

# 三菱自動車 サステナビリティレポート 2019

---



MITSUBISHI  
MOTORS

Drive your Ambition

会社概要	02	社会	65
CSRマネジメント	04	安全・品質	66
トップコミットメント	09	事業を通じた地域経済への貢献	75
CSR重要課題へのコミットメント	11	従業員	78
燃費・排ガス試験に係る不正行為に関する概要と対策	23	人権	91
		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(社会)	93
		社会貢献活動	97
パフォーマンス報告			
環境	25	ガバナンス	100
取り組み方針	26	コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方と体制	101
環境マネジメント	29	内部統制	104
気候変動・エネルギー問題への対応	34	リスク管理	105
資源循環の取り組み	43	コンプライアンス	106
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)	46	役員一覧	110
水資源の保全	47	役員報酬	111
環境汚染の防止	49		
生物多様性の保全	53	GRIスタンダード対照表	112
環境データ集	56	SDGs対照表	123
		第三者意見	125
		編集方針	126

# 会社概要 (2019年3月31日時点)

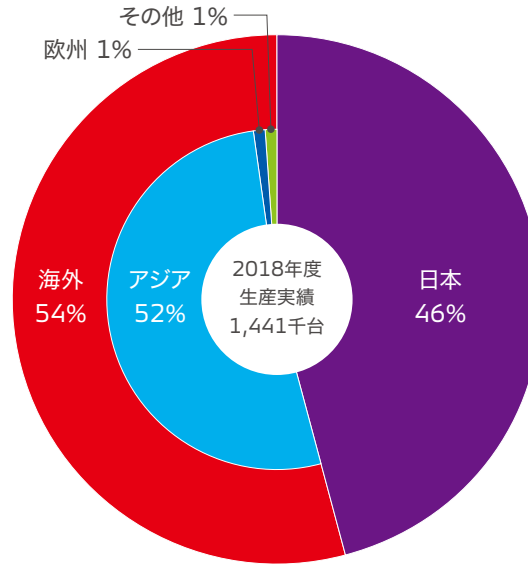
社名	三菱自動車工業株式会社 (MITSUBISHI MOTORS CORPORATION)
設立	1970年 4月 22日
本社所在地	〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号
事業内容	三菱自動車グループは、自動車およびその部品の開発、生産、販売、金融事業を行っている。
ブランド	MITSUBISHI MOTORS
資本金	284,382百万円
発行済普通株式数	1,490,282,496株(含む自己株式)
従業員数	連結:31,314人 単独:14,171人

## 連結売上高、営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する当期純利益

(単位:百万円)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
売上高	2,267,849	1,906,632	2,192,389	2,514,594
営業利益	138,377	5,118	98,201	111,815
経常利益	141,027	8,944	110,127	119,850
親会社株主に帰属する当期純利益	72,575	△198,524	107,619	132,871

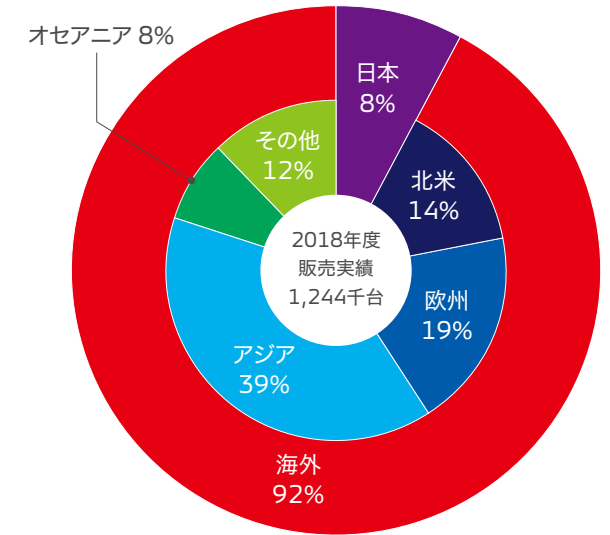
## 世界販売台数・生産台数



### ◆ 地域別生産台数

(単位:千台)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
日本	653	531	590	661
北米	38	—	—	—
欧州	3	—	1	10
アジア	490	533	661	752
その他	24	15	19	18
合計	1,208	1,079	1,271	1,441

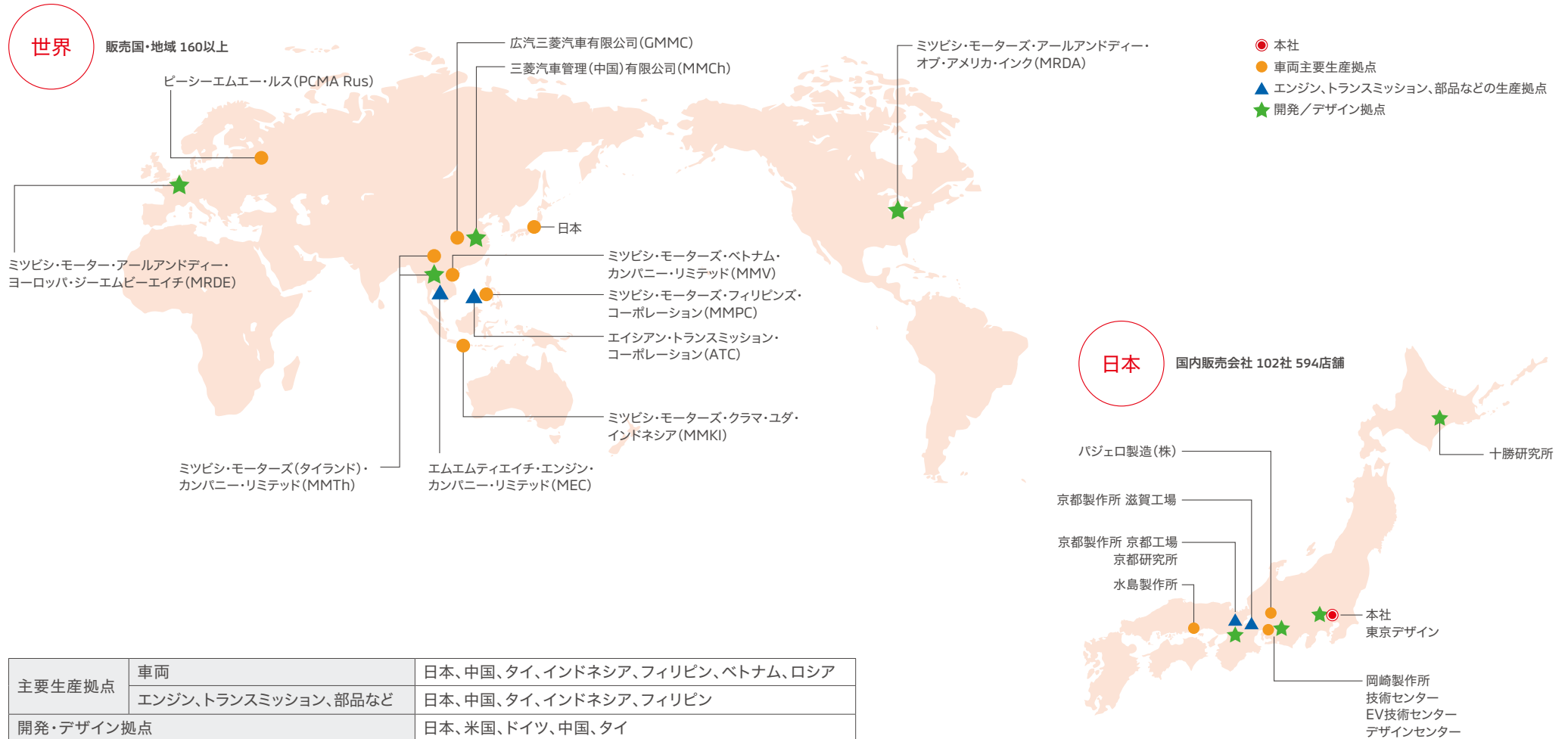


### ◆ 地域別販売台数

(単位:千台)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
日本	102	80	97	104
北米	135	138	155	173
欧州	206	179	193	236
アジア	322	315	432	481
オセアニア	82	83	95	102
その他	201	131	129	148
合計	1,048	926	1,101	1,244

主要拠点





# 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、事業環境も大きく変化し

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

#### VISION

モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります

#### MISSION

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

自動車業界はパワートレインの多様化、クルマの智能化・IoT化などにより、次々と技術革新が生まれており、自動車の役割もハードとしての「クルマ」から交通システム全体としての「モビリティ」に変化しています。このような大変革期の中、幅広くモビリティの可能性を検討し、誰もがいつでもどこへでも自由に移動でき、見たいものを見て、会いたい人に会うことのできる、そのような機会を提供したいと思えます。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、「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

作りたい社会

#### 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

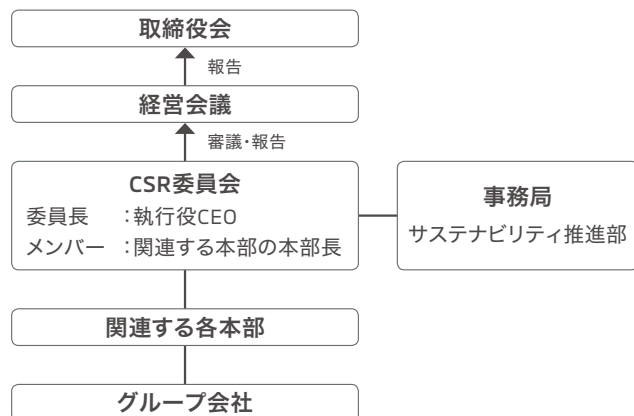
## マネジメント

### CSR推進体制

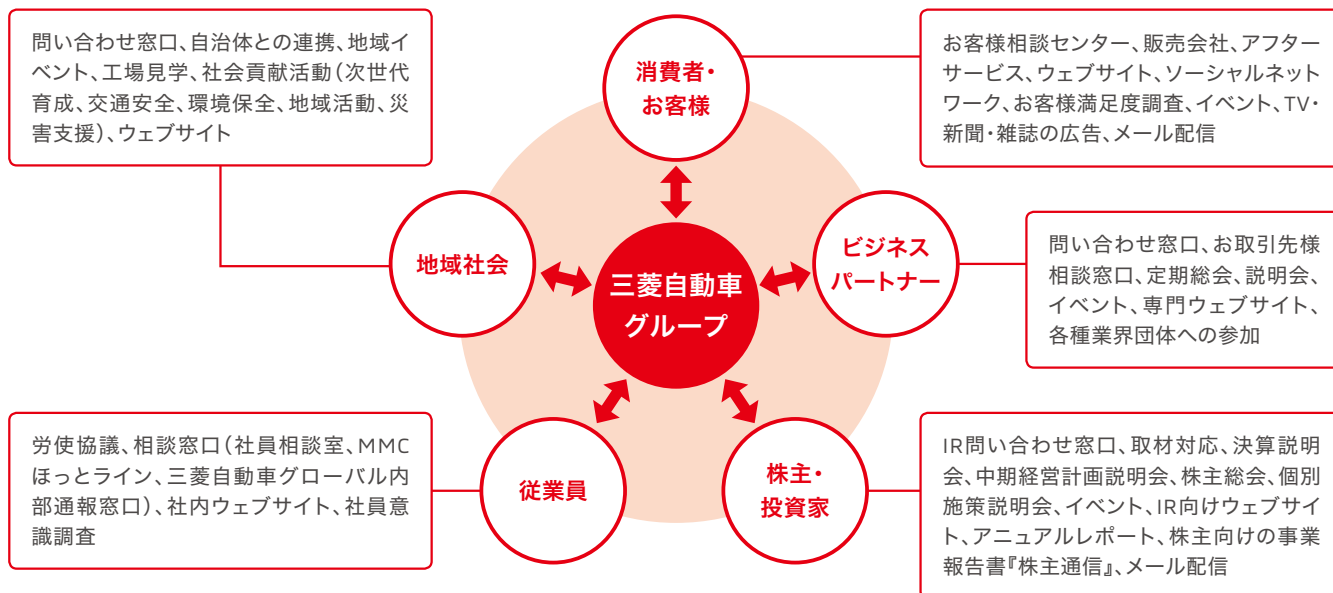
三菱自動車では、執行役CEOを委員長とするCSR委員会にて、CSR重要課題(マテリアリティ)の特定、取り組みの目標設定とその進捗確認を行うことにより、PDCAを回しています。三菱自動車グループ全体でCSRを推進し、重要事項は取締役会まで報告する体制としています。

CSR委員会2018年度開催実績: 4回

2019年4月、経営戦略担当役員のもとにサステナビリティ推進部を新設しました。ステークホルダーとのコミュニケーションを強化しながら、持続可能な社会の実現と企業価値の向上に取り組みます。



### 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
- 一般社団法人グローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン(GCNJ)

### 支持または参考にしている外部イニシアティブ

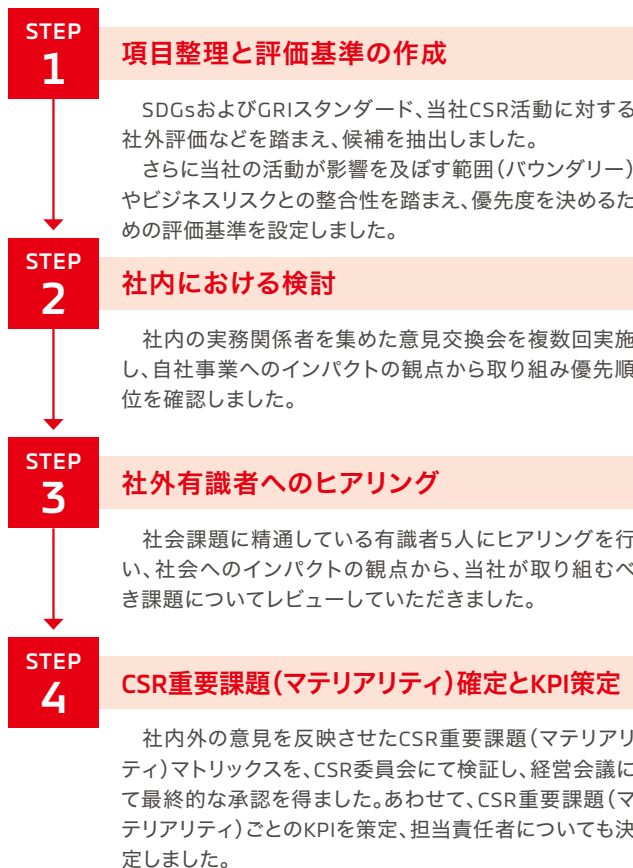
- 国連「持続可能な開発目標(SDGs)」
- 国連グローバル・コンパクト(UNGC)
- ILO中核的労働基準
- OECD多国籍企業行動指針
- ISO26000「社会的責任の手引」
- 日本経団連「企業行動憲章」

# CSRマネジメント

## CSR重要課題(マテリアリティ)の特定

### 特定のプロセス

三菱自動車では、CSR重要課題(マテリアリティ)の特定にあたり、4つのステップを踏みました。



### 特定されたCSR重要課題(マテリアリティ)

Environment(環境)、Social(社会)、Governance(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(マテリアリティ)




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

# CSRマネジメント

## CSR重要課題(マテリアリティ)の特定

### ◆ CSR重要課題(マテリアリティ)に関する主な取り組み内容

※1  
 ★★★★★：達成  
 ★★★★★：↑  
 ★★★★★：  
 ☆☆☆☆：未達成  
 —：非適用

カテゴリー	CSR重要課題	主な取り組み内容	2018年度目標(目指す姿)	指標	2018年度実績	自己評価(※1)	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)の策定	情報収集と課題整理	—	情報収集と課題整理を実施	★★★★	 
		自動車走行時のCO <sub>2</sub> 排出量低減	新車1台あたりの走行時CO <sub>2</sub> 排出量: 2010年度比 ▲8%	CO <sub>2</sub> 低減率	▲13%	★★★★	
		生産活動でのCO <sub>2</sub> 排出量低減	生産拠点での生産台数あたりCO <sub>2</sub> 排出量: 2005年度比 ▲35%	CO <sub>2</sub> 低減率	▲46%	★★★★	
		非生産活動でのCO <sub>2</sub> 排出量低減	非生産拠点のCO <sub>2</sub> 排出量原単位: 前年度比 ▲1%	CO <sub>2</sub> 低減率	▲8.4%	★★★★	
		物流活動でのCO <sub>2</sub> 排出量低減	国内物流での輸送量あたりCO <sub>2</sub> 排出量: 2010年度比 ▲8%	CO <sub>2</sub> 低減率	▲8.8%	★★★★	
		販売会社へのエコアクション21認証推進	新規取得 8社以上	認証取得販売会社数	新規取得 13社	★★★★	
	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	生産拠点での水リスク調査の実施	—	水リスク調査を実施	★★★★	
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 電動車駆動用バッテリーの共同回収スキームの構築</li> <li>● 解体性評価ガイドラインの改訂</li> <li>● リサイクル性の優れた材料の選択</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 電動車駆動用バッテリーの共同回収スキームを構築し運用を開始</li> <li>● 解体性評価ガイドラインの改訂版を発行</li> <li>● リサイクル性の優れた材料選択を推進</li> </ul>	★★★★	
			生産活動での廃棄物低減の促進	生産活動での生産台数あたり廃棄物社外排出量: 2005年度比 ▲52%	廃棄物社外排出量低減率	▲52%	★★★★
	環境汚染の防止	製品含有環境負荷物質の適切な管理	製品含有環境負荷物質の適切な管理	—	法規動向を含め適切な管理を継続	★★★★	  
生産活動でのVOC排出量の抑制			生産活動での塗装面積あたりVOC(※2)排出量: 35g/m <sup>2</sup> 以下 ※2: Volatile Organic Compoundsの略称。 揮発性有機化合物	VOC排出量	38g/m <sup>2</sup>	☆☆☆	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 十勝研究所での生物調査の実施</li> <li>● バジェロの森での植林・育林活動の実施</li> <li>● フィリピンでの植林活動の実施</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 計画通り生物調査を実施</li> <li>● 社員ボランティアによる育林活動を年2回実施</li> <li>● 32haの植林活動を実施</li> </ul>	★★★★		
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	サプライチェーンCSRの強化	サプライチェーンにおける環境・労働・人権に対する配慮を徹底し、健全なサプライチェーンマネジメントを推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● サプライヤーCSRガイドラインの趣旨浸透</li> <li>● 取引先におけるCSR第三者評価の推奨</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● サプライヤーCSRガイドラインの更新および取引先説明会を実施</li> <li>● 取引先に対して「第三者評価」の趣旨説明を実施</li> </ul>	★★★★	  



# CSRマネジメント

## CSR重要課題(マテリアリティ)の特定

※1 ★★★：達成  
 ★★☆☆：↑  
 ★☆☆☆：  
 ☆☆☆☆：未達成  
 —：非適用

カテゴリー	CSR重要課題	主な取り組み内容	2018年度目標(目指す姿)	指標	2018年度実績	自己評価(※1)	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	死亡事故ゼロへの取り組み	安全技術の考え方(フレームワーク)の策定	安全技術の考え方(フレームワーク)策定完了時期	安全技術の考え方(フレームワーク)を2019年1月に策定	★★★		
	製品品質、セールス・サービス品質の向上	製品品質の向上	お客様からトップレベルの品質との評価を獲得	新車販売後3ヶ月間の不具合指摘率	新車販売後3ヶ月間の不具合指摘率	新車販売後3ヶ月間の不具合指摘率の低減	★★★	
		セールス品質の向上			SSI(セールス満足度)	SSI(セールス満足度)重点管理国で3位以内を2ヶ国で達成	★★☆☆	
		サービス品質の向上			CSI(顧客満足度)	CSI(顧客満足度)重点管理国で3位以内を4ヶ国で達成	★★☆☆	
	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	当社がアセアン地域において事業活動を展開・継続することによる、雇用、人材育成、技術移転などを通じた地域社会の経済発展への貢献	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>●タイ、インドネシア、フィリピンの3ヶ国の連結子会社での現地従業員雇用者数は11,000人以上</li> <li>●業務レベルの改善や技術向上を目的に、各種研修プログラムを実施</li> <li>●インドネシア工場で生産能力を増強する計画を策定</li> <li>●インドネシア、フィリピン、ベトナムで政府や大学などとの共同研究を実施</li> <li>●工場の品質向上、現場の改善、生産性の向上への取り組みを実施</li> <li>●輸出を通じて地域経済成長を支援</li> </ul>	★★★★	  	
	働き方改革	働き方改革の促進	長時間労働の是正と有給休暇取得促進	総労働時間	2,152時間/年	★★☆☆	  	
	ダイバーシティ	女性活躍の推進	2020年度末までに女性管理職100人を実現	女性管理職数	68人	★★☆☆	   	
		障がい者雇用の促進	障がい者の安定・継続的な雇用の推進	障がい者雇用率	2.19%	★★☆☆		
	人材育成	LGBTに対する理解の促進	LGBTの人が働きやすい環境の整備	外部指標	PRIDE指標で最高ランクのGOLDを受賞	★★★★	 	
		人材育成プログラムの拡充	MMC WAYを実践する人づくりの推進	教育プログラム	公募型社外研修の強化	★★★★		
労働安全衛生	安全な職場づくり	安心で安全な職場の実現	全災害度数 ※延べ100万労働時間あたりの休業・不労災害件数	0.41	★★☆☆			
社会貢献活動	地域・NGOなどと協働した活動の推進	社会貢献支出額:対経常利益(※3)比率1.0% ※3:MMC単体経常利益	対経常利益比率	1.05%	★★★★	 		
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	2018年度から国内外関係会社での内部統制委員会の設置・運用を開始	対象会社数	全19社にて内部統制体制の運用を開始	★★★★	 	
		グローバル内部通報窓口の設置(リスクの早期発見・顕在化)	2018年度から当社および国内外関係会社、計20社での運用を開始	対象会社数	全20社で運用を開始	★★★★		
		EU一般データ保護規則(GDPR)への対応	欧州所在者(顧客、従業員、取引先)のプライバシーの確保	不適法な情報移転および処理の回数	0回	★★★★		

## ステークホルダーの皆様と協働し CSR重要課題に全力で取り組みます

三菱自動車のCSR活動は、三菱グループの根本理念「三綱領」と、当社が作りたい社会像を示した「ビジョン」、そしてビジョンを実現する方法である「ミッション」を基盤としています。

ビジョンである「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」を実現するためには、お客様やお取引先、販売店、株主、地域社会など、様々なステークホルダーの皆様との協働が不可欠です。皆様と共に学び合いを重ねながら、当社のCSR重要課題(マテリアリティ)に全力で取り組んでいます。

### 独自の強みを生かしつつ、 外部環境の変化に機敏に対応します

国連にて採択された持続可能な開発目標(SDGs)や、気候変動に関する国際的な合意であるパリ協定、気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)の提言など、社会課題に対応する国際的な目標策定やルールづくりが加速しています。

さらに、国際的な目標策定に合わせて、各国・地域の燃費規制・基準は年々厳しさを増しており、その傾向はアセアンをはじめとする新興国の政策にも影響を与えつつあります。

当社としても、こうした社会動向を注視しながら、迅速に対応できる体制を整えています。法規制に対応した研究・開発を進めるとともに、国際的な目標や枠組みを強く意識して業務を進めています。

また、モビリティの可能性が大きな広がりを見せる中で、多様化するお客様のニーズに対応した技術やサービスの開発にも力を注いでいます。三菱自動車のヘリテイジ、独自の強みを生かしつつ、外部環境の変化に迅速に対応していきます。

## 事業にかかわるすべての人を尊重し、 国際規範の遵守を宣言します

社会動向の変化は、製品にかかわるテーマにとどまりません。人権尊重やダイバーシティなど、従業員をはじめ事業にかかわるすべての人に対する配慮が求められています。

当社は、人権尊重および責任あるビジネスに対する明確な意思を社内外に示すため、2019年5月、国連グローバル・コンパクトに署名しました。あわせて当社としての人権方針を策定し、すべての役職員が事業活動において関連するステークホルダーの基本的な人権を尊重することを宣言しています。今後は、グローバル・コンパクトが提唱する10の原則を支持し、人権方針のグローバルな浸透と取り組みを進めていきます。

また、グローバルに事業を展開している当社にとって多様性の尊重は重要と認識しています。これまでダイバーシティ推進方針や女性活躍推進に関する行動計画にもとづいて環境づくりを進めてきました。ダイバーシティをCSR重要課題の一つに位置づけたのも、さらに強力に推進する狙いがあります。すべての従業員が国籍、年齢、性別等にかかわらず、最大限に力を発揮できる職場環境を実現したいと考えています。

## 「強み」を持つ地域と商品に注力し、 三菱自動車らしく社会に貢献します

当社は2020年度からの次期中期経営計画のコンセプトとして、“Small but Beautiful”を掲げています。これは、当社が強みを持つ地域において、強みに特化した競争力のある商品を販売することで、着実な成長を遂げようというメッセージです。

CSR活動においても同じことが言えます。災害時など、いざというときにも強みを発揮し、持続可能な社会に貢献できる電動自動車(EV)やプラグインハイブリッド車(PHEV)は、当社が長年普及に注力してきたクルマです。

また、当社が長年にわたり事業活動を行っているアセアンでは地域の社会課題の解決に積極的に取り組み、「三菱自動車らしさ」を生かしながら地域と共に持続的成長を目指します。

今後も、モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくるという企業ビジョンの実現に向けて、CSR重要課題(マテリアリティ)を中心に、環境・社会・ガバナンスの各側面で当社の取り組むべき課題と施策を明確にし、社会の持続的発展に貢献していきます。

最後に、2019年6月、当社は指名委員会等設置会社に移行しました。これにより監督と執行の分離を明確にし、経営の健全性・透明性確保に向けて一層の監督強化および危機管理の徹底を図りつつ、環境変化に素早く対応する迅速な業務執行を実現していきます。

三菱自動車工業株式会社  
取締役 代表執行役CEO

加藤 隆雄



CSR重要課題 気候変動・エネルギー問題への対応

# 三菱自動車の強みと特長を生かし、 ビジョンを持って環境課題に取り組めます

やました みつひこ  
会長付技術顧問 山下 光彦



三菱自動車では「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくること」をビジョンとし、この実現に向けたミッションの一つとして「社会の持続可能な発展に貢献すること」を掲げています。

クルマは人々の生活に多くの利便性をもたらしていますが、その一方で環境に大きな負荷を与えています。クルマを生産・販売する企業として、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は使命であるとの認識のもと、環境負荷低減への活動はもちろんのこと、実効性のある商品や技術の普及を目指し、持続可能な社会の実現に取り組んでいきたいと考えています。

## 三菱自動車の特長と地域を重視

2018年度に組織した環境ワーキンググループでは、社会・経済情勢やその中での自動車産業の動向、当社の立ち位置、環境評価など78項目にわたる基礎データを収集・整理してきました。これをもとに、世界が直面する様々な課題と当社自身の課題を抽出し、解決に向けた取り組みを検討しています。

この取り組みの方向性としては、当社が持つ強みを最大限に生かしつつ、地域に密着した貢献を果たすことを念頭

に置いています。

長年にわたり開発・生産している電気自動車(EV)やプラグインハイブリッドカー(PHEV)といった電動車を普及させることは、温室効果ガスの低減に大きく貢献できると考えています。

また、気候変動の中で自然災害が増え、これにどう備えるかということが新たな課題となっていますが、家庭やオフィスへの電力供給が中断された際、非常用電源として活用できる当社の電動車は、災害に負けない強靱な社会づくりにも役立つと考えています。実際、これまでも当社のSUV車両、電



