

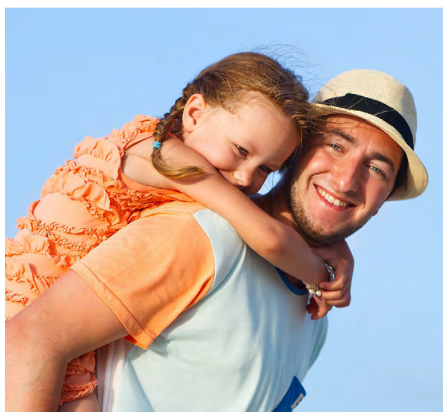
三菱自動車工業株式会社

サステナビリティレポート 2022



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition



MISSION

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

VISION

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



目次

編集方針	03	ガバナンス	104
会社概要	04	ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底.....	105
トップコミットメント	06	コーポレート・ガバナンス.....	105
「三菱自動車らしさ」の追求	08	内部統制.....	110
サステナビリティマネジメント	09	リスク管理.....	111
企業理念・方針.....	09	コンプライアンス.....	112
サステナビリティマネジメント.....	10	役員一覧.....	117
ステークホルダー・エンゲージメント.....	13	役員報酬.....	118
三菱自動車のマテリアリティ.....	15	ESGデータ集	119
特集：三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦	18	製品・事業活動関連環境データ.....	120
ESGパフォーマンス報告		人事関連データ.....	124
環境	23	ガバナンス関連データ.....	126
環境計画パッケージ.....	24	GRIスタンダード対照表	127
環境マネジメント.....	27	第三者意見	137
気候変動・エネルギー問題への対応.....	30		
資源循環の取り組み.....	46		
環境汚染の防止.....	50		
水資源の保全.....	55		
生物多様性の保全.....	58		
社会	61		
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供.....	62		
製品品質、セールス・サービス品質の向上.....	66		
事業を通じた地域経済への貢献.....	73		
新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス).....	76		
人材育成の強化.....	82		
労働安全衛生の推進.....	86		
人権の尊重.....	90		
持続可能なサプライチェーンの実現.....	94		
社会貢献活動の推進.....	98		

編集方針

発行目的

三菱自動車は、「サステナビリティレポート」を通じて三菱自動車グループのサステナビリティの考え方・取り組みを網羅的かつ継続的にステークホルダーの皆様にお伝えし、理解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

2021年度（2021年4月1日～2022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：2022年10月

（前回発行2021年10月、次回発行2023年9月予定）

英語版：2022年10月

（前回発行2021年10月、次回発行2023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)
- ・TCFD (気候関連財務情報開示タスクフォース)
- ・「環境報告ガイドライン (2018年版)」(環境省)

お問い合わせ先

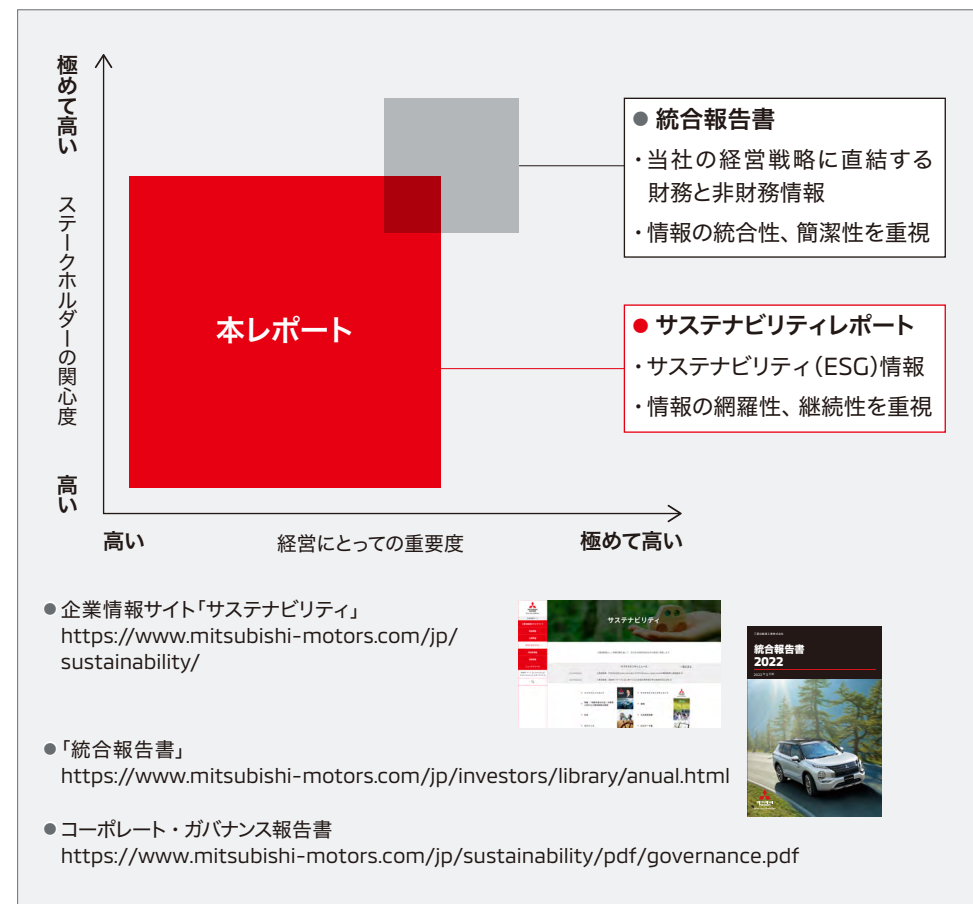
三菱自動車工業株式会社 サステナビリティ推進部
〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号

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。

サステナビリティ情報開示体系



アンケートへのご協力をお願い

今後のサステナビリティ推進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」アンケート

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

会社概要 (2022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)

グループ会社 連結子会社：35社
持分法適用関連会社：18社

従業員数 連結：28,796人 単独：13,829人

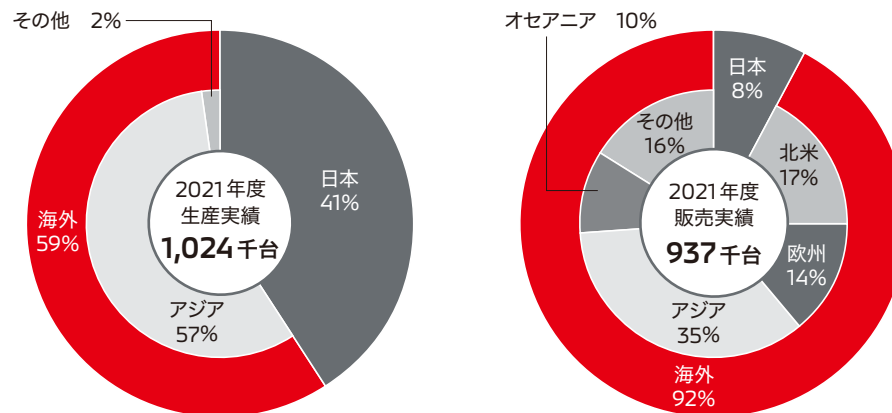
「製品情報」の詳細は、企業情報サイトをご参照ください。
<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/products/>

業績ハイライト

(単位：百万円)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
売上高	2,192,389	2,514,594	2,270,276	1,455,476	2,038,909
営業利益	98,201	111,815	12,788	△95,321	87,331
経常利益	110,127	119,850	△3,843	△105,203	100,969
親会社株主に帰属する当期純利益	107,619	132,871	△25,779	△312,317	74,037

世界生産台数・販売台数



地域別生産台数

(単位：千台)

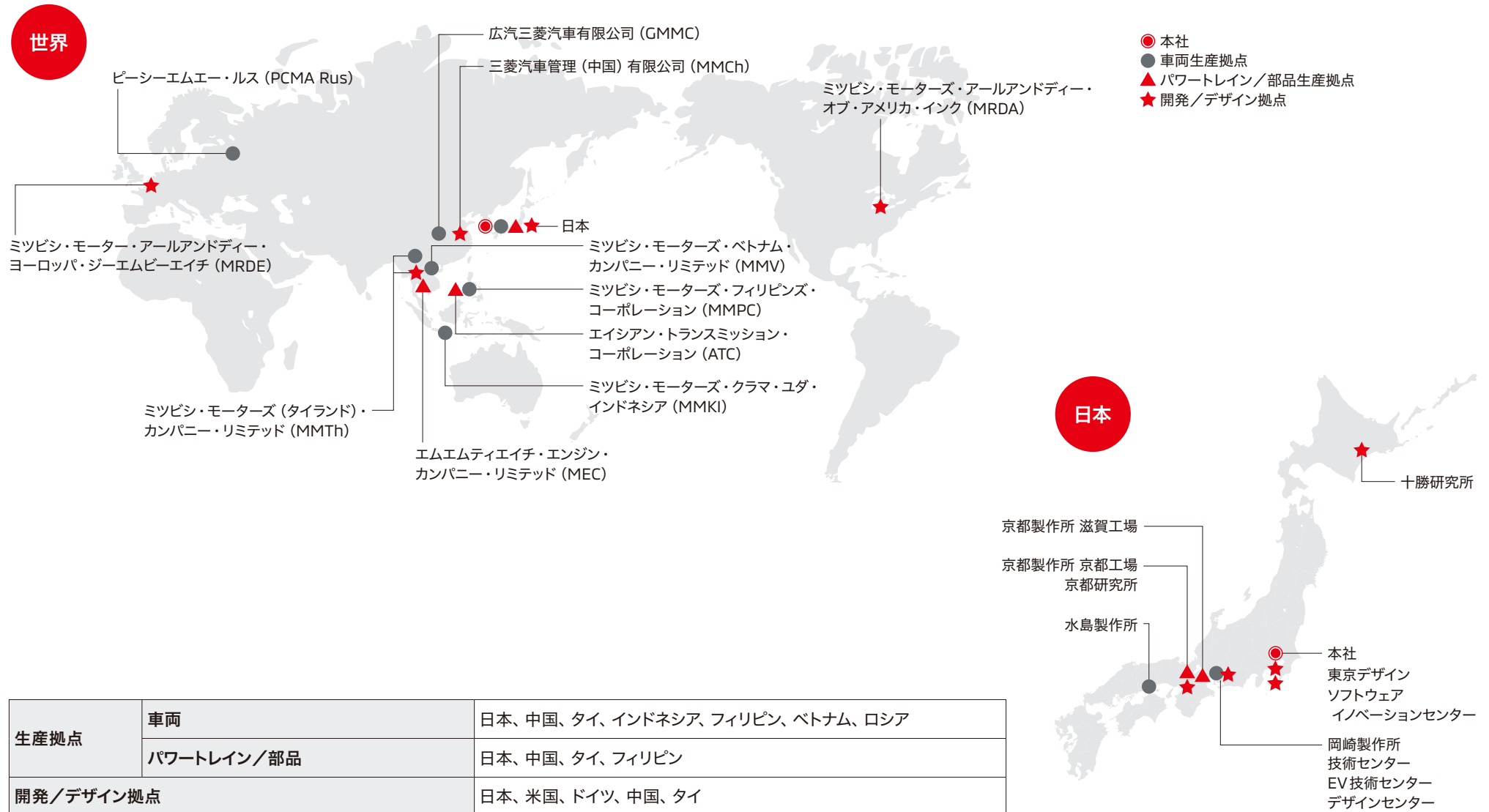
	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
日本	590	661	620	367	420
海外	681	780	717	447	604
アジア	661	752	697	434	579
その他	20	28	20	13	25
合計	1,271	1,441	1,337	814	1,024

地域別販売台数

(単位：千台)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
日本	97	104	95	73	75
海外	1,004	1,140	1,032	728	862
北米	155	173	160	113	156
欧州	193	236	215	144	131
アジア	432	481	433	294	331
オセアニア	95	102	88	72	97
その他	129	148	136	105	147
合計	1,101	1,244	1,127	801	937

主要拠点



トップコミットメント

持続可能な社会の実現と当社の持続的成長に向け、 より高い価値を提供します



三菱自動車工業株式会社
取締役
代表執行役社長
兼 最高経営責任者
加藤 隆雄

新型コロナウイルス感染症で亡くなられた方のご冥福をお祈りするとともに、闘病中の方におかれましては一日も早く回復されますよう、心よりお見舞いを申し上げます。

また、医療従事者、行政関係職員の皆さまをはじめ感染拡大防止や患者への対応にご尽力されている皆様には深く敬意を表します。

三菱自動車グループでは、新型コロナウイルス感染症対応のため、これまで国内外で様々な支援を続けてまいりました。

2021年度は、ワクチンの輸送支援として蓄電・給電機能を装備したプラグインハイブリッド車『アウトランダー PHEV』の提供や、医療機器、抗原検査キット、生活必需品の寄贈など、感染症収束に向けた支援を行いました。

新型コロナウイルス感染の終息を祈りつつ、今後も世界各国の政府・自治体・関係機関と連携しながら、支援を続けていきます。

社会情勢の変化に柔軟に対応します

三菱自動車は、「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります」というビジョンのもと、持続可能な社会の実現と当社の持続的成長を目指して取り組んでいます。

新型コロナウイルス感染症の世界的な蔓延やロシア・ウクライナ問題の影響を受け、部品供給不足、物流網の混乱、急激な為替変動、物価の急騰など厳しい事業環境において、動向の先を読み、柔軟に対応することが重要と認識しています。また、環境問題は年々深刻さを増し、世界全体で取り組みを加速する中、企業が果たす役割もますます重要になってきていると感じています。

半導体などの部品供給不足や物流網の混乱による影響に関しては、お客様へのご迷惑を可能な限り回避するため、日々、多くの取引先と密な連携を図りながら、生産影響の最小化に努めてきました。

また、新型コロナウイルス感染症拡大を契機に人々の生活は大きく変わり、製品・サービスに対する消費者のニーズも多様化してきています。当社は、お客様のニーズに応えるため、お客様情報の総合管理システムの整備に着手

するなど、DX（デジタルトランスフォーメーション）およびCX（カスタマーエクスペリエンス）戦略を推進しています。今後は、新たな販売方法でもあるEコマース（Electric Commerce）の導入やコネクティッドの技術を用いた付帯サービスの提供など、無限に広がるDXの可能性を模索し、新たな価値を提供していきます。

サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成を目指します

昨年10月に英国・グラスゴーで開催されたCOP26（国連気候変動枠組条約第26回締約国会議）を契機に、多くの国々が温室効果ガス削減目標を引き上げるなど、2050年カーボンニュートラルに向けた動きが急速に拡大しています。

当社は、2020年10月に環境計画パッケージを策定し、2050年CO₂排出ネットゼロ社会の実現に貢献するため、CO₂排出削減に取り組んできました。さらに当社サプライチェーン全体で2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、より一層のCO₂削減を図るべく取り組みを強化していきます。

製品では、当社のPHEVをコア技術としてアライアンス技術の活用により電動化を推進し、地域事情やお客様のニーズに応じた最適な電動車を積極導入するとともに、事業活動においては、省エネルギー対策と再生可能エネルギー活用の両面からCO₂排出削減に取り組みます。また、取引先や関連企業・団体、政府・自治体と連携し、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成を目指します。

企業価値向上にチャレンジする人材を育成します

三菱自動車は2022年7月、行動指針である「MMC WAY」を改定しました。当社が企業価値を高め、お客様に選ばれる自動車メーカーであり続けるためには、多様な人材の活躍が鍵となります。新たな「MMC WAY」には、社員一人ひとりが未知の領域にこれまでも増してチャレンジすることにより、ステークホルダーからの期待に応え、持続可能な社会の実現に貢献していくとの意を込めました。

また、人的資本の強化に向けて、各分野での専門性向上、特にIT / デジタル人材の継続的なスキルアップ、若手社員の海外派遣などに取り組む一方、注力する事業を担う人材の確保として、電動車両開発や各種技術の領域拡大、DX推進などを企図した採用を進めています。

人権尊重の取り組みを強化していきます

当社は人権の尊重が事業活動の基本であるとの認識のもと、人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて事業活動が人権に与える負の影響を特定し、その防止または軽減を図るよう取り組んでいます。

2021年度は本社および国内3製作所において外部評価機関による人権アセスメントを初めて実施しました。2022年度以降も実施対象を関連会社へ拡大し、当社グループ全体の人権対応の強化を図ります。

また、サプライチェーンにおいては、第三者評価機関によるCSRアセスメントをお取引先に受審いただくことにより人権対応状況の把握に努めています。

ガバナンスを強化し、透明性の高い経営を実現します

当社はサステナビリティへの対応が当社グループの経営上の重要課題であるとの認識のもと、取締役会においてはサステナビリティを踏まえた議論・決定を行っています。また、報酬委員会での審議のもと、2022年度から役員の中長期業績連動報酬を決定する指標として、新たに「事業活動CO₂排出量」と「従業員エンゲージメント」を盛り込みました。役員報酬に重要な非財務指標を導入し、サステナビリティへの取り組みを牽引する役員の意識向上を図り、全社でのサステナブル経営を強化します。

当社は持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を実現するための事業基盤であるコーポレート・ガバナンスの継続的な強化・充実に取り組み、透明性の高い経営を推進していきます。

「三菱自動車らしさ」を追求し続け、より高い価値を提供していきます

現在の中期経営計画「Small but Beautiful」の初年度であった2020年度は、世界中で新型コロナウイルス感

染症が拡大した影響により、サプライチェーンや市場が大きな打撃を受けました。その後、材料費や物流費高騰によるコストアップなど、2021年度には三菱自動車を取り巻く経営環境は不透明感が増し、日に日に変化しました。そのような状況においても、多くのお客様に当社製品をご購入いただき、また、全社を挙げて厳しい環境に柔軟に対応したこともあり、当社の収益は回復傾向にあります。

中期経営計画期間中に「三菱自動車らしさ」(環境×安全・安心・快適)を具現化したクルマとして発売した電動車『エクリプス クロス』(PHEVモデル)・新型『アウトランダー』(PHEVモデル)・『eKクロス EV』や海外モデルの『エクспанダー』は、お客様からの高い評価を維持しており、改めてお客様の環境や安全に対する意識の高さを実感しています。

今後も環境や安全の領域、デジタル化などでより高い技術力を目指すべく、ルノー・日産・三菱自動車アライアンスとして、より強力で柔軟な協力関係を築いてまいります。そして、「三菱自動車らしさ」とアライアンスの技術を融合することで、お客様へより高い価値を提供できるよう取り組んでまいります。

三菱自動車工業株式会社
取締役
代表執行役社長
兼 最高経営責任者

加藤 隆雄

「三菱自動車らしさ」の追求

自動車業界が100年に一度の変革期を迎えている中、三菱自動車が事業活動を通じてお客様や社会に存在意義を認められ、価値を提供し続けていくためには、高い技術を維持し、価値ある製品とサービスを社会に送り出して行くことが重要であると考えています。

当社は地球環境と大切な人を守る「環境×安全・安心・快適」に裏付けられた信頼感により、冒険心を呼び覚ます、心豊かなモビリティライフをお客様にお届けします。

「三菱自動車らしさ」を表現したPHEV

当社は1964年から電動化技術の開発に取り組み、2009年に量産初の軽乗用電気自動車（EV）『i-MiEV』、2013年にプラグインハイブリッド車（PHEV）『アウトランダー PHEV』を発売しました。当社の電動化技術は、取り組み当初からの大気汚染、省エネルギーなどの社会問題に加え、近年では地球温暖化対策の解決策として期待されています。

PHEV開発の背景には、2011年3月に発生した東日本大震災直後に、自動車用燃料の供給が困難な状況に陥った中、電気の復旧は比較的早かったことから、被災地に約100台の『i-MiEV』を提供したところ、駆動用電池に蓄えた電気を使用できないかとの強い要望がありました。そうした被災地の声に応えられるよう、EVの課題のひとつであった「航続距離の長さ」を解決し、車内のコンセントから直接電気を取り出せる給電機能を備え、S-AWC（※1）による安定した走行により安心して移動できるPHEVを開発しました。

今後も電動化技術、先進安全技術、快適性能を備えた三菱自動車らしい価値のある電動車を提供し、電動車の普

及を通して環境への貢献と、お客様への安全・安心・快適を提供していきます。

※1：S-AWC：スーパーオールホイールコントロールの略称。クルマの操縦性と安定性を飛躍的に向上させるシステム。

環境への貢献

当社の『アウトランダー PHEV』は、2013年に世界初のSUVのPHEVとして日本で発売後、これまでに世界での累計販売台数は約30万台（※2）を超えています。当社は、火力発電の多いアセアン地域では、現時点でLCA（※3）の観点からPHEV/ハイブリッド自動車（HEV）の方がEVよりもCO₂排出量が低いと考えています。このため、アセアン各国の発電事情にあわせて当社の最適な電動車を展開していく予定です。

また、軽商用EV『ミニキャブ・ミーブ』を活用した実証実験を国内、タイ、インドネシアで様々なパートナーとともに展開し、新たなビジネスモデルによるカーボンニュートラル社会の構築を目指しています。

※2：2022年1月時点

※3：LCA：Life Cycle Assessmentの略称。

生産から廃棄までの環境負荷をトータルして算出し評価する手法。



実証実験で活用されている軽商用EV『ミニキャブ・ミーブ』（インドネシア）

SUV ユーザー視点の安心・安全

新型『アウトランダー』（PHEVモデル）は、自然災害をはじめとする緊急時に情報発信を行う災害対策車両として、防災アプリを運営する特務機関NERV（ゲヒルン株式会社）に採用されました。災害による長期停電や通信網途絶に備え、「防災情報配信サービスの継続」と「近隣自治体への支援」を目的とした同車両は、被災地での活動に欠かせない機動性と安全性能、環境性能、給電機能が高く評価されています。

進化した PHEV システム+ S-AWC

新型『アウトランダー』（PHEVモデル）は、当社の電動化技術と四輪制御技術の粋を集め、新開発のプラットフォームや先進技術を採用したフラッグシップモデルです。

先代モデルからPHEVシステムが刷新され、前後モーターの出力が向上し、ツインモーター 4WDを軸とした車両運動統合制御システム・S-AWCの進化でSUVとは思えない軽快なハンドリングを可能にしました。

2021-2022日本カー・オブ・ザ・イヤー（※4）において「テクノロジー・カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞しました。

※4：日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会が主催



新型『アウトランダー』（PHEVモデル）

サステナビリティマネジメント

企業理念・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)

= フェアプレーに徹する

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

三菱自動車は、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企業ビジョン・ミッションを制定しています。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 (我々がつくりたい社会) 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

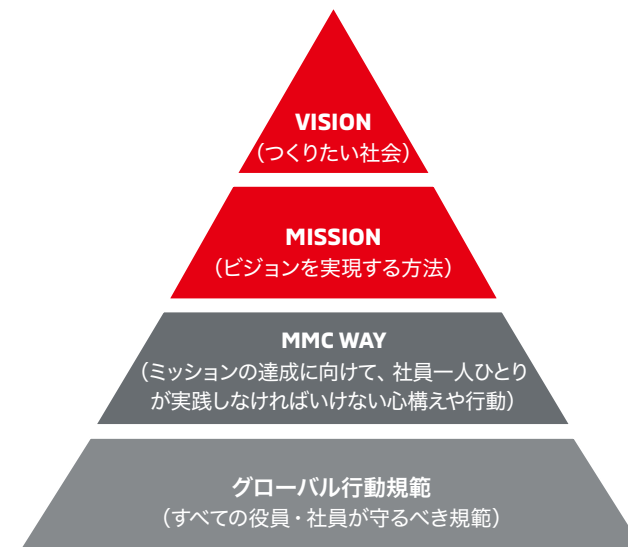
1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します

自動車業界はパワートレインの多様化、クルマの知能化・IoT化などにより、次々と技術革新が生まれており、自動車の役割もハードとしての「クルマ」から交通システム全体としての「モビリティ」に変化しています。このような大変革期の中、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います。ビジョンには、人々の移動を効率化・最適化することで、個人の新しい挑戦や経済活動を促進し、社会全体の活性化に貢献していきたい、という思いを込めています。

三菱自動車の理念体系

当社は、三菱グループ共通の基本理念として位置づけられている「三綱領」を企業活動の指針としています。社員一人ひとりにおいては、必要最低限度の心構えや行動を示す「MMC WAY (※1)」およびすべての役員・社員が守るべき「グローバル行動規範 (※2)」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各国・各地域における事業活動を通じて、持続可能な社会の実現に貢献します。



※1: 「MMC WAY」の詳細は、P85をご参照ください。

※2: 「グローバル行動規範」の詳細は、P112をご参照ください。

サステナビリティマネジメント

サステナビリティに対する考え方

近年、国連における持続可能な開発目標 (SDGs) の採択、パリ協定の発効、ESG 投資の拡大など、持続可能な環境・社会・経済の実現への関心が高まり、それらに関する企業の取り組みが一層重要視されています。

特に、自動車業界ではコネクテッド、自動運転をはじめとする新技術やカーシェアリングに代表される新しいビジネスモデルなど、100年に1度の大変革期を迎えています。

また、環境面では世界的に気候変動・エネルギー問題が深刻化しています。三菱自動車は製品や事業活動からの温室効果ガス低減をはじめ、責任ある事業運営に取り組み、各国・各地域における事業活動を通じて社会課題の解決を図ることにより、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



サステナビリティ推進体制

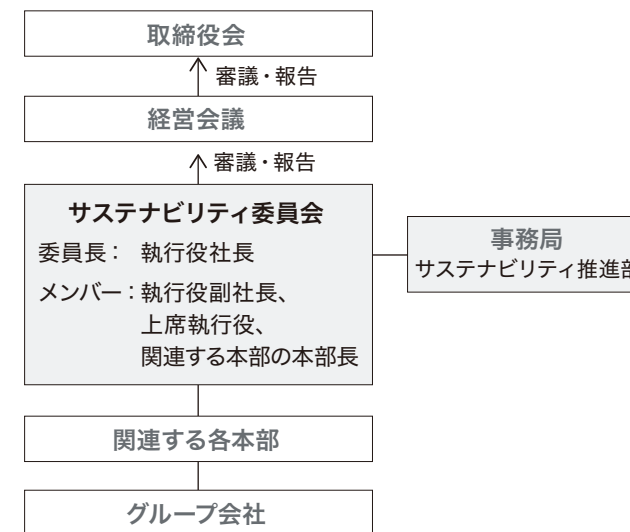
当社では、三菱自動車グループ全体でサステナビリティの取り組みの推進を図ることを目的に執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会を設置しています。サステナビリティ委員会ではマテリアリティに対応する取り組みの目標を審議のうえ決定し、その進捗確認を行うことによりPDCAを回しています。さらに、マテリアリティの見直しなど重要事項は取締役会で審議・報告する体制としています。

サステナビリティ委員会における議事概要

サステナビリティ委員会では、環境面においては地球規模の課題であるカーボンニュートラルの実現に向けた当社の取り組みやTCFD提言に即した開示の充実について、社会面においては、企業への要請が高まっている人権の取り組みについて議論を重ねています。サステナビリティ推進部では長期視点で当社が認識する社会問題 (リスク) とその問題に対応した結果として得られる効果 (機会) について洗い出しを行うとともに、中期視点で外部環境およびステークホルダーのニーズと期待の洗い出しを行い、各マテリアリティの実行責任者と協議を重ね、対応の方向性を明確にし、単年度目標の設定に繋げるなど、持続可能な社会の実現と企業価値の向上に取り組んでいます。

なお、当社はサステナビリティ委員会における議事概要を当社ウェブサイトにて適時開示しています。以下をご参照ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/sustainabilitynews/2022/09/23.html>



2021年度のサステナビリティ委員会の実績

- ・開催回数：3回
- ・主な審議・報告事項
マテリアリティ 2020年度の取り組みレビューおよび2021年度の取り組み計画、TCFD提言への対応、人権に関する取り組み、「サステナビリティレポート2021」の編集方針、サステナビリティに関する社内啓発活動の2020年度実績および2021年度計画など

サステナビリティ委員会の構成（2022年6月時点）

区分	役職または所掌範囲	
委員長	執行役社長	
副委員長	執行役員 総務・コミュニケーション・サステナビリティ本部長	
委員	執行役副社長 (ものづくり担当)	
	執行役副社長 (営業担当)	
	執行役副社長 (CFO)	
	上席執行役 (コーポレートガバナンス担当)	
	上席執行役 (生産担当)	
	上席執行役 副社長補佐 (営業戦略・改革担当)	
	執行役 経営戦略本部長	
	執行役 (商品戦略担当) 兼商品戦略本部長	
	執行役員 モビリティビジネス本部長	
	PD(※1) 室長	
	マテリアリティの取り組み責任者	対象マテリアリティ * 複数部門における取り組みのリーダーを示す
	執行役員 人事本部長	「新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)」 「人材育成の強化」 「労働安全衛生の推進」
	執行役員 総務・コミュニケーション・サステナビリティ本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」* 「資源循環の取り組み」* 「環境汚染の防止」* 「社会貢献活動の推進」
	執行役員 第一EV・パワートレイン技術開発本部長	「資源循環の取り組み」
	執行役員 (アセアン・オセアニア担当)	「事業を通じた地域経済への貢献」*
	第一車両技術開発本部長	「道路交通事故の削減に寄与する製品の提供」 「資源循環の取り組み」 「環境汚染の防止」
	生産技術本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」 「事業を通じた地域経済への貢献」 「資源循環の取り組み」
	SCM(※2) 本部長	「気候変動・エネルギー問題への対応」
	調達管理本部長	「持続可能なサプライチェーンの実現」
	内部統制推進室長	「ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底」
TCS(※3) 本部長	「製品品質、セールス・サービス品質の向上」*	
グローバルセールスデベロップメント本部長	「製品品質、セールス・サービス品質の向上」	
グローバルアフターセールス本部長	「製品品質、セールス・サービス品質の向上」	
国内営業本部長	「製品品質、セールス・サービス品質の向上」	
オブザーバー	取締役監査委員	
	経営戦略本部IR室長	
	総務・コミュニケーション・サステナビリティ本部広報部長	
	財務経理統括室長	

※1：PD：Program Director(プログラム・ダイレクター)

※2：SCM：Supply Chain Management(サプライチェーンマネジメント)

※3：TCS：Total Customer Satisfaction(トータル・カスタマー・サティスファクション)

サステナビリティの社内浸透

三菱自動車は、役員・従業員がサステナビリティについて理解を深め、日々の業務を通じてサステナビリティの取り組みを実践できるよう、一年を通して浸透活動を行っています。浸透度は年度末に実施する社員意識調査で確認し、調査結果は各施策の強化・改善など次年度の活動に生かしています。

<活動事例>

- ・サステナビリティ全般に関するオンライン研修
7,804名受講
- ・サステナビリティ全般に関する階層別研修
19回実施
(新入社員、キャリア入社社員、技能系列スタッフ候補者、新任M2社員〈課長級〉、新任M1社員〈部長級〉)
- ・サステナビリティに関する幹部メッセージ発信
- ・サステナビリティに関するニュースレター発信

「国連グローバル・コンパクト」への参加

三菱自動車は、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。グローバルに事業を行う当社にとって、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ることから、同年に三菱自動車グローバル行動規範を一部改定し、人権尊重や腐敗防止の取り組みをより明確にしました。加えて、人権を重視した事業活動を推進していくことをコミットする人権方針を制定しました。

当社は、今後も「国連グローバル・コンパクト」の10原則にもとづき、社会の良き一員として行動し、持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。

グローバルコンパクトで規定している4つの分野についての具体的な活動内容は以下をご参照ください。

- 人権 : P90-93
- 労働 : P90-93
- 環境 : P23-60
- 腐敗防止 : P115



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」
- 一般社団法人日本経済団体連合会「企業行動憲章」

ステークホルダー・エンゲージメント

基本的な考え方

三菱自動車は、企業の持続的成長にとってステークホルダーとの対話が重要であると考えており、コミュニケーションを通じて、三菱自動車グループの責任と課題を明確にし、改善の努力をしながら日々の業務に取り組んでいます。

今後もステークホルダーとの対話を一層深めることで、社会の期待や課題と真摯に向き合い、当社の事業活動に生かしていきます。

ステークホルダーとの対話

(ステークホルダーへの取り組みの詳細は、〈 〉内のページをご参照ください。)

ステークホルダー	対話方針	対話の機会	頻度	事業への反映
消費者・お客様	お客様の声を、よりよい製品・サービスに反映する活動の推進	お客様相談センター〈P70〉、販売会社〈P68〉、アフターサービス〈P69〉	常時	CS活動の推進 製品・サービスの改善
		ウェブサイト、ソーシャルネットワーク	常時	
		お客様満足度調査〈P68〉	随時	
		イベント、TV・新聞・雑誌の広告、メール配信	随時	
ビジネスパートナー	相互信頼にもとづく共存共栄に向けたコミュニケーション	問い合わせ窓口、お取引先様相談窓口〈P95〉	常時	相互信頼にもとづく共存共栄に向けた関係構築
		定期総会、説明会、イベント、専門ウェブサイト	随時	
		各種業界団体への参加	随時	
株主・投資家	事業・財務状況と成果の適時・適正な開示 持続的な成長・企業価値向上に向けた建設的な対話	IR問い合わせ窓口	常時	持続的な成長・企業価値向上に向けた取り組みの推進
		取材対応	随時	
		決算説明会	年4回	
		中期経営計画説明会	随時	
		個別施策説明会	随時	
		株主総会	年1回	
		IR向けウェブサイト	常時	
		イベント、メール配信	随時	
統合報告書	年1回			
従業員	労使相互信頼・相互責任の関係を原則とする、チームワークや一体感の醸成に向けた双方向コミュニケーション	労使協議〈P89〉	随時	安全で働きがいのある労働環境の整備
		相談窓口(社員相談室、MMCほっとライン、三菱自動車グローバル内部通報窓口)〈P114〉	常時	
		経営幹部とのタウンホールミーティング	随時	
		社内ウェブサイト	常時	
		エンゲージメントサーベイ〈P77〉	年1回	
地域社会	地域社会との良好な関係の構築 社会・環境課題の解決に向けた多様なステークホルダーとの対話	地域コミュニティ窓口〈P99〉、ウェブサイト	常時	社会・環境課題の解決に向けた取り組みの推進
		自治体との連携〈P98〉	随時	
		社会貢献活動〈P98〉	随時	
		地域イベント	随時	
		工場見学	常時	

ステークホルダーとの対話の事例

消費者・お客様

お客様から寄せられたご指摘のうち、品質・不具合に関する事柄については、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。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。また、お客様から寄せられた声を社員が視聴できるように、該当箇所の画像と説明を加えた動画をイントラネットで配信しています。さらに、寄せられた声の中から重要情報を抽出し、経営幹部へ定期的に報告しています。



お客様相談センターでのお客様対応の様子

株主・投資家

株主・投資家の皆様に対し積極的に情報を開示するとともに、建設的な対話を通じて、透明性と信頼性の確保に努めています。

具体的には、三菱自動車への理解を深めていただくために、ウェブサイトを活用した各種情報の開示や刊行物の発行、中期経営計画や決算に関する説明会の開催などに取り組んでいます。さらに、環境を含む非財務情報について投資家と意見交換を行っています。2021年度は、国内外のステュワードシップご担当の機関投資家と対話を実施し、気候変動のリスクや機会、TCFD提言への対応や当社のCO₂排出量などについて、様々なご意見を伺いました。

詳細は、P28をご覧ください。



ウェブサイト「投資家情報」
 (WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/>

地域社会

地域のニーズに即した活動を通じ、レジリエンスな地域社会の実現に貢献しています。当社製品の特長を生かした活動としては、災害時協力協定や新型コロナウイルス感染症ワクチン巡回接種用車両の貸与など、自ら発電し、その電気を取り出して使うことができる「三菱のPHEV」を活用した自治体への支援を行っています。「PHEVの走るチカラと電気のチカラ」で、地域の人々の暮らしの安心・安全を支えています。

詳細は、P21特集ページおよびウェブサイトをご覧ください。



災害時協力協定の締結
 (WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dcps/>

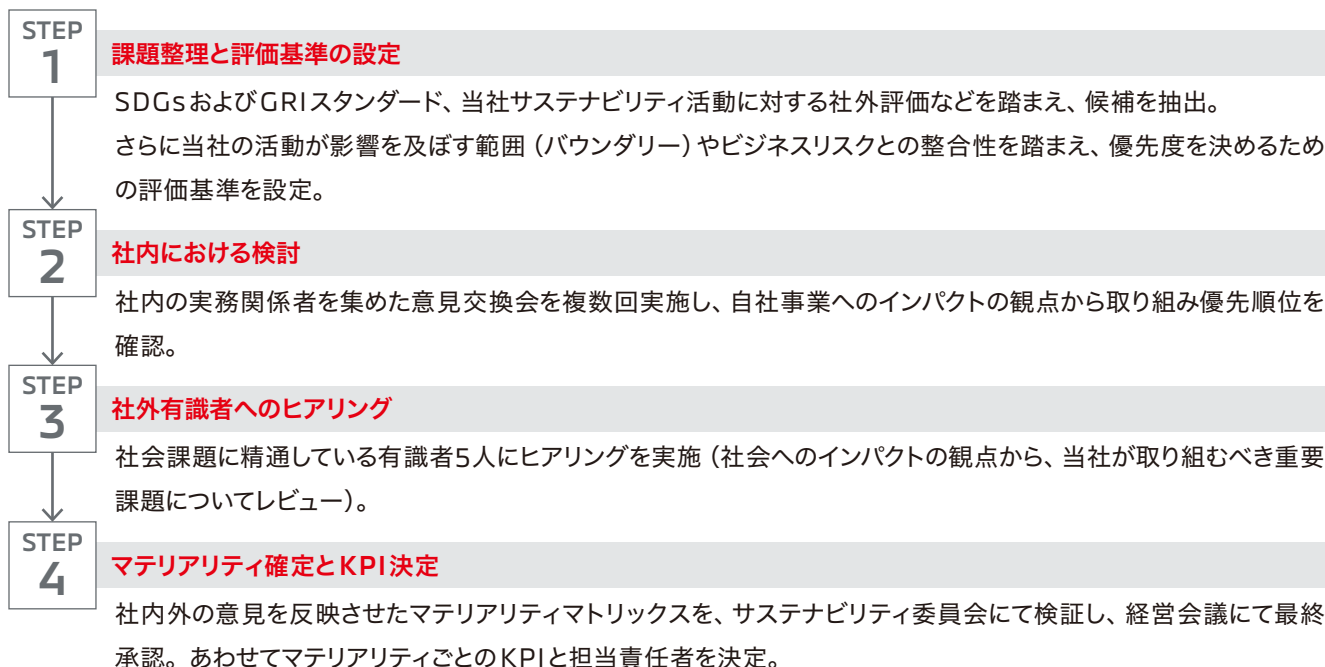
三菱自動車のマテリアリティ

マテリアリティの特定と見直し

三菱自動車は、国連持続可能な開発目標（SDGs）の重要性を認識し、2018年度に環境・社会・ガバナンス各分野の様々な課題から当社が取り組むべき重要課題としてマテリアリティを特定しました。

特定に際してはステークホルダーの関心度と自社への影響度の観点から検討を重ね、有識者へのヒアリングを実施しました。そのうえで、サステナビリティ委員会にて議論を重ね、経営会議にて決定しました。

特定のプロセス



近年、サステナビリティに関わる社会動向は、大きくかつ急速に変化しています。当社はその変化がステークホルダーおよび当社に及ぼす影響を評価したうえで、必要に応じてマテリアリティを柔軟に見直し、取り組むことで、ステークホルダーのニーズや期待に応じていきたいと考えています。

社会情勢や課題認識をふまえた見直しの実施

2020年度には、環境問題の深刻化や新型コロナウイルス感染症拡大による社会情勢の変化を踏まえ、サステナビリティ委員会での議論を経てマテリアリティを見直し、取締役会において決議しました。

見直しの概要は以下の通りです。

①「環境」に関するマテリアリティ

近年、気候変動や資源枯渇、環境汚染などの環境問題が顕在化・深刻化しています。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も加速しています。

当社は、事業を存続させていくためには、これらの社会動向を踏まえた中長期的な取り組みの方向性を定める必要があるとの認識のもと、環境計画パッケージを策定し2020年11月に公表しました。

環境計画パッケージでは、環境汚染防止を気候変動対策・資源循環と並んで「重点環境課題」と位置付けています。これに準じ、マテリアリティでも「環境汚染の防止」の自社への影響度（横軸）を“とても高い”から“極めて高い”に引き上げました。

②「人」に関するマテリアリティ

新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした新しい常態を踏まえ、従来の「働き方改革」と「ダイバーシティ」は、「新しい常態に対応した働き方改革の推進（ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス）」とすることにより、“多様な社員が活躍できる環境作りにより組織力と企業価値を高める”という方向性を示しました。

新型コロナウイルス感染症防止のための緊急暫定措置から恒久的にリモートワークを組み込んだ柔軟な働き方へと移行することにより、仕事と生活の質の向上を実現していきます。

なお、当社は社会課題の解決に向け提供する価値を中長期的な視野で考慮のうえ、マテリアリティを見直すべく検討を重ねています。

特定されたマテリアリティ

2020年10月の取締役会において決議されたマテリアリティは以下のとおりです。

三菱自動車は、SDGsなど国際的に議論されている課題を参考にマテリアリティを特定し、課題の解決に貢献するべく取り組んでいます。

各マテリアリティとSDGsターゲットとの関係については、マテリアリティごとの取り組みの報告ページを参照ください。



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

マテリアリティの年度目標設定における中長期視点の反映

三菱自動車は自動車業界を取り巻く様々な変化に対応し、長い視点で事業環境を見極め、中長期的なリスクと機会に対応するためには経営基盤の強化が必要と考えています。そのためマテリアリティの取り組みについて中長期の視点を入れて年度目標を設定することが重要であると認識しています。

