



三菱自動車 CSRレポート2018

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY REPORT 2018

会社概要	02
トップコミットメント	04
CSRマネジメント	06
三菱自動車のマテリアリティ	08
燃費・排ガス試験に係る不正行為に関する概要と対策	12
ESGパフォーマンス報告	
E nvironment	14
取り組み方針	15
環境マネジメント	21
商品・技術	25
事業活動	37
社会との協働	46
環境データ集	51
S ocial	54
安全・品質	55
従業員	64
人権	76
サプライチェーンマネジメント	78
社会貢献	81
G overnance	83
コーポレート・ガバナンス	84
編集方針	94
GRIスタンダード対照表	95

会社概要

社名 三菱自動車工業株式会社
(MITSUBISHI MOTORS CORPORATION)

設立 1970年 4月 22日

本社所在地 〒108-8410
東京都港区芝五丁目33番8号

事業内容 三菱自動車グループは、自動車およびその部品の開発、生産、販売、金融事業、保険の代理業を行っている。

ブランド MITSUBISHI MOTORS

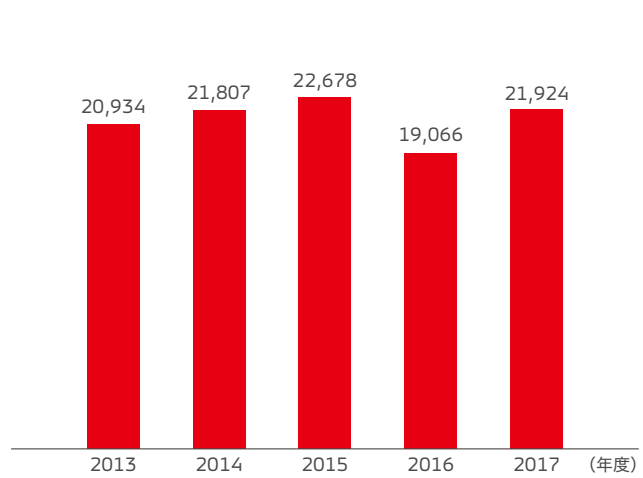
資本金 284,382百万円

発行済普通株式数 1,490,282,496株(含む自己株式)

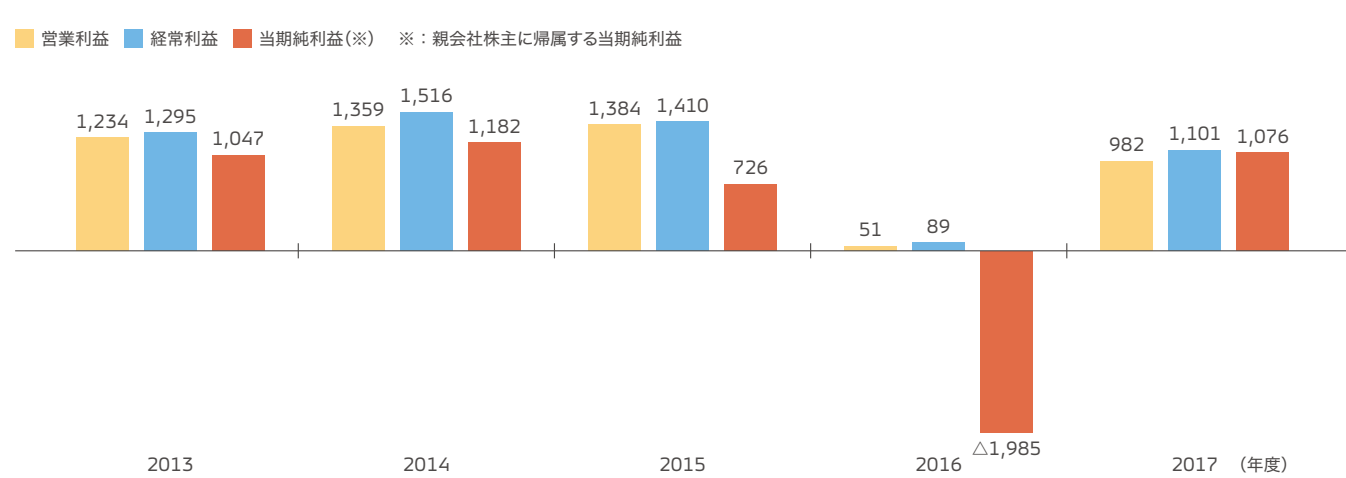
従業員数 連結:30,507人 単独:13,693人

(2018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



生産拠点	主要車両	日本、タイ、フィリピン、インドネシアの4ヶ国6拠点 (連結子会社含む)
	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)

		2015年度	2016年度	2017年度					
日本	生産台数	653	531	590	アジア	生産台数	490	533	661
	販売台数	102	80	98		販売台数	322	315	429
北米	生産台数	38	-	-	その他	生産台数	24	15	19
	販売台数	135	138	155		販売台数	283	214	230
欧州	生産台数	3	-	1	合計	生産台数	1,208	1,079	1,270
	販売台数	206	179	189		販売台数	1,048	926	1,101

※：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。

三菱自動車らしさを発揮したCSRで活力ある社会の創造に貢献します



経営環境の変化に対応し、 モビリティの新たな可能性を追求

自動車産業を取り巻く経営環境は大きく変化しています。例えばAIやIoTなどの新たなテクノロジーはモビリティにも取り入れられ、クルマの価値や役割が変わりつつあります。また、シェアリングの広がりは「クルマは所有するもの」という従来の常識を塗り替えていくでしょう。このような中、三菱自動車は2016年にルノー・日産アライアンスの一員となり、持続的成長に向けた歩みを始めました。

こうした内外の変化をチャンスに変えていくためには、自らも変革を起こしていかなければなりません。その決意のもと、当社は2018年度に新たなビジョン・ミッションを制定しました(P.6参照)。「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります」というビジョンと、その実現に向けた4つのミッションは、長期的視点から三菱自動車グループ全社が目指す姿を表明したものです。

また、急速に変わる世の中のニーズに対応するためには当社とは異なる強みを持ったパートナーとの協働も重要です。例えば電動車はバッテリー性能が大きな鍵を握っており、バッテリーメーカーとの連携が欠かせません。コネクテッドカーの分野も同様であり、2018年9月にはルノー、日産自動車、三菱自動車の3社はGoogleと技術提

携を結びました。このようなパートナーシップを通じて、従来難しいとされていた性能や装備の実用化を進めていきます。

世の中のニーズを見極め、新しいクルマづくりに活かすことで当社は社会に限りなく貢献できると考えています。

特定したマテリアリティのもと、 事業を通じた社会課題の解決へ

2015年、国連にて「持続可能な開発目標(SDGs)」が採択されました。三菱自動車はSDGsの重要性を認識し、有識者へのヒアリングや社内における検討を重ね、2018年度に環境・社会・ガバナンス各分野の様々な課題から当社が取り組むべきCSR重要課題(マテリアリティ)15項目を特定しました(詳細はP.8参照)。

15項目のマテリアリティすべてに役員クラスの担当責任者を定め、目標とKPIを策定しました。取り組みの進捗および成果は、私が委員長を務めるCSR委員会にてフォローしてまいります。

15項目の中でもステークホルダーの関心度と自社への影響度の両方の観点から特に重要度が高い以下のマテリアリティ6項目に関しては、役員をリーダーに指名し、より徹底したフォローができる体制としました。

- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供
- 製品品質、セールス・サービス品質の向上
- 事業を通じた地域経済への貢献
- 働き方改革
- コーポレートガバナンス・コンプライアンス

最初の項目は、「気候変動・エネルギー問題への対応」です。世界各地で記録的な豪雨や干ばつなどが発生し、地球規模で様々な環境の変化が起きています。

温室効果ガスの削減など、環境負荷の低減に取り組むことは自動車メーカーとしての責任であり、当社としては特に電動車を普及させていくことが、気候変動対策への貢献になると考えています。

一方で、いかに自然災害に備えるかという視点も重要です。例えば電力供給が止まった時にも電源として活用できる電動車は、災害に負けない強靱な社会づくりにも貢献しています。

2つ目の「道路交通事故の削減に寄与する製品の提供」については、予防安全技術の向上により、自動車事故の原因の9割といわれるヒューマンエラーの削減が可能だと考えています。また、万一、事故が起きてしまった際にも乗員と歩行者などの被害を軽減するための技術開発も進めています。

3つ目の「製品品質、セールス・サービス品質の向上」については、製品自体の品質向上だけでなく、販売やアフターサービスの品質も追求しています。その取り組みの一つと

して、三菱自動車・タイランド(MMTh)が2018年6月に開設した、販売およびサービスのトレーニングセンター「エデュケーション アカデミー」では、現地スタッフを育成し、お客様満足の上につなげています。

4つ目の「事業を通じた地域経済への貢献」については、国内外で様々な取り組みを行っています。海外では特に生産拠点を持つタイ、フィリピン、インドネシアにおいて政府との信頼関係を築き、投資・雇用・人材育成・技術移転という4つの貢献に加えて、現地生産車の輸出を促進することにより国益への貢献も期待されています。

日本国内においても 当社生産拠点と取引先や地域との関係を大切に考えています。2018年8月には岡山県と「EVシフトに対応した産業と地域づくり」に関する協定を締結しました。今後の本格的なEV時代に向けた産業振興やインフラ整備に、岡山県と連携して取り組んでいきます。

5つ目の「働き方改革」は、社員一人ひとりが「どういう生き方をしますか?」という問いかけでもあり、私自身の思い入れが最も強いものです。単に時間外労働時間の削減や有給休暇の取得促進などに限った話ではなく、増加傾向にある育児や介護を抱える社員が家庭と仕事の両立を図れるよう、様々な支援制度の充実にも努めています。さらに、社員自身が人生に幸せを感じられる取り組みが理想と考え、若手社員とともに会社のあり方を考える少人数の対話を開始しました。

6つ目の「コーポレートガバナンス・コンプライアンス」については、2018年6月の役員改選において社外取締役・監査役を増員し、業務執行の監督・監査の強化を図りました。



また、グローバルリスクコントロール担当役員のもと、グローバルな内部統制体制の構築を推進しています。

さらに、過去の反省を踏まえて、経営および役員・社員全員の業務の透明性を高め、コミュニケーションの向上に努めています。

三菱自動車という会社の存続を支えているのは、当社製品・サービスの直接のお客様ではない人も含めた、幅広い意味での社会です。CSRに取り組む上でもそのことを常に心に留め、三菱自動車らしい事業活動を通じて活力ある持続可能な社会の創造に貢献すべく、覚悟と決意をもって尽力してまいります。

三菱自動車工業株式会社
取締役 CEO

益子 修

CSRマネジメント ▶ 方針

三菱グループ三綱領

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。

所期奉公(しょきほうこう)

=期するところは社会への貢献

事業を通じ、物心共に豊かな社会の実現に努力すると同時に、かけがえのない地球環境の維持にも貢献する。

処事光明(しょじこうめい)

=フェアプレイに徹する

公明正大で品格のある行動を旨とし、活動の公開性、透明性を堅持する。

立業貿易(りつぎょうぼうえき)

=グローバルな視野で

全世界的、宇宙的視野に立脚した事業展開を図る。

ビジョン・ミッション

2018年4月、三菱自動車グループの社員が、未来を向き、同じ考えを共有し、一丸となって行動していけるように、新しく企業ビジョン・ミッションを制定しました。自動車業界は大きな変革期を迎え、また、三菱自動車の環境も大

きく変化しています。その中で私たちは、これまでよりも積極的に、いかに社会に働きかけていくのかを定めたものが、ビジョン(我々が創りたい社会)とミッション(ビジョンを実現する方法)です。

VISION

モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります

MISSION

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

自動車業界はパワートレインの多様化、クルマの知能化・IoT化などにより、次々と技術革新が生まれており、自動車の役割もハードとしての「クルマ」から交通システム全体としての「モビリティ」に変化しています。このような大変革期中、幅広くモビリティの可能性を検討し、誰もがいつでも・どこへでも自由に移動でき、見たいものを見て、会いたい人に会うことのできる、そのような機会を提供したいと思います。ビジョンには、人々の移動を効率化・最適化することで、個人の新しい挑戦や経済活動を促進し、社会全体の活性化に貢献していきたい、という思いを込めています。

CSRに対する考え方

社員一人ひとりの「MMC WAY」と「グローバル行動規範」の実践を通じて、当社は「ミッション」を遂行し、「ビジョン」を実現することを目指しています。多様なステークホルダーとの対話を通じて相互に理解を深めながら、クルマという身近な製品を中心とする事業活動を通じて、社会の持続可能な発展に貢献します。

VISION

創りたい社会

MISSION

ビジョンを実現する方法

MMC WAY

ミッションの達成に向けて、社員一人ひとりが実践しなければいけない心構えや行動

グローバル行動規範

すべての役員・社員が守るべき規範

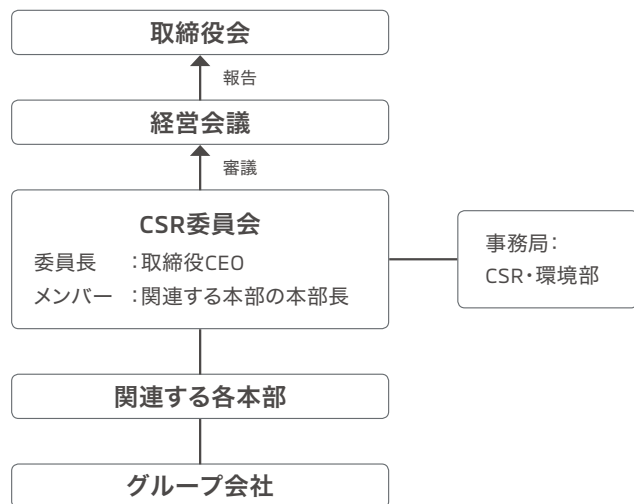
CSRマネジメント ▶ マネジメント

CSR推進体制

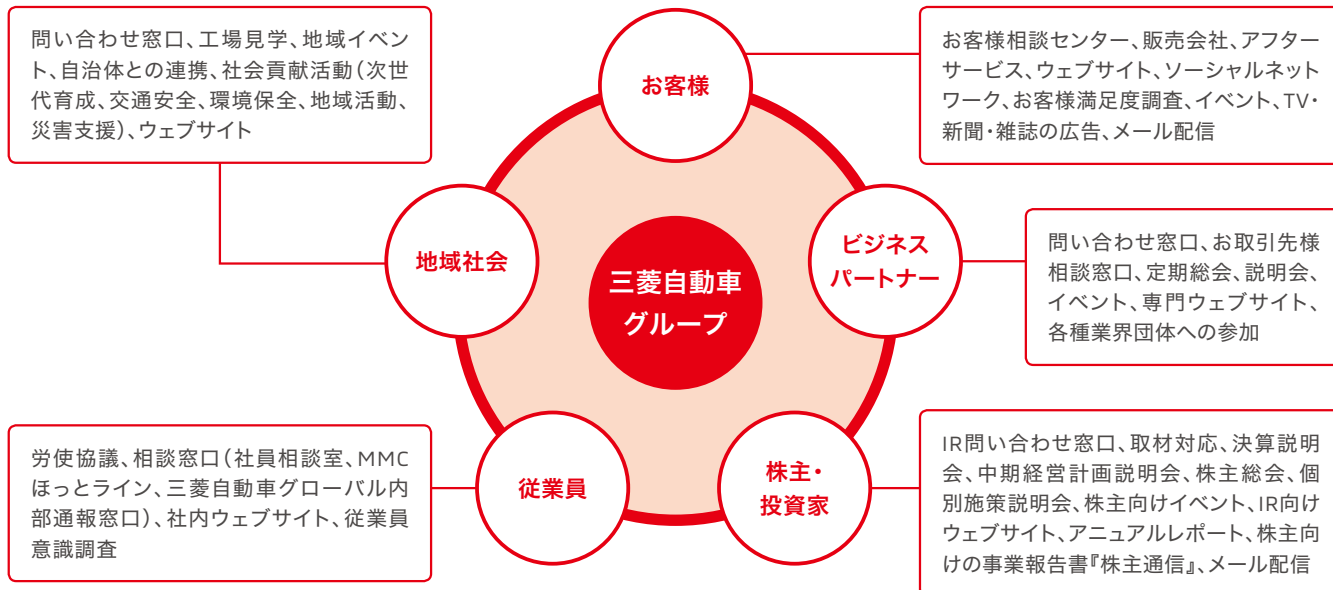
三菱自動車では、CSRにおける重要分野と考える環境、コンプライアンスについて、環境には環境担当役員、コンプライアンスにはグローバルリスクコントロール担当役員を置き、担当役員の指揮のもと、計画的に実行しています。

2017年度には、CEOを委員長とするCSR委員会を設置し、CSR重要課題(マテリアリティ)の特定やCSR目標の策定、取り組みの進捗確認などを行っています。

三菱自動車グループ全体でCSRを推進し、重要事項は定期的に取締役会まで報告する体制を目指しています。



ステークホルダーとの対話



外部団体への参画

- 一般社団法人日本経済団体連合会
- 一般社団法人日本自動車工業会
- 公益社団法人自動車技術会

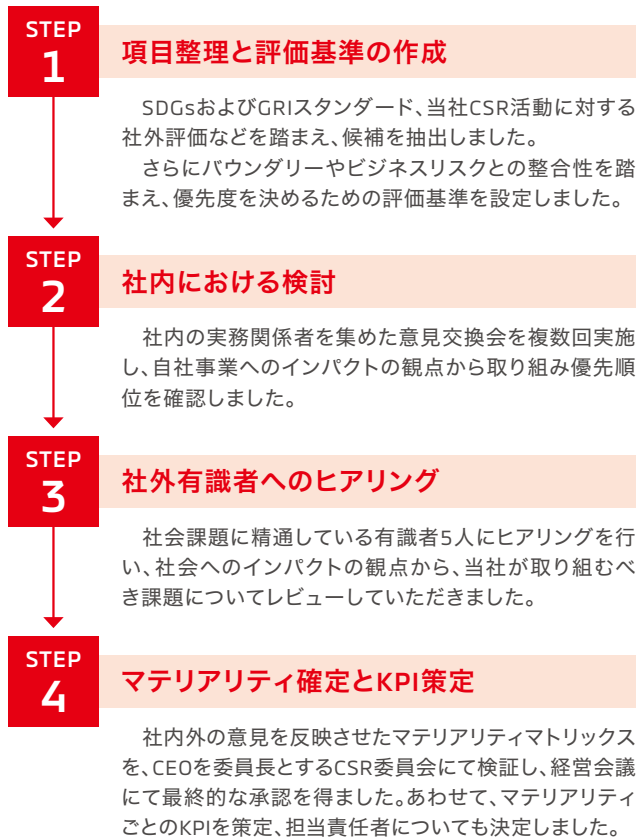
支持または参考にしている外部イニシアティブ

- ILO中核的労働基準、OECD多国籍企業行動指針
- ISO26000「社会的責任の手引」
- GRIスタンダード
- 国連「持続可能な開発目標(SDGs)」
- 一般社団法人日本経済団体連合会「企業行動憲章」

CSRマテリアリティの特定

特定のプロセス

三菱自動車では、2016年度より、社会の動向やステークホルダーの期待を踏まえ、GRIスタンダードなどを参考に、当社が取り組むべき重要課題の策定を進めてきました。マテリアリティの特定にあたっては、以下、4つのステップを踏みました。



特定されたマテリアリティ

E(環境)、S(社会)、G(ガバナンス)の各分野において、当社が取り組むべき優先課題は、以下の15項目に特定しました(E:5項目、S:8項目、E&S共通:1項目、G:1項目)。

三菱自動車のCSR重要課題








ステークホルダーの関心度 ↑ 極めて高い ↑ とても高い ↑ 高い	(E,S) サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開 (E) 水資源の保全	(E) 気候変動・エネルギー問題への対応 (S) 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供 (S) 製品品質、セールス・サービス品質の向上 (S) 事業を通じた地域経済への貢献 (S) 働き方改革 (G) コーポレートガバナンス・コンプライアンス	
	(E) 環境汚染の防止 (E) 生物多様性の保全 (S) 労働安全衛生 (S) 社会貢献活動	(E) 資源循環の取り組み (S) ダイバーシティ (S) 人材育成	
	高い	とても高い	極めて高い

自社への影響度










<課題の分類> (E):環境系の課題 (S):社会系の課題 (G):ガバナンス系の課題

CSRマテリアリティの特定 ▶ 特定されたマテリアリティ

◆ CSR重要課題に関する主な取り組み内容

カテゴリー	CSR重要課題	主な取り組み内容	関連するSDGs
E:環境	気候変動・エネルギー問題への対応	環境ビジョン(ポスト2020)策定への着手	 
		走行時のCO ₂ 排出量低減に向けた製品開発の推進	
		事業活動(生産・物流)におけるCO ₂ 排出量低減の推進	
		販売会社におけるエコアクション21認証の推進	
	水資源の保全	生産活動の水リスクの調査、調査結果を踏まえた削減計画の策定	
資源循環の取り組み	電動車の駆動用バッテリーリサイクルの促進		
	生産活動での廃棄物低減の促進		
環境汚染の防止	製品含有環境負荷物質の適切な管理	 	
	生産活動でのVOC排出量の抑制		
生物多様性の保全	国内拠点の生物調査・生物多様性保全活動範囲の拡大		
E:環境 S:社会	サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開	環境・労働・人権に配慮した調達活動の実施	  

CSRマテリアリティの特定 ▶ 特定されたマテリアリティ

カテゴリー	CSR重要課題	主な取り組み内容	関連するSDGs
S:社会	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	衝突安全、予防安全など、技術開発への取り組み	
	製品品質、セールス・サービス品質の向上	お客様視点で業界トップレベルの品質を目指した改善活動の推進	N/A
	事業を通じた地域経済への貢献	雇用、人材育成、投資、技術移転、輸出を通じた地域経済への貢献	
	働き方改革	ワークライフバランス施策の展開	  
	ダイバーシティ	女性リーダーの育成	
	人材育成	各階層の育成目標と求められるコンピテンシーの見直しによる教育プログラムの最新化とさらなる充実	
	労働安全衛生	安全衛生マネジメントの向上	
社会貢献活動	地域・NGOなどと協働した活動の推進	 	
G:ガバナンス	コーポレートガバナンス・コンプライアンス	三菱自動車グループの内部統制強化	 

CSRマテリアリティの特定 ▶ 有識者のコメント

社外有識者からのレビュー

公益財団法人 21世紀職業財団 前会長
東京都監査委員

岩田 喜美枝 氏

GRIやSDGsなどの社会要請を参考にして作業を行ったことは評価できる。まじめに考えるほどCSR重要課題マトリックス(P.08)の右上の象限(以下、右上)に集中するため、優先度をつけるべく分散させることを考え、その際に取り組みの進捗度は論点の評価に含めない方がよい。環境とコンプライアンスは右上に来る要素である。サプライチェーンにおける環境への取り組みは、人権・労働と同等に重要だ。雇用・労働関連の項目は整理し直し、ダイバーシティと働き方改革は高くすべきである。