関連するSDGs



動車が数多く被災地の支援活動に参加しています。

さらに、当社が事業を展開する国や地域との協働のもと、環境課題の解決を目指すことで、地域に貢献したいと考えています。特に新興国では、急速な経済成長にともなう交通量の増加によって、大気汚染などの環境問題が深刻化しています。電動車の普及のみならず、関連するインフラ整備の支援や環境啓発など、新興国の抱える課題の解決にも深くかかわっていきたいと考えています。

### 一人ひとりが環境課題を 自分ごととして捉えるために

現在、当社では2020年以降を見据えた次期環境ビジョンを策定しています。

ビジョンの実現に向けては、全社員が環境リテラシーを高めていくことが不可欠です。環境ワーキンググループでは、収集したデータを社員にも広く共有し、環境に関する知識・意識レベルの底上げを図っています。CO<sub>2</sub>排出量に

限らず、再生可能エネルギー、廃棄物など注視すべきファクターは多岐にわたります。環境問題がさらに深刻化していくと、世界がどうなるのか、社員一人ひとりが自分ごととして捉えていかなければなりません。自分に何ができるか、自身の仕事が環境課題への解決に少しでもかかわることができないかという視座を持つことから始め、当社グループ全体の取り組みそのものを進化させていきたいと考えています。

## CSR重要課題に関する 具体的な取り組み

取り組み方針	P.26
環境マネジメント	P.29
気候変動・エネルギー問題への対応	
製品における取り組み	P.34
生産での取り組み	P.39
物流での取り組み	P.40
オフィス・販売店での取り組み	P.41
資源循環の取り組み	
製品における取り組み	P.43

CSR重要課題 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供

# 死亡事故ゼロに向けて 安全技術の開発と普及を目指します

執行役員 開発マネジメント本部長 みうら じゅん  
三浦 順



世界では年間約135万人が交通事故により亡くなっているといわれています(※)。特に新興国では、クルマの保有数増加にともない、交通事故の死者数が増加傾向にあります。交通事故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。

三菱自動車では、交通事故のない安心で安全な社会を目指して、製品安全の徹底や走行時の安全を守る技術開発に取り組んでいます。

※ : WHO “Global status report on road safety 2018”

## 「ヒヤリハットゼロ」から 重大事故を未然に防ぐ

様々な交通事故がある中でも、まず減らすべきは死者・重傷者を出す重大事故です。重大事故の裏には軽微な事故や事故にならない「ヒヤリハット」が多数潜んでいるものです。このため、1件の重大事故が起こるまでの数百の小さな予兆の芽を摘むことで、軽微な事故を減らし、重大事故を未然に防ぐことができると考えています。

この「不安全行動」「不安全状態」である「ヒヤリハット」の

発生を技術面で回避すべく、安全技術の開発に取り組んでいます。基礎技術や特定機能に特化した技術に加え、AIやコネクティッドの進化によってもたらされる新たな技術によって、人とクルマが安全に移動できる社会の実現を目指します。

## 安全技術の開発と普及に向けて、 自ら深くかかわっていく

2018年度は、製品安全委員会が中心となって製品安全の考え方や定義を改めて整理しました。ここでは、1. 交通

関連するSDGs



事故を未然に防止する技術(予防安全)、2. 交通事故の被害を軽減する技術(衝突安全)、3. 工業製品として想定される危険の回避(保安防災)という3点を軸に、製品安全フレームワークを策定しています。技術開発従事者にR&D安全理念および安全フレームワークの浸透を図るとともに、開発部門が連携し、一体となって安全技術の開発に努めています。

実際に発生した事故データから、事故発生時の速度や道路状況、運転者の属性などの運転環境データの収集・解析も進めています。これらのデータからは、どんなに注意を払っても人がミスをするのは避けられないという厳しい現実が見えてきます。ただ、これを防ぐ技術を考えることができるのもまた人です。私たちがここに大きく深くかかわっていきたいという思いで、安全運転をサポートする技術の開発と普及促進を続けています。

## 安心で安全な社会の実現を目指して

交通事故の削減は、自動車メーカー個社の努力だけで成し得ることには限界があり、交通インフラを担う行政や企業など、様々なステークホルダーとの協働が欠かせません。またドライバー、歩行者の安全意識を高めていくことも重要な要素となり、すべてのステークホルダーが啓発していく役割を担っています。

将来に向けた課題は多いですが、当社が果たすべき役割、目標は明確なので、一つひとつの取り組みを着実に重ね、交通事故のない、安心で安全な社会の実現を目指していきたいと考えています。

## CSR重要課題に関する 具体的な取り組み

安全についての基本的な考え方	P.66
マネジメント体制	P.66
安全技術の開発	P.66
交通安全の教育・普及	P.69

CSR重要課題 製品品質、セールス・サービス品質の向上

# お客様とのすべての接点で 品質の向上に取り組みます

やまだ こうじ  
執行役員 TCS本部長 山田 耕司



三菱自動車では、製品だけでなくセールスやサービスも含めた「お客様とのすべての接点で満足を提供すべきもの」を品質として定義しています。これが、トータル・カスタマー・サティスファクション(TCS)の考え方です。

「TCS」では、品質向上に取り組む領域を製品、感性、セールス、サービスの4つの柱で捉えています。お客様が車の購入を検討されてから、販売店にいらして、クルマに触れ、サービスを受けるという一連の流れの中で、お客様と当社との間のすべての接点でご満足いただきたい。そのための人材育成、仕組みづくり、クルマづくりを心がけています。

## 「品質」は事業を支える重要な基盤

2018年度は、品質方針の改訂に取り組み、「そもそも品質方針とは何か」という定義について時間をかけて議論しました。品質にかかわるすべての活動の基盤となるべき品質方針の「到達点を示唆する」「優先順位を示す」といった必要な要素を整理した上で、内容や文言を検討しました。その結果、品質を「事業を支える重要な基盤」と位置づけていることを周知し、「お客様の期待を上回る製品品質、セールスおよびサービス品質の追求」を宣言しています。

また、その実践に向けた「全社的なマネジメント品質の向上」も重視したポイントです。品質向上のためには、製品、感性、セールス、サービスを4つの柱とした品質とは直接的に関係しない部署も含めて、事業活動のクオリティを高めていく必要があります。社員一人ひとりが自分の業務品質を見つめ直し、クオリティアップを図ることで、製品、人、ひいては企業の質的向上につながると考えているからです。

この「全社的なマネジメント品質の向上」の原動力となるクオリティ・マインドセットの高揚に向けた活動の一環として、毎年「クオリティ・フォーラム」を開催しています。各



部門における品質改善の取り組み事例を参考にしたり、課題解決に向けて連携する上での貴重な交流の場となっています。また、成功体験の紹介はモチベーション向上にもつながっています。

2018年度は初めて海外でも「クオリティ・フォーラム」を開催し、三菱自動車グループ全体の品質に対する意識向上につながったと実感しています。

## 品質トップレベルを目指して

長期ビジョンとして、「お客様から品質がトップレベルであると認識していただくこと」の実現を目指す当社では「製品品質、セールス・サービス品質の向上」をCSR重要課題（マテリアリティ）に設定していますが、これをマネジメントするための客観的指標として、お客様満足に関する外部評価のランキングや当社独自の調査スコアを活用しています。お客様からのご指摘について客観的なデータを収集、分析し、これを活用したアクションプランを立て、改善を実

践しています。2018年度は、製品品質では「故障・不良」の低減が着実に進みましたが、「ご不満」の低減についてはまだまだ道半ばの状態です。セールスやサービスの品質に関しても、目標を一部達成したものの、多くの課題が浮き彫りになりました。2019年度からは、明らかになった課題の解決に向けて取り組みを進めていますが、その難易度は従来よりも高いものになります。お客様目線で課題に向き合い、強い意志を持って対処していくことにより、全社一丸となってトップレベルの品質の実現に取り組んでいきたいと考えています。



三菱自動車の品質の考え方 — MMCクオリティハウス

## CSR重要課題に関する 具体的な取り組み

方針	P.70
製品品質の向上	P.71
感性品質の向上	P.72
セールス品質の向上	P.72
サービス品質の向上	P.73
マネジメント体制	P.74

CSR重要課題 事業を通じた地域経済への貢献

# 地域の発展と課題解決に貢献し 共に成長する社会を目指します

や た べ よういちろう  
執行役専務(アセアン担当) 矢田部 陽一郎



三菱自動車は世界160以上の国と地域で事業を展開しています。それぞれの国・地域は成長のスピードが異なり、また、抱える社会課題も異なります。そこで、事業展開している地域に寄り添い、発展と課題解決に向き合い、共に成長を目指すことは、持続可能な社会へと導き、ひいては当社の持続的な成長につながると考えています。

## 5つのテーマで地域経済に貢献

当社がグローバルに事業を展開する上で大切にしているのは、「地域に事業をさせていただいている」という感謝の気持ちです。

経済成長著しいアセアン地域では、急激な社会変化の中で経済格差や健康問題、教育問題など深刻な社会課題が顕在化しており、我々はこの課題に地域と共に向き合っていきます。

政府やビジネスパートナー、地域住民、従業員などス

テークホルダーからの要請を踏まえ、具体的には、「雇用」「人材育成」「投資」「技術移転」「輸出事業」という5つの切り口で取り組みを進めています。

これら5つの取り組みテーマの中で、まず重要なのは雇用です。安定した雇用機会の創出は、経済面だけでなく、教育や健康といった幅広い課題の解決に効果的です。雇用の安定供給をベースに、現地従業員を当社へ派遣するなどの人材交流を含むグローバルな人材育成にも取り組んでいます。

また、投資や技術移転、輸出事業は当社の事業活動と一

関連するSDGs



体の取り組みだと捉えています。クルマを生産・販売し、旺盛な内需に応えるだけでなく、アセアン域内・外へと輸出していくためには、さらなる投資や技術移転が不可欠です。

さらにアセアン各社で共通の社会貢献方針にもとづき、職業訓練校の支援や植林活動、被災地復興支援などの社会貢献活動にも取り組んでいます。「誰もがいつでも何にでも挑戦できる」環境や機会を提供できるよう、今後も地域の声に耳を傾け、当社のノウハウと強みを生かして、地域の社会課題の解決に積極的に取り組んでいきます。

50年以上にわたるアセアン地域での事業活動を通じ、地域の経済・社会の発展とともに当社も事業の成長を実現しました。今後も社会課題の解決を支援することで、地域と共生しながら持続的に成長する社会の実現を目指していきます。



地域経済に貢献する5つのテーマ

CSR重要課題に関する  
具体的な取り組み

方針 .....	P.75
マネジメント体制 .....	P.75
取り組み .....	P.76

CSR重要課題 働き方改革

# 社員の「生き方の変革」をサポートする 働き方改革に取り組みます

はしもと てつや  
執行役員 人事本部長 橋本 哲也



自動車産業を取り巻く環境が急速に変化する中で、三菱自動車が持続的に成長し、企業価値の向上を実現するためには、強みを持つ地域で、強みに特化した商品を投入し、存在感を発揮する会社を目指す必要があります。その実現を担うのは「人」です。

当社は業界他社に比べて社員数が少ない分、一人ひとりが担当する業務の範囲は広がりますが、そこにやりがいを感じるとともに能力を十分に発揮し得るよう、働き方改革を進めています。

## 一人ひとりの生き方に合った働き方の選択

社員は自らの成長と大切な家族や周囲の人を幸せにするために働いていると思います。働き方改革は社員一人ひとりにどのような生き方をしたいのかを問いかけ、自ら「生き方を変えていく(変革)」ことを意味しています。自身のために時間をいかにうまく使い、子育てや介護など自分にとって大切な人のためにいかに有効に時間を使うかが働き方改革の本質です。この一人ひとりの変革を最大限にサポートするために、働き方を選択できるように取り組んでいます。

2018年度は、長時間労働の是正や有給休暇取得促進とテレワークの活用などの「柔軟な働き方の促進」について、それぞれの取り組みに目標や指標を設定して進めてきました。2019年度もこれらの取り組みをさらに推進して「総労働時間の削減」を目指すとともに、執行役CEOをリーダーとし、各部門の本部長クラスで構成する「全社働き方改革委員会」で、各部門独自に工夫して取り組んでいるベストプラクティスを共有し、全社レベルの施策の展開・定着につなげていきます。



関連するSDGs



MMC WAYを体現する人材の育成に注力

人材育成にあたっては、三綱領、企業ビジョン・ミッションとともにMMC WAY(●P.86参照)を方針の柱としています。MMC WAYでは当社社員に必要な心構えと行動を明確にしています。具体的には、「Cross-functional」「Transparent」「Look outward」「Commit」「Challenge」「Perform」の6項目です。これらの体現度合いを人事評価の仕組みに導入するなど、MMC WAYを体現できる人材、ひいては三菱自動車の発展に貢献できる人材の育成に注力しています。

多様な人材の確保と育成に向けて

近年、新入社員の国籍を見ても様々であり、当社には多様な人材が働いています。社会・市場環境が急速に変化していく中で、変化に柔軟に対応していくためには、異なる価値観や考え方を持つ社員が互いに尊重し合い、切磋琢磨

する環境が必要です。

そのためのダイバーシティ施策の推進も目標および指標を設定して進めてきました。女性活躍推進としては2020年度末までに女性管理職100人を目指しています(2019年4月時点68人)。

また、2018年に「両立支援コンシェルジュ制度」を創設し、介護や育児と仕事の両立ができるよう個別支援を強化しました。制度をうまく活用することで仕事と生活が相乗効果を生み、社員と会社が共に成長していることを実感できる状態を目指し、支援を続けていきます。

さらに、60歳以降も社員がいきいきと働けるよう、働く環境を整備することにより、シニア人材の活躍の場を広げています。

「働き方改革」に取り組み、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実現に貢献していきます。

CSR重要課題に関する  
具体的な取り組み

働き方改革	P.78
ダイバーシティ	P.79
人材育成	P.83

CSR重要課題 コーポレートガバナンス・コンプライアンス

# 意識としくみの両輪で グローバルリスクに備えます

理事(グローバルリスクコントロール/渉外担当) ひろさね いくろう  
廣實 郁郎



三菱自動車は、過去の反省から、長年にわたって社員のコンプライアンス意識の啓発と徹底、組織としての内部統制体制の強化を図ってきました。

明確な行動規範を示し、責任ある行動の徹底を図ることで、内部統制システムが真に機能する組織をつくり、持続的な成長を支える基盤を強固なものとしていきたいと考えています。

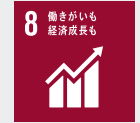
## 体制と規範の整備を拡充

内部統制の体制として、コンプライアンス、情報セキュリティ、リスク管理、J-SOXの4つの委員会を設置し、具体的な施策を報告・決議しています。さらにこの4つの委員会における取り組みは、執行役CEOを委員長とする内部統制委員会において、確認・評価しています。

2018年度は、国内外19社の主要関連会社にも内部統制委員会を設置、運用を開始しました。2019年度は23社での運用を予定しており、体制の整備を進めています。

2018年度には、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」を制定しました。多くの国や地域で事業を展開している当社にとって、各国や地域の法令やルールを遵守することは言うまでもありませんが、法令やルールさえ守っていればよいというものでもありません。「グローバル行動規範」では、法令や国際ルールに加え、社内規定や一般的な社会規範に対しても適切に配慮して行動することを定めています。とはいえ、地域によって社会規範の定義や解釈が異なることもあります。この場合には、積極的なコミュニケーションを通じて相互理解に努め、「グローバル行動規

関連するSDGs



範」を実効性あるものにしていく活動を続けています。

当社は、2019年6月の定時株主総会を経て、指名委員会等設置会社へと移行しました。監督と執行を分離することで、経営監督機能の強化と執行のスピードアップを実現し、経営の健全性、透明性、効率性の確保とガバナンス強化を図っています。

## 顕在化したリスクには迅速に対応

行動規範を示し、絶え間ない啓発活動をもってしても顕在化してしまうリスクに備え、グローバルなガバナンスの向上にも注力しています。

2018年度にはグローバル内部通報窓口を設置しました。この窓口への通報は、企業活動の基礎となりグループすべての役員・社員が守るべき「グローバル行動規範」に反する行為を対象としており、窓口寄せられた事案は、担当である私に報告され、迅速に調査・対応しています。

## 意識向上に向けて啓発活動を続けていく

組織にとって内部統制とは、人間の神経系統のようなものだと考えています。異変を察知して鋭敏に動くことで危機を未然に防ぐことができる。この異変を察知する感度を高く保持するために、役員・社員の意識向上と、これを支える体制の重要性を認識し、この活動に取り組んでいます。

特に、当社には教訓とすべき過去があります。役員・社員が過去に学び、将来に生かす教育プログラムや定期的な対話の場を設けるようにしています。

また、今後ますます多様化する社会環境や価値観に対応できる感覚を養うことも、啓発活動の一環として積極的に取り組んでいきます。

## CSR重要課題に関する 具体的な取り組み

コーポレート・ガバナンスの 基本的な考え方と体制	P.101
コンプライアンス	
基本的な考え方・方針	P.106
マネジメント体制	P.107

## 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月の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(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。

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

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。

### 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(下表)(※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。

(WEB) [https://www.mitsubishi-motors.com/publish/pressrelease\\_jp/corporate/2016/news/detailg802.html](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。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/important/detailg420-jp/taisaku/detail.html#03>

#### ◆ 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	



## 燃費・排ガス試験に係る不正行為に関する概要と対策

仕組みにかかわる施策	IT化による走行抵抗測定データの管理
	開発プロセス(MMDS)の見直し
	商品計画と必要工数の見積精度向上
	マニュアル改訂ルールの制定
風土・人事にかかわる施策	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
社員意識調査の実施	
経営レベルの関与の あり方にかかわる施策	認証部の開発本部以外への移管検討
	本社経営陣による開発部門チェック方法立案
	重大事案発生時の危機管理体制構築
	認証届出内容のチェック強化

### 開発部門全員参加型の社内改革活動

再発防止策31項目の着実な実行に加えて、社内改革のもう一つの柱として、Performance Revolution (PRev) 活動を推進しています。活動の中心となる部単位のPRev活動は、開発部門の構造改革や意識改革を目的として2017年度よりスタートしました。

2年目となる2018年度は、開発部門を中心とした41部の社員が参加し、中間報告会や成果発表会で共有されたPRev活動の好事例を互いに取り入れるなど、業績向上に向けた取り組みがさらに活性化しました。

今後もこの活動を継続し、開発部門の改革を進めていきます。



### 再発防止策の実施状況

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、以下の4つの性質に分類(I.~IV.)した上で継続的に効果を確認し、2019年3月をもって31項目すべての効果確認を完了しました。

対策効果の分類	対策効果の確認完了項目			
	2016年度	2017年度	2018年度	計
I. 実施と同時に効果が期待できるもの	3	0	0	3
II. 1年間継続して効果を確認するもの	0	14	6	20
III. 3年間継続観察の上効果を確認するもの	0	0	6	6
IV. 社員意識調査で効果を確認するもの	0	0	2	2
合計	3	14	14	31

# 環境 Environment

## 取り組み方針

環境に対する基本的な考え方	26
三菱自動車環境指針	26
環境ビジョン2020	27
環境行動計画2019	28

## 環境マネジメント

取り組み体制	29
環境マネジメントシステムの構築	30
環境教育・啓発	30
外部との環境コミュニケーション	31
LCA(ライフサイクルアセスメント)の取り組み	32
環境規制遵守、事故・苦情対応	33

## 気候変動・エネルギー問題への対応

製品における取り組み	34
生産での取り組み	39
物流での取り組み	40
オフィス・販売店での取り組み	41

## 資源循環の取り組み

製品における取り組み	43
生産での取り組み	45

## 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)

## 水資源の保全

## 環境汚染の防止

製品における取り組み	49
生産での取り組み	52

## 生物多様性の保全

生物多様性関連データ	55
------------	----

## 環境データ集

製品・事業活動関連データ	56
大気・水質・PRTR対象物質データ	59

## 取り組み方針

### 環境に対する基本的な考え方

2015年の「持続可能な開発目標(SDGs)」と「パリ協定」の採択を機に、持続可能な社会を形成するための取り組みが国レベルで進んでいます。また、CO<sub>2</sub>排出量に関する削減目標の設定を支援する「SBT(※1)」や、企業の再生可能エネルギー導入を推進する「RE100(※2)」など多くのイニシアチブが設立され、企業に対しても環境問題の解決に向けた様々な面からの活動が期待されています。

三菱自動車は、社会問題の解決への貢献と自社の持続的な成長の両立を目指し、優先して取り組むべきCSRの重要課題(マテリアリティ)を特定しました。そのうち、環境については「気候変動・エネルギー問題への対応」、「資源循環の取り組み」、「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」、「環境汚染の防止」、「生物多様性の保全」の6つを重要課題として特定しています。当社はこれらの課題に対して、開発、調達、生産、物流、販売、製品の使用、廃棄まで、事業活動のすべての段階で取り組みを推進しています。

当社は、環境への取り組みに対する社会からの要求や、IoT・自動運転技術・シェアリング・電動化などモビリティ社会の変化を踏まえ、新たな環境ビジョンの検討を進めています。長期的なあるべき姿を描き、そこからのバックキャストで中期目標を設定し、環境への取り組みを推進しながら、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

※1：Science Based Targets(科学と整合した目標設定)の略称。

※2：Renewable Energy 100%の略称。事業で使用する電力を100%再生可能エネルギーで調達することを目標に掲げる企業が参加するイニシアチブ。

### 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。

また当社は、世界各国の環境問題の解決や、コネクティッドカー、自動運転などの自動車産業が直面しているモビリティの変化を視野に入れて、次期環境ビジョンの策定に着手しています。

※：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ています。

商品・技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>● EVの技術開発推進と展開拡大</li> <li>● 商品のライフサイクルでの環境負荷を低減</li> </ul>
事業活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>● EVの普及を目指した事業活動を推進</li> <li>● 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</li> </ul>
社会との協働	<ul style="list-style-type: none"> <li>● お客様や社会とともに、新しいEV社会を実現</li> <li>● 地域社会との連携による地球環境保護への貢献</li> </ul>

## 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2019

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

○：計画通り △：遅れあり

分野	取り組み項目	実施事項(目標年度:2019年度)	2018年度実績	評価
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	●再生可能エネルギーの動向調査を実施 ●グリーン電力購入量:402.5万kWh	○
	水資源	各生産拠点の水リスクを踏まえた管理の実施	生産拠点での水リスク調査を実施	○
	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 <sub>2</sub> 排出量の把握	海外工場の取引先向けのグリーン調達ガイドラインを作成 CDPサプライチェーンプログラム(気候変動)を通じ取引先の環境マネジメント状況・CO <sub>2</sub> 排出量を把握	△ ○
	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	新たに13社が認証を取得	○
		電動車の普及拡大に向けた価値の訴求	新たに36店舗の電動DRIVE STATIONを展開	○
	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)の実施及び評価手法の信頼性向上	新たな環境データシステムを導入 新型車2車種のLCAを実施	○ ○

※1：Greenhouse Gasの略称。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

○：計画通り △：遅れあり

分野	取り組み項目	実施事項(目標年度:2019年度)	2018年度実績	評価
気候変動・ エネルギー 対策	自動車走行時のCO <sub>2</sub> 排出量低減	新車1台あたりの走行時CO <sub>2</sub> 排出量:2010年度比 ▲8%	▲13%	○
	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	計画通り、開発を推進	○
	生産活動でのCO <sub>2</sub> 排出量低減	生産拠点での生産台数あたりCO <sub>2</sub> 排出量:2005年度比 ▲37%	▲46%	○
	非生産活動でのCO <sub>2</sub> 排出量低減	非生産拠点のCO <sub>2</sub> 排出量原単位:前年度比 ▲1%	▲8.4%	○
	物流活動でのCO <sub>2</sub> 排出量低減	国内物流での輸送量あたりCO <sub>2</sub> 排出量:2010年度比 ▲9%	▲8.8%	○
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	解体性評価ガイドラインの改訂版を発行	○
		リサイクル性の優れた材料選択	リサイクル性の優れた材料選択を推進	○
	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	電動車駆動用バッテリーの共同回収スキームを構築し運用を開始	○
汚染防止	省資源配慮材料の実用化と採用拡大	省資源部品技術の実用化とリサイクル部材の採用拡大	回収可能部品とリサイクル材の適用候補部品を選定	○
	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%	▲52%	○
環境保全	製品含有環境負荷物質のリスク管理体制整備	管理対象物質の確実な管理	法規動向を含め適切な管理を継続	○
		生産活動での塗装面積あたりVOC(※3)排出量:35g/m <sup>2</sup> 以下	38g/m <sup>2</sup>	△
	環境負荷物質の低減	国内拠点の生物調査・保全施策実施 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	十勝研究所での生物調査を実施 年2回の活動を実施 フィリピンで32haの植林活動を実施	○ ○ ○

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

# 環境マネジメント

三菱自動車は、環境への取り組みを確実かつ効率的に推進するため、環境マネジメントの体制を構築しています。

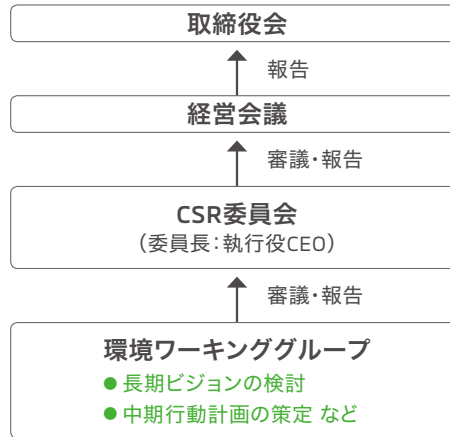
社員への教育・啓発活動や、関係会社の環境マネジメントシステムの認証取得の推進など、グループ体となって環境への取り組みを推進しています。

また、当社は展示会やイベントへの参加を通じて当社の取り組みを発信しており、様々なステークホルダーの皆様からのご意見を頂く機会を大切にしています。

## 取り組み体制

当社は、1993年以降、社長および各業務の担当役員が出席する「環境会議」を開催してきました。2017年度からは、執行役CEOを委員長とする「CSR委員会」を開催しており、環境を当社のCSR重要課題の一つと位置づけ、当社の環境に関する方針や目標などを審議するとともに、環境行動計画の進捗状況や実績を確認しています。その中でも特に重要な事項については、取締役会に報告することとしています。

CSR委員会の傘下には、環境ワーキンググループを設けており、環境長期ビジョンの検討などを推進しています。



### ◆ マネジメント対象会社(23社)

#### 生産関係会社

国	会社名
日本	パジェロ製造株式会社 三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 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、2010年度からISO14001の全社統合認証を取得しており、国内外の主要関係会社でもISO14001の認証を取得しています。また、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おり、2018年度までに26社が認証を取得しています。

※：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。

ISO14001 2019年9月1日時点

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・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
三菱自動車ロジテクノ(株)

## 環境教育・啓発

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、環境保全に向けた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。社員に対する環境教育や啓発活動を行うことで、環境問題と当社の事業活動の関係や、当社が果たすべき社会的責任についての理解促進を図っています。

また、岡崎地区で実施しているエンジニア向け研修では、プログラムの一つとして「環境対応の動向と当社の状況講座」を開催し、環境対応の重要性を参加者と共有しました。

### TOPICS

#### 環境映画上映会

環境問題について社員自らが考える機会を提供するため、2017年度に引き続き、本社および岡崎地区で環境映画上映会を開催しました。参加した社員からは、「環境問題を考える良いきっかけになった」、「小さなことでも環境にどのような影響を及ぼすかを考えて行動していきたい」などの反響がありました。



