

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

▶▶ website

GRI「サステナビリティレポー
ティング ガイドライン」対照表
はウェブサイトをご覧ください

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

会社データ

設立	1933年12月26日
本社所在地	神奈川県横浜市西区高島一丁目1番1号
事業内容	日産グループは、日産自動車株式会社とその子会社、関連会社等で構成されています。自動車、マリーンおよびそれぞれの部品の製造・販売を主な事業内容としており、さらに同事業に関連する「物流」「金融」をはじめとした各種サービス活動を展開しています。
ブランド	ニッサン、インフィニティ、ダットサン
連結従業員数 (2014年3月末現在)	142,925人
グローバル拠点 (2014年3月現在)	<p>研究開発拠点：15カ国・地域 (日本、米国、メキシコ、英国、スペイン、ベルギー、ドイツ、ロシア、中国、台湾、タイ、南アフリカ、ブラジル、インド、ベトナムに計43カ所)</p> <p>デザイン拠点：5カ国 (日本、米国、英国、中国、ブラジルに計7カ所)</p> <p>車両生産拠点：19カ国・地域 (日本、米国、メキシコ、ブラジル、英国、スペイン、ロシア、中国、台湾、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、インド、パキスタン、南アフリカ、ケニア、エジプトに計33カ所)</p>



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-4/G4-5/G4-9

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

財務データ

	(年度) 億円				
	2009	2010	2011	2012	2013*
連結売上高	75,173	87,731	94,090	96,296	104,825
連結営業利益	3,116	5,375	5,458	5,235	4,984
経常利益	2,077	5,378	5,351	5,293	5,272
税金等調整前当期純利益	1,416	4,801	5,293	5,167	5,294
当期純利益	424	3,192	3,414	3,424	3,890
設備投資	2,736	3,120	4,064	5,245	5,363
減価償却費	3,633	3,721	3,344	3,158	3,471
研究開発費	3,855	3,993	4,280	4,699	5,006

	千台				
グローバル販売台数	3,515	4,185	4,845	4,914	5,188
日本	630	600	655	647	719
中国	756	1,024	1,247	1,182	1,266
北米	1,067	1,245	1,404	1,466	1,648
欧州	509	607	713	660	676
その他	553	709	826	959	879

	千台				
連結生産台数	2,954	3,755	4,266	4,310	3,760
日本	1,025	1,073	1,199	1,060	1,000
北米	837	1,074	1,221	1,344	1,558
欧州	445	571	647	643	683
その他	647	1,037	1,199	1,263	519

* 2013年度から中国の合併会社・東風汽車有限公司の連結方法が変わり、持分法が適用されています

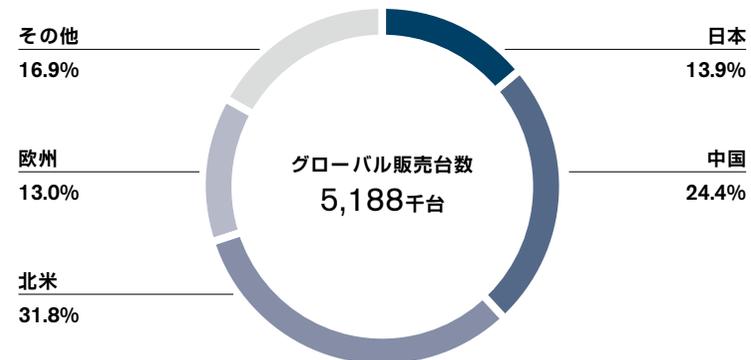
▶▶ website

より詳細な財務データは、IR情報ウェブサイト「投資家の皆さまへ」に掲載しています

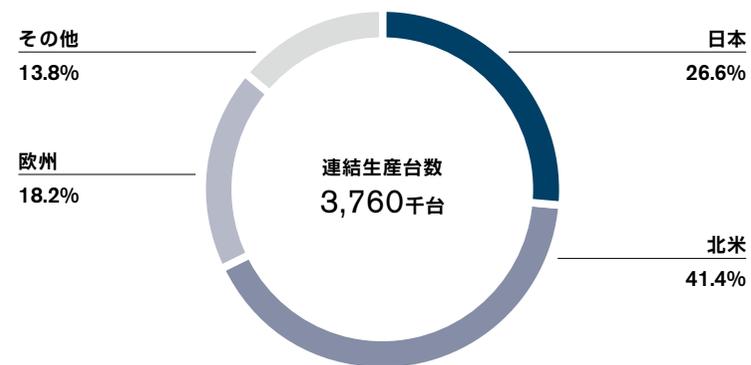


▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-8/G4-9

2013年度グローバル販売台数および、連結生産台数の内訳



地域	販売台数比率	販売台数
● 日本	13.9%	719千台
● 中国	24.4%	1,266千台
● 北米	31.8%	1,648千台
● 欧州	13.0%	676千台
● その他	16.9%	879千台



地域	生産台数比率	生産台数
● 日本	26.6%	1,000千台
● 北米	41.4%	1,558千台
● 欧州	18.2%	683千台
● その他	13.8%	519千台



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-8/G4-9

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

従業員データ

		(年度)			
		単位	2011	2012	2013
日産自動車(株)					
従業員数		人	24,240	23,605	23,085
	男性		22,327	21,675	21,153
	女性	人	1,913	1,930	1,932
平均年齢		歳	42.8	42.6	43.0
	男性		43.0	43.1	43.5
	女性	歳	37.8	37.9	37.9
勤続年数		年	20.5	20.5	19.4
	男性		20.9	21.0	19.9
	女性	年	14.7	14.7	14.0
離職率		%	2.9 ²⁾	4.1 ²⁾	3.8
	自己都合	%	0.7	1.0	0.9
	会社都合	%	2.2	3.1	2.9
平均年間給与 ¹⁾		円	7,058,538	6,996,504	7,665,078
障がい者雇用率		%	1.95	1.88	2.09
育児休暇取得者数		人	192	219	233
	男性	人	7	6	3
	女性		185	213	230
育児休業復職率		%	98	99	99
	男性	%	100	100	100
	女性	%	98	99	99
介護休暇取得者数		人	9	17	9
	男性	人	7	11	6
	女性		2	6	3
産休取得者数		人	185	213	230
年休取得日数		日	18.1	17.7	18.3
年休取得率		%	90.5	88.5	91.5
残業時間 平均		時間/月	17.5	19.9	18.9
組合員総数		人	23,122	22,865	22,196

¹⁾ 平均年間給与は部長を除く一般従業員。賞とおよび基準外賞金を含む。ただし、2013年度より平均年間給与の算出方法を部長層を含む全従業員に変更

²⁾ スコア変更に伴い「サステナビリティレポート2013」公開値から修正

		(年度)			
		単位	2011	2012	2013
管理職：女性人数		人	176	170	183
	女性比率	%	6.7	6.8	7.1
	目標値	2016年度までに10%			
うち部長職以上	女性人数	人	34	38	44
	女性比率	%	4.1	4.7	5.0
執行役員：女性人数		人	1	1	1
	女性比率	%	2.1	2.1	2.0
	目標値	社内目標あり			
取締役：女性人数		人	0	0	0
	女性比率	%	—	—	—
うち社内取締役：女性人数		人	0	0	0
	女性比率	%	—	—	—
うち社外取締役：女性人数		人	0	0	0
	女性比率	%	—	—	—
監査役：女性人数		人	0	0	0
	女性比率	%	—	—	—
新卒採用					
大卒・修士以上		人	208	219	324
	男性	人	155	157	249
	女性	人	53	62	75
大卒以外(男女計)		人	206	196	213
	短大・専門(男女計)	人	18	19	18
	高卒・他(男女計)	人	188	177	195
新卒入社者の定着状況					
3年前新卒入社者		人	279	46	231
	男性	人	207	44	196
	女性	人	72	2	35
うち在籍者(3年後)		人	263	46	222
	男性	人	197	44	190
	女性	人	66	2	32

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

	単位	2011	2012	(年度) 2013 ²⁾
連結ベース				
連結従業員数 ¹⁾	人	157,365 (34,775)	160,530 (36,449)	142,925 (21,750)
日本	人	69,141	67,290	65,480
北米	人	24,702	28,637	32,272
欧州	人	14,725	15,198	15,931
アジア	人	46,516	46,187	24,383
その他海外地域	人	2,281	3,218	4,859

¹⁾ ()内は臨時雇用者数で外数

²⁾ 2013年度から中国の合併会社・東風汽車有限公司の連結方法が変わり、持分法が適用されています

労働組合の状況

日産自動車(株)の従業員は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、2014年3月末現在の組合員総数は22,196人。

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、英国においてはユニイト・ザ・ユニオン英国日産自動車製造支部など、各国の労働環境に即した労働組合が存在します。



▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-9/G4-10/G4-11/
G4-12/G4-38/G4-EC1/
G4-LA1/G4-LA3/
G4-LA12

社会貢献活動データ

	2011	2012	(年度) 2013
災害支援時の 日産グループ各社からの支出	1,190万円 (日産自動車(株)単独:東日本大震災 継続支援)	約1,700万円 (日産自動車(株)単独:東日本大震災 継続支援)	1,200万円 (日産自動車(株)単独:東日本大震災 継続支援)
	1,000万円 (日産自動車(株)単独:台風12号 水害)	1,000万円 (日産自動車(株)単独:九州北部 豪雨被害)	300万人民币(約4,800万円) (日産自動車(株)、日産(中国) 投資有限公司およびインフィニティ 中国事業本部:中国四川省地震)
	5,510万円 (日産自動車(株)およびタイ日産 自動車会社:タイ洪水)	10万ユーロ(約1,000万円)と車両 1台 (日産インターナショナル社およびイタリア日産自動車会社:イタリア・エミリオロマーニャ州での 地震)	総額2,000万円 (日産自動車(株)単独:フィリピン における台風被害)
	1,000万円 (欧州日産自動車会社単独:東アフ リカ干ばつによる飢饉への対応)	2万ドル(約200万円)と車両1台 (北米日産会社:米国東海岸でのハリケーン「サンディ」)	1万ドル(約100万円) (北米日産会社:米国イリノイ州でのハリケーン)

2013年度 グローバル社会貢献支出額: 約15億円

(寄付金・協賛金を含む)

2013年度 日産自動車(株)社会貢献支出額(内訳)

	社会貢献 活動費	寄付	現物寄付 (金額換算値)	合計
金額(百万円)	248	232	30	510
比率(%)	48.6	45.5	5.9	100.0



▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EC1

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

リスク管理の状況

1 金融市場にかかわるリスク

1) 自動車事業

1)-1 資金の流動性

自動車事業においては、日常の業務遂行のための運転資金、継続的な研究開発活動、将来の事業拡大のための設備投資、借入金の返済といった資金需要に応えるため、適切な流動性が必要です。

流動性は、手許資金、グループによるキャッシュフローの創出、または社外からの資金調達によって確保しています。2013年度末時点(2014年3月末)で日産の自動車事業における手許資金は7,174億円(2013年3月末時点では7,710億円)となりました。また手許資金に加え、2014年3月末現在で自動車事業の未使用のコミットメントラインは4,570億円となっています。なお、社外からの資金調達に関しては、資本市場での社債やコマーシャルペーパーの発行、銀行からの長期や短期の借入れおよびコミットメントラインの設定など、複数の調達手段を活用しています。

日産は流動性リスク管理規程を制定しており、適切な流動性を確保すると同時に、負債の返済期限が集中してしまうリスクを軽減しています。本規定においては最低限必要とされる流動性の額は、借入金の返済期限、将来発生する支払い(配当、投資、税金など)、ピーク時の運転資金などの要素を考慮し客観的に定義されています。目標額については、主要な日本企業やグローバルな自動車会社とベンチマークを行っており、目標設定の前提条件が合理的であることを確認しています。

1)-2 金融市場

日産は、為替、金利、原材料価格といったさまざまな金融市場リスクにさらされています。デリバティブ(金融派生商品)を利用してもすべての金融市場リスクを消滅させることは不可能ですが、日産は金融市場リスク

を軽減するために、機動的に、特定の通貨および原材料に関するヘッジを行っています。

● 外国為替

日産は、世界20カ国・地域で完成車の生産を行い、170以上の国・地域で販売しています。原材料や部品、サービスの調達も多く国で行っており、製造コストの通貨とお客さまに販売した通貨とが異なるため、日産もさまざまな通貨の為替変動リスクにさらされています。為替変動リスクを軽減するための根本的な対策として、生産を現地化したり、原材料や部品を外貨建てで購入したりしています。短期的な対策としては、リスク管理規程およびデリバティブ取引に関する業務規程に基づいてデリバティブを活用することにより、為替変動リスクを一定の範囲内に限定することもあります。

● 金利

長期の投資や永続的な運転資金にかかわる資金調達は固定金利、通常の運転資金や流動性確保のためには変動金利という2つの原則を基本方針としています。また、金利変動リスク回避のため、リスク管理規程およびデリバティブ取引に関する業務規程に基づき、デリバティブ取引を行うこともあります。

● 原材料価格

日産は、原材料を直接購入するほか、サプライヤーから部品という形でも購入しています。日産は、直接/間接購買にかかわらず、原材料価格の変動リスクにさらされていることとなります。

触媒に使用されている貴金属については、日産は技術革新によって使用量を減らす努力を継続的に行っており、価格変動リスクを減らすことにもつながります。短期的な対策としては、一定期間、固定価格での購入が可能な場合には固定価格での契約を行うこともありますし、また、リスク管理規程およびデリバティブ取引に関する業務規程に基づき、一定の範囲内でデリバティブを用いて価格変動リスクをヘッジすることもあります。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

●有価証券

日産は、戦略的な理由や取引関係維持、キャッシュマネジメントなどの理由により市場性のある有価証券を保有する場合があります。日産はリスク管理規程においてこうした取引に関する決裁権限を明確化するとともに、時価評価につき定期的な報告を義務づけるなどの措置を講じています。

1)-3 取引先の信用リスク

日産は、販売会社や金融機関などさまざまな取引先と取引を行っており、取引先の債務不履行が発生するリスクなどにさらされています。

日産は、国内・外の営業債権については、与信判断基準にもとづく取引条件を設定しています。これにより日産は、銀行信用状や前受け取引など、適切な債権保全策を図ることができます。

また、銀行預金、資金運用やデリバティブなどの金融取引については、主に外部格付けのほか、さまざまな分析に基づいた与信管理システムを構築して、取引先の信用リスクを管理しています。日産はそのような取引を信用度の高い金融機関のみを取引相手として取引を行っています。

1)-4 年金

日産は主に日本、米国および英国において、退職給付年金制度を整備しています。これら退職給付年金制度への資金拠出の方針は、該当する規制によって求められている内容に沿って定期的に拠出することです。

給付債務と年金コストは、割引率や給与・賃金の増加率など多種多様な要因によって算出されています。年金資産は債券や株式などさまざまな金融資産に投資されていることから、これらの資産は金融市場リスクにさらされています。これらの資産の時価が下落すると、年金の積み立て不足の金額が増加し、現金による年金の掛け金拠出金額や年金費用が著しく増加する可能性があります。

