

三菱自動車工業株式会社

サステナビリティレポート 2020



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition

目次

会社概要	3	ガバナンス	80
トップコミットメント	5	コーポレート・ガバナンス	81
サステナビリティマネジメント		内部統制	84
企業理念・方針	7	リスク管理	85
サステナビリティマネジメント	8	コンプライアンス	86
ステークホルダー・エンゲージメント	10	役員一覧	91
三菱自動車のマテリアリティ	11	役員報酬	92
特集1 新環境計画パッケージ	13	ESGデータ集	93
特集2 新型コロナウイルス感染症への対応策	18	製品・事業活動関連環境データ	94
ESGパフォーマンス報告		大気・水質・PRTR対象物質データ(2019年度実績)	97
環境	20	生物多様性関連データ	103
環境マネジメント	21	人事関連データ	104
気候変動・エネルギー問題への対応	25	ガバナンス関連データ	106
資源循環の取り組み	34	GRIスタンダード対照表	107
サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(環境)	37	マテリアリティの2019年度目標と実績	117
水資源の保全	38	第三者意見	120
環境汚染の防止	40		
生物多様性の保全	44		
社会	47		
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	48		
製品品質、セールス・サービス品質の向上	51		
事業を通じた地域経済への貢献	56		
働き方改革	59		
ダイバーシティ	60		
人材育成	64		
労働安全衛生	68		
人権	70		
サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(社会)	72		
社会貢献活動	75		

編集方針

発行目的

『サステナビリティレポート2020』は、三菱自動車グループが果たすべき社会的責任と、それに対する様々な取り組みをステークホルダーの皆様にお伝えし、理解して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、および国内外のグループ会社

報告対象期間

2019年度（2019年4月1日～2020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

発行時期

日本語版：2020年10月

（前回発行2019年11月、次回発行2021年9月予定）

英語版：2020年11月

（前回発行2019年11月、次回発行2021年10月予定）

参考にしたガイドライン

- ・GRIスタンダード（Global Reporting Initiative）
- ・「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

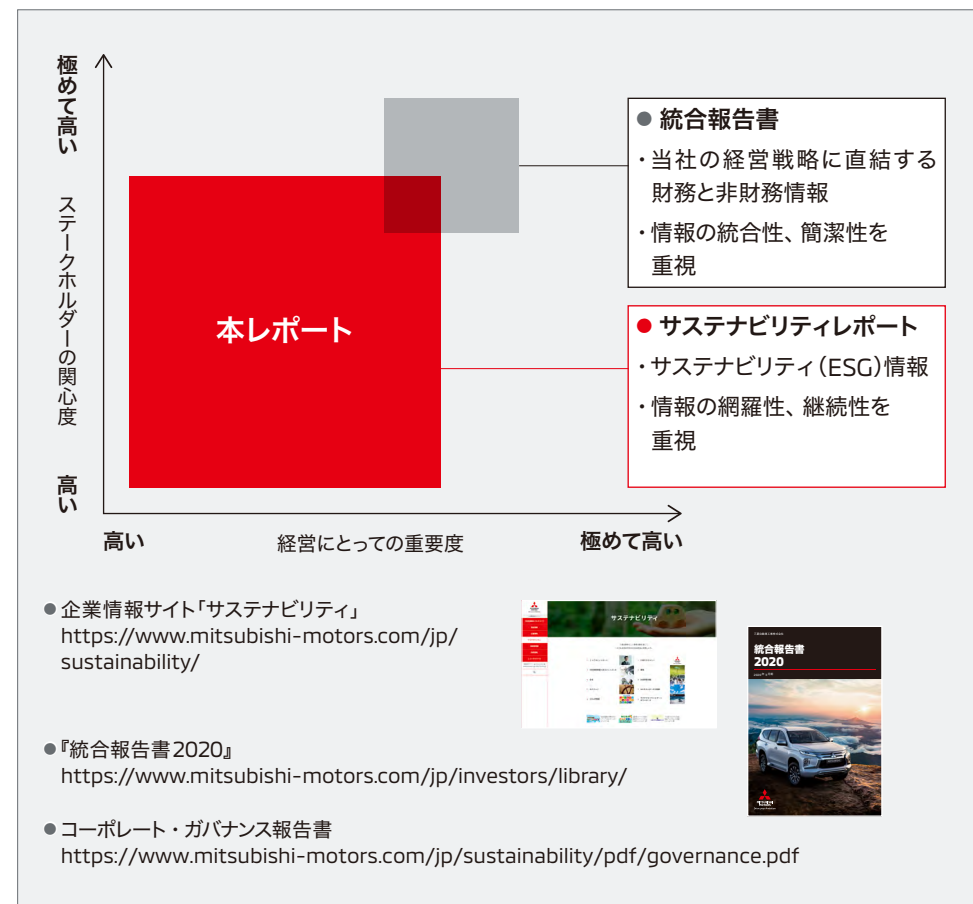
〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号

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、その他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。

サステナビリティ情報開示体系



アンケートへのご協力をお願い

今後のサステナビリティ推進活動や報告書作成の参考として、皆様のご意見・ご感想をお聞かせ下さい。

『サステナビリティレポート2020』アンケート

https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/report/enq_view.html

会社概要 (2020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、自動車およびその部品の開発、生産、販売、金融事業を行っている。

ブランド MITSUBISHI MOTORS

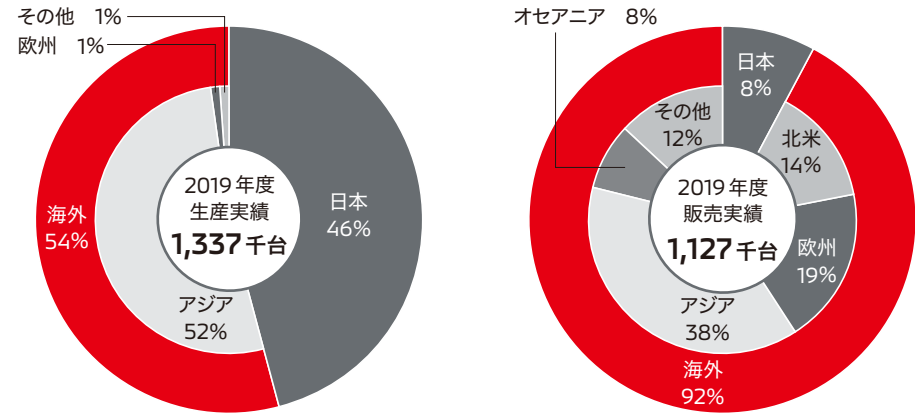
資本金 284,382百万円

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：35社
持分法適用関連会社：19社

従業員数 連結：32,171人 単独：14,407人

世界生産台数・販売台数



地域別生産台数

(単位：千台)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
日本	653	531	590	661	620
北米	38	-	-	-	-
欧州	3	-	1	10	6
アジア	490	533	661	752	697
その他	24	15	19	18	14
合計	1,208	1,079	1,271	1,441	1,337

地域別販売台数

(単位：千台)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
日本	102	80	97	104	95
北米	135	138	155	173	160
欧州	206	179	193	236	215
アジア	322	315	432	481	433
オセアニア	82	83	95	102	88
その他	201	131	129	148	136
合計	1,048	926	1,101	1,244	1,127

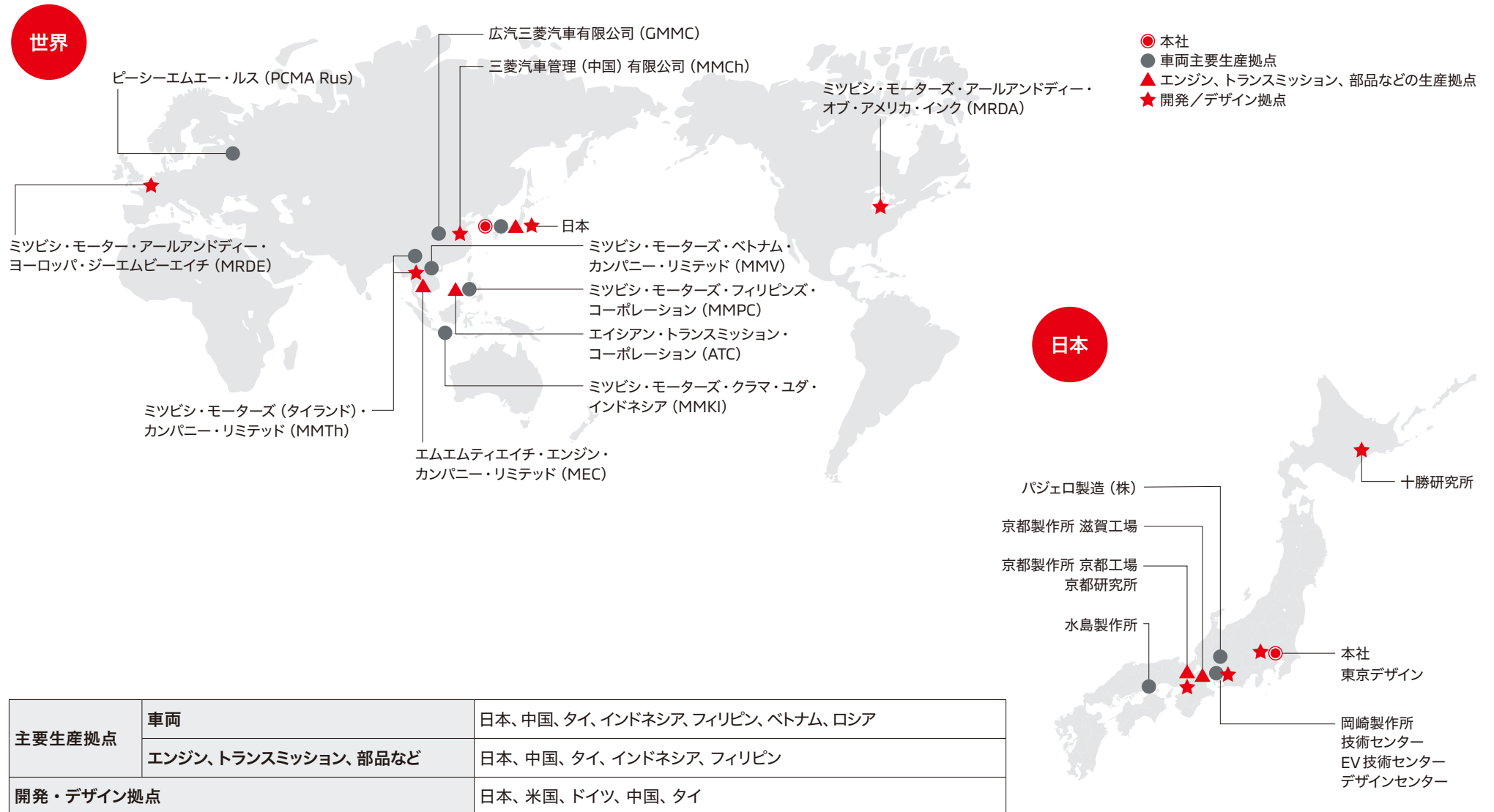
「製品情報」の詳細は、企業情報サイトをご参照ください。
<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/products/>

業績ハイライト

(単位：百万円)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
売上高	2,267,849	1,906,632	2,192,389	2,514,594	2,270,276
営業利益	138,377	5,118	98,201	111,815	12,788
経常利益	141,027	8,944	110,127	119,850	△3,843
親会社株主に帰属する当期純利益	72,575	△198,524	107,619	132,871	△25,779

主要拠点



トップコミットメント



持続可能な社会の実現と 企業価値の向上に取り組みます

三菱自動車工業株式会社
取締役 代表執行役 CEO
加藤 隆雄

新型コロナウイルス感染症でお亡くなりになった皆様のご冥福をお祈りするとともに、ご遺族の皆様にご挨拶とご哀悼の意を申し上げます。罹患により闘病中の皆様が一瞬も早くご回復されますことをお祈り申し上げます。また、感染拡大防止に日夜ご尽力されている皆様には深く敬意を表します。

三菱自動車はクルマの開発および生産で培ったノウハウや工場設備を活用し、医療現場で必要とされているフェイスシールドを生産し、関係各所に寄贈しました。今後も世界各国の政府・自治体・関係機関と連携しながら、新型コロナウイルスの感染拡大防止に向けて支援を続けていきます。

また、2020年7月には社員一人ひとりが場所・時間にとらわれず、能力を最大限に発揮できる“柔軟な働き方”を構築するため、「柔軟な働き方検討委員会」を新設しました。新型コロナウイルス感染防止のための緊急暫定措置から恒久的にリモートワークを組み込んだ柔軟な働き方へと移行することにより、仕事と生活の質の向上を実現していきます。

全てのステークホルダー・社会への貢献を重視し、 サステナビリティに取り組みます

三菱自動車のサステナビリティ活動は、三菱グループの根本理念「三綱領」と、当社がつくりたい社会像を示した「ビジョン」、そしてビジョンを実現する方法である「ミッション」を基盤としています。

「三綱領」の精神は90年を経た現在でも脈々と受け継がれています。「三綱領」の一つである「所期奉公」とは、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、かけがえない地球環境の維持にも貢献することを表しています。

この理念のもと、さまざまなステークホルダーの皆様との対話を通じ、相互に理解を深めながら、各国・各地域における事業活動を通じて、当社のビジョンである「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくり出す」を実現したいと考えています。

当社が環境・社会・ガバナンス各分野から特定したマテリアリティの取り組みに関しては、私が委員長を務めるサステナビリティ委員会で進捗確認を行い、成果を導き出しています。活動状況を取締役に報告し、その場での意見をサステナビリティ活動に生かすことにより、持続可能な社会の実現と企業価値の向上に取り組んでいます。

当社独自の技術を生かして地球環境の保全に取り組みます

近年、気候変動や資源枯渇、環境汚染などの環境問題が顕在化・深刻化しています。国連にて採択された持続可能な開発目標(SDGs)や、気候変動に関する国際的な合意であるパリ協定、気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)の提言など、社会課題に対応する国際的な目標策定やルールづくりも加速しています。

三菱自動車は、事業を存続させていくためには、これらの社会動向を踏まえた中長期的な取り組みの方向性を定める必要があると認識し、今般、「新環境計画パッケージ」を策定しました。

同パッケージは、中長期的な展望を織り込み新たにした「環境方針」、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た「環境ビジョン2050」、このビジョンから2030年までバックキャストしたマイルストーンと具体的な取り組み事項を明確にした「環境ターゲット2030」で構成しています。

当社が最重要課題としている気候変動対策については、2050年までに社会全体でCO₂排出ネットゼロの実現が求められる中、外部シナリオや当社独自のシミュレーションなどから長期的な展望を検討し、そのうえで当社の事業特性等を踏まえ、2030年までに新車からのCO₂排出量を40%削減(2010年度比)、事業活動からのCO₂排出量を40%削減(2014年度比)する目標を設定しました。

当社の強みであるPHEVを軸に、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ていきます。

強みを持つ商品・地域に経営資源を集中投入し、

三菱自動車らしく社会に貢献します

三菱自動車は、自動車業界が100年に一度の大変革期を迎える中、幅広くモビリティの可能性を追求し、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考えています。誰もが・いつでも・どこへでも自由に移動できる機会を提供したいとの思いから、多様化するお客様のニーズに対応した技術やサービスの開発に日々力を注いでいます。

本年度からの新中期経営計画「Small but Beautiful」では、当社が強みを持つ商品・地域に経営資源を集中投入します。

強みを持つ商品としては、自社開発のPHEVやEV、HEVといった三菱自動車らしい環境技術と4WD技術の強化に加え、アライアンス・パートナーの技術を結集することで、人とクルマと自然が共生する社会の発展のための環境にやさしいクルマを提供していきます。

さらに、強みを持つ地域では、地域の社会課題の解決に積極的に取り組み、「三菱自動車らしさ」を生かしながら地域と共に持続的成長を目指していきます。

また、当社が長年にわたりその普及に注力して来たPHEVは環境面のみならず、災害時など、いざというときにも強みを発揮し、持続可能な社会に貢献できるクルマです。災害発生時には速やかに被災地・避難所などへ届けることができるよう、2022年度までに全国の自治体と災害時協力協定の締結を目指す「DENDOコミュニティサポートプログラム」を推進しています。

今後も、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企業ビジョンの実現に向けて、環境・社会・ガバナンスの各側面でマテリアリティに全力で取り組み、社会の持続的発展に貢献していきます。

コーポレート・ガバナンスを強化し、健全な事業基盤を築きます

三菱自動車は2019年6月、指名委員会等設置会社に移行しました。経営を監督する取締役と経営の執行を担う執行役の役割・機能を分離したことにより、取締役による業務執行者に対する監督機能が強化され、より透明性が高く、環境変化に素早く対応する迅速な業務執行を実現できる体制としました。新たな体制のもと、将来にわたって発展できる健全な事業基盤を築き、ステークホルダーから信頼される企業を目指していきます。

三菱自動車工業株式会社
取締役 代表執行役 CEO

加藤隆雄

サステナビリティマネジメント

企業理念・方針

三菱グループ三綱領

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)

= フェアプレーに徹する

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)

= グローバルな視野で

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、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

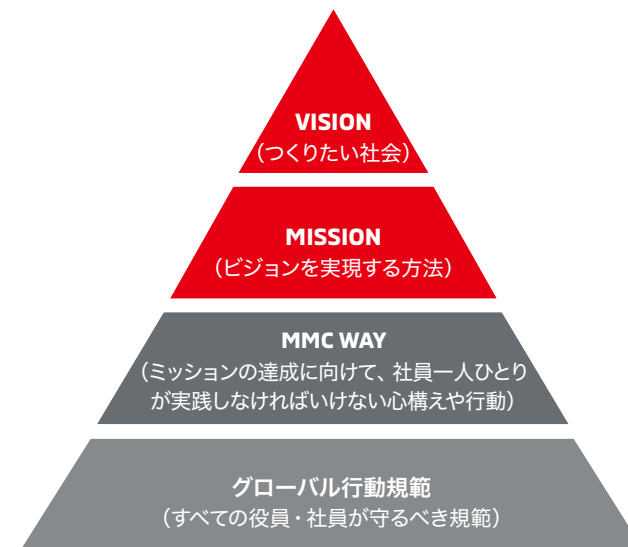
1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します

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、次々と技術革新が生まれており、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。社員一人ひとりにおいては、必要最低限度の心構えや行動を示す「MMC WAY (※1)」およびすべての役員・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、クルマという身近な製品を中心とする各国・各地域における事業活動を通じて、社会の持続可能な発展に貢献します。



※1: 「MMC WAY」の詳細は、P67をご参照ください。

※2: 「グローバル行動規範」の詳細は、P86をご参照ください。

サステナビリティマネジメント

サステナビリティに対する考え方

近年、国連における「持続可能な開発目標 (SDGs)」の採択、「パリ協定」の発効、ESG投資の拡大など、持続可能な環境・社会・経済の実現への関心が高まり、それらに関する企業の取り組みが一層重要視されています。

特に、自動車業界ではコネクテッド、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など、100年に1度の大変革期を迎えています。

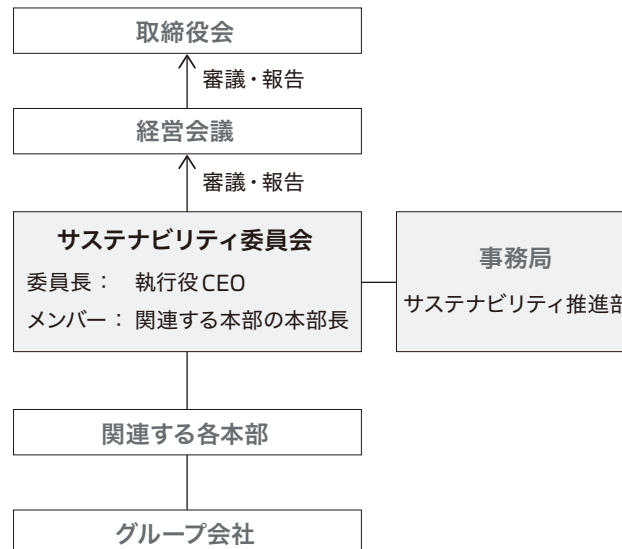
また、環境面では世界的に気候変動・エネルギー問題が深刻化しています。三菱自動車は製品や事業活動からの温室効果ガス低減をはじめ、責任ある事業運営に取り組み、各国・各地域における事業活動を通じて社会課題の解決を図ることにより、社会の持続可能な発展に貢献していきます。



サステナビリティ推進体制

当社では、執行役CEOを委員長とするサステナビリティ委員会にて、マテリアリティに対応する取り組みの目標設定とその進捗確認を行うことにより、PDCAを回しています。三菱自動車グループ全体でサステナビリティを推進し、重要事項は取締役会で審議・報告する体制としています。

2019年4月、社内外とのコミュニケーション強化を目的にサステナビリティ推進部を新設し、サステナビリティ委員会メンバーをはじめとする役員・従業員、ならびにステークホルダーとのコミュニケーションを強化しながら、持続可能な社会の実現と企業価値の向上に取り組んでいます。



2019年度のサステナビリティ委員会の実績

- ・開催回数：3回
- ・主な審議事項
マテリアリティ 2018年度の取り組みレビューおよび2019年度の取り組み計画、三菱自動車人権方針、サステナビリティレポート2019の編集方針、新環境計画パッケージなど
- ・委員会メンバー(2020年4月時点)

- 委員長： 執行役CEO
 副委員長： 総務・コミュニケーション、サステナビリティ担当執行役員
 委員： 代表執行役Co-CEO兼 開発担当
 代表執行役Co-CEO兼 アセアン・オセアニア担当兼
 グローバルセールスデベロップメント本部長
 コーポレートガバナンス担当上席執行役
 生産担当上席執行役
 経営戦略室長
 TCS(※) 本部長
 商品戦略本部長
 人事本部長
 財務経理統括室長
 モビリティビジネス本部長
 調達管理本部長
 管理本部長
 生産技術本部長
 グローバルアフターセールス本部長
 国内営業本部長
 開発マネジメント本部長
 広報部長
 IR室長

オブザーバー：取締役(監査委員)
 ※TCS：Total Customer Satisfaction (トータルカスタマーサティスファクション)

サステナビリティの社内浸透

三菱自動車は、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サステナビリティの取り組みを実践できるよう、1年を通して浸透活動を行っています。浸透度は社員意識調査で確認し、調査結果は次年度の活動に生かしています。

<活動事例>

- ・サステナビリティ全般に関するeラーニング
8,724名受講
- ・サステナビリティ全般に関する階層別研修
833名受講
(新入社員、中途入社社員、新任M2社員<課長級>、
M1社員<部長級>)
- ・サステナビリティに関する月間ニュースレター



階層別研修 (M1社員<部長級>)

「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、企業による自主行動原則です。

当社は、「国連グローバル・コンパクト」の10原則にもとづき、これからも社会の持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。



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)

支持または参考にしている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 (UNGCC)
- 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」
- 日本経団連「企業行動憲章」

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重要なステークホルダーとの対話を通じて、三菱自動車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。

例えば、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、さら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。さらに、寄せられた声の中から重要情報は、経営幹部へ定期的に報告しています。

当社はステークホルダーとの対話を一層深め、社会の期待や課題と真摯に向き合い、今後の取り組みに生かしていきます。



コールセンターでのお客様対応



岡崎地区にてお客様の声講座を開催

ステークホルダーとの対話

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、販売会社、アフターサービス	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	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	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	
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）	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			
社員意識調査	隔年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
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	自治体との連携	随時		
	社会貢献活動（次世代育成、交通安全、環境保全、地域活動、被災地支援）	随時		
	地域イベント	随時		
	工場見学	常時		

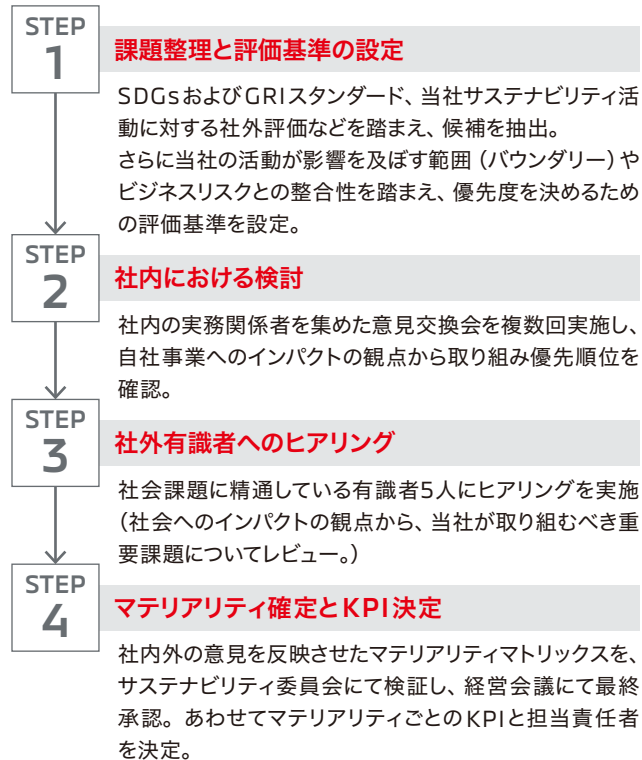
三菱自動車のマテリアリティ

マテリアリティ(重要課題)の特定

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15の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。

特定のプロセス



特定されたマテリアリティ












当社は2018年度に環境・社会・ガバナンスの各分野において取り組むべき15のマテリアリティを特定しました。2020年度は、環境問題の深刻化や新型コロナウイルス感染拡大による社会情勢の変化への対応を踏まえ、マテリアリティの見直しを進めています。



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

特に重要度の高いマテリアリティにおけるリスクと機会

三菱自動車は、マテリアリティの特定に際し、認識する社会的問題を「リスク」、リスクを踏まえて当社が取り組むべき課題を「機会」と整理しました。

マテリアリティ	リスク	機会	SDGsへの貢献
気候変動・エネルギー問題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化対応への企業責任の増大 消費者の環境製品購買への志向拡大 人命・経済に甚大な影響を与える世界的な気象災害の増加 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量を低減した商品のラインアップ強化による販売拡大 再生可能エネルギーの積極的導入など、調達～生産～販売に亘るCO₂排出量低減による環境貢献 気象災害時の電力供給などに貢献できる電動車の販売拡大 	 
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	<ul style="list-style-type: none"> 高齢ドライバーによる道路交通事故の社会問題化 新興国の自動車保有急増による死亡事故の増加 	<ul style="list-style-type: none"> 予防安全技術の開発・普及による販売拡大 衝突安全(ドライバー/同乗者・被害者)性能による競争力の強化 	
製品品質、セールス・サービス品質の向上	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心な製品購買への消費者志向の拡大 自動車ライフサイクルを通じての顧客ニーズの多様化 	<ul style="list-style-type: none"> 高品質な製品の提供による顧客満足度の向上 不具合発生時の迅速な対応による信頼の獲得 販売店スタッフの顧客対応力強化によるロイヤリティの向上 	
事業を通じた地球経済への貢献	<ul style="list-style-type: none"> 先進国企業の新興国への進出による企業間競争の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> アセアン地域における事業強化による地域社会の繁栄 アセアン地域のステークホルダーからの信頼向上への取り組みによる事業機会の拡大 	  
働き方改革	<ul style="list-style-type: none"> 過重労働による心身の病の社会問題化 少子高齢化による労働人口の減少と困難になる優秀な人材の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 労働環境の革新による労働生産性の向上と総労働時間の短縮 育児、介護、通院などを理由とする離職率の減少 多様な働き方の提供による優秀な人材の確保 	  
コーポレート・ガバナンス、コンプライアンス	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 強固なガバナンス体制の確立による健全かつ透明性の確保 コンプライアンス体制・社員教育強化による社会からの信頼の獲得 リスクマネジメント強化による事業安全性の確保 	 

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>
 CO₂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**
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

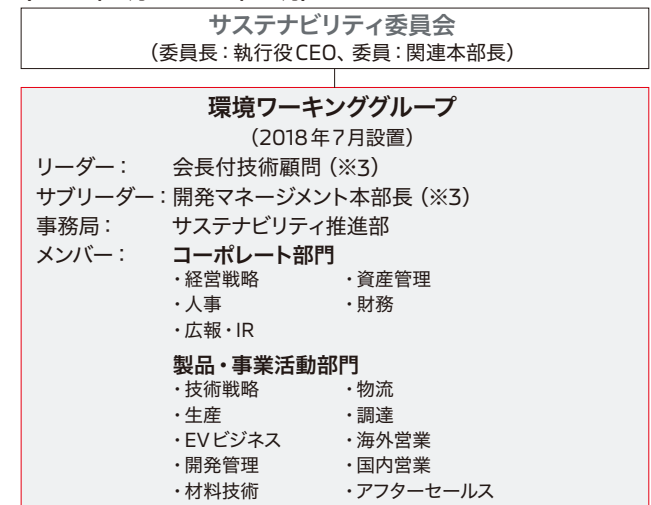
- **社外の有識者によるレビュー**

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。

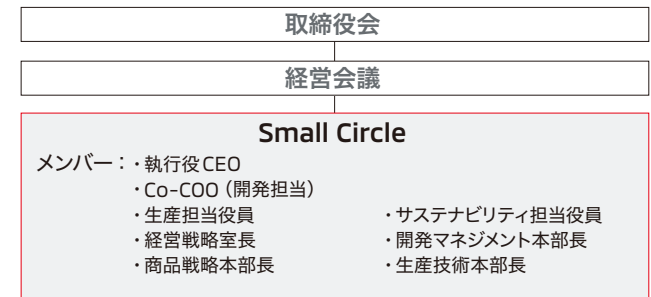
一定の方向性が決定したのち、執行役CEOが議長を務めるSmall Circleで具体化を進め、経営会議、取締役会に提案し承認を得ました。

(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の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。

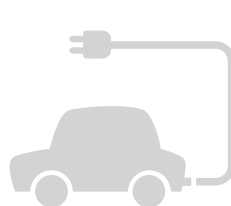
この認識の下、気候変動、資源循環、環境汚染防止について、2050年までに実現したい社会像と当社の取り組みの方向性を定める環境ビジョン2050を策定しました。

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拡大を通じて、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。

