV・新聞・雑誌の広告、メール配信	随時	
ビジネスパートナー	相互信頼にもとづく共存共栄に向けたコミュニケーション	問い合わせ窓口、お取引先様相談窓口〈P62〉	常時	相互信頼にもとづく共存共栄に向けた関係構築
		定期総会、説明会、イベント、専門ウェブサイト	随時	
		各種業界団体への参加	随時	
株主・投資家	事業・財務状況と成果の適時・適正な開示 持続的な成長・企業価値向上に向けた建設的な対話	IR問い合わせ窓口	常時	持続的な成長・企業価値向上に向けた取り組みの推進
		取材対応	随時	
		決算説明会	年4回	
		中期経営計画説明会	随時	
		個別施策説明会	随時	
		株主総会	年1回	
		IR向けウェブサイト	常時	
		イベント、メール配信	随時	
		統合報告書	年1回	
従業員	労使相互信頼・相互責任の関係を原則とする、チームワークや一体感の醸成に向けた双方向コミュニケーション	労使協議〈P77〉	随時	安全で働きがいのある労働環境の整備
		相談窓口（社員相談室、MMCほっとライン、三菱自動車グローバル内部通報窓口）〈P107〉	常時	
		経営幹部とのタウンホールミーティング	随時	
		社内ウェブサイト	常時	
		エンゲージメントサーベイ〈P66〉	年1回	
地域社会	地域社会との良好な関係の構築	地域コミュニティ窓口、ウェブサイト	常時	社会・環境課題の解決に向けた取り組みの推進
		自治体との連携〈P93〉	随時	
		社会貢献活動〈P92〉	随時	
	社会・環境課題の解決に向けた多様なステークホルダーとの対話	地域イベント	随時	
		工場見学	常時	

ステークホルダーとの対話の事例

消費者・お客様

お客様から寄せられたご指摘のうち、品質・不具合に関する事柄については、販売会社と連携してお客様の問題解決に対応し、品質改善にも活用しています。商品性や仕様に関するご意見・ご指摘については、関連部門と共有し、更なる商品力の向上につなげています。また、社員へのお客様目線の啓発のため、お客様から寄せられた声を社員が視聴できるよう、該当箇所の画像と説明を加えた動画をイントラネットで配信しています。加えて、寄せられた声の中から重要情報を抽出し、経営幹部へ定期的に報告しています。

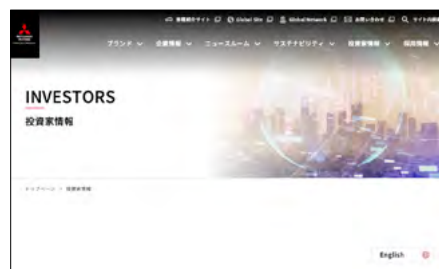
詳細は、P86をご覧ください。



お客様相談センターでのお客様対応の様子

株主・投資家

株主・投資家の皆様に対し積極的に情報を開示するとともに、建設的な対話を通じて、透明性と信頼性の確保に努めています。具体的には、三菱自動車への理解を深めていただくために、ウェブサイトを活用した各種情報の開示や刊行物の発行、中期経営計画や決算に関する説明会の開催などに取り組んでいます。更に、経営戦略や財務情報、環境を含む非財務情報について、定期的に多くの投資家と意見交換を行っています。また、株主・投資家の皆様から頂いた意見や評価を、経営陣を含む社内に幅広く報告することで、資本市場の知見を経営や事業活動に活用しています。このような社内へのフィードバックを通じて、持続的な成長による企業価値向上を目指しています。



ウェブサイト「投資家情報」

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/>

地域社会

地域のニーズに即した活動を通じ、レジリエントな地域社会の実現に貢献しています。当社製品の特長を生かした活動としては、自治体と災害時協力協定を締結し有事の際の車両の貸与など、自ら発電し、その電気を取り出して使うことができる「三菱のPHEV」を活用した支援を行っています。「PHEVの走るチカラ」と「電気のチカラ」で、地域の人々の暮らしの安心・安全を支えています。

詳細は、P93及びウェブサイトをご覧ください。



災害時協力協定の締結

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dcsp/>

社外からの評価

三菱自動車グループは持続可能な社会の実現に貢献するため、各国・各地域における事業活動を通じて社会課題の解決を図るべく取り組みを進めています。その取り組みは外部機関より以下の評価を受け、各種ESGインデックス構成銘柄に組み入れられています。

ESGインデックスへの組み入れ

FTSE4Good Index Series / FTSE Blossom Japan Index

FTSE Russell社がESG投資のために設計した「FTSE4Good Index Series」「FTSE Blossom Japan Index」の構成銘柄に、当社は2020年度より5年連続で選定されています。(2024年6月)

加えて、FTSE Russell社が2022年に設計した「FTSE Blossom Japan Sector Relative Index」の構成銘柄にも3年連続で選定されました。(2024年6月)



Morningstar Japan ex-REIT Gender Diversity Tilt Index

Morningstar社がジェンダー・ダイバーシティ投資のために設計した「Morningstar Japan ex-REIT Gender Diversity Tilt Index」の構成銘柄に、当社は2023年度より選定されています。(2023年12月)

S&P/JPX カーボン・エフィシエント指数

S&Pダウ・ジョーンズ・インデックス社と東京証券取引所が開発した環境株価指数に、当社は組み入れられています。(2023年6月)



ESG関連の評価

DBJ環境格付

株式会社日本政策投資銀行が実施する「DBJ環境格付」において、当社は「環境への配慮に対する取り組みが特に先進的」という最高ランクの格付を取得し、同格付にもとづく融資を受けました。(2022年6月)



CDP

CDPは、世界主要企業・団体へ環境活動に関する質問書への回答を要請し、回答をスコアリング・分析した結果を機関投資家等に開示しています。2023年度の当社のスコアは以下のとおりです。(2024年2月公表)

気候変動 : A-(リーダーシップ)

水セキュリティ : C(認識)



PRIDE指標

任意団体「work with Pride」が職場におけるLGBTQなど性的マイノリティに関する取り組みの評価指標として策定した「PRIDE指標」において、当社は2018年度より6年連続でゴールド認定を獲得しています。(2023年11月)



健康経営優良法人認定制度

経済産業省と日本健康会議が共催する健康経営優良法人認定制度において、当社は従業員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に取り組む法人として「健康経営優良法人2024」の大規模法人部門に認定されました。(2024年3月)



環境 Environment

環境計画パッケージ	23
環境計画パッケージの構成	23
環境方針	23
環境ビジョン2050	23
環境ターゲット2030	24
策定の検討体制、策定のステップ	25
環境マネジメント	26
基本的な考え方、マネジメント体制	26
環境マネジメントシステムの構築	26
LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進	27
環境情報開示の充実	27
社員教育・啓発活動の推進	28
サプライヤーとの協働	28
地域に根ざした環境保全活動の推進	28
環境規制遵守、事故・苦情対応	28
外部団体・イニシアティブへの参加	28
気候変動・エネルギー問題への対応	29
基本的な考え方	29
カーボンニュートラル推進体制	30
電動車の開発・普及	31
電動車を活用した気候変動への適応策の推進	34
燃費向上技術の開発	37
カーボンニュートラルに向けた事業活動の取り組み	39
再生可能エネルギーの導入	40
生産工場での取り組み	40
オフィスでの取り組み	41
販売での取り組み	42
物流での取り組み	43

資源循環の取り組み	45
基本的な考え方	45
リサイクルに配慮した設計・開発	45
使用済自動車のリサイクル促進	46
生産活動における排出物の発生抑制と再資源化の取り組み	47
直接埋立廃棄物のゼロ化	47
環境汚染の防止	48
基本的な考え方	48
走行時の排出ガスのクリーン化	48
環境負荷物質の低減	50
車室内VOC低減	50
大気汚染防止	51
化学物質管理	51
水資源の保全	52
基本的な考え方	52
取水量の低減	52
排水の再利用	53
水質汚濁の防止	53
生物多様性の保全	54
基本的な考え方	54
保全活動の推進	55
国内外での森林保全活動	55

環境計画パッケージ

環境計画パッケージの構成

三菱自動車は2020年10月に30年先を見据え、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」を策定しました。カーボンニュートラル社会を含む持続可能な社会の実現を目指す当社が事業活動を行ううえで、環境にかかわる経営戦略の土台となる方針です。「環境計画パッケージ」は、中長期的な展望を織り込み改定した「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」で構成しています。

環境方針

環境問題への対応を事業活動を行ううえでの必須要件として捉え、中長期的な展望を持って、具体的で実効性のある対応策に積極的に取り組みます。

(取り組みの方向性)

- 直接的に取り組む環境問題は、気候変動、資源枯渇、環境汚染の3点とします。
- 気候変動については、2050年を地球規模の重要な節目の年と捉え、今後の30年間で10年単位で達成すべきレベルを明確にして取り組みを実行していきます。
- 環境問題への対応にあたっては、以下の活動に取り組みます。
 - 製品を通じた独自の環境貢献
 - クルマの生産・販売・使用過程の各段階での取り組み
 - 事業上のパートナー、関係機関、政府、自治体との協働
 - 地域に根ざした環境課題への取り組み
 - 関連事業活動全体の環境影響の把握と低減への取り組み

環境方針

当社は、1999年に「環境指針」を定めて取り組んできましたが、20年以上が経過し事業環境が変化する中、現在の社会動向を踏まえ「環境方針」として2020年に改定しました。環境問題への対応を事業活動を行ううえでの必須要件と捉え、中長期的な展望を新たに織り込みました。

気候変動、資源枯渇、環境汚染に特に注力し、これらの取り組みを通じて水資源や生物多様性の保全にも貢献していきます。

環境ビジョン2050

2015年にパリ協定が採択され、世界の平均気温の上昇を産業革命以前より2℃高い水準を十分下回るものに抑えるとともに、1.5℃高い水準まで抑制する努力を追求することが合意されました。これにより、企業には2050年までの長期

的な視点での取り組みが求められるようになりました。また、2018年にIPCC(※)の1.5℃特別報告書が発行され、2050年には社会全体で温室効果ガス的人為的な排出と吸収をバランスさせるネットゼロの実現が求められるようになりました。

このように、気候変動をはじめとする環境問題に対する関心は年々高まっており、企業としてもより野心的な取り組みが必要になっていると認識しています。

この認識のもと、「気候変動対策」「資源循環」「環境汚染防止」について、2050年までに実現したい社会像と当社の取り組みの方向性を定める「環境ビジョン2050」を策定しました。

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて

気候変動対策については、CO₂排出ネットゼロで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掲げてきましたが、2022年9月、当社としてカーボンニュートラルの実現を目指すことを織り込み、「環境ビジョン2050」を改定しました。

※ IPCC : Intergovernmental Panel on Climate Changeの略称。
国連気候変動に関する政府間パネル

環境ビジョン2050

2015年12月、COP21においてパリ協定が採択され、地球の平均気温上昇を産業革命以前と比べ2℃までに抑制すること、1.5℃までの抑制に向けた努力を追求することが合意されました。三菱自動車は、このような社会の要請を認識し、電動車の普及とその社会的活用の促進を通じて、人類の発展と地球環境が両立した持続可能な社会の実現に貢献します。

気候変動対策

電動車と再生可能エネルギーの普及と拡大を通じて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します。

資源循環

投入資源の最小化と資源効率の最大化により、資源循環型社会の実現に貢献します。

環境汚染防止

製品による環境負荷や事業活動にともなう汚染を低減することで人の健康と生態系に影響を及ぼす環境汚染のない社会の実現に貢献します。

環境ターゲット2030

三菱自動車は、「環境ビジョン2050」で定めた30年先の目指すべき社会と取り組みの方向性に沿って、今後10年で取り組むべき事項を「環境ターゲット2030」として策定しました。目標の設定にあたっては、IEA（※1）やIPCCが公表したシナリオや、SDGsやパリ協定などの国際的な枠組みを参考にしました。

更に、2023年2月、気候変動対策においてさらなる高い目標を掲げることで、カーボンニュートラルの実現に取り組む当社の姿勢を示すため、「環境ターゲット2030」を改定しました。Scope1（※2）及びScope2（※3）の領域では、事業活動CO₂排出量の削減においてSBT（※4）の1.5°C水準相当となるよう目標を引き上げるとともに、Scope3（※5）の領域でも、電動車販売比率「2030年度 50%」に加え「2035年度100%」という目標を新たに掲げたほか、調達や物流において定性目標を追加設定しました。なお、これらの改定内容は、取締役会で決議しました。

- ※1 IEA：International Energy Agencyの略称。国際エネルギー機関
 ※2 Scope1：事業者自らによる直接排出（燃料の燃焼など）
 ※3 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
 ※4 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
 ※5 Scope3：Scope1、Scope2以外の間接排出（事業者の活動に関連する他社などの排出）

環境ターゲット2030

課題	2030年度目標	
気候変動	新車平均CO ₂ 排出量（※6）	-40%（2010年度比）
	電動車（※7）販売比率	50% 2035年度 100%
	事業活動CO ₂ 排出量（※8）	-50%（2018年度比）
	主要な取引先とのCO ₂ 削減活動を推進	
	輸送会社と協力したCO ₂ 削減活動の推進	
	電動車と使用済みバッテリーを活用したエネルギー・マネジメントサービスの提供	
	気候変動への適応策の実施	
資源循環	脱石油資源プラスチック材の採用拡大	
	直接埋立廃棄物ゼロ化（0.5%未満）	
	電動車の使用済みバッテリーの再利用	
環境汚染防止	製品の環境負荷物質規制の遵守	
環境マネジメント	・LCA（※9）の推進 ・グループ・販売店の環境マネジメントの推進 ・環境情報開示の充実 ・社員教育・啓発活動の推進 ・サプライヤーとの協働 ・地域に根ざした環境保全活動の推進	

※6 新車平均CO₂排出量：新車1台あたりの走行時CO₂排出量。Tank to Wheel

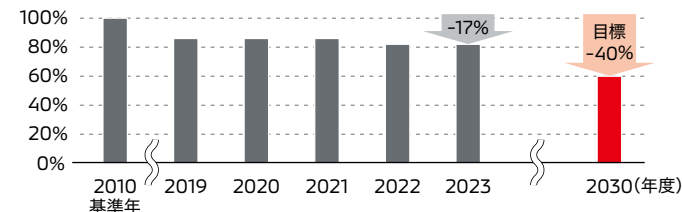
※7 電動車：電気自動車（バッテリーEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、ハイブリッド自動車（HEV）

※8 事業活動CO₂排出量：Scope1及びScope2総量

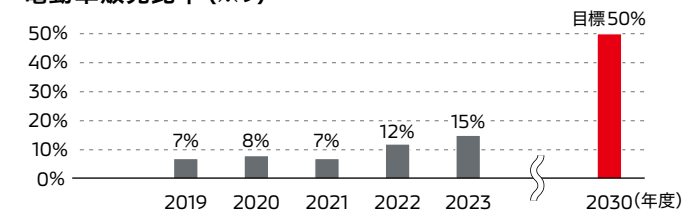
※9 LCA：Life Cycle Assessmentの略称。生産から廃棄までの環境負荷を算出して評価する方法

2023年度の主な実績

新車平均CO₂排出量

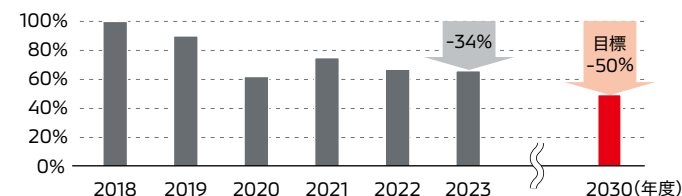


電動車販売比率（※9）



※9 卸売り台数ベース。自社ブランドの製品のみに

事業活動CO₂排出量（※10）



※10 Scope1及びScope2

※11 基準年である2018年度の排出量の公表値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が含まれる。目標設定に際し、現在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を基準値とした。

策定の検討体制

環境分野における当社の方針・計画を明確にし、一連の取り組み強化を進めるため、2018年に全社横断の環境ワーキンググループを設置し、環境計画パッケージの策定に向けて検討しました。

一定の方向性が決定したのち、2020年からは執行役CEO(当時)が議長を務めるSmall Circleで具体化を進め、取締役会にて決議しました。

〈2018年7月～2019年12月の検討体制〉

サステナビリティ委員会
(委員長：執行役CEO(※1)、委員：関連本部長)

環境ワーキンググループ

リーダー： 会長付技術顧問(※)
サブリーダー：開発マネジメント本部長(※)
事務局： サステナビリティ推進部
メンバー： コーポレート部門
・経営戦略 ・資産管理
・人事 ・財務
・広報・IR

製品・事業活動部門

・技術戦略 ・物流
・生産 ・調達
・EVビジネス ・海外営業
・開発管理 ・国内営業
・材料技術 ・アフターセールス

〈2020年1月～10月の検討体制〉

取締役会

経営会議

Small Circle

メンバー：・執行役CEO(※)
・Co-CEO(開発担当)
・生産担当役員 ・サステナビリティ担当役員
・経営戦略室長 ・開発マネジメント本部長
・商品戦略本部長 ・生産技術本部長

※ 2020年3月時点の役職

策定のステップ

2018年度に社内で組織した環境ワーキンググループにおいて、経済成長や人口増加などグローバル社会の変化、及び環境問題に関するデータを収集し、特に三菱自動車にとって事業の主要な地域については、地域社会の状況や環境に関連する政策など、深掘りした多くの情報を収集しました。また、各国の販売台数や保有台数など当社の事業データや環境の取り組みの実績から事業特性を改めて整理するとともに、これまでの活動を総括しました。

これらのデータ・情報をもとに、それぞれの環境問題と当社の関係性を検証し、直接的に取り組むべき3つの環境課題「気候変動対策」「資源循環」「環境汚染防止」を特定しました。特定した課題については、IEAやIPCCなどの外部のシナリオや独自のシミュレーションなどから環境問題の長期的な展望を検討しました。また、当社の強みを最大限生かしつつ、地域に密着した貢献を念頭に置いて、各マーケットの地理的観点やプラグインハイブリッド車(PHEV)など事業特性を踏まえた取り組み課題を整理しました。

これらの分析にもとづき、「環境方針」「環境ビジョン2050」で示す取り組みの方向性を明文化し、「環境ターゲット2030」の取り組み項目と数値目標を設定するなど、環境戦略の全体像をまとめた「環境計画パッケージ」を策定しました。

策定の最終過程では、社外の有識者によるレビューを実施し、ステークホルダーの目線を取り入れています。

今後も社会動向などに関する情報収集や分析を継続し、「環境計画パッケージ」の妥当性を確認していきます。

情報収集

- ・社会・経済の情勢
経済成長、人口増加など
- ・環境問題の状況
気候変動、資源枯渇、環境汚染、生物多様性損失、水資源不足
- ・主要地域(日本、アセアン、オセアニアなど)の動向
GDP・人口の推移、環境政策など
- ・自動車産業と当社に関するデータ
＜事業＞
グローバル／地域別の販売台数、保有台数など
＜環境の取り組み実績＞
CO₂排出量(スコープ1,2,3)、排出物発生量など

分析

- ・環境問題と当社との関係性検証
直接的に取り組むべき環境課題の特定
- ・環境問題の長期的展望の検討
CO₂排出量の外部シナリオ収集、独自のシミュレーション実施
- ・事業特性(マーケット・製品)を踏まえた取り組み課題の整理

策定

- ・環境方針、環境ビジョン2050の明文化
- ・環境ターゲット2030の取り組み項目及び数値目標水準の検討・策定

レビュー

- ・社外の有識者によるレビュー

環境マネジメント

基本的な考え方

三菱自動車は、環境負荷を最小化することは当社の持続的な成長に不可欠な要素であり、そのために環境マネジメントが重要であると認識しています。また、取り組みの推進にあたり発生する費用は、長期的な観点から必要な投資であると考えています。

当社は、環境への取り組みを確実かつ効率的に推進するために環境マネジメントを強化しており、社員に対する教

育・啓発活動や、関係会社への環境マネジメントシステムの認証取得の推進など、グループ一体となり環境への取り組みを推進しています。

また、様々なステークホルダーに当社の取り組みをご理解いただくために、ウェブサイトや「サステナビリティレポート」を通じて当社の取り組みを発信しています。

環境会計については、P121をご参照ください。

マネジメント体制

当社は、1993年以降、執行役社長及び各業務の担当役員が出席する「環境会議」を開催してきました。2017年度からは、執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会を開催しており、環境課題をマテリアリティとして特定し、当社の環境に関する方針や目標などを審議するとともに、「環境ターゲット2030」の取り組みの進捗状況・実績を確認しています。その中でも特に重要な事項については、取締役会に報告しています。

なお、環境マネジメント対象会社については、環境目標の対象範囲や、環境データの収集・公表範囲の枠組みとして、選定基準を定め、定期的に見直しています。

環境マネジメント対象会社 (20社)

2024年3月末現在

国	会社名
日本	三菱自動車工業株式会社

生産関係会社

国	会社名
日本	水菱プラスチック株式会社
タイ	ミツビシ・モーターズ (タイランド)・カンパニー・リミテッド (MMTH) エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド (MEC)
フィリピン	ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション (MMPC) エイシアン・トランスミッション・コーポレーション (ATC)
インドネシア	ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI)
ベトナム	ミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド (MMV)
マレーシア	エムエムシー・マニファクチャリング・マレーシア・スندیリアン・ブルハド (MMCM)

非生産関係会社

国	会社名
日本	三菱自動車エンジニアリング株式会社 三菱自動車ロジテクノ株式会社 東日本三菱自動車販売株式会社 西日本三菱自動車販売株式会社
アメリカ	ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク (MMNA)
オランダ	ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ (MME)
U.A.E.	ミツビシ・モーターズ・ミドルイースト・アンド・アフリカ・エフゼットイー (MMMEA)
オーストラリア	ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド (MMAL)
ニュージーランド	ミツビシ・モーターズ・ニュージーランド・リミテッド (MMNZ)
カナダ	ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カナダ・インク (MMSCAN)
メキシコ	ミツビシ・モーターズ・デ・メヒコ・エスエー・デ・シーブイ (MMDM)

環境マネジメントシステムの構築

三菱自動車は、国内の事業所別に取得していたISO14001の認証を2010年度に全社統合しました。ISO14001の仕組みを活用し、事業活動の改善につなげる取り組みを継続的に実施しており、2020年度に策定した「環境計画パッケージ」を全社一丸となって推進するうえでも、この仕組みを役立てています。

また、国内外の関係会社でも、ISO14001認証又はエコアクション21（※1）認証の取得を推進し、環境経営に努めています。

※1 エコアクション21：中堅・中小事業者向けの環境経営システムとして、環境省が策定したガイドラインにもとづく認証・登録制度

関係会社のISO14001認証取得状況(2024年5月末現在)

開発会社
三菱自動車エンジニアリング株式会社
生産会社
水菱プラスチック株式会社（本社工場）
ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)
エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)
ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)
エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド(MEC)
ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)
物流・アフターセールス会社
三菱自動車ロジテクノ株式会社
（整備・輸送事業本部、パワートレイン事業部、車両事業部大阪特装課、車両事業部水島整備課）

エコアクション21の取得販売会社一覧表については、P42をご覧ください。

LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進

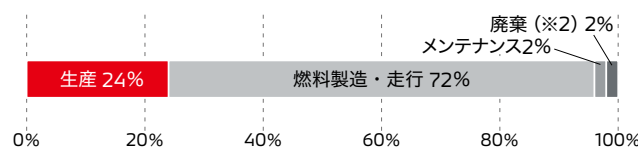
当社は、製品のライフサイクル全体での環境負荷を把握するために、LCAを実施しています。部品や素材にかかわる資源の採掘、素材製造、部品製造、車両組立、燃料製造、走行、廃車処理、そのほかの工程を対象に、主にCO₂排出量を集計し評価しています。

また、気候変動・エネルギー問題に対応するための先行開発部品や、電動車、新型車などにLCAを実施し、ライフサイクルCO₂排出量について、従来型の部品や車両と比較し、サプライチェーン全体でのCO₂排出量の削減活動に活用しています。

2023年度のLCA実施例

車種名	目的
新型『トライトン』	- 旧型モデルからの低減効果の把握 - 生産、使用、廃棄別の割合の把握 - 要素部品の影響の把握

新型『トライトン』のLCA結果(CO₂排出量割合)



※2 廃棄時の事前解体品（バンパー・タイヤ・鉛バッテリーなど）を除く

各国・各地域におけるライフサイクル全体の環境負荷に対する関心の高まりを踏まえ、規制化やインセンティブなどの動きに対応できるよう、引き続き体制強化や基盤づくりを進めていきます。

環境情報開示の充実

当社は、環境への取り組みをウェブサイトや「サステナビリティレポート」などで公開しています。また、環境をはじめとした非財務情報について機関投資家や有識者との対話を図り、当社の今後の取り組みに生かしています。

ウェブサイト・「サステナビリティレポート」による環境情報の公開

当社の環境への取り組みについて広く知っていただくため、ウェブサイトや「サステナビリティレポート」を通じて、環境への取り組みの考え方や内容について情報公開しています。

詳細は、ウェブサイト「環境」をご覧ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/environment/>

投資家とのコミュニケーション

投資家との対話を行い、環境を含む非財務情報について意見交換を行っています。

2023年度は、中期経営計画「Challenge 2025」にて発表した、当社の「環境ターゲット2030」について多くの国内外機関投資家など対話を実施し、意見交換を行いました。

社員教育・啓発活動の推進

三菱自動車は、全役員・従業員がサステナビリティについて理解を深め、日々の業務を通じて持続可能な社会の実現に貢献できるよう、一年を通じたサステナビリティに関する浸透活動の一環として、環境教育・啓発を実施しています。

2023年度は、階層別研修や全役員・社員向けの動画配信などを通じて、当社が持続可能な社会の実現のために果たすべき社会的責任やサステナビリティと環境の関連性、環境問題と当社の事業活動の関係、当社の見直された「環境ターゲット2030」などについて理解促進を図りました。

サステナビリティの浸透活動については、P11をご参照ください。

サプライヤーとの協働

当社の取引先には「グリーン調達ガイドライン」の要求事項をはじめ、様々な取り組みに協力いただいています。当社は、取引先の確実な取り組みには継続的なコミュニケーションが重要と考え、取引先に参加いただく調達方針説明会などの場で、環境対応の重要性を説明し、サプライチェーン全体で環境負荷低減に取り組めるようコミュニケーションに努めています。

「グリーン調達ガイドライン」の詳細については、P63をご参照ください。

地域に根ざした環境保全活動の推進

当社は、生物の豊かな個性とそのつながりを重要なものと考え、地域に根ざした環境保全活動を進めています。工場建設をはじめとする土地利用が、生物多様性に直接的又は間接的に影響を与えていることを認識し、工場と周辺の自然環境とのつながりを大切にしながら構内緑地の維持管理を行うことで、生態系保全に努めています。また、国内外で森林保全プロジェクトに参画しており、その地域にあった樹種を選定するほか、社員が地域の方々と協働で植林・育林を行うなど、地域と連携した活動を推進しています。

生物多様性の保全の詳細については、P54をご参照ください。

環境規制遵守、事故・苦情対応

当社は、公害防止関係の法令などの環境規制に対して、過去に発生した違反事案を教訓とし、規制の遵守を徹底しています。

また、近隣地域の皆様からの苦情については、状況を調査・確認したうえで、真摯に対応するよう努めています。

環境法令に対する違反、規制値超過などの環境事故、苦情が発生した場合、関連部署は、その内容、処置などを明確にした「法的不適合報告書」をコンプライアンス部門へ提出し、適切な対策を講じています。更に、再発防止の

ため、業務プロセスの改善、監視体制の強化、社員の意識づけの強化に取り組んでいます。

2023年度は、環境法令（※1）違反による罰金、措置命令などを受けた事案、規制値の超過はありませんでしたが、社内の自主点検・監視活動などにより、10件の法的要求事項への不適合（届出遅延など）がありました。発生した事案については、速やかに発生事象を是正し、再発防止策を講じたほか、類似案件の発生防止のため、関連部門に発生事象や対策についての情報を共有しています。

※1 環境法令：水質汚濁防止法、大気汚染防止法など、環境にかかわる法令として社内で定めた31法令

外部団体・イニシアティブへの参加

当社は、2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、外部団体・イニシアティブとの連携を図っています。

経済産業省が2021年度に公表した「GX（※2）リーグ基本構想」にもとづいて設立された「GXリーグ」に、2022年3月に賛同し、2023年4月に参画を表明しました。

また、脱炭素社会の実現に向けた気候変動対策に取り組む企業などの情報発信や連携を強化するためのネットワークである「気候変動イニシアティブ（Japan Climate Initiative: JCI）」に2023年5月から参加しています。

※2 GX: グリーントランスフォーメーション

気候変動・エネルギー問題への対応



2023年度の進捗

-17 %

新車平均CO₂排出量
(Tank to Wheel、2010年度比)
[2022年度：-18%]

15 %

電動車販売比率
[2022年度：12%]

-34 % (※1)

事業活動CO₂排出量
(Scope 1,2総量、2018年度比)
[2022年度：-33%]

31,743
千t-CO₂eq

Scope3排出量
[2022年度：
28,710千t-CO₂eq]

97 店舗

「電動DRIVE STATION」
設置店舗数
(2024年3月末現在)

- 電動車のラインアップ拡充：新型軽商用電気自動車『ミニキャブEV』に加え、『コルト』『エクスパンダー』『エクスパンダー クロス』のHEVモデルを販売開始
- 国内外の工場で2023年度に計16.25MWの太陽光発電設備を設置

※1 2020年度まで一部の持分法適用関連会社を環境マネジメント対象会社としていたが、対象会社選定の考え方を整理し、2021年度より当該持分法適用関連会社を対象から除外。基準年である2018年度のCO₂排出量公表値588千t-CO₂から当該持分法適用関連会社の排出量43千t-CO₂を差し引いた545千t-CO₂を基準値として算出

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ
P15、P17 マテリアリティ
P23 環境計画パッケージ
P26 環境マネジメント
P118 製品・事業活動関連環境データ

基本的な考え方

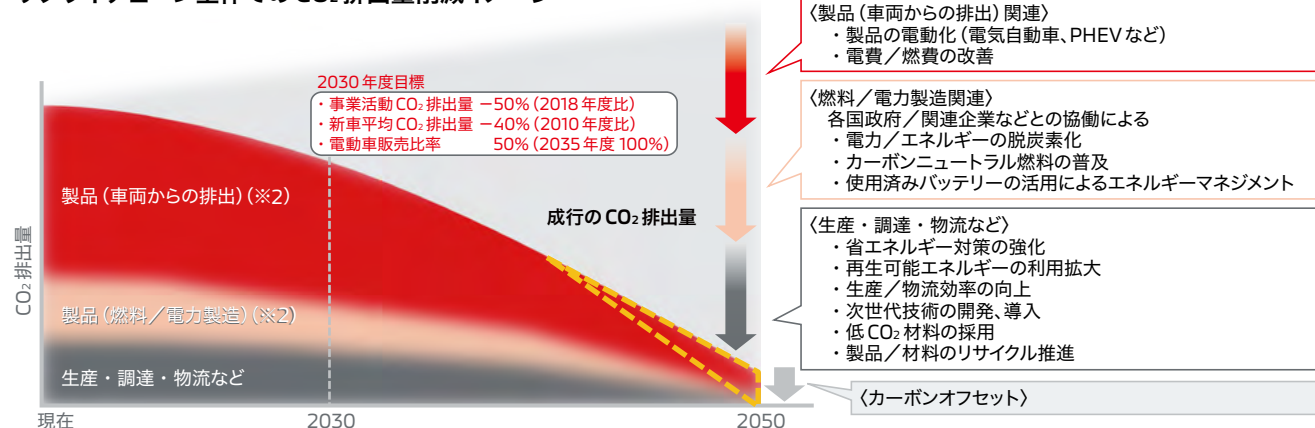
世界中で熱波や干ばつ、大雨による洪水などの極端な気象現象による災害が相次いで発生しています。これらの極端現象をもたらしている最大要因が気候変動であり、CO₂をはじめとする温室効果ガスの増加による地球温暖化が主な原因と考えられます。

パリ協定や国連の持続可能な開発目標（SDGs）など持続可能な社会の実現に向けた国際的な枠組みが進展するなか、2023年11～12月に開催された国連気候変動枠組条約第28回締約国会議（COP28）ではグローバル・ストックテイクが実施され、温室効果ガスを2019年比で2030年までに43%、2035年までに60%削減する必要性が示されるなど、グローバルでCO₂排出量削減に向けた取り組みが加速しています。

自動車は、調達から生産、走行、廃棄までのライフサイクルを通じてCO₂を排出します。そのため、三菱自動車は経済、環境、人々に与えるインパクトを勘案し、「気候変動・エネルギー問題への対応」をマテリアリティとして特定しています。更に「環境計画パッケージ」では、当社が直接的に取り組む重要課題の一つと位置付け、2050年までにサプライチェーン全体でカーボンニュートラルの実現を目指し、具体的な目標を設定して取り組んでいます。また、中期経営計画「Challenge 2025」では、「カーボンニュートラル対応促進」を主要な3つのChallengeの一つとして打ち出し、全社を挙げて取り組むテーマに位置付けました。

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）と軽商用電気自動車を起点に、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・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

サプライチェーン全体でのCO₂排出量削減イメージ



※2 新車と保有車を含む



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

た最適な電動車を積極的に投入していきます。また、電動化と並行して、内燃機関車の燃費技術向上に取り組めます。

事業活動においては、省エネルギー対策の強化、生産性向上技術の追及に加え、燃料転換や次世代生産技術の開発・導入を推進します。更に、太陽光発電設備の主要工場への導入を軸に再生可能エネルギーの利用拡大に取り組めます。

サプライチェーン全体でカーボンニュートラルを実現するためには、原材料・部品の生産段階や製品を含めた物流領域のCO₂排出量の削減が不可欠であり、取引先と連携して、CO₂排出量の見える化と削減に向けた活動を推進していきます。また、製品の廃棄段階においては、低CO₂材料の採用やリサイクルしやすい設計など、製品・材料のリサイクル推進に取り組めます。

これらの取り組みによっても最終的に削減しきれなかったCO₂排出量については、様々な選択肢の中からオフセットを検討していきます。

加えて、三菱自動車の電動車の大容量バッテリーがエネルギーマネジメントや災害時の非常用電源に活用できることを生かして、気候変動の適応策にも取り組んでいきます。

今後、気候変動抑止に向けた企業への期待は更に高まることが予想されるため、より一層のCO₂排出量削減を図るべく引き続き取り組みの強化に努めます。

カーボンニュートラル推進体制

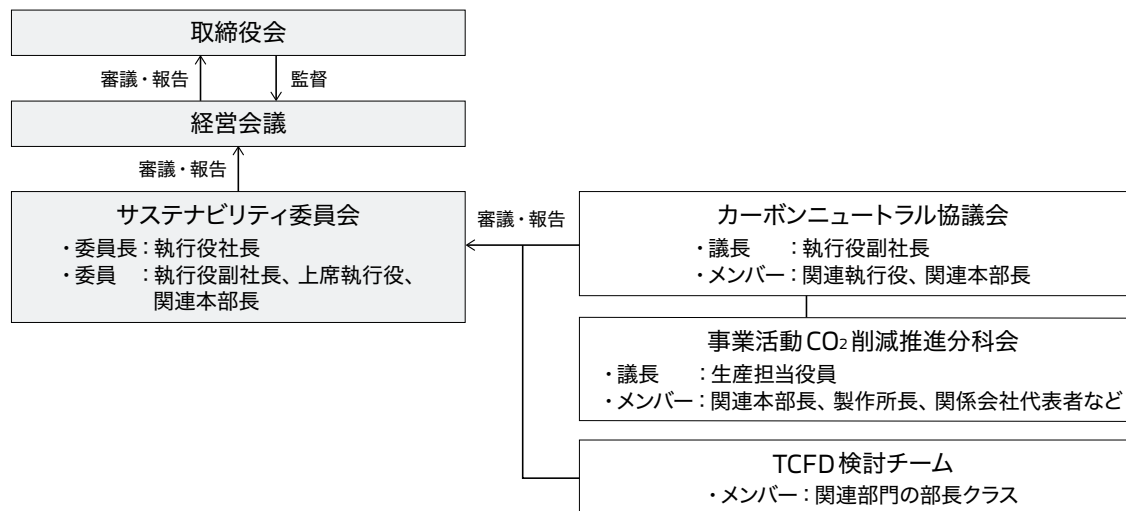
当社は、サステナビリティ推進体制のもとで「気候変動・エネルギー問題への対応」を進めており、執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会にて、気候変動リスクと機会の評価や対応策などを審議するほか、「環境ターゲット2030」の進捗状況・実績などを確認しています。

また、2050年までのサプライチェーン全体でのカーボンニュートラル実現を目指して、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・目標などを立案するため、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サステナビリティ委員会のもとに設置し、経営戦略・商品・生産・調達・物流など各領域を担当する執行役などをメンバーとしています。

2023年度は各領域における具体的な方策の積み上げや、2030年度までのCO₂排出見通しの試算を行い、「環境ターゲット2030」達成に向けた進捗を確認しました。

カーボンニュートラル推進体制 (2024年4月時点)



	役割	開催頻度
サステナビリティ委員会	環境ターゲット2030の進捗状況のモニタリングなど	年3回
カーボンニュートラル協議会	2050年カーボンニュートラル実現に向けた中長期的な対応方針や目標の立案など	年3～4回
事業活動CO ₂ 削減推進分科会	事業活動領域におけるCO ₂ 削減の実行計画の立案、具体的な対策の推進など	年2回
TCFD検討チーム	気候変動リスク及び機会の特定・評価、シナリオ分析の検討など	適宜開催



電動車の開発・普及

三菱自動車は、「環境ターゲット2030」で掲げた「2030年までに新車からのCO₂排出量を40%削減(2010年度比)」の達成に向け、走行時のCO₂排出量が少ない電動車を「気候変動・エネルギー問題への対応」のコア技術と位置付け、重点的に開発を進めており、電動車の販売比率を2030年度までに50%、2035年度までに100%に引き上げることを目指しています。当社の強みであるプラグインハイブリッド車(PHEV)を軸に、ラインアップ拡充などによる電動車の普及とその社会的活用の促進を通じて、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

電気自動車

電気自動車は、電力とモーターで走行するため、走行中にCO₂などの排出ガスを一切出さないクルマです。

当社は、世界で初めて量産型の電気自動車『i-MiEV』を開発し、2009年に市場へ投入しました。『i-MiEV』は環境性能のみならず、静粛性や発進時から最大トルクを発生させる加速性能など、従来のガソリン車より高いパフォーマンスが評価されました。2011年に軽商用電気自動車の『ミニキャブ・ミーブ』、2012年には軽トラックの電気自動車『ミニキャブ・ミーブトラック』もラインアップに加わり、その技術はPHEVなど次世代の電動車の基礎となりました。

より生活に密着した場面での活躍が期待される軽の電気自動車のラインアップ拡充が、電動車普及の鍵になると考え、2022年6月に軽電気自動車『eKクロス EV』の販売を開始し、2023年12月に軽商用電気自動車の新型『ミニキャブEV』を発売しました。今後も電気自動車の開発に力を入れ、カーボンニュートラル社会の実現に貢献していきます。

当社の電動車開発





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

TOPICS

新型 軽商用電気自動車『ミニキャブEV』をインドネシアで発売



2023年12月に日本で発売した新型『ミニキャブEV』は、軽商用電気自動車として12年間で、約13千台（2023年10月末時点）の販売実績を持つ『ミニキャブ・ミーブ』をベースに同車の開発・メンテナンスで得られたノウハウを最大限に生かして大幅改良し、航続距離を先代モデル比で約35%増となる180km（WLTCモード）に延長するとともに、安全装備・機能装備の拡充を図りました。

また、三菱自動車は、現地生産合弁会社ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）において、『ミニキャブEV（現地名：L100 EV）』の生産を開始し、2024年2月にインドネシアでの販売を開始しました。

2050年のカーボンニュートラル社会の実現に向けて各方面で脱炭素化の取り組みが加速し、物流関係や自治体など軽商用電気自動車の需要が一層高まっていることを受け、『ミニキャブEV』の導入により、商用でのラストワンマイルのCO₂排出量削減に貢献します。

プラグインハイブリッド車（PHEV）

PHEVは、バッテリーに充電した電力とモーターで走行し、バッテリー残量が少なくなるとエンジンで発電して走行します。バッテリー容量による走行可能距離の制約といった心配がなく、電気自動車特有の力強い走行性能、高い静粛性、走行安定性を兼ね備えたクルマです。

当社はPHEVとして、2013年の『アウトランダー PHEV』に始まり、2020年に『エクリプス クロス』（PHEVモデル）、2021年に『アウトランダー』（PHEVモデル）を発売しました。搭載しているPHEVシステムは、通常の低・中速走行時には主にバッテリーの電力により走行し、バッテリー残量が低下すると、エンジンで発電してモーターとバッテリーに電力を供給しながら走行します。また、高速走行時には、エンジンの駆動力で走行し、モーターがアシストしながら走行します。このように走行状況に合わせて自動的に最適な走行モードに変更します。CO₂排出量は従来のガソリン車と比較して大幅に低減され、高い環境性能を発揮します。



左：『エクリプス クロス』（PHEVモデル）及び
右：『アウトランダー』（PHEVモデル）



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

プラグインハイブリッド車 (PHEV) が提供する価値

CO₂排出量低減

生産 → 廃棄

CO₂ 排出量 ■ 生産/廃棄 ■ 走行



走行時の CO₂ 排出量が多い



生産時も走行時も
CO₂ 排出量が比較的小さい (※3)



生産時の CO₂ 排出量が多い (※3)



(注) 2025年時点における、実質CO₂排出量の三菱自動車独自の評価。
発電時のCO₂排出量、生涯走行距離などによってLCA値は変動します。

生産から廃棄までの環境負荷をトータルして算出し評価するLCA(※4)の考え方で、三菱自動車は、PHEVシステムが今、最も地球環境に優しい電動システムであると考えています。

※1 HEV : Hybrid Electric Vehicleの略称。ハイブリッド電気自動車

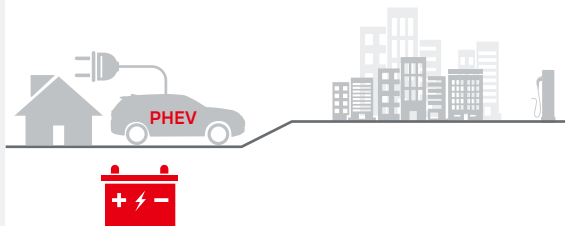
※2 EV : Electric Vehicleの略称。電気自動車

※3 走行時のCO₂排出量には、充電する電気を発電する際に発生するCO₂排出量を含みます

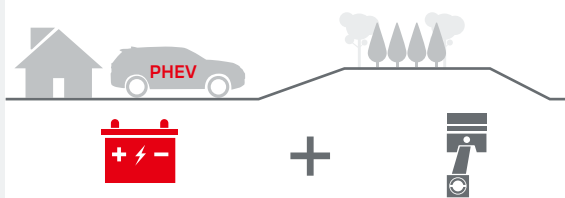
※4 LCA : Life Cycle Assessmentの略称。生産から廃棄までの環境負荷を算出して評価する方法

航続距離

近距離は100%電気で



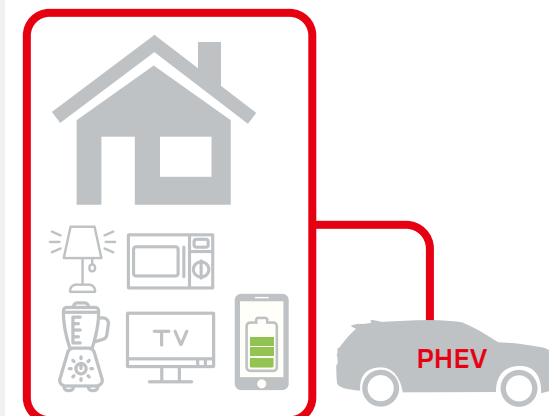
遠距離は電気、時々ガソリンで



日常の通勤や買い物など、近距離の走行であれば、ガソリンを使わないで電気のみで走り続けることも可能です。また、モーターとエンジンの併用ができるのでバッテリー残量が少なくなるとエンジンで発電し、モーターで走り続けることで、航続距離が長くなります。

給電性能

最大 約**12**日分の電力を供給
(一般家庭電力量)



V2H(※5) 充放電機器を経由してバッテリーの電力とエンジンでの発電を組み合わせれば、最大約12日分(※6)の電力の供給が可能です。災害時の非常用電源として使用することもできます。

※5 V2H : Vehicle to Homeの略称。機器を介してクルマに蓄えた電気を住宅へ給電することができる仕組み

※6 『アウトランダー』(PHEVモデル) の場合。

供給可能電力量は当社試算による(一般家庭での一日当たりの使用電力量を約10kWh/日として算出、V2H充放電機器などの変換効率を含みません)



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

ハイブリッド車 (HEV)

三菱自動車のHEVシステムは、EVモード、シリーズハイブリッドモード、パラレルハイブリッドモード、回生モードで構成され、走行状況や駆動用バッテリー残量に応じてシステムが自動で最適な走行モードを選択して低燃費化するとともに、力強く気持ちのよいモータードライブを実現します。

