

# 特集 1 新環境計画パッケージ

三菱自動車は、持続可能な社会の実現には、地球環境の保全と人類の発展を両立することが必要であると考えています。この認識の下、環境への取り組みの方向性と目標を定めた「新環境計画パッケージ」を策定しました。これにもとづき、プラグインハイブリッド車をはじめとする電動化技術など独自の強みを生かして地球環境の保全に取り組みます。



## 基本的な考え方

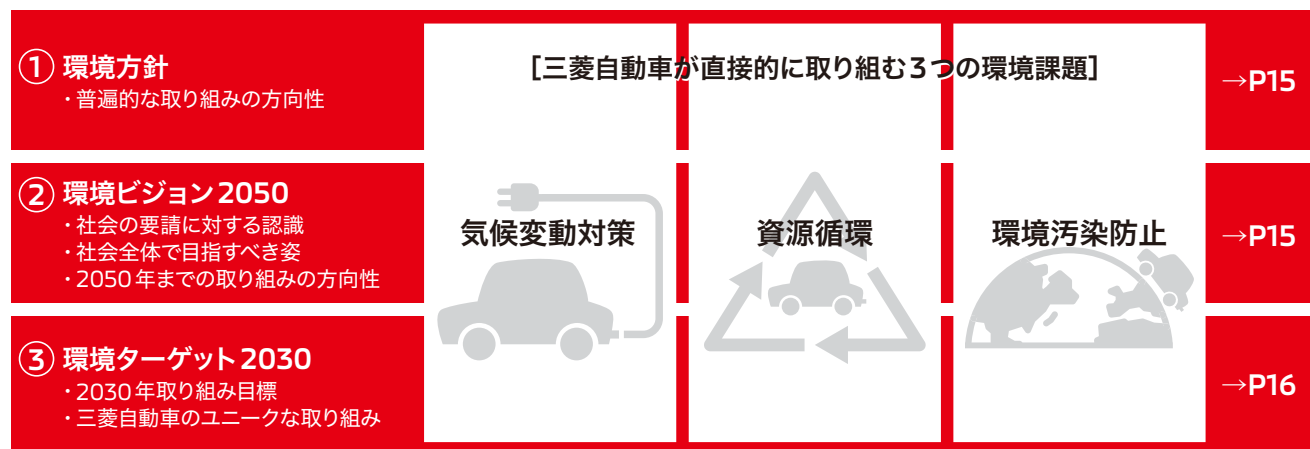
三菱自動車では、「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります」をビジョンとし、この実現に向けたミッションの1つとして「社会の持続可能な発展に貢献すること」を掲げています。

2020年7月に発表した中期経営計画「Small but Beautiful」では、「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」「当社の得意分野・収益分野への選択と集中」を当社の命題としたうえで、経営基盤の安定化に向けた構造改革をやり切る考えです。そのうえで、環境課題は先送りできない当社の重要課題と捉えています。顕在化する気候変動問題や社会動向を踏まえ、30年先の社会を見据えた取り組みの方向性を定める必要があると認識し、新環境計画パッケージを策定しました。

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、プラグインハイブリッド車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発展に貢献していきます。

## 新環境計画パッケージの構成

新環境計画パッケージは、環境方針、環境ビジョン2050、環境ターゲット2030の3つで構成されます。



特集  
1

## 新環境計画パッケージ

### 策定のステップ

2018年度に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、およ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当社の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(※1)やIPCC(※2)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ています。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果たすことを念頭に置いて、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、環境ビジョンで示す取り組みの方向性を明文化し、環境ターゲットの取り組み項目と数値目標水準を設定するなど、環境戦略の全体像をまとめた新環境計画パッケージを策定しました。

さらに、策定したパッケージ案は、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。

※1：国際エネルギー機関(International Energy Agency)

※2：国連気候変動に関する政府間パネル (Intergovernmental Panel on Climate Change)