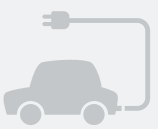




特集
1

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

※1: 新車1台あたりの走行時CO₂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CO₂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

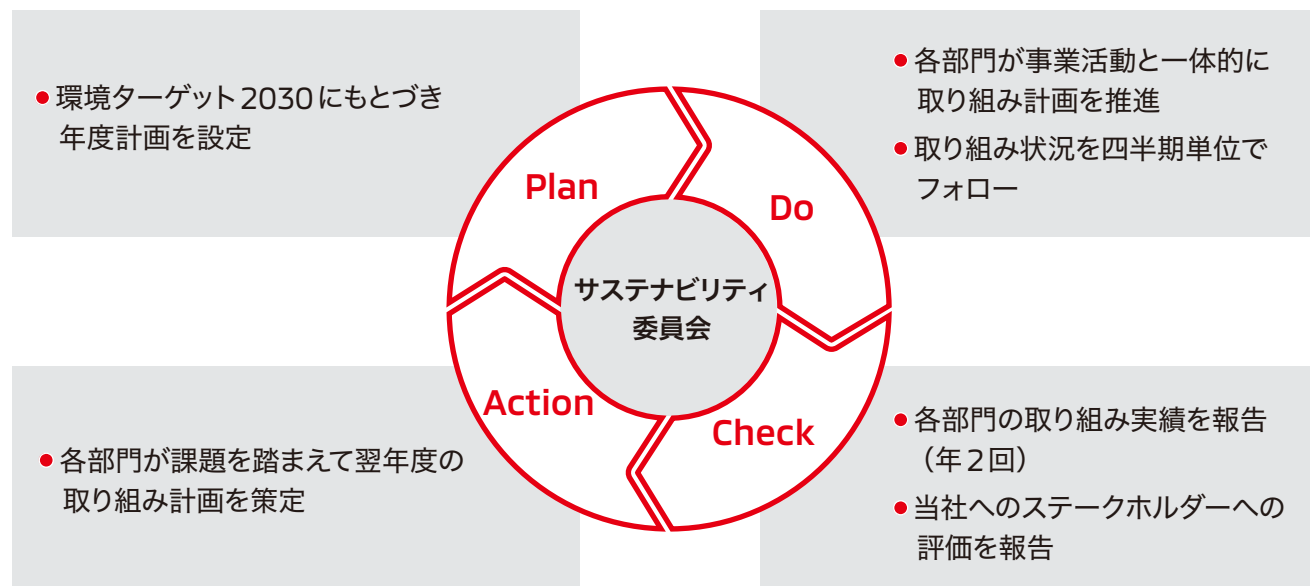
新環境計画パッケージで定めた環境課題を三菱自動車のマテリアリティと位置付け、執行役CEOが議長を務めるサステナビリティ委員会を中心にPDCAサイクルを回します。

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CO₂排出量、電動車比率、事業活動CO₂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。



特集 2 新型コロナウイルス感染症への対応策

三菱自動車は、新型コロナウイルス感染拡大によりさまざまな影響を受ける中、事業の継続と従業員の健康が最優先課題と認識し、組織横断的な体制のもと、対策を講じ取り組んでいます。



新型コロナウイルス感染症に関する主な出来事*

★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★
1/14 WHO 新型コロナウイルスを確認	1/28 日本人の感染者を初確認	1/30 WHO 「国際的な緊急事態」を宣言	2/27 安倍首相、全国休校を要請	3/24 東京五輪・パラリンピック延期決定	4/7 都府県に緊急事態宣言	4/16 「緊急事態宣言」全国に拡大	5/14 「緊急事態宣言」39県で解除、8都道府県継続	5/25 「緊急事態宣言」全国解除	6/28 世界の感染者1000万人を超える	7/27 WHO 「パンデミックは加速し続けている」

※ 出典：NHKホームページ

組織横断的な体制の構築

三菱自動車は、タイムリーな情報共有とスピーディーな意思決定のため、執行役CEOをはじめ、役員・本部長、国内外主要拠点リーダーなどで構成する「新型コロナウイルス対策会合」を2020年2月中旬に設置し、6月上旬までに16回開催しました。

本会合では、各部門から最新情報を集約し、感染拡大による生産・サプライヤーを含む調達・販売への影響、関係会社の状況、従業員の健康を守る対応策などについて組織横断的な報告・協議を行うことにより、生産計画、従業員への対応、広報発表などのさまざまな方針を迅速に決定しました。

三菱自動車グループの新型コロナウイルス感染症対策への支援はこちら
 WEB : <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/society/relief/covid-19/>

従業員の健康と仕事を両立する働き方

感染防止・感染拡大防止

従業員の健康を守るために、感染防止・感染拡大防止について全従業員に周知しました。

- 感染防止・感染拡大防止についての注意喚起や、体調不良および感染者・濃厚接触者が発生した場合の対応要領
- 現場や事務所におけるソーシャルディスタンス、検温、食堂の対応など出勤時の全事業所統一ルール
- 従業員の海外出張および海外からの出張に関して、厚生労働省の入国時検疫強化内容、全世界の感染症危険レベルなどの注意事項

具体的な取り組み

- ・ 共用部の日常消毒
- ・ 生産ラインへの遮蔽カーテンの設置
- ・ 社員・来客の検温実施
- ・ フェイスガードの作成
- ・ 食堂への遮蔽板の設置 など



食堂の遮蔽板（水島製作所）

感染拡大防止に向けた在宅勤務の実施

2020年2月下旬に在宅勤務などの実施に関する基本方針を全従業員に通知しました。

- 在宅勤務の上限時間を従来の80時間/月から160時間/月まで引き上げるなど規則を緩和
- 公共交通機関利用者で感染リスクが高いと懸念される従業員や持病などで感染時に重症化の恐れのある従業員に対して在宅勤務を推奨

3月下旬からは、在宅勤務体制を強化し、「原則在宅勤務」に変更するとともに、在宅勤務上限時間を撤廃しました。

政府の緊急事態宣言解除後は、在宅勤務推奨としましたが、地域の感染状況を鑑みて、本社（東京都）勤務従業員の在宅勤務率は一定の水準を保つよう管理しています。

IT環境整備による効率的な在宅勤務の実現

従業員の在宅勤務の急増を受け、自宅からも会社のシステムにアクセスできるインターネットVPN(※)利用者の追加、VPN用ネットワーク回線の増速などを迅速に実施しました。また、2020年4月上旬にクラウド型Web会議システムを新たに導入し、便利で快適なWeb会議環境を実現することにより、リモートワークの業務効率向上につながりました。

※：VPN(Virtual Private Network)：仮想的な社内専用ネットワーク

特集
2

新型コロナウイルス感染症への対応策

ワーク・ライフ・バランスに向けて

在宅勤務により仕事と生活の境界線が曖昧になる懸念があることから、「在宅勤務ガイドブック」やeラーニングを通じて在宅勤務時の留意事項を社内に展開しました。在宅勤務期間中、従業員の業務の把握や、長時間労働防止の観点から業務の開始・終了時には上司にメールで連絡することを徹底しました。

また、小学校などの臨時休業や放課後児童クラブなどの利用自粛要請にともない、子どもの世話で会社を休まざるを得ない従業員に対し、特別休暇取扱いを適用しました。特別休暇は、年次有給休暇とは別に有給休暇扱いとするもので、緊急事態下の従業員の仕事と家庭の両立の実現をサポートしました。

ウィズコロナ

「新しい生活様式」における新たな挑戦へ

「ウィズコロナ」時代において、リスクへの対応、勤務形態の転換など、三菱自動車は新たな挑戦をしています。

今回の緊急事態における各対応策を振り返り、その経験から新しい課題に取り組むことで、当社のサステナビリティを一層強化することが重要と認識しています。

リスクマネジメント体制のさらなる強化

「新型コロナウイルス対策会合」は、緊急事態における情報の一元化や方針の決定において重要な役割を担いました。この経験から、今回限りの体制に終わらせないために、「新型

コロナウイルス対策会合」に参画した各部署を中心に、自然災害や感染症などの事業中断リスクを対象とした「BCM(※)委員会」の設置を進めています。通常時においては緊急事態への備えを促進し、緊急事態においては対策本部として機能するよう社内体制を整えていきます。これらの取り組みを通じて、当社のリスクマネジメント力の向上、および事業継続の強化を図っていきます。

※:Business Continuity Managementの略

柔軟な働き方の実現

今般の新型コロナウイルス問題を機に従来の出社を前提とした一律的な働き方を見直し、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方を推進する一方で、長時間労働の抑制に取り組むことにより、仕事の生産性向上と生活の質の向上の

両立を目指します。

在宅勤務に関する社内アンケートでは「業務に集中できる」「通勤ストレスが軽減される」「育児と介護が両立できる」などの有効性に対する声が多く寄せられた一方で、「メールの作業指示は非効率」「緊急性、重要性、危機感が伝わらない」「ITツール/ネットワークの作業性悪い」「教育、育成に影響がある」などの問題点も指摘されました。

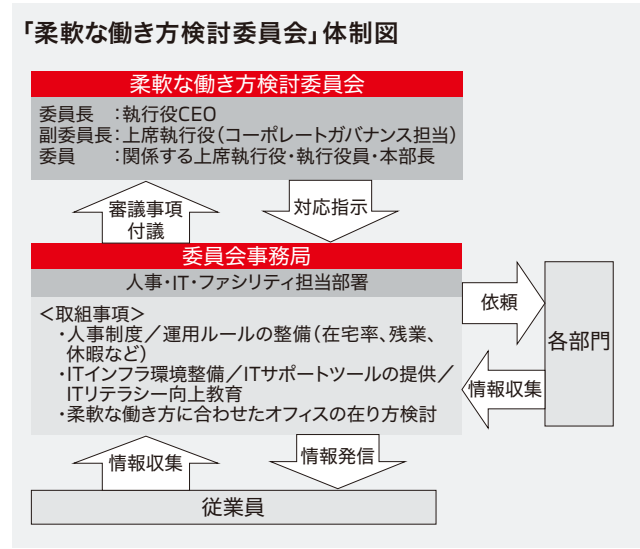
実行に当たっては、短期的な視点だけでなく、中長期的な観点での検討が必要であり、2020年7月に設置したCEOを委員長とする「柔軟な働き方検討委員会」にて取組課題を協議のうえ、推進していきます。

三菱自動車は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止を目的とした「知的財産に関する新型コロナウイルス感染症対策支援宣言」に参画しました。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のためには産官学が連携し、治療薬やワクチン、医療機器、感染防止製品などの開発および製造を、従来の常識や固定観念にとらわれない発想とスピードで進める必要があります。

当社は本宣言に賛同し、世界保健機関（WHO）が新型コロナウイルス感染症まん延の終結宣言を行うまでの間、終結を目的とした行為に対しては当社が保有する特許権・実用新案権・意匠権・著作権の権利行使を行わないことを宣言します。

当社は、今後も新型コロナウイルスの感染拡大防止に向けて支援を続けていきます。



環境 Environment

環境マネジメント

基本的な考え方、マネジメント体制.....	21
環境行動計画2019.....	22
環境マネジメントシステムの構築、環境教育・啓発、外部とのコミュニケーション.....	23
環境規制遵守、事故・苦情対応、LCA(ライフサイクルアセスメント)の取り組み.....	24

気候変動・エネルギー問題への対応

基本的な考え方.....	25
電動車の開発.....	26
電動車を活用した気候変動への適応策の推進.....	28
燃費向上技術の開発.....	29
生産での取り組み.....	30
物流での取り組み.....	31
オフィスでの取り組み、販売店での取り組み.....	32

資源循環の取り組み

基本的な考え方、リサイクルに配慮した設計・開発.....	34
使用済み自動車のリサイクル促進.....	35
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.....	36

サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(環境)

基本的な考え方、グリーン調達ガイドラインの展開、取引先とのコミュニケーション.....	37
---	----

水資源の保全

基本的な考え方、取水量の低減.....	38
排水の再利用、水質汚濁の防止.....	39

環境汚染の防止

基本的な考え方、走行時の排出ガスのクリーン化.....	40
環境負荷物質の低減、車室内VOC低減.....	42
大気汚染防止、化学物質管理.....	43

生物多様性の保全

基本的な考え方.....	44
国内事業所における生態系調査.....	45
海外における保全活動.....	46

環境マネジメント

基本的な考え方

三菱自動車は、環境への取り組みを確実かつ効率的に推進するため、環境マネジメントの体制を構築しています。

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

また、当社はWeb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おり、様々なステークホルダーの皆様からのご意見を頂く機会を大切にしています。

マネジメント体制

当社は、1993年以降、社長およ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CEO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、環境課題を当社のマテリアリティ（重要課題）と位置づけ、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、環境行動計画の進捗状況・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、取締役会に報告することとしています。

マネジメント対象会社 (21社)

生産関係会社

国	会社名
日本	パジェロ製造株式会社 三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)
中国	广汽三菱汽车有限公司(GMMC)

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 東関東MMC部品販売株式会社 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) ミツビシ・モーターズ・アールアンドディー・オブ・アメリカ・インク(MRDA)
プエルトリコ	ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カリビアン・インク(MMSC)
オランダ	ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ(MME)
ドイツ	ミツビシ・モーター・アールアンドディー・ヨーロッパ・ジーエムビーエイチ(MRDE)
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)

環境行動計画2019

三菱自動車は、2019年度までの環境への取り組み計画として、「環境行動計画2019」を2018年3月に策定し「環境マネジメントの強化」と「環境課題に対する取り組み」の二つを柱として取り組みました。2020年度以降は、新たに策定した「新環境計画パッケージ」の実現に向けて取り組みを推進していきます。

環境行動計画2019実績一覧表

①環境マネジメントの強化

○：計画通り △：遅れあり

分野	取り組み項目	実施事項 (目標年度：2019年度)	2019年度実績	評価
環境マネジメント	再生可能エネルギーの利用促進	地域特性を踏まえた再生可能エネルギーの活用	岡崎製作所の再生可能エネルギー(太陽光発電)設備の稼働を開始	○
	水資源の保全	各生産拠点の水リスクを踏まえた管理の実施	国内生産拠点の水使用量実績を把握	○
	購買活動での環境配慮	海外工場の取引先へのグリーン調達ガイドライン展開 購買取引先の環境マネジメント状況・CO ₂ 排出量の把握	海外工場の取引先向けのグリーン調達ガイドラインを展開 CDPサプライチェーンプログラム(気候変動)を通じ取引先の環境マネジメント状況・CO ₂ 排出量を把握	○ ○
販売活動での環境配慮	販売会社へのエコアクション21認証推進	販売会社へのエコアクション21認証推進	新たに4社が認証を取得し、継続推進中	△
	環境データ管理	環境データ一元管理システムの刷新 新型車のGHG(※1)排出量のLCA(※2)の実施および評価手法の信頼性向上	新たに19店舗の電動DRIVE STATIONを展開し、継続推進中 新たな環境データシステムの運用を開始 生産工程データの調査を検討中	△ ○ △

※1：Greenhouse Gasの略称、温室効果ガス

※2：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

②環境課題に対する取り組み

分野	取り組み項目	実施事項 (目標年度：2019年度)	2019年度実績	評価
気候変動・エネルギー対策	自動車走行時のCO ₂ 排出量低減	新車1台あたりの走行時CO ₂ 排出量：2010年度比 ▲8%	▲14%	○
	次世代環境配慮車の技術開発	モーター効率改善手法の開発推進	計画通り開発を推進	○
	生産活動でのCO ₂ 排出量低減	生産拠点での生産台数あたりCO ₂ 排出量：2005年度比 ▲37%	▲41%	○
	非生産活動でのCO ₂ 排出量低減	非生産拠点のCO ₂ 排出量原単位：前年度比 ▲1%	▲8.1%	○
資源循環	物流活動でのCO ₂ 排出量低減	国内物流での輸送量あたりCO ₂ 排出量：2010年度比 ▲9%	▲9.3%	○
	省資源配慮材料の実用化と採用拡大	省資源部品技術の実用化とリサイクル部材の採用拡大	リサイクル材適用部品の開発を推進中	△
	廃棄物の低減	生産活動での生産台数あたり社外排出量：2005年度比 ▲52%	▲53%	○
汚染防止	製品含有環境負荷物質のリスク管理体制整備	管理対象物質の適切な管理	法規動向を含め適切な管理を継続	○
	環境負荷物質の低減	生産活動での塗装面積あたりVOC(※3)排出量：35g/m ² 以下	36.5g/m ²	△
環境保全	生物多様性保全活動の推進	国内拠点の生物調査・保全施策実施	京都工場での生物調査を実施	○
		パジェロの森での植林・育林活動	年2回の活動を実施	○
		海外事業拠点での植林活動	フィリピンでの植林活動を計画	○

※3：Volatile Organic Compoundsの略称、揮発性有機化合物

環境マネジメントシステムの構築

三菱自動車は、2010年度からISO14001の全社統合認証を取得しており、国内外の主要関係会社でもISO14001やエコアクション21(※)の認証を取得し、運用しています。2019年度までの、環境マネジメント対象会社(当社を含む)に対する環境マネジメントシステムの認証取得率は約55%です。

エコアクション21については、2019年度までに国内販売会社のうち23社が認証を取得しています。

※：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

エコアクション21の取得販売会社一覧表については、P32をご参照ください。

ISO14001認証取得状況(2020年6月末現在)

開発
三菱自動車エンジニアリング株式会社
生産
パジェロ製造株式会社
水菱プラスチック株式会社
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
三菱自動車ロジテクノ株式会社

環境教育・啓発

当社は、役員・社員の全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、1年を通してサステナビリティに関する浸透活動を行っています。環境教育・啓発については、この浸透活動の一環として実施しています。

2019年度は、当社がサステナビリティ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との関わり、環境問題と当社の事業活動の関係などについての理解促進を、階層別研修やeラーニングで図りました。

サステナビリティの浸透活動については、P9をご参照ください。

外部とのコミュニケーション

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。サステナビリティウェブサイト「環境」

(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。

2019年度は、国内海外のスチュワードシップご担当の機関投資家と対話を実施し、気候変動のリスクや機会、TCFDへの対応や当社のCO₂排出量、電動車などについて、サステナビリティ領域を担当する役員などが様々なご意見を伺いました。

環境規制遵守、事故・苦情対応

三菱自動車は、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も教訓とし、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、状況を調査し確認したうえで、真摯に対応するよう努めています。

環境法令などの違反、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へ提出し、適切な対策を講じています。さらに、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。

2019年度は、環境法令（※）違反による罰金、措置命令などを受けた事案はありませんが、2件の水質汚濁防止法の規制値超過が発生したほか、臭気および騒音に関する2件の苦情がありました。

また、上記以外に、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、点検不備など）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、再発防止策を講じるとともに、他の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。

※水質汚濁防止法、大気汚染防止法など、環境に関わる法令として社内
で定めた31法令

LCA(ライフサイクルアセスメント)の取り組み

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(ライフサイクルアセスメント)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、その他の工程を対象に、主にCO₂排出量を集計して評価しています。

環境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ています。最近では『エクリプス クロス』や『トライトン』などに実施、サステナビリティレポートで開示しました。

各国・各地域でライフサイクル全体の環境負荷に対する関心が高まってきていると認識しています。規制やインセンティブなどの動きに対しても対応できるよう、体制や基盤づくりも進めていきます。

LCAの実施例

	LCA実施例	目的
部品・技術	樹脂を使用したボディ部品	・軽量化効果の確認
車両	アウトランダー PHEV	・ベースのガソリン車からの改善効果の把握 ・要素部品の影響の把握
	エクリプス クロス、トライトン	・従来型車または同クラス車との比較

気候変動・エネルギー問題への対応



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
自動車走行時のCO ₂ 排出量低減	新車1台あたりの走行時CO ₂ 排出量：2010年度比 ▲8%	CO ₂ 排出量低減率	▲14%	○
生産活動でのCO ₂ 排出量低減	生産拠点での生産台数あたりCO ₂ 排出量：2005年度比 ▲37%	CO ₂ 排出量低減率	▲41%	○
非生産活動でのCO ₂ 排出量低減	非生産拠点のCO ₂ 排出量原単位：前年度比 ▲1%	CO ₂ 排出量低減率	▲8.1%	○
物流活動でのCO ₂ 排出量低減	国内物流での輸送量あたりCO ₂ 排出量：2010年度比 ▲9%	CO ₂ 排出量低減率	▲9.3%	○
販売会社へのエコアクション21認証推進	新規取得 5社以上	認証取得販売会社数	4社	△

基本的な考え方

近年、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による地球温暖化が主な原因とされています。

パリ協定、国連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大きく進展しています。特に気候変動に対しては、パリ協定で目標が示され、企業の責任が大きくなっていると認識しています。

クルマは、生産から走行、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「気候変動・エネルギー問題への対応」をマテリアリティの最重要課題に特定し、さらに、新たな具体的な目標を新環境計画パッケージの中で設定しました。

三菱自動車では、開発・生産・物流・オフィスなど事業活動全体でエネルギー使用量およびCO₂排出量を低減させるため、電動車や燃費向上技術の開発、生産工程における省エネ機器の導入、オフィスや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。

また、当社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ます。



気候変動・エネルギー問題に対する三菱自動車の リスク・機会

近年、非財務情報によるESG投資(※1)が増加しており、TCFD(※2)の最終報告書をきっかけに、気候変動が企業に与える長期的なリスク・機会への関心が大きくなっていると認識しています。

当社は、気候変動が当社事業に与えるリスク・機会をつぎのとおり認識しています。

※1：環境、社会、ガバナンスに配慮した投資（Environment, Social, Governance）

※2：気候関連財務情報開示タスクフォース（Task Force on Climate-related Financial Disclosures）

リスク

気象災害による工場の操業停止や、自動車の燃費やCO₂排出量に関する規制強化に対応する投資などにより、当社グループの経営成績又は財務状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。さらに、気候変動に対する十分な対策を行わなかった場合、環境規制不適合による市場からの撤退やレピュテーションの低下により当社の売上が減少するとともに、当社グループの経営状況又は財務状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

機会

各国・各地域でのインセンティブの設定や環境志向の高まりによる電動車や低燃費車の販売拡大、気象災害への対策に電源として寄与できる電動車の販売拡大の可能性がります。

電動車の開発

クルマは、生産から走行、廃棄までのライフサイクルを通じてCO₂を排出しますが、特に排出量が大いなのは走行段階です。

三菱自動車は、走行時のCO₂排出量の少ない電動車を「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います。

電気自動車

電気自動車は、電気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として『i-MiEV』を開発、2009年に市場投入し、改良を重ねながら現在も販売しています。『i-MiEV』は、その高い環境性能だけでなく、発進時から最大トルクを発生させる「加速性能」、モーター走行による「静粛性」、バッテリーの床下搭載による「安定性」など、従来のガソリン車よりも高いパフォーマンスを有しています。その技術は、プラグインハイブリッド車など、次世代の電動車の基礎となっています。

TOPICS

電気自動車『i-MiEV』10周年



世界初の量産型電気自動車『i-MiEV』を発表してから、2019年6月で10周年を迎えました。『i-MiEV』は、環境意識の高いお客様のみならず、各国・各自治体での公用車、パトロールカー、タクシー、レンタカーなど幅広い用途で活用されています。また、災害時には、燃料供給の途切れたガソリン車に代わり物資・人員輸送に活躍しています。

2011年には『i-MiEV』のパワートレインを商用車に展開した、軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV（ミニキャブ・ミーブ）』を発売しました。両車種で累計31,000台以上（2020年3月末時点）が販売されています。

また、2012年には前年発生した東日本大震災の経験から「MiEV power BOX（ミーブパワーボックス）」を発売しました。車に蓄えた電力を取り出し、家電製品などへの電力供給を可能にするもので、電気自動車が蓄えた電気を家庭用に有効活用するV2H（Vehicle to Home）の礎となりました。



TOPICS

日本郵便の集配用車両に、三菱自動車の電気自動車を採用



当社は、日本郵便株式会社（以下、日本郵便）に、郵便物や荷物の配送用車両として軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV（ミニキャブ・ミーブ）』を2019年度から順次納入しています。2020年度末までに1,500台を納車予定で、比較的配送距離が短い大都市圏を中心に配備され、都内の配送用軽自動車の3割が電気自動車となる見込みです。

『MINICAB-MiEV』は、『i-MiEV』で実績のある駆動用バッテリー、モーターなどを搭載した軽商用電気自動車です。電気自動車ならではの高い環境性能をはじめ、動力性能、静粛性、快適性などに優れています。充電走行距離と積載性を両立し、集配業務に有効利用できます。走行中にCO₂などの排出ガスを全く排出しないゼロエミッション車の活用により、温室効果ガス排出量の削減を目指す日本郵便の環境マネジメントの推進に貢献します。

プラグインハイブリッド車

プラグインハイブリッド車は、駆動用バッテリーに充電した電気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。航続走行可能距離の心配が無く、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、2013年に『アウトランダー PHEV』を発売しました。搭載している電気自動車派生型のプラグインハイブリッドEVシステムは、通常の低・中速走行時には主に駆動用バッテリーの電力により走行しますが、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走行モードを変更します。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。

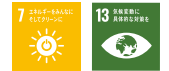
TOPICS

アセアン市場に『アウトランダー PHEV』を投入



当社は、『アウトランダー PHEV』をアセアンで初となるインドネシア市場に投入します。インドネシアは、CO₂排出の抑制などの環境対策に取り組んでおり、当社は、『アウトランダー PHEV』を通して、同国に貢献したいと考えています。

当社はアセアンにおいても、『アウトランダー PHEV』を通して社会に貢献できる価値を広げていくことを目指しています。



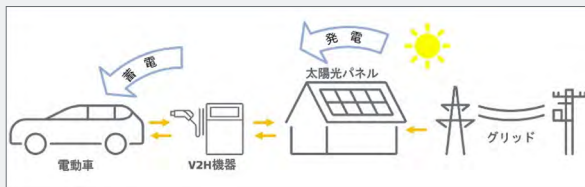
電動車を活用した気候変動への適応策の推進

三菱自動車は、電気自動車やプラグインハイブリッド車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(※)、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、各国や異業種と推進しています。

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

TOPICS

「電動DRIVE HOUSE」の試験販売を一部地域で開始



当社は、2019年10月より、「電動DRIVE HOUSE」の販売を一部の地域の店舗にて試験的に実施しました。

「電動DRIVE HOUSE」は、太陽光パネルやV2H(Vehicle to Home)機器などで構成するシステムをパッケージ化し、電動車の購入と合わせて販売会社で販売・設置からアフターメンテナンスまでをワンストップで案内するサービスです。太陽光で発電したクリーンな電力を家庭や電動車に使用することで、日々の燃料代・電気代の節約や低炭素社会の実現に貢献します。停電時にも太陽光パネルで発電した電力や、電動車に充電された電力を家庭へ供給ができます。

今回の取り組みから得た知見を、今後の新しいエネルギー社会の実現に向けていかしていきます。

TOPICS

インドネシアでエネルギーマネジメント実証実験に参加

当社は、インドネシア共和国東ヌサトゥンガラ州のスンバ島で実施されているエネルギーマネジメント実証実験に参加しました。太陽光発電と電動車を利用し、ガソリンの確保が難しい離島などで、効率的なエネルギーの活用方法を探ることを目的としています。

本実証実験は再生可能エネルギーで発電した電力の安定供給のため、インドネシア技術評価応用庁と株式会社九電工が、日本の環境省の支援事業として、2017年12月から開始しました。当社は2018年2月、『i-MiEV』2台と『アウトランダー PHEV』8台、急速充電器4台をインドネシア政府に寄贈しており、このうち『i-MiEV』1台と急速充電器1台がそれぞれ実証実験に役立てられます。太陽光発電による充電や島内での走行により、実証データの蓄積をしていきます。



実験に使用した『i-MiEV』



式典での記念撮影

TOPICS

電動車を活用したV2G (Vehicle to Grid) 実証事業を実施

当社は、経済産業省が公募・採択した「平成31年度V2Gアグリゲーター事業」に、岡崎製作所従業員用駐車場を実証サイトとして提供し、取り組みました。

V2Gとは、ITを駆使して、電動車に搭載している蓄電池の大量な電力を電力系統との間で双方向の電力需給調整に活用するという仕組みです。

本事業2年目の2019年度は、電動車の台数を40台追加し(昨年度と合計で50台)、国内最大規模の実証環境を構築しました。さらに、複数の実証拠点の電動車ユーザーの運転行動パターンを踏まえたオンラインでの同時充放電制御を行い、電力需給指令に対して応答速度内で対応できることを確認しました。

再生可能エネルギー電源普及拡大への対処など、電力需給にはさらなる安定化が求められています。当社はV2Gを実現することが、電動車の価値を高め気候変動・エネルギー問題への対応につながると考えています。

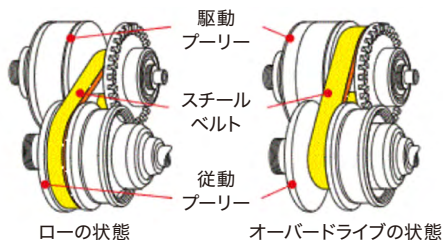


燃費向上技術の開発

三菱自動車は、従来のエンジン車の燃費向上技術の開発を進めています。燃料やエネルギーの無駄を減らすためのエンジンや車体の技術開発を進めています。

自動無段変速機

CVT (Continuously Variable Transmission)



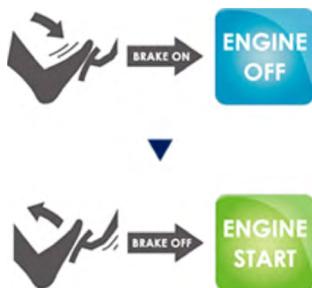
CVTは、プーリー径を無段階コントロールして変速比を変える動力伝達機構です。

アクセル開度情報をもとに、走行状況に応じた駆動力を、エンジンとCVTの最適効率点で得られるよう制御することにより、燃費向上を図っています。

アイドリングストップ装置

「AS&G (Auto Stop & Go)」

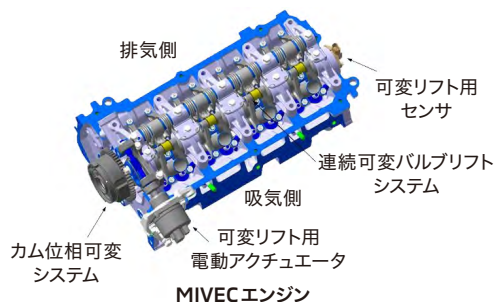
「AS&G」は、停止・発進に合わせて、自動的にエンジンをストップ・スタートさせるアイドリングストップ機能です。停車中に燃料を消費



