

NISSAN
MOTOR CORPORATION

日産自動車・販売金融子会社

サステナブル・ファイナンス・
フレームワーク

2024 年 7 月

目次

1. はじめに	2
2. サステナビリティへの取組	3
3. サステナブル・ファイナンス・フレームワーク	8
3.1. 資金使途.....	8
3.2. 評価・選定プロセス	15
3.3. 調達資金の管理	16
3.4. レポーティング	17
4. 外部評価.....	19
4.1. セカンドパーティ・オピニオン	19

1. はじめに

日産自動車株式会社（以下「日産」）は、「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」というコーポレートパーパスを掲げ、信頼される企業として、独自性に溢れ、革新的なクルマやサービスを創造し、その目に見える優れた価値を、すべてのステークホルダーに提供しています。

日産は世界をリードする自動車メーカーとしてグローバルに事業を展開し、日本、中国、北米などの主要市場に注力しています。日産は、電動化や自動運転における高度な技術力や、ルノーや三菱自動車との強力な提携などの強みを活かし、より革新的で先進的な技術を駆使した高付加価値製品を効率的に開発・提供しています。

日産はまた、日産フィナンシャルサービス（日本）、米国日産販売金融会社（米国）、エヌアールファイナンスメキシコ（メキシコ）、東風日産汽車金融有限公司（中国）、他の5社、及びカナダ日産自動車会社（カナダ）の販売金融事業などの販売金融グループ会社（総称して「日産販売金融子会社」）を通じて、日産車の購入またはリースのためにディーラー及び顧客に資金を提供しています。

日産は、グローバルなあらゆる事業活動を通じて企業として成長し続け、経済的に貢献すると同時に、世界をリードする自動車メーカーとして、社会が直面する諸課題の解決に貢献することを目指しています。日産は、お客様、株主、従業員、地域社会などすべてのステークホルダーを大切に思い、よりクリーンかつ安全で持続可能なモビリティ及びその関連サービスを提供し、社会の発展に貢献していきます。日産の環境理念は、「人とクルマと自然の共生」を推進することです。日産は、事業の環境への影響を認識し、エネルギーの節約、二酸化炭素排出量の削減、廃棄物の削減、リサイクルプログラムの改善、汚染の削減に取り組むことにより、環境への影響を減らすための積極的な対策を講じています。

2. サステナビリティへの取組

日産は、サステナビリティを事業の中核に据え、よりクリーンで安全、インクルーシブな世界の実現を目指し、商品や技術、サービスを提供しています。長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」の実現に向け、経営計画「The Arc」の土台を成す「ニッサン・グリーンプログラム 2030

（NGP2030）」と「ニッサン・ソーシャルプログラム 2030（NSP2030）」を推進し、サステナビリティへの取り組みを加速していきます。

NGP2030 の重要課題：気候変動、資源依存、大気品質と水¹

「ニッサン・グリーンプログラム」は 2002 年に初めて導入され、NGP2030 は第 5 世代となります。技術やビジネスプロセスの改善を通じ、環境負荷のさらなる低減と積極的な価値の創造を目指しています。

NGP2030 は、日産の長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」の実現に向け、環境課題の側面から「気候変動」、「資源への依存」、「大気品質と水」の 3 つの領域に関するイニシアティブをまとめています。気候変動では、2030 年までに台あたりの CO₂ をライフサイクルで 30%削減することや、最終目標として 2050 年までにカーボンニュートラルを達成することを目指します。そのために企業活動からの CO₂ 排出量の削減、商品ラインアップ電動化の加速を推進していきます。また、資源への依存では、サーキュラーエコノミーの実践およびクルマにおける持続可能な素材の使用の促進などが含まれます。そして、“大気品質と水”については、クルマが水や大気品質に与える影響を軽減させ、人々の生活の質の向上を目標としております。

日産は環境課題の解決に向けて、パートナー企業との協業と革新的に取り組むことの重要性を理解し活動を実行しています。



気候変動

電動化と製造技術の革新により、2050 年までに企業活動とクルマのライフサイクル全体におけるカーボンニュートラル実現へ。



資源への依存

サーキュラー・エコノミーの考えのもと、材料の再利用やリサイクル、モビリティシステムを推進。



大気品質と水

クルマが水や大気品質に与える影響を軽減させ、人々の生活の質の向上へ。

¹NGP2030

(<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/>)

