

■ 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

地球環境の保全

アルティマ ハイブリッド



Protecting the Environment

人とクルマと自然の共生を目指して

■ 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
● お客さまのために	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

Protecting the Environment

日産と地球環境



環境貢献を通じて、持続可能なモビリティ社会の実現へ

2006年度は、地球環境の問題がより鮮明になった重要な年といえます。とくに、気候変動については世界共通の最重要課題であり、IPCC*の第四次報告書の一部をなす作業部会報告書や、英国政府からスターン・レビュー**報告書が公表されました。これらの報告書では、気候変動は人的要因による可能性があり、早期の取り組みが必要であると結論づけられており、国、企業などあらゆるレベルでのさらなる貢献が求められています。

日産にとっても2006年度は、環境における“究極のゴール”を明確にした、2010年までの中期環境行動計画「日産・グリーンプログラム2010」を発表した節目の年です。今後私たちはこの計画に基づいて、技術革新とその普及に努め、さまざまな課題の解決に貢献するとともに、持続可能なモビリティ社会の実現に貢献していきます。

*IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change 国際的な専門家で作る気候変動に関する政府間パネル(政府間機構)。第四次報告書を2007年末に発行予定

**スターン・レビュー: 2006年10月、英国財務省が地球温暖化の世界経済への影響を予測した報告書「気候変動の経済学」

日産のビジネスと環境

地球環境への誠実な想いを実践する企業へ

日産の商品であるクルマは多くの資源を使ってつくられ、現在主にガソリンやディーゼルなどの化石燃料により走行しています。私たちはグローバル自動車メーカーとして、日産のビジネスが環境に与える影響を把握し、最小化していくことに取り組んでいます。そして、環境における究極のゴール「事業活動やクルマの走行時に生じる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」を設定し、私たちが地球に残すフットプリントをできるだけ小さくしていくことを目指します。

■ 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

また同時に日産が目指す姿は、「シンシア・エコイノベーター(Sincere Eco-Innovator)」です。シンシア(誠実である)ということは、環境問題に積極的に取り組み、真に効果の高い対策を実行するという事。そして、エコイノベーターとは、持続可能なモビリティ社会の発展のため、お客さまに革新的な商品・技術・サービスを提供したいと考える、私たち日産の意思をあらわしています。

日産は、私たちの取り組みが地球環境の保全に大きく貢献できる可能性があると考えています。現在もっともクリーンなガソリン車からの排出ガスは1970年代当初の規制レベルに対して1/100~1/250にまで低減されています。さらに、将来的にはこれを大気並みのクリーンなレベルにすることを目指しています。私たちはモビリティを通じて環境保全に貢献し、「人とクルマと自然の共生」の実現に向けた取り組みを推進していきます。

究極の目標を掲げ、達成を目指す3つの重要課題

気候変動、環境負荷物質による生態系や人体への影響、鉱物や水資源の枯渇など、日産を取り巻くさまざまな課題に関して、私たちは日産の商品であるクルマや事業活動が及ぼす環境への影響を考慮し、現在日産が取り組むべき3つの重要課題を設定しました。「二酸化炭素(CO₂)排出量の削減」「エミッションのクリーン化(大気・水・土壌の保全)」「資源循環」の3つの分野において、それぞれ究極の目標を掲げ、達成を目指します。

また、これらの課題解決において、お客さまに提供する価値やコストなど、ほかのファクターとの並立なくしては持続可能ではありえないと考えます。日産にとってとくに優先順位が高い課題ととらえている「CO₂排出量の削減」において、私たちはこれまでの経営指標である品質(Quality)、コスト(Cost)、納期(Time)に、CO₂を加え、「QCT・C」としました。今後はQCTだけでなく、CO₂の観点からも判断し、全社的にCO₂マネジメントを実行していきます。

中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2010」を策定

2006年12月、日産は中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2010」を発表しました。これは、環境における究極のゴールを実現するために今何をすべきか、という視点でグローバル日産全体として2010年に達成すべき目標と取り組みをまとめたものです。従来の「ニッサン・グリーンプログラム2005」をさらに発展させると同時に、環境に対する私たち日産の認識と決意を強く示しています。私たちはこの計画に基づいて、お客さまが求める真に環境に配慮した商品を提供し、さまざまなチャレンジを続けます。



NISSAN
GREEN PROGRAM

Link

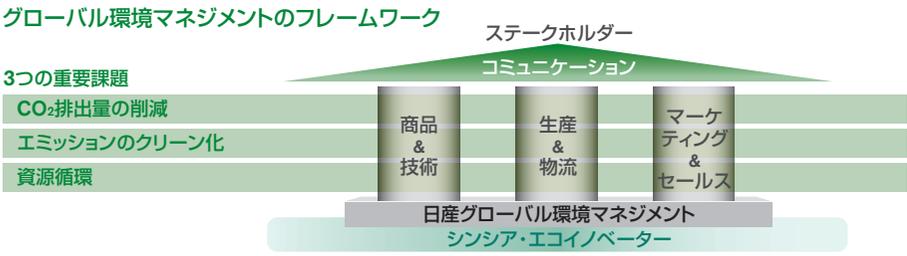
「ニッサン・グリーンプログラム2010」に関する詳しい情報は、次のホームページに記載しています。あわせてご覧ください。
http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM_2010/index.html

- 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
 - お客さまのために 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

環境マネジメント

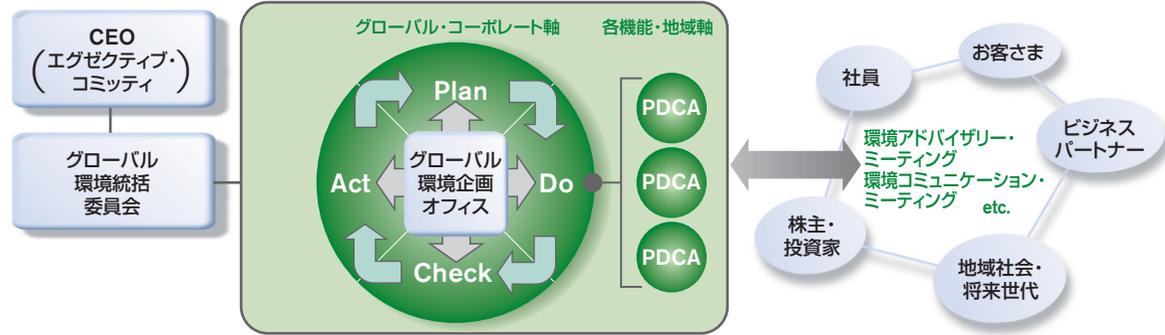
グローバル環境マネジメントの体制

3つの重要課題を解決するためには、商品・技術開発、生産、物流、そしてマーケティング、セールスなど社内の各部門を有機的に連動させ、効果が最大となるよう互いに協力しながら進める必要がある、と日産は考えます。こうした広範囲な取り組みを推進するため、グローバル環境マネジメントのフレームワークを構築しました。それぞれの活動領域について目標値とアクションプランを設定し、統合的な活動を行うことが可能になります。



また、グローバルな活動領域における環境マネジメント推進のため、下図のような組織体制を構築しています。COOを議長とするグローバル環境統括委員会（G-EMC）では、全社的な方針やエグゼクティブ・コミッティ（経営会議）への提案内容の決議などを行います。2007年4月に新設したグローバル環境企画オフィスは、G-EMCへの提案内容や各部門での具体的な取り組みを決定し、進捗状況を管理するなど、PDCA（Plan Do Check Action:計画、実施、評価、改善）を運用する役割を担っています。

グローバル環境マネジメント組織体制



■ 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
● お客さまのために	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

これらの社内組織に加えて、環境アドバイザー・ミーティングにおける有識者・専門機関との意見交換などを通じて、ステークホルダーの意見や考え方を理解し、日産の目標や活動内容を精査します。また、SRI（社会的責任投資）ファンドの動向や格付機関からの評価も参考にし、取り組みのさらなる充実を図ります。

継続的な環境マネジメントシステムの導入、改善

環境への取り組みを促進するために、生産拠点、販売会社、関係会社を含むグローバル日産グループ各社において環境マネジメントシステムの導入を推進しています。

グローバル主要生産工場、開発拠点ではISO14001の導入を推進しています。生産拠点においては、現在、日産および連結製造会社18社中15社で認証取得・運用しています。今後新規に事業展開する地域についても、同じ基準で環境マネジメントを導入していく方針です。

日本の販売会社では、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である「日産グリーンショップ制度」を導入し、2007年3月末時点で全販売会社の店舗約3,300店を認定。3年ごとに日産本社が更新審査を行い、半年に一度、販売会社自らの内部審査を通じ、継続的な改善に努めています。

ルノーとのアライアンスによる環境配慮型サプライチェーン・マネジメントを展開

日産とルノーの購買部門では、ビジネスパートナーであるサプライヤーとの取引上の考え方である「The Renault-Nissan Purchasing Way」に基づき、サプライチェーン・マネジメントを行っています。社会の持続的発展を図るため、信頼、相手への敬意、透明性という価値をサプライヤーと共有していくとともに、環境をはじめとしたCSRに関する法律・規範の順守をサプライヤーに約束していただき、CSR調達を実施しています。また、日本では、日産グリーン調達基準を設け、サプライヤー各社に環境負荷データの報告、環境マネジメントシステムの構築、責任者の届出を要請しています。今後はこの活動を海外にも広げていく予定です。