しないため、燃費向上に大きな効果があります。また、コストストップ機能付「AS&G」は、減速時からエンジンを停止させます。

可変バルブタイミング機構

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



「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、吸気抵抗を抑制することで、吸入時のエネルギー損失が低減するため、燃費向上に効果があります。

減速エネルギー回生(発電制御)

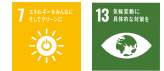
減速時の発電によってバッテリーを集中充電することにより、アイドリング・加速・クルーズなどの走行条件下での発電を抑制する技術です。充電・発電にともなうエンジン負荷を軽減することにより、燃費向上を図っています。

TOPICS

新型『eKクロス スペース』『eKスペース』

2020年3月に発売した新型軽自動車『eKクロス スペース』および『eKスペース』は、HYBRIDシステムを採用する自然吸気エンジンとターボエンジンを搭載し、CVTと組み合わせることで、加速性能と燃費性能を両立しています。さらに、車速が約13km/h以下になるとエンジンを停止させるコストストップ機能付「AS&G」を採用しています。





生産での取り組み

三菱自動車は、生産活動における省エネ・CO₂排出量低減のため、生産設備の更新・導入や運用の改善に取り組んでいます。

2019年度、生産設備面では、ボデー搬送機へのサーボロケータの導入、油圧成型機から電動成型機への更新、ヒートヒーターの交換用コイルの導入などを実施しました。

また、生産現場、生産技術、動力などの関係者が参加した省エネ活動において、塗装・鋳鍛工程などのエネルギー多消費工程における生産設備の運用の改善、ボイラーやコンプレッサーなどの動力供給施設の運用の改善、各種モーターの運転最適化などに取り組んでおり、高い効果の見込まれる対応から順次実施しています。

さらに、再生可能エネルギーの導入のため、国内外の工場において、太陽光発電設備の設置も進めています。

TOPICS

大規模太陽光発電設備を岡崎製作所に設置

三菱商事および三菱商事パワーが提供するエネルギーソリューションサービスの一環として、約3MW（年間発電量：3GWh）の容量の太陽光発電設備を、電動車の主力工場である岡崎製作所に設置しました。発電した電力は岡崎製作所で使用し、電動車をより低炭素・クリーンに生産できる環境を整えています。さらに、2020年度には、発電容量の拡充と、岡崎製作所で生産・販売した『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（最大1MWh容量）の導入を予定しています。

この取り組みは、三菱商事および三菱商事パワーが、太陽光発電設備と電動車の使用済みバッテリーを活用した蓄電システムを設置・保有し、当社は工場の屋根を設置場所として提供するとともに太陽光発電設備で発電された電力を購入するという、太陽光発電設備の第三者保有のスキームで実施されています。このスキームにより、当社は、初期投資や設備保有をすることなく、電力料金の負担のみでCO₂フリーな電力を利用することができます。

これらの太陽光発電設備および蓄電システムにより、年間約1,600tのCO₂排出量を削減するとともに、電力消費のピークカットを実現する予定です。



大規模太陽光発電設備

TOPICS

ボデー搬送機へのサーボロケータの導入

岡崎製作所の溶接組立工程のボデー搬送機では、ボデーの受け部分にエアシリンダーが使用されていましたが、汎用化のため、電動のサーボロケータとロボット制御を導入しました。

エアシリンダーは動作の都度、圧縮空気を動力源として使用することから、電動化によって圧縮空気を供給するコンプレッサーの負荷が軽減され、年間で約200tのCO₂排出量を低減することが出来ました。



搬送中のボデー



導入したサーボロケータ



物流での取り組み

三菱自動車は、調達部品や製品の輸送の際のCO₂排出原単位 (kg-CO₂/千t・km) に削減目標を設定し、目標達成に向けた取り組みを推進しています。

調達物流においては、調達先の近接化・直納化を拡大し、輸送距離を短縮するとともに、輸送荷姿の改善推進による積載率の向上・輸送ルートの集約によるトラック便数の削減にも取り組んでいます。

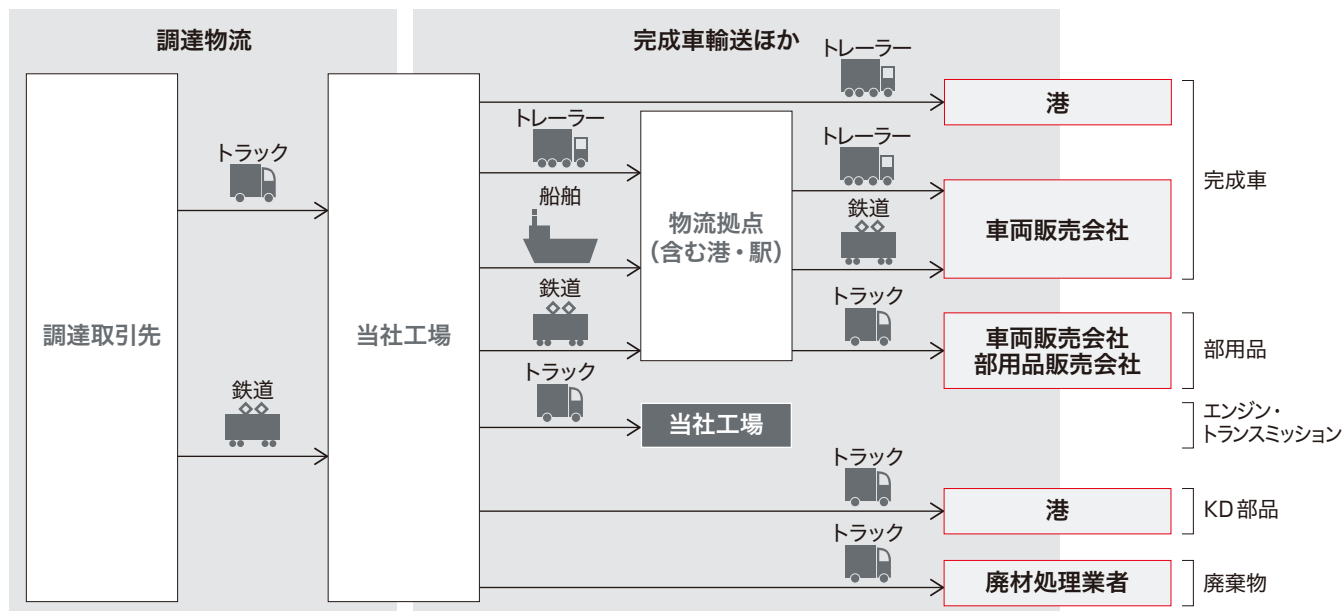
鉄道利用率を上げるモーダルシフトにも取り組んでおり、取引先の輸送協力会社に対しエコ車両の導入やエコドライブの推進をお願いしています。

海外関係会社における物流CO₂実績の把握

当社は、海外を含めサプライチェーンを通じたCO₂排出量の把握・開示を重視し、その取り組みを推進しています。

2018年度から実績集計を開始した、海外工場三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)に引き続き、2019年度は、三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)における、インドネシア現地での陸送および海上輸送・航空輸送時のCO₂排出量データの収集・実績集計を開始しました。

CO₂排出実績の対象物流経路



完成車輸送(タイ)



海上輸送



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、太陽光パネル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、すべてのオフィスで、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。

※：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気の環境付加価値を、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

販売店での取り組み

当社は国内の販売店に対し、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ています。認証を取得した販売店では、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。

また、電動車の普及に向けて、電動車の意義と価値を知っていただくための次世代店舗「電動DRIVE STATION」の展開を進めています。2019年度までに全国で83店舗をオープンしました。

「電動DRIVE STATION」

[WEB](https://www.mitsubishi-motors.co.jp/special/dendo/index.html) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/special/dendo/index.html>

エコアクション21取得販売会社一覧（2020年6月1日時点）

会社名
北海道三菱自動車販売株式会社
青森三菱自動車販売株式会社
山形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
茨城三菱自動車販売株式会社
佐原三菱自動車販売株式会社
総武三菱自動車販売株式会社
東海三菱自動車販売株式会社
駿遠三菱自動車販売株式会社
西尾張三菱自動車販売株式会社
富山三菱自動車販売株式会社
富山ダイヤモンドモーターズ株式会社
福井三菱自動車販売株式会社
金沢三菱自動車販売株式会社
京都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
滋賀三菱自動車販売株式会社
福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
大分三菱自動車販売株式会社
熊本三菱自動車販売株式会社
長崎三菱自動車販売株式会社
鹿児島三菱自動車販売株式会社



TOPICS

全国都道府県へ「電動DRIVE STATION」を展開中

三菱自動車は、各都道府県において「電動DRIVE STATION」の展開を進めています。2019年度は富山本店（富山県）、一関インター店（岩手県）、山形店（山形県）、長崎本店（長崎県）、徳島本店（徳島県）、日の出町店（宮城県）、木更津店（千葉県）の7店が各県の一号店としてオープンしました。今後も全国への「電動DRIVE STATION」を推進し、電動車（EV・PHEV）の意義であるエネルギーソース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ます。



富山三菱自動車販売株式会社
富山本店



岩手三菱自動車販売株式会社
一関インター店



山形三菱自動車販売株式会社
山形店



長崎三菱自動車販売株式会社
長崎本店



徳島三菱自動車販売株式会社
徳島本店



宮城三菱自動車販売株式会社
日の出町店



千葉三菱コルト自動車販売株式会社
木更津店

TOPICS

フィリピンで「電動DRIVE STATION」展開に関する覚書を締結

2020年1月、フィリピンの生産・販売会社であるミツビシ・モーターズ・フィリピン・コーポレーション（MMPC）と、MMPC傘下ディーラー5社の間で、次世代店舗「電動DRIVE STATION」の展開に向けた取り組みを進めるための覚書を締結しました。「電動DRIVE STATION」は、通常の店舗機能（新車販売・アフターサービスなど）に加え、太陽光発電システムとV2H（※）機器を備えており、太陽光発電による電動車への充電と、電動車から店舗への電力供給を可能としています。フィリピン共和国は日本と同様に自然災害が多い国であり、「電動DRIVE STATION」が同国社会のレジリエンス（災害などからの回復力）構築に寄与することも期待されます。

また、MMPCは、2020年に『アウトランダー PHEV』を市場に投入する計画です。電動車への理解・共感を広げる活動を通じて、その普及に努め、「電動DRIVE STATION」の展開とあわせ、フィリピン自動車産業並びに同国地域経済発展に取り組みます。

※V2H・・・Vehicle to Homeの略で、電動車に蓄えた電気を家に供給する仕組みのこと



覚書締結の様子

資源循環の取り組み



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
省資源配慮材料の実用化と採用拡大	省資源部品技術の実用化とリサイクル部材の採用拡大	採用拡大	リサイクル材適用部品の開発を推進中	△
生産活動での廃棄物低減の促進	生産活動での生産台数あたり廃棄物社外排出量：2005年度比 ▲52%	廃棄物社外排出量低減率	▲53%	○

基本的な考え方

資源の消費量は、人口増加や新興国の経済成長などにより、増加しています。国や業界団体は、自動車のリサイクルと適正処理を促進するための様々なイニシアチブを策定しました。

これらを踏まえ、三菱自動車は、資源の有効利用を重要な課題と捉え、リサイクル・省資源の取り組みを推進しています。

当社は、1998年に「三菱自動車リサイクルイニシアチブ」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。

生産工場では、環境や資源に配慮する循環型社会の形成を目指し、資源の有効利用を進めています。工場で発生する廃棄物の再資源化、社外排出量の低減を推進しており、国内ではすべての工場で埋立処分率のゼロ化（※）を達成しています。

※：埋立処分率0.1%未満

リサイクルに配慮した設計・開発

日本、欧州、中国では、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義務付けられています。

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、1999年以降、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。

販売会社で修理時に生じる廃バンパーを再生して、アンダーカバーやバッテリートレイに採用しています。また他の部品に対しても、リサイクル材の採用拡大を推進しています。

TOPICS

熱可塑性樹脂の採用

2019年に発売した『デリカD:5』は、外装およ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。国内や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ています。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。

国内自動車リサイクル法への対応

2005年に自動車リサイクル法が施行され、当社は使用済みとなった自動車のシュレッダーダスト（ASR）、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（※1）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、2019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。

また、お客様より預託いただいたリサイクル料金を有効に活用するため、この3品目のリサイクル・適正処理を効率よく行い、再資源化率の向上を積極的に推進しています。

※1：日産自動車株式会社、マツダ株式会社、当社などで設立した自動車破砕残さリサイクル促進チーム（Automobile shredder residue Recycling promotion Team）

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年に発行された廃車指令（※2）にもとづき、自動車メーカーまた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。また2003年には、リサイクル可能率が認証要件となるELV（※3）指令が施行されました。

当社は、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。

※2：使用済自動車に関する欧州議会および閣僚理事会指令

※3：End-of-Life Vehiclesの略称

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、自動車メーカーが共同で設立した解体情報システム「IDIS（※4）」を利用して、タイムリーに情報を提供しています。

※4：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、本指令の要求事項に適合させる体制を構築しています。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。

EUで販売する新型車については、逐次リサイクル可能率の認証を取得していきます。

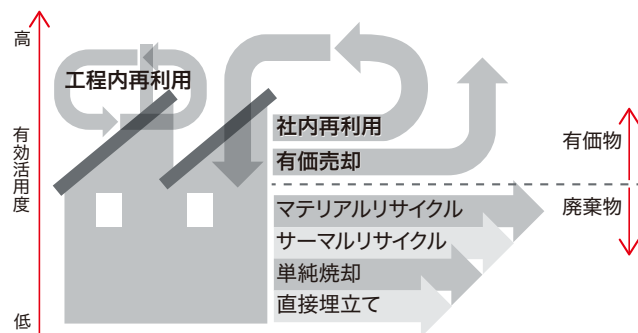
電動車の使用済みバッテリー回収・リサイクルシステムの構築・運用

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。

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

三菱自動車は、生産工程の改善などを通じて、生産過程において発生する廃棄物などの発生抑制に継続的に取り組んでいます。また、発生した廃棄物などについても、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見直し、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



TOPICS

鋳鉄工程のアルミダイカスト工程への切り替えによる 廃棄物の発生抑制

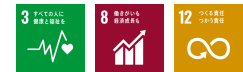
近年、乗用車のエンジンブロックには、軽量化などのために、従来の鋳鉄製に代わり、アルミダイカスト製が多く採用されています。鉄の鋳造工程に比べ、アルミダイカスト工程では、製造工程で発生する廃棄物砂を大幅に削減する事が出来ます。

エンジン／パワートレイン部品を主に生産する京都製作所では、アルミダイカスト製品の生産増加と鋳鉄製品の生産減少にともない、鋳鉄製エンジンブロックの生産ラインの統廃合を進めてきました。2019年6月には、最後の鋳鉄ラインを停止し、社内での鋳鉄製エンジンブロックの生産を終了しました。これにより、当社から発生する廃棄物砂を、年間で約1万t削減しています。



鋳鉄製エンジンブロックの生産ライン

サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開 (環境)



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
サプライチェーンCSRの強化	<ul style="list-style-type: none"> ・サプライヤー CSRガイドラインを当社海外生産拠点へ展開 ・取引先のCSR第三者評価実施の支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・サプライヤー CSRガイドラインの趣旨浸透 ・取引先におけるCSR第三者評価の推奨 	<ul style="list-style-type: none"> ・サプライヤー CSRガイドラインをMMTh/MMKI/MMPCよりそれぞれの取引先へ展開済 ・取引先に対して「第三者評価」の趣旨説明を実施。評価開始済。 	○

基本的な考え方

クルマは、取引先で開発・生産される多種多様な材料・部品で構成されています。そのため、三菱自動車は、自らの事業活動のみならず、材料・部品の製造から納入に至るすべての過程において、環境への影響を低減することが重要と考えています。対応が不十分な場合、各国・各地域の規制への抵触やレピュテーション低下により、事業に影響を及ぼす可能性があります。

当社は、「環境への負荷低減に継続的に取り組まれている取引先から、環境負荷の少ない材料・部品を調達する」との基本的な考え方にもとづき、取引先と締結する取引基本契約書には、取引先はグリーン調達ガイドラインを遵守願うと明記しています。「サプライヤーCSRガイドライン」、「グリーン調達ガイドライン」は、取引先が常にアクセス可能なサプライヤーポータルサイトに掲載して展開するなど、サプライチェーン全体の環境負荷低減に努めるとともに、環境面における事業へのリスクに対応しています。

グリーン調達ガイドラインの展開

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、物流に関わる環境負荷の低減を求めています。

日本はもとより、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)でも各国の実状、各拠点の業務内容にあわせてグリーン調達ガイドラインを作成し、それぞれの取引先に展開しています。



グリーン調達ガイドライン

IMDSを通じた材料・環境負荷物質データの収集

当社は、IMDS(International Material Data System)を活用し、グリーン調達ガイドラインにもとづく材料・部品の環境負荷物質データなどの開示を取引先にお願いしています。また、取引先には環境負荷物質の管理体制を構築いただいています。

これらにより、新型車および継続生産車に使われている環境負荷物質について、使用規制への適合性を確認するとともに、使用量の低減を確認しています。

取引先とのコミュニケーション

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、様々な取り組みにご協力をいただいています。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、取引先に参集いただく「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。

水資源の保全



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
各生産拠点の水リスクを踏まえた管理の実施	各生産拠点の水リスクを踏まえた水使用量の管理	水使用量実績の把握	国内生産拠点の水使用量実績を把握	○

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、水需要の拡大が予想されており、水資源の保全に対する社会の関心が年々高まってきています。

三菱自動車は、クルマ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。2019年度は主要生産工場のある地域を対象に水リスク調査を実施しました。水リスクの高い地域では、事業活動による取水およ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。

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。

各国・地域における水資源保全の取り組みとして、取水量の低減や排水水質のモニタリングなどに努めています。

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
京都工場（京都府京都市）	琵琶湖	下水道
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
パジェロ製造株式会社（岐阜県坂祝町）	木曽川	木曽川
三菱・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
三菱・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

取水量の低減

生産工程で使用した洗浄水を予備洗浄に再利用したり、冷却水や温調用水を循環利用したりして、取水量の低減に努めています。

岡崎製作所では、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、地下水をろ過する設備を設置しており、災害発生時には社員のみでなく工場近隣の方々にも飲料水を提供できるようにしています。



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）



排水の再利用

三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI) では、排水のリサイクルや雨水の利用により取水量の低減に取り組んでいます。2019年度は、排水処理場で処理された水のうち、約50%を工場で再利用しました。

また、三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド (MMTh) では、新塗装工場の建設にともない、排水処理プラントの更新プロジェクトが進行しています。このプロジェクトにおいても、処理水の再利用システムの導入を計画しています。



工業用水排水処理場
(インドネシア)

水質汚濁の防止

製作所周辺地域への影響を未然に防ぐため、定期的に地下水の水質や土壌汚染の調査・確認を行い、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。汚染を発見した場合は、ただ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ています。

水質の異常を検知するため、工場から公共水域への放水口手前に、油膜検知器(※)を設置しています。工場からの排水が敷地外の環境に影響を与えないよう、常時監視しています。

※：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



観測用井戸(岡崎製作所)



総合排水処理施設(岡崎製作所)



油膜検知器(岡崎製作所)

TOPICS

合流式排水方式の改善

古い下水道では、雨水と生活排水などを、同じ配管で下水道に排除する合流式下水道が採用されていました。しかし、台風などの大雨の際、下水管・下水処理場の容量を超過した排水が、河川などの公共水域に流出するため、その汚濁負荷が環境保全上の課題となっています。

京都製作所(1944年設立)でも、古い排水管の一部が合流式で整備されていました。そこで、雨水と他の排水を完全に分離するため、排水専用の排水管を新たに設置する工事を段階的に進めています。2019年度には敷地面積にして約30%のエリアの分離工事が完了し、2020年度中には全工事が完了する予定です。



汚水専用の排水管の埋設工事(京都製作所)

合流式下水道の課題の詳細は、京都市ウェブサイトをご覧ください。
(WEB) <https://www.city.kyoto.lg.jp/suido/page/0000008679.html>

環境汚染の防止



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
製品含有環境負荷物質の適切な管理	管理対象物質の適切な管理	社内管理システムへの反映	法規動向を含め適切な管理を継続	○
生産活動でのVOC排出量の抑制	生産活動での塗装面積あたりVOC(※)排出量：35g/m ² 以下 ※：Volatile Organic Compoundsの略称。揮発性有機化合物	VOC排出量	36.5g/m ²	△

基本的な考え方

事業活動により排出される大気汚染物質や化学物質は、人々の健康や生物多様性に影響を与える可能性があります。

三菱自動車は、持続可能な社会の実現に貢献するうえで、環境汚染の防止を当社の重要課題の一つと捉えています。製品の開発段階では、燃費向上に向けた技術や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取り組み基準を設定し、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。大気汚染物質およ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

ガソリン車やディーゼル車は、走行時にエンジンで燃焼したガスを排出します。その排出ガスには、大気汚染の原因となる有害な成分が含まれています。

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およびディーゼル車の開発・普及に努めています。

ガソリン車での取り組み

ガソリン車に対しては、1960年代以降、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、段階的に規制が強化されています。

当社は、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と、進化した触媒技術により対応しています。



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、欧州などの各国で、一酸化炭素 (CO)、炭化水素 (HC)、窒素酸化物 (NOx)、粒子状物質 (PM) の排出量が規制されています。

三菱自動車は、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 (ディーゼル・パティキュレート・フィルター) 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。

VGターボチャージャー

エンジンの全作動範囲において最適に過給することで、燃費低減やPMの抑制に寄与します。



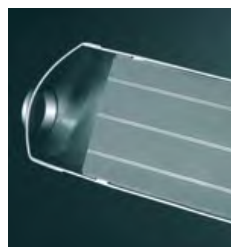
コモンレール式燃料噴射システム

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 (ディーゼル・パティキュレート・フィルター)

PMの排出量を大幅に低減します。



TOPICS

『エクリプス クロス』クリーンディーゼルエンジン



2019年6月に発売した『エクリプス クロス』クリーンディーゼルエンジンは、環境性能と動力性能を両立した、2.2L コモンレール式DI-D (※1) クリーンディーゼルトーボエンジンを搭載しています。

ディーゼルエンジンの排出ガスをクリーンに浄化する尿素SCR (※2) システムを採用。尿素水溶液であるAdBlue® (※3) により、窒素酸化物 (NOx) を安定して浄化します。

※1 : DI-D…Direct Injection Diesel

※2 : SCR…Selective Catalytic Reduction (選択還元触媒)

※3 : AdBlue®はドイツ自動車工業会 (VDA) の登録商標です



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)の削減目標および欧州のELV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、欧州のリサイクル法となるELV指令をはじめ、化学物質に関するREACH規則(※)などにより、各国で環境負荷物質の使用規制への対応を行っています。現在、4物質などの重金属規制に加え、VOC(揮発性有機化合物)、臭素系難燃剤など様々な化学物質への使用が規制されています。近年、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設定し、自主的な環境負荷物質の低減にも取り組んでいます。

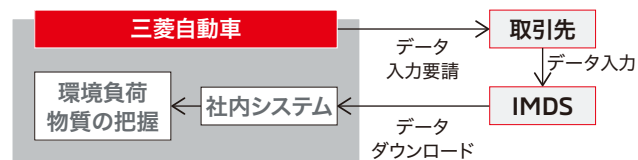
※ : Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicalsの略称で、2007年6月1日に発効した化学物質の総合的な登録、評価、認可、制限の制度

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データは、国際的な材料データ収集システムであるIMDS(International Material Data System)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の三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)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。

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(Volatile Organic Compounds)を低減しています。

VOCとは、揮発性有機化合物のことで、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ます。VOCは、目や鼻、のどに刺激を感じるなどの体調不調が生じる、いわゆるシックハウス症候群の要因とされています。クルマの車室内では、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。

自工会は、2007年度以降の新型乗用車に対する「車室内VOC低減に対する自主取り組み」を策定しています。

自主取り組みの詳細は、自工会ウェブサイトをご覧ください。
(WEB) http://www.jama.or.jp/eco/voc/voc_03.html

取り組み状況

当社は発生源に対する低減策と発生したVOCに対する低減策の両方から車室内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るVOC低減
エアコン	脱臭機能付きクリーンエアフィルターで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、海外では三菱・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）の第三塗装ラインに導入しています。また、三菱・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）で現在建設中の新塗装工場においても導入を計画しています。

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：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



VOC 排出抑制のための電着乾燥炉用脱臭装置（岡崎製作所）

大気汚染物質の管理

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。（詳細はP97のESGデータ集を参照）

なお、NOx 排出量の低減対策として、設備更新・導入時に、低NOxボイラー、低NOxバーナーを導入しています。また、ボイラーなどの燃料を硫黄分の少ない灯油または都市ガスへ切り替え、SOx 排出量を低減しています。

化学物質管理

化学物質の適正管理

化学物質の使用については、「化学物質有害性事前審査システム」により、化学物質の導入前に、性状およ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、作業教育などを実施してきました。2019年度には、従来のシステムの機能に加え、化学物質リスクアセスメントのシステム化、最新のSDS (Safety Data Sheet) 情報の一元管理などを目的に、化学物質管理システムを刷新しました。こうしたシステムを活用して、化学物質を適正に管理しています。

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。

※3：一定の廃棄物の国境を超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。低濃度のPCBを使用する機器や、PCBを含有する廃棄物は、PCB廃棄物特別措置法にもとづいて適切に処理を進め、処理期限までに処分する計画としています。

生物多様性の保全



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
国内拠点の生物調査・ 生物多様性保全活動範囲の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・京都工場での生物調査の実施 ・パジェロの森(山梨県)での植林・育林活動の実施 ・フィリピンでの植林活動の実施 	各取り組み項目 の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・京都工場で生物調査を実施 ・年2回の活動を実施 ・フィリピンでの植林活動を計画 	○

基本的な考え方

すべ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。

三菱自動車は、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または間接的に影響を与えています。生物多様性による恩恵を持続的に受けられるよう守っていくことが、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。

当社の国内事業所で、自然環境保全法およ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るものではありませんが、事業活動が生物多様性に与える影響を把握するため、順次、生態系調査を行っています。

また、首都圏の水源を守る、また社員の環境意識を醸成することを目的に、公益財団法人オイスカと協働し、山梨県早川町において、森林保全や社員ボランティア活動を通じた

地域との交流に取り組んでいます。

さらに、海外の関係会社でも保全活動を推進しています。

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。

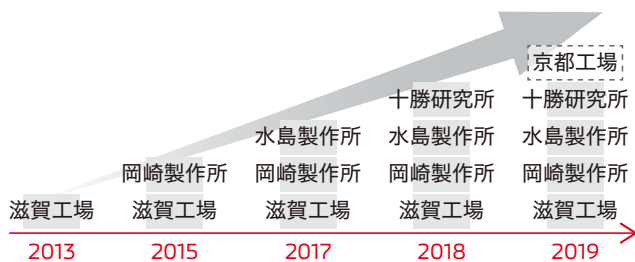


国内事業所における生態系調査

クルマの生産には大規模な工場を必要とします。三菱自動車の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は、生物多様性保全に取り組むうえで重要と考えます。

この考えのもと、当社は生物多様性関連のコンサルティング会社の支援を受け、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進めています。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。

これまでの取り組み拠点



TOPICS

京都工場の生態系調査

京都工場は、京都府京都市の都市部にあり、周囲に多くの家や工場があります。一見、生きものが暮らす環境としては厳しいように思われますが、京都工場における土地利用が生物多様性に与える影響を把握し、生物多様性保全に向けた取り組みを行うことを目的に、2019年4月から10月までいきもの調査を実施しました。

調査の結果、京都工場において、367種もの動植物の生息が確認されました。希少種や緊急性の高い外来種などは確認されませんでした。ウマノアシガタやシラスゲなど、主に里地に生育し、都市部では珍しい植物が見つかりました。当該地域にかつて広がっていた里山環境の名残りであると考えられます。

京都工場は1944年以前から前身の工場があり、その当時の製作所周辺はまだ水田などの里地環境が広がっていました。その後、京都工場の周辺は都市化し、里地の植物の生育環境は失われていきますが、構内は当該地域が都市化する以前から現在に至るまで緑地が残り、定期的に草刈りなどの管理が行われてきたため、里地の植物が構内の敷地に入り込んだ後、現在まで生育し続けられたと考えられます。

したがって、京都工場は当該地域にかつて見られた植物が局所的に生き残っている場所（レフュージア）になっていると考えられ、地域の生物多様性を保全するうえで重要な環境であると言えます。

京都工場では、これまで京都文化に根ざした在来種であるフタバアオイを構内で育成するなど、地域と連携した生物多様性保全を進めてきました。さらに今後は、今回の調査で確認された京都工場と周辺の自然環境とのつながりを大切にし、生物多様性保全を意識した構内緑地の維持管理を行うことで、地域の生態系保全に努めていきます。

【調査で確認された、都市部では珍しい植物】



ウマノアシガタ



シラスゲ



海外における保全活動

三菱・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) は、持続可能な統合地域開発 (SIAD) の計画に沿って、2018年3月より共同で植林プロジェクトを開始しました。今回のプロジェクトは、特に、気候変動の影響を受けやすい貧困層や社会から取り残された地域社会に不可欠な持続可能な開発を実現することを目的としています。

約5年間で、ルソン島において、累計100haの植樹を行う計画です。

2019年度は、本プロジェクトの第二段階として、ラグーナ州30haにおける土地の造成や植樹、農園保護などの活動を実施するという覚書をDENRとの間に締結しました。