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、ASEAN、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>  
CO<sub>2</sub>排出量 (Scope1,2,3)、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**  
CO<sub>2</sub>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の取り組み項目検討、数値目標の水準検討**

レビュー

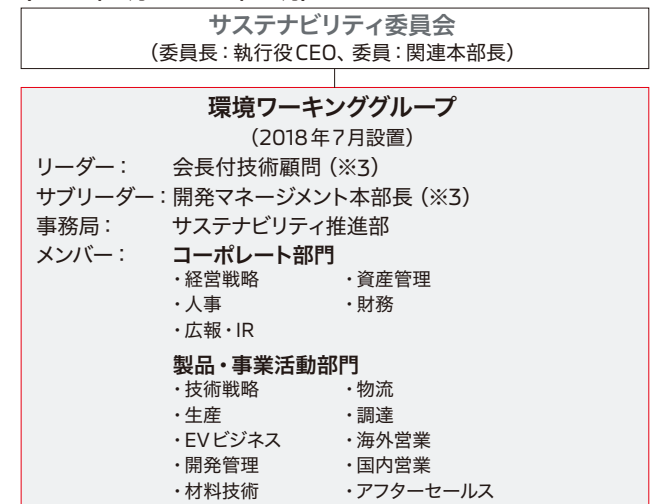
- **社外の有識者によるレビュー**

### 検討体制

全社横断の「環境ワーキンググループ」を立ち上げ、検討を進めました。

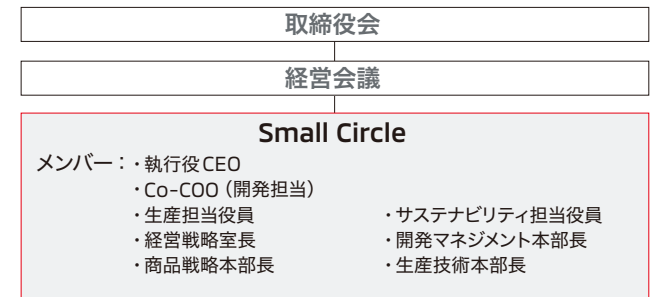
一定の方向性が決定したのち、執行役CEOが議長を務めるSmall Circleで具体化を進め、経営会議、取締役会に提案し承認を得ました。

(2018年7月～2019年12月)



※3 2020年3月時点の役職

(2020年1月～)



特集  
1

## 新環境計画パッケージ

### 環境方針

三菱自動車は、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中、現在の社会動向を踏まえ環境方針として改訂しました。環境問題への対応を事業活動の必須要件と捉え、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。

#### 環境方針

環境問題への対応を事業活動を行う上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年間を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

### 環境ビジョン2050

2015年にパリ協定が採択され、産業革命前からの世界の平均気温の上昇を2°Cまでに抑制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年にはIPCCの1.5°C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。

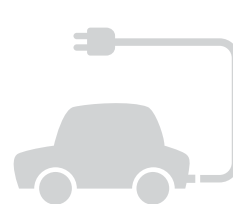
この認識の下、気候変動、資源循環、環境汚染防止について、2050年までに実現したい社会像と当社の取り組みの方向性を定める環境ビジョン2050を策定しました。

#### 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°Cまでに抑制すること、1.5°C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を促進を通じて、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拡大を通じて、CO<sub>2</sub>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。



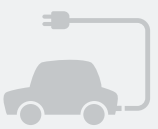




特集  
1

新環境計画パッケージ

環境ターゲット2030

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、各種の外部シナリオや国際的な枠組みを参考にしています。