ステークホルダーとのコミュニケーション

日産はステークホルダーの皆さまと双方向のコミュニケーションを図るため、直接対話させていただく機会を設けています。これらのコミュニケーションを通じてステークホルダーの方々の考えを理解し、企画や戦略に反映し、あらゆるステークホルダーに対する日産の企業価値を向上させることが目的です。また、有識者との意見交換などを通じて、方向性や目標の軌道修正も図っており、これらを第三者によるレビューという意味から重要なマネジメントの一環と位置づけています。

Link

日産の環境に関するパンフレットは、次のホームページに記載しています。あわせてご覧ください。
<http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/>

■ 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

このほか日産では、サステナビリティレポートをはじめ、パンフレット、ウェブサイトなどでの情報開示や、展示会、試乗会、工場ゲストホールでの環境パネル展示、環境設備見学、社内コミュニケーション、環境アドバイザー・ミーティング、環境コミュニケーション・ミーティングなども実施、あらゆるステークホルダーの方々とはさまざまにコミュニケーションを図っています。

環境アドバイザー・ミーティング

2005年より「環境アドバイザー・ミーティング」を毎年開催しています。このミーティングは、話し合いの成果を環境戦略に反映していくことを目的としています。「日産がグローバルな環境戦略をどのように打ち出していくべきか」について、社外の有識者から客観的なご意見を数多く頂いています。2006年12月に発表された中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2010」も、社内の検討だけではなく、このミーティングの結果が反映されたものです。今後もこうした外部の方々のご意見を真摯に受け止め、積極的に環境戦略の検討に取り入れていきます。



「環境アドバイザー・ミーティング」

東風汽車有限公司(中国)で環境フォーラム開催

東風汽車有限公司は、2006年9月、工場の所在地である広州市花都区において、国家環境保護総局科技司、中国汽车工业协会、花都区政府との共催で「花都自動車環境フォーラム」を開催しました。フォーラムには中央政府、学会、広州市政府、花都区政府からの参加に加えて、250名ものメディア関係者が出席し、自動車の発展と環境保護との協調をテーマにした盛大なイベントとなりました。

政府、学会からの環境保護に関する講演に加え、東風汽車有限公司の中村克己総裁が東風汽車の環境戦略に関する講演を行いました。東風汽車のバリューチェーン全体における具体的な活動内容と目標値を持った環境保護活動への取り組み、CVT（無段変速機）やリサイクル設計に関する日産の技術や導入検討中の将来の新技术に対し、政府、学会やメディアから高い関心と評価を頂きました。



「花都自動車環境フォーラム」

神奈川県横浜市の本町小学校における出張授業

横浜市立本町小学校で実施した環境授業は、「教育への支援」活動として半年以上の準備期間を経て実現に至りました。年間を通じた総合的環境学習を重んじる本町小学校は、100年以上の歴史を持つ公立小学校である一方、提案公募型改革モデル校「パイオニアスクールよこはま」への指定も受けるなど、先進的な活動で地域をリードする学校です。環境授業は、4、5年生約140名を対象に、環境問題の講義と日産の燃料電池車(X-TRAIL FCV)への試乗などで構成されました。今後も同校で環境に関する授業を継続的に実施する予定です。



神奈川県横浜市の本町小学校における出張授業



■ 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
● お客さまのために	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

環境意識の向上を目的とした社内コミュニケーション

日産は、環境への取り組みや外部ステークホルダーとの対話を促進していくためには、社員一人ひとりの意識を向上させることが重要だと考え、社内コミュニケーションに注力しています。2006年度は社員に対して、イントラネットやポスターを活用し、日産の環境への取り組みについて積極的に情報を発信しました。また、「日産・グリーンプログラム2010 (NGP2010)」をテーマに、社員と志賀俊之COOが意見交換会を実施。志賀COOが「NGP2010」に対する考えを直接伝え、この課題にどのように取り組んでいくかについて、社員と活発な議論を行いました。



社員と志賀COOとの意見交換会

日産独自のカリキュラムによる社員向け環境教育

社員一人ひとりの環境への意識を促進させるため、全社員に対して環境教育を実施しています。新入社員には、入社時のオリエンテーションで環境の基礎教育を実施。2006年度も約240名が受講しました。新任の管理職に対しても、環境保全活動をリードするための知識や意識を高める教育を実施しています。このほか、環境における有識者とのディスカッション形式による教育プログラム、中堅層の社員を対象とした環境意識向上教育、技術開発部門のトップマネジメント層を対象にした環境セミナーなど、独自のカリキュラムで環境教育に取り組んでいます。

環境教育ツール「日産環境e-ラーニング」を開発

社員向けの環境教育のツールとして、国際NGOナチュラル・ステップとの協働により、「日産環境e-ラーニング」を作成しました。この「e-ラーニング」は、地球環境のメカニズムや、自動車会社としてなぜ環境に取り組むことが重要なのかをわかりやすく解説した、楽しみながら学べるツールです。日本で2007年6月から活用を開始し、今後は海外拠点にも広げ、日産グループ全体の環境リテラシーの向上につなげていきます。



環境教育ツール「日産環境e-ラーニング」

■ 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

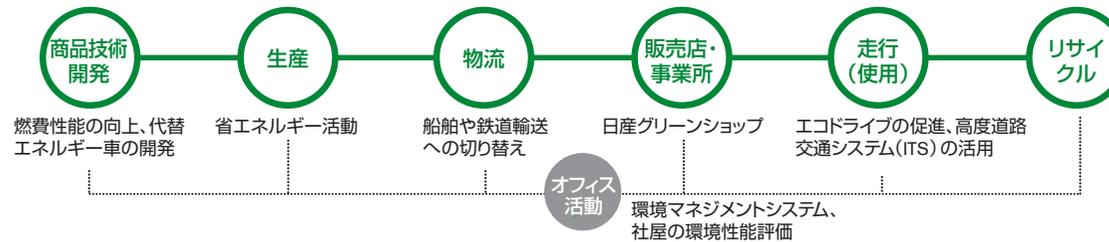
二酸化炭素(CO₂)排出量の削減

急がれるCO₂削減に日産が取り組むべき課題

科学者たちの間では、CO₂排出量の増加により環境における大きな変化がもたらされているといわれています。CO₂排出量の削減は、地球規模で取り組むべき大きな課題です。

日産では、クルマを生産する時、販売店へ運ぶ時、お客さまがクルマで走行する時、そしてその使命を終えて廃棄される時まで、日産のクルマと事業活動に関わるあらゆる段階でCO₂排出量の最小化を目指しています。

日産のCO₂排出量削減の取り組み

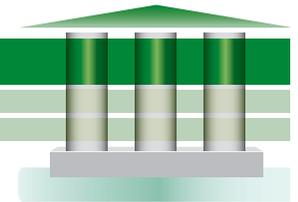


2006年10月、英国政府がスターン・レビュー「気候変動の経済学」を公表し、気候変動を回避するための早期対応が経済的に有利という結論の報告がなされました。また、IPCCから、気候変動は人的要因による可能性が極めて大きく、その影響は世界各地で甚大であると指摘する報告書が発行されています。これらの報告書からも今後、気候変動に対する取り組みのさらなる加速が求められると予想されます。

京都議定書の第一約束期間が始まる2008年を前に、次の枠組みに向けた国際的な論議が活発化しようとしています。こうした動きの中で、自動車燃費に対する各国政府の規制もより厳しくなっています。日本では2015年度までの達成を目標にした新燃費基準が検討され、欧州では欧州委員会と業界団体の間で平均CO₂排出量の自主協定が結ばれています。また、北米の企業平均燃費、中国の燃費基準などでも規制強化の動きが見られます。

一方、市場でも近年の原油価格高騰の影響により、お客さまへの環境対応技術への要望が高まりつつあります。とくに日本市場では、新車販売台数の減少が続く中、燃料価格の高騰などを背景に、軽自動車全体の2006年度の新車販売台数は前年度比4.2%増加し、2年連続で過去最高を記録しています。

CO₂排出量の削減



■ 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
● お客さまのために	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

すでに私たちは炭素制約化社会にあるといわれています。私たち日産は、自動車メーカーとして何をしなければならないか。クルマがある生活という豊かさを将来の世代にわたり、世界中の人びとに提供し、日産のビジョンである「人々の生活を豊かに」を実現するために、この重大な課題に誠実かつ革新的に取り組まなければならないと認識しています。

日産のCO₂排出の現状



CO₂削減における日産のアプローチ

私たちは、CO₂削減において技術の果たすべき役割は大きいと考えています。しかし、CO₂排出量を持続可能なレベルまで削減する唯一の技術はないと理解しています。CO₂の削減は、技術だけでは解決できず、社会全体で取り組まなければならない課題とも認識しています。また、ただ単にCO₂を削減するのではなく、ほかの性能やコストとの並立なくしては、真に持続可能ではありえないと考えます。

このような認識に基づいて、日産は以下のアプローチでCO₂削減に取り組み、このチャレンジをオポチュニティに変えていきたいと考えています。

グローバルCO₂マネジメントウェイ“QCT・C”