覚書への署名の様子

社会 Social

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供

基本的な考え方、マネジメント体制、安全技術の開発	48
交通安全の教育・普及	50

製品品質、セールス・サービス品質の向上

品質方針	51
マネジメント体制	52
製品品質の向上、お客様の声の活用	53
感性品質の向上、セールス品質の向上	54
サービス品質の向上	55

事業を通じた地域経済への貢献

基本的な考え方	56
マネジメント体制、雇用、人材育成、投資	57
技術移転、輸出	58

働き方改革

基本的な考え方、マネジメント体制、総労働時間短縮に向けた取り組み、社員意識調査の実施	59
--	----

ダイバーシティ

ダイバーシティ推進方針、マネジメント体制、『ダイバーシティレポート』の発行	60
女性社員の活躍推進、ワーク・ライフ・バランスの推進	61
シニア人材の雇用拡大、障がい者の雇用促進	62
グローバル対応、LGBTに対する理解の促進	63

人材育成

基本的な考え方	64
マネジメント体制	65
研修および教育、キャリア形成と評価	66
公正な給与体系	67

労働安全衛生

全社安全衛生管理方針、マネジメント体制、安全な職場づくりの取り組み	68
労使関係	69

人権

基本的な考え方・方針、業務・投資における人権配慮、差別の禁止、 人権啓発推進体制、バリューチェーンにおける人権対応	70
相談窓口の設置、教育・研修	71

サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開 (社会)

基本的な考え方、サプライヤー CSRガイドライン、紛争鉱物への方針	72
マネジメント体制、お取引先様相談窓口の設置、サプライチェーンマネジメントの推進	73
サプライチェーンにおける事業継続計画 (BCP) の取り組み	74

社会貢献活動

社会貢献活動方針	75
新型コロナウイルス対策支援、「三菱自動車STEP募金」および「マッチングギフト」の実施	76
地域社会、交通安全、環境	77
人、災害支援	78
DENDOコミュニティサポートプログラム (自治体との災害時協力協定)	79

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



マテリアリティの2019年度目標と実績

主な取り組み内容	目指す姿	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	事故ゼロのクルマ社会の実現	安全技術ごとの基本指針を計画通り策定	策定実績	計画通り策定	○

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」をサステナビリティ活動における重要課題として掲げています。

世界では年間約135万人が交通事故により亡くなっているといわれています(※)。特に新興国では、クルマの保有台数増加にともない、交通事故の死者数が増加傾向にあります。交通事故削減はグローバルに喫緊の課題であり、国連の持続可能な開発目標(SDGs)でも「2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる(ターゲット3.6)」ことが掲げられています。

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

※：2018年 世界保健機関(WHO)調査より

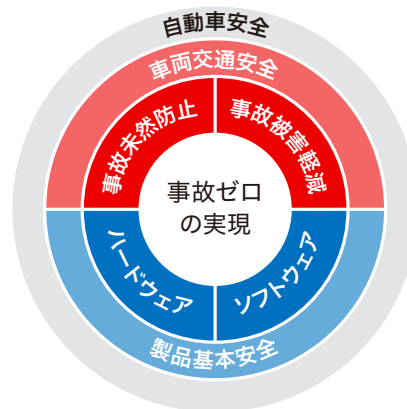
マネジメント体制

製品開発における安全理念として「事故ゼロのクルマ社会の実現」をビジョンに掲げ、製品安全委員会において安

全開発指針・戦略と共に、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ました。ここでは、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)の3点を軸として取り組んでいます。

また技術開発従事者にR&D安全理念および自動車安全フレームワークを教育を通じて浸透させ、マネジメント体制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

様々な安全技術を製品に反映し、快適かつ安全なモビリティを提供してお客様に移動における自由や利便性とともな運転する楽しさを享受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

クルマに起因する交通事故をなくすためには、究極的にはぶつからなくすること、すなわち、事故を未然に防止することです。これを目指して、各種予防安全技術の開発・搭載に力を入れ、社会に安全を提供します。

e-Assist(イーアシスト)

電波レーダーやカメラなどによって、安全かつ快適なドライブをサポートする予防安全技術「e-Assist(イーアシスト)」の搭載車種を増やしています。

e-Assistは、次ページの予防安全機能のいずれか、もしくは複数から構成されており、ドライバーの安全な走りをサポートします。



予防安全機能

機能名	概要
衝突被害軽減ブレーキシステム	前方車両や歩行者を検知。衝突の危険があるときは、警報や自動ブレーキで衝突回避また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	前方の車線位置を常に監視。車線を外れそうになると、ドライバーに警報で注意を促します。また、車線逸脱防止支援機能は、ブレーキを短時間制御し、車両を車線内に戻す操作をアシストします。
レーダークルーズコントロールシステム	先行車の減速・停止に自動追従。設定した車間距離を保ち、追突の危険性を減らします。
誤発進抑制機能	前進時および後退時、シフトやペダルの操作ミスによる急発進を抑制します。
オートマチックハイビーム	対向車や先行車の有無、道路周辺の明るさなどにより、ロービームからハイビーム、ハイビームからロービームへの切り替えを自動的にを行い、夜間の安全走行をアシストします。

“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)」(※1)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。

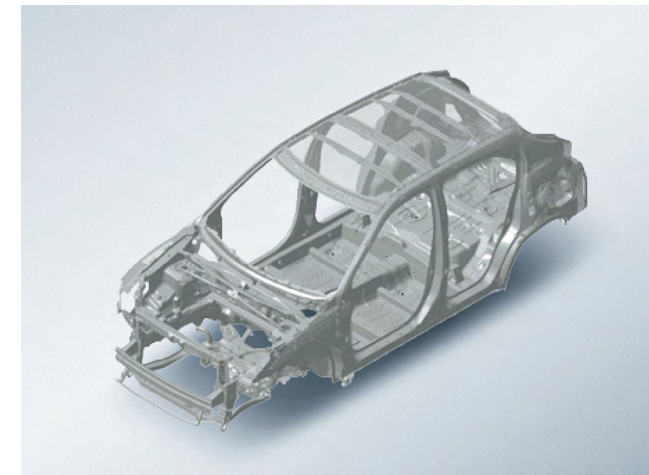
例えば、『エクリプス クロス』では、車体前後にはストレートフレーム構造を採用し、効率よくエネルギー吸収できる構造となっています。客室(キャビン)部分には、変形を抑える

高張力鋼板(ハイテン材)を多用し、乗員の安全性を確保しています。

また、乗員に対してだけではなく、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。

その結果、世界各地の安全性能評価において、高い安全評価を獲得しています。

※1: Reinforced Impact Safety Evolutionの略称



『エクリプス クロス』に採用したRISEボディ

主な外部安全評価結果

地域	外部評価	車種	レーティング
日本	JNCAP(※2)	衝突安全性能評価	eKワゴン/eKクロス 5★(ファイブスター賞)
		予防安全性能評価	eKワゴン/eKクロス ASV+++
米国	NCAP(※2)	エクリプス クロス アウトランダー(AWD) アウトランダー PHEV	総合5★
		IIHS(※3)	エクリプス クロス アウトランダー
アセアン	ASEAN NCAP(※2)	アウトランダー PHEV	5★

期間: 日本 JNCAP: 2019/4 ~ 2020/3、米国 NCAP: 2020MY、IIHS: 2018/12 ~ 2019/11、ASEAN NCAP: 2019/1 ~ 2019/12
 ※2: NCAPはNew Car Assessment Programの略称で、各国・地域の第三者機関が行う、自動車の安全性を試験・評価するプログラム
 ※3: Insurance Institute for Highway Safetyの略称。自動車の安全性能試験を行い情報公開している非営利団体



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、交通事故以外で発生するおそれがある火災、感電、ケガなどのリスクを低減するため、難燃性の材料の使用や高電圧部の隔離構造、電動開閉装置（パワーウィンドウなど）のオート作動時の挟まれ防止機構などを採用しています。

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ヤーウォールや暗号化通信などを採用しています。

TOPICS

「サポカー」対象車の拡大

セーフティ・サポートカー（以下、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。高齢者を含めたすべてのドライバーによる交通事故の発生防止・被害軽減対策の一環として、日本が推奨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、サポカーのラインアップを拡大しています。

対象車種（2020年6月現在）

種別	サポカー Sワイド	
車種名	アウトランダー PHEV	アウトランダー
	デリカD:5	デリカD:5アーバンギア
	エクリプス クロス	RVR
	eKワゴン	eKクロス
	eKスペース	eKクロススペース
	デリカD:2	デリカD:2カスタム
	ミラージュ	タウンボックス
	ミニキャブ	ミニキャブトラック

このうち、『eKワゴン』『eKクロス』については、独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）が行った2019年度「自動車アセスメント」の予防安全性能評価において、最高評価の「ASV+++」を獲得しました。

加えて、国土交通省の「衝突被害軽減ブレーキの性能評価認定制度」において、2019年度に『エクリプス クロス』『デリカD:5』『eKクロススペース』『eKスペース』が一定の性能を有していると認定を受けました。

交通安全の教育・普及

三菱自動車では、社会全体の安全意識を高め、交通事故削減を目的に、交通安全の教育・普及に取り組んでいます。

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」

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

製品品質、セールス・サービス品質の向上

マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	目指す姿	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
製品品質の向上	お客様からトップレベルの品質との評価を獲得	新車販売後3カ月間の不具合指摘率のさらなる低減	新車販売後3カ月間の不具合指摘率	低減目標を達成。	○
セールス品質の向上		SSI(セールス満足度)重点管理国で3位以内	SSI(セールス満足度)	SSI(セールス満足度)重点管理国で3位以内を3カ国で達成	△
サービス品質の向上		CSI(サービス満足度)重点管理国で3位以内	CSI(サービス満足度)	CSI(サービス満足度)重点管理国で3位以内を2カ国で達成	△

品質方針

三菱自動車は、2019年4月1日に品質方針を以下の通り改定しました。

品質方針

事業を支える重要な基盤として“品質”を位置づけます。

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

この方針にもとづき、お客様の購入検討から車両の保有期間、すべての段階で品質を向上させるため、「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。

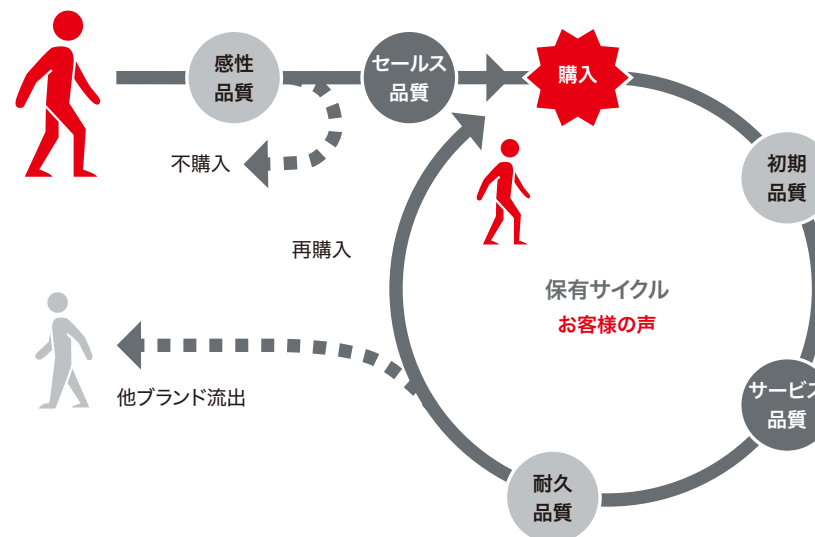
「製品品質」には、お客様が新車購入直後に経験される「初期品質」と、未永くお使いいただく中で経験される「耐

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よさ、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。

お客様と接する販売会社での「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。

このようにお客様とのすべ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。



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上、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・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。

会議体名	開催頻度	議長	構成メンバー	目的
クオリティ・ストラ テジー・コミッティ (QSC)	四半期毎	TCS(※1) 本部長	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。
クオリティー・オブ・ マネジメント・ コミッティ(QMC)	四半期毎	QMSトップマネジメント (※2)	財務関連部門を除く、部門の 長(本部長/所長)および直 属部署を所管する執行役・執 行役員、理事	全社的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、および外部審査 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。
クオリティー・マネジ メント・ミーティ ング(QMM)	毎月	TCS本部長	製品品質に関連する各本部長、 統括専門職の品質担当者	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：Total Customer Satisfaction(トータルカスタマーサティスファクション)

※2：CEO、もしくはCEOから指名された役員

品質マインドの醸成

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、ひいては企業の質的向上につなが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)にも展開しており、今後も拡大していく計画です。

品質フォーラム参加者

	国内開催	海外開催
2014年度	2,324人	—
2015年度	3,590人	—
2016年度	開催見送り	—
2017年度	2,809人	—
2018年度	4,550人	1,880人
2019年度	6,200人	796人(※3)

※3：新型コロナウイルス対策のため、インドネシアのみ開催、以降は中止

お客様ニーズ把握のために

実際の「お客様の声」を聞くことで社員一人ひとりがお客様のニーズを考える啓発活動を推進しています。

新入社員、キャリア入社社員に対しては、社員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、顧客志向を浸透させる機会を数多く設けています。



田町地区にてお客様の声講座を開催

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、希望する社員に内閣総理大臣およ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支援しています。

2020年4月1日時点で69人の資格登録者が在籍しており、企業別資格登録者数では9位となっています(※4)。

※4：一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

所属	有資格者数
管理系	6人
商品戦略・開発系	37人
調達・生産系	6人
営業系	7人
品質系	8人
その他	5人

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。

三菱自動車は既に販売している車種に関して、販売から3カ月および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。品質部門は開発および生産部門との連携により解決までのスピードアップを図り、お客様からのご指摘事項低減につなげています。

また、新型車両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。

さらに、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。

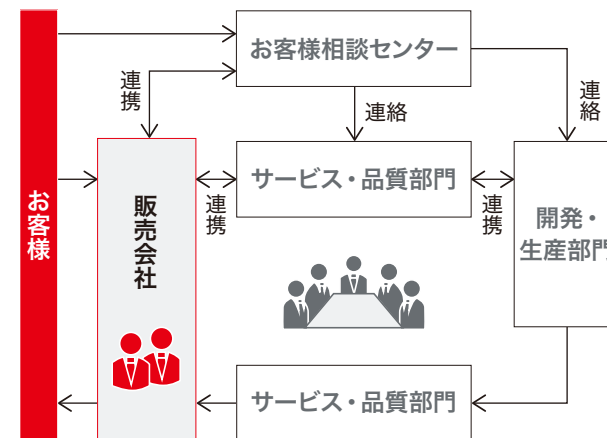
お客様の声の活用

製品・アフターサービスを通じて、魅力ある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、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をお客様から具体的な聞き取りを行っています。これらの情報が販売会社から当社に提供されると、品質部門が中心となって関連部門と共有する体制になっています。

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（品質情報）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

お客様相談センターでは、土日祝日を含めご相談を受け付けています。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、さら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。

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通知し、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、当社ウェブサイトにて情報を掲載しています。

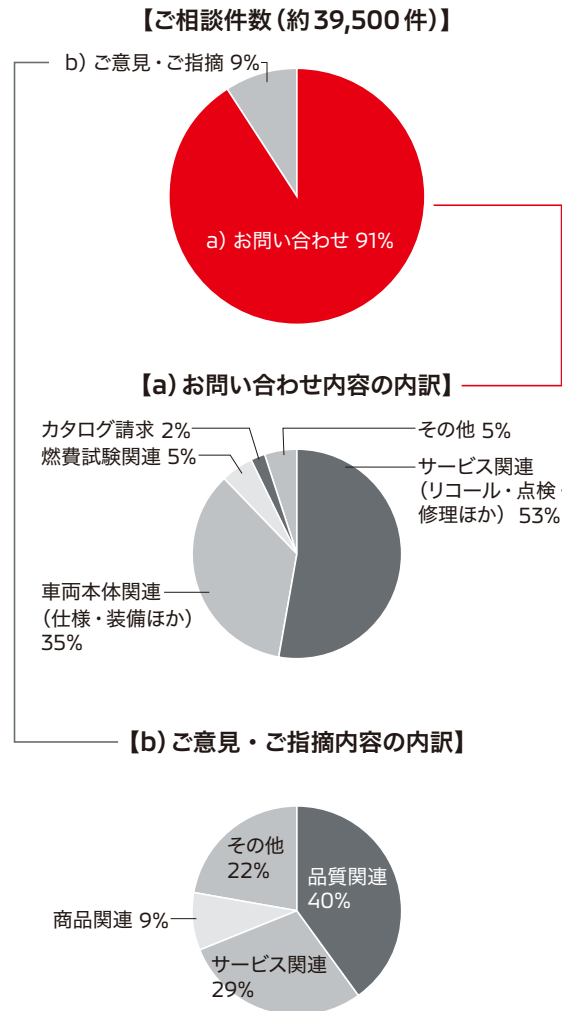
リコール情報の詳細は、以下をご参照ください。

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

リコール・改善対策・サービスキャンペーン実施件数および対象台数

	国内	
	件数	台数
2016年度	26件	約193.8万台
2017年度	27件	約62.9万台
2018年度	13件	約29.8万台
2019年度	15件	約59.0万台

2019 年度お客様相談センター受け付け状況



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に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。



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、タイムリーな改善につなげています。また、お客様満足度の向上につながった好事例を全国の販売会社と早期に共有することで、さらなる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・地域の販売会社との協働が欠かせません。三菱自動車は、販売会社に対し製品情報を日々提供するとともに、現地のお客様の声を把握に努めています。また、各国を訪問し、対面でのコミュニケーションにより市場情報や商品要望などを直接ヒアリングすることで、改善を図っています。

2019年度はアセアン・欧州・中東など地域ごとの定例会議や、世界中の販売会社が一堂に会する「グローバル・ディストリビューターズ・ミーティング」を開催し、販売会社同士の一体感の醸成や、販売戦略・最新製品情報・お客様満足向上の好事例などの共有にも取り組みました。



グローバル・ディストリビューターズ・ミーティングの様子

製品・サービスへの適正な表示

それぞれの国・地域の規制や法律を遵守し、製品およびサービスの情報とラベリングの表示ならびに提供に努めています。

サービス品質の向上

お客様との接点である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「サービスの品質」をお届けすることが重要です。

当社は国内外の販売会社と連携し、お客様のご期待に応え、ご満足いただけるよう、日々現場における対応力（コミュニケーションスキルや技術力）の改善に努めています。

国内におけるサービス技術の継承

サービススタッフの点検整備技術の向上と継承は、お客様の満足に直結する重要な取り組みです。

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、その資格取得を奨励しています。また、隔年で「サービス技術コンテスト」を開催し、全国の販売会社スタッフが腕を競う場をつくることでさらなる技術向上を促しています。

2019年12月開催の全国大会では、地区大会を勝ち抜いた48人の選手が技術を競いました。この全国大会で優勝したエンジニアとサービスアドバイザーは、次回の「サービス技術コンテスト世界大会」に日本代表として参加を予定しています。

さらに全国に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、当社技術スタッフによる販売会社訪問を通じ、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。

TOPICS

海外におけるサービス技術の継承

技術伝達を目的として、新興国に日本の技術優秀者を派遣して技術指導を行う「キャラバン活動」を展開しています。2019年度は、インドネシア、マレーシアの2カ国に各2人とラオス、ミャンマーに各1人の、計6人を派遣して現地のサービススタッフを現地教育し、グローバルに技術力の向上を図っています。

また、2019年2月開催の「サービス技術コンテスト世界大会」では、各国・地域のコンテストを勝ち抜いた中国、タイ、インドネシア、オーストラリア、台湾などの23カ国/地域のサービススタッフ36人が作業の正確さや速さを競いました。



キャラバン活動の様子



サービス技術コンテスト世界大会

事業を通じた地域経済への貢献



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	目指す姿	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
雇用	持続的な現地雇用の創出	2018年度並みの規模を維持	雇用実績	タイ、インドネシア、フィリピン3カ国で、現地従業員計1万1千人(非正規雇用を含む)の雇用創出	○
人材育成	地域経済の発展を担う人材の成長支援	2018年度と同じ方針で同水準の育成機会を提供	研修件数、参加者数	代表的な研修 ・現地社員の日本への派遣 ・現地社員に向け業務レベル強化セミナーの実施 ・技能向上に向け「ものづくり教育」研修の実施	○
投資	地域経済の成長を支え、事業拡大ニーズに応じた工場の設備投資の継続実施	設備投資の実施	投資計画の進捗率	・新車関連 ・生産・輸出体制整備 ・本社機能拡充	○
技術移転	電動車やEVインフラの技術・知識の提供による市場の創出支援	・タイKD生産プロジェクトの遂行 ・インドネシアでの完成車販売の開始 ・政府とのコミュニケーションの継続	プロジェクト、活動などの実績	・インドネシア、フィリピン、ベトナムで政府や大学・研究機関との共同研究の実施 ・インドネシアで電動車販売開始 ・タイで電動車のKD(※1)生産プロジェクトの推進 ・フィリピンで2020年度中に電動車販売開始を決定 ・フィリピンで電動ドライブステーションのオープンを決定	○
	工場の競争力向上による地域社会の製造業バリューチェーンの変革	各工場自ら改善のための要因分析を行い、PDCAを回し改善を図る	プラントランキングKPIスコア	アライアンス生産方式(※2)を活用し、工場の品質向上、現場改善推進、生産性向上を推進し、前年度より良化	○
輸出	輸出による外貨獲得を通じた地域経済の成長支援	2018年度実績を上回る輸出台数	輸出台数	2019年度輸出台数 タイ：33万台 インドネシア：6.7万台	○

※1：Knock Downの略で、主要部品を輸入し、現地で組立を行う方式

※2：ルノー・日産・三菱アライアンスの3社共通の生産方式

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共に成長してきました。

「事業を通じた地域経済への貢献」をマテリアリティの一つに掲げ、「アセアン地域における事業の発展を通じ、雇用・人材育成・投資・技術移転・輸出による地域経済への貢献を果たす」ことを目標として事業活動に取り組んでいます(※3)。

アセアンのお客様に求められる製品の提供により、今後の事業拡大とともに、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きます。(※4)

※3：「マテリアリティの特定」の詳細は、P11をご参照ください。

※4：具体的な事例は、P76-78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への取り組みは、活動の計画策定および遂行は現地子会社が担い、管理監督機能を果たす三菱自動車の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、フィリピンの3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率や実績を確認し、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

事業を持続的成長に導き、地域の雇用を創出することは三菱自動車の使命と考えています。生産拠点のあるタイ、フィリピン、インドネシア3カ国における2019年度従業員数は、1万1千人と2018年度の規模を維持しました。2020年度も事業計画に沿って雇用の創出に努めます。

人材育成

当社での就業経験を通じ、専門的な知見や技能を培うとともに地域経済の発展を担う人材への成長支援を行います。各国それぞれの状況に応じた研修やOJT教育を提供するほか、2019年度は、タイから5人の現地社員を日本に派遣し、グローバルに活躍できる現地社員の育成を行いました。インドネシアでは、300人以上の現地社員に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、生産部門の技能向上を意図した「ものづくり教育」研修を300人以上の社員が受講し、専門性を高めています。2020年度も継続して、各国の状況に応じた研修やOJT教育を行う予定です。

投資

地域経済の成長を支えるとともに、事業拡大のニーズに応えるべく工場の設備投資を積極的に実施しています。インドネシアで生産する小型MPV『エクспанダー』は、インドネシア国内および輸出先の需要増加を受け、2019年度は設備拡張により工場全体の生産能力を16万台から22万台に増強しました。海外最大の生産拠点であるタイでは、2019年度にSUV『パジェロスポーツ』の新型車を投入するなどグローバル車種の継続的な刷新を図るとともに、新塗装工場の建設など、生産体制の再構築を進めています。また、フィリピンでは、商用バン『L300』の輸出を決定し、生産設備の整備を進めています。



技術移転

アセアン地域では、環境規制への対応が従来にも増して大きな課題となっています。モビリティの普及、世界的なEVシフトの動向の中、アセアン地域においても電動車の導入が急がれています。三菱自動車の強みである電動車の技術、知見を生かし、各国の電動車普及に係る政府方針立案に寄与すべく、他社に先駆け各国政府・大学・研究機関とともに実証実験を行っています。インドネシアでは2019年度に電動車の完成車の販売を開始しました。タイでは電動車のKD生産を2020年度中に開始・市場投入し、フィリピンでも2020年度以降電動車の販売開始とともに、電動車を活用したV2Hシステム「電動ドライブステーション」を5つのディーラーでオープンすることを決定しました。今後も電動車やEVインフラにかかわる技術・知識の提供を通じて電動車市場の成長に貢献していきます。

また、生産拠点が果たす技術移転として、地域社会の製造業のバリューチェーンに変革をもたらすような工場の競争力の強化に取り組んでいます。具体的には、アライアンス生産方式を導入し、この手法である工場の品質、在庫、コスト、生産性を測るKPIを用いて工場の品質向上、現場改善推進、生産性向上のPDCAを回すことにより、競争力強化を図っています。2019年度のKPIの数値はタイ、フィリピン、インドネシアとも前年より良化し、アライアンス生産方式導入以降2年連続で改善しています。

輸出

輸出を通じて、地域経済の持続的な成長を支えています。タイ工場は当社の海外最大の生産拠点で、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。タイ国内からの輸出台数は、2019年度33万台と安定した輸出事業を展開しています。インドネシアでは、小型MPV『エクスパンダー』が輸出先でも人気を博し、輸出台数はアセアン地域を中心に6.7万台以上を出荷しました。フィリピンから商用バン『L300』の輸出を開始することを決定しており、今後もアセアン域内での生産の相互補完体制を進めていきます。現地生産の安定的な成長を通じ、雇用の創出や自動車産業の発展など、地域経済に貢献しています。

働き方改革



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	目指す姿	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
働き方改革の促進	総労働時間2,000時間/年を実現	働き方改革施策の継続実施	総労働時間	2,073時間/年	○

基本的な考え方

三菱自動車は、環境の変化が大きい自動車業界の中で、「持続的成長」と「企業価値の向上」を実現していくための鍵は「人」であると考えています。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。

働き方改革は、単に働く時間を減らすことにとどまらず、「社員が自己成長を実感し、会社の発展と家族の幸せを実現する誇りある働き方」を目指すことです。その実現のため、当社は様々な活動に取り組んでいます。

マネジメント体制

当社はこれまでも働く場所や時間に縛られない柔軟な働き方として、在宅勤務やフレックスタイムなどを促進し、多様な従業員の能力が最大に発揮できるよう、環境の整備に取り組んできました。2019年1月には、CEOをリーダー、本部長をメンバーとする「全社働き方改革委員会」を設置し、方針や施策の展開・定着を目指してきました。今後も各職場で働き方改革を促進していきます。

総労働時間短縮に向けた取り組み

当社は、ワーク・ライフ・バランスの浸透と定着を目指して、総労働時間の短縮に取り組んでいます。仕事の効率化と合わせて、有給休暇の取得促進、コアタイムを廃止したフレックスタイム制度や在宅勤務制度の導入など、働く時間や場所に縛られない柔軟でメリハリのある働き方ができるよう取り組みを進めています。

取り組み事例

働く時間に関する施策
・第3金曜日もしくは20日前後の金曜日を「プレミアムフライデー」として15時までの退社を推奨
・コアタイムを撤廃したフレックスタイム制度、半日休暇の活用を推奨
・祝祭日および長期連休前後を有給休暇の取得奨励日と設定、土日と合わせて連休とするなど、休暇取得を促進
働く場所にかかわる施策
・月80時間まで利用できる、在宅勤務の活用を推奨
働き方改革の社内啓発施策
・本部別に時間外労働時間、有給休暇取得実績を集計。社内に進捗を公表することで、社内の意識改革を促進

▶ DATA (P104-105)：労働時間、有給休暇取得率、在宅勤務制度・フレックス制度利用者数。

また、2019年1月に移転した本社ビルでは従業員が固定の席を持たないフリーアドレスやオープンな打ち合わせスペース、カフェテリアなど、従業員のコミュニケーションを促進させる環境づくりに取り組みました。この他、各会議室に管理システムや大型画面を設置し、生産性の向上やペーパーレス化を目指しました。

社員意識調査の実施

当社では、2013年度から、社員意識調査を実施しています。企業・組織・社員に影響を与える課題を洗い出し、各職場の意識改善や業務改善の参考として活用しています。

2017年度は、当社社員約14,000人を対象に、イントラネットによる調査を実施しました。2018年度は、課題として浮かび上がった項目に対し、職場ごとにその改善に向けたアクションプランを立案し、取り組み、2019年度の調査でその効果を確認しました。

ダイバーシティ



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	目指す姿	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
女性活躍の推進	2020年度末までに女性管理職100人を実現	目指す姿の実現に向けた強化施策の実行	女性管理職数	76人 (2020年3月時点)	△
障がい者雇用の促進	障がい者の安定・継続的な雇用の推進	障がい者雇用促進の継続	障がい者雇用率	2.19% (2020年3月時点)	△
LGBTに対する理解の促進	LGBTの人が働きやすい環境の整備	LGBT理解促進活動の継続	外部指標	2年連続、PRIDE指標で最高ランクのGOLDを受賞	○

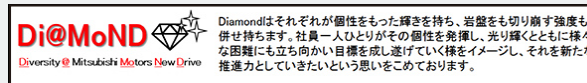
ダイバーシティ推進方針

グローバル化の進展やお客様ニーズの多様化による経営環境・市場環境の変化に柔軟に対応し、三菱自動車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、お客様視点でクルマの新しい魅力、価値を創り出していく必要があります。そのために、三菱自動車では人種、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、いきいきと仕事に取り組むこと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・実現するために、2014年7月にダイバーシティ推進方針を策定しました。

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。



マネジメント体制

当社では、「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活動として推進しています。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。

Di@MoND活動当初の重点課題は、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。

『ダイバーシティレポート』の発行

当社では、2015年よりダイバーシティ専門誌『Diversity Report(ダイバーシティレポート)』を発行しています。

昨年度発行のVol.4は「多様な個性で組織活性化号」と題し、これまでのダイバーシティ推進の経緯を振り返り、個々の多様性や価値観が組織に新たなイノベーションを起こすきっかけとなる事例を紹介しています。本誌を通じて、当社のDi@MoND活動を社内外の方に知っていただき、さらに社員一人ひとりが輝き、多様な個性が生きる職場の環境づくりと社員の意識醸成を図っています。



『ダイバーシティレポート』は、以下よりダウンロードできます。
『Diversity Report(ダイバーシティレポート) Vol. 4 多様な個性で組織活性化号』(2018年12月発行) **PDF** [5MB]



女性社員の活躍推進

三菱自動車は、「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。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2014年から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。

