



## 対象

ムーディーズは、日産自動車株式会社（以下「日産」）のサステナブルファイナンスフレームワークが国際資本市場協会のグリーンボンド原則（GBP）2021（2022年6月付録 I 改訂）、ソーシャルボンド原則（SBP）2023及びローン・マーケット・アソシエーション、アジア太平洋ローン・マーケット・アソシエーション、ローン・シンジケーション&トレーディング・アソシエーション（LMA/APLMA/LSTA）の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と適合しているかどうかを含め、その持続可能性についての意見を表すセカンド・パーティー・オピニオン（SPO）を作成した。日産はこのフレームワークに則り、8つの適格グリーン・ソーシャルカテゴリーのプロジェクトの資金調達を目的とした、資金用途特定型のサステナブルファイナンスを予定しており、その概要を本稿の付録2に記載した。

ムーディーズによる評価は、2024年6月21日に受領した最新のフレームワークに基づいており、ムーディーズの意見はこの最新のフレームワークに関する現時点の詳細な評価、また公開情報および日産が提供した非公開情報を反映している。

本SPOは、2022年10月発行の「[サステナブルファイナンスに対するセカンド・パーティー・オピニオン評価手法](#)」に基づき作成された。

## 発行体の概要

日産自動車株式会社（本社：横浜）は日本の主要自動車メーカーの1社で、2022年度の連結売上高は10.6兆円である。日産の販売台数から見た最大のマーケットは北米、中国、日本である。日産は[ルノーSA](#)と三菱自動車工業株式会社とグローバルアライアンスを形成している。

世界的な自動車メーカーとして、日産は地球温暖化ガス（GHG）の排出等、同業他社と似たサステナビリティ課題直面している。

## 強み

- » クリーン輸送等、高い環境効果の見込まれる資金用途への充当
- » 十分なESGリスク管理を含む、透明性の高く強固な評価・選定プロセス

## 課題

- » 自動運転関連技術カテゴリーを含めたいくつかのカテゴリーにおいて、環境便益が定量的に示されない
- » 充当及びインパクトレポートは第三者の監査を受けない

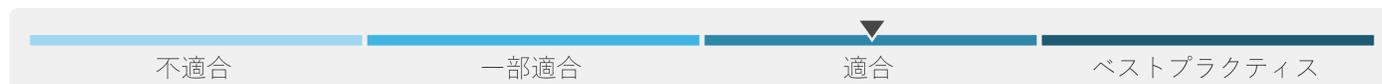
本件は信用格付付与の公表ではありません。文中にて言及されている信用格付については、ムーディーズのウェブサイト(<https://ratings.moody's.com>)の発行体/案件のページで、最新の格付付与に関する情報および格付推移をご参照ください。

## 原則との適合

日産のサステナブルファイナンスフレームワークはICMAのGBP 2021（2022年6月付録 I 改訂）、SBP 2023及びLMA/APLMA/LSTAのGLP 2023及びSLP 2023の4つの核となる要素に適合している。

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Green Bond Principles (GBP)  | <input checked="" type="checkbox"/> Social Bond Principles (SBP)      | <input checked="" type="checkbox"/> Green Loan Principles (GLP)       |
| <input checked="" type="checkbox"/> Social Loan Principles (SLP) | <input type="checkbox"/> Sustainability-Linked Bond Principles (SLBP) | <input type="checkbox"/> Sustainability Linked Loan Principles (SLLP) |

## 資金使途



### 適格カテゴリーの明確性 – 適合 (ALIGNED)

日産は適格カテゴリーに関し、支出、プロジェクト実施地域と適格基準を明確に定義および説明している。ただし、環境に配慮した生産カテゴリーを含むいくつかの適格カテゴリーにおいては明確な閾値が設定されていない。調達資金は、世界各地における8つのグリーン・ソーシャルプロジェクトに充当される予定である。

### 環境/社会目標の明確性 – ベストプラクティス (BEST PRACTICES)

日産は各カテゴリーに関連する環境/社会目標を明確にフレームワーク内で示している。これらの目標は国際基準と一貫性が保たれており、日産は国連の持続可能な開発目標を参照している。

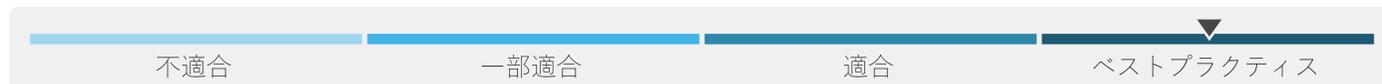
### 期待される便益の明確性 – 適合 (ALIGNED)

日産は適格カテゴリーに関連する便益を設定している。便益は測定可能であり、アロケーションおよびインパクトレポートの中で定量化される。ただし、自動運転関連技術カテゴリーを含めたいくつかのレポート指標は直接便益を測るものではない。ルックバック期間は36ヶ月だが、リファイナンス比率は事前に公表されていない。

### 該当するベストプラクティス - 資金使途

- » すべてのプロジェクト・カテゴリーで目標が定義され、関連性と一貫性を持つ
- » すべてのプロジェクト・カテゴリーで関連する便益が認められる
- » 関連するルックバック期間を可能な範囲で透明性をもって開示するという確約がなされている

## プロジェクトの評価と選定のプロセス



### 適格プロジェクトを選定するプロセスの透明性と質 – ベストプラクティス (BEST PRACTICES)

日産はプロジェクトの適格性を決定する明確なプロセスを設定している。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るサステナブル・ファイナンス委員会がプロジェクトの評価と選定プロセスを監督する。フレームワークは、委員会の詳細な決定事項及び責任を明示している。