発進時や低速域では、駆動用バッテリーからの電力でモーター駆動するEVモードによって、電気のみで走行し、登坂や加速時は、エンジンを発電用として動かして駆動用バッテリーの電力と合わせてモーターで走行するシリーズハイブリッドモード、高速域では、エンジンの動力で走行してモーターがアシストするパラレルハイブリッドモードに切り替わります。回生モードでは、減速時に回生ブレーキによって減速エネルギーを回収して電力変換し、駆動用バッテリーに蓄電します。

当社は、2023年度に『コルト』(HEVモデル)を欧州にて、『エクスパンダー』『エクスパンダー クロス』(HEVモデル)をタイにて販売開始しました。続いて、2024年度は新型『ASX』(HEVモデル)を欧州にて6月から販売開始しました。

TOPICS

『エクスパンダー』『エクスパンダー クロス』のHEVモデルをタイで販売開始

2024年2月に販売を開始した『エクスパンダー』『エクスパンダー クロス』(HEVモデル)は、タイにおける生産・販売会社であるミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTth)のレムチャバン工場で生産しています。

PHEVから派生したHEVシステムによって電動車ならではの環境に優しく気持ちのよい走りを実現するとともに、FF方式の2WDをベースに、アクティブヨーコントロール(※1)をはじめとした独自の四輪制御技術による意のままに安全・安心な走り、多彩なドライブモードによる天候や路面状況に応じた最適な走りを提供します。また、HEVでありながら任意でEV走行を選択できるため、早朝の閑静な住宅街でエンジン音が気になる時など、シチュエーションに応じた走りを可能としました。

※1 アクティブヨーコントロール：左右輪間の制動力・駆動力差から生じるヨーモーメントを制御し、滑りやすい路面やコーナリングなどにおいて、操縦性や安定性を高める機能



『エクスパンダー』HEVモデル



『エクスパンダー クロス』HEVモデル

電動車を活用した気候変動への適応策の推進

当社は、電気自動車やPHEVの大容量バッテリーや給電機能を生かして、エネルギーマネジメントやV2X(※2)、災害時の非常用電源への活用など、気候変動・エネルギー問題への適応策を、各国及び異業種と推進しています。

※2 V2X (Vehicle to X)：自動車と様々なモノとの接続や相互連携を行う技術の総称



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

TOPICS

電動車のコネクティッド技術を活用したスマート充電サービスの実証事業を開始

三菱自動車、MCリテールエナジー株式会社（MCリテールエナジー）、Kaluza Ltd.（Kaluza）と三菱商事株式会社（三菱商事）の4社は、電動車のコネクティッド技術を活用した国内初となるスマート充電サービスの商用化に向けた実証事業を開始しました。

スマート充電サービスとは、社会全体のエネルギーコスト低減と電動車ユーザーにとって魅力的な充電環境の提供を目的としたサービスで、本実証事業で得られる成果は、本サービス開発に活用します。

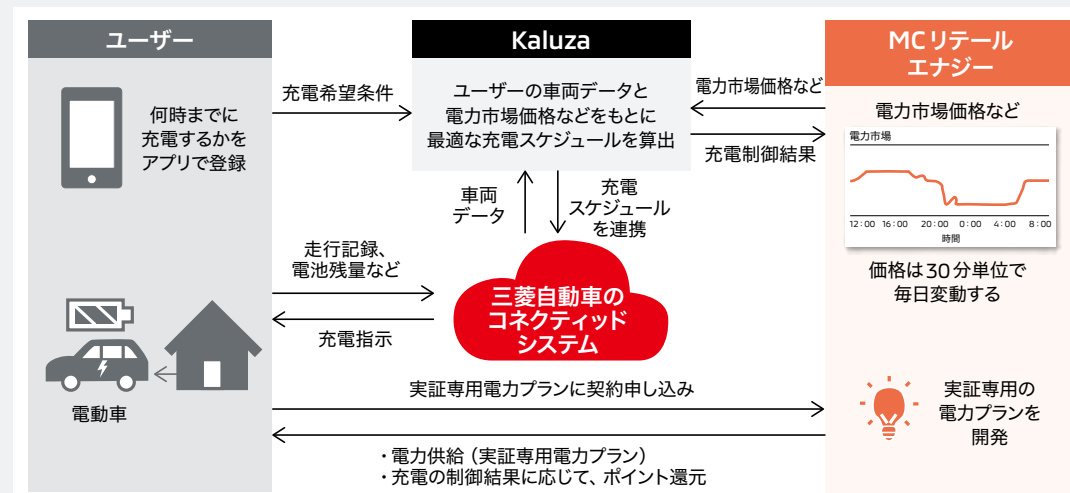
実証事業の概要

当社が販売する『アウトランダー』（PHEVモデル）を保有するお客様（※1）対象に、三菱商事の出資先であるOVOグループのKaluzaが提供するEV充電制御プラットフォーム

を通じて、通常の家庭充電においてお客様がスマートフォンのアプリ上で指定した時間までに、電力市場価格などが安い時間帯に充電が自動で最適化されるサービスを提供します。

お客様は実証期間中、MCリテールエナジーが本サービスのために開発する実証専用の電力プランに加入することで、充電制御の結果に応じて充電コストを節約することができます。また、本サービスでは、Kaluzaのプラットフォームから当社のコネクティッドシステムを通じて、車両に対して直接の充電制御が可能となるため、通信機能が付いた充電設備（スマート充電設備）などが不要となります。

※1 東京電力パワーグリッド株式会社又は中部電力パワーグリッド株式会社の電力供給区域にお住まいで、当社が提供するコネクティッドサービス「MITSUBISHI CONNECT」にご登録いただき、かつご自宅に普通充電器を設置している方が対象。



TOPICS

電動車用充電器と連携する2つのコンセプトの蓄電活用について実証試験を実施



使用済みバッテリーリユース実証設備

電動車用の急速充電器及び双方向充電器と連携する2つのコンセプトの実証設備を、2023年1月に岡崎製作所のスマートグリッド実証実験装置M-Tech Lab（※2）内に設置し、実証試験を行っています。



M-Tech Lab

どちらも使用済みバッテリーのモジュールを活用したもので、一つは、急速充電器の電源ラインに接続し、電動車に急速充電をする際に蓄電した電力を放電することで電力ピークを下げる蓄電システムです。もう一つは蓄電ユニットで、CHAdeMO（※3）規格の双方向充電器に接続し、電動車が出かけていてもこのユニットに蓄電することにより、効率的なエネルギーマネジメントが可能になります。将来的には蓄電設備メーカーと連携して、当社グループの販売会社の店舗などへの導入を目指していきます。

※2 M-Tech Lab：当社の使用済みバッテリー活用の最初期の取り組みとなるスマートグリッド実証用の試験装置で2012年4月に稼働開始
 ※3 CHAdeMO（チャデモ）：2010年に日本が主導して規格化を実現した世界基準の電気自動車の急速充電方式



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

TOPICS

使用済みバッテリーを活用した可動式蓄電池の共同実証を開始

三菱自動車及び株式会社日立製作所（日立）は、電動車に搭載されているバッテリーのサーキュラーエコノミー実現をめざし、電動車の使用済みバッテリーを活用した可動式蓄電池「バッテリーキューブ（※1）」の共同実証を2023年9月から開始しました。

本実証では、当社が販売するプラグインハイブリッド車『アウトランダー PHEV』の使用済みバッテリーをバッテリーキューブに搭載し、その実用性を検証します。具体的には、広域災害などによる停電を想定し、株式会社日立ビルシステムのV2X（※2）システムと、バッテリーキューブをCHAdeMO V2H（※3）コネクタで接続し、日立標準型エレベーター「アーバンエースHF」を、バッテリーキューブからの給電で駆動します。これまで実績のあるV2H機能搭載の電動車からの給電に加え、バッテリーキューブからの給電を組み合わせることで企業における災害発生時の、継続的なバックアップ電源確保への貢献をめざします。

当社と日立はそれぞれ、電動車の使用済みバッテリーのリユースとバッテリーキューブの事業化を2024年度に開始することを目指しており、双方連携して企業や自治体などへのバッテリーキューブ導入を推進していきます。また、再生可能エネ



左：バッテリーキューブから給電している様子

右：バッテリーキューブに搭載している使用済みバッテリー

ルギーの有効活用に向けて、電動車やバッテリーキューブと太陽光パネルなどを連動させるエネルギーマネジメントの共同実証も行う予定です。更に、電動車の使用済みバッテリーを再利用だけでなく、その後の再資源化に至るまでの構想を検討し、電動車バッテリーにおけるサーキュラーエコノミーの実現を目指します。

※1「バッテリーキューブ」：株式会社日立ハイテクの日本における登録商標

※2 V2X (Vehicle to X)：自動車と様々なモノとの接続や相互連携を行う技術の総称。エネルギー分野においては、電気自動車と、住宅やビル、電力網（グリッド）などをつなぎ、電力の相互供給を行うことを可能にするV2Xシステムの実用化が進められている

※3 CHAdeMO V2H：日本のCHAdeMO協議会が標準規格として提案する急速充電方式「CHAdeMO（チャデモ）」のV2H (Vehicle to Home) 用規格



7 7.2
7.3



9 9.4



13 13.1
13.2
13.3

TOPICS

プラグインハイブリッド車 (PHEV) の使用済みバッテリーを活用した自律型街路灯の実証実験

三菱自動車とMIRAI-LABO株式会社は、PHEVの使用済みバッテリーのリユースに取り組むとともに、再生可能エネルギーの利用拡大による脱炭素化に寄与するべく、PHEVの使用済みバッテリーを活用した自律型街路灯の開発を進めています。自律型街路灯は、日中に太陽光で発電した電力をPHEVの使用済みバッテリーに蓄電し、夜間はその電力でLED照明を点灯させるもので、外部からの給電を必要としないため、災害時や停電発生時にも消灯することなく街路灯の機能を発揮します。使用済みバッテリーを活用することで、新品バッテリーを使用した街路灯と比べてバッテリー製造時のCO₂排出量を抑制できるほか、太陽光発電による電力の使用により、稼働時のCO₂排出量はゼロとなります。

2022～2023年度に岡崎製作所・水島製作所・京都製作所・十勝研究所の所内に、計24基の自律型街路灯を設置して実証実験を開始しました。使用時のバッテリーなどのデータを取得して、不日照日数などの実用性の検証を行っており、2024年度中の市販化を目指しています。

自律型街路灯設置数 (2024年4月現在)

場所	設置数
岡崎製作所	15基
水島製作所	2基
京都製作所	4基
十勝研究所	3基
計	24基



岡崎製作所



水島製作所



京都製作所



十勝研究所

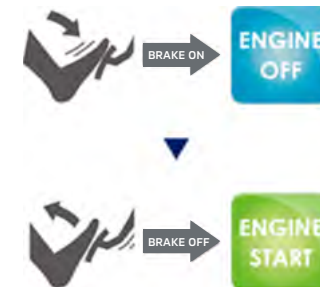
燃費向上技術の開発

当社は、燃料消費量の低減とエネルギー効率の向上のため、継続してパワートレインの技術開発を推進しています。

アイドリングストップ装置

「AS&G (Auto Stop & Go)」

「AS&G」は、自動的にエンジンをストップ・スタートさせるアイドリングストップ機能です。停車中に燃料を消費しないため、燃費向上に大きな効果があります。また、「AS&G (コーストストップ機能付)」は、減速時からエンジンを停止させます。



減速エネルギー回生(発電制御)

減速時の回生エネルギーを利用した発電によってバッテリーを集中充電することにより、エンジンでの発電を抑制し、燃費向上を図っています。



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



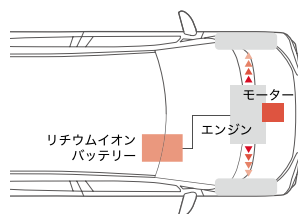
ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

HYBRIDシステム

eKシリーズ（除く、『eKワゴン』）は、12V BSG（※1）HYBRIDシステムを採用しています。減速時の回生エネルギーを利用して発電した電力をリチウムイオンバッテリーに効率よく充電し、加速時にモーターでエンジンをアシストすることで、トルクフルで低燃費な走りとスムーズなエンジン停止・発進を実現します。

新型『アウトランダー』では48V BSG HYBRIDシステムの仕様を採用し、減速時のエネルギーでより多くの電力を発電しています。

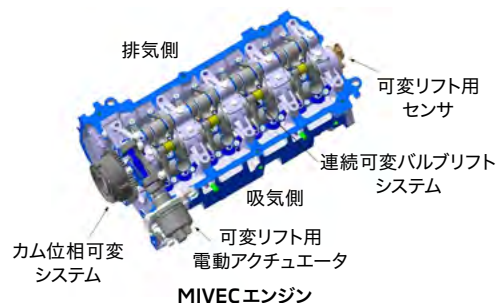
※1 BSG: Belt driven Starter Generatorの略称。発電機にモーター機能を追加し、ベルト駆動によるエンジンの始動及び駆動カアシストが可能



『eKクロス』搭載のHYBRIDシステム

可変バルブタイミング機構

「MIVEC(Mitsubishi Innovative Value timing Electronic Control System)」



MIVECエンジン

「MIVEC」は、低燃費を追求した可変バルブタイミング機構です。吸気バルブリフトを運転条件に合わせ連続的に変化させ、吸入時のエネルギー損失を低減し、燃費向上を図っています。

ガソリン直噴ターボエンジン

『エクリプス クロス』には1.5Lダウンサイジング ガソリン直噴ターボエンジン（4B40型）を採用しています。運転状態により筒内噴射と吸気ポート噴射をきめ細かく制御することで、優れた燃費性能とクリーンな排出ガス特性を実現しています。更に、排気マニフォールド一体型シリンダーヘッド、吸排気MIVEC、電動ウエストゲートアクチュエーター付小型ターボチャージャーを組み合わせ、最適な過給圧制御を行い、ドライバーの要求どおりに反応させることで、快適で力強い走りを提供します。

新型『アウトランダー』には、この4B40型エンジンを改良した次世代型の1.5Lダウンサイジング ガソリン直噴ターボエンジンの仕様を追加搭載しています。更に48V BSGを採用したHYBRIDシステムと組み合わせ、発進時や加速時にモーターでアシストすることにより、性能向上と低燃費を高次元で両立させました。



ガソリン直噴ターボエンジン（4B40型）

クリーンディーゼルトーボエンジン

2023年7月、タイで世界初披露した新型『トライトン』には、新開発した2.4Lクリーンディーゼルトーボエンジンを搭載しています。シリンダーブロック、ピストン、コンロッドなど主要な部品を新設計により最適な形状とすることで、エンジンの軽量化と摩擦による機械損失を低減、更に高圧燃料噴射システムを新世代化し、高性能を維持しつつ、優れた燃費性能とクリーンな排出ガス特性を実現しています。

2024年2月には、2ステージターボチャージャーを搭載した高出力版エンジンを追加しました。最高出力150kW、最大トルク470N・mを発揮して、パワフルな加速と、低中速からレスポンス良く立ち上がる豊かなトルクを実現しています。

電動車用新型ガソリンエンジン

2024年2月、タイで発売を開始した『エクспанダー』及び『エクспанダークロス』のHEVモデルには、新開発の電動車用1.6Lガソリンエンジンを搭載しています。高膨張比サイクル（アトキンソンサイクル（※2））化することで燃焼効率を向上し、三菱自動車のエンジンとして初めて電動ウォーターポンプを採用することで補機駆動ベルトを廃止し、機械損失を低減しています。



電動車用1.6L ガソリンエンジン

※2 アトキンソンサイクル：圧縮比よりも膨張比を高くすることにより排熱を少なくし、熱効率を改善する内燃機関の一種



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

TOPICS

2.4L クリーンディーゼルトーボエンジンの搭載

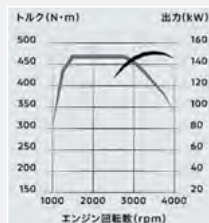


『トライトン』

2024年2月、三菱自動車は市場の多様性に應えるため、2023年7月にタイで発売したトライトンに高出力版エンジンを追加しました。

2ステージターボチャージャーを搭載した新型クリーンディーゼルエンジンは、最高出力150kW、最大トルク470N・mを発揮。パワフルな加速フィーリングと、低中速からレスポンス良く立ち上がる豊かなトルクを実現しています。

加えて「尿素SCR（※1）システム」を採用し、尿素水溶液である「AdBlue®（※2）」を使ってディーゼルエンジンが排出する窒素酸化物（NOx）を浄化するこのシステムにより、低燃費と高出力を両立し、クリーンな排出ガスを実現します。



2.4L クリーンディーゼルトーボエンジン

※1 SCR: Selective Catalytic Reductionの略称。選択還元触媒

※2 AdBlue®: ドイツ自動車工業会 (VDA) の登録商標

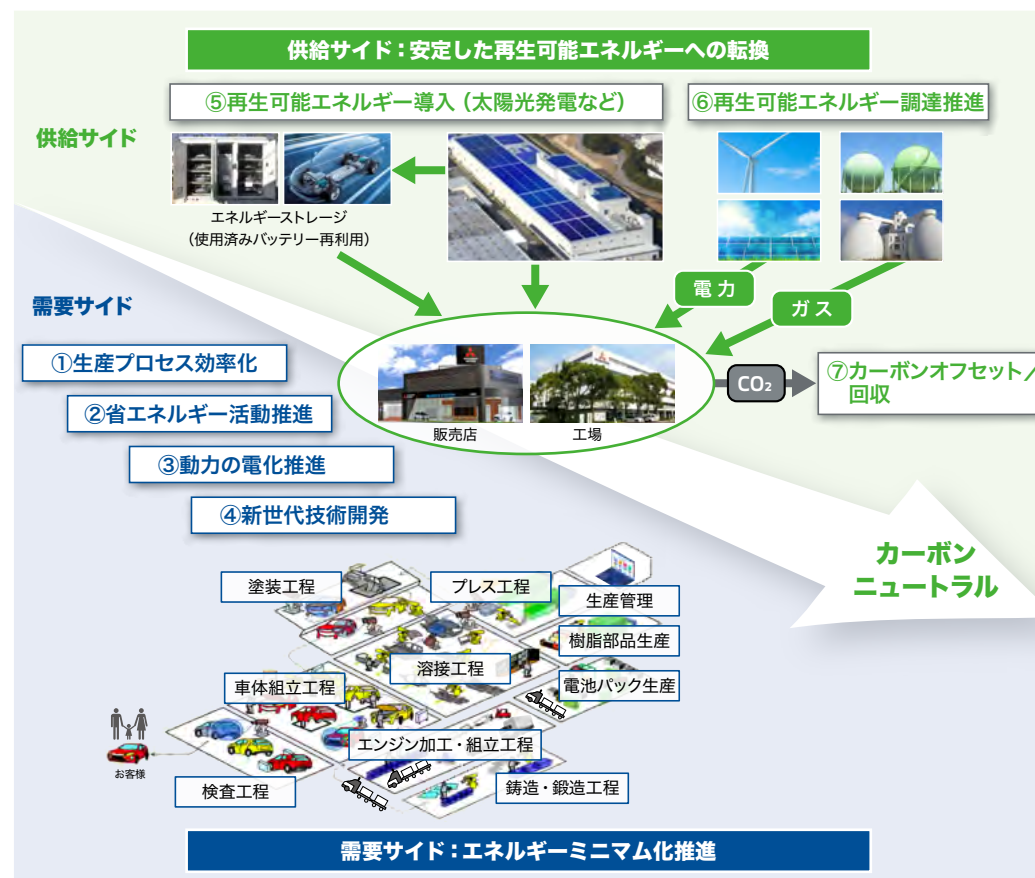
カーボンニュートラルに向けた事業活動の取り組み

当社は、カーボンニュートラルの実現に向けて、エネルギーを消費する「需要サイド」及びエネルギーを創出・調達する「供給サイド」の両面からアプローチしています。計画

的な活動推進のため、カーボンニュートラルに向けた中長期ロードマップを策定し、将来技術の開発や生産プロセスの改善、再生可能エネルギーの導入拡大に取り組んでいます。

また、サステナビリティ委員会の下部会議体として、国内・海外の生産・開発・販売会社が参画したCO₂削減推進分科会を設置し、当社グループ全体で事業活動のカーボ

カーボンニュートラルに向けた「7つの切り口」





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

ンニュートラルの実現に向け活動しています。分科会では、活動計画の進捗状況やCO₂排出量実績などの情報を共有するとともに、削減施策の立案、将来技術の検討、エネルギー構成の将来像などについて協議しています。

(2024年4月時点)

CO₂削減推進分科会

(議長：生産担当役員)

取り組み責任者：生産戦略企画本部長

全体推進担当：カーボンニュートラル推進室

推進体制と責任者

生産技術	: 生産技術本部長
国内工場	: 各製作所長
海外工場	: 各海外生産会社 責任者
開発(事業場)	: 開発マネジメント本部長
販売会社	: 販売会社 社長
電力調達	: 調達コミュニケーション本部長
情報収集/共有	: サステナビリティ推進部長

再生可能エネルギーの導入

三菱自動車は、各拠点のエネルギー事情に応じて、自社内での再生可能エネルギー発電の導入とエネルギー供給事業者からの再生可能エネルギーの調達との双方の観点から、事業活動への再生可能エネルギーの導入を進めています。

特に太陽光発電は、カーボンニュートラルの実現に寄与する重要な取り組みと位置付けており、各拠点にて導入を進めています。また、2023年度から、国内製作所の一部の電力について、再生可能エネルギー由来のCO₂フリー電力の導入を開始しました。

TOPICS

太陽光発電設備の稼働開始(工場屋根)

2023年度には、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)に2.8MW、エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)に1.7MW、水島製作所に1.3MWの太陽光パネルを新たに導入しました。また、ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)に5.6MW、エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド(MEC)に2.0MW、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)に5.6MWの太陽光パネルを追加し、グループ合計で約30MWの発電能力になりました。



MMThの第三工場の太陽光発電設備

生産工場での取り組み

生産活動におけるCO₂排出量低減のため、プレス、溶接、塗装、組立、パワートレインといった生産技術の領域ごとに、カーボンニュートラルに向けた中長期ロードマップを策定し、将来技術の開発や生産プロセスの改善に取り組んでいます。

生産設備の高効率化・省エネ化、燃料・蒸気・圧縮エア使用設備の電化、汎用設備の省エネタイプへの更新といった施策は、好事例を全拠点で共有し、各拠点の年度ごとの設備投資計画に織り込んで実行しています。

また、生産現場、生産技術、動力などの関係者が参加する省エネ活動において、塗装・鋳造工程などのエネルギーの多消費工程の運用改善、ボイラーやコンプレッサーなどの動力供給設備の運転・管理の見直し、エア漏れなどのロス防止活動など、設備導入後の運用改善に取り組んでいます。



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

TOPICS

塗装工程の運転制御最適化(岡崎製作所)

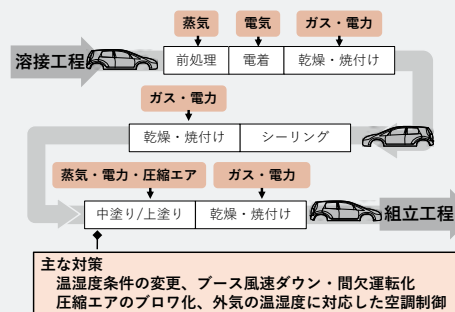
岡崎製作所において、塗装工程の管理を大幅に見直し、徹底した省エネに取り組みました。

塗装工程では、品質管理のため非常にシビアな空調管理が要求されますが、条件を一つ一つ見直し、温湿度条件の変更、風速ダウン及び間欠運転化、圧縮エア使用工程のプロワ化、外気の温湿度に対応した空調制御などの施策を実施しました。

これらの取り組みによって、塗装工程全体の約10%のエネルギー使用量を低減し、年間3,500tのCO₂排出量を低減できる見込みです。今後、岡崎製作所で得られた知見を、他拠点にも展開していきます。



岡崎製作所 塗装工場全景



塗装工程と投入エネルギーの概要

TOPICS

エア使用量の低減活動(京都製作所)

圧縮エア製造用のコンプレッサーは京都製作所の約20%のエネルギーを消費しているため、CO₂排出量低減の重点項目の一つとして圧縮エアの使用量低減に取り組んでいます。

2023年度には、鑄造工程での圧縮エアの無駄削減に重点的に取り組み、冷却用エアや清掃用エアの間欠化といった施策を実施したほか、2022年度に大きな効果を得られた、回転水切り装置を他のラインに展開し新規に3台導入しました。更に、コンプレッサーも更新することで圧縮エアの供給にかかるエネルギー効率も改善しました。

これらの対策によって、コンプレッサーの消費電力を15%以上を低減し、年間約2,800tのCO₂排出量を削減できる見込みです。



インバーター式に更新したコンプレッサー

オフィスでの取り組み

三菱自動車は、開発や本社などの非生産部門にも再生可能エネルギーや各種省エネルギー設備の導入を推進しています。

2018年度に稼働した開発本館(愛知県岡崎市)や本社オフィス(東京都港区)では、太陽光発電設備の設置やグリーン電力証書システム(※)の活用などを通じて、消費電力の一部を再生可能エネルギーで賄っています。また、全てのオフィスで、電気設備や空調設備の省エネルギー化によりCO₂排出量を低減しています。

2020年7月から、開発本館では在館者1人あたり電力使用量・発電量・他棟との比較・前年同月との比較などをデジタルサイネージで掲出し、従業員の省エネ意識向上を図っています。



開発本館のデジタルサイネージ(岡崎)

※ グリーン電力証書システム: 自然エネルギーにより発電された、再生可能エネルギーとしての電力の環境付加価値を、証書発行事業者が第三者機関の認証を得て、「グリーン電力証書」という形で取り引きする仕組み



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

販売での取り組み

三菱自動車は国内の販売会社に対し、環境マネジメントシステム「エコアクション21」の認証取得を推進し、各販売会社においてエネルギー使用量低減、廃棄物排出量低減、水使用量低減、電動車の普及促進などの活動を行っています。

「エコアクション21」は環境省推奨のガイドラインにもとづく環境経営の認証・登録制度です。「エコアクション21」には以下の3つの特徴があります。

- ・ 中小規模の事業者でも容易に「環境経営」の仕組みが構築・運用・維持できる
- ・ CO₂排出量を把握・管理し、CO₂排出量をゼロにしてい
- ・ 環境法令遵守などのコンプライアンス管理の徹底を図る

「エコアクション21」の詳細は、エコアクション21中央事務局のウェブサイトをご参照ください。

(WEB) <https://www.ea21.jp/>

エコアクション21取得販売会社一覧 (2024年3月1日時点)

会社名		
青森三菱自動車販売株式会社	富山三菱自動車販売株式会社	九州三菱自動車販売株式会社
東日本三菱自動車販売株式会社	富山ダイヤモンドモータース株式会社	大分三菱自動車販売株式会社
茨城三菱自動車販売株式会社	熊本三菱自動車販売株式会社	総武三菱自動車販売株式会社
京都三菱自動車販売株式会社	長崎三菱自動車販売株式会社	東海三菱自動車販売株式会社
西日本三菱自動車販売株式会社	石川中央三菱自動車販売株式会社	駿遠三菱自動車販売株式会社
滋賀三菱自動車販売株式会社 (※1)	三重三菱自動車販売株式会社	群馬三菱自動車販売株式会社

※1 京都三菱自動車販売株式会社グループとして認証取得

TOPICS

全国都道府県へ電動DRIVE STATIONを展開中

当社は、各都道府県において、災害時の電源活用や環境への貢献など、電動車の魅力を体感できる次世代店舗「電動DRIVE STATION」の展開を進めています。

2023年度には4店舗 (※2) がオープンし、全国で97店舗となりました。

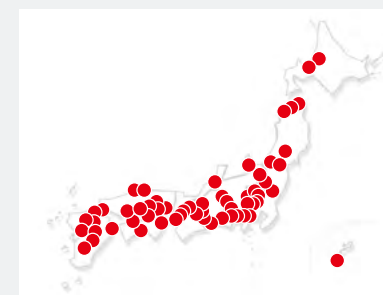
今後も全国への電動DRIVE STATIONの展開を推進し、電動車の意義であるエネルギーの多様性と外部給電機能がもたらす災害時の価値をお伝えしていきます。

次世代店舗「電動DRIVE STATION」についての詳細は、ウェブサイトをご参照ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dendo/index.html>

※2 熊本三菱自動車販売株式会社 新南部店、九州三菱自動車販売株式会社 佐賀支店、長崎三菱自動車販売株式会社 オートモール多良見店・佐世保店

「電動DRIVE STATION」全国配置図



熊本三菱自動車販売株式会社 新南部店



外観



ライフスタイルコーナー
一般家庭でのダイニングを模したコーナーでは、電動車両の100V AC電源 (1500W) だけでも災害時の生活を支えられることを実現する「1500W体験デモンストレーション」などを実施



電動車への充電設備
太陽光発電システムで生み出した電力をV2H (※3) 機器を通じて電動車への充電に使用

※3 V2H: Vehicle to Homeの略称。機器を介してクルマに蓄えた電気を住宅へ給電することができる仕組み



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

物流での取り組み

グローバル物流CO₂排出量の見える化

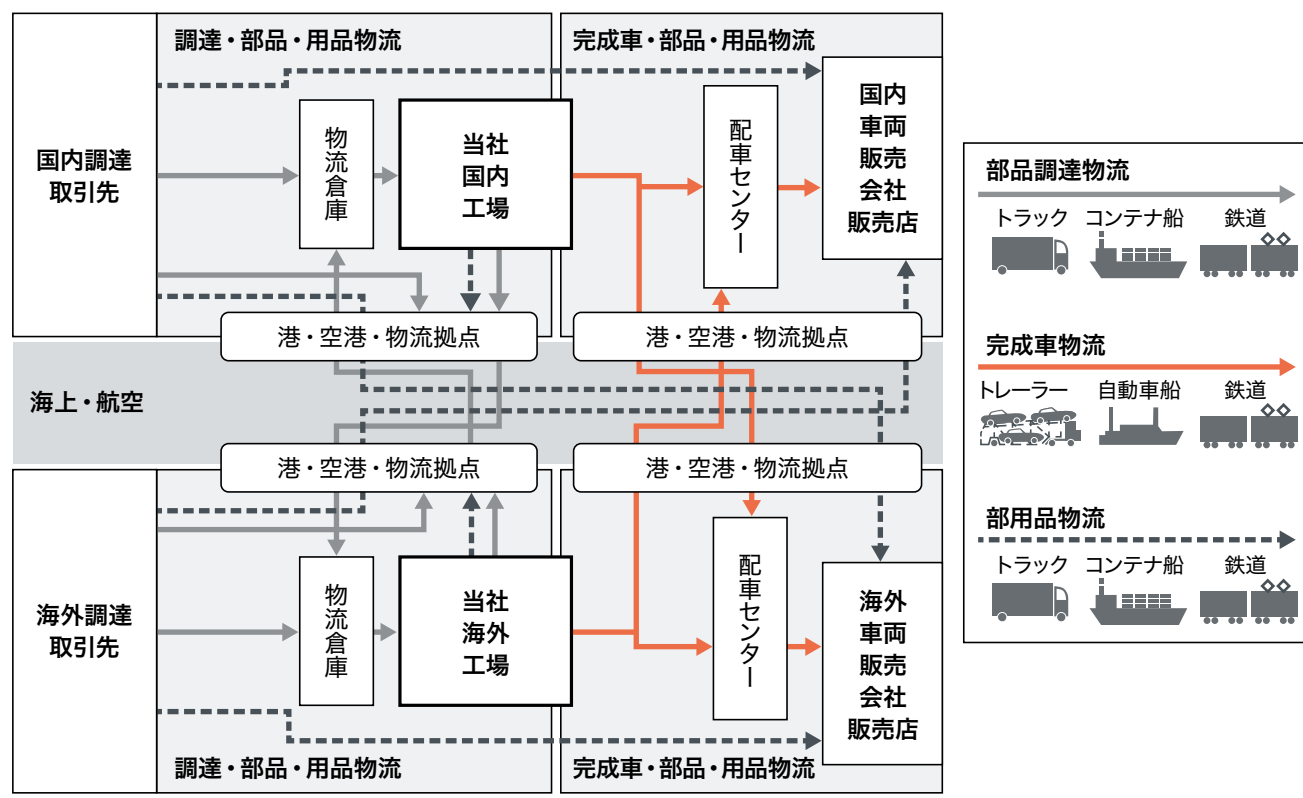
三菱自動車は、海外を含めサプライチェーンを通じた物流CO₂排出量のグローバル全体像の把握、見える化を推進しています。従来から取り組んできた海外生産工場での物流CO₂排出量把握に加え、2023年度は海外の車両販売子

会社も対象とし、物流CO₂排出量の把握範囲を拡大しました。また、見える化した物流CO₂排出量を分析し、排出量削減に向けた取り組みも推進しています。

物流CO₂排出量削減の取り組み

当社は生産部品や部品・用品、完成車輸送におけるCO₂排出量の削減に向けた取り組みを推進しています。鍵となる物流効率化施策として、梱包改善活動、輸送積載率向上活動といった自社努力による改善のみならず、各物流協力会社との連携によるエコドライブの推進や輸送機材の大型化、モーダルシフト、更にはアライアンスパートナーとの共同輸送や物流施設の共同利用を通じた輸送距離削減など、積極的かつ包括的な取り組みを過去より実施し、活動を促進してきました。また、非化石燃料車に関しても、各物流協力会社との連携を深める中で導入の検討を進めます。

当社のグローバル物流領域全体像(概略図)





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

TOPICS

部品・完成車輸送におけるCO₂排出量の削減に向けた取り組み

■改善事例1：輸送機材の大型化 フルトレーラー導入（大分県中津市→三菱自動車水島製作所近隣物流センター）

従来：大型トラックによる輸送



改善後：フルトレーラーの導入



対象物流ルート：大分県中津市→当社水島製作所近隣 物流センター（岡山県倉敷市）約400km

	従来：大型トラック	改善後：フルトレーラー	改善効果
月間運行便数	40便/月	22便/月	▲18便/月
年間CO ₂ 排出量	228t-CO ₂ /年	150t-CO ₂ /年	▲78t-CO ₂ /年

■改善事例2：モーダルシフト 内航船（※）の活用（新門司港→大阪南港）



対象物流ルート：北九州地区→当社岡崎製作所（愛知県岡崎市） 約750km

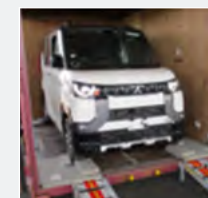
	従来：大型トラック輸送	改善後：内航船輸送	改善効果
年間CO ₂ 排出量	265t-CO ₂ /年	111t-CO ₂ /年	▲154t-CO ₂ /年

※ 内航船：日本国内の貨物輸送に使用される船

なお、当社のモーダルシフト内航船活用（新門司港→大阪南港）は一般社団法人 日本長距離フェリー協会が主催する「令和5年度エコシップ・モーダルシフト事業」において、優良事業者として国土交通省海事局長より表彰され、「エコシップマーク認定」を受けました。



■改善事例3：モーダルシフト 鉄道貨物輸送の活用（当社水島製作所→新潟）



対象物流ルート：倉敷貨物ターミナル駅→新潟貨物ターミナル駅 約790km

	従来：トレーラー輸送	改善後：鉄道輸送	改善効果
年間CO ₂ 排出量	10.8t-CO ₂ /年	2.4t-CO ₂ /年	▲8.4t-CO ₂ /年

資源循環の取り組み



2023年度の進捗

0.5%未満

直接埋立廃棄物
(環境マネジメント対象会社：20社)
[2022年度：0.5%未満]

- 脱石油資源プラスチック材の採用拡大推進
- 電動車の使用済みバッテリーを用いた急速充電器及び双方向充電器と連携する2つのコンセプトの実証用蓄電設備を2023年に岡崎製作所 M-Tech Lab に設置し、実証試験を実施中
- 2022～2023年度に使用済みバッテリーを用いた自律型街路灯計24基を国内製作所などに設置し、実証実験を実施

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P15、P17 マテリアリティ

P23 環境計画パッケージ

P26 環境マネジメント

P120 製品・事業活動関連環境データ：

廃棄物発生量、廃棄物の発生・社外への排出状況
(当社単体)、原材料使用量

基本的な考え方

人口増加や新興国の経済成長などにより、鉱物や化石燃料をはじめとする資源の消費量が増加しています。

三菱自動車は、より少ない資源を投入し、効率的に利用して自動車を製造することが自動車の価値の向上につながるの考えにもとづき、資源の有効利用を重要な課題と捉えています。「環境計画パッケージ」では資源循環を当社が直接的に取り組む環境課題の一つと位置付けており、資源循環型社会の実現への貢献を目指し、投入資源の最小化と資源効率の最大化に向けた取り組みを推進しています。

当社は、国や業界団体が自動車のリサイクルと適正処理を促進するために策定したイニシアティブを受け、1998年に「三菱自動車リサイクルイニシアティブ」を策定し、リサイクル可能率の向上、鉛の使用量削減、新型車へのリサイクル材の適用に関する目標を定め、継続的に取り組んでいます。

リサイクルに配慮した設計・開発

日本、欧州、中国をはじめ各国では、自動車リサイクルに関する法制化が進み、リサイクルに配慮した製品開発が自動車メーカーに求められています。

当社は、リサイクルだけでなく、リデュース、リユースの3Rを積極的に取り入れた設計・開発を進めており、当社独自の「リサイクル設計ガイドライン」にもとづき、設計構想の段階から3Rを取り入れています。

ワイヤー・ハーネス、モーター類については、「ハーネス設計ガイドライン」にもとづき、取り外し性・リサイクル性の向

上を図っています。

また、リサイクル材やバイオマスプラスチックをはじめとする脱石油資源プラスチック材の採用拡大を推進しており、衣類などの回収リサイクル材をダッシュボードといったサイレンサー部品に、バイオマスプラスチックをステアリングホイールガーニッシュなどの内装部品に採用しています。

更に、販売会社で修理時に生じる廃バンパーを回収・再生して、バッテリートレイなどの外装部品に採用しています。

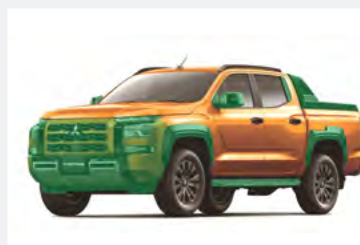
TOPICS

熱可塑性樹脂の採用

2023年に販売した『トライトン』は、外装及び内装にリサイクルが容易な「熱可塑性樹脂(※)」を採用しています。

※ 熱可塑性樹脂：常温では変形しにくいですが、加熱すると軟化して成形しやすくなり、冷やすと再び固くなる性質を持つプラスチック。

熱可塑性樹脂の主な採用箇所(グリーン部)



外装



内装

使用済自動車のリサイクル促進

三菱自動車は、使用済自動車の廃棄物が環境に与える影響を低減するため、使用済自動車のリサイクルを推進しています。日本やEUなどでは、各国の自動車リサイクル法にもとづいてリサイクルを促進し、今後、アジアの新興国においても制定の動きがある自動車リサイクル法にも確実に対応していきます。

また、「環境ターゲット2030」において、取り組むべき事項の一つに電動車の使用済みバッテリーの再利用を掲げており、省資源の観点から、使用済みバッテリーの活用に向け取り組んでいます。

電動車の使用済みバッテリーの再利用

電動車の使用済みバッテリーの中には、他の用途であれば十分に活用できる充電容量を残しているものがあり、省資源の観点から、使用済みバッテリーの有効活用が電動車の課題の一つとなっています。当社では、蓄電用途での活用の可能性を確認するため、岡崎製作所に大規模太陽光発電設備とあわせて、『アウトランダー PHEV』(旧モデル)の使用済みバッテリーを活用した蓄電システムを設置し、実証を行っています。

加えて、当社と株式会社日立製作所は、電動車の使用済みバッテリーを活用した可動式蓄電池「バッテリーキューブ(※1)」

の共同実証を開始しました。本実証では、当社の『アウトランダー PHEV』(旧モデル)の使用済みバッテリーをバッテリーキューブに搭載し、広域災害にともなう停電時における実用性などを検証します。

また、電動車用の急速充電器及び双方向充電器と連携する2つのコンセプトの実証設備を2023年1月に岡崎製作所に設置し、実証試験を行っています。将来的には蓄電設備メーカーと連携して、当社グループの販売会社の店舗などへの導入を目指していきます。(詳細はP35をご参照ください)
※1 バッテリーキューブ：株式会社日立ハイテクの日本における登録商標

更に、当社とMIRAI-LABO株式会社は、電動車の使用済みバッテリーを用いた自律型街路灯の開発を進めています。自律型街路灯は、日中に太陽光で発電した電力を電動車の使用済みバッテリーに蓄電し、夜間はその電力でLED照明を点灯させるものです。当社は、2024年度内の市販化を目指して、2022～2023年度に岡崎製作所・水島製作所・京都製作所・十勝研究所の所内に計24基の自律型街路灯を設置し、実証実験を行っています。

また、日本・欧州・北米において、電気自動車やプラグインハイブリッド車(PHEV)の使用済みバッテリーのリサイクル技術開発・適正処理を目的として、使用済みバッテリーの回収体制を構築し運用しています。

国内自動車リサイクル法への対応

国内では、2005年に施行された自動車リサイクル法にもとづき、使用済みとなった自動車のシュレッダーダスト(ASR(※2))、エアバッグ類、フロン類の3品目を引き取り、再資源化を行っています。

ASRのリサイクルは、ART(※3)に参画し、ASRを共同処理しています。新規処理施設の開拓などにより、2023年度のASR再資源化率は96.5%で、2015年以降の法定基準70%を大幅に上回りました。引き続き、安定的にASRがリサイクルできるように新規リサイクル施設の開拓を推進します。

エアバッグ類・フロン類は、一般社団法人自動車再資源化協力機構に処理業務を委託しています。

なお、2023年度の使用済自動車リサイクル実効率(※4)は99%以上に相当し、政府の定めたリサイクル実効率95%を上回っています。

※2 ASR：Automobile Shredder Residueの略称。自動車破砕残さ

※3 ART：Automobile shredder residue Recycling promotion Teamの略称。日産自動車株式会社、マツダ株式会社、当社など13社で設立した自動車破砕残さリサイクル促進チーム

※4 リサイクル実効率：使用済自動車のリサイクル率。解体・シュレッダー工程で再資源化された比率約83%（2003年5月中央環境審議会自動車リサイクル専門委員会と産業構造審議会自動車リサイクルWGの第3回合同会議資料より引用）に、残りのASR率17%と該年度のASR再資源化率を乗算したものを加算して算出した。

EUでのリサイクル促進

EU自動車リサイクル法への対応

EUでは、2000年に発行されたELV (End-of-Life Vehicles) 指令 (※1) にもとづき、自動車メーカー又は輸入業者に使用済自動車の引き取り・リサイクルが義務付けられています。

三菱自動車は、欧州の現地法人であるミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ (MME) を中心に、EU加盟国の実情に合わせた引き取り・リサイクルの体制を構築しています。

※1 ELV指令：使用済自動車に関する欧州議会及び閣僚理事会指令

解体情報の提供

EUでは、新型車の解体情報を解体業者に提供することが義務付けられているため、当社は自動車メーカーが共同で設立した解体情報システム「IDIS (※2)」を利用して、タイムリーに情報を提供しています。

※2 IDIS：International Dismantling Information Systemの略称

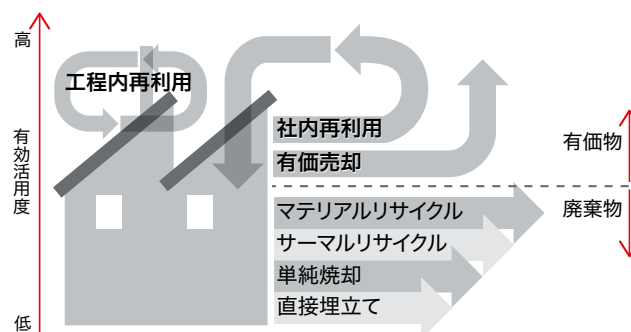
EUリサイクル可能率認証指令への対応

EUでは、リサイクル可能率95%以上を達成することが自動車の型式認証要件となっており、当社は本指令の要求事項に適合させる体制を構築しています。当社がEUで販売する車両は、この体制のもと本指令の要求事項に適合させています。

生産活動における排出物の発生抑制と再資源化の取り組み

生産工場では、工程の改善などを通じて、生産過程における廃棄物など排出物の発生抑制に取り組んでいます。また、発生した廃棄物などについては、処理コストを抑制しつつ、資源としてより有効活用されるよう、分別方法や処理方法を継続的に改善しています。

資源の有効活用／リサイクルのイメージ



プラスチック資源循環促進法に関する対応

2023年度のプラスチック使用製品産業廃棄物などの排出量は1,796t、リサイクル率は97% (※3) でした。

今後も廃プラスチックの3R (リデュース・リユース・リサイクル) に積極的取り込んでいきます。

※3 対象範囲：三菱自動車工業株式会社

TOPICS

汚泥脱水装置の更新による廃棄物量の低減 (岡崎製作所)

岡崎製作所では、総合排水処理場にある汚泥脱水機・汚泥搬送装置の更新に合わせ、従来とは異なる処理方式を採用した装置に変更し、産業廃棄物の排出量を低減しつつ、省エネ化しました。

