



三菱自動車 CSRレポート2017

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY REPORT 2017



Drive@earth



MITSUBISHI MOTORS

編集方針

「三菱自動車CSRレポート」は、三菱自動車グループが果たすべき社会的責任と、それに対する様々な取り組みをステークホルダーの皆様にお伝えし、理解していただくことを目的に発行しています。「三菱自動車CSRレポート2017」では、2016年度の取り組み結果や進捗について幅広く報告しています。

報告対象組織

三菱自動車工業株式会社、および国内グループ会社や一部海外グループ会社

報告対象期間

2016年度(2016年4月1日~2017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：2017年8月(前回発行2016年11月、次回発行2018年夏予定)

英語版：2017年8月(前回発行2016年12月、次回発行2018年夏予定)

参考にしたガイドライン

- ・ GRI「サステナビリティレポートガイドライン第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

アンケートへのご協力をお願い

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

「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

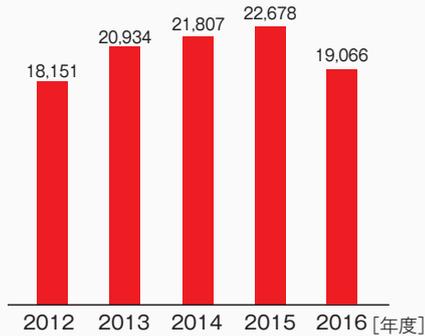
会社概要	3
トップメッセージ	5
特集	7
CSRマネジメント	15
コーポレート・ガバナンス	17
・ 基本的な考え方と体制	
・ 内部統制システム	
・ リスク管理	
・ コンプライアンス	
社会への取り組み	25
・ お客様満足への取り組み	
— 製品品質の向上	
— お客様とのコミュニケーション	
・ ビジネスパートナーへの取り組み	
・ 株主・投資家への取り組み	
・ 従業員への取り組み	
・ 社会貢献活動	
環境への取り組み	
～環境報告書～	65
・ 取り組み方針	
・ 環境マネジメント	
・ 商品・技術	
・ 事業活動	
・ 社会との協働	
・ 環境データ集	
ガイドライン対照表	128
・ GRIガイドライン対照表	
・ ISO26000対照表	

会社概要

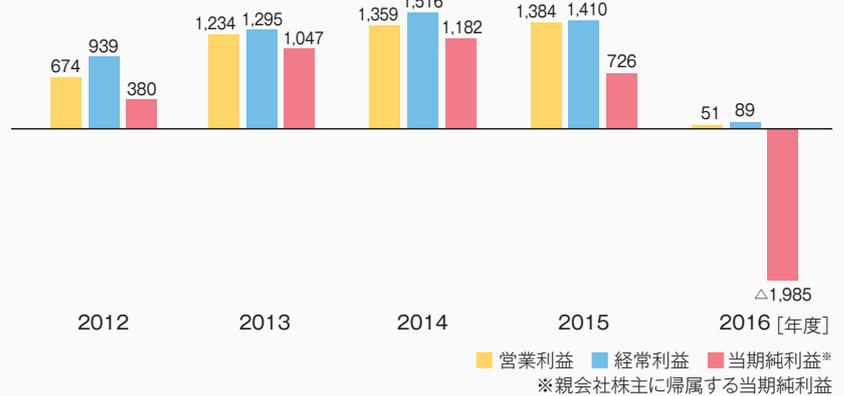
社名	三菱自動車工業株式会社 (MITSUBISHI MOTORS CORPORATION)	ブランド	MITSUBISHI MOTORS
設立	1970年4月22日	資本金	284,382百万円
本社所在地	〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号	発行済普通株式数	1,490,282,496株(含む自己株式)
事業内容	三菱自動車グループは、自動車およびその部品の開発、生産、販売、金融事業を行っており、開発は当社が中心となって行っている。	従業員数	連結：29,604人 単独：13,222人

(2017年3月31日時点)

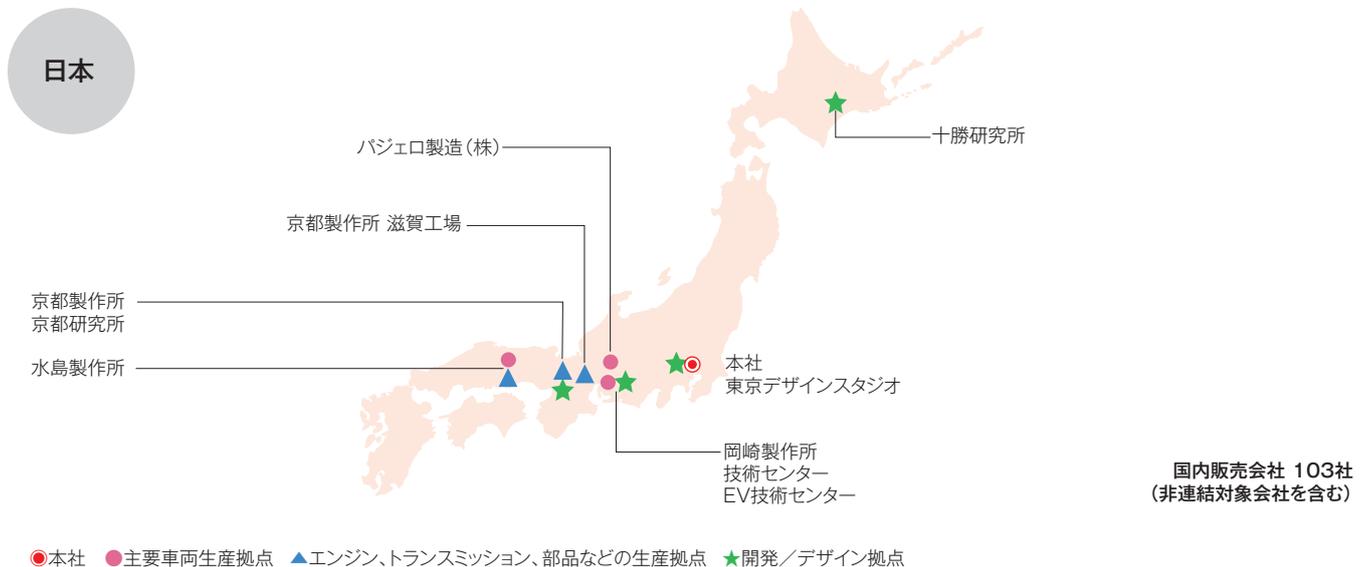
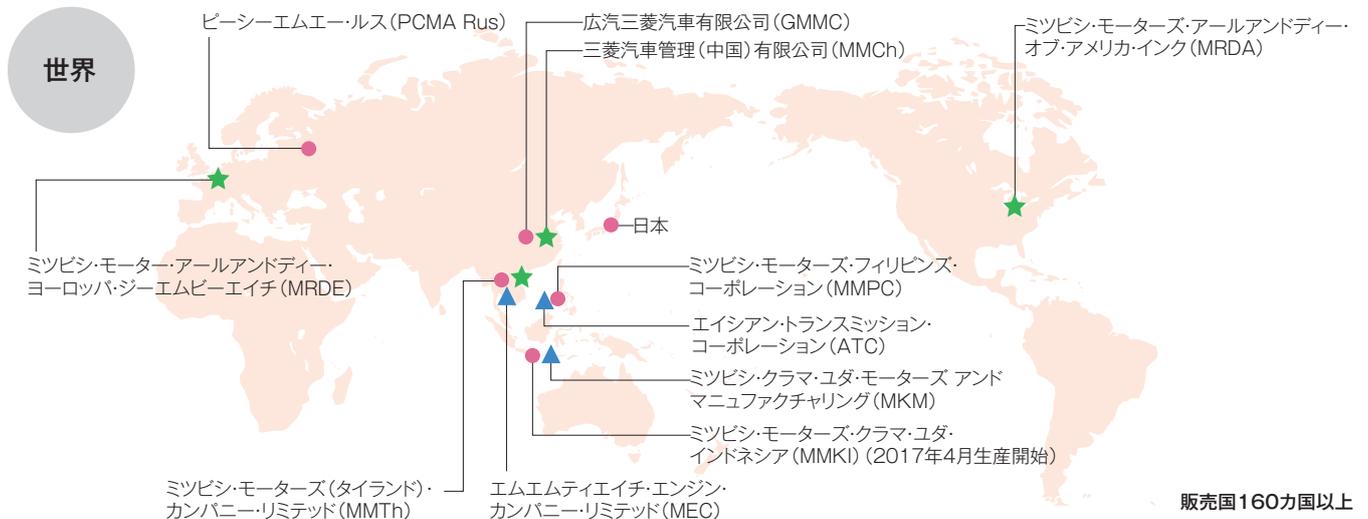
連結売上高(億円)



連結営業利益、経常利益、当期純利益*(億円)



主要拠点



会社概要

生産拠点	主要車両	日本、タイ、フィリピンの3ヶ国5拠点(連結子会社含む) ※この他に、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)にて2017年4月 生産開始
	エンジン、トランスミッション、部品など	日本、中国、タイ、フィリピン、インドネシアの5ヶ国7拠点(連結子会社、関係会社、提携 先含む)
開発・デザイン拠点		日本、米国、ドイツ、中国、タイの5ヶ国9拠点(連結子会社含む)

世界販売台数・生産台数

(単位：千台)

		2014年度	2015年度	2016年度
日本	生産台数	648	653	531
	販売台数	115	102	80
北米	生産台数	62	38	—
	販売台数	117	135	138
欧州	生産台数	8	3	—
	販売台数	227	206	179
アジア	生産台数	521	490	533
	販売台数	344	322	315
その他	生産台数	35	24	15
	販売台数	287	283	214
合計	生産台数	1,275	1,208	1,079
	販売台数	1,090	1,048	926

※生産台数は完成車(KDを含む)の生産台数を示し、他社へのOEM供給および共同開発車の当社生産分を含み、中国での現地ブランド車を含まない。販売台数は三菱自動車ブランドの小売台数。

トピックメッセージ



**豊かなモビリティの未来に向け、
社会に貢献する企業として挑戦を続けます。**

社会課題の解決に寄与することが三菱自動車の使命

今日、私たちを取り巻く社会環境は複雑化し、激しく変化しています。エネルギー・資源・食料・水などの問題、グローバル化の進展を背景にした格差の拡大といった社会課題は、私たちが避けて通れるものではありません。

また、地球を大きな生命体と考えたとき、資源の採掘などを通じ、人類が与えてきたダメージは計り知れません。事実として地球環境問題は深刻化しており、この生命体がどこかで限界を迎えることも考えられます。それが何十年後、何百年後であったとしても、その時代を生きる人にとっては大変な悲劇であり、未来の世代のために地球環境を守るのは今を生きる私たちの責任です。

最近では、国連サミットにおける「持続可能な開発目標(SDGs)」の採択や、地球温暖化対策の国際的枠組み「パリ協定」の合意など、エボクメイキングな動きもありました。企業の社会・環境課題への取り組みへの世界的な関心が高まる中、当社もまたこうしたグローバルな潮流を注視しながら責任を果たしていくことが不可欠です。

企業とは、本質的に社会に貢献できる存在でなければならぬと私は考えます。変化し続ける社会環境の中、その時代ごとの課題を的確に捉え、解決に寄与する企業こそ、三菱自動車が目指していくべき姿です。

新たなモビリティのニーズを読み解き変革を遂げる

クルマづくりを業としている私たちは、その本業を通じて社会のニーズ・期待に応えることが最も重要です。社会全体でモビリティのあり方が大きく変わりつつある今、変化を先読みして新たな挑戦を続けていかなければなりません。

近年、当社は電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド車(PHEV)などの電動車に注力してきました。環境への影響を考えたとき、未来のクルマ社会においてこれらの電動車が大きな役割を果たすことは、もはや多くの人が疑わないところですが。自動車が多岐にわたる人々に移動の利便性をもたらした反面、地球温暖化の一因となっていることを思えば、化石燃料に頼り続けることはできません。この点で、太陽光や地熱、水力、風力など様々な再生可能エネルギーから作り出せる電気は、エネルギー源として高い優位性を持ちます。送電網さえ整備されていれば、化石燃料のように燃料の輸送の必要がないのもメリットです。

さらに、大容量バッテリーを搭載した電動車は、災害時には電力供給を可能にするなど、社会インフラとしての側面も持ちます。今後の自動車は、移動手段に過ぎなかった従来の姿を超えて、多様な可能性を広げていくものと考えます。

より安全で快適なモビリティに向けて、自動運転技術の進展にも目覚ましいものがあります。自動運転車が実用化された未来では、「クルマで外出する」概念が今とはまったく異なるものになるでしょう。人的要因による事故やトラブルは発生しなくなり、移動時間をいかに豊かに過ごすかという、従来とは違った着眼点が生まれてきます。

また、クルマは所有するものではなく、必要なときに必要なだけシェアすればよいという発想にもとづく「カーシェアリング」なども、今後ますます一般的になっていくものと考えます。

こうした新しい領域、新しい価値観に対して私たちがどのように対応し、役立っていきけるかが問われています。これからは自動車という工業製品を製造・販売することだけにこだわらず、長期的視野からモビリティに関するあらゆるサービスの提供を目指していくことが欠かせません。

新体制のもと改革を進め、信頼回復へ

自動車産業が大きな転換期を迎える今、何より重要なのは「変化を恐れず、挑戦し続けること」だと考えます。「変化する」とは、時にはこれまでの歴史や成功体験を否定することでしか実現できない場合もあるでしょう。しかし、市場環境に合わせて変化できる企業しか生き残れないのだとすれば、私たちは従来のやり方にとらわれない柔軟な発想をもって社会のニーズを読み解き、新たなビジネスモデルへの変革に挑み続けなければなりません。

現在、EVの将来像についてCEO直轄の若手社員のチームで検討させています。先日開催した発表会では、若者ならではの従来の常識にとらわれない新鮮な提案がありました。このような変革の息吹に触れて、EVの将来性を改めて確信するとともに、若者たちと当社の未来に向けた可能性を感じました。提案の一部については、具体的に事業計画を策定して、実際にトライしてみるように指示しています。許容できるリスクを適切に管理する限り、失敗は恐れるものではありません。仮に失敗してもその代わりにノウハウは必ず得られるものであり、チャレンジする風土の醸成を重視します。



2016年度には燃費不正問題により、お客様や株主の皆様をはじめ、多くのステークホルダーに多大なご迷惑とご心配をおかけすることとなりました。社内調査および社外有識者からなる特別調査委員会の調査結果から、現場が率直にものを言えない文化や、経営側との不十分な情報共有などがその背景にあったと認識しています。この猛省のもと、透明性ある事業運営に向けて全社で徹底した改革を進めていきます。

また当社は、2016年10月に日産自動車から出資を受け、ルノー・日産アライアンスの一員となりました。この新体制のもとで信頼回復に全力を尽くすとともに、アライアンスによるシナジーを最大限に追求しながら、当社単独では難しかった新技術の開発・量産化にも果敢に取り組んでいきます。スケールという観点で発展に向けた環境が整った今、より高い次元でグローバルなものづくり企業として進化を遂げていきます。

多様な人材を活かし、持続的な成長の原動力に

会社は社員一人ひとりの力に支えられています。経営者は、社員が持てる能力を最大限に発揮できる環境を整えること、そして能力に一層の磨きをかける機会を提供し続けることを怠ってはいけないと考えています。ダイバーシティの推進はその一環です。女性の活躍推進や若手社員の登用をはじめ、年齢や性別、国籍、人種などを問わない多様な人材を活かすことこそが、事業の大きな原動力となり、イノベーションを起す力になると信じます。

さらに、新時代のクルマづくりを推し進めるためには、従来とは異なる技術や発想の持ち主も求められます。例えば電動車には不可欠な電池開発には化学の知識、ビッグデータを有効活用するにはICT分野の知識など、従来の自動車業界に求められていたものとは異なる技術領域に強みを持つ人材確保が不可欠です。その実現のためには、当社自身がそれらの優秀な人材にとって魅力的な会社であらねばなりません。外部から採用する人材も、何らの制限もなく活躍ができて適切に実力を評価されるように、さらなる環境整備も欠かせません。

またすべての社員がいきいきと働けるよう、当社は引き続き働き方改革にも注力しています。特に総労働時間の短縮は最重要テーマです。すべての社員に最短の時間で最大の成果を生み出すことにこそ価値があるという共通認識を醸成していきたいと考えています。そのために、これまでの仕事のやり方に固執せず、無駄を排除して効率を追求することを社員に呼びかけています。そして、それによって生まれた自由な時間は、ぜひ家族とともに楽しく過ごしたり、あるいは社会に出て見聞を広めたりすることに活用してほしいと願います。

そのような仕事と暮らしの両立を通じて幅広く社会に目を向け、「自分の日々の仕事を通して社会に貢献していく」実感を社員一人ひとりに根付かせていくこと、そのために挑戦を促す環境を作ることこそが経営者の役目と考えています。すべての社員の成長を、三菱自動車の持続的発展の原動力に変えていきます。

三菱自動車工業株式会社
取締役
CEO

益子 修

CSR特集2017

インタビュー

自動車の電動化をさらに推進し、 社会に必要とされる企業へ

三菱自動車工業株式会社

取締役

副社長執行役員（開発、品質担当）

チーフ・プランニング・オフィサー

山下 光彦



電動車で未来をつくる

三菱自動車は生産台数においては世界全体の約1.2%に過ぎず、規模でいえば世界で17番目の自動車会社です（※1）。その一方で、2009年の「i-MiEV」発売により世界で初めて電気自動車（EV）の量産をスタートさせ、2013年からはプラグインハイブリッドEV（PHEV）『アウトランダー PHEV』を販売するなど、環境技術という点では先駆者の立場にいます。その結果、EV、PHEVといった電動車の累計の世界販売シェアは大きく、特にPHEVに限れば約16%に上っています（※2）。

（※1）：2016年、当社調べ。

（※2）：EVは2009～2016年、PHEVは2013～2016年の販売累計、いずれも当社調べ。

「クルマの電動化を進めることでクルマからのCO2排出量を抑え、気候変動という地球規模の課題に挑戦し、自然との共生を志す。」

これは、世界に先駆けて三菱自動車に取り組んできた誇るべき実績であると同時に、今後も全力で取り組んでいかなければならない開発の重要なテーマであると位置付けており、私は開発と品質の担当役員という立場でこれを指揮しています。

クルマづくりにおいて、「環境」は「安全」とともに二本柱とも言える重要テーマであり、具現化するにはしっかりとビジョンを持って社内でも共有することが大切であると考えています。そこで、環境、安全それぞれの理念体系を策定・整備しました。

このうち、環境理念は「クルマの電動化を推進することで、人と地球の共生を目指す」という主旨をコアメッセージとして、当社が社会に貢献する方法をより具体的に示しています。

ビジョンを実現する仕組みづくり

一方で、私は事業構造改革の責任者として、2016年に発覚した燃費不正問題の再発防止策を主導しています。私は、この問題の原因の一つは、志の低さや自信の欠如にあると感じています。社外との交流が少なく、自分たちの世界に閉じこもりがちで、世界観・ビジョンに欠けていたのだと思います。

そうした企業風土を改革し、ビジョンをはっきりさせるためには、ブランドメッセージの明文化や各種理念体系の再整備が必要だと考えています。

企業風土の改革は、掛け声だけでは浸透しません。これらの明文化したメッセージや理念を具体的に組織や仕組みに落とし込むことが大切だと考え、あわせて実践します。

そのために、クルマづくりの全工程を精査し、細かい現状把握や課題抽出を行いました。そして、仕事のひとつひとつ、工程のひとつひとつにビジョンを落とし込み、それを確実に実践しないとアウトプットが出せない仕組みを作り込んでいるところです。

この仕組みづくりの過程で、人やインフラが足りない部分については、積極的に投資していこうと決めています。

社会に必要とされる企業になるために

今、当社の存在価値が問われています。不祥事があった中でも応援して下さるステークホルダーの皆様、そしてグローバルなニーズに応じて、当社ならではのユニークな価値を提供し続けなければなりません。

そのためのキーワードは、SUVに代表される「ブランドイメージ」であり、PHEVをはじめとする「新しい環境技術」です。これまで培ってきたブランドや実績を土台として、いかに新しい価値を皆様に提供することができるか。計画を立てて真摯に取り組んでいくことが重要だと考えています。

三菱グループの根本理念である「三菱三綱領」には、「所期奉公」とあります。その意味合いは「期するところは社会への貢献」。これはCSR（企業の社会的責任）そのものです。

社会への貢献を1870年の創業から150年近く脈々と続けてきた企業グループであり、だからこそ長きにわたって事業を続けてこられた。当社は、もう一度その精神を体現し、社会に貢献できることを示さなければなりません。

改革への歩みは、まだやっと一歩を踏み出したところです。明確な目標を持って、志を高く持ちながら、社会から必要とされる企業に再生していく所存です。

改革を経て、当社が社会から真に必要なとされる企業に生まれ変わるかどうか、これはステークホルダーの皆様には評価いただくべきことだと思います。当社としては、改革が進み再生したと評価いただけるよう、今やるべきことをしっかりとやっていきたいと思っています。



CSR特集2017

電動車の普及を通じて持続可能な社会を目指す

当社は、環境ビジョン2020の取り組み方針「EVで先駆け、「人と地球との共生」を目指す」にもとづき、低炭素社会の実現に向けて、製品やインフラ整備など様々な形で貢献しています。

お客様のご要望にお応えし、『アウトランダーPHEV』のEV性能と安全性をさらに向上

当社は、電動車やプラグインハイブリッド車の販売を通じて、CO₂排出量の削減実績を重ねてきました。その中でお客様からは、より高い環境性能や利便性、安全性能へのご要望を数多くいただけてきました。このようなお客様のご要望を受けて、2017年2月には『アウトランダーPHEV』を一部改良し、EV性能や利便性、安全性能に磨きをかけました。

EV性能の向上

- 高速道路の合流など加速時において、駆動用バッテリーからの電力供給をより持続させ、発電のためのエンジン始動を遅らせることで、今まで以上にEV走行を維持できるよう改良しました。
- EV走行を優先させ、可能な限りエンジン始動を抑える「EVプライオリティモード」を新たに設定しました。

利便性の向上

- 充電制御を改良し、約80%までの急速充電時間を約30分から約25分に短縮しました。

安全性の向上

- 「衝突被害軽減ブレーキシステム [FCM]」（※1）のセンサーを変更することで、歩行者検知機能を追加するとともに、衝突回避性能を向上させました。
- 「後側方車両検知警報システム（レーンチェンジアシスト機能付） [BSW/LCA]」（※1）「後退時車両検知警報システム [RCTA]」（※1）を新たに採用し、メーカーオプション設定しました。ドライバーの死角になりやすい斜め後方や後方の車両を検知してドライバーに注意を促し、安全運転をサポートします。
- 「誤発進抑制機能（前進および後退時） [UMS]」（※1）をメーカーオプション設定しました。シフトやペダルの操作ミスによる急発進を抑制し、衝突被害を軽減します。
- 対向車や先行車の有無、道路周辺の明るさなどに応じて、ハイビームとロービームの切り替えを自動的に行う「オートマチックハイビーム [AHB]」を採用し、夜間走行時の遠方視認性を高めました。

今後も、お客様のご要望にお応えすることで、環境負荷低減と安全・安心の両輪で社会への貢献を広げていきます。

（※1）：FCM、BSW/LCA、RCTA、UMSは、ドライバーの安全運転を前提としたシステムであり、運転操作の負担や衝突被害を軽減することを目的としています。システムの検知性能・制御性能には限界があるため、このシステムに頼った運転はせず、常に安全運転を心がけてください。



誤発進抑制機能（前進および後退時）の作動イメージ

低炭素社会の実現へグローバルに貢献

当社の『アウトランダーPHEV』は、2013年に販売を開始してから2017年3月時点で世界販売10万台を突破し、欧州では2016年まで4年連続でプラグインハイブリッド車販売台数ナンバーワン(※2)となっています。このように当社は電動車を海外で販売している実績があり、また電動車が走ることに少ない新興国をはじめ、世界各国で電動車の普及やインフラ整備支援を行い、低炭素社会の実現へグローバルに貢献しています。

(※2):当社調べ。

2017年5月には、ウクライナ政府と締結した排出権購入契約にもつき、ウクライナ警察へ『アウトランダーPHEV』を635台納入しました。同国では近年環境政策に力を入れており、警察車両に『アウトランダーPHEV』を使用することで、行政が率先して温室効果ガスの排出量削減に取り組む姿勢を示しています。

