三菱自動車 CSRレポート2016

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY REPORT 2016

Drive@earth

MITSUBISHI MOTORS

編集方針

『三菱自動車 CSRレポート』は、「世の中の役に立つ会社」を目指して、三菱自動車グループが果たす役割と様々な取り組みをステークホルダーの皆様にお伝えし、理解していただくことを目的に発行しています。
当社は、従来以上にステークホルダーの皆様との双方向コミュニケーションの充実を図り、当社ならびにグループ企業の事業活動に活かしていきたいと考えています。2016年度は、幅広く当社の取り組みを報告すべく情報開示項目の拡充を図りました。

報告対象組織

三菱自動車工業株式会社、および国内グループ会社や一部海外グループ会社

報告対象期間

2015年度（2015年4月1日～2016年3月31日）
ただし、過去の経緯データや最近の事例を示すことが適当である場合は、この期間以外のものを報告

発行時期

日本語版：2016年11月2日（前回発行2015年6月、次回発行2017年夏予定）
英語版　：2016年12月7日（前回発行2015年9月、次回発行2017年秋予定）

参考としたガイドライン

·GRI「サステナビリティ レポーティング ガイドライン第4版」
·ISO26000国際標準化機構が制定した、社会的責任に関する国際ガイダンス規格
·環境省「環境報告ガイドライン（2012年版）」

お問合せ先

三菱自動車工業株式会社　CSR·環境部
住所　東京都港区芝五丁目33番8号

アンケートご協力のお願い

今後のCSR活動や報告書作成の参考に、皆様のご意見·ご感想をお聞かせください。

「CSRレポートのアンケート」ページはこちら
http://www.mitsubishi-motors.com/jp/social/report/enq_view.html

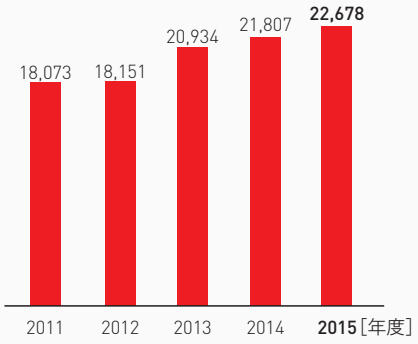
目 次

会社概要 …… 3
トップメッセージ …… 4
特集 …… 6
CSRマネジメント …… 10
コーポレート·ガバナンス …… 12
·基本的な考え方と体制
·内部統制システム
·リスク管理
·コンプライアンス
社会への取り組み …… 21
·お客様満足への取り組み
—製品品質の向上
—お客様とのコミュニケーション
·ビジネスパートナーへの取り組み
·株主·投資家への取り組み
·従業員への取り組み
·社会貢献活動
環境への取り組み ～環境報告書～ …… 65
·取り組み方針
·環境マネジメント
·商品·技術
·事業活動
·社会との協働
·環境データ集
ガイドライン対照表 …… 134
·GRIガイドライン対照表
·ISO26000対照表

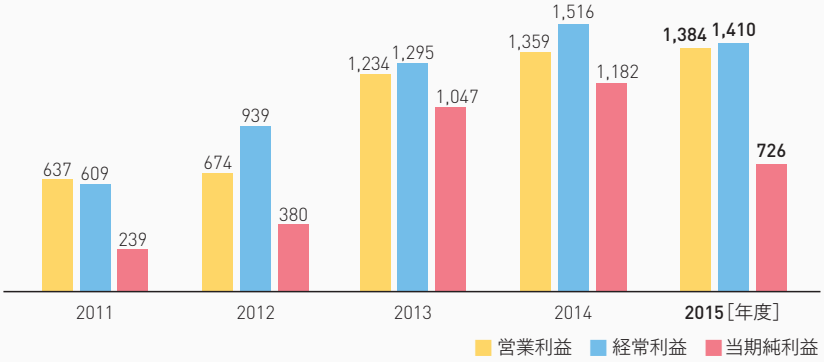
会社概要

社　　名	三菱自動車工業株式会社 (Mitsubishi Motors Corporation)	**資　本　金**	165,701百万円
設　　立	1970年4月22日	**発行済普通株式数**	983,661,919株(含む自己株式)
本社所在地	〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号	**従業員数**	連結:29,555人　単独:13,033人 (2016年3月31日現在)

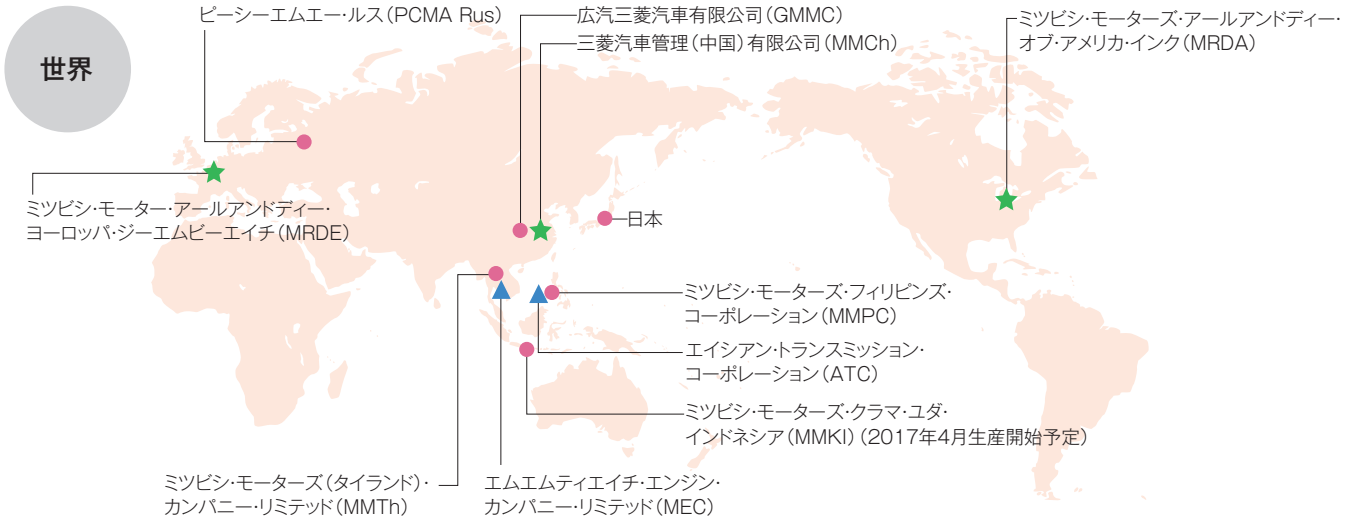
連結売上高(億円)

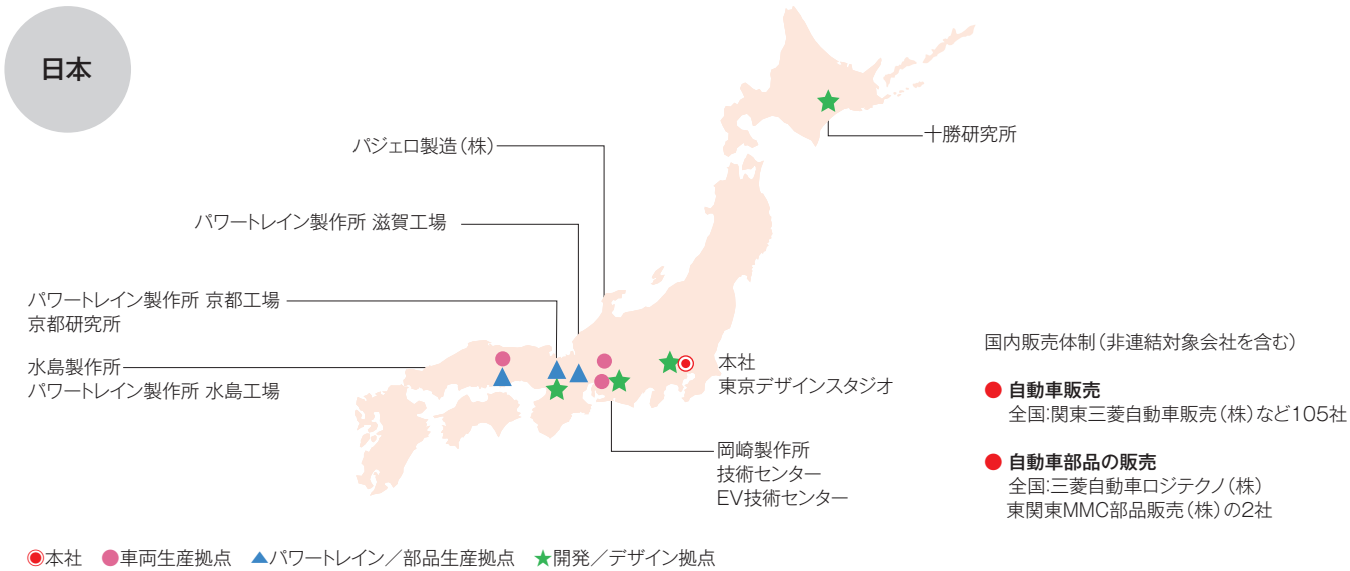


連結営業利益、経常利益、当期純利益(億円)



主要拠点





◉本社　●車両生産拠点　▲パワートレイン／部品生産拠点　★開発／デザイン拠点

国内販売体制(非連結対象会社を含む)

- **自動車販売**
  全国:関東三菱自動車販売(株)など105社
- **自動車部品の販売**
  全国:三菱自動車ロジテクノ(株)
  東関東MMC部品販売(株)の2社

トップメッセージ

燃費試験の不正行為について

このたびは、当社製車両の燃費試験における不正行為問題により、お客様、株主様、お取引先様はじめ全てのステークホルダーの皆様に多大なるご迷惑とご心配をお掛けしておりますことを、心より深くお詫び申し上げます。2000年以降、品質問題が繰り返し起こる中で、その再発防止のため様々な改革に取り組んでまいりましたが、再びステークホルダーの皆様の信頼を裏切る結果となってしまったことについて、大変深刻に受け止め、深く反省しております。

今回明らかになった燃費試験における不正行為は開発部門で行われたものであり、その抜本的改革が急務でした。その対応として、社内調査結果にもとづき再発防止策を策定致しました。当社開発部門のトップとして日産自動車から招いた新副社長自ら、7月に新設した事業構造改革室の室長として、同防止策実行の陣頭指揮にあたっています。

また、本問題の全容解明のために設置した外部有識者により構成された特別調査委員会による調査結果では、本問題は開発部門だけの問題ではなく、本質的には会社全体の問題であるというご指摘をいただきました。また、社外より経営陣のチェックが欠如しているとの厳しいご指摘もいただきました。当社といたしましては、ご指摘を真摯に受け止め、今後二度と同じような事態を引き起すことのないよう、役職員全員が一体となって改革を実行してまいります。上述の開発部門における各種の改革に止まらず、全社的に組織体制や業務プロセスの見直しを行いながら、内部統制・ガバナンス体制の改革・強化や社員教育を通じたコンプライアンス意識の浸透・徹底等の取り組みを進めてまいります。

プレスリリース「燃費・排ガス試験に係る不正行為への対応に関する国土交通省への報告について」につきましてはこちらをご参照下さい。

CSR最優先企業を目指して

一度ならず不祥事を起こしている当社が、社会の皆様からの信頼を回復するためには、今後、当社が皆様から「存在する価値のある会社」、「社会に必要な会社」であると認められなくてはなりません。これはすなわち、当社が企業の社会的責任（CSR）を果たす会社になることにほかならず、クルマづくりを業とする当社の場合、そのクルマづくりを通じて社会が抱える課題の解決に取り組むことであると考えています。

クルマづくりが関連する社会課題は、新興国を中心とする人権・労働問題、資源・エネルギー需要の増大に伴う環境問題と地球温暖化の進行、人口の増加や都市化の進行にともなう様々な社会問題など多岐にわたり、グローバルかつ緊急の課題ばかりです。持続可能な社会を実現するために、これらの課題一つひとつの解決に向けて、当社にも応分の貢献が求められています。

例えば、当社が強みを持つ新興国市場を中心にますますクルマの普及が進むことが予想され、それに応じて、クルマによる環境負荷の低減に対する社会ニーズがこれまで以上に高まっていくことは明らかです。当社では、早くからその課題の解決、地球環境への貢献を意識し、電気自動車やプラグインハイブリッド車などの電動車を市場に提供してきました。引き続きエンジン・トランスミッションなどの改良による低燃費化も進めながら、より環境負荷の少ない電動車の研究開発を加速することで、クルマによる環境負荷の低減に貢献できると考えています。

一方で、事業における社会への配慮や環境への負荷低減に取り組むことも、当社にとって重視すべき社会的責任です。そのために、自社で取り組むだけでなく、お取引先様にご協力をいただき、当社作成の「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」に基づいた「クリーンな」部品・原材料の調達に力を入れています。

このように、当社がCSRに取り組むにあたっては、お取引先様をはじめ、販売会社様、そして従業員の協力も欠かせません。お取引先様や販売会社様とは、これまで以上に密なコミュニケーションを通じて、「社会に対する貢献」へのビジョンを共有し、共存共栄を図っていきます。また、従業員一人ひとりが個性を発揮しながらやりがいを持って働くことができるよう、ダイバーシティや人事制度改革を推進していきます。

当社は本年10月に日産自動車からの出資を受け、ルノー・日産アライアンスの一員となりました。この戦略的アライアンスの枠組みは、商品・技術開発領域をはじめとする様々な分野での連携を可能とするものであり、当社事業運営の強化・スピードアップに大きく寄与することが期待されます。
CSRの側面でも、よりグローバルかつスピード感を持って取り組みを推進していくことになります。その準備段階として、2016年度は国際的なCSR報告規範であるGRI（Global Reporting Initiative）の「サステナビリティ・レポーティング・ガイドライン」を参考に、CSRレポートの内容を充実させました。今後は、社内外のステークホルダーとの双方向のコ

ミュニケーションを行ない、いただいたご意見をCSRの取り組みに反映させたいと考えています。

当社は、皆様からの信頼回復に向け、そして、CSR最優先を目指す企業として、社会からの期待に応える事業活動を誠実に推進してまいりますので、皆様におかれましては変わらぬご支援をよろしくお願い申し上げます。

三菱自動車工業株式会社
取締役会長 兼 取締役社長
CEO
益子 修

CSR特集2016

商品を通じた社会とのつながり

当社が向き合う社会課題

当社は事業・製品を通じて社会課題の解決に貢献し、「社会に役立つ企業」になることを目指しています。その中で、特に当社が向き合うべき社会課題として、クルマに関わる以下4点の解決に注力していく考えです。

① 気候変動

地球温暖化は今や全世界が取り組むべき喫緊の課題となっており、2015年12月に開催されたCOP21においては、世界の平均気温上昇を2度未満に抑えることがパリ協定として掲げられました。

自動車はCO_2排出の大きな原因の1つです。日本国内に限っても、自動車から排出されるCO_2は全体の14.7%を占めており(※1)、燃費改善や環境対応車の普及促進が求められています。

(※1):出典／国土交通省　運輸部門における二酸化炭素排出量(2014年度)

② エネルギー問題

現代のエネルギーの中心は化石燃料(石油など)であり、車もまた長年ガソリンを主要燃料としてきました。そのため、将来の石油資源のひっ迫への備えは、自動車業界全体の重要な課題です。

特に石油の大半を輸入に頼っている日本においては、エネルギー源の多様化や省エネルギー対策の推進が求められています。そのため、燃費向上にとどまらず、石油に頼らない自動車のニーズが高まっています。

③ 大規模自然災害

世界各国でこれまでにない大規模な自然災害が発生しています。日本だけでも、東日本大震災や熊本地震など大規模な自然災害が立て続けに起きました。

このような大規模災害の現場では、電気などの社会インフラが停止し、日常の生活を送ることができません。また、ガソリンなどの燃料の供給が滞り、エンジン車の使用が困難になりました。このような事態にも役に立てるクルマを提供することが、メーカーとしての役割だと考えています。

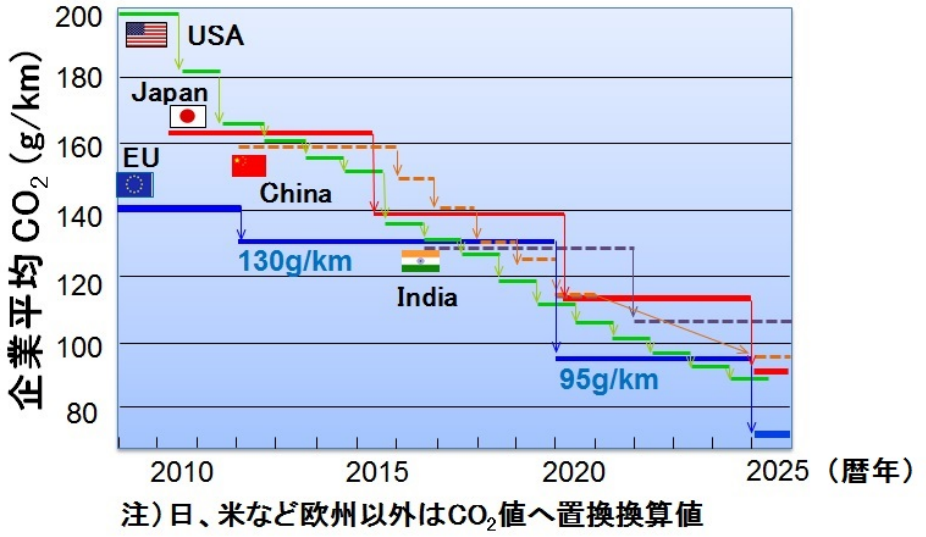
④ なくならない交通事故

2015年9月、国連サミットで2030年に向けた「持続可能な開発目標」(SDGs)が採択されました。そのターゲットの1つに「交通事故による死傷者の半減」が挙げられています。それほどまでに、交通事故による死傷者は多いのが現状です。

世界保健機関(WHO)の統計によると、2013年の世界における交通事故死者数は125万人。特に新興国で増加傾向にあります。これら交通事故を減らしていくことは、自動車メーカーにとっての重い社会的使命であると認識しています。

クルマをめぐる外部環境：環境規制の推移と市場動向

上記のような社会課題も踏まえ、自動車に関しては各国政府によるCO_2排出量規制が強化されており、先進国に続いて新興国でも規制強化が進んでいます。より一層CO_2排出量の少ない商品の提供が自動車メーカーに求められています。



各国の自動車に対するCO_2排出量規制

一方で、当社が2009年に世界に先駆けて量産型の電気自動車『i-MiEV』の販売を開始して以降、電動車の市場は2015年度に全世界で50万台前後と着実に成長してきましたが、環境規制の強化を受けて、市場規模は2020年度に約300万台を超える規模まで拡大する可能性があると想定しています。
また、世界的な市場動向として、SUVセグメントの需要が高まっており、今後も高い成長率が見込まれる当セグメントにおいてもCO_2排出量の低減が重要と考えています。

当社が提供する解決策：「電動車」と「SUV」

「気候変動」「エネルギー問題」「大規模自然災害」という社会課題と、市場動向を踏まえ、当社は「電気自動車とSUVで社会に役立つ企業になる」ことを目指しています。電気自動車は、化石燃料に頼らず、多様なエネルギー源で発電した電力を動力とするため、気候変動やエネルギー問題の解決策になりえます。また、大容量の駆動用バッテリーに夜間の余剰電力を蓄電し、日中に給電することで電力ピークの平準化に貢献するのみならず、大規模震災時は非常用電源としても期待されています。
またSUVは、エンジン改良などの燃費向上に加え、EVシステムと組み合わせたプラグインハイブリッド車（PHEV）の拡充を通じて社会・地球環境に貢献していきます。

電動車が抱える課題と当社の対応

一方で、電動車は固有の課題があります。これらの固有課題を解決し、電動車のライフサイクルを通じた環境性能の向上や市場の拡大を図ることで、社会課題の解決に一層近づくことができると考え、対応を進めています。
課題① 航続可能距離の延長
課題② 駆動用バッテリーのリユース
課題③ 充電設備の普及

① 航続可能距離の延長

『i-MiEV』では、日常の利用には十分な航続可能距離を実現しているものの、エンジン車の水準には及ばないのが実情です。
そのような中、東京モーターショー2015に次世代EVシステムを採用したコンパクトSUVのコンセプトカー『MITSUBISHI eX Concept』を出展しました。軽量・高効率化を図ったシステムの採用などにより、航続可能距離400kmの実現を目指しています。

② 駆動用バッテリーのリユース

電動車は駆動用に大量のバッテリーを搭載しています。電動車の普及に伴い、今後多くの車両が廃車を迎えることになりますが、定置型蓄電池やV2H(※2)などの低負荷サイクルではまだ十分活用可能な状態の電池が多く出てくることが想定され、廃棄物削減の側面からバッテリーのリユースの促進が不可欠です。
そこで2015年度、当社はフランス電力公社（EDF）グループおよび三菱商事とともに、再生可能エネルギーや夜間電力をリユースバッテリーに蓄えることで電力需要の平準化を実現するプロジェクトをフランスでスタートしました。また2016年度は、環境省の「電池診断技術の適用によるEVリチウムイオン電池のライフサイクル最大化を目指したカスケードリユースモデル実証事業」に参画します。本実証事業は、電池性能の最大活用によるCO_2排出削減に向け、中古車における電池性能を正確に診断し、次の用途を的確に判断することでカスケードリユース(※3)する実証を行うものです。当社は実証試験に用いる車両の提供などで協力します。
(※2)：V2Hとは「Vehicle to Home」の略で、電動車に蓄えた電気を家で使う仕組みのこと。
(※3)：カスケードリユースとは使用により性能の低下した製品をその性能に応じて再利用すること。

③ 充電設備の普及

日本全国の給油所は32,333ヶ所(※4)に対して、急速充電設備は6,469ヶ所、6,592基(※5)とここ数年で拡充されてきたものの、さらに充電設備の普及に取り組む必要があります。

当社は、2014年に自動車メーカー3社ほかと「合同会社日本充電サービス」(以下「NCS」)を設立し、充電器のネットワーク化を進めています。NCSのネットワークにつながった充電器は、共通の充電カード一枚で使用することが可能です。2015年度実績として、販売会社、商業施設、宿泊施設、公共施設などに設置された急速充電器5,100基、普通充電器7,700基を同社ネットワークにつなぎました。

企業の事業所への充電環境整備にも取り組んでおり、2015年度実績として、関係会社・取引先10社(12事業所)に設置費用の支援を行い、充電器60基を新設、増設しました。

2015年4月に開始した「三菱自動車電動車両サポート」では、共通の課金システムとロードサービスなどの付帯サービスにより、利用者の利便性向上を図り、会員数は2016年3月末で約1万6千人となりました。

(※4):2016年3月末現在、経済産業省調べ

(※5):2016年4月現在、CHAdeMO(チャデモ)協議会調べ

世界各国での電力インフラ調査

電動車への充電は、電力インフラの電圧などにより大きく影響を受けます。新興国を含む全世界への電動車の普及・展開を踏まえ、安全な充電を確保するため、各国の電力インフラ調査を実施しています。

電圧、電流、コンセント、充電ステーションなどの調査、電気規格の調査、計測機器を用いた実測を現地販売代理店および外部委託会社の協力のもと、2015年度はアジア、南米、東欧を中心に実施し、2014年度から2015年度末までに52の国と地域について調査しました。

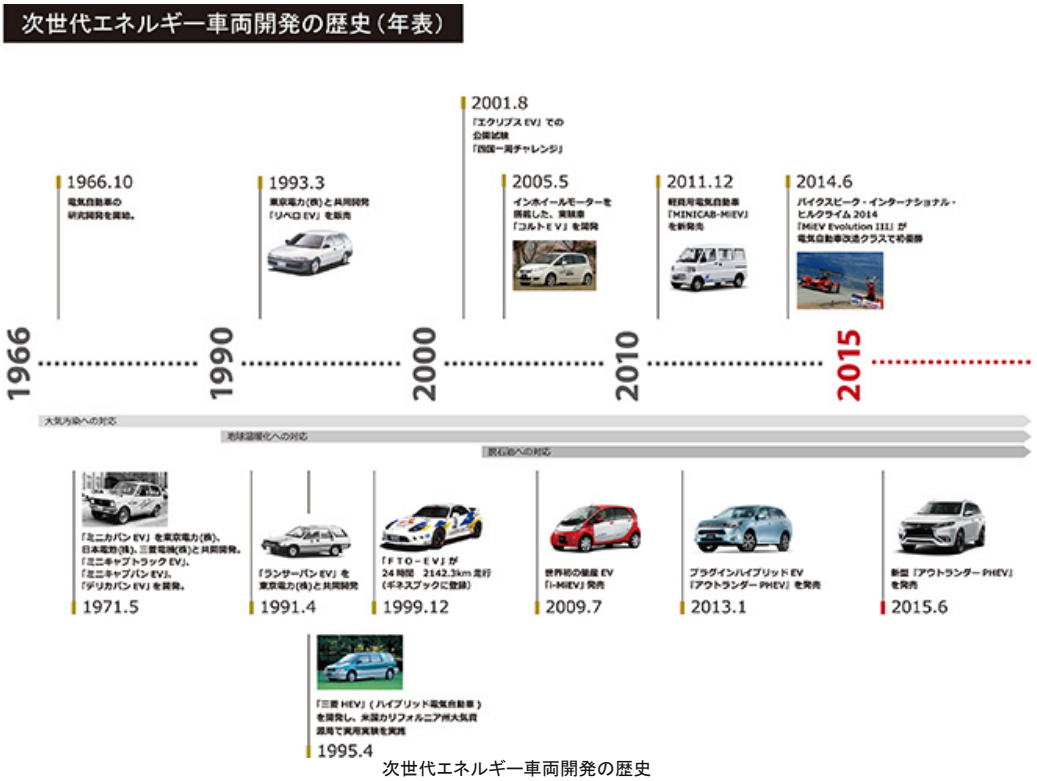
トピック　電気自動車開発50周年

当社が環境・エネルギー対策のひとつとして、電気自動車の研究を開始した1966年から、2016年で50周年を迎えました。

1970年代、自動車の排出ガスによる大気汚染が社会問題になり、対策のひとつとしてEVが注目されました。当社はガソリン車をベースに数々のEVを開発し、官公庁、電力会社に納入してきました。

その後、主要技術の実用化に目処を付け、電気自動車『i-MiEV』を2009年に法人向けに、2010年には個人向けに販売開始しました。さらに2013年には、通常は電気を使ってモーターだけで走行し、駆動用バッテリー残量が減ってもエンジンで発電してバッテリーを充電しながらモーター走行を続けられる『アウトランダーPHEV』を発売しました。

当社は、この長い経験を生かして、電動車の開発と普及に努めていきます。



次世代エネルギー車両開発の歴史

お客様ニーズへの対応と安全性向上のために

当社が向き合う社会課題である「気候変動」や「なくならない交通事故」への対応は、電気自動車以外でも取り組んでいます。ここでは、SUVをはじめとする各商品・安全性向上技術について、ご紹介します。

SUVの新商品投入

2015年、タイで生産しているミッドサイズSUV『パジェロスポーツ』をフルモデルチェンジし、タイをはじめ、豪州、アセアン、中東、アフリカ、中南米など世界各国で販売しています。燃費を約17%向上し、2016年からタイで施行された新税制においてCO2排出量の最低税区分に適合する200g/km以下を達成しています。

さらに、衝突被害軽減ブレーキシステムなどの予防安全装備を採用したほか、投入する市場のニーズに合わせた制御システムを採用して悪路の走破性を高めています。

今後も市場ニーズ・市場環境を考慮し、各マーケットに最適な性能・装備の商品を投入していきます。

『パジェロスポーツ』

予防安全技術「e-Assist」

当社では、電波レーダーやカメラなどによって、ドライバーの安全かつ快適な走りをサポートする予防安全技術を「e-Assist」と総称し、実用化しています。

2015年には『ミラージュ』をマイナーチェンジし、低車速域衝突被害軽減ブレーキシステム「FCM-City」と「誤発進抑制機能(前進時)」を標準装備するなど、採用車種を拡大しています。

『ミラージュ』

自動運転技術

誰もがより安全・快適に移動できるよう、自動運転技術の研究開発を進めています。

東京モーターショー2015では、一般社団法人 日本自動車工業会が開催した「SMART MOBILITY CITY 2015」の自動運転デモンストレーションに自動運転体験試乗車(『アウトランダーPHEV』)を出品しました。渋滞中でも先行車を検知して追従する低速追従走行機能や、超音波センサーにより駐車スペースや障害物を検出し、自動で縦列駐車を行うリモート自動駐車機能を来場者に体験していただきました。

自動運転体験試乗車『アウトランダーPHEV』

CSRマネジメント

方針

三菱グループ三綱領

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）＝フェアープレイに徹する

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）＝グローバルな視野で

全世界的、宇宙的視野に立脚した事業展開を図る。

三菱創業の精神である「三菱三綱領」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。これを受けて当社では「企業理念」を掲げています。

詳細はこちら

企業理念

大切なお客様と社会のために、
走る歓びと確かな安心を、
こだわりをもって、
提供し続けます。

また、三菱三綱領、企業理念にこめた価値観、ビジョンの実現により当社が持続的に成長していくために日々の業務における従業員の積極的な行動を促すための指針として「三菱自動車行動指針」を制定しました。（2015年7月）

詳細はこちら

CSRに対する考え方

企業理念にもとづき、社会と環境への貢献を継続的に実施することにより、
ステークホルダーからの期待に応えていきます。

当社は、企業理念にもとづいた事業活動を行ない、クルマという身近な製品を通じて社会課題の解決に寄与するとともに、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ていくよう取り組みを発展させていきます。

体制

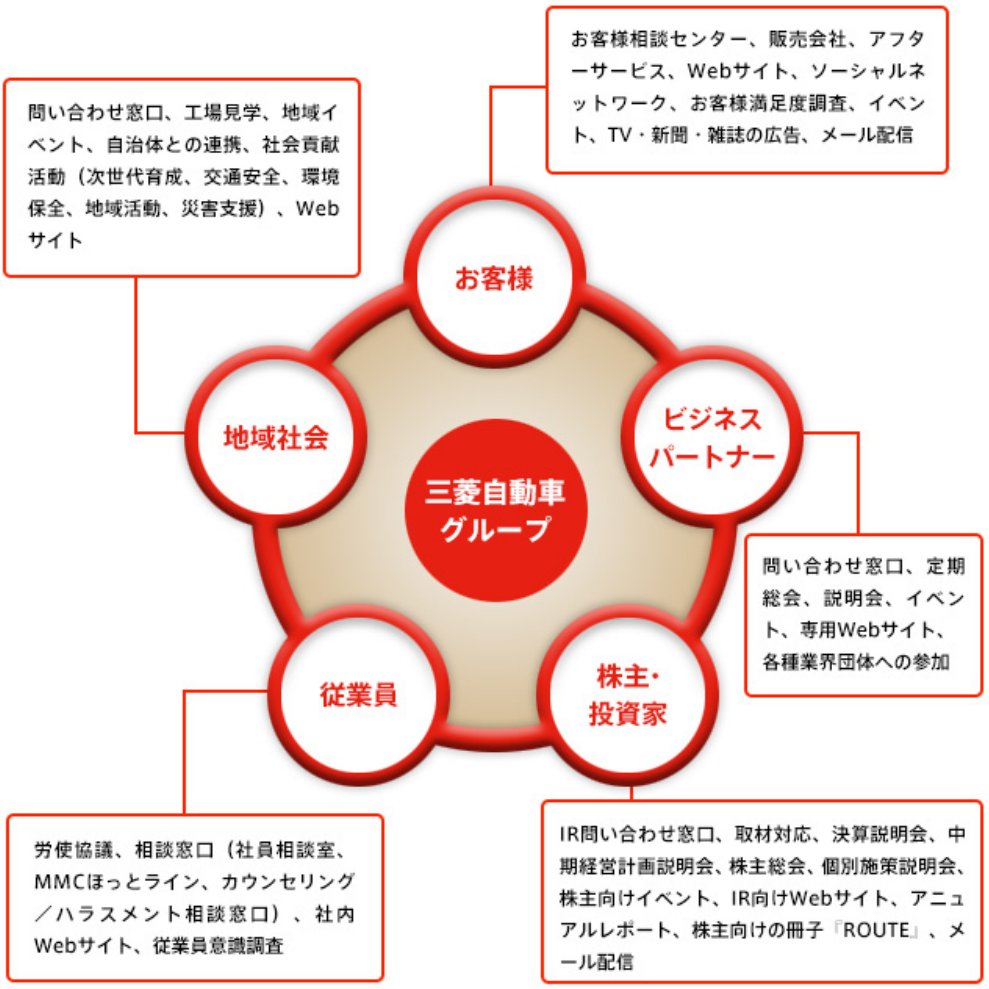
CSR推進体制

当社では、企業倫理担当役員、ならびに環境担当役員に常務執行役員を任命しており、コンプライアンス、環境行動計画をはじめ重要な事項については、経営会議と取締役会に諮り、三菱自動車グループ全体でCSRを推進する体制としています。

また、CSR最優先を目指す企業として「社会から求められている活動」の拡充を図るため、従来CSRレポートの編集のために行なってきた会議を、CSRの方針を社内に展開していく会議と位置付けを変え、2016年1月に開催しました。さらに、当会議と社長を最高責任者としている「環境会議」を統合し、CSRのテーマを拡大・網羅する新たなCSRの会議体へと発展させていきます。社会の重要課題のうち、ステークホルダーの関心度や当社にとっての重要度の観点から当社が優先的に取り組むべき課題を洗い出し、事業と一体のものとして、経営陣の指揮の下に実行に取り組んでいく体制を目指しています。

対象・方法

当社ステークホルダーと対話方法



外部団体への参画

主な加入団体
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

支持、または参考にしているCSR関連基準

主な基準
一般社団法人日本経済団体連合会「企業行動憲章」、ILO中核的労働基準、OECD多国籍企業行動指針、サスティナビリティ・レポーティング・ガイドライン（GRIガイドライン）第4版、ISO26000「社会的責任の手引」

基本的な考え方と体制

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

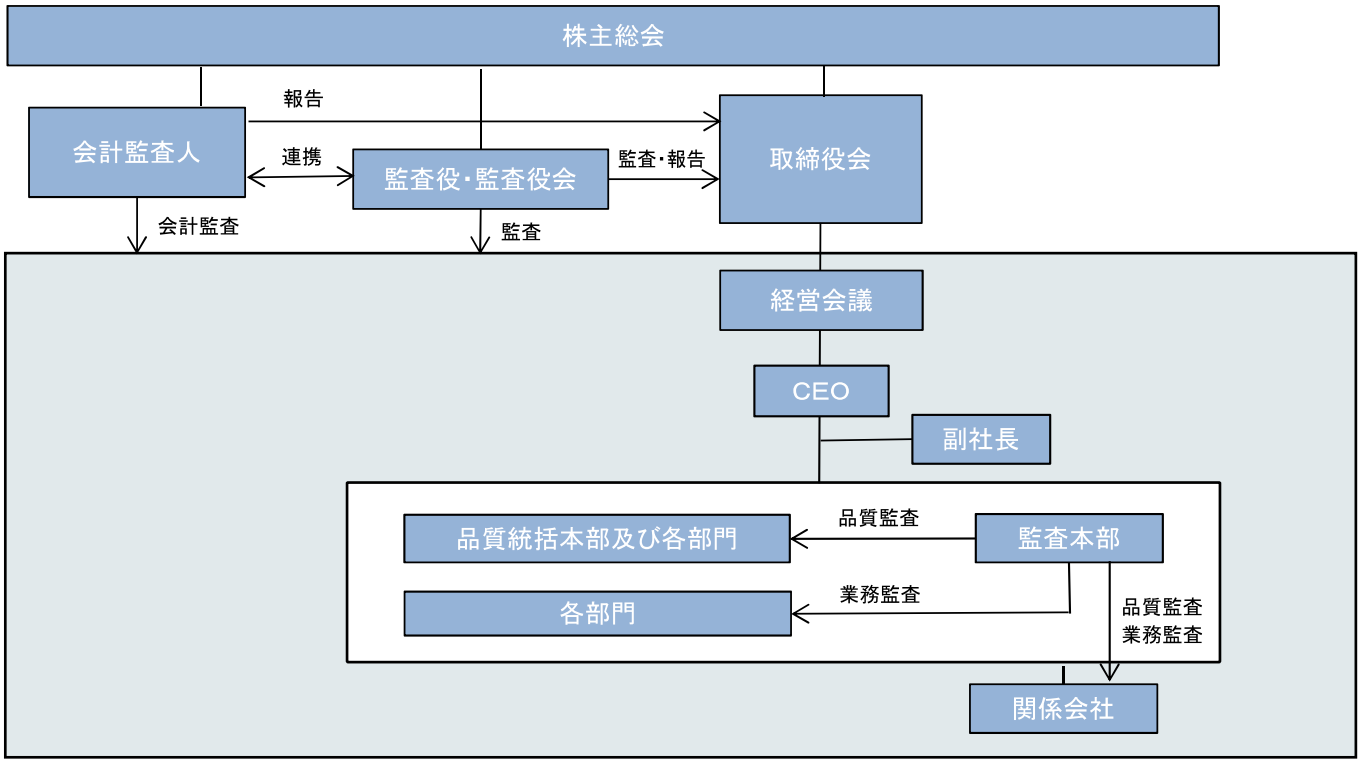
当社は、コンプライアンスの実践、ステークホルダーへの積極的な情報開示による透明性の向上、経営責任の明確化を柱としてコーポレート・ガバナンスの強化に取り組んでいきます。