上智大学
大学院地球環境学研究科 教授

織 朱實 氏

網羅的にカバーされているが、三菱自動車ならではの強み、課題が見えてこない。このマテリアリティを一瞥しただけで「三菱自動車」とすぐ分かなければ活用は難しいだろう。まず、自社の強み、そして直面している課題は何かメリハリをつけることが重要。自社の製造フローから議論していくのも一つの方法である(例えば、原材料調達の社会・環境への影響等)。ステークホルダーへの情報発信と同時に、社内での問題意識の共有化がなされるプロセスも重要である。

マテリアリティ特定の過程(P.08 ▶ STEP3)で、社外有識者の方々にご意見を伺いました。いただいたご意見については、引き続き検討し、活動に活かしていきます。



一般財団法人 持続性推進機構 理事長

安井 至 氏

自動車会社の議論の8割は気候変動・エネルギー問題であるが、各社はすでにマテリアリティの策定の先を考えているので、早く前進すべきである。何をゴールとして設定するかが重要で、そのためには西欧流の「気候正義」の思想を理解して、グローバルに通用するビジョンづくりが必要。バリューチェーンマネジメントの全体像を示すことも必要だ。

損害保険ジャパン日本興亜株式会社
CSR室 シニアアドバイザー
明治大学経営学部特任教授

関 正雄 氏

環境や安全と同様に、高齢化社会におけるモビリティのあり方は重要な課題であり、努力が見えるようにしてほしい。人権について、サプライチェーンにおける児童労働や強制労働は大きな問題で、原材料までさかのぼり国際動向をふまえて対応する必要がある。情報を開示するだけでなく、様々なステークホルダーとの双方向コミュニケーションを恒常的に行い、外部の視点を取り入れることが、社会から信頼されるためには大切だ。

株式会社日本政策投資銀行
執行役員 産業調査本部 副本部長

竹ヶ原 啓介 氏

特に不足した論点はないが、全体に粒度が小さいという印象で再考する余地がある。マテリアリティの抽出は課題抽出のためより成長戦略のため、という捉え方が現在の欧米や投資家の主流である。SDGsも自社の成長の視点から見べきものだ。もっと成長要因が右上に来るように整理するとよい。グローバル視点で見てメッセージ性を持たせ、他社にない特色を出すのが良い。途上国と国内ではオペレーションが異なるので、分けて考えるのも良い。

燃費・排ガス試験に係る不正行為に関する概要と対策

三菱自動車は、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月に当社製国内向け車両の燃費・排ガス試験における重大な不正行為に関し、ステークホルダーの皆様にご迷惑とご心配をおかけしましたことを、深くお詫び申し上げます。

燃費・排ガス不正に関する再発防止策の実施状況については、継続的に効果確認を行い、確実な再発防止を図っています。また、国土交通省に対して、四半期ごとに報告を行っています。

概要と原因・背景

2016年、当社が2013年6月から国内市場向けに開発・製造している軽自動車『eKワゴン』、『eKスペース』（および当社で製造し、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。

これらの不正は、経営と開発部門との間で十分な情報共有ができてい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るものと認識しています。

具体的な発生内容、ならびに原因・背景については以下URLに記載しています。

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。

<https://www.mitsubishi-motors.com/important/detailg420-jp/nenpi/index.html>

再発防止策

過去の品質問題に続いて、再びこのような不正を起こしてしまったことを大変深刻に受け止めています。

当社は、社内調査を行うとともに、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2016年4月25日に設置し、2016年8月1日に「燃費不正問題に関する調査報告書」を受領しました（※1）。

当社は、2016年6月17日に取りまとめた再発防止策23項目に続き、9月30日には8項目を追加し、合計31項目の再発防止策を策定しました（表1）（※2）。

※1：同委員会による調査報告書は以下URLに記載しています。

<https://www.mitsubishi-motors.com/publish/pressrelease.jp/corporate/2016/news/detailg802.html>

※2：再発防止策の詳細については以下URLに記載しています。

<https://www.mitsubishi-motors.com/important/detailg420-jp/taisaku/detail.html>

◆ 表1：再発防止策

区分	項目
組織にかかわる施策	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
仕組みにかかわる施策	走行抵抗測定業務の見直し
	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の導入
	試験報告書発行のルール化
	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	

燃費・排ガス試験に係る不正行為に関する概要と対策

風土・人事にかかわる施策	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への研修
	開発部門の基本教育再実施
経営レベルの関与の あり方にかかわる施策	社員意識調査の実施
	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

再発防止策の進捗状況

再発防止策については、2017年4月までに31項目の対策をすべて実施しました。これらの対策を、個々の施策の性質に応じて4つに分類(I.~IV.)し、継続的に効果を確認しています。2018年6月25日時点の効果確認の完了項目数は以下の通りとなります。

なお、これまでに効果確認を完了した項目については、すでに運用が定着していますが、今後も適切に運用されていることを定期フォローします。

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| I. 実施と同時に効果が期待できるもの | :3項目(全項目効果確認完了) |
| II. 1年間継続して効果を確認するもの | :20項目(うち16項目効果確認完了) |
| III. 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 |

「過ちに学ぶ研修室」の開設

2018年2月20日、岡崎地区の技術センター内に、社員研修施設「過ちに学ぶ研修室」を開設しました。過去に相次いだ安全や品質に関する当社の諸問題を風化させることなく、社員一人ひとりが当時の状況を正しく理解し、日々の業務のあり方を見つめ直すことが目的です。

本施設において社員は研修時、解説員の案内のもと、問題発生当時の報道やお客様・社員の声をまとめたビデオを視聴した後、2000年のリコール隠し問題以降の諸問題を時系列で解説したパネルや不具合部品の実物大モデルを見学します。

入社時や昇進時などの社員向け研修プログラムに組み込むことで、継続的に活用していきます。

- 展示内容:リコール隠し問題、軽自動車エンジンのオイル漏れリコール問題および燃費不正問題に関するビデオやパネル、不具合部品の実物大モデルなど



ビデオ視聴部屋



パネル、不具合部品の実物大モデル展示

E nvironment

取り組み方針	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 環境担当役員メッセージ…………… 15 ▶ 三菱自動車環境指針…………… 16 ▶ 環境への取り組みにおける重要課題…………… 17 ▶ 環境ビジョン2020…………… 19 ▶ 環境行動計画…………… 20 	事業活動	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 生産での取り組み…………… 37 ▶ 物流での取り組み…………… 42 ▶ 購買お取引先との取り組み…………… 43 ▶ オフィス・販売店での取り組み…………… 44
環境マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 環境マネジメントの体制…………… 21 ▶ 環境マネジメントシステムの構築…………… 22 ▶ 環境教育…………… 22 ▶ 環境規制遵守、事故・苦情対応…………… 23 ▶ LCAの取り組み…………… 24 	社会との協働	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 生物多様性保全の取り組み…………… 46 ▶ 環境コミュニケーション…………… 49 ▶ 社会と連携した環境保全活動…………… 50
商品・技術	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 走行時のCO₂排出量低減…………… 25 ▶ 電動化技術の開発…………… 26 ▶ 燃費向上技術の開発…………… 28 ▶ 走行時の排出ガスのクリーン化…………… 31 ▶ 車室内VOC削減…………… 32 ▶ リサイクルの取り組み…………… 33 ▶ 環境負荷物質の低減…………… 36 	環境データ集	<ul style="list-style-type: none"> …………… 51

取り組み方針 ▶ 環境担当役員メッセージ



環境担当役員 大道正夫

2015年、国連サミットで「持続可能な開発目標(SDGs)」が採択され、水、エネルギー、資源、気候変動など環境に関する課題にも2030年までの諸目標が掲げられました。また、2016年には「パリ協定」が発効され、環境・社会・ガバナンスに配慮した「ESG投資」の加速や、「TCFD(気候関連財務情報開示に関するタスクフォース)」の気候関連の財務情報開示に関する提言など、様々な面から企業の環境保全活動が求められています。

三菱自動車は、これらの課題解決への貢献と、自社の持

続的な成長を目指し、CSR重要課題(マテリアリティ)を特定し、これにもとづいてCSR活動を推進することとしています。特に、環境に関連する課題については、「気候変動・エネルギー問題への対応」「サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開」「水資源の保全」「資源循環の取り組み」「環境汚染の防止」「生物多様性の保全」の6つを特定しました。

ステークホルダーの皆様の関心が極めて高い「気候変動・エネルギー問題への対応」については、生産から使用・廃棄までの製品のライフサイクルにおけるCO₂削減に取り組めます。特に、自動車の使用過程におけるCO₂排出量はライフサイクルで最も大きいため、これまでも、EVやPHEVなど電動車の開発・販売と充電設備などのインフラ整備に努めてまいりましたが、今後さらに電動車の拡充を図り、東南アジアをはじめ海外でのインフラ整備にも貢献していく予定です。また、生産活動においては、生産効率の向上を続けるとともに、太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入を進めていきます。

「サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開」「水資源の保全」もステークホルダーの皆様の関心が極めて高く、部品の環境負荷物質低減などに係るお取引

先との連携強化や、各国の生産拠点における水リスクの調査、水の循環利用の推進などに取り組んでいきます。

そのほか「資源循環の取り組み」においては、電動車のリサイクル性向上や生産活動における廃棄物の低減に取り組んでいきます。

当社は、「環境ビジョン2020」を掲げ、「環境行動計画2019」で具体的な目標達成に向け取り組んでいますが、社会からの環境への取り組みの要求は、さらに高いレベルになっており、そうした取り組みは企業の使命となっています。また、自動車産業全体としてAIやIoTの活用によるコネクティッドカーや自動運転、シェアリングの実用化など、新しいモビリティへの変化に直面しています。このような環境への取り組みに対する要求や、モビリティ社会の変化を踏まえ、当社は長期的な活動方針と目標を示せるよう次期環境ビジョンの検討を開始しました。この環境ビジョンを経営の柱の一つと位置づけて、次の中期環境行動計画を策定します。

私たちは社会の持続可能な発展に貢献すべく、CSR課題への対応を確実に推進し、将来においても社会・環境に貢献する企業となるよう邁進していきます。

取り組み方針 ▶ 三菱自動車環境指針

三菱自動車は、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。

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、交通や物流に多くの便益をもたらしていますが、一方で環境に大きな負荷を与えています。生産時には、資源や化石燃料や水を消費し、環境汚染のリスクとなる化学物質を使用しています。また、走行時にはガソリン・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などを排出しています。三菱自動車はクルマを生産・販売する会社として、地球温暖化にともなう気候変動・エネルギー問題への対応、水資源の保全、資源循環の取り組み、環境汚染の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・エネルギー問題への対応

地球温暖化にともなう気候変動は、災害増加や海面上昇、砂漠化、食糧危機を引き起こす可能性が懸念されています。さらに、これらの現象が生物多様性への影響や健康被害を引き起こし、ひいては人類存亡の危機にまで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られています。クルマは、生産段階から走行段階、そして廃棄されるまで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、当社は今後も各国・各地域で燃費・CO₂排出量の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、気候変動の緩和に向けて化石資源を利用できなくなり、調達面で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(※)などの給電機能は、適応策の一つになると考えています。

※：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。

水資源の保全

水資源の保全に対する世の中の関心は年々高まってきています。水リスクの高い地域での事業活動では、取水および排水が環境に与える影響を配慮することが必要と考えています。これらを踏まえ、各国・各地域の水リスクの調査、水の循環利用の推進による水使用量の低減などに取り組んでいきます。

取り組み方針 ▶ 環境への取り組みにおける重要課題

資源循環の取り組み

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。

NOx、SOxの排出に加え、塗料や溶剤の使用で揮発性有機化合物（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。

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、低排出ガスマ車の開発・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VOCの排出削減などに取り組んでいます。

環境汚染の防止

窒素酸化物（NOx）、硫黄酸化物（SOx）、粒子状物質（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、人の健康や生物多様性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

取り組み方針 ▶ 環境ビジョン2020

三菱自動車は、「三菱自動車環境指針」にもとづき、「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。

また、コネクティッドカーや自動運転など、自動車産業が直面しているモビリティの変化も踏まえ、当社は次期環境ビジョンの検討に着手しています。

※：電動車の総称。電気自動車およびプラグインハイブリッド車。

「環境ビジョン2020」実現に向けて

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

商品・技術	<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

EVで先駆け、『人と地球との共生』を目指す



取り組み方針 ▶ 環境行動計画

三菱自動車は、中期経営計画「DRIVE FOR GROWTH」の実行期間である2019年度までの環境への取り組み計画をまとめた「環境行動計画2019」を2018年3月に策定しました。新たな環境課題にも対応できる体制や基盤を強化するとともに、これまで当社が実施してきた取り組みを継続・深化させるため、「環境マネジメントの強化」と「環境課題に対する取り組み」の二つを取り組みの柱としています。

「環境行動計画2019」取り組み一覧

① 環境マネジメントの強化

－：2018年度からの取り組み

分野	取り組み項目	実施事項	2017年度実績
環境マネジメント	再生可能エネルギー	地域特性を踏まえた再生可能エネルギーの活用	－
	水資源	各生産拠点の水リスクを踏まえた管理の実施	－
	購買活動での環境配慮	海外工場の取引先へのグリーン調達ガイドライン展開 購買取引先の環境マネジメント状況・CO ₂ 排出量の把握	－
	販売活動での環境配慮	販売会社へのエコアクション21認証推進 電動車の普及拡大に向けた価値の訴求	－
	環境データ管理	環境データ一元管理システムの刷新 新型車のGHG(※1)排出量のLCA(※2)の実施および評価手法の信頼性向上	－
			●LCAデータベースを更新

※1：Green House Gas 温室効果ガス。 ※2：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。

② 環境課題に対する取り組み

－：2018年度からの取り組み

分野	取り組み項目	実施事項	2017年度実績
気候変動・エネルギー対策	自動車走行時のCO ₂ 排出量低減	新車1台あたりの走行時CO ₂ 排出量：2010年度比 ▲8%	●台あたりCO ₂ 排出量：▲10%
	次世代環境配慮車の技術開発	モーター効率改善手法の開発推進	●開発完了：19型PHEVに採用(モーター出力向上)
	生産活動でのCO ₂ 排出量低減	生産拠点での生産台数あたりCO ₂ 排出量：2005年度比 ▲37%	●台あたりCO ₂ 排出量：▲28%
	非生産活動でのCO ₂ 排出量低減	非生産拠点のCO ₂ 排出量原単位を毎年度1%低減	●前年度比(2016年度比)：▲2.8%
	物流活動でのCO ₂ 排出量低減	国内物流での輸送量あたりCO ₂ 排出量：2010年度比 ▲9%	●2010年度比：▲5.7%
資源循環	電動車のリサイクル性向上と適正処理に向けた技術開発	解体容易化設計の実用化	●開発完了：新型『アウトランダーPHEV』に採用(鉄製バッテリーケース)
		リサイクル性の優れた材料選択	●リサイクル設計のガイドライン策定
	省資源配慮材料の実用化と採用拡大	使用済み品の発生量増加に対応したリサイクル体制整備 省資源部品技術の実用化 リサイクル部材の採用拡大	－ － －
汚染防止	廃棄物の低減	生産活動での生産台数あたり社外排出量：2005年度比 ▲52%	●台あたり社外排出量：▲54%
	製品含有環境負荷物質のリスク管理体制整備 環境負荷物質の低減	管理対象物質の確実な管理 生産活動での塗装面積あたりVOC(※3)排出量を35g/m ² 以下	●規制強化検討情報の入手やシステムの改修など、確実な管理を実施 ●VOC排出量：34g/m ²
環境保全	生物多様性保全活動の推進	国内拠点の生物調査・保全施策実施	●水島地区の生態系調査を実施
		パジェロの森での植林・育林活動 海外事業拠点での植林活動	●年2回の活動を実施 ●MMPC(フィリピン)がDENR(環境天然資源省)との植林プロジェクトを開始

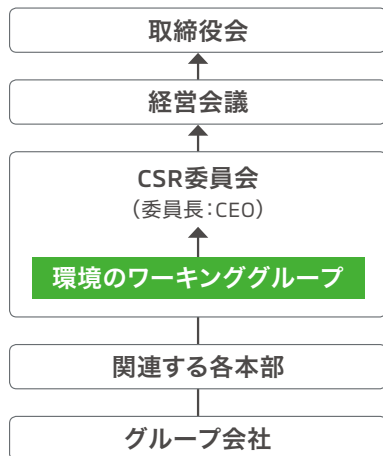
※3：Volatile Organic Compoundsの略称。揮発性有機化合物。

環境マネジメント ▶ 環境マネジメントの体制

三菱自動車は、環境担当役員の指揮のもとCSR・環境部を中心として環境取り組みを推進しています。

1993年以降、社長ほか関係役員による「環境会議」を開催してきました。2017年度には、CEOを委員長とする「CSR委員会」を設置し、環境をCSRの重要分野と位置づけ、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、進捗状況や実績を確認しており、重要事項は取締役会に報告することとしています。また、傘下に環境のワーキンググループを設けて、新たな方針の策定などの具体的検討を行っています。

実務では、全社統合したISO14001認証の体制でPDCAを推進し、グローバル環境マネジメント体制でグループの環境負荷を把握するなど、クルマのライフサイクル全体での環境取り組みを推進しています。



環境担当役員
:メンバー

CSR・環境部
:事務局

◆ グローバル環境マネジメント体制(国内外の関係会社24社)

生産関係会社

国	会社名
日本	パジェロ製造株式会社 水菱プラスチック株式会社
タイ	ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh) エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド(MEC)
フィリピン	ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC) エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)
インドネシア	ピーティエー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)
中国	广汽三菱汽车有限公司(GMMC)

非生産関係会社

国	会社名
日本	三菱自動車エンジニアリング株式会社 三菱自動車ロジテクノ株式会社 東関東MMC部品販売株式会社 北海道三菱自動車販売株式会社 東日本三菱自動車販売株式会社 関東三菱自動車販売株式会社 中部三菱自動車販売株式会社 西日本三菱自動車販売株式会社
アメリカ	ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク(MMNA) ミツビシ・モーターズ・アールアンドディー・オブ・アメリカ・インク(MRDA)
プエルトリコ	ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カリビアン・インク(MMSC)
オランダ	ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ(MME)
ドイツ	ミツビシ・モーター・アールアンドディー・ヨーロッパ・ジーエムビーエイチ(MRDE)
U.A.E.	ミツビシ・モーターズ・ミドルイースト・アンド・アフリカ・エフゼットイー(MMMEA)
オーストラリア	ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド(MMAL)
ニュージーランド	ミツビシ・モーターズ・ニュージーランド・リミテッド(MMNZ)

環境マネジメント

▶ 環境マネジメントシステムの構築

三菱自動車は、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(※)の認証取得を推進しています。

※：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	
三菱自動車エンジニアリング(株)	
生産	
パジェロ製造(株)	
水菱プラスチック(株)	
ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)	
エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)	
ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)	
エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド(MEC)	
ピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)	
物流・アフターセールス	販売
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)

▶ 環境教育

三菱自動車は、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プログラムを実施しています。各階層に対し環境教育や啓発活動を行うことで、環境問題と事業活動の関係や、当社が果たすべき社会的責任などに対する社員の理解促進を図っています。

また、エンジニア研修に「環境対応の動向と当社の状況講座」を組み込んでいます。



各種研修の様子

TOPICS

幹部を対象とした「環境講演会」の開催

環境経営において、まずは幹部が地球温暖化防止に向けた世界情勢や、自動車会社に対する社会からの要請をしっかりと掴むことが重要であるという認識のもと、幹部を対象とした「環境講演会」を2018年3月に開催し、幹部を中心に44人が参加しました。

東京大学名誉教授である安井至先生を講師として、パリ協定後の世の中の動きを踏まえた「企業に求められる本質的な対応」について講演いただき、意見交換を行いました。

TOPICS

環境映画上映会の開催

社員が環境問題を身近な問題として考えられる機会を提供したいとの思いから、2017年9～11月に本社および岡崎・京都・水島地区において環境映画の上映会を開催しました。本社では気候変動に関するドキュメンタリー番組を上映しました。



本社での上映会の様子

環境マネジメント ▶ 環境規制遵守、事故・苦情対応

三菱自動車は、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。

2017年度の状況

当社およびパジェロ製造(株)における2017年度の状況は次の通りです。

環境関連の事故は、次の通り3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。

当社およびパジェロ製造(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、事案を社内へ周知し、再発防止に取り組んでいます。

<2017年度 環境関連事故>

1. 水島製作所において、大雨により工程廃水の中継ピットから、未処理の廃液が一部、雨水排水経路に流入した。
2. 京都製作所京都工場において、排水処理施設から下水への排水中の油分が、規制値を超過した。
3. 水島製作所において、水位管理の不備により、排水処理施設の放流水中のCOD値が県条例の排水濃度基準値を超過した。

苦情については、京都製作所京都工場で臭気に関するものが1件、パジェロ製造(株)で騒音に関するものが1件ありました。臭気発生施設への脱臭噴霧装置の設置や、騒音の原因となる工法の変更などの対策を講じています。

環境マネジメント ▶ LCA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。

三菱自動車はこの手法で、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。

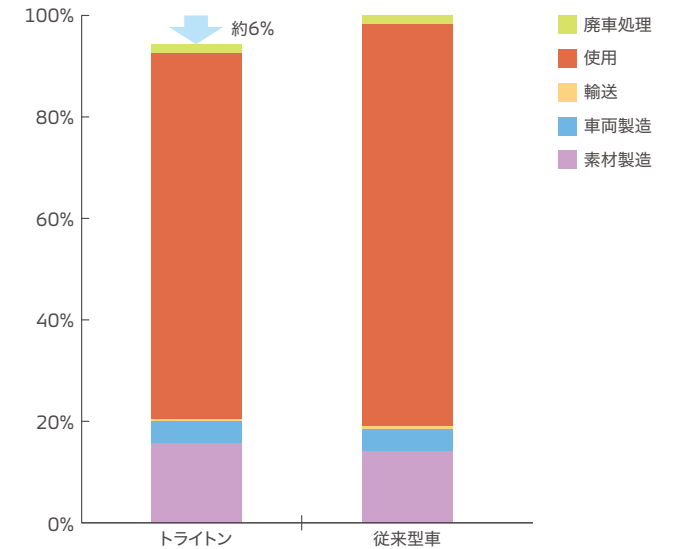
LCA実施結果の活用

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。

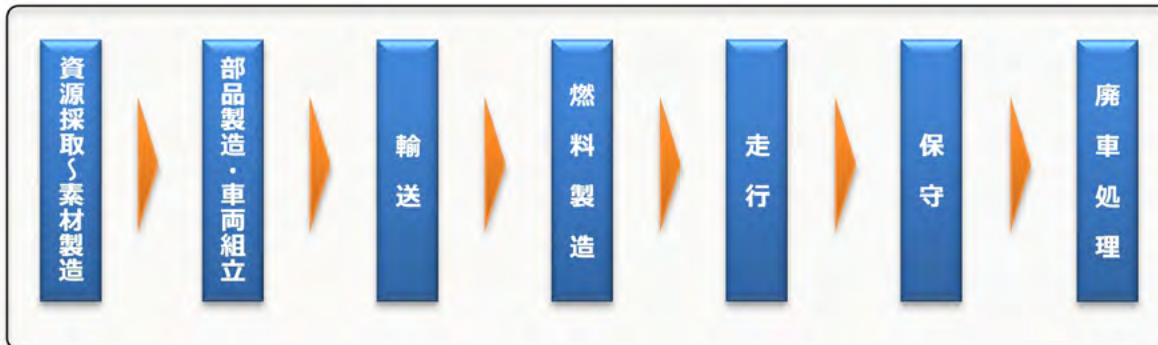
	LCA対象例(実施例)	主な目的
部品・技術	植物由来材料を使用した部用品・生産技術	開発継続可否の判断
	樹脂を使用したボディ部品	軽量化効果の確認
車両	アウトランダーPHEV	ベースのガソリン車からの改善効果の把握 要素部品の影響の把握
	ミラージュ、トライトン	従来型車または同クラス車との比較