また、同社は、債券またはローンの存続期間を通してプロジェクトが適格基準および除外基準に継続的に準拠しているかどうかのモニタリングを行う。プロジェクトが適格基準を満たさなくなった場合、同社は他の適格プロジェクトへ資金の充当を行う。関連する承認を含むプロセスは、文書化され社内での追跡が可能である。

### 環境・社会リスク低減プロセス – ベストプラクティス (BEST PRACTICES)

日産は環境・社会リスクのモニタリングと管理を確約している。同社のグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミティは、年2回開催され、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

る。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る。

主要な環境・社会リスクはパリ協定やISO 14001（環境マネジメントシステム）及び日産の人権尊重に関する基本方針、サプライヤーCSRガイドラインや日産・グリーン調達ガイドライン等、国際的な基準や社内基準等にしながら管理される。

#### 該当するベストプラクティス - プロジェクトの評価と選定のプロセス

- » プロジェクトの評価と選定における役割と責任が明確に規定され、関連する専門知識を備えた意思決定者が選定されている
- » 金融商品が償還されるまでの期間を通じて選定・評価プロセスの継続性が立証できる（コンプライアンスの検証や、必要な場合に措置を講じるための明確なプロセスなど）
- » プロジェクトの評価・選定プロセスが追跡可能である
- » 大半のプロジェクトカテゴリーで、重要な環境・社会リスクが特定されている
- » プロジェクトにまたがって環境・社会リスクに対応するための是正策が講じられている
- » ESG に関する論争をモニタリングしている

#### 調達資金の管理

不適合

一部適合

適合

▼  
ベストプラクティス

#### 調達資金の充当と追跡 - ベストプラクティス (BEST PRACTICES)

日産は調達資金の管理と充当のプロセスを明確に定義している。調達された資金は一般口座に入金され、追跡される。さらに、調達資金の総額がプロジェクトに充当される金額の総額を上回らないことを年次で確認し、内部システムを通じて追跡される。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、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・管理する。

#### 未充当資金の管理 - ベストプラクティス (BEST PRACTICES)

日産は、調達資金を24か月以内にプロジェクトに充当する。未充当資金は現金および現金同等物として銀行口座で運用されるか、短期借入金の返済に使用される場合がある。ただし、温室効果ガスを大量に排出する活動に充当されることはない。仮に事業が中止又は延期となった場合には、調達資金はフレームワークに則り、他の適格プロジェクトに12か月以内に充当される。

#### 該当するベストプラクティス - 調達資金の管理

- » 明確に規定された包括的な調達資金管理方針が外部ステークホルダー（少なくとも債券保有者もしくは貸し手）に広く開示されている
- » 資金充当期間が短期である（例えば、通常 24 か月未満など）
- » 資金の一時的な使途が開示されており、資金使途として環境もしくは社会に害となる事業を除外する基準を定めている
- » フレームワークに準拠したプロジェクトに資金を再充当するという確約がなされている

## レポートニング



### レポートニングの透明性 – 適合 (ALIGNED)

日産は、調達資金の充当と期待される環境・社会便益を充当が完了するまで年次でレポートニングを行い（販売金融子会社の場合、満期まで）、また重要な進展があった場合にも報告する。レポートは各調達主体のウェブサイトで公表予定である。レポートニングは、プロジェクトの説明、調達資金の管理の詳細、明確で関連性のある環境・社会報告指標など、網羅的に行われる予定である。また、レポートニングに用いられる算定方法と前提は同社のホームページで公開されている。

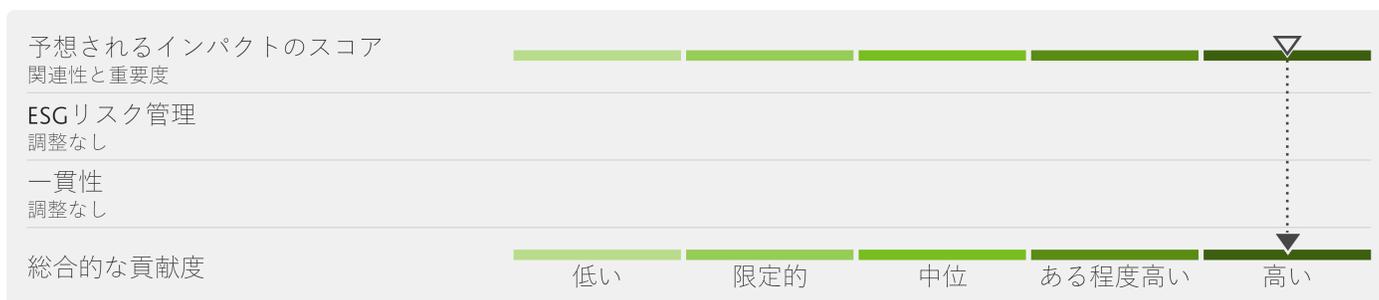
ただし、レポートニングに対する第三者による監査は確約されておらず、レポートニング指標に関わる計算の詳細は開示されない予定である。