こうしたリスクを管理する方策として、年金制度の運用方針は、年金債務のプロファイルと長期の運用見通しに基づき、グローバルな他社企業の

年金制度の運用ポートフォリオに関するベンチマーク情報も参考にしながら決定されています。

さらに、日産はグローバルペンションコミティという会議を定期的で開催し、運用実績や運用機関のパフォーマンス、運用戦略など、年金資産や債務にかかわる諸問題について議論を行っています。

2) 販売金融事業

2)-1 資金の流動性

日産は日本、米国、カナダ、メキシコ、中国、豪州、タイおよびインドネシアにおいて、過半出資の現地子会社を設立し販売金融事業を行っています。加えて、ロシアでの販売金融（銀行）会社にも資本参加をしております。

これらの国では銀行その他の金融機関もまた日産車の顧客や販売会社に資金の貸付を行っています。また、欧州やその他の地域においてはRCI Banqueおよびその他いくつかの銀行や金融機関が顧客や販売会社に貸付を行っています。

日産では販売金融子会社における流動性を継続的にモニターし、借入金を返済したり事業活動を継続したりするのに必要十分な流動性が確保できるようにしています。方針のひとつとして、可能な場合には負債側の期限を資産側の期限と合わせること（マッチファンディング）を目標としています。日産が事業を行っている国の中には長期の資本市場が十分に発達していないケースもあり、常に完全に一致させた調達を行えるわけではありませんが、この方針により、資本市場の事情によって日産が追加の借り入れができない状況になったとしても、期限の到来した借入金の返済を問題なく行うことができます。

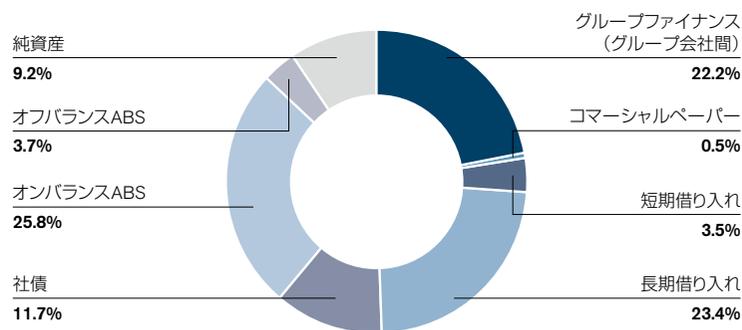
マッチファンディング方針に加え、販売金融における流動性リスクに対しては、現金や未使用のコミットメントラインの保有、担保に入っていない資産（主にオートローンやリース）の活用、自動車事業で現金に余裕がある場合には自動車事業からの資金融通、資金調達ソースの多様化・分散化といったいくつかの対応策を通じて管理しています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

2014年3月末現在、販売金融子会社の流動性（現金および未使用のコミットメントライン）は約7,455億円でした。また、日産は担保付の調達（29.5%）と無担保の調達（70.5%）との健全な組み合わせにより、より強固なバランスシートの実現と、担保に入っていない資産を活用した追加の流動性を確保しています。

下の円グラフは販売金融事業における分散化された資金調達の状況を表しています。2013年度においても日産は、銀行からの借入れ、資産の証券化、資産担保コマーシャルペーパー、コマーシャルペーパー、社債といった多様な手段を通じて新たな資金調達をすることができました。

販売金融事業における資金調達手段（2014年3月現在）



2)-2 金利リスク

日産が行っている販売金融事業は金利の変動リスクにさらされています。これは販売金融子会社が保有する金融資産から一定期間に受け取る利息収入と、調達した負債に対して同期間に支払う支払利息が、市場金利の変動によりそれぞれ異なった影響を受けるために、販売金融子会社の持つ収益やポートフォリオ全体の価値を増減させるリスクを指します。

日産では、さまざまな金利シナリオを用いた金利感応度分析によりリスクを測定し、事前に定めたリスク許容範囲に収まるように資産と負債それぞれの金利更改タイミングの調節を行っています。

なお感応度分析では、モンテカルロ・シミュレーションなど統計学上妥当と考えられる手法に基づいて分析を行っていますが、実際の金利変動はモデル上で仮定した条件と大きく異なることも考えられます。

また日産では、金利変動リスクを望ましいレベルに維持するため、金利スワップなどの金融商品取引を行うことがあります。こうした取引の主たる目的はリスクの軽減にあり、投機や金融収益の拡大を狙う目的で行うことはありません。

2)-3 信用リスク

日産の販売金融事業では、顧客向けオートクレジットやリース、在庫車両を担保にした販売店への車両購入代金の貸付などの融資業務などを行っていますが、経済情勢や顧客の信用状況の変化などにより、顧客もしくは販売店からこれら債権の回収ができなくなるリスクにさらされています。当社では適切な審査・回収体制を構築し、信用リスクの綿密な管理を行っています。

顧客に対する与信審査では、十分な情報を活用したスコアリングモデルに基づく丁寧な審査を行っています。具体的には、顧客から得られた情報や外部信用機関からの信用情報などを活用し、これまでの支払履歴、収入や債務残高などから判断される支払能力、顧客の安定性、ファイナンス対象車両の担保力や頭金額、支払期間などの取引条件を総合的に勘案したうえで与信判断を行うものです。地域やリスクの特性に応じて、信用情報だけでなく、実地調査による顧客の資産状況の把握や過去の当社との取引実績を考慮することで、データに表れないリスクの大小についても極力織り込むようにしています。

販売店に対する車両代金の融資については、各販売店の財務状況を社内構築された内部格付け基準に照らし合わせて与信判断を行っており、また必要に応じて在庫車両の担保に加え個人保証や不動産担保などの取得による債権保全措置を行っています。それぞれ審査基準の妥当性については、過去の実績などにに基づき継続的なレビューを行っています。なお

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

地域やローン、リースなど商品によっても異なりますが、顧客の信用状況に応じて適用金利を上乗せするなど、リスクに応じた貸付金利の設定を行っています。

また日産は、会計方針として毎期回収不能となる金融債権、売掛債権などのポートフォリオの減損金額を適正に見積もり、貸倒引当金を計上しています。実際に貸し倒れた債権の回収にあたっては、経済情勢や個人の信用状況の変化に応じて機動的に組織体制を変更したり、外部リソースを活用することで速やかな回収を図っています。

2)-4 残価リスク

日産が賃貸人となっているリース車両や残価据置型クレジットでは、契約満了時の残存価格を当社が保証しているものがありますが、満了時に当社に返却され、中古車市場などで売却したときの売却価格が契約残価を下回った場合に損失をこうむる残価リスクを抱えています。

北米においては第三者機関であるAutomotive Lease Guideによる将来の残価予想を契約残価の基準としており、また日本においては過去の中古車価格の変動を統計的手法により分析して得られる残価予測を用いるなど、客観的な契約残価の設定をしています。

新車販売奨励金の適切な管理、フリート(大口販売先)販売量の制限、あるいは認定中古車販売を含めた中古車戦略を通じて中古車価格の維持に努めています。また、定期的に最新の中古車相場の評価をしており、残存価格の下落を示す事象が発生した場合には減損の有無を評価し、必要に応じて十分な残価損失引当金を計上しています。

2 事業戦略や競争力維持にかかわるリスク

1) 商品戦略

将来の商品ラインアップ計画に基づく日産の収益性の確保と継続的な成長をより確かなものにするため、将来のグローバルな市場変動や需要変動などの複数リスクシナリオに対して、日産の商品ラインアップ全体での収益性(COP)へのインパクトを商品戦略策定プロセスの中でモニターしています。

<リスクシナリオの例>

1. 過去の例を参考に、グローバル全需が急激に落ち込む
2. セグメント間における需要シフトが、日産の経営計画の前提を大幅に上回る
3. 成熟市場から新興成長市場間への需要シフトが、日産の経営計画の前提を大幅に上回る

これらのリスクシナリオにおける影響を定期的にモニターし、日産の将来の収益性と継続的な成長を確保するために定期的に商品ラインアップ計画のアップデートを実施しています。

また、これらリスクに対する商品ラインアップのロバストネス(変動に対する安定性)を向上するため、商品戦略策定時の主要な方針として、下記の対策をとっています。

- 各商品のグローバルな投入、市場への対応力強化により、個別マーケット変化のリスクに対応
- 台数拡大、商品の効率向上による損益分岐点の引き下げで、グローバルな需要変動への対応力を向上
- 幅広いお客さまのニーズやあらゆるセグメント・市場に対応できる、バランスのとれた商品ラインアップによる特定の市場への偏りを排除

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

2) 製品の品質

日産では、2016年度までの中期経営計画「日産パワー88」の6つの戦略のひとつ「クオリティの向上」に全社を挙げて取り組んでいます。このプランでは下記の領域において数値目標を設定して活動を進めています。

- ・ お客さまが、クルマのオーナーとしてご使用の過程で感じるクルマ自体の品質（製品品質）
- ・ 販売店のショールームでお客さまがクルマを見て触れて感じる品質感（感性品質）

例えば、製品の品質については、「MII（お客さまに最も影響のある指標）」でトップレベルになることを目標に掲げ、この目標を達成するための品質向上の進捗を社内の指標でモニターできるように、MIIと相関をとった社内指標を設定し、モデルごとの目標値を設定して、継続的に進捗状況をモニターしています。

また、それぞれの新型車プロジェクトでは、品質目標を達成するために、設計、生産準備、そして生産に至るプロセスにおいて節目会議を設定し、各段階での品質目標を達成しているか、過去の不具合が再発しないように予防できているか、新技術／新機構／変更点に対して想定し得るリスクへの対応ができているかを確認します。そして、最終的に量産移行判断会において、すべての課題がクリアされ、品質目標が達成できていることを確認したうえで、本格的な量産を開始します。さらに出荷判断会においては、量産品質や市場側の準備状況も確認したうえで、その新型車を販売できるか否かの最終判断を下します。

このように、新型車として世に送り出す前に徹底した品質確認を実施し、かつ市場に出してから常にも常に品質情報を収集して、問題があれば迅速に改善することで品質向上を図っています。万が一、安全上または法規不適合

の問題が発生してしまった場合には、市場側と連携をとりながら、会社の経営とは切り離したプロセスで市場への対応を決定し、ただちにリコールなどの必要なアクションを実施しています。そして発生した不具合は徹底的に内容を解析し、同じ不具合を繰り返さないように生産中のクルマや開発中のクルマでの再発防止を図っています。

これらそれぞれの新型車プロジェクトでの品質保証や、日常的な品質改善活動に加えて、2009年度には「品質リスクマネジメント」のフレームワークを立ち上げました。従来、それぞれの新型車プロジェクトでは、品質リスクを洗い出し、各案件に対応していましたが、現在進行中のもの、あるいは将来のプロジェクトの管理をさらに確かなものにするために、従来より上位から俯瞰して、客観的に会社としてのリスクとリスクレベルを評価し、レベルに応じて責任者を決めて、フォローしていく仕組みです。担当役員を議長として、半年に一度、「品質リスクマネジメントコミッティ」を開催し、リスク案件とリスクレベルの評価、責任者の設定を実施しています。

3) 環境問題・気候変動対応

自動車業界は、排出ガス基準、燃費／CO₂基準、騒音、化学物質、リサイクルなど、環境や安全にかかわるさまざまな規制による影響を世界のほとんどのマーケットで受けており、これらの規制はより一層厳格になってきています。日産は、こうした規制に加え社会からの要望にも応えるため、マテリアリティ（経営に重要な影響を与える要因）評価の考えに基づき、自社の潜在的な好機と課題を分析し、ステークホルダーと日産双方にとって重要なものを課題として設定し、環境戦略を策定しています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

自動車メーカーにとって環境保全と需要創出に対応する長期的な最善策は、走行中にCO₂を排出しないゼロ・エミッション車の普及だと日産は考えています。日産は2010年に世界で初めて手ごろな量産型電気自動車「日産リーフ」を発売し、またルノー・日産アライアンスとして、「ゼロ・エミッションリーダー」となる目標を掲げ、各国政府や地方自治体などとゼロ・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。

さらに、エンジン搭載車の燃費向上のための技術を継続して開発し、幅広く市場へ投入することでCO₂排出量の低減を推進しています。特に、ハイブリッドシステムや直噴エンジン、無段変速機(CVT)など、CO₂排出量が少なく燃費性能に優れたクルマを「PURE DRIVE (ピュアドライブ)」と呼び、製品ラインアップを拡充しています。

材料については、環境負荷物質の使用制限が各国で強化されています。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おり、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た、日産独自の物質使用方針を2005年に制定しました。2007年よりグローバルに展開し、各国の法規よりさらに厳密な統一的基準で環境負荷物質の使用を制限しています。この方針に基づき、使用を禁止または管理する化学物質を規定し、開発初期段階から日産車に使用される原材料、部品、用品にまで適用しています。

新興国の経済発展に伴い、鉱物資源や化石資源の需要は継続して拡大しています。資源の有限性の観点からだけでなく、採掘時に生態系へ及ぼすさまざまな影響からも、省資源化や資源循環を推進しバージン材料の使用量を削減し、また生態系への影響がより少ない資源を調達すること

が重要となっています。日産は2016年度までに再生材の使用量を25%に引き上げる目標を掲げ、ライフサイクルに配慮した設計、希少資源の使用量の削減、廃棄物の削減、再生材の採用拡大などを推進しています。

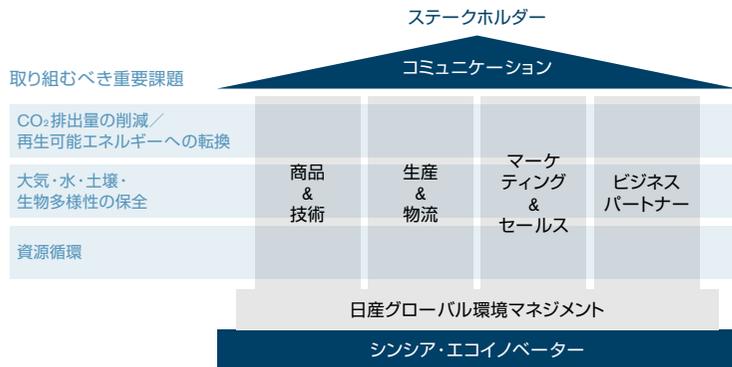
また、世界的な人口増加や経済発展による水使用量の増加に加え、気候変動による氷河の減少や降水量の変化により、水資源問題は重要な課題となってきています。生産工程などにおいて水資源を利用している日産は、この問題の重要性を深く認識し、使用量の削減ならびに排水の再利用といった取り組みを世界各地の工場などで進めています。

日産とルノーの購買部門は、サプライヤーとの取引上の考え方をまとめた「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、サプライチェーン・マネジメントを行っています。自動車の部品・資材のサプライヤーにおける環境面での取り組み基準を「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」として運用しています。2012年度からは、CO₂排出量やエネルギーなどの環境データの報告や環境負荷物質管理、資源循環、節水への対応状況の報告をサプライヤー選定の要件に加え、サプライヤーとともに環境負荷低減を促進しています。