『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。



『トライトン』



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。三菱自動車は環境に配慮し、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。

TOPICS

『エクリプス クロス』の市場投入

2017年10月の欧州を皮切りに、11月に豪州・ニュージーランド、アセアン地域、2018年1月に北米、3月には日本において、新型コンパクトSUV『エクリプス クロス』を市場投入しました。

新開発した1.5Lダウンサイジング直噴ガソリンターボエンジンを採用し、運転状態により筒内噴射と吸気ポート噴射をきめ細かく制御することで、優れた燃費性能とクリーンな排出ガス特性を実現しています。



日本向け『エクリプス クロス』

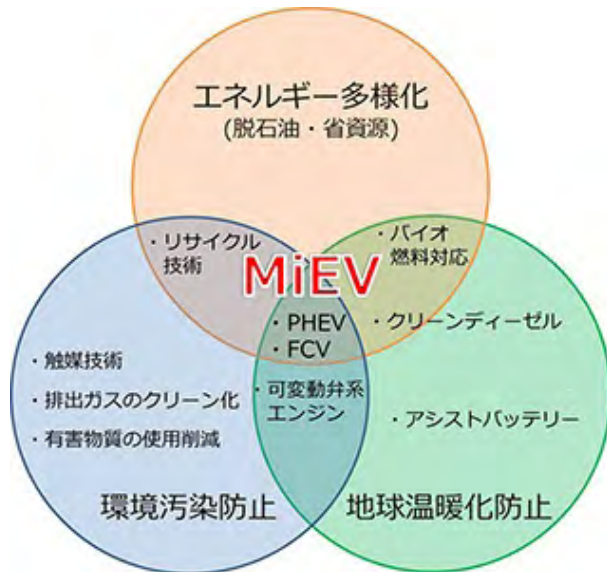
商品・技術 ▶ 電動化技術の開発

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、三菱自動車は「MiEV(※)」シリーズに採用されている電動化技術をこれらの環境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。

当社は、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。

※：Mitsubishi innovative Electric Vehicleの略称。



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』

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、駆動用バッテリーに充電した電気で走行し、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、電気自動車の弱み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』

商品・技術 ▶ 電動化技術の開発

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(※1)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(※2)を含めて最大10日分(※3)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(※4)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：ご使用時は、各車両の注意に従い正しくご使用ください。

※2：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。

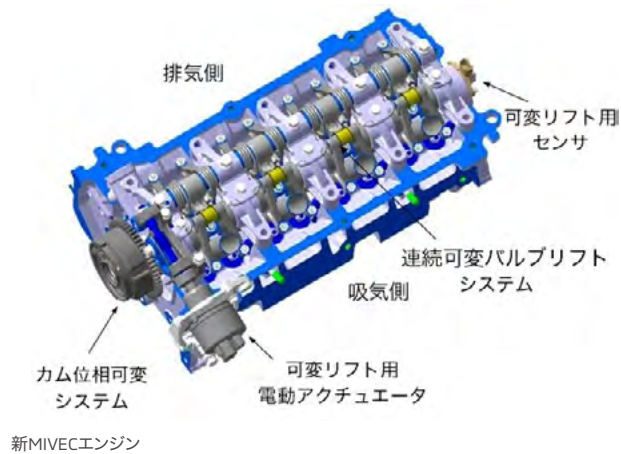
※3：一般家庭での一日あたりの電力使用量を約10kWh/日として算出。(V2H機器などの変換効率は含まず)

※4：Vehicle to Homeの略称。

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。三菱自動車は、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。

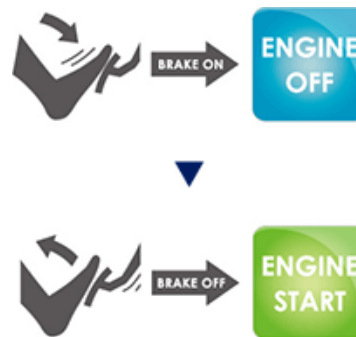
可変バルブタイミング機構 「MIVEC」 Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control System



新「MIVEC」は、低燃費を追求した可変バルブタイミング機構です。吸気バルブリフトを運転条件に合わせ連続的に変化させ、吸気抵抗を抑制することで、吸入時のエネルギー損失が低減するため、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、コーストストップ機能付「AS&G」は、減速時からエンジンを停止させます。



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

商品・技術 ▶ 燃費向上技術の開発 | 車体での取り組み

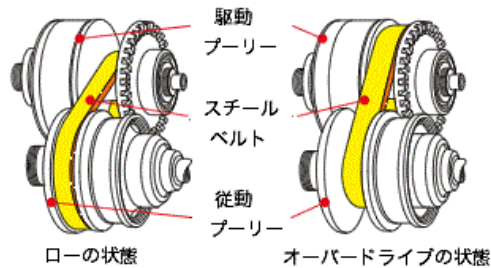
燃費向上には、エンジンの工夫だけでなく、エンジン以外の部分での工夫も重要です。

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」

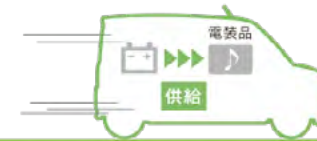
減速時の発電によってバッテリーを集中充電することにより、アイドリング・加速・クルーズなどの走行条件下での発電を抑制する技術です。エンジン負荷を軽減することにより、燃費向上を図っています。

減速時



回生エネルギーで発電→アシストバッテリーへチャージ

発進・走行時



アシストバッテリーの電力を電装品に供給し、発電を抑制

アシストバッテリー



メーター表示

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。

商品・技術 ▶ 燃費向上技術の開発 | 車体での取り組み

エコドライブ支援の表示例(アウトランダー)

● ECO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

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。

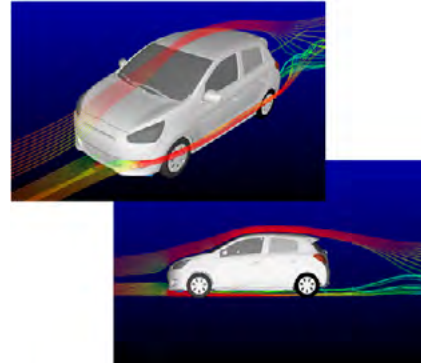
● ECOスコア

運転状況を一定時間ごとに判定し、リーフのゲージで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。

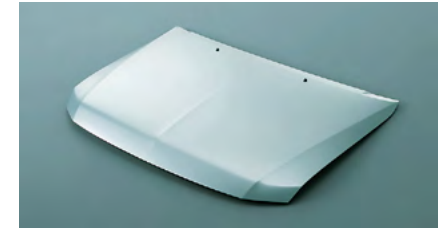
デザインコンセプトの検討段階から、CFD (Computational Fluid Dynamics: 計算流体力学) による空力解析と風洞試験を繰り返し、空力特性に優れた形状を提案します。



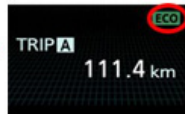
軽量化技術

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。



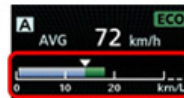
メータ内ディスプレイ
(切り替え表示が可能)



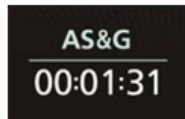
【ECOランプ】



【平均燃費】



【瞬間燃費】



【アイドルストップ時間】



【ECOドライブアシスト】



【ECOスコア】

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。三菱自動車は、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、段階的に規制が強化されています。

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。

TOPICS

北米向けULEV(※)70車の投入拡大

北米向け新型コンパクトSUV『エクリプス クロス』は全車、有害物質の排出量を大幅に削減したULEV70基準適合モデルとしました。



北米向け『エクリプス クロス』

※：Ultra Low Emission Vehicleの略称。超-低排出ガス車。

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。

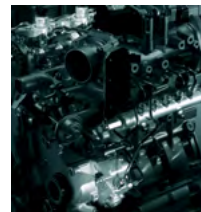
VGターボチャージャー

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『パジェロ』



日本向け『デリカ：D5』

商品・技術 ▶ 車室内VOC低減

三菱自動車は、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、目や鼻、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、自工会ウェブサイトをご覧ください。

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たしています。

◆ VOC低減策の例

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
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

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み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もせる自動車リサイクル法に逐次対応していきます。

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に義務付けられています。三菱自動車は、リサイクルだけでなく、リデュース、リユースの3Rを積極的に取り入れた設計・開発を進めており、1999年以降、当社独自の「リサイクル設計ガイドライン」にもとづき、設計構想の段階から3Rを取り入れています。

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

再生材を使用した部品については、販社修理交換バンパー再生材をスペアタイヤカバーや、バッテリートレイに採用しています。

TOPICS

新型車へのリサイクル部品の採用

2017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。2017年度に発売した『エクリプス クロス』は、外装および内装にリサイクルが容易な「熱可塑性樹脂」を採用しています。

今後も引き続き、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。



『エクリプス クロス』における「熱可塑性樹脂」の主な採用箇所(グリーン部)
(上:エクステリア、下:インテリア)

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

三菱自動車は、使用済自動車の廃棄物が環境に与える影響を低減するため、使用済自動車のリサイクルを推進しています。国内やEUなどでは、各国の自動車リサイクル法にもとづいてリサイクルを促進しています。

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(自動車破碎残さリサイクル促進チーム:日産自動車株式会社、マツダ株式会社、当社などで設立したチーム)に参画し、ASRを共同処理しています。新規処理施設の開拓などにより、2017年度のASR再資源化率は2015年以降の法定基準70%を上回る98.1%でした。引き続き、安定的にASRがリサイクルできるように新規リサイクル施設の開拓を推進します。

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および閣僚理事会指令」

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。

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まいります。

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。

商品・技術 ▶ 環境負荷物質の低減

三菱自動車は、一般社団法人日本自動車工業会の削減目標および欧州のELV指令にもとづき、4物質（鉛、水銀、カドミウム、六価クロム）の使用低減を推進するとともに、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（※）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。

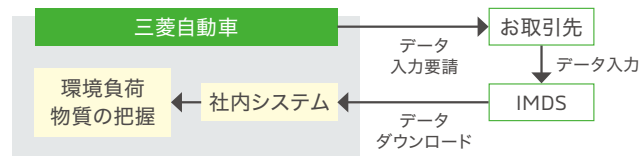
※：Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicalsの略称。REACH規則は、2007年6月1日に発効した化学物質の総合的な登録、評価、認可、制限の制度。

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ミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）を含めグローバルに一元管理して環境負荷物質の低減に活用しています。

EUにおける化学物質の総合的な登録・評価・認可・低減の制度である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



当社製品における 環境負荷物質低減への取り組み

当社は、IMDSによる材料データ管理を通じて、新型車および継続生産車に使われている環境負荷物質について、使用規制への適合性の確認および使用量低減の確認を行っています。

今後も引き続き、環境負荷物質規制への適合と使用量の低減を推進します。

事業活動 ▶ 生産での取り組み

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ます。そのため、環境への影響を可能な限り抑制することは、三菱自動車に課せられた大きな責任であると考えています。

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つため、当社は、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、環境負荷の継続的な低減に取り組んでいます。

◆ 当社グループの主な生産拠点(一部)



事業活動 ▶ 生産での取り組み | CO₂排出量低減

限りある地球資源を保全し、地球温暖化の要因となるCO₂の発生量を低減するため、当社は電力・燃料などのエネルギー使用を抑制するなど、省エネルギー化を推進しています。

生産設備の改善

岡崎製作所や水島製作所の塗装工場では、水性3WET塗装工法を採用し、従来2回乾燥炉を通過させていたものを1回にすることで、CO₂排出量を低減しています。

岡崎製作所では、従来の大型水管ボイラーから小型貫流ボイラーへ設備を更新し、工場の各工程の稼働状況に合わせた台数の制御が可能になり、効率的な蒸気供給を行っています。

また、組立工場では、部品の搬送設備や締付工具のエアを供給するコンプレッサーを、スクリー式からターボ式へ更新することで、エアの吐出効率を向上させました。



小型貫流ボイラー



ターボコンプレッサー

再生可能エネルギーの利用促進

タイの海外工場三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)では、工場屋根へ太陽光発電パネルを設置し、発電した電力を事務所の照明や電気自動車の充電に活用しています。



太陽光発電パネル

TOPICS

インドネシア工場の取り組み

2017年度にクロスオーバーMPVの『エクспанダー』の生産を開始した海外工場のピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)は、環境配慮型の工場を目指し、CO₂排出量の低減に取り組んでいます。例えば、従来の工場では熱源として蒸気ボイラーを利用していましたが、ヒートポンプ型ターボ冷凍機を導入し、工場のコンプレッサーの低温排熱を利用して温水をつくり、塗装設備へと供給することで、エネルギー総消費量およびCO₂排出量を低減しています。

<主な取り組み>

- 熱源の蒸気レス化
- 塗装工程での使用エネルギー低減
- 天井採光+全域LED照明の導入

事業活動 ▶ 生産での取り組み | 大気汚染防止

当社は、生産工場の排出ガスに含まれている、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に、様々な対策を行い大気汚染防止に取り組んでいます。

VOC(※)の排出抑制

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

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

NOx・SOx(※)の排出量低減

塗装工程でのNOx排出量を低減するため、熱源として低NOxボイラーの導入、低NOxバーナーの使用を推進しています。また、その燃料を硫黄分の少ない灯油または都市ガスへ切り替えることで、SOx排出量を低減しています。

※：NOx:窒素酸化物。 SOx:硫黄酸化物。

ばいじんの低減

廃棄物焼却炉廃止により、ばいじん・ダイオキシン類の発生を低減しています。

▶ 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

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、生産工場で使用され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(※)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。

※：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。

2017年度は、京都製作所で保管していたコンデンサ約100台など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もとづいて適切に処理しました。

▶ 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(※)レベルを達成し、このレベルを維持しています。

※：埋立処分率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)(※)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。

※：部品の状態で輸出し現地の工場ですを組み立てること。

事業活動 ▶ 生産での取り組み | 水資源保全への取り組み

水は、生物が生きていく上で欠かせない資源です。近年では、干ばつや洪水の増加、水質の汚染などによって、安定した水供給のリスクが世界的に高まっています。当社はクルマの生産活動において、工業用水、上水（市水）、井戸水などを使用しており、下水道や河川などへ排出しています。また、当社のお取引先においても、多くのお取引先で水の使用が不可欠であり、サプライチェーン全体での水リスク管理の重要性を認識しています。

当社は、主要生産工場のある地域を対象に水リスク評価（※）を実施し、水ストレスの高い地域にある工場を認識しています。将来的な水リスクに備えることを課題と捉え、取水量の低減や排水水質のモニタリングなど、水資源保全の取り組みに努めています。

※：世界資源研究所が開発した水リスクマップ“Aqueduct”を利用。
洪水や干ばつなどの物理的リスクや排水の規制強化によるリスクなどが事業へ及ぼす影響を評価するもの。

取り組み例

- 用水の多段利用
 - 洗浄水の予備洗浄への再利用
 - 浄化した排水の緑地散水への再利用
- 用水の循環再利用
 - 冷却水・温調用水のクーリングタワーによる循環再利用
- 雨水の利用
 - 冷雨水貯留タンクと自動散水システムによる構内花壇への散水
- ろ過処理した工業用水、井戸水の上水への利用（岡崎製作所）

◆ 各工場の取水源と排水先

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
ミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）	ノンブラライ貯水池など	下水道
ピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）	ジャティルフル湖	下水道

TOPICS

インドネシア工場の取り組み

2017年度にクロスオーバーMPVの『エクスパンダー』の生産を開始した海外工場のピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）では、排水のリサイクルや、雨水の利用により、取水量の低減に取り組んでいます。排水処理場で処理された水のうち、約50%を工場で再利用しています。



工業用水/排水処理プラント
（左奥：工業用水処理プラント、右：排水処理プラント）

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の部品・材料から作られ、世界各国へ輸送されます。これにともなうエネルギー使用やCO₂排出は環境に大きな負荷を及ぼすため、三菱自動車は輸送効率の向上や梱包資材の削減などを通じて、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。

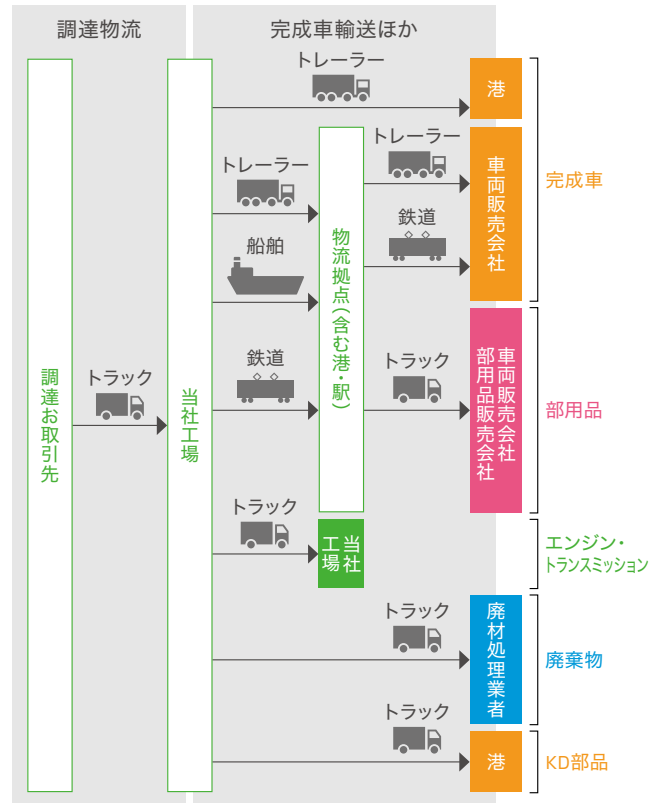
CO₂排出量低減への取り組み

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。

調達物流においては、調達先の近接化を進め輸送距離を削減するとともに、輸送荷姿の改善・積載率の向上・輸送ルート集約による便数の削減にも取り組んでいます。

そのほかの活動として、鉄道利用率の向上といったモーダルシフトに取り組んでおり、お取引先の輸送協力会社に対してエコ車両の導入やエコドライブの推進をお願いしています。

◆ CO₂排出実績の対象物流経路



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。

三菱自動車は、「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もとづき、「グリーン調達ガイドライン」を納入部品や工場資材などのお取引先すべてに展開するなど、サプライチェーン全体の環境負荷低減に努めています。

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、物流にかか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。

お取引先とのコミュニケーション

当社のお取引先にはグリーン調達ガイドラインの要求事項をはじめ、様々な取り組みにご協力をいただいています。当社は、お取引先の確実な取り組みには、継続的なコミュニケーションが重要と考え、お取引先にお集まりいただく「調達方針説明会」の場で、環境対応の重要性を説明し、サプライチェーン一体で環境負荷低減に取り組めるようコミュニケーションに努めています。

TOPICS

CDP サプライチェーンプログラムへの参加

当社は、2018年度から環境NGOのCDPが主催する「CDP サプライチェーンプログラム」に参加しています。このプログラムは、CDPが企業に気候変動などの戦略やマネジメントについて情報開示を求めるシステムを利用し、取引先企業の状況を調査するものです。

当社は、主要なお取引先約100社に調査を依頼し、サプライチェーンにおける気候変動リスクの要因を収集するほか、マネジメント状況、排出量の推移などをモニタリングしていきます。



製品中の環境負荷物質管理

当社は、廃棄時までの環境負荷低減のため、環境負荷物質の使用制限を定めた基準を設定し、納入される部品の適合を確認しています。また、お取引先の社内における環境負荷物質の管理体制を構築いただき、リスク対応の確実化を図っています。

これらにより、法規への遵守はもとより、日本自動車工業会の自主取り組みや、法規の届出要求などにもとづく使用状況の把握を進めています。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、当社が独自で定めた物質があります。

事業活動 ▶ オフィス・販売店での取り組み

当社は、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ています。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や、店舗での省エネ・リサイクル活動を行っています。

オフィスでの取り組み

当社は、事業活動における環境への取り組みの一環として、様々な形で再生可能エネルギーの導入を推進しています。

太陽光パネルの設置や、グリーン電力証書システム(※1)の活用などを通じて、オフィスでの消費電力を再生可能エネルギーで賄う予定です。

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

TOPICS

岡崎地区「開発本館」の取り組み

2018年10月から稼動した岡崎地区技術センターのオフィスビル「開発本館」は、吹抜を利用した自然換気システム、外気冷房(※2)、クールチューブ(※3)を採用するとともに、屋上に太陽光パネルを設置するなどの環境への配慮を行い、「CASBEEあいち(※4)」において、最高評価の「Sランク」となりました。

2018年度はグリーン電力証書システムを利用し、開発本館で使用するすべての電力を再生可能エネルギーで賄う計画です。



岡崎地区「開発本館」

- ※2：外気の温度が室内温度よりも低い中間期に、外気を積極的に取り入れて吹抜上部から排気することで冷房に利用。
- ※3：地中に埋めたチューブ内部の空気を地中熱で熱交換し、冷やした空気を取り入れて空調に利用。
- ※4：建築物環境配慮計画書を提出することで、愛知県が定めた建物の環境性能を自己申告により評価する制度。

TOPICS

株主総会でグリーン電力証書システムを活用

当社はグリーン電力証書システムの仕組みを活用し、2018年6月に開催した第49回定時株主総会会場において使用したすべての電力を再生可能エネルギーで賄いました。



事業活動 ▶ オフィス・販売店での取り組み

販売店での取り組み

国内の販売店では、環境マネジメントシステム「エコアクション21」(※1)の認証取得を推進しています。認証を取得した販売店では、エネルギー使用量低減、廃棄物排出量低減、水使用量低減、電動車の普及促進などの活動を行っています。各店舗では、地域住民の皆様が急速充電器を気軽にご使用いただけるように、「EV QUICK」看板を設置しています。

