

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|-------------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の 実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 | ___ p109 |
| 財務データ | ___ p109 |
| 従業員データ | ___ p111 |
| 社会貢献活動データ | ___ p112 |
| 環境データ | ___ p113 |

▶▶ 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 | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 (2015年3月末現在) | 149,388人 |
| | 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) |
| グローバル拠点 (2015年3月現在) | 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) |
| | 車両生産拠点: 21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、韓国、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、ナイジェリアに計37カ所) |



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

財務データ

| | (年度) 億円 | | |
|-------------|------------|---------|----------------|
| | 2012 | 2013 | 2014 |
| 連結売上高 | 96,296 | 104,825 | 113,752 |
| 連結営業利益 | 5,235 | 4,984 | 5,896 |
| 経常利益 | 5,293 | 5,272 | 6,942 |
| 税金等調整前当期純利益 | 5,167 | 5,294 | 6,874 |
| 当期純利益 | 3,424 | 3,890 | 4,576 |
| 設備投資 | 5,245 | 5,363 | 4,631 |
| 減価償却費 | 3,158 | 3,471 | 3,733 |
| 研究開発費 | 4,699 | 5,006 | 5,061 |

▶ 2013年度から中国の合弁会社・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

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

▶▶ website



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-9

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

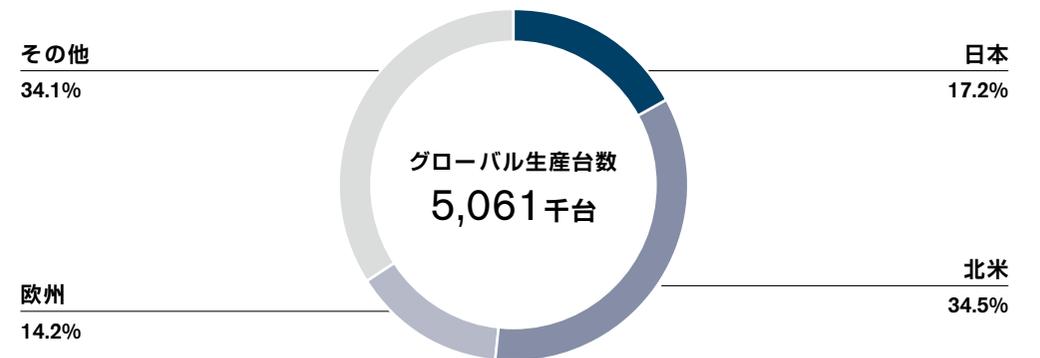
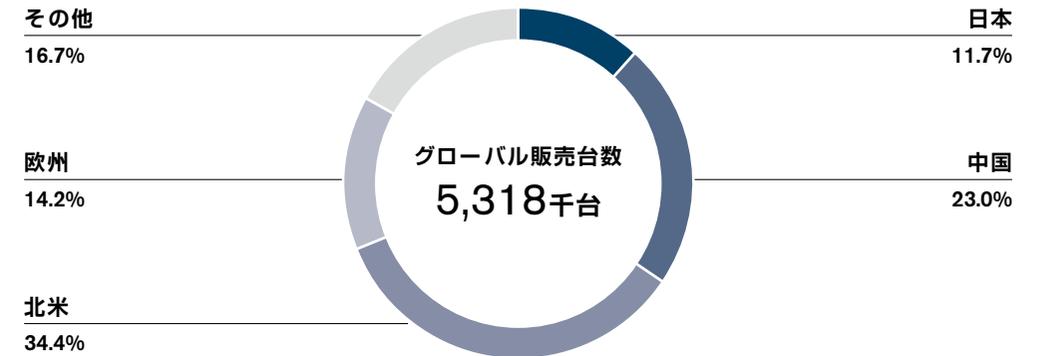
グローバル販売台数および生産台数

| | (年度) 千台 | | |
|-----------|------------|-------|--------------|
| | 2012 | 2013 | 2014 |
| グローバル販売台数 | 4,914 | 5,188 | 5,318 |
| 日本 | 647 | 719 | 623 |
| 中国 | 1,182 | 1,266 | 1,222 |
| 北米 | 1,466 | 1,648 | 1,829 |
| 欧州 | 660 | 676 | 755 |
| その他 | 959 | 879 | 889 |

| | 千台 | | |
|-----------|-------|-------|--------------|
| | 2012 | 2013 | 2014 |
| グローバル生産台数 | 4,836 | 5,082 | 5,061 |
| 日本 | 1,060 | 1,000 | 871 |
| 北米 | 1,344 | 1,588 | 1,744 |
| 欧州 | 643 | 716 | 720 |
| その他 | 1,789 | 1,808 | 1,726 |

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
 ▶▶ website

2014年度内訳



| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 日産自動車(株) | | | | | |
| 従業員数 | 人 | 23,605 | 23,085 | 22,614 | |
| 男性 | | 21,675 | 21,153 | 20,567 | |
| 女性 | | 1,930 | 1,932 | 2,047 | |
| 平均年齢 | 歳 | 42.6 | 43.0 | 43.0 | |
| 男性 | | 43.1 | 43.5 | 43.5 | |
| 女性 | | 37.9 | 37.9 | 38.0 | |
| 勤続年数 | 年 | 20.5 | 19.4 | 20.1 | |
| 男性 | | 21.0 | 19.9 | 20.6 | |
| 女性 | | 14.7 | 14.0 | 14.9 | |
| 離職率 | % | 4.1 | 3.8 | 4.3 | |
| 自己都合 | % | 1.0 | 0.9 | 1.1 | |
| 会社都合 | % | 3.1 | 2.9 | 3.2 | |
| 平均年間給与 | 円 | 6,996,504 | 7,665,078 | 7,767,269 | |
| 障がい者雇用率 | % | 1.88 | 2.09 | 2.04 | |
| 育児休職取得者数 | 人 | 219 | 233 | 269 | |
| 男性 | | 6 | 3 | 11 | |
| 女性 | | 213 | 230 | 258 | |
| 育児休職復職率 | % | 99 | 99 | 97 | |
| 男性 | % | 100 | 100 | 100 | |
| 女性 | % | 99 | 99 | 97 | |
| 介護休業取得者数 | 人 | 17 | 9 | 6 | |
| 男性 | | 11 | 6 | 2 | |
| 女性 | | 6 | 3 | 4 | |
| 産休取得者数 | 人 | 213 | 230 | 258 | |
| 年休取得日数 | 日 | 17.7 | 18.3 | 18.7 | |
| 年休取得率 | % | 88.5 | 91.5 | 93.5 | |
| 残業時間 平均 | 時間/月 | 19.9 | 18.9 | 16.3 | |
| 組合員総数 | 人 | 22,865 | 22,196 | 22,179 | |