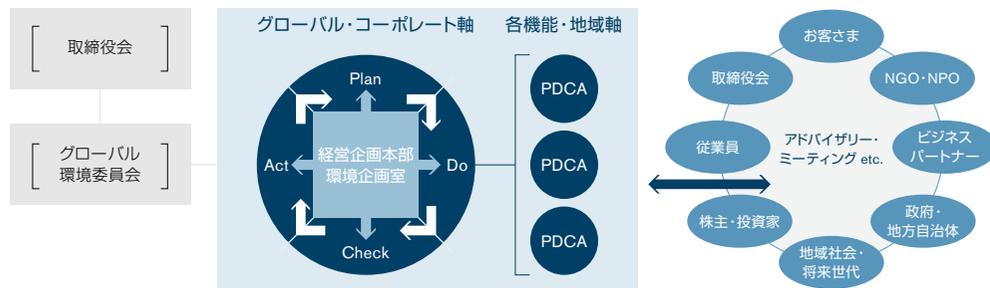
このように、日産は法規制を順守することはもとより、企業の社会的責任として自主的により高い目標を掲げ取り組んでいます。環境マネジメントをグローバルに推進するため、議題に応じて選出された執行役員をメンバーとするグローバル環境委員会(G-EMC: Global Environment Management Committee、年2回実施)では、全社的な方針や取締役会への報告内容の決議などを行います。また、経営企画本部環境企画室は各部門・地域での活動目標を決定し、PDCA(Plan-Do-Check-Act)に基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

グローバル環境マネジメントのフレームワーク



組織体制図



4) コンプライアンスとレピュテーション

日産は世界中のグループ会社で働く者を含むすべての従業員を対象として「日産グローバル行動規範」を策定し、e-ラーニングなどの教育プログラムを充実させることでその周知徹底を図っています。法令・倫理の順守状況は「グローバルコンプライアンス委員会」がチェックしています。また、内部通報制度（イージーボイスシステム）を導入することにより、従業員からの意見・質問・要望およびコンプライアンス違反の疑いのある行為などについて、直接日産のマネジメントに伝えることを可能にしています。

その他にも、「グローバル内部者取引防止管理規程」や「個人情報管理規程」「情報セキュリティポリシー」「グローバル賄賂防止ポリシー」などの社内規程を整備し、そのような社内規程や重要な法令の順守について、社内教育・研修プログラム・啓発活動を継続的に実施することで、コンプライアンス違反の未然防止に取り組み、会社の評判に関するリスクの予防に努めています。

3 事業の継続にかかわるリスク

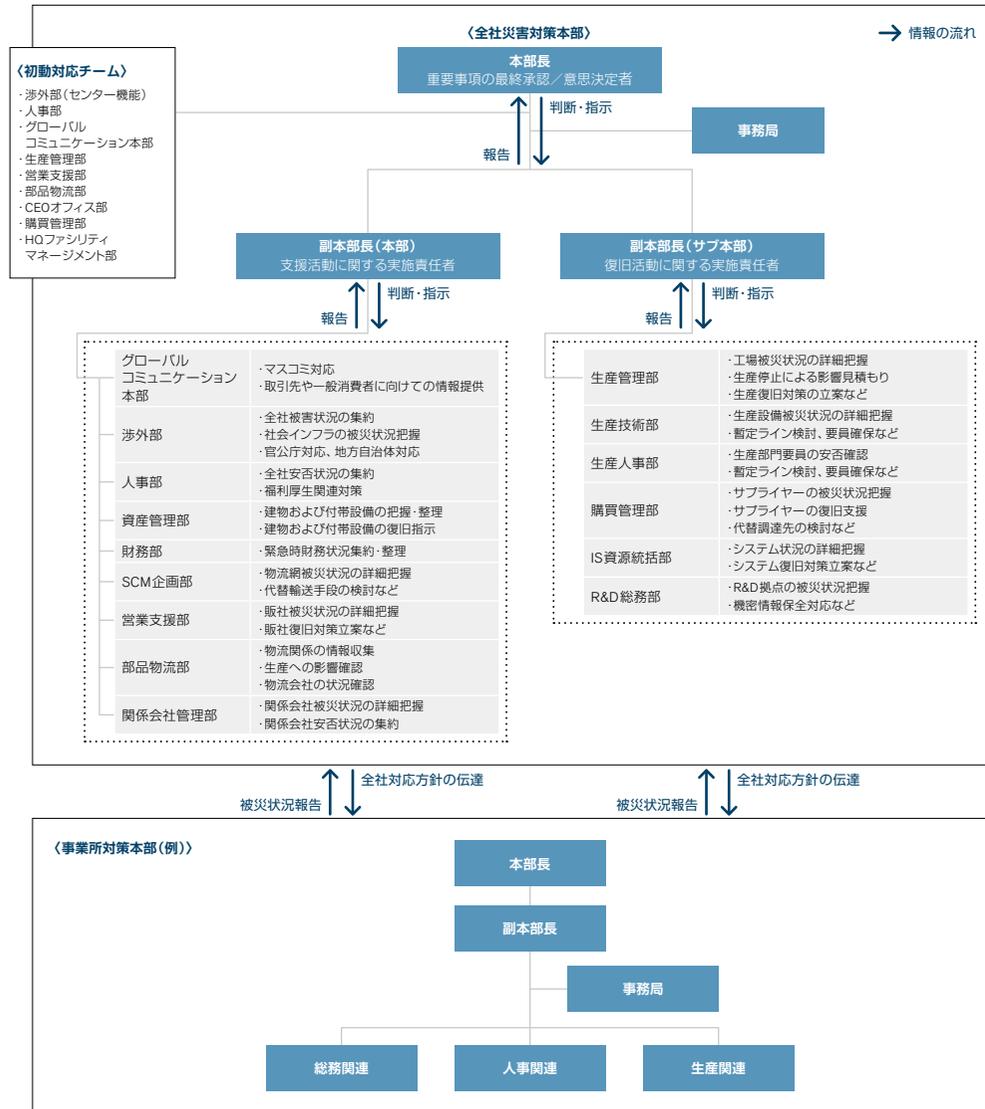
1) 大規模災害の対応策

日産では大地震を想定したリスク対応として、国内において震度5強以上の地震が発生した場合やその他の自然災害により事業活動へ影響を及ぼす甚大な被害が発生した場合は、初動対応チーム（全社災害対策本部の主要組織がメンバー）が動き、情報を集め、次のアクションを決めていきます。必要に応じて全社対策本部および事業所対策本部を立ち上げるとともに、安否の確認、被災状況確認と事業継続に向け動くこととなります。

また、社内の全組織において自部署の優先業務を洗い出し、事業を継続するための対応策について事前に決めておくなど事業継続計画（BCP）に対応した取り組みも、サプライヤーと協働し実施しています。策定後も、PDCAサイクルを回しながらBCPの見直しを毎年、実施していきます。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

日産の対応組織(地震)



〈大地震時の対処方針〉

1. 人命第一(安否確認システムの活用)
 2. 二次災害の防止
(自衛消防体制、防災用備品の完備、防災情報の提供など)
 3. 迅速な生産事業復旧と事業継続
(ハード対策と応援体制およびBCP策定)
 4. 地域社会への貢献
(近隣地域、企業との連携支援、行政との協力体制、物資などの提供)
- 全社対策本部および事業所対策本部は、大地震を想定したシミュレーション訓練を実施し、本部および各係、担当が機能でき、実際にアクションがとれるか検証するとともに、課題を明確にしたうえで対応策を見直し、有事に備えています。

2011年3月11日に発生した東日本大震災では、これまでに実施してきたシミュレーション訓練の成果を発揮し、初動対応チームが中心となってスムーズに全社災害対策本部および各事業所対策本部を立ち上げるとともに、安否の確認、被災状況の確認を迅速に実施しました。

また、対処方針のひとつである「地域社会への貢献」に基づき、帰宅困難者の受け入れや被災地への支援なども、速やかに対応しました。

事業復旧の段階においては、対策本部および機能ごとの対策チームが常に最新の情報を共有化し、災害後の生産・事業再開に向けた課題・対策を全社が連携して検討・実行することで、部品供給、生産、物流、販売、サービスなどサプライチェーン全体の復旧を効果的に実施しました。

2011年度には同震災対応の振り返りを行い、機能ごとに顕在化した課題の確認、対応策の検討を実施。2012年3月には、各課題を盛り込んだ新たなシナリオによるシミュレーション訓練を行い、対応策を検証しました。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

2012年度は、三連動地震(東海・東南海・南海連動型地震)発災を想定し、前年度訓練で課題となった広範囲な物流網の寸断、燃料不足等への対応状況等の確認を行い、2013年度には、想定を首都直下型地震として、首都圏のエネルギー供給元や交通インフラの被災による機能停止というこれまで以上に厳しいリスクを想定しながら、本社を中心とする首都圏事業所の事業継続対策の訓練を行いました。例年同様に、事前に各部門にかかわるリスク想定を自ら行うことにより、地震被害への対応力向上を図っています。

また、休日に発災した場合に、徒歩、自転車等により参集できる事業所近隣在住のメンバーを組織化し、有事の際には対策本部として活動する訓練を会社休日に行いました。

海外拠点においても、グローバルでの事業の拡大に伴い、自然災害への対応力向上が求められる中、2012年度には各グローバル拠点における成功事例の水平展開、日本で実施しているシミュレーション訓練の視察等を行うとともに、各リージョンでの災害発生を想定した海外拠点間の通信訓練を開始しました。通信訓練は毎年4回定期的に実施されています。

訓練により顕在化した新たな課題への対応や、行政機関発表の想定地震規模変更への対応など、今後もPDCAサイクルを回して災害対策を進めていきます。

なお、全社対策本部が設置されたグローバル本社ビル(2009年8月竣工)は、「制震ブレースダンパー」を使用した制震構造を採用しており、当地で想定される最大級の地震に対しても耐震安全性を確保しています。東日本大震災においても、地震後に行った点検により建物の安全性や機能には全く問題がないことが確認されています。

2) 新型インフルエンザ対策

2009年4月のH1N1型インフルエンザ発生を契機に、グローバルで感染予防・拡大防止に関する基本ポリシーを定め、各リージョンにて対応チームを組織化することにより、具体的活動を進めています。

各リージョンの感染状況については、各リージョンの対応チームからレポートされる仕組みが確立されており、グローバルでのモニタリングが可能となっています。

グローバルポリシーでは、①人命第一、②感染拡大の防止、③事業継続を基本理念とし、感染予防・拡大防止策を進めてきました。

具体的な取り組みとしては、従業員行動ガイドラインを策定し、従業員、会社および職場がとるべき対応を明文化することにより、感染時対応の周知・徹底を図っています。

また、社内の各業務領域において事業継続計画(BCP)を策定し、感染状況に応じたBCP発動基準のもと、感染ピーク時において事業が継続できるよう対応準備を図りました。

組織改正や異動に伴う対応チームメンバーやBCPの更新、感染予防に向けた啓発活動、医薬衛生品の備蓄などの活動に関する基本サイクルを確実に回すことにより、強毒性インフルエンザなどに備えています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

3) 生産の継続のための対応

日産の生産部門では、生産の3要素に対する各種リスクを鑑み、右表のような対策を進めてきました。特に自然災害への備えとして、大規模被災時の生産再開日程を2週間と定め、そのために必要な対策を洗い出し、継続的な地震のハード対策（建屋・設備の耐震／補強工事）、被災後の復旧時間を短縮するための復旧マニュアルの整備やBCPシミュレーション訓練の定期的な実施に継続的に取り組んでいます。また海外拠点での生産継続を視野に入れた部品輸出業務のBCPも策定しグローバルでの生産継続のための対応力強化を図っています。

一方で、増加していく新興国からの部品調達におけるリスクへの対応も、今後の市場拡大のためには非常に重要な活動となります。日産では、サプライヤー選定前監査と選定後の改善支援、生産準備フェーズでの品質監査ならびに量管理プロセス評価の実施、量産段階での生産・物流の各ポイントにおける品質確認による流出防止、源流対策につなげる活動の強化により、今後のさらなるグローバルでの市場拡大と成長に備えています。これらの活動を効率的・効果的に推進するために、プロセスや評価の改善のためのツール・プロセスをグローバルに標準化するとともに各主要地域（北米・欧州・中国・日本・タイ・インド・ブラジル等）でのサプライヤーリスクマネジメント組織に適用していくことで、部品供給リスクを未然に防ぐ体制を強化しています。

生産の3要素 リスク要因	人	物(購入部品・材料)	設備
自然災害(主に地震)	<ul style="list-style-type: none"> 事務所の耐震工事実施(完了) 地震対策マニュアル整備/避難訓練実施(年1回以上) 	<ul style="list-style-type: none"> 地震リスク地域にある主要取引先に対する地震対策監査実施(2008年度) ウェブベースの被災状況報告システムの導入(2010年度) 震災想定エリアの取引先に対し、想定災害発生時のBCPの確認を実施(2011年度) 海外拠点での生産継続を視野に入れた部品輸出業務のBCP策定(2012年度) 	<ul style="list-style-type: none"> 建屋・設備の耐震/補強工事実施(継続実施) 設備復旧マニュアルの見直し(2011年度) 事業所別定期監査の実施
火災	<ul style="list-style-type: none"> F-PES(Fire Prevention Evaluation System)によるリスク監査の実施(年1回) 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 監査結果による設備標準改定
労働災害	<ul style="list-style-type: none"> SES (Safety Evaluation System)によるリスク監査の実施(年1回) 安全衛生マネジメントシステム監査(年1回) 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 	<ul style="list-style-type: none"> 同左
パンデミック	<ul style="list-style-type: none"> インフルエンザ対応マニュアルの作成(2009年度) 	<ul style="list-style-type: none"> 取引先にも同様のマニュアル作成を依頼 	—
需要変動	<ul style="list-style-type: none"> 工場間応援の実施(必要に応じ) 企業間応援の実施(必要に応じ) 期間労働者の採用(必要に応じ) 	<ul style="list-style-type: none"> 需要予測と供給能力の定期的確認と対策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> フレキシブル生産システムの導入(完了) 需要予測と生産能力の定期的確認と対策の実施 主要/バートレインの補完生産体制の構築
設備故障	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 過去事例の水平展開と予防保全への織り込み 設備標準への織り込み
電力不足	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 節電活動の徹底 政府、電力会社の要請に応じた設備対応、勤務時間調整
新興国製の部品採用拡大	—	<ul style="list-style-type: none"> サプライヤー選定前の“モノづくり力”評価と選定後の改善支援の実施、生産準備フェーズでの品質監査ならびに量管理プロセス評価の実施 量産段階での品質確認(Gate1-3活動)とリスク発生に備えたバックアップ事前検討による供給リスク低減 主要地域でのSRMT (Supplier Risk Management Team)強化(2013年度) 	—
その他(高技能者、エキスパートの希薄化)	<ul style="list-style-type: none"> 高技能者育成計画作成および実施(工場別)(2010年度から実施) GPP(Global Pilot Plant)を通じたグローバル人材育成(2011年度から実施) 技術伝承のためのエキスパートの充実(2012年度から計画作成および実施) 	—	—