CO₂排出量低減の取り組みをより確実に、革新的に行うために、グローバルCO₂マネジメントウェイ“QCT・C”を導入しています。これは、これまでの経営指標である品質 (Quality)、コスト (Cost)、納期 (Time) に、CO₂を加えたものです。QCT・Cの導入により、クルマの燃費のみならず、すべての企業活動に対してCO₂排出量の目標を設定し、QCTとのバランスを取りながらCO₂を削減していくこととなります。相反するこれらの課題を両立させることは大きな挑戦です。私たち日産は、そこからブレークスルーを生み出し、新たな価値をお客さまに提供することがビジネスに不可欠であると考えています。

■ 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
●お客さまのために	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

日産が掲げるCO₂排出量削減の長期目標とロードマップ

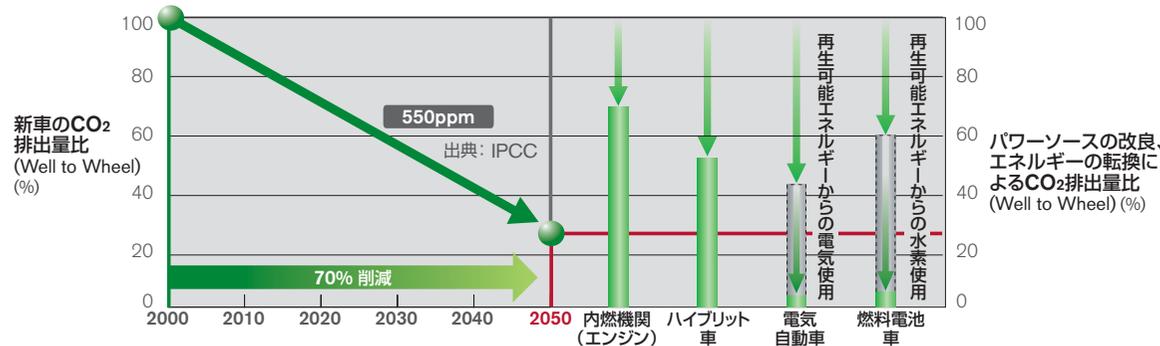
私たちは、CO₂削減の長期目標を設定し、それに基づいて必要な技術開発を進めています。地球の平均温度上昇やCO₂濃度をどのくらい抑えなければならないかについては、さまざまな論議があります。地球の平均気温の上昇を2℃以内に抑えるために、大気中のCO₂濃度レベルを550ppm以下で安定させる必要があると仮定すると、私たちの試算によれば、新車のCO₂排出量(Well to Wheel*)を2050年時点で、2000年比70%低減する必要があります。

クルマのパワーソースごとにCO₂削減のポテンシャルを見ると、ガソリンエンジンは今後さらに30%程度のCO₂を削減できる可能性を持っています。したがって、短・中期的にはエンジンの燃費の向上を中心にCO₂を削減していくことになり、加えて、CO₂排出量が少ないディーゼルエンジンについて、課題である排出ガスをクリーン化することが重要と理解しています。

しかし、さらにCO₂を削減するためには、ハイブリッド車や燃料電池車、電気自動車といった電動車両を普及させていくことが必要となります。また、これらの電動化技術も、再生可能なエネルギーを利用しなければCO₂の70%低減という水準に至りません。このため、エネルギーセクターとの連携強化が必須となってきます。

*Well to Wheel: 一次エネルギーの採掘から車両走行による消費までに発生するCO₂排出総量。クルマからのCO₂排出量は、石油の採掘から精製、お客さまへの燃料供給に至るプロセス(Well to Tank)も含めて削減する必要があります

CO₂排出量削減の長期目標



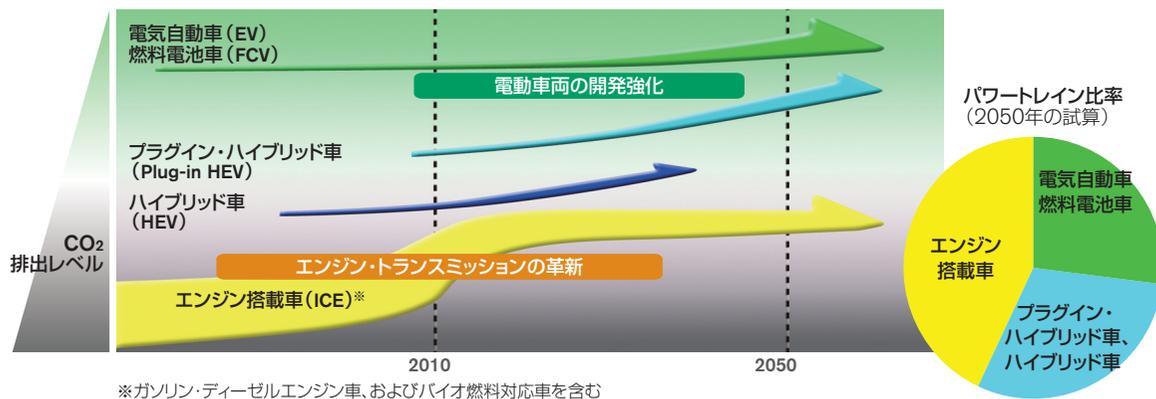
市場に合った最適な技術を、最適なタイミングで、最適な価値とともに投入する——4つのRights

CO₂排出量を削減するには、4つの「最適」とともに技術を広く早く普及させることが重要と考えています。私たち日産は、今まで一貫して効果的な技術をお客さまが求めやすい価格で提供し、早く広く普及させる、面積としての貢献というアプローチを取っています。

■ 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

技術の投入においては、「市場に合った最適な技術を、最適なタイミングで、お客さまにとって最適な価値とともに投入していく(Right technology, Right timing, Right market, Right value)」という「4つの最適= 4 Rights」を考慮しています。これは、お客さまにとって4つの「最適」とともに技術を投入しなければ、真の地球環境改善には貢献できないという考えに基づいています。技術を押しつけるのではなく、あらゆるニーズに真摯に応えながら、真に価値のある技術を提供していく。それがグローバル自動車メーカーの責務であり、私たちの誠意を示すものと考えます。

未来に向けて開発を進める日産のクルマづくり



クルマ・人・交通環境の3側面から走行時のCO₂排出量を削減

走行時のCO₂排出量は、クルマの性能や燃料の種類だけでなく、運転の仕方や走行する道路の交通状況なども影響します。日産は、クルマ(商品)・人・交通環境の3つの側面から、走行時のCO₂排出量を削減するアプローチを行っています。CO₂排出のより少ないクルマを開発し、普及させるとともに、お客さまへの啓発活動や、地域・各国政府・他業界との連携による交通環境の改善を行うことで、より効果的なCO₂排出量の削減を目指します。

アライアンスのメリットを活用

CO₂の削減は、自動車メーカーの責務ですが、そのための技術開発に多大なリソースを必要とすることは否定できない事実です。私たち日産は、ルノーとのアライアンスのメリットを生かして、効率的な技術開発を進めています。CO₂削減においても、共通プラットフォームの開発、エンジンやトランスミッション開発の分担化・共有化などにより、アライアンスとして課題に取り組んでいます。

クルマ
燃費性能の向上、代替エネルギー車の開発など

人
エコドライブの促進など

交通環境
高度道路交通システム(ITS)の活用など

商品・技術でのCO₂排出量削減への取り組み

2050年70%削減を目指して

日産は、新車のCO₂排出量を2050年時点で、2000年比の70%まで低減することを長期目標として掲げ、達成のためのあらゆるアプローチに取り組めます。日産は、各国で定められた測定基準によるクルマの燃費を公表するとともに、実際にお客さまが利用する市街地、高速道路、渋滞などの諸条件を組み合わせた平均的な燃費を「実用燃費」として社内基準に設定し、燃費向上への指標としています。

さらに日本と北米は燃費、欧州はCO₂排出量を原単位に、年間の販売台数に乗じて平均燃費あるいは平均CO₂排出量を算出し、それぞれの規制値達成に向けて地域ごとの目標値を設定し、CO₂排出削減計画に取り組んでいます。

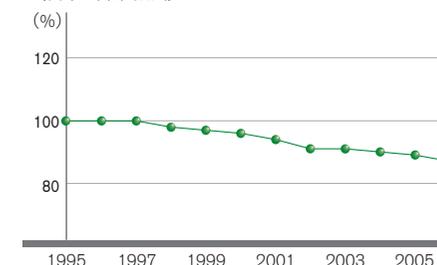
右のグラフは、日本・米国・欧州の新型乗用車について、販売実績台数に基づいて年間平均CO₂排出量を算出したものです。

新型ガソリンエンジンとCVTで燃費向上

ガソリンエンジンのよりいっそうの燃費向上、CO₂排出量の削減を目指す中で、「ノート」(CVT)は、新型1.5リッターガソリンエンジンとエクストロニックCVTの改良により、「平成22年度燃費基準+20%」と「平成17年基準排出ガス75%低減レベル(SU-LEV)」達成車と認定され、グリーン税制*において最高額の優遇措置を受けています。同時に、排出ガス性能、リサイクル可能率を高いレベルで達成したモデルになっています。従来型搭載車と比較して燃費が6%以上向上しています。

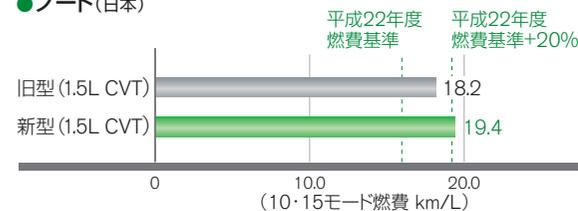
*グリーン税制：低公害・低燃費車を対象に自動車税を軽減する制度

●乗用車の平均CO₂排出量の推移
(日本・米国・欧州)