上映会の様子(本社)

### TOPICS

#### ライトダウンキャンペーン (地球温暖化対策)

当社は、環境省主催のライトダウンキャンペーンに賛同し、ライトアップ施設や照明を消すように呼びかける運動を実施しました。

夏至の日と、七夕の日の夜に当社の主要事業所で消灯を呼びかけ、消費電力の低減に努めました。



消灯前/消灯後の本社ショールーム

## 環境マネジメント

### 外部との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から信頼していただける企業であり続けるため、環境への取り組みをウェブサイトなどで公開しています。

また、展示会・イベントでも、当社の取り組みについてパネルなどを用いて分かりやすく紹介しています。当社ブースを訪問された皆様の声に耳を傾け、頂いたご意見は当社の今後の方針や取り組みに反映していきます。

#### ウェブサイト・サステナビリティレポート による環境情報の公開

当社の環境への取り組みについて広く知っていただくため、ウェブサイトやサステナビリティレポートを通じて、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

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

#### 展示会・イベントでの取り組みの発信

展示会・イベントに積極的に参加し、電動車の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。

#### TOPICS

##### 「エコプロ2018 SDGs時代の環境と 社会、そして未来へ」への出展

2018年12月、当社は（一社）産業環境管理協会と日本経済新聞社が主催する日本最大級の環境・エネルギーの総合展示会「エコプロ2018 SDGs時代の環境と社会、そして未来へ」に出展しました。『アウトランダーPHEV』の展示のほか、SDGsの実現に向けた当社の取り組みを分かりやすく来場者に紹介し、アンケートを通じて約1,700人の方からご意見を頂きました。



当社ブースの様子

#### TOPICS

##### 第31回国際電気自動車シンポジウム・ 展示会「EVS 31」への出展

当社は、2018年9月から10月にかけて神戸コンベンションセンターで開催された日本自動車研究所主催の「EVS 31」に出展し、『アウトランダーPHEV』に搭載された特長技術や、クルマを電力インフラの一部にする技術「V2X(※)」を紹介しました。



当社ブースの様子

※：Vehicle to Xの略称。



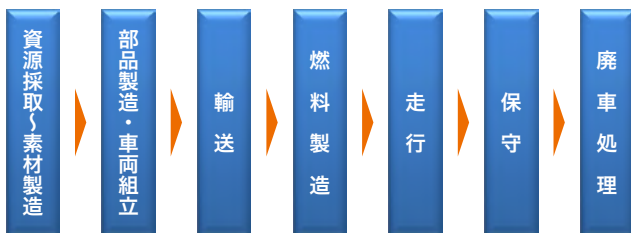
# 環境マネジメント

## LCA(ライフサイクルアセスメント)の取り組み

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

クルマの場合、一般的に、部品や素材にかかわる資源の採掘、素材製造、部品製造、車両組立、燃料製造、走行、廃車処理、その他の工程を対象に、それぞれで発生するCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量を把握し、製品開発に活用することで、ライフサイクル全体で環境負荷のより少ない製品を生み出すことを目指しています。



### LCAの活用

環境対応の先行開発部品や電動車、新型車などにLCAを実施し、ライフサイクルCO<sub>2</sub>排出量について、従来型の部品や車両と比較しています。開発の方向性の検討、製品の開発の狙いが達成できたかの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	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
	エクリプス クロス、 トライトン	従来型車または同クラス車などとの比較

### TOPICS

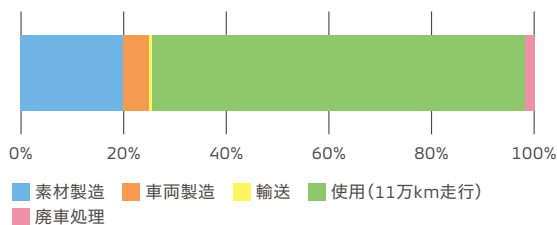
#### 『エクリプス クロス』のLCA結果

2018年度に発売した『エクリプス クロス』のライフサイクルCO<sub>2</sub>排出量について把握しました。

生産段階が約25%、燃料製造を含む使用段階が約70%でした。

今後も新型車のライフサイクルCO<sub>2</sub>排出量を把握し、環境負荷の低減に努めていきます。

#### ◆『エクリプス クロス』のライフサイクルCO<sub>2</sub>排出量の内訳



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

また、近隣住民からの苦情については、状況を調査し確認した上で、真摯に対応するよう努めています。

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、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、適切な対策を講じています。さらに、再発防止のため、業務プロセスの改善、監視体制の強化、社員の意識付けの強化に取り組んでいます。

#### 2018年度の状況

環境事故または環境法令違反による罰金、措置命令などを受けた事案はありません。

京都工場において、溶解炉から発生する大気汚染物質中の、ふっ素化合物に関する測定値の一部が京都府条例の規制値を一時的に上回りました。発見後、速やかに施設を停止して対策措置を行い、官公庁からの指示にもとづく要領で再測定した結果、測定値が規制値以内であることを確認しました。

また、その他の部門において、フロン排出抑制法の対象設備の管理、定期点検実施に関する不備を発見し、速やか

な是正を実施しました。

苦情については、臭気および構内の工事に伴う騒音に関するものが3件ありました。すべて速やかに対策を講じ、状況が改善されたことを確認しています。

# 気候変動・エネルギー問題への対応



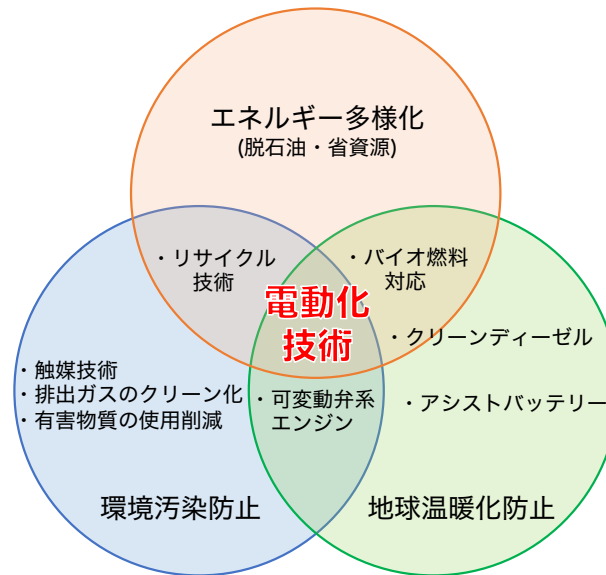
近年、世界中で熱波や干ばつ、大雨による洪水などの極端な気象現象による災害が相次いで発生しています。これらの極端現象をもたらしているのが気候変動であり、地球温暖化が主な原因とされています。

クルマは、地球温暖化の原因となるCO<sub>2</sub>をライフサイクルを通じて排出します。三菱自動車は、優先して取り組むべき重要課題として「気候変動・エネルギー問題への対応」を特定しました。開発・生産・物流・オフィスなど事業活動全体でエネルギー使用量およびCO<sub>2</sub>排出量を低減させるため、電動化や燃費向上技術の開発、生産工程における省エネ機器の導入、オフィスや販売店での再生可能エネルギーの導入など、様々な取り組みを推進しています。

## 製品における取り組み

### 電動化技術の開発

三菱自動車は、「i-MiEV」などの電動車に採用している電動化技術を、気候変動・エネルギー問題への対応などの環境配慮における当社のコア技術と位置付け、重点的に開発を進めています。今後期待されるバッテリーの性能向上やモーターの効率向上を活かした製品開発に向けて技術開発に取り組んでいます。



### 電気自動車

電気自動車は、電気とモーターで走行するため、走行中にCO<sub>2</sub>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』を開発、2009年に市場投入し、改良を重ねながら現在も販売しています。『i-MiEV』は、その高い環境性能だけでなく、発進時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を有しています。その技術は、プラグインハイブリッド車など、次世代の電動車の基礎となっています。



# 気候変動・エネルギー問題への対応

## 製品における取り組み



### TOPICS

#### 日本郵便の集配用車両に、 当社の電気自動車を納入



当社は、日本郵便株式会社（以下、日本郵便）に、集配用車両として軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブバン』計1,200台を、2019年から順次納入します。

『ミニキャブ・ミーブバン』は、『i-MiEV』で実績のある駆動用バッテリー、モーター等を搭載した軽商用電気自動車です。電気自動車ならではの高い環境性能をはじめ、動力性能、静粛性、快適性などに優れています。充電走行距離と積載性を両立し、集配業務に有効利用できます。CO<sub>2</sub>などの排出ガスを全く排出しないゼロエミッション車の活用により、温室効果ガス排出量の削減を目指す日本郵便の環境マネジメントの推進に貢献します。

#### プラグインハイブリッド車

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とモーターで走行し、残量が少なくなるとエンジンで発電して走行します。航続走行距離の心配が無く、電気自動車特有の「力強い走行性能」「高い静粛性」「走行安定性」を兼ね備えたクルマです。

当社は、2013年に『アウトランダーPHEV』を発売しました。搭載し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、通常の下・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しますが、バッテリー残量が低下すると、エンジンで発電してモーターとバッテリーに電力を供給しながら走行します。さらに高速走行時には、エンジンの駆動力で走行し、モーターがアシストしながら走行します。このように走行状況に合わせて自動的に走行モードを変更します。CO<sub>2</sub>排出量は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。

### TOPICS

#### 『アウトランダーPHEV』の累計販売台数 20万台達成



『アウトランダーPHEV』のグローバル販売台数が、累計で20万台を達成しました。『アウトランダーPHEV』は2013年に日本で発売開始以来、これまで世界50ヶ国以上で販売されており、世界で最も販売実績のあるプラグインハイブリッド車となっています。また欧州では、プラグインハイブリッドカテゴリーの中で、2015年から4年連続で販売台数トップ（※）となっています。

2018年に発売開始した現行型（日本および欧州仕様）は、バッテリー容量、バッテリー出力、リヤモーター出力を向上させるなど、PHEVシステムの主要構成部分の約9割を改良することで、EV航続距離を65km（JC08モード）/57.6km（WLTCモード）まで伸ばしました。

※：JATO Dynamics Limited調べ。



# 気候変動・エネルギー問題への対応

## 製品における取り組み

### 電動車の給電機能

電気自動車やプラグインハイブリッド車の大容量バッテリーから電気を取り出せる給電機能を開発しています。給電機能は、気候変動やエネルギー問題、さらには災害時にも活用できるものと考えています。

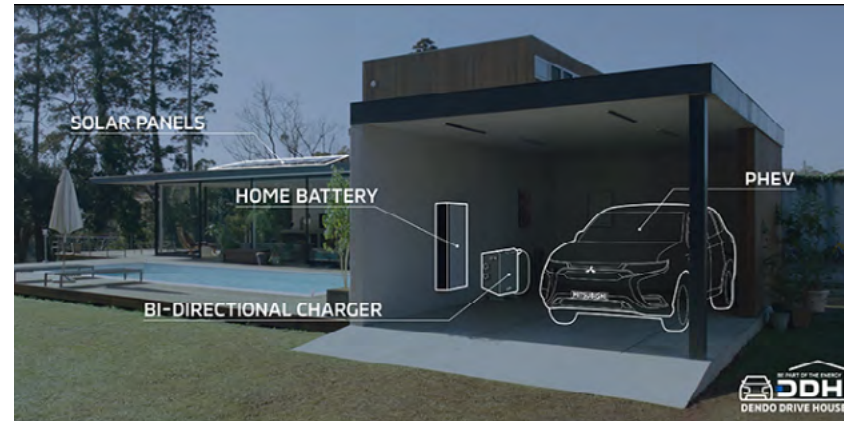
クルマと家庭の電源系を接続するV2H(※)への対応により、クルマをエネルギーマネジメントや停電時の予備電源に役立てることが可能です。さらに災害時には、非常用電源として利用することが可能です。『アウトランダーPHEV』の場合、エンジンでの発電を併用することで一般家庭の最大10日分の電力を利用可能です。

※：Vehicle to Homeの略称。



### TOPICS

#### 「電動DRIVE HOUSE」を2019年より開始



電動DRIVE HOUSE

「第89回ジュネーブ国際モーターショーに電動車の新しい価値を実現する新たなサービス「電動 DRIVE HOUSE (DDH)」をデモンストレーション展示しました。DDHは、電動車、V2H機器、太陽光パネル、家庭用蓄電池をパッケージ化し、販売・設置からアフターメンテナンスまでを一括して提供するサービスです。2019年より、日本をはじめ、欧州などで開始する予定です。電気代の節約や緊急時の非常用電源としての利便性など、様々なメリットを創出します。

- 太陽光パネルで発電した余剰電力を電動車及び家庭用蓄電池へ充電し、夜間では電動車及び家庭用蓄電池から家庭へ電力供給をすることで電気代を節約できます。
- 太陽光パネルで発電したクリーンな電力を家庭や電動車で使用することで、低炭素社会の実現に貢献します。
- 緊急時にも太陽光パネルで発電、また電動車および家庭用蓄電池から家庭へ電力供給ができます。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/innovation/motorshow/2019/gms2019/dendo>



# 気候変動・エネルギー問題への対応

## 製品における取り組み

### 電動化技術の普及に向けた社外との連携

当社は、各国政府や異業種と電動車の普及に向けた取り組みを進めています。

#### TOPICS

### コスタリカ政府向けに電動車を納車

2018年3月、コスタリカ政府の環境の持続可能性の促進並びに低炭素社会の実現に向けた取り組みの一助として、日本政府とコスタリカ政府間での次世代自動車の供給に関するODA(政府開発援助)供与合意にもとづき、『アウトランダーPHEV』と『i-MiEV』計49台を納車しました。

#### TOPICS

### 電動車を活用したV2G(※1)実証事業を実施

当社は、経済産業省が公募・採択した「平成30年度V2Gアグリゲーター事業」に、岡崎製作所従業員用駐車場を実証サイトとして提供し、取り組みました。

再エネ電源普及拡大への対処など、電力需給にはさらなる安定化が求められています。当社はV2Gを実現することが、電動車の価値を高め気候変動・エネルギー問題への対応につながると考えています。

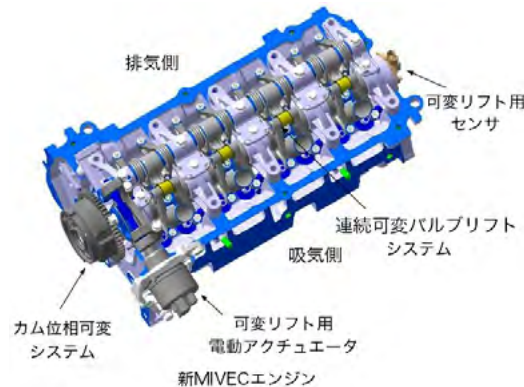
※1：Vehicle to Gridの略称。大量の電動車の蓄電池の電力を、ITを駆使して、電力系統との間で双方向の電力需給調整に活用する仕組み。

## 燃費向上技術の開発

### エンジンでの取り組み

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、エンジンの燃費向上技術の開発を進めています。

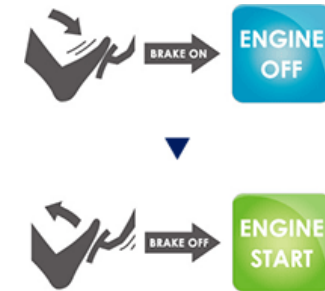
### 可変バルブタイミング機構「MIVEC(※2)」



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て連続的に変化させ、吸気抵抗を抑制することで、吸入時のエネルギー損失が低減するため、燃費向上に効果があります。

※2：Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control Systemの略称。

### アイドリングストップ「AS&G(※3)」



「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。停車中に燃料を消費しないため、燃費向上に大きな効果があります。また、コーストストップ機能付「AS&G」は、減速時からエンジンを停止させます。

※3：Auto Stop & Goの略称。

# 気候変動・エネルギー問題への対応

## 製品における取り組み



### TOPICS

#### 燃費向上技術の展開

##### 『デリカD:5』

2019年2月に発売した新型『デリカD:5』は、2.2Lコモンレール式DI-Dクリーンディーゼルトーボエンジンを搭載しています。フリクションの大幅低減、次世代燃料インジェクターの搭載など、エンジンを構成する主要機構部品の約5割を改良し、燃費を向上させています。



##### 『eKワゴン』『eKクロス』

2019年3月に発売した新型軽自動車『eKワゴン』および『eKクロス』は、低フリクション化や高圧縮比化した新型エンジン、高効率オイルポンプと低フリクションベルトを採用した新型CVTにより、燃費を向上させています。

『eKクロス』はHYBRIDシステムを採用し、エンジンとモーターの連携によって燃費を向上させています。さらに、車速が約13km/h以下になるとエンジンを停止させるオートストップ&ゴー「AS&G」(コースストップ機能付)を採用しています。

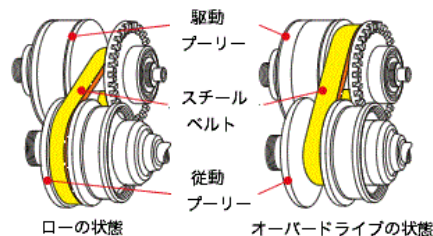


#### 車体での取り組み

燃費向上には、エンジン以外の工夫も重要です。軽量化や空力の改善のほか、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)

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。充電・発電にともなうエンジン負荷を軽減することにより、燃費向上を図っています。

#### エコドライブ支援

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



エコドライブ支援の表示例

# 気候変動・エネルギー問題への対応

## 製品における取り組み

### TOPICS

#### 『エクリプス クロス』のエアロダイナミクス

『エクリプス クロス』の開発にあたり、燃費向上のための空力性能とスタイリッシュなエクステリアやSUVとしての優れた視界や居住性を高次元で両立させるため、実車相当の詳細なモデルを用いたコンピュータシミュレーションと風洞試験で、車体周囲の空気の流れを分析し、各部位で最適化を図りました。



バンパー付近の流れ



車体周囲の流れ

## 生産での取り組み

### 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、従来は乾燥炉を2回通過させていたものを1回にすることで、CO<sub>2</sub>排出量を低減しています。

岡崎製作所では、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てボイラーの台数を制御することが可能になり、効率的な蒸気供給を行えるようになりました。

また、組立工場では、部品の搬送設備や締付工具にエアー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し、エアー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

### TOPICS

#### 高周波誘導炉の導入



高周波誘導炉(水島製作所)

水島製作所の鑄造工場では、溶解炉の設備更新時に、高周波誘導炉に切り替えました。

高周波誘導炉は、電気を磁気に変換し材料を直接溶融するため、従来の溶解炉よりも熱損失が小さく、電力使用量およびCO<sub>2</sub>排出量の低減につながっています。





# 気候変動・エネルギー問題への対応

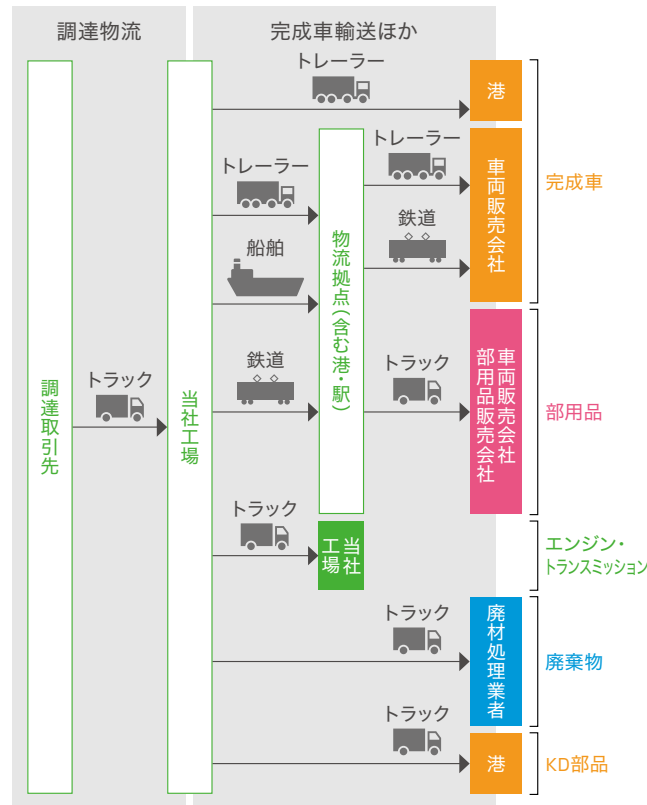
## 物流での取り組み

調達部品や製品の輸送の際のCO<sub>2</sub>排出原単位 (kg-CO<sub>2</sub>/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短縮するとともに、輸送荷姿の改善・積載率の向上・輸送ルートを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、取引先の輸送協力会社に対しエコ車両の導入やエコドライブの推進をお願いします。

### ◆ CO<sub>2</sub>排出実績の対象物流経路



## 海外関係会社における 物流CO<sub>2</sub>実績の把握

三菱自動車は、海外を含めサプライチェーンを通じたCO<sub>2</sub>排出量の把握・開示を重視し、その取り組みを推進しています。

2018年度は、タイの海外工場ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)における、タイ現地での陸送および海上輸送・航空輸送時のCO<sub>2</sub>排出量データの収集・実績集計を開始しました。



完成車輸送の様子(タイ)



海上輸送の様子



# 気候変動・エネルギー問題への対応

## オフィス・販売店での取り組み

### オフィスでの取り組み

三菱自動車は、再生可能エネルギーや各種省エネ設備の導入を推進しています。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、オフィスの消費電力の一部は再生可能エネルギーを使用しています。また、電気設備や空調設備の省エネルギー化により、CO<sub>2</sub>排出量を低減しています。

※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」という形で取り引きする仕組み。

### TOPICS

#### グリーン電力証書システムの活用

2018年10月から稼動している開発本館(愛知県岡崎市)や、2019年1月に移転した本社新オフィス(東京都港区)で使用する電力は、グリーン電力証書システムの仕組みを活用し、再生可能エネルギーで賄っています。

### TOPICS

#### 岡崎地区「開発本館」の取り組み



開発本館

#### 日射・熱負荷への配慮

南北面に昼光効率の高い横連窓を採用し、昼光利用率を向上させています。2階食堂部分にはトップライトを設置し、食堂内部へ自然光を導くことにより照明エネルギーを低減しています。



南北：横連窓



2階：トップライト

#### 各種省エネ設備の導入

電気設備	照明センサー制御、ハイサイドライト・トップライトによる自然光の活用、太陽光発電パネルの設置など
空調設備	吹抜を利用した自然換気システム、外気冷房、クールチューブ設置、自然換気窓設置、人感センサー付きカセットエアコンの採用、室内CO <sub>2</sub> 濃度による換気風量制御など
その他	節水型器具の採用、低層部屋上の緑化

#### CASBEEあいち-Sランク達成

室内外環境やサービス性能、使用資源やマテリアルなど多項目にわたり環境配慮を実践することで、「CASBEEあいち(※2)」において、最高評価の「Sランク」を達成しました。

※2：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。



# 気候変動・エネルギー問題への対応

## 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」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。

また、電動車の普及に向けて、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」の展開を進めています。2018年度までに全国で64店舗をオープンしました。

「電動DRIVE STATION」

[WEB](https://www.mitsubishi-motors.co.jp/special/dendo/index.html) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/special/dendo/index.html>

### TOPICS

#### 「電動DRIVE STATION」における取り組み

##### 大宮店(埼玉県)をさいたま市指定の「ハイパーエネルギーステーション」として再整備

2018年4月、「電動DRIVE STATION大宮店」を、さいたま市が指定する「ハイパーエネルギーステーション」として再整備しました。この整備事業は、さいたま市が国より地域指定を受けた「次世代自動車・スマートエネルギー特区」の重点プロジェクトの一つです。リチウムイオン蓄電池を新たに設置したことで、停電時にも電動車へ電力を供給できるようになり、災害時に人や物資の運送などで力を発揮することが期待されます。



電動DRIVE STATION大宮店

##### 二又瀬店(福岡県)に大容量蓄電池を設置

「電動DRIVE STATION二又瀬店」に、大容量の太陽光発電パネルと蓄電池を新たに設置し、2018年12月より運用を開始しました。再生可能エネルギーのみで自給自足し、災害時には電動車へ電力供給が可能な店舗を実現することを目的としています。

太陽光発電パネルの容量は、店舗の平均消費電力に相当する約30kW、蓄電池容量は、一般家庭の約10日分の電力量に相当する100kWhとしており、最適な容量を検証するため、各種データを収集しています。

また、将来的には電動車のリユースバッテリーの活用も想定しており、蓄電池ユニットには電気自動車『i-MiEV』のバッテリーセルを組み込むことが可能な仕様としています。



太陽光発電パネル



蓄電池ユニット



## 資源循環の取り組み

資源の消費量は、人口増加や新興国の経済成長などにより、増加しています。国や業界団体は、自動車のリサイクルと適正処理を促進するための様々なイニシアチブを策定しました。

これらを踏まえ、三菱自動車は、資源の有効利用を重要な課題と捉え、リサイクル・省資源の取り組みを推進しています。

当社は、1998年に「三菱自動車リサイクルイニシアティブ」を策定し、リサイクル可能率の向上、鉛の使用量削減、新型車へのリサイクル材の適用に関する目標を定め、継続的に取り組んでいます。

生産工場では、環境や資源に配慮する循環型社会の形成を目指し、資源の有効利用を進めています。工場が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ており、すべての工場で埋立処分のゼロ化(※)を達成しています。

※：埋立処分率0.1%未満。

### 製品における取り組み

#### 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。

当社は、リサイクルだけでなく、リデュース、リユースの3Rを積極的に取り入れた設計・開発を進めており、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。

販売会社では、修理時に生じる廃バンパーを再生して、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。

2018年度は、開発したすべてのクルマに、「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ました。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。

#### TOPICS

##### 『デリカD:5』へのリサイクル部品の採用

2018年度に発売した『デリカD:5』は、外装および内装にリサイクルが容易な「熱可塑性樹脂」を採用しています。

熱可塑性樹脂の主な採用箇所(グリーン部)



エクステリア



インテリア



## 資源循環の取り組み

### 製品における取り組み

#### 使用済自動車のリサイクル促進

当社は、使用済自動車の廃棄物が環境に与える影響を低減するため、使用済自動車のリサイクルを推進しています。国内やEUなどでは、各国の自動車リサイクル法にもとづいてリサイクルを促進しています。今後、アジアの新興国にも広がりを見せる自動車リサイクル法に逐次対応していきます。

#### 国内自動車リサイクル法への対応

2005年に自動車リサイクル法が施行され、当社は使用済みとなった自動車の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(※1)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、2018年度のASR再資源化率は97.8%で、2015年以降の法定基準70%を大幅に上回りました。引き続き、安定的にASRがリサイクルできるように新規リサイクル施設の開拓を推進します。

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。

※1：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自動車破砕残さリサイクル促進チーム。

#### EUでのリサイクル促進

##### EU自動車リサイクル法への対応

EUでは、2000年に発行された廃車指令(※2)にもとづき、自動車メーカーまたは輸入業者に使用済自動車の引き取り・リサイクルが義務付けられています。また2003年には、リサイクル可能率が認証要件となるELV(※3)指令が施行されました。

当社は、欧州の現地法人であるミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ(MME)を中心に、EU加盟国の実情に合わせた引き取り・リサイクルの体制を構築しています。