2021年度は次のステップを踏み、各マテリアリティの取り組みの年度目標を設定しました。

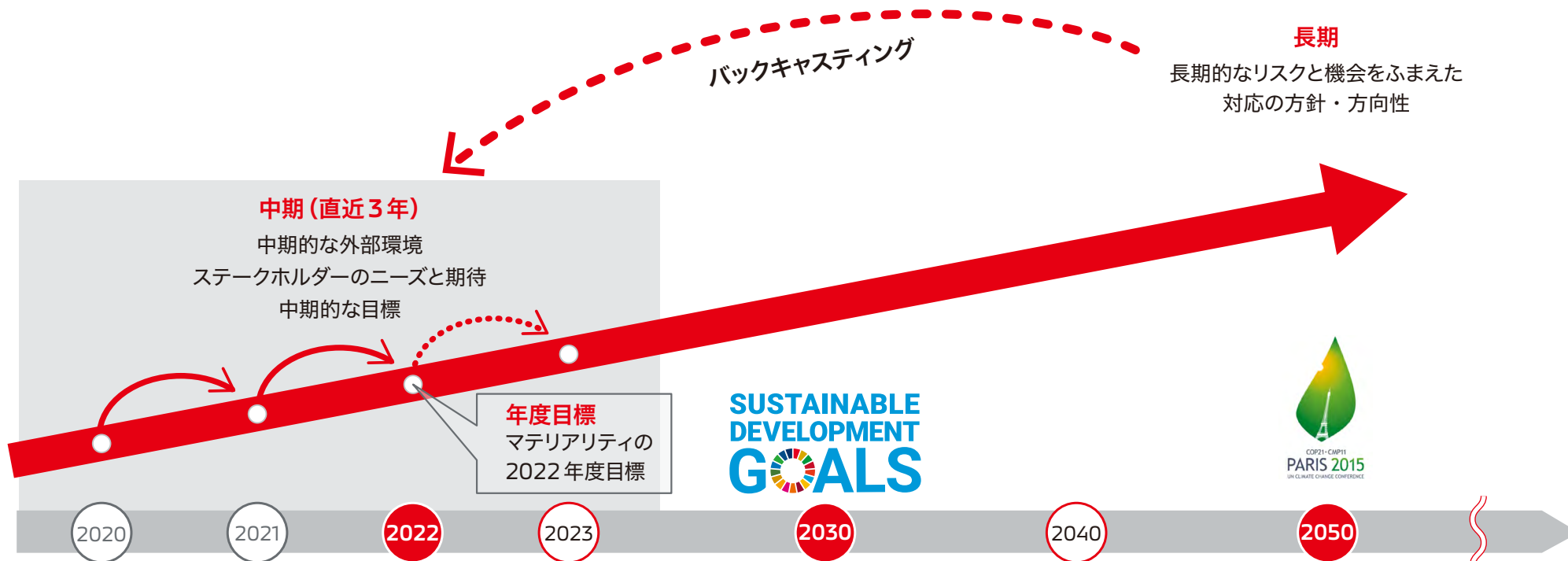
まず、事業活動を行ううえで必須要件と捉えている環境問題への対応、中でも環境方針において特に注力するとした気候変動対策、資源循環、環境汚染防止については、長期の視点として環境ビジョン2050で定めた30年先を、その他のマテリアリティについては国連持続可能な開発目標（SDGs）のゴールである2030年を、それぞれ見据えています。長期の視点で当社が認識する社会問題（リスク）とその問題に対応した結果として得られる効果（機会）について洗い出しを行い、各マテリアリティの実行責任者と協議を重ね、対応の方向性を明確にしました。

中期の視点については3年先を見据え、各マテリアリティの実行責任者とともに外部環境およびステークホルダーのニーズと期待の洗い出しを行い、中期的な取り組み目標を設定しました。

なお、各マテリアリティの中長期ビジョンおよび単年度目標・指標は、その妥当性をサステナビリティ委員会において議論しました。

2022年度は、前年度に取り纏めた各マテリアリティの中長期ビジョンをレビューしたうえで単年度目標・指標の設定を行い、取り組みを進めています。

各マテリアリティの中長期ビジョンおよび取り組みの2021年度目標・実績はP30以降の報告ページを参照ください。



三菱自動車の カーボンニュートラルへの挑戦



三菱自動車は、サプライチェーン全体で 2050年カーボンニュートラルの 実現を目指します

三菱自動車は、2020年10月に環境計画パッケージ（※1）を策定し、2050年CO₂排出量ネットゼロ社会の実現に貢献するため、CO₂排出量の削減に取り組んできました。電動車（※2）や燃費向上技術の開発、生産工程における省エネルギー機器の導入、工場やオフィス、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。

2022年1月には、ルノー・日産・三菱自動車アライアンスとして、2050年までのカーボンニュートラル実現を目指すことを表明しました。当社の独自技術とアライアンス技術の融合により電動車ラインアップの強化に取り組んでおり、2021年に発売した新型『アウトランダー』（PHEVモデル）や、2022年6月に販売を開始した新型軽EV『eKクロスEV』は、お客様から想定を大きく上回る支持をいただいています。国内唯一の軽商用EV『ミニキャブ・ミーブ』は、多くの企業からのご要望を受け、間もなく販売を再開する予定です。また、2022年3月には岡山倉敷市と、6月には愛知県岡崎市と、それぞれカーボンニュートラル社会の実現に向けた包括連携協定を締結しました。

世界初の量産型電気自動車『i-MiEV』を市場投入してから、世の中の情勢は大きく変わり、当社の電動化技術がカーボンニュートラルを目指す社会に受け入れられていること

を実感しています。カーボンニュートラルに共にチャレンジする仲間が増えつつある今、当社として2050年カーボンニュートラルの実現を目指すこととしました。

カーボンニュートラル実現のためには、サプライチェーン全体での取り組み強化が必要であると認識しています。製品においては、当社独自のプラグインハイブリッド車（PHEV）と軽商用EVを起点に、アライアンスの技術を活用しながら、電動化を推進し、各国・地域のエネルギー事情やインフラ整備状況、お客様のニーズに応じた最適な電動車を積極的に投入していきます。事業活動においては、エネルギーミニマム化と再生可能エネルギーへの転換を推進し、CO₂排出量の削減に取り組みます。サプライチェーン全体においては、原材料・部品の生産段階や製品を含めた物流領域のCO₂排出量の低減、再生可能エネルギーや充電インフラの普及、カーボ

ンニュートラル燃料の活用、V2X（※3）の推進など、取引先や関連企業・団体、政府・自治体と連携していきます。

※1：詳細はP24-26をご覧ください。

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

※3：V2X: Vehicle to Everythingの略称。

V2H (Vehicle to Home) や V2G (Vehicle to Grid) などの総称

環境ビジョン2050の改定

当社は、環境ビジョン2050において、CO₂排出量ネットゼロで気候変動による影響に強靱な社会の実現に貢献することを掲げてきました。今般、当社としてカーボンニュートラルの実現を目指すことを織り込み、環境ビジョン2050を改定しました。今後は、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、より一層取り組みを強化していきます。

環境ビジョン2050

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

気候変動対策

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

資源循環

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

環境汚染防止

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

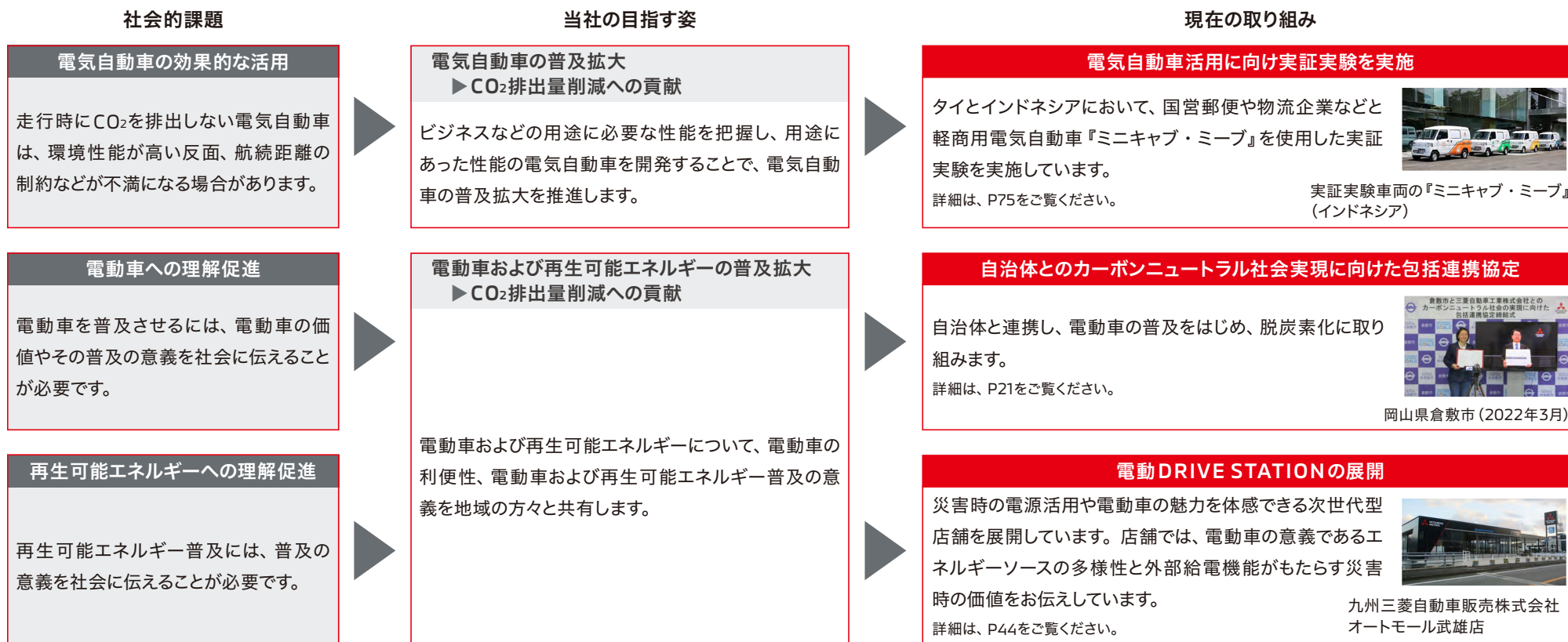
特集 三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦

電動車が拓くカーボンニュートラル社会

三菱自動車は、カーボンニュートラルの実現に向け、自動車の電動化を推進するとともに、電動車を活用して、様々な社会的課題への対応に取り組みます。

大容量の駆動用バッテリーによるレジャーや災害時の給電利用をはじめ、電動車の良さを社会に伝えて普及を促進するほか、IoT技術を活用した充電調整や、バッテリー製造時のCO₂排出削減にも寄与する使用済みバッテリーによる蓄電システムの構築などを通じて、カーボンニュートラル社会の根幹となる再生可能エネルギーの普及に貢献していきます。

さらに、ビジネスパートナーと協力しながら、ビジネス用途に応じた電気自動車の開発や、地域社会との包括的な連携を進めるなど、多様な角度からの取り組みを進めていきます。



特集 三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦

社会的課題

再生可能エネルギー供給の安定化

再生可能エネルギーの普及拡大においては、不安定な発電量をカバーできる調整力の確保が必要です。

使用済みバッテリー増加への対応

電動車から回収した使用済みバッテリーの中には、まだ使用可能なものもあり、この活用が課題です。

電力需要の平準化

電動車が普及拡大した場合、充電時間が集中することにより、過大な電力負荷がかかることが懸念されています。

当社の目指す姿

使用済みバッテリーの再利用システムの構築

▶ バッテリー製造にともなうCO₂排出量削減

蓄電池システムのVPP(バーチャルパワープラント)(※)としての活用

▶ 地域の電力供給システムの安定化への寄与

電動車の使用済みバッテリーを活用し、再生可能エネルギー由来の電力を貯蔵し活用することで、再生可能エネルギーの安定供給に貢献します。

電力供給に余剰のある電気料金が安い時間帯の充電を推奨

▶ 電力の負荷低減
▶ 電力網のバランス保持

電動車とIoT技術を組み合わせることで、電力の負荷増大を回避します。

現在の取り組み

太陽光発電設備と使用済みバッテリーを活用した蓄電システム

大規模太陽光発電設備と『アウトランダー PHEV』の使用済みバッテリーを活用した蓄電システムを導入しています。

詳細は、P43をご覧ください。



岡崎製作所(愛知県)に設置した太陽光発電設備および蓄電システム

電動車向け充電調整の実証事業を実施

電力需給状況などに応じて電気料金が変動するダイナミックプライシングを活用した充電調整の実証事業に参加しました。

詳細は、P40をご覧ください。

※：VPP(バーチャルパワープラント)とは、工場や家庭などが有する生産設備、自家発電設備、蓄電池、照明、空調などを、IoT活用による高度なエネルギー管理技術を駆使することで束ね、遠隔・統合制御することで、あたかも一つの発電所のように機能させ、電力の需給バランス調整に活用する先進的な取り組み

電動車のバッテリーの活用で広がるモビリティの可能性



特集 三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦

電動車とレジリエントな社会の実現 (DENDOコミュニティサポートプログラム)

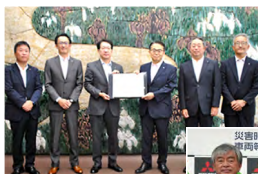
三菱自動車では、自治体との災害時協力協定や新型コロナウイルスワクチン巡回接種用車両の貸与など、自ら発電し、蓄えた電力を取り出して使うことができる「三菱のPHEV」を活用した自治体への支援活動を行っています。「PHEVの走るチカラ」と「電気のチカラ」で、人々のくらしの安心・安全を支えます。

活動紹介

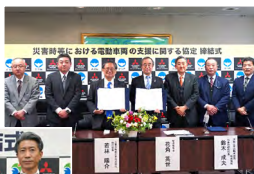
1. 自治体との災害時協力協定

当社は、災害による停電が発生している自治体からの要請にもとづき、給電に活用できる『アウトランダー PHEV』などの電動車を速やかに被災地・避難所などへ提供できるよう、系列販売会社と共に、全国の自治体と災害時協力協定を締結する取り組みを推進しています。

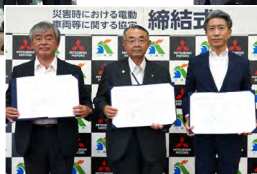
2022年7月末時点では203（※1）の自治体と締結しており、今後2022年度までに全国の47都道府県での締結を目指します。



愛知県 (2021年6月)



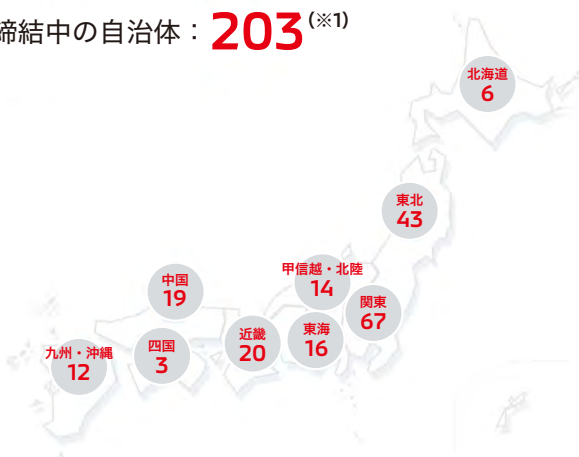
新潟県 (2022年3月)



秋田県 八峰町
(200例目の協定締結。2022年7月)

全国自治体との締結状況 (2022年7月31日時点)

締結中の自治体： **203** (※1)



◆最新の締結状況

WEB <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dcsp/>

※1：系列販売会社と自治体 二者間の締結は除く

2. 川崎市「発災時の電気自動車などを活用した

人工呼吸器用の外部バッテリーへの給電検証」に参加
神奈川県川崎市が行った「発災時の電気自動車等を活用した人工呼吸器用の“外部バッテリー”への給電検証」（※2）に参加し、『アウトランダー PHEV』と『エクリプスクロス』(PHEVモデル)を提供しました。ここ数年頻発する大規模災害による停電時において、在宅療養されている方の人工呼吸器などの電源確保の必要性が指摘されています。



神奈川県川崎市の給電検証
(2021年8月)

検証では、人工呼吸器から取り外した専用バッテリーをPHEVの室内に装備したAC100Vコンセントに接続し、充電しました。専用バッテリーを人工呼吸器に取り付けると安定的に作動し、大規模災害時の停電対策の一つとなり得ることが検証できました。

※2：検証は、医療機器から取り外し可能な専用バッテリーへの充電であり、医療機器に直接接続するものではありません。また、この検証を以て、『アウトランダー PHEV』および『エクリプスクロス』(PHEVモデル)の取扱説明書「100V AC電源 (1500W) (室内装備項目内)に記載の「医療機器のご使用は、絶対に避けてください」との警告文の解釈が変更されることはありません。

検証で使用した2種の人工呼吸器用の外部バッテリー以外は確認を行っていません。全ての人工呼吸器用の外部バッテリーに使用できることが検証されたものではありません。

3. カーボンニュートラル社会の実現に向けた

包括連携協定を締結

当社は岡山県倉敷市および愛知県岡崎市とカーボンニュートラル社会の実現に向けた包括連携協定を締結しました。今回締結した連携協定を通じて、当社の電動車普及を軸に、脱炭素社会の構築に向け協力して取り組みます。

主な連携項目：

- (1) 地域のカーボンニュートラル社会の実現に関すること
- (2) 電動車の普及に関すること
- (3) 電動車が脱炭素化や災害の備えに有用であることの理解醸成
- (4) 前各号に掲げるもののほか、目的の達成に資するものであって双方が合意すること



岡山県倉敷市 (2022年3月)



愛知県岡崎市 (2022年6月)

特集 三菱自動車のカーボンニュートラルへの挑戦

カーボンニュートラルに向けた事業活動の取り組み

三菱自動車は、サステナビリティ委員会の下部会議体として、2021年10月にCO₂削減推進分科会を設置し、事業活動によるCO₂排出削減に向けた活動を推進しています。この活動には、国内・海外の生産・開発・販売会社が参画し、三菱自動車グループ全体で活動しています。

2050年のカーボンニュートラル実現に向けて、エネルギーを消費する「需要サイド」およびエネルギーを創出・調達する「供給サイド」の両面からアプローチします。

「需要サイド」では「消費エネルギーのミニマム化」に向けて、

- ①生産プロセス効率化
- ②省エネルギー活動推進
- ③動力の電化推進
- ④新世代技術開発

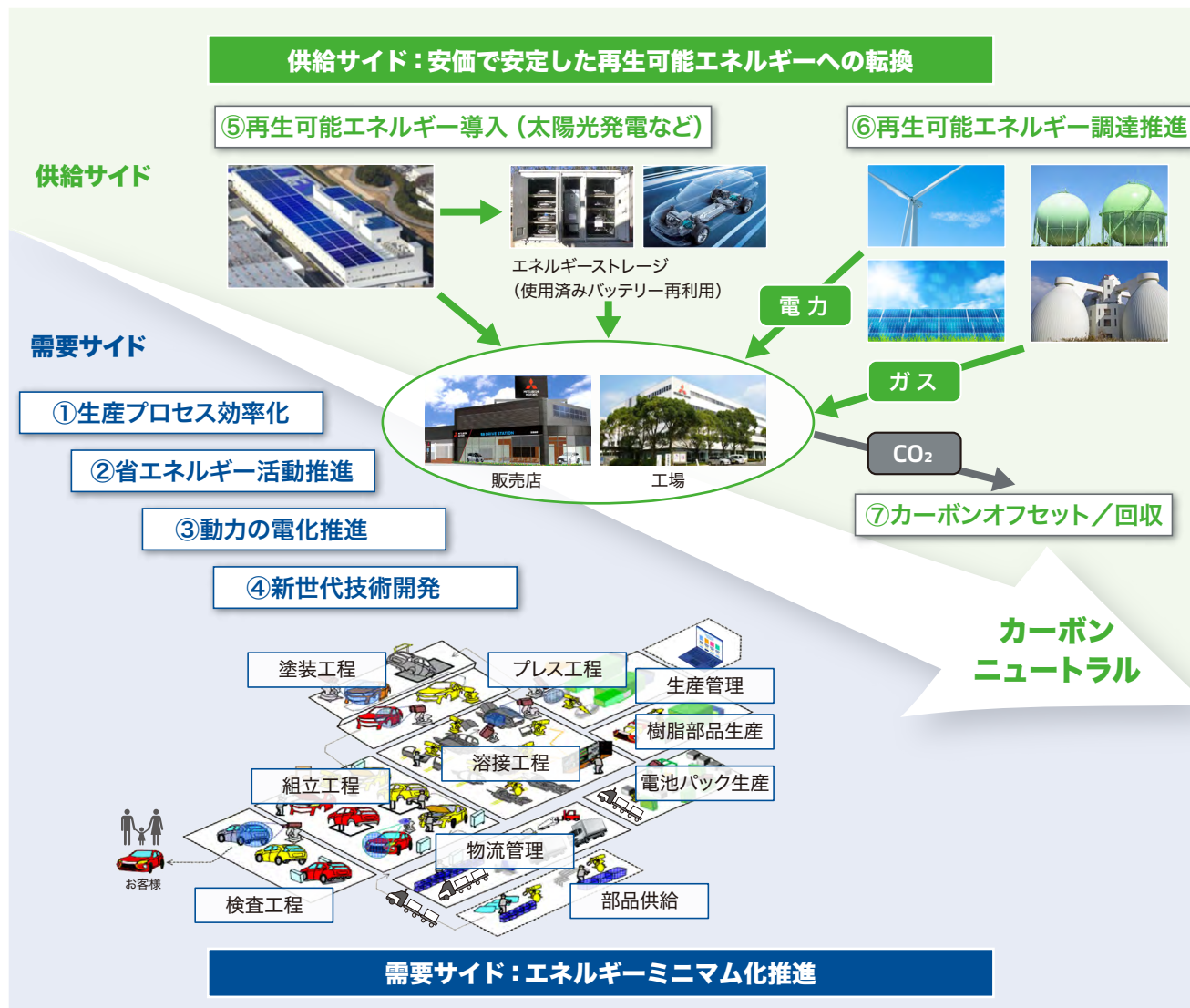
に取り組めます。

さらに、「供給サイド」では「安価で安定した再生可能エネルギーへの転換」に向けて、

- ⑤再生可能エネルギー導入(太陽光発電など)
- ⑥再生可能エネルギー調達推進
- ⑦カーボンオフセット/回収

に取り組めます。

2050年カーボンニュートラルに向けた『7つの切り口』



環境 Environment

環境計画パッケージ	24	資源循環の取り組み	46
環境計画パッケージの構成、環境方針、環境ビジョン2050.....	24	基本的な考え方、リサイクルに配慮した設計・開発、.....	47
環境ターゲット2030.....	25	使用済自動車のリサイクル促進.....	48
策定の検討体制、策定のステップ.....	26	生産活動における排出物の発生抑制と再資源化の取り組み.....	49
環境マネジメント	27	環境汚染の防止	50
基本的な考え方、マネジメント体制.....	27	基本的な考え方.....	50
環境マネジメントシステムの構築.....	28	走行時の排出ガスのクリーン化.....	51
LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進.....	28	環境負荷物質の低減.....	52
環境情報開示の充実.....	28	車室内VOC低減、大気汚染防止.....	53
社員教育・啓発活動の推進.....	29	化学物質管理.....	54
サプライヤーとの協働.....	29	水資源の保全	55
地域に根ざした環境保全活動の推進.....	29	基本的な考え方、取水量の低減.....	56
環境規制遵守、事故・苦情対応.....	29	排水の再利用、水質汚濁の防止.....	57
気候変動・エネルギー問題への対応	30	生物多様性の保全	58
基本的な考え方.....	31	基本的な考え方、国内拠点の生態系調査を生かした保全活動の推進.....	59
TCFD提言への対応.....	32	海外における保全活動.....	60
サプライチェーン全体でのCO ₂ 排出量低減への対応.....	36		
電動車の開発・普及.....	37		
電動車を活用した気候変動への適応策の推進.....	40		
燃費向上技術の開発.....	41		
事業活動からのCO ₂ 排出量低減の推進体制.....	42		
再生可能エネルギーの導入.....	42		
生産工場での取り組み.....	43		
オフィスでの取り組み.....	43		
販売店での取り組み.....	44		
物流での取り組み.....	45		

環境計画パッケージ

環境計画パッケージの構成

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

環境方針

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

(取り組みの方向性)

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

環境方針

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

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

環境ビジョン2050

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

環境ビジョン2050

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

気候変動対策

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

資源循環

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

環境汚染防止

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

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

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

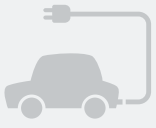


この認識のもと、気候変動対策、資源循環、環境汚染防止について、2050年までに実現したい社会像と当社の取り組みの方向性を定める環境ビジョン2050を策定しました。

2050年カーボンニュートラル実現を目指します

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

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

環境ターゲット2030

	2030年目標	主な取り組み
気候変動対策 	新車CO ₂ 排出量(※1): -40% (2010年度比)	<ul style="list-style-type: none"> プラグインハイブリッド車 (PHEV) を中心とした電動化の推進 (電動車(※2) 販売比率: 50%) 内燃機関車の燃費改善
	事業活動CO ₂ 排出量(※3): -40% (2014年度比)	
	気候変動への適応策の実施	
資源循環 	脱石油資源プラスチック材の採用拡大	<ul style="list-style-type: none"> V2X(※4) (電動DRIVE STATION/HOUSE) の推進 災害時協力協定を通じた適応への貢献
	直接埋立廃棄物ゼロ化 (0.5%未滿)	<ul style="list-style-type: none"> 材料技術の開発 部品への積極的採用
	電動車の使用済みバッテリーの再利用	<ul style="list-style-type: none"> 排出物の発生抑制と再資源化の推進 廃棄物の適正処理
環境汚染防止 	製品の環境負荷物質規制の遵守	<ul style="list-style-type: none"> 回収/活用 (BESS(※5) など) の促進 再利用に向けた技術開発 (バッテリーパック・システム)
	製品の環境負荷物質規制の遵守	<ul style="list-style-type: none"> 法規制情報の入手、社内管理体制の充実 サプライヤーとの協働

環境マネジメント

- LCA(※6)の推進
- 環境情報開示の充実
- サプライヤーとの協働
- グループ・販売店の環境マネジメントの推進
- 社員教育・啓発活動の推進
- 地域に根ざした環境保全活動の推進

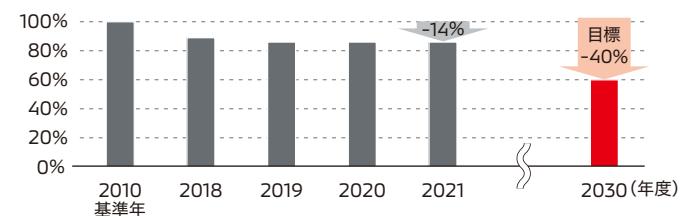
※1: 新車1台あたりの走行時CO₂排出量 ※2: 電気自動車 (バッテリーEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV)、ハイブリッド自動車 (HEV)
 ※3: スコープ1 (直接排出) およびスコープ2 (間接排出) ※4: V2X: V2H (Vehicle to Home) やV2G (Vehicle to Grid) などの総称
 ※5: BESS: Battery Energy Storage Systemの略称 ※6: LCA: Life Cycle Assessmentの略称。生産から廃棄までの環境負荷を算出して評価する方法

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

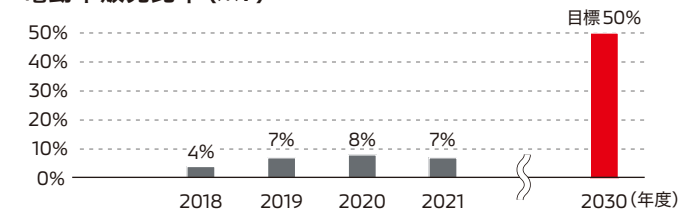
主な目標と2021年度の実績は以下のとおりです。

環境ターゲット2030の主な目標および実績

新車からのCO₂排出量

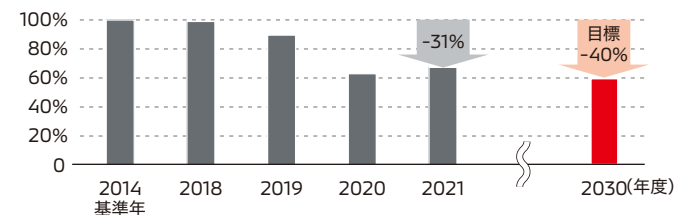


電動車販売比率(※7)



※7: 卸売り台数ベース。自社ブランドの製品のみ。

事業活動CO₂排出量(※8)



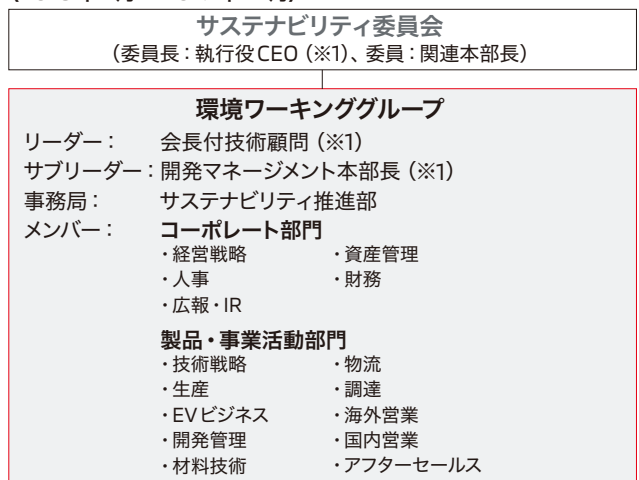
※8: 事業活動からのCO₂排出量の減少は、太陽光発電導入などの削減効果に加え、2020年度より続く新型コロナウイルス感染症拡大などによる生産台数の減少に起因したものです。

策定の検討体制

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

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

(2018年7月～2019年12月)



(2020年1月～10月)



※1：2020年3月時点の役職

策定のステップ

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

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

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

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

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

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

情報収集

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

分析

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

策定

- **環境方針、環境ビジョン2050の明文化**
- **環境ターゲット2030の取り組み項目検討、数値目標の水準検討**

レビュー

- **社外の有識者によるレビュー**

環境マネジメント

基本的な考え方

三菱自動車は、環境負荷を最小化することは持続的な成長に不可欠な要素であり、そのためには環境マネジメントを強化することが重要であると認識しています。また、取り組みを推進するにあたり発生する費用については、長期的な観点からみれば必要な投資であると考えます。

当社は、環境への取り組みを確実かつ効率的に推進するために環境マネジメントを強化しており、社員への教育・啓発活動や、関係会社への環境マネジメントシステムの認証

取得の推進など、グループ一体となり環境への取り組みを推進しています。

当社は、ウェブサイトや「サステナビリティレポート」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いただく機会を大切にしています。

環境会計については、P123をご参照ください。

マネジメント体制

当社は、1993年以降、執行役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、執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会を開催しており、環境課題を当社のマテリアリティと位置づけ、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、環境ターゲット2030の進捗状況・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。

なお、環境マネジメント対象会社については、環境目標の対象範囲や、環境データの収集・公表範囲の枠組みとして、選定基準を定め、定期的に見直しています。

環境マネジメント対象会社 (22社)

2022年3月末現在

国	会社名
日本	三菱自動車工業株式会社

生産関係会社

国	会社名
日本	パジェロ製造株式会社 水菱プラスチック株式会社
タイ	ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh) エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド(MEC)
フィリピン	ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC) エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)
インドネシア	ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)
ベトナム	ミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド(MMV)
マレーシア	エムエムシー・マニュファクチャリング・マレーシア・スندیリアン・ブルハド(MMCMM)

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 東日本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)
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)
カナダ	ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カナダ・インク(MMSCAN)

環境マネジメントシステムの構築

三菱自動車は、国内の事業所別に取得していたISO14001の認証を2010年度に全社統合しました。ISO14001の仕組みを活用し、事業活動の改善につなげる取り組みを継続的に実施しています。

なお、2020年度に策定した環境計画パッケージを全社一丸となって推進するため、ISO14001の仕組みを役立てています。

また、国内外の関係会社でも、ISO14001認証またはエコアクション21(※1)認証の取得を推進し、環境経営に努めています。

※1：エコアクション21：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

関係会社のISO14001認証取得状況(2022年5月末現在)

開発会社
三菱自動車エンジニアリング株式会社
生産会社
水菱プラスチック株式会社(本社工場)
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)
ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)
物流・アフターセールス会社
三菱自動車ロジテクノ株式会社 (整備・輸送事業本部、パワートレイン事業部、 車両事業部大阪特装課、車両事業部水島整備課)

エコアクション21の取得販売会社一覧表については、P44をご参照ください。

LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進

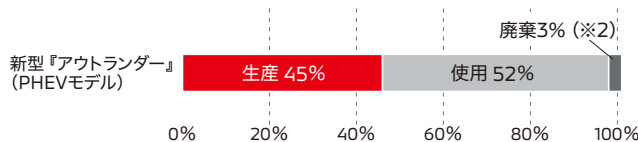
当社は、製品のライフサイクル全体での環境負荷を把握するために、LCAを実施しています。部品や素材にかかわる資源の採掘、素材製造、部品製造、車両組立、燃料製造、走行、廃車処理、その他の工程を対象に、主にCO₂排出量を集計して評価しています。

気候変動・エネルギー問題に対応するための先行開発部品や、電動車、新型車などにLCAを実施し、ライフサイクルCO₂排出量について、従来型の部品や車両と比較しています。

2021年度のLCA実施例

車種名	目的
新型『アウトランダー』(PHEVモデル)	・旧モデルからの低減効果の把握 ・生産、使用、廃棄別の割合の把握 ・要素部品の影響の把握

新型『アウトランダー』(PHEVモデル)のLCA結果(CO₂排出量割合)



※2：廃棄時の事前解体品を除く：バンパー・タイヤ・鉛バッテリー・駆動用リチウムイオンバッテリーなど

各国・各地域におけるライフサイクル全体の環境負荷に対する関心の高まりを踏まえ、規制化やインセンティブなどの動きに遅れることなく対応できるよう、引き続き体制強化や基盤づくりを進めていきます。

環境情報開示の充実

当社は、環境への取り組みをウェブサイトや「サステナビリティレポート」などで公開しています。また、環境をはじめとした非財務情報について機関投資家や有識者と対話を図り、当社の今後の取り組みに生かしています。

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、環境への取り組みの考え方や内容について情報公開しています。

ウェブサイト「環境」

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

投資家とのコミュニケーション

投資家との対話を行い、環境を含む非財務情報について意見交換を行っています。

2021年度はサステナビリティ領域を担当する役員などが国内外のスチュワードシップ担当の機関投資家と対話を実施し、気候変動のリスクや機会、TCFD提言への対応や当社の取り組みなどについて、様々なご意見を伺いました。

社員教育・啓発活動の推進

三菱自動車は、役員・社員全員がサステナビリティについて理解を深め、日々の業務を通じて持続可能な社会の実現に貢献できるよう、一年を通じたサステナビリティに関する浸透活動の一環として、環境教育・啓発を実施しています。

2021年度は、階層別研修や社員向けの動画配信などを通じて、当社が持続可能な社会の実現のために果たすべき社会的責任やサステナビリティと環境との関わり、環境問題と当社の事業活動の関係などについての理解促進を図りました。

サステナビリティの浸透活動については、P11をご参照ください。

サプライヤーとの協働

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、様々な取り組みに協力いただいています。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、取引先に参加いただく「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。

グリーン調達ガイドラインの詳細については、P96をご参照ください。

地域に根ざした環境保全活動の推進

当社は、土地の生物の豊かな個性とそのつながりを重要なものと考え、地域に根ざした環境保全活動を進めています。工場建設をはじめとする土地利用が、生物多様性に直接的または間接的に影響を与えていることを認識し、工場と周辺の自然環境とのつながりを大切にしながら構内緑地の維持管理を行うことで、生態系保全に努めています。また、国内外で森林保全プロジェクトに参画しており、その地域にあった樹種を選定するほか、社員が地域の方々と協働で植林・育林を行うなど、地域と連携した活動を推進しています。

生物多様性の保全の詳細については、P58をご参照ください。

環境規制遵守、事故・苦情対応

当社は、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とし、規制の遵守を徹底しています。

また、近隣地域の皆様からの苦情については、状況を調査・確認したうえで、真摯に対応するよう努めています。

環境法令に対する違反、規制値超過などの環境事故、苦情が発生した場合、関連部署は、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、社員の意識づけの強化に取り組んでいます。

2021年度は、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が、2件の水質汚濁防止法で定められた規制値の超過、1件の大気汚染防止法で定められた規制値の超過がありました。

また、上記以外に、社内の自主点検・監視活動などにより、7件の法的要求事項への不適合（届出遅延、点検不備など）がありました。

発生した事案については、速やかに発生事象を是正し、再発防止策を講じました。また、類似案件の発生防止のため、他の関連部門に発生事象や対策についての情報を共有しています。

※：環境法令：水質汚濁防止法、大気汚染防止法など、環境に関わる法令として社内で定めた31法令

気候変動・エネルギー問題への対応



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 燃費・CO₂規制、ZEV規制(※)などの強化により、規制未達にともなう罰金・クレジット費用、および規制対応のための技術開発コストなどの増加 ● 炭素税などのカーボンプライシングの導入にともなう電力や原材料をはじめとする調達コストの増加 ● 気象災害の頻発・激甚化による生産施設の被害、サプライチェーンの分断にともなう工場の操業停止 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動車などCO₂排出量削減に貢献する商品のラインアップ強化による販売拡大 ● 気象災害時における新たな非常用電源確保需要の獲得 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動車と再生可能エネルギーの普及拡大を通じたCO₂排出ネットゼロで気候変動による影響に強靱な社会の実現への貢献

※：ZEV：Zero Emission Vehicleの略称。排出ガスを一切出さない電気自動車や燃料電池車を指す。米国カリフォルニア州の自動車の規制で、州内で一定台数以上自動車を販売するメーカーはその販売台数の一定比率をZEVにしなければならないと定めている。

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● 140超の国・地域が2050年カーボンニュートラルを宣言 ● COP26を契機に主要国が2030年目標の引き上げを表明 ● 各国政府はCO₂・燃費基準の引き上げ、電動車義務化、内燃機関車販売禁止、LCA(ライフサイクルアセスメント)の規制強化などを検討・表明 ● 国内外の自動車会社各社が電動車目標を引き上げ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境配慮要請の高まりを背景とした、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル実現に向けた取り組みへの期待増 ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新車CO₂排出量 ▲40% ● 電動車販売比率 50% ● 事業活動CO₂排出量 ▲40% ● 気候変動への適応に向けた取り組みの推進

項目	2021年度目標・実績	自己評価
2030年での新車CO ₂ 排出量▲40% (2010年度比)	最新の経営計画にもとづく新車CO ₂ 排出量の把握、および把握した結果と目標のギャップを解消する施策の次期商品計画への反映： CO ₂ 排出量 ▲14%(実績)	○
2030年での電動車販売比率50%	最新の経営計画にもとづく電動車販売比率の把握、および把握した結果と目標のギャップを解消する施策の次期商品計画への反映： 電動車販売比率 7%(実績)	○
2030年での事業活動CO ₂ 排出量▲40% (2014年度比)	削減施策実行：太陽光発電設備導入、省エネルギー機器への更新など CO ₂ 削減活動の推進体制の確立および拠点別・年度別目標の設定 ロードマップ策定および新規削減施策の積み上げ： CO ₂ 排出量 ▲31%(実績)	○
気候変動への適応策の実施	電動車を活用した電力供給システムなどの災害対策施策の推進。具体的には、電動DRIVE STATION/HOUSE、DENDOコミュニティサポートプログラム、V2X実証事業などの施策を実施	○

○：計画通り △：遅れあり



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

基本的な考え方

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最大要因が気候変動であり、CO₂をはじめとする温室効果ガスの増加による地球温暖化が主な原因とされています。

パリ協定、国連の持続可能な開発目標（SDGs）など持続可能な社会の実現に向けた国際的な枠組みが大きく進展しています。特に気候変動に対しては、パリ協定で目標が示され、企業の責任が大きくなっていると認識しています。また、最近では日本を含む140カ国以上が2050年の「カーボンニュートラル」を宣言し、日本や米国などが2030年の温室効果ガス削減目標を引き上げるなど、脱炭素社会の実現に向けた機運が急速に高まっています。

自動車は、生産から走行、廃棄までのライフサイクルを通じてCO₂を排出します。そのため、三菱自動車は「気候変動・エネルギー問題への対応」をステークホルダーの関心度と自社への影響度の双方が極めて高いと認識し、マテリアリティと特定しました。さらに環境計画パッケージでは、当社が直接的に取り組む重要課題の一つと位置付け、具体的な目標を設定して取り組んでいます。

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CO₂排出量を低減させるため、電動車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。中でも、電動化技術に強みを持つ当社は、電動車の普及拡大を通じ、持続可能な社会の実現と当社の持続的成長を同時に実現することができると考えています。