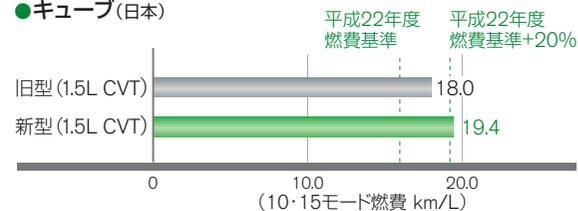


現在、「ノート」をはじめ多くのモデルでトップレベルの燃費性能を実現

●ノート(日本)



●キューブ(日本)



■ 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
● お客さまのために	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

VVELをグローバルに投入開始

日産は、ハイレスポンス・高出力・低燃費・クリーンな排出ガスのバランスを高次元で実現する、VVEL（バルブ作動角・リフト量連続可変システム）をグローバルに投入します。VVELはアクセルペダルの踏み込み量に応じて、エンジンの吸気バルブの作動角とリフト量を連続的に可変制御し、吸気バルブで直接、吸入空気量をコントロール。さらにC-VTCとの組み合わせによって、バルブタイミングとリフト量の制御が可能となり、吸気抵抗の低減、吸入空気の応答性を飛躍的に向上させ、動力性能の向上とCO₂排出量を約10%*低減する環境性能の両立を実現しました。

*VVEL装着の有無で比較した場合のエンジン単体でのCO₂削減効果（社内測定値）

リッター30km以上の燃費実現へ

日産は、2010年を目標に、ハイブリッド車と同等レベルまでCO₂排出量を削減するガソリンエンジン車を日本市場から順次投入します。これは、3リッターのガソリンで約100km走行できる、リッター30km以上の燃費を実現するクルマです。ガソリンエンジンでこのような「3リッターカー」を実現した例はまだありませんが、効率が非常に高い過給エンジンや次世代CVT、統合制御システムなど多くの先端技術によって実現します。

CO₂排出量の削減に効果的なクリーンディーゼル車の投入

排出ガスを低減したクリーンディーゼル車は、CO₂排出量の削減に対応する技術としても期待されています。日産は、バイオディーゼル混合燃料でも走行するクリーンディーゼルエンジンをすでに欧州市場へ投入しています。さらに2007年には、初めて「キャシュカイ」に2リッタークラスのクリーンディーゼルエンジン（Euro4対応）を搭載し、欧州に投入しています。今後は2010年度より、将来排気規制をクリアするクリーンディーゼルエンジンを日本、北米、中国へ順次拡大していきます。北米では、2010年に「マキシマ」に搭載する予定です。

バイオ燃料100%で走るクルマを開発

バイオ燃料は、サトウキビ、とうもろこし、建築廃材などの植物から生成される燃料です。バイオ燃料を使ったクルマから出るCO₂は、もともと植物が成長するときに大気中から吸収したCO₂なので、バイオ燃料はCO₂を増やさない、再生可能なエネルギーとして注目されています。すでに日産では、世界中で販売するすべてのガソリンエンジン車がバイオエタノールを10%まで混合した燃料（E10）に対応しています。北米では現在、エタノールを85%まで混合した燃料（E85）に対応したクルマ「タイタンFFV」「アルマーダFFV」を発売しています。ブラジルにおいてはバイオ燃料100%で走るクルマを3年以内に販売する予定です。



2007年米国より発売予定のVVEL



2007年欧州にて発売したクリーンディーゼルエンジン



北米で販売している、バイオ燃料を85%まで混合した燃料（E85）対応の「タイタンFFV」

■ 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
● お客さまのために	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

独自システムを搭載したハイブリッド車

ガソリンエンジンと電気モーターを組み合わせるハイブリッド車(HEV)は、CO₂排出量が少なく、排出ガスもクリーンという優れた環境性能が特長です。日産は、2006年に「アトラス20 ハイブリッドモデル」を発売しました。2007年には北米で「アルティマ ハイブリッド」を発売し、さらに2010年度の北米、日本への投入を目標に日産の独自システムを搭載したハイブリッド車を開発します。

プラグイン・ハイブリッド車を推進

CO₂排出量の削減に有効な技術として、プラグイン・ハイブリッドの研究開発も推進しています。プラグイン・ハイブリッド(Plug-in HEV)は、家庭用電源からバッテリーに充電した電気エネルギーを使ってモーター走行し、電気自動車と同様にCO₂を排出しない走行が可能になります。

次世代燃料電池車

燃料電池車(FCV)は、水素と酸素からつくる電気エネルギーを動力源として走ります。走行時に排出するのは水だけで、CO₂や排出ガスを出さないクリーンなクルマです。日産は、70MPaの高圧水素タンクや自社開発の燃料電池スタックなどを搭載した「X-TRAIL FCV」2005年モデルでガソリン車並みの航続距離および加速性能を実現するなど、積極的に開発を続け、日本において2003年度より限定リース販売を行っています。さらに2010年代の早い時期には、日産独自の燃料電池スタックにさらなる改良を加えた次世代燃料電池車を北米および日本で販売する予定です。

日本から新型電気自動車の投入

モーターと電池で走行する電気自動車(EV)も、走行時にCO₂や排出ガスを出さないクリーンなクルマです。日産は、1960年代から電気自動車の開発を進め、数多くのクルマを発売・販売してきました。今後は、充電設備などインフラの整備を他業界と連携して推進し、2010年までに実証実験を行い、2010年代の早い時期に日本から新型電気自動車を投入すること目指しています。

電動車両の普及を目指した技術開発

電動車両を実現するための基幹技術は、モーター、バッテリー、インバーターの3つです。これまでも日産はこれらの開発に注力してきました。「ニッサン・グリーンプログラム2010」においても、実用化に向けてモーター、バッテリー、インバーターの進化、コストダウンをさらに推し進めていきます。日産は、バッテリー会社設立を含めた取り組みを継続して、今後さらなるコスト低減と性能の向上を目指し、開発したバッテリーは、ハイブリッド車、次世代燃料電池車や電気自動車への搭載を予定しています。



「アルティマ ハイブリッド」は、本来の加速感や動力性能を損なうことなく、低エミッションと優れた燃費性能を実現



最新の燃料電池車「X-TRAIL FCV」2005年モデル



2005年東京モーターショーで発表された次世代電気自動車のコンセプトカー「Pivo(ピボ)」



従来の円筒型リチウムイオンバッテリーと比較して、体積1/2以下で1.5倍のパワーを実現する「コンパクトリチウムイオンバッテリー」

■ 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

NECとリチウムイオンバッテリー量産会社の設立を合意

日産は、日本電気（NEC）、NECトーキンとともに、合併会社オートモーティブ・エナジー・サプライ（AESC）の設立を発表しました。AESCは、2009年度までに、日産だけではなく全世界の自動車産業関連メーカー各社に電気自動車用のリチウムイオンバッテリーを供給することを目指しています。AESCの設立は、リチウムイオンバッテリー技術が、持続可能なモビリティ社会を実現する重要なソリューションであるとの理解に基づくものです。



オートモーティブ・エナジー・サプライの設立
発表記者会見

ITS・エコドライブへのアプローチ

クルマはその使い方によっても燃費が左右されます。日産では、渋滞改善など道路交通問題の解決策として有望視されているITS*（高度道路交通システム）の実用化に向け、神奈川県において、ITSを活用した交通事故低減や渋滞緩和などの可能性を検証する「SKYプロジェクト*」を2006年10月から実施。他業種との連携により、自動車メーカーの枠を超えた交通環境改善に向けた社会インフラ実現への取り組みも行っています。

※ITS: Intelligent Transport System

※SKYプロジェクト: Start ITS from Kanagawa, Yokohamaプロジェクト

カーウイングスでエコドライブ・ランキング

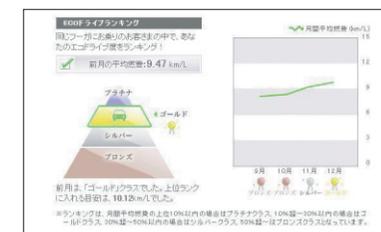
日本においては、CO₂排出量の削減を着実に推進していく取り組みとして、カーナビゲーション向け情報サービス「カーウイングス」を利用し、エコドライブをサポートする新サービスを2007年1月より開始しました。このサービスは、お客様のクルマからカーウイングスセンターに送信される車両情報をもとに平均燃費を計算、メンバー向けホームページ上に毎月ランキング形式で燃費効率を表示することで、楽しみながら、継続的なエコドライブに取り組んでいただける環境づくりをお客さまに提供しています。

事業活動でのCO₂排出量削減への取り組み

グローバルで省エネルギー対策を推進し、生産過程でのCO₂を削減

生産過程でのCO₂の排出は、そのほとんどが化石燃料によるエネルギー使用に起因しています。日産独自の生産方式である「日産プロダクションウェイ(NPW)」を推進する中で、日産は、より少ないエネルギーでクルマの生産を実現するために、効果的な省エネ活動を進めています。

たとえば、技術の改善では、より効率の高い生産設備や工法への改善、省エネ型の照明の導入などがあります。また運営面では、ロスが少ない操業やきめ細かい照明や空調の管理などさまざまな改善を行っています。これら最適な削減手法や事例をグローバルの拠点間で共有し、採用を拡大しています。