また、フィリピン共和国環境天然資源省と『i-MiEV』および『アウトランダーPHEV』の電動化技術を活用した環境負荷低減についての共同研究に関する覚書を締結し、2017年6月29日には車両各5台と急速充電器4台を提供しました。将来的には、他の政府機関や大学などの研究機関などに幅広く参画を求め、これらの機関と協力することでフィリピン全体での車両電動化や環境負荷低減に貢献していきます。

オーストラリアの南オーストラリア州は、「カーボン・ニュートラル・シティ」として2050年までに州内の排出ガスを実質ゼロとすることを目指しており、今後3年間で公用車の30%にあたる約2,000台を、電動車を含む低排出ガス車に移行する計画です。また、オーストラリア固有の野生動物が多く生息する同州のカンガルー島では、エコツーリズムプログラムの一環として、『アウトランダーPHEV』を観光客に貸し出しています。当社は、電気自動車やプラグインハイブリッド車の電動車普及や、急速充電器設置といったインフラ整備を通じて同州の取り組みに協力していきます。



ウクライナ警察に納入した『アウトランダー PHEV』



フィリピン共和国環境天然資源省との共同研究に関する覚書締結



オーストラリア向け『アウトランダー PHEV』

エネルギー問題や災害に負けないレジリエントな社会づくりに貢献 ～次世代店舗「電動DRIVE STATION」

当社では、電動車の意義と価値を多くの方に感じていただくためのプレゼンテーションツールやデモンストレーションコーナーを備えた次世代型の店舗「電動DRIVE STATION」に力を入れています。2016年10月には、第1号店を東京・世田谷にオープンしました。

「電動DRIVE STATION」には太陽光発電システムとV2H(※3)機器を設置し、太陽光で発電した電力を電動車への充電に使用しています。店舗内では、日本のエネルギー問題に対して電動車が果たす役割と、災害時に電動車の外部給電機能がもたらす価値について、デジタルサイネージ(電子看板)やタブレット端末などでご紹介しています。

(※3):Vehicle to Homeの略。電動車に蓄えた電気を家に供給する仕組み。

また、停電発生時のV2H機器による電動車からの電力供給の実演や、電動車の100V AC電源による家庭電化製品の複数使用の実演を行うデモンストレーションコーナーを設けています。

その他、エネルギー・環境をテーマにした小中学生向けワークショップや防災イベントの開催、防災への取り組みをはじめとする地域情報を自治体と連携して発信するなどの活動を通じ、地域社会への貢献を目指しています。

当社では、今後も「電動DRIVE STATION」を全国に順次展開し、環境への貢献だけでなく、エネルギー問題や災害に負けないレジリエントな社会づくりに貢献していきます。



関東三菱自動車販売株式会社 世田谷店

環境コミュニケーション～エコプロ2016への出展

当社は、環境への取り組みにおいても、ステークホルダーとのコミュニケーションを大切にしています。日本最大級の環境展示会「エコプロ～環境とエネルギーの未来展」(旧「エコプロダクツ」)で、2016年度、当社の環境への取り組みのうち15の分野について紹介しました。来場者アンケートを実施し、3日間で計1,426名の方にご回答いただきました。

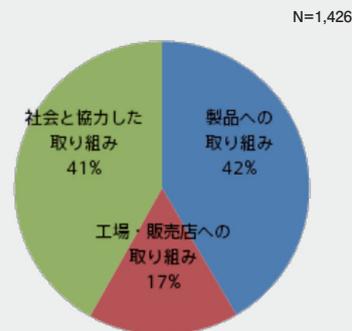
今後の当社に期待するまたは関心がある環境取り組み分野については、「製品への取り組み」と「社会と協力した取り組み」がほぼ同数で、両者で80%以上を占めました(図1)。

製品への取り組みに関しては、電動車を含むすべての製品に対して「製品からのCO₂排出低減」と「排出ガスのクリーン化」に注力すべきと思われることが分かりました(図2)。また電動車に対しては、自由意見として期待を込めたご意見を数多くいただきました(図3)。

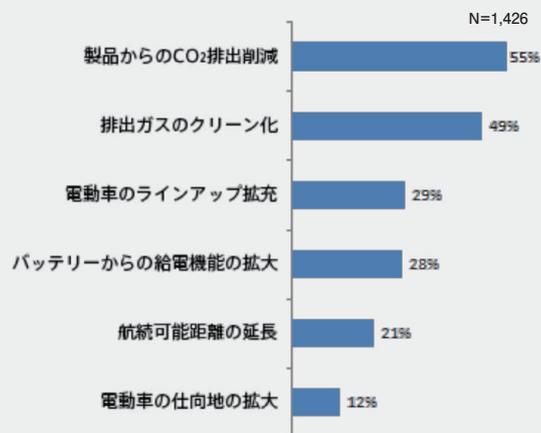
ほかにも来場者からは、「取り組んでいることはもっとPRしたほうがよい」といった企業姿勢へのご提案や、「CO₂排出の低減目標などの2050年までの長期的なビジョンはありますか?」といった長期的な視点を求めるご意見をいただきました。

当社は、今後もステークホルダーの皆様の様々な声を聞きながら、環境の取り組みを改善・推進していきます。

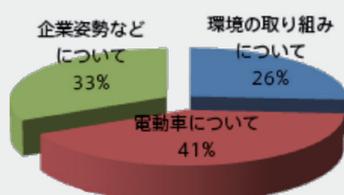
【図1】 質問「今後の三菱自動車にもっとも期待する／関心がある環境取り組み分野は何ですか?」



【図2】 質問「製品への取り組みについて、今後、三菱自動車が注力すべき取り組みはどれですか?」(複数回答可)



【図3】 寄せられた自由意見



電動車についての主な自由意見

- デリカD:5やパジェロでPHEVを出してほしい。(50代)
- 電動車の低価格化に期待。(60歳以上)
- 給電機能は役に立つ。役に立つ商品を今後もつくり続けてほしい。(60歳以上)
- 航続可能距離が伸びれば安心して乗れる。400km目指して頑張れ。(60歳以上)
- バッテリーが傷まないのかが心配。長く乗れるのか?(30代)
- 店舗(販売会社)への急速充電器設置を増やしてほしい。(30代)
- 駆動用バッテリーを災害用電源とするのは非常におもしろいし、また必要性を感じるものだった。(20代)
- バッテリーのリユースのみならず、リサイクルも重要だと思う。(20代)
- 駆動用バッテリーの小型化に期待。(10代)
- 電気自動車の走りは素晴らしい。世の中は電気自動車に向いているので頑張ってください。(60歳以上)

CSR特集2017

燃費不正行為に関する概要と対策

当社は、過去の品質問題への反省から、コンプライアンスの徹底と意識改革に取り組んできましたが、2016年4月に当社製日本国内向け車種の燃費試験における重大な不正行為が発覚し、ステークホルダーの皆様にご迷惑とご心配をお掛けしました。

本特集では、今回の不正行為の概要と発覚後の対応経緯をまとめるとともに、再発防止策の進捗状況と全員参加型改善活動「PRev活動」について報告します。

発生事象の概要

昨年（2016年）、当社が2013年6月から日本国内市場向けに生産している軽自動車『eKワゴン』、『eKスペース』（および当社で生産し日産自動車に供給している『デイズ』、『デイズルークス』）の型式認証取得において、当社が国土交通省へ提出した燃費試験データについて、燃費を実際よりも良く見せるため不正な操作が行われていたことならびに国内法規で定められたものと異なる試験方法がとられていたことが判明しました。

これを受け、その他の当社製国内市場向け車種（現行販売車種9車種ならびに関連する文書が保存されている過去10年に製造・販売した20車種）についても調査した結果、当社は日本国内向け車種の燃費値測定試験において長年にわたり不正な取り扱いを行っていたことが判明しました。

不正の具体的な内容は以下の通りです。なお、海外市場向け車種においては、これらの不正は確認されませんでした。

1. 法規で定められた惰行法によらない走行抵抗の測定

遅くとも1991年12月頃から、ほぼすべての車種について、法規で定められた惰行法を用いて走行抵抗を測定せず、さらに測定期日や場所などについて事実と異なる記載をして、型式指定審査を受けていた。

2. 走行抵抗の恣意的な改ざんおよび机上計算

遅くとも2005年12月頃から、燃費目標を達成するために、実測値、あるいは合理的根拠のある数値を用いることなく、恣意的に走行抵抗を引き下げて使用していた。さらに、過去の実測値をもとに、仕様の変更等に合わせて机上計算した数値を補正して、型式指定審査の際の走行抵抗として使用していた。

3. 『eKワゴン』、『eKスペース』に関する走行抵抗の恣意的な算出と引き下げ

2013年6月以降発売の『eKワゴン』（カスタム類別含む）、『eKスペース』、『eKスペース カスタム』は、いずれも燃費目標を達成するため、走行抵抗の恣意的な算出と引き下げを次第にエスカレートさせた。

4. 不正発覚後の走行抵抗再測定の際にも、測定方法の趣旨に反する取り扱いがあった。

燃費不正問題が明らかになった後の再測定においても、国の確認試験と同様の方法を行わなかった。

5. 1.～4.に対して自浄作用が働かず、「測定現場における法令遵守意識の欠如と、経営陣のチェックの欠如」により、1991年から25年にわたりその是正を行えなかった。

これら不正発生の原因・背景については、以下のように、「組織」、「仕組み」、「風土・人事」、「経営レベルの関与のあり方」の各側面にあると認識しています。

(1) 組織

- 性能実験部および認証部（認証試験グループ）が本来の職制規定と異なる燃費目標達成に向けた事実上の責任を負っていたこと
- 開発における工数が慢性的に不足していたこと
- 性能実験部ができないことを「できない」と言うことが容易ではない組織になっていたこと
- 不正行為のチェックおよび未然防止対応が不十分であったこと
- 『eKワゴン』、『eKスペース』について、技術的議論が不十分なまま燃費目標が設定されたこと

(2) 仕組み

- マニュアル（惰行プログラム）の改訂方法が規定されていなかったこと

(3) 風土・人事

- 法規違反であることの意識が希薄であり、法規が軽んじられていること

(4) 経営レベルの関与のあり方

- 不正行為が長年にわたり発覚せず、改められもしなかったこと
- 会社が一体となって自動車を作り、売るという意識が欠如していること
- 重大事案発生時における経営陣を含めた管理職による状況把握、判断、方針徹底のあり方に問題があったこと
- 経営レベルでのチェックが欠如していたこと

特別調査委員会による調査報告の概要

当社は、本件問題の発覚を受け、その重大性に鑑み、独立性のある外部有識者のみで構成される特別調査委員会を設置し、客観的かつ徹底的な調査を依頼しました。同委員会には、本件不正に関し当社として独自に調査した内容を検証の上で、改めて事実を振り下げていただきました。同委員会による調査報告書では、以下の指摘を受けています。

本件の原因・背景の根本まで掘り下げて分析してみると、三菱自動車の経営陣および開発本部の幹部による開発現場に対する関心が低く、また、開発本部の各部署も自分たちの業務にしか関心を持たず、結局のところ、三菱自動車全体で自動車開発に対する理念の共有がなされず、全社一体となって自動車開発に取り組む姿勢が欠けていたことが本質的な原因であったと考える。本件問題は、性能実験部および認証試験グループ、さらには開発本部だけの問題ではなく、経営陣をはじめとする三菱自動車全体の問題である。

また、同調査委員会には、以下の通り、当社が再発防止策を考えるにあたっての骨格となる指針を示していただきました。

三菱自動車においては、過去の品質問題発生時にも様々な再発防止策を講じたにもかかわらず本件問題を防げなかったという現実があることから、特別調査委員会としては、三菱自動車の再生にとって真に重要なのは、経営陣や全役職員による徹底的な議論を経て、三菱自動車として、目指すべきクルマ作りについて共通理念を固め、三菱自動車で働く人たちの思いを一致させることではないかと考えた。

再発防止策についても、当委員会が提示する再発防止策にただ漫然と取り組むのではなく、全社一丸となって、必要な再発防止策を自ら考え、自ら実行していくことが求められる。そのため、当委員会としては、個別・具体的な再発防止策を提示するのではなく、三菱自動車が自ら再発防止策を考えるにあたって骨格となるべき指針を示すこととした。

1. 開発プロセスの見直し
2. 屋上屋を重ねる制度、組織、取り組みの見直し
3. 組織の閉鎖性やブラックボックス化を解消するための人事制度
4. 法規の趣旨を理解すること
5. 不正の発見と是正に向けた幅広い取り組み

再発防止策

当社は過去の品質問題に続いて、今回再びこのような不正が起きたことを大変深刻に受け止めています。

経営と開発部門現場の情報共有ができなかったことに加えて、遵法意識の不足、ものが言えない組織風土、人材の特定部署への長期固定化などの複合要因によって不正が起こったという事実を踏まえ、また、特別調査委員会から示された指針も踏まえ、具体的な再発防止策として 31 項目の対策を策定しました（別表参照）。

再発防止策の進捗状況

再発防止策 31 項目については、策定後順次取り組みに着手し、2017 年 4 月 1 日時点で全項目実施済みですが、個々の施策の性質に応じて以下 I.～IV. に分類の上、それぞれについて今後も継続的な効果確認を行い、必要に応じて改善を加え、対策の実効性を上げていきます。

- I. 実施と同時に効果が期待できるもの：3 項目
- II. 有効に機能し定期的に運営されているか 1 年間継続して効果を確認するもの：20 項目
- III. 効果が表れるまで 3 年間継続観察の上効果を確認するもの：6 項目
- IV. 社員意識調査で効果を確認するもの：2 項目

別表

項目	I: 対策実施と同時に効果が期待できる	II: 1年間継続して効果を確認	III: 3年間継続観察の上、効果を確認	IV: 社員意識調査で効果を確認
組織に関わる施策				
開発部門に対する監査機能強化		○		
開発本部に法規担当窓口を新設		○		
再発防止体制構築推進組織の設置		○		
PX(プロダクト・エグゼクティブ)制度の見直し	○			
MAEへの委託業務プロセスの明確化、MAEのあり方見直し (MAE:三菱自動車エンジニアリング、当社子会社)		○		
会社としての安全/環境理念の構築		○		
開発本部組織体制の見直し		○		
一部実験部にある開発目標達成責任を設計に移管	○			
仕組みに関わる施策				
燃費報告書の記載事項の規定、走行抵抗測定業務の見直し、 慣行法による計測要領の制定		○		
燃費目標達成責任者の明確化		○		
試験車台数検証会の設置		○		
走行抵抗測定データ処理自動化システム導入		○		
試験報告書発行のルール化、部長による自主業務点検のルール化		○		
法規遵守状況の総点検の実施		○		
IT化による走行抵抗測定データの管理		○		
開発プロセス(MMDS)の見直し		○		
商品計画と必要工数の見積精度向上		○		
マニュアル改訂ルールの制定		○		
風土・人事に関わる施策				
関係管理職の異動	○			
開発部門に求められる人材像の再構築				○
部門内および部門間ローテーションの制度化			○	
人事評価基準の見直し			○	
開発部門内に人材育成推進部署を設置			○	
技術者向け法規教育の制度化			○	
不正事案の開発部門全員の研修			○	
開発部門の基本教育再実施			○	
社員意識調査の実施				○
経営レベルの関与のあり方に関わる施策				
認証部の開発本部以外への移管検討		○		
本社経営陣による開発部門チェック方法立案		○		
重大事案発生時の危機管理体制構築		○		
認証届出内容のチェック強化		○		

開発・品質・商品企画部門を中心に改善を推進—PRev活動

タスクチーム編成と課題の抽出

再発防止策 31 項目の着実な実行に加えて、社内改革のもう 1 つの柱として、開発・品質・商品企画部門を中心に「PRev（Performance Revolution）活動」を推進しています。同活動は、抜本的な構造改革や意識改革を図るために全員参加型で進める改善活動です。

活動にあたっては、社内にタスクチームを編成。チームごとに「現状認識と課題抽出」と「課題解決策の策定」を実施して、タスクチームから提出された 263 件の課題は、内容ごとに 25 件に集約しました。実行段階では、社内関連部署やタスクチームに属さない従業員も巻き込んで、全員参加型の活動へと拡大していきます。

PRev活動の全体像



改善策の実行

抽出された課題に対する改善策については、制度の見直しや専門委員会を立ち上げて対応するほか、推進責任者を定めた上で全員参加の形式で実行に移しています。

これまでに、燃費不正問題の再発防止策に含まれている開発組織のフラット化や PX（プロダクト・エグゼクティブ）制度の見直しに加え、職場環境改善などの施策を実行し、すでに実現しています。

全社員を対象とした社員意識調査（年 1 回）と開発・品質・商品企画部門社員を対象とした社員意識調査「PRev サーベイ」（年 2 回）の結果を踏まえて、施策成果の確認や追加課題の検討を行い、引き続き PRev 活動を推進していきます。

お客様に対する損害賠償について

燃費不正問題の発生を受け、国土交通省にて当社製現行販売車両の燃費値の確認試験が行われ、従来の当社届出燃費値を下回った車種については、試験の結果確認された燃費値を新燃費値として改めて申請しています。新燃費値を申請した車種・類別にお乗りのお客様へは、今回の不正行為に関わる経済的損失に対する損害賠償として、正しい燃費値への修正にともない発生する燃料代の差額、ならびにエコカー減税率等の変更により、将来お客様負担となる税額の増加分によるお客様の負担増をカバーするため、損害賠償金をお支払いさせていただいています。

また、新燃費値申請により、納付済みの自動車取得税、自動車重量税、自動車税 [グリーン化特例（軽課）対象分] に納付不足額が生じた場合には、この不足額については、お客様にはご負担をおかけしないよう、当社が責任をもって負担いたしました。

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、かけがえない地球環境の維持にも貢献する。

処事光明(しょじこうめい)＝フェアプレイに徹する

公明正大で品格のある行動を旨とし、活動の公開性、透明性を堅持する。

立業貿易(りつぎょうぼうえき)＝グローバルな視野で

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。

企業理念

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

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、CSRにおける重要分野と考える環境、コンプライアンスについて、環境には環境担当役員、コンプライアンスにはグローバルリスクコントロール担当執行役員を置き、担当役員の指揮の下、計画的に実行しています。いずれも重要な事項は定期的に取り締役会まで報告し、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。

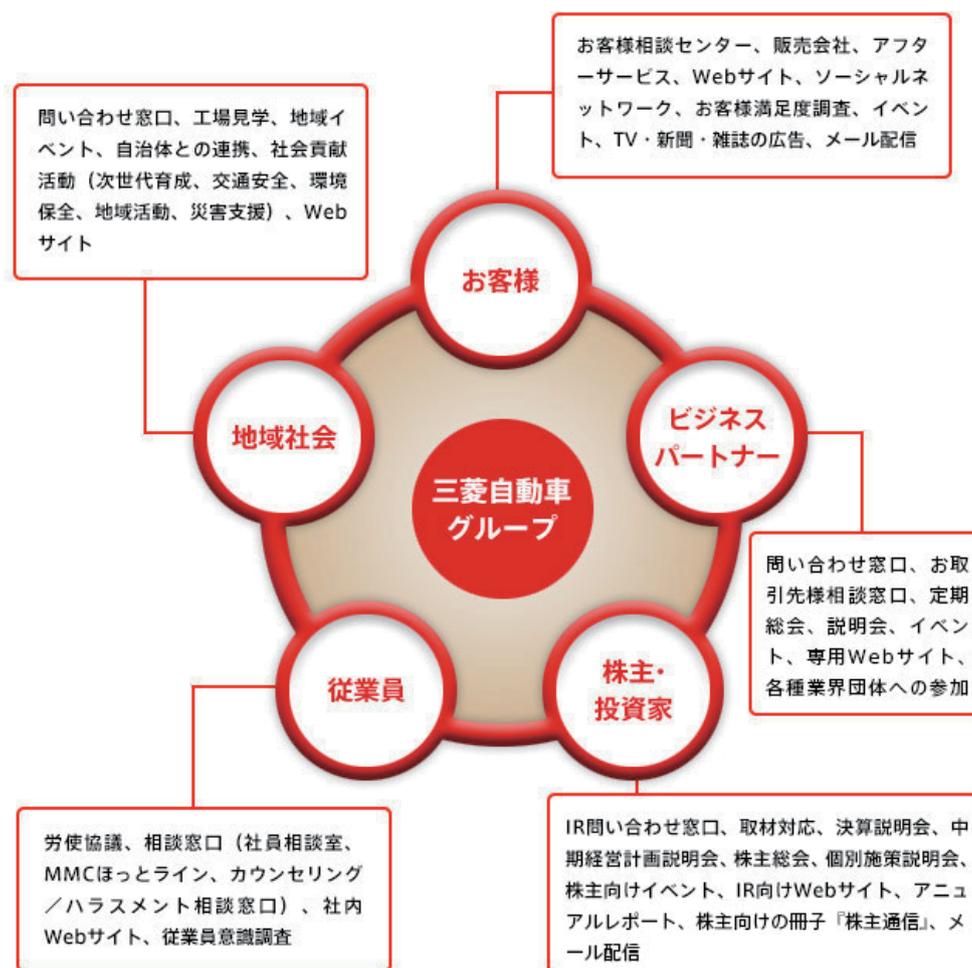
また、2016年度には、環境を含めてCSR全般を統合的に推進する部署としてCSR・環境部を設置しました。

CSRマテリアリティの特定

当社は、2016年度よりサステナビリティ・レポート・ガイドライン (GRIガイドライン)、ならびに国連の持続可能な開発目標 (SDGs) を参考に、有識者からのご意見も幅広く伺いながら三菱自動車グループとしての重要課題の特定作業を行っています。『三菱自動車CSRレポート2018』での開示を目指しています。

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（非常勤理事）、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、サステナビリティ・レポート・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」

コーポレート・ガバナンス

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、コンプライアンスを最優先に考え、株主の皆様やお客様をはじめ全てのステークホルダーの皆様のご期待に応え、当社の持続的成長及び企業価値の向上を目指すべく、コーポレート・ガバナンスの継続的強化・改善を経営上の優先課題として取り組んでおります。

コーポレート・ガバナンス体制

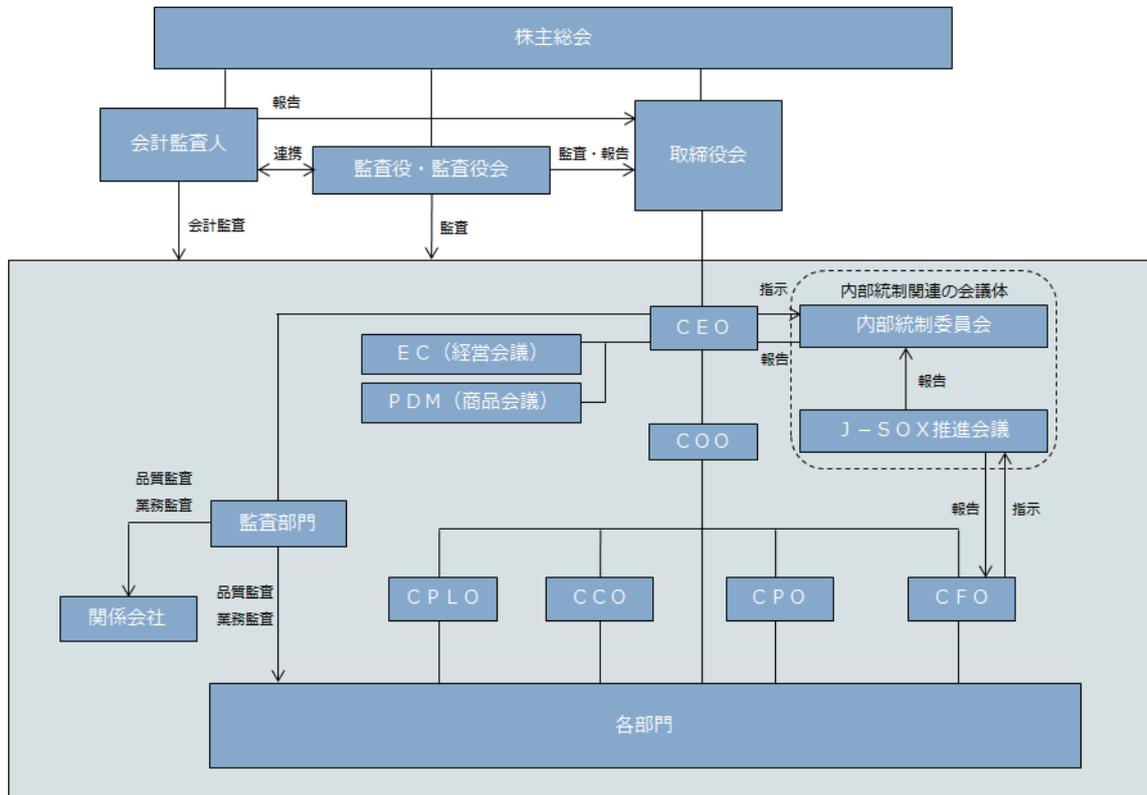
当社は、業務執行の機動性を高めるとともに、経営責任の明確化を図り、また業務執行の監督を適切に行うため、法定の機関に加え、経営会議等の各種会議体及び執行役員制度を導入し、コーポレート・ガバナンスの改善・強化を図っております。

