



	2004年度	2005年度	2006年度
連結従業員数	183,607人	183,356人	186,336人
個人株主数	190,770人	218,620人	195,550人
株価収益率(PER)	9.7	12.2	13.3
ボラティリティ(株価変動率)	20.0%	16.5%	22.4%
法人税等の支払額	1,923億円	2,291億円	2,689億円
研究開発費(売上高比率)	3,981億円(4.6%)	4,476億円(4.7%)	4,648億円(4.4%)
設備投資額(売上高比率)	4,775億円(5.6%)	4,750億円(5.0%)	5,090億円(4.9%)
災害支援時の会社からの支出	1億2,070万円 (日産自動車(株)単独)	1,000万円 (日産自動車(株)単独) 6,239万円 (北米日産カトリーナ被災地)	1,000万円 (日産自動車(株)単独) 318万円 (日産自動車とインドネシア日産の 社員募金:ジャワ島中部地震被災地)
日産自動車(株)			
従業員数	32,755人	33,025人	32,746人
平均年齢	41.0歳	41.2歳	41.5歳
平均勤続年数	19.7年	19.9年	20.1年
平均年間給与*1	7,309,244円	7,299,136円	7,226,628円
障害者雇用率	約1.9%	約1.9%	約2.0%
育児休職取得者数	61人	71人	98人
介護休職取得者数	8人	4人	4人
社員1人あたりの年間教育時間	約35時間	約35時間	約35時間
健康者率*2	72.63%	72.22%	70.95%
組合員総数	29,695人	29,624人	30,521人

※1:平均年間給与は部課長を除く一般従業員。賞とおよび基準外賞金を含む

※2:健康診断受診社員における病的所見のない社員の割合

●地域別連結従業員数(2007年3月末現在)

日本	92,401人
北米	31,282人
欧州	14,167人
一般海外地域	48,486人
連結従業員数	186,336人

●労働組合の状況

日産自動車(株)の従業員は全日産自動車労働組合に加入し、同組合は全日産・一般業種労働組合連合会を上部団体とし、全日本自動車産業労働組合総連合会を通じ、日本労働組合総連合会に加盟しています。労使関係は安定しており、2007年3月末現在の組合員総数は30,521名。この他に、一部の従業員が加入する組合として全日本金属情報機器労働組合 日産自動車支部があり、組合員数は2007年3月末現在、1名。

なお、日本国内のグループ各社においては大半の企業で会社別労働組合が存在し、全日産・一般業種労働組合連合会を上部団体としています。

また、海外のグループ各社では、メキシコにおいてはメキシコ労働者総同盟を上部団体とする労働組合および独立系の労働組合、英国においては合同機械電気労組など、各国の労働環境に即した労働組合が存在します。

- 研究開発拠点: 11カ国・地域 (日本、米国、英国、台湾、中国、タイ、南アフリカ、メキシコ、ブラジル、スペイン、ベルギー)
- デザイン拠点: 4カ国・地域 (日本、米国、英国、台湾に計6カ所)
- 車両生産工場: 16カ国・地域 (日本、米国、英国、スペイン、台湾、中国、タイ、フィリピン、マレーシア、インドネシア、メキシコ、ブラジル、イラン、南アフリカ、ケニア、エジプト)
- 販売ネットワーク: 世界160以上の国と地域で販売

●車種別販売台数(トップ5)

日本(台)

車名	2006年度 (2006/4-2007/3)
セレナ	78,979
ティエダ(ティエダ ラディオ含む)	66,585
ノート	65,199
キューブ	55,523
マーチ	47,267



セレナ

米国(台)

車名	2006年 (2006/1-2006/12)
アルティマ	232,457
セントラ	117,922
ムラーノ	81,362
フロンティア	77,510
パスファインダー	73,124



アルティマ

欧州(台)