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。

※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



「EV QUICK」看板



販売会社に設置した急速充電器

TOPICS

次世代店舗「電動DRIVE STATION」の展開

当社は、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」の展開を進めています。2017年度までに全国で28店舗をオープンしました。

店舗には太陽光発電システムとV2H(※2)機器を設置しており、太陽光発電による電動車の充電や、電動車から店舗への電力供給が可能です。店舗内には一般家庭のダイニングルームを模した「ライフスタイルコーナー」を設け、停電発生時のV2H機器による電動車からの電力供給を実演する「停電デモンストレーション」や、電動車の100V AC電源の能力を実演する「1500W 体感デモンストレーション」を行っています。

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。

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



電動DRIVE STATION



V2H機器および充電コーナー



停電デモンストレーション



ライフスタイルコーナー

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三菱自動車は、工場建設をはじ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もとづく保護地域の内部や隣接地域にあるものはありませんが、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。

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。

国内事業所における生態系調査

自動車の生産には大規模な工場を必要とします。当社が生物多様性保全に取り組む上で、事業における土地利用が地域の生態系に与える影響を把握することが重要と考えます。

このような考えのもと、当社は専門家の支援を受け、工場など大規模な土地を利用する国内事業所での生態系調査を進めています。調査では、国内事業所の敷地内のみならず、周辺環境の生態系を実地調査や文献調査から把握することで、地域の生物多様性と調和した保全施策の企画につなげています。

<主な調査結果>

- 滋賀工場 生態系調査(2013年)
いきものずかんの発行(2014年)
- 岡崎製作所 生態系調査(2016年)
- 水島製作所 生態系調査(2017年)

社会との協働 ▶ 生物多様性保全の取り組み

TOPICS

水島製作所の生態系調査

2017年5月から、植物、鳥類、昆虫類、水生生物を対象とした生態系調査を行いました。

調査により、周辺地域の海岸林で見られる植物(タンキリマメやエビヅルなど)を確認できました。これは、周辺地域の海岸林から、鳥によってタネが事業所内に運ばれてきたためと考えられ、事業所と周辺地域の自然環境がつながっていることが分かりました。一方で、外来種も確認でき、事業所内の緑地保全に向けた課題が明らかになりました。

今後は事業所内の緑地の維持管理など、生物多様性を意識した取り組みを行うことで、周辺地域の自然環境とのつながりをさらに強化することに貢献できると考えます。

2018年度からは、この調査を通じて明らかになった課題を踏まえ、保全施策を実施します。



植物調査の様子

生態系調査の結果を踏まえた保全活動

これまでの生態系調査を通じて、敷地内の草地の多くが外来草本で構成され、地域本来の在来種が根付かないこと、事業所内に水辺がなく昆虫類や鳥類の生息が難しくなっていることなどの課題が明らかになりました。

調査結果を踏まえ、滋賀工場では、メリケンカルカヤなどの外来草本を駆除するとともに地域在来のチガヤを植栽しました。昆虫類などの生物が暮らす環境を整備することで、地域本来の草地の復元に努めています。岡崎製作所ではバードバスを設置し、事業所内に飛来する鳥たちの生育環境を整備しました。また、滋賀工場では、これまでの取り組みの成果を確認するため、モニタリング調査を実施しました。チガヤの植栽や外来草本の駆除などの保全活動により、地域本来の在来種の割合が高まっていることが確認できました。

TOPICS

バードバスの設置

バードバスは、鳥が安心して水を飲んだり、羽毛の汚れや虫を落としたりするための水盤です。

岡崎製作所内には、2基のバードバスを設置しており、様々な鳥たちが訪れ、水浴びをしている様子を確認できます。

引き続き、鳥にとっても暮らしやすい環境を整備し、地域の生物多様性の保全に貢献できるよう努めていきます。



バードバスを利用する鳥の様子

社会との協働 ▶ 生物多様性保全の取り組み

生物多様性関連データ

生息地の保護・復元状況(2017年度までの実績)

事業所	保護	復元
滋賀工場	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	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
京都工場	-	様々な昆虫類などの生息環境となるチガヤ群生の復元
岡崎製作所・技術センター	バードパス設置による鳥類の生育環境の整備 テストコース下のカルバート整備による哺乳類などの移動経路の確保	-

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(2017年度までの状況)

滋賀工場および周辺(調査期間:2013年~2014年)

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

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

水島製作所(調査期間:2017年)

カテゴリー	種数	発見された種
VU(絶滅危惧2類)	1	ハヤブサ
NT(準絶滅危惧)	2	ミサゴ、ノスリ(岡山県レッドデータブック)

社会との協働 ▶ 環境コミュニケーション

三菱自動車は、ステークホルダーの皆様にご信頼いただける企業を目指しています。そのため、環境への取り組みについてウェブ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。

ウェブサイト・CSRレポートによる 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、ウェブサイトやCSRレポートを通じて、取り組みの考え方や内容について情報公開しています。

環境ウェブサイト

<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/environment/>



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。

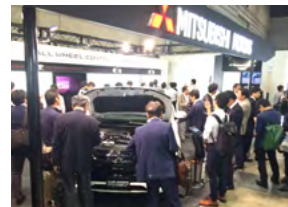
電動車など、当社の環境への取り組みを紹介するとともに、ご来場者のご意見を伺っています。お子様には環境について考えてもらうクイズなどを実施しています。



「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。



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、三菱自動車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・草刈り、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。



環境データ集

製品の燃費・CO₂排出量 (企業平均) (※1)

		(年度)					
		単位	2013	2014	2015	2016	2017
日本(燃費)(※2)		km/L	20.4	19.1	18.4	19.2	18.2
米国(燃費)	輸入乗用車	mpg	34.1	35.2	39.8	41.3	44.6
	小型トラック	mpg	31.5	33.2	34.4	34.6	34.9
欧州(CO ₂ 排出量)		g-CO ₂ /km	124	115	110	118	118
中国(燃費)	輸入車	L/100km	8.0	7.7	7.4	7.6	7.5
	現地生産車	L/100km	9.2	8.8	8.4	10.0	12.0

※1：各国・地域の当局への届出値を掲載しています。

※2：集計対象は乗用車であり、電気自動車およびプラグインハイブリッド車を含みません。

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 24社

CO₂排出量(スコープ1,2)(※3)

		(年度)					
		単位	2013	2014	2015	2016	2017
総量		千t-CO ₂	578	598	518	461	540
スコープ1(直接排出)		千t-CO ₂	137	132	110	104	120
スコープ2(間接排出)		千t-CO ₂	441	466	408	357	420
生産		千t-CO ₂	515	523	449	394	477
非生産		千t-CO ₂	63	75	69	67	63
国内		千t-CO ₂	412	433	400	363	387
アジア		千t-CO ₂	97	98	89	91	147
その他		千t-CO ₂	69	67	29	7	6

CO₂排出係数

- 「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」にもとづく。
- 海外の電力については、IEA「CO₂ Emissions from Fuel Combustion (2017 edition)」から出典。

※3：適用するCO₂排出係数を見直し、再計算しました。

サプライチェーン温室効果ガス排出量(スコープ3、2017年度実績)

		単位	排出量	対象範囲
総量		千t-CO ₂ eq	38,721	
カテゴリー1	購入した製品・サービス	千t-CO ₂ eq	5,855	連結(生産のみ)
カテゴリー2	資本財	千t-CO ₂ eq	297	単体
カテゴリー3	スコープ1,2に含まれない燃料エネルギー	千t-CO ₂ eq	45	連結
カテゴリー4	輸送、配送(上流)	千t-CO ₂ eq	1,013	連結
カテゴリー5	事業活動から出る廃棄物	千t-CO ₂ eq	16	単体(生産のみ)
カテゴリー6	出張	千t-CO ₂ eq	4	連結
カテゴリー7	雇用者の通勤	千t-CO ₂ eq	14	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	千t-CO ₂ eq	30,731	全仕向
カテゴリー12	販売した製品の廃棄	千t-CO ₂ eq	741	(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	千t-CO ₂ eq	5	独立系販売会社の一部
カテゴリー15	投資		-	

エネルギー使用量(1次・2次エネルギー)

		(年度)					
		単位	2013	2014	2015	2016	2017
総量		PJ(※4)	11.4	11.9	10.4	8.3	9.7
生産		PJ	10.1	10.5	9.1	7.0	8.2
非生産		PJ	1.3	1.4	1.3	1.3	1.5
国内		PJ	7.6	7.4	6.9	6.5	6.9
アジア		PJ	1.8	3.0	2.8	1.6	2.4
その他		PJ	2.0	1.5	0.7	0.2	0.4

単位発熱量：「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」から引用

※4：10の15乗ジュール。

環境データ集

硫黄酸化物 (年度)

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
総排出量	t	180	177	185	193	195

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 (年度)

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
総排出量	t	101	107	93	89	92

算定方法: 燃料使用量を環境省「環境活動評価プログラム」の排出係数にて換算

VOC(揮発性有機化合物) (年度)

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
総排出量	t	2,002	2,013	2,151	2,166	1,882

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)、水菱プラスチック(株)

オゾン層破壊物質の排出

三菱自動車単体については、0.1t(CFC換算)未満と推計しています。

PRTR (年度)

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
取扱量	t	1,851	1,760	1,628	1,644	1,810
排出・移動量	t	406	389	411	408	393

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)

廃棄物発生量 (年度)

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
総量	千t	182	161	162	150	162
生産	千t	171	151	153	141	148
非生産	千t	11	10	9	9	14

一部の関係会社を含みません。

廃棄物の発生・社外排出状況(当社単体) (年度)

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
発生総量	千t	124	125	111	93	99
社外排出	千t	48	48	52	47	48
社内再利用分	千t	76	77	59	46	51

対象拠点: 岡崎製作所、水島製作所、京都製作所

原材料使用量 (年度)

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
鉄・アルミ	千t	158	172	158	137	143
樹脂類	千t	2.1	2.3	2.9	3.0	3.0

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)
集計に誤りがあったため、遡って修正しています。

取水量 (年度)

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
総量	千m ³	5,836	5,739	5,452	5,606	7,343
生産	千m ³	5,422	5,398	5,184	5,295	6,959
非生産	千m ³	414	341	268	311	384
上水	千m ³	1,006	895	652	428	743
工業用水	千m ³	3,472	3,324	3,232	3,505	4,009
地下水	千m ³	1,358	1,520	1,568	1,673	2,591

集計に誤りがあったため、遡って修正しています。また、一部未集計の拠点があります。

リサイクル水の利用について

- MMKI(インドネシア)では、廃水の一部をリサイクル・再利用しています。
- 2017年度は、年間約178千m³をリサイクル利用しました。(グループ全体の取水量の約2%にあたりと試算しています。)

排水量 (年度)

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
総量	千m ³	3,677	3,497	4,170	3,977	4,577
生産	千m ³	3,263	3,156	3,902	3,666	4,193
非生産	千m ³	414	341	268	311	384
下水	千m ³	941	789	1,635	1,708	2,405
公共水域	千m ³	2,736	2,708	2,535	2,269	2,172

集計に誤りがあったため、遡って修正しています。また、一部未集計の拠点があります。
一部推計を含みます。

環境データ集

環境会計(当社・パジェロ製造(株))

環境保全コスト

分類	主な取り組みの内容	単位	2017年度		2016年度		
			投資額	費用額	投資額	費用額	
事業 エリア内 コスト	公害防止コスト	大気汚染防止、水質汚濁防止、土壌汚染防止	百万円	63	1,269	234	1,281
	地球環境保全コスト	地球温暖化防止、オゾン層破壊防止	百万円	388	14	311	13
	資源循環コスト	廃棄物発生量低減・適正処理、再利用の促進	百万円	6	829	5	874
上・下流コスト	使用済みバンパーの回収、自動車リサイクル法対応	百万円	35	1,789	0	1,851	
管理活動コスト	ISO14001の認証維持、社員教育、モニタリング	百万円	120	668	0	706	
研究開発コスト	燃費向上、排出ガス対策など製品の環境負荷低減に関する研究開発	百万円	3,567	39,545	1,358	34,651	
社会活動コスト	環境体験授業活動、地球環境活動支援、環境関連団体への寄付、環境情報公開	百万円	2	328	17	150	
環境損傷対応コスト	事業活動が環境に与えた損害への補償	百万円	10	4	3	79	
合計		百万円	4,191	44,446	1,928	39,605	
		単位	設備投資	研究開発費	設備投資	研究開発費	
<参考>当社グループ全体の設備投資、研究開発費		億円	999	1,025	581	890	

環境保全対策に伴う経済効果(実質的効果)

分類	主な取り組みの内容	単位	2017年度	2016年度
			効果金額	効果金額
収益	廃棄物のリサイクルまたは使用済み製品のリサイクルによる事業収入	百万円	2,232	1,597
費用節減	省エネルギーによるエネルギー費の低減	百万円	▲675	1,861
	節水による水道代の低減	百万円	1	13
	省資源またはリサイクルによる廃棄物処理費の低減	百万円	▲3	▲18
	梱包資材のリサイクルによる梱包資材費の低減	百万円	454	251
合計		百万円	2,009	3,704

環境省「環境会計ガイドライン 2005年度版」に準拠して集計しています。
按分により集計したデータを含みます。
環境保全対策にともなう経済効果は、効果金額の▲は増加を表します。

Social

安全・品質	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 安全への取り組み…………… 55 ▶ 品質への取り組み…………… 58
従業員	<ul style="list-style-type: none"> ▶ キャリア育成と評価…………… 64 ▶ 研修および教育…………… 67 ▶ 労使関係…………… 68 ▶ 労働安全衛生…………… 69 ▶ ダイバーシティと働き方…………… 71 ▶ 人事関連データ…………… 74
人権	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 基本的な考え方・方針…………… 76 ▶ マネジメント体制…………… 77 ▶ 人権尊重に関する教育・研修…………… 77
サプライチェーンマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 基本的な考え方・方針…………… 78 ▶ マネジメント体制…………… 79 ▶ サプライチェーンマネジメントの推進…………… 79 ▶ サプライチェーンにおける 事業継続計画(BCP)の取り組み…………… 80
社会貢献	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 方針…………… 81 ▶ 取り組み…………… 81

安全・品質 ▶ 安全への取り組み

安全についての基本的な考え方

三菱自動車は、クルマづくりの企業として交通安全への責任を認識するとともに、過去の品質問題によりお客様や社会の信頼を損ねたという反省も踏まえて、「道路交通事故の削減に寄与する製品の提供」をCSR活動における重要課題として掲げています。

世界では年間約125万人が交通事故により亡くなっているといわれています(※)。特に新興国では、クルマの保有数増加に伴い、交通事故の死者数が増加傾向にあります。交通事故削減はグローバルに喫緊の課題であり、国連の持続可能な開発目標(SDGs)でも「2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。(ターゲット3.6)」ことが掲げられています。

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

※：2015年世界保健機関(WHO)調査

安全技術の開発

当社では、様々な安全技術を製品に反映し、快適かつ安全なモビリティを提供してお客様に移動における自由や利

便性ととも運転する楽しさを享受いただけることを目指しています。

“ぶつからない”予防安全技術

クルマに起因する交通事故をなくすためには、究極的にはぶつからなくすることです。当社ではそれを目指して、各種予防安全技術の開発・搭載に力を入れ、社会に安全を提供します。

◆ e-Assist(イーアシスト)

当社は、電波レーダーやカメラなどによって、安全かつ快適なドライブをサポートする予防安全技術「e-Assist(イーアシスト)」の搭載車種を増やしています。

e-Assistは、以下のような機能のいずれか、もしくは複数から構成されており、ドライバーの安全な走りをアシストします。

機能名	概要
衝突被害軽減ブレーキシステム	前方車両や歩行者を検知。衝突の危険があるときは、警報や自動ブレーキで衝突被害を軽減、または衝突を回避します。
車線逸脱警報システム	前方の車線位置を常に監視。車線を外れそうになると、ドライバーに警報で注意を促します。
レーダークルーズコントロールシステム	先行車の減速・停止に自動追従。設定した車間距離を保ち、追突の危険性を減らします。
誤発進抑制機能	前進時および後退時、シフトやペダルの操作ミスによる急発進を抑制します。
オートマチックハイビーム	対向車や先行車の有無、道路周辺の明るさなどにより、ロービームからハイビーム、ハイビームからロービームへの切り替えを自動的に行います。

車種によって機能が異なる場合があります。

“人を守る”ボディ構造

万一の衝突の際には、乗員が受ける衝撃を緩和し、かつ十分な空間が確保できる車体構造が重要です。当社では、独自の衝突安全強化ボディ「RISE(ライズ)」(※1)を採用し、前面、側面、後面の全方位での衝突安全性能を向上させています。

例えば2018年に発売した『エクリプス クロス』の場合、車体前後にはストレートフレーム構造を採用し、効率よくエネルギー吸収できる構造となっています。客室(キャビン)部分は、変形を抑えるため高張力鋼板(ハイテン材)を多用し、乗員の安全性を確保しています。

『エクリプス クロス』は、世界各地の安全性能評価において、最高評価となる5★を獲得しています。

※1：Reinforced Impact Safety Evolutionの略



RISEを採用したエクリプス クロス

安全・品質 ▶ 安全への取り組み

◆ 社外からの主な評価『エクリプス クロス』

地域	年月	名称	評価
欧州	2017年11月	2017年 Euro NCAP(※2)	5★
豪州・ ニュージーランド	2017年12月	2017年 ANCAP(※2)	5★
アセアン地域	2018年 1月	2018年 ASEAN NCAP (※2)	5★
中南米地域	2018年 6月	2018年 Latin NCAP (※2) (成人乗員保護評価)	5★

※2：New Car Assessment Programの略称。各国・各地域の第三者機関が行う、自動車の安全性を試験・評価するプログラム。

当社は、歩行者に対する安全性も追求しています。事故の際に、歩行者頭部の傷害を低減するためにボンネット部やカウルトップ、ワイパーなどにエネルギー吸収構造を採用しています。また、歩行者の脚部を保護するエネルギー吸収構造をバンパーフェースやヘッドランプなどに採用しています。

TOPICS

「サポカー」対象車の拡大

セーフティ・サポートカー（以下、サポカー）は安全運転をサポートする先進技術を搭載したクルマです。高齢運転者を含めたすべてのドライバーによる交通事故の発生防止・被害軽減対策の一環として、国が推奨する新しい自動車安全コンセプトです。搭載機能に応じて「サポカー」「サポカーS（ベーシック、ベーシック+、ワイド）」に区分されます。当社は、サポカーのラインナップを拡大しています。

◆ 対象車種（2018年8月末現在）

種別	サポカー	サポカーSベーシック	サポカーSベーシック+	サポカーSワイド
車種名	RVR ランサーカーゴ	ミラージュ タウンボックス ミニキャブ	eKスペース	アウトランダーPHEV アウトランダー エクリプスクロス eKワゴン eKカスタム eKスペース eKスペースカスタム デリカD:2 デリカD:2カスタム

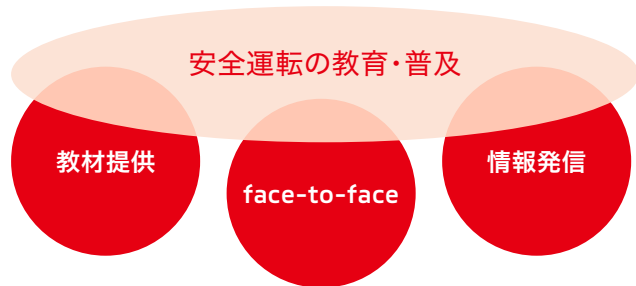
このうち、『アウトランダーPHEV』『アウトランダー』については、独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）が行った平成29年度「自動車アセスメント」の予防安全性能評価において、最高評価の「ASV++」を獲得しました。

安全・品質 ▶ 安全への取り組み

交通安全の教育・普及

交通事故の原因の半数以上はドライバーや歩行者など、「人」に起因するものだと考えられています。当社では、社会全体の安全意識を高め、間接的に交通事故削減を達成するために、交通安全の教育・普及に取り組んでいます。

具体的には、「face-to-face」と「教材提供」「情報発信」の3つを大きな柱としています。



【face-to-face】クルマの学校

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。



詳しくはこちら

[\(WEB\) http://www.kurumano-gakko.com/](http://www.kurumano-gakko.com/)

【face-to-face】事業所地域における交通安全活動

事業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。2017年度は、社員延べ1,644人が43回活動をしました。

また、岡崎地区の社員で構成する「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を支援しています。



【教材提供】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幼稚園などに寄贈しています。2017年度は528冊、2010年7月から累計4,866冊を寄贈しました。



【情報発信】交通安全情報の発信

意外と知らないクルマの安全ガイド

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



詳しくはこちら

<http://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/safety/popup/index.html>

【情報発信】子ども向け交通安全情報の発信

「なぜなぜクルマづくり調査団」

2018年8月、小学生の自動車産業学習の参考としてご用意しているウェブサイトをリニューアルし、日常生活における歩行中や自転車乗車中などの場面での注意事項を楽しみながら学習できるコーナーを新設しました。

安全・品質 ▶ 品質への取り組み

方針

三菱自動車では、お客様の購入検討から車両の保有期間、すべての段階で品質を向上させるため、「製品品質」「感性品質」「セールス品質」「サービス品質」の4つのカテゴリーの品質を柱に改善の取り組みを行っています。

「製品品質」には、お客様が新車を購入されてからすぐに経験される初期品質と、未永くお使いいただく中での耐久品質があります。当社は、複数の部門が連携する品質改善活動をグローバルに展開して初期品質と耐久品質の両方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を強化しています。

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

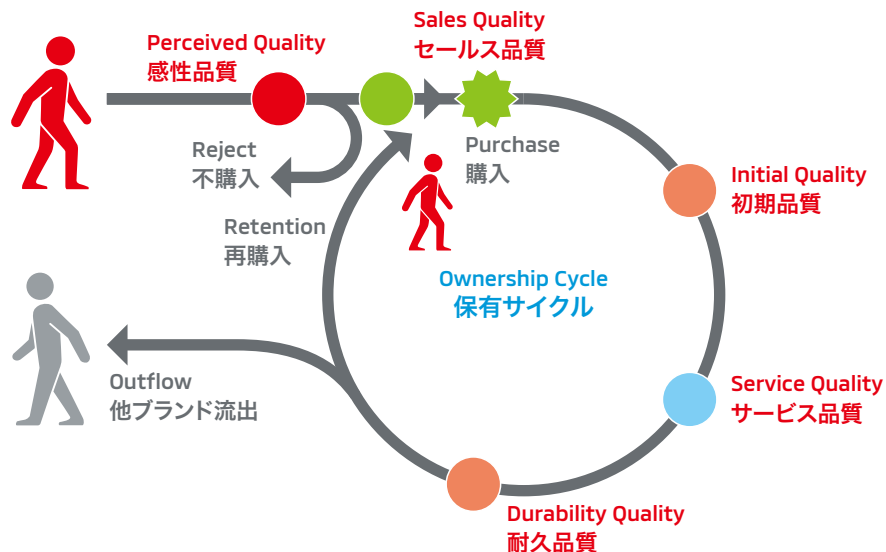
お客様と接する販売会社での「セールス品質」や「サービス品質」は、お客様の声を確実に聞き取り、ご要望に沿った提案や対応によりお客様にご満足いただけるよう日々改善を行っています。