取締役会は、経営上の重要事項の決定と個々の取締役の業務執行の監督を行っており、取締役 11 名で構成され、うち 6 名は豊富な経験や高い見識等を有する社外取締役として、業務執行の監督を行っております。また、意思決定の迅速性を高めるため、経営上の重要事項について審議又は報告を行う各種会議体を設置・運営しております。

また、経営の監督機能と業務執行機能を分離し、経営環境の変化に迅速かつ柔軟に対応するため、執行役員制度を導入し、権限委譲等を行って経営上の意思決定の迅速化を図っております。

さらに、業務執行の適正な監査を行うため、監査役 5 名で構成される監査役会を設置しております。うち 4 名は社外監査役であり、独立性の高い監査体制を整備しております。

コーポレート・ガバナンス体制 (2017年6月末時点)



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おります。

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CEO・COOとの意見交換を行っております。

また、内部監査部署として、CEO直属の独立した組織である監査本部に業務監査部と品質監査部を設置しております。

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もって適切なプロセスによ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おります。品質監査部は、当社及び国内外の関係会社の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おります。これら監査の結果は、CEOに直接報告されます。

なお、監査役は、監査本部及び会計監査人と定期的に情報交換を行い、連携強化に努めております。

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

当社は、CEOを委員長、新設したグローバルリスクコントロール担当役員を副委員長とした内部統制委員会にて、「内部統制システム構築に関する基本方針」の運用状況のモニタリングと内部統制システムの改善、強化に努めております。これからも、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保等に向けた継続的な改善・充実を図り、一層のガバナンス強化に向け取り組んでまいります。

なお、「内部統制システム構築に関する基本方針」（2015年5月の取締役会において決議。現在一部見直し中。）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

- (1) 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し、その情報を予防・是正・再発防止に活用していきます。
- (2) 経営を監視するために社外取締役を選任します。
- (3) 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。
- (4) 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。

2. 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- (1) 業務上のリスクについては、取締役会や常務会への付議・報告基準をそれぞれ取締役会規則、常務会規則において明確に定め、それに基づき運用します。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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、迅速かつ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

- (1) 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。
- (2) 取締役の責任・権限を明確にし、取締役会規則及び常務会経営会議規則等に基づき、取締役会や常務会経営会議の効率的な業務執行を行います。
- (3) 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で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.当該株式会社並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

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) 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。
- (6) 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

監査役の職務を補助するための組織を設け、専任者を配置しております。

7.監査役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

- (1) 監査役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。
- (2) 監査役を補助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

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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.監査役を補助す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を補助す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

監査役は、CEO 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。

コーポレート・ガバナンス

リスク管理

リスク管理体制の整備

当社は「優先リスク管理」、「部門リスク管理」、「関係会社リスク管理」の3つのリスク管理活動を通じてグループ全体のリスク管理体制を整備し、改善を進めております。

優先リスク管理では、当社グループ全体が直面する、潜在的影響度が大きくかつ緊急性の高いリスクを選定し、リスク毎に執行役員以上レベルの「リスクオーナー」を設置し可能な限り早期のリスク低減に取り組んでおります。

部門リスク管理では、本部もしくは製作所毎に任命された「リスク管理責任者」のもとで、各々に固有のリスクの洗い出し、評価、対策立案・実施、モニタリングのPDCAサイクルを回し、リスクの低減を図っております。

関係会社リスク管理では、当社の関係会社における各種リスクに対する取り組みや、法令順守体制の強化等の活動状況を当社が定期的に確認、必要に応じて改善を提案、指導しております。

なお、これらのリスク管理の取り組みは、内部統制の主要活動として取締役会に定期的に報告しております。

また、不測の事態が発生した場合に、速やかな経営幹部への情報伝達と迅速かつ的確な対応ができるよう緊急情報連絡システムを運用しております。特に、重大事案発生時の危機管理体制構築のため、緊急対応組織の立ち上げや指示命令系統の明確化等を盛り込んだ緊急事態対応マニュアルを制定し、適切な対応が取れるよう体制を整備しております。

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に取り組んでおります。

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おります。

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おります。

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の改善を図っております。

コーポレート・ガバナンス

コンプライアンス



方針・基本的な考え方

当社は、法令・国際ルール・社内規定の遵守はもちろんのこと、変化する社会規範についても最大限に尊重して行動するべく、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きました。

しかしながら、2016年4月に燃費試験に係る不正行為が判明し、これに対しては原因を究明して再発防止策を立案するとともに、実行に移しています。

また、2017年1月に経営体制を根本的に見直し、コンプライアンスおよびリスク管理を担当するグローバルリスクコントロール担当執行役員をCEO直属として新たに設置しました。同役員は、ガバナンス向上策についての報告を取締役にに対して定期的に行っています。

なお、同役員は従来の企業倫理担当役員に就任しています。

燃費試験に係る不正行為の再発防止策（コンプライアンス関連施策）の実施状況

当社は2016年4月20日に公表した燃費試験に係る不正行為により、2017年1月に消費者庁から景品表示法違反として措置命令を受けるとともに、4億8,507万円の課徴金の納付を命じられました。また、7月にも368万円の課徴金の納付を命じられました。当社はこのような不正行為を起こしたことを真摯に反省し、31項目の再発防止策を実施しています。そのうちコンプライアンスにかかわる項目は以下の通りです（2017年3月9日国土交通省への報告内容から抜粋）。

項目	進捗
法規遵守状況の総点検の実施	<ul style="list-style-type: none"> 国内法規適合性の判定ツールは5月2日に、海外法規適合性の判定ツールは2016年9月2日にチェック済みである。 業務標準の点検は、国内・海外法規について実施済みである。(2016年9月2日) 生産中の車種については、総点検を実施済みである。(2016年5月6日) 開発中の車種については、チェック後の判定ツールに基づいて適合性を点検する。(国内:2016年5月3日～、海外:2016年9月3日～) 実施結果については開発・品質担当副社長に報告した。(2016年9月30日) 今後は、当該判定ツールの妥当性について、適切な日程で開発車種ごとに検証することで、法規遵守の透明性を高める。
開発本部に法規担当窓口を新設	<ul style="list-style-type: none"> 認証部内への法規対応推進・解釈を専門に取り扱う法規対応推進グループを新設した。(2017年1月1日) 法規対応推進グループが開発に関わる法規対応をコントロールすることにより、法規適合性確認の客観性を高めコンプライアンスの強化と車両開発における法規対応の迅速化を図る。
開発部門内に人材育成推進部署を設置	<ul style="list-style-type: none"> 開発・人事部からなる開発人事委員会・開発教育委員会を設置し、開発部門における人事マネジメント・人材育成を推進する体制とした。(2016年10月27日) 今後は、開発人事委員会・開発教育委員会が人事マネジメント・人材育成を継続的に推進する。
技術者向け法規教育の制度化	<ul style="list-style-type: none"> 法規内容の理解を深めるため、法規関連教育を制度化し、全技術者向けに教育を開始した。(2017年2月1日) <ul style="list-style-type: none"> a. 新入社員、中途採用者を対象にした基礎研修(2017年2月9日、2月10日、2回実施、231人受講済み) b. 開発部門全員を対象にした年1回の定期研修(～2017年3月末、開発部門全社員に対し、eラーニング実施予定) c. 専門部署毎の各領域関連法規研修(2017年2月1日、2月17日、2回実施、266人受講済み)
不正事案の開発部門全社員への研修	<ul style="list-style-type: none"> 開発、品質、商品企画部門を対象に職場タウンホールミーティング計10回、各部対話集会計20回、グループ討議計26回を開催、延べ14,600名に対し、問題の経緯、不正の原因・背景を説明した。(～2016年11月22日) 今回の不正事案を具体例とした教育プログラムを策定して開発部門の部長以上に実施する。(2017年3月29日) その後、開発部門全社員に展開する。

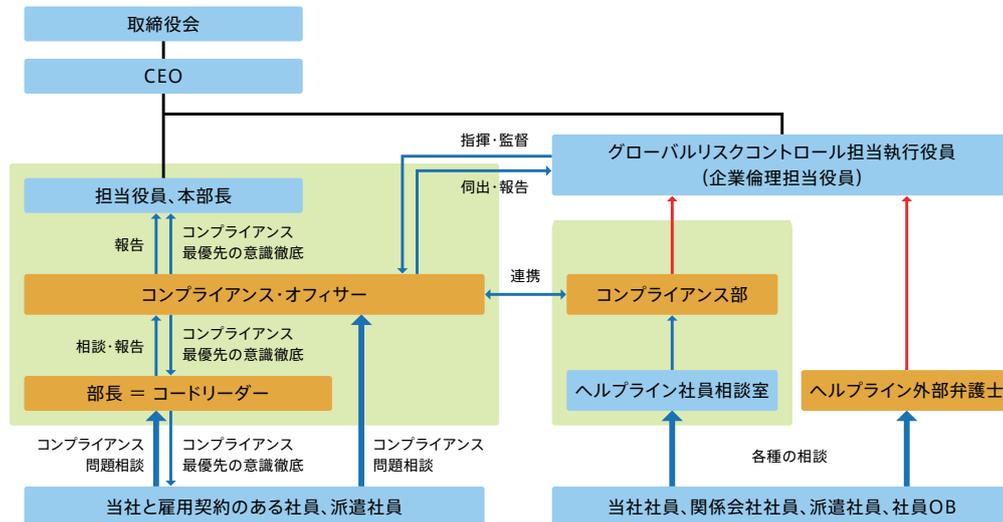
当社は今後も継続的な効果確認を行い、必要に応じて改善を加え、対策の実効性を上げていきます。

コンプライアンス推進体制

従業員一人ひとりにまでコンプライアンス最優先の意識が浸透するよう、グローバルリスクコントロールを担当する執行役員（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ディネーターとする体制をとっています。

また、コンプライアンス上、重大な懸念事項が発生した場合、コーディネーター、コンプライアンス・オフィサーを通じて、最終的に取締役会まで報告がなされる仕組みとしています。

コンプライアンス推進体制図



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。2016年度は、社員相談室に153件、社外相談窓口に74件の相談がありました。

相談室に寄せられた相談・通報については、社員相談室による調査もしくは関係部門のコンプライアンス・オフィサーに対応を指示し、事実関係を確認した上で、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、ただちにグローバルリスクコントロール担当執行役員（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、2016年には相談窓口を周知するポスターを制作、社内掲示をしています。また、情報管理および事実関係調査にあたっては、相談者が不利益を受けることのないよう、社業務標準「コンプライアンスのための内部通報運営要領」を改訂、社内周知を実施しました。

さらに、2016年11月には「お取引先様相談窓口」を新設しました。

社内、社外相談窓口の相談内容別件数（2016年度）

項目	件数
会社・業務への提言	7件
職場環境	31件
労務・労働関係	25件
人間関係・ハラスメント	77件
コンプライアンス、業務違反、不正	27件
その他	60件

コンプライアンス活動計画

コンプライアンスに関する教育・研修については、コンプライアンス活動計画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。

2016年度は燃費試験に係る不正行為を受け、法令遵守を徹底するため、コンプライアンス部が遵守状況を現地・現物にて実地検証する体制を構築、活動を開始しました。

また、各部門が自主的に「安全への誓いの日」（※）の当日および前後の日に、この日の意味を再確認する行事や、身近なコンプライアンス問題や職場風土について討議する「職場討議」（年3回）を行っています。

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

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・助言をいただきました。

▶ http://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/compliance/ethics_com.html

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、ひとかた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。

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、例外的に認められる範囲をガイドラインとして示して、実施にあたっては申請・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、2016年度の教育展開として、海外子会社6社の全事務系社員を対象とした腐敗防止法のeラーニングを実施し、残る海外子会社へも順次実施していく予定です。

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かか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、金銭等にかか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き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、2016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。2016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。

情報セキュリティ

事業活動において、重要な情報資産（情報やそれらを取り扱う情報システム・機器・媒体・設備）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」および社内規定を整備するとともに、情報セキュリティに関する組織体制も整備し、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、情報セキュリティ管理責任者のもと、社内規定の整備や個人情報を扱う場合の責任者設置など、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に「安全保障貿易管理基準」を制定しています。CEOを安全保障貿易管理の最高責任者とし、その下に安全保障関連法規遵守委員会を設置した管理体制により、輸出取引の適法性を確保しています。

社会への取り組み



お客様満足への取り組み／製品品質の向上

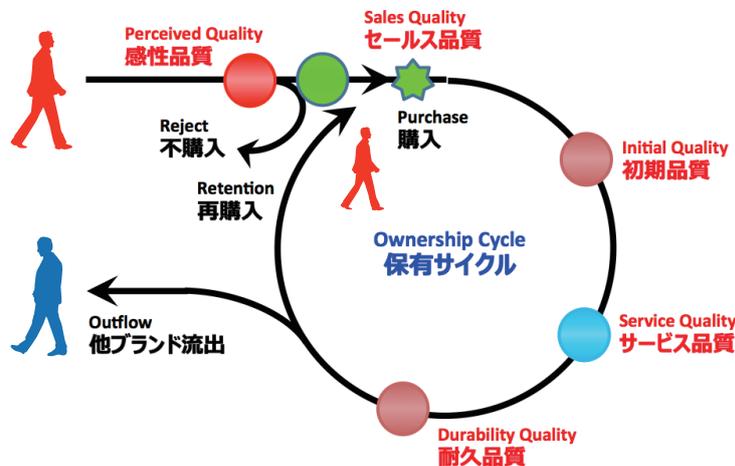


方針・基本的な考え方

当社では、お客様へ満足をお届けするため、2017年1月に従来の品質統括本部を新たにTCS（Total Customer Satisfaction）本部に改組し、お客様が車両に興味をお持ちいただいた段階から保有し続けていただいている間までのすべての場面で品質の向上に取り組んでいます。

お客様満足に一番重要な品質は、お客様が製品に対して期待している価値や性能を有しているという製品品質と考えています。製品品質には、お客様に初めて製品をお使いいただいたときの初期品質と、お客様が製品を末永くお使いいただく中での耐久品質があります。製品開発時に独自の開発マネジメントシステムを運用するとともに、複数の部門にまたが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おり、これらの活動によって、初期品質と耐久品質の両方を向上し、お客様満足度の向上に取り組んでいます。

また、市場において発生する様々な問題やお客様から寄せられる声を真摯に受け止め、迅速に改善につなげていく体制の強化などに取り組んでいます。具体的には、製品出荷後の製品の安全性にかかわる不具合に関する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かかわることで、お客様対応の迅速化に取り組んでいます。お客様からの商品性にかかわる苦情や要望についても品質部門が取りまとめ、開発部門、生産部門に主体的に働きかけて改善に取り組んでいます。さらに今後は、営業部門を中心に取り組んでいるセールス品質や、アフターセールス部門を中心に取り組んでいるサービス品質について、外部機関による評価を参照しながら、品質部門が統括部門として改善の旗振りをしていきます。デザイン部門を中心に取り組んでいくお客様の使い勝手や心地よさ、見た目の良さなどの感性品質の向上についても、お客様に寄り添った対応でトータルのお客様満足度向上に努めていきます。



製品品質の向上

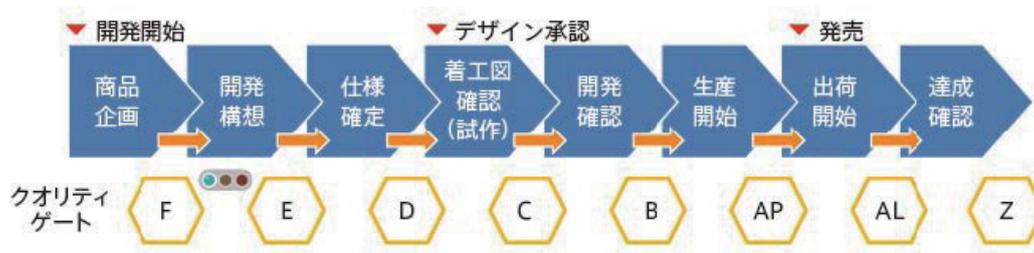
お客様に高品質で安全な製品をお届けし、安心してお使いいただくために当社では、製品品質を開発段階、生産段階で造り込んでいます。

開発プロセスの各段階においては、技術検証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、過去に発生した品質不具合の再発防止をするだけでなく、新たな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・生産・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、CVE（Chief Vehicle Engineer）を中心としたプロジェクトチームがあらかじめ設定した安全性・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、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を実施し、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。

生産段階での品質の向上

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三菱自動車タイランドで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、2017年からはインドネシアの生産合弁会社、三菱自動車・クラマ・ユダ・インドネシアなどの他の海外生産拠点にもグローバルに展開しています。

お客様の声による品質改善

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。

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。

なお、2016年度は品質フォーラムの開催を見送りましたが、2017年度からは再開していく予定です。

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（2015年度の「品質フォーラム」にて）

社会への取り組み



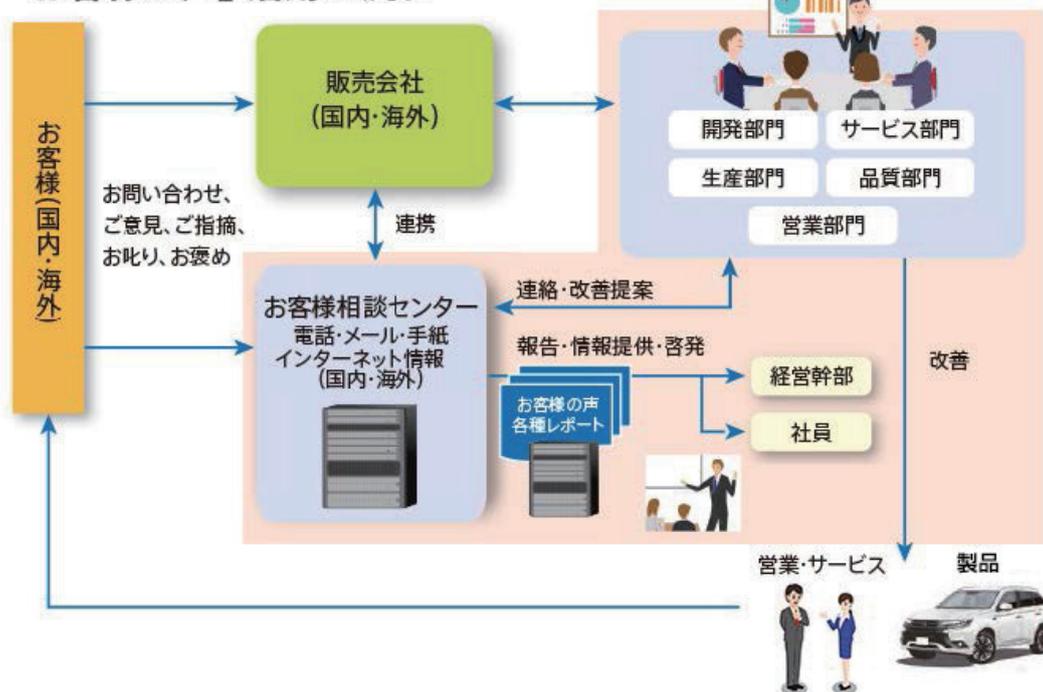
お客様満足への取り組み／お客様とのコミュニケーション



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。

「お客様の声」活用の流れ



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、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。

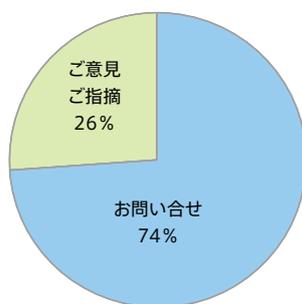
お客様からいただいた貴重な情報を社内にフィードバックし、商品・サービスの改善に活用します。

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。

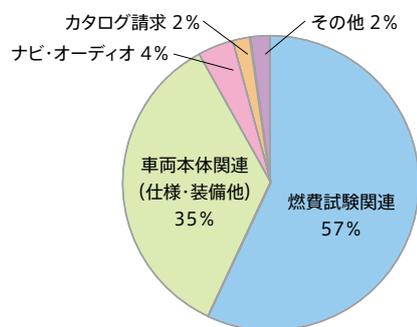
お客様の疑問が容易に解消できるように、ホームページのQ & Aなど情報発信の充実に努めます。

2016年度お客様相談センター受け付け状況

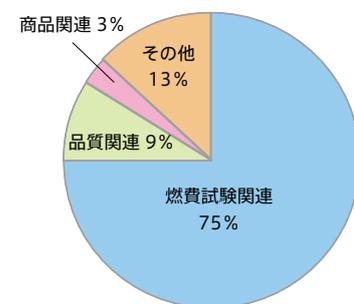
【ご相談件数(約100,000件)】



【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対応ができているかなど、お客様の立場に立った対応で、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強化に努めています。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。お客様から寄せられた様々なご指摘やご意見はデータベースで管理しており、社員はそのデータベースを用いてそれぞれお客様の声を検索・閲覧することができるシステムとしています。また、お客様の声の中から重要な情報などトピックとなるものを経営幹部へ定期的に報告しています。

さらに、「お客様の声」は社員の消費者志向の向上・消費者視点の啓発に活用しています。2010年度から「お客様の声講座」を開講し、実際の「お客様の声」を聞くことで社員一人ひとりがお客様のニーズを考える啓発活動を行っています。受講者数は、2010年度の130人から徐々に増加し、2016年度は前年度の2,000人を大きく上回る5,100人が参加しました。今後も、「お客様の声講座」を各種研修にも取り入れるなど、消費者志向の浸透を図ります。

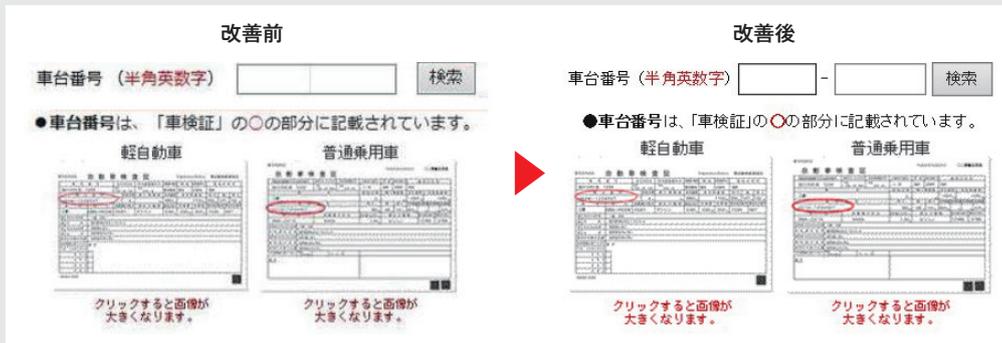


「お客様の声講座」の開催

リコール検索サイトの検索性を改善

当社ホームページのリコール検索サイトの車台番号入力枠を見直しました。

リコール・改善対策など無償修理の対象車検索サイトについて、「車台番号の枠に何を入力するかわからない」などのご質問が寄せられました。これを受け、2017年4月から、車台番号の枠を英字部分と数字部分で2分割することで、入力項目が分かりやすく、検索しやすくなりました。



より環境にやさしい走行ができるように改善

モーターとエンジンで走る『アウトランダーPHEV』について、「できるだけEVとして走行したい」とのご要望が寄せられたため、2016年2月発売のモデルから、モーターでの走行を優先するEVプライオリティモードを追加しました。これにより、スイッチを押すだけで、エンジンの起動を抑えた静かで穏やかな、環境にやさしい走行が選択できるようになりました。



EVプライオリティモードのスイッチ

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（2016年度は休止）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、当社独自の調査を定期的実施しており、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、いっそうのお客様対応力向上につながるかと期待しています。



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

また、全国に8拠点あるテクニカルセンターでは、技術連絡会・勉強会の開催や、当社技術スタッフによる販売会社訪問を通じ、高難度修理やお客様要望への迅速な対応をサポートしています。