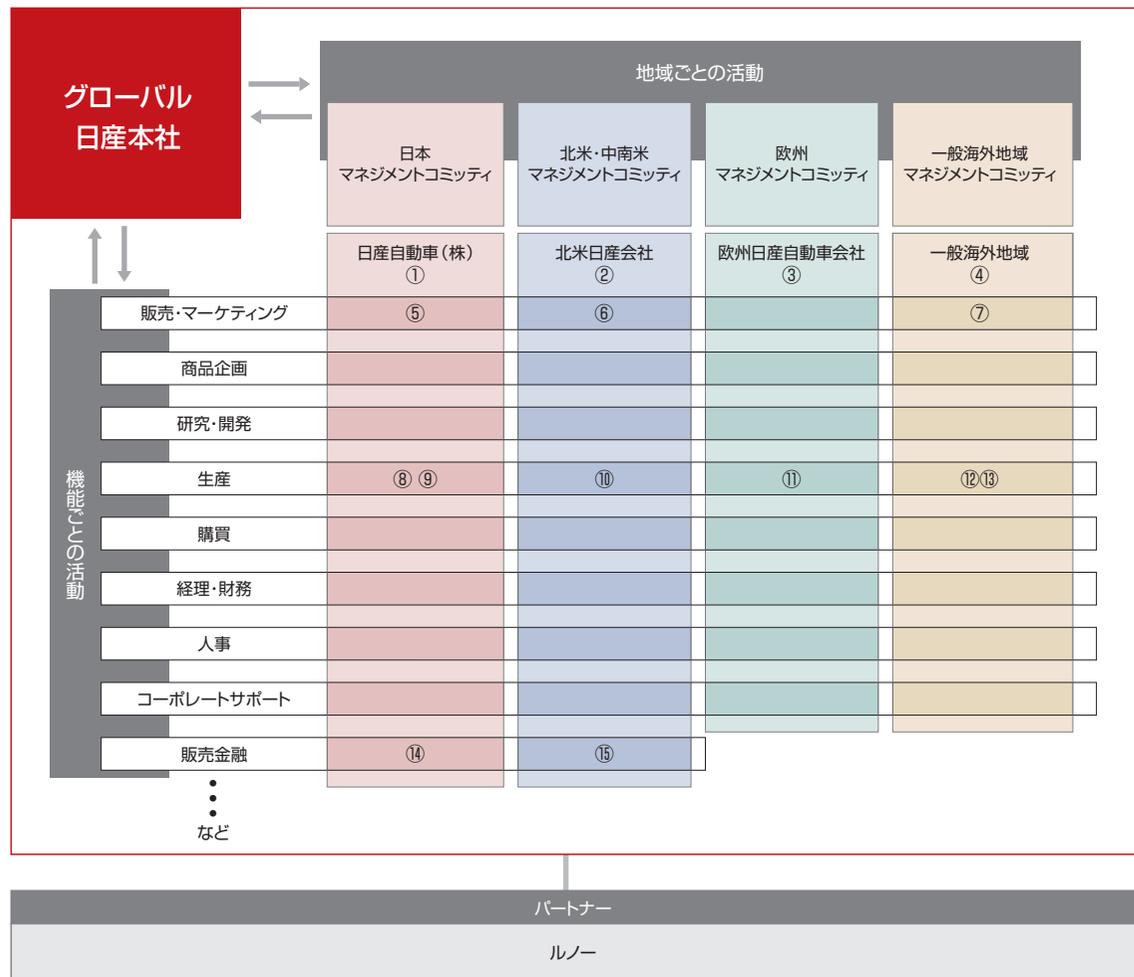
車名	2006年 (2006/1-2006/12)
マイクラ(マイクラC+C含む)	133,539
ノート	85,250
X-TRAIL	53,200
ナバラ	50,291
アルメーラ	43,756



マイクラ C+C

「日本」「北米・中南米」「欧州」「一般海外地域」の4地域それぞれのマネジメントコミッティ（経営委員会）が管轄する「地域ごとの活動」と、研究・開発・購買・生産といった各部門が世界的に展開する「機能ごとの活動」を有機的に統合した組織としています。そして、この地域ごとの活動と機能ごとの活動に対し、世界的な本社機構である「グローバル日産本社」が、組織横断的な見地から付加価値を与えることで、グローバルに一体となったグループ運営を行っています。