これまでは汚泥の脱水に遠心分離方式を用いていましたが、より汚泥の含水率を下げるため、スクリー式の脱水機を採用し、汚泥の搬送方式も省エネタイプに変更しました。これらの設備更新により、総合排水処理施設から排出される汚泥を従来よりも30%以上低減しつつ、電力使用量についても50%以上低減しました。



新たに導入したスクリー式汚泥脱水装置

直接埋立廃棄物のゼロ化

事業活動から発生する廃棄物について、「環境ターゲット2030」で掲げる「直接埋立廃棄物のゼロ化 (0.5%未満)」に向け、社外排出量の低減、再資源化を推進しています。また、2023年度は環境マネジメント対象会社において、直接埋立廃棄物ゼロ化 (0.5%未満) を達成しました。

環境汚染の防止



2023年度の進捗

- 製品含有環境負荷物質の適切な管理に向け、GADSL(※1) 規制物質の情報入手、管理システムの更新

※1 GADSL: Global Automotive Declarable Substance List の略称。各国自動車関連メーカーにより結成されたグループの総意で作成された環境負荷物質の情報交換のための物質リスト

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P15、P17 マテリアリティ

P26 環境マネジメント

P118 製品・事業活動関連環境データ

(WEB) 大気・水質・PRTR対象物質データ (2023年度実績)
https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/esg/factory_archive2024.html

基本的な考え方

自動車は、事業活動や製品の使用により排出される環境汚染物質や化学物質によって、人々の健康や生物多様性に影響を及ぼす可能性があります。

三菱自動車は、環境汚染のない社会の実現への貢献を目指し、「環境計画パッケージ」では直接的に取り組む課題の一つと位置づけ、製品による環境負荷や事業活動にともなう汚染の低減に取り組んでいます。

製品の開発段階では、排出ガスに含まれる有害成分の削減や燃費向上に向けた技術及び電動化技術の開発を進めるとともに、製品に含まれる環境負荷物質の管理に努めています。生産工程では、法令基準よりも厳しい自主基準を設定し、工場から排出される大気汚染物質の低減に努めています。このように大気汚染物質及び化学物質による環境への影響を低減するため、事業活動全体を通じて環境汚染の防止に取り組んでいます。

走行時の排出ガスのクリーン化

当社は、走行時の排出ガスが少ない電動車の開発・普及はもとより、排出ガス中の有害な成分を削減したガソリン車及びディーゼル車の開発・改良に努めています。

ガソリン車での取り組み

ガソリン車に対しては、1960年代に一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NOx)の排出量が規制されて以来、その後も排出ガス規制は段階的に強化されています。

当社は、排出ガス規制導入当初から様々な対策に取り組んできました。現在では、電子制御の燃料噴射装置による燃焼のコントロールや、GPF(※2)システム、進化した触媒技術により強化される排出ガス規制に対応しています。

ディーゼル車での取り組み

ディーゼル車に対しては、1970年代以降、日本、米国、欧州などの国や地域で、一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NOx)、粒子状物質(PM(※3))の排出量が規制されています。

当社は、排出ガス規制導入当初から燃焼技術の改善などに取り組んできました。これらの排出ガス規制に対しては、VGターボチャージャーやコモンレール式燃料噴射システムなどによる燃焼コントロールと、NOxトラップ触媒、DPF(※4)、尿素SCR(※5)システムなど後処理技術をシステム化したクリーンディーゼルエンジンを開発して対応しています。

※2 GPF: Gasoline Particulate Filterの略称

※3 PM: Particulate Matterの略称。排ガスに含まれるススなど、 μm サイズの微粒子

※4 DPF: Diesel Particulate Filterの略称

※5 SCR: Selective Catalytic Reductionの略称。選択還元触媒



ターゲット
● 3.9



ターゲット
● 6.3



ターゲット
● 12.4
● 12.5

クリーンディーゼルエンジンのシステム

VG(※1)ターボチャージャー

タービンの可変ノズルを連続的に制御し、エンジンの全作動範囲において最適に過給することで、燃費を向上しPMを低減します。

※1 VG : Variable Geometryの略称。



コモンレール式燃料噴射システム

高圧燃料ポンプ、高圧燃料を蓄えるコモンレール（蓄圧容器）、電子制御インジェクター（燃料噴射装置）などにより、不完全燃焼によるPMやNOxの発生を抑制します。



DPF(※2)

PMを捕集し燃焼させて除去するフィルターで、PMの排出量を大幅に低減します。

※2 DPF : Diesel Particulate Filterの略称

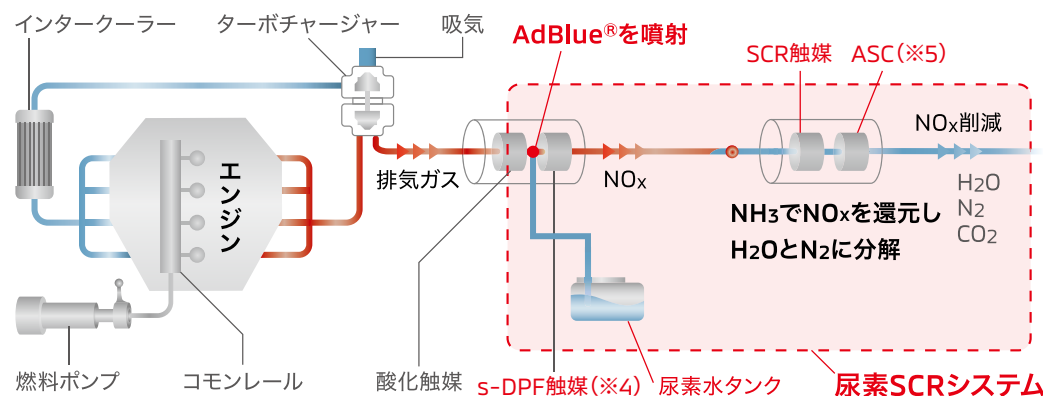


尿素SCR(選択還元触媒)システム

尿素水溶液 (AdBlue® (※3)) を使ってディーゼルエンジンから排出される窒素酸化物 (NOx) を還元することにより、大気は無害な水と窒素に分解し浄化しています。

※3 AdBlue® : ドイツ自動車工業会 (VDA) の登録商標

【クリーンディーゼルエンジンのシステム図 (4N16エンジン)】



※4 s-DPF : 選択還元触媒を表面コートしたDPF

※5 ASC : アンモニア スリップ触媒



ターゲット
● 3.9



ターゲット
● 6.3



ターゲット
● 12.4
● 12.5

環境負荷物質の低減

三菱自動車は、一般社団法人日本自動車工業会（自工会）の環境負荷物質の削減目標及び欧州のリサイクル法となるELV（※1）指令にもとづき、4物質（鉛、水銀、カドミウム、六価クロム）の使用低減を推進するとともに、ELV指令をはじめ、化学物質に関するREACH規則（※2）、POPs（※3）条約などの環境負荷物質の使用規制への対応を各国で行っています。

現在、4物質などの重金属規制に加え、VOC（※4）、臭素系難燃剤など様々な化学物質の使用が規制されており、近年は欧州と同様の規制がアジアの新興国にも広がりつつあります。

当社は社内技術標準を制定し、自主的な環境負荷物質の低減にも取り組んでいます。

※1 ELV：End-of-Life Vehiclesの略称

※2 REACH：Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicalsの略称。2007年6月1日に発効した化学物質の総合的な登録・評価・認可・制限の制度

※3 POPs：Persistent Organic Pollutantsの略称。残留性有機汚染物質

※4 VOC：Volatile Organic Compoundsの略称。揮発性有機化合物
▶ DATA（P119）：SOx（硫黄酸化物）、NOx（窒素酸化物）、VOC（揮発性有機化合物）、オゾン層破壊物質の排出

IMDSによる材料データ管理

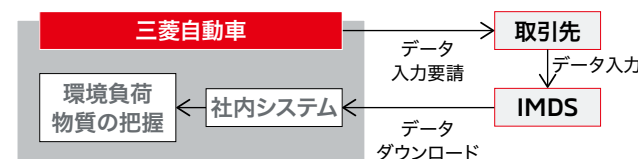
取引先から納入される部品などに含まれる環境負荷物質のデータは、国際的な材料データ収集システムであるIMDS（※5）を利用して収集しています。データは、社内システムを通じて海外工場を含めグローバルに一元的に管理しており、環境負荷物質の使用量低減に活用しています。

EUにおける化学物質の総合的な登録・評価・認可・制限の制度であるREACH規則にも取引先のご協力のもと対応しています。

製品含有環境負荷物質の適切な管理に向け、GADSL規制物質の情報を反映した社内管理システムの改修を実施しています。サプライヤーが入力したIMDSデータを収集し、対象物質の含有率、含有材料から、新たな規制物質が部品に含まれていた場合、当該システムによって法規適合可否を自動判断できる仕組みとしています。また、法規制に基づき、部品の切り換え・設計変更を実施しています。

※5 IMDS：International Material Data Systemの略称

IMDS を通じたデータ収集の流れ



車室内VOC低減

当社は、健康的で安心な車内空間を提供するため、車室内のVOCを低減しています。

VOCとは、ホルムアルデヒドやトルエンなどの常温で揮発しやすい有機化合物を指し、目や鼻、喉に刺激を感じるなどの体調不良が生じる、いわゆるシックハウス症候群の要因とされています。車室内では、主に内装部材に使われている接着剤や塗料などから発生します。

自工会の自主取り組みの詳細は、同会ウェブサイトをご覧ください。

（WEB）https://www.jama.or.jp/operation/ecology/hazardous_substances/voc.html

取り組み状況

当社は発生源に対する低減策を実施することで車室内のVOC低減に取り組んでいます。

VOC低減策の例

カーペット	パイル接着剤のアルデヒド類を低減
シート	生地接着剤の有機溶剤を低減
オーナメント	内装用高光沢部品の原着化によりVOCを低減



大気汚染防止

生産工程からのVOC排出抑制

三菱自動車は、VOC排出抑制のため、塗装工程への水性3WET塗装工法（※1）の適用を進めており、国内では水島製作所、岡崎製作所、海外ではミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）の第三塗装ライン、塗装工場において導入しています。

また、ロボットなどの塗装システムの更新や、生産ロット調整による塗料使用量の低減、使用済みシンナーの回収率向上などにも取り組み、車体生産時のVOC排出量を抑制しています。

※1 水性3WET塗装工法：中塗りと上塗りは水性塗料で塗装し、上塗りクリアのみ溶剤を用いる塗装方法

▶ DATA(P119)：VOC



塗装工場（MMTh）

大気汚染物質の管理

当社は、生産活動から排出される窒素酸化物（NOx）、硫黄酸化物（SOx）、ばいじんなどの大気汚染物質は、法規制にもとづき排出濃度・排出量を管理しています。

また、灯油など化石燃料を熱源とした機器、電動ヒートポンプをはじめとした電動機器への更新を推進しており、大気汚染物質とCO₂排出量を同時に低減しています。

化学物質管理

化学物質の適正管理

当社は化学物質の使用について、「化学物質管理システム」を導入し、化学物質の導入前に、性状及び利用計画の内容を精査し、法的要求事項の調査、リスクアセスメント、導入可否の審査、作業者教育などを実施するとともに同システムによって最新のSDS（Safety Data Sheet）情報を一元管理しています。また、PRTR（※2）対象物質の取扱量も同システムのデータを活用して把握しており、取扱量、排出量などを法的要求事項にもとづいて国に届け出しています。

引き続き、労働安全衛生及び環境汚染防止の両面から、化学物質を適正に管理していきます。

※2 PRTR：Pollutant Release and Transfer Registerの略称。化学物質排出移動量届出制度

有害廃棄物の適正管理

当社は、バーゼル条約（※3）で規制されている有害廃棄物の輸出入を行わないように管理しています。

また、国内の産業廃棄物については、各種法的要求事項にもとづき、適正に運搬・処理を行っています。

※3 バーゼル条約：一定の廃棄物の国境を越える移動などの規制に関する国際的な枠組み、手続きなどを規定する条約

PCB（※4）含有廃棄物の適正管理

PCBは、製造年月日の古いトランスやコンデンサなどに絶縁油として封入されており、有害性があります。当社はPCBを含有する廃棄物などをPCB廃棄物特別措置法にもとづいて適切に処理を行っています。

※4 PCB：Poly Chlorinated Biphenylの略称。ポリ塩化ビフェニル

水資源の保全



2023年度の進捗

- ミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）における塗装設備用空調機の結露水の再利用開始
- 京都製作所 京都工場におけるマンホール型油水分離ますの設置

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P15、P17 マテリアリティ

P26 環境マネジメント

P118 製品・事業活動関連環境データ

(WEB) 大気・水質・PRTR対象物質データ (2023年度実績)
https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/esg/factory_archive2023.html

基本的な考え方

人口の増加や、気候変動による自然環境の変化により、水需給がひっ迫する地域が拡大しており、水資源の保全に対する社会の関心は年々高まってきています。

三菱自動車は、自動車の生産活動において、工業用水、上水（市水）、地下水などを使用しており、下水道や河川などへ排出しています。水リスクの高い地域では、事業活動への影響や取水及び排水が周囲の環境に与える影響に配慮することが不可欠です。

各事業所では、排水水質などの各種法的要求事項を遵守するとともに、水資源管理に関する各国・各地域の情勢などを踏まえて、取水量の低減・水リサイクル技術の導入などに取り組んでいます。

各工場の取水源と排水先

工場	取水源（工業用水、上水、地下水）	排水先
岡崎製作所（愛知県岡崎市）	矢作川	神田支川→鹿乗川
京都製作所 京都工場（京都府京都市）	琵琶湖	下水道
京都製作所 滋賀工場（滋賀県湖南市）	琵琶湖	下水道
水島製作所（岡山県倉敷市）	高梁川	八間川→水島港
ミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）	ノンブライ貯水池など	下水道
ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）	ジャティルフル湖	下水道

また、当社の取引先の操業においても水は不可欠であり、バリューチェーン全体での水リスク管理の重要性を認識しています。

取水量の低減

当社グループでは、生産工程で使用した洗浄水の予備洗浄への再利用、冷却水や温調用水の循環利用などにより、取水量の低減に努めています。

岡崎製作所及びミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）では、雨水貯留タンクを設置し、雨水の再利用も行っています。

また、岡崎製作所では地下水をろ過する設備を設置しており、災害発生などによる断水時には工場近隣の方々にも飲料水を提供できるよう備えています。

▶ DATA (P120)：取水量



雨水貯留タンク（岡崎製作所）



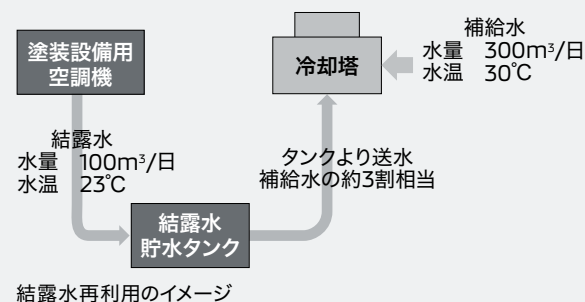
地下水膜ろ過設備（岡崎製作所）

TOPICS

塗装設備用空調機の結露水の再利用 (MMTh)

ミツビシ・モーターズ・(タイランド)・カンパニー・リミテッド (MMTh) で車体塗装設備用空調機より排出される結露水の再利用を開始しました。

タイは1年を通して高温多湿な環境で、空調機の除湿工程から安定的に結露水が得られます。この結露水を貯水タンクに回収し、冷凍機用冷却塔への補給水の一部として再利用することにより、冷却塔への補給水の約3割に当たる100m³/日程度の給水量を削減できました。更に低温度(約23℃)の結露水を活用することで、冷却塔の冷却効率向上にも寄与しています。



設置した結露水貯水タンク

排水の再利用

三菱自動車グループでは、各事業所の所在地の水資源管理に関する情勢などを踏まえて、排水リサイクル技術を導入しており、現在、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)とミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)で、排水リサイクルプラントが稼働しています。

MMKIでは、2017年の工場設立時より水リサイクルプラントを導入しており、2023年度における排水のリサイクル率は67%でした。

また、MMThでは、新塗装工場の稼働開始に合わせ、2022年1月からMMTh初の排水リサイクルプラントが稼働を開始しました。2023年度の排水リサイクル率は84%でした。

▶ DATA(P120)：排水量



排水リサイクルプラント (MMTh)

水質汚濁の防止

当社は製作所周辺の水域の水質汚濁防止のため、法的要求事項にもとづいた排水水質の測定・管理に加え、地下水の水質や土壌汚染の調査・確認を定期的に行い、有害物質が敷地外へ拡散していないことを確認しています。また、雨天時などに水質異常を速やかに検知するため、工場から公共用水域への放水口手前に、油膜検知器(※)を設置し常時監視しています。事故などが発生した場合は、直

ちに拡散防止策を講じるとともに、行政へ報告し、地域へ情報を公開します。

※ 油膜検知器：油の反射率が水の反射率より大きい性質を利用し、反射率の変化をキャッチして油膜の浮遊を検知するもの



水質観測用井戸(岡崎製作所)



油膜検知器(岡崎製作所)

TOPICS

マンホール型油水分離ますの設置(京都製作所)

京都製作所京都工場で、油膜検知器の手前にマンホール型油水分離ますを設置し、工場内の路面などからの汚濁物質の漏えい防止対策を強化しました。

従来より、油膜検知器によって工場内の雨水放流口からの油分漏えいを監視していましたが、交通量の多い道路や工場、商業施設などに活用されている『非特定汚染源対策』の事例を参考に、雨水の排水経路の油膜検知器の手前に新たにマンホール型油水分離ますを設置しました。これにより、雨天時の路面排水から浮遊物質(SS：Suspended Solids)、油を分離して放流することができるようになりました。



雨水の排水経路に設置したマンホール型油水分離ます

生物多様性の保全



2023年度の進捗

- 国内拠点の生態系調査を生かした保全活動の推進
 - ・京都工場でのビオトープ(※)の整備及び希少植物の育成
 - ・滋賀工場での湿地保全及び希少植物サギソウの育成
- 国内外での植林・育林活動の実施
 - ・パジェロの森(山梨県)での植林・育林活動の実施
 - ・岡崎アウトランダーの森(愛知県)での植林活動の実施
 - ・フィリピンでの植林プロジェクトの完遂(100ヘクタールへの合計78,700本の植樹)

※ ビオトープ：生物が自然な状態で生息している空間

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P15、P17 マテリアリティ

P26 環境マネジメント

(WEB) 生物多様性関連データ

https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/esg/biodiversity-related_data/

基本的な考え方

全ての生きものは様々な関係で複雑につながり合い、バランスを取りながら生きています。私たち人類の生活は、この生物多様性による恩恵を受けています。

自動車産業においては、工場建設をはじめとする土地利用や、工場からの化学物質の排出、製品の使用や事業活動によって排出される温室効果ガスなどにより、生物多様性に直接的又は間接的に影響を与えています。また、気候変動による地球環境の変化は、生態系に直接的かつ大きな影響を及ぼすとされています。三菱自動車は人類が生物多様性による恩恵を持続的に受けられるよう、気候変動対策をはじめとする取り組みを推進し、生態系を守っていくことが、当社の重要な課題と考えています。

当社は、2010年8月に「三菱自動車グループ生物多様性保全基本方針」を策定し、保全活動を推進しています。

当社の国内事業所は、自然環境保全法及び都道府県条例にもとづく保護地域の内部や隣接地域にありませんが、事業活動が生物多様性に与える影響を把握するため、生態系調査を行いました。

また、水源を守るとともに社員の環境意識を醸成することを目的に、国内外で森林保全や社員ボランティア活動を通じて地域との交流に取り組んでいます。

三菱自動車グループ 生物多様性保全基本方針

人類の活動が生物多様性の恩恵を受けているとともに、生物多様性に影響を及ぼしているとの認識を持ち、三菱自動車グループ企業全体で、地球温暖化防止、環境汚染防止、リサイクル・省資源の取り組みに加え、生物多様性に配慮した活動に取り組み、生物多様性への影響の把握と低減に継続的に努めます。

1. 事業活動での配慮

省エネルギー、廃棄物の発生抑制、化学物質排出抑制などを推進するとともに、工場建設などの土地利用においては周辺地域に配慮し生物多様性への影響の把握と低減に努めます。

2. 製品での配慮

燃費改善、排出ガス対策、リサイクル設計を推進し、環境に配慮した材料の採用に努めます。

3. 理解・啓発・自覚の継続

三菱自動車の活動と生物多様性の関係についての理解と自覚を、経営層から従業員まで全員で共有します。

4. 社会との協働・連携

サプライチェーンおよび株主、自治体、地域社会、NPO/NGOなどのステークホルダーと連携し、活動を推進します。

5. 情報の発信・公表

三菱自動車の活動内容や成果について、お客様や地域社会への情報発信・公表に努めます。

保全活動の推進

国内事業所における生態系調査

自動車の生産には大規模な工場を必要とします。三菱自動車は、事業における土地利用が地域の生態系に与える影響を把握することが、生物多様性保全に取り組むうえで重要と考えています。この考えのもと、当社は生物多様性関連の調査会社の支援を受け、工場など大規模な土地を利用する国内事業所での生態系調査を実施しました。調査では、国内事業所の敷地内のみならず、周辺環境の生態系を実地調査や文献調査から把握することで、地域の生物多様性と調和した保全施策につなげています。

生態系調査 実施拠点

実施年度	拠点
2013	京都製作所 滋賀工場
2015	岡崎製作所
2017	水島製作所／京都製作所 滋賀工場(※)
2018	十勝研究所
2019	京都製作所 京都工場
2021～2023	京都製作所 京都工場(※)

※ 施策による保全効果を確認するためモニタリング調査を実施

京都製作所 京都工場

地域と連携した希少植物の育成

京都市街地にある京都工場はかつて地域に見られた植物や昆虫が局所的に生き残っている場所（レフュージア）になっており、地域の生物多様性を保全するうえで重要な環境であることが生態系調査の結果からわかりました。そこで、トンボなどの昆虫が生息しやすい環境を整えるため、構内の

緑地「憩いの広場」にビオトープをつくり、広場にある池ではオニバスやミズアオイ、広場ではヒオウギやフジバカマ、フタバアオイなどの京都在来希少種を育成しています。

2024年3月には京都工場における生物多様性をより高めることを目的にビオトープ池の改修を行いました。これまで立方体だった池をフタバアオイの葉の形をモチーフにした形状に整え、多様な水生生物が生息しやすい環境とするため場所によって水深を変化させました。また、訪問した人が安全に観察できるよう、観察デッキと周回路を設置しました。



改修されたビオトープ池



観察デッキと池の植物

京都製作所 滋賀工場

サギソウが咲く湿地の保全

工場内にある湿地の保全を通じて、希少植物であるサギソウの保護に努めています。メリケンカルカヤなどの外来草本を社員が定期的に駆除し、湿地の環境を維持することにより、毎年夏にサギソウが清楚な花を咲かせます。



社員による外来草本の駆除



サギソウの開花

国内外での森林保全活動

当社は2006年から山梨県早川町の山林「パジェロの森」(約7.23ヘクタール)にて早川町及び公益財団法人オイスカと協働し、森林保全活動を実施しています。2023年度の活動として、4月に新入技能訓練生が森林内の歩道の整備を行い、9月には社員とその家族が歩道延伸やベンチづくりを行いました。また、2023年3月、当社製作所の所在地である愛知県岡崎市と「森林保全活動連携協定」を締結し、その一環として岡崎市額田地区の森林(約50.7ヘクタール)を「岡崎アウトラランダーの森」と命名して、森林保全活動を実施しています。

海外では、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)とフィリピンの環境天然資源省(DENR)が、約5年間でルソン島の100ヘクタールの土地に植林を共同で行う植林プロジェクトを2018年3月より開始し、合計78,700本を植樹して、2023年7月に完遂しました。2023年7月の植林活動では、ケソン州インファンタの38ヘクタールの土地に竹やマングローブなどの数種の苗木を植え、海岸林を作りました。海岸林を育成することは、周辺地域の土壌浸食防止にも繋がります。MMPCは、今後もDENRの支援を受けながら森林を継続的に管理し、環境保護のみならず地域社会にも貢献していきます。



パジェロの森での歩道整備の様子



MMPCの植林プロジェクト

社会

人権の尊重	57	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	78
基本的な考え方・人権方針.....	57	基本的な考え方、マネジメント体制.....	78
マネジメント体制、人権デュー・ディリジェンス.....	58	安全技術の開発.....	79
人権方針の遵守.....	59	交通安全の教育・普及.....	82
救済へのアクセス.....	60		
持続可能なサプライチェーンの実現	61	製品品質、セールス・サービス品質の向上	83
基本的な考え方.....	61	基本的な考え方・品質方針.....	83
マネジメント体制、サプライヤー CSR ガイドライン.....	62	製品品質の向上、お客様視点にもとづいた車両品質評価と保証、感性品質の向上.....	84
サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成に向けた取り組み、 グリーン調達ガイドライン.....	63	セールス品質の向上、サービス品質の向上.....	85
取引先の品質向上に向けた協力活動、現地調達の推進、 サプライチェーンにおける事業継続計画(BCP)の取り組み、社外イニシアティブへの参画.....	64	お客様の声の活用.....	86
		マネジメント体制.....	87
人材マネジメント	65	事業を通じた地域経済への貢献	89
MMC WAY(行動指針)、基本的な枠組み.....	65	基本的な考え方、マネジメント体制、雇用.....	89
マネジメント体制、「Challenge 2025」の人材戦略.....	67	人材育成、投資、技術移転.....	90
		輸出、環境・社会貢献.....	91
多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築	68	社会貢献活動の推進	92
基本的な考え方、より一層働きやすい職場への改革.....	68	基本的な考え方・方針.....	92
多様で幅広い人材確保の推進.....	70	地域社会(Society).....	93
		交通安全(Traffic safety)、環境(Environment).....	94
人材育成の強化	72	人(People).....	95
基本的な考え方・方針.....	72	「三菱自動車STEP募金」及び「マッチングギフト」の実施、被災地支援.....	96
教育・リスキングプログラムの充実.....	73		
次世代リーダーの育成、キャリア形成支援.....	74		
労働安全衛生の推進	75		
基本的な考え方.....	75		
マネジメント体制、安全な職場づくりの取り組み、健康経営の推進.....	76		
労使関係.....	77		

人権の尊重

基本的な考え方・人権方針

三菱自動車は、人権の尊重が事業活動の基本であるとの考えのもと、国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野・10原則についての「国連グローバル・コンパクト」への支持を表明しています。その参加企業として、「国際人権章典」、「ビジネスと人権に関する指導原則」、「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」、「OECD多国籍企業行動指針」などの国際的な規範や基準を支持、尊重しています。今後も「国連グローバル・コンパクト」の10原則にもとづき、社会の良き一員として持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。

当社はステークホルダーの人権を尊重した事業活動を行うことを目的として、「人権方針」を専門家との協議及び経営会議の承認を経て制定しています。本方針では、人権に関する国際的な規範や基準を支持・尊重すること、遵守すべきことなどの基本事項及び人権に与える負の影響の防止・低減、救済措置、役員・従業員教育の実施などの具体的な取り組みについて定めています。更に、本方針は英語に翻訳し、国内外の当社グループ会社の全従業員がウェブサイトにて閲覧できるようにしています。

また、各国において、企業に対して人権の取組みを求める法規の制定が進み、サプライチェーン上の人権リスク対応の必要性が急速に高まっており、これら法規に対して適時適切な対応ができない場合には、法令違反のみならず、社会的信用の低下によるブランド・イメージが毀損し、生産・開発・購買・営業等の事業活動にも影響し、当社グループの経営成績、財政状態及びキャッシュ・フローの状況に影響

を及ぼす可能性があります。

具体的には、ヨーロッパを中心にバッテリーの製造過程におけるデュー・ディリジェンスの法制化に向けた動きなど、自動車産業においてもより広範で複雑な事項への取り組みが求められるようになっていきます。

これらの要請に適切に対応するべく、当社は人権方針の改定を含むデュー・ディリジェンス方針の整備に向けて対応

中です。

また、三菱自動車グローバル行動規範における「人権と多様性の尊重、機会平等」では、人権を尊重するとともに、取引先、お客様、役員・従業員、地域社会の多様性を尊重し、差別や報復、いやがらせは、どのような形・程度にせよ容認しないことを定めています。

人権方針

当社は人権方針において、以下の内容および遵守事項、取り組み事項を規定しています。

- 人権尊重の取り組みを、社会的責任を果たしていくうえで不可欠な要素であると認識する
- 全ての役員・従業員は人権方針を遵守するとともに、事業活動を通じて基本的人権を尊重する
- 人権に関する国際的な規範や基準を支持、尊重する
- 事業活動を行うそれぞれの地域において、その国の国内法および規制を遵守する
- 国際的に認められた人権と各国法とに矛盾がある場合、国際的な人権の原則を尊重するための方法を追求する

【遵守事項】

1. 差別の禁止
2. 不当な労働慣行の排除
3. 結社の自由と労使の対話
4. ディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の確保
5. 地域社会との共生

【取り組み事項】

1. 人権デュー・ディリジェンス
 - 人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて当社の事業活動が人権に与える負の影響の特定およびその防止または軽減
2. 救済措置
 - 当社が人権に与える負の影響を引き起こした、あるいはこれに関与した場合における救済措置
3. 透明性および説明責任の確保
 - 全ての役員・従業員に対する適切な教育、研修の実施
 - グループ企業に対する本方針の遵守徹底と取引先への人権尊重の要請
 - 人権尊重の取り組みについての情報開示

注釈を含む人権方針の全文はウェブサイトをご参照ください。

(WEB) https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/society/human-rights/pdf/human_rights_policy.pdf

マネジメント体制

三菱自動車における人権尊重の活動は、サステナビリティ部門、人事部門、購買部門、管理部門が中心となり外部機関を活用しながら取り組んでいます。また、年に3回開催されるサステナビリティ委員会（※1）にサステナビリティ推進を担当する執行役が人権尊重の活動推進責任者として、人権に関するリスク評価の取り組み状況や諸課題への対応策について報告を行っています。報告された内容については、サステナビリティ委員会メンバーが担当部門へ共有のうえ、社内全体の人権尊重に関する取り組みを推進しています。

加えて、当社ではバリューチェーン上の人権侵害のリスクを内部統制委員会における全社リスク管理の中に統合し、潜在的影響度が大きく、かつ緊急性の高い優先リスクの一つとして位置づけ、適切に管理しています（※2）。

社内の啓発推進体制としては、2023年度に経営幹部を対象に「ビジネスと人権」をテーマとした研修を外部講師を招いて実施したほか、人事部門担当の執行役員が主導し、人権啓発教育を推進しています。人権啓発教育の一環として、各種研修プログラムに人権をテーマとした共通の資料を組み入れ、各地区人事部門が従業員の人権意識の向上に努めています。また、当社が加盟している東京人権啓発企業連絡会、三菱人権啓発連絡会の各種行事やその他外部団体が主催する大会・研修会に参加しています（2023年度研修参加実績 延べ83日間）。これらへの参加を通じて得た最新情報も活用し、人権啓発活動に取り組むとともに、そこで得た知見を社内研修などに活用しています。

※1 「サステナビリティ委員会」の詳細は、P9をご参照ください。

※2 内部統制システムの詳細は、P104をご参照ください。

人権デュー・ディリジェンス

当社は、人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて事業活動が人権に与える負の影響を特定し、その防止、又は軽減を図るよう取り組んでいます。

人権デュー・ディリジェンスの一環として、2021年度に本社及び国内3製作所、2022年度にアセアンの主要生産拠点であるミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）において人権アセスメント（※3）を実施しました。アセスメントの実施にあたっては、様々な属性を持つ従業員に対して評価機関とマンツーマンでのインタビューを行うなど、従業員の関与のもとでインパクトを評価しています。なお、社外の評価機関の起用により、アセスメントの客観性及び国際規範との整合性を確保しました。

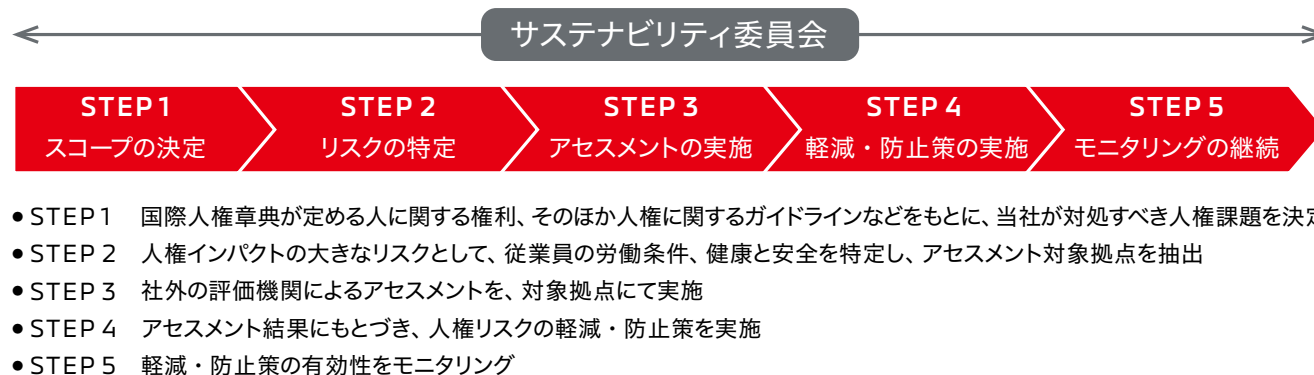
2021年度・2022年度に実施したアセスメントの結果、事業及び従業員の人権に重大なインパクトをもたらす侵害事項はありませんでした。2024年度も引き続き、アセスメントを継続します。

当社は人権アセスメント結果に対し、以下のプロセスを通じ、人権リスクの低減に取り組んでいます。

- ①アセスメントの結果まとめ
- ②改善を要する事項とその実行部門の選定
- ③実施状況のモニタリング
- ④サステナビリティ委員会への報告(改善計画とモニタリング)

※3 アセスメントの項目例：賃金（給与記録、残業代、不当な賃金控除）、児童労働（15歳未満の雇用）、強制労働（移動や退職の自由）、差別（ハラスメント）、健康と安全（トレーニングや教育、避難防災）、救済措置（相談窓口）などを、社外の評価機関と協議のうえ、ILO基準及び産業界イニシアチブを参考に評価

人権デュー・ディリジェンスのプロセス



人権方針の遵守

三菱自動車では、12月10日の“世界人権デー”に合わせて、執行役社長が全役員・従業員に向けて人権尊重に関するメッセージを例年発信し、誠実な言動と意識向上の重要性について伝えるとともに、人権方針について啓発を行い、人権尊重の取り組みの重要性について周知しています。

人権の尊重を推進及び実現するにあたり、当社が掲げる方針や活動は以下のとおりです。

差別の禁止

当社は、人種、皮膚の色、国籍、民族、門地、性別、性的指向、性自認、年齢、障がいの有無、言語、宗教などにもとづく不当な差別やハラスメントを容認せず、多様性を尊重するとともに機会の均等に努めることを全役員・従業員に求めています。

また、多様性の重要性について社内研修でも取り上げ、様々な価値観の違いを認め、協働することを促しています。

不当な労働慣行の排除

当社は、人身取引を含む奴隷労働や児童労働、強制労働といったあらゆる不当な労働慣行を容認せず、それらの排除に努めています。

具体的には、雇用契約締結時における法定要件を満たすための年齢確認を実施しています。また、採用に係る費用や手数料を、応募者や採用した従業員に請求することはありません。給与明細には法定控除を明記し不当な控除を行わず、定期的に全額を支払っています。加えて、従業員に対してはパスポートなどの身分証明書の留置や移動の禁止を行わず、従業員寮への入退寮についても従業員の自由な選択にもとづいています。

結社の自由と労使の対話

当社は、従業員が結社する権利を尊重し、従業員との誠実な対話を行うことで、様々な課題の解決に努めています。労働組合との間で締結している労働協約においても、団体交渉を含む正当な組合活動の自由を認め、この活動を理由に労働条件そのほかについて不利益な取り扱いをしないことを明記しています。

ディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の確保

当社は、ディーセント・ワークの確保のため、各国の法令を遵守することに加え、国際的規範（「国際人権章典」や「労働における基本原則及び権利に関するILO宣言」など）に準拠した人権尊重の実践に取り組んでいます。具体的

は、社員が安定した生活を維持できる賃金水準を確保しながら、成果を発揮した社員がより高く処遇される仕組みとすることで、社員の意欲向上、能力向上を図ることができるよう人事制度を設計しています。そして、これらを適切に評価できるよう、毎年労使交渉を開催し、労使合意のうえで必要に応じた改定・見直しを実施しています。

▶ DATA(P123)：給与水準

地域社会との共生

当社は、従業員一人ひとりの持つ技術やノウハウ・製品を活用した継続的な社会貢献に取り組むことで地域社会との共生を図っています。

業務・投資における人権配慮

三菱自動車は、従業員や地域の皆様との相互理解にもとづく良好な関係は持続可能な当社事業に不可欠であると考え、事業所や関連施設を開設する際は、国や地域の慣習、宗教を含む文化的価値観などに配慮しています。

社内教育・研修

当社では、全ての役員・従業員が人権を尊重するために、階層別研修や新入社員研修をはじめとする様々な研修に、人権尊重への理解を深めるためのプログラムを組み込んで

います。2023年度は新入社員、中堅社員、新任管理職（部長クラス・課長クラス）、約710人を対象に以下の内容の研修を延べ680時間実施しました。また、経営幹部を対象に以下の内容の研修を実施しました。

経営幹部	外部講師を招き、グローバルな企業経営に欠かさない視点である「ビジネスと人権」など
新任部長クラス	職場の責任者として求められる社会的な人権課題に関する認識の向上、ハラスメント防止及び発生時の対応など
新任課長クラス	人権に関する最近のトピック、ハラスメント防止及び発生時の対応と管理職の役割など
中堅社員	人権に関する最近のトピック、業務と人権の関係など
新入社員	企業が人権について取り組む意味、人権全般に関する基礎知識など

また、階層別研修や新入社員研修に加え、セクシャルマイノリティに対する従業員の理解促進として、2018年度より各事業所にてセミナーを実施するとともに、LGBTQの基礎知識を習得するためのeラーニング講座を社内に展開しています。

2023年度研修の種別	受講者数	受講率
新入社員研修	212人	100%
中堅社員研修(昇進者)	206人	100%
新任管理職研修	222人	100%
LGBTQ理解促進セミナー	125人	—
LGBTQ eラーニング講座	9,381人	—

サプライチェーンへの配慮

当社は、取引先に対する人権侵害を発生させないことなどを含めた適正取引を行っており、取引価格や納期を各取引先と十分協議のうえ決定しています。

加えて、「サプライヤー CSRガイドライン」にもとづくマネジメントにより、取引先との双方向のコミュニケーションを図っています。

本ガイドラインには差別撤廃や児童労働・強制労働の禁止など人権尊重の項目を定め、取引先に対して人権に配慮した取り組みを要請するとともに、「サプライヤー合意確認書」を取引先から受領することにより、その実効性を高めています。

また、取引先に受審いただいたCSR第三者評価の中で「労働と人権」について評価し、評価にもとづき、必要に応じてCSR第三者評価向上に向けた改善を要請しています。加えて、AI分析ツールを活用し、サプライチェーン上の人権リスクを分析し、これらのリスクが判明した場合は改善を行い、WEBサイトにて公開していきます。

販売会社での取り組み

販売会社では、従業員の安全や健康に配慮した職場環境の整備に取り組み、人権侵害の行為を禁止しています。

救済へのアクセス

当社は、社内で人権にかかわる問題が発生した場合に迅速に対応するため、社内外に相談窓口（ヘルプライン）及び多言語での対応が可能なグローバル内部通報窓口（※1）を設け、従業員から通報や相談を受け付ける体制を整えています。グローバル内部通報窓口では、当社及び主要関係会社の従業員からの通報に対応するために、14カ国に窓口を設置し、計13言語（※2）での受付を可能としています。

また、お客様に対しては「お客様相談センター」（※3）を設け、取引先に対しては「お取引先様相談窓口」（※4）を窓口として、人権にかかわる通報や相談を受け付けています。

これらの窓口では秘密保持と利用者の匿名性を担保しており、通報や相談を行った者が不利益を受けることはありません。

社内調査にとどまらず、取引先企業内での調査が必要と判断した場合は、取引先のコンプライアンス担当者と情報を共有・統制し、通報者探しや報復などの禁止行為を事前合意の上で解決に向け連携対応します。

今後の対応として、全ステークホルダーを対象とした窓口の設置を検討しています。

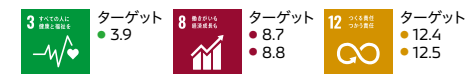
※1 社内及び社外相談窓口（ヘルプライン）及びグローバル内部通報窓口の設置についてはP107をご参照ください。

※2 グローバル内部通報窓口では、日本語、英語、中国語（簡体・繁体）、韓国語、タガログ語、インドネシア語、タイ語、ベトナム語、ドイツ語、オランダ語、フランス語、スペイン語に対応。

※3 「お客様相談センター」の取り組みについては、P86をご参照ください。

※4 「お取引先様相談窓口」の設置については、P62をご参照ください。

持続可能なサプライチェーンの実現



2023年度の進捗

累計 **85%**

取引先のCSR第三者評価の実施率(購入金額ベース)
[2022年度: 83%]

単年度 **101** 件

取引先の工程監査の実施件数
[2022年度: 80件]

- 毎年、年度末に開催している調達方針の説明会などを通じた取引先との意見交換、コミュニケーションの強化
- サプライチェーンCSRの強化に向けた、取引先のCSR第三者評価実施の支援

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P16、P18 マテリアリティ

基本的な考え方

三菱自動車及び主要海外生産拠点では、材料・部品の調達先、ならびにサービスや広告、物流などの約800社の企業と直接取引があり、更により多くのティア2以降の取引先があることを踏まえて、当社の企業活動が多くの企業に影響を及ぼすと認識しています。

また、サプライチェーン全体での協働を通じて、カーボンニュートラルの実現や品質の向上、現地調達による地域社会発展に貢献できると認識しています。

これらの認識のもと、当社における原材料の調達から、部品及び製品の製造、納入に至る全ての過程において、環境、人権などに配慮した責任ある行動が必要と考えています。

具体的には、地球温暖化抑制のためのCO₂排出量削減活動、品質確保へ向けた改善活動、紛争鉱物など社会問題の原因となる原材料の不使用、品質・環境マネジメント、独禁法・下請法の遵守、機密情報の管理などをサプライチェーン全体で推進することが重要と考えています。

そこで当社は、サプライチェーン全体での持続的な成長を図るために、「サプライヤー CSRガイドライン」を制定し、全ての取引先と共有のうえ、一体となってCSRに取り組んでいます。

また、近年特に重要視されている環境への対応については「グリーン調達ガイドライン」を制定し、サプライチェーン全体で取り組みを進めています。両ガイドラインの遵守は、当社の調達活動における優先事項であるため、取引先説明会などの機会に際して、当社役員がサプライチェーン全体に対して徹底を要請しています。

なお、アライアンスパートナーである日産自動車株式会社とサプライチェーンにおけるCSRにおいても、情報交換を行いながら、活動を進めています。

人権の尊重の詳細については、P57をご参照ください。

ターゲット
3.9ターゲット
8.7
8.8ターゲット
12.4
12.5

マネジメント体制

ガイドラインの制定と合意書及び適合宣言書による確認

三菱自動車は「サプライヤー CSRガイドライン」及び「グリーン調達ガイドライン」を確実に遵守いただくために、取引先に「サプライヤー CSRガイドライン」の「サプライヤー合意確認書」及び「グリーン調達ガイドライン」の「製品含有環境負荷物質の使用制限適合宣言書」の提出をお願いしています。

新規取引先に対しては、これらの書類を提出いただいたうえで取引を開始し、その後も合意状況を継続的に確認することで、実効性の担保を図っています。

取引先とのコミュニケーション

サプライチェーンマネジメントにおいて、取引先への適切な情報提供や双方向コミュニケーションは欠かせません。当社は毎年、年度末に次年度に向けた調達方針の説明会を開催しており、2023年度は2024年3月に約300社が参加しました。また、取引先約180社の自主組織である「三菱自動車協力会」が毎年実施している取引先経営幹部と当社幹部との個別懇談会(1回あたり20社程度の小規模懇談会、計9回開催)を開催し、経営者レベルによる密接なコミュニケーションを図っています。

お取引先様相談窓口の設置

当社では、経済産業省策定の「自動車産業適正取引ガイドライン」に則した適正取引を推進する取り組みとして、当社調達部門の取引先を対象とした「お取引先様相談窓口」を設置しています。

この窓口を通じ、取引先よりご意見やご指摘をいただき、当社の調達活動における法令違反や不正・不当行為、人権侵害など、コンプライアンスの問題や懸念を早期に発見、迅速な改善につなげることで、より一層の適正取引の確保に努めています。

社内周知徹底の取り組み

「サプライヤー CSRガイドライン」及び「グリーン調達ガイドライン」の運用にあたっては、当社内での周知にも注力しています。調達にかかわる全ての新入社員、キャリア採用者に対して入社時に研修を実施し、また、他部門から調達部門への異動者に対しても教育の機会を捉えて周知しています。