コーポレート・ガバナンス体制

当社のコーポレート・ガバナンス体制は、監査役・監査役会制度を採用しており、法定の機関・ガバナンス体制に加え、執行役員制度の導入などを通じてコーポレート・ガバナンス体制を改善・強化しています。

2016年6月末現在、取締役会は、取締役10名（社内取締役6名/社外取締役4名、男性9名/女性1名）で構成され、経営上の重要事項の決定と業務執行の監督を行っています。また、執行役員制度を導入し、取締役と執行役員の機能・責任の明確化を図っています。監査役会は、監査役5名（常勤監査役1名/社外監査役4名、男性4名/女性1名）の体制で構成されています。社内の意思決定機関として14名（取締役、コーポレート部門等の役員及び本部長、監査役）で構成される経営会議を月2回開催し、意思決定の迅速化を図っています。

コーポレート・ガバナンス体制（2016年6月末現在）



内部監査および監査役監査の状況

監査役は、取締役会をはじめとした当社の重要な会議に出席し、取締役等から事業の報告を聞くとともに、重要書類等の閲覧、内部監査部門、会計監査人及び関係会社からの報告聴取等を通じて、当社グループにおける業務執行状況の監査を実施しています。

各監査役は、監査役会が定めた監査の方針、各年度の重点監査項目、職務の分担等に従い、社内各部門幹部へのヒアリング、各製作所、国内外関係会社への往査を実施し、その結果を基に監査役会で議論するとともに会長・社長との意見交換を行っています。

また、監査役監査とは別に、内部監査部署として品質監査部と業務監査部を設置しているが、監査部門の独立性確保およびグローバル対応を含めた監査範囲の拡大を図るため、平成28年1月に独立した組織として監査本部を設置し、CSR推進本部から2部を移管しました。

品質監査部は、品質統括本部を中心に社内各部署における品質関連業務が適正に遂行されているかについて監査を実施しています。

業務監査部は当社、及び国内外の関係会社の業務運営が透明性を以って適切なプロセスに拠って運営されているかどうかの内部監査を計画的に実施しています。監査の結果は当社経営幹部に直接報告しています。

なお、監査役は、品質監査部、業務監査部及び会計監査人と定期的に情報交換を行い、連携強化に努めています。

買収防衛策の導入の有無

なし

コーポレート・ガバナンス

内部統制システム

内部統制システムの整備

内部統制システムについては、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」に基づき、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保等に向けた継続的な改善・充実を図り、一層のガバナンスの強化に向け取り組んでいます。

今後、当社グループは、「当社製車両の燃費試験における不正行為（2016年4月20日公表）」の発覚を受け設置した特別調査委員会より発表される調査結果及び再発防止策を真摯に受け止め、内部統制システム及び内部統制システムの運用についても抜本的な改革を行い、その再構築・強化に全社をあげて取り組んでいきます。

なお、「内部統制システムに関する基本方針」は、以下のとおりです。

1.当社の取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

⑴企業倫理遵守のために行動規範の制定、組織体制構築、教育・研修を実施するほか、企業倫理に関する情報を吸い上げる内部通報窓口を設置するとともに、その情報を予防・是正・再発防止に活用していきます。

⑵経営を監視するために社外取締役を選任します。

⑶内部監査部門は、当社の業務遂行が法令、定款、社内規定等に違反していないかについて厳しく監査します。問題点が発見された場合は、関連する取締役等に報告し、以降の改善状況を定期的に確認します。

⑷取締役会の諮問機関として社外の有識者で構成される企業倫理委員会を設置し、当社の活動について「社外の目」で指導・助言を頂き一層の企業倫理遵守を図ります。

※なお、企業倫理委員会は、2016年6月をもって終了しました。

2.損失の危険の管理に関する規程その他の体制

⑴業務上のリスクについては、取締役会や経営会議への付議・報告基準をそれぞれ取締役会規則、経営会議規則において明確に定め、それに基づき運用します。

⑵各部門等の組織単位でリスク管理の責任者を任命し、この責任者を核にリスク管理体制の確立・強化を図ります。

⑶リスク管理推進担当組織を設置し、全社的なリスク管理体制の整備・強化に努めます。

⑷不測の事態が発生した場合に備え、速やかに当社の取締役等へ情報を伝え、迅速で的確な対応ができるよう体制を整備します。

3.取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

⑴全社的な経営計画を定め、その実現に向けた各機能組織の具体的な業務目標と執行方法を明確にし、取締役が定期的に実施状況の報告を受け、経営効率の維持・向上を図ります。

⑵取締役の責任・権限を明確にし、取締役会規則及び経営会議規則等に基づき、取締役会や経営会議の効率的な業務執行を行います。

⑶組織の指揮命令系統を一本化し、意思決定の迅速化と社内のコミュニケーションの向上を図るとともに、効率的な組織運営・業務執行を行う体制を整備し、当社の取締役の職務執行が効率的に行われることを確保します。

4.取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

社内規定等に基づき、取締役の職務の執行に係る情報を文書又は電子データとして作成し、管理責任者を定め、情報の重要度に応じて、作成方法、保存方法、保存期間、複写・廃棄方法等を定め、適正に管理します。

5.当該株式会社ならびにその親会社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制

⑴各当社子会社の主管組織、当社子会社管理に関する責任と権限、管理の方法等を社内規定等により定め、企業集団における業務の適正な運用を確保します。

⑵当社子会社の規模・業態等に応じ、当社子会社に対する指導・管理等を通じて、当社子会社の役職員による法令及び定款に則った適正な業務遂行、当社の定める行動規範の遵守、及び業務監査の体制整備・充実を図ります。

⑶当社子会社の規模・業態等に応じ、当社子会社に対するリスク管理の実施の指導等を通じて、当社子会社におけるリスク管理体制の整備・強化に努めます。

⑷当社子会社の規模・業態等に応じ、関係会社管理業務規則その他の社内規定等に従った当社子会社の指導、管理等を通じて、当社子会社の強化、発展及び合理化の促進を図ります。

⑸当社子会社の事業、業績、財務状況その他の重要な情報について、当社への事前又は事後の説明・報告が行われるよう関係会社管理業務規則その他の社内規定等を整備します。

⑹当社及び当社子会社が各々の財務情報の適正性を確保し、信頼性のある財務報告を作成・開示するために必要な組織・社内規定等を整備します。

6.監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項

監査役の職務を補佐するための組織を設け、専任者を配置しています。

7.監査役の職務を補助すべき使用人の当社の取締役からの独立性及び当該使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項

⑴監査役の職務を補助すべき使用人は、他部署の使用人を兼務せず、もっぱら監査役の指揮命令を受けてその職務を遂行します。

⑵監査役の職務を補佐するための専任者の人事異動については、事前に監査役の意見を徴します。また、当該専任者の評価は、監査役が実施します。

8.取締役及び使用人並びに当社子会社の取締役・監査役等及び使用人又はこれらの者から報告を受けた者が当社の監査役に報告をするための体制その他の当社の監査役への報告に関する体制

⑴監査役は、当社の取締役会その他の重要な会議に出席します。

⑵経営、コンプライアンス等に係る当社及び当社子会社内の重要情報が確実に監査役に提供される仕組みを整備し、運用を徹底します。

⑶当社及び当社子会社の役職員は、当社の監査役から業務執行に関する事項について報告を求められたときは、速やかに適切な報告を行います。

9. 第8項の報告をした者が当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制

監査役に対して直接又は間接的に報告を行った当社及び当社子会社の役職員に対し、当該報告を行ったことを理由として不利益な取扱いを行うことを禁止し、その旨を当社及び当社子会社の役職員に周知徹底します。

10.監査役の職務の執行について生ずる費用の前払い又は償還の手続その他の当該職務の執行について生ずる費用又は債務の処理に係る方針に関する事項

監査役がその職務の執行について、当社に対し、会社法第388条に基づく費用の前払い等の請求をしたときは、担当部署において審議の上、当該請求に係る費用又は債務が当該監査役の職務の執行に必要でないと証明された場合を除き、速やかに当該費用又は債務を処理します。

11.その他当社の監査役の監査が実効的に行なわれることを確保するための体制

監査役は、取締役社長との定期的な意見交換を行い、また内部監査部門や会計監査人とも連携を図り、適切な意思疎通及び効果的な監査業務の遂行を図ります。

12.反社会的勢力排除に向けた体制

当社及び当社子会社は、社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力の不当な要求に対しては、組織全体として毅然とした態度で対応し、反社会的勢力との関わりを一切持たないよう対処します。

リスク管理

リスク管理体制の 整備

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。各統括部門もしくは本部においては任命された「リスク管理責任者」のもとで、リスクの洗い出し→評価→対策立案・実施→モニタリングのサイクルを回し、各部門のリスクの低減を図っています（部門リスク管理）。

その中で、特に全社レベルでの対策が必要なリスクを「優先リスク」として選定し、関係部門が連携して対策を立案・実施しています（優先リスク管理）。

また、関係会社においては定期的に状況を確認し、必要に応じて個別に対策状況をヒアリングするなど取り組みの強化を図っています（関係会社リスク管理）。

なお、不測の事態が発生した場合に備え、速やかに経営幹部へ情報を伝え、迅速に的確な対応ができるよう緊急連絡体制を整備・強化しています。

地震などの大規模自然災害や感染症の大流行などが発生した場合は、「お客様、社員とその家族の安全確保と地域社会との共助」を基本方針として、災害対策やBCPに取り組んでいます。

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

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

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

コーポレート・ガバナンス

コンプライアンス

燃費試験における不正行為発覚を受け止めて

当社は、コンプライアンス最優先の仕組み構築と意識改革に取り組んできましたが、2016年4月に燃費試験における重大な不正行為が発覚、ステークホルダーの皆様に多大なご迷惑とご心配をお掛けし、また日本の自動車業界の信頼にも影響を拡大させました。コンプライアンス最優先が徹底できていなかったことを深く反省し、改めて信頼回復に向けて役職員全員にコンプライアンスを再浸透させていきます。

なお、以下は2015年度の活動報告となります。

方針・基本的な考え方

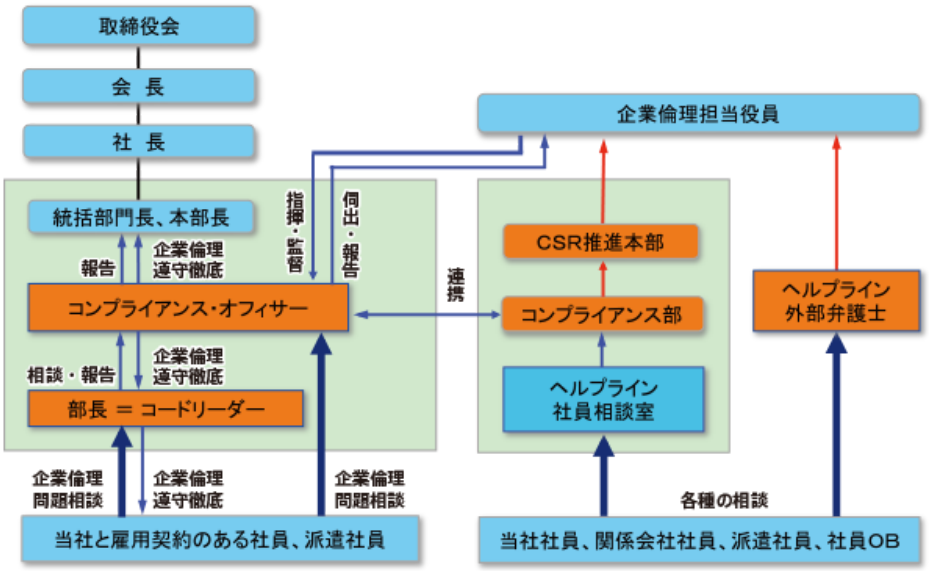
当社は、社会から誠実な企業であると認めていただけるよう、企業倫理の基準として「三菱自動車企業倫理」を発行し、さらに企業倫理推進体制の充実と従業員教育に力を入れています。
また、従業員一人ひとりが企業倫理を遵守するために、「三菱自動車企業倫理」を配布するとともに、会社の各種方針をカードサイズにまとめた「三菱自動車行動基準」を常時携行することを義務付けています。取るべき行動に迷ったときには、これらの冊子を活用しています。

三菱自動車企業倫理はこちら

企業倫理推進体制

従業員一人ひとりにまで企業倫理遵守が浸透するよう、企業倫理担当役員の指揮のもと、各部門にコンプライアンス・オフィサーを任命し、さらに各部長をコードリーダーとする体制をとっています。

企業倫理推進体制図



社内および社外相談窓口（ヘルプライン）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関連会社従業員が相談することができる社内相談窓口（社員相談室）、および外部弁護士が対応する社外相談窓口を設置しています。2015年度は、社員相談室に116件、社外相談窓口に9件の相談がありました。

相談室に寄せられた相談については、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、事実関係を調査した上で、迅速に問題を解決するよう努めています。社員相談室・社外相談窓口に寄せられた相談で、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のある通報などは、ただちに企業倫理担当役員に報告し、対応について指示を受け、問題の解決に努めています。

なお、内部通報しやすい体制とするため、従業員研修の機会や社内報を通じて相談窓口の社内周知に努めるとともに、情報管理および事実関係調査にあたっては、相談者が特定されることのないよう細心の注意を払っています。

社内、社外相談窓口の相談内容別件数

項目	件数
会社・業務への提言	13件
職場環境	11件
労務・労働関係	11件
人間関係・ハラスメント	31件
コンプライアンス、業務違反、不正	26件
その他	33件

企業倫理実践プログラム

コンプライアンスに関する教育・研修については、企業倫理実践プログラムとして年度ごとに施策を立案し、階層別に教育・研修を実施しています。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。

2015年度は、社外講師によるコンプライアンス研修を役員やコンプライアンス・オフィサー/コードリーダーに対して実施しました。国内販売会社と国内子会社の企業倫理実務担当者に対しては、マイナンバー制度やパワーハラスメントなどのテーマで研修を実施しました。

また、「安全への誓いの日」（※）の当日は、職場ごとにこの日の意味を再確認する行事を行っています。この日の前後には、身近な企業倫理問題や職場風土について討議する「職場討議」（年3回）を全ての職場で行っています。

（※）：リコール問題など過去の過ちを風化させないために、三菱ふそう製大型トラックによる2件の死亡事故が発生した1月10日と10月19日を「安全への誓いの日」（2004年10月制定）としています。

コンプライアンス基金の活用はこちら

企業倫理委員会について

2004年、当社は、米国における販売金融問題などによる巨額の損失計上、ならびにリコール隠し問題に端を発する経営危機に直面し、同年5月に「信頼回復」を最重要課題とする「事業再生計画」を策定・公表しました。その中で、「信頼回復」の主要施策として同年6月に「企業倫理委員会」を設置し、以来12年間にわたって当社の「コンプライアンス第一」「安全第一」「お客様第一」の浸透について、「社外の目」「世間の常識」の視点からチェック、指導・助言をいただいてきました。

企業倫理委員会の活動の詳細についてはこちら

2016年、当社はガバナンスや内部統制・コンプライアンスの体制を抜本的に見直すこととし、その一環として企業倫理委員会を2016年6月に終了しました。

企業倫理委員会の委員の方々には、この12年間、コンプライアンス最優先の意識を当社役職員に植え付けるために、一方ならぬご尽力をいただきました。当社は、今後も企業倫理委員会によるご指導・ご助言を忘れることなく、引き続き企業風土・意識の改革に取り組んでいきます。

詳細についてはこちら

腐敗防止の取り組み

方針と考え方

当社では、「三菱自動車企業倫理」を定めており、その中で、「法令とその精神を遵守します」、「公正・公平かつ合理的な取引をします」、「社会通念を超えたり、不正な癒着関係を疑われるような贈答・接待、社内接待はしません」と明記しています。その上で、腐敗行為の防止のための仕組みを構築、運用しています。

腐敗防止のマネジメント体制およびリスク評価

当社は、贈答・接待を提供したり、受けたりすることについて、管理基準および運用基準を定め、不正な、あるいは社会通念を超えた贈答・接待の提供や、利益供与を受けることを明確に禁止しています。これに加えて、例外的に認められる範囲をガイドラインとして示して、実施に当たっては申請・報告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、教育・研修については、2015年度は役員と事務系の社員を対象としたeラーニングと、海外営業部門の社員を対象とした研修を行いました。

販売会社においては、多くの社員がお客様と直接金銭等の受け渡しを行うため、横領などの金銭等に関わる不正事案が発生するリスクが高くなります。従って、国内販売子会社では、金銭等の受け渡しに関する規程を定め、定期的にコンプライアンス方針を周知し、徹底するための教育・研修を実施することで、金銭等に関わる不正事案の発生防止を図っています。また、子会社各社にCSR部門を設置して定期的な拠点監査を実施するとともに、当社の監査部門が定期的に販売会社の業務監査を実施、当社国内営業担当役員にその結果を報告し、指摘事項に対する改善策の実行が完了するまでフォローを行っています。

海外関係会社については、当社から海外関係会社に幹部として赴任する社員に対し、贈収賄の禁止・防止を含めたコンプライアンス・内部統制などの赴任前教育を実施し、腐敗防止の徹底を図っています。

さらに、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などを確認しています。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、2015年度は、三菱自動車グループ20社（当社、国内関係会社10社、海外関係会社9社）の状況を確認しました。2015年度は、腐敗行為、反競争的行為、反トラスト、独占的慣行による法的措置を受けるなどの事案の報告はありませんでした。

情報管理

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）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。情報セキュリティについては、「情報セキュリティポリシー」および社内規定などにもとづき、物理的、技術的、人的・組織的施策を実施し、その強化を図っています。

個人情報保護

当社の「個人情報保護についての方針」にもとづき、社内規定の整備や個人情報管理責任者のもとに各部門および各部の責任者を設置するなど、管理体制を構築しています。さらに、eラーニングなどを通じて、社員教育を継続実施しており、個人情報保護の実践に適切に取り組んでいます。

安全保障貿易管理

当社は、国際的な平和および安全維持の観点から、大量破壊兵器などの不拡散や通常兵器の過度の蓄積を防止するための厳正な輸出管理の重要性を深く認識しています。

この厳正な輸出管理を行うための社内規則として、「安全保障貿易管理基準」を制定しています。社長を安全保障貿易管理の最高責任者とし、その下に安全保障関連法規遵守委員会を設置した管理体制により、輸出取引の適法性を確保しています。

お客様満足への取り組み／製品品質の向上

燃費試験における不正行為発覚を受け止めて

当社は、過去のリコール問題の反省を踏まえて2000年以降、開発や品質保証の仕組みの改善に取り組んでまいりましたが、2016年4月に発覚した燃費試験における不正行為の背景にある問題の一つとして開発プロセスや体制にも課題があることが判明しました。その対応として、2016年8月30日に開発プロセス検討委員会を設置し、当委員会にて開発プロセス内の課題を抽出し、運用方法を見直します。これに加えて、開発部門の組織体制の見直しや基本教育の再実施などの対策を講じます。

なお、以下は2015年度の活動報告となります。

方針・基本的な考え方

当社では、独自の開発マネジメントシステムを運用するとともに、複数の部門に跨るクロスファンクショナルな品質改善活動をグローバルに展開しています。また、市場において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の強化などに取り組んでいます。
製品出荷後のリコールなどを含む市場対応は品質部門が取りまとめ、開発部門や生産部門に加え、サービス部門、購買部門も主体的に関わることで、お客様対応の迅速化に取り組んでいます。

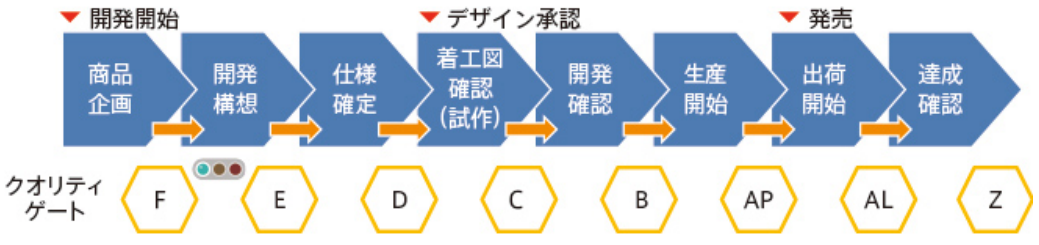
開発品質の向上

お客様に高品質で安全な製品をお届けするために当社では、開発プロセスの各段階において技術検証会や品質確認会議を実施するなど、各機能における品質目標の達成度のチェックを行っています。また、開発担当者のレベルアップ教育を行い、品質不具合の芽を摘み取る活動をしています。

開発マネジメントシステム

商品企画から開発・製造・出荷・販売・アフターサービスに至るすべてのプロセスで製品を審査・評価して品質を担保するマネジメントシステム「MMDS（Mitsubishi Motors Development System）」をグローバルに導入しています。MMDSでは、8つのステージに分けて設置したクオリティゲートごとに、プロダクトエグゼクティブを中心としたプロジェクトチームが予め設定した安全性・品質・性能などの確認項目をチェックし、全項目が達成できていることを確認し、次のステージへ移行するゲート通過方式を採用しています。

＜MMDSの流れ＞



技術検証会、品質確認会議の運用とフロントローディングの推進

開発構想から生産開始までの各プロセスにおいて技術検証会を開催し、新技術や新規部品の信頼性を高め、品質不具合発生のおそれがないかの検証や、過去の品質不具合再発防止策の効果の実車検証などを開発部門と品質部門が協同で行っています。
品質確認会議は、着工図確認（試作）以降の各ゲートで開催しています。最終品質確認会議では、出荷前の最終ゲートとして、開発構想から実車試験状況まで、すべての開発段階について確認を行い、量産開始の可否を判断しています。
また、確実な品質造り込みのため、新技術については、特に開発構想の前段階より技術検証をスタートする取り組み（フロントローディング）に着手しています。

製造品質の向上

大部屋活動のグローバル展開

車両の初期品質の向上を目指し、量産開始前段階より、開発から生産・サービス・品質・購買など各部門の社員が一堂に会し、発生した問題に対して対策を即断即決、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。2013年度に発売した『eKワゴン』から始めた同活動では、不具合情報を収集し、迅速に対策を決定することで初期品質向上の効果が認められました。

当社の主要な海外生産拠点であるミツビシ・モーターズ・タイランド(MMTh)で2014年度に生産を開始した新型『トライトン』でも同活動を実施しました。さらに、2015年度には新型『パジェロスポーツ』へと拡大し、今後は他の海外生産拠点にもグローバルに展開していきます。

市場品質の向上

お客様の声を聞き、迅速に対応するために

お客様からの声(品質情報)の早期把握と分析を通じて品質改善を図り、またリコールなどの市場対応の迅速化につなげています。

そのために、お客様からの品質情報・不具合情報は品質部門が中心となって迅速に吸い上げ、関連部門や販売店と共有する体制になっています。さらに、リコールなどの市場対応については、対応決定までの社内プロセスを簡素化し、より迅速に決定が下せるよう改善しています。

また、保証期間内の無償修理(保証修理)のデータの収集・分析にも新たな分析システムを導入するなど力を入れています。特定の車種で発生している、お客様からの不具合のご指摘(品質情報)と保証修理の実績との関連性を分析することで、早期に不具合を認知して将来の発生状況を予測するなど、幅広く品質改善につなげていきます。

このような品質情報を市場対応につなげる仕組みについては、専門の組織が課題を抽出し、絶えず改善を行っています。

2015年度の実績と2016年度の取り組み

2013年7月に製品品質で業界トップレベルを目指す3つの達成指標「クオリティターゲット」(※)を発表し、2015年度に発売した新型『パジェロスポーツ』にも適用し、大部屋活動のグローバル展開や完成車監査などに取り組んできました。その結果、3項目すべての目標を達成しました。

2016年度から、不具合の再発防止をさらに確実なものとするために、車種にかかわらず、過去に発生した不具合の再発防止策のすべてを、開発中の全新型車に適用する取り組みを強力に推進しています。また、保証修理情報の分析などさらなる情報解析能力の向上が、これから当社が発売していく新型車の品質改善につながると考えています。

(※):次の3項目をそれぞれ2012年度に比べて半減するという品質目標。①納車後3ヶ月間の不具合件数、②納入部品不良率、③市場不具合発生時の対策決定期間

人材育成

社員一人ひとりのレベルアップのために、デザインレビュー研修など社内品質教育カリキュラムの実施や品質工学習得者の拡大により開発力の強化を図るとともに、当社ならびに他社での品質に関するトピックスや改善・改革活動を紹介する「品質最前線」を月刊で発行して品質意識の啓発を図っています。

また、過去の品質問題で得た教訓を風化させることなく確実に伝承し、再発防止を徹底することを目的に、全事業所において品質フォーラムを2014年度から実施しています。

品質フォーラム参加者　2014年度:2,324名、2015年度:3,590名

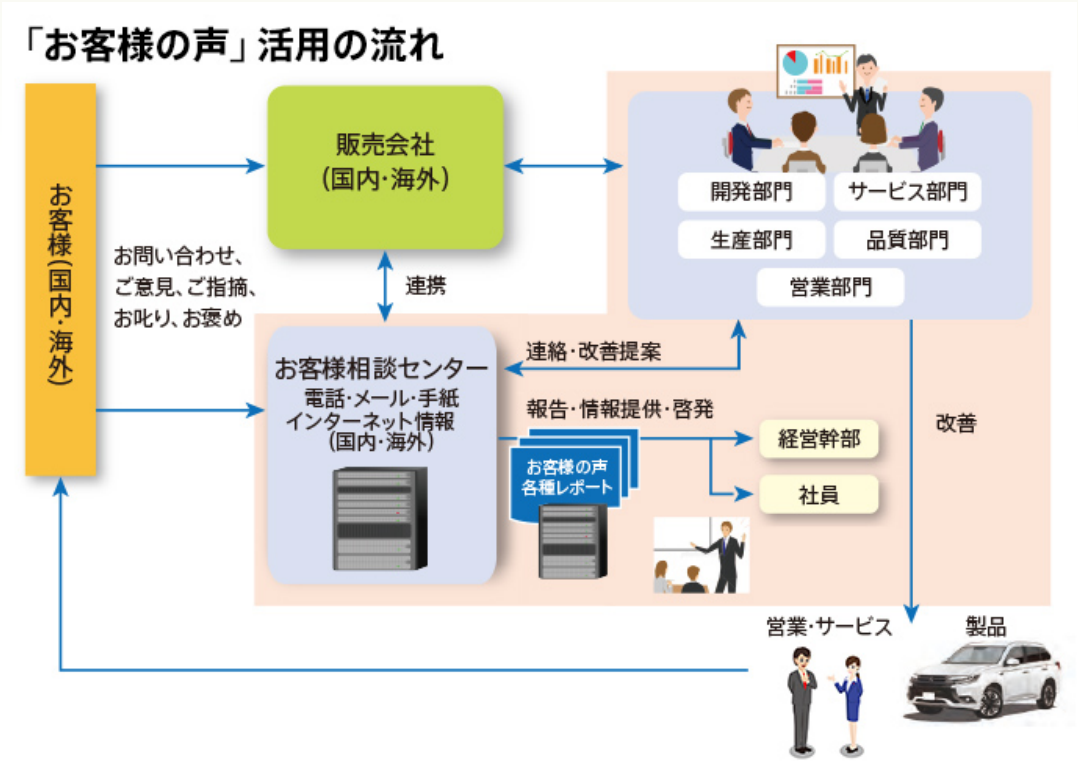
お客様の声が聴ける展示(「品質フォーラム」にて)

社会への取り組み

お客様満足への取り組み／お客様とのコミュニケーション

基本的な考え方

製品・アフターサービスを通じて、走る喜びと確かな安心を提供し、お客様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、開発・生産・営業・サービス・品質部門が一体となって製品品質やサービスの向上に積極的に取り組んでいます。



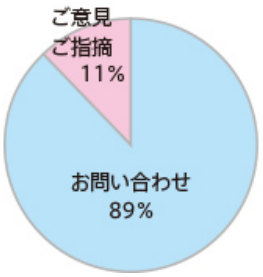
お客様相談センターの取り組み

お客様相談センターではフリーダイヤルとメール、お手紙による相談窓口を設け、土日祝日を含めご相談を受け付けています。お寄せいただいたお問い合わせ、ご意見、ご指摘については迅速・的確・親切にお答えするとともに、お客様の声を社内関連部門や販売会社へフィードバックし、商品やサービスの改善に取り組んでいます。また、相談センターにお寄せいただくお客様の声のみならず、インターネット上の当社関連の情報についても収集・分析し、お客様の声として活用しています。

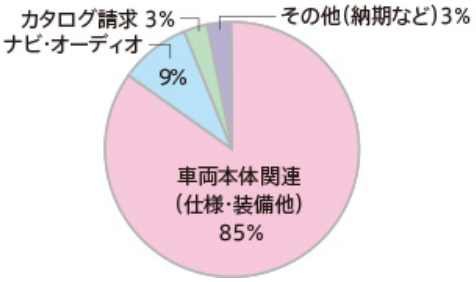
お客様相談センターの対応方針
お客様のお申し出は最優先の課題と認識し、迅速・的確・親切かつ誠実な対応に努めるとともに公正、公平な解決を促進します。
お客様からいただいた貴重な情報を社内にフィードバックし、商品・サービスの改善に活用します。
お客様の権利を保護するため、関係する法規や社内自主基準を遵守します。
お客様の疑問が容易に解消できるように、ホームページのQ＆Aなど情報発信の充実に努めます。

2015年度お客様相談センター受け付け状況

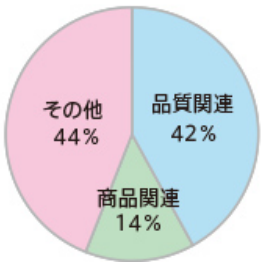
[ご相談件数(約46,400件)]



[お問い合わせ内容の内訳]



[ご意見・ご指摘内容の内訳]



お客様相談対応品質の維持・向上

お問い合わせをいただいたお客様の意図を的確に把握して適切な話法で応対ができているかなど、お客様の立場に立った応対で、お客様満足を得るため、相談担当者の電話応対のスキルを定期的にチェックするとともに、社外の専門家の視点や他社の情報なども取り入れ、高いレベルのお客様対応品質の維持・向上に努めています。また、可能な限り迅速に対応できるよう、お客様相談センター内の資料の充実や関連部門との連携体制の構築に努めています。お電話がつながるまでの時間や、通話の保留時間、1回のお電話で回答が完了した比率、ご相談内容の解決までの日数などを迅速性の指標としてモニタリングしています。

お客様の声の活用

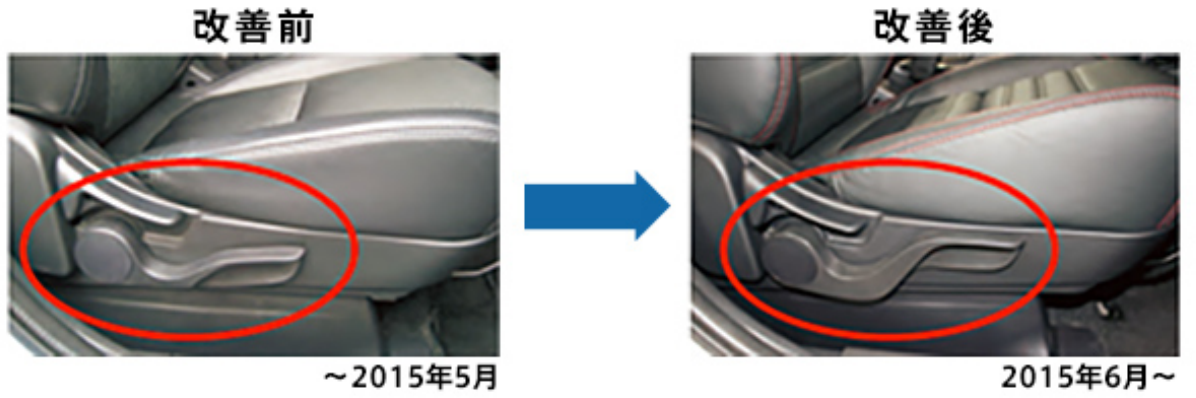
「お客様の声」を社内に情報展開することで、よりお客様にご満足いただける商品やサービスの実現に努めています。寄せられたお客様の声は全てデータベースで管理しており、従業員はそのデータベースからお客様からの様々なご指摘、ご意見を検索・閲覧できるシステムとしています。また、お客様の声の中からトピック情報については経営幹部へ定期的に報告しています。

「お客様の声」は従業員の消費者志向の向上・消費者視点の啓発にも活用しています。2010年度から「お客様の声講座」を開講、実際の「お客様の声」を聴くことで従業員一人ひとりがお客様のニーズを考える啓発活動を行っており、その受講者数は、2010年度は130人であったものが、2015年度には2,000人にまで大幅に増加しています。今後も、「お客様の声講座」を各種研修にも取り込むなど、消費者志向の浸透を図ります。

「お客様の声講座」の開催

商品の改善事例：シートの高さを調節する操作レバーを大型化し、使いやすさを向上

『アウトランダーPHEV』および『アウトランダー』の運転席の座面の高さを調整するハイト機能の操作レバーについて、お客様より「操作レバーが小さい」、「座面の高さを調整するには、強い力が必要」などのご指摘をいただきました。そこで2015年6月のモデルチェンジで、操作レバーを大型化し、形状を変更することでレバーの操作を改善しました。



お客様対応力向上の取り組み

お客様にクルマの特長をきちんとご説明し、ご納得、ご満足いただいた上でご購入いただくことを目的に、「店づくり」「仕組みづくり」「人づくり」の3つの視点から販売会社におけるお客様対応力向上を支援しています。例えば、「店づくり」では、商品説明に相応しい企画などを展開し、「仕組みづくり」では、お客様に商品を視覚的に分かりやすく説明するためにカタログに加えて、タブレット端末を導入しています。接客や営業を担う「人づくり」では、営業スタッフのお客様対応力・商品知識・商談技術力を競う「商談ロールプレイング大会」を年1回開催しています。また販売会社の対応に関するお客様満足度を把握するため、当社独自の調査を毎月実施しており、その結果を販売会社にフィードバックすることによって改善を図っています。さらに、販売会社と当社との人事交流を拡大しており、これによりお互いの立場や役割の相互理解を深めてコミュニケーションをよくすることが、さらにお客様対応力向上につながると期待しています。

タブレット端末を使って説明する営業スタッフ

「商談ロールプレイング全国大会」の様子

お客様サポートのために（サービス技術の継承）

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

販売会社のサービススタッフを対象に、当社独自の整備資格制度を設け、その取得を奨励しています。その上で、毎年「サービス技術コンテスト」を開催し、全国の販売会社スタッフが腕を競う場をつくることでさらなる技術向上を促しています。

高難度の修理については、全国9拠点のテクニカルセンターから当社技術スタッフが連絡会・勉強会の開催や技術相談対応などを実施して販売会社をサポートしています。

安心の技術力についてはこちら

「サービス技術コンテスト」で競技中のサービススタッフ

国内販売会社との協働

当社が長年研究開発を行い力を注いでいる電動車は、その普及自体が、エネルギー問題や災害対策などの社会課題に対する解決策の一つとして、今後ますます社会に必要とされるものと考えています。当社はその普及促進に向けて、国内販売会社との協働に力を入れています。

販売会社店舗への急速充電器設置

充電インフラ整備の一環として、販売会社の店舗への急速充電器設置を促進しており、2016年3月末時点で633店舗中486店舗に設置を完了し、そのうち348店舗では24時間利用可能としています。

次世代店舗の設置

電動車の普及促進にあたっては、環境問題・エネルギー問題への対応の必要性・災害時の備えとしてのエネルギー自給自足の意義をお客様にご理解いただくことが大切と考えます。そのための情報発信基地として、2016年10月に次世代店舗をオープンしました。次世代店舗は今後全国に順次展開し、太陽光パネルや「V2H（Vehicle to Home）システム」、電動車を配備するとともに、お客様に説明するスタッフの育成なども行っていきます。今後、全国に順次展開し、また、将来的には災害発生時の電源供給など災害支援活動での地域貢献を検討しています。

「電動DRIVE STATION」についてはこちら

海外の販売代理店・販売会社との協働

海外でのお客様満足度向上

海外のお客様にご満足いただくためには、各国・地域の販売代理店（ディストリビューター）および販売会社との協働は欠かせません。日々、現地のお客様の声に接している販売代理店や販売会社に適切な製品情報を提供するとともに、現地からも市場情報や改善要望の声などを吸い上げています。

世界中にいる販売代理店と直接対面してコミュニケーションする機会を増やし、時には現地・現場を訪問した上で、現地の要望や課題を聴取し、解決スピード向上につなげています。また、欧州・アセアン・中東など地域ごとの定例会議や、「グローバル・ディストリビューターズ・ミーティング」（年1回）を開催し、全世界の販売代理店同士の横のつながり強化や、販売戦略・最新製品情報およびお客様満足向上の好事例などの共有に取り組んでいます。

