

気候変動・エネルギー問題への対応



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 燃費・CO₂規制、ZEV規制(※)などの強化により、規制未達にともなう罰金・クレジット費用、および規制対応のための技術開発コストなどの増加 ● 炭素税などのカーボンプライシングの導入にともなう電力や原材料をはじめとする調達コストの増加 ● 気象災害の頻発・激甚化による生産施設の被害、サプライチェーンの分断にともなう工場の操業停止 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動車などCO₂排出量削減に貢献する商品のラインアップ強化による販売拡大 ● 気象災害時における新たな非常用電源確保需要の獲得 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動車と再生可能エネルギーの普及拡大を通じたCO₂排出ネットゼロで気候変動による影響に強靱な社会の実現への貢献

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

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● 120超の国・地域が2050年カーボンニュートラルを宣言 ● COP26に向け主要国が2030年目標の引き上げを表明 ● 各国政府はCO₂・燃費基準の引き上げ、電動車義務化、内燃機関車販売禁止、LCA(ライフサイクルアセスメント)の規制強化などを検討・表明 ● 国内外の自動車会社各社が電動車目標を引き上げ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境配慮要請の高まりを背景とした、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル実現に向けた取り組みへの期待増 ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新車CO₂排出量 ▲40% ● 電動車販売比率 50% ● 事業活動CO₂排出量 ▲40% ● 気候変動への適応に向けた取り組みの推進



マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
2030年での新車CO ₂ 排出量▲40% (2010年度比)	●最新の経営計画にもとづく新車CO ₂ 排出量の把握、および把握した結果と目標のギャップを解消する施策の次期商品計画への反映	取り組みの進捗	●最新の経営計画にもとづいて新車CO ₂ 排出量を把握し、次期商品計画に反映	○
	—	CO ₂ 排出量	▲14%	—
2030年での電動車販売比率50%	●最新の経営計画にもとづく電動車販売比率の把握、および把握した結果と目標のギャップを解消する施策の次期商品計画への反映	取り組みの進捗	●最新の経営計画にもとづいて電動車販売比率を把握し、次期商品計画に反映	○
	—	電動車販売比率	8%	—
2030年での事業活動CO ₂ 排出量▲40% (2014年度比)	●各拠点のCO ₂ 排出目標の把握・評価	取り組みの進捗	●各拠点の目標および実績を確認のうえ、社全体としての取り組み状況を把握・評価	○
	—	CO ₂ 排出量	▲37%	—
気候変動への適応策の実施	●電動車を活用した電力供給システムなどの災害対策施策の推進	取り組みの進捗	●電動DRIVE STATION/HOUSE、DENDOコミュニティサポートプログラム、V2X実証事業などの施策を実施	○

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の増加による地球温暖化が主な原因とされています。

パリ協定、国連の持続可能な開発目標 (SDGs) など持続可能な社会の実現に向けた国際的な枠組みが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。

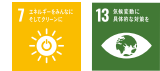
また、最近では日本を含む120カ国以上が2050年の「カーボンニュートラル」を宣言し、日本や米国などが2030年の温室効果ガス削減目標を引き上げるなど、脱炭素社会の実現に向けた機運が急速に高まっています。

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中でも最重要課題として特定しました。さらに環境計画パッケージでは、当社が直接的に取り組む重要課題の一つと位置付け、具体的な目標を設定して取り組んでいます。

当社では、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。中でも、電動化技術に強みを持つ当社は、電動車の普及拡大を通じ、持続可能な社会の実現と当社の持続的成長を同時に実現することができると考えます。

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。



TCFD 提言への対応

気候変動問題が深刻化する中で、金融安定理事会 (FSB) が設置した気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) は、2017年6月に気候変動関連の情報開示の枠組みを纏めた最終報告書 (TCFD 提言) を公表しました。TCFD 提言では、投資家が気候関連のリスクと機会を適切に評価し、投資判断を行えるように、企業に気候変動に関わる情報を開示することを促しています。