また、当社の電動車の大容量バッテリーがエネルギーマネジメントや災害時の非常用電源に活用できることを生かして、気候変動の適応策にも取り組んでいます。

今後は、サプライチェーン全体で2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、より一層のCO₂排出削減を図るべく取り組みを強化していきます。



TCFD 提言への対応

気候変動問題が深刻化する中、金融安定理事会が設置した気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) は、2017年に気候変動関連の情報開示の枠組みを纏めた最終報告書 (TCFD 提言) を公表しました。TCFD 提言では、投資家が気候関連のリスクと機会を適切に評価し、投資判断を行えるよう、企業に気候変動に関わる情報を開示することを促しています。

三菱自動車は、気候変動がもたらす中長期的なリスク・機会が事業に影響を及ぼす可能性があるとの認識のもと、2021年7月にTCFD 提言への賛同を表明しました。これを機に、気候変動が当社の事業および財務へ与える影響の分析 (シナリオ分析) を進めています。今後、シナリオ分析の結果を経営戦略に反映し、戦略のレジリエンスを高めるとともに、TCFD 提言に則した情報開示の充実に努めていきます。

ガバナンス

当社は、「気候変動・エネルギー問題への対応」を当社のマテリアリティの一つとしています。気候変動課題の最高責任者でもある執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会で、気候変動リスクと機会の評価や対応策などを審議するとともに、環境ターゲット2030の進捗状況・実績などを確認しています。同委員会は原則年3回開催し、特に重要な事項については取締役会で審議・報告し、監督を受けています。

ガバナンスに関する詳細は、P10「サステナビリティマネジメント」、P27「環境マネジメント」をご覧ください。

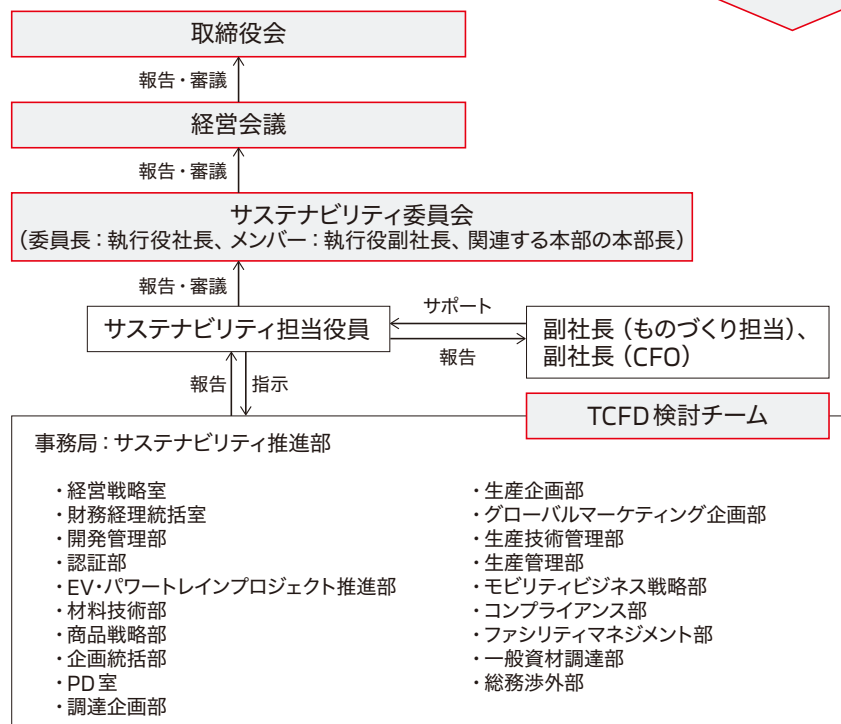
戦略

当社は、気候変動リスク・機会を、事業戦略策定上の重要な観点の一つとして捉えています。短期・中期・長期のリスクと機会の洗い出し・評価を行い、複数の気候シナリオにもとづく2030年の社会像を想定しました。さらにリスクと機会の当社事業への影響の分析および対応策の検討を進めています。

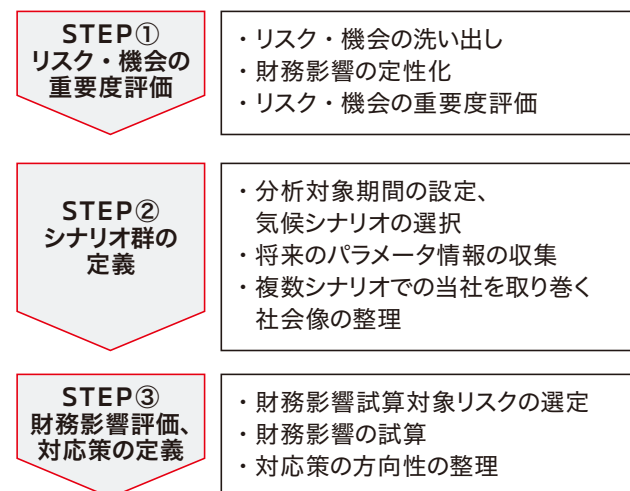
シナリオ分析のプロセス、検討体制

TCFD 提言への賛同表明を機に、本社横断的な検討チームを立ち上げ、右記のプロセスでシナリオ分析を実施しました。

検討体制



シナリオ分析の実施プロセス





ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

気候変動リスク・機会

三菱自動車の事業活動に影響を及ぼす可能性があるリスク・機会を抽出し、発生時期と影響度による評価を実施しました。特に影響度が大きい項目として、移行リスクでは「燃費／CO₂、ZEV規制などの強化」「カーボンプライシングの導入・拡大」、物理リスクでは「気象災害の頻発・激甚化」を特定しました。これらのリスクは、当社の事業に対してさまざまな影響を及ぼす可能性があります。適切に対応することで電動車の販売拡大や新たな事業機会の獲得にもつながると認識しています。

認識したリスク・機会

カテゴリー		項目	想定される当事業活動への影響	影響の発生時期(※)	影響度
移行 リスク	政策・法規制	燃費／CO ₂ 、ZEV規制などの強化	・規制強化に対応するための開発／調達／生産コストの増加 ・規制未達による罰金・クレジット購入費用の増加	中／長期	大
		カーボンプライシングの導入・拡大	・炭素税等カーボンプライシングの導入・拡大や炭素価格の上昇による自社CO ₂ 排出に係る税負担や、調達／生産／物流段階への価格転嫁によるコストの増加	中／長期	大
	市場	エネルギーミックスの変化	・再生可能エネルギーや水素などのカーボンニュートラル電源の導入拡大にともなう電力価格上昇によるエネルギーコストの増加	中／長期	中
		原材料(希少金属)の需給逼迫	・蓄電池需要の拡大による希少金属等の原材料・部品コストの増加	中／長期	中
		ユーザー意識・行動の変化	・都市部での公共交通インフラの整備やシェアリングの普及にともなう販売台数の減少	中／長期	中
評判	ESG機関やステークホルダー評価の厳格化	・企業の社会的イメージや株価の低下	短／中期	中	
物理 リスク	急性	気象災害の頻発・激甚化	・台風や豪雨にともなう工場の被災による建屋・設備での損害発生や、サプライチェーンの寸断(取引先の被災や輸送ルート寸断による部品供給の遅延)にともなう生産拠点の操業停止	短／中／長期	大
	慢性	平均気温の上昇	・職場環境や社員の健康を維持するための空調(エネルギー)コストの増加	短／中／長期	小
		海面上昇	・海面上昇にともなう洪水や高潮の増加による生産拠点の操業停止や災害対策投資の増加	短／中／長期	中
機会	製品・サービス	電動車の需要拡大	・商品力向上や政府・自治体の電動車普及施策の活用による電動車の販売拡大 ・電動車のエネルギーインフラ価値の高まりにともなう電動車の販売拡大や、V2X関連機器／サービスの提供 ・災害時の非常用電源確保のニーズの高まりにともなう電力供給に貢献できる電動車の販売拡大	中／長期	大
	エネルギー源	エネルギー技術の進展	・省エネルギー活動／再生可能エネルギー導入の推進によるエネルギーコスト低減	中／長期	中

※：影響の発生時期

短期：～3年、中期：3～10年、長期：10年～を想定。なお、昨今の国際情勢から既に発生していると見られる例もあります。



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



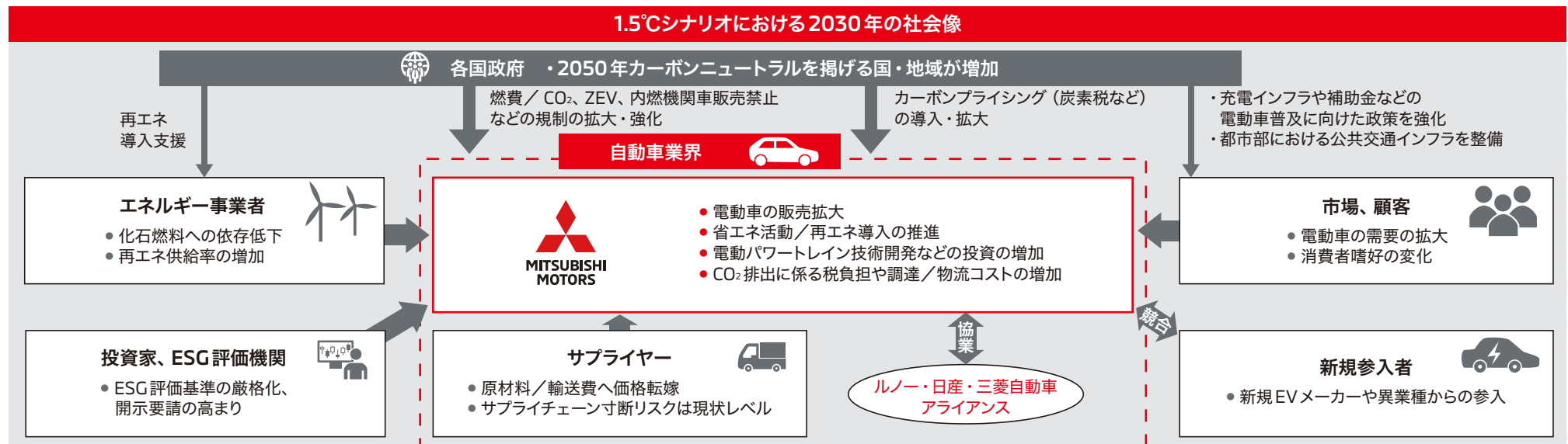
ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

複数の気候シナリオにもとづく2030年の社会像

気候変動リスク・機会による将来の三菱自動車の事業への影響を把握するため、IEA(国際エネルギー機関)やIPCC(気候変動に関する政府間パネル)などの気候シナリオや将来情報をもとに、「4°Cシナリオ」「2°Cシナリオ」「1.5°Cシナリオ」の3つのシナリオにおける当社を取り巻く2030年の社会像を想定しました。

	主な参照シナリオ	想定される2030年の社会像
4°Cシナリオ	<ul style="list-style-type: none"> IEA Stated Policies Scenario (現行政策シナリオ) IPCC RCP8.5/SSP5-8.5、RCP4.5/SSP2-4.5 シナリオ 	多くの先進国では政府目標の引き上げや政策・規制の強化が進んでいるが、新興国には波及せず、化石燃料依存の社会が継続している。そのため、グローバルCO ₂ は削減されず気温は上昇し続け、現在よりも広域で台風や豪雨などの気象災害が頻発・激甚化している。燃費/CO ₂ 、ZEVなどの規制や充電インフラ、補助金などの電動車普及政策は、特定の国・地域(都市部)での導入・強化に止まり、電動車の普及は進まず、内燃機関車中心の市場が継続している。
2°Cシナリオ	<ul style="list-style-type: none"> IEA Sustainable Development Scenario (持続可能な発展シナリオ) IPCC RCP2.6/SSP1-2.6 	先進国・新興国ともパリ協定の合意にもとづき、政府目標を引き上げ、政策や規制が強化されている。再生可能エネルギーへのシフトにより、人口増加・経済成長のもとでグローバルCO ₂ は削減が進んでいる。気温の上昇はある程度抑えられているが、台風や豪雨などの気象災害は現状レベルで発生している。燃費/CO ₂ 、ZEVなどの規制の導入国拡大や規制強化が進み、各国での電動車普及に向けた政策により電動車需要の増加が起きている。また、炭素税などのカーボンプライシングの導入国・地域が拡大し、炭素価格が上昇している。
1.5°Cシナリオ	<ul style="list-style-type: none"> IEA Net Zero Emissions by 2050 (2050年ネットゼロシナリオ) IPCC SSP1-1.9 	世界でネットゼロ目標を掲げる国・地域が増加し、2°Cシナリオよりも更に踏み込んだ政策や規制が行われている。再生可能エネルギー比率は大幅に増加し、水素などの低炭素電源の拡大により、化石燃料への依存は大幅に低下している。気温の上昇はある程度抑えられているが、台風や豪雨などの気象災害は現状レベルで発生している。一方、燃費/CO ₂ 、ZEVなどの規制や電動車普及政策は2°Cシナリオよりも更に拡大・強化が進み、電動車の需要は大幅に増加している。また、カーボンプライシングは導入国・地域の拡大が進み、2°Cシナリオよりも更に炭素価格が上昇している。さらに、消費者の行動は、都市部におけるライドシェア、公共交通機関の利用、自転車/徒歩による近距離移動など大きく変容している。

1.5°Cシナリオにおける2030年の社会像(イメージ図)





リスクと機会の三菱自動車の事業活動への影響

社会全体で気候変動対策が進む「1.5°Cシナリオ」「2°Cシナリオ」、気候変動対策が進まない「4°Cシナリオ」において、特に影響度が大きい項目のリスク・機会、当社事業活動への影響などを検討しました。

シナリオ		リスク/機会		想定される当社事業活動への影響	主な対応策
項目					
1.5°C/ 2°C	① 燃費/CO ₂ 、 ZEV規制などの 強化	リスク	・先進国・新興国とも、厳格化された規制への対応が必要となる ・規制未達の可能性が高まる	・開発/調達/生産コストが増加する ・規制未達の場合、罰金・クレジット購入費用が増加する	・アライアンスを活用したコンポーネントの共通化などによるコスト低減 ・PHEV/EVなどの電動化の推進
		機会	・電動車の需要が増加する	・電動車の販売および電動車関連のバリューチェーンが拡大する	
	② カーボンプラ イシングの 導入・拡大	リスク	・炭素税などが導入・拡大され、炭素価格が上昇する	・調達、生産および物流の各段階で、直接的・間接的に税負担が増加し、コストが上昇する	・省エネルギー活動/再生可能エネルギー導入の推進
		機会	・省エネルギー技術が進展する ・再生可能エネルギーの普及が拡大する	・エネルギーコストが低減する	
4°C	③ 気象災害の 頻発・激甚化	リスク	・大雨・洪水などの頻発・激甚化により工場被災やサプライチェーン寸断の可能性が高まる	・生産・開発設備などが損害を受ける ・操業停止により収益が減少する	・大雨・洪水などを想定したBCPの見直し ・浸水対策(止水板の設置など)の検討、実施 ・①と同じ
		機会	・災害時の非常用電源確保のニーズが高まり、電動車の需要が増加する	・非常用電力供給に貢献できる電動車の普及が拡大する	

当社の対応状況

当社は、30年先の将来を見据えて、2020年に環境計画パッケージを策定し、気候変動対策を推進しています。製品分野における気候変動対策としては、2021年5月に発表した中期経営計画「Small but Beautiful」アップデートにおいて、2030年までに全車種に電動車を設定することを公表しました。先進国を中心にインフラが整備され一層の規制強化が進む国や地域に向けては、新型『アウトランダー』(PHEVモデル)や『エクリプス クロス』(PHEVモデル)など電動車を積極的に投入しています。新興国向けにも、地域の実情に応じた電動車を適宜投入することで

競争力を強化していく計画です。事業活動分野では、各拠点での省エネルギー活動の推進と再生可能エネルギーの導入によるCO₂削減を進めており、これらの取り組みを通じて、炭素税などのリスクにも備えていきます。一方、気象災害が頻発・激甚化した場合に備えて、事業継続計画(BCP)の策定などの適応策の推進にも努めていきます。

〈環境計画パッケージにおける主な取り組み〉

・製品 : アライアンスを活用したコンポーネントの共通化などによるコスト低減を図りながら当社独自のプラグインハイブリッド車(PHEV)と軽商用EV(BEV)を中心に電動化を推進

・事業活動 : 省エネルギー活動の推進、再生可能エネルギーの導入などの推進
 ・適応 : 電気自動車(BEV)やPHEVのバッテリーや給電機能を活用したエネルギーマネジメント、V2X(※)、災害時の非常用電源利用などの実用化に向けた各国政府や企業などとの連携。ハザードマップにもとづく各拠点の浸水リスクなどを踏まえ、事業継続計画の策定、自然災害に備えた体制や運営要領などの整備

※ : V2X : V2H (Vehicle to Home) や V2G (Vehicle to Grid) などの総称



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

三菱自動車は、アライアンスと独自技術による様々なオプションを組み合わせ、BEV、PHEV、ハイブリッド自動車(HEV)のラインアップを保有することで、不確実な将来シナリオや国・地域、時代により異なる電源構成に応じてLCA(ライフサイクルアセスメント)(※1)の観点で最適なソリューションを提供することができると思っています。

一方、2021年度に実施したシナリオ分析の結果や、昨今の政府カーボンニュートラル宣言・目標引き上げ・政策強化、投資家からの要請・企業取り組みの強化などの2050年カーボンニュートラルを巡る動向を踏まえ、1.5°Cシナリオを想定した事業戦略の策定や環境ターゲット2030の見直しが必要と認識しています。今後のアセアンなどのコアマーケットの状況を踏まえつつ、将来の規制強化・拡大の動向を見極めながら対応を検討していきます。

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

リスク管理

当社は、サステナビリティ委員会で気候変動リスクの評価・特定を行っています。同委員会には、全社リスク管理を統括する内部統制推進室長が委員として議論に参加しています。

また、執行役社長を委員長とする内部統制委員会を設置し、全社リスク管理体制を構築しています。発生頻度や潜在的影響度から優先リスクを評価しており、サステナビリティ委員会で特定した気候変動リスクは、内部統制委員会における全社リスク管理の中に統合され、優先的に対応するリスクの一つとして位置付け、適切に管理しています。

リスク管理に関する詳細はP10「サステナビリティマネジメント」、P110「内部統制」、P111「リスク管理」をご覧ください。

指標・目標

当社は、2020年に環境計画パッケージを策定し、2050年までに目指したい社会像と、当社の取り組みの方向性を定めた環境ビジョン2050、このビジョンにもとづく2030年までの具体的な取り組みを明確にした環境ターゲット2030を設定しています。最重要課題と位置付けている気候変動対策では、当社サプライチェーン全体の排出量の約7割を占めるスコープ3(※2)のカテゴリ11(販売した製品の使用)について「新車からのCO₂排出量-40%(2010年度比)」と「電動車販売比率50%」を、スコープ1、2(※2)について「事業活動からのCO₂排出量-40%(2014年度比)」をそれぞれ2030年目標として設定しています。

※2：スコープ1：事業者自らによる直接排出(燃料の燃焼など)
スコープ2：他社から供給された電気、熱、蒸気の使用に伴う間接排出
スコープ3：スコープ1、スコープ2以外の間接排出(事業者の活動に関連する他社などの排出)

指標・目標についての詳細は以下をご覧ください。

P24「環境計画パッケージ」、P120「製品・事業活動関連環境データ(電動車販売実績、スコープ1、2、3排出量実績)」

サプライチェーン全体でのCO₂排出量低減への対応

当社は、環境ターゲット2030で新車および事業活動によるCO₂排出低減を目標に掲げて取り組んでいるほか、企業活動に関連するサプライチェーン全体でのCO₂排出量低減に取り組んでいます。

サプライチェーン全体でのCO₂排出量の算出では、当社での燃料の使用による排出量や、電力の使用にともなう発電段階での排出量など当社の事業活動による排出量だけでなく、原材料の調達から輸送、クルマの走行時、廃棄段階での排出量を把握しています。2021年度のサプライチェーン全体でのCO₂排出量は、28,557千t-CO₂e qとなりました。

▶ DATA (P120-121)：CO₂排出量、スコープ3内訳、エネルギー使用量(1次・2次エネルギー)



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

電動車の開発・普及

クルマは、生産から走行、廃棄までのライフサイクルを通じてCO₂を排出しますが、特に排出量が多いのは走行段階です。

三菱自動車は、環境ターゲット2030で掲げた「2030年までに新車からのCO₂排出量を40%削減（2010年度比）」の達成に向け、走行時のCO₂排出量が少ない電動車を「気候変動・エネルギー問題への対応」のコア技術と位置付け、重点的に開発を進めており、2030年までに電動車の販売比率を50%に引き上げることを目指します。当社の強みであるプラグインハイブリッド車（PHEV）を軸に、ラインアップ拡充などによる電動車の普及とその社会的活用を促進を通じて、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

電気自動車

電気自動車は、電力とモーターで走行するため、走行中にCO₂などの排出ガスを一切出さないクルマです。

当社は、世界で初めて量産型の電気自動車『i-MiEV』を開発し、2009年に市場へ投入しました。『i-MiEV』は環境性能のみならず、発進時から最大トルクを発生させる「加速性能」など、従来のガソリン車より高いパフォーマンスが評価されました。2011年に軽商用電気自動車の『ミニキャブ・ミーブ』、2012年には軽トラックの電気自動車『ミニキャブ・ミーブ トラック』もラインアップに加わり、その技術はPHEVなど次世代の電動車の基礎となっています。

より生活に密着した場面での活躍が期待される軽の電気自動車のラインアップ拡充が、電動車普及の鍵になると考え、2022年6月に新型軽電気自動車『eKクロス EV』の販売を開始したほか、2022年秋には軽商用EV『ミニキャブ・ミーブ』の販売を再開する予定です。今後も電気自動車の開発に力を入れて、カーボンニュートラル社会の実現に貢献していきます。

TOPICS

新型軽電気自動車『eKクロス EV』の販売を開始



軽自動車の電気自動車『eKクロス EV』を新たに設定し、2022年6月から販売を開始しました。新型『eKクロス EV』は、SUVテイストの軽自動車であるeKクロスシリーズ（※1）に新たに設定した電気自動車モデルで、一充電走行距離は日常使いに十分な180km（WLTCモード）（※2）を確保し、電気自動車ならではの滑らかで力強い加速、圧倒的な静粛性と良好な乗り心地を実現しています。新開発のEVシステムはレイアウトの最適化によって、使い勝手の良い広々とした快適な室内空間を確保するとともに、低重心化と理想的な前後重量配分の実現により優れた操縦安定性が得られ、さらに先進の運転支援機能やコネクティッド技術によりドライバーの負担を軽減するとともに、安全・安心で快適な走りを提供します。

また、大容量の駆動用バッテリーは非常時にも頼もしく、V2L（※3）機器を介することで便利な電源として電化製品を使用することができ、またV2H（※4）機器を介して電力を家庭で使用したり車両に充電したりと、電力需給問題にも貢献します。

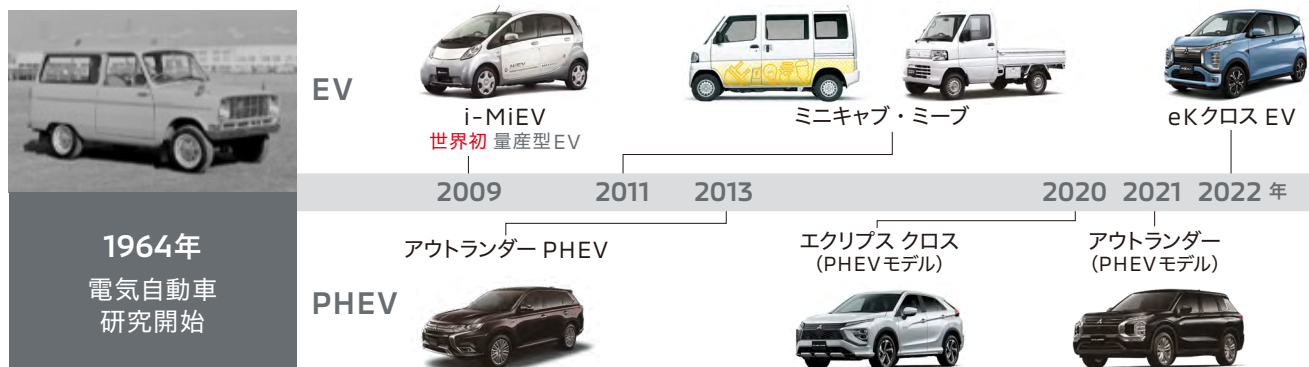
※1：軽ハイトワゴン『eKクロス』、軽スーパーハイトワゴン『eKクロス スペース』

※2：軽自動車及びコンパクトカーのユーザーの約8割は、1日当たりの走行距離が50km以下（自社調べ）であり、大半のユーザーは2日間充電せずに走行できる想定

※3：V2L：Vehicle to Loadの略称。機器を介してクルマに蓄えた電気を取り出すことができる仕組み

※4：V2H：Vehicle to Homeの略称。機器を介してクルマに蓄えた電気を住宅へ給電することができる仕組み

当社の電動車開発



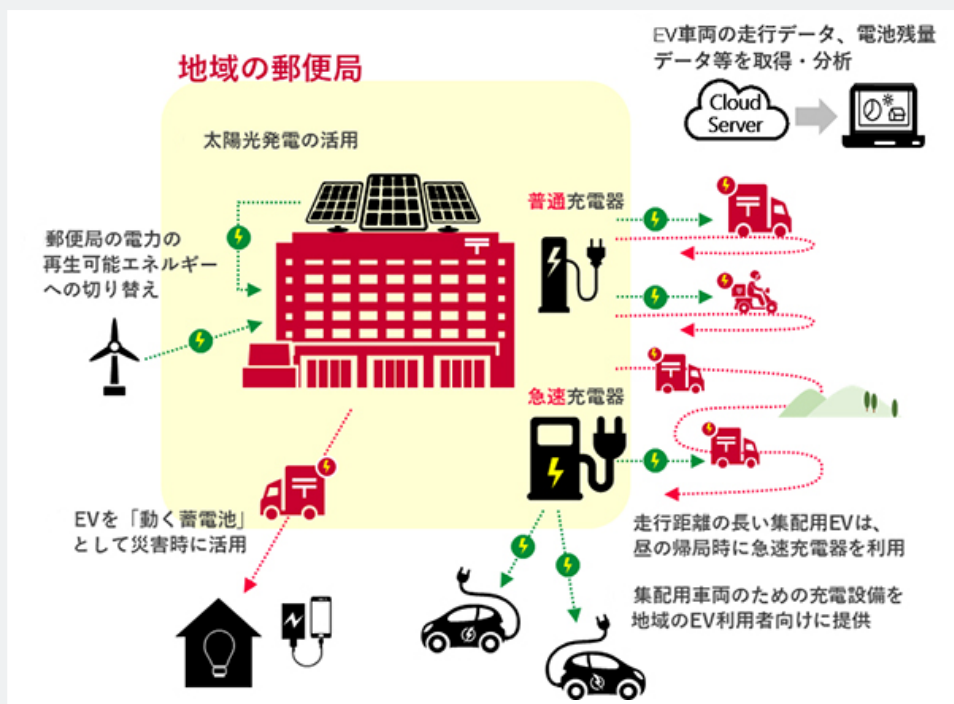


TOPICS

郵便配達での電気自動車活用に向け実証実験を開始

三菱自動車は、日本郵政株式会社、日本郵便株式会社および東京電力ホールディングス株式会社と共同で取り組むカーボンニュートラル化の推進に向けた実証実験を本格的に開始しました。

この実証実験では、栃木県の小山郵便局と静岡県の沼津郵便局で、当社の軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』計20台が使用されています。走行データと電池残量の推移などのデータを取得・分析し、今後導入する郵便局の集配用電気自動車だけでなく、商用電気自動車全体の走行性能の向上に取り組むことで、日本全体の電動車の普及に貢献していきます。



プラグインハイブリッド車 (PHEV)

PHEVは、バッテリーに充電した電力とモーターで走行し、バッテリー残量が少なくなるとエンジンで発電して走行します。航続走行可能距離の心配がなく、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。

当社のPHEVは、2013年の『アウトランダー PHEV』から始まり、2020年に『エクリプス クロス』(PHEVモデル)、2021年に新型『アウトランダー』(PHEVモデル)を発売しました。搭載している電気自動車派生型のPHEVシステムは、通常の低・中速走行時には主にバッテリーの電力により走行し、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。また、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。CO₂排出量は従来のガソリン車と比較して大幅に低減され、高い環境性能を発揮します。



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

プラグインハイブリッド車 (PHEV) が提供する価値

CO₂低減

生産 → 廃棄

CO₂ 排出量 ■ 生産/廃棄 □ 走行



HEV (※1)
走行時の CO₂ 排出量が多い



PHEV
生産時も走行時も
CO₂ 排出量が比較的少ない (※3)



EV (※2)
生産時の CO₂ 排出量が多い (※3)



(注) 2025年時点における、実質CO₂排出量の三菱自動車独自の評価

生産から廃棄までの環境負荷をトータルして算出し評価するLCA(※4)の考え方で、三菱自動車は、PHEVシステムが、今、最も地球環境に優しい電動システムである、と考えています。

※1：HEV：Hybrid Electric Vehicleの略称。ハイブリッド電気自動車。

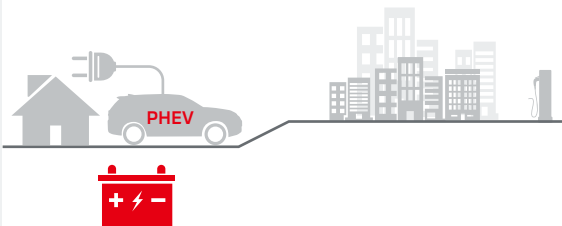
※2：EV：Electric Vehicleの略称。電気自動車。

※3：走行時のCO₂排出量には、充電する電気を発電する際に発生するCO₂排出量を含みます。

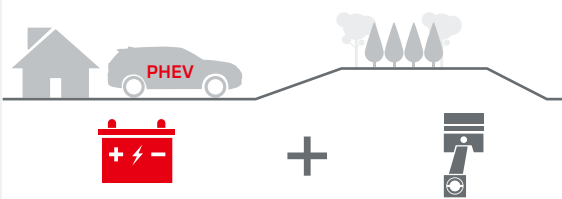
※4：LCA：Life Cycle Assessmentの略称。生産から廃棄までの環境負荷を算出して評価する方法

航続距離

近距離は100%電力で



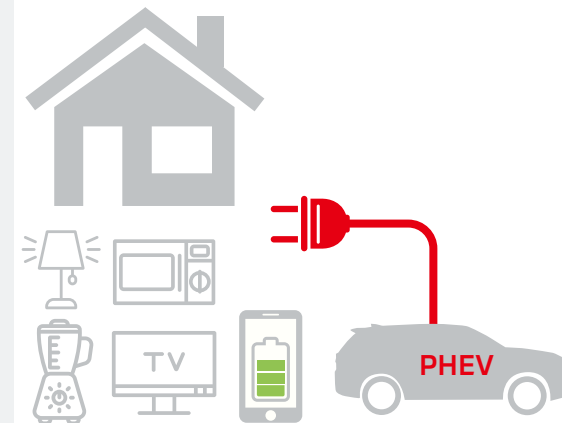
遠距離は電力時々ガソリンで



日常の通勤や買い物など、近距離の走行であれば、ガソリンを使わないでモーターのみで走り続けることも可能です。また、モーターとエンジンの併用ができるのでバッテリー残量が少なくなるとエンジンで発電し、モーターで走り続けることで、航続距離が長くなります。

給電性能

最大 約12日分の電力を供給
(一般家庭電力量)



V2H (Vehicle to Home) 充放電機器を経由してバッテリーの電力とエンジンでの発電も組み合わせれば、最大約12日分 (※5) の電力の供給が可能です。災害時の非常用電源として使用することもできます。

※5：『アウトランダー』(PHEVモデル)の場合。

供給可能電力量は当社試算による (一般家庭での一日当たりの使用電力量を約10kWh/日として算出、V2H充放電機器などの変換効率は含みません)



TOPICS

新型クロスオーバー SUV
『アウトランダー』(PHEVモデル)の販売を開始



三菱自動車は新型クロスオーバー SUV『アウトランダー』にPHEVモデルを設定し、2021年12月に発売しました。

前後1基ずつの高出力モーター、大容量バッテリー、2.4L MIVECエンジンなどで構成するツインモーター 4WD方式の強化されたPHEVシステムを新型『アウトランダー』に継承し、ブレーキ性能を進化させた制御システムを組み合わせ、力強い加速とともに軽快感のある思い通りのハンドリングを実現し、あらゆる状況において安心・安全・快適な電動車となっています。

バッテリー容量は前モデルの45%増の20kWhとなりEV航続距離が87km (WLTCモード)とEV性能も向上し、日常生活に十分なEV走行を可能としています。

走行モードは、バッテリーの電力でモーター走行する「EV走行モード」、エンジンで発電した電力でモーター走行する「シリーズ走行モード」、エンジンの駆動力で走行し、モーターがアシストする「パラレル走行モード」の3つの設定があり、走行状況に応じて自動で切り替え、様々な状況においてモータードライブを楽しむことができます。

TOPICS

2021年度の国内販売にてPHEV販売台数No. 1を獲得



2021年の国内販売において、PHEVの販売台数(新型『アウトランダー』(PHEVモデル)、先代『アウトランダーPHEV』、『エクリプスクロス』(PHEVモデル)の合算)が11,663台となり第1位(※1)を獲得しました。

2013年、世界初のSUVのPHEVとして『アウトランダーPHEV』を発売以降、60カ国以上で累計30万台を販売し、PHEVカテゴリーをリードしてきました。

※1：2021年4月～2022年3月 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会調べ

電動車を活用した気候変動への適応策の推進

当社は、電気自動車やPHEVの大容量バッテリーや給電機能を生かして、エネルギーマネジメントやV2X(※2)、災害時の非常用電源への活用など、気候変動・エネルギー問題への適応策を、各国および異業種と推進しています。

※2：V2X：V2H (Vehicle to Home) やV2G (Vehicle to Grid) などの総称

TOPICS

ダイナミックプライシング実用化に向けた電動車向け
充電調整の実証事業を開始

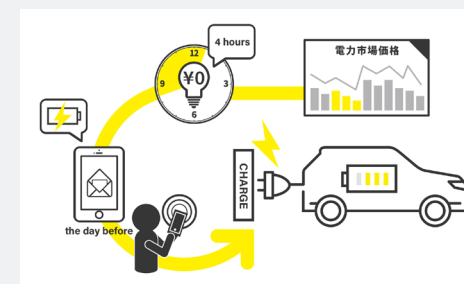
MCリテールエナジー株式会社および当社は、経済産業省が公募する「令和3年度 ダイナミックプライシングによる電動車の充電シフト実証事業」に採択され、実証事業を2021年12月より実施しました。

将来、電動車の普及により充電時間の集中が生じると電力負荷増大が懸念されます。ダイナミックプライシングは電力の需給状況などに応じて電気料金を変動させる仕組みであり、電力需要が増える時間帯の電気料金を高く、電力需要が少ない時間帯の電気料金を低く設定しています。電力需要が少ない時間帯に電動車への充電を誘導し、電力の負荷低減を図るものです。

本実証事業では、当社の電動車をお持ちのお客さまにモニターとして参加いただき、日本卸電力取引所(JEPX)の電力量単価で最も安い時間帯の4時間を電動車への充電無料時間に設定しました。

前日にモニターへSNSアプリまたはメールにて充電無料時間を通知し、電動車への充電行動を促しました。これにより、小売電気事業者での事業性や電動車ユーザーの行動の変化、電力系統への影響などを検証しました。

〈実証事業のモニターの流れ〉





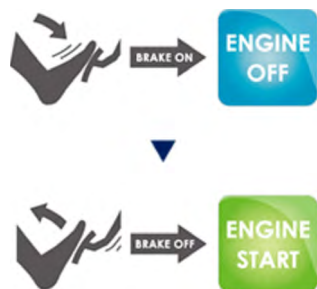
燃費向上技術の開発

三菱自動車は、従来のエンジン車の燃費向上に向け、燃料やエネルギーの無駄を減らすためのエンジンや車体の技術開発を進めています。

アイドリングストップ装置

「AS&G (Auto Stop & Go)」

「AS&G」は、停止・発進に合わせて、自動的にエンジンをストップ・スタートさせるアイドリングストップ機能です。停車中に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。

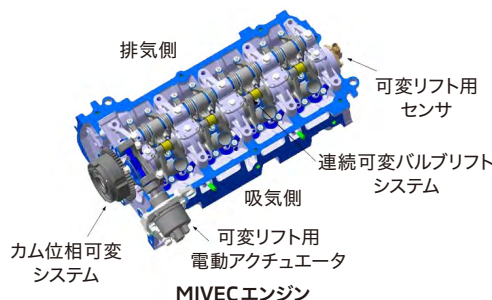


HYBRIDシステム

eKシリーズ（除く、『ekワゴン』）にHYBRIDシステムを採用しています。減速時のエネルギーで発電した電力をリチウムイオンバッテリーに効率よく充電します。加速時にモーターでエンジンをアシストすることで、トルクフルで低燃費な走りを実現します。

可変バルブタイミング機構

「MIVEC (Mitsubishi Innovative Value timing Electronic Control System)」



「MIVEC」は、低燃費を追求した可変バルブタイミング機構です。吸気バルブリフトを運転条件に合わせ連続的に変化させ、吸気抵抗を抑制することで、吸入時のエネルギー損失を低減し、燃費向上を図っています。

ガソリン直噴ターボエンジン

『エクリプス クロス』には新開発した1.5Lダウンサイジング ガソリン直噴ターボエンジンを採用しています。運転状態により筒内噴射と吸気ポート噴射をきめ細かく制御することで、優れた燃費性能とクリーンな排出ガス特性を実現しています。さらに、排気マニフォールド一体型シリンダーヘッド、吸排気MIVEC、電動ウエストゲートアクチュエーター付小型ターボチャージャーを連動させ、最適な過給圧制御を行い、ドライバーの要求通りに反応させることで、無駄なアクセル操作を抑制し、燃費向上に貢献します。



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。



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

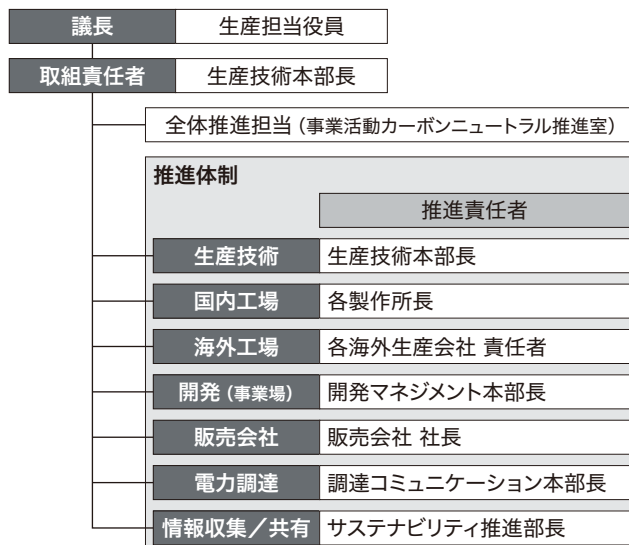
事業活動からのCO₂排出量低減の推進体制

三菱自動車は、環境ターゲット2030で掲げた事業活動におけるCO₂排出低減目標の達成に向け、生産担当役員を議長とするCO₂削減推進分科会を2021年10月に立ち上げました。

分科会では、活動計画の進捗状況やCO₂排出量実績などの情報を共有するとともに、削減施策の立案、将来技術の検討、エネルギー構成の将来像といった課題への取り組みについて協議しています。

さらに、2022年4月より事業活動カーボンニュートラル推進室を発足し全社的活動を推進しています。

CO₂削減推進分科会体制図



再生可能エネルギーの導入

事業活動からのCO₂排出量低減のため、国内外の工場において、太陽光発電設備の設置を進めています。また、他の再生可能エネルギーの導入可能性についても調査・検討しています。

2021年度には、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) のレムチャバン工場内の新塗装工場屋上に、2.0MWの太陽光発電設備を設置しました。また、インドネシア、フィリピンなど他のアセアン地域の生産工場においても太陽光発電設備の導入に向けた準備を進めています。

TOPICS

新塗装工場と太陽光発電設備の稼働開始 (MMTh)

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) において、環境負荷を大幅に低減した新塗装工場が2022年1月より稼働開始しました。

この新塗装工場では、塗料・設備の改善による乾燥炉一部廃止、省エネルギー設備の採用、工場集約効果により、従来工場と比較し30%の省エネルギーとなり、年間約10,000tのCO₂排出量を削減できる見込みです。

また、環境負荷低減のため、逆浸透処理による排水リサイクルシステム、VOC排出抑制のための水性塗料化・カートリッジ方式塗装機といった技術を新たに導入しています。

さらに、新塗装工場の屋根には、2.0MWの太陽光発電設備を設置しており、年間1,700tのCO₂排出量を削減できる見込みです。



MMThの新塗装工場と太陽光発電設備

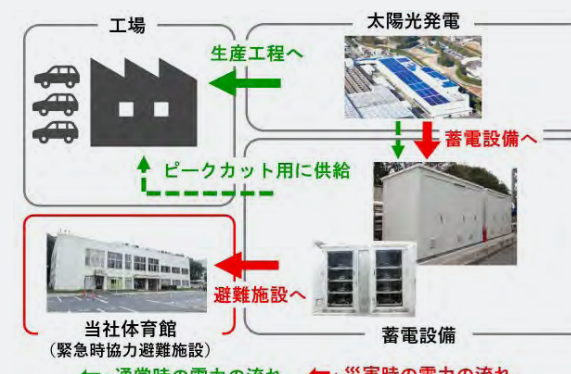
TOPICS

太陽光発電設備と使用済みバッテリーを活用した蓄電システム (岡崎製作所)