各販売代理店が国・地域ごとに文化や価値観の異なるお客様にあわせた事業活動に取り組んだ結果、2015年度は、ロシアの現地販売代理店エムエムシー・ルスは同国ディーラー満足度調査第1位（※1）、インドネシアの現地販売代理店クラマ・ユダ・ティガ・ブルリアン・モータースもマスマーケット・セグメントで同国セールス満足度評価第1位（※2）を受賞しました。

（※1）：ロシア自動車ディーラー協会による2015年度DSI（Dealer Satisfaction Index）調査。

（※2）：J.D. Powerによる2015年インドネシア自動車セールス満足度（Sales Satisfaction Index、略称SSI）調査。2014年9月から2015年6月に新車を購入した2,454人の自動車保有者を対象に2015年5月から10月にかけて調査を実施。

表彰式におけるロシア現地販売代理店
エムエムシー・ルス

表彰式におけるインドネシアの現地販売代理店
クラマ・ユダ・ティガ・ブルリアン・モータース

海外のお客様サポートのために（サービス技術の継承）

当社では、技術伝達を目的として、新興国に日本の技術優秀者を派遣・駐在させて技術指導を行う「キャラバン活動」を展開しています。現地のサービススタッフを実地にて教育し、グローバルに技術力の向上を図っています。2015年度はインドやミャンマー、ペルーなど、15ヶ国で実施しました。

また、2015年3月に「第1回サービス技術コンテスト世界大会」を開催しました。各国・地域のコンテストを勝ち抜いた中国、タイ、ロシア、オーストラリア、チリなどの10ヶ国から集まったサービススタッフが作業の正確さや速さを競いました。本大会は隔年での開催を計画しており2016年度は第2回を11月に開催する予定です。

これらの取り組みの結果、社外の調査会社（※）が実施したアフターセールス顧客満足度調査では、台湾・インドネシア・マレーシアの各国・地域のマスマーケット・セグメントで第2位を受賞しています。

（※）：J.D. Powerによる2015年自動車サービス満足度（Customer Service Index、略称CSI）調査。各国のCSI調査は以下の期間に新車を購入し（台湾：2013年3月から2014年6月、インドネシア：2013年2月から2014年6月、マレーシア：2013年2月から2014年5月）、以下の期間に正規ディーラーでサービスを受けた（台湾：2014年9月から2015年6月、インドネシア：2014年8月から2015年6月、マレーシア：2014年8月から2015年5月）自動車保有者（台湾：2,853人、インドネシア：3,625人、マレーシア：2,812人）を対象に調査を実施。調査実施期間は、台湾：2015年3月から6月、インドネシア： 2015年2月から6月、マレーシア：2015年2月から5月。

安心の技術力についてはこちら

「キャラバン活動」

「サービス技術コンテスト世界大会」故障診断競技中の様子

「サービス技術コンテスト世界大会」の授賞式

ウェブサイトを通じた情報発信の向上

ウェブサイトを活用し、様々な情報発信に取り組んでいます。

世界の投資家に向けた情報発信力の強化のために、2015年1月に株主・投資家向けウェブサイトを全面的に改訂し、特に個人投資家向けのコンテンツを充実しました。

お客様向けの安全啓発サイト「意外と知らないクルマの安全ガイド」では、大きな文字や多彩なイラストを採用し、見やすいように工夫したことなど、閲覧される多くの方にとって分かりやすいページ構成としました。このことにより、「第3回Webグランプリ」（公益社団法人日本アドバタイザーズ協会Web広告研究会主催）にて評価され、高齢者や障がいを持つ方でも分かりやすく利用しやすいウェブサイトを表彰する浅川賞を受賞しました。

ソーシャルネットワークでは、企業や商品、イベントの情報などを多くの方に伝え、より深く当社を理解していただくことを目的に、当社のFacebookの日本語版と英語版を2015年9月に立ち上げました。

当ページへの世界中の方々からのコメントや反応を貴重なご意見ととらえて、内容を分析し、情報発信の改善に役立てています。

「意外と知らないクルマの安全ガイド」はこちら

株主・投資家向けウェブサイト

「意外と知らないクルマの安全ガイド」

Facebook日本語版

社会への取り組み

ビジネスパートナーへの取り組み

ビジネスパートナーへの取り組み

当社では、部品調達先として国内外約300社の企業と直接取引があり、2次以降のお取引先も含めて当社の影響力の大きさを認識しています。そして、サプライチェーン全体で持続的競争力を確保・向上させるために、コスト競争力の強化、業界トップクラスの品質実現、重要生産拠点における現地調達推進など、お取引先とのさらなる連携強化に取り組んでいます。

また、CSRガイドラインの共有を基盤に、お取引先の皆様と一体となって社会に貢献しています。

サプライヤーCSRガイドラインの共有

お取引先と連携した取り組みを目指し、2010年に「サプライヤーCSRガイドライン」を策定しています。同ガイドラインを通して、国内すべてのお取引先と品質はもとより、労働や環境マネジメント、コンプライアンスなどの各分野に関して、同一の視点で連携して活動を推進しています。また、自主点検チェックシートを設け、お取引先各社が自己判断・自主改善できるようにしています。

新規にお取引先を採用する際にも、同ガイドラインを共有し、定期的に自主点検を行うよう要請しています。

今後は海外のお取引先へ同ガイドラインの英語版を展開し、グローバルな活動を進めていきます。

「サプライヤーCSRガイドライン」はこちら

紛争鉱物への方針と取り組み

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

当社はこれら紛争鉱物を調達することにより、人権侵害に加担することがないよう、「サプライヤーCSRガイドライン」を改訂し、紛争鉱物を原材料として使用しない方針を明記して責任ある調達を推進しています。

グリーン調達

当社は環境負荷の少ない調達とものづくりを実現するために、2012年に「グリーン調達ガイドライン」を策定し、お取引先とともにグリーン調達を推進しています。同ガイドラインではお取引先へのお願い事項として、環境負荷物質の管理や3R（リデュース、リユース、リサイクル）の推進などの取り組み項目を挙げています。

「グリーン調達ガイドライン」の運用についてはこちら

サプライチェーンマネジメントの推進

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

また、当社は「自動車産業適正取引ガイドライン」を遵守するとともに、1次お取引先にも遵守を依頼することで、2次以降のお取引先に関しても適切な取引が行なわれるよう取り組んでいます。

お取引先とのコミュニケーション

サプライチェーンの充実にあたって、お取引先への適切な情報提供や双方向のコミュニケーションは欠かせません。当社は毎年、調達方針の説明会を開催し、その周知を図っています。また、国内ではお取引先約200社の自主組織である「三菱自動車協力会」が毎年実施している講演会や各種研究活動に協力しています。加えて、お取引先に対する定期的な品質監査、「デザインレビュー研修(※1)」や品質セルフチェック指導を定期的に実施し、サプライチェーン全体の品質向上に取り組んでいます。

今後もこれらの活動を通じて、お取引先とのコミュニケーション・品質向上に積極的に取り組んでいきます。

(※1): 2013年度より、当社が取り組んでいるデザインレビュー手法の一つであるDRBFM(※2)について、主要取引先に本手法の概要や活動要領などを理解していただくことを目的にOJT研修「デザインレビュークルー研修」を実施。(計3回実施　延べ140社、173名が参加)

(※2): Design Review Based On Failure Modeの略称。変化点に特化し部品に潜在する品質リスクを抽出し対策を講じる品質管理の手法。

2016年三菱自動車新春懇談会の様子

サプライチェーンにおける人権配慮

当社は、自社による人権配慮の取り組みだけでなく、お取引先による人権配慮の取り組みも重視しています。そのため、「サプライヤーCSRガイドライン」に人権・労働に関する項目を記載し、自主チェックを要請しています。また新規に採用するお取引先に対しては、反社会的勢力との結びつきがない旨を表明いただいています。

サプライチェーンにおける事業継続計画の取り組み

大規模災害などが発生した場合に、お取引先からの部品供給が途絶え、事業が中断されるリスクを軽減するため、サプライチェーンにおける事業継続計画の策定に取り組み、お取引先・部品ごとに代替生産などの対策を構築しています。また、お取引先に「安否確認システム」に登録していただき、災害発生時には工場などの被災状況を即時報告していただいています。さらに、オリジナルの「サプライヤーマップ」を作成し、2次以降のお取引先に関しても被災状況・リスクが把握できる体制を整えています。

2016年4月に発生した熊本地震では、地震発生翌日の4月15日には各お取引先の被災状況を確認し、現地入りすると同時に、代替生産などの対応を実施しました。

社会への取り組み

株主・投資家への取り組み

当社は、株主・投資家の皆様に対し適時・適切な情報開示を行い、説明責任を果たすことが重要と考えています。
当社への理解を深めていただくために、IRウェブサイトの充実や各種刊行物の発行、株主総会、各種イベントの開催などに取り組んでいます。

継続的なIR情報の発信

個人株主の皆様に対しては、当社の業績や事業戦略、商品情報などを紹介する小冊子『ROUTE』を年2回発行（2015年は6月・12月に発行）するとともに、当社の決算情報やプレスリリースなどの情報をタイムリーにお届けするため、IRニュースメールの配信サービスを行なっています。機関投資家の皆様に向けては、2015年度に経営幹部による「IRロードショー」を東京・シンガポール・米国で実施し、業績や中期経営計画の進捗状況を説明しました。
また、世界中の株主・投資家の皆様に当社へのご理解を深めていただくため、スマートフォンなどのITデバイスにも対応させたIRウェブサイトのコンテンツを充実させました。
そのほか、『アニュアルレポート』『ファクトブック』（各日本語・英語版）を年1回発行しています。

- IRウェブサイト「株主・投資家の皆様へ」はこちら
- IRウェブサイト「IRライブラリー」はこちら

開かれた株主総会

当社では、株主総会を株主や投資家の皆様に当社に対する理解をより深めていただく場として位置付けています。このため、少しでも多くの株主様にご出席いただけるよう、できる限り集中日を避けて開催しています。また、当日ご出席が困難な株主や投資家の皆様にも株主総会の様子をご覧いただけるよう、株主総会の一部をインターネットでライブ中継し、株主総会終了後には約1ヶ月間、録画映像を公開しています。
さらに、国内外の株主様が議案の検討期間を十分に確保できるよう、和文および英文の招集通知を株主総会の開催日より3週間以上前に東京証券取引所や当社のウェブサイトなどで開示するよう努めています。

- IRウェブサイト「株主還元」（配当方針・配当金の推移）はこちら

株主様向けイベントの開催

「埼玉スタジアム2002」見学会

2015年9月、当社関連会社である浦和レッズのホームスタジアム「埼玉スタジアム2002」において株主様向けスタジアム見学会を2日間、計4回実施し、多数のご応募の中から抽選で選ばれた118名の皆様にご参加いただきました。
当日は、選手の控室やピッチサイドなど普段は入ることのできないエリアをご見学いただいた後、当社役員から会社概況などの説明をしました。
当社の事業、スポーツを通じたCSR活動へのご理解を深めていただくため、今後もこのようなイベントを継続的に実施していく予定です。

普段は下りることのできないピッチサイド

選手が実際に使用しているロッカールームの見学

社会への取り組み

従業員への取り組み／社員制度について

当社は、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、お客様に積極的に選ばれるクルマづくりを推進していきます。
その成功の鍵を握るのが「人」であり、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伸ばし、発揮することができる環境を作り上げていきます。

新社員制度の導入

「ものづくり力の伝承と強化」および「成長とやりがい」をコンセプトとして、社員制度の改正を行いました。新制度は2015年度から一部先行実施し、2016年度から全面運用を開始していますが、評価や処遇などの人事考課に加え、教育体系やキャリアの多様化といった幅広い人事テーマに関して、社員がよりやりがいを持って働ける基盤づくりを進めています。

新制度の概要

事務・技術系列（※1）の新制度では、各自が計画的にレベルアップを図れるよう、各職務区分は期待される役割と能力・経験の両面から定義し、職務昇進は能力・スキルの伸長や主体的な貢献度合いなどにより総合的に判定する運用に見直しました。また、階層別教育を強化し、能力・スキルを習得できる機会の拡大を図りました。さらに、多様な経験ができるよう異動促進制度を新たに設定するなどの改正を行いました。
技能系列（※1）については、製造現場の品質・生産性の向上を継続できるよう、高度な技能や豊富な現場経験をマネジメントに活かせる役職の設定、熟練度の高い技能を持った人材の認定制度の導入、さらには給与のうち役割・貢献度に応じた部分の見直しや役職者が担う役割・責任の重さに対して適正に報いる役付手当ての増額などの改正を行いました。

系　列	項　目	目的・制度概要
事務・技術系	昇進運用	上位職務区分に求められる能力・スキル要件「クオリティーゲート（※2）」と自発的な貢献や資格などのスキルを加点的に評価する「クレジット」により昇進を判定
	階層別教育	昇進要件と階層別教育を連動させることにより、社員制度・教育研修の両面から人材育成をサポート
	異動促進	異動経験によって視野を広げることを目的に「公募制度」「異動指名制度」「社内出向制度」などを導入し本部や部門間の異動を促進
技能系	技能系エキスパート	技能的な視点から課長を支援する「技能系エキスパート」を新設することで、高度な技能と豊富な現場経験を持つ人材を製造現場のマネジメントに取り入れ、安全・品質・生産の向上を推進
	マイスター制度	極めて熟練度の高い技能を保有し、横断的な課題解決・工法改善・後進育成に貢献している人材を「マイスター」として認定。製造現場の改善活動の推進と人づくりを支える〝親方〟育成
	役付手当の増額	役職者が担う役割・責任の重さに対して、より手厚く報いることを目的に、役付手当てを増額

（※1）：技能系列とは、直接生産作業またはその補助業務を行う者のほか、それらの指導・監督にあたる者をいい、事務・技術系とはそれ以外の者をいう。
（※2）：個人の次のステップ（職制）に必要な能力・知識・スキルの習得状況を客観的に判定する仕組み。

新評価基準

当社が求める人材像として、視野を広げ他の部門との連携ができる人、自ら課題を設定し最後までやり切れる実行力を持つ人などを掲げ、その実現のため、人事評価の新しい基準を設定しました。

① 枠をはみ出せ	自ら役割を広げる、他者を巻き込む
② 動きを生み出せ	自ら課題を掲げる、倍速で動く・動かす
③ 結果にこだわれ	粘り強くやりきる、収益性を高める
④ 個人を高めよ	専門性を発揮する、周囲をリード／サポートする
⑤ 規範を守る	お客様視点で考える、論理的に正しく判断する

また、個々の成果責任を明確にし、上司とのより深いコミュニケーションを通じて結果にこだわることを目指しました。従来年1回だった目標設定を半期ごとに分けるとともに、上司が部下一人ひとりに「果たすべき役割」を与え、それに沿って本人が目標を起案する形式に変更しています。
さらに、人事の透明性を高めるために、2015年度からは経営幹部が直接関わる人事会議を導入し、全社にまたがる人事事項について検討しています。

キャリア開発の取り組み

キャリア開発にあたっては、社員一人ひとりが業績や能力、ライフプランにもとづいて主体的に目標を持ち、能力向上につなげられる仕組みを整えてきました。具体的には、社員が自己のキャリアを棚卸し、将来進みたい方向と中・長期的なキャリアデザインを記載するキャリアデベロップメントプランにもとづき、毎年上司との面談を行います。これを通じて、自身の課題を客観的に把握し、納得感と高いモチベーションを持って自らのキャリア形成を進めることを目指しています。
また、社内公募や異動指名制度を通じて、キャリアを拡げていくことも可能になっています。

各部署を担当する「ビジネスパートナー」を設置

人事部門には各部署を担当する「ビジネスパートナー」を置き、職場の悩みや課題を迅速に吸い上げサポートする仕組みを2015年4月に導入しました。各部署へのサポートに加え、今後の人事制度などの改革の中で各職場が直面する問題を広く・深く理解し、意見を吸い上げて人事施策に反映していくことも役割としています。
2015年度は18名のビジネスパートナーが各部署で活動しています。

社会への取り組み

従業員への取り組み／人材育成の考え方

人材育成基本理念にもとづく教育制度

当社では、新入社員から部長クラスまで、体系的な人材育成が図れるよう、全社の教育体系を見直し、2016年度から運用を開始しました。

教育体系の見直しに当たっては、三菱グループ共有の経営理念である「三綱領」と当社の「企業理念」、日々の業務の方向付けとなる「行動指針」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ました。また、職務区分ごとに求める人材像を設定し、両者をもとに具体的な個々の研修カリキュラムを作成しました。あわせて昇進要件となる各種研修や試験も用意し、教育制度と昇進運用の連携も図っていきます。今後は研修の実績に合わせて、さらに研修内容の充実を図る予定です。

人材育成に関しては、従業員は毎年行う上司との面談の中で、各人の将来のありたい姿についても話し合います。将来像を上司・部下で共有することで、より納得性の高い人材育成が実現されることを意図しています。

① 目指すべき姿	「教育の柱」と「教育目標」を新設
② 研修(Off-JT)	研修の充実、クオリティーゲート(※)の新設
③ 人材育成体制	研修に職場(上司)を今まで以上に巻き込み、「上司と部下が共に成長する風土」へ
④ 職務経験(OJT)	①～③を通じて全社員の能力・スキルの底上げを担うことで、より効果的なOJTを実施
⑤ 規範を守る	お客様起点で考える、論理的に正しく判断する

(※):個人の次のステップ(職制)に必要な能力・知識・スキルの習得状況を客観的に判定する仕組み。

社外目線の強化に向けて

仕事の成果は、自分の組織の外に提供することで、初めて価値が生まれます。「自分の仕事は本当に価値を生み出しているだろうか、組織の外にいる人やお客様の求めるものに合っているだろうか」と、このように外からの目線で自分の仕事を点検し続ける人を育てる取り組みを進めています。

異業種交流研修への参加

社内研修の充実を図るだけでなく、多様な会社から受講者が集まる社外研修も積極的に活用しています。若手社員から管理職まで幅広い層の社員が、他社社員と交流することで新しい視点を得ています。

参加した社員の声

・他社社員の悩みや夢を聞くことで、自分に無かった意識を業務に活かす参考になった。
・仕事に対して様々な思いや考え方を持っている方や、将来のビジョンを明確に持っている方など、様々な方がいてとても刺激的であった。
・自分を見つめ直すこと、また他業種の社員と自分を比較することができる貴重な機会だった。
・異業種の方の向上意識がとても強く、着眼点やアプローチの仕方などで自分の知らないことを教えられ、自身の視野の狭さに気づいた。

社内連携研修の実施

部門間の連携やリーダーシップの強化を狙った「社内連携研修」にも力を入れています。その一例として、管理職対象の自主参加型研修として、職場を越えて集まったメンバーによる問題解決型研修を行っています。この研修では、各職場が抱える課題をテーマとして、参加者全体で解決策を立案します。このような研修に繰り返し参加させることで、部門の壁を超えた社員同士の連携を強化することや、社員の視野を広げて職場マネジメント能力や問題解決能力を高めることを狙っています。

グローバル人材の育成に向けて

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。

海外で活躍できる人材の育成のために

海外との連携には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います。初・中級者には基礎力向上のための、上級者には実際のビジネスシーンで使える実践力向上のための各種の研修を設けています。さらに英語圏以外の国への駐在予定者には、第二外国語クラスとして、現地語の研修も用意しています。
また、語学研修のほかにも、社員のステップアップを図る研修の一環として、海外工場を訪問して工場見学や現地スタッフと意見交換を行うカリキュラムを組み入れることを計画しています。

英語研修の様子

新工場の担い手を育成

インドネシア研修生の受け入れ

2017年4月から生産開始予定であるインドネシア工場の新規立ち上げにあたり、岡崎製作所では、同国から102人の研修生を1年間（一部の部門は2年間）の予定で受け入れています。研修生は組立部門と品質管理部門に分かれ、それぞれの業務を学んでいます。
組立部門では、研修生が各作業班に配属され、その作業班の全ての工程を覚えることを目標としています。受け入れにあたっては、一人ひとりに指導員が付き、さらに工程のリーダーがフォローする体制をとりました。研修生は皆勤勉で、学習意欲が高いのが特徴です。彼らの中から現地インドネシア工場の作業長やラインのキーパーソン、現地教育担当者が輩出されることが期待されています。
品質管理部門でも、抜き取り検査の現場でインドネシア研修生が学んでいます。データ管理まで含めた幅広い技術・測定方法を学び、規格が異なるインドネシアに戻っても業務に応用ができるよう配慮しています。
研修にあたっては、日本語のマニュアルを参照してもらいながらの作業となりますが、安全に関わる重要な内容はインドネシア語に翻訳するなど適宜対応しています。
また、研修生たちが母国を離れ、慣れない環境で長期間生活することへの配慮も行っており、例えば、製作所の食堂では、研修生たちが宗教上口にすることのできない食材があればメニューにインドネシア語で表示をしています。
海外研修生に関しては、インドネシアに限らずフィリピンやタイからも多くの研修生が日本にやってきます。グループ内のグローバルな人材交流が活性化することで、当社のもの作りの思想・精神であるMitsubishi Motors Production Way（三菱自動車生産方式）の基本理念やノウハウを海外の生産拠点にも伝承し、当社グループ全体の技術力向上につながることを目指しています。

品質管理部門の研修を受けている様子

組立部門の研修を受けている様子

生涯教育の支援

当社では、改正高年齢者雇用安定法施行に合わせて60歳以上の定年退職者の再雇用を推進し、熟練者の技術や知識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なう「グッドライフセミナー」を定期的に開催するなど、生涯キャリア開発の支援にも取り組んでいます。

社会への取り組み

従業員への取り組み／人権に関する取り組み

人権に関する考え方

当社は、「三菱自動車企業倫理」の中で「人権はもちろん、他国の文化や多様な価値観を尊重します」とした上で、「人権を尊重し、不当な差別やいじめ、セクシャル・ハラスメントは行なわないとともに、放置しません」と明記しています。

人権啓発推進体制

管理部門担当の役員を推進委員長とし、人権啓発教育を推進する体制を設けています。各地区の教育担当者が、共通の資料にもとづき、昇進者研修の中で講師を担当し、人権意識の向上に努めています。

人権に関する研修の実施

当社では、すべての従業員が人権を尊重する風土を構築するために、階層別研修や新入社員研修をはじめとする様々な研修の中に、人権尊重への理解を深めるためのプログラムを盛り込んでいます。

2015年度の階層別研修での人権関連研修受講者数

研修の種別	受講者数
一般社員昇進者研修	約500人
新入社員研修	約250人
管理職昇進者研修	約100人

階層別研修とは別に、各部署のコンプライアンス・オフィサーやコードリーダー（部長）を対象とした定例の研修会においても、社内のコンプライアンスに関する情報共有や、職場でのハラスメントの発生時の対応や未然防止を中心に研修を実施しており、2015年度はのべ660人が参加しました。

差別の禁止

「三菱自動車企業倫理」においては、差別やいじめ、各種ハラスメントを自ら行わないことは当然として、放置しないことも従業員に求めています。そのために、前述の研修の実施や、相談体制の設置・周知などを行っています。また多様性の重要性についても研修の中で取り上げ、様々な人の行動の背後にある価値観の違いに配慮して協働することを促しています。

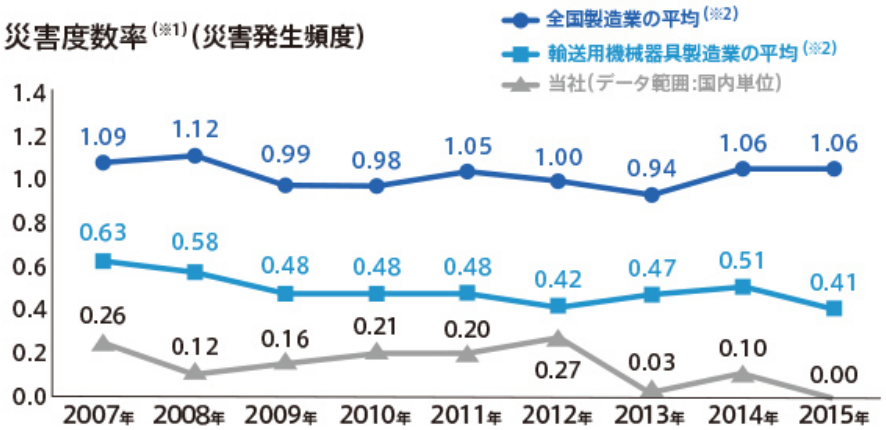
三菱自動車企業倫理はこちら

安全衛生に関する方針

従業員の安全と健康の確保は企業活動の基盤であり、普遍的なものとして継続して取り組んでいます。
安全衛生に関しては、年1回、担当役員、各事業所のトップおよび労働組合代表が参加する「中央生産委員会」で、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に対して1年間の活動状況を評価し、次年の「全社安全衛生管理方針」を策定しています。同方針では、安全衛生に関する数値目標を設定し、重点施策を取り決めて目標達成に取り組んでいます。

安全な職場づくりの取り組み

全ての従業員が安心して仕事に専念できるよう、“安全は全てに優先する”との基本理念を「全社安全衛生管理方針」に掲げ、安心で安全な職場の実現に向け活動を進めています。
職場での災害を未然に防止するため、不安全な状態・行動を洗い出し、改善につなげています。例えば、事業所幹部や職場の管理監督者による職場相互の安全点検を行い、日頃気づかない危険要因の洗い出しや、従業員一人ひとりからの改善要望を取り入れるなどして、安心して働ける職場づくりに取り組んでいます。その結果、2015年の労働災害は11件と、前年の24件から大幅に低減し、2015年の管理目標「12件以下」を達成しました。また労働災害のうち、休業災害については年間ゼロを達成しました。
当社子会社のパジェロ製造株式会社は、労働者の安全管理、健康保持増進対策、メンタルヘルス対策、過重労働防止対策など、幅広い分野で積極的な取り組みが評価され、2015年7月に厚生労働省から「安全衛生優良企業」に認定されました。この認定は、2015年度から導入された安全衛生優良企業公表制度にもとづくものであり、同社は全国で2社目、製造業では初の認定企業となりました。



(※1):100万延べ実労働時間当たりの労働災害による**死傷者数(休業1日以上)**
(※2):厚生労働省「労働災害動向調査」

心身の健康づくりの取り組み

従業員の心身の健康維持・増進に向けて、生活習慣病の改善指導とメンタルヘルス対策を重点施策として取り組んでいます。特に、病欠者の半数以上を占めるメンタル疾患への対応については、これまでの対策を一歩進め、2015年からは予防に取り組む「心の健康プログラム」を開始しました。ストレスチェックの評価結果から高いストレスが推定される従業員に対しては、産業医やカウンセラーが面談を行っています。また、職場ごとにストレス度を評価し、メンタルヘルスケアの向上や職場環境の改善につなげています。さらに、2015年5月から社外の従業員支援プログラムによる相談窓口を追加設置し、悩み相談をしやすい環境を整備しました。その結果、2015年は、メンタル疾患による新規の病欠者数を2014年に比べて、17%低減することができました。

社会への取り組み

従業員への取り組み／社員一人ひとりが活躍できる環境づくり

グローバル化の進展やお客様ニーズの多様化による経営環境・市場環境の変化に柔軟に対応し、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、お客様視点でクルマの新しい魅力、価値を創り出していく必要があります。そのために社員の多様性を尊重し、一人ひとりが働きやすく、活き活きと仕事に取り組むことができる環境づくりに取り組んでいます。

ダイバーシティ推進の取り組み

当社では2014年7月にダイバーシティ推進方針を策定し、同方針を浸透・実現するための専任部署としてダイバーシティ推進部を設置しました。

ダイバーシティ推進方針

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

Di@MoND
Diversity @ Mitsubishi Motors New Drive

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併せ持ちます。社員一人ひとりがその個性を発揮し、光り輝くとともに様々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。

ダイバーシティレポートの発行

当社のダイバーシティ推進活動について、社内外の方に知っていただけるよう、ダイバーシティ専門誌『Diversity Report（ダイバーシティレポート）』を創刊しました。本誌では、ダイバーシティの基本情報をはじめ、当社がダイバーシティを推進する理由について、様々なメッセージや活躍事例を通じて解説しています。

2015年9月に発行した創刊号は、「女性活躍推進特集号」と題し、リーダー、海外駐在員、生産現場スタッフ、若手エンジニアなど “ダイアモンド”のように個性を活かし光り輝く女性社員を紹介しています。また、仕事と家庭・育児を両立できるように設けている両立支援制度の説明や利用している社員の声も紹介しています。今後は、ダイバーシティの他の要素（年齢、国籍、障がい・介護の有無など）にも焦点を当て、様々なテーマで「ダイバーシティレポート」を発行します。

女性社員の活躍推進の取り組み

「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。 2015年度は、女性主任層（係長クラス）を対象とした「女性リーダー育成支援プログラム」や若手女性社員を対象とした「キャリア研修」を実施しました。

女性管理職比率は、10年前（2005年）と比べて約5倍に増え、2016年3月現在、2.2%（41名）で、うち部長クラスは3名となっています。当社では、女性活躍推進法に基づき「女性活躍推進行動計画」を策定し、2020年度末までに女性管理職を100名にする目標を立てています。今後も引き続き、より多くの女性社員が、より責任ある業務を行える環境づくりに取り組みます。

女性活躍推進に関する行動計画

ワークライフバランスの取り組み

社員の多様な働き方に対応できるように、様々な両立支援制度の充実に努めています。2015年度は、多様な働き方やライフイベントにも対応できるよう「在宅勤務制度」や「帯同休業」制度を新規に導入し、「多様な社員が能力を最大に発揮できる環境づくり」を進めています。

ワークライフバランスに関する主な制度

制度		内容	制度利用者数（※1）		
			男性	女性	合計
育児	妊娠期休業	妊娠から産前休業までの間で1回	−	7	7
	産前産後休業	産前6週間、産後8週間	−	47	47
	育児休業	3歳到達日の翌年度4月末まで取得可能	3	108	111
	子の看護休業	小学6年生の年度末まで、対象となる子1人：5日以内、2人以上：10日以内、それぞれ最初の5日間は有給5日。	62	123	185
	育児勤務	小学校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。	3	136	139
介護	介護休業	介護対象者1人につき、通算2年まで取得可能。	1	0	1
	短期の介護休業	介護対象者　1人：5日以内、2人以上：10日以内、それぞれ最初の5日間は有給5日。	44	17	61
	介護勤務	介護対象者1人につき、休業期間含め、通算2年間取得可能。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。	0	3	3
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。	40	17	57
	積立休暇	業務外の傷病への対応、親族の介護・看護・子の育児、ボランティア活動、不妊治療を行うための休業、年次有給休暇の残存日数のうち、年4日を限度に最大40日まで積み立てることができる。	322	18	340
	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）。	約3,800	約850	約4,650
	在宅勤務	自宅に業務用パソコンを持ち帰り業務の遂行を可能とする。（40時間 /月を限度に実施可能）	3	40	43
	再雇用制度	妊娠・出産・育児・介護・結婚・居住地変更をともなう配偶者の異動、その他会社が認めた理由により退職する社員を対象。資格期限は退職後5年以内。	0	0	0
	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ヶ月以上5年以内の範囲	0	2	2

（※1）：制度利用者数は2015年度実績。フレックスタイムは制度利用可能者数。

制度利用者の声

2009年と2014年に約1年間ずつ育児休暇を取得し、現在育児勤務6年目です。この数年で育児勤務者が増え、在宅勤務などの両立支援制度も充実し、どんどん働きやすい環境になってきていると感じます。仕事は、マーケティング推進部で広告宣伝業務をしています。

限られた時間内で業務をやりくりするのは、日々試行錯誤ですが、職場の上司・同僚の理解と支えのおかげで、やりがいのある仕事に挑戦させてもらっています。

国内営業本部マーケティング推進部
竹内 直子

仕事と育児の両立を応援

当社では、仕事と育児の両立を目指す社員を積極的に応援しています。

2015年度は、「育児休業中の社員と育児時短勤務者とのランチ交流会」を本社にて開催し、約50名が参加しました。本会は、先輩社員との交流を持つことで、育児休業者の職場復帰に対する不安解消や、育児勤務者ならではの悩み解消・ネットワーク作りを狙いとしています。育児休業者には、来社の機会に職場の上司との面談を促し、相互のコミュニケーションも図っています。

また、外部講師による「育児勤務者研修」「育休・育児勤務者を部下に持つ管理職研修」を継続的に開催しています。2015年度は、4地区(本社、岡崎、京都、水島)で開催し、約120名が参加、育児勤務者は「時短勤務からフルタイムへ移行した後も含めた長期的キャリアの捉え方」について、また上司は「今後、育児勤務者や育児休業者が増加していく中で、どのようにマネジメントをすればいいか」について外部講師から学びました。

ランチ交流会参加者(本社)

育休・育児勤務者を部下に持つ管理職研修(京都地区)

仕事と介護の両立を支援

少子高齢社会が進む中、育児だけでなく「仕事と介護」の両立を会社として支援することも重要と考えています。

2015年度は、介護に対する社員の不安軽減のために介護専門家による「介護相談窓口」を設置しました。また、介護の現状や介護の準備、介護保険の仕組みなど、仕事と介護の両立について知っておきたい基本知識について外部講師による「介護セミナー」を4地区(本社、岡崎、京都、水島)で開催し、約470名が受講しました。

介護セミナー受講風景(水島地区)

介護セミナー演習風景(岡崎地区)

シニア人材の雇用拡大

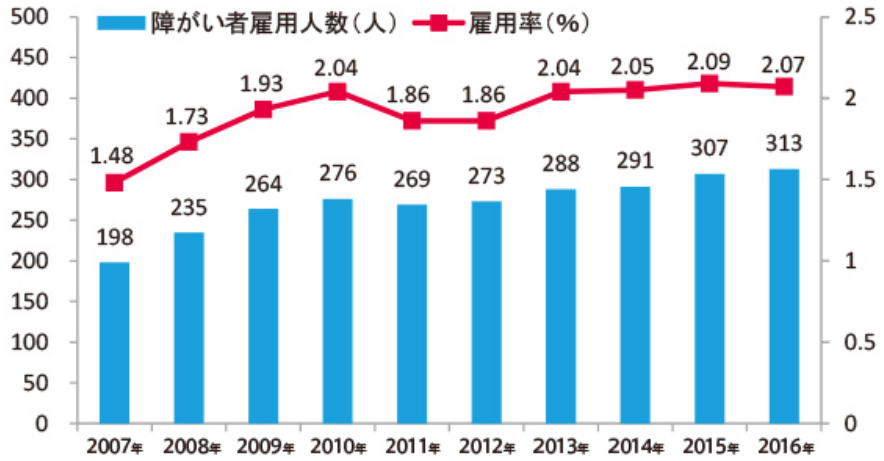
当社では、技能・技術の伝承・人材の確保などを目的に、定年後のシニア人材を再雇用する制度を運用しています。2016年4月時点で、約600名の継続雇用者が在籍しており、技術の伝承や後進育成にあたっています。今後もシニア人材が一層の力を発揮できる職場環境づくりに取り組んでいきます。

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。

2007年4月に設立した特例子会社の「株式会社MMCウイング」においても雇用を推進、当社の2016年4月時点での障がい者雇用率は2.07%（法定雇用率2.0%）となっており、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。

障がい者雇用の推移（※2）



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

定着から自立へ

障がい者雇用の次なるステップを目指す

株式会社MMCウイングでは、岡崎製作所と水島製作所の2ヶ所で計44人の知的障がい者を雇用しています。当社も設立10年目に入り、県内の障がい者就労・支援センターや特別支援学校から、現場実習依頼や就労に関するお問い合わせを多数いただくようになり、地域での認知度も定着してきました。

業務としては清掃作業を中心に、廃棄書類のシュレッダー、廃棄部品解体作業や小物部品組み付け作業なども行なっています。

従業員同士は仲が良く、和気あいあいとした雰囲気の中で、彼らの活躍の場が広がってきていることは素直に喜びたいと思っています。

一方で、障がい者の人生にとって、大きな課題の1つが「自立」です。一人で生活していける障がい者はごくわずかです。当社も、この課題に関していえば、あらゆる面で自立を促すレベルには、まだ至っていません。

設立10年目にあたり、当社は単なる「就労の場の提供」から変革する時期にきていると感じています。仕事を通じて自信をつけ、さらなるステージへとステップアップしてもらうという新しい役割です。そのために従業員には、生活する上での常識の教育にはじまり、個性に応じて責任ある役割を少しずつ任せるなど「学びの場」も提供していくつもりです。これらの取り組みは短期間で成果が出るものではありませんが、現在11人いる指導員と一緒に、じっくり見守っていきたいと考えています。

株式会社MMCウイング 取締役社長 鎌田重雄

解体作業中の様子

社会への取り組み

従業員への取り組み／労使の対話

労使関係に関する考え方

当社は世界人権宣言やOECD多国籍企業行動指針の基本原則を支持し、従業員に対して労働基本権を保障しています。また、労使協約において、組合が労働三権（団結権、団体交渉権、団体行動権）を保有することを認めると定めています。