### 該当するベストプラクティス - レポートニング

- » 日産の販売金融子会社においては債券の全額償還が完了するまでレポートニングが行われる
- » プロジェクトや資産に関連した重要な進展や問題がレポートニングに含まれている
- » 調達資金の充当と便益のレポートニングを少なくとも適格カテゴリー・レベルで行っている
- » 資金充当に関する細分化されたレポートニングが行われている（未充当資金の残高や割合、現金か現金同等物などの一時的な資金充当先の種類、初期投資とリファイナンスの比率など）
- » 予想される環境/社会へのインパクトをレポートするための明確で関連性のある指標が、可能な場合はすべてのプロジェクトにおいて、あるいは適格カテゴリーにおいて、設定されている

## サステナビリティへの貢献度

フレームワークは、サステナビリティに高い (High) 貢献をすることが期待される。



### 予想されるインパクト

ファイナンスフレームワークは、サステナビリティに高い (High) 貢献をすることが期待される。発行体の提供した情報に基づき、今後の資金調達においてクリーン輸送カテゴリーに多くの資金を充当すると予想している。そのため、当カテゴリーに高い比重をおいて分析をしている。適格カテゴリー別の評価の詳細は以下を参照されたい。なお、フレームワークにおいてMaaSは1つのカテゴリーであるが、2つのプロジェクトを含むため個別に分析している。

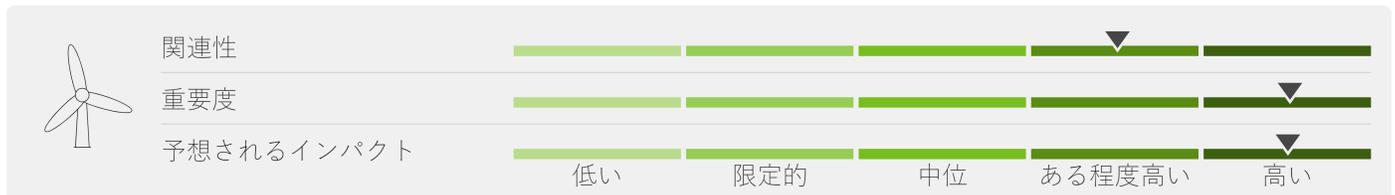
## クリーン輸送



ゼロエミッション車の拡大を通じたスコープ3排出量の削減は非常に重要なサステナビリティ課題のため、本カテゴリーの関連性は高い。車両は世界のエネルギー関連のCO2排出量の約10%を占めており<sup>1</sup>、道路輸送からのGHG削減のためには急速な電化が必要である。日産は2010年に日産リーフ<sup>2</sup>を発売して以来、積極的にEVに投資している。

ゼロエミッション車は現在利用可能な最良の技術とみなされ、またロックインの懸念も少ないため、重要度は高い。日産が主に販売している乗用車において、EVの拡大を通じた電化は、化石燃料の使用を減らしつつスコープ3排出量を削減するにあたり非常に重要である。日本を含む各国の電力網は化石燃料に引き続き依存しているものの、電力網が徐々にグリーンになり、かつ日産の生産プロセスがより低炭素に移行するにつれ、ライフサイクルエミッションは減っていくとみている。

## CO2排出量（スコープ1・2）削減に向けた取組



Scope 1と2の削減は日産においてScope 3に次いで重要なサステナビリティ課題の一つであり、関連性はある程度高い。GHGの削減自体は日産にとって非常に重要であるものの、Scope 1と2は日産の総GHG排出量において非常に小さい割合を占めている。なお、このカテゴリーは幅広いプロジェクトを含んでいるものの、既発債の充当状況や発行体とのコミュニケーションに基づき、ムーディーズは大半の資金が日産にとって関連性のある再生可能エネルギーに充当されると想定している。

風力及び太陽光を含む再生可能エネルギーは現状利用可能な最良の技術と考えられ、炭素のロックインの懸念も小さいため、重要度は高い。本投資は再生可能エネルギーの調達により生産段階でのScope 1及び2排出量を大幅に削減しうる。発行体は資金の大半を長期のオフサイト電力販売契約(PPA)に充当する予定である。これは、再生可能エネルギーの発電所自体は発行体の敷地外にあり、第三者に保有されているものの、再生可能エネルギーの直接拡大に貢献する。

## 環境に配慮した生産



生産段階における環境負荷の低減及び廃棄物の削減の重要性を鑑みると、このカテゴリーの関連性は高い。生産段階において幅広い原材料を使い、かつエネルギー及びGHG排出の多い（例えば鉄鋼の使用）自動車セクターにおいて、サーキュラーエコノミーに投資することは非常に関連性が高い。

また、日産の廃棄物及び水の管理状況の改善度合いを考慮すると、重要度はある程度高い。

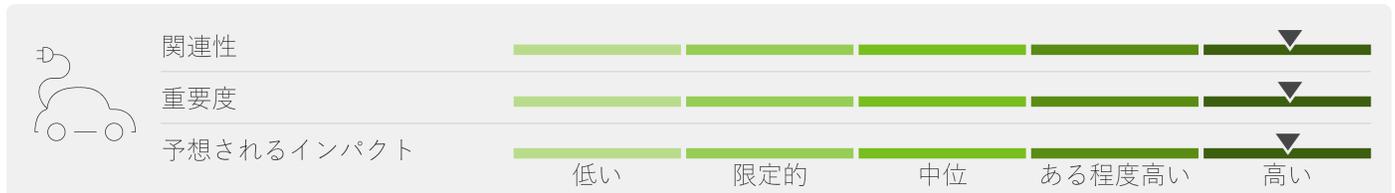
日産はサステナブルマテリアルを日本、米国、中国、欧州において2030年までに40%とすることを目標としており、2050年までに新規採掘資源に頼らない材料を70%にするという目標を持っている。