2020年7月現在、当社社員の女性比率は12.5% (5人)、女性管理職数は74人で、うち部長級は14人です。当社は、女性活躍推進法にもとづき、2016年に「女性活躍推進行動計画」を策定しました。2020年度末までに女性管理職を100人にするという目標の達成に向け、多くの女性社員が、より責任ある業務を行える環境づくりに引き続き取り組みます。

TOPICS

「MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)」の構成銘柄に

MSCI社が環境・社会・ガバナンス (ESG) 投資をサポートするために開発した「MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)」の構成銘柄に2018年、2019年、2020年と3年連続で選定されました。

MSCI社は、女性活躍推進法により開示される女性雇用に関するデータおよび企業の開示情報などをもとに、女性の雇用、継続、昇進および多様性の推進において業界をリードしている企業を選定しています。

ワーク・ライフ・バランスの推進

社員の多様な働き方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。多様な働き方やライフイベントにも対応できるよう、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」を社内を設置し、育児や介護など社員の個別相談に対し適する制度活用を社員へ案内しています。さらに、相談における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。

「女性活躍推進に関する行動計画」 [PDF](#) [5MB]

▶ DATA (P104) : 女性の役職登用状況

▶ DATA (P105) : 育児休業取得者数、ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度利用者数

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
	育児休業	3歳到達日の翌年度4月末まで取得可能
	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：5日以内、2人以上：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：5日以内、2人以上：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日まで積み立てることができる
	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)
	在宅勤務	80時間/月を限度に実施可能。自宅に加え、育児や親族の介護・看護がともなう場合は親族の自宅にパソコンを持ち帰り業務の遂行が可能
	再雇用制度	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、その他会社が認めた理由により退職する社員が対象。資格期限は退職後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



仕事と育児の両立を支援

三菱自動車は、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。

設備面でも両立を支援しており、事業所内託児所を2拠点に設置しています。2017年4月に岡崎地区に「ディア・キッズおかざき」、2019年2月に本社ビル内に「ディア・キッズたまち」を開設しました。

2015年度より、育児休業者の職場復帰に対する不安解消や、育児勤務者の悩み解消、ネットワークづくりなどを目的に、「育児休業中の社員と育児時短勤務者とのランチ交流会」を本社にて開催しています。同時に、育児休業者と職場の上司との面談も実施しています。

また、定期的に外部講師による「育児勤務者研修」「育休・育児勤務者を部下に持つ管理職研修」を開催し、育児勤務者は長期的キャリアの捉え方について、また職場の上司は適切なマネジメントについて学ぶ機会を設けています。



従業員向け託児所「ディア・キッズたまち」(本社ビル内)

仕事と介護の両立を支援

少子高齢社会が進む中、社員の仕事と介護の両立を支援することも重要と考えています。

当社では、介護専門家にメールや電話で随時相談できる窓口を設置し、さらに介護専門家による「介護個別相談会」を社内で開催しています。また、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「介護セミナー」を4地区(本社、岡崎、京都、水島)で開催し、2019年度は、管理職を中心に約150人が受講しました。

シニア人材の雇用拡大

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、定年後のシニア人材を再雇用する制度を運用しています。2020年3月時点で、868人の再雇用者が在籍し、技術の伝承や後進育成にあたっています。

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。当社の障がい者雇用率は2.2% (2020年4月時点) であり、今後もさら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、185人の身体障がい、精神障がいのある社員が勤務(2020年4月時点)しています。本社ビルには、車いすやオストメイトの社員にも対応した多目的トイレを設置し、障がいのある社員が働きやすい職場づくりに取り組んでいます。

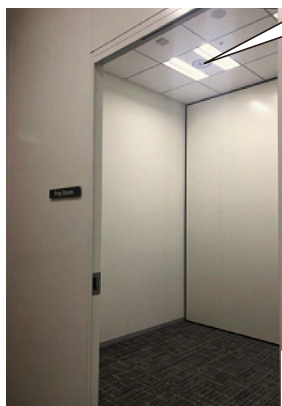
2007年4月に設立した特例子会社「株式会社MMCウイング」を通じて、障がい者雇用の促進を図っており、岡崎製作所と水島製作所の2地区で計60人の知的障がい者を雇用(2020年4月時点)しています。同社は設立から13年目に入り、ハローワーク、県内の障がい者就労・支援センターや特別支援学校から就労に関するお問い合わせを多数いただくなど、地域の認知度が定着しています。また、自社での雇用にとどまらず、特別支援学校・就労支援施設からの現場体験実習の依頼を積極的に受け入れ、集団行動や仕事の進め方などについて体験する機会を提供するなど、障がい者の就労支援にも協力しています。

▶ DATA(P105) : 障がい者雇用の推移



グローバル対応

三菱自動車では、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、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。



本社ビル内の祈祷室



天井部に礼拝の方角を示すサイン



岡崎地区内の祈祷室

LGBTに対する理解の促進

当社は、三菱自動車グローバル行動規範の「人権と多様性の尊重と機会平等」の中で、LGBTの尊重を明記しています。LGBTを正しく理解し基本的な知識を身につけること、および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「LGBT理解促進セミナー」を開催し、累計で約500人の社員が参加しました。2019年度には、eラーニング「そうだったのか！LGBT（LGBTを理解する基礎講座）」を開講し、6,654人の社員が受講しました。

また、LGBTイベント「TOKYO RAINBOW PRIDE」に出展し、当社のダイバーシティやLGBTの取り組みを来場者に紹介しました。

2019年9月には、社員就業規則を一部変更し、結婚の定義に同性婚の関係を含め、結婚休暇やライフプラン休業を取得できるようにしました。

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LGBT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年に続き、2019年も最高ランクのゴールドを受賞しました。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。



人材育成



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

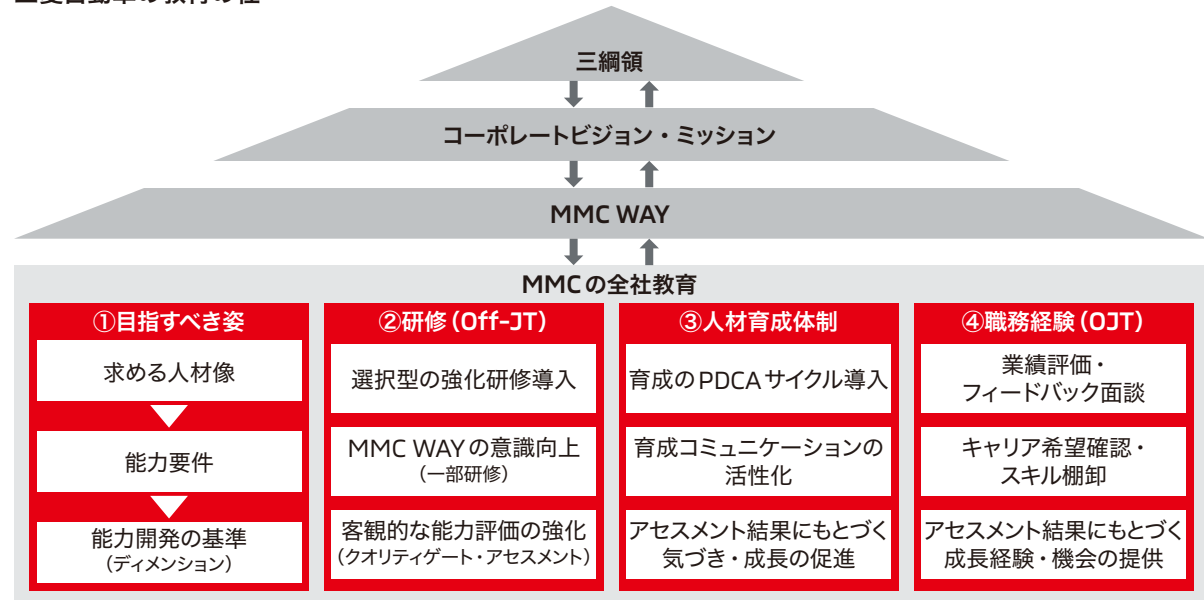
主な取り組み内容	目指す姿	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
人材育成プログラムの拡充	MMC WAYを実践する人づくりの推進	ミドルマネジメント強化研修の導入	教育プログラム	管理職向けeラーニング導入済み	○

基本的な考え方

三菱自動車の教育体系は、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、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、両者をもとに個々の研修カリキュラムを作成しています。

さらに、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も話し合います。自分の将来像を上司と共有することで、より理解が深まる人材育成を目指しています。

三菱自動車の教育の柱





マネジメント体制

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れるよう、人事部門の教育担当部署が教育体系を整備しています。

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、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・実施しています。

三菱自動車の人材育成体制図

■：新規実施

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)		フィードバック面談研修 M C W A Y ・ フォロワー研修 コミットメント&ターゲット	メンター向け研修 キャリア採用者向け研修 エンジニア研修	選抜型研修 (O C D) (※4) 制度など 海外派遣前研修	TOEIC 300~700未満 TOEIC 施策
課長クラス (M2) (マネジメントのプロ)	M2昇進者研修	組織変革リーダーシップ研修 選択型強化研修 (eラーニング)	M1昇進候補者研修 (アセスメント)				
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 (事前研修)	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 (事前研修) グッドコミュニケーター養成研修					
担当職 (担当業務のプロ)	新入社員研修	入社3年目研修 (※1) 入社2年目研修					
業務職 (効率的な業務遂行)	新入社員研修	入社3年目研修 (※1) 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、※3：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

※4：Overseas Career Development (グローバル人材育成) の略称



研修および教育

ミドルマネジメントの強化

環境の変化に対応し、組織力を上げていくためには、経営と現場の間をつなぐミドルマネジメントの役割がますます大きくなっています。三菱自動車は、新入社員から部長クラスまで体系的な人材育成が図れるよう、教育体系を整備し、特にミドルマネジメント強化のプログラム充実を図っています。

具体的には、課長クラス (M2)、部長クラス (M1) の候補者向けに、求められる課題設定や、課題解決に必要なスキル・能力を学ぶとともに、外部評価者からのフィードバックを通じて自身の考え方や行動の特徴、改善ポイントについて学ぶ機会を提供し、マネジメント力の向上につなげています。

2019年度は、課長・部長クラスの管理職層に対し、選択型のeラーニングを開講し、日常的に学びの機会を持つようにしました。将来の予測が難しい状況下で、一人ひとりの力量が試されています。社員の環境の変化に対応する力と、個人の成長を支援する仕組み作りを、今後も継続して検討・実施していきます。

グローバル人材育成

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ます。さらに英語圏以外の国への駐在予定者には、第二外国語クラスとして、現地語の研修も用意しています。

また、語学研修のほかにも、英語圏以外の新興国を対象に、若手社員を3年間派遣 (語学研修1年+現地関連会社での実務経験2年) するプログラムを実施しています。さらに、海外子会社でのトレーニングプログラムも計画しています。

生涯教育の支援

当社では、改正高年齢者雇用安定法施行に合わせて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。

2019年度の「グッドライフセミナー」

開催数	全社で計4回
受講者総数	90人

キャリア形成と評価

社員制度

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する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。これを通じて、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。

課長クラス・部長クラスの管理職、また一般社員の人事制度には、「コミットメント&ターゲットによる目標設定・評価」および「MMC WAYの体現度合いによる評価」を導入しています。

課長クラス・部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強化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。



評価基準：MMC WAY

三菱自動車の社員として実践しなければならない、必要最低限の「心構え」や「行動」を具体的かつシンプルな6つのキーワードにまとめて社員へ周知しています。

MMC WAY

Mindset 心構え

◇Cross-functional

組織を越えて協力する

◇Transparent

状況を明らかにして分かり易く説明する

◇Look outward

外に出て外に学ぶ

Actions 行動

◇Commit

必達目標を定量的に約束する

◇Challenge

価値創造のために自ら困難な仕事を引き受ける

◇Perform

スピード感をもって具体的な成果を上げる

公正な給与体系

当社は役割・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、さらなるキャリアとモチベーションの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、およびキャリア向上に応じた昇給を併用しています。

また、給与水準については法令を遵守した上で、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(P105)：給与水準

労働安全衛生



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	目指す姿	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
安全な職場づくり	安心で安全な職場の実現	安全な職場づくり施策の継続	全災害度数(※)	0.42	△

※：延べ100万労働時間あたりの休業・不休災害件数

全社安全衛生管理方針

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」を定めて、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。

基本方針

1. 「安全は全てに優先する」との認識の下、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、風通しの良い、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

担当役員、各事業所のトップおよび労働組合代表で構成する「中央生産委員会」(年1回開催)において、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しています。また、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。

安全な職場づくりの取り組み

すべ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、労働災害の約8割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・行動の洗い出しを行い、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職場相互の安全点検を行い、日頃気づかな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。さらに、危険に対する感度を上げるため、各事業所では「安全道場」を設置し、全従業員を対象に



挟まれ、巻き込まれ、切創、転倒などの状況を肌で感じ取る体感訓練を行っています。2019年度は1,820人が訓練に参加しました。

2019年度の1日以上休業をともなう労働災害発生件数は4件で、2018年度比で1件減少したものの、災害度数率は0.42であり、目標値0.26を達成することはできませんでした。作業者の危険予知能力不足や不安全状態が見落とされていたことに起因する災害が発生しました。2020年度は危険予知訓練、不安全状態撲滅に向けた災害ポテンシャルの洗い出し、設備の本質安全化について、全社で足並みをそろえて、取り組んでいます。

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い、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・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)に続き、2019年度はミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)も遵守評価を実施しました。今後、他の拠点にも展開していきます。

また、安全衛生管理体制の強化と管理レベルのさらなるアップを目的に、全社の安全衛生マネジメントシステムを再構築することとし、2022年度を目標にISO45001を取得する計画としています。

▶ DATA(P105) : 災害度数率

心身の健康づくりへの取り組み

従業員の心身の健康維持・増進を目的とし、生活習慣

病の改善指導とメンタルヘルス対策を重点施策として取り組んでいます。

病欠の半数以上をメンタル疾患が占めることから、メンタルヘルス対策を全社の重要課題と定め、「心の健康プログラム」として社外EAP(※)を導入し、個人の悩み相談やメンタルヘルス教育、職場改善のための支援プログラムに取り組んでいます。

メンタル疾患による新規の病欠者数は、2019年度は前年度比16%増となりました。悩みの原因の約8割が仕事であることから、個人に対するケアとともに職場でのラインケアや職場環境改善を目的に、疾患予防に重点を置いています。

年1回実施しているストレスチェックでは、評価結果から高いストレスが推定される従業員に対して、産業医やカウンセラーが面談を行っています。産業医面談については、その目的や秘匿が守られることを説明し、積極的に受けるよう呼びかけ、メンタルヘルス不調の早期発見・早期対応につなげています。また、職場ごとにストレス度を評価し、職場のコミュニケーション向上を目的とした研修や、社外カウンセラーによる職場環境改善プログラムを実施しています。2019年度は55の部や課などがこのプログラムを受け、改善に取り組みました。

個人の相談窓口については、悩みを相談しやすい環境の整備を進めており、カウンセラーによる面談のほか、弁護士や税理士などの専門家にも相談できる窓口を設置し、従業員本人のほか、ご家族にも利用いただいています。

※ : 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

労使関係

三菱自動車は、世界人権宣言やOECD多国籍企業行動指針および国連グローバル・コンパクトの基本原則を支持し、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。

2020年4月現在、当社労働組合には12,755人が加入しており、これは役員・管理職を除く従業員の99%にあたります。

労使の対話状況

労使協議の場として、労使協議会や団体交渉を定期的に行い、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、労使一体となって課題解決にあたっています。2019年度は本社・労働組合本部間で計47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。

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います。

人権



基本的な考え方・方針

人権の尊重は三菱自動車の事業活動の基本であるという考えのもと、三菱自動車は2019年5月に国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」4分野・10原則についての「国連グローバル・コンパクト」への支持を表明しました。(※)その参加企業として、「国際人権章典」、「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」、「ビジネスと人権に関する指導原則」といった国際的な規範や基準を支持、尊重しています。「国連グローバル・コンパクト」の10原則にもとづき、これからも社会の持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。

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ます。

この考えのもと、人権尊重や腐敗防止の取り組みをより明確にするため、2019年5月、三菱自動車グローバル行動規範を一部改定しました。グローバル行動規範の「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・社員、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。

また、2019年度、新たに制定した当社の「人権方針」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、私たちが遵守すべきこと、人権リスク評価や役員・従業員教育の実施など、具体的な取り組みについて定めています。

※：「国連グローバル・コンパクト」への支持の詳細は、P9をご参照ください。

PDF 人権方針

業務・投資における人権配慮

当社は、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。

差別の禁止

当社の「人権方針」において、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研修の中でも取り上げ、様々な価値観の違いを容認して協働することを促しています。

人権啓発推進体制

人事部門担当の役員が主導し、人権啓発教育を推進する体制を設けています。各地区の教育担当者が、共通の資料にもとづき各種研修の中で講師を担当し、人権意識の向上に努めています。また、従来から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およびその他外部団体主宰の大会・研究集会などに参加し情報収集や知見の向上に取り組みました(2019年度 延べ約140日間)。また、そこで得た知見を社内研修などに活用しました。

バリューチェーンにおける人権対応

当社は、自社における人権配慮の取り組みだけでなく、「サプライヤー CSRガイドライン」に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、取引先においても人権に配慮した取り組みを要請しています。このガイドラインにもとづき、「サプライヤー合意確認書」を受領することにより、取引先の人権配慮への合意を確認しています。

また販売会社では、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。



相談窓口の設置

三菱自動車は、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）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。

また、取引先に対しては「お取引先様相談窓口」を設け、お客様に対しては「お客様相談センター」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。

いずれの相談窓口においても、秘密保持と利用者の匿名性を担保しています。

社内および社外相談窓口（ヘルプライン）の設置についてはP88をご参照ください。
「お取引先様相談窓口」の設置については、P73をご参照ください。
「お客様相談センター」の取り組みについては、P54をご参照ください。

教育・研修

人権に関する研修の実施

三菱自動車では、すべての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の中に、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。2019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800人を対象に延べ770時間の人権研修を以下の内容で実施しました。

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
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、ハラスメント防止と管理職の役割 など
新任部長クラス	職場の責任者として知っておくべき知識の提供 など

研修以外にも人権への関心を高めることを目的として、12月10日の「世界人権デー」に合わせた執行役CEOメッセージのほか、社内全部門に対して人権に関するトピックなどを定期的に配信しています。

また、従業員のLGBTへの理解促進として、2018年度より各拠点でセミナーを実施するとともに、LGBT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。

研修の種類別	受講者数	受講率
新入社員研修	470	100%
中堅社員研修（昇進者）	168	100%
新任管理職研修	168	100%
LGBT理解促進セミナー	251	—(※)
LGBT eラーニング講座	6,654	—(※)

※：任意受講につき、受講率の表示なし

サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開 (社会)



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	目指す姿	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
サプライチェーンCSRの強化	サプライチェーンにおける環境・労働・人権に対する配慮を徹底し、健全なサプライチェーンマネジメントを推進する	<ul style="list-style-type: none"> ・サプライヤー CSRガイドラインを当社海外生産拠点へ展開 ・取引先のCSR第三者評価実施の支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・サプライヤー CSRガイドラインの趣旨浸透 ・取引先におけるCSR第三者評価の推奨 	<ul style="list-style-type: none"> ・サプライヤー CSRガイドラインをMMTh/MMKI/MMPCよりそれぞれの取引先へ展開済 ・取引先に対して「第三者評価」の趣旨説明を実施。評価開始済。 	○

基本的な考え方

三菱自動車およびアセアン地域に集中する主要海外生産拠点では、部品調達先として約800社の企業と直接取引があり、2次以降の取引先も含めて当社の影響力の大きさを認識しています。また、サプライチェーン全体で持続的競争力を確保・向上させるために、業界トップクラスの品質の実現、コスト競争力の強化、現地調達の推進など、取引先とのさらなる連携強化に取り組んでいます。

その一環として、「サプライヤー CSRガイドライン」の共有を基盤に、取引先の皆様と一体となって社会への貢献に取り組んでいます。

サプライヤー CSRガイドライン

取引先と連携した取り組みを目指し、2010年に「サプライヤー CSRガイドライン」を策定しています。本ガイドラインを通して、国内すべての取引先と品質はもとより、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。また、2019年2月に本ガイドラインを改定し、第三者評価機関による取引先のCSR取り組みの評価実施と、コンプライアンス違反事象が発生した際の処置を明確にしました。また、取引先からは、本ガイドラインの遵守に対する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」

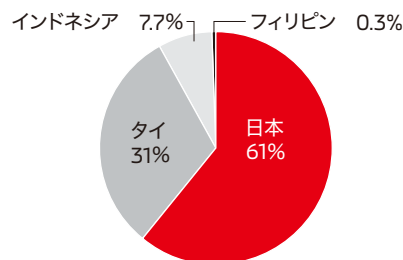
紛争鉱物への方針

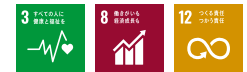
コンゴ民主共和国およびその周辺諸国から産出された紛争鉱物（錫、タンタル、タングステン、金）が武装勢力の資金源となり、深刻な人権侵害が起きています。

当社はこれらの紛争鉱物を調達することにより、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」に紛争鉱物を原材料として使用しない方針を明記して責任ある調達を推進しています。

2019年度より取引先に対するヒアリングも開始するなど、電気回路基板上の金のほか、紛争鉱物の使用部品をカテゴリー単位で把握できるよう調査を進めています。

主要生産拠点別部品購入額比率(2019年度)





マネジメント体制

三菱自動車とルノー・日産は2018年4月に購買機能を統合し、共同購買会社である「APO (Alliance Purchasing Organization)」を設立しました。3社は共通の3本柱「信頼 (Trust)」「相手への敬意 (Respect)」「透明性 (Transparency)」を基本原則として業務にあたっています。

取引先の選定は、同一のプロセス・評価基準にもとづいて行い、多くの取引先に参入機会を提供するとともに、公平な運用を行っています。

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」「ご指摘」を受け、当社の調達活動における法令違反や不正・不当行為など、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。

取引先に対しては、「サプライヤー CSR ガイドライン」にもとづいたマネジメントを実施しているほか、調達方針説明会を毎年実施し、調達方針などとあわせてCSR方針についても情報を共有して浸透を図っています。

また、経済産業省が策定した「自動車産業適正取引ガイドライン」を遵守するとともに、1次取引先にも遵守を依頼することで、当社との直接取引関係のない2次以降の取引先に関しても適切な取引が行われるよう取り組んでいます。

サプライチェーンマネジメントの推進

「サプライヤー CSR ガイドライン」の共有

三菱自動車では、2019年2月に「サプライヤー CSR ガイドライン」を改定し、取引先から本ガイドラインの遵守に関する合意確認書を提出いただいています。

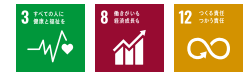
2019年度にはタイ・インドネシア・フィリピンの各拠点でも本ガイドラインを基本として各地域の状況を反映し、取引先へ展開しました。

サプライチェーン監査の実施

取引先とCSR活動を相互に確認し推進を図るため、「サプライヤー CSR ガイドライン」の合意確認書の提出を要請するとともに、取引先のCSR活動の評価についても、アライアンス共同購買会社として、ルノー・日産と同様に第三者評価の活用を開始しています。

取引先へは評価結果を開示の上、結果をもとにした改善と定期的な評価受審を依頼しています。

また、評価スコアを基に、特定の取引先に対しては改善計画の立案と実施のお願いもしています。



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に対する品質監査や品質セルフチェック指導を定期的に行い、サプライチェーン全体の品質向上に取り組んでいます。

2019年度は取引先53社64工場に出向き工程監査を実施しました。指摘内容の改善は監査後おおむね3カ月以内に取り先により実施いただいています。また、取引先392工場に品質セルフチェックを実施いただきました。これらの活動を通じて、取引先とのコミュニケーションならびに品質向上に積極的に取り組んでいます。

取引先が製造した部品に不具合が発生した場合に短時間でトレースできる体制づくりについても監査などを通じて指導し、取引先に強化いただいています。

社内周知徹底の取り組み

「サプライヤー CSRガイドライン」の運用にあたっては、当社内での周知徹底にも注力しています。教育の一環として、当社バイヤーに対し、新入社員、キャリア採用の入社時研修、または異動者教育において周知しています。

取引先とのコミュニケーション

適正な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のコミュニケーションは欠かせません。当社は各年度末に、次年度に向けた調達方針の説明会を開催しています。また、国内では取引先約200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

講演会や各種研究活動に協力しています。2019年度は10月18日に三菱自動車協力会 講演会が実施されました。



「三菱自動車協力会」で講演する執行役CEO

現地調達への推進

海外拠点においては現地調達率の最大化を目標に、現地での部品製造が困難な場合を除いて、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、すでに現地調達を行っている部品においても、構成子部品などの現地調達を進め、コスト最適化を推進していきます。

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も実施しています。また、現地取引先への支援として、日本の取引先の進出や現地取引先との合併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もしています。

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、事業が中断されるリスクを軽減するため、サプライチェーンにおける事業継続計画の策定に取り組み、取引先・部品ごとに代替生産などの対策を講じています。また、取引先に「被災状況確認システム」に登録していただき、災害発生時には工場などの被災状況を即時報告していただいています。

さらに、オリジナルの「サプライヤーマップ」を作成し、2次以降の取引先についても被災状況・リスクが把握できる体制を整えています。

社会貢献活動



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
地域・NGOなどと協働した活動の推進	社会貢献支出額：対経常利益(※1)比率1.0% ※1：MMC単体経常利益	対経常利益比率	3.28%	○

社会貢献活動方針

2020年4月三菱自動車は、多様化するグローバルな社会課題を受け、課題解決へのさらなる貢献をめざし、従来の活動を継承しつつも主要な市場との連携をより強化し、活動の幅を広げるため社会貢献活動方針を改定しました。

また、より多くの方に活動を知っていただくため、新たにコミュニケーションワード「STEP to the future」およびロゴマークを設定しました。

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。



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、従業員ひとり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
交通安全の安心・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。

社会貢献支出額・内訳(※2)

(単位：百万円)

	2017年度	2018年度	2019年度
地域社会	132	116	118
交通安全	10	8	21
環境	135	37	32
人	206	225	169
被災地支援	25	62	60
その他(※3)	33	33	43
支出額合計	540	480	442

※2：寄付金のほか、現物給付・従業員による活動・施設開放などを金額換算したものを含む。ただし、従業員が個人的に行った募金やボランティアなどの活動は含まない
2017年度および2018年度は、三菱自動車単体、2019年度は、連結の支出額

※3：スポーツ支援、三菱財団などへの寄付を含む



新型コロナウイルス対策支援

新型コロナウイルスの感染拡大防止支援のため、海外子会社では、医療機関などに医療従事者の移動用車両の提供や防護服、マスクなどの寄贈を行いました。

また、国内においては、三菱自動車の各事業所にてフェイスシールドを生産し、自治体や医療機関などに寄贈しています。

クルマの開発および生産で培ったノウハウや工場設備を活用し、世界各国の政府・自治体・関係機関と連携しながら、新型コロナウイルスの感染拡大防止に向けて支援を続けていきます。



フィリピン運輸省に車両提供



寄贈したフェイスシールド

◆新型コロナウイルス感染症対策への支援

<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/society/relief/covid-19/>

「三菱自動車STEP募金」および「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、三菱自動車グループの社員が自らの意志で定額を募金し、継続的に社会貢献活動に参加する仕組みです。この募金は、三菱自動車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、「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」も実施しています。



支援先

- 国際NGOワールド・ビジョン・ジャパン
- 公益財団法人オイスカ
- 公益財団法人みちのく未来基金
- 事業所近隣の幼稚園、保育園、小学校など

子どもフォーラム(※)の図書室兼集会所建設を支援

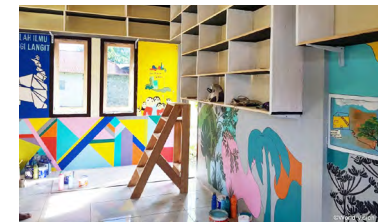
国際NGOワールド・ビジョン・ジャパンの協力を得て、インドネシア共和国北マルク州テルナテ市において、子どもフォーラムの図書室兼集会所の建設を支援しました。

子どもフォーラムの活動は、地域の変革の担い手となる好事例として地域に認められたことにより参加者が増え、活動が活性化されています。図書室および集会所が建設され

たことにより、安定的に集会を行える場所の確保ができるようになりました。

本支援により、子どもたちの豊かな成長に資する多様な活動の場になることを期待しています。

※：ワールド・ビジョンが推進・支援する子どもたちのコミュニティグループ。読み書きやライフスキルを学ぶほか、自分たちの学校や地域の課題を議論し、地域運営に生かすなどの社会参画活動を行う場



子どもたちのアイデアを盛り込んだ内装

「森の積み木」プロジェクト

子どもたちが木の温もりを感じ、創造性を働かせて遊べることを目的に、当社が森林保全活動を行う山梨県早川町を中心に同県のヒノキの間伐材で作った積み木を幼稚園、保育園などに寄贈しています。

また、新たに社員自身が縁のある幼稚園などへ積み木を贈る「社員プレゼンター制度」を開始しました。

2019年度は70カ所、2010年から累計325カ所に寄贈しました。



ヒノキの間伐材で作った積み木



地域社会 (Society)

地域防犯パトロール車として電気自動車を寄贈

岡崎製作所の周辺地域である愛知県岡崎市北野学区へ電気自動車 (EV) 『ミニキャブ・ミーブ』1台を青色防犯自主パトロール車 (通称：青パト) として寄贈しました。

青パトは、地域を巡回して防犯・安全活動に役立てられるほか、バッテリーに蓄えた電気は屋外イベントや非常時の電源として活用されます。



オリジナルのラッピングを施した車両の寄贈式

交通安全 (Traffic safety)

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、社員による通勤・通学時間帯の交通安全立哨を定期的実施しています。