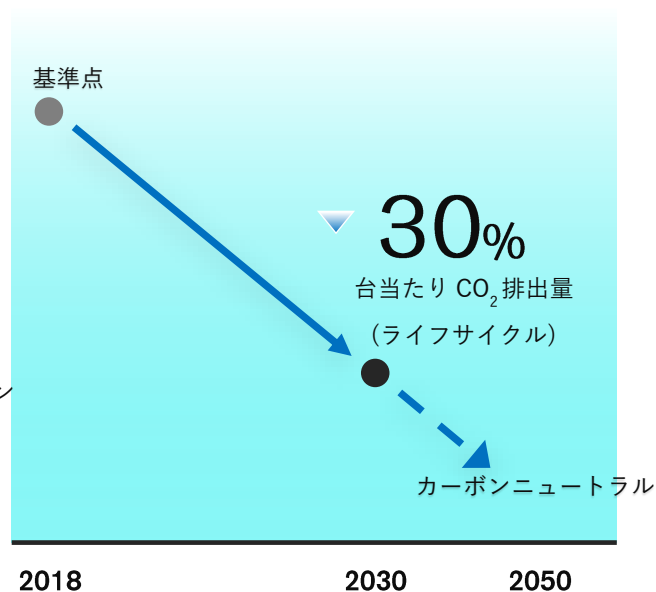
ゼロエミッション社会の追求

日産は2050年までに事業活動を含むクルマのライフサイクルでのカーボンニュートラルを目指すこととし、またその実現に向けたマイルストーンとして2030年早期より、主要市場で投入する新型車すべてを電動車両とする事を2021年1月に宣言しました。

さらに、日産は2021年11月に電動化を加速するための長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」を発表し、2023年2月には新たな電動車の投入計画、および販売目標を設定し、電動化戦略をさらに加速させる取り組みを発表しました。また、2024年3月には長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」の実現に向け、新しい開発・生産方式の導入、パートナーシップの活用を推進し、商品ポートフォリオと電動化の取り組みを強化することを示した新経営計画「The Arc」を発表しました。

日産は、技術と事業の進化を推進し、「ニッサン インテリジェント モビリティ²」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。

CO₂削減シナリオ³



²日産 インテリジェント モビリティ

(<https://www.nissanusa.com/experience-nissan/intelligent-mobility.html>)

³日産 ESG データブック 2023- P26

(<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2023.html>)

車両の電動化、インテリジェンス、日産が推進する「ニッサン インテリジェント モビリティ」の進展に伴い、車両の機能と構造はますます複雑になっています。生産工程ではさらなる技術革新が不可欠であるため、日産は以下の取り組みを通じてクリーンな製造を実現するクルマづくりを進めてまいります。

(i) 再生可能エネルギーの推進：

日産は、各地域の特性に合わせ、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の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。

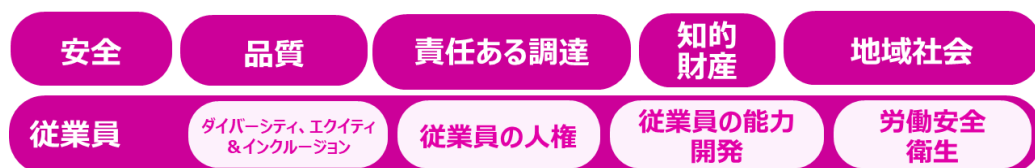
(iii) 廃棄物管理とサーキュラー・エコノミー：資源をライフサイクル全体にわたり効率的かつ持続的に活用するシステムを発展させた、「サーキュラー・エコノミー」というコンセプトのもと、少ないエネルギーで資源の有効利用を図るため、リサイクルされた材料の積極的な使用、使用済み自動車のリサイクルの促進に加えて、設計・調達・生産段階から資源の再利用及び省資源を考慮した化学物質の適正な利用や車体軽量化に取り組んでいます。

(iii) 持続可能な水及び廃水マネジメント：

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、排水処理施設の排水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、逆浸透膜で処理した排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。