岡崎製作所では、発電容量3.3MWの太陽光発電設備と、岡崎製作所で生産した『アウトランダー PHEV』のリユースバッテリーを活用した容量0.6MWhの蓄電システムを導入 (※) しています。

この蓄電システムは、平常時はピークカットに活用されます。また、災害などにより停電が発生した際には、太陽光発電設備で発電した電力を、本蓄電システムを経由して、近隣地域の避難所となる当社の体育館に供給することで、地域の皆様の災害対応への活用も想定しています。2021年度には、災害発生時の運転方法を確認するための動作試験を実施しました。

さらに将来的には、電力の需給調整市場での活用も検討しており、蓄電システムのマルチユースの可能性について検証してまいります。



使用済みバッテリーを活用した蓄電システムのイメージ図

※: 三菱商事および三菱商事エナジーソリューションズが提供するエネルギーソリューションサービスの一環として導入しています。



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

生産工場での取り組み

生産活動におけるCO₂排出量低減のため、プレス、溶接、塗装、組立、パワートレインといった生産技術の領域ごとに、CO₂削減に向けた中長期ロードマップを策定し、将来技術の開発や生産プロセスの改善に取り組んでいます。また、空調・照明といった汎用設備は省エネタイプへの更新を計画的に進めています。

2021年度の取り組みとして、設備面では、空調機器の蒸気レス化、コンプレッサーの更新、切粉洗浄装置の休止など

の施策を実施しました。また、生産現場、生産技術、動力などの関係者が参加した省エネ活動において、塗装・鋳鍛工程などのエネルギーを多く消費する工程における生産設備の立ち上げタイミングや運転条件の見直しによる改善、ボイラーやコンプレッサーなどの動力供給設備の運用の改善、各種モーターやポンプの運転最適化などに取り組んでおり、CO₂排出量低減に高い効果の見込まれる対応から順次実施しています。

オフィスでの取り組み

三菱自動車は、開発や本社などの非生産部門にも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。

2018年度に稼働した開発本館（愛知県岡崎市）や本社オフィス（東京都港区）では、太陽光発電設備の設置やグリーン電力証書システム（※）の活用などを通じて、消費電力の一部を再生可能エネルギーで賄っています。また、すべてのオフィスで、電気設備や空調設備の省エネルギー化によりCO₂排出量を低減しています。

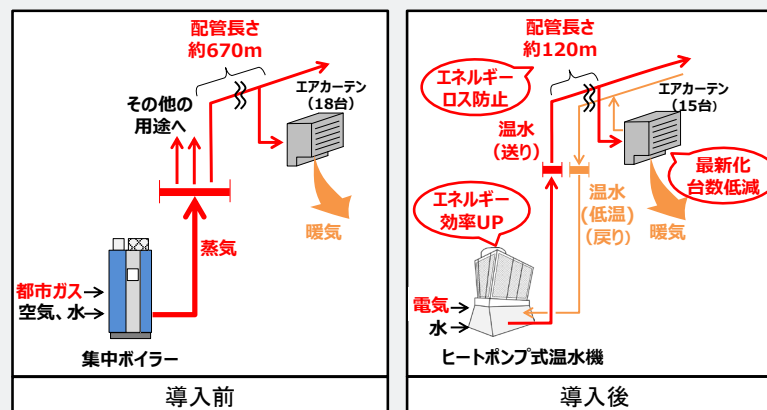
2020年7月からは、開発本館にて在館者1人あたり電力使用量・発電量・他棟との比較・前年同月との比較などをデジタルサイネージで掲出し、社員の省エネ意識向上を図る取り組みを行っています。

TOPICS

ヒートポンプ式温水エアカーテンの導入（岡崎製作所）

蒸気使用量の低減による省エネルギー化を図るため、岡崎製作所にて、ヒートポンプ式温水エアカーテン15台を導入しました。

岡崎製作所では、冬季の冷気の吹込みを防止するため、集中ボイラーで製造した蒸気を熱源としたエアカーテンを工場の開口部に設置していました。そこで、加温のためのエネルギー効率の改善と、配管でのエネルギーロスの防止のため、熱源としてヒートポンプ式の温水機を導入し、配管もエアカーテン専用に変更しました。2021年11月から稼働開始しており、年間約574tのCO₂排出量を削減できました。



ヒートポンプ式温水エアカーテンの導入効果



開発本館のデジタルサイネージ（岡崎）

※グリーン電力証書システム：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力の環境付加価値を、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



ターゲット
● 7.2
● 7.3



ターゲット
● 9.4



ターゲット
● 13.1
● 13.2
● 13.3

販売店での取り組み

三菱自動車は国内の販売店に対し、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、販売店において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。

「エコアクション21」は環境省推奨のガイドラインにもとづく環境経営の認証・登録制度です。「エコアクション21」には下記の3つの特徴があります。

- ・ 中小の事業者でも容易に「環境経営」の仕組みが構築・運用できる
- ・ 二酸化炭素の排出量を把握・管理し、CO₂ゼロにしていく
- ・ 環境法令遵守などのコンプライアンス管理の徹底を図る

「エコアクション21」の詳細は、エコアクション21中央事務局のWEBサイトをご参照ください。

WEB <https://www.ea21.jp/>

エコアクション21取得販売会社一覧 (2022年4月1日時点)

会社名		
北海道三菱自動車販売株式会社	西尾張三菱自動車販売株式会社	九州三菱自動車販売株式会社
青森三菱自動車販売株式会社	富山三菱自動車販売株式会社	大分三菱自動車販売株式会社
山形三菱自動車販売株式会社	富山ダイヤモンドモーターズ株式会社	熊本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	福井三菱自動車販売株式会社	長崎三菱自動車販売株式会社
茨城三菱自動車販売株式会社	金沢三菱自動車販売株式会社	鹿児島三菱自動車販売株式会社
佐原三菱自動車販売株式会社	京都三菱自動車販売株式会社	石川中央三菱自動車販売株式会社
総武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	三重三菱自動車販売株式会社
東海三菱自動車販売株式会社	滋賀三菱自動車販売株式会社	群馬三菱自動車販売株式会社
駿遠三菱自動車販売株式会社	福山三菱自動車販売株式会社	

TOPICS

全国都道府県へ「電動DRIVE STATION」を展開中

三菱自動車は、各都道府県において、災害時の電源活用や環境への貢献など、電動車の魅力を体感できる次世代店舗「電動DRIVE STATION」の展開を進めています。

2021年度は諏訪店（長野県）、浦添店（沖縄県）、岡崎城北店（愛知県）の3店舗がオープンし（オープン順）、全国で92店舗となりました。

今後も全国への「電動DRIVE STATION」の展開を推進し、電動車の意義であるエネルギーソースの多様性と外部給電機能をもたらす災害時の価値をお伝えしていきます。

次世代店舗「電動DRIVE STATION」についての詳細は、WEBサイトをご参照ください。
<https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/pehv/dendo/index.html>



東日本三菱自動車販売株式会社
諏訪店



琉球三菱自動車販売株式会社
浦添店



西日本三菱自動車販売株式会社
岡崎城北店



物流での取り組み

三菱自動車は生産部品や補用品、完成車輸送の際のCO₂排出原単位(kg-CO₂/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。

完成車輸送での経由港の変更をはじめとする輸送距離の短縮や、輸送荷姿や積み合わせ改善による積載率向上、トラック大型化による輸送便数の削減、幹線便の共同輸送、モーダルシフトなどに引き続き取り組んでいます。また、エコ車両の導入やエコドライブの推進等に向け、取引先の輸送協力会社との連携を深め、活動を促進しています。

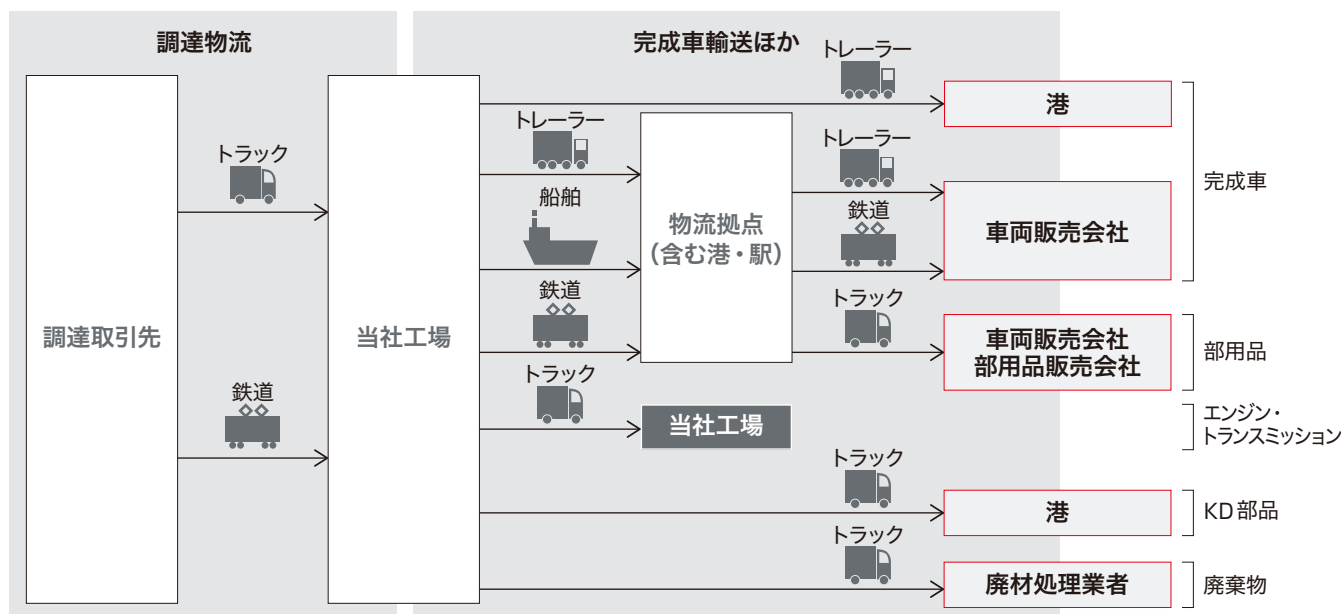
海外関係会社における物流CO₂実績の把握

当社は、海外を含めサプライチェーンを通じたCO₂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。

海外生産工場の三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)ならびに、三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)の実績集計とモニタリングを2018年度に開始し、輸送コンテナ充填率の向上活動や、アライアンスパートナーであるタイ日産自動車との共同輸送等を通じたCO₂排出量の削減活動を行っています。

また、2022年度にモニタリング範囲を三菱・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)、三菱・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド(MMV)にも拡大し、現地での陸送および海上輸送・航空輸送時のCO₂排出量データの収集・実績集計の開始とCO₂削減活動を着実に進めます。

CO₂排出量削減の対象物流経路



タイの完成車輸送

資源循環の取り組み



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●希少金属などの天然資源の枯渇にともなう資源制約による原材料調達コストの増加 ●再生材利用・リサイクルなどの規制強化と対応コストの増加 ●資源循環への対応遅れによる企業イメージの低下 	<ul style="list-style-type: none"> ●枯渇性資源への依存度減少による調達コストの安定化 ●資源効率の向上、廃棄物の再資源化によるコスト削減 ●3R設計とリサイクル技術高度化による競争力の向上 ●使用済みバッテリーの活用機会の拡大 ●循環型社会への貢献PRを通じた企業イメージの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●投入資源の最小化と資源効率の最大化による資源循環型社会の実現への貢献

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●サーキュラー・エコノミーへの転換拡大 ●国内外の廃棄物問題の顕在化（新興国の輸入規制など） ●EUバッテリー指令の強化（再生材使用量の開示など） ●プラスチックによる海洋汚染問題の顕在化 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境配慮要請の高まり ●ESG投資の拡大（投資家による企業活動の転換促進） 	<ul style="list-style-type: none"> ●脱石油資源プラスチック材の採用拡大 ●直接埋立廃棄物ゼロ化（0.5%未満） ●電動車の使用済みバッテリーの再利用

項目	2021年度目標・実績	自己評価
脱石油資源プラスチック材の採用拡大	脱石油由来プラスチック材を適用するターゲット部品の評価完了。ロードマップに沿って2021年度目標を達成	○
2030年度に直接埋立廃棄物ゼロ化（0.5%未満）	国内工場：直接埋立廃棄物ゼロ（0.5%未満）達成 海外工場：環境パフォーマンス管理システムによる廃棄物データの管理運用を開始	○
電動車の使用済みバッテリーの再利用	岡崎製作所に電力貯蔵システム（BESS※1）実証試験の設備を設置し、VPP※2実証試験を実施、電力ピークカットによるメリットを検証し、有効運用方法を確立	○

○：計画通り △：遅れあり

※1：BESS：Battery Energy Storage Systemの略称

※2：VPP：Virtual Power Plantの略称。情報通信技術などにより、分散するエネルギーリソースを統合的に制御し、あたかも一つの発電設備のように機能する仮想発電所

基本的な考え方

人口増加や新興国の経済成長などにより、鉱物や化石燃料をはじめとする資源の消費量が増加しています。

これらを踏まえ、三菱自動車は、より少ない資源を投入し、効率的に利用して、自動車を製造することが自動車の価値向上につながるという考えのもと、資源の有効利用を重要な課題と捉えています。環境計画パッケージでは資源循環を当社が直接的に取り組む環境課題の一つと位置付けており、資源循環型社会の実現への貢献を目指し、投入資源の最小化と資源効率の最大化に向けた取り組みを推進しています。

当社は、国や業界団体が自動車のリサイクルと適正処理を促進するために策定した様々なイニシアティブを受け、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。工場で発生する廃棄物の再資源化、社外排出量の低減を推進しており、国内ではすべての工場で直接埋立廃棄物のゼロ化(0.5%未満)を達成しています。

▶ DATA(P122)：廃棄物発生量、廃棄物の発生・社外への排出状況(当社単体)、原材料使用量

リサイクルに配慮した設計・開発

日本、欧州、中国では、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、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。

販売会社で修理時に生じる廃バンパーを回収・再生して、バッテリートレイ等の外装部品に採用しています。また他の部品に対しても、リサイクル材やバイオマスプラスチックをはじめとする脱石油資源プラスチック材の採用拡大を推進しています。

TOPICS

熱可塑性樹脂の採用

2021年に発売した新型『アウトランダー』(PHEVモデル)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)



外装



内装

使用済自動車のリサイクル促進

三菱自動車は、使用済自動車の廃棄物が環境に与える影響を低減するため、使用済自動車のリサイクルを推進しています。国内やEUなどでは、各国の自動車リサイクル法にもとづいてリサイクルを促進しています。今後、アジアの新興国においても制定の動きがある自動車リサイクル法にも確実に対応していきます。

また、環境ターゲット2030において、取り組むべき事項の一つに電動車の使用済みバッテリーの再利用を掲げており、省資源の観点から、使用済みバッテリーの活用に向け取り組んでいます。

電動車の使用済みバッテリーの再利用

電動車の使用済みバッテリーの中には、他の用途であれば十分に活用できる充電容量を残しているものがあり、省資源の観点から、使用済みバッテリーの有効活用が電動車の課題の一つとなっています。当社では、蓄電用途での活用の可能性を確認するため、岡崎製作所に設置した大規模太陽光発電設備とあわせ、『アウトランダー PHEV』の使用済みバッテリーを活用した蓄電システムを設置し、実証を行っています。

さらに、当社とMIRAI-LABO株式会社は、電動車の使用済みバッテリーを用いた自律型街路灯の開発検討を開始しました。外部からの給電を必要としない自律型のソー

ラー街路灯は、電動車の使用済みバッテリーとリサイクルスチールを使用し、災害時や停電発生時にも消灯することなく街路灯の機能を発揮します。2022年度中に開発を行い、2023年度以降に自治体や企業との実証を通じて提供する予定です。

また、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（PHEV）の使用済み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、使用済みバッテリーの回収体制を構築し運用しています。

国内自動車リサイクル法への対応

国内では、2005年に施行された自動車リサイクル法にもとづき、使用済みとなった自動車のシュレッダーダスト（ASR※1）、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※2）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、2021年度のASR再資源化率は96.5%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。

当社では、日本の自動車リサイクル法に基づき預託された指定3物品（フロンなど、エアバッグなど、ASR）のリサイクル収支余剰金を用い、自動車リサイクルの高度化に向けた支援事業の一環として、2021年8月から以下2つの研究開発を実施しています。

- 1) 自動車のASRから選別回収したPP樹脂（※3）の物性を還元し、脱石油資源プラスチック材として採用拡大するための研究
- 2) 低炭素社会の実現を目指し、駆動用バッテリーの再利用とクローズドループ活用に向けて、短時間かつ高精度のバッテリー劣化診断技術の適用性を検証する研究

当社は一般社団法人日本自動車工業会が構築し、2018年度より運用が開始された一般社団法人自動車再資源化協力機構を窓口とした使用済みリチウムイオンバッテリー（LiB）を適正に処理をするための「LiB共同回収システム」に加入し、効率的な回収に努めています。

※1：ASR：Automobile Shredder Residueの略称。自動車破碎残さのこと

※2：ART：Automobile shredder residue Recycling promotion Teamの略称。日産自動車株式会社、マツダ株式会社、当社など13社で設立した自動車破碎残さリサイクル促進チーム

※3：PP樹脂：ポリプロピレンのこと。炭素と水素からなる重合体（ポリマー）で、汎用樹脂の一種

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

三菱自動車は、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。

※1：使用済自動車に関する欧州議会および閣僚理事会指令

※2：ELV：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（※3）」を利用して、タイムリーに情報を提供しています。

※3：IDIS：International Dismantling Information Systemの略称

EUリサイクル可能率認証指令への対応

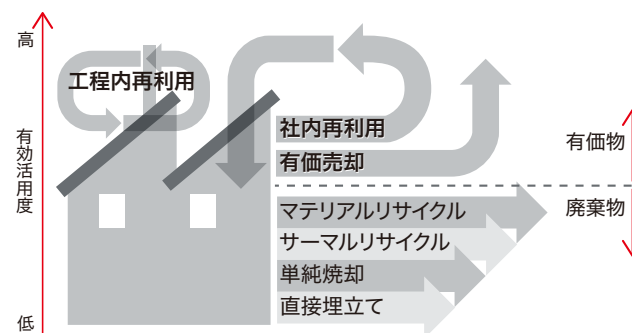
EUでは、リサイクル可能率95%以上を達成することが自動車の型式認証要件となっており、本指令の要求事項に適合させる体制を構築しています。EUで販売する車両は、この体制のもと本指令の要求事項に適合させています。

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

生産活動における排出物の発生抑制と再資源化の取り組み

当社は、環境ターゲット2030で掲げる「直接埋立廃棄物のゼロ化（0.5%未満）」の達成に向け、生産工程の改善などを通じて、生産過程において発生する廃棄物などの発生抑制に取り組んでいます。また、発生した廃棄物などについても、処理コストを抑制しつつ、資源としてより有効活用されるよう、分別方法や処理方法を継続的に改善しています。

資源の有効活用／リサイクルのイメージ



TOPICS

鋳造用溶解炉のクッション材の洗浄工程の廃止による環境負荷低減（水島製作所）

鋳造用溶解炉のクッション材（※4）を、切削工程の金属切粉から板金スクラップに変更することで、切粉の洗浄工程を廃止し、産業廃棄物とCO₂排出量を削減しました。

切粉をクッション材として使用するためには、油分・水分除去のための洗浄工程が必要でした。この工程は、廃液や汚泥などの廃棄物が発生し、蒸気・ヒーターで多くのエネルギーを使用する環境負荷の高い工程でした。

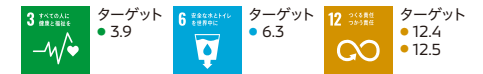
そこで、材料の分別・搬送方法、成分分析プロセスなどを改善することで、板金スクラップを代替品として採用し、切粉の洗浄工程を廃止しました。これにより産業廃棄物を年間約290t削減、CO₂排出量を年間約135t削減することができました。

※4：材料投入時の衝撃から溶解炉を保護するため炉床に敷く少量の材料



鋳造用溶解炉への材料投入の様子

環境汚染の防止



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●人の健康被害の拡大、生態系の損失にともなう規制の強化・拡大による環境負荷物質管理コストの増加 ●大気や水に関する重大な漏出による罰金・制裁金の支払い ●サプライヤーの環境問題発生による操業停止にともなう部品調達の寸断 ●規制への対応遅れによる企業イメージの低下 	<ul style="list-style-type: none"> ●サプライチェーンを含めた管理効率化によるコスト削減 ●サプライチェーンを含めた管理強化による安心・安全な製品の提供と競争力の維持 ●規制よりも厳しい自主基準での管理を通じた企業イメージの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●製品による環境負荷や事業活動にともなう汚染の低減を通じた環境汚染のない社会の実現への貢献

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●各国地域における排ガス規制の強化 ●各国地域における化学物質規制の強化 ●有害廃棄物の輸出入規制の強化 (プラスチック廃棄物) 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境配慮要請の高まり ●ESG投資の拡大 (投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ●製品の環境負荷物質規制の遵守

項目	2021年度目標・実績	自己評価
製品含有環境負荷物質の適切な管理	管理対象物質の適切な管理： GADSL(※) 規制物質の情報入手、管理システムの改修、ELV指令に則して部品の切替・設計変更を実施	○

○：計画通り △：遅れあり

※：GADSL：Global Automotive Declarable Substance List の略称。各国自動車関連メーカーにより結成されたグループの総意で作成された環境負荷物質の情報交換のための物質リスト。

基本的な考え方

自動車という製品は、事業活動や製品の使用により排出される環境汚染物質や化学物質によって、人々の健康や生物多様性に影響を及ぼす可能性があります。

環境計画パッケージでは三菱自動車直接的に取り組む課題の一つと位置付け、環境汚染のない社会の実現への貢献を目指し、製品による環境負荷や事業活動にともなう汚染の低減に取り組んでいます。製品の開発段階では、

排出ガスに含まれる有害な成分の削減や燃費向上に向けた技術および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。



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が、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、走行時の排出ガスが少ない電動車の開発・普及はもとより、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年代に一酸化炭素 (CO)、炭化水素 (HC)、窒素酸化物 (NOx) の排出量が規制されて以来、その後も規制は段階的に強化されています。

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、日本、米国、欧州などの各国で、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)、尿素SCR(選択還元触媒)システム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。

クリーンディーゼルエンジンのシステム

VG(※)ターボチャージャー

タービン側に設置された可変ノズルを開閉制御することで、タービン容量を可変制御でき、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。

※：VG：Variable Geometryの略称。



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を捕集し燃焼させて除去するフィルターで、PMの排出量を大幅に低減します。

このDPFを含んだ「4N14エンジンシステム図」については、P52をご参照ください。





ターゲット
3.9



ターゲット
6.3



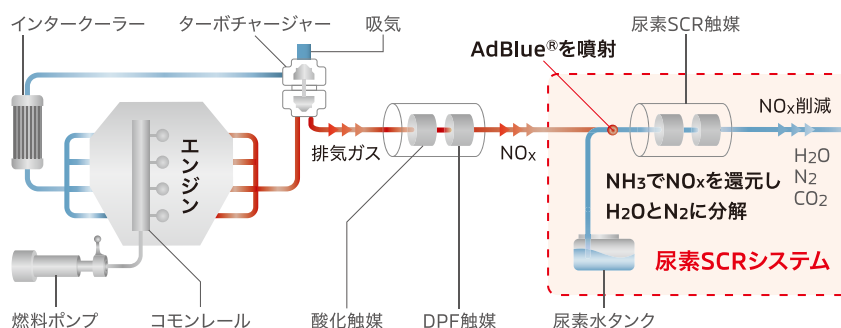
ターゲット
12.4
12.5

尿素SCR(選択還元触媒)システム

尿素水溶液(AdBlue®(※1))を使ってディーゼルエンジンが排出する窒素酸化物(NOx)を大気无害な窒素と水に分解することで浄化します。

※1: ドイツ自動車工業会(VDA)の登録商標

[4N14エンジン システム図]



環境負荷物質の低減

三菱自動車は、一般社団法人日本自動車工業会(自工会)の削減目標および欧州のリサイクル法となる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、ELV指令をはじめ、化学物質に関するREACH規則(※3)、POPs(※4)条約など、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おり、近年は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。

※3: REACH: Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicalsの略称。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

※4: POPs: Persistent Organic Pollutantsの略称。残留性有機汚染物質

▶ DATA(P121): 硫酸酸化物、窒素酸化物、VOC(揮発性有機化合物)、オゾン層破壊物質の排出

TOPICS

北米向け『アウトランダー』2.5L ガソリンエンジン

2021年4月から北米向けに発売した『アウトランダー』は、低燃費を実現しながら、滑らかな走りも俊敏な加速も楽しめる動力性能の直列4気筒 DOHC 2.5L 直噴ガソリンエンジンを搭載しています。



日産とのアライアンスによって新たに開発されたエンジンは、排出ガスレベルLEV III -SULEV30(※2)をクリアし、次のアイテム採用により、出力性能と燃費性能を両立させています。

※2: SULEV: Super Ultra Low-Emission Vehicleの略称。米国加州排出ガス規制における極超低排出ガス車両

1. ミラーポアコーティング

シリンダー壁面に、ミラーポアコーティングによる鏡面仕上げを施し、摩擦損失を低減。

2. 可変タンブルコントロールバルブ

燃焼室に吸入される吸気の流れを最適化する可変タンブルコントロールバルブを採用。筒内流動を高め、急速燃焼を促し、低排出ガス・低燃費を実現しつつ、加速レスポンスも向上。

3. 電動VVT(可変バルブタイミング機構)

最適な吸気バルブタイミングにコントロールでき、応答性にも優れた電動式吸気VVTを採用。また排気側には中間ロック付きVVTを採用し、低排出ガスと低燃費を両立させる最適なバルブタイミングを各々に設定。

4. 可変容量オイルポンプ

可変容量オイルポンプにより、運転状態に合わせて最適な油圧制御が可能となり、摩擦損失が低減し、低燃費に貢献。

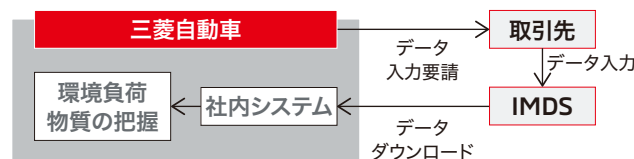


IMDSによる材料データ管理

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のデータは、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三菱自動車・モーターズ (タイランド) ・カンパニー・リミテッド (MMTh) 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・制限の制度である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

三菱自動車は、健康的で安心な車内空間を提供するため、車室内のVOC (Volatile Organic Compounds) を低減しています。

VOCとは、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良が生じる、いわゆるシックハウス症候群の要因とされています。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。

自工会の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) <https://www.jama.or.jp/operation/ecology/voc/index.html>

取り組み状況

当社は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車室内VOC低減に取り組んでいます。

VOC低減策の例

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
オーナメント	内装用高光沢部品の原着化によりVOCを低減
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

大気汚染防止

生産工程からのVOC 排出抑制

当社は、VOC 排出抑制のため、塗装工程への水性3WET 塗装工法 (※) の適用を進めており、国内では水島製作所、岡崎製作所、海外では三菱自動車・モーターズ (タイランド) ・カンパニー・リミテッド (MMTh) の第三塗装ライン、新塗装工場において導入しています。

また、ロボットなどの塗装システムの更新や、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にも取り組み、車体生産時のVOC 排出量を抑制しています。

※：中塗りと上塗りは水性塗料で塗装し、上塗りクリアのみ溶剤を用いる塗装方法

▶ DATA (P121) : VOC (揮発性有機化合物)



新塗装工場 (MMTh)



ターゲット
● 3.9



ターゲット
● 6.3



ターゲット
● 12.4
● 12.5

大気汚染物質の管理

三菱自動車は、生産活動から排出される窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、ばいじんなどの大気汚染物質は、法規制にもとづき排出濃度・排出量を管理しています。

また、NOx・SOx 排出量低減にも取り組んでいます。NOx 排出量の低減には、設備更新時に低NOx ボイラーや低NOxバーナーの導入を行い、SOx 排出量の低減には、ボイラーなどの燃料に硫黄分が少ない灯油または都市ガスを使用しています。

化学物質管理

化学物質の適正管理

当社は化学物質の使用について、「化学物質管理システム」を導入し、化学物質の導入前に、性状および利用計画の内容を精査し、法的要求事項の調査、リスクアセスメント、導入可否の審査、作業教育などを実施するとともに同システムによって最新のSDS (Safety Data Sheet) 情報を一元管理しています。また、PRTR (※1) 対象物質の取扱量も同システムのデータを活用して把握しており、取扱量、排出量などを法的要求事項にもとづいて国に届け出しています。

引き続き、労働安全衛生および環境汚染防止の両面から、化学物質を適正に管理していきます。

※1：PRTR：Pollutant Release and Transfer Registerの略称。化学物質排出移動量届出制度

有害廃棄物の適正管理

当社は、バーゼル条約 (※2) 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、国内の産業廃棄物については、各種法的要求事項にもとづき、適正に運搬・処理を行っています。

※2：一定の廃棄物の国境を越える移動などの規制に関する国際的な枠組み、手続きなどを規定する条約

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。当社はPCBを含有する廃棄物などをPCB廃棄物特別措置法にもとづいて適切に処理を行っています。

水資源の保全



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●水不足・水質汚染による調達不安定化およびコストの増加 ●気候変動にともなう洪水などの被害による操業停止および収益の低下 ●取水制限・排水規制強化による対応コストの増加 	<ul style="list-style-type: none"> ●水資源への依存度減少による水ストレスの影響の軽減 ●水使用量削減、再利用率向上によるコスト削減 	<ul style="list-style-type: none"> ●気候変動・資源採掘・環境汚染が水資源に及ぼす影響（集中豪雨、干ばつ、水質汚染、水不足など）を踏まえ、これらの問題に取り組むことで、水リスクの低下および水資源の保全に寄与する

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●気候変動の進行にともなう極端現象による地球環境の変化および水不足の深刻化 ●新興国での人口増加や都市開発による水質汚染の深刻化 ●プラスチックによる海洋汚染問題の顕在化 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境配慮要請の高まり ●ESG投資の拡大（投資家による企業活動の転換促進） 	<ul style="list-style-type: none"> ●気候変動対策・資源循環・環境汚染防止への取り組みの推進 ●各生産拠点の水リスクを踏まえた水使用量の管理および排水水質のモニタリング

項目	2021年度目標・実績	自己評価
各拠点の水リスクを踏まえた管理の実施	水島製作所でのし尿・生活系排水処理施設の完成 三菱・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）での排水リサイクルプラント稼働開始	○

○：計画通り △：遅れあり

基本的な考え方

人口の増加や、気候変動による自然環境の変化により、特定地域における水需給の逼迫が予想されており、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、自動車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。水リスクの高い地域では、事業活動への影響や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。

各事業所では、排水水質などの各種法的要求事項を遵守するとともに、水資源管理に関する各国・地域の情勢などを踏まえて、取水量の低減・水リサイクル技術の導入などに取り組んでいます。

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
京都製作所 京都工場（京都府京都市）	琵琶湖	下水道
京都製作所 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
パジェロ製造株式会社（岐阜県坂祝町）	木曾川	木曾川
三菱・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）	ノンブライ貯水池など	下水道
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の予備洗浄への再利用や、冷却水や温調用水の循環利用などにより、取水量の低減に努めています。

岡崎製作所およびMMKIでは、雨水貯留タンクを設置し、雨水の再利用も行っています。

また、岡崎製作所では地下水をろ過する設備を設置しており、災害発生などによる断水時には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。

▶ DATA (P122) : 取水量



雨水貯留タンク（岡崎製作所）



地下水膜ろ過設備（岡崎製作所）

排水の再利用

三菱自動車グループでは、各事業所の所在地の水資源管理に関する情勢などを踏まえて、排水リサイクル技術を導入しています。

三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI) では、工場設立時に排水リサイクルプラントを導入しており、2021年度における排水の再利用率は58%でした。

また、三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド (MMTh) でも、新塗装工場の稼働開始に合わせ、2022年1月より排水リサイクルプラントが稼働を開始しました。MMKIでの実績をもとに、このプラントではさらに高い再利用率を目指しています。

▶ DATA(P122) : 排水量



排水リサイクルプラント (MMTh)

水質汚濁の防止

当社は製作所周辺の水域の水質汚濁防止のため、法的要求事項にもとづいた排水水質の測定・管理に加え、地下水の水質や土壌汚染の調査・確認を定期的に行い、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。また、雨天時などに水質異常を速やかに検知するため、工場から公共水域への放水口手前に、油膜検知器(※1)を設置し常時監視しています。事故などが発生した場合は、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ます。

また、水島製作所では、老朽化した排水処理関連施設の更新を進めており、2021年度には事務所などから発生する生活系排水の処理施設の更新工事が完了し稼働を開始しました。

※1：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



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 (岡崎製作所)

TOPICS

し尿・生活系排水処理施設の更新 (水島製作所)

水島製作所では、老朽化した排水処理関連施設の更新を段階的に進めています。2021年度には、第一段階として、し尿・生活系排水処理施設が完成し、2022年7月から運転を開始しました。

この施設では、水島製作所内の浄化槽、食堂、手洗い場などからのし尿・生活系の排水をまとめて処理しています。今回の更新では膜分離式の処理システム(※2)を導入し、汚濁成分の最大値を10分の1以下に抑え、処理水質を安定化しています。

2022年度末の完工に向け、引き続き、産業系排水の一次処理施設や汚泥脱水装置の更新、集中監視制御システムの導入など、関連する工事を進めていきます。

※2：微少な孔を有する膜で排水をろ過し汚濁物質を除去する装置。



し尿・生活系排水処理施設 (水島製作所)

生物多様性の保全



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●生態系の損失に起因した環境変化による資源の調達不安定化および調達コストの増加 ●事業での土地利用に起因した生態系の損失による企業イメージ低下 	<ul style="list-style-type: none"> ●資源の調達不安定化および調達コスト増加の回避 ●事業での土地利用に起因した生態系への影響の緩和・回復による企業イメージ低下の回避 	<ul style="list-style-type: none"> ●気候変動・資源採掘・環境汚染が生態系に及ぼす影響（種の絶滅や生息・生育域の移動、減少、消滅など）を踏まえ、これらの問題に取り組むことで、生態系損失の低減にも寄与していく ●地域の生物多様性と調和した保全施策の実施

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●IPBES (※1) により、2019年5月に公表された評価報告書にともなう国際的な保全強化 ●2022年に開催予定の生物多様性条約第15回締約国会議における「ポスト2020生物多様性枠組み」の採択に向けた検討 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境配慮要請の高まり ●ESG投資の拡大（投資家による企業活動の転換促進） 	<ul style="list-style-type: none"> ●気候変動対策・資源循環・環境汚染防止への取り組みの推進 ●地域に根ざした環境課題への取り組みの推進

項目	2021年度目標・実績	自己評価
国内拠点の生態系調査を生かした保全活動の推進	国内拠点での在来生物の育成・保護： 京都工場でのピオトープ (※2) の維持管理および希少水生植物の育成 滋賀工場での湿地保全および希少植物サギソウの育成 国内外での植林・育林活動の実施： バジェロの森 (山梨県) での植林・育林活動の実施 タイでの植林プロジェクト実施	○

○：計画通り △：遅れあり

※1：IPBES：生物多様性および生態系サービスに関する政府間科学政策プラットフォーム

※2：ピオトープ：生物が自然な状態で生息している空間



基本的な考え方

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。また、気候変動による地球環境の変化は、生態系に直接的かつ大きな影響を及ぼすとされています。当社は人類が生物多様性による恩恵を持続的に受けられるよう、気候変動対策をはじめとする取り組みを推進し、生態系を守っていくことが、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、生態系調査を行いました。

また、首都圏の水源を守るとともに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。

さらに、海外の関係会社でも保全活動を推進しています。

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。

国内拠点の生態系調査を生かした 保全活動の推進

国内事業所における生態系調査

自動車の生産には大規模な工場を必要とします。当社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むうえで重要と考えます。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実施しました。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。

生態系調査 実施拠点

実施年度	拠点
2013	京都製作所 滋賀工場
2015	岡崎製作所
2017	水島製作所／京都製作所 滋賀工場(※)
2018	十勝研究所
2019	京都製作所 京都工場
2021	京都製作所 京都工場(※)

※：施策による保全効果を確認するためモニタリング調査を実施



京都製作所 京都工場 地域と連携した希少植物の育成

京都工場はかつて地域に見られた植物や昆虫が局所的に生き残っている場所（レフュージア）になっており、地域の生物多様性を保全するうえで重要な環境であることが生態系調査の結果からわかりました。そこで、トンボなどの昆虫が生息しやすい環境を整えるため、構内の緑地「憩いの広場」にビオトープをつくり、広場にある池で希少水生植物のオニバスやミズアオイなどを育成しています。池は水流がほとんど無いため、定期的には人の手を加え水質を保つ必要があります。2022年3月、池の生態系を守るため、社員が参加し、池の水を抜いて清掃する「かいぼり」を実施しました。

さらに、かいぼりに合わせて、生物モニタリング調査を行ったところ、新たな種として「コカゲロウ科（カゲロウの仲間）」と「クロスジギンヤンマ（トンボの一種）」が確認されました。これらの種は、ビオトープに水生植物を植栽した結果、池を利用するようになった可能性があると考えています。



憩いの広場の池



かいぼりをする社員



コカゲロウ科の幼虫



クロスジギンヤンマの幼虫

希少水生植物の苗は、京都市南部クリーンセンター内の環境学習施設「さすてな京都」から株分けされたものです。池で順調に生育したミズアオイの種子を採取し、2021年11月に、その一部を「さすてな京都」に里帰りさせました。里帰りした種子は、「さすてな京都」から希少水生植物の育成・繁殖に協力する京都市内の企業や学校などへ提供される予定です。



ミズアオイ(左)と採取した種子(右)

京都製作所 滋賀工場 サギソウが咲く湿地の保全

工場内にある湿地の保全を通じて、希少植物であるサギソウの保護に努めています。メリケンカルカヤなどの外来草本を社員が定期的に駆除し、湿地の環境を維持することにより、毎年夏にサギソウが清楚な花を咲かせます。



社員による外来草本の駆除



サギソウの開花

海外における保全活動

三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)と非営利団体(NPO)「三菱・モーターズ・タイランド・ファンデーション(MMTF)」は、タイ王室森林局およびタイ国家温室効果ガス管理機構と共同で森林の再生活動『MMTh60周年記念60ライ森林再生プロジェクト』を行っています。2021年度は東部チョンブリ県とサケーオ県にある森林60ライ(約9.6ヘクタール)の森林エリアに12,000本の植林を行いました。2022年度は、ナコーンラーチャーシーマー県で40ライ(6.4ヘクタール)に植林します。今後もMMTh社員と地域社会が一体となって森林の再生活動を行い、地域の環境保全に対する意識の醸成に努めます。

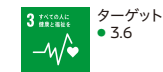


タイでの植林の様子(チョンブリ県)

社会 Social

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	62	労働安全衛生の推進	86
基本的な考え方.....	62	基本的な考え方、マネジメント体制、安全な職場づくりの取り組み.....	87
マネジメント体制、安全技術の開発.....	63	新型コロナウイルス感染症への対応.....	88
交通安全の教育・普及.....	65	労使関係.....	89
製品品質、セールス・サービス品質の向上	66	人権の尊重	90
基本的な考え方・品質方針.....	67	基本的な考え方・人権方針.....	90
製品品質の向上、お客様視点にもとづいた車両品質評価と保証、感性品質の向上、		マネジメント体制、人権デュー・ディリジェンス.....	91
セールス品質の向上.....	68	人権方針の遵守.....	92
サービス品質の向上、お客様の声の活用.....	69	救済へのアクセス.....	93
マネジメント体制.....	71	持続可能なサプライチェーンの実現	94
事業を通じた地域経済への貢献	73	基本的な考え方.....	94
基本的な考え方、マネジメント体制、雇用、人材育成、投資.....	74	マネジメント体制、サプライヤー CSR ガイドライン.....	95
技術移転、輸出、環境・社会貢献.....	75	サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成に向けた取り組み、	
新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)	76	グリーン調達ガイドライン.....	96
基本的な考え方、柔軟な働き方に向けた取り組み、エンゲージメントサーベイの実施.....	77	取引先の品質向上に向けた協力活動、現地調達の推進、	
ダイバーシティの推進、女性社員の活躍推進.....	78	サプライチェーンにおける事業継続計画 (BCP) の取り組み、社外イニシアティブへの参画.....	97
ワーク・ライフ・バランスの推進.....	79	社会貢献活動の推進	98
シニア人材の雇用、障がい者の雇用促進、グローバル対応.....	80	基本的な考え方・方針.....	98
LGBTQ に対する理解の促進、社外イニシアティブへの参画.....	81	地域社会.....	99
人材育成の強化	82	交通安全、環境.....	100
基本的な考え方.....	82	人、「三菱自動車 STEP 募金」および「マッチングギフト」の実施.....	101
マネジメント体制、研修および教育.....	83	被災地支援、新型コロナウイルス感染症対策支援.....	102
キャリア形成と評価.....	84		
公正な給与体系.....	85		