これらの目標を達成するため、日産は設計及び生産段階においてサステナブルマテリアルを採用し、使用済み自動車のリサイクル率を向上させる取り組みを推進している。ムーディーズは、日産が3R（リデュース、リユース、リサイクル）のコンセプトを採用し、新規採掘資源への依存を減らし、よりサステナブルな材料を使用すると考えている。

持続可能な水・廃水管理においては、水の利用効率を向上し取水量を減らす取り組みや、廃水の水質を向上する取り組みを推進している。日産は廃水の水質について規制より厳しい水準を持っており、これらの取り組みは持続可能な水・廃水管理の面で大きく貢献するとムーディーズは考えている。また、発行体は2030年までに水のハイリスクサイトのゼロ化を目標としており、ムーディーズは本カテゴリーにおいても水リスクの高い地域に注力すると予想している。

同時に、この重要度のスコアは水質や水効率に関わる閾値が無く、含まれる具体的な技術が不明瞭であるという点を考慮している。

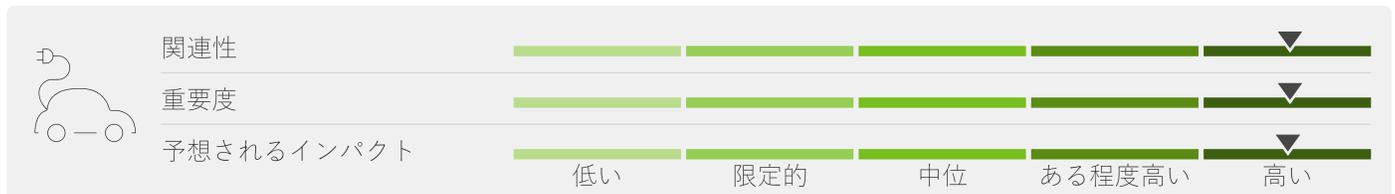
#### EV社会実現のためのインフラ整備



電化を通じたGHG排出量の削減は日産にとって非常に重要なサステナビリティ課題の為、関連性は非常に高い。日本を含めた世界各国において、充電設備の不足はEVを推進する上で大きな障害となっている。また、バッテリーのリユース・リサイクルに関しても、電化が進むに伴いリチウムやコバルトをはじめとしたバッテリーに使用する金属の重要性やバッテリー生産プロセスのエネルギー消費量が大きいかを考えると非常に関連性が高い。

充電設備やバッテリーリサイクルへの投資はEV拡大に向けた「可能にする活動（enabling activity）」と考えられ、重要度が高い。本投資は現在利用可能な最良の技術とみなされ、またロックインの懸念も少ないゼロエミッション車の拡大に資する。日本を含む各国の電力網は化石燃料に引き続き依存しているものの、電力網が徐々にグリーンになり、かつ日産の生産プロセスがより低炭素に移行するにつれ、ライフサイクルエミッションは減っていくとみている。また、日産の販売店が直接提供している充電設備においては100%再生可能エネルギーが使用されている<sup>3 4</sup>。

#### Vehicle-to-Everything (V2X)



同カテゴリーは気候変動の緩和を主な目的としており、エネルギー貯蔵を通してGHG排出量の削減に貢献することから関連性は高い。適格プロジェクトはEVを住宅につなげることでバッテリーをエネルギー貯蔵システムとして使用することを目的としている。エネルギーの貯蔵はIEAのネットゼロシナリオ<sup>5</sup>の中で再生可能エネルギーの時間的および季節的な変動を処理し、安定的な電力の供給につながることから脱炭素化の重要技術として認識されている。加えて、電気自動車は自然災害による停電の際に活用することが可能であるが、これはセクターにとって最も重要なサステナビリティ課題ではない。

駐車中の電気自動車をエネルギー貯蔵システムとして活用することで再生可能エネルギーの変動性に対処し、その拡大につながり、また環境・社会へ重大な悪影響や炭素のロックインの懸念も無いため、重要度は高い。電気自動車のバッテリーをエネルギー貯蔵システムにも活用することは、別に大規模エネルギー貯蔵システムを用意する環境負荷の低減にもつながる。

加えて、日産は災害時に利用される際には、同自動車が無料で貸し出されるとしており、電力の利用可能性を改善し、サービスへのアクセシビリティを確保している。

## 自動運転関連技術（先進安全技術／運転支援技術を含む）

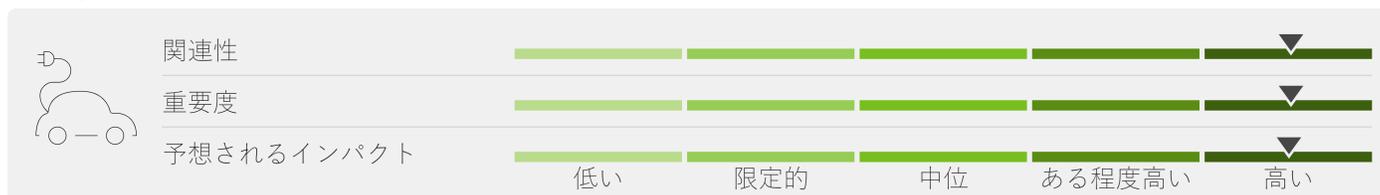


日産のマテリアリティ・マトリックスに記載されている通り、車の安全性を確保し、かつ脆弱な層（障がい者、未成年、高齢者）にモビリティを提供することは発行体と自動車セクターの双方にとって非常に重要なサステナビリティ課題であることから、同カテゴリーの関連性は高い。また、日本においては、交通事故は同カテゴリーの脆弱な層とされる高齢者の死亡原因の中でも最も多い理由の一つであることから、高い重要性を持つ。警察庁のデータ<sup>6</sup>によると、日本において65歳以上の交通事故による死亡率は65歳未満と比べて約2倍高いとされている。加えて同カテゴリーは効率的なエネルギー消費を通じてGHG排出量を削減する可能性がある。