すべての段階においてお客様にご満足いただけるよう、お客様視点でトップレベルの品質を目指します。

マネジメント体制

当社では開発担当副社長を議長とする「クオリティ・ストラテジー・コミッティ (Quality Strategy Committee)」を設置し、品質戦略に関する議論を定期的に行っています。品質改善の各施策の進捗状況については月次で確認を行い、目標の達成に向けて問題の解決を図っています。また、これらの取り組みをCEOなどの経営トップ層と共有するために品質セミナーを半期に一度開催し、レビューを受けています。

さらに、販売店から寄せられるお客様からの不具合情報などへの対応については日次で検討会を開催し、対策を決定しています。



安全・品質 ▶ 品質への取り組み

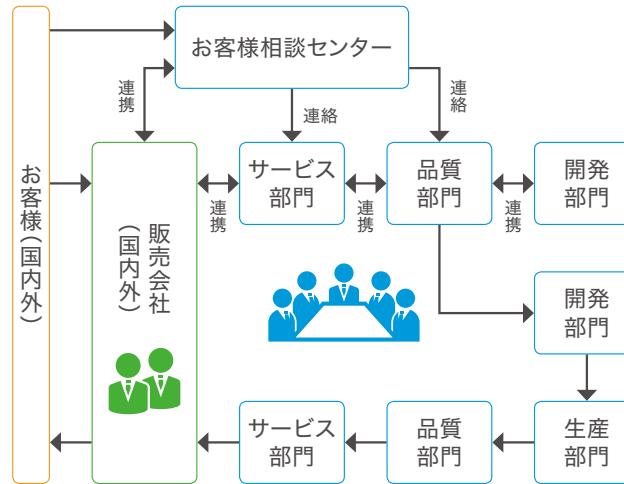
お客様の声の活用

「製品・アフターサービスを通じて、独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供し、ご満足いただくこと」が三菱自動車グループの使命です。そのため、国内外の販売会社やお客様相談センターに寄せられた貴重なお客様の声を収集・分析し、品質・開発・生産・営業・サービス部門が一体となって品質向上に積極的に取り組んでいます。

お客様の声による品質改善

販売会社では、不具合事象や発生した状況などをお客様から具体的に伺っています。これらの情報が販売会社から提供されると、品質部門が中心となって関連部門や販売会社と共有する体制になっています。

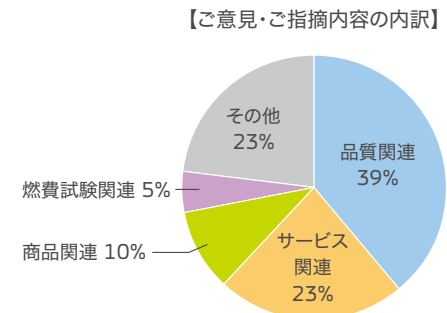
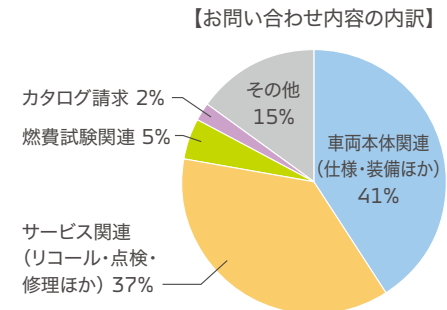
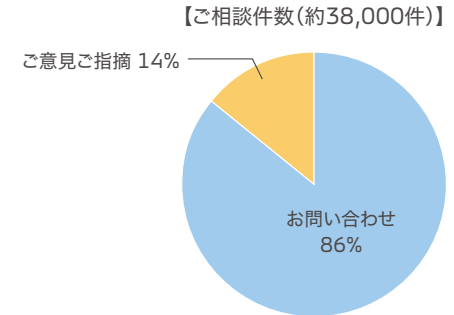
また、修理データの収集・分析にも新たな分析システムを導入するなど力を入れています。特定の車種で発生している、お客様からの不具合のご指摘（品質情報）や修理の実績を分析することで、早期に不具合を認知して対策を講じるなど、品質改善につなげています。



お客様相談センターの取り組み

お客様相談センターでは、土日祝日を含めご相談を受け付けています。寄せられた様々なお客様の声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お客様の声を検索・閲覧することができます。品質・不具合に関するご指摘については、販売会社と連携してお客様の問題解決に対応し、さらに品質改善にも活用しています。また、商品性や仕様に関するご意見・ご指摘については、関連部門と共有し、さらなる商品力の向上につなげています。寄せられた声の中から重要情報などトピックとなるものは、経営幹部へ定期的に報告しています。

◆ 2017年度お客様相談センター受け付け状況



安全・品質 ▶ 品質への取り組み

品質マインドの醸成

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、2014年度から全事業所において品質フォーラムを実施しています。2017年度は、“すべてはお客様の満足のために”をテーマとして製品品質・感性品質・セールス品質・サービス品質の向上に焦点を当て、各本部の取り組みを紹介・共有し、全社員の品質マインドを醸成する場と位置付けて開催しました。

◆ 品質フォーラム参加者

2014年度	2,324人
2015年度	3,590人
2016年度	開催見送り
2017年度	2,809人

また、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として「お客様の声講座」を2010年度から開講し、消費者志向のさらなる浸透を図っています。受講者数は、2010年度の130人から徐々に増加し、2017年度は3,000人を超える社員が参加しました。



お客様の声講座の開催

製品品質の向上

初期品質ならびに耐久品質に関する不具合については、これまでに取り組んでいる安全性にかかわる対応に加えて、安全性以外の不具合についても重点管理対応することがお客様満足の改善に不可欠であるとの認識から、取り組みの範囲を拡大しました。販売から3ヶ月および12ヶ月以内に発生した不具合に着目し、目標を設定して改善に取り組んでいます。特に、開発および生産部門との連携により解決までのスピードアップを図り、お客様からのクレームの低減にもつなげています。

また、不具合ではないものの、お客様のご不満となっている事象の解決を新型車の開発において実施するプロセスを、新たに導入しています。

生産段階での品質向上

新型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・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、迅速に不具合情報を収集し、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。

海外では、三菱自動車・モーターズ(タイランド)・カンパ

ニー・リミテッド(MMTh)で2014年度に生産を開始した『トライトン』から同活動を開始し、2017年にはインドネシアの生産合併会社、ピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)で生産する『エクスパンダー』に適用し、着実に効果が出ています。

リコールなど市場対応発生時のお客様対応

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

リコール情報の詳細はこちら

(WEB) <http://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/recall/>

感性品質の向上

お客様のご購入検討時点はもとより、カーライフにご満足いただけるよう、お客様の感性を重視した品質の向上に取り組んでいます。

安全・品質 ▶ 品質への取り組み

セールス品質の向上

当社はグローバルにお客様に支持・共感していただけるブランドになるため、トップレベルのお客様満足度を得ることを目指し、販売会社とともに取り組んでいます。

2017年度は、お客様満足向上に向けた目標設定から取り組み評価までのPDCAを、マネジメントプロセスとしてグループで共通化すべく整備してきました。2018年度より主要なマーケットに順次導入していきます。また、店舗オペレーションに関する標準を整備し、ショールームの装備やセールスプロセスの改善により、高品質な店舗環境でより良い顧客体験を提供するとともに、ブランドイメージ向上の実現を目指していきます。

国内の販売会社との協働

国内の販売会社では、お客様のニーズに沿った提案と新しい商談体験の提供を目指す取り組みとしてITを活用した商談スタイルを推進しています。例えば、タブレット端末を導入し、視覚的に分かりやすい商品説明に努めるとともに、ご来店いただいたお客様にタブレット端末で対応品質に関するアンケートにお答えいただき、タイムリーな改善につなげるようにしています。また、お客様満足度の向上につながった好事例を全国の販売会社と早期に共有することで、さらなる満足度の向上を図っています。

加えて電動車の本格的な普及に向けて、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」の導入を順次進めています。

「電動DRIVE STATION」の詳細はこちら [▶ P.45 「販売店での取り組み」](#)

海外の販売会社との協働

海外のお客様にご満足いただくためには、各国・地域の販売会社（ディストリビューター）との協働が欠かせません。当社は、販売会社に対し、適切な製品情報を日々提供するとともに、現地のお客様の声も吸い上げています。ときには各国を訪問し、対面でのコミュニケーションにより市場情報や商品要望などを直接お聞きした上で、改善スピードの向上を図っています。

また、欧州・アセアン・中東など地域ごとの定例会議や、世界中の販売会社が一堂に会する「グローバル・ディストリビューターズ・ミーティング」を毎年開催し、販売会社同士の一体感の醸成や、販売戦略・最新製品情報・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。

製品・サービスへの適正な表示

製品およびサービスの情報とラベリングの表示ならびに提供は、それぞれの国・地域の規制や法律を遵守し、適正な表示となるよう努めています。

国内においては、2016年の燃費・排ガス試験における不正行為を受け、社内体制やカタログ制作要領などの工程を見直し、整備しました。年2回開催されるコンプライアンス委員会においては、「景品表示法」を含む各種法令についての周知・啓発を実施し、その概要を内部統制委員会（委員長：CEO）に報告しています。2017年度の活動実績として、主に役員・管理職を対象にしたeラーニングを6～7月に、国内営業と開発の社員を対象として、自動車公正取引協議会から招いた講師による講習会を11月に実施しました。

また、カタログ制作段階においては、制作要領を社業務標準として新たに整備・制定し、適正な表示となるよう複数の部門で点検を実施しています。

サービス品質の向上

お客様との接点である販売会社のサービス現場においては、クルマの購入時からカスタマーファーストの視点で最高の「サービスの品質」をお届けすることが重要です。

当社は国内外の販売会社と連携し、お客様の声を確実に聞き取り、ご用命にお応えし、お客様に満足いただけるよう、日々現場における対応力（コミュニケーションや技術力）の改善に努めています。

安全・品質 ▶ 品質への取り組み

国内における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。2017年度は、2018年2月に全国大会を開催し、地区大会を勝ち抜いた51人の選手が技術を競いました。なお、全国大会で優勝したメカニックとサービスアドバイザーは、後述の「サービス技術コンテスト世界大会」に日本代表として参加します。

さらに全国に7拠点あるテクニカルセンターでは、技術連絡会・勉強会の開催や、当社技術スタッフによる販売会社訪問を通じ、高難度修理やお客様への迅速な対応をサポートしています。

TOPICS

サービススタッフの電動車資格制度

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などの技術向上を目的に、国内電動車資格制度を設けています。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(2017年度末時点で100人に付与)。今後も、国内販売店全店舗へ「電動DRIVE MASTER」を配置する取り組みを進めていきます。



「電動 DRIVE MASTER」が在籍することを示す店頭表示用ステッカー

海外における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して技術指導を行う「キャラバン活動」を展開しています。現地のサービススタッフを実地教育し、グローバルに技術力の向上を図っています。2017年度は、インドネシア、マレーシア、ブラジル、ロシアなど、8ヶ国に18人を派遣して実施しました。

また、隔年で「サービス技術コンテスト世界大会」を開催しています。前回(2016年11月)は、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。次回は、2019年2月の開催を予定しています。



キャラバン活動の様子

安全・品質 ▶ 品質への取り組み

第三者評価

品質の取り組み結果は、市場調査会社であるJ.D.パワー社の調査を一つの指標として捉えています。この調査結果をふまえて課題を分析し、品質改善の取り組みにつなげています。

J.D.パワー社による調査結果(2017年度の主な実績)		
製品品質	「IQS」 (初期品質)	インドネシア:1位 SUVセグメントの『パジェロスポーツ』
セールス品質	「SSI」 (セールス満足度)	インドネシア、 台湾:1位
サービス品質	「CSI」 (サービス満足度)	ドイツ:1位(ボリュームブランド部門) ブラジル、マレーシア:2位 タイ、フィリピン、メキシコ:3位

TOPICS

インドネシアで、セールス満足度評価第1位を受賞

国・地域ごとに多様な文化や価値観の存在するインドネシア市場において、2017年は現地卸売販売会社ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア(MMKSJ)が同国セールス満足度評価第1位(※1)を受賞し、全6項目(※2)で最高評価となりました。

各ディーラーがお客様ごとにきめ細かい対応を行ってデリバリータイミングを改善したり、調査会社を起用してディーラーごとに月次セールス満足度調査とPDCA活動を行ったことにより、セールス品質の向上につながったものと考えています。

※1: J.D.パワー社による2017年インドネシア自動車セールス満足度(J.D. Power 2017 Indonesia Sales Satisfaction Index StudySM, 略称SSI)調査。2016年9月から2017年7月に新車を購入した2,476人の自動車保有者を対象に2017年3月から9月にかけて調査を実施。

※2: Delivery timing, delivery process, salesperson, sales initiation, dealership facility, and deal.

従業員 ▶ キャリア育成と評価

基本的な考え方・方針

三菱自動車は、環境の変化が大きい自動車業界の中で、「持続的成長」と「企業価値の向上」を実現していくため、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。

その実現の鍵を握るのが「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、発揮するとともに、人権に配慮し、多様性を尊重しあうことができる環境をつくり上げていきます。

実効性ある人事施策づくりと浸透活動

人事部門には各部署を担当する「ビジネスパートナー」を置いています。ビジネスパートナーの役割は、各職場の悩みや課題の解決サポートと各職場の意見を吸い上げて人事施策に反映していくことです。活動の質の維持・向上を狙いとして、メンバーによる学習会などを定期的を実施しています。2018年度は20人のビジネスパートナーが各部署と連携して活動しています。

社員制度

2017年6月から統括専門職（管理職）の人事制度を改定しました。制度改定の狙いは、①組織目標の共有と達成責任の醸成、②目標達成に対するインセンティブの強化、③社員に求められる思考・行動様式の徹底、④実力に応じた登用による組織の活性化、以上の4点です。この狙いを実現するためのマネジメント強化のツールとして「コミットメント&ターゲットによる目標設定・評価」および「MMC WAYの体現度合いによる評価」を導入しました。

「MMC WAY」とは当社社員として実践しなければならない、必要最低限の「心構え」や「行動」を具体的にかつシンプルに6つのキーワードにて策定した行動指針です。

また、一般社員の人事制度についてもいままでの「ものづくり力の伝承と強化」および「成長とやりがい」のコンセ

プトに加え、「組織として目標を共有し、達成していく動き」の強化、および社員が一体感を持って業務に取り組むための「共通の価値観」の浸透を目指し、2018年度から評価制度を改正しました。統括専門職（管理職）同様に、「コミットメント&ターゲットによる目標設定・評価」および「MMC WAYの体現度合いによる評価」を導入しました。

一般社員制度改正の概要

事技系列（※1）の新制度は、評価制度のみ改正を行いました。評価制度改正は、「組織としての目標の共有とその達成への意識喚起」や、「評価・処遇への透明感・納得感の醸成」、「共通の価値観の浸透」を図るために、コミットメント&ターゲットおよびMMC WAY体現度評価を導入しました。

技能系列（※2）についても同様に評価制度のみ改正し、コミットメント&ターゲットおよびMMC WAY体現度評価を導入しました。

系列	項目	目的・制度概要
事技系列（※1）	昇進運用	直近3年間による評価および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（※3）」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。
技能系列（※2）	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」を育成。
	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：事技系列とは、事務技術上の実務経験や専門知識にもとづき、企画・調整・研究・調査・折衝・指導・指揮・取りまとめなどを行う者。

※2：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。

※3：クオリティゲートとは、個人の次のステップ（職務区分、一般でいう昇進）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。

従業員 ▶ キャリア育成と評価

キャリア開発にあたっては、社員一人ひとりが業績や能力、ライフプランにもとづいて主体的に目標を持ち、能力向上につなげられる仕組みを整えてきました。

人材育成については目指すべき姿として「教育の柱」と「育成目標」を設定しました。「教育の柱」は会社人生を通じて身につけ、行動発揮するべき要素と位置付け、全社員にとって重要な価値観である三菱三綱領・企業ビジョン&ミッション・MMC WAYをベースに教育体系の「柱」を策定しました。また、「育成目標」では職務区分ごとの目指すべき姿をよりイメージしやすく、継続的な教育を行っていく上での目標として作成しました。

キャリア開発の具体的な進め方としては、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。

キャリア開発に関する上司との面談実施率は事技系列社員で約70%です。

評価基準:MMC WAY

当社社員として実践しなければならない、必要最低限度の「心構え」や「行動」を具体的かつシンプルな6つのキーワードにまとめました。

Mindset 心構え



Cross-functional

組織を越えて協力する



Transparent

状況を明らかにして分かり易く説明する



Look outward

外に出て外に学ぶ

Actions 行動



Commit

必達目標を定量的に約束する



Challenge

価値創造のために自ら困難な仕事を引き受ける



Perform

スピード感をもって具体的な成果を上げる

評価プロセス(一般社員)

5月に前年度結果を社員(本人)に通達すると同時に(フィードバック面談)、今年度の目標設定を実施します。MMC WAY体現度評価は普段から行動観察を行い、コミットメント&ターゲット評価は7月までに目標を確定し10~11月に期中面談を行います。なお、翌年3月に自己評価を、4月に一次評価・二次評価・最終評価を行い、年間評価を確定します。

	MMC WAY 体現度評価	コミットメント& ターゲット評価	評価者
5月	フィードバック面談		本人・ 一次評価者
5~7月	行動観察	個人目標設定 (目標設定面談(※4)・ グループ目標設定会議)	本人・ 一次評価者
			一次評価者
10~11月		期中面談	本人・ 一次評価者
3月	自己評価	自己評価	本人
4月	一次評価	一次評価	一次評価者
	二次評価		部長
	最終評価(本部単位評価会議)		本部長・部長
	年間評価確定		人事労政部

※4: 目標設定は、フィードバック面談時(5月)に行います。組織目標確定後に目標変更する場合は、追加で面談を実施し目標変更を反映します。

従業員 ▶ キャリア育成と評価

公正な給与体系

当社は役割・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、さらなるキャリアとモチベーションの向上が図られるよう配慮しています。昇給は、定期昇給およびキャリア向上に応じた昇給を併用しています。

現地雇用に関する考え方

また、給与水準については国内外とも現地の法令を遵守した上で、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。

初任給	高卒事技	163,500円
	高卒技能	169,500円
	高専	183,200円
	短大	168,000円
	大卒	207,000円
	院卒(修士)	229,000円
	院卒(博士)	263,000円
全従業員の平均給与	(年収)	7,209,000円
男性の給与に対する女性の給与の割合	0.78	
業績連動報酬の比率	部長	:最大で年俸の35%
	担当部長	:最大で年俸の25%
	マネージャー	:最大で年俸の20%

▶ 研修および教育

人材育成に関する考え方

三菱自動車では、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、教育体系を整備しています。教育体系では、三菱グループ共有の経営理念である「三綱領」と当社の「企業ビジョン・ミッション」、日々の業務の方向付けとなる「MMC WAY」の3つを教育の柱とし、これらを実現するために必要な能力やスキルを明確にしています。また、職務区分ごとに求める人材像を設定し、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ています。

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、より理解を深めた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」を設定
② 研修(Off-JT)	研修の充実、クオリティゲート(※1)の設定
③ 人材育成体制	研修に職場(上司)をいままで以上に巻き込み、「上司と部下がともに成長する風土」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

※1：個人の次のステップ(職務区分)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。

研修体系と研修実績

当社では、社員の職務区分に応じた研修カリキュラムにとどまらず、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います。

◆ 2017年度の研修実績

年間受講者数(延べ)	18,920人
従業員1人あたりの受講時間	10.9時間
従業員1人あたりの研修費用	30,182円

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います。2017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強化・内容の見直しなどを行いました。

従業員 ▶ 研修および教育

◆ 三菱自動車の人材育成体制図

凡例: 新規実施

職務区分 (求める人材像)	階層別教育				全階層共通	グローバル	
	昇進者研修	強化研修	昇進候補者研修	キャリア採用者		マインド/スキル	英語
M1 (変革のリーダー)	M1昇進者研修						TOEIC 700以上
M2 (マネジメントのプロ)	M2昇進者研修	組織変革 リーダーシップ研修	M1昇進候補者 研修			グローバルリーダー研修※5	TOEIC 300~700未満
指導専門職 (実務のリーダー)	指導専門職 昇進者研修	19年度実施予定 (※2)	M2昇進候補者 研修		異業種交流研修	グローバルビジネススキル研修※4	TOEICプログラム
主担当職 (業務推進の キープレイヤー)	主担当職 昇進者研修	グッドファミリ テーター養成研修 グッドコミュニ ケーター養成研修	指導専門職 昇進候補者研修	キャリア採用者教育	社内連携研修(3Jミーティング)	グローバルタレント研修	自己啓発英会話ウィークリークラス・自己啓発Skype英会話
担当職 (担当業務のプロ)	新入社員研修	入社3年目研修 (※3) 入社2年目研修			エンジニア研修	グローバルコミュニケーション研修※6 グローバルマインド セット研修※7	
業務職 (効率的な業務遂行)	新入社員研修	入社3年目研修 (※3) 入社2年目研修				グローバルコミュニケーション研修※6 グローバルマインド セット研修※7	

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、他社での教育事例や受講者およびその職場のニーズなどを取り入れながら、継続的に改善に取り組んでいく考えです。

お客様視点に立って

仕事の成果は、自分以外の人に貢献することで、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、自分の周囲の人やお客様の求めるものに合っているだろうか」と、後工程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。

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。例えば、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と問題解決能力を高めることを狙っています。

※2：当初予定していたビジネス交渉力を含め、M2昇進候補者研修の一部を2019年度より強化研修として実施する。
 ※3：キャリア採用者は、入社3年目研修に相当するビジネス基礎力フォロー研修の受講対象とする。
 ※4：2019年度、※5：2020年度よりそれぞれ導入予定。 ※6、※7：入社3年目研修、新入社員研修のプログラム内でそれぞれ実施。

従業員 ▶ 研修および教育

グローバル人材育成

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。さらに、海外子会社でのトレーニングプログラムも計画しています。

生涯教育の支援

当社では、改正高年齢者雇用安定法施行に合わせて60歳以上の定年退職者の再雇用を推進し、熟練者の技術や知識の着実な伝承を図っています。

また労働組合との共同事業の一つとして、50歳以上の

社員を対象に定年後の生活設計のアドバイスなどを行う「グッドライフセミナー」を定期的に開催するなど、生涯キャリア開発の支援にも取り組んでいます。

◆ 2017年度の「グッドライフセミナー」

開催規模	全社で4回実施
受講者総数	合計で約80人

海外研修生の受け入れについて

当社はCSR活動の一環として、2007年より海外実習生を受け入れています。

2018年5月時点、岡崎製作所に在籍するフィリピン技能実習生65人のうち、溶接職種の33人が計画とは異なる実習作業を行っており、技能実習法に適合していないことが判明しました。本件は、法令遵守の感度に欠ける事案であり、かつ問題認識後の対応の遅れは、当社の業務品質の低さを示したものです。今後、改善に努めてまいります。