▶ 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

| | | (年度) | | | |
|--------------|---|--------------|------|------------|------|
| | | 単位 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 管理職：女性人数 | 人 | 170 | 183 | 214 | |
| 女性比率 | % | 6.8 | 7.1 | 8.2 | |
| 目標値 | | 2016年度までに10% | | | |
| うち部長職以上 | 人 | 38 | 44 | 58 | |
| 女性比率 | % | 4.7 | 5.0 | 6.4 | |
| 執行役員：女性人数 | 人 | 1 | 1 | 1 | |
| 女性比率 | % | 2.1 | 2.0 | 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 | 人 | 415 | 537 | 606 | |
| 男性 | 人 | 310 | 412 | 477 | |
| 女性 | 人 | 105 | 125 | 129 | |
| うち大卒・修士以上 | 人 | 219 | 324 | 400 | |
| 男性 | 人 | 157 | 249 | 306 | |
| 女性 | 人 | 62 | 75 | 94 | |
| うち大卒以外 | 人 | 196 | 213 | 206 | |
| うち短大・専門 | 人 | 19 | 18 | 18 | |
| 男性 | 人 | 19 | 18 | 17 | |
| 女性 | 人 | 0 | 0 | 1 | |
| うち高卒・他 | 人 | 177 | 195 | 188 | |
| 男性 | 人 | 134 | 145 | 154 | |
| 女性 | 人 | 43 | 50 | 34 | |
| 新卒入社者の定着状況 | | | | | |
| 3年前新卒入社者 | 人 | 46 | 231 | 220 | |
| 男性 | 人 | 44 | 196 | 158 | |
| 女性 | 人 | 2 | 35 | 62 | |
| うち在籍者(3年後) | 人 | 46 | 222 | 206 | |
| 男性 | 人 | 44 | 190 | 149 | |
| 女性 | 人 | 2 | 32 | 57 | |

| | | (年度) | | | |
|---------------------|---|----------|----------|-------------------|------|
| | | 単位 | 2012 | 2013 ^② | 2014 |
| 連結ベース | | | | | |
| 連結従業員数 ^① | 人 | 160,530 | 142,925 | 149,388 | |
| | | (36,449) | (21,750) | (20,381) | |
| 日本 | 人 | 67,290 | 65,480 | 65,771 | |
| 北米 | 人 | 28,637 | 32,272 | 37,185 | |
| 欧州 | 人 | 15,198 | 15,931 | 16,535 | |
| アジア | 人 | 46,187 | 24,383 | 25,439 | |
| その他海外地域 | 人 | 3,218 | 4,859 | 4,458 | |

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、2015年3月末現在の組合員総数は22,179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オン・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

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

社会貢献活動データ

2014年度 グローバル社会貢献支出額: 約18億円

(寄付金・協賛金を含む)

| | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------------|---|--|--|
| 災害支援時の 日産グループ各社からの支出 | 約1,700万円 (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:九州北部豪雨被害) 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) 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」) | 1,200万円 (日産自動車(株)単独:東日本大震災継続支援) 300万人民元(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) 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) | 約3,800万円 (日産自動車(株)単独:東日本大震災継続支援) 200万人民元(約3,300万円) (日産自動車(株)単独:中国雲南省地震) 500万円 (日産自動車(株)単独:広島市大雨被害) 約1,000万円 (日産自動車(株)単独:リベリア共和国におけるエボラ出血熱の流行拡大) |

2014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) | その他 | 合計 |
|---------|---------|-------|-------------|------|-------|
| 金額(百万円) | 742 | 849 | 146 | 72 | 1,809 |
| 比率(%) | 41.0% | 46.9% | 8.1% | 4.0% | 100% |



| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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