グループ運営連携



本社／統括会社／地域会社
①日産自動車(株) ②北米日産会社 ③欧州日産自動車会社 ④アジア・パシフィック日産会社 中東日産会社 東南アジア日産会社
ほか

販売金融会社
⑭(株)日産フィナンシャルサービス ⑮米国日産販売金融会社 エヌアール・ファイナンス・メヒコ社
ほか

車両製造・販売会社／販売会社
⑥カナダ日産自動車会社 ⑦裕隆日産汽車股份有限公司 ⑩メキシコ日産自動車会社 ⑫南アフリカ日産自動車会社 東風汽車有限公司
ほか

部品製造会社
⑨愛知機械工業(株) ジヤトコ(株) カルソニックカンセイ(株)
ほか

車両製造会社
⑧日産車体(株) ⑪英国日産自動車製造会社 日産モトル・イベリカ会社 ⑬サイアムニッサンオートモービル会社
ほか

日本国内販売会社
⑤愛知日産自動車(株) 日産特販(株) 日産プリンス東京販売(株)
ほか



事業のリスクとして有価証券報告書(2006年3月期)に掲載したものと同様の内容をご紹介します。

【経済状況】

当社グループの製品の需要は、製品を販売している国または地域の経済状況の影響を受けている。したがって、日本はもとより、当社グループの主要な市場である北米、欧州、アジアにおける景気、およびそれともなう需要の変動については正確な予測に努めているが、予測を超えた変動があるときは、当社グループの業績および財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

【国際的活動および海外進出に関するリスク】

当社グループの海外での生産および販売活動は、米国や欧州、ならびにアジアの発展途上市場や新興市場等で行われている。これらの海外市場への事業進出の際には以下に掲げるようなリスクの検討を十分行っている。しかしながら、予期しないリスクが発生したときは、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性がある。

- ・ 不利な政治または経済要因
- ・ 法律または規則の変更
- ・ 潜在的な不利な税影響
- ・ ストライキ等の労働争議
- ・ 人材の採用と確保の難しさ
- ・ テロ、戦争、その他の要因による社会的混乱

【研究開発活動】

当社グループの技術は、世の中のニーズに即し、有用かつ現実的で使い易いものでなくてはならない。当社グループは、将来の世の中のニーズを予測し、優先順位をつけ、新技術に投資している。しかし、予測を超えた環境の変化や、世の中のニーズの変化により、最終的にお客さまにその新技術が受け入れられない可能性がある。

【製品の欠陥】

当社グループは、製品の安全を最優先の課題として、開発・製造から販売サービスまで最善の努力を傾けている。製造物にかかる賠償責任については保険に加入しているが、保険にカバーされないリスクもあり、また顧客の安全のため大規模なリコールを実施した場合等、多額のコストが発生する等、当社グループの業績と財務状況に悪影響が及ぶ可能性がある。

【為替レートの変動】

当社グループは海外の各国に輸出を行っている。一般的に他の通貨に対する円高は当社グループの業績に悪影響を及ぼし、反対に、円安は当社グループの業績に好影響をもたらすことになる。また、当社グループが生産を行う地域の通貨価値が上昇した場合、それらの地域の生産コストや調達コストを押し上げ、当社グループの競争力の低下をもたらす可能性がある。

【通貨ならびに金利リスクヘッジ】

当社グループは外貨建債権債務の為替変動のリスク回避、有利子負債の金利変動リスク回避および、コモディティの価格変動リスク回避を目的とし、デリバティブ取引を行っている。こうしたデリバティブ取引によりリスクを回避することができる一方で、為替変動、金利変動等によってもたらされるベネフィットを享受できないという可能性がある。また、当社グループは信用度の高い金融機関を相手にデリバティブ取引を行っているが、万が一それらの金融機関が倒産するような場合には、当社グループの業績と財務状況に悪影響を及ぼす可能性がある。

【重要な訴訟等】

現在、当社およびグループ関連会社を相手とした訴訟については、当社側の主張・予測と相違する結果となるリスクもあり、当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

【公的規制】

自動車業界は、排出ガス基準、ガソリン燃費基準、あるいは騒音、安全基準等の規制に影響を受け易く、これらの規制は今後より一層、厳格になる傾向にある。これらの環境関連の法規制を順守するために投資等の多大な出費が必要となる可能性がある。これらのコストの増加は当社グループの業績と財務状況に悪影響を及ぼす可能性がある。

【知的財産保護の限界】

当社グループは、他社製品と差別化できる技術とノウハウを保持している。これらの技術とノウハウは今後の当社グループの発展には不可欠なものである。これらの資産の保護については最善の努力を傾注しているが、特定の地域では知的財産権による完全な保護が困難であったり、または限定的にしか保護されない状況にある。