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

4) サプライチェーンの継続

サプライヤーリスクの高まりに備え、以下のリスク対応を行っています。

● サプライヤー財務リスクへの対応

1. リスク評価(毎年)
 - 提携先のルノーと連携し、グローバルでサプライヤー別財務評価を最新データにて実施
2. リスク回避策の早期決定
 - リスク評価結果に基づくクロスファンクショナルな会議体による迅速な意思決定を実施
 - サプライヤーごとのリスク回避策のフォローアップを徹底
 - 上記運用プロセスの確実な定着化を推進

● サプライヤー災害リスクへの対応

1. 初動の早期化
 - グローバルでサプライヤー住所録を整備し、地域別自然災害リスク想定とマッチングさせ、リスクサプライヤーを特定
 - 上記リスクサプライヤーやシングルソース部品のバックアップ確保を日本とアジア拠点で実施。欧米拠点でも検討中
 - サプライチェーンの見える化(部品群別に構成品のサプライチェーンを整備し、災害時に影響が出る部品と生産車両の早期把握を可能とする)を、日本およびタイでは完了し、その他海外拠点で整備中
 - 特に日本においては、サプライヤーの工場建屋や地盤/インフラ情報に基づく被災シミュレーションを行い、想定される被災影響を把握
2. サプライヤーBCPレベルの底上げ(日本)
 - Tier-n サプライヤーでも活用できる「BCP策定ガイドライン」をサプライヤーに紹介し活用を依頼
 - BCP実施状況の自己診断チェックリストをサプライヤーに展開し、その結果を回収
 - 上記結果を踏まえ、リスクが高いと思われるサプライヤーの現場診断・指導を実施

5) リスクファイナンスと損害防止活動

1. グローバル保険管理の考え方

日産では、事故や災害発生時に備え、以下の方針に従い自家保有、保険による外部転嫁などを組み合わせてグローバルベースでリスク管理を行っています。

リスク管理コストを最小化するため、グローバル保険管理は、以下の方針に従い行っています。この方針に基づき、近年発生している予測不可能な災害による損害は、適切にカバーされています。

- 事故の発生頻度が高くかつ発生しても損害が軽微なリスク
 - ▶ 連結ベースで保有可能なレベルまで自家保有
- 予測不可能で、発生頻度は限られるが、損害が巨大となるリスク
 - ▶ 財務的な影響が保有可能なレベルを超える部分については、外部保険会社との保険契約によりカバー

2. グローバル保険プログラム

保険契約については、保険料コスト削減とグループ全体または地域をまたいで発生するリスクを集中的に管理するために、主要保険種目に関してはグローバルプログラムを導入し、グローバル本社財務部が一括して、保険条件・内容の決定、保険会社との交渉を行っています。契約先保険会社は、戦略上重要なパートナーであり、リスク分散も考慮し、支払能力が十分なグローバル保険会社を選定しています。グローバルプログラムの実施により、以下のリスクがカバーされます。

- 所有資産の物的損害および災害による事業中断損害
 - 所有資産に対する物的損害をカバーするのはもちろんのこと、災害による事業中断リスクや、部品・製品の国際的な相互供給体制拡大に起因する部品供給停止による構外利益損害についても考慮し、保険内容を決定しています。世界各地の重要なサプライヤーを特定することにより、部品供給網の中断により発生する損害についても十分にカバーする保険を手配しており、保険カバーの限度額については、

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

外部専門家の調査をもとに予想最大損害額を算出したうえで、保険市場の引き受け能力も勘案しながら決定しています。

また2011年度より、アライアンスパートナーであるルノーと共同で、保険条件の決定、保険会社との交渉を行うことにより、さらなる保険プログラムの条件向上、効率化を実現しました。

▪ 商品車の物流および保管中の損害

部品・製品の国際的な相互供給体制拡大によって複雑化した商流・物流を効率的にカバーしています。

さらに地理的に分散したリスクをグローバルで一本化してカバーすることにより、保険成績の安定化、事故データの一元管理を図っています。

本保険も2011年度よりシナジー効果を最大限に生かし、ルノーと共同で保険条件の決定、保険会社との交渉を行うことにより、保険プログラムの条件向上、効率化を実現しました。

▪ 賠償責任 [製造物責任および業務遂行や所有・管理する施設が原因となる偶発的な事故による賠償責任(一般賠償責任)を含む]

会社の防御戦略とグローバルに整合性のとれた対応を行うため、また全世界で一貫した保険カバーを低廉な保険料で入手するために、本社主導で、地域の賠償責任の法制度、慣習などの特性に合わせたプログラムを導入しています。

3. グループ内保険会社の活用

これらの保険プログラムにおいては、連結ベースで効率的にリスクを自家保有するため日産のグループ内保険会社を活用しています。これにより、

- グループとして必要最小限の保険のみ購入
- グループ各社に対しては、必要な保険カバーを提供
- 自家保有限度額内の事故に関しても、事故データの収集・分析が可能というニーズを満たすことが可能となります。

4. 損害防止活動への取り組み

損害防止活動は、保険成績を改善し保険料削減につなげるため、従来より行ってきましたが、グローバルプログラムの構築で、低廉となった保険料を維持するため、グローバルでより積極的に取り組んでいます。

日産の損害防止活動の例としては、外部専門機関によるリスク監査と改善提案の実施、台風接近時の対応マニュアルの整備、雹害対策のためのヘイルネット設置などがあります。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

環境データ

122	134
		燃費、CO ₂	134-136
		技術	137-138
		排出ガス、騒音、化学物質	138-139
123	ライフサイクルアセスメント(LCAs)	139-140
投入量・排出量、エネルギー	123-124	材料、リサイクル	140-141
CO ₂	124-125	使用済み自動車のリサイクル	141
水	126-127		
エミッション	127-128		
廃棄物	129		
物流	130-131		
サプライチェーン	131-132	第三者保証	142-143
環境保全コスト	132	GRIインデックス	144
設備	133		

* 「従業員教育とコミュニケーション」については、p37をご覧ください

掲載データについて

- 期間：4月1日から翌年の3月31日までを年度の報告対象としています。
- 範囲：日産および連結製造会社のグローバル生産拠点、非生産拠点を報告対象としています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

ガバナンス

マテリアリティ(環境)

日産は自らの持続的な利益ある成長はもとより、持続可能なモビリティ社会の発展に貢献したいと考えています。そのために日産は、企業活動から影響を受ける幅広いステークホルダーの声に耳を傾け、協力し合いながら、社会からの要望を企業活動に取り込む努力を続けています。

材料資源の採掘から車両解体に至るまで、バリューチェーン全体においてかかわりの深いステークホルダー*や、課題の解決に協力いただくステークホルダーの意見を日産の戦略策定プロセスに取り込んでいくことが必要だと考え、バリューチェーン分析を活用し、主要なステークホルダーをグローバルに特定し、常にコミュニケーションを図っています。

例えば、毎年開催するアドバイザリー・ミーティングでは、学会やビジネス界の第一線などでグローバルに活躍する環境分野の権威を招き、日産が目指す方向性や戦略の妥当性について取締役会メンバーと意見を交わし、今後の環境戦略を策定するプロセスに組み入れています。

自動車産業は世界規模で、CO₂排出量や排出ガス、エネルギーや燃費、騒音、材料資源、水、化学物質、廃棄物やリサイクルなど環境に関連するさまざまな規制や基準の影響を受けます。さらにこれらの規制や基準は年々厳しくなっています。

日産の戦略は、「社会の声に耳を傾け、オポチュニティとリスクの芽を見いだす」という考え方に基づいています。この戦略の骨格はPDCA(Plan-Do-Check-Act:計画、実施、評価、改善)サイクルで構成されています。この中でマテリアリティ評価の考え方に従い、環境に関する課題について社会と日産双方にとって重要だと考えられるものを優先事項とし、潜在的なオポチュニティやリスクを分析したうえで、双方に必要な活動目標を設定しています。取締役会メンバーとステークホルダーは、環境の側面で日産が目指す方向性や戦略の妥当性について意見を交わし、今後の環境戦略の策定に反映しています。

* 日産にとってのステークホルダーとは、お客さま、株主・投資家、ビジネスパートナー、サプライヤー、NGO・NPO団体、地域社会、政府、将来世代、従業員、取締役会メンバーを含みます



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標

投入した資源と生成された物質類

投入量	単位	2013
原材料	ton	7,508,828
水	1,000m ³	30,134
エネルギー	MWh	9,154,841

生産量/排出量	単位	2013
車両生産		
グローバル販売台数	台	5,188,972
廃棄物	ton	172,849
廃棄物最終処分量	ton	17,903
リサイクル量	ton	154,946
総排水量	1,000m ³	22,816
CO ₂ 排出量	t-CO ₂	3,403,736
VOC (揮発性有機化合物)	ton	11,734
NOx (窒素酸化物)	ton	450
SOx (硫黄酸化物)	ton	40

中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2016(NGP2016)」では、企業活動における環境への影響を低減し、経済活動と資源利用を両立させることに主眼を置いています。具体的には企業活動におけるカーボンフットプリントを最小にするために、企業活動からのグローバル販売台数当たりのCO₂排出量を削減すること、また資源効率の向上を目指し再生材使用率を向上させることを含む4つのキーアクションについて企業全体で推進しています。



▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN1/G4-EN3/
G4-EN4/G4-EN6/
G4-EN8/G4-EN16/
G4-EN21/G4-EN22/
G4-EN23

エネルギー投入量

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
合計	MWh	6,525,000	9,353,605	9,460,190	8,984,864	9,154,841
日本	MWh	4,142,222	5,525,097	5,573,174	4,565,499	4,461,440
北米	MWh	1,175,278	1,782,399	1,733,447	2,157,793	2,173,879
欧州	MWh	719,444	1,066,503	939,469	982,332	861,196
その他	MWh	488,056	979,606	1,214,099	1,279,240	1,658,327
一次エネルギー						
天然ガス	MWh		3,691,097	3,467,178	2,847,325	2,732,779
LPG	MWh		340,985	527,696	360,891	339,751
石炭	MWh		245,848	160,720	235,239	149,232
灯油	MWh		259,530	253,821	248,445	226,513
ガソリン	MWh		81,502	90,413	211,449	260,157
軽油	MWh		18,114	20,247	72,151	71,168
重油	MWh		92,607	87,368	67,967	61,359
敷地外						
電力(系統電力)	MWh		4,365,622	4,524,044	4,741,046	5,114,978
冷水	MWh		11,692	9,087	25,947	11,646
温水	MWh		0	0	7,492	6,227
蒸気	MWh		9,022	67,940	114,281	133,849
敷地内						
電力(社内)	MWh		236,624	250,520	52,630	47,182
再生可能エネルギー	MWh		962	1,157	38,666	39,191
(再生可能エネルギー使用率)	%	0.000	0.017	0.026	0.82	2.72

2013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915万MWhとなり、2012年度に比べ、1.9%の増加になりました。生産台数が2.4%増加していることを考慮すれば、企業全体での省エネルギー活動や、効率的な生産活動の効果が表れています。

うち日本、北米、欧州の生産過程におけるエネルギー使用量は624万8,525MWh*でした。

日産は2016年度までに、グローバル企業活動における総エネルギー使用量に占める再生可能エネルギーの使用率を9%まで高めることを目標としています。

▶ page_142

*日産は、第三者保証をプライスウォーターハウスクーパース サステナビリティ(株)より受けています。詳細はこちらをご覧ください

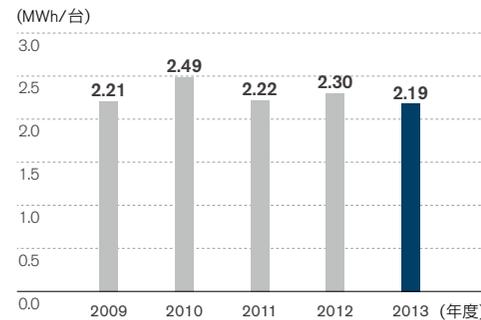


▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN3/G4-EN4

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

生産台数当たりのエネルギー消費量

2013年度の生産台数当たりのエネルギー消費量は2.19MWhとなり、2012年度と比較し、4.9%の減少となりました。特に米国や欧州の生産拠点におけるエネルギー消費量削減活動が貢献しました。



(地域別)

	単位	2013 (年度)
日本	MWh/台	4.46
北米	MWh/台	1.40
欧州	MWh/台	1.31
その他	MWh/台	1.34

日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN3/G4-EN5/
G4-EN6

企業活動における環境指標 — CO₂

カーボンフットプリント

	単位	2009	2010	2011	2012	2013 (年度)
スコープ1	t-CO ₂	869,592	1,023,208	1,047,691	835,766	780,970
スコープ2	t-CO ₂	1,587,603	1,944,684	2,051,965	2,432,889	2,622,767
スコープ1と2	t-CO ₂	2,457,195	2,967,892	3,099,656	3,268,655	3,403,736
日本	t-CO ₂	1,444,074	1,451,343	1,526,182	1,526,182	1,446,871
米国	t-CO ₂	610,016	623,654	758,457	758,457	814,186
欧州	t-CO ₂	316,856	311,790	284,079	284,079	213,202
その他	t-CO ₂	596,945	712,868	699,937	699,937	929,477
スコープ3						
従業員の通勤	t-CO ₂			449,110	468,346	426,487
日本、米国、欧州	t-CO ₂			213,538	214,619	217,091*
物流	t-CO ₂	1,102,000	1,438,000	1,660,000	1,490,050	1,678,903
製造のみ	kt-CO ₂	1,805	1,899	2,589	2,822	2,872
日本、北米、欧州	kt-CO ₂			1,698	1,934	1,846*
その他	kt-CO ₂			891	888	1,026

2013年度のグローバル拠点からのCO₂排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で340万トンとなり、2012年度に比べて4.1%の増加となりました。これは主に中国での生産台数増加によるものであり、欧州では20%以上の削減を達成しました。また、日本・米国・欧州の生産過程におけるCO₂排出量は2012年度に比べ88kt-CO₂*減少しました。

▶▶ page_142

*日産は、第三者保証をプライスウォーターハウス・クーパー・サステナビリティ(株)より受けています。詳細はこちらをご覧ください

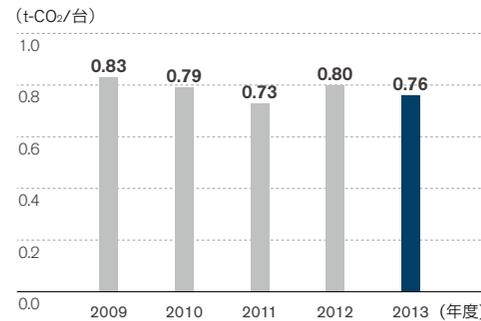


▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN15/G4-EN16/
G4-EN17/G4-EN19/
G4-EN30

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

スコープ1と2の生産台数当たりのCO₂排出量

2013年度の生産台数当たりのグローバルCO₂排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で0.76トンとなり、2012年度に比べ4.6%の減少となりました。グローバル生産拠点における省エネルギー活動や、拠点間でベストプラクティスを共有し合うなどの活動の効果によります。



(地域別)

	単位	(年度) 2013
日本	t-CO ₂ /台	0.97
北米	t-CO ₂ /台	0.42
欧州	t-CO ₂ /台	0.35
その他	t-CO ₂ /台	0.72