ECO(エコ)ドライブランキング

Link

「ECOドライブランキング」に関する詳しい情報は、次のホームページに記載しています。あわせてご覧ください。

<http://drive.nissan-carwings.com/WEB/index.htm>



英国日産自動車製造会社の風力発電

■ 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
● お客さまのために	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

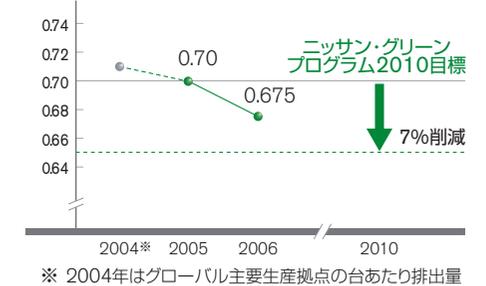
さらに、それぞれの生産拠点の立地条件に合わせた自然エネルギーの活用も進めています。英国日産自動車製造会社では2005年から工場内に風力発電を導入、日本でも日産自動車横浜による風力発電プロジェクトに参加しています。太陽光エネルギーについても、スペインの日産モトル・イベリカ会社では太陽光発電パネルの設置、メキシコ日産自動車会社でも太陽熱エネルギーを利用して温水をつくっています。

このように、日産では、省エネルギー技術で先行してきた日本での経験・知識を世界各工場で活用することをはじめ、各国工場が相互に学びあいながら積極的にCO₂削減活動を行っています。私たちはこの活動をグローバル規模でさらに促進させていくため、「グローバル台あたりCO₂排出量*」を指標にしました。2010年度までにCO₂排出量を2005年度比で7%削減することを目標にしています。この数値の低減により生産拠点グローバル全体でのCO₂排出量を下げています。

2006年度のグローバル生産拠点における台あたりCO₂排出量は約0.675トンで、2005年度に比べて約4%減少しました。

*グローバル台あたりCO₂排出量：グローバルの日産生産拠点から排出されるCO₂総量を、日産車の全世界生産台数で割ったもの

● グローバル生産拠点における台あたりCO₂排出量(t-CO₂/台)



北米日産生産工場が米国EPAエナジースター賞を初受賞

テネシー州スマーナとミシシッピ州キャントンにある北米日産会社の自動車製造工場が、米国環境保護局(EPA)のエナジースター賞を受賞しました。エナジースター賞は、エネルギー利用実績を測定するEPAの工場エネルギーパフォーマンス指標に基づき、米国内で上位25%以内のエネルギーパフォーマンススコアを達成した企業に贈られる賞です。初の受賞となった2工場では、公害、エネルギー消費およびコストを削減した高効率のオペレーションが認められました。



EPAエナジースター賞表彰式

横浜市風力発電プロジェクト、「Y-グリーンパートナー」に協賛

「環境行動都市」の実現を目指す横浜市は、地球温暖化対策、自然エネルギーの利用促進の一環として、臨海部に風力発電施設を設置する「横浜市大型風力発電事業」を展開しています。日産もこの事業に協賛し、ここで発電された電力を「グリーン電力」として購入しており、横浜市から環境行動を共にする「Y-グリーンパートナー」に認定されました。



横浜市の風力発電

日産モトル・イベリカ会社での太陽光発電、太陽熱エネルギー利用プロジェクト

スペインにある日産モトル・イベリカ会社のバルセロナ、アビラの生産工場では、現在工場の屋根に太陽光発電設備を設置しており、2007年5月より稼働を開始しています。また、アビラ工場では太陽熱エネルギーで温水をつくるためのソーラーパネルも設置中です。このような太陽光利用は、欧州における自動車会社では初の試みです。これらにより、年間で合計約260Mwh発電することができ、約380トンのCO₂排出量を削減できます。スペイン政府による京都議定書のCO₂削減目標の達成に貢献しています。



日産モトル・イベリカ会社の太陽光発電

■ 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
●お客さまのために	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

物流の積載率向上とモーダルシフトによりCO₂を削減

生産活動に欠かせない物流の主な担い手は、CO₂を多く排出するトラック輸送です。このため日産では、状況に応じて鉄道や船舶輸送への切り替えを行うモーダルシフトを推進しています。物流全体で効率化を図り、CO₂排出量を削減するため、モーダルシフトによるトラック輸送量の低減と部品梱包仕様の改善による積載率向上という2つのアプローチに取り組んでいます。

2006年度の日本国内のCO₂排出量は108,728t-CO₂でした。また、「ニッサン・グリーンプログラム2010」の目標策定にともない、物流でのCO₂排出量のマネジメントについて、これまでの算出方法を見直し、改良トンキロ法および燃費法に基づく算出へ変更しました。この改訂にともない、対象範囲についても見直しを行っており、2006年度は完成車や生産用・補修用部品の日本国内輸送、日本国内港間輸送をはじめ、事業所間の郵便配送、産業廃棄物処理、販売会社への広告配布などまでを把握対象としています。今後は、日本国内港と海外港を結ぶ海上輸送や、北米、欧州、そのほかの地域での国内輸送についても把握・管理を広げていく計画です。

積載率の向上

日産は、日本の自動車メーカーとして初めて自社手配による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」を採用しています。それまで一般的だった、サプライヤーが個々のトラックで納品する「送り込み方式」に比べて積載率が向上し、1日あたり10トントラック2,500台を使用していた納入が、2,200台にまで削減されました。この引取輸送方式は中国・タイでも採用し、今後も拡大を計画しています。また欧州では、ルノーとの間で部品の共同輸送を実施しています。完成車輸送では以前より英国と欧州大陸間でルノーとの共同フェリー輸送を採用していますが、2004年1月からは他社とも提携を広げて、相互利用による効率輸送を行っています。

一方、部品を収納する容器の工夫にも力を入れています。自動車の部品は、容器に収納され、パレットと呼ばれる荷台に積み重ねて輸送します。日産では、部品を効率的に収納するために、55種類の容器を独自に開発。空容器を戻す際に容積を減らすために折り畳み式を採用し、約10%の積載率向上を実現しました。

多様な輸送手段を活用

日産は、トラック輸送から海上輸送、鉄道輸送へのモーダルシフトを推進しています。遠隔地向けの完成車や部品の輸送については、日本では51%が海上輸送です。また、関東と九州間で各部品メーカーから九州工場に向けてトラックで輸送していた部品を、CO₂排出量が船舶の半分以下となる鉄道コンテナ輸送に切り替えました。日本でのクルマの発注が増える2～3月期には、上下段に各1台のクルマが積載可能な2段式コンテナの専用列車「日産カーパック」による効率輸送を実施。2007年2～3月期には、輸出用スポーツカーの生産工場である栃木工場から横浜の本牧専用埠頭まで約1,500台をこの方法で輸送しました。モーダルシフトは今後も順次拡大させていきます。



船舶へのモーダルシフト



鉄道へのモーダルシフト

■ 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
● お客さまのために	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

販売会社、オフィスでの取り組み

販売関連では、日本国内の全販売会社で行っている日産グリーンショップ活動をいっそう発展させ、包括的なCO₂マネジメントを導入。2007年度には販売店が行う全活動のCO₂排出量を把握し、2008年度より目標値を設定した本格的な管理を開始します。

また、オフィスとしては、2009年に竣工する横浜新本社および、2007年度に完成した日産先進技術開発センターにおいて、環境への配慮を徹底した設計を進めています。2つの新たな施設は、国土交通省が支援するCASBEE（建築物総合環境性能評価システム）で、最高レベルのSランクを取得できる見込みです。CASBEEは、日本政府による京都議定書の目標達成計画の中で、住宅の省エネルギー性能の向上という施策として掲げられており、日産はこの目標達成に貢献しています。加えて、横浜新本社は2007年3月に横浜市の自治体版CASBEEの認証も取得しています。

事業活動で生じたCO₂を植林により相殺する取り組み「カーボン・オフセット」

英国日産自動車会社では、2006年10月にカーボン・ニュートラル・カンパニー社の提供する「カーボン・オフセット・プログラム」に参加し、スコットランドのカリフラン・ワイルドウッドで約180本の植林を行いました。これは2006年9月18日から年末までの期間に英国日産自動車会社のイベントに参加するためにジャーナリストが利用する飛行機や広報部所有の試乗車からのCO₂予測排出量に相当します。このプロジェクトはカリフラン・ワイルドウッドの森を再生させ、今後100年間で3万トンのCO₂排出量を相殺させることを目的にしています。

大気・水・土壌の保全

環境性能という価値をクルマづくりに込めて

日産は1960年代の公害問題に端を発したクルマの排出ガス規制、使用済み自動車の廃棄時に水・土壌へ影響を及ぼす環境負荷物質の使用制限、車室内の揮発性有機化合物（VOC）低減など、あらゆる法規制に対応し、いち早く規制あるいは自主的な目標に適合するクルマを提供してきました。現在もっともクリーンなガソリン車の排出ガスレベルは、1970年代当初の規制に対して1/100～1/250のレベルにまで向上しています。私たち日産はクルマのライフサイクルや企業活動が大気・水・土壌に及ぼす環境負荷を可能な限り最小にし、新たな価値に変えていくこと、そしてそれに応える技術の開発に日々、力を注いでいます。