2016年4月現在、当社労働組合には12,316人（除く継続雇用者）が加入しており、これは役員・管理職を除く一般従業員の99%にあたります。

労働組合との関係

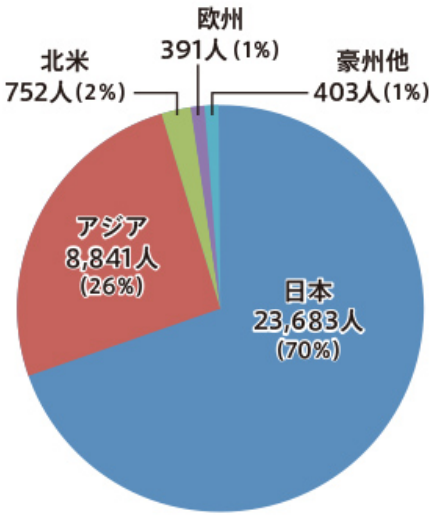
労使協議の場としては、労使協議会や団体交渉を定期的に開催し、労働条件や労働環境などの課題について情報共有を図り、労使一体となって課題解決にあたっています。2015年度は本社・労組本部間で計60回の協議を実施しました。その他、各地区においても事業所・労組支部間で多数の協議を実施しています。

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。

従業員数

		2013年度	2014年度	2015年度
単独従業員数	合計	12,698人	12,848人	13,033人
	男性	11,570人	11,663人	11,806人
	女性	1,128人	1,185人	1,227人
連結従業員数		30,280人	30,498人	29,555人
連結臨時従業員数		5,425人	5,324人	4,515人

地域別従業員数（連結ベース合計34,070人）



従業員数の数値は、いずれも2016年3月31日時点

従業員の構成（単独）

		2013年度	2014年度	2015年度
平均年齢	男性	40.4歳	40.7歳	41.4歳
	女性	37.8歳	37.7歳	38.6歳
平均勤続年数	男性	17.0年	17.1年	16.9年
	女性	13.0年	12.6年	12.5年
離職者数		240人	204人	235人
自己都合		193人	174人	205人
会社都合		0人	0人	3人
転籍等その他		47人	30人	27人

新卒採用者数と3年前の新卒入社の定着状況

		2013年度	2014年度	2015年度
新卒採用状況	合計	327人	337人	338人
	大卒・修士以上	198人	235人	230人
	短大・専門	17人	0人	0人
	高卒・他	112人	102人	108人
3年前の新卒入社	合計	248人	354人	257人
	男性	222人	320人	231人
	女性	26人	34人	26人
うち3年後の在籍者	合計	225人	330人	238人
	男性	204人	298人	215人
	女性	21人	32人	23人

労働時間と有給休暇取得率

	2013年度	2014年度	2015年度
一人あたりの年間総労働時間	2,110時間	2,124時間	2,116時間
一人あたりの所定外労働時間	311時間	350時間	330時間
年次有給休暇取得率	80.9%	82.2%	79.9%

育児休業取得者数と復帰後定着率

		2013年度	2014年度	2015年度
育児休業取得者数	合計	44人	53人	111人
	男性	2人	1人	3人
	女性	42人	52人	108人
復帰後定着率(※1)		91.6%	100.0%	86.3%

(※1):育児休業から復職した社員のうち、復職後3年以上在籍を継続している社員の割合。

女性の役職登用状況

		2016年7月時点
女性管理職（※2）	人数	45人
	比率	2.7%
	うち部長職以上	3人
女性役員（※3）	人数	2人
	比率	4.3%

（※2）：休職派遣者を除く。
（※3）：女性役員人数には社外取締役・社外監査役を含む。

給与について

給与水準については国内外とも現地の法令を順守した上で、業界水準を考慮して決定しており、個々の法人内で、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。

社員意識調査の実施

安心して働ける環境のもと職場の業務改善を推進するために、純間接員（生産現場のライン従事者を除く全従業員）約7千人を対象に毎年1回、社員意識調査を実施しています。調査結果は、各職場の意識改善や業務改善のための参考指標として活用しています。

	2013年度	2014年度	2015年度
回答者数	6,000人	6,780人	7,417人
回答率	95.2%	99.5%	99.9%

活動方針・概要

Drive@earth

MITSUBISHI MOTORS

社会貢献活動方針

三菱自動車は、企業理念にもとづき、「次世代育成」「交通安全」「環境保全」「地域活動」の4つを、主要なテーマとして社会貢献活動を推進しています。
中期経営計画「ニュースステージ2016」の3ヶ年は、国内外のグループ会社が各々で取り組んできた社会貢献活動を取りまとめて、グループグローバルに推進することを目指しています。国内外のグループ会社とネットワークを構築し、地域の声に耳を傾けながら活動していきます。
2015年度は国内外グループ会社の社会貢献活動に関する情報収集の仕組みを構築しました。2016年度はこの仕組みを活用して国内外グループ会社からの情報収集を行い、ホームページなどに掲載し、情報公開に努めます。2017年度以降は、社会貢献活動方針をグループグローバルに展開、共有してまいります。
また、社員が社会的課題への関心と感受性を高め、積極的に社会貢献活動に取り組むことが社員の成長につながると考え、社員参加型の社会貢献活動に取り組んでいます。

社会貢献活動方針

次世代育成／Support for the next generation
豊かな未来を創る次世代の育成を支援します。

交通安全／Traffic safety
交通事故のない社会を目指し、交通安全の
教育・普及に貢献します。

環境保全／Environment preservation
大切な地球環境の保全に貢献します。

地域活動／Participation in local communities
地域社会の活性化と発展に貢献します。

社会貢献支出額（※1）

	2014年度	2015年度
支出額	約3.7億円	約3.8億円
対経常利益比率	0.30%	0.36%

（※1）：寄付金のほか、現物給付・社員による活動・施設開放などを金額換算したものを含む。
ただし、社員が個人的に行った募金やボランティア等の活動は含まない。

社会貢献支出額の内訳

	2014年度	2015年度
各種寄付	292百万円	288百万円
災害被災地支援	17百万円	22百万円
その他（※2）	58百万円	67百万円
計	367百万円	377百万円

（※2）：当社が独自に、もしくは当社とNPO団体と協働で企画・運営した社会貢献活動の経費等

三菱自動車STEP募金

2009年4月に開始した「三菱自動車STEP募金」は、"一人の百歩"より"百人の一歩"というスローガンのもと、三菱自動車グループの社員が自らの意志で毎月定額を募金し、継続的に社会貢献できる仕組みです。この募金を利用し、社会貢献活動の主要テーマのうち「次世代育成」「交通安全」「環境保全」の3つに「災害支援」を加えた4つの分野で、5つの活動を支援しています。
（2016年3月末現在2,771人参加）

■「三菱自動車STEP募金」参加企業
- 三菱自動車工業株式会社
- 三菱自動車エンジニアリング株式会社（MAE）
- MMCテクニカルサービス株式会社
- 三菱自動車ロジテクノ株式会社
- パジェロ製造株式会社（PMC）

三菱自動車の社会貢献ブログ

日々の活動の様子を担当者の目線でお伝えしています。
「三菱自動車の社会貢献ブログ」はこちら

社会貢献活動

次世代育成　Support for the next generation

豊かな未来を創る次世代の育成を支援します。

小学生自動車相談室

1993年から毎年、小学5年生の社会科で「自動車産業」の授業が行われる夏から秋にかけて、「小学生自動車相談室」を開設しています。
小学生からは「ハンドルはどうして丸いの？」「1台の車をつくるのにどのくらい時間がかかるの？」「電気自動車はどのようなしくみで動いているの？」など、様々な質問が寄せられています。
2015年度は77件のお問い合わせにお答えしました。

詳しくはこちら

こどもクルマミュージアム

バーチャル工場見学や電気自動車に関するクイズなど、小学生が楽しんで学べるコンテンツを当社ウェブサイト内にご用意しています。小学生向け専用パンフレットと併せてご活用いただくと、効果的に学習できます。

詳しくはこちら

体験授業プログラム　本社　岡崎　京都　滋賀　水島　PMC

「本物の体験を通じて楽しく学ぶ」をコンセプトに、2005年から毎年、各地区の教育委員会などと連携して当社社員を小学校に派遣しています。
小学5年生の社会科授業として、クルマと環境問題との関係性を学ぶ「環境編」や、デザイナーによる「デザイン編」の授業を行っています。
2015年度は55校3,579人が受講し、2005年からの受講者累計は約3万人となりました。

詳しくはこちら

先生からの声

普段体験できないことができ、子どもたちは一つ一つのことが大きな学びになりました。
授業後の週末、近くの駐車場に電気自動車が停まっていることに気がついた児童がいて、さっそくその話をしてくれました！どの児童も環境と自分を結び付けて考えることができていて、これからの学習が楽しみになりました。
（東京都中野区立谷戸小学校 天野先生）

企業訪問学習の受け入れ 本社 岡崎 京都 滋賀

将来について考え視野を広げるため、修学旅行や総合学習を利用して企業を訪問する中学生の受け入れを行い、働くことへの理解を深める機会を提供しています。
2015年度は14校約60人の中学生が来社し、2002年からの累計は約1,050人となりました。
詳しくはこちら

生徒からの声

僕は今回の企業訪問で電気自動車の構造や、自動車の製造過程を詳しく知ることができました。特に電気自動車の構造の説明では、知らなかったことをたくさん知ることができたので、とても良い勉強になったと思います。『i-MiEV』の試乗をした時は、走行中の振動の少なさや、モーター音の静かさに驚きました。
（宮城県仙台市立桜丘中学校　3年生）

キッザニア

2006年10月の「キッザニア東京」に続き、2009年3月にオープンした「キッザニア甲子園」にも協賛し、運転免許試験場やレンタカーなどのキッザニア内のパビリオンに出展しています。
子どもたちが自ら考え、行動することで、社会の仕組みの理解や協調性・積極性・コミュニケーション能力など生きる力を身につけるお手伝いをしています。
詳しくはこちら

スポーツ教室 岡崎 京都 水島

地域の小・中学生や高校生などを対象に野球教室やバドミントンの講習会、アイスホッケー教室を開催し、地域スポーツ振興に努めています。
2015年度、野球教室には岡崎地区で5回約190人、水島地区で1回約100人が参加しました。京都地区のバドミントン講習会には12人が参加しました。釧路市でのアイスホッケー教室には39人が参加しました。

参加した社員の声

男子バドミントン部が1部リーグに昇格したこともあり、中学生は憧れの眼差しを向けていました。また、中学生が一生懸命シャトルを追いかけている姿が印象的でした。
参加者は少人数でしたが、その分、中身の濃い練習が出来たと思います。
今後もこのような講習会を地域貢献のためにも継続して開催していきたいです。
（知的財産部　築山　晴美）

チャイルド・スポンサーシップ

©World Vision Japan

特定非営利活動法人ワールド・ビジョン・ジャパンを通じ、開発途上国の子どもたちが元気に成長できるよう、地域の環境改善とニーズにあった貧困解決のための開発を支援しています。
2015年度は約65万円、2009年度から累計約400万円を寄付しました。

STEP募金

支援先からの声

アジア、アフリカ、中南米の12ヶ国で、チャイルド・スポンサーシップを通して、子どもたちの健やかな成長を支えていただいています。社員の皆さまから現地の子どもたちに、励ましのお手紙やクリスマス・誕生日カードを贈っていただくなど、心温まるご支援に、心より感謝申し上げます。
（特定非営利活動法人ワールド・ビジョン・ジャパン ドナーエンゲージメント課
課長　堀切 かおり 様）

「森の積み木」プロジェクト

子どもたちが木の温もりを感じ、創造性を働かせて遊んでもらうことを目的に、「パジェロの森」（山梨県早川町）のヒノキ間伐材で作った積み木を、幼稚園などに寄贈しています。
2015年度は20ヶ所、2010年12月から累計143ヶ所に寄贈しました。

STEP募金

寄贈先からの声

最近の子どもは天然素材のおもちゃで遊ぶことがほとんどないので、素晴らしい積み木をプレゼントして下さり嬉しいです。
子どもたちはヒノキのいい香りを味わい遊んでいます。
木の温もりを味わいながら大事に使っていきたいと思います。
（岐阜県坂祝町立坂祝幼稚園）

キッズエンジニア 岡崎

自動車を中心とした様々な分野の科学技術やものづくりの楽しさを子どもたちに体験学習してもらう夏休みイベント「キッズエンジニア」（主催：公益社団法人自動車技術会）に協賛しています。
2015年度は、クルマの模型を作って走らせ、空気抵抗について学習するプログラムを実施し、2日間で148人の子どもたちが当社プログラムに参加しました。

学生フォーミュラチームへの支援 岡崎 水島

学生が自ら構想・設計・製作した車両により、ものづくりの総合力を競う「全日本学生フォーミュラ大会」（主催：公益社団法人自動車技術会）への支援を行っています。
2015年度は大会スタッフとして社員の派遣や、出場チームへの部品提供支援を行いました。

社会貢献活動

交通安全　Traffic Safety

交通事故のない社会を目指し、交通安全の教育・普及に貢献します。

クルマの学校 本社 販売会社

参加者の皆様と一緒に考え、一緒に学び、一緒に楽しみながら運転のコツやクルマと安全などについて学ぶドライビングスクールを開講しています。
2015年7月と2016年3月には、キリンビール株式会社とのコラボレーションで飲酒運転根絶を目的とした「適正飲酒講座」も同時に開催しました。
2015年度は、販売会社での開催を含め、1,217人が参加しました。
詳しくはこちら

参加者の声

3年ぶりにハンドルを握りました。
交通量の多い都心での運転や狭路、駐車に不安がありましたが、ご指導のおかげでかつての運転感覚をすぐに取り戻せました。「車での旅行」という楽しみも増え、車は生活を豊かにしてくれます。
（大矢 麻紀子　様）

事業所地域における交通安全活動 岡崎 PMC MAE

工場周辺の主要道路交差点で、早朝の交通安全立哨を行っています。
社員で構成する「三菱自動車セーフティドライバーズクラブ」では、2015年度は、会員延べ1,007人が32回活動をしました。
また、同クラブ会費の一部を「東海交通遺児を励ます会」に寄付し、子どもたちの自立や交通安全推進などに活用しています。

「交通安全絵本」プロジェクト

STEP募金

子どもたちが交通安全に関するルールやマナーを分かりやすく学べる「交通安全絵本」（全6巻）を国内事業所近隣の小学校や図書館などに寄贈しています。
2015年度は1,272冊、2010年7月から累計3,420冊を寄贈しました。

寄贈先からの声

園児がこれからいろいろな場面に遭遇していく中で、交通事故で怪我をしないよう指導していくことは必要不可欠だと思っています。
この絵本は園児がこれから遭遇する場面も含まれており読み聞かせをするには大変ありがたい絵本です。
園児たちが笑顔で楽しく遊んで、毎日を過ごすことができるよう活用させていただきます。
（愛知県岡崎市 中島保育園）

環境保全　Environment preservation

大切な地球環境の保全に貢献します。

パジェロの森 全事業所

首都圏の水源を守り、社員の環境意識を醸成することを目的に、山梨県早川町の山林で、森林の保護・育成や社員ボランティア活動で地域との交流にも取り組んでいます。
2015年度は早川町森林組合指導のもと、社員とその家族ボランティア87人が苗木の植樹や下草刈りを実施したほか、新入社員107人が森林内の歩道整備などの森林保全活動を実施しました。
詳しくはこちら

協働先からの声

パジェロの森の活動は第2期に入り、早川町庁舎新築にこの森から伐り出した材を使うという、本来森が持つサイクルを取り戻す事業を展開しています。このことは企業の森としては先進事例であり、森だけでなく地域の再生に大いなる貢献です。これからも、このサイクルを止めない活動をご一緒いただきたいと思っています。
（公益財団法人オイスカ　啓発普及部　国内環境事業統括　田中　美津江　様）

「子供の森」計画

©オイスカ

STEP募金

公益財団法人オイスカを通じ、子どもたち自身が学校の敷地などで苗木を植え育てていくことにより「自然を愛する心」を養い、地球の緑化を進めていく活動を、タイやインドネシアなど10か国で支援しています。
2015年度は約20万円、2009年度から累計約135万円を寄付しました。

支援先からの声

土ぼこりが舞い太陽が照りつける乾いた大地に、かつてあった森を取り戻そうと世界各地で子どもたちと植林活動への挑戦を続けています。木を植えることで「自然と人」とのつながりや「地域と地球全体」のつながりを、子どもたちに学んでもらいたいとプログラムを進めています。継続的な支援に感謝しています。
（公益財団法人オイスカ　海外事業部 「子供の森」計画担当課長　高田　絵美　様）

エコプロダクツ展 本社

環境展示会「エコプロダクツ展」（主催：一般社団法人産業環境管理協会、株式会社日本経済新聞社）に出展し、2015年度は『アウトランダーPHEV』の駆動用バッテリーに蓄えた電力を家庭へ供給する「V2H(Vehicle to Home)システム」を展示したほか、来場する子どもたちに環境の大切さをテーマにした「エコカークイズ」を開催しました。「エコカークイズ」には、3日間で約150人の子どもたちが参加しました。

在来種の植栽活動 京都 滋賀

生物多様性保全活動の一環として、在来種の植栽活動を、工場構内で行っています。
2015年11月は滋賀工場でチガヤを植栽し、12月は京都工場でフタバアオイ、ヒオウギ、フジバカマを植栽しました。京都工場で植栽したフタバアオイは、京都市が取り進める「京の生きもの・文化協働再生プロジェクト」で認定されており、京都三大祭りの一つである葵祭の祭事に使用されます。

詳しくはこちら

社会貢献活動

地域活動　Participation in local communities

地域社会の活性化と発展に貢献します。

工場見学 岡崎 京都 滋賀 水島 PMC

国内の各製作所では、ロボットと人が作業している製造現場を体感できる工場見学を行っています。
岡崎製作所では、2015年度に見学施設をリニューアルし、施設紹介の大タッチパネルやタブレットによる音声ガイドを活用した工場見学のほか、プラネタリウムを備えた「PHEV_World」、「パジェロの森」（山梨県早川町）の材を活用したシアターなどを設置しました。
2015年度は全製作所合わせて約45,000人の見学者が来社しました。
詳しくはこちら

社員の家族・地域とのコミュニケーション 本社 岡崎 京都 水島 PMC

社員が仲間や家族、地域、社会への感謝の気持ちを新たにする機会として、10月第1日曜日を「三菱自動車感謝の日」と定めています。
労働組合や健康保健組合、販売会社などと協力し、感謝祭など事業所ごとに工夫を凝らし、地域住民との交流の場を設けています。

清掃ボランティア活動 岡崎 京都 滋賀 水島 PMC MAE

事業所周辺の一部地域および外周で、道路の清掃・雑草抜きなどのボランティア清掃を実施しています。
2016年1月には、京都地区における清掃活動が、京都市の地域活性化活動として「第1回 きょうと地域力アップ貢献事業表彰制度」で表彰されました。

トライアスロン大会の運営ボランティア 水島

2015年6月に開催された岡山県倉敷市主催の「倉敷国際トライアスロン大会」で、社員29人が運営ボランティアとして参加しました。
地域住民の方々と協力しながら、バイクコース沿いの雑草や樹木を刈り取り、収集車へ積み込みました。当日はランニングコース折り返し地点で、選手の誘導などに協力しました。

社員ボランティアによる劇団「くるま座」 水島

水島地区に勤務する有志で結成された劇団「くるま座」は、2015年7月で創立13周年を迎えました。
「笑顔と感動をプレゼントしたい」をモットーに老人保健施設を中心に芝居の公演を行っています。
2015年度は5講演、累計で86講演となりました。

劇団員からの声

地域への恩返しのため旗揚げした「くるま座」ですが演じていると、喜んでくれる高齢者の方々から、元気とやる気をいただくことが多いです。肩ひじを張らず、楽しみながら地域貢献できるこの活動を、今後も継続していきたいです。
（板金樹脂生産技術部　上原　浩一郎）

障がい者の就労支援活動 本社 滋賀

社会福祉法人を通じて地元自治体からの要請を受け、就労に向けての技術取得を目指す障がい者が製造した食料品（パン、クッキーなど）を事業所内で販売する日を設け、社員が購入しています。

支援先からの声

販売会を通じて私たち福祉事業所（就労継続支援B型）の利用者（主に知的障害をお持ちの方）が生産したお菓子を多くの社員の皆様にご購入していただいております。お客様からの「おいしい」「かわいい」などのお褒めの言葉がお菓子作りをしている利用者の励みになっています。
（港区立障害保健福祉センターみなとワークアクティ
主任職業指導員 柴田　泰礼　様）

タイ「小学校の改修作業に参加」 MMTh

タイにおける生産・販売会社ミツビシ・モーターズ・タイランド（MMTh）は、「MMThパワー」と銘打ち、地域社会に根差した活動に取り組んでいます。その一環として、2015年9月、MMThの副社長や駐在員ら約38名のボランティアが、Wat Rat Thammaram小学校の改修作業に参加しました。マッシュルームハウスの改修と野菜畑の手入れや、子どもたちと一緒に昼食を作ったり、けん玉などの文化交流を行いました。

中国「湖南省の美しい村を探そう」プロジェクト GMMC

2015年5月～10月、中国の生産会社である広汽三菱汽車有限公司（GMMC）は、湖南省の「美しい村を探そう」をテーマにした活動を実施しました。
湖南省で16の美しい村を訪問し、小学校に学用品、村には生活用品（服、本、バッグなど）、奨学金を寄付しました。

社会貢献活動

災害支援への取り組み

大規模な災害や緊急事態に対し、義援金の拠出や社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。

平成28年熊本地震復興支援

2016年4月、熊本で発生した地震により被災した皆様に、謹んでお見舞い申し上げます。
当社は1日も早い被災地の復旧のため、私どもができる支援を続けてまいります。

［支援内容］

義援金の拠出	三菱自動車から500万円を熊本県へ寄付。
社員募金の実施	1,796,552円を中央共同募金会へ寄付。
車両提供	『アウトランダーPHEV』20台を熊本県に無償貸与。
社員ボランティア派遣	2016年6月～8月「南阿蘇支援ボランティア 竹田ベースキャンプ」（大分県）と連携し、社員ボランティア延べ26人が南阿蘇村で瓦礫撤去作業や被災者宅のお手伝い等を支援。

中央共同募金会から感謝状をいただきました

土砂上げ作業を行う社員

東日本大震災復興支援

東日本大震災の被害に遭われた方々に、改めて心よりお見舞い申し上げます。
当社は震災直後から被災地のニーズに耳を傾け、本業を活かした支援や日常の中で支援する仕組みをつくり、さまざまな支援活動を行ってきました。
これからも「忘れない・つながり続ける」をテーマに息長く支援を継続してまいります。

～本業を活かした応援～

『MINICAB-MiEV TRUCK』5台を寄贈

公益財団法人鎮守の森のプロジェクトに対し、2015年は活動期間（3月～7月）に合わせて電気自動車と給電装置を無償貸与しました。
2016年3月、震災から5年の節目に合わせ『MINICAB-MiEV TRUCK』5台と「MiEV power BOX」2台を寄贈しました。
寄贈した車両は苗木や給水タンクの運搬に活用されます。「MiEV power BOX」は、植樹祭の音響電源や、非常時における家電製品への給電などに活用されます。
詳しくはこちら

寄贈先の声

毎年、電気自動車『MINICAB-MiEV TRUCK』を無償貸与いただいておりましたが、本年3月には5台を無償供与いただき、心より感謝申し上げます。震災から5年、被災地では本格的復興が始まり、財団は「鎮守の森のプロジェクト」へ名称を変更し新たな活動に取り組みます。
『MINICAB-MiEV TRUCK』も大活躍すると確信しています。
（公益財団法人鎮守の森のプロジェクト 事務局長　新川　眞　様）

『デリカD:5』を寄贈

公益財団法人みちのく未来基金の震災遺児進学支援活動に賛同し、東日本大震災から5年の節目にあたる2016年3月11日、クリーンディーゼルエンジン搭載の『デリカD:5』（4WD）を1台、同基金に寄贈しました。
寄贈した車両は、みちのく未来基金が岩手、宮城、福島の3県の高校を中心に訪問する際や、支援を受ける学生の送迎などに活用されます。
詳しくはこちら

寄贈先の声

『デリカD:5』は、イベント時の学生さんの移動や高校訪問の際などに活用させていただいています。最大8人がゆとりを持って乗車でき、また機材の搬送にも有効で、力強い走りは活動に欠かせないものとなっています。
（公益財団法人みちのく未来基金 業務執行理事　末田　隆司　様）

～人と人とのつながりで応援～

社員ボランティア活動を支援

一般社団法人プロジェクト結コンソーシアムが行っている1週間のボランティアプログラムに、2015年度は社員ボランティア5人が参加し、2011年度からの累計参加者は275人となりました。
石巻市内の小学校で図書整理などの学校支援や、仮設住宅の集会所に開設する「みんなの場」での子どもの遊び支援を行いました。
このプログラムは2015年8月をもって終了となりましたが、今後も被災地にニーズがある限り支援を継続していきます。

参加した社員の声

ボランティアに参加したことで、震災を決して風化させてはならないという意識が生まれました。津波から逃げるために高台へ必死に駆け上ったであろう階段、基礎の部分から根こそぎ倒された建物、火災にあった校舎、その一つ一つが自分に語りかけてきました。今回の経験を自身の成長に繋げていきたいと思います。
（パワートレイン製作所水島工作部　中原　秀文）

職業講話

一般社団法人プロジェクト結コンソーシアムの呼びかけに応じ、中学生が働くことの意義を理解するためのキャリア教育の一環として、当社社員を石巻市内の中学校に派遣しています。
2015年度は当社のカーデザイナーを派遣し、就職するまでに何を考えて学生時代を過ごしたか、今の仕事についてなど、人生経験を伝えることに重点をおいた講話を実施しました。

参加した社員の声

車好きな生徒の真剣なまなざしが印象的で、カラーリングデザインに興味がある生徒も見受けられて嬉しかったです。
講師という貴重な経験は自分自身を見つめ直す機会にもなりました。石巻は4年前にボランティアとして訪れたときより復興が進んでいましたが、長期的な支援が必要だと感じました。
（インテリア＆カラーデザイン部　松下　祐輔）

「いのちを守る豊かな森」を目指して

公益財団法人鎮守の森のプロジェクトが掲げる、東日本大震災で発生した瓦礫を活かし、津波被害から「いのちを守る森の防波堤」を築くという趣旨に賛同し、支援しています。
2016年6月の植樹活動には社員ボランティア82人が参加し、2014年からの累計参加者は160人となりました。

参加した社員の声

被災地を訪れ少しずつ復興が進んではいるものの、5年経った今も建設機械が動いている現場を見ると、震災の大きさがかなりのものだったことを実感しました。力を合わせて植樹した樹木が10年後には災害からいのちを守る森の防波堤として成長していくことで、被災地に少しでも貢献出来たのはとてもいい経験となりました。
（アセアン部　森　直美）

被災地の学生を積極的に採用

被災地の学生の就労支援策として、2011年度から青森・岩手・宮城・福島・茨城5県の工業高校を中心に、採用試験を実施しています。
2016年4月には6人、2011年度からの累計では89人が当社に入社し、ともにクルマづくりに励んでいます。

～現地に足を運ばなくても社員が参加できる活動～

「飲む支援」

2013年5月から本社に設置されている飲料自動販売機20台で、社員が商品を購入するたびに定額を寄付する「飲む支援」を実施しています。2014年3月からは、キリンビバレッジ株式会社と協力し、東北名物のイラストでラッピングした飲料自動販売機を各事業所に計5台設置しています。
2015年度は約260万円、2013年から累計732万円を一般社団法人プロジェクト結コンソーシアムが運営する保育施設「結のいえ」および公益財団法人みちのく未来基金へ寄付しました。

参加した社員の声

本社ショールーム裏の自動販売機に水を買いに行ったのですが、その際、「みちのく未来通信」というパンフレットを発見し、支援企業の欄から、当社が支援企業となっていることを知りました。自分は2児の父親であり、自分に万が一のことがあった時を考えたとき、誰かが子どもたちを支えてくれたらと思ったため、みちのく未来基金の活動に、賛同しています。
（欧州第一部　伊藤　慎）

「震災遺児に進学の夢を」

震災により親を失った子どもたちが、夢や希望を諦めずに進学するための奨学基金である公益財団法人みちのく未来基金に、社員の定額募金から継続的に寄付しています。対象学生は2016年3月時点で約400人です。
2015年度は約120万円、2013年から累計約550万円を寄付しました。

STEP募金

被災地復興支援フェア

2015年度、本社ショールームで、東北を中心とした各都道府県の名物を販売する物産展を行いました。また毎月最終金曜日には、東日本大震災支援チャリティライブ「Live@earth」を行い、東日本大震災支援のための寄付を募りました。物産展の売上金の一部やチャリティライブで集まった寄付金約35万円を公益財団法人みちのく未来基金へ寄付しました。

ステナイ生活

2009年からハガキや切手など身の回りに眠っているものを集める「ステナイ生活」に取り組んでいます。
社員や地域住民の方々から提供された本やCD、DVDなどは、年1回、本社や岡崎、滋賀の事業所内で行う古本バザーで販売し、東日本大震災の被災地支援および海外の経済的に恵まれない子どもたちを救う活動に役立てています。2015年度は約58万円を寄付しました。
また、この活動で社員から集まったベルマークは、宮城県石巻市にある、保育施設「結のいえ」の支援に役立てられています。

2015年度の自然災害被災地への主な支援

時期	災害	支援内容	支援先
9月	茨城県、栃木県、宮城県での台風第18号による大雨災害	義援金300万円	社会福祉法人 中央共同募金会
5月	鹿児島県の口永良部島噴火による災害	義援金100万円	屋久島町
4月	ネパール地震による災害	義援金300万円	特定非営利活動法人 ジャパン・プラットフォーム

ENVIRONMENTAL REPORT 2016

三菱自動車 環境報告書2016

Drive@earth

MITSUBISHI MOTORS

環境への取り組み

取り組み方針 / 環境担当役員メッセージ

Drive@earth

MITSUBISHI MOTORS

自動車は、その利便性により社会に大きく貢献していますが、一方で環境に負荷を与える商品でもあります。従って、すべての事業活動を通じて環境への影響を極力少なくすることが、自動車という商品を前提に成り立っている当社に課せられた社会的責任であると考えます。

この責任を果たすため、当社は、CO_2排出量の低減に貢献する電動化技術の開発やガソリン・ディーゼルエンジン車の燃費改良などに努めるとともに、開発・生産・サービスなどすべての事業活動において環境の負荷低減に取り組んでまいります。

2009年に公表した「三菱自動車グループ　環境ビジョン2020」でもお約束した通り、当社は低炭素社会の実現に向け、電気自動車やプラグインハイブリッド車の電動化技術の向上を軸にお客様へ提供する製品の環境性能を高めるとともに、すべての事業分野で環境対応を強化し、社会へ貢献し続けたいと考えます。

環境担当役員　稲田 仁士

環境への取り組み

取り組み方針 / 三菱自動車環境指針

Drive@earth

MITSUBISHI MOTORS

当社は、企業経営における環境保全への取り組みを明確にした「環境指針」を1999年に策定しました。「環境指針」では、環境保全が当社の最重要課題の一つであると認識し、継続的に環境保全に取り組むことや、マネジメント/パフォーマンスの両面において積極的な取り組みを進めることを宣言しています。

基本指針

地球環境の保全が人類共通の最重要課題の一つであることを認識し、

1. グローバルな視野に立ち、車に関する開発、購買、生産、販売、サービスなどすべての企業活動の中で総力を結集し、環境への負荷低減に継続的に取り組みます。
2. 社会を構成する良き企業市民として、積極的に地域や社会の環境保全活動に取り組みます。

行動基準

1. 製品のライフサイクル全ての段階において、環境への影響を予測評価し、環境保全に努める。
   ＜重点取り組み＞
   - 温室効果ガスの排出量を削減して地球温暖化防止に努める。
   - 環境汚染物質の排出を抑制し、汚染の防止に努める。
   - 省資源、リサイクルを推進し、資源の有効活用と廃棄物の低減に努める。
2. 環境マネジメントの充実に努め、継続的に環境改善に取り組む。
3. 環境規制、協定を遵守し、自主管理目標を設定して環境保全に取り組む。
4. 国内外の関連会社や取引先などと協力し、環境保全に取り組む。
5. 環境情報を積極的に公開し、地域や社会との相互理解に努める。

環境への取り組み

取り組み方針 / 環境への取り組みにおける重要課題

Drive@earth

MITSUBISHI MOTORS

クルマは人の移動や物流に多くの便益をもたらしていますが、環境に与える負荷も小さくありません。走行段階ではガソリン・軽油などの化石燃料を消費し、地球温暖化や大気汚染の原因となるCO_2などを排出します。また、生産段階では資源や化石燃料を消費し、環境汚染のリスクとなる化学物質を使用しています。
当社は、クルマを生産・販売する会社として、特に地球温暖化による気候変動対策、リサイクル・省資源、環境汚染防止を重要課題とし、環境への取り組みを推進しています。

■気候変動対策

地球温暖化による気候変動は、災害増加や海面上昇、砂漠化、食糧危機などへの影響が懸念されており、これらの現象が生態系破壊や健康被害を引き起こすことで、ひいては人類存亡の危機につながると考えられています。「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」の第5次評価報告書では、20世紀以降の地球温暖化は、人間活動による可能性が極めて高いと結論付けています。
クルマは、ガソリンや軽油を燃焼させて走行します。また、クルマの生産段階では、電力やガスなど、エネルギーを消費します。このようにライフサイクルを通じて化石燃料を消費し、地球温暖化の原因となるCO_2を排出します。
このCO_2排出の多くを走行段階が占めるため、クルマの燃費・CO_2排出量に対して、各国・各地域で今後も規制が強化されていくと予想しています。同時に、市民・生活者のエコ志向の高まりによって、これまで以上に燃費性能がクルマの選択基準になると考えています。また、気候変動緩和の必要性から化石資源を利用できなくなり、調達リスクが生じる可能性があります。
これらを踏まえ、当社は、気候変動対策につながるエネルギーの有効利用と地球温暖化防止を重要な課題と考えています。2009年に「環境ビジョン2020」を公表し、クリーンな低炭素社会を目指してエネルギー消費量の抑制とCO_2排出量の低減を進めています。CO_2排出量の低減目標を定めて、クルマの電動化・低燃費化の推進や事業活動での高効率化、省エネ機器導入など、エネルギー消費の抑制に向けた活動を推進しています。
さらに、気候変動による災害増加に対して、電気自動車やプラグインハイブリッド車のV2X※1などの給電機能は、適応策の一つになると考えています。
※1 V2X : Vehicle to Xの略称。電動車の駆動用バッテリーから住宅、ビル、地域などへ電力を供給すること。

■リサイクル・省資源

世界の資源の消費量は、世界の人口増加や新興国の経済成長などにより増加傾向にあります。
クルマの生産では、多くの資源を消費しており、特に電気自動車などの次世代自動車には、レアアースなどの希少資源を多く使用します。そのため、資源の枯渇や入手困難化による調達リスクが生じる可能性があります。
これらを踏まえ、当社は、資源の有効利用を重要な課題とし、リサイクル・省資源の取り組みを推進しています。具体的には、製品では、リサイクル配慮設計や使用済自動車のリサイクルを推進し、生産では、廃棄物の社外排出量の低減などに努めています。

■環境汚染防止

NOx、SOx、PMなどによる大気汚染や、排水に含まれる重金属などによる土壌・水質の汚染は、人の健康や生態系への影響があります。さらに、分解せずに環境に残留する化学物質の長期的なリスクが懸念されるようになりました。
クルマの走行では、エンジンによる燃焼でNOx、SOxが排出されます。生産では、ボイラーなどでの燃焼によるNOx、SOxの排出に加え、塗料や溶剤の使用でVOCを排出します。さらに、クルマの材料には環境負荷物質が含まれるため、生産から廃棄までライフサイクル全体で汚染リスクがあります。
当社は、クルマの排ガス性能、環境負荷物質の管理などに対して、各国・各地域で今後も規制が強化されると考えています。また、水リスクの高い地域での事業活動では、排水が与える環境影響へ配慮が必要と考えています。
これらを踏まえ、当社は、環境汚染防止を重要な課題として取り組みを推進しています。製品では、低排出ガス車の開発・普及や材料に含まれる環境負荷物質の管理・削減に取り組んでいます。生産では、塗料や溶剤の使用で発生する揮発性有機化合物(VOC)の排出削減などに取り組んでいます。

環境への取り組み

取り組み方針 / 環境ビジョン 2020

Drive@earth
MITSUBISHI MOTORS

当社は、「三菱自動車環境指針」に基づき、「三菱自動車グループ 環境ビジョン2020」を2009年度に策定しました。このビジョンは低炭素社会の実現に向け、グループ全体の環境に関する中長期的な取り組み方針を定めたものです。
「環境ビジョン2020」では、“EV※で先駆け、「人と地球との共生」を目指す”という取り組み方針のもと、電気自動車の技術を頂点として、製品の技術開発や事業活動における環境への取り組みを推進し、お客様や社会とともに、クリーンで豊かな低炭素社会を築くことを目指しています。

※電動車の総称。電気自動車およびプラグインハイブリッド車。

「環境ビジョン2020」実現に向けて

「環境ビジョン2020」実現のために、「商品・技術」「事業活動」「社会との協働」の3つの観点から取り組みを推進します。

商品・技術	• EVの技術開発推進と展開拡大 • 商品のライフサイクルでの環境負荷を低減
事業活動	• EVの普及を目指した事業活動を推進 • 事業活動の分野ごとに環境配慮の基準を設定し、環境保全活動の水準を向上
社会との協働	• お客様や社会とともに、新しいEV社会を実現 • 地域社会との連携による地球環境保護への貢献

