

三菱自動車工業株式会社

サステナビリティレポート 2023





モビリティの可能性を追求し、
活力ある社会をつくります

VISION



MISSION

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



目次

編集方針.....	03	ガバナンス.....	104
会社概要.....	04	コーポレート・ガバナンス.....	105
トップコミットメント.....	06	役員報酬.....	109
企業理念・方針.....	08	内部統制.....	110
サステナビリティマネジメント.....	09	リスク管理.....	111
経営戦略とサステナビリティ.....	12	コンプライアンス.....	112
三菱自動車のマテリアリティ.....	15	役員一覧.....	117
ステークホルダー・エンゲージメント.....	22	ESGデータ集.....	118
特集：三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦.....	25	製品・事業活動関連環境データ.....	118
ESGパフォーマンス報告		人事関連データ.....	122
環境.....	29	ガバナンス関連データ.....	125
環境計画パッケージ.....	30	GRIスタンダード対照表.....	126
環境マネジメント.....	33	第三者認証.....	136
気候変動・エネルギー問題への対応.....	36	第三者意見.....	137
資源循環の取り組み.....	54		
環境汚染の防止.....	57		
水資源の保全.....	61		
生物多様性の保全.....	63		
社会.....	65		
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供.....	66		
製品品質、セールス・サービス品質の向上.....	70		
事業を通じた地域経済への貢献.....	76		
人材マネジメント.....	79		
新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス).....	81		
人材育成の強化.....	85		
労働安全衛生の推進.....	88		
人権の尊重.....	91		
持続可能なサプライチェーンの実現.....	95		
社会貢献活動の推進.....	99		

編集方針

発行目的

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

報告対象組織

三菱自動車工業株式会社、および国内外のグループ会社

報告対象期間、および報告頻度

報告対象期間：2022年度（2022年4月1日～2023年3月31日）

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

報告頻度：年1回

発行年月日

2023年9月29日

参考にしたガイドライン

- ・GRIスタンダード (Global Reporting Initiative)
- ・TCFD (気候関連財務情報開示タスクフォース)
- ・「環境報告ガイドライン (2018年版)」(環境省)

お問い合わせ先

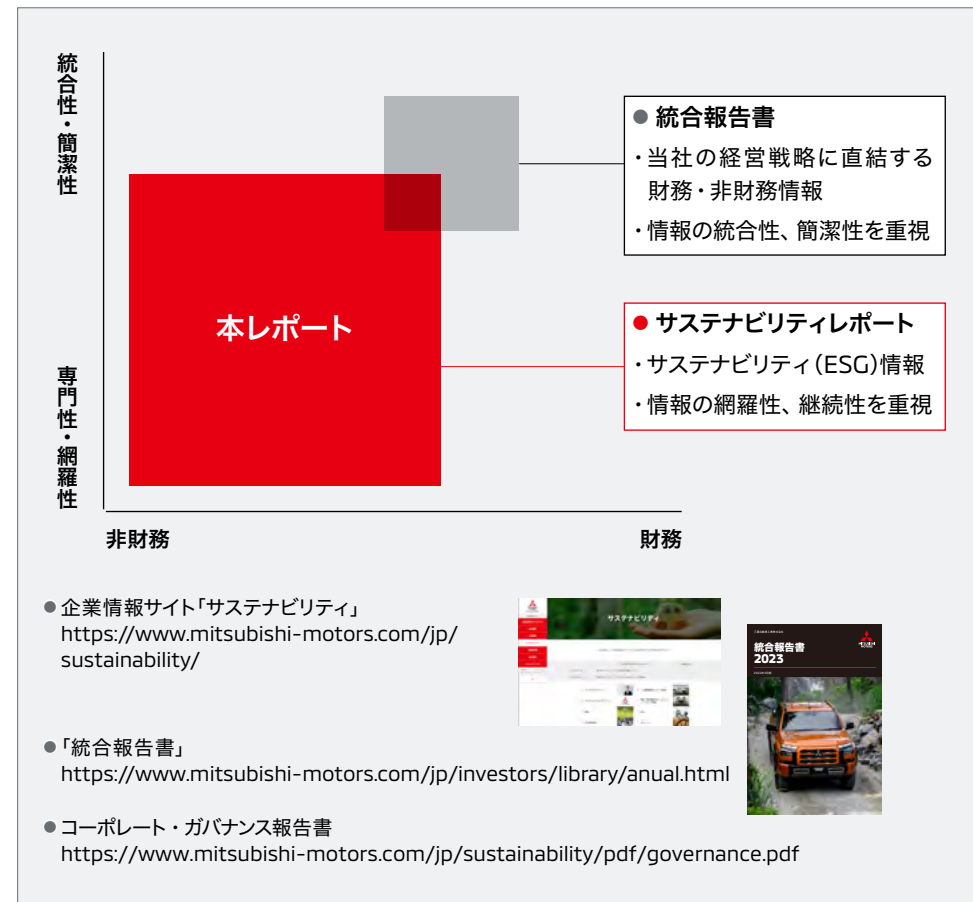
三菱自動車工業株式会社 サステナビリティ推進部
〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号
TEL.(大代表) 03-3456-1111

免責事項

このサステナビリティレポートに掲載されている三菱自動車の現在の計画、戦略、確信、業績の見通し、その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せ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



会社概要 (2023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：17社

従業員数 連結：28,428人 単独：13,671人

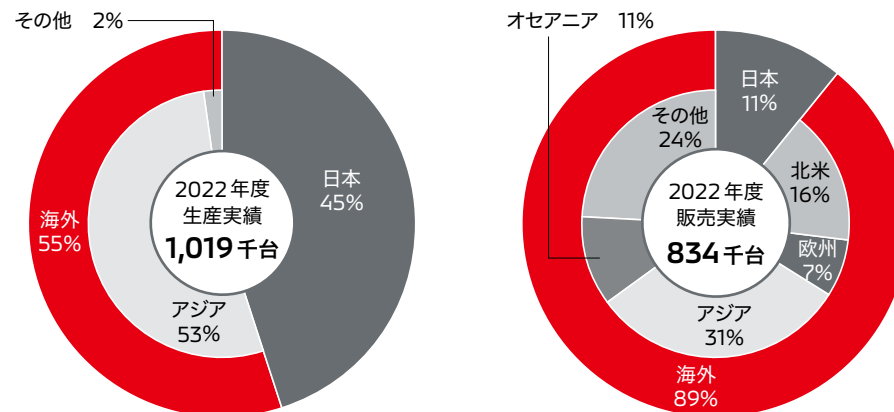
「製品情報」の詳細は、企業情報サイトをご参照ください。
<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/products/>

業績ハイライト

(単位：百万円)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
売上高	2,514,594	2,270,276	1,455,476	2,038,909	2,458,141
営業利益	111,815	12,788	△95,321	87,331	190,495
経常利益	119,850	△3,843	△105,203	100,969	182,022
親会社株主に帰属する当期純利益	132,871	△25,779	△312,317	74,037	168,730

世界生産台数・販売台数



地域別生産台数

(単位：千台)

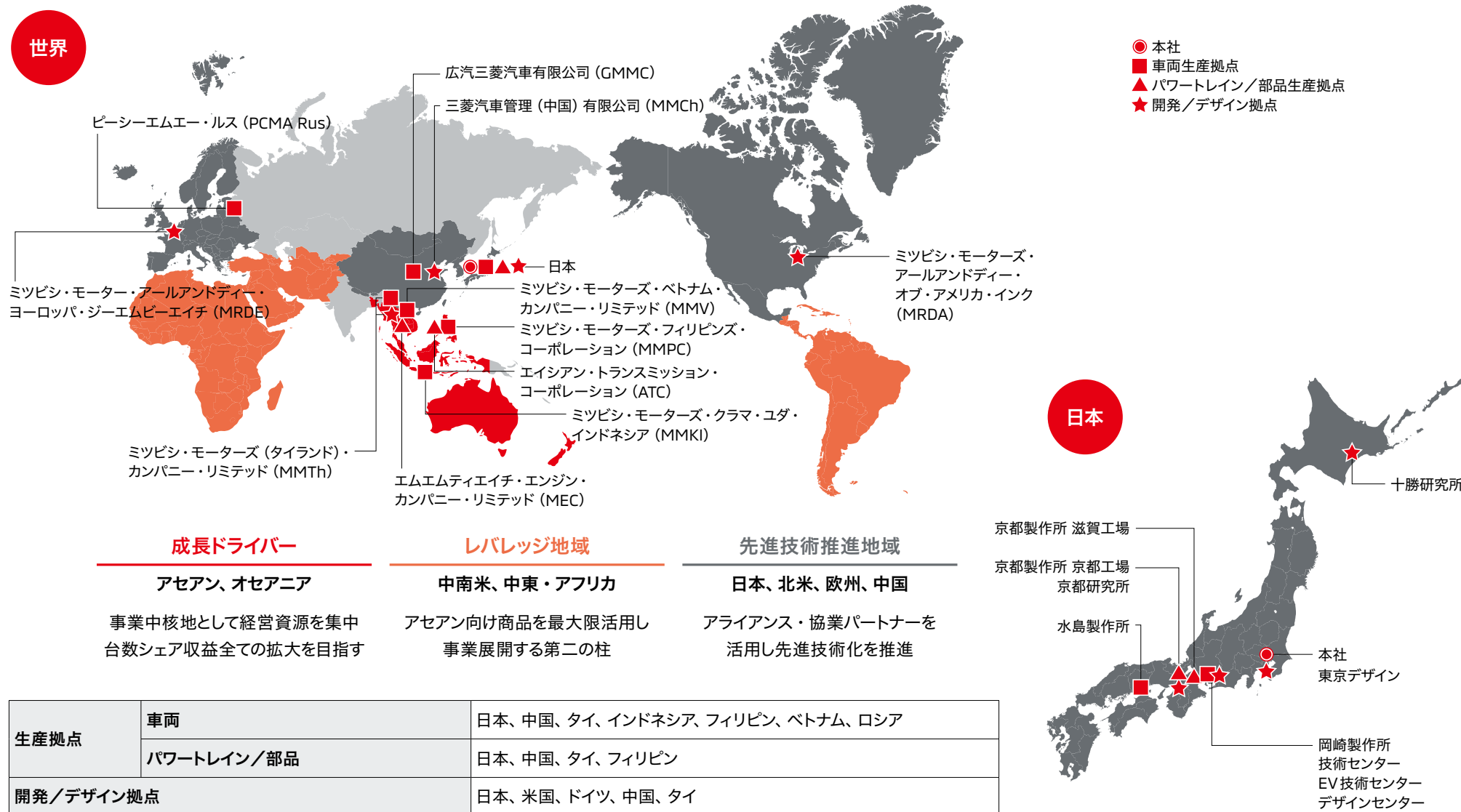
	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
日本	661	620	367	420	457
海外	780	717	447	604	562
アジア	752	697	434	579	542
その他	28	20	13	25	20
合計	1,441	1,337	814	1,024	1,019

地域別販売台数

(単位：千台)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
日本	104	95	73	75	92
海外	1,140	1,032	728	862	742
北米	173	160	113	156	133
欧州	236	215	144	131	61
アジア	481	433	294	331	310
オセアニア	102	88	72	97	88
その他	148	136	105	147	150
合計	1,244	1,127	801	937	834

主な拠点



トップコミットメント

「三菱自動車らしさ」を徹底的に磨き上げ、 さらなる成長と次の時代に向け Challenge します



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

近年、気候変動への対応や人権尊重などのサステナビリティに関する課題が企業経営において益々重要になっています。加えて、AIやIoTなどテクノロジーの発展により、人の移動とモノを運ぶための手段であった自動車の概念は大きく変わりつつあり、自動車業界は新しい時代に向かおうとしています。

原材料費や人件費の高騰、不安定な為替などにより先行きが不透明な状況ではありますが、三菱自動車は、地球規模の課題であるカーボンニュートラルの実現のほか、モビリティビジネスの構築、人権尊重や多様な人材が活躍できる職場の確立に取り組むことで、「当社自身が変わるという挑戦」、そして「新しい時代に対応していく備えとして、経営基盤を一層強化するという挑戦」、この二つに挑戦し続けます。

そのうえで、「『環境×安全・安心・快適』を実現する技術に裏付けられた信頼感により、冒険心を呼び覚ます心豊かなモビリティライフをお客様に提供すること」という三菱自動車らしさを徹底的に磨き上げ、持続可能な社会の実現と当社グループの持続的成長を目指していきます。

「2050年カーボンニュートラルに挑戦します」

今や世界の共通課題である2050年カーボンニュートラルの実現に向けた対応は、当社の将来を決める極めて重要な取り組みであると認識しています。

気候変動対策を事業戦略策定上の重要な課題の一つと位置付け、気候変動リスクおよび機会への対応策を、環境への取り組みの方向性と目標を定めた「環境計画パッケージ」や、事業戦略に反映させることで、事業の持続的な成長や将来リスクの低減につなげ、企業としてのレジリエンスを高める取り組みに挑戦していきます。

具体的には、長期・中期・短期のリスクおよび機会の洗い出し・評価を行い、特に影響度の大きい項目として「燃費/CO₂、ZEV規制などの強化」「カーボンプライシングの導入・拡大」「電動車の需要拡大」を特定しました。これらの項目に対して、国際機関などが公表している複数のシナリオから、当社事業への影響分析および対応策の検討を進めています。

当社は、昨年サプライチェーン全体で2050年カーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言し、あわせて環境

ビジョン2050の中で新たに打ち出しました。更に今年に入り、環境ターゲット2030の目標を一部見直し、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたマイルストーンを示しました。

電動車の販売比率は2030年度に50%、更には2035年度に100%とすることを目指します。世界市場のさまざまなニーズに応えるべく、アライアンスの技術を活用しながら、各国・各地域のエネルギー事情やインフラ整備状況などに応じて、最適な電動車（電気自動車・プラグインハイブリッド車・ハイブリッド車）を適切なタイミングで投入します。2023年3月に公表した新中期経営計画「Challenge 2025」にもとづき、今後5年間で9車種の電動車を投入する予定です。

また、事業活動では、2030年度目標としてCO₂排出量を2018年度比で50%削減する目標を掲げており、目標達成に向け省エネルギー活動の推進や再生可能エネルギーの導入・拡大などを進めます。加えて、サプライチェーン全体のCO₂削減に向けて、主要な取引先および輸送会社と協力し、原材料・部品の生産・調達段階や、製品を含めた物流領域のCO₂排出量の低減などを推進していきます。

「モビリティの可能性を追求していきます」

大変革時代の生き残りをかけ、三菱自動車はデジタルトランスフォーメーション、新事業への取り組みに挑戦していきます。例えば、電動車の使用済みバッテリーを蓄電池として活用し電力の需給を調整するとともに、災害による停電時などの緊急電源として車載バッテリーを活用する実証実験などに取り組んでいます。こうした自動車メーカーならではのエネルギーマネジメントやバッテリーの利活用といった事業機会の可能性を模索し、新たな収益の柱とすべく本格展開に向けた基盤構築を進めます。

「働きがいのある環境の構築と人材育成を推進します」

事業環境が急速に変化する中、当社が持続的に成長し企業価値の向上を実現していくためには、志ある人材を獲得・育成し、更に、リテンションを図ることが欠かせません。一人ひとりがやりがいを持って働き、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環境を整えることが重要であり、人材は資本であるとの思いから「多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築」を新たにマテリアリティとして特定しました。特定にあたっては、全ての社員が理解しやすく、共通の認識を持てるよう経営陣が議論を重ねました。

今後の成長に向け、人材の活躍をより一層促進するため新中期経営計画「Challenge 2025」を支える人材戦略の方向性として掲げた、「より一層働きやすい職場への改

革」、「教育・リスキリングプログラムの充実」、「多様で幅広い人材確保の推進」を重点項目として、人材育成を推進します。

「人権尊重の取り組みを引き続き強化します」

グローバルに事業を展開し持続的に成長するためには、人権尊重の取り組みが不可欠であり、当社グループでは、「人権方針」で差別の禁止や不当な労働慣行の排除などを示しています。2021年度の本社および国内の3製作所に続き、2022年度はアセアンの主要生産拠点であるミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）において海外では初めての人権アセスメントを実施するなど、人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて事業活動が人権に与える負の影響を特定し、その防止に取り組んでいます。

自動車産業の複雑なサプライチェーンにおける人権尊重の取り組みに関しては、お取引先様に「サプライヤー CSR 調達ガイドライン」に合意いただくとともに、第三者評価機関によるお取引先様へのCSRアセスメントなどを通じて把握に努めています。原材料の調達や部品生産において深刻な人権侵害である児童労働、強制労働などにつきましては、関連するお取引先様と協力し、それらの排除に取り組んでいます。これからもサプライチェーンを含めた取り組みを強化します。

「サステナブル経営を強化します」

当社は、サステナビリティへの対応が当社グループの経営上の重要課題であるとの考えのもと、マテリアリティ全てに役員・本部長の取り組み責任者を定め、私が委員長を務めるサステナビリティ委員会でその進捗を確認し、気候変動対策など重要事項は、取締役会で審議・報告しています。

加えて、役員が意識を高め、取り組みを牽引すべく、2022年度に役員の中長期業績連動報酬を決定する指標として「事業活動CO₂排出量」および「従業員エンゲージメント」を追加しました。

また、「ビジョン・ミッション」にもとづき、株主の皆様やお客様をはじめ、全てのステークホルダーのご期待に応えるとともに、当社の持続的な成長と企業価値の向上を実現するために、コンプライアンスを最優先に、経営上の優先課題としてコーポレート・ガバナンスの継続的強化・充実に取り組んでいます。

今後も透明性高く、全社でのサステナブル経営を強化します。

三菱自動車工業株式会社
取締役
代表執行役社長
兼 最高経営責任者

加藤 隆雄

企業理念・方針

三菱グループ三綱領

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)

=フェアプレイに徹する

公明正大で品格のある行動を旨とし、活動の公開性、透明性を堅持する。

立業貿易(りつぎょうぼうえき)

=グローバルな視野に立って

全世界的、宇宙的視野に立脚した事業展開を図る。

ビジョン・ミッション

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

VISION

モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります

MISSION

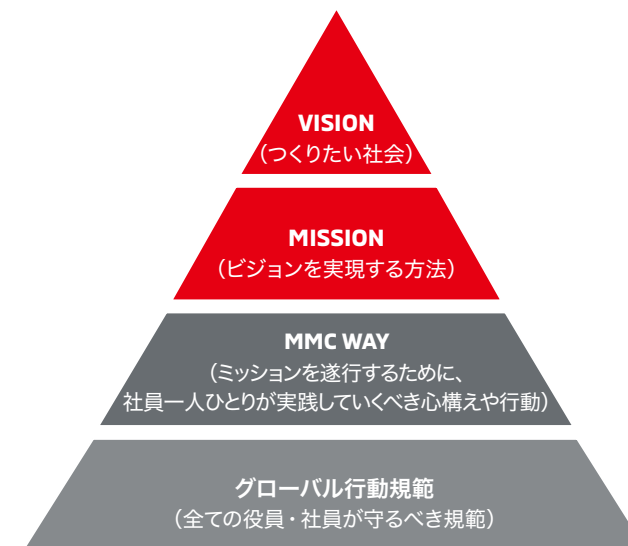
1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します

自動車業界はパワートレインの多様化、クルマの知能化・IoT化などにより、次々と技術革新が生まれており、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)」および全ての役員・社員が守るべき「グローバル行動規範(※2)」の実践を通じて、「ミッション」を遂行し、「ビジョン」を実現することを目指しています。

多様なステークホルダーとの対話を通じて相互に理解を深めながら、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、持続可能な社会の実現に貢献します。



※1「MMC WAY」の詳細は、P79をご参照ください。

※2「グローバル行動規範」の詳細は、P112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

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、近年、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、環境面では世界的に気候変動やエネルギー問題が深刻化し、自動車業界ではコネクティッド、自動運転をはじめとする新技術やカーシェアリングに代表される新しいビジネスモデルなど、100年に1度の大変革期を迎えています。

三菱自動車は、環境・社会・ガバナンス各分野のさまざまな課題が企業の持続的成長を脅かすリスクとなる一方、社会問題の解決に取り組むことは、新たなビジネスの機会につながると捉え、リスクの低減に努めるとともに、責任ある事業運営に取り組み、各国・各地域における事業活動を通じて社会問題の解決に貢献することにより、持続可能な社会の実現と当社の持続的成長を目指しています。



サステナビリティ推進体制

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

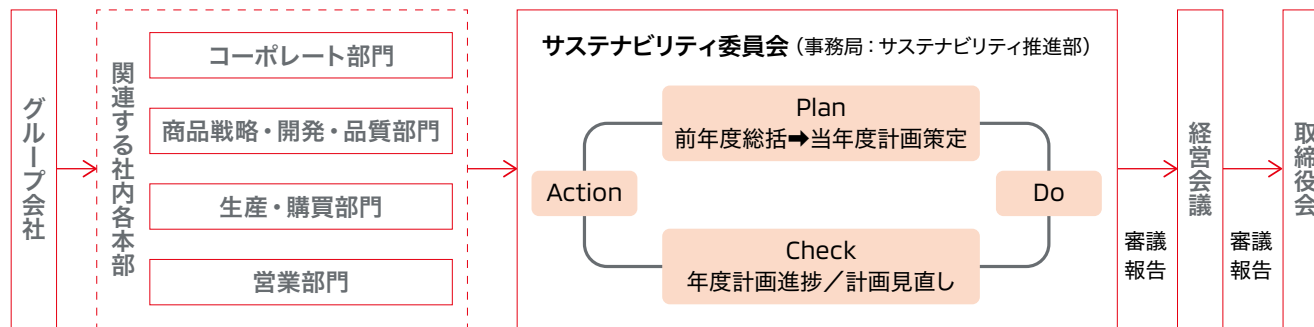
なお、マテリアリティの見直しなど重要事項やサステナビリティ全般の活動状況は取締役会で審議・報告する体制としています。

サステナビリティ委員会における議事概要

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

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

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



2022年度のサステナビリティ委員会の実績

<開催回数>

3回

<主な審議・報告事項>

- ・マテリアリティの見直し
- ・マテリアリティ 2021年度の取り組みレビューおよび2022年度の取り組み計画
- ・カーボンニュートラルへの取り組み
- ・TCFD提言への対応
- ・人権に関する取り組み
- ・2022年度情報開示方針
- ・サステナビリティマインドの醸成に関する取り組みなど

サステナビリティ委員会の構成 (2023年7月時点)

区分	役職または所掌範囲	
委員長	執行役社長	
副委員長	執行役 (内部統制・総務・管理担当)	
委員	執行役副社長 (開発・商品戦略・TCS(※1)・デザイン担当)	
	執行役副社長 (営業担当)	
	執行役副社長 (CFO)	
	上席執行役 (コーポレートガバナンス担当)	
	上席執行役 (生産・購買担当)	
	執行役員 経営戦略本部長	
	PD(※2) 室長	
	マテリアリティの取り組み責任者	対象マテリアリティ * 複数部門における取り組みのリーダーを示す
	執行役 (商品戦略担当) 兼商品戦略本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」
	執行役員 人事本部長	「多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築」 「人材育成の強化」 「労働安全衛生の推進」
	執行役員 モビリティビジネス本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」
	執行役員 第一EV・パワートレイン技術開発本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」 「資源循環の取り組み」
	執行役員 (アセアン・オセアニア担当)	「事業を通じた地域経済への貢献」*
	総務・サステナビリティ本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」* 「資源循環の取り組み」* 「社会貢献活動の推進」*
	第一車両技術開発本部長	「道路交通事故の削減に寄与する製品の提供」 「資源循環の取り組み」 「環境汚染の防止」
	生産技術本部長	「事業を通じた地域経済への貢献」
	SCM(※3) 本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」
内部統制推進室長	「ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底」	
TCS(※1) 本部長	「製品品質、セールス・サービス品質の向上」*	
生産戦略企画本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」 「資源循環の取り組み」	
調達管理本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」 「持続可能なサプライチェーンの実現」	
グローバルセールスデベロップメント本部長	「製品品質、セールス・サービス品質の向上」	
グローバルアフターセールス本部長	「製品品質、セールス・サービス品質の向上」	
国内営業本部長	「製品品質、セールス・サービス品質の向上」 「社会貢献活動の推進」	
オブザーバー	取締役 監査委員	
	執行役員 法務・ガバナンス本部長	
	監査委員会室 常勤監査委員補佐	
	経営戦略本部 IR室長	
	広報部長	
	財務経理統括室長	

※1 TCS : Total Customer Satisfaction (トータル・カスタマー・サティスファクション) の略称

※2 PD : Program Director (プログラム・ダイレクター) の略称

※3 SCM : Supply Chain Management (サプライチェーンマネジメント) の略称

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、一年を通じて浸透活動を行っています。浸透度は年度末に実施する社員意識調査で確認し、調査結果は各施策の強化・改善など次年度の活動に生かしています。

<2022年度活動事例>

- ・サステナビリティ全般に関するオンライン研修
6,927名受講
- ・サステナビリティ全般に関する階層別研修
19回実施
(新入社員、キャリア入社社員、技能系列スタッフ候補者、新任M2社員(課長級)、新任M1社員(部長級))
- ・サステナビリティに関する幹部メッセージ
3回発信
- ・サステナビリティに関するニュースレター
6回発信

「国連グローバル・コンパクト」への参加

当社は、2019年5月、国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」についての普遍的原則である「国連グローバル・コンパクト」への支持を表明しました。「国連グローバル・コンパクト」は、国連のコフィー・アナン事務総長(当時)が1999年に世界経済フォーラム(ダボス会議)で提唱した、企業・団体による自主行動原則です。グローバルに事業を行う当社にとって、人権尊重や腐敗防止の取り組みは非常に重要と考えていることから、同年に三菱自動車グローバル行動規範を一部改定し、人権尊重や腐敗防止の取り組みをより明確にしました。加えて、人権を重視した事業活動を推進していくことをコミットする人権方針を制定しました。

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

グローバルコンパクトで規定している4つの分野についての具体的な活動内容は以下をご参照ください。

- 人権 : P91-94
- 労働 : P88-90
- 環境 : P29-64
- 腐敗防止 : P115



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」
- 一般社団法人日本経済団体連合会「企業行動憲章」

経営戦略とサステナビリティ

長期ロードマップの設定

三菱自動車の中期戦略の策定にあたって、「15年の計」という社内の活動を通じ、技術・地域・モビリティビジネスの3つの領域で、15年後の世界観を念頭に置いて、そこに向けたロードマップを構築しました。

当社では、今後15年間に自動車業界を取り巻く環境に大変革をもたらす大きな社会の変化として3つあると考えています。

一つ目は、地球規模の課題である気候変動問題です。カーボンニュートラルの実現に向け、自動車業界においては、バッテリーとバイオ燃料の進化がこれを支えると考えています。

二つ目は、お客様像です。デジタルネイティブで体験や共感を大事にするZ世代が、将来の自動車購入・利用者層の

中心となり、今後のマーケティング・販売活動を大きく変えていくと考えています。

三つ目は、多種多様で日進月歩の勢いで進化するデジタル技術です。これら進化を取り込むことが、自動運転・コネクティッド・モビリティビジネスといった領域での競争力強化に不可欠と考えています。

環境ターゲット2030の見直し

当社は、前中期経営計画「Small but Beautiful」においてプラグインハイブリッド車（PHEV）を軸とした環境技術強化を重点に据えるとともに、30年先を見据え、環境への取り組みの方向性と目標を定めた環境計画パッケージ

（環境方針、環境ビジョン2050、環境ターゲット2030）を2020年11月に発表しました。

その後、昨今のカーボンニュートラルへの関心の高まりを受け、当社としてもその取り組みを加速させるべく、2022年9月に当社としてサプライチェーン全体でカーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言し、あわせて「環境ビジョン2050」を改定しました。また、2023年2月には「環境ターゲット2030」を改定し、具体的には、2030年度の事業活動CO₂排出量削減目標を引き上げ「2018年度比▲50%」としたほか、従来の新車平均CO₂排出量「2010年度比▲40%」、電動車販売比率「2030年度50%」を堅持しつつ、新たに電動車販売比率「2035年度100%」という目標を掲げました。

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、当社も確実にこれらの取り組みを進めていきます。

「環境ターゲット2030」の詳細については、P31をご参照ください。

長期ロードマップ

	2020	2025	2030	2035年
社会の変化	CN意識の高まり		CN実現に向けた取り組み / バッテリー進化	
	Z世代（体験・共感・タイムパフォーマンス重視）		α世代へ…	
	デジタル技術の進化（通信(5G/6G)・DX・AI・ロボティクス・メタバース）			
中期経営計画	"Small but Beautiful"		"Challenge 2025"	
車の電動化	ICE主体	ICE・HEV・PHEV・BEV 混在	HEV・PHEV・BEV 主体	BEV主体
DX/新ビジネス	業務上のデジタル利用	システム更新 DX対応	デジタルを活用した新ビジネス展開の本格化	
事業形態	車両販売 アフターセールス	バリューチェーン拡大 新ビジネスへのチャレンジ	車両販売+新ビジネス領域での収益確保 パートナー企業との協業深化(エネルギーマネジメントなど)	
地域戦略	グローバル展開	注力地域の選択と 役割整理	各地域の役割明確化と収益確保	

長期ロードマップの詳細については、ウェブサイトP7をご参照ください。

(WEB) https://www.mitsubishi-motors.com/content/dam/com/ir_jp/pdf/financial/2023/230310-2.pdf?20230808

目標値の見直し

事業活動のCO₂排出量 (Scope1,2 総量)
▲40% → ▲50%
(2014年度比) (2018年度比)

追加した目標

- 電動車販売比率 2035年度100%
- 調達・物流領域における取引先・輸送業者との連携を通じたCO₂排出削減活動を推進
- 電動車と使用済みバッテリーを活用したエネルギーマネジメントサービスの提供

新中期経営計画「Challenge 2025」の概要

2023年3月に発表した新中期経営計画「Challenge 2025」は、「15年の計」で描いた技術・地域・モビリティ領域におけるロードマップをバックキャストする形で策定したものです。

「Challenge 2025」では、この先、我々を取り巻く環境の大変革の中で三菱自動車の持続的成長を達成するための主要な3つのチャレンジを設定しています。

一つ目は、「安定収益基盤確立に向けた地域戦略」です。世界市場を3つに分類し(※)、各地域の役割を明確化したうえで、収益基盤の確立・強化を図ります。

主要な3つのチャレンジ



特に成長ドライバー地域のアセアンにおいて、2023年度以降、「三菱自動車らしさ」を体現した新商品を連続投入していきます。そして、これら新商品とイベントなどによるお客様の体験機会を密接に連携することで、当社のブランド価値向上を図ります。また、アセアン各国においてインフラとしての販売店舗数の拡大によるエリアカバレッジの向上と、店舗設備や接客方法の改善、デジタル化推進によるお客様の利便性向上など、販売・サービスの質改善の両立を図ります。

※ 当社事業の中核であるアセアン、オセアニアを「成長ドライバー」、アセアン向け商品を横展開する中南米・中東・アフリカ地域を「レバレッジ地域」、電動化に代表される環境技術、ADASなどの安全技術、そして車両データ活用などを必要とする日本・北米・欧州・中国を「先進技術推進地域」に分類
「主な拠点」についてはP5をご参照ください。

＜関連するマテリアリティ＞

「製品品質、セールス・サービス品質の向上」についてはP70をご参照ください。

「事業を通じた地域経済への貢献」については、P76をご参照ください。

二つ目は、「カーボンニュートラルの対応促進」についてです。当社は世界で初めて電気自動車・SUVのPHEV車を量産化した自動車メーカーとして、アライアンス間で連携しつつ、電動化技術の開発を強化し、今後5年間で電動車9車種を市場投入する予定です。環境ターゲットの数値目標はTank to wheelで設定しており、電動車の魅力である静粛性や気持ちのよい加速性能に、当社の遺伝子である耐久信頼技術や四輪制御技術を組み合わせることで、三菱自動車らしい電動車を市場へ導入していきます。更に、日々進化するIT・デジタル技術や、心地よく先進的で快適な車内空間を組み合わせることで、より魅力的で、「冒険心」を呼び覚ます心豊かなモビリティライフを楽しんでいただけるようなクルマづくりに取り組みます。加えて、電池コストの低減のみならず、エネルギーマネジメント、使用済みバッテリーリユースまでも含めたお客様の保有コストの最小化に向け、さらなる電動化の強化を進めていきます。

また、当社事業に由来する温室効果ガス排出量の削減も図ります。

詳細については以下をご参照ください。

- ・「環境計画パッケージ」：P30
- ・「環境ターゲット2030」：P31
- ・マテリアリティ「気候変動・エネルギー問題への対応」：P36

三つ目は、「デジタル化推進・新ビジネス領域への進出」です。デジタルネイティブのZ世代が自動車購入・利用者層の中心となることを想定し、オペレーションにおけるITインフラストラクチャーを刷新し、デジタルトランスフォーメーションを進めます。

また、電動化・デジタル技術の進化は、エネルギーマネジメントやデータビジネスなど、新たな事業機会を提供すると考えています。現在の中期経営計画期間中に新しいビジネスへの可能性を模索し、その後の本格展開に向けた基盤構築を図ります。

事業環境が急速に変化する中、三菱自動車が持続的に成長し、企業価値の向上を実現していくための鍵は「人材」です。当社は、2022年度に当社のあるべき姿について議論を重ね、社員一人ひとりが未知の領域にこれまでも増してチャレンジすることにより、ステークホルダーからの期待に応え、持続可能な社会の実現に貢献していくとの意を込め、行動指針「MMC WAY」を刷新しました。この「MMC WAY」の実践のベースとなる働きがいのある職場の確立や人材育成、多様な人材確保に向け、経営戦略と連動した下記の取り組みを進めます。

＜人材戦略の方向性＞

- より一層働きやすい職場への改革
- 教育・リスキングプログラムの充実
- 多様で幅広い人材確保の推進

＜関連するマテリアリティ＞

「人材マネジメント」は、P79をご参照ください。

三菱自動車らしさ

お客様に当社の商品を選んでいただくために、新中期経営計画「Challenge 2025」の中で「三菱自動車らしさ」を改めて定義づけました。

「三菱自動車らしさ」とは、「環境×安全・安心・快適」を実現する技術に裏付けられた信頼感により、冒険心を呼び覚ます心豊かなモビリティライフをお客様に提供することです。

道なき道をゆく人はもちろん、運転が不安でも日常の中で少し自分の世界を広げてみたい、そのような、あらゆるお客様の人生、生活に新しい何かを提供して喜びを感じていただくことを目指しています。

当社の独自価値であるこの「三菱自動車らしさ」を徹底的に磨き上げ、お客様に伝え、理解と共感を得ることで、ブランドを強化し、価値訴求ビジネスの浸透を図ります。

「三菱自動車らしさ」の追求

「三菱自動車らしさ」とは

「環境×安全・安心・快適」を実現する技術に裏付けられた信頼感により
「冒険心」を呼び覚ます心豊かなモビリティライフをお客様に提供すること

 環境に優しく自然に寄り添い行動できる	 働くクルマでカーボンニュートラルに貢献する	 誰もが自信をもってワクワクする冒険を体験できる	 どんな冒険からも家族と一緒に無事に帰ることができる	 災害や停電時等いざという時に頼れる・役立つ
---	---	---	---	---

 電動化技術	 耐久信頼性技術	 四輪制御技術 (S-AWC)	 快適性技術
世界初の量産BEVと世界に認められているPHEVをコアとする	世界のあらゆる路面と環境で培った設計思想で悪条件下でも頼りになる	どんな路面でも圧倒的な走破性と安心感を提供する	日々進化するIT技術を活用した心地よく先進的な車内空間で乗る人全員をワクワクさせる

三菱自動車のマテリアリティ

マテリアリティの特定と見直し

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

特定に際してはステークホルダーの関心度と自社への影響度の観点から検討を重ね、有識者へのヒアリングを実施しました。そのうえで、サステナビリティ委員会にて議論を重ね、経営会議にて決定しました。

近年、サステナビリティにかかわる社会動向は、大きくかつ急速に変化しており、当社が経済、環境、ならびに人権を含む人々に与える最も著しいインパクトを考慮したうえで、必要に応じてマテリアリティを柔軟に見直し、取り組むことで、ステークホルダーのニーズや期待に応えていきたいと考えています。

社会情勢や課題認識を踏まえた柔軟な見直しの実施

2020年度には、環境問題の深刻化や新型コロナウイルス感染症拡大による社会情勢の変化を踏まえ、サステナビリティ委員会での議論を経て次のとおりマテリアリティを見直し、取締役会において決議しました。

①「環境」に関するマテリアリティ

当社が2020年度に策定した環境計画パッケージでは、環境汚染防止を気候変動対策・資源循環とともに「重点環境課題」と位置付けました。これにあわせて、マテリアリティでも「環境汚染の防止」の自社への影響度を“とても高い”から“極めて高い”に引き上げました。

②「人」に関するマテリアリティ

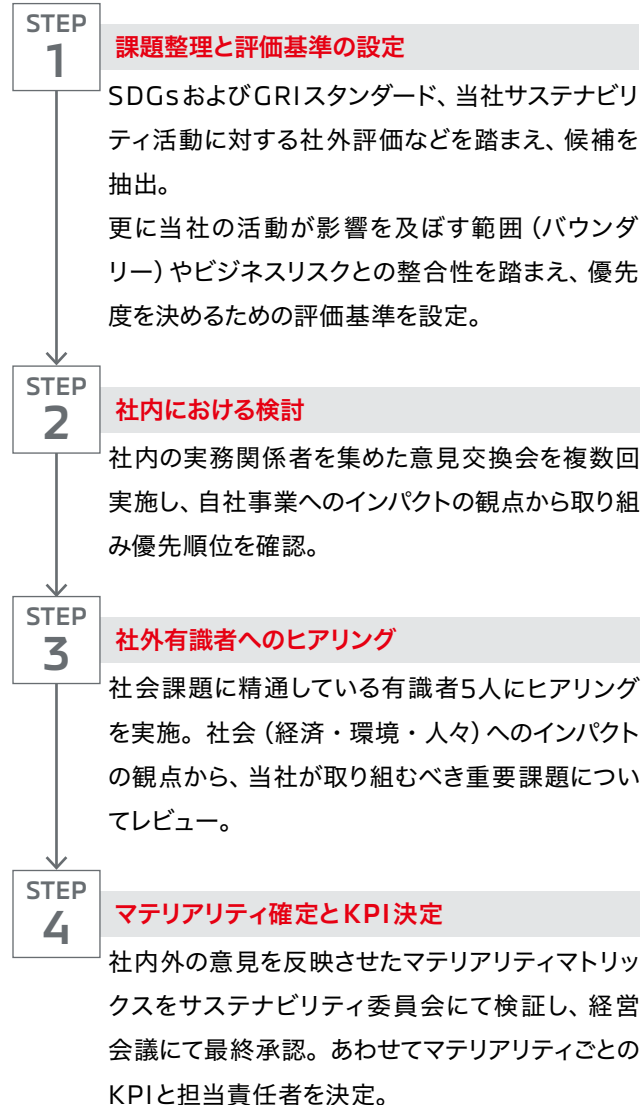
新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした新しい常態を踏まえ、従来の「働き方改革」と「ダイバーシティ」は、「新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)」とすることにより、“多様な社員が活躍できる環境づくりにより組織力と企業価値を高める”との方向性を示しました。

また、2022年度には、今後の当社の持続的成長と企業価値向上に向けて人的資本への対応を強化する必要性から、サステナビリティ委員会での議論を経て次のとおりマテリアリティを見直し、経営会議において決議しました。

2020年度に設定したマテリアリティ「新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)」への対応は、リモートワークを前提とした柔軟な働き方の拡充を通じて新型コロナウイルス感染症拡大期において一定の成果を得ました。世界的に経済活動が正常に戻りつつある中、今後の「当社の成長を支える従業員は資本である」との考えに立ち、多様な人材を採用・登用し、一人ひとりの違いを認め、活躍できる職場環境や公平な機会を提供することにより、その可能性を最大限に引き出し、エンゲージメントを向上させることがこれまで以上に重要です。

このような認識から、「新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)」を「多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築」と改め、人材に関する施策を更に強化する方向性を示しました。