NSP2030：従業員、地域社会、パートナー、そしてより広範な社会に長期的な価値を提供するための包括的なロードマップ

NSP2030は、2030年に向けて社会性の取り組みを包括的に推進するために策定された初のプログラムで、日産が従業員、サプライヤー、パートナー、社会と共に成長し、「人」を中心とした企業になることを目指しています。「人」はビジネスとそのプロセス全体を通じて重要な要素だと考えており、従業員のみならず、社会においてもさまざまな「人」へ価値を提供していきます。NSP2030では、ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン、従業員の能力開発や労働安全衛生といった従業員関連の領域に加え、安全、品質、地域社会など合計9つの領域を重点領域として設定し、領域毎に2030年に向けた目標を定義しました。



また、従業員、パートナー、サプライヤー、お客さま、地域社会 などさまざまなステークホルダーを含めた人権の取り組みを引き続き推進、強化していきます。

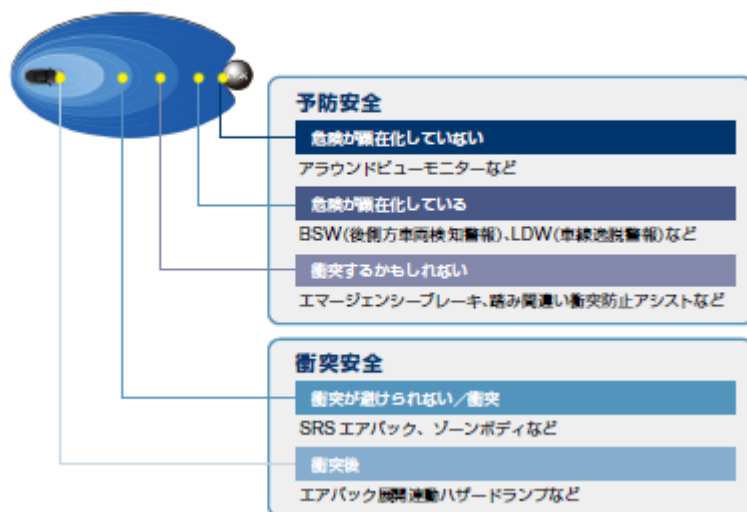
交通事故のない社会を目指して

日産は、“走る楽しさと豊かさ”を体現するクルマづくりに取り組むとともに、リアルワールド（現実の世の中）における高い安全性を提供します。交通事故の原因の9割以上が人為的ミスといわれる中、日産は日産車がかかわる交通事故の死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」実現に向け、事故そのものを減らすための取り組みを進めます。

“ぶつからないクルマ”の実現に向けて

日産は、「セーフティ・シールド」のコンセプトのもと、危険予防から危険回避、そして乗員保護までのトータルな観点で、それぞれのシーンで乗員の安全をサポートします。例えば、通常走行時や駐車時には、ドライバーが視認しにくい周囲の車両や歩行者などをセンサーやカメラがモニターし、いつでも安心して運転できるようにドライバーをサポートします。また、危険な状態になりそうなときも、クルマが瞬時に判断して危険回避をアシストします。日産は、安全技術を広く迅速に普及させていくことも自動車メーカーとしての使命だと考えています。

セーフティシールド



緊急回避性能の飛躍的な向上につながる運転支援技術

日産は、将来の自動運転の時代において、お客さまに安心してクルマを使っていただくためには、世の中で起こる多次元に複雑な事故を回避するための運転支援技術が必須であると考えており、クルマの緊急回避性能の飛躍的な向上につながる運転支援技術、グラウンド・トゥルース・パーセプション（Ground truth perception）技術を発表しました。これは、物体の形状や距離などを高精度で認識することができる次世代高性能ライダーとカメラ、およびレーダーからの情報を組み合わせ、周囲の空間と物体の形状を優れた正確性でとらえ、その変化をリアルタイムに把握する技術で

す。この技術によって、極めて判断が難しい複雑な状況において周囲の情報を正確に捉え、瞬時に判断し、危険を回避することを可能にします。2023 年 6 月には、交差点の出会い頭の事故のように信号や標識の見落としなどドライバーの不注意により発生する事故において、緊急回避操作を自動的に行うデモを公開しました。