加えて2023年度は、CO₂排出量削減活動の取り組みに関する教育を実施しました。

サプライヤー CSRガイドライン

ガイドラインの展開

「サプライヤー CSRガイドライン」を通して、当社の全ての取引先と、労働や環境マネジメント、コンプライアンスなどの各分野に関して、同一の視点で連携して活動を推進しています。

2019年2月には、本ガイドラインを改定し、取引先のCSR第三者評価の取り組みと、コンプライアンス違反事象が発生した際の措置を明確にしました。当社の主要海外拠点である、ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)でも同様の取り組みを展開し、海外生産拠点の取引先からも確実に「サプライヤー合意確認書」を提出いただいています。

PDF 「サプライヤー CSRガイドライン」

責任のある材料調達

コンゴ民主共和国及びその周辺諸国から産出された紛争鉱物(錫、タンタル、タングステン、金)、コバルトが武装勢力の資金源となり、深刻な人権侵害が起きています。

当社では紛争鉱物などの調達により人権侵害に加担することがないように、「サプライヤー CSRガイドライン」に「児童労働の禁止」、「強制労働の禁止」及び「紛争鉱物などの不使用」を明記し、責任ある調達を推進しています。



ターゲット
3.9



ターゲット
8.7
8.8



ターゲット
12.4
12.5

第三者評価によるサプライチェーンでのCSRの向上

三菱自動車は、取引先におけるCSR活動をレベルアップいただくことを目的に、アライアンスパートナーである日産自動車株式会社と同様に、第三者による「環境」「労働と人権」「倫理」「持続可能な資材調達」の4分野に関わるCSR評価を実施しています。2023年度は、多くの取引先に第三者評価を受審していただきました。2024年度も継続して評価受審取引先を拡大しつつ、既に受審済みの取引先（発注金額ベースで全体の約9割）の評価スコアの向上に注力していきます。

第三者による評価項目

21のサステナビリティ基準

環境	労働と人権	倫理	持続可能な資材調達
事業活動 - エネルギー消費と温室効果ガス - 水 - 生物多様性 - 地域公害と汚染事故 - 原材料・化学物質・廃棄物製品 - 製品の利用 - 使用済み製品 - 顧客の健康と安全 - 環境に優しいサービスと持続可能な消費の促進	人的資源 - 従業員の安全衛生 - 労働条件 - 社会対話 - キャリアマネジメントと教育 人権 - 児童労働・強制労働・人身売買 - ダイバーシティ・差別・ハラスメント - 外部の利害関係者の人権	- 腐敗行為 - 反競争的慣行 - 責任ある情報管理	- サプライヤーの環境慣行 - サプライヤーの社会慣行

サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成に向けた取り組み

当社は、サプライチェーン全体で2050年までのカーボンニュートラル達成を目指しています。そのためには、取引先におけるCO₂排出量削減が不可欠です。

2023年度は、11月に取引先に対して当社事業領域での取り組みに関する説明会を開催しました。また、CO₂排出量の大きい品目の取引先とのCO₂排出量削減に向けたコミュニケーションに加えて、「CDP（※1）サプライチェーンプログラム」を通じて取引先の取り組み状況やリスク・機会の把握を強化する活動も継続しています。

2024年度以降もサプライチェーン全体でのCO₂排出量削減活動を進めるべく、取引先と協業を継続していきます。

※1 CDP: Carbon Disclosure Projectの略称。環境問題に関心のある機関投資家などの要請を集約し、世界主要企業・団体へ環境情報の開示を促し評価する国際環境非政府組織（NGO）

グリーン調達ガイドライン

ガイドラインの展開

「グリーン調達ガイドライン」では、取引先に対して、

- 環境マネジメントシステムの外部認証取得・更新
- 環境負荷物質の管理
- 3R（リデュース、リユース、リサイクル）の推進
- ライフサイクル環境負荷把握のためのLCA（※2）データ提出
- 取引先の事業活動における環境負荷低減の取り組み
- 物流にかかわる環境負荷の低減

をお願いしています。

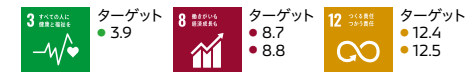
当社は「グリーン調達ガイドライン」を、日本はもとより、主要海外拠点でも各国の実状、各拠点の業務内容にあわせて作成し、それぞれの取引先に展開しています。

PDF 「グリーン調達ガイドライン」

※2 LCA: Life Cycle Assessmentの略称。生産から廃棄までの環境負荷を算出して評価する方法

IMDSを通じた材料・環境負荷物質データの収集

当社は、環境負荷物質の管理、低減を推進するため、IMDS（International Material Data System）を活用した管理を推進しています。そのため、「グリーン調達ガイドライン」にて、IMDSへの入力による材料・部品の環境負荷物質データなどの開示を取引先に依頼するとともに、環境負荷物質の管理体制の構築もお願いしています。



これらにより、新型車及び継続生産車に使われている部品及び材料の環境負荷物質規制への適合を確認しています。

取引先の品質向上に向けた協力活動

三菱自動車では取引先の品質に対する監査やセルフチェックといった協力活動を定期的実施し、サプライチェーン全体の品質向上に取り組んでいます。

2023年度は取引先80社101工場に対して工程監査を実施し、指摘事項は概ね3カ月以内に改善していただきました。工程監査は前回監査の結果により監査周期を1～3年に定め実施しています。品質セルフチェックは毎年329社の取引先に実施していただき、各社セルフチェックで見つかった弱点の改善を図っていただいています。また、セルフチェックの全社の傾向分析結果を全取引先へ展開し、改善を促進するなど取引先とのコミュニケーション向上ならびに品質向上に積極的に取り組んでいます。

また、各取引先の品質実績を数値化したサプライヤースコアカードを毎月発行することで各社の課題を明確化し、改善対策を迅速かつ的確に行いやすくしました。特に重大な不具合に対しては、取引先と共同で原因の分析や対策の妥当性を検証し、確実な再発防止を図っています。

更に、お客様に新型車に安心して乗っていただくために、部品納入時の不具合を発生させないよう、不具合未然防止活動についても取引先と共同で実施しています。

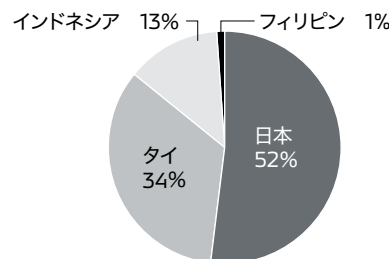
現地調達への推進

当社グループ海外拠点においてはコスト最適化を目的とし、現地調達効果があり技術的に成立するものは、できる限り現地取引先から調達することを基本方針としています。

また、既に現地調達を行っている部品においても、構成部品などの現地調達を進め、更なるコスト最適化を推進しています。

新規取引先については、事前に体制監査を実施し、開発能力、生産能力、品質管理能力などを評価し、必要に応じて改善指導を実施しています。また、現地取引先への支援として、日本の取引先と現地取引先との合弁や技術提携などの橋渡しも行い、現地の雇用創出、技術力向上など地域への貢献にも取り組んでいます。

主要生産拠点が所在する国別部品購入額比率(2023年度)



サプライチェーンにおける事業継続計画(BCP(※))の取り組み

大規模災害、感染症の大流行、特定部品及び材料(半導体など)のひっ迫などが発生した場合に、取引先からの部品供給が途絶え、事業が中断するリスクがあります。

そのリスクを回避・緩和するため、サプライチェーンにおける事業継続計画(BCP)の取り組みとして、リスクと影響の早期把握、取引先・部品ごとに代替生産などの対策を講じています。

具体的には、取引先に「サプライチェーンリスク管理システム」に当該取引先工場に加え、ティア2以降の取引先を海外含め登録していただくことで、対象の取引先を早急に絞り込むことを可能としています。

更に、取引先の被災・被害状況、特定部品及び材料のひっ迫による影響、当社生産計画への対応などについて、当社・取引先双方で情報交換を行い、対策を講じることができるよう仕組みづくりをしています。

※ BCP : Business Continuity Planの略称

社外イニシアティブへの参画

気候変動の抑制と対策のためには、企業単体だけでなく業界及びそのサプライチェーン全体でCO₂排出量削減に取り組む必要があります。

当社は日本自動車工業会の会員企業として、分科会などを通じて自動車産業全体で取り組むための調達分野の方針や施策の協議に参画しています。

人材マネジメント

MMC WAY(行動指針)

三菱自動車は、事業環境が急速に変化する中、当社が持続的に成長し、企業価値の向上を実現していくための鍵は「人材」と考えています。

そこで当社では、組織とその組織で働く従業員とが全員で共有し、物事を進める上での“拠りどころ”となる共通の行動指針として「MMC WAY」を設定しています。策定から5年が経過し、当時と現在では会社を取り巻く環境が変化したことから、行動指針も改める必要があると考え、2022年度には、当社のあるべき姿について社長をはじめとする経営陣が改めて議論を重ね、社員からも意見を聞いたうえで、「MMC WAY」を刷新しました。

企業として、人として生きていくうえで大切なことを込めた新たな「MMC WAY」を全役員・従業員が共有し、一体となってゴールに向かってチャレンジしていきます。

「MMC WAY」の冒頭2項には、社会からの信頼の土台となる「お客様第一」と、企業活動を通じた「社会の発展への貢献」をベースとなる重要な価値観として据えました。企業活動を通じてお客様に喜んでいただき、社会に貢献していくことこそが当社の存在する意義であるということを、社員一人ひとりが忘れてはいけないとのメッセージを込めています。

ほかの3項については、従来の「MMC WAY」の大切な要素をより具体的に分かりやすく表現しました。

企業として重視すべき行動指針である「MMC WAY」は人事評価制度にも反映しています。「MMC WAY」、「人材育成・組織管理」、「専門性」の3つの基軸による多面的なコ

ンピテンシー（行動特性）評価を導入し、社員の主体的な成長を図っています。

MMC WAYの浸透にあたっては、2022年度から職場ワークショップを開催しており、2023年度はその理念にもとづいた行動につなげるため、各項目について具体的な行動例を討議し、理解度向上を図りました。

MMC WAY職場ワークショップ実施後のアンケート結果

	「MMC WAYを理解できたか」に対する肯定的回答率
2022年度	91.3%
2023年度	95.2%

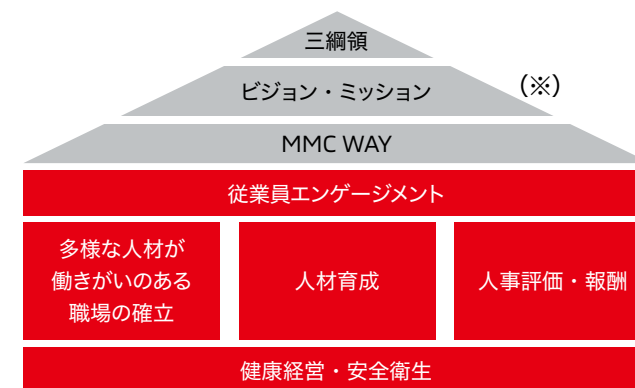
MMC WAY

1. お客様を第一に考え、常に信頼を得続ける
Think of Our Customers, Strengthen Trust
2. 社会の発展に貢献する
Enrich Society
3. 事実を直視し、悪い情報ほど迅速に共有する
Welcome All Facts, Share Difficult News First
4. プロとして、自ら行動し枠を超えて挑戦する
Conduct and Challenge Yourself Professionally
5. 互いに敬意を払い、組織や属性を越えて共働する
Respect All, Work as a Broader Team

基本的な枠組み

当社は「ビジョン・ミッション」を遂行するための行動指針である「MMC WAY」を体現できる「人材育成」、また一人ひとりがやりがいを持って働き、自身の能力を存分に発揮し、エンゲージメント高く、心身ともに健康でいきいきと働ける職場環境を整えることが重要な課題と認識し、各種取り組みを進めていきます。

基本的な枠組み



※三綱領、ビジョン・ミッションの詳細は、P8をご参照ください。

多様な人材が働きがいのある職場の確立

多様な人材の活躍を価値創造につなげるために、個々の能力を最大限発揮できる働き方が可能となる環境を整備し、仕事の生産性向上と生活の質向上の双方が両立するワーク・ライフ・バランスの実現を目指します。女性社員の活躍推進やシニア人材の活用及び障がい者雇用の促進と並行

し、より一層働きやすい職場を目指し、フリーロケーションの推進や育児・介護などに配慮した柔軟な勤務体系の整備に取り組んでいます。

・「多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築」：P68

人材育成

三菱自動車では、三菱グループ共通の根本理念である「三綱領」と当社の「ビジョン・ミッション」、日々の業務の方向付けとなる「MMC WAY」の3つを教育の柱とし、新入社員から部長クラスまで、体系的な人材育成が図られるよう、人事部門が全社教育体系を整備しています。業務を通じて成長し、より職場で活躍していく人材を輩出すべく、教育プログラムの充実に取り組んでいます。海外での生産・販売台数の増加にともない、世界的な視点で考え、活躍できる人材を育成する取り組みに力を入れているほか、時代の変化にあわせたDXリスクリングプログラムの実施や、各組織で求められる専門的な知識／スキルや行動基準である「専門性」を行動評価の一項目に設定し、専門性の強化を促すべく、OJT/Off-JTの双方での教育施策の充実や、次世代リーダーの育成に取り組んでいます。

・「人材育成の強化」：P72

人事評価・報酬

当社は、部長クラス・課長クラスの管理職、また一般社員の人事制度に、目標管理制度による業績達成度評価、及び当社行動指針である「MMC WAY」、「人材育成・組織管理」、「専門性」の3つの基軸による多面的なコンピテンシー（行動特性）評価をそれぞれ導入しています。

これらの制度は部長クラス・課長クラスにおいては、組織活性化を実現するためのマネジメント支援のツールと位置づけ、①組織目標の共有と達成責任の醸成、②目標達成に対するインセンティブの強化、③社員に求められる思考・行動様式の徹底、④実力に応じた登用、を図っています。

一般社員においては、①組織としての目標の共有とその達成への意識喚起、②評価・処遇への透明感・納得感の醸成、③共通の価値観の浸透、を図るものとしています。

また、当社は貢献度や役職者が担う役割・責任の重さに対して適正に報いることができる報酬制度を導入し、キャリアとモチベーションの更なる向上が図られるよう配慮しています。昇給は、毎年の個人業績にもとづく昇給、及びキャリア向上に応じた昇給を併用しています。

なお、給与水準については法令を遵守したうえで、業界水準を考慮し職務区分に応じて決定しており、人種や国籍、性別などを理由に給与格差が生じることはありません。

▶ DATA (P123)：給与水準

健康経営・安全衛生

従業員一人ひとりが心身ともに健康であることが、企業価値向上と持続的成長の実現に向けた原動力となります。当社は、従業員の健康を保持・増進させることを重要な経営課題の一つと位置付け、「健康宣言」を掲げ、国内拠点において全社一丸となり取り組む体制とし、健康経営を推進しています。また、従業員の安全と健康の確保は企業活動の基盤と考え、「全社安全衛生管理方針」をもとに、構内協力事業場も含め、継続して対策に取り組んでいます。

・「労働安全衛生の推進」：P75

従業員エンゲージメントの向上

当社では、2013年度からエンゲージメントサーベイ（社員意識調査）を継続実施しています。同サーベイは、企業・組織全体・社員の状態を可視化し、結果から見える課題と向き合うことで人・組織を活性化させ、従業員エンゲージメントの向上につなげることを目的としています。

エンゲージメントは、「当社で働いていることを幸せに感じますか」と「当社を職場として推薦できる」の二設問にもとづき測定しており、これに加え、会社の方針、経営陣、意思決定スピード、キャリア、ウェルビーイングなどの網羅的な設問を投げかけ、社員の声を集めています。

調査結果を分析のうえ、役員、組織長、担当部門それぞれに担当領域のフィードバックを実施し、エンゲージメント向上に向けたアクションを促進しました。特に組織・人材マネジメントの向上に向けて、組織長向けに職場内ワークショップや社外有識者を招いたセミナー“Drive your team”を開催し、マネジメントの質の向上を推進しました。これに加え、同サーベイ結果は、経営幹部が出席する人材開発会議においても、今後の人材開発の方向性を議論する際の参照データとして使用し、会社としてエンゲージメントを持続的に高めるためのアクションにつなげています。

マネジメント体制

三菱自動車では、経営戦略と連動した人材戦略を推し進め実行していくため、代表執行役社長及び幹部からなる人材開発会議を設置し、企業競争力に直結する人材確保・育成に関する課題や打ち手・施策について月1回、計画的に議論及び検討を進めています。

事業を支える各機能の専門性の強化を織り込んだ最適な要員計画を策定し、電動車のパワートレイン制御システム開発や各種要素技術の領域拡大、カーボンニュートラル対応促進、デジタル化推進、新ビジネス領域進出などを企図した体制強化を進めています。社員が安心して能力を発揮できる働きがいのある職場づくり、社員のチャレンジと成長を促す教育・研修を含む育成機会の拡充、社内外の優秀な人材を惹きつけるような魅力ある会社のあり方など、当社を取り巻く社内外の環境や市場動向をしっかりと分析しながら、人材開発会議の場での闊達な議論を通じて、既存の施策・打ち手の振り返りと効果検証、加えて、新規施策を検討・審議しています。

2023年度においては、過去の歴史が色濃く反映された歪な労務構成など、当社の現状認識・分析を出発点として、中期経営計画「Challenge 2025」達成に向けた人材に関する課題を、幹部の個別ヒアリングも実施しながら、

幅広く議論しました。人材戦略で掲げている、重点施策の3本柱である「より一層働きやすい職場への改革」、「教育・リスクリングプログラムの充実」、「多様で幅広い人材確保の推進」の具体化とともに、課題・テーマの優先順位付けを行いながら、継続的なキャリア・新卒採用強化及びキャリア採用者早期戦力化・定着、またシニア人材の活用や部門の状況に応じた管理職ポストの任期の柔軟な運用など、特に“量”の課題に関して優先的に取り組みました。加えて、今後は“質”の課題に対して、人材育成の強化を通じた社内人材のレベルアップを目指すべく、議論を続けていきます。

「Challenge 2025」の人材戦略

2023年度からスタートした中期経営計画「Challenge 2025」を支えるためには、当社の従業員がより働きやすい環境で働き、能力を発揮することや、大変革時代の生き残りをかけたDXや新事業への取り組みを加速するための教育・リスクリング及び多様な人材確保が重要と考えています。そこで人材戦略の方向性として、「より一層働きやすい職場への改革」、「教育・リスクリングプログラムの充実」、「多様で幅広い人材確保の推進」を重点項目として掲げ、施策の具体化に取り組んでいます。

人材戦略の方向性

より一層働きやすい職場への改革

- フリーロケーション化の更なる推進
- 育児や介護に配慮した柔軟な勤務体系

教育・リスクリングプログラムの充実

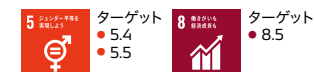
- 海外との相互社員派遣研修制度の拡大
- DXリスクリングプログラムの導入
- 専門性評価と昇給／昇進システムとの連動

多様で幅広い人材確保の推進

- よりフレキシブルな給与体系の導入
- 多様な人材が活躍できる職場の構築

- ・「多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築」：P68
- ・「人材育成の強化」：P72

多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築



2023年度の進捗

13.7 % 女性事務系指導専門職比率（※1）
[2022年度：13.1%]

70.6 % 男性育児休業取得率（※2）
[2022年度：68.4%]

2.55 % 障がい者雇用率
[2022年度：2.33%]

- ダイバーシティとワーク・ライフ・バランスに関する意識調査の実施
- 管理職向け男性育休推進研修の実施

※1 係長・主任クラス比率

※2 育児・介護休業法の規程にもとづく、育児休業等及び育児目的の休暇の取得割合

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P16、P18 マテリアリティ

P65 人材マネジメント

P122 人事関連データ

き方を推進しています。多様な人材の活躍を価値創造につなげるために、個々の能力を最大限発揮できる働き方が可能となる環境を整備し、仕事の生産性向上と生活の質向上の双方が両立するワーク・ライフ・バランスの実現を目指します。

ダイバーシティ推進方針

お客様ニーズの多様化や技術革新などによる市場環境・経営環境の著しい変化に対応し、当社が持続的に成長していくためには、異なる価値観や考え方を持つ社員が互いに切磋琢磨し、クルマの新しい魅力、価値を創り出していくことが重要です。そのために、当社では人種、国籍、民族、性別、性的指向、性自認、年齢、障がいの有無、宗教を問わず社員の多様性を尊重し、一人ひとりが働きやすく、いきいきと仕事ができる環境づくりに取り組んでいます。

また、ダイバーシティを浸透させ実現するため、2014年7月に策定した「ダイバーシティ推進方針」にもとづき、ダイバーシティ推進室がDi@MoND活動を推進しています。

この活動は、多様性を受け入れ、社員の多様な個性を生かし、会社と社員一人ひとりの成長につなげることを目的としています。活動の当初の重点課題は女性活躍推進でしたが、現在は女性活躍のみならず、社員の誰もが働きやすい環境を提供する取り組みを進めています。

▶ DATA (P122-123)：従業員数、地域別従業員数、海外子会社における現地採用者の管理職登用数、女性の管理職登用状況、女性の役員登用状況、従業員の構成、新卒採用者数、キャリア採用者数

より一層働きやすい職場への改革

フリーロケーション化の推進

当社は2021年度より社員がより効率的かつ、柔軟な働き方を実現することで、一人ひとりのワーク・ライフ・バランスの確立を目的として、リモートワーク制度を制定しました。2023年5月のコロナ5類移行後は、事務所部門では週2日出社することをルール化しましたが、本制度は継続的に広く利用されており、自宅とオフィスでの勤務でそれぞれの環境の特性を生かした働き方ができ、エンゲージメントの

基本的な考え方

ワーク・ライフ・バランス

三菱自動車は、一人ひとりがやりがいを持って働き、自身の能力を存分に発揮し、心身ともに健康でいきいきと働ける職場環境を整えることが、重要な課題と認識しています。

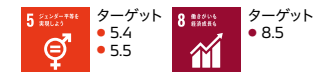
新型コロナウイルス感染症を機に、従来の出社を前提とした働き方を見直し、場所や時間にとらわれない柔軟な働

ダイバーシティ推進方針

社員一人ひとりの違いを活かして、多様な視点、思考を取り入れることで、変化に対応し、組織力を高め、クルマの新しい魅力、価値を創り出すことを目指します。そのために個々人が持てる能力を最大限に発揮できる環境整備に取り組み、社員一人ひとりが活躍し、輝き続ける支援を“Di@MoND(Diversity @ Mitsubishi Motors New Drive)活動”として推進します。



Diamondはそれぞれが個性をもった輝きを持ち、岩盤をも切り崩す強度もあわせ持ちます。社員一人ひとりがその個性を発揮し、光り輝くとともにさまざまな困難にも立ち向かい目標を成し遂げていく様をイメージし、それを新たな推進力としていきたいという思いをこめております。



向上にも寄与していることが社員のアンケート調査からも見えており、当初の制度制定の目的に近づいていると認識しています。

一方で、昨今採用競争が激化する中で、高度専門人材の獲得や障がい者の雇用促進・維持に向けた枠組みとして更に柔軟な働き方としての勤務場所や出社にとらわれないフリーロケーションの働き方の導入に向けた検討を現在進めています。また、育児や介護などの理由により、出社することに制約がある社員に対しては、リモートワーク制度を弾力的に運用することでワーク・ライフ・バランスが維持できるように配慮しています。

育児や介護などに配慮した柔軟な勤務体系

三菱自動車は、社員の多様な働き方やライフイベントに対応できるように様々な両立支援制度の充実に努め、社員が働きやすい基盤づくりを進めています。2017年度より在宅勤務制度や帯同休業制度を導入しました。2018年度からは、「両立支援コンシェルジュ」を社内に設置し、育児や介護など社員の個別相談に対し適した制度の活用を案内しています。更に、社員の声を参考に子の看護休業、短期の介護休業、在宅勤務の取得条件を緩和しました。リモートワーク制度も併用しながら、より生産性を高め柔軟な働き方が実現できるよう環境作りに取り組んでいます。

▶ DATA (P123-124)：育児休業取得者数と復帰後定着率、ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度利用者数

仕事と育児の両立を支援

当社は、仕事と育児の両立を目指す従業員を積極的に支援しています。

設備面では、企業主導型保育施設として、岡崎製作所内に「ディア・キッズおかざき」(2017年4月)、本社ビル内に「ディア・キッズたまち」(2019年2月)を開設しました。また2023年度からは、両園スタッフによる「育児相談」を全社員対象に実施しており、社員やご家族からの育児のご相談にオンラインや電話で個別に応じています。

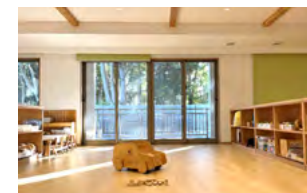
環境整備面では、改正育児・介護休業法の施行にともない男性の育児休業取得を更に促進するため、昨年に引き続き2023年度も管理職向け研修、プレパパ・プレママ向けセミナー、eラーニングを行いました。また、男性社員の育児休業取得率を、女性社員育児休業取得率に近づけることを目標とし、取り組みを進めています。

両立支援制度一覧

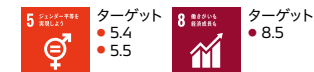
	制度	内容
育児	妊娠期休業	妊娠から産前休業の前日までの間で、あらかじめ申し出た期間に取得可能(回数制限なし)
	産前産後休業	産前6週間、産後8週間
	配偶者出産休暇	配偶者が出産をするとき、配偶者の出産(予定日)前日から出産後14日までの間で2日以内取得可能
	育児休業	3歳到達日の翌年度4月末まで取得可能
	出生児育児休業	出産(予定)日～8週間以内のうち、最大4週間取得できる制度。休業中の一部就業も可
	子の看護休業	小学6年生の年度末まで、対象となる子1人の場合は5日以内、2人以上の場合は10日以内(それぞれ最初の5日間は有給)
	育児勤務	小学6年生の年度末まで、勤務時間を4、5、6、7時間から選択(フレックスタイム併用可)
介護	介護休業	介護対象者1人につき、通算3年まで取得可能
	短期の介護休業	介護対象者1人の場合は5日以内、2人以上の場合は10日以内(それぞれ最初の5日間は有給)
	介護勤務	介護事由がなくなるまで取得可能。勤務時間を4、5、6、7時間から選択(フレックスタイム併用可)
共通その他	ライフプラン休業	業務外の傷病への対応、親族の介護・看護、子の育児、不妊治療、ボランティア活動、語学研修などを行うための休業、1年間で10日以内
	積立休暇	業務外の傷病への対応、親族の介護・看護、子の育児、ボランティア活動、不妊治療を行うための休業、年次有給休暇の残存日数のうち、年4日を限度に最大40日まで積み立て可能
	フレックスタイム	所定労働日に勤務時間帯の中で、始終業時刻を設定する制度(コアタイムなし)
	リモートワーク制度	一定の条件を満たす自宅や親族宅以外の場所での勤務を認め、リモートワーク手当を支給
	再雇用制度	対象は妊娠・出産・育児・介護・結婚・居住地変更をともなう配偶者の異動、そのほか会社が認めた理由により退職する社員。再雇用資格の期限は退職後5年以内
	帯同休業	配偶者の国内外の転勤や留学先に帯同するための休業制度。休業期間は1カ月以上5年以内の範囲



従業員向け保育園「ディア・キッズたまち」(本社内)



「ディア・キッズおかざき」(岡崎製作所内)



仕事と介護の両立を支援

高齢化社会が進む中、社員の仕事と介護の両立を支援することが重要と考えています。

三菱自動車では、介護専門家にメールや電話で随時相談できる窓口の設置や、仕事と介護の両立の基本知識について外部講師から学ぶ「介護オンデマンド動画セミナー」の配信を継続的に実施しています。

加えて、2023年度は新たな取り組みとして、各自都合のよい時間に視聴できるよう、介護のポイントが理解できる「介護ショート動画」も展開しました。

外国籍従業員の受け入れ環境の整備

当社では、年々増加する外国籍従業員の受け入れ対応の一つとして、宗教・宗派を問わず利用可能な祈祷室を本社、岡崎地区の2拠点に設置しており、各拠点を訪問する

お客様やサプライヤーなどのステークホルダーにも開放しています。岡崎地区の祈祷室には、礼拝前に身体を清めるための「小浄施設」も設置しています。

▶ DATA (P122)：地域別従業員数、海外子会社における現地採用者の管理職登用数

LGBTQに対する理解の促進

当社は「人権方針」(*)において、ステークホルダーの人権尊重を定め、性別・性的指向・性自認などにもとづく不当な差別やハラスメントを容認せず、多様性を尊重することを表明しています。更に、全ての役員・社員が守るべきグローバル行動規範の「人権と多様性の尊重、機会平等」においても尊重を明記しています。

これらの考え・方針のもと、社内のLGBTQ当事者が活躍できる働きやすい環境づくりを目指し、職場環境の改善や社内制度の整備に努めています。社員制度においては、結婚の定義に同性婚の関係を含め、結婚休暇や育児休業の取得、社宅の利用を認めています。また、LGBTQを正しく理解し基本的な知識を身につけること、及びALLY(アライ)と呼ばれる支援者を増やすことを目的に、2018年度より開

催している外部講師による理解促進セミナーに、2023年度は約125人の従業員が参加し、eラーニングは、9,381人の従業員が受講しました。これらの教育を受講した従業員の内、希望者に当社オリジナルの「ALLYステッカー」を配布しALLYの見える化を推進しています。

※ 人権方針の詳細はウェブサイトをご参照ください。
(WEB) https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/society/human_rights/pdf/human_rights_policy.pdf

社外イニシアティブへの参画

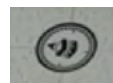
また、当社は、婚姻の平等を求める企業を募る「Business for Marriage Equality」キャンペーンへの賛同を表明しています。

本キャンペーンは、日本で活動する3つの非営利団体による同性婚の法制化に賛同する企業を可視化することを目的としており、当社は企業としての社会的役割を果たすため、国連「持続可能な開発目標 (SDGs)」の達成に向け積極的に取り組んでいます。本キャンペーンへの賛同により、SDGsの目標「5.ジェンダーの平等」「10.不平等をなくす」とに一層貢献していきます。

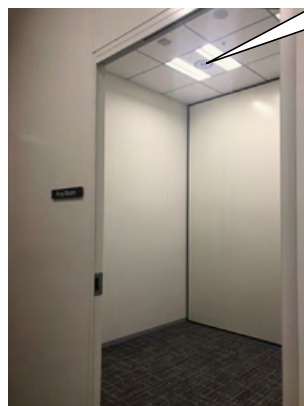
TOPICS

「PRIDE指標」ゴールドを受賞

任意団体「work with Pride」が設けている日本の職場におけるLGBTQなどのセクシャルマイノリティへの取り組み指標である「PRIDE指標」で、当社は2018年から6年連続でゴールド認定を獲得しました。今後も誰もが働きやすい職場づくりを推進していきます。



天井部に礼拝の方角を示すサイン



本社内の祈祷室



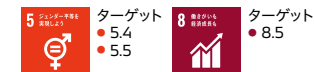
岡崎地区内の祈祷室

多様で幅広い人材確保の推進

フレキシブルな給与体系の導入

多様で幅広い人材確保を推進していくために、当社では管理職の等級／報酬制度に役割グレード制を導入しています。

役割グレード制では、役割と報酬との紐づけを明確化して役割に応じた適切な報酬が得られるようにすることで、年次にとらわれず、真に求められる役割に応じて処遇すること



を可能としました。その結果、お客様ニーズが多様化し、技術革新などによる市場環境・経営環境が著しく変化している中において、当社の持続的な成長に必要となる人材を社内内外から確保しやすくしています。

今後、導入した役割グレードの運用を更に活性化させ、取り巻く環境の変化に対して柔軟に対応できるよう取り進めていく予定です。

多様な人材が活躍できる職場の構築

多様な人材が活躍できる環境づくりをすすめるために、従来の活動に加え、新たな取り組みを検討・実施しています。

障がい者の雇用においては、特例子会社での採用促進に加え、人事部門と社内各部門が連携し、三菱自動車本体での採用促進、定着を図ることにより、より多くの職場でのインクルージョンを進めようとしています。更に、シニア人材がこれまでも増して活躍いただくために、雇用年限の見直しを含めた雇用の在り方、労働条件の見直しを検討しております。また生産部門においては、シニア人材に適したより負荷の少ない仕事の創出を推進しながら、働きやすい環境整備としての施設の更新や、事務所部門でのITツールの更新、導入なども行う予定です。

女性社員の活躍推進

当社は、「女性活躍推進」を重点課題として、継続的に取り組んでいます。2014年度から公益財団法人21世紀職業財団が主催する女性活躍サポート・フォーラムに当社の管理職候補者や現役管理職を選抜し、派遣しています。また、2017年度からは、公益財団法人あいち男女共同参画財団

主催のセミナーへも管理職候補者を派遣しています。

当社は、女性活躍推進法にもとづき、2024年4月に「女性活躍推進行動計画」を新たに策定し、2029年3月までに、女性管理職比率と間接従業員に占める女性比率とのギャップを埋めることを目標とする取り組みを進めています。

「女性活躍推進に関する行動計画」 **PDF** [5MB]

▶ DATA (P122) : 女性の管理職登用状況・女性の役員登用状況

TOPICS

「Morningstar Japan ex-REIT Gender Diversity Tilt Index」の構成銘柄に

Morningstar 社が ESG 投資のために設計した「Morningstar Japan ex-REIT Gender Diversity Tilt Index」の構成銘柄に2023年4月選定されました。

確立されたジェンダー・ダイバーシティ・ポリシーが企業文化として浸透している企業、及びジェンダーに関係なく従業員に対し平等な機会を約束している企業に重点をおいたインデックスで、当社は5段階評価で最上位の「グループ1」に格付けされています。

障がい者の雇用促進

誰もが働ける職場を目指し、障がいのある方を幅広い職種で積極的に採用しています。2023年度、当社の障がい者雇用率は法定雇用率を上回る2.55%であり、今後も更なる雇用促進と社内環境の整備に取り組んでいきます。

当社単独では、約190人の身体、精神、知的障がいのある社員が勤務しています。オストメイトや車いすにも対応した多目的トイレを設置し、障がいのある社員に十分配慮した職場づくりに取り組んでいます。

2007年4月に設立した特例子会社「株式会社三菱自動車ウイング」(2024年1月にMMCウイングから名称変更)においても、障がい者雇用の促進を図っており、岡崎・水島に加え、2023年10月には京都製作所内にも事業所を立上げ、3つの事業所で計70人の知的・身体・精神発達障がい者が勤務しています。同社は設立から17年目に入り、ハローワーク、県内の障がい者就労・支援センターや特別支援学校から就労に関するお問い合わせを多数いただくなど、地域での認知度も定着しています。また、障がい者の就労支援への協力として、特別支援学校・就労支援施設からの現場体験実習の依頼を積極的に受け入れ、集団行動や仕事の進め方などについて指導しています。

加えて、障がい者の雇用促進や雇用安定には支える側の指導員の存在が不可欠なことから、2021年度より、就職を控えた大学生に「多様な人や職業に接する機会」として、「指導員」の仕事を理解するためのインターンシップを実施しています。

▶ DATA (P124) : 障がい者雇用の推移

シニア人材の雇用

当社では、技能・技術の伝承や知識・経験を生かした人材の確保などを目的に、定年退職後のシニア人材を継続雇用する制度を運用しています。2024年3月時点で848人の再雇用者が在籍し、技能・技術の伝承や後進育成にあたっています。

人材育成の強化



2023年度の進捗

128,254 時間 年間総研修受講時間(※)
[2022年度: 117,845時間]

1.16 日 従業員一人あたり
研修受講時間(※)
[2022年度: 1.08日]

8,877 円 従業員一人あたり
研修費用(※)
[2022年度: 9,414円]

- 社員研修のパーソナライズ化と受講履歴・受講傾向を一元管理し、社員の自律的なキャリア形成の機会提供を目的とし、新たな学習プラットフォームを導入
- キャリア入社者の即戦力化を目的としたフォロー施策の実施
- DXリスキリングプログラムを全社展開

※ 人事部主催研修(部門独自研修を含まず)

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P16、18 マテリアリティ

P65 人材マネジメント

P122 人事関連データ

基本的な考え方・方針

三菱グループ共通の根本理念である「三綱領」と当社の「ビジョン・ミッション」、日々の業務の方向付けとなる「MMC WAY」の3つを教育の柱とし、これらを実現するために必要な能力やスキルを明確にしています。また、職務区分ごとに求める人材像を設定し、双方をもとに個々の研修カリキュラムを作成しています。

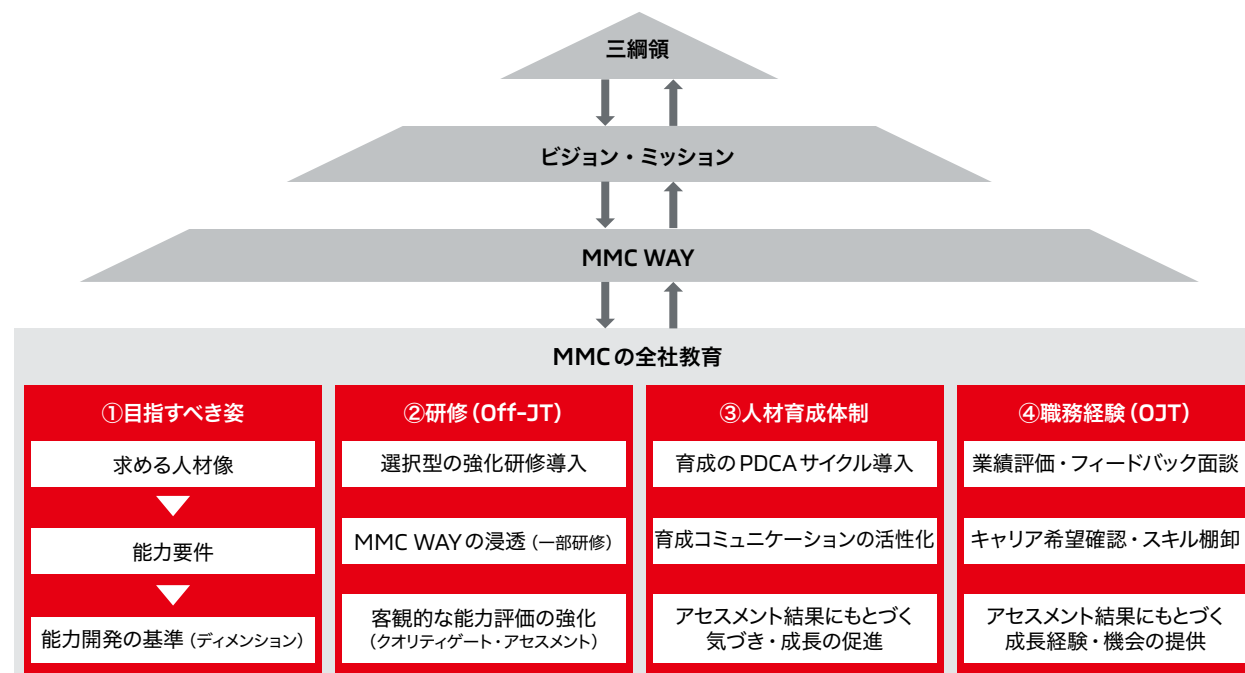
更に、社員は毎年職場の上司と面談を行い、将来のありたい姿について話し合う機会を設けています。自分の将来像を上司と共有することで、今後のキャリアについてより理

解を深め、次の成長につながるような人材育成を目指しています。

教育の柱をもとに、新入社員から部長クラスまで、体系的な人材育成が図られるよう、人事部門が全社教育体系を整備しています。業務を通じて成長する、職場でより活躍していく人材を輩出すべく、教育プログラムの充実に取り組んでいます。

社員の職務区分に応じた研修カリキュラムにとどまらず、管理職向けの選抜型研修、eラーニングを活用した全社員向け研修や、希望者が自主的にプログラムを選択して受講する選択型研修など、様々な社員研修プログラムを企画・

教育の柱



実施しています。特に2023年度においては、近年、採用を拡大しているキャリア採用者が三菱自動車に早く馴染み、力を発揮してもらうことを目的とした職場受け入れ体制の強化（メンター・1 on 1の必須化）や工場・開発施設見学によ

る現場理解の機会創出、同時期入社つながり醸成のための集合研修の開催といったキャリア入社者フォロー施策の実施や、中期経営計画に掲げているDXリスティングプログラムを全社員に導入しました。

三菱自動車の教育プログラム

職務区分 (求める人材像)	階層別教育				全階層横断	グローバル	
	昇進者研修	強化研修	昇進候補者研修	制度研修		マインド／スキル	英語
部長クラス (M1) (変革のリーダー)	M1昇進者研修	選択型強化研修 (eラーニング)				選抜型研修 (GCDP※3 制度など)	
課長クラス (M2) (マネジメントのプロ)		組織変革リーダーシップ研修	M1昇進候補者研修 (アセスメント)			海外派遣前研修	
	M2昇進者研修	選択型強化研修 (eラーニング)					TOEIC施策 (TOEIC 300～700未満)
指導専門職 (実務のリーダー)	指導専門職昇進者研修	M2昇進候補者研修	M2昇進候補者研修 (アセスメント)				
主担当職 (業務推進のキープレイヤー)	主担当職昇進者研修	指導専門職昇進候補者研修					
担当職 (担当業務のプロ)		入社3年目研修 (※1)				グローバルマインドセット研修 (※2)	
	新入社員研修	入社2年目研修				グローバルマインドセット研修 (※2)	
業務職 (効率的な業務遂行)		入社3年目研修 (※1)					
	新入社員研修	入社2年目研修					

※1 キャリア採用者は、入社3年目研修に相当するビジネス基礎力フォロー研修の受講対象

※2 入社3年目研修、新入社員研修のプログラム内でそれぞれ実施

※3 GCDP：Global Career Development Programの略称。グローバル人材教育

教育・リスティングプログラムの充実

海外との相互社員派遣研修制度の拡大

当社では、海外での生産・販売台数の増加にともない、世界的な視点で考え、活躍できる人材を育成する取り組みに力を入れています。海外のステークホルダーとの連携に欠かせない英語力について、計画的に向上を図る研修を用意しており、初・中級者には基礎力向上のための研修を設けているほか、当社の注力地域であるアセアンを中心に若手社員を1年又は2年派遣（現地関連会社での実務経験1年あるいは語学研修1年＋現地関連会社での実務経験1年）する海外業務研修プログラムGCDP(Global Career Development Program)を実施しています。2022年度には公募枠を新設し、要件を満たす社員は誰でも応募できるようにしました。

また、本施策を海外関係会社にも拡大し、2023年度からは関係会社から当社への派遣研修を開始し、海外関係会社社員も含めた人材育成の促進を図っています。

DXリスティングプログラムの導入

自動車業界は100年に一度の大変革期を迎えており、IT/Digitalテクノロジーの進歩によって、ビジネス環境は日々ドラスティックに変化しています。また、今後はデジタルネイティブのZ世代が自動車購入・利用者層の中心となることを想定したデジタルトランスフォーメーションを進める基盤構築が必要と考えています。このような背景のもと、IT/Digital領域における15年先の目指す姿について全役員で議論し、テクノロジーの力を最大限に活用し、未来に向けて前進するためには、全社員がIT/Digitalリテラシーを備え

ることが重要と考え、中期経営計画「Challenge 2025」の主要なChallengeの一つである「デジタル化推進・新ビジネス領域への進出」の取り組みの重要テーマとしてデジタル人材育成を掲げました。2023年度はデジタル人材育成のファーストステップとして、全ての役員と間接社員を対象に「IT/Digitalリテラシー向上研修」(計6時間)を実施し、全社員の変革マインドの醸成に取り組みました。今後は、三菱自動車に必要なIT/Digital人材像を定義し、より高度なデジタル人材の育成に必要な教育を段階的に実施していきます。

専門性評価と昇給／昇進システムとの連動

2022年度の人事制度改正において、行動評価の項目として「専門性」を追加しました。これは、各組織で求められる専門的な知識とスキルの体得度及びその専門性を通じた行動の実践度を評価することで、社員一人ひとりのさらなる成果創出とパフォーマンス向上を企図したものです。「専門性」を通じて、専門性の認識・動機付け、実践・フィードバック、能力開発・成長と繋がり、これらが評価結果という形で昇給・昇進と連動する仕組みとしています。毎年の評価を通じてこのサイクルを循環させることで、専門性の成長にもとづいたキャリアアップや新たな挑戦を生み出していきたいと考えています。

導入当初の2022年度は暫定的に全社基準を設定し、評価を実施しましたが、2023年度を通して部門別の評価基準を策定し、2024年1月から正式に導入を開始しました。今後は、これらの部門の評価基準を踏まえて、専門性の強化を促すべく、全社及び部門がそれぞれOJT/Off-JTの双方で教育施策の充実に取り組んでいきます。

次世代リーダーの育成

実務を通じた経験に加えて、計画的な育成により次世代リーダー人材の育成を図っていくことが重要と考え、管理職以上を対象に選抜型プログラム(リーダーシップ・デベロップメント・プログラム)を実施し、次世代リーダー人材の育成を行っています。