特定のプロセス



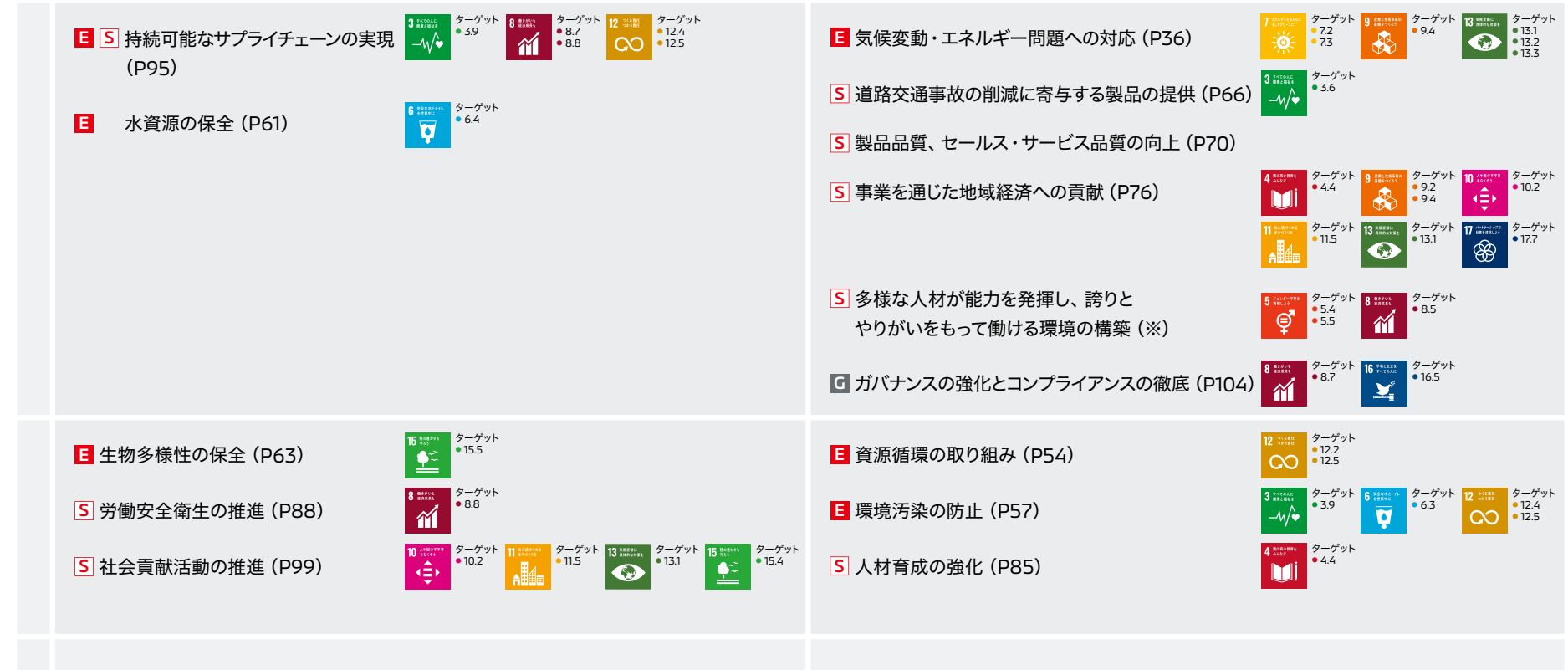
特定されたマテリアリティ

当社が社会（経済・環境・人々）に与えるインパクト

極めて高い

高い

高い



高い

とても高い

極めて高い

自社事業へのインパクト

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

※「新しい常態に対応した働き方改革(ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)」については、P81をご参照ください。

マテリアリティの年度目標設定における中長期視点の反映

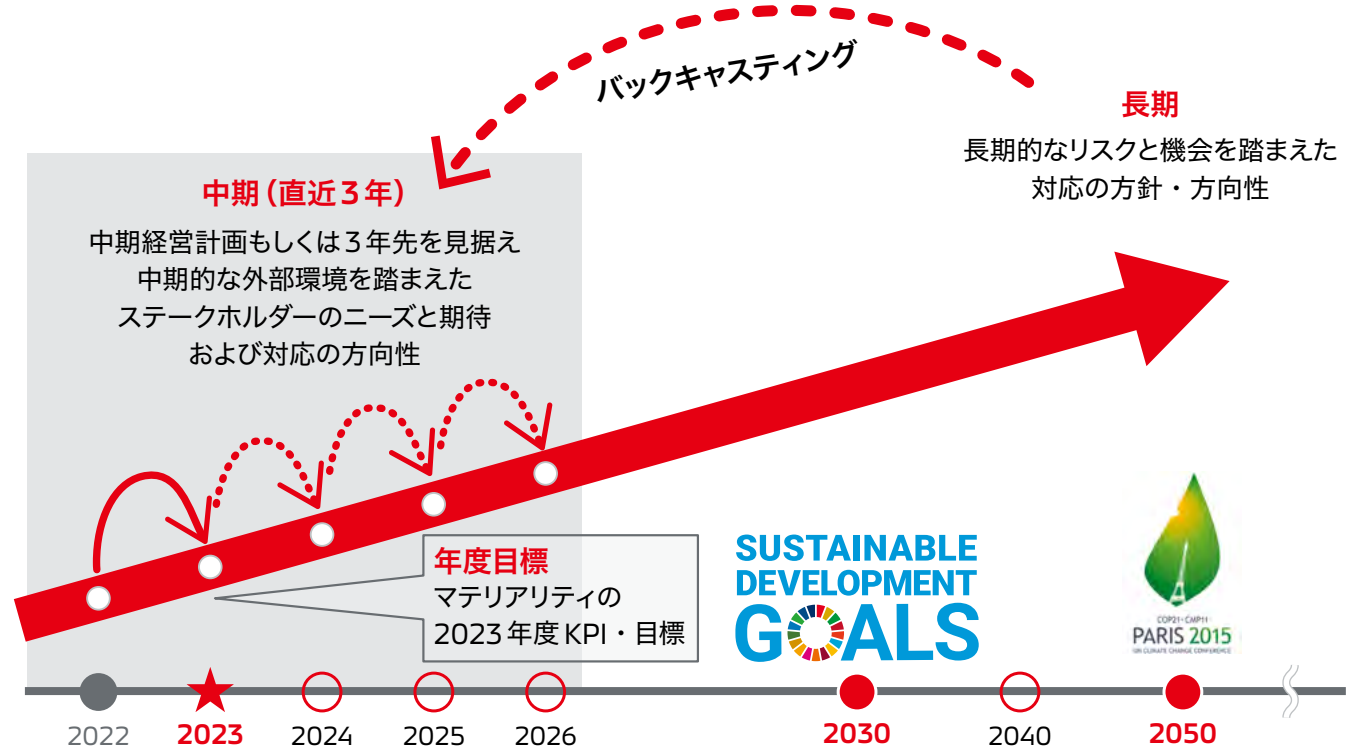
三菱自動車は、自動車業界を取り巻くさまざまな変化に対応し、長い視点で事業環境を見極め、中長期的なリスクと機会に対応するためには経営基盤の強化が必要と考えています。そのため、マテリアリティの取り組みについて中長期の視点を入れて年度目標を設定することが重要であると認識しています。

当社は、2021年度に次のステップを踏み、各マテリアリティの取り組みの年度目標を設定しました。

まず、事業活動を行ううえで必須要件と捉えている環境問題への対応、中でも環境方針において特に注力するとした気候変動対策、資源循環、環境汚染防止については、長期の視点として環境ビジョン2050で定めた30年先を、その他のマテリアリティについては国連持続可能な開発目標(SDGs)のゴールである2030年を、それぞれ見据えています。長期の視点で当社が認識する社会問題(リスク)とその問題に対応した結果として得られる効果(機会)について洗い出しを行い、各マテリアリティの実行責任者と協議を重ね、対応の方向性を明確にしました。

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

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



マテリアリティ(リスク/機会/インパクト)

マテリアリティ	リスク	機会	インパクト
気候変動・エネルギー問題への対応	<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
資源循環の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ● 希少金属などの天然資源の枯渇にもなう資源制約による原材料調達コストの増加 ● 再生材利用・リサイクルなどの規制強化と対応コストの増加 ● 資源循環への対応遅れによる企業イメージの低下 	<ul style="list-style-type: none"> ● 枯渇性資源への依存度減少による調達コストの安定化 ● 資源効率の向上、廃棄物の再資源化によるコスト削減 ● 3R設計とリサイクル技術高度化による競争力の向上 ● 使用済みバッテリーの活用機会の拡大 ● 循環型社会への貢献PRを通じた企業イメージの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 投入資源の最小化と資源効率の最大化による資源循環型社会の実現への貢献
E 環境汚染の防止	<ul style="list-style-type: none"> ● 人の健康被害の拡大、生態系の損失にもなう規制の強化・拡大による環境負荷物質管理コストの増加 ● 大気や水に関する重大な漏出事故による訴訟や罰金・制裁金の支払い ● サプライヤーの環境問題発生による操業停止にもなう部品調達の寸断 ● 規制への対応遅れによる企業イメージの低下 	<ul style="list-style-type: none"> ● サプライチェーンを含めた管理効率化によるコスト削減 ● サプライチェーンを含めた管理強化による安心・安全な製品の提供と競争力の維持 ● 規制よりも厳しい自主基準での管理を通じた企業イメージの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 製品による環境負荷や事業活動にもなう汚染の低減を通じた環境汚染のない社会の実現への貢献
水資源の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 水不足・水質汚染による調達不安定化およびコストの増加 ● 気候変動にもなう洪水などの被害による操業停止および収益の低下 ● 取水制限・排水規制強化による対応コストの増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 水資源への依存度減少による水ストレスの影響の軽減 ● 水使用量削減、再利用率向上によるコスト削減 	<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動・資源採掘・環境汚染が水資源に及ぼす影響(集中豪雨、干ばつ、水質汚染、水不足など)を踏まえ、これら問題への取り組みを通じた水リスクの低下および水資源の保全への寄与
生物多様性の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 生態系の損失に起因した環境変化による資源の調達不安定化および調達コストの増加 ● 事業での土地利用に起因した生態系の損失による企業イメージ低下 	<ul style="list-style-type: none"> ● 生態系の損失に起因した環境変化による資源の調達不安定化および調達コスト増加の回避 ● 事業での土地利用に起因した生態系への影響の緩和・回復による企業イメージ低下の回避 	<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動・資源採掘・環境汚染が生態系に及ぼす影響(種の絶滅や生息・生育域の移動、減少、消滅など)を踏まえ、これら問題への取り組みを通じた生態系損失の低減への寄与 ● 地域の生物多様性と調和した保全施策の実施

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

	マテリアリティ	リスク	機会	インパクト
S	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	<ul style="list-style-type: none"> ● ドライバーの高齢化にともなう重大事故の増加 ● 新興国における自動車保有急増による事故の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 先進技術投入によるブランド確保と販売拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全技術の普及・拡大による交通事故ゼロのクルマ社会実現への貢献
	製品品質、セールス・サービス品質の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 製品・サービス品質に起因した品質問題の発生 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高品質な製品とサービスの提供や接遇によるロイヤリティの向上および新規顧客の獲得 	<ul style="list-style-type: none"> ● お客様の期待を上回る製品品質、およびセールス・サービス品質の提供による顧客満足度の向上
	事業を通じた地域経済への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ● 世界的にアセアン地域への投資が進み、労働力不足や人件費上昇 ● 経済発展による域内・所得格差の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人材育成による経営基盤の強化 ● 継続した設備投資による労働環境の改善、生産性向上・効率化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業展開している地域の発展と課題解決
	多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築	<ul style="list-style-type: none"> ● ダイバーシティや働きやすい環境にある企業への人材集中 ● コミュニケーションの低下によるビジネスへの影響 	<ul style="list-style-type: none"> ● 優秀な人材の確保、多様な視点からの価値創造 ● リモートワークの質向上による生産性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な人材が活躍できる組織の構築による企業価値の向上 ● 生産性がより高まる働きやすい環境の整備による価値の提供
	人材育成の強化	<ul style="list-style-type: none"> ● リモート下における生産性の低下、組織の弱体化 ● 社会や環境の変化への適応遅れによる競争力の低下 	<ul style="list-style-type: none"> ● 生産性の向上、組織の強靱化 ● 専門性の高い人材の育成による競争力向上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 管理職のマネジメント力強化による企業価値の向上 ● 環境変化に柔軟に対応できるスキルの向上による価値の提供
	労働安全衛生の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 労働災害の発生、生活習慣病・メンタル疾患患者数の増加など、従業員の心身の健康阻害による企業イメージの低下、事業継続の阻害 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全で安心な職場づくり、心身の健康促進による事業の安定性確保 	<ul style="list-style-type: none"> ● 従業員一人ひとりがやりがいを持ちながら、心身ともに健康でいきいきと働き、活躍することができる環境の提供によるエンゲージメントの向上
	持続可能なサプライチェーンの実現	<ul style="list-style-type: none"> ● 外的要因に起因するサプライチェーンの混乱による生産の遅延・停止やコストの増加 ● サプライチェーンにおける人権侵害をはじめとする社会・環境問題への対応遅れによる原材料調達不全、企業価値毀損 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安定したサプライチェーンの確立による有事における調達体制の確保 ● 人権の尊重、コンプライアンスの徹底などによるサプライチェーン全体での責任ある行動による社会的信用の保持 	<ul style="list-style-type: none"> ● 業界団体・行政とも連携したBCP(※)体制の強化による事業継続 ● サプライチェーン全体でのCSRレベルの向上による人権・環境へのインパクト低減(紛争鉱物など、取引先における人権課題への対応)
社会貢献活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 異常気象などによる大規模災害の増加 ● 経済発展の格差、不平等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害時協力協定のさらなる拡大と災害時の速やかな支援体制の整備によるくらしの安心・安全の支援 ● 地域のニーズに即した活動の継続による地域社会発展への寄与 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域のくらしの安心・安全の確保 ● 従業員一人ひとりの技術・ノウハウおよび製品を活用した、地域社会の発展 	
G	ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底	<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 ● 自然災害や感染症の発生による事業の中断 	<ul style="list-style-type: none"> ● 強固なガバナンス体制の確立による健全性かつ透明性の確保、および社会からの信頼獲得 ● リスクマネジメント強化による事業の安全性・継続性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ● 法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保など、一層のガバナンス強化による事業継続・信頼向上 ● リスクを適切に把握し、顕在化を未然に防ぎ、顕在化した場合はその影響を最小化することによる事業継続・信頼向上

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

マテリアリティ(外部環境/ステークホルダーのニーズと期待/中期目標)

マテリアリティ	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
気候変動・エネルギー問題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 140超の国・地域が2050年カーボンニュートラルを宣言 ● 2022年開催COP26(於 英国)を契機に主要国が2030年目標の引き上げを表明 ● 各国政府はCO₂・燃費基準の引き上げ、電動車義務化、内燃機関車販売禁止、LCA(ライフサイクルアセスメント)の規制強化などを検討・表明 ● 2023年3月のIPCC(※1)第6次評価報告書公表を契機にCO₂排出量削減に向けた取り組みがグローバルで加速 	<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) 	2030年度目標： <ul style="list-style-type: none"> ● 新車平均CO₂排出量：-40%(Tank to Wheel、2010年度比) ● 電動車販売比率：50%(2035年度 100%) ● 事業活動CO₂排出量：-50%(Scope 1, 2総量、2018年度比) ● 主要な取引先とのCO₂削減活動を推進 ● 輸送会社と協力したCO₂削減活動の推進 ● 電動車と使用済みバッテリーを活用したエネルギーマネジメントサービスの提供 ● 気候変動への適応策の実施
資源循環の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ● サーキュラー・エコノミーへの転換拡大 ● 国内外の廃棄物問題の顕在化(新興国の輸入規制など) ● EUバッテリー指令の強化(再生材使用量の開示など) ● プラスチックによる海洋汚染問題の顕在化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 脱石油資源プラスチック材の採用拡大 ● 直接埋立廃棄物ゼロ化(0.5%未満) ● 電動車の使用済みバッテリーの再利用
環境汚染の防止	<ul style="list-style-type: none"> ● 各国・各地域における排ガス規制の強化 ● 各国・各地域における化学物質規制の強化 ● 有害廃棄物の輸出入規制の強化(プラスチック廃棄物) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 製品の環境負荷物質規制の遵守
水資源の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動の進行にともなう極端現象による地球環境の変化および水不足の深刻化 ● 新興国での人口増加や都市開発による水質汚染の深刻化 ● プラスチックによる海洋汚染問題の顕在化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動対策・資源循環・環境汚染防止への取り組みの推進 ● 各生産拠点の水リスクを踏まえた水使用量の管理および排水水質のモニタリング
生物多様性の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● IPBES(※2)により、2019年5月に公表された評価報告書にともなう国際的な保全強化 ● 2022年12月開催の生物多様性条約第15回締約国会議における「昆明・モントリオール生物多様性枠組」の採択 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動対策・資源循環・環境汚染防止への取り組みの推進 ● 地域に根ざした環境課題への取り組みの推進

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

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

	マテリアリティ	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
S	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故関連法規や規制、政府安全目標の強化 ● NCAPなどの情報公開試験評価基準の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● お客様：予防安全技術への期待増 ● 地域社会：全ての人へ安全な移動手段の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境をリードし、安全・安心・快適な移動手段をお客様に提供
	製品品質、セールス・サービス品質の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両の高機能化（電動化／知能化）にともなう顧客ニーズの多様化 ● 車両のオフボード機能（コネクティッド／スマートフォン連携）の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ● [お客様視点] 商品および三菱自動車とのあらゆるタッチポイントでの品質にかかわる満足の実感 ● [ビジネス視点] コンプライアンスを遵守し、品質面で信頼を損なわないためのマネジメントの維持・強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 当社のアセアンコアマーケット5カ国（タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシア）、オーストラリアとマザーマーケットの日本でトップレベルのお客様評価を獲得
	事業を通じた地域経済への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ● アセアン地域における <ul style="list-style-type: none"> - カーボンニュートラル社会への取り組みを推進 - マルチFTA(自由貿易協定) 網の拡大による輸出入の円滑化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 雇用、人材育成、投資、技術移転、輸出、環境、社会貢献による地域の発展 	<ul style="list-style-type: none"> ● 全てのステークホルダー・社会への貢献を重視した事業展開 ● アセアン地域を事業中核地域として経営資源を集中
	多様な人材が能力を発揮し、誇りとやりがいをもって働ける環境の構築	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な人材が働きやすい環境整備の要請 	<ul style="list-style-type: none"> ● 個々の事情に合わせた、公平に働ける環境の提供 ● 優秀な人材の確保による事業の成長 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な人材が活躍できる働きやすい環境の構築
	人材育成の強化	<ul style="list-style-type: none"> ● リモートワークによるコミュニケーション不足・孤立化 ● 自動車業界における環境の急速な変化 (CASE, MaaS) 	<ul style="list-style-type: none"> ● マネジメント力の高い人材の確保 ● 環境や世代に合った教育の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ● マネジメント力、育成力の向上 ● 環境や世代に合わせた教育の施策策定
	労働安全衛生の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● メンタル疾患、生活習慣病罹患者の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境、年齢、生活などの変化に応じた従業員へのサポート ● 事業継続の要請 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境の変化によるメンタル疾患を防止し、従業員の心身の健康を維持 ● 全社安全衛生マネジメント、ならびに安全衛生関連法令監理、健康経営の推進
	持続可能なサプライチェーンの実現	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際社会における人権および環境意識の高まり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業継続・信頼向上の期待 	<ul style="list-style-type: none"> ● 取引先との協働と協調による、安定的かつ持続的な調達の実現
G	社会貢献活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 極端な気象現象による熱波や干ばつ、大雨による洪水などの災害が世界各地で相次ぎ発生 ● 紛争、自然災害、パンデミックなどの発生による経済発展の格差、不平等の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ● 緊急時災害支援および復興支援の期待 ● 人道支援の期待 	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害時協力協定にもとづく支援の実施および社会課題の解決 ● 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技術・ノウハウ、製品を活用した継続的な社会貢献への取り組み
	ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業に関連する法令などの改正 ● 自然災害や感染症発生による事業の中断 ● サイバー攻撃などによる情報漏洩・事業中断の多発 ● 当社重要市場における戦争・テロ・政治不安・治安の悪化など 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業継続・信頼向上の期待 	<ul style="list-style-type: none"> ● 内部統制システムの有効かつ効率的な運用による強固なガバナンス体制の維持 ● コンプライアンスの徹底による重大インシデントの発生防止 ● リスク顕在化時の緊急対応、社内情報共有の強化 ● サイバー攻撃に関する情報の収集・分析、技術的対策および社員教育の強化

ステークホルダー・エンゲージメント

基本的な考え方

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

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

三菱UFJ銀行と「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」契約を締結

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

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

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

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

ステークホルダーの特定

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

ステークホルダーとの対話

(ステークホルダーへの取り組みの詳細は、<>内のページをご参照ください。)

ステークホルダー	対話方針	対話の機会	頻度	事業への反映			
消費者・お客様	お客様の声を、よりよい製品・サービスに反映する活動の推進	お客様相談センター〈P73〉、販売会社〈P72〉、アフターサービス〈P72〉	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〈P71〉	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〈P96〉	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				
		IR問い合わせ窓口	常時				
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	取材対応	随時	持続的な成長・企業価値向上に向けた取り組みの推進			
		決算説明会	年4回				
		中期経営計画説明会	随時				
		個別施策説明会	随時				
		株主総会	年1回				
		IR向けウェブサイト	常時				
		イベント、メール配信	随時				
		統合報告書	年1回				
		従業員	労使相互信頼・相互責任の関係を原則とする、チームワークや一体感の醸成に向けた双方向コミュニケーション		労使協議〈P90〉	随時	安全で働きがいのある労働環境の整備
					相談窓口（社員相談室、MMCほっとライン、三菱自動車グローバル内部通報窓口）〈P113〉	常時	
経営幹部とのタウンホールミーティング	随時						
社内ウェブサイト	常時						
エンゲージメントサーベイ〈P80〉	年1回						
地域コミュニティ窓口、ウェブサイト	常時						
地域社会	地域社会との良好な関係の構築 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〈P27〉	随時	社会・環境課題の解決に向けた取り組みの推進			
		社会貢献活動〈P99〉	随時				
		地域イベント	随時				
		工場見学	常時				

ステークホルダーとの対話の事例

消費者・お客様

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



お客様相談センターでのお客様対応の様子

株主・投資家

株主・投資家の皆様に対し積極的に情報を開示するとともに、建設的な対話を通じて、透明性と信頼性の確保に努めています。

具体的には、三菱自動車への理解を深めていただくために、ウェブサイトを活用した各種情報の開示や刊行物の発行、中期経営計画や決算に関する説明会の開催などに取り組んでいます。更に、環境を含む非財務情報について投資家と意見交換を行っています。2022年度は、2023年度からの新中期経営計画「Chllange 2025」にて発表した、当社の新しい「環境ターゲット2030」について多くの国内外機関投資家等と対話を実施し、意見交換を行いました。



ウェブサイト「投資家情報」
 (WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/>

地域社会

地域のニーズに即した活動を通じ、レジリエントな地域社会の実現に貢献しています。当社製品の特長を生かした活動としては、災害時協力協定や新型コロナウイルス感染症ワクチン巡回接種用車両の貸与など、自ら発電し、その電気を取り出して使うことができる「三菱のPHEV」を活用した自治体への支援を行っています。「PHEVの走るチカラ」と「電気のチカラ」で、地域の人々の暮らしの安心・安全を支えています。

詳細は、P27およびウェブサイトをご覧ください。



災害時協力協定の締結
 (WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dcsp/>

社外からの評価

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

ESGインデックスへの組み入れ

FTSE4GOOD Index Series / FTSE Blossom Japan Index

FTSE Russell社がESG投資のために設計した「FTSE4GOOD Index Series」「FTSE Blossom Japan Index」の構成銘柄に、当社は2020年度より4年連続で選定されています。(2023年6月)

加えて、FTSE Russell社が2022年に設計した「FTSE Blossom Japan Sector Relative Index」の構成銘柄にも2年連続で選定されました。(2023年6月)



FTSE4Good



FTSE Blossom Japan



FTSE Blossom Japan Sector Relative Index

Morningstar Japan ex-REIT Gender Diversity Tilt Index

Morningstar社がジェンダー・ダイバーシティ投資のために設計した「Morningstar Japan ex-REIT Gender Diversity Tilt Index」の構成銘柄に選定されました。(2023年4月)

S&P/JPX カーボン・エフィシエント指数

S&Pダウ・ジョーンズ・インデックス社と東京証券取引所が開発した環境株価指数に、当社は組み入れられています。(2022年3月)



ESG関連の評価

DBJ環境格付

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



CDP

CDPは、世界主要企業・団体へ環境活動に関する質問書への回答を要請し、回答をスコアリング・分析した結果を機関投資家等に開示しています。2022年度の当社のスコアは以下のとおりです。(2022年12月公表)

気候変動 : B(マネジメントレベル)
水セキュリティ : B-(マネジメントレベル)



PRIDE指標

任意団体「work with Pride」が職場におけるLGBTQなど性的マイノリティに関する取り組みの評価指標として策定した「PRIDE指標」において、当社は2018年度よりゴールド認定を獲得しています。(2022年11月)



健康経営優良法人認定制度

経済産業省と日本健康会議が共催する健康経営優良法人認定制度において、当社は従業員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に取り組む法人として「健康経営優良法人2023」の大規模法人部門に認定されました。(2023年3月)



特集

三菱自動車の カーボンニュートラルへの挑戦



カーボンニュートラルの実現に向けて

カーボンニュートラル実現のためのマイルストーン

気候変動抑止に向けた企業への期待が高まる中、三菱自動車は2022年9月に、2050年までにサプライチェーン全体でカーボンニュートラルの実現を目指すことを表明しました。これにあわせて、2050年のカーボンニュートラル実現に向けたシナリオを想定し、当社として必要な対応と進むべき方向性を検討しました。その中で、2050年カーボンニュートラル実現のマイルストーンとして、2023年2月に「環境ターゲット2030」を見直し、事業活動CO₂排出量削減目標をこれまでの2014年度比40%削減から2018年度比50%削減に引き上げるとともに、2035年度の電動車販売比率を100%とする目標などを新たに追加設定しました(※1)。更に、2023年3月に公表した新中期経営計画「Challenge 2025」でも、「カーボンニュートラル対応促進」を主要な3つのChallengeの一つとして打ち出し、全社を挙げて取り組むテーマとして位置付けました。

※1 環境ターゲット2030の詳細はP31をご覧ください

カーボンニュートラルの実現に向けたアプローチ

製品においては、当社独自のプラグインハイブリッド車(PHEV)と軽商用EVを起点に、アライアンスの技術を活用しながら、電動化を推進し、各国・各地域のエネルギー

事情やインフラ整備状況、お客様のニーズに応じた最適な電動車を積極的に投入していきます。電動化と並行して、内燃機関車の燃費技術向上に取り組みます。

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

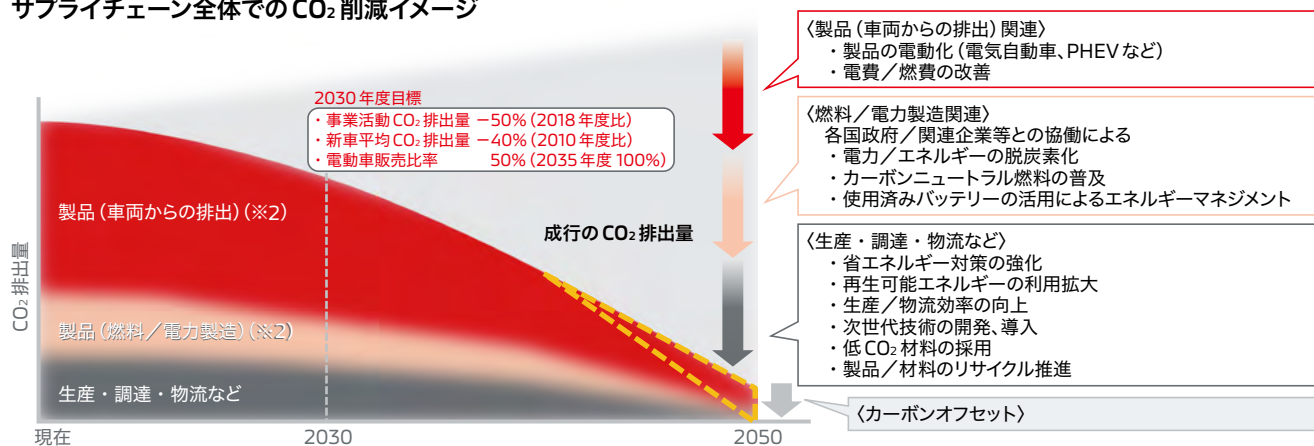
サプライチェーン全体でカーボンニュートラルを実現するためには、原材料・部品の生産段階や製品を含めた物流領域のCO₂排出量の削減が不可欠です。取引先と連携し

ながら、CO₂排出量の見える化と削減に向けた活動を推進していきます。また、製品の廃棄段階においては、低CO₂材料の採用やリサイクルしやすい設計など、製品・材料のリサイクル推進に取り組みます。

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

更に当社サプライチェーンを超えた領域では、社会全体でのカーボンニュートラル実現に向けた貢献として、電動車と使用済みバッテリーを活用したエネルギーマネジメントなど新たなモビリティビジネスを推進していきます。

サプライチェーン全体でのCO₂削減イメージ



※2 新車と保有車を含む

特集 三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦

電動車がもたらす可能性の追求

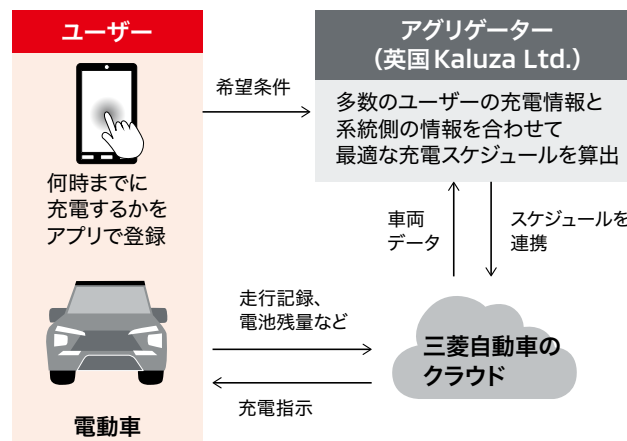
三菱自動車は、モビリティビジネスを車両販売、金融（リース）、アフターセールスという既存のビジネスに続く第4の収益の柱と位置付け、コネクティッド機能による車両データを活用した新しいビジネスに取り組むだけでなく、コネクティッド機能を使って車両をリモート操作することにより電動車のバッテリーに最適なタイミングで充電するなど、走っていないときも車に働いてもらうことでカーボンニュートラルに貢献できる新しいビジネスに取り組んでいます。また、街路灯などリチウムイオンバッテリーを使用した製品を製造する際に発生するCO₂排出量の削減に貢献すべく、中古車から取り出された使用済みバッテリーの活用に関する実証実験を開始しました。これらの活動は全て、企業・自治体と協業する“With Partners”の方針のもとで取り組みを進めています。

エネルギーマネジメントを通じたカーボンニュートラルへの貢献

電動車を活用したエネルギーマネジメントの実現に向け、車両に搭載されているバッテリーや使用済みバッテリーを用いた災害時（停電など）の電源活用について、日本郵政グループとグリーンイノベーション基金を活用し取り組んでいます。また、脱炭素先行地域に指定されている愛知県岡崎市とは、使用済みバッテリーの活用を中心にさまざまな取り組みを共同で進めています。これらの経験を生かし、多くのパートナーとの取り組みを拡大していきます。

更に、英国 Kaluza Ltd.とは、当社の電動車に搭載されているバッテリーとコネクティッド技術を活用し、車両のリモート充電制御システムを用いることで、高額なスマート充電器に頼ることなく最適なタイミングで車に充電ができるシステムを開発し、2023年度から実証実験を開始します。これにより電気代が安い時間に充電を行い、ユーザーの充電コストを低減するとともに、CO₂排出量を削減すべく取り組みを進めます。

バッテリーとコネクティッド技術を活用したリモート充電システム



岡崎製作所では、2022年度に電動車の使用済みバッテリーを活用した2件の実証実験を開始しました。

外部からの電力供給を必要としない自律型街路灯の実用化を目指して

当社とMIRAI-LABO株式会社は共同で電池モジュールを活用した自律型街路灯を開発し、2023年3月に岡崎製作所に初号機を設置しました。自律型街路灯は、日中に太陽光で発電した電力を電動車の使用済みバッテリーに蓄電し、夜間はその電力でLED照明を点灯するものです。外部からの電力供給なしでの常時運用を目指し、岡崎製作所の初号機を用いて実証実験を行っています。カーボンニュートラルの実現に向けて貢献すべく、実証結果を踏まえ、2024年度の販売開始を目指しています。従来の街路灯では負担の大きかったメンテナンス費用の削減を行いたい地方自治体や工場などへの導入を図っていきます。



自律型街路灯の夜間点灯の様子

特集 三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦

電動車で充電器と連携する2つのコンセプトの蓄電活用を提案

使用済みバッテリーの用途開発として、電動車の急速充電器および双方向充電器と連携する2つのコンセプトの実証設備を、2023年1月に岡崎製作所のスマートグリッド実証実験装置M-Tech Lab(※1)内に設置しました。

どちらも使用済みバッテリーのモジュールを活用したもので、一つは、急速充電器の電源ラインに接続し、電動車に急速充電をする際に蓄電した電力を放電することで電力ピークを下げる蓄電システムです。もう一つは蓄電ユニットで、V2H(※2)などを行う際に活用するCHAdeMO(※3)規格の双方向充電器に接続することで、電動車が出かけていてもこのユニットに蓄電することにより、効率的なエネルギーマネジメントが可能になります。今後、実証を通じてこ

れらのコンセプトの有効性および技術検証を行い、将来的には蓄電設備メーカーと連携して、当社グループの販売会社の店舗などへの導入を目指していきます。

※1 M-Tech Lab：当社の使用済みバッテリー活用の最初期の取り組みとなるスマートグリッド実証用の試験装置で2012年4月に稼働開始

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

※3 CHAdeMO(チャデモ)：2010年に日本が主導して規格化を実現した世界基準の電気自動車の急速充電方式



M-Tech Lab(イメージ図)



使用済みバッテリーリユース実証設備

電動車とレジリエントな社会の実現 (DENDOコミュニティサポートプログラム)

三菱自動車は、「三菱のプラグインハイブリッド車(PHEV)」を活用した自治体への支援活動「DENDOコミュニティサポートプログラム」を推進しています。自治体と災害時協力協定を締結することで、有事の際に、自ら発電し蓄えた電力を取り出して使うことができるPHEVを届ける支援活動を行っています。「PHEVの走るチカラ」と「電気のチカラ」で、人々のくらしの安心・安全を支えます。

活動紹介

1. 自治体との災害時協力協定

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

2023年3月には「全国の47都道府県での協定締結」を実現しました。電動車の活用によって地域の皆様の安心に貢献できるようこれからも自治体と連携した活動に取り組んでいきます。

特集 三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦



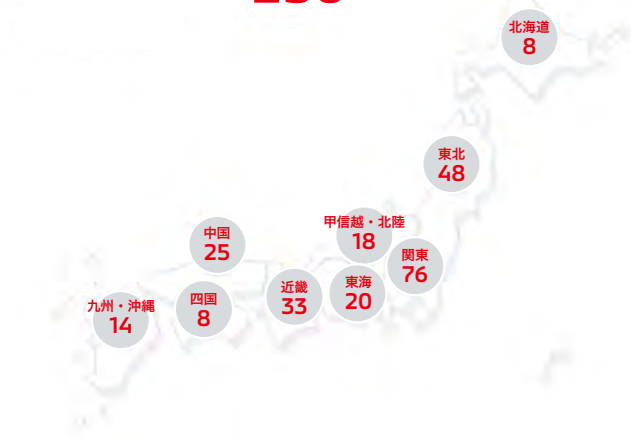
鳥取県 (2022年9月)



沖縄県 那覇市 (2023年3月)

全国自治体との締結状況 (2023年8月4日時点)

締結中の自治体： **250** (※1)



◆最新の締結状況

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

※1 系列販売会社と自治体 二者間の締結は除く

2. 川崎市「発災時の電気自動車などを活用した人工呼吸器用の外部バッテリーへの給電検証」に参加
三菱自動車は、神奈川県川崎市において、災害発生後の長期停電を想定し、医療機器用バッテリーの充電スポットとなる同市総合リハビリテーション推進センターに電動車を派遣する実証に参加しました。この実証には、日常的に人工呼吸器などが必要な医療的ケア児とご家族も参加しました。実際に使用されている人工呼吸器のバッテリーなどを操作いただき、有事の対応を確認することができました。

※2 検証は、医療機器から取り外し可能な専用バッテリーへの充電であり、医療機器に直接接続するものではありません。また、この検証をもって、『アウトランダー PHEV』および『エクリプス クロス』(PHEVモデル)の取扱説明書「100V AC電源 (1500W) (室内装備項目内) に記載の「医療機器のご使用は、絶対に避けてください」との警告文の解釈が変更されることはありません。検証で使用した2種の人工呼吸器用の外部バッテリー以外は確認を行っていません。全ての人工呼吸器用の外部バッテリーに使用できることを検証したものではありません。

3. カーボンニュートラル社会の実現に向けた包括連携協定を締結

当社は岡山県倉敷市および愛知県岡崎市とカーボンニュートラル社会の実現に向けた包括連携協定を締結しました。この取り組みの一環として、2023年3月に岡崎市と「森林保全活動連携協定」を締結し、CO₂吸収や土砂災害防止などさまざまな機能を持つ森林の保全活動を行います。

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

主な連携項目：

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



愛知県岡崎市 (2022年6月)



愛知県岡崎市と連携した自律型街路灯の実証実験開始 (2023年4月)

環境 Environment

環境計画パッケージ	30	資源循環の取り組み	54
環境計画パッケージの構成.....	30	基本的な考え方.....	54
環境方針.....	30	リサイクルに配慮した設計・開発.....	54
環境ビジョン2050.....	30	使用済自動車のリサイクル促進.....	55
環境ターゲット2030.....	31	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.....	56
策定の検討体制、策定のステップ.....	32		
環境マネジメント	33	環境汚染の防止	57
基本的な考え方、マネジメント体制.....	33	基本的な考え方.....	57
環境マネジメントシステムの構築.....	34	走行時の排出ガスのクリーン化.....	57
LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進.....	34	環境負荷物質の低減.....	59
環境情報開示の充実.....	34	車室内VOC低減.....	59
社員教育・啓発活動の推進.....	35	大気汚染防止.....	60
サプライヤーとの協働.....	35	化学物質管理.....	60
地域に根ざした環境保全活動の推進.....	35	水資源の保全	61
環境規制遵守、事故・苦情対応.....	35	基本的な考え方.....	61
外部団体・イニシアティブへの参加.....	35	取水量の低減.....	61
		排水の再利用.....	62
気候変動・エネルギー問題への対応	36	水質汚濁の防止.....	62
基本的な考え方.....	36		
TCFD提言にもとづく情報開示.....	37	生物多様性の保全	63
サプライチェーン全体でのCO ₂ 排出量低減への対応.....	42	基本的な考え方.....	63
電動車の開発・普及.....	43	保全活動の推進.....	64
電動車を活用した気候変動への適応策の推進.....	46	国内外での森林保全活動.....	64
燃費向上技術の開発.....	47		
カーボンニュートラルに向けた事業活動の取り組み.....	49		
再生可能エネルギーの導入.....	50		
生産工場での取り組み.....	50		
オフィスでの取り組み.....	51		
販売での取り組み.....	52		
物流での取り組み.....	53		

環境計画パッケージ

環境計画パッケージの構成

三菱自動車は30年先を見据え、環境への取り組みの方向性と目標を定めた環境計画パッケージを2020年10月に策定しました。カーボンニュートラル社会を含む持続可能な社会の実現を目指す当社が事業活動を行ううえで、環境にかかわる経営戦略の土台となる方針です。環境計画パッケージは、中長期的な展望を織り込み改定した環境方針、2050年までに目指したい社会像と、当社の取り組みの方向性を定めた環境ビジョン2050、このビジョンにもとづく2030年までの具体的な取り組みを明確にした環境ターゲット2030で構成しています。

環境方針

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

(取り組みの方向性)

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

環境方針

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

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

環境ビジョン2050

2015年にパリ協定が採択され、産業革命前からの世界の平均気温の上昇を2°Cに設定、1.5°Cに抑制する努力を追求することが合意されました。これにより、企業には2050年までの長期的な視点での取り組みが求められるようになりました。また、

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

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

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

2050年カーボンニュートラル実現を目指します

気候変動対策については、CO₂排出ネットゼロで気候変動による影響に強靱な社会の実現に貢献することを掲げましたが、2022年9月、当社としてカーボンニュートラルの実現を目指すことを織り込み、環境ビジョン2050を改定しました。

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

環境ビジョン2050

2015年12月、COP21においてパリ協定が採択され、地球の平均気温上昇を産業革命以前と比べ2°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カーボンニュートラルを実現し、気候変動による影響に強靱な社会の実現に貢献します。

資源循環

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

環境汚染防止

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

環境ターゲット2030

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ました。

更に、2023年2月、気候変動対策においてさらなる高い目標を掲げることで、カーボンニュートラルの実現に取り組む当社の姿勢を示すため、環境ターゲット2030を改定しました。Scope1(※1)およびScope2(※2)の領域では、事業活動CO₂排出量の削減においてSBT(※3)の1.5°C水準相当となるよう目標を引き上げるとともに、Scope3(※4)の領域でも、電動車販売比率「2030年度50%」に加え「2035年度100%」という目標を新たに掲げたほか、調達や物流において定性目標を追加設定しました。なお、これらの改定内容は、取締役会で決議しました。