2019年度は各事業所合計で39回実施しました。

また、2019年4月には愛知県岡崎市で開催された「家康行列」に“三菱自動車交通安全隊”として参加し、沿道に集まった多くの方へ交通安全の呼びかけを行いました。



交差点での交通安全の呼びかけ

ベトナムで通学路に架ける橋の建設を支援

ミツビシ・モーターズ・ベトナム (MMV) はベトナム赤十字社と協力し、トイライ県に住む子供たちの通学路に橋を架けるプロジェクトに参加し、建設費用9.26億ベトナムドン (約420万円) を寄付しました。地元小学生は、小舟を使って川を横断して通学していましたが、事故を減らし、より安全に登下校できるようにという思いから、ベトナム赤十字が建設を担い、2020年3月に橋が完成しました。



通学路に架かる橋

子ども向け交通安全情報の発信

ウェブサイト「みんな知ってる?交通安全クイズ」

小学生向け自動車産業学習用ウェブサイト「なぜ?なぜ?クルマづくり調査団」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。

2019年度は、昼間のシーンに加え新たに危険が高まる夕方のシーンを公開しました。



「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

首都圏の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、公益財団法人オイスカと協働し、山梨県早川町において、森林保全やボランティア活動を通じた地域との交流に取り組んでいます。

2019年度は、早川町森林組合指導のもと、社員とその家族ボランティア延べ97人が下草刈りを実施したほか、新入社員80人が間伐や森林内の歩道整備などを実施しました。



植樹したエリアの下草刈り

インドネシアでEVを活用した実証実験に参加

2019年8月、インドネシアのスンバ島で、インドネシア技術評価応用庁と九電工が進めるエネルギーマネジメントの実証実験に、電気自動車 (EV) 『i-MiEV』1台・急速充電器1台と共に参加しました。ガソリンの確保が難しい離島内で、太陽光発電による充電や離島内でのEV走行データ蓄積など、EVによるインドネシアの人々の生活の向上の実現に貢献していきます。



実験に使用した『i-MiEV』



人 (People)

体験授業プログラム

「本物の体験を通じて楽しく学ぶ」をコンセプトに、2005年から毎年、社員を小学校に派遣し、クルマと環境問題の関係性を学ぶ「環境編」、ものを創る楽しさやクルマに携わる仕事を学ぶ「デザイン編」、工場でのクルマづくりや働く人の工夫を学ぶ「ものづくり編」の授業を行っています。

2019年度は119校6,872人、2005年から累計約4万2,000人が受講しました。



電気自動車の構造を学ぶ子どもたち

インドネシアで“One day parents”活動

三菱自動車・モーターズ・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア (MMKSI) では、孤児への寄付とともに、社員がその日一日、里親となって孤児たちと触れ合う活動「Mitsubishi Children Program (MCP)」を実施しています。

2019年6月、西ジャワ州でMCPを実施し、MMKSIオフィス周辺にある3つの孤児院から5～10歳の孤児約100人を招待しました。社員のほか、経営陣もボランティアスタッフとして参加し、里親として子どもたちと触れ合いました。



社員と触れ合う子どもたち

被災地支援

アジアにおける支援

2019年9月、タイ東北部で発生し甚大な被害をもたらした熱帯暴風雨「ポードル (Podul)」の被災者支援のため、三菱自動車・モーターズ・タイランド (MMTh) は被災地域のディーラーと協力し、被災した5つの県と地方自治体に70万タイバーツ (約250万円) の寄付を行いました。ディーラーやMMThの社員とその家族も被災者支援活動に賛同し、飲料水や乾燥食品、医療用の救急キットなど物品による支援を行いました。



被災者への支援

日本における支援

三菱自動車では東日本大震災直後から被災地のニーズに耳を傾け、本業を生かした支援や日常の中で支援する仕組みをつくり、「忘れない・つながり続ける」をテーマに継続して支援を行っています。また、自然災害などの緊急事態に際しては、義援金の拠出、車両の無償貸与や社員によるボランティアなど、様々な支援を行っています。

2019年度は、「令和元年房総半島台風」で大規模停電が発生した千葉県内の福祉施設などに計12台の『アウトランダー PHEV』を貸し出し、生活家電への給電などに利用いただきました。今後も災害発生時の速やかな支援活動を継続していきます。



『アウトランダー PHEV』からの電力で洗濯機を稼働

2019年度の主な支援

	支援内容	支援先
2020年3月	新型コロナウイルス感染症 ・『ASX』3台、『エクリプス クロス』3台を寄贈 ・ハンドクリームなどの保護キットを寄贈 マスク製造ライン2式を寄贈 支援金 400万円 (※) 支援金 10万円	中国湖南省の医療機関など
		中国赤十字社
		国際NGOワールド・ビジョン・ジャパン
		愛知県岡崎市の医療機関
2019年10月	令和元年東日本台風 ・義援金 1,000万円	日本赤十字社
2019年9月	令和元年房総半島台風 タイ熱帯暴風雨「ポードル (Podul)」災害 ・『アウトランダー PHEV』12台を貸出 ・義援金 70万タイバーツ ・支援物資	千葉県内の福祉施設など
		タイ ウボンラーチャターニー県、ヤソトーン県、ローイエット県、アムナートチャルーン県、シーサケート県

※「三菱自動車STEP募金」および「マッチングギフト」の合計



DENDOコミュニティサポートプログラム (自治体との災害時協力協定)

三菱自動車では災害発生時に改めて自治体と必要事項を確認する時間的ロスをなくし、給電などに活用できる当社のプラグインハイブリッド電気自動車『アウトランダーPHEV』といった電動車を速やかに被災地・避難所などへ提供できる体制づくりを全国で目指す「DENDOコミュニティサポートプログラム」を系列販売会社と共に推進し、自治体と災害時協力協定を締結しています。

2020年6月末時点では54(※1)の自治体と締結しており、今後2022年度までに全国の自治体と締結を目指します。

※1：系列販売会社と自治体 二者間の締結は除く



岡山県

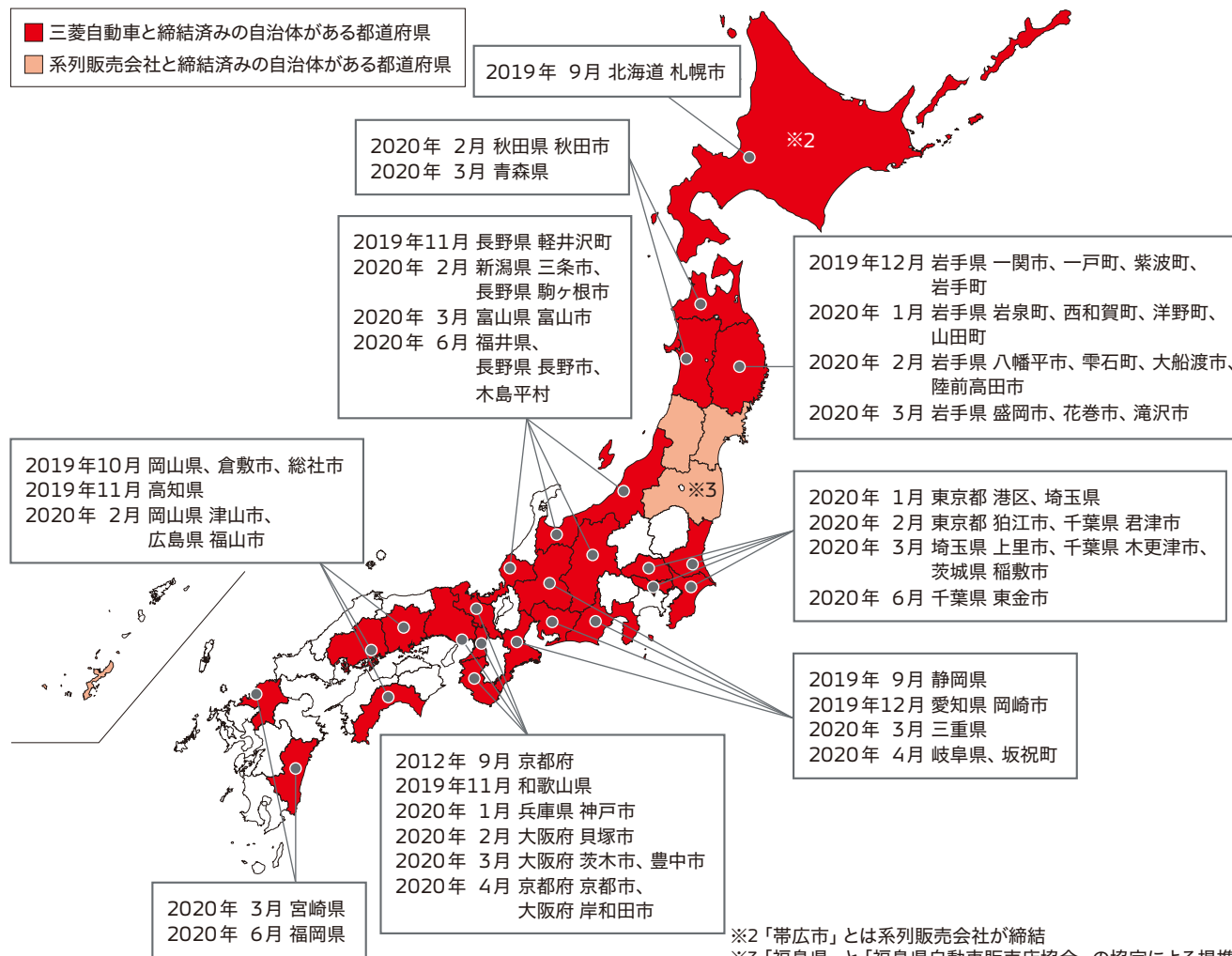


愛知県 岡崎市



東京都 港区

全国自治体との締結状況 (2020年6月末時点)



◆最新の締結状況

<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/society/relief/dendo-csp/>

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、コーポレート・ガバナンス体制	81
監査委員会監査および内部監査の状況、買収防衛策の導入の有無	83

内部統制

基本的な考え方・方針、体制	84
---------------	----

リスク管理

基本的な考え方・方針、リスク管理体制の整備	85
-----------------------	----

コンプライアンス

基本的な考え方・方針	86
マネジメント体制	87
社内および社外相談窓口の設置、教育・研修	88
腐敗防止	89
情報セキュリティ、個人情報保護、安全保障貿易、税務に対する考え方	90

役員一覧	91
------	----

役員報酬	92
------	----



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、企業理念（ビジョン・ミッション）にもとづき、コンプライアンスを最優先に考え、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皆様のご期待に応え、当社の持続的成長および企業価値の向上を目指すべく、コーポレート・ガバナンスの継続的強化・改善を経営上の優先課題として取り組んでいます。

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および考え方を「コーポレートガバナンス・ガイドライン」として取り纏め、当社ホームページ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、2019年6月21日付で、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化の一環として、指名委員会等設置会社に移行しました。監督と執行の分離を明確にし、経営の健全性・透明性確保に向けて一層の監督強化およ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きます。

(1) 取締役会および取締役

(i) 取締役の構成

取締役会は、経営上の重要事項の決定と執行役の業務執行の監督を行っており、2020年6月末日現在において、取締役15人（女性取締役4人）で構成され、そのうち12人

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、さらに社外取締役のうち6人を独立役員として東京証券取引所に届け出ています。

社外取締役には、企業経営者や学者、作家、弁護士、会計士、外交官としての豊富な経験と見識にもとづいて、取締役会などにおいて活発に発言いただいております。役割を十分に果たしていただいているものと考えています。引き続き、取締役会全体としての知識・経験・能力のバランスや多様性および規模を意識した体制を構築していきます。

(ii) 社外取締役の独立性判断基準

当社は、以下の通り、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）もしくは当社を主要取引先とする会社またはそれらの親会社もしくは子会社の業務執行者
- ③ 当社の主要借入先（※3）またはそれらの親会社も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
- ⑤ 当社から、役員報酬以外に多額（※4）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（※4）の寄付また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 その他の事情を実質的また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

※1：10%以上の議決権を有する者

※2：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また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：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

※4：当社から收受している対価が年間1,000万円以上

(iii) 取締役会の実効性についての分析・評価

当社は、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度実施しています。

2019年度においては、2019年6月に指名委員会等設置会社へ移行したことを踏まえ、取締役会の監督機能充実をはかる観点から、主に「取締役会および各委員会の構成」、「取締役会および各委員会の審議事項」、「取締役会および各委員会の監督機能」、「取締役会および各委員会における審議の状況」の4つの点を軸に、取締役会実効性評価を実施しました。



評価の結果、取締役会の実効性に関する重大な懸念などはないと評価していますが、今回認識した主要な課題は以下のとおりです。

- ・中長期経営計画やガバナンス体制など、取締役会の監督機能に係る重要事項について、審議の充実をさらに図るための施策
- ・審議事項に係る充実した事前分析および幅広い情報の提供
- ・取締役会の構成の中長期的な検討

当社は取締役会に関する分析・評価により認識した主要な課題への取組みを含め、さら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。

(2) 委員会

取締役会には、社外取締役が過半数を占める法定の以下の3つの委員会を設置し、取締役会による取締役および執行役に対する監督と合わせてコーポレート・ガバナンスが機能する体制を整備しています。

(i) 指名委員会

取締役の選解任議案の決定に加え、取締役、執行役および執行役員を選任・解任の基準、執行役CEOの選定・解職案、執行役CEOの後継者計画などに関する審議を担います。委員長は独立社外取締役(幸田 真音)が務めています。

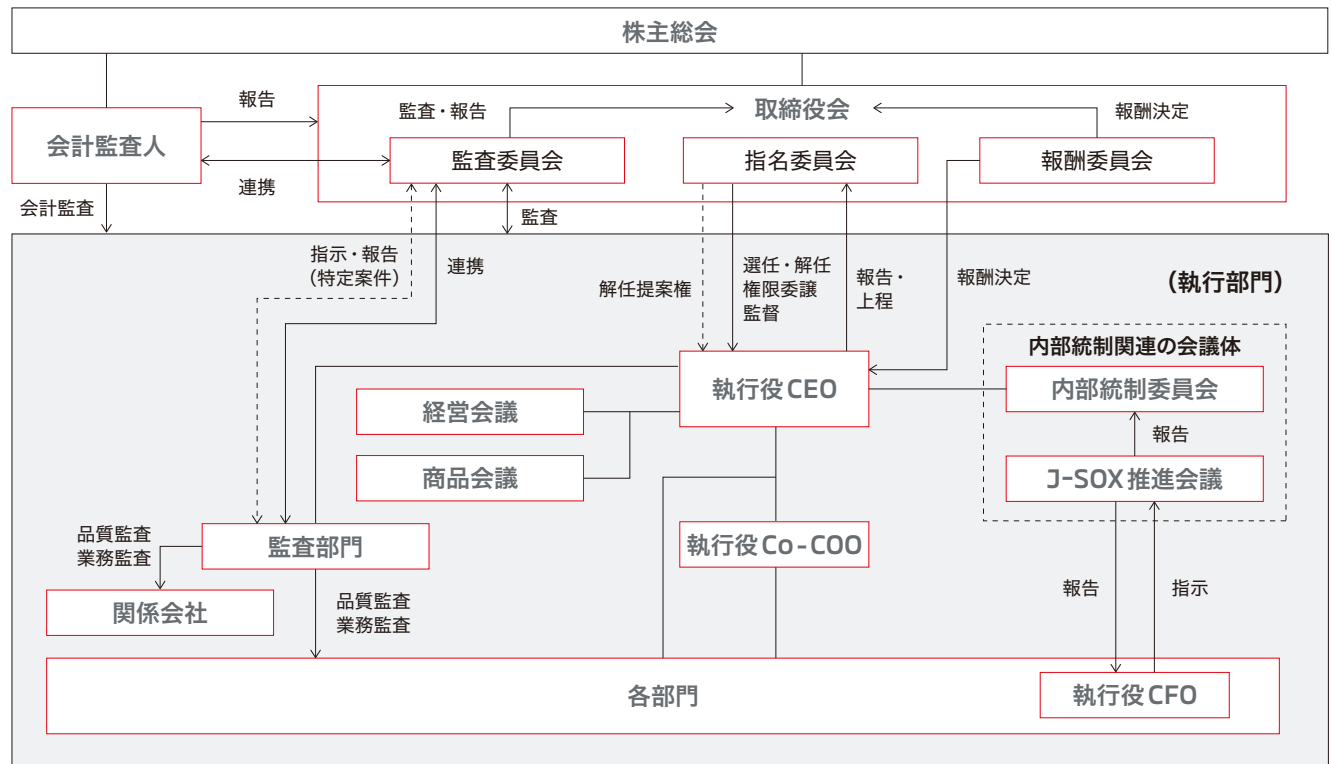
(ii) 報酬委員会

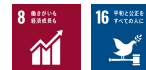
取締役および執行役の報酬等の決定に関する方針、ならびに個人別の報酬等の内容などについて審議・決定を行います。委員長は社外取締役(宮永俊一)が務めています。

(iii) 監査委員会

取締役および執行役の職務の執行の監査および監査報告の作成などを行うほか、取締役会の判断にもとづく社内調査の実施などを行っています。委員長は独立社外取締役(竹岡 八重子)が務めています。

コーポレート・ガバナンス体制 (2020年6月末時点)





(3) 執行役

執行役は、取締役会の決議により業務執行全般の委任を受けた執行役CEOを執行部門の長として、業務の執行の決定および業務の執行を行います。また、執行役CEOはその権限を、執行役Co-CEO・執行役CFOなどの執行役チーフオフィサーや重要機能部門の責任者を務めるその他執行役に委譲し、業務の分担執行体制を敷いています。2020年6月末日現在において、執行役は13人(執行役CEOを含む)です。

(4) 執行役員

執行役員は、取締役会または執行役CEOの委任により、当社の一定範囲の機能または事業を統括し業務を執行します。2020年6月末日現在において、執行役員は11人です。

(5) 利益相反の回避

当社は、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、会社および株主共同の利益を害することが無いよう、経済合理性を十分検討した上で、複数の関係部署によるチェックと権限委譲規定に定められた責任者による承認にもとづいて、取引を行っています。とりわけ当社と取締役および執行役との競業取引および利益相反取引については、取締役会での事前の承認およ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。

監査委員会監査および内部監査の状況

(1) 監査委員会監査の状況

当社の監査委員会は、監査方針およ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、およ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およ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。

(2) 内部監査の状況

当社は内部監査部門として、執行役CEO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。

業務監査部は、当社およ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どうかの監査を実施しています。また品質監査部では、当社およ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。

業務監査部、品質監査部による内部監査の結果は、執行役CEOに直接報告されています。

(3) 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、社内およ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についてフィードバックしています。

買収防衛策の導入の有無

なし。

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年度に内部統制体制を抜本的に見直しました。

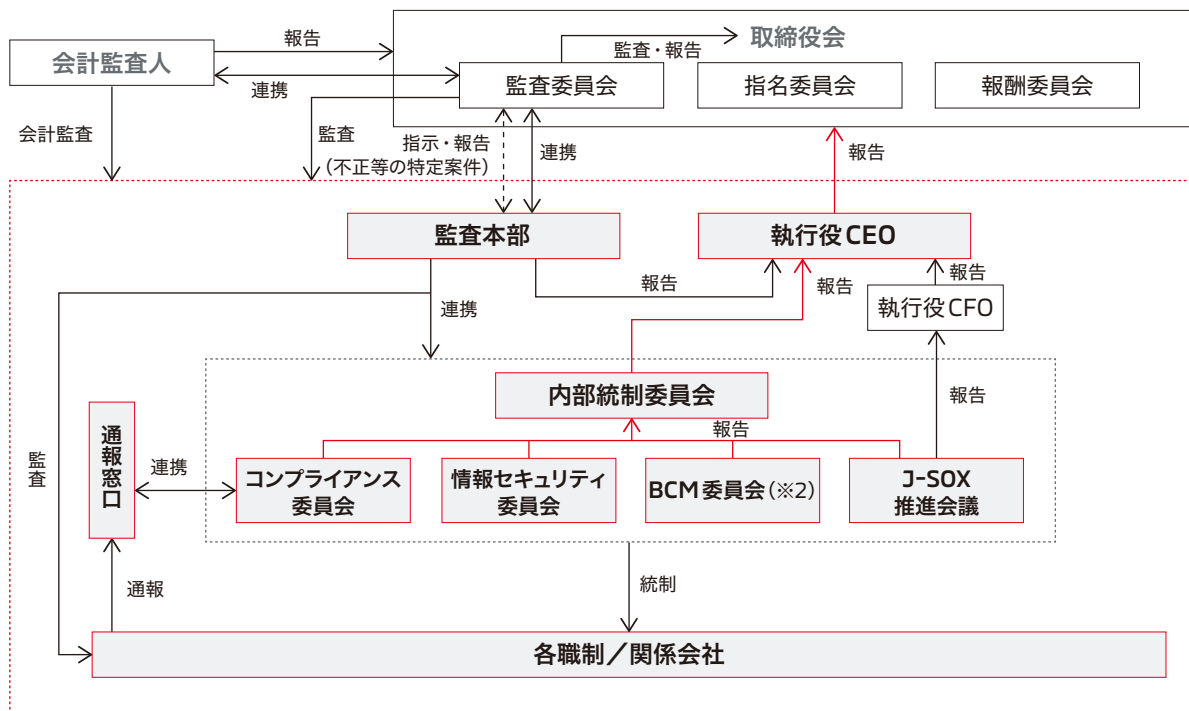
まず、コンプライアンスとオペレーションのリスクを管理し、ガバナンス向上策について定期的に取り締役会へ報告を行うグローバルリスクコントロール担当を任命しました。そして、法令にもとづく内部統制の対応を強化・効率化すべく、金融商品取引法にもとづく財務報告に係る内部統制は執行役CFO直下のJ-SOX推進会議にて対応し、会社法にもとづく内部統制は執行役CEOを委員長とし、グローバルリスクコントロール担当を副委員長とする内部統制委員会を中心として推進する体制としています。この内部統制委員会では、「内部統制システム構築に関する基本方針」に則り、コンプライアンス、情報セキュリティ、BCM(※2)、J-SOXなどの各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。さらに、2018年度からは、国内外の主要関係会社においても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、当社で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することで、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」はこちら [PDF](#)

内部統制体制図



※2: Business Continuity Managementの略 (BCM委員会は2020年度に発足予定)

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おける方針を定め、グループ全体でリスク管理活動を推進しています。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、また発生後に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上、リスクごとに執行役員・理事レベルの「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、本部も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。

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。

また、不測の事態が発生した場合に、速やかな経営幹部への情報伝達と迅速かつ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。特に、重大事案発生時の危機管理体制構築のため、緊急対応組織の立ち上げや指示命令システムの明確化などを盛り込んだ緊急事態対応マニュアルを制定し、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

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は、「お客様、社員とその家族の安全確保と地域社会との共助」を基本方針として、災害対策やBCPに取り組んでいます。

平時から緊急時を想定した各製作所間やグループ会社間の通信連絡訓練を実施しています。

帰宅困難者対策については、本社では3日間の社内待機を想定し、家族との連絡手段の確保や災害用品の備蓄など、近隣自治体と連携しながら取り組みを進めています。

大地震の発生や感染症の大流行を想定した行動計画書を作成し、各地区と連携した訓練によりBCPの改善を図っています。

また、昨今の新型コロナウイルスの流行を受け、当社は2020年度より「BCM委員会」を新設し、平時におけるBCM活動の推進を図っていきます。

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・消費者保護など様々な法律や公的制度と密接に関連し、これ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・社内規定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、すべての役員・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

【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。さらに、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。さらに、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

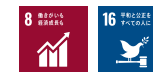
私たちは、人権を尊重するとともに、取引先、お客様、他の役員・社員、地域社会の多様性を尊重します。また、差別や報復、いやがらせは、どんな形・程度にせよ容認しません。

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

内部統制におけるグローバルな視点で、情報セキュリティ事象を含むコンプライアンス違反未然防止の仕組みとして、グローバルリスクコントロール担当の指揮のもと、各部門において、コンプライアンス・オフィサーを任命し、各部長をコードリーダーとする体制をとっています。また、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。さらに、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新たに設置し、運用を開始しています。

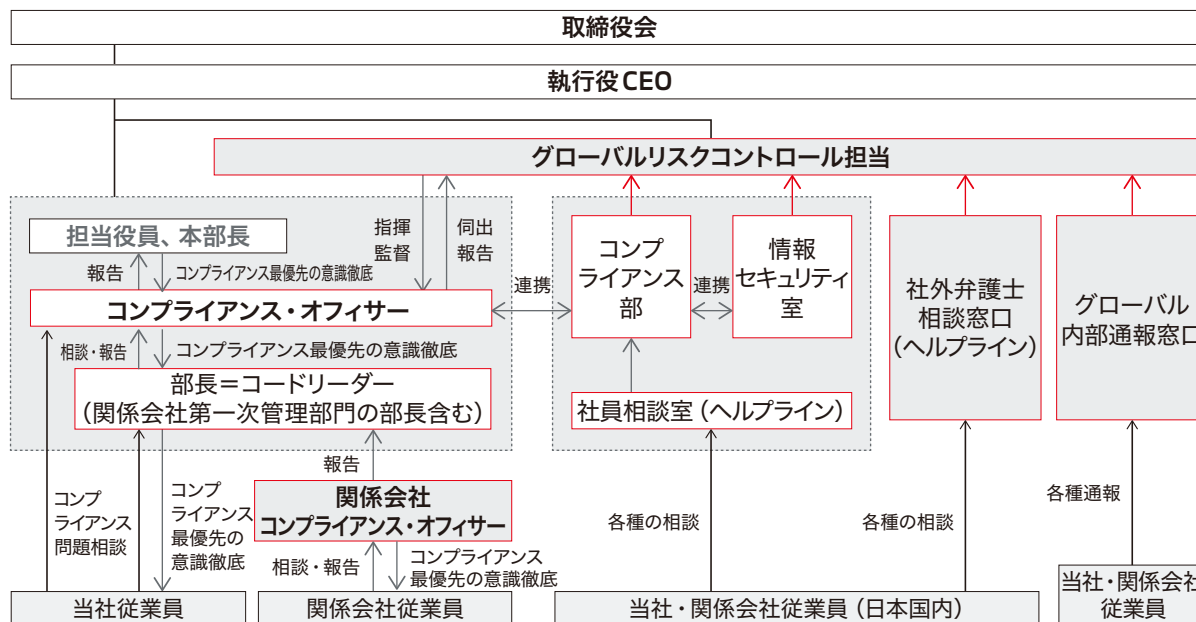
また、コンプライアンス上、重大な懸念事項が発生した場合、コードリーダー、コンプライアンス・オフィサーを通じて、最終的に取締役会まで報告がなされる仕組みとしています。コンプライアンス・オフィサーは、問題の対応・是正措置および再発防止策について適宜、担当部署に指示します。

これらのコンプライアンスの体制や、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は、定期的に取り締役に報告を行い、社外取締役を含む取締役会メンバーにて審議・監督を行っています。

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、2019年度は、三菱自動車グループ22社（当社、国内関係会社9社、海外関係会社12社）の状況を確認しました。

コンプライアンス推進体制図





社内およ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、三菱自動車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。また社外には外部弁護士が対応する相談窓口およ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。2019年度は、これらの窓口で198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も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。寄せられた情報で、コンプライアンス上の問題または企業リスクが懸念される問題のある通報などは、ただちにグローバルリスクコントロール担当に報告し、対応について指示を受け、問題の解決に努めています。

なお、情報管理およ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、社業務標準「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。

また、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。

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、匿名通報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（2019年度）

項目	件数
会社・業務への提言	23件
職場環境	23件
労務・労働関係	19件
人間関係・ハラスメント	43件
コンプライアンス、業務違反、不正	34件
その他	56件

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、階層別に実施しています。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、全社員のコンプライアンス意識向上を図る

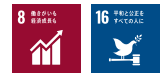
ため、新入社員およびキャリア社員の入社時に、当社のコンプライアンスにかかわる歴史とそこから得られる教訓の研修を実施しています。当該研修は、昇進時にも反復的に実施することで、意識の定着化を図っています。さらに、一部国内関係会社に向けても同様の研修を展開することで、グループ全体としての意識醸成を行っています。

また、環境関連法令、労働基準法、安全保障貿易関連法令などの法令遵守教育としては、eラーニングや社外講師による講義を通じ、業務にかかわる対象者別に最新の知識習得を推進しています。特に現在はハラスメント防止教育に力を入れており、2019年度には全社員向けのeラーニング、本部別の個別教育、イントラネットを通じた啓発活動などを行いました。

さらに、各部門が自主的に「安全への誓いの日」(※)の当日もしくは前後の日に、この日の意味を再確認する行事や、身近なコンプライアンス問題や職場風土について討議する「職場討議」(年2回)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社員に周知しています。

※：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による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、全社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、冊子の配布やスマートフォン対応アプリ（管理職以上）の配信によりいつでも振り返りが出来るようにしました。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り、当社グループ内にも周知しています。

当社は、贈収賄行為およ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、当社は、当社グループ全体での贈収賄・腐敗行為防止の取組みを強化すべく、国内およ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およ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、管理規則および運用基準を定めて

おり、その中で、全役員および従業員が、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・接待を実施するにあたっては、法務部長への事前の申請を義務付け、承認を得た場合にのみ実施できる仕組みを構築しています。

公務員への贈答・接待以外についても、当社は、贈答・接待を行ったり、受けたりすることについて、管理基準および運用基準を定め、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て、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。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、着服などの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、各社自身が定期的な拠点監査を実施するとともに、当社の監査部門が業務監査を実施、当社国内営業担当役員にその結果を報告し、指摘事項に対する改善策の実行が完了するまで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に幹部として赴任する社員に対し、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。

なお、当社が2019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社員はいません。



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、ステークホルダーの皆様から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、情報セキュリティに関連する社内規程の整備・見直し、情報資産の管理やコンピュータウイルス感染、サイバー攻撃に対する対策強化、社員に対するeラーニングなどを通じた教育の実施、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の情報セキュリティ対策を進めています。

個人情報保護

当社の「個人情報保護方針」にもとづき、社内規定の整備など、管理体制を構築しています。さらに、社員に対する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、EUにおける個人データ保護法である一般データ保護規則（General Data Protection Regulation）をはじめとした、世界各国の個人情報保護法に対し、各国の拠点と連携して個人情報保護に努めています。

安全保障貿易管理

当社は、国際的な平和およ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CEOを安全保障貿易管理の最高責任者とし、その下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。