| <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">企業活動における環境指標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>マテリアル・バランス</td><td>114</td></tr> <tr><td>エネルギー</td><td>114-115</td></tr> <tr><td>CO₂</td><td>116-117</td></tr> <tr><td>水</td><td>117-118</td></tr> <tr><td>エミッション</td><td>119-120</td></tr> <tr><td>廃棄物</td><td>120-121</td></tr> <tr><td>物流</td><td>121-123</td></tr> <tr><td>サプライチェーン</td><td>123-124</td></tr> <tr><td>環境保全コスト</td><td>124</td></tr> <tr><td>設備</td><td>125</td></tr> </tbody> </table> | 企業活動における環境指標 | | マテリアル・バランス | 114 | エネルギー | 114-115 | CO ₂ | 116-117 | 水 | 117-118 | エミッション | 119-120 | 廃棄物 | 120-121 | 物流 | 121-123 | サプライチェーン | 123-124 | 環境保全コスト | 124 | 設備 | 125 | <p>.....114</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">製品における環境指標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>燃費、CO₂</td><td>126-129</td></tr> <tr><td>技術</td><td>130-131</td></tr> <tr><td>排出ガス、騒音、化学物質</td><td>131-132</td></tr> <tr><td>ライフサイクルアセスメント(LCA)</td><td>133-134</td></tr> <tr><td>材料、リサイクル</td><td>134-135</td></tr> <tr><td>使用済み自動車のリサイクル</td><td>135</td></tr> </tbody> </table> | 製品における環境指標 | | 燃費、CO ₂ | 126-129 | 技術 | 130-131 | 排出ガス、騒音、化学物質 | 131-132 | ライフサイクルアセスメント(LCA) | 133-134 | 材料、リサイクル | 134-135 | 使用済み自動車のリサイクル | 135 | <p>.....126</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">第三者保証</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>第三者保証</td><td>136-137</td></tr> <tr><td>GRIインデックス</td><td>138</td></tr> </tbody> </table> | 第三者保証 | | 第三者保証 | 136-137 | GRIインデックス | 138 | <p>.....136</p> | <p>掲載データについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 期間：2014年4月1日から2015年3月31日までを年度の報告対象としています ● 環境指標マネジメント範囲：グローバルの連結子会社および持分法適用製造会社 ● 環境指標マネジメント地域：グローバルの対象会社を以下の地域分類で、マネジメントを行っています <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr><td>日本</td><td>日本</td></tr> <tr><td>北米</td><td>米国、メキシコ、カナダ</td></tr> <tr><td>欧州</td><td>英国、スペイン、ロシア、ドイツ、イタリア、フランス、オランダ、ベルギー、ハンガリー、フィンランド、スイス (ロシアは2013年度より「その他」地域から「欧州」地域に移動)</td></tr> <tr><td>その他</td><td>中国、タイ、インドネシア、インド、オーストラリア、南アフリカ、ブラジル、エジプト、ベトナム、アラブ首長国連邦ほか</td></tr> </table> <p>過去の報告書の修正・再記述の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 各指標の算定に使用する生産台数をグローバル生産台数に統一し、2010年度より見直しました。グローバル生産台数はp.110をご覧ください。 ● CODの計算方法をグローバルに統一し、2010年度より数値を見直しました。 ● 測定マニュアルの更新に伴い、排出係数などを見直し、エネルギー投入量およびカーボンフットプリントの数値を一部見直しました。なおこの変更による影響は全体の3%未満です。 | 日本 | 日本 | 北米 | 米国、メキシコ、カナダ | 欧州 | 英国、スペイン、ロシア、ドイツ、イタリア、フランス、オランダ、ベルギー、ハンガリー、フィンランド、スイス (ロシアは2013年度より「その他」地域から「欧州」地域に移動) | その他 | 中国、タイ、インドネシア、インド、オーストラリア、南アフリカ、ブラジル、エジプト、ベトナム、アラブ首長国連邦ほか |
|--|--|--|------------|-----|-------|---------|-----------------|---------|---|---------|--------|---------|-----|---------|----|---------|----------|---------|---------|-----|----|-----|-----------------|--|------------|--|--------------------|---------|----|---------|--------------|---------|--------------------|---------|----------|---------|---------------|-----|-----------------|---|-------|--|-------|---------|-----------|-----|-----------------|--|----|----|----|-------------|----|--|-----|--|
| 企業活動における環境指標 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| マテリアル・バランス | 114 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| エネルギー | 114-115 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CO ₂ | 116-117 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 水 | 117-118 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| エミッション | 119-120 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 廃棄物 | 120-121 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 物流 | 121-123 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| サプライチェーン | 123-124 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 環境保全コスト | 124 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 設備 | 125 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 製品における環境指標 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 燃費、CO ₂ | 126-129 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 技術 | 130-131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 排出ガス、騒音、化学物質 | 131-132 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ライフサイクルアセスメント(LCA) | 133-134 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 材料、リサイクル | 134-135 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 使用済み自動車のリサイクル | 135 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第三者保証 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第三者保証 | 136-137 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRIインデックス | 138 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 日本 | 日本 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 北米 | 米国、メキシコ、カナダ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 欧州 | 英国、スペイン、ロシア、ドイツ、イタリア、フランス、オランダ、ベルギー、ハンガリー、フィンランド、スイス (ロシアは2013年度より「その他」地域から「欧州」地域に移動) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 中国、タイ、インドネシア、インド、オーストラリア、南アフリカ、ブラジル、エジプト、ベトナム、アラブ首長国連邦ほか | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

 「従業員教育とコミュニケーション」について掲載しています
▶▶ page_41

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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

マテリアル・バランス

| 投入量 | | 生産量/排出量 | |
|-------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | (年度) | | (年度) |
| | 単位 | 単位 | 2014 |
| 原材料 | ton | グローバル生産台数 | 台 |
| 水 | 1,000m ³ | 廃棄物発生量 | ton |
| エネルギー | MWh | 廃棄物最終処分量 | ton |
| | | リサイクル量 | ton |
| | | 排水量 | 1,000m ³ |
| | | CO ₂ 排出量 | t-CO ₂ |
| | | VOC(揮発性有機化合物) | ton |
| | | NOx(窒素酸化物) | ton |
| | | SOx(硫黄酸化物) | ton |

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-EN8/G4-EN15/
 G4-EN16/G4-EN21/
 G4-EN22/G4-EN23

企業活動における環境指標 — エネルギー

エネルギー投入量

| | | (年度) | | | | |
|--------------|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|
| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 合計 | MWh | 9,353,605 | 9,460,190 | 8,984,864 | 9,207,124 | 9,412,024 |
| 日本 | MWh | 5,525,097 | 5,573,174 | 4,565,499 | 4,424,486 | 4,191,517 |
| 北米 | MWh | 1,782,399 | 1,733,447 | 2,157,793 | 2,061,393 | 2,424,942 |
| 欧州 | MWh | 1,066,503 | 939,469 | 982,332 | 1,027,027 | 1,094,175 |
| その他 | MWh | 979,606 | 1,214,099 | 1,279,240 | 1,694,218 | 1,701,391 |
| 一次エネルギー | | | | | | |
| 天然ガス | MWh | 3,691,097 | 3,467,178 | 2,847,325 | 2,894,901 | 3,060,122 |
| LPG | MWh | 340,985 | 527,696 | 360,891 | 339,751 | 295,800 |
| 石炭 | MWh | 245,848 | 160,720 | 235,239 | 149,232 | 137,456 |
| 灯油 | MWh | 259,530 | 253,821 | 248,445 | 226,513 | 225,114 |
| ガソリン | MWh | 81,502 | 90,413 | 211,449 | 263,663 | 322,624 |
| 軽油 | MWh | 18,114 | 20,247 | 72,151 | 71,371 | 99,045 |
| 重油 | MWh | 92,607 | 87,368 | 67,967 | 61,359 | 58,274 |
| 敷地外 | | | | | | |
| 電力(購入) | MWh | 4,603,208 | 4,775,721 | 4,785,477 | 5,038,384 | 5,084,989 |
| うち再生可能エネルギー | MWh | 962 | 1,157 | 15,522 | 118,917 | 154,515 |
| 冷水 | MWh | 11,692 | 9,087 | 25,947 | 11,646 | 4,239 |
| 温水 | MWh | 0 | 0 | 7,492 | 6,227 | 4,635 |
| 蒸気 | MWh | 9,022 | 67,940 | 114,281 | 133,849 | 110,953 |
| 敷地内 | | | | | | |
| 電力(自家発電) | MWh | | | 8,199 | 10,227 | 8,772 |
| うち再生可能エネルギー | MWh | | | 8,199 | 10,227 | 8,772 |
| 再生可能エネルギー総量 | MWh | 962 | 1,157 | 23,721 | 129,144 | 163,287 |
| 再生可能エネルギー使用率 | % | 0.01% | 0.01% | 0.26% | 1.40% | 1.73% |