※1 Scope1：事業者自らによる直接排出(燃料の燃焼など)

※2 Scope2：他社から供給された電気、熱・蒸気の使用にともなう間接排出

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

※4 Scope3：Scope1、Scope2以外の間接排出(事業者の活動に関連する他社などの排出)

環境ターゲット2030

下線：改定箇所

課題	2030年度目標(改定後)		2030年度目標(改定前)
	2030年度目標(改定後)	2030年度目標(改定前)	2030年度目標(改定前)
気候変動	新車平均CO ₂ 排出量(※5)	-40% (2010年度比)	-40% (2010年度比)
	電動車(※6)販売比率	50% 2035年度100%	50%
	事業活動CO ₂ 排出量(※7)	-50% (2018年度比)	-40% (2014年度比)
	主要な取引先とのCO ₂ 削減活動を推進		-
	輸送会社と協力したCO ₂ 削減活動を推進		-
	電動車と使用済みバッテリーを活用したエネルギー管理サービスの提供		-
	気候変動への適応策の実施		
資源循環	脱石油資源プラスチック材の採用拡大		
	直接埋立廃棄物ゼロ化(0.5%未満)		
	電動車の使用済みバッテリーの再利用		
環境汚染防止	製品の環境負荷物質規制の遵守		
環境マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ・LCA(※8)の推進 ・グループ・販売店の環境マネジメントの推進 ・環境情報開示の充実 ・社員教育・啓発活動の推進 ・サプライヤーとの協働 ・地域に根ざした環境保全活動の推進 		

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

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

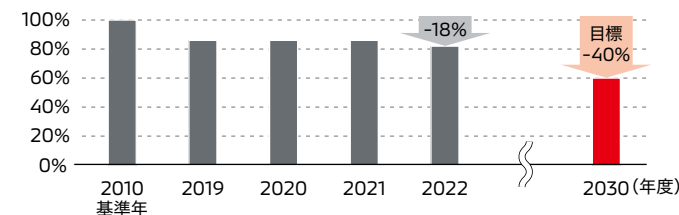
※7 事業活動CO₂排出量：Scope1およびScope2総量

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

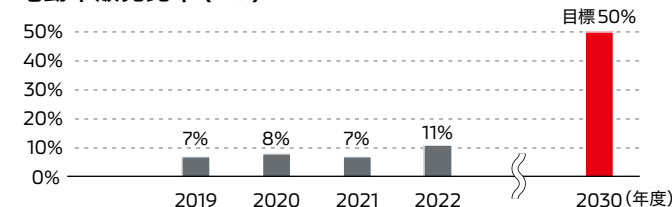
2022年度の主な実績は以下のとおりです。

事業活動からのCO₂排出量の減少は、省エネルギー活動や太陽光発電設備導入などの削減効果に加え、2020年度より続く新型コロナウイルス感染症拡大などによる生産台数の減少に起因したものです。

新車平均CO₂排出量

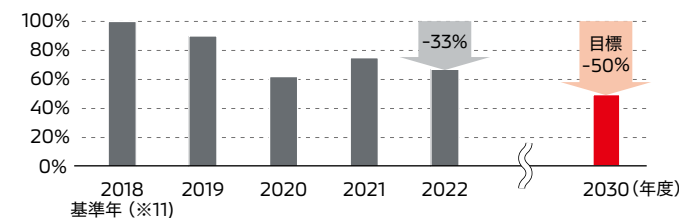


電動車販売比率(※9)



※9 卸売り台数ベース。自社ブランドの製品のみ

事業活動CO₂排出量(※10)



※10 Scope1およびScope2

※11 基準年である2018年度の排出量の公表値588千t-CO₂には、一部の持分法適用関連会社の排出量43千t-CO₂が含まれる。目標設定に際し、現在の環境マネジメント対象会社選定の考え方に沿って、当該持分法適用関連会社の排出量を除いた545千t-CO₂を基準値とした。

策定の検討体制

全社横断の環境ワーキンググループを設置し、環境計画パッケージの策定に向けて検討しました。

一定の方向性が決定したのち、執行役CEO（当時）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〉

サステナビリティ委員会
 （委員長：執行役CEO（※1）、委員：関連本部長）

環境ワーキンググループ
 リーダー： 会長付技術顧問（※1）
 サブリーダー： 開発マネジメント本部長（※1）
 事務局： サステナビリティ推進部
 メンバー： コーポレート部門
 ・経営戦略 ・資産管理
 ・人事 ・財務
 ・広報・IR
 製品・事業活動部門
 ・技術戦略 ・物流
 ・生産 ・調達
 ・EVビジネス ・海外営業
 ・開発管理 ・国内営業
 ・材料技術 ・アフターセールス

〈2020年1月～10月〉

取締役会

経営会議

Small Circle
 メンバー： ・執行役CEO（※1）
 ・Co-CEO（開発担当）
 ・生産担当役員 ・サステナビリティ担当役員
 ・経営戦略室長 ・開発マネジメント本部長
 ・商品戦略本部長 ・生産技術本部長

※1 2020年3月時点の役職

策定のステップ

2018年度に社内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事業の主要な地域については、地域社会の状況や環境に関連する政策など、深掘りした情報を収集しました。また、各国の販売台数や保有台数など当社の事業データや環境の取り組みの実績から事業特性を改めて整理するとともに、これまでの活動を総括しました。

これらのデータをもとに、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（※2）やIPCCなどの外部のシナリオや独自のシミュレーションなどから環境問題の長期的な展望を検討しています。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（PHEV）など事業特性を踏まえた取り組み課題を整理しました。

これらの分析にもとづき、環境方針、環境ビジョン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環境計画パッケージを策定しました。

更に、策定したパッケージは、社外の有識者によるレビューを実施し、ステークホルダーの目線を取り入れています。

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

※2 IEA：Internal Energy Agencyの略称。国際エネルギー機関

情報収集

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

分析

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

策定

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

レビュー

- **社外の有識者によるレビュー**

環境マネジメント

基本的な考え方

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

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

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

また、ウェブサイトや「サステナビリティレポート」を通じて当社の取り組みを発信しており、さまざまなステークホルダーの皆様からのご意見をいただく機会を大切にしています。

環境会計については、P121をご参照ください。

マネジメント体制

当社は、1993年以降、執行役社長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、執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会を開催しており、環境課題を当社のマテリアリティと位置づけ、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、環境ターゲット2030の取り組みの進捗状況・実績を確認しています。その中でも特に重要な事項については、取締役会に報告することとしています。

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

環境マネジメント対象会社 (20社)

2023年3月末現在

国	会社名
日本	三菱自動車工業株式会社

生産関係会社

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

非生産関係会社

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

環境マネジメントシステムの構築

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

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

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

関係会社のISO14001認証取得状況(2023年5月末現在)

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

エコアクション21の取得販売会社一覧表については、P52をご覧ください。

LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進

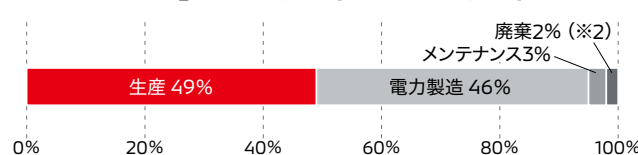
当社は、製品のライフサイクル全体での環境負荷を把握するために、LCAを実施しています。部品や素材にかかわる資源の採掘、素材製造、部品製造、車両組立、燃料製造、走行、廃車処理、その他の工程を対象に、主にCO₂排出量を集計して評価しています。

また、気候変動・エネルギー問題に対応するための先行開発部品や、電動車、新型車などにLCAを実施し、ライフサイクルCO₂排出量について、従来型の部品や車両と比較しています。

2022年度のLCA実施例

車種名	目的
『eKクロスEV』	・ガソリンモデルからの低減効果の把握 ・生産、使用、廃棄別の割合の把握 ・要素部品の影響の把握

『eKクロスEV』のLCA結果(CO₂排出量割合)



※2 廃棄時の事前解体品を除く：バンパー・タイヤ・鉛バッテリー・駆動用リチウムイオンバッテリーなど

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

環境情報開示の充実

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

ウェブサイト・「サステナビリティレポート」による環境情報の公開

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

詳細は、ウェブサイト「環境」をご覧ください。

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

投資家とのコミュニケーション

投資家との対話を行い、環境を含む非財務情報について意見交換を行っています。

2022年度は、2023年度からの新中期経営計画「Chllange 2025」にて発表した、当社の新しい環境ターゲット2030について多くの国内外機関投資家などと対話を実施し、意見交換を行いました。

社員教育・啓発活動の推進

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

2022年度は、階層別研修や社員向けの動画配信などを通じて、当社が持続可能な社会の実現のために果たすべき社会的責任やサステナビリティと環境とのかかわり、環境問題と当社の事業活動の関係などについて理解促進を図りました。

サステナビリティの浸透活動については、P11をご参照ください。

サプライヤーとの協働

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

「グリーン調達ガイドライン」の詳細については、P97をご参照ください。

地域に根ざした環境保全活動の推進

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

生物多様性の保全の詳細については、P63をご参照ください。

環境規制遵守、事故・苦情対応

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

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

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

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

2022年度は、環境法令（※1）違反による罰金、措置命令などを受けた事案はありませんが、大気汚染防止法で定められた規制値の超過が2件発生しました。

また、上記以外に、社内の自主点検・監視活動などにより、7件の法的要求事項への不適合（届出遅延など）がありました。

発生した事案については、速やかに発生事象を是正し、再発防止策を講じたほか、類似案件の発生防止のため、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。

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

外部団体・イニシアティブへの参加

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

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

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

※2 GX: グリーントランスフォーメーション

気候変動・エネルギー問題への対応



2022年度の進捗

-18%	新車平均CO ₂ 排出量 (Tank to Wheel、2010年度比) [2021年度：-14%]
11%	電動車販売比率 [2021年度：7%]
-33% (※1)	事業活動CO ₂ 排出量 (Scope 1,2総量、2018年度比) [2021年度：-25%]
28,710 千t-CO ₂ eq	Scope3排出量 [2021年度： 28,294千t-CO ₂ eq]
93 店舗	「電動DRIVE STATION」 設置店舗 (2023年3月末現在)

- 2050年カーボンニュートラル実現に取り組む全社的な体制として「カーボンニュートラル協議会」を設置
 - 軽乗用電気自動車のラインアップ拡充：『eKクロス EV』発売、軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』の一般販売再開
 - ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI) 塗装工場での太陽光発電設備 (1.75MW) 設置
- ※1 2020年度まで一部の持分法適用関連会社を環境マネジメント対象会社としていたが、対象会社選定の考え方を整理し、2021年度より当該持分法適用関連会社を対象から除外。基準年である2018年度のCO₂排出量公表値588千t-CO₂から当該持分法適用関連会社の排出量43千t-CO₂を差し引いた545千t-CO₂を基準値として算出

〈関連ページ〉
 P15 三菱自動車のマテリアリティ
 P20 マテリアリティ
 P25 特集 三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦
 P30 環境計画パッケージ
 P33 環境マネジメント
 P118 製品・事業活動関連環境データ

基本的な考え方

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

2015年に採択されたパリ協定、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、2021年10～11月に英国で開催された国連気候変動枠組条約第26回締約国会議 (COP26) を契機に、日本を含む140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。2023年3月に発表された国連のIPCC (※2) 第6次評価報告書では、「産業革命前からの気温上昇を1.5度に抑えるために、2035年までに世界全体でCO₂を含む温室効果ガス排出量の2019年比▲60%が必要 (CO₂は▲65%)」との見解が示されるなど、今後グローバルでCO₂排出量削減に向けた取り組みが加速するものと思われます。

自動車は、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」を経済、環境、人々に与えるインパクトを勘案し、マテリアリティとして特定しています。更に環境計画パッケージでは、当社が直接的に取り組む重要課題の一つと位置付け、2050年までにサプライチェーン全体でカーボンニュートラルの実現を目指し、具体的な目標を設定して取り組んでいます。

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、さまざま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。

今後は、サプライチェーン全体で2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、より一層のCO₂排出削減を図るべく取り組みを強化していきます。

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



TCFD 提言にもとづく情報開示

気候変動問題が深刻化する中、金融安定理事会が設置した気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) は、2017年に気候変動関連の情報開示の枠組みを纏めた最終報告書 (TCFD 提言) を公表しました。TCFD 提言では、投資家が気候関連のリスクと機会を適切に評価し、投資判断を行えるよう、企業に気候変動にかかわる情報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・機会が事業に影響を及ぼす可能性があるとの認識のもと、2021年7月にTCFD 提言への賛同を表明しました。これを機に、気候変動が当社の事業および財務へ与える影響の分析 (シナリオ分析) を進めています。今後、シナリオ分析の結果を経営戦略に反映し、戦略のレジリエンスを高めるとともに、TCFD 提言に則した情報開示の充実に努めていきます。

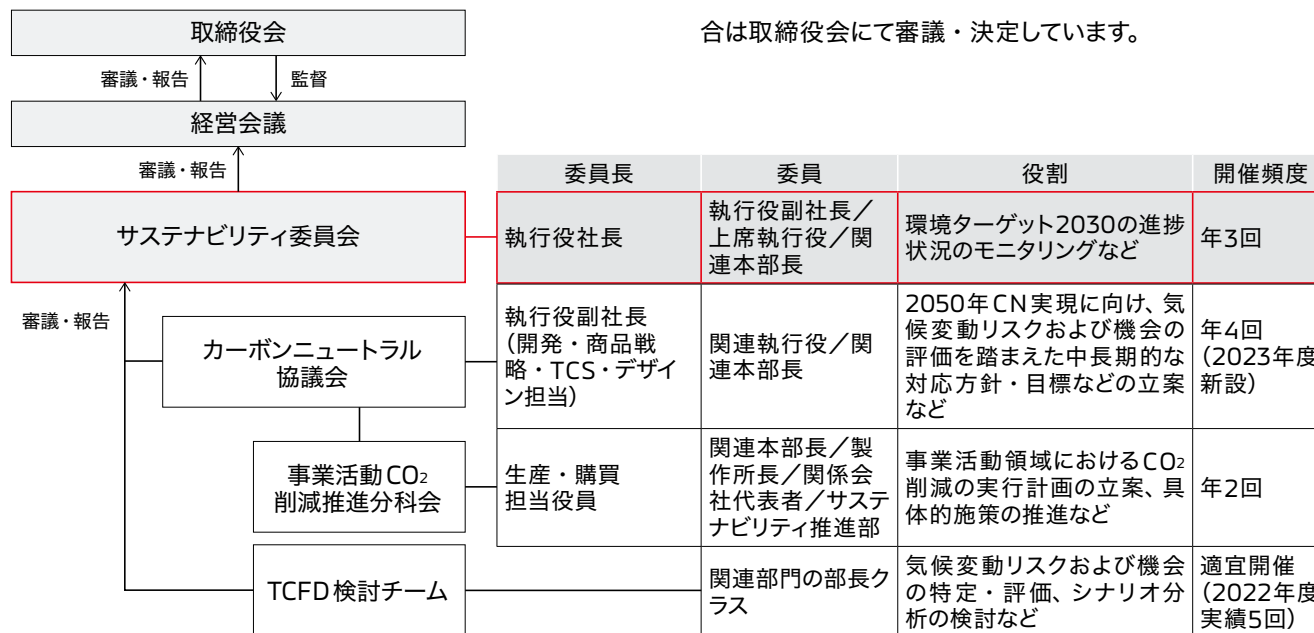
ガバナンス

a. 気候関連リスクと機会についての取締役会による監視体制

当社は、「気候変動・エネルギー問題への対応」を重要な経営課題と認識し、当社マテリアリティの一つとしています。取締役会は、戦略・事業計画・取り組み方針などの審議と監督を行う場であり、当社は気候変動関連を含む環境取り組みに関する重要な事案が生じた場合、取締役会での審議・報告を通じて監督を受けています。2022年度の環境ビジョン2050および環境ターゲット2030の改定の際も、取締役会での審議・報告を経て策定、公表しています。

- 取締役会で審議または報告された気候変動関連の事案例
- ・ TCFD 提言への賛同表明
 - ・ TCFD 提言に沿った情報開示
 - ・ 2050年カーボンニュートラル宣言と環境ビジョン2050の改定
 - ・ 環境ターゲット2030の改定

カーボンニュートラル推進体制



b. 気候関連リスクと機会を評価・管理するうえでの経営の役割

「気候変動・エネルギー問題への対応」は、気候変動課題に関する取り組みの最高責任者でもある執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会にて、気候変動リスクと機会の評価や対応策などを審議するとともに、環境ターゲット2030の進捗状況・実績などを確認しています。また、サステナビリティ委員会のもとに、経営戦略・商品・生産・調達・物流などを担当する執行役などで構成する会議体を設置し、気候変動リスクおよび機会の評価を踏まえた中長期的な対応方針・目標などを立案しています。立案した方針・目標・進捗などは、各領域を担当する本部長がサステナビリティ委員会にて報告し、審議する体制としています。同委員会は原則年3回開催し、特に重要な事案が生じた場合は取締役会にて審議・決定しています。



また、2022年度からは、サステナビリティへの対応が三菱自動車グループの経営上の重要課題であるとの認識のもと、執行役の中長期業績連動報酬を決定する指標としてESG関連項目を追加しました。特に「環境」については、深刻化する気候変動問題に関する取り組みの進捗を測る指標として、「事業活動CO₂排出量」を導入しています。

戦略

a. 組織が特定した短期・中期・長期の気候関連リスクと機会

当社は、気候変動リスク・機会を、事業戦略策定上の重要な観点の一つとして捉えています。短期・中期・長期のリスクと機会の洗い出し・評価を行い、複数の気候シナリオにもとづくリスクと機会の当社事業への影響の分析および

対応策の検討を進めています。特に影響度が大きい項目として、移行リスクでは「燃費/CO₂、ZEV規制などの強化」「カーボンプライシングの導入・拡大」、物理リスクでは「気象災害の頻発・激甚化」を特定しました。これらのリスクは、当社の事業に対してさまざまな影響を及ぼす可能性があります。適切に対応することで電動車の販売拡大や新たな事業機会の獲得にもつながると認識しています。

認識した気候変動リスク・機会

カテゴリー		項目	想定される当社事業活動への影響	影響の発生時期(※)	影響度
移行 リスク	政策・法規制	燃費/CO ₂ 、ZEV規制などの強化	・規制強化に対応するための開発/調達/生産コストの増加 ・規制未達による罰金・クレジット購入費用の増加	中/長期	大
		カーボンプライシングの導入・拡大	・炭素税などカーボンプライシングの導入・拡大や炭素価格の上昇による自社CO ₂ 排出に係る税負担や、調達/生産/物流段階への価格転嫁によるコストの増加	中/長期	大
	市場	エネルギーミックスの変化	・再生可能エネルギーや水素などのカーボンニュートラル電源の導入拡大にともなう電力価格上昇によるエネルギーコストの増加	中/長期	中
		原材料(希少金属)の需給逼迫	・蓄電池需要の拡大による希少金属などの原材料・部品コストの増加	中/長期	中
		ユーザー意識・行動の変化	・都市部での公共交通インフラの整備やシェアリングの普及にともなう販売台数の減少	中/長期	中
評判	ESG機関やステークホルダー評価の厳格化	・企業の社会的イメージや株価の低下	短/中期	中	
物理 リスク	急性	気象災害の頻発・激甚化	・台風や豪雨にともなう工場の被災による建屋・設備での損害発生や、サプライチェーンの寸断(取引先の被災や輸送ルート寸断による部品供給の遅延)にともなう生産拠点の操業停止	短/中/長期	大
	慢性	平均気温の上昇	・職場環境や社員の健康を維持するための空調(エネルギー)コストの増加	短/中/長期	小
		海面の上昇	・海面上昇にともなう洪水や高潮の増加による生産拠点の操業停止や災害対策投資の増加	短/中/長期	中
機会	製品・サービス	電動車の需要拡大	・商品力向上や政府・自治体の電動車普及施策の活用による電動車の販売拡大 ・電動車のエネルギーインフラ価値の高まりにともなう電動車の販売拡大や、V2X関連機器/サービスの提供 ・災害時の非常用電源確保のニーズの高まりにともなう電力供給に貢献できる電動車の販売拡大	中/長期	大
	エネルギー源	エネルギー技術の進展	・省エネルギー活動/再生可能エネルギー導入の推進によるエネルギーコスト低減	中/長期	中

※ 影響の発生時期

短期：～3年、中期：3～10年、長期：10年～を想定。なお、昨今の国際情勢から既に発生していると見られる例もあります。



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

b. 気候関連リスクと機会が組織のビジネス、戦略および財務計画に及ぼす影響

三菱自動車は、気候関連事項が事業や戦略および財務計画に影響を及ぼす可能性があることを認識し、気候変動リスクや機会を踏まえて、適宜戦略や計画などの見直しを行っています。

戦略・計画などへの影響

事業分野	認識する影響	戦略・計画などへの織り込み
製品・サービス	カーボンニュートラル社会の実現に向けて、各国・各地域において燃費/CO ₂ 、ZEV規制などが強化され、当社の製品開発・生産・調達などの戦略に影響が生じる。	当社は環境ターゲット2030において、「新車からのCO ₂ 排出量40%削減(2010年度比)」、「電動車の販売比率50%(2035年度100%)」を設定している。この目標にもとづき、2030年までの対応策として、電動車の開発や内燃機関車の燃費改善などを推進しており、2027年までの5年間に9車種の電動車を投入していく。
サプライチェーン・バリューチェーン	自動車の製造・販売事業においては、製品の製造時だけでなく、バリューチェーン全体でCO ₂ などの温室効果ガスが排出される。また、気候変動の進行に伴い、世界各地で台風や洪水などが頻発・激甚化するリスクがある。当社のサプライチェーンやバリューチェーンが被災した場合、当社工場の操業に影響を与える可能性がある。	当社は環境ターゲット2030において、主要な取引先および輸送会社と協力し、サプライチェーン全体でのCO ₂ 削減活動を推進している。また、サプライチェーンの寸断リスクに対して、当社は主要部品の取引先でのBCP(※)策定に取り組んでおり、災害発生時に取引先が早期に操業復興に向けた対策を講じられるようにしている。
研究・開発への投資	当社が商品を展開する国や地域において、燃費/CO ₂ 、ZEV規制などの強化や新たな規制へ対応するため、当社は研究・開発への投資を促進しており、電動車などの製品の研究・開発費に影響が生じる。	当社は環境ターゲット2030において、「電動車の販売比率50%(2035年度100%)」を設定している。この目標に基づき、2030年までの対応策として、電動車の開発や内燃機関車の燃費改善などの研究・開発を推進しており、電動化に係る研究・開発費を2025年度には700億円投入する計画である。また、電動化に係る設備投資についても推進し、2025年度には550億円投入する計画である。
適応・緩和策	気候変動の進行にともない、各国・各地域において炭素税や排出量取引制度の導入・拡大、またはエネルギーコストの上昇など、当社事業に影響を及ぼす可能性がある。	当社は環境ターゲット2030において、「事業活動からのCO ₂ 排出量50%削減(2018年度比)」を設定している。この目標にもとづき、2030年までの対応策として、省エネルギー活動の推進や再生可能エネルギーの導入・拡大などを進めている。

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



7 再生可能エネルギーの普及
ターゲット
● 7.2
● 7.3



9 産業・製造業の発展
ターゲット
● 9.4



13 気候変動に具体的な対策を
ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

c. ビジネス、戦略および財務計画に対する2°Cシナリオなどのさまざまなシナリオ下の影響

IEA (国際エネルギー機関) やNGFS (気候変動リスクに係る金融当局ネットワーク) などの気候シナリオや将来情報をもとに、2030年および2050年時点において社会全体で気候変動対策が進む「2°C未満シナリオ (※1)」、現行の各国政策の強化方針が継続する「成行シナリオ (※2)」を想定し、特に影響度が大きい項目のリスク・機会、三菱自動車事業活動への影響などを検討しました。

2022年度は、対象範囲を自社や製品使用段階のみならず、調達段階まで拡大した分析を実施しました。リスクと機会の当社事業への影響に関する分析結果は以下のとおりです。

※1 IEAの「APS(Announced Pledges Scenario)」, NGFSの「Net Zero 2050」などを参照し、設定

※2 IEAの「STEPS(Stated Policies Scenario)」, NGFSの「Current Policies」などを参照し、設定

リスクと機会の当社事業への影響

シナリオ		リスク/機会	当社事業への影響	対応策		
項目						
2°C未満	燃費CO ₂ /ZEV規制などの強化	リスク	<ul style="list-style-type: none"> 先進国・新興国とも、厳格化された規制への対応が必要となる 規制未達の可能性が高まる 	<ul style="list-style-type: none"> 開発/調達/生産コストが増加する 規制未達の場合、罰金・クレジット購入費用が増加する 	<ul style="list-style-type: none"> アライアンスを活用したコンポーネントの共通化などによるコスト低減 PHEV/EVなどの電動化の推進 電動車と使用済みバッテリーを活用したエネルギーマネジメントなど新たなモビリティビジネスの推進 	
		機会	<ul style="list-style-type: none"> 電動車の需要が増加する 			<ul style="list-style-type: none"> 電動車の販売および電動車関連のバリューチェーンが拡大する
	カーボンプライシングの導入拡大	リスク	<ul style="list-style-type: none"> 炭素税などが導入・拡大され、炭素価格が上昇する 	<ul style="list-style-type: none"> 調達、生産および物流の各段階で、直接的・間接的に税負担などが増加し、コストが上昇する 		<ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー活動/再生可能エネルギー導入の推進 サプライヤーと連携した削減取り組みの推進
		機会	<ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー技術が進展する 再生可能エネルギーの普及が拡大する 	<ul style="list-style-type: none"> エネルギーコストが低減する 		
成行	気象災害の頻発・激甚化(洪水・浸水)	リスク	<ul style="list-style-type: none"> 大雨・洪水などの頻発・激甚化により工場被災やサプライチェーン寸断の可能性が高まる 	<ul style="list-style-type: none"> 生産・開発設備などが損害を受ける 自社工場やサプライヤーの被災に伴い、操業が停止し収益が減少する 	<ul style="list-style-type: none"> 大雨・洪水などを想定したBCPの見直し サプライヤーと連携したリスク軽減取り組みの推進 	
		機会	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の非常用電源確保のニーズが高まり、電動車の需要が増加する 			<ul style="list-style-type: none"> 非常用電力供給に貢献できる電動車の普及が拡大する



リスクと機会を踏まえた三菱自動車の対応策

三菱自動車は、気候変動リスクおよび機会への対応策を、環境への取り組みの方向性と目標を定めた環境計画パッケージ(※1)や事業戦略に反映させることで、将来リスクの低減や事業の持続的な成長につなげ、企業としてのレジリエンスを高める取り組みを推進しています。

2022年9月には、当社としてサプライチェーン全体で2050年カーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言し、あわせて環境ビジョン2050を改定しました。2023年2月には、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたマイルストーンとして、環境ターゲット2030の目標を見直しました。

製品においては、当社独自のプラグインハイブリッド車(PHEV)と軽商用EVを起点に、アライアンスの技術を活用しながら、電動化を推進し、各国・各地域のエネルギー事情やインフラ整備状況、お客様のニーズに応じた最適な電動車(※2)を積極的に投入していきます。2023年3月に公表した新中期経営計画「Challenge 2025」では、主要なChallengeの一つにカーボンニュートラル対応を掲げ、電動車強化第2フェーズ(2026-2028年度)に向けた電動車開発とアライアンスの強化に取り組むとともに、今後5年間で9車種の電動車を投入していきます。

事業活動においては、エネルギーミニマム化と再生可能エネルギーへの転換を推進し、CO₂排出量の削減に取り組めます。サプライチェーン全体においては、原材料・部品の生産段階や製品を含めた物流領域のCO₂排出量の低減、再生可能エネルギーや充電インフラの普及、カーボンニュートラル燃料の活用、V2X(※3)の推進など、取引先や関連企業・団体、政府・自治体と連携していきます。

電動車の普及は、使用済みバッテリーのリユース、エネルギーマネジメント、車両の走行・バッテリーデータを用いたデータビジネスなど新しい事業機会を提供するものと考えており、パートナー会社・自治体と協業することで、カーボンニュートラルに貢献できる新たなモビリティビジネスを、車両販売、販売金融、アフターセールスに続き第4の収益の柱とするべく取り組んでいます(※4)。

※1 環境計画パッケージの詳細は、P30をご覧ください。

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

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

※4 モビリティビジネスの詳細は、P26をご覧ください。

リスク管理

a. 組織が気候関連リスクを特定および評価するプロセス

当社は、サステナビリティ委員会のもとで全社横断的な検討チームを立ち上げ、TCFD提言にもとづいたシナリオ分析を行い、事業に影響を及ぼす可能性のある気候変動リスクおよび機会を抽出・特定し、発生時期と影響度による評価を行っています。特に影響度が大きい気候変動リスクおよび機会への対応については、目標・実行計画に落とし込み、サステナビリティ委員会で進捗を確認しています。

b. 組織が気候関連リスクを管理するプロセス

サステナビリティ委員会で特定した気候変動リスクと機会および対応策は、執行役員クラスの取り組み責任者を決め、KPIを設定し、PDCAを進めています。なお、迅速な対応が必要な重要リスクおよび機会については、逐次取締役会へ報告し、対応を決定しています。

また、当社は、2018年度に環境・社会・ガバナンス各分野のさまざまな課題から当社が取り組むべき重要課題としてマテリアリティ(※5)を特定しており、「気候変動・エネルギー問題への対応」は最重要課題の一つと認識しています。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。

※5 マテリアリティの詳細は、P15をご覧ください。

指標・目標

a. 組織が自らの戦略とリスク管理プロセスに即して、気候関連リスクと機会を評価するために用いる指標

当社は、2020年に環境計画パッケージを策定し、電動車と再生可能エネルギーの普及拡大を通じて、2050年までにカーボンニュートラルを実現し、気候変動による影響に強靱な社会の実現に貢献することを目指しています。このビジョンにもとづく2030年までの具体的な取り組みを明確にした環境ターゲット2030において最重要課題と位置付けている気候変動対策では、Scope1、2(※6)について「事業活動からのCO₂排出量」を、当社サプライチェーン全体の排出量の約7割を占めるScope3(※6)のカテゴリ11(販売した製品の使用)について「新車からのCO₂排出量」と「電動車販売比率」を管理・評価するための主な指標として設定しています。

※6 Scope1：事業者自らによる直接排出(燃料の燃焼など)

Scope2：他社から供給された電気、熱、蒸気の使用にともなう間接排出

Scope3：Scope1、Scope2以外の排出(販売した製品の使用による排出など)



b. Scope 1、Scope 2、Scope 3のGHG排出量と関連リスク

三菱自動車は、GHGプロトコルにもとづきCO₂排出量の算定を行っています。下表は、2018年～2022年度におけるScope1,2,3でのCO₂排出量の実績を示しています。

なお、当社は情報の信頼性・透明性の確保を目的として、Scope1,2排出量に対して独立第三者による認証を取得しています。詳細はP136をご覧ください。

<Scope1,2,3排出量実績>

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
Scope1	千t-CO ₂	119	110	80	92	95
Scope2	千t-CO ₂	469	416	285	319	271
Scope3	千t-CO ₂ eq	42,580	35,429	20,286	28,294	28,710
合計	千t-CO ₂ eq	43,168	35,955	20,651	28,705	29,076

c. 気候関連リスクと機会を管理するために用いる目標、および目標に対する実績

当社は、2020年に策定した環境計画パッケージにもとづき、電動車や燃費向上技術の開発、生産工程における省エネルギー機器の導入、工場やオフィス、販売店での再生可能エネルギーの導入など、さまざまな取り組みを推進しています。

環境計画パッケージは、中長期的な展望を織り込んだ環境方針、2050年までに目指したい社会像と、当社の取り組みの方向性を定めた環境ビジョン2050、このビジョンにもとづく2030年までの具体的な取り組みを明確にした環境ターゲット2030で構成しており、気候変動対策、資源循環、環境汚染防止の3つを当社が直接的に取り組む環境課題と位置付け、具体的な目標を設定しています。

最重要課題と位置付けている気候変動対策については、2022年9月に、当社としてサプライチェーン全体で2050年カーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言し、あわせて環境ビジョン2050を改定しました。また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたマイルストーンとして環境ターゲット2030の目標を見直し、2023年3月に公表しました。

主な2030年度目標と進捗

指標	2030年度目標	2035年度目標	2022年度実績
新車からの平均CO ₂ 排出量 (Tank to Wheel、2010年度比)	-40%		-18%
電動車販売比率	50%	100%	11%
事業活動CO ₂ 排出量 (Scope1, 2総量、2018年度比)	-50%		-33% (※)

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

サプライチェーン全体でのCO₂排出量低減への対応

当社は、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CO₂排出量低減に取り組んでいます。

サプライチェーン全体でのCO₂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。2022年度のサプライチェーン全体でのCO₂排出量は、29,076千t-CO₂e qとなりました。

▶ DATA (P118-119) : 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・普及

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

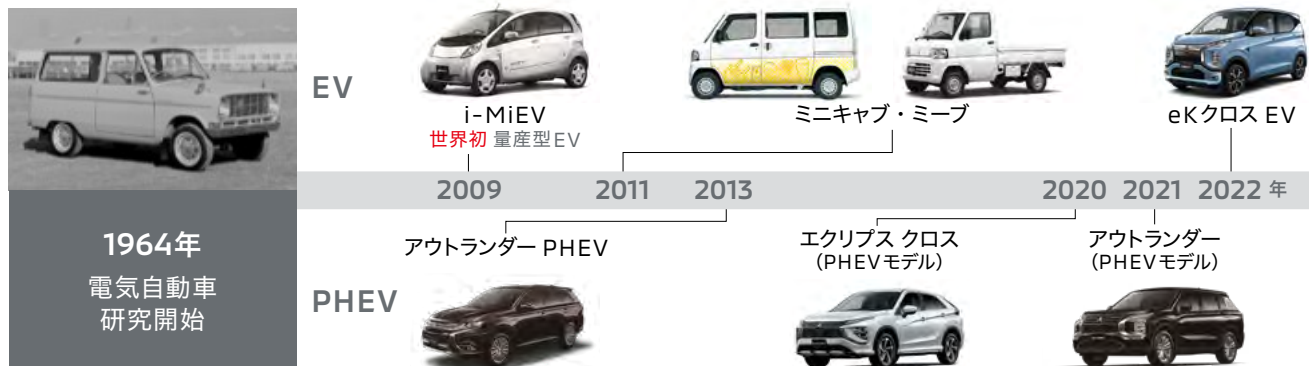
電気自動車

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

当社は、世界で初めて量産型の電気自動車『i-MiEV』を開発し、2009年に市場へ投入しました。『i-MiEV』は環境性能のみならず、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。

より生活に密着した場面での活躍が期待される軽の電気自動車のラインアップ拡充が、電動車普及の鍵になると考え、2022年6月に新型軽電気自動車『eKクロス EV』の販売を開始したほか、2022年11月に軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』の販売を再開しました。今後も電気自動車の開発に力を入れて、カーボンニュートラル社会の実現に貢献していきます。

当社の電動車開発



TOPICS

軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』の一般販売を再開



『ミニキャブ・ミーブ』はワンボックスタイプで、駆動用バッテリーと小型・軽量・高効率なモーターなど、世界初の量産型軽乗用電気自動車『i-MiEV』で実績のあるEVシステムを導入しています。また、駆動用バッテリーなどのEVコンポーネントの配置にこだわり、大容量の荷室や低重心化による優れた操縦安定性と良好な乗り心地を実現しています。

国内メーカー唯一の軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』は、2011年12月より国内の配送業などを中心に販売を開始、2021年3月末に一旦生産を終了し、一部法人向けとして販売を続けていました。現在、カーボンニュートラルの実現に向けて各方面で脱炭素化の取り組みが加速し、サステナブルな事業活動を展開する物流関係や自治体などで軽商用電気自動車の需要が高まっていることを受けて、2022年11月より一般販売を再開しました。

2024年には、三菱自動車・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）で海外初となる『ミニキャブ・ミーブ』の現地生産を開始予定です。



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

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なく、電気自動車特有の「力強い走行性能」「高い静粛性」「走行安定性」を兼ね備えたクルマです。

三菱自動車のPHEVは、2013年の『アウトランダー PHEV』に始まり、2020年に『エクリプス クロス』(PHEVモデル)、2021年に新型『アウトランダー』(PHEVモデル)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、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

新型『アウトランダー』(PHEVモデル)を 豪州・北米で販売開始



2021年12月に日本で販売を開始した新型『アウトランダー』(PHEVモデル)を2022年8月に豪州、11月にカナダ・米国、12月にプエルトリコで販売開始しました。新型『アウトランダー』(PHEVモデル)は、当社の電動化技術と四輪制御技術の粋を集めたフラッグシップモデルです。「威風堂堂」をコンセプトにボディやシャシー、パワートレインなど全てを刷新することで、さまざまな天候や路面での力強い走りや多彩な使い勝手といったSUVとしての魅力、力強く滑らかな加速や意のままに安全・安心な走りといった電動車としての魅力の双方を大幅に高めています。

TOPICS

『アウトランダー PHEV』が2022年度のPHEVカテゴリー 国内販売台数No. 1を獲得



『アウトランダー PHEV』



『エクリプス クロス PHEV』

クロスオーバー SUV『アウトランダー PHEV』が2022年度の国内販売台数で、17,059台(※)となり、PHEVカテゴリーで2021年度に続き、2年連続第1位を獲得しました。

また、クロスオーバー SUV『エクリプス クロス PHEV』も4,485台とPHEVカテゴリーの第2位を獲得。両車合計で21,544台を販売し、当社は国内PHEVカテゴリーシェアの約54%を占め、2年連続第1位となりました。

※ 先代モデルを含む



プラグインハイブリッド車 (PHEV) が提供する価値

CO₂低減

生産 → 廃棄

CO₂ 排出量 ■ 生産/廃棄 □ 走行



HEV (※1)



生産時も走行時も
CO₂ 排出量が比較的少ない (※3)



EV (※2)

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

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

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

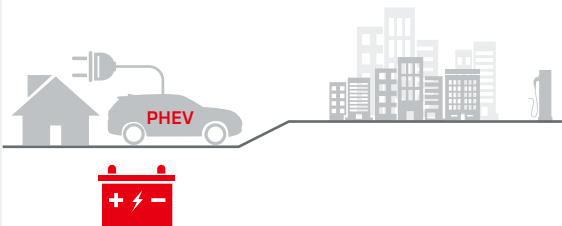
※2 EV: Electric Vehicleの略称。電気自動車

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

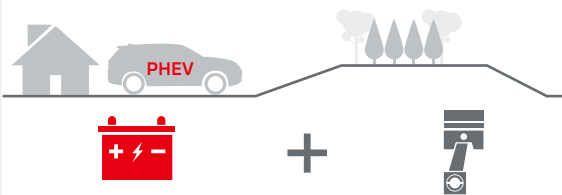
※4 LCA: Life Cycle Assessmentの略称。生産から廃棄までの環境負荷を算出して評価する方法

航続距離

近距離は100%電気で



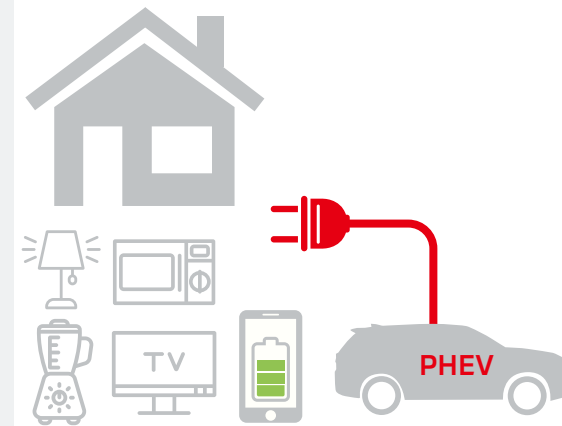
遠距離は電気時々ガソリンで



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

給電性能

最大 約12日分の電力を供給
(一般家庭電力量)



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

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

※6 『アウトランダー』(PHEVモデル)の場合。供給可能電力量は当社試算による(一般家庭での一日当たりの使用電力量を約10kWh/日として算出、V2H充放電機器などの変換効率は含みません)



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

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(※)、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、各国および異業種と推進しています。