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢化にともなう重大事故の増加 ●新興国の自動車保有急増による事故の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ●先進技術投入によるブランド確保と販売拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ●三菱自動車らしさ：環境×安全・安心・快適

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●交通事故関連法規や規制、政府安全目標の強化 ●NCAPなどの情報公開試験評価基準の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ●お客様：予防安全技術への期待増 ●地域社会：すべての人へ安全な移動手段の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境をリードし、安全・安心・快適な移動手段をお客様に提供

項目	2021年度目標・実績	自己評価
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	先進安全技術の導入拡大	○

○：計画通り △：遅れあり

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」をサステナビリティ活動におけるマテリアリティ（重要課題）として特定しています。

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（※）。特に、新興国ではクルマの保有台数増加にともない、交通事故の死者数が増加傾向にあります。交通事故の削減はグローバルに喫緊の課題であり、持続可能な開発目標（SDGs）のターゲット3.6については、

2020年に開催された第74回国連総会で新たに、2021年から2030年までの10年間で世界の道路交通事故による死傷者を半減させることが採択されました。

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・普及と、交通安全教育の2つの側面から取り組みを進めています。

※：2018年 世界保健機関（WHO）調査より

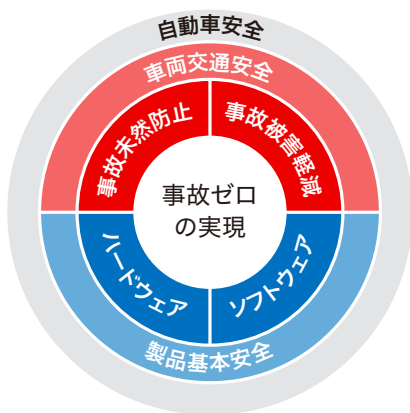


マネジメント体制

製品開発においては、安全理念にもとづき、製品安全委員会にて安全開発指針・戦略と共に、安全技術の考え方として自動車安全フレームワークを策定しました。ここでは、①交通事故を未然に防止する技術（予防安全）、②交通事故による被害を軽減する技術（衝突安全）、③工業製品としてハードウェア、ソフトウェア両面から想定される危険の回避（製品基本安全）の3点を軸として取り組んでいます。

また、技術開発従事者に対して安全理念および自動車安全フレームワークを教育を通じて浸透させ、マネジメント体制強化を図っています。

自動車安全フレームワーク



安全技術の開発

様々な安全技術を製品に反映することによって、お客様に、安全、安心かつ快適な運転をして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

交通事故を無くすために、事故を未然に防止することを目指し、各種予防安全技術の開発・搭載を推進しています。

e-Assist(イーアシスト)

電波レーダーやカメラなどを利用して、事故の危険を検知し、被害を予防・回避・軽減できるようアシストする技術です。

予防安全機能の例

機能名	概要
衝突被害軽減ブレーキシステム	前方の車両や歩行者を検知。衝突の可能性がある場合は、警報やブレーキ制御を自動的に作動させ、衝突回避または衝突被害の軽減をアシストします。
前方衝突予測警報	2台前を走る車両をモニター。自車からは見えにくい前方の状況変化を検知し、ドライバーに警報と表示で注意を促します。
車線逸脱警報システム&車線逸脱防止支援機能	前方の車線位置を認識し、車線をはみ出す可能性がある場合、ドライバーに警報と表示で注意を促します。また、車線逸脱防止支援機能は、ブレーキを短時間制御し、車線のはみ出しを回避するようアシストします。
レーダークルーズコントロールシステム	先行車の加速・減速・停止に追従走行。設定した車間距離を保つアシストをし、ドライバーの負担を軽減します。
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加速を抑制します。
オートマチックハイビーム	対向車または先行車の有無や道路周辺の明るさを検知し、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、夜間の安全走行をアシストします。

“人を守る”ボディ構造

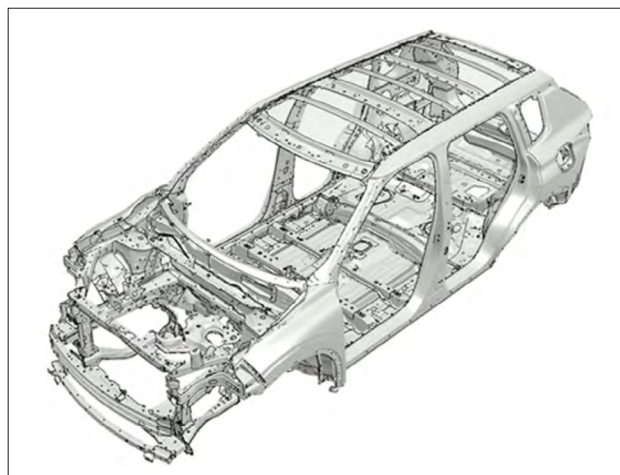
万一の衝突の際には、乗員が受ける衝撃を緩和し、かつ十分な空間が確保できる車体構造が重要です。三菱自動車では、衝突安全強化ボディ「RISE(ライズ)」(※1)を採用し、前面、側面、後面の全方位での衝突安全性能を向上させています。

例えば、2021年4月に北米向けに販売を開始した新型『アウトランダー』(ガソリンモデル)、および同年12月に日本向けに販売を開始した新型『アウトランダー』(PHEVモデル)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、従来から採用している高張力鋼板に加え、ホットスタンプ式超高張力鋼板も採用することにより、乗員の安全性と軽量化を両立させています。

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、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。

※1：RISE：Reinforced Impact Safety Evolutionの略称。



新型『アウトランダー』(PHEVモデル)に採用したRISEボディ

工業製品として想定される危険の回避

ハードウェア面の取り組みとして、難燃性の材料の使用や高電圧部の隔離など、安全・安心のための技術を採用しています。

また、ソフトウェア面の取り組みとして、クルマに搭載されている電子機器へのサイバー攻撃に対するリスクを低減するため、車両ネットワークにファイアーウォールや暗号化通信などを採用しています。

主な外部安全評価結果

()：最高ランク獲得車種数/評価を受けた車種数

地域	外部評価	レーティング	車種	
日本	JNCAP(※2)	5☆	アウトランダー(PHEVモデル)	(1/3)
豪州	ANCAP(※2)	5☆	エクリプス クロス(PHEVモデル)、 アウトランダー(ガソリンモデル)、 アウトランダー(PHEVモデル)	(3/4)
米国	IIHS(※3)	2022 Top Safety Pick+	アウトランダー(ガソリンモデル)	(1/6)

期間：2021/5～2022/6

※2：NCAP：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

※3：IIHS：Insurance Institute for Highway Safetyの略称。



ターゲット
3.6

「サポカー」対象車の拡大

セーフティ・サポートカー（以下、サポカー）は安全運転をサポートする先進技術を搭載したクルマです。高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、日本が官民一体で推進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。三菱自動車は、サポカーのラインアップを拡大しています。

対象車種（2022年6月現在）

サポカー Sワイド対象車種	
アウトランダー(PHEVモデル) RVR	
エクリプス クロス (ガソリンモデル)	
エクリプス クロス (PHEVモデル)	
デリカD:5	デリカD:5 URBAN GEAR
eKクロス EV	eKクロス
eKワゴン	
eKクロス スペース	eKスペース
デリカD:2	デリカD:2 カスタム
ミラージュ	タウンボックス
ミニキャブ バン	ミニキャブトラック

加えて、国土交通省の「先進安全技術の性能評価認定制度」において、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置、後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置が一定の性能を有していると認定を受けました。

認定車種（2022年6月現在）

(対車両) 衝突被害軽減ブレーキ (対歩行者) 衝突被害軽減ブレーキ	
アウトランダー(PHEVモデル)	
エクリプス クロス (PHEVモデル)	
エクリプス クロス (ガソリンモデル)	
デリカD:5	
eKクロスEV	eKクロス
eKワゴン	
eKクロス スペース	eKスペース
デリカD:2	タウンボックス
ミニキャブ バン	ミニキャブトラック

ペダル踏み間違い急発進抑制装置	
アウトランダー(PHEVモデル) RVR	
エクリプス クロス (ガソリンモデル)	
エクリプス クロス (PHEVモデル)	
デリカD:5	ミラージュ
eKクロス EV	eKクロス
eKワゴン	
eKクロス スペース	eKスペース
デリカD:2	タウンボックス
ミニキャブ バン	ミニキャブトラック

後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置 取り付け可能車種	
eKワゴン('13年~'19年)	eKカスタム('13年~'19年)
eKスペース('14年~'20年)	eKスペースカスタム('14年~'20年)
ミラージュ('12年6月~)	デリカD:5('07年1月~)

交通安全の教育・普及

当社では、交通事故削減を目的に、交通安全の教育・啓発を通じて社会全体の安全意識を高めること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。



「意外と知らないクルマの安全ガイド」

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

製品品質、セールス・サービス品質の向上

マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	●製品・サービス品質に起因した品質問題の発生	●高品質な製品とサービスの提供によるロイヤリティの向上および新規顧客の獲得	●品質方針(※1)

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●車両の高機能化(電動化/知能化)にともなう顧客ニーズの多様化 ●車両のオフボード機能(コネクティッド/スマホ連携)の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ●[お客様視点]商品および三菱自動車とのあらゆるタッチポイントでの品質に関わる満足の実感 ●[ビジネス視点]品質面で信頼を損なわないためのマネジメントの維持・強化 	●品質MTPで「ASEAN5」(タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシア)をコアマーケットとしトップレベルのお客様評価を獲得

項目	2021年度目標・実績	自己評価
製品品質の向上	新車販売後3カ月間の不具合指摘率：低減目標を達成	○
セールス品質の向上	SSI(セールス満足度)がASEAN5において5カ国中3カ国が目標(業界調査3位以内)を達成(※2)	△
サービス品質の向上	CSI(サービス満足度)がASEAN5において5カ国中2カ国が目標(業界調査3位以内)を達成(※2)	△

○：計画通り △：遅れあり

※1：本文P67をご覧ください

※2：2021年度に業界調査の実施がない国に関しては自社調査で目標を設定(インドネシア、フィリピン、マレーシア)

基本的な考え方・品質方針

三菱自動車は、2019年4月に改定した品質方針にもとづき、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つのカテゴリー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良さ、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。

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をすること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。

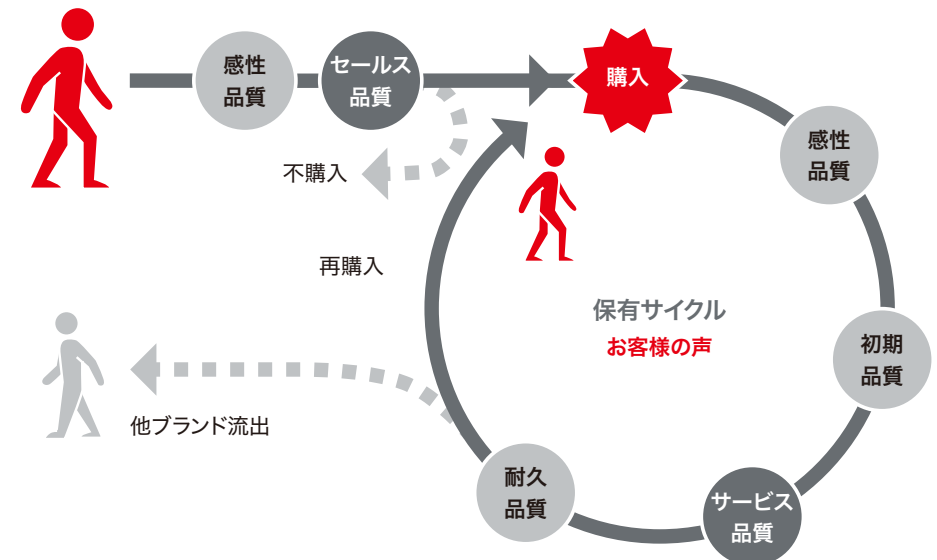
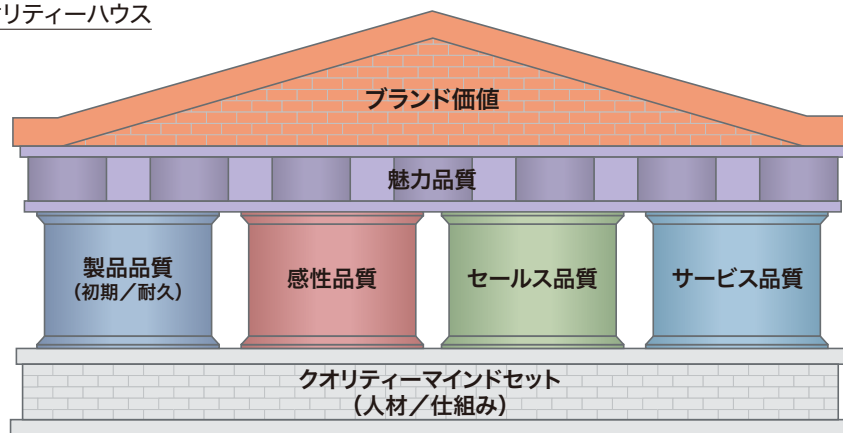
品質方針

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めます。
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。

ブランド価値を支える4つの品質

クオリティハウス



製品品質の向上

お客様満足度の向上には、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不可欠です。

三菱自動車は販売した車種に関して、販売から3カ月および12カ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。品質部門は開発部門および生産部門と連携し、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。

また、新型車に関しては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。

さらに、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。

お客様視点にもとづいた車両品質評価と保証

当社では、開発中の試作車や品質確認車、お客様に販売する生産車に対し、AVES(※)というお客様視点の品質評価システムを用いて漏れなく品質の評価を実施しています。

評価は、内外装の外観などの静的評価と、実際に走行させて確認する動的評価で構成しており、動的評価では、ノイズ、振動、操縦安定性や各種車載機能の動作などをチェッ

クしています。評価は、AVES評価員と呼ばれる社内資格を有した専門家がお客様視点で実施しており、目標とした品質基準が達成されているかを確認しています。

AVESは、新型車の生産や出荷開始の判断や、生産車の継続的な品質保証に重要な役割を果たしており、お客様視点での評価を徹底して実施しています。

※：AVES：Alliance Vehicle Evaluation Standardの略称。お客様の目線で設定した300以上の項目を評価するために認定資格を有した評価員によって実施する、ルノー・日産・三菱アライアンス共通の品質評価システム

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を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。

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。三菱自動車は、販売会社に対し製品情報を日々提供するとともに、各国販売会社とオンラインで定期的に会議を開催し、市場情報や商品要望をヒアリングするなど現地のお客様の声の把握に努めています。

各国・地域の販売会社では販売プロセスのデジタル化に取り組み、オンライン商談・販売やスマートフォンアプリの導入など、お客様により一層ご満足いただけるよう国・地域ごとに工夫を凝らしています。販売員の教育面では、コロナ禍に対応し、インターネットを活用したトレーニングを実施しています。また、当社は販売会社のセールス品質向上活動の好事例を各国・地域に配信するなど、販売会社のお客様満足度を向上させる取り組みをサポートしています。

製品・サービスへの適正な表示

各国・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

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「良質なサービスの品質」をお客様へ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、現場における対応力（コミュニケーションスキルや技術力）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

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、各資格保持者に対して適切な教育を実施することで現場対応力のステップアップを後押ししています。また、コロナ禍により集合教育の開催が難しくなっている現状において、教育が途切れないようにインターネットを活用したeラーニングやオンラインによる講習の充実に取り組んでいます。

さらに、全国に7拠点あるテクニカルセンターでは、技術連絡会・勉強会の開催や、当社技術スタッフが販売会社を訪問し、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。

海外におけるサービス技術の継承

全世界のお客様への均一なサービス提供のために、世界統一の基準で整備士の教育、資格認定を行うプログラムを導入し、サービスの向上に努めています。

また、国内同様、コロナ禍でも教育が途切れないようにインターネットを活用したトレーニングにも取り組んでいます。さらに、全世界を担当している当社技術スタッフが、高難度修理などの販売会社のサポートも行っています。

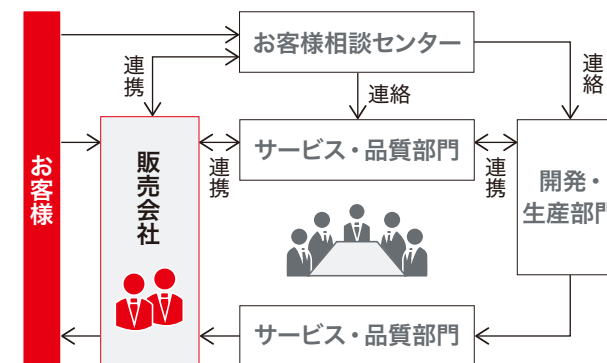
お客様の声の活用

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、お客様に豊かな体験を提供し、カー・ライフにご満足いただくことが当社グループの使命です。そのため、国内外の販売会社やお客様相談センターに寄せられた貴重なお客様の声を収集・分析し、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真摯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についてお客様から具体的に聞き取りを行っています。販売会社から当社に提供されるこれらの情報は、品質部門が中心となって関連部門と共有する体制としています。

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）や修理の実績について、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。



お客様相談センターの取り組み

三菱自動車の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。

また、当社のお客様相談センターの業務を外部委託に依存せず、社員が直接お客様とコミュニケーションを取ること、高い対応品質を維持しつつ、社内各部門とのスムーズな連携により的確にお客様の声を製品やサービスの改善につなげています。

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伝え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お知らせし、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、当社ウェブサイト情報を掲載しています。

リコール情報の詳細は、以下をご参照ください。

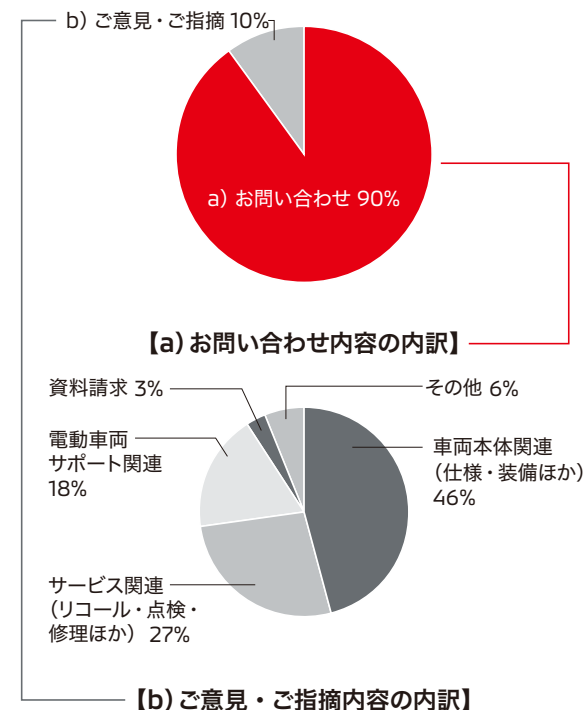
〔WEB〕 <http://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/recall/>

国内のリコール・改善対策・サービスキャンペーン実施件数および対象台数

	件数	台数
2017年度	27件	約62.9万台
2018年度	13件	約29.8万台
2019年度	15件	約59.0万台
2020年度	19件	約65.5万台
2021年度	13件	約49.2万台

2021年度お客様相談センター受け付け状況

【ご相談件数(約32,000件)】



マネジメント体制

三菱自動車では「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うえ、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。

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。

会議体名	開催頻度	議長	構成メンバー	目的
品質戦略委員会 (QSC) (※1)	四半期毎	TCS(※2) 本部長	開発担当役員、生産担当役員、販売・サービス・製品品質に関連する各本部長	販売・サービス・製品の各品質領域に係る戦略的な事項を討議、決定する。
マネジメント品質委員会 (QMC) (※3)	四半期毎	QMSトップマネジメント (※4)	部門の長 (本部長/所長) および直属部署を所管する責任者	全社的マネジメント品質向上に係るベストプラクティスの共有、および外部審査の対応要領、是正を要する事項の報告ならびに水平展開を行う。
品質管理会議 (QMM) (※5)	毎月	TCS本部長	製品品質に関連する各本部長、統括専門職 (課長クラス以上) の品質担当者	製品品質目標に対する進捗状況を確認し、改善施策の検討・有効性を協議する。障害があれば解決を図る場とする。

※1：QSC：Quality Strategy Committeeの略称

※2：TCS：Total Customer Satisfactionの略称

※3：QMC：Quality of Management Committeeの略称

※4：執行役社長、もしくは執行役社長から指名された役員

※5：QMM：Quality Management Meetingの略称

QMS(※6) (ISO9001) の取り組み

「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」を実現するためには、全社的なマネジメント品質の継続改善が必須と考えています。したがって、製品品質およびセールス・サービス品質に直接たずさわる部門に限定することなく、全社的にマネジメント品質の改善に取り組み、ISO9001の認証は全部門を対象に取得しています。

マネジメント品質の継続改善とは以下を実践することを意味します。

- ① 目標を定量化した年度計画の作成と実行
- ② 上期/通期のマネジメントレビューで進捗を確認
- ③ 内部監査による改善の機会を共有
- ④ 認証機関による審査 (維持、更新)

また、海外生産拠点においても、同様にISO9001の認証を取得し、世界各地で生産・販売される当社の製品がお客様の期待を上回る製品品質、およびセールス・サービス品質となるよう、取り組みを継続しています。

※6：QMS：Quality Management Systemの略称

品質マインドの醸成

三菱自動車の従業員一人ひとりが自身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げるための活動の一環として、2014年度から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年度からは海外事業所ミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）にも展開しており、今後も拡大していくことを計画しています。

新型コロナウイルス感染症による制約の中、2021年度も専用ウェブサイトを開設し、オンラインで継続開催しました。

品質フォーラム参加者

	国内開催	海外開催 (タイ、インドネシア)
2017年度	2,810人	—
2018年度	4,550人	1,880人
2019年度	6,200人	800人（※1）
2020年度	6,200人（※2）	2,310人（※2）
2021年度	6,000人（※2）	2,850人（※2）

※1：新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、インドネシアのみ開催

※2：新型コロナウイルス感染防止対策のため、オンライン開催

お客様ニーズ把握のために

当社では、社員一人ひとりが実際の「お客様の声」を聞くことで、お客様のニーズを考える機会とすることを目的に、「お客様の声講座」と称する啓発活動を推進しています。

新入社員、キャリア入社社員に対しては、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。

あわせて、社員向けのイントラネットに「お客様の声講座」動画サイトを開設・定期的に更新し、在宅勤務時や業務のすきま時間などを利用して、いつでも視聴できる体制を整えています。

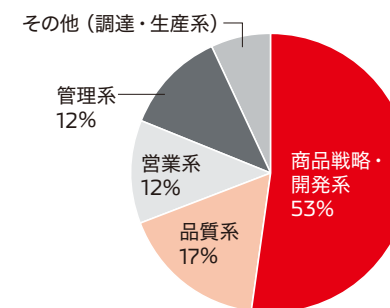
消費者志向の向上のために

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、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希望する社員を支援しています。

2022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12番目、自動車メーカーとしては2番目の多さとなっています（※3）。また、有資格社員の約7割がものづくり・品質に関わる部門に在籍しており、当社のお客様視点でのクルマづくりにその幅広い知識・感性を生かしています。

※3：一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



事業を通じた地域経済への貢献



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> 世界的にアセアン地域への投資が進み、労働力不足や人件費上昇への懸念 経済発展による域内・所得格差の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 人材の育成による経営基盤の強化 継続した設備投資による労働環境の改善、生産性向上・効率化 	<ul style="list-style-type: none"> 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

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> アセアン地域における <ul style="list-style-type: none"> -カーボンニュートラル社会への取り組みを推進 -マルチFTA(自由貿易協定)網の拡大による輸出入の円滑化 	<ul style="list-style-type: none"> 雇用、人材育成、投資、技術移転、輸出、環境、社会貢献による地域の発展 	<ul style="list-style-type: none"> すべてのステークホルダー・社会への貢献を重視した事業展開 アセアン地域を事業中核地域として経営資源を集中

項目	2021年度目標・実績	自己評価
雇用	現地雇用の持続的な創出： タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムで、現地従業員計1万2千人（非正規雇用含む）を雇用	—
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〉ディーラースタッフ向け営業・サービス研修／現地社員向け業務レベル強化セミナー／技術向上に向け「ものづくり教育」研修	○
投資	地域経済の成長を支える設備投資の継続実施： 〈主な投資計画〉タイ塗装工場新設／ベトナム新工場検討	○
技術移転	現地生産の継続による地域の製造業の高度化支援： 〈主なプロジェクト〉タイに新塗装工場を新設し量産稼働開始／タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムで、職業訓練校や技術系大学に奨学金付与、実習車両提供、オンライン授業を実施	○
輸出	輸出による外貨獲得を通じた地域経済の成長支援： 〈輸出台数〉タイ31.9万台、インドネシア4.2万台	—
環境・社会貢献	当社独自技術・サービスを生かした地域社会問題の解決支援： <ul style="list-style-type: none"> ・タイとインドネシアにおいて、物流会社、国営郵便等との軽商用EV実証実験開始 ・タイで太陽光発電設備を病院に設置する環境貢献プロジェクト開始 ・インドネシアで太陽光パネルで発電した電力を電動車に蓄電するV2H(Vehicle to Home)システム「電動Drive House」を販売会社本社に設置 ・インドネシアで、『アウトランダー PHEV』をコロナワクチン輸送支援に3台寄贈 	—

○：計画通り △：遅れあり —：実績の確認のみ



基本的な考え方

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。

長年にわたり事業活動を行っている地域の社会課題の解決に積極的に取り組み、共に成長を目指すことは、地域の活性化、市場の育成、消費者ニーズの把握、当社ブランド力の強化などにつながり、「地域の発展」と「当社の発展」を同時に実現できると考えています。現在の中期経営計画「Small but Beautiful」では、アセアンを事業中核地域として経営資源を集中投入し、お客様に選ばれる製品を提供することで更なる成長を目指しています。また、マテリアリティ「事業を通じた地域経済への貢献」では、アセアン地域における事業の発展を通じ、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すことを目標として取り組んでいます。（※1）

加えて、アセアン地域固有の社会ニーズに応える形で、環境と社会貢献の分野でも当社独自の技術・サービスを生かして取り組んでいます。（※2）

※1：「マテリアリティの特定」の詳細は、P15をご参照ください。

※2：具体的な事例は、P74-75をご参照ください。

マネジメント体制

アセアン地域でのマテリアリティへの取り組みは、現地子会社が活動計画の策定および遂行を担い、管理監督機能を果たす当社の営業部門が責任部門として取り組みを推進しています。生産拠点を持つタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムの4カ国については、半年に一度、現地子会社に取り組みの進捗や実績を確認し、サステナビリティ委員会を通じて経営層に報告を行っています。

雇用

新型コロナウイルス感染症拡大の影響による市場低迷からの経済再生、発展を目指すアセアン地域において、地域の雇用を継続して創出することは当社の使命と考えています。生産拠点のあるタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム4カ国における2021年度従業員数は約1万2千人であり、2022年度も事業計画に沿って現地雇用を持続的に創出します。

人材育成

産業の高度化を目指すアセアン地域において、当社での自動車製造や販売・サービスなどの就業経験を通じ、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産業人材への成長支援を行っています。2021年度は、新型コロナウイルス感染対策を徹底しつつ、オンラインを活用するなど各国それぞれの状況に応じた研修やOJT教育を提供しました。

- ・タイでは営業・サービス研修を約4万人の従業員とディーラースタッフにオンラインで実施しました。
- ・インドネシアでは現地社員にそれぞれの職務レベルに合わせた業務スキルを強化する研修をオンラインで実施しました。
- ・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」研修を約150人の社員が受講し、専門性を高めています。

2022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工場の設備投資を継続的に実施しています。海外最大の生産拠点であるタイでは、2021年度に新塗装工場が開所しました。太陽光発電設備の設置など、環境負荷を低減する生産体制の再構築も進めています。



技術移転

アセアン地域での生産拠点が果たすべき役割として、現地生産を維持し、技術移転を通じて地域製造業の高度化を継続的に支援します。加えて、品質向上やコスト低減など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強化にも取り組んでいます。

2021年度はタイの老朽化した2つの塗装工場を1つの新塗装工場として集約し、刷新しました。

新しい工場では、従来の中塗り・上塗りの自動化に加え、アセアン地域では初となる車両全体へのシーラント塗布および内板部塗装工程における自動化技術を導入し、以前の工場に比べ大幅に生産の効率化を図り、競争力を強化しました。

環境に関しては、逆浸透処理システムの採用により廃水を最大で75%リサイクルでき、水性塗料化やカートリッジ方式塗装機の導入により揮発性有機化合物 (VOC : Volatile Organic Compounds) の排出量を50%削減できるほか、工場集約の効果によりCO₂排出量を30%削減するなど、環境負荷低減を実現しました。(データはいずれも2017年度比)

さらに、再生可能エネルギーの導入を促進しており、新塗装工場の屋根に太陽光発電設備を設置することにより年間1,700t以上のCO₂排出量削減に貢献します。

また、タイ、インドネシア、フィリピンの地域の技術系大学や職業訓練校に、奨学金による支援や実習車両の提供、オンライン授業の実施、教師へのオンラインセミナーの開催など技術移転の視点での職業訓練支援を実施しました。

2022年度も、職業訓練支援や工場の競争力強化の取り組みを通じて、地域の製造業の高度化支援を行います。

輸出

輸出を通じて外貨を獲得することで、地域経済の持続的な成長を支えています。三菱自動車の海外最大の生産拠点であるミツビシ・モーターズ (タイランド) ・カンパニー・リミテッド (MMTh) は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。2021年度の市場も新型コロナウイルス感染症拡大により2020年度に続き厳しい状況でしたが、タイ国内からの輸出台数は約32万台、インドネシアからは、小型MPV『エクスパンダー』約4万台を出荷しました。2022年度もアセアン域内での生産の相互補完体制を強化し、アセアン域内・外への輸出を維持していきます。



新型『エクスパンダー』

環境・社会貢献

アセアン地域においても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おり、カーボンニュートラル社会の実現が求められていることから、当社の強みである電動車の技術・知見を生かし、地域社会の課題解決を支援しています。

2021年度は、タイとインドネシアにおいて、国営郵便や物流企業などの軽商用EV『ミニキャブ・ミーブ』を使った実証実験を開始しました。また、タイではCO₂排出量を削減する目的で、太陽光発電設備を病院に設置するプロジェクト「Solar for Lives」を政府と開始しました。インドネシアでは、政府が進める新型コロナワクチン輸送支援活動に参加し、『アウトランダー PHEV』を3台寄贈しました。2022年度もアセアン地域における電動車の普及推進や環境負荷低減につながる活動を行います。



実証実験で使用している充電中の『ミニキャブ・ミーブ』



環境プロジェクト「Solar for Lives」太陽光発電設備を設置した病院

新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ダイバーシティや働き方改革が進む企業への人材集中 リモートワークにおける生産性の低下 (業務・人事管理の難しさ、コミュニケーションの希薄化、労働環境の管理の難しさなど) 	<ul style="list-style-type: none"> 優秀な人材の確保、多様な視点からの商品開発 生産性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な人材が活躍できる環境の整備 生産性がより高まる働き方改革
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> 女性、外国人、中途採用者などの登用促進をはじめとした多様性のある職場の実現に対する要請 災害や感染症を契機としたリモートワークの急速な普及 	<ul style="list-style-type: none"> 均等な機会の提供 個々のライフスタイルとライフイベントに合った働く環境の提供 	<ul style="list-style-type: none"> 女性や障がい者が、より活躍できる環境づくり 生産性が高まる、柔軟な働き方の確立

項目	2021年度目標・実績		自己評価
働き方改革の促進	働き方改革施策の継続実施	より生産性を高めるリモートワークの環境整備	○
		有給休暇取得 (事技系列 (※1)、技能系列 (※2)、医務系列 (※3)) 17.8日/年	△
女性活躍の推進	女性活躍推進行動計画に基づく施策	本人意識/職場風土に関するアンケート調査の実施 育児休業取得促進の取り組み	○
障がい者雇用の促進	障がい者雇用促進の継続	障がい者雇用率 2.44% (2022年3月時点)	○

○：計画通り △：遅れあり

※1：事技系列:企画・調整・研究・調査など事務技術的業務を行う社員

※2：技能系列:直接生産作業や部品供給、設備保全、検査などの補完業務を行う社員。または、それらに関する監督・指揮、技能指導、現場支援などを行う社員

※3：医務系列:医師、薬剤師、看護師などの医療衛生関係業務を行う社員



基本的な考え方

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」と考えています。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職場環境を整えることが、重要な課題と認識しています。

新型コロナウイルス感染症問題を機に、従来の出社を前提とした働き方を見直し、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方を推進しています。多様な人材の活躍を価値創造につなげるために、個々の能力を最大限発揮できる働き方が可能となる環境を整備し、仕事の生産性向上と生活の質の向上の双方が両立するワーク・ライフ・バランスの実現を目指します。

柔軟な働き方に向けた取り組み

当社は多様な従業員の能力が発揮できるよう、柔軟な働き方の推進・実行にあたり、執行役社長を委員長とする「柔軟な働き方検討委員会」を2020年度に設置し、中長期的な取り組み事項について検討を重ねてきました。取り組みの方向性が整理されたことを踏まえ、2021年度からは委員会より社内各関係部門が推進事項を引き継ぎ、取り組みを継続しています。主な取り組み事項は以下の通りです。

勤労領域 (リモートワーク)	リモートワークの実施時間・日数の上限を撤廃するとともに、実施場所は、自宅以外でも条件を満たす場所であれば可能としたことで、従来以上に働きやすい環境を提供
IT領域	ITインフラの環境整備、VPN接続数上限を大幅に増強
ITサポートツールの提供	コミュニケーションツールを導入し在宅勤務および遠隔地間のコミュニケーションを強化
ITリテラシーの向上	コミュニケーションツールの活用促進を目的とした各本部単位での知識・活用事例の共有活動

エンゲージメントサーベイの実施

当社では、2013年度からエンゲージメントサーベイ（社員意識調査）を実施しています。同サーベイは、企業・組織全体・社員の状態を可視化し、結果から見える課題と向き合うことで人・組織を活性化させることを目的に実施しています。

調査では、経営理念やダイバーシティ、仕事の効率、上司のマネジメント、顧客志向、適材適所などの多岐に亘る要素について社員の声を収集し、重点的に取り組むべき領域の把握をしています。結果は、社長を含む経営層、部門や本部の組織の長に加えて、イントラネットで社員にも共有し、会社および組織単位で改善に向けた取り組みを推進しています。加えて、2021年度は人事制度改正や春季協議などにおける意思決定のデータの一つとして使用し、会社として社員のエンゲージメントを持続的に高めるためのアクションにつなげました。



ダイバーシティの推進

お客様ニーズの多様化や技術革新などによる市場環境・経営環境の著しい変化に対応し、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を持つ社員が互いに切磋琢磨し、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、当社では人種、国籍、民族、性別、性的指向、性自認、年齢、障がいの有無、宗教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させ実現するため、2014年7月に策定した「ダイバーシティ推進方針」にもとづき、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。この活動は、多様性を受け入れ、社員の多様な個性を生かし、会社と社員一人ひとりの成長につなげることを目的としています。活動の当初の重点課題は女性活躍推進でしたが、現在は女性活躍のみならず、社員の誰もが働きやすい環境を提供する取り組みを進めています。

▶ DATA (P124) : 従業員数、地域別従業員数、海外子会社における現地採用者の管理職登用数、女性の役職登用状況、従業員の構成、新卒採用者数

女性社員の活躍推進

当社は、「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。2014年から公益財団法人21世紀職業財団が主催する女性活躍サポート・フォーラムに当社の管理職候補者や現役管理職を選抜し、派遣しています。

また、2017年度より、公益財団法人あいち男女共同参画財団主催のセミナーへも管理職候補者を派遣しています。

2022年4月時点、当社社員の女性比率は8.3% (3人)、女性管理職数は96人、うち部長級は13人です。当社は、女性活躍推進法にもとづき、2021年4月に「女性活躍推進行動計画」を策定し、2024年3月までに管理職候補者層の女性社員比率15%を目標とする取り組みを進めています。

「女性活躍推進に関する行動計画」 [PDF](#) [5MB]

▶ DATA (P124) : 女性の役職登用状況

ダイバーシティ推進方針

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



Diamondはそれぞれが個性をもった輝きを持ち、岩盤をも切り崩す強度も併せ持ちます。社員一人ひとりがその個性を発揮し、光り輝くとともに様々な困難にも立ち向かい目標を成し遂げていく様をイメージし、それを新たな推進力としていきたいという思いをこめております。

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年から5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もとに、女性の雇用、継続、昇進および多様性の推進において業界をリードしている企業を選定しています。



ワーク・ライフ・バランスの推進

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、社員が働きやすい基盤づくりを進めています。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ました。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の個別相談に対し適した制度の活用を案内しています。さらに、相談における社員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。2021年8月には新たにリモートワーク制度を導入し、より生産性を高め柔軟な働き方が実現できるよう環境作りに取り組んでいます。

▶ DATA (P125) : 育児休業取得者数と復帰後定着率、ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度利用者数

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人の場合は5日以内、2人以上の場合は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人の場合は5日以内、2人以上の場合は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日まで積み立て可能
	フレックスタイム	所定労働日に勤務時間帯の中で、始業時刻を設定する制度(コアタイムなし)
	リモートワーク制度(2021年8月導入)	一定の条件を満たす自宅や親族宅以外の場所での勤務を認め、リモートワーク手当を支給
	再雇用制度	対象は妊娠・出産・育児・介護・結婚・居住地変更をとまなう配偶者の異動、その他会社が認めた理由により退職する社員。再雇用資格の期限は退職後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カ月以上5年以内の範囲

仕事と育児の両立を支援

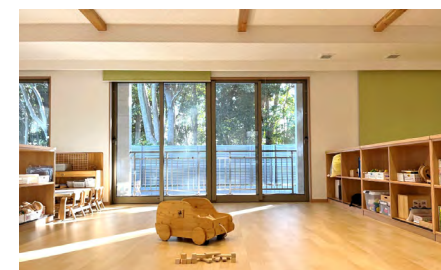
三菱自動車は、仕事と育児の両立を目指す従業員を積極的に支援しています。

設備面でも両立を支援しており、事業所内託児所として、2017年4月に岡崎製作所内に「ディア・キッズおかざき」、2019年2月に本社ビル内に「ディア・キッズたまち」を開設しました。

また、新型コロナウイルス感染症拡大の防止による小学校などの臨時休業や放課後児童クラブなどの利用自粛要請にともない、子どもの世話で会社を休まざるを得ない従業員に対し、特別休暇取扱を適用しました。特別休暇は、年次有給休暇とは別に有給休暇扱いとするもので、緊急事態下の従業員の仕事と家庭の両立をサポートします。



従業員向け託児所「ディア・キッズたまち」(本社ビル内)



「ディア・キッズおかざき」(岡崎製作所内)



仕事と介護の両立を支援

高齢化社会が進む中、社員の仕事と介護の両立を支援することも重要と考えています。

三菱自動車では、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ています。また、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」を継続的に実施しています。2021年度は管理職を中心に約230人が4地区（本社、岡崎、京都、水島）同時に開催したオンラインセミナーを受講しました。

シニア人材の雇用

当社では、技能・技術の伝承や知識・経験を生かした人材の確保などを目的に、定年退職後のシニア人材を再雇用する制度を運用しています。2022年3月時点で、718人の再雇用者が在籍し、技術の伝承や後進育成にあっています。

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。当社の障がい者雇用率は2022年4月時点で法定雇用率を上回る2.41%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。

当社単独では、185人の身体障がい、精神障がい、知的障がいのある社員が勤務（※）しています。本社ビルには、車いすやオストメイトの社員にも対応した多目的トイレを設置し、障がいのある社員が働きやすい職場づくりに取り組んでいます。

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、岡崎製作所と水島製作所の2地区で計65人の知的障がい者を雇用（※）しています。

株式会社MMCウイングは設立から15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、障がい者の就労支援への協力として、特別支援学校・就労支援施設からの現場体験実習の依頼を積極的に受け入れ、集団行動や仕事の進め方などについて指導しています。

同社は、障がい者の雇用促進や雇用安定には支える側の指導員の存在が不可欠なことから、2021年度は就職を控えた大学生に「多様な人や職業に接する機会」として、「指導員」の仕事を理解するためのインターンシップを実施しました。

※：2022年4月時点

▶ DATA (P125)：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従業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、岡崎地区の2拠点に設置しており、各拠点を訪問するお客様やサプライヤーなどのステークホルダーにも開放しています。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。

▶ DATA (P124)：地域別従業員数、海外子会社における現地採用者の管理職登用数





LGBTQに対する理解の促進

三菱自動車は「人権方針」において、ステークホルダーの人権尊重を定め、性別・性的指向・性自認などに基づく不当な差別やハラスメントを容認せず、多様性を尊重することを表明しています。さらに、すべての役員・社員が守るべき規範であるグローバル行動規範の「人権と多様性の尊重、機会平等」においても尊重を明記しています。