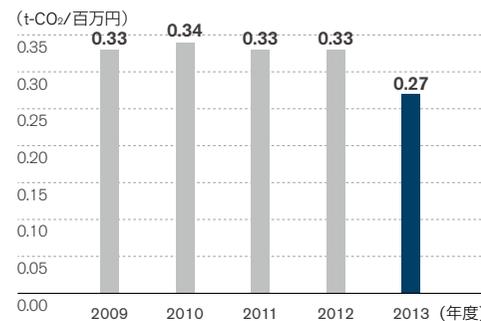
日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。



▶ GRI 4 Indicators
▶ G4-EN15/G4-EN16/
G4-EN18

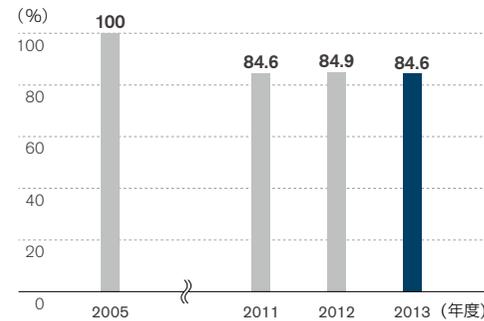
スコープ1と2の売上高当たりのCO₂排出量

2013年度のグローバル拠点からの売上高100万円当たりのCO₂排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で0.27トンとなり、2012年度と比較して17.8%の減少となりました。



▶ GRI 4 Indicators
▶ G4-EN15/G4-EN16/
G4-EN18

企業活動からのCO₂排出量(グローバル販売台数当たり)

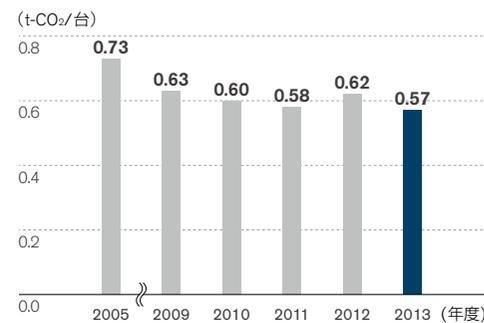


NGP2016では、生産活動、物流、オフィス、販売会社(日本)を対象として、企業活動からのCO₂排出量を2016年度までに2005年度に比べ20%削減することを目標としています。2013年度は、生産活動やオフィス等からのCO₂排出量が減少し、企業活動に伴うCO₂排出量は2005年度に比べ15.4%の削減となりました。



▶ GRI 4 Indicators
▶ G4-EN15/G4-EN16/
G4-EN18

生産活動からのCO₂排出量(生産台数当たり)



NGP2016では、2016年度までに全生産拠点からの生産台数当たりのCO₂排出量を2005年度比で27%削減することを目標としています。2013年度のグローバル生産台数当たりのCO₂排出量は0.57トンとなり、2005年度比で21.8%の削減となりました。



▶ GRI 4 Indicators
▶ G4-EN15/G4-EN16/
G4-EN18

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標 — 水

水使用量

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
合計	1,000m ³	15,629	28,671	30,513	28,697	30,134
日本	1,000m ³	9,221	17,612	18,565	15,956	16,818
北米	1,000m ³	2,970	4,330	4,591	4,770	5,176
欧州	1,000m ³	1,315	2,297	2,276	2,252	2,258
その他	1,000m ³	2,123	4,432	5,081	5,720	5,881

2013年度のグローバル拠点における水使用量は3,013万4,000m³となり、2012年度に比べ5.0%の増加となりました。国内での部品製造の増加に伴って、使用量への影響が生じています。



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN8

排水量

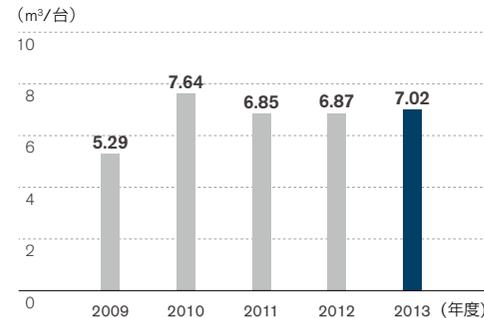
	単位	2009	2010	2011	2012	2013
合計	1,000m ³	10,435	19,281	20,398	20,557	22,816
日本	1,000m ³	6,293	13,030	13,565	13,710	15,114
北米	1,000m ³	2,099	2,732	3,214	3,055	3,658
欧州	1,000m ³	972	1,830	1,930	1,871	1,904
その他	1,000m ³	1,071	1,689	1,689	1,920	2,139

2013年度のグローバル拠点からの排水量は2,281万6,000m³となり、2012年度に比べて11.0%の増加となりました。



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN22

生産台数当たりの水使用量



日産は、2016年度までに生産台数当たりの水使用量を2010年度比で15%削減することを目標としています。2013年度の生産台数当たりの水使用量は7.02m³となり、2012年度に比べ2.1%の増加となりました。

(地域別)

	単位	2013
日本	m ³ /台	16.81
北米	m ³ /台	3.32
欧州	m ³ /台	3.44
その他	m ³ /台	3.95

日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。



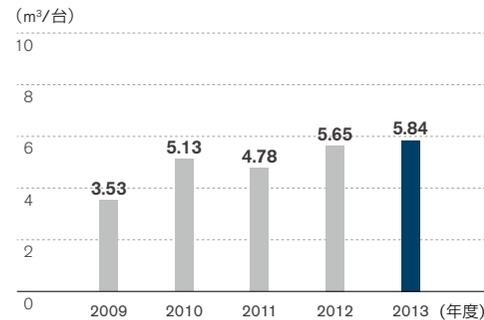
▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN8

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
水質						
化学的酸素要求量(COD)	kg	11,685	12,345	13,613	18,075	16,036

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

生産台数当たりの排水量

2013年度の生産台数当たりの排水量は5.84m³となり、2012年度に比べて3.3%の増加となりました。



(地域別)

	単位	(年度) 2013
日本	m ³ /台	15.11
北米	m ³ /台	2.35
欧州	m ³ /台	2.90
その他	m ³ /台	2.34

日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。



企業活動における環境指標 — エミッション

エミッション

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
NOx (窒素酸化物)	ton	755	751	731	525	450
SOx (硫黄酸化物)	ton	36	41	46	43	40

2013年度に生産拠点から排出されたNOx、SOxの量はそれぞれ450トン、40トンになりました。



VOC

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
合計	ton	8,615	10,130	11,424	12,305	11,734
日本	ton	4,008	4,018	4,399	3,623	3,492
北米	ton	2,264	2,941	3,366	5,194	5,338
欧州	ton	2,343	3,171	3,658	3,488	2,904

日産は2016年度までに、塗装面積当たりの排出量 (g/m²) を2010年度比で15%削減することを目標とし、企業全体での総排出量の削減を進めています。2013年度は、VOC総排出量は1万1,734トンとなり、2012年度比で4.6%の減少となりました。主に塗装工程からの排出量の削減によります。



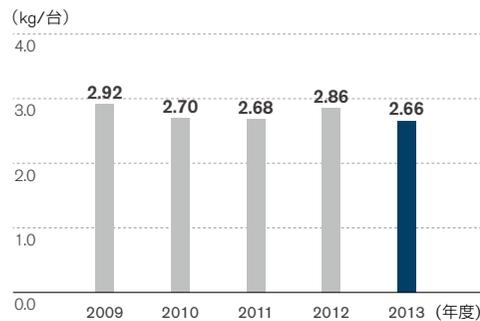
	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

3ウェット塗装技術の導入によるVOCの削減

2013年、米国テネシー州のスマーナ工場において3ウェット塗装技術が導入されました。3ウェット塗装技術とは、中塗りと上塗りを連続して塗装してから焼き付けを行う方法です。これにより、塗装の質や効率が向上するとともに環境への影響が低減され、エネルギー使用量とCO₂排出量を30%、VOC排出量を70%削減することが可能になりました。日産は、米国エネルギー省の「ベター・ビルディング・ベター・プラント・チャレンジ」に参加しているスマーナ工場を含む米国の3工場で、2020年までにエネルギー使用量を25%減らす努力を続けています。

生産台数当たりのVOC

2013年度の生産台数当たりのVOC排出量は2.66kgとなり、2012年度に比べ6.9%の減少となりました。主に塗装工程からの排出量の削減によります。



(地域別)

地域	単位	2013 (年度)
日本	kg/台	3.49
北米	kg/台	3.43
欧州	kg/台	4.42



PRTR対象物質排出量* (日本)

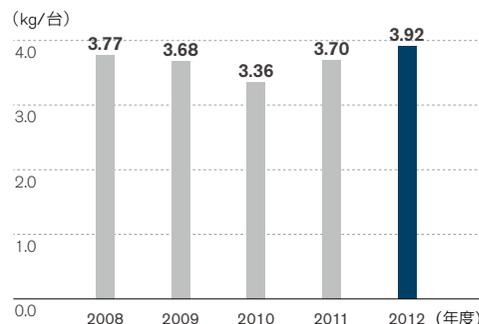
	単位	2008	2009	2010	2011	2012 (年度)
国内拠点合計	ton	3,960	3,773	3,607	4,441	4,158
追浜工場	ton	1,111	1,263	911	981	715
栃木工場	ton	904	897	829	915	942
日産自動車九州株式会社	ton	1,145	910	1,106	1,390	1,394
横浜工場	ton	453	429	418	555	581
いわき工場	ton	70	13	58	320	183
日産テクニカルセンター	ton	276	260	284	280	343

2012年度のPRTR対象物質排出量は、2011年度に比べ6.4%の削減となりました。日本での生産台数減少が影響しています。2013年度の結果は年度後半にアップデート予定です。

* 日本のPRTR (化学物質排出移動量届出制度)のガイドラインに基づいて算出しました。PRTR取扱量から製造品としての搬出量を除いた総排出量です



生産台数当たりのPRTR対象物質排出量 (日本)



2012年度の生産台数当たりのPRTR対象物質排出量は3.92kgとなり、2011年度に比べ5.9%の増加となりました。日本での開発に伴う実験量増加により、原単位の一部が悪化しています。2013年度の結果は年度後半にアップデート予定です。



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標 — 廃棄物

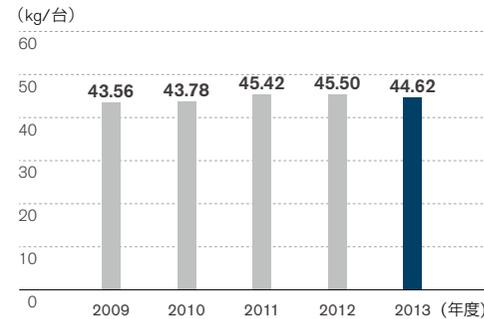
廃棄物発生量

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
合計	ton	128,664	164,381	193,798	170,910	172,849
日本	ton	62,064	70,136	74,412	67,705	61,999
北米	ton	24,214	31,806	35,780	40,208	51,767
欧州	ton	39,474	59,617	56,996	45,985	46,874
その他	ton	2,912	2,822	26,610	17,012	12,209
処理						
廃棄物最終処分量	ton		41,288	40,048	33,479	17,903
リサイクル量	ton		123,093	153,750	137,431	154,946

日産は2016年度までに、日本の生産拠点で年2%、海外の生産拠点で年1%の廃棄物発生量削減を目標としています。2013年度の廃棄物発生量は17万3,000トンとなり、2012年度に比べ1.1%の増加となっています。生産台数の増加が要因ですが、生産台数当たりの発生量は削減されています。なお、廃棄物発生量については、グローバル生産拠点に限定して集計しています。



生産台数当たりの廃棄物発生量



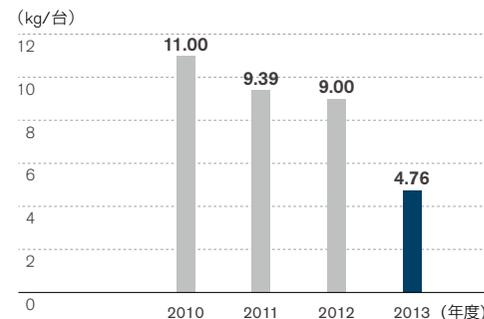
2013年度の生産台数当たりの廃棄物発生量は44.62kgとなり、2012年度に比べ1.9%の削減となりました。これは主に海外生産拠点における廃棄物発生量削減の取り組みによります。

(地域別)

	単位	2013
日本	kg/台	61.99
北米	kg/台	33.23
欧州	kg/台	71.39
その他	kg/台	13.09



生産台数当たりの廃棄物最終処分量



2013年度の生産台数当たりの廃棄物最終処分量は4.76kgとなり、2012年度に比べ47.1%の削減となりました。これは主に海外生産拠点における廃棄物発生量削減の取り組みによります。



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標 — 物流

輸送量

		(年度)				
		2009	2010	2011	2012	2013
合計	単位 百万 ton km	26,336	35,132	37,946	35,747	37,719
インバウンド	百万 ton km	7,556	10,659	11,603	12,156	12,883
アウトバウンド	百万 ton km	18,780	24,473	26,343	23,591	24,836
海上	%	68.0	71.8	70.8	70.7	64.3
トラック	%	21.2	19.6	20.4	20.6	24.9
鉄道	%	10.5	8.2	8.1	8.2	10.5
航空	%	0.3	0.4	0.7	0.5	0.4

2013年度はグローバル輸送量が5.5%増加し、377億1,900万ton kmとなりました。これは主に国土の広い中国や北米での生産量の増加に伴う陸上輸送量の増加が要因です。一方で、部品の航空輸送については、従来より管理手法を強化し、極力輸送量を削減したことから12.9%の削減となりました。また、船舶輸送も4.0%削減されました。

 GRI G4 Indicators
▶ G4-EN30

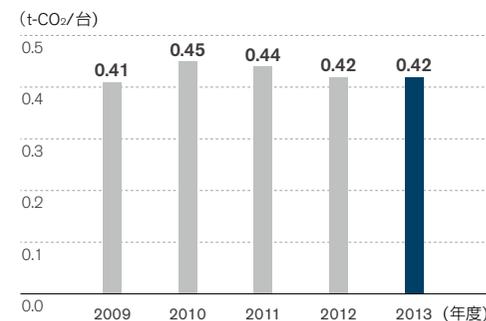
物流からのCO₂排出量

		(年度)				
		2009	2010	2011	2012	2013
合計	単位 t-CO ₂	1,083,305	1,412,657	1,642,195	1,490,050	1,678,903
インバウンド	t-CO ₂	501,056	686,412	859,671	821,030	908,804
アウトバウンド	t-CO ₂	582,249	726,246	782,524	669,020	770,098
海上	%	24.0	25.2	23.3	23.9	20.2
トラック	%	58.4	54.7	50.8	55.3	61.7
鉄道	%	5.6	4.5	4.1	4.3	5.2
航空	%	12.0	15.7	21.8	16.4	12.9