約7カ月間にわたるプログラムでは、各職位毎に目指すリーダー像を定義の上、将来、経営を担うために必要な知識の習得と思考力の訓練を行い、段階的な成長を支援しています。

また、経営人材の計画的育成と配置を目的としたタレントマネジメントとして、当社では社長、副社長、執行役を含む会議体「主要ポスト人事事前検討会」にて、役付執行役から関係会社社長、社内の本部長など、事前に「主要ポスト」と定めた各ポジションのサクセッションプランについて議論しています。議論のベースとなるサクセッションプランは各部門のトップが毎年更新し、「1-2年以内に後任になりうる人材」「3-5年以内に後任候補になりうる人材」「将来候補になるポテンシャルを有する人材」の3層を、各部門の内外からリストアップして人事部門と共同で作成しています。

また各本部においても部長サクセッションプランを毎年作成し、本部長及び人事部門を交えた人事会議を開催し、次年度の配置や候補人材の育成について議論しています。

キャリア形成支援

キャリア開発

キャリア形成にあたっては、社員一人ひとりが業績や能力、ライフプランから主体的に目標を持ち、能力向上につな

げられる仕組みを整えてきました。

キャリア開発の具体的な進め方は、社員が自己のキャリアを棚卸しし、将来進みたい方向と中長期的なキャリアデザインを記載した「キャリア・デベロップメント・プラン」にもとづき、毎年上司と面談を行います。この面談を通じて、自身の課題を客観的に把握し、納得感と高いモチベーションを持って、自らのキャリア形成を進めることを目指しています。

新卒入社の事務系社員には、複数部門の業務を経験することにより、幅広い知識・見識と社内の幅広い人脈を有する全体最適思考の視点を持った人材に育成するべく、「第二配属制度」という仕組みにより、初任配属から3-5年経過したタイミングで部門を超えたローテーションを実施しています。

また、これ以外にも部門内ローテーションや、業務上関係性のある他部門へのジョブローテーション、営業部門から販売会社への派遣など、多様な経験や高度な専門性を有する人材の育成に取り組んでいます。

生涯教育の支援

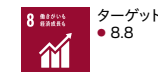
当社では、2021年4月に施行された「改正高年齢者雇用安定法」にもとづき、60歳以上の定年退職者の再雇用を推進し、熟練者の技術や知識・経験の着実な伝承を図っています。

また、労働組合との共同事業の一つとして、50歳以上の社員を対象に、定年後の生活設計のアドバイスなどを行う「グッドライフセミナー」を定期的に開催するなど、生涯キャリア開発の支援にも取り組んでいます。

2023年度「グッドライフセミナー」実績

開催数	全社で計4回
受講者総数	83人

労働安全衛生の推進



2023年度の進捗

0.33

全災害度数率(※1)
[2022年度: 0.31]

0.08

休業度数率(※2)
[2022年度: 0.06]

0.84%

メンタル新患発生率(※3)
[2022年度: 0.76%]

3,857人

「安全道場」参加者
(内リモート安全道場3,546人)
[2022年度: 7,228人]

- 映像体験により危険予知能力を高める「リモート安全道場」の運用
- 各工場、テクニカルセンター、パーツセンター、国内関係会社での安全関連法令の遵守評価を実施
- 社外EAP(※4)「心の健康プログラム」の活用促進

※1 延べ100万労働時間あたりの休業・不働災害件数

※2 延べ100万労働時間あたりの休業災害件数

※3 (メンタル新患件数累計 ÷ 労働者数累計) × 12

※4 EAP: Employee Assistance Programの略称。組織的なメンタルヘルス対策や個別の心身の健康相談ならびにコンプライアンスなど、個人や職場の健康増進を向上させる従業員支援プログラム

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P16、P18 マテリアリティ

P65 人材マネジメント

P122 人事関連データ

基本的な考え方

三菱自動車は、従業員の安全と健康の確保は企業活動の基盤と考え、「全社安全衛生管理方針」をもとに、構内協力事業場も含め、継続して対策に取り組んでいます。

全社安全衛生管理方針

基本方針

1. 「安全は全てに優先する」との認識のもと、全社一体となって、職場における危険・有害要因を排除するためにPDCA各々のプロセスを重視した活動を推進し、各々の活動において確認・フォロー・改善を連続的かつ継続的に実施する。
2. トップ以下管理監督者は、安全衛生の確保は経営の基盤であることを認識し、自らの職責として安全衛生管理の施策を徹底するとともに、「不安全行動は絶対にしない、させない、見逃さない」という厳しい姿勢と思いやりの中で規律ある職場風土の確立に努める。また、配下社員との常日頃からの本音の対話を通じて何でも言いあえる、風通しのよい、職場風土づくりに取り組み、安全衛生意識の高揚に努める。
3. 社員一人ひとりは、「自分の身は自分で守る」ために安全の基本ルール・行動を遵守し、「決めたこと・決められたことは必ず守る」との強い意志と三菱自動車で働く仲間全員一丸となって安全衛生活動に取り組むことにより「健康で災害のない職場づくり」に努める。
4. 全社一体となって、「クリーンで快適な職場環境づくり」を推進し、疾病の予防と社員一人ひとりの健康・体力づくりを推進する。
5. 安全衛生マネジメントは、三菱自動車安全衛生マネジメントシステムに則り推進する。

マネジメント体制

三菱自動車では、担当役員、各事業所のトップ及び労働組合代表で構成する「中央生産委員会」を年1回開催し、労働安全、交通安全、自然災害への備え、健康管理などの課題の活動状況を評価のうえ、翌年の安全衛生に関する数値目標を設定し、重点施策を決めて目標達成に取り組んでいます。

また、労働災害などが発生した都度、執行役社長をはじめ幹部へ状況を報告し、再発防止に向けた現状把握及び対策などの指示を受け対応しています。

安全な職場づくりの取り組み

全ての従業員が安心して仕事に専念できるよう、安心で安全な職場の実現に向け活動を進めています。特に、労働災害の多くを占める生産現場では、災害を未然に防止するため、従業員全員の活動として不安全な状態の洗い出しを行い、改善につなげています。また、事業所幹部や職場の管理監督者による安全点検を行い、危険要因の洗い出しや、従業員一人ひとりからの改善要望を取り入れるなどして、安心して働ける職場づくりに取り組んでいます。

各事業所では危険な状況を実感する「安全道場」を、また一部の事業所では映像体験による「リモート安全道場」を実施し、2023年度は3,795人が受講しました。更に日常に潜む危険に対する感度を高めることを目的に社外の施設を活用した体感訓練を実施し、62人が受講しました。

このほかにも、化学物質管理者講習をはじめとする安全資格教育などを実施し、17,960人の従業員が参加しました。

2023年度の災害度数率は0.33であり、国内自動車産業平均度数率の0.38を若干下回っているものの、目標値0.28に対しては未達となりました。要因別では、災害件数12件の内、8件が不安全状態であることから、他事業所の安全スタッフが災害発生事業所の点検を行う相互安全点検を実施しました。相互点検によって第三者視点による新たな気づきや危険箇所の発見を促し、不安全状態の撲滅に取り組んでいます。

また、生産現場において作業者の安全を確保するため、設備・治工具の新設及び改造時は、労働安全衛生法にもとづいたリスクアセスメント手順に沿って、労働災害の未然防止を図っています。リスクの発見、分析、評価を網羅するプロセスを通じて、洗い出したリスクに対し適切な対策を実施しています。

安全関連法令の遵守評価において、当社ではチェックリストを用いて各職場の自主点検と他職場による相互確認を行っており、2020年度にはテクニカルセンターやパーツセンター、2021年度には国内関係会社にも確認の範囲を広げ、2024年度内に関係全拠点の現物確認を完了させるなど、法令遵守の徹底を図っています。また、海外工場では、ミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション（MMPC）の遵守評価を実施しました。

▶ DATA(P124)：災害度数率（災害発生頻度）

健康経営の推進

従業員一人ひとりが心身ともに健康であることが、企業価値向上と持続的成長の実現に向けた原動力となります。当社は、従業員の健康を保持・増進させることを重要な経営課題の一つと位置付け、以下の「健康宣言」を掲げ、国内拠点において全社一丸となり取り組む体制で、健康経営を推進しています。2024年3月、経済産業省と日本健康会議が主催する健康経営優良法人認定制度の大規模法人部門において、前年度に引き続き、「健康経営優良法人2024」の認定を受けました。

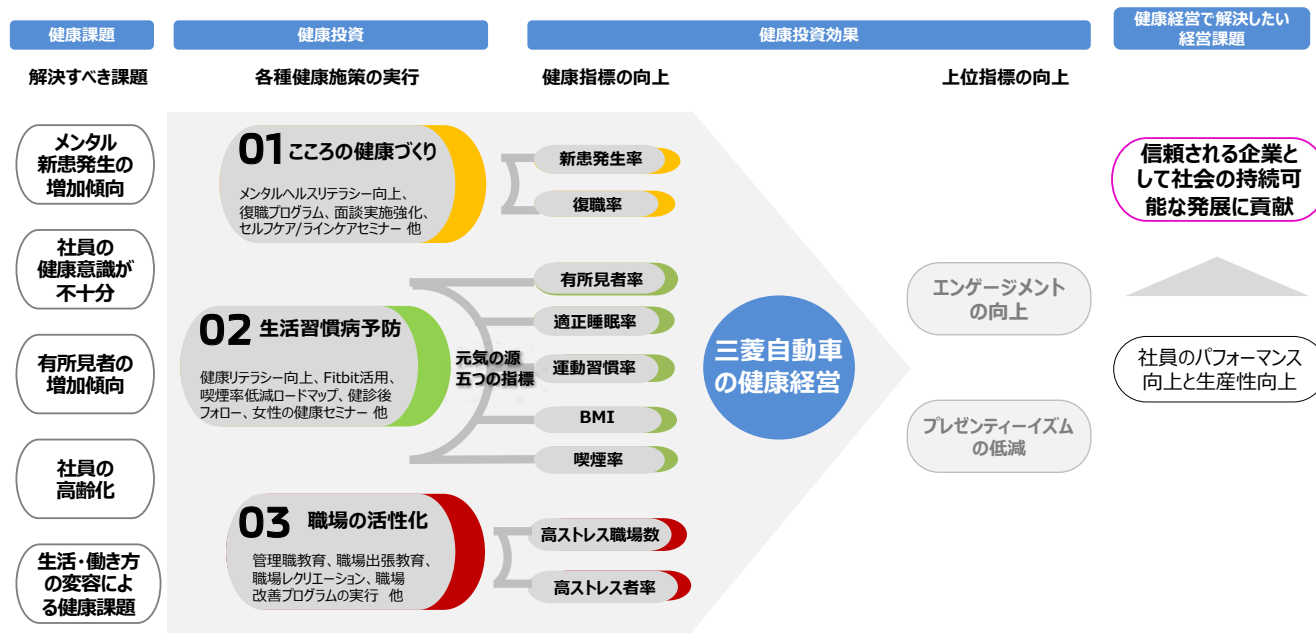


三菱自動車の健康宣言

社員が、充実した会社生活と幸せな人生を送ること。その土台となるものは、全ての社員とその家族の心身の健康と、笑顔があふれいきいきと働ける環境づくりです。
三菱自動車は、社員一人ひとりの健康増進に、積極的に取り組むことを宣言します。

当社では健康経営を推進するにあたり、健康経営で解決したい経営課題を特定し、健康経営戦略・ストーリーを明確にするべく、健康経営戦略マップを作成し、各種の健康課題を解消するための施策や具体的取り組みを実施しています。

健康経営戦略マップ



また近年、メンタル疾患が病欠の原因の約半数を占めている状況から、メンタルヘルス対策を全社の重要課題と捉え、「心の健康プログラム」として社外EAP(Employee Assistant Program)の導入、個人の悩み相談、メンタルヘルス教育、職場環境改善のための支援プログラムなどに取り組んでいます。職場環境の改善としては、アサーティブなコミュニケーション、レジリエンスなど職場のコミュニケーション向上を目的とした研修、職場環境改善プログラムなどを実施しています。しかしながら、2023年度のメンタル疾患による新規病欠者数は前年度比11%増であり、依然として原因の約8割が仕事に起因していることから、2024年度も引き続き職場でのラインケア、職場環境改善に取り組んでいきます。

す。セルフケアとしては、社外カウンセラーによる窓口を設置し、悩みを相談しやすい環境づくりに努めるとともに、例年実施しているストレスチェックの結果を受けて、高いストレスが推定される従業員に対する産業医・カウンセラーによる面談を実施しています。加えて、業務に慣れておらず、相談もしづらい入社間もない社員に対する「全員カウンセリング」を実施し、メンタル疾患発症の未然防止に努めています。

労使関係

当社は、世界人権宣言や国連グローバル・コンパクトの基本原則、ILO中核的労働基準及びOECD多国籍企業行

動指針を支持し、加えて事業拠点が存在する当該国の労働法規を遵守することで、従業員に対して労働基本権を保障しています。

また、労使協約において、組合が労働三権(団結権、団体交渉権、団体行動権)を保有することを認めると定めています。2024年4月現在、当社労働組合には役員・管理職を除く全社員が加入しています。

労使の対話状況

労使の対話の場として、「労使協議会」を定期的開催し、労働条件や労働環境などの課題について情報共有を図り、一体となって解決にあたっています。

とりわけ年間3回開催する「中央経営協議会」においては、経営の置かれた環境や、短期・中長期の会社方針・方向性の共有のほか、労使協働による各種施策の活性化策、人材活用などにつき闊達な議論を行っています。

これらを含め、2023年度は本社・労働組合本部間で計62回の協議を実施しました。そのほか、各地区においても事業所・労働組合支部間で多数の協議を実施しています。

また、大きな労働条件の改定などの重要なテーマについては「労使専門委員会」を組織し、十分な検討・協議を経て決定しています。

なお、海外拠点においても各国の労働法制に則り、労働組合と良好な労使関係の構築に努めており、各拠点において重大な労働者への権利侵害や労働争議は発生していません。また、労働時間について非人道的な労働状況を発生させないために、過度な労働時間とならないよう、労使協議や労働時間の管理を重ねています。

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



2023年度の進捗

18車種 「サポカー Sワイド」対象車種
[2022年度：16車種]

13車種 国土交通省「衝突被害軽減ブレーキ」認定車種
[2022年度：15車種]

16車種 国土交通省「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」認定車種
[2022年度：16車種]

13車種 衝突安全ボディ「RISE」採用車種 (OEM受け車除く)
[2022年度：12車種]

- 新型『トライトン』(2024年2月販売開始)、『ミニキャブEV』(2023年12月販売開始) が、サポカー Sワイドの対象車に認定
- 新型『トライトン』(2024年2月販売開始)、『ミニキャブEV』(2023年12月販売開始) が、衝突安全ボディ「RISE」を採用

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P16、P18 マテリアリティ

基本的な考え方

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119万人が交通事故により亡くなっているといわれています。2010年から2021年の間に約5%減少しているものの、依然として多くの人々が亡くなっているのが現状です(※)。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 (世界の道路交通事故による死傷者を半減させる) 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。

※ 2023年 世界保健機関 (WHO) 調査より

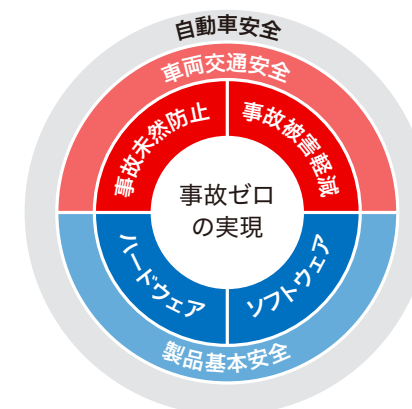
マネジメント体制

製品開発においては、安全理念にもとづき、製品安全委員会にて安全開発指針・戦略とともに、安全技術の考え方として自動車安全フレームワークを策定し、以下の3点を軸として取り組んでいます。

- ①交通事故を未然に防止する技術 (予防安全)
- ②交通事故による被害を軽減する技術 (衝突安全)
- ③工業製品としてハードウェア、ソフトウェア両面から想定される危険の回避 (製品基本安全)

また、技術開発従事者に対して教育を通じて安全理念及び自動車安全フレームワークを浸透させ、マネジメント体制の強化を図っています。

自動車安全フレームワーク



安全技術の開発

三菱自動車では、様々な安全技術を製品に反映することによって、お客様に、安全、安心かつ快適な運転をしていただけることを目指しています。

“ぶつからない” 予防安全技術

交通事故を無くすために、事故を未然に防止することを目指し、各種予防安全技術の開発・搭載を推進しています。

e-Assist(イーアシスト)

電波レーダーやカメラなどを利用して、事故の危険を検知し、被害を予防・回避・軽減できるようアシストする技術です。

「サポカー」対象車の拡大

セーフティ・サポートカー(サポカー)は安全運転をサポートする先進技術を搭載したクルマです。高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、日本が官民一体で推進する新しい自動車安全コンセプトです。搭載機能に応じて「サポカー」「サポカー S (ベーシック、ベーシック+, ワイド)」に区分されます。当社は、サポカー S ワイドのラインアップを拡大しています。

予防安全機能の例

機能名	概要
衝突被害軽減ブレーキシステム	前方の車両や歩行者、人が乗車している自転車との距離や相対速度を監視。更に、夜間の歩行者も監視します。衝突する危険性があると判断したときには警報音とインフォメーション画面表示で注意を促し、ブレーキ制御を作動させて衝突回避又は衝突被害の軽減をアシストします。
踏み間違い衝突防止アシスト	前進時と後退時には壁などの障害物を、前進時には車両や歩行者も検知し、踏み間違いなどの操作ミスによってアクセルペダルを強く踏み込んだ場合、警報音とインフォメーション画面表示で注意を促します。更にモーター出力を抑制しブレーキ制御を作動させて衝突回避又は衝突被害の軽減をアシストします。
車線逸脱警報システム&車線逸脱防止支援機能	車線を逸脱しそうになると、ステアリング振動などで注意を促します。更にブレーキを短時間制御し、クルマを車線内に戻すサポートを行います。
オートマチックハイビーム	先行車や対向車、道路周辺の明るさを検知。ハイビームとロービームを切り替えることにより、遠方視認性を高めるとともに、切り替え忘れや手動操作の煩わしさを軽減します。
前方衝突予測警報	前方車両の更に前を走る車両の車間・相対速度を監視。自車からは見えない前方の状況変化を検知し、自車の減速が必要と判断した場合に、注意を促します。
標識認識システム	速度標識などを認識し、インフォメーション画面表示とヘッドアップディスプレイに制限速度などを表示します。
ふらつき警報	ドライバーのハンドル操作から注意力が低下していると感知すると、警報音とともにインフォメーション画面に「休憩しませんか?」と警告メッセージを表示します。運転の疲労による事故を予防します。

(注) 搭載機能や検知対象は、車種によって異なります。

ドライバーの安全運転を前提としたシステムであり、運転操作の負担や衝突被害を軽減することを目的としています。

システムの検知性能・制御性能には限界があるため、これらのシステムに頼った運転はせず、常に安全運転を心がけてください。

対象車種 (2024年4月現在)

サポカー S ワイド対象車種
アウトランダー (PHEVモデル)
エクリプス クロス (PHEVモデル)
エクリプス クロス (ガソリンモデル)
RVR
トライトン
デリカ D:5
デリカ D:5 URBAN GEAR
デリカ D:2
デリカ D:2 カスタム
デリカミニ
eKクロスEV
eKクロス
eKワゴン
eKスペース
タウンボックス
ミニキャブEV
ミニキャブ バン (※)
ミニキャブトラック (※)

※ 一部グレードを除く

加えて、国土交通省の「先進安全技術の性能評価認定制度」において、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置、後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置が一定の性能を有していると認定を受けています。

認定車種 (2024年4月現在)

(対車両) 衝突被害軽減ブレーキ (対歩行者) 衝突被害軽減ブレーキ
アウトランダー (PHEVモデル)
エクリプス クロス (PHEVモデル) (※1)
エクリプス クロス (ガソリンモデル) (※1)
デリカD:5 (※2)
デリカD:5 URBAN GEAR (※2)
eKクロスEV
eKクロス
eKワゴン
eKスペース
デリカミニ
デリカD:2
デリカD:2カスタム
ミニキャブトラック (※3)

※1 一部グレードは対車両のみ

※2 対車両のみ

※3 一部グレードのみ

ペダル踏み間違い急発進抑制装置

アウトランダー (PHEVモデル)
 エクリプス クロス (PHEVモデル)
 エクリプス クロス (ガソリンモデル)
 RVR (※4)
 デリカD:5 (※4)
 デリカD:5 URBAN GEAR (※4)
 eKクロスEV
 eKクロス
 eKワゴン
 eKスペース
 デリカミニ
 デリカD:2
 デリカD:2カスタム
 タウンボックス
 ミニキャブ バン (※5)
 ミニキャブトラック (※5)

※4 前方のみ

※5 一部グレードのみ

後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置 取り付け可能車種

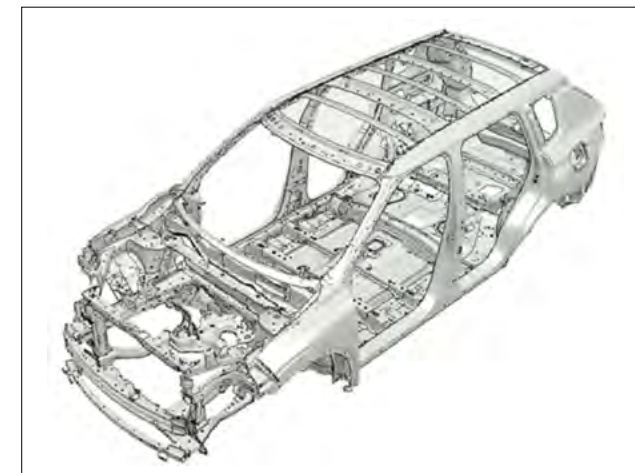
eKワゴン ('13年～'19年)
 eKカスタム ('13年～'19年)
 eKスペース ('14年～'20年)
 eKスペースカスタム ('14年～'20年)
 ミラージュ ('12年～'23年)
 デリカD:5 ('07年～)

“人を守る”ボディ構造

万一の衝突の際には、乗員が受ける衝撃を緩和し、かつ十分な空間が確保できる車体構造が重要です。三菱自動車では、衝突安全強化ボディ「RISE (ライズ)」(※6)を採用し、前面、側面、後面の全方位での衝突安全性能を向上させています。

例えば、2021年4月に北米向けに販売を開始した『アウトランダー』(ガソリンモデル)、及び同年12月に日本向けに販売を開始した『アウトランダー』(PHEVモデル)では、車体前後にはストレートフレーム構造を採用し、効率よくエネルギー吸収できる構造としています。客室 (キャビン) 部分には、従来から採用している高張力鋼板に加え、ホットスタンプ式超高張力鋼板を採用することにより、乗員の安全性と軽量化を両立させています。

※6 RISE : Reinforced Impact Safety Evolutionの略称



『アウトランダー』(PHEVモデル)に採用したRISEボディ

また、乗員に対してだけでなく、歩行者に対する安全性も追求しています。事故の際に、歩行者頭部の傷害を低減するためにボンネット部やカウルトップ、ワイパーなどにエネルギー吸収構造を採用し、バンパーフェースやヘッドランプなどには歩行者の脚部を保護するエネルギー吸収構造を採用しています。

採用車種 (2024年4月現在) (※1)

衝突安全ボディ「RISE」採用車種
アウトランダー (PHEVモデル)
エクリプス クロス (PHEVモデル)
エクリプス クロス (ガソリンモデル)
RVR
トライトン
デリカD:5
デリカD:5 URBAN GEAR
デリカミニ
eKクロス EV
eKクロス
eKワゴン
eKスペース
ミニキャブEV

※1 OEM受け車を除く

第三者機関による安全性能評価

三菱自動車は、日本のJNCAP (※2) をはじめ、国内外の公的機関による自動車アセスメントプログラムにおいて、安全性に対する高い評価を獲得しています。

主な評価結果 (2024年4月現在 (※3))

外部評価		レーティング	車種	最高評価獲得車種数 / 評価を受けた車種数
日本	JNCAP (※2)	5☆	アウトランダー (PHEVモデル) エクリプス クロス (ガソリンモデル) eKクロスEV	3/5
アセアン	ASEAN NCAP (※2)	5☆	トライトン エクリプス クロス (ガソリンモデル)	2/3
豪州	ANCAP (※2)	5☆	アウトランダー (PHEV & ガソリンモデル) トライトン (※5)	2/2
米国	NCAP (※2)	5☆	エクリプス クロス (ガソリンモデル)	1/4
	IIHS (※4)	TSP+	—	0/6
中南米	Latin NCAP (※2)	5☆	アウトランダー (PHEV & ガソリンモデル)	1/1

※2 NCAP : New Car Assessment Program の略称。

※3 OEM受け車を除く。

※4 IIHS : Insurance Institute for Highway Safety の略称。IIHS (米国道路安全保険協会) が実施する安全性能総合評価。TSP+ (Top Safety Pick+) が最高評価。

※5 ダブルキャブモデルが対象。

工業製品として想定される危険の回避

ハードウェア面の取り組みとして、難燃性の材料の使用や高電圧部の隔離など、安全・安心のための技術を採用しています。

また、ソフトウェア面の取り組みとして、クルマに搭載されている電子機器へのサイバー攻撃に対するリスクを低減するため、車両ネットワークにファイアーウォールや暗号化通信などを採用しています。

交通安全の教育・普及

三菱自動車では、交通事故削減を目的に交通安全の教育・啓発を通じて社会全体の安全意識を高めることに取り組んでいます。また、産官学連携の活動を通じ、交通事故死傷者数の削減を目指しています。

交通安全活動の詳細についてはP92「社会貢献活動」もご参照ください。

交通安全情報の発信

ウェブサイト「意外と知らないクルマの安全ガイド」

当社ウェブサイトでは、クルマをより安全にお使いいただくために、特に注意していただきたい装備の操作方法などを紹介しています。



「意外と知らないクルマの安全ガイド」

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/safety/popup/index.html>

アセアンにおける産官学連携の推進

タイ道路交通安全フォーラム

TARC (Thailand Accident Research Center) が主催し、2024年3月に第1回会議が開催されたタイ道路交通安全フォーラムにて、当社は、交通事故データ分析についてのプレゼンテーションやパネルディスカッションに参画しました。本フォーラムでは、タイの道路交通安全に関わる運輸省や公共保健省、警察といった政府関係機関や大学、研究機関、自動車メーカーなどが参加し、交通事故死者数低減に向けた議論をしています。当社は、このような産官学連携の活動を積極的に推進することで、アセアン地域で特徴的に多い自動二輪車乗員の死亡事故をはじめ、交通事故による死傷者数を低減するための調査・分析や方策立案に貢献しています。



第1回タイ道路交通安全フォーラムの
パネルディスカッション

製品品質、セールス・サービス品質の向上

2023年度の進捗

- 製品品質：新車販売後3カ月間の不具合指摘率の目標を達成
- セールス品質：2023年度SSI（セールス顧客満足度）調査にて、ASEAN5カ国（※1）中、4カ国が目標を達成（※2）
- サービス品質：2023年度CSI（サービス顧客満足度）調査にて、ASEAN5カ国（※1）中、4カ国が目標を達成（※2）（インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシアの4カ国で自社調査の目標達成。）

※1 重点強化対象ASEAN 5カ国：タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシア

※2 目標：業界調査3位以内、若しくは業界調査3位相当の自社調査目標達成

製品品質の向上

- ・ お客様からの不具合や商品性に係るご指摘を迅速かつ的確に分析し、製品品質の向上に取り組む
- ・ コネクティッドや電動化などの新技術への対応を強化

セールス品質の向上

- ・ 重点強化対象国においては、中期目標である業界3位相当を獲得済み。更なるセールス品質の向上を目指し、セールススタッフの接客向上、商談プロセスのデジタル化、店舗設備強化などに取り組む

サービス品質の向上

- ・ 重点強化対象国においては、中期目標である業界3位相当を獲得済み。現地販売会社では課題のある店舗で継続的にオペレーションの改善活動を強化。お客様の声を個々に把握する調査要領への変更とともに新たに苦情解決率のKPIを設定し、苦情やリコールなどに対しても迅速に対応する体制を強化
- ・ 店舗へサービス入庫する際の予約の取り易さ、受付時の説明内容の明確化など、お客様への接客品質向上のため新車営業部門と連携し、個々のお客様に満足いただき、再購入に繋げている
- ・ 販売会社のサービススタッフを対象に、新型コロナウイルス感染症の影響で一時停止していた対面による教育や、スキルコンテスト世界大会を再開し、販売会社との連携を強化。また、重点市場であるアセアン地域向けの研修サポートのために、タイに研修センターを新たに発足

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P16、P18 マテリアリティ

基本的な考え方・品質方針

三菱自動車は、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、全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つのカテゴリーで改善に取り組んでいます。

「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を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。

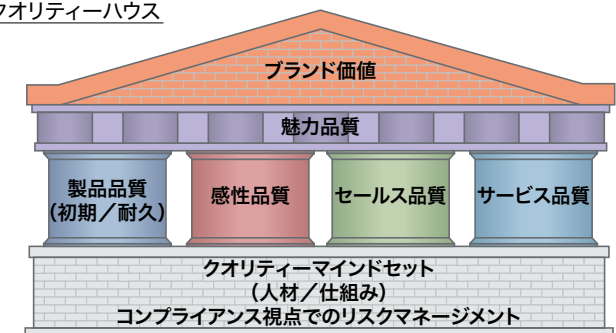
1. お客様の期待を上回る製品品質、およびセールス・サービス品質を追求します。
2. 全社的なマネジメント品質の向上に取り組めます。
3. 法令とグローバル規範を遵守し信頼される三菱自動車の品質を約束します。

当社は、中期経営計画「Challenge 2025」にもとづき、品質領域の中期計画である「品質MTP (Mid Term Plan)」も刷新し、活動を開始しました。

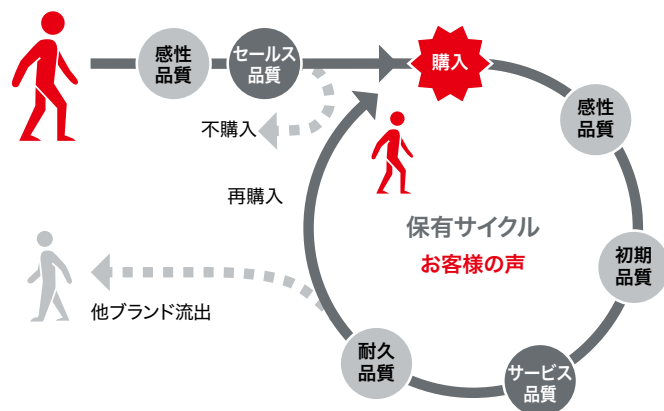
当社の事業中核地域であるアセアンとオセアニアに、ホームマーケットである日本を加えた国・地域を品質MTP活動のコアマーケットとして位置付け、製品品質については、車両の電動化や先進化への対応を強化し、「三菱自動車らしさ」を体現した商品を品質面で下支えします。セールス品質・サービス品質については、それらの商品をベースにお客様との長期的な信頼関係を構築すべく、お客様への接客品質向上や、デジタル・ITを活用したカスタマーエクスペリエンスの充実などに取り組み、お客様との全ての接点においてご満足いただけるよう、お客様視点でトップレベルの品質を目指します。

ブランド価値を支える4つの品質

クオリティハウス



クオリティーエクスペリエンスサイクル



製品品質の向上

お客様満足度の向上には、安全性にかかわる不具合にとどまらず、商品性にかかわるご指摘やご不満についても的確に対処することが不可欠です。

三菱自動車は販売した車種に関して、販売から3カ月及び12カ月以内に発生した不具合に着目し、初期不具合の低減に取り組んでいます。品質部門は開発部門及び生産部門と連携し、解決までのスピードアップを図り、お客様からのご指摘低減につなげています。

また、新型車に関しては初期品質の確保を目指し、出荷開始時点から、開発・生産・サービス・品質・購買など各部門の社員が一堂に会し、発生し得る問題に対する対策を検討し、実行するクロスファンクショナルな「大部屋活動」を実施しています。これにより、よりスピーディーな初期品質の向上を図っています。

耐久品質については、お客様からのご指摘のみならず、実際にお客様が長期間使用された中古車や部品を回収、分析などを通じて、お客様に長く快適にお車をお使いいただける技術の開発に取り組んでいます。

更に、不具合ではないもののお客様のご不満となっている事象は、今後の新型車で改善できるよう開発段階でのプロセス改善につなげています。

お客様視点にもとづいた車両品質評価と保証

VES(※)は、お客様が販売会社のショールームにて車両をご覧になり、使用を開始した初期に感じると思われる300以上に渡る品質評価項目から、目標とした品質基準を満足しているかを確認する評価システムです。

品質評価項目は、内外装の外観などの静的評価と、実際に走行させて確認する動的評価で構成されており、動的評価ではノイズ、振動、操縦安定性や各種車載機能の動作などをチェックしています。

上記評価は、社内のスキルトレーニングを終え、厳格な資格試験に合格した認定VES評価員が実施しています。VESは、新型車の生産や出荷開始の判断や、生産車の継続的な品質保証に重要な役割を果たしています。

※ VES : Vehicle Evaluation Standardの略称。日産自動車株式会社と当社共通の品質評価システム

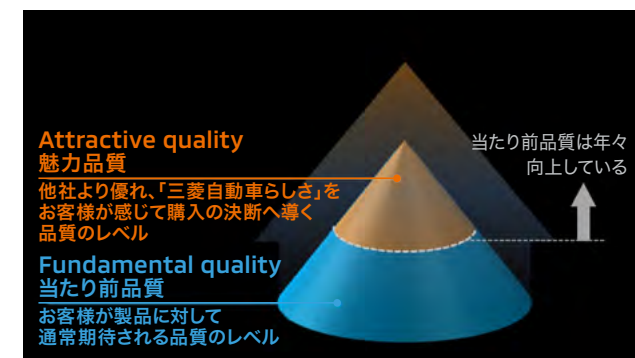
感性品質の向上

お客様のご購入検討時点はもとより、ご購入後のカーライフをご満足いただけるよう、開発段階からお客様の感性を重視した品質の向上に取り組んでいます。

感性品質は大きく2つの品質から成り立っています。基本となるのは「当たり前品質」で、お客様が製品に対して通常期待される品質のレベル、これを満たさなければ、購入しようという気持ちになっていただけません。それをしっかり踏まえたうえで、他社より優れ、「三菱自動車らしさ」をお客様が感じて購入の決断へと導く品質のレベル、これが「魅力品質」の領域です。

「魅力品質」を向上させることで、お客様に当社独自の魅力を感じ取って選んでいただける製品を作ります。また、「当たり前品質」を向上させることで、長く愛用していただける製品を作ります。

感性品質向上の考え方



お客様が実際に三菱自動車の製品に触れた際に、また、日常でお使いいただいた際に、期待以上の満足度を感じていただき、再び当社の製品を選んでいただけるよう、感性品質向上への取り組みを推進し続けます。

また、カラーデザインにおいても、地域ごとの感性を更に見極めて、北米のお客様に特化したカラーの設定や、アセアンのお客様のご要望にお応えしたカラーの提案を行い、色・素材における感性品質の向上に繋がっています。

セールス品質の向上

お客様に支持・共感していただけるブランドになるため、トップレベルのお客様満足度を得ることを目指し、販売会社とともにセールス品質向上に取り組んでいます。

国内の販売会社との協働

国内の販売会社では、お客様のニーズに沿った提案と新しい商談体験の提供を目指す取り組みとして、ITを活用した商談スタイルを推進しています。例えば、タブレット端末を導入し、視覚的に分かりやすい商品説明に努めるとともに、ご来店いただいたお客様にタブレット端末で対応品質に関するアンケートにお答えいただき、お客様の声を早期に把握することで、タイムリーな改善につなげています。また、2023年よりお客様満足度向上に向け、改善活動推進責任者を全販売会社に設定したほか、改善活動推進者を対象

とした会議体を年に複数回開催し、販売会社間の活動状況の共有や意見交換をすることにより各販売会社における改善活動を促進し、更なるお客様満足度の向上を図っています。

海外の販売会社との協働

海外のお客様にご満足いただくためには、各国・各地域の販売会社との協働が欠かせません。当社は、販売会社に対し商品情報を日々提供するとともに、各国販売会社とオンラインで定期的に会議を開催し、市場情報や商品要望をヒアリングするなど現地のお客様の声の把握に努めています。

各国・各地域の販売会社では販売プロセスのデジタル化に取り組み、オンライン商談・販売やスマートフォンアプリの導入など、お客様により一層ご満足いただけるよう国・地域ごとに工夫を凝らしています。販売員の教育面では、対面・オンライン両面でトレーニングを実施しています。また、当社は販売会社のセールス品質向上活動の好事例を各国・各地域に共有するなど、販売会社のお客様満足度を向上させる取り組みをサポートしています。

製品・サービスへの適正な表示

各国・各地域の法令その他の規制を遵守し、製品及びサービスの情報の提供とラベリング表示に努めています。

サービス品質の向上

販売会社のサービス現場においては、クルマの購入時からお客様視点での「良質なサービスの品質」をお客様へ提供することが重要です。

当社は国内外の販売会社と連携し、お客様にご満足いただき、再び購入いただけるよう、コミュニケーションスキルや技術力の改善・向上に努めています。

国内における取り組み

当社では、販売会社のサービススタッフを対象に、当社独自のサービス技能資格制度を設け、各資格保持者に対して適切な教育を実施することで現場対応力のステップアップを後押ししています。また、インターネットを活用したeラーニングやオンラインによる講習の充実に継続的に取り組んでいます。また、新型コロナウイルス感染症の影響で停止していた対面での教育も2023年度より再開しており、より充実した教育の提供を推進しています。

更に、全国に7拠点あるテクニカルセンターでは、技術連絡会・勉強会の開催や、当社技術スタッフが販売会社を訪問し、高難度修理やお客様への迅速な対応をサポートしています。

海外における取り組み

全世界のお客様への均一なサービス提供のために、世界統一の基準で整備士の教育、資格認定を行うプログラムを導入し、サービスの向上に努めています。2023年度には

タイにアセアン地域向けの研修センターを開設し、三菱自動車が特に重視する同地域のサービススタッフの技術力、及びそれにもとづくお客様の満足度向上に向けた取り組みを始めました。

また、国内同様、インターネットを活用したトレーニングにも取り組み、全世界を担当している当社技術スタッフが、高難度修理などの販売会社のサポートも行っています。

更に、世界各国の予選を勝ち抜いたサービススタッフを一同に集めたスキルコンテスト世界大会を隔年で開催し、サービススタッフの技術力向上、モチベーションアップを図っています。

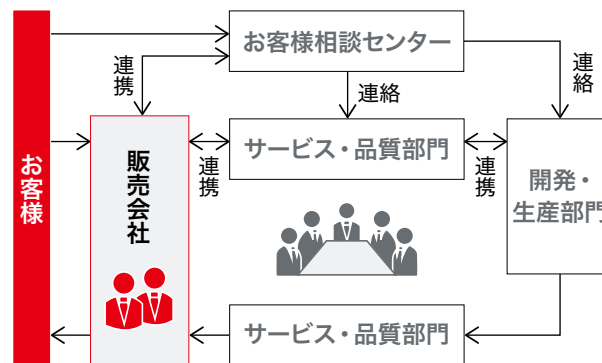
お客様の声の活用

製品・アフターサービスを通じた魅力ある商品と優れたサービスにより、お客様に豊かな体験を提供し、カーライフにご満足いただくことが当社グループの使命です。そのため、国内外の販売会社やお客様相談センターに寄せられた貴重なお客様の声を収集・分析し、品質・開発・生産・営業・サービス部門が一体となって品質向上に真摯に取り組んでいます。

お客様の声による品質改善

販売会社では、不具合事象や発生した状況などについてお客様から具体的に聞き取りを行っています。販売会社から当社に提供されるこれらの情報は、品質部門が中心となって関連部門と共有する体制としています。

また、特定の車種で発生している事象、お客様からの不具合のご指摘や修理の実績について、システムを活用して分析することで、早期に不具合情報を把握して対策を講じるなど、品質改善につなげています。



お客様相談センターの取り組み

当社のお客様相談センターでは、電話、メールに加えお客様に手軽に活用いただけるチャットを活用して土日祝日を含めご相談を受け付け、寄せられた様々なお客様の声はデータベースで管理しています。ご指摘のうち、品質・不具合に関する事案については、販売会社と連携してお客様の問題解決に対応し、更に品質改善にも活用しています。また、商品性や仕様に関するご意見・ご指摘については、関連部門と共有し、さらなる商品力の向上につなげています。寄せられた声の中から重要情報などトピックとなるものは、経営幹部へ定期的に報告しています。

なお、当社ではお客様相談センターの業務を外部委託せず、社員が直接お客様とコミュニケーションを取ることで、高い対応品質を維持しつつ、社内各部門とのスムーズな連携を図ることにより的確にお客様の声を製品やサービスの改善につなげています。

リコールなど市場対応発生時のお客様対応

安全性にかかわる不具合によりリコールなど市場対応が発生した場合、お客様にその情報を速やかにお伝えする体制を整えています。対象車をご利用のお客様にはダイレクトメールなどでお知らせし、早期に販売会社にて点検・修理（無償）を受けていただくようご案内しています。また、リコールの該当有無や修理実施状況をお客様ご自身でご確認いただけるよう、当社ウェブサイト情報を掲載しています。

日本国内におけるリコール情報の詳細は、以下をご参照ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/recall/>

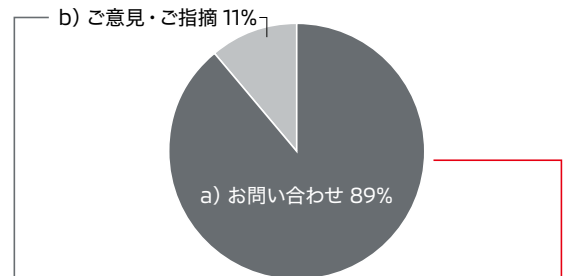
2023 年度リコール実績 (※)

国・地域	件数	台数
グローバル	11件	約26.4万台
日本	8件	約12.8万台
その他	6件	約13.6万台

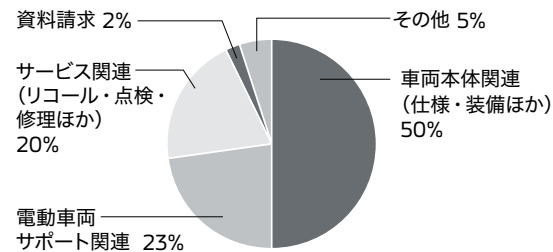
※ 社内データのため、当局公表データと異なる場合があります。
複数の国・地域で実施した同一のリコールは1件としてカウントしているため、日本とその他のリコール件数合計は、グローバル件数と異なります。
各国当局からの安全関連の調査依頼に対しては全て対応しています。

2023年度お客様相談センター受け付け状況

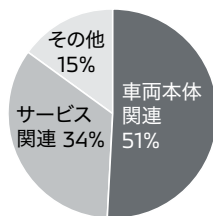
【ご相談件数(約38,000件)】



【a) お問い合わせ内容の内訳】



【b) ご意見・ご指摘内容の内訳】



マネジメント体制

三菱自動車では「お客様からトップレベルの品質と評価されること」を実現するために品質情報を解析し、具体的目標値を設定のうえ、その実現に向けた施策を検討・実施し、改善状況の実績を定期的にフォローしています。

また、販売会社から寄せられるお客様の車両不具合情報については日々、情報収集・関連部門への共有を図り、迅速に対策を協議・決定・実行する体制を整えています。

品質に関するお客様の声に接する部署を傘下に持つTCS(※1)本部が、お客様の声にもとづき、これらの全社的な品質改善の取り組みを推進しています。

会議体名	開催頻度	議長	構成メンバー	目的
Quality Strategy Committee(QSC)	四半期毎	執行役社長、若しくは担当役員(※2)	開発担当役員、生産担当役員、販売・サービス・製品品質に関連する各本部長	販売・サービス・製品の各品質領域に係る戦略的な事項を討議、決定する。
Quality of Management Committee(QMC)	四半期毎	QMSトップマネジメント(※3)	部門の長(本部長/所長)及び直属部署を所管する責任者	全社的なマネジメント品質向上に係るベストプラクティスの共有及び外部審査の対応要領、是正を要する事項の報告ならびに水平展開を行う。
Quality Management Meeting(QMM)	毎月	QMSトップマネジメント(※3)	製品品質に関連する各本部長、統括専門職(課長クラス以上)の品質担当者	製品品質目標に対する進捗状況を確認し、改善施策の検討・有効性を協議する。障害があれば解決を図る場とする。

※1 TCS：Total Customer Satisfactionの略称

※2 執行役社長が委譲した場合

※3 執行役社長、若しくは執行役社長から指名された品質マネジメントシステム実行責任者

QMS(※1) (ISO9001) の取り組み

三菱自動車は、「お客様の期待を上回る製品品質、及びセールス・サービス品質」を実現するためには、全社的なマネジメント品質の継続改善が必須と考えています。この認識にもとづき、製品品質及びセールス・サービス品質に直接携わる部門に限定することなく、全社的にマネジメント品質の改善に取り組み、ISO9001の認証は全部門を対象に取得しています。