2014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941万MWhとなり、2013年度に比べ、2.2%の増加になりました。販売台数が2.5%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。うち生産過程におけるエネルギー使用量は837万5,000MWh^①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。

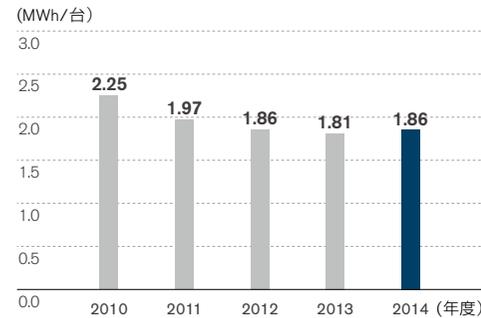

 ▶ page_136
 ① この数値は、プライスウォーターハウスクーパース サステナビリティ(株)の保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください


 GRI G4 Indicators
 ▶ G4-EN3

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

エネルギー消費量(生産台数当たり)

2014年度の生産台数当たりのエネルギー消費量は1.86MWhとなり、2013年度と比較し、2.7%の悪化となりました。アライアンスパートナーや他社へのパーツ生産量の増加などが、分母の生産台数に反映されないことにより見かけ上悪化していますが、117ページの「生産活動からのCO₂排出量(生産台数当たり)」で示しているように、ニッサンやインフィニティなどの日産車の生産に関わるエネルギー使用量は減少しており、CO₂は削減されています。



(地域別)

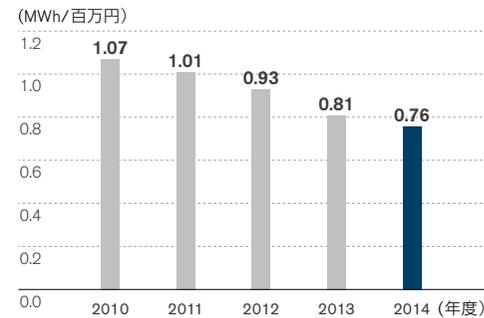
| | 単位 | (年度) 2014 |
|-----|-------|-----------|
| 日本 | MWh/台 | 4.81 |
| 北米 | MWh/台 | 1.39 |
| 欧州 | MWh/台 | 1.52 |
| その他 | MWh/台 | 0.99 |

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

エネルギー使用量(売上高当たり)



2014年度の売上高当たりのエネルギー消費量は0.76MWhとなり、2013年度と比較し、5.8%向上しました。企業としての経済成長がエネルギー使用に及ぼす影響を最小化する取り組みを継続しています。



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

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 — CO₂

カーボンフットプリント

| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 (年度) |
|----------|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|
| スコープ1 | t-CO ₂ | 1,023,208 | 1,047,691 | 835,766 | 812,062 | 861,457 |
| スコープ2 | t-CO ₂ | 1,944,684 | 2,051,965 | 2,432,889 | 2,538,360 | 2,422,410 |
| スコープ1と2 | t-CO ₂ | 2,967,892 | 3,099,656 | 3,268,655 | 3,350,422 | 3,283,867 |
| 日本 | t-CO ₂ | 1,444,074 | 1,451,343 | 1,526,182 | 1,446,871 | 1,267,676 |
| 北米 | t-CO ₂ | 610,016 | 623,654 | 758,457 | 698,934 | 769,696 |
| 欧州 | t-CO ₂ | 316,856 | 311,790 | 284,079 | 259,972 | 290,109 |
| その他 | t-CO ₂ | 596,945 | 712,868 | 699,937 | 944,644 | 956,386 |
| スコープ3 | | | | | | |
| 従業員の通勤 | t-CO ₂ | | 449,110 | 468,346 | 426,487 | 455,510 |
| 日本、米国、欧州 | t-CO ₂ | | 213,538 | 214,619 | 217,091 | 227,248 |
| 物流 | t-CO ₂ | 1,438,000 | 1,660,000 | 1,490,050 | 1,678,903 | 1,632,070 |



▶▶ page_136

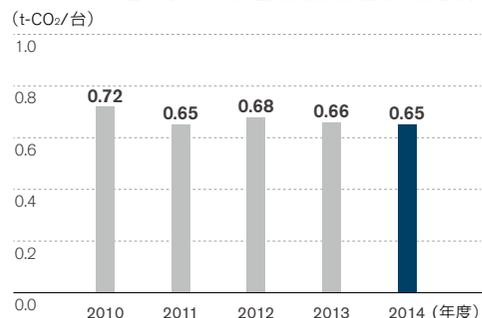
この数値は、プライスウォーターハウスクーパーズ サステナビリティ(株)の保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください

2014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328万トンとなり、2013年度に比べて2%の減少となりました。主に日本でのエネルギー削減の活動と、系統電力のCO₂係数の影響によるものです。日本でのCO₂排出量は10%低下し、また、生産過程におけるCO₂排出量は292万3,000トン(スコープ1排出量78万9,000トン、スコープ2排出量213万4,000トン) になりました。



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

スコープ1と2のCO₂排出量(生産台数当たり)



2014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0.65トンとなり、2013年度に比べ1.6%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ようといった活動が貢献しました。

(地域別)

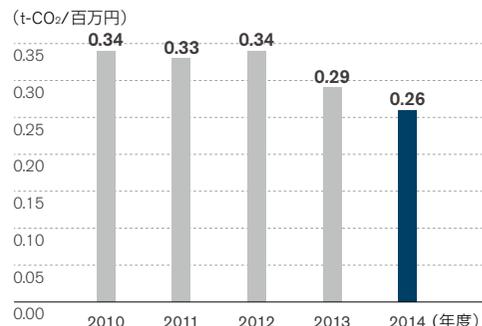
| | 単位 | 2014 (年度) |
|-----|----------------------|-------------|
| 日本 | t-CO ₂ /台 | 1.46 |
| 北米 | t-CO ₂ /台 | 0.44 |
| 欧州 | t-CO ₂ /台 | 0.40 |
| その他 | t-CO ₂ /台 | 0.55 |