※2：使用済自動車に関する欧州議会および閣僚理事会指令。

※3：End - of Life Vehiclesの略称。

#### 解体情報の提供

EUでは、新型車の解体情報を解体業者に提供することが義務付けられているため、自動車メーカーが共同で設立した解体情報システム「IDIS(※4)」を利用して、タイムリーに情報を提供しています。

※4：International Dismantling Information Systemの略称。

#### EUリサイクル可能率認証指令への対応

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

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

#### 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

日本・欧州・北米において、電気自動車やプラグインハイブリッド車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構築し運用しています。

## 資源循環の取り組み

### 生産での取り組み

#### 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)を当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、鋳物廃砂の低減にも取り組んでいます。

#### KD(ノックダウン)(※1)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(※2)を採用し、鋼材などの資源使用量を低減しています。

※1：部品の状態で輸出し、現地の工場でその部品を使って車を組み立てること。

※2：繰り返し使用できるようにした部品梱包用容器。

## 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)



クルマは、取引先で開発・生産される多種多様な材料・部品で構成されています。そのため、三菱自動車は、自らの事業活動のみならず、材料・部品の製造から納入に至るすべての過程において、環境への影響を低減することが重要だと考えています。

当社は、「環境への負荷低減に継続的に取り組まれている取引先から、環境負荷の少ない材料・部品を調達する」との基本的な考え方にに基づき、「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

### グリーン調達ガイドラインの展開

取引先に対して、環境マネジメントシステムの外部認証取得・更新、環境負荷物質の管理、3R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、取引先の事業活動における環境負荷低減の取り組み、物流に関わる環境負荷の低減を求めています。

グリーン調達ガイドラインは、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)の取引先にも展開しています。

### IMDSを通じた材料・環境負荷物質データの収集

当社は、IMDS(International Material Data System)を通じて、グリーン調達ガイドラインに基づく材料・部品の環境負荷物質データ等の開示を取引先をお願いしています。取引先には環境負荷物質の管理体制を構築いただいています。

これらにより、新型車および継続生産車に使われている環境負荷物質について、使用規制への適合性を確認するとともに、使用量の低減を確認しています。

### CDP サプライチェーンプログラムへの参加

当社は、「CDP サプライチェーンプログラム」に参加しています。環境NGOのCDPが、企業の取引先の環境データや戦略・マネジメントなどの考え方を、CDP独自のシステムを使用して収集するプログラムです。



2018年度は、気候変動プログラムに参加し、主要な取引先約100社に調査を依頼しました。各社の気候変動リスクや戦略、マネジメント体制、温室効果ガス排出量などを収集しました。

2019年度からは、水プログラムにも参加しています。取引先の状況を継続的に把握することで、サプライチェーン全体のリスク管理に努めていきます。

### 取引先とのコミュニケーション

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

2018年度は、「サプライヤーCSRガイドライン改定説明会」で、環境をはじめとするCSRの取り組みやCDPサプライチェーンプログラムについて説明し、サプライチェーン全体での環境負荷低減の取り組みについて共有しました。



サプライヤーCSRガイドライン改定説明会の様子

# 水資源の保全



人口の増加や、気候変動による自然環境の変化により、水需要の拡大が予想されており、水資源の保全に対する社会の関心が年々高まってきています。

三菱自動車は、クルマの生産活動において、工業用水、上水(市水)、地下水などを使用しており、下水道や河川などへ排出しています。そのため、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。

そのような地域では、事業活動による取水および排水が周囲の環境に与える影響に配慮することが不可欠です。また、当社の取引先の操業においても水は不可欠であり、バリューチェーン全体での水リスク管理の重要性を認識しています。各国・地域における水資源保全の取り組みとして、取水量の低減や排水水質のモニタリングなどに努めています。

※：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。

## ◆ 各工場の取水源と排水先

工場	取水源 (工業用水、上水、地下水)	排水先
岡崎製作所 (愛知県岡崎市)	矢作川	神田支川 →鹿乗川
京都工場 (京都府京都市)	琵琶湖	下水道
滋賀工場 (滋賀県湖南市)	琵琶湖	下水道
水島製作所 (岡山県倉敷市)	高梁川	八間川 →水島港
パジェロ製造(株) (岐阜県坂祝町)	木曽川	木曽川
三菱・モーターズ (タイランド)・カンパニー・ リミテッド(MMTh)	ノンプラライ貯水池など	下水道
ピーティー・三菱・ モーターズ・クラマ・ユダ・ インドネシア(MMKI)	ジャティールフル湖	下水道

## 取水量の低減

生産工程で使用した洗浄水を予備洗浄に再利用したり、冷却水や温調用水を循環利用したりして、取水量の低減に努めています。岡崎製作所では、雨水貯留タンクを設置し、雨水の再利用も行っていきます。



雨水貯留タンク(岡崎製作所)

## 排水の再利用

ピーティー・三菱・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。2018年度は、排水処理場で処理された水のうち、約50%を工場で再利用しました。



工業用水排水処理場



## 水資源の保全



### 水質汚濁の防止

製作所周辺地域への影響を未然に防ぐため、定期的に地下水の水質や土壌汚染の調査・確認を行い、有害物質が敷地外へ拡散していないことを確認しています。汚染を発見した場合は、ただちに拡散防止策を講じるとともに、行政へ報告し、地域へ情報を公開しています。



観測用井戸(岡崎製作所)



総合排水処理施設(岡崎製作所)

### 油膜検知器の設置

水質の異常を検知するため、工場から公共用水域への放水口手前に、油膜検知器(※)を設置しています。工場からの排水が敷地外の環境に影響を与えないよう、常時監視しています。

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



油膜検知器(岡崎製作所)

### 地下水膜ろ過設備の設置

岡崎製作所には、地下水をろ過する設備を設置しており、災害発生時には、社員のみでなく工場近隣の方々にも飲料水を提供できるようにしています。



地下水膜ろ過設備(岡崎製作所)

## 環境汚染の防止

事業活動により排出される大気汚染物質や化学物質は、人々の健康や生物多様性に影響を与える可能性があります。

三菱自動車は、持続可能な社会の実現に貢献するうえで、環境汚染の防止を当社の重要課題の一つと捉えています。製品の開発段階では、燃費向上に向けた技術や電動化技術の開発を進めるとともに、製品に含まれる環境負荷物質の管理に努めています。生産工程では、法令基準よりも厳しい自主取り組み基準を設定し、工場から排出される大気汚染物質の低減に努めています。大気汚染物質および化学物質による環境への影響を低減するため、事業活動全体を通じて環境汚染の防止に取り組んでいます。

### 製品における取り組み

#### 電動化技術の開発

ガソリン車やディーゼル車は、燃料の燃焼時に大気汚染の原因となる有害な成分を排出します。

三菱自動車は、電動化技術の開発および電動車の普及により、有害な成分の排出の低減につなげていきます。



#### TOPICS

#### 『アウトランダーPHEV』と『i-MiEV』を ベトナムのダナン市に提供



2018年4月、ベトナムのダナン市に『アウトランダーPHEV』2台、『i-MiEV』2台および急速充電器2台を提供しました。電動車は、同市や近郊にある世界遺産の街・ホイアン市など観光地への周遊に活用されます。

ベトナムは、クリーンな空気と緑豊かな都市の実現に取り組んでおり、ダナン市も2020年までに環境都市化を目指すとした環境都市計画を2008年に発表しています。電動車によるCO<sub>2</sub>削減効果や観光地における電動車の効果的な活用について共同研究を行っています。

## 環境汚染の防止

### 製品における取り組み

#### 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。

#### 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。

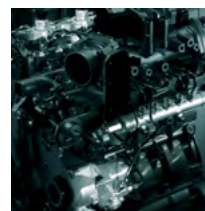
#### VGターボチャージャー

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

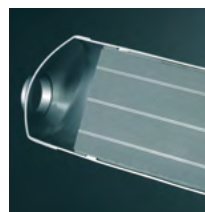
高圧燃料ポンプ、高圧燃料を蓄えるコモンレール(蓄圧容器)、電子制御インジェクター(燃料噴射装置)などにより、不完全燃焼によるPMやNOxの発生を抑制します。



#### 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。



#### TOPICS

#### 新型『デリカD:5』の排出ガスのクリーン化



2019年2月に発売した『デリカD:5』は、大幅改良した2.2Lコモンレール式DI-Dクリーンディーゼルトターボエンジンを搭載しています。

ディーゼルトターボエンジンの排出ガスをクリーンに浄化する「尿素SCR(※1)システム」を三菱自動車として初採用しました。尿素水溶液であるAdBlue®(※2)により、窒素酸化物を安定的に浄化します。

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

※2: AdBlue®は、ドイツ自動車工業会(VDA)の登録商標。



## 環境汚染の防止

### 製品における取り組み

#### 環境負荷物質の低減

当社は、一般社団法人日本自動車工業会の削減目標および欧州のELV指令にもとづき、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、4物質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が規制されています。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。

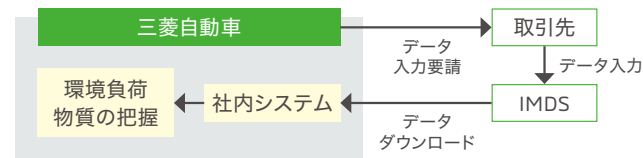
※：Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicalsの略称。REACH規則は、2007年6月1日に発効した化学物質の総合的な登録、評価、認可、制限の制度。

#### IMDSによる材料データ管理

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)を利用して収集しています。データは、社内システムを通じて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的に管理しており、環境負荷物質の使用量低減に活用しています。

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

#### ◆ IMDSを通じたデータ収集の流れ



#### 車室内VOC低減

当社は、健康的で安心な車内空間を提供するため、車室内のVOC(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。

(WEB) [http://www.jama.or.jp/eco/voc/voc\\_03.html](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



## 環境汚染の防止

### 生産での取り組み

#### 大気汚染防止

##### 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。



VOC排出抑制のための電着乾燥炉用脱臭装置(岡崎製作所)

##### NOx・SOx(※1)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て、SOx排出量も低減しています。

※1：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。

#### 化学物質管理

##### PRTR(※2)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。

※2：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、製造年月日の古いトランスやコンデンサなどに絶縁油として封入されており、有害性があります。低濃度のPCBを使用する機器や、PCBを含有する廃棄物は、PCB廃棄物特別措置法にもとづいて適切に処理を進め、処理期限までに処分する計画としています。



# 生物多様性の保全



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。私たち人類の生活は、この生物多様性による恩恵を受けています。

三菱自動車は、工場建設をはじめとする土地利用や、工場からの化学物質の排出、製品の使用や事業活動によって排出される温室効果ガスなどにより、生物多様性に直接的または間接的に影響を与えています。生物多様性による恩恵を持続的に受けられるよう守っていくことが、当社の重要な課題と考えています。

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

当社の国内事業所で、自然環境保全法および都道府県条例にもとづく保護地域の内部や隣接地域にあるものではありませんが、事業活動が生物多様性に与える影響を把握するため、順次、生態系調査を行っています。

## 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

クルマの生産には大規模な工場を必要とします。当社の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は、生物多様性保全に取り組み上で重要と考えます。

この考えのもと、当社は生物多様性関連のコンサルティング会社の支援を受け、工場など大規模な土地を利用する国内事業所での生態系調査を進めています。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につなげています。

### ◆ これまでの取り組み拠点



# 生物多様性の保全



## TOPICS

### 十勝研究所の生態系調査

十勝研究所は、十勝平野の中央部に位置する北海道河東郡音更町にあり、国内最大級の広さのテストコースを有します。

2018年5月から、株式会社地域環境計画の支援を受け、植物、哺乳類、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。

調査の結果、841種もの動植物の生息が確認され、その中には、35種の希少種も含まれます。

耕作地が多くを占める音更町において、丘陵部に位置する十勝研究所の森は、針葉樹の植林地、落葉広葉樹林、池や川、草地など多様な環境が混在し、それぞれの環境を好む生きものに生息環境を提供していることが分かりました。

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できると考えます。

2019年度からは、この調査で把握した課題を踏まえ、保全施策を実施します。



鳥類調査の様子



調査で確認されたフクロウ

## 海外における保全活動

海外関係会社である三菱自動車フィリピン・コーポレーション(MMPC)とフィリピンの環境天然資源省(DENR)は、持続可能な統合地域開発(SIAD)の計画に沿って、2018年3月より共同で植林プロジェクトを開始しました。今回のプロジェクトは、特に、気候変動の影響を受けやすい貧困層や社会から取り残された地域社会に不可欠な持続可能な開発を実現することを目的としています。

約5年間で、ルソン島において、累計100haの植樹を行う計画です。

2018年度は、北イロコス州など32haにおいて、コーヒーやカカオなどの植樹活動を実施しました。

# 生物多様性の保全

## 生物多様性関連データ



### 生息地の保護・復元状況(2018年度までの実績)

事業所	保護 事業所や周辺地域に自生する植物、生息する生物を保全する取り組み	復元 事業所や周辺地域の生態系を本来の植物や生物が自生・生息する状態に戻す取り組み
滋賀工場	サギソウが生息する「谷津田」の環境保全	様々な昆虫類などの生息環境となるチガヤ群生の復元
京都工場	—	京都市在来植物であるフタバアオイ、ヒオウギ、フジバカマの植栽
岡崎製作所・技術センター	バードバ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(2018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、タバサナエ、フタスジサナエ
EN(絶滅危惧1B類)	1	昆虫類(具体的な種は非公開)

岡崎製作所・技術センター(調査期間:2016年)

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

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)

十勝研究所(調査期間:2018年)

カテゴリー	種数	発見された種
VU(絶滅危惧2類)	7	オジロワシ、クマガラ、スナヤツメ北方種、ニホンザリガニ、チドリケマン、エゾムラサキツツジ、カイジンドウ
NT(準絶滅危惧)	12	エゾクロテン、ヨタカ、オオジシギ、オオタカ、テラニシケアリ、ヒョウモンチョウ(北海道・本州北部亜種)、カバイロシジミ、モノアラガイ、ケシゲンゴロウ、キベリクロヒメゲンゴロウ、ガムシ、イトモ
EN(絶滅危惧1B類)	2	コガタカワシンジュガイ、エゾハリスゲ
DD(情報不足)	4	エゾシマリス、エゾライチョウ、エゾサンショウウオ、ネグロクサアブ



# 環境データ集

## 製品・事業活動関連データ

### 製品の燃費・CO<sub>2</sub>排出量(企業平均)(※1)

		単位	2014	2015	2016	2017	2018
日本(燃費)(※2)		km/L	19.1	18.4	19.2	18.2	18.3
米国(燃費)	輸入乗用車	mpg	35.2	39.8	41.3	44.6	45.9
	小型トラック	mpg	33.2	34.4	34.6	34.9	35.8
欧州(CO <sub>2</sub> 排出量)		g-CO <sub>2</sub> /km	115	110	118	118	—(※3)
中国(燃費)	輸入車	L/100km	8.8	8.4	10.0	12.0	12.0
	現地生産車	L/100km	7.7	7.4	7.6	7.5	7.1

※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。

※3：欧州当局への届出が完了次第、ウェブサイトで公開します。

### 事業活動関連データ

#### CO<sub>2</sub>排出量

		単位	2014	2015	2016	2017	2018
生産		千t-CO <sub>2</sub>	523	449	394	477	513
非生産		千t-CO <sub>2</sub>	75	69	67	63	70
日本		千t-CO <sub>2</sub>	433	400	363	387	404
アジア		千t-CO <sub>2</sub>	98	89	91	147	173
その他		千t-CO <sub>2</sub>	67	29	7	6	6
スコープ1(直接排出)		千t-CO <sub>2</sub>	132	110	104	120	132
スコープ2(間接排出)		千t-CO <sub>2</sub>	466	408	357	420	451
(スコープ1+2)合計		千t-CO <sub>2</sub>	598	518	461	540	583
スコープ3(サプライチェーン温室効果ガス排出量)		千t-CO <sub>2</sub> eq	34,595	35,711	32,592	38,721	42,580
(スコープ1+2+3)合計		千t-CO <sub>2</sub> eq	35,193	36,229	33,053	39,261	43,163

対象拠点：マネジメント対象会社23社

CO<sub>2</sub>排出係数について

- 「地球温暖化対策の推進に関する法律に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「CO<sub>2</sub> Emissions from Fuel Combustion (2018 edition)」から出典。

### スコープ3内訳(2018年度実績)

(年度)

		単位	2014	2015	2016	2017	2018	対象範囲
カテゴリー1	購入した製品・サービス	千t-CO <sub>2</sub> eq	5,907	6,026	5,389	5,855	6,900	連結(生産のみ)
カテゴリー2	資本財	千t-CO <sub>2</sub> eq	137	164	159	297	407	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 <sub>2</sub> eq	55	44	42	45	21	連結
カテゴリー4	輸送、配送(上流)	千t-CO <sub>2</sub> eq	1,448	1,343	772	1,013	1,278	連結
カテゴリー5	事業活動から出る廃棄物	千t-CO <sub>2</sub> eq	16	12	10	16	19	単体(生産のみ)
カテゴリー6	出張	千t-CO <sub>2</sub> eq	4	4	4	4	4	連結
カテゴリー7	雇用者の通勤	千t-CO <sub>2</sub> eq	14	13	13	14	14	連結
カテゴリー8	リース資産(上流)	千t-CO <sub>2</sub> eq	—	—	—	—	—	—
カテゴリー9	輸送、配送(下流)	千t-CO <sub>2</sub> eq	—	—	—	—	—	—
カテゴリー10	販売した製品の加工	千t-CO <sub>2</sub> eq	—	—	—	—	—	—
カテゴリー11	販売した製品の使用	千t-CO <sub>2</sub> eq	26,440	27,475	25,623	30,731	33,199	全仕向け(販売台数ベース)
カテゴリー12	販売した製品の廃棄	千t-CO <sub>2</sub> eq	570	626	575	741	727	全仕向け(販売台数ベース)
カテゴリー13	リース資産(下流)	千t-CO <sub>2</sub> eq	—	—	—	—	—	—
カテゴリー14	フランチャイズ	千t-CO <sub>2</sub> eq	4	4	5	5	12	国内の販売会社の一部
カテゴリー15	投資	千t-CO <sub>2</sub> eq	—	—	—	—	—	—

## 環境データ集

## 製品・事業活動関連データ

## エネルギー使用量(1次・2次エネルギー) (年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
総量	PJ(※)	11.9	10.4	8.3	9.7	10.6
生産	PJ	10.5	9.1	7.0	8.2	8.9
非生産	PJ	1.4	1.3	1.3	1.5	1.7
日本	PJ	7.4	6.9	6.5	6.9	7.2
アジア	PJ	3.00	2.8	1.6	2.4	2.9
その他	PJ	1.5	0.7	0.2	0.4	0.5

対象拠点: マネジメント対象会社23社

※: 10の15乗ジュール。 単位発熱量: 「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」から引用。

## 硫黄酸化物 (年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
総排出量	t	177	185	193	195	219

対象拠点: マネジメント対象会社23社 算定方法: 使用燃料の硫黄分の重量を算定し、SO<sub>2</sub>に換算。

## 窒素酸化物 (年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
総排出量	t	107	93	89	92	87

対象拠点: マネジメント対象会社23社 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	2014	2015	2016	2017	2018
総排出量	t	2,013	2,151	2,166	1,882	2,354

対象拠点: 岡崎製作所、水島製作所、京都製作所、パジェロ製造株式会社、水菱プラスチック株式会社

## オゾン層破壊物質の排出

三菱自動車単体については、0.1t(CFC換算)未満と推計しています。

## 廃棄物発生量 (年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
総量	千t	161	162	150	162	187
生産	千t	151	153	141	148	176
非生産	千t	10	9	9	14	11

対象拠点: マネジメント対象会社23社

## 廃棄物の発生・社外への排出状況(当社単体) (年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
発生総量	千t	125	111	93	99	104
社外排出	千t	48	52	47	48	56
社内再利用分	千t	77	59	46	51	48

## 原材料使用量 (年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
鉄・アルミ	千t	172	158	137	143	154
樹脂類	千t	2.3	2.9	3.0	3.0	2.5

対象拠点: 岡崎製作所、水島製作所、京都製作所

## 取水量 (年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
総量	千m <sup>3</sup>	5,739	5,452	5,606	6,727	6,211
生産	千m <sup>3</sup>	5,398	5,184	5,295	6,343	5,901
非生産	千m <sup>3</sup>	341	268	311	384	310
上水	千m <sup>3</sup>	895	652	428	1,150	878
工業用水	千m <sup>3</sup>	3,324	3,232	3,505	3,602	3,412
地下水	千m <sup>3</sup>	1,520	1,568	1,673	1,975	1,921

対象拠点: マネジメント対象会社23社

●集計に誤りがあったため、遡って修正しています。

●MMKIでは、排水の一部をリサイクル・再利用しています。2018年度は、約306千m<sup>3</sup>をリサイクル利用しました(当社グループ全体の取水量の約2%)。

## 排水量 (年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
総量	千m <sup>3</sup>	3,497	4,170	3,977	4,577	4,504
生産	千m <sup>3</sup>	3,156	3,902	3,666	4,193	4,194
非生産	千m <sup>3</sup>	341	268	311	384	310
下水	千m <sup>3</sup>	789	1,635	1,708	2,405	2,396
公共水域	千m <sup>3</sup>	2,708	2,535	2,269	2,172	2,108

対象拠点: マネジメント対象会社23社

●一部推計を含みます。

## 環境データ集

## 製品・事業活動関連データ

## 環境会計

## &lt;環境保全コスト&gt;

分類	主な取り組みの内容	単位	2017年度		2018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	106	1,315
	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	171	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	22	1,226
上・下流コスト	使用済みパンパーの回収、自動車リサイクル法対応	百万円	35	1,789	0	1,770	
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	56	680	
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	1,116	41,527	
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	68	239	
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	0	138	
合計		百万円	4,191	44,446	1,539	46,907	
		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	1,377	1,243

## &lt;環境保全対策に伴う経済効果(実質的効果)&gt;

分類	主な取り組みの内容	単位	2017年度	2018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	2,512
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	▲889
	節水による水道代の低減	百万円	1	▲3
	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	▲241
	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	439
合計		百万円	2,009	1,818

## 環境データ集

## 大気・水質・PRTR対象物質データ(2018年度実績)

## 数値説明

規制値は法律、条令、公害防止協定の本文中で最も厳しい数値を記載しています。また、大気排出状況は最大値を示しています。PRTRについては、第1種指定化学物質のうち、取扱量1t/年以上のものについて記載しています。

## 表中の専門用語について

NOx:窒素酸化物 SOx:硫黄酸化物 BOD:生物化学的酸素要求量 COD:化学的酸素要求量 SS:水中の懸濁物質濃度

## 大気汚染物質

## 岡崎製作所

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー (NO <sub>2</sub> 大型)	ppm	130	60
	// (その他)	ppm	150	54
	乾燥炉 (塗装用)	ppm	250	35
ばいじん	ボイラー	g/Nm <sup>3</sup>	0.1	0.003
	乾燥炉 (塗装用)	g/Nm <sup>3</sup>	0.1	0.002
SOx(燃料S分規制)		wt%	0.5	0.0007
ホルムアルデヒド	乾燥炉	mg/m <sup>3</sup>	30	4.6

## 水島製作所

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー (蒸気)	ppm	150	—
	(暖房)	ppm	150	70
	(小型)	ppm	150	45
	(吸収式冷暖房)	ppm	180	58
	(ブース給気加温施設)	ppm	100	15
	乾燥炉	ppm	230	60
	溶解炉	ppm	200	27
	金属加熱炉	ppm	180	40
	総量	Nm <sup>3</sup> /h	12.749	5.788
	ばいじん	ボイラー	g/Nm <sup>3</sup>	0.1
(ブース給気加温施設のみ)		g/Nm <sup>3</sup>	0.03	0.0005
乾燥炉		g/Nm <sup>3</sup>	0.1	0.05
溶解炉		g/Nm <sup>3</sup>	0.1	0.001
金属加熱炉		g/Nm <sup>3</sup>	0.1	0.028
SOx(燃料S分規制)		wt%	0.50	0.088

## 水島製作所 &lt;有害ガス(岡山県条例)&gt;

物質	単位	規制値	排出状況(最大)
アクリロニトリル	ppm	40	0.1
アセトニトリル	ppm	80	0.1
ホルムアルデヒド	ppm	10	0.7
シアン及びその化合物	ppm	10	—
二硫化炭素	ppm	40	—
フェノール	ppm	10	—
スチレン	ppm	200	<0.1
ベンゼン	ppm	50	—
ホスゲン	ppm	0.1	—
塩化ビニル	ppm	500	—

## 京都製作所 京都工場

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー	ppm	150	79
	乾燥炉	ppm	230	≤77
	溶解炉	ppm	200	≤91
	金属加熱炉	ppm	180	≤97
	ばいじん	ボイラー	ppm	0.1
ばいじん	乾燥炉	ppm	0.2	0.0035
	溶解炉	ppm	0.1	0.31(※)
	金属加熱炉	ppm	0.2	0.017
	SOx(燃料S分規制)		wt%	0.5
ダイオキシシン	溶解炉	ng-TEQ/Nm <sup>3</sup>	1	0.058
	乾燥炉	ng-TEQ/Nm <sup>3</sup>	1	0.00068

※：2018年12月に測定結果が規制値を上回った。2019年1月に、行政の指示に基づき溶解作業工程におけるばいじん測定(計13回)を実施した結果、0.0035~0.022で規制値以内であることを確認した。

## 京都製作所 滋賀工場

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー	ppm	150	62
ばいじん	ボイラー	g/Nm <sup>3</sup>	0.1	≤0.0046



# 環境データ集

## 大気・水質・PRTR対象物質データ(2018年度実績)

### 水質汚濁物質

岡崎製作所

物質	単位	規制値		排出状況		
		( )内は日間平均		最大	最小	平均
pH	—	5.8~ 8.6		7.5	6.9	7.1
BOD	mg/L	25	(20)	7.0	0.8	2.7
COD	mg/L	25	(20)	11.0	2.1	5.5
SS	mg/L	30	(20)	11.0	1.0	1.8
油	mg/L	2		0.5	0.5	0.5
銅	mg/L	0.5		0.01	0.01	0.01
亜鉛	mg/L	1		0.14	0.01	0.05
溶解性鉄	mg/L	3		0.1	0.1	0.1
溶解性マンガン	mg/L	3		0.2	0.1	0.1
クロム	mg/L	0.1		0.02	0.02	0.02
大腸菌	個/cm <sup>3</sup>	300		170	30	49
全窒素	mg/L	15		11.0	1.4	7.9
全りん	mg/L	2		0.33	0.05	0.19
ふっ素	mg/L	1.0		0.96	0.10	0.64
COD 総量	kg/日	61.6		24.0	5.8	11.5
全窒素 総量	kg/日	71.5		38.8	8.4	17.8
全りん 総量	kg/日	8.6		2.55	0.17	0.58

・上記以外のシアン、六価クロム、カドミウム、有機りん、鉛、フェノール、トリクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、アルキル水銀、PCB、セレン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、ジクロロメタン、シス1,2-ジクロロエチレン、テトラクロロエチレン、1,1,2-トリクロロエタン、ベンゼン、1,3-ジクロロプロペン、シマジン、チオラム、チオベンカルブは、すべて定量下限値以下(検出されない)。