当社は、マネジメント品質の継続改善のため以下を実践しています。

- ①目標を定量化した年度計画の作成と実行
- ②上期／通期のマネジメントレビューで進捗を確認
- ③内部監査による改善の機会を共有
- ④認証機関による審査（維持、更新）

また、海外生産拠点においても、同様にISO9001の認証を取得し、世界各地で生産・販売される当社の製品がお客様の期待を上回る製品品質、及びセールス・サービス品質となるよう、取り組みを継続しています。

※1 QMS：Quality Management Systemの略称

品質マインドの醸成

当社の役員・従業員一人ひとりが自身の業務品質を見つめ直し、クオリティーアップを図ることで、製品、人、ひいては企業のブランド力や信頼度などの質的向上につなげるための活動の一環として、2014年度から国内全事業所において品質フォーラムを開催しています。

2018年度からは品質フォーラムを海外事業所ミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）にも展開し、定着してきており、今後も拡大していくことを計画しています。

新型コロナウイルス感染症による制約の中、2020年度から専用ウェブサイトによるオンライン開催に切り替えましたが、2022年度から実地開催も一部再開しました。

品質フォーラム参加者

	国内開催	海外開催 (タイ、インドネシア)
2020年度	6,200人	2,310人
2021年度	6,000人	2,850人
2022年度	6,800人(※2)	2,700人(※2)
2023年度	11,300人(※2)	7,960人(※2)

※2 オンライン開催及び実地開催への参加者（延べ人数）

お客様ニーズ把握のために

当社では、従業員一人ひとりが実際の「お客様の声」を聞くことで、お客様の様々なニーズを考える機会とすることを目的に、「お客様の声講座」と称する啓発活動を実施しています。

新入社員、キャリア入社社員に対しては、導入教育のカリキュラムに組み込み、ほかにも、昇進研修、任意参加の講座など、顧客志向浸透のための機会を数多く設けています。

あわせて、従業員向けのイントラネットに「お客様の声講座」サイトを設け、定期的に啓発動画や記事を更新し、いつでも気軽にお客様の声に触れることができる仕組みを整えています。

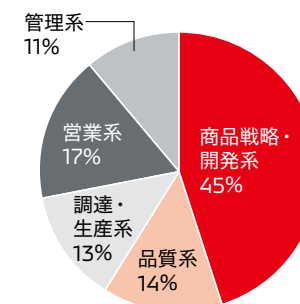
消費者志向の向上のために

当社では、消費者の立場でのニーズを考え、商品やサービスなどの品質向上を図ることを目的に、内閣総理大臣及び経済産業大臣の事業資格である消費生活アドバイザー資格の取得を希望する社員を支援しています。

2024年4月時点で63人の資格登録者が在籍しており、企業別では11番目、自動車メーカーとしては2番目の多さとなっています（※3）。また、有資格社員の約7割がものづくり・品質にかかわる部門に在籍しており、当社のお客様視点でのクルマづくりにその幅広い知識・感性を生かしています。

※3 一般財団法人日本産業協会調べ

消費生活アドバイザー有資格者の所属



事業を通じた地域経済への貢献



2023年度の進捗

1.3 万人

現地従業員（非正規雇用含む）
年間雇用人数
（タイ、インドネシア、フィリピン、
ベトナム）
[2022年度：1.1万人]

41.6 万台

年間輸出台数
うち タイ 30.1万台
インドネシア 11.5万台
[2022年度：38.4万台]

- アセアン地域での雇用創出：タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム連結4社で現地雇用を持続的に創出
- アセアン地域への主な人材育成・技術移転：職業訓練校や技術系大学に奨学金付与、実習車両提供、教育研修授業を実施（タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム）
- アセアン地域への主な輸出：タイ、インドネシアから自動車の輸出を継続（輸出車両：[タイ]：トライトン、パジェロスポーツ、ミラージュ、アトラージュ [インドネシア]：エクスパンダー）
- タイとインドネシアにおいて、物流会社、国営郵便などと軽商用EVを活用した実証実験を開始。また、タイでは太陽光発電設備を病院に設置するプロジェクト、インドネシアとフィリピンでは工場屋上に太陽光パネルを設置するプロジェクトなど、カーボンニュートラル社会の実現に向けた取り組みを推進

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ
P16、P18 マテリアリティ

基本的な考え方

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とも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。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。更に、これまで以上に研究開発費と設備投資を安定的に投じ、特に、電動化、IT分野、新事業への支出割合を増やすことで、会社の更なる成長を目指しています。また、マテリアリティの一つである「事業を通じた地域経済への貢献」では、アセアン地域における事業の発展を通じ、雇用・投資・技術移転・輸出に加え自動車産業を支える人材育成（地域経済を担う人材の成長支援）を実施することで、地域経済への貢献を果たし、共に成長を目指していきます。（※1）

加えて、アセアン地域固有の社会ニーズに応える形で、環境と社会貢献の分野でも当社独自の技術・サービスを生かして取り組んでいます。（※2）

※1 「マテリアリティの特定」の詳細は、P12をご参照ください。

※2 具体的な事例は、P89-91をご参照ください。

マネジメント体制

アセアン地域でのマテリアリティ「事業を通じた地域経済への貢献」への取り組みは、現地子会社が活動計画の策定及び実行を担い、管理監督機能を果たす当社営業部門が責任部門として取り組みを推進しています。生産拠点を持つタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムの4カ国については、半年に一度、現地子会社に取り組みの進捗や実績を確認し、サステナビリティ委員会を通じて経営層に報告を行っています。

雇用

中期経営計画「Challenge 2025」では、アセアン地域を事業の中核地域と位置付けており、2023年度は初年度として、インドネシアとベトナムでは内燃機関車である新型SUV『エクスフォース』を市場投入しました。タイとフィリピンでは新型ピックアップ『トライトン』を、更に、各国でカーボンニュートラル社会の実現を促進するための政策が相次いで発表されていることを背景として、当社でもタイでは『エクスパンダー』シリーズのHEVモデル、インドネシアでは海外初の電気自動車である『L100 EV（ミニキャブEV）』の生産、販売を開始しました。これらの事業活動により、企業の事業利益を創出するだけでなくアセアン地域における新たな雇用の増加も見込まれています。生産拠点のあるタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム4カ国における2023年度従業員数は約1万3千人であり、2024年度も現地の事業計画に沿って現地雇用を持続的に創出します。



人材育成

産業の高度化を目指すアセアン地域において、三菱自動車での自動車製造や販売・サービスなどの就業経験を通じ、専門的な知見や技能を培うなど、地域経済の発展を担う産業人材への成長支援を行っています。

- ・タイでは、工業系大学7校から募集した36人の学生に向けてインターンシッププログラムを実施し、地域経済の担い手となる人材を育成することに取り組みました。
- ・インドネシアでは、現地社員310人に対しそれぞれの職務レベルに合わせた業務スキルを強化する研修を実施しました。
- ・フィリピンでは、現地社員の業務スキルと生産性の向上を意図した教育・研修を16,183人の社員が受講し、専門性を高めています。
- ・ベトナムでは、現地社員の職位や分野に応じて業務スキル強化と専門性の向上を意図した教育を564人の社員に対して実施しました。

2024年度も継続して、各国の状況に応じた研修やOJT教育を実施予定です。

投資

地域経済の成長を支える工場の設備投資を継続的に実施しています。

中期経営計画「Challenge 2025」の方針にもとづき、アセアン地域を事業中核地域と位置付け、新商品の連続投入や各国市場に適した電動車の生産・商品導入を推進する計画を立てています。そのため、今後はアセアン地域に安定的かつ従来よりも高い水準の研究開発費と設備投資を継続して行う予定です。

	主な投資案件
2019年度 - 2023年度の実績	インドネシア：生産能力向上のために設備の拡張を実施 (2019年度から2020年度に生産能力を16万台から22万台に増強)
	タイ：既存の塗装工場を更新
	フィリピン：アセアン向けの商用車輸出を促進するために、工場の設備を整備
今後の計画	ベトナム：新工場検討

技術移転

当社の成長ドライバーであるアセアンを中心に、各国での現地生産を通じて、ものづくりの高度化と競争力強化を継続的に支援しています。

2023年度は、新型ピックアップトラック『トライトン』、小型SUV『エクスフォース』、更に当社として海外初の電気自動車生産となる『ミニキャブ EV』や、『エクспанダー HEV』などの生産準備・立ち上げを通じて、日本で培ってきた電動車も含めたものづくり技術の海外移転を推進しました。

加えて、ものづくり競争力強化促進のために導入したBuddy (運命共同体) 制度も定着し、新型車立上げから量産に至るまで、品質管理や物流改善など、様々な競争力強化対策の実施やノウハウの伝授を進めており、タイでは溶接・塗装の自動化を日本並みに拡大し、ロボット技術者の育成を促進しました。

また、地球環境にやさしい工場を目指し、太陽光発電の導入を推進しており、今後、タイ、インドネシアやフィリピン各工場への太陽光パネルの新設及び増設を推進し、海外生産拠点でも日本で培った太陽光発電・蓄電の技術・ノウハウの移転を継続して行っています。

更に、現地人材の技術習得を支援するため、タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムの技術系大学や職業訓練校に、奨学金による支援や実習車両を提供しました。加えて、自動車産業に携わる職業訓練校の学生が最新の技術や業界のニーズを理解するための一助として、教師向けオンラインセミナーを開催しました。これらの取り組みを通じ、ニーズに応じた多角的な支援を行うことにより、現地技術移転を推進しています。

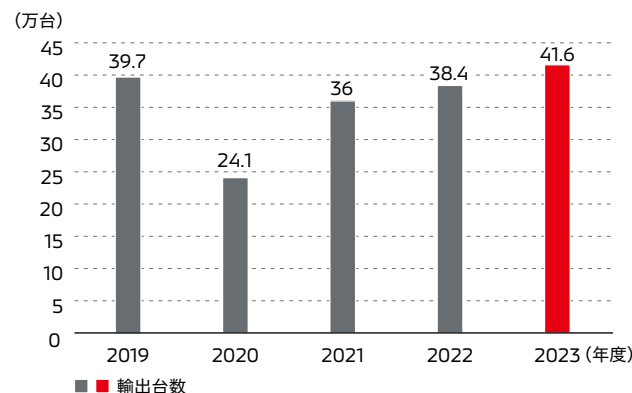
2024年度も、地域製造業の高度化の支援を継続します。



輸出

輸出を通じて外貨を獲得することで、地域経済の持続的な成長を支えています。三菱自動車の海外生産拠点であるミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)とミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)は戦略的な立地を生かし、ピックアップトラック、SUVなど当社の主力車種をアセアン地域のみならずグローバルに輸出しています。

アセアン地域からの輸出台数



環境・社会貢献

アセアン地域における環境規制への対応がますます重要になる中、当社は電動車の技術や知見を活用し、また各地域のパートナーと協力して、アセアン地域の持続可能な事業を実現すると共にカーボンニュートラル社会の実現に向けた取り組みを推進しています。

製品を通じたカーボンニュートラル社会の実現

電気自動車(バッテリーEV)戦略

- ・タイにおいて、2022年度に続き国営郵便や物流企業などと軽商用電気自動車『ミニキャブEV』を使った実証実験を通じてEV普及の基盤を固める検証を行った。
- ・インドネシアにおいて、2024年2月、軽商用電気自動車『L100 EV(ミニキャブEV)』を生産

ハイブリッド自動車(HEV)の普及推進

- ・タイにおいて、2024年2月、『エクスパンダー』シリーズのHEVモデルを販売開始



タイで実証実験で使用している充電中の『ミニキャブEV』



インドネシアで軽商用電気自動車『L100 EV(ミニキャブEV)』を販売



タイで『エクスパンダー』シリーズのHEVモデルを販売開始

再生可能エネルギーの普及を推進

- ・タイにおいて、地域病院に太陽光発電システムの設置を進める「Solar for Lives」活動を推進(※1)。

- ・インドネシアにおいて、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)の塗装工場建屋屋上に太陽光発電パネルを設置(※2)(5.6MW、2024年2月より稼働開始)
- ・フィリピンにおいて、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)の工場に太陽光パネルを設置(※3)(2.8MW、2024年2月よりトライアル稼働開始)



環境プロジェクト「Solar for Lives」太陽光発電設備を設置した病院



MMKIの工場屋根に太陽光パネルを設置



MMPCの工場屋根に太陽光パネルを設置

- ※1 2022年に開始された「Solar for Lives」はMMThがタイ当局の公衆衛生省、発電公社(EGAT)、温室効果ガス管理機構(TGO)などのパートナーや国家機関と協力して推進している活動である。総額6,000万バーツ(約2億2,000万円)を投じて、2032年までにタイの地域病院40カ所に太陽光発電システムを寄贈する。この活動により40カ所の病院の二酸化炭素(CO₂)排出量を1万7,300トン/年削減できると期待される。2022年開始以来、合計8カ所の病院に設置済み。
- ※2 インドネシア政府の2060年カーボンニュートラル実現政策にもとづくMMKIでの取り組み。2022年度に本プログラム開始以来、今回は第二弾となる。
- ※3 フィリピン政府の2030年温室効果ガス排出量75%削減目標にもとづくMMPCでの取り組み。

社会貢献活動の推進

2023年度の進捗

延べ**255**件

自治体との災害時
協力協定の締結数
[2022年度：
延べ250件]

384百万円

社会貢献支出額合計
[2022年度：
416百万円]

延べ**61,475**人

社会貢献活動参加人数
[2022年度：
延べ58,767人]

50,178時間

社会貢献活動時間(※1)
[2022年度：
69,933時間]

- DENDOコミュニティサポートプログラムの推進
 - 「STEP」分野での活動の推進
 - 森林保全活動の拡大
- ※1 就業時間内の活動

〈関連ページ〉

P12 三菱自動車のマテリアリティ

P16、P18 マテリアリティ

社会貢献活動レポート

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/society/contribution/report/index.html>

基本的な考え方・方針

三菱自動車のビジョン・ミッションにもとづき策定した「社会貢献活動方針」に則して、多様化する地域社会の課題解決ならびに世界規模の環境問題である地球温暖化の防止や、カーボンニュートラル社会の実現に向け、当社事業所が立地する自治体や関連会社との連携・協働による社会貢献活動を推進し、持続可能な社会に貢献します。

社会貢献活動方針

三菱自動車は、「STEP『地域社会 (Society)』『交通安全 (Traffic safety)』『環境 (Environment)』『人 (People)』」の分野で、多様化する社会の課題に応えるため、従業員一人ひとりの持つ技術やノウハウ・製品を活用した継続的な社会貢献に取り組むことで、よりよい未来を描くことができる社会をめざします。



地域社会 - Society

地域のニーズに即した活動を通じ、地域社会の発展に貢献します。



交通安全 - Traffic safety

交通社会の安心・安全の実現に貢献します。



環境 - Environment

大切な地球環境の保全に貢献します。



人 - People

人々に寄り添い、笑顔あふれる生活の実現に貢献します。



ターゲット
● 10.2



ターゲット
● 11.5



ターゲット
● 13.1



ターゲット
● 15.4

社会貢献活動ロゴマーク

STEPの分野の活動の輪が中心から広がる様子を表現しています。



(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/society/contribution/index.html>

2023年度の社会貢献支出額・内訳(※2) (単位：百万円)

項目	金額
地域社会	126
交通安全	5
環境	33
人	182
被災地・新型コロナウイルス感染症対策支援	36
支出額合計	384

※2 寄付金のほか、現物給付・施設開放などを金額換算したものを含む

地域社会 (Society)

DENDO コミュニティサポートプログラム

三菱自動車製品の特長を生かした活動として、自治体と災害時協力協定を締結し有事の際の車両の貸与など、自ら発電し、その電気を取り出して使うことができる「三菱のプラグインハイブリッド車 (PHEV)」を活用した支援を行っています。「PHEVの走るチカラ」と「電気のチカラ」で、地域の人々の暮らしの安心・安全を支えています。

活動紹介

1. 自治体との災害時協力協定

当社は、災害による停電が発生している自治体からの要請にもとづき、給電に活用できる『アウトランダー PHEV』などの電動車を速やかに被災地・避難所などへ提供できるよう、系列販売会社とともに、全国の自治体と災害時協力協定を締結する取り組みを推進しています。

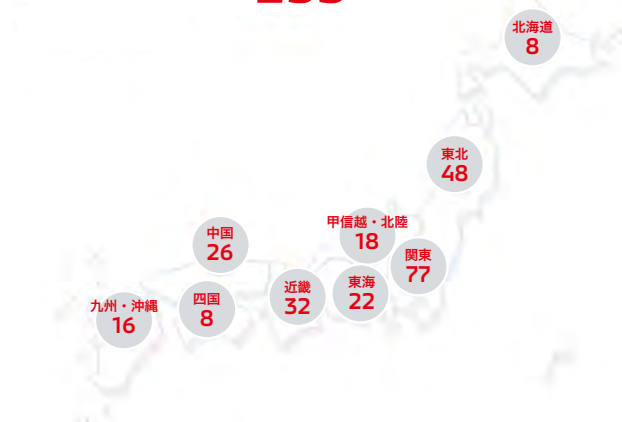
電動車の活用によって地域の皆様の安心に貢献できるよう、今後も自治体と連携した活動に取り組んでいきます。



東京都世田谷区 締結式の様子
(2023年11月)

全国自治体との締結状況 (2024年5月末時点)

締結中の自治体: **255** (※1)



◆最新の締結状況

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dccsp/>
※1 系列販売会社と自治体 二者間の締結は除く

2. 国土交通省事業「電動車から医療機器への接続試験」に協力

自然災害などに起因する長期停電に備え、在宅で人工呼吸器などの医療機器を使用する医療的ケアが必要な方に対し、医療機器の電源確保が求められます。災害時、ほかに安定した電源が確保できない場合において、電動車から安全に医療機器へ給電するための注意事項を整理する目的で、国土交通省が主管する接続試験が実施されています。当社は、この試験に『ミニキャブEV』で参加協力(※2)しました。

接続試験の結果を元に国土交通省により「災害時における電動車から医療機器への給電活用マニュアル(2022年3月発行)」が改正され、主に自治体担当者や医療機器の使用者(患者本人及び本人の親族など)に向け公表される予定です。



電源供給する『ミニキャブEV』の様子 供給された電源を確認している様子

※2 接続試験をもって、『ミニキャブEV』の取扱説明書「100V AC 電源(1500W)(室内装備項目内)」に記載の「医療機器のご使用は、絶対に避けてください」との警告文の解釈が変更されることはありません。

3. 停電を想定した防災訓練において電動車から信号機へ給電

関東大震災から100年目にあたる2023年「防災の日」の9月1日、東京・丸の内周辺において官民連携した大規模な総合防災訓練が実施されました。

当社は、停電が起き信号機が滅灯した状態を想定し、電動車からの給電により信号機の復旧を図る「信号機滅灯訓練」に参加しました。当日は、滅灯した丸の内行幸通りの信号機2基に対し、警察官による手信号が行われた後、『アウトランダー PHEV』の車内コンセントへプラグを差し込み信号機へ給電が開始され、復旧を確認しました。



車内コンセントに接続している様子



給電により信号機を復旧している様子

4. カーボンニュートラル社会の実現に向けた包括連携協定を締結

三菱自動車は2023年11月に京都府京都市と「カーボンニュートラル社会の実現に向けた連携協定」を締結しました。協定を通じて互いの知見を生かし、2050年までにカーボンニュートラル社会の実現に向けて、様々な取り組みを共同で進めていきます。また、生産拠点を有する倉敷市、岡崎市ともカーボンニュートラル社会の実現に向けた連携協定を締結しており、それぞれの自治体とも取り組みを進めています。

連携協定を通じて、当社の電動車普及を軸に、脱炭素社会の構築に向け協力して取り組みます。

主な連携項目：

- (1) 地域のカーボンニュートラル社会の実現に関すること
- (2) 電動車の普及に関すること
- (3) 電動車が脱炭素化や災害の備えに有用であることの理解醸成
- (4) 前各号に掲げるもののほか、目的の達成に資するものであって双方が合意すること



京都府京都市締結式の様子
(2023年11月)



愛知県岡崎市と連携した自律型街路灯の実証実験開始
(2023年4月)

交通安全 (Traffic safety)

交通安全教室「クルマの学校」を実施

当社は、交通安全について「参加者と一緒に考え、一緒に学び、一緒に楽しむ、クルマの学校」を実施しています。

2023年度は運転時の誤操作による交通事故低減を目指し、自治体や販売会社、警察署と協働し、運転能力診断や自動車シミュレーター、運転席からの死角確認、セーフティサポートカー（サポカー）の踏み間違い衝突防止アシスト機能を体感する「サポカー同乗試乗」などを愛知県岡崎市、京都府京都市、岡山県倉敷市で合計5回実施し、約700人が参加しました。



サポカー同乗試乗の様子

事業所地域における交通安全活動

事業所周辺道路において、従業員による交通安全立哨を定期的に実施しています。2023年度は通勤・通学時間帯に通行車両や通行人への交通安全の呼びかけ、登校中の児童への交通誘導を行いました。また、地域の交通安全協会や警察署が開催する交通安全啓発イベントに参加し地域と連携した活動も実施し、各事業所合計で4回、延べ266人の従業員が参加しました。



従業員による交通安全立哨の様子

子ども向け交通安全啓発

ウェブサイト「みんな知ってる?交通安全クイズ」

当社は、子ども向けのウェブサイト「なぜ?なぜ?クルマづくり調査団」を常時開設しており、サイト内に、交通安全に関するページを設け、歩行中や自転車乗車中など、日常生活における交通ルールやマナーをクイズ形式で紹介しています。



「みんな知ってる?交通安全クイズ」

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/people/kids/anzen/>

環境 (Environment)

森林保全活動

森林保全を通じたカーボン・オフセットへの取り組みとして、2023年3月、岡崎製作所が立地する愛知県岡崎市と「森林保全活動連携協定」を締結し、同市の市有林を「岡崎アウトランダーの森」と命名し、森林保全活動を実施しています。

森林保全活動では、従業員の環境意識の醸成を図るための環境学習、間伐、植林、下草刈りなどを行っています。2023年度は、間伐・植樹を実施し、更に、参加した従業員の環境意識の醸成を図るため自然の中でフィールドワークを行いました。また、2006年より公益財団法人オイスカ

と協働し、山梨県早川町において森林保全に取り組む「パジェロの森」では、自然植生が復活し生物の多様性が高まっていることを確認したほか、従業員による間伐材を使った遊歩道の修復や延伸、森に訪れた人が小休憩できるよう、森の中に置くベンチづくりを実施しました。



間伐材を使用して遊歩道の修復や 植樹活動参加者による集合写真
延伸を行う参加者の様子

フィリピンにおける環境保全活動として苗木寄付

フィリピンの自動車部品生産拠点であるエイシアン・トランスミッション・コーポレーション（ATC）では、設立45周年の2018年度から5年間で累計25,000本の苗木を植えることを目標に、緑化活動に取り組みました。

活動6年目となる2023年度も緑豊かな環境を守るため、継続的に学校や自治体と連携して植林を行い、累計27,109本の苗木を植えました。

人 (People)

小中高生への教育支援

次世代を担う子どもたちへの教育支援として、小学生を対象に生産現場を体感できる工場見学の受け入れや、従業員が小学校を訪問して授業をする体験授業プログラム、中

高生が将来について考え、視野を広げるためのキャリア教育学習を実施しています。

2023年度は約30,400人の小中高生が参加しました。



小学生の工場見学

専門学校や美術大学と産学共同プロジェクトを実施

2023年3月より東京コミュニケーションアート専門学校主催の企業連携授業へ参画しました。

また4月からは多摩美術大学生産デザイン学科との産学共同プロジェクト（授業）を実施しました。当社デザイナーはオンライン及び現地で指導をおこない、学生たちは当社に向けて「将来の三菱ブランドから発売される車（仮題）」などをテーマに将来のブランド像を想像しながら新しいライフスタイルモビリティを企画し、提案しました。



デザイナーが現地で指導している様子

アジアにおける教育支援

タイ、インドネシア、ベトナム、マレーシアにおいて、経済的な理由で学ぶことが困難な中高生や大学生への奨学金寄付や孤児院などへの学習ツール寄贈のほか、自動車業界における質の高い人材育成を支援するため、教材車両の寄贈やインターンシップの受け入れなどを実施しています。



タイにおいてチャリティーマラソンを行い、医療機関へ寄付

2023年度、タイにおける生産・販売会社であるミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）とNPO法人ミツビシ・モーターズ・タイランド・ファンデーション（MMTF）は「ミツビシ・モーターズ・チャリティー・ラン2023」を開催し、チョンブリ県ワット・ヤーナサンワララム病院へ医療機器購入支援のため、総額70万バートを寄付しました。



寄付の様子

ベトナムにおいて応急処置ワークショップを開催

2023年4月から5月、ベトナムの現地生産・販売会社であるミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド（MMV）は現地ディーラー及び応急処置教育を実施する現地NPO法人Survival Skills Vietnamと協力し、地域の小学校に通う児童や教職員を対象に、心肺蘇生などのワークショップを開催しました。2023年度は計3回、約530人が参加しました。



気道確保を行う参加者の様子

「三菱自動車STEP募金」及び「マッチングギフト」の実施

2009年4月に導入した「三菱自動車STEP募金」は、当社グループ会社の従業員が自らの意志で毎月、定額を募金し、継続的に社会貢献活動に参加する仕組みです。この募金では、当社の社会貢献活動方針にもとづき、開発途上国や東日本大震災被災地における活動などを支援しています。また、従業員の社会貢献意欲を大切にするとともに、より多くの支援につなげるため、「三菱自動車STEP募金」が行った寄付に対し、会社が同額を寄付する「マッチングギフト」を実施しています。



なお、募金及びマッチングギフトの支援先は、当社の社会貢献活動方針の重点分野との合致、事業の継続性、定期的な活動報告、実績などを参考に選定しています。また、当社従業員向けに支援先による報告会を開催するなど、支援先とコミュニケーションを図りながら活動につなげていきます。

当社及び「三菱自動車STEP募金」は、これらの支援を通じ、地域のニーズに即した活動を継続し、地域社会の発展へ寄与することを目指しています。

「森の積み木」プロジェクトを実施

子どもたちに木の温もりを感じながら、創造性を働かせて遊んでもらうことを目的に、当社が森林保全活動を行う山梨県早川町を中心とした地域のヒノキの間伐材で作った積み木を当社事業所近隣の幼稚園、保育園などに寄贈しています。

また、従業員が縁のある幼稚園などへ積み木を贈る「従業員プレゼンター制度」を実施しています。

2023年度は60カ所に寄贈し、2010年度からの累計は585カ所となりました。



ヒノキの間伐材で作った積み木

フィリピンにおいて中等学校校舎建設を支援

子どもの学習環境改善を目的に、国際NGOワールド・ビジョン・ジャパンと連携し、フィリピン共和国サマル州に中等学校1校を開校するための校舎を建設するとともに、テーブル付椅子40脚やプロジェクターなどの備品を寄付しました。



開校式の様子

被災地支援

自然災害などの緊急事態に際し、義援金の拠出、車両の無償貸与や従業員によるボランティア活動など、様々な支援を行っています。

令和6年能登半島地震への支援

令和6年1月に発生した能登半島地震の被災地復興支援として、1,000万円の義援金を寄付しました。

また、新潟県庁の要請により『アウトランダー PHEV』『エクリプスクロスPHEV』計2台を柏崎市のコミュニティセンターへ貸与し、停電地域における携帯電話の充電などに活用いただくほか、新潟県・富山県・石川県・福井県4県下の26箇所の新車販売店舗における「急速充電の無料利用サービス」及び「スマートフォンへの無料充電サービス」を実施しました。更に倉敷市からの要請を受け、『デリカD:5』1台を無償貸与しました。『デリカD:5』は被災した石川県珠洲市にて、被災者の健康管理支援を行う倉敷市職員の移動手段として、1年間活用されます。

大雨被害地にボランティアを派遣

2023年6月、梅雨前線及び台風第2号による大雨の影響により、愛知県東部の広い範囲で浸水し、同県岡崎市では一部地域が冠水するなどの被害が発生しました。被災地復旧に向けた家財撤去や土砂払いなどのボランティア



床下の泥をかき出す作業

支援先	主な活動内容
■ 国際NGOワールド・ビジョン・ジャパン	開発途上国において、水・衛生、HIV/エイズ、マラリアなどの感染症予防を含む保健、栄養、教育や学校建設など、地域の課題解決へ取り組み、子どもたちが健やかに成長できる環境づくりを目的としている活動への寄付
■ 公益財団法人オイスカ	海外の子どもたちが苗木を植え、地球の緑化を進める活動への寄付
■ 事業所近隣の幼稚園、保育園など	子どもたちの知育玩具として山梨県の天然無垢なヒノキの間伐材で作った積み木と当社オリジナルのクルマ型ケースを幼稚園、保育園へ寄贈


 ターゲット
● 10.2

 ターゲット
● 11.5

 ターゲット
● 13.1

 ターゲット
● 15.4

ティア活動に従事するため、岡崎製作所の各部門から延べ206人（6日間）の従業員を派遣しました。

オーストラリアでの洪水被災地支援として、多数の車両を提供

2023年5月～7月、オーストラリアの販売会社であるミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド（MMAL）は、洪水被害を受けた同国内各地域に対する緊急・復旧支援活動をサポートするため、同国の災害支援団体である Disaster Relief Australia（DRA）と協働しました。MMALは、DRAによる瓦礫除去・運搬を含む復旧支援活動をサポートするためピックアップトラック『トライトン』やスポーツユーティリティビークル『パジェロスポーツ』を含む30台の車両を提供しました。更に、同年5月と7月には同社CEOを含むスタッフ7人が災害ボランティアとして従事しました。

2023年度の主な支援

実施時期	支援内容	支援先
2024年1月	令和6年能登半島地震 ・義援金1000万円を寄付 ・『アウトランダー PHEV』『エクリプス PHEV』計2台を貸与 ・倉敷市と連携し『デリカD:5』を貸与	被災自治体
2023年5月～2024年3月	オーストラリアで大雨洪水が発生した各地域 ・『トライトン』『パジェロスポーツ』を含む30台を提供 ・災害ボランティア計7人が参加（2023年5月、7月）	オーストラリア災害支援団体 Disaster Relief Australia
2023年6月	梅雨前線及び台風第2号による大雨 ・従業員ボランティア延べ206人が岡崎市での土砂払いなどに参加	岡崎市

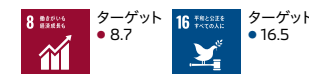
「災害時の支援」の詳細は、ウェブサイトをご覧ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/society/contribution/relief/index.html>

ガバナンス

コーポレート・ガバナンス	99
基本的な考え方・方針、コーポレート・ガバナンス体制.....	99
監査委員会監査及び内部監査の状況.....	102
買収防衛策の導入の有無.....	103
役員報酬	103
基本的な考え方・方針.....	103
内部統制	104
基本的な考え方・方針、体制.....	104
リスク管理	105
基本的な考え方・方針、リスク管理体制の整備.....	105
コンプライアンス	106
基本的な考え方・方針.....	106
マネジメント体制、社内及び社外相談窓口の設置.....	107
教育・研修.....	108
腐敗防止、政治的関与（政治献金）.....	109
情報セキュリティ、個人情報保護、安全保障貿易管理、税務に対する考え方.....	110
取締役会の構成	111

コーポレート・ガバナンス



基本的な考え方・方針

三菱自動車は、ビジョン・ミッションにもとづき、株主の皆様やお客様をはじめ全てのステークホルダーの期待に応えるとともに、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を実現するために、コンプライアンスを最優先に考え、経営上の優先課題としてコーポレート・ガバナンスの継続的な強化・充実に取り組んでいます。

また、当社のコーポレート・ガバナンスに関する基本的な枠組み及び考え方を「コーポレートガバナンス・ガイドライン」として取り纏め、当社ウェブサイトにおいて公開しています。

PDF 「コーポレートガバナンス・ガイドライン」

コーポレート・ガバナンス体制

当社は、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化の一環として、経営監督機能と業務執行機能の分離を明確にし、経営の健全性・透明性確保に向けて一層の監督強化及び危機管理の徹底を図りつつ、環境変化に素早く対応する迅速な業務執行を実現していくために、指名委員会等設置会社の形態を採用しています。

取締役会及び取締役

取締役候補者の指名方針及び取締役会の構成

取締役会は、経営上の重要事項の決定及び執行役の業務執行の監督を行っています。

当社は、取締役候補者の指名方針及び取締役会全体の構成・規模について、以下のように定めています。

取締役会において、経営方針や具体的執行事案について客観的、多面的に審議し、執行役による業務執行状況を適切に監督するためには、多様な知識・経験・専門性・バックグラウンドを有する適正規模の社内外の者が様々な観点から関連な議論を行うことが重要であることから、その実現を図るよう取締役を指名します。

上記に従い、以下のとおり取締役会全体としての独立性及び多様性を確保します。

取締役会の監督機能を強化するため、取締役の過半数を社外取締役とします。更に、独立・客観的な立場で責務を果たすため、取締役の3分の1以上を独立社外取締役とし、その通算任期にも配慮します。また、指名、報酬及び監査の各委員会は、委員の過半数を社外取締役とし、委員長は原則として社外取締役とします。

2024年6月20日現在において、取締役13名（女性取締役2名）で構成されており、13名の取締役のうち11名は豊富な経験や高い見識などを有する社外取締役であり、社外取締役のうち5名は独立社外取締役です。

また、各取締役の知識・経験・専門性（スキル・マトリックス）については、取締役会の構成（P111）及び当社ウェブサイトにおいて公開しています。

(WEB) https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/governance/policy_skill.html

社外取締役の独立性判断基準

当社は、以下のとおり、社外取締役の独立性判断基準を定めており、一般株主と利益相反が生じるおそれがない者を独立役員として選任しています。

社外取締役については、例えば法律や会計・財務などの専門家、一定規模以上のグローバル企業の経営経験者、世界情勢や社会・経済動向に関する識者など、社内取締役だけでは得られない多様な知識・経験・専門性をベースとして、当社グループについての理解やあるべき方向性の議論に必要な時間と労力を割き、臆することなく経営陣に対して意見表明ができることを重視して指名します。加えて、多角的な視点が事業推進や適切な監督や監査に資するとの認識に立ち、ジェンダー・年齢・国際性といったバックグラウンドの多様性も考慮していきます。

社内取締役には、執行のトップである社長と、当社での執行経験にもとづき適切に監査委員としての任にあたることのできる者を指名します。

また、取締役会は、関連で建設的な議論・意見交換が可能となるような人数で構成されるようにします。

〈社外取締役の独立性判断基準〉

当該社外取締役が次のいずれにも該当することなく、当社の経営陣から独立した中立の存在であること

- ① 当社主要株主（※1）の業務執行者
- ② 当社の主要取引先（※2）若しくは当社を主要取引先とする会社又はそれらの親会社若しくは子会社の業務執行者
- ③ 当社の主要借入先（※3）又はそれらの親会社若しくは子会社の業務執行者
- ④ 当社の法定監査を行う監査法人に所属する者

※1 主要株主：10%以上の議決権を有する者

※2 主要取引先：当社の取引先であってその年間取引金額が直近事業年度の当社の連結売上高又は相手方の直近事業年度の連結売上高の2%を超える取引先

※3 主要借入先：当社が借入を行っている金融機関であって、その借入額が直近事業年度末の連結総資産の2%を超える借入先



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

- ⑤ 当社から、役員報酬以外に多額（※）の金銭その他の財産を得ているコンサルタント、公認会計士などの会計専門家、弁護士などの法律専門家（当該財産を得ているのが、法人・組合などの団体である場合は当該団体に所属している者）
- ⑥ 当社の役員相互就任先の業務執行者
- ⑦ 当社から多額（※）の寄付又は助成を受けている団体の業務執行者
- ⑧ 過去3年以内で、①～⑦のいずれかに該当していた者
- ⑨ 現在、近親者（2親等以内）が①～⑦のいずれかに該当する者
- ⑩ 社外取締役としての在任期間が通算8年を超える者
- ⑪ そのほかの事情を実質的又は総合的に勘案して、当社との関係性が強いと見られる可能性がある者

※ 多額：当社から収受している対価が年間1,000万円以上

取締役会の実効性についての分析・評価

三菱自動車は、コーポレート・ガバナンスの実効性向上を図るため、全取締役に対するアンケート調査により取締役会実効性評価を年に1度実施し、その結果を取締役会で報告しています。

2023年度においては、取締役会の監督機能の高度化を図る観点から以下スコープを軸として全取締役を対象とするアンケートを実施しました。

＜評価の項目＞

1. 取締役会の構成と運営
2. 経営戦略と事業戦略
3. 企業倫理とリスク管理
4. 経営陣に対するモニタリング
5. 株主等との対話
6. 各委員会など

各取締役から寄せられた意見等も踏まえた2023年度の実効性評価の総括は、次のとおりです。

- ・当社取締役会は総じて実効的と判断される。
- ・引き続き、中長期かつ大局的な経営戦略に関する議論を深めることの重要性が確認され、更なる改善に向けては、次のような取り組みを進めることが重要である。
 - 議論・監督・意思決定の質を高めるための基礎となる経営関係情報のより深い共有・理解
 - 関連アジェンダの設定も含んだ、戦略討議の機会の具体化

上記の総括、課題認識を踏まえ、取締役会としては次のような対応を進めることを検討しています。

- ・経営・事業環境、主要部門の業務執行状況などの経営関係情報に関する議論の場の拡充
- ・主要地域戦略、資本戦略、人事戦略などの課題設定を通じた戦略的議論の機会の一層の充実

・モニタリングボードとしての中長期・大局的な経営戦略に関する議論の深化により適した取締役会付議基準の在り方

こうした取り組みを通じ、更なる取締役会の実効性向上を図り、継続的にコーポレート・ガバナンスの強化に取り組んでいきます。

委員会

取締役会には、法定の以下の3つの委員会を設置し、取締役会と合わせて取締役及び執行役の監督機能を果たしています。各委員会はそれぞれ過半数が社外取締役に構成されており、委員長は社外取締役が務めています。これにより、公正性及び透明性をもったコーポレート・ガバナンスが実質的に機能する体制を整備しています。

指名委員会

指名委員会は、株主総会に提案する取締役の選任・解任議案の決定に加え、執行役社長が取締役会に提案する執行役の選任・解任案の承認、三菱自動車の執行役社長の後継者計画などに関する審議を行います。委員は5名の社外取締役に構成され、委員長は独立社外取締役（幸田 真音氏）が務めています。



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

2023年度は、指名委員会を11回開催し、株主総会に提案する取締役の選任議案の決定、また、執行役社長が取締役会に提案する執行役の選任案の承認、執行役社長の後継者計画などに関する審議を行いました。

報酬委員会

報酬委員会は、取締役及び執行役の報酬などの決定に関する方針、並びに個人別の報酬の内容などについて審議・決定を行います。委員は社外取締役4名と社内取締役1名により構成され、委員長は社外取締役（宮永 俊一氏）が務めています。

2023年度は、報酬委員会を9回開催し、取締役・執行役の個人別報酬の決定、現行役員報酬制度の見直し検討などに関する審議を行いました。

監査委員会

監査委員会は、取締役及び執行役の職務の執行の監査、内部統制システムの構築・運用状況の監督、及び監査報告の作成などを行うほか、取締役会又は監査委員会により業務執行者による調査を実施することが相当でないと判断された事項に関する社内調査の実施などを行います。委員は社外取締役4名と社内取締役1名により構成され、委員長は独立社外取締役（中村 嘉彦氏）が務めています。

2023年度は、監査委員会を15回開催しました。監査委員会監査の状況については、P102をご参照ください。

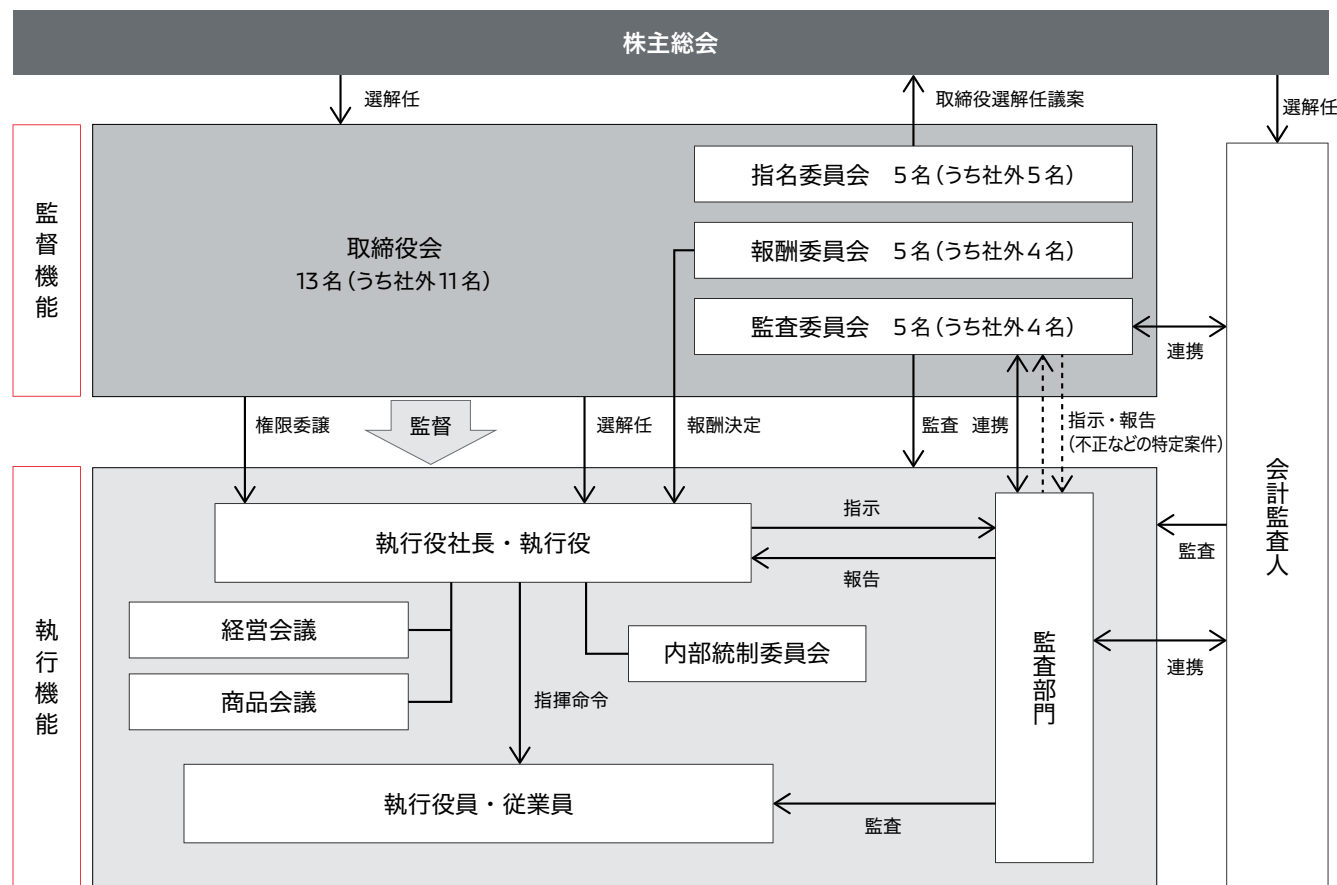
執行役

取締役会は、法令及び定款の規定により取締役会の決議を要する事項、株主総会の決議により委任された事項及び事業経営に関する一定の重要事項を決定し、これら以外の業務執行の決定権限は執行役に委任しています。

執行役は、取締役会から委任を受けた業務執行の決定及びその執行を担っています。取締役会の決議により執行部門の長として、執行役社長を選任しています。

2024年6月20日現在の執行役は10名（執行役社長を含む）です。

コーポレート・ガバナンス及び業務執行の体制（2024年6月20日時点）



ターゲット
● 8.7ターゲット
● 16.5

業務執行における意思決定プロセス及び 各種会議体の概要

業務執行にあたっては、執行部門の長である執行役社長のほかに、職掌範囲における業務執行に関する責任者として権限及び責任を持つ執行役副社長を置いています。また、権限委譲規程にもとづき意思決定権限を体系化し、委任事項及びその範囲を定義するとともに、主要事項の意思決定手続きを定め、業務執行の迅速化と、意思決定プロセスの透明性の向上を図っています。

経営上の重要事項については、執行役全員により構成し、執行役社長が議長を務める「経営会議」において審議のうえ、決定しています。

また、商品プロジェクトに関する重要事項については、「商品会議」にて審議のうえ、決定しています。

更に、内部統制にかかわる事項については、「内部統制委員会」において審議のうえ、決定しています。

いずれも、執行役社長が議長・委員長を務めており、関係する執行役がメンバーとなっています。

利益相反の回避

三菱自動車と取締役及び執行役との競業取引及び利益相反取引については、取締役会での事前の承認及び事後の報告を要する旨、取締役会規則で定めています。また、取締役会の決議においては、特別の利害関係を有する取締役は、決議に参加しないことを取締役会規則に定めています。