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-EN15/G4-EN16/
G4-EN18

スコープ1と2のCO₂排出量(売上高当たり)



2014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0.26トンとなり、2013年度と比較して9.7%向上しました。

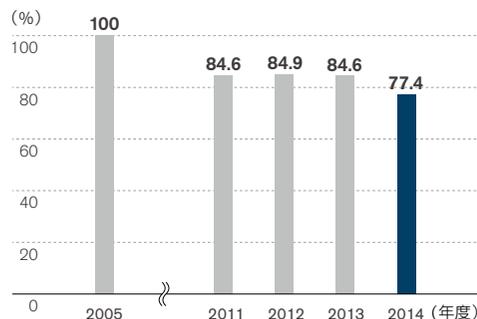


▶▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN15/G4-EN16/
G4-EN18

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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)

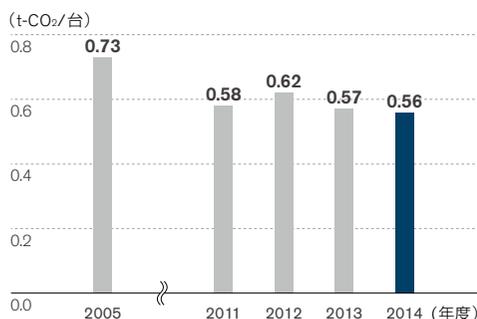
NGP2016では、生産活動、物流、オフィス、販売会社(日本)を対象として、2016年度までに企業活動からのCO₂排出量を2005年度に比べ20%削減することを目標としています。2014年度は、生産活動やオフィスなどからのCO₂排出量が減少し、企業活動に伴うCO₂排出量は2005年度に比べ22.6%の削減となり、目標を2年前倒して達成しました。



GRI G4 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。2014年度のグローバル生産台数当たりのCO₂排出量は0.56トンとなり、2005年度比で23.9%の削減となりました。



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

企業活動における環境指標 — 水

水使用量

| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------|---------------------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 合計 | 1,000m ³ | 28,671 | 30,513 | 29,537 | 30,967 | 30,204 |
| 日本 | 1,000m ³ | 17,612 | 18,565 | 15,956 | 16,818 | 16,032 |
| 北米 | 1,000m ³ | 4,330 | 4,591 | 4,770 | 5,176 | 5,419 |
| 欧州 | 1,000m ³ | 2,297 | 2,276 | 2,410 | 2,404 | 2,310 |
| その他 | 1,000m ³ | 4,432 | 5,081 | 6,401 | 6,569 | 6,443 |

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。2014年度のグローバル拠点における水使用量は3,020万4,000m³となり、2013年度に比べ2.5%の増加となりました。これは118ページに示すように、車両生産工場での水削減活動の成果が表れたものです。また、日本国内での生産過程に伴う水使用量は635万3,568m³になります。

▶ page_136

この数値は、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)の保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください

GRI G4 Indicators
▶ G4-EN8

排水量

| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------|---------------------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 合計 | 1,000m ³ | 19,281 | 20,398 | 21,228 | 23,482 | 22,204 |
| 日本 | 1,000m ³ | 13,030 | 13,565 | 13,710 | 15,114 | 14,372 |
| 北米 | 1,000m ³ | 2,732 | 3,214 | 3,055 | 3,658 | 3,533 |
| 欧州 | 1,000m ³ | 1,830 | 1,930 | 2,031 | 2,054 | 1,793 |
| その他 | 1,000m ³ | 1,689 | 1,689 | 2,432 | 2,656 | 2,507 |

| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------|----|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 水質 | | | | | | |
| 化学的酸素要求量(COD) | kg | 27,695 | 31,982 | 34,894 | 32,130 | 27,883 |

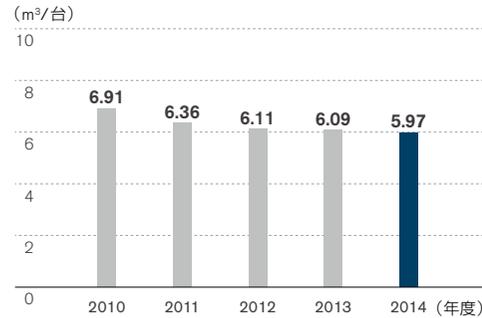
2014年度のグローバル拠点からの排水量は2,220万4,000m³となり、2013年度に比べて5.4%の減少となりました。

GRI G4 Indicators
▶ G4-EN22

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

水使用量(生産台数当たり)

2014年度の生産台数当たりの水使用量は5.97m³となり、2013年度に比べ2.1%の増加となりました。主に車両生産工場での水削減活動の成果が表れたものです。



(地域別)

| | 単位 | 2014 (年度) |
|-----|-------------------|-----------|
| 日本 | m ³ /台 | 18.41 |
| 北米 | m ³ /台 | 3.11 |
| 欧州 | m ³ /台 | 3.21 |
| その他 | m ³ /台 | 3.73 |

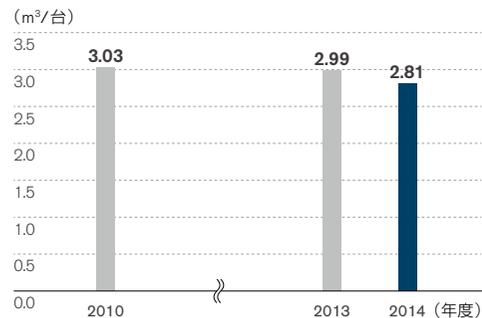
日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。



車両生産工場における水使用量

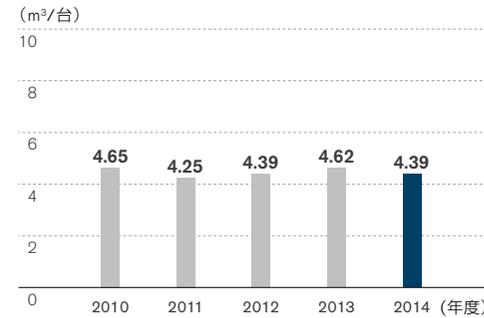
(生産台数当たり)

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。2014年度の車両生産工場における生産台数当たりの水使用量は、2010年度に比べ7.3%減少しました。



排水量(生産台数当たり)