2013年度の物流からのCO₂排出量は12.8%増加し、167万8,903トンとなりました。これは主に国土の広い中国と北米における排出量が、生産量増加に伴い30%程度増加したことによります。一方で、輸送量の削減から、航空輸送では11.4%、船舶輸送では4.9%のCO₂排出量が削減されました。なお、インバウンドには部品調達・KD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。

 GRI G4 Indicators
▶ G4-EN19/G4-EN30

物流からのCO₂排出量(輸送台数当たり)



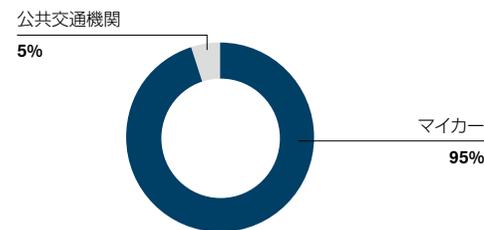
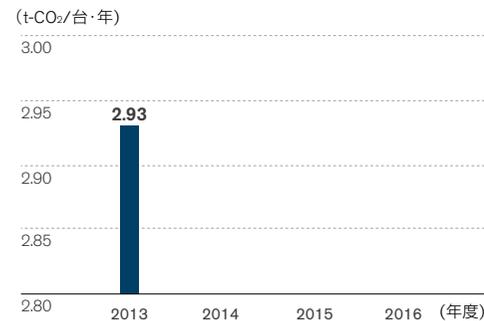
2013年度は、陸上輸送量の増加が見られたものの、航空輸送量削減の結果、輸送台数当たりのCO₂排出量は0.42トンとなり、2012年度と同じレベルとなりました。

 GRI G4 Indicators
▶ G4-EN18

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

従業員の通勤からのCO₂排出量

日本では2013年度、マイカー通勤をしている全従業員を対象に、CO₂削減プログラムを導入しました。マイカー通勤によるCO₂排出量は現在およそ5万6,000トンで、1台当たりの排出量は年間2.93トンです。このプログラムにより、1台当たりの年間排出量を1%削減することを目指し、マイカー通勤者に対してエンジン搭載車から100%電気自動車(EV)である「日産リーフ」への乗り換えを促進しています。



通勤からのCO₂排出量の割合(日本の事業所および製造工場の従業員が対象。2012年度)

企業活動における環境指標 — サプライチェーン

サプライチェーンからの排出量

項目	単位	(年度)	
		2011	2012
カーボンフットプリント	kt-CO ₂	49,254	48,226
直接	kt-CO ₂	22,927	22,534
間接	kt-CO ₂	26,327	25,692
エネルギー	GWh	143,594	139,800
再生可能エネルギー	GWh	683	703
水投入量	1,000m ³	118,907	118,786
排水量	1,000m ³	100,555	98,661
廃棄物発生量	kton	3,002	2,971

日産はバリューチェーン全体でのCO₂排出量削減に向けて、グローバルの一次サプライヤーに対し、CO₂排出量の調査を行っています。この調査から得られた数値に、さらに推定値を組み合わせ、サプライチェーンにおけるCO₂排出量を算出します。2012年度は、当社と契約しているサプライヤーのCO₂排出量が2011年度比で2%減少しました。一次サプライヤー各社により設定された個別の環境目標により、売上高当たりのCO₂排出量は2014年度以降1%削減される見込みです。日産はサプライヤー各社と定期的にコミュニケーションを行う事で、継続した環境負荷の低減を行っています。2013年度の結果については年度後半にアップデート予定です。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

スコープ3の構成比率

項目	構成比率	(年度) 2013
1. 購入した製品・サービス	kt-CO ₂	16,101
2. 資本財	kt-CO ₂	1,055
3. 燃料およびエネルギー関連活動	kt-CO ₂	369
4. 輸送、配送(上流)	kt-CO ₂	909
5. 事業から出る廃棄物	kt-CO ₂	177
6. 出張	kt-CO ₂	238
7. 雇用者の通勤	kt-CO ₂	426
8. リース資産(上流)	kt-CO ₂	0
9. 輸送、配送(下流)	kt-CO ₂	770
10. 販売した製品の加工	kt-CO ₂	9
11. 販売した製品の使用	kt-CO ₂	127,312*
12. 販売した製品の廃棄	kt-CO ₂	380
13. リース資産(下流)	kt-CO ₂	412
14. フランチャイズ	kt-CO ₂	0
15. 投資	kt-CO ₂	0
合計	kt-CO ₂	148,161

2013年度も、日産はGHG報告ガイドラインに基づいた試算を行い、当社のスコープ3からのCO₂排出量の約90%が製品であるクルマの使用によるものであるとの結果を得ています。日産は、第三者保証*をプライスウォーターハウス・パーソンズ・サステナビリティ(株)より受けており、該当する値には*をつけています。

 GRI G4 Indicators
▶ G4-EN17

企業活動における環境指標 — 環境保全コスト

環境保全コスト

	単位	2011		2012	
		投資	コスト	投資	コスト
合計	百万円	5,110	158,149	5,520	165,959
事業エリア内コスト	百万円	310	1,660	320	1,632
上・下流コスト	百万円	0	664	—	683
管理活動コスト	百万円	0	2,426	0	2,537
研究・開発コスト	百万円	4,800	153,300	5,200	161,000
社会活動コスト	百万円	0	99	0	106
環境修復コスト	百万円	0	0	0	0

	単位	(年度) 2012	
		2011	2012
合計	百万円	2,581	2,604
費用削減効果	百万円	889	900
収益	百万円	1,692	1,704

環境保全コストは環境省の「環境会計ガイドライン」に準じて算出され、日本国内の活動分のみを示しています。2013年度結果は年度後半にアップデート予定です。

 GRI G4 Indicators
▶ G4-EN31

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標 — 設備

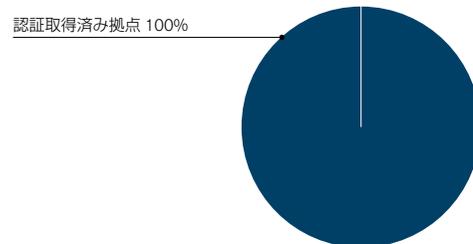
カーボンクレジット

	単位	2009	2010	2011	2012	(年度) 2013
排出枠	t-CO ₂	7,308	7,308	7,308	7,308	21,015
クレジット	t-CO ₂	2,681	4,934	4,066	5,261	—

欧州における排出権取引において、2009年度より日産モトール・イベリカ会社(スペイン・バルセロナ)の生産拠点が対象となっています。2013年度に認証を受けたクレジット量は2万1,015トンとなりました。

ISO14001 認証取得状況

日産はグローバルに環境マネジメントシステムの導入を推進しており、2011年1月にはグローバル本社をはじめ、研究開発、生産、物流など日本国内すべての主要拠点、および製品開発プロセスにおいて環境マネジメントシステムISO14001の統合認証を取得しました。海外でも主要生産工場ごとにISO14001認証を取得しています。



 GRI G4 Indicators
▶▶ G4-DMA

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。CO₂排出量などの環境負荷の低い建物や、廃棄物等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CASBEE¹⁾をひとつの指標としています。

既存の建屋では、横浜市の新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。

新本社ビルは、自然エネルギーの有効活用とCO₂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。

日本の販売会社に対しては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。この制度においては、すべての販売会社が当社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KPI²⁾項目があり、各国の法規や地域社会の要請、NGPの要件に照らして随時改定されています。

¹⁾ 建築環境総合性能評価システム: Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency

²⁾ 重要業績評価指標: Key Performance Indicators

環境法による罰金

報告年度において、法令違反や罰則の適用はありません。

 GRI G4 Indicators
▶▶ G4-DMA

 GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN24/G4-EN26/
G4-EN29

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

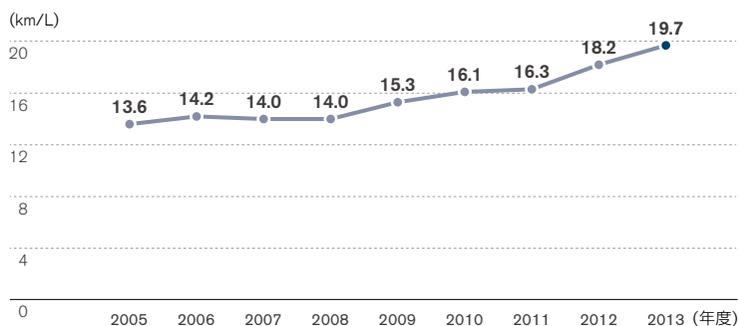
製品における環境指標

製品における環境指標 — 燃費、CO₂

ガソリン乗用車の車両重量別燃費(日本)

乗用車	単位	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
702kg以下	km/L 10-15モード									
703-827kg	km/L 10-15モード	19.9	20.6	20.9	20.8	21.7	22.5	25.0	26.2	27.3
828-1,015kg	km/L 10-15モード	18.6	18.8	18.6	18.3	19.5	22.5	23.0	23.1	28.5
1,016-1,265kg	km/L 10-15モード	17.3	17.6	18.1	18.3	19.5	19.4	19.4	21.8	23.0
1,266-1,515kg	km/L 10-15モード	12.8	12.8	13.6	13.3	13.8	14.4	14.4	14.5	15.8
1,516-1,765kg	km/L 10-15モード	11.7	11.8	11.6	12.0	12.7	13.1	14.1	15.2	16.1
1,766-2,015kg	km/L 10-15モード	8.6	8.7	8.6	9.2	9.2	11.7	11.9	12.5	13.7
2,016-2,265kg	km/L 10-15モード	8.3	8.3	8.3	8.4	8.4	9.2	9.4	9.7	10.1
2,266kg以上	km/L 10-15モード	5.5	5.5	5.5						

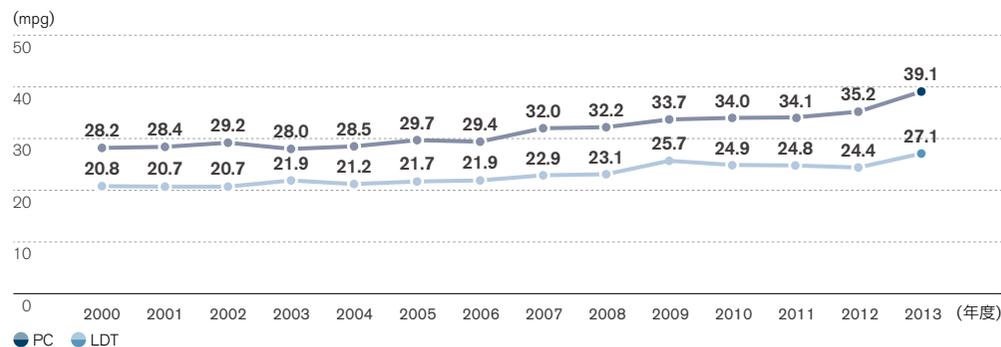
日本における企業平均燃費(CAFE、JC08モード)



2013年度は、日本国内の企業平均燃費(JC08モード)は19.7km/Lとなり、2012年度に比べ8%向上しました。低燃費を誇る「ノート」、および軽自動車「デイズ」の好調な販売が貢献しています。



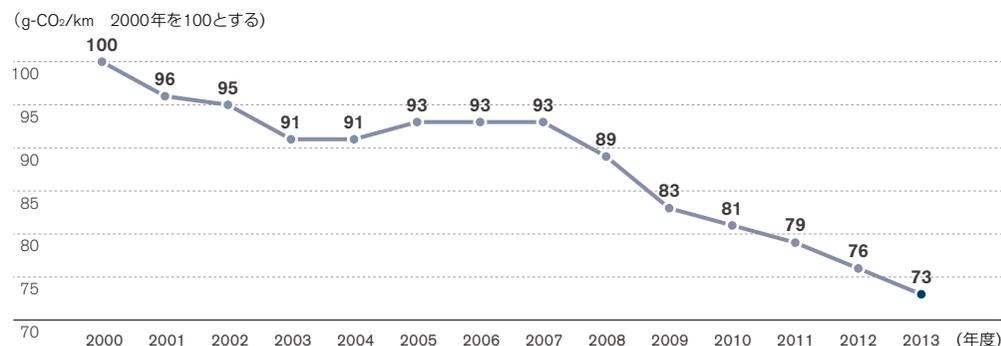
米国における企業平均燃費(CAFE)



2013年度の米国における乗用車の企業平均燃費は39.1mpgとなり、2012年度に比べ11%向上しました。小型トラックの企業平均燃費は27.1mpgに達しています。燃費の良い「アルティマ」「ヴァーサ」の販売増加や新型「パースファインダー」などのハイブリッドモデル投入が貢献しています。



欧州における車両平均CO₂排出量



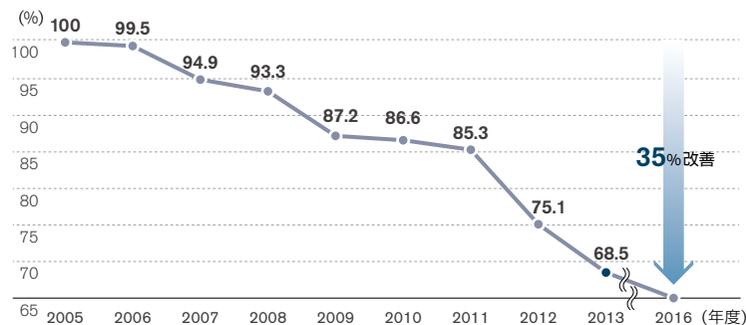
2013年度は、低燃費車である「ノート」の継続した販売好調により、欧州市場における乗用車の車両平均CO₂排出量は2000年度に比べ27%以上の削減となりました。



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

グローバル企業平均燃費(CAFE)

2013年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国での各国法規に定められた測定方法で算出した燃費値に基づく企業平均燃費は、2005年度に比べ31.5%改善しました。日本市場での軽自動車「デイズ」、欧州市場での「ノート」、米国市場での「アルティマ」「ヴァーサ」のニューモデルが平均燃費の向上に貢献しています。また日産の企業平均燃費は、2016年度までに2005年度比で35%改善するというNGP2016の目標達成に向けて、着実に前進しています。



▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN7/G4-EN27

燃費トップモデル

	単位		(年度)
グローバル	km/L (JC08モード)	モコ 0.66L 2WD+アイドルストップ	2013
ベストセラーモデル	mpg	アルティマ/ティアナ 2.5L 2WD	42.1
日本(軽自動車を除く)	km/L (JC08モード)	ノート 1.2L 2WD+スーパーチャージャー、アイドルストップ	25.2
日本(軽自動車を含む)	km/L (JC08モード)	モコ 0.66L 2WD+アイドルストップ	30.0
欧州	g-CO ₂ /km	ノート 1.5L dCi+アイドルストップ	90.0
米国	mpg	ヴァーサ 1.6L 2WD	49.0
中国	L/100km	サニー 1.5L 2WD	5.8

エンジン搭載車を前提に、各地域それぞれの条件による燃費トップモデルとその燃費値は上記の通りです(100% EVである「日産リーフ」は除外しています)。2013年度から日本の燃費値はJC08モードにて表示しています。

▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN7/G4-EN27

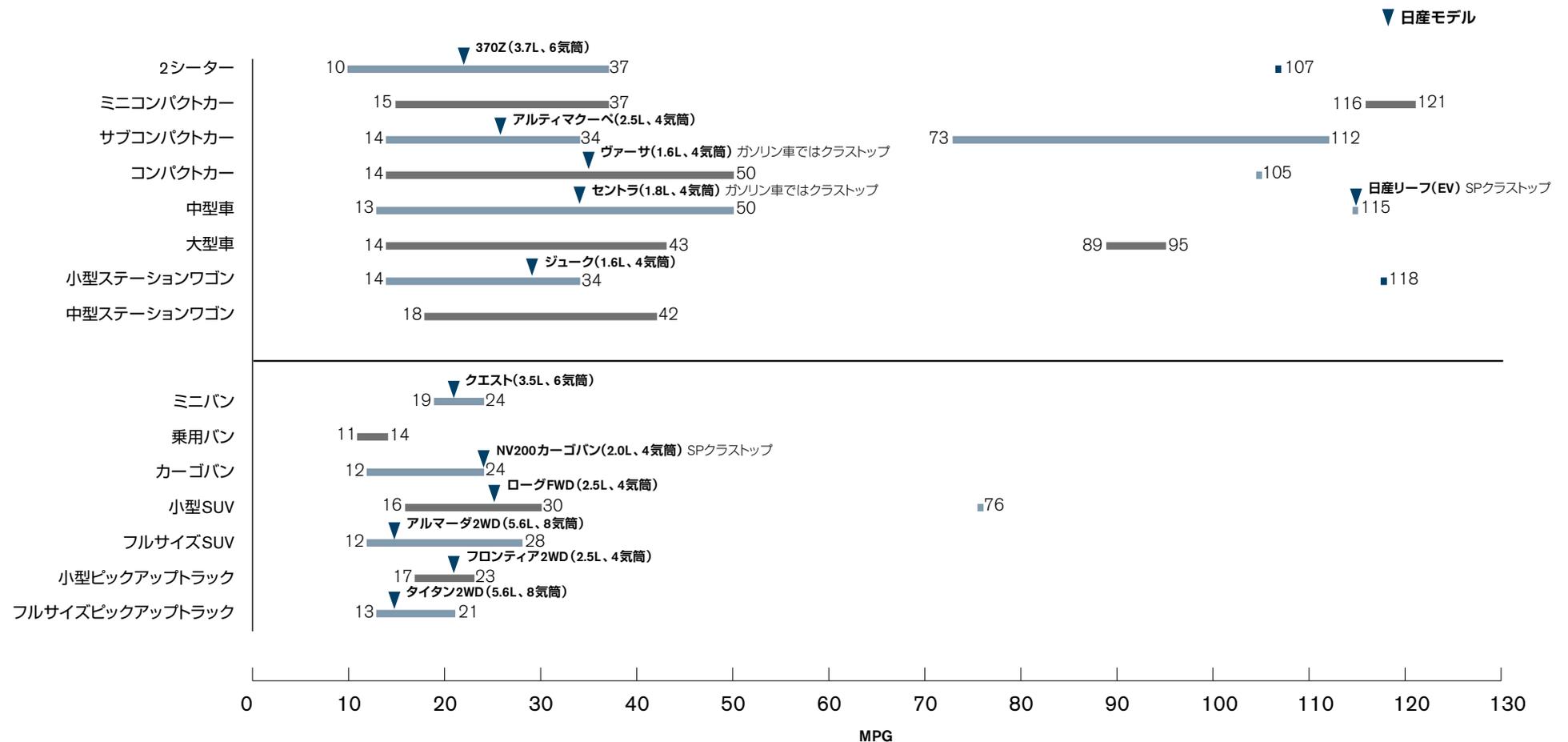
超小型モビリティでのエネルギー使用量

「日産ニューモビリティコンセプト」は、円滑な交通流の実現と効率的なエネルギーの使用を可能にする、二人乗りで軽量の超小型モビリティです。カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」においても、現在までのエネルギー使用量が1万2,796kWhと、通常のクルマに比べて大幅に少なくなっています。さらに日産は横浜市風力発電事業に協賛しており、自然エネルギーから生まれた電力の利用を証明するグリーン電力証書を2013年度よりこのプロジェクトに割り当てることで、グリーンな電力での走行をサポートしています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

各モデルの燃費

米国の環境保護庁とエネルギー省が発行する『燃費ガイド』は、消費者が燃費に優れたクルマを選ぶ際の指針となっています。2013モデルイヤーの「燃費ガイド」では、電気自動車「日産リーフ」がガソリン等価燃費115MPGeで中型車クラスのトップに選ばれました。さらに「ヴァーサ」「セントラ」はガソリン車としてはクラストップ、「NV200カーゴバン」がカーゴバンクラスで首位に輝きました。



出典:『2013モデルイヤー燃費ガイド』(米国環境保護庁・エネルギー省)

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

製品における環境指標 — 技術

パワートレイン別販売比率

	単位	ガソリン車	ディーゼル車	天然ガス車	ハイブリッド車	電気自動車
日本	%	83.0	2.8			
北米	%	97.7	0.2			
欧州	%	46.8	50.5			
ロシア	%	94.3	5.7	0.04	2.01	1.08
ブラジル	%	80.5	19.5			
中国	%	99.7	0.3			
その他	%	82.1	17.8			

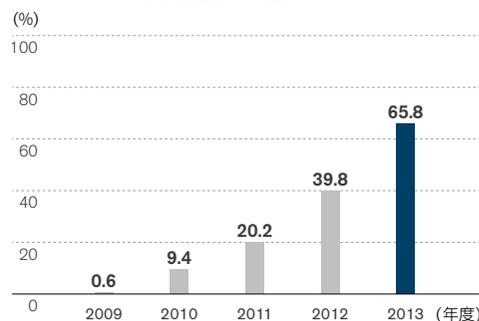
2013年度は、世界で最も販売台数の多いEV「日産リーフ」の販売台数が累計で11万台を超えました。また、日本での「セレナS-HYBRID(スマートシンプルハイブリッド)」の販売台数増加がハイブリッド比率を向上させています。

グリーンプロダクツイノベーション

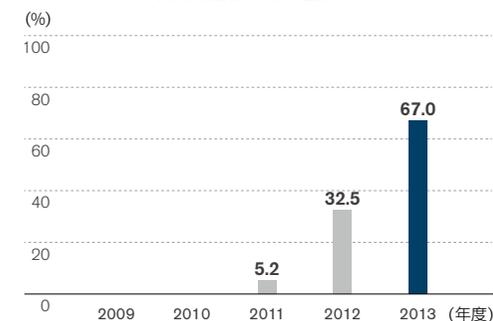
日産は、100%電気で走るクルマの開発・普及を目指す「ゼロ・エミッション」と、エンジン搭載車のエネルギー効率を極限まで高めて燃料消費を減らす技術を継続して開発し、これらの技術を搭載したクルマをグローバルに投入することでCO₂排出量の削減を図る「PURE DRIVE (ピュアドライブ)」という2つの取り組みを推進しています。「PURE DRIVE」は、現在各市場で要求されている燃費基準を満たすだけでなく、社会からの要求に応じて定期的に更新される厳しい社内基準をクリアしています。



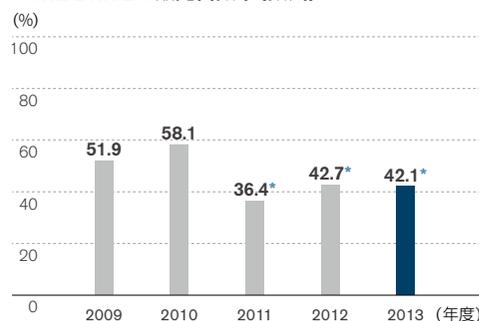
PURE DRIVEの販売台数率(日本)



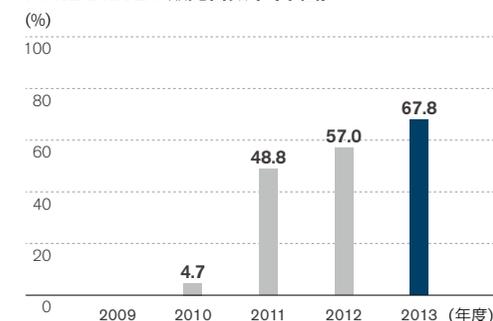
PURE DRIVEの販売台数率(米国)



PURE DRIVEの販売台数率(欧州)



PURE DRIVEの販売台数率(中国)



*PURE DRIVE台数/総計(インフィニティと電気自動車は除く)

2013年度は、米国で「ローグ」や「ヴァーサ」、日本で軽自動車「デイズ」が好調な売れ行きを示すなど、各市場での「PURE DRIVE」比率が2012年度に比べほぼ倍増しています。2013年度より、米国市場の実績についても紹介します。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

「PURE DRIVE」は2008年に初めて日本と欧州市場に投入されました。2011年までに世界のほぼすべての市場で「PURE DRIVE」モデルが販売されています。

国/地域	2009	2010	2011	2012	2013	2013年度PURE DRIVEのラインナップ
日本						シーマ、フーガ、ラティオ、キューブ、ノート、マーチ、エクストレイル、ジューク、セレナ、ラフェスタハイウェイスター、NV350キャラバン、モコ、デイズ、デイズルークス
米国						キューブ、セントラ、アルティマセダン、アルティマクーペ、ジューク、バスファインダー、ローグ、ヴァーサノート、ヴァーサセダン
欧州						NV200、ジューク、マイクラ、キャシュカイ、ノート、ピクソ、インフィニティQ50
中国						サニー、ティーダ、シルフィ、ティアナ、リヴィナ
アジア・大洋州の一部地域						マーチ、シルフィ、セレナ、ジューク、アルメーラ、パルサー、ティアナ
メキシコ・中南米の一部地域						マーチ、キューブ、ジューク、キャシュカイ、セントラ、シルフィ、ティアナ、ヴァーサ、ノート、ティーダセダン


▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN27

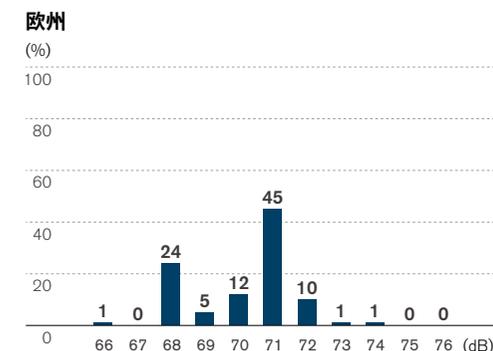
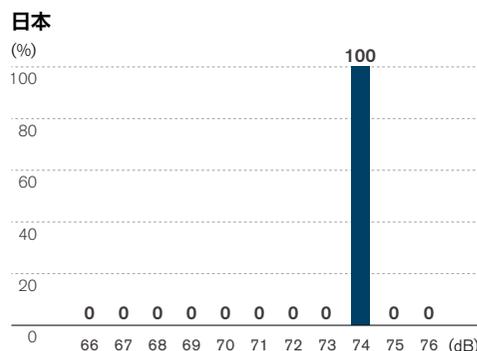
製品における環境指標 — 排出ガス、騒音、化学物質

	単位	(年度)
日本 SU-LEV	%	2013 98
欧州 Euro 5	%	100
米国 U-LEV / SULEV / ZEV	%	93
中国 国4	%	100

日産は、走行中の排出ガスがゼロである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。現在の法規制への適合はもちろん、先進規制への適応も進めています。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。なお、中国は一部の地域において国5 (Euro5に相当) 規制が適用されており、日産車は100%対応しています。

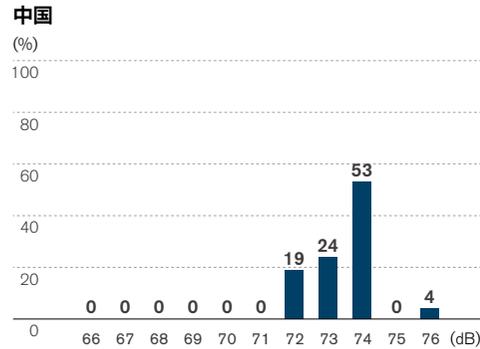

▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN27

騒音の分布



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

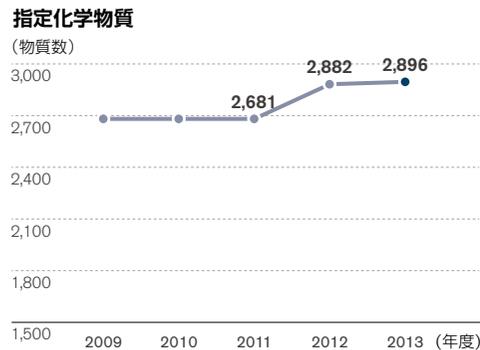
騒音分布は、各国の騒音測定法規に従って測定された車両加速時の騒音に基づいて算出しています。なお、欧州および中国は、両国へ輸入された完成車のみを記載しています。



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN27

化学物質の管理

日産は環境負荷物質削減に関する方針を2007年よりグローバルに展開し、環境負荷物質管理の強化と計画的な削減および代替の推進を進めています。ここでは科学的にハザードが認定されたもの、またそのリスクが高いと思われるもの、さらにNGOがリスクを指摘している物質などを含めて自主的に検討し、各国の法規を超える領域まで使用を制限しています。この方針に基づき使用禁止または管理する化学物質が日産技術標準規格『特定物質の使用に関する制限』の中で規定され、開発初期段階から日産車の部品、用品、原材料に至るまで適用されています。2013年度はこの技術標準規格が改訂され、各国の自動車メーカー、部品サプライヤー、材料メーカーが共同で発行した化学物質リストである「Global Automotive Declarable Substance List (GADSL)」に新たに追加された禁止／管理物質を反映させたことから、2,896物質となりました。



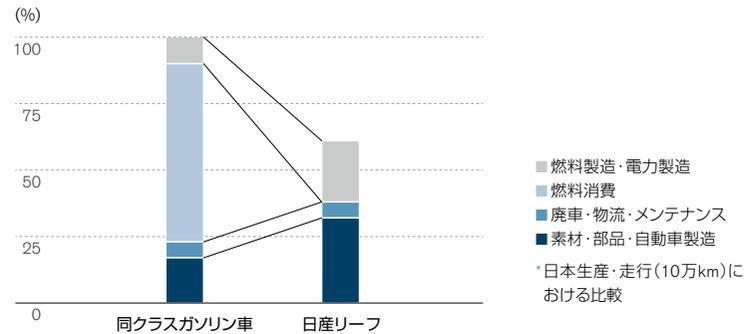
▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN27

製品における環境指標 — ライフサイクルアセスメント(LCAs)

LCA手法を活用した環境負荷の低減

日産ではライフサイクルアセスメント(LCA)手法を使い、クルマの製造に必要な原料採掘の段階から、製造、輸送、使用、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、総合的に評価しています。また、新規導入技術についてもLCA評価を行い、より環境に配慮したクルマの開発に取り組んでいます。