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

TOPICS

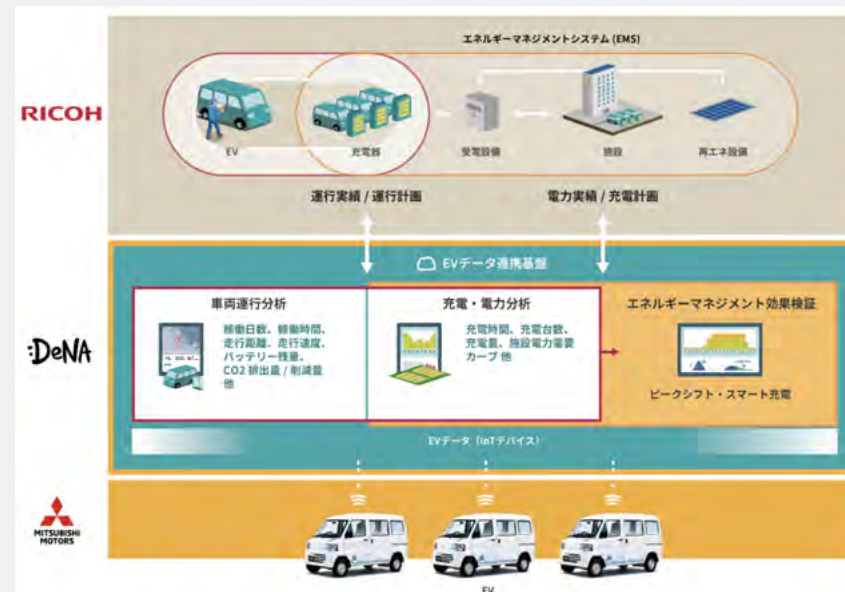
当社、DeNA、リコージャパン、軽電気自動車の企業における効率的な運行とエネルギーマネジメントを実現する共同実証実験を実施

当社および株式会社ディー・エヌ・エー、リコージャパン株式会社は、軽電気自動車の効率的な運行と、エネルギーマネジメントを実現し、企業における電気自動車導入を促進するための共同実証実験を2022年9月から2023年1月末まで実施しました。

2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて、日本の企業各社では自社で保有する業務車両を軽電気自動車などへ転換する必要に迫られています。車両コストが低い軽電気自動車(乗用・商用)は、経済性で有利な一方、バッテリー容量が小さく、企業のさまざまな運用ニーズに対応するために、

効率的な充電タイミングなどを織り込んだ運用計画が必要です。今回の実証実験では、リコージャパン埼玉支社に営業車として国内唯一の軽商用電気自動車である『ミニキャブ・ミーブ』を3台導入して、運行データや充電データなどの車両情報、そして事業所の使用電力データを収集し、同事業所における電気自動車の運用状況を分析しました。この分析をもとに、事業所に対して適正な台数規模を提案するなど、スマート充電やピークシフトなどを織り込んだ最適な運用計画の策定を通じて、事業所での軽電気自動車の効率的な活用と使用電力のピーク抑制(エネルギーマネジメント)を目指します。

〈共同実証実験の流れ〉



実証実験に参加した『ミニキャブ・ミーブ』



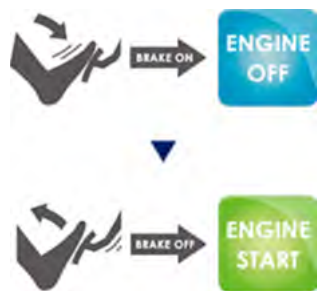
燃費向上技術の開発

三菱自動車は、燃料消費量の低減とエネルギー効率の向上のため、継続してパワートレインの技術開発を推進しています。

アイドリングストップ装置

「AS&G (Auto Stop & Go)」

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

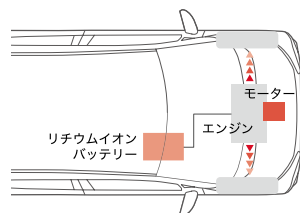


HYBRIDシステム

eKシリーズ(除く、『eKワゴン』)に加え、中国向け新型『アウトランダー』では48V BSG(※) HYBRIDシステムを新規に採用しています。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し、加速時にモーターでエンジンをアシストすることで、トルクフルで低燃費な走り

とスムーズなエンジン停止・発進を実現します。

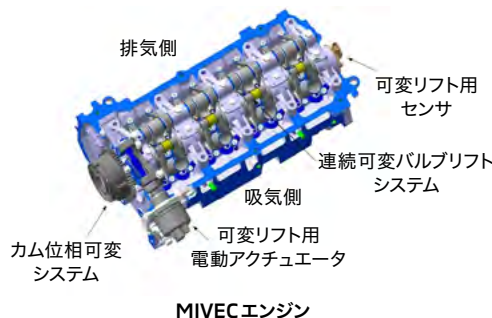
※ BSG : Belt driven Starter Generatorの略称。発電機にモーター機能を追加し、ベルト駆動によるエンジンの始動および駆動カアシストが可能



『eKクロス』搭載のHYBRIDシステム

可変バルブタイミング機構

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



MIVECエンジン

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

ガソリン直噴ターボエンジン

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

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



ガソリン直噴ターボエンジン(4B40型)



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

ディーゼルターボエンジン

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

減速エネルギー回生(発電制御)

減速時のエネルギーを利用した発電によってバッテリーを集中充電することにより、アイドリング・加速・クルーズなどの走行条件下のエンジンでの発電を抑制し、燃費向上を図っています。

TOPICS

1.5L ダウンサイジング ガソリン直噴ターボエンジンの搭載

2022年11月から中国向けに発売した新型『アウトランダー』は、改良した1.5L ダウンサイジング ガソリン直噴ターボエンジンと48V BSG HYBRIDシステムを搭載しています。

改良されたエンジンは次のアイテムを採用することで、中国の自動車排出ガス基準である「国6」基準のb段階(国6b)をクリアしつつ出力性能・燃費性能を向上させ、トルクフルで低燃費な走りを実現しています。



1. 48V BSG(Belt driven Starter Generator) HYBRIDシステム

発電効率に優れた48V BSG(モーター機能付発電機)により、減速時のエネルギーを利用して発電し、専用バッテリーに充電します。加速時には、その電力を活用してエンジンをモーターでアシストすることで、ガソリン消費を抑え、燃費向上を図ります。また、このモーターでエンジンを再始動できるため、静かで迅速なアイドリングストップが可能となります。

2. 水冷式インタークーラー付き低圧EGR(Exhaust Gas Recirculation)システム

小排気量エンジンにターボを追加して高出力化した“ダウンサイジングターボ”エンジンで課題となる登坂や急加速時の燃費悪化を回避するために低圧EGRシステムを採用しました。これは触媒を通過したEGRガスをインタークーラー入口前に戻し、インタークーラー通過後の冷却されたEGRガスを燃焼室に送り込むことで燃焼効率を改善し、高出力時の燃費改善を図ります。

また、低圧EGRシステムではEGRガスがインタークーラーを経由するため吸気通路が長くなり、エンジンの応答遅れにつながります。そのため、水冷式インタークーラーを採用し、EGRガスが燃焼室へ到達するまでの距離を大幅に短縮することで、エンジンの応答性を高め、アクセル操作を抑制し、燃費の低減に貢献します。

3. 高圧燃料噴射システム

新開発の高圧燃料ポンプおよびインジェクターの採用により、燃料と空気がよりよく混合することで燃焼が改善し、低排出ガス・低燃費に貢献します。

4. GPF(Gasoline Particulate Filter)システム

ガソリンエンジンの排出ガスに含まれるPM(粒子状物質)をフィルターで捕集し、一定量溜まった段階で再燃焼させて除去するシステムを新たに開発し、排出ガスのクリーン化に貢献しています。

5. 冷却水流路切替弁(MCV: Multi Control Valve)

エンジンの熱マネジメントを強化するため、冷却水の通路を電磁弁により自在に切り替え、最適な水温となるよう制御することで、エンジンの暖機を早め、フリクションロスを低減することにより燃費向上に貢献しています。

6. 可変容量オイルポンプ

必要な油量に応じて連続的に吐出量を変化させ、最適な油圧に制御することで、オイルポンプの仕事を最小限化し、燃費向上に貢献しています。



カーボンニュートラルに向けた 事業活動の取り組み

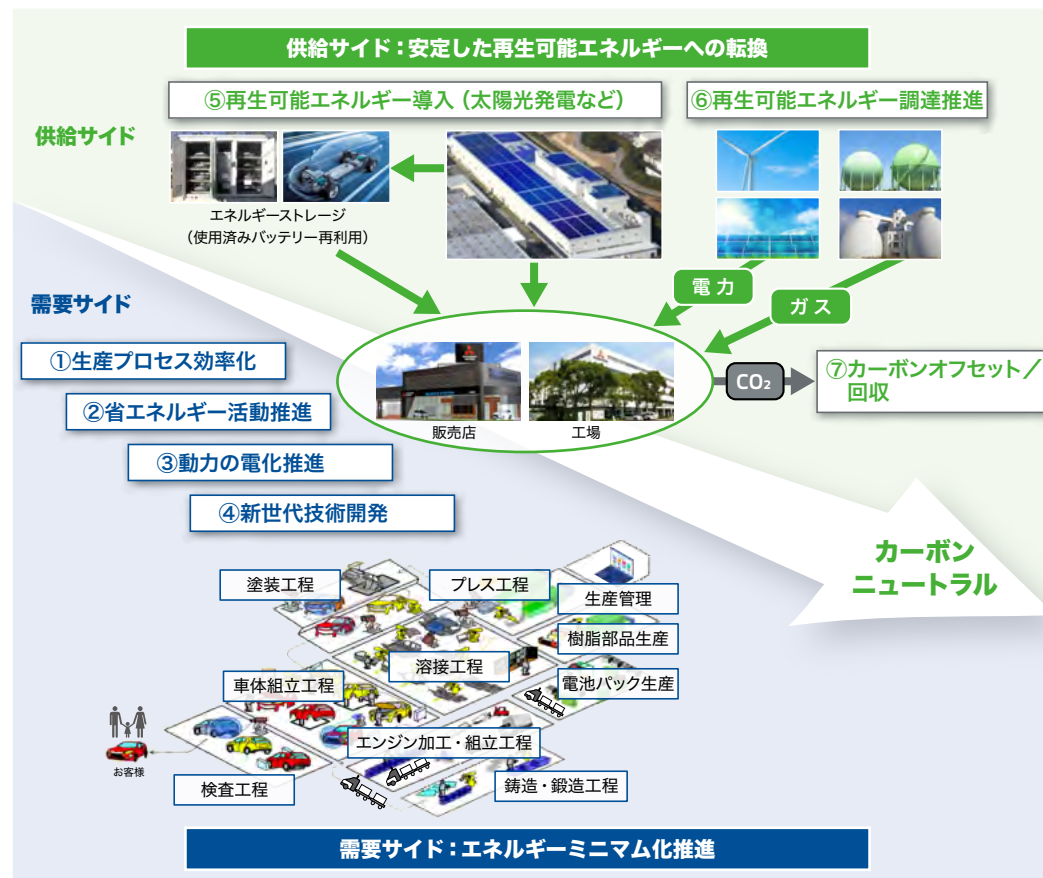
三菱自動車は、カーボンニュートラルの実現に向けて、エネルギーを消費する「需要サイド」およびエネルギーを創出・調達する「供給サイド」の両面からアプローチしています。

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

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

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

カーボンニュートラルに向けた『7つの切り口』



CO₂削減推進分科会

(議長：生産・購買担当役員)

取り組み責任者：生産戦略企画本部長

全体推進担当：事業活動カーボンニュートラル推進室

推進体制と責任者

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



再生可能エネルギーの導入

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

特に太陽光発電は、カーボンニュートラルの実現に向けた重要な取り組みと位置付けており、各拠点にて導入を進めています。2022年度には、三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI) にて1.75MWのパネルを新規に設置し発電を開始したほか、岡崎製作所でも0.3MWのパネルを追加設置し、合計で年間1,900tのCO₂排出量を削減できる見込みです。更に、エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)、三菱・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション (MMPC)、水島製作所で新規導入に向けて準備を進めているほか、既に太陽光発電を導入している拠点においても設置面積の拡大を計画しています。

TOPICS

太陽光発電設備の稼働開始 (塗装工場屋根) (MMKI)

三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)において、塗装工場屋根に1.75MWの太陽光発電パネルを設置し、2023年2月から発電を開始しました。この設備では年間2,400MWhの発電量を見込んでおり、年間1,800tのCO₂排出量を削減できる見込みです。

MMKIでは、今回設置した塗装工場に続き、車体組立工場、溶接工場などへ、段階的に太陽光パネルを設置していく計画です。



MMKIの塗装工場太陽光発電設備

生産工場での取り組み

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

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

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



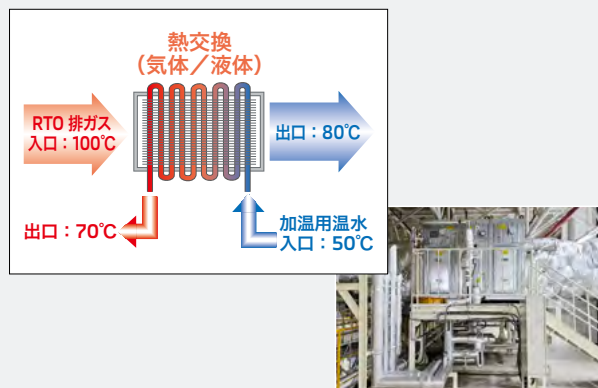
TOPICS

蓄熱脱臭装置 (RTO(※1)) 排ガスの廃熱再利用 (MMTh)

三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)の新塗装工場では、塗装工程で用いる熱のバランス最適化のためのさまざまな工夫を取り入れています。その一つとして、2023年1月からRTOの排ガスの廃熱を再利用する熱交換器が稼働を開始し、大幅な省エネを実現しました。

塗装工程では従来から気体対気体の熱交換を通じて、RTOの排ガスを乾燥工程用の熱源として利用していました。今回、更に乾燥工程の後段に気体対液体の熱交換器を設置し、100℃前後の排ガスの熱を用いて、塗装工場で使用する温水を50℃から70℃まで再加温しています。これにより、温水の加温に使用していたガスの使用量を30%以上低減し、年間550tのCO₂排出量を削減できる見込みです。

※1 RTO : Regenerative Thermal Oxidizerの略称



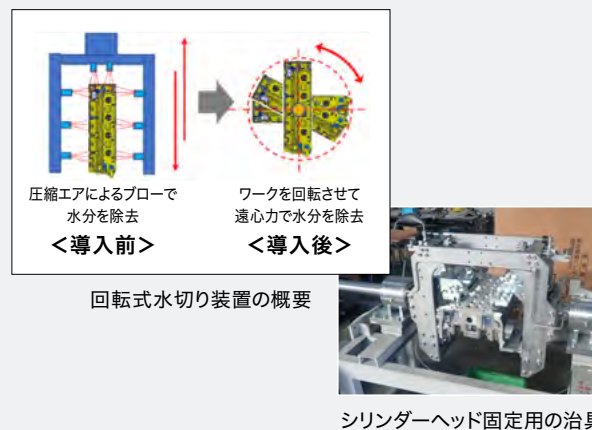
熱交換器の概要と実際に導入した設備

TOPICS

回転式水切り装置導入による 圧縮エア使用量の低減 (京都製作所)

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

2022年度には、洗浄後の水切りのために圧縮エアを使用していたエンジンのシリンダーヘッドの洗浄工程に、遠心力を用いた回転式の水切り装置を導入し、圧縮エアの使用量を大幅に低減しました。この改善により、エネルギー使用量を95%低減、年間40tのCO₂排出量を低減できる見込みです。今後、他のライン・拠点にも順次展開していく予定です。



回転式水切り装置の概要

シリンダーヘッド固定用の治具

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、太陽光発電設備の設置やグリーン電力証書システム(※2)の活用などを通じて、消費電力の一部を再生可能エネルギーで賄っています。また、全てのオフィスで、電気設備や空調設備の省エネルギー化によりCO₂排出量を低減しています。

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



開発本館のデジタルサイネージ(岡崎)

※2 グリーン電力証書システム: 自然エネルギーにより発電された、再生可能エネルギーとしての電力の環境付加価値を、証書発行业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



販売での取り組み

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

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

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

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

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

エコアクション21取得販売会社一覧 (2023年7月1日時点)

会社名		
青森三菱自動車販売株式会社	富山三菱自動車販売株式会社	九州三菱自動車販売株式会社
東日本三菱自動車販売株式会社	富山ダイヤモンドモータース株式会社	大分三菱自動車販売株式会社
茨城三菱自動車販売株式会社	福井三菱自動車販売株式会社	熊本三菱自動車販売株式会社
総武三菱自動車販売株式会社	京都三菱自動車販売株式会社	長崎三菱自動車販売株式会社
東海三菱自動車販売株式会社	西日本三菱自動車販売株式会社	石川中央三菱自動車販売株式会社
駿遠三菱自動車販売株式会社	滋賀三菱自動車販売株式会社(※1)	三重三菱自動車販売株式会社
西尾張三菱自動車販売株式会社	福山三菱自動車販売株式会社	群馬三菱自動車販売株式会社

※1 京都三菱自動車販売株式会社グループとして認証取得

TOPICS

全国都道府県へ電動DRIVE STATIONを展開中

「電動DRIVE STATION」 全国配置図

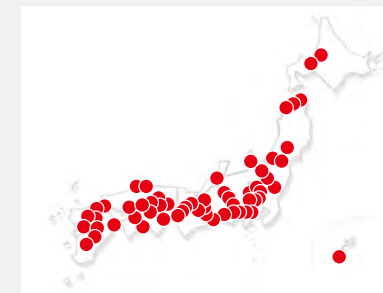
当社は、各都道府県において、災害時の電源活用や環境への貢献など、電動車の魅力を体感できる次世代店舗「電動DRIVE STATION」の展開を進めています。

2022年度には上尾店(埼玉県)がオープンし、全国で93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がもたらす災害時の価値をお伝えしていきます。

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

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



上尾三菱自動車販売株式会社 上尾店・クリーンカー上尾



外観



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



電動車への充電設備
太陽光発電システムで生み出した電力をV2H(※2)機器を通じて電動車への充電に使用

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



物流での取り組み

国内での物流CO₂排出量削減の取り組み

三菱自動車は生産部品や補用品、完成車輸送におけるCO₂排出量の削減に向けた取り組みを推進しています。鍵となる物流効率化施策として、梱包改善活動、各種積載率向上活動、輸送貨物の集約といった自社努力による重量・距離(トンキロ(※))の削減のみならず、各物流協力会

社との連携によるエコドライブの推進や輸送機材の大型化、モーダルシフト、更にはアライアンスパートナーとの共同輸送や物流施設の共同利用を通じた輸送距離削減など、積極的かつ包括的な取り組みを過去より実施し、活動を促進してきました。また、非化石燃料車に関しても、各物流協力会社との連携を深める中で導入の検討を進めます。

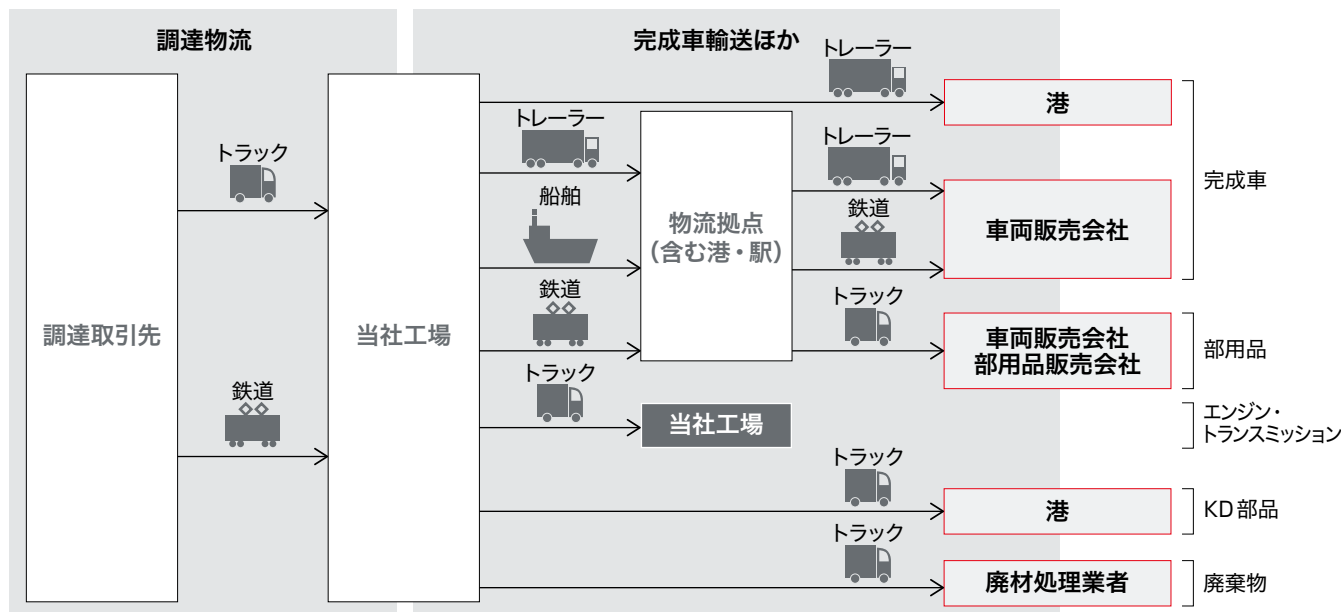
※トンキロ：貨物の輸送量を示す単位(t, km)。貨物の重量(トン)に貨物の輸送距離(キロ)を掛け合わせたもの

海外関係会社における物流CO₂排出量の見える化

当社は、海外を含めサプライチェーンを通じた物流CO₂排出量の把握・開示を重視し、その見える化を推進しています。

海外生産工場をメインに物流CO₂排出量の見える化に取り組んでおり、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)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)、ミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド(MMV)では既に集計を開始しました。今後は、その集計精度の確認・向上を進めます。また、その他の海外生産工場にも対象を広げるとともに、海外の完成車販売子会社を対象にした見える化にも着手し、物流CO₂排出量の把握範囲拡大を進めます。

CO₂排出量削減の対象物流経路



タイの完成車輸送

資源循環の取り組み



2022年度の進捗

0.5%未満

直接埋立廃棄物
(環境マネジメント対象会社 20社)
[2021年度：0.5%未満]

- 脱石油資源プラスチック材の採用拡大推進
- 電動車の使用済みバッテリーを用いた自律型街路灯の開発に着手
- 使用済みバッテリーを用いた急速充電器および双方向充電器と連携する2つのコンセプトの実証用蓄電設備を2023年1月に岡崎製作所 M-Tech Lab に設置し、実証を開始

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P20 マテリアリティ

P30 環境計画パッケージ

P33 環境マネジメント

P118 製品・事業活動関連環境データ

基本的な考え方

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

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

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

事業活動から発生する廃棄物について、環境ターゲット2030で掲げる「直接埋立廃棄物のゼロ化 (0.5% 未満)」の達成に向け、社外排出量の低減、再資源化を推進しています。2022年度は、環境マネジメント対象会社において、直接埋立廃棄物ゼロ化 (0.5% 未満) を達成しました。

▶ DATA(P120)：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

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、当社独自の「リサイクル設計ガイドライン」にもとづき、設計構想の段階から3Rを取り入れています。

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

また、販売会社で修理時に生じる廃バンパーを回収・再生して、バッテリートレイなどの外装部品に採用しています。更に、リサイクル材やバイオマスプラスチックをはじめとする脱石油資源プラスチック材の採用拡大を推進しており、衣類などの回収リサイクル材をダッシュボードといったサイレンサー部品に、バイオマスプラスチックをステアリングホイールガーニッシュなどの内装部品に採用しています。

TOPICS

熱可塑性樹脂の採用

2019年に販売した『エクスパンダー クロス』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。

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

電動車の使用済みバッテリーの再利用

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

また、電動車用の急速充電器および双方向充電器と連携する2つのコンセプトの実証設備を2023年1月に岡崎製作所に設置し、実証を開始しました。今後、コンセプトの有効性や技術検証を実施し、将来的には当社販売店などへの導入を目指していきます。(詳細はP27をご参照ください)

更に、当社とMIRAI-LABO株式会社は、電動車の使用済みバッテリーを用いた自律型街路灯の開発を行っています。2023年4月に岡崎製作所の所内に自律型街路灯を設置し、実証実験を開始しました。外部からの給電を必要としない自律型のソーラー街路灯は、電動車の使用済みバッテリーとリサイクルスチールを使用し、災害時や停電発生時にも消灯することなく街路灯の機能を発揮します。2024年度内の販売開始を目指して、2023年度の実証実験では、使用時のバッテリーなどのデータを取得し、不日照日数などの実用性の検証を行っています。

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

国内自動車リサイクル法への対応

国内では、2005年に施行された自動車リサイクル法にもとづき、使用済みとなった自動車のシュレッダーダスト(ASR(※1))、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(※2)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、2022年度のASR再資源化率は96.8%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。

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

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。

三菱自動車では、日本の自動車リサイクル法に基づき預託された指定3物品（ASR、エアバッグ類、フロン類）のリサイクル収支余剰金を用い、自動車リサイクルの高度化に向けた支援事業の一環として、2021年8月から2023年3月までに以下2つの研究開発を実施しました。

(1) 自動車のASRから選別回収したPP樹脂（※1）の物性を復元し、脱石油資源プラスチック材として採用拡大するための研究

(2) 低炭素社会の実現を目指し、駆動用バッテリーの再利用とクローズドループ活用に向けて、短時間かつ高精度のバッテリー劣化診断技術の適用性を検証する研究

当社は一般社団法人日本自動車工業会が構築し、2018年10月より運用が開始された一般社団法人自動車再資源化協力機構を窓口とした使用済みリチウムイオンバッテリー（LiB）を適正に処理をするための「LiB共同回収システム」に加入し、効率的な回収に努めています。

※1 PP樹脂：ポリプロピレン。炭素と水素からなる重合体（ポリマー）で、汎用樹脂の一種

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 廃車指令：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 ELV：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 IDIS：International Dismantling Information Systemの略称

EUリサイクル可能率認証指令への対応

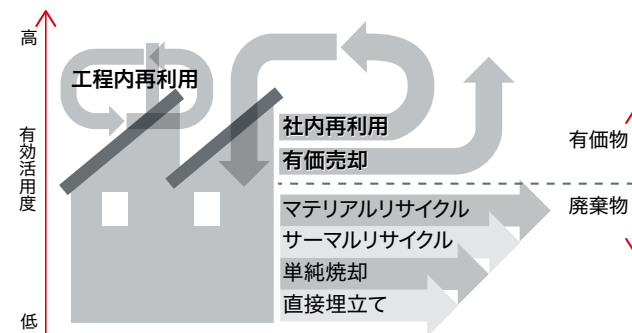
EUでは、リサイクル可能率95%以上を達成することが自動車の型式認証要件となっており、本指令の要求事項に適合させる体制を構築しています。EUで販売する車両は、この体制のもと本指令の要求事項に適合させています。

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

生産活動における排出物の発生抑制と再資源化の取り組み

生産工場では、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



環境汚染の防止



2022年度の進捗

- 空調設備の電化推進による灯油使用量のゼロ化（水島製作所）
- 製品含有環境負荷物質の適切な管理に向け、GADSL(※1) 規制物質の情報入手、管理システムの改修、ELV(※2) 指令に則して部品の切替・設計変更を実施

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

※2 ELV：End-of-Life Vehiclesの略称

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P20 マテリアリティ

P33 環境マネジメント

P118 製品・事業活動関連環境データ

WEB 大気・水質・PRTR対象物質データ(2022年度実績)
https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/esg/factory_archive2023.html

基本的な考え方

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

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

製品の開発段階では、排出ガスに含まれる有害な成分の削減や燃費向上に向けた技術および電動化技術の開発を進めるとともに、製品に含まれる環境負荷物質の管理に努めています。生産工程では、法令基準よりも厳しい自主基準を設定し、工場から排出される大気汚染物質の低減に努めています。このように大気汚染物質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

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・改良に努めています。

ガソリン車での取り組み

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

当社は、排出ガス規制導入当初からさまざまな対策に取り組んできました。現在では、電子制御の燃料噴射装置による燃焼のコントロールや、GPF(ガソリン・パティキュレート・フィルター)システム、進化した触媒技術により強化される排出ガス規制に対応しています。

ディーゼル車での取り組み

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

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

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

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



ターゲット
● 3.9



ターゲット
● 6.3



ターゲット
● 12.4
● 12.5

クリーンディーゼルエンジンのシステム

VG(※1)ターボチャージャー

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

※1 VG : Variable Geometryの略称。



コモンレール式燃料噴射システム

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



DPF(ディーゼル・パティキュレート・フィルター)

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

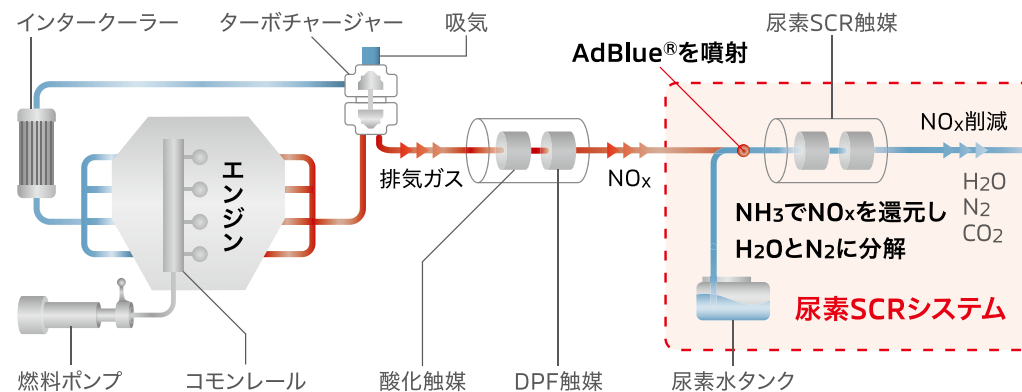


尿素SCR(選択還元触媒)システム

尿素水溶液 (AdBlue®(※2)) を使ってディーゼルエンジンから排出される窒素酸化物 (NOx) を還元することにより、大気は無害な水と窒素に分解し浄化しています。

※2 AdBlue® : ドイツ自動車工業会 (VDA) の登録商標

【クリーンディーゼルエンジンのシステム図 (4N14エンジン)】





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リサイクル法となる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、ELV指令をはじめ、化学物質に関するREACH規則（※1）、POPs（※2）条約など、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（※3）、臭素系難燃剤などさまざまな化学物質の使用が規制されており、近年は欧州と同様の規制がアジアの新興国にも広がりつつあります。

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

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

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

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

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

IMDSによる材料データ管理

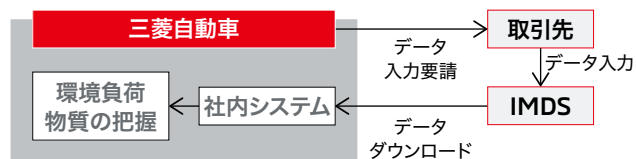
取引先から納入される部品などに含まれる環境負荷物質のデータは、国際的な材料データ収集システムであるIMDS（※4）を利用して収集しています。データは、社内システムを通じて海外工場を含めグローバルに一元的に管理しており、環境負荷物質の使用量低減に活用しています。

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

2022年度においては、製品含有環境負荷物質の適切な管理に向け、GADSL規制物質の情報を反映した社内管理システムの改修を実施しました。サプライヤーが入力したIMDSデータを収集し、対象物質の含有率、含有材料から、新たな規制物質が部品に含まれていた場合、当該システムによって法規適合可否を自動判断できる仕組みとしています。また、ELV指令に基づき、部品の切替・設計変更を実施しました。

※4 IMDS：International Material Data Systemの略称

IMDSを通じたデータ収集の流れ



車室内VOC低減

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

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

自工会の自主取り組みの詳細は、同会ウェブサイトをご覧ください。

(WEB) <https://www.jama.or.jp/operation/ecology/voc/index.html>

取り組み状況

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

VOC低減策の例

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



大気汚染防止

生産工程からのVOC排出抑制

三菱自動車は、VOC排出抑制のため、塗装工程への水性3WET塗装工法（※1）の適用を進めており、国内では水島製作所、岡崎製作所、海外では三菱・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、新塗装工場において導入しています。

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

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

▶ DATA(P119)：VOC



新塗装工場 (MMTh)

大気汚染物質の管理

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

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

TOPICS

電化推進により灯油使用量をゼロ化（水島製作所）

水島製作所では、2022年度に本館およびPRセンターの空調設備を、灯油を熱源とした吸収式冷水機から電気式エアコンに更新し、全て電化しました。

これにより、所内の灯油使用量がゼロとなり、NOx、ばいじんなどの大気汚染物質を低減するとともに、省エネ効果により年間50tのCO₂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

当社は化学物質の使用について、「化学物質管理システム」を導入し、化学物質の導入前に、性状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するとともに同システムによって最新のSDS (Safety Data Sheet) 情報を一元管理しています。また、PRTR（※2）対象物質の取扱量も同システムのデータを活用して把握しており、取扱量、排出量などを法的要求事項にもとづいて国に届け出ています。

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

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

有害廃棄物の適正管理

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

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

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

PCB（※4）含有廃棄物の適正管理

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

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

水資源の保全



2022年度の進捗

- ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)における排水リサイクルプラントでのオペレーションの確立/改善
- 水島製作所での塗装工場、板金工場などの生産工程からの排出を処理する排水処理施設および、それに付帯する汚泥脱水装置の完成

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P20 マテリアリティ

P33 環境マネジメント

P118 製品・事業活動関連環境データ

(WEB) 大気・水質・PRTR対象物質データ(2022年度実績)
https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/esg/factory_archive2023.html

基本的な考え方

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

三菱自動車は、自動車の生産活動において、工業用水、上水(市水)、地下水などを使用しており、下水道や河川などへ排出しています。水リスクの高い地域では、事業活動への影響や取水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。

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

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

取水量の低減

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

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

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

▶ DATA(P120)：取水量

各工場の取水源と排水先

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



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

三菱自動車グループでは、各事業所の所在地の水資源管理に関する情勢などを踏まえて、排水リサイクル技術を導入しており、現在、三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)と三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)で、排水リサイクルプラントが稼働しています。

MMKIでは、2017年の工場設立時より水リサイクルプラントを導入しており、2022年度における排水のリサイクル率は67%でした。

また、MMThでは、新塗装工場の稼働開始に合わせ、2022年1月からMMTh初の排水リサイクルプラントが稼働を開始しました。2022年度はオペレーションを確立・改善を図ることにより、2023年1-3月の排水リサイクル率は83%まで向上しました。

▶ DATA(P120) : 排水量



排水リサイクルプラント (MMTh)

水質汚濁の防止

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

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



水質観測用井戸 (岡崎製作所)



油膜検知器 (岡崎製作所)

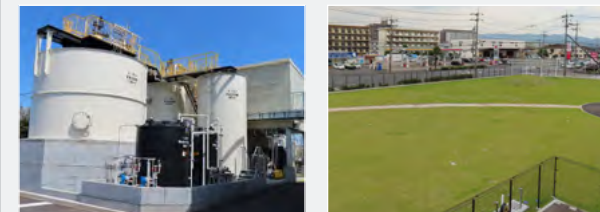
TOPICS

産業系排水の廃水処理施設と汚泥脱水装置の更新 (水島製作所)

水島製作所では、老朽化した廃水処理関連施設の更新を段階的に進めています。2021年度の上水道・生活系廃水処理施設の更新に続き、2022年度には塗装工場、板金工場などの生産工程からの廃水を処理する廃水処理施設とそれに付帯する汚泥脱水装置を更新し、2023年3月から運転を開始しました。

廃水処理施設には高速凝集沈殿装置を導入し、処理時間の短縮、省スペース化、処理水質の安定化を実現しています。また、処理水の移送に自然勾配を活用しポンプ数を削減することで省エネ化し、年間50tのCO₂排出量を削減できる見込みです。

汚泥脱水装置では、脱水性能の向上のためフィルタプレス脱水機を更新し、産業廃棄物として処理する汚泥を約15%、年間70t低減できる見込みです。



産業系廃水処理施設および旧処理場跡地に新設した緑地
(水島製作所)

生物多様性の保全



2022年度の進捗

- 国内拠点の生態系調査を生かした保全活動の推進
 - ・ 京都工場でのピオトープ (※) の維持管理および希少水生植物の育成
 - ・ 滋賀工場での湿地保全および希少植物サギソウの育成
- 国内外での植林・育林活動の実施
 - ・ パジェロの森 (山梨県) での植林・育林活動の実施
 - ・ 2023年度からの「岡崎アウトランダーの森」での活動開始に向け、愛知県岡崎市と「森林保全活動連携協定」を締結
 - ・ フィリピンおよびタイでの植林プロジェクト実施

※ ピオトープ：生物が自然な状態で生息している空間

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P20 マテリアリティ

P33 環境マネジメント

(WEB) 生物多様性関連データ

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

基本的な考え方

全ての生きものはさまざま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。また、気候変動による地球環境の変化は、生態系に直接的かつ大きな影響を及ぼすとされています。当社は人類が生物多様性による恩恵を持続的に受けられるよう、気候変動対策をはじめとする取り組みを推進し、生態系を守っていくことが、当社の重要な課題と考えています。

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

当社の国内事業所は、自然環境保全法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りませんが、事業活動が生物多様性に与える影響を把握するため、生態系調査を行いました。

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

三菱自動車グループ 生物多様性保全基本方針

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

1. 事業活動での配慮

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

2. 製品での配慮

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

3. 理解・啓発・自覚の継続

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

4. 社会との協働・連携

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

5. 情報の発信・公表

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



保全活動の推進

国内事業所における生態系調査

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

生態系調査 実施拠点

実施年度	拠点
2013	京都製作所 滋賀工場
2015	岡崎製作所
2017	水島製作所 / 京都製作所 滋賀工場(※)
2018	十勝研究所
2019	京都製作所 京都工場
2021/2022	京都製作所 京都工場(※)

※ 施策による保全効果を確認するためモニタリング調査を実施

京都製作所 京都工場

地域と連携した希少植物の育成

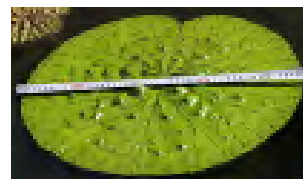
京都工場はかつて地域に見られた植物や昆虫が局所的に生き残っている場所(レフュージア)になっており、地域の生物多様性を保全するうえで重要な環境であることが生態系調査の結果からわかりました。そこで、トンボなどの昆虫が生息しやすい環境を整えるため、構内の緑地「憩いの広

場」にビオトープをつくり、広場にある池で希少水生植物のオニバスやミズアオイなどを育成しています。

希少水生植物の苗は、京都市南部クリーンセンター内の環境学習施設「さすてな京都」から株分けされたものです。池で順調に生育したオニバスとミズアオイの種子を採取し、2022年11月に、その一部を「さすてな京都」に里帰りさせました。



憩いの広場の池



直径45cmのオニバス

京都製作所 滋賀工場

サギソウが咲く湿地の保全

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



社員による外来草本の駆除



サギソウの開花

国内外での森林保全活動

当社は2006年から山梨県早川町の山林「パジェロの森」(約7.23ヘクタール)にて早川町および、公益財団法人オ

イスカと協働し、森林保全活動を実施しています。また、2023年3月、当社製作所の所在地である愛知県岡崎市と「森林保全活動連携協定」を締結しました。岡崎市額田地区の森林(約50.7ヘクタール)を『岡崎アウトランダーの森』と命名して、植林、下草刈り、間伐、除伐、枝打ち、歩道・作業道の整備などに取り組めます。

海外では、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)とフィリピンの環境天然資源省(DENR)は、約5年間で累計100haの植樹を行う計画で、2018年3月より共同で植林プロジェクトを開始し、これまでに62.2ヘクタールに植林しました。最終年にあたる2023年はケソン州インファンタで、マングローブなどを37.8ヘクタールに植林し、計画を完了する予定です。

ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)と非営利団体(NPO)「ミツビシ・モーターズ・タイランド・ファンデーション(MMTF)」は、2021年度より森林再生プロジェクトを開始しました。2022年は「Root for Sustainability」プロジェクトとして、ナコーンラーチャシーマー県で40ライ(6.4ヘクタール)に植林しました。