さらに、2016年度は、電動車を推進する会社として、サービススタッフの電動車に対する知識およびその整備等の技術向上を目的に、国内電動車資格制度を新設しました。資格は1級～3級を設定し、最上級となる1級は、高度な電動車の知識と整備技術力、お客様対応力を持ち合わせることを認定の条件として「電動DRIVE MASTER」の称号を付与しています。2016年度は37名の「電動DRIVE MASTER」が誕生しました。今後は、電動車をご使用されているお客様に一層の安心をお届けすることを目指し、国内販売店全店舗への「電動DRIVE MASTER」配置に向けた取り組みを進めています。



「電動 DRIVE MASTER」が在籍することを示す店頭表示用ステッカー



「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、2017年3月末時点で610店舗中563店舗に設置を完了し、そのうち386店舗では24時間利用可能としています。

次世代店舗「電動DRIVE STATION」の設置

「電動DRIVE STATION」については特集P9をご参照ください。

海外の販売代理店・販売会社との協働

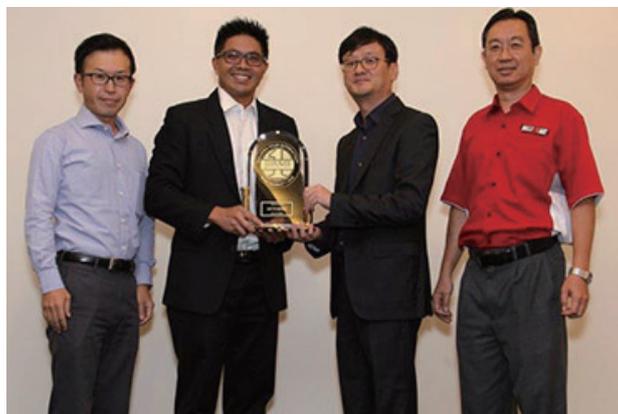
海外でのお客様満足度向上

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、ときには現地・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合わせた事業活動に取り組んだ結果、2016年度は、マレーシアの現地販売代理店ミツビシ・モーターズ・マレーシアが同国セールス満足度評価第1位^(※1)を受賞しました。

(※1)：J.D. Powerによる2016年マレーシア自動車セールス満足度(Sales Satisfaction Index、略称SSI)調査。2015年8月から2016年5月に新車を購入した2,010人の自動車保有者を対象に2016年2月から7月にかけて調査を実施。



表彰式におけるマレーシア現地販売代理店
ミツビシ・モーターズ・マレーシア

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实地にて教育し、グローバルに技術力の向上を図っています。2016年度はインドやミャンマー、ブラジルなど、15ヶ国で実施しました。

また、2016年11月に「第2回サービス技術コンテスト世界大会」を開催しました。今回は前回実施したエンジニアによる「故障診断競技」に加え、サービスアドバイザーによる「お客様受付対応競技」を実施しました。各国・地域のコンテストを勝ち抜いた中国、タイ、ロシア、インドネシア、チリ、ニュージーランドなどの23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。

これらの取り組みの結果、社外の調査会社^(※2)が実施したアフターセールス顧客満足度調査では、インドネシア・マレーシアのMass Market Brands / Non-Premium Brands セグメントにおいて、第3位を受賞しています。

(※2) : 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 (インドネシア: 2014年2月から2015年6月、マレーシア: 2014年2月から2015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 (インドネシア: 2015年8月から2016年6月、マレーシア: 2015年8月から2016年5月) 自動車保有者 (インドネシア: 3,041人、マレーシア: 3,257人) を対象に調査を実施。調査実施期間は、インドネシア: 2016年2月から6月、マレーシア: 2016年2月から5月。



「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



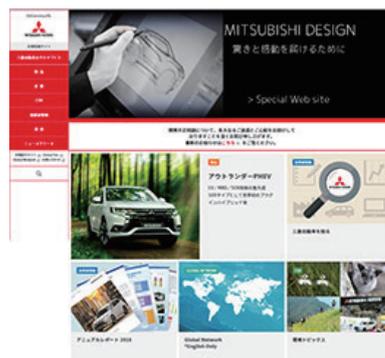
「サービス技術コンテスト世界大会」お客様受付対応競技中の様子



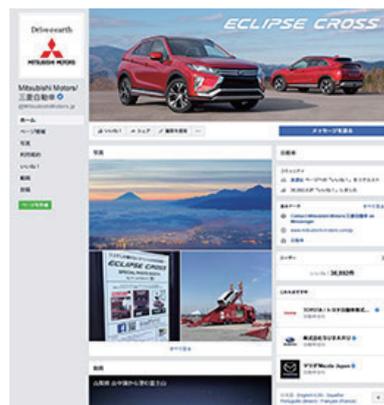
ウェブサイトなどを通じた情報発信の向上

お客様にとってよりわかりやすく、使いやすいウェブサイトになるよう、2017年3月に企業情報サイトのリニューアルを行いました。これにより、例えば、パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレットなど各端末の画面サイズに合わせて最適な画面表示で閲覧いただけるようになりました。また、お客様が必要とする情報にたどり着きやすいように「ドロップダウン表示」を導入し、興味を持ってくださったコンテンツには直接アクセスできるよう、各ページに「ピックアップコンテンツ」を掲載しました。

ソーシャルネットワークでは、当社をより深く理解していただくために、Facebook で企業や商品、イベントなどの情報をタイムリーに発信しています。当社が Facebook で発信した情報に対しお寄せいただいた世界中の方々からのコメントや反応は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。



企業情報サイト



Facebook

情報発信およびくつろぎ空間の提供

PHEV World

一般のお客様や、来客駐車場で電動車の充電を待つお客様にくつろぎいただく空間として、2015年12月、当社岡崎製作所内に「PHEV World」をオープンしました。この「PHEV World」にはモンゴルの住居「ゲル」を模した直径約6mのドームがあり、その中で当社オリジナルのプラネタリウム作品や全天周作品^(※3)の上映を行っています。また、多様なお客様に楽しんでいただけるように、PHEV技術や災害時・アウトドアでの電動車活用方法などPHEVの魅力をお伝えする情報発信タッチパネルモニターや、「アウトランダー PHEV」の駆動用バッテリーから供給する電力でバーチャル空間映像を再生するVRヘッドマウントディスプレイの体験コーナー、無料のカフェスペースなども設けています。

プラネタリウムの鑑賞予約は当社ウェブサイトです。

(※3)：ドーム状のスクリーンに映し出す映像作品。



PHEV World

三菱オートギャラリー

当社では、岡崎地区の技術センター内に、三菱の“往年の名車”や競技参戦車、エンジンなどを展示する施設として、「三菱オートギャラリー」を設けています。本ギャラリーは1989年に開設され、小学生をはじめ、国内外の多くのお客様にご来館いただきましたが、このたび、開設以来初めてとなる大規模リニューアルを行い、2017年5月に再オープンしました。

今回のリニューアルでは、展示スペースを「三菱の自動車のはじまり」「時代を駆け抜けた車たち」「極限に挑戦した車たち」の3つのゾーンに分けるとともに、展示台数を厳選（2017年5月時点、8台）。クルマ一台一台によりスポットを当てた落ち着いた空間で、当社の歩みを皆様にお伝えしています。また、ギャラリーの一角にはお客様におくつろぎいただける喫茶スペース「MAG café（マグカフェ）」も新たに設けました^(※4)。

三菱オートギャラリーの見学のご予約は電話で受け付けています。

(※4)：お客様と社員の共用スペースとなります。



三菱オートギャラリー

社会への取り組み



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。

2017 年度も引き続きすべての新規お取引先へ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。

また、2017 年 5 月には海外のお取引先へ同ガイドラインの英語版を展開し、グローバルな活動も進めています。今後は、タイ・インドネシア・フィリピンの各拠点でも同ガイドラインを参考に各地域の状況も配慮し展開するように進めていきます。

▶ http://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/society/suppliers/pdf/supplier_CSR_guidelines.pdf

紛争鉱物の方針と取り組み

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。

また、お取引先と締結する取引基本契約書には、「お取引先はグリーン調達ガイドラインを遵守願う」と明記しています。「サプライヤー CSR ガイドライン」「グリーン調達ガイドライン」は、お取引先が常にアクセス可能なサプライヤーポータルサイトに掲載しています。

「グリーン調達ガイドライン」の運用については P116 をご参照ください

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、調達方針などとあわせて CSR 方針についても情報を共有して浸透を図っています。

また、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われるよう取り組んでいます。

「サプライヤーCSRガイドライン」の社内周知徹底の取り組み

「サプライヤー CSR ガイドライン」の運用にあたっては、当社内での周知徹底にも注力しています。当社のバイヤー教育の一環として、新入社員、中途入社社員の入社時研修、また異動者研修において実施しています。2016年度は、上記研修において調達方針説明会の資料も含め実施しました。

お取引先様相談窓口の設置

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

お取引先とのコミュニケーション

適正なサプライチェーンマネジメントにおいて、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や品質セルフチェック指導を定期的にも実施し、サプライチェーン全体の品質向上に取り組んでいます。

2016年度は、228社のお取引先に品質セルフチェックを実施いただきました。

これらの活動を通じて、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ます。



三菱自動車協力会 総会の様子

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(BCP)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。

部品お取引先各社には、BCPをすでに策定いただいています。2017年度はその有効性維持・向上のために、お取引先各社が自己評価できるチェックシートを展開する予定です。

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

国内の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『株主通信』を年2回発行するとともに、当社の決算情報やニュー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っています。
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多様なITデバイスにも対応させた投資家情報ウェブサイトをご用意しています。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。

開かれた株主総会

当社では、株主総会を株主・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・投資家の皆様にも、郵送やインターネットで議決権を行使できるようにするとともに、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いただけるよう、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。

<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/stockinfo/return.html>

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。

社員制度

「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、2016年度から新しい人事制度の運用を開始しています。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。

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しています。また、階層別教育を強化し、能力・スキルを習得できる機会を拡充しています。さらに、多様な経験ができるよう異動促進制度を導入しています。

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を設定しているほか、熟練度の高い技能を持った人材の認定制度も運用しています。さらには役割・貢献度や役職者が担う役割・責任の重さに対して適正に報いることができる報酬制度を導入しています。

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」を設けることで、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。

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、その実現のための基準を設定しています。

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。半期ごとに行われる目標設定の際には、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としています。

さらに、人事の透明性を高めるために、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。

統括専門職の新人事制度

大きく変化する経営環境に対応していくためには、マネジメントレベルの強化も不可欠です。そこで、当社では今般、統括専門職^(※3)を対象とした人事制度の改正を行い、2017年度からその運用を開始しました。

この新人事制度の導入は、組織としての目標の共有と達成責任の醸成、目標達成に対するインセンティブの強化、社員に求められる思考・行動様式の徹底、そして実力に応じた人材登用による組織の活性化を狙いとするものであり、具体的には、会社からの期待や会社業績への貢献を具体化した「コミットメント&ターゲット」の設定と評価、業績連動報酬の比率拡大、社員に求められる思考・行動様式の体現度合いによる評価と年俸への反映など、目標設定・評価・報酬の明確化と業績貢献に応じる制度に変更しています。

(※3)：課長・マネジャー級以上の管理職

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、能力向上につなが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。

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月から導入しています。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。

この活動も3年目を迎え、メンバーの入れ替わりは発生していますが、メンバーによる学習会などを定期的を実施し、活動の質の維持・向上に努めています。なお、2017年度は19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あたっては、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。

人材育成に関しては、社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

(※)：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。

2016年度の研修実績

当社では、社員の職務区分に応じた研修カリキュラムに止まらず、e-ラーニングも活用した全社員向け研修や、希望者が自主的にプログラムを選択して受講する選択型研修など、社員向けに様々な研修プログラムを用意しており、2016年度の社員一人あたりの教育費用投資は、約3.7万円となっています。

また現在、研修プログラムの充実にも重点的に取り組んでおり、2016年度も、複数の新しい研修の導入や、既存の研修プログラムの大幅な内容見直しなどを行いました。

2016年度に新規導入 / 大幅内容見直しを行った研修プログラムの例

研修名	概要等
入社3年目研修	入社後3年間の振り返り、キャリアデザインなどを通じて、一層の成長のきっかけとする
グッドコミュニケーター養成研修	中堅社員を対象に、聴くスキルと質問のスキルを高め、職場での効果的なコミュニケーションに活かす
課長職昇進候補者研修	課長職昇進候補者を対象に、課長職に求められる課題設定力・解決力の向上を図る
部長職昇進候補者研修	部長職昇進候補者を対象に、部長職に求められる組織変革力、リーダーシップの素養を確認する

今後も研修内容のさらなる充実を図っていく予定です。そのため、統一した基準で各種研修の効果を測定できるよう工夫するなどの改善にも継続的に取り組んでいく考えです。

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。

社外研修については、従来、職場から推薦された社員が参加するという運用を基本としていましたが、2016年度からは、それに加え、社員が自ら手を挙げ参加する公募型の研修も新設しました。これからも、社員の積極的な姿勢に応えられるよう、さらなる施策の充実を図っていきたくと考えています。

参加した社員の声

- 新たな情報や視点を獲得することができて非常に有意義だった。
- 自分と全く異なる職種や環境にいる方々と接し、モチベーションアップにつながった。
- 同世代の方たちが様々な環境の中でがんばっている話を聞くと、自分も負けてはいられない、もっとがんばろうと思えた。
- 今後、当社がどのように変わっていくべきかのヒントを得ることができた。
- 社内だけにいたら絶対にかかわることのない会社の方と交流することができたのは、大変貴重な経験となった。

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、職場の枠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、新たに、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スタートさせています。

新工場の担い手を育成

フィリピン人研修生の受け入れ10周年

当社国内工場へのフィリピン人研修生の受け入れが、2016年9月で10年目を迎えました。2007年10月に水島製作所で受け入れを開始して以降、岡崎製作所での受け入れも含め、これまでに合計で約200人の研修生が当社国内工場で技術を習得し、母国などで活躍中です。年間受け入れ人数は、年を追うごとに徐々に増加、2016年度は10期生として約70人の研修生が技術習得のために来日しており、今後も継続して研修生の受け入れを行っていく方針です。

研修生はフィリピンの専門大学を卒業した方々で、最長3年間の研修を通じて生産ラインでのスキルを習得します。8期生で現在3年目を迎えている研修生は、「この2年間でいろいろな経験をすることができ、特に仕事の経験は貴重なものとなっています」と語った上で、「残り1年、さらに勉強を重ね、多くの技術と知識を得たいと思います」と述べています。

【受け入れ担当者のコメント】

研修生は皆さん謙虚で礼儀正しく、かつやる気にあふれる人ばかりです。仕事に対する習熟も早く、優秀な方が多いと感じます。研修で配属されている職場でも大変頼りにされており、無理とは知りつつも、このまま日本に残ってわれわれと一緒に働いてくれればいいのに、と思うことさえあります。当社での経験を活かし、帰国後はそれぞれの職場の中核人材として活躍してくれることを祈ります。

当社では、フィリピンだけでなく、インドネシアやタイなどからも多くの海外研修生を迎え入れています。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、当社のもので作りの思想・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。



実際に作業に入る前に、作業手順を学習している様子



組立中の車両の塗装面に異物等がないか厳しい目で点検している様子

生涯教育の支援

当社では、改正高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う「グッドライフセミナー」を定期的で開催するなど、生涯キャリア開発の支援にも取り組んでいます。

2016年度の「グッドライフセミナー」開催概要

- 開催規模：全社で4回実施、合計で約70人が受講
- 受講者の声：
 - ・夫婦で参加しました。これまで考えていなかった将来のことを考える機会を与えてもらい、大変有意義でした。
 - ・今回勉強した内容を参考にして、第二の人生プランを考えていきたいと思っています。

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

人事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、各種研修の中で講師を担当し、人権意識の向上に努めています。

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。

2016年度の階層別研修での人権関連研修受講者数

研修の種類別	受講者数	受講率
一般社員昇進者研修	約170人	100%
新入社員研修	約250人	100%
管理職昇進者研修	約70人	100%

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。

社会への取り組み



従業員への取り組み／安心して働ける環境づくり



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。

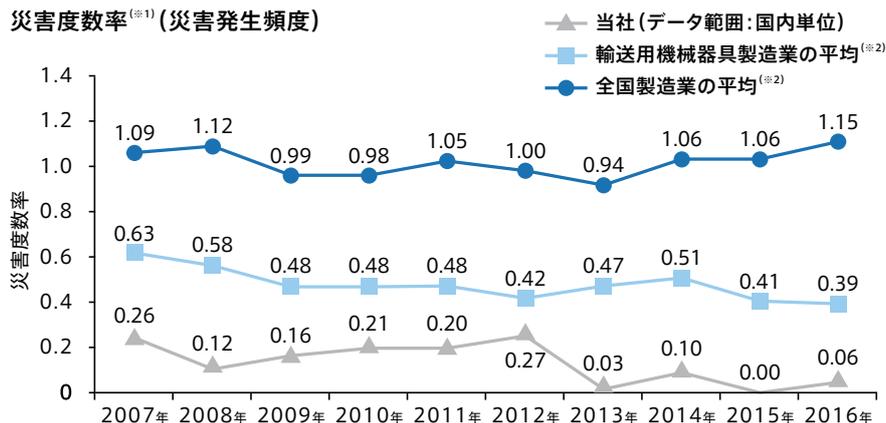
安全衛生に関しては、年1回、担当役員、各事業所のトップおよび労働組合代表が参加する「中央生産委員会」で、労働安全、交通安全、自然災害への備え、健康管理などの課題に対して1年間の活動状況を評価し、次年の「全社安全衛生管理方針」を策定しています。同方針では、安全衛生に関する数値目標を設定し、重点施策を取り決めて目標達成に取り組んでいます。

安全な職場づくりの取り組み

すべての従業員が安心して仕事に専念できるよう、“安全はすべてに優先する”との基本理念を「全社安全衛生管理方針」に掲げ、安心して安全な職場の実現に向け活動を進めています。特に、労働災害の約8割を占める生産現場では、災害を未然に防止するため、従業員全員の活動として不安全な状態・行動の洗い出しを行い、改善につなげています。また、事業所幹部や職場の管理監督者による職場相互の安全点検を行い、日頃気づかない危険要因の洗い出しや、従業員一人ひとりからの改善要望を取り入れるなどして、安心して働ける職場づくりに取り組んでいます。さらに、危険に対する感受性を上げるため、各事業所では「安全道場」を設置し、全従業員を対象に危険な状況を肌で感じ取る危険体感訓練を開始しました。

2016年の労働災害発生件数は前年に比べ6件増加し17件となりました。災害要因を見ると、職場の不安全状態の対策が不十分なこと、非正常作業でのルール設定が不十分なこと、作業経験年数の浅い従業員への教育・指導が不十分なことが主要な原因となっています。特に、作業経験年数が6ヶ月以内の従業員による災害が半数以上を占めたことから、2017年は重点施策として導入時教育の強化に取り組んでいます。

災害度数率^(※1)(災害発生頻度)



(※1): 100万延べ実労働時間あ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」

心身の健康づくりへの取り組み

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步進め、疾患予防を目的とした「心の健康プログラム」を進めています。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取り組んでいます。さらに、悩み相談しやすい環境の整備を進めており、これまでの社外カウンセラーに加え、弁護士や税理士などにも相談できる窓口を追加設置しました。

メンタル疾患による新規の病欠者数は、2015年には約2割低減することができましたが、2016年では約4割増となりました。原因となった悩みを分類すると、仕事の悩みが約8割となっていることから、個人へのケアとともに職場でのラインケアや職場環境改善を重点課題として取り組んでいます。

総労働時間の短縮

当社は、ワークライフバランスの浸透と定着を目指して、総労働時間の短縮に取り組んでいます。仕事の効率化と合わせて、定時退社や有給休暇を取得しやすい施策を展開し、特に2017年からは新たに「プレミアムフライデー」を設定するなど、メリハリのある働き方ができる職場づくりを進めています。

取り組み例

- 毎週金曜日は「ノー残業デー」として一斉定時退社日に設定
- 月末金曜日は「プレミアムフライデー」として15時までの退社を推奨
- 有給休暇の取得奨励日の設定（年間14日^{※3}）や、土日と合わせ3連休とする「プラスワン休暇」を推奨
- 20時以降の労働の原則禁止、定時以降の電話・メール送信の自粛などの啓発活動
- 本部別に時間外労働時間、有給休暇取得実績を集計・社内公表し進捗を「見える化」
- 労働時間管理や労働基準法・36協定の順守などの管理者教育を実施
- 在宅勤務制度の一部改正^{※4}と活用の推奨
- コアタイムを撤廃したフレックスタイム制度、半日休暇制度などの積極的な活用を推奨

（※3）：主に当社カレンダーで出勤日となっている祝祭日を取得奨励日に設定

（※4）：上限時間を月40時間から80時間に倍増、自宅に限定していた就業場所に親族の自宅を追加、など

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、いきいきと仕事に取り組むことができる環境づくりに取り組んでいます。

ダイバーシティ推進の取り組み

当社は、ダイバーシティを浸透・実現するために、2014年7月にダイバーシティ推進方針を策定しました。

ダイバーシティ推進方針

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



Diamondはそれぞれが個性をもった輝きを持ち、岩盤をも切り崩す強度も併せ持ちます。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。

2016年11月に発行した最新号は「社員の声満載号」と題し、様々な年代や立場の社員の声を掲載しています。また、当社の主力海外拠点でもあるMMTh(ミツビシ・モーターズ・タイランド)を特集し、社内の異文化理解を深めています。そのほかにも、障がいがある社員、ワークライフバランス、介護問題など様々なテーマの事例紹介を通じて、「現場から始めるダイバーシティ」を推進しています。今後も、ダイバーシティにかかわる様々な要素に広く焦点を当てながら「ダイバーシティレポート」を発行していく予定です。

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。2016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」を実施しました。女性管理職比率は、10年前(2007年)と比べて約6倍に増え、2017年7月現在、2.9%(49人)で、うち部長クラスは6人となっています。当社では、女性活躍推進法にもとづき「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人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。

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年度に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」制度を導入、2016年度は「介護休業・介護勤務」の取得期間をそれぞれ通算2年から3年に延長したほか、直近でも在宅勤務の許容時間をひと月40時間から80時間に延長するなど、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 ^(※)			
		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人	7人
	産前産後休業	産前6週間、産後8週間。	-	64人	64人
	育児休業	3歳到達日の翌年度4月末まで取得可能。	3人	99人	102人
	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。	90人	165人	255人
	育児勤務	小学6年生の年度末まで、勤務時間を4、5、6、7時間から選択、フレックスタイム併用可。	5人	141人	146人
介護	介護休業	介護対象者1人につき、通算3年まで取得可能。	0人	0人	0人
	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。	98人	27人	125人
	介護勤務	介護対象者1人につき、通算3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人	0人	0人
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。	64人	21人	85人
	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。	468人	28人	496人
	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)。	4,104人	891人	4,995人
	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(80時間/月を限度に実施可能)。	14人	50人	64人
	再雇用制度	妊娠・出産・育児・介護・結婚・居住地変更をともなう配偶者の異動、その他会社が認めた理由により退職する社員が対象。資格期限は退職後5年以内。	0人	2人	2人
	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人	6人	6人

(※): 各種制度利用実績は2016年度。積立休暇については2016年1月～12月実績。フレックスタイムは2016年4月1日時点の利用可能者。

制度利用者の声

夫の米国駐在にともない帯同休業を利用し、9ヶ月間休業しました。帰国後は休業前と同じ職場に復帰し、担当業務も以前と変わらず、周囲からは「おかえりなさい! 待ってました」と温かく迎えてもらえました。以前は夫の赴任時に退職するという選択肢しかありませんでしたが、この制度のおかげでいままた当社で楽しく仕事をすることができており、感謝しています。

夫に帯同し米国で生活してみたことで発見したことは多くありますが、米国人がワークライフバランスを実践しているということもその一つです。私自身、ワークライフバランスという言葉は知っていましたが、現地に暮らしたことで改めてその大切さを知ることができました。今後、日本でも適切なワークライフバランスを実現できるようになっていくといいと思います。



グローバルマーケティング&セールス本部
海外マーケティング企画部
平須賀 千穂

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年度より、育児休業者の職場復帰に対する不安解消や、育児勤務者ならではの悩み解消・ネットワーク作りなどを目的に、制度利用経験のある先輩社員と交流を持つ場として、「育児休業中の社員と育児時短勤務者とのランチ交流会」を本社にて開催しています。2016年度は本会に約100人が参加しました。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。