「日産リーフ」のライフサイクルにおけるCO₂排出量比較*

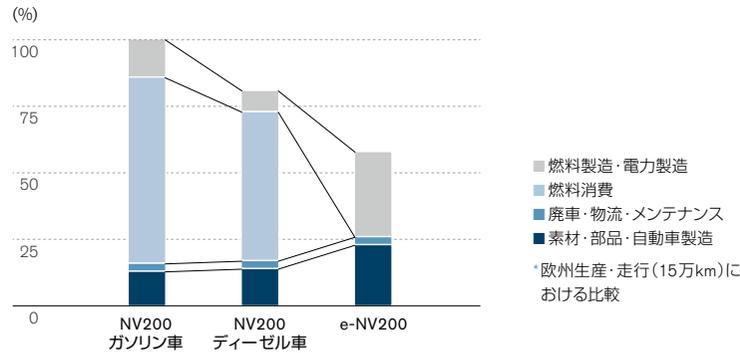


「日産リーフ」は日本の同クラスのガソリン車と比べ、ライフサイクルにおけるCO₂排出量を約40%削減できるとの結果について、2010年にLCA評価機関である社団法人産業環境管理協会による第三者認証を受けています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

また日産は2013年、ドイツの認証機関であるテュフラインランド社によるプロセス認証を受けました。そのプロセスに基づいて100%EVである「e-NV200」のLCAを評価した結果、同モデルのガソリン車と比較してCO₂排出量が約40%、ディーゼル車と比較して約30%少ないとの結果が得られました。

「e-NV200」のライフサイクルにおけるCO₂排出量比較*



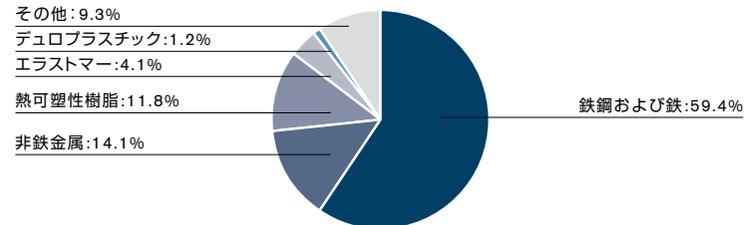
EVはエンジン搭載車と比べ、製造段階ではバッテリーなどEV固有部品の製造によりCO₂排出量が多い一方で、燃料や電力の生産、燃料の消費段階ではエネルギー効率が高いためCO₂排出量が少なくなります。日産では、EVの製造段階でのCO₂排出量を抑制するために、材料の歩留まりや生産工程の効率向上、さらにリサイクル由来の原材料の活用といった活動を継続して推進しています。また今後、電動パワートレインの効率改善や補機類の消費電力削減などによる電力消費効率の向上、走行に再生可能エネルギーを使用することなどにより、EVのライフサイクルにおけるさらなるCO₂排出量低減の可能性を追求していきます。さらに廃車段階では、クルマとして使われた後の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。

製品における環境指標 — 材料、リサイクル

材料比率

日産は従来より取り組んできた資源の利用効率の向上だけでなく、再生可能な資源や再生材の利用を促進しています。特に再生材については、「一度採掘した天然資源を、品質を維持しながら活用し続けることで環境負荷を最小にする」というクローズド・ループリサイクルの考えに基づき、2016年度に日本、米国、欧州で生産を開始するモデルからクルマ1台当たり占有する再生材の使用率を25%まで引き上げることを目標にしています。

日産車に使用した材料の比率はグラフの通りです(2013年度)。



GRI G4 Indicators
G4-EN1/G4-EN2/
G4-EN27/G4-EN28

リサイクル

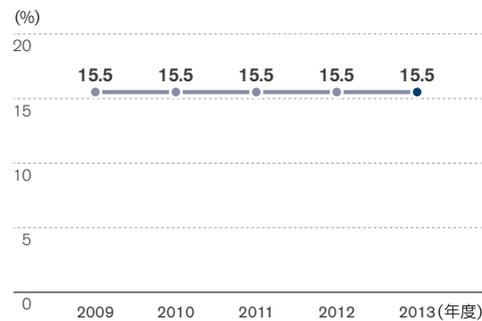
日産は、再生可能な資源の採用に加え、クルマの生産過程で投入する資源の削減や、再生材の採用を促進しています。また、使用済み自動車の適正処理とリサイクル実効率向上のために、より効果的な解体方法を開発する実証実験・研究を行っています。その結果、日本の自動車リサイクル法に基づく2013年度再資源化等実績ではリサイクル実効率が99.5%に達し、自動車シュレッダーダスト(ASR)の埋立処理および焼却処理ゼロ化を達成しました。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

さらに日産は、設計段階からリサイクルに適した材料の採用、解体しやすい車両の構造の開発にも力を注いでいます。その結果、欧州・日本・韓国など各国の使用済み自動車のリサイクルにかかわる規制に対して、2005年に発売した「ノート」以降、すべての新型車においてリサイクル可能率95%以上を達成しています。

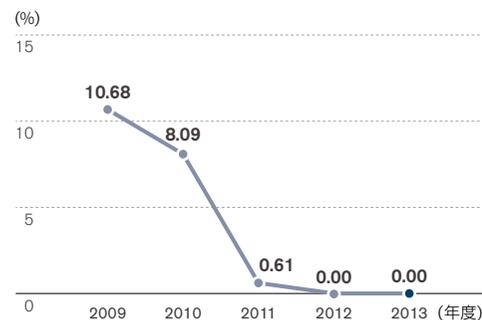
日産車1台に使用する樹脂のうち再生樹脂の割合は15.5%となりました。この実績は欧州における日産の最量販車をもとに算出しています。

クルマでの再生樹脂の利用



日本の自動車リサイクル法に基づいて、使用済み自動車より鉄類、および非鉄金属を除いた自動車シュレッダーダスト(ASR)の最終処分率は、2013年度もゼロを達成しました。

シュレッダーダストの最終処分率



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN2/G4-EN27

製品における環境指標 — 使用済み自動車のリサイクル

使用済み自動車のリサイクル

日産は、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)のリサイクルを進めています。日本では自動車リサイクル法に基づいて2013年度に実施したASRの実績が、リサイクル実効率99.5%に相当し、政府の定めたASRの埋立処理および焼却処理ゼロ化を達成しました。

ELV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)解体プロセスから出た残渣を専用施設で破碎・回収する、の3段階から成ります。日産は2004年以降、日本の他の自動車メーカー7社と協力して、専用処理施設での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。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

保証および外部評価

第三者保証

この日本語の報告書はオリジナルである英語の独立業務実施者の限定的保証報告書をサステナビリティレポート2014の読者の便宜のために翻訳したものです。

pwc サステナビリティレポート2014 に対する 独立業務実施者の限定的保証報告書

日産自動車株式会社
代表取締役 志賀 俊之 殿

プライスウォーターハウスクーパース サステナビリティ株式会社(以下、「当社」という。)、日産自動車株式会社(以下、「会社」という。)(「サステナビリティレポート2014」(以下、「同レポート」という。))の該当箇所にチェックマーク(*)を付した情報(以下、「選択された情報」という。))について、限定的保証業務を実施した。

当社は同レポートのその他の情報について手続きを実施しておらず、当該その他の情報に対しては何らの結論も表明しない。

報告書に対する会社の責任
会社は、「第三者保証にかかわるCO2排出量算定方法」(以下、「報告規程」という。)(同規程は会社のウェブサイトから入手することができる)に準拠して選択された情報を作成する責任を負っている。この責任は、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない選択された情報を作成するために必要な内部統制のデザイン、適用及び維持を含んでいる。

当社の独立性と品質管理
当社は、独立性及び、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「財務諸表の監査及びレビュー並びにその他の保証及び関連サービス業務を行う事務所の品質管理」(ISQC1)に準拠しており、したがって、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。

報告と測定手法の理解
選択された情報は、報告規程とともに読まれ理解される必要がある。報告規程で説明されているとおり、温室効果ガスの算定は、様々な固有の不確実性の影響を受ける。

確立された実務の重要な部分が欠如していることで、非財務情報の評価及び測定にあたって、複数の異なる受入可能な測定方法が認められている。非財務情報の内容、非財務情報の算定の方法及び精度は、企業間の比較可能性及び期間の比較可能性に影響を及ぼす、大きく異なる測定結果をもたらす可能性がある。選択された情報の報告に使用された報告規程は、2014年3月31日現在のものである。

当社の責任
当社の責任は、当社が実施した手続及び当社が入手した証拠に基づいて、選択された情報に対する限定的保証の結論を表明することにある。当社は、対象となる選択された情報の種類に応じて、以下の国際保証業務基準に準拠して限定的保証業務を行った。

- 温室効果ガス(スコープ1及びスコープ2)については、国際保証業務基準3410号「温室効果ガス報告に対する保証業務」(ISAE3410)
- 選択された情報に含まれる、上記以外の情報については、国際保証業務基準3000号「過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」(2003年12月改訂 ISAE3000)

これらの基準は、当社が、同レポートの選択された情報に重要な虚偽表示がないかどうかについて限定的保証を得るために、

1 会社のウェブサイトの維持及び保全に関する責任は会社が有する。当社が行った作業には、会社のウェブサイトの維持及び保全に関する検討は含まれていない。したがって、当社は会社のウェブサイトに表示される選択される情報に対するいかなる変更についても責任を負わない。

業務計画を策定し、業務を実施することを求めている。ISAE3000と3410に準拠して実施される限定的保証業務には、選択された情報の作成のための基礎としての報告規程の適切性の評価、不正か誤謬かを問わず選択された情報に係る重要な虚偽表示リスクの評価、状況に応じて必要と認められる評価したリスクへの対応手続、及び選択された情報の全般的な表示の評価が含まれる。限定的保証業務は、内部統制の理解を含むリスク評価手続と、評価したリスクに対応して実施された手続の両方に関して、その範囲が合理的保証業務より相当程度に狭くなる。

当社が実施した手続は、当社の職業的専門家としての判断に基づいており、質問、実施したプロセスの観察、文書の閲覧、分析的手続、算定方法と報告方針の適切性の評価及び選択された情報とその基礎となる記録との照合又は調整を含んでいる。

当社が実施した手続は以下を含んでいる。

- 関連する会社の経営者への質問
- 選択された情報の作成のための基礎としての、報告規程の適切性の評価
- 選択された情報に係る、不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクの評価
- 選択された情報についての記録、照合、測定、報告に係るプロセス及び内部統制を理解するため、固有リスクと会社に対する重要性に基づいて選定した本社事務所及び2か所の製造拠点の現地調査
- データの記録、集計、測定及び報告の確認のために、本社事務所及び20か所の製造拠点における選択した情報を抽出して行った限定的な手続
- 選択された情報の全般的な表示の評価

限定的保証業務で実施する手続は、合理的保証業務に対する手続と比べて、その種類が異なり、その実施範囲は狭い。その結果、限定的保証業務で得た保証水準は、当社が合理的保証業務を実施したとすれば得たであろう保証よりも相当程度に低い。したがって、当社は、会社の選択された情報が、すべての重要な点において、報告規程に準拠して作成されているかどうかについて、合理的保証意見を表明しない。

限定的保証の結論
当社が実施した手続及び当社が入手した証拠に基づいて、選択された情報が、報告規程に準拠して作成されていないと信じさせる事項はすべての重要な点において認められなかった。

プライスウォーターハウスクーパースサステナビリティ株式会社
2014年6月5日
東京、日本

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

(注記) 第三者保証にかかわるCO₂排出量算定方法

- 生産拠点からのCO₂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CO₂排出係数をそれぞれ乗じて算定。
- 従業員の通勤にかかるCO₂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バス利用、それ以外の者は当社が設定した標準車種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CO₂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。
- 販売したクルマの使用に伴うCO₂排出量：1台当たり走行距離当たりの平均CO₂排出量(地域別)に廃棄されるまでの推計平均走行距離と2013年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CO₂排出量(直接排出のみ)は、日産自動車の世界主要市場(日本、北米、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。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

GRIインデックス(環境指標のみ)

項目	指標	掲載ページ
G4-EN1	使用原材料の重量または量。	123, 140
G4-EN2	リサイクル由来の使用原材料の割合。	140, 141
G4-EN3	組織内のエネルギー消費量。	31, 123, 124
G4-EN4	組織外のエネルギー消費量。	123, 124
G4-EN5	エネルギー原単位。	31, 124
G4-EN6	エネルギー消費量の削減。	30, 31, 123, 124
G4-EN7	製品およびサービスのエネルギー所要量の削減。	27, 28, 134, 135
G4-EN8	水源別の総取水量。	123, 126
G4-EN9	取水によって著しい影響を受ける水源。	-
G4-EN10	リサイクルおよび再利用した水の総量と比率。	36
G4-EN11	保護地域内あるいはそれに隣接した場所および保護地域外で生物多様性の価値が高い地域に、所有、賃借、または管理している事業サイト。	32
G4-EN12	保護地域および保護地域外で生物多様性の価値が高い地域での生物多様性に対する活動、製品およびサービスの著しい影響の説明。	40, 41
G4-EN13	保護または復元されている生息地。	-
G4-EN14	事業によって影響を受ける地区内の生息地域に生息するICUN(国際自然保護連合)のレッドリスト種(絶滅危惧種)および国の絶滅危惧リストの数。絶滅危険性のレベルごとに分類する。	-
G4-EN15	直接的な温室効果ガスの総排出量(スコープ1)。	16, 31, 124, 125
G4-EN16	間接的な温室効果ガスの総排出量(スコープ2)。	16, 31, 124, 125
G4-EN17	その他間接的な温室効果ガス排出量(スコープ3)。	16, 17, 132
G4-EN18	温室効果ガス排出原単位。	125, 130
G4-EN19	温室効果ガス排出量の削減量。	124, 130, 131
G4-EN20	オゾン層破壊物質の排出量。	-
G4-EN21	NOx, SOxおよびその他の著しい影響を及ぼす排気物質。	127, 128
G4-EN22	水質および排出先ごとの総排水量。	36, 126, 127
G4-EN23	種類および廃棄方法ごとの廃棄物の総重量。	129
G4-EN24	重大な漏出の総件数および漏出量。	133
G4-EN25	バーゼル条約付属文書I, II, IIIおよびVIIIの下で有害とされる廃棄物の輸送、輸入、輸出あるいは処理の重量および国際輸送された廃棄物の割合。	-
G4-EN26	報告組織の排水および流出液により著しい影響を受ける水界の場所およびそれに関連する生息地の規模、保護状況および生物多様性の価値。	133
G4-EN27	製品およびサービスによる環境影響緩和の程度。	20-29, 34, 35, 134-141
G4-EN28	再生利用される販売製品およびその梱包材の割合。	34-36, 140
G4-EN29	環境法規制への違反に対する相当な罰金の金額および罰金以外の制裁措置の件数。	133
G4-EN30	製品、その他物品および原材料の輸送および従業員の移動からもたらされる著しい環境影響。	32, 33, 130, 131
G4-EN31	種類別の環境保護目的の総支出および投資。	37, 132
G4-EN32	環境クライテリアにより選定した新規サプライヤーの比率。	39
G4-EN33	サプライチェーンにおける著しいマイナス環境影響(現実的、潜在的なもの)および行った措置。	39
G4-EN34	環境影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度を通じて申立、対応、解決を行ったものの件数。	-