三菱自動車は、気候変動がもたらす中長期的なリスク・機会が事業領域に影響を及ぼす可能性があるとして認識しており、2021年7月にTCFD 提言への賛同を表明しました。これを機に、気候変動が当社の事業および財務へ与える影響の分析 (シナリオ分析) を進めており、今後はTCFD 提言に則した情報開示を充実していきます。



当社が認識する主なリスク・機会と対応策

世の中の変化	当社のリスク	当社の機会	主な対応策
燃費規制・ZEV規制の強化	・燃費規制未達による罰金 ・規制対応のためのコスト増加	電動車の販売拡大	・PHEVを軸とした電動化の推進※2 ・アライアンスを活用したコンポーネントの共通化などによるコスト低減
炭素税・カーボンプライシングの導入	・電力や原材料の調達コスト増加	—	・省エネルギー活動/再生可能エネルギー導入の推進
気象災害の頻発・激甚化	・生産施設の被害やサプライチェーン寸断による生産停止	非常用電源確保のニーズの高まりによる電動車の販売拡大	・BCM関連体制・運営要領の整備 ・PHEVを軸とした電動化の推進 ・V2Xの推進

※2：電動車の開発の詳細については、P30-31をご参照ください。

気候変動対策が進むシナリオ

当社のマーケットである国・地域において、燃費/CO₂排出規制やZEV規制などのさらなる強化・導入により、電動車やゼロエミッション車 (ZEV) の普及が進むことが予想されます。これによって規制未達による罰金や規制対応のためのコストの増加などに影響が及ぶ可能性があります。また、生産や調達段階の影響としては、炭素税やカーボンプライシングの導入によって生産や調達のコスト上昇につながる可能性があります。一方、燃費/CO₂排出規制やZEV規制の対策などを進めることで、電動車の販売拡大の機会があると考えています。

当社は、アライアンスを活用したコンポーネントの共通化などによるコスト低減を図りながらプラグインハイブリッド車 (PHEV) を軸として電動化を推進することで対応していきます。生産や調達段階では、省エネルギー活動の推進、再生可能エネルギーの導入を進めていくことでリスク低減につなげていきます。

気候変動対策が進まない成り行きのシナリオ

台風や洪水などの気象災害の頻発・激甚化が予想されます。これにより、当社の生産施設の被害やサプライチェーン寸断による生産停止の可能性が高まると考えています。一方、気象災害が頻発・激甚化した場合、災害時の非常用電源確保のニーズの高まりによる電動車の販売拡大の機会があると考えています。

当社はBCM (Business continuity management) 委員会において事業継続計画を策定するとともに、自然災害に備えた体制や運営要領などを整備することでリスク低減につなげています。さらに、V2X (※1) に対応できるPHEVを軸として電動化を推進することで販売拡大の機会に対応していきます。

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

以上のような認識のもと、当社は環境計画パッケージにもとづき、気候変動対策を推進しています。足元では、当社の電動化技術の根幹にあるプラグインハイブリッド技術を応用した車両開発を進めています。また、脱炭素社会への取り組みとして、まずは物流における「ラストワンマイル問題」への1つの最適解となる軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』の訴求にも努めていきます。当社は、アライアンスと独自技術による様々なオプションを組み合わせることで、不確実な将来シナリオや各国・地域で異なるニーズに対して柔軟に対応していくことができると考えています。



サプライチェーン全体での 温室効果ガス (GHG) への対応

三菱自動車は、環境ターゲット2030で新車および事業活動によるCO₂排出低減を目標に掲げて取り組んでいるほか、企業活動に関連するサプライチェーン全体でのGHG排出量低減にも取り組んでいます。

サプライチェーン全体でのGHG排出量の算出では、当社での燃料の使用による排出量や、電力の使用にともなう発電段階での排出量など当社の事業活動による排出量だけでなく、原材料の調達から輸送、クルマの走行時、廃棄段階での排出量を把握しています。2020年度のサプライチェーン全体でのGHG排出量は、20,654千t-CO₂eqとなりました。

▶ DATA (P109-110) : CO₂排出量、スコープ3内訳、エネルギー使用量 (1次・2次エネルギー)