水島製作所

物質	単位	規制値		排出状況		
		( )内は日間平均		最大	最小	平均
pH	河川	—	6~8	7.5	7.0	7.2
pH	海域	—	6~8	8.0	7.0	7.4
BOD	河川	mg/L	30 (20)	15.0	<1.0	4.8
COD	河川	mg/L	30 (20)	14.0	3.0	6.2
COD	海域	mg/L	20 (15)	8.6	1.7	4.3
COD 総量	(河川+海域)	kg/日	294	46.8	18.8	33.5
SS	河川	mg/L	40 (20)	37.0	<1.0	1.6
SS	海域	mg/L	40 (20)	<2.5	<1.0	<1.0
油	河川	mg/L	2 (1)	0.6	<0.5	<0.5
油	海域	mg/L	2 (1)	0.5	<0.5	<0.5
亜鉛	河川	mg/L	2	0.99	<1.0	0.32
亜鉛	海域	mg/L	2	0.29	<0.1	0.01
溶解性鉄	河川	mg/L	10	<0.1	<0.1	<0.1
溶解性鉄	海域	mg/L	10	<0.1	<0.1	<0.1
溶解性マンガン	河川	mg/L	10	0.47	<0.1	<0.1
溶解性マンガン	海域	mg/L	10	<0.1	<0.1	<0.1
大腸菌	河川	個/cm <sup>3</sup>	3000	6	1	2.7
大腸菌	海域	個/cm <sup>3</sup>	3000	0	0	0.0
全窒素 総量		kg/日	123	55.1	27.2	41.7
全りん 総量		kg/日	47.8	28.5	5.1	10.2
全窒素	河川	mg/L	120 (60)	13.0	2.8	8.4
全窒素	海域	mg/L	120 (60)	3.7	1.0	2.6
全りん	河川	mg/L	16 (8)	3.60	0.40	1.30
全りん	海域	mg/L	16 (8)	0.30	<0.01	0.03
ほう素	河川	mg/L	10	<0.1	<0.1	<0.1
ほう素	海域	mg/L	230	<0.1	<0.1	<0.1
ふっ素	河川	mg/L	8	1.9	0.5	1.4
ふっ素	海域	mg/L	15	0.4	<0.1	<0.2
アンモニア、アンモニウム化合物、 亜硝酸化合物及び硝酸化合物	河川	mg/L	100	7.8	1.8	5.2
	海域	mg/L	100	2.0	0.8	1.0

・上記以外の銅、鉛、シアン、全クロム、六価クロム、カドミウム、有機りん、総水銀、砒素、フェノール、トリクロロエチレン、トリクロロエタン、アルキル水銀、PCB、セレン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、ジクロロメタン、シス1,2-ジクロロエチレン、テトラクロロエチレン、1,1,2-トリクロロエタン、ベンゼン、1,3-ジクロロプロペン、シマジン、チウラム、チオベンカルブは、すべて定量下限値以下(検出されない)。

## 環境データ集

## 大気・水質・PRTR対象物質データ(2018年度実績)

## 水質汚濁物質

京都製作所 京都工場

物質	単位	規制値	排出状況		
			最大	最小	平均
pH	—	5~9	7.4	5.7	6.5
BOD	mg/L	600	250	2.8	103.9
SS	mg/L	600	99.0	9.5	24.2
油	mg/L	5	<1.0	<1.0	<1.0
亜鉛	mg/L	5	0.05	0.05	0.05
溶解性鉄	mg/L	10	0.36	0.11	0.24
溶解性マンガン	mg/L	10	0.71	0.44	0.60
全窒素	mg/L	240	44.6	8.6	26.9
全りん	mg/L	32	0.49	0.10	0.20
砒素	mg/L	0.1	<0.05	<0.05	<0.05
ダイオキシン類	pg-TEQ/L	10	0.0051	0.0051	0.0051

・ 工程系の排水は全て下水道に放流しており、分析項目については京都市行政と協定をとり決定している。

京都製作所 滋賀工場

物質	単位	規制値	排出状況		
			最大	最小	平均
pH	—	5~9	8.4	6.7	7.6
BOD	mg/L	600	26.0	1.0	5.2
SS	mg/L	600	10.0	5.0	5.3
油	mg/L	5	3.3	1.0	1.1
全窒素	mg/L	60	7.2	0.6	3.7
全りん	mg/L	10	0.7	0.1	0.3

・ 工程系の排水は全て下水道に放流しており、分析項目については湖南市行政と協定をとり決定している。

## 環境データ集

## 大気・水質・PRTR対象物質データ(2018年度実績)

## PRTR対象物質

岡崎製作所

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	kg/年	17,325	0	45	0	0(※)	0	12,949	0
53	エチベンゼン	kg/年	63,334	40,039	0	0	971	1,639	14,129	6,556
71	塩化第二鉄	kg/年	16,384	0	0	0	0	0	0	16,384
80	キシレン	kg/年	134,998	46,477	0	0	1,106	1,125	59,916	26,374
239	有機スズ化合物(ジプチル錫オキサイド)	kg/年	3,796	0	0	0	569	0	3,227	0
240	スチレン	kg/年	0	0	0	0	0	0	0	0
296	1・2・4-トリメチルベンゼン	kg/年	64,675	10,511	0	0	1,128	161	31,644	21,231
297	1・3・5-トリメチルベンゼン	kg/年	9,444	2,872	0	0	324	76	20	6,152
300	トルエン	kg/年	321,517	125,735	0	0	2,506	18,126	101,539	73,611
302	ナフタレン	kg/年	1,189	698	0	0	40	0	0	451
309	ニッケル化合物	kg/年	2,383	0	184	0	1,337	0	862	0
392	ノルマル-ヘキサン	kg/年	17,985	68	0	0	4	26	10,905	6,982
400	ベンゼン	kg/年	8,903	30	0	0	0	0	6,767	2,106
411	ホルムアルデヒド	kg/年	840	126	0	0	1	0	0	713
412	マンガン及びその化合物	kg/年	5,619	0	334	0	1,943	0	3,342	0
合計		kg/年	668,392	226,556	563	0	9,929	21,153	245,300	160,560

・取扱量=排出量+移動量+リサイクル量+消費量+除去処理量

・消費量:反応により他物質に変化もしくは製品に含有して持ち出される量

・除去処理量:焼却・分解・反応等により他物質に変化した量

※:汚泥の廃棄物移動量が4,331(kg/年)ありましたが、水溶性化合物ではないため、廃棄物移動量には含めていません(岡崎市了承済み)。

## 環境データ集

## 大気・水質・PRTR対象物質データ(2018年度実績)

## PRTR対象物質

水島製作所

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	kg/年	16,469.1	0	642.3	0	4,586.9	0	11,240.1	0
53	エチルベンゼン	kg/年	16,892.5	1,975.8	0	0	144.4	4,680.9	9,986.4	105.3
80	キシレン	kg/年	52,212.5	2,353.4	0	0	161.2	5,071.0	44,509.1	117.5
188	N・N-ジシクロヘキシルアミン	kg/年	1,709.7	0	0	0	1,709.7	0	0	0
239	有機スズ化合物	kg/年	7,615.3	0	0	0	380.7	0	7,234.6	0
277	トリエチルアミン	kg/年	1,281.6	1,281.6	0	0	0	0	0.0	0
296	1・2・4-トリメチルベンゼン	kg/年	42,930.0	12,099.7	0	0	709.0	0	28,479.2	1,642.3
297	1・3・5-トリメチルベンゼン	kg/年	4,194.8	3,507.7	0	0	206.9	0	0	479.8
300	トルエン	kg/年	96,910.3	319.1	0	0	0	11,312.2	85,279.0	0
309	ニッケル化合物	kg/年	3,257.7	0	371.1	0	1,727.7	0	1,159.0	0
392	ノルマル-ヘキサン	kg/年	38,220.5	179.3	0	0	0	0	38,041.2	0
400	ベンゼン	kg/年	6,936.3	20.7	0	0	0	0	6,915.6	0
407	ポリ(オキシエチレン)=アルキルエーテル	kg/年	8,832.7	0	90.8	0	8,741.7	0	0	0
411	ホルムアルデヒド	kg/年	3,080.1	1,904.3	0	0	0	0	0	1,175.8
412	マンガン及びその化合物	kg/年	3,193.8	0	173.0	0	1,102.9	0	1,888.6	29.1
438	メチルナフタレン	kg/年	4,583.9	268.6	0	0	0	0	4,315.3	0
合計		kg/年	308,320.8	23,910.2	1,277.2	0	19,471.1	21,064.1	239,048.1	3,549.8

- ・取扱量=排出量+移動量+リサイクル量+消費量+除去処理量
- ・消費量:反応により他物質に変化もしくは製品に含有して持ち出される量
- ・除去処理量:焼却・分解・反応等により他物質に変化した量



## 環境データ集

## 大気・水質・PRTR対象物質データ(2018年度実績)

## PRTR対象物質

京都製作所 京都工場

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
37	ビスフェノールA	kg/年	6,676.8	0	0	0	0	0	6,658.8	18.1
53	エチルベンゼン	kg/年	10,430.8	5.4	0	0	0	0	10,425.3	0
80	キシレン	kg/年	45,790.8	16.1	0	0	0	0	45,774.8	0
87	クロム及び3価クロム化合物	kg/年	16,908.8	0.3	0	0	0	0	16,908.6	0
258	ヘキサメチレンテトラミン	kg/年	70,248.2	0	0	0	0	0	47,887	22,361.2
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	kg/年	20,613.9	6.9	0	0	0	0	20,607	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	kg/年	5,563.1	1.7	0	0	0	0	5,561.4	0
300	トルエン	kg/年	141,794.6	42.9	0	0	0	0	141,751.7	0
349	フェノール	kg/年	6,962.7	0	0	0	0	0	5,770.7	1,192
392	ノルマル-ヘキサン	kg/年	14,747.2	3.2	0	0	0	0	14,744	0
400	ベンゼン	kg/年	4,308.7	0.5	0	0	0	0	4,308.2	0
411	ホルムアルデヒド	kg/年	1,528.7	0	0	0	0	0	1,523.1	5.6
412	マンガン及びその化合物	kg/年	17,257.4	0.2	0	0	0	0	17,257.2	0
448	メチレンビス=ジイソシアネート	kg/年	1,518	0	0	0	0	0	0	1,518
合計		kg/年	364,349.5	77.1	0	0	0	0	339,177.6	25,094.8
243	ダイオキシン類	mg-TEQ/年		9.7		0.0000023				

京都製作所 滋賀工場

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
300	トルエン	kg/年	1,949.0	0.6	0	0	0	0	1,948.4	0
合計		kg/年	1,949.0	0.6	0	0	0	0	1,948.4	0

- ・取扱量=排出量+移動量+リサイクル量+消費量+除去処理量
- ・消費量:反応により他物質に変化もしくは製品に含有して持ち出される量
- ・除去処理量:焼却・分解・反応等により他物質に変化した量

# 社会 Social

## 安全・品質

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	66
製品品質、セールス・サービス品質の向上	70

## 事業を通じた地域経済への貢献

方針	75
マネジメント体制	75
取り組み	76

## 従業員

働き方改革	78
ダイバーシティ	79
人材育成	83
労働安全衛生	87
労使関係	88
人事関連データ	89

## 人権

基本的な考え方・方針	91
マネジメント体制	91
取り組み	92

## 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(社会)

基本的な考え方・方針	93
マネジメント体制	94
取り組み	95

## 社会貢献活動

方針	97
取り組み	97

## 安全・品質

### 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



#### 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し、「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135万人が交通事故により亡くなっているといわれています(※1)。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。

※1：2018年 世界保健機関(WHO)調査より。

#### マネジメント体制

製品開発における安全理念として「事故ゼロのクルマ社会の実現」をビジョンに掲げ、製品安全委員会において安全開発指針・戦略を策定しました。ここでは車両交通安全を事故未然防止、事故被害軽減の両面から、製品基本安全をハードウェア、ソフトウェアの両面から捉え、事故低減技術の開発・実用化を進めています。

具体的には、事故を未然に防止する技術(予防安全)・被害を軽減する技術(衝突安全)、火災やけが等の防止(保安防災)等における取り組み項目を明確にしました。

#### ◆ 目標と実績

取り組み項目	目指す姿	指標	2018年度実績
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	事故ゼロのクルマ社会の実現	安全技術の考え方(フレームワーク)策定完了時期	安全技術の考え方(フレームワーク)を2019年1月に策定

#### 取り組み

##### 安全技術の開発

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により楽しむ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、すなわち、事故を未然に防止することです。これを目指して、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。

# 安全・品質

## 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供

### ● e-Assist(イーアシスト)

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。

### ◆ 予防安全機能

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

2018年に発売した『エクリプス クロス』では、車体前後にはストレートフレーム構造を採用し、効率よくエネルギー吸収できる構造となっています。客室(キャビン)部分には、変形を抑える高張力鋼板(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の略称。



『エクリプス クロス』に採用したRISEボディ

### “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、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。

### ◆ 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★
日本	2018年11月	2018年JNCAP(※2)	5★

※2：New Car Assessment Programの略称。各国・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。

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





# 安全・品質

## 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



### 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、日本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（2019年7月現在）

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 デリカD:5 デリカD:5アーバンギア	ミラージュ	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クロス eKスペースカスタム デリカD:2 デリカD:2カスタム タウンボックス ミニキャブ

このうち、『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』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2018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。

加えて、2018年3月に創設された国土交通省の新制度「衝突被害軽減ブレーキの性能評価認定制度」において、『eKクロス』『eKスペース』が一定の性能を有していると認定を受けました。

# 安全・品質

## 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供

### 交通安全の教育・普及

当社では、社会全体の安全意識を高め、交通事故削減を目的に、交通安全の教育・普及に取り組んでいます。

#### ● 交通安全情報の発信

##### ウェブサイト「意外と知らないクルマの安全ガイド」

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

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

#### ● 子ども向け交通安全情報の発信

##### ウェブサイト「みんな知ってる?交通安全クイズ」

小学生向け自動車産業学習用ウェブサイト「なぜ?なぜ?クルマづくり調査団」内に、交通安全に関するページを設け、歩行中や自転車乗車中など、日常生活における交通ルールやマナーをクイズ形式で紹介しています。



詳しくはこちら

<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/contribution/next/kids/anzen/>



# 安全・品質

## 製品品質、セールス・サービス品質の向上

### 方針

三菱自動車は、2019年4月1日に品質方針を以下の通り改定しました。

### 品質方針

事業を支える重要な基盤として“品質”を位置づけます。

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

この方針にもとづき、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つのカテゴリで改善に取り組んでいます。

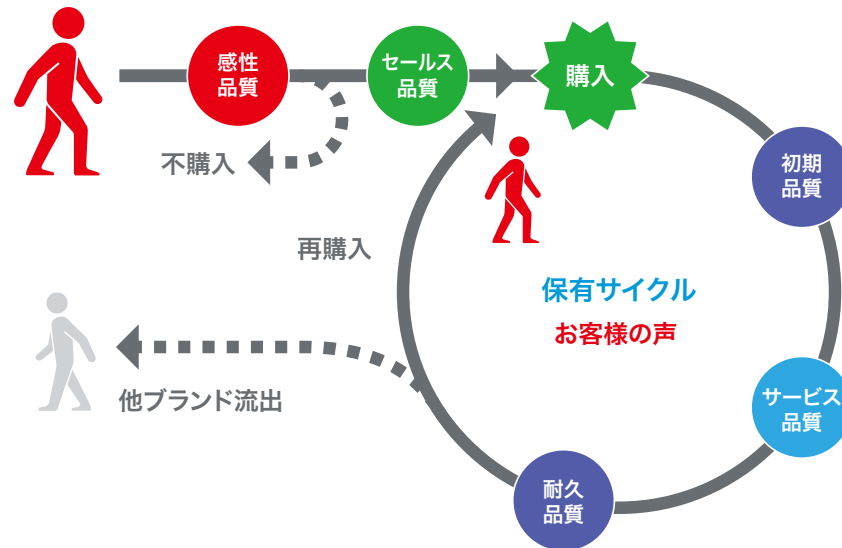
「製品品質」には、お客様が新車購入直後に経験される「初期品質」と、未永くお使いいただく中で経験される「耐久品質」があり、市場において発生する様々な問題やお客様から寄せられる声を真摯に受け止め、迅速に改善につなげていく体制を強化しています。

また、お客様が商品を“見て・触って・使ってみて”感じる

使い勝手や心地よさ、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がご満足いただけるよう日々改善を行っています。

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



# 安全・品質

## 製品品質、セールス・サービス品質の向上

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

### ◆ 目標と実績

取り組み項目	目指す姿	指標	2018年度実績	2019年度目標
製品品質の向上	お客様からトップレベルの品質との評価を獲得	新車販売後3ヶ月間の不具合指摘率	新車販売後3ヶ月間の不具合指摘率を低減	新車販売後3ヶ月間の不具合指摘率のさらなる低減
セールス品質の向上		SSI(セールス満足度)	SSI(セールス満足度) 重点管理国で3位以内を2ヶ国で達成	SSI(セールス満足度) 重点管理国で3位以内
サービス品質の向上		CSI(顧客満足度)	CSI(顧客満足度) 重点管理国で3位以内を4ヶ国で達成	CSI(顧客満足度) 重点管理国で3位以内

### 取り組み

#### 製品品質の向上

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

既に販売している車種に関しては、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初期不具合の低減に取り組んでいます。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、お客様からのご指摘事項低減につなげています。

さらに、新型車両の初期品質の確保を目指し、出荷開始時点から、開発・生産・サービス・品質・購買など各部門の

社員が一堂に会し、発生し得る問題に対するの対策を検討し、実行するクロスファンクショナルな「大部屋活動」を実施しています。これにより、よりスピーディーな初期品質の向上を図っています。

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は、今後の新型車で改善できるよう開発段階でのプロセス改善につなげています。

#### お客様の声の活用

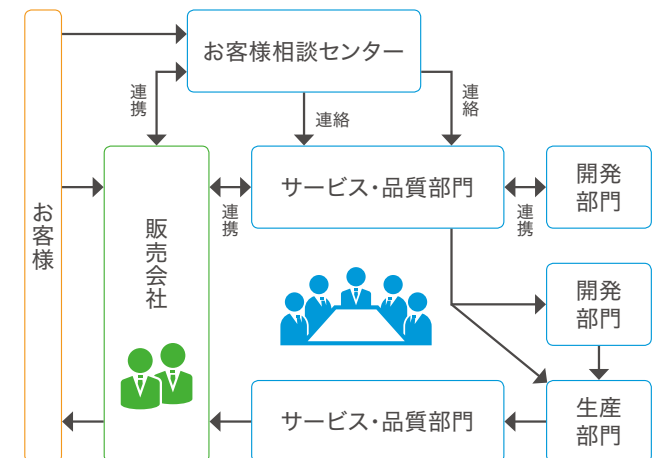
製品・アフターサービスを通じて、魅力ある商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供し、ご満足いただくことが当社グループの使命です。そのため、国内外の販売会社やお客様相談センターに寄せられた貴重なお客様の声を収集・分析し、品質・開発・生産・営業・サー

ビス部門が一体となって品質向上に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な聞き取りを行っています。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と共有する体制になっています。

また、特定の車種で発生している事象、お客様からの不具合のご指摘(品質情報)や修理の実績を新たに導入したシステムを活用して分析することで、早期に不具合情報を把握して対策を講じるなど、品質改善につなげています。



# 安全・品質

## 製品品質、セールス・サービス品質の向上

### 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います。ご指摘のうち、品質・不具合に関する事案については、販売会社と連携してお客様の問題解決に対応し、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。

### 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、早期に販売会社にて点検・修理(無償)を受けていただくようご案内しています。また、リコールの該当有無や修理実施状況をお客様ご自身でご確認いただけるよう、当社ウェブサイトに掲載しています。

リコール情報の詳細はこちら

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

	国内	
	件数	台数
2016年度	26件	約193.8万台
2017年度	27件	約62.9万台
2018年度	13件	約29.8万台

### 感性品質の向上

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

### セールス品質の向上

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

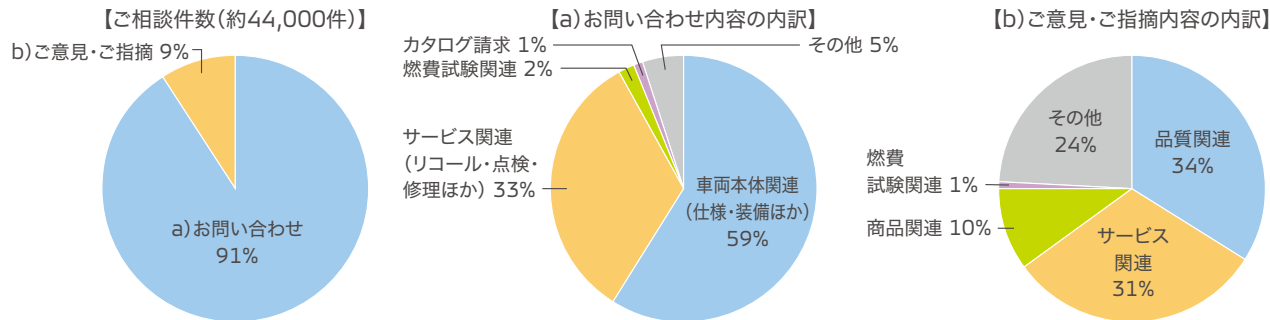
### 国内の販売会社との協働

国内の販売会社では、お客様のニーズに沿った提案と新しい商談体験の提供を目指す取り組みとしてITを活用した商談スタイルを推進しています。例えば、タブレット端末を導入し、視覚的に分かりやすい商品説明に努めるとともに、ご来店いただいたお客様にタブレット端末で対応品質に関するアンケートにお答えいただき、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プレゼンテーションやデモンストレーションを行う次世代型の店舗「電動DRIVE STATION」を2018年度に64店舗まで拡大しました。

「電動DRIVE STATION」の詳細はこちら [P.42「販売店での取り組み」](#)

### ◆ 2018年度お客様相談センター受け付け状況





## 安全・品質

### 製品品質、セールス・サービス品質の向上

#### 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・地域の販売会社との協働が欠かせません。当社は、販売会社に対し、製品情報を日々提供するとともに、現地のお客様の声の把握に努めています。また、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ヒアリングすることで、改善を図っています。

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

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

#### サービス品質の向上

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お客様視点での「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、お客様のご期待に応え、ご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。

#### 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。

当社では、販売会社のサービススタッフを対象に、当社独自のサービス技能資格制度を設け、その資格取得を奨励しています。また、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。

2018年2月開催の全国大会では、地区大会を勝ち抜いた51人の選手が技術を競いました。この全国大会で優勝したエンジニア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した。

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

#### 海外におけるサービス技術の継承

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。2018年度は、プエルトリコ、インドネシア、マレーシアの3ヶ国に各2人、計6人を派遣して現地のサービススタッフを現地教育し、グローバルに技術力の向上を図っています。

また、2019年2月開催の「サービス技術コンテスト世界大会」では、各国・地域のコンテストを勝ち抜いた中国、タイ、インドネシア、オーストラリア、台湾などの23ヶ国/地域のサービススタッフ36人が作業の正確さや速さを競いました。



キャラバン活動の様子



サービス技術コンテスト世界大会

## 安全・品質

### 製品品質、セールス・サービス品質の向上

#### マネジメント体制

当社では品質担当役員を議長とする「クオリティ・ストラテジー・コミッティ(QSC)」および「クオリティー・マネジメント・コミッティー(QMC)」を設置し、QSCでは品質戦略に関する議論を、QMCでは全本部のマネジメントの質向上のための議論を定期的に行っています。また、TCS本部長を議長とした、「クオリティ・マネジメント・ミーティング」の会議を設定し、品質改善の各施策の進捗状況について毎月確認を行い、戦略の遂行、目標達成に向けて問題解決に取り組んでいます。

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

#### 品質マインドの醸成

社員一人ひとり自分の業務品質を見つめ直し、クオリティーアップを図ることで、製品、人、ひいては企業の質的向上につなげるための活動の一環として、2014年度から社員の国内全事業所において品質フォーラムを開催しています。

2018年度は新たに海外においてもタイとインドネシアの工場と同様の品質フォーラムを開催し、今後は他地域でも展開していく計画です。

#### ◆ 品質フォーラム参加者

	国内開催	海外開催
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	—
2018年度	4,550人	1,880人

#### お客様ニーズ把握のために

実際の「お客様の声」を聞くことで社員一人ひとりがお客様のニーズを考える啓発活動を推進しています。

新入社員、キャリア入社にかかわらず、社員導入教育のカリキュラムに組み込み、ほかにも、昇進者研修、任意参加の講座など、顧客志向を浸透させる機会を数多く設けています。



お客様の声講座の開催

#### 消費者志向の向上のために

当社では、消費者の立場でのニーズを考え、商品やサービスなどの品質向上を図ることを目的に、希望する社員に内閣総理大臣および経済産業大臣の事業資格である消費生活アドバイザー資格の取得を支援しています。

2019年4月1日時点で62人の資格登録者が在籍しており、企業別資格登録者数では10位となっています(※1)。

※1：一般財団法人日本産業協会調べ。

#### ◆ 消費生活アドバイザー有資格者の所属

所属	有資格者数
管理系	10人
商品戦略・開発系	36人
調達・生産系	4人
営業系	4人
品質系	7人
その他	1人

# 事業を通じた地域経済への貢献



## 方針

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

「事業を通じた地域経済への貢献」をCSR重要課題(マテリアリティ)の一つに掲げ、「アセアン地域における事業の発展を通じ、投資・雇用・人材育成・技術移転・輸出による地域経済への貢献を果たす」を目標として活動を進めています(※1)。

アセアンのお客様に求められる製品の提供により、今後の事業拡大とともに、雇用・人材育成・投資・技術移転・輸出による地域経済への貢献を果たしていきます。

※1：「CSR重要課題(マテリアリティ)の特定」についてはこちら [P.06](#)

## マネジメント体制

当CSR重要課題(マテリアリティ)は、アセアンの現地子会社の管理監督機能を果たす本社の営業部門が責任部門として、取り組みの進捗や実績を確認しています。生産拠点をタイ、インドネシア、フィリピンの3ヶ国における取り組みについて、半年に一度、現地子会社に進捗率や実績を確認し、CSR委員会を通じて経営層に報告を行っています。

### ◆ 目標と実績

取り組み項目	目指す姿	2018年度実績	2019年度目標
雇用	持続的な現地雇用の創出	タイ、インドネシア、フィリピン3ヶ国で、現地従業員計11,616人(非正規雇用を含む)の雇用創出	2018年度並みの規模を維持
人材育成	地域経済の発展を担う人材の成長支援	代表的な研修 ● 現地社員の日本への派遣 ● 現地社員向け業務レベル強化セミナーの実施 ● 技能向上に向け「ものづくり教育」研修の実施	2018年度と同じ方針で同水準の育成機会を提供
投資	地域経済の成長を支え、事業拡大ニーズに応じた工場の設備投資の継続実施	代表的な投資： インドネシアの工場で2020年度までに生産能力を16万台から22万台(※1)に増強する計画の策定	設備投資の実施
技術移転	電動車やEVインフラの技術・知識の提供による市場の創出支援	● タイで電動車のKD生産(※2)の決定 ● インドネシア、フィリピン、ベトナムでは政府や大学などとの共同研究の実施	● タイKD生産プロジェクトの遂行 ● インドネシアでの完成車販売の開始 ● 政府とのコミュニケーションの継続
	工場の競争力向上による地域社会の製造業バリューチェーンの変革	アライアンス生産方式APW(※3)のプラントランキングに参加し、工場の品質向上、現場改善推進、生産性向上の推進	各工場自ら改善のための要因分析を行い、PDCAを回し改善を図る
輸出	輸出による外貨獲得を通じた地域経済の成長支援	2018年度輸出台数 タイ：36万台 インドネシア：4.2万台	2018年度実績を上回る輸出台数