横浜新本社ビル完成予想図



横浜CASBEE表彰式



求められる環境品質をグローバルレベルで

大気・水・土壌に影響を及ぼす物質の使用・排出を低減していくには、クルマの開発・生産・使用・廃棄までのライフサイクルでとらえていく必要があります。

日産の商品が及ぼす環境負荷には、まず車両使用段階での排出ガスがあります。各国の排出ガス規制をみると、欧州のEURO4*、EURO5*、米国EPA Tier2*規制やゼロ・エミッション車（Zero emission vehicle, ZEV）規制、日本の新長期規制など、その基準がますます厳しくなっています。とくにCO₂対策として有効なディーゼル車については、今後規制強化が見込まれ、ガソリン車と同等レベルの規制適合が求められていきます。加えて、中国をはじめとした国々においても、日米欧並みの排出ガス規制が、大きなタイムラグなく適用される傾向にあります。

また、車室内で発生するホルムアルデヒドやトルエンなどのVOCによる健康への影響も最小化しなければならぬと考えています。日本自動車工業会は、車室内VOC低減に対する自主取り組みとして、2007年4月以降に日本国内で生産し、発売する新型乗用車から、厚生労働省が定めた指針値指定13物質に対して指針値を満足させることとしています。さらに、生産工場内の塗装ラインで発生するVOCについても最小化が必要です。

材料における環境負荷物質は、欧州ELV指令（使用済み自動車に関する指令）をはじめとする規制において各国で使用制限が進められています。日産は部品のグローバルな調達が拡大していく中で、すべての事業地域で環境負荷物質を削減していくという社会的責任を強く認識しています。さらに2006年12月、欧州委員会で採択された新たな化学品規制のREACH規制（Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals）に沿って、サプライチェーンにまでさかのぼり、幅広く化学物質の使用を管理していきます。

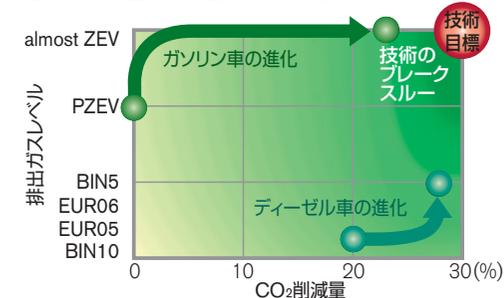
※EURO4、EURO5：欧州連合排気規制第4段階、第5段階

※EPA Tier2：米国環境保護庁による排出ガス規制第2段階

いち早く将来の環境基準に適合する開発に着手

日産は将来を予見し、厳しい自主規制や目標を掲げて、商品の設計や生産を行ってきました。2000年1月、米国で発売した「セントラCA」は、ガソリン車としては世界で初めて、カリフォルニア州大気資源局（CARB）が制定する排出ガス基準値をクリアし、PZEV*の認定を受けました。2000年8月に日本で発売した「ブルーバード シルフィ」が運輸省の定める超・低排出ガス車（U-LEV*）の認定を日本で初めて取得。2003年には国内で初めて、U-LEVの約半分の排出ガスレベルに相当する「平成17年基準排出ガス75%低減レベル（SU-LEV*）」の認定も受けています。

ガソリン車とディーゼル車の進化



■ 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

● お客さまのために 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

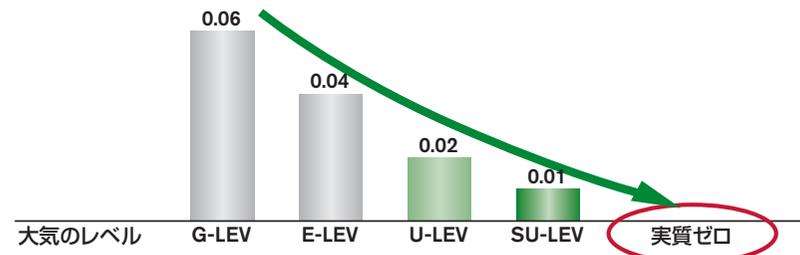
● 第三者意見書 119

■ 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
● お客さまのために	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

さらに、「大気並みにクリーンな排出ガス」を究極の目標とし、研究開発を推進しています。「日産・グリーンプログラム2010」では、各国の排出ガス規制に適合したクルマを早期に投入し、順次拡大していくことを2010年までの中期目標としています。

※PZEV: Partial Zero Emission Vehicle 米国カリフォルニア州大気資源局が制定
 ※U-LEV: Ultra-Low Emission Vehicle 平成12年排出ガス規制適合車に対して窒素酸化物 (NOx) と炭化水素 (HC) を75%低減させたクルマ
 ※SU-LEV: Super Ultra-Low Emission Vehicle 平成17年排出ガス規制適合車に対して窒素酸化物 (NOx) と非メタン炭化水素 (NMHC) を75%低減させたクルマ

低排出ガス車による排出ガス低減の推移と目標 (NOx/HC) [g/km]



トップレベルの技術を早く広く普及させ、環境負荷総量を削減

日産は、排出ガスのクリーン化は、まずガソリンエンジンから進めることが必要かつ有効と考えています。ガソリンエンジンのクリーン化にはこれまで蓄積してきた、自動車メーカーの中でもトップレベルの触媒技術を生かし、お求めやすい価格で効果の高い技術を提供していきます。

2006年5月には、日本における日産の販売台数のうち80%が、排出ガスのクリーン度が最高ランクである4つ星のSU-LEVに認定されました。その結果、販売台数の40%を電気自動車にした場合とほぼ同等の窒素酸化物 (NOx) と炭化水素 (HC) の削減効果が得られると試算しています。

ライフサイクルで環境負荷物質を削減

使用材料における環境負荷物質の削減についても、対応を推進しています。法規や指針値などは各国さまざまですが、部品の調達グローバルな領域へ拡大していることから、日産では、グローバルに同一基準で順次対応していくことを方針としています。

また、クルマの生産過程で発生するVOCも、法規制化に先駆けて、使用の削減と排出量の低減という両面から取り組んでいます。具体的には、VOC排出が少ない水系塗装への計画的な切り替えや、塗料やシンナーの使用量そのものの低減および使用シンナーの回収などにより、VOCの削減に取り組んでいます。

SU-LEVに適合している主なクルマ



「ティダ」



「ノート」



「マーチ」



「ブルーバードシルフィ」



「スカイライン」



■ 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
● お客さまのために	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

商品・技術での大気・水・土壌の保全への取り組み

世界をリードする触媒技術で、各国の排ガス規制を早期にクリア

日産は1970年に制定された米国マスキー法への適合にはじまり、世界初のPZEV認定や日本初のU-LEV認定など、触媒技術の分野において世界トップクラスに位置づけられています。

日産は、日本で販売するガソリン乗用車台数の80%をSU-LEVにするという目標を2006年5月に達成し、2007年3月末現在、SU-LEVの比率は84.4%になっています。日産は今後も引き続き、SU-LEVの普及拡大に取り組んでいきます。2005年12月末より中国全土に先駆けてEURO3導入を開始した北京市では、「ティータ」でEURO3の排出ガス基準をクリアし、「シルフィ」ではEURO4の認可を取得しました。さらには他社に先駆け、触媒などの故障を知らせる車載故障自己診断装置(OBD*)を搭載し、北京市環境保護局から認可されました。欧州でも、EURO4規制に対し着実な取り組みを進めており、法規の適用に先駆けて、2003年から適合したクルマを導入しています。

※OBD: on-board diagnostic systems 排出ガス制御システムの車載故障自己診断装置



「ティータ」(中国モデル)

ディーゼル車のさらなるクリーン化

排出ガスのクリーン化が求められるディーゼルエンジンでは、黒煙を捕集・酸化除去するディーゼルパーティキュレートフィルター(DPF)、NOx吸着触媒、酸化触媒などの搭載技術により、将来規制を早期にクリアするクリーンディーゼル車を投入していきます。

2007年には欧州においてEURO4に対応するDPFを装着した2リッタークラスのクリーンディーゼルエンジンを「キャシュカイ」に搭載し、投入しました。さらに、2010年より、日本のポスト新長期規制、北米Tier2 Bin5、欧州EURO5相当をクリアするクリーンディーゼル車を投入していきます。



クリーンディーゼルエンジンを搭載した「キャシュカイ」(欧州)

車内外クリーンエア

日本では、2006年12月にクリーンエアビークルとして、「排出するガスも車内の空気もきれい」というコンセプトによるコンパクトカー6車種を発表しました。全車がSU-LEVに認定されており、同時に良燃費であることから、グリーン税制において最高額の優遇税制が適用されます。さらに、排出ガス検知式内外気自動切り替え機構や高性能フィルターなどにより、車内の空気もクリーンに保つことができます。



「キューブキュービック」

■ 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
● お客さまのために	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

中国政府との合意によるOBD専門家の育成プログラム

中国では排出規制が強化され、新型車へのOBD設置の義務付けが2005年12月30日より北京市で開始されており、国家レベルでも2008年7月1日より施行されます。このため中国政府では、専門家の育成が急務となり、日産は中国国家環境保護総局との合意により、3か年事業としてOBD専門家育成プログラムを実施してきました。このプログラムには、3年間で延べ21名が参加しています。

また日産は、2004年7月にも北京市において関係者を対象としたOBDセミナーを開催したほか、他社に先駆けてOBDシステムを搭載した「ティアナ」と「ティーダ」で認証取得を果たすなど、中国の大気環境改善への取り組みにも積極的に関与しています。