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。

当社は、環境ターゲット2030で掲げた「2030年までに新車からのCO₂排出量を40%削減 (2010年度比)」の達成に向け、走行時のCO₂排出量の少ない電動車を「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おり、2030年までに電動車の販売比率を50%に引き上げることを目指します。当社の強みであるプラグインハイブリッド車 (PHEV) を軸に、ラインアップ拡充などによる電動車の普及とその社会的活用の促進を通じて、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

電気自動車

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

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

TOPICS

軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』を 一部改良して発売



当社は、軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』に一部改良を施し、2020年9月に発売しました。

『ミニキャブ・ミーブ』は、『i-MiEV』で実績のあるバッテリー、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。また、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。これまで40社以上の企業、全国自治体へ9,000台以上を納入しました。



TOPICS

日本郵便の集配用車両に、三菱自動車の電気自動車を継続納入



三菱自動車は、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『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台を納車し、比較的配送距離が短い大都市圏を中心に配備されています。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ています。

プラグインハイブリッド車 (PHEV)

PHEVは、バッテリーに充電した電力とモーターで走行し、バッテリー残量が少なくなるとエンジンで発電して走行します。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PHEVシステムは、通常の低・中速走行時には主にバッテリーの電力により走行しますが、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。

詳細は特集内「プラグインハイブリッド車 (PHEV) が提供する価値」P17をご参照ください。

TOPICS

クロスオーバー SUV『エクリプス クロス (PHEVモデル)』の販売を開始



当社は、クロスオーバー SUV『エクリプス クロス』にPHEVモデルを設定し、2020年12月に発売しました。

前後1基ずつの高出力モーター、大容量バッテリー、2.4L MIVECエンジンなどで構成するツインモーター 4WD方式のPHEVシステムを、『アウトランダー PHEV』から継承し、『エクリプス クロス』に合わせて制御を最適化させ、電動車ならではの滑らかで力強い加速、軽快感と安心感のあるハンドリングを実現しました。

バッテリーは13.8kWhでEV航続距離を57.3km(WLTCモード)とし、日常生活の大半でEV走行を可能としています。走行モードは、バッテリーの電力でモーター走行する「EV走行モード」、エンジンで発電した電力でモーター走行する「シリーズ走行モード」、エンジンの駆動力で走行し、モーターがアシストする「パラレル走行モード」の3つの設定で、走行状況に応じて自動で切り替え、様々な状況においてモータードライブを楽しむことができます。



TOPICS

『アウトランダー PHEV』が2020年欧州販売No. 1のSUVタイプのプラグインハイブリッド車 (PHEV) に



2020年の欧州市場において、『アウトランダー PHEV』は、SUVタイプのPHEVとしては最多、またPHEV全体としても2番目となる26,673台(※1)が販売されました。

『アウトランダー PHEV』は電動化技術と四輪制御技術を融合し、力強く滑らかで静かな電動車ならではの走りと優れた環境性能を有しています。2013年1月、世界初のSUVのPHEVとして日本で発売し、これまでに60カ国以上で販売しています。

※1：JATO Dynamics Limited調べ

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

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

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「令和2年度V2Gアグリゲーター事業」に参画し、岡崎製作所の従業員用駐車場を実証サイトとして構築し、提供しました。

V2Gとは、IoTを駆使して、電動車に搭載しているバッテリーを電力系統との間で双方向の電力需給調整に活用する仕組みです。電動車50台を投入し、国内最大規模の実証環境を構築しました。

本事業3年目の2020年度は、V2Gのビジネスモデルについて検討を進めるとともに、台数の変動など突発的なモビリティニーズに対して電力をサイト間融通するなど、バックアップ方法の検討を行いました。

再生可能エネルギー電源普及拡大への対応など、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貢献できると考えています。