「岡崎アウトランダーの森」(愛知県岡崎市)での看板お披露目式



タイでの植林の様子

社会 Social

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	66	労働安全衛生の推進	88
基本的な考え方、マネジメント体制.....	66	基本的な考え方.....	88
安全技術の開発.....	67	マネジメント体制、安全な職場づくりの取り組み.....	89
交通安全の教育・普及.....	69	新型コロナウイルス感染症への対応、労使関係.....	90
製品品質、セールス・サービス品質の向上	70	人権の尊重	91
基本的な考え方・品質方針.....	70	基本的な考え方、人権方針.....	91
製品品質の向上、お客様視点にもとづいた車両品質評価と保証、感性品質の向上.....	71	マネジメント体制、人権デュー・ディリジェンス.....	92
セールス品質の向上、サービス品質の向上、お客様の声の活用.....	72	人権方針の遵守.....	93
マネジメント体制.....	74	救済へのアクセス.....	94
事業を通じた地域経済への貢献	76	持続可能なサプライチェーンの実現	95
基本的な考え方、マネジメント体制、雇用.....	76	基本的な考え方.....	95
人材育成、投資、技術移転.....	77	マネジメント体制、サプライヤー CSR ガイドライン.....	96
輸出、環境・社会貢献.....	78	サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成に向けた取り組み、 グリーン調達ガイドライン.....	97
人材マネジメント	79	取引先の品質向上に向けた協力活動、現地調達の推進、 サプライチェーンにおける事業継続計画 (BCP) の取り組み、社外イニシアティブへの参画.....	98
人材戦略、求める人物像 (MMC WAY).....	79	社会貢献活動の推進	99
推進体制、エンゲージメントサーベイの実施、人事評価、公平な給与体系.....	80	基本的な考え方・方針.....	99
新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)	81	地域社会、交通安全.....	100
基本的な考え方、柔軟な働き方に向けた取り組み、ダイバーシティの推進.....	81	環境、人.....	101
女性社員の活躍推進、ワーク・ライフ・バランスの推進.....	82	「三菱自動車STEP募金」および「マッチングギフト」の実施.....	102
シニア人材の雇用、障がい者の雇用促進.....	83	被災地支援.....	103
グローバル対応、LGBTQ に対する理解の促進、社外イニシアティブへの参画.....	84		
人材育成の強化	85		
基本的な考え方.....	85		
研修および教育.....	86		
キャリア形成と評価.....	87		

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



2022年度の進捗

16車種

「サポカー Sワイド」対象車種
[2021年度：17車種]

15車種

国土交通省「衝突被害軽減
ブレーキ」認定車種
[2021年度：15車種]

16車種

国土交通省「ペダル踏み間違い
急発進抑制装置」認定車種
[2021年度：17車種]

12車種

衝突安全ボディ「RISE」
採用車種 (OEM受け車除く)
[2021年度：12車種]

- 新型『デリカミニ』(2023年5月販売開始)が、サポカー Sワイドの対象車に認定
- さらに、国土交通省による性能認定制度において、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置が一定の性能を有していると認定

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P21 マテリアリティ

基本的な考え方

三菱自動車は、クルマづくりの企業として交通安全への責任を認識し、「道路交通事故の削減に寄与する製品の提供」をマテリアリティとして特定しています。

世界では年間約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。交通事故の削減は世界的に喫緊の課題であり、持続可能な開発目標 (SDGs) のターゲット3.6については、2020年に開催された第74回国連総会で、2021年から2030年までの10年間で世界の道路交通事故による死傷者を半減させることが採択されました。

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

※ 2018年 世界保健機関 (WHO) 調査より

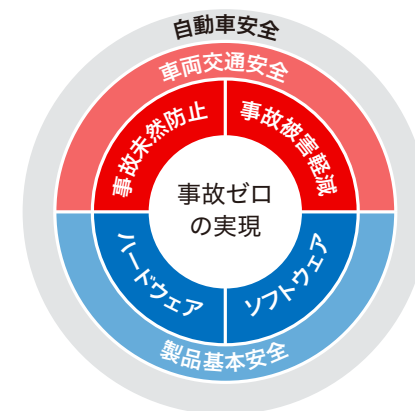
マネジメント体制

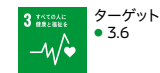
製品開発においては、安全理念にもとづき、製品安全委員会にて安全開発指針・戦略とともに、安全技術の考え方として自動車安全フレームワークを策定し、以下の3点を軸として取り組んでいます。

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

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

自動車安全フレームワーク





安全技術の開発

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

“ぶつからない” 予防安全技術

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

e-Assist(イーアシスト)

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

予防安全機能の例

機能名	概要
衝突被害軽減ブレーキシステム	前方の車両や歩行者を検知。衝突の可能性がある場合は、警報やブレーキ制御を自動的に作動させ、衝突回避または衝突被害の軽減をアシストします。
前方衝突予測警報	2台前を走る車両をモニター。自車からは見えにくい前方の状況変化を検知し、ドライバーに警報と表示で注意を促します。
車線逸脱警報システム&車線逸脱防止支援機能	前方の車線位置を認識し、車線をはみ出す可能性がある場合、ドライバーに警報と表示で注意を促します。また、車線逸脱防止支援機能は、ブレーキを短時間制御し、車線のはみ出しを回避するようアシストします。
レーダークルーズコントロールシステム	先行車の加速・減速・停止に追従走行。設定した車間距離を保つアシストをし、ドライバーの負担を軽減します。
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加速を抑制します。
オートマチックハイビーム	対向車または先行車の有無や道路周辺の明るさを検知し、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行い、夜間の安全走行をアシストします。

「サポカー」対象車の拡大

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

対象車種(2023年6月現在)

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

※一部グレードを除く

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

認定車種 (2023年6月現在)

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

※1 一部グレードは対車両のみ

※2 対車両のみ

※3 一部グレードのみ

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

※4 前方のみ

※5 一部グレードのみ

後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置 取り付け可能車種

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

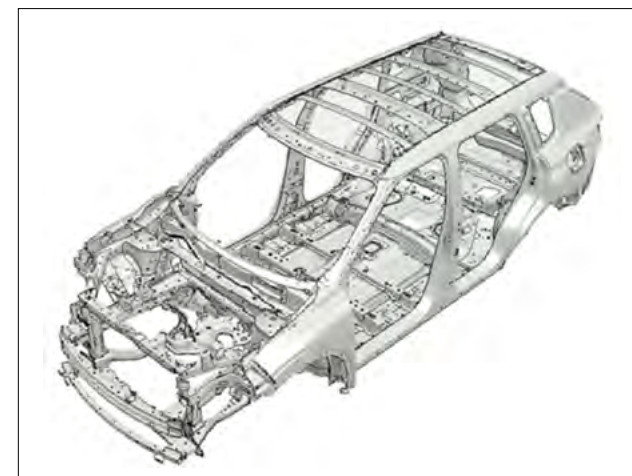
“人を守る” ボディ構造

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

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

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。

※6 RISE : Reinforced Impact Safety Evolutionの略称



『アウトランダー』(PHEVモデル)に採用したRISEボディ

採用車種 (2023年6月現在 : OEM受け車を除く)

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



ターゲット
3.6

主な外部安全評価結果 (2023年6月現在)

地域	外部評価	レーティング	車種
日本	JNCAP(※1)	5☆	アウトランダー (PHEVモデル) エクリプス クロス (ガソリンモデル) eKクロスEV
豪州	ANCAP(※1)	5☆	アウトランダー (PHEVモデル) アウトランダー (ガソリンモデル) エクリプス クロス (PHEVモデル) エクリプス クロス (ガソリンモデル)
米国	IIHS(※2)	2022 Top Safety Pick+	アウトランダー (ガソリンモデル)
		2023 Top Safety Pick	アウトランダー (PHEVモデル) (※3)
中南米	LATIN NCAP(※1)	5☆	アウトランダー (ガソリンモデル)
アセアン	ASEAN NCAP(※1)	5☆	エクリプス クロス (ガソリンモデル)

※1 NCAP : New Car Assessment Programの略称。各国・各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

※2 IIHS : Insurance Institute for Highway Safetyの略称

※3 2023年5月以降の生産車

工業製品として想定される危険の回避

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

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

交通安全の教育・普及

三菱自動車では、交通事故削減を目的に、交通安全の教育・啓発を通じて社会全体の安全意識を高めることに取り組んでいます。

交通安全情報の発信

ウェブサイト「意外と知らないクルマの安全ガイド」

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



「意外と知らないクルマの安全ガイド」

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

製品品質、セールス・サービス品質の向上

2022年度の進捗

- 製品品質：新車販売後3カ月間の不具合指摘率の目標を達成
 - セールス品質：2022年度SSI（セールス満足度）調査にて、ASEAN5カ国（※1）中、4カ国が目標を達成（※2）
 - サービス品質：2022年度CSI（サービス満足度）調査にて、ASEAN5カ国（※1）中、4カ国が目標を達成（※2）
- ※1 重点強化対象ASEAN 5カ国：タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシア
 ※2 目標：業界調査3位以内、もしくは業界調査3位相当の自社調査目標達成

製品品質の向上

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

セールス品質の向上

- ・業界トップクラスのセールス品質を目指し、セールススタッフの接客向上、商談プロセスのデジタル化、店舗設備強化などに取り組む
- ・ベトナムにてSSI業界調査で初の1位を獲得
- ・タイ、インドネシア、マレーシアでは、自社調査で目標を設定し達成

サービス品質の向上

- ・CSI向上や再購入のため、サービス予約、在庫受付、整備内容説明など、ディーラーサービススタッフによるお客様への接客品質向上に新車営業部門と連携し取り組む
- ・ベトナムにて業界調査で初の1位を獲得、また自社調査でも目標を達成
- ・タイ、インドネシア、マレーシアでは、自社調査で目標を達成
- ・J.D.Power社CSI調査において米国では量販ブランド1位を獲得。現地販売会社による継続的なディーラーオペレーション改善活動に加え、不具合、リコールなどに対しても現地販売会社が迅速に対応したことで顧客満足度を改善、更にサービス在庫台数も前年より改善

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P21 マテリアリティ

基本的な考え方・品質方針

三菱自動車は、2019年4月に改定した品質方針にもとづき、お客様の購入検討から車両の保有期間、全ての段階で品質を向上させるため、コンプライアンスを基盤要件として「製品品質」「感性品質」「セールス品質」「サービス品質」の4つのカテゴリーで改善に取り組んでいます。

「製品品質」には、お客様が新車購入直後に経験される「初期品質」と、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さまざまな問題やお客様から寄せられる声を真摯に受け止め、迅速に改善につなげていく体制を強化しています。

また、お客様が商品を“見て・触って・使ってみて”感じる使い勝手や心地良さ、見た目の良さなど、感性で受け止める「感性品質」の向上にも取り組んでいます。

販売会社での「セールス品質」や「サービス品質」は、お客様の声を確実に聞き取り、ご要望に沿った提案や対応をすることによりお客様がご満足いただけるよう日々改善を行っています。

品質方針

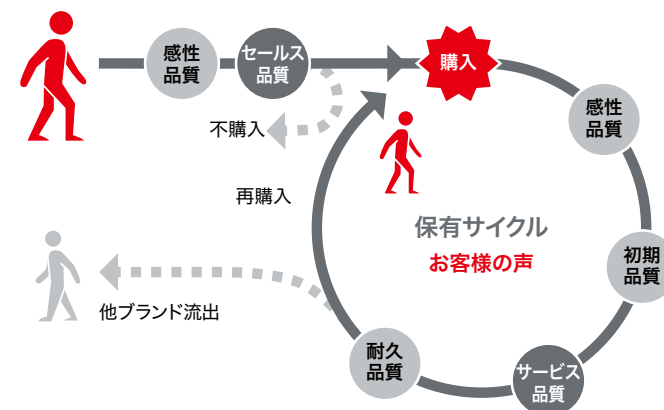
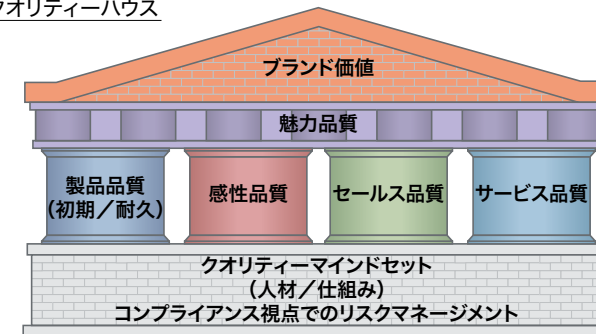
事業を支える重要な基盤として“品質”を位置づけます。

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

当社は、お客様との全ての接点においてご満足いただけるよう、お客様視点でトップレベルの品質を目指します。

ブランド価値を支える4つの品質

クオリティーハウス



製品品質の向上

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

三菱自動車は販売した車種に関して、販売から3カ月および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。品質部門は開発部門および生産部門と連携し、解決までのスピードアップを図り、お客様からのご指摘低減につなげています。

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

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

お客様視点にもとづいた車両品質評価と保証

当社では、開発中の試作車や品質確認車、お客様に販売する生産車に対し、AVES(※)というお客様視点の品質評価システムを用いて漏れなく品質の評価を実施しています。

評価は、内外装の外観などの静的評価と、実際に走行させて確認する動的評価で構成しており、動的評価では、ノイズ、振動、操縦安定性や各種車載機能の動作などをチェックしています。評価は、AVES評価員と呼ばれる社内資格を有した専門家がお客様視点で実施しており、目標とした品質基準が達成されているかを確認しています。

AVESは、新型車の生産や出荷開始の判断や、生産車の継続的な品質保証に重要な役割を果たしており、お客様視点での評価を徹底して実施しています。

※ AVES : Alliance Vehicle Evaluation Standardの略称。お客様の目線で設定した300以上の項目を評価するために認定資格を有した評価員によって実施する、ルノー・日産・三菱アライアンス共通の品質評価システム

感性品質の向上

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

感性品質は大きく2つの品質から成り立っています。基本となるのは「当たり前品質」で、お客様が製品に対して通常期待される品質のレベル、これを満たさなければ、購入しよ

感性品質向上の考え方



うという気持ちになっていただけません。それをしっかり踏まえたうえで、他社より優れ、「三菱自動車らしい」とお客様が感じて購入の決断へと導く品質のレベル、これが「魅力品質」の領域です。

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

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

また、カラーデザインにおける地域に特化した環境対応や、お客様の使用シーンに配慮した色や素材の開発への取り組みを感性品質の向上につなげています。

セールス品質の向上

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

国内の販売会社との協働

国内の販売会社では、お客様のニーズに沿った提案と新しい商談体験の提供を目指す取り組みとして、ITを活用した商談スタイルを推進しています。例えば、タブレット端末を導入し、視覚的に分かりやすい商品説明に努めるとともに、ご来店いただいたお客様にタブレット端末で対応品質に関するアンケートにお答えいただき、お客様の声を早期に把握することで、タイムリーな改善につなげています。また、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へ早期に共有することで、販売会社における改善活動を促進し、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・各地域の販売会社との協働が欠かせません。三菱自動車は、販売会社に対し商品情報を日々提供するとともに、各国販売会社とオンラインで定期的に会議を開催し、市場情報や商品要望をヒアリングするなど現地のお客様の声を把握に努めています。

各国・各地域の販売会社では販売プロセスのデジタル化に取り組み、オンライン商談・販売やスマートフォンアプリの導入など、お客様により一層ご満足いただけるよう国・地

域ごとに工夫を凝らしています。販売員の教育面では、対面・オンライン両面でトレーニングを実施しています。また、当社は販売会社のセールス品質向上活動の好事例を各国・各地域に配信するなど、販売会社のお客様満足度を向上させる取り組みをサポートしています。

製品・サービスへの適正な表示

各国・各地域の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

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

当社は国内外の販売会社と連携しお客様にご満足いただき、再び購入いただけるよう、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

当社では、販売会社のサービススタッフを対象に、当社独自のサービス技能資格制度を設け、各資格保持者に対して適切な教育を実施することで現場対応力のステップアップを後押ししています。また、新型コロナウイルス感染症の影響下でも教育が途切れないようにインターネットを活用したeラーニングやオンラインによる講習の充実に取り組んでおり、今後も継続してさらなる充実を図ります。また、2023年度からは、対面での教育も再開することで、より充実した教育の提供を推進していきます。

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

海外におけるサービス技術の継承

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

また、国内同様、新型コロナウイルス感染症の影響下でも教育が途切れないようにインターネットを活用したトレーニングにも取り組んでいます。更に、全世界を担当している当社技術スタッフが、高難度修理などの販売会社のサポートも行っています。

お客様の声の活用

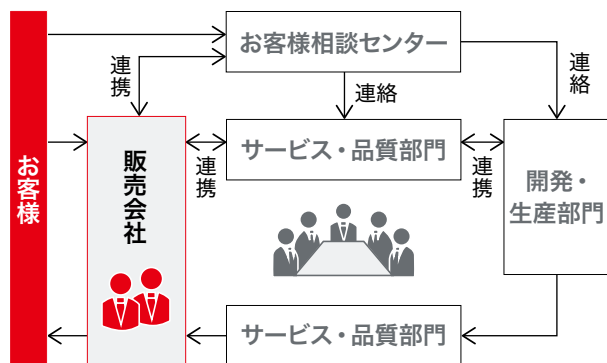
製品・アフターサービスを通じて魅力ある商品と優れたサービスにより、お客様に豊かな体験を提供し、カー・ライフにご満足いただくことが当社グループの使命です。そのため、国内外の販売会社やお客様相談センターに寄せられた貴重なお客様の声を収集・分析し、品質・開発・生産・営業・サービス部門が一体となって品質向上に真摯に取り組んでいます。

お客様の声による品質改善

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

て関連部門と共有する体制としています。

また、特定の車種で発生している事象、お客様からの不具合のご指摘（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

三菱自動車のお客様相談センターでは、より多くのお客様にご利用いただくため、電話、メールに加えチャットを活用して土日祝日を含めご相談を受け付け、寄せられたさまざまなお客様の声はデータベースで管理しています。ご指摘のうち、品質・不具合に関する事案については、販売会社と連携してお客様の問題解決に対応し、更に品質改善にも活用しています。また、商品性や仕様に関するご意見・ご指摘については、関連部門と共有し、さらなる商品力の向上につなげています。寄せられた声の中から重要情報などトピックとなるものは、経営幹部へ定期的に報告しています。

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

リコールなど市場対応発生時のお客様対応

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

リコール情報の詳細は、以下をご参照ください。

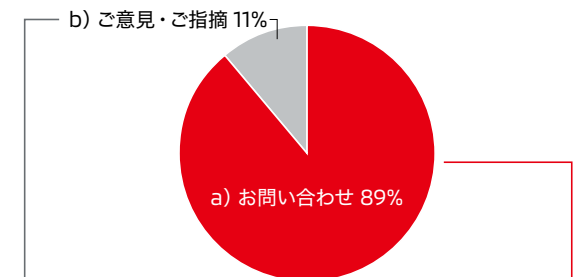
【WEB】 <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/recall/>

国内のリコール・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

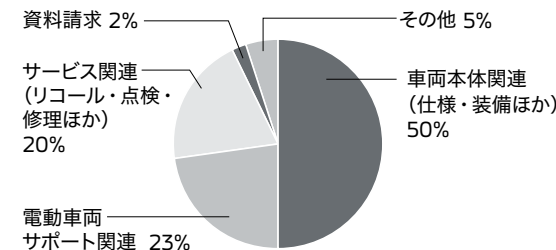
	件数	台数
2018年度	13件	約29.8万台
2019年度	15件	約59.0万台
2020年度	19件	約65.5万台
2021年度	13件	約49.2万台
2022年度	13件	約14.2万台

2022年度お客様相談センター受け付け状況

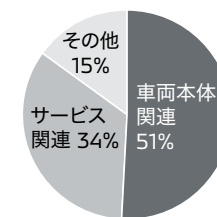
【ご相談件数（約35,000件）】



【a）お問い合わせ内容の内訳】



【b）ご意見・ご指摘内容の内訳】



マネジメント体制

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

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

会議体名	開催頻度	議長	構成メンバー	目的
品質戦略委員会 (QSC) (※1)	四半期毎	執行役社長、もしくは担当役員 (※2)	開発担当役員、生産担当役員、販売・サービス・製品品質に関連する各本部長	販売・サービス・製品の各品質領域に係る戦略的な事項を討議、決定する。
マネジメント品質委員会 (QMC) (※3)	四半期毎	QMSトップマネジメント (※4)	部門の長 (本部長/所長) および直属部署を所管する責任者	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。
品質管理会議 (QMM) (※5)	毎月	QMSトップマネジメント (※4)	製品品質に関連する各本部長、統括専門職 (課長クラス以上) の品質担当者	製品品質目標に対する進捗状況を確認し、改善施策の検討・有効性を協議する。障害があれば解決を図る場とする。

※1 QSC : Quality Strategy Committeeの略称

※2 執行役社長が委譲した場合

※3 QMC : Quality of Management Committeeの略称

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

※5 QMM : Quality Management Meetingの略称

QMS(※6) (ISO9001) の取り組み

「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」を実現するためには、全社的なマネジメント品質の継続改善が必須と考えています。したがって、製品品質およびセールス・サービス品質に直接携わる部門に限定することなく、全社的にマネジメント品質の改善に取り組み、ISO9001の認証は全部門を対象に取得しています。

当社は、マネジメント品質の継続改善のため以下を実践しています。

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

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

※6 QMS : Quality Management Systemの略称

品質マインドの醸成

三菱自動車の従業員一人ひとりが自身の業務品質を見つめ直し、クオリティアップを図ることで、製品、人、ひいては企業のブランド力や信頼度などの質的向上につなげるための活動の一環として、2014年度から国内全事業所において品質フォーラムを開催しています。

2018年度からは品質フォーラムを海外事業所三菱・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）、三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）にも展開し、定着してきており、今後も拡大していくことを計画しています。

新型コロナウイルス感染症による制約の中、2022年度は専用ウェブサイトによるオンライン展示に加え、実物展示も再開しました。

品質フォーラム参加者

	国内開催	海外開催 (タイ、インドネシア)
2018年度	4,550人	1,880人
2019年度	6,200人	800人(※1)
2020年度	6,200人(※2)	2,310人(※2)
2021年度	6,000人(※2)	2,850人(※2)
2022年度	6,800人(※2)	2,700人(※2)

※1 新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、インドネシアのみ開催

※2 新型コロナウイルス感染防止対策のため、オンライン開催

お客様ニーズ把握のために

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

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

あわせて、従業員向けのイントラネットに「お客様の声講座」動画サイトを開設・定期的に更新し、在宅勤務時や業務の隙間時間などを利用して、いつでも視聴できる体制を整えています。

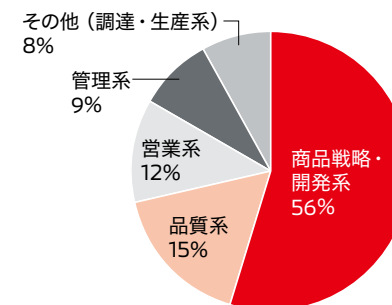
消費者志向の向上のために

当社では、消費者の立場でのニーズを考え、商品やサービスなどの品質向上を図ることを目的に、内閣総理大臣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希望する社員を支援しています。

2023年4月1日時点で60人の資格登録者が在籍しており、企業別では12番目、自動車メーカーとしては2番目の多さとなっています(※3)。また、有資格社員の約7割がものづくり・品質にかかわる部門に在籍しており、当社のお客様視点でのクルマづくりにその幅広い知識・感性を生かしています。

※3 一般財団法人日本産業協会調べ

消費生活アドバイザー有資格者の所属



事業を通じた地域経済への貢献



2022年度の進捗

1.1 万人

年間雇用創出
現地従業員数(非正規雇用含む)
(タイ、インドネシア、フィリピン、
ベトナム)

38.4 万台

年間輸出台数

29.1 万台

自動車輸出台数(タイ)

9.3 万台

自動車輸出台数(インドネシア)

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

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P21 マテリアリティ

基本的な考え方

三菱自動車は、アセアン地域でモータリゼーションが興る以前より事業を展開し、「地域の発展」が「当社の発展」という思いで地域に寄り添いながら各国とともに成長してきました。

長年にわたり事業活動を行っている地域の社会課題の解決に積極的に取り組み、共に成長を目指し、促すことは、地域の活性化、市場の育成、消費者ニーズの把握、当社ブランド力の強化などにつながり、「地域の発展」と「当社の発展」を同時に実現できると考えています。2023年3月に発表した新中期経営計画「Challenge 2025」では、アセアンを事業中核地域として経営資源を集中投入します。更に、これまで以上に研究開発費と設備投資を安定的に投じ、特に、電動化、IT分野、新事業への支出割合を増やすことで、会社のさらなる成長を目指しています。また、マテリアリティの一つである「事業を通じた地域経済への貢献」では、アセアン地域における事業の発展を通じ、雇用・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取り組んでいます。(※1)。

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

※1 「マテリアリティの特定」の詳細は、P15をご参照ください。

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

雇用

新型コロナウイルス感染症拡大の影響による市場低迷からの経済再生、発展を目指すアセアン地域において、地域の雇用を継続して創出することは当社の使命と考えています。生産拠点のあるタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム4カ国における2022年度従業員数は約1万1千人であり、2023年度も現地の事業計画に沿って現地雇用を持続的に創出します。



人材育成

産業の高度化を目指すアセアン地域において、三菱自動車での自動車製造や販売・サービスなどの就業経験を通じ、専門的な知見や技能を培うとともに、地域経済の発展を担う産業人材への成長支援を行っています。2022年度は、各国が新型コロナウイルスの感染状況に応じて対面とオンライン併用で研修やOJT教育を実施しました。

- ・タイでは、営業・サービス研修を延べ約4万人の従業員とディーラースタッフに対して実施しました。
- ・インドネシアでは、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約250人の社員に対して実施しました。
- ・フィリピンでは、現地社員の業務スキルと生産性の向上を意図した教育・研修を約6,900人の社員が受講し、専門性を高めています。

2023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工場の設備投資を継続的に実施しています。

2022年度は、軽商用EV『ミニキャブ・ミーブ』をインドネシアで現地生産することや、その他モデルの輸出先の拡大を決定し、継続的に投資しています。また、当社の事業中核地域であるアセアン・オセアニアには大きな成長の余地があると見込んでいることから、新中期経営計画「Challenge 2025」では今後の大変革時代に対応するため、2026年以降に安定的かつ従来よりも高い水準の研究開発費と設備投資を行うこととしています。

技術移転

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

2022年度は、新型ピックアップトラック『トライトン』や小型SUV、更に海外初の電気自動車生産となる『ミニキャブ・ミーブ』などの生産準備を通じて、日本で培ってきた電動車も含めたものづくり技術の海外移転を推進しました。

加えて、ものづくり競争力強化促進のため、新たにBuddy (運命共同体) 制度を導入し、海外工場と国内工場間でBuddy体制を組み、新型車立上げから量産運営に至るまで、さまざまな競争力強化対策の実施やノウハウの伝授を進めています。

また、地球環境にやさしい工場を目指し、太陽光発電の導入も推進しています。タイの新塗装工場での導入に加え、インドネシアやフィリピンの工場でも太陽光パネルの設置を進めており、海外生産拠点でも日本で培った太陽光発電の技術・ノウハウの移転を行っています。

更に、タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムの技術系大学や職業訓練校に、奨学金による支援や実習車両の提供、教育研修の実施、教師へのオンラインセミナーの開催、自動車産業に携わる社員の子どもへの教育など技術移転の視点で現地人材の職業訓練支援や技術教育活動を実施しました。

2023年度も、地域製造業の高度化の支援を継続します。



輸出

輸出を通じて外貨を獲得することで、地域経済の持続的な成長を支えています。三菱自動車の海外最大の生産拠点である三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)は、戦略的な立地を生かし、ピックアップトラック、SUVなど当社の主力車種をアセアン地域のみならずグローバルに輸出しています。2022年度は、新型コロナウイルス感染症の収束対策としての行動制限の緩和や国境封鎖解除にともない、2021年度に比べて輸出の好転が見られました。具体的にはタイからの輸出台数は29.1万台、インドネシアからは9.3万台を出荷し、それぞれ年間目標を達成しました。2023年度もアセアン域内での生産の相互補完体制を強化し、アセアン域内外への輸出を促進していきます。



新型『エクスパンダークロス』

環境・社会貢献

アセアン地域においても、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おり、カーボンニュートラル社会の実現が求められていることから、当社の強みである電動車の技術・知見を生かし、地域社会の課題解決を支援しています。

2022年度は、タイとインドネシアにおいて、国営郵便や物流企業などと軽商用EV『ミニキャブ・ミーブ』を使った実証実験を通じてEV普及に向けた環境整備の検証を行いました。また、CO₂排出量を削減する目的で、太陽光発電設備を病院に設置する環境プロジェクト「Solar for Lives」を政府と開始したタイに続き、インドネシアやフィリピンでは工場屋上に太陽光パネルを設置し発電するプロジェクトを進めています。2023年度もアセアン地域における電動車の普及推進や環境負荷低減につながる活動を行います。



実証実験で使用している充電中の『ミニキャブ・ミーブ』



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

人材マネジメント

人材戦略

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

2022年度は当社のあるべき姿について社長をはじめ経営陣が議論を重ね、社員からも意見を聞いたうえで、企業として重視すべき行動指針となる「MMC WAY」を刷新しました。

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

また、「MMC WAY」実践のベースとなる働きがいのある職場の確立と人材育成を進めていきます。

<人材戦略の方向性>

- より一層働きやすい職場への改革
- 教育・リスキリングプログラムの充実
- 多様で幅広い人材確保の推進

求める人物像 (MMC WAY)

社員としてミッションを遂行するために実践していくべき心構えや行動を、具体的にかつ分かりやすい5つのキーワードにまとめ、「MMC WAY」として社員へ周知しています。

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

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

社員の行動指針である「MMC WAY」は人事評価制度にも反映しています。「MMC WAY」、「人材育成・組織管理」、「専門性」の3つの基軸による多面的なコンピテンシー（行動特性）評価を導入し、共通の価値観の浸透、また社員の主体的な成長を図っています。

MMC WAY

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

推進体制

三菱自動車では、経営戦略と連動した人材戦略を推し進め実行していくため、執行役社長および幹部からなる人材開発会議を設置し、優秀な人材の確保や若手中堅からマネジメント・リーダーまで各層の人材育成について継続して議論、検討を進めています。

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

2023年度からは、新中期経営計画「Challenge 2025」を支える人材戦略の方向性として掲げた、「より一層働きやすい職場への改革」、「教育・リスティングプログラムの充実」、「多様で幅広い人材確保の推進」を重点項目として、施策の具体化に向けて準備を進めています。

特に、フリーロケーションと育児・介護に配慮した勤務への対応につき、具体的な運用方針を整理、次世代リーダーシップの強化のための育成プログラムの実施、グローバ

ルでの当社グループの人材活用を目的とした海外関係会社との人材交流の促進、女性や高齢者、障がい者を含めた、多様な人材が活躍できる環境の整備に取り組んでいきます。

エンゲージメントサーベイの実施

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

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

また、従業員エンゲージメントの向上のためには、「主体的なキャリア形成支援」が重要であるとの考えのもと、2022年度は若手社員向けの海外業務研修プログラムGCDP（Global Career Development Program）に公募枠を新設し、要件を満たす社員は誰でも応募できるようにしました。

人事評価

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

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

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

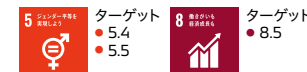
公平な給与体系

当社は貢献度や役職者が担う役割・責任の重さに対して適正に報いることができる報酬制度を導入し、キャリアとモチベーションのさらなる向上が図られるよう配慮しています。昇給は、毎年の個人業績にもとづく昇給、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うえで、業界水準を考慮し職務区分に応じて決定しており、人種や国籍、性別などを理由に給与格差が生じることはありません。

▶ DATA(P123)：給与水準

新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)



2022年度の進捗

13.1% 女性事技系指導専門職比率(※1)
[2021年度: 12.2%]

68.4% 男性育児休業取得率(※2)
[2021年度: 16%]

2.33% 障がい者雇用率
[2021年度: 2.44%]

- ダイバーシティとワーク・ライフ・バランスに関する意識調査の実施
- 管理職向け男性育休推進研修の実施
- エンゲージメントサーベイ結果を踏まえたコミュニケーション強化策を組織単位で実施

※1 係長・主任クラス比率

※2 2022年度は、育児・介護休業法の規定にもとづく、育児休業等および育児目的休暇の取得割合、2021年度は育児休業の取得割合のみ

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P21 マテリアリティ

P79 人材マネジメント

P122 人事関連データ

いきいきと働ける職場環境を整えることが、重要な課題と認識しています。

新型コロナウイルス感染症を機に、従来の出社を前提とした働き方を見直し、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方を推進しています。多様な人材の活躍を価値創造につなげるために、個々の能力を最大限発揮できる働き方が可能となる環境を整備し、仕事の生産性向上と生活の質向上の両方が両立するワーク・ライフ・バランスの実現を目指します。

柔軟な働き方に向けた取り組み

当社は多様な従業員の能力が発揮できるよう、柔軟な働き方の推進・実行にあたり、執行役社長を委員長とする「柔軟な働き方検討委員会」を2020年度に設置し、中長期的な取り組み事項について検討を重ねてきました。取り組みの方向性が整理されたことを踏まえ、2021年度からは当委員会より社内各関係部門が推進事項を引き継ぎ、取り組みを継続しています。主な取り組み事項は以下のとおりです。

勤労領域 (リモートワーク)	リモートワークの実施時間・日数の上限を撤廃するとともに、実施場所は、自宅以外でも条件を満たす場所であれば可能としたことで、従来以上に働きやすい環境を提供
IT領域	ITインフラの環境整備、VPN接続数上限を大幅に増強
ITサポートツールの提供	コミュニケーションツールを導入し在宅勤務および遠隔地間のコミュニケーションを強化
ITリテラシーの向上	コミュニケーションツールの活用促進を目的とした各本部単位での知識・活用事例の共有活動

ダイバーシティの推進

お客様ニーズの多様化や技術革新などによる市場環境・経営環境の著しい変化に対応し、当社が持続的に成長していくためには、異なる価値観や考え方を持つ社員が互いに切磋琢磨し、クルマの新しい魅力、価値を創り出していくことが重要です。そのために、当社では人種、国籍、民族、性

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。そのために個人が持っている能力を最大限に発揮できる環境整備に取り組み、社員一人ひとりが活躍し、輝き続ける支援を“Di@MoND(Diversity @ Mitsubishi Motors New Drive)活動”として推進します。



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

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



別、性的指向、性自認、年齢、障がいの有無、宗教を問わず社員の多様性を尊重し、一人ひとりが働きやすく、いきいきと仕事ができる環境づくりに取り組んでいます。

また、ダイバーシティを浸透させ実現するため、2014年7月に策定した「ダイバーシティ推進方針」にもとづき、ダイバーシティ推進室がDi@MoND活動を推進しています。この活動は、多様性を受け入れ、社員の多様な個性を生かし、会社と社員一人ひとりの成長につなげることを目的としています。活動の当初の重点課題は女性活躍推進でしたが、現在は女性活躍のみならず、社員の誰もが働きやすい環境を提供する取り組みを進めています。

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

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。2014年から公益財団法人21世紀職業財団が主催する女性活躍サポート・フォーラムに当社の管理職候補者や現役管理職を選抜し、派遣しています。また、2017年度からは、公益財団法人あいち男女共同参画財団主催のセミナーへも管理職候補者を派遣しています。

当社は、女性活躍推進法にもとづき、2021年4月に「女性活躍推進行動計画」を策定し、2024年3月までに管理職候補者層（事技系指導専門職）の女性比率15%を目標とする取り組みを進めています。

「女性活躍推進に関する行動計画」 [PDF](#) [5MB]

▶ DATA (P122) : 女性の管理職登用状況・女性の役員登用状況

TOPICS

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

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

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

ワーク・ライフ・バランスの推進

当社は、社員の多様な働き方やライフイベントに対応できるようにさまざまな両立支援制度の充実に努め、社員が働きやすい基盤づくりを進めています。2017年度より在宅勤務制度や帯同休業制度を導入しました。2018年度からは、「両立支援コンシェルジュ」を社内に設置し、育児や介護など社員の個別相談に対し適した制度の活用を案内しています。更に、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。2021年8月には新たにリモートワーク制度を導入し、より生

両立支援制度一覧

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



産性を高め柔軟な働き方が実現できるよう環境作りに取り組んでいます。

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

仕事と育児の両立を支援

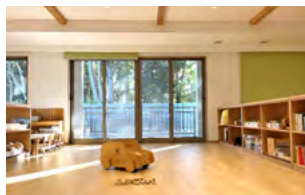
三菱自動車は、仕事と育児の両立を目指す従業員を積極的に支援しています。

設備面では、事業所内託児所として、2017年4月に岡崎製作所内に「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。

環境整備面では、改正育児・介護休業法の施行にともない男性の育児休業取得を更に促進するため、2022年度は管理職向け研修、プレパパ・プレママ向けセミナーを行いました。



従業員向け託児所「ディア・キッズたまち」(本社内)



「ディア・キッズおかざき」(岡崎製作所内)

仕事と介護の両立を支援

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

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」を継続的に実施しています。2022年度は、約170人が全地区同時開催したオンラインセミナーを受講しました。

加えて、新たな取り組みとしてオンデマンド配信を行い、各自都合のよい時間に視聴できる体制にしました。

シニア人材の雇用

当社では、技能・技術の伝承や知識・経験を生かした人材の確保などを目的に、定年退職後のシニア人材を再雇用する制度を運用しています。2023年6月時点で、850人の再雇用者が在籍し、技能・技術の伝承や後進育成にあたっています。

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。2022年度、当社の障がい者雇用率は法定雇用率を上回る2.33%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、174人の身体、精神、知的障がいのある社員が勤務しています。本社には、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、障がいのある社員に十分配慮した職場づくりに取り組んでいます。

2007年4月に設立した特例子会社「株式会社MMCウイング」においても、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64人の知的障がい者が勤務しています。株式会社MMCウイングは設立から16年目に入り、ハローワーク、県内の障がい者就労・支援センターや特別支援学校から就労に関するお問い合わせを多数いただくなど、地域での認知度も定着しています。また、障がい者の就労支援への協力として、特別支援学校・就労支援施設からの現場体験実習の依頼を積極的に受け入れ、集団行動や仕事の進め方などについて指導しています。

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

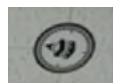
▶ DATA (P124)：障がい者雇用の推移



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

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



天井部に礼拝の方角を示すサイン

手洗いおよび足洗い場

本社内の祈祷室

岡崎地区内の祈祷室

LGBTQに対する理解の促進

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

これらの考え・方針のもと、社内のLGBTQ当事者が活躍できる働きやすい環境づくりを目指し、職場環境の改善や社内制度の整備に努めています。社員制度においては、結婚の定義に同性婚の関係を含め、結婚休暇や育児休業の取得、社宅の利用を認めています。また、LGBTQを正しく理解し基本的な知識を身につけること、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年度より開催している外部講師による理解促進セミナーに、2022年度は約240人の従業員が参加しました。eラーニングは、約11,440人の従業員が受講しました。これらの教育を受講した従業員の内、希望者に当社オリジナルの「ALLYステッカー」を配布しALLYの見える化を推進しています。

※ 人権方針の詳細はウェブサイトをご参照ください。

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

TOPICS

「PRIDE指標」ゴールドを受賞

任意団体「work with Pride」が設けている日本の職場におけるLGBTQなどのセクシャルマイノリティへの取り組み指標である「PRIDE指標」で、当社は2018年から5年連続でゴールド認定を獲得しました。今後も誰もが働きやすい職場づくりを推進していきます。



社外イニシアティブへの参画

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

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

人材育成の強化



2022年度の進捗

117,845 時間 年間総研修受講時間(※1)
[2021年度：96,770時間]

1.08 日 従業員一人あたり
研修受講時間(※1)
[2021年度：0.87日]

9,414 円 従業員一人あたり
研修費用(※1)
[2021年度：6,171円]

浸透度(※2) **77** % [2021年度：浸透・
実践度 66%(※2)]
実践度(※2) **68** %

- 従業員行動指針 (MMC WAY) リニューアルにともなう、職場ワークショップなど浸透施策の全社展開
- 人事制度改定にともなう評価者スキル向上のためのオリジナルeラーニングの制作・全評価者の受講促進
- DX関連の講座を、階層別研修に段階的導入

※1 人事本部主催研修(部門独自研修を含まず)