環境への取り組み

取り組み方針 / 環境行動計画

Drive@earth

MITSUBISHI MOTORS

環境担当役員メッセージ　～「環境行動計画2015」を振り返って～

環境行動計画2015では、生産過程1台あたりのCO_2排出量など23項目で目標を達成しましたが、グローバルな製品使用時のCO_2排出量の低減や電動車の生産比率などの4項目では、改善の成果があったものの目標未達成となりました。これを踏まえ、今後はさらなる活動の強化・改善に努めます。

一方、2015年12月にCOP21(国連気候変動枠組条約第21回締約国会議)で「パリ協定」が採択されるなど、地球温暖化による気候変動問題に取り組む重要性がますます高まっています。

次期環境行動計画では、気候変動への対応を最重要課題とし、エネルギー使用の削減、リサイクル・省資源、環境汚染防止などの環境課題に、お客様・お取引先を初めとするすべてのステークホルダーの皆様と連携して取り組んでいきます。

環境担当役員　稲田 仁士

環境行動計画2015

当社は、「三菱自動車グループ 環境ビジョン2020」の実現に向けた実行計画として、2011年度から2015年度までの中期環境取組計画「三菱自動車 環境行動計画2015」を策定し、環境への取り組みを進めてきました。この「環境行動計画2015」は、「環境ビジョン2020」における「商品・技術」「事業活動」「社会との協働」の3つの観点に「推進基盤の強化」を加えた4つの観点から、地球温暖化防止、リサイクル・省資源、環境汚染防止、電動車の普及促進など28項目を設定し、年度ごとに目標を定めたものです。

「環境ビジョン2020」の中間目標として以下の3項目を設定しており、2015年度までの取り組み結果は以下の通りです。

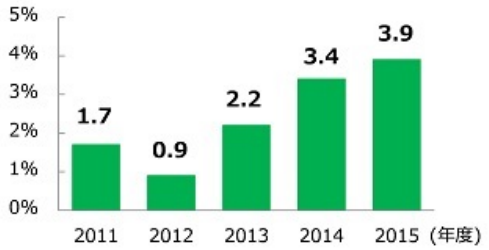
＜電動車生産比率　5%以上＞

電動車の販売車種数が目標設定時より少なくとどまったため、目標未達成となりましたが、『アウトランダーPHEV』の商品性向上と販売促進により、電動車の生産比率は年度ごとに向上しました。

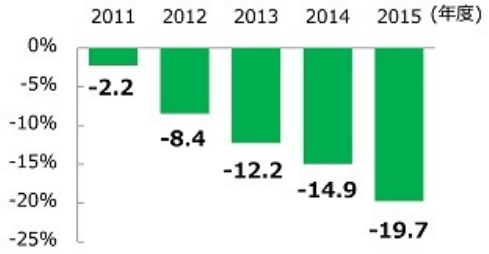
＜製品使用時のCO_2排出量　25%低減＞

電動車投入計画の見直しに加え、燃費非規制国の販売割合が増加したことにより、目標未達成となりましたが、内燃機関の改良、新型車の投入などにより製品使用時のCO_2排出量は年度ごとに低減しました。

電動車生産比率



製品使用時のCO_2排出量低減率
(台あたりグローバル平均)

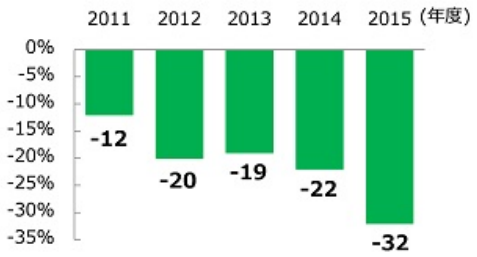


・国内については、2016年8月31日時点での届出燃費値に基づいて集計

＜生産でのCO2排出量　15%低減＞

生産工程集約や高効率機器の導入などの省エネ施策の推進により、2012年度以降は目標達成水準で推移しました。2015年度にはMMNA（アメリカ）の生産を岡崎製作所とパジェロ製造株式会社へ移管したことで生産効率が向上し、目標を大幅に達成できました。

生産でのCO2排出量低減率（生産台数あたり）



最終年度である2015年度を終え、目標達成23項目、目標未達成4項目、活動凍結1項目という結果となりました。

2015年度までの取り組み結果はこちら

今後の環境取り組み計画

次期環境行動計画は、より実現性を高めるため、2017年度からスタートする予定の新たな中期経営計画と期間を合わせ、内容を連動させる形で検討を進めています。したがって、2016年度は次期環境行動計画への移行期間と位置づけ、1年間の計画を策定し取り組んでいます。

2016年度の取り組み目標はこちら

「三菱自動車 環境行動計画2015」結果

商品・技術

評価　○：目標達成　△：目標一部未達成　×：目標未達成　－：対象外

項目	最終目標	5年間の取り組み結果	評価
地球温暖化防止			
自動車走行時のCO_2排出量低減	• 走行時のCO_2排出量をグローバル平均で25%低減（2005年比）	• 19.7%低減 ※1	×
電動車の商品ラインアップ充実と販売地域の拡大	• 軽商用電気自動車を2011年に国内に投入 • プラグインハイブリッド車を2012年以降日米欧などに投入 • 電動車の生産比率を5%以上	• 軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV』を投入 • プラグインハイブリッド車『アウトランダーPHEV』を日欧などに投入 • 電動車生産比率：3.9%	△
電動車の性能向上を目指した技術開発	• 電池のエネルギー密度向上 • 電動車要素部品の小型軽量化と機能統合	• 電池および電動車要素部品の小型軽量化を推進	○
燃費向上技術の開発と商品への展開	• ハイブリッド車の新規投入 • ガソリンエンジン、クリーンディーゼルエンジンの進化 • 車体・コンポーネントの軽量化 • エコドライブサポートシステムの市場導入	• ハイブリッド車『ディグニティ』などを市場投入 • 多段発動制御などを採用した新型ガソリンエンジンや新型クリーンディーゼルエンジンを開発し、それらを新型車に搭載 • 高張力鋼板の採用など、軽量化を推進した新型車を市場投入 • エコドライブサポートシステム搭載車種を国内乗用車すべてに拡大	○
リサイクル・省資源			
電動車のリサイクル・リユースに向けた技術開発と体制整備	使用済みの駆動用電池に関する • リサイクル技術の開発 • リサイクル体制の構築 • 二次利用技術・事業の開発	• 使用済み駆動用電池の適正処理が可能な技術を開拓 • 日米欧でリサイクル体制を構築し運用中 • リユースの使用可否を判断する容量測定の判定ロジックを開発完了	○
省資源に配慮した材料の開発と実用化	• 植物由来樹脂『グリーンプラスチック』の適用拡大	• 『ミラージュ』のフロアマットなど、一部車種の部用品に植物由来樹脂を採用	○
使用済自動車・部品のリサイクル率向上	• 使用済自動車のリサイクル実効率：96%以上 • 販売店での修理交換バンパーの回収率：60%以上	• 使用済自動車のリサイクル実効率 ※2：99.5% • 販売店での修理交換バンパーの回収率：34.5%（回収のスキーム見直しが影響し目標未達）	△
環境汚染防止			
低排出ガス車の展開拡大	• 日本：☆☆☆☆車の展開拡大を継続 • 欧州：Euro6への早期対応 • 米国：LEVIII ※3（及びULEV70 ※4）への対応 • 新興国：Euro3～5対応車の導入推進	• 各国規制に対し確実に適合車を市場投入	○
製品含有環境負荷物質の管理強化	• 環境負荷物質管理対象の世界共通化および拡大	• 環境負荷物質管理体制を構築し、管理対象の世界共通化および拡大を推進	○

※1 国内については、2016年8月31日時点での提出燃費値に基づいて集計。

※2 2003年5月22日第3回産構審・中環審合同会議の算出方法に基づく。

※3 Low Emission Vehideの略称。低排出ガス車。

※4 Ultra Low Emission Vehideの略称。超低排出ガス車。

事業活動

項目	最終目標	5年間の取り組み結果	評価
生産・物流			
生産でのCO_2排出原単位の低減	• 国内・海外工場での生産1台当りのCO_2排出量を15%低減(2005年度比)	• 32%低減	○
物流でのCO_2排出原単位の低減	国内物流での輸送量あたりCO_2排出量を低減 • 調達物流:36%低減(2006年度比) • 完成車その他物流:9%低減(2006年度比)	• 調達物流:57%低減 • 完成車その他物流:6.9%低減	△
生産での省資源・リサイクル推進	• 国内工場での生産1台当りの廃棄物社外排出量を45%低減(2005年度比)	• 57%低減	○
物流での省資源・リサイクル推進	• 国内KD(ノックダウン)※5工場での出荷容量当りの鋼材使用量を52%低減(2006年度比)	• 90%低減	○
生産での環境負荷物質の排出低減	• 国内工場での塗装面積当りのVOC※6排出量を35g/m2以下とする(ボディ・バンパー塗装)	• 31.6g/m2	○
生産での環境配慮基準の設定と運用	• 工場の環境配慮ガイドラインを設定し、工場の環境性能を評価してレベルアップを図る	• 2011年3月に判明した大気汚染防止法などの届出・測定漏れ事案を契機に活動を凍結以降、環境法令順守体制の構築と強化を推進	—
開発、販売・サービス、オフィス			
非生産社内施設でのCO_2排出原単位の低減	• 国内施設(開発施設、部品センターなど)でのCO_2排出原単位を5%低減(2010年度比)	• 27.4%低減	○
非生産関係会社でのCO_2排出原単位の低減	• 国内関係会社(7社)のCO_2排出原単位を5%低減(2010年度比) • 海外関係会社(9社)のCO_2排出量を2～5%低減(2010年度比)	• 国内関係会社:28.6%低減 • 海外関係会社:29.2%低減	○
販売・サービスでの環境配慮基準の設定と運用	• 販売店の環境配慮ガイドラインを設定し、店舗・サービス工場の環境配慮性を評価してレベルアップを図る	• 環境マネジメントシステムの認証を国内販売会社累計14社で取得	○
購買お取引先との活動			
サプライチェーンでの環境負荷物質管理の強化	• サプライチェーンでの連携により、お取引先での製品含有環境負荷物質の管理体制を充実	• お取引先の監査を実施し、その結果に基づき管理体制を改善	○
お取引先での省エネ・省資源活動の推進	• お取引先と連携した活動推進体制の構築	• お取引先の環境活動事例を収集および共有する体制を構築し運用	○
グリーン調達ガイドラインのグローバル展開	• 海外工場の取引先へのグリーン調達ガイドラインの展開	• グリーン調達ガイドラインをMMTh(タイ)のお取引先へ展開し、ガイドラインに基づく取り組み状況などを監査	○

※5 部品の状態で輸出し現地の工場で組み立てること。

※6 Volatile Organic Compoundsの略称。揮発性有機化合物。

社会との協働、および推進基盤の強化

項目	最終目標	5年間の取り組み結果	評価
電動車普及の協働			
行政・他業界とも協力し、充電インフラを拡充	• EV・PHVタウンとの充電インフラ共同整備 • CHAdeMO協議会 ※7を通じた充電インフラ整備と国際標準化の推進	• 合同会社日本充電サービスの立ち上げなど、行政や他業界と協力して充電インフラの整備を推進	○
スマートグリッド等でのEV活用方法の研究	• スマートグリッド実用化に向けた実証事業への参画	• 実証事業への参画や国内外の充放電機器関連企業の製品開発への協力を推進	○
環境保全			
生物多様性保全基本方針に基づく活動の推進	• 当社の事業活動が生物多様性に及ぼす影響の把握・分析 • 生物多様性の理解・啓発・自覚の活動	• 2013年に滋賀工場で生物調査を実施し、調査結果を基に社員参加型の保全活動や理解・啓発活動を推進	○
環境マネジメントの強化			
関係会社との一体的環境マネジメント推進	• 国内海外関係会社との一体的な環境負荷管理体制の構築	• 環境データ管理システムの導入や環境連絡会の開催など、関係会社との一体的な環境管理体制を構築し、環境負荷低減を推進	○
商品開発でのLCA ※8 適用拡大	• 新型車開発でのライフサイクルCO_2排出量の評価体制を強化	• 電動車LCA評価に必要なデータを整備し、車両13件、部品20件のLCAを実施	○
環境情報公開と環境コミュニケーションの充実	• 環境報告書、WEBサイトでの環境会計などの開示情報の充実 • ステークホルダーとの環境コミュニケーション推進	• 環境WEBなどにより開示情報を充実 • 地域での環境活動への参加、個別企業・団体訪問などにより環境コミュニケーションを推進 • 購買お取引先との情報交換を通じて、当社の環境行動計画の周知や環境対応の要請を実施	○
体系的な環境教育の推進	• 階層別・部門別の環境教育の充実	• 階層別、部門別の環境教育の実施など、体系的に当社社員への教育を推進	○

※7 普及に必要不可欠な急速充電器の設置個所拡大・充電方式標準化を目的とした協議会。

※8 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。

2016年度目標一覧

商品・技術

項目	2016年度目標
地球温暖化防止	
自動車走行時のCO_2排出量低減	• グローバル平均で19%低減（2005年度比）
電動車の商品ラインアップ充実と販売地域の拡大	• 電動車生産比率：3%
CO_2排出量低減のための電動車の開発	• 電動車の開発を推進
燃費向上技術の開発と商品への展開	• 車両の軽量化を推進
リサイクル・省資源	
電動車のリサイクル・リユースに向けた技術開発と体制整備	• 駆動用電池のリサイクル技術の調査実施 • 海外におけるリサイクル技術の実証実験実施
使用済自動車・部品のリサイクル率向上	• 国内販売店での修理交換バンパーの回収率：34%以上
環境汚染防止	
低排出ガス車の展開拡大	• 排ガス規制への着実な適合
製品含有環境負荷物質の管理強化	• 環境負荷物質規制対応の推進

事業活動

項目	2016年度目標
地球温暖化防止	
生産拠点でのCO_2排出原単位の低減	• 国内・海外工場でのCO_2排出原単位30%低減（2005年度比）
非生産拠点でのCO_2排出原単位の低減	• 非生産拠点でのCO_2排出原単位20%低減（2010年度比）
物流でのCO_2排出原単位の低減	• 国内物流における輸送量あたりのCO_2排出量0.3%低減（2006年度比）
リサイクル・省資源	
生産での省資源・リサイクル推進	• 国内工場での廃棄物社外排出原単位46%低減（2005年度比）
物流での省資源・リサイクル推進	• 国内KD工場での出荷ケースあたりの鋼材使用量を83%低減（2006年度比）
環境汚染防止	
生産での環境負荷物質の排出低減	• 塗装面積当りのVOC排出量35g/m^2以下（ボディ・バンパー塗装）

社会との協働

項目	2016年度目標
電動車の普及	
充電インフラ拡充	• スマート充電システムへの対応推進
電動車の活用拡大	• 電動車のさらなる価値向上に向けた取り組みの推進
環境保全	
生物多様性保全基本方針に基づく活動の推進	• 岡崎製作所での生態系調査実施

推進基盤の強化

項目	2016年度目標
環境マネジメント	
LCA（ライフサイクルアセスメント）の推進	• 既評価車種のLCA結果の開示検討
連結環境マネジメントの推進	• 連結環境マネジメントガイドラインの整備
購買活動における環境配慮の拡充	• 取引先の環境負荷物質管理体制の改善推進
環境情報公開と環境コミュニケーションの充実	• GRIサステナビリティレポーティングガイドラインに則った開示情報の充実 • 環境に関する重要課題（マテリアリティ）の設定

環境への取り組み

環境マネジメント / 環境マネジメントの体制

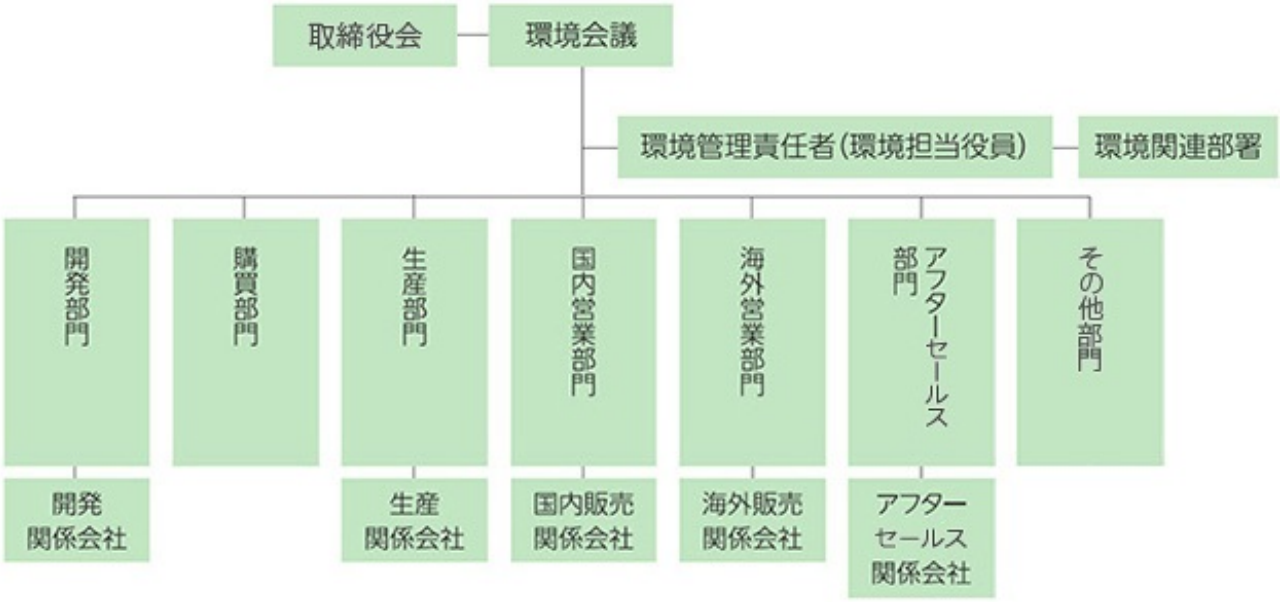
当社は、「環境会議」を1993年から年1回開催しています。この環境会議では、社長のほか各部門担当の役員が出席し、環境への取り組みに関する中長期の基本方針や目標、実行計画などを審議するとともに、それらの進捗状況や年度の取り組み実績などを確認しています。

また、環境会議の審議結果や環境取り組み実績は取締役会に報告しています。

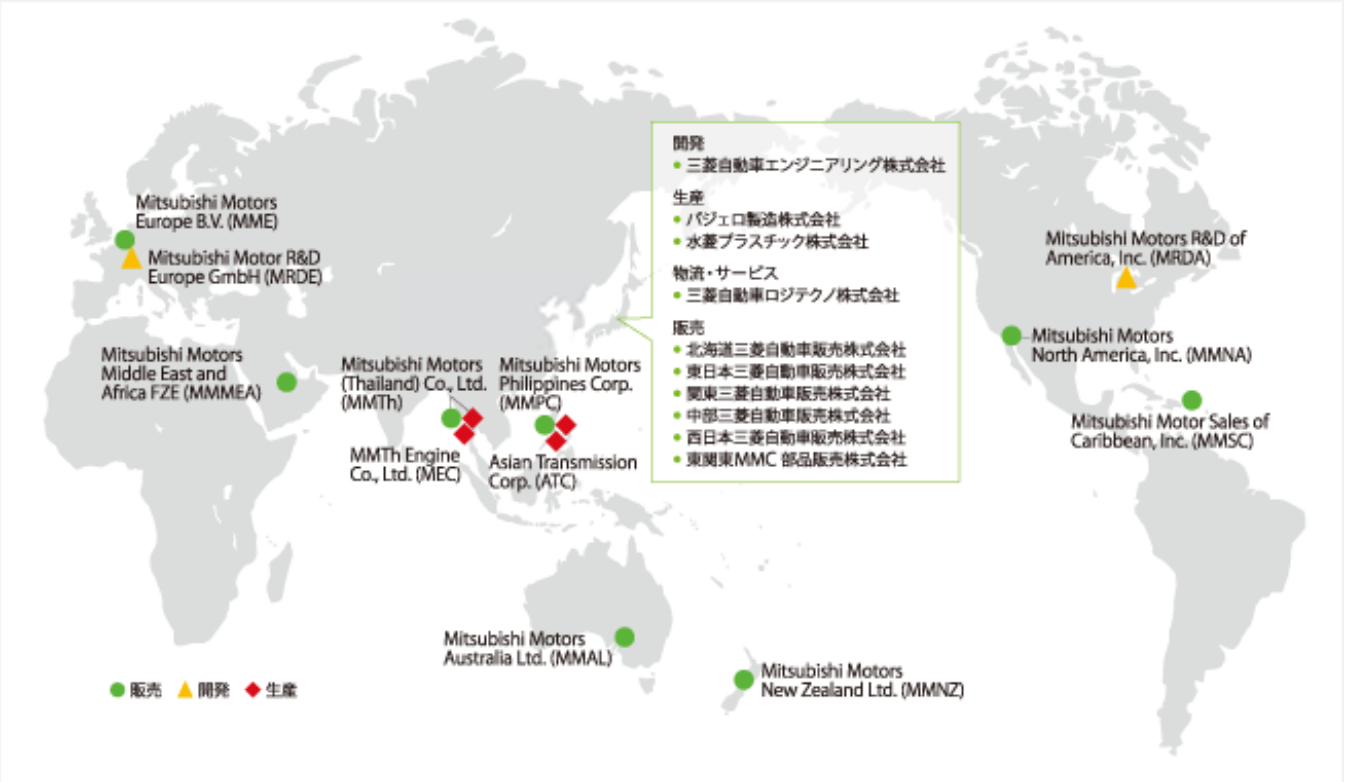
2010年度からは全社統合体制で認証を取得したISO14001の改善と充実により、開発、生産、購買、営業など業務分野の担当部門ごとに環境への取り組みの活性化を図り、自動車のライフサイクル全体での環境負荷低減を推進しています。

また、国内外の生産、開発、営業などの各拠点におけるCO_2排出量実績を定期報告により把握する体制を構築しており、今後もデータ収集の効率と即時性を向上させ、グローバル環境マネジメント体制をさらに充実させていきます。

体制図



グローバル環境マネジメント体制（国内外の関係会社22社）



環境への取り組み

環境マネジメント / 環境マネジメントシステムの構築

当社は、全社でのISO14001統合認証を取得し、全社的に環境への取り組みを推進しています。
また、国内外の主要な関係会社でもISO14001の認証を取得しており、国内の販売会社ではエコアクション21 ※1 の認証取得を推進しています。

※1 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

■環境マネジメントシステム認証を取得している関係会社

ISO14001

開発	生産	物流・アフターセールス	販売
三菱自動車エンジニアリング(株)	パジェロ製造(株) 水菱プラスチック(株) MMPC(フィリピン) ATC(フィリピン) MMTh(タイ) MEC(タイ)	三菱自動車ロジテクノ(株)	名南三菱自動車販売(株)

エコアクション21

販売	
北海道三菱自動車販売(株) 東日本三菱自動車販売(株) 関東三菱自動車販売(株) 中部三菱自動車販売(株) 西日本三菱自動車販売(株)	青森三菱自動車販売(株) 東奥三菱自動車販売(株) 岩手三菱自動車販売(株) 駿遠三菱自動車販売(株) 京都三菱自動車販売(株) 滋賀三菱自動車販売(株) 東海三菱自動車販売(株) 総武三菱自動車販売(株)

環境への取り組み

環境マネジメント / 環境教育

社員自身が率先して環境への取り組みを推進できるよう、環境問題に対する当社の方針や取り組み状況、課題について様々な環境教育を実施しています。
新入社員から管理職までの階層別研修プログラムに環境教育を組み込み、環境問題と事業活動との関係や当社が果たすべき社会的責任などを中心に理解促進を図っています。

各種研修の様子

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

社員の環境意識向上に向けた体系的環境教育の実施

Do! 2015年度実績

新入社員研修、昇進者研修などの階層別の研修において、環境教育を実施しました。
環境に関する公的資格の取得を促進するため、若手の技術系社員を社外講習会に派遣しました。
全社員向けには、eラーニングを用いて地球温暖化に関する環境教育を実施しました。
また、環境月間の6月には、環境への取り組みに向けた社長メッセージの配信や、環境啓発ポスターの掲示を行いました。
社員や家族の環境意識を促すため、環境啓発ポスターには社員の子どもたちから募集した絵画を掲載しています。

2015年度 環境啓発ポスター

Check! 2015年度自己評価

計画通り進捗しました。

Action! 今後の課題・計画

引き続き、環境教育の強化を推進します。

環境への取り組み

環境マネジメント / 環境規制遵守、 事故・苦情対応

当社では、2011年3月に、「大気汚染防止法」などの公害防止関係法令に定められた施設設置等の届出漏れ、測定漏れなどが判明しました。この反省から環境規制の遵守を徹底しています。近隣住民からの苦情に関しても、状況を調査確認の上、真摯に対応するよう努めています。

これらは、環境マネジメントシステム(ISO14001)の中で明確な役割・手順を定め、確実に実施しています。環境法令などの違反、環境事故、苦情が発生した場合、発生部署は、その内容、応急処置、発生原因を対策する是正処置などを明確にした「環境不適合報告書」を、発生部署を統括する部門長と環境担当役員へ提出し、然るべき対策を実施することとしています。さらに、再発防止のための環境管理体制の改善(業務プロセスの改善、監視体制の強化、社員の意識付けの強化)に取り組んでいます。

2015年度の状況

当社およびパジェロ製造(株)における2015年度の状況はつぎのとおりです。

環境関連の事故としては、岡崎製作所での油圧配管から漏れた油の近隣河川への流出など、油類、汚水の漏れ・流出に関する事案が5件 ※1 ありました。迅速に回収処置を講じるとともに、老朽・不具合箇所を点検・修理し、日常管理を強化することにより、再発防止に取り組んでいます。

環境事故、法令違反などで罰金・制裁金が科せられた事案はありません。

苦情については、パワートレイン製作所で臭気に関するものが1件ありました。臭気発生施設への脱臭噴霧装置の設置など、臭気低減に努めています。

※1:影響が敷地内で収束したものも含めカウントしています。

環境への取り組み

環境マネジメント / 環境会計

当社では、環境保全活動に関するコストと効果を定量的に把握するために、1998年度から環境会計を導入しています。
環境省の「環境会計ガイドライン2005年度版」に準拠しつつ、当社独自の基準を加味して集計しています。

(1) 環境保全コスト

分類		主な取り組みの内容	2015年度		2014年度	
			投資額（百万円）	費用額（百万円）	投資額（百万円）	費用額（百万円）
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	286	1,688	423	1,694
	地球環境保全コスト	地球温暖化防止、オゾン層破壊防止	883	6	789	18
	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	0	828	171	1,107
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	0	1,928	0	2,150
管理活動コスト		ISO14001の認証維持、社員教育、環境情報公開、モニタリング	49	620	0	548
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	964	33,535	1,660	31,961
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	0	217	0	195
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	0	23	0	8
合計			2,182	38,845	3,043	37,681

	設備投資（億円）	研究開発費（億円）	設備投資（億円）	研究開発費（億円）
＜参考＞ 当社グループ全体の設備投資、研究開発費	690	787	680	746

(2) 環境保全効果

分類	環境パフォーマンス指標 (単位)	2015年度	2014年度	効果 (低減量)
事業活動に投入する資源に関する環境保全効果	総エネルギー使用量 (千GJ)	6,442	6,774	332
	輸送におけるエネルギー使用量 (千GJ)	308	338	29
	PRTR対象物質投入量(取り扱い量) (t)	1,628	1,760	132
	取水量 (千m^3)	3,805	3,779	▲ 26
事業活動から排出する環境負荷および廃棄物に関する環境保全効果	温室効果ガス(CO_2)排出量 (千t-CO_2)	369	372	3
	輸送におけるCO_2排出量 (千t-CO_2)	21	23	2
	PRTR対象物質の排出量・移動量 (t)	411	389	▲ 22
	廃棄物総発生量 (千t)	127	140	13
	廃棄物直接埋立処分量 (t)	31	24	▲ 7
	総排水量 (千m^3)	2,990	2,999	9
その他の環境保全効果	荷主としての輸送量 (百万トンキロ)	247	260	13

(3) 環境保全対策に伴う経済効果 (実質的効果)

分類	効果の内容	2015年度	2014年度
		効果金額 (百万円)	効果金額 (百万円)
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	1,808	2,422
費用節減	省エネルギーによるエネルギー費の低減	1,647	▲ 325
	節水による水道代の低減	▲ 11	▲ 7
	省資源またはリサイクルによる廃棄物処理費の低減	178	5
	梱包資材のリサイクルによる梱包資材費の低減	322	336
合計		3,943	2,431

○集計対象の会社:当社、パジェロ製造 (輸送におけるエネルギー使用量・CO_2排出量および荷主としての輸送量は当社分のみ)

○集計対象期間 :2015年4月～2016年3月

○按分により集計したものを含みます。

○減価償却費を除いた金額です。

○環境保全効果の効果(低減量)欄の▲は増加を表します。

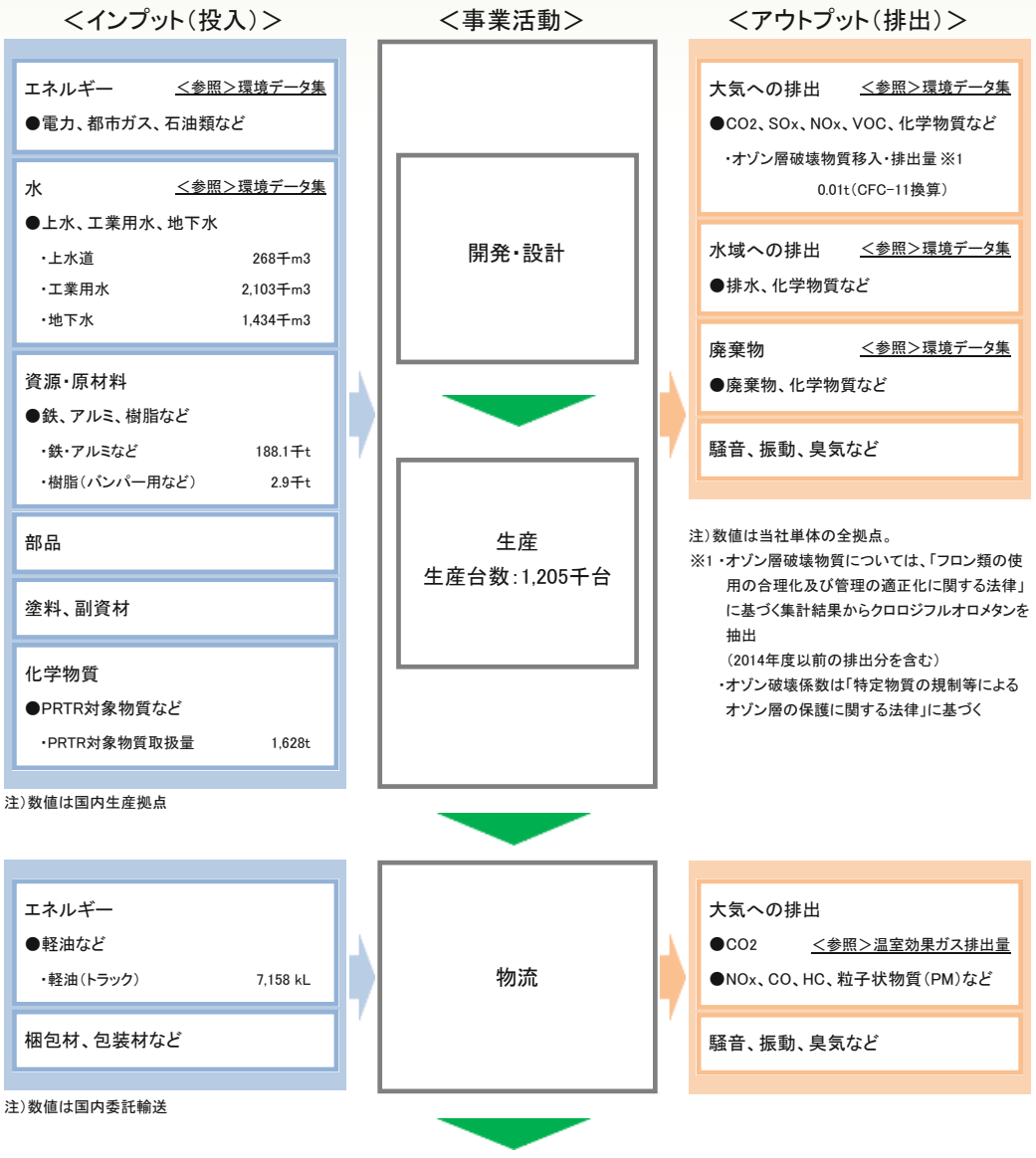
○経済効果は所要費用の前年度実績との差(節減額)を「効果」としました。

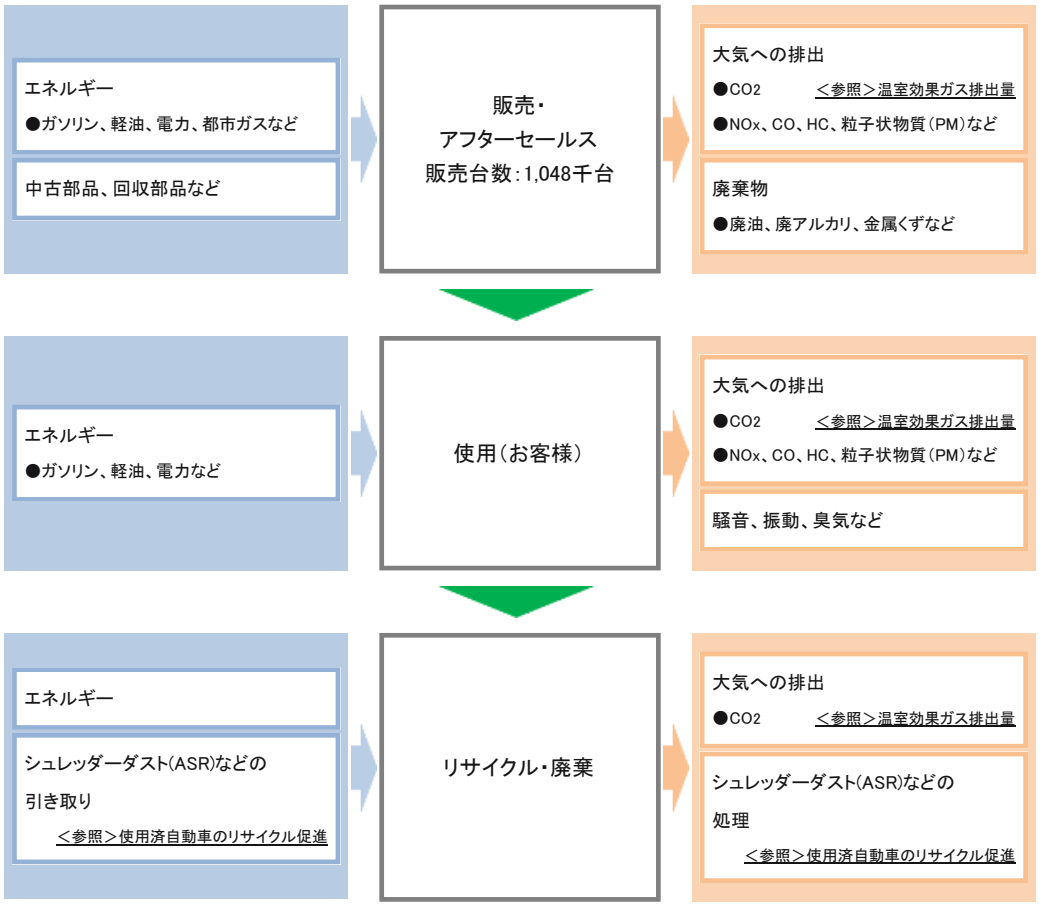
環境への取り組み

環境マネジメント / サプライチェーン全体での環境負荷把握 / 事業活動による環境負荷

2015年度マテリアルフロー

クルマは、開発・設計段階から廃車までのすべての段階で環境に負荷を与えています。当社は、クルマを生産・販売する会社として、すべての事業活動での環境負荷把握に努めています。