▶ 労使関係

労使関係に関する考え方

三菱自動車は世界人権宣言や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。

2018年4月現在、当社労働組合には12,351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。

労使の対話の状況

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。2017年度は本社・労組本部間で計54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。

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

従業員 ▶ 労働安全衛生

安全衛生に関する方針とマネジメント

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、「全社安全衛生管理方針」にもとづき、継続して対策に取り組んでいます。

基本方針

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

4. 全社一体となって、「クリーンで快適な職場環境づくり」を推進し、疾病の予防と社員一人ひとりの健康・体力づくりを推進する。
5. 安全衛生マネジメントは、三菱自動車安全衛生マネジメントシステムに則り推進する。

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、翌年の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。

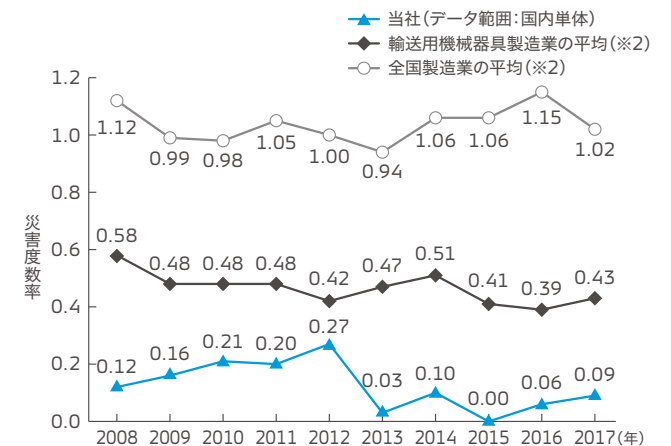
安全な職場づくりの取り組み

すべての従業員が安心して仕事に専念できるよう、安心で安全な職場の実現に向け活動を進めています。特に、労働災害の約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行っています。

2017年の労働災害発生件数は2016年に比べ3件増加し20件、死亡災害の発生はありませんでした。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、非定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、2018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」。

従業員 ▶ 労働安全衛生

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、メンタル疾患への対応については、病欠者の半数以上を占め、また2016年以降増加していることから、全社の重要課題と定め、「心の健康プログラム」として社外EAP(※)を導入し進めています。

メンタル疾患による新規の病欠者数は、2017年は前年に比べ6%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割を占めることから、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目的に、これまでの対策を一歩進め、疾患予防に重点を置いています。年1回実施しているストレスチェックでは、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、職場のコミュニケーション向上を目的とした研修や、社外カウンセラーによる職場環境改善プログラムを導入しています。

個人の相談窓口については、悩み相談をしやすい環境の整備を進めており、カウンセラーによる面談のほか、弁護士や税理士などの専門家にも相談できる窓口を設置し、社員本人のほか、ご家族にも利用いただいています。

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

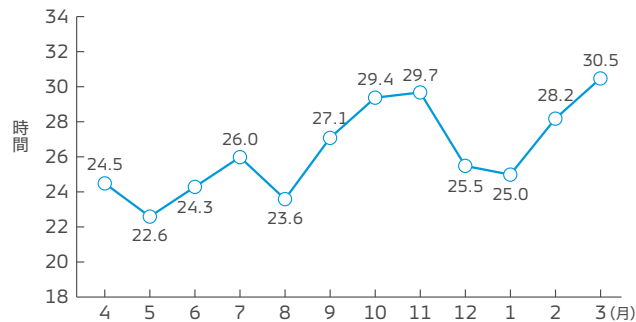
総労働時間短縮に向けた取り組み

三菱自動車は、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。

月平均時間外労働時間数(※1)	26.4時間(2017年度事技系列)
-----------------	--------------------

※1：休業者を除く。

◆ 2017年度 時間外労働時間



※2：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。

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
- 第3金曜日もしくは20日近辺の金曜日は「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(※2))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協定の遵守などの管理者教育を実施
- 在宅勤務制度の活用の推奨
- 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

従業員 ▶ ダイバーシティと働き方

ダイバーシティ推進方針

グローバル化の進展やお客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、三菱自動車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。

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



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

当社では、2015年より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)』を定期的に発行しています。

Vol.3は「個性が活きる職場づくり号」と題し、人材の多様化が進む職場の現状とこれからの職場づくりについてのマネジメント対談記事のほか、多様な社員の活躍紹介、フィリピンの三菱自動車で働く仲間たちの紹介、LGBTなど様々なテーマを取り上げています。本誌を通じて、社員一人ひとりが輝き、多様な個性が活きる職場づくりに取り組んでいます。



ダイバーシティレポート

- Diversity Report (ダイバーシティレポート) Vol.3 個性が活きる職場づくり号
-2017年12月発行- [PDF](#) [5MB]
 - Diversity Report (ダイバーシティレポート) Vol.2 社員の声満載号
-2016年11月発行- [PDF](#) [2MB]
 - Diversity Report (ダイバーシティレポート) Vol.1 女性活躍推進特集号
-2015年9月発行- [PDF](#) [2MB]
- 冊子『ダイバーシティレポート』をPDFにてダウンロードできます。

女性社員の活躍推進の取り組み

「女性活躍推進」を重点課題として継続的に取り組んでいます。2017年度は、女性リーダー研修やロールモデル講演に加え、フランスのパリで開催された国際フォーラム「女性のための経済・社会フォーラム (Women's Forum)」に女性社員を4人派遣しました。

女性管理職比率は、2018年7月現在、3.5% (58人)で、うち部長級10人、本部長級1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。

[女性活躍推進に関する行動計画](#) [PDF](#) [50.8KB]

TOPICS

「MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)」の構成銘柄に

当社は、MSCI社が環境・社会・ガバナンス (ESG) 投資をサポートするために開発した「MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)」の構成銘柄に選定されました。

MSCI社は、女性活躍推進法により開示される女性雇用に関するデータおよび企業の開示情報などをもとに、女性の雇用、継続、昇進および多様性の推進において業界をリードしている企業を選定しています。

従業員 ▶ ダイバーシティと働き方

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。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、2017年度より、「在宅勤務」制度の利用限度時間を月40時間から月80時間に拡大するとともに、育児や親族の介護・看護の場合には、親族の自宅での在宅勤務を

可能としました。多様な社員が働きやすい基盤づくりを進めています。また、両立支援制度を有効活用してもらうために「育児のしおり」「介護のしおり」を作成しました。

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・ネットワークづ

くりなどを目的に、「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。2017年度は本会に約60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も実施しています。

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。2017年度は、2地区（本社と岡崎）で開催し、約70人が参加、育児勤務者は「長期的キャリアの捉え方」について、また上司は「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。

さらに男性社員向けの「仕事と育児の両立支援セミナー」を開催し、0～1歳の子を持つ男性社員15人が参加しました。セミナーでは自分ひとりではなく子どもやパートナーと一緒に成長していけるキャリアのあり方などについて外部講師からポイントとコツを学びました。

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。

2017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「介護個別相談会」を開催しました。また、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180人が受講しました。

◆ ワークライフバランスに関する主な制度（2018年7月時点）

制度	内容	
育児	妊娠期休業	妊娠から産前休業までの間で1回。
	産前産後休業	産前6週間、産後8週間。
	育児休業	3歳到達日の翌年度4月末まで取得可能。
	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。
	育児勤務	小学6年生の年度末まで、勤務時間を4、5、6、7時間から選択、フレックスタイム併用可。
介護	介護休業	介護対象者1人につき、通算3年まで取得可能。
	短期の介護休業	介護対象者1人：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。
	介護勤務	介護事由がなくなるまで取得可能。勤務時間を4、5、6、7時間から選択、フレックスタイム併用可。
共通その他	ライフプラン休業	業務外の傷病への対応、親族の介護・看護、子の育児、不妊治療、ボランティア活動、語学研修などを行うための休業、1年間で10日以内。
	積立休暇	業務外の傷病への対応、親族の介護・看護、子の育児、ボランティア活動、不妊治療を行うための休業、年次有給休暇の残存日数のうち、年4日を限度に最大40日まで積み立てることができる。
	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）。
	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）。
	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。
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。	

従業員 ▶ ダイバーシティと働き方

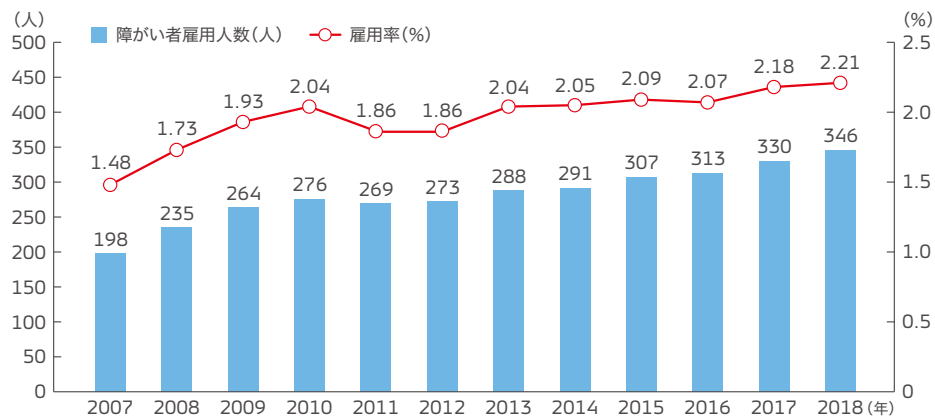
シニア人材の雇用拡大

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。2018年3月時点で、615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。

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。

◆ 障がい者雇用の推移(※)



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

当社の2018年4月時点での障がい者雇用率は2.21%（法定雇用率2.2%）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ヶ所で計49人の知的障がい者を雇用しています。同社は設立から12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、自社での雇用にとどまらず、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など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。

LGBTへの取り組み

当社は、三菱自動車グローバル行動規範の「多様性の尊重と機会平等」の中でLGBTの尊重を明記しています。2017年度は、ダイバーシティレポート内でLGBTの解説を実施するとともに「LGBTを正しく理解し基本的な知識を身につけること」「ALLY(アライ)と呼ばれる支援者を増やすこと」を目的として「LGBTセミナー」を開催し、約50人が参加しました。

社員意識調査の実施

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。

2017年度は当社社員約14,000人を対象に、イントラネット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上、活動をしていくことになります。

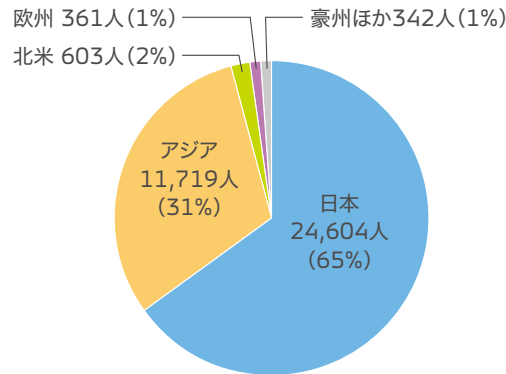
社員意識調査は今後も毎年実施し、継続的に組織風土の改善を図っていきたいと考えています。

従業員 ▶ 人事関連データ

従業員数

		2015年度	2016年度	2017年度
単独従業員数	合計	13,033人	13,222人	13,693人
	男性	11,806人	11,932人	12,336人
	女性	1,227人	1,290人	1,357人
連結従業員数		29,555人	29,604人	30,507人
連結臨時従業員数		4,515人	3,892人	7,122人

地域別従業員数(連結ベース合計 37,629人)



従業員数の数値は、いずれも2018年3月31日時点

海外子会社における現地採用者の管理職登用数

管理職登用数	922人(7%)
従業員数	13,025人

(2018年3月現在)

従業員の構成(単独)

		2015年度	2016年度	2017年度
平均年齢	男性	41.4歳	41.1歳	41.9歳
	女性	38.6歳	38.3歳	39.2歳
平均勤続年数	男性	16.9年	16.7年	16.6年
	女性	12.5年	12.3年	12.8年
離職者数		511人	665人	539人
定年		276人	221人	248人
自己都合		205人	421人	249人
会社都合		3人	8人	2人
転籍などその他		27人	15人	40人

新卒採用者数

		2015年度	2016年度	2017年度
合計	男性	297人	298人	220人
	女性	38人	40人	31人
大卒・修士以上	男性	198人	196人	133人
	女性	35人	34人	27人
短大・専門	男性	1人	2人	1人
	女性	0人	0人	0人
高卒・ほか	男性	98人	100人	86人
	女性	3人	6人	4人

従業員 ▶ 人事関連データ

労働時間と有給休暇取得率

	2015年度	2016年度	2017年度
一人あたりの年間総労働時間	2,116時間	2,092.9時間	2,082時間
一人あたりの所定外労働時間	330時間	328.3時間	307時間
年次有給休暇取得率	79.9%	81.6%	83%

育児休業取得者数と復帰後定着率

	2015年度	2016年度	2017年度
合計	111人	86人	127人
男性	3人	3人	6人
女性	108人	83人	121人
復帰後定着率(※1)	94.4%	91.2%	92.3%

※1: $\frac{\text{育児休業から復職した後、12ヶ月経過時点で在籍している従業員の総数}}{\text{前報告期間中に育児休業を終了した従業員の総数}} \times 100$

注: 今回、GRIスタンダードの算出方式に変更したため、2015年度、2016年度についても定着率を再計算しました。

女性の役職登用状況

	2016年7月時点	2017年7月時点	2018年7月時点
人数	45人	49人	58人
比率	2.7%	2.9%	3.5%
うち部長職以上	3人	6人	11人
人数	2人	2人	3人
比率	4.3%	5.1%	7.7%

※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。

ワークライフバランスに関する主な制度

2017年度実績		男性	女性	合計
育児	妊娠期休業	-	8	8
	産前産後休業	-	60	60
	育児休業	6	121	127
	子の看護休業	140	162	302
介護	育児勤務	5	164	169
	介護休業	3	0	3
	短期の介護休業	118	35	153
共通、その他	介護勤務	2	3	5
	ライフプラン休業	98	30	128
	積立休暇	559	51	610
	フレックスタイム(管理職を含む)(※4)	6,172	970	7,142
	在宅勤務	60	77	137
	再雇用制度 ※再雇用登録者数(復帰の2017年度実績は0)	1	2	0
帯同休業	0	7	7	

※4: フレックスタイム制度は制度利用可能者数。(2017年4月1日時点)

社員持株会

		2018年3月時点
社員持株会	会員数	1,089人
	入会率	8.5%
	保有株数	1,613,025株

人権 ▶ 基本的な考え方・方針

人権に関する考え方

三菱自動車は2018年度新たに、「三菱自動車グローバル行動規範」を制定しました。その中の「多様性の尊重と機会平等」では、多様性を評価・尊重し、差別や報復、いやがらせは、どんな形・程度にせよ容認しないと謳っています。2018年度は規範制定初年度として、この内容や考え方を従来の人権啓発施策に上乘せし、取り組みの充実を図ります。

業務・投資における人権配慮

当社では、お取引先と連携した取り組みを目指し、2010年に策定した「サプライヤーCSRガイドライン」に、差別撤廃や児童労働・強制労働の禁止といった人権尊重の項目を定めています。

差別の禁止

「三菱自動車グローバル行動規範」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。

▶ マネジメント体制

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。また、従来から加盟している東京人権啓発企業連絡会、三菱人権啓発連絡会の各種行事およびその他外部団体主宰の大会・研究会などに参加し情報収集、知見の向上に取り組みました(2017年度 延べ100日以上)。また、その結果を社内研修などに活用しました。

サプライチェーンにおける人権対応

三菱自動車は、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」の人権・労働に関する項目にもとづいた、自主チェックをお取引先に要請しています。

人権 ▶ マネジメント体制

人権に関する苦情処理制度

当社は、社内で人権にかかわる問題が発生した場合に迅速な対応をとるため、社内外に相談窓口（ヘルプライン）を設け、従業員から通報や相談を受け付ける体制を整えています。

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

*社内および社外相談窓口（ヘルプライン）の設置についてはP.89もご参照ください。
*お取引先様相談窓口の設置についてはP.79もご参照ください。
*お客様相談センターの取り組みについてはP.59もご参照ください。

▶ 人権尊重に関する教育・研修

人権に関する研修の実施

三菱自動車では、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。2017年度は新入社員、中堅社員、新任管理職、あわせて約460人を対象に約360時間の人権研修を以下のような内容で実施しました。

新入社員	企業が人権について取り組む意味、人権全般に関する基礎知識 など
中堅社員	人権に関する最近のトピック、業務と人権の関係など
新任管理職	人権に関する最近のトピック、ハラスメント防止と管理職の役割 など

研修以外にも人権への関心を高めることを目的として、社内全部門に対して人権に関するトピックなどの定期配信を始めました。

また、社会的に注目を集めているLGBTについて、各部門の人権担当者などを中心に、啓発セミナーを実施しました。今後はさらに内容・回数の両面で充実を図る予定です。

研修の種別	受講者数	受講率
新入社員研修	176	100%
一般社員昇進者研修	160	100%
管理職昇進者研修	82	100%
LGBT理解促進セミナー	48	51%（※）

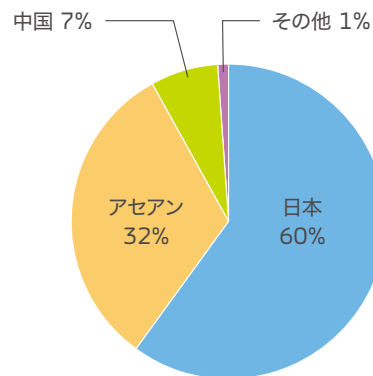
※：開催案内送付部門のうち、実際に受講した部門の割合。

サプライチェーンマネジメント ▶ 基本的な考え方・方針

三菱自動車およびアセアン地域に集中する主要海外生産拠点では、部品調達先として約800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、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。

その中で、「サプライヤー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。

◆ 地域別部品購入額比率



サプライヤーCSRガイドライン

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。

[サプライヤーCSRガイドライン](#) PDF

グリーン調達ガイドライン

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」を策定しました。2016年には環境法規制強化に対応すべく改訂し、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P.43もご参照ください。

紛争鉱物への方針と取り組み

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

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に、「サプライヤーCSRガイドライン」に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。

サプライチェーンマネジメント

▶ マネジメント体制

サプライチェーンマネジメントの体制

三菱自動車とルノー・日産は購買機能を統合し、共同購買会社である「APO (Alliance Purchasing Organization)」を2018年4月に設立し、共通の3本柱「信頼 (Trust)」「相手への敬意 (Respect)」「透明性 (Transparency)」を基本原則として業務にあたっています。

取引先選定は同一のプロセス・評価基準にもとづいて行い、多くの取引先の参入機会を提供するとともに、公平な運用を行っています。

お取引先様相談窓口の設置

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

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

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、調達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、経済産業省が策定した「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。

▶ サプライチェーンマネジメントの推進

「サプライヤーCSRガイドライン」の共有

三菱自動車では、新規お取引先に対しても「サプライヤーCSR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月には当社と直接取引のある海外のお取引先へ同ガイドラインの英語版を展開し、グローバルな活動を進めています。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基本として各地域の状況を反映し、展開していきます。

サプライチェーン監査の実施

サプライヤーとのCSR活動を相互に確認し推進を図るため、本ガイドラインの合意確認を開始するとともに、いままでの自主点検のみでなく、サプライヤーのCSR活動の評価についても、アライアンス共同購買会社として、ルノー・日産と同様の活動への参画を計画していきます。

また、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。

2017年度はお取引先92社126工場に出向き工程監査を実施しました。指摘内容の改善は監査後おおむね3ヶ月

サプライチェーンマネジメント

▶ サプライチェーンマネジメントの推進

以内に実施いただいています。また、お取引先287工場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ならびに品質向上に積極的に取り組んでいます。

お取引先が製造した部品に不具合が発生した場合に短時間でトレースできる体制づくりについても監査などを通じて指導し、強化いただいています。

社内周知徹底の取り組み

「サプライヤーCSRガイドライン」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。2017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。



「三菱自動車協力会」総会で講演する益子CEO

現地調達の推進

海外拠点においては現地調達率の最大化を目標に、現地での部品製造が困難な場合を除いて、現地調達効果があり、技術的に成立するものは、できる限り現地取引先から調達するという基本方針を立てています。

また、すでに現地調達を行っている部品においても、構成子部品などの現地調達を進め、コスト最適化を推進していきます。

新規お取引先については、事前に体制監査を実施し、開発能力、生産能力、品質管理能力などを評価し、必要に応じて改善指導も実施しています。また、現地取引先への支援として、日本のお取引先の進出や現地取引先との合併や技術提携などの橋渡し(仲介)も行い、現地の雇用創出、技術力向上など地域への貢献も目指しています。

▶ 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「被災状況確認システム」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対しても被災状況・リスクが把握できる体制を整えています。

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。2018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。

社会貢献 ▶ 方針

社会貢献活動方針

三菱自動車は、社会貢献活動の中から「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取り組み、企業ビジョン・ミッションにもとづき、三菱自動車社会貢献“STEP”活動として推進しています。

次世代育成 / **S**upport for the next generation
豊かな未来を創る次世代の育成を応援します。

交通安全 / **T**raffic 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 / **E**nvironment preservation
大切な地球環境の保全に貢献します。

地域活動 / **P**articipation 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・内訳(※1)

(単位:百万円)

	2015年度	2016年度	2017年度
次世代育成	208	216	208
交通安全	6	6	8
環境保全	19	47	137
地域活動	47	35	83
被災地支援	22	24	25
その他(※2)	75	55	79
支出額	377	383	540
対経常利益比率	0.36%	0.94%	2.32%

※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。

※2: スポーツ支援、三菱財団などへの寄付を含む。

▶ 取り組み

「三菱自動車STEP募金」および「マッチングギフト」の実施

2009年4月に導入した「三菱自動車STEP募金」は、三菱自動車グループの社員が自らの意志で定額を募金し、継続的に社会貢献できる仕組みです。この募金は、三菱自動車の社会貢献活動の趣旨にもとづき、開発途上国や東日本大震災被災地支援などの活動を支援しています。また、「三菱自動車STEP募金」が行った寄付に対し、会社が同額を寄付する「マッチングギフト」も実施しています。