重要度はある程度高い。適格カテゴリーは法律上で定められている安全技術を超える先進安全技術を搭載することで交通事故の削減に貢献する可能性が高い。発行体は幅広い先進安全技術を搭載した乗用車を複数のモデルを通して多様な価格帯で提供していることから、消費者の安全技術へのアクセスを可能にしている。Pro PILOT<sup>7</sup>を含む幾つかの先進安全技術は全ての車種に標準装備されていないが、日産はオプションとして提供されている場合には顧客調査や市場動向を踏まえ、購入の妨げにならない価格帯で提供されているとしている。加えて、同カテゴリーは先進安全技術の発展により自動運転が実現した際には、モビリティへのアクセスが向上するとしている。たとえば、日本では認知症を患う高齢者は運転免許証の更新が不可能な場合があり、自動運転技術の実現はこのような層へのモビリティの提供につながる事が期待される。また、発行体は先進安全技術ないし自動運転技術により、運転操作技術が向上し、燃費が改善するという社内実験の結果をムーディーズに提供済みである。

一方で、先進安全・自動運転の幅広い技術・製品が対象となっているため、交通弱者（歩行者、高齢者、子供など）が享受する直接的な社会便益が明確ではない。最後に、自動運転は開発段階であり、商品化されていないことから、障がい者をはじめとする脆弱な層が実際に享受する社会便益は明確ではない。

## Mobility as a Service (MaaS) - クリーンMaaS（ゼロエミッション車を使用したサービス）



同カテゴリーはゼロエミッション車を使用したEVカーシェアに関連する研究開発・投資・支出が含まれており、これらはEVの普及に資することから発行体や自動車セクターとの関連性は高い。また、EVの普及はスコープ3排出量の削減する事が期待され、これは同セクターにとって非常に関連性の高いサステナビリティ課題である。また、適格カテゴリーはEVバッテリーのエネルギー管理システムとしての活用も含んでいる。

同カテゴリーはEVのシェアライディングの実現のためのプラットフォーム構築に向けた様々な支出が含まれている。EVシェアライディングは現在利用可能な最良の技術とみなされるゼロエミッション車を活用・推進し、また車両をシェアすることで製造による環境負荷を低減できるため、重要度は高い。同カテゴリーに含まれるモビリティサービスはEVの普及拡大を通してGHG排出の削減に貢献すると期待される。加えて、電気自動車のバッテリーは再生可能エネルギー発電設備に接続されることでその拡大につながると思われる。

### Mobility as a Service (MaaS) - 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



日本において、過疎地域での公共交通の不足は重要なサステナビリティ課題であることから、同カテゴリーの関連性は高い。過疎地域では、利用者の減少により公共交通機関が不足している（鉄道やバスの減便、廃線等）。日本では、市町村の約60%が過疎地域とされており、そのような地域に住む住人の約40%は65歳以上である。これは全国平均の28%よりも高い数値となっている<sup>8</sup>。

同カテゴリーは公共交通機関が限定的な過疎地域にモビリティサービスを提供することから高い重要度を持つ。サービスは手ごろな価格で提供され、とりわけ公共交通が利用できない場合の最も一般的な代替交通手段の一つであるタクシーの運賃よりも低い価格帯で提供される。

#### クリーン輸送（日産販売金融子会社）



日産販売金融子会社にとって販売金融を通じてEV等の拡大を推進することは重要なサステナビリティ課題であり、関連性は高い。また、EVは現在利用可能な最良の技術とみなされ、またロックインの懸念も少ないため、重要度も高い。

より詳細な分析に関しては上記のクリーン輸送カテゴリーを参照されたい。

#### ESGリスク管理

日産は強固なESGリスク管理体制を有しており、予想されるインパクトスコアに下方調整は加えていない。

#### 一貫性

本フレームワークに含まれているプロジェクトは日産のサステナビリティ目標及びESG戦略と合致しているため、一貫性を理由とした下方調整は加えていない。

## 付録 1 - 適格カテゴリーの国連の持続可能な開発目標へのマッピング

日産のフレームワークは、以下の7つの国連の持続可能な開発目標（SDGs）に貢献する可能性が高い。

UN SDG 17のゴール	適格カテゴリー	SDGターゲット
目標3: すべての人に健康と福祉を	自動運転関連技術(先進安全技術/運転支援技術を含む)	3.6 世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
目標6: 安全な水とトイレを世界中に	環境に配慮した生産	6.3 2030年までに、汚染の減少、投棄廃絶と有害な化学物質や物質の放出の最小化、未処理の排水の割合半減及び再生利用と安全な再利用の世界的規模での大幅な増加させることにより、水質を改善する。
目標7: エネルギーをみんなにそしてクリーンに	CO2排出量(スコープ1・2)削減に向けた取組	7.2 世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。
目標9: 産業と技術革新の基盤をつくろう	環境に配慮した生産	9.4 2030年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。