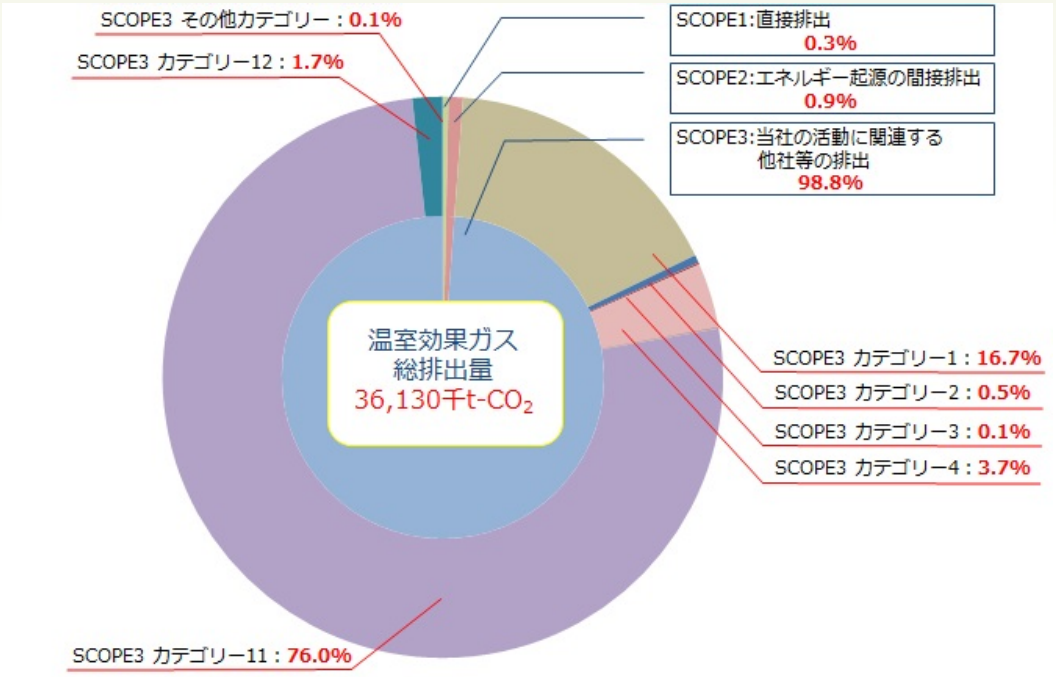

エネルギー
●ガソリン、軽油、電力、都市ガスなど
中古部品、回収部品など
販売・
アフターセールス
販売台数：1,048千台
大気への排出
●CO2 ＜参照＞温室効果ガス排出量
●NOx、CO、HC、粒子状物質（PM）など
廃棄物
●廃油、廃アルカリ、金属くずなど
エネルギー
●ガソリン、軽油、電力など
使用（お客様）
大気への排出
●CO2 ＜参照＞温室効果ガス排出量
●NOx、CO、HC、粒子状物質（PM）など
騒音、振動、臭気など
エネルギー
シュレッダーダスト(ASR)などの
引き取り
＜参照＞使用済自動車のリサイクル促進
リサイクル・廃棄
大気への排出
●CO2 ＜参照＞温室効果ガス排出量
シュレッダーダスト(ASR)などの
処理
＜参照＞使用済自動車のリサイクル促進

環境への取り組み

環境マネジメント / サプライチェーン全体での環境負荷把握 / 温室効果ガス排出量

2015年度の当社の活動に関連するサプライチェーン全体での温室効果ガス排出量を算定しました。

総排出量は、36,130千t-CO_2となりました。引き続き、温室効果ガス排出量の把握を進めていきます。



2015年度に環境省の支援事業「環境情報開示基盤整備に向けたサプライチェーン温室効果ガス排出量算定支援」に参加。

株式会社NTTデータ経営研究所の支援を受けた方法で算定。

■温室効果ガス排出量の内訳

算出項目			排出量（千t-CO_2）	対象範囲
SCOPE1		直接排出	116	連結
SCOPE2		エネルギー起源の間接排出	303	連結
SCOPE3	カテゴリー1	購入した製品・サービス	6,026	連結（生産のみ）
	カテゴリー2	資本財	164	単体
	カテゴリー3	SCOPE1,2に含まれない燃料・エネルギー ※1	44	連結
	カテゴリー4	輸送、配送（上流）	1,343	連結
	カテゴリー5	事業活動から出る廃棄物	12	単体（生産のみ）
	カテゴリー6	出張	4	連結
	カテゴリー7	雇用者の通勤	13	連結
	カテゴリー8	リース資産（上流）	―	―
	カテゴリー9	輸送、配送（下流）	―	―
	カテゴリー10	販売した製品の加工	―	―
	カテゴリー11	販売した製品の使用 ※2	27,475	全仕向（販売台数ベース）
	カテゴリー12	販売した製品の廃棄	626	全仕向（販売台数ベース）
	カテゴリー13	リース資産（下流）	―	―
	カテゴリー14	フランチャイズ	4	独立系販売会社の一部
	カテゴリー15	投資	―	―
	小計		35,711	
合計			36,130	

※1：上水・工業用水を含む

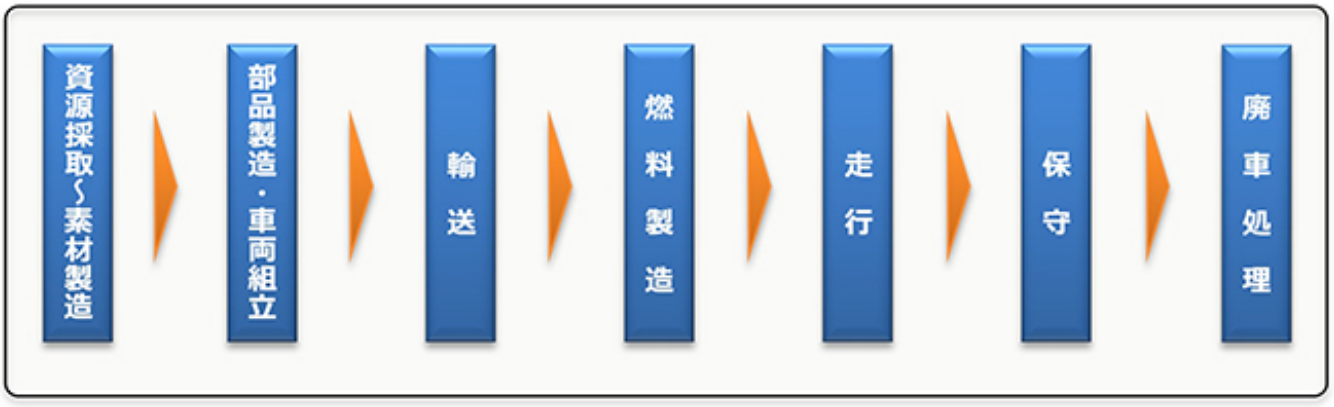
※2：日本については、2016年8月31日時点での届出燃費値に基づいて集計。

環境への取り組み

環境マネジメント / LCA(ライフサイクルアセスメント) の取り組み

LCA(ライフサイクルアセスメント)とは、部品や製品の生産から廃棄までのライフサイクル全体の環境負荷を定量化し評価する手法です。
自動車の場合、一般的に、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、走行、燃料製造、廃車処理、その他の工程を対象に、それぞれで発生するCO_2やその他の環境項目の量を集計して評価します。
当社はこの手法で、部品や製品のライフサイクルCO_2排出量を把握しています。
さらに、製品開発に活用することで、ライフサイクルCO_2排出量のより少ない製品を生み出すことを目指しています。

【LCAにおける一般的な自動車ライフサイクル】



LCAの実施結果を有効に活用

環境対応の先行開発部品や生産技術、電動車、新型車などにLCAを実施し、ライフサイクルCO_2排出量について、従来型の部品や車両との比較を行っています。結果は開発要否の判断、開発の狙いの効果確認などに活用しています。

【LCAの対象と目的】

	LCA対象例(実施例)	主な目的
部品・技術	植物由来材料を使用した部用品・生産技術	開発継続要否の判断
	樹脂を使用したボデー部品	軽量化効果の確認
車両	アウトランダーPHEV	ベースのガソリン車からの改善効果の把握 要素部品の影響の把握
	ミラージュ、トライトン	従来型車または同クラス車との比較

2015年度の取り組み

2015年度は評価対象に該当する部品・新型車がありませんでした。

今後も引き続き、車両・部品のLCAを実施していきます。

環境への取り組み

商品・技術 / 走行時のＣＯ２排出量低減

ガソリン車やディーゼル車は、地球温暖化の原因となるCO_2を排出します。当社は環境に配慮し、クルマの走行時におけるCO_2排出量の低減に取り組んでいます。走行時のCO_2排出量を低減するために、電動化技術や燃費向上技術の開発と、それらを搭載した車両の普及に努めています。

電動化技術の開発

当社は2009年に電気自動車『i-MiEV』を、2013年には電気自動車をベースとしたプラグインハイブリッド車『アウトランダーPHEV』を発売しました。
また、今後期待される駆動用バッテリーの性能向上およびモーターの効率向上を活かした製品の実現に向けて、電動車開発に取り組んでいます。

電動化技術の開発

『アウトランダーPHEV』

燃費向上技術の開発

CO_2排出量の低減のため、当社はガソリン車やディーゼル車の燃費改善につながる様々な技術の開発に努めています。

燃費向上技術の開発

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

・燃費性能を向上した新型『パジェロスポーツ』の市場投入

・新型『アウトランダー』の市場投入

Do! 2015年度実績

新型ミッドサイズSUV『パジェロスポーツ』をタイに投入。順次 海外への輸出も開始。

新型『パジェロスポーツ』に、『トライトン』と同じ4N15 2.4L MIVECディーゼルターボエンジンを搭載し、当社初の新開発8速ATと組み合わせることで、走行時のCO_2排出量を従来車に比べ約17%改善させ、2016年1月よりタイで施行された新税制において、CO_2排出量の最低税区分に適合する200g/km以下としています。

新型『パジェロスポーツ』

2015年6月に新型『アウトランダー』を発売（日本国内）

新世代CVTを搭載し、エンジンとCVTの協調制御を最適化することで、燃料消費率（JC08モード）を2WD車で0.8km/L向上させ16.0km/Lとし、クラストップレベル ※1 の環境性能を実現しました。

※1 同排気量クラスでの比較。（2015年6月時点 当社調べ）

新型『アウトランダー』

Check! 2015年度自己評価

計画通り、新型『パジェロスポーツ』『アウトランダー』を市場投入し、CO_2排出量低減を推進しました。

Action! 今後の課題・計画

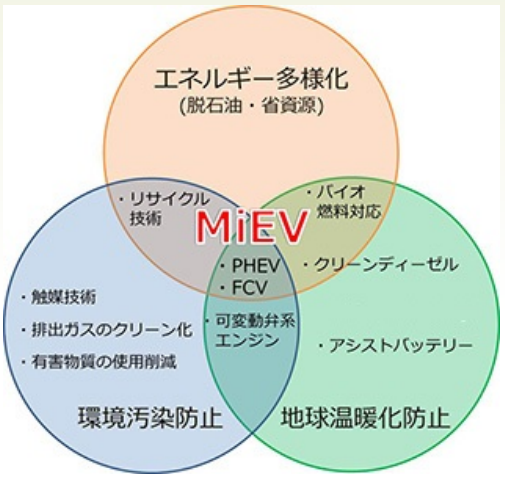
今後も、プラグインハイブリッド車のラインアップ拡充および世界各国への展開を推進します。また、エンジン、車体改善技術の開発を進めます。

環境への取り組み

商品・技術 / 電動化技術の開発

クルマが解決しなければならない環境問題には、「環境汚染防止」や「地球温暖化防止」、そして近年では「脱石油」という観点からの「エネルギー多様化」などがあげられます。当社では、従来エンジン車の燃費向上やクリーンディーゼル車の開発など、様々な取り組みで対応を推進しています。
その中でも、MiEVシリーズに採用されている電動化技術をこれらの環境問題解決に向けた当社のコア技術として、「MiEV※1」技術を位置付け、重点的に開発を進めています。
電動化技術を採用した電気自動車やプラグインハイブリッド車の開発・普及を通じて地球環境の保全に貢献したいと考えます。

電気自動車
プラグインハイブリッド車



新しいクルマの価値

電動化技術の開発推進により、クルマにこれまでに無い新しい価値を持たせることに成功しました。
例えば、大容量の蓄電池は、レジャー・旅行先で便利な家電製品を利用することを可能にしたり、災害時に非常用の電源として利用※2したりすることを可能にしました。(アウトランダーPHEVの場合、エンジン発電※3を含めて最大10日分※4の電力を利用出来ます。)
さらに、クルマと家庭の電源系と接続するV2H※5への対応により、エネルギーマネジメントや停電時の予備電源とすることもできます。
このように電動車は、「止まっていても価値のある」クルマとして、さらに普及しつつあります。

※1 Mitsubishi innovative Electric Vehicleの略。
※2 ご使用時は、各車両の注意に従い正しくご使用ください。
※3 V2H機器に接続している場合、エンジンによる発電はできません。
※4 一般家庭での一日当たりの電力使用量を約10kWh/日として算出。(V2H機器などの変換効率は含まず)
※5 Vehicle to Homeの略。

●駆動用バッテリーの残量が少なくなると、自動的にエンジンが始動し充電を行います。駐停車中にエンジンが始動した場合、アイドリングストップに関する条例に触れ罰則を受けるおそれがあります。
駐停車中の使用については、関係する自治体に確認してから使用してください。

環境への取り組み

商品・技術 / 電動化技術の開発 / 電気自動車

電気自動車『i-MiEV』

電気自動車『i-MiEV』は、ガソリンエンジンではなく、電気とモーターで走るため、走行中にCO_2などの排出ガスを一切出さないクルマです。当社は、世界で初めて量産型の電気自動車として『i-MiEV』を2009年に市販しました。
『i-MiEV』は、その高い環境性能だけでなく、発進から最大トルクを発生させる「加速性能」・モーター走行による「静粛性」・バッテリーの床下搭載による「安定性」など、従来のガソリン車よりも高いパフォーマンスが、お客様から高い評価をいただいています。

電気自動車『i-MiEV』

軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV』(バン・トラック)

軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV』は、『i-MiEV』で培った技術を軽商用車へ展開した電気自動車です。
電気自動車はその特性上、一度に走行可能な距離が限られていますが、走行する経路が限定されている事業車として考えた場合、ガソリンより低価格な電気で走行するため、高いコストパフォーマンスを発揮します。

軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV』
[バン(上)・トラック(下)]

環境への取り組み

商品・技術 / 電動化技術の開発 / プラグインハイブリッド車

プラグインハイブリッド車『アウトランダーPHEV』

当社が開発したプラグインハイブリッド車は、通常時は充電した電気で走行し、電池の残量が少なくなるとエンジンで発電して走行する電気自動車です。
『アウトランダーPHEV』に搭載されている電気自動車派生型のPHEVシステムは、住宅地や街中などの低・中速走行時には、主に駆動用バッテリーの電力により走行する「EV走行モード」になり、電池残量が低下した場合などには、エンジンで発電しモーターとバッテリーに電力を供給する「シリーズ走行モード」になり、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する「パラレル走行モード」になるといったように、走行状況に合わせて自動的に走行モードを変更する走行システムです。
また、電気自動車の技術をベースにしたシステムのため、CO_2の排出量が従来のガソリン車と比較して低く、高い環境性能を発揮します。
さらに、エンジンで発電ができるため、電気自動車の弱点である走行距離の心配が無く、電気自動車のメリットである「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。

プラグインハイブリッド車
『アウトランダーPHEV』

環境への取り組み

商品・技術 / 燃費向上技術の開発

燃費やCO_2排出量への規制は各国・各地域で導入され、環境意識はなお一層高まりつつあります。
当社は、これまでも様々な対策に取り組んできました。燃費の向上を図るためにエンジンの効率向上、精密な制御技術、駆動系の改良、空気抵抗の低減、車両の軽量化など、様々な技術を開発しています。

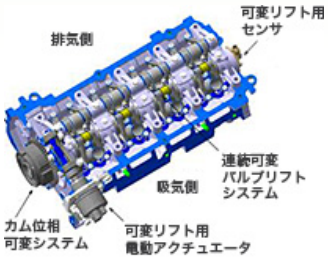
環境への取り組み

商品・技術 / 燃費向上技術の開発 / エンジンでの取り組み

エンジンの燃費向上技術の開発では、燃料を如何に無駄なく燃やすか、吸気抵抗やこすれ合う部分の摩擦を如何に減らすかなどが重要なポイントです。当社は、このような視点に立って、新しいエンジンの燃費向上技術を開発しています。

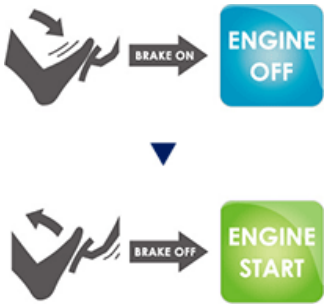
■燃費向上技術（エンジン）

可変バルブタイミング機構 「MIVEC」
Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control System



低燃費を追及した連続可変バルブリフト新「MIVEC」エンジン。
吸気バルブリフトを運転条件に合わせ連続的に変化させ、吸気抵抗を抑制することで、
吸入時のエネルギー損失を低減。

アイドリングストップ 「AS&G」
Auto Stop & Go



停止・発進に合わせて、自動的にエンジンをストップ・スタートさせるアイドリングストップ。燃料消費を削減。
減速時からエンジンを停止させる機能（コーストストップ機能）付もあり。

エンジンフリクション低減

エンジン内部の摩擦を低減して燃費を改善。

燃費に影響するエンジンでの損失は、排気損失、冷却損失、機械的摩擦損失、ポンプ損失、補機類駆動損失。

エンジンフリクションは、このうちの機械的摩擦損失で、シリンダ内の燃焼ガスの力を受けてピストンやクランクシャフトなどの様々なエンジン部品が運動する際に、主にそのしゅう動部分で発生する摩擦に起因する損失。

エンジンフリクションを低減するために、それらの部品のしゅう動抵抗を下げるように改良。

■エンジンフリクション低減の例

- 部品の接触面の改善・・・・・・・・・・・・・・・ピストンスカート部の形状の最適化・表面処理、カム表面の表面処理
- 部品の接触力の低減・・・・・・・・・・・・・・・ピストンリングの形状の改善・張力の低減、弁ばね設定荷重の最適化、クランクシャフト配置、タイミングチェーンの形状、タイミングベルト張力の最適化など
- 潤滑油改善による低フリクション化・・・・ 低粘度エンジンオイルの採用
- オイル撹拌抵抗の低減・・・・・・・・・・・・・ オイル量の最適化

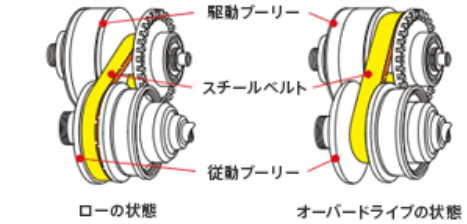
環境への取り組み

商品・技術 / 燃費向上技術の開発 / 車体での取り組み

燃費向上には、エンジンの工夫だけでなく、エンジン以外の部分での工夫も重要です。
当社は、様々な車体での技術開発を進めています。

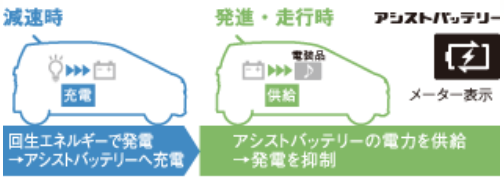
■車体での取り組み

CVT
Continuously Variable Transmission



プーリー径を無段階コントロールして変速比を変えるCVT。
アクセル開度情報をもとに、走行状況に応じた駆動力を、エンジンとCVTの最適効率点で得られるよう制御することによって、低燃費を実現。

減速エネルギー回生（発電制御）
「アシストバッテリー」



減速時の発電によってバッテリーを集中充電する減速エネルギー回生システム。
減速時の発電によってバッテリを集中充電することにより、アイドリング・加速・クルーズなどの走行条件下での発電の抑制を可能とする技術。エンジン負荷が軽減し燃費が向上。

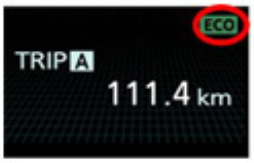
エコドライブ支援

エコドライブを支援する装備を拡大。

お客様によるエコドライブをサポートするため、コンビネーションメータ内やセンターインフォメーションディスプレイ内に、エコランプや燃費計などのエコドライブ支援表示を装備。

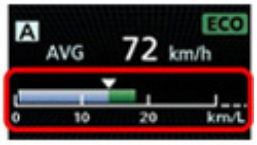
■エコドライブ支援装備の例（アウトランダー）

メータ内ディスプレイ
（切り替え表示が可能）



【ECOランプ】

【平均燃費】



【瞬間燃費】

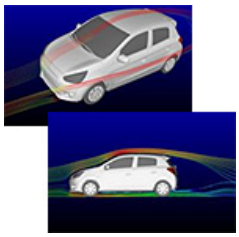
【アイドルストップ時間】

【ECOドライブアシスト】

【ECOスコア】

- ECO（エコ）ランプ・・・・・・・・・・・・・・・燃費に良い運転状態のときに点灯。
- 燃費計・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 平均・瞬間燃費を表示。
- アイドルストップ時間表示・・・・・・・アイドリングストップ機構AS&Gが作動してエンジンが停止していた累積時間を表示。
- ECOドライブアシスト・・・・・・・・・・・・ 走行状態に応じて、燃費に良い運転度合いを表示。
- ECOスコア・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 運転状況を一定時間ごとに判定し、葉のゲージでECO運転の度合いを表示。

エアロダイナミクス



燃費を考慮して空力性能を向上。

デザインコンセプトの検討段階から、CFD（Computational Fluid Dynamics：計算流体力学）による空力解析と風洞試験を繰り返し、空力特性に優れた形状を提案。

軽量化技術

軽量化により低燃費化。

安全性の向上、ボディサイズアップによる重量増を、アルミニウムや軽くて丈夫な高張力鋼板の採用や構造の合理化によって抑え、低燃費と安全性を両立。

環境への取り組み

商品・技術 / 走行時の排出ガスのクリーン化

ガソリン車やディーゼル車は、走行時にエンジンで燃焼したガスを排出します。その排出ガスには、大気汚染の原因となる有害な成分が含まれています。当社は、排出ガス中の有害な成分を削減したガソリン車およびディーゼル車の開発・普及に努めています。

ガソリン車での取り組み

ガソリン車に対しては、1960年代以降、一酸化炭素（CO）、炭化水素（HC）、窒素酸化物（NOx）の排出量が規制され、段階的に規制強化されています。
当社は、規制導入当初から様々な対策に取り組んできました。現在では、電子制御の燃料噴射装置による燃焼のコントロールと進化した触媒技術により対応しています。

ディーゼル車での取り組み

ディーゼル車に対しては、1970年代以降、日、米、欧などの各国で、一酸化炭素（CO）、炭化水素（HC）、窒素酸化物（NOx）、粒子状物質（PM）の排出量が規制されています。
当社は、規制導入当初から燃焼技術の改善などに取り組んできました。これらの規制に対しては、VGターボチャージャーやコモンレール式燃料噴射システムなどによる燃焼コントロールと、NOxトラップ触媒、DPF（ディーゼル・パティキュレート・フィルター）など後処理技術をシステム化したクリーンディーゼルエンジンを開発して対応しています。

VGターボチャージャー

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

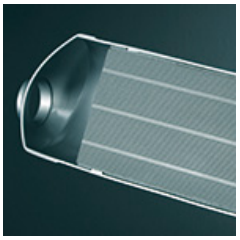
コモンレール式燃料噴射システム

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。

NOxトラップ触媒

有害なNOxを無害な窒素に変換。

DPF（ディーゼル・パティキュレート・フィルター）



PMの排出量を大幅に低減。

【クリーンディーゼルエンジンを搭載したクルマ】

日本向け『パジェロ』

クリーンディーゼルエンジン
「4M41型」を搭載。

3.2L DOHC 16バルブ
4気筒エンジン
コモンレール式DI-D ※1
インタークーラー
ターボチャージャー付

※1 Direct Injection Dieselの略。

日本向け『デリカD:5』

クリーンディーゼルエンジン
「4N14型」を搭載。

2.2L DOHC 16バルブ
4気筒エンジン
コモンレール式DI-D ※1
インタークーラー
ターボチャージャー付

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

- 欧州向けEuro6 ※2 車の投入拡大
- 北米向けULEV ※3 70車の投入拡大

※2 2014年より欧州で適用された従来規制（Euro5）より厳しい排出ガス規制。
※3 Ultra Low Emission Vehicleの略称：超-低排出ガス車。

Do! 2015年度実績

- 欧州向け『スペーススター』『ASX』『アウトランダー』『パジェロ』に、有害物質の排出量を大幅に削減したEuro6基準適合モデルを設定しました。
- 北米向け『アウトランダー』『アウトランダースポーツ』に、有害物質の排出量を大幅に削減したULEV70基準適合モデルを設定しました。
- 各国に新型『アウトランダーPHEV』を投入し、排出ガス低減に大きく貢献しました。

Check! 2015年度自己評価

目標通り、欧州向けEuro6車および北米向けULEV70車を投入拡大しました。

Action! 今後の課題・計画

引き続き欧州・北米などの排出ガス規制に対応していきます。

欧州向け『パジェロ』

北米向け『アウトランダースポーツ』

海外向け新型『アウトランダーPHEV』

環境への取り組み

商品・技術 / 車室内 VOC 削減

当社は、健康的で安心な車内空間を提供するため、車室内環境の快適化について取り組み、車室内のVOCを低減しています。

VOC（Volatile Organic Compounds）とは、揮発性有機化合物のことで、ホルムアルデヒドやトルエンなどの常温で揮発しやすい有機化合物を指します。目がチカチカしたり鼻やのどに刺激を感じるなどの体調不調が生ずる、いわゆるシックハウス症候群の要因とされています。自動車の車室内では、主に内装部材に使われている接着剤や塗装などから発生します。

一般社団法人日本自動車工業会（以下、自工会）は、2007年度以降の新型乗用車に対する「車室内VOC 低減に対する自主取り組み」（以下、自主取り組み）を策定しています。自主取り組みの詳細は、自工会HPをご覧ください。

JAMA「車室内VOC（揮発性有機化合物）低減に対する自主取り組み」ページはこちら

低減策を掲げ、VOCの低減を推進

当社は、車室内VOC低減の取り組みとして、発生源に対する低減策と発生したVOCに対する低減策の両面から対策を進めています。これらにより、2006年1月発売の『i（アイ）』以降のすべての新型車は、自工会の自主取り組みを満足しています。

＜『i（アイ）』以降の新型車への車室内VOC低減例※＞

	改良部位	改良内容
VOC発生源 低減策	センターパネル	表面塗装の有機溶剤を低減
	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
発生した VOC低減策	天井	消臭表皮材によりホルムアルデヒドなどを吸着・分解
	エアコン	脱臭機能付きクリーンエアフィルターでVOCを低減

※低減策の実施状況は車種によって異なります。

環境への取り組み

商品・技術 / リサイクルの取り組み

自動車リサイクルイニシアティブの制定

1980年代、使用済自動車由来のシュレッダーダストの最終処分場不足などを背景に発生した、大規模な自動車のシュレッダーダストの不法投棄による社会問題を受け、1997年5月に通産省(現在の経済産業省)がリサイクルと適正処理を促進するため、「使用済自動車リサイクル・イニシアティブ」を策定しました。
これを受け、1998年2月に一般社団法人日本自動車工業会は自主行動計画として、自動車リサイクルイニシアティブを策定するとともに、当社は同年同月「三菱自動車リサイクルイニシアティブ」を策定しました。
三菱自動車リサイクルイニシアティブでは、リサイクル可能率の向上、鉛(バッテリーを除く)の使用量削減、新型車へのリサイクル材(バンパー、内装基材、フロアマットなど)の適用拡大推進目標を定め、継続的に取り組みを行っています。当社は独自のガイドラインに沿って設計・開発の初期段階からリサイクルに配慮し、自主目標値を達成しています。

各国自動車リサイクル法への対応

日本では自動車リサイクル法(2005年)が施行され、自動車メーカーは使用済となった自動車のシュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類(3物品)の引き取りと適正な再資源化処理を実施しており、循環型社会の形成に向けた取り組みを推進しています。
欧州では、リサイクル可能率が認証要件となるELV指令(2003年)が施行され、リサイクル設計を推進しています。
今後、アジアの新興国にも広がりをみせる自動車リサイクル法に逐次対応していきます。

環境への取り組み

商品・技術 / リサイクルの取り組み / リサイクルに配慮した設計・開発

日本や欧州では、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の義務になっています。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開発を進めており、1999年以降、設計構想段階からの独自の「リサイクル設計ガイドライン」に基づいて取り組んでいます。ワイヤー・ハーネス・モーター類の取り外し性向上については、「ハーネス設計ガイドライン」に基づき、リサイクル性の向上を図りました。また、再生材を使用した部品については、販社修理交換バンパー再生材をスペアータイヤカバー部分に採用しています。

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

- 3R設計推進
- 再生材を使用した部品の採用

Do! 2015年度実績

2015年度開発のすべてのクルマに、「リサイクル設計ガイドライン」にもとづいた3R設計を積極的に取り入れています。
再生材を使用した部品については、販社修理交換バンパー再生材をスプラッシュシールドに採用しています。

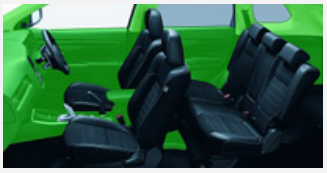
Check! 2015年度自己評価

車両開発時に、「リサイクル設計ガイドライン」に従って3R設計を取り入れ、リサイクル可能率などの開発目標を達成しました。

Action! 今後の課題・計画

引き続き、開発の初期段階から3Rに配慮したクルマづくりを進め、省資源化をはじめリサイクル容易化を推進します。

<エクステリア>



<インテリア>
2015年度発売の『アウトランダーPHEV』におけるリサイクル容易な「熱可塑性樹脂」の主な採用箇所（グリーン部）

環境への取り組み

商品・技術 / リサイクルの取り組み / 使用済自動車のリサイクル促進

当社は、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。

国内自動車リサイクル法への対応

当社は、シュレッダーダスト(ASR)、エアバッグ類、フロン類の3品目を引き取り、再資源化を行っています。ASRのリサイクルは、ART(自動車破砕残さリサイクル促進チーム:日産自動車株式会社、マツダ株式会社、当社などで設立したチーム)に参画し、ASRを共同処理しています。エアバッグ類・フロン類は、一般社団法人自動車再資源化協力機構(自再協)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。

国内自動車リサイクル法の詳しい情報はこちら

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、廃車指令※1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。当社は、欧州の現地法人であるMME(オランダ)を中心に、EU加盟国の実情に合わせた引き取り・リサイクルの体制を構築しています。

※1 2000年10月発効「使用済自動車に関する欧州議会及び閣僚理事会指令」

解体情報の提供

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

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、本指令の要求事項を満足させる体制を構築しています。EUに販売する車両は、この体制のもと本指令の要求事項に適合させています。

電動車の駆動用バッテリー回収・リサイクルシステムの構築・運用

電気自動車やプラグインハイブリッド車の使用済駆動用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、駆動用バッテリーの回収体制を、日本・欧州・北米において構築し、運用しています。

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

・新規処理施設の開拓などにより、シュレッダーダスト（ASR）再資源化率向上（国内）

・新型車のリサイクル可能率認証取得（EU）

Do! 2015年度実績

国内自動車リサイクル法への対応

シュレッダーダスト（ASR）・エアバッグ類・フロン類の3品目を引き取り、再資源化を行いました。

その結果、ASR再資源化率は、2015年以降の法定基準70%を上回る97.5%でした。

EUリサイクル可能率認証指令への対応

EUに販売する車両を本指令の要求事項に適合させました。

Check! 2015年度自己評価

ASRの再資源化は新規リサイクル施設の採用もあり、高い再資源化率を達成することができました。

Action! 今後の課題・計画

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。

EU販売の新型車については、逐次リサイクル可能率認証を取得していきます。

2015年度自動車リサイクル法再資源化等の実績サマリー

品目	項目	引取台数	処理数量
シュレッダーダスト（ASR）	総引取台数 / 総引取重量	248,386台	38,477t
	ASRリサイクル施設での再資源化	236,651台	35,727t
	全部再資源化での再資源化	11,735台	1,778t
	再資源化率 ※2		97.5%
エアバッグ類	総引取台数 / 総引取重量	158,831台	449,380個
	取外回収	19,153台	49,531個
	車上作動	138,395台	399,849個
	一部取外 / 一部車上	1,283台	
	再資源化施設引取量		32,102kg
	再資源化量		29,941kg
	再資源化率 ※3		93.3%
フロン類	引取台数 / 引取量	214,638台	54,961kg

リサイクル料金の収支実績

払い渡しを受けた預託金総額	2,263,599,071円
再資源化などに要した費用	1,942,352,285円
収支	321,246,786円

※2（ASRリサイクル施設での再資源化重量＋全部再資源化重量）÷ASR総引取重量
法定基準：2005年度以降30%以上、2010年度以降50%以上、2015年度以降70%以上

※3 再資源化量÷再資源化施設引取量

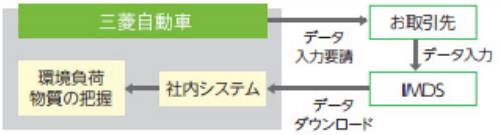
環境への取り組み

商品・技術 / 環境負荷物質の低減

当社は、一般社団法人日本自動車工業会の削減目標および欧州のELV指令に基づき、4物質(鉛、水銀、カドミウム、六価クロム)の使用削減を推進するとともに、欧州のリサイクル法となるELV指令をはじめ、化学物質に関するREACH規則 ※1により、各国で環境負荷物質の使用規制への対応を行っています。現在、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムなどの重金属規制に加え、VOC(揮発性有機化学物質)、臭素系難燃剤など様々な化学物質への使用規制が行われています。近年、欧州の法規と同様の規制がアジアの新興国にも広がりつつあります。
当社は社内技術標準を設定し、自主的な環境負荷物質の削減にも取り組んでいます。

IMDSによる材料データ管理

お取引先から納入される部品などに含まれる環境負荷物質データは、国際的な材料データ収集システムであるIMDS(International Material Data System)を利用して収集し、社内システムにより海外工場[MMTh(タイ)、MMNA(米国)]を含めグローバルに一元管理して環境負荷物質の削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規則にもお取引先のご協力のもと対応しています。



IMDSを通じたデータ収集の流れ

※1 Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicalsの略。REACH規則は、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。

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

継続生産車の環境負荷物質規制適合と削減

Do! 2015年度実績

IMDSによる材料データ管理によって、2015年度に発売した継続生産車の環境負荷物質規制の適合および使用量削減の確認を行いました。

Check! 2015年度自己評価

2015年度に発売した継続生産車について年度目標を達成しました。

Action! 今後の課題・計画

引き続き、環境負荷物質規制への適合と環境負荷物質の使用削減を進めます。

環境への取り組み

事業活動 / 生産での取り組み

当社は、クルマの製造・販売を中心とした自動車メーカーです。
自動車は、私たちの暮らしを豊かなものにしてくれる乗り物ですが、一方で、開発・生産・使用・廃棄といった一連のライフサイクルを通して、環境に対し様々な影響を与えているため、環境への影響を出来るだけ少なくする努力をすることは、当社に課せられた大きな責任であると考えます。
その中でも、自動車の生産活動は、地域に密着した環境問題から地球規模の環境問題に至るまで、広くかかわりを持っており、その認識のもとに、当社では、生産工場から排出されるCO_2の低減や大気汚染、水質汚濁の防止など、環境負荷を継続的に低減するため高いレベルで取り組んでいます。

岡崎製作所

水島製作所

パワートレイン製作所(京都工場)

MMTh(タイ)

環境への取り組み

事業活動 / 生産での取り組み / CO2排出量低減

当社では、”地球を走る、地球と生きる”をテーマに、地球温暖化防止の観点から、より少ないエネルギーでの自動車の生産に取り組んでいます。
電力・燃料などのエネルギー使用量の低減は、限られた地球資源の保全とともに、地球温暖化の要因となるCO_2の発生量の抑制につながるため、省エネルギー推進による地球温暖化防止を積極的に進めています。

生産設備の改善

岡崎製作所や水島製作所の水性塗装工場では、水性3WET塗装工法を適用し、従来2回乾燥炉を通過していたものを1回にすることでCO_2排出量を低減しています。

水性塗装工場

再生可能エネルギーや省エネ機器の利用促進

工場屋根へ太陽光発電パネルを設置し、事務所の照明や電気自動車の充電に活用しています。
また、新設の照明はすべてLEDとし、電力使用量を低減しています。

太陽光発電パネル

工場内LED照明

生産工程の改善

生産能力の見直しにより生産工程を集約し、エネルギー使用量を低減しています。

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

国内・海外工場（MMTh、MMNA）での生産1台あたりのCO_2排出量を2005年度比17%低減

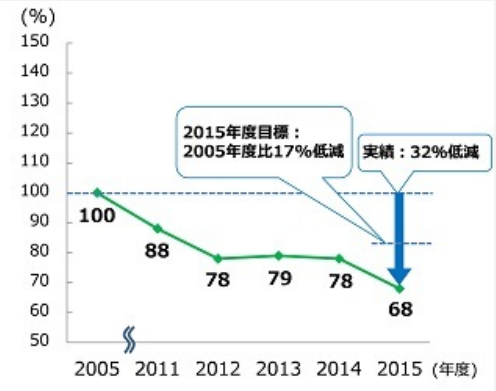
Do! 2015年度実績

1台あたりのCO_2排出量は2005年度比で32%低減となっています。（昨年度比13%低減）

主な省エネ推進施策として以下のことに取り組みました。

1. 高効率機器の導入
   ・LED照明への更新
2. 操業時間変更などによる節電
3. 生産工程集約によるエネルギー使用量低減
4. 省エネ対応
   ・空調機の節電改造
   ・塗装乾燥炉の改造

