

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

# 環境

環境課題に関する方針・考え方	045	水資源	096
気候変動	055	第三者保証	100
大気品質	083	環境課題を踏まえた事業基盤の強化	102
資源依存	087		

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

# 環境課題に関する方針・考え方

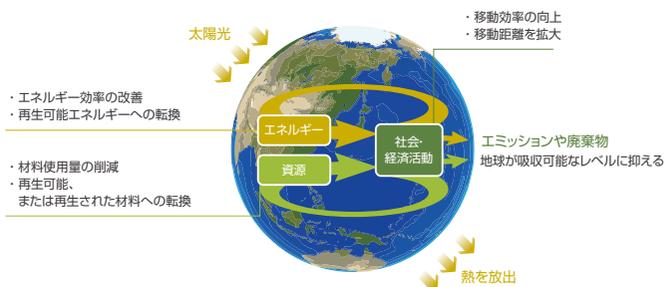
GRI102-16

## 環境方針

日産自動車は、環境保全の基本は人間の「やさしさ」の発露にあると考えます。われわれ一人ひとりが環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会、自然や地球を思いやる「やさしさ」を企業活動全域に活かし、より豊かな社会の発展に貢献します。

エネルギーや資源の使用効率を高め、多様性や循環を促進しながら、お客さまに革新的な商品・サービスを提供し、日産の環境理念である「人とクルマと自然の共生」を目指していきます。

環境理念の実現に向け、究極のゴール「企業活動やクルマのライフサイクル全体での環境負荷や資源利用を、自然が吸収できるレベルに抑えること」と、われわれのありたい姿を明確に定め、地球の未来に残すエコロジカル・フットプリントをできるだけ小さくする努力を続けてまいります。



\*ハーマン・E. デイリー「持続可能な発展の経済学」を参考に作成

## 日産環境理念『人とクルマと自然の共生』

日産自動車は環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会、自然や地球を常に配慮しながらクルマづくりや販売などすべての企業活動を行い、より豊かな社会の発展に貢献します。

## 究極のゴール

事業活動やクルマによって生じる環境への依存と負荷を自然が吸収可能なレベルに抑え、豊かな自然資産を次世代に引き継ぎます。

## われわれのありたい姿： 「シンシア・エコイノベーター (Sincere Eco-Innovator)」

シンシア(誠実な)：環境問題に対し積極的に取り組み、環境負荷を低減する。

エコイノベーター：持続可能なモビリティ社会の発展のために、

お客さまに革新的な商品・サービスを提供する。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI102-12 GRI102-15 GRI103-1

## 環境課題に対する日産の認識

昨今、環境や社会にかかわる課題は深刻さを増しており、2050年には世界の人口が90億人に達すると予測され、社会は貧困や飢餓、エネルギー問題、気候変動、平和を脅かす紛争問題などの課題に直面しています。こうした諸課題の解決を目指して2015年9月に「われわれの世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」が国連本部で採択されました。このアジェンダが掲げる17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs）」\*の達成に向けて、国だけでなく企業の努力にも大きな期待が寄せられています。日産は、安全で安心かつ持続可能なモビリティをすべての人にもたらし、社会に価値を提供することがより一層重要になっていると認識し、国連のSDGsを支持しています。

自動車産業は、複雑かつ多岐にわたり地球環境に依存している一方で、地球環境そのものに大きな影響を与えています。日産は気候変動やエネルギー問題への対応、大気質をはじめとする自然資本の保全、鉱物資源の効率的な活用、化学物質管理、資源枯渇への対応、健康影響への対応といった持続可能性に関する取り組みを行うとともに、化石燃料依存からの脱却に向けたビジネス構造の変革を推進しています。

日産はグローバルな自動車メーカーとして、自らの企業活動が直接・間接的に環境に及ぼす影響を把握し、ビジネスパートナーや社会と連携しながら、製品やサービスがライフサイクル全体で与える負の影響を最小化していくこと

に取り組んでいます。気候変動や資源依存、水資源などの環境影響を軽減する持続可能なモビリティをすべての人にもたらし、社会により大きな価値を提供できるよう、日産はさらに取り組みのレベルを上げ、かつスピードも上げなければならないと認識しています。

日産が取り組むべき課題とその取り組みは、このような社会動向を背景に、ステークホルダーとの協議を踏まえて、マテリアリティ評価によって決定しています。

\* 日産のSDGsへの貢献の詳細はこちらをご覧ください。

<https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/Framework/>

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI102-29 GRI103-2 GRI103-3

## 環境課題に対する日産の戦略的アプローチ

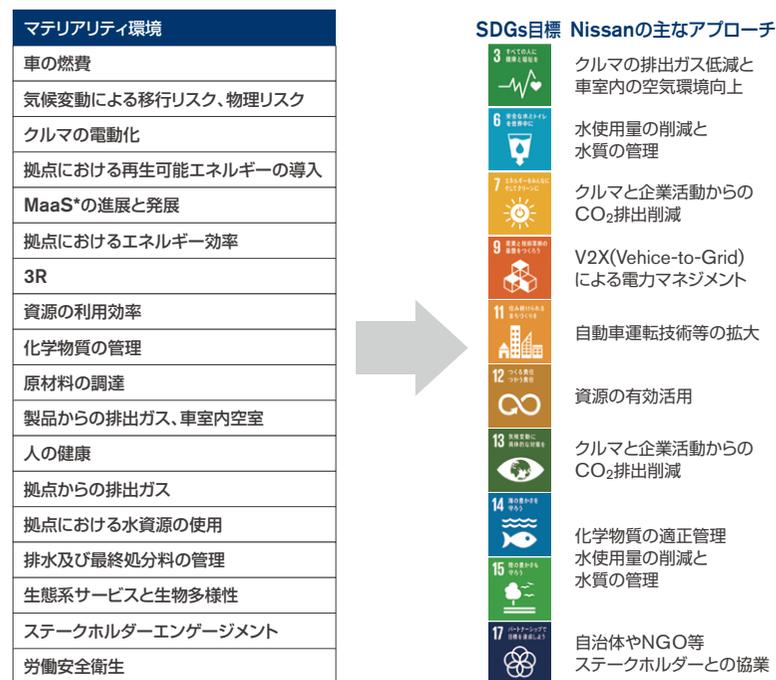
日産は、グローバルな環境課題の解決に対し確実に貢献するため、社会の多様な声に耳を傾け、優先的に解決が必要な課題を特定するプロセス（マテリアリティ評価）が重要と考えています。マテリアリティ評価は自社の潜在的な機会とリスクを分析し、ステークホルダーと日産の双方にとって重要と認められたマテリアルな課題を決定し、日産の中長期的な環境戦略を策定していきます。環境のマテリアリティを考えるにあたり、国連の「ミレニアム生態系評価」に基づき、世界資源研究所（WRI：World Resources Institute）が世界経済人会議（WBCSD：World Business Council for Sustainable Development）とメリディアン・インスティテュートとの協力のもとで作成した「企業のための生態系サービス評価（ESR）」\*の手法で、自動車メーカーとして優先すべき重点領域を「エネルギーの調達」「材料資源の調達」「水資源の利用」の3領域に特定しました。また、都市部への人口集中や経済発展などに伴う大気品質の悪化が指摘されることから、人々の健康的な生活により直結する「大気品質」についても検討のスコープとしました。

SDGs を中核とする「持続可能な開発のための2030アジェンダ」や世界経済フォーラム（World Economic Forum）、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）における気候変動に関するパリ協定など、グローバルアジェンダでの議論とともに、日産にとっての機会とリスクを内部で分析しました。さらに世界の環境有識者、投資家、NGO/NPOなどの団体と直接論議し、アライ

アンスパートナーとの個別のダイアログを踏まえ、日産にとっての環境マテリアリティを特定しました。さらに、特定した環境マテリアリティとSDGsの目標を対比することで、日産のアプローチがSDGsの実現に貢献することを確認しました。

\* ESRの手法で生態系に与える影響や生態系サービスからもたらされる恩恵について議論を行い、その成果をまとめた報告書「Ecosystem Services and the Automotive Sector」に関する詳細はこちらをご覧ください  
[https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/SOCIAL/BIODIVERSITY/PDF/nissanEcosystem\\_web.pdf](https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/SOCIAL/BIODIVERSITY/PDF/nissanEcosystem_web.pdf)

### マテリアリティ分析（環境）とSDGsの対比



\* MaaS：Mobility as a Service の略。クルマを所有して運転するのではなく、移動そのものをサービスとして提供するという考え方。カーシェアリングなどが含まれる

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI102-15 GRI201-2

## 気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化

日産自動車の環境取り組みは、長期ビジョンからバックキャストしたマイルストーンを確実に達成することで継続的な成果を収めてまいりました。しかしながら、2006年に気候変動に関する政府間パネル(IPCC)の報告書から、2℃シナリオに基づいた長期ビジョンを策定した当時に比べ、気候変動による異常気象の脅威は一段と高まっており、不確実性が拡大する中でさらにレジリエントな戦略の強化が必要と考えています。

強化に向けて実施したシナリオ分析は、2050年のタイムホライズンにおける国際エネルギー機関(IEA)が提示した4℃と2℃シナリオ、およびIPCCの1.5℃特別報告書に基づいた社会を想定しました。さらにお客さまや市場の受容性変化、自動車にかかわる規制の強化、クリーンエネルギーへの移行を因子として考慮し、日産の事業活動や商品、サービスについて、気候変動がもたらす機会とリスクに対する戦略のレジリエンス性を以下の4つのステップで検討しました。

- 過去のマテリアリティの評価や、文献調査などで気候変動によって自動車セクターに決定的な影響を与え得るリスク要因を調査し、人口・経済・地政学、気候変動政策、技術などの区分でメインドライバーを定義
- メインドライバーは物理的リスクと移行リスクに分類され、それぞれがト

レードオフの関係にあることを考慮し、地球の平均気温の上昇を1.5℃、2℃、4℃と3種類のシナリオで、そのリスク振れ幅を確認

- 自動車セクターへの影響度合いとその時間軸をもとに、メインドライバーから影響力の高い項目をスクリーニング
- シナリオごとの変化、状態、影響を整理し、戦略強化に必要な要素を定性評価に基づいて導出

グローバルな自動車企業として、生産にかかわる施設や、商品を送り出すマーケットは世界170以上の市場になり、気候変動から受ける影響は国内にとどまりません。今回のシナリオ分析を総括的に捉えたとき、市場のインフラや規制、実際の使われ方が異なる状況でも日産の電動化技術は、2℃以外のシナリオにおいても実効力を伴う機会を創出するポテンシャルがあり、具現化に向けた取り組みの更なる加速が重要であること、またリスク対応にはサプライチェーンとの一体となった活動が必要不可欠とあらためて認識するに至りました。特にゼロ・エミッション車の拡大は、自動車セクターとして脱炭素社会に移行する大きな方策であるだけでなく、さらに電力マネジメントや減災・防災における社会のレジリエンス性にも寄与する技術であり、社会への価値創造とビジネスとの両立を可能にすると捉えています。

しかしながら、社会全体の気候変動対策が遅れた場合、脱炭素社会への更なる政策や法規制、研究開発業務の増加、市場需要や企業評判の変化による移行リスクや、異常気象災害の増加や海面の上昇などの物理的リスクにより、それ

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

それぞれのリスクに対応するコスト増とクルマの販売成績の低下によって財務状況に大きな影響を及ぼす可能性があります。

この様な、リスクを少しでも回避し、将来の機会創出にむけては、シナリオ分析から得られた知見を実際のアクションに落とし込み、レジリエンス性を拡大した戦略を検討しています。2030年でのありたい姿を具体化し開示情報を一層充実させ、ステークホルダーのみならずとの対話を重視しながら取り組みを進めて参ります。

### 想定したシナリオと関連する機会とリスク

想定シナリオ	影響領域	拡大する気候変動が事業活動に与える機会とリスク
1.5℃	政策と法規制	さらなる自動車の燃費や排出ガス規制の強化に対応する、電動パワートレイン技術の開発や生産コストの増加
		炭素税の拡大によるエネルギーコストの負担増加と、対策としての省エネルギー設備への投資拡大
	技術変化	車載電池などのEV関連技術や、自動運転技術の拡大など次世代自動車技術の採用によるコスト影響
		需要拡大により、車載電池材料である希少金属のサプライチェーン影響やその安定化のためのコスト増加
市場変化	消費者の意識変化による、公共交通機関や自転車の選択や、モビリティサービスへの移行による新車販売台数減少の可能性	
	機会	EVのエネルギー充放電力技術であるV2X(Vehicle to Everything)による電力マネジメント機会の提供拡大とEV価値の再認識(特にV2G (Vehicle to Grid) において)
4℃	異常気象	大雨、渇水など異常気象によるサプライチェーンへの影響と生産拠点の操業への影響と、損害保険料や空調エネルギーの費用の増加
	機会	防災・減災対策として、EVバッテリーを使用した緊急電源確保のニーズが増大

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

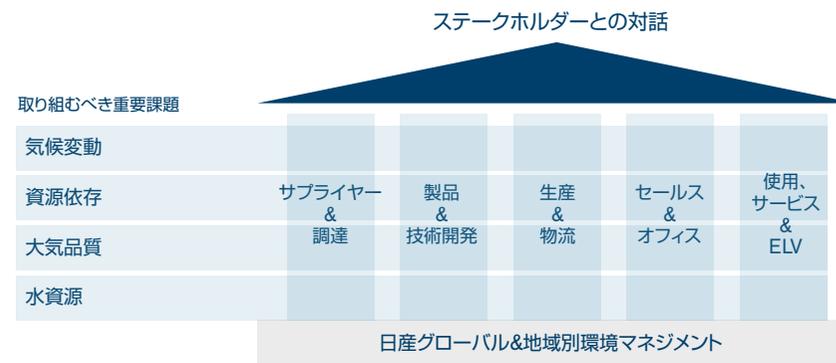
GRI102-20 GRI102-31

## グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス

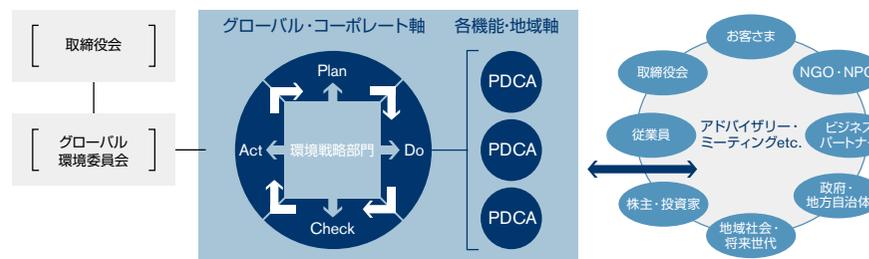
多様化する環境課題に対応しながら、グローバル企業として包括的な環境マネジメントを推進するため、日産は各地域、機能部署、さまざまなステークホルダーと対話・連携した組織体制を構築しています。取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会（G-EMC：Global Environmental Management Committee）には議題に応じて選出された役員が出席し、全社的な方針や取締役会への報告内容の決議などを行います。また、経営層は企業としてのリスクと機会を明確にし、各部門での具体的な取り組みを決定するとともに、PDCAに基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。また、環境リスクは内部統制委員会でも定期的に報告され、ガバナンスを強化しています。

企業は、環境に関する取り組みの現状やそれにかかわる意思決定を、信頼できる形で透明性を持って公開することが求められています。日産では、毎年発行されるサステナビリティレポートや環境格付け機関からの質問への回答などを通じて、幅広いステークホルダーにその状況を発信しています。

## グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス



## 組織体制図



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 中期環境行動計画 「ニッサン・グリーンプログラム(NGP)」

日産は、環境理念である「人とクルマと自然の共生」を実現するため、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム(NGP)」を2002年に発表し、環境への依存と影響を自然が吸収できる範囲に抑えるという究極のゴール達成に向けて取り組みを続けてきました。

2011年度から取り組んだ「NGP2016」では、「ゼロ・エミッション車の普及」「低燃費車の拡大」「カーボンフットプリントの最少化」「新たに採掘する天然資源の最少化」という4つの重点活動領域における目標をすべて達成し、2017年度には2020年を見据えた「NGP2022」\* をスタートしました。

\* 「NGP2022」に関する詳細はこちらをご覧ください  
<https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/Framework/>

### 「NGP」の進化



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI102-29 GRI102-31

## NGP2022の取り組むべき重要課題とチャレンジ

日産は環境マテリアリティ評価に基づき、「気候変動」「大気品質」「資源依存」「水資源」をNGP2022における重要課題に設定しました。さらに、4つの重要課題解決に貢献しかつ新たな価値を創出するため、ステークホルダーのニーズを把握するステークホルダーエンゲージメントを通じ環境課題にかかわる「事業基盤の強化」も取り組んでいます。

NGP2022では、特定した4つの重要課題に関連する取り組みの指標や進捗を毎年開示しています。クルマづくりに携わる開発・生産部門はもちろん、セールス・サービス部門をはじめとする企業全体で、環境課題に関する取り組みを加速させると同時にビジネス基盤を強化し、社会価値の創出に取り組んでいます。

コンプライアンスはもとより、社会的要求かつ長期的視点に基づき、NGP2022の以下の重要課題にチャレンジします。

### ●気候変動～カーボン・ニュートラル～

クルマの電動化・知能化、革新的な未来のモノづくりを通じて社会のCO<sub>2</sub>削減を進めます

### ●資源依存～新規採掘資源依存ゼロ～

繰り返し資源を有効利用する仕組みと、効果的にクルマを活用できるサービス

### ●大気品質～ゼロ・インパクト～

クルマの排出ガス低減と、車室内の快適な空気環境をつくりだし、人の健康をまもり、生態系への影響を抑えます

### ●水資源～ゼロ・ストレス～

水使用量の削減と水質の管理を通じて、生態系への影響と依存に配慮したモノづくりを推進します（サーキュラー・エコノミー）

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 「NGP2022」取り組み一覧

取り組み	NGP2022	2019年度実績
気候変動(製品)		
長期ビジョン:新車からのCO <sub>2</sub> 排出量を2050年までに90%削減する(2000年度比)		
1	クルマからのCO <sub>2</sub> 排出の削減 新車からのCO <sub>2</sub> 排出の削減40% (2000年度比:日本、米国、欧州、中国)	34.8% 削減
2	確固たるEVリーダーシップ —	「日産リーフe+」の発売をグローバルに拡大。「日産リーフ」は2010年よりいち早く量産EVを発売し、世界で47万台以上の販売実績を誇る。先進技術を搭載した新型EV「アリア」コンセプトを発表
3	運転のサポートによるCO <sub>2</sub> 排出の削減 実燃費向上に向けた開発を促進	取り組みを推進中
4	クルマの有効利用によるCO <sub>2</sub> 排出の削減 グローバルでのV2X利用の拡大 (日本、米国、欧州)	利用拡大を推進中
気候変動(企業活動)		
長期ビジョン:2050年までに企業活動からのCO <sub>2</sub> 排出量を80%削減する(2005年度比)		
5	企業活動全体からのCO <sub>2</sub> 排出の削減 グローバル販売台数当たりのCO <sub>2</sub> 排出の削減30%(2005年度比)	34.0% 削減
6	生産活動でのCO <sub>2</sub> 排出の削減 グローバル生産台数当たりのCO <sub>2</sub> 排出の削減36%(2005年度比)	30.1% 削減