これらの考え・方針のもと、社内のLGBTQ当事者が活躍できる働きやすい環境づくりを目指し、職場環境の改善や社内制度の整備に努めています。社員制度においては、結婚の定義に同性婚の関係を含め、結婚休暇や育児休業の取得、社宅の利用を認めています。また、LGBTQ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、2018年度より開催している外部講師による理解促進セミナーには、2021年度において約364人の社員が参加しました。開講3年目となった2021年度eラーニング「そうだったのか！LGBTQ（LGBTQを理解する基礎講座）」は、約7,000人の社員が受講しました。これらの教育を受講した社員の内、希望者にオリジナルの「ALLYステッカー」を配布しALLYの見える化を推進しています。

TOPICS

「PRIDE指標」ゴールドを受賞

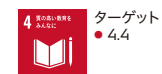
任意団体「work with Pride」が設けている日本の職場におけるLGBTQなどのセクシャルマイノリティへの取り組み指標である「PRIDE指標」で、当社は2018年から4年連続でゴールド認定を獲得しました。今後も誰もが働きやすい職場づくりを推進していきます。



社外イニシアティブへの参画

当社は、一般社団法人日本自動車工業会会員各社の人事担当者による“政策提言チーム”の一員として、「新しい働き方」への法改正・政策提言を行う活動に参加し、2021年度は労働基準法に定める「年5日有給休暇取得義務」に対する提言・要望を取りまとめました。

人材育成の強化



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●リモート下での業務・人材マネジメントの低下による生産性の低下、組織の弱体化 ●社会や環境の変化への適応遅れによる競争力の低下 	<ul style="list-style-type: none"> ●生産性の向上、組織の強靭化 ●専門性の高い人材の増加による競争力向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●管理職のマネジメント力向上に向けた施策実施 ●環境変化に柔軟に対応できるスキルの向上

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●リモートワークによるコミュニケーション不足・孤立化 ●自動車業界における環境の急速な変化 (CASE, MaaS) 	<ul style="list-style-type: none"> ●マネジメント力の高い人材の確保 ●環境や世代に合った教育の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●管理職のマネジメント・人材育成力の向上 ●環境や世代に合わせた教育方法への改善

項目	2021年度目標・実績	自己評価
オンライン研修と集合研修のベストミックス	より教育効果の高い研修開催を目指し、会議ツールを活用した双方向コミュニケーションでのオンライン研修の実現 感染症対策を徹底した上で、下期に集合研修を実現	○
管理職のマネジメント力向上	全社展開に向けたトライアル研修の実施 管理職を対象とした選抜型研修の企画・開催	○
コミュニケーション力の向上	リモートワーク下でのコミュニケーション活性化およびスムーズな職場への早期定着と戦力化を目指し、新入社員に対し従来のメンター制度に加え、クロスメンター制度を導入	○

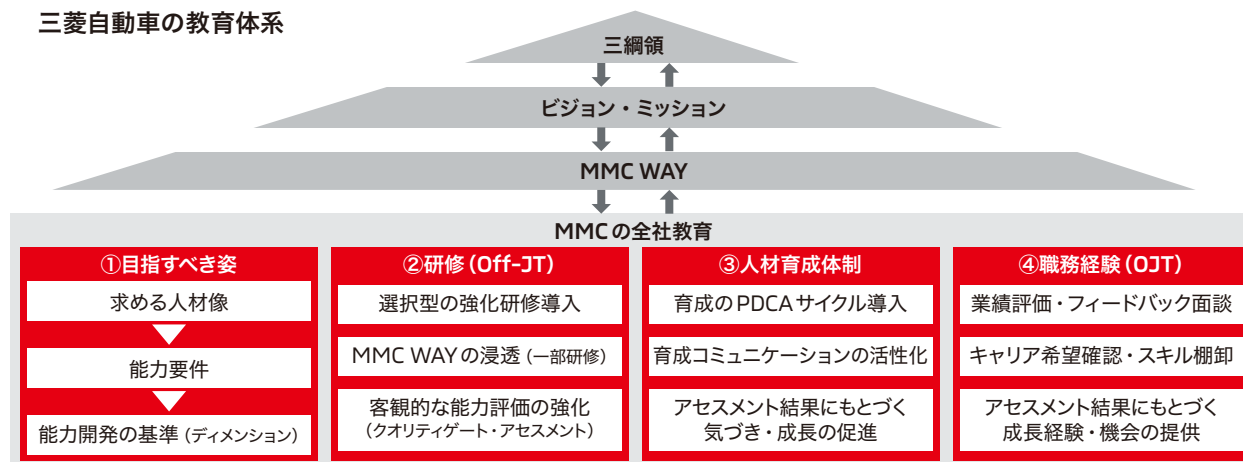
○：計画通り △：遅れあり

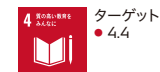
基本的な考え方

三菱自動車の教育体系は、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、双方をもとに個々の研修カリキュラムを作成しています。

さらに、社員は毎年職場の上司と面談を行い、将来のありたい姿についても話し合います。自分の将来像を上司と共有することで、より理解が深まる人材育成を目指しています。

三菱自動車の教育体系





MMC WAY

三菱自動車は、当社の社員としてミッションを遂行するために実践していくべき心構えや行動を、具体的にかつ分かりやすいキーワードにまとめ、「MMC WAY」として社員へ周知しています。

2022年度には自動車業界および当社を取り巻く環境の変化を踏まえ、三菱自動車のあるべき姿について社長をはじめ経営陣が議論を重ね、社員からも意見を聞いたうえで、5項目の新たな「MMC WAY」として改定しました。

新しい「MMC WAY」の冒頭2項目には、「社会の信頼」の土台となる「お客様第一」と企業活動を通じた「社会への貢献」をベースとなる重要な価値観として据えました。企業活動を通じてお客様に喜んでいただき、社会に貢献していくことこそが三菱自動車の存在する意義であるということを、社員一人ひとりが忘れてはいけないとのメッセージを込めています。

他の3項目については、従来の「MMC WAY」の大切な要素をより具体的に分かりやすく表現しました。

企業として、人として生きていく上で大切なことを込めた新しい「MMC WAY」を全役員・従業員が共有し、一体となってゴールに向かってチャレンジしていきます。

MMC WAY

1. お客様を第一に考え、常に信頼を得続ける
Think of Our Customers, Strengthen Trust
2. 社会の発展に貢献する
Enrich Society
3. 事実を直視し、悪い情報ほど迅速に共有する
Welcome All Facts, Share Difficult News First
4. プロとして、自ら行動し枠を超えて挑戦する
Conduct and Challenge Yourself Professionally
5. 互いに敬意を払い、組織や属性を越えて共働する
Respect All, Work as a Broader Team

マネジメント体制

2021年度は現状の人事制度の課題を掘り上げ、職責と成果に応じた処遇と、公平で安定した運用を実現すべく、代表執行役社長以下幹部からなる人事制度検討委員会を立ち上げました。2022年度はその検討結果を反映した新人事制度を施行します。また、当該委員会の後継として2022年度から同メンバーで構成する人材開発会議を発足し、若手層から役員層までの育成施策につき議論、検討を進めています。現状においては、固定費とのバランスを見極めながら、各部門における専門技術の強化を織り込んだ最適な人員計画を策定し、電動車のパワートレイン制御システム開発や各種技術の領域拡大、DX(デジタルトランスフォーメーション)推進などを企図した採用を進めています。

また、IT/デジタル人材の継続的なスキルアップとIT部門以外の従業員に対するデジタルリテラシー向上やリスキリングの実施を検討しています。加えて、主要事業地域であるアセアンを中心に、語学研修を含めた若手社員の派遣やアセアン関係会社からの研修生の受け入れを実施しているほか、関係会社間における人材の交換研修を開始すべく準備を進めています。



ターゲット
4.4

研修および教育

三菱自動車の教育プログラム

教育の柱をもとに、新入社員から部長クラスまで、体系的な人材育成が図られるよう、人事部門の教育担当部署が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、管理職向けの選抜型研修、eラーニングを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、様々な社員研修プログラムを企画・実施しています。

環境変化に対応する研修手法の検討

環境の変化に対応し、組織力を上げていくため、三菱自動車では新入社員から部長クラスまで体系的な人材育成が図れるよう、教育体系を整備しています。

2021年度はリモートワーク制度導入により、アフターコロナを見据えた研修手法の充実を図りました。前年度に整備したオンライン研修は、会議ツールのフル活用により、聴講中心から、グループワークやリアルタイムでの質疑応答が可能となりました。また、研修場所を特定しない事で、各拠点からの同時受講が可能となり、拠点の枠を超えた受講者同士の交流も図ることができました。加えて、新型コロナウイルス感染症対策を十分に行った上で、新入社員研修の一部を対面形式で実施するなど、目的に応じ、集合研修も徐々に再開しています。今後も環境変化に柔軟かつ自律的に対応できる人材の育成を目指して、教育体制の強化を図ります。

将来の予測が難しい状況下で、一人ひとりの力量が企業の成長における鍵になることを踏まえ、今後も継続して社員の環境の変化に対応する力と、個人の成長を支援する仕組み作りを検討・実施していきます。

▶ DATA (P125) : 2021年度人事部主催の研修実績

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ラーニング)		フィードバック面談研修 MCMCWAY・フォロー研修 コミットメント&ターゲット	キャリア採用者向け研修 エンジニア研修	選抜型研修 (GCDP ※3 制度など) 海外派遣前研修	TOEIC 施策 (TOEIC 300~700 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ラーニング)	M1昇進候補者研修 (アセスメント)				
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	M2昇進候補者研修 (アセスメント)		メンター向け研修		
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 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				グローバルマインドセット研修 (※2)	
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				グローバルマインドセット研修 (※2)	

※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 : 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
 ※3 : GCDP : Global Career Development Programの略称。グローバル人材教育

グローバル人材育成

海外での生産・販売台数の増加にともない、世界的な視点で考え、活躍できる人材を育成する取り組みに力を入れています。

海外との連携に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、英語圏以外の新興国を対象に、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ます。さらに、海外子会社でのトレーニングプログラムも計画しています。

生涯教育の支援

当社では、2021年4月に施行された改正高年齢者雇用安定法にもとづき、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。

2021年度「グッドライフセミナー」実績

開催数	全社で計4回
受講者総数	55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、ライフプランから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したキャリア開発プログラムにもとづき、毎年上司と面談を行います。この面談を通じて、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。

部長クラス・課長クラスの管理職、また一般社員の人事制度に、目標管理制度による業績達成度評価、および当社行動指針であるMMC WAY、人材育成・組織管理、専門性の3つの基軸による多面的なコンピテンシー（行動）評価をそれぞれを導入しています。

これらの制度は部長クラス・課長クラスにおいては、組織活性化を実現するためのマネジメント支援のツールと位置づけ、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。

一般社員においては、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るものとしています。

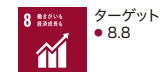
公正な給与体系

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、キャリアとモチベーションのさらなる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うえで、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(P125)：給与水準

労働安全衛生の推進



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●労働災害の発生、生活習慣病・メンタル疾患患者数の増加など、従業員の心身の健康阻害による企業イメージの低下、事業継続の阻害 ●感染症などによる従業員および事業活動への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ●安全で安心な職場作り、心身の健康促進による事業の安定性確保 ●感染防止などの対策による従業員の健康と仕事の両立 	<ul style="list-style-type: none"> ●従業員が安全かつ心身ともに健康的に働ける職場環境の整備

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●メンタル疾患、生活習慣病罹患者の増加 ●世界規模での感染症の脅威 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境、年齢、生活などの変化に応じた従業員へのサポート ●感染防止対策の徹底 ●事業継続の要請 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境の変化によるメンタル疾患を防止し、従業員の心身の健康を維持する ●全社の安全衛生マネジメントシステムならびに安全関連法令管理の推進

項目	2021年度目標・実績	自己評価
安全な職場づくり	安全な職場づくり施策の継続：全災害度数(※1) 0.20(実績)	○
心身の健康促進	従業員の心身の健康促進の継続：メンタル新患発生率(※2) 0.62%(実績)	×

※1：延べ100万労働時間あたりの休業・不休災害件数

※2：(メンタル新患件数累計÷労働者数累計)×12

○：計画通り ×：目標未達

基本的な考え方

三菱自動車は、従業員の安全と健康の確保は企業活動の基盤と考え、「全社安全衛生管理方針」を定めて、構内協力事業場も含め、継続して対策に取り組んでいます。

基本方針

1. 「安全は全てに優先する」との認識の下、全社一体となって、職場における危険・有害要因を排除するためにPDCA各々のプロセスを重視した活動を推進し、各々の活動において確認・フォロー・改善を連続的かつ継続的に実施する。
2. トップ以下管理監督者は、安全衛生の確保は経営の基盤であることを認識し、自らの職責として安全衛生管理の施策を徹底するとともに、「不安全行動は絶対にしない、させない、見逃さない」という厳しい姿勢と思いやりの中で規律ある職場風土の確立に努める。また、配下社員との常日頃からの本音の対話を通じて何でも言いあえる、風通しの良い、職場風土づくりに取り組み、安全衛生意識の高揚に努める。
3. 社員一人ひとりには、「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する「中央生産委員会」(年1回開催)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の活動状況を評価のうえ、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。

また、労働災害などが発生した都度、代表執行役社長をはじめ幹部へ状況を報告し、指示事項について対応しています。

安全な職場づくりの取り組み

すべての従業員が安心して仕事に専念できるよう、安心して安全な職場の実現に向け活動を進めています。特に、労働災害の多く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、全従業員を対象に挟まれ、巻き込まれ、切創、転倒などの状況を肌で感じ取る体感訓練を行っています。2021年度は2,842人が訓練に参加しました。

また、映像体験により危険予知能力を高める「リモート安全道場」の運用も一部の事業所で開始しました。

2021年度の災害度数率は0.20であり、国内自動車産業平均度数率の0.47を大幅に下回り、目標値0.26を達成することができました。但し、災害の原因は依然として不安全状態が大半を占めており、2022年度は、不安全状態の撲滅に向け、各事業所における災害ポテンシャル掘り上げ活動の好事例を水平展開することにより、危険予知能力の向上、設備本質安全化について、全社で足並みを揃えて取り組んでいきます。

安全関連法令の遵守評価において、三菱自動車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互確認を行っており、2020年度にはテクニカルセンターやパーツセンターにおいても開始しました。加えて、2021年度には国内関係会社にも確認の範囲を広げ、法令遵守の徹底を図っています。また、海外工場では、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)、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)の遵守評価を実施しました。

▶ DATA(P125) : 災害度数率(災害発生頻度)

心身の健康づくりへの取り組み

当社は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。

病欠の約半数をメンタル疾患が占めることから、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、個人の悩み相談やメンタルヘルス教育、職場改善のための支援プログラムに取り組んでいます。しかしながら、2021年度のメンタル疾患による新規病欠者数は前年度比12%増となり、依然として悩みの原因の約8割が仕事に起因していることから、2022年度も引き続き、個人に対するケアとともに職場でのラインによるケアや職場環境改善に取り組んでいきます。さらに、例年実施しているストレスチェックの結果から高いストレスが推定される従業員に対し、産業医やカウンセラーが面談を行います。また、職場のコミュニケーション向上を目的とした研修や、職場環境改善プログラムの範囲を拡大し実施していきます。個人の相談では、社外カウンセラーによる面談のほか、弁護士などの専門家にも相談できる窓口を設置し、悩みを相談しやすい環境づくりに努めています。

※ : EAP : Employee Assistance Program の略称。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従業員支援プログラム

新型コロナウイルス感染症への対応

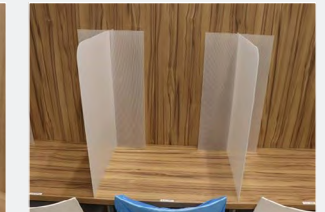
当社は、新型コロナウイルス感染症拡大により様々な影響を受ける中、事業の継続と従業員の健康が最優先課題と認識し、政府の動向をはじめ国内外の状況を把握しながら速やかに対策を講じています。

具体的な取り組み

- ・ 共用部分の日常消毒
- ・ 生産ラインへの遮蔽カーテンの設置
- ・ 社員・来客の検温実施
- ・ 食堂への遮蔽板の設置、座席の間引き、黙食の掲示 など



食堂の遮蔽板(水島製作所)



喫食エリアでの着座履歴を把握しやすくするため、机にナンバーを貼り付け(岡崎製作所)



感染防止・感染拡大防止

従業員の健康を守るため、感染防止・感染拡大防止について全従業員に周知しました。

- 感染防止・感染拡大防止についての注意喚起や、体調不良および感染者・濃厚接触者が発生した場合の対応要領
- 現場や事務所におけるソーシャルディスタンス、検温、食堂の対応など出社時の全事業所統一ルール
- 従業員の海外出張および海外から日本への出張に際して、厚生労働省の出国時検疫強化内容、全世界の感染症危険レベルなどの注意事項

感染拡大防止に向けた職域接種の実施

政府から新型コロナワクチン接種に関する地域の負担を軽減し、接種を加速させることを目的として、2021年6月に職域接種実施の要請を受け、三菱自動車は11月までに希望者全員に対して接種を完了しました。加えて、3回目の追加職域接種についても、2022年3月から順次実施しました。

感染拡大防止に向けた在宅勤務の実施

公共交通機関利用者で感染リスクが高いと懸念される従業員や、持病などで感染時に重症化の恐れのある従業員に対して在宅勤務を推奨しています。また、本社（東京都）をはじめ各都道府県の状況に合わせて、各地区における従業員の在宅勤務率は一定の水準を保つよう管理しています。

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。

2022年4月現在、当社労働組合には役員・管理職を除く全従業員12,859人が加入しています。

労使の対話状況

労使協議の場として、労使協議会や団体交渉を定期的で開催し、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。

2021年度は本社・労働組合本部間で計40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・労働組合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。

人権の尊重

基本的な考え方

人権の尊重は三菱自動車の事業活動の基本であるとの考えのもと、当社は国連が提唱する「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」への支持を表明しています。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および権利に関するILO宣言」、「ビジネスと人権に関する指導原則」、「OECD多国籍企業行動指針」などの国際的な規範や基準を支持、尊重しています。今後も「国連グローバル・コンパクト」の10原則にもとづき、社会の良き一員として持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。

グローバルに事業を行う当社にとって、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、当社はステークホルダーの人権を尊重した事業活動を行うことを目的として、人権方針を専門家との協議および経営会議の承認を経て制定しています。本方針では、人権に関する国際的な規範や基準を支持・尊重すること、遵守すべきことなどの基本事項および人権に与える負の影響の防止・低減、救済措置、役員・従業員教育の実施などの具体的な取り組みについて定めています。また、本方針を英語に翻訳し、国内外の当社グループ会社の全従業員がウェブサイトにて閲覧できるようにしています。

また、三菱自動車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・従業員、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、行動しています。

人権方針

当社は人権方針において、以下の内容を規定しています。

- 人権尊重の取り組みを、社会的責任を果たしていく上で不可欠な要素であると認識する
- すべての役員・従業員は人権方針を遵守するとともに、事業活動を通じて基本的人権を尊重する
- 人権に関する国際的な規範や基準を支持、尊重する
- 事業活動を行うそれぞれの地域において、その国の国内法および規制を遵守する
- 国際的に認められた人権と各国法とに矛盾がある場合、国際的な人権の原則の尊重するための方法を追求する

【遵守事項】

1. 差別の禁止
2. 不当な労働慣行の排除
3. 結社の自由と労使の対話
4. ディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の確保
5. 地域社会との共生

【取り組み事項】

1. 人権デュー・ディリジェンス
 - 人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて当社の事業活動が人権に与える負の影響の特定およびその防止または軽減
2. 救済措置
 - 当社が人権に与える負の影響を引き起こした、あるいはこれに関与した場合における救済措置
3. 透明性および説明責任の確保
 - すべての役員や従業員に対する適切な教育、研修の実施
 - グループ企業に対する本方針の遵守徹底と取引先への人権尊重の要請
 - 人権尊重の取り組みについての情報開示

注釈を含む人権方針の全文は以下をご参照ください。

(WEB) https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/society/human_rights/pdf/human_rights_policy.pdf

マネジメント体制

三菱自動車における人権尊重の活動は、サステナビリティ部門、人事部門、購買部門などが中心となり取り組んでいます。また、年に3回開催されるサステナビリティ委員会にてサステナビリティ担当執行役員が人権尊重の活動推進責任者として、人権に関するリスク評価の取り組み状況や諸課題への対応策について報告を行っています。報告された内容については、サステナビリティ委員会メンバーが担当部門へ共有のうえ、社内全体の人権尊重に関する取り組みを推進しています。

加えて、当社では人権侵害を企業存続に関わるリスクと捉え、内部統制システム(※1)の一環であるリスク管理活動においても、ビジネスと人権に関するリスクについて取り組みを強化していきます。

社内の啓発推進体制としては、人事部門担当の執行役員が主導し、人権啓発教育を推進しています。人権啓発教育の一環として、各種研修プログラムに人権テーマを使用する共通の資料を組み入れ、各地区人事部門が人権意識の向上に努めています。また、当社が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やその他外部団体が主催する大会・研修会に参加しています(2021年度研修参加実績 延べ約64日間)。これらへの参加を通じて得た最新情報も活用し、人権啓発活動に取り組むとともに、そこで得た知見を社内研修などに活用しています。

※1：内部統制システムの詳細は、P110をご参照ください。

人権デュー・ディリジェンス

当社は、人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて事業活動が人権に与える負の影響を特定し、その防止、または軽減を図るよう取り組んでいます。

当社は、労働条件、健康と安全などの従業員の人権が、事業活動を通じてもたらすインパクトの大きなリスクであると認識しています。

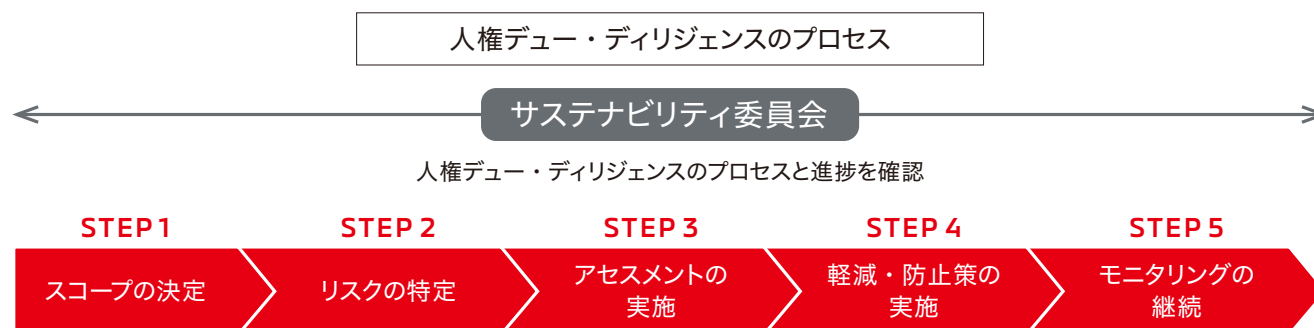
このような認識のもと、当社は人権デュー・ディリジェンスの一環として、2021年度下期、本社および国内の3製作所において人権アセスメント(※2)を実施しました。実施に

あたっては社外の評価機関を起用したアセスメントを行うことにより、客観性および国際規範との整合性を確保しました。

今回のアセスメントの結果、就業規則や従業員寮管理などで数件の改善事案を確認しましたが、事業および従業員に重大なインパクトをもたらすものではありませんでした。

2021年度の人権アセスメントにおいて得た知見や評価機関による指摘をもとに、速やかに対策を講じるとともに引き続き人権リスクの低減に向けて取り組んでいきます。

※2：アセスメントの項目例：雇用契約、労働時間、賃金、児童労働、強制労働、労働基本権、差別、健康と安全、救済措置



〈2021年度実績〉

- STEP 1 国際規範やガイドラインをもとに、当社が対処すべき人権課題を決定
- STEP 2 人権インパクトの大きなリスクとして、従業員の労働条件、健康と安全を特定
- STEP 3 外部機関によるアセスメントを本社および国内3製作所(岡崎製作所、京都製作所、水島製作所)にて実施
- STEP 4 アセスメント結果に基づき、人権リスクの軽減・防止策を実施
- STEP 5 軽減・防止策の有効性をモニタリング(2022年度～)

人権方針の遵守

三菱自動車では、12月10日の“世界人権デー”に合わせて、代表執行役社長が全役員・従業員に向けて人権尊重に関するメッセージを例年発信し、誠実な言動と意識向上の重要性について伝えています。

人権の尊重を推進および実現するにあたり、当社が掲げる方針や活動は以下のとおりです。

差別の禁止

当社は、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社内研修でも取り上げ、様々な価値観の違いを認め、協働することを促しています。

不当な労働慣行の排除

当社は、人身取引を含む奴隷労働や児童労働、強制労働といった不当な労働慣行を容認せず、それらの排除に努めています。

具体的には、雇用契約締結時における法定要件を満たすための年齢確認を実施しています。また、採用に係る費用を応募者や採用者に請求することはありません。給与明細には法定控除を明記し不当な控除を行わず、定期的に全額を支払っています。加えて従業員に対してはパスポートなどの身分証明書の留置や移動の禁止を行わず、従業員寮への入退寮についても従業員の自由な選択にもとづいています。

結社の自由と労使の対話

当社は、従業員が結社する権利を尊重し、従業員との誠実な対話を行うことで、様々な課題の解決に努めています。労働組合との間で締結している労働協約においても、団体交渉を含む正当な組合活動の自由を認め、この活動を理由に労働条件その他について不利益な取り扱いをしないことを明記しています。

ディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の確保

当社は、ディーセント・ワークの確保のため、各国の法令を遵守することに加え、国際的規範（「国際人権章典」や「労働における基本原則および権利に関するILO宣言」など）に準拠した人権尊重の実践に取り組んでいます。具体的には、生活賃金を評価したうえでその水準を満たす給与の支払いを行っています。また、生産工程においては性別や年齢を配慮した作業内容の工夫なども進めています。

▶ DATA(P125)：給与水準

地域社会との共生

当社は、従業員一人ひとりの持つ技術やノウハウ・製品を活用した継続的な社会貢献に取り組むことで地域社会との共生を図っています。

業務・投資における人権配慮

当社は、従業員や地域の皆様との相互理解にもとづく良好な関係は持続可能な当社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。

社内教育・研修

当社では、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。2021年度は新入社員、中堅社員、新任管理職（部長クラス・課長クラス）、約490人を対象に以下の内容の研修を延べ470時間実施しました。

新任部長クラス	職場の責任者として求められる社会的・社内的な人権課題に関する認識の向上、人権尊重推進に向けた情報共有など
新任課長クラス	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
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

また、従業員のセクシャルマイノリティへの理解促進として、2018年度より各事業所にてセミナーを実施するとともに、LGBTQの基礎知識を習得するためのeラーニング講座を社内に展開しています。

2021年度研修の種別	受講者数	受講率
新入社員研修	105人	100%
中堅社員研修(昇進者)	178人	100%
新任管理職研修	209人	100%
LGBTQ理解促進セミナー	364人	—(※1)
LGBTQ eラーニング講座	7,003人	—(※1)

※1：任意受講につき、受講率は算出していません

サプライチェーンへの配慮

三菱自動車は、取引先に対する人権侵害を発生させないことなどを含めた適正取引を行っており、取引価格や納期を各取引先と十分協議のうえ決定しています。

加えて、「サプライヤー CSR ガイドライン」にもとづくマネジメントにより、取引先との双方向のコミュニケーションを図っています。

本ガイドラインには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、取引先に対して人権に配慮した取り組みを要請するとともに、「サプライヤー合意確認書」を取引先から受領することにより、その実効性を高めています。

販売会社への要請

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。

救済へのアクセス

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に対応するため、社内外に相談窓口（ヘルプライン）および多言語での対応が可能なグローバル内部通報窓口（※2）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。グローバル内部通報窓口では、当社および主要関係会社の従業員からの通報に対応するために、10カ国に窓口を設置し、計13言語（※3）での受付を可能としています。

また、お客様に対しては「お客様相談センター」（※4）を設け、取引先に対しては「お取引先様相談窓口」（※5）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。

これらの窓口では秘密保持と利用者の匿名性を担保しており、通報や相談を行った者が不利益を受けることはありません。

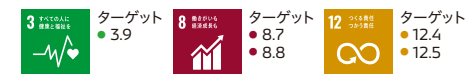
※2：社内および社外相談窓口（ヘルプライン）およびグローバル内部通報窓口の設置についてはP114をご参照ください。

※3：グローバル内部通報窓口では、日本語、英語、中国語（簡体・繁体）、韓国語、タガログ語、インドネシア語、タイ語、ベトナム語、ドイツ語、オランダ語、フランス語、スペイン語に対応。

※4：「お客様相談センター」の取り組みについては、P70をご参照ください。

※5：「お取引先様相談窓口」の設置については、P95をご参照ください。

持続可能なサプライチェーンの実現



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 人権侵害に起因した材料・部品調達による、社会的信用の低下 ● 人権侵害、環境破壊の発生・加担 	<ul style="list-style-type: none"> ● サプライチェーン上での責任ある行動による社会的信用の保持 	<ul style="list-style-type: none"> ● CSR 調達 (Ethicalな側面への配慮)

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際社会における人権意識の高まり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業継続・信頼向上の期待 	<ul style="list-style-type: none"> ● 取引先とのコラボレーション&コミュニケーション

項目	2021年度目標・実績	自己評価
サプライチェーンCSRの強化	取引先のCSR第三者評価実施の支援： 取引先に対してCSR第三者評価の趣旨説明を実施し、購入金額ベースで70%の取引先でCSR第三者評価を実施	○

○：計画通り △：遅れあり

基本的な考え方

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。3社は共通の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おり、サプライチェーンにおけるCSR活動においても、アライアンス各社間にて情報交換を行いながら、活動を進めています。

当社および主要海外生産拠点では、材料・部品の調達先、およびサービスや広告、物流などの約800社の企業と直接取引があり、さらにより多くのティア2以降の取引先があることを踏まえて、当社の企業活動が多くの企業に影響を与えることを認識しています。

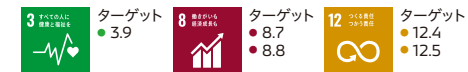
この認識のもと、当社における原材料の調達から、部品/製品の製造、納入に至るすべての過程において、環境、人権などに配慮した責任ある行動が必要と考えています。

そこで当社は、サプライチェーン全体での持続的な成長を図るために、「サプライヤー CSRガイドライン」を制定し、

すべての取引先と共有のうえ、各社と一体となってCSR活動に取り組んでいます。

また、CSR活動の中でも近年特に重要視されている環境への対応については「グリーン調達ガイドライン」を制定し、サプライチェーン全体での取り組みを進めています。両ガイドラインの遵守は、当社の調達活動における優先事項であるため、取引先説明会などの機会を捉えて、当社役員がサプライチェーン全体に対して徹底をお願いしています。

人権の尊重の詳細については、P90をご参照ください。



マネジメント体制

ガイドラインの制定と合意書／適合宣言書による確認

三菱自動車は「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」を確実に遵守いただく為に、取引先に「サプライヤー CSRガイドライン」の「サプライヤー合意確認書」および「グリーン調達ガイドライン」の「製品含有環境負荷物質の使用制限 適合宣言書」の提出をお願いします。

新規取引先についてはこれらの書類をご提出いただいたうえで取引を開始し、その後も合意状況を継続的に確認することで、実効性の担保を図っています。

取引先とのコミュニケーション

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コミュニケーションは欠かせません。当社では毎年年度末に、次年度に向けた調達方針の説明会を開催しています。昨年度は2022年3月29日に約300社に対して実施しました。また、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取引先経営幹部と当社幹部との個別懇談会（1回当たり20社程度の小規模懇談会、計9回開催）にも参加し、経営者レベルでの密なコミュニケーションを図っています。

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」をいただき、当社の調達活動における法令違反や不正・不当行為など、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。

社内周知徹底の取り組み

「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」の運用にあたっては、当社内での周知にも注力しています。教育の一環として、調達に関わるすべての新入社員、キャリア採用者に対して入社時に研修を実施し、また、他部門から調達部門への異動者に対しても教育にて周知しています。

サプライヤー CSRガイドライン

ガイドラインの展開

「サプライヤー CSRガイドライン」を通して、国内すべての取引先と、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。

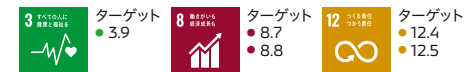
2019年2月に本ガイドラインを改定し、取引先のCSR第三者評価の取り組みと、コンプライアンス違反事象が発生した際の処置を明確にしました。当社の主要海外拠点である、三菱自動車・タイランド (MMTh)、三菱自動車・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI)、三菱自動車・フィリピンズ・コーポレーション (MMPC) でも同様の取り組みを展開し、海外生産拠点の取引先からも確実に「サプライヤー合意確認書」を提出いただいています。

[PDF](#) 「サプライヤー CSRガイドライン」

紛争鉱物への方針

コンゴ民主共和国およびその周辺諸国から産出された紛争鉱物（錫、タンタル、タングステン、金）、コバルト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。

当社では紛争鉱物などの調達により人権侵害に加担する事がないよう、「サプライヤー CSRガイドライン」に「児童労働の禁止」、「強制労働の禁止」および「紛争鉱物などの不使用」を明記して責任ある調達を推進しています。



第三者評価によるサプライチェーンでのCSR活動の向上

三菱自動車は、取引先におけるCSR活動のレベルアップいただく事を目的に、アライアンス先であるルノー・日産と歩調を合わせて、第三者による評価を実施しています。2021年度においても、多くの取引先に、第三者評価を受審いただきました。これで活動開始からの累計にて購入金額ベースで約7割の取引先に評価受審いただいたこととなります。2022年度も継続して評価受審取引先を拡大します。また、既に受審済みの取引先においても、評価スコアの向上に向けて、改善/再受審を依頼します。

第三者による評価項目

21のサステナビリティ基準			
環境	労働と人権	倫理	持続可能な資材調達
事業活動 <ul style="list-style-type: none"> エネルギー消費と温室効果ガス 水 生物多様性 地域公害と汚染事故 原材料・化学物質・廃棄物 製品 <ul style="list-style-type: none"> 製品の利用 使用済み製品 顧客の健康と安全 環境に優しいサービスと持続可能な消費の促進 	人的資源 <ul style="list-style-type: none"> 従業員の安全衛生 労働条件 社会対話 キャリアマネジメントと教育 人権 <ul style="list-style-type: none"> 児童労働・強制労働・人身売買 ダイバーシティ・差別・ハラ・スメント 外部の利害関係者の人権 	<ul style="list-style-type: none"> 腐敗行為 反競争的慣行 責任ある情報管理 	<ul style="list-style-type: none"> サプライヤーの環境慣行 サプライヤーの社会慣行

出典：EcoVadis

サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成に向けた取り組み

当社は、2050年までのカーボンニュートラル達成を目指しています。そのためには、取引先におけるCO₂削減が不可欠です。

2021年度は、主要な取引先とCO₂削減の方向性についてコミュニケーションを図りました。

2022年度は、「CDP(※) サプライチェーンプログラム」への参加を通じて取引先の取り組み状況やリスク・機会の把握を強化するとともに、取引先への説明会などでコミュニケーションを深め、取引先のCO₂削減活動推進の足がかりにしたいと考えています。

※：環境問題に関心のある機関投資家などの要請を集約し、世界主要企業・団体へ環境情報の開示を促し評価する国際環境NGO。

グリーン調達ガイドライン

ガイドラインの展開

「グリーン調達ガイドライン」では、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(リデュース、リユース、リサイクル)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お願いしています。

「グリーン調達ガイドライン」は、日本はもとより、主要海外拠点でも各国の実状、各拠点の業務内容にあわせてガイドラインを作成し、それぞれの取引先に展開しています。

PDF 「グリーン調達ガイドライン」

IMDSを通じた材料・環境負荷物質データの収集

当社は、環境負荷物質の管理、低減を推進するため、IMDS(International Material Data System)を活用した管理を推進しています。そのため、「グリーン調達ガイドライン」にて、IMDSへの入力による材料・部品の環境負荷物質データなどの開示を取引先に依頼するとともに、環境負荷物質の管理体制の構築もお願いしています。

これらにより、新型車および継続生産車に使われている部品/材料の環境負荷物質規制への適合を確認しています。



ターゲット
3.9



ターゲット
8.7
8.8



ターゲット
12.4
12.5

取引先の品質向上に向けた協力活動

三菱自動車では取引先の品質に対する監査やセルフチェックといった協力活動を定期的を実施し、サプライチェーン全体の品質向上に取り組んでいます。

2021年度は取引先41社47工場に対して工程監査を実施し、指摘事項は概ね3カ月以内に改善いただいています。コロナ禍で現場訪問が困難な取引先にはリモートによる工程監査も実施しました。品質セルフチェックは329社の取引先に実施いただきました。これらの活動等を通じて、取引先とのコミュニケーションおよび品質の向上に取り組んでいます。

また、各取引先の品質実績を数値化したサプライヤースコアカードを定期的発行することで各社の課題を明確化し、改善対策を迅速かつ的確に行いやすくしました。特に重大な不具合に対しては、取引先と共同で原因の分析や対策の妥当性の検討を実施し、確実な再発防止を図っています。

さらに、新型車を安心して提供するために、部品納入時の不具合を発生させないよう、不具合未然防止活動についても共同で実施しています。

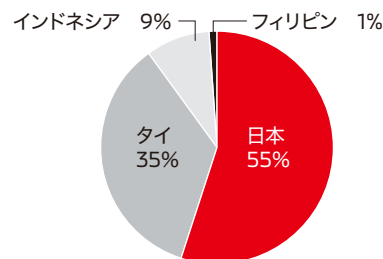
現地調達への推進

海外拠点においてはコスト最適化を目的とし、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ことを基本方針としています。

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、さらなるコスト最適化を推進しています。

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、日本の取引先と現地取引先との合弁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にも取り組んでいます。

主要生産拠点が所在する国別部品購入額比率(2021年度)



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、感染症の大流行、特定部品/材料(半導体など)のひっ迫などが発生した場合に、取引先からの部品供給が途絶え、事業が中断するリスクがあります。

そのリスクを回避・緩和するため、サプライチェーンにおける事業継続計画(BCP)の取り組みとして、リスクと影響の早期把握、取引先・部品ごとに代替生産などの対策を講じています。

具体的には、取引先に「サプライチェーンリスク管理システム」に登録していただくことで、当該取引先工場に加えティア2以降の取引先についても被災状況・リスクが把握できるようにしています。

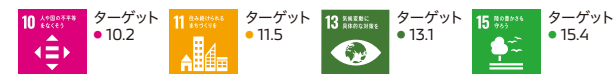
加え、取引先に、「取引先一斉調査システム」に登録していただき、震度5強以上の地震などの有事発生時に、被災状況・リスク、当社生産への影響を把握できる体制としています。

社外イニチアティブへの参画

気候変動の抑制と対策のためには、企業単体だけでなく業界およびそのサプライチェーン全体でCO₂削減に取り組む必要があります。

当社は日本自動車工業会の会員企業として、分科会などを通じて自動車産業全体で取り組むための調達分野の方針や施策の協議に参画しています。

社会貢献活動の推進



マテリアリティの中長期ビジョンと2021年度実績

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●異常気象などによる大規模災害の増加 ●経済発展の格差、不平等 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害時協力協定のさらなる拡大と災害時の速やかな支援体制の整備によるくらしの安心・安全の支援 ●地域のニーズに即した活動の継続による地域社会発展への寄与 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害発生時に電動車を速やかに提供し得る体制整備 ●従業員一人ひとりの技術・ノウハウおよび製品を活用し、地域社会の発展に継続的に取り組む

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●極端な気象現象による熱波や干ばつ、大雨による洪水などの災害が世界各地で相次ぎ発生 	<ul style="list-style-type: none"> ●緊急時災害支援および復興支援の期待 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害時協力協定の締結推進 ●「STEP」の分野で従業員一人ひとりの技術・ノウハウおよび製品を活用した社会貢献活動に継続的に取り組む

項目	2021年度目標・実績	自己評価
社会課題や地域ニーズに即した、継続的な活動の推進	災害時協力協定の締結数拡大 目標：150件 実績：190件	○
	「STEP」分野における活動の推進 目標：ニューノーマルに対応した活動の継続実施 実績：施策のオンライン化検討および実施	○

○：計画通り △：遅れあり

基本的な考え方・方針

三菱自動車のビジョン・ミッションにもとづき策定した社会貢献活動方針に則して、当社プラグインハイブリッド車(PHEV)の特長を活用した災害時協力協定締結などの活動を推進しています。

2022年度はPHEVの災害時における有効性をより多くの方に知っていただくため、全都道府県の自治体と災害時協力協定の締結を目指すほか、当社グループ会社との連携を強化し、より一層地域ニーズに即した活動を行っていきます。

社会貢献活動方針

三菱自動車は、「STEP」地域社会(Society)』『交通安全(Traffic safety)』『環境(Environment)』『人(People)』の分野で、多様化する社会の課題に応えるため、従業員ひとりひとりの持つ技術やノウハウ・製品を活用した継続的な社会貢献に取り組むことで、よりよい未来を描くことができる社会をめざします。

- 地域社会 - Society**
 地域のニーズに即した活動を通じ、地域社会の発展に貢献します。
- 交通安全 - Traffic safety**
 交通社会の安心・安全の実現に貢献します。
- 環境 - Environment**
 大切な地球環境の保全に貢献します。
- 人 - People**
 人々に寄り添い、笑顔あふれる生活の実現に貢献します。