国内・海外工場での生産1台あたりのCO_2排出量指数



対象拠点

- ●当社／岡崎製作所、水島製作所、パワートレイン製作所
- ●国内関係会社／パジェロ製造（株）、水菱プラスチック（株）、水島工業（株）
- ●海外関係会社／MMTh、MMNA

CO_2排出量換算係数は、購入電力 0.381kg-CO_2/kWh、都市ガス 2.348kg-CO_2/m3、灯油 2.491kg-CO_2/L、A重油 2.709kg-CO_2/L

Check! 2015年度自己評価

国内・海外工場（MMTh、MMNA）での生産1台あたりのCO_2排出量低減率は、2015年度低減目標17%に対し32%で目標達成しました。

Action! 今後の課題・計画

今後も引き続き省エネ施策の実施を通じ、CO_2排出量の低減目標達成に向けた活動を推進していきます。

環境への取り組み

事業活動 / 生産での取り組み / 大気汚染防止

当社では、生産工場の排出ガスに含まれ、酸性雨や光化学スモッグの原因となる汚染物質を低減するための様々な対策を行い、大気汚染防止に取り組んでいます。

VOC※1の排出抑制

車体工場の塗装システムの更新や塗装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の取り組みにより、車体生産時のVOC排出量を抑制しています。

※1 Volatile Organic Compoundsの略。揮発性有機化合物。

水性塗装工場の塗装システム

NOx・SOx※2の排出量低減

生産時の塗装工程などにおいて使用する熱源に、低NOxボイラーの導入、低NOxバーナーの使用を推進し、NOx排出量を低減しています。また、その燃料について硫黄分の少ない灯油または都市ガスへの切り替えにより、SOx排出量を低減しています。

※2 NOx：窒素酸化物。SOx：硫黄酸化物。

ばいじんの低減

廃棄物焼却炉廃止により、ばいじん・ダイオキシン類の発生を抑制しています。

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

国内工場での塗装面積あたりのVOC※1排出量を35g/m2以下とする（車体・バンパー塗装）

Do! 2015年度実績

VOCの排出抑制

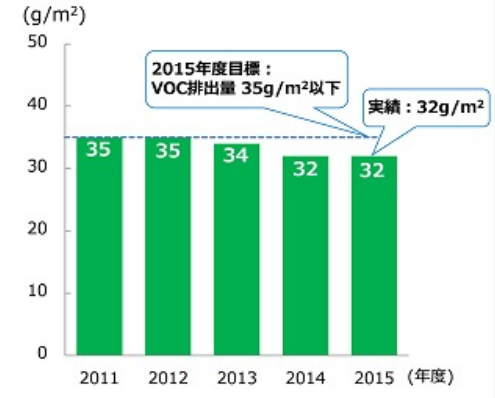
色替え時の廃液塗料の回収、塗料の吐出量最適化、

手吹き静電ガンの採用などにより、ボディおよびバン

パー塗装からの塗装面積あたりのVOC排出量を

32g/m2に低減しています。

国内工場での塗装面積あたりのVOC排出量



対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、
パジェロ製造（株）、水菱プラスチック（株）

Check! 2015年度自己評価

2015年度目標を達成しました。

Action! 今後の課題・計画

今後も排出抑制活動を継続します。

環境への取り組み

事業活動 / 生産での取り組み / 土壌汚染・水質汚濁の防止

当社では、人の健康への影響を未然に防止するため、従来から地下水汚染や土壌汚染のないことを調査・確認してきていますが、万一、汚染が認められた場合はただちに拡散防止策を講じるとともに、行政への報告、地域への情報公開に努めています。

土壌汚染・水質汚濁の環境調査

敷地境界に観測用井戸を設置し、定期的に地下水のモニタリングを実施し、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。

土壌汚染・水質汚濁の防止策

土壌汚染や水質汚濁を防止するために、活性炭ろ過などの排水処理システムによる排水浄化や、緊急対応用の非常用貯水槽の設置など、防止策を施しています。また、法規制値より厳しい自主管理基準を設定し、汚染防止に取り組んでいます。

総合排水処理施設

環境への取り組み

事業活動 / 生産での取り組み / 化学物質管理

当社は、化学物質による環境への影響を最小限に抑えるため、生産工場で使用する化学物質の管理と、生産で生じる廃棄物の適正な処理に努めています。

PRTR※1物質の管理

化学物質の使用については、従来から「化学物質有害性事前審査システム」により新規の化学物質の性状および利用計画の内容を精査し、導入可否を審査しており、リスクの高い化学物質から重点的に使用抑制に取り組んでいます。

※1 Pollutant Release and Transfer Registerの略。化学物質排出移動量届出。

有害廃棄物の適正管理

当社は、バーゼル条約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、国内での輸送・処理においては、有害物質の暴露がないよう適正な輸送・処理に努めています。

PCB含有廃棄物の適正管理

PCBは、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、過去にはPCBが付着した汚染廃棄物を通常の廃棄物と同様に廃棄処分していた事例がありました。
誤処分の再発を防止するために、社内のPCB廃棄物管理状況を細かく再調査して、PCB廃棄物特別措置法に則った適切な管理を徹底しています。
2015年度は、水島製作所の鋳造溶解炉で使っていたトランス3台と岡崎製作所で使っていた大型トランス2台を適切に処理しました。

環境への取り組み

事業活動 / 生産での取り組み / 資源有効利用の促進

当社の生産工場では、環境や資源を大切にする循環型社会の形成を目指し、資源の有効利用を進めています。生産工程で発生する産業廃棄物の再資源化、社外排出量の低減を推進し、さらにすべての工場で埋立処分のゼロ化 ※1 レベルを達成し、このレベルを維持しています。

※1 埋立処分量率0.1%未満。

廃棄物の再資源化、発生抑制

廃棄物や有価物（アルミ部品・鉄材などの売却可能な金属）を自社内で材料として再利用するほか、鋳物廃砂などの路盤材化、汚泥のセメント原材料化などによる再資源化を推進しています。
また、生産過程において発生する金属くず、鋳物廃砂の発生量についても低減に取り組んでいます。

KD（ノックダウン）※2 工場の省資源

KD生産を行う工場への輸送にリターナブルラックを採用・拡大し、鋼材などの資源使用量を低減しています。

※2 部品の状態で輸出し現地の工場で車を組み立てること。

リターナブルラック

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

・国内工場での生産1台あたりの廃棄物等社外排出量を2005年度比で45%低減（120kg/台）
・国内KD工場での出荷容量あたりの鋼材使用量を2006年度比で82%低減（14kg/ケース）
・副産物（金属くず・鋳物廃砂）の売上高あたりの発生量を2016年度末までに2011年度比で0.4%低減（9.3t/億円）

Do! 2015年度実績

廃棄物等 社外排出量の低減

社内で発生する廃棄物や有価物を、自社内で材料として利用するリサイクルを推進した結果、2015年度の生産1台あたりの社外排出量（社内利用せず社外リサイクルする量）は93kg/台で、2005年度比で57%低減しました。

廃棄物の直接埋立処分率は、0.02%で高いレベルを維持しています。

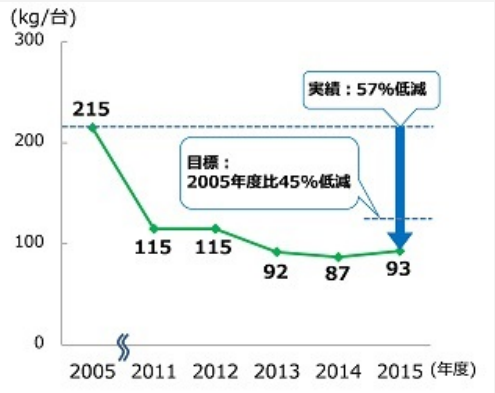
KD工場での省資源

リターナブルラックの拡大により、出荷量あたりの鋼材使用量は7.3kg/ケースで、2006年度比で90%低減しました。

副産物の発生抑制

金属くず、鋳物廃砂の売上高あたりの発生量は5.2t/億円で、2011年度比で44%低減しました。

生産1台あたりの社外排出量



対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、
パワートレイン製作所

Check! 2015年度自己評価

3項目の目標いずれも達成しました。

Action! 今後の課題・計画

引き続き廃棄物の適正処理と資源循環活動を進めます。

環境への取り組み

事業活動 / 生産での取り組み / 水資源保全への取り組み

水資源は、生物が生きていくうえで欠かせない資源です。クルマの生産活動においては、工業用水、上水（市水）、井戸水などの水が大量に必要となります。近年では、干ばつや洪水の増加、水質の汚染などによって水資源の安定した利用へのリスクが世界的に高まっています。
当社は、生産活動などで河川や湖から取水し、利用した水を下水道や河川などに排出しています。当社の主要生産工場において、現在は水リスクの高い拠点はないと認識※1していますが、将来的な水リスクに備えることを課題と捉え、取水量の削減を中心に水資源保全に向けた取り組みに努めています。

※1 世界資源研究所が開発した水リスクマップ”Aqueduct”による。
水資源不足、洪水、干ばつ、大量の季節変化、水質などの物理的リスク、規制リスクなどによる事業影響を評価するもの。

主要生産工場の取水源・排水先

工場	取水源（工業用水、上水）	排水先
岡崎製作所（愛知県岡崎市）	矢作川	神田川支流など
京都工場（京都府京都市）	琵琶湖	下水道
滋賀工場（滋賀県湖南市）	琵琶湖	下水道
水島製作所（岡山県倉敷市）	高梁川	八間川→水島港
パジェロ製造(株)（岐阜県坂祝町）	木曽川	木曽川
MMTh（タイ）	ノンプラライ貯水池など	下水道

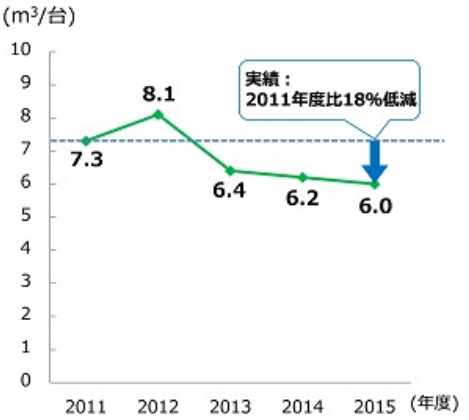
国内生産工場での取水量削減の取り組み

取水量削減に取り組んだ結果、2015年度は、当社およびパジェロ製造(株)の生産工場において、生産1台あたりの取水量が6.0m3/台となり、2011年度比で18%削減しました。
今後も引き続き、取水量の削減に取り組み、水資源の保全に努めていきます。

取り組み例

・用水の多段利用
　—洗浄水の予備洗浄への再利用
　—浄化した排水の緑地散水への再利用
・用水の循環再利用
　—冷却水・温調用水のクーリングタワーによる循環再利用
　2015年度循環水使用量:126百万m3
・生産工法の変更による利用効率の向上
・雨水の利用
　—冷雨水貯留タンクと自動散水システムによる構内花壇への散水
・ろ過処理した工業用水、井戸水の上水への利用(岡崎製作所)

生産1台あたりの取水量の推移



・対象拠点
岡崎製作所、水島製作所、パワートレイン製作所、パジェロ製造(株)

環境への取り組み

事業活動 / 物流での取り組み

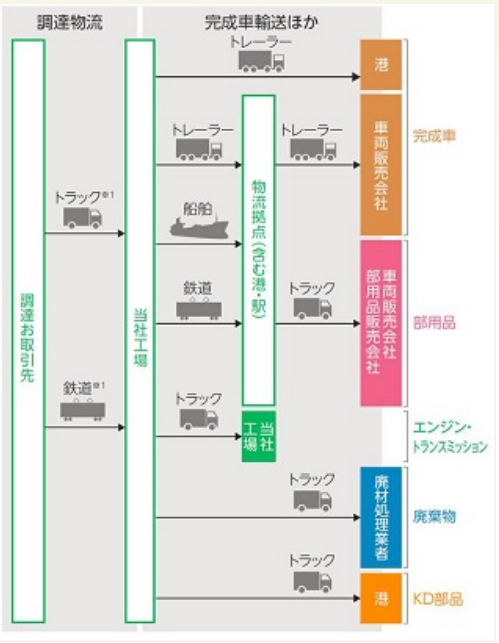
クルマは、各地から輸送された膨大な数量の部品・材料から作られ、世界各国へ輸送されます。これらの物流でのエネルギー使用やCO2排出などの環境負荷は大変大きなものです。
当社は、輸送効率の向上や梱包資材の削減など、環境に配慮した物流システムの構築に積極的に取り組んでいます。

CO2排出量低減への取り組み

当社は、調達部品や製品の輸送の際のCO2排出量原単位(kg-CO2/千t・km)に削減目標を設定し、目標達成に向けた取り組みを推進しています。
調達物流では輸送荷姿・詰め合わせ改善による積載率の向上に努めています。
その他輸送 ※2 ではモーダルシフト率向上や輸送車両のエコドライブ、部用品輸送ルートの集約などに取り組んでいます。

※2：国内／輸出完成車、KD、エンジン／トランスミッション、補用部品に係る輸送

CO2排出実績の対象物流経路



※1：当社が荷主である貨物

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

2006年度に対しCO2排出量原単位（輸送量あたり）を、調達物流は53%低減、その他輸送は6%低減

Do! 2015年度実績

CO2排出量原単位は2006年度に対し、調達物流では57%低減、その他輸送では6.9%低減しました。
また、CO2排出量（総量）も、前年値より約2千トン少ない20.9千トンに低減しました。

Check! 2015年度自己評価

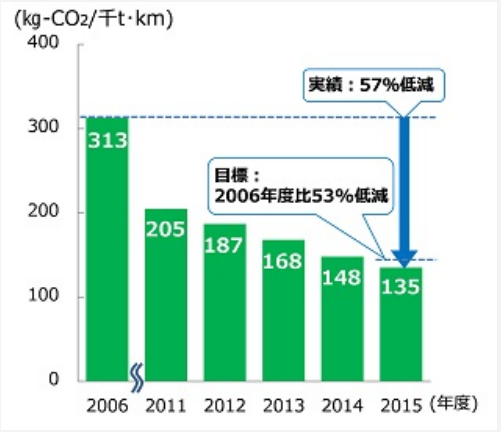
CO2排出量原単位の低減目標を、調達物流及びその他輸送において達成しました。

Action! 今後の課題・計画

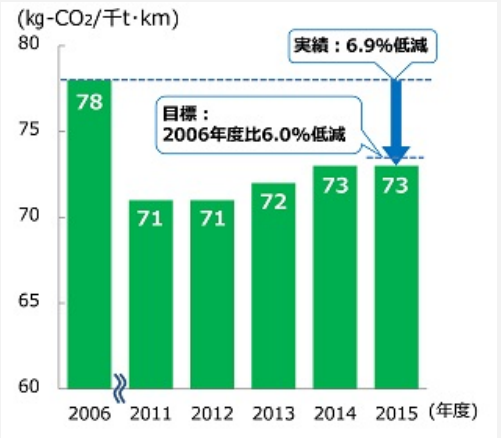
2016年度も引き続き、物流ルート改善・積載率改善・燃費向上などについて以下の活動を推進し、CO2排出量原単位の低減に取り組みます。

・生産用部品の現地調達化による輸送距離削減
・完成車輸送でのトレーラー輸送から船舶輸送および鉄道輸送への変更（モーダルシフト率の向上）
・部用品輸送およびエンジン輸送の積載率向上
・部用品輸送の輸送ルート集約とモーダルシフトの推進
・KD部品のコンテナへの詰め合わせ向上
・生産用部品の荷姿改善・詰め合わせ向上
・エンジン出荷便の低床車利用による輸送効率の改善
・エコドライブ、エコタイヤ導入促進による燃費向上
・低燃費車両導入による燃費向上促進
など

調達物流のCO2排出原単位



その他物流のCO2排出原単位



2015年度CO2排出量低減の主な取り組み
（当社が荷主である貨物）

施策	内容	低減効果 対2014年度 (t－CO2)
積載率向上	生産用部品の荷姿改善・詰め合わせ向上	△645.0
出荷便の削減	部品輸送のルート集約とモーダルシフトの推進	△285.0
	KD出荷とT/M出荷の相積みによる出荷便削減	△ 12.1

環境への取り組み

事業活動 / 購買お取引先との取り組み

クルマは、お取引先において開発・生産される多種多様な材料・部品で構成されています。環境負荷の低減は、当社の事業活動のみならず、使用されるすべての材料・部品の製造から納入に至る全過程の取り組みにより成し遂げられるものと考えています。

そこで当社は、「環境への負荷低減に継続的に取り組まれているお取引先から、環境負荷の少ない材料・部品を調達する」との基本的な考え方に基づき、製品の環境スペックなど※1（環境負荷物質の使用制限など）への適合要求をはじめ、環境負荷物質の管理体制を構築しながら、グリーン調達を推進するための「グリーン調達ガイドライン」を策定し、すべてのお取引先に展開しています。

※1 製品の環境スペックなど
法規による使用制限物質や日本自動車工業会の自主取り組みによる使用制限物質の原則使用禁止を定めたものや、使用状況を把握すべき物質を定めたものがある。これらの対象物質は、持続的な地球環境保全を目的に日米欧の自動車メーカー、部品メーカー、材料メーカーが参画し定めた物質と当社が独自で定める物質がある。

環境負荷低減の取り組みが、グリーン調達を通じてお取引先の調達先に連鎖的に広がることが、クリーンな低炭素社会の実現に繋がるものと考え、お取引先とともにグリーン調達を推進しています。

グリーン調達ガイドラインの展開

お取引先に対しては、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の推進、ライフサイクル環境負荷把握のためのLCAデータ提出、お取引先の事業活動における環境負荷低減の取り組み、物流に関わる環境負荷の低減を求めています。

グリーン調達ガイドラインはタイなどの主要な海外生産拠点のお取引先にも展開しています。

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

- お取引先の環境負荷物質管理体制の監査
- お取引先の環境活動モニタリング
- MMTh(タイ)でお取引先への監査体制の確立

Do! 2015年度実績

- お取引先の環境負荷物質管理体制の監査
  量産部品の全お取引先への監査を2015年度にて完了し、改善活動も実施頂き、すべてのお取引先に十分な管理を実施頂いております。
- お取引先の環境活動モニタリング
  優れた環境活動を実施されているお取引先の事例を四半期毎にモニタリングし、すべてのお取引先へ紹介しました。
- MMTh(タイ)でお取引先への監査体制の確立
  日本同様の体制を確立しました。

Check! 2015年度自己評価

全項目計画通り実施しました。

Action! 今後の課題・計画

グリーン調達ガイドラインの拡充・改定に努めるとともに、お取引先の環境負荷物質管理体制のさらなる強化に努めます。

環境への取り組み

事業活動 / オフィス・販売店での取り組み

自動車は開発・生産・物流・販売・使用から廃棄に至るライフサイクルすべての段階で、環境に対して負荷を与えています。したがって、オフィスや販売店を含めたすべての事業活動を通じて環境負荷の低減活動を推進していく必要があると考えます。
特に販売店では、お客さまとともにクリーンな低炭素社会を実現するため、環境性能に優れた電動車の普及促進に向けた活動、店舗での省エネやリサイクル活動などを推進しています。

販売店での環境ガイドラインに基づく活動

国内の販売店では、環境省がISO14001をベースに策定した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、EV・PHEVを中心とした環境対応車の販売促進、環境対応車に必要な充電インフラの設置を主とする環境ガイドラインに基づき環境取り組みを推進しています。
エコアクション21の認証を取得した販売店では、エネルギー使用量削減、廃棄物排出量削減、水使用量削減、グリーン購入、環境対応車の販売促進などについて、目標と活動計画を策定し、具体的な活動を行っています。
EV・PHEVの普及促進に向けては、各店舗に急速充電器を設置するとともに、急速充電器が設置されていることが一目でわかる「EV QUICK」看板も併せて設置し、地域住民の皆様にも気軽にご使用いただけるようにしています。

「EV QUICK」看板

販売会社に設置した急速充電器

CO_2排出量の低減

オフィスや開発施設など工場以外の社内施設、国内・海外の開発、販売、物流・アフターサービス関係会社では、年度ごとにCO_2排出量低減目標を設定し、目標達成に向けた取り組みを推進しています。

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

・国内施設のCO_2排出原単位の低減（2010年度比）
・国内関係会社7社 ※1 のCO_2排出原単位の低減（2010年度比）
・海外関係会社9社 ※2 のCO_2排出量の低減（2010年度比）

※1 国内7社：三菱自動車ロジテクノ（株）部品販売部門、東関東MMC部品販売（株）、北海道三菱自動車販売（株）、東日本三菱自動車販売（株）、関東三菱自動車販売（株）、中部三菱自動車販売（株）、西日本三菱自動車販売（株）

※2 海外9社：MMNA、MRDA、MME、MRDE、MMSC、MMMEA、MMNZ、MMAL、MMSCN

Do! 2015年度実績

電力使用量低減を中心とした省エネ活動に取り組みました。その結果、国内社内施設のCO_2排出原単位は、2010年度比で27%低減し、国内関係会社についても29%低減しました。また、海外関係会社については、CO_2排出量を2010年度比で29%低減しました。

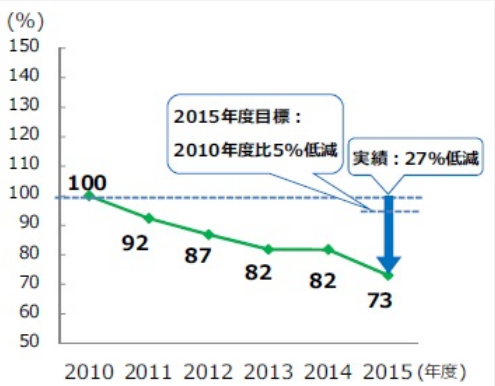
Check! 2015年度自己評価

国内社内施設、国内関係会社、海外関係会社ともに2015年度目標の5%低減を達成しました。

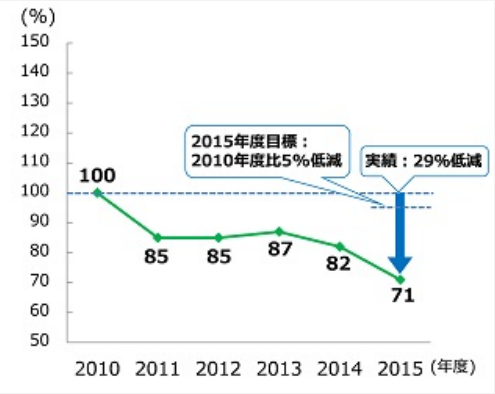
Action! 今後の課題・計画

CO_2排出量の低減に向けて、引き続きエネルギー管理の徹底および省エネルギー設備の導入を推進していきます。

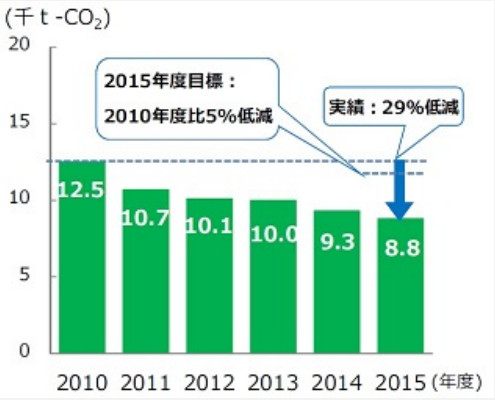
国内施設のCO_2排出原単位指数



国内関係会社7社のCO_2排出原単位指数



海外関係会社9社のCO_2排出量



環境への取り組み

社会との協働 / 生物多様性保全の取り組み

すべての生きものは様々な関係で複雑につながり合い、バランスを取りながら生きています。私たち人類は、この生物多様性から日々、恩恵を受けて生活しています。
自動車メーカーである当社は、工場建設を初めとする土地利用や、事業所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、直接または間接的に生物多様性へ影響を与えています。このため、生物多様性による恩恵を次の世代でも持続的に受けられるよう守っていくことが、重要な課題と考えています。2010年8月には「三菱自動車グループ生物多様性保全基本方針」を策定し、保全活動を推進しています。
当社の国内事業所で自然環境保全法や都道府県条例に基づく保護地域の内部や隣接地域にあるものはありませんが、周辺に緑の多いパワートレイン製作所滋賀工場においては生態系調査を行いました。その結果、様々な希少種が生息している生物多様性価値の高い工場であることがわかりました。

生物多様性 関連データ

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。

主な活動

重点課題	活動内容
1.事業活動での配慮	• 省エネルギー/CO2排出量低減 （生産、オフィス・販売、物流） • 廃棄物の発生抑制（生産） • 化学物質排出抑制
2.製品での配慮	• 燃費改善/CO2排出量低減 • 排出ガス対策 • リサイクル設計
3.理解・啓発・自覚 の継続	• 滋賀工場 生態系調査（2013年） ーいきものずかんの発行（2014年） • 滋賀工場いきもの学習会（2013年） • 岡崎製作所 生態系調査（2015年～進行中）
4.社会との協働・連携	• お取引先への環境配慮の要請 • 社会と連携した環境保全活動
5.情報の発信・公表	• 環境Webサイト、環境報告書（CSRレポートなど）を通じた情報発信

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

・岡崎製作所での生態系調査の実施

・各事業推進体制と連携した啓発活動実施

Do! 2015年度実績

・岡崎製作所での生態系調査の実施

2016年2月から、岡崎製作所で高等植物、哺乳類、両生類、爬虫類、鳥類、昆虫類を対象とした生態系調査を開始しました。

2月の冬季調査では、哺乳類と鳥類を調査し、哺乳類2種と鳥類12種を確認しました。とくに鳥類については、オオタカと思われる猛禽類の食痕を発見しました。

・各事業所推進体制と連携した啓発活動実施

今後の活動に向け、水島工場およびパワートレイン製作所 京都工場において、生物多様性に関わる説明会を実施しました。

のべ138人の社員が参加し、生物多様性の意味や保全することの意義を学びました。

Check! 2015年度自己評価

・岡崎製作所での生態系調査の実施

計画通り着手しました。

・各事業所推進体制と連携した啓発活動実施

計画通り実施しました。説明会でのアンケート結果によると、参加者の97%が「生物多様性保全などの環境保全に取り組む意義への認識が深まった」と回答しており、啓発効果があったと考えています。

Action! 今後の課題・計画

岡崎製作所での生態系調査については、2016年10月まで継続する予定です。また、今後も社員の意識啓発に向けた活動を推進していきます。

調査の様子

猛禽類の食痕

説明会の様子

環境への取り組み

社会との協働 / 環境コミュニケーション

当社は、ステークホルダーの皆様に信頼いただける企業を目指しています。そのため、環境への取り組みについてWebサイトなどで情報を公開しています。また、環境展示会・イベントなどへの参加を通じて様々な方のご意見を伺い、取り組みに活かしています。

WEBサイト・環境報告書による環境情報公開

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、WEBサイトや環境報告書を通じて、取り組みの考え方や内容について情報公開しています。
環境報告書は、「三菱自動車CSRレポート」に収載されています。

- 環境報告書のダウンロードページはこちら
- CSRレポートのダウンロードページはこちら

環境Webサイト

環境報告書

環境展示会・イベントへの参加

環境展示会や環境に関係するイベントに積極的に参加し、電動車技術を中心とした当社の環境への取り組みを広く知っていただくとともに、様々な方のご意見を伺い、取り組みに活かしています。

参加している主な展示会・イベント

「エコプロダクツ展」(12月)

日本最大級の環境展示会。電動車など、当社の環境への取り組みを紹介しています。お子様には環境について考えてもらうクイズなどを実施しています。

- 最近の様子はこちら

「人とくるまのテクノロジー展」(5月)

日本最大の自動車技術展。電動車を構成する要素技術や、環境性能に優れた新型エンジンなどを展示し、当社の環境対応技術を広く紹介しています。

- 最近の様子はこちら※1

※1 2016年度は参加していません。

2015年度に参加した主な展示会・イベント

時期	イベント名称	開催地	展示内容
5月	エコライフ・フェア MINATO2015	有栖川宮記念公園（東京都）	『アウトランダーPHEV』によるV2H ※1 システムの紹介、給電デモンストレーション
	地球環境フェア2015	足立区役所（東京都）	『アウトランダーPHEV』の試乗会
	人とくるまのテクノロジー展2015	パシフィコ横浜（神奈川県）	「プラグインハイブリッドEVシステム」の紹介、V2H機器の紹介、『アウトランダーPHEV』の試乗会
	第21回日本EVフェスティバル	筑波サーキット・コース1000（茨城県）	『アウトランダーPHEV』での給電デモンストレーション、『アウトランダーPHEV』『i-MiEV』の試乗会
7月	環境フォーラムinふなお	船穂公民館（岡山県）	環境への取り組みに関するパネルの掲示、省エネに関する標語・ポスターの掲示、『i-MiEV』の展示
	ジャパンEVラリー白馬2015	Hakuba47（長野県）	『アウトランダーPHEV』での給電デモンストレーション、『アウトランダーPHEV』および電気自動車の試乗会
8月	スターキャンプ in朝霧高原	朝霧高原（静岡県）	『アウトランダーPHEV』での給電デモンストレーション、試乗会
12月	エコプロダクツ2015	東京ビッグサイト（東京都）	『アウトランダーPHEV』によるV2Hシステムのデモンストレーション、給電機能の紹介、同乗試乗会

※1 V2H:Vehicle to Home

2015年度の取り組み

Plan! 2015年度目標

・CSRレポート・Webサイトでの開示情報充実

・国内外のお取引先への環境情報発信、コミュニケーション

Do! 2015年度実績

・CSRレポート/Webサイトでの開示情報充実

CSRレポート2015において、環境への取り組みに関わるページを「環境報告書」とし、環境省「環境報告ガイドライン（2012年版）」を参考に、5ヶ年分の環境データをまとめた「環境データ集」の新規掲載など、開示情報の充実を図りました。

Webサイトについては、2015年9月に環境への取り組みページを大幅にリニューアルしました。ステークホルダーの皆様が閲覧しやすいWebサイト設計とし、最新の取り組みを掲載する「環境トピックス」などのページを追加しました。

・国内外のお取引先への環境情報発信、コミュニケーション

「三菱自動車協力会」「調達方針説明会」などの場で、お取引先に当社の環境への取り組みをご説明するとともに、お取引先へ対応を要請しました。

三菱自動車協力会の様子

Check! 2015年度自己評価

計画通り実施しました。

Action! 今後の課題・計画

今後もステークホルダーの皆様に当社の取り組みをご理解いただくとともにご意見を伺う活動を続けていきます。

環境への取り組み

社会との協働 / 社会と連携した環境保全活動

環境保全のためには、社会と連携した取り組みが重要と考えています。そのため、当社は地域社会や自治体、省庁、NPOなどのステークホルダーの皆様と連携して、森林保全や清掃・草刈、外来種の駆除といった環境保全活動に取り組んでいます。
特に省庁との連携については、環境省の地球温暖化対策のための国民運動「COOL CHOICE」や気候変動キャンペーン「Fun to Share」に賛同し、「ライトダウンキャンペーン」に参加するなどしています。

「パジェロの森」（森林保全活動）

水源を守り、社員の環境意識を醸成することを目的に、2006年から山梨県早川町に「パジェロの森」と名づけた森林保護・育成活動を行っています。

詳細はこちら

「子供の森」計画（森林保全活動）

タイ、インドネシアなど10カ国において、子どもたちが学校の敷地などで苗木を植え育てることにより「自然を愛する心」を養いながら、地球の緑化を進める活動を支援しています。

詳細はこちら

ライトダウンキャンペーン（地球温暖化対策）

6月の夏至の日と7月のクールアース・デーに照明などを消すよう呼びかける環境省主催の運動です。
当社はこれに賛同し、主要事業所で活動を行っています。

体験授業プログラム（環境体験授業）

教育委員会などと連携し、当社社員を小学校に派遣して、自動車と環境問題との関係についての講義やエコな部品を題材にしたクイズなどの授業を行っています。

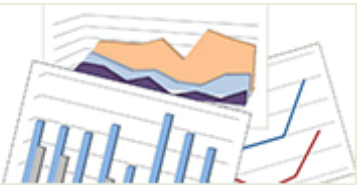
詳細はこちら

2015年度の環境保全活動

取り組み		場所	協働先	時期
森林保全活動	「パジェロの森」	山梨県早川町	山梨県早川町 公益財団法人オイスカ	4月、7月、9月
	「子供の森」計画	タイ・インドネシアなどの10カ国	公益財団法人オイスカ	通年 （10回）
省エネ・啓発活動	環境省「ライトダウンキャンペーン」	各事業所	環境省	6月、7月
植栽活動	構内での在来種 （フタバアオイなど）の植栽	パワートレイン製作所京都工場 （京都府京都市）	京都市 公益財団法人 京都市都市緑化協会	12月
清掃活動 草刈活動	草刈清掃活動	岡崎製作所 （愛知県岡崎市）	—	通年 （80回）
		水島製作所 （岡山県倉敷市）	—	通年 （28回）
		パワートレイン製作所京都工場 （京都府京都市）	—	通年 （13回）
		パワートレイン製作所滋賀工場 （滋賀県湖南市）	—	通年 （5回）
		パジェロ製造株式会社 （岐阜県坂祝町）	—	通年 （1回）
	「児島湖流域清掃大作戦」	岡山県倉敷市	公益社団法人「小さな親切」運動岡山倉敷支部 児島湖流域環境保全対策推進協議会	11月
	「河川クリーン大作戦」	パジェロ製造株式会社 （岐阜県坂祝町）	岐阜県坂祝町	10月
外来種駆除活動	「オオキンケイギク駆除作戦」	パジェロ製造株式会社 （岐阜県坂祝町）	岐阜県坂祝町	5月
	アルゼンチンアリの駆除	パジェロ製造株式会社 （岐阜県坂祝町）	岐阜県坂祝町	通年 （随時）

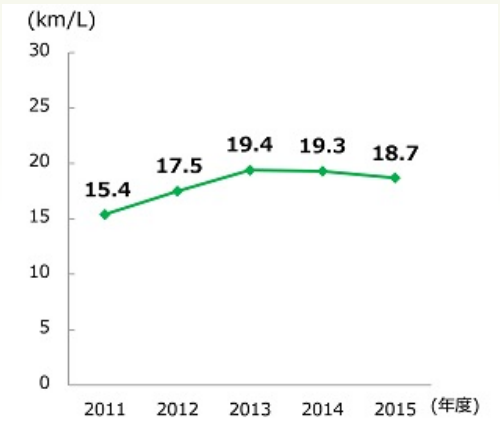
環境への取り組み

環境データ集



■製品関連データ（燃費・CO_2排出量）

日本における企業平均燃費（CAFE※1）

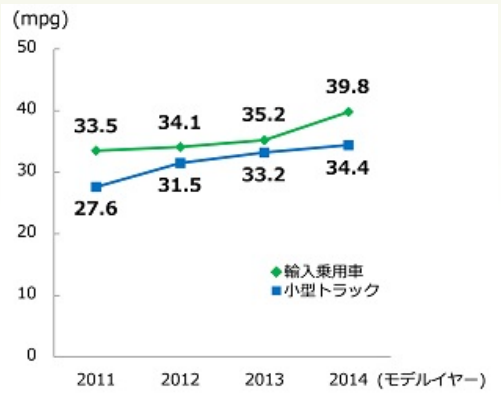


・電気自動車、プラグインハイブリッド車を含みません。

・2016年7月31日時点での届出燃費値に基づいて集計。

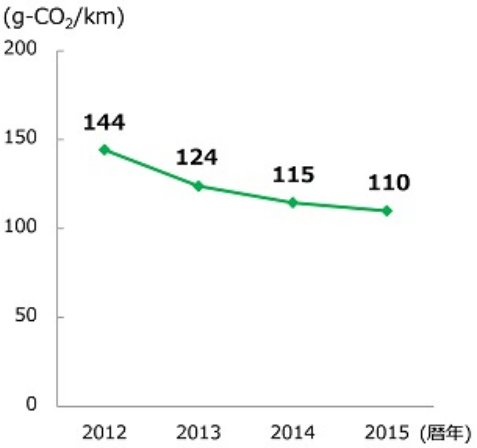
※1 Corporate Average Fuel Economyの略称。

米国における企業平均燃費（CAFE※1）



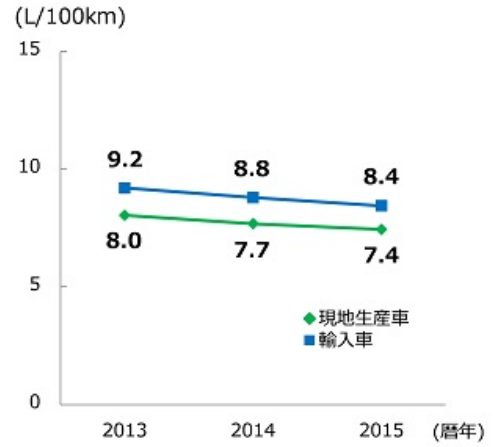
・米国EPAへの届出値を掲載しています。

欧州における企業平均CO_2排出量（乗用車）



・欧州委員会への報告値を掲載しています。

中国における企業平均燃料消費量



・中国当局への届出値を掲載しています。

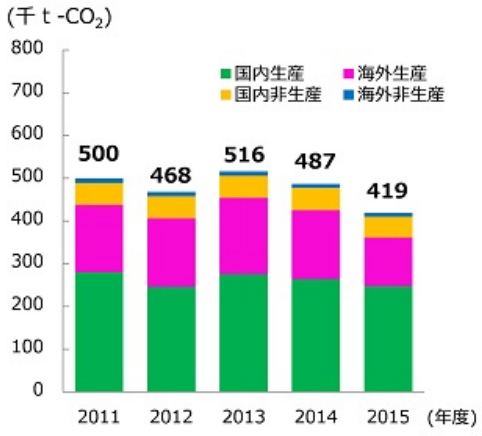
現地生産車：広汽三菱汽車有限公司による届出分

輸入車：三菱汽車銷售（中国）有限公司による届出分

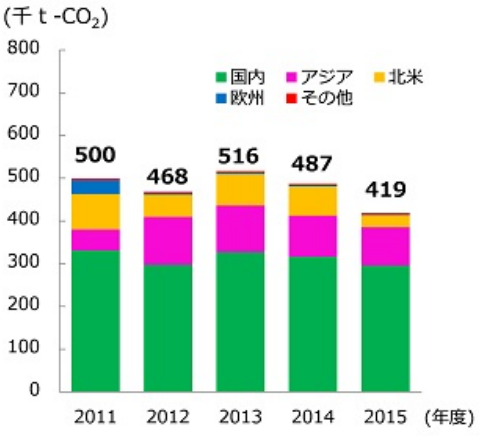
■事業活動関連データ

対象拠点は、グローバル環境マネジメント対象会社22社（注釈のあるデータを除く）

CO2排出量（生産・非生産別）



CO2排出量（地域別）



・CO2排出量換算係数

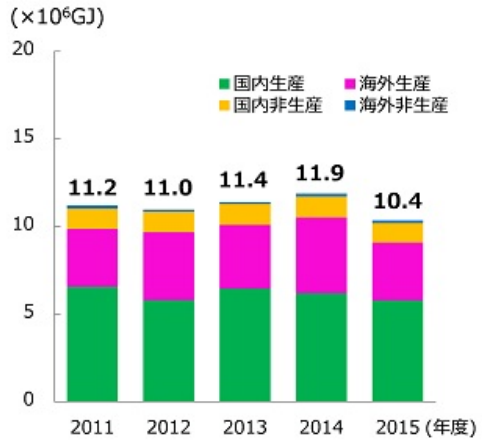
電力：国内　0.381kg-CO2/kwh

海外　IEA"CO2 Emissions from Fuel Combastion (2010 edition)" の2005年値または各拠点入手の排出係数

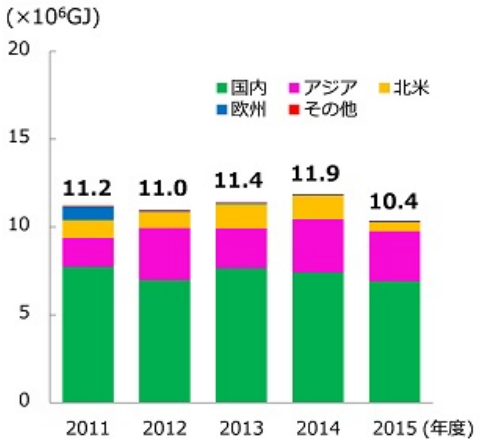
その他：「地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」の排出係数など