UN SDG 17のゴール	適格カテゴリー	SDGターゲット
目標11: 住み続けられるまちづくりを	<i>Vehicle-to-Everything (V2X)</i>	11.B 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭さ(レジリエンス)を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。
	<i>MaaS</i>	11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
目標12: つくる責任つかう責任	<i>環境に配慮した生産</i>	12.2 2030年までに天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する。
目標13: 気候変動に具体的な対策を	<i>クリーン輸送</i>	
	<i>EV社会実現のためのインフラ整備</i>	
	<i>Vehicle-to-Everything (V2X)</i>	
	<i>自動運転関連技術(先進安全技術/運転支援技術を含む)</i>	
	<i>MaaS</i>	

本SPOで示される、国連の持続可能な開発目標 (SDGs) へのマッピングでは、日産の資金調達フレームワークにおける適格プロジェクトのカテゴリーや関連するサステナビリティ目標/便益、また ICMAのSDGマッピング・ガイダンスや国連のSDG目標値および指標など公的機関のリソースやガイドラインを考慮している。

## 付録2 - 日産のフレームワークにおける適格カテゴリーの概要

適格カテゴリー	概要	サステナビリティ目標	インパクトレポート指標
クリーン輸送	<p><b>ゼロエミッション車:</b></p> <p>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)</p>	気候変動の緩和	<p>BEVの販売台数、または自動車販売全体に占めるBEVの比率</p> <p>CO2排出削減等環境への影響(CO2-t)</p>
CO2排出量(スコープ1・2)削減に向けた取組	<p><b>再生可能エネルギー</b></p> <p>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)</p> <p>再生可能エネルギー由来の電力調達支出(PPA/VPPA等を含む)</p> <p><b>エネルギー効率の改善</b></p> <p>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</p> <p>CO2排出量削減に向けた取組(以下一例):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- LED照明</li> <li>- 消費電力の少ない空調設備</li> </ul>	気候変動の緩和	<p>CO2の年間排出削減量(CO2-t/年)</p> <p>再生可能エネルギーの年間消費量(TJ/年)</p> <p>CO2の年間排出削減量(CO2-t/年)</p>
環境に配慮した生産	<p><b>持続可能な水・廃水管理</b></p> <p>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(持続可能な水管理プロセスを含む)</p> <p>廃棄物管理と循環経済</p> <p>-</p> <p>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):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- リニューアブル・リサイクル・リユース材料の利用増加</li> <li>- 廃棄物からの資源分離・回収の向上</li> </ul>	<p>持続可能な水管理</p> <p>持続可能な廃棄物管理</p>	<p>車両1台あたりの水使用量</p> <p>車両1台あたりの廃棄物量</p> <p>車両1台あたりのリサイクル材料使用量</p>
EV社会実現のためのインフラ整備	<p><b>クリーン輸送</b></p> <p>ゼロエミッション車用BEV充電設備への研究開発・投資</p> <p>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</p>	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)	事業の定性的説明

適格カテゴリー	概要	サステナビリティ目標	インパクトレポート指標
Vehicle-to-Everything (V2X)	<b>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</b>  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	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)  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	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)	<b>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</b>  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 (「ProPILOT J」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) - TRL や NASA 等との、自動運転技術の MaaS への活用に向けた研究	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  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)	ProPILOT 等先進安全技術の開発状況
MaaS	<b>グリーン MaaS (ゼロエミッション車を使用したサービス)</b>  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: - BEV 等のゼロエミッション車 - MaaS の一例: - イージーライド - ウィーライド - e-シェアモビ  <b>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</b>  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) - 福島県浪江町での取組 - ブルースイッチ	シェアライド等の 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)  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	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  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
クリーン輸送 (日産販売金融子会社のグリーン事業)	<b>ゼロエミッション車</b>  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	BEV の融資台数  CO2 排出削減等環境への影響 (CO2-t)

## Endnotes

- [1 IEA Tracking Clean Energy Progress 2023](#)
- [2 100% Electric Zero-emission Nissan LEAF Debuts in Japan](#), 3 December 2010
- [3 日産電気自動車 充電について](#) 2024年6月26日アクセス
- [4 電気自動車 \(EV\) オーナー向けの充電サポートプログラムである「日産ゼロ・エミッションサポートプログラム3\(ZESP3\)」を利用して急速充電を行う場合](#)
- [5 International Energy Agency: Grid-scale Storage](#)
- [6 警察庁 道路の交通に関する統計, 2024年](#)
- [7 Nissan ProPILOT](#)
- [8 総務省 令和3年度版過疎対策の現況, 2023年3月](#)

ムーディーズは、ICMAのグリーンボンド、ソーシャルボンド、サステナビリティボンド及びサステナビリティ・リンク・ボンドに係る外部評価ガイドライン及びLSTA/LMA/APLMAのグリーンローン、ソーシャルローン、サステナビリティローン及びサステナビリティ・リンク・ローンに係る外部評価ガイダンスの主な指針に沿ってSPOを付与しています。但し、ムーディーズの実務は、これらの文書で推奨されている実務とはいくつかの点で異なる場合があります。ムーディーズによるSPO付与のアプローチは、ムーディーズの本評価フレームワークに記載されており、ムーディーズ・ジャパン株式会社の「職務行動規範」に規定される倫理及び職務原則に服します。