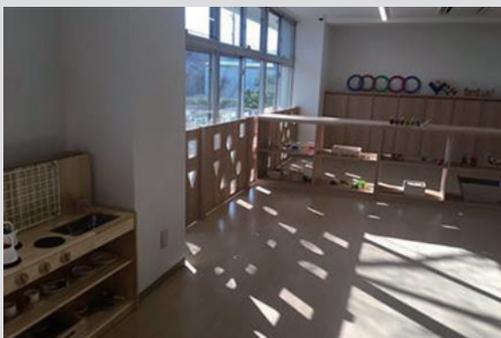
また、外部講師による「育児勤務者研修」「育休・育児勤務者を部下に持つ管理職研修」を継続的に開催しています。2016年度は、2地区（本社と岡崎）で開催し、約50人が参加。育児勤務者は「時短勤務からフルタイムへ移行した後も含めた長期的キャリアの捉え方」について、また上司は「今後、育児勤務者や育児休業者が増加していく中で、どのようにマネジメントをすればいいか」について外部講師から学びました。2016年度からは、遠隔地に勤務する育児勤務者とその上司向けのeラーニング教育も開始し、約40人が受講しています。

岡崎地区に常設型託児所「ディア・キッズおかざき」を開設

当社では、多様な社員がそれぞれの能力を最大限に発揮できるよう、様々な環境整備に取り組んでいます。フレックスタイムや在宅勤務制度などに加え、育児休業制度や育児短時間勤務制度といった両立支援施策の拡充にも努めており、2017年4月には、社員が子育てをしながら安心して勤務できる環境づくりの一環で、常設型託児所「ディア・キッズおかざき」を開設しました。

当該施設は、全面南向きで明るく、木製の家具や玩具を多く取り入れ温かみを感じる室内構成としています。また、保育士に加え、専任の栄養士が常駐し、手作りの食事やおやつを提供することでアレルギーのあるお子さんにも対応しています。

上記の常設型託児所のほか、国民の祝日と当社の営業日が重なる日については、「臨時託児所」を4地区（本社、岡崎、京都、水島）で開設し、必要に応じて祝日でも安心して出勤ができる体制を整えています。



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。

2016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220人が受講しました。



シニア人材の雇用拡大

当社では、技能・技術の伝承や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。2017年3月時点で、約600人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。

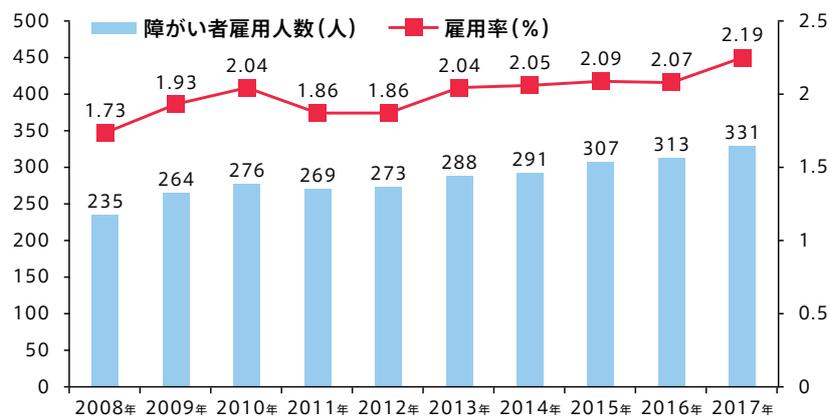
障がい者の雇用促進

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。

当社の2017年4月時点での障がい者雇用率は2.19%（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。

障がい者雇用に関しては、2007年4月に設立した特例子会社「株式会社MMCウイング」を通じても推進を図っており、岡崎製作所と水島製作所の2箇所計47人の知的障がい者を雇用しています。同社は設立から11年目に入り、ハローワーク、県内の障がい者就労・支援センターや特別支援学校から就労に関するお問い合わせを多数いただくなど、地域での認知度も定着しています。また、従来より、自社での雇用に止まらず、特別支援学校・就労支援施設からの現場体験実習の依頼を積極的に受け入れ、集団行動や仕事の進め方等について指導するなど、障がい者の就労支援にも協力しています。

障がい者雇用の推移^(※2)



(※2)：「障がい者の雇用等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。

社員意識調査の実施

個々の社員が能力を最大限に発揮して活躍できる環境づくりをするためには、実際に働く社員の声に耳を傾けることも重要だと認識しています。当社では、2013年度から、社員意識調査を実施することで、企業・組織・社員個人に影響を与える課題を洗い出し、各職場の意識改善や業務改善のための参考指標として活用しています。

2016年度はアライアンスパートナーである日産自動車における取り組みも参考に、個人用パソコンを配置している社員約7,000人を対象に、ウェブによる調査を実施しました。この調査で課題として浮かび上がった項目については、その改善に向けて各本部長の責任のもとにアクションプランを立案のうえ、活動をしていくことになります。

社員意識調査は今後も毎年実施し、その結果から導き出される課題を計画的に改善につなげるサイクルを確立することで、継続的に組織風土の改善を図っていきたいと考えています。

社会への取り組み



従業員への取り組み／労使間の対話



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。

2017年4月現在、当社労働組合には11,935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。2016年度は本社・労組本部間で計65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。

社会への取り組み



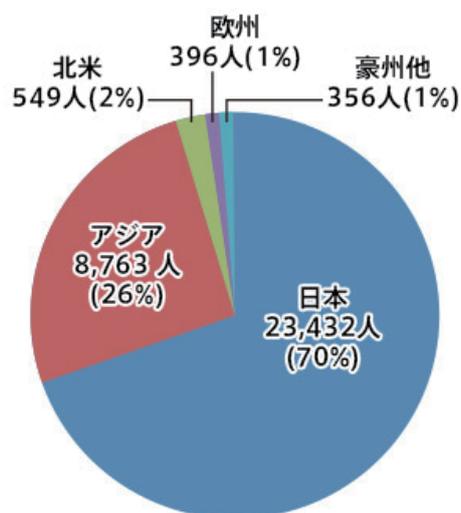
従業員への取り組み／人事関連データ



従業員数

		2014年度	2015年度	2016年度
単独従業員数	合計	12,848人	13,033人	13,222人
	男性	11,663人	11,806人	11,932人
	女性	1,185人	1,227人	1,290人
連結従業員数		30,498人	29,555人	29,604人
連結臨時従業員数		5,324人	4,515人	3,892人

地域別従業員数 (連結ベース合計33,496人)



従業員数の数値は、いずれも2017年3月31日時点

従業員の構成(単独)

		2014年度	2015年度	2016年度
平均年齢	男性	40.7歳	41.4歳	41.1歳
	女性	37.7歳	38.6歳	38.3歳
平均勤続年数	男性	17.1年	16.9年	16.7年
	女性	12.6年	12.5年	12.3年
離職者数		370人	511人	665人
定年		166人	276人	221人
自己都合		174人	205人	421人
会社都合		0人	3人	8人
転籍等その他		30人	27人	15人

新卒採用者数

		2014年度	2015年度	2016年度
新卒採用状況	合計	308人	335人	338人
	大卒・修士以上	194人	233人	230人
	短大・専門	4人	1人	2人
	高卒・他	110人	101人	106人

労働時間と有給休暇取得率

	2014年度	2015年度	2016年度
一人あたりの年間総労働時間	2,124時間	2,116時間	2,093時間
一人あたりの所定外労働時間	350時間	330時間	328時間
年次有給休暇取得率	82.2%	79.9%	81.6%

育児休業取得者数と復帰後定着率

		2014年度	2015年度	2016年度
育児休業取得者数	合計	53人	111人	86人
	男性	1人	3人	3人
	女性	52人	108人	83人
復帰後定着率 ^(※1)		100.0%	86.3%	91.9%

(※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	2017年7月時点
女性管理職 ^(※2)	人数	45人	49人
	比率	2.7%	2.9%
	うち部長職以上	3人	6人
女性役員 ^(※3)	人数	2人	2人
	比率	4.3%	5.1%

(※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、業界水準を考慮し職務区分に応じて決定しており、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。



活動方針・概要

Drive@earth



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、三菱自動車グループとしてグローバルに推進することを目指しました。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、この仕組みを活用して国内外グループ会社から収集した情報をウェブサイトに掲載するなど、情報公開に努めてきました。2017年度以降は、国内外のグループ会社とネットワークを強化し、社会貢献活動方針を三菱自動車グループとしてグローバルに展開、共有していきます。また、社員が社会的課題への関心と感受性を高め、積極的に活動することが社員の成長につながると考えのもと、引き続き地域のニーズにあった社員参加型の社会貢献活動に取り組んでいきます。

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	2016年度
支出額	約3.7億円	約3.8億円	約3.8億円
対経常利益比率	0.30%	0.36%	0.94%

(※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などの活動は含まない。

社会貢献支出額の内訳

	2014年度	2015年度	2016年度
各種寄付	292百万円	288百万円	272百万円
災害被災地支援	17百万円	22百万円	24百万円
その他 ^(※2)	58百万円	67百万円	87百万円
計	367百万円	377百万円	383百万円

(※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など

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。(2017年3月末現在3,164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
- バジエロ製造株式会社 (PMC)

「マッチングギフト」を実施

社員有志による「三菱自動車STEP募金」がNGOなどへ行った寄付に対し、会社として同額を寄付する「マッチングギフト」を、2016年度に初めて実施しました。2016年度は社員と会社で合計約410万円を、3団体に寄付しました。

支援した団体

- 特定非営利活動法人ワールド・ビジョン・ジャパン
- 公益財団法人オイスカ
- 公益財団法人みちのく未来基金

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。

▶ <http://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/contribution/blog/>



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仕組みで動いているの?」など、様々な質問が寄せられています。

2016年度は64件のお問い合わせにお答えしました。



こども向けパンフレット

自動車産業を勉強する小学5年生の社会科の教材として、無料で配布しています。



こども向けサイト「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利用いただくと、効果的に学習できます。



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。

2016年度は42校2,833人が受講し、2005年からの受講者累計は約32,000人となりました。



先生からの声

体験授業を通して、子どもたちは自動車会社がどれだけ環境に配慮して車をつくっているのかを学ぶことができました。電気自動車にも実際に乗せていただき、その静かさに子どもたちは驚いていました。実際に目にしたり体験したりすることで子どもたちの記憶にも残ったと思います。貴重な体験をさせていただき、ありがとうございました。

(東京都品川区立清水台小学校 教諭 脇田 学 様)

企業訪問学習 本社

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。

2016年度は14校73人の中学生が来社し、2002年からの累計は約1,100人となりました。



生徒からの声

エコカーの仕組みや商品企画・開発の流れ、『i-MiEV』の試乗など、貴重な体験やお話を聞かせていただきました。特に勉強になったことは、お客様や誰かのために役立つことを考えるということです。『i-MiEV』なども、自然に優しいだけでなく、電気が使えない被災者の役に立つことを知り、思いやりがあってこそつくれるものだなと思いました。この体験を学校生活、自分の進路に活かしていきたいと思います。

(山形県酒田市立第四中学校 3年生)



キッズニア

2006年10月の「キッズニア東京」に続き、2009年3月にオープンした「キッズニア甲子園」にも協賛し、運転免許試験場やレンタカーなどのキッズニア内のバ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。



スポーツ教室 岡崎 水島

地域の小・中学生や高校生などを対象に野球教室、ソフトボール教室、ラグビー教室、サッカー教室などのスポーツ教室を開催し、地域スポーツ振興に努めています。2016年度は、合計8回、546人を対象に指導を行いました。そのほか、地域の中・高生を対象に、通年で定時後や休日を利用し、ラグビーの指導も行っています。



参加した社員の声

サッカー教室では、多くの幼児や小学生に参加してもらい、サッカーを通して運動の楽しさを味わってもらうことができました。「第52回全国社会人サッカー選手権大会」で所属する三菱水島FCが優勝を果たし、さらなる活躍ができるよう日々練習に励んでいますが、今回の活動で子どもたちが笑顔でボールを追いかけている姿を見て、県内アマチュア最高峰のサッカーを今後も見せていけるように頑張っていきたいと思いました。

(水島製作所品質管理部 高瀬 翔太)



チャイルド・スポンサーシップ

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。2016年度は社員有志からの募金に会社からのマッチングギフトを合わせ約130万円、2009年度から累計約520万円を寄付しました。



©World Vision Japan

支援先からの声

アジア、アフリカ、中南米の12ヶ国で、子どもたちの健やかな成長を支えていただいています。たとえばエチオピアのエムベトちゃんは教育を受け、保健衛生の知識も増え、この地域全体の学力レベルと衛生環境が大きく改善しました。ご支援に心より感謝を申し上げます。

(特定非営利活動法人ワールド・ビジョン・ジャパン スポンサーサービス課 清海 陽子 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、「バジェロの森」がある山梨県早川町のヒノキの間伐材で作った積み木を、幼稚園などに寄贈しています。

2016年度は40ヶ所、2010年12月から累計163ヶ所に寄贈しました。



寄贈先からの声

「バジェロの中に積み木がいっぱい!」、手に取るとすぐに「何かいい匂いする~♪」と子ども達は天然ヒノキの良い香りに気付き、遊びだしました。社員の皆様の真心を伝えると「大事に使わなあかん!」と素敵な声が聞かれ、嬉しい気持ちになりました。「森の積み木」とともに「真心」も届けていただき、感謝申し上げます。

(社会福祉法人 志心福祉会 はなぶさ保育園 園長 谷口 久仁子 様)



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。



学生フォーミュラチームへの支援 岡崎

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。

2016年度は社員14人がスタッフとして大会運営をサポートしました。



絵本を届ける運動 田町 岡崎 京都 滋賀 水島

子ども向け図書の発行が少ないカンボジアやラオスなどの子どもたちに絵本を届けるため、公益社団法人シャンティ国際ボランティア会が主催する「絵本を届ける運動」に賛同し、支援しています。2016年度は社員およびその家族ボランティア100人が、日本語の絵本に現地語訳シールを貼る絵本づくりを行いました。



インドネシア:学生による日本語劇団「en塾」支援

2016年より、インドネシア学生による日本語劇団「en塾」の活動を支援しています。「en塾」はインドネシアで日本語を学習する大学生を中心としたボランティア劇団で、現在は日本でも公演を行っています。当社は日本での公演費用の一部を支援しています。



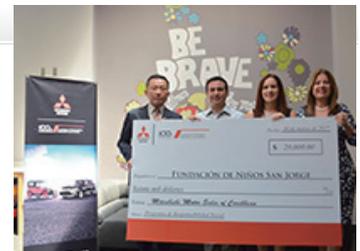
フィリピン:絵本配布活動や移動図書館車両の寄贈

フィリピンの生産・販売会社である三菱・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション（MMPC）は、NPO法人CANVASが行う、子どもの識字率向上およびフィリピンアートの啓発活動を支援しています。絵本の配布活動のほか、移動図書館の車両として「モンテロスポーツ」を寄贈しました。



プエルトリコ:治療が必要な子どもたちを支援

2016年12月～2017年3月、プエルトリコの販売会社である三菱・モーター・セールス・オブ・カリビアン・インク（MMSC）は、募金を目的としたステッカーを販売し、その売上金20,000ドルを手術など医療が必要な子どもたちを金銭的にサポートするNPO法人 San Jorge Children Foundation に寄付しました。



インドネシア:We Care We Shareプロジェクト

インドネシアの販売会社である三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア（MMKSI）では、2010年から「We Care, We Share(WCWS)」活動を行っています。当初WCWSの活動は従業員が、孤児を招き1日両親として楽しい学習プログラムを行うというものでした。2014年度からは支援対象を小学生とし、学校の改修をしています。2016年度は政府の被災地支援計画に賛同し、3つの小学校修復を行いました。



タイ:Riding Bicycles to Schoolsプロジェクト

タイにおける生産・販売会社三菱・モーターズ・タイランド（MMTh）は、2017年3月、サケート県にある10ヶ所の学校に自転車200台を寄贈しました。テレビ局チャンネル3とともに、「Riding Bicycles to Schools」プロジェクトと銘打ち、これまで1,000台以上の自転車をタイ国内の学生たちへ寄贈しました。





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。



事業所地域における交通安全活動 岡崎 PMC MAE

事務所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。2016年度は、社員延べ1,603人が52回活動しました。

また、当社ならびにMAEの社員で構成する「三菱自動車セーフティドライバーズクラブ」ではクラブ会費の中から50万円を「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

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。2016年度は918冊、2010年7月から累計4,338冊を寄贈しました。



寄贈先からの声

交通安全は小学生にとって喫緊の課題です。学校では副教材や講話などで一斉に指導しています。今回、寄贈された三菱自動車STEP募金「交通安全絵本」は、子どもたち自らが手にして学ぶというアプローチの仕方です。図書室や教室での学びが、校外での生活に役立つことを願ってやみません。

（品川区立御殿山小学校 校長 藤井 英夫 様）





環境保全 Environment preservation



大切な地球環境の保全に貢献します。

バジェロの森 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、森林の保護や育成を行っています。また、社員のボランティア活動では、地域との交流にも取り組んでいます。

2016年度は早川町森林組合指導のもと、社員とその家族90人が植樹や下草刈りを実施したほか、新入社員約85人が下草刈りや森林内の水辺整備などを実施しました。



協働先からの声

バジェロの森の活動も、切り出し、植栽が終わり、育林の時期に入っております。

お陰様で、植栽木は順調に育っており、少しずつ森のサイクルを取り戻しつつあります。この活動は、森の元気を取り戻すのと同時に地域の元気も取り戻していただいております。地元住民の期待も大きくなっています。

(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

公益財団法人オイスカを通じ、子どもたちが学校の敷地などに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ヶ国で支援しています。

2016年度は社員有志からの募金に会社からのマッチングギフトを合わせ約40万円、2009年度から累計約180万円を寄付しました。



© オイスカ

支援先からの声

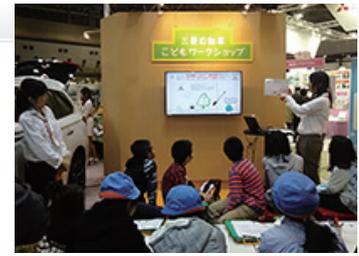
世界各地で深刻化する自然災害に対し、防災・減災につながるようにと、子どもたちとともに苗木を植え育てる活動に取り組んでいます。実践的な活動を通じて、周りの人々を愛するようふるさとを愛し、自ら行動できる子どもたちが育つことが私たちの願いです。継続的なご支援に、心から感謝しています。

(公益財団法人オイスカ 海外事業「子供の森」計画担当 諸江 葉月 様)



環境展示会「エコプロ2016」に出展 本社

環境展示会「エコプロ2016～環境とエネルギーの未来展」(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)に出展しました。当社はプラグインハイブリッド車『アウトランダー PHEV』を展示するほか、「製品へのAction!」「工場・販売店へのAction!」「社会と協力したAction!」と題し、環境への取り組みについて紹介しました。また、来場する子どもたちに、電動車の給電機能について説明し、家や外出先で取り出した電気の使い方を考えながら学べるワークショップを開催しました。ワークショップには3日間で約270人の子どもたちが参加しました。



生物多様性の保全活動 京都 滋賀 PMC

生物多様性保全活動の一環として、工場構内で在来種の植栽活動や周辺地域での外来種の除去作業などを行っています。2016年5月は京都工場で植栽したフタバアオイを京都府上賀茂神社へ奉納、パジェロ製造株式会社では岐阜県加茂郡坂祝町内で外来種のおオケイキングクの除去を実施しました。11月には滋賀工場構内「サギソウの湿地」で外来本草の除去を行いました。





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。
2016年度は全製作所合わせて約 38,000 人の見学者が来社しました。



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年度は合計 113 回、延べ約 1,600 人が参加しました。



「岡崎ぐるり早めぐりツアー」受け入れ 岡崎

岡崎市観光課と連携し、すでに催行されている「岡崎ぐるり早めぐりバスツアー」に当社岡崎製作所の「PHEV World」と三菱オートギャラリーを産業観光スポットとして組み込み、2016年度に初めて受け入れをしました。
2016年度は合計 4 回で 125 人のお客様にご覧いただきました。



トライアスロン大会の運営ボランティア 水島

2016年9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26人が運営ボランティアとして参加しました。大会前には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、2017年7月で創立15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。2016年度は5公演、累計で91公演となりました。



劇団員からの声

劇団「くるま座」は結成15周年を迎えました。発足当時から変わらないのは、中村座長の元気な笑顔と誉め言葉です。観てくださったお客様が笑顔で喜んでくださる姿に元気をもらって、ボランティアだからこそ味わえる面白さや経験を積みながら続けることができたとします。笑う門には福来る。今年も団員の皆で力を合わせて笑顔を届けてきます。

(法令監理部 森田 真理枝)



障がい者の就労支援活動 本社 岡崎 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

普段は施設の中にいて外との交流のない利用者（障がい者）が、社会に出て役割をもつことはとても貴重な機会となっています。パンの製造も、焼くまでの工程は利用者が行っています。ほかにもその日の売り上げを電卓で計算するなど、パンの販売活動を通じて少しずつ自分で考えてできることが増えてきました。今後も利用者が自分でできることができる機会を増やしていきたいです。

(社会福祉法人グロー 販売指導員 里見 基世 様)



中国「美しい村を探そう」プロジェクト GMMC

中国の生産会社である广汽三菱汽车有限公司（GMMC）は、「美しい村を探そう」をテーマにした活動を実施しました。2016年度からは訪問するエリアを広げ、湖南省や陝西省など6つの自治体にある16ヶ所の美しい村に延べ430人が訪問し、小学校の子どもたちへ学用品や奨学金、生活用品（衣類、本、バッグなど）合計6万元（約100万円相当）を寄贈しました。



フィリピン:『ストラーダ』をフィリピン赤十字社へ寄贈

2016年8月、フィリピンの生産・販売会社である三菱自動車・フィリピンズ・コーポレーション（MMPC）は、フィリピン赤十字社へ『ストラーダ』を寄贈しました。

寄贈式には、フィリピン赤十字社のリチャード・J・ゴードン会長兼CEOにもご出席いただきました。MMPC社長兼CEOは、「『ストラーダ』は厳しい天候や道路状況にも耐えられるため、フィリピン赤十字社の遠隔地での活動を助けると確信している」とスピーチしました。



インドネシア:レスキューカーで被災地域を支援

インドネシアの販売会社である三菱自動車・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア（MMKSI）では、オフロード機能を備えた『トライトン』をベースとしたレスキューカーをつくりました。この車を活用し、インドネシア赤十字社およびNGO団体 Aksi Cepat Tanggap（ACT）とともに、被災地域で過酷な状況におかれている人々に食糧を届けています。





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、様々な支援を行っています。

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、様々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続けてまいります。

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。2016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

車や絵が好きな生徒たちが参加してくれました。スケッチデモを見る真剣な表情が印象的で、何かを発見するきっかけになったとしたらとても嬉しく思います。

自分自身も、生徒たちとのコミュニケーションを通じて、また被災地支援の状況を見聞きして、商品をつくることの社会的な意味を改めて考えるきっかけになりました。

(デザイン戦略・企画部 後藤 淳)



「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。

2017年4月の植樹活動には社員ボランティア88人が参加し、2014年からの累計参加者は248人となりました。

参加した社員の声



被災地沿岸部での植樹ボランティア活動に初めて参加しました。ほとんど何も無い状態の「千年希望の丘」を見て、そして設置された慰霊碑の高さが津波の高さであったことを知り、言葉を失いました。

本活動での植樹は、すぐに結果が出るわけではないですが、まさに「命を守る木」となるまで支援を続けなくてはならないと感じました。

(岡崎製作所管理部 座喜味 大河)

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。2017年4月には3人、2011年度からの累計では98人が当社に入社し、ともにクルマづくりに励んでいます。

「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合計5台設置しています。

2016年度は約250万円、累計約960万円を一般社団法人プロジェクト結コンソーシアムが石巻市でサポートする「結のいえ保育園」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ときを考えたとき、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。対象となる奨学生は2017年3月時点で約640人です。

2016年度は社員有志からの募金に会社からのマッチングギフトを合わせ約240万円、2013年から累計約790万円を寄付しました。



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、京都、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。