7	物流でのCO <sub>2</sub> 排出の削減	日本、北米、欧州、中国の生産台数当たりCO <sub>2</sub> 排出の削減12% (2005年度比)	11.5% 削減
8	オフィスでのCO <sub>2</sub> 排出の削減 (R&D拠点を含む)	延床面積当たりのCO <sub>2</sub> 排出の削減12%(2010年度比)	14.3% 削減
9	販売店でのCO <sub>2</sub> 排出の削減	店舗床面積当たりのCO <sub>2</sub> 排出の削減12%(2010年度比:日本)	17.8% 削減
10	再生可能エネルギーの利用の促進	再生可能エネルギーの導入の促進	生産工場での再生可能エネルギー使用比率 10.2%
大気品質			
11	車室内の空質環境の向上	実用化に向けた開発の促進	取り組みを推進中
12	生産活動でのVOC排出の削減	塗装面積当たりのVOC排出の削減 (2010年度比)	27.5% 削減
資源依存			
長期ビジョン:新規採掘資源への依存を70%低減			
13	バイオ材料の開発	実用化に向けた開発の促進	開発を推進中

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

取り組み	NGP2022	2019年度実績
14 化学物質の適正な利用	化学物質に関するアライアンスポリシーの確実な遂行	アライアンスポリシーの強化と確実な遂行
15 新規資源の使用の最小化	新規天然資源の台当たり使用量の削減30%	「NGP2022」の目標達成に向け推移
16 リビルト品の適用拡大	リビルト品の適用範囲を2倍に拡大(2016年度比)	「NGP2022」の目標達成に向け推移
17 EVバッテリーの二次利用の拡大	バッテリー二次利用ビジネスの推進	使用済みEV用バッテリーの二次利用を促進
18 金型レス工法の適用	実用化に向けた技術開発の促進	一部ヘリテージ部品に適用開始
19 工場からの廃棄物の削減	廃棄物の削減(日本生産拠点BAU比2%、海外生産拠点 BAU比1%)	日本 5.8% 削減 海外 4.3% 削減
20 工場からの廃棄物埋め立て量の削減	最終処分率の低減	工場廃棄物の埋立率(グローバル)を3.2%まで低減
水資源		
21 工場での水資源利用の削減	グローバル生産台数当たりの水使用量の削減21%(2010年度比)	23.0% 削減

事業基盤			
22	ガバナンスの強化	環境コンプライアンスポリシー遵守の徹底	環境コンプライアンスの遵守
23	LCAのさらなる適用	クルマや新技術のライフサイクルでの負荷モニタリングプロセスの充実	2019年度内に発売した新型車のライフサイクルで、負荷モニタリングプロセスを継続
24	サプライヤーエンゲージメントの推進	環境サーベイを通じたサプライヤーとのエンゲージメントの推進と負荷低減の促進	CDP調査を通じたサプライヤーとのエンゲージメントの機会をグローバルに拡大
25	THANKS活動の推進	サプライヤーTHANKS活動のさらなる推進	THANKS活動の推進
26	グリーン調達徹底	グリーン調達ガイドラインの改訂と遵守	グリーン調達ガイドラインの強化および遵守
27	次世代にむけた教育の支援	出張授業「日産わくわくエコスクール」のグローバル展開	国内販売会社スタッフ講師の養成、店舗での実施。 ブラジル 日産工場近郊の小学校で環境教育をスタート。
28	NGOとの生態系保全の協働	NGOとのパートナーシップと協働の拡大	WWFおよび Conservation Internationalとの共同プロジェクトの継続

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

# 気候変動

GRI103-1 GRI103-2

## カーボン・ニュートラル社会の実現に向けて

2015年、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)は、世界の気温上昇を2度よりも「十分に低く」抑えることを掲げた歴史的な枠組み(パリ協定)を採択しました。

2018年に開催されたCOP24では、世界の温室効果ガスの排出量をできるだけ早期にピークアウトし、今世紀後半には、人間の活動による温室効果ガスの排出と自然による吸収の均衡を達成することを目指すパリ協定の実施に向けた具体的なガイドラインに合意しています。

また同じく2015年に国連が採択した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核をなす「持続可能な開発目標 (SDGs)」では、「目標13：気候変動に具体的な対策を」との目標が設定されています。日産ではこうした状況に対応するため、電動化を中心とした新たなイノベーションに注力するとともに、サプライヤーを含むバリューチェーン全体でのCO<sub>2</sub> 排出の削減を通じて、脱炭素化を推進しています。

## CO<sub>2</sub>排出量の削減に向けた日産の取り組み

自動車産業は、CO<sub>2</sub> 排出量の削減と、化石燃料への依存からの脱却に取り組むことが求められており、そのビジネス構造は大きく変化しつつあります。日産はグローバルな自動車メーカーとして、クルマの原材料の調達から輸送、走行時など、サプライヤーを含むバリューチェーン全体でのCO<sub>2</sub> 排出量を視野に入れ、新たな技術開発を進め、再生可能なエネルギーを利用するなど、企業活動との両立を意識してCO<sub>2</sub> 削減に取り組んでいます。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI102-11 GRI102-15

## バリューチェーンの各段階に対する主な取り組み

カーボン・ニュートラルの実現に向けて、日産は新たに策定した中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2022 (NGP2022)」に基づいて、企業活動、製品・サービスそれぞれのCO<sub>2</sub>排出量削減の取り組みを進めています。

バリューチェーンでの排出量実績\*



企業活動からのCO<sub>2</sub>排出量の削減



製品・サービスからのCO<sub>2</sub>排出量の削減

\* 数値は2018年度の実績より引用

## レジリエントな気候変動戦略の策定に向けて

企業は脱炭素社会への移行に伴い、政策、法規制、技術革新、市場が変化することにより発生する移行リスクと、気候変動がもたらす異常気象災害の増加などの物理的リスクから大きな影響を受ける可能性があります。G20傘下の金融安定理事会 (FSB : Financial Stability Board) は、気候変動を金融システムのリスクと捉え、投資家が適切な判断ができる情報開示を進めるため「気候変動関連財務情報開示タスクフォース (TCFD : The Task Force on Climate-related Financial Disclosures)」を設立し、2017年6月最終報告書で、推奨される情報開示の枠組みを提言しました。

日産は気候変動を事業の根幹にかかわる課題と捉えており、その戦略について、取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会 (G-EMC : Global Environmental Management Committee) で気候変動のリスクの動向やビジネス機会を把握し意思決定を行います。気候変動を含む環境リスクは、コーポレートリスク項目の1つとして内部統制委員会で定期的に進捗をモニタリングし、ガバナンスを強化しています。

気候変動がもたらすリスクを継続的に分析し、燃費・CO<sub>2</sub>排出量の規制強化、電気自動車 (EV) 市場における競争の激化、異常気象による物理的な損失などを主要なリスクと特定し、各部門の具体的な取り組みを決定します。

また、気候変動は、よりエネルギー効率の高いモビリティに対するお客さまのニーズに大きな影響を与えます。日産は、事業構造改革計画「Nissan NEXT」<sup>1</sup>

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

の一環として、2023年度までに、100%EV、「e-POWER」搭載車を合わせて年間100万台販売することを目指し、厳しいCO<sub>2</sub> 排出規制にも対応しながらお客さまのニーズを満たします。企業活動において省エネルギー活動、物流の効率化、再生可能エネルギーの導入を促進しています。

日産はこれらのリスクと機会を踏まえ、気候変動に対する長期ビジョン\*<sup>2</sup> として、新車からのCO<sub>2</sub> 排出量を2050年までに2000年度比で90%削減するという目標のもと「製品を通じた取り組み」を行い、同時に企業活動からのCO<sub>2</sub> 排出量を2050年までに2005年度比で80%削減するという目標達成に向け「企業活動を通じた取り組み」を行っています。長期ビジョン実現のための2022年までの中期的な環境行動計画「NGP2022」\*<sup>3</sup> を戦略として定め取り組むうえで、さまざまな気候変動の将来シナリオを策定し、気候変動戦略のレジリエンスを強化しています。また、投資家などのステークホルダーに情報をより分かりやすく伝えるため、TCFDの枠組に沿った情報の開示に努めていきます。

\*1 「Nissan NEXT」に関する詳細はこちらをご覧ください  
<https://www.nissan-global.com/JP/IR/MIDTERMPPLAN/>

\*2 気候変動に対する長期ビジョン

\* 製品：2050年までに新車からのCO<sub>2</sub> 排出量を2000年比で90%削減  
 詳細は「製品を通じた取り組みに関する方針・考え方」のページに掲載  
[>>> P058](#)

\* 企業活動：2050年までに企業活動からのCO<sub>2</sub> 排出量を2005年比で80%削減  
 詳細は「企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方」のページに掲載  
[>>> P071](#)

\* 気候変動に関する指標や目標とその実績、およびスコープ1,2,3 排出量は本レポートの「NGP2022」取り組み一覧、「製品を通じた取り組みに関する実績」および「環境データ」に掲載しています

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-1 GRI103-2

## 製品を通じた取り組みに関する方針・考え方

### 製品・サービスからのCO<sub>2</sub>排出量の削減

気候変動に関する政府間パネル (IPCC :Intergovernmental Panel on Climate Change) の2014年の報告によれば、2010年に運輸部門から排出された温室効果ガスは、経済部門全体の排出量の14%を占めています。クルマの販売台数と利用者数が増え続ける中、日産はビジネスの発展を損なうことなく温室効果ガスを削減することを目指しています。

### 長期ビジョンとロードマップ

日産はIPCC 第3次評価報告書に示された調査結果をもとに地球全体の気温上昇を2度に抑える前提で独自の試算を行い、2050年までに新車からのCO<sub>2</sub> 排出量を2000年比で90%削減するという科学的な根拠のある目標を2006年に定めています。

この目標達成に向けて、新車のCO<sub>2</sub> 排出量 (Well to Wheel) を大幅に低減する必要があると分析し、新たなパワートレインシナリオを策定しました。「日産・グリーンプログラム2022 (NGP2022)」では、引き続き2050年の目標達成に向けて、バリューチェーン全体を視野に、日本、米国、欧州、中国において、新車からのCO<sub>2</sub> 出量を2022年までに2000年比で40%削減することを目

指しています。

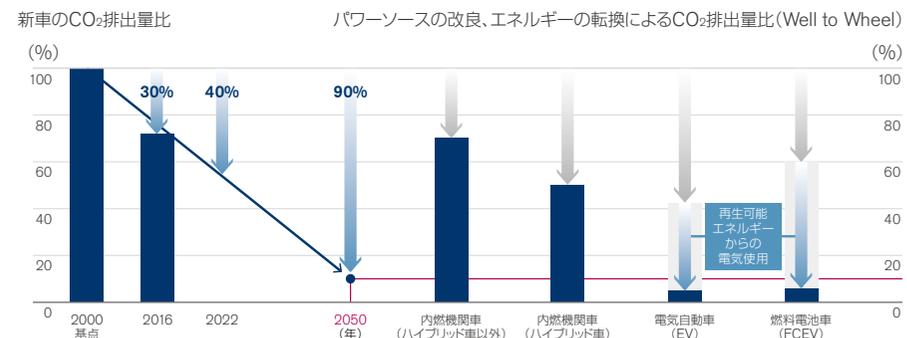
クルマの電動化技術の開発によってテクノロジーの進化をグローバルにけん引している日産は、世界の気温上昇を2度よりも「十分に低く抑える」ことに貢献できると考えています。こうした取り組みは、日産の事業の持続可能性の強化にもつながります。

日産は技術と事業の進化を推進し、「日産 インテリジェント モビリティ」\*のもと、新たな技術、機能、事業、サービスを市場に投入・展開するため、一貫性のあるアプローチを行っていきます。

\* 「日産 インテリジェント モビリティ」に関する詳細はこちらをご覧ください

<https://www3.nissan.co.jp/brand/experience-nissan/nissan-intelligent-mobility.html>

### CO<sub>2</sub>排出削減のシナリオ



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## ゼロ・エミッション社会の構築

社会と地球環境の両方に資するものはビジネスにも資するという製品のひとつが電気自動車（EV）であり、持続可能な社会の実現には、走行時にCO<sub>2</sub>を全く排出しないゼロ・エミッション車の普及が有効な手段となります。そのためには、ゼロ・エミッション車を単に生産・販売するだけでなく、社会インフラを整備し、普及を促す経済性を確保する必要があり、企業単独では実現できることはありません。日産は、ゼロ・エミッション車の投入・普及を企業戦略のひとつとして位置づけ、ゼロ・エミッション車の生産、販売だけでなく、包括的なアプローチのもと、さまざまなパートナーと連携し、ゼロ・エミッション車の普及に向けた活動を推進しています。「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」というコミットメントを掲げ、開発・生産を強化するとともに、各国政府、地方自治体、電力会社やその他業界と多くのパートナーシップを締結しながら、ゼロ・エミッション車の推進およびインフラ構築のための検討を進めています。

さらに、リチウムイオンバッテリーの開発、バッテリーの二次利用やリサイクル、充電インフラの整備、スマートグリッド実現への貢献、他社との充電方式の標準化推進など、ゼロ・エミッション車を軸に包括的な取り組みを進めています。ゼロ・エミッション車の普及によって、人々のライフスタイルが変わり、新たなモビリティ社会が誕生する可能性が生まれます。日産はEVのみならず、EVがもたらす新たな価値を提案していきます。

## EVを活用したゼロ・エミッション社会構築への取り組み



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## EVにおけるリーダーシップを確立

持続可能なモビリティ社会実現に貢献するという日産の強い決意は、地球規模の気候変動問題解決の一助となるだけでなく、日産の持続的な利益ある成長も実現します。

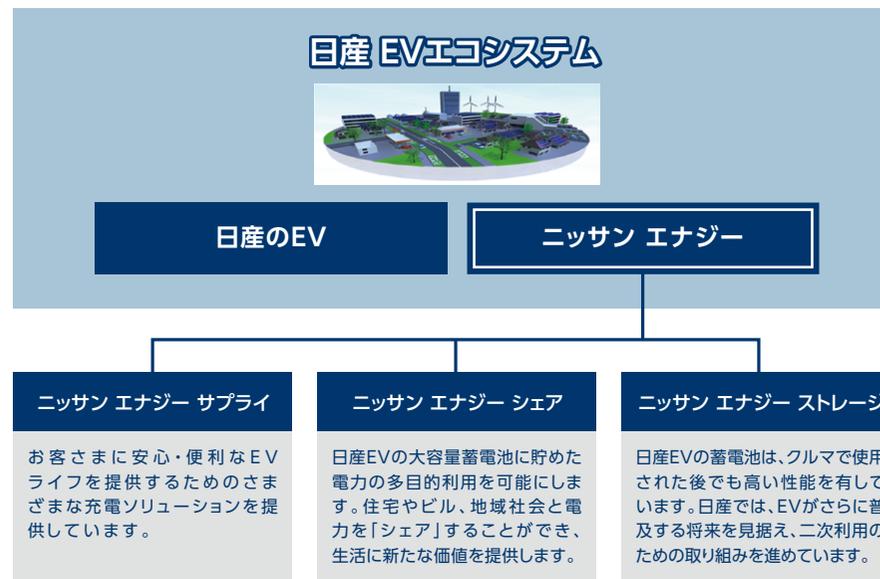
日産は、量産型EVのパイオニアとして2010年に初代「日産リーフ」を発売して以降、これまでに世界中で累計62万台以上のEV（合併会社を含む）をお客さまに届けてきました。

今後はさらに幅広いお客さまのニーズに合う魅力的なEVを提供することを事業構造改革計画「Nissan NEXT」で約束しています。

また日産のEVに関する歴史は、「EVをつくって売る」だけでなく、EVのある暮らしを実現するための環境を整備し、お客さまにより豊かなEVライフを提供するためのソリューション「ニッサン エナジー」を開発してきた歴史でもあり、この2つを合わせて「日産EVエコシステム」を構築してきました。

日産は今後もゼロ・エミッション社会の実現に向けて、「日産EVエコシステム」をさらに拡大・拡充していきます。

## 日産EVエコシステム



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-2

## 製品を通じた取り組みに関するマネジメント

### 「日産・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」における主な取り組み

走行中に排出されるCO<sub>2</sub>の量は、クルマの性能や燃料の種類だけでなく、交通条件や運転方法によっても変わってきます。また、クルマの新しい使い方により、社会の脱炭素化に貢献することもできます。そのため日産は、クルマ、ドライバー、クルマの新しい価値という3つの側面から、リアルワールドでのCO<sub>2</sub>排出量を削減します。

#### 1. よりクリーンなエネルギーを採用し、クルマから排出されるCO<sub>2</sub>を削減

「日産 インテリジェント モビリティ」\*1の戦略のもと、電動化を全ブランドに拡大。

EVのラインアップを拡大するとともに、主力製品に「e-POWER」技術を導入。

#### 2. ドライバーへの技術的アシストの推進、およびコネクテッド・カー開発と実用化の加速

環境性能にを考慮し、クルマの発進・加速時の過剰な燃費消費を抑制する

「エコペダル」を開発し、エコ運転をサポートする技術の普及を推進。

#### 3. クルマの新しい価値の提供

新しいモビリティサービスを提供するとともにクルマの利用価値を拡大。V2X\*2を用いたエネルギー管理ソリューションをグローバルで拡大し、V2Xの商用化に向けてステークホルダーエンゲージメントを実施。

\*1「日産 インテリジェント モビリティ」に関する詳細はこちらをご覧ください  
<https://www3.nissan.co.jp/brand/experience-nissan/nissan-intelligent-mobility.html>

\*2 V2X：Vehicle to Everythingの略で、自動車とグリッド間の電力供給などをスマートに行い、電力需要の最適化につなげる仕組みを指す

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-3 GRI203-1 GRI203-2 GRI302-5

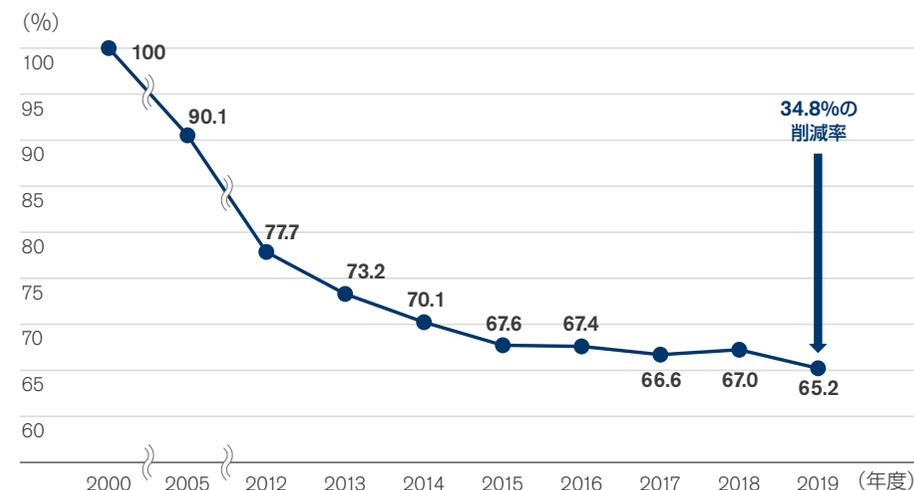
## 製品を通じた取り組みに関する実績

### 新車からのCO<sub>2</sub>排出量削減40%の達成に向けて

日産は、エンジン搭載車の燃費をグローバルに向上するために、エンジンのエネルギー効率向上や、エンジンの力を伝えるトランスミッションの性能向上などの技術開発に継続して取り組んでいます。また、減速時にブレーキの熱として廃棄していたエネルギーを回収して再利用できる電動化システムのさらなる効率化にも注力しています。車両の電動化をはじめとするモノづくりの技術革新の具体的な取り組みとして、車室内空間、用途、価格を考慮しながらクルマに最適な低燃費技術を採用し市場に投入することで、運転する楽しさや使いやすさを損なうことなく燃料消費量やCO<sub>2</sub>排出量を削減していきます。こうした取り組みの推進により、2022年度までに2000年度比でCO<sub>2</sub>排出量を40%\*削減する目標を実現していきます。

\* 日本、米国、欧州、中国の4市場における新車からのCO<sub>2</sub>排出量

### 新車からのCO<sub>2</sub>排出量削減率(グローバル)\*



2019年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国におけるCO<sub>2</sub>排出量は企業平均燃費ベースで2000年度に比べ34.8%改善しました。特に中国でEV車の導入拡大や燃費の向上により、2018年度に比べて改善しました。

\* CO<sub>2</sub>削減率は社内規程の方法で算出しています

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI302-5

## 電動化・内燃機関に関する取り組み

### 「日産リーフ」累計販売台数 47 万台突破で環境負荷をさらに軽減

「日産リーフ」は、走行中にCO<sub>2</sub>などの排出ガスを一切出さないゼロ・エミッション車です。2010年の販売開始以来、リチウムイオンバッテリーと電気モーターの搭載による力強く滑らかな加速性能、静粛性能など高い評価を得ています。

日産は事業構造改革計画「Nissan NEXT」において、2023年度までに100%電気自動車（EV）、e-POWER搭載車を合わせた電動化比率を日本では60%、中国では23%、ヨーロッパでは50%に引き上げ、年間100万台販売することを目指しています。2020年3月時点で、「日産リーフ」のグローバル累計販売台数は47万台を突破しています。また、中国のお客さま向けに「日産リーフ」のコア技術を継承した「シルフィ ゼロ・エミッション」を中国国内で生産しています。

販売台数が好調に推移しているのは、環境に与える負荷が少ないというだけでなく、燃料代などのランニングコストが低いこと、加速や操縦など走行性能が優れていることなど、日産のEVならではの特徴が浸透してきた結果だと考えています。

「日産リーフ」をはじめとするEVでは、ガソリン車に比べ原料採掘の段階か

ら、製造、輸送、使用、廃棄に至るライフサイクルでのCO<sub>2</sub>排出量の削減が可能であると日産では試算しています。また、再生可能エネルギーへの転換に貢献するEVは、クルマを取り巻く社会全体の低炭素化には不可欠です。



「日産リーフ」

\* 「日産リーフ」のライフサイクルアセスメント評価は以下のページをご覧ください  
[>>> P107](#)

2017年10月に発売した新型「日産リーフ」は、ゼロ・エミッションであることに加え、自動運転技術を活用した「ProPILOT」や「ProPILOTパーキング」「e-Pedal」などの革新的な技術を搭載して利便性を高めるとともに、出力と航続距離も大幅に向上しています。「日産リーフ」は世界中で高く評価されており、国内では、日本自動車殿堂(JAHFA)にて「カーテクノロジーオブザイヤー」を受賞、米国では、2018 CES (Consumer Electronics Show) にて「Best of Innovation award winners for 2018」を、2018 New York International Auto Show にて「2018 World Green Car」を、2019 SAE International World Congress Experience にてJ.D. Power Engineering Award for Highest-Rated Vehicle Redesignを受賞、欧州では、2018 What Car ?