当社は2004年4月より、このような特定の地域での知的財産を保護し、日産の知的活動の成果を守る活動を強化すること、さらには新たな知的資産を抽出することを狙いとして、知的財産統括室を設け、日産ブランドの保護・創造活動を行っているが、第三者が当社グループの知的財産を使用して類似した製品を製造することを防止できない可能性がある。

【自然災害】

日本を本拠とする当社グループにとって、現在、そして今後も最大のリスクのひとつであり続けるものに地震リスクがある。当社グループでは、地震リスクマネジメント基本方針を設定するとともに、最高経営責任者(CEO)をトップとするグローバルベースの地震対策組織を設置している。また、工場などの建屋や設備などの耐震補強を積極的に推進している。しかし、大規模な地震により、操業を中断するような場合は、当社グループの業績と財務状況に悪影響を及ぼす可能性がある。

【販売金融事業のリスク】

販売金融事業は、重要なコアビジネスのひとつである。当社グループの販売金融部門は、徹底したリスク管理により高い収益性と健全な財政状態を維持しながら、自動車販売を強力にサポートしている。しかし、販売金融には、金利変動リスク、残存価格リスク、信用リスク等のリスクが避けられない。これらのリスクが、当社グループの業績と財務状況に悪影響を及ぼす可能性がある。

【取引先の信用リスク】

当社グループは数多くの取引先と取引を行っている。当社グループは毎年、取引先からの財務情報をもとに独自の格付けを行っており、取引先の信用リスクに備えている。しかし、倒産のような予期せぬ事態により債権回収に支障が発生した場合等、当社グループの業績と財務状況に悪影響を及ぼす可能性がある。

【退職給付債務】

当社グループの従業員退職給付費用および債務は、割引率等数値計算上で設定される前提条件や年金資産の期待収益率に基づいて算出されている。実際の結果が前提条件と異なる場合、または前提条件が変更された場合、その影響は累積され、将来にわたって定期的に認識されるため、一般的には将来期間において認識される費用および計上される債務に影響を及ぼすことになる。

【原材料および部品の購入】

当社グループは、多数の取引先から原材料および部品を購入している。当社グループがコントロールできない市況変動ならびにその取引先が継続的に原材料および部品を確保出来るかどうか等は、当社グループの業績と財務状況に悪影響を及ぼす可能性がある。

■ はじめに	1
■ CEOメッセージ	2
■ CSR対談	5
■ 日産のCSR	10
● 日産のCSRの発展プロセス	11
● 日産CSR重点9分野	17
● 日産CSRスコアカード	20
● ステークホルダー エンゲージメント2006	24
■ 事業活動報告・コーポレートガバナンス	25
● 「日産バリューアップ」進捗状況・	
2006年度決算概況	26
● コーポレートガバナンス	29
■ ステークホルダーへの価値の向上	36
● お客様のために	37
● 株主・投資家の皆さまとともに	44
● 社員とともに	46
● ビジネスパートナーとともに	54
● 社会とともに	60
■ 地球環境の保全	71
■ 安全への配慮	100
■ 社員一人ひとりが考えるサステナビリティ	110
● パフォーマンスデータ	116
● 事業等のリスク	118
● 第三者意見書	119

高い透明性を維持し、ステークホルダーとの信頼を確かなものに

日産自動車は、自社の特徴を的確にとらえた形で、多くの評価すべきCSRへの取り組み活動を行っているが、その中でも以下の3点について高く評価したい。

1. 経営者や経営幹部のコミットメントが明確に得られていることに加え、中期経営計画「日産バリューアップ」とCSRの活動が密接にリンクしている
2. 社会の要請を的確にとらえ、自社の成長と常時ベクトルが平行になるように、CSRの概念を取り入れた経営手法（PDCAサイクル）が確立している
3. この経営手法が実現している大きな要因としては、2005年に設置された「CSR ステアリング コミッティ」を通して、CSRに関するさまざまな取り組みの意思決定メカニズムが円滑に機能していること