OBD専門家育成プログラム

グローバル統一基準で環境負荷物質を低減

日産は、2007年7月以降、グローバルに市場導入する新型車から、重金属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*類の使用を制限（禁止・削減）、車室内VOCを順次低減していきます。欧州においてはELV指令に従い、2007年7月時点の全販売車について重金属4物質を免除品を除いて全廃しました。

車室内VOCについては、発生を抑えるため、シートやドアトリム、フロアカーペットなど車室内で使用される部材や接着剤などの見直しを行っています。2005年にマイナーチェンジした「キューブ」「キューブキュービック」をはじめとして、日本自動車工業会の自主取り組みである、厚生労働省が定めた指針値指定13物質に対して指針値を前倒しで達成しています。

*PBDE: ポリプロモジフェニールエーテル



車室内VOC濃度を厚生労働省の指針値以下に低減している「ブルーバード シルフィ」(日本)

事業活動での大気・水・土壌の保全への取り組み

生産段階における環境負荷削減の取り組み

日産は、生産工程においても環境負荷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。たとえば、日本においてはVOC規制が2006年度施行、2010年より適用されますが、水溶性塗料への切り替えや除去処理装置の設置などにより、前倒しで達成しています。



揮発性有機化合物（VOC）が少ない水系塗装ラインへの切り替え（九州工場）

資源循環の推進

つねに最適な手法でグローバルに資源循環の取り組みを推進

グローバル自動車メーカーである日産は、資源をさまざまな形で使用しています。また、昨今の原油価格や希少金属価格の高騰は、日産にとってもビジネスの根幹に関わる課題です。

こうした状況も加味しながら、モビリティがある生活という豊かさを世界中の人びとに提供し続けるために、日産は「資源を大切に有効利用し、環境負荷を最小にする」ことを基本姿勢として、それぞれの地域の事情に合う最適な手法で、資源循環に取り組んでいきたいと考えています。

通常、普通乗用車は1台あたり1~2トンの重量があり、鉄、アルミニウム、樹脂、銅を含むさまざまな限りある貴重な資源からつくられています。また、走行時にはエネルギーとして化石燃料を使用します。昨今の原油価格や希少金属価格の高騰は、これらの資源の有限性の有無によらず、その有効な活用が私たち日産にとってビジネスの根幹に関わる課題であることを改めて認識させられました。

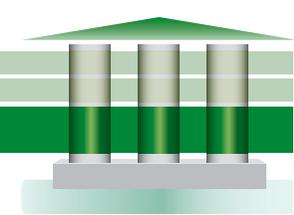
こうした中、各国で資源を有効利用するための取り組みが進められています。日本や欧州は、早くから自動車リサイクルを行っており、2000年発効の使用済み自動車に関するEU指令（ELV指令）に続いて、2005年には日本でも自動車リサイクル法が制定され、より高度なリサイクルの仕組みが整備されつつあります。今後は中国などの新興国でも、自動車の販売台数急増により使用済み自動車が増加すると予測されており、対応が始まっています。

再び資源として生まれ変わらせるために

日産は、自動車リサイクルによる持続可能なモビリティ社会の実現を目指しています。廃棄物となるものをはじめから減らす（リデュース）、再使用する（リユース）、再生利用する（リサイクル）という3つの視点を基本に、クルマのライフサイクルのあらゆる段階で、限りある貴重な資源を有効利用し、効果的に循環させる取り組みを行っています。

日本においては、「ニッサン・グリーンプログラム2010（NGP2010）」で掲げた目標である「2015年までに使用済み自動車のリサイクル実効率95%達成」という自動車リサイクル法の基準を5年前倒して、2010年での達成」を目指して取り組んでいます。目標達成のためにさまざまな活動を行った結果、当初の目標よりもさらに早く、法の基準を9年、「NGP2010」の目標を4年前倒して2006年度でリサイクル実効率95%を達成しました。

資源循環



■ 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
●お客さまのために	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

Global Nissan Recycling Way



■ 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

今後はこの活動をグローバルへ広げ、ルノーとの協働による欧州での使用済み自動車回収ネットワークを構築するなど、リサイクル実効率95%達成に向けた活動を推進していく計画です。

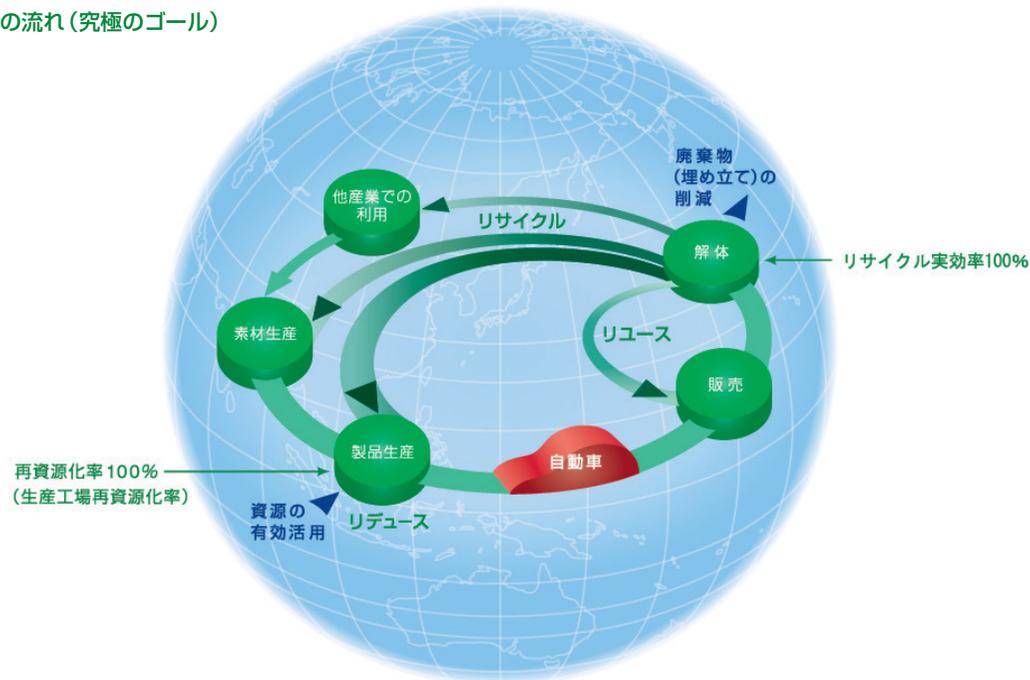
開発段階では環境に負荷を与える物質の使用を避けて、リサイクルのしやすさを考慮した設計を行います。また、枯渇性資源の使用量を削減するために、再生プラスチックなどの再生材の利用や、植物由来の再生可能な資源を利用した素材などの利用も検討しています。現在は修理などで交換したバンパーを新車の材料に戻す取り組みを行っており、この取り組みを促進していくとともに、品質の面から技術的に困難だった使用済み自動車から樹脂部品を回収し、新車部品に適用する仕組みの構築も検討中です。

生産段階では、各工程で発生する廃棄物を可能な限り削減、再利用、再生利用します。販売・サービス段階も、再利用部品の提供という重要な役割を担っています。さらに使用済み段階では、クルマの解体のしやすさ、リサイクルのしやすさの観点からさまざまな研究を行い、研究による成果や技術を各段階にフィードバックして、いっそうの改善に取り組んでいます。とくに日産は、クルマの部品をほかの製品にリサイクルするのではなく、可能な限りクルマからクルマへリサイクルし、材料の質を下げないリサイクルを追求しています。

これらの取り組みにより、日産は「再資源化率を100%にする」という究極のゴールを目指します。使用済み自動車については、グローバルでリサイクル実効率95%達成に向けた取り組みを進めていきます。

また、持続可能な社会の実現には、社会の多くの方々との連携が不可欠です。日産は資源の有効活用を進めていくうえで、企業の枠を超えたパートナーシップの構築を重視しています。そして、その相乗効果が生み出す、資源循環という大きな輪へつなげていきたいと考えています。

資源循環の流れ(究極のゴール)



■ 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
● お客さまのために	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

リサイクル設計の取り組み（開発段階）

開発から使用後まで、クルマのライフサイクルを見据えた設計を実践

限りある貴重な資源をいかに有効活用できるか、そのノウハウの構築は持続可能な事業を実現するうえで必須要件となります。日産は、新型車の設計段階から、使用済み後のことを考えた設計を行い、環境に負荷を与える物質の使用を回避し、リサイクルのしやすさを考慮しています。日本では、これまでリサイクル可能率を95%以上にすることを目標に取り組んだ結果、2005年の「ノート」以降は、すべての新型車で達成しており、より高い目標に向かって開発を進めています。

さらに日産はルノーとのアライアンスによって、設計の初期段階でクルマのリサイクル率やリサイクル時のコストを算出するリサイクルシミュレーションシステム「オペラ (OPERA)」を開発、リサイクル性を考慮した設計に活用しています。

リサイクル可能率95%以上達成「スカイライン」の例



資源の有効活用（生産・物流段階）

再資源化率*100%を目指す、生産過程での廃棄物削減への取り組み

日産は生産過程でも廃棄物を削減するため、リデュース・リユース・リサイクルを推進する3R活動を行っています。「日産・グリーンプログラム2010」では、日本において再資源化率100%の達成、グローバルでは各国の自動車業界におけるベストレベルを目標に掲げて取り組みを進めています。日本では、