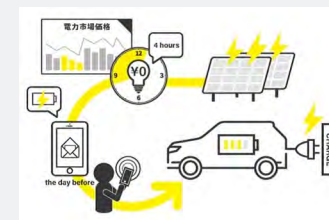
TOPICS

ダイナミックプライシング実用化に向けた電動車向け充電調整の実証事業を開始

当社は、経済産業省が公募した「令和2年度 ダイナミックプライシングによる電動車の充電シフト実証事業」に採択され、ダイナミックプライシング実用化に向け、実証事業を2020年10月より実施しました。

将来、電動車の普及により充電時間の集中が生じると電力へ負荷増大が懸念されます。ダイナミックプライシングは電力の需給状況などに応じて電気料金を変動させる仕組みであり、電力需要が増える時間帯などの電気料金を高く設定し、電力供給に余力のある安い時間帯に充電するよう誘導することにより、電力の負荷低減を図るものです。

実証事業では、当社の電動車をお持ちのお客さまをモニターとして募集し、日本卸電力取引所 (JEPX) の電力量単価で最も安い時間帯の4時間を電動車への充電無料時間として、前日にモニターへメールにて通知し、電動車への充電行動を促しました。これにより、小売電気事業者での事業性や電動車ユーザーの行動の変化、電力系統への影響などを検証しました。



電動車を活用した効率的な電力システムの構築により、調整力を確保することで、電力系統増強を回避し、社会的コストの低減などにつなげることを目指します。



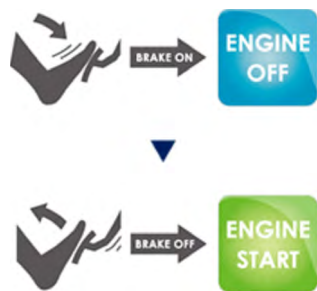
燃費向上技術の開発

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。

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、コー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。

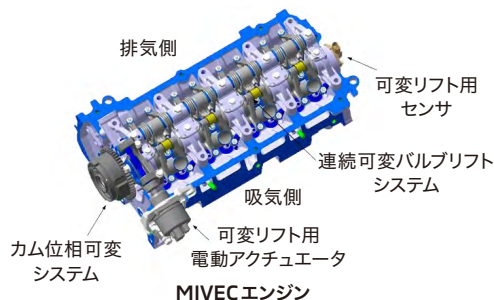


HYBRIDシステム

eKシリーズ（一部グレード）にHYBRIDシステムを採用しています。減速時のエネルギーで発電した電力をリチウムイオンバッテリーに効率よく充電。加速時にモーターでエンジンをアシストすることで、トルクフルで低燃費な走りを実現します。

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を低減し、燃費向上を図っています。

ガソリン直噴ターボエンジン

『エクリプス クロス』には新開発した1.5Lダウンサイジング直噴ガソリンターボエンジンを採用。運転状態により筒内噴射と吸気ポート噴射をきめ細かく制御することで、優れた燃費性能とクリーンな排出ガス特性を実現しています。さらに、排気マニフォールド一体型シリンダーヘッド、吸排気MIVEC、電動ウエストゲートアクチュエーター付小型ターボチャージャーを連動させ、最適な過給圧制御を行い、ドライ

バーの要求通りに反応させることで、無駄なアクセル操作を抑制し、燃費向上に貢献します。



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。



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、生産関連設備の更新・導入や運用の改善に取り組んでいます。

2020年度、設備面では、蒸気配管の統廃合、特別高圧受変電所の変圧器の更新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・鍛造工程などのエネルギー多消費工程における生産設備の立ち上げタイミングや運転条件の見直しによる改善、ボイラーやコンプレッサーなどの動力供給設備の運用の改善、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。2020年度には新型コロナウイルス感染症拡大のため、生産

量にも大きな影響がありましたが、生産の集中化や非稼働時の設備停止などにより、エネルギーロスの削減に努めました。

再生可能エネルギーの導入

事業活動からのCO₂排出量低減のため、国内外の工場において、太陽光発電設備の設置を進めています。2020年度には、岡崎製作所にて、発電容量を拡充するとともに、『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の運用を開始しました。また、タイの生産・販売会社である三菱自動車（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）においても、大規模太陽光発電設備が稼働を開始しました。2021年度には、他のアセアン地域の生産工場においても大規模太陽光発電設備が稼働を開始する計画です。

