

環境計画パッケージ

環境計画パッケージの構成

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

環境方針

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

(取り組みの方向性)

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

環境方針

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

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

環境ビジョン2050

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

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

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

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

2050年カーボンニュートラル実現を目指します

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

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

環境ビジョン2050

2015年12月、COP21においてパリ協定が採択され、地球の平均気温上昇を産業革命以前と比べ2°Cまでに抑制すること、1.5°Cまでの抑制に向けた努力を追求することが合意されました。三菱自動車は、このような社会の要請を認識し、電動車の普及とその社会的活用の促進を通じて、人類の発展と地球環境が両立した持続可能な社会の実現に貢献します。

気候変動対策

電動車と再生可能エネルギーの普及拡大を通じてカーボンニュートラルを実現し、気候変動による影響に強靱な社会の実現に貢献します。

資源循環

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

環境汚染防止

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

環境ターゲット2030

環境ビジョン2050で定めた30年先の目指すべき社会と取り組みの方向性に沿って、今後10年で取り組むべき事項を環境ターゲット2030として策定しました。目標の設定にあたっては、各種の外部シナリオや国際的な枠組みを参考にしました。

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

※1 Scope1：事業者自らによる直接排出(燃料の燃焼など)

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

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

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

環境ターゲット2030

下線：改定箇所

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

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

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

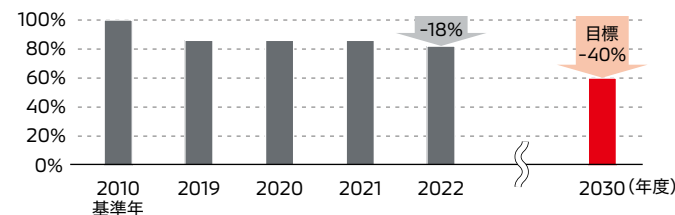
※7 事業活動CO₂排出量：Scope1およびScope2総量

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

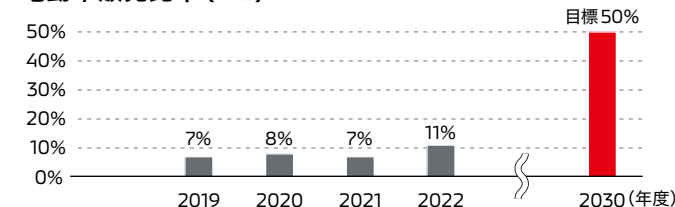
2022年度の主な実績は以下のとおりです。

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

新車平均CO₂排出量

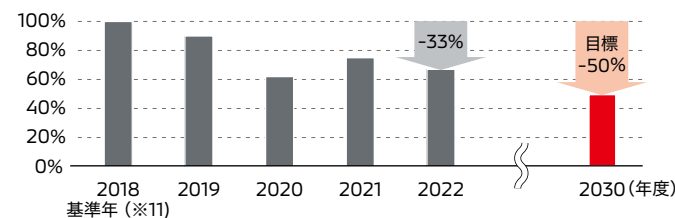


電動車販売比率(※9)



※9 卸売り台数ベース。自社ブランドの製品のみ

事業活動CO₂排出量(※10)



※10 Scope1およびScope2

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

策定の検討体制

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

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

〈2018年7月～2019年12月〉

サステナビリティ委員会

（委員長：執行役CEO（※1）、委員：関連本部長）

環境ワーキンググループ

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

〈2020年1月～10月〉

取締役会

経営会議

Small Circle

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

※1 2020年3月時点の役職

策定のステップ

2018年度に社内組織した環境ワーキンググループにおいて、経済成長や人口増加などグローバル社会の変化、および環境問題に関するデータを収集し、特に三菱自動車にとって事業の主要な地域については、地域社会の状況や環境に関連する政策など、深掘りした情報を収集しました。また、各国の販売台数や保有台数など当社の事業データや環境の取り組みの実績から事業特性を改めて整理するとともに、これまでの活動を総括しました。

これらのデータをもとに、それぞれの環境問題と当社の関係性を検証し、直接的に取り組むべき3つの環境課題「気候変動対策」「資源循環」「環境汚染防止」を特定しました。特定した課題については、IEA（※2）やIPCCなどの外部のシナリオや独自のシミュレーションなどから環境問題の長期的な展望を検討しています。また、当社の強みを最大限生かしつつ、地域に密着した貢献を果たすことを念頭に置いて、各マーケットの地理的観点やプラグインハイブリッド車（PHEV）など事業特性を踏まえた取り組み課題を整理しました。

これらの分析にもとづき、環境方針、環境ビジョンで示す取り組みの方向性を明文化し、環境ターゲットの取り組み項目と数値目標水準を設定するなど、環境戦略の全体像をまとめた環境計画パッケージを策定しました。

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

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

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

情報収集

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

分析

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

策定

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

レビュー

- **社外の有識者によるレビュー**