・対象範囲を見直したため、さかのぼり修正しました。

エネルギー使用量（生産・非生産別）



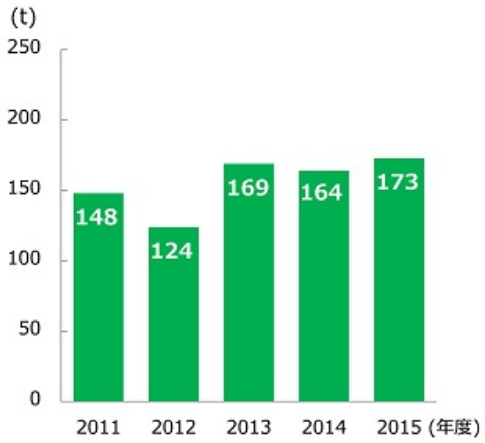
エネルギー使用量（地域別）



・換算係数：「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」の換算係数など

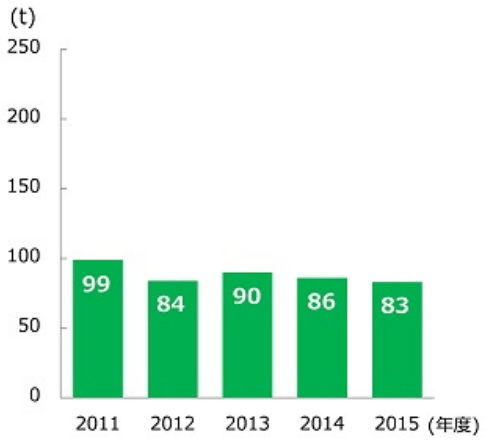
・対象範囲を見直したため、さかのぼり修正しました。

硫黄酸化物(SOx)排出量



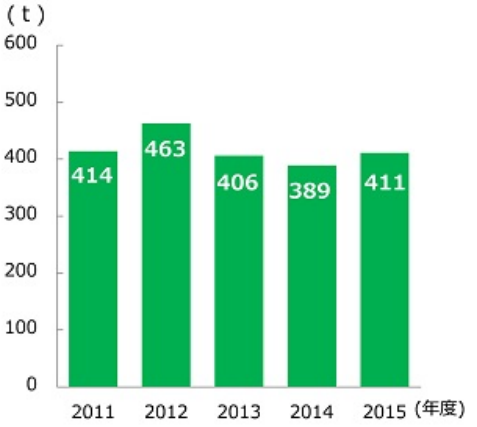
・算定方法:使用燃料の硫黄分の重量を算定し、SO_2に換算

窒素酸化物(NOx)排出量



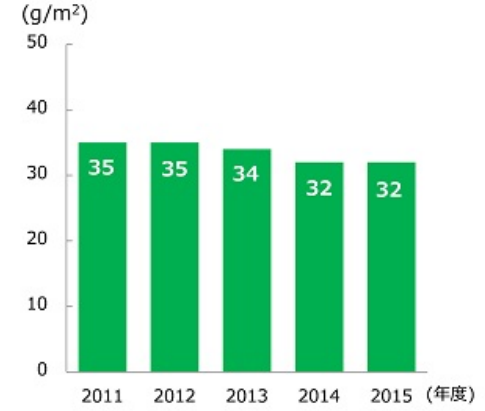
・算定方法:燃料使用量に燃料ごとの排出係数を乗じて算定
・排出係数:環境省「環境活動評価プログラム」より出典

PRTR排出・移動量



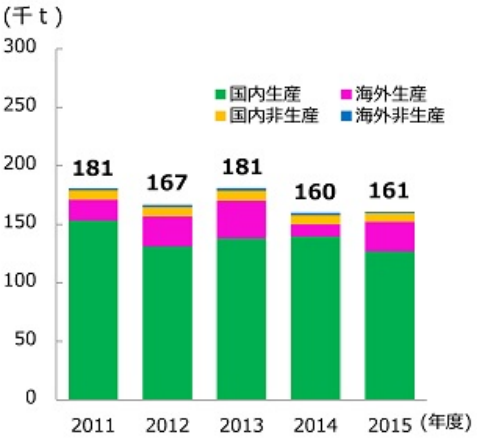
・対象拠点:岡崎製作所、水島製作所、パワートレイン製作所、パジェロ製造(株)

VOC排出量(塗装面積あたり)



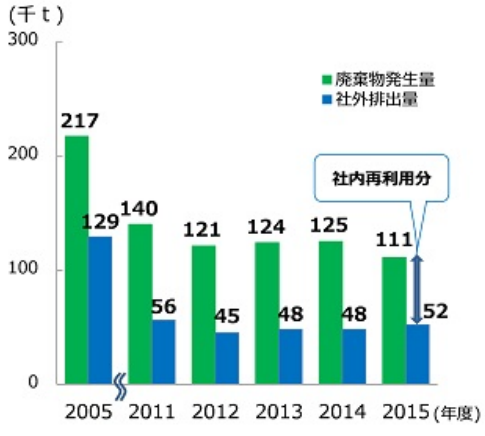
・対象拠点:岡崎製作所、水島製作所、パジェロ製造(株)、水菱プラスチック(株)

廃棄物発生量



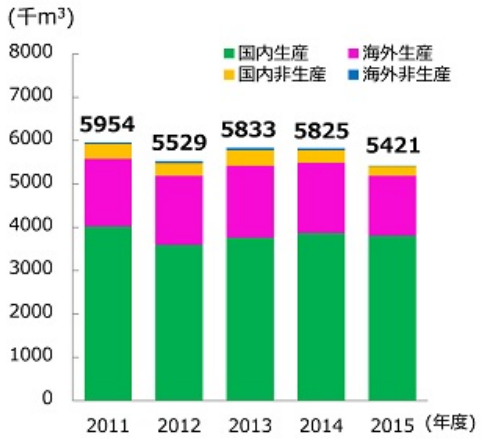
・一部の海外関係会社を含みません。

廃棄物発生量と社外排出量(当社生産拠点)



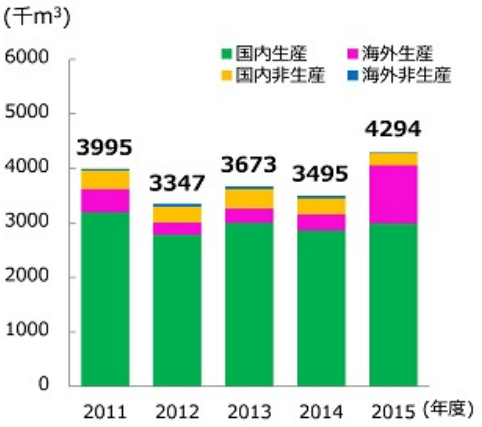
・対象拠点:岡崎製作所、水島製作所、パワートレイン製作所

取水量



・一部の海外関係会社を含みません。

排水量



・一部の海外関係会社を含みません。
・集計に誤りがあったため、さかのぼり修正しました。
・一部推計を含みます。

■生物多様性関連データ

生息地の保護・復元状況 （2015年度までの実績）

	保護 事業所や周辺地域に自生する植物、 生息する生物を保全する取り組み	復元 事業所や周辺地域の生態系を、本来の植物や 生物が自生・生息する状態に戻す取り組み
滋賀工場	サギソウが生息する「谷津田」の環境保全	さまざまな昆虫類などの生息環境となるチガヤ群生の復元
京都工場	―	京都市在来植物であるフタバアオイ、ヒオウギ、フジバカマの植栽

事業所および周辺における希少種（環境省レッドリスト）の生息状況 （2015年度までの状況）

滋賀工場及び周辺 （調査期間：2013年～2014年）

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

三菱自動車CSRレポート 2016
GRIガイドライン・ISO26000対照表

GRIガイドライン対照表 | ISO26000対照表

GRIガイドライン対照表

G4一般標準開示項目
- 戦略および分析
- 組織のプロフィール
- 特定されたマテリアルな側面とバウンダリー
- ステークホルダー・エンゲージメント
- 報告書のプロフィール
- ガバナンス
- 倫理と誠実性

G4特定標準開示項目
- 経済
- 環境
- 社会
  - 労働慣行とディーセント・ワーク
  - 人権
  - 社会
  - 製品責任

G4一般標準開示項目

戦略及び分析			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
G4-1	a. 組織の最高意思決定者の声明	トップメッセージ	--
G4-2	a. 主要な影響、リスクと機会	トップメッセージ	有価証券報告書【P14～17】

組織のプロフィール			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
G4-3	a. 組織の名称	--	三菱自動車の概要
G4-4	a. 主要なブランド、製品およびサービス	--	有価証券報告書【P4】
G4-5	a. 組織の本社の所在地	--	三菱自動車の概要
G4-6	a. 組織が事業展開している国の数、および組織が重要な事業所を有している国、報告書中に掲載している持続可能性のテーマに特に関連のある国の名称	--	三菱自動車の概要 有価証券報告書【P6～10】
G4-7	a. 組織の所有形態や法人格の形態	--	三菱自動車の概要
G4-8	a. 参入市場（地理的内訳、参入セクター、顧客および受益者の種類を含む）	--	三菱自動車の概要 株主・投資家の皆様へ＞ 業績・財務情報 有価証券報告書【P4,P12～13】
G4-9	a. 組織の規模 • 総従業員数 • 総事業所数 • 純売上高（民間組織について）、純収入（公的組織について） • 株主資本および負債の内訳を示した総資本（民間組織について） • 提供する製品、サービスの量	従業員への取り組み＞人事関連データ	三菱自動車の概要 有価証券報告書 【P1～2、P4、 P11～13、 P19～21】

組織のプロフィール			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
G4-10	a. 雇用契約別および男女別の総従業員数 b. 雇用の種類別、男女別の総正社員数 c. 従業員・派遣労働者別、男女別の総労働力 d. 地域別、男女別の総労働力 e. 組織の作業の相当部分を担う者が、法的に自営業者と認められる労働者であるか否か、従業員や請負労働者（請負業者の従業員とその派遣労働者を含む）以外の者であるか否か f. 雇用者数の著しい変動	従業員への取り組み＞人事関連データ	有価証券報告書【P1～2、P11】
G4-11	a. 団体交渉協定の対象となる全従業員の比率	従業員への取り組み＞労使の対話	--
G4-12	a. 組織のサプライチェーン	ビジネスパートナーへの取り組み	--
G4-13	a. 報告期間中に発生した、組織の規模、構造、所有形態またはサプライチェーンに関する重大な変更	--	--
G4-14	a. 予防的アプローチや予防原則、およびその取り組み方	リスク管理 環境取り組み＞マネジメント	有価証券報告書【P14～17】
G4-15	a. 外部で作成された経済、環境、社会憲章、原則あるいはその他のイニシアティブで、組織が署名または支持したもの	編集方針 CSRマネジメント	--
G4-16	a. 団体や国内外の提言機関で、組織が次の項目に該当する位置付けにあるもの • ガバナンス組織において役職を有しているもの • プロジェクトまたは委員会に参加しているもの • 通常の会員資格の義務を超える多額の資金提供を行っているもの • 会員資格を戦略的なものとして捉えているもの	CSRマネジメント＞外部団体への参画	--

特定されたマテリアルな側面とバウンダリー			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
G4-17	a. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっているすべての事業体 b. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっている事業体のいずれかが報告書の掲載から外れていることはないか	--	有価証券報告書【P6～9】
G4-18	a. 報告書の内容および側面のバウンダリーを確定するためのプロセス b. 組織が「報告内容に関する原則」をどのように適用したか	--	--
G4-19	a. 報告書の内容を確定するためのプロセスで特定したすべてのマテリアルな側面	--	--
G4-20	a. 各マテリアルな側面について、組織内の側面のバウンダリー	--	--
G4-21	a. 各マテリアルな側面に関する、組織外の側面のバウンダリー	--	--
G4-22	a. 過去の報告書で提供した情報を修正再記述する場合の影響および理由	該当なし	--
G4-23	a. スコープおよび側面のバウンダリーに関する過去の報告期間からの重要な変更	該当なし	--

ステークホルダー・エンゲージメント			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
G4-24	a. 組織がエンゲージメントしたステークホルダー・グループの一覧	CSRマネジメント	--
G4-25	a. 組織がエンゲージメントしたステークホルダーの特定および選定基準	CSRマネジメント	--
G4-26	a. ステークホルダー・エンゲージメントへの組織のアプローチ方法（種類別、ステークホルダー・グループ別のエンゲージメント頻度など）。またエンゲージメントを特に報告書作成プロセスの一環として行ったものか否か	CSRマネジメント コンプライアンス	--
G4-27	a. ステークホルダー・エンゲージメントにより提起された主なテーマや懸念、およびそれに対して組織がどう対応したか。また主なテーマや懸念を提起したステークホルダー・グループ	CSRマネジメント コンプライアンス	--

報告書のプロフィール			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
G4-28	a. 提供情報の報告期間（会計年度、暦年など）	編集方針	--
G4-29	a. 最新の発行済報告書の日付（該当する場合）	編集方針	--
G4-30	a. 報告サイクル（年次、隔年など）	編集方針	--
G4-31	a. 報告書またはその内容に関する質問の窓口	編集方針	--
G4-32	a. 組織が選択した「準拠」のオプション b. 選択したオプションのGRI内容索引 c. 報告書が外部保証を受けている場合、外部保証報告書の参照情報	--	--
G4-33	a. 報告書の外部保証に関する組織の方針および現在の実務慣行 b. サステナビリティ報告書に添付された保証報告書内に記載がない場合は、外部保証の範囲および基準 c. 組織と保証の提供者の関係 d. 最高ガバナンス組織や役員が、組織のサステナビリティ報告書の保証に関わっているか否か	--	--

ガバナンス			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
G4-34	a. 組織のガバナンス構造（最高ガバナンス組織の委員会を含む）。経済、環境、社会影響に関する意思決定の責任を負う委員会	CSRマネジメント	投資家の皆様へ＞コーポレート・ガバナンス 有価証券報告書【P42～43】 コーポレートガバナンス報告書【P1】
G4-35	a. 最高ガバナンス組織から役員や他の従業員へ、経済、環境、社会テーマに関して権限委譲を行うプロセス	CSRマネジメント	有価証券報告書【P38～43】 コーポレートガバナンス報告書【P2】
G4-36	a. 組織が、役員レベルの地位にある者を経済、環境、社会テーマの責任者として任命しているか、その地位にある者が最高ガバナンス組織の直属となっているか否か	CSRマネジメント	有価証券報告書【P38～43】 コーポレートガバナンス報告書【P2】
G4-37	a. ステークホルダーと最高ガバナンス組織の間で、経済、環境、社会テーマについて協議するプロセス。協議が権限移譲されている場合は、誰に委任されているか、最高ガバナンス組織へのフィードバック・プロセスがある場合は、そのプロセス	CSRマネジメント	有価証券報告書【P42～43】 コーポレートガバナンス報告書【P1】
G4-38	a. 最高ガバナンス組織およびその委員会の構成 • 執行権の有無 • 独立性 • ガバナンス組織における任期 • 構成員の他の重要な役職、コミットメントの数、およびコミットメントの性質 • ジェンダー • 発言権の低いグループのメンバー • 経済、環境、社会影響に関する能力 • ステークホルダーの代表	--	有価証券報告書【P42～43】 コーポレートガバナンス報告書【P2.5】
G4-39	a. 最高ガバナンス組織の議長が執行役員を兼ねているか否か（兼ねている場合は、組織の経営における役割と、そのような人事の理由）	--	コーポレートガバナンス報告書【P5】
G4-40	a. 最高ガバナンス組織とその委員会のための指名・選出プロセス。また最高ガバナンス組織のメンバーの指名や選出で用いられる基準 • 多様性が考慮されているか、どのように考慮されているか • 独立性が考慮されているか、どのように考慮されているか • 経済、環境、社会テーマに関する専門知識や経験が考慮されているか、どのように考慮されているか • ステークホルダー（株主を含む）が関与しているか、どのように関与しているか	コーポレート・ガバナンス	コーポレートガバナンス報告書【P2】 株主総会招集通知 有価証券報告書【P38～41】
G4-41	a. 最高ガバナンス組織が、利益相反が排除され、マネジメントされていることを確実にするプロセス。ステークホルダーに対して利益相反に関する情報開示を行っているか、また最低限、次の事項を開示しているか • 役員会メンバーの相互就任 • サプライヤーその他ステークホルダーとの株式の持ち合い • 支配株主の存在 • 関連当事者の情報	コーポレート・ガバナンス	有価証券報告書【P34】
G4-42	a. 経済、環境、社会影響に関わる組織の目的、価値、ミッション・ステートメント、戦略、方針、および目標、策定、承認、更新における最高ガバナンス組織と役員の役割	CSRマネジメント	--
G4-43	a. 経済、環境、社会テーマに関する最高ガバナンス組織の集合的知見を発展・強化するために講じた対策	--	有価証券報告書【P42】 コーポレートガバナンス報告書【P9～10】

ガバナンス			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
G4-44	a. 最高ガバナンス組織の経済、環境、社会テーマのガバナンスに関わるパフォーマンスを評価するためのプロセス。当該評価の独立性が確保されているか否か、および評価の頻度を報告する。また当該評価が自己評価であるか否か b. 最高ガバナンス組織の経済、環境、社会テーマのガバナンスに関わるパフォーマンスの評価に対応して講じた措置	コンプライアンス	有価証券報告書【P42～43】
G4-45	a. 経済、環境、社会影響、リスクと機会の特定、マネジメントにおける最高ガバナンス組織の役割。 b. ステークホルダーとの協議が、最高ガバナンス組織による経済、環境、社会影響、リスクと機会の特定、マネジメントをサポートするために活用されているか否か	―	リスク管理 有価証券報告書【P14～17】 コーポレートガバナンス報告書【P9】
G4-46	a. 組織の経済、環境、社会的テーマに関わるリスク・マネジメント・プロセスの有効性をレビューする際に最高ガバナンス組織が負う役割	―	―
G4-47	a. 最高ガバナンス組織が実施する経済、環境、社会影響、リスクと機会のレビューを行う頻度	―	―
G4-48	a. 組織のサステナビリティ報告書の正式なレビューや承認を行い、すべてのマテリアルな側面が取り上げられていることを確認するための最高位の委員会または役職	―	―
G4-49	a. 最高ガバナンス組織に対して重大な懸念事項を通知するためのプロセス	コンプライアンス	―
G4-50	a. 最高ガバナンス組織に通知された重大な懸念事項の性質と総数、およびその対応と解決のために実施した手段	―	―
G4-51	a. 最高ガバナンス組織および役員に対する報酬方針 • 固定報酬と変動報酬 –パフォーマンス連動報酬 –株式連動報酬 –賞与 –後配株式、権利確定株式 • 契約金、採用時インセンティブの支払い • 契約終了手当 • クローバック • 退職給付 b. 報酬方針のパフォーマンス基準が最高ガバナンス組織および役員の経済、環境、社会目的にどのように関係しているか	―	有価証券報告書【P47】 コーポレートガバナンス報告書【P8】
G4-52	a. 報酬の決定プロセス。報酬コンサルタントが報酬の決定に関与しているか否か、また報酬コンサルタントが経営陣から独立しているか否か。報酬コンサルタントと組織の間のこの他の関係	―	有価証券報告書【P47】 コーポレートガバナンス報告書【P8～9】
G4-53	a. 報酬に関するステークホルダーの意見をどのように求め考慮しているか。報酬方針や提案に関する投票結果	―	定時株主総会招集ご通知
G4-54	a. 組織の重要事業所があるそれぞれの国における最高給与受給者の年間報酬総額について、同じ国の全従業員の年間報酬総額の中央値（最高給与受給者を除く）に対する比率	―	―
G4-55	a. 組織の重要事業所があるそれぞれの国における最高給与受給者の年間報酬総額の増加率について、同じ国の全従業員の年間報酬総額の中央値（最高給与受給者を除く）の増加率に対する比率	―	―

倫理と誠実性			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
G4-56	a. 組織の価値、理念および行動基準・規範（行動規範、倫理規定など）	CSRマネジメント	三綱領・企業理念
G4-57	a. 倫理的、法的行為や誠実性に関する事項について助言を与えるため組織内外に設けてある制度（電話相談窓口）	コンプライアンス	--
G4-58	a. 非倫理的あるいは違法な行為についての懸念や、組織の誠実性に関する事項の通報のために組織内外に設けてある制度（ライン管理職による上申制度、内部告発制度、ホットラインなど）	コンプライアンス	--

G4特定標準開示項目

経済			
マネジメント手法の開示項目			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
経済的パフォーマンス			
G4-EC1	創出、分配した直接的経済価値	社会貢献活動	有価証券報告書【P19～21】
G4-EC2	気候変動によって組織の活動が受ける財務上の影響、その他のリスクと機会	--	有価証券報告書【P15】
G4-EC3	確定給付型年金制度の組織負担の範囲	--	有価証券報告書【P79】
G4-EC4	政府から受けた財務援助	--	--
地域での存在感			
G4-EC5	重要事業拠点における地域最低賃金に対する標準最低給与の比率（男女別）	--	--
G4-EC6	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	--	--
間接的な経済影響			
G4-EC7	インフラ投資および支援サービスの展開と影響	特集	--
G4-EC8	著しい間接的な経済影響（影響の程度を含む）	社会貢献活動	--
調達慣行			
G4-EC9	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	--	--

環境			
マネジメント手法の開示項目			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
原材料			
G4-EN1	使用原材料の重量または量	環境への取り組み＞環境マネジメント＞サプライチェーン全体での環境負荷把握＞事業活動による環境負荷	―
G4-EN2	使用原材料におけるリサイクル材料の割合	―	―
エネルギー			
G4-EN3	組織内のエネルギー消費量	環境への取り組み＞環境データ集	―
G4-EN4	組織外のエネルギー消費量	環境への取り組み＞環境マネジメント＞サプライチェーン全体での環境負荷把握＞温室効果ガス排出量	―
G4-EN5	エネルギー原単位	環境への取り組み＞事業活動＞生産での取り組み＞CO2排出量低減 物流での取り組み オフィス・販売店での取り組み 環境への取り組み＞環境データ集	―
G4-EN6	エネルギー消費の削減量	環境への取り組み＞環境データ集	―
G4-EN7	製品およびサービスが必要とするエネルギーの削減量	環境への取り組み＞環境データ集	―
水			
G4-EN8	水源別の総取水量	環境への取り組み＞サプライチェーン全体での環境負荷把握＞事業活動による環境負荷	―
G4-EN9	取水によって著しい影響を受ける水源	環境への取り組み＞事業活動＞生産での取り組み＞水資源保全への取り組み	―
G4-EN10	リサイクルおよびリユースした水の総量と比率		―
生物多様性			
G4-EN11	保護地域の内部や隣接地域または保護地域外の生物多様性価値の高い地域に所有、賃借、管理している事業サイト	環境への取り組み＞社会との協働＞生物多様性保全の取り組み	―
G4-EN12	保護地域や保護地域外の生物多様性価値の高い地域において、活動、製品、サービスが生物多様性に対して及ぼす著しい影響		―
G4-EN13	保護または復元されている生息地	環境への取り組み＞環境データ集	―
G4-EN14	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストおよび国内保全種リスト対象の生物種の総数（絶滅危険性のレベルで分類）		―
大気への排出			
G4-EN15	直接的な温室効果ガス（GHG）排出量（スコープ1）	環境への取り組み＞環境データ集	―
G4-EN16	間接的な温室効果ガス（GHG）排出量（スコープ2）	環境への取り組み＞環境データ集	―
G4-EN17	その他の間接的な温室効果ガス（GHG）排出（スコープ3）	環境への取り組み＞環境マネジメント＞サプライチェーン全体での環境負荷把握＞温室効果ガス排出量	―
G4-EN18	温室効果ガス（GHG）排出原単位	環境への取り組み＞事業活動＞生産での取り組み＞ CO2排出量低減 物流での取り組み オフィス・販売店での取り組み	―
G4-EN19	温室効果ガス(GHG)排出量の削減量	環境への取り組み＞環境データ集	―

環境			
マネジメント手法の開示項目			
G4-EN20	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量	環境への取り組み＞サプライチェーン全体での環境負荷把握＞事業活動による環境負荷	―
G4-EN21	NOx、SOx、およびその他の重大な大気排出	環境への取り組み＞環境データ集	―
排水および廃棄物			
G4-EN22	水質および排出先ごとの総排水量	環境への取り組み＞環境データ集	―
G4-EN23	種類別および処分方法別の廃棄物の総重量	環境への取り組み＞環境データ集	―
G4-EN24	重大な漏出の総件数および漏出量	環境への取り組み＞環境規制遵守、事故・苦情対応	―
G4-EN25	バーゼル条約2付属文書Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅷに定める有害廃棄物の輸送、輸入、輸出、処理重量、および国際輸送した廃棄物の比率	環境への取り組み＞事業活動＞生産での取り組み＞化学物質管理	―
G4-EN26	組織の排水や流出液により著しい影響を受ける水域ならびに関連生息地の場所、規模、保護状況および生物多様性価値	環境への取り組み＞事業活動＞生産での取り組み＞水資源保全への取り組み	―
製品およびサービス			
G4-EN27	製品およびサービスによる環境影響緩和の程度	環境への取り組み＞環境データ集	―
G4-EN28	使用済み製品や梱包材のリユース、リサイクル比率(区分別) a. リユースやリサイクルされる製品や梱包材の比率(製品区分別) b. この指標のデータの収集方法	環境への取り組み＞商品・技術＞リサイクルの取り組み＞使用済自動車のリサイクル促進	―
コンプライアンス			
G4-EN29	環境法規制の違反に関する高額罰金の額、罰金以外の制裁措置の件数	環境への取り組み＞環境マネジメント＞環境規制遵守、事故・苦情対応	―
輸送・移動			
G4-EN30	製品の輸送、業務に使用するその他の物品や原材料の輸送、従業員の移動から生じる著しい環境影響	環境への取り組み＞環境マネジメント＞サプライチェーン全体での環境負荷把握＞温室効果ガス排出量	―
環境全般			
G4-EN31	環境保護目的の総支出と総投資(種類別)	環境への取り組み＞環境マネジメント＞環境会計	―
サプライヤーの環境評価			
G4-EN32	環境クライテリアにより選定した新規サプライヤーの比率	環境への取り組み＞事業活動＞購買お取引先との取り組み	―
G4-EN33	サプライチェーンにおける著しいマイナス環境影響(現実的、潜在的なもの)、および行った措置		―
環境に関する苦情処理制度			
G4-EN34	環境影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度を通じて申立、対応、解決を行ったものの件数	環境への取り組み＞環境マネジメント＞環境規制遵守、事故・苦情対応	―

社会			
労働慣行とディーセント・ワーク			
マネジメント手法の開示項目			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
雇用			
G4-LA1	従業員の新規雇用者と離職者の総数と比率（年齢、性別、地域による内訳）	従業員への取り組み＞人事関連データ	--
G4-LA2	派遣社員とアルバイト従業員には支給せず、正社員に支給する給付（主要事業拠点ごと）	従業員への取り組み＞社員一人ひとりが活躍	--
G4-LA3	出産・育児休暇後の復職率と定着率（男女別）	従業員への取り組み＞人事関連データ 従業員への取り組み＞社員一人ひとりが活躍	--
労使関係			
G4-LA4	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）	従業員への取り組み＞労使の対話	--
労働安全衛生			
G4-LA5	労働安全衛生プログラムについてモニタリング、助言を行う労使合同安全衛生委員会に代表を送る母体となっている総労働力の比率	従業員への取り組み＞安心して働ける環境づくり	--
G4-LA6	傷害の種類と、傷害・業務上疾病・休業日数・欠勤の比率および業務上の死亡者数（地域別、男女別）	従業員への取り組み＞安心して働ける環境づくり	--
G4-LA7	業務関連の事故や疾病発症のリスクが高い労働者数	--	--
G4-LA8	労働組合との正式協定に定められている安全衛生関連のテーマ	従業員への取り組み＞労使の対話	--
研修および教育			
G4-LA9	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）	--	--
G4-LA10	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	従業員への取り組み＞社員制度について	--
G4-LA11	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）	従業員への取り組み＞人事関連データ	--
多様性と機会均等			
G4-LA12	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）	従業員への取り組み＞人事関連データ	--
男女同一報酬			
G4-LA13	女性の基本給と報酬総額の対男性比（従業員区分別、主要事業拠点別）	従業員への取り組み＞人事関連データ	--
サプライヤーの労働慣行評価			
G4-LA14	労働慣行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 a. 労働慣行基準クライテリアによりスクリーニングの対象とした新規サプライヤーの比率	ビジネスパートナーへの取り組み	--
G4-LA15	サプライチェーンでの労働慣行に関する著しいマイナス影響（現実のもの、潜在的なもの）と実施した措置	ビジネスパートナーへの取り組み	--
労働慣行に関する苦情処理制度			
G4-LA16	労働慣行に関する苦情で、正式な苦情処理制度により申立、対応、解決を図ったものの件数	コンプライアンス	--

人権			
マネジメント手法の開示項目			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
投資			
G4-HR1	重要な投資協定や契約で、人権条項を定めているもの、人権スクリーニングを受けたものの総数とその比率	--	--
G4-HR2	業務関連の人権側面についての方針、手順を内容とする従業員研修を行った総時間（研修を受けた従業員の比率を含む）	従業員への取り組み＞人権に関する取り組み	--
非差別			
G4-HR3	差別事例の総件数と実施した是正措置	--	--
結社の自由と団体交渉			
G4-HR4	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	--	--
児童労働			
G4-HR5	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	ビジネスパートナーへの取り組み	--
強制労働			
G4-HR6	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	ビジネスパートナーへの取り組み	--
保安慣行			
G4-HR7	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	
先住民の権利			
G4-HR8	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	
人権評価			
G4-HR9	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	--	--
サプライヤーの人権評価			
G4-HR10	人権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	ビジネスパートナーへの取り組み	--
G4-HR11	サプライチェーンにおける人権への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	ビジネスパートナーへの取り組み	--
人権に関する苦情処理制度			
G4-HR12	人権影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度により申立、対応、解決を図ったものの件数	コンプライアンス	--

社会			
マネジメント手法の開示項目			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
地域コミュニティ			
G4-SO1	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	--	--
G4-SO2	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	--	--
腐敗防止			
G4-SO3	腐敗に関するリスク評価を行っている事業の総数と比率、特定した著しいリスク	コンプライアンス＞腐敗防止の取り組み	--
G4-SO4	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	コンプライアンス＞腐敗防止の取り組み	--
G4-SO5	確定した腐敗事例、および実施した措置	コンプライアンス＞腐敗防止の取り組み	--
公共政策			
G4-SO6	政治献金の総額（国別、受領者・受益者別）	--	--
反競争的行為			
G4-SO7	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	コンプライアンス＞腐敗防止の取り組み	--
コンプライアンス			
G4-SO8	法規制への違反に対する相当額以上の罰金金額および罰金以外の制裁措置の件数	コンプライアンス＞腐敗防止の取り組み	--
サプライヤーの社会への影響評価			
G4-SO9	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	ビジネスパートナーへの取り組み	--
G4-SO10	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	ビジネスパートナーへの取り組み	--
社会への影響に関する苦情処理制度			
G4-SO11	社会に及ぼす影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度に申立、対応、解決を図ったものの件数	コンプライアンス＞腐敗防止の取り組み	--

製品責任			
マネジメント手法の開示項目			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2016	三菱自動車の グローバルサイト
顧客の安全衛生			
G4-PR1	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	お客様満足への取り組み＞ 製品品質の向上	--
G4-PR2	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
製品およびサービスのラベリング			
G4-PR3	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	--	--
G4-PR4	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）	トップメッセージ	燃費不正問題
G4-PR5	顧客満足度調査の結果	お客様満足への取り組み＞ お客様とのコミュニケーション	--
マーケティング・コミュニケーション			
G4-PR6	販売禁止製品、係争中の製品の売上	--	--
G4-PR7	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）	トップメッセージ	燃費不正問題
顧客プライバシー			
G4-PR8	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総件数	--	--
コンプライアンス			
G4-PR9	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	--	--

ISO26000対照表

ISO26000中核主題	課題	掲載ページ
組織統治	1:組織統治	トップメッセージ CSRマネジメント コーポレート・ガバナンス 内部統制 リスク管理 コンプライアンス
人権	1:デューディリジェンス	CSRマネジメント コンプライアンス 社会への取り組み>ビジネスパートナーへの取り組み 社会への取り組み>従業員への取り組み>人権に関する取り組み
	2:人権に関する危機的状況	
	3:加担の回避	
	4:苦情解決	
	5:差別及び社会的弱者	
	6:市民的及び政治的権利	
	7:経済的、社会的及び文化的権利	
	8:労働における基本的原則及び権利	
労働慣行	1:雇用及び雇用関係	CSRマネジメント 社会への取り組み>従業員への取り組み
	2:労働条件及び社会的保護	
	3:社会対話	
	4:労働における安全衛生	
	5:職場における人材育成及び訓練	
環境	1:汚染の予防	CSR特集2016 環境への取り組み
	2:持続可能な資源の利用	
	3:気候変動の緩和及び気候変動への適応	
	4:環境保護、生物多様性及び自然生息地の回復	
公正な事業慣行	1:汚職防止	コンプライアンス 社会への取り組み>ビジネスパートナーへの取り組み
	2:責任ある政治的関与	
	3:公正な競争	
	4:バリューチェーンにおける社会的責任の推進	
	5:財産権の尊重	

ISO26000中核主題	課題	掲載ページ
消費者課題 （お客様への対応）	1：公正なマーケティング、事実に即した偏りのない情報、及び公正な契約慣行	トップメッセージ CSRマネジメント コンプライアンス 社会への取り組み＞お客様満足への取り組み
	2：消費者の安全衛生の保護	
	3：持続可能な消費	
	4：消費者に対するサービス、支援、並びに苦情及び紛争の解決	
	5：消費者データ保護及びプライバシー	
	6：必要不可欠なサービスへのアクセス	
	7：教育及び意識向上	
コミュニティへの参画及び コミュニティの発展	1：コミュニティへの参画	CSRマネジメント CSR特集2016 社会貢献活動
	2：教育及び文化	
	3：雇用創出及び技能開発	
	4：技術の開発及び技術へのアクセス	
	5：富及び所得の創出	
	6：健康	
	7：社会的投資	