更に、役員や主要株主などの関連当事者間の取引にあたっては、他の取引先の場合と同様に、会社の利益を害することがないよう、経済合理性を十分検討したうえで、複数の関係部署によるチェックと権限委譲規程に定められた責任者による承認にもとづいて取引を行うようルールに定めています。

監査委員会監査及び内部監査の状況

監査委員会監査の状況

当社の監査委員会は、監査方針及び監査計画にもとづき、原則として月次で開催される監査委員会のほか、内部監査部門とのミーティング、及び執行役などへのヒアリングにより、国内外主要関係会社を含む内部統制システム（財務報告に係る内部統制を含む）の構築・運用状況、コンプライアンス活動の進捗と運用状況、リスク評価の妥当性の検証及びリスク管理体制などについて情報収集を行い、組織的な監査を実施しています。

当事業年度の監査委員会においては、監査方針及び監査計画、監査の方法、監査職務の分担などの決議のほか、内部統制システムの整備・運用状況、会計監査人の監査計画、監査の方法及び結果の相当性、監査上の主要な検討事項（Key Audit Matters：KAM）についてのコミュニケーション、常勤監査委員職務執行状況などが報告されました。

監査委員会は上記に加え、監査方針及び監査計画にもとづき、内部監査部門とのミーティングを年6回開催し（所要時間約90分／回）、同部門を通じて内部統制の運用状況などについて監査及び情報収集しました。また、執行役などへのヒアリングを年10回開催し（所要時間約90分／回）、国内外主要関係会社及び各部門の内部統制システムの構築・運用、コンプライアンス、リスク管理などの課題への取り組み状況を確認しました。

常勤監査委員は、上記のほか、経営会議などの重要な会議及び委員会への出席、重要な決裁書類等の閲覧、執行役及び執行役員などへのヒアリング、主要な事業所及び国内外関係会社の往査又はヒアリング、国内関係会社監査役研修・連絡会、三様監査ミーティング（監査委員会、会計監査人、内部監査部門）などを行いました。常勤監査委員の職務執行状況は、監査委員会に対して報告しています。

監査委員会の活動状況については、取締役会へ年2回報告しています。加えて、執行役社長へ監査委員会の所見を伝えるべく毎年意見交換を実施しています。

内部監査の状況

三菱自動車は内部監査部門として、執行役社長直属の独立した組織である監査本部に業務監査部と品質監査部を設置し、年度監査計画にもとづいて計画的に内部監査を実施しています。

ターゲット
● 8.7ターゲット
● 16.5

監査本部は2024年3月末現在、24名で構成しており、多様な管理職経験者や公認内部監査人、内部監査士などの資格を有する専門人材を配置しています。業務監査部(15名)は、当社及び国内外関係会社の業務運営が透明性をもって適切なプロセスで運営されているかについて監査を実施しています。また、品質監査部(7名)では、当社及び国内外関係会社の製品品質関連業務が適正に遂行されているかについて監査を実施しています。

なお、監査本部による内部監査の結果は、執行役社長及び監査委員会へ報告しています。

また、監査委員会との年6回のミーティングに加え、月に一度、常勤監査委員との定例ミーティングを開催して連携しているほか、常勤監査委員、会計監査人との三様監査ミーティングでも情報交換を行っています。

監査委員会と内部監査部門の連携状況

監査委員会は監査本部とのミーティングを定期的に行い、監査体制、監査計画、社内及び国内外関係会社を対象とした内部監査結果の状況について、監査本部から説明を受けるとともに、監査本部に対し監査委員会の監査の状況をフィードバックしています。また、取締役会に対しては、監査本部から報告を受けた内容を含め、監査委員会としての監査活動実績を取りまとめ、監査委員会から年2回取締役会に報告しています。

買収防衛策の導入の有無

なし。

役員報酬

基本的な考え方・方針

当社は、社外取締役が委員長を務める報酬委員会において、取締役及び執行役の報酬に関して以下の方針を定めています。

〈基本的な考え方〉

- ①当社グループの持続的成長と中長期的な企業価値の向上に資するものであること
- ②執行役にとって、経営戦略・経営計画の完遂、目標とする会社業績の達成を適切に動機付けるための業績連動性を備えた報酬制度であること
- ③当社が経営を担う者に求める「経営人材のあるべき姿」に適う人材を確保できる報酬水準であること
- ④株主との利益意識の共有や株主重視の経営意識を高めるものであること
- ⑤報酬の決定プロセスは透明性・客観性の高いものであること

報酬委員会では、これらの方針を踏まえ、取締役及び執行役の報酬の算定方法や個人別の報酬などについて決定しています。2023年度の報酬などについては、2023年度有価証券報告書(P76-80)に記載しています。

2023年度有価証券報告書

PDF https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/library/pdf/20240621yuka_jp_1.pdf

2022年度からは、サステナビリティへの対応が当社グループの経営上の重要課題であるとの認識のもと、中長期業績連動報酬を決定する指標として以下のESG関連項目を追加しています。

●「環境」に関する指標：

気候変動をはじめとする深刻化する環境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」を導入しました。

●「社会」に関する指標：

ダイバーシティやワーク・ライフ・バランスの確保、人材育成の推進などを通じた従業員の勤務満足度の向上や自発性の高まりなどを測る指標として、「従業員エンゲージメント」を導入しました。

内部統制

基本的な考え方・方針、体制

三菱自動車は、取締役会にて決議した「内部統制システム構築に関する基本方針」(※1)にもとづき、その運用状況のモニタリングと内部統制システムの改善、強化に努めています。

当社は、過去の品質問題に加え、燃費試験における不正行為を行ったことを重く受け止め、信頼回復への重要な取り組みの一つとして、2017年度にコンプライアンスとオペレーション・ハザードリスクを管理し、ガバナンス向上策について定期的に取締役会へ報告を行うグローバルリスクコントロール担当役員(2023年度からは内部統制・総務・管理担当役員に改称)を任命しました。そして、法令にもとづく内部統制の対応を強化・効率化すべく、金融商品取引法にもとづく財務報告に係る内部統制は執行役副社長(CFO)直下のJ-SOX推進会議にて対応し、会社法にもとづく内部統制は執行役社長を委員長とし、グローバルリスクコントロール担当役員を副委員長とする内部統制委員会を中心として推進する体制としました。この内部統制委員会では、「内部統制システム構築に関する基本方針」に則り、コンプライアンス、情報セキュリティ、BCM(※2)、J-SOXなどの統制する分野ごとの下部委員会で報告・決議された内容を、確認・評価しています。

2022年度からは、昨今顕在化している一つの事象に対し、複数のリスク要素(戦略・財務・オペレーショナル・ハザード)が複雑に絡み合う新たなリスクに対応すべく、対象リスク範囲を拡大しました。また、体制面の強化として内部統制・総務・管理担当役員のもと内部統制推進室を設置し、潜在リスクの把握・予防、リスク顕在化時の緊急対応、当社重大リスクの可視化などを行っています。

なお、国内外の主要関係会社においても2018年度以降順次、内部統制委員会を設置・運用し、グローバルでの内部統制体制の構築に取り組んでいます。また、それぞれの関係会社に対する経営全般の管理責任部門を定め、社内関連部門がその役割に応じて管理責任部門をサポートする体制を整備し、関係会社管理の強化や発展を促進するための様々な支援・牽制・監督を行っています。更に、子会社の重要情報について当社へ適時適切な報告が行われるよう社内規則を整備し、これに則った運用を行っています。加えて、財務報告の適正性を確保するため、前述のJ-SOX推進会議体制のもと、当社及び関係会社の体制整備、評価範囲、評価対象会社の評価状況、改善状況などのフォロー・

取りまとめを行う専門の組織を設置し運用しています。

更に、当社は業務執行と独立した体制として監査本部を位置づけ、内部統制委員会を含めた各委員会と連携させることで、内部統制システムの有効かつ効率的な運用を目指しています。

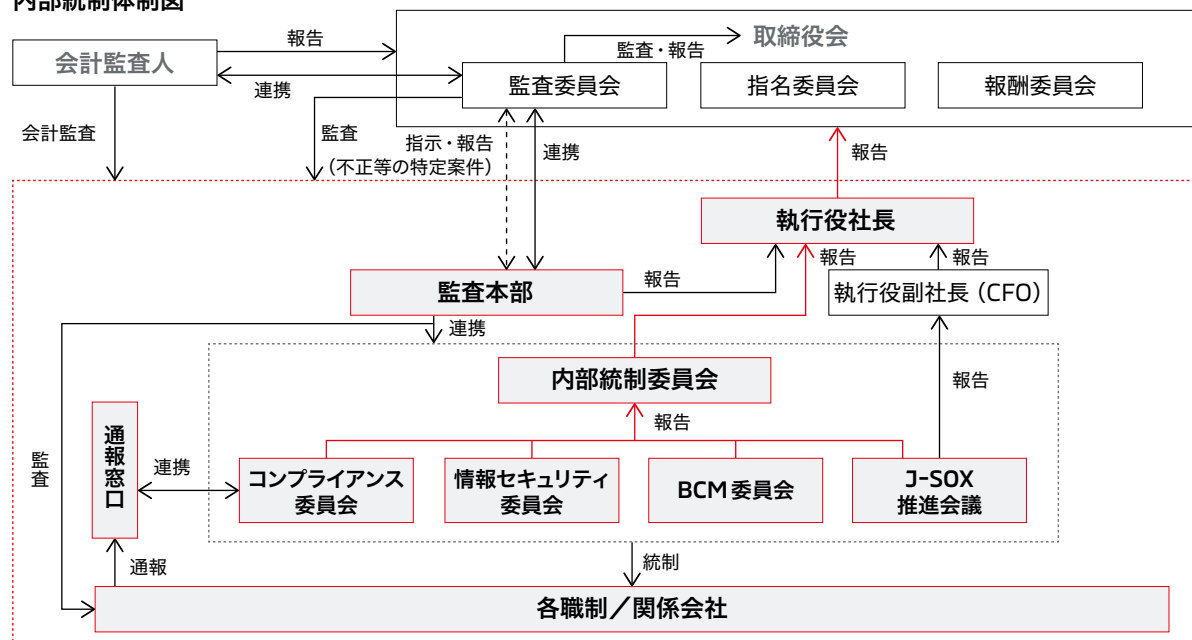
これからも、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保などに向けた継続的な改善・充実を図り、一層のガバナンス強化に向け取り組んでいきます。

※1 「内部統制システム構築に関する基本方針」はコーポレートガバナンス報告書をご参照ください。

PDF <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/pdf/governance.pdf>

※2 BCM : Business Continuity Managementの略称

内部統制体制図



リスク管理



基本的な考え方・方針

三菱自動車では、「内部統制システム構築に関する基本方針」において業務上のリスク管理についての方針を定め、当社グループ全体でリスク管理活動を推進しています。当社は、当社グループの事業に影響を与えるリスクを適切に把握し、発生を未然に防ぎ、また、発生した場合もその影響を最小化するように適切に管理することは、最も重要な経営課題の一つであると考えています。

リスク管理体制の整備

当社は「優先リスク管理」、「部門リスク管理」、「関係会社リスク管理」の3つのリスク管理活動を通じて当社グループ全体のリスク管理体制を整備し、改善を進めています。

優先リスク管理では、当社グループ全体が直面する潜在的影響度が大きく、かつ緊急性の高いリスクを選定のうえ、リスクごとに「リスクオーナー」を設置し、可能な限り早期のリスク低減に取り組んでいます。

部門リスク管理では、本部若しくは製作所ごとに任命された「リスク管理責任者」のもとで、各々に固有のリスクの洗い出し、評価、対策立案・実施、モニタリングのPDCAサイクルを回し、リスクの低減を図っています。

関係会社リスク管理では、当社の関係会社における各種リスクに対する取り組みや、BCP(※1)の改善などの活動状況を当社が定期的に確認し、必要に応じて改善を提案、指導しています。

また、前述のとおり、2022年度からは新たな強化策として内部統制推進室を設置しました。昨今、戦略・財務・オペレーショナル・ハザードリスクが複雑に絡み合った地政学リスク・経済安全保障上のリスク・ビジネスと人権のリスクなどが顕在化しており、対象リスクの範囲を拡大して管理する体制としています。

これらのリスク管理の取り組みは、内部統制の主要活動として取締役会に定期的に報告し有効性の確認を行っています。

地震などの大規模自然災害や感染症の大流行などが発生した場合に備え、「お客様、社員とその家族の安全確保と地域社会との共助」を基本方針とした、災害対策やBCM(※2)に取り組んでいます。

2020年度には「BCM委員会」を常設の会議体として新設し、2022年度には従来からの社内取り組みを一元化することで平時におけるBCM活動の強化を図り、全社横断的な対策を講じています。

重大事案発生時の緊急対応組織の立ち上げや指示命令系統などを盛り込んだ緊急事態対応マニュアル及び全社BCP運営要領を制定し、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

平時から緊急時を想定し、全社対策本部の設置、各拠点からの社員安否・被災状況の報告と全社対策本部からの指示を行う全社BCP訓練を年に1回実施しています。

不測の事態が発生した場合には、経営幹部への速やかな情報伝達と迅速かつ的確な対応ができるよう緊急情報連絡システムを運用しています。

また、帰宅困難者対策として、本社では東京都帰宅困難者対策条例にもとづき、3日間の社内待機を想定した備蓄品を確保しています。また製作所においても備蓄品整備や来訪者の受け入れなど、近隣自治体と連携しながら取り組みを進めています。

※1 BCP : Business Continuity Planの略称

※2 BCM : Business Continuity Managementの略称

コンプライアンス



基本的な考え方・方針

企業活動においては、環境・労働・消費者保護などにかかわる様々な法律や公的制度と密接に関連し、これらを遵守することが求められています。

三菱自動車がこれらの法規制や制度に適切に対応できない場合、事業の継続に支障が生じるとともに、社会や地球環境に対しても大きな負荷をかけてしまうと認識しています。

当社は、企業としての社会的責任を果たすため、法令・国際ルール・社内規程の遵守はもちろんのこと、変化する社会規範についても最大限に尊重して行動するべく、全ての役員・社員が守るべき規範として「グローバル行動規範」を制定し、国内外の主要関係会社を含めたコンプライアンス体制の充実と従業員教育に力を入れています。「グローバル行動規範」は必要に応じて見直しを行っており、2019年には人権の尊重や腐敗防止の取り組み方針の明確化を目的に改訂しています。

グローバル行動規範

【基本理念】

三菱自動車グループは、企業としての社会的責任を果たすため、全ての役員・社員が遵守しなければならない規範としてこの行動規範を定めました。

この行動規範は、三菱自動車グループに働く全ての役員・社員に適用されており、一人ひとりにこの行動規範をしっかりと遵守していく責任があります。

1. 法律・ルールの遵守

私たちは事業活動を行う全ての国の法令、規則に加え、会社の方針や規則等を遵守します。

2. 安全の推進

私たちは、健全な職場環境を維持促進し、安全に業務を遂行します。更に、お客様と搭乗者の安全を確保することに細心の注意を払い、製品の安全性を継続的に推進していきます。

3. 利益相反行為の禁止

私たちは会社の利益を考えて行動し、会社の利益に反した行動、活動、情報の使用はしません。更に、利益相反と見られないように努めます。

4. 反社会的勢力との関係の遮断

私たちは反社会的勢力といかなる関係も持ちません。私たちはテロ行為、麻薬取引、マネーロンダリング、その他個人のまたは組織的の犯罪に関与しません。

5. 会社資産の保護

私たちは会社の資産を保護し、許可無く資金や企業秘密、物的資産、知的財産を含む会社資産を使用しません。

6. 公平・公正な関係

私たちは、公務員および取引先（販売会社、部品メーカー、その他）と、公平かつ公正な関係を維持していきます。

私たちは、直接または第三者を通じた間接的な形でも、贈賄を含めいかなる形態の汚職行為も参加・是認しません。

7. 透明性と説明責任の確保

私たちは企業経営に係る勘定と記録を誠実に管理し、株主、お客様、従業員、地域社会等の関係者に対して、企業活動にかかわる情報を、公正性と透明性をもって適時・適切に開示します。

8. 人権と多様性の尊重、機会平等

私たちは、人権を尊重するとともに、取引先、お客様、他の役員・社員、地域社会の多様性を尊重します。また、差別や報復、いやがらせは、どんな形・程度にせよ容認しません。

9. 環境保全

私たちは、製品を開発し、サービスを提供する際、環境保全を考慮し、リサイクル・省資源・省エネルギーの推進に努めます。

10. 実践・報告の義務

私たちは、この行動規範に従い、業務を遂行します。また、行動規範の違反を察知した場合には、速やかにその旨を報告します。そして、信念に基づいて違反行為を報告した当該役員・社員は報復を受けることがないよう保護されます。

マネジメント体制

三菱自動車では、コンプライアンス違反と情報セキュリティ事象の未然防止の仕組みとして内部統制・総務・管理担当役員の指揮のもと、各部門においてコンプライアンス・オフィサーを任命し、各部長をコーディネーターとする体制をとっています。

コンプライアンス・オフィサーは部門内のコンプライアンス違反未然防止活動をコードリーダーと連携して実施しています。コンプライアンス違反発生時は是正処置、再発防止とその有効性の確認及び水平展開を実施し、内部統制担当役員に報告します。

国内外の主要関係会社においてもコンプライアンス・オフィサーを任命し運用する仕組みとしています。更に2018年度からコンプライアンス違反未然防止の一環としてグローバル内部通報窓口を設置し運用しています。

これらのコンプライアンス推進体制や、教育、グローバル行動規範の制定・改訂などの活動、コンプライアンス違反の発生と対策の状況に関して、定期的に取締役会へ報告しています。

また、重大事案発生時は緊急事態対応マニュアルに沿って緊急対応組織を立ち上げ、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

加えて、財務報告に係る内部統制対応として、コンプライ

アンス体制や決算取りまとめ手続きなどを確認しています。評価対象会社のそれぞれの統制で不備が発生した場合、不備の内容改善策についての報告を求めており、2023年度は、三菱自動車グループ19社（当社、国内関係会社6社、海外関係会社12社）の状況を確認しました。

なお、2023年度はお客様や投資家などの信用を毀損するような重大なコンプライアンス違反は発生していません。

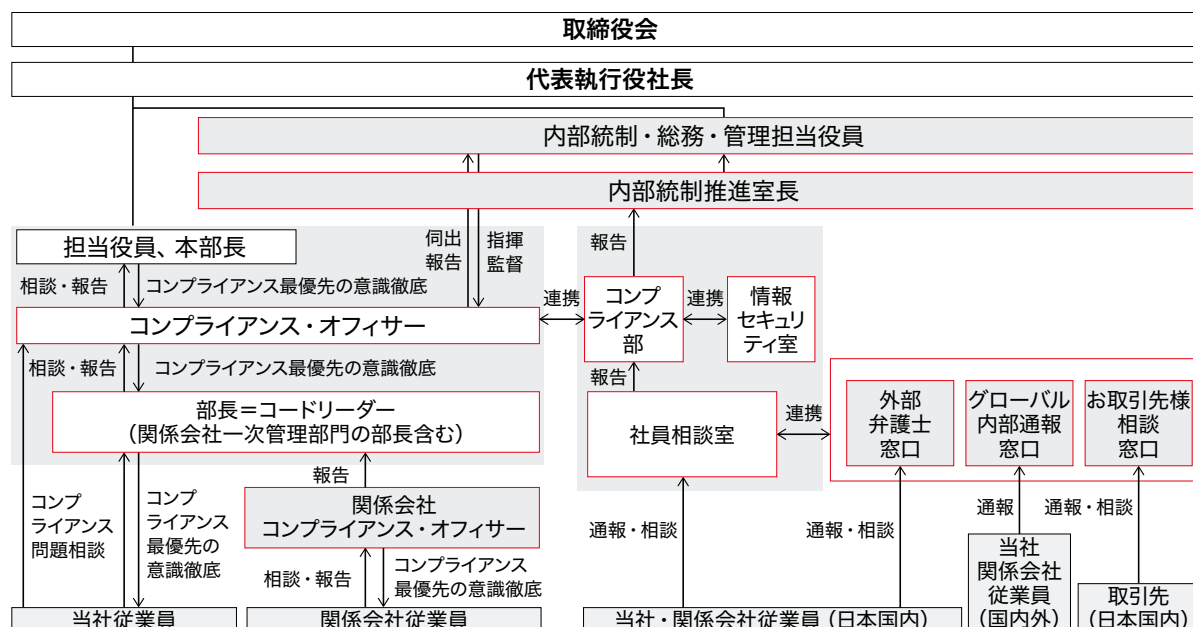
社内及び社外相談窓口の設置

不正の防止・早期発見ならびに自浄作用の発揮のために、当社従業員ならびに国内関係会社従業員が通報・相談することができる社内相談窓口（社員相談室）を設置しています。また、外部弁護士が対応する社外相談窓口「MMC ほっとライン」、及び国内外の従業員が利用できる「三菱自動車グローバル内部通報窓口」を設置しています。更に、国内の取引先を対象とした「お取引先様相談窓口」も設置しています。

コンプライアンス違反の早期発見・未然防止のため
2023年2月に実施したアンケート調査では、調査に参加し
た約5,000人の従業員のうち、93.7%がこれらの「内部通
報窓口を知っている」と回答しました。

2023年度は、これらの窓口にて104件の通報・相談がありました。寄せられた通報・相談については、社員相談室による調査若しくは関係部門のコンプライアンス・オフィサーに対応を指示し、事実関係を確認したうえで、迅速に問題を解決するよう努めています。寄せられた通報・相談で、コンプライアンス上の問題又は企業リスクが懸念される問題

コンプライアンス推進体制図



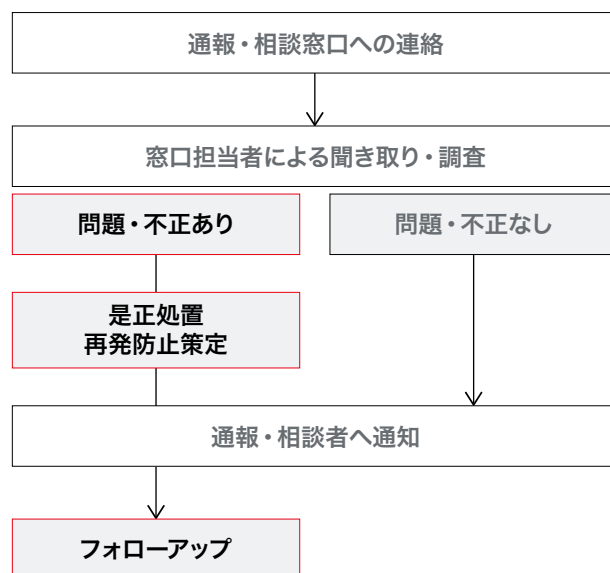


ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

のある通報は、直ちに内部統制担当役員、監査委員に報告し、対応について指示を受け、問題の解決に努めています。内部通報窓口で通報・相談を受けた場合は、速やかに聞き取りなどの調査を行います。違反行為を発見した場合も、インシデント報告を行うとともに、是正・再発防止を実施します。



なお、情報管理及び事実関係調査にあたっては、相談者が不利益を受けることのないよう、「コンプライアンスのための内部通報運営要領」を規定し、社内に周知しています。

2018年度に設置した「三菱自動車グローバル内部通報窓口」は従業員が通報をしやすいよう、社外の専門会社に独立設置し、匿名での受け付けも可能としています。また、

三菱自動車本社が関係会社の通報内容も確認できる仕組みとし、グループ全体のリスクを把握・管理する体制を構築し運用しています。

通報・相談窓口の内容別件数（2023年度、104件）

項目	件数
会社・業務への提言	3
職場環境	19
労務・労働関係	3
人間関係、ハラスメント	40
コンプライアンス、業務違反、不正	32
その他	7

2023年度に受け付けた全104件の通報・相談のうち、調査の結果、法令違反やハラスメントなどコンプライアンス上の問題があった6件については、速やかに是正処置を取るよう関係部署に指示し、確実に実施されたこと、及び有効性を確認しています。

教育・研修

コンプライアンスに関する教育・研修については、年度ごとに施策を立案し、階層別を実施しています。また、社内各部門では、コンプライアンス・オフィサーを中心に部門独自の施策を立案・実行しています。

具体的には、全従業員のコンプライアンス意識向上を図るため、新入社員及びキャリア社員の入社時に、当社のコンプライアンス問題にかかわる歴史とそこから得られる教訓の

研修を実施しています。当該研修は、昇進時にも反復的に実施することで、意識の定着化を図っています。更に、一部の国内関係会社に向けても同様の研修を展開することで、グループ全体としての意識醸成に努めています。

また、当社全従業員向けには、コンプライアンス基礎講座や情報セキュリティ、36協定等就業管理についてeラーニングを実施し教育しています。

更に、各部門が自主的に「安全への誓いの日」(*)の当日若しくは前後の日に、この日の意味を再認識する行事や、身近なコンプライアンス問題や職場風土に関する「職場討議」を行っています。

このほか、毎月「コンプライアンス通信」をイントラネットに掲載し、コンプライアンスに関する情報をわかりやすく従業員に周知しています。

2023年度は上記に加え、役員には更なる意識向上策として社外講師によるビジネスと人権に関する講演、部長クラス以上の管理職には職場運営の改善支援としての社外講師によるアサーティブコミュニケーション研修をそれぞれ実施しました。加えて、職場コミュニケーションの向上やリモートワークへの対応のため、新任課長クラスの管理職には社外講師によるコミュニケーション研修を実施しました。

※ リコール隠し問題など過去の過ちを風化させないために、三菱ふそう製大型トラックの品質不具合に起因する2件の死亡事故が発生した1月10日と10月19日を「安全への誓いの日」(2004年10月制定)としています。



腐敗防止

方針と考え方

三菱自動車では、「グローバル行動規範」を定めており、その中で、「法令、規則を遵守します」「公務員および取引先と公平かつ公正な関係を維持していきます」と明記しています。そのうえで、腐敗行為の防止のための仕組みを構築、運用しています。

マネジメント体制

当社は、全従業員対象にグローバル行動規範を周知するeラーニングを実施するとともに、当規範を掲載した冊子を配布し、管理職以上にはスマートフォン対応アプリを配信することにより、いつでも振り返りができるようにしています。また、この冊子は国内関係会社へも配布し、海外関係会社へはデータを送ることで、当社グループ内にも周知しています。

当社は、贈収賄行為及び腐敗行為の防止に関するグローバルな指針として、「グローバル賄賂防止ポリシー」を制定し、その中で、贈収賄や腐敗行為を一切容認しないという当社の方針を明記しています。また、当社グループ全体での贈収賄・腐敗行為防止の取り組みを強化すべく、国内及び海外の関係会社にも同ポリシーを遵守させており、サプライヤー、請負業者、仕入先、販売業者、外部エージェントなどに対しても、賄賂に関する適用法令及び各社の贈賄防止ポリシーを遵守することを求めています。

当社は、特に公務員との間で贈答・接待を行ったり、受けたりすることについて、管理規則及び運用基準を定めており、その中で、全ての役員・社員が、その職務に関し、公務

員に対して不正に贈答・接待を行ったり、受けたりすることを禁止しています。また、公務員に対して贈答・接待を実施する際には、法務部長への事前の申請を義務付け、承認を得た場合のみ実施できる仕組みを構築しています。公務員以外についても、管理基準及び運用基準を定め、不正な、あるいは社会通念を超えた贈答・接待の提供や、利益供与を受けることを明確に禁止しています。これに加え、例外的に認められる範囲をガイドラインとして示し、実施にあたっては申請を義務付けるなど透明性のある運用を行っています。なお万一、基準に反する事案があった場合には、社内報告や再発防止策の策定・実施を行う体制を構築しています。

また、販売の現場では、多くの社員がお客様と直接金銭などの受け渡しを行うため、着服をはじめ金銭などにかかわる不正事案が発生するリスクが高くなります。当社の国内販売子会社では、定期的にコンプライアンス方針を周知・徹底するための教育・研修を実施することで、不正事案の発生防止を図っています。また、各販売子会社で定期的な拠点監査を実施するとともに、当社の監査部門が国内関係会社に対する内部監査の一環として、販売子会社に対しても業務監査を実施し、監査結果を当社執行役社長に報告したうえで国内営業部門ともその結果を共有し、指摘事項に対する改善策の実行状況についてフォローを行っています。

海外関係会社については、当社から海外関係会社へ赴任する役員・社員に対し、贈収賄の禁止・防止を含めた法務リスクの赴任前教育を実施し、腐敗防止の徹底を図っています。

当社の監査部門による海外拠点監査の際には、贈収賄

をはじめとする腐敗行為に対する防止の取り組み状況についても確認を行っています。

なお、当社が2023年度に腐敗行為により規制当局から受けた罰金などの措置はありません。また、腐敗行為により懲戒処分を受けた役員・社員はいません。

政治的関与（政治献金）

当社は、「グローバル行動規範」に定められた「法律・ルールの遵守」「公平・公正な関係」「透明性と説明責任の確保」を遵守し、政治との適切な関係を維持しています。

当社は、民主政治の適切な維持には相応なコストが必要であると考え、社会的責任の一環として政治寄付を行っています。実施にあたっては、公職選挙法、政治資金規正法のほか、政治関係の法令を遵守し、社内決裁規定による適切な運用を徹底しています。

なお、2023年度は、国民政治協会に対し、1,390万円の寄付を行っています。

ターゲット
● 8.7ターゲット
● 16.5

情報セキュリティ

事業活動において、重要な情報資産（情報やそれらを取り扱う情報システム・機器・媒体・設備・製品）を適切に保護することは社会的責任であり、ステークホルダーからの信頼を得るために重要であると認識しています。三菱自動車は、次の情報セキュリティ対策を進めています。

- ・情報セキュリティに関連する社内規程の整備・見直し
- ・情報資産の管理やランサムウェアによるマルウェア感染、サイバー攻撃に対する対策強化
- ・セキュリティインシデントの発生を予防し、インシデント発生時に迅速に対処する組織であるCSIRT（※）によるインシデント発生時を想定した訓練の定期的な実施
- ・従業員を対象とした情報セキュリティに関するeラーニング、メール訓練及び社内イントラネットなどを通じた注意喚起の実施
- ・情報セキュリティ委員会による情報セキュリティ活動のモニタリングなど

※ CSIRT：Computer Security Incident Response Teamの略称

個人情報保護

当社の「個人情報保護方針」にもとづき、社内規程の整備など、管理体制を構築しています。更に、従業員に対するeラーニングなどを通じて、教育を継続実施しています。また、世界的に個人情報保護に関するルールが強化される傾向にあるため、各国の個人情報保護法規制に対応し、各国

の拠点と連携し、適切な法令対応を取る体制を整備しています。

なお、2023年度に顧客プライバシーの侵害及び顧客データの紛失に関する不服申立は受けていません。

安全保障貿易管理

当社は、国際的な平和及び安全維持の観点から、大量破壊兵器などの不拡散や通常兵器の過度の蓄積を防止するための厳正な輸出管理の重要性を深く認識しています。

この厳正な輸出管理を行うために「安全保障貿易管理規則」を制定しています。執行役社長を安全保障貿易管理の最高責任者とし、そのもとに安全保障関連法規遵守委員会を設置した管理体制により、輸出取引の適法性を確保しています。

税務に対する考え方

事業活動を行う国における適正な納税は、グローバル企業が果たすべき基本的な社会的責任の一つです。

当社グループは、事業活動を行ううえでの税務コンプライアンス遵守の観点で、「グローバル税務ポリシー」を定めています。当社はこの方針のもと税務ガバナンス体制を整備するとともに、国際課税ルール及び税務に関する各国の法令を遵守し、適正な納税に努めています。

グローバル税務ポリシー

1. 税務コンプライアンスについて

三菱自動車グループは、「三菱自動車グローバル行動規範」に基づき、グローバルレベルで適正納税を徹底いたします。そこにおいては、事業活動を行う全ての国の税務関連法規および租税条約をはじめとする国際課税ルールの遵守はもちろんのこと、OECD・G20加盟国により策定されたBEPS行動計画（Base Erosion and Profit Shifting Action Plan）の趣旨を理解し、適時、適切な納税をおこないます。また、タックスヘイブンあるいは法規制の趣旨に反する抜け穴を利用した租税回避プランニングはおこないません。

2. 税務ガバナンスについて

- (1) 三菱自動車グループは、税務ガバナンスを税務コンプライアンスを実行するための基盤ととらえ、トップマネジメントのイニシアティブのもと、会計・税務にかかる情報管理および透明性確保のための適正な体制整備を徹底いたします。
- (2) 三菱自動車グループは、各国税務当局に対して、多国籍企業グループに提出が義務付けられているBEPS移転価格文書等の情報を適時、適切に開示いたします。

取締役会の構成 (2024年6月20日付)

ターゲット
● 8.7ターゲット
● 16.5

社外 社外取締役 独立 独立役員 男性役員 女性役員

氏名	役職	属性	委員会	取締役 在任期間 (2024年 6月20日 時点)	選任理由	知識・経験・専門性(※)			
						上場会社 における 経営 経験者	自動車 分野の 専門性を 有する者	法律・ 会計・ 財務の 専門性を 有する者	世界情勢 や社会・ 経済動向 等に関する 識者
平工 奉文	取締役会長	社外 独立	指名委員会	3年	経済産業省において近畿経済産業局長や製造産業局長などの要職を歴任し、また資源エネルギー庁でエネルギー政策に携わるなど、産業界全般にわたり、幅広い経験・知見や交流を有しており、これらを生かし、取締役会議長として積極的な当社経営の監督や助言・提言が期待できるため。				●
加藤 隆雄	取締役		報酬委員会	5年	当社最大規模の海外生産拠点であるインドネシアの子会社の取締役社長を務めるなど、当社における長年のグローバルな経営経験・見識を有しており、加えて2019年6月から当社最高経営責任者として経営を担っていることから、当社重要事項の決定及び経営執行に重要な役割を果たすことが期待できるため。		●		
稲田 仁士	取締役		監査委員会 (常勤委員)	2年	グローバルな取引を展開する総合商社及び当社において、長年にわたり法務、コンプライアンス、コーポレートガバナンスに携わってきた実績と豊富な経験及び見識を有しており、当社の経営に生かすことが期待できるため。			●	
宮永 俊一	取締役	社外	報酬委員会 (委員長)	10年	世界各地で事業を展開する製造業企業において企業経営に長年携わり豊富な経験と実績、高い見識を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。	●			
幸田 真音	取締役	社外 独立	指名委員会 (委員長) 報酬委員会	6年	国際金融に関する高い見識に加え、作家としての深い洞察力和客観的な視点を備え、財務省や国土交通省の審議会委員を歴任した経験から豊富な見識及び経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。				●
佐々江 賢一郎	取締役	社外 独立	指名委員会 報酬委員会	5年	外務省において要職を歴任し、外交官としての広範な国際感覚と豊富な見識及び経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。				●
坂本 秀行	取締役	社外	指名委員会	5年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識及び経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。		●		
中村 嘉彦	取締役	社外 独立	監査委員会 (委員長)	4年	公認会計士として長年にわたり活躍し、会計監査の専門家としての豊富な知識を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。			●	
田川 丈二	取締役	社外	報酬委員会	4年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識及び経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。		●		
幾島 剛彦	取締役	社外	監査委員会	4年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識及び経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。			●	
垣内 威彦	取締役	社外	指名委員会	2年	グローバルな取引を展開する総合商社における経営者としての豊富な経験と実績、グローバルな事業経営に関する高い見識を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。	●			
三毛 兼承	取締役	社外	監査委員会	2年	国際的な金融機関の経営者としての豊富な経験と高い見識を有しており、この経験・見識を生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。	●			
大串 淳子	取締役	社外 独立	監査委員会	1年	弁護士として長年にわたり活躍し、法律の専門家としての豊富な専門知識と高い見識を生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。			●	

※ 知識・経験・専門性は、各取締役の有する全ての知見や経験を表すものではありません。

取締役の略歴は、以下ウェブサイトをご参照ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/company/information/director/index.html>

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
		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	・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



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。



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

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。

ESGデータ集

製品・事業活動関連環境データ

電動車販売実績

(年度)

	単位	2019	2020	2021	2022(※2)	2023
電動車 合計	台	75,143	64,561	65,496	97,831	120,070
電動車販売比率	%	7	8	7	12	15
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	台	47,758	35,553	43,021	60,683	53,330
国内	台	4,970	5,629	11,663	21,544	17,201
海外	台	42,788	29,924	31,358	39,139	36,129
電気自動車(EV)	台	1,015	1,566	839	10,461	7,360
国内	台	901	1,517	690	9,790	7,328
海外	台	114	49	149	671	32
ハイブリッド車(HEV)	台	26,370	27,442	21,636	26,325	52,962
国内	台	26,370	27,442	21,636	22,105	49,299
海外	台	0	0	0	4,220	3,663
その他(※1)	台	—	—	—	362	6,418
世界販売(含む内燃機関車)	台	1,126,843	801,442	936,749	834,172	815,533

※1 ルノーからのOEM車(HEV、PHEV)

※2 2022年度の海外台数を一部修正

製品の燃費・CO₂排出量(企業平均)(※3)

		単位	2019	2020	2021	2022	2023
日本(燃費)	乗用車	km/L	19.3	20.2	20.5	22.8	21.4
米国(燃費)	輸入乗用車	mpg	45.4	45.5	45.3	42.2	54.6
	小型トラック	mpg	35.9	36.8	35.8	37.5	39.6
欧州(CO ₂ 排出量)(※4)	乗用車(生産拠点: MMC)	g-CO ₂ /km	115.6	99.6	93.0	46.0	—
	乗用車(生産拠点: MMTh)(※5)	g-CO ₂ /km		104.2	115.3	114.9	—
中国(燃費)	輸入車	L/100km	12.0	—	—	—	—
	現地生産車	L/100km	7.2	7.5	7.89	7.4	7.1

※3 各国・各地域の当局の公表値。日本・米国は年式、欧州・中国は暦年

※4 走行モード: NEDCモード(～2020年)、WLTPモード(2021年～)

※5 ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッドの略称

事業活動関連データ

CO₂排出量

(年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
生産	千t-CO ₂	464	312	358	314	306
非生産	千t-CO ₂	62	53	53	52	54
日本	千t-CO ₂	348	246	277	226	230
アジア	千t-CO ₂	173	116	132	138	128
その他	千t-CO ₂	5	3	2	2	2
スコープ1(直接排出)	千t-CO ₂	110	80	92	95	96
スコープ2(間接排出)	千t-CO ₂	416	285	319	271	264
(スコープ1+2)合計	千t-CO ₂	526	365	411	366	360
スコープ3	千t-CO ₂ eq	35,429	20,286	28,294	28,710	31,743
(スコープ1+2+3)合計	千t-CO ₂ eq	35,955	20,651	28,705	29,076	32,103

対象拠点: 各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率: 100%

2023年度の環境マネジメント対象会社20社については、P26をご参照ください。

環境マネジメント対象会社の要件を整理し、2021年度より持分法適用関連会社を対象から除外しました。2019～2020年度の(スコープ1+2)合計には、持分法適用関連会社によるCO₂排出量(2019年度: 35千t-CO₂、2020年度: 28千t-CO₂)を含みます。なお、2023年度環境マネジメント対象会社のうち、CO₂排出量換算で97%の拠点で、ISO14001などの環境マネジメントシステムの認証を取得しています。CO₂排出係数について

- ・「地球温暖化対策の推進に関する法律にもとづく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」(2024年4月時点)に準ずる
- ・海外電力の排出係数は、電気事業者別排出係数。一部拠点は、各年度のIEA “CO₂ Emissions from Fuel Combustion” 又は IEA “Emission factors” の排出係数

スコープ3内訳

(年度)

カテゴリ	単位	2019	2020	2021	2022	2023	対象範囲
1 購入した製品・サービス	千t-CO ₂ eq	6,331	4,043	5,495	6,806	7,890	連結 (生産のみ)
2 資本財	千t-CO ₂ eq	319	310	150	121	411	2019～ 2022:単体 2023:連結
3 スコープ1,2に含まれない燃料エネルギー	千t-CO ₂ eq	49	36	44	70	72	連結
4 輸送、配送(上流)	千t-CO ₂ eq	1,174	541	1,049	1,622	2,212	連結
5 事業活動から出る廃棄物	千t-CO ₂ eq	21	11	15	15	24	2019～ 2022:連結 (生産のみ) 2023:連結
6 出張	千t-CO ₂ eq	4	4	4	4	12	連結
7 雇用者の通勤	千t-CO ₂ eq	14	13	13	13	12	連結
8 リース資産(上流)	千t-CO ₂ eq	—	—	—	—	—	—
9 輸送、配送(下流)	千t-CO ₂ eq	—	—	—	—	—	—
10 販売した製品の加工	千t-CO ₂ eq	—	—	—	—	—	—
11 販売した製品の使用	千t-CO ₂ eq	26,833	14,927	20,981	19,530	20,056	全仕向け
12 販売した製品の廃棄	千t-CO ₂ eq	671	382	529	517	527	全仕向け
13 リース資産(下流)	千t-CO ₂ eq	—	—	—	—	—	—
14 フランチャイズ	千t-CO ₂ eq	13	19	14	12	527	2019～ 2022:国内販 売会社の一部 2023:国内外 の全販売会社
15 投資	千t-CO ₂ eq	—	—	—	—	—	—

エネルギー使用量(1次・2次エネルギー)

(年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
総量	PJ(※)	9.5	7.0	8.2	8.2	7.5
生産	PJ	8.3	5.9	7.0	7.0	6.5
非生産	PJ	1.2	1.1	1.2	1.2	1.0
日本	PJ	6.6	4.9	5.6	5.5	5.1
アジア	PJ	2.8	2.0	2.5	2.6	2.3
その他	PJ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%

2023年度の環境マネジメント対象会社20社については、P26をご参照ください。

※ 10の15乗ジュール 単位発熱量：「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」から引用

SO_x(硫黄酸化物)

(年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
総排出量	t	163	125	50	30	25

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%

2023年度の環境マネジメント対象会社20社については、P26をご参照ください。

算定方法：使用燃料の硫黄分の重量を算定し、SO₂に換算NO_x(窒素酸化物)

(年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
総排出量	t	61	44	58	59	58

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%

2023年度の環境マネジメント対象会社20社については、P26をご参照ください。

算定方法：燃料使用量を環境省「環境活動評価プログラム」の排出係数にて換算

VOC(揮発性有機化合物)

(年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
総排出量	t	2,243	1,227	1,511	1,667	1,822

対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、水菱プラスチック株式会社

オゾン層破壊物質の排出

三菱自動車工業株式会社において、2023年度は0.1t(HCFC換算)未満と推計しています。

廃棄物発生量 (年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
総排出量	千t	202	109	143	141	167
生産	千t	194	103	137	134	162
非生産	千t	8	6	6	7	5

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社（含む当社）
 環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：99.7%
 2023年度の環境マネジメント対象会社20社については、P26をご参照ください。

廃棄物の発生・社外への排出状況 (年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
発生総量	千t	89	58	85	84	107
社外排出	千t	53	40	54	60	93
社内再利用分	千t	36	18	31	24	14

対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、京都製作所

原材料使用量 (年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
鉄・アルミ	千t	141	97	117	139	127
樹脂類	千t	2.1	1.1	2.4	2.9	3.0

対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、京都製作所

取水量 (年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
総量	千m ³	5,915	4,420	4,640	4,659	4,268
生産	千m ³	5,654	4,188	4,389	4,405	4,030
非生産	千m ³	261	232	251	254	238
上水	千m ³	988	718	383	438	390
工業用水	千m ³	3,280	2,594	2,938	2,907	2,816
地下水	千m ³	1,647	1,108	1,319	1,314	1,062

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社（含む当社）
 環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：99%
 2023年度の環境マネジメント対象会社20社については、P26をご参照ください。
 ・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)では、排水の一部をリサイクル・再利用しています
 2023年度は、約216千m³をリサイクル利用しました(当社グループ全体の取水量の約5%)

排水量 (年度)

	単位	2019	2020	2021	2022	2023
総量	千m ³	4,104	3,266	3,316	3,311	3,093
生産	千m ³	3,843	3,034	3,254	3,238	3,037
非生産	千m ³	261	232	62	73	56
下水	千m ³	2,041	1,713	1,581	1,410	1,298
公共水域	千m ³	2,063	1,553	1,735	1,901	1,795

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社（含む当社）
 環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：91%
 2023年度の環境マネジメント対象会社20社については、P26をご参照ください。
 ・一部推計を含みます

環境会計

〈環境保全コスト〉

(年度)

分類	主な取り組みの内容		単位	2021		2022		2023	
				投資額	費用額	投資額	費用額	投資額	費用額
事業エリア内コスト	公害防止コスト	大気汚染防止、水質汚濁防止、土壌汚染防止	百万円	591	658	616	663	186	702
	地球環境保全コスト	地球温暖化防止、オゾン層破壊防止	百万円	78	10	183	56	373	19
	資源循環コスト	廃棄物発生量低減・適正処理、再利用の促進	百万円	0	732	0	754	92	654
上・下流コスト	使用済みバンパーの回収、自動車リサイクル法対応		百万円	0	1,430	1	1,287	0	1,202
管理活動コスト	ISO14001の認証維持、社員教育、モニタリング		百万円	30	561	66	551	96	571
研究開発コスト	燃費向上、排出ガス対策など製品の環境負荷低減に関する研究開発		百万円	661	27,691	822	41,908	1,013	53,675
社会活動コスト	環境体験授業活動、地球環境活動支援、環境関連団体への寄付、環境情報公開		百万円	0	241	0	269	15	199
環境損傷対応コスト	事業活動が環境に与えた損害への補償		百万円	0	2	0	1	0	1
合計			百万円	1,359	31,324	1,688	45,489	1,775	57,023