本技術の開発を 2020 年代半ばまでに完了させ、順次、新型車へ搭載し、2030 年までにほぼすべての新型車に搭載することを目指しています。

新しいモビリティを活用したまちづくり

日産は、自動車メーカーとして魅力ある製品やサービスを世界中の人々に提供することに加え、その特徴を生かしながらコミュニティの一員として主体的に社会にかかわり、課題解決に貢献することも、企業の重要な使命だと考えます。

2021 年 2 月に締結した「福島県浜通り地域における新しいモビリティを活用したまちづくり連携協定」のもと、日産は福島県浪江町にて、オンデマンド配車サービスの実証実験「なみえスマートモビリティ」を実施しています。2022 年 6 月からは通年での運行を実現し、2023 年 1 月より運賃を有償化、同年 7 月より子どもの校外活動を活発化させる送迎サービス「スマモビきっず」を開始するなど、実証から実装への歩みを進めています。日産はこうしたプロジェクトで積み重ねた知見をもとに、2027 年度より自治体や交通事業者を含む関係各所と協議の上、自動運転によるモビリティサービスの提供を目指します。その実現に向け、2024 年度より横浜みなとみらい地区にて走行実証実験を開始し、2025 年度以降は実験を行う地域や規模を拡大します。

また、浪江町からスタートした EV を活用したエネルギーマネジメントの実証実験は、EV のバッテリーを蓄電池として充放電制御を行う日産独自のエネルギーマネジメントサービス「ニッサンエナジーシェア」として実を結び、広島大学を皮切りに 2024 年 3 月より本格的に始動しています。

3. サステナブル・ファイナンス・フレームワーク

日産は、サステナビリティ戦略に沿って、サステナブル・ファイナンス・フレームワーク（以下「フレームワーク」）を策定しました。このフレームワークに基づいて、日産自動車及び販売金融子会社は、グリーンボンド、サステナビリティボンド、グリーンローン、及びサステナビリティローン（以下、総称して「サステナブルファイナンス」）を調達することが出来ます。

フレームワークを用いた発行が可能な調達エンティティには、日産自動車に加えて、販売金融子会社（日産フィナンシャルサービス、米国日産販売金融会社、日産カナダ、日産リーシング（タイ）、日産フィナンシャルサービス（オーストラリア）、日産フィナンシャルサービス（ニュージーランド）、東風日産オートファイナンス、東風日産フィナンシャルリーシング、エヌアールファイナンスメキシコ、及び日産ルノーフィナンシャルサービス（インド）など）が含まれます。

このフレームワークは、グリーンボンド原則（GBP）2021、ソーシャルボンド原則（SBP）2023 及びサステナビリティボンドガイドライン（SBG）2021、並びに、グリーンローン原則（GLP）2023 及びソーシャルローン原則（SLP）2023（総称して「原則」）に沿って策定されております。なお、これら原則は、サステナブルファイナンスの促進にあたって、調達にあたっての透明性と開示を推奨する自主的なガイドラインです。

このフレームワークは、原則が定める主要事項に対応しております：

1. 資金使途
2. 評価・選定プロセス
3. 調達資金の管理
4. レポーティング

また、このフレームワークは、原則が推奨する外部レビューにも沿っております。

なお、今後の原則修正や市場慣習の変化に沿って、このフレームワークを随時更新する予定です。

3.1. 資金使途

日産自動車及び販売金融子会社は、サステナブルファイナンスでの調達正味相当額を、適格基準のいずれかに該当する新規又は既存の事業に充当します。（以下「適格事業」）。グリーンボンド・グリーンローンの場合は「**適格グリーン事業**」のみ、サステナビリティボンド・サステナビリティローンの場合は「**適格グリーン事業**」及び「**適格サステナビリティ（グリーン/ソーシャル）事業**」を適格事業とします。