2014年度の生産台数当たりの排水量は4.39m³となり、2013年度に比べて5%の増加となりました。



(地域別)

| | 単位 | 2014 (年度) |
|-----|-------------------|-----------|
| 日本 | m ³ /台 | 16.50 |
| 北米 | m ³ /台 | 2.03 |
| 欧州 | m ³ /台 | 2.49 |
| その他 | m ³ /台 | 1.45 |

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。



| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 — エミッション

エミッション

| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------|-----|------|------|------|------|------------|
| 窒素酸化物 (NOx) | ton | 751 | 731 | 525 | 450 | 405 |
| 硫黄酸化物 (SOx) | ton | 41 | 46 | 43 | 40 | 40 |

2014年度に生産拠点から排出されたNOx、SOxの量はそれぞれ405トン、40トンになりました。



揮発性有機化合物 (VOC) 排出量

| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------|-----|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 合計 | ton | 10,130 | 11,424 | 12,305 | 11,734 | 10,888 |
| 日本 | ton | 4,018 | 4,399 | 3,623 | 3,492 | 2,826 |
| 北米 | ton | 2,941 | 3,366 | 5,194 | 5,338 | 5,082 |
| 欧州 | ton | 3,171 | 3,658 | 3,488 | 2,904 | 2,979 |

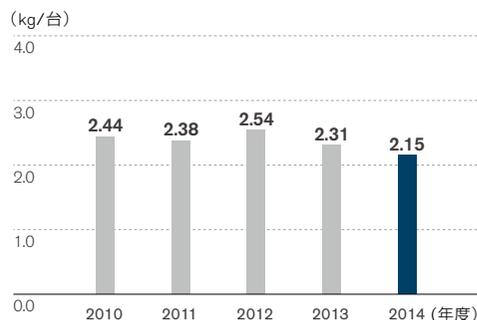
日産は2016年度までに、塗装面積当たりの排出量 (g/m²) を2010年度比で15%削減することを目標とし、企業全体での総排出量の削減を進めています。2014年度のVOC総排出量は1万0,888トンとなり、2013年度比で7.2%の減少となりました。主に塗装工程からの排出量の削減によります。



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、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。

VOC排出量 (生産台数当たり)



2014年度の生産台数当たりのVOC排出量は2.15kgとなり、2013年度に比べ6.8%の減少となりました。主に塗装工程からの排出量削減によります。

(地域別)

| | 単位 | 2014 |
|----|------|-------------|
| 日本 | kg/台 | 3.25 |
| 北米 | kg/台 | 2.91 |
| 欧州 | kg/台 | 4.14 |



| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

PRTR対象物質排出量 (日本)

| | 単位 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---------------|-----|-------|-------|-------|-------|--------------|
| 国内拠点合計 | ton | 3,773 | 3,607 | 4,441 | 4,158 | 4,183 |
| 追浜工場 | ton | 1,263 | 911 | 981 | 715 | 676 |
| 栃木工場 | ton | 897 | 829 | 915 | 942 | 1,155 |
| 日産自動車九州株式会社 | ton | 910 | 1,106 | 1,390 | 1,394 | 1,300 |
| 横浜工場 | ton | 429 | 418 | 555 | 581 | 579 |
| いわき工場 | ton | 13 | 58 | 320 | 183 | 128 |
| 日産テクニカルセンター | ton | 260 | 284 | 280 | 343 | 347 |

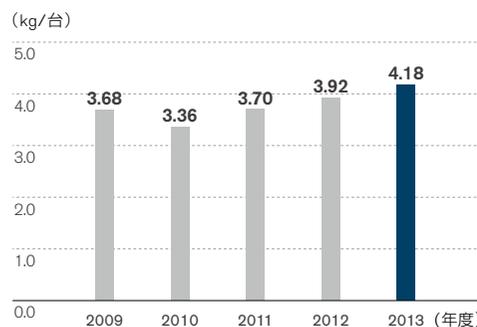
日本のPRTRのガイドラインに基づいて算出しました。PRTR取扱量から製造品としての搬出量を除いた総排出量です

2013年度の化学物質排出移動量届出制度 (PRTR) 対象物質の排出量は4,183トンで、2012年度に比べ微増となりました。2014年度の結果は年度後半に更新する予定です。



PRTR対象物質排出量 (生産台数当たり / 日本)

2013年度の実験量増加によるものです。2014年度の結果は年度後半に更新する予定です。



企業活動における環境指標 — 廃棄物

廃棄物発生量

| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------|-----|---------|---------|---------|---------|----------------|
| 合計 | ton | 164,381 | 193,798 | 168,617 | 172,849 | 173,513 |
| 日本 | ton | 70,136 | 74,412 | 65,412 | 61,999 | 59,808 |
| 北米 | ton | 31,806 | 35,780 | 40,208 | 51,767 | 58,452 |
| 欧州 | ton | 59,617 | 56,996 | 50,495 | 51,295 | 45,358 |
| その他 | ton | 2,822 | 26,610 | 12,502 | 7,788 | 9,895 |

処理

| | | | | | | |
|----------|-----|---------|---------|---------|---------|----------------|
| 廃棄物最終処分量 | ton | 41,288 | 40,048 | 31,187 | 17,903 | 13,153 |
| リサイクル量 | ton | 123,093 | 153,750 | 137,431 | 154,946 | 160,360 |

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。2014年度の廃棄物発生量は17万4,000トンとなり、2013年度に比べ0.4%の増加となっています。廃棄物総量は増加していますが、スペインの生産拠点での活動により、廃棄物最終処分量は26.5%減と大幅に削減されています。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。日本国内の主要5工場からの廃棄物は2万7,307トン¹⁾でした。

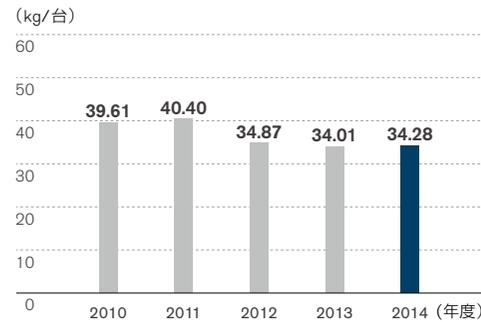
この数値は、プライスウォーターハウスクーパース サステナビリティ(株)の保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください



| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

廃棄物発生量(生産台数当たり)