※1：最大稼働時生産能力

※2：ノックダウン(Knock Down)生産。主要部品を輸入し、現地で組立・販売を行う方式。

※3：ルノー・日産・三菱アライアンスの各社共通の生産方式「APW(アライアンス・プロダクト・ウェイ)」。

## 事業を通じた地域経済への貢献

### 取り組み

#### 雇用

事業を持続的成長に導き、地域の雇用を創出することは三菱自動車の使命と考えています。2018年度は、生産拠点のあるタイ、フィリピン、インドネシアの3ヶ国における従業員数は1万1,000人に達しました。2019年度は、2018年度並みの規模を維持します。

#### 人材育成

当社での就業経験を通じ、専門的な知見や技能を培うとともに地域経済の発展を担う人材への成長支援を行います。各国それぞれの状況に応じた研修やOJT教育を提供、2018年度では、タイからは19人の現地社員を日本に派遣し、マネジメント能力の向上、リーダーシップ強化の機会を提供し、グローバルに活躍できる現地社員・マネジメント層の育成を行っています。インドネシアでは、全社員の15%にあたる500人以上の現地社員にそれぞれの職務レベルに合わせた業務レベル強化のためのエンパワメントセミナーを実施しました。フィリピンでは、生産部門の技能向上を意図した「ものづくり教育」研修を実施し、700人以上の社員が受講し当社のものでづくり技能世界大会で高い成績をあげるなど、専門性を高めています。

2019年度も継続して、各国の状況に応じた研修やOJT教育を行う予定です。

#### 投資

地域経済の成長を支えるとともに、事業拡大のニーズに応えるべく工場の設備投資を積極的に実施しています。インドネシアで生産する小型MPV『エクスパンダー』は、当初計画を大幅に上回る需要を受け、工場全体の生産能力を設備拡張により2020年度までに現状の16万台から22万台に増強する計画です。海外最大の生産拠点であるタイでは、ピックアップトラック『トライトン』を中心にグローバル車種の継続的な刷新を図り、工場の体制整備に伴う設備投資を行っています。フィリピンでは、継続してITを含む生産設備の更新と投資を行っています。

#### 技術移転

アセアン地域では、環境規制への対応が従来にも増して大きな課題となっています。モビリティの普及、世界的なEVシフトの動向の中、アセアン地域においても電動車の導入が急がれています。三菱自動車の強みである電動車の技術、知見を生かし、各国の電動車普及に係る政府方針立案に寄与

すべく、他社に先駆け各国政府・大学・研究機関とともに実証実験を行っています。タイでは電動車のノックダウン(KD)生産を決定し、インドネシアでは2019年内に電動車の完成車の販売を開始します。今後も電動車やEVインフラにかかわる技術・知識の提供を通じて市場の創出に持続的に貢献していきます。

また、生産拠点が果たす技術移転として、地域社会の製造業のバリューチェーンに変革をもたらすような工場の競争力の強化に取り組んでいます。具体的には、工場の品質、在庫、コスト、生産性を測るアライアンス生産方式のプラントランキングに参加し、工場の品質向上、現場改善推進、生産性向上のPDCAを回し、競争力強化を図ります。プラントランキングでは、タイが2018年度は前年より改善、インドネシア、フィリピンは、2019年度より参加する計画です。

#### 輸出

輸出を通じて、地域経済の持続的な成長を支えています。タイ工場は当社の海外最大の生産拠点で、戦略的な立地を生かし、ピックアップトラック、SUVなど当社の主力車種をアセアン地域のみならずグローバルに輸出しています。タイ国内からの輸出台数は、2018年度36万台にのぼり、安定した輸出事業を展開しています。また、インドネシアでは、2018年度から小型MPV『エクスパンダー』の輸出



## 事業を通じた地域経済への貢献

### 取り組み

を開始し、アセアン地域を中心に42,000台以上を出荷しました。

当社は、アセアン域内の各国で異なる車種を集中生産し互いに供給しあう生産車種の相互補完体制を進めています。これによる輸出の拡大、現地生産の安定的な成長を通じ、さらなる雇用の創出や自動車産業の発展など、地域経済に貢献しています。





# 従業員

## 働き方改革



### 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の鍵は「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発揮し、心身ともに健康でいきいきと働ける環境を実現していくことが、重要な課題であると考えています。

働き方改革とは、単に働く時間を減らすことではなく、「社員が自己成長を実感し、会社の発展と家族の幸せを実現する誇りある働き方」を目指す姿として取り組んでいます。

### マネジメント体制

これまで在宅勤務やフレックスタイム等、働く場所や時間に縛られない柔軟な働き方を促進し、多様な社員の能力が最大に発揮できる環境整備に取り組んできました。2019年1月には、CEOをリーダー、本部長をメンバーとする「全社働き方改革委員会」を設置し、方針や施策の展開・定着により、働き方改革をさらに促進していきます。

### ◆ 目標と実績

取り組み項目	目指す姿	指標	2018年度実績	2019年度目標
働き方改革の推進	総労働時間 2,000時間 /年を実現	総労働時間	2,152時間 /年	働き方改革 施策の継続 実施

### 取り組み

#### 総労働時間短縮に向けた取り組み

当社は、ワークライフバランスの浸透と定着を目指して、総労働時間の短縮に取り組んでいます。仕事の効率化と合わせて、定時退社や有給休暇の取得促進、コアタイムを廃止したフレックスタイム制度や在宅勤務制度を導入するなど働く時間と場所に縛られない柔軟性のある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。

また、2019年1月に移転した新本社ビルではフリーアドレスやオープンな打ち合わせスペース、カフェテリアなど、社員間のコミュニケーションを活発にする環境づくりのほか、最新の会議室管理システムの導入による生産性向上、各会議室への大型画面設置によるペーパーレス化などを取り入れました。

### ◆ 取り組み事例

働く時間に関する施策
● 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
● コアタイムを撤廃したフレックスタイム制度、半日休暇の活用推奨
● 祝祭日および長期連休前後を有給休暇の取得奨励日と設定、土日と合わせ、連休とするなど、休暇取得を促進
働く場所にかかわる施策
● 月80時間まで利用できる在宅勤務の活用推奨
働き方改革啓発施策
● 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」

▶ DATA (P.89, 90): 労働時間、有給休暇取得率、在宅勤務制度・フレックス制度利用者数

#### 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。2018年度は課題として浮かび上がった項目について、その改善に向けて職場ごとにアクションプランを立案し、活動を実施しました。

# 従業員

## ダイバーシティ



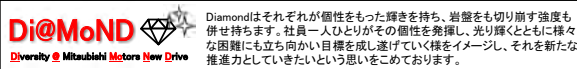
### ダイバーシティ推進方針

グローバル化の進展やお客様ニーズの多様化による経営環境・市場環境の変化に柔軟に対応し、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、性別、年齢、国籍、人種、宗教、障がいの有無を問わず社員の多様性を尊重し、一人ひとりが働きやすく、いきいきと仕事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っている能力を最大限に発揮できる環境整備に取り組み、社員一人ひとりが活躍し、輝き続ける支援を“Di@MoND (Diversity @ Mitsubishi Motors New Drive) 活動”として推進します。



### マネジメント体制

ダイバーシティ推進は、ダイバーシティ推進方針に基づき、ダイバーシティ推進室がDi@MoND活動として推進しています。

#### ◆ 目標と実績

取り組み項目	目指す姿	指標	2018年度実績	2019年度目標
女性活躍推進	2020年度末までに女性管理職100人を実現	女性管理職数	68人	目指す姿の実現に向けた強化施策の実行
障がい者雇用の促進	障がい者の安定・持続的な雇用の推進	障がい者雇用率	2.19%	障がい者雇用促進の継続
LGBTに対する理解の促進	LGBTの人が働きやすい職場環境の整備	LGBTの取り組みに関する外部指標	『work with Pride 2018』PRIDE指標GOLD	LGBT理解促進活動の継続

### 取り組み

#### 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、社内外の方には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。

最新号のVol.4は「多様な個性で組織活性化号」と題し、これまでのダイバーシティ推進の経緯を振り返りつつ、個々の多様性や価値観を組織の新たな推進力に活かすための事例を採り上げています。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と意識醸成を図っています。



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.4 多様な個性で組織活性化号 -2018年12月発行- PDF [5MB]  
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。

# 従業員

## ダイバーシティ

### 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。2018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。

2019年7月現在、役員の女性比率は12.5%(5人)となっており、女性管理職比率は3.9%(68人)で、うち部長級13人となっています。また、当社初となる女性執行役員が1人誕生しています。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、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めます。

### TOPICS

#### 「MSCI日本株女性活躍指数(WIN)」の構成銘柄に

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2018年、2019年と2年連続で選定されました。

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ともに、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。

### 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2017年度より在宅勤務制度や帯同休業制度を導入し、多様な社員が働きやすい基盤づくりを進めています。2018年度からは、「両立支援コンシェルジュ」を社内に設置し、育児や介護など社員からの個別の相談に対して適した制度活用を案内しています。相談された

#### ◆ 両立支援制度一覧

	制度	内容
育児	妊娠期休業	妊娠から産前休業の前日までの間で、あらかじめ申し出た期間に取得可能(回数制限なし)。
	産前産後休業	産前6週間、産後8週間。
	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	80時間/月を限度に実施可能。自宅に加え、育児や親族の介護・看護が伴う場合は親族の自宅にパソコンを持ち帰り業務の遂行が可能。
	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、その他会社が認められ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。

社員からの声を参考に子の看護休業、短期の介護休業、在宅勤務の取得条件を緩和しました。

■女性活躍推進に関する行動計画 [PDF](#) [5MB]

▶DATA(P.89):女性の役職登用状況

▶DATA(P.90):育児休業取得者数、ワークライフバランスに関する主な制度利用者数



## 従業員

### ダイバーシティ

#### 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。

設備面でも両立を支援しており、事業所内託児所を2拠点に設置しています。2017年4月に岡崎地区に「ディア・キッズおかざき」、2019年2月に本社ビルに「ディア・キッズたまち」を開設しました。

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、育児休業者と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。2018年度は、2地区（本社と岡崎）で開催し、約60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、また上司は適切なマネジメントについて外部講師から学びました。



社員向け託児所「ディア・キッズたまち」

#### 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。

当社では、介護専門家にメールや電話で随時相談できる窓口を設置し、さらに介護専門家による「介護個別相談会」を社内で開催しています。また、2018年度は、仕事と介護の両立の基本知識について外部講師から学ぶ「介護セミナー」を4地区（本社、岡崎、京都、水島）で開催し、管理職を中心に約300人が受講しました。

#### シニア人材の雇用拡大

当社では、技能・技術の伝承や知識・経験を活かした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。2019年3月時点で、664人の再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。

当社の2019年4月時点での障がい者雇用率は2.14%であり、今後もさらなる雇用促進と社内環境の整備に取り組んでいきます。

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、障がい者雇用の促進を図っており、

2019年4月時点で岡崎製作所と水島製作所の2地区で計53人の知的障がい者を雇用しています。同社は設立から13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、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体験する機会を提供するなど、障がい者の就労支援にも協力しています。

▶DATA(P.90):障がい者雇用の推移

#### グローバル対応

当社では、年々増加する外国籍社員の受け入れ対応の一つとして、宗教・宗派を問わず利用可能な祈祷室を本社、岡崎の2拠点に設置しており、岡崎地区の祈祷室には、礼拝前に身体を清めるための「小浄施設」も設置しています。





## 従業員

### ダイバーシティ

#### 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「人権と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。2018年度は、LGBTを正しく理解し基本的な知識を身につけること、およびALLY(アライ)と呼ばれる支援者を増やすことを目的に「LGBTセミナー」を開催し、約250人の社員が参加しました。また、LGBTイベント「TOKYO RAINBOW PRIDE 2018」に出展し、ダイバーシティやLGBTへの当社取り組みについて来場者に紹介しました。

#### TOPICS

##### 「PRIDE指標」ゴールドを受賞

2018年10月、任意団体「work with Pride」が設けている日本の職場におけるLGBTなどのセクシャルマイノリティへの取り組み指標である「PRIDE指標」で、当社は最高ランクのゴールドを受賞しました。引き続き誰もが働きやすい職場づくりを推進していきます。





# 従業員

## 人材育成

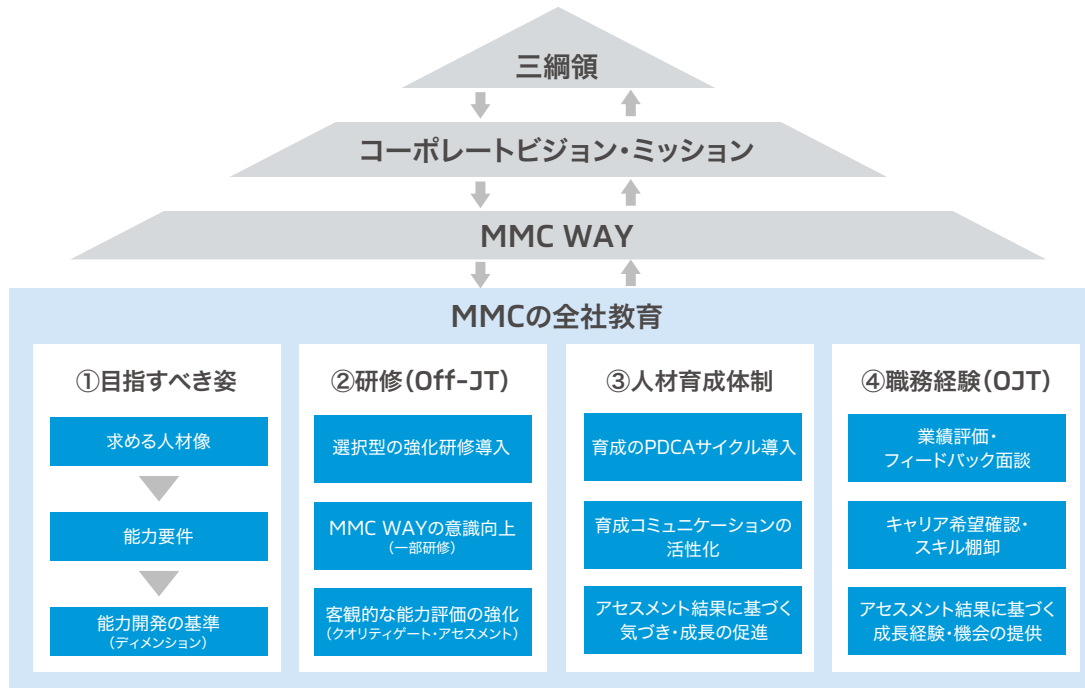


### 方針

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

また、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。

#### ◆ 三菱自動車の教育の柱



# 従業員

## 人材育成



### マネジメント体制

教育の柱を基に人事部門の教育担当部署が、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。

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企画しています。

#### ◆ 目標と実績

取り組み項目	目指す姿	指標	2018年度実績	2019年度目標
人材育成プログラムの拡充	MMC WAYを実践する人づくりの推進	教育プログラム	公募型社外研修の強化	ミドルマネジメント強化研修の導入

#### ◆ 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				全階層横断	グローバル	
	昇進者研修	強化研修	昇進候補者研修	制度研修		マインド/スキル	英語
部長クラス(M1) (変革のリーダー)	M1昇進者研修	選択型強化研修 (e-Learning)		フィードバック面談研修 On/Off MMC WAY-フォロー研修			TOEIC 3000~700未満
課長クラス(M2) (マネジメントのプロ)	M2昇進者研修	組織変革 リーダーシップ研修 選択型強化研修 (e-Learning)	M1昇進候補者 研修(アセスメント)			選抜型研修(OCD※4 制度等)	TOEIC 実施
指導専門職 (実務のリーダー)	指導専門職 昇進者研修	M2昇進候補者 研修(事前研修)	M2昇進候補者 研修(アセスメント)		メンター向け研修 キャリア採用者向け研修 エンジニア研修	海外派遣前研修	
主担当職 (業務推進の キープレイヤー)	主担当職 昇進者研修	指導専門職昇進候補者 研修(事前研修) グッドコミュニ ケーター養成研修					
担当職 (担当業務のプロ)	新入社員研修	入社3年目研修 (※1) 入社2年目研修				グローバルコミュニケー ション研修(※2) グローバルマインド セット研修(※3)	
業務職 (効率的な業務遂行)	新入社員研修	入社3年目研修 (※1) 入社2年目研修				グローバルコミュニケー ション研修(※2) グローバルマインド セット研修(※3)	

※1：キャリア採用者は、入社3年目研修に相当するビジネス基礎力フォロー研修の受講対象。

※2、※3：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。

※4：Overseas Career Development(グローバル人材育成)の略称。

# 従業員

## 人材育成

### 取り組み

#### 研修および教育

##### ミドルマネジメントの強化

環境の変化に対応し、組織力を上げていくためには、経営と現場の間をつなぐミドルマネジメントの役割がますます大きくなっています。三菱自動車は、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、特にミドルマネジメント強化のプログラム充実を図っています。

具体的には、課長クラス(M2)、部長クラス(M1)の候補者向けに、各階層で求められる課題設定や、課題解決に必要なスキル・能力を学ぶとともに、外部評価者からのフィードバックを通じて自身の考え方や行動の特徴や改善ポイントについて学ぶ機会を提供し、マネジメント力の向上につなげています。

##### 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。

海外との連携に欠かせない英語力について、計画的に向上を図る研修を用意しており、初・中級者には基礎力向上のための研修を設けています。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、非英語圏の新興国を対象に、若手社員を3年間派遣(語学研修1年+現地関連会社での実務経験2年)するプログラムを実施しているほか、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・経験の着実な伝承を図っています。

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

##### ◆ 2018年度の「グッドライフセミナー」

開催数	全社で計4回
受講者総数	109人

#### キャリア形成と評価

##### 社員制度

キャリア形成にあたっては、社員一人ひとりが業績や能力、ライフプラン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。

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。

課長クラス、部長クラスの人事制度には、組織の活性化を実現するためのマネジメント強化のツールである「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」を導入しています。これにより、①組織目標の共有と達成責任の醸成、②目標達成に対するインセンティブの強化、③社員に求められる思考・行動様式の徹底、④実力に応じた登用を図っています。

一般社員の人事制度にもコミットメント&ターゲットおよびMMC WAY体現度評価を導入し、①組織としての目標の共有とその達成への意識喚起、②評価・処遇への透明感・納得感の醸成、③共通の価値観の浸透を図っています。

# 従業員

## 人材育成

### 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。

**MMC WAY**

<p><b>Mindset 心構え</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇Cross-functional 組織を越えて協力する</li> <li>◇Transparent 状況を明らかにして 分かり易く説明する</li> <li>◇Look outward 外に出て外に学ぶ</li> </ul>	<p><b>Actions 行動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇Commit 必達目標を定量的に約束する</li> <li>◇Challenge 価値創造のために 自ら困難な仕事を引き受ける</li> <li>◇Perform スピード感をもって 具体的な成果を上げる</li> </ul>
--	--

### 評価プロセス(一般社員)

5月に前年度結果を社員(本人)へフィードバックすると同時に当年度の目標を設定します。

MMC WAY体現度評価は普段から上司が行動観察を行い、コミットメント&ターゲット評価は7月までに本人と上司で目標を確定し、10~11月に期中面談を行います。翌年3月に自己評価を、4月に最終評価を行い、年間評価が確定します。

### 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、毎年の個人業績にもとづく昇給およびキャリア向上に応じた昇給を併用しています。

また、給与水準については法令を遵守した上で、業界水準を考慮し職務区分に応じて決定しており、人種や国籍、性別などを理由に給与格差が生じることはありません。

▶ DATA (P.90) : 給与水準



# 従業員

## 労働安全衛生



### 方針

従業員の安全と健康の確保は企業活動の基盤であり、「全社安全衛生管理方針」を定めて、継続して対策に取り組んでいます。

### 基本方針

- 「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。
- 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。
- 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。

### マネジメント体制

担当役員、各事業所のトップおよび労働組合代表で構成され、年1回開催される「中央生産委員会」において、労働安全、交通安全、自然災害への備え、健康管理などの課題に対する1年間の活動状況を評価しています。また、翌年の安全衛生に関する数値目標を設定し、重点施策を決めて目標達成に取り組んでいます。

#### ◆ 目標と実績

取り組み項目	目指す姿	指標	2018年度実績	2019年度目標
安全な職場づくり	安心して安全な職場の実現	全災害度数(※)	0.41	安全な職場づくり施策の継続

※：延べ100万労働時間あたりの休業・不休災害件数。

### 取り組み

#### 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、危険に対する感度を上げるため、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。

2018年度の1日以上 の休業を伴う労働災害発生件数は4件で、2017年度比で1件増加、死亡災害の発生はありませんでした。災害要因は作業者の安全確認が不十分であったことや不安全状態が見落とされていたことでした。2019年度は危険予知訓練のほか、類似災害の再発防止や作業前の安全確認を徹底することで、全社で足並みをそろえ徹底して取り組んでいます。

安全関連法令の遵守評価において、当社ではチェックリストを用いて各職場の自主点検と他職場による相



## 従業員

### 労働安全衛生

互確認を行うことで、法令遵守の徹底を図っています。2017年度のミツビシ・モーターズ・タイランド(MMTh)に続き、2018年度にはミツビシ・モーターズ・フィリピンズ(MMPC)でも遵守評価を実施しました。今後は他の拠点にも展開していきます。

また、安全衛生管理体制の強化と管理レベルのさらなるアップを目的に、全社の安全衛生マネジメントシステムを再構築することとし、2022年度を目標にISO45001を取得する計画としています。

▶DATA(P.90):災害度数率

### 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・増進を目的とし、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。

病欠の半数以上をメンタル疾患が占め、2016年度以降増加傾向にあることから、メンタルヘルス対策を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(※)を導入しました。

メンタル疾患による新規の病欠者数は、2018年度は前年度比16%増となりました。原因となった悩みの約8割が仕事であることから、個人に対する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、疾患予防に重点を置いています。全社安全衛生管理ならびに重点施策13項目を「三菱自動車 心の健康づくり計画」としてまとめ、トッ

プメッセージとともに表明し、取り組みの活性化を図りました。

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、産業医やカウンセラーが面談を行っています。産業医面談については、その目的や秘匿が守られることを説明し、積極的に受けるよう呼びかけ、面談希望者が前年度比で約7割増加しました。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実施しています。2018年度は54の職場がこのプログラムを受け、改善に取り組みました。

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の略称。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。

### 労使関係

当社は世界人権宣言やOECD多国籍企業行動指針および国連グローバル・コンパクト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。

2019年4月現在、当社労働組合には12,655人(継続雇用者を除く)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。

2018年度は本社・労組本部間で計50回の協議を実施しました。そのほか、各地区においても事業所・労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。



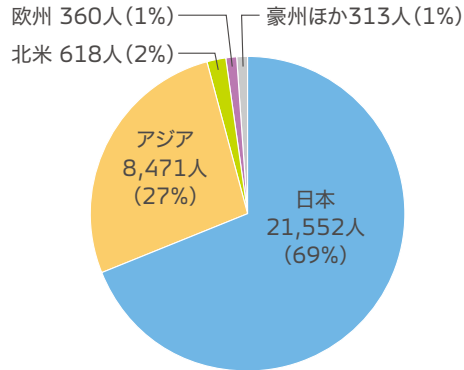
# 従業員

## 人事関連データ

### 従業員数

		2016年度	2017年度	2018年度
単独従業員数	合計	13,222人	13,693人	14,171人
	男性	11,932人	12,336人	12,695人
	女性	1,290人	1,357人	1,476人
連結従業員数		29,604人	30,507人	31,314人
連結臨時従業員数		3,892人	7,122人	8,682人

### 地域別従業員数 (連結ベース合計 31,314人)



### 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	人数	比率
管理職登用数	1,028人	11%
従業員数	9,762人	

(2019年3月現在)

### 従業員の構成(単独)

		2016年度	2017年度	2018年度
平均年齢	男性	41.1 歳	41.9歳	41.6歳
	女性	38.3 歳	39.2歳	38.5歳
平均勤続年数	男性	16.7 年	16.6年	16.7年
	女性	12.3 年	12.8年	12.4年
離職者数		665 人	539人	533人
定年		221 人	248人	272人
自己都合		421 人	249人	240人
会社都合		8 人	2人	7人
転籍などその他		15 人	40人	14人

### 新卒採用者数

		2016年度	2017年度	2018年度
合計	男性	298 人	220人	314人
	女性	40人	31人	54人
大卒・修士以上	男性	196 人	133人	226人
	女性	34人	27人	47人
短大・専門	男性	2 人	1人	5人
	女性	0人	0人	0人
高卒・ほか	男性	100 人	86人	83人
	女性	6人	4人	7人

### 女性の役職登用状況

		2017年7月時点	2018年7月時点	2019年7月時点
女性管理職(※1)	人数	49人	58人	68人
	比率	2.9%	3.5%	3.9%
	うち部長職以上	6人	11人	13人
女性役員(※2)	人数	2人	3人	5人
	比率	5.1%	7.7%	12.5%

※1：休職派遣者を除く。

※2：女性役員人数には社外取締役を含む。

### 労働時間と有給休暇取得率

	2016年度	2017年度	2018年度
一人あたりの年間総労働時間	2,092.9時間	2,115.5時間	2,131.2時間
一人あたりの所定外労働時間	328.3時間	329.5時間	372.3時間
年次有給休暇取得率	81.6%	82.6%	86.6%

# 従業員

## 人事関連データ

### 育児休業取得者数と復帰後定着率

		2016年度	2017年度	2018年度
育児休業取得者数	合計	86人	127人	131人
	男性	3人	6人	10人
	女性	83人	121人	121人
復帰後定着率(※)		91.9%	92.3%	100%

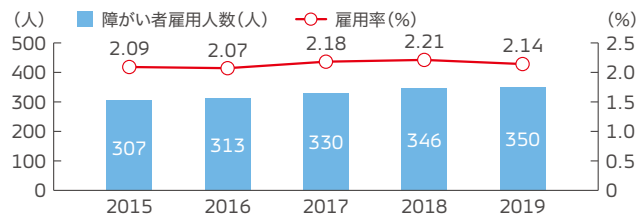
※： 育児休業から復職した後、12ヶ月経過時点で在籍している従業員の総数  
前報告期間中に育児休業を終了した従業員の総数 ×100

### ワークライフバランスに関する主な制度

2018年度実績		男性	女性	合計
育児	妊娠期休業	0人	9人	9人
	産前産後休業	0人	65人	65人
	育児休業	10人	121人	131人
	子の看護休業	279人	190人	469人
	育児勤務	5人	178人	183人
介護	介護休業	2人	0人	2人
	短期の介護休業	185人	56人	241人
	介護勤務	2人	6人	8人
共通、 その他	ライフプラン休業	119人	34人	153人
	積立休暇	577人	55人	632人
	フレックスタイム(管理職を含む)(※)	6,762人	1,040人	7,802人
	在宅勤務	260人	203人	463人
	再雇用制度 ※再雇用登録者数(復帰の2018年度実績は0)	0人	4人	4人
	帯同休業	0人	9人	9人

※：フレックスタイム制度は制度利用可能者数(2019年4月1日時点)。

### 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。

### 2018年度の研修実績

年間受講者数(延べ)	20,350人
年間総受講時間	186,147時間
従業員1人あたりの受講時間・日	13.1時間・1.7日
従業員1人あたりの研修費用	34,509円