2016年度は約37万円を寄付しました。

自然災害被災地への主な支援

2016年度			
時期	災害	支援内容	支援先
9月	岩手県岩泉町での平成28年台風第10号土砂災害	『アウトランダー PHEV』5台、『デリカ D:2』5台を無償貸与。	岩手県岩泉町
4月	平成28年熊本地震	<ul style="list-style-type: none"> ・義援金500万円。 ・『アウトランダー PHEV』20台を無償貸与。 ・社員ボランティア26人による南阿蘇村での瓦礫撤去作業など。 	熊本県



ENVIRONMENTAL REPORT 2017
三菱自動車 環境報告書



Drive@earth



表紙のいきものたち

当社は、生物多様性保全の活動の一つとして、当社事業所において生態系調査を行っています。

詳しくは「社会との協働/生物多様性保全の取り組み」をご覧ください。

(<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/environment/society/>)

① アマガエル(岡崎地区)

② ニホンカモシカ(滋賀工場)

③ オオタカ(岡崎地区)

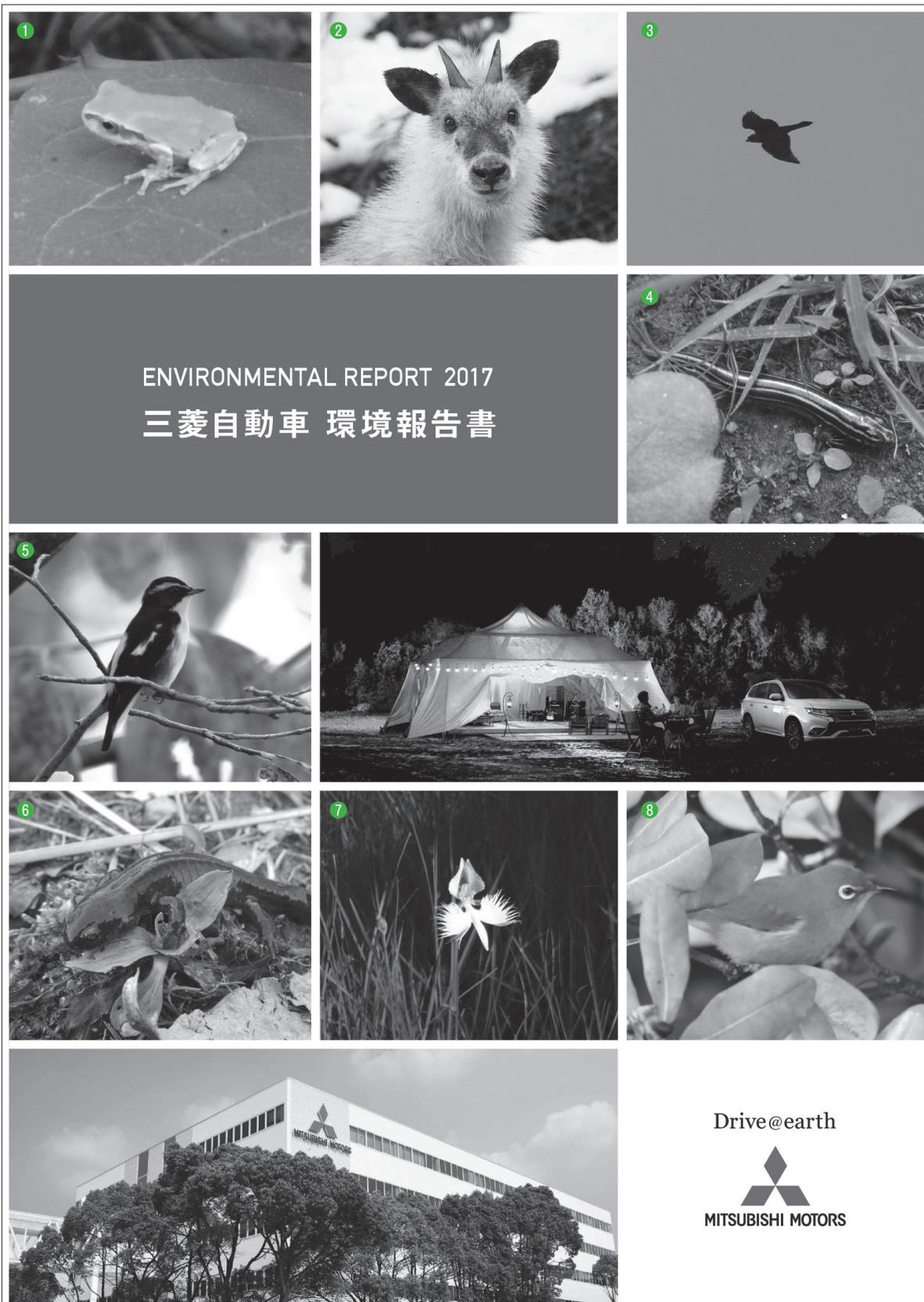
④ ヒガシニホトカゲ(岡崎地区)

⑤ キビタキ(滋賀工場)

⑥ カスミサンショウウオ(滋賀工場)

⑦ サギソウ(滋賀工場)

⑧ メジロ(岡崎地区)



環境への取り組み

Drive@earth



取り組み方針 / 環境担当役員メッセージ

クルマは、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、クルマ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、CO₂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

大道正夫

環境への取り組み

取り組み方針 / 三菱自動車環境指針



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



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CO₂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CO₂を排出します。

このCO₂排出の多くを走行段階が占めるため、クルマの燃費・CO₂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CO₂排出量の低減を進めています。CO₂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



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。

EVで先駆け、『人と地球との共生』を目指す



* 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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



当社は、「環境行動計画」を策定し、グループ全体の目標を定め、環境への取り組みを推進しています。

2015年度までは、環境行動計画の期間を5年間としていましたが、次期環境行動計画については、計画の実現性を高めるため、2017年度から始まる3年間の中期経営計画と内容を連動させる形で検討しています。この3年間の次期環境行動計画は、2017年秋頃に取りまとめる予定です。

2016年度は次期環境行動計画への移行期間と位置づけ、1年間の行動計画を策定し取り組みました。自動車走行時のCO₂排出量低減や生産でのCO₂排出量低減など18項目で目標を達成しましたが、電動車生産比率など3項目で目標未達成となりました。

2016年度取り組み結果一覧

商品・技術

評価 ○:目標達成 ×:目標未達成

項目	2016年度目標	2016年度取り組み結果	評価
地球温暖化防止			
自動車走行時のCO ₂ 排出量低減	● グローバル平均で19%低減 (2005年度比)	● 19.1%低減	○
電動車の商品ラインアップ充実と販売地域の拡大	● 電動車の生産比率 3.0%	● 2.7%	×
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	● プラグインハイブリッド車の開発を推進し、17型『アウトランダーPHEV』を市場投入	○
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	● 新型車開発における軽量化を推進	○
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	● 新規リサイクル技術の調査を実施(日・米・欧)	○
	● 電池リユース実証試験への参画	● 電池リユース事業化に向けた実証試験実施(日)	
使用済み自動車・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	● 32.6%	×
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	● 排ガス規制への適合状況を確認	○
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	● 各国動向調査を実施し規制改正に対応	○

事業活動

項目	2016 年度目標	2016 年度取り組み結果	評価
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)	● 32%低減	○
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)	● 28%低減	○
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)	● 3.4%低減	○
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)	● 48%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) ^{*1} 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)	● 91%低減	○
環境汚染防止			
生産での環境負荷物質の排出低減	● 塗装面積あたりの VOC ^{*2} 排出量 35g/m ² 以下 (ボディ・バンパー塗装)	● 37.9g/m ²	×

社会との協働

項目	2016 年度目標	2016 年度取り組み結果	評価
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	● スマート充電システム導入に向けた対応を推進	○
電動車両の活用拡大	● 電動車のさらなる価値向上に向けた取り組みの推進	● V2H 機器の使用実態調査を実施	○
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	● 岡崎製作所での生態系調査を実施	○

推進基盤の強化

項目	2016 年度目標	2016 年度取り組み結果	評価
環境マネジメント			
LCA ^{*3} (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	● 『トライオン』の LCA 結果を WEB サイトで開示	○
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	● 連結環境マネジメント対象会社を範囲拡大し選定	○
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	● 「グリーン調達ガイドライン」を改定し取引先へ展開	○
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トガイドラインに則った開示情報の充実	● GRI のガイドラインを参考に「環境報告書」の開示内容を拡大	○
	● 環境に関する重要課題 (マテリアリティ) の設定	● 有識者ヒアリングに向け、環境に関する重要課題 (マテリアリティ) 案を設定	

※1 部品の状態で輸出し、現地の工場を組み立てること。

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

※3 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。

環境への取り組み

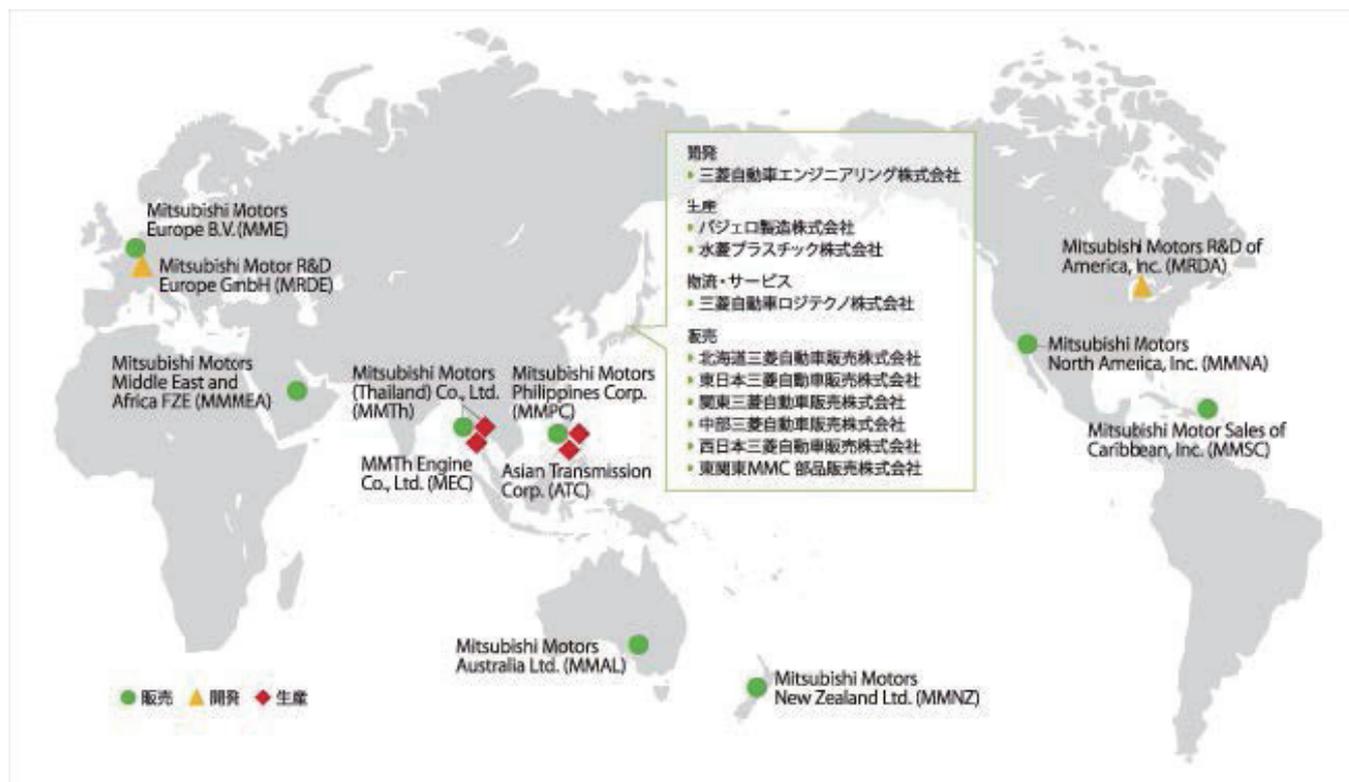
環境マネジメント / 環境マネジメントの体制

当社は、「環境会議」を1993年から開催しています。社長のほか各業務担当の役員が、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。この環境会議の審議結果は取締役会に報告しています。

また当社は、2010年度から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、営業など業務分野ごとに環境への取り組みの活性化を図り、クルマ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。

さらに、国内外の生産、開発、営業などの各拠点におけるCO₂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充実させていきます。

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・販売会社

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)	ハジエロ製造(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)	青森三菱自動車販売(株)
東日本三菱自動車販売(株)	茨城三菱自動車販売(株)
関東三菱自動車販売(株)	駿遠三菱自動車販売(株)
中部三菱自動車販売(株)	京都三菱自動車販売(株)
西日本三菱自動車販売(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



当社は、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。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

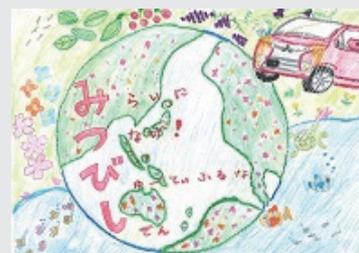
2016年度の取り組み

■ Plan! 2016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! 2016年度実績

管理職昇進者研修や、技術系社員を対象としたエンジニア研修に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。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を配信したほか、社員や家族の環境意識を促すため、「環境月間子ども絵画コンテスト」を開催し、社員の子どもたちから美しい自然をテーマにした絵画を募集し、優秀作を表彰しました。



社長賞受賞作

■ Check! 2016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。



環境月間子ども絵画コンテスト審査風景

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

当社は、公害防止関係法令などの環境規制に対して、過去に発生した違反事案を教訓に、専任部署による関係部署への遵守活動支援やチェック活動を実施し、規制遵守を徹底しています。

また、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、法令遵守体制および環境マネジメントシステムの中で明確な役割・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「法的不適合報告書」をコンプライアンス部署へ提出し、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。

2016年度の状況

当社およびバジェロ製造（株）における2016年度の状況は次の通りです。

環境関連の事故は、次の通り2件発生しましたが、いずれも社内の定期点検などで発見され、関係する県や市へ速やかに報告しています。

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。

当社及びバジェロ製造（株）は、機器・設備の日常管理を強化するとともに、同様の事故が発生しないよう事案を社内及びバジェロ製造（株）に周知し、再発防止に取り組んでいます。

< 2016年度 環境関連事故 >

1. 水島製作所において、熱交換器の型式を誤認したため、フロンガスを回収せずに廃棄した結果、意図せずフロンガスを大気放出した。
2. 水島製作所において、大雨に伴う溢水により、排水中の油分が倉敷市の協定値を超過した。

苦情については、京都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。

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	2016年度		2015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	234	1,281	286	1,688
	地球環境保全コスト	311	13	883	6
	資源循環コスト	5	874	0	828
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	1,851	0	1,928
管理活動コスト	ISO14001の認証維持、社員教育、モニタリング	0	706	49	620
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	1,358	34,651	964	33,535
社会活動コスト	環境体験授業活動、地球環境活動支援、環境関連団体への寄付、環境情報公開	17	150	0	217
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	3	79	0	23
合計		1,928	39,604	2,182	38,845

	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	581	890	690	787

(2) 環境保全効果

分類	環境パフォーマンス指標 (単位)	2016年度	2015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)	6,010	6,442	432
	輸送におけるエネルギー使用量 (千GJ)	267	308	41
	PRTR対象物質投入量(取り扱い量) (t)	1,644	1,628	▲ 16
	取水量(千m ³)	3,439	3,805	366
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)	329	369	40
	輸送におけるCO ₂ 排出量(千t-CO ₂)	18	21	3
	PRTR対象物質の排出量・移動量(t)	409	411	2
	廃棄物総発生量(千t)	107	127	20
	廃棄物直接埋立処分量(t)	32	31	▲ 1
	総排水量(千m ³)	2,640	2,990	350
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)	212	247	35

(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	2016年度	2015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	1,597	1,808
費用節減	省エネルギーによるエネルギー費の低減	1,861	1,647
	節水による水道代の低減	13	▲ 11
	省資源またはリサイクルによる廃棄物処理費の低減	▲ 18	178
	梱包資材のリサイクルによる梱包資材費の低減	251	322
合計		3,704	3,943

- 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・CO₂排出量および荷主としての輸送量は当社分のみ）
- 按分により集計したものを含まず。
- 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。

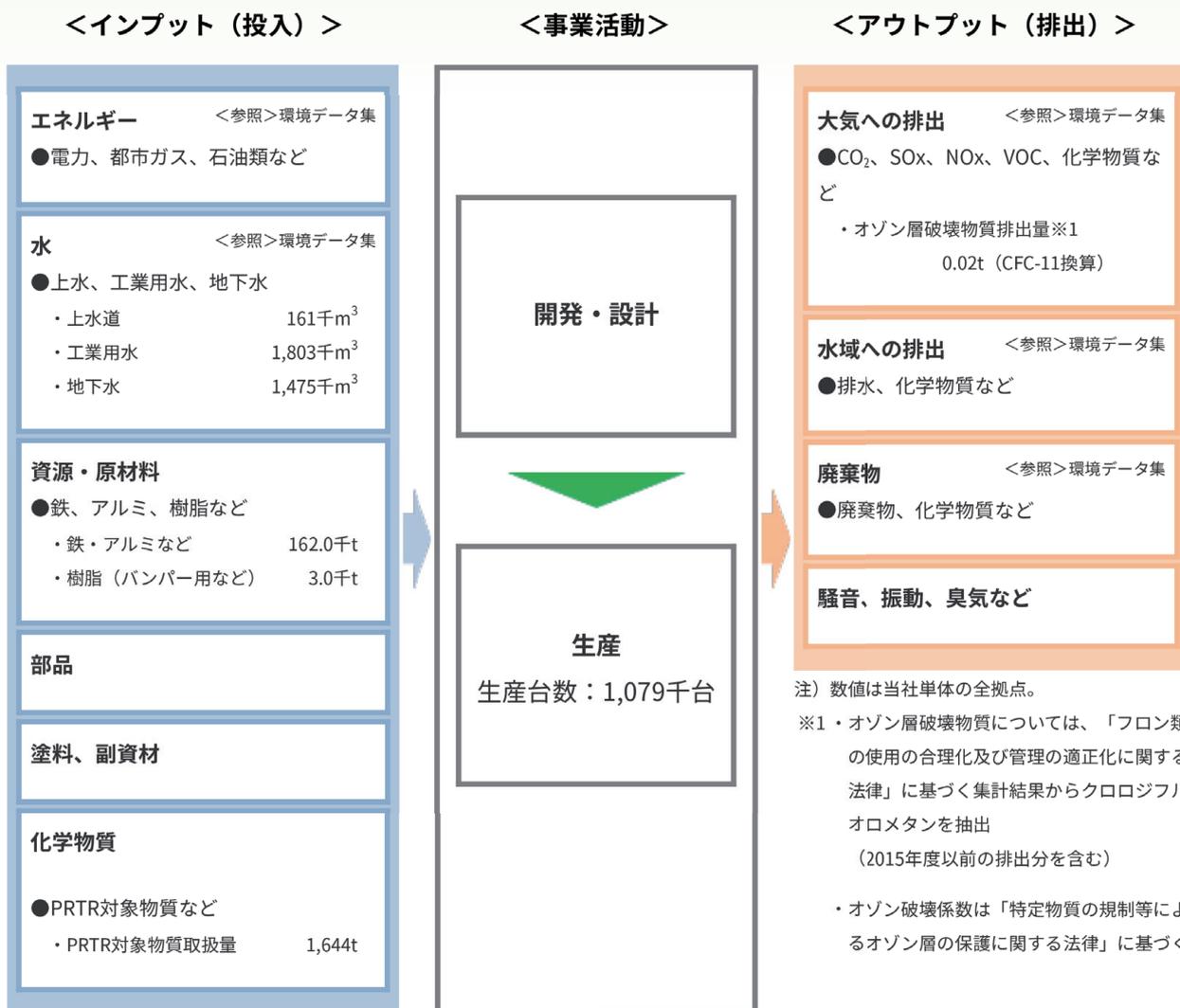


環境への取り組み

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

2016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。

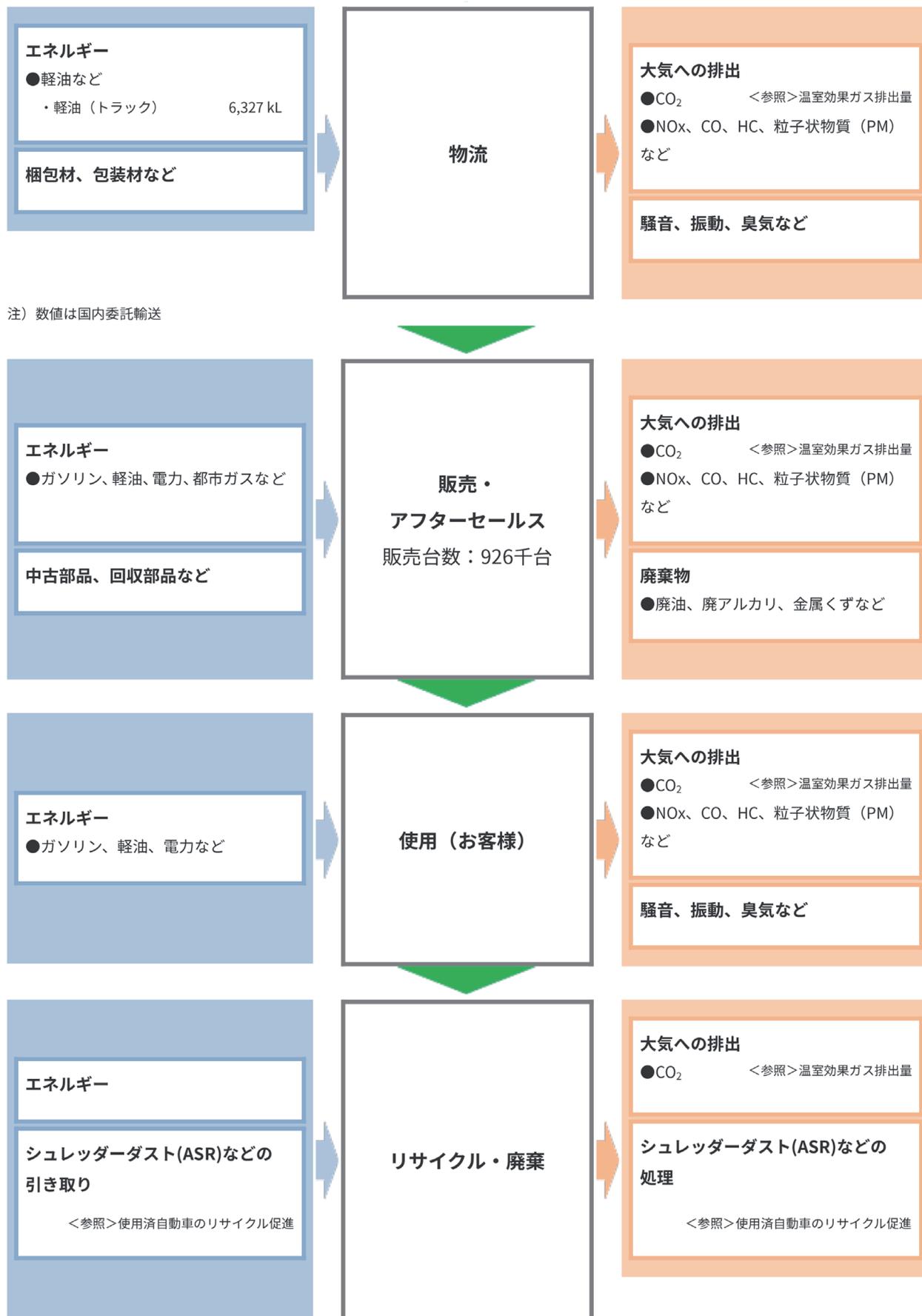


注) 数値は国内生産拠点

注) 数値は当社単体の全拠点。

※1・オゾン層破壊物質については、「フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律」に基づく集計結果からクロロジフルオロメタンを抽出 (2015年度以前の排出分を含む)