※2 従業員エンゲージメントサーベイ結果にもとづくMMC WAY浸透度および実践度

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P21 マテリアリティ

P79 人材マネジメント

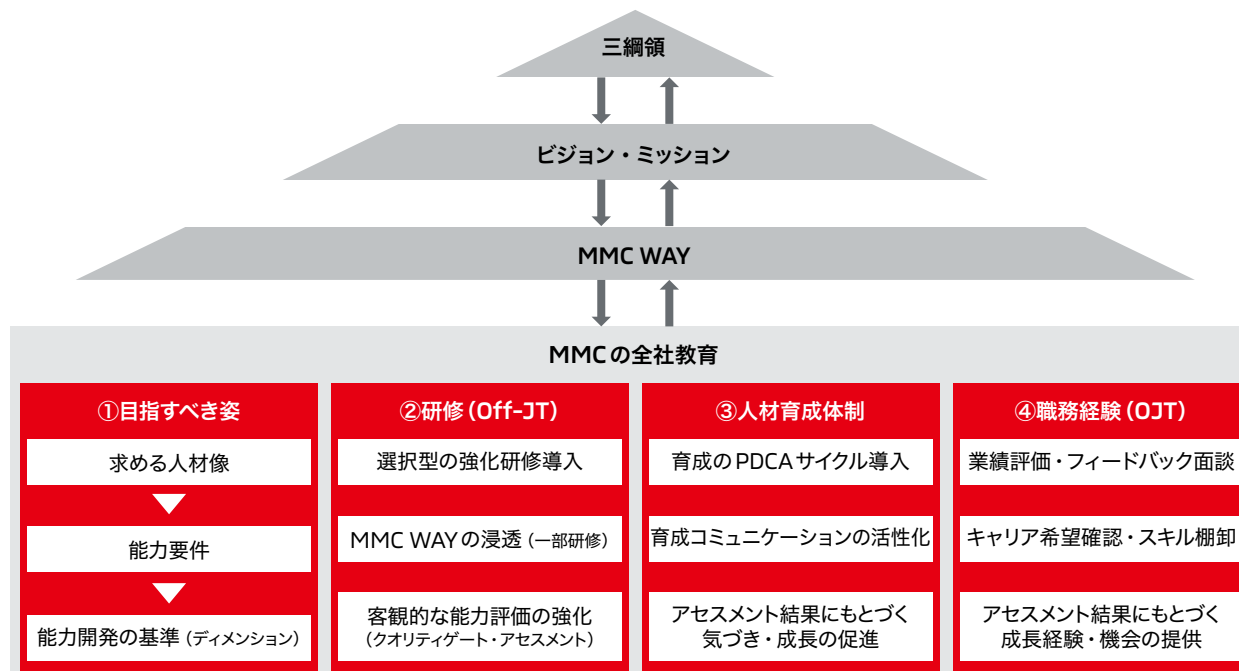
P122 人事関連データ

基本的な考え方

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

更に、社員は毎年職場の上司と面談を行い、将来のありたい姿について話し合います。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。

三菱自動車の教育体系





ターゲット
● 4.4

研修および教育

三菱自動車の教育プログラム

教育の柱をもとに、新入社員から部長クラスまで、体系的な人材育成が図られるよう、人事部門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、管理職向けの選抜型研修、eラーニングを活用した全社員向け研修や、希望者が自主的にプログラムを選択して受講する選択型研修など、さまざまな社員研修プログラムを企画・実施しています。

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)			評価者研修	選抜型研修 (GCDP ※3) 制度など	海外派遣前研修	TOEIC施策 (TOEIC 3000~700未満)
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	M2昇進候補者研修 (アセスメント)		キャリア採用者向け研修 エンジニア研修	グローバルマインドセット研修 ※2		
主担当職 (業務推進のキープレイヤー)	主担当職昇進者研修	指導専門職昇進候補者研修						
担当職 (担当業務のプロ)	新入社員研修	入社3年目研修 ※1 入社2年目研修			メンター向け研修	グローバルマインドセット研修 ※2		
業務職 (効率的な業務遂行)	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 入社3年目研修、新入社員研修のプログラム内でそれぞれ実施
 ※3 GCDP : Global Career Development Programの略称。グローバル人材教育

環境変化に対応する研修手法の検討

環境の変化に対応し、組織力を上げていくため、当社では新入社員から部長クラスまで体系的な人材育成を図るため、教育体系を整備しています。

2022年度は、2021年度に続き、聴講中心からグループワークを積極的に取り入れた双方向型オンライン研修を行いました。一方、新任部長研修など一部の階層別研修を集合研修に戻すなど、アフターコロナを見据えて、オンライン形式と集合形式の双方を取り入れた研修を実施しました。

将来の予測が難しい状況下で、一人ひとりの力量が企業の成長における鍵になることを踏まえ、今後も継続して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検討・実施していきます。

▶ DATA (P124) : 2022年度人事本部主催の研修実績

グローバル人材育成

三菱自動車では、海外での生産・販売台数の増加にともない、世界的な視点で考え、活躍できる人材を育成する取り組みに力を入れています。

海外のステークホルダーとの連携に欠かせない英語力について、計画的に向上を図る研修を用意しており、初・中級者には基礎力向上のための研修を設けています。更に、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。更に、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、2021年4月に施行された「改正高年齢者雇用安定法」にもとづき、60歳以上の定年退職者の再雇用を推進し、熟練者の技術や知識・経験の着実な伝承を図っています。

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

2022年度「グッドライフセミナー」実績

開催数	全社で計4回
受講者総数	55人

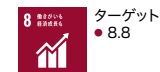
キャリア形成と評価

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、能力向上につながられる仕組みを整えてきました。

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

労働安全衛生の推進



2022年度の進捗

0.31 全災害度数率(※1)
[2021年度：0.20]

0.06 休業度数(※2)
[2021年度：0.03]

0.76% メンタル新患発生率(※3)
[2021年度：0.62%]

7,228人 「安全道場」参加者
(内リモート安全道場4,873人)
[2021年度：2,842人]

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

※1 延べ100万労働時間あたりの休業・不仕業災害件数

※2 延べ100万労働時間あたりの休業災害件数

※3 (メンタル新患件数累計 ÷ 労働者数累計) × 12

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

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P21 マテリアリティ

P79 人材マネジメント

P122 人事関連データ

基本的な考え方

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

基本方針

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

マネジメント体制

三菱自動車では、担当役員、各事業所のトップ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のうえ、翌年の安全衛生に関する数値目標を設定し、重点施策を決めて目標達成に取り組んでいます。

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

安全な職場づくりの取り組み

全ての従業員が安心して仕事に専念できるよう、安心で安全な職場の実現に向け活動を進めています。特に、労働災害の多くを占める生産現場では、災害を未然に防止するため、従業員全員の活動として不安全な状態の洗い出しを行い、改善につなげています。また、事業所幹部や職場の管理監督者による職場の安全点検を行い、危険要因の洗い出しや、従業員一人ひとりからの改善要望を取り入れるなどして、安心して働ける職場づくりに取り組んでいます。更に、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、危険な状況を実感する体感訓練を全従業員を対象に行い、2022年度は2,355人が訓練に参加しました。

また、映像体験により危険予知能力を高める「リモート安全道場」の運用を一部の事業所で実施し、4,873人が受講しました。

2022年度の災害度数率は0.32(病院除く)であり、国内自動車産業平均度数率の0.33を若干下回っているものの、目標値0.26は未達となりました。要因別では、災害件数11件の内、5件が不安全状態であることから、2023年度は事業所内の安全道場に加えて、社外の施設を活用した体感訓練実施などの対策を行い、日常に潜む危険に対する感度を高め、さらなる危険予知力の向上により、災害の防止に努めます。

安全関連法令の遵守評価において、当社ではチェックリストを用いて各職場の自主点検と他職場による相互確認を行っており、2020年度にはテクニカルセンターやパーツセンター、2021年度には国内関係会社にも確認の範囲を広げ、2024年度までに関係全拠点の現物確認を完了させるなど、法令遵守の徹底を図っています。また、海外工場では、三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)、三菱・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)、三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)の遵守評価を実施しました。

▶DATA(P124): 災害度数率(災害発生頻度)

心身の健康づくりへの取り組み

従業員一人ひとりが心身ともに健康であることが、企業価値向上と持続的成長の実現に向けた原動力となります。当社は、従業員の健康を保持・増進させることを重要な経営課題の一つと位置付け、以下の「健康宣言」を掲げ、国内拠点において全社一丸となり取り組む体制とし、健康経営を推進しています。2023年3月、経済産業省と日本健康会議が主催する健康経営優良法人認定制度の大規模法人部門において、「健康経営優良法人2023」の認定を受けました。

三菱自動車の健康宣言

社員が、充実した会社生活と幸せな人生を送ること。その土台となるものは、全ての社員とその家族の心身の健康と、笑顔があふれいきいきと働ける環境づくりです。

三菱自動車は、社員一人ひとりの健康増進に、積極的に取り組むことを宣言します。

また近年、メンタル疾患が病欠の原因の約半数を占めている状況から、メンタルヘルス対策を全社の重要課題と捉え、「心の健康プログラム」として社外EAPの導入、個人の悩み相談、メンタルヘルス教育、職場改善のための支援プログラムなどに取り組んでいます。職場環境の改善としては、職場のコミュニケーション向上を目的とした研修、職場環境改善プログラムなどを実施しています。しかしながら、2022年度のメンタル疾患による新規病欠者数は前年度比14%増となり、依然として原因の約8割が仕事に起因していることから、2023年度も引き続き職場でのラインによるケア、職場環境改善に取り組んでいきます。個人に対するケアとしては、社外カウンセラーによる窓口を設置し、悩みを相談しやすい環境づくりに努めるとともに、例年実施しているストレスチェックの結果を受けて、高いストレスが推定される従業員に対する産業医・カウンセラーによる面談を実施しています。加えて、業務に慣れておらず、相談もしづらい入社間もない社員に対する面談も実施しています。

新型コロナウイルス感染症への対応

三菱自動車は、新型コロナウイルス感染症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、政府の動向をはじめ国内外の状況を把握しながら速やかに対策を講じています。

2023年5月、新型コロナウイルス感染症の感染症法の位置付けが5類相当へ移行したことを受けて、社内の各種感

具体的な取り組み

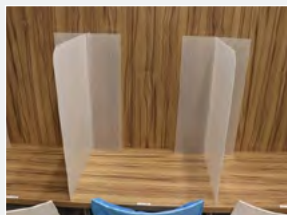
- ・共用部分の日常消毒
- ・生産ラインへの遮蔽カーテンの設置
- ・従業員・来客の検温実施
- ・食堂への遮蔽板の設置、座席の間引き、黙食の掲示 など



食堂の遮蔽板（水島製作所）



喫食エリアでの着座履歴を把握しやすくするため、机にナンバーを貼り付け（岡崎製作所）



染対策について、各地区、各部署において適切な対応への見直しを実施しています。一方で、衛生上、基本的な感染対策を継続することにより、職場内におけるクラスターの発生を防止し、従業員の安全と安心を確保するよう努めています。

感染防止・感染拡大防止

従業員の健康を守るため、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、食堂の対応など入社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日本への出張に際して、外務省の全世界の感染症危険レベルなどの注意事項、厚生労働省の入国時検疫強化内容

感染拡大防止に向けた在宅勤務の実施

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しています。また、本社（東京都）をはじめ各都道府県の実況に合わせて、各地区における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。（2023年5月以降は、感染対策としての在宅勤務推奨を廃止）

労使関係

当社は、世界人権宣言や国連グローバル・コンパクトの基本原則、ILO中核的労働基準およびOECD多国籍企業行動指針を支持し、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。

2023年4月現在、当社労働組合には役員・管理職を除く全従業員12,958人が加入しています。

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で開催し、労働条件や労働環境などの課題について情報共有を図り、労使一体となって課題解決にあたっています。

2022年度は本社・労働組合本部間で計59回の協議を実施しました。そのほか、各地区においても事業所・労働組合支部間で多数の協議を実施しています。

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

なお、海外拠点においても各国の労働法制に則り、労働組合と良好な労使関係の構築に努めています。

人権の尊重

基本的な考え方

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

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

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

人権方針

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

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

【遵守事項】

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

【取り組み事項】

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

注釈を含む人権方針の全文はウェブサイトをご参照ください。

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

マネジメント体制

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

加えて、当社では人権侵害を企業存続にかかわるリスクと捉え、内部統制委員会における全社リスク管理の中に統合し、優先リスクの一つとして位置づけ、適切に管理しています。

社内の啓発推進体制としては、人事部門担当の執行役員が主導し、人権啓発教育を推進しています。人権啓発教育の一環として、各種研修プログラムに人権をテーマとした共通の資料を組み入れ、各地区人事部門が従業員の人権意識の向上に努めています。また、当社が加盟している東京人権啓発企業連絡会、三菱人権啓発連絡会の各種行事やその他外部団体が主催する大会・研修会に参加しています(2022年度研修参加実績 延べ約70日間)。これらへの参加を通じて得た最新情報も活用し、人権啓発活動に取り組むとともに、そこで得た知見を社内研修などに活用しています。

内部統制システムの詳細は、P110をご参照ください。

人権デュー・ディリジェンス

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

当社の従業員は重要なステークホルダーの一つであり、従業員の尊厳、基本的な権利を損うことは、エンゲージメントの低下を誘引し、当社の製品や品質に重大な悪影響をもたらす恐れがあります。

したがって、当社は労働条件、健康と安全などの従業員の人権が、自社の事業活動およびステークホルダーにとってインパクトの大きなリスクであると認識しています。この認識のもと、当社は人権デュー・ディリジェンスの一環として、2021年度に本社および国内3製作所、2022年度にアセアンの主要生産拠点であるミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)において人権アセスメント(※)を実施しました。社外の評価機関の起用により、アセメン

トの客観性および国際規範との整合性を確保しました。アセスメントの実施にあたっては、さまざまな属性を持つ従業員に対して評価機関とマンツーマンでのインタビューを行うなど、従業員の関与のもとでインパクトを評価しています。

2022年度に実施したアセスメントの結果、MMThの従業員の人権については総じて良好な状態にあることが確認され、事業および従業員に重大なインパクトをもたらすものはありませんでした。

当社の人権アセスメントの活動では以下のプロセスを通じ、人権リスクの低減に取り組んでいます。

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

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

人権デュー・ディリジェンスのプロセス

サステナビリティ委員会



〈2022年度実績〉

- STEP 1 国際人権章典が定める人に関する権利、その他人権に関するガイドラインなどをもとに、当社が対処すべき人権課題を決定
- STEP 2 人権インパクトの大きなリスクとして、従業員の労働条件、健康と安全を特定し、アセスメント対象拠点を抽出
- STEP 3 社外の評価機関によるアセスメントをミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)にて実施
- STEP 4 アセスメント結果にもとづき、人権リスクの軽減・防止策を実施
- STEP 5 軽減・防止策の有効性をモニタリング(2023年度～)

人権方針の遵守

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

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

差別の禁止

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

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

不当な労働慣行の排除

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

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

結社の自由と労使の対話

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

ディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の確保

当社は、ディーセント・ワークの確保のため、各国の法令を遵守することに加え、国際的規範（「国際人権章典」や「労働における基本原則および権利に関するILO宣言」など）に準拠した人権尊重の実践に取り組んでいます。具体的には、社員が安定した生活を維持できる賃金水準を確保しながら、成果を発揮した社員がより高く処遇される仕組みとすることで、社員の意欲向上、能力向上を図ることができるよう人事制度を設計しています。そして、これらを適切に評価できるように、毎年労使交渉を開催し、労使合意のうえで必要に応じた改定・見直しを実施しています。

▶ DATA (P123)：給与水準

地域社会との共生

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

業務・投資における人権配慮

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

社内教育・研修

当社では、全ての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さまざまな研修に、人権尊重への理解を深めるためのプログラムを組み込んでいます。2022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530人を対象に以下の内容の研修を延べ510時間実施しました。

新任部長クラス	職場の責任者として求められる社会的・社内的な人権課題に関する認識の向上、人権尊重推進に向けた情報共有、ハラスメント防止および発生時の対応など
新任課長クラス	人権に関する最近のトピック、ハラスメント防止および発生時の対応と管理職の役割など
中堅社員	人権に関する最近のトピック、業務と人権の関係など
新入社員	企業が人権について取り組む意味、人権全般に関する基礎知識など

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

2022年度研修の種別	受講者数	受講率
新入社員研修	129人	100%
中堅社員研修(昇進者)	171人	100%
新任管理職研修	233人	100%
LGBTQ理解促進セミナー	240人	—(※1)
LGBTQ eラーニング講座	11,439人	—(※1)

※1 任意受講につき、受講率は算出していません

サプライチェーンへの配慮

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

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

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

また、取引先に受審いただいたCSR第三者評価の中で「労働と人権」について評価し、評価にもとづき、必要に応じた改善を要請しています。

販売会社への要請

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

救済へのアクセス

当社は、社内で人権にかかわる問題が発生した場合に迅速に対応するため、社内外に相談窓口(ヘルプライン)および多言語での対応が可能なグローバル内部通報窓口(※2)を設け、従業員から通報や相談を受け付ける体制を整えています。グローバル内部通報窓口では、当社および主要関係会社の従業員からの通報に対応するために、10カ国に窓口を設置し、計13言語(※3)での受付を可能としています。

また、お客様に対しては「お客様相談センター」(※4)を設け、取引先に対しては「お取引先様相談窓口」(※5)を窓口として、人権にかかわる通報や相談を受け付けています。

これらの窓口では秘密保持と利用者の匿名性を担保しており、通報や相談を行った者が不利益を受けることはありません。社内調査にとどまらず、取引先企業内での調査が必要と判断した場合は、取引先コンプライアンス担当者と連携し対応しますが、得られた情報から通報者探しをする事を固く禁じ、報復等の行為も行わない事を事前に合意したうえで、実施しています。

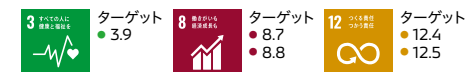
※2 社内および社外相談窓口(ヘルプライン)およびグローバル内部通報窓口の設置についてはP113をご参照ください。

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

※4 「お客様相談センター」の取り組みについては、P73をご参照ください。

※5 「お取引先様相談窓口」の設置については、P96をご参照ください。

持続可能なサプライチェーンの実現



2022年度の進捗

累計 **83%**

取引先のCSR第三者評価の実施（購入金額ベース）
[2021年度：70%]

単年度 **80** 件

取引先の工程監査の実施
[2021年度：47件]

- 調達方針説明会での取引先との意見交換、コミュニケーションの強化
- サプライチェーンCSRの強化に向けた、取引先のCSR第三者評価実施の支援

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P21 マテリアリティ

基本的な考え方

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おり、サプライチェーンにおけるCSRにおいても、アライアンス各社間にて情報交換を行いながら、活動を進めています。

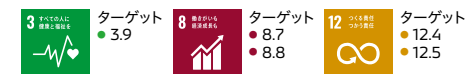
当社および主要海外生産拠点では、材料・部品の調達先、およびサービスや広告、物流などの約800社の企業と直接取引があり、更により多くのティア2以降の取引先があることを踏まえて、当社の企業活動が多くの企業に影響を与えることを認識しています。

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

そこで当社は、サプライチェーン全体での持続的な成長を図るために、「サプライヤー CSRガイドライン」を制定し、全ての取引先と共有のうえ、各社と一体となってCSRに取り組んでいます。

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

人権の尊重の詳細については、P91をご参照ください。



マネジメント体制

ガイドラインの制定と合意書および適合宣言書による確認

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

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

取引先とのコミュニケーション

サプライチェーンマネジメントにおいて、取引先への適切な情報提供や双方向コミュニケーションは欠かせません。当社は毎年年度末に、次年度に向けた調達方針の説明会を開催しており、2022年度は2023年3月に約300社が参加しました。また、取引先約180社の自主組織である「三菱自動車協力会」が毎年実施している取引先経営幹部と当社幹部との個別懇談会（1回当たり20社程度の小規模懇談会、計9回開催）も開催し、経営者レベルによる密接なコミュニケーションを図っています。

お取引先様相談窓口の設置

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

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

社内周知徹底の取り組み

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

サプライヤー CSRガイドライン

ガイドラインの展開

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

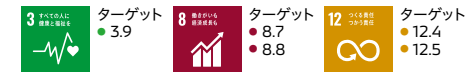
2019年2月に本ガイドラインを改定し、取引先のCSR第三者評価の取り組みと、コンプライアンス違反事象が発生した際の措置を明確にしました。当社の主要海外拠点である、三菱・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）、三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）、三菱・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション（MMPC）でも同様の取り組みを展開し、海外生産拠点の取引先からも確実に「サプライヤー合意確認書」を提出いただいています。

PDF 「サプライヤー CSRガイドライン」

紛争鉱物への方針

コング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）、コバルトが武装勢力の資金源となり、深刻な人権侵害が起きています。

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



第三者評価によるサプライチェーンでのCSRの向上

三菱自動車は、取引先におけるCSRをレベルアップいただくことを目的に、アライアンスパートナーであるルノー・日産と同様に、第三者による評価を実施しています。2022年度も、多くの取引先に第三者評価を受審していただきました。2023年度も継続して評価受審取引先を拡大しつつ、既に受審済みの取引先の評価スコアの向上に注力していきます。

第三者による評価項目

21のサステナビリティ基準			
環境	労働と人権	倫理	持続可能な資材調達
事業活動 <ul style="list-style-type: none"> エネルギー消費と温室効果ガス 水 生物多様性 地域公害と汚染事故 原材料・化学物質・廃棄物製品 製品の利用 使用済み製品 顧客の健康と安全 環境に優しいサービスと持続可能な消費の促進 	人的資源 <ul style="list-style-type: none"> 従業員の安全衛生 労働条件 社会対話 キャリアマネジメントと教育 人権 <ul style="list-style-type: none"> 児童労働・強制労働・人身売買 ダイバーシティ・差別・ハラースメント 外部の利害関係者の人権 	<ul style="list-style-type: none"> 腐敗行為 反競争的慣行 責任ある情報管理 	<ul style="list-style-type: none"> サプライヤーの環境慣行 サプライヤーの社会慣行

出典：EcoVadis

サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成に向けた取り組み

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

2022年度は、10月に取引先説明会を開催し、当社の調達領域への取り組みをお伝えしました。また、CO₂排出量の大きい品目の取引先とのCO₂排出量削減に向けたコミュニケーションに加えて、「CDP(※1) サプライチェーンプログラム」を通じて取引先の取り組み状況やリスク・機会の把握を強化する活動も進めてきました。

2023年度以降もサプライチェーン全体でのCO₂排出量削減活動を進めるべく、お取引先と協業を継続していきます。

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

グリーン調達ガイドライン

ガイドラインの展開

「グリーン調達ガイドライン」では、取引先に対して、環境マネジメントシステムの外部認証取得・更新、環境負荷物質の管理、3R（リデュース、リユース、リサイクル）の推進、ライフサイクル環境負荷把握のためのLCA(※2) データ提出、取引先の事業活動における環境負荷低減の取り組み、物流にかかわる環境負荷の低減をお願いしています。

「グリーン調達ガイドライン」は、日本はもとより、主要海外拠点でも各国の実状、各拠点の業務内容にあわせて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。

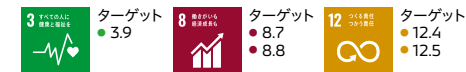
PDF 「グリーン調達ガイドライン」

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

IMDSを通じた材料・環境負荷物質データの収集

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

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



取引先の品質向上に向けた協力活動

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

2022年度は取引先62社80工場に対して工程監査を実施し、指摘事項は概ね3カ月以内に改善していただきました。工程監査は前回監査の結果により監査周期を1年～3年に定め実施しています。品質セルフチェックは毎年329社の取引先に実施していただき、各社セルフチェックで見つかった弱点の改善を図っていただいています。また、セルフチェックの全社の傾向分析結果を全取引先へ展開し、改善を促進するなど取引先とのコミュニケーション向上ならびに品質向上に積極的に取り組んでいます。

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

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

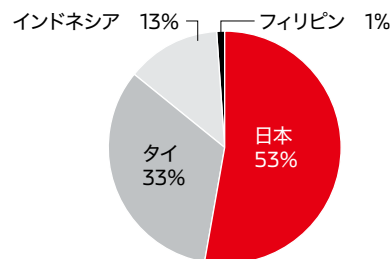
現地調達への推進

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

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

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

主要生産拠点が所在する国別部品購入額比率(2022年度)



サプライチェーンにおける事業継続計画(BCP(※))の取り組み

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

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

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

更に、取引先の被災・被害状況、特定部品および材料のひっ迫による影響、当社生産計画への対応などについて、当社・取引先双方が情報交換を行い、対策を取れるようにしています。

※ BCP : Business Continuity Planの略称

社外イニシアティブへの参画

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

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

社会貢献活動の推進



2022年度の進捗

延べ**250**件

自治体との災害時
協力協定の締結
[2021年度：190件]

416百万円

社会貢献支出額合計
[2021年度：
605百万円]

延べ**58,767**人

社会貢献活動参加人数
[2021年度：
延べ50,576人]

69,933時間

社会貢献活動時間(※1)
[2021年度：
32,288時間]

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

※1 就業時間内の活動

〈関連ページ〉

P15 三菱自動車のマテリアリティ

P21 マテリアリティ

社会貢献活動レポート

[\(WEB\) https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/report/](https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/report/)

基本的な考え方・方針

三菱自動車のビジョン・ミッションにもとづき策定した社会貢献活動方針に則して、当社製プラグインハイブリッド車(PHEV)の特長を活用した災害時協力協定締結などの活動を推進しています。

2022年度はPHEVの災害時における有用性をより多くの方に知っていただき、日本全国延べ250の自治体と災害時協力協定締結を完了しました。今後も全国の自治体や当社グループ会社と連携し、電動車の活用によって地域の皆様の安心・安全に貢献できるよう取り組んでいきます。

社会貢献活動方針

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

地域社会 - Society
地域のニーズに即した活動を通じ、地域社会の発展に貢献します。

交通安全 - Traffic safety
交通社会の安心・安全の実現に貢献します。

環境 - Environment
大切な地球環境の保全に貢献します。

人 - People
人々に寄り添い、笑顔あふれる生活の実現に貢献します。

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。



2022年度の社会貢献支出額・内訳(※2) (単位：百万円)

項目	金額
地域社会	85
交通安全	4
環境	69
人	223
被災地・新型コロナウイルス感染症対策支援	35
支出額合計	416

※2 寄付金のほか、現物給付・施設開放などを金額換算したものを含む



地域社会 (Society)

DENDOコミュニティサポートプログラム

災害時協力協定にともなう災害停電時の電動車派遣など、自ら発電し、その電力を取り出して使うことができる「三菱のPHEV」を活用した自治体への支援活動を行っています。

「PHEVの走るチカラと電気のチカラ」で、人々のくらしの安心・安全を支えます。

詳細は、P27およびウェブサイトサイトをご覧ください。

[\(WEB\) https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dcsp/](https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dcsp/)



災害時協力協定

「災害停電時マンホールポンプ起動支援システム」における電動車活用提案

近年、風水害の多発により、停電にともなうマンホールポンプの稼働停止が増加し、社会問題となっています。三菱自動車はこの解決に向け、災害による停電時に送水が必要なマンホールポンプを起動させる電源として、電気自動車やPHEVなど、電動車の活用を目指した「災害停電時マンホールポンプ起動支援システム」の共同研究に、2021年9月に参加しました。

本研究では、共同研究者であるポンプメーカーなどとともに、脱炭素社会への貢献に向け、電動車、太陽光発電、可搬式蓄電池を組み合わせたシステムの開発を目指し、川崎市や浜松市で実証試験を行ってきました。今後はこのシステムとともに電動車両の活用を提案し、環境にやさしく、人々のくらしの安心・安全に貢献できることを目指していきます。



プラグインハイブリッド車からの給電試験の様子

交通安全 (Traffic safety)

交通安全教室「クルマの学校」を実施

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

2022年度は運転時の誤操作による交通事故低減を目指し、自治体や警察署と協働し、「運転適性検査」や「自動車シミュレーター体験」、セーフティサポートカー（サポカー）の踏み間違い衝突防止アシスト機能を体感する「サポカー同乗試乗」などを愛知県岡崎市、岡山県倉敷市で合計4回実施し、約70人が参加しました。



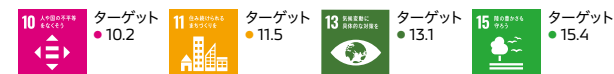
サポカー同乗試乗の様子

事業所地域における交通安全活動

事業所周辺道路において、従業員による交通安全立哨を定期的実施しています。2022年度は通勤・通学時間帯にプラカードやのぼり旗・横断幕による通行車両や人への安全の呼びかけ、登校中の児童への交通誘導を行いました。また、地域の交通安全協会や警察署が開催する交通安全啓発イベントへ参加し地域と連携した活動も実施し、各事業所合計で8回、延べ398人の従業員が活動に参加しました。



従業員による交通安全立哨の様子



子ども向け交通安全啓発

ウェブサイト「みんな知ってる?交通安全クイズ」

三菱自動車では、子ども向けの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」を常時開設しており、サイト内に、交通安全に関するページを設け、歩行中や自転車乗車中など、日常生活における交通ルールやマナーをクイズ形式で紹介しています。



「みんな知ってる?交通安全クイズ」

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

環境 (Environment)

森林保全活動

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

森林保全活動では、従業員の環境意識の醸成を図るための環境学習、間伐、植林、下草刈りなどの活動を実施します。

また、公益財団法人オイスカと協働し、山梨県早川町において取り組んでいる「バジェロの森」では、新型コロナウイ

ルス感染症拡大防止の観点から見送っていた従業員による活動を3年ぶりに再開し、苗木が育つために必要な下草刈りを実施しました。



岡崎市と「森林保全活動連携協定」 3年ぶりに実施した従業員の活動を締結



フィリピンでの環境保全活動として苗木寄付

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

2022年度は学校や自治体へマホガニーの苗木合計3,600本を寄付し、累計27,009本の苗木を植えました。



マホガニーの植林を実施

人 (People)

小中高生への教育支援

次世代を担う子どもたちへの教育支援として、小学生を対象に生産現場を体感できる工場見学の受け入れや、従業員が小学校を訪問して授業をする体験授業プログラム、中高生が将来について考え、視野を広げるためのキャリア教育学習を実施しています。

2022年度は約30,400人の小中高生が参加しました。



小学生の工場見学



中学生の企業訪問

専門学校や美術大学と産学共同プロジェクトを実施

当社はカーデザインを希望する学生の育成支援として、2022年4月より多摩美術大学生産デザイン学科と産学共同プロジェクト (授業)、9月より専門学校HALカーデザイン学科への授業参画を実施しました。多摩美術大学とのプロジェクトでは、当社デザイナーがオンラインと現地での指導を併行し、学生たちは当社に向けて「2035年の新社会人に届けたいワクワク三菱エンターカー」をテーマに新しいライフスタイル・モビリティの企画・提案をしました。



デザイナーが現地で指導している様子



マレーシアで先住少数民族の共同生活スペースに太陽光発電システムを寄贈

2022年7月、マレーシアの総販売代理店であるエムエムシー・マニュファクチャリング・マレーシア・スタンディリアン・ブルハド (MMM) は、ルマ・アダットと呼ばれる先住少数民族オラン・アスリの電気が通っていない家や共同生活スペースに、同民族を支援する非政府組織 (NGO) Global Peace Foundationを通じて、太陽光発電システムを寄贈しました。



太陽光発電システムを設置した先住少数民族オラン・アスリの家・共同生活スペース

アジアにおける教育支援

タイ、インドネシア、ベトナム、マレーシアにおいて、経済的な理由で学ぶことが困難な中高生や大学生への奨学金寄付や孤児院などへの学習ツールの寄贈を行うほか、自動車業界における質の高い人材育成を支援するため、教材車両の寄贈やインターンシップの受け入れなどを実施しています。また、イベント開催による教育機会の提供など、国や地域の社会課題に合わせた支援を行っています。

インドネシアでデジタルリテラシー教育をテーマとしたイベントを開催

2022年12月、インドネシアの販売会社であるミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア (MMKSI) は、子どもたちが急速に発展するデジタル社会の中で情報を適切に理解し活用できるよう、塗り絵大会やデジタル作品の制作・編集、ソーシャルメディアへのコンテンツ投稿のトレーニングアクティビティ・ワークショップなどを通して、デジタルリテラシーについて楽しく学べるイベントを開催しました。



子どもたちがデジタルリテラシーを学ぶ様子

ベトナム農村部の小学校に浄水器を寄贈

2022年3月、ベトナムの現地生産・販売会社であるミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド (MMV) は現地ディーラーおよびベトナム赤十字社と協力し、安全で清潔な水が利用できない農村部に位置するニントゥアン省とクアンナム省の小学校に浄水器を寄贈しました。

児童は簡単にきれいな水の利用が可能となり、小学校の衛生の向上が期待されます。



「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、当社グループ会社の従業員が自らの意志で毎月、定額を募金し、継続的に社会貢献活動に参加する仕組みです。この募金は、当社の社会貢献活動方針にもとづき、開発途上国や東日本大震災被災地における活動などを支援しています。また、従業員の社会貢献意欲を大切にするとともに、より多くの支援につなげるため、「三菱自動車STEP募金」が行った寄付に対し、会社が同額を寄付する「マッチングギフト」を実施しています。



なお、募金およびマッチングギフトの支援先は、三菱自動車の社会貢献活動方針の重点分野との合致、事業の継続性、定期的な活動報告、実績などを参考に選定しています。また、当社従業員向けに支援先による報告会を開催するなど、支援先とコミュニケーションを図りながら活動につなげています。

当社および「三菱自動車STEP募金」は、これらの支援を通じ、地域のニーズに即した活動を継続し、地域社会の発展へ寄与することを目指しています。

支援先

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



「森の積み木」プロジェクトを実施

子どもたちに木の温もりを感じながら、創造性を働かせて遊んでもらうことを目的に、三菱自動車が森林保全活動を行う山梨県早川町を中心とした地域のヒノキの間伐材で作った積み木を当社事業所近隣の幼稚園、保育園などに寄贈しています。

また、従業員が緑のある幼稚園などへ積み木を贈る「従業員プレゼンター制度」を実施しています。

2022年度は60カ所に寄贈し、2010年からの累計は525カ所となりました。



ヒノキの間伐材で作った積み木

被災地支援

自然災害などの緊急事態に際し、義援金の拠出、車両の無償貸与や従業員によるボランティアなど、さまざまな支援を行っています。

オーストラリアでの大雨による洪水被災地支援として、多数の車両を提供

オーストラリアの販売会社であるミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド (MMAL) は、洪水被害を受けた東部クィーンズランド州および南東部ニューサウスウェールズ州に対する緊急支援活動のサポートとして、オーストラリアの災害支援団体であるDisaster Relief Australia (DRA) へ、ピックアップトラック『トライトン』やスポーツユーティリティビークル『パジェロスポーツ』『エクリプスクロス』を合計約30台提供しま



オーストラリアの災害支援団体DRAへ提供した『トライトン』

した。これらの車両は、瓦礫などの運搬をはじめさまざまな被災地支援活動に活用されました。

マレーシアでの東モンスーンに備え、車両3台を寄贈

マレーシアの総販売代理店であるエムエムシー・マニュファクチャリング・マレーシア・スンディリアン・ブルハド (MMM) は、60年以上にわたって災害対応に携わっている非政府組織 (NGO) MALAYSIA RED CRESCENT SOCIETY (MRCS) にピックアップトラック『トライトン』3台を寄贈しました。『トライトン』は、洪水が発生した際に、被災地で支援を必要とする人たちに食糧や医療品を届けるなど、人道的支援に活用されます。



寄贈した『トライトン』

「災害時の支援」の詳細は、ウェブサイトをご覧ください。
(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/society/relief/>

2022年度の主な支援

実施時期	支援内容	支援先	
2023年2月～4月	ニュージーランド ホークスベイのサイクロン被害	『トライトン』6台を貸与	Taskforce KiWi
2023年2月	トルコ・シリア地震	救援金500万円寄付	日本赤十字社
2023年1月～3月	オーストラリア ニューサウスウェールズ州山火事	『トライトン』などさまざまな車両提供	オーストラリア災害支援団体 Disaster Relief Australia
2022年11月	インドネシア ジャワ島地震	・義援金5億7500万インドネシアルピアを寄付 ・2億インドネシアルピアを寄付	インドネシア赤十字社
2022年以降	オーストラリア ニューサウスウェールズ州およびクィーンズランド州各地での度重なる洪水	『トライトン』『パジェロスポーツ』『エクリプスクロス』など合計約30台の車両提供	オーストラリア災害支援団体 Disaster Relief Australia

ガバナンス

コーポレート・ガバナンス	105
基本的な考え方・方針、コーポレート・ガバナンス体制.....	105
監査委員会監査および内部監査の状況.....	108
買収防衛策の導入の有無.....	109
役員報酬	109
基本的な考え方・方針.....	109
内部統制	110
基本的な考え方・方針、体制.....	110
リスク管理	111
基本的な考え方・方針、リスク管理体制の整備.....	111
コンプライアンス	112
基本的な考え方・方針.....	112
マネジメント体制、社内および社外相談窓口の設置.....	113
教育・研修.....	114
腐敗防止、政治的関与(政治献金).....	115
情報セキュリティ、個人情報保護、安全保障貿易管理、税務に対する考え方.....	116
役員一覧	117

コーポレート・ガバナンス



基本的な考え方・方針

三菱自動車は、ビジョン・ミッションにもとづき、株主の皆様やお客様をはじめ全てのステークホルダーの期待に応えるとともに、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を実現するために、コンプライアンスを最優先に考え、経営上の優先課題としてコーポレート・ガバナンスの継続的な強化・充実に取り組んでいます。

また、当社のコーポレート・ガバナンスに関する基本的な枠組みおよび考え方を「コーポレートガバナンス・ガイドライン」として取り纏め、当社ウェブサイトにおいて公開しています。

PDF 「コーポレートガバナンス・ガイドライン」

コーポレート・ガバナンス体制

当社は、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化の一環として、経営監督機能と業務執行機能の分離を明確にし、経営の健全性・透明性確保に向けて一層の監督強化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くために、指名委員会等設置会社の形態を採用しています。

取締役会および取締役

取締役候補者の指名方針および取締役会の構成

取締役会は、経営上の重要事項の決定および執行役の業務執行の監督を行っています。

当社は、取締役候補者の指名方針および取締役会全体

の構成・規模について、以下の基本方針を定めています。

〈基本方針〉

取締役会において、経営方針や具体的執行事案について客観的、多面的に審議し、執行役による業務執行状況を適切に監督するためには、多様な知識・経験・専門性・バックグラウンドを有する適正規模の社内外の者がさまざまな観点から闊達な議論を行うことが重要であることから、その実現を図るように取締役を指名します。

この方針に従い、以下のとおり取締役会全体としての独立性および多様性を確保します。

取締役会の監督機能を強化するため、取締役の過半数を社外取締役とします。更に、独立・客観的な立場で責務を果たすため、取締役の3分の1以上を独立社外取締役とし、その通算任期にも配慮します。また、指名、報酬および監査の各委員会は、委員の過半数を社外取締役とし、委員長は原則として社外取締役とします。

社外取締役については、例えば法律や会計・財務などの専門家、一定規模以上のグローバル企業の経営経験者、世界情勢や社会・経済動向に関する識者など、社内取締役だけでは得られない多様な知識・経験・専門性をベースとして、当社グループについての理解やあるべき方向性の議論に必要な時間と労力を割き、臆することなく経営陣に対して意見表明ができることを重視して指名します。加えて、多角的な視点が事業推進や適切な監督や監査に資するとの認識に立ち、ジェンダー・年齢・国際性といったバックグラウンドの多様性も考慮していきます。

社内取締役には、執行のトップである社長と、当社での執行経験にもとづき適切に監査委員としての任にあたることのできる者を指名します。

また、取締役会は、闊達で建設的な議論・意見交換が可能となるような人数で構成されるようにします。

2023年6月22日現在において、取締役13名（女性取締役2名）で構成されており、13名の取締役のうち11名は豊富な経験や高い見識などを有する社外取締役であり、社外取締役のうち5名は独立社外取締役です。

また、各取締役の知識・経験・専門性（スキル・マトリックス）については、当社ウェブサイトにおいて公開しています。

(WEB) https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/governance/policy_skill.html

社外取締役の独立性判断基準

当社は、以下のとおり、社外取締役の独立性判断基準を定めており、一般株主と利益相反が生じるおそれがない者を独立役員として選任しています。

〈社外取締役の独立性判断基準〉

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

※1 主要株主：10%以上の議決権を有する者

※2 主要取引先：当社の取引先であってその年間取引金額が直近事業年度の当社の連結売上高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



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

- ③ 当社の主要借入先（※1）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（※2）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（※2）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 主要借入先：当社が借入を行っている金融機関であって、その借入額が直近事業年度末の連結総資産の2%を超える借入先
 ※2 多額：当社から収受している対価が年間1,000万円以上

取締役会の実効性についての分析・評価

三菱自動車は、コーポレート・ガバナンスの実効性向上を図るため、取締役会実効性評価を年に1度実施しています。

2022年度においては、取締役会の監督機能の高度化を図る観点から以下の<評価の項目>を軸として、全取締役を対象とするアンケート調査に加えて個別インタビューを実施し、その評価・分析結果を2023年3月の取締役会で報

告しました。アンケートおよびインタビューの実施にあたっては、ガバナンスの最新潮流をふまえた深度ある考察や評価プロセスの客観性・透明性確保の観点から、外部機関のサポートを得ました。

<評価の項目>

1. 取締役会の構成と運営
2. 経営戦略と事業戦略
3. 企業倫理とリスク管理
4. 経営陣の評価と指名・報酬
5. 株主等との対話
6. 各委員会など

評価の結果、取締役会の構成・体制・運営面を中心に2021年度よりも改善し、実効性は総じて確保されているものと判断されました。評価を通じて確認された当社取締役会の強みは以下のとおりです。

- ① 執行の経営努力に対する敬意と信頼の醸成
- ② 取締役会の実効性を高めるための取り組みが積み重ねられ、企業価値向上のための実質的な議論が実際に行われている
- ③ 社外取締役が多様性を備え、人格・識見・経験に優れ、個々に職責を実効的に果たし、その結果、取締役会メンバーの相互信頼が形成されている