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

Awards にて「Best Electric Car」を受賞しました。

出力と航続距離の向上を実現したのが、軽量・コンパクトで大容量のリチウムイオンバッテリーです。リチウムイオンバッテリーはエネルギー密度が高いため、同じ量の電気を蓄えるのにバッテリーを小さくすることができます。日産ではエネルギーを高密度に蓄えられる素材\*1を採用することで、さらなる大容量化・コンパクト化を実現しました。2010年の初期型では200km (JC08 モード)だった航続距離は、新型「日産リーフ」では400km\*2 にまで向上し、電費の改善も実現しています。

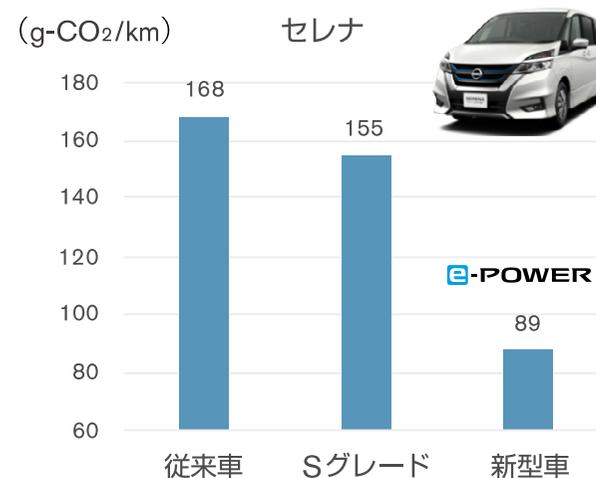
2019年1月には新開発の電動パワートレインを採用した「日産リーフe+」を追加設定\*3。高速走行時の加速性能を大きく向上させるとともに最高速度も約10%向上することができました。

\*1 新たに採用した層状構造の三元系正極材料はリチウムイオンを高密度に蓄えることができ、バッテリー大容量化に貢献  
 \*2 WLTC モードでは322km、米国EPA 基準では150 マイル  
 \*3 WLTC モードでは458km を達成。米国EPA 基準では最大226 マイル、欧州WLTP (combined cycle) では最大385km

## 100%モーター駆動の新しい電動パワートレイン「e-POWER」

日産は2016年11月、新しい電動パワートレイン「e-POWER」を搭載したコンパクトカー「ノート e-POWER」を日本国内で発売し、2018年3月

には「e-POWER」を日本国内向けの「セレナ」に拡大採用しています。「e-POWER」技術を搭載した「ノート」「セレナ」ともお客さまから高い評価を受けており、前年に続き2019年もそれぞれのセグメントで販売ランキングNo.1 を達成し、累計販売台数も、すでに約39万台に達しています。今後e-POWER は、グローバル市場のB、Cセグメントに拡大していきます。e-POWER 技術は、2019年次「RJC テクノロジーオブザイヤー」、2019 年度に中国科学技術協会、他が主催する第一回「2019世界新エネルギー車大会」(World New Energy Vehicles Congress, WNEVC)にて「グローバルNEV トップイノベーション技術賞」、「第52 回 市村産業賞・貢献賞」を受賞するなど、高い評価を受けています。



\* JC08 モード (国土交通省審査値)での燃料消費率よりCO<sub>2</sub> 排出量を算出

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

「e-POWER」はガソリンエンジンとモーターを融合した新しいパワーユニットで、ガソリンエンジンで発電した電力を利用したモーターの力で走行します。「e-POWER」は100% モーター駆動のスムーズさ、力強さと、トップレベルの燃費を両立する技術です。その走りはまさにEV そのものであるという点で、ハイブリッドシステムとは全く異なる、新しい電動パワートレインです。

また、構造上、エンジンとタイヤが直接つながっていないため、最も効率の良いエンジンの設定（回転数、負荷）で発電が可能となり、クルマが使われる頻度の高い市街地の走行に関して、従来型ハイブリッドシステム車を上回るクラストップの燃費\* を実現しています。さらに「e-POWER Drive」の採用によりアクセルペダル操作のみでの簡単な速度調整が可能となり、また、アクセルペダルOFF時の回生ブレーキを強めることで多くのエネルギーを回収し、燃費向上を実現しています。

\* 発売時点。「セレナ e-POWER」は26.2km/L(JC08 モード)

## 商用車市場に革新をもたらす「e-NV200」

「e-NV200」は、多目的商用バン「NV200バネット」をベースに、EV専用のパワートレインを組み合わせることで、室内の広さや多用途性に加え、EVならではの加速性と静粛性を兼ね備えたモデルです。2014年6月からスペインのバルセロナ工場で生産しており、主に欧州各国、日本において販売しています。スペインのバルセロナやオランダのアムステルダムでは「e-NV200」タクシー

が運行をはじめており、日本では都市部の貨物配送事業者や地方自治体などに使用されています。「e-NV200」は、内燃機関ベースの商用車と比較して、ランニングコストを

抑えることが可能なのはもちろん、騒音に関する周辺への配慮といった環境対応面でも優れています。また、「e-NV200」では、走行用バッテリーから合計で最大1,500Wの電力を取り出すことができるパワープラグを2ヵ所に採用し、ビジネスにおける外出先での電源確保や、屋外でのイベント、災害時の電源としても活用できます。工事現場ではエンジン発電機を使用せずに現場周辺の騒音問題を緩和することもできます。



「e-NV200」は“走る蓄電池”として、さまざまなビジネスシーンに役立てることができます

## プラグイン・ハイブリッド車の開発

プラグイン・ハイブリッド車（P-HEV）とは燃料だけでなく外部電源から充電した電気も使用して走行できるハイブリッド車です。バッテリーを搭載しており、エンジンと電気モーターを組み合わせることによりEV同様のモーター走行が可能です。日産はプラグイン・ハイブリッド車の投入を目指して、アライアンス技術を活用しながら、開発を進めています。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 燃料電池車(FCEV)への取り組み

水素と酸素からつくる電気をエネルギー源とする燃料電池車 (FCEV) は、CO<sub>2</sub>や排出ガスを出さないもうひとつのゼロ・エミッション車です。持続可能なモビリティ社会構築に取り組む中、エネルギーソースの多様性の観点からも、FCEVはEVとともに可能性のひとつであると日産は考えています。

また日本政府の方針と連動する形で、トヨタ自動車株式会社、本田技研工業株式会社とともに、FCEV向け水素ステーションの本格整備を目的とした「日本水素ステーションネットワーク合同会社」(JHyM)を設立しました。JHyMでは、FCEV 普及初期における水素ステーション事業の諸課題を踏まえ、インフラ事業者、自動車メーカー、金融投資家等の協業により、戦略的な水素ステーションの整備、ならびに、水素ステーションの効率的な運営に取り組んでいます。

## 新しい燃料電池システム

### 「e-Bio Fuel-Cell」の技術を発表

日産は2016年6月に、バイオエタノールを燃料とする新しい燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」の技術を発表しました。「e-Bio Fuel-Cell」は、エタノールのほかにも天然ガスなどの多様な燃料と酸素との反応を利用して高効率に発電する固体酸化物型燃料電池 (SOFC) を発電装置としたシステムで、クルマの動力源として搭載されるのは今回が初めての試みとなります。

「e-Bio Fuel-Cell」は、インフラ普及へのハードルが比較的低いうえ、EV並みの安価なランニングコストが実現できるため、市場に新規導入しやすい技術と考えられます。また、発電効率の高いSOFCとエネルギー密度の高い液体燃料を用いるため、ガソリン車並みの航続距離の実現が可能となります。さらに、短いエネルギー充填時間の利点を生かすことで、高い稼働率が要求される商用車としての可能性も広がります。

## 量産型可変圧縮比エンジン「VCターボ」

日産は、2017年11月、世界初となる量産型可変圧縮比エンジン「VCターボ」を開発し、高級車ブランドであるインフィニティの新型「QX50」に搭載しました。さらに米国と中国では、新型「アルティマ」に拡大採用しました。V6ガソリンエンジンと並ぶ動力性能を発揮しながら、大幅な燃費向上を実現するこの技術は、日本にて自動車技術会 技術開発賞受賞、第54回機械振興協会会長賞、米国にて2020年ワーズ「10ベストエンジン賞 (Wards 10 Best Engines)」を受賞するなど、高い評価を受けています。

「VCターボ」の可変圧縮比技術は、走行情報やドライバーによるインプット情報に合わせて8:1 (高性能)から14:1 (高効率)の間で最適な圧縮比に素早く変化します。「VCターボ」は、既存のエンジンに比べ軽量かつコンパクトであることに加え、燃料消費量と排出ガスの削減、騒音や振動レベルの低減など、多くのメリットがあります。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 新型パワートレインの開発・投入

日産では、市場において多数を占めるガソリンエンジンの改良を推進することで、燃費向上にも取り組んでいます。

欧州では「ジューク」に新型1.0リッター3気筒ターボガソリンエンジンを採用しました。ガソリンパーティキュレートフィルターを追加して大気汚染物質を低減するとともに、燃焼室デザインやターボシステムの最適化と摩擦損失の低減により、前型のディーゼルエンジン搭載モデルから11%の燃費向上を達成しています。

2020年3月に日本国内で発売した軽自動車新型「日産ルークス」では「日産デイズ」同様、新型0.66リッターガソリンエンジン、新型CVT、スマートシンプルハイブリッドを組み合わせたパワートレインを採用することにより大幅に燃費を向上させました。

## 車両軽量化に関する取り組み

### 車両の軽量化の推進

車両の軽量化も燃費向上に向けた重要な取り組みのひとつです。日産は、材料置換、工法、構造合理化の3つの手法により推進しています。材料では、高強度と高成形性を両立できる超ハイテン材の採用拡大をいち早く進めて

おり、近年では「日産デイズ」「日産ルークス」といった軽自動車に至るまで幅広い車種の車体骨格部材に採用しています。

さらに、従来工法での加工が可能で幅広い部位への適用が可能な高加工性980MPa級ハイテン材を2018年にインフィニティ「QX50」に採用しました。これによりドライビングパフォーマンスと軽量化を両立させることができ、2019年に「SAE/AISI Sydney H. Melbourne Award for Excellence in the Advancement of Automotive Steel Sheet」を受賞するなど高い評価を受けています。また、本技術については幅広い車種への採用拡大を進め軽量化を推進するとともに、鋼材使用量低減や既存ラインの活用によりトータルコストの削減にも貢献しています。

材料、工法面での技術進化に加え、プラットフォームの改善、高効率3気筒エンジンなどを2019年「日産ジューク」に採用し、車両サイズの拡大と性能向上を図りながら、20kg以上の車両軽量化を実現しました。

日産は、これらの軽量化技術開発を積極的に進め、CO<sub>2</sub>の排出削減や新規採掘資源への依存低減を推進します。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-1 GRI103-2

## 社会との連携に関する取り組み

### EVのある暮らし・社会をより豊かなものにするソリューション「ニッサン エナジー」

EVエコシステムの構築を進めるべく、日産はEVのある暮らしを支えるソリューション「ニッサン エナジー」を3つの領域で提供しています。

#### ニッサン エナジー サプライ

お客さまに安心・便利なEVライフを送ってもらうためのさまざまな充電ソリューションを提供しています。

家に駐車している間に充電が完了する家充電は最も便利な充電方法ですが、日産では自宅での安全な充電の実施に向けて、専用のEVコンセントを設置する業者や充電器などを選定・斡旋しています。

また、日常生活には十分な航続距離を誇る「日産リーフ」は、拡大を続ける外充電設備ネットワークを使用することで、安心して遠方へもお出かけいただけます。日産が提供する専用EVアプリを使用すれば充電器の場所や状態が一目で分かり、充電がさらに簡単で便利になるほか、シームレスな充電体験を提供します。2019年度末時点で、CHAdeMO規格の急速充電器は全世界で約3万2,300基設置されています。

## ニッサン エナジー シェア

日産EVの蓄電池に貯めた電力は、クルマの動力源として使うだけでなく、パワーコンディショニングシステムと組み合わせることにより住宅やビル、地域社会と電気をシェアすることが可能になります。

深夜電力など電気料金が安い時間帯の電力や、日中の太陽光発電装置からの余剰電力を貯めて使うことで、電気代の節約や電力の地産地消が可能になるほか、停電時や災害時のバックアップ電源にもなります。

地域社会においても、複数のEVと電力系統をつなぎ、電力の需給状況に合わせて充放電を制御することで、社会全体の電力需給の安定や再生可能エネルギーの利用促進に貢献します。特に発電量のコントロールが難しい太陽光などの再生可能エネルギーを貯めることが可能となるEVの大容量蓄電池は、社会のインフラとしての活躍が期待されています。

#### エネルギーの地産地消とEV

日産は、2018年から、西日本電信電話株式会社 (NTT 西日本) ・株式会社 NTT スマイルエナジーと、EV充電・放電の遠隔制御と太陽光発電システムとを組み合わせ、オフィスビルの電力消費ピークカットによる電力基本料金の節減とCO<sub>2</sub> 低減を同時に図る実証実験を行い、V2B (Vehicle to Building) の効果とビジネス性を検証しています。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

また2018年から、東北電力株式会社他と、経済産業省資源エネルギー庁の「需要家側エネルギーリソースを活用したバーチャルパワープラント構築実証事業」に参加し、将来の風力発電等の発電量が大きく変動する電源導入を見越し、電力需給調整力としてEVをどの程度活用できるか、複数のEVの充電・放電の遠隔制御を行いV2G (Vehicle to Grid) 実現に向けた技術的検証を行っています。

## ニッサン エナジー ストレージ

日産のEVに搭載された蓄電池は、クルマで使用された後も高い性能を有しています。また今後EVが普及し買い替えが進むことで二次利用が可能な蓄電池の供給が大きく増加することが見込まれています。

EVのパイオニアである日産は2010年に二次利用の専門会社フォーアールエナジー株式会社を日産と住友商事株式会社の合併で設立しています。リチウムイオンバッテリーの“再利用 (Reuse)、再販売 (Resell)、再製品化 (Refabricate)、リサイクル (Recycle)”という「4R」を推進することで資源を有効活用し、バッテリー利用の循環サイクルの構築に努めます。

## EV バッテリーで実現する循環型システム

日産は、フォーアールエナジーなどとともに、日産のEVやバッテリーの個々の能力変化に応じた二次利用手法を事業モデル化し、電気自動車のライフサイク

ルを通じて、余すことなく活用すること(カスケードリユース)を目指しています。日産およびフォーアールエナジーは、2019年9月に「日産リーフ」の中古バッテリーを使用した「定置型蓄電池」を組み合わせた新たなソリューションの確立を発表しました。まずは、神奈川県内のセブン-イレブンの10店舗で開始する「再生エネルギーによる電力調達の実証実験」にて、本スキームの実証を開始しています。

本スキームにおいてセブン-イレブンは、電気自動車「日産リーフ」とリーフの中古バッテリーを活用した定置型蓄電池をパッケージで導入します。営業車として導入する「日産リーフ」は、クルマとしての利用が終了した後に定置型の蓄電池へと生まれ変わります。パッケージでの導入により、バッテリーの再利用までを考慮した循環型のシステムとなります。

## 米国カリフォルニア州におけるEVの行動範囲拡大に向け実証事業を開始

米国カリフォルニア州は2030年までに500万台のゼロ・エミッション車の普及に対する積極的な取り組みを行っており、現在全米において自家用EVの販売台数が最も多い州として知られています。その活用は通勤や買い物などの都市圏の移動が中心になっています。日産と兼松株式会社は、カリフォルニア州政府と米国の充電インフラ事業者EVgo社と協力し、新たに幹線道路沿いの25ヵ所以上に55基以上の急速充電器を効果的に設置するとともに、EVユーザーを

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

最適な急速充電器へと誘導する情報サービスシステムなどを構築し、EVの行動範囲拡大への有効性を検証する実証事業を、NEDOより受託し2016年11月にスタートしました。EVの行動範囲を都市間移動に拡大することを目的に実施するもので、2020年9月までにEVのさまざまな行動パターンを調査・分析・研究することで、EVの普及と利用拡大モデルの確立を図ります。

## 超小型EV「日産ニューモビリティコンセプト」

「日産ニューモビリティコンセプト」は、高齢者や単身世帯の増加といった社会背景や、乗用車の近距離移動・少人数乗車の使用実態に着目した、全く新しい2人乗りの超小型EVです。軽自動車よりもコンパクトであるため、車両感覚のつかみやすさと周囲の見通しの良さを生かし、道路幅が狭く見通しが悪い住宅地、コンパクトシティ化を推し進める地方都市、離島などでの活躍が期待されています。

日本では2011年度から国土交通省の協力のもと、各自治体・企業などと検証や調査を目的に同車の走行実証実験を行ってきました。2013年1月には、国土交通省から普及に向けた「超小型モビリティ公道走行を可能とする認定制度」が公布・施行され、現在では横浜市との協働事業である都市内回遊型カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」を含め25の地域で実証事業が行われています。地方創生や地域活性化の観点から主流であった観光利用はますます拡大しているほか、2020年に向け東京都が推進する「島しょ地域電気