・オゾン破壊係数は「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律」に基づく

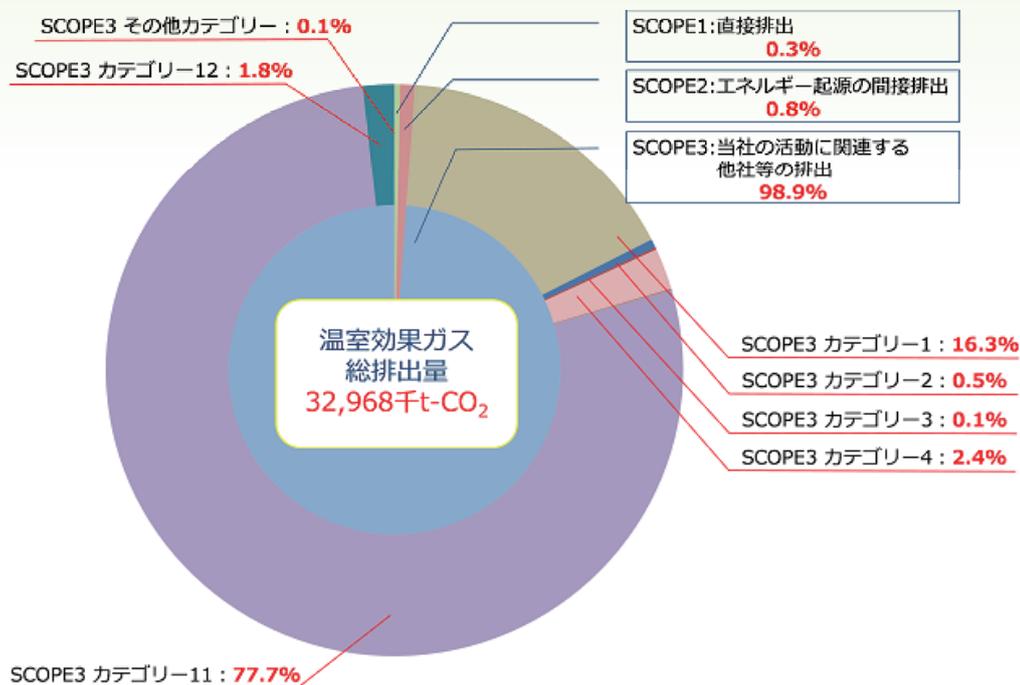


注) 数値は国内委託輸送

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

2016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、32,968千t-CO₂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	104	連結
SCOPE2		エネルギー起源の間接排出	271	連結
SCOPE3	カテゴリー 1	購入した製品・サービス	5,390	連結（生産のみ）
	カテゴリー 2	資本財	159	単体
	カテゴリー 3	SCOPE1,2に含まれない燃料・エネルギー ^{※1}	42	連結
	カテゴリー 4	輸送、配送（上流）	772	連結
	カテゴリー 5	事業活動から出る廃棄物	10	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	25,623	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	575	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	5	独立系販売会社の一部
	カテゴリー 15	投資	—	—
小計			32,593	
合計			32,968	

※ 1：上水・工業用水を含む

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

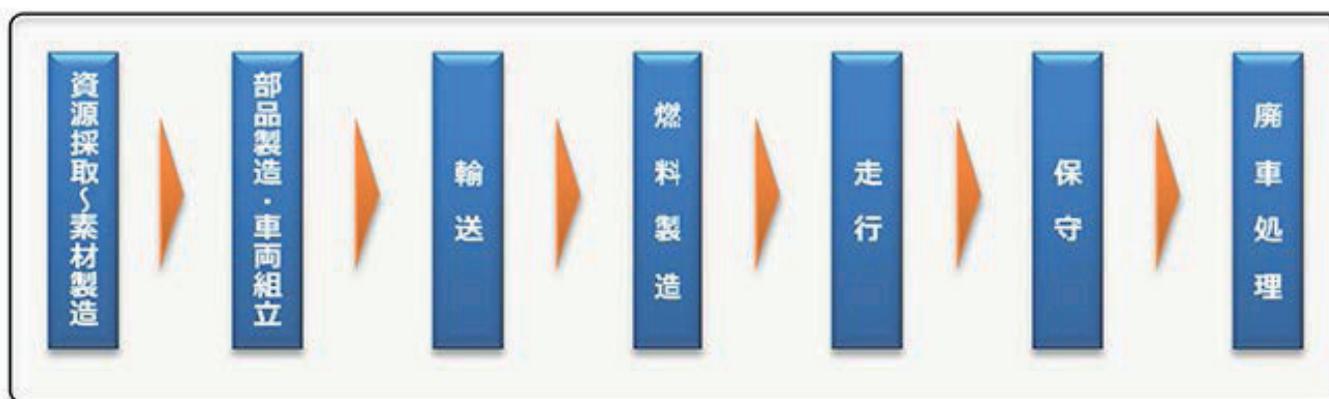
LCA(ライフサイクルアセスメント)とは、部品や製品の生産から廃棄までのライフサイクル全体の環境負荷を定量化し評価する手法です。

クルマの場合、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CO₂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CO₂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CO₂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

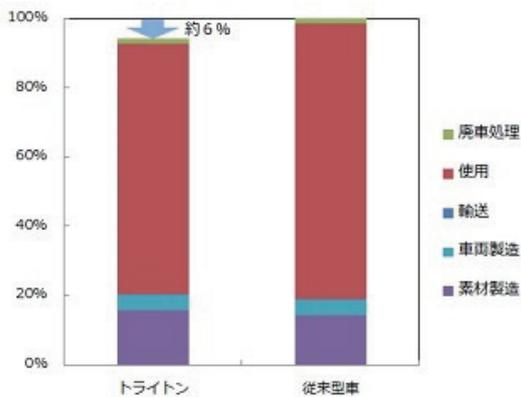
環境対応の先行開発部品や生産技術、電動車、新型車などにLCAを実施し、ライフサイクルCO₂排出量について、従来型の部品や車両との比較を行っています。結果は開発可否の判断、開発の狙いの効果確認などに活用しています。

【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	開発継続可否の判断
	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

『トライトン』のLCA結果

『トライトン』（2014年11月発売）は、従来型車と比べて、ライフサイクルCO₂排出量を低減しています。



2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

既評価車種のLCA結果の開示検討

■ Do! 2016年度実績

2014年11月発売の『トライトン』のLCA結果を開示しました。

■ Check! 2016年度自己評価

当初の計画通り、進捗しました。

■ Action! 今後の課題・計画

今後も引き続き、車両・部品のLCAを実施し、情報を開示していきます。

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CO₂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CO₂排出量の低減に取り組んでいます。走行時のCO₂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。



「アウトランダー PHEV」

燃費向上技術の開発

CO₂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。

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

- 『ek スペース』『ek スペースカスタム』改良モデルの市場投入
- 『デリカ D:2』ハイブリッドの市場投入

■ Do! 2016年度実績

『ek スペース』『ek スペースカスタム』改良モデルの市場投入

2016年12月に、軽自動車『ek スペース』『ek スペースカスタム』を大幅改良して市場投入しました(日本国内)。ターボエンジン搭載車のオートストップ&ゴー(アイドリングストップ機能)に、時速13km以下になるとエンジンを停止してガソリンの消費量を抑えるコーストストップ機能を追加することで、燃料消費率(JC08モード)を0.2km/l向上させ、2WDで22.2km/l、4WDで20.4km/lを達成しました。



『ek スペース』



『ek スペースカスタム』

『デリカ D:2』ハイブリッドの市場投入

コンパクトミニバン『デリカ D:2』にハイブリッドモデルを新たに追加し、2017年1月に市場投入しました(日本国内)。デュアルジェットエンジン、駆動用モーター、高電圧リチウムイオンバッテリー、5速自動マニュアルトランスミッション(5AMT)で構成される、EV走行を可能としたパラレル方式のハイブリッドシステムを採用し、燃料消費率(JC08モード)32.0km/lを達成しました。



『デリカ D:2』ハイブリッド

■ Check! 2016年度自己評価

計画通り、『ek スペース』『ek スペースカスタム』改良モデルおよび『デリカ D:2』ハイブリッドを市場投入し、CO₂排出量低減を推進しました。

■ Action! 今後の課題・計画

今後も、電動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。

環境への取り組み

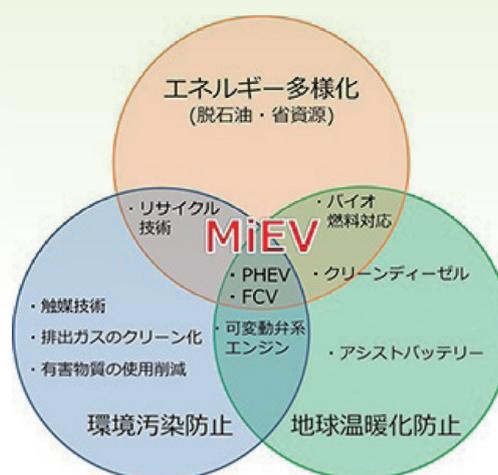
商品・技術 / 電動化技術の開発



クルマに求められる環境配慮には、「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」などが挙げられます。当社は、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、様々な取り組みを推進しています。

その中でも、「MiEV^{*1}」シリーズに採用されている電動化技術をこれらの環境配慮における当社のコア技術として位置付け、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。



新しいクルマの価値

大容量のバッテリーにより、レジャー・旅行先における家電製品の利用が可能になり、災害時には非常用電源として利用^{*2}することも可能です。（「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}の電力を利用可能です。）

さらに、クルマを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可能です。

このように電動車は、「止まっても価値のある」クルマとして、さらに普及しつつあります。



※ 1 Mitsubishi innovative Electric Vehicle の略称。

※ 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には含まず）

※ 5 Vehicle to Home の略称。

- 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、電気とモーターで走行するため、走行中にCO₂などの排出ガスを一切出さないクルマです。当社は、世界で初めて量産型の電気自動車として『i-MiEV』を2009年に市場投入しました。

『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に、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』

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商用車として考えた場合、ガソリンより低価格な電気で行くため、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』

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』

プラグインハイブリッド車は、バッテリーに充電した電気で行き、残量が少なくなるとエンジンで発電して走行します。

『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プラグインハイブリッド EV 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、バッテリー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、CO₂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CO₂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、燃料をいかに無駄なく燃やすか、吸気抵抗やしゅう動部分の摩擦をいか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の開発を進めています。

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

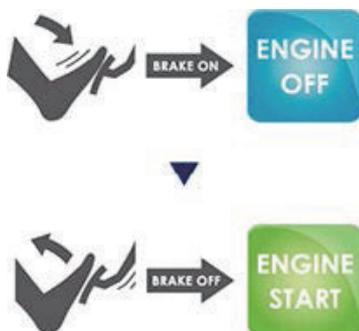


新「MIVEC」は、低燃費を追及した可変バルブタイミング機構です。

吸気バルブリフトを運転条件に合わせて連続的に変化させ、吸気抵抗を抑制することで、吸入時のエネルギー損失が低減するため、燃費向上に効果があります。

アイドリングストップ 「AS&G」

Auto Stop & Go



「AS&G」は、停止・発進に合わせて、自動的にエンジンをストップ・スタートさせるアイドリングストップ機能です。停車中に排ガスを排出しないため、燃費向上に効果があります。

また、コースストップ機能付「AS&G」は、減速時からエンジンを停止させます。

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

エンジンでの損失のうち、排気損失、冷却損失、機械的摩擦損失、ポンプ損失、補機類駆動損失が燃費に影響します。

エンジンフリクションは、このうちの機械的摩擦損失で、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シリンダ内の燃費ガスの力を受けて運動する際に、主にそのしゅう動部分で発生する摩擦損失です。

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しています。

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
- オイル攪拌抵抗の低減
オイル量の最適化

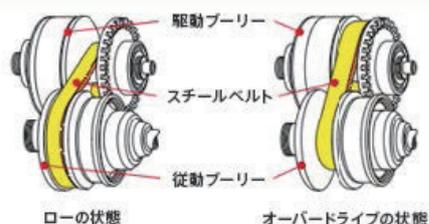
環境への取り組み

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。

CVT Continuously Variable Transmission



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

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

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ことにより、アイドリング・加速・クルーズなどの走行条件下での発電を抑制する技術です。エンジン負荷を軽減することにより、燃費向上を図っています。

エコドライブ支援

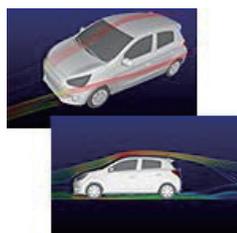
お客様によるエコドライブをサポートするため、装備を拡大しています。コンビネーションメータ内やセンターインフォメーションディスプレイ内に、エコランプや燃費計などのエコドライブ支援表示を装備しています。

エコドライブ支援装備の例（アウトランダー）



- **ECO（エコ）ランプ**
燃費に良い運転状態のときに点灯します。
- **燃費計**
平均・瞬間燃費を表示します。
- **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します。
- **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します。
- **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します。

エアロダイナミクス



燃費を考慮して空力性能を向上させています。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します。

軽量化技術



軽量化により燃費向上を図っています。安全性の向上にむけた、ボディサイズアップによる重量の増加を、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させています。

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

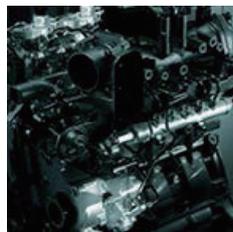
ディーゼル車に対しては、1970年代以降、日、米、欧などの各国で、一酸化炭素（CO）、炭化水素（HC）、窒素酸化物（NOx）、粒子状物質（PM）の排出量が規制されています。当社は、規制導入当初から燃焼技術の改善などに取り組んできました。これらの規制に対しては、VGターボチャージャーやコモンレール式燃料噴射システムなどによる燃焼コントロールと、NOxトラップ触媒、DPF（ディーゼル・パティキュレート・フィルター）など後処理技術をシステム化したクリーンディーゼルエンジンを開発して対応しています。

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の抑制に寄与します。

コモンレール式燃料噴射システム



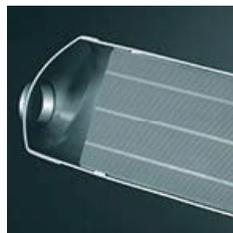
高圧燃料ポンプ、高圧燃料を蓄えるコモンレール（蓄圧容器）、電子制御インジェクター（燃料噴射装置）などにより、不完全燃焼によるPMやNOxの発生を抑制します。

NOxトラップ触媒



有害なNOxを無害な窒素に変換します。

DPF（ディーゼル・パティキュレート・フィルター）



PMの排出量を大幅に低減します。

【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『バジェロ』



クリーンディーゼルエンジン
「4M41 型」を搭載しました。



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

日本向け『デリカD:5』



クリーンディーゼルエンジン
「4N14 型」を搭載しました。



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

※ 1 Direct Injection Diesel の略称。

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

- 北米向け ULEV^{※2}70 車の投入拡大
- ※ 2 Ultra Low Emission Vehicle の略称：超・低排出ガス車。

■ Do! 2016年度実績

北米向け『ミラージュ』『ミラージュ G4』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。

■ Check! 2016年度自己評価

目標通り、北米向け ULEV70 車の投入を拡大しました。

■ 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。



北米向け『ミラージュ』



北米向け『ミラージュ G4』

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、車室内の VOC（Volatile Organic Compounds）を低減しています。

VOC とは、揮発性有機化合物のことで、ホルムアルデヒドやトルエンなどの常温で揮発しやすい有機化合物を指します。VOC は、目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じる、いわゆるシックハウス症候群の要因とされています。クルマの車室内では、主に内装部材に使われている接着剤や塗料などから発生します。

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。

▶ URL:http://www.jama.or.jp/eco/voc/voc_03.html

取り組み状況

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方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。

<VOC低減策の例※>

	改良部位	改良内容
VOC発生源に対する低減策	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に対する低減策	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、2005年に自動車リサイクル法が施行され、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、2003年にリサイクル可能率が認証要件となるELV指令が施行され、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見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、販売修理交換バンパー再生材をスペアタイヤカバーや、バッテリートレイに採用しています。

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

- 3R 設計推進
- 再生材を使用した部品の採用

■ Do! 2016年度実績

- 3R 設計推進
2016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の採用
再生材を使用した部品については、販売修理交換バンパー再生材を『アウトランダー PHEV』のスプラッシュシールドなどに採用しています。

■ Check! 2016年度自己評価

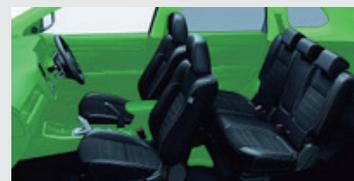
車両開発時に、「リサイクル設計ガイドライン」にしたがって3R設計を取り入れ、リサイクル可能率などの開発目標を達成しました。

■ 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、省資源化および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>

2016年度に一部改良した『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



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。

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（自動車破砕残ざり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。

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[※]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。

※ 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、本指令の要求事項に適合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。

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016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! 2016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、要求事項に適合させました。

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97.8%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! 2016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。

 [URL:http://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/environment/recyclelow/result2016.html](http://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/environment/recyclelow/result2016.html)

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）の使用低減を推進するとともに、欧州のリサイクル法となる ELV 指令をはじめ、化学物質に関する REACH 規則^{*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（揮発性有機化合物）、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、欧州と同様の規制がアジアの新興国にも広がりがつつあります。

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

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の MMTh（タイ）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。

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

継続生産車の環境負荷物質規制適合と低減

■ Do! 2016年度実績

IMDS による材料データ管理によって、2016 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低減の確認を行いました。

■ Check! 2016年度自己評価

2016 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低減を進めます。

環境への取り組み

事業活動 / 生産での取り組み



当社は、クルマの生産・販売を中心とした自動車メーカーです。

クルマは、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、クルマの生産活動は、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CO₂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



京都製作所



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クルマ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CO₂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塗装工法を採用し、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CO₂排出量を低減しています。



水島製作所

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。

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

国内・海外工場（MMTh、MEC、MMPC）での生産1台あたりのCO₂排出量を2005年度比30%低減

■ Do! 2016年度実績

1台あたりのCO₂排出量は2005年度比で32%低減となっています。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
 - 空調機の調整
 - 塗装乾燥炉の調整

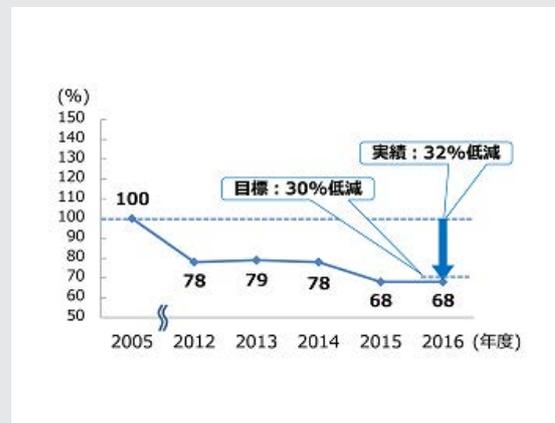
■ Check! 2016年度自己評価

国内・海外工場での生産1台あたりのCO₂排出量低減率は、2016年度低減目標30%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、CO₂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。

国内・海外工場での生産1台あたりのCO₂排出量指数



対象拠点

- 当社：岡崎製作所、水島製作所、京都製作所
 - 国内関係会社：パジェロ製造（株）、水菱プラスチック（株）
 - 海外関係会社：MMTh、MEC、MMPC
- CO₂排出量換算係数は、購入電力 0.381kg-CO₂/kWh、都市ガス 2.348kg-CO₂/m³、灯油 2.491kg-CO₂/L、A重油 2.709kg-CO₂/L

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}の排出低減

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 排出量を低減しています。

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



水性塗装工場の塗装システム

NO_x・SO_x^{※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 NO_x ボイラーの導入、低 NO_x バーナーの使用を推進し、NO_x 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、SO_x 排出量を低減しています。

※ 2 NO_x: 窒素酸化物。SO_x: 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低減しています。

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016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! 2016年度実績

VOC の排出低減

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 排出量の低減を図りましたが、38g/m² に増加しました。

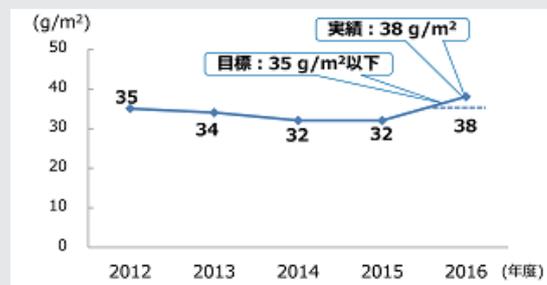
■ Check! 2016年度自己評価

生産ラインの移管や新色モデルの試作車製造によるシンナー洗浄回数の増加、生産におけるオーバースプレー箇所への対策の遅れなどにより、2016年度は目標未達成となりました。

■ Action! 今後の課題・計画

上記の増加原因を踏まえ、塗装工程の見直しなどにより、排出削減活動に努めます。

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、
バジェロ製造（株）、水菱プラスチック（株）

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調査・確認を行っています。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、防止策を講じています。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 の略称。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います。

当社は、誤処分を防止するために、社内の PCB 廃棄物管理状況を詳細に調査して、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。

2016年度は、岡崎製作所で使保管していた蛍光灯安定器 3457 台を適切に処理しました。

また、低濃度の PCB 含有廃棄物については、PCB 廃棄物特別措置法に基づいて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

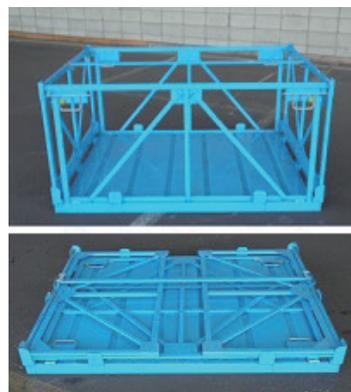
廃棄物や有価物（アルミ部品・鉄材などの売却可能な金属）を自社内で材料として再利用するほか、鋳物廃砂などの路盤材化、汚泥のセメント原材料化などによる再資源化を推進しています。

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すを組み立てること。



リターナブルラック

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016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46%低減（116kg/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83%低減（13kg/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! 2016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、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112kg/台で、2005年度比で48%低減しました。

廃棄物の直接埋立処分率は、0.03%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7.0kg/ケースで、2006年度比で91%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4.9t/億円で、2011年度比で48%低減しました。

■ Check! 2016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。

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、京都製作所

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、取水量の低減を中心に水資源保全の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・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）	木曾川	木曾川
MMTh（タイ）	ノンブライ貯水池など	下水道

国内生産工場での取水量低減の取り組み

取水量削減に取り組んだ結果、2016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6.6m³/台となり、2012年度比で18%低減しました。今後も引き続き、取水量の低減に取り組む、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

- 一 洗浄水の予備洗浄への再利用
- 一 浄化した排水の緑地散水への再利用

■ 用水の循環再利用

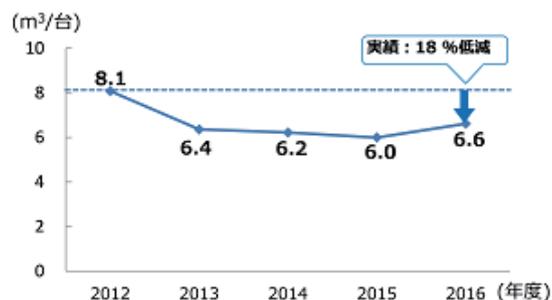
- 一 冷却水・温調用水のクーリングタワーによる循環再利用
- 2016年度循環水使用量：111百万m³

■ 雨水の利用

- 一 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、京都製作所、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

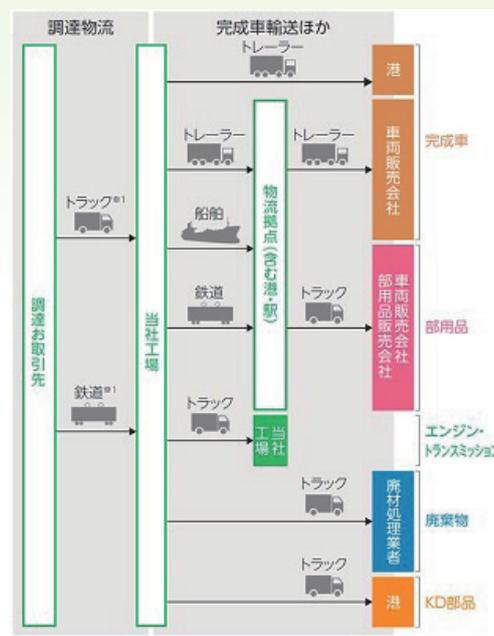
当社は、調達部品や製品の輸送の際のCO₂排出原単位(kg-CO₂/千t・km)に削減目標を設定し、目標達成に向けた取り組みを推進しています。

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

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

国内物流（調達物流、その他輸送）におけるCO₂排出原単位（輸送量あたり）を2006年度比0.3%低減

■ Do! 2016年度実績

国内物流におけるCO₂排出原単位は2006年度比で、3.4%低減しました。また、CO₂排出量（総量）も、前年値より約2.9千トン少ない17.9千トンに低減しました。