今後、日産自動車がさらに充実したCSRの取り組みを実現していくためには、自社のCSRに関する情報（非財務情報）を一元的に管理できるシステムを構築するとともに、社会の変化に適宜対応しながら、自社に影響を及ぼすリスクを把握し、それを経営戦略に生かしていくことが必要である。

そのためには、引き続きCSR ステアリング コミッティを有効に活用しながら、以下の3点について積極的にチャレンジしていただきたい。

1. 日産自動車の全社員に向けて、CSRに関する情報を共有化できるようなシステムおよび体制を構築すること
2. 日産自動車のサプライヤーや販売会社を巻き込んだサプライチェーン・マネジメントの取り組みを実現すること
3. CSRの取り組みをさらに充実していくためにも、昨今議論が活発化しているマテリアリティ（重要性）の概念について、日産自動車独自の実践方法を確立すること

最後になるが、日産自動車には、その社会全体に与えるインパクトの大きさを自覚して、引き続きリーディングカンパニーとして、CSRの活動を積極的に行っていくことを期待したい。



経済人コーポレート会議日本委員会
専務理事
関西学院大学大学院
経営戦略研究科准教授
石田 寛

社会的責任投資（SRI）への組み入れ

財務面だけでなく、環境や社会性の観点から企業を評価し、投資対象を選ぶSRI (Socially Responsible Investment) が注目されています。日産は、英国のFTSE、日本のモーニングスター社会的責任投資株価指数などのSRIインデックスに組み入れられています。(2007年6月現在)



FTSE4Goodグローバル100・インデックス
英国のフィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所の
合併会社であるFTSE社が開発。



モーニングスター社会的責任投資
株価指数 (MS-SRI)

■ はじめに	1
■ CEOメッセージ	2
■ CSR対談	5
■ 日産のCSR	10
● 日産のCSRの発展プロセス	11
● 日産CSR重点9分野	17
● 日産CSRスコアカード	20
● ステークホルダー エンゲージメント2006	24
■ 事業活動報告・コーポレートガバナンス	25
● 「日産バリューアップ」進捗状況・ 2006年度決算概況	26
● コーポレートガバナンス	29
■ ステークホルダーへの価値の向上	36
● お客様のために	37
● 株主・投資家の皆さまとともに	44
● 社員とともに	46
● ビジネスパートナーとともに	54
● 社会とともに	60
■ 地球環境の保全	71
■ 安全への配慮	100
■ 社員一人ひとりが考えるサステナビリティ	110
● パフォーマンスデータ	116
● 事業等のリスク	118
● 第三者意見書	119

● 報告範囲

本レポートでは、日産のグローバルな方針や取り組み、考え方を中心にご紹介しています。地域性のある取り組みについては、該当する地域名の記載等により、その旨を本文中でお伝えしています。

● 対象期間

2006年度(2006年4月～2007年3月)を中心に、同期間の前後の活動内容も含めて記載しています。

● 第三者認証について

サステナビリティレポートの第三者認証については、グローバルに普遍的な手法が確立されているとはいえ、本来の目的である報告書の信頼確保という段階には至っていないことを勘案し、導入を見送っています。

● 参考にしたガイドライン

本レポートは、GRI「持続可能性報告のガイドライン」、環境省「環境報告書ガイドライン」を参考にしています。さらに、ガイドラインでの報告対象以外の活動についても幅広くご紹介しています。

● 見直しに関する注意事項

このサステナビリティレポートの記載内容には、歴史的事実や、当社の将来に関わる計画、目標およびそれに基づく事業計画や考え方が含まれています。実際の業績は、さまざまな要因により、これらの見直しとは大きく異なる結果となり得ることをご承知おきください。日産の事業活動やその展開だけでなく、世界経済の動向や自動車産業を取り巻く情勢の変化、地球環境の変化なども、実際の業績に大きな影響を与え得る要因となります。

● 発行後に誤記や誤植が確認された場合には、その正誤情報を以下のWEB上にて、ご案内いたします。

<http://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/CSR>

[お問い合わせ先]

日産自動車株式会社
〒104-8023
東京都中央区銀座六丁目17番1号
グローバルコミュニケーション・CSR本部
広報・CSR部 CSRグループ
●Tel : 03-5565-2132
●Fax : 03-3546-2669
●E-mail : NISSAN_SR@mail.nissan.co.jp