また、以下のとおり、2021年度の実効性評価で認識された課題（2件）についても、アクションプランを実施し、改善が認められると評価されました。

2021年度課題と2022年度の取り組み①

取締役会の審議・議論をより大局的な事項に移行
 取り組み：中期経営計画を支える商品・技術・新規ビジネスなどに関する報告の強化

2021年度課題と2022年度の取り組み②

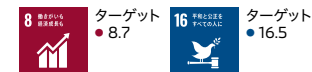
取締役会の判断・監督の前提となる、経営を取り巻く環境や執行側の状況への理解の深化や、執行側の検討・意思決定の経緯に関する情報などを得る機会の充実
 取り組み：経営の概況や関係トピックの報告、独立役員懇談会の継続的開催による非公式討議の深化・課題の深掘り、取締役と経営幹部との交流の場の設定、取締役の国内外拠点視察、取締役会運営の実務面における改善努力の継続など

なお、2022年度の実効性評価では、取締役会の構成・体制・運営面を中心としたガバナンスの基盤が概ね整備されてきたところ、次のステップとして「中長期的かつ大局的な経営戦略に係る議論」のさらなる充実に向けた工夫・取り組みが課題であるものと認識しました。

また、その実現に向け、以下の論点が重要であると認識しました。

- ① 直面する環境変化や経営課題に対する問題意識の共有
- ② 自動車を取り巻く産業構造の将来予測や、当社のコアコンピタンスなどに対する洞察の深化
- ③ 変化への適応を促すため、取締役会と執行サイドが双方向・多角的に議論を重ねることの必要性

この評価結果を2023年度の取締役会付議計画に反映していくなど、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。



委員会

取締役会には、法定の以下の3つの委員会を設置し、取締役会と合わせて取締役および執行役の監督機能を果たしています。各委員会はそれぞれ過半数が社外取締役に構成されており、委員長は社外取締役に務めています。これにより、公正性および透明性をもったコーポレート・ガバナンスが実質的に機能する体制を整備しています。

指名委員会

指名委員会は、株主総会に提案する取締役の選任・解任議案の決定に加え、執行役社長が取締役会に提案する執行役の選任・解任案の承認、三菱自動車の執行役社長の後継者計画などに関する審議を行います。委員は5名の社外取締役に構成され、委員長は独立社外取締役（幸田 真音氏）が務めています。

2022年度は、指名委員会を10回開催し、株主総会に提案する取締役の選任議案の決定にあたり、新任の独立社外取締役候補者の選任に向けた候補者リストの作成や面談など、また、執行役社長が取締役会に提案する執行役の選任案の承認、執行役社長の後継者計画等に関する審議を行いました。

報酬委員会

報酬委員会は、取締役および執行役の報酬などの決定に関する方針、並びに個人別の報酬の内容などについて審議・決定を行います。委員は社外取締役4名と社内取締役1名により構成され、委員長は社外取締役（宮永 俊一氏）が務めています。

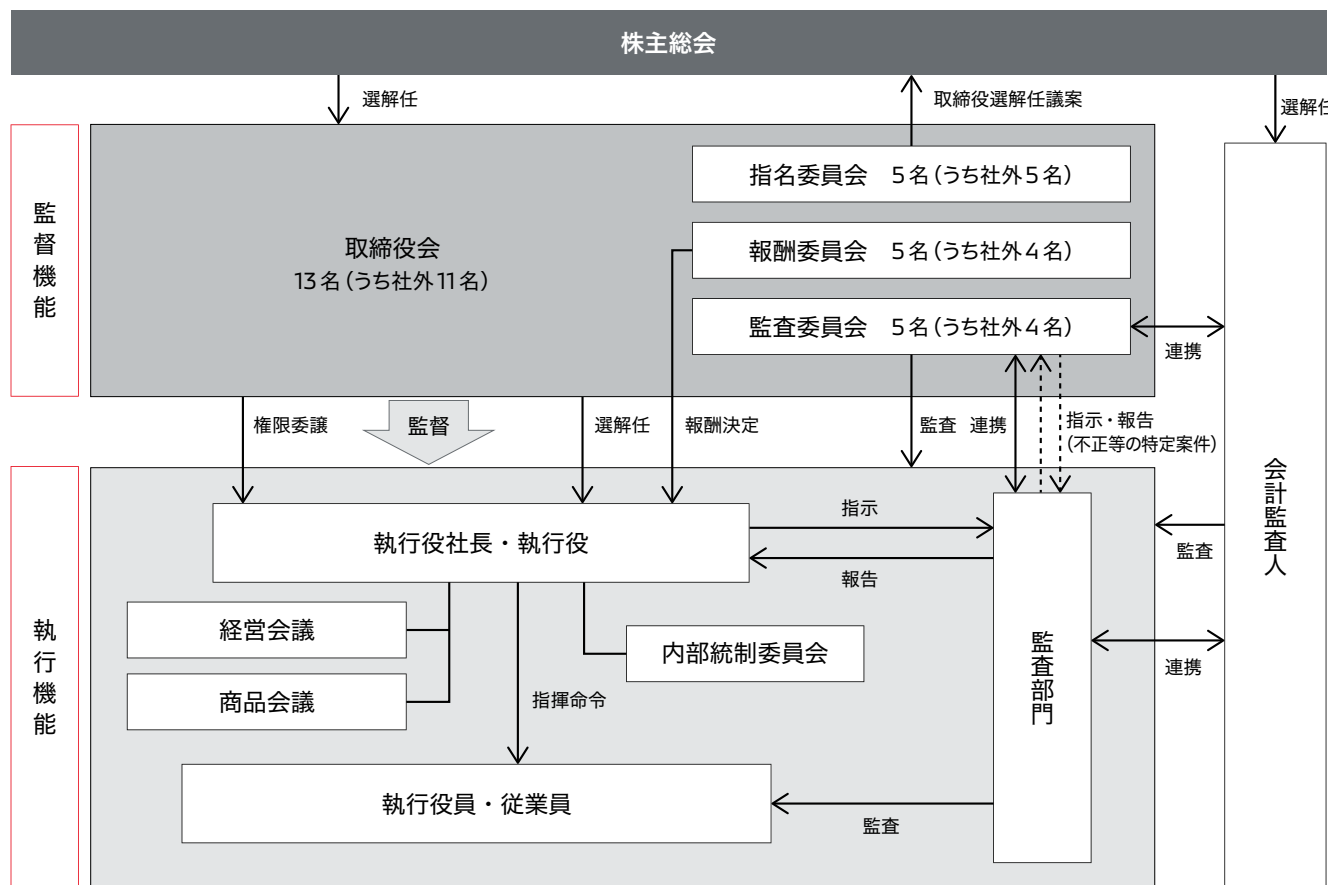
2022年度は、報酬委員会を9回開催し、取締役・執行役の個人別報酬の決定、現行役員報酬制度の見直し検討等に関する審議を行いました。

監査委員会

監査委員会は、取締役および執行役の職務の執行の監

査、内部統制システムの構築・運用状況の監督、および監査報告の作成などを行うほか、取締役会または監査委員会により業務執行者による調査を実施することが相当でないと判断された事項に関する社内調査の実施などを行います。委員は社外取締役4名と社内取締役1名により構成され、委員長は独立社外取締役（中村 嘉彦氏）が務めています。

コーポレート・ガバナンスおよび業務執行の体制（2023年6月22日時点）





2022年度は、監査委員会を15回開催しました。監査委員会監査の状況については、右記をご参照ください。

執行役

取締役会は、法令および定款の規定により取締役会の決議を要する事項、株主総会の決議により委任された事項および事業経営に関する一定の重要事項を決定し、これら以外の業務執行の決定権限は執行役に委任しています。

執行役は、取締役会から委任を受けた業務執行の決定およびその執行を担っています。取締役会の決議により執行部門の長として、執行役社長を選任しています。

2023年6月22日現在の執行役は11名（執行役社長を含む）です。

業務執行における意思決定プロセスおよび各種会議体の概要

業務執行にあたっては、執行部門の長である執行役社長のほかに、職掌範囲における業務執行に関する責任者として権限および責任を持つ執行役副社長を置いています。また、権限委譲規定にもとづき意思決定権限を体系化し、委任事項およびその範囲を定義するとともに、主要事項の意思決定手続きを定め、業務執行の迅速化と、意思決定プロセスの透明性の向上を図っています。

経営上の重要事項については、執行役全員により構成し、執行役社長が議長を務める「経営会議」において審議の上、決定しています。

また、商品プロジェクトに関する重要事項については、「商品会議」にて審議の上、決定しています。

更に、内部統制にかかわる事項については、「内部統制委員会」において審議の上、決定しています。

いずれも、執行役社長が議長・委員長を務めており、関係する執行役がメンバーとなっています。

利益相反の回避

三菱自動車と取締役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。

更に、役員や主要株主などの関連当事者間の取引にあたっては、他の取引先の場合と同様に、会社の利益を害することがないよう、経済合理性を十分検討したうえで、複数の関係部署によるチェックと権限委譲規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うようルールに定めています。

監査委員会監査および内部監査の状況

監査委員会監査の状況

当社の監査委員会は、監査方針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。

当事業年度の監査委員会においては、監査方針および監査計画、監査の方法、監査職務の分担などのほか、内部統制システムの整備・運用状況、改正公益通報者保護法にもとづく指針への対応、会計監査人の監査計画、監査の方法および結果の相当性、監査上の主要な検討事項（Key Audit Matters：KAM）についてのコミュニケーション、日本公認会計士協会倫理規則の改正についての対応、月次の常勤監査委員職務執行状況が報告されました。

監査委員会は上記に加え、監査方針および監査計画にもとづき、内部監査部門との会議を年6回開催（所要時間約90分/回）し、同部門を通じて内部統制の運用状況などについて、監査および情報収集しました。また、執行役などへのヒアリングを年9回開催（所要時間約90分/回）し、国内外主要関係会社および各部門の内部統制システムの構築・運用、コンプライアンス、リスク管理などの課題への取り組み状況を確認しました。

常勤監査委員は、上記のほか、経営会議などの重要な会議および委員会への出席、重要な決裁書類等の閲覧、執行役および執行役員などへのヒアリング、主要な事業所および国内外関係会社の往査またはヒアリング、国内関係会社監査役研修・連絡会、三様監査（監査役監査、会計監査人監査、内部監査）などを行いました。常勤監査委員の職務執行状況は、監査委員会（原則として月次開催）に対して、報告しています。

監査委員会の活動状況については、取締役会へ年2回報告しています。加えて、執行役社長へ監査委員会の所見を伝えるべく毎年意見交換を実施しています。



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

内部監査の状況

三菱自動車は内部監査部門として、執行役社長直属の独立した組織である監査本部に業務監査部と品質監査部を設置し、年度監査計画にもとづいて計画的に内部監査を実施しています。

監査本部の2023年3月末現在の人員は24名(※)で構成しており、多様な管理職経験者や公認内部監査人、内部監査士などの資格を有する専門人材を配置しています。業務監査部(15名)(※)は、当社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についての監査を実施しています。また、品質監査部(6名)(※)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。

なお、監査本部による内部監査の結果は、執行役社長および監査委員会へ報告しています。

また、監査委員会との年6回のミーティングに加え、月に一度、常勤監査委員との定例ミーティングを開催して連携しているほか、常勤監査委員、会計監査人との三様監査ミーティングでも情報交換を行っています。

※ 2023年6月30日現在の監査本部の人員は25名(業務監査部15名、品質監査部7名、本部直属3名)

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、監査本部から説明を受けるとともに、監査本部に対し監査委員会の監査の状況についてフィードバックしています。また、取締役会に対しては、監査本部から報告を受けた内容を含め、監査委員会と

しての監査活動実績を取りまとめ、監査委員会から年2回取締役会に報告しています。

買収防衛策の導入の有無

なし。

役員報酬

基本的な考え方・方針

三菱自動車は、社外取締役が委員長を務める報酬委員会において、取締役および執行役の報酬に関して以下の方針を定めています。

〈基本的な考え方〉

- ①当社グループの持続的成長と中長期的な企業価値の向上に資するものであること
- ②執行役にとって、経営戦略・経営計画の完遂、目標とする会社業績の達成を適切に動機付けるための業績連動性を備えた報酬制度であること
- ③当社が経営を担う者に求める「経営人材のあるべき姿」に適う人材を確保できる報酬水準であること
- ④株主との利益意識の共有や株主重視の経営意識を高めるものであること

⑤報酬の決定プロセスは透明性・客観性の高いものであること

報酬委員会では、これらの方針を踏まえ、取締役および執行役の報酬の算定方法や個人別の報酬などについて決定しています。2022年度の報酬などについては、2022年度有価証券報告書(P68-71)に記載しています。

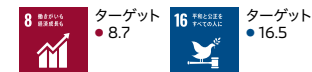
2022年度有価証券報告書

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/content/dam/com/ir-jp/pdf/yuka/2023/yuka20230623.pdf?20230623>

2022年度からは、サステナビリティへの対応が当社グループの経営上の重要課題であるとの認識のもと、中長期業績連動報酬を決定する指標として以下のESG関連項目を追加しています。

- 「環境」に関する指標：
気候変動をはじめとする深刻化する環境問題に関する取り組みの進捗を測る指標として、「事業活動CO₂排出量」を導入しました。
- 「社会」に関する指標：
ダイバーシティやワーク・ライフ・バランスの確保、人材育成の推進などを通じた従業員の勤務満足度の向上や自発性の高まりなどを測る指標として、「従業員エンゲージメント」を導入しました。

内部統制



基本的な考え方・方針、体制

三菱自動車は、取締役会にて決議した「内部統制システム構築に関する基本方針」(※1)にもとづき、その運用状況のモニタリングと内部統制システムの改善、強化に努めています。

当社は、過去の品質問題に加え、燃費試験における不正行為を行ったことを重く受け止め、信頼回復への重要な取り組みの一つとして、2017年度にコンプライアンスとオペレーション・ハザードリスクを管理し、ガバナンス向上策について定期的に取り締り報告を行うグローバルリスクコントロール担当役員(2023年度からは内部統制・総務・管理担当役員に改称)を任命しました。そして、法令にもとづく内部統制の対応を強化・効率化すべく、金融商品取引法にもとづく財務報告に係る内部統制は執行役員副社長(CFO)直下のJ-SOX推進会議にて対応し、会社法にもとづく内部統制は執行役員社長を委員長とし、グローバルリスクコントロール担当役員を副委員長とする内部統制委員会を中心として推進する体制としました。この内部統制委員会では、「内部統制システム構築に関する基本方針」に則り、コンプライアンス、情報セキュリティ、BCM(※2)、J-SOXなどの統制する分野ごとの下部委員会で報告・決議された内容を、確認・評価しています。

2022年度からは、昨今顕在化している一つの事象に対し、複数のリスク要素(戦略・財務・オペレーショナル・ハザード)が複雑に絡み合う新たなリスクに対応すべく、対象リスク範囲を拡大しました。また、体制面の強化として内部統制・総務・管理担当役員のもと内部統制推進室を設置し、潜在リスクの把握・予防、リスク顕在化時の緊急対応、当社重大リスクの可視化などを行っています。

なお、国内外の主要関係会社においても2018年度以降順次、内部統制委員会を設置・運用し、グローバルでの内部統制体制の構築に取り組んでいます。また、それぞれの関係会社に対する経営全般の管理責任部門を定め、社内関連部門がその役割に応じて管理責任部門をサポートする体制を整備し、関係会社管理の強化や発展を促進するためのさまざまな支援・牽制・監督を行っています。更に、子会社の重要情報について当社へ適時適切な報告が行われるよう社内規則を整備し、これに則った運用を行っています。加えて、財務報告の適正性を確保するため、前述のJ-SOX推進会議体制のもと、当社および関係会社の体制整備、評価範囲、評価対象会社の評価状況、改善状況などのフォ

ロー・取りまとめを行う専門の組織を設置し運用しています。

更に、当社は業務執行と独立した体制として監査本部を位置づけ、内部統制委員会を含めた各委員会と連携させることで、内部統制システムの有効かつ効率的な運用を目指しています。

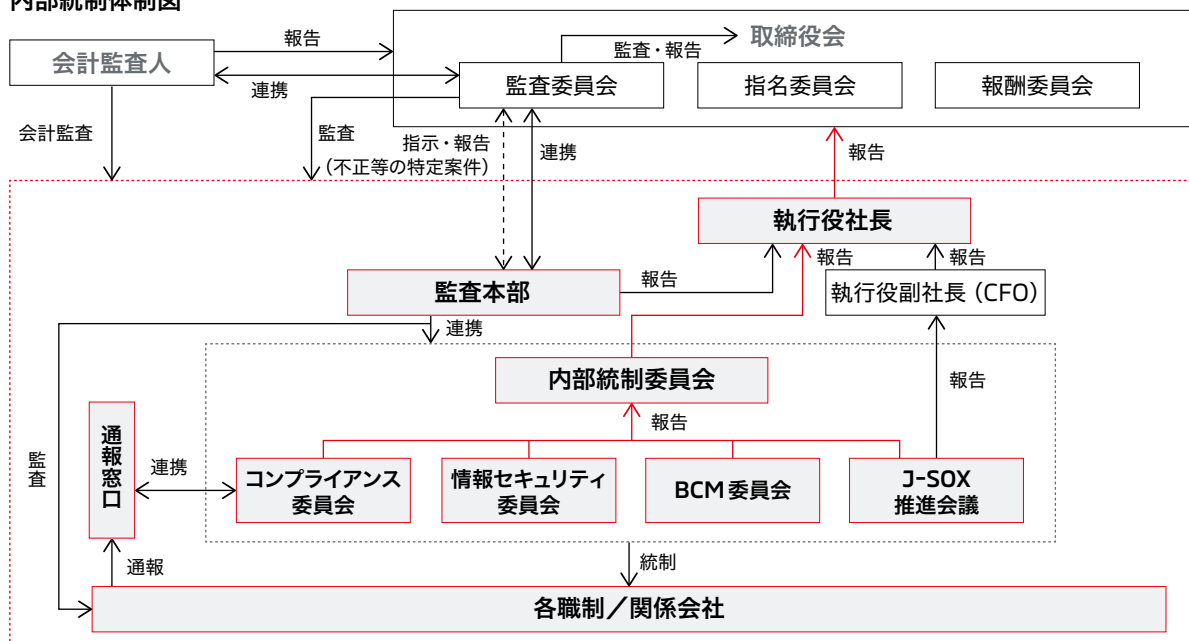
これからも、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保などに向けた継続的な改善・充実を図り、一層のガバナンス強化に向け取り組んでいきます。

※1 「内部統制システム構築に関する基本方針」はコーポレートガバナンス報告書をご参照ください。

PDF <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/pdf/governance.pdf>

※2 BCM : Business Continuity Managementの略称

内部統制体制図



リスク管理



基本的な考え方・方針

三菱自動車では、「内部統制システム構築に関する基本方針」において業務上のリスク管理についての方針を定め、当社グループ全体でリスク管理活動を推進しています。当社は、当社グループの事業に影響を与えるリスクを適切に把握し、発生を未然に防ぎ、また、発生した場合もその影響を最小化するように適切に管理することは、最も重要な経営課題の一つであると考えています。

リスク管理体制の整備

当社は「優先リスク管理」、「部門リスク管理」、「関係会社リスク管理」の3つのリスク管理活動を通じて当社グループ全体のリスク管理体制を整備し、改善を進めています。

優先リスク管理では、当社グループ全体が直面する潜在的影響度が大きく、かつ緊急性の高いリスクを選定のうえ、リスクごとに「リスクオーナー」を設置し、可能な限り早期のリスク低減に取り組んでいます。

部門リスク管理では、本部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(※1)の改善などの活動状況を当社が定期的に確認し、必要に応じて改善を提案、指導しています。

また、前述のとおり、2022年度からは新たな強化策として内部統制推進室を設置しました。昨今、戦略・財務・オペレーショナル・ハザードリスクが複雑に絡み合った地政学リスク・経済安全保障上のリスク・ビジネスと人権のリスクなどが顕在化しており、対象リスクの範囲を拡大して管理する体制としています。

これらのリスク管理の取り組みは、内部統制の主要活動として取締役会に定期的に報告し有効性の確認を行っています。

不測の事態が発生した場合には、経営幹部への速やかな情報伝達と迅速かつ的確な対応ができるよう緊急情報連絡システムを運用しています。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、適宜改正を行うことにより、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BCM(※2)に取り組んでいます。

2020年度には「BCM委員会」を常設の会議体として新設し、2022年度には従来からの社内取組みを一元化することで平時におけるBCM活動の強化を図り、全社横断的な対策を講じています。

平時から緊急時を想定し、全社対策本部の設置、各製作所からの社員安否・被災状況の報告と全社対策本部からの指示を行う全社BCP訓練を実施しています。

また、帰宅困難者対策として、当社では東京都帰宅困難者対策条例にもとづき、3日間の社内待機を想定し、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。

※1 BCP : Business Continuity Planの略称

※2 BCM : Business Continuity Managementの略称

コンプライアンス



基本的な考え方・方針

企業活動においては、環境・労働・消費者保護などにかかわるさまざまな法律や公的制度と密接に関連し、これらを遵守することが求められています。

三菱自動車がこれらの法規制や制度に適切に対応できない場合、事業の継続に支障が生じるとともに、社会や地球環境に対しても大きな負荷をかけてしまうと認識しています。

当社は、企業としての社会的責任を果たすため、法令・国際ルール・社内規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、全ての役員・社員が守るべき規範として「グローバル行動規範」を制定し、国内外の主要関係会社を含めたコンプライアンス体制の充実と従業員教育に力を入れています。

グローバル行動規範

【基本理念】

三菱自動車グループは、企業としての社会的責任を果たすため、全ての役員・社員が遵守しなければならない規範としてこの行動規範を定めました。

この行動規範は、三菱自動車グループに働く全ての役員・社員に適用されており、一人ひとりにこの行動規範をしっかりと遵守していく責任があります。

1. 法律・ルールの遵守

私たちは事業活動を行う全ての国の法令、規則に加え、会社の方針や規則等を遵守します。

2. 安全の推進

私たちは、健全な職場環境を維持促進し、安全に業務を遂行します。更に、お客様と搭乗者の安全を確保することに細心の注意を払い、製品の安全性を継続的に推進していきます。

3. 利益相反行為の禁止

私たちは会社の利益を考えて行動し、会社の利益に反した行動、活動、情報の使用はしません。更に、利益相反と見られないように努めます。

4. 反社会的勢力との関係の遮断

私たちは反社会的勢力といかなる関係も持ちません。私たちはテロ行為、麻薬取引、マネーロンダリング、その他個人のまたは組織的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。



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

マネジメント体制

三菱自動車では、コンプライアンス違反と情報セキュリティ事象の未然防止の仕組みとして内部統制・総務・管理担当役員の指揮のもと、各部門においてコンプライアンス・オフィサーを任命し、各部長をコーディネーターとする体制をとっています。

コンプライアンス・オフィサーは部門内のコンプライアンス違反未然防止活動をコーディネーターと連携して実施しています。コンプライアンス違反発生時は是正処置、再発防止とその有効性の確認および水平展開を実施し、内部統制担当役員に報告します。

国内外の主要関係会社においてもコンプライアンス・オフィサーを任命し運用する仕組みとしています。更に2018年度からコンプライアンス違反未然防止の一環としてグローバル内部通報窓口を設置し運用しています。

これらのコンプライアンス遵守体制や、教育、グローバル行動規範の制定・改訂などの活動、コンプライアンス違反の発生と対策の状況に関して、定期的に取り締役に報告を行っています。

また、重大事案発生時は緊急事態対応マニュアルに沿って緊急対応組織を立ち上げ、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

加えて、財務報告に係る内部統制対応として、コンプライ

アンス体制や決算取りまとめ手続きなどを確認しています。評価対象会社のそれぞれの統制で不備が発生した場合、不備の内容改善策についての報告を求めており、2022年度は、三菱自動車グループ19社（当社、国内関係会社6社、海外関係会社12社）の状況を確認しました。

なお、2022年度はお客様や投資家などの信用を毀損するような重大なコンプライアンス違反は発生していません。

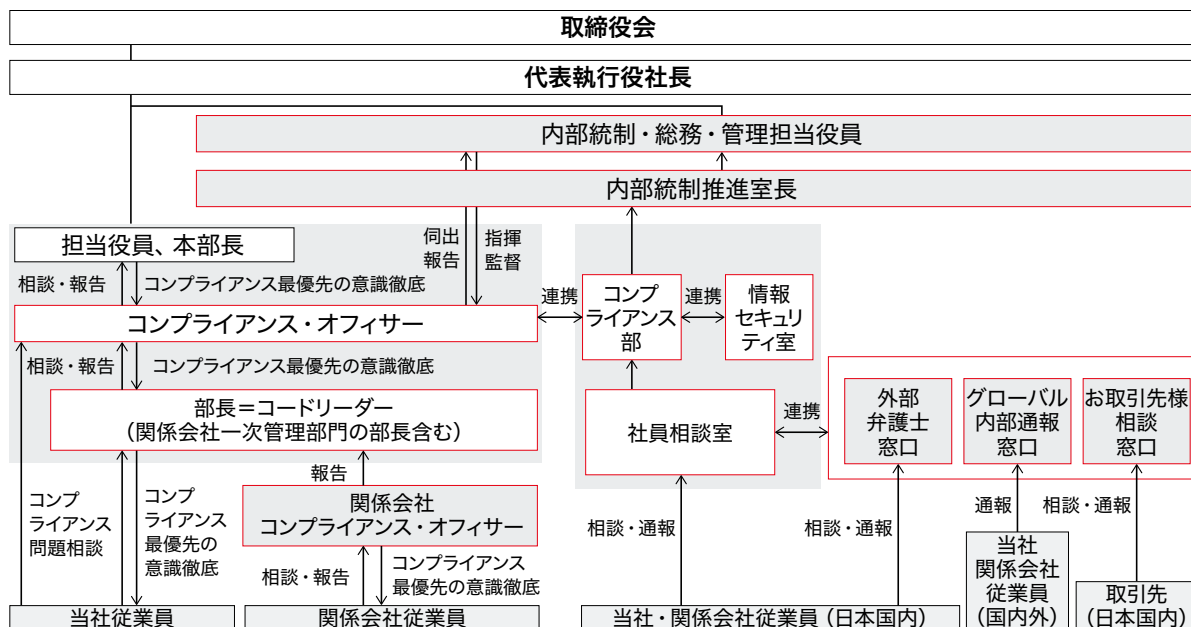
社内および社外相談窓口の設置

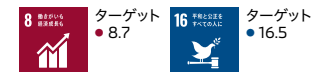
不正の防止・早期発見ならびに自浄作用の発揮のために、当社従業員ならびに国内関係会社従業員が通報・相談することができる社内相談窓口（社員相談室）を設置しています。また社外には外部弁護士が対応する相談窓口「MMCほっとライン」、および国内外の従業員が利用できる「三菱自動車グローバル内部通報窓口」を設置しています。更に、国内の取引先を対象とした「お取引先様相談窓口」も設置しています。

コンプライアンス違反の早期発見・未然防止のため2023年2月に実施したアンケート調査では、調査に参加した約5,000人の従業員のうち、93.7%がこれらの「内部通報窓口を知っている」と回答しました。

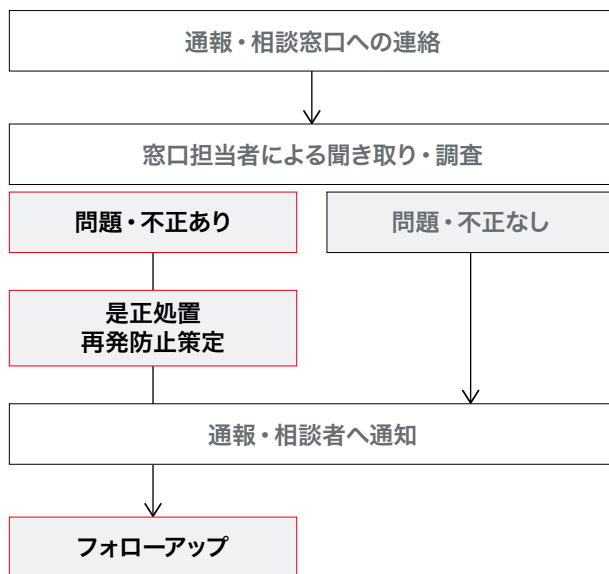
2022年度は、これらの窓口で94件の通報・相談がありました。寄せられた通報・相談については、社員相談室による調査もしくは関係部門のコンプライアンス・オフィサーに対応を指示し、事実関係を確認したうえで、迅速に問題を解決するよう努めています。寄せられた通報・相談で、コンプライアンス上の問題または企業リスクが懸念される問題

コンプライアンス推進体制図





のある通報は、直ちに内部統制担当役員、監査委員に報告し、対応について指示を受け、問題の解決に努めています。内部通報窓口で通報・相談を受けた場合は、速やかに聞き取りなどの調査を行います。違反行為を発見した場合、インシデント報告を行うとともに、是正・再発防止を実施します。



なお、情報管理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、「コンプライアンスのための内部通報運営要領」を規定し、社内に周知しています。

2018年度に設置した「三菱自動車グローバル内部通報窓口」は従業員が通報をしやすいよう、社外の専門会社に独立設置し、匿名での受け付けも可能としています。また、

三菱自動車本社が関係会社の通報内容も確認できる仕組みとし、グループ全体のリスクを把握・管理する体制を構築し運用しています。

通報・相談窓口の内容別件数(2022年度、94件)

項目	件数
会社・業務への提言	4
職場環境	14
労務・労働関係	13
人間関係、ハラスメント	29
コンプライアンス、業務違反、不正	26
その他	8

2022年度に受け付けた全94件の通報・相談のうち、調査の結果、法令違反やハラスメントなどコンプライアンス上の問題があった4件については、速やかに是正処置を取るよう関係部署に指示し、確実に実施されたことを確認しています。

教育・研修

コンプライアンスに関する教育・研修については、年度ごとに施策を立案し、階層別を実施しています。また、社内各部門では、コンプライアンス・オフィサーを中心に部門独自の施策を立案・実行しています。

具体的には、全従業員のコンプライアンス意識向上を図るため、新入社員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問題にかかわる歴史とそこから得られる教訓

の研修を実施しています。当該研修は、昇進時にも反復的に実施することで、意識の定着化を図っています。更に、一部の国内関係会社に向けても同様の研修を展開することで、グループ全体としての意識醸成に努めています。

また、当社全従業員向けには、コンプライアンス基礎講座や情報セキュリティ、時間外労働・休日労働時間などについてeラーニングを実施し教育しています。

更に、各部門が自主的に「安全への誓いの日」(*)の当日もしくは前後の日に、この日の意味を再認識する行事や、身近なコンプライアンス問題や職場風土に関する「職場討議」を行っています。

このほか、毎月「コンプライアンス通信」をイントラネットに掲載し、コンプライアンスに関する情報をわかりやすく従業員に周知しています。

2022年度は上記に加え、役員向けには役員層のさらなる意識向上策として社外講師によるリスクマネジメント講演、部長クラス以上の管理職向けには職場運営の改善支援としての社内講師によるコンプライアンス講演をそれぞれ実施しました。加えて、職場コミュニケーションの向上やリモートワークへの対応のため、課長クラスの管理職には社外講師によるコミュニケーション研修を実施しました。

※ リコール隠し問題など過去の過ちを風化させないために、三菱ふそう製大型トラックの品質不具合に起因する2件の死亡事故が発生した1月10日と10月19日を「安全への誓いの日」(2004年10月制定)としています。



腐敗防止

方針と考え方

三菱自動車では、「グローバル行動規範」を定めており、その中で、「法令、規則を遵守します」「公務員および取引先と公平かつ公正な関係を維持していきます」と明記しています。そのうえで、腐敗行為の防止のための仕組みを構築、運用しています。

マネジメント体制

当社は、全従業員対象にグローバル行動規範を周知するeラーニングを実施するとともに、当規範を掲載した冊子を配布し、管理職以上にはスマートフォン対応アプリを配信することにより、いつでも振り返りができるようにしています。また、この冊子は国内関係会社へも配布し、海外関係会社へはデータを送ることで、当社グループ内にも周知しています。

当社は、贈収賄行為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、当社グループ全体での贈収賄・腐敗行為防止の取り組みを強化すべく、国内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、全ての役員・社員が、その職務に関し、公

務員に対して不正に贈答・接待を行ったり、受けたりすることを禁止しています。また、公務員に対して贈答・接待を実施する際には、法務部長への事前の申請を義務付け、承認を得た場合にのみ実施できる仕組みを構築しています。

公務員以外についても、管理基準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、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、着服をはじめ金銭などにかかわる不正事案が発生するリスクが高くなります。当社の国内販売子会社では、定期的にコンプライアンス方針を周知・徹底するための教育・研修を実施することで、不正事案の発生防止を図っています。また、各販売子会社で定期的な拠点監査を実施するとともに、当社の監査部門が国内関係会社に対する内部監査の一環として、販売子会社に対しても業務監査を実施、監査結果は当社執行役社長に報告したうえで国内営業部門ともその結果を共有し、指摘事項に対する改善策の実行状況についてフォローを行っています。

海外関係会社については、当社から海外関係会社に赴任する役員・社員に対し、贈収賄の禁止・防止を含めた法務リスクの赴任前教育を実施し、腐敗防止の徹底を図っています。

当社の監査部門による海外拠点監査の際には、贈収賄

をはじめとする腐敗行為に対する防止の取り組み状況についても確認を行っています。

なお、当社が2022年度に腐敗行為により規制当局から受けた罰金などの措置はありません。

また、腐敗行為により懲戒処分を受けた役員・社員はいません。

政治的関与(政治献金)

当社は、「グローバル行動規範」に定められた「法律・ルールの遵守」「公平・公正な関係」「透明性と説明責任の確保」を遵守し、政治との適切な関係を維持しています。

当社は、民主政治の適切な維持には相応なコストが必要であると考え、社会的責任の一環として政治寄付を行っています。実施にあたっては、公職選挙法、政治資金規正法のほか、政治関係の法令を遵守し、社内決裁規定による確実な運用を徹底しています。

なお、2022年度寄付額は1,390万円(国民政治協会)でした。



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

情報セキュリティ

事業活動において、重要な情報資産（情報やそれらを取り扱う情報システム・機器・媒体・設備・製品）を適切に保護することは社会的責任であり、ステークホルダー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、次の情報セキュリティ対策を進めています。

- ・情報セキュリティに関連する社内規定の整備・見直し
- ・情報資産の管理やコンピューターウイルス感染、サイバー攻撃に対する対策強化
- ・従業員に対するeラーニングおよび社内イントラネットなどを通じた教育および周知の実施
- ・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

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。更に、従業員に対するeラーニングなどを通じて、教育を継続実施しています。また、世界的に個人情報保護に関するルールが強化される傾向にあるため、各国の個人情報保護法規制に対応し、各国の拠点と連携し、適切な法令対応を取る体制を整備しています。なお、2022年度に顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関する不服申立は受けていません。

安全保障貿易管理

当社は、国際的な平和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。執行役社長を安全保障貿易管理の最高責任者とし、そのもとに安全保障関連法規遵守委員会を設置した管理体制により、輸出取引の適法性を確保しています。

税務に対する考え方

事業活動を行う国における適正な納税は、グローバル企業が果たすべき基本的な社会的責任の一つです。

三菱自動車グループは、事業活動を行ううえでの税務コンプライアンス遵守の観点で、「グローバル税務ポリシー」を定めています。当社はこの方針のもと税務ガバナンス体制を整備するとともに、国際課税ルール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、各国税務当局に対して、多国籍企業グループに提出が義務付けられているBEPS移転価格文書等の情報を適時、適切に開示いたします。

役員一覧 (2023年6月22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 (2022年4月～2023年3月)	取締役在任期間 (2023年6月22日時点)	選任理由
平工 奉文	取締役会長	社外 独立	指名委員会	取締役会 15回/15回 指名委員会10回/10回(※1)	2年	経済産業省において近畿経済産業局長や製造産業局長などの要職を歴任し、また資源エネルギー庁でエネルギー政策に携わるなど、産業界全般にわたり、幅広い経験・知見や交流を有しており、これらを生かし、取締役会議長として積極的な当社経営の監督や助言・提言が期待できるため。
加藤 隆雄	取締役		報酬委員会	取締役会 14回/15回 報酬委員会 8回/9回	4年	当社最大規模の海外生産拠点であるインドネシアの子会社の取締役社長を務めるなど、当社における長年のグローバルな経営経験・見識を有しており、加えて2019年6月から当社最高経営責任者として経営を担っていることから、当社重要事項の決定および経営執行に重要な役割を果たすことが期待できるため。
稲田 仁士	取締役		監査委員会 (常勤委員)	取締役会 12回/12回 監査委員会 12回/12回(※1)	1年	グローバルな取引を展開する総合商社および当社において、長年にわたり法務、コンプライアンス、コーポレートガバナンスに携わってきた実績と豊富な経験および見識を有しており、当社の経営に生かすことが期待できるため。
宮永 俊一	取締役	社外	報酬委員会 (委員長)	取締役会 14回/15回 報酬委員会 9回/9回	9年	世界各地で事業を展開する製造業企業において企業経営に長年携わり豊富な経験と実績、高い見識を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
幸田 真音	取締役	社外 独立	指名委員会 (委員長) 報酬委員会	取締役会 15回/15回 指名委員会 10回/10回 報酬委員会 9回/9回	5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した経験から豊富な見識および経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
佐々江 賢一郎	取締役	社外 独立	指名委員会 報酬委員会	取締役会 14回/15回 指名委員会 9回/10回 報酬委員会 8回/9回	4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おり、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
坂本 秀行	取締役	社外	指名委員会	取締役会 15回/15回 指名委員会 10回/10回	4年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識および経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
中村 嘉彦	取締役	社外 独立	監査委員会 (委員長)	取締役会 15回/15回 監査委員会 15回/15回	3年	公認会計士として長年にわたり活躍し、会計監査の専門家としての豊富な知識を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
田川 丈二	取締役	社外	報酬委員会	取締役会 15回/15回 報酬委員会 9回/9回	3年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識および経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
幾島 剛彦	取締役	社外	監査委員会	取締役会 15回/15回 監査委員会 15回/15回	3年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識および経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
垣内 威彦	取締役	社外	指名委員会	取締役会 11回/12回 指名委員会 9回/9回(※1)	1年	グローバルな取引を展開する総合商社における経営者としての豊富な経験と実績、グローバルな事業経営に関する高い見識を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
三毛 兼承	取締役	社外	監査委員会	取締役会 12回/12回 監査委員会 11回/12回(※1)	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おり、この経験・見識を生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
大串 淳子	取締役	社外 独立	監査委員会	—(※2)	—	弁護士として長年にわたり活躍し、法律の専門家としての豊富な専門知識と高い見識を生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。

※1 稲田仁士氏、垣内威彦氏および三毛兼承氏は、2022年6月23日付で各々取締役、監査委員、指名委員に就任したため、出席対象となる取締役会、監査委員会、指名委員会の回数が他の取締役と異なります。

※2 大串淳子氏は、2023年6月22日付で各々取締役、監査委員に就任したため、出席対象となる取締役会および委員会はありません。

役員の詳細は、以下ウェブサイトをご参照ください。

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

ESGデータ集

製品・事業活動関連環境データ

電動車販売実績

(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
電動車 合計	台	54,572	75,143	64,561	65,496	93,588
電動車販売比率	%	4	7	8	7	11
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	台	47,238	47,758	35,553	43,021	60,660
国内	台	6,780	4,970	5,629	11,663	21,544
海外	台	40,458	42,788	29,924	31,358	39,116
電気自動車(EV)	台	766	1,015	1,566	839	10,461
国内	台	410	901	1,517	690	9,790
海外	台	356	114	49	149	671
ハイブリッド車(HEV)	台	6,568	26,370	27,442	21,636	22,105
国内	台	6,568	26,370	27,442	21,636	22,105
海外	台	0	0	0	0	0
その他(※1)	台	-	-	-	-	362
世界販売(含む内燃機関車)	台	1,243,914	1,126,843	801,442	936,749	834,172

※1 ルノーからのOEM車(HEV、PHEV)

製品の燃費・CO₂排出量(企業平均)(※2)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022	
米国 (燃費)	輸入乗用車	mpg	45.9	45.4	45.5	45.3	42.2
	小型トラック	mpg	35.8	35.9	36.8	35.8	37.5
欧州 (CO ₂ 排出量)(※3)	乗用車	生産拠点： 三菱自動車工業(日本)	121	115.6	99.6	93.0	-
		生産拠点： MMT h (※4)			104.2	115.3	-
中国 (燃費)	輸入車	L/100km	12.0	12.0	-	-	-
	現地生産車	L/100km	7.1	7.2	7.5	7.89	7.4