■ Check! 2016年度自己評価

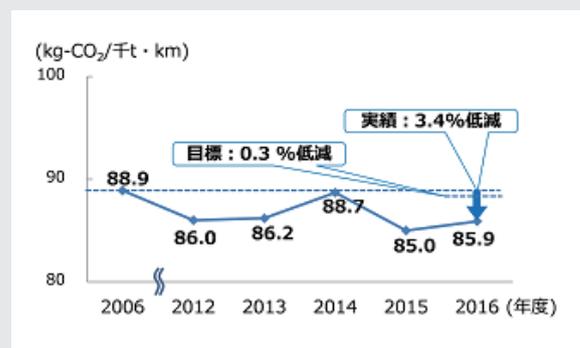
CO₂排出原単位の低減率は、低減目標0.3%に対し3.4%で目標達成しました。

■ Action! 今後の課題・計画

2017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排出原単位の低減に取り組みます。

- 完成車輸送および部用品輸送の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）
- 生産用部品の現地調達化による輸送距離削減
- 生産用部品の荷姿改善・詰め合わせ向上
- 部用品輸送の輸送ルート集約による積載率向上
- エンジン輸送における積み台数改善による積載率向上
- KD 部品のコンテナへの詰め合わせ向上
- 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

国内物流（調達物流、その他輸送）におけるCO₂排出原単位



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で、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。

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

- お取引先の環境負荷物質管理体制の改善推進
- グリーン調達ガイドラインの改訂とお取引先への展開・周知

■ Do! 2016年度実績

- お取引先の環境負荷物質管理体制の改善推進
環境負荷物質データの管理方法について、お取引先とのIMDSの入力に関する課題及び化学物質の規則に関する意見交換を実施し、改善を進めました。
- グリーン調達ガイドラインの改訂とお取引先への展開・周知
グリーン調達ガイドラインに『最新関連法規情報』と『サプライチェーン全体での外部認証の取得の対応』を織り込んで改訂し、すべてのお取引先へ展開しました。また、お取引先との新春懇談会や、年に一度行う調達方針説明会の場で、お取引先へ環境対応の重要性を説明しました。

■ Check! 2016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に努めるとともに、タイなどの主要な海外生産拠点も含めた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



クルマは開発・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、お客様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、電動車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。

電動車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利用いただけるようにしています。

また、電動車の意義と価値を知っていただくための次世代店舗「電動 Drive Station」を全国に順次展開しています。



「EV QUICK」看板



販売会社に設置した急速充電器

CO₂排出量の低減

オフィスや開発施設など社内の非生産拠点、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CO₂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。

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

- 非生産拠点^{※1}でのCO₂排出原単位20%低減（2010年度比）

■ Do! 2016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、対象拠点のCO₂排出原単位は、平均28%低減となりました。

■ Check! 2016年度自己評価

2016年度目標の20%低減を達成しました。

■ Action! 今後の課題・計画

CO₂排出の低減に向けて、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。

※1 対象拠点は以下の通り。

- 三菱自動車工業（株） 社内の開発・物流などの非生産拠点
- 国内非生産関係会社 7社
三菱自動車ロジテクノ（株）、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）
- 海外非生産関係会社 8社
MMNA、MRDA、MME、MRDE、MMSC、MMMEA、MMNZ、MMAL

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ではありませんが、事業活動が生物多様性に与える影響を把握するため、順次、生態系調査を行っています。その結果、滋賀工場は様々な希少種が生息している生物多様性の高い工場であることがわかりました。

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 滋賀工場 生態系調査（2013年） —いぎものずかんの発行（2014年） ● 滋賀工場いぎもの学習会（2013年） ● 岡崎製作所 生態系調査（2016年）
4. 社会との協働・連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

- 岡崎製作所での生態系調査の実施

■ Do! 2016年度実績

2016年2月から11月まで、岡崎地区（岡崎製作所および技術センター）で植物、哺乳類、両生類、爬虫類、鳥類、昆虫類の調査を実施しました。調査を通じて、岡崎地区の緑地を構成する植物を明らかにし、動物が緑地をどう利用しているかを把握しました。特徴的な種としては、環境省「レッドリスト」に登録されているハイタカ、オオタカ、ヤマトアシナガバチが発見されました。また、外来植物の存在など、今後の課題が明らかになりました。

■ Check! 2016年度自己評価

計画通り実施しました。

■ Action! 今後の課題・計画

岡崎地区において、今回の生態系調査で明らかになった課題を踏まえ、緑地の管理や社内啓発などを立案・実行する予定です。また、2017年度より新たに水島地区での生態系調査を開始します。



ハイタカ（環境省レッドリスト準絶滅危惧）



オオタカ（環境省レッドリスト準絶滅危惧）



ヤマトアシナガバチ（環境省レッドリスト情報不足）

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信頼して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」に掲載されています。



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・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。

参加している主な環境展示会・イベント

「エコプロ展」



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するとともに、ご来場者のご意見を伺っています。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。

「人とくるまのテクノロジー展」



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。

※ 1 2016 年度は参加していません。

2016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
4月	アウトドアデイ ジャパン 東京	代々木公園イベント広場 他(東京都)	『アウトランダーPHEV』での給電デモンストレーション
	GO OUT JAMBOREE	ふもとつばらキャンプ場(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
	モータースポーツ ジャパン2016 フェスティバル イン お台場	東京臨海副都心 青海地区(東京都)	『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
11月	EVフェスティバル2016	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、試乗会
12月	エコプロ2016	東京ビッグサイト(東京都)	環境への取り組みに関するパネル展示、『アウトランダーPHEV』の展示、試乗会

2016年度の取り組み

■ Plan! 2016年度目標

- GRI^{*2} サステナビリティレポート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
- ※ 2 Global Reporting Initiative の略称。

■ Do! 2016年度実績

- GRI サステナビリティレポートガイドラインに則った開示情報の充実
GRI のガイドライン第 4 版を参考に、環境報告書、Web サイトの情報充実を図りました。
特に、「環境データ集」の集計範囲を拡大するとともに、製品関連指標では、国・地域別の燃費データ、事業活動関連指標では、硫黄酸化物や窒素酸化物の排出量などを追加しました。
- 環境に関する重要課題(マテリアリティ)の設定
GRI ガイドラインの考え方にに基づき、当社における重要度とステークホルダーの期待から、環境に関する重要課題(マテリアリティ)の特定を進め、案を作成しました。

■ Check! 2016年度自己評価

当初の計画通り、進捗しました。

■ Action! 今後の課題・計画

当社は、2016年4月20日に燃費不正行為を公表し、会社の状況とステークホルダーの期待に大きな変化があったと認識しています。これを踏まえてマテリアリティを設定し、結果を公表します。また、そのマテリアリティに基づき、情報開示の充実に努めます。

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で、「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。

「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。

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、クルマ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。

2016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	「バジェロの森」	山梨県早川町	山梨県早川町公益財団法人オイスカ	4月、6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	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	生物多様性の保全活動 (サギソウの湿地保全)	京都製作所滋賀工場 (滋賀県湖南市)	(株)ラーゴ	11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 (59回)
		水島製作所 (岡山県倉敷市)	—	通年 (32回)
		京都製作所 (京都府京都市)	—	通年 (12回)
		京都製作所滋賀工場 (滋賀県湖南市)	—	通年 (9回)
		バジェロ製造株式会社 (岐阜県坂祝町)	—	通年 (2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	10月、11月
外来種駆除活動	「オオキンケイギク駆除作戦」	岐阜県坂祝町	岐阜県坂祝町	5月
	サギソウの湿地保全	京都製作所滋賀工場 (滋賀県湖南市)	—	11月

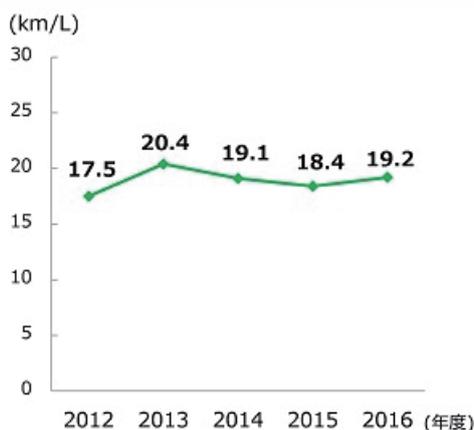


環境データ集



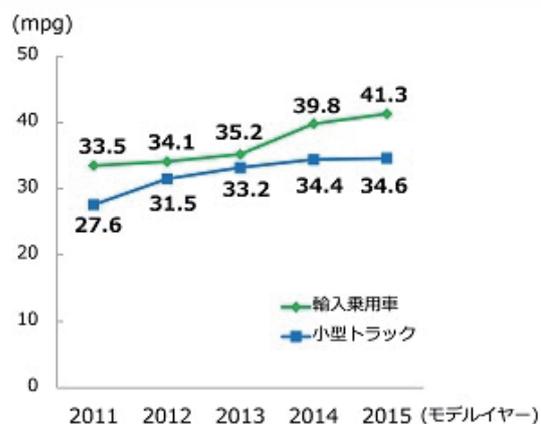
■ 製品関連データ(燃費・CO₂排出量)

日本における企業平均燃費(CAFE^{*1})



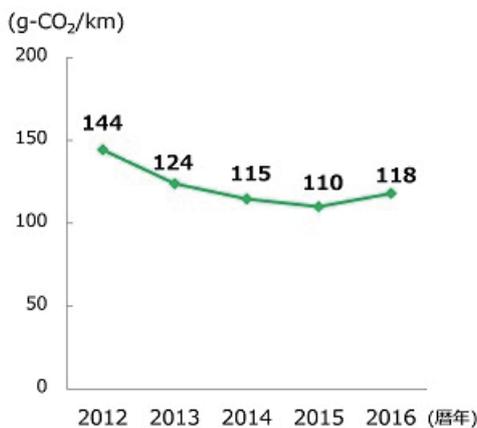
- 電気自動車、プラグインハイブリッド車を含みません。
- ※ 1 Corporate Average Fuel Economy の略称。

米国における企業平均燃費(CAFE^{*1})



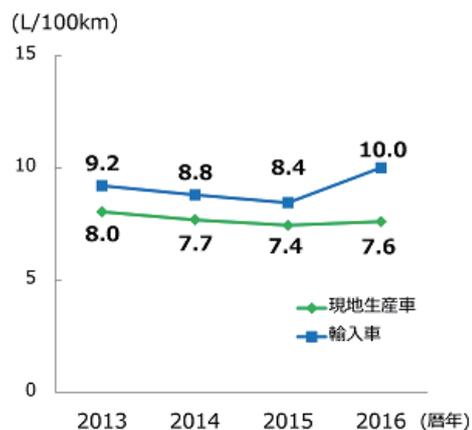
- 米国 EPA への届出値を掲載しています。

欧州における企業平均CO₂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。

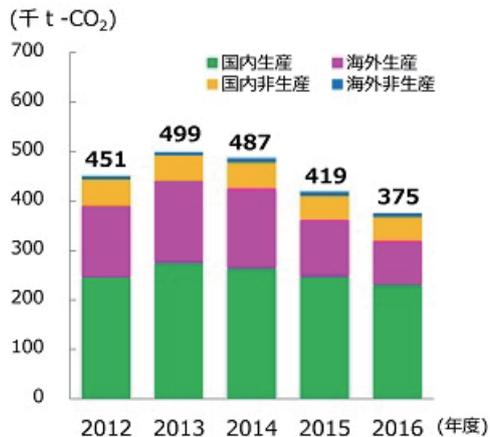
現地生産車：广汽三菱汽车有限公司による届出分

輸入車：三菱汽车销售（中国）有限公司による届出分

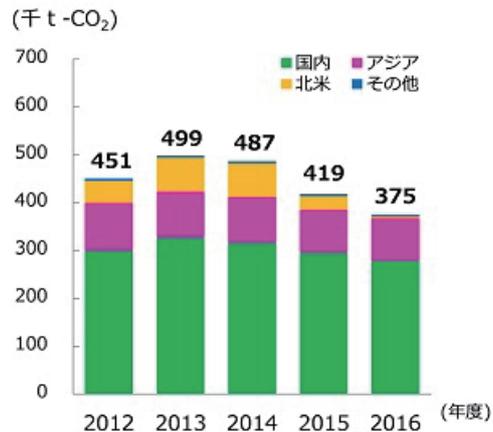
事業活動関連データ

対象拠点：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）
一部のデータについては、過去にさかのぼり、修正しています。

CO₂排出量（生産・非生産別）



CO₂排出量（地域別）



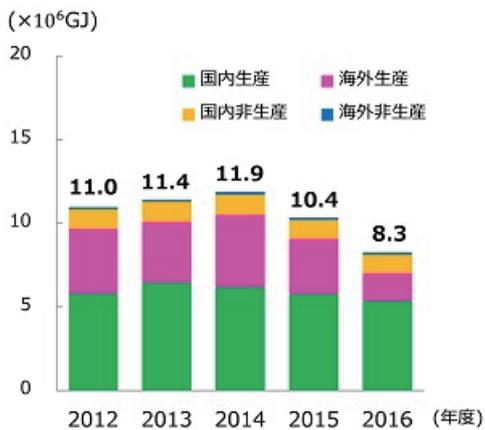
CO₂ 排出量換算係数

電 力：国内 0.381kg-CO₂/kwh

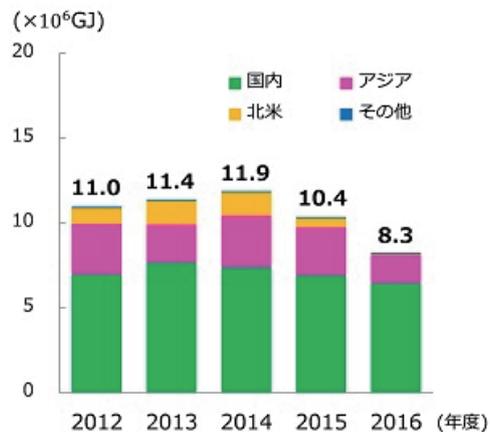
海外 IEA "CO₂ Emissions from Fuel Combustion (2010 edition)" の 2005 年値または各拠点入手の排出係数

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

エネルギー使用量（生産・非生産別）

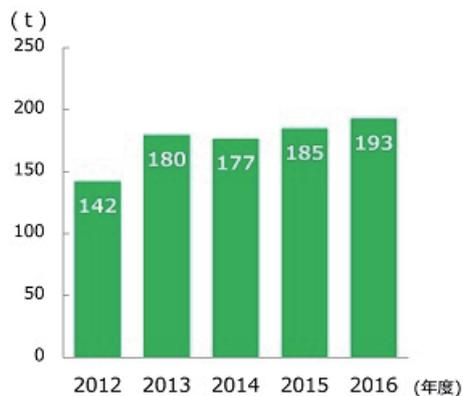


エネルギー使用量（地域別）



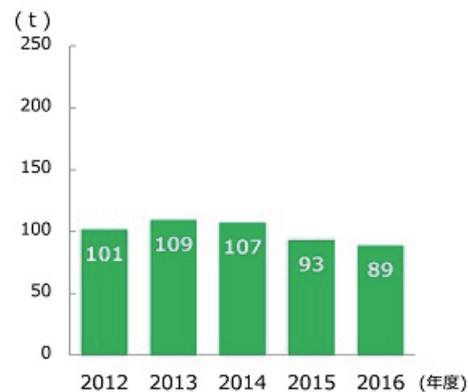
換算係数：「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」の換算係数など

硫黄酸化物 (SOx) 排出量



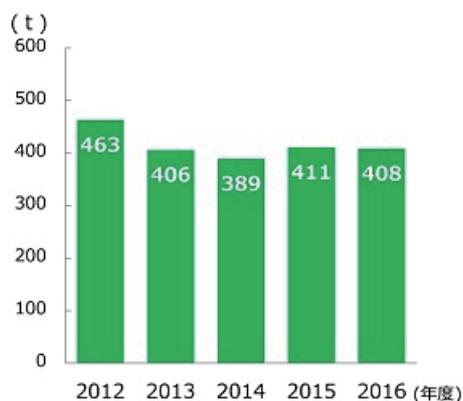
● 算定方法：使用燃料の硫黄分の重量を算定し、SO₂に換算

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



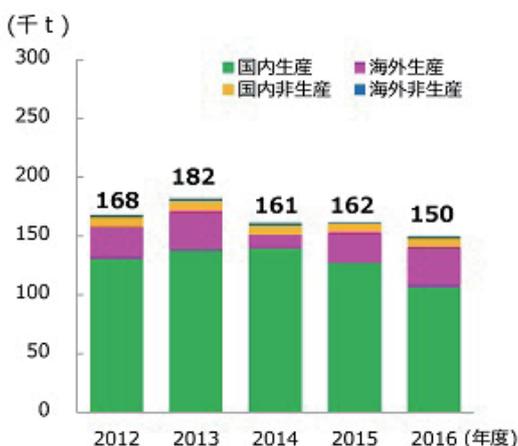
● 対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、京都製作所、パジェロ製造(株)

VOC排出量(塗装面積あたり)



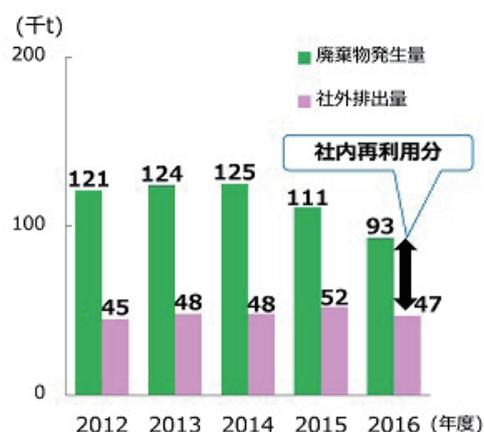
● 対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、パジェロ製造(株)、水菱プラスチック(株)

廃棄物発生量



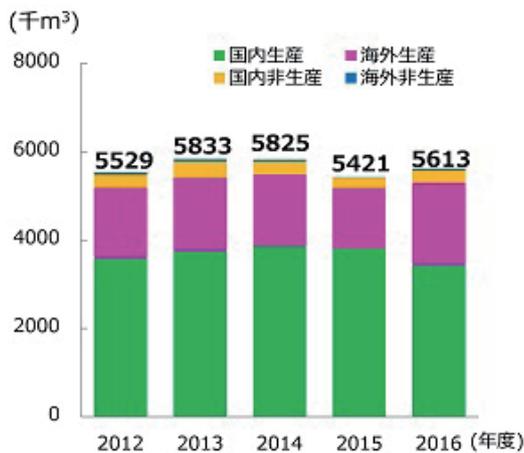
● 一部の海外関係会社を含みません。

廃棄物発生量と社外排出量(当社生産拠点)



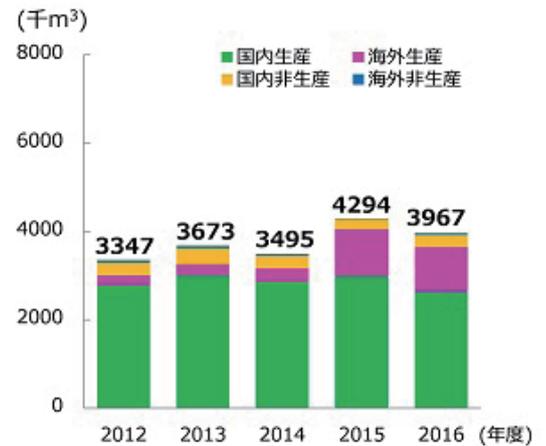
● 対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、京都製作所

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。
また、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、タバサナエ、フタスジサナエ
EN(絶滅危惧1B類)	1	昆虫類(具体的な種は非公開)

岡崎製作所・技術センター (調査期間:2016年)

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

三菱自動車CSRレポート 2017

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2017	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【P15～16】 事業等のリスク
組織のプロフィール			
項目	指標	三菱自動車 CSRレポート2017	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【P4～5】 事業の内容
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】 関係会社の状況
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）	—	有価証券報告書【P4～5】 事業の内容 三菱自動車の概要 投資家情報>業績・財務情報
G4-9	a. 組織の規模 <ul style="list-style-type: none"> ● 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【P11】 従業員の状況、【P12～13】 事業の状況

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【P11】 従業員の状況
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	—	有価証券報告書【P32】 大株主の状況
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【P15～16】 事業等のリスク
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2017	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【P6～10】 関係会社の状況
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2017	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2017	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	GRI ガイドライン対照表	—
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2017	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	投資家情報>コーポレート・ガバナンス 有価証券報告書【P43～49】コーポレート・ガバナンスの状況等
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	投資家情報>コーポレート・ガバナンス 有価証券報告書【P43～49】コーポレート・ガバナンスの状況等 コーポレートガバナンス報告書【P8】業務執行、監査・監督、指名、報酬決定等の機能に係る事項
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【P39～42】 役員の状況 コーポレートガバナンス報告書【P8】業務執行、監査・監督、指名、報酬決定等の機能に係る事項
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【P39～42】 役員の状況、【P43～49】 コーポレート・ガバナンスの状況等
G4-38	a. 最高ガバナンス組織およびその委員会の構成 <ul style="list-style-type: none"> ● 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【P39～42】 役員の状況、【P43～49】 コーポレート・ガバナンスの状況等 コーポレートガバナンス報告書【P4～7】取締役関係、監査役関係
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）	—	有価証券報告書【P43～49】 コーポレート・ガバナンスの状況等

G4-40	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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	有価証券報告書【P43～49】 コーポレート・ガバナンスの状況等 第48回定時株主総会決議ご通知
G4-41	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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【P32】 大株主の状況 コーポレートガバナンス報告書【P1】原則1-7 関連当事者間の取引
G4-42	<p>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役割</p>	CSR マネジメント	—
G4-43	<p>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会的知見を発展・強化するために講じた対策</p>	—	有価証券報告書【P43～49】 コーポレート・ガバナンスの状況等 コーポレートガバナンス報告書【P2】補充原則4-14-2 取締役・監査役のトレーニング
G4-44	<p>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</p> <p>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</p>	コンプライアンス	有価証券報告書【P43～49】 コーポレート・ガバナンスの状況等
G4-45	<p>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。</p> <p>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</p>	—	リスク管理 有価証券報告書【P15～16】事業等のリスク コーポレートガバナンス報告書【P8～9】リスク管理体制の整備状況
G4-46	<p>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</p>	—	コーポレートガバナンス報告書【P8～9】リスク管理体制の整備状況
G4-47	<p>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</p>	—	コーポレートガバナンス報告書【P8～9】リスク管理体制の整備状況
G4-48	<p>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</p>	—	—
G4-49	<p>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</p>	コンプライアンス	—
G4-50	<p>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</p>	—	—
G4-51	<p>a. 最高ガバナンス組織および役員に対する報酬方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 <p>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</p>	—	有価証券報告書【P33】 ストックオプション制度の内容、【P50】役員報酬等 コーポレートガバナンス報告書【P.7～8】インセンティブ関係、取締役の報酬関係
G4-52	<p>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</p>	—	有価証券報告書【P50】 役員報酬等 コーポレートガバナンス報告書【P7】インセンティブ関係

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2017	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2017	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【P57～58】 連結損益計算書
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【P15～16】 事業等のリスク
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【P81～84】 退職給付関係
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	CSR 特集 2017 > 電動車の普及 を通じて持続可能な社会を目指す	—
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	—
間接的な経済影響			
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2017	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> CO ₂ 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>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-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	環境への取り組み	—
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 > CO ₂ 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	—
G4-EN20	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	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-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>環境マネジメント>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、VII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2017	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	—
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>労使間の対話	—
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>安心して働ける環境づくり 従業員への取り組み>労使間の対話	—
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>社員一人ひとりが活躍できる環境づくり 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 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2017	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2017	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2017	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	—	有価証券報告書【P4～5】 事業の内容
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 CSR 特集 2017 >燃費不正行為に関する概要と対策 コンプライアンス>燃費試験における不正行為の再発防止策（コンプライアンス関連施策）の実施状況	—
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 CSR 特集 2017 >燃費不正行為に関する概要と対策 コンプライアンス>燃費試験における不正行為の再発防止策（コンプライアンス関連施策）の実施状況	—
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	コンプライアンス>燃費試験における不正行為の再発防止策（コンプライアンス関連施策）の実施状況	—

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: デューデリジエンス	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 2017 > 電動車の普及を通じて持続可能な社会を目指す 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	
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 2017 > 電動車の普及を通じて持続可能な社会を目指す 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	