自動車普及モデル事業」に先行する形で、2018年5月から式根島（東京都新島村）に観光レンタカーとして導入されています。

日産は、日本全国で実施している他の事業も含めて得られた知見や情報を最大限に活用して、EVの新しい使い方や円滑な交通流（自動車の流れ）の実現に向けたアドバイスおよび次世代のスマートモビリティの提案を行っています。

\* 気候変動（製品を通じた取り組み）に関するデータは以下のページにも掲載しています  
[>>> P212](#)



「日産ニューモビリティコンセプト」を活用した都市内回遊型カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-1 | GRI103-2

## 企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方

### 企業活動からのCO<sub>2</sub>排出量の削減

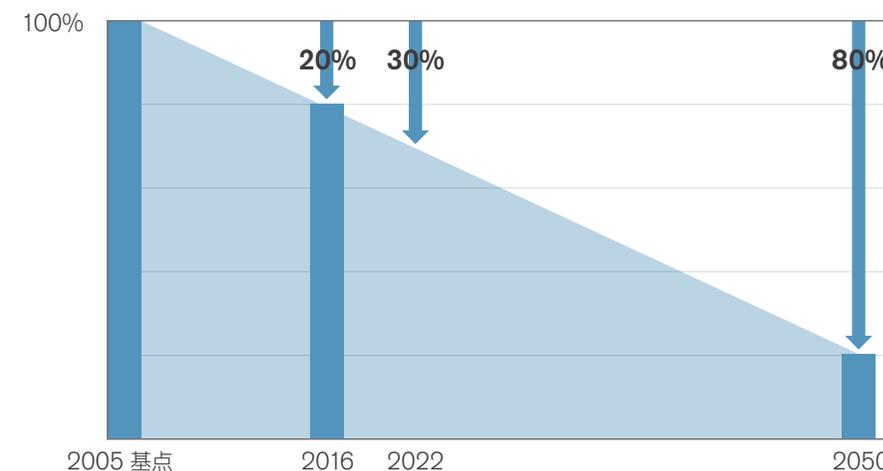
日産は企業活動からの温室効果ガス排出量削減に取り組んでおり、省エネルギー活動や再生可能エネルギーの利用を推進しています。

日産は国連気候変動に関する政府間パネル (IPCC : Intergovernmental Panel on Climate Change) 第4次評価報告書をもとに試算した結果に基づき、2050年までに企業活動全体からのCO<sub>2</sub>排出量を2005年比で80%削減することを目指しています。「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」では2022年までに企業活動全体からのCO<sub>2</sub>排出量を30%削減するという中期目標を設定しています。日産の温室効果ガス排出量削減への取り組みは、排出量が多い生産活動だけでなく、物流、オフィス、販売会社にも及んでいます。生産、物流といった活動領域別の目標を設定し、それぞれの領域で温室効果ガスの排出量削減に取り組んでいきます。

## 長期ビジョンとロードマップ

日産は気候変動に関する長期ビジョンとして、2050年までに企業活動全体からの台当たりCO<sub>2</sub>排出量を80%削減 (2005年比) することを目指しています。

### NGP2022の長期ビジョン



\* 台当たりCO<sub>2</sub>排出量

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-2

## 企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント

### 「NGP2022」における達成目標

2050年の長期目標の達成に向けた、「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」での各バリューチェーンにおける目標は以下の通りです。

企業活動全体：2022年までにグローバルの企業活動におけるCO<sub>2</sub>排出量を30%削減（販売台数当たり、2005年比）

#### 生産

2022年までにグローバルの生産拠点におけるCO<sub>2</sub>排出量を36%削減（生産台数当たり、2005年比）

#### 物流

2022年までに日本、北米、欧州、中国の物流におけるCO<sub>2</sub>排出量を12%削減（生産台数当たり、2005年比）

#### オフィス

2022年までにグローバルのオフィス拠点におけるCO<sub>2</sub>排出量を12%削減（床面積当たり、2010年比）

#### 販売会社

2022年までに日本の販売会社におけるCO<sub>2</sub>排出量を12%削減（床面積当たり、2010年比）

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-2 GRI103-3 GRI302-2 GRI305-1 GRI305-2 GRI305-4 GRI305-5

## 企業活動を通じた取り組みに関する実績

### 企業活動における CO<sub>2</sub> 排出量を グローバル販売台数当たり 30%削減

日産は、従来生産拠点のみだったCO<sub>2</sub> 排出量削減目標の対象を、2011年度から物流、オフィス、販売会社にまで広げ、効率の高い設備の導入や、省エネルギー活動、再生可能エネルギーの導入など取り組みの幅を広げ、管理を強化しています。2022年度までに企業活動からのCO<sub>2</sub> 排出量を2005年度比でグローバル販売台数当たり30%削減する\* という目標を掲げており、2019年度は2005年度比でCO<sub>2</sub> 排出量 (t-CO<sub>2</sub>/台) を34.0%削減しています。

\* グローバル台数当たりCO<sub>2</sub> 排出量：日産のグローバル企業活動から排出されるCO<sub>2</sub> 総量を、日産車のグローバル販売台数で割ったもの

### 次世代のクルマづくりコンセプト 「ニッサン インテリジェント ファクトリー」

「電動化」、「知能化」など、日産が進めている「ニッサン インテリジェント モビリティ」が加速することに伴い、クルマの機能や構造がより複雑化していき、生産工程も更なる技術革新が不可欠となっていくため、次世代のクルマづくりコンセプト「ニッサン インテリジェント ファクトリー」を発表しました。

この中で、今回、日産で新たに開発した水系塗料は、低温で難しかったボディ塗装における粘性のコントロールに成功し、ボディの低温塗装を実現しました。これにより、ボディとバンパーの同時塗装が可能となり、CO<sub>2</sub> 排出量を25%低減させます。また、従来、塗装工程で空気中に残留した塗料は、水と混合され廃棄物となっていました。水を一切使わないドライブースを採用することで、浮遊する残留塗料を100%回収し、鑄造工程にて鉄を生成する際に、不純物除去のために使用されていた補助剤の代替として、リサイクル活用します。

\* 次世代のクルマづくりコンセプトの関連情報はこちらにも掲載しています。  
<https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/191128-02-j>



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI302-1 GRI302-4

## グローバル生産における省エネルギー活動

生産過程におけるCO<sub>2</sub>排出の主たる要因は、化石燃料を使用したエネルギー消費です。日産は、生産過程におけるエネルギー消費とCO<sub>2</sub>排出量が最も少ない自動車メーカーとなるよう、さまざまな省エネルギー活動に取り組んでいます。

車両生産技術の分野では、より効率の高い生産設備の導入や工法の改善、省エネルギー型照明の採用などを行っており、最近では塗装工程への3ウェット塗装技術の導入を推進しています。生産工場から排出されるCO<sub>2</sub>の約30%は塗装工程に起因しており、同工程における焼付け工程の短縮、または撤廃がCO<sub>2</sub>排出量削減につながります。日産が導入した3ウェット塗装技術は、これまで中塗りと上塗り両方の塗装後に設けていた焼付け工程を、中塗りと上塗りを連続して塗装することで一度に集約しており、塗装工程からのCO<sub>2</sub>排出量を従来比30%以上削減\*1することを可能にします。日産はこの技術を、2013年に日産自動車九州(NMK)をはじめ、米国のスマーナ工場、メキシコのアグアスカリエンテス第2工場(同年11月稼働開始)、ブラジルのレゼンデ工場(2014年2月稼働開始)、メキシコのダイムラーとの合併会社COMPAS(コンパス)工場(2017年12月稼働開始)および英国のサンダーランド工場(2018年9月稼働開始)に導入しています。特にNMKでは、量産ラインを止めることなく3ウェット対応の工程への移行を実現し、工程自体の短縮化にも成功しています。また、英国サンダーランド工場の塗装工程では乾式塗装ブー

スを採用しました。従来、ブースから排気する空気を再度ブースで再利用する際に、必要な湿度へ調整する除湿処理が必要でしたが、乾式とすることで除湿する必要がなくなり、エネルギー消費量を従来の半分に削減できました。

\*1 日産調べ

### 3ウェット(中塗り・上塗り工程統合) 塗装技術



オープン工程

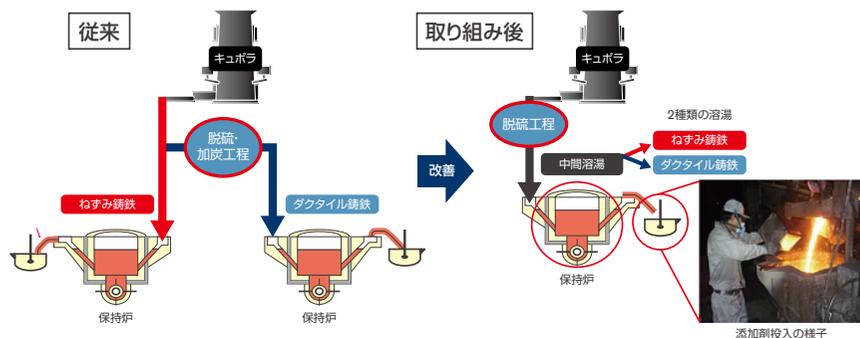
従来2つあった工程(上図①②)を、新技術で中塗り、上塗り(ベースコート、クリアコート)と連続で塗装し1つ(下図①)にすることでCO<sub>2</sub>排出量を削減

一方、パワートレイン生産技術の分野では、鑄造部門の鑄鉄溶解工程の保持炉の電力削減に取り組んでいます。従来、溶解工程では炭素および硫黄成分の含有率を調整した2種類の鑄鉄溶湯を溜めるために、2基の保持炉を使用していました。今回は炭素および硫黄成分の含有率が低い配合の中間溶湯を1基の保持炉に溜め、保持炉から別工程へ運搬する際に添加材投入による成分調整を行い、2種類の溶湯をつくり分けることで、保持炉を1基廃止することを可能としました。その結果、電力量削減効果は約3,600MWh/年(CO<sub>2</sub>

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

量換算：約1,700トン/年、原油換算量約900kℓ/年)であり、これは、栃木工場内の鑄鉄工場溶解工程における電力使用量の約11%に相当します。こうした活動の結果、一般財団法人省エネルギーセンター主催の「2019年度省エネ大賞」の小集団活動分野で資源エネルギー庁長官賞を受賞しました。

### 鑄鉄溶解工程



CO<sub>2</sub> 排出量削減やエネルギー使用量の目標達成に当たり、日産はグローバルの各拠点から必要な設備提案を募り、投資額当たりのCO<sub>2</sub> 排出量削減が大きい案件に対して優先的に資金を配分しています。このようにカーボンの価値を社内評価のひとつとして取り入れることで、効率的な投資が可能となり、企業としての競争力も高まります。日本では投資することで老朽化した設備を最新の高効率設備に更新し、エネルギー消費効率を大幅に向上させています。さらに建屋の屋根の断熱性を向上させて省エネルギー化を実現しました。

運営面では、照明や空調設備を細かく管理し、エネルギー使用量やロスの少ない操業を徹底しています。日本で先行した省エネルギー技術を世界の各工場に普及させるとともに、各国の工場が相互に学び合い、ベストプラクティスを共有しています。また、日本のほか、欧州、メキシコ、中国、インドに設置した「エネルギー診断チーム (NESCO : Nissan Energy Saving Collaboration) 」\*2 が、各管轄地域の工場において省エネルギー診断を実施し、2019年度は約5万3,000トンのCO<sub>2</sub> 排出量削減\*3につながる対策を提案しました。

電力の調達については、日産全体のCO<sub>2</sub> 排出量、再生可能エネルギー使用率、コストのバランスを考慮しながら、それぞれの目標を達成する最適なサプライヤーを選定しています。こうした活動を推進した結果、2019年度のグローバル台当たりCO<sub>2</sub> 排出量は約0.51トンとなり、2005年度比で約30.1%削減することができました。

\*2 2003年に日本、2013年に欧州、メキシコ、中国に設置

\*3 日産調べ

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## エネルギー投入量

(年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	MWh	9,683,528	10,189,082	9,532,840	9,252,737	8,443,465
地域別						
日本	MWh	4,115,353	4,497,562	4,084,912	3,700,532	3,522,281
北米	MWh	2,583,613	2,643,303	2,452,299	2,570,438	2,269,797
欧州	MWh	1,107,279	1,093,103	1,126,186	1,048,201	838,714
その他	MWh	1,877,283	1,955,115	1,869,443	1,933,566	1,812,673
エネルギー源別						
一次エネルギー						
天然ガス	MWh	3,346,141	3,537,674	3,701,640	3,579,998	3,126,933
LPG	MWh	303,826	249,426	179,945	191,405	175,996
コークス	MWh	206,307	217,431	218,618	200,527	172,500
灯油	MWh	188,943	209,232	147,522	113,200	91,315
ガソリン	MWh	302,564	303,040	299,000	259,045	241,010
軽油	MWh	55,099	57,488	48,259	53,074	23,044
重油	MWh	34,289	43,853	27,652	15,995	16,287

(年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
敷地外						
電力(購入)	MWh	4,979,114	5,247,663	4,755,897	4,711,467	4,445,380
うち再生可能エネルギー*1	MWh	141,076	157,226	133,212	135,574	153,773
冷水	MWh	12,116	12,919	6,661	7,487	7,025
温水	MWh	4,630	4,690	5,000	5,000	5,000
蒸気	MWh	100,000	136,593	128,038	102,324	126,811
敷地内						
電力(自家発電)	MWh	9,423	11,847	14,609	13,214	12,164
うち再生可能エネルギー*2	MWh	9,423	11,847	14,609	13,214	12,164
うち再生可能エネルギー総量	MWh	150,499	169,073	147,821	148,788	165,937

\*1 日産が購入した電力における再生可能エネルギー量

\*2 日産が拠点内で発電し自社で消費した再生可能エネルギー量

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## エネルギー投入量推移

2019年度の日産のグローバル企業活動における総エネルギー使用量は約8,443千MWhとなり、2018年度に比べ、9%の減少になりました。各拠点の省エネルギー活動の推進と生産台数の減少が主な要因です。生産過程におけるエネルギー使用量は7,486千MWhでした\*。

\* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください

[>>> P100](#)

\* グローバル生産拠点のエネルギー投入量およびCO<sub>2</sub>排出量については第三者保証を受けています



## 企業活動におけるカーボンフットプリント

(年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
スコープ1	t-CO <sub>2</sub>	926,790	963,661	912,476	889,444	765,370
スコープ2	t-CO <sub>2</sub>	2,547,951	2,614,028	2,394,109	2,339,883	2,173,236
スコープ1と2	t-CO <sub>2</sub>	3,474,741	3,577,689	3,306,584	3,229,327	2,938,606
日本	t-CO <sub>2</sub>	1,479,572	1,579,089	1,333,335	1,208,303	1,142,233
北米	t-CO <sub>2</sub>	800,724	823,340	683,332	738,234	607,605
欧州	t-CO <sub>2</sub>	208,088	176,285	228,998	221,692	182,973
その他	t-CO <sub>2</sub>	986,359	998,976	1,060,920	1,061,098	1,005,794
スコープ3	t-CO <sub>2</sub>	144,145,000	150,462,000	213,715,000	203,106,900	173,138,601

2019年度のグローバル拠点からのCO<sub>2</sub>排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で2,939千トンとなりました。生産過程におけるCO<sub>2</sub>排出量は2,408千トン(スコープ1排出量670千トン、スコープ2排出量1,738千トン)になりました\*。

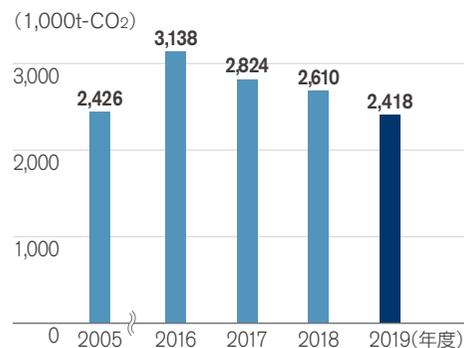
\* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください

[>>> P100](#)

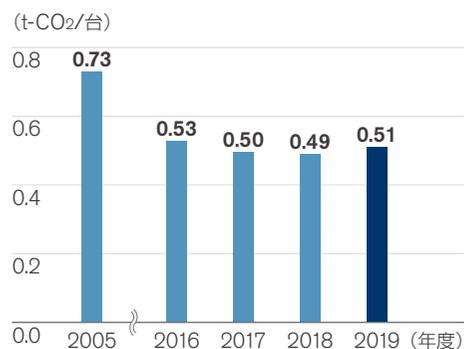
目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI302-1 GRI302-4

## 生産活動におけるカーボンフットプリント



## 生産活動からのCO<sub>2</sub>排出量 (生産台数当たり)



2019年度のグローバル生産台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量は0.51トンとなり、2005年度比で30.1%の削減率を達成しました。

## 再生可能エネルギーの推進

日産は、各拠点の地域特性に合わせ、自社の設備による発電、再生可能エネルギー比率のより高いエネルギーの調達、そして土地や設備など自社資産の発電事業者への貸付という3つのアプローチのもと、再生可能エネルギーの利用と社会普及の後押しを推進しています。

自社の設備による発電については、英国のサンダーランド工場で風力発電機を10基導入、出力は6.6MWに達しており、また、2016年からは4.75MWの太陽光発電を設置し、同工場で使用する電力の約8%を供給しています\*。いわき工場では、太陽光発電を工場見学者ゲストホールの電力に活用しており、余剰電力は「日産リーフ」の中古バッテリーに蓄電することで、エネルギー安定供給と資源有効活用を両立しています。また、中国では東風日産乗用車公司(DFL)の花都工場で30MWの太陽光発電が2017年より稼働し、同工場で使用する電力の約8%を供給しています。

再生可能エネルギー比率のより高いエネルギーの調達については、メキシコのアグアスカリエンテス第1工場では、バイオマスガスや風力由来の電力を積極的に採用し、2013年から再生可能エネルギー使用率は50%に達しています。自社資産の発電事業者への貸付については、2013年5月から大分県に保有する遊休地約35万㎡を、また2014年1月からグループ企業である日産工機株式会社の寒川工場の屋根を、それぞれ太陽光発電用に賃貸しています。

これらの取り組みによりCO<sub>2</sub>排出量削減に向けて生産工場における再生

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

可能エネルギーの使用率を高めており、2019年度は10%を達成しました。

\*このほか、スペインの工場で太陽光発電装置（出力約200kW）を設置

## 物流における効率化とモーダルシフト

日産は、2000年から自社手配のトラックがサプライヤーを回り、必要な部品を引き取る「引取輸送方式」を、海外を含む多くの生産工場で広く採用し、グローバルに効率化を推進しています。サプライヤーと共同で納入頻度の適正化や輸送ルート最適化、梱包仕様（荷姿）の改善に取り組み、積載率の向上とトラック台数の削減を進めるとともに、トラックから鉄道へのモーダルシフトルートの拡大を積極的に推進しています。完成車やサービス部品の分野で取り組んできたOEM（相手先ブランド製造）との共同輸送を、2014年より生産用部品の領域にも拡大することで、さらなる効率的な輸送の実現を目指しています。

新車の開発段階から参画し、工場に必要な生産用部品を、できる限り工場近辺から調達する取り組みを行い、輸送距離の短縮を推進しています。

点数が多く、多種多様な材質・形状をしている自動車部品の荷姿の工夫にも力を入れています。「物流サイマル活動」として、新車の設計開発段階から輸送効率を考慮した部品設計に取り組み、クルマ1台当たりの部品調達荷量を削減することで、輸送量の削減を目指しています。