### 給与水準

初任給	高卒事技	165,000円
	高卒技能	171,000円
	高専	184,700円
	短大	169,500円
	大卒	208,500円
	院卒(修士)	230,500円
	院卒(博士)	264,500円
全従業員の平均給与 (年収)	7,418,000円	
男性の給与に対する女性の給与の比率 (年収)	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%

### 災害度数率(災害発生頻度)

	2016年度	2017年度	2018年度
全災害度数(※1)	0.54	0.60	0.41
休業度数(※2)	0.06	0.09	0.10

※1：延べ100万労働時間あたりの休業・不休業災害件数。 ※2：延べ100万労働時間あたりの休業災害件数。

### 社員持株会

		2019年3月時点
社員持株会	会員数	1,260人
	入会率	8.3%
	保有株数	1,716,971株

# 人権

## 基本的な考え方・方針

### 人権に関する考え方・方針

人権の尊重は私たちの事業活動の基本であるという考えのもと、三菱自動車は2019年5月に国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」4分野・10原則についての「国連グローバル・コンパクト」への支持を表明しました。その参加企業として、「国際人権章典」、「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」、「ビジネスと人権に関する指導原則」といった国際的な規範や基準を支持、尊重しています。私たちは、「国連グローバル・コンパクト」の10原則にもとづき、これからも社会の持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。

グローバルに活動する当社にとって、人権尊重や腐敗防止の取り組みは非常に重要と考えています。

この考えのもと、人権尊重や腐敗防止の取り組みをより明確にするため、2019年5月、三菱自動車グローバル行動規範を一部改定しました。

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

2019年度、新たに制定した当社の「人権方針」では人権に関する国際的な規範や基準を支持・尊重すること、私

たちが遵守すべきこと、人権リスク評価や役員・従業員教育の実施など、具体的な取り組みについて定めています。

人権方針 [PDF](#)

### 業務・投資における人権配慮

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

### 差別の禁止

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

また、多様性の重要性について研修の中でも取り上げ、様々な価値観の違いを容認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が主導し、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・研究集会などに参加、情報収集や知見の向上に取り組みました(2018年度 約100日間)。また、そこで得た知見を社内研修などに活用しました。

### バリューチェーンにおける人権対応

当社は、自社における人権配慮の取り組みだけでなく、「サプライヤーCSRガイドライン」に差別撤廃や児童労働・強制労働の禁止など人権尊重の項目を定め、取引先においても人権に配慮した取り組みを重視しています。

2019年2月、取引先への依頼事項を明確にするため、同ガイドラインに「お取引先の皆さまへ」の章を新設しました。また、「サプライヤー合意確認書」を当社が受領することにより、取引先の人権配慮への合意を確認しています。

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



# 人権

## マネジメント体制

### 人権に関する相談窓口の設置

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

いずれの相談窓口においても、秘密保持と利用者の匿名性を担保しています。

社内および社外相談窓口（ヘルプライン）の設置についてはこちら [▶ P.107](#)  
お取引先様相談窓口の設置についてはこちら [▶ P.94](#)  
お客様相談センターの取り組みについてはこちら [▶ P.72](#)

## 取り組み

### 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組み込んでいます。2018年度は新入社員、中堅社員、新任管理職（部長職・課長職）、654人を対象に延べ620時間の人権研修を以下の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
新任課長職	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
新任部長職	職場の責任者として知っておくべき知識の提供など

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を定期的に配信しています。

また、社会的に注目を集めているLGBTについて、2018年度に引き続き、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	291	100%
中堅社員研修(昇進者)	206	100%
新任管理職研修	157	100%
LGBT理解促進セミナー	249	—(※)

※：任意受講につき、受講率の表示なし。

## TOPICS

### 「国連グローバル・コンパクト」への参加

当社は、2019年5月、国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」についての普遍的原則である「国連グローバル・コンパクト」への支持を表明しました。「国連グローバル・コンパクト」は、国連のコフィー・アナン事務総長（当時）が1999年に世界経済フォーラム（ダボス会議）で提唱した、企業による自主行動原則です。

当社は、「国連グローバル・コンパクト」の10原則に基づき、これからも社会の持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。





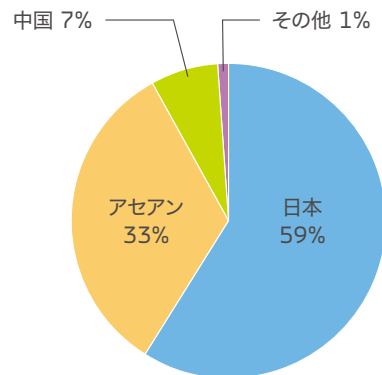
# サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(社会)

## 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、業界トップクラスの品質の実現、コスト競争力の強化、現地調達の推進など、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、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(2018年度)



## サプライヤーCSRガイドライン

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。本ガイドラインを通して、国内すべての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、2019年2月に本ガイドラインを改定し、第三者評価機関による取引先のCSR取り組みの評価実施と、コンプライアンス違反事象が発生した際の処置を明確にしました。また、取引先からは、本ガイドラインの遵守に対する合意確認書を提出いただいています。

[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、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、取引先と締結する取引基本契約書には、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」および「グリーン調達ガイドライン」は、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展開についてはこちら [▶ P.46](#)

## 紛争鉱物への方針と取り組み

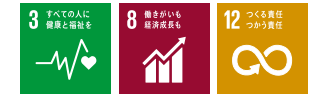
コンゴ民主共和国およびその周辺諸国から産出されたいわゆる紛争鉱物(錫、タンタル、タングステン、金)が武装勢力の資金源となり、深刻な人権侵害が起きています。

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。



# サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(社会)

## 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2018年4月に購買機能を統合し、共同購買会社である「APO (Alliance Purchasing Organization)」を設立しました。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。

取引先の選定は、同一のプロセス・評価基準にもとづいて行い、多くの取引先に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、当社調達部門の取引先を対象とした「お取引先様相談窓口」を設置しています。

この窓口を通じ、取引先より「ご意見」「ご指摘」を受け、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。

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次取引先にも遵守を依頼することで、2次以降の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。

#### ◆ 2018年度の実績および2019年度の目標

取り組み項目	目指す姿	指標	2018年度実績	2019年度目標
サプライチェーンCSRの強化	サプライチェーンにおける環境・労働・人権に対する配慮を徹底し、健全なサプライチェーンマネジメントを推進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● サプライヤーCSRガイドラインの趣旨浸透</li> <li>● 取引先におけるCSR第三者評価の推奨</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● サプライヤーCSRガイドラインの更新および取引先説明会を実施</li> <li>● 取引先に対して「第三者評価」の趣旨説明を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● サプライヤーCSRガイドラインを当社海外生産拠点へ展開</li> <li>● 取引先のCSR第三者評価実施の支援</li> </ul>

# 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(社会)

## 取り組み

### 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、2019年2月に「サプライヤーCSRガイドライン」を改定し、取引先からは本ガイドラインの遵守に関する合意確認書を提出いただいています。

今後は、タイ・インドネシア・フィリピンの各拠点でも本ガイドラインを基本として各地域の状況を反映し、取引先へ展開していきます。

#### サプライチェーン監査の実施

取引先とCSR活動を相互に確認し推進を図るため、「サプライヤーCSRガイドライン」の合意確認書の提出を要請するとともに、取引先の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・日産と同様に第三者評価の活用を開始していきます。

また、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。

2018年度は取引先89社115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ヶ月以内に実施いただいています。また、取引先352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、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。

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。当社のバイヤーに教育の一環として、新入社員、キャリア採用の入社時研修、または異動者教育において実施しています。2018年度は、2019年2月のガイドライン改定時に説明会を実施しました。

#### 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、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。当社は各年度末に、次年度に向けた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。



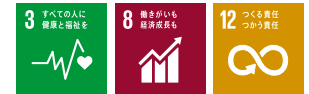
「三菱自動車協力会」で講演する益子会長

#### 現地調達への推進

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サステナビリティ活動の展開(社会)

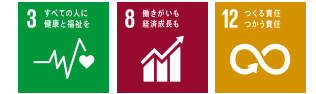
### 取り組み

#### 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、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、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、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次以降の取引先に関しても被災状況・リスクが把握できる体制を整えています。

部品取引先各社には、BCPをすでに策定いただきました。2018年度はその有効性の維持・向上のために、取引先が自己評価できるチェックシートを展開し、取引先にて確認いただきました。2019年度は取引先より提出いただいたチェックシートに基づき評価シートを作成し、取引先へフィードバックする予定です。



# 社会貢献活動

## 方針

### 社会貢献活動方針

三菱自動車は、「次世代育成」「交通安全」「環境保全」「地域活動」の4つを、社会貢献活動の主要なテーマとし、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** / Support 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** / Traffic safety  
交通事故のない社会を目指し、交通安全の教育・普及に貢献します。

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

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

### 社会貢献支出額・内訳<sup>(※1)</sup>

(単位:百万円)

	2016年度	2017年度	2018年度
次世代育成	216	208	259
交通安全	6	8	4
環境保全	47	137	236
地域活動	35	83	74
被災地支援	24	25	62
その他 <sup>(※2)</sup>	55	79	42
支出額合計	383	540	677
対経常利益比率	0.94%	2.32%	1.05%

※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三菱自動車単体の支出額。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、継続的に社会貢献活動に参加する仕組みです。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における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

- 国際協力NGO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

### 小学校の新校舎建設を支援

国際協力NGOワールド・ビジョン・ジャパンの協力を得て、フィリピン共和国サマール州サンタ・リタ市カマイシ小学校の新校舎建設を支援しました。

新しい校舎が建設されたことにより、これまで2学年が1つの教室で勉強していた状況が改善されました。

また、本支援を実施することにより、地域社会全体が子どもの教育の重要性について理解を深め、より積極的に学校運営に参加していただけるようになることを目指します。



新校舎の開校を喜ぶ子どもたち



窓や電気が整った教室

### 交通安全絵本の寄贈

子どもたちが交通安全に関するルールやマナーを分かりやすく学べる「交通安全絵本」(全6巻)を国内事業所近隣の小学校や図書館などに寄贈しています。

2018年度は93ヶ所558冊、2010年から累計906ヶ所5,436冊を寄贈しました。



交通安全絵本(全6巻)



# 社会貢献活動

## 取り組み



### 次世代育成 (Support for the next generation)

#### 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、社員を小学校に派遣し、クルマと環境問題の関係性を学ぶ「環境編」、ものを創る楽しさやクルマに携わる仕事を学ぶ「デザイン編」の授業を行っています。

2018年度は56校3,418人、2005年から累計約3万9,000人が受講しました。



電気自動車の構造を学ぶ子どもたち

#### インドネシア職業訓練校支援

ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)は創業年度の2017年に職業訓練学校への支援プログラムを開始しました。2018年には、本プログラムを西ジャワ州にある10の職業訓練校で実施し、計1,044人の学生が参加しました。



### 交通安全 (Traffic safety)

#### 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、少人数制のドライビングスクールを開講しています。

2018年度は38人、2014年度から累計155人が参加しました。

また、首都高速道路株式会社が実施する「首都高ドライビング講座」とコラボレーションしたスクールも実施しました。



運転のコツを学ぶ参加者

### 環境保全 (Environment preservation)

#### パジェロの森

首都圏の水源を守る、また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、山梨県早川町において、森林保全や社員ボランティア活動を通じた地域との交流に取り組んでいます。

2018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60人が下草刈りを実施したほか、新入社員104人が間伐や森林内の歩道整備などを実施しました。



植樹したエリアの下草刈り

#### フィリピン植林

2018年3月、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)はフィリピン環境天然資源省(DENR)の植林プロジェクトに260万ペソを寄付しました。現地の環境改善や動植物生息地の保護に貢献できるだけではなく、高付加価値の農作物に適する農地の整備により、地域住民の生活レベルの向上にもつながります。



# 社会貢献活動

## 取り組み

### 地域活動

(Participation in local communities)

#### スポーツ教室

地域におけるスポーツ振興を目的に、国内事業所近隣の小・中学生や高校生などを対象に社員が野球、ラグビー、サッカーなどのスポーツ教室を開催しています。

2018年度は合計10回、669人を対象に開催しました。

また、2018年7月に西日本を襲った豪雨の被災地倉敷市真備町では、浦和レッズと三菱自動車水島FCの選手によるサッカーイベントを実施しました。



水島地区における野球教室

### 災害支援

#### 日本における支援

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」をテーマに継続して支援を行っています。

また、自然災害などの緊急事態に際しては、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。

2018年度は、「平成30年7月豪雨」の被災地支援として、ボランティア活動に参加する社員への交通費の補助や支援物資の提供を行いました。



支援物資の積み込み作業をする社員

#### アジアにおける支援

2018年9月、インドネシアのスラウェシ島中部でM7.5の大地震が発生し、多くの住民が被災しました。当社の現地乗用車生産拠点である三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)、および販売会社三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア(MMKSI)が、被災地への義援金として10億インドネシアルピア(日本円で約800万円)の寄付をしました。

また、MMKIとMMKSIからは、被災地にレスキューカーとして当社製ピックアップトラック『トライトン』2台を貸与しました。



被災地へ義援金を寄付

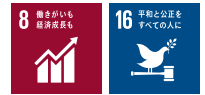
#### ◆ 2018年度の主な支援

	災害	支援内容	支援先
2018年7月	平成30年7月豪雨	● 義援金 1,600万円	岡山県、京都府、滋賀県、岐阜県、倉敷市、総社市
		● 物資提供 ● 車両無償貸与 19台	倉敷市、総社市
2018年9月	平成30年北海道胆振東部地震	● 義援金 500万円 ● 車両無償貸与 16台	北海道
2018年10月	2018年9月インドネシアスラウェシ島地震	● 義援金 約800万円 ● 車両無償貸与 2台	インドネシアスラウェシ島

# ガバナンス Governance

コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方と体制 .....	101
内部統制 .....	104
リスク管理 .....	105
コンプライアンス .....	106
役員一覧(2019年6月21日付) .....	110
役員報酬 .....	111

## コーポレート・ガバナンスの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、2019年6月21日付で、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化の一環として、監督と執行の分離を明確にし、経営の健全性・透明性確保に向けて一層の監督強化および危機管理の徹底を図りつつ、環境変化に素早く対応する迅速な業務執行を実現していくために、指名委員会等設置会社に移行しました。

#### (1) 取締役会および取締役

##### (i) 取締役の構成

取締役会は、経営上の重要事項の決定と執行役の業務執行の監督を行っており、2019年6月末日現在において、取締役15人(女性取締役4人)で構成され、そのうち12人は豊富な経験や高い見識等を有す

る社外取締役であり、さらに社外取締役のうち6人を独立役員として東京証券取引所に届け出しています。

社外取締役には、企業経営者や学者、作家、弁護士、会計士、外交官としての豊富な経験と見識にもとづいて、取締役会等において活発に発言いただいております。取締役としての役割を十分に果たしていただいているものと考えますが、引き続き、取締役会全体としての知識・経験・能力のバランスや多様性および規模を意識した体制を構築していきます。

##### (ii) 社外取締役の独立性判断基準

当社は、以下の通り、社外取締役の独立性判断基準を定めており、一般株主と利益相反が生じるおそれがない者を独立役員として選任しています。

##### <社外取締役の独立性判断基準>

当該社外取締役が次のいずれにも該当することなく、当社の経営陣から独立した中立の存在であること

- ① 当社主要株主(※1)の業務執行者
- ② 当社の主要取引先(※2)もしくは当社を主要取引先とする会社またはそれらの親会社もしくは子会社の業務執行者
- ③ 当社の主要借入先(※3)またはそれらの親会社もしくは子会社の業務執行者
- ④ 当社の法定監査を行う監査法人に所属する者
- ⑤ 当社から、役員報酬以外に多額(※4)の金銭その他の財産を得ているコンサルタント、公認会計士

等の会計専門家、弁護士等の法律専門家(当該財産を得ているのが、法人・組合等の団体である場合は当該団体に所属している者)

- ⑥ 当社の役員相互就任先の業務執行者
- ⑦ 当社から多額(※4)の寄付または助成を受けている団体の業務執行者
- ⑧ 過去3年以内で、①～⑦のいずれかに該当していた者
- ⑨ 現在、近親者(2親等以内)が①～⑦のいずれかに該当する者
- ⑩ 社外取締役としての在任期間が通算8年を超える者
- ⑪ その他の事情を実質的または総合的に勘案して、当社との関係性が強いと見られる可能性がある者

※1：10%以上の議決権を有する者。

※2：当社の取引先であってその年間取引金額が直近事業年度の当社の連結売上高または相手方の直近事業年度の連結売上高の2%を超える取引先。

※3：当社が借入を行っている金融機関であって、その借入額が直近事業年度末の連結総資産の2%を超える借入先。

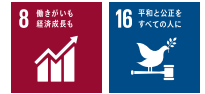
※4：当社から收受している対価が年間1,000万円以上。

##### (iii) 取締役会の実効性についての分析・評価

当社は、継続的にコーポレート・ガバナンスの実効性向上を図るため、取締役会の実効性を評価しています。

2018年度においては、主に取締役会の構成、取締役会の運営環境等を、全取締役および監査役に対す

# コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方と体制



るアンケート調査の方法によって分析・評価しました。

評価の結果、取締役会の実効性に関する重大な懸念等はないと評価していますが、今回認識した主要な課題は以下の通りです。

- 経営・事業戦略等に関する理解・議論の充実
- 社外取締役が当社事業についてさらに理解を深める機会の提供
- 指名委員会等設置会社への移行にともなう取締役会決議事項および報告事項の整理

当社は、さらなる取締役会の実効性向上を図るため、取締役会に関する分析・評価により認識した主要な課題への取り組みを進めています。

## (2) 委員会

取締役会には、社外取締役が過半数を占める法定の以下の3つの委員会を設置し、取締役会による取締役および執行役に対する監督と合わせてコーポレート・ガバナンスが機能する体制を整備しています。

### (i) 指名委員会

取締役の選任・解任議案の決定に加え、取締役、執行役および執行役員の選任・解任の基準、執行役CEOの選任・解任案、執行役CEOの後継者計画等に関する審議を行っています。委員長は独立社外取締役(幸田 真音)が務めています。

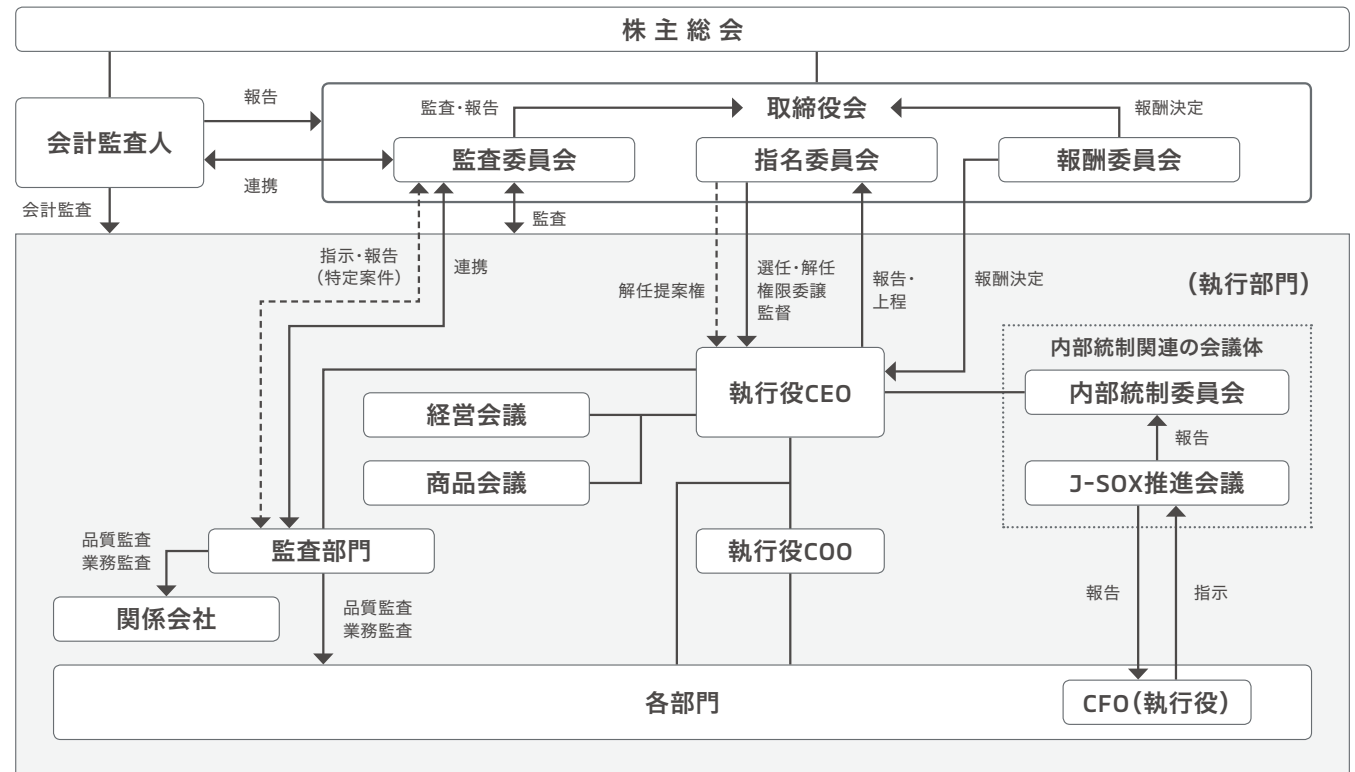
### (ii) 報酬委員会

取締役および執行役の報酬等の決定に関する方針、ならびに個人別の報酬等の内容等について審議・決定を行っています。委員長は社外取締役(宮永 俊一)が務めています。

### (iii) 監査委員会

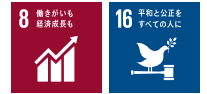
取締役および執行役の職務の執行の監査および監査報告の作成等を行うほか、取締役会の判断にもとづく社内調査の実施等を行っています。委員長は独立社外取締役(竹岡 八重子)が務めています。

◆ コーポレート・ガバナンス体制(2019年6月末時点)





## コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方と体制



### (3) 執行役

執行役は、取締役会から業務執行決定権限を委譲された執行役CEOを執行部門の長として、業務に関する事項の決定を行うとともに、業務を執行しています。2019年6月末日現在において、執行役は12人（執行役CEOを含む）です。

### (4) 執行役員

執行役員は、取締役会または執行役CEOの委任により、当社の一定範囲の機能または事業を統括し、当該範囲内において当社の業務を執行しています。2019年6月末日現在において、執行役員は15人です。

## 監査委員会監査および内部監査の状況

### (1) 監査委員会監査の状況

監査委員会による監査については、他の取締役および執行役等から職務の執行状況について報告を受けるほか、当社および当社グループにおける内部統制システムの構築および運用の状況等について内部監査部門等および会計監査人との連携を通じてまたは直接に監査を行い、その結果を踏まえ、取締役および執行役の職務の執行について適法性および妥当性の監査を実施いたします。

### (2) 内部監査の状況

当社は内部監査部門として、執行役CEO直属の独立した組織である監査本部に業務監査部と品質監査部を設置し、年度監査計画にもとづいて計画的に内部監査を実施しています。

業務監査部は、当社および国内外関係会社の業務運営が透明性をもって適切なプロセスで運営されているかどうかの監査を実施しています。また品質監査部では、当社および国内外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。

業務監査部、品質監査部による内部監査の結果は、執行役CEOに直接報告されています。

### (3) 監査委員会と内部監査部門の連携状況

監査委員会は監査本部とのミーティングを定期的に行い、社内および国内外関係会社を対象とした内部監査結果の状況について説明を受けるとともに、監査本部に対し監査委員会の監査の状況についてフィードバックしています。

## 買収防衛策の導入の有無

なし。



## 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・理事レベルの「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、BCPの改善などの活動状況を当社が定期的に確認し、必要に応じて改善を提案、指導しています。

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

# コンプライアンス

## 基本的な考え方・方針

企業活動においては、環境・労働・消費者保護など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」を制定し、国内外の主要関係会社を含めたコンプライアンス体制の充実と従業員教育に力を入れています。

## グローバル行動規範

### 【基本理念】

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

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

### 1. 法律・ルールの遵守

私たちは事業活動を行う全ての国の法令、規則に加え、会社の方針や規則等を遵守します。

### 2. 安全の推進

私たちは、健全な職場環境を維持促進し、安全に業務を遂行します。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

私たちは会社の利益を考えて行動し、会社の利益に反した行動、活動、情報の使用はしません。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

私たちは反社会的勢力といかなる関係も持ちません。私たちはテロ行為、麻薬取引、マネーロンダリング、その他個人のまたは組織的の犯罪に関与しません。

### 5. 会社資産の保護

私たちは会社の資産を保護し、許可無く資金や企業秘密、物的資産、知的財産を含む会社資産を使用しません。

### 6. 公平・公正な関係

私たちは、公務員および取引先（販売会社、部品メーカー、その他）と、公平かつ公正な関係を維持していきます。私たちは、直接または第三者を通じた間接的な形でも、贈賄を含めいかなる形態の汚職行為も参加・是認しません。

### 7. 透明性と説明責任の確保

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

### 8. 人権と多様性の尊重、機会平等

私たちは、人権を尊重するとともに、取引先、お客様、他の役員・社員、地域社会の多様性を尊重します。また、差別や報復、いやがらせは、どんな形・程度にせよ容認しません。

### 9. 環境保全

私たちは、製品を開発し、サービスを提供する際、環境保全を考慮し、リサイクル・省資源・省エネルギーの推進に努めます。

### 10. 実践・報告の義務

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

# コンプライアンス

## マネジメント体制

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

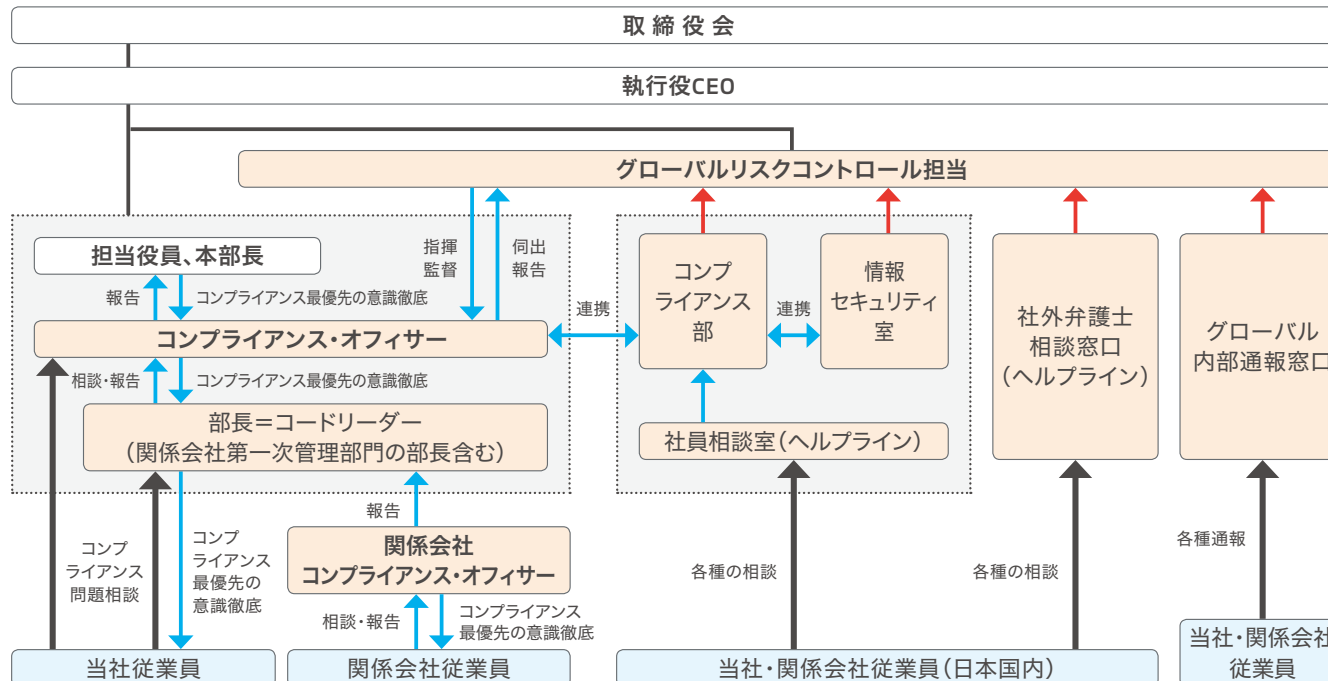
た、国内外の主要関係会社においてもコンプライアンス・オフィサーを任命し運用する仕組みとしています。さらに、2018年度にはコンプライアンス違反未然防止の一環としてグローバル内部通報窓口を新たに設置し、運用を開始しました。