支援先

- 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
- 事業所近隣の幼稚園、保育園、小学校など

社会貢献 ▶ 取り組み

次世代育成の取り組み

体験授業プログラム

「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。

2017年度は53校3,208人が受講し、2005年からの受講者数の累計は約35,000人となりました。

交通安全の取り組み

P.57 「安全への取り組み」交通安全の教育・普及へ▶

環境保全の取り組み

パジェロの森

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、公益財団法人オイスカと協働し、山梨県早川町の

山林において、森林の保護・育成や社員ボランティア活動を通じた地域との交流に取り組んでいます。

2017年度は早川町森林組合指導のもと、社員とその家族ボランティア114人が苗木の植樹や下草刈りを実施したほか、新入社員95人が森林内の歩道整備などの森林保全活動を実施しました。

地域活動

インドネシア:レスキューカーで被災地支援

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(MMCSI)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2台を製作しました。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置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

被災地復興支援

当社は東日本大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、「忘れない・つながり続ける」をテーマに息長く支援を継続して行っています。

また、自然災害や緊急事態に対し、義援金の拠出、車両の無償貸与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。

自然災害被災地への主な支援

	災害	支援内容	支援先
2017年 10月	プエルトリコ ハリケーンに よる災害	義援金7.5万米ドル (※)	被災地の赤十字社、 孤児院、自治体
2017年 7月	九州北部豪雨	●『アウトランダー PHEV』計15台を無 償貸与 ●義援金200万円	福岡県東峰村、 福岡県朝倉市、 大分県日田市
2017年 5月	スリランカ豪雨 による災害	食器および調理器具 100セット(120万円 相当)を寄贈	販売会社United Motors Lanka PLCの 所在地域

※：当社および現地販売会社三菱・モーター・セールス・オブ・カリビアン(MMCS)の2社合計。

Governance

コーポレート・ガバナンス	▶ 基本的な考え方と体制	84
	▶ 内部統制	86
	▶ リスク管理	87
	▶ コンプライアンス	88
	▶ 役員一覧(2018年6月22日付)	92
	▶ 役員報酬	93

コーポレート・ガバナンス ▶ 基本的な考え方と体制

基本的な考え方・方針

三菱自動車は、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すべてのステークホルダーの皆様のご期待に応え、当社の持続的成長およ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います。

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、経営会議などの各種会議体およ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・強化を図っています。

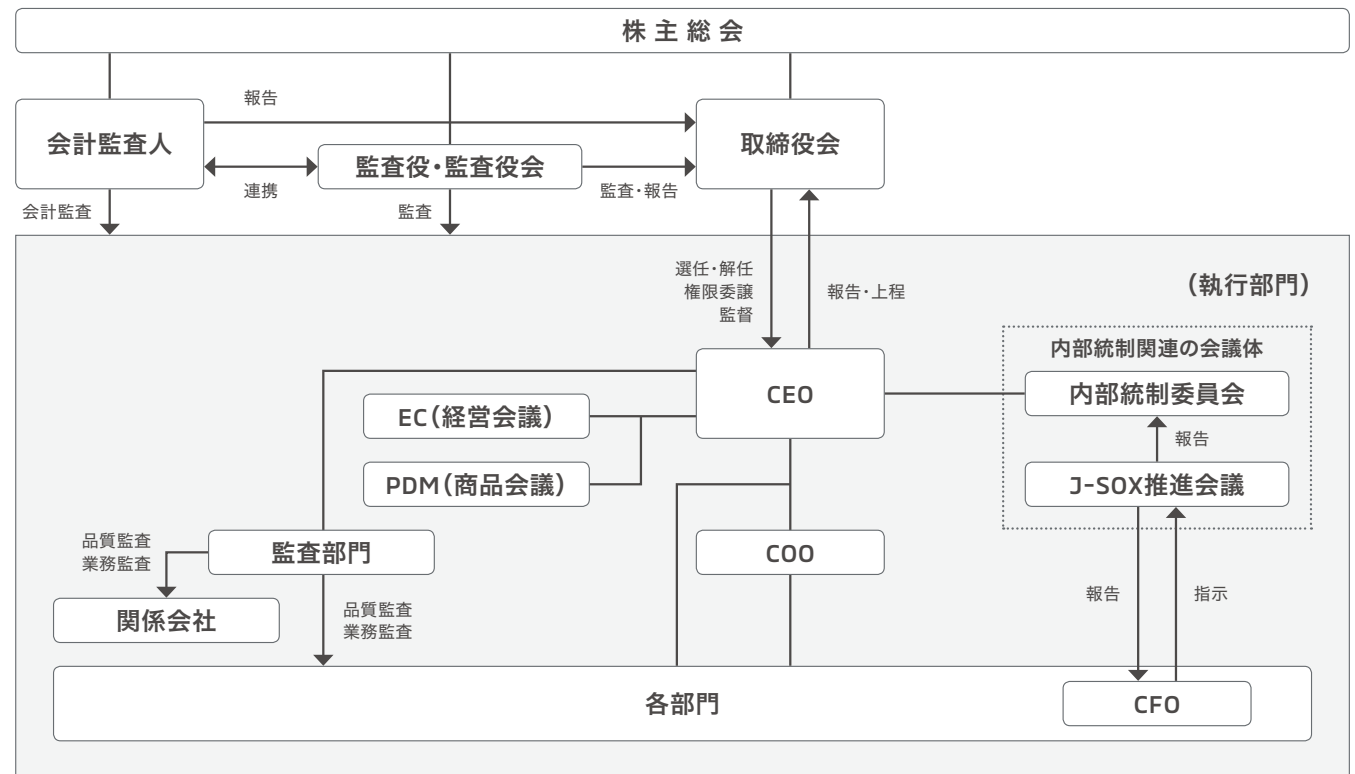
取締役会は、経営上の重要事項の決定と個々の取締役の業務執行の監督を行っており、取締役8人で構成され、うち6人は豊富な経験や高い見識などを有する社外取締役として、業務執行の監督を行っています。また、意思決定の迅速性を高めるため、経営上の重要事項について審議または報告を行う各種会議体を設置・運営しています。

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、権限委譲などを行って経営上の意思決定の迅速化を図っています。

さらに、業務執行の適正な監査を行うため、監査役5人で構成される監査役会を設置しています。うち3人は社外監査役であり、独立性の高い監査体制を整備しています。

◆ コーポレート・ガバナンス体制(2018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・執行役員などから事業の報告を聞くとともに、重要書類などの閲覧、内部監査部門、会計監査

コーポレート・ガバナンス ▶ 基本的な考え方と体制

人および関係会社からの報告聴取などを通じて、当社グループにおける業務執行状況の監査を実施しています。

各監査役は、監査役会が定めた監査の方針、各年度の重点監査項目、職務の分担などに従い、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、その結果をもとに監査役会で議論するとともに、定期的に取り締役会への報告およびCEO・COOとの意見交換を行っています。

また、内部監査部署として、CEO直属の独立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います。

業務監査部は、当社およ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います。品質監査部は、当社およ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います。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、監査本部および会計監査人と定期的に情報交換を行い、連携強化に努めています。

買収防衛策の導入の有無

なし。

コーポレート・ガバナンス ▶ 内部統制

方針および体制

三菱自動車は、取締役会にて決議した「内部統制システム構築に関する基本方針」(※1)にもとづき、その運用状況のモニタリングと内部統制システムの改善、強化に努めています。

当社は、過去の品質問題に加え、燃費試験における不正行為を行ったことを重く受け止め、信頼回復への重要な取り組みの一つとして、2017年度に内部統制体制を抜本的に見直しました。

まず、コンプライアンスとオペレーションのリスクを管理し、ガバナンス向上策について定期的に取り締り役会へ報告を行うグローバルリスクコントロール担当役員を任命しました。そして、法令にもとづく内部統制の対応を強化・効率化すべく、金融商品取引法にもとづく財務報告に係る内部統制はCFO直下のJ-SOX推進会議にて対応し、会社法にもとづく内部統制はCEOを委員長とし、グローバルリスクコントロール担当役員を副委員長とする内部統制委員会を中心として推進する体制としています。この内部統制委員会では、「内部統制システム構築に関する基本方針」に則り、コンプライアンス、情報セキュリティ、リスク管理、J-SOXなどの各統制する分野ごとの下部委員会で報告・決議された内容を、確認・評価しています。さらに、2018年度からは、国内外の主要関係会社においても内部統制委員会を設置・運用し

グローバルでの内部統制体制の構築に着手します。

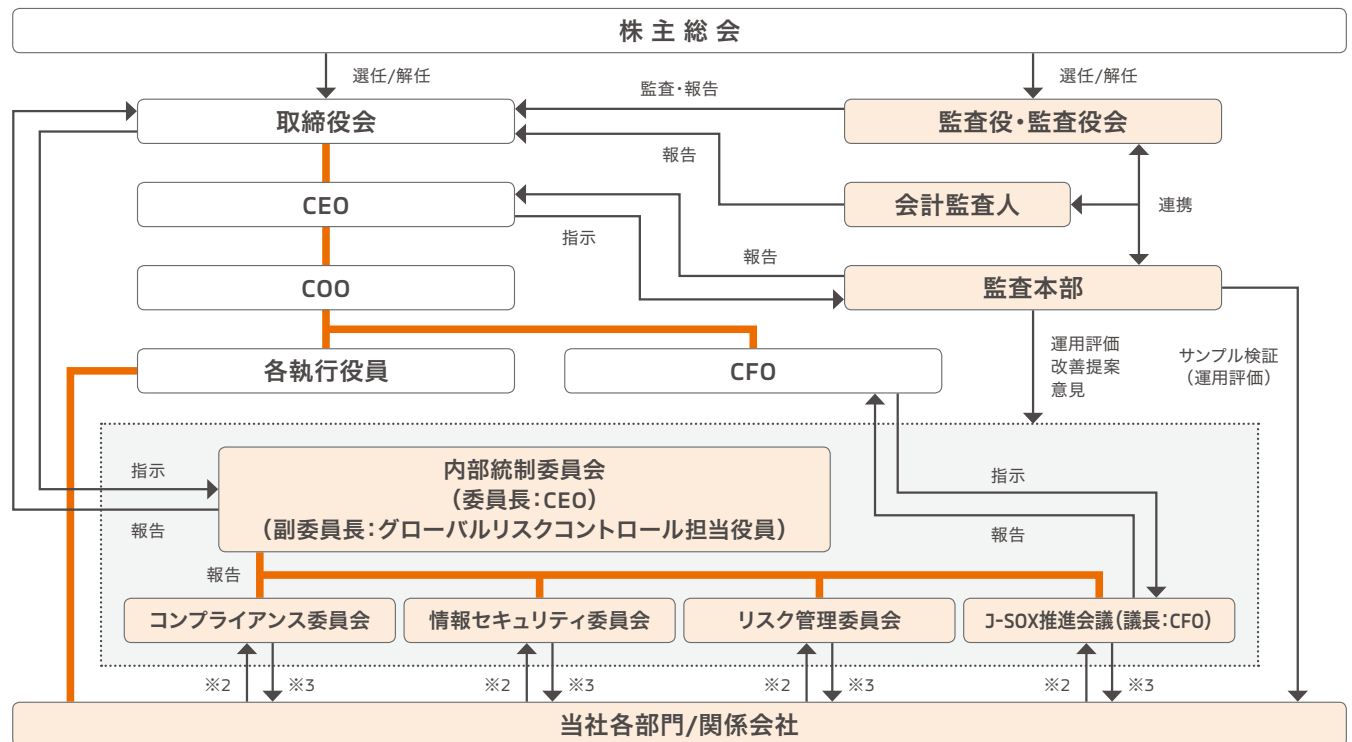
また、当社では、監査役会制度導入のもと、業務執行と独立した体制として監査本部を位置づけ、内部統制委員会を含めた各委員会と連携することで、内部統制システムの有効かつ効率的な運用を目指しています。

なお、企業倫理委員会は、新たな内部統制体制の構築に

おいて当初の目的を終えたと判断したことから、2016年6月をもって終了しました。これからも、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保などに向けた継続的な改善・充実に努め、一層のガバナンス強化に向け取り組んでまいります。

※1：「内部統制システム構築に関する基本方針」はコーポレート・ガバナンス報告書 P.13をご参照ください。PDF

◆ 内部統制体制図



※2：報告・相談 ※3：方針周知・情報展開・運用評価・改善提案・整備支援

コーポレート・ガバナンス

リスク管理

基本的な考え方・方針

三菱自動車では、「内部統制システム構築に関する基本方針」において業務上のリスク管理における方針を定め、グループ全体でリスク管理活動を推進しています。当社グループの事業に影響を与えるリスクを適切に把握し、発生を未然に防ぎ、また発生後にその影響を最小化するように適切に管理することは、最も重要な経営課題の一つであると考えています。

リスク管理体制の整備

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

優先リスク管理では、当社グループ全体が直面する潜在的影響度が大きくかつ緊急性の高いリスクを選定の上、リスクごと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います。

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

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

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います。

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確な対応ができるよう緊急情報連絡システムを運用しています。特に、重大事案発生時の危機管理体制構築のため、緊急対応組織の立ち上げや指示命令システムの明確化などを盛り込んだ緊急事態対応マニュアルを制定し、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

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

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

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

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

コーポレート・ガバナンス コンプライアンス

基本的な考え方

企業活動においては、環境・労働・消費者保護など様々な法律や公的制度と密接に関連し、これを遵守することが求められています。

三菱自動車がこれらの法規制や制度に適切に対応できない場合、事業の継続に支障が生じるとともに、社会や地球環境に対しても大きな負荷をかけてしまうと認識しています。

当社は、企業としての社会的責任を果たすため、法令・国際ルール・社内規定の遵守はもちろんのこと、変化する社会規範についても最大限に尊重して行動するべく、すべての役員・社員が守るべき規範として「グローバル行動規範」を新たに制定し、国内外の主要関係会社を含めたコンプライアンス体制の充実と従業員教育に力を入れています。

「グローバル行動規範」は、従前の「三菱自動車企業倫理ガイドライン」を、その後の社会状況などの変化を踏まえて見直したもので、日々の業務において、いかに判断・行動すべきかを示す基準としています。

一方、2016年4月に判明した燃費試験に係る不正行為については、再発防止策を立案し、現在も継続して対応しています。

グローバル行動規範

【基本理念】

三菱自動車は、企業としての社会的責任を果たすため、すべての役員・社員が遵守しなければならない規範としてこの行動規範を定めました。

この行動規範は、三菱自動車グループに働くすべての役員・社員に適用されており、一人ひとりにこの行動規範をしっかりと遵守していく責任があります。

1. 法律・ルールの遵守

三菱自動車の役員・社員は事業活動を行うすべての国の法令、規則に加え、会社の方針や規則等を遵守します。

2. 安全の推進

三菱自動車の役員・社員は、健全な職場環境を維持促進し、安全に業務を遂行します。さらに、お客様と搭乗者の安全を確保することに細心の注意を払い、製品の安全性を継続的に推進していきます。

3. 利益相反行為の禁止

三菱自動車の役員・社員は三菱自動車の利益を考えて行動し、社の利益に反した行動、活動、情報の使用はしません。さらに、利益相反と見られないように努めます。

4. 反社会的勢力との関係の遮断

三菱自動車の役員・社員は反社会的勢力といかなる関係も持ちません。

5. 会社資産の保護

三菱自動車の役員・社員は会社の資産を保護し、許可無く資金や企業秘密、物的資産、知的財産を含む会社資産を使用しません。

6. 公平・公正な関係

三菱自動車の役員・社員は、公務員および取引先（販売会社、部品メーカー、その他）と、公平かつ公正な関係を維持していきます。

7. 透明性と説明責任の確保

三菱自動車の役員・社員は企業経営に係る勘定と記録を誠実に管理し、株主、お客様、従業員、地域社会等の関係者に対して、企業活動にかかわる情報を、公正性と透明性をもって適時・適切に開示します。

8. 多様性の尊重と機会平等

三菱自動車の役員・社員は、取引先、お客様、他の役員・社員、地域社会の多様性を評価・尊重します。また、差別や報復、いやがらせは、どんな形・程度にせよ容認しません。

9. 環境保全

三菱自動車の役員・社員は、製品を開発し、サービスを提供する際、環境保全を考慮し、リサイクル・省資源・省エネルギーの推進に努めます。

10. 実践・報告の義務

三菱自動車の役員・社員は、この行動規範に従い、業務を遂行します。また、行動規範の違反を察知した場合には、速やかにその旨を報告します。そして、信念にもとづいて違反行為を報告した当該役員・社員は報復を受けることがないよう保護されます。

コーポレート・ガバナンス ▶ コンプライアンス

推進体制

内部統制におけるグローバルな視点で、情報セキュリティ事象を含むコンプライアンス違反未然防止の仕組みとして、グローバルリスクコントロール担当役員の指揮のもと、各部門においては、コンプライアンス・オフィサーを任命し、各部長をコーディネーターとする体制をとっています。また、国内

外の主要関係会社においてもコンプライアンス・オフィサーを任命し運用する仕組みとしています。さらに、2018年度にはコンプライアンス違反未然防止の一環としてグローバル内部通報窓口を新たに設置し、体制強化を図ります。

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。そして、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、コンプライアンス・オフィサーは、問題の対応・是正措置および再発防止策について適宜、担当部署に指示します。

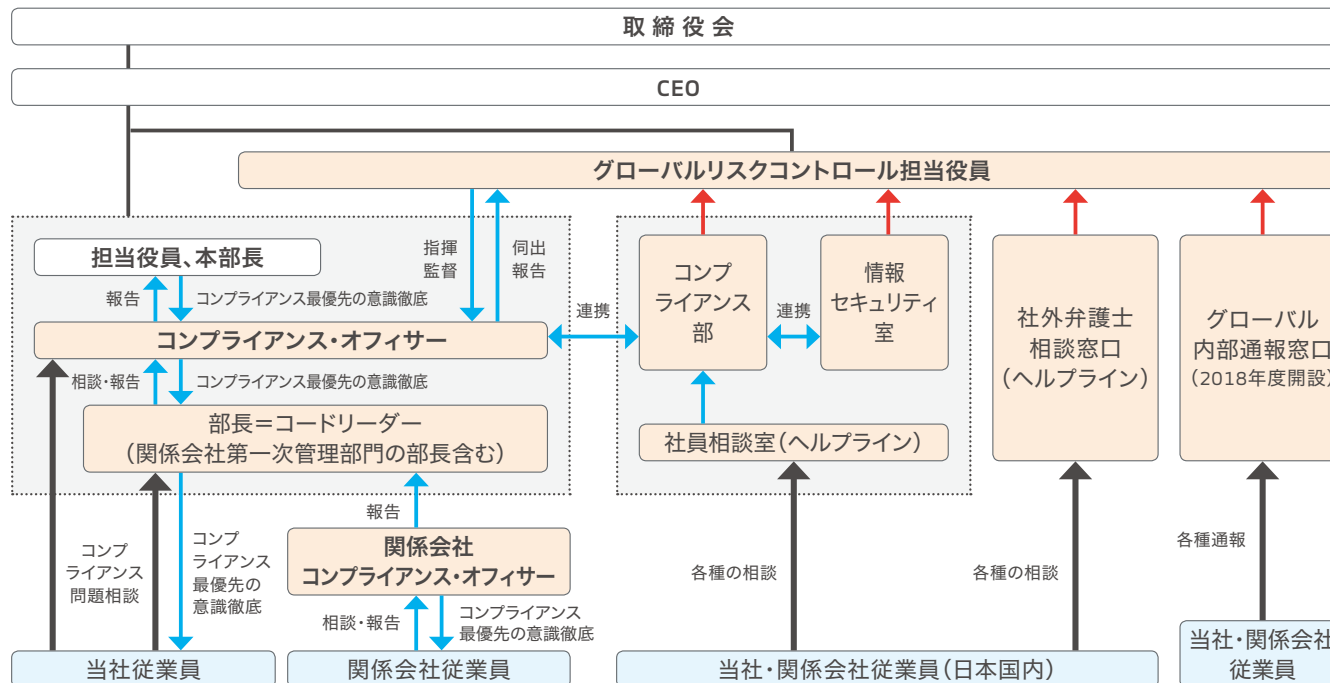
社内および社外相談窓口 (ヘルプライン)の設置

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国内関係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。2017年度は、社員相談室に174件、社外相談窓口にて78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・社外相談窓口に寄せられた相談で、コンプライアンス上の問題または企業リスクが懸念される問題のある通報などは、ただちにグローバルリスクコントロール担当役員に報告し、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、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」を規定し、社内に周知しています。

◆ コンプライアンス推進体制図



コーポレート・ガバナンス ▶ コンプライアンス

また、お取引先様を対象とした「お取引先様相談窓口」も設置しています。

2018年度には、三菱自動車および国内外の主要関係会社の従業員が利用できる「三菱自動車グローバル内部通報窓口」を新たに設置しました。この新しい通報窓口は、従業員が通報をしやすいよう、社外の専門会社に設置し、匿名通報の受け付けも可能とします。また、三菱自動車本社が関係会社の通報内容も確認できる仕組みとし、グループ全体としてのリスク管理の向上に役立てる考えです。

◆ 社内相談窓口の相談内容別件数(2017年度)

項目	件数
会社・業務への提言	23件
職場環境	10件
労務・労働関係	14件
人間関係・ハラスメント	49件
コンプライアンス、業務違反、不正	27件
その他	51件

教育・研修

コンプライアンスに関する教育・研修については、年度ごとに施策を立案し、階層別を実施しています。また、社内各部門では、コンプライアンス・オフィサーを中心に部門独自の施策を立案・実行しています。

具体的には、全社員のコンプライアンス意識向上を図るため、新入社員およびキャリア社員の入社時に、当社のコンプライアンスにかかわる歴史とそこから得られる教訓の研修を実施しています。当該研修は、昇進時にも反復的に実施することで、意識の定着化を図っています。さらに、一部国内関係会社に向けても同様の研修を展開することで、グループ全体としての意識醸成を行っています。

また、環境関連法令、労働基準法、安全保障貿易関連法令などの法令遵守教育としては、eラーニングや社外講師による講義を通じ、業務にかかわる対象者別に最新の知識習得を推進しています。加えて、グローバルな活動におけるコンプライアンスリスクの対応として、2017年度は海外関係会社に向けて贈収賄防止および社会ルールにかかわるeラーニングを実施しました。

さらに、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2回)を行っています。

このほか、毎月、コンプライアンスに関する情報を「コンプライアンス通信」としてイントラネットに掲載し、わかりやすく社員に周知しています。

※：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。

腐敗防止

方針と考え方

当社では、「グローバル行動規範」を定めており、その中で、「法令、規則を遵守します」「公務員および取引先と公平かつ公正な関係を維持してまいります」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。

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、販売の現場では、多くの社員がお客様と直接金銭などの受け渡しを行うため、着服などの金銭などにかかわる不正事案が発生するリスクが高くなります。当社の国内販売子会社では、金銭など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

コーポレート・ガバナンス ▶ コンプライアンス

めの教育・研修を実施することで、金銭などにかかわる不正事案の発生防止を図っています。また、各社自身が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。

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、2017年度は、三菱自動車グループ21社(当社、国内関係会社10社、海外関係会社10社)の状況を確認しました。