コンテナ輸送については、寸法が大きいコンテナ<sup>\*1</sup>を採用し、シミュレーションソフトを使いコンテナ内の無駄なスペースを削減するなど、部品輸送のコン

テナ充填率向上を推進しています。

物流手段についても随時見直しを行い、海上輸送および鉄道輸送へのモーダルシフトを推進しています。日本での完成車輸送は、約80%を海上輸送で行っています。関東地区から日産自動車九州株式会社の工場への部品輸送はほぼ全量を鉄道や船舶で行っており、特に船舶へのモーダルシフトについては優良事業者として国土交通省からの認定を取得しています。

海外拠点においては、それぞれの地理的特性を生かした輸送手段を選択しています。輸送先に応じて鉄道や船舶を使い、従来のトラック輸送からの切り替えを推進しています。中国では国内向け完成車輸送に船舶および鉄道を利用する比率を高めています。

また2010年より省エネルギー型自動車運搬船の採用を推進しており、現在までに7隻の省エネルギー船を導入しています<sup>\*2</sup>。

日産は、物流活動がグローバルに拡大する中、効率化とモーダルシフトを推進し、2022年度までに物流におけるCO<sub>2</sub>排出量を2005年度比で12%削減(台当たりのCO<sub>2</sub>排出量)<sup>\*3</sup>することを目標としています。2019年度のグローバル台当たりCO<sub>2</sub>排出量は約0.38トンとなり、削減率は約11.5%となりました。

\*1 40フィートハイキューブコンテナ

\*2 省エネルギー船に関する詳細はウェブサイトをご覧ください

\*3 日本、北米、欧州、中国での当社生産拠点から販売店への輸送活動において排出されるCO<sub>2</sub>の総量を輸送台数で割ったもの

\* 気候変動（企業活動を通じた取り組み）に関するデータはこちらにも掲載しています

[>>> P216](#)

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 物流からのCO<sub>2</sub>排出量\*

(年度)

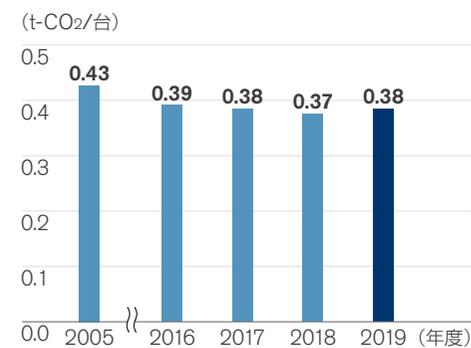
	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	t-CO <sub>2</sub>	1,598,891	1,926,477	1,567,248	1,482,982	1,144,338
インバウンド*	t-CO <sub>2</sub>	797,034	809,088	739,610	762,314	582,957
アウトバウンド*	t-CO <sub>2</sub>	801,857	1,117,389	827,638	720,667	561,381
海上	%	18.3	17.8	20.0	19.9	21.1
トラック	%	65.7	62.1	64.6	60.3	64.1
鉄道	%	5.4	5.6	7.0	6.7	5.9
航空	%	10.6	14.5	8.4	13.1	8.9

\* インバウンドには部品調達・KD（現地組み立て用）部品の輸送が、アウトバウンドには完成車・サービス部品の輸送がそれぞれ含まれます

\* 再集計し、2016年の排出量を訂正しました

2019年度の物流からのCO<sub>2</sub>排出量は約23%減少し、114万4,338トンとなりました。海外向け部品の航空輸送の削減や中国・北米での生産台数減による完成車の輸送量が低減し、CO<sub>2</sub>排出量が大きく削減しました。

## 物流からのCO<sub>2</sub>排出量(輸送台数当たり)



2019年度は、輸送台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量は0.38トンとなりました。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-1 GRI103-2

## オフィスでの取り組み

日産は、日本、北米、欧州、中国のオフィスにおいてCO<sub>2</sub> マネジメントを推進し、CO<sub>2</sub> 排出量を削減することを目指しています。

日本では日産トレーディング株式会社が特定規模電気事業者 (PPS: Power Producers & Suppliers) として (以下、日産PPS)、CO<sub>2</sub> 排出量とコストを考慮しながら環境負荷の少ない電力を調達しています。2019年は神奈川県内5事業所\* へ約2万6,657MWh の電力を供給しています。

さらに、これまで生産工場で活躍していたNESCOチームを日産テクニカルセンター (NTC) に立ち上げ、オフィスにおいても省エネルギー診断を実施してCO<sub>2</sub> 排出量削減を推進しました。

日産ではCO<sub>2</sub> マネジメントのほかにも環境に配慮した取り組みを推進しており、テレビ会議や電話会議の設備を充実させ、また複数拠点で書類を資料として共有できるソフトウェアを活用することで、グローバルに出張を減らし業務効率向上やコスト削減を図っています。

\* グローバル本社、相模原部品センター、日産教育センター、日産カスタマーサービスセンター、本牧埠頭

## グリーンビルディングポリシー

日産はISO14001の環境影響評価のマネジメントプロセスに基づき、新築や改修工事の際に、環境配慮の面で最適化された建物仕様を重視しています。CO<sub>2</sub> 排出量といった環境負荷の低い建物や、廃棄物などの少ない工事方法の立案、さらに有害物質の使用削減などの品質管理を評価項目として挙げるとともに、日本では建築物の環境性能を総合的に評価する国土交通省のCASBEE\* をひとつの指標としています。

既存の建屋では、横浜市のグローバル本社ビルが最高評価の「S ランク」を取得し、神奈川県厚木市の日産先進技術開発センター (NATC) に続く2件目の取得となりました。

グローバル本社ビルは、自然エネルギーの有効活用とCO<sub>2</sub> 排出量の削減、水のリサイクル、廃棄物の大幅な削減が評価され、建築物の環境性能効率を示すBEE 値が新築としては過去最高の5.6 と、日本最高レベルの環境性能を持つオフィスビルとして認証されました。

\* 建築環境総合性能評価システム: Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 販売会社での取り組み

日産は、日本の販売会社において、CO<sub>2</sub> マネジメントを推進し、CO<sub>2</sub> 排出量を全体で毎年1%削減（床面積当たり）することを目指しています。

多くの店舗で高効率空調や断熱フィルム、天井ファン、LED照明などを採用しているほか、店舗によって建て替え時に日中の太陽光を取り込む照明システムや断熱材を取り入れた屋根を採用するなど、省エネルギー活動を継続的に進めています。このほか、環境負荷の少ない電力の調達に関しては、日産PPSだけでなくほかのPPSからの供給拡大も推進し、関東、中部、東北、関西、中国、九州地区で760の販売店に約12万3,115MWhの電力（CO<sub>2</sub> 排出量にして年間約1,045トンの削減）を導入しました。

また、2000年4月、ISO14001認証に基づいた日産独自の環境マネジメントシステム「日産グリーンショップ」認定制度を導入しました。この制度では、すべての販売会社が日産の環境基準を満たし、1年ごとの「定期審査」を受けることが求められます。評価シートには84のKPI\*があり、各国の法規や地域社会の要請、「ニッサン・グリーンプログラム (NGP)」の要件に照らして随時改定しています。



神奈川日産自動車（株）の一部の販売店の屋根に設置した太陽光パネル。得られた電力を日産 PPS として調達し販売店に供給しています

\* KPI : Key Performance Indicators の略。  
重要業績評価指標

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

# 大気品質

GRI103-1 GRI103-2

## 大気品質に関する方針・考え方

日産は大気品質において、排出ガスをクリーンにする、お客さまに過ごしやすい居住空間としての車室を提供する、2点を重視しています。これにより、生態系の配慮に努めるとともに、お客さまにとってより快適で安心なモビリティを追求したいと考えています。米国の健康影響研究所 (HEI: Health Effects Institute) が発行する『State of Global Air 2018』では、世界の人口の95%は世界保健機関 (WHO: World Health Organization) が空気質ガイドラインで定めている微小粒子状物質 (PM2.5) の基準値  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$  を超えている地域で生活していると報告されています。また経済協力開発機構 (OECD: Organisation for Economic Co-operation and Development) は、2050年までに世界の人口は90億人以上まで増加し、約70%が都市に集中すると予測しており、都市の大気汚染はより深刻な課題となります。

自動車メーカーにとって、このような大気汚染は気候変動や渋滞などとともに、特に都市部における解決すべき課題の1つとなっています。このため、日産は主に右記の2つの方向から大気品質の取り組みを進めています。

### 1. ゼロ・エミッション車の普及推進

グローバルで累計販売47万台 (2020年3月時点) を達成した「日産リーフ」をはじめ、走行時に排出ガスを全く排出しない電気自動車 (EV) の普及は、都市部における大気汚染の改善に有効な手段となります。日産はそのリーダーとして各国政府、地方自治体、電力会社やその他業界とパートナーシップを締結しながら、ゼロ・エミッションモビリティの推進およびインフラ構築のための検討を進めています。

### 2. 内燃機関の改善

従来からの内燃機関についても、日産は早くから厳しい自主規制や排出ガスの低減目標を定め、「大気並みにクリーンな排出ガス」を究極の目標に、よりクリーンな燃焼を行うための技術改善、排出ガスを浄化する触媒などの開発、燃料タンクから蒸発するガソリン蒸発ガスへの対応など、幅広い技術開発に取り組み、下記の成果を挙げてきました。今後も市場で多数を占める内燃機関について、排出ガスのクリーン化への取り組みを継続して推進していきます。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

- 「セントラCA」(2000年1月発売/米国): カリフォルニア州大気資源局が制定する排出ガス基準値をすべて満たし、ガソリン車として世界初のPZEV\*1 認定取得
- 「ブルーバードシルフィ」(2000年8月発売/日本): 国内初のU-LEV\*2 認定取得

\*1 PZEV: Partial Zero Emission Vehicle の略。米国カリフォルニア州大気資源局が制定

\*2 U-LEV: Ultra-Low Emission Vehicle の略。日本の2000年排出ガス規制「新長期規制」の適合車より、窒素酸化物(NOx)と非メタン炭化水素(NMHC)の排出量を75%低減したクルマ

## 車室内の空気環境の向上

2020年以降の実用化を目指した自動運転技術の開発が進む現在、車室内で過ごす時間はより長時間化すると予想され、快適で安心な空間を提供することはますます重要になっています。「NGP2022」では、クルマからの排出ガスのクリーン化のみならず、より快適に過ごすことができる車室内の空質についても研究開発を進めています。

また、従来から継続しているホルムアルデヒドやトルエンなど常温で揮発しやすい揮発性有機化合物(VOC)\*についても、車室内のシートやドアトリム、フロアカーペットなどの部材や接着剤の見直しを行い、削減を図っています。日産では、国や自動車業界が適用している基準値を参考に、より厳しい自主的な基準を設定し、2007年7月以降、市場に導入した新型車から基準のクリアを義務づけています。

\* VOC: Volatile Organic Compounds の略。揮発性を有し、常温・常圧で気体状となる有機化合物の総称

## 生産活動での VOC 排出の削減

クルマの生産工場から排出される物質としては窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)、VOCが代表的ですが、日産ではこれらの排出に関して厳しい対策をとっています。大気に放出される物質に関する管理基準と仕組みを徹底し、使用量と排出量の双方を低減する活動に取り組んでいます。また、各国それぞれの法規に対しても、より高いレベルでの対応を目指しています。日産では、各国の法規制化に先駆けて、洗浄用シンナーなどの回収率を上げて工場外への排出量を減らすとともに、VOCの少ない水系塗装ラインへの切り替えや廃シンナーのリサイクル率向上を計画的に進め、VOCの使用量そのものの削減に取り組んでいます。例えば、九州工場水系塗装ラインでは、塗装面積当たりのVOC排出量を20g/m<sup>2</sup>以下に抑え、業界トップレベルの水準を維持しています。メキシコのアグアスカリエンテス工場、ブラジルのレゼンデ工場、米国スマーナ工場、中国花都工場などでは水系塗装を採用しています。

また、クルマの塗装工程の熱源となるオープンやボイラ設備への低NOxバーナーの採用や、使用する燃料を重油や灯油などからSOx排出量の少ない燃料への転換などを進め、NOxやSOxの排出濃度を低減しています。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-3 GRI305-5 GRI305-7

## 大気品質に関する実績

### 排出ガス規制への対応状況（乗用車のみ対象）

日産は、走行中の排出ガスがゼロである電気自動車（EV）の開発・普及を進めるだけでなく、すべてのエンジン搭載車の排出ガスのクリーン化を継続して推進しています。例えば2018年10月に欧州で発売した「キャシュカイ」は、省燃費の新型1.3リッターガソリンターボエンジンにパーティキュレートフィルターを搭載し、EURO 6d TEMP規制\*に対応しています。また日本では、国内に投入した電動化技術「e-POWER」により、省燃費性能を大幅に向上させ、平成17年排出ガス規制75%低減レベルを実現しています。現在の法規制への適合はもちろん、先進的な規制への対応も進めています。各国の排出ガス規制を比較することは困難であるため、地域別規制への対応状況を記載しています。

\* 全Euro 6 排気規制値およびRDE(Real Drive Emission) 規制の第一段階

### 地域別排出ガス規制への対応状況\*

(年度)

		単位	2019
日本	平成17年排出ガス規制75%低減レベル + 平成30年排出ガス規制50%低減レベル	%	92.1
欧州	Euro 6b/c	%	(TBD)*
米国	U-LEV/SULEV/ZEV	%	99.8
中国	国5	%	100

\* PC とLCVのみ

\* 欧州の2019年度データの取得が遅れており、入手次第ウェブサイトなどで更新させていただきます。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 工場からの排出ガス管理

日産は、生産工場において、大気汚染物質に関する管理基準と仕組みを徹底し、使用量と排出量とともに低減する活動に取り組んでいます。また、各国それぞれの法規に対しても、より高いレベルでの対応を目指しています。

日本では、大気汚染物質として窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)の排出に関して厳しい対策を推進し、1970年代に比べそれぞれ4分の1の排出量にまで低減しています。また、塗装工程の熱源となるオープンやボイラー設備への低NOxバーナーの採用や、使用する燃料を重油や灯油などからSOx排出量の少ない燃料へ転換するなど、NOxやSOxの排出濃度を低減してきました。

## VOC の削減

クルマの生産工程から排出される化学物質のうち、9割を占める揮発性有機化合物 (VOC)\*の低減が課題となっています。日産は各国の法規制化に先駆けて、洗浄用シンナーなどの回収率を上げて工場外への排出量を減らすとともに、廃シンナーのリサイクル率向上を計画的に進めています。同時にVOC排出量を20g/m<sup>2</sup>以下に抑える水系塗装ラインへの切り替えを推進しており、日産自動車九州をはじめ、メキシコのアグアスカリエンテス第1・2工場、ブラジルのレゼンデ工場、米国のスマーナ工場、中国の花都工場、英国のサンダーランド工場などへ導入しています。VOC排出量は塗装面積当たりの排出量で管理し、2019年度には2010年度と比較して27.2%の削減を実現しました。

\* VOC : Volatile Organic Compounds の略。揮発性を有し、大気中で気体状となる有機化合物の総称

\* 大気品質に関するデータは以下のページにも掲載しています

[>>> P223](#)

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

# 資源依存

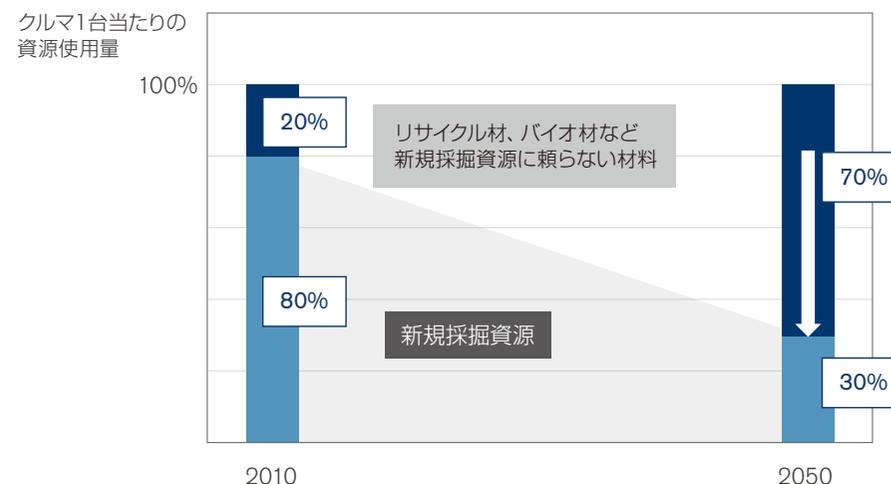
GRI103-1 GRI103-2

## 資源依存に関する方針・考え方

2050年には世界の人口が90億人を超えると予測される中、鉱物資源や化石資源といった新規採掘資源への需要拡大が予想され、資源の価値を最大限に引き出すことが一層重要になってきています。また、2015年に国連が採択した「持続可能な開発目標 (SDGs)」においても、新規採掘資源を含む天然資源の持続可能な管理および効率的な利用は、重要な目標の1つに位置づけられています。

クルマは多様な原材料と多くの部品からつくられており、その集合体として新たな価値を生み出しています。日産は、資源の利用効率を究極のレベルにまで向上させるとともに、再生可能な資源や再生材の採用など資源の多様化を進めてきました。生態系に配慮しながら、企業として競争力を高め、グリーンな成長を実現する必要があります。そのため日産は、使用する天然資源の量を2010年と同レベルに保つことを目指し、2050年において「新規資源への依存を70%削減する」という長期ビジョンを掲げ、新たに採掘する天然資源の最少化に努めています。

## 資源依存に関する長期ビジョン



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

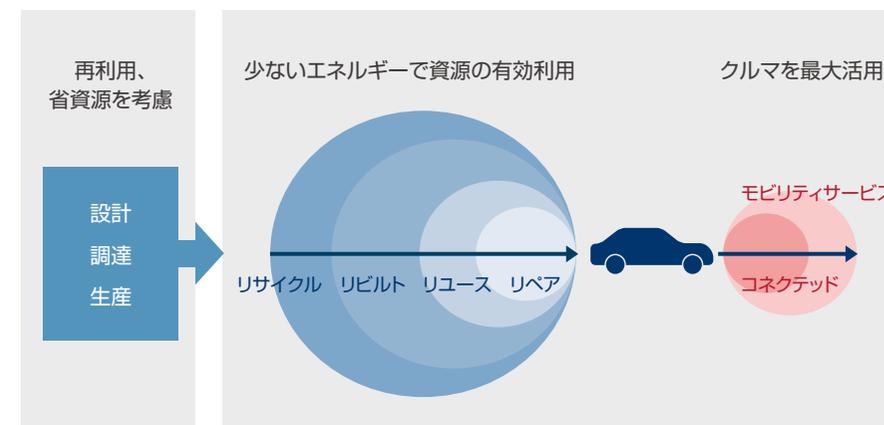
GRI103-2 GRI103-3

## 資源依存に関するマネジメント

限りある貴重な資源を有効に使用するためには、資源採掘時の環境負荷を減らし、生産時に発生した廃棄物、スクラップや回収した自社の使用済み製品の部品を、可能な限り同等のクオリティを維持した材料として再生し、再び自社製品の部品に採用することが有効です。日産はこのような考え方のもと、クルマの材料として占める割合が高く、環境への影響が高い鉄、アルミニウム、樹脂という3つの材料のクローズド・ループリサイクルに取り組んできました。