	単位	設備投資	研究開発費	設備投資	研究開発費	設備投資	研究開発費
〈参考〉当社グループ全体の設備投資、研究開発費	億円	627	907	786	1,072	936	1,146

対象拠点：三菱自動車工業株式会社

〈環境保全対策にともなう経済効果（実質的効果）〉

(年度)

分類	主な取り組みの内容	単位	2021	2022	2023
収益	廃棄物のリサイクル又は使用済み製品のリサイクルによる事業収入	百万円	2,540	2,518	2,346
費用節減	省エネルギーによるエネルギー費の低減	百万円	▲1,636	▲4,463	1,165
	節水による水道代の低減	百万円	14	▲7	21
	省資源又はリサイクルによる廃棄物処理費の低減	百万円	▲72	▲141	29
	梱包資材のリサイクルによる梱包資材費の低減	百万円	379	120	122
合計		百万円	1,225	▲1,973	3,683

対象拠点：三菱自動車工業株式会社

人事関連データ

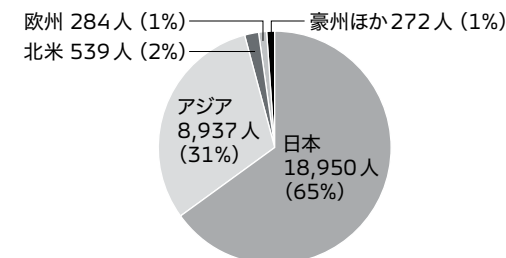
従業員数(人)

			2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
単体 従業員数	正規	男性	12,848	12,403	12,309	12,139	12,248
		女性	1,559	1,548	1,520	1,532	1,596
		合計	14,407	13,951	13,829	13,671	13,844
	非正規	男性	2,806	2,215	3,045	3,076	3,157
		女性	470	359	396	454	480
		合計	3,276	2,574	3,441	3,530	3,637
	うちパート タイマー	男性	35	78	318	341	348
		女性	77	68	79	91	86
		合計	112	146	397	432	434
連結 従業員数	総合計		17,795	16,671	17,667	17,633	17,915
	正規		32,171	30,091	28,796	28,428	28,982
	非正規 (非正規従業員比率)		7,558 (19.0%)	6,434 (17.6%)	7,948 (21.6%)	8,123 (22.2%)	8,967 (23.6%)
	合計		39,729	36,525	36,744	36,551	37,949
地域別	日本	正規	—	—	—	18,847	18,950
		非正規	—	—	—	4,261	4,432
		合計	—	—	—	23,108	23,382
	アジア	正規	—	—	—	8,518	8,937
		非正規	—	—	—	3,744	4,411
		合計	—	—	—	12,262	13,348
	北米	正規	—	—	—	508	539
		非正規	—	—	—	50	49
		合計	—	—	—	558	588
	欧州	正規	—	—	—	291	284
		非正規	—	—	—	57	56
		合計	—	—	—	348	340
	豪州ほか	正規	—	—	—	264	272
		非正規	—	—	—	11	19
		合計	—	—	—	275	291

(各年度末日時点)

※ 2023年度から非正規従業員(パートタイマー、期間社員、派遣社員等)は年間の平均人員で表示しています。

2023年度地域別従業員数(連結ベース合計 28,982人)



海外子会社における現地採用者の管理職登用数

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
管理職登用数	人数	1,098人	1,018人	1,099人	1,174人	1,230人
	比率	10.2%	10.6%	11.5%	12.3%	12.3%
従業員数		10,736人	9,631人	9,549人	9,581人	10,032人

管理職登用状況(※)

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
人数	男性	1,775人	1,567人	1,512人	1,515人	1,574人
	女性	83人	70人	81人	98人	106人
合計		1,858人	1,637人	1,593人	1,613人	1,680人
女性比率		4.5%	4.3%	5.1%	6.1%	6.3%

※ 3月末時点。比率は単体の従業員数に基づき、全管理職に執行役員を含め算出。

役員登用状況

		2020年7月	2021年7月	2022年7月	2023年7月	2024年7月
人数	男性	22人	22人	22人	21人	19人
	女性	4人	2人	2人	2人	3人
女性比率		15.4%	8.3%	8.3%	8.7%	13.6%

従業員の構成 (単体)

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
平均年齢	男性	41.4歳	41.1歳	41.9歳	42.3歳	42.5歳
	女性	38.1歳	37.5歳	38.5歳	38.8歳	39.1歳
平均勤続年数	男性	16.2年	15.8年	15.9年	15.8年	15.8年
	女性	11.6年	11.1年	11.7年	11.9年	11.8年
離職者数	定年	381人	203人	191人	298人	217人
	自己都合 (自己都合 離職率) (※1)	303人 (2.1%)	305人 (2.2%)	418人 (3.0%)	392人 (2.9%)	354人 (2.6%)
	会社都合	14人	11人	10人	13人	5人
	転籍など その他	37人	483人	25人	36人	25人
	合計	735人	1,002人	644人	739人	601人

※1 自己都合離職率：年度末の在籍者数における1年間の離職者数

新卒採用者数

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
大卒・修士以上	男性	229人	204人	42人	104人	150人
	女性	76人	76人	16人	23人	26人
短大・専門	男性	1人	0人	5人	2人	2人
	女性	0人	0人	5人	0人	0人
高卒・ほか	男性	138人	182人	54人	74人	75人
	女性	16人	9人	1人	4人	3人
合計	男性	368人	386人	101人	180人	227人
	女性	92人	85人	22人	27人	29人

キャリア採用者数

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
事技系	男性	152人	6人	70人	248人	377人
	女性	44人	4人	14人	56人	68人
技能系	男性	0人	1人	0人	0人	3人
	女性	0人	0人	0人	0人	0人
合計	男性	152人	7人	70人	248人	380人
	女性	44人	4人	14人	56人	68人

給与水準

(2024年4月1日時点)

		月給	地域最低賃金 との比較(※2)
初任給	高卒事技	191,100円	115%
	高卒技能	196,000円	118%
	高専	209,700円	116%
	短大	194,500円	108%
	大卒	246,700円	136%
	院卒(修士)	263,000円	146%
	院卒(博士)	289,200円	160%
業績連動報酬の比率	部長	最大で年俸の37%	
	担当部長	最大で年俸の32%	
	マネージャー	最大で年俸の22%	

※2 最低賃金は2024年4月時点の高卒が愛知県の最低賃金(1,027円/時)より、高卒以外が東京都の最低賃金(1,113円/時)より、それぞれ1か月20.3日、8時間労働として算出
なお、給与水準については職務区分に応じた体系であるため、同一職務における人種や国籍、性別などによる給与格差はありません

		2023年度
全従業員の平均給与	(年収)	7,863,000円
男性の給与に対する女性の給与の比率	(年収)	78.9%

労働時間と有給休暇取得率(年間)

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
一人あたりの年間総労働時間	2,013.6時間	1,880.8時間	1,960.3時間	1,946.7時間	1,947.6時間
一人あたりの所定外労働時間	288.6時間	221.4時間	248.7時間	298.9時間	297.5時間
年次有給休暇取得率(※3)	100.6%	99.2%	89.5%	94.8%	93.4%

※3 年次有給休暇 当年度取得日数(前年度繰越分+当年度付与分) ×100
年次有給休暇 当年度付与分日数

育児休業取得者数

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
育児休業取得者数	男性	49人	35人	88人	128人	126人
	女性	145人	46人	68人	57人	66人
	合計	194人	81人	156人	185人	192人

育児休業復帰後定着率

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
復帰後定着率(※4)	97.7%	96.0%	95.0%	94.0%	91.8%

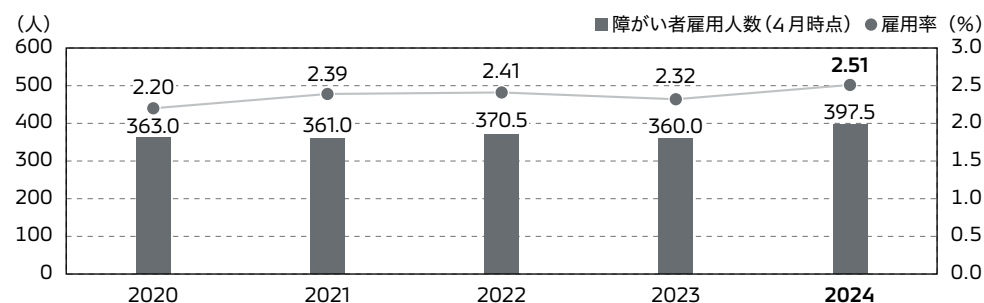
※4 育児休業から復帰した後、12カ月経過時点で在籍している従業員の総数 ×100
前報告期間中に育児休業を終了した従業員の総数

ワークライフバランスに関する主な制度利用者数

2023年度実績		男性	女性	合計
育児	妊娠期休業	—	8人	8人
	産前産後休業	—	83人	83人
	配偶者出産休暇	179人	—	179人
	育児休業	126人	66人	192人
	出生時育児休業	69人	—	69人
	子の看護休業	492人	198人	690人
	育児勤務	18人	196人	214人
介護	介護休業	6人	4人	10人
	短期の介護休業	291人	74人	365人
	介護勤務	2人	3人	5人
共通・ほか	ライフプラン休業	179人	42人	221人
	積立休暇	776人	68人	844人
	フレックスタイム (管理職を含む)(※1)	6,278人	1,154人	7,432人
	再雇用制度	5人	6人	11人
	再雇用登録者数 (2022年度復帰実績)	(0)	(2)	(2)
	帯同休業 (2022年度復帰実績)	2人	9人	11人
		(0)	(1)	(1)

※1 フレックスタイム制度は制度適用の実在社員数(2023年4月1日時点)

障がい者雇用の推移(※2・3)



※2 雇用者数及び雇用率は、「障害者の雇用の促進等に関する法律」に則り、重度の身体若しくは知的障がいのある人の1人の雇用をもって「2人」とみなす

※3 短時間労働者は、原則、1人の雇用をもって「0.5人」とみなす
ただし、重度の身体若しくは知的障がいのある人は「1人」とみなす

2023年度人事本部主催の研修実績

年間受講者数(延べ)	9,010人
年間総受講時間	128,254時間
年間総研修費用	122,890,000円
従業員1人あたりの受講時間・日(※4)	9.3時間・1.16日
従業員1人あたりの研修費用(※5)	8,877円

※4 年間総受講時間/単体正規従業員数

※5 年間総研修費用/単体正規従業員数

災害度数率(災害発生頻度)

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
全災害度数(※6)	0.42	0.30	0.20	0.31	0.33
休業度数(※7)	0.10	0.00	0.03	0.06	0.08

※6 延べ100万労働時間あたりの休業・不休業災害件数

※7 延べ100万労働時間あたりの休業災害件数

稼働停止件数、及びそれにとりまう労働損失日(グローバル)

	2021年度	2022年度	2023年度
稼働停止件数	0	0	0
総停止日数	0	0	0

社員持株会

2024年3月時点	
社員持株会 会員数	871人
入会率	5.8%
保有株数	1,986,026株

ガバナンス関連データ

コーポレート・ガバナンス概要 (2023年度末時点)

組織形態	指名委員会等設置会社
取締役会の構成	13人
社外取締役	11人
うち独立役員	5人
取締役会開催数	17回
取締役会出席率	97%
うち社外取締役の出席率	97%
取締役会議長	取締役会長
法定委員会	指名委員会、報酬委員会、監査委員会
指名委員会	5人 (うち社外取締役5人) 議長 社外取締役 (独立役員)
報酬委員会	5人 (うち社外取締役4人) 議長 社外取締役
監査委員会	5人 (うち社外取締役4人) 議長 社外取締役 (独立役員)

2023年度報酬などの総額

報酬などの総額は、有価証券報告書において開示しています。

(WEB) https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/library/pdf/20240621yuka_jp_1.pdf

コンプライアンス関連データ

■内部通報窓口への通報・相談数

	対象	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
社員相談室 (ヘルプライン)	当社・ 関係会社	166件	112件	109件	74件	74件
社外弁護士相談窓口 (ヘルプライン)	当社・ 関係会社	4件	2件	5件	3件	7件
グローバル内部通報窓口	当社・ 関係会社	25件	14件	19件	16件	20件
お取引先様相談窓口	—	3件	4件	1件	1件	3件

■コンプライアンス違反件数

		対象	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
お客様や投資家などの信用を毀損するような重大な違反		当社・関係会社	0件	0件	0件	0件	0件
人権侵害に関連する不適切行為	セクハラ	当社	7件	0件	5件	0件	5件
		関係会社	5件	1件	1件	2件	1件
	パワハラ	当社	3件	1件	1件	6件	2件
		関係会社	2件	4件	1件	1件	2件
	労働基準法違反	当社	24件	13件	23件	12件	6件
		関係会社	0件	2件	2件	5件	3件

GRIスタンダード対照表

GRI 1：基礎 2021

利用に関する声明	三菱自動車工業株式会社は、GRIスタンダードを参照し、2023年4月1日～2024年3月31日の期間について、本対照表に記載した情報を報告します。
----------	---

GRI 2：一般開示事項 2021

項目	掲載ページ
1. 組織と報告実務	
2-1 組織の詳細 a. 正式名称 b. 組織の所有形態と法人格 c. 本社の所在地 d. 事業を展開している国	会社概要 有価証券報告書 表紙、P5-6事業の内容、P7-9 関係会社の状況
2-2 組織のサステナビリティ報告の対象となる事業体	編集方針 有価証券報告書 P7-9 関係会社の状況
2-3 報告期間、報告頻度、連絡先 a. サステナビリティ報告の報告期間と報告頻度 b. 財務報告の報告期間を明示し、サステナビリティ報告の期間と一致しない際はその理由 c. 報告書または報告される情報の公開日 d. 報告書または報告される情報に関する問合せ窓口	編集方針
2-4 情報の修正・訂正記述	該当なし
2-5 外部保証 a. 外部保証を得るための方針と実務慣行 b. 外部保証報告書や独立保証声明書へのリンクや参照先、外部保証により保証される事項とその根拠	第三者認証
2. 活動と労働者	
2-6 活動、バリューチェーン、その他の取引関係 a. 事業を展開するセクター b. 自らのバリューチェーン c. その他の関連する取引関係 d. 前報告期間からの重大な変化	社会>持続可能なサプライチェーンの実現 有価証券報告書 P5-6 事業の内容

項目	掲載ページ
2-7 従業員 a. 従業員の総数と性別・地域別の内訳 b. 終身雇用、有期雇用等の従業員、およびその性別・地域別の内訳、これらの総数	会社概要 ESGデータ集＞人事関連データ 有価証券報告書P12-13 従業員の状況
2-8 従業員以外の労働者 a. 従業員以外の労働者で、当該組織によって業務が管理されている者の総数 b. データ集計に使用した方法と前提条件 c. 報告期間中および他の報告期間からの、従業員以外の労働者数の重大な変動	—
3. ガバナンス	
2-9 ガバナンス構造と構成 a. 最高ガバナンス機関の委員会を含む、ガバナンス構造 b. 経済、環境、人々に与える組織のインパクトのマネジメントに関する意思決定およびその監督に責任を負う最高ガバナンス機関の委員会 c. 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	ガバナンス＞コーポレート・ガバナンス＞コーポレート・ガバナンス体制 ガバナンス＞内部統制 サステナビリティマネジメント＞サステナビリティの考え方と推進体制＞サステナビリティ推進体制 コーポレート・ガバナンス報告書P18 コーポレート・ガバナンス及び業務執行の体制
2-10 最高ガバナンス機関における指名と選出 a. 最高ガバナンス機関 およびその委員会のメンバーを指名・選出するプロセス b. 最高ガバナンス機関のメンバーの指名・選出に使用される基準	ガバナンス＞コーポレート・ガバナンス＞コーポレート・ガバナンス体制 コーポレート・ガバナンス報告書P1-14 I コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報 II 経営上の意思決定、執行及び監督に係る経営管理組織その他のコーポレート・ガバナンス体制の状況
2-11 最高ガバナンス機関の議長 a. 最高ガバナンス機関の議長が組織の上級経営幹部を兼ねているか	ガバナンス＞取締役会の構成 有価証券報告書P58 コーポレート・ガバナンスの状況等
2-12 インパクトのマネジメントの監督における最高ガバナンス機関の役割 a. 持続可能な発展に関わる組織のパーパス、価値観もしくはミッション・ステートメント、戦略、方針、目標の策定、承認、更新に際して、最高ガバナンス機関と上級経営幹部が果たす役割 b. 経済、環境、人々に与えるインパクトを特定し、マネジメントするために組織が行うデュー・ディリジェンスやその他のプロセスの監督における最高ガバナンス機関の役割 c. プロセスの有効性のレビューにおいて、最高ガバナンス機関が果たす役割およびレビューを行う頻度	有価証券報告書P21-24 事業等のリスク、P58-82 コーポレート・ガバナンスの状況等 ガバナンス＞コーポレート・ガバナンス サステナビリティマネジメント＞サステナビリティの考え方と推進体制
2-13 インパクトのマネジメントに関する責任の移譲 a. 経済、環境、人々に組織が与えるインパクトをマネジメントする責任を最高ガバナンス機関がどのように移譲しているか b. 経済、環境、人々に組織が与えるインパクトのマネジメントについて、上級経営幹部またはその他の従業員が最高ガバナンス機関に報告するプロセスと頻度	有価証券報告書P58-82 コーポレート・ガバナンスの状況等 サステナビリティマネジメント＞サステナビリティの考え方と推進体制＞サステナビリティ推進体制 ガバナンス＞コーポレート・ガバナンス＞コーポレート・ガバナンス体制 TCFD提言にもとづく情報開示＞ガバナンス

項目	掲載ページ
2-14 サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割 a. マテリアルな項目を含む報告内容の情報を最高ガバナンス機関がレビューし承認するプロセス	サステナビリティマネジメント>サステナビリティの考え方と推進体制>サステナビリティ推進体制
2-15 利益相反 a. 利益相反の防止および軽減のために最高ガバナンス機関が行っているプロセス b. 利益相反に関するステークホルダーへの開示	ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>コーポレート・ガバナンス体制 コーポレート・ガバナンス報告書P1 I コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
2-16 重大な懸念事項の伝達 a. 最高ガバナンス機関に重大な懸念事項が伝達されているか、およびその方法 b. 報告期間中に最高ガバナンス機関に伝達された重大な懸念事項の総数および性質	ガバナンス>リスク管理>リスク管理体制の整備 ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制 TCFD提言にもとづく情報開示>ガバナンス
2-17 最高ガバナンス機関の集会的知見 a. 持続可能な発展に関する最高ガバナンス機関の集会的知見、スキル、ならびに経験を向上させるために実施した施策	コーポレート・ガバナンス報告書P1-6 I コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報 ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>コーポレート・ガバナンス体制
2-18 最高ガバナンス機関のパフォーマンス評価 a. 経済、環境、人々に組織が与えるインパクトのマネジメントを監督する最高ガバナンス機関のパフォーマンスを評価するためのプロセス b. 当該評価の独立性が確保されているか、また評価の頻度 c. 最高ガバナンス機関の構成や組織の実務慣行における変化など、当該評価を受けて実施された施策	ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>コーポレート・ガバナンス体制 コーポレート・ガバナンス報告書P1-6 I コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
2-19 報酬方針 a. 最高ガバナンス機関のメンバーおよび上級経営幹部に対する報酬方針 b. 最高ガバナンス機関のメンバーと上級経営幹部に対する報酬方針が、経済、環境、人々に組織が与えるインパクトのマネジメントに関する目標やパフォーマンスとどのように関連しているか	トップメッセージ ガバナンス>役員報酬 コーポレート・ガバナンス報告書P11 インセンティブ関係 有価証券報告書P76-80 役員の報酬等
2-20 報酬の決定プロセス a. 報酬方針の策定および報酬の決定プロセス b. 報酬に関する方針や提案に対するステークホルダー（株主を含む）の投票結果	ガバナンス>役員報酬 ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>コーポレート・ガバナンス体制 コーポレート・ガバナンス報告書P11 インセンティブ関係 有価証券報告書P76-80 役員の報酬等
2-21 年間報酬総額の比率 a. 組織の最高額の報酬受給者の年間報酬総額と、全従業員（最高額の報酬受給者を除く）の年間報酬総額の中央値を比べた比率 b. 組織の最高額の報酬受給者の年間報酬総額の増加率と、全従業員（最高額の報酬受給者を除く）の年間報酬総額の中央値の増加率を比べた比率	—

項目	掲載ページ
4. 戦略、方針、実務慣行	
2-22 持続可能な発展に向けた戦略に関する声明 a. 組織と持続可能な発展の関連性、および持続可能な発展に寄与するための組織の戦略に関する最高ガバナンス機関または最上位の上級経営幹部の声明	トップメッセージ
2-23 方針声明 a. 責任ある企業行動のための方針声明 b. 人権尊重に特化した方針声明 c. 方針声明へのリンク d. 各方針声明の経営層での承認 e. 方針声明の組織の活動および取引関係への適用 f. 方針声明の労働者、ビジネスパートナー、その他関連当事者への伝達	サステナビリティ戦略＞企業理念・方針 環境＞環境計画パッケージ＞環境方針 環境＞生物多様性の保全＞基本的な考え方＞三菱自動車グループ生物多様性保全基本方針 社会＞人権の尊重＞人権方針 社会＞持続可能なサプライチェーンの実現＞基本的な考え方 社会＞多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築＞基本的な考え方＞ダイバーシティ推進方針 社会＞労働安全衛生の推進＞基本的な考え方＞全社安全衛生管理方針 社会＞製品品質、セールス・サービス品質の向上＞基本的な考え方・品質方針 社会＞社会貢献活動の推進＞基本的な考え方・方針＞社会貢献活動方針 ガバナンス＞コーポレート・ガバナンス＞基本的な考え方・方針 ガバナンス＞内部統制＞基本的な考え方・方針、体制 ガバナンス＞リスク管理＞基本的な考え方・方針 ガバナンス＞コンプライアンス＞基本的な考え方・方針＞グローバル行動規範 ガバナンス＞コンプライアンス＞腐敗防止＞方針と考え方 ガバナンス＞コンプライアンス＞税務に対する考え方＞グローバル税務ポリシー 個人情報保護方針
2-24 方針声明の実践 a. 責任ある企業行動のための各方針声明を組織の活動および取引関係全体でどのように実践しているか	サステナビリティ戦略＞サステナビリティマネジメント＞サステナビリティ推進体制 社会＞人権の尊重 社会＞持続可能なサプライチェーンの実現＞マネジメント体制 ガバナンス＞コンプライアンス 有価証券報告書P15-20 サステナビリティに関する考え方及び取組
2-25 マイナスのインパクトの是正プロセス a. 自らが引き起こした、あるいは助長したと当該組織が認識するマイナスのインパクトを是正、あるいは是正に協力するコミットメント b. 組織が構築、あるいは参加している苦情処理メカニズムなど、苦情を特定して、対処するための手法 c. 自らが引き起こした、あるいは助長したと当該組織が認識するマイナスのインパクトを是正、あるいは是正に協力するその他のプロセス d. 苦情処理メカニズムの想定利用者であるステークホルダーの、苦情処理メカニズムの設計、レビュー、運用および改善への関わり e. 苦情処理メカニズムやその他の是正プロセスの有効性の追跡	環境＞環境マネジメント＞環境規制遵守、事故・苦情対応 社会＞人権の尊重＞人権方針 社会＞人権の尊重＞人権デュー・ディリジェンス 社会＞人権の尊重＞救済へのアクセス ガバナンス＞コンプライアンス＞社内及び社外相談窓口の設置

項目	掲載ページ
2-26 助言を求める制度および懸念を提起する制度	環境>環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応 社会>人権の尊重>救済へのアクセス 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>マネジメント体制>お取引先様相談窓口の設置 ガバナンス>コンプライアンス>社内及び社外相談窓口の設置
2-27 法規制遵守 a. 報告期間中に発生した重大な法規制違反の総件数 b. 報告期間中の法規制違反に対して科された罰金・課徴金の総件数および総額	環境>環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応 ガバナンス>コンプライアンス
2-28 会員資格を持つ団体 a. 業界団体。その他の会員制団体、国内外の提言機関のうち、当該組織が重要な役割を担うもの	サステナビリティマネジメント>サステナビリティの考え方と推進体制>外部団体への参画 環境>環境マネジメント>外部団体・イニシアティブへの参加 社会>人権の尊重>マネジメント体制 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>社外イニシアティブへの参画 社会>多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築>社外イニシアティブへの参画
5. ステークホルダー・エンゲージメント	
2-29 ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ	サステナビリティマネジメント>ステークホルダー・エンゲージメント
2-30 労働協約 a. 労働協約の対象となる全従業員の割合	社会>労働安全衛生の推進>労使関係

GRI 3：マテリアルな項目 2021

項目	掲載ページ
3-1 マテリアルな項目の決定プロセス	サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ
3-2 マテリアルな項目のリスト a. 組織のマテリアルな項目の一覧表示 b. マテリアルな項目のリストについて、前報告期間からの変更点	サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ
3-3 マテリアルな項目のマネジメント a. 経済、環境、ならびに人権を含む人々に与える顕在化した、あるいは潜在的なプラス・マイナスのインパクト b. 自らの活動を通じて、あるいは取引関係の結果としてのマイナスのインパクトへの関与 c. マテリアルな項目に関する組織の方針またはコミットメント d. 当該項目および関連するインパクトのマネジメントを行うために講じた措置 e. 講じた措置の有効性の追跡 f. 講じた措置の決定または措置の有効性の評価で、ステークホルダーとのエンゲージメントがどのように反映されたか	サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ 各マテリアリティのパフォーマンス報告トップページP29、45、48、52、54、61、68、72、75、78、83、89、92、99

項目		掲載ページ
経済		
GRI201：経済パフォーマンス 2016		
201-1	a. 創出、分配した直接的経済価値 b. 影響が著しいものについて、創出・分配経済価値を国、地域、市場レベルに分けて報告する。また「著しい」と判断する基準も報告する	有価証券報告書P1-13「企業の概況」 有価証券報告書P86 連結損益計算書 社会>社会貢献活動の推進>基本的な考え方・方針
201-2	a. 気候変動に起因してもたらされるリスクや機会、事業、収益、費用に実質的な変動が生じる可能性のあるもの	環境>気候変動・エネルギー問題への対応 環境>環境計画パッケージ>環境ターゲット2030 TCFD提言に基づく情報開示>戦略 有価証券報告書P21-24 事業等のリスク
201-3	a. 組織の一般財源で当該制度の債務をまかなっている場合、その債務の推定額 b. 年金制度の債務を支払うために別の基金を持っている場合、その説明 c. 年金制度の債務を支払うために設けられた基金が不足している場合、雇用者が完全補償実現に向けて実施している戦略があればそれを説明する。また雇用者が完全補償実現の目標時期を設定している場合は、それについて説明する d. 従業員、雇用者による拠出額が給与に占める割合 e. 退職金積立制度への参加レベル	有価証券報告書P115-117 退職給付関係
201-4	a. 組織が報告期間中に各国政府から受け取った資金援助の総額 b. 201-4-aの情報の国別内訳 c. 組織の株式保有構成における政府出資の有無、出資割合	—
GRI202：地域経済での存在感 2016		
202-1	重要事業拠点における地域最低賃金に対する標準新人給与の比率（男女別）	ESGデータ集>人事関連データ
202-2	重要事業拠点における地域コミュニティから採用した上級管理職の比率	ESGデータ集>人事関連データ
GRI203：間接的な経済インパクト 2016		
203-1	インフラ投資および支援サービスの展開と影響	社会>事業を通じた地域経済への貢献>基本的な考え方
203-2	著しい間接的な経済的インパクト（プラスおよびマイナス）と特定された事例	社会>道路交通事故の削減に寄与する製品の提供 社会>事業を通じた地域経済への貢献>基本的な考え方 社会>社会貢献活動の推進
GRI204：調達慣行 2016		
204-1	重要事業拠点における地元サプライヤーへの支出の比率	社会>持続可能なサプライチェーンの実現>現地調達の推進
GRI205：腐敗防止 2016		
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所の総数と比率、特定した著しいリスク	ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	社会>持続可能なサプライチェーンの実現>サプライヤー CSR ガイドライン ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止

項目		掲載ページ
205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止
GRI206：反競争的行為 2016		
206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により法的措置を受けた事例の総件数およびその結果	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制
GRI207：税務 2019		
207-1	税務へのアプローチ	ガバナンス>コンプライアンス>税務に対する考え方
207-2	ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント	ガバナンス>コンプライアンス>税務に対する考え方
207-3	税務に関連するステークホルダー・エンゲージメントおよび懸念への対処	ガバナンス>コンプライアンス>税務に対する考え方
207-4	国別の報告	—
環境		
GRI301：原材料 2016		
301-1	使用原材料の重量または体積	ESG データ集>製品・事業活動関連環境データ
301-2	主要製品やサービスの生産に使用したリサイクル材料の割合	—
301-3	再生利用された製品と梱包材	環境>資源循環の取り組み
GRI302：エネルギー 2016		
302-1	組織内のエネルギー消費量	ESG データ集>製品・事業活動関連環境データ
302-2	組織外のエネルギー消費量	ESG データ集>製品・事業活動関連環境データ
302-3	エネルギー原単位	—
302-4	エネルギー消費量の削減	ESG データ集>製品・事業活動関連環境データ
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	ESG データ集>製品・事業活動関連環境データ
GRI303：水と廃水 2018		
303-1	共有資源としての水との相互作用	環境>水資源の保全
303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	環境>水資源の保全
303-3	取水	環境>水資源の保全 ESG データ集>製品・事業活動関連環境データ
303-4	排水	環境>水資源の保全 ESG データ集>製品・事業活動関連環境データ WEB>大気・水質・PRTR 対象物質データ
303-5	水消費	ESG データ集>製品・事業活動関連環境データ
GRI304：生物多様性 2016		
304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、貸借、管理している事業サイト	環境>生物多様性の保全
304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	環境>生物多様性の保全

項目		掲載ページ
304-3	生息地の保護・復元	環境＞生物多様性の保全
304-4	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	WEB＞ESGデータ集＞生物多様性関連データ
GRI305：大気への排出 2016		
305-1	直接的な温室効果ガス（GHG）排出量（スコープ1）	TCFD提言にもとづく情報開示＞指標・目標 ESGデータ集＞製品・事業活動関連環境データ
305-2	間接的な温室効果ガス（GHG）排出量（スコープ2）	TCFD提言にもとづく情報開示＞指標・目標 ESGデータ集＞製品・事業活動関連環境データ
305-3	その他の間接的な温室効果ガス（GHG）排出量（スコープ3）	TCFD提言にもとづく情報開示＞指標・目標 ESGデータ集＞製品・事業活動関連環境データ
305-4	温室効果ガス（GHG）排出原単位	ESGデータ集＞製品・事業活動関連環境データ
305-5	温室効果ガス（GHG）排出量の削減	環境＞環境計画パッケージ＞環境ターゲット2030 ESGデータ集＞製品・事業活動関連環境データ マテリアリティの特定
305-6	オゾン層破壊物質（ODS）の排出量	ESGデータ集＞製品・事業活動関連環境データ
305-7	窒素酸化物（NOx）、硫黄酸化物（SOx）、およびその他の重大な大気排出物	環境＞環境汚染の防止＞大気汚染防止 ESGデータ集＞製品・事業活動関連環境データ WEB＞ESGデータ集＞大気・水質・PRTR対象物質データ
GRI306：排水および廃棄物 2020		
306-1	廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト	環境＞資源循環の取り組み
306-2	廃棄物関連の著しいインパクトの管理	環境＞資源循環の取り組み
306-3	発生した廃棄物	環境＞資源循環の取り組み ESGデータ集＞製品・事業活動関連環境データ
306-4	処分されなかった廃棄物	WEB＞ESGデータ集＞大気・水質・PRTR対象物質データ
306-5	処分された廃棄物	WEB＞ESGデータ集＞大気・水質・PRTR対象物質データ
GRI307：環境コンプライアンス 2016		
307-1	環境法規制の違反	環境＞環境マネジメント＞環境規制遵守、事故・苦情対応
GRI308：サプライヤーの環境面のアセスメント 2016		
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	社会＞持続可能なサプライチェーンの実現
308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	社会＞持続可能なサプライチェーンの実現

項目		掲載ページ
社会		
GRI401：雇用 2016		
401-1	従業員の新規雇用の総数と比率（年齢層、性別、地域による内訳）	ESGデータ集＞人事関連データ
401-2	正社員には支給され、非正規社員には支給されない手当	ESGデータ集＞人事関連データ 有価証券報告書P115-117 退職給付関係
401-3	育児休暇を取得した従業員数（男女別）	ESGデータ集＞人事関連データ
GRI402：労使関係 2016		
402-1	業務上の変更を実施する場合の最低通知期間（労働協約で定めているか否かも含む）	社会＞労働安全衛生の推進＞労使関係
GRI403：労働安全衛生 2018		
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	社会＞労働安全衛生の推進＞基本的な考え方 社会＞労働安全衛生の推進＞マネジメント体制
403-2	危険性（ハザード）の特定、リスク評価、事故調査	社会＞労働安全衛生の推進＞安全な職場づくりの取り組み
403-3	労働衛生サービス	社会＞労働安全衛生の推進＞マネジメント体制
403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	社会＞労働安全衛生の推進＞マネジメント体制
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	社会＞労働安全衛生の推進＞安全な職場づくりの取り組み
403-6	労働者の健康増進	社会＞労働安全衛生の推進＞安全な職場づくりの取り組み
403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	社会＞労働安全衛生の推進＞安全な職場づくりの取り組み
403-8	労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる労働者	社会＞労働安全衛生の推進＞基本的な考え方
403-9	労働関連の傷害	社会＞労働安全衛生の推進＞安全な職場づくりの取り組み ESGデータ集＞人事関連データ
403-10	労働関連の疾病・体調不良	社会＞労働安全衛生の推進＞安全な職場づくりの取り組み
GRI404：研修と教育 2016		
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間（男女別、従業員区分別）	ESGデータ集＞人事関連データ
404-2	スキル・マネジメントや生涯学習のプログラムによる従業員の継続雇用と雇用終了計画の支援	社会＞人材育成の強化
404-3	業績とキャリア開発についての定期的評価を受けている従業員の比率（男女別、従業員区分別）	社会＞人材育成の強化
GRI405：ダイバーシティと機会均等 2016		
405-1	ガバナンス組織の構成と従業員区分別の内訳（性別、年齢、マイノリティーグループその他の多様性指標別）	ガバナンス＞役員一覧 ESGデータ集＞人事関連データ
405-2	基本給と報酬総額の男女比	社会＞人材マネジメント＞基本的な枠組み＞人事評価・報酬 ESGデータ集＞人事関連データ
GRI406：非差別 2016		
406-1	差別事例と実施した救済措置	—

項目		掲載ページ
GRI407：結社の自由と団体交渉 2016		
407-1	結社の自由や団体交渉の権利行使が、侵害されたり著しいリスクにさらされているかもしれないと特定された業務やサプライヤー、および当該権利を支援するために実施した対策	社会＞労働安全衛生の推進＞労使関係
GRI408：児童労働 2016		
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、および児童労働の効果的な根絶のために実施した対策	社会＞人権の尊重＞人権方針の遵守 社会＞持続可能なサプライチェーンの実現＞サプライヤー CSR ガイドライン
GRI409：強制労働 2016		
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、およびあらゆる形態の強制労働を撲滅するための対策	社会＞人権の尊重＞人権方針の遵守 社会＞持続可能なサプライチェーンの実現＞サプライヤー CSR ガイドライン
GRI410：保安慣行 2016		
410-1	業務関連の人権方針や手順について研修を受けた保安要員の比率	該当なし
GRI411：先住民の権利 2016		
411-1	先住民族の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置	該当なし
GRI412：人権アセスメント 2016		
412-1	人権レビューや影響評価の対象とした業務の総数とその比率	社会＞人権の尊重＞人権デュー・ディリジェンス
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	社会＞人権の尊重＞マネジメント体制 社会＞人権の尊重＞人権方針の遵守
412-3	人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	社会＞人権の尊重＞人権方針の遵守
GRI413：地域コミュニティ 2016		
413-1	事業のうち、地域コミュニティとのエンゲージメント、影響評価、コミュニティ開発プログラムを実施したものの比率	環境＞環境マネジメント＞地域に根ざした環境保全活動の推進 環境＞生物多様性の保全＞保全活動の推進 社会＞事業を通じた地域経済への貢献 社会＞社会貢献活動の推進
413-2	地域コミュニティに著しいマイナスの影響（現実のもの、潜在的なもの）を及ぼす事業	該当なし
GRI414：サプライヤーの社会面のアセスメント 2016		
414-1	社会に及ぼす影響に関するクライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	社会＞持続可能なサプライチェーンの実現＞マネジメント体制
414-2	サプライチェーンで社会に及ぼす著しいマイナスの影響（現実のもの、潜在的なもの）および実施した措置	社会＞人権の尊重＞人権方針の遵守＞サプライチェーンへの配慮 社会＞持続可能なサプライチェーンの実現＞基本的な考え方 社会＞持続可能なサプライチェーンの実現＞サプライヤー CSR ガイドライン 社会＞持続可能なサプライチェーンの実現＞サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成に向けた取り組み、グリーン調達ガイドライン

項目		掲載ページ
GRI415：公共政策 2016		
415-1	政治献金の総額(国別、受領者・受益者別)	ガバナンス>コンプライアンス>政治的関与(政治献金)
GRI416：顧客の安全衛生 2016		
416-1	主要な製品やサービスで、安全衛生の影響評価を行い、改善を図っているものの比率	社会>道路交通事故の削減に寄与する製品の提供 社会>製品品質、セールス・サービス品質の向上 有価証券報告書P5-6 事業の内容
416-2	製品やサービスのライフサイクルにおいて発生した、安全衛生に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	社会>製品品質、セールス・サービス品質の向上>お客様の声の活用 リコール情報
GRI417：マーケティングとラベリング 2016		
417-1	組織が製品およびサービスの情報とラベリングに関して手順を定めている場合、手順が適用される製品およびサービスに関する情報の種類と、このような情報要求事項の対象となる主要な製品およびサービスの比率	社会>製品品質、セールス・サービス品質の向上
417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する規制ならびに自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制 ESGデータ集>ガバナンス関連データ
417-3	マーケティング・コミュニケーション(広告、プロモーション、スポンサー活動を含む)に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制 ESGデータ集>ガバナンス関連データ
GRI418：顧客のプライバシー 2016		
418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して実証された不服申立の件数	ガバナンス>コンプライアンス>個人情報保護

SASB対照表

表1. サステナビリティ開示トピックおよび会計メトリクス

トピック	会計メトリクス	測定単位	コード	記載ページ
製品の安全性	NCAPプログラムにより総合 5つ星の安全評価を獲得した車種の地域別割合	パーセンテージ (%)	TR-AU-250a.1	社会>道路交通事故の削減に寄与する製品の提供>安全技術の開発
	安全上の不具合に関する苦情件数、調査がなされた割合	件数、パーセンテージ (%)	TR-AU-250a.2	社会>製品品質、セールス・サービス品質の向上>お客様の声の活用 社会>製品品質、セールス・サービス品質の向上>マネジメント体制>QMS(※1) (ISO9001) の取り組み
	リコールされた車両の台数	件数	TR-AU-250a.3	社会>製品品質、セールス・サービス品質の向上>お客様の声の活用
労働慣行	団体労働協約の対象となるアクティブな労働力の割合	パーセンテージ (%)	TR-AU-310a.1	社会>労働安全衛生の推進>労使関係
	(1) 作業停止件数 (2) 総停止日数	件数、損失日数	TR-AU-310a.2	ESGデータ集>人事データ
燃費と使用段階の排出量	地域別の売上高加重平均の車両燃費	Mpg, L/km, gCO ₂ /km, km/L	TR-AU-410a.1	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ>製品の燃費・CO ₂ 排出量 (企業平均)
	(1) ゼロエミッション車 (ZEV)、 (2) ハイブリッド車、 (3) プラグインハイブリッド車の販売台数	件数	TR-AU-410a.2	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ>電動車販売実績
	車両燃費および排出量のリスクと機会を管理するための戦略の説明	n/a	TR-AU-410a.3	環境>気候変動・エネルギー問題への対応>電動車の開発・普及 環境>気候変動・エネルギー問題への対応>電動車を活用した気候変動への適応策の推進 環境>気候変動・エネルギー問題への対応>燃費向上技術の開発 TCFD提言にもとづく情報開示>戦略
資材調達	クリティカルマテリアルの使用に伴うリスクの管理に関する説明	n/a	TR-AU-440a.1	社会>持続可能なサプライチェーンの実現>サプライヤーCSRガイドライン
原材料効率とリサイクル	生産工程で発生した廃棄物の総量、リサイクル率	メートルトン (t)、パーセンテージ (%)	TR-AU440b.1	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
	回収された使用済材料の重量、リサイクル率	メートルトン (t)、パーセンテージ (%)	TR-AU440b.2	該当なし
	販売した車両の平均リサイクル率	売上高加重メートルトン (t) ごとのパーセンテージ (%)	TR-AU-440b.3	環境>資源循環の取り組み>リサイクルに配慮した設計・開発 環境>資源循環の取り組み>使用済自動車のリサイクル促進

表2. アクティビティメトリクス

アクティビティメトリクス	測定単位	コード	掲載ページ
車両生産台数	件数	TR-AU-000.A	会社概要
車両販売台数	件数	TR-AU-000.B	会社概要

第三者認証

製品・事業活動関連環境データの内、下表の生産・非生産部門の2023年度事業活動CO₂排出量・エネルギー使用量(CO₂排出量(スコープ1+2)340千t-CO₂・エネルギー使用量7.2PJ)に対して第三者認証を取得しています。

生産部門

国	会社名
日本	三菱自動車工業株式会社(岡崎製作所、水島製作所、京都製作所 京都工場、京都製作所 滋賀工場)、水菱プラスチック株式会社
タイ	ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)、エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド(MEC)
フィリピン	ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)、エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)
インドネシア	ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)
ベトナム	ミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド(MMV)
マレーシア	エムエムシー・マニュファクチャリング・マレーシア・スندیリアン・ブルハド(MMCMM)

非生産部門(開発部門)

国	会社名
日本	技術センター、EV技術センター、京都研究所、十勝研究所

発行日:2024年6月14日
第1811004807号

JQA

温室効果ガス排出量等検証報告書

三菱自動車工業株式会社 御中

1. 検証の対象

一般財団法人日本品質保証機構(以下、「当機構」という。)は、三菱自動車工業株式会社が作成した「2023年度算定報告書(算定結果まとめ資料)」(以下、「算定報告書」という。)に記載された2023年度のスコープ1、2の温室効果ガス排出量(以下、GHG排出量という。)及びエネルギー起因消費量が、同社により作成された「環境情報集約要領」(以下、「算定ルール」という。)に準拠し、正確に測定、算出されていることについて第三者検証を行った。2023年度とは、2023年4月1日から2024年3月31日までの期間をいう。
検証の目的は、算定報告書を客観的に評価し、同社の2023年度スコープ1、2のGHG排出量及びエネルギー起因消費量の算定の信頼性をより高めることにある。

2. 実施した検証の概要

当機構は、スコープ1、2のGHG排出量については「ISO14064-3」に、エネルギー起因消費量については「ISO30001」に準拠して検証を実施した。本検証業務の対象活動範囲は、スコープ1、2GHG排出量(エネルギー起源CO₂)及びエネルギー起因消費量、保証水準は「限定的保証水準」、重要性の量的判断基準値は総排出量の5%とした。また、本検証業務の対象組織範囲は、三菱自動車工業株式会社の生産部門の国内5拠点及び海外7拠点、並びに非生産部門(開発部門)国内4拠点とした。
検証では、現地検証に先立って算定ルール及び算定集計体制の確認のため、統括機能の検証を実施し、サンプリングにより岡崎製作所及び京都製作所滋賀工場の2拠点にて現地検証を行った。現地検証では、算定対象範囲の確認、スコープ1、2のGHG排出源、エネルギー起因消費量の確認とモニタリングポイントの確認、算定集計体制の確認、使用量及び排出量データについて根拠資料との突き合わせを行った。なお、現地検証の対象とした拠点及び拠点数の決定は三菱自動車工業株式会社が実施した。

3. 検証の結論

検証の対象とした、算定報告書の2023年度のスコープ1、2のGHG排出量及びエネルギー起因消費量において、算定ルールに準拠せず、正確に算定されていない事項は発見されなかった。なお、2023年度のスコープ1、2のGHG排出量は340,458t-CO₂である。

4. 留意事項

算定報告書の作成責任は三菱自動車工業株式会社にあり、スコープ1、2のGHG排出量及びエネルギー起因消費量の検証の結論に関する責任は当機構にある。三菱自動車工業株式会社と当機構との間には、特定の利害関係はない。

東京都千代田区神田須田町一丁目25番地
一般財団法人日本品質保証機構
理事 浅田 純 男