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・製品)を適切に保護することは、社会的責任であり、ステークホルダーの皆様から信頼を得るために重要であると認識しています。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し、国内外の主要関係会社と共有しました。加えて、情報セキュリティ委員会を設置し、情報セキュリティ活動をモニタリングしてセキュリティリスクの低減を図っています。具体的には、情報資産の管理やコンピュータウィルス感染、標的型攻撃に対する不正アクセス対策の強化など、社会から求められる情報セキュリティへの対応を進めています。

個人情報保護

当社の「個人情報保護方針」にもとづき、社内規定の整備など、管理体制を構築しています。さらに、社員に対するeラーニングなどを通じて、教育を継続実施しています。このeラーニングの教材は国内外の主要関係会社にも配布し、個人情報保護を含む情報セキュリティ体制強化に取り組んでいます。なお、2018年5月25日に施行された、EUにおける個人データ保護法である一般データ保護規則(General Data Protection Regulation)をはじめとした、世界各国の個人情報保護法に対し、タスクチームを設け対応を実施し、個人情報保護に努めています。

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「安全保障貿易管理規則」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。

コーポレート・ガバナンス ▶ 役員一覧(2018年6月22日付)

◆ 取締役 ※代表取締役を示す



取締役会長
カルロス ゴーン※



取締役 CEO
益子 修※



取締役 [社外取締役]
宮永 俊一



取締役 [社外取締役]
小林 健



取締役 [社外取締役]
川口 均



取締役 [社外取締役]
軽部 博



取締役 [社外取締役]
江上 節子



取締役 [社外取締役]
幸田 真音

◆ 監査役



監査役 (常勤)
白地 浩三



監査役 (常勤)
中村 義和



監査役 [社外監査役]
永易 克典



監査役 [社外監査役]
竹岡 八重子



監査役 [社外監査役]
大庭 四志次

コーポレート・ガバナンス ▶ 役員報酬

役員報酬の内容

役員報酬の個別開示を義務付ける改正内閣府令にもとづく取締役報酬以外の個別開示はしていません。

2017年4月1日から2018年3月31日までの1年間に取締役および監査役に支払った報酬などの額は次の通りです。

- 取締役(社外取締役を除く)5人に定額報酬として総額538百万円を支給しました。
- 監査役(社外監査役を除く)1人に定額報酬として総額30百万円を支給しました。
- 社外役員10人に定額報酬として総額150百万円を支給しました。

報酬の額またはその算定方法の 決定方針の開示内容

取締役

当社取締役の報酬限度額(2016年12月14日開催の臨時株主総会で決議)

- 月例報酬および業績連動報酬:20億円
- 株式等関連報酬:10億円

なお、各対象取締役への具体的な支給時期および配分については、取締役会において決定します。

2017年度における年間の報酬総額は上記の通りです。

監査役

監査役の個別の報酬については、監査役の協議により決定しています。

なお、当社の監査役の報酬限度額は、2014年6月25日開催の第45回定時株主総会決議により月額10百万円と定められており、2017年度における年間の報酬総額は上記の通りです。

編集方針

▶ 発行目的

『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。

▶ 報告対象組織

三菱自動車工業株式会社、および国内外のグループ会社

▶ 報告対象期間

2017年度(2017年4月1日～2018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：2018年10月

(前回発行2017年8月、次回発行2019年夏予定)

英語版：2018年11月

(前回発行2017年8月、次回発行2019年秋予定)

▶ 参考にしたガイドライン

GRIスタンダード
環境省「環境報告ガイドライン(2012年版)」

▶ お問い合わせ先

三菱自動車工業株式会社 CSR・環境部
〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号

▶ 免責事項

このCSRレポートに掲載されている三菱自動車の現在の計画、戦略、確信、業績の見通し、その他の歴史的事実でない事柄は、発行時点における将来に関する予測が含まれています。

これらの期待、予想、見通し、予測には、リスクや不確定な要素、仮定が含まれており、記載の見通しとは大きく異なる場合がありますこと、予めご了承くださいますようお願い申し上げます。

▶ 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・ご感想をお聞かせ下さい。

「CSRレポートのアンケート」ページはこちら

https://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/report/enq_view.html

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
一般標準開示項目		
組織のプロフィール		
102-1	a. 組織の名称	会社概要
102-2	a. 組織の事業活動に関する説明 b. 主要なブランド、製品、およびサービス。特定の市場で販売が禁止されている製品またはサービスがあれば、その説明を含める	会社概要 有価証券報告書P.4-5 事業の内容
102-3	a. 組織の本社の所在地	会社概要
102-4	a. 組織が事業を展開している国の数、および重要な事業所を所有している国の名称	会社概要 有価証券報告書P.4-9 事業の内容
102-5	a. 組織の所有形態や法人格の形態	会社概要 有価証券報告書P.41-42 株式等の状況
102-6	a. 参入市場	会社概要 有価証券報告書P.4-5 事業の内容、P.6-9 関係会社の状況
102-7	a. 組織の規模	会社概要 従業員>人事関連データ 有価証券報告書P.11 従業員の状況、P.17-19 経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析
102-8	a. 雇用契約(正社員と臨時雇用者)別の、男女別総従業員数 b. 雇用契約(正社員と臨時雇用者)別の、地域別総従業員数 c. 雇用の種類(常勤と非常勤)別の、男女別総従業員数 d. 組織の活動の相当部分を担う者が、従業員以外の労働者であるか否か。該当する場合、従業員以外の労働者が担う作業の性質および規模についての記述	会社概要 従業員>人事関連データ 有価証券報告書P.11 従業員の状況
102-9	a. 組織のサプライチェーンの説明。組織の活動、主要なブランド、製品、およびサービスに関するサプライチェーンの主要要素を含める	サプライチェーンマネジメント 有価証券報告書P.4 事業の内容
102-10	a. 組織の規模、構造、所有形態、またはサプライチェーンに関して生じた重大な変化	該当なし
102-11	a. 組織が予防原則や予防的アプローチに取り組んでいるか。またその取り組み方	コーポレート・ガバナンス>リスク管理 環境マネジメント>環境マネジメントの体制 有価証券報告書P.14-16 事業等のリスク
102-12	a. 外部で作成された経済、環境、社会の憲章、原則その他のイニシアティブで、組織が署名または支持しているもののリスト	編集方針、CSRマネジメント>マネジメント
102-13	a. 業界団体、その他の協会、および国内外の提言機関で組織が持っている主な会員資格のリスト	CSRマネジメント>マネジメント

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
戦略		
102-14	a. 組織とサステナビリティの関連性、およびサステナビリティに取り組むための戦略に関する、組織の最高意思決定者（CEO、会長またはそれに相当する上級幹部）の声明	トップ・コミットメント 取り組み方針>環境担当役員メッセージ
102-15	a. 重要なインパクト、リスク、機会の説明	トップ・コミットメント 取り組み方針>環境担当役員メッセージ 有価証券報告書P.14-16 事業等のリスク
倫理と誠実性		
102-16	a. 組織の価値観、理念、行動基準・規範についての説明	CSRマネジメント>方針 コーポレート・ガバナンス>コンプライアンス
102-17	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	コーポレート・ガバナンス>コンプライアンス>社内および社外相談窓口（ヘルプライン）の設置
ガバナンス		
102-18	a. 組織のガバナンス構造。最高ガバナンス機関の委員会を含む b. 経済、環境、社会項目に関する意思決定に責任を負っている委員会	CSRマネジメント>マネジメント コーポレート・ガバナンス>コンプライアンス コーポレートガバナンス報告書P.16
102-19	a. 最高ガバナンス機関から役員や他の従業員へ、経済、環境、社会項目に関して権限委譲を行うプロセス	有価証券報告書P.51-52 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-20	a. 組織が、役員レベルの地位にある者を経済、環境、社会項目の責任者として任命しているか b. その地位にある者が、最高ガバナンス機関の直属となっているか	CSRマネジメント>マネジメント 有価証券報告書P.46-50 役員状況
102-21	a. ステークホルダーと最高ガバナンス機関の間で、経済、環境、社会項目に関して協議を行うプロセス b. 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、最高ガバナンス機関への結果のフィードバックをどのように行っているか	株主総会ウェブサイト（定時株主総会召集ご通知、定時株主総会決議ご通知、臨時報告書） コーポレートガバナンス報告書P.2 株主との対話に関する方針
102-22	a. 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	コーポレート・ガバナンス>役員一覧 コーポレートガバナンス報告書P.5-6 経営上の意思決定、執行及び監督に係る経営管理組織その他のコーポレート・ガバナンス体制の状況 有価証券報告書P.51-52 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-23	a. 最高ガバナンス機関の議長が組織の執行役員を兼ねているか否か b. 議長が執行役員を兼ねている場合、組織の経営におけるその者の役割と、そのような人事の理由	有価証券報告書P.46-50 役員状況

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
102-24	a. 最高ガバナンス機関およびその委員会メンバーの指名と選出のプロセス b. 最高ガバナンス機関のメンバーの指名と選出で用いられる基準	コーポレートガバナンス報告書P.1-2 原則3-1 情報開示の充実(4)経営幹部選任、取締役・監査役候補の指名方針と手続き、原則4-9 独立社外取締役の独立性判断基準及び資質、補充原則4-11-1 取締役会の全体としての知識・経験・能力のバランス、多様性及び規模に関する考え方
102-25	a. 利益相反の回避、対処のために最高ガバナンス機関が行っているプロセス b. 利益相反に関する情報をステークホルダーに開示しているか	コーポレートガバナンス報告書>P.1 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報>原則1-7 関連当事者間の取引
102-26	a. 経済、環境、社会項目に関わる組織の目的、価値観、ミッション・ステートメント、戦略、方針、目標の策定、承認、更新に際して、最高ガバナンス機関と役員が果たす役割	有価証券報告書P.51-52 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-27	a. 経済、環境、社会項目に関する最高ガバナンス機関の集会的知見を発展、強化するために実施した施策	コーポレートガバナンス報告書P.2 補充原則4-14-2 取締役・監査役のトレーニング
102-28	a. 最高ガバナンス機関の経済、環境、社会項目のガバナンスに関するパフォーマンスを評価するためのプロセス b. 当該評価の独立性が確保されているか否か、および評価の頻度 c. 当該評価が自己評価であるか否か d. 最高ガバナンス機関の経済、環境、社会項目のガバナンスに関するパフォーマンス評価に対応して行った措置。最低限、メンバーの変更や組織の実務慣行の変化を含む	コーポレートガバナンス報告書P.2 補充原則4-11-3 取締役会の実効性についての分析・評価
102-29	a. 経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会の特定とマネジメントにおける最高ガバナンス機関の役割。デュー・デリジェンス・プロセスの実施における最高ガバナンス機関の役割を含む b. 最高ガバナンス機関による経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会の特定とマネジメントをサポートするために、ステークホルダーとの協議が活用されているか否か	有価証券報告書P.14-16 事業等のリスク、P.51 -52 コーポレートガバナンスの状況等
102-30	a. 経済、環境、社会項目に関するリスクマネジメント・プロセスの有効性のレビューにおける最高ガバナンス機関の役割	コーポレート・ガバナンス>リスク管理
102-31	a. 経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会に関して最高ガバナンス機関が行うレビューの頻度	コーポレート・ガバナンス>リスク管理
102-32	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項目が取り上げられていることを確認する機能を果たしている最高位の委員会または役職	CSRマネジメント>マネジメント>CSR推進体制
102-33	a. 最高ガバナンス機関に対して重大な懸念事項を伝達するために設けられているプロセス	コーポレート・ガバナンス>コンプライアンス>推進体制
102-34	a. 最高ガバナンス機関に伝達された重大な懸念事項の性質と総数 b. 重大な懸念事項への対処、解決のために使われたメカニズム	コーポレート・ガバナンス>コンプライアンス>推進体制
102-35	a. 最高ガバナンス機関および役員に対する報酬方針 b. 報酬方針におけるパフォーマンス基準と、最高ガバナンス機関および役員の経済、環境、社会項目における目標がどのように関係しているか	コーポレートガバナンス報告書P.8 インセンティブ関係

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
102-36	a. 報酬の決定プロセス b. 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 c. 報酬コンサルタントと組織との間に存在するその他の関係	コーポレートガバナンス報告書P.8 インセンティブ関係 有価証券報告書P.59 コーポレートガバナンスの状況等
102-37	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、また考慮しているか b. 考慮している場合、報酬方針や提案への投票結果	株主総会ウェブサイト(定時株主総会召集ご通知、定時株主総会決議ご通知、臨時報告書)
102-38	a. 組織の重要事業所があるそれぞれの国の最高給与所得者における年間報酬総額の、同じ国の全従業員における年間報酬額の中央値(最高給与所得者を除く)に対する比率	-
102-39	a. 組織の重要事業所があるそれぞれの国の最高給与所得者における年間報酬総額の増加率の、同じ国の全従業員における年間報酬総額の中央値(最高給与所得者を除く)の増加率に対する比率	-
ステークホルダー・エンゲージメント		
102-40	a. 組織がエンゲージメントしたステークホルダー・グループのリスト	CSRマネジメント>マネジメント>ステークホルダーとの対話
102-41	a. 団体交渉協定の対象となる全従業員の割合	従業員>労使関係
102-42	a. 組織がエンゲージメントを行うステークホルダーを特定および選定する基準	-
102-43	a. 組織のステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法。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の頻度を含む。また、特に報告書作成プロセスの一環として行ったエンゲージメントか否かを示す	CSRマネジメント>マネジメント>ステークホルダーとの対話
102-44	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重要な項目および懸念	-
報告実務		
102-45	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のリスト 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記載から外れているか否か	有価証券報告書P.6-9 関係会社の状況
102-46	a. 報告書の内容および項目の該当範囲を確定するためのプロセスの説明 b. 組織が報告書の内容を確定する際、報告原則をどのように適用したかについての説明	編集方針
102-47	a. 報告書の内容を確定するプロセスで特定したマテリアルな項目のリスト	CSRマテリアリティの特定
102-48	a. 過去の報告書で提供した情報を修正再記述する場合、再記述の影響および理由	該当なし
102-49	a. マテリアルな項目および項目の該当範囲について、過去の報告期間からの重大な変更	該当なし
102-50	a. 提供情報の報告期間	編集方針
102-51	a. 前回発行した報告書の日付(該当する場合)	編集方針
102-52	a. 報告サイクル	編集方針

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
102-53	a. 報告書またはその内容に関する質問の窓口	編集方針
102-54	a. 組織がGRIスタンダードに準拠し、報告書を作成したことを表す主張	-
102-55	a. GRIの内容索引	GRIスタンダード対照表
102-56	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の説明 b. 保証されていない事項、その根拠	-
マネジメント手法		
103-1	a. その項目がマテリアルである理由の説明 b. マテリアルな項目の該当範囲 c. 該当範囲に関する具体的な制約事項	トップコミットメント CSRマテリアリティの特定
103-2	a. 組織がその項目をどのようにマネジメントしているかについての説明 b. マネジメント手法の目的に関する表明	トップコミットメント CSRマネジメント>CSR推進体制 CSRマテリアリティ>特定のプロセス
103-3	a. 組織によるマネジメント手法の評価方法	トップコミットメント
マテリアルな項目		
経済パフォーマンス		
201-1	a. 創出、分配した直接的経済価値 b. 影響が著しいものについて、創出・分配経済価値を国、地域、市場レベルに分けて報告する。また「著しい」と判断する基準も報告する	有価証券報告書P.66 連結損益計算書 社会貢献>社会貢献支出額・内訳
201-2	a. 気候変動に起因してもたらされるリスクや機会、事業、収益、費用に実質的な変動が生じる可能性のあるもの	取り組み方針>環境担当役員メッセージ
201-3	a. 組織の一般財源で当該制度の債務をまかなっている場合、その債務の推定額 b. 年金制度の債務を支払うために別の基金を持っている場合、その説明 c. 年金制度の債務を支払うために設けられた基金が不足している場合、雇用者が完全補償実現に向けて実施している戦略があればそれを説明する。また雇用者が完全補償実現の目標時期を設定している場合は、それについて説明する d. 従業員、雇用者による拠出額が給与に占める割合 e. 退職金積立制度への参加レベル	有価証券報告書P.92 退職給付関係
201-4	a. 組織が報告期間中に各国政府から受け取った資金援助の総額 b. 201-4-aの情報の国別内訳 c. 組織の株式保有構成における政府出資の有無、出資割合	-

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
地域での存在感		
202-1	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)	-
202-2	重要事業拠点における、地域コミュニティから採用した上級管理職の比率	従業員>人事関連データ
間接的な経済的影響		
203-1	インフラ投資および支援サービスの展開と影響	トップコミットメント 取り組み方針>環境担当役員メッセージ
203-2	著しい間接的な経済影響(影響の程度を含む)	トップコミットメント
調達慣行		
204-1	重要事業拠点における地元サプライヤーへの支出の比率	サプライチェーンマネジメント
腐敗防止		
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所の総数と比率、特定した著しいリスク	コーポレート・ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	コーポレート・ガバナンス>コンプライアンス>教育・研修
205-3	確定した腐敗事例、および実施した措置	-
反競争的行為		
206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により法的措置を受けた事例の総件数およびその結果	-
原材料		
301-1	使用原材料の重量または体積	環境への取り組み>環境データ集
301-2	使用原材料におけるリサイクル材料の割合	-
301-3	再生利用された製品と梱包材	環境への取り組み>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
エネルギー		
302-1	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
302-2	組織外のエネルギー消費量	環境への取り組み>環境データ集
302-3	エネルギー原単位	環境への取り組み>取り組み方針>環境行動計画
302-4	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

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	環境への取り組み>環境データ集
水		
303-1	水源別の取水量	環境への取り組み>環境データ集
303-2	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
303-3	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>環境データ集
生物多様性		
304-1	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
304-2	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の記述	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
304-3	保護または復元されている生息地	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
304-4	IUCNレッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種で、組織の事業の影響を受ける地域に生息する種の総数	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
大気への排出		
305-1	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
305-2	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
305-3	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>環境データ集
305-4	温室効果ガス(GHG)排出原単位	環境への取り組み>取り組み方針>環境行動計画
305-5	温室効果ガス(GHG)排出量の削減量	環境への取り組み>取り組み方針>環境行動計画
305-6	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量	環境への取り組み>環境データ集
305-7	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		
306-1	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
306-2	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
306-3	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
306-4	バーゼル条約2付属文書I、II、III、VIIIに定める有害廃棄物の輸送、輸入、輸出、処理重量、および国際輸送した廃棄物の比率	環境への取り組み>事業活動>生産での取り組み>化学物質管理

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
306-5	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
環境コンプライアンス		
307-1	環境法規制の違反	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
サプライヤーの環境評価		
308-1	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
308-2	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	環境への取り組み>事業活動>購買お取引先との取り組み
雇用		
401-1	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>人事関連データ
401-2	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>人事関連データ 有価証券報告書P.62 退職給付関係
401-3	出産・育児休暇後の復職率と定着率(男女別)	従業員>人事関連データ
労使関係		
402-1	業務上の変更を実施する場合の最低通知期間(労働協約で定めているか否かも含む)	従業員>労使関係
労働安全衛生		
403-1	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>労使関係 従業員>労働安全衛生>安全衛生に関する方針とマネジメント
403-2	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	従業員>労働安全衛生>安全な職場づくりの取り組み
403-3	業務関連の事故や疾病発症のリスクが高い労働者数	従業員>労働安全衛生>安全な職場づくりの取り組み
403-4	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>労働安全衛生>安全衛生に関する方針とマネジメント
研修および教育		
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間(男女別、従業員区分別)	従業員>研修および教育
404-2	スキル・マネジメントや生涯学習のプログラムによる従業員の継続雇用と雇用終了計画の支援	従業員>研修および教育
404-3	業績とキャリア開発についての定期的評価を受けている従業員の比率(男女別、従業員区分別)	従業員>キャリア育成と評価

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
多様性と機会均等		
405-1	ガバナンス組織の構成と従業員区分別の内訳(性別、年齢、マイノリティーグループその他の多様性指標別)	従業員>人事関連データ>女性の役職登用状況
405-2	基本給と報酬総額の男女比	従業員>キャリア育成と評価>公正な給与体系
非差別		
406-1	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		
407-1	結社の自由や団体交渉の権利行使が、侵害されたり著しいリスクにさらされているかもしれないと特定された業務やサプライヤー、および当該権利を支援するために実施した対策	従業員>労使関係
児童労働		
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、および児童労働の効果的な根絶のために実施した対策	サプライチェーンマネジメント>基本的な考え方・方針>紛争鉱物への方針と取り組み
強制労働		
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、およびあらゆる形態の強制労働を撲滅するための対策	サプライチェーンマネジメント>基本的な考え方・方針>紛争鉱物への方針と取り組み
保安慣行		
410-1	業務関連の人権方針や手順について研修を受けた保安要員の比率	-
先住民の権利		
411-1	先住民の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置	-
人権評価		
412-1	人権レビューや影響評価の対象とした業務の総数とその比率	サプライチェーンマネジメント>「サプライヤーCSRガイドライン」の共有
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	人権>人権に関する教育・研修
412-3	人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	人権>業務・投資における人権配慮
地域コミュニティ		
413-1	事業のうち、地域コミュニティとのエンゲージメント、影響評価、コミュニティ開発プログラムを実施したものの比率	トップコミットメント
413-2	地域コミュニティに著しいマイナスの影響(現実のもの、潜在的なもの)を及ぼす事業	-

GRIスタンダード対照表

開示事項番号	開示事項の内容	記載場所
サプライヤーの社会的評価		
414-1	社会に及ぼす影響に関するクライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	サプライチェーンマネジメント>「サプライヤーCSRガイドライン」の共有
414-2	サプライチェーンで社会に及ぼす著しいマイナスの影響(現実のもの、潜在的なもの)および実施した措置	サプライチェーンマネジメント>基本的な考え方・方針>紛争鉱物への方針と取り組み
公共政策		
415-1	政治献金の総額(国別、受領者・受益者別)	-
顧客の安全衛生		
416-1	主要な製品やサービスで、安全衛生の影響評価を行い、改善を図っているものの比率	有価証券報告書P.7-8 事業の内容>主な製品
416-2	製品やサービスのライフサイクルにおいて発生した、安全衛生に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	リコール情報
製品およびサービスのラベリング		
417-1	組織が製品およびサービスの情報とラベリングに関して手順を定めている場合、手順が適用される製品およびサービスに関する情報の種類と、このような情報要求事項の対象となる主要な製品およびサービスの比率	安全・品質>品質への取り組み>セールス品質の向上
417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する規制ならびに自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	「CSRレポート2017」>コンプライアンス>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
417-3	マーケティング・コミュニケーション(広告、プロモーション、スポンサー活動を含む)に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	-
顧客プライバシー		
418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して実証された不服申立の総件数	-
社会経済コンプライアンス		
419-1	製品およびサービスの提供、使用に関する法律や規制の違反に対する相当額以上の罰金金額	「CSRレポート2017」>コンプライアンス>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