なお、既存事業への充当は、過去 36 か月以内のものに限定します。また、調達から 24 か月以内に適格事業へ充当するよう努めます。

適格基準： 日産自動車

1. 日産自動車のグリーン事業

適格事業区分	適格基準	環境目標	持続可能な開発目標
クリーン輸送	ゼロエミッション車 電気自動車（BEV）等ゼロエミッション車の車両及び構成部品（E-Axleやバッテリーを含む）への研究開発・投資・支出（設計や開発、製造等を含む）	気候変動の緩和	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 11. 住み続けられるまちづくりを 13. 気候変動に具体的な対策を
CO ₂ 排出量（スコープ1・2）削減に向けた取組	再生可能エネルギー - 再生可能エネルギー（風力と太陽光）への投資（建設や開発、取得、維持、運用等を含む） - 再生可能エネルギー由来の電力調達支出（PPA / VPPA等を含む） エネルギー効率の改善 - ゼロエミッション車を中心とした製造過程におけるエネルギー効率改善に向けた投資 - CO₂排出量削減に向けた取組（以下一例）： - LED 照明	気候変動の緩和	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任、つかう責任 13. 気候変動に具体的な対策を

適格事業区分	適格基準	環境目標	持続可能な開発目標
	消費電力の少ない空調設備		
環境に配慮した生産	持続可能な水・廃水管理 生産設備や事業所等における水利用効率改善・水質向上等への投資⁴（持続可能な水管理プロセスを含む）	持続可能な水管理	6. 安全な水とトイレを世界中に 11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任、つかう責任
	廃棄物管理と循環経済 - 廃棄物の抑制や活用、資源の消費量削減に向けた研究開発・投資（以下一例）： - リニューアブル・リサイクル・リユース材料の利用増加 - 廃棄物からの資源分離・回収の向上	持続可能な廃棄物管理	11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任、つかう責任

⁴ <https://www.nissan-global.com/EN/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/DEPENDENCY/>

2. 日産自動車のサステナビリティ（グリーン/ソーシャル）事業

適格事業	適格基準	環境目標・社会便益 (受益層)	持続可能な開発目標
日産 EV エコシステムやスマートシティ実現に向けた基礎技術及びインフラ			
EV 社会実現のための インフラ整備	クリーン輸送 - ゼロエミッション車用BEV充電設備への研究開発・投資 - 中古車部品（バッテリー等）のリユース・リサイクル促進に向けた研究開発・投資・支出⁵	グリーン： EV 社会実現のためのインフラ設備の普及（気候変動の緩和・汚染防止）	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 11. 住み続けられるまちづくりを 13. 気候変動に具体的な対策を
Vehicle-to-Everything (V2X)	Vehicle-to-Everything (V2X) / エネルギー貯蔵システム (ESS) としての BEV バッテリーの活用 - ゼロエミッション車用BEVバッテリーやVehicle-to-Everything (V2X) 技術への研究開発・投資・支出 - BEVバッテリーのエネルギー貯蔵システム (ESS) としての活用（緊急事態（自然災害等）発生時を含む）に向けた研究開発・投資・支出	グリーン： - 再生可能エネルギーの普及率向上を見据えた蓄電（気候変動の緩和） ソーシャル： - 自然災害による影響を受けた脆弱な人々（幅広い方々を含む）への社会インフラアクセスの提供	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを 13. 気候変動に具体的な対策を

⁵ 充電電池の再利用とリサイクル活動の一例：<https://www.4r-energy.com/>

適格事業	適格基準	環境目標・社会便益 (受益層)	持続可能な開発目標
自動運転関連技術 (先進安全技術／運転 支援技術を含む)	よりクリーンかつ安全 で持続可能なモビリティ 実現に向けた自動運 転関連技術 - 交通事故死亡者 ゼロ実現および交 通弱者への移動手 段の提供に向けた 技術の研究開発 (「ProPILOT⁶」 や LiDAR 等、以下 のような技術で構 成) - インテリジェ ントクルーズ コントロール (車間距離維 持) - ステアリング アシスト (車 線中央維持) - ナビリンク (制限速度標 識検出) - TRL⁷や NASA⁸等と の、自動運転 技術の MaaS への活用に向 けた研究	ソーシャル： - 運転手・乗員・歩 行者等の安全 - 交通手段・社会イン フラへのアクセスの提 供（以下を含む、自力 での運転が困難な幅広 い方々が対象）： - 障がい者 - 高齢者や未成年 グリーン： - 自動運転技術を通じ た、エネルギー消費・ CO₂ 排出量の抑制（気 候変動の緩和）	9. 産業と技術革新の基 盤をつくろう 11. 住み続けられるま ちづくりを