2030年目標		主な取り組み
<b>気候変動対策</b> 	新車CO <sub>2</sub> 排出量(※1): <b>-40%</b> (2010年度比)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PHEVを中心とした電動化の推進(電動車(※2)比率:50%)</li> <li>• ICE車の燃費改善</li> </ul>
	事業活動CO <sub>2</sub> 排出量(※3): <b>-40%</b> (2014年度比)	
	気候変動への適応策の実施	
<b>資源循環</b> 	脱石油資源プラスチック材の採用拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 材料技術の開発</li> <li>• 部品への積極的採用</li> </ul>
	直接埋立廃棄物ゼロ化(0.5%未満)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 排出物の発生抑制と再資源化の推進</li> <li>• 廃棄物の適正処理</li> </ul>
	電動車の使用済みバッテリーの再利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 回収/活用(BESS(※5)など)の促進</li> <li>• 再利用に向けた技術開発(電池パック・システム)</li> </ul>
<b>環境汚染防止</b> 	製品の環境負荷物質規制の遵守	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 法規制情報の入手、社内管理体制の充実</li> <li>• サプライヤーとの協働</li> </ul>
<b>環境マネジメント</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• LCA(※6)の推進</li> <li>• 環境情報開示の充実</li> <li>• サプライヤーとの協働</li> <li>• グループ・販売店の環境マネジメントの推進</li> <li>• 社員教育・啓発活動の推進</li> <li>• 地域に根ざした環境保全活動の推進</li> </ul>		

※1: 新車1台あたりの走行時CO<sub>2</sub>排出量 ※2: 電気自動車(バッテリーEV)、プラグインハイブリッドEV、ハイブリッド自動車(HEV)  
 ※3: スコープ1(直接排出)およびスコープ2(間接排出) ※4: V2H(Vehicle to Home)やV2G(Vehicle to Grid)などの総称  
 ※5: Battery Energy Storage Systemの略称 ※6: 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

三菱自動車のユニークな取り組み事例

電動車の使用済みバッテリーを活用した蓄電システムの導入

岡崎製作所に大規模太陽光発電設備を設置し、『アウトランダー PHEV』の使用済みバッテリーを活用した蓄電システムを構築し実証しています。これらにより、再生可能エネルギーへの転換を進め、同製作所のCO<sub>2</sub>排出量の削減と電力消費のピークカットを図ります。また、災害時の停電の際には、近隣地域の避難所として提供する当社の体育館に本設備から電力を供給することで、地域の災害発生時の対応にも貢献します。



災害発生時に電動車を速やかに被災地などへ提供できる体制づくり

災害発生時に当社製の電動車を被災自治体へ速やかに提供できる体制づくりを目的とした「DENDOコミュニティサポートプログラム」を推進しています。本プログラムでは、2022年度までに全国の自治体と災害時協力協定を締結することを目指しています。

悪路走破性を有し、長時間給電可能な『アウトランダー PHEV』の提供を通じ、国土強靱化に貢献します。



特集  
1

## 新環境計画パッケージ

### PDCAサイクル

新環境計画パッケージで定めた環境課題を三菱自動車のマテリアリティと位置付け、執行役CEOが議長を務めるサステナビリティ委員会を中心にPDCAサイクルを回します。

環境ターゲット2030で定めた目標の実現に向け、関連部門は年度取り組み計画を立案、これらをグループ全体で集約し、期首のサステナビリティ委員会で経営層の承認を得ます。

各部門は、この年度計画にもとづき、本業の事業活動と一体的に取り組みを進めます。取り組みの状況は、四半期単位でフォローし、期中のサステナビリティ委員会に報告することで実効性の確保を図ります。

前年度の取り組み実績と課題を期首のサステナビリティ委員会で経営層に報告します。特に新車CO<sub>2</sub>排出量、電動車比率、事業活動CO<sub>2</sub>排出量については、年度実績に加え中期経営計画や商品計画などにもとづく見通しも報告、2030年目標とのギャップを共有し、次期中期経営計画などの策定に繋げていきます。また、あわせて当社へのステークホルダーからの評価を共有して、全社レベルの取り組み課題を明確化します。

こうして特定した課題を踏まえ、翌年度の計画を各部門が主体的に立案し、サステナビリティ委員会で経営層にレビューを受けることで、確実な取り組み改善を図ります。