TOPICS

大規模太陽光発電設備の稼働開始（MMTh）

タイにおける生産・販売会社である三菱自動車（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）のレムチャバン工場で、5.0MWの太陽光発電設備が稼働を開始しました。

MMThは、タイのチョンブリー県レムチャバンに生産工場とエンジン工場を有し、海外における当社最大の生産拠点です。今回導入した太陽光発電設備に加え、現在建設中の新塗装工場に、2.0MWの太陽光発電設備の増設を計画しています。増設分まで加えると、生産活動にともなうCO₂排出を年間で6,100トン以上削減できる見込みです。



MMThで稼働を開始した大規模太陽光発電設備

TOPICS

鍛造工程の高周波誘導炉の集約生産による省エネ（水島製作所）

水島製作所の鍛造工程では、2020年度上期、新型コロナウイルス感染症の影響による生産台数減少に対応し、鍛造工程で集約生産を行うことにより高周波誘導炉のエネルギーロスを低減しました。

鍛造工程では、高周波誘導炉で鉄を熔解し、型に流し込んでエンジン部品などを生産していますが、高温加熱・保温が必要という工程の特性上、待機時間が発生したり、設備を頻繁に立ち上げ/停止したりすると大きなエネルギーロスが発生します。

そこで、週の前半に生産を集約し、残りの日は設備を停止するという緊急対応を実施し、待機時間や立ち上げ回数を最小限に抑え、エネルギーロスの発生を防止しました。これにより、集約生産を実施しなかった場合と比較し、約500t-CO₂分のエネルギーロスを防ぐことが出来ました。



集約生産を実施した鍛造工程



TOPICS

太陽光発電設備の容量の拡充と使用済みバッテリーを活用した蓄電システムの運用開始（岡崎製作所）

岡崎製作所では、三菱商事および三菱商事エナジーソリューションズが提供するエネルギーソリューションサービスを活用した太陽光発電設備を導入しています。2020年度には発電容量を0.3MW拡充し、発電容量は3.3MWとなりました。本設備により、CO₂排出を1,500トン以上削減しています（2020年度実績）。また、岡崎製作所で生産した『アウトランダー PHEV』のリユースバッテリーを活用した容量0.6MWhの蓄電システムの運用を開始しました。この蓄電システムは、平常時はピークカットに活用されますが、災害などにより停電が発生した際には、近隣地域の避難所となる当社の体育館に、太陽光発電設備で発電した電力を、本蓄電システムから供給することで、地域の皆様の災害対応への活用も想定しています。さらに将来的には、電力の需給調整市場での活用も検討しており、蓄電システムのマルチユースの可能性について検証していきます。