⁶ <https://www.nissanusa.com/experience-nissan/news-and-events/nissan-propilot-assist.html>

⁷ <https://trl.co.uk/news/servcity--a-project-making-autonomous-mobility-a-reality-in-the-uk-s-cities>

⁸ <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-4a75570239bf1983b1e6a41b7d03bb7e-nissan-and-nasa-extend-research-into-autonomous-mobility-services?source=nng>

適格事業	適格基準	環境目標・社会便益 (受益層)	持続可能な開発目標
日産 EV エコシステムやスマートシティ実現に向けた実証実験や事業化された取り組み			
MaaS	クリーンMaaS（ゼロエミッション車を使用したサービス） - 以下の車両を使用したサービスに関連する研究開発・投資・支出⁹： - BEV 等のゼロエミッション車 - MaaSの一例： - イーージーライド¹⁰ - ウィーライド¹¹ - e-シェアモビ¹²	グリーン： - シェアライディングでの EV 導入促進を通じて広く EV 社会を実現し、環境負荷減を企図（気候変動の緩和）	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを 13. 気候変動に具体的な対策を
	過疎地域や被災地等、交通アクセスが限定的なエリアで展開する MaaS 公共交通機関へのアクセスが制限されている地域における移動インフラに関連する研究開発・投資・支出（以下一例）	ソーシャル： - 過疎地域等、公共交通機関へのアクセスが容易でない地域の方々へ移動手段の提供 - 障がいのある方々、ご高齢の方々等への移動の手段提供	9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを

⁹ガソリン車（ICE）、HEV を使用するプロジェクトの場合、BEV に関連する支出のみに充当

¹⁰https://www.nissan-global.com/EN/TECHNOLOGY/OVERVIEW/easy_ride.html

¹¹<https://www.weride.ai/>

¹²<https://e-sharemobi.com/>

適格事業	適格基準	環境目標・社会便益 (受益層)	持続可能な開発目標
	○ 福島県浪江町での取組¹³ ○ ブルースイッチ¹⁴		

適格基準： 販売金融子会社

3. 日産販売金融子会社のグリーン事業

適格事業	適格基準	環境目標	持続可能な開発目標
クリーン輸送	ゼロエミッション車 ● BEV等ゼロエミッション車の車両の販売金融債権（ホールセール・ローン・リース等）	気候変動の緩和	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 11. 住み続けられるまちづくりを 13. 気候変動に具体的な対策を

¹³<https://global.nissanstories.com/en/releases/namie>

¹⁴<https://global.nissanstories.com/en/releases/nissan-blue-switch>

3.2. 評価・選定プロセス

日産は、サステナブル・ファイナンス委員会（以下「委員会」）を設置しました。委員会は、事業の評価・選定プロセスを監督するとともに、事業が適格基準や全社のサステナビリティ戦略に沿っているかを確認します。委員会は、財務部、サステナビリティ推進部、経営戦略本部経営戦略室、グローバルセールスファイナンス部門の上級管理職を含む代表者で構成され、少なくとも年に1回開催する予定です。委員会での決定事項は次のとおりです。

決定事項

- 債券の存続期間を通じて、提案された事業の適格性基準への準拠の検証（環境/社会に長期的にプラスの影響を与える事業のみを適格事業と見なす方針）
- 適格事業のポートフォリオが、「資金使途」セクションで指定されているカテゴリ及び適格基準と一致していることの確認
- 適格基準を満たさなくなった事業の置き換え
- フレームワークの内容を確認し、日産の事業戦略、技術、市場動向に関連する変更の反映・更新

債券が残存する限りは少なくとも年に1回、調達主体が日産自動車の場合は財務グループが、調達主体が販売金融子会社の場合は関連部門が、サステナブルファイナンスでの調達正味相当額を追跡・管理します。調達資金が適格基準を満たさない事業に充当されている事を認識した場合、調達資金は別の適格事業に再配分し、報告する予定です。