「日産・グリーンプログラム 2022(NGP2022)」では、資源をライフサイクル全体にわたり効率的かつ持続的に活用するシステムを発展させ、お客さまや社会へ提供する価値を最大化するため、「サーキュラー・エコノミー」というコンセプトを取り入れました。少ないエネルギーで資源の有効利用を図るため、リサイクルされた材料の積極的な使用、使用済み自動車のリサイクルの促進に加えて、設計・調達・生産段階から資源の再利用および省資源を考慮した化学物質の適正な利用や車体軽量化に取り組んでいます。また、より少ないエネルギーで資源の有効利用を推進し、お客さまの使用段階でのリペア、リビルト品適用の拡大、電気自動車(EV)用バッテリー二次利用の拡大を進めています。さらにはバイオ材料や金型レス工法の実用化に向けた開発も促進しています。日産はクルマを最大限活用するため、電動化や自動運転の促進、コネクテッドを進めていくだけでなく、ライドシェアなど新たなモビリティサービスの提供も行い、クルマの活用と社会的な価値向上につなげています。

## 日産のサーキュラー・エコノミーコンセプト図



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-3 GRI301-2 GRI301-3

## 資源依存に関する実績：再利用

### 新規採掘資源への依存を70%に低減

新興国の経済発展に伴い鉱物資源や化石資源への需要は急速に増加しており、採掘量の拡大が継続すれば、2050年には現時点で確認済みの地下鉱物資源がすべて採掘されてしまうという予測が出ています。また現在稼働中の採掘現場や新たな探査現場の一部は、生態系の保全価値が高い地域に位置しており、採掘時の表土掘削や森林伐採、廃水などが与える環境への影響が懸念されています。

このような課題に対応し、限りある貴重な資源を有効に使用するために、日産は新たに採掘する天然資源の量を最小限にとどめていく方針を定め、設計段階からリサイクルに適した材料の採用や、解体しやすい車両の構造の開発に力を注いでいます。さらにクルマの生産過程で投入する資源の削減や利用効率向上を推進しています。

「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」においては2022年度での「新規天然資源の台当たりの使用量の削減30%」を目指し、サプライヤーと連携しながら、グローバル（日本、欧州、北米）の生産車両を対象に再生材の使用を拡大していきます。

### 再生材使用拡大への取り組み（鉄・非鉄）

日産車に使用する材料は、重量比で鉄61%、非鉄15%、樹脂14%、その他10%（2018年実績）で構成されています。日産は、天然資源使用量をさらに低減するため、それぞれの材料に関し再生材の使用拡大に向けた取り組みを進めています。

鉄と、非鉄であるアルミニウムについては、生産時に発生する端材を減らす工夫に加え、発生した端材をビジネスパートナーと協力しながら回収して自動車用の材料に再生するクローズド・ループリサイクルの取り組みをグローバルで推進しています。例えば、鉄スクラップから製造される電炉鋼板を北米で生産している「ローグ」「ムラーノ」などに採用しています。さらに使用済み自動車のアルミロードホイールを回収してアルミロードホイールやシャシー部品に再生利用する取り組みも推進しており、2019年度のアルミロードホイール回収実績は年間約3000トンとなりました。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 再生材使用拡大への取り組み（樹脂）

鉄、非鉄の再生材使用拡大への取り組みに加え、樹脂についても日産は再生材の使用拡大に向けた取り組みを推進しています。

クローズド・ループリサイクルの取り組みとして、工場で発生する塗装済みバンパーのスクラップを、追浜工場の塗装済みバンパー再生工程で塗膜を除去して再生しています。これらは新車用のバンパーに生まれ変わり、「日産リーフ」をはじめ、多くの新車に使用しています。この取り組みは、中国における合弁会社である東風汽車有限公司 (DFL) へも適用を拡大し、2014年よりサービスバンパーの材料として活用しています。

また、販売会社で交換されたバンパーは再生資源として回収し、アンダーカバーなどの部品の材料として採用しています。バンパー回収スキームを充実したことで、2019年度は日本国内のディーラーで取り外されたバンパーの67.9%にあたる、約12万2,000本を回収しリサイクルしました。さらに、専用処理施設では自動車シュレッダーダスト (ASR) が処理されて



ASR 回収樹脂からのリサイクルプロセス最適化の研究。  
写真左：ASR、写真右：ASR から回収された樹脂

いますが、このASR の約30%が樹脂により構成されています。日産はこの樹脂を自動車の材料として再生するために、「ASR回収樹脂からのリサイクルプロセス最適化」「自動車廃プラスチック油化」「微生物によるPP (ポリプロピレン) リサイクル」\*などの研究開発を進めています。

\* 本研究開発は、日本の自動車リサイクル法に基づき預託された指定3品目（フロン、エアバッグ、ASR）のリサイクル料金収支余剰金を用い、リサイクル高度化に向けた支援事業の一環として実施しています

## 使用済み自動車 (ELV) のリサイクル

日産は、新車の設計段階から「3R」“廃棄物の発生抑制 (Reduce)、再使用 (Reuse)、再資源化 (Recycle)”の視点を取り入れ、2005年度以降、日本および欧州市場に投入したすべての新型車においてリサイクル可能率95%を達成\*1しています。

また、解体事業者や破碎事業者、他の自動車メーカーと連携して、使用済み自動車 (ELV\*2) のリサイクルを進めています。日産は2006年度以降、日本の自動車リサイクル法に基づいたELVのリサイクル実効率95%以上を継続して達成しています。2019年度のリサイクル実効率は99.2%\*3に相当し、政府の定めたリサイクル実効率95%を大幅に上回りました。

ELV 処理のプロセスは、(1) 解体処理にて鋼板、アルミ鋳造品、バンパー、樹脂製内装材、ワイヤハーネス、貴金属を回収する、(2) リチウムイオンバッテリーなどの特定品目を個別に回収し、専門のリサイクル工程に回す、(3) 解体

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI305-7

プロセスから出た廃車ガラを破碎し金属を回収する、(4)発生したASRを再資源化する、という4段階からなります。日産は2004年以降、他の自動車メーカー12社と協力して、ASR再資源化施設でのASRの処理を推進してきました。これは日本の自動車リサイクル法に対応した取り組みで、日産はASRを有効・円滑かつ効率的に再資源化するための中心的な役割を果たしています。

ELVのリサイクルは欧州でも進められており、各国がELV指令に基づいて契約解体事業者、契約サービス事業者、自治体、政府と連携し、認定処理施設のネットワークを構築しています。

また、日本自動車工業会として、使用済みリチウムイオンバッテリーを共同で回収するスキームと適正に処理する体制を構築し、2018年度より運用を開始しました。

\*1 日本は1998年に日本自動車工業会が公表した定義とガイドラインに、欧州はSO22628に基づき算出\*

\*2 ELV：End-of-life Vehicle の略。使用済み自動車\*

\*3 日産調べ

## バイオ材料の開発

日産は、プラスチックをはじめクルマに使用する樹脂素材を植物由来材料 新型「日産リーフ」のシートに使われるバイオ素材であるバイオ材料へと代替すべく技術開発を進めています。「NGP2022」ではバイオ材料の開発に関する目標を具体的に定めており、新型「日産リーフ」のシート素材にバイオ材料を使用するなど、実車への適用も推進しています。

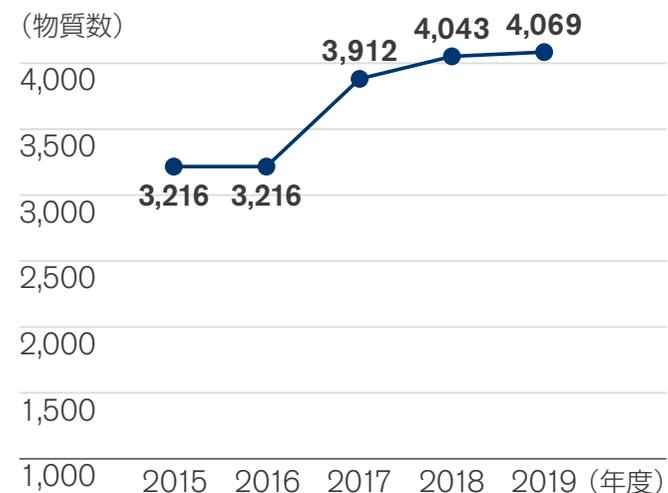


## 化学物質の適正な利用

ルノーとの提携のもとハザードやリスクの選定基準を、法令遵守以上のレベルで見直しを行っており、世界で検討が進んでいる物質も積極的に制限しています。その結果、2019年度の指定化学物質数は4,069へと増加しています。これは将来のリペア、リユース、リビルト、リサイクルといった資源の循環に必要な取り組みと考えています。

\* 化学物質のガバナンスに関する詳細は以下のページをご覧ください

[>>> P102](#)



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## リビルトパーツを拡大

使用済み自動車の部品や、修理の際に交換した部品の中には再生可能なものが含まれています。日本ではこれらを回収し、適切な品質確認を行ったうえで、修理用のリサイクル部品「ニッサングリーンパーツ」として販売会社で市販しています。ニッサングリーンパーツには、分解整備を施して消耗部品を交換した「リビルト(再生)部品」と、洗浄して品質を確認した「リユース(中古)部品」の2種類があります。

「NGP2022」ではニッサングリーンパーツの取り組みを日本で強化。また、欧州、北米にも同等の活動を展開するためにマネジメントを強化し、2022年までに取り扱い部品の種類を2016年に比べ2倍にすることを目指しています。この取り組みは、クルマを長く使い続けるお客さまにリビルト品という新たな選択肢を提供します。



オルタネーター



エアコンコンプレッサー



スターターモーター

## リチウムイオンバッテリー二次利用事業「4R」の推進

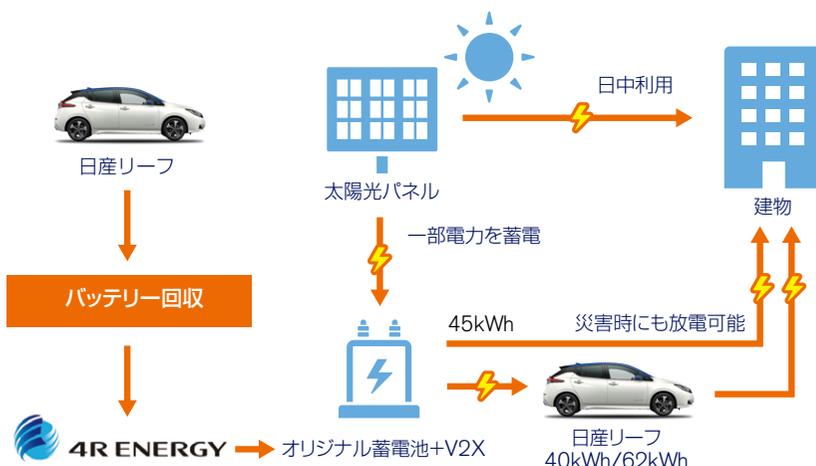
日産の電気自動車 (EV) に搭載される高性能リチウムイオンバッテリーは、クルマとして一般的に使われた後も、クルマ以外に利用できる十分な容量を残しています。リチウムイオンバッテリーの“再利用 (Reuse)、再製品化 (Refabricate)、再販売 (Resell)、リサイクル (Recycle)” という「4R」を推進することで資源を有効活用し、さまざまな用途におけるエネルギー貯蔵ソリューションとすることで、バッテリー利用の好循環サイクルを創出できます。日産は、EVが市場で広く普及していく中、再利用可能なリチウムイオンバッテリーを有効に活用するために、2010年に住友商事株式会社とともにフォーアールエナジー株式会社を設立し、EV用バッテリーを再利用、再製品化する技術の確立に取り組んできました。技術が確立され、また中古電池の回収数量が増えてきたこともあり、2018年3月に日本で初めて使用済みリチウムイオンバッテリーの再利用・再製品化開発拠点、および工場が、福島県浪江町にて稼働を開始しました。

フォーアールエナジーは、この浪江事業所にて、「日産リーフ」の使用済みバッテリーを活用したさまざまな蓄電池システムの開発と生産に積極的に取り組んでいます。例えば、レジリエンス性を高めることを目的に、「日産リーフ」の40kWh 使用済みバッテリーを再利用した定置型蓄電池を開発。この再利用の定置型蓄電池は、2019年9月より、神奈川県内のセブン-イレブン10店舗で、再生エネルギーによる電力調達の実証実験を行っています。またEVの

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

電力も活用できるV2X (Vehicle-to-everything) 機能付新モデルを株式会社アイケイエスと共同開発しており、2020年度中には販売を開始する予定です。

### 再生エネルギーによる電力調達の実証実験概要



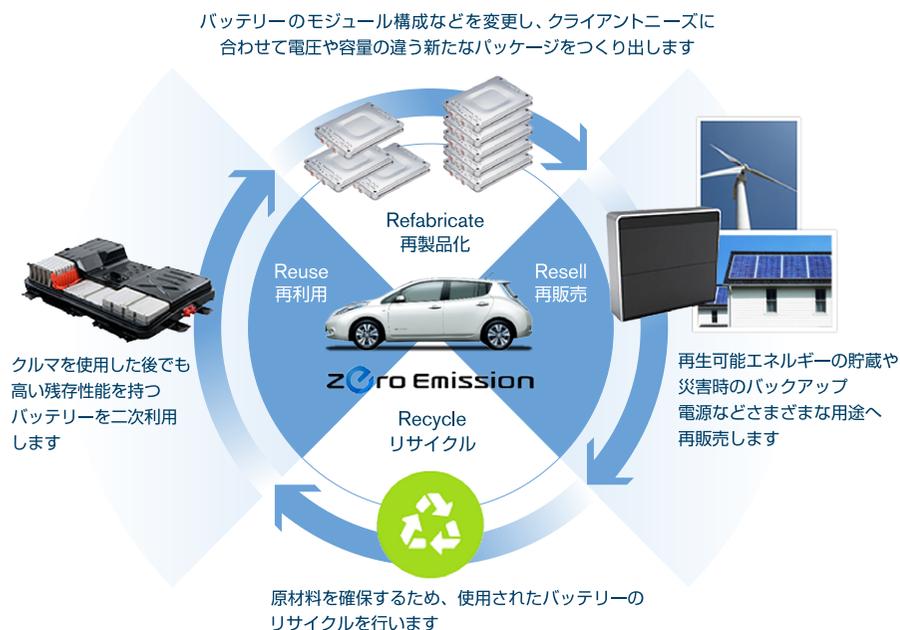
一方、フォーアールエナジーでは、2019年6月、バッテリーの再利用に関する国際評価規格である「UL1974<sup>\*1</sup>」の認証を世界で初めて取得し、再利用・再製品化のプロセス、および製品が安全に配慮されて製造されていることについて、第三者機関により認定を受けました。さらに、これらの活動により、2019年10月、フロスト & サリバン社<sup>\*2</sup>の2019 Strategy Innovation and Leadership Awardを受賞し、また2020年3月、日産と共同で、一般社団法人レジリエンスジャパン推進協議会<sup>\*3</sup>主催の「第6回ジャパン・レジリエンス・アワード (強靱化大賞)2020」の最優秀賞を受賞しました。

なお、日産は、日本だけでなくグローバルで4Rビジネスに積極的に取り組んでいます。

- \*1 評価規格「UL1974 (Standard for Evaluation for Repurposing Batteries)」は、利用目的を終えたEVの駆動用などの電池パック、モジュール、セルを再利用する際の使用の適否を判別、分類するプロセスを規定。このプロセスに従い再利用バッテリーの評価を行うことで、安全に配慮しつつ、残性能を把握した再利用バッテリーを、各需要に応じて提供可能。
- \*2 フロスト&サリバン社は、世界40拠点以上のグローバルネットワークを軸に、世界80カ国と300に及ぶ主要なすべてのマーケットを網羅し、リサーチとコンサルティングサービスを提供している。
- \*3 国土強靱化担当大臣私的諮問機関「ナショナル・レジリエンス懇談会」の結果を踏まえて、「国土強靱化基本計画」が円滑に達成されるよう、産、学、官、民が連携して、レジリエンス立国を構築していくことを目的として設立された協議会

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 「日産リーフ」が生み出す資源循環の輪



## 希少資源の削減、再利用

電動化に必要な部品にはレアアースと呼ばれる希少資源が使用されています。レアアースは資源の偏在や需給バランスによる価格変動が懸念されており、その使用量削減が課題となっています。

日産は2012年にジスプロシウム（元素記号：Dy）を従来比で40%削減したEV用モーターを開発して「日産リーフ」に採用しました。さらに、ハイブリッド車にもDyを削減したモーターの採用を順次拡大しており、2016年には「ノート e-POWER」に従来比で70%削減した磁石を採用し、2017年には新型「日産リーフ」、2018年には「セレナ e-POWER」にも採用を拡大しました。今後もさらなる使用量削減に向け技術開発を進めていきます。

また、日産は新たな取り組みとして駆動モーター磁石からのレアアース回収技術開発を進めています。これまでモーター内の磁石をリサイクルするためには、手作業による磁石の分解取り出し作業を含む複数の工程が必要となり、経済性が課題となっていました。日産と早稲田大学は共同で、モーターのローターを解体する事なく、ホウ酸塩を融剤とした直接溶解によりレアアースを高純度で回収する技術を確立しました。今後実用化に向け、実証実験を進めていきます。

このように日産は、電動化のキーテクノロジーであるモーターに関し、レアアースの使用量の削減から使用後の再利用まで、資源を効率的かつ持続的に活用し、サーキュラー・エコノミーコンセプトに沿った開発に取り組んでいます。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-3

GRI306-2

## 資源依存に関する実績：廃棄物

### 廃棄物対策を徹底

日産は、生産過程における3R活動を積極的に推進し、廃棄物の発生源対策と徹底した分別による再資源化に努めています。日本では2010年度末よりすべての生産拠点（5工場、2事業所および連結5社）において、海外においてもメキシコなどで生産段階での再資源化率100%を達成しており、グローバルで各国の自動車業界のトップレベルを目指した活動に取り組んでいます。

輸出入部品の梱包資材として使用される木製パレットやダンボールの削減にも力を入れています。海外拠点間の部品の物流に、20年以上前から折り畳み式プラスチック容器を、30年以上前から折り畳み式鉄製容器を採用し、リターナブル容器\*1として繰り返し使用しています。また、アライアンスパートナーのルノーとともに、グローバル標準のリターナブル容器の採用も拡大しています。近年は開発段階から形状を最適化する物流サイマル活動により、梱包資材の削減に貢献しています。

こうした取り組みを通じて、生産工場からの廃棄物をBAU\*2比で日本において年2%、グローバルで年1%削減する計画です。

\*1 リターナブル容器：部品梱包用の容器を部品納品後に発送元に返却し、繰り返し使用できるようにした容器。日産は返却時の輸送効率に配慮し、折り畳み構造を採用

\*2 BAU：Business As Usualの略。特段の対策をとらなかった場合

### 廃棄物発生量

2019年度にグローバルに発生した廃棄物の量は18万8,556トンとなり、2018年度の20万6645トンより微減となりました。

2019年度の生産工場の廃棄物は18万4,573\*トンとなりました。

\* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください  
[>>> P100](#)

(年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	ton	159,345	158,939	152,674	206,645	188,556

地域別内訳						
日本	ton	63,630	61,115	61,327	69,829	63,315
北米	ton	49,129	45,459	35,177	64,514	57,762
欧州	ton	37,204	41,110	45,268	49,662	48,187
その他	ton	9,382	11,255	10,903	22,639	19,291

処理方法別内訳						
廃棄物最終処分量	ton	11,355	8,707	8,041	7,231	6,414
リサイクル量	ton	147,990	150,231	144,633	199,414	182,141

\* 資源依存(廃棄物)に関するデータは以下のページにも掲載しています  
[>>> P226](#)

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

# 水資源

GRI103-1

## 水資源の管理に関する方針・考え方

世界的な人口増加や経済発展により、水の需要が増えることが予想されています。また異常気象によって雨の降り方が変化しており、安定した水の供給に対する社会の関心は年々高まっています。