セカンド・パーティー・オピニオン（ムーディーズ・インベスターズ・サービスの「格付記号と定義」において定義されています。）に関する追加条項：セカンド・パーティー・オピニオン（以下「SPO」といいます。）は「信用格付」ではないことにご注意ください。シンガポールを含む多くの法域において、SPOの発行は規制対象行為ではありません。日本：日本において、SPOの作成及び提供は「関連業務」であり、「信用格付業」には該当せず、日本の金融商品取引法及びその関連規則に基づく「信用格付業」に適用される規制の対象外です。中国：いかなるSPOも、（1）中国の関連法令において定義される中国グリーンボンド評価にも該当せず、（2）いかなる登録書類、中国の規制当局に提出される募集案内、目録見書若しくはその他の文書に含め、又はその他の方法により、中国における規制上の開示要件を満たすために使用することはできず、（3）いかなる規制上の目的又は中国の関連法令に基づき認められないその他の目的のためにも、中国内で使用することはできません。この免責条項において、「中国」とは、香港、マカオ及び台湾を除く、中華人民共和国の本土を意味します。

(C)2024年 Moody's Corporation, Moody's Investors Service, Inc., Moody's Analytics, Inc.並びに（又は）これらの者のライセンサー及び関連会社（以下総称して「ムーディーズ」といいます。）無断複写・転載を禁じます。

ムーディーズの信用格付を行う関連会社により付与される信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の相対的な将来の信用リスクについての、ムーディーズの現時点での意見です。ムーディーズが提供又は使用可能とする資料、製品、サービス及び公開情報（以下総称して「資料」といいます。）は、ムーディーズの現時点における意見を含むことがあります。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約における財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由又は経済的損害（インベアメント）が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産的損失と定義しています。ムーディーズの信用格付において言及された、契約における財務上の義務の類型に関する情報については、ムーディーズの刊行物である該当する「格付記号と定義」をご参照ください。信用格付は、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動性及びその他のリスクについて言及するものではありません。信用格付、非信用評価（以下「評価」といいます。）及びムーディーズの資料に含まれているその他の意見は、現在又は過去の事実を示すものではありません。ムーディーズの資料はまた、定量的モデルに基づく信用リスクの評価及びMoody's Analytics, Inc.及び/又はその関連会社が公表する関連意見又は解説を含むことがあります。ムーディーズの信用格付、評価、その他の意見及び資料は、投資又は財務に関する助言を構成又は提供するものではありません。ムーディーズの信用格付、評価、その他の意見及び資料は特定の証券の購入、売却又は保有を推奨するものではありません。ムーディーズの信用格付、評価、その他の意見及び資料は、特定の投資家にとっての投資家の適切性について論評するものではありません。ムーディーズは、各投資家が、相当の注意をもって、購入、保有又は売却を検討する各証券について投資家自身で研究・評価するという期待及び理解の下で、信用格付を付与し、評価を行い、その他の意見を述べ、自社の資料を提供又は使用可能とします。

ムーディーズの信用格付、評価、その他の意見及び資料は、個人投資家の利用を意図しておらず、個人投資家が投資判断を行う際にムーディーズの信用格付、評価、その他の意見又は資料を利用することは、慎重を欠く不適切な行為です。もし、疑問がある場合には、ご自身のフィナンシャル・アドバイザーその他の専門家にご相談することを推奨します。

ここに記載する情報はすべて、著作権法を含む法律により保護されており、いかなる者も、いかなる形式若しくは方法又は手段によっても、全部か一部を問わずこれらの情報を、ムーディーズの事前の書面による同意なく、複製その他の方法により再製、リパッケージ、転送、譲渡、頒布、配布又は転売することはできず、また、これらの目的で再使用するために保管することはできません。明確化のために付言すると、ここに記載されるいかなる情報も、ソフトウェアプログラム若しくはデータベースの開発、改良、訓練又は再訓練のために使用することはできません。これには、人工知能、機械学習、自然言語処理ソフトウェア、アルゴリズム、方法論及び/又は型式が含まれますが、これらに限定されません。

ムーディーズの信用格付、評価、その他の意見及び資料は、規制目的で定義される指標（ベンチマーク）としてのいかなる者による使用も意図しておらず、これらが指標（ベンチマーク）と見なされる結果を生じるおそれのあるいかなる方法によっても使用してはならないものとします。

ここに記載する情報は、すべてムーディーズが正確かつ信頼しうると考える情報源から入手したものです。しかし、人的及び機械的誤りが存在する可能性並びにその他の事情により、ムーディーズはこれらの情報をいかなる種類の保証も付すことなく「現状有姿」で提供しています。ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであること（独立した第三者がこの情報源に該当する場合もあります）を確保するため、すべての必要な措置を講じています。しかし、ムーディーズは監査を行う者ではなく、信用格付の過程で又は自社の資料の作成に際して受領した情報の正確性及び有効性について常に独自に確認することはできません。

法律が許容する範囲において、ムーディーズ及びその取締役、役員、代理人、代表者、ライセンサー及びサブライヤーは、いかなる者又は法人に対しても、ここに記載する情報又は当該情報の使用若しくは使用が不可能であることに起因又は関連するあらゆる間接的、特別の、派生的又は付随的な損失又は損害に対して、ムーディーズ又はその取締役、役員、代理人、代表者、ライセンサー又はサブライヤーのいずれかが事前に当該損失又は損害（a）現在若しくは将来の利益の喪失、又は（b）関連する金融商品が、ムーディーズが付与する特定の信用格付の対象ではない場合に生じるあらゆる損失若しくは損害を含むがこれに限定されない）の可能性について助言を受けた場合においても、責任を負いません。