2014年度の生産台数当たりの廃棄物発生量は34.28kgとなり、2013年度に比べ0.8%の増加となりました。これはメキシコの新工場における生産量が増加したため、2015年度以降は従来と同程度の廃棄物量に戻る予定です。



(地域別)

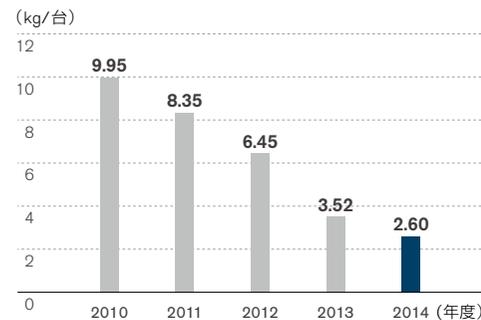
| 地域 | 単位 | 2014 |
|-----|------|-------|
| 日本 | kg/台 | 68.67 |
| 北米 | kg/台 | 33.52 |
| 欧州 | kg/台 | 63.00 |
| その他 | kg/台 | 5.73 |



▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN23

廃棄物最終処分量(生産台数当たり)

2014年度の生産台数当たりの廃棄物最終処分量は2.6kgとなり、2013年度に比べ26.2%の削減となりました。主にスペインの生産拠点における廃棄物削減への取り組みによります。



▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN23

企業活動における環境指標 — 物流

輸送量

| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 合計 | 百万 ton km | 35,132 | 37,946 | 35,747 | 37,719 | 35,259 |
| インバウンド | 百万 ton km | 10,659 | 11,603 | 12,156 | 12,883 | 11,594 |
| アウトバウンド | 百万 ton km | 24,473 | 26,343 | 23,591 | 24,836 | 23,665 |
| 海上 | % | 71.8 | 70.8 | 70.7 | 64.3 | 62.0 |
| トラック | % | 19.6 | 20.4 | 20.6 | 24.9 | 25.0 |
| 鉄道 | % | 8.2 | 8.1 | 8.2 | 10.5 | 12.5 |
| 航空 | % | 0.4 | 0.7 | 0.5 | 0.4 | 0.5 |

2014年度はグローバル輸送量が6.5%減少し、352億5,900万ton kmとなりました。主に北米における陸上での輸送について、CO₂排出量の低い鉄道輸送の比率を高めたことが要因です。一方、他の輸送手段の利用拡大により船舶輸送は9.9%削減されました。



▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN30

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

物流からのCO₂排出量

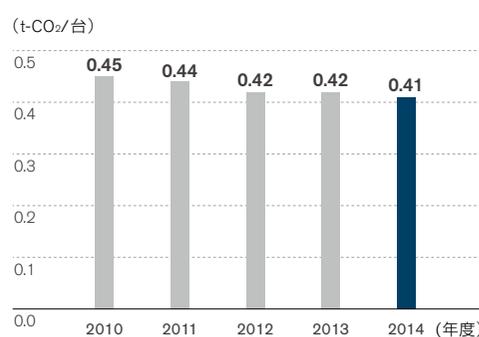
| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 (年度) |
|-----------|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|
| 合計 | t-CO ₂ | 1,412,657 | 1,642,195 | 1,490,050 | 1,678,903 | 1,632,070 |
| インパウンド | t-CO ₂ | 686,412 | 859,671 | 821,030 | 908,804 | 846,340 |
| アウトパウンド | t-CO ₂ | 726,246 | 782,524 | 669,020 | 770,098 | 785,730 |
| 海上 | % | 25.2 | 23.3 | 23.9 | 20.2 | 18.2 |
| トラック | % | 54.7 | 50.8 | 55.3 | 61.7 | 59.6 |
| 鉄道 | % | 4.5 | 4.1 | 4.3 | 5.2 | 5.0 |
| 航空 | % | 15.7 | 21.8 | 16.4 | 12.9 | 17.1 |

インパウンドには部品調達・KD(現地組み立て用)部品の輸送が、アウトパウンドには完成車・サービス部品の輸送がそれぞれ含まれます。

2014年度の物流からのCO₂排出量は2.8%減少し、163万2,070トンとなりました。主にCO₂排出量の低い鉄道輸送の利用を11.4%増加させたことによるもので、鉄道輸送によるCO₂排出量は5.1%増加にとどまりました。

GRI G4 Indicators
G4-EN19/G4-EN30

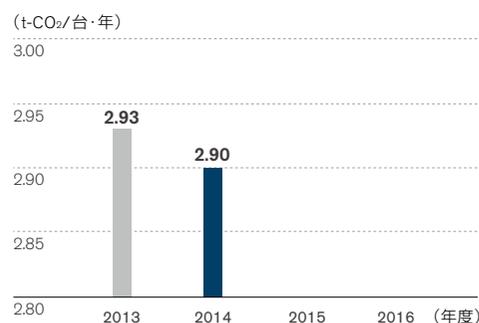
物流からのCO₂排出量(輸送台数当たり)



2014年度は、グローバル生産台数が増加したものの、輸送台数当たりのCO₂排出量は0.41トンでした。2013年度に比べ、3.3%の削減になります。

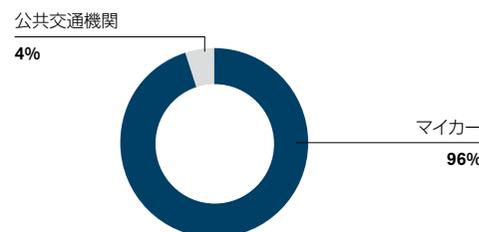
GRI G4 Indicators
G4-EN18

通勤からのCO₂排出量の割合



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。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。2014年度のマイカー通勤によるCO₂排出量はおよそ5万4,000トン¹⁾で、1台当たりの排出量は年間2.90トンです。

従業員の通勤からのCO₂排出量²⁾



¹⁾ 自動車認証データおよび以下の条件に基づいて算出
 ・日本における自動車での通勤距離の平均: 年間9,000km/台
 ・環境省監修「日本国温室効果ガスインベントリ報告書(2009)」: 0.33kg-CO₂e
 ・東京電力株式会社によるCO₂排出係数(2011年度): 0.000463t-CO₂/kWh

²⁾ 日本の事業所および製造工場の従業員が対象(2013年度)