三菱自動車グループは、事業活動を行う上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、国際課税ルールおよ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、各国税務当局およびステークホルダーズ全般に対して適時、適切な情報開示をおこないます。そこにおいて、多国籍企業グループに提出が義務付けられている国別報告書（CbCR）等の移転価格文書については、外部専門家による検証により適正性を確認した上で、税務当局に提出します。

役員一覧 (2020年8月7日付)

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	取締役会・委員会出席回数 (2019年4月～2020年3月)	取締役在任期間 (2020年6月18日時点)	選任理由
加藤 隆雄	取締役		報酬委員会	取締役会 13回/13回 報酬委員会 12回/12回	1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や業務経験を有しており、加えて昨年より代表執行役CEOとして当社経営を担っている。
白地 浩三	取締役		監査委員会 (常勤委員)	取締役会 15回/15回 監査委員会 9回/9回	1年 (ご参考：過去の当社 監査役在任年数1年)	当社での経験のみならず、グローバルな取引を展開する総合商社において長年にわたり自動車事業に携わってきた実績と豊富な経験および見識を有している。
宮永 俊一	取締役	社外	報酬委員会 (委員長)	取締役会 15回/15回 報酬委員会 12回/12回	6年	世界各地で事業を展開するメーカーにおいて企業経営に長年携わり豊富な経験と実績、高い見識を有している。
小林 健	取締役	社外	指名委員会	取締役会 14回/15回 指名委員会 6回/7回	4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いる。
江上 節子	取締役	社外 独立	報酬委員会	取締役会 14回/15回 報酬委員会 12回/12回	2年	企業戦略、マーケティング戦略および人材育成などにおける豊富な見識を有している。
幸田 真音	取締役	社外 独立	指名委員会 (委員長) 報酬委員会	取締役会 15回/15回 指名委員会 7回/7回 報酬委員会 12回/12回	2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と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された経験から豊富な見識および経験を有している。
竹岡 八重子	取締役	社外 独立	監査委員会 (委員長)	取締役会 15回/15回 監査委員会 9回/9回	1年 (ご参考：過去の当社 監査役在任年数4年)	当社での監査役としての経験に加え、弁護士として長年にわたり活躍され、法律の専門家としての豊富な専門知識と高い見識を有している。
佐々江 賢一郎	取締役	社外 独立	指名委員会	取締役会 11回/13回 指名委員会 5回/7回	1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および経験を有している。
園 潔	取締役	社外	監査委員会	取締役会 12回/13回 監査委員会 9回/9回	1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いる。
坂本 秀行	取締役	社外	指名委員会	取締役会 12回/13回	1年	自動車事業における豊富な見識および経験を有している。
宮川 美津子	取締役	社外 独立	監査委員会	取締役会 11回/13回 監査委員会 8回/9回	1年	弁護士として長年にわたり活躍され、法律の専門家としての豊富な専門知識と高い見識を有している。
中村 嘉彦	取締役	社外 独立	監査委員会	—	—	会計士として長年にわたり活躍され、会計監査の専門家としての豊富な知識を有している。
田川 丈二	取締役	社外	報酬委員会	—	—	自動車事業における豊富な見識および経験を有している。
幾島 剛彦	取締役	社外	—	—	—	自動車事業における豊富な見識および経験を有している。

役員の略歴は、以下のウェブサイトをご参照ください。

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

役員報酬

取締役および執行役の報酬額、ならびにその算定方法の決定方針については、有価証券報告書に記載しています。

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

ESGデータ集 Data

E

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)	94
事業活動関連データ	
CO ₂ 排出量、スコープ3内訳(2019年度実績)	94
エネルギー使用量(1次・2次エネルギー)、硫黄酸化物、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、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、取水量、排水量	95
環境会計	96

大気・水質・PRTR対象物質データ(2019年度実績)

大気汚染物質	97
水質汚濁物質	98
PRTR対象物質	100

生物多様性関連データ

生息地の保護・復元状況、事業所および周辺における希少種(環境省レッドリスト)の 生息状況	103
---	-----

S

人事関連データ

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、 女性の役職登用状況、従業員の構成(単独)、新卒採用者数、 労働時間と有給休暇取得率	104
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、 障がい者雇用の推移、2019年度の研修実績、給与水準、 災害度数率(災害発生頻度)、社員持株会	105

G

ガバナンス関連データ

2019年度のコーポレート・ガバナンスの概要、2019年度の報酬等の総額、 コンプライアンス関連データ	106
--	-----

GRIスタンダード対照表	107
--------------------	-----

マテリアリティの2019年度目標と実績	111
---------------------------	-----

製品・事業活動関連環境データ

製品の燃費・CO₂排出量(企業平均)(※1)

(年度)

		単位	2015 (※2)	2016	2017	2018	2019
日本(燃費)	乗用車(※3)	km/L	18.4	19.2	18.2	18.3	18.8
米国(燃費)	輸入乗用車	mpg	39.8	41.3	44.6	45.9	45.4
	小型トラック	mpg	34.4	34.6	34.9	35.8	35.9
欧州 (CO ₂ 排出量)	乗用車	g-CO ₂ /km	110	118	118	121	-
中国(燃費)	輸入車	L/100km	8.4	10.0	12.0	12.0	12.0
	現地生産車	L/100km	7.4	7.6	7.5	7.1	7.2

※1: 各国・地域の当局への届出値または当局の公表値

※2: 日本は年度、米国は年式、欧州・中国は暦年

※3: 電気自動車およびプラグインハイブリッド車を含まない

事業活動関連データ

CO₂排出量

(年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
生産	千t-CO ₂	449	394	477	513	472
非生産	千t-CO ₂	69	67	63	70	62
日本	千t-CO ₂	400	363	387	404	356
アジア	千t-CO ₂	89	91	147	173	173
その他	千t-CO ₂	29	7	6	6	5
スコープ1(直接排出)	千t-CO ₂	110	104	120	132	117
スコープ2(間接排出)	千t-CO ₂	408	357	420	451	417
(スコープ1+2)合計	千t-CO ₂	518	461	540	583	534
スコープ3(サプライチェーン 温室効果ガス排出量)	千t-CO ₂ eq	35,711	32,592	38,721	42,580	35,429
(スコープ1+2+3)合計	千t-CO ₂ eq	36,229	33,053	39,261	43,163	35,963

対象拠点: マネジメント対象会社21社(カバー率: 100%)

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」にもとづく

・海外の電力については、IEA “CO₂ Emissions from Fuel Combustion (2018 edition)” から出典

スコープ3内訳

(年度)

カテゴリ		単位	2015	2016	2017	2018	2019	対象範囲
カテゴリ1	購入した製品・サービス	千t-CO ₂ eq	6,026	5,389	5,855	6,900	6,331	連結 (生産のみ)
カテゴリ2	資本財	千t-CO ₂ eq	164	159	297	407	319	単体
カテゴリ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	44	42	45	21	49	連結
カテゴリ4	輸送、配送 (上流)	千t-CO ₂ eq	1,343	772	1,013	1,278	1,174	連結
カテゴリ5	事業活動から 出る廃棄物	千t-CO ₂ eq	12	10	16	19	21	連結 (生産のみ)
カテゴリ6	出張	千t-CO ₂ eq	4	4	4	4	4	連結
カテゴリ7	雇用者の通勤	千t-CO ₂ eq	13	13	14	14	14	連結
カテゴリ8	リース資産 (上流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
カテゴリ9	輸送、配送 (下流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
カテゴリ10	販売した製品 の加工	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
カテゴリ11	販売した製品 の使用	千t-CO ₂ eq	27,475	25,623	30,731	33,199	26,833	全仕向け
カテゴリ12	販売した製品 の廃棄	千t-CO ₂ eq	626	575	741	727	671	全仕向け
カテゴリ13	リース資産 (下流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
カテゴリ14	フランチャイズ	千t-CO ₂ eq	4	5	5	12	13	国内の販 売会社の 一部
カテゴリ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	2015	2016	2017	2018	2019
総量	PJ(※)	10.4	8.3	9.7	10.6	9.5
生産	PJ	9.1	7.0	8.2	8.9	8.3
非生産	PJ	1.3	1.3	1.5	1.7	1.2
日本	PJ	6.9	6.5	6.9	7.2	6.6
アジア	PJ	2.8	1.6	2.4	2.9	2.8
その他	PJ	0.7	0.2	0.4	0.5	0.1

対象拠点：マネジメント対象会社21社(カバー率：100%)

※：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等に関する法律」から引用

硫黄酸化物 (年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
総排出量	t	185	193	195	219	232

対象拠点：マネジメント対象会社21社(カバー率：100%)

算定方法：使用燃料の硫黄分の重量を算定し、SO2に換算

窒素酸化物 (年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
総排出量	t	93	89	92	87	82

対象拠点：マネジメント対象会社21社(カバー率：100%)

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	2015	2016	2017	2018	2019
総排出量	t	2,151	2,166	1,882	2,354	2,243

対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、パジェロ製造株式会社、水菱プラスチック株式会社

オゾン層破壊物質の排出

三菱自動車単体については、0.1t(CFC換算)未満と推計しています。

廃棄物発生量 (年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
総排出量	千t	162	150	162	187	202
生産	千t	153	141	148	176	194
非生産	千t	9	9	14	11	8

対象拠点：マネジメント対象会社21社(カバー率：100%)

廃棄物の発生・社外への排出状況(当社単体) (年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
発生総量	千t	111	93	99	104	89
社外排出	千t	52	47	48	56	53
社内再利用分	千t	59	46	51	48	36

原材料使用量 (年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
鉄・アルミ	千t	158	137	143	154	141
樹脂類	千t	2.9	3.0	3.0	2.5	2.1

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	2015	2016	2017	2018	2019
総量	千m ³	5,452	5,606	6,727	6,211	5,915
生産	千m ³	5,184	5,295	6,343	5,901	5,654
非生産	千m ³	268	311	384	310	261
上水	千m ³	652	428	1,150	878	988
工業用水	千m ³	3,232	3,505	3,602	3,412	3,280
地下水	千m ³	1,568	1,673	1,975	1,921	1,647

対象拠点：マネジメント対象会社21社(カバー率：100%)

・MMKIでは、排水の一部をリサイクル・再利用しています

2019年度は、約344千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2%)

排水量 (年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
総量	千m ³	4,170	3,977	4,577	4,504	4,104
生産	千m ³	3,902	3,666	4,193	4,194	3,843
非生産	千m ³	268	311	384	310	261
下水	千m ³	1,635	1,708	2,405	2,396	2,041
公共水域	千m ³	2,535	2,269	2,172	2,108	2,063

対象拠点：マネジメント対象会社21社(カバー率：100%)

・一部推計を含みます

環境会計

〈環境保全コスト〉

分類	主な取り組みの内容		単位	2017年度		2018年度		2019年度	
				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	63	1,269	106	1,315	41	1,251
	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	388	14	171	13	250	9
	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	6	829	22	1,226	0	1,418
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	35	1,789	0	1,770	0	1,688
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	120	668	56	680	130	420
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	3,567	39,545	1,116	41,527	1,711	51,383
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	2	328	68	239	0	273
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	10	4	0	138	0	12
合計			百万円	4,191	44,446	1,539	46,907	2,132	56,454

	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	999	1,025	1,377	1,243	1,039	1,308

〈環境保全対策にともなう経済効果(実質的効果)〉

分類	主な取り組みの内容	単位	2017年度	2018年度	2019年度
			効果金額	効果金額	効果金額
収益	廃棄物のリサイクルまたは使用済み製品のリサイクルによる事業収入	百万円	2,232	2,512	1,774
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	▲675	▲889	532
	節水による水道代の低減	百万円	1	▲3	8
	省資源またはリサイクルによる廃棄物処理費の低減	百万円	▲3	▲241	114
	梱包資材のリサイクルによる梱包資材費の低減	百万円	454	439	422
合計		百万円	2,009	1,818	2,850

大気・水質・PRTR対象物質データ (2019年度実績)

数値説明

規制値は法律、条令、公害防止協定の本文中で最も厳しい数値を記載しています。また、大気排出状況は最大値を示しています。

PRTRについては、第1種指定化学物質のうち、取扱量1t/年以上のものについて記載しています。

表中の専門用語について

NOx：窒素酸化物 SOx：硫黄酸化物 BOD：生物化学的酸素要求量 COD：化学的酸素要求量 SS：水中の懸濁物質濃度

大気汚染物質

岡崎製作所

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー (NO ₂ 大型)	ppm	130	67
	(その他)	ppm	150	68
	乾燥炉(塗装用)	ppm	250	49
ばいじん	ボイラー	g/Nm ³	0.1	≦0.002
	乾燥炉(塗装用)	g/Nm ³	0.1	≦0.002
SOx(燃料S分規制)		wt%	0.5	—
ホルムアルデヒド	乾燥炉	mg/m ³	30	4.3

水島製作所

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー(蒸気)	ppm	150	—
	(暖房)	ppm	150	77
	(小型)	ppm	150	46
	(吸収式冷暖房)	ppm	180	58
	(ブース給気 加温施設)	ppm	100	<15
	乾燥炉	ppm	230	43
	溶解炉	ppm	200	<27
	金属加熱炉	ppm	180	34
総量	Nm ³ /h	12.749	6.246	
ばいじん	ボイラー	g/Nm ³	0.1	0.009
	(ブース給気 加温施設のみ)	g/Nm ³	0.03	0.0007
	乾燥炉	g/Nm ³	0.1	0.093
	溶解炉	g/Nm ³	0.1	<0.001
	金属加熱炉	g/Nm ³	0.1	0.028
SOx(燃料S分規制)		wt%	0.50	0.025

水島製作所 (有害ガス(岡山県条例))

物質	単位	規制値	排出状況(最大)
アクリロニトリル	ppm	40	0.1
アセトニトリル	ppm	80	0.5
ホルムアルデヒド	ppm	10	0.4
シアンおよびその化合物	ppm	10	—
二硫化炭素	ppm	40	—
フェノール	ppm	10	<0.1
スチレン	ppm	200	<0.1
ベンゼン	ppm	50	1.2
ホスゲン	ppm	0.1	—
塩化ビニル	ppm	500	—

京都製作所 京都工場

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー	ppm	150	77
	乾燥炉	ppm	230	≦66
	溶解炉	ppm	200	≦120
	金属加熱炉	ppm	180	≦130
ばいじん	ボイラー	ppm	0.1	≦0.0084
	乾燥炉	ppm	0.2	≦0.0034
	溶解炉	ppm	0.1	0.0084
	金属加熱炉	ppm	0.2	0.020
SOx(燃料S分規制)		wt%	0.5	0
ダイオキシン	溶解炉	ng-TEQ/Nm ³	1	0.10
	乾燥炉	ng-TEQ/Nm ³	1	0.0054

京都製作所 滋賀工場

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー	ppm	150	78
ばいじん	ボイラー	g/Nm ³	0.1	≦0.0038

水質汚濁物質

岡崎製作所

物質	単位	規制値		排出状況(最大)		
		()内は日間平均		最大	最小	平均
pH	—	5.8~8.6		7.6	6.7	7.1
BOD	mg/L	25	(20)	3.6	<0.5	1.9
COD	mg/L	25	(20)	8.9	0.5	4.9
SS	mg/L	30	(20)	6.0	<1.0	1.5
油	mg/L	2		<0.5	<0.5	<0.5
銅	mg/L	0.5		<0.01	<0.01	<0.01
亜鉛	mg/L	1		0.16	0.02	0.08
溶解性鉄	mg/L	3		<0.1	<0.1	<0.1
溶解性マンガン	mg/L	3		<0.1	0.1	0.1
クロム	mg/L	0.1		<0.02	<0.02	<0.02
大腸菌	個/cm ³	300		280	30	66
全窒素	mg/L	15		10.0	4.9	7.2
全りん	mg/L	2		0.40	0.10	0.20
ふっ素	mg/L	4.0		0.90	0.10	0.50
COD 総量	kg/日	61.6		22.7	1.0	9.2
全窒素 総量	kg/日	71.5		36.2	0.2	14.7
全りん 総量	kg/日	8.6		2.48	0.04	0.73

・上記以外のシアン、六価クロム、カドミウム、有機りん、鉛、フェノール、トリクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、アルキル水銀、PCB、セレン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、ジクロロメタン、シス1,2-ジクロロエチレン、テトラクロロエチレン、1,1,2-トリクロロエタン、ベンゼン、1,3-ジクロロプロペン、シマジン、チオラム、チオベンカルブは、すべて定量下限値以下(検出されない)

水島製作所

物質	単位	規制値		排出状況(最大)			
		()内は日間平均		最大	最小	平均	
pH	河川	—	6~8		7.7	6.6	7.2
pH	海域	—	6~8		7.9	6.9	7.3
BOD	河川	mg/L	30	(20)	61.0	1.1	7.5
COD	河川	mg/L	30	(20)	24.0	3.2	5.9
COD	海域	mg/L	20	(15)	7.1	<0.5	2.1
COD 総量	(河川+海域)	kg/日	294		25.9	7.3	40.6
SS	河川	mg/L	40	(20)	28.0	<1.0	2.0
SS	海域	mg/L	40	(20)	<2.5	<1.0	<1.0
油	河川	mg/L	2	(1)	7.1	<0.5	<0.5
油	海域	mg/L	2	(1)	<0.5	<0.5	<0.5
亜鉛	河川	mg/L	2		0.06	<1.0	0.05
亜鉛	海域	mg/L	2		0.48	<0.11	0.30
溶解性鉄	河川	mg/L	10		<0.02	<0.01	<0.01
溶解性鉄	海域	mg/L	10		<0.01	0.01	<0.01
溶解性マンガン	河川	mg/L	10		0.12	<0.04	<0.08
溶解性マンガン	海域	mg/L	10		<0.01	<0.01	<0.01
大腸菌	河川	個/cm ³	3,000		0	0	0
大腸菌	海域	個/cm ³	3,000		0	0	0
全窒素 総量		kg/日	123		86.7	6.3	49.9
全りん 総量		kg/日	47.8		45.9	0.3	16.5
全窒素	河川	mg/L	120	(60)	14.0	1.8	8.2
全窒素	海域	mg/L	120	(60)	4.9	0.3	2.0
全りん	河川	mg/L	16	(8)	6.00	0.20	1.80
全りん	海域	mg/L	16	(8)	0.14	0.01	0.08
ほう素	河川	mg/L	10		<0.1	<0.1	<0.1
ほう素	海域	mg/L	230		<0.1	<0.1	<0.1
ふっ素	河川	mg/L	8		2.0	0.9	1.5
ふっ素	海域	mg/L	15		<0.2	<0.2	<0.2
アンモニア、 アンモニウム化合物、 亜硝酸化合物および 硝酸化合物	河川	mg/L	100		4.6	2.3	3.5
	海域	mg/L	100		2.1	1.0	1.6

・上記以外の銅、鉛、シアン、全クロム、六価クロム、カドミウム、有機りん、総水銀、砒素、フェノール、トリクロロエチレン、トリクロロエタン、アルキル水銀、PCB、セレン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、ジクロロメタン、シス1,2-ジクロロエチレン、テトラクロロエチレン、1,1,2-トリクロロエタン、ベンゼン、1,3-ジクロロプロペン、シマジン、チオラム、チオベンカルブは、すべて定量下限値以下(検出されない)

水質汚濁物質

京都製作所 京都工場

物質	単位	規制値	排出状況(最大)		
			最大	最小	平均
pH	—	5～9	7.1	5.5	6.4
BOD	mg/L	600	350.0	1.4	109.5
SS	mg/L	600	46.5	8.5	17.8
油	鉱物油	mg/L	5	<1.0	<1.0
油	動植物油	mg/L	30	13.8	1.0
亜鉛	mg/L	5	0.05	0.05	0.05
溶解性鉄	mg/L	10	0.36	0.09	0.20
溶解性マンガン	mg/L	10	0.78	0.42	0.53
全窒素	mg/L	240	49.4	16.8	31.4
全りん	mg/L	32	0.35	0.10	0.14
砒素	mg/L	0.1	<0.05	<0.05	<0.05
ダイオキシン類	pg-TEQ/L	10	0.0036	0.0036	0.0036

・ 工程系の排水は全て下水道に放流しており、分析項目については京都市行政と協定をとり決定している

京都製作所 滋賀工場

物質	単位	規制値	排出状況(最大)		
			最大	最小	平均
pH	—	5～9	8.2	6.5	7.5
BOD	mg/L	600	31.0	1.0	6.3
SS	mg/L	600	6.0	5.0	5.1
油	mg/L	5	5.4	1.0	1.4
全窒素	mg/L	60	7.4	0.1	4.0
全りん	mg/L	10	0.7	0.1	0.3

・ 工程系の排水は全て下水道に放流しており、分析項目については湖南市行政と協定をとり決定している

PRTR対象物質

岡崎製作所

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	kg/年	17,155	0	45	0	0(※)	0	12,821	0
53	エチベンゼン	kg/年	61,119	32,936	0	0	961	4,297	14,565	8,360
71	塩化第二鉄	kg/年	14,765	0	0	0	0	0	0	14,765
80	キシレン	kg/年	135,022	40,691	0	0	1,067	2,871	61,757	28,636
239	有機スズ化合物 (ジブチル錫オキシサイド)	kg/年	3,330	0	0	0	500	0	2,831	0
240	スチレン	kg/年				0				
296	1・2・4-トリメチルベンゼン	kg/年	65,830	9,805	0	0	1,002	38	32,646	22,339
297	1・3・5-トリメチルベンゼン	kg/年	9,012	2,644	0	0	289	17	20	6,042
300	トルエン	kg/年	322,125	53,951	0	0	2,097	56,090	104,553	105,434
302	ナフタレン	kg/年				0				
309	ニッケル化合物	kg/年	1,749	0	138	0	983	0	629	0
392	ノルマル-ヘキサン	kg/年	18,688	97	0	0	6	0	11,252	7,333
400	ベンゼン	kg/年	9,271	32	0	0	3	0	6,955	2,281
411	ホルムアルデヒド	kg/年	948	142	0	0	1	0	0	805
412	マンガンおよびその化合物	kg/年	5,008	0	300	0	1,705	0	3,004	0
合計		kg/年	664,023	140,297	482	0	12,903	63,313	251,032	195,996

・取扱量＝排出量＋移動量＋リサイクル量＋消費量＋除去処理量

・消費量：反応により他物質に変化もしくは製品に含有して持ち出される量

・除去処理量：焼却・分解・反応などにより他物質に変化した量

※：汚泥の廃棄物移動量が4,289 (kg/年) ありましたが、水溶性化合物ではないため、廃棄物移動量には含めていません (岡崎市了承済み)

PRTR対象物質

水島製作所

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	kg/年	21,035.9	0	817.2	0	5,918.5	0	14,300.3	0
53	エチルベンゼン	kg/年	21,657.7	2,669.4	0	0	194.0	5,675.1	12,980.5	138.7
80	キシレン	kg/年	67,093.0	3,162.8	0	0	215.6	6,148.0	57,412.5	154.1
188	N・N-ジシクロヘキシルアミン	kg/年	1,569.7	0	0	0	1,569.7	0	0	0
239	有機スズ化合物	kg/年	5,836.6	0	0	0	291.8	0	5,544.8	0
296	1・2・4-トリメチルベンゼン	kg/年	56,984.2	17,026.2	0	0	1,009.6	0	36,581.6	2,366.7
297	1・3・5-トリメチルベンゼン	kg/年	5,928.2	4,941.2	0	0	294.9	0	0	691.8
300	トルエン	kg/年	125,149.5	661.6	0	0	0	13,714.8	110,773.2	0
309	ニッケル化合物	kg/年	4,383.0	0	471.8	0	2,281.0	0	1,630.1	0
392	ノルマル-ヘキサン	kg/年	49,713.7	290.9	0	0	0	0	49,422.8	0
400	ベンゼン	kg/年	8,741.4	26.1	0	0	0	0	8,715.3	0
407	ポリ(オキシエチレン)= アルキルエーテル	kg/年	11,881.9	0	118.8	0	11,763.1	0	0	0
411	ホルムアルデヒド	kg/年	2,538.9	1,388.3	0	0	0	0	0	1,150.6
412	マンガンおよびその化合物	kg/年	4,362.4	0	220.0	0	1,687.7	0	2,414.4	40.3
438	メチルナフタレン	kg/年	3,303.2	186.3	0	0	0	0	3,116.9	0
合計		kg/年	390,179.3	30,352.8	1,627.8	0	25,225.9	25,537.9	302,892.4	4,542.2

- ・取扱量＝排出量＋移動量＋リサイクル量＋消費量＋除去処理量
- ・消費量：反応により他物質に変化もしくは製品に含有して持ち出される量
- ・除去処理量：焼却・分解・反応などにより他物質に変化した量

PRTR対象物質

京都製作所 京都工場

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
37	ビスフェノールA	kg/年	5,144.0	0	0	0	0	0	5,128.6	15.4
53	エチルベンゼン	kg/年	7,860.7	2.4	0	0	0	0	7,858.3	0
80	キシレン	kg/年	34,577.7	10.4	0	0	0	0	34,567.3	0
87	クロムおよび3価クロム化合物	kg/年	3,365.9	0.1	0	0	0	0	3,365.8	0
258	ヘキサメチレンテトラミン	kg/年	41,982.8	0	0	0	0	0	29,387.9	12,594.8
296	1.2.4-トリメチルベンゼン	kg/年	28,405.5	8.5	0	0	0	0	28,397.0	0
297	1.3.5-トリメチルベンゼン	kg/年	4,902.6	1.5	0	0	0	0	4,901.1	0
300	トルエン	kg/年	138,859.3	41.7	0	0	0	0	138,817.7	0
349	フェノール	kg/年	4,584.1	0	0	0	0	0	3,667.2	916.8
392	ノルマル-ヘキサン	kg/年	13,936.5	2.8	0	0	0	0	13,933.7	0
400	ベンゼン	kg/年	4,179.0	0.4	0	0	0	0	4,178.6	0
411	ホルムアルデヒド	kg/年	1,194.5	0	0	0	0	0	1,190.9	3.6
412	マンガンおよびその化合物	kg/年	4,890.3	0.1	0	0	0	0	4,890.2	0
合計		kg/年	293,882.7	67.8	0	0	0	0	280,284.2	13,530.6
243	ダイオキシン類	mg-TEQ/年		6.8		0.00000131				

京都製作所 滋賀工場

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
300	トルエン	kg/年	2,082.0	0.6	0	0	0	0	2,081.4	0
合計		kg/年	2,082.0	0.6	0	0	0	0	2,081.4	0

- ・取扱量＝排出量＋移動量＋リサイクル量＋消費量＋除去処理量
- ・消費量：反応により他物質に変化もしくは製品に含有して持ち出される量
- ・除去処理量：焼却・分解・反応などにより他物質に変化した量

生物多様性関連データ

生息地の保護・復元状況 (2019年度までの実績)

事業所	保護	復元
	事業所や周辺地域に生息する植物、生息する生物を保全する取り組み	事業所や周辺地域の生態系を本来の植物や生物が共生・生息する状態に戻す取り組み
滋賀工場	サギソウが生息する「谷津田」の環境保全	様々な昆虫類などの生息環境となるチガヤ群生の復元
京都工場	—	京都市在来植物であるフタバアオイ、ヒオウギ、フジバカマの植栽
岡崎製作所・技術センター	バードバス設置による鳥類の生育環境の整備	—
	テストコース下のカルバート整備による哺乳類などの移動経路の確保	

事業所および周辺における希少種 (環境省レッドリスト) の生息状況 (2019年度までの状況)

滋賀工場および周辺 (調査期間：2013年～2014年)

カテゴリー	種数	発見された種
VU(絶滅危惧2類)	3	カスミサンショウウオ、ミズスマシ、ミナミメダカ
NT(準絶滅危惧)	7	サギソウ、ヒメコヌカグサ、ハイタカ、ニホンイシガメ、トノサマガエル、タバサナエ、フタスジサナエ
EN(絶滅危惧1B類)	1	昆虫類 (具体的な種は非公開)

岡崎製作所・技術センター (調査期間：2016年)

カテゴリー	種数	発見された種
NT(準絶滅危惧)	2	オオタカ、ハイタカ
DD(情報不足)	1	ヤマトアシナガバチ

水島製作所 (調査期間：2017年)

カテゴリー	種数	発見された種
VU(絶滅危惧2類)	1	ハヤブサ
NT(準絶滅危惧)	2	ミサゴ、ノスリ (岡山県レッドデータブック)

十勝研究所 (調査期間：2018年)

カテゴリー	種数	発見された種
VU(絶滅危惧2類)	7	オジロワシ、クマゲラ、スナヤツメ北方種、ニホンザリガニ、チドリケマン、エゾムラサキツツジ、カイジンドウ
NT(準絶滅危惧)	12	エゾクロテン、ヨタカ、オオジシギ、オオタカ、テラニシケアリ、ヒョウモンチョウ (北海道・本州北部亜種)、カバイロシジミ、モノアラガイ、ケシゲンゴロウ、キベリクロヒメゲンゴロウ、ガムシ、イトモ
EN(絶滅危惧1B類)	2	コガタカワシンジュガイ、エゾハリスゲ
DD(情報不足)	4	エゾシマリス、エゾライチョウ、エゾサンショウウオ、ネグロクサアブ

京都工場 (調査期間：2019年)

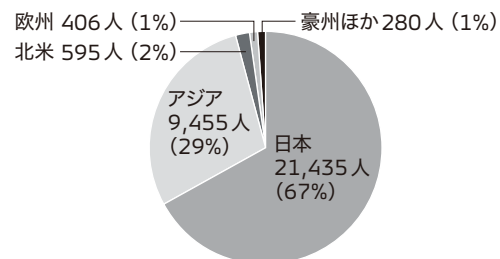
カテゴリー	種数	発見された種
DD(情報不足)	1	ケリ

人事関連データ

従業員数

		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
単独従業員数	合計	13,222人	13,693人	14,171人	14,407人
	男性	11,932人	12,336人	12,695人	12,848人
	女性	1,290人	1,357人	1,476人	1,559人
連結従業員数		29,604人	30,507人	31,314人	32,171人
連結臨時従業員数		3,892人	7,122人	8,682人	7,558人

地域別従業員数 (連結ベース合計 32,171人)