法律が許容する範囲において、ムーディーズ及びその取締役、役員、代理人、代表者、ライセンサー及びサブライヤーは、ここに記載する情報又は当該情報の使用若しくは使用が不可能であることに起因又は関連していかなる者又は法人に生じたいかなる直接的又は補償的損失又は損害に対しても、それらがムーディーズ又はその取締役、役員、代理人、代表者、ライセンサー若しくはサブライヤーのいずれかの側の過失によるもの（但し、詐欺、故意による違反行為、又は、疑義を避けるために付言すると法により排除し得ない、その他の種類の責任を除く）、あるいはそれらの者の支配力の範囲内における偶発事象によるものである場合を含め、責任を負いません。

ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、信用格付、評価、その他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性又は特定の目的への適合性について、（明示的、黙示的を問わず）いかなる保証も行っていない。

Moody's Corporation（以下「MCO」といいます。）が全額出資する信用格付会社であるMoody's Investors Service, Inc.は、同社が格付を行っている負債証券（社債、地方債、債券、手形及びCPを含みます）及び優先株式の発行者の大部分が、Moody's Investors Service, Inc.が行う信用格付意見・サービスに対して、信用格付の付与に先立ち、Moody's Investors Service, Inc.に代価を支払うことに同意していることを、ここに開示します。また、MCO及びMoody's Investors Service, Inc.は、Moody's Investors Serviceの信用格付及び信用格付過程の独立性を確保するための方針と手続を整備しています。MCOの取締役と格付対象会社との間、及び、Moody's Investors Service, Inc.から信用格付を付与され、かつMCOの株式の5%以上を保有していることをSECに公式に報告している会社間に存在し得る特定の利害関係に関する情報は、ムーディーズのウェブサイト[www.moody.com](http://www.moody.com)上に「Investor Relations-Corporate Governance-Charter Documents-Director and Shareholder Affiliation Policy」という表題で毎年、掲載されます。

ムーディーズSFジャパン株式会社、Moody's Local AR Agente de Calificación de Riesgo S.A., Moody's Local BR Agência de Classificação de Risco LTDA, Moody's Local MX S.A. de C.V., I.C.V., Moody's Local PE Clasificadora de Riesgo S.A.、及びMoody's Local PA Clasificadora de Riesgo S.A.（以下総称して「ムーディーズのNRSROではない信用格付会社」といいます。）は、すべてMCOの間接的完全所有子会社である信用格付会社です。ムーディーズのNRSROではない信用格付会社はいずれも全米で認知された統計的格付機関（NRSRO）ではありません。

オーストラリア専用の追加条項：この文書のオーストラリアでの発行は、ムーディーズの関連会社であるMoody's Investors Service Pty Limited ABN 61 003 399 657（オーストラリア金融サービス認可番号336969）及び（又は）Moody's Analytics Australia Pty Ltd ABN 94 105 136 972（オーストラリア金融サービス認可番号383569）（該当する者）のオーストラリア金融サービス認可に基づき行われます。この文書は2001年会社法第761G条の定める意味の範囲内における「ホールセール顧客」のみへの提供を意図したものです。オーストラリア国内からこの文書に継続的にアクセスした場合、貴殿は、ムーディーズに対して、貴殿が「ホールセール顧客」であること又は「ホールセール顧客」の代表者としてこの文書にアクセスしていること、及び、貴殿又は貴殿が代表する法人が、直接又は間接的に、この文書又はその内容を2001年会社法第761G条の定める意味の範囲内における「リテール顧客」に配布しないことを表明したことになります。ムーディーズの信用格付は、発行者の債務の信用力についての意見であり、発行者のエクイティ証券又は個人投資家が取得可能なその他の形式の証券について意見を述べるとはではありません。

インド専用の追加条項：ムーディーズの信用格付、評価、その他の意見及び資料は、インドの証券取引所に上場されている又は上場が提案されている証券に関して、インドに所在するユーザが依拠又は使用することを意図したものではなく、また依拠又は使用するものではありません。

セカンド・パーティー・オピニオンに関する追加条項（ムーディーズの Investors Service Rating Symbols and Definitionsに定義されています）：セカンド・パーティー・オピニオン（以下「SPO」といいます。）は「信用格付」ではないことにご注意ください。SPOの発行は、シンガポールを含む多くの法域では規制対象外の活動です。

日本：日本におけるSPOの開発及び提供は「信用格付業」ではなく「付随事業」に該当し、同国の金融商品取引法及関連法令に基づく「信用格付業」に適用される規制の対象外です。

PRC：いかなるSPOも、（1）PRCの関連法令で定義されるPRCのグリーンボンドアセスメントに該当せず、（2）PRC規制当局に提出する登録届出書、募集要項、目録見書その他の文書に記載することはできず、又はPRC規制の開示要件を満たすために使用することはできず、及び（3）PRC内で規制目的のために又はPRCの関連法令で認められていないその他の目的のために使用することはできません。本免責条項の目的において、「PRC」とは、香港、マカオ、及び台湾を除く中華人民共和国本土をいいます。

CLIENT SERVICES

Americas	1-212-553-1653
Asia Pacific	852-3551-3077
Japan	81-3-5408-4100
EMEA	44-20-7772-5454