環境及び社会的リスクのリスク管理

日産は、事業の選定と資本配分に環境的及び社会的リスク管理措置を適用しています。弊社の最高持続可能性責任者（CSO）が議長を務めるグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティでは、目標の設定から進捗状況の監視まで、日産のサステナビリティ戦略の下での特定の活動を担当しています。グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティは年2回開催され、各ESG分野の部門の経営陣が参加します。各部門は独自の活動を進める責任があり、進捗状況はコミッティで報告されます。日産は、持続可能性のパフォーマンスを向上させるために、PDCA（計画、実行、チェック、行動）サイクルを実施しています。

グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティでの議論は、日産の最高意思決定機関であるエグゼクティブ・コミッティに報告及び提案され、サステナビリティの方針や今後の取り組みの決定に活かされています。

3.3. 調達資金の管理

日産自動車

日産自動車の財務グループは、フレームワークに基づいて調達した資金を一般勘定で管理し、サステナブルファイナンスでの調達正味相当額が適格事業に充当されるよう、記録簿を用いて、年次で追跡・管理します。未充当資金は、一時的に現金または現金同等物に投資されるか、短期借入金の返済に使用される場合もあります（但し、炭素集約型の活動に係る借入金に対するリファイナンスは除く）。事業が中止または延期された場合、日産が事業の売却、延期、または資格停止を認識してから 12 か月以内に、フレームワークに準拠した事業に再度充当する予定です。

販売金融子会社

販売金融子会社の関連部門は、フレームワークに基づいて調達した資金を一般勘定で管理し、エクセルファイルを用いて、ポートフォリオ単位でサステナブルファイナンスでの調達正味相当額を追跡・管理します。また、適格ポートフォリオ（適格基準を満たす販売金融債権）の総額が各サステナブルファイナンスでの調達総額以上であることも、管理・確認します。仮に適格ポートフォリオの総額が各サステナブルファイナンスの調達総額より少ない場合、差額を現金または現金同等物で保持するか、短期借入金の返済に使用される場合もあります（但し、炭素集約型の活動に係る借入金に対するリファイナンスは除く）。

3.4. レポーティング

調達主体が日産自動車の場合は調達正味相当額の適格事業への全額充当完了まで、調達主体が販売金融子会社の場合は調達資金が残存する限り、実務上可能な範囲で、各調達主体にてアロケーション・インパクトに関する情報を作成し、毎年ウェブサイト上で公表する予定です。

アロケーション・レポーティング

日産自動車

- 適格グリーン/サステナビリティ事業毎の充当額
- 未充当資金の残高
- 充当事業の概要
- 新規・リファイナンスの割合

販売金融子会社

- カテゴリ毎の充当額
- 未充当資金の残高

インパクト・レポーティング

日産自動車のグリーン事業

適格事業区分	適格基準	レポーティング指標
クリーン輸送	ゼロエミッション車	• BEV の販売台数、または自動車販売全体に占める BEV の比率 • CO₂ 排出削減等環境への影響（CO₂-t）
CO ₂ 排出量 （スコープ 1・2）削減に向けた取組	再生可能エネルギー	• CO₂ の年間排出削減量（CO₂-t / 年） • 再生可能エネルギーの年間消費量（TJ / 年）
	エネルギー効率の改善	• CO₂ の年間排出削減量（CO₂-t / 年）
環境に配慮した生産	持続可能な水・廃水管理	• 車両 1 台あたりの水使用量
	廃棄物管理と循環経済	• 車両 1 台あたりの廃棄物量 • 車両 1 台あたりのリサイクル材料使用量

日産自動車のサステナビリティ（グリーン/ソーシャル）事業

適格事業区分	適格基準	レポート指標
日産 EV エコシステムやスマートシティ実現に向けた基礎技術及びインフラ		
EV 社会実現のためのインフラ整備	クリーン輸送	事業の定性的説明
Vehicle-to-Everything (V2X)	Vehicle-to-Everything (V2X) / エネルギー貯蔵システム (ESS) としての BEV バッテリーの活用	- 事業の定性的説明 - 受益者等の数
自動運転関連技術（先進安全技術／運転支援技術を含む）	よりクリーンかつ安全で持続可能なモビリティ実現に向けた自動運転関連技術	ProPILOT 等先進安全技術の開発状況
日産 EV エコシステムやスマートシティ実現に向けた実証実験や事業化された取り組み		
MaaS	クリーン MaaS（ゼロエミッション車や低環境負荷車を使用したサービス）	- 事業の定性的説明 - サービスの利用者数・移動距離 - 受益者等の数
	過疎地域や被災地等、交通アクセスが限定的なエリアで展開する MaaS	- 事業の定性的説明 - サービスの利用者数・移動距離 - 受益者等の数