海外子会社における現地採用者の管理職登用数

管理職登用数	人数	1,098人
	比率	10.2%
従業員数		10,736人

(2020年3月現在)

女性の役職登用状況

		2017年7月	2018年7月	2019年7月	2020年7月
女性管理職	人数	49人	58人	68人	74人
	比率	2.9%	3.5%	3.9%	3.5%
	うち部長職以上	6人	11人	13人	14人
女性役員(※1)	人数	2人	3人	5人	5人
	比率	5.1%	7.7%	12.5%	12.5%

※1：女性役員人数には社外取締役を含む

従業員の構成 (単独)

		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
平均年齢	男性	41.1歳	41.9歳	41.6歳	41.4歳
	女性	38.3歳	39.2歳	38.5歳	38.1歳
平均勤続年数	男性	16.7年	16.6年	16.7年	16.2年
	女性	12.3年	12.8年	12.4年	11.6年
離職者数		665人	539人	533人	735人
定年		221人	248人	272人	381人
自己都合		421人	249人	240人	303人
会社都合		8人	2人	7人	14人
転籍などその他		15人	40人	14人	37人

新卒採用者数

		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
合計	男性	298人	220人	314人	368人
	女性	40人	31人	54人	92人
大卒・修士以上	男性	196人	133人	226人	229人
	女性	34人	27人	47人	76人
短大・専門	男性	2人	1人	5人	1人
	女性	0人	0人	0人	0人
高卒・ほか	男性	100人	86人	83人	138人
	女性	6人	4人	7人	16人

労働時間と有給休暇取得率

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
一人あたりの年間総労働時間	2,092.9時間	2,115.5時間	2,131.2時間	2,013.6時間
一人あたりの所定外労働時間	328.3時間	329.5時間	372.3時間	288.6時間
年次有給休暇取得率(※2)	81.6%	82.6%	86.6%	100.6%

※2：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) ÷ 年次有給休暇 当年度付与分日数 ×100

育児休業取得者数と復帰後定着率

		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
育児休業取得者数	合計	86人	127人	131人	194人
	男性	3人	6人	10人	49人
	女性	83人	121人	121人	145人
復帰後定着率(※1)		91.9%	92.3%	100%	97.7%

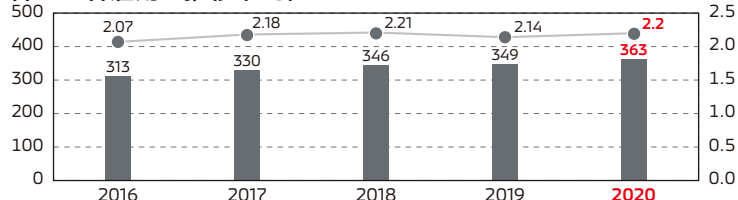
※1：育児休業から復職した後、12カ月経過時点で在籍している従業員の総数 ÷ 前報告期間中に育児休業を終了した従業員の総数 ×100

ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度

2019年度実績		男性	女性	合計
育児	妊娠期休業	0人	11人	11人
	産前産後休業	0人	72人	72人
	育児休業	49人	145人	194人
	子の看護休業	319人	186人	505人
	育児勤務	10人	191人	201人
介護	介護休業	3人	6人	9人
	短期の介護休業	169人	60人	229人
	介護勤務	2人	6人	8人
共通、その他	ライフプラン休業	98人	33人	131人
	積立休暇	208人	13人	221人
	フレックスタイム(管理職を含む)(※2)	7,015人	1,157人	8,172人
	在宅勤務	880人	425人	1,305人
	再雇用制度 再雇用登録者数 (復帰の2019年度実績は0)	0人	6人	6人
	帯同休業	0人	8人	8人

※2：フレックスタイム制度は制度適用の実在社員数(2019年4月1日時点)

障がい者雇用の推移(※3)



※3：「障がい者の雇用の促進等に関する法律」にもとづき、重度の障がいのある方1人を2人とみなし算出

2019年度の研修実績

年間受講者数(延べ)	26,811人
年間総受講時間	230,367時間
従業員1人あたりの受講時間・日	16時間・2.0日
従業員1人あたりの研修費用	30,095円

給与水準

初任給	高卒事技	166,400円
	高卒技能	172,400円
	高専	186,100円
	短大	170,900円
	大卒	209,900円
	院卒(修士)	231,900円
	院卒(博士)	265,900円
全従業員の平均給与(年収)		7,311,000円
男性の給与に対する女性の給与の比率(年収)		74%
業績連動報酬の比率	部長	最大で年俸の35%
	担当部長	最大で年俸の25%
	マネージャー	最大で年俸の20%

災害度数率(災害発生頻度)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
全災害度数(※4)	0.54	0.60	0.41	0.42
休業度数(※5)	0.06	0.09	0.10	0.10

※4：延べ100万労働時間あたりの休業・不休業災害件数

※5：延べ100万労働時間あたりの休業災害件数

社員持株会

		2020年3月時点
社員持株会	会員数	1,211人
	入会率	7.8%
	保有株数	1,881,798株

ガバナンス関連データ

2019年度コーポレート・ガバナンス概要

組織形態	指名委員会等設置会社
取締役会の構成	15人
社内取締役	3人
うち非業務執行取締役	1人
社外取締役	12人
うち独立役員	6人
取締役会開催数	15回
取締役会出席率	95.8%
うち社外取締役の出席率	94.8%
取締役会議長	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(うち社外役員4人) 議長 社外取締役(独立役員)
報酬委員会	5人(うち社外役員4人) 議長 社外取締役
監査委員会	5人(うち社外役員4人) 議長 社外取締役(独立役員)

2019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/yuka.html>

コンプライアンス関連データ

	単位	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
社員相談室(ヘルプライン)への通報・相談数	件	110	153	170	194	166
社外弁護士相談窓口(ヘルプライン)への通報・相談数	件	1	2	4	13	4
グローバル内部通報窓口への通報・相談数	件	-	-	-	14	25
お取引先様相談窓口への通報・相談数	件	-	0	0	0	3

GRIスタンダード対照表

番号	開示要求事項の内容	記載場所
GRI102：一般開示事項 2016		
組織のプロフィール		
102-1	a. 組織の名称	会社概要
102-2	a. 組織の事業活動に関する説明 b. 主要なブランド、製品、およびサービス。特定の市場で販売が禁止されている製品またはサービスがあれば、その説明を含める	会社概要 有価証券報告書P4-5 事業の内容
102-3	a. 組織の本社の所在地	会社概要
102-4	a. 組織が事業を展開している国の数、および重要な事業所を所有している国の名称	会社概要 有価証券報告書P4-9 事業の内容／関係会社の状況
102-5	a. 組織の所有形態や法人格の形態	会社概要 有価証券報告書P35-44 株式等の状況
102-6	a. 参入市場	会社概要 有価証券報告書P4-9 事業の内容／関係会社の状況
102-7	a. 組織の規模	会社概要 ESGデータ集>人事関連データ 有価証券報告書P11 従業員の状況、P17-20 経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析
102-8	a. 雇用契約（正社員と臨時雇用者）別の、男女別総従業員数 b. 雇用契約（正社員と臨時雇用者）別の、地域別総従業員数 c. 雇用の種類（常勤と非常勤）別の、男女別総従業員数 d. 組織の活動の相当部分を担う者が、従業員以外の労働者であるか否か。該当する場合、従業員以外の労働者が担う作業の性質および規模についての記述	会社概要 ESGデータ集>人事関連データ 有価証券報告書P11 従業員の状況
102-9	a. 組織のサプライチェーンの説明。組織の活動、主要なブランド、製品、およびサービスに関するサプライチェーンの主要要素を含める	サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開（社会） サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開（環境） 有価証券報告書P4 事業の内容
102-10	a. 組織の規模、構造、所有形態、またはサプライチェーンに関して生じた重大な変化	該当なし
102-11	a. 組織が予防原則や予防的アプローチに取り組んでいるか。またその取り組み方	環境マネジメント ガバナンス>リスク管理 有価証券報告書P13-16 事業等のリスク
102-12	a. 外部で作成された経済、環境、社会の憲章、原則その他のイニシアティブで、組織が署名または支持しているもののリスト	編集方針 サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント
102-13	a. 業界団体、その他の協会、および国内外の提言機関で組織が持っている主な会員資格のリスト	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント 人権>人権啓発推進体制

番号	開示要求事項の内容	記載場所
戦略		
102-14	a. 組織とサステナビリティの関連性、およびサステナビリティに取り組むための戦略に関する、組織の最高意思決定者（CEO、会長またはそれに相当する上級幹部）の声明	トップコミットメント
102-15	a. 重要なインパクト、リスク、機会の説明	トップコミットメント 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 有価証券報告書P13-16 事業等のリスク
倫理と誠実性		
102-16	a. 組織の価値観、理念、行動基準・規範についての説明	サステナビリティマネジメント>企業理念・方針 ガバナンス>コンプライアンス
102-17	a. 組織内外に設けられている倫理的行為および合法行為、ならびに組織の誠実性に関する助言を求める制度についての説明	ガバナンス>コンプライアンス 環境>環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応 社会>サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開（社会）>お取引先様相談窓口の設置
ガバナンス		
102-18	a. 組織のガバナンス構造。最高ガバナンス機関の委員会を含む b. 経済、環境、社会項目に関する意思決定に責任を負っている委員会	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント ガバナンス>内部統制 コーポレートガバナンス報告書P17
102-19	a. 最高ガバナンス機関から役員や他の従業員へ、経済、環境、社会項目に関して権限委譲を行うプロセス	有価証券報告書P47-69 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-20	a. 組織が、役員レベルの地位にある者を経済、環境、社会項目の責任者として任命しているか b. その地位にある者が、最高ガバナンス機関の直属となっているか	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント 有価証券報告書P47-69 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-21	a. ステークホルダーと最高ガバナンス機関の間で、経済、環境、社会項目に関して協議を行うプロセス b. 協議が権限移譲されている場合は、誰に委任されているか、最高ガバナンス機関への結果のフィードバックをどのように行っているか	社会>労働安全衛生>労使関係 株主総会ウェブサイト（定時株主総会招集ご通知、定時株主総会決議ご通知、臨時報告書） コーポレートガバナンス報告書P2 基本的な考え方>株主と建設的な対話に関する方針
102-22	a. 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>役員一覧 コーポレートガバナンス報告書P4-8 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 有価証券報告書P47-69 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-23	a. 最高ガバナンス機関の議長が組織の執行役員を兼ねているか否か b. 議長が執行役員を兼ねている場合、組織の経営におけるその者の役割と、そのような人事の理由	有価証券報告書P47-69 コーポレート・ガバナンスの状況等

番号	開示要求事項の内容	記載場所
102-24	a. 最高ガバナンス機関およびその委員会メンバーの指名と選出のプロセス b. 最高ガバナンス機関のメンバーの指名と選出で用いられる基準	コーポレートガバナンス報告書P1-8 I 基本的な考え方 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
102-25	a. 利益相反の回避、対処のために最高ガバナンス機関が行っているプロセス b. 利益相反に関する情報をステークホルダーに開示しているか。最低限、次の事項を含む	コーポレートガバナンス報告書P1-3 基本的な考え方
102-26	a. 経済、環境、社会項目に関わる組織の目的、価値観、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役員が果たす役割	有価証券報告書P47-69 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-27	a. 経済、環境、社会項目に関する最高ガバナンス機関の集会的知見を発展、強化するために実施した施策	コーポレートガバナンス報告書P1-3 基本的な考え方
102-28	a. 最高ガバナンス機関の経済、環境、社会項目のガバナンスに関する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否か、および評価の頻度 c. 当該評価が自己評価であるか否か d. 最高ガバナンス機関の経済、環境、社会項目のガバナンスに関するパフォーマンス評価に対応して行った措置。最低限、メンバーの変更や組織の実務慣行の変化を含む	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報告書P1-3 基本的な考え方
102-29	a. 経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会の特定とマネジメントにおける最高ガバナンス機関の役割。デュー・デリジェンス・プロセスの実施における最高ガバナンス機関の役割を含む b. 最高ガバナンス機関による経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会の特定とマネジメントをサポートするために、ステークホルダーとの協議が活用されているか否か	有価証券報告書P13-16 事業等のリスク、P47-69 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-30	a. 経済、環境、社会項目に関するリスクマネジメント・プロセスの有効性のレビューにおける最高ガバナンス機関の役割	ガバナンス>リスク管理
102-31	a. 経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会に関して最高ガバナンス機関が行うレビューの頻度	ガバナンス>リスク管理
102-32	a. 組織のサステナビリティ報告書の正式なレビューや承認を行い、すべてのマテリアルな項目が取り上げられていることを確認する機能を果たしている最高位の委員会または役職	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント
102-33	a. 最高ガバナンス機関に対して重大な懸念事項を伝達するために設けられているプロセス	ガバナンス>コンプライアンス
102-34	a. 最高ガバナンス機関に伝達された重大な懸念事項の性質と総数 b. 重大な懸念事項への対処、解決のために使われたメカニズム	ガバナンス>コンプライアンス
102-35	a. 最高ガバナンス機関および役員に対する報酬方針 b. 報酬方針におけるパフォーマンス基準と、最高ガバナンス機関および役員の経済、環境、社会項目における目標がどのように関係しているか	コーポレートガバナンス報告書P8 インセンティブ関係 有価証券報告書P47-69 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-36	a. 報酬の決定プロセス b. 報酬コンサルタントが報酬の決定に関与しているか否か、また報酬コンサルタントが経営陣から独立しているか否か c. 報酬コンサルタントと組織との間に存在するその他の関係	コーポレートガバナンス報告書P8 インセンティブ関係 有価証券報告書P47-69 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-37	a. 報酬に関するステークホルダーの意見をどのように求め、また考慮しているか b. 考慮している場合、報酬方針や提案への投票結果	株主総会ウェブサイト（定時株主総会招集ご通知、定時株主総会決議ご通知、臨時報告書）

番号	開示要求事項の内容	記載場所
102-38	a. 組織の重要事業所があるそれぞれの国の最高給与所得者における年間報酬総額の、同じ国の全従業員における年間報酬額の中央値（最高給与所得者を除く）に対する比率	—
102-39	a. 組織の重要事業所があるそれぞれの国の最高給与所得者における年間報酬総額の増加率の、同じ国の全従業員における年間報酬総額の中央値（最高給与所得者を除く）の増加率に対する比率	—
ステークホルダー・エンゲージメント		
102-40	a. 組織がエンゲージメントしたステークホルダー・グループのリスト	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント
102-41	a. 団体交渉協定の対象となる全従業員の割合	社会>労働安全衛生>労使関係
102-42	a. 組織がエンゲージメントを行うステークホルダーを特定および選定する基準	—
102-43	a. 組織のステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法。種類別、ステークホルダー・グループ別のエンゲージメントの頻度を含む。また、特に報告書作成プロセスの一環として行ったエンゲージメントか否かを示す	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント
102-44	a. ステークホルダー・エンゲージメントにより提起された重要な項目および懸念。次の事項を含む i. 組織が重要な項目および懸念にどう対応したか（報告を行って対応したものを含む）	—
報告実務		
102-45	a. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっているすべての事業体のリスト b. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっている事業体のいずれかが報告書の記載から外れているか否か	有価証券報告書 P6-10 関係会社の状況
102-46	a. 報告書の内容および項目の該当範囲を確定するためのプロセスの説明 b. 組織が報告書の内容を確定する際、報告原則をどのように適用したかについての説明	編集方針
102-47	a. 報告書の内容を確定するプロセスで特定したマテリアルな項目のリスト	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
102-48	a. 過去の報告書で提供した情報を修正再記述する場合、再記述の影響および理由	該当なし
102-49	a. マテリアルな項目および項目の該当範囲について、過去の報告期間からの重大な変更	該当なし
102-50	a. 提供情報の報告期間	編集方針
102-51	a. 前回発行した報告書の日付（該当する場合）	編集方針
102-52	a. 報告サイクル	編集方針
102-53	a. 報告書またはその内容に関する質問の窓口	編集方針
102-54	a. 組織がGRIスタンダードに準拠し、次のいずれかの選択肢を選んで報告書を作成したことを表す主張	—
102-55	a. GRIの内容索引（使用した各スタンダードを明記し、報告書に記載したすべての開示事項を一覧表示する） b. 内容索引には、各開示事項について次の情報を含める	GRIスタンダード対照表
102-56	a. 報告書の外部保証に関する組織の方針および現在の実務慣行の説明 b. 報告書が外部保証を受けている事項、保証されていない事項	—

番号	開示要求事項の内容	記載場所
GRI103：マネジメント手法 2016		
103-1	各マテリアルな項目について次の情報を説明しなくてはならない。 a. その項目がマテリアルである理由の説明 b. マテリアルな項目の該当範囲。 c. 該当範囲に関する具体的な制約事項	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
103-2	各マテリアルな項目について次の情報を説明しなくてはならない。 a. 組織がその項目をどのようにマネジメントしているかについての説明 b. マネジメント手法の目的に関する表明 c. マネジメント手法に次の要素が含まれている場合、各要素についての説明	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 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 マテリアリティの2019年度目標と実績
103-3	各マテリアルな項目について次の情報を説明しなくてはならない。 a. 組織によるマネジメント手法の評価方法	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 マテリアリティの2019年度目標と実績
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P73 連結損益計算書 社会貢献活動>社会貢献活動方針(社会貢献支出額・内訳)
201-2	a. 気候変動に起因してもたらされるリスクや機会で、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	有価証券報告書P13-16 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P100-102 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)	—
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
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>事業を通じた地域経済への貢献

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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>サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(社会)
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
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	ガバナンス>コンプライアンス
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
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	—
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	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
303-4	排水	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
303-5	水消費	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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
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	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(スコープ1)GHG排出量	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
305-2	間接的(スコープ2)GHG排出量	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(スコープ3)GHG排出量	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	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 環境マネジメント>環境行動計画2019
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	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 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 2016		
306-1	排水の水質および排出先	ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ 環境>水資源の保全
306-2	種類別および処分方法別の廃棄物	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
306-3	記録した重大な漏出の総件数と漏出量	環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応
306-4	輸送された有害廃棄物の重量	環境>環境汚染の防止
306-5	排水や流出液により著しい影響を受ける水域ならびに関連生息地の場所、規模、保護状況および生物多様性価値	環境>水資源の保全
GRI307：環境コンプライアンス 2016		
307-1	環境法規制の違反	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	環境>サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(環境)
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	環境>サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(環境)

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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P100-102 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＞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
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
403-3	労働衛生サービス	社会＞労働安全衛生
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＞労使関係
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
403-6	労働者の健康増進	社会＞労働安全衛生
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	—
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＞労使関係
403-9	労働関連の傷害	社会＞労働安全衛生 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	—
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
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
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）	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＞人材育成 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	—

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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>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	—
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	—
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	—
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	—
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>人権に関する考え方・方針
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	社会>人権>人権啓発推進体制
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>人権に関する考え方・方針
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	社会>事業を通じた地域経済への貢献
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	—
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>サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(社会)
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>サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(社会)
GRI415：公共政策 2016		
415-1	政治献金の総額（国別、受領者・受益者別）	—
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	有価証券報告書P4-5 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）	リコール情報

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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)	—
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)	—
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	—
GRI419：社会経済面のコンプライアンス 2016		
419-1	製品およびサービスの提供、使用に関する法律や規制の違反に対する相当額以上の罰金金額	—

マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

カテゴリー	マテリアリティ	主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価	掲載ページ	関連するSDGs
E：環境	気候変動・エネルギー問題への対応	自動車走行時のCO ₂ 排出量低減	新車1台あたりの走行時CO ₂ 排出量：2010年度比▲8%	CO ₂ 排出量低減率	▲14%	○	P26	 
		生産活動でのCO ₂ 排出量低減	生産拠点での生産台数あたりCO ₂ 排出量：2005年度比▲37%	CO ₂ 排出量低減率	▲41%	○	P30	
		非生産活動でのCO ₂ 排出量低減	非生産拠点のCO ₂ 排出原単位：前年度比▲1%	CO ₂ 排出量低減率	▲8.1%	○	P32	
		物流活動でのCO ₂ 排出量低減	国内物流での輸送量あたりCO ₂ 排出量：2010年度比▲9%	CO ₂ 排出量低減率	▲9.3%	○	P31	
		販売会社へのエコアクション21認証推進	新規取得 5社以上	認証取得販売会社数	4社	△	P32	
	水資源の保全	各生産拠点の水リスクを踏まえた管理の実施	各生産拠点の水リスクを踏まえた水使用量の管理	水使用量実績の把握	国内生産拠点の水使用量実績を把握	○	P38	
	資源循環の取り組み	省資源配慮材料の実用化と採用拡大	省資源部品技術の実用化とリサイクル部材の採用拡大	採用拡大	リサイクル材適用部品の開発を推進中	△	P34	
		生産活動での廃棄物低減の促進	生産活動での生産台数あたり廃棄物社外排出量：2005年度比▲52%	廃棄物社外排出量低減率	▲53%	○	P36	
	環境汚染の防止	製品含有環境負荷物質の適切な管理	管理対象物質の適切な管理	社内管理システムへの反映	法規動向を含め適切な管理を継続	○	P42	  
		生産活動でのVOC排出量の抑制	生産活動での塗装面積あたりVOC(※2)排出量：35g/m ² 以下 ※2：Volatile Organic Compoundsの略称。揮発性有機化合物	VOC排出量	36.5g/m ³	△	P42	
生物多様性の保全	国内拠点の生物調査、生物多様性保全活動範囲の拡大	<ul style="list-style-type: none"> 京都工場での生物調査の実施 パジェロの森での植林・育林活動の実施 フィリピンでの植林活動の実施 	各取り組み項目の実施	<ul style="list-style-type: none"> 京都工場での生物調査を実施 年2回の活動を実施 フィリピンでの植林活動を計画 	○	P45		
E：環境 S：社会	サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開	サプライチェーンCSRの強化	<ul style="list-style-type: none"> サプライヤー CSRガイドラインを当社海外生産拠点へ展開 取引先のCSR第三者評価実施の支援 	<ul style="list-style-type: none"> サプライヤー CSRガイドラインの趣旨浸透 取引先におけるCSR第三者評価の推奨 	<ul style="list-style-type: none"> サプライヤー CSRガイドラインをMMTh/MMKI/MMPCよりそれぞれの取引先へ展開済 取引先に対して「第三者評価」の趣旨説明を実施。評価開始済。 	○	P37, P72	  

○：計画通り △：遅れあり

カテゴリー	マテリアリティ	主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価	掲載ページ	関連するSDGs
S：社会	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	安全技術ごとの基本指針を計画通り策定	策定実績	計画通り策定	○	P48	
	製品品質、セールス・サービス品質の向上	製品品質の向上	新車販売後3カ月間の不具合指摘率のさらなる低減	新車販売後3カ月間の不具合指摘率	低減目標を達成	○	P53	—
		セールス品質の向上	SSI(セールス満足度)重点管理国で3位以内	SSI(セールス満足度)	SSI(セールス満足度)重点管理国で3位以内を3カ国で達成	△	P54	
		サービス品質の向上	CSI(サービス満足度)重点管理国で3位以内	CSI(サービス満足度)	CSI(サービス満足度)重点管理国で3位以内を2カ国で達成	△	P55	
事業を通じた地域経済への貢献	雇用	雇用	2018年度並みの規模を維持	雇用実績	タイ、インドネシア、フィリピン3カ国で、現地従業員計1万1千人(非正規雇用を含む)の雇用創出	○	P57	  
	人材育成	人材育成	2018年度と同じ方針で同水準の育成機会を提供	研修件数、参加者数	代表的な研修 ・現地社員の日本への派遣 ・現地社員向け業務レベル強化セミナーの実施 ・技能向上に向け「ものづくり教育」研修の実施	○	P57	
	投資	投資	設備投資の実施	投資計画の進捗率	・新車関連 ・生産・輸出体制整備 ・本社機能拡充	○	P57	
	技術移転	技術移転	・タイKD生産プロジェクトの遂行 ・インドネシアでの完成車販売の開始 ・政府とのコミュニケーションの継続	プロジェクト、活動などの実績	・インドネシア、フィリピン、ベトナムで政府や大学・研究機関などの共同研究の実施 ・インドネシアで電動車販売開始 ・タイで電動車のKD生産プロジェクトの推進(※) ・フィリピンで2020年度中に電動車販売開始を決定 ・フィリピンで電動ドライブステーションのオープンを決定 ※ノックダウン(Knock Down)生産。主要部品を輸入し、現地で組立・販売を行う方式	○	P58	

○：計画通り △：遅れあり

カテゴリー	マテリアリティ	主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価	掲載ページ	関連するSDGs
S：社会	事業を通じた地域経済への貢献	技術移転	各工場自ら改善のための要因分析を行い、PDCAを回し、改善を図る	プラントランキングKPIスコア	アライアンス生産方式(※)を活用し、工場の品質向上、現場改善推進、生産性向上を推進し、前年度より良化 ※ルノー・日産・三菱アライアンスの各社共通の生産方式	○	P58	
		輸出	2018年度実績を上回る輸出台数	輸出台数	2019年度輸出台数 タイ：33万台 インドネシア：6.7万台	○	P58	
	働き方改革	働き方改革の促進	働き方改革施策の継続実施	総労働時間	2,073時間/年	○	P59	
	ダイバーシティ	女性活躍の推進	目指す姿の実現に向けた強化施策の実行	女性管理職数	76人(2020年3月時点)	△	P61	
		障がい者雇用の促進	障がい者雇用促進の継続	障がい者雇用率	2.19%(2020年3月時点)	△	P62	
		LGBTに対する理解の促進	LGBT理解促進活動の継続	外部指標	2年連続、PRIDE指標で最高ランクのGOLDを受賞	○	P63	
	人材育成	人材育成プログラムの拡充	ミドルマネジメント強化研修の導入	教育プログラム	管理職eラーニングの導入済み	○	P66	
	労働安全衛生	安全な職場づくり	安全な職場づくり施策の継続	全災害度数(※) ※延べ100万労働時間あたりの休業・不休災害件数	0.42	△	P68	
	社会貢献活動	地域・NGOなどと協働した活動の推進	社会貢献支出額：対経常利益(※)比率1.0% ※MMC単体経常利益	対経常利益比率	3.28%	○	P75	
	G：ガバナンス	コーポレートガバナンス・コンプライアンス	国内外の主要関係会社における内部統制委員会の設置・運用	対象会社を5社加える	対象会社数	対象会社を5社加え、運用を継続した。	○	P84
グローバル内部通報窓口の設置(リスクの早期発見・顕在化)			対象会社を5社加える	対象会社数	新規に4社で運用開始した。1社は新型コロナウイルスの影響により遅れが発生。2Q中に運用開始見通し。	△	P88	

第三者意見



日本政策投資銀行
執行役員
産業調査本部副本部長
竹ヶ原 啓介氏

サステナビリティレポート2020は、新中期経営計画「Small but Beautiful」の初年度という発行時期に合わせて、新たな方向性の提示に主眼を置いています。CEOをトップとするCSR委員会と事務局機能を担うサステナビリティ推進部の設置、新たな企業ビジョン・ミッションの策定とマテリアリティ（重要課題）の特定など、前中計期間に大きく進んだサステナビリティ経営体制の下、本レポートでは、いよいよ具体的な形で「新環境計画パッケージ」が打ち出されました。環境ビジョン2050により、CO₂排出ネットゼロ社会の実現に貢献していくという大きな方向性を提示したうえで、そこからのバックキャスト及び足元の取り組みの延長を接続するマイルストーン「環境ターゲット2030」を据えることで、環境側面に関する貴社の取り組みの長期的な

時間軸が明確になりました。昨年度、この場でこの点をお願いした者としても、社外からの期待に真摯に対応されている貴社の姿勢に感銘を受けました。

これに合わせて20年ぶりに改訂された環境方針が、今後、2050年に向けて10年単位で達成度の評価や見直しを行うとしている点も、今後の進捗を具体的に示す良い補強になっています。今号では、その第1弾となる環境ターゲット2030が提示され、気候変動対策として、2030年までに新車CO₂排出量の40%削減（2010年度比）と事業活動CO₂排出量の40%削減（2014年度比）という数値目標が設定されました。内外の経済環境が厳しい中、こうしたコミットメントの発出について、社内で相当の議論があったことは想像に難くありませんが、ポストコロナも睨んだグリーンリカバリーが世界的に注目されるこのタイミングで長期展望を明示されたことは画期的だと思います。新車のCO₂削減策として、トップコミットメントでは、PHEVなど貴社のコア技術に加えてアライアンスパートナーの技術を結集する方向性に言及しており、今後の戦略を示唆している点も印象的でした。

また、直接的に取り組む環境問題を、気候変動と資源枯渇、環境汚染の3点に絞ると明記した点も新環境計画パッケージの特徴の一つです。環境汚染防止というテーマのスコープは広く、事実上多くの課題の上位概念と考えられることから、実効性では従来と大きく変わらないのかもしれない

んが、ここで注目したいのが、2018年度に特定したマテリアリティが早くも見直されている点です。課題認識の変化や取り組みの進展に応じて、時間を置かずにマテリアリティを見直す柔軟性と、その過程をオープンにする姿勢は高く評価されるべきポイントではないかと考えます。

このように、本レポートは、新中期経営計画に対応する形で事業戦略との接続を強化することで、コミュニケーションツールとしての機能を一段と強化したといえます。今後期待したいのは、全体を通したストーリー性の部分です。マネジメントや戦略を示す前半部分と網羅的な活動報告の後半部分という2部構成は維持しつつ、今回からESGデータを別建てにするなど、読みやすさの改善に向けた不断の努力が感じられる一方、やはり両者がスムーズに接続していない印象がぬぐえません。前者で強調された戦略に対応する部分の記述を充実されるなど、後半部分の見せ方には更なる工夫を期待したいと思います。その際には、全ての情報を一つのレポートに収める必要性についても検討する余地があるかもしれません。後半部分のメリハリに関して、個人的には、新環境計画パッケージを進めるうえでカギとなる技術力と、これを支える研究開発投資や人的資本など無形資産投資についての戦略に関する情報の充実を期待したいと思います。長期戦略の提示を受けて、今後、社外からの関心はその実効性に向けられると考えられます。新たな段階に入った貴社の非財務情報開示の更なる充実を楽しみにしております。