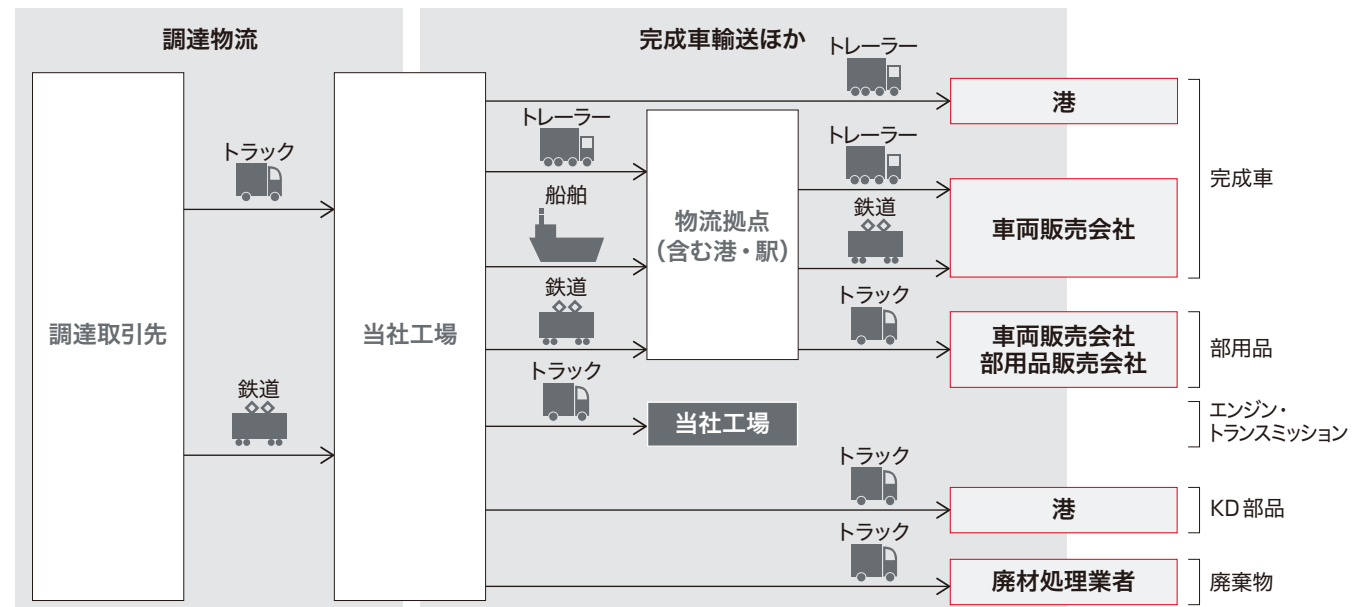
岡崎製作所にて稼働を開始した使用済みバッテリーを活用した蓄電システム

物流での取り組み

三菱自動車は生産部品や補用品、完成車輸送の際の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。

各物流領域において、近接化・直納化拡大などによる輸送距離の短縮や、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、内航船や鉄道利用率を上げるモーダルシフトなどに取り組んでおり、また、取引先の輸送協力会社との連携を深め、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。

CO₂排出量削減の対象物流経路





海外関係会社における物流CO₂実績の把握

三菱自動車は、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。

海外生産工場のミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTth)ならびに、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)における、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2018年以降順次開始し、活動を着実に進めています。



完成車輸送(タイ)



海上輸送

オフィスでの取り組み

当社は、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、太陽光発電設備の設置やグリーン電力証書システム(※)の活用などを通じて、消費電力の一部を再生可能エネルギーで賄っています。また、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。

2020年7月からは、開発本館にて入居者1人あたり電力使用量・発電量・他棟との比較・前年同月との比較などをデジタルサイネージで掲出し、社員の省エネ意識向上を図る取り組みを行っています。



開発本館のデジタルサイネージ(岡崎)

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

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、販売店での、エネルギー使用量低減、廃棄物排出量低減、水使用量低減、電動車の普及促進などの活動を行っています。

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

- ・ 中小の事業者でも容易に「環境経営」の仕組みが構築・運営できる
- ・ 二酸化炭素の排出量を把握・管理し、CO₂ゼロにする
- ・ 環境法令遵守などのコンプライアンス管理の徹底を図る

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

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



エコアクション21取得販売会社一覧 (2021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ス株式会社
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
石川中央三菱自動車販売株式会社
三重三菱自動車販売株式会社
群馬三菱自動車販売株式会社

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。2020年度は川内店(鹿児島県)、玉名店(熊本県)、オートモール武雄店(佐賀県)、薬院店(福岡県)、オートモール則松店(福岡県)、一宮末広店(愛知県)の6店舗がオープンし(オープン順)、全国で89店舗となりました。今後も全国への「電動DRIVE STATION」の展開を推進し、電動車の意義であるエネルギーソースの多様性と外部給電機能をもたらす災害時の価値をお伝えします。



北鹿児島三菱自動車販売株式会社
川内店



熊本三菱自動車販売株式会社
玉名店



九州三菱自動車販売株式会社
オートモール武雄店



九州三菱自動車販売株式会社
薬院店



九州三菱自動車販売株式会社
オートモール則松店



西尾張三菱自動車販売株式会社
一宮末広店