日産販売金融子会社のグリーン事業

適格事業区分	適格基準	レポート指標
クリーン輸送	ゼロエミッション車	- BEV の融資台数 - CO₂ 排出削減等環境への影響 (CO₂-t)

4. 外部評価

4.1. セカンドパーティ・オピニオン

日産は、フレームワークが GBP2021、SBP 2023、及び SBG 2021、並びに、GLP 2023 及び SLP 2023 に適合しているとのセカンドパーティ・オピニオン（SPO）を Moody's Ratings より取得しております。SPO は Moody's Ratings のウェブサイトで購入できます。

免責事項

フレームワークに含まれる情報および意見は、フレームワークの日付の時点におけるものであり、予告なしに変更される場合があります。日産またはその関連会社は、これらの記述が新しい情報の結果または将来の事象などの影響を受けるかどうかにかかわらず、そのような記述を更新または改訂する責任または義務を負いません。フレームワークは、現在の日産の方針と意図を表しており、変更される可能性があり、法的関係、権利または義務を生じさせることを意図しておらず、そのために依拠することもできません。フレームワークは、網羅的ではない一般的な情報を提供することを意図しています。フレームワークには、日産が個別に精査、承認または是認していない公開情報が含まれているまたは組み込まれている場合があります。したがって、当該情報の公正性、正確性、合理性または完全性に関して、明示または黙示を問わず、日産は、表明、保証または約束を行うものではなく、一切の責任または義務を負うものではありません。フレームワークには、将来の事象および将来の予想に関する記述が含まれる場合があります。フレームワークの将来の予測、予想、見込みまたは見通しは、根拠に基づく予測または約束として受け止めるべきではなく、また、そのような将来の予測、予想、見込みまたは見通しの前提が正確または網羅的であること、あるいはかかる前提がフレームワークに完全に記載されていることを、示唆、確約または保証するものとして受け止めるべきではありません。フレームワークの下で調達されるいかなるサステナブルファイナンスに関しても、潜在的投資家が要求する環境、社会または持続可能性の基準の充足性を表明するものではありません。サステナブルファイナンスの潜在的投資家は、資金使途について、フレームワークまたはサステナブルファイナンスの関連文書に含まれまたは参照されている情報の妥当性を各自で判断すべきであり、サステナブルファイナンスへの投資は、必要と認められる調査に基づいて行われるべきです。日産は、サステナブルファイナンスについて、フレームワークの中で、資金使途、評価・選定プロセス、調達資金の管理とレポーティングに関する方針および行動を定めました。しかし、日産が、適格事業に資金を拠出しなかったもしくは適格事業を完了しなかったこと、フレームワークに明記された除外基準の1つ以上を満たす活動のために直接的もしくは間接的に調達資金が用いられないことを確保しなかったこと、または（信頼できる情報および／もしくはデータの欠如等により）調達資金の使途および環境もしくは社会への影響に関するフレームワークが予定する報告を投資家に対して提供しなかったこと、その他理由を問わず、フレームワークを遵守しなかったとしても、いかなるサステナブルファイナンスの要項上の期限の利益喪失事由または契約上の義務違反とはなりません。さらに、フレームワークに記載されている適格事業の期待される利益のすべてが達成されない場合があることに注意する必要があります。市場、政治および経済の状況、政府の政策の変更（政府の継続性または政府の構成の変更にかかわらず）、法律、規則または規制の変更、開始されている利用可能な適格事業の欠如、事業を完了または実施できないこと、およびその他の課題を含む要因（ただし、これらに限られません。）は、適格事業の資金調達および完了を含む、これらのイニシアチブの期待される利益の一部またはすべてを達成する能力を制限する可能性があります。環境、社会または持続可能性に焦点を当てた各潜在的投資家は、

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

適格事業が環境、社会または持続可能性の期待される利益をもたらさない場合があり、また、悪影響をもたらす場合があることを認識する必要があります。