※2 各国・各地域の当局の公表値。米国は年式、欧州・中国は暦年

※3 走行モード：NEDCモード(～2020年)、WLTPモード(2021年～)

※4 ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッドの略称

事業活動関連データ

CO₂排出量

(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
生産	千t-CO ₂	518	464	312	358	314
非生産	千t-CO ₂	70	62	53	53	52
日本	千t-CO ₂	404	348	246	277	226
アジア	千t-CO ₂	178	173	116	132	138
その他	千t-CO ₂	6	5	3	2	2
スコープ1(直接排出)	千t-CO ₂	119	110	80	92	95
スコープ2(間接排出)	千t-CO ₂	469	416	285	319	271
(スコープ1+2)合計	千t-CO ₂	588	526	365	411	366
スコープ3	千t-CO ₂ eq	42,580	35,429	20,286	28,294	28,710
(スコープ1+2+3)合計	千t-CO ₂ eq	43,168	35,955	20,651	28,705	29,076

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%

2022年度の環境マネジメント対象会社20社については、P33をご参照ください。

環境マネジメント対象会社の要件を整理し、2021年度より持分法適用関連会社を対象から除外しました。2018～2020年度の(スコープ1+2)合計には、持分法適用関連会社によるCO₂排出量(2018年度：43千t-CO₂、2019年度：35千t-CO₂、2020年度：28千t-CO₂)を含みます。

なお、2022年度環境マネジメント対象会社のうち、CO₂排出量換算で97%以上の拠点で、ISO14001などの環境マネジメントシステムの認証を取得しています。

CO₂排出係数について

・「地球温暖化対策の推進に関する法律にもとづく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」に準ずる

・海外電力の排出係数は、電気事業者別排出係数。一部拠点は、各年度のIEA “CO₂ Emissions from Fuel Combustion” または IEA “Emission factors” の排出係数

スコープ3内訳

(年度)

カテゴリ	単位	2018	2019	2020	2021	2022	対象範囲
1 購入した製品・サービス	千t-CO ₂ eq	6,900	6,331	4,043	5,495	6,806	連結 (生産のみ)
2 資本財	千t-CO ₂ eq	407	319	310	150	121	単体
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	21	49	36	44	70	連結
4 輸送、配送(上流)	千t-CO ₂ eq	1,278	1,174	541	1,049	1,622	連結
5 事業活動から出る廃棄物	千t-CO ₂ eq	19	21	11	15	15	連結 (生産のみ)
6 出張	千t-CO ₂ eq	4	4	4	4	4	連結
7 雇用者の通勤	千t-CO ₂ eq	14	14	13	13	13	連結
8 リース資産(上流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
9 輸送、配送(下流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
10 販売した製品の加工	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
11 販売した製品の使用	千t-CO ₂ eq	33,199	26,833	14,927	20,981	19,530	全仕向け
12 販売した製品の廃棄	千t-CO ₂ eq	727	671	382	529	517	全仕向け
13 リース資産(下流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
14 フランチャイズ	千t-CO ₂ eq	12	13	19	14	12	国内販売 会社の一部
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	2018	2019	2020	2021	2022
総量	PJ(※)	10.2	9.5	7.0	8.2	8.2
生産	PJ	9.0	8.3	5.9	7.0	7.0
非生産	PJ	1.2	1.2	1.1	1.2	1.2
日本	PJ	7.2	6.6	4.9	5.6	5.5
アジア	PJ	2.9	2.8	2.0	2.5	2.6
その他	PJ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%

2022年度の環境マネジメント対象会社20社については、P33をご参照ください。

※10の15乗ジュール 単位発熱量：「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」から引用

SOx(硫黄酸化物)

(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
総排出量	t	218	163	125	50	30

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%

2022年度の環境マネジメント対象会社20社については、P33をご参照ください。

算定方法：使用燃料の硫黄分の重量を算定し、SO₂に換算

NOx(窒素酸化物)

(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
総排出量	t	65	61	44	58	59

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%

2022年度の環境マネジメント対象会社20社については、P33をご参照ください。

算定方法：燃料使用量を環境省「環境活動評価プログラム」の排出係数にて換算

VOC(揮発性有機化合物)

(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
総排出量	t	2,354	2,243	1,227	1,511	1,667

対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、水菱プラスチック株式会社

オゾン層破壊物質の排出

三菱自動車工業株式会社において、2022年度は2.3t(HCFC換算)と推計しています。

廃棄物発生量

(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
総排出量	千t	187	202	109	143	141
生産	千t	176	194	103	137	134
非生産	千t	11	8	6	6	7

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)
環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%
2022年度の環境マネジメント対象会社20社については、P33をご参照ください。

廃棄物の発生・社外への排出状況

(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
発生総量	千t	104	89	58	85	84
社外排出	千t	56	53	40	54	60
社内再利用分	千t	48	36	18	31	24

対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、京都製作所

原材料使用量

(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
鉄・アルミ	千t	154	141	97	117	139
樹脂類	千t	2.5	2.1	1.1	2.4	2.9

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	2018	2019	2020	2021	2022
総量	千m ³	6,211	5,915	4,420	4,640	4,659
生産	千m ³	5,901	5,654	4,188	4,389	4,405
非生産	千m ³	310	261	232	251	254
上水	千m ³	878	988	718	383	438
工業用水	千m ³	3,412	3,280	2,594	2,938	2,907
地下水	千m ³	1,921	1,647	1,108	1,319	1,314

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)
環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%
2022年度の環境マネジメント対象会社20社については、P33をご参照ください。
・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)では、排水の一部をリサイクル・再利用しています
2022年度は、約181千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4%)

排水量

(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
総量	千m ³	4,504	4,104	3,266	3,316	3,311
生産	千m ³	4,194	3,843	3,034	3,254	3,238
非生産	千m ³	310	261	232	62	73
下水	千m ³	2,396	2,041	1,713	1,581	1,410
公共水域	千m ³	2,108	2,063	1,553	1,735	1,901

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)
環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%
2022年度の環境マネジメント対象会社20社については、P33をご参照ください。

・一部推計を含みます

環境会計

〈環境保全コスト〉

(年度)

分類	主な取り組みの内容		単位	2020		2021		2022	
				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	203	629	591	658	616	663
	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	346	13	78	10	183	56
	資源循環コスト	廃棄物発生量低減・適正処理、再利用の促進	百万円	0	933	0	732	0	754
上・下流コスト	使用済みバンパーの回収、自動車リサイクル法対応		百万円	0	1,661	0	1,430	1	1,287
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	18	588	30	561	66	551
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	456	32,731	661	27,691	822	41,908
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	47	189	0	241	0	269
環境損傷対応コスト	事業活動が環境に与えた損害への補償		百万円	0	5	0	2	0	1
合計			百万円	1,070	36,749	1,359	31,324	1,688	45,489

	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	764	1,014	627	907	786	1,072

対象拠点：三菱自動車工業株式会社

〈環境保全対策にともなう経済効果(実質的効果)〉

(年度)

分類	主な取り組みの内容	単位	2020	2021	2022
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	1,083	2,540	2,518
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	2,333	▲1,057	▲4,458
	節水による水道代の低減	百万円	31	14	▲7
	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	▲551	389	▲140
	梱包資材のリサイクルによる梱包資材費の低減	百万円	369	379	120
合計		百万円	3,265	2,265	▲1,982

対象拠点：三菱自動車工業株式会社

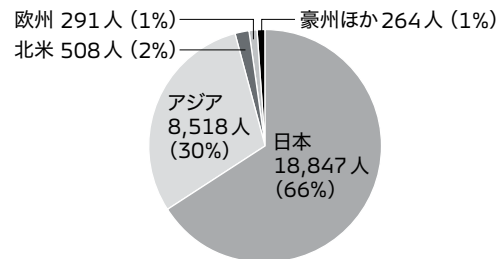
人事関連データ

従業員数(人)

			2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
単体従業員数	正規	男性	12,695	12,848	12,403	12,309	12,139
		女性	1,476	1,559	1,548	1,520	1,532
		合計	14,171	14,407	13,951	13,829	13,671
	非正規	男性	—	2806	2215	3045	3076
		女性	—	470	359	396	454
		合計	—	3276	2574	3441	3530
	うちパートタイマー	男性	—	35	78	318	341
		女性	—	77	68	79	91
		合計	—	112	146	397	432
連結従業員数	正規		31,314	32,171	30,091	28,796	28,428
	非正規 (非正規従業員比率)		8,682 (22%)	7,558 (19%)	6,434 (18%)	7,948 (22%)	8,123 (22%)
地域別	日本	正規	—	—	—	—	18,847
		非正規	—	—	—	—	4,261
	アジア	正規	—	—	—	—	8,518
		非正規	—	—	—	—	3,744
	北米	正規	—	—	—	—	508
		非正規	—	—	—	—	50
	欧州	正規	—	—	—	—	291
		非正規	—	—	—	—	57
	豪州ほか	正規	—	—	—	—	264
		非正規	—	—	—	—	11

(各年度末日時点)

2022年度地域別従業員数(連結ベース合計 28,428人)



海外子会社における現地採用者の管理職登用数

		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
管理職登用数	人数	1,028人	1,098人	1,018人	1,099人	1,174人
	比率	11.0%	10.2%	10.6%	11.5%	12.3%
従業員数		9,762人	10,736人	9,631人	9,549人	9,581人

女性の管理職登用状況(※1)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
人数	58人	68人	74人	80人	98人
比率	3.5%	3.9%	3.5%	4.1%	6.0%
うち部長職以上	11人	13人	14人	13人	14人

※1 2022年度は3月末時点。比率は単体の全管理職数にもとづき算出。2018年度から2021年度までは各年7月時点、含む休職派遣者・出向者、除く医務系列

女性の役員登用状況

	2019年7月	2020年7月	2021年7月	2022年7月	2023年7月
人数(※2)	5人	5人	3人	3人	3人
比率	12.5%	12.5%	8.8%	8.3%	8.6%

※2 女性役員人数には社外取締役を含む

従業員の構成(単体)

		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
平均年齢	男性	41.6歳	41.4歳	41.1歳	41.9歳	42.3歳
	女性	38.5歳	38.1歳	37.5歳	38.5歳	38.8歳
平均勤続年数	男性	16.7年	16.2年	15.8年	15.9年	15.8年
	女性	12.4年	11.6年	11.1年	11.7年	11.9年
離職者数	定年	272人	381人	203人	191人	298人
	自己都合 (自己都合離職率)	240人 (1.7%)	303人 (2.1%)	305人 (2.2%)	418人 (3.0%)	392人 (2.9%)
	会社都合	7人	14人	11人	10人	13人
	転籍など	14人	37人	483人	25人	36人
	その他	—	—	—	—	—
	合計	533人	735人	1,002人	644人	739人

新卒採用者数

		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
大卒・修士以上	男性	226人	229人	204人	42人	104人
	女性	47人	76人	76人	16人	23人
短大・専門	男性	5人	1人	0人	5人	2人
	女性	0人	0人	0人	5人	0人
高卒・ほか	男性	83人	138人	182人	54人	74人
	女性	7人	16人	9人	1人	4人
合計	男性	314人	368人	386人	101人	106人
	女性	54人	92人	85人	22人	23人

キャリア採用者数

		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
事技系	男性	200人	150人	7人	143人	252人
	女性	64人	35人	4人	23人	57人
技能系	男性	0人	0人	0人	275人	0人
	女性	0人	0人	0人	5人	0人
合計	男性	200人	150人	7人	418人	252人
	女性	64人	35人	4人	28人	57人

給与水準

(2023年4月1日時点)

		月給	地域最低賃金との比較(※1)
初任給	高卒事技	176,400円	110%
	高卒技能	181,300円	113%
	高専	195,000円	112%
	短大	179,800円	103%
	大卒	233,000円	134%
	院卒(修士)	249,300円	143%
	院卒(博士)	275,500円	158%
全従業員の平均給与		(年収)	7,437,000円
男性の給与に対する女性の給与の比率		(年収)	78.9%
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30%	
	マネージャー	最大で年俸の20%	

※1 最低賃金は2023年4月時点の高卒が愛知県の最低賃金(986円/時)より、高卒以外が東京都の最低賃金(1,072円/時)より、それぞれ1か月20.3日、8時間労働として算出
 なお、給与水準については職務区分に応じた体系であるため、同一職務における人種や国籍、性別などによる給与格差はありません

労働時間と有給休暇取得率(年間)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
一人あたりの年間総労働時間	2,131.2時間	2,013.6時間	1,880.8時間	1,960.3時間	1,946.7時間
一人あたりの所定外労働時間	372.3時間	288.6時間	221.4時間	248.7時間	298.9時間
年次有給休暇取得率(※2)	86.6%	100.6%	99.2%	89.5%	94.8%

※2 $\frac{\text{年次有給休暇 当年度取得日数(前年度繰越分+当年度付与分)}}{\text{年次有給休暇 当年度付与日数}} \times 100$

育児休業取得者数と復帰後定着率

		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
育児休業取得者数(※3)	男性	10人	49人	35人	88人	150人
	女性	121人	145人	46人	68人	57人
	合計	131人	194人	81人	156人	207人
復帰後定着率(※4)		100%	97.7%	96%	95%	94%

※3 2022年度の男性育児休業取得者数150人には、出生時育児休業取得者22人を含む

※4 $\frac{\text{育児休業から復職した後、12カ月経過時点で在籍している従業員の総数}}{\text{前報告期間中に育児休業を終了した従業員の総数}} \times 100$

ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度利用者数

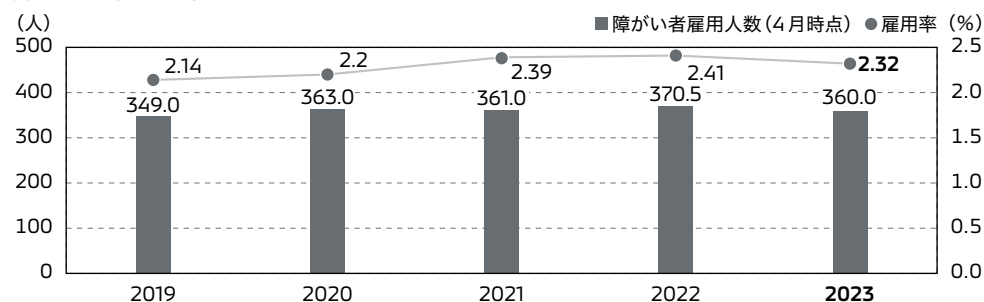
2022年度実績		男性	女性	合計
育児	妊娠期休業	-	11人	11人
	産前産後休業	-	70人	70人
	配偶者出産休暇	181人	-	181人
	育児休業	128人	57人	185人
	出生時育児休業	22人	-	22人
	子の看護休業	395人	184人	579人
	育児勤務	8人	159人	167人
介護	介護休業	7人	2人	9人
	短期の介護休業	304人	69人	373人
	介護勤務	1人	3人	4人
共通・ほか	ライフプラン休業	131人	39人	170人
	積立休暇	873人	57人	930人
	フレックスタイム (管理職を含む)(※1)	6,345人	1,175人	7,520人
	再雇用制度 再雇用登録者数 (2022年度復帰実績)(※2)	10(0)人	11(0)人	21(0)人
	帯同休業 (2022年度復帰実績)(※3)	0(0)人	9(1)人	9(1)人

※1 フレックスタイム制度は制度適用の実在社員数(2022年4月1日時点)

※2 2021年度復帰の実績は4人

※3 2021年度復帰の実績は3人

障がい者雇用の推移(※4・5)



※4 雇用者数および雇用率は、「障害者の雇用の促進等に関する法律」に則り、重度の身体もしくは知的障がいのある人の1人の雇用をもって「2人」とみなす

※5 短時間労働者は、原則、1人の雇用をもって「0.5人」とみなす
ただし、重度の身体もしくは知的障がいのある人は「1人」とみなす

2022年度人事本部主催の研修実績

年間受講者数(延べ)	10,089人
年間総受講時間	117,845時間
従業員1人あたりの受講時間・日	8.6時間・1.08日
従業員1人あたりの研修費用	9,414円

災害度数率(災害発生頻度)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
全災害度数(※6)	0.54	0.42	0.30	0.20	0.31
休業度数(※7)	0.13	0.10	0.00	0.03	0.06

※6 延べ100万労働時間あたりの休業・不休業災害件数

※7 延べ100万労働時間あたりの休業災害件数

社員持株会

		2023年3月時点
社員持株会	会員数	925人
	入会率	6.2%
	保有株数	2,002,092株

ガバナンス関連データ

2022年度末時点コーポレート・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	13人
社外取締役	11人
うち独立役員	5人
取締役会開催数	15回
取締役会出席率	98%
うち社外取締役の出席率	98%
取締役会議長	取締役会長
法定委員会	指名委員会、報酬委員会、監査委員会
指名委員会	5人(うち社外取締役5人) 議長 社外取締役(独立役員)
報酬委員会	5人(うち社外取締役4人) 議長 社外取締役
監査委員会	5人(うち社外取締役4人) 議長 社外取締役(独立役員)

2022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/content/dam/com/ir_jp/pdf/yuka/2023/yuka20230623.pdf?20230623

コンプライアンス関連データ

	対象	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
社員相談室(ヘルプライン)への通報・相談数	当社	194件	166件	112件	109件	74件
社外弁護士相談窓口(ヘルプライン)への通報・相談数	当社	13件	4件	2件	5件	3件
グローバル内部通報窓口への通報・相談数	当社	14件	25件	14件	19件	16件
お取引先様相談窓口への通報・相談数	当社	0件	3件	4件	1件	1件
お客様や投資家等の信用を毀損するような重大な違反	当社・関係会社	0件	0件	0件	0件	0件
	当社	1件	7件	0件	5件	0件
	関係会社	1件	5件	1件	1件	2件
懲戒処分となったハラスメント	セクハラ	0件	3件	1件	1件	6件
	パワハラ	0件	2件	4件	1件	1件

GRIスタンダード対照表

GRI 1：基礎 2021

利用に関する声明	三菱自動車工業株式会社は、GRIスタンダードを参照し、2022年4月1日～2023年3月31日の期間について、本対照表に記載した情報を報告します。
----------	---

GRI 2：一般開示事項 2021

項目	掲載ページ
1. 組織と報告実務	
2-1 組織の詳細 a. 正式名称 b. 組織の所有形態と法人格 c. 本社の所在地 d. 事業を展開している国	会社概要 有価証券報告書 表紙、P4-5事業の内容、P6-9 関係会社の状況
2-2 組織のサステナビリティ報告の対象となる事業体	有価証券報告書P6-10 関係会社の状況
2-3 報告期間、報告頻度、連絡先 a. サステナビリティ報告の報告期間と報告頻度 b. 財務報告の報告期間を明示し、サステナビリティ報告の期間と一致しない際はその理由 c. 報告書または報告される情報の公開日 d. 報告書または報告される情報に関する問合せ窓口	編集方針
2-4 情報の修正・訂正記述	該当なし
2-5 外部保証 a. 外部保証を得るための方針と実務慣行 b. 外部保証報告書や独立保証証明書へのリンクや参照先、外部保証により保証される事項とその根拠	第三者認証
2. 活動と労働者	
2-6 活動、バリューチェーン、その他の取引関係 a. 事業を展開するセクター b. 自らのバリューチェーン c. その他の関連する取引関係 d. 前報告期間からの重大な変化	社会>持続可能なサプライチェーンの実現 有価証券報告書P4-5 事業の内容

項目	掲載ページ
2-7 従業員 a. 従業員の総数と性別・地域別の内訳 b. 終身雇用、有期雇用等の従業員、およびその性別・地域別の内訳、これらの総数	会社概要 ESGデータ集>人事関連データ 有価証券報告書P11-12 従業員の状況
2-8 従業員以外の労働者 a. 従業員以外の労働者で、当該組織によって業務が管理されている者の総数 b. データ集計に使用した方法と前提条件 c. 報告期間中および他の報告期間からの、従業員以外の労働者数の重大な変動	—
3. ガバナンス	
2-9 ガバナンス構造と構成 a. 最高ガバナンス機関の委員会を含む、ガバナンス構造 b. 経済、環境、人々に与える組織のインパクトのマネジメントに関する意思決定およびその監督に責任を負う最高ガバナンス機関の委員会 c. 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>コーポレート・ガバナンス体制 ガバナンス>内部統制 サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制 コーポレート・ガバナンス報告書P18 コーポレート・ガバナンス及び業務執行の体制
2-10 最高ガバナンス機関における指名と選出 a. 最高ガバナンス機関 およびその委員会のメンバーを指名・選出するプロセス b. 最高ガバナンス機関のメンバーの指名・選出に使用される基準	コーポレート・ガバナンス報告書P1-13 I コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報 II 経営上の意思決定、執行及び監督に係る経営管理組織その他のコーポレート・ガバナンス体制の状況
2-11 最高ガバナンス機関の議長 a. 最高ガバナンス機関の議長が組織の上級経営幹部を兼ねているか	有価証券報告書P49 コーポレート・ガバナンスの状況等
2-12 インパクトのマネジメントの監督における最高ガバナンス機関の役割 a. 持続可能な発展に関わる組織のパーパス、価値観もしくはミッション・ステートメント、戦略、方針、目標の策定、承認、更新に際して、最高ガバナンス機関と上級経営幹部が果たす役割 b. 経済、環境、人々に与えるインパクトを特定し、マネジメントするために組織が行うデュー・ディリジェンスやその他のプロセスの監督における最高ガバナンス機関の役割 c. プロセスの有効性のレビューにおいて、最高ガバナンス機関が果たす役割およびレビューを行う頻度	有価証券報告書P17-20 事業等のリスク、P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等 ガバナンス>リスク管理>リスク管理体制の整備 サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制
2-13 インパクトのマネジメントに関する責任の移譲 a. 経済、環境、人々に組織が与えるインパクトをマネジメントする責任を最高ガバナンス機関がどのように移譲しているか b. 経済、環境、人々に組織が与えるインパクトのマネジメントについて、上級経営幹部またはその他の従業員が最高ガバナンス機関に報告するプロセスと頻度	有価証券報告書P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等 サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制

項目	掲載ページ
2-14 サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割 a. マテリアルな項目を含む報告内容の情報を最高ガバナンス機関がレビューし承認するプロセス	サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制
2-15 利益相反 a. 利益相反の防止および軽減のために最高ガバナンス機関が行っているプロセス b. 利益相反に関するステークホルダーへの開示	ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>利益相反の回避 コーポレート・ガバナンス報告書P1 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
2-16 重大な懸念事項の伝達 a. 最高ガバナンス機関に重大な懸念事項が伝達されているか、およびその方法 b. 報告期間中に最高ガバナンス機関に伝達された重大な懸念事項の総数および性質	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制
2-17 最高ガバナンス機関の集会的知見 a. 持続可能な発展に関する最高ガバナンス機関の集会的知見、スキル、ならびに経験を向上させるために実施した施策	コーポレート・ガバナンス報告書P1-5 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
2-18 最高ガバナンス機関のパフォーマンス評価 a. 経済、環境、人々に組織が与えるインパクトのマネジメントを監督する最高ガバナンス機関のパフォーマンスを評価するためのプロセス b. 当該評価の独立性が確保されているか、また評価の頻度 c. 最高ガバナンス機関の構成や組織の実務慣行における変化など、当該評価を受けて実施された施策	ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>コーポレート・ガバナンス体制 コーポレート・ガバナンス報告書P1-5 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
2-19 報酬方針 a. 最高ガバナンス機関のメンバーおよび上級経営幹部に対する報酬方針 b. 最高ガバナンス機関のメンバーと上級経営幹部に対する報酬方針が、経済、環境、人々に組織が与えるインパクトのマネジメントに関する目標やパフォーマンスとどのように関連しているか	トップコミットメント ガバナンス>役員報酬 コーポレート・ガバナンス報告書P10-11 インセンティブ関係 有価証券報告書P68-71 コーポレート・ガバナンスの状況等
2-20 報酬の決定プロセス a. 報酬方針の策定および報酬の決定プロセス b. 報酬に関する方針や提案に対するステークホルダー(株主を含む)の投票結果	ガバナンス>役員報酬 コーポレート・ガバナンス報告書P10-11 インセンティブ関係 有価証券報告書P68-71 コーポレート・ガバナンスの状況等
2-21 年間報酬総額の比率 a. 組織の最高額の報酬受給者の年間報酬総額と、全従業員(最高額の報酬受給者を除く)の年間報酬総額の中央値を比べた比率 b. 組織の最高額の報酬受給者の年間報酬総額の増加率と、全従業員(最高額の報酬受給者を除く)の年間報酬総額の中央値の増加率を比べた比率	ー

項目	掲載ページ
4. 戦略、方針、実務慣行	
2-22 持続可能な発展に向けた戦略に関する声明 a. 組織と持続可能な発展の関連性、および持続可能な発展に寄与するための組織の戦略に関する最高ガバナンス機関または最上位の上級経営幹部の声明	トップコミットメント
2-23 方針声明 a. 責任ある企業行動のための方針声明 b. 人権尊重に特化した方針声明 c. 方針声明へのリンク d. 各方針声明の経営層での承認 e. 方針声明の組織の活動および取引関係への適用 f. 方針声明の労働者、ビジネスパートナー、その他関連当事者への伝達	サステナビリティ戦略>企業理念・方針 社会>人権の尊重>人権方針 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>基本的な考え方 ガバナンス>コンプライアンス>基本的な考え方・方針
2-24 方針声明の実践 a. 責任ある企業行動のための各方針声明を組織の活動および取引関係全体でどのように実践しているか	サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制 社会>人権の尊重 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>マネジメント体制 ガバナンス>コンプライアンス 有価証券報告書P14-16サステナビリティに関する考え方及び取組
2-25 マイナスのインパクトの是正プロセス a. 自らが引き起こした、あるいは助長したと当該組織が認識するマイナスのインパクトを是正、あるいは是正に協力するコミットメント b. 組織が構築、あるいは参加している苦情処理メカニズムなど、苦情を特定して、対処するための手法 c. 自らが引き起こした、あるいは助長したと当該組織が認識するマイナスのインパクトを是正、あるいは是正に協力するその他のプロセス d. 苦情処理メカニズムの想定利用者であるステークホルダーの、苦情処理メカニズムの設計、レビュー、運用および改善への関わり e. 苦情処理メカニズムやその他の是正プロセスの有効性の追跡	環境>環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応 社会>人権の尊重>人権方針 社会>人権の尊重>救済へのアクセス ガバナンス>コンプライアンス>社内および社外相談窓口の設置
2-26 助言を求める制度および懸念を提起する制度	環境>環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応 社会>人権の尊重>救済へのアクセス ガバナンス>コンプライアンス>社内および社外相談窓口の設置
2-27 法規制遵守 a. 報告期間中に発生した重大な法規制違反の総件数 b. 報告期間中の法規制違反に対して科された罰金・課徴金の総件数および総額	ガバナンス>コンプライアンス

項目	掲載ページ
2-28 会員資格を持つ団体 a. 業界団体。その他の会員制団体、国内外の提言機関のうち、当該組織が重要な役割を担うもの	サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>外部団体への参画 社会>新しい常態に対応した働き方改革の推進>社外イニシアティブへの参画 社会>人権の尊重>マネジメント体制 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>社外イニシアティブへの参画
5. ステークホルダー・エンゲージメント	
2-29 ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ	サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>ステークホルダー・エンゲージメント
2-30 労働協約 a. 労働協約の対象となる全従業員の割合	社会>労働安全衛生の推進>労使関係

GRI 3 : マテリアルな項目 2021

項目	掲載ページ
3-1 マテリアルな項目の決定プロセス	サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ
3-2 マテリアルな項目のリスト a. 組織のマテリアルな項目の一覧表示 b. マテリアルな項目のリストについて、前報告期間からの変更点	サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ
3-3 マテリアルな項目のマネジメント a. 経済、環境、ならびに人権を含む人々に与える顕在化した、あるいは潜在的なプラス・マイナスのインパクト b. 自らの活動を通じて、あるいは取引関係の結果としてのマイナスのインパクトへの関与 c. マテリアルな項目に関する組織の方針またはコミットメント d. 当該項目および関連するインパクトのマネジメントを行うために講じた措置 e. 講じた措置の有効性の追跡 f. 講じた措置の決定または措置の有効性の評価で、ステークホルダーとのエンゲージメントがどのように反映されたか	サステナビリティ戦略>サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ 各マテリアリティのパフォーマンス報告トップページP36、54、57、61、63、66、70、76、81、85、88、95、99、105

項目		掲載ページ
経済		
GRI201：経済パフォーマンス 2016		
201-1	a. 創出、分配した直接的経済価値 b. 影響が著しいものについて、創出・分配経済価値を国、地域、市場レベルに分けて報告する。また「著しい」と判断する基準も報告する	有価証券報告書P77 連結損益計算書 社会>社会貢献活動の推進>基本的な考え方・方針
201-2	a. 気候変動に起因してもたらされるリスクや機会、事業、収益、費用に実質的な変動が生じる可能性のあるもの	環境>気候変動・エネルギー問題への対応 有価証券報告書P17-20 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P105-107 退職給付関係
201-4	a. 組織が報告期間中に各国政府から受け取った資金援助の総額 b. 201-4-aの情報の国別内訳 c. 組織の株式保有構成における政府出資の有無、出資割合	—
GRI202：地域経済での存在感 2016		
202-1	重要事業拠点における地域最低賃金に対する標準新人給与の比率（男女別）	ESGデータ集>人事関連データ
202-2	重要事業拠点における地域コミュニティから採用した上級管理職の比率	ESGデータ集>人事関連データ
GRI203：間接的な経済インパクト 2016		
203-1	インフラ投資および支援サービスの展開と影響	社会>事業を通じた地域経済への貢献>基本的な考え方
203-2	著しい間接的な経済的インパクト（プラスおよびマイナス）と特定された事例	社会>事業を通じた地域経済への貢献>基本的な考え方
GRI204：調達慣行 2016		
204-1	重要事業拠点における地元サプライヤーへの支出の比率	社会>持続可能なサプライチェーンの実現>現地調達の推進
GRI205：腐敗防止 2016		
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所の総数と比率、特定した著しいリスク	ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止
205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止
GRI206：反競争的行為 2016		
206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により法的措置を受けた事例の総件数およびその結果	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制
GRI207：税務 2019		
207-1	税務へのアプローチ	ガバナンス>コンプライアンス>税務に対する考え方
207-2	ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント	ガバナンス>コンプライアンス>税務に対する考え方

項目		掲載ページ
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 環境>水資源の保全
303-4	排水	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ WEB>大気・水質・PRTR対象物質データ 環境>水資源の保全
303-5	水消費	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
GRI304：生物多様性 2016		
304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、貸借、管理している事業サイト	環境>生物多様性の保全
304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	環境>生物多様性の保全
304-3	生息地の保護・復元	環境>生物多様性の保全
304-4	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	WEB>ESGデータ集>生物多様性関連データ
GRI305：大気への排出 2016		
305-1	直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ1)	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 気候変動・エネルギー問題への対応>サプライチェーン全体でのCO ₂ 排出量低減への対応
305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ2)	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 気候変動・エネルギー問題への対応>サプライチェーン全体でのCO ₂ 排出量低減への対応

項目		掲載ページ
305-3	その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ3)	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 気候変動・エネルギー問題への対応>サプライチェーン全体でのCO ₂ 排出量低減への対応
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>環境計画パッケージ>環境ターゲット2030 サステナビリティ戦略>経営戦略とサステナビリティ>環境ターゲット2030の見直し
305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
305-7	窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、およびその他の重大な大気排出物	環境汚染の防止>大気汚染防止 ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ WEB>ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ
GRI306：排水および廃棄物 2020		
306-1	廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト	環境>資源循環の取り組み
306-2	廃棄物関連の著しいインパクトの管理	環境>資源循環の取り組み
306-3	発生した廃棄物	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 環境>資源循環の取り組み
306-4	処分されなかった廃棄物	WEB>ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ
306-5	処分された廃棄物	WEB>ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ
GRI307：環境コンプライアンス 2016		
307-1	環境法規制の違反	環境>環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応
GRI308：サプライヤーの環境面のアセスメント 2016		
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
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P105-107 退職給付関係
401-3	育児休暇を取得した従業員数 (男女別)	ESGデータ集>人事関連データ
GRI402：労使関係 2016		
402-1	業務上の変更を実施する場合の最低通知期間 (労働協約で定めているか否かも含む)	社会>労働安全衛生の推進>労使関係

項目		掲載ページ
GRI403：労働安全衛生 2018		
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	社会>労働安全衛生の推進>基本的な考え方 社会>労働安全衛生の推進>マネジメント体制
403-2	危険性(ハザード)の特定、リスク評価、事故調査	社会>労働安全衛生の推進>安全な職場づくりの取り組み
403-3	労働衛生サービス	社会>労働安全衛生の推進>マネジメント体制
403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	社会>労働安全衛生の推進>マネジメント体制
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	社会>労働安全衛生の推進>安全な職場づくりの取り組み
403-6	労働者の健康増進	社会>労働安全衛生の推進>安全な職場づくりの取り組み
403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	社会>労働安全衛生の推進>安全な職場づくりの取り組み
403-8	労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる労働者	社会>労働安全衛生の推進>基本的な考え方
403-9	労働関連の傷害	社会>労働安全衛生の推進>安全な職場づくりの取り組み ESGデータ集>人事関連データ
403-10	労働関連の疾病・体調不良	社会>労働安全衛生の推進>安全な職場づくりの取り組み
GRI404：研修と教育 2016		
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間(男女別、従業員区分別)	ESGデータ集>人事関連データ
404-2	スキル・マネジメントや生涯学習のプログラムによる従業員の継続雇用と雇用終了計画の支援	社会>人材育成の強化
404-3	業績とキャリア開発についての定期的評価を受けている従業員の比率(男女別、従業員区分別)	社会>人材育成の強化
GRI405：ダイバーシティと機会均等 2016		
405-1	ガバナンス組織の構成と従業員区分別の内訳(性別、年齢、マイノリティーグループその他の多様性指標別)	ガバナンス>役員一覧 ESGデータ集>人事関連データ
405-2	基本給と報酬総額の男女比	社会>人材マネジメント>公平な給与体系 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	—
GRI407：結社の自由と団体交渉 2016		
407-1	結社の自由や団体交渉の権利行使が、侵害されたり著しいリスクにさらされているかもしれないと特定された業務やサプライヤー、および当該権利を支援するために実施した対策	社会>労働安全衛生の推進>労使関係
GRI408：児童労働 2016		
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、および児童労働の効果的な根絶のために実施した対策	社会>人権の尊重>人権方針の遵守
GRI409：強制労働 2016		
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、およびあらゆる形態の強制労働を撲滅するための対策	社会>人権の尊重>人権方針の遵守

項目		掲載ページ
GRI410：保安慣行 2016		
410-1	業務関連の人権方針や手順について研修を受けた保安要員の比率	該当なし
GRI411：先住民の権利 2016		
411-1	先住民族の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置	該当なし
GRI412：人権アセスメント 2016		
412-1	人権レビューや影響評価の対象とした業務の総数とその比率	社会>人権の尊重>人権デュー・ディリジェンス
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	社会>人権の尊重>人権方針の遵守
412-3	人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	社会>人権の尊重>人権方針の遵守
GRI413：地域コミュニティ 2016		
413-1	事業のうち、地域コミュニティとのエンゲージメント、影響評価、コミュニティ開発プログラムを実施したものの比率	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	該当なし
GRI414：サプライヤーの社会面のアセスメント 2016		
414-1	社会に及ぼす影響に関するクライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
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>持続可能なサプライチェーンの実現>基本的な考え方 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>サプライヤー CSR ガイドライン 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成に向けた取り組み、グリーン調達ガイドライン
GRI415：公共政策 2016		
415-1	政治献金の総額（国別、受領者・受益者別）	ガバナンス>コンプライアンス>政治的関与（政治献金）
GRI416：顧客の安全衛生 2016		
416-1	主要な製品やサービスで、安全衛生の影響評価を行い、改善を図っているものの比率	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
GRI417：マーケティングとラベリング 2016		
417-1	組織が製品およびサービスの情報とラベリングに関して手順を定めている場合、手順が適用される製品およびサービスに関する情報の種類と、このような情報要求事項の対象となる主要な製品およびサービスの比率	社会>製品品質、セールス・サービス品質の向上
417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する規制ならびに自主的規範の違反事例の総件数（結果の種類別）	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制
417-3	マーケティング・コミュニケーション（広告、プロモーション、スポンサー活動を含む）に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数（結果の種類別）	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制
GRI418：顧客のプライバシー 2016		
418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して実証された不服申立の件数	ガバナンス>コンプライアンス>個人情報保護
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	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制

第三者認証

製品・事業活動関連環境データの内、下表の生産・非生産部門の2022年度事業活動CO₂排出量・エネルギー使用量(CO₂排出量(スコープ1+2)346千t-CO₂・エネルギー使用量7.8PJ)に対して第三者認証を取得しています。

生産部門

国	会社名
日本	三菱自動車工業株式会社(岡崎製作所、水島製作所、京都製作所 京都工場、京都製作所 滋賀工場)、水菱プラスチック株式会社
タイ	ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)、エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド(MEC)
フィリピン	ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)、エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)
インドネシア	ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)
ベトナム	ミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド(MMV)
マレーシア	エムエムシー・マニュファクチャリング・マレーシア・スندیリアン・ブルハド(MMCM)

非生産部門(開発部門)

国	会社名
日本	技術センター、EV技術センター、京都研究所、十勝研究所



第三者意見



(株)日本政策投資銀行
設備投資研究所長
竹ヶ原 啓介氏

サステナビリティレポート2023は、三菱自動車グループのサステナビリティ情報を網羅的・継続的に伝える目的で発行されています。その内容を検討するにあたり、改めて、レポートの巻頭にあるサステナビリティ情報開示体系をみてみましょう。投資家等を対象に、経営戦略に直結する財務・非財務情報を開示する統合報告書との役割分担が視覚的にもわかりやすく整理されています。面積の広さは、本レポートが扱う情報量の多さを示しています。

多様な活動に関する膨大な情報を、一方通行ではなく、読者とのコミュニケーションツールとして機能させることは簡単ではありません。ポイントは、体系図にある2つのレポートの役割が重なりある部分、集合のベン図でいう共通部分にあると思います。この部分は、統合報告のエッセンスである価値創造ストーリー、すなわちビジネスモデルの長期的な

持続可能性を支える戦略パートに該当します。統合報告が、このエッセンスと財務・非財務データとの接続（コネクティビティ）を主眼に構成されるのに対し、本レポートは多様なサステナビリティ活動が価値創造ストーリーにどう役立っているのかを多角的に提示する役割を担っています。したがって、この第三者意見に期待される主な役割は、個々の活動報告の検討はもとより、それらと全体戦略との接続性・整合性を考えることにあるといえるでしょう。

この観点からみれば、本レポートの着実な進化がわかります。企業理念や戦略など、大きな方向性を示す前半部分と、前年度の多様な活動実績を丁寧に報告する後半部分からなる構成に変化はありませんが、一連のサステナビリティ活動と経営戦略の接続を意識した工夫が随所に観察できます。

その象徴が、新設された「経営戦略とサステナビリティ」です。新中期経営計画「Challenge2025」により、本レポートの主題である「三菱自動車らしさ」が定義され、価値創造の方向性が明確になりました。更に、これを支える3つのチャレンジ、すなわち、①絶対的安定収益基盤の確立・強化に向けた、成長ドライバーであるアセアン地域へのフォーカス、②独自技術とアライアンスに基づく、電動車シフトを通じたカーボンニュートラル(以下CN)の追求、③デジタルネイティブな次世代ユーザーのニーズに対応したDXの推進、を柱とする成長戦略は、100年に一度の大変革期という時代認識に基づく、中長期視点に立った価値創造ストーリーを叙述したものと考えられます。

この点が分かれば、あとは個々の活動報告との接続をみていくことになります。今回印象的だったのは、CNに関する戦略と取組の明快な接続です。2022年度は、「環境ビジョン2050」を改訂し、サプライチェーン全体でCNを目指すと言ったほか、マイルストーンの「環境ターゲット2030」を強化するなど、大きな進展がありました。本レポートでは、特集により、CNへの取組の全体像を分かりやすく示したうえで、具体策として、①PHEVと軽商用車EVというコア技術を起点とする、アライアンスも活かした電動化の推進、②その進展に合わせた、コネクティッド機能を活かした新たなモビリティビジネスの展開や、電動車を活用したエネルギーマネジメント強化など、新たな収益機会を追求する姿勢が強調されています。

一方、エリア戦略やデジタル戦略と、これを支えるサステナビリティ活動との接続に関しては、まだ工夫の余地がありそうです。例えば、地域特性を反映することで、CNに向けた貴社の努力や可能性がより解像度高く浮かび上がるのではないのでしょうか。また、トップコミットメントでも強調されている人的資本に係る取組についても、グローバル人材の活用という方向や、注力している人権対応を絡めるなど、経営戦略との連動を一段と強化しうる展開の可能性が感じられます。価値創造に係るストーリー性は着実に強化されつつあります。更なる進化を楽しみにしております。