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

います。コンプライアンス・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。

加えて、財務報告に係る内部統制対応として、コンプライアンス体制や決算取りまとめ手続きなどを確認しています。評価対象会社のそれぞれの統制で不備が発生した場合、不備の内容改善策についての報告を求めており、2018年度は、三菱自動車グループ23社(当社、国内関係会社10社、海外関係会社12社)の状況を確認しました。

### ◆コンプライアンス推進体制図



## 社内および社外相談窓口の設置

不正の防止・早期発見ならびに自浄作用の発揮のために、当社従業員ならびに国内関係会社従業員が通報・相談することができる社内相談窓口(社員相談室)を設置しています。また社外には外部弁護士が対応する相談窓口及び国内外の従業員が利用できる「三菱自動車グローバル内部通報窓口」を設置しています。2018年度は、これらの窓口にて221件の通報・相談がありました。

寄せられた通報・相談については、社員相談室による調査もしくは関係部門のコンプライアンス・オフィサーに対応を指示し、事実関係を確認した上で、迅速に問題を解決するよう努めています。寄せられた情報で、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、



## コンプライアンス

ただちにグローバルリスクコントロール担当に報告し、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。

また、取引先を対象とした「お取引先様相談窓口」も設置しています。

2018年度に設置した、「三菱自動車グローバル内部通報窓口」で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ています。また、三菱自動車本社が関係会社の通報内容も確認できる仕組みとし、グループ全体のリスクを把握・管理する体制を構築し運用しています。

### ◆ 通報・相談窓口の相談内容別件数(2018年度)

項目	件数
会社・業務への提言	12件
職場環境	32件
労務・労働関係	20件
人間関係・ハラスメント	46件
コンプライアンス、業務違反、不正	41件
その他	70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。特に2018年度からは、ハラスメント防止教育に力を入れ、まずは管理職を中心に意見交換を含めたグループワーク研修を実施しました。2019年度は一般社員へも展開します。

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

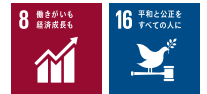
#### 方針と考え方

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いきます」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

当社は、全社員対象にグローバル行動規範を周知するeラーニングを実施するとともに、冊子の配布やスマートフォン対応アプリ(統括専門職以上)の配信によりいつでも振り返りが出来るようにしました。また、この冊子は国内関係会社へも配布し、海外関係会社へはデータを送りグループ内にも周知するように計画しています。

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



## コンプライアンス

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。

なお、当社が2018年度に腐敗行為により規制当局から受けた罰金等の措置はありません。

また、腐敗行為により懲戒処分を受けた社員はいません。

### 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関連する社内規程の整備・見直し、情報資産の管理やコンピュータウィルス感染、サイバー攻撃に対する対策強化、情報セキュリティ委員会による情報セキュリティ活動のモニタリングなどを行いながら、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。

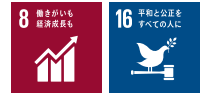
### 個人情報保護

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、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。執行役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。



## 役員一覧(2019年6月21日付)

社外 社外取締役 独立 独立役員  男性役員  女性役員

氏名	役職	属性	委員会	選任理由
益子 修	取締役会長		指名委員会	長年にわたり当社経営を担ってきた実績があり、また、経営全般における豊富な見識や業務経験を有している。
加藤 隆雄	取締役		報酬委員会	当社最大規模の海外生産拠点であるインドネシアの子会社の取締役社長としての実績があり、またそれ以外にも長く当社業務に従事し、グローバルな経営や製造分野における豊富な見識や業務経験を有している。
白地 浩三	取締役		監査委員会	当社での経験のみならず、グローバルな取引を展開する総合商社において長年にわたり自動車事業に携わってきた実績と豊富な経験および見識を有している。
宮永 俊一	取締役	社外 	報酬委員会・委員長	世界各地で事業を展開するメーカーにおいて企業経営に長年携わり豊富な経験と実績、高い見識を有している。
小林 健	取締役	社外 	指名委員会	グローバルな取引を展開する総合商社における経営者としての豊富な経験と実績、グローバルな事業経営に関する高い見識を有している。
川口 均	取締役	社外 	指名委員会	自動車事業における豊富な見識および経験を有している。
軽部 博	取締役	社外 	報酬委員会	自動車事業における豊富な見識および経験を有している。
江上 節子	取締役	社外 独立 	報酬委員会	企業戦略、マーケティング戦略および人材育成等における豊富な見識を有している。
幸田 真音	取締役	社外 独立 	指名委員会・委員長 報酬委員会	国際金融に関する高い見識に加え、作家としての深い洞察力と客観的な視点を備え、財務省や国土交通省の審議会委員を歴任された経験から豊富な見識および経験を有している。
竹岡 八重子	取締役	社外 独立 	監査委員会・委員長	当社での監査役としての経験に加え、弁護士として長年にわたり活躍され、法律の専門家としての豊富な専門知識と高い見識を有している。
大庭 四志次	取締役	社外 独立 	監査委員会	当社での監査役としての経験に加え、会計士として長年にわたり活躍され、会計監査の専門家としての豊富な知識と高い見識を有している。
佐々江 賢一郎	取締役	社外 独立 	指名委員会	外務省において要職を歴任し、外交官としての広範な国際感覚と豊富な見識および経験を有している。
園 潔	取締役	社外 	監査委員会	国際的な金融機関の経営者としての豊富な経験と高い見識を有している。
坂本 秀行	取締役	社外 		自動車事業における豊富な見識および経験を有している。
宮川 美津子	取締役	社外 独立 	監査委員会	弁護士として長年にわたり活躍され、法律の専門家としての豊富な専門知識と高い見識を有している。

役員の略歴はこちら [WEB https://www.mitsubishi-motors.com/jp/company/director/](https://www.mitsubishi-motors.com/jp/company/director/)

## 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。

2018年4月1日から2019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217百万円を支給しました。
- 監査役(社外監査役を除く)2人に定額報酬として総額52百万円を支給しました。
- 社外取締役及び監査役12人に定額報酬として総額138百万円を支給しました。

### インセンティブ関係

取締役へのインセンティブ付与に関する施策の実施状況については、業績連動型報酬制度およびストックオプションを導入しています。

### 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。

2018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、2018年度における年間の報酬総額は上述の通りです。

### TOPICS

#### 指名委員会等設置会社移行後の役員報酬について

2019年度における指名委員会等設置会社移行後の当社の取締役および執行役の報酬は、外部専門家による報酬調査の結果も参考にしながら、報酬委員会が決定します。

執行役を兼務する取締役の報酬および執行役の報酬は、2018年度と同様、株主との価値共有をしながら企業価値の持続的な向上を図るとともに、社外や海外を含めて優秀な人材を確保することを目的とし、基本報酬、業績連動報酬、株式等関連報酬により構成する予定です。

執行役を兼務しない取締役の報酬は、業務執行から独立した立場で執行全般を監督するという役割を勘案し、業績連動加算および個人業績反映による増減は行わず、基本報酬のみとする予定です。

## GRIスタンダード対照表

番号	開示要求事項の内容	記載場所
GRI102: 一般開示事項 2016		
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/関係会社の状況
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.30-37 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.4-9 事業の内容/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.16-20 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	サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(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) 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	コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方と体制 有価証券報告書P.40-60 コーポレート・ガバナンスの状況等 コーポレートガバナンス報告書P.10 業務執行、監査・監督、指名、報酬決定等の機能に係る事項(現状のコーポレート・ガバナンス体制の概要)



## GRIスタンダード対照表

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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	環境マネジメント ガバナンス>リスク管理 有価証券報告書P.13-15 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 人権>取り組み
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 CSR重要課題へのコミットメント
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 CSR重要課題へのコミットメント 有価証券報告書P.13-15 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 ガバナンス>コンプライアンス
102-17	a. 組織内外に設けられている倫理的行為および合法行為、ならびに組織の誠実性に関する助言を求める制度についての説明	ガバナンス>コンプライアンス 環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応 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（社会）>お取引先様相談窓口
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 ガバナンス>内部統制 コーポレートガバナンス報告書P.17
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.40-60 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.40-60 コーポレート・ガバナンスの状況等

## GRIスタンダード対照表

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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	従業員>労使関係 株主総会ウェブサイト(定時株主総会招集ご通知、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 基本的な考え方>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。	ガバナンス>役員一覧 コーポレートガバナンス報告書P.4-8 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.40-60 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.40-60 コーポレート・ガバナンスの状況等
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 基本的な考え方
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。最低限、次の事項を含む	コーポレートガバナンス報告書P.1-2 基本的な考え方
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.40-60 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.1-2 基本的な考え方
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	ガバナンス>コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方と体制 コーポレートガバナンス報告書P.1-2 基本的な考え方
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.13-15 事業等のリスク、P.40-60 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	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	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

## GRIスタンダード対照表

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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	ガバナンス>コンプライアンス
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	ガバナンス>コンプライアンス
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	ガバナンス>役員報酬 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.40-60 コーポレート・ガバナンスの状況等
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	ガバナンス>役員報酬 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.40-60 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(定時株主総会招集ご通知、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
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
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。次の事項を含む i. 組織が重要な項目および懸念にどう対応したか(報告を行って対応したものを含む)	—
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.6-10 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

## GRIスタンダード対照表

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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マネジメント>CSR重要課題(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
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、次のいずれかの選択肢を選んで報告書を作成したことを表す主張	—
102-55	a. GRIの内容索引(使用した各スタンダードを明記し、報告書に記載したすべての開示事項を一覧表示する) b. 内容索引には、各開示事項について次の情報を含める	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. 報告書が外部保証を受けている事項、保証されていない事項	—
GRI103: マネジメント手法 2016		
103-1	各マテリアルな項目について次の情報を説明しなくてはならない。 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	CSRマネジメント>CSR重要課題(マテリアリティ)の特定 CSR重要課題へのコミットメント
103-2	各マテリアルな項目について次の情報を説明しなくてはならない。 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 c. マネジメント手法に次の要素が含まれている場合、各要素についての説明	CSRマネジメント>CSR推進体制 CSRマネジメント>CSR重要課題(マテリアリティ)の特定 CSR重要課題へのコミットメント
103-3	各マテリアルな項目について次の情報を説明しなくてはならない。 a. 組織によるマネジメント手法の評価方法	CSRマネジメント>CSR重要課題(マテリアリティ)の特定 CSR重要課題へのコミットメント

## GRIスタンダード対照表

開示事項番号	報告要求事項	該当ページ見出し
経済		
GRI201: 経済パフォーマンス 2016		
201-1	a. 創出、分配した直接的経済価値 b. 影響が著しいものについて、創出・分配経済価値を国、地域、市場レベルに分けて報告する。また「著しい」と判断する基準も報告する	有価証券報告書P.64 連結損益計算書 社会貢献活動>方針(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	有価証券報告書P.13-15 事業等のリスク
201-3	a. 組織の一般財源で当該制度の債務をまかなっている場合、その債務の推定額 b. 年金制度の債務を支払うために別の基金を持っている場合、その説明 c. 年金制度の債務を支払うために設けられた基金が不足している場合、雇用者が完全補償実現に向けて実施している戦略があればそれを説明する。また雇用者が完全補償実現の目標時期を設定している場合は、それについて説明する d. 従業員、雇用者による拠出額が給与に占める割合 e. 退職金積立制度への参加レベル	有価証券報告書P.92-94 退職給付関係
201-4	a. 組織が報告期間中に各国政府から受け取った資金援助の総額 b. 201-4-aの情報の国別内訳 c. 組織の株式保有構成における政府出資の有無、出資割合	—
GRI202: 地域経済での存在感 2016		
202-1	重要事業拠点における地域最低賃金に対する標準新人給与の比率(男女別)	—
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
GRI203: 間接的な経済インパクト 2016		
203-1	インフラ投資および支援サービスの展開と影響	CSR重要課題へのコミットメント 事業を通じた地域経済への貢献
203-2	著しい間接的な経済的インパクト(プラスおよびマイナス)と特定された事例	CSR重要課題へのコミットメント 事業を通じた地域経済への貢献
GRI204: 調達慣行 2016		
204-1	重要事業拠点における地元サプライヤーへの支出の比率	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(社会)
GRI205: 腐敗防止 2016		
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所の総数と比率、特定した著しいリスク	ガバナンス>コンプライアンス
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	ガバナンス>コンプライアンス



## GRIスタンダード対照表

開示事項番号	報告要求事項	該当ページ見出し
205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	ガバナンス>コンプライアンス
GRI206: 反競争的行為 2016		
206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により法的措置を受けた事例の総件数およびその結果	—
環境		
GRI301: 原材料 2016		
301-1	使用原材料の重量または体積	環境データ集
301-2	主要製品やサービスの生産に使用したリサイクル材料の割合	—
301-3	再生利用された製品と梱包材	環境>資源循環の取り組み
GRI302: エネルギー 2016		
302-1	組織内のエネルギー消費量	環境データ集
302-2	組織外のエネルギー消費量	環境データ集
302-3	エネルギー原単位	—
302-4	エネルギー消費量の削減	環境データ集
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	環境データ集
GRI303: 水と廃水 2018		
303-1	共有資源としての水との相互作用	環境>水資源の保全
303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	環境>水資源の保全
303-3	取水	環境データ集
303-4	排水	環境データ集
303-5	水消費	環境データ集
GRI304: 生物多様性 2016		
304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、貸借、管理している事業サイト	環境>生物多様性の保全
304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	環境>生物多様性の保全
304-3	生息地の保護・復元	環境>生物多様性の保全

## GRIスタンダード対照表

開示事項番号	報告要求事項	該当ページ見出し
304-4	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	環境>生物多様性の保全
GRI305: 大気への排出 2016		
305-1	直接的(スコープ1)GHG排出量	環境データ集
305-2	間接的(スコープ2)GHG排出量	環境データ集
305-3	その他の間接的(スコープ3)GHG排出量	環境データ集
305-4	温室効果ガス(GHG)排出原単位	環境データ集
305-5	温室効果ガス(GHG)排出量の削減	環境データ集 CSR重要課題(マテリアリティ)の特定 環境>取り組み方針
305-6	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量	環境データ集
305-7	窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)、およびその他の重大な大気排出物	環境データ集
GRI306: 排水および廃棄物 2016		
306-1	排水の水質および排出先	環境データ集 環境>水資源の保全
306-2	種類別および処分方法別の廃棄物	環境データ集
306-3	記録した重大な漏出の総件数と漏出量	環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応
306-4	輸送された有害廃棄物の重量	環境>環境汚染の防止
306-5	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>水資源の保全
GRI307: 環境コンプライアンス 2016		
307-1	環境法規制の違反	環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応
GRI308: サプライヤーの環境面のアセスメント 2016		
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	環境>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)
308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	環境>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)

## GRIスタンダード対照表

開示事項番号	報告要求事項	該当ページ見出し
社会		
GRI401:雇用 2016		
401-1	従業員の新規雇用の総数と比率(年齢層、性別、地域による内訳)	従業員>人事関連データ
401-2	正社員には支給され、非正規社員には支給されない手当	従業員>人事関連データ 有価証券報告書P.92-94 退職給付関係
401-3	育児休暇を取得した従業員数(男女別)	従業員>人事関連データ
GRI402:労使関係 2016		
402-1	業務上の変更を実施する場合の最低通知期間(労働協約で定めているか否かも含む)	従業員>労使関係
GRI403:労働安全衛生 2018		
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	従業員>労働安全衛生
403-2	危険性(ハザード)の特定、リスク評価、事故調査	従業員>労働安全衛生
403-3	労働衛生サービス	従業員>労働安全衛生
403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	従業員>労使関係
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	従業員>労働安全衛生
403-6	労働者の健康増進	従業員>労働安全衛生
403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	—
403-8	労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる労働者	従業員>労使関係
403-9	労働関連の傷害	従業員>労働安全衛生 従業員>人事関連データ
403-10	労働関連の疾病・体調不良	—
GRI404:研修と教育 2016		
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間(男女別、従業員区分別)	従業員>人事関連データ
404-2	スキル・マネジメントや生涯学習のプログラムによる従業員の継続雇用と雇用終了計画の支援	従業員>人材育成
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>人材育成

## GRIスタンダード対照表

開示事項番号	報告要求事項	該当ページ見出し
GRI405:ダイバーシティと機会均等 2016		
405-1	ガバナンス組織の構成と従業員区分別の内訳(性別、年齢、マイノリティーグループその他の多様性指標別)	従業員>人事関連データ
405-2	基本給と報酬総額の男女比	従業員>人材育成 従業員>人事関連データ
GRI406:非差別 2016		
406-1	差別事例と実施した救済措置	—
GRI407:結社の自由と団体交渉 2016		
407-1	結社の自由や団体交渉の権利行使が、侵害されたり著しいリスクにさらされているかもしれないと特定された業務やサプライヤー、および当該権利を支援するために実施した対策	従業員>労使関係
GRI408:児童労働 2016		
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、および児童労働の効果的な根絶のために実施した対策	—
GRI409:強制労働 2016		
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、およびあらゆる形態の強制労働を撲滅するための対策	—
GRI410:保安慣行 2016		
410-1	業務関連の人権方針や手順について研修を受けた保安要員の比率	—
GRI411:先住民の権利 2016		
411-1	先住民族の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置	—
GRI412:人権アセスメント 2016		
412-1	人権レビューや影響評価の対象とした業務の総数とその比率	人権>マネジメント体制
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	人権>取り組み
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>基本的な考え方・方針
GRI413:地域コミュニティ 2016		
413-1	事業のうち、地域コミュニティとのエンゲージメント、影響評価、コミュニティ開発プログラムを実施したものの比率	事業を通じた地域経済への貢献
413-2	地域コミュニティに著しいマイナスの影響(現実のもの、潜在的なもの)を及ぼす事業	—

## GRIスタンダード対照表

開示事項番号	報告要求事項	該当ページ見出し
GRI414: サプライヤーの社会面のアセスメント 2016		
414-1	社会に及ぼす影響に関するクライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	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(社会)
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	サプライチェーンにおけるサステナビリティ活動の展開(社会)
GRI415: 公共政策 2016		
415-1	政治献金の総額(国別、受領者・受益者別)	—
GRI416: 顧客の安全衛生 2016		
416-1	主要な製品やサービスで、安全衛生の影響評価を行い、改善を図っているものの比率	有価証券報告書P.4-5 事業の内容
416-2	製品やサービスのライフサイクルにおいて発生した、安全衛生に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	リコール情報
GRI417: マーケティングとラベリング 2016		
417-1	組織が製品およびサービスの情報とラベリングに関して手順を定めている場合、手順が適用される製品およびサービスに関する情報の種類と、このような情報要求事項の対象となる主要な製品およびサービスの比率	安全・品質>製品品質、セールス・サービス品質の向上
417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する規制ならびに自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	—
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)	—
GRI418: 顧客のプライバシー 2016		
418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して実証された不服申立の件数	—
GRI419: 社会経済面のコンプライアンス 2016		
419-1	製品およびサービスの提供、使用に関する法律や規制の違反に対する相当額以上の罰金金額	燃費・排ガス試験に係る不正行為に関する概要と対策



# SDGs対照表

	目標	該当箇所
	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる	
	飢餓を終わらせ、食料安全保障および栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する	
	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;道路交通事故の削減に寄与する製品の提供</li> <li>● 環境&gt;環境汚染の防止</li> <li>● 安全・品質&gt;道路交通事故の削減に寄与する製品の提供</li> <li>● 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)</li> <li>● 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(社会)</li> </ul>
	すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;働き方改革</li> <li>● 従業員&gt;働き方改革</li> <li>● 従業員&gt;ダイバーシティ</li> <li>● 従業員&gt;人材育成</li> </ul>
	ジェンダー平等を達成し、すべての女性および女児の能力強化を行う	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;働き方改革</li> <li>● 従業員&gt;働き方改革</li> <li>● 従業員&gt;ダイバーシティ</li> <li>● 従業員&gt;人材育成</li> <li>● 人権</li> </ul>
	すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境&gt;水資源の保全</li> <li>● 環境&gt;環境汚染の防止</li> </ul>
	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;気候変動・エネルギー問題への対応</li> <li>● 環境&gt;気候変動・エネルギー問題への対応</li> </ul>
	包摂的かつ持続可能な経済成長およびすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;働き方改革</li> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;コーポレートガバナンス・コンプライアンス</li> <li>● 従業員&gt;働き方改革</li> <li>● 従業員&gt;ダイバーシティ</li> <li>● 従業員&gt;人材育成</li> <li>● 従業員&gt;労働安全衛生</li> <li>● 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)</li> <li>● 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(社会)</li> <li>● ガバナンス&gt;コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方と体制</li> <li>● ガバナンス&gt;コンプライアンス</li> </ul>

## SDGs対照表

	目標	該当箇所
	強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進およびイノベーションの推進を図る	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;事業を通じた地域経済への貢献</li> <li>● 事業を通じた地域経済への貢献</li> </ul>
	各国内および各国間の不平等を是正する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 従業員&gt;ダイバーシティ</li> <li>● 従業員&gt;人材育成</li> <li>● 人権</li> <li>● 社会貢献活動</li> </ul>
	包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市および人間居住を実現する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;事業を通じた地域経済への貢献</li> <li>● 事業を通じた地域経済への貢献</li> </ul>
	持続可能な生産消費形態を確保する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境&gt;資源循環の取り組み</li> <li>● 環境&gt;環境汚染の防止</li> <li>● 環境&gt;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)</li> <li>● 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(社会)</li> </ul>
	気候変動およびその影響を軽減するための緊急対策を講じる	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;気候変動・エネルギー問題への対応</li> <li>● 環境&gt;気候変動・エネルギー問題への対応</li> </ul>
	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する	
	陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復および生物多様性の損失を阻止する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境&gt;生物多様性の保全</li> <li>● 社会貢献活動</li> </ul>
	持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;コーポレートガバナンス・コンプライアンス</li> <li>● ガバナンス&gt;コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方と体制</li> <li>● ガバナンス&gt;コンプライアンス</li> </ul>
	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CSR重要課題へのコミットメント&gt;事業を通じた地域経済への貢献</li> <li>● 事業を通じた地域経済への貢献</li> </ul>

## 第三者意見



竹ヶ原 啓介氏

日本政策投資銀行  
執行役員 産業調査本部副本部長

サステナビリティレポート2019からは、昨年度一挙に進められたCSR強化の取り組みを体系的に整理しつつ今後の方向性を提示しようという意図が強く感じられます。CEOを委員長とするCSR委員会と事務局機能を担うサステナビリティ推進部の設置という組織面の整備に加え、新たな企業ビジョン・ミッションの策定やCSR重要課題(マテリアリティ)の特定などマネジメントの骨格も構築され、2018年度は貴社のCSRを考えるうえで大きな転換点となりました。こうした飛躍を効果的に社外に伝えるべく、レポートの前半部分にはマテリアリティと経営層のコミットメントを統合したメッセージ性の強いコンテンツが用意されています。新たなビジョン「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」を通じて貴社が目指す社会像を提示し、これを実現するミッションを果たすうえで重要な課題を15のマテリアリティという形で一覧化したうえで経営層のコミットメントに展開していく構成は、大変分かりやすくメッセージ性に富んでいます。特に、最重要とされた6つの項目について、担当する役員(リーダー)のコミットメントとして現状認識や将来展望を具体的に示したことは、特定したマテリアリティに真摯に取り組もうとする貴社の姿勢を端的に示しており、秀逸だと思います。

また、トップコミットメントでは、多様なステークホルダーが対象読者であると明記しつつも、次期中計のコンセプト“Small but Beautiful”の紹介を通じて、長い年月をかけて構築してきた電動化技術とアセアン地域を始めとする「強み」に注力することでビジネス

モデルの持続可能性を追求していくという、ESG投資家のロジックを強く意識したメッセージが発信されていることも印象的でした。このメッセージは、CSR重要課題のすべてに関連しますが、なかでも「事業を通じた地域経済への貢献」と強く呼応しているように感じられます。50年以上にわたるアセアン地域での事業活動に基づき語られる地域経済への貢献は、さらなる投資や技術移転の必要性に言及するなど具体的に説得力があります。文字通り社会課題の解決と企業としての成長戦略を同期させたメッセージといえるでしょう。

今回のレポートは、貴社のCSRマネジメントを読者にわかりやすく伝えるツールとして着実に進化していると評価できます。従って、今後への期待もその延長線上にあります。一言で申せば、時間軸をより明確に打ち出すことです。モビリティの変革を通じて創り出される未来社会を謳うビジョンが長期展望に基づくものであることは明らかですが、これがどの位のスパンなのかについて言及が望まれます。そこからバックキャストすることで、個々の取り組みの意義や進捗状況がより明確になると思われます。時間軸を明確にすると、ややもすれば製品ラインアップの紹介と見られかねない後段のパフォーマンス報告を、メッセージ性に富んだ前半部分と有機的に接続させやすくなるでしょう。次期中計や新たな環境ビジョンの策定に合わせた対応が期待されることです。本レポートのさらなるレベルアップを楽しみにしています。

## 発行目的

『三菱自動車サステナビリティレポート』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

2018年度(2018年4月1日～2019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：2019年11月(前回発行2018年10月、次回発行2020年9月予定)

英語版：2019年11月(前回発行2018年11月、次回発行2020年10月予定)

## 参考にしたガイドライン

- GRIスタンダード(Global Reporting Initiative)
- 「環境報告ガイドライン(2018年版)」(環境省)

## お問い合わせ先

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

## 免責事項

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

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

## 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。

「サステナビリティ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](https://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/report/enq_view.html)

## ◆ 三菱自動車の財務・非財務の情報開示

三菱自動車 企業情報サイト  
 (WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/>

非財務情報 (WEB) <a href="https://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/">https://www.mitsubishi-motors.com/jp/csr/</a>	財務情報 (WEB) <a href="https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/library/">https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/library/</a>
 三菱自動車 サステナビリティレポート 2019 サステナビリティレポート	 ANNUAL REPORT 2019 アニュアルレポート
 コーポレート ガバナンス 報告書	 FACTS & FIGURES 2019 ファクトブック
 有価証券報告書	 株主通信



**MITSUBISHI  
MOTORS**

Drive your Ambition