社会貢献活動ロゴマーク

STEPの分野の活動の輪が中心から広がる様子を表現しています。



2021年度の社会貢献支出額・内訳(※1) (単位:百万円)

地域社会	9
交通安全	5
環境	236
人	95
被災地・新型コロナウイルス感染症対策支援	260
支出額合計	605

※1: 寄付金のほか、現物給付・施設開放などを金額換算したものを含む

2021年度の社会貢献活動参加人数と活動時間(※2)

従業員参加人数	延べ 50,576人
従業員活動時間	32,228時間

※2: 就業時間内の活動

地域社会 (Society)

DENDOコミュニティサポートプログラム

災害時協力協定や新型コロナワクチン巡回接種用車両の貸与など、自ら発電し、その電力を取り出して使うことができる「三菱のPHEV」を活用した自治体への支援活動を行っています。

「PHEVの走るチカラと電気のチカラ」で、人々のくらしの安心・安全を支えます。

詳細は、P21特集ページおよびWEBサイトをご覧ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dcsp/>



災害時協力協定

「マスプロダクツ型排水ポンプ実証試験」に参加

全国に設置される排水施設は老朽化により、今後、設備の更新が見込まれます。また、近年の水害被害を受け、排水施設の新設・増設の要望が高まる中、設置のためのコスト削減が課題となっています。この解決に向け、国土交通省の主導により排水施設で使用するポンプの動力源として量産エンジンを活用することで、コストを縮減しながら効率的に排水施設の更新を行う手法や技術開発の検討を目指した実証試験が行われ、三菱自動車は『デリカD:5』用ディーゼルエンジンを動力源として提供することにより参加しました。

2022年2月に茨城県つくば市にある国立研究開発法人土木研究所で行われた実証試験では、ディーゼルエンジンの駆動力で排水ポンプを駆動させ、試験施設内のため池の水を排水することに成功しました。



『デリカD:5』用エンジンを動力源として排水ポンプを駆動 実証試験時の排水の様子

「災害停電時マンホールポンプ起動支援システム」の共同研究に参加

近年、風水害の多発により、停電に伴うマンホールポンプの稼働停止が増加し、社会問題となっています。当社はこの解決に向け、災害による停電時に送水が必要なマンホールポンプを起動させる電源として、電気自動車やプラグインハイブリッド車など、電動車の活用を目指した「災害停電時マンホールポンプ起動支援システム」の共同研究に、2021年9月から参加しています。

本研究では、共同研究者であるポンプメーカーなどとともに、脱炭素社会への貢献に向け、電動車、太陽光発電、可搬式蓄電池を組み合わせたシステムの開発を目指し、川崎市や浜松市で実証試験を行っています。このシステムを構築し、環境にやさしく、人々のくらしの安心・安全に貢献できることを目指していきます。



プラグインハイブリッド車からの給電試験の様子

交通安全 (Traffic safety)

交通安全教室「クルマの学校」を実施

三菱自動車は、交通安全について参加者のみなさんと一緒に考え、一緒に学び、一緒に楽しむ、「クルマの学校」を実施しています。

2021年度は運転時の誤操作による交通事故低減を目指し、運転に必要な注意力などを測定する「運転能力診断」やセーフティサポートカー（サポカー）の踏み間違い衝突防止アシスト機能を体感する「サポカー同乗試乗」などを実施しました。コロナ禍の情勢を鑑み、感染防止に配慮したうえで、岡山県矢掛町で開催した「クルマの学校」は12人が受講しました。また、2022年4月には水島製作所で開催し、約40人が受講しました。



サポカー同乗試乗の様子

事業所地域における交通安全活動

事業所周辺道路において、従業員による通勤・通学時間帯の交通安全立哨や、地域の交通安全協会および警察



従業員による交通安全立哨の様子

署連携のもと実施するパトロール隊へ参加しています。パトロール隊の活動では、交通安全の呼びかけのほか、地域巡回、事故が発生しやすい危険な場所の確認、交通安全施設の点検などを定期的に行っています。

2021年度は各事業所合計で19回、延べ398人の従業員（社員）が活動に参加しました。

子ども向け交通安全啓発

ウェブサイト「みんな知ってる?交通安全クイズ」

子ども向けの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规则やマナーをクイズ形式で紹介しています。



「みんな知ってる?交通安全クイズ」

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/people/kids/anzen/>

環境 (Environment)

森林保全活動

首都圏の水源を守るとともに従業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。



2021年度は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、従業員によるボランティア活動は中止しましたが、苗木が育つために必要な下草刈りは実施しました。

なお、当社は林野庁が主催する「森林×脱炭素チャレンジ2022」において、森林整備を通じて脱炭素に貢献する企業として「グリーンパートナー 2022」に認定されました。



植樹したエリアの下草刈り



森林整備を通じて脱炭素に貢献する「グリーンパートナー 2022」

タイで「MMTh 60周年記念、60ライ森林再生プロジェクト」を開始

2021年9月、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)とNPO法人ミツビシ・モーターズ・タイランド・ファンデーションは、タイ王室森林局およびタイ国家温室効果ガス管理機構と共同で「MMTh60周年記念、60ライ森林再生プロジェクト」を開始し、チョンブリ県とサケーオ県の計60ライ（約9.6ha）の森林に合計12,000本の植林を行いました。また、この取り組みが認められ、タイ王室森林局の「森林再生&森林資源開発」部門賞を受賞しました。



2回にわたり植林を実施



苗木を積み活動地へ向かう『トライトン』



人 (People)

小中高生への教育支援

次世代を担う子どもたちへの教育支援として、小学生を対象に生産現場を体感できる工場見学の受け入れや、従業員が小学校を訪問して授業をする体験授業プログラム、中高生が将来について考え、視野を広げるためのキャリア教育学習を実施しています。

2021年度はコロナ禍により、リモートによる方法も取り入れて実施し、約28,200人の小中高生が参加しました。



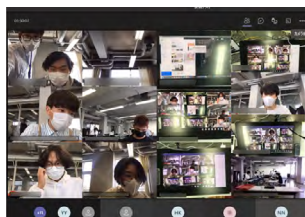
小学生の工場見学



中学生のリモート企業訪問

専門学校や美術大学と産学共同プロジェクトを実施

三菱自動車はカーデザインを希望する学生の育成支援として、2021年4月より専門学校HAL カーデザイン学科、および多摩美術大学生産デザイン学科と産学共同プロジェクト（授業）を実施しました。当社デザイナーがオンラインで指導を行い、学生たちは10年後の未来を想定し、ポジティブで冒険心を持った当社ユーザーに向けて電動化技術、4WD技術を生かした新しいライフスタイル・モビリティ



コンセプト立案からスケッチ展開のオンライン講義

ティの企画・提案を行いました。同プロジェクトでは、同年9月までに学生による最終プレゼンテーションを行い、グランプリ作品を決定しました。

アジアにおける教育支援

タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシアにおいて、経済的な理由で学ぶことが困難な中高生や大学生への奨学金寄付や孤児院などへの学習ツールの寄贈を行うほか、自動車業界における質の高い人材育成を支援するため、教材車両の寄贈やインターンシップの受け入れなどを実施しています。また、コロナ禍においてもオンラインを活用し、積極的に支援を実施しています。

マレーシアでコミュニティ学習センターへ『トライトン』を寄贈

2021年10月、ミツビシ・モーターズ・マレーシア (MMM) は、パハン州にある経済的に余裕のない人々のためのコミュニティ学習センター Dignity Farm School にピックアップトラック『トライトン』を寄贈しました。

Dignity Farm Schoolでは、自然農法や農業のスキルを習得できる青少年教育プログラムを実施しています。寄贈した『トライトン』は、農業活動やマレー半島の先住少数民族 (オラン・アスリ) の通学に使用されます。



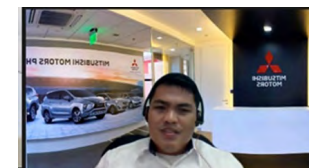
寄贈の様子



寄贈した『トライトン』

フィリピンで職業訓練を実施

2021年5月～6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、パターン・ペニンシユラ州立大学やラグナ・ステート・ポリテクニク大学など、合計22の大学や専門学校を対象に職業訓練を実施しました。MMPCは同年、国内の大学や専門学校と将来を担う若い世代の教育支援のための覚書を締結しました。コロナ禍においても学生が知識やスキルを身に付ける機会を逸さないよう、感染拡大防止対策としてオンラインで職業訓練を実施しました。



オンラインで行う職業訓練

「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、当社グループ会社の従業員が自らの意志で毎月、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、当社の社会貢献活動方針にもとづき、開発途上国や東日本大震災被災地における活動などを支援しています。また、従業員の社会貢献意欲を大切にすると共に、より多くの支援につなげるため、「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」を実施しています。

なお、募金およびマッチングギフトの支援先は、当社の社会貢献活動方針の重点分野との合致、事業の継続性、定





期的な活動報告、実績などを参考に選定しています。支援先による従業員向け報告会を開催するなど、支援先と対話しながら活動につなげています。

これらの支援を通じ、地域のニーズに即した活動を継続し、地域社会の発展へ寄与すること目指しています。

支援先

- 国際NGOワールド・ビジョン・ジャパン
- 公益財団法人みちのく未来基金
- 公益財団法人オイスカ
- 事業所近隣の幼稚園、保育園、小学校など

「森の積み木」プロジェクトを実施

子どもたちに木の温もりを感じながら、創造性を働かせて遊んでもらうことを目的に、三菱自動車が森林保全活動を行う山梨県早川町を中心とした地域のヒノキの間伐材で作った積み木を当社事業所近隣の幼稚園、保育園などに寄贈しています。

また、従業員自身が縁のある幼稚園などへ積み木を贈る「従業員プレゼンター制度」を実施しています。

2021年度は60カ所に寄贈し、2010年からの累計は465カ所となりました。



ヒノキの間伐材で作った積み木

被災地支援

自然災害などの緊急事態に際し、義援金の拠出、車両の無償貸与や従業員によるボランティアなど、様々な支援を行っています。

三菱自動車・モーターズ・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア (MMKSI) は、2021年12月に発生したインドネシアジャワ島東部のスメル山噴火の被災地支援として、人道支援組織であるAksi Cepat Tanggap (ACT) と United Volunteer Otomotif (UVO) へピックアップトラック『トライトン』3台と『パジェロスポーツ』1台を提供するとともに、寄付金を贈りました。



被災地で活躍する『トライトン』

新型コロナウイルス感染症対策支援

新型コロナワクチン接種支援のため、自治体に『アウトラUNDER PHEV』を無償貸与しています。

ワクチンの円滑な接種のため、医療従事者の移動手段としてだけでなく、プラグインハイブリッド車 (PHEV) の給電機能を生かし、ワクチン輸送中の保冷剤冷却や、ワクチン接種会場のバックアップ電源としても活用いただいています。加えて、岡崎製作所の体育館をワクチン接種会場として貸し出しました。

海外の関係会社では、政府関連機関や医療機関などへ車両や医療機器の提供、金銭寄付などを実施しました。加えて、ロックダウン地域において貧困家庭への食料品寄付、孤児院へコロナ禍のオンライン学習ツールとしてパソコンや周辺機器の寄贈などを行いました。



ワクチン接種会場として貸し出し (岡崎製作所体育館)



医療機器を装備した『トライトン』 (特装車) を提供 (タイ)



ロックダウン地域における食料品寄付 (ベトナム)

◆新型コロナウイルス感染症対策への支援
 (WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/society/relief/covid-19/>



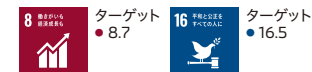
2021年度の主な支援 (災害および新型コロナウイルス感染症対策)

	支援内容	支援先	
2022年3月	ウクライナ人道的危機	100万ユーロを寄付	国連難民高等弁務官事務所 (UNHCR)
2022年2月	フィリピン台風22号	100万ペソを寄付	フィリピン赤十字社
2021年12月	新型コロナウイルス感染症	ビタミン剤、マスク、消毒液などの入ったパッケージを寄付 患者の心拍や血圧などの情報をモニターできる医療機器2台を寄贈	インドネシア ジャカルタ市内の病院 ベトナム ビンズオン省ズイーアンシティ保健センター
	インドネシア スメル山噴火	『トライトン』3台、『パジェロスポーツ』1台を提供、寄付金贈呈	インドネシア 人道支援組織 Aksi Cepat Tanggap, United Volunteer Otomotif
2021年11月	新型コロナウイルス感染症	・パソコン、プリンター、プロジェクター、インターネットデータプラン1年分などのオンライン学習ツール30セットを寄贈 ・マスクなどを寄贈	インドネシア ジャカルタ周辺地域の孤児院10軒
2021年10月	新型コロナウイルス感染症	食料品セットを寄贈	マレーシアの経済的に恵まれない子どもたち
		医療用マスクや食料品などの生活必需品パッケージ合計1,000セットを寄贈 医療器具や食事を寄付	インドネシア ジャカルタ周辺地域のワクチン接種会場5カ所 ベトナム ロックダウン地域に住む人々、医療スタッフ、治安部隊
2021年8月	新型コロナウイルス感染症	・『トライトン』1台、『アウトランダー』2台を貸与 ・2万マレーシアリングギットを寄付	非営利団体 Mercy Malaysia
		テント、テーブル、椅子、ポータブルエアコンユニットなど4.3万マレーシアリングギット相当を寄付	マレーシア 新型コロナウイルス感染症アセスメントセンター
		患者輸送用の特装车『トライトン』3台を提供 『トライトン』『エクスプレス』『アウトランダー』など計24台の車両を提供	タイ Covid-19 Relief Effort by Rueng Lao Chao Nee オーストラリア災害支援団体 Disaster Relief Australia
2021年7月	新型コロナウイルス感染症	抗原検査キット 10,000キットを寄贈	インドネシア運輸省
		酸素濃縮装置 500セットを寄贈 ・個人防護服 (PPE) 500セットを寄贈 ・おもちゃ 300セットを寄贈	インドネシア工業省 インドネシア 新型コロナウイルス感染症救急病院
2021年6月	新型コロナウイルス感染症	ワクチン接種支援車として、『アウトランダー PHEV』を貸与	岐阜県坂祝町
		・『トライトン』1台を寄贈 ・新型コロナウイルスワクチン購入費用などとして2億ベトナムドンを寄付 ・パソコン、プリンター、プロジェクター、インターネットデータプラン1年分などのオンライン学習ツール30セットを寄贈 ・マスクなどを寄贈	Binh Duong Fatherland Front Committee インドネシア ジャカルタ周辺地域の孤児院10軒
2021年5月	新型コロナウイルス感染症	ワクチン接種支援車として、『アウトランダー PHEV』を貸与	北海道音更町、愛知県岡崎市、蒲郡市、滋賀県湖南市、岡山県倉敷市、総社市
		・飲料水およびN95マスクを寄贈 ・紙製の医療ベッド生産用としてダンボール10tを寄贈	タイ 医療機関
2021年4月	新型コロナウイルス感染症	ワクチン接種支援車として、『アウトランダー PHEV』を貸与	東京都港区
		『アウトランダー PHEV』3台を寄贈	インドネシア保健省、国営企業省 (BUNM)、インドネシア赤十字社

ガバナンス

ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底	105
コーポレート・ガバナンス	105
基本的な考え方・方針、コーポレート・ガバナンス体制.....	105
監査委員会監査および内部監査の状況、買収防衛策の導入の有無.....	109
内部統制	110
基本的な考え方・方針、体制.....	110
リスク管理	111
基本的な考え方・方針、リスク管理体制の整備	
新型コロナウイルス感染症への対応.....	111
コンプライアンス	112
基本的な考え方・方針.....	112
マネジメント体制.....	113
社内および社外相談窓口の設置、教育・研修.....	114
腐敗防止、政治的関与（政治献金）.....	115
情報セキュリティ、個人情報保護、安全保障貿易管理、税務に対する考え方.....	116
役員一覧	117
役員報酬	118

ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●企業の不正行為の社会問題化 ●サイバー攻撃などの情報漏洩事故の増大、深刻化 ●自然災害や感染症の発生による事業の中断 	<ul style="list-style-type: none"> ●強固なガバナンス体制の確立による健全性かつ透明性の確保、および社会からの信頼獲得 ●リスクマネジメント強化による事業の安全性・継続性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ●法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保など、一層のガバナンス強化を図る ●リスクを適切に把握し、顕在化を未然に防ぐ。顕在化した場合はその影響を最小化する
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●上場企業の社外取締役設置の義務化など、ガバナンス強化に向けた会社法改正（2019年）、個人情報保護法・公益通報者保護法の改正（2022年）など ●自然災害や感染症発生による事業の中断 ●サイバー攻撃などによる情報漏洩・事業中断の多発 ●当社重要市場における戦争・テロ・政治不安・治安の悪化など 	<ul style="list-style-type: none"> ●事業継続・信頼向上の期待 	<ul style="list-style-type: none"> ●内部統制システムの有効かつ効率的な運用による強固なガバナンス体制の維持 ●コンプライアンスの徹底による重大インシデントの発生防止 ●リスク顕在化時の緊急対応、社内情報共有の強化

コーポレート・ガバナンス

基本的な考え方・方針

三菱自動車は、ビジョン・ミッションにもとづき、株主の皆様やお客様をはじめ全てのステークホルダーの期待に応えるべく、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を実現するために、コンプライアンスを最優先に考え、経営上の優先課題としてコーポレート・ガバナンスの継続的な強化・充実に取り組んでいます。

また、当社のコーポレート・ガバナンスに関する基本的な枠組みおよび考え方を「コーポレートガバナンス・ガイドライン」として取り纏め、当社ウェブサイトにおいて公開しています。

PDF 「コーポレートガバナンス・ガイドライン」

コーポレート・ガバナンス体制

当社は、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化の一環として、経営監督機能と業務執行機能の分離を明確にし、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、2019年6月21日より、指名委員会等設置会社に移行しています。



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

取締役会および取締役

取締役候補者の指名方針および取締役会の構成

取締役会は、経営上の重要事項の決定および執行役の業務執行の監督を行っています。

三菱自動車は、取締役候補者の指名方針および取締役会全体の構成・規模について、以下の基本方針を定めています。

〈基本方針〉

取締役会において、経営方針や具体的執行事案について客観的、多面的に審議し、執行役による業務執行状況を適切に監督するためには、多様な知識・経験・専門性・バックグラウンドを有する適正規模の社内外の者が様々な観点から闊達な議論を行うことが重要であることから、その実現を図るように取締役を指名します。

この方針に従い、取締役会全体としての独立性および多様性を確保します。

取締役会の監督機能を強化するため、取締役の過半数を社外取締役とします。さらに、独立・客観的な立場で責務を果たすため、取締役の3分の1以上を独立社外取締役とし、その通算任期にも配慮します。また、指名、報酬および監査の各委員会は、委員の過半数を社外取締役とし、委員長は原則として社外取締役とします。

社外取締役については、例えば法律や会計・財務などの専門家、一定規模以上のグローバル企業の経営経験者、世界情勢や社会・経済動向に関する識者など、社内取締役だけでは得られない多様な知識・経験・専門性をベース

として、当社グループについての理解やあるべき方向性の議論に必要な時間と労力を割き、隠することなく経営陣に対して意見表明ができることを重視して指名します。加えて、多角的な視点が事業推進や適切な監督や監査に資するとの認識に立ち、ジェンダー・年齢・国際性といったバックグラウンドの多様性も考慮していきます。

社内取締役には、執行のトップである社長と、当社での執行経験にもとづき適切に監査委員としての任に当たることができる者を指名します。

また、取締役会は、闊達で建設的な議論・意見交換が可能となるような人数で構成されるようにします。

2022年6月23日現在において、取締役13名（女性取締役2名）で構成されており、13名の取締役のうち11名は豊富な経験や高い見識などを有する社外取締役であり、社外取締役のうち5名は独立社外取締役であります。

また、各取締役の知識・経験・専門性（スキル・マトリックス）については、当社ウェブサイトにおいて公開しています。

[WEB](https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/governance/policy_skill.html) https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/governance/policy_skill.html

社外取締役の独立性判断基準

当社は、以下のとおり、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、公認会計士などの会計専門家、弁護士などの法律専門家（当該財産を得ているのが、法人・組合など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：主要株主：10%以上の議決権を有する者

※2：主要取引先：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：主要借入先：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：多額：当社から収受している対価が年間1,000万円以上



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

取締役会の実効性についての分析・評価

当社は、コーポレート・ガバナンスの実効性向上を図るため、全取締役に対するアンケート調査により、取締役会実効性評価を年に1度実施しています。

2021年度においては、取締役会の監督機能充実をはかる観点から、主に「取締役会及び各委員会の構成」、「取締役会及び各委員会の審議事項」、「取締役会及び各委員会の監督機能」、「取締役会及び各委員会における審議の状況」の4つの点を軸に、取締役会実効性評価を実施しました。

評価の結果、取締役会の実効性に関する重大な懸念などはないと評価しておりますが、今回認識した主要な課題は以下のとおりです。

- ・より大局的な事項への取締役会の審議・議論の重点の移行
- ・取締役会の判断・監督の前提となる、経営を取り巻く環境や執行側の状況への理解の深化や、執行側の検討・意思決定の経緯に関する情報などを得る機会の充実

三菱自動車は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含め、さらなる取締役会の実効性向上を図り、継続的にコーポレート・ガバナンスの強化に取り組んでいきます。

委員会

取締役会には、法定の以下の3つの委員会を設置し、取締役会と合わせて取締役および執行役の監督機能を果たしています。各委員会はそれぞれ過半数が社外取締役に構成されており、委員長は社外取締役に務めています。これにより、公正性および透明性をもったコーポレート・

ガバナンスが実質的に機能する体制を整備しています。

指名委員会

指名委員会は、株主総会に提案する取締役の選任・解任議案の決定に加え、執行役社長が取締役に提案する執行役の選任・解任案の承認、当社の執行役社長の後継者計画などに関する審議を行います。委員は5名の社外取締役に構成され、委員長は独立社外取締役（幸田 真音）が務めています。

2021年度は、指名委員会を10回開催し、取締役候補者や執行役の選任のほか、取締役候補者の指名方針やスキルマトリックス、社長後継者計画などについて審議を行いました。

報酬委員会

報酬委員会は、取締役および執行役の報酬などの決定に関する方針、並びに個人別の報酬の内容などについて審議・決定を行います。委員は社外取締役4名と社内取締役1名により構成され、委員長は社外取締役（宮永 俊一）が務めています。

2021年度は、報酬委員会を9回開催し、通常の役員報酬額の決定などに加え、役員報酬制度の振り返りを行い、経営上の重要課題としての認識が高まってきているESGに関する目標を新たに役員報酬制度に盛り込むことなどを審議してきました。その結果、2022年度より、ESG関連項目（事業活動CO₂排出量と従業員エンゲージメント）を中長期業績連動報酬の業績指標の一つとして新たに導入しました。

監査委員会

監査委員会は、取締役および執行役の職務の執行の監査、内部統制システムの構築・運用状況の監督、および監査報告の作成等を行うほか、取締役会により業務執行者による調査を実施することが相当でないと判断された事項に関する社内調査の実施などを行います。委員は社外取締役4名と社内取締役1名により構成され、委員長は独立社外取締役（竹岡 八重子）が務めています。

2021年度は、監査委員会を15回開催しました。監査委員会監査の状況については、P109をご参照ください。

執行役

取締役会は、法令および定款の規定により取締役会の決議を要する事項、株主総会の決議により委任された事項および事業経営に関する一定の重要事項を決定し、これら以外の業務執行の決定権限は執行役に委任しています。

執行役は、取締役会から委任を受けた業務執行の決定およびその執行を担っています。取締役会の決議により執行部門の長として、執行役社長が取締役会により執行役を選任しています。

2022年6月23日現在において、執行役は12名（執行役社長を含む）であります。

業務執行における意思決定プロセスおよび各種会議体の概要

業務執行にあたっては、執行部門の長である執行役社長の他に、職掌範囲における業務執行に関する責任者として権限及び責任を持つ執行役副社長を置いています。また、



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

権限委譲規定に基づき意思決定権限を体系化し、委任事項及びその範囲を定義するとともに、主要事項の意思決定手続きを定め、業務執行の迅速化と、意思決定プロセスの透明性の向上を図っています。

経営上の重要事項については、執行役全員により構成し、執行役社長が議長を務める「経営会議（EC）」において審議の上、決定しています。

また、商品プロジェクトに関する重要事項については、「商品会議（PDM）」にて審議の上、決定しています。

さらに、内部統制に関わる事項については、「内部統制委員会」において審議の上、決定しています。

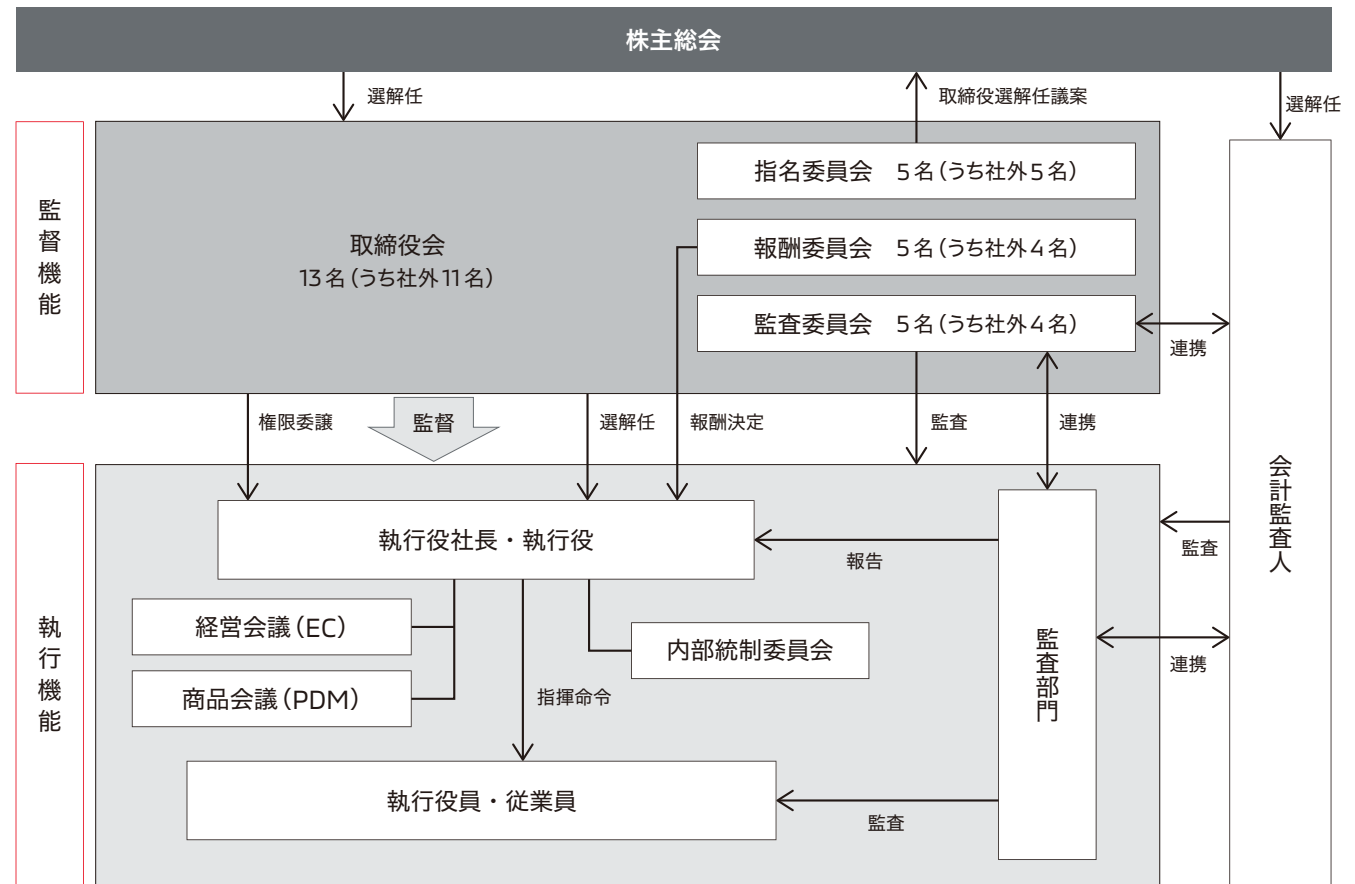
いずれも、執行役社長が議長・委員長を務めており、関係する執行役がメンバーとなっています。

利益相反の回避

三菱自動車は、役員や主要株主などの関連当事者間の取引にあたっては、他の取引先の場合と同様に、会社および株主共同の利益を害することがないよう、経済合理性を十分検討したうえで、複数の関係部署によるチェックと権限委譲規定に定められた責任者による承認にもとづいて、取引を行っています。とりわけ当社と取締役および執行役との競業取引および利益相反取引については、取締役会での事前の承認および事後の報告を要する旨、取締役会規則で定めています。

また、取締役会の決議においては、特別の利害関係を有する取締役は、決議に参加しないことを取締役会規則に定めています。

コーポレート・ガバナンスおよび業務執行の体制（2022年6月23日時点）





ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

監査委員会監査および内部監査の状況

監査委員会監査の状況

三菱自動車の監査委員会は、監査方針および監査計画にもとづき、原則として月次で開催される監査委員会のほか、内部監査部門とのミーティング、および執行役などへのヒアリングにより、国内外主要関係会社を含む内部統制システム（財務報告に係る内部統制を含む）の構築・運用状況、コンプライアンス活動の進捗と運用状況、リスク評価の妥当性の検証およびリスク管理体制などについて情報収集を行い、組織的な監査を実施しています。当事業年度では、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、監査委員会が従来行っていた海外拠点往査などは一部実施を見合わせましたが、電話回線又はインターネットなどを経由した手段も活用して、実効的な監査の実施に努めました。

当事業年度の監査委員会においては、監査方針及び監査計画、監査の方法、監査職務の分担などのほか、内部統制システムの整備・運用状況、会計監査人の監査計画、監査の方法及び結果の相当性、監査上の主要な検討事項（Key Audit Matters: KAM）についてのコミュニケーション、月次の常勤監査委員職務執行状況の報告などがなされました。

監査委員会は上記に加え、監査方針及び監査計画に基づき、内部監査部門とのミーティングを年6回開催（所要時間約120分/回）し、同部門を通じて内部統制の運用状況など、監査及び情報収集を行いました。また、執行役などへのヒアリングを年11回開催（所要時間約90分/回）し、国内外主要関係会社及び各部門の内部統制システムの構

築・運用、コンプライアンス、リスク管理などの課題への取り組み状況を確認しました。

常勤監査委員は、上記のほか、経営会議などの重要な会議及び委員会への出席、重要な決裁書類等の閲覧、執行役および執行役員などへのヒアリング、主要な事業所及び国内外関係会社の往査又はヒアリング、国内関係会社監査役研修・連絡会、三様監査などを行いました。常勤監査委員の職務執行状況は、原則として月次で開催される監査委員会に報告をしています。

監査委員会の活動状況については、取締役会へ年2回報告をしています。加えて、執行役社長へ監査委員会の所見を伝えるべく意見交換を実施しています。

内部監査の状況

当社は内部監査部門として、執行役社長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について、監査を実施しています。また品質監査部は、当社および国内外関係会社の製品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。

監査本部による内部監査の結果は、執行役社長に直接報告されています。また、適正な会計監査の確保に向け、会計監査人、常勤監査委員との三様監査ミーティングを定期的に実施しています。

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、監査体制、監査計画、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説明を監査本部から受けるとともに、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。また、取締役会に対しては、監査本部から報告を受けた内容を含め、監査委員会としての監査活動実績を取りまとめ、監査委員会から年2回取締役会に報告しています。

買収防衛策の導入の有無

なし。

内部統制



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

基本的な考え方・方針、体制

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

当社は、過去の品質問題に加え、燃費試験における不正行為を行ったことを重く受け止め、信頼回復への重要な取り組みの一つとして、2017年度にコンプライアンスとオペレーション・ハザードリスクを管理し、ガバナンス向上策について定期的に取り締り報告を行うグローバルリスクコントロール担当役員(2022年度からは内部統制・管理担当役員に改称)を任命しました。そして、法令にもとづく内部統制の対応を強化・効率化すべく、金融商品取引法にもとづく財務報告に係る内部統制は執行役員副社長(CFO)直下のJ-SOX推進会議にて対応し、会社法にもとづく内部統制は執行役員社長を委員長とし、グローバルリスクコントロール担当役員を副委員長とする内部統制委員会を中心として推進する体制としました。この内部統制委員会では、「内部統制システム構築に関する基本方針」に則り、コンプライアンス、情報セキュリティ、BCM(※2)、J-SOXなどの統制する分野ごとの下部委員会で報告・決議された内容を、確認・評価しています。

2022年度からは、昨今顕在化している一つの事象に対し、複数のリスク要素(戦略・財務・オペレーショナル・ハザード)が複雑に絡み合う新たなリスクに対応すべく、対象リスク範囲を拡大しました。また、体制面の強化として内部統制・管理担当役員のもと内部統制推進室を設置し、潜在リスクの把握/予防、リスク顕在化時の緊急対応、当社

重大リスクの可視化などを行っています。

なお、国内外の主要関係会社においても2018年度以降順次、内部統制委員会を設置・運用し、グローバルでの内部統制体制の構築に取り組んでいます。また、それぞれの関係会社に対する経営全般の管理責任部門を定め、社内関連部門がその役割に応じて管理責任部門をサポートする体制を整備し、関係会社の強化、発展を促進するため様々な支援・牽制・監督を行っています。さらに、子会社の重要情報について当社へ適時適切な報告が行われるよう社内規則を整備し、これに則った運用を行っています。加えて、財務報告の適正性を確保するため、前述のJ-SOX推進会議体制のもと、当社および関係会社の体制整備、評価範囲、

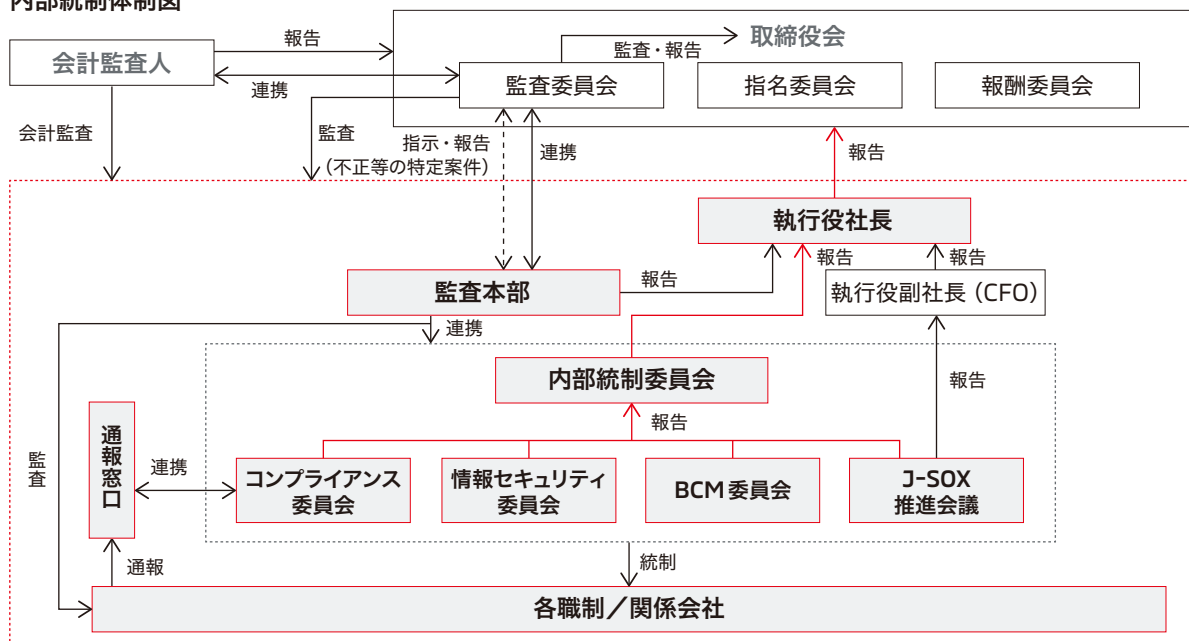
評価対象会社の評価状況、改善状況などのフォロー・取りまとめを行う専門の組織を設置し運用しています。

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

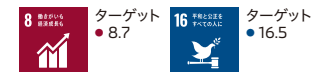
これからも、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保などに向けた継続的な改善・充実を図り、一層のガバナンス強化に向け取り組んでいきます。

※1:「内部統制システム構築に関する基本方針」はこちら [PDF](#)
 ※2: BCM: Business Continuity Managementの略称

内部統制体制図



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、当社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、発生した場合も、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当社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うえ、リスクごとに執行役員または理事レベルの「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。

また、前述のとおり、2022年度からは新たな強化策として内部統制推進室を設置しました。昨今、戦略・財務・オペレーショナル・ハザードリスクが複雑に絡み合ったリスク（地政学リスク・経済安全保障上のリスク・ビジネスと人権のリスクなど）が顕在化しており、リスクの範囲を拡大して管理する体制としています。

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、経営幹部への速やかな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ており、適宜改正を行うことにより、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、本社では東京都帰宅困難者対策条例にもとづき、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。

また、新型コロナウイルス感染症の流行を受け、当社は2020年度より「BCM(※)委員会」を新設し、平時におけるBCM活動の推進を図っています。

※：BCM：Business Continuity Managementの略称

新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染拡大防止と当社事業継続の体制維持の観点から、従業員などの健康・安全確保のため対応要領を作成・周知しており、従業員に対して、これに則った行動を要請するとともに、在宅勤務、オフピーク通勤の推進などの対策を行っています。

今後も感染状況を注視し、対策本部の設置など必要な対応を推進することで、当社のリスクマネジメント力の向上、および事業継続の強化を図ってまいります。

コンプライアンス



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

基本的な考え方・方針

企業活動においては、環境・労働・消費者保護などにかかわる様々な法律や公的制度と密接に関連し、これら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。



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

マネジメント体制

三菱自動車では、コンプライアンス違反と情報セキュリティ事象の未然防止の仕組みとして内部統制・管理担当役員の指揮のもと、各部門においてコンプライアンス・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。

コンプライアンス・オフィサーは部門内のコンプライアンス違反未然防止活動をコーディネーターと連携して実施して

います。コンプライアンス違反発生時は是正処置、再発防止と有効性の確認および水平展開を実施し、内部統制・管理担当に報告します。

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年度から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設置し運用しています。

これらのコンプライアンスの体制や、教育、グローバル行動規範の制定・改訂などの活動、コンプライアンス違反の

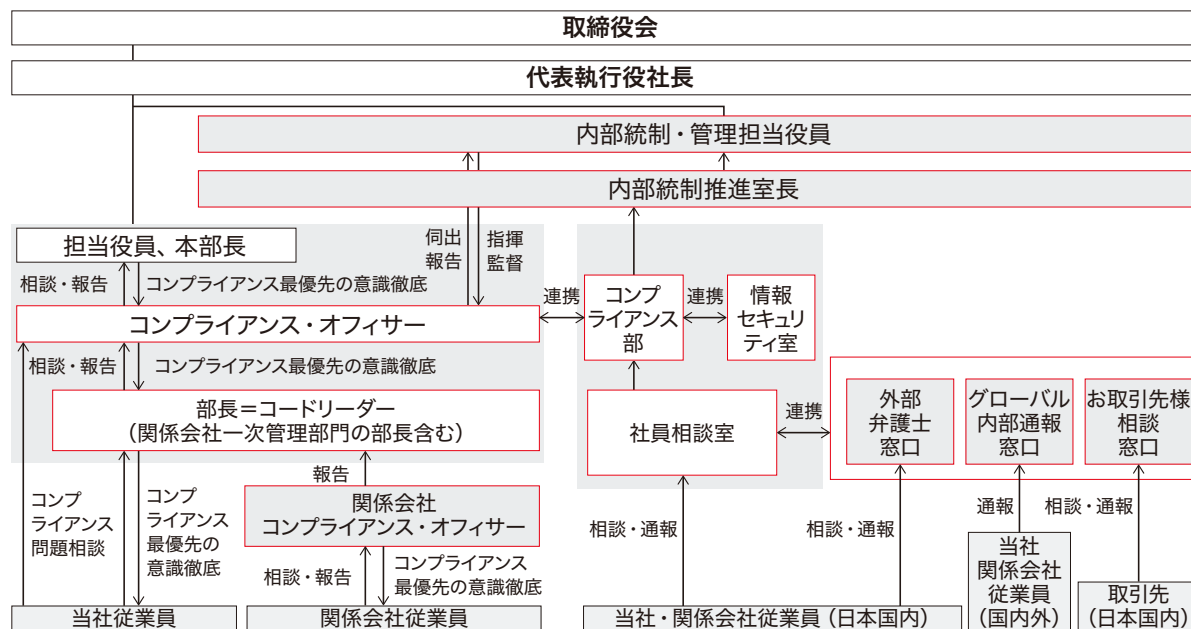
発生と対策の状況に関しては、定期的に取り締役に報告を行っています。

また、重大事案発生時は緊急事態対応マニュアルに沿って緊急対応組織を立ち上げ、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

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、2021年度は、三菱自動車グループ20社（当社、国内関係会社7社、海外関係会社12社）の状況を確認しました。