2030年には水の供給が需要に対して40%不足するといわれており、世界経済フォーラムが毎年発行する「グローバルリスク報告書」では、「異常気象」「自然災害」「水危機」など水に関連するリスクが上位に入っています。2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標 (SDGs)」でも目標の1つに掲げられています。また、2018年に気候変動に関する政府間パネル (IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change) により公表された「1.5℃特別報告書」\*でも気温が1.5度上昇すれば大雨、干ばつといった異常気象のリスクや影響は高まり、2.0度上昇すればリスクや影響はさらに深刻で広範囲になると報告されました。水不足や洪水などさまざまな側面において水資源の管理は持続可能な発展のために重要な課題となっています。

世界の産業別水消費量は農業が一番多く約70%を占め、次いで工業が約20%、残りが生活用水で約10%となっており、自動車メーカーの水リスクが

工業界の中で特に高いという指摘はありません。しかし日産は、持続可能な企業であるためには水資源への依存を減らす必要があると考え、すべての生産拠点で、水質の管理や水使用量の削減に取り組んでいます。

\* 正式タイトル: 「気候変動の脅威への世界的な対応の強化、持続可能な発展及び貧困撲滅の文脈において工業化以前の水準から1.5℃の気温上昇にかかる影響や関連する地球全体での温室効果ガス排出経路に関する特別報告書」

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-2 GRI303-2

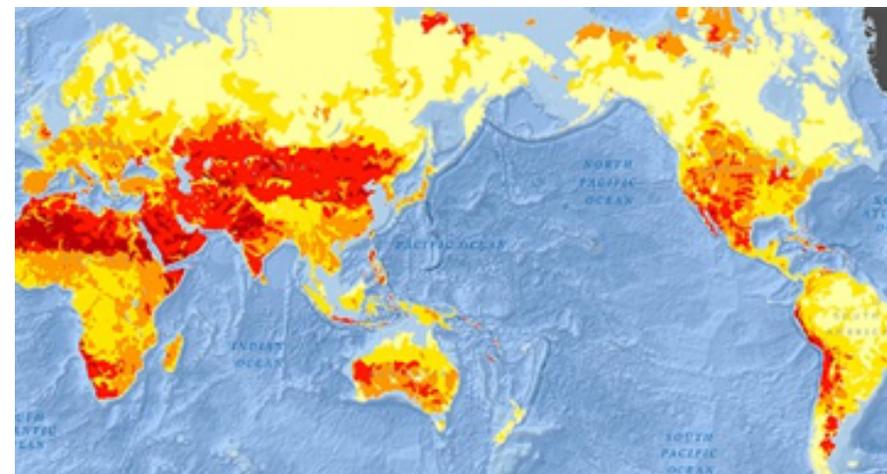
## 水資源のマネジメント

日産は全生産拠点で、現地の規制よりも厳しい基準値で廃水の水質を管理しています。日本の生産拠点では、廃水処理施設の排出口に水質センサーを取り付け、異常が検知された場合は自動的に敷地外への排水を停止させるシステムを導入して、水質汚濁防止を強化しています。また、逆浸透膜 (RO 膜: Reverse Osmosis Membrane) で処理した廃水を生産工程に再利用し、敷地外への排水ゼロを実現している生産拠点もあります。

「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」では、2022年までにグローバル生産拠点における取水量を21%削減することを目標としています。その達成に向けて、工場間でのベストプラクティスを共有し、設備投資を実施するほか、省エネルギー診断のチームである「エネルギー診断チーム (NESCO : Nissan Energy Saving Collaboration)」を発展させた「資源版 NESCO (r(esource) NESCO)」を立ち上げ、取り組みを拡大することで、水の使用量を削減していきます。

水資源は地域によって状況が大きく異なるため、世界各地に広がっている生産拠点の水リスクを日産独自の方法で評価しています。水リスクが高いと判断された拠点では、雨水を貯める池の設置、排水のリサイクル率の向上に加えて、工場外からの取水量を削減し、独自の水源を増やす取り組みを優先的に行っていきます。

## 世界の水リスク



「Aqueduct Water Risk Atlas」  
(世界資源研究所、aqueduct.wri.org)を元に作成

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI103-2 GRI103-3 GRI306-1

## 水資源の管理に関する実績

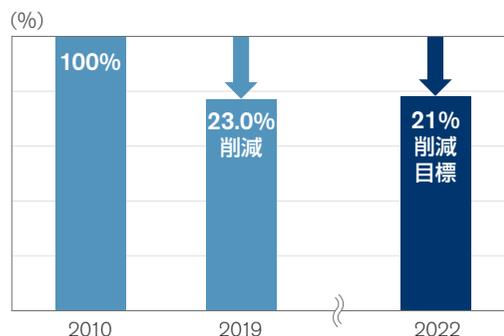
### 水使用量の削減

日産のクルマおよび部品を製造する工場は世界各地に点在しており、いずれも生産に伴い多くの水を使用していることから、すべての生産工場で水使用量の管理・削減への取り組みを進めています。生産台数当たりの水使用量は

2022年度までに2010年比で21%削減することを目標としており、2019年度は2010年比で23%削減することができました。

水使用量削減に向けて、インドのチェンナイ工場やメキシコの

アグスカリエンテス第2工場では雨水利用を目的にため池を整備し、インドのチェンナイ工場、中国の花都工場、日本の追浜工場などでは廃水のリサイクル設備を導入しています。中でもチェンナイ工場の取り組みはインド工業連盟 (CII : Confederation of Indian Industry) から優れた水資源管理事例として表彰されました。また北米日産会社 (NNA) でも、塗装前処理工程の廃水をフィルターによりろ過し水質を改善することで給水量を削減するなど、工場ごとに切磋琢磨しながら新たなアイテムの発掘を行っています。



このほか日本のグローバル本社では、雨水・雑排水・厨房排水をリサイクル処理した後、トイレの洗浄水および一部植栽への散水に利用するなど、水使用量削減に努めています。



### 革新的な洗車技術をインドのサービスセンターで導入

インド日産のサービスセンターでは、2014年から、最新の泡洗車技術を用いた洗車サービスをお客さまに提供しています。

従来の洗車方法では、クルマ1台の洗車に約160リットルの水を使用していましたが、新しいサービスでは水の量は約90リットルに抑えられ、水使用量を45%削減しました。泡洗車を導入してからの3年間で、インドのサービスセンター全体で削減された水の量はおよそ6,100キロリットルで、2万5,000世帯が1日で使う水の量と同じです。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

泡洗車サービスは水使用量の削減に加えて、強い化学洗剤を使わないため環境に優しく洗車時間を短縮でき、クルマの光沢が約4割アップするといった利点もあります。

## 企業活動での取水量

GRI303-1 GRI306-1

2019年度の企業活動における取水量は23,714千m<sup>3</sup>となり、2018年度より10%の減少となりました。また、生産工場の取水量は22,613,338m<sup>3</sup>\* でした。

\* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください  
[>>> P100](#)

(年度)						
	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	1,000m <sup>3</sup>	28,570	29,118	26,197	26,420	23,714
日本	1,000m <sup>3</sup>	14,990	15,563	13,115	13,022	11,932
北米	1,000m <sup>3</sup>	5,427	5,483	4,905	4,930	4,776
欧州	1,000m <sup>3</sup>	2,330	2,299	2,155	2,093	1,798
その他	1,000m <sup>3</sup>	5,823	5,774	6,023	6,376	5,207

## 排水時のクリーン化を徹底

日産の各工場では、廃水処理の徹底を推進しています。メキシコのアグアスカリエンテス第1・2工場では、廃水処理した水を敷地の緑地維持に活用し、敷地外への排水ゼロを実現しています。日本の工場では、油などが流出するという万が一の場合に備えて、廃水処理施設の排出口に水質センサーを取り付け、水質の異常が検知された場合は自動的に敷地外への排水を停止させるシステムを導入し、水質汚濁防止を強化しています。

(年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	1,000m <sup>3</sup>	20,680	20,516	17,410	17,345	15,512
日本	1,000m <sup>3</sup>	12,976	12,681	10,376	10,472	9,438
北米	1,000m <sup>3</sup>	3,916	4,028	3,382	3,190	2,752
欧州	1,000m <sup>3</sup>	1,740	1,767	1,564	1,539	1,528
その他	1,000m <sup>3</sup>	2,048	2,040	2,088	2,143	1,794

水質

化学的酸素要求量 (COD) 日本のみ	kg	28,042	29,730	26,451	21,149	18,795
---------------------	----	--------	--------	--------	--------	--------

\* 水資源の管理に関するデータは以下のページにも掲載しています  
[>>> P228](#)

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

# 第三者保証

GRI102-56



**独立した第三者保証報告書**

2020年9月11日

日産自動車株式会社  
代表執行役社長兼最高経営責任者 内田 誠 殿

KPMG あずさサステナビリティ株式会社  
東京都千代田区大手町1丁目9番5号  
代表取締役 

当社は、日産自動車株式会社(以下、「会社」という。)からの委嘱に基づき、会社が作成したサステナビリティレポート2020(以下、「サステナビリティレポート」という。)に記載されている2019年4月1日から2020年3月31日までを対象とした下記の環境パフォーマンス指標(以下、「指標」という。)に対して限定的保証業務を実施した。

- 生産過程におけるエネルギー使用量
- 生産過程におけるCO<sub>2</sub>排出量総量、スコープ1排出量、スコープ2排出量
- 雇用者の通勤によるCO<sub>2</sub>排出量
- 販売した製品の使用によるCO<sub>2</sub>排出量
- 生産工場の取水量
- 生産工場の廃棄物発生量

**会社の責任**  
会社が定めた指標の算定・報告基準(以下、「会社の定める基準」という。サステナビリティレポートに記載。)に従って指標を算定し、表示する責任は会社にある。

**当社の責任**  
当社の責任は、限定的保証業務を実施し、実施した手続に基づいて結論を表明することにある。当社は、国際監査・保証基準審議会の国際保証業務基準(ISA)3000「過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」及びISA3410「温室効果ガス情報に対する保証業務」に準拠して限定的保証業務を実施した。

本保証業務は限定的保証業務であり、主としてサステナビリティレポート上の開示情報の作成に責任を有するもの等に対する質問、分析的手続等の保証手続を通じて実施され、合理的保証業務における手続と比べて、その種類は異なり、実施の程度は狭く、合理的保証業務ほどには高い水準の保証を与えるものではない。当社の実施した保証手続には以下の手続が含まれる。

- サステナビリティレポートの作成・開示方針についての質問及び会社の定める基準の検討
- 指標に関する算定方法及び内部統制の整備状況に関する質問
- 集計データに対する分析的手続の実施
- 会社の定める基準に従って指標が把握、集計、開示されているかについて、試査により入手した証拠との照合並びに再計算の実施
- リスク分析に基づき選定した日産自動車株式会社いわき工場における現地往査
- 指標の表示の妥当性に関する検討



**結論**  
上述の保証手続の結果、サステナビリティレポートに記載されている指標が、すべての重要な点において、会社の定める基準に従って算定され、表示されていないと認められる事項は発見されなかった。

**当社の独立性と品質管理**  
当社は、誠実性、客観性、職業的専門家としての能力と正当な注意、守秘義務及び職業的専門家としての行動に関する基本原則に基づく独立性及びその他の要件を含む、国際会計士倫理基準審議会の公表した「職業会計士の倫理規程」を遵守した。

当社は、国際品質管理基準第1号に準拠して、倫理要件、職業的専門家としての基準及び適用される法令及び規則の要件の遵守に関する文書化した方針と手続を含む、包括的な品質管理システムを維持している。

以上

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

(注記)第三者保証にかかわるCO<sub>2</sub> 排出量、廃棄物発生量、取水量の算定方法

- 生産拠点からのCO<sub>2</sub> 排出量：社内基準に基づき、サプライヤーからの請求書をベースとするサイト内での各エネルギー使用量データに、各生産拠点にて一般に入手可能なCO<sub>2</sub> 排出係数をそれぞれ乗じて算定。
- 雇用者の通勤にかかるCO<sub>2</sub> 排出量：GHGプロトコルスコープ3スタンダードを参考に算定。具体的には、本社の通勤費用申請データをもとに、本社勤務の通勤定期購入者は鉄道利用、それ以外の者は当社が設定した普通車平均燃費による車利用として経済産業省、環境省、国土交通省等により公表された原単位データを利用して、従業員1人当たりの通勤にかかる年間CO<sub>2</sub> 排出量を算定。これに各拠点の従業員数を乗じて算出している。
- 販売した製品の使用に伴うCO<sub>2</sub> 排出量：1台当たり走行距離当たりの平均CO<sub>2</sub> 排出量(地域別)に廃棄されるまでの推計平均走行距離(地域別)と2019年度の自動車販売数量を乗じて算出。使用に伴う自動車1台の走行距離当たりの平均CO<sub>2</sub> 排出量(直接排出のみ)は、日産自動車の世界主要市場(日本、米国、欧州、中国)における平均的な排出量から推計。廃棄されるまでの推計平均走行距離は、国際エネルギー機関提供による「サステナブル・モビリティ・プロジェクト(SMP)モデル」をもとに設定した。
- スコープ3 排出量は、固有の不確実性の影響を受ける推計値である。
- 生産工場における廃棄物発生量：社内基準に基づき、生産拠点からの排出物について、拠点内のトラックスケールまたは処理業者からの報告

データをもとに算定。ただし、排出物のうち、自社内での再利用ならびに有価物は含めない。また、不定期に発生する非正常(通常の事業活動に伴って発生しない)の廃棄物、食堂廃棄物、常駐会社ならびに社外業者からの排出物、建設廃棄物は対象外としている。

- 生産工場における取水量：社内基準に基づき、生産拠点における取水量をもとに算定。取水量の把握は、取引メーター値もしくは自社測定値による。取水量には、生産拠点で購入されている上水(水道水)および工業用水のほか、地下水、雨水等も含まれる。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

# 環境課題を踏まえた事業基盤の強化

GRI103-2 GRI103-3

## 環境分野のガバナンス

\* 取り組みに関する詳細は以下のページをご覧ください  
[>>> P050](#)

## ISO14001によるマネジメント強化

日本においては、2011年1月にグローバル本社をはじめ、研究開発、生産、物流などすべての主要拠点、および製品開発プロセスにおいて環境ISO14001の認証を取得し、環境統括者が直接環境活動を管理・推進する体制を構築しました。以降、確実にPDCA (Plan-Do-Check-Act) を回し、環境パフォーマンスを改善しています。また環境統括者が定めた全社での統一目標を、地区事務局を通して事業所ごとに従業員に共有し、全社を統括するISO事務局と各事業所や部門での活動内容や従業員からの提案を束ねる地区事務局が月に1回以上協議することで、目標に対する進捗の確認、ベストプラクティスの水平展開、マネジメントシステムの改善、次年度計画の立案、事業所や部門からの要望の吸い上げなどを行います。協議された内容や提案などは年2回（うち1回はマネジメントレビューにて）、環境統括者に報告し、改善につなげています。

一方、マネジメントが適切に機能していることを確認するために、第三者機関による外部審査を実施しています。さらにコンプライアンスを強化するために、

内部監査においてこれまでの確認項目だけではなく行政への届出など、順法性を重点に確認しリスクを洗い出しています。こうした取り組みを、小さな人的ミスも逃さないシステムの構築につなげていき、業務の改善を図っています。海外では主要生産工場ごとにISO14001を取得しており、今後新規に事業展開する地域についても、同様の基準で環境マネジメントシステムを導入する方針です。

## 環境負荷物質を高い自主基準で低減

材料における環境負荷物質については、欧州ELV指令（使用済み自動車に関する指令）や、2007年6月から欧州で施行されている化学品に関するREACH規制<sup>\*1</sup>、また日本の「化学物質の審査および製造などの規制に関する法律（化審法）」など、各国で使用制限の強化が求められています。また日本自動車工業会は、車室内で発生する可能性があるホルムアルデヒドやトルエンなどの揮発性有機化合物（VOC）<sup>\*2</sup>を最小化する自主目標を掲げています。厚生労働省が2002年1月に定めた指定物質で、自動車車両を構成する物質の指針値を満たすことを目指し、2007年4月以降、日本国内で生産・販売している新型乗用車に適用しています。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

日産は、環境負荷物質の管理強化、計画的な削減、および代替を推進しています。科学的にハザード（危害要因）が認定された、またはそのリスクが高いと考えられる物質や、NGOがリスクを指摘している物質などを含めて検討し、各国の法規よりさらに厳密な日産独自の物質使用方針を2005年に制定、2007年よりグローバルに展開しています。使用を禁止または管理する化学物質については、日産技術標準規格「特定物質の使用に関する制限」で規定し、開発初期段階から日産車に使用する原材料、部品、用品のすべてに適用しています。例えば、2007年7月以降にグローバル市場に投入した新型車\*3 から、重金属化合物4物質（水銀、鉛、カドミウム、六価クロム）および特定臭素系難燃剤PBDE\*4 類の使用を禁止もしくは制限しています。車室内で使用するVOCについても、日本自動車工業会の自主目標を日産のグローバル基準とし、シートやドアトリム、フロアカーペットなどの部材や接着剤の見直しを行い、順次低減に努めています。

日産技術標準規格「特定物質の使用に関する制限」は、グローバルの化学物質法規の動きと日産の自主基準物質の追加に基づいて、毎年改定しています。ルノーとの提携のもとに、法令遵守のレベルを超えてハザードやリスクの選定基準を見直した共通規格化を実施し、アライアンスでの取り組みを強化しています。

日産はサプライヤーとともに、サプライチェーン全体で情報伝達と管理の仕組みを構築して運営しています。例えば欧州で生産・輸入するクルマや部品については、REACH規制に適合するためユーザーなどへの情報提供や官庁

への登録・届出を行い、CLP 規制\*5 にも対応しています。

\*1 REACH 規制：Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals

\*2 VOC：Volatile Organic Compounds の略。揮発性を有し、大気中で気体状となる有機化合物の総称

\*3 OEM 車を除く

\*4 PBDE：ポリプロモジフェニルエーテル

\*5 CLP 規制：Classification, Labelling and Packaging of Substances and Mixtures

## 日産の拠点における行政処分および指導

GRI306-3 GRI307-1

2019年度の環境マネジメントシステムの活動について環境関連の重大な法令や条例違反による行政処分および指導を受けた生産拠点はありませんでした。

## 従業員の環境意識の向上に向けて

日産の環境活動を支えるのは、従業員一人ひとりの環境知識や意識、そして力量です。日産はISO14001の活動の一環として、従業員および事業所や工場で働く協力会社の従業員を対象に、「NGP2022」に基づくCO<sub>2</sub> 排出量の削減、エネルギーや水使用量の削減、廃棄物の削減のほか、有害物質の管理を含む環境事故防止についての教育を毎年実施していきます。また工場では、環境負荷削減を実現する力量の継続的な向上のために、教育や訓練に加え各従業員の定量評価を行い、人財を育成しています。訓練内容は、常に必要な力量が身につくよう年1回の見直しを行っています。

日本では、「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」や自動車

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

産業を取り巻く環境課題の理解を促進するため、入社時のオリエンテーションや管理職および中堅クラス向けのセミナーなどにおいて日産独自のカリキュラムによる教育や、役員とのタウンホールミーティングを実施しています。また環境への取り組みの最新情報などをイントラネットや社内報、社内ケーブルテレビを通じて発信し、従業員との共有を図っています。さらにすべての従業員が「環境方針カード」を携帯し、自分の環境行動を記載しています。海外でも、イントラネットでの情報共有はもちろん、ビデオやイベントなど地域に合ったツールや機会を活用しながら啓発活動や従業員との情報共有を図っています。