■ 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

2006年度に新たに達成した栃木工場と座間事業所および連結製造会社である日産車体、日産工機を含め、合計4工場と1事業所および連結製造会社2社が再資源化率100%をすでに達成しています。

※再資源化率：廃棄物発生量のうち、熱回収を含めて再資源化し、活用した廃棄物の割合

リターナブルパレットの導入拡大などによる部品梱包仕様の改善

日産は最終的に廃棄物となっていた梱包用の木製パレットを、早くからスチールやプラスチックなどの素材に変更し、パレットのリターナブル化に取り組んできました。2001年からはルノーとのリターナブルパレットの共用化体制を推進しており、ほぼグローバルで切り替えを完了しています。さらにアジアでは中国などでも、リターナブルパレットを採用しています。また、部品の梱包方法を見直すことにより、荷物の体積を削減し、梱包材の使用量を削減する活動も行っています。たとえば、モジュール部品を一部分解し、個別に容器に入れることにより、一部品あたりの必要体積を約半分にまで削減することができます。

市場および販売会社におけるリサイクル活動（サービス・使用済み段階）

販売会社の「日産グリーンショップ」認定制度

日本国内の販売会社では、お客さまにもっとも近い立場として責任ある環境への配慮を促進するため、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」認定制度を基盤とした取り組みを行っています。各社に環境の担当・統括責任者を配置し、確立された責任体制の中で、環境関連法規などへの対応、使用済み自動車や廃棄物の適正処理および環境設備管理、お客さまへのPRなどを行っています。



日産グリーンショップ認定ステッカー

中古部品の再利用を促進する「ニッサングリーンパーツ」

日産のクルマを使用済み自動車として処理する際、再利用可能な部品はリサイクル事業者の方々がいねいに取り外し、日産が回収・品質確認を行ったうえで、販売会社において、修理用の中古部品「ニッサングリーンパーツ」として販売しています。現在取り扱っている部品は、洗浄して品質を確認した「リユース部品」と、分解整備して消耗部品の交換を行った「リビルト部品」の2種類を含む計42品があります。2006年度の売上高は21.7億円を超えました。廃棄物の削減効果はもちろん、お客さまにとっては、新品の1/3～1/5の価格で部品（リユース部品の場合）をご購入いただけるというメリットがあります。

■ 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
● お客さまのために	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

使用済みアルミホイールを再生素材として再利用

日産自動車独自の取り組みのひとつに、アルミホイールの回収・リサイクルがあります。日本全国のリサイクル事業者と協力し、日産車のアルミホイールだけを分別回収。不純物の少ない高品位のアルミ再生素材として、金属の質を下げずに、サスペンションなど重要な部品に再利用しています。現在、月平均で100トンのアルミホイールを回収し、リサイクルしています。

より実効性のあるリサイクルのために、クルマの解体実証実験を実施

使用済み自動車のリサイクル率向上のために、日産はリサイクル事業者と協力し、クルマの解体実証実験を行っています。使用済み自動車の適正な処理、材料のリサイクル、部品再利用のための効率的な解体方法などについて、解体に即した研究と実験を重ねています。得られた研究の成果は製品開発部門にフィードバックされ、実際のクルマの設計に反映されます。また、この実証実験によって開発されたエアバッグ処理装置は、自動車リサイクル法に準じて実際に活用されています。

業界全体でリサイクル業務の効率化を推進し、自動車リサイクル法に対応

2005年1月に、日本で自動車リサイクル法が施行され、自動車メーカーにシュレッダーダストとエアバッグ類、フロン類の引き取りとリサイクルが義務づけられました。

日産自動車は、自動車リサイクル法に対応し、シュレッダーダストのリサイクル業務の効率化な運用のため、自動車メーカーなど11社とリサイクル促進チーム「ART(エイ・アール・ティ)*」を結成。ARTのリーダーとして社会と連携しながら、業界全体でリサイクル業務の効率化を推進しています。

2006年4月～2007年3月の日産自動車におけるシュレッダーダストの再資源化率は73.9%でした(リサイクル実効率95.2%相当)。この結果は、2010年度法定基準(50%)はもとより、2015年度法定基準(70%)をも大幅に上回るものです。また、エアバッグ類の再資源化率も、法定基準の85%を上回る94.3%を達成、フロン類については160,200kgを引き取り、適正な処理を行っています。

*ART: Automobile shredder residue Recycling promotion Team



使用済みアルミホイールの再生利用によるサスペンション部品



解体実証実験風景

3品目の再資源化実績の概要 (2006年4月～2007年3月実績)

シュレッダーダスト	引取量	128,827.9t
	再資源化量	95,240.3t
	再資源化率	73.9%
エアバッグ類	引取重量	40,847.6kg
	再資源化重量	38,504.2kg
	再資源化率	94.3%
フロン類	引取量	160,200kg
払い戻しを受けた受託金総額		¥5,642,113,359
再資源化などに要した費用総額		¥5,523,193,204

Link

最新の実績は、次のホームページをご覧ください。
http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/A_RECYCLE/R_FEE

■ 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
● お客さまのために	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

シュレッターダストを再資源化

日産は、自動車リサイクル法の制定以前からシュレッターダストの再資源化に取り組んできました。シュレッターダストは発熱量が大きく、熱回収する際の温度調節が課題でしたが、技術的にこれを克服。追浜工場の処理炉を一部改良して、2003年秋より、自動車メーカーとしては世界で初めて、自社工場内の既設炉を利用してシュレッターダストの熱回収による再資源化を実現しました。自動車リサイクル法の施行後は、月間約400トンのシュレッターダストを処理。燃焼時に発生するエネルギーを蒸気に換え、工場内の塗装工程で有効利用しています。



シュレッターダスト再資源化施設(追浜工場)

アライアンスでリサイクル実効率95%達成に向けた活動を推進

欧州では2000年10月にELV指令が発効され、製造事業者または販売会社(ディストリビューター)は使用済み自動車の回収とリサイクルについて責任を負うことになりました。欧州日産自動車会社とフランスのルノー本社は、アライアンスのシナジー効果が得られる地域において、共同でEU各国の使用済み自動車の回収・リサイクル網の構築、EU各国販売会社への支援を行っています。

多様な課題にこたえて

私たちは日産の商品であるクルマや事業活動が及ぼす環境への影響を考慮して、現在日産が取り組むべき3つの重要課題を設定しました。しかし、3つの重要課題以外についても、日産にとっての重要性を検証し、取り組みを進めています。そこにはさまざまな課題が存在し、中にはまだ検証途中のものもありますが、課題とそのリスク、そして日産に対する社会の期待について把握するよう努めています。

水資源の枯渇

2000年の国連ミレニアム・サミットで採択された「ミレニアム開発宣言」に沿ってまとめられた「ミレニアム開発目標」の7つめのゴール「環境の持続可能性の確保」の中では、「2015年までに安全な飲料水を継続的に利用できない人びとの割合を半減する」というターゲットが掲げられています。日産としても、クルマの生産に使用する水については、使用量の削減や排水の再利用などにより、使用量を抑制する配慮を行っています。

■ 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
● お客さまのために	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

生物多様性の保全

「生物の多様性に関する条約」は、1992年リオ・デ・ジャネイロ（ブラジル）で開催された国連環境開発会議（地球サミット）で採択され、条約締約国ごとに取り組みが進められています。また2006年3月に開催された締約国会議（COP8）では、産業界の参加を促す決議が採択され、企業における取り組みも加速しています。そして2007年3月にドイツのポツダムで開催された主要8カ国（G8）+途上5カ国の環境・開発大臣会合では、「ポツダム・イニシアティブ～生物多様性2010」が提案されました。今後、生物の多様性に対する取り組みがより加速することが予想されます。

日本の開発拠点における生物多様性保護の取り組み

丹沢大山の豊かな自然に恵まれた神奈川県県央に位置するテクニカルセンターでは、周辺に自然散策ができる遊歩道が設置されており、多くの市民の皆さまにご利用いただいています。また、野生動物が生息していることから、大学の生態系調査にも使われています。2006年度には生育する樹林の二酸化炭素吸収量について現地調査を実施。その際に、絶滅危惧種に指定されているエビネ*の生植も確認されました。日産は「自然との共生」の継続に努めています。

※エビネ：山地の林下に自生するラン科の多年草



日産テクニカルセンターに自生しているエビネ

Messages from Our Stakeholders

ステークホルダーからのメッセージ

社会的責任を果たそうとする 日産の姿勢に期待



国連環境計画・金融イニシアチブ
特別顧問

末吉 竹二郎 氏

日産は、「環境への取り組み」の中で、「人とクルマと自然の共生」を理想の社会像と位置づけ、その実現へ向けてCO₂排出量の削減を最重要課題とし、日産の技術力を駆使して革新的な商品を提供することを社会に約束しました。IPCC第四次報告書にもある通り、地球温暖化への対応が急がれる中、世界有数の自動車メーカーとしてその社会的責任を果たそうとする日産の姿勢は、社会からの期待に沿うものであり、私はそれを歓迎し、支持します。

とはいえ、この挑戦はそう簡単ではありません。成功に導くには社内の努力はもとより、顧客をはじめさまざまなステークホルダーからの理解と協力が不可欠です。社会との強い連携を築きあげることで、多くの困難が克服され、日産のビジョンである「人々の生活を豊かに」する具体的成果が生まれることを強く期待しています。