なお、2021年度は開示すべき重大なコンプライアンス違反は発生していません。

コンプライアンス推進体制図





ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

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、三菱自動車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およ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。また、国内の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。2021年度は、これらの窓口で134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うえで、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、ただちに内部統制・管理担当役員、監査委員に報告し、対応について指示を受け、問題の解決に努めています。

なお、情報管理および事実関係調査にあたっては、相談者が不利益を受けることのないよう、社業務標準「コンプライアンスのための内部通報運営要領」を規定し、社内に周知しています。

2018年度に設置した「三菱自動車グローバル内部通報窓口」は従業員が通報をしやすいう、社外の専門会社に独立設置し、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・相談窓口の内容別件数(2021年度)

項目	件数
会社・業務への提言	10
職場環境	20
労務・労働関係	19
人間関係・ハラスメント	34
コンプライアンス、業務違反、不正	24
その他	27

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、一部の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に努めています。

また、当社全従業員向けには、コンプライアンス基礎講座や情報セキュリティ、時間外労働・休日労働時間などの教育をeラーニングにて行っています。

さらに、各部門が自主的に「安全への誓いの日」(※)の当日もしくは前後の日に、この日の意味を再認識する行事や、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」を行っています。

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

2021年度は上記に加え、役員向けには役員層のさらなる意識向上策として社外取締役や社内役員を講師としたコンプライアンス研修、部長クラス以上の管理職向けには職場運営の改善支援としての社外講師によるコンプライアンス講演をそれぞれ実施しました。加えて、職場コミュニケーションの向上やリモートワークへの対応のため、課長クラスの管理職には社外講師によるコミュニケーション研修を実施しました。

※：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の品質不具合に起因する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。


 ターゲット
● 8.7

 ターゲット
● 16.5

腐敗防止

方針と考え方

三菱自動車では、「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。そのうえで、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、当規範を掲載した冊子の配布やスマートフォン対応アプリ（管理職以上向け）の配信によりいつでも振り返りが出来るようにしています。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、当社グループ内にも周知しています。

当社は、贈収賄行為および腐敗行為の防止に関するグローバルな指針として、「グローバル賄賂防止ポリシー」を制定し、その中で、贈収賄や腐敗行為を一切容認しないという当社の方針を明記しています。また、当社は、当社グループ全体での贈収賄・腐敗行為防止の取組みを強化すべく、国内および海外の関係会社にも同ポリシーを遵守させており、サプライヤー、請負業者、仕入先、販売業者、外部エージェントなどに対しても、賄賂に関する適用法令および各社の贈賄防止ポリシーを遵守することを求めています。

当社は、特に公務員との間で贈答・接待を行ったり、受けたりすることについて、管理規則および運用基準を定めて

おり、その中で、全ての役員・社員が、その職務に関し、公務員に対して不正に贈答・接待を行ったり、受けたりすることを禁止しています。また、公務員に対して贈答・接待を実施する際には、法務部長への事前の申請を義務付け、承認を得た場合のみ実施できる仕組みを構築しています。

公務員以外についても、管理基準および運用基準を定め、不正な、あるいは社会通念を超えた贈答・接待の提供や、利益供与を受けることを明確に禁止しています。これに加え、例外的に認められる範囲をガイドラインとして示し、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、着服をはじめ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、定期的にコンプライアンス方針を周知・徹底するための教育・研修を実施することで、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、当社の監査部門が国内関係会社に対する内部監査の一環として、販売子会社に対しても業務監査を実施、監査結果は当社執行役社長に報告したうえで国内営業部門ともその結果を共有し、指摘事項に対する改善策の実行状況について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赴任する役員・社員に対し、贈収賄の禁止・防止を含めた法務リスクの赴任前教育を実施し、腐敗防止の徹底を図っています。

当社の監査部門による海外拠点監査の際には、贈収賄をはじめとする腐敗行為に対する防止の取り組み状況についても確認を行っています。

なお、当社が2021年度に腐敗行為により規制当局から受けた罰金など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。

政治的関与（政治献金）

当社は、「グローバル行動規範」に定められた「法律・ルールの遵守」「公平・公正な関係」「透明性と説明責任の確保」を遵守し、政治との適切な関係を維持しています。

当社は、民主政治の適切な維持には相応なコストが必要であると考え、社会的責任の一環として政治寄付を行っています。実施に当たっては、公職選挙法、政治資金規正法のほか、政治関係の法令を遵守し、社内決裁規定による確実な運用を徹底しています。2021年度寄付額は1,390万円（国民政治協会）でした。


 ターゲット
● 8.7

 ターゲット
● 16.5

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。三菱自動車は、次の情報セキュリティ対策を進めています。

- ・情報セキュリティに関連する社内規定の整備・見直し
- ・情報資産の管理やコンピューターウイルス感染、サイバー攻撃に対する対策強化
- ・従業員に対するeラーニングなどを通じた教育の実施
- ・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

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、従業員に対するeラーニングなどを通じて、教育を継続実施しています。また、世界的に個人情報保護に関するルールが強化される傾向にあるため、各国の個人情報保護法規制に対応し、各国の拠点と連携し、適切な法令対応を取る体制を整備しています。

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。執行役社長を安全保障貿易管理の最高責任者とし、そのもと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。

税務に対する考え方

事業活動を行う国における適正な納税は、グローバル企業が果たすべき基本的な社会的責任の一つです。

三菱自動車グループは、事業活動を行ううえでの税務コンプライアンス遵守の観点で、「グローバル税務ポリシー」を定めています。当社はこの方針のもと税務ガバナンス体制を整備するとともに、国際課税ルールおよび税務に関する各国の法令を遵守し、適正な納税に努めています。

グローバル税務ポリシー

1. 税務コンプライアンスについて

三菱自動車グループは、「三菱自動車グローバル行動規範」に基づき、グローバルレベルで適正納税を徹底いたします。そこにおいては、事業活動を行う全ての国の税務関連法規および租税条約をはじめとする国際課税ルールの遵守はもちろんのこと、OECD・G20加盟国により策定されたBEPS行動計画（Base Erosion and Profit Shifting Action Plan）の趣旨を理解し、適時、適切な納税をおこないます。また、タックスヘイブンあるいは法規制の趣旨に反する抜け穴を利用した租税回避プランニングはおこないません。

2. 税務ガバナンスについて

- (1) 三菱自動車グループは、税務ガバナンスを税務コンプライアンスを実行するための基盤ととらえ、トップマネジメントのイニシアティブのもと、会計・税務にかかる情報管理および透明性確保のための適正な体制整備を徹底いたします。
- (2) 三菱自動車グループは、各国税務当局に対して、多国籍企業グループに提出が義務付けられているBEPS移転価格文書等の情報を適時、適切に開示いたします。

役員一覧 (2022年6月23日付)



ターゲット
● 8.7



ターゲット
● 16.5

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	取締役会・委員会出席回数 (2021年4月～2022年3月)	取締役在任期間 (2022年6月23日時点)	選任理由
平工 奉文	取締役会長	社外 独立	指名委員会	取締役会 12回/12回 指名委員会 9回/9回(※1)	1年	経済産業省において近畿経済産業局長や製造産業局長などの要職を歴任し、また資源エネルギー庁でエネルギー政策に携わるなど、産業界全般にわたり、幅広い経験・知見や交流を有しており、それらを生かし、取締役会議長として積極的な当社経営の監督や助言・提言が期待できるため。
加藤 隆雄	取締役		報酬委員会	取締役会 15回/15回 指名委員会 1回/1回(※2) 報酬委員会 9回/9回	3年	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を務めるなど、当社における長年のグローバルな経営経験・見識を有しており、加えて2019年6月から当社最高経営責任者として経営を担っていることから、当社重要事項の決定および経営執行に重要な役割を果たすことが期待できるため。
稲田 仁士	取締役		監査委員会 (常勤委員)	—(※3)	—	グローバルな取引を展開する総合商社および当社において、長年にわたり法務、コンプライアンス、コーポレートガバナンスに携わってきた実績と豊富な経験および見識を有しており、当社の経営に生かすことが期待できるため。
宮永 俊一	取締役	社外	報酬委員会 (委員長)	取締役会 15回/15回 報酬委員会 9回/9回	8年	世界各地で事業を展開する製造業企業において企業経営に長年携わり豊富な経験と実績、高い見識を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
幸田 真音	取締役	社外 独立	指名委員会 (委員長) 報酬委員会	取締役会 15回/15回 指名委員会 10回/10回 報酬委員会 9回/9回	4年	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した経験から豊富な見識および経験を有しており、これらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。
竹岡 八重子	取締役	社外 独立	監査委員会 (委員長)	取締役会 15回/15回 監査委員会 15回/15回	3年 (ご参考：過去の当社 監査役在任年数4年)	長年の当社での監査役および取締役としての経験に加え、弁護士として長年にわたり活躍し、法律の専門家としての豊富な専門知識と高い見識を生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
佐々江 賢一郎	取締役	社外 独立	指名委員会 報酬委員会	取締役会 15回/15回 指名委員会 10回/10回 報酬委員会 6回/6回(※4)	3年	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おり、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
坂本 秀行	取締役	社外	指名委員会	取締役会 15回/15回 指名委員会 10回/10回	3年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識および経験を有しており、それらを生かし、積極的な当社経営の監督及び助言・提言が期待できるため。
中村 嘉彦	取締役	社外 独立	監査委員会	取締役会 15回/15回 監査委員会 15回/15回	2年	公認会計士として長年にわたり活躍し、会計監査の専門家としての豊富な知識を有しており、それらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
田川 丈二	取締役	社外	報酬委員会	取締役会 15回/15回 報酬委員会 9回/9回	2年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識および経験を有しており、それらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
幾島 剛彦	取締役	社外	監査委員会	取締役会 15回/15回 監査委員会 12回/12回(※4)	2年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識および経験を有しており、それらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
垣内 威彦	取締役	社外	指名委員会	—(※3)	—	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おり、これらを生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
三毛 兼承	取締役	社外	監査委員会	—(※3)	—	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おり、その経験・見識を生かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。

※1：平工奉文氏は2021年6月23日付で取締役に就任したため、出席対象となる取締役会、指名委員会の回数が他の取締役と異なります。

※2：加藤隆雄氏は、2021年6月23日付で指名委員を退任しました。

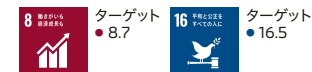
※3：稲田仁士氏、垣内威彦氏および三毛兼承氏は、2022年6月23日付で各々取締役、監査委員、指名委員に就任したため、出席対象となる取締役会および委員会はありません。

※4：佐々江賢一郎氏および幾島剛彦氏は、2021年6月23日付で各々報酬委員、監査委員に就任したため、出席対象となる委員会の回数が他の取締役と異なります。

役員の略歴は、以下のウェブサイトをご参照ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/company/director/>

役員報酬



基本的な考え方・方針

三菱自動車は、社外取締役が委員長を務める報酬委員会において、取締役および執行役の報酬に関して以下の方針を定めています。

〈基本的な考え方〉

- ①当社グループの持続的成長と中長期的な企業価値の向上に資するものであること
- ②執行役にとって、経営戦略・経営計画の完遂、目標とする会社業績の達成を適切に動機付けるための業績連動性を備えた報酬制度であること
- ③当社が経営を担う者に求める「経営人材のあるべき姿」に適う人材を確保できる報酬水準であること
- ④株主との利益意識の共有や株主重視の経営意識を高めるものであること
- ⑤報酬の決定プロセスは透明性・客観性の高いものであること

報酬委員会では、これらの方針を踏まえ、取締役および執行役の報酬の算定方法や個人別の報酬などについて決定しています。2021年度の報酬などについては、2021年度有価証券報告書（P65-67）に記載しています。

2021年度有価証券報告書

(WEB) https://www.mitsubishi-motors.com/content/dam/com/ir_jp/pdf/yuka/2022/yuka20220624.pdf

2022年度からは、サステナビリティへの対応が当社グループの経営上の重要課題であるとの認識のもと、中長期業績連動報酬を決定する指標として以下のESG関連項目を追加しました。

・「環境」に関する指標：

気候変動をはじめとする深刻化する環境問題に関する取り組みの進捗を測る指標として、「事業活動CO₂排出量」を導入しました。

・「社会」に関する指標：

ダイバーシティやワーク・ライフ・バランスの確保、人材育成の推進などを通じた従業員の勤務満足度の向上や自発性の高まりなどを測る指標として、「従業員エンゲージメント」を導入しました。

ESGデータ集 Data

E

製品・事業活動関連環境データ	120
電動車販売実績、製品の燃費・CO ₂ 排出量.....	120
事業活動関連データ	
CO ₂ 排出量.....	120
スコープ3内訳、エネルギー使用量(1次・2次エネルギー)、硫黄酸化物、窒素酸化物、 VOC(揮発性有機化合物)、オゾン層破壊物質の排出.....	121
廃棄物発生量、廃棄物の発生・社外への排出状況、原材料使用量、取水量、排水量.....	122
環境会計.....	123

S

人事関連データ	124
従業員数、地域別従業員数、海外子会社における現地採用者の管理職登用数、 女性の役職登用状況、従業員の構成(単独)、新卒採用者数、 労働時間と有給休暇取得率.....	124
育児休業取得者数と復帰後定着率、ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度、 障がい者雇用の推移、2021年度人事本部主催の研修実績、給与水準、 災害度数率(災害発生頻度)、社員持株会.....	125

G

ガバナンス関連データ	126
2021年度末時点コーポレート・ガバナンス概要、2021年度報酬などの総額、 コンプライアンス関連データ.....	126
GRIスタンダード対照表	127

製品・事業活動関連環境データ

電動車販売実績

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
電動車 合計	台	36,125	54,572	75,143	64,561	65,496
電動車販売比率	%	3	4	7	8	7
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	台	28,296	47,238	47,758	35,553	43,021
国内	台	5,105	6,780	4,970	5,629	11,663
海外	台	23,191	40,458	42,788	29,924	31,358
電気自動車(EV)	台	773	766	1,015	1,566	839
国内	台	288	410	901	1,517	690
海外	台	485	356	114	49	149
ハイブリッド車(HEV)	台	7,056	6,568	26,370	27,442	21,636
国内	台	7,056	6,568	26,370	27,442	21,636
海外	台	0	0	0	0	0
世界販売(含む内燃機関車)	台	1,101,194	1,243,914	1,126,843	801,442	936,749

製品の燃費・CO₂排出量(企業平均)(※)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
米国(燃費)	輸入乗用車	mpg	44.6	45.9	45.4	45.5
	小型トラック	mpg	34.9	35.8	35.9	36.8
欧州(CO ₂ 排出量)	乗用車	g-CO ₂ /km	118	121	115.6	-
中国(燃費)	輸入車	L/100km	12.0	12.0	12.0	-
	現地生産車	L/100km	7.5	7.1	7.2	7.5

※：各国・地域の当局の公表値。米国は年式、欧州・中国は暦年

事業活動関連データ

CO₂排出量

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
生産	千t-CO ₂	492	518	464	312	358
非生産	千t-CO ₂	63	70	62	53	53
日本	千t-CO ₂	387	404	348	246	277
アジア	千t-CO ₂	162	178	173	116	132
その他	千t-CO ₂	6	6	5	3	2
スコープ1(直接排出)	千t-CO ₂	119	119	110	80	92
スコープ2(間接排出)	千t-CO ₂	436	469	416	285	319
(スコープ1+2)合計	千t-CO ₂	555	588	526	365	411
スコープ3	千t-CO ₂ eq	38,721	42,580	35,429	20,286	28,146
(スコープ1+2+3)合計	千t-CO ₂ eq	39,276	43,168	35,955	20,651	28,557

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%

2021年度の環境マネジメント対象会社22社については、P27をご参照ください。

なお、2021年度環境マネジメントシステム対象会社のうち、CO₂排出量換算で97%以上の拠点で、ISO14001などの環境マネジメントシステムの認証を取得しています。

CO₂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もとづく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」に準ずる
 - ・海外電力の排出係数は、電気事業者別排出係数。一部拠点は、各年度のIEA “CO₂ Emissions from Fuel Combustion” または IEA “Emission factors” の排出係数
- スコープ1+2の2014年度実績 598千t-CO₂eq

スコープ3内訳

(年度)

カテゴリ	単位	2017	2018	2019	2020	2021	対象範囲
1 購入した製品・サービス	千t-CO ₂ eq	5,855	6,900	6,331	4,043	5,495	連結 (生産のみ)
2 資本財	千t-CO ₂ eq	297	407	319	310	150	単体
3 スコープ1,2に含まれない燃料エネルギー	千t-CO ₂ eq	45	21	49	36	44	連結
4 輸送、配送(上流)	千t-CO ₂ eq	1,013	1,278	1,174	541	1,049	連結
5 事業活動から出る廃棄物	千t-CO ₂ eq	16	19	21	11	15	連結 (生産のみ)
6 出張	千t-CO ₂ eq	4	4	4	4	4	連結
7 雇用者の通勤	千t-CO ₂ eq	14	14	14	13	13	連結
8 リース資産(上流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
9 輸送、配送(下流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
10 販売した製品の加工	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
11 販売した製品の使用	千t-CO ₂ eq	30,731	33,199	26,833	14,927	20,981	全社向け
12 販売した製品の廃棄	千t-CO ₂ eq	741	727	671	382	382	全社向け
13 リース資産(下流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
14 フランチャイズ	千t-CO ₂ eq	5	12	13	19	14	国内販売 会社の一部
15 投資	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-

エネルギー使用量(1次・2次エネルギー)

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
総量	PJ(※)	9.9	10.2	9.5	7.0	8.2
生産	PJ	8.7	9.0	8.3	5.9	7.0
非生産	PJ	1.2	1.2	1.2	1.1	1.2
日本	PJ	7.0	7.2	6.6	4.9	5.6
アジア	PJ	2.8	2.9	2.8	2.0	2.5
その他	PJ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)
 環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%
 2021年度の環境マネジメント対象会社22社については、P27をご参照ください。
 ※：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	2017	2018	2019	2020	2021
総排出量	t	184	218	163	125	50

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)
 環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%
 2021年度の環境マネジメント対象会社22社については、P27をご参照ください。
 算定方法：使用燃料の硫黄分の重量を算定し、SO₂に換算

窒素酸化物

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
総排出量	t	65	65	61	44	58

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)
 環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%
 2021年度の環境マネジメント対象会社22社については、P27をご参照ください。
 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	2017	2018	2019	2020	2021
総排出量	t	1,882	2,354	2,243	1,227	1,511

集計誤りにより2020年度排出量を訂正しました。
 対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、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

三菱自動車工業株式会社については、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	2017	2018	2019	2020	2021
総排出量	千t	162	187	202	109	143
生産	千t	148	176	194	103	137
非生産	千t	14	11	8	6	6

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)
 環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%
 2021年度の環境マネジメント対象会社22社については、P27をご参照ください。

廃棄物の発生・社外への排出状況

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
発生総量	千t	99	104	89	58	85
社外排出	千t	48	56	53	40	54
社内再利用分	千t	51	48	36	18	31

対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、京都製作所

原材料使用量

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
鉄・アルミ	千t	143	154	141	97	117
樹脂類	千t	3.0	2.5	2.1	1.1	2.4

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	2017	2018	2019	2020	2021
総量	千m ³	6,727	6,211	5,915	4,420	4,640
生産	千m ³	6,343	5,901	5,654	4,188	4,389
非生産	千m ³	384	310	261	232	251
上水	千m ³	1,150	878	988	718	383
工業用水	千m ³	3,602	3,412	3,280	2,594	2,938
地下水	千m ³	1,975	1,921	1,647	1,108	1,319

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)
 環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%
 2021年度の環境マネジメント対象会社22社については、P27をご参照ください。
 ・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)では、排水の一部をリサイクル・再利用しています
 2021年度は、約152千m³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3%)

排水量

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
総量	千m ³	4,577	4,504	4,104	3,266	3,316
生産	千m ³	4,193	4,194	3,843	3,034	3,254
非生産	千m ³	384	310	261	232	62
下水	千m ³	2,405	2,396	2,041	1,713	1,581
公共水域	千m ³	2,172	2,108	2,063	1,553	1,735

対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)
 環境マネジメント対象会社におけるデータ取得カバー率：100%
 2021年度の環境マネジメント対象会社22社については、P27をご参照ください。

・一部推計を含みます

環境会計

〈環境保全コスト〉

(年度)

分類	主な取り組みの内容		単位	2019		2020		2021	
				投資額	費用額	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	41	1,251	203	629	591	651
	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	250	9	346	13	78	9
	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	0	1,418	0	933	0	465
上・下流コスト	使用済みバンパーの回収、自動車リサイクル法対応		百万円	0	1,688	0	1,661	0	2
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	130	420	18	588	0	114
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	1,711	51,383	456	32,731	0	0
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	0	273	47	189	0	256
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	0	12	0	5	0	2
合計			百万円	2,132	56,454	1,070	36,749	669	1,499

	単位	設備投資	研究開発費	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	1,039	1,308	764	1,014	627	907

対象拠点：三菱自動車工業株式会社、パジェロ製造株式会社

〈環境保全対策にともなう経済効果(実質的効果)〉

(年度)

分類	主な取り組みの内容	単位	2019	2020	2021
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	1,774	1,083	2,546
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	532	2,333	▲1,313
	節水による水道代の低減	百万円	8	31	12
	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	114	▲551	389
	梱包資材のリサイクルによる梱包資材費の低減	百万円	422	369	379
合計		百万円	2,850	3,265	2,013

集計誤りにより2020年度数値(費用節減：エネルギー費/梱包資材費)を訂正しました。

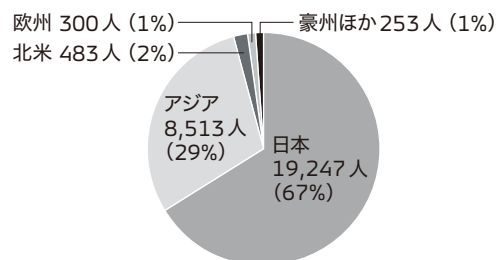
対象拠点：三菱自動車工業株式会社、パジェロ製造株式会社

人事関連データ

従業員数

		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
単独従業員数	合計	13,693人	14,171人	14,407人	13,951人	13,829人
	男性	12,336人	12,695人	12,848人	12,403人	12,309人
	女性	1,357人	1,476人	1,559人	1,548人	1,520人
連結従業員数		30,507人	31,314人	32,171人	30,091人	28,796人
連結臨時従業員数 (連結臨時従業員比率)		7,122人 (19%)	8,682人 (22%)	7,558人 (19%)	6,434人 (18%)	7,948人 (22%)

地域別従業員数 (連結ベース合計 28,796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	1,099人
	比率	11.5%
従業員数	9,549人	

(2022年3月時点)

女性の役職登用状況

		2018年7月	2019年7月	2020年7月	2021年7月	2022年7月
女性管理職 (※1)	人数	58人	68人	74人	80人	94人
	比率	3.5%	3.9%	3.5%	4.1%	4.7%
	うち部長職 以上	11人	13人	14人	13人	13人
女性役員(※2)	人数	3人	5人	5人	3人	3人
	比率	7.7%	12.5%	12.5%	8.8%	8.3%

※1：含む退職派遣者・出向者、除く医務系列

※2：女性役員人数には社外取締役を含む

従業員の構成 (単独)

		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
平均年齢	男性	41.9歳	41.6歳	41.4歳	41.1歳	41.9歳
	女性	39.2歳	38.5歳	38.1歳	37.5歳	38.5歳
平均勤続年数	男性	16.6年	16.7年	16.2年	15.8年	15.9年
	女性	12.8年	12.4年	11.6年	11.1年	11.7年
離職者数		539人	533人	735人	1,002人	644人
定年		248人	272人	381人	203人	191人
自己都合 (自己都合離職率)		249人 (46%)	240人 (45%)	303人 (41%)	305人 (30%)	418人 (65%)
会社都合		2人	7人	14人	11人	10人
転籍などその他		40人	14人	37人	483人	25人

新卒採用者数

		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
合計	男性	220人	314人	368人	386人	101人
	女性	31人	54人	92人	85人	22人
大卒・修士以上	男性	133人	226人	229人	204人	42人
	女性	27人	47人	76人	76人	16人
短大・専門	男性	1人	5人	1人	0人	5人
	女性	0人	0人	0人	0人	5人
高卒・ほか	男性	86人	83人	138人	182人	54人
	女性	4人	7人	16人	9人	1人

労働時間と有給休暇取得率

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
一人あたりの 年間総労働時間	2,115.5時間	2,131.2時間	2,013.6時間	1,880.8時間	1,960.3時間
一人あたりの 所定外労働時間	329.5時間	372.3時間	288.6時間	221.4時間	248.7時間
年次有給休暇 取得率(※3)	82.6%	86.6%	100.6%	99.2%	89.5%

※3： $\frac{\text{年次有給休暇 当年度取得日数 (前年度繰越分 + 当年度付与分)}}{\text{年次有給休暇 当年度付与日数}} \times 100$

育児休業取得者数と復帰後定着率

		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
育児休業取得者数	合計	127人	131人	194人	81人	156人
	男性	6人	10人	49人	35人	88人
	女性	121人	121人	145人	46人	68人
復帰後定着率(※1)		92.3%	100%	97.7%	96%	95%

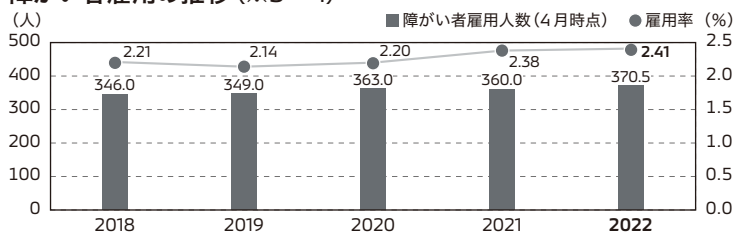
※1：育児休業から復職した後、12カ月経過時点で在籍している従業員の総数 ÷ 前報告期間中に育児休業を終了した従業員の総数 ×100

ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度利用者数

2021年度実績		男性	女性	合計
育児	妊娠期休業	—	10人	10人
	産前産後休業	—	84人	84人
	育児休業	88人	68人	156人
	子の看護休業	328人	164人	492人
	育児勤務	8人	201人	209人
介護	介護休業	3人	2人	5人
	短期の介護休業	213人	44人	257人
	介護勤務	2人	6人	8人
共通、その他	ライフプラン休業	115人	35人	150人
	積立休暇	663人	34人	697人
	フレックスタイム (管理職を含む)(※2)	6,429人	1,138人	7,567人
	再雇用制度 再雇用登録者数 (2021年度復帰の実績は4)	7人	16人	22人
	帯同休業(2021年度復帰の実績は3名)	0人	16人	16人

※2：フレックスタイム制度は制度適用の実在社員数(2021年4月1日時点)

障がい者雇用の推移(※3・4)



※3：雇用者数および雇用率は、「障害者の雇用の促進等に関する法律」に則り、重度の身体もしくは知的障がいのある人の1人の雇用をもって「2人」とみなしています。

※4：短時間労働者は、原則、1人の雇用をもって「0.5人」とみなしています。但し、重度の身体もしくは知的障がいのある人は「1人」とみなしています。

2021年度人事本部主催の研修実績

年間受講者数(延べ)	10,650人
年間総受講時間	96,770時間
従業員1人あたりの受講時間・日	7.0時間・0.87日
従業員1人あたりの研修費用	6,171円

給与水準

	月給	地域最低賃金との比較(※5)
初任給	高卒事技	166,900円 108%
	高卒技能	172,900円 111%
	高専	186,600円 110%
	短大	171,400円 101%
	大卒	210,400円 124%
	院卒(修士)	232,400円 137%
	院卒(博士)	266,400円 158%
全従業員の平均給与(年収)	6,605,000円	
男性の給与に対する女性の給与の比率(年収)	77%	
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%

※5：最低賃金は2022年4月時点の高卒が愛知県の最低賃金(955円/時)より、高卒以外が東京都の最低賃金(1,041円/時)より、それぞれ1か月20.3日、8時間労働として算出。
なお、給与水準については職務区分に応じた体系であるため、同一職務における人種や国籍、性別等による給与格差はありません。

災害度数率(災害発生頻度)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
全災害度数(※6)	0.60	0.41	0.42	0.30	0.20
休業度数(※7)	0.09	0.10	0.10	0.00	0.03

※6：延べ100万労働時間あたりの休業・不休業災害件数

※7：延べ100万労働時間あたりの休業災害件数

社員持株会

2022年3月時点	
社員持株会 会員数	969人
入会率	6.5%
保有株数	2,111,890株

ガバナンス関連データ

2021年度末時点コーポレート・ガバナンス概要

組織形態	指名委員会等設置会社
取締役会の構成	13人
社外取締役	11人
うち独立役員	5人
取締役会開催数	15回
取締役会出席率	100%
うち社外取締役の出席率	100%
取締役会議長	取締役会長
法定委員会	指名委員会、報酬委員会、監査委員会
指名委員会	5人(うち社外取締役5人) 議長 社外取締役(独立役員)
報酬委員会	5人(うち社外取締役4人) 議長 社外取締役
監査委員会	5人(うち社外取締役4人) 議長 社外取締役(独立役員)

2021年度報酬などの総額

報酬などの総額は、有価証券報告書において開示しています。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/library/yuka.html>

コンプライアンス関連データ

	単位	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
社員相談室(ヘルプライン)への通報・相談数	件	170	194	166	112	109
社外弁護士相談窓口(ヘルプライン)への通報・相談数	件	4	13	4	2	5
グローバル内部通報窓口への通報・相談数	件	—	14	25	14	19
お取引先様相談窓口への通報・相談数	件	0	0	3	4	1

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P4-5 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P4-5 事業の内容、P6-9 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P34-44 株式等の状況
102-6	a. 参入市場	会社概要 有価証券報告書P4-5 事業の内容、P6-9 関係会社の状況
102-7	a. 組織の規模	会社概要 ESGデータ集>人事関連データ 有価証券報告書P11 従業員の状況、P19-23 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 ESGデータ集>人事関連データ 有価証券報告書P11 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	社会>持続可能なサプライチェーンの実現 有価証券報告書P4-5 事業の内容
102-10	a. 組織の規模、構造、所有形態、またはサプライチェーンに関して生じた重大な変化	該当なし
102-11	a. 組織が予防原則や予防的アプローチに取り組んでいるか。またその取り組み方	環境>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P14-18 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 サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>支持または参考にしている外部イニシアティブ

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>外部団体への参画 社会>人権の尊重>マネジメント体制 社会>新しい常態に対応した働き方改革の推進>社外イニシアティブへの参画 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>社外イニシアティブへの参画
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
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 サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ 各マテリアリティ>マテリアリティの中長期ビジョン（P30、46、50、55、58、62、66、73、76、82、86、94、98、105） 環境>気候変動・エネルギー問題への対応>TCFD提言への対応 有価証券報告書P14-18 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	サステナビリティマネジメント>企業理念・方針 ガバナンス>コンプライアンス>基本的な考え方・方針
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>社内および社外相談窓口の設置 環境>環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応 社会>人権の尊重>救済へのアクセス 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>マネジメント体制
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	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制 ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>コーポレート・ガバナンスおよび業務執行の体制 ガバナンス>内部統制 コーポレートガバナンス報告書P17 内部統制システムの概要を含む コーポレート・ガバナンス及び業務執行の体制についての模式図
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P47-69 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	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制 有価証券報告書P47-69 コーポレート・ガバナンスの状況等

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	社会>労働安全衛生の推進>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P4 原則5-1 株主との建設的な対話に関する方針
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P5-13 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P47-69 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P47-69 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P1-13 Iコーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報 II 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
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	ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>利益相反の回避 コーポレートガバナンス報告書P1-5 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
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P47-69 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P1-5 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
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>コーポレート・ガバナンスおよび業務執行の体制 コーポレートガバナンス報告書P1-5 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
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P14-18 事業等のリスク、P47-69 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>リスク管理体制の整備
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>リスク管理体制の整備
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	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制

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>マネジメント体制
102-34	a. 最高ガバナンス機関に伝達された重大な懸念事項の性質と総数 b. 重大な懸念事項への対処、解決のために使われたメカニズム	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制
102-35	a. 最高ガバナンス機関および役員に対する報酬方針 b. 報酬方針におけるパフォーマンス基準と、最高ガバナンス機関および役員の経済、環境、社会項目における目標がどのように関係しているか	トップコミットメント ガバナンス>役員報酬 コーポレートガバナンス報告書P10 インセンティブ関係 有価証券報告書P47-69 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	コーポレートガバナンス報告書P10 インセンティブ関係 有価証券報告書P47-69 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総額の中央値(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	サステナビリティマネジメント>ステークホルダー・エンゲージメント
102-41	a. 団体交渉協定の対象となる全従業員の割合	社会>労働安全衛生の推進>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	サステナビリティマネジメント>ステークホルダー・エンゲージメント
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 P6-10 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
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	サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ
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

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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て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関する次の情報 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	サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ
103-2	各マテリアルな項目に関する次の情報 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	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制 サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ>マテリアリティの特定と見直し 各マテリアリティ P30、46、50、55、58、62、66、73、76、82、86、94、98、105
103-3	各マテリアルな項目に関する次の情報 a. 組織によるマネジメント手法の評価方法	サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ>マテリアリティの特定と見直し 各マテリアリティ P30、46、50、55、58、62、66、73、76、82、86、94、98、105
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P73 連結損益計算書 社会>社会貢献活動の推進>基本的な考え方・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	環境>気候変動・エネルギー問題への対応 有価証券報告書P14-18 事業等のリスク

番号	開示要求事項の内容	記載場所
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P102-104 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）	ESGデータ集＞人事関連データ
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	ESGデータ集＞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	社会＞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	社会＞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	社会＞持続可能なサプライチェーンの実現
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＞腐敗防止
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	ガバナンス＞コンプライアンス＞腐敗防止
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＞腐敗防止
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	ガバナンス＞コンプライアンス
GRI207：税務 2019		
207-1	税務へのアプローチ	ガバナンス＞コンプライアンス＞税務に対する考え方
207-2	ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント	ガバナンス＞コンプライアンス＞税務に対する考え方
207-3	税務に関連するステークホルダー・エンゲージメントおよび懸念への対処	ガバナンス＞コンプライアンス＞税務に対する考え方
207-4	国別の報告	—
環境		
GRI301：原材料 2016		
301-1	使用原材料の重量または体積	ESGデータ集＞製品・事業活動関連環境データ
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

番号	開示要求事項の内容	記載場所
GRI302：エネルギー 2016		
302-1	組織内のエネルギー消費量	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
302-2	組織外のエネルギー消費量	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
302-3	エネルギー原単位	—
302-4	エネルギー消費量の削減	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
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	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 環境>水資源の保全
303-4	排水	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ WEB>大気・水質・PRTR対象物質データ 環境>水資源の保全
303-5	水消費	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
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
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	WEB>ESGデータ集>生物多様性関連データ
GRI305：大気への排出 2016		
305-1	直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ1)	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 気候変動・エネルギー問題への対応>サプライチェーン全体でのCO ₂ 排出量低減への対応
305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ2)	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 気候変動・エネルギー問題への対応>サプライチェーン全体でのCO ₂ 排出量低減への対応
305-3	その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ3)	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 気候変動・エネルギー問題への対応>サプライチェーン全体でのCO ₂ 排出量低減への対応
305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ

番号	開示要求事項の内容	記載場所
305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ マテリアリティの特定 環境>環境計画パッケージ>環境ターゲット2030
305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
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	環境汚染の防止>大気汚染防止 ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ WEB>ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ
GRI306：排水および廃棄物 2020		
306-1	廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト	環境>資源循環の取り組み
306-2	廃棄物関連の著しいインパクトの管理	環境>資源循環の取り組み
306-3	発生した廃棄物	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 環境>資源循環の取り組み
306-4	処分されなかった廃棄物	WEB>ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ
306-5	処分された廃棄物	WEB>ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ
GRI307：環境コンプライアンス 2016		
307-1	環境法規制の違反	環境>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	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
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	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
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)	ESGデータ集>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	ESGデータ集>人事関連データ 有価証券報告書P102-104 退職給付関係
401-3	育児休暇を取得した従業員数 (男女別)	ESGデータ集>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)	社会>労働安全衛生の推進>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	社会>労働安全衛生の推進
403-2	危険性 (ハザード) の特定、リスク評価、事故調査	社会>労働安全衛生の推進
403-3	労働衛生サービス	社会>労働安全衛生の推進
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	社会>労働安全衛生の推進>労使関係

番号	開示要求事項の内容	記載場所
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	社会>労働安全衛生の推進
403-6	労働者の健康増進	社会>労働安全衛生の推進
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	社会>労働安全衛生の推進>労使関係
403-9	労働関連の傷害	社会>労働安全衛生の推進 ESGデータ集>人事関連データ
403-10	労働関連の疾病・体調不良	社会>労働安全衛生の推進
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）	ESGデータ集>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	社会>人材育成の強化
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）	社会>人材育成の強化
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）	ESGデータ集>人事関連データ
405-2	基本給と報酬総額の男女比	社会>人材育成の強化 ESGデータ集>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	社会>労働安全衛生の推進>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	社会>人権の尊重>人権方針の遵守
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	社会>人権の尊重>人権方針の遵守
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	社会>人権の尊重>基本的な考え方・人権デュー・ディリジェンス

番号	開示要求事項の内容	記載場所
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	社会>人権の尊重>人権方針の遵守
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	社会>人権の尊重>基本的な考え方・人権方針の遵守
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	社会>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	—
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	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
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	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
GRI415：公共政策 2016		
415-1	政治献金の総額（国別、受領者・受益者別）	ガバナンス>コンプライアンス>政治的関与（政治献金）
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P4-5 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	社会>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）	ガバナンス>コンプライアンス
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）	ガバナンス>コンプライアンス
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	ガバナンス>コンプライアンス

第三者意見



(株)日本政策投資銀行
設備投資研究所
エグゼクティブフェロー
竹ヶ原 啓介氏

サステナビリティレポート2022は、「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります」というビジョンの実現に向けた、貴社の取り組みを網羅的に開示する役割を担っています。企業理念や戦略、重要なトピックスを紹介する前半部分で大きな方向性を示し、マテリアリティの中長期ビジョンに則して前年度の活動実績を報告する後半部分で具体例を見せる構成からは、幅広い取り組みを読者に体系的に理解してもらいたいという編集意図が伝わってきます。

昨年度のレポートでは、前半部分を中心に、①「三菱自動車らしさ」へのフォーカス、②環境ビジョン2050の導入による長期の時間軸の強化、③ダイナミックマテリアリティ志向、という比較的大きな変化がありました。今年度は、この新たな要素を充実させることに力点が置かれているようです。それを端的に示すのが、トップコミットメントです。サブ

ライチェーン全体でのカーボンニュートラル、企業価値向上につながる人材育成、人権への取り組み強化、ガバナンスの強化という章立てを経て、最後に「『三菱自動車らしさ』の一層の追求と価値提供」で締めることで、トップコミットメントは、新たな方向性の充実に関するエッセンスを一覧化する役割も担っています。

具体的に内容を見ていくと、まず目に留まるのが「環境ビジョン2050」の改定です。昨年版では、ネットゼロへの移行リスクに対する社会の強靭性を高めることへの貢献という、やや間接的な表現が用いられていましたが、今回、企業として2050年カーボンニュートラルを実現するというコミットメントが明記されました。その武器となるのが電動車であり、その価値を高めるために、ビジネスパートナーとの連携、IoT技術の活用、再生可能エネルギーの普及などを複層的に進める戦略は、「三菱自動車らしさ」の追求を具体的に表現しており、読者の理解を深めてくれます。また、これから大きな課題になる使用済みバッテリーを活用してVPPを構築し、地域のレジリエンス強化に取り組もうとする姿勢も、コア技術に基づき、気候変動、サーキュラーエコノミー、地域レジリエンスを同時追及するものであり、貴社らしさを体現しているように感じました。こうした取り組みを資本市場に伝えるツールであるTCFD提言への対応がアップデートされたのも今号のハイライトの一つです。3つのシナリオに則してリスク・機会が分析され、環境ビジョン2050改定に向けた社内での議論の一端を垣間見せてくれており、読みごたえがありました。

社会性の側面でも、幾つか重要な進展がありました。まず、行動指針である「MMC WAY」の見直しが挙げられます。トップメッセージにおいて示された、多様な人材の活躍が企業価値向上の鍵であるとの認識の下、求められる人材像が再設定されたことは、経営層からの重要なメッセージです。併せて、人権デュー・ディリジェンスの着手や健康経営に関する新指標の追加など、リスク管理面での対応も着実に強化されていることがわかります。

2022年度から、役員の中長期業績連動報酬の指標に、CO₂排出量と従業員エンゲージメントを追加し、環境、社会両面での取り組みの進展をガバナンスと連動させたことも、サステナビリティ対応を重要な経営課題に位置付けている姿勢を端的に示しています。

本レポートは、サステナビリティに関する活動を体系的かつ網羅的に提示する機能において、一段と深みを増したと考えます。「三菱自動車らしさ」とそれを体現する具体的な取り組みをコンテンツとして網羅した今、次に期待されるのは、戦略部分をより充実させ、価値創造の観点からストーリー性を強化することです。トップメッセージ、マテリアリティ、中長期戦略に加え、今回、MMC WAYの改定を通じて人的資本の視座が強化されるなど、主要なパーツは揃っています。これを組み合わせた価値創造プロセス提示への期待が高まります。並行して進化を続けている統合報告との役割分担・連携も含めて、更なる充実を楽しみにしております。