## 従業員による活動と評価制度

日産では、2008年度よりQCサークル活動の項目に「環境」を加え、環境活動の改善に向けた従業員の積極的な提案を採用する仕組みへと発展させています。またQCサークルでの活動は、中期計画の達成にも貢献することを役員から伝え、従業員の積極的な参画を促進しています。従業員からの提案は、改善への貢献レベルやその他基準に応じ、QCサークルを統括する役員および事務局により評価され、最も評価の高かった提案が実行に移されます。また、現場の知識やスキルのベストプラクティスをマニュアル集にまとめ、グローバル拠点で共有し環境負荷を低減しています。日本では、2月の省エネルギー月間にエネルギー削減のアイデアコンテスト、6月の環境月間に水

使用量削減のアイデアコンテスト、10月の3R推進月間には廃棄物削減のアイデアコンテストを開催しています。こうしたプログラムは、従業員の積極的な環境活動への参加を支えています。

日産は、従業員による環境改善活動をその貢献度合いによりさまざまな方法で評価する仕組みを採用しています。日本国内および海外拠点の一部では、従業員の年間業務目標である「コミットメント&ターゲット」に環境改善活動が組み込まれ、目標に対する達成度合いに応じて評価され、賞与の業績連動部分にも反映されます。また、CEOなどの役員から授与される「日産賞」、工場長から授与される「工場長賞」のほか、優れた活動や功績に対して管理職から授与される「サンクスカード」を通して、環境改善につながる活動を表彰しています。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## ライフサイクルアセスメント (LCA) 手法を活用した環境負荷の低減

日常的には現場担当者によるリスク管理、監督者による妥当性確認や定期的な監査の実施など複数の仕組みを講じて確固としたマネジメントを行っています。さらにライフサイクルアセスメント (LCA: Life Cycle Assessment) 手法によって潜在的なリスクを抽出しています。

日産ではLCA手法を用いて、クルマの使用のみならず、製造に必要な原料採掘の段階から、製造、輸送、廃棄に至るすべての段階 (ライフサイクル) において環境負荷を定量的に把握し、包括的な評価をしています。「NGP2022」の期間中に環境活動における現状を把握し、将来の環境負荷削減に向けた道筋を検討するなど、環境への取り組みを確実に実行するためにLCAによる評価を活用しています。新規導入技術についてもLCAを実施し、より環境に配慮したクルマの開発に取り組んでいます。

日産は、2010年から社団法人産業環境管理協会による第三者認証を、2013年からはLCAの算出手順についてドイツのテュフラインランドによる第三者認証を継続して受けています (2019年11月更新)。この認証は、ISO14040/14044の規格に基づいており、商品ライフサイクルにおける日産の環境負荷の算出手順を保証するものです。

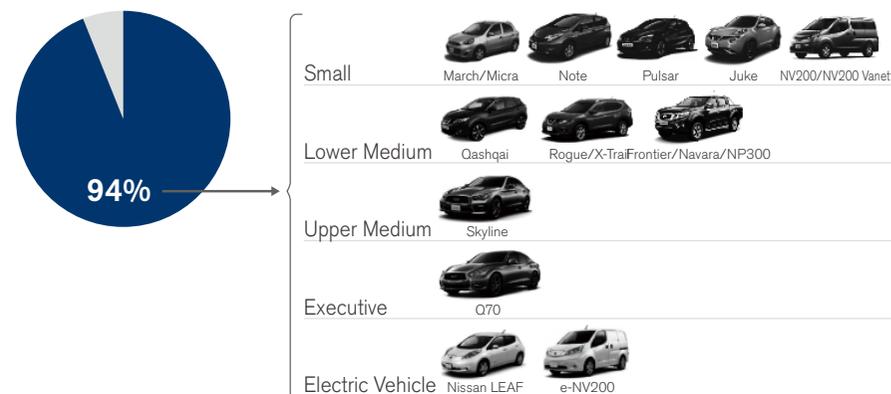
「NGP2022」の期間中も、この認証を受けた算出手順に基づいて新型車や新技術のLCAを実施し、走行時や製造工程の効率化などを進めることで、

クルマのライフサイクルにおけるさらなる環境負荷の低減を目指します。

### グローバルに販売トップのモデルのLCA改善

日産はLCA手法の適用を進め、環境負荷の定量的な把握範囲を、影響の大きいグローバルのトップ販売モデルへと広げており、台数ベースでのカバーレッジは90%以上に達しています。

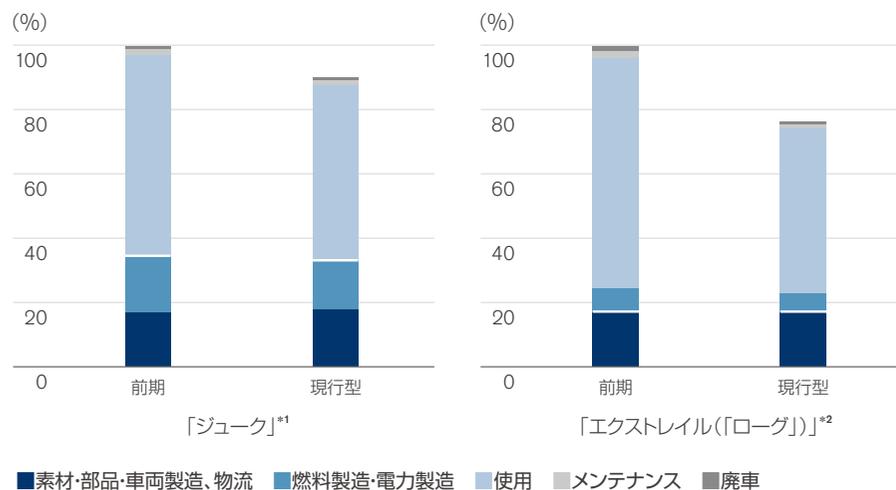
#### EU市場におけるLCA手法の運用比率



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

「ジューク」「エクストレイル」の例では、内燃機関の効率向上や車両軽量化により、前型よりも安全性を高めつつ、CO<sub>2</sub>の排出を削減しています。

### ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>等価排出量 (CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O など)



\*1 欧州生産・走行(15万km)における比較

\*2 欧州米国生産・走行(15万km)における比較

### 「e-POWER」におけるLCA比較

2016年に新パワートレインの「e-POWER」を投入し、ライフサイクルにおける環境負荷を低減しながら車両の電動化をさらに推進しています。

例えば、「ノート e-POWER」「セレナ e-POWER」では同型のガソリン車と比較してそれぞれ18%、27%以上のCO<sub>2</sub>排出の削減を達成しています。

「e-POWER」を搭載している電動車では、発電のためだけにガソリンエンジンを利用するため、限定的な条件で運転することができます。

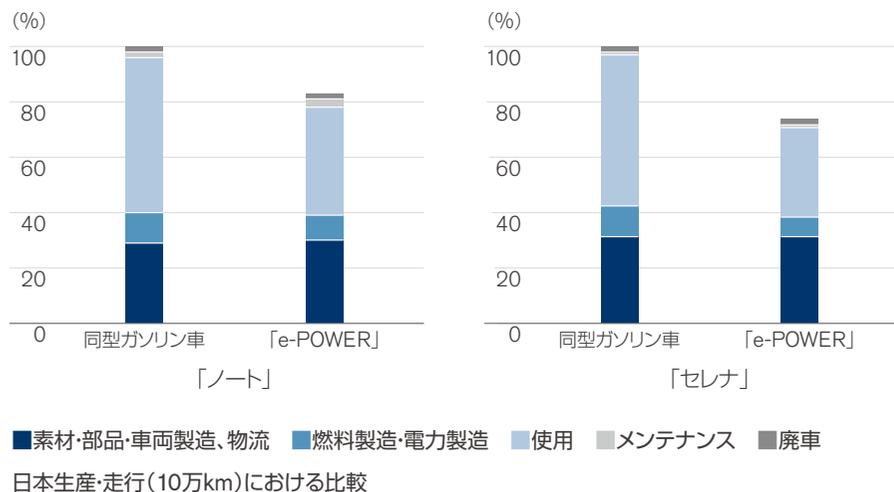
これにより、通常のガソリンエンジンに比べてエンジンの小排気量が図れ、走行時の燃料消費量を削減することができます。

また、100%電気自動車(EV)ほどのバッテリー容量を必要としないため、バッテリーなどEV固有部品の製造によるCO<sub>2</sub>等価排出量はガソリン車比で微増にとどまります。

今後、さらなる車両軽量化を推進し、「e-POWER」を活用してエネルギー効率を最適化することにより、CO<sub>2</sub>等価排出量をさらに削減できる可能性があります。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

### ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>等価排出量 (CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O など)



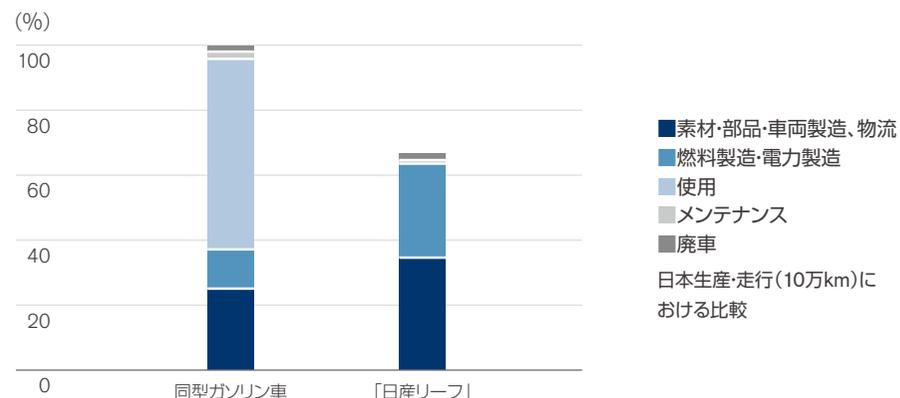
### 新型「日産リーフ」におけるLCA比較

新型「日産リーフ」は日本の同クラスのガソリン車と比べ、ライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>排出量を約32%削減しています。EVの製造段階でのCO<sub>2</sub>等価排出量を抑制するために、材料の歩留まりや生産工程の効率向上、さらにリサイクル由来の原材料の活用といった活動を継続して推進しています。今後は、電動パワートレインの効率改善や補機類の消費電力削減などによる電力消費効率の向上、走行に再生可能エネルギーを使用することなどにより、EVのライフサイクルにおけるさらなるCO<sub>2</sub>等価排出量低減の可能性を

追求していきます。

また、廃車段階では、クルマ用として使用したバッテリーをさまざまなエネルギーの貯蔵用途に活用し、社会全体での低炭素化を実現できるよう、取り組みを進めていきます。

### ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>等価排出量 (CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O など)



### ライフサイクル評価における地球温暖化以外の貢献

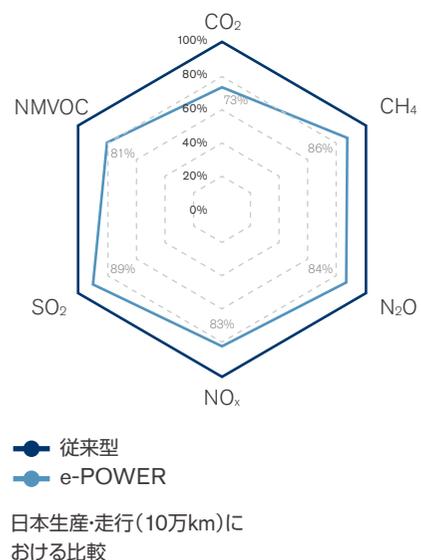
大気汚染、海洋酸性化、富栄養化といった社会的懸念が高まることを背景に、日産はLCA評価のスコープを温室効果ガス以外の化学物質へと拡大しています。試算結果によると、「セレナ e-POWER」は現行のガソリンエンジン車と比較し、削減対象とする全化学物質において11~27%の排出量削減を

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI308-1 GRI308-2

ライフサイクルで達成しており、総合的な環境貢献を示す結果を得ることができました。

### 新型「セレナ e-POWER」のライフサイクル評価



## ステークホルダーエンゲージメント

### サプライヤーとの協働

「NGP2022」では以下の3つの活動を通じ、サプライヤーの環境パフォーマンスの改善に取り組んでいます。

第1にグローバルのサプライヤー全社に対し、「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」を周知することで、環境理念を共有したうえでの部品・資材の物質管理を促進しています。この「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」は「The Renault-Nissan Purchasing Way」や「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」に基づき環境側面についてより詳細に定めたものです。2018年8月には「NGP2022」に合わせて改定し、サプライヤーそれぞれの環境活動に関する依頼などを追加しました。また、2019年5月には環境負荷物質管理を強化するため、サプライヤーの環境負荷物質マネジメントに関する自己診断などの規程を追加し、全サプライヤーに遵守をお願いしています。

また、国際環境NPOであるCDP（旧名称：カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト）のサプライチェーンプログラムに参画し、プログラムを通じて、気候変動や水の情報の依頼、パフォーマンスの包括的なレビューを実施しています。2019年度には購買額の多いサプライヤーにサプライチェーンプログラムへの参加を依頼し、そのうち気候変動に関する情報を収集するCDPカーボンプログラムにて83%、水に関するデータを集計するCDPウォーター

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

プログラムにて77%の回答を得ました。本調査結果に基づき、強化するサプライヤーを特定、直接のエンゲージメントを通じ、環境への取り組みの改善を継続的に促しています。

さらに、サプライヤーとの信頼と協力を重視した共同改善活動「THANKS (Trusty and Harmonious Alliance Network Kaizen activity with Suppliers) 活動」を推進しています。特にエネルギー使用（電力・ガスなど）とCO<sub>2</sub>排出量の削減については、「省エネTHANKS 活動」として、日産の内製工場の活動をベースとして、主要サプライヤーと協働しています。

また近年、中国では環境規制の高まりにより企業が廃業や一時停止、移転などに追い込まれることも少なくありません。このような事態を受け、日産は2019年度に1次サプライヤーおよび2次以降のサプライヤーに対して環境規制の対応に関する独自調査を行いました。サプライチェーンをより強固なものにするために、この調査結果を活用していきます。

## 連結製造会社との協働

国内外の主要連結製造会社においては、ISO14001の認証を取得し運営することはもちろん、各社の環境方針に基づいた環境活動を推進しています。さらに「NGP2022」達成に向けて協働するため、日本国内の主要連結会社との定期情報交換会を実施し、「NGP2022」の詳細内容と各社の環境への取り組みを共有しています。

## 販売会社との協働

日本の販売会社は、ISO14001認証をベースとした日産独自の環境マネジメントシステム「日産グリーンショップ」認定制度を導入し、半年に一度、販売会社自らが内部審査を行うとともに、日産自動車株式会社による1年ごとの「定期審査」、3年ごとの「更新審査」を通じて、継続的な環境マネジメントシステムの維持に努めています。2019年3月末時点で、部品販売会社を含む全販売会社156社の店舗約2,700店が「日産グリーンショップ」として認定されています。

## 将来世代との協働

未来の社会をつくるのは今を生きる若者たちです。日産は若い世代の人々と環境に対する課題を共有し、明日のリーダーたちを啓発する活動を推進しています。

日産は2008年から、日本において児童向けの環境出張授業を実施。2020年3月現在、参加者数は累計で10万人を超えています。「NGP2022」では、日本国内はもとより、世界各国にもプログラムを拡大していきます。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 「NGP2022」における主な取り組み

「日産わくわくエコスクール」など、児童向けの体験型環境教育プログラムをグローバルに拡大しています。主な目的は以下の2つです。

- ・ 世界が直面している環境問題について共有
- ・ 日産の環境への取り組み (EVである「日産リーフ」をはじめとするグリーンテクノロジー)を紹介



環境教育を通じて、子どもたちが普段の生活の中で環境に配慮した行動をとることを促します。

## NGO との協働

日産は、社会貢献活動においても「環境」への取り組みが重要であると考え、地球環境問題への理解を深める教育プログラムの実施など低炭素社会の実現に向けたさまざまな活動に取り組んでいます。一方で、複雑化する環境課題に対応するためには、非営利組織 (NGO・NPO) や行政などさまざまなステークホルダーと連携し、相互の強みを生かしながら活動を強化することが有効だと考えます。

日産が社会貢献で目指しているのは、よりクリーンで安全、そしてすべての人

に平等な機会を与えられる社会の実現です。「NGP2022」では、NGOとグローバルに協働し、気候変動や水不足などの課題への対応を中心に、さまざまなプロジェクトを実施し、地域社会を支援していきます。

## 「NGP2022」における主な取り組み

- ・ WWFジャパンと連携して気候変動の緩和に向けた取り組みを実施  
世界自然保護基金 (WWF: World Wide Fund for Nature) ジャパンの地球温暖化防止プロジェクトを支援  
WWFによる温室効果ガス削減に向けた世界規模の啓発キャンペーン「Earth Hour (アースアワー)」への参加を継続
- ・ コンサベーション・インターナショナルと連携して流域保全活動を実施  
インドネシア バリ島にて陸と海のつながりに焦点を当てた林再生プロジェクトを支援  
住民が主体的に参画する環境保全プロジェクトを展開することで、地域に雇用を生み、キャパシティ・ビルディング\*を促進

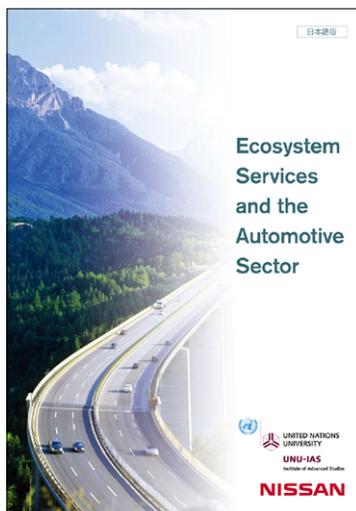
\* 集団や組織、社会が目標を達成するために必要な能力(キャパシティ)を構築・向上させること

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI304-1 GRI304-2 GRI304-3 GRI304-4

## 大気・水・土壌・生物多様性の保全に向けて 自動車メーカーとして優先すべき項目

国連が提唱した「ミレニアム生態系評価」の報告書は、過去50年間に世界の生態系の劣化がかつてないほどの速度と規模で進行していると指摘しています。生態系は食料や淡水の供給、気候の調節や自然災害からの保護など多くのサービス（生態系サービス）を生み出し、私たち人類に多大な恩恵をもたらしています。企業も、自らの活動が生態系へ及ぼす影響とともに、生態系がもたらす恩恵への依存をあらためて認識し、企業活動において環境保全と経済性を両立させることが喫緊の課題となっています。日産は「企業のための生態系サービス評価」\*1の手法を用いて、材料資源の採掘から車両生産、車両走行などのバリューチェーンを対象に評価を行い、自動車メーカーとして対応を優先すべき3つの重点領域として「エネルギーの調達」「材料資源の調達」「水資源の利用」を特定しました。またその成果を報告書「Ecosystem Services and the Automotive Sector」\*2にまとめ、2010年に発表しています。2013年6月には、上流工程における水資源の利用が、日産における



水使用量の20倍以上に上ることを試算するなど、ビジネス上のリスクとチャンスを確認したうえで、従来の環境への取り組みをあらためて評価・発展させ、生態系の保全に取り組んでいます。

\*1 国連のミレニアム生態系評価に基づき、世界資源研究所が世界経済人会議とメリディアン・インスティテュートとの協力のもとに作成\*

\*2 「Ecosystem Services and the Automotive Sector」に関する詳細はこちらをご覧ください

[https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/SOCIAL/BIODIVERSITY/PDF/nissanEcosystem\\_web.pdf](https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/SOCIAL/BIODIVERSITY/PDF/nissanEcosystem_web.pdf)

環境課題を踏まえた事業基盤の強化に関するデータは以下のページにも掲載しています

[>>> P230](#)