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

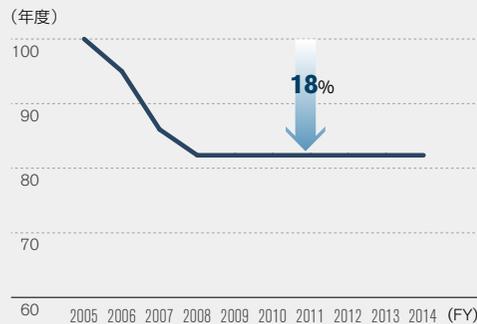
出張によるCO₂排出量

日産は2005年より、「ペーパーレス」「移動なし」「1回1時間」「目的を定める」「議事録を作成する」の5つを定めた会議効率向上プログラム「日産ミーティングウェイ」を実施しています。これにより会議の効率化が図られただけでなく、ビデオ会議システムや電話会議システムを活用したことで出張が減り、CO₂排出量も削減されました。

出張によるCO₂排出量の18%削減を達成

出張によるCO₂排出量は現在およそ23万8,000トンです。日産は2009年よりビデオ会議システムと電話会議システムを導入し、出張によるCO₂排出量を18%削減しました。

「日産ミーティングウェイ」導入によるCO₂排出量削減の効果



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

| | 単位 | 2011 | 2012 | 2013 (年度) |
|-------------|---------------------|---------|---------|----------------|
| カーボンフットプリント | kt-CO ₂ | 49,254 | 48,226 | 48,089 |
| 直接 | kt-CO ₂ | 22,927 | 22,534 | 22,732 |
| 間接 | kt-CO ₂ | 26,327 | 25,692 | 24,597 |
| エネルギー | GWh | 143,594 | 139,800 | 136,219 |
| 再生可能エネルギー | GWh | 683 | 703 | 846 |
| 水投入量 | 1,000m ³ | 118,907 | 118,786 | 113,102 |
| 排水量 | 1,000m ³ | 100,555 | 98,661 | 92,477 |
| 廃棄物発生量 | kton | 3,002 | 2,971 | 2,493 |

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。2013年度、契約しているサプライヤーのCO₂排出量は2012年度から増減はありませんでした。一次サプライヤー各社が設定した個別の環境負荷低減目標により、売上高当たりのCO₂排出量は2014年度以降毎年1%削減される見込みです。また、売上高当たりの水投入量と廃棄物発生量も年間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ことで継続した環境負荷の低減を行っており、中国では、エネルギー使用量およびCO₂排出量を削減するための「Thanks活動」をサプライヤーとともに実施しています。2014年度の結果については年度後半に更新する予定です。

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

カテゴリー別のスコープ3排出量

| 項目 | 構成比率 | 2014 (年度) |
|-------------------|--------------------|--------------|
| 1. 購入した製品・サービス | kt-CO ₂ | 16,035 |
| 2. 資本財 | kt-CO ₂ | 1,145 |
| 3. 燃料およびエネルギー関連活動 | kt-CO ₂ | 368 |
| 4. 輸送、配送(上流) | kt-CO ₂ | 846 |
| 5. 事業から出る廃棄物 | kt-CO ₂ | 176 |
| 6. 出張 | kt-CO ₂ | 243 |
| 7. 雇用者の通勤 | kt-CO ₂ | 456 |
| 8. リース資産(上流) | kt-CO ₂ | 0 |
| 9. 輸送、配送(下流) | kt-CO ₂ | 786 |
| 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 | 122,788 |
| 12. 販売した製品の廃棄 | kt-CO ₂ | 379 |
| 13. リース資産(下流) | kt-CO ₂ | 448 |
| 14. フランチャイズ | kt-CO ₂ | 0 |
| 15. 投資 | kt-CO ₂ | 0 |
| 合計 | kt-CO ₂ | 143,678 |

▶▶ page_136

▶▶ プライスウォーターハウスクーパーズ サステナビリティ(株)より保証を受けた数値には*をつけています。詳細はこちらをご覧ください

「温室効果ガス(GHG)報告ガイドライン」に基づいた試算を行った結果、2014年度、日産のスコープ3からのCO₂排出量の約90%は、製品であるクルマの使用によるものでした。日産はグローバルに低燃費車を導入し、企業平均燃費の推移を公表しています。また、スコープ3からのCO₂排出量の約10%が日産の購入した製品・サービスに由来することから、バリューチェーン全体でのCO₂排出量削減に向けて行動する必要があると認識し、2011年よりサプライヤーと環境ポリシーを共有し、協働しながら取り組みを進めています。

 ▶▶ 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 | 2012 (年度) | | 2013 (年度) | |
|-----------|-----|--------------|---------|--------------|---------|
| | | 投資 | コスト | 投資 | コスト |
| 合計 | 百万円 | 5,520 | 165,959 | 3,225 | 178,833 |
| 事業エリア内コスト | 百万円 | 320 | 1,632 | 25 | 1,637 |
| 上・下流コスト | 百万円 | — | 683 | — | 665 |
| 管理活動コスト | 百万円 | 0 | 2,537 | 0 | 2,362 |
| 研究・開発コスト | 百万円 | 5,200 | 161,000 | 3,220 | 174,000 |
| 社会活動コスト | 百万円 | 0 | 106 | 0 | 114 |
| 環境修復コスト | 百万円 | 0 | 0 | — | 55 |

| | 単位 | 2012 (年度) | 2013 (年度) |
|--------|-----|--------------|--------------|
| 合計 | 百万円 | 2,604 | 2,478 |
| 費用削減効果 | 百万円 | 900 | 897 |
| 収益 | 百万円 | 1,704 | 1,581 |

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。2014年度の結果は年度後半に更新する予定です。

 ▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN31

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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

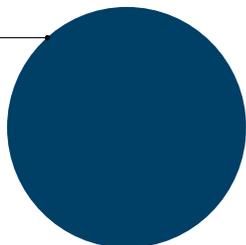
カーボンクレジット

| | 単位 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 (年度) |
|-------|-------------------|-------|-------|-------|--------|---------------|
| 排出枠 | t-CO ₂ | 7,308 | 7,308 | 7,308 | 21,015 | 21,225 |
| クレジット | t-CO ₂ | 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。2014年度に認証を受けたクレジット量は2万1,225トンとなりました。

ISO14001 認証取得状況

認証取得済み拠点 100%



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排出量といった環境負荷の低い建物や、廃棄物など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、横浜市のグローバル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。

グローバル本社ビルは、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。この制度では、すべての販売会社が日産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。

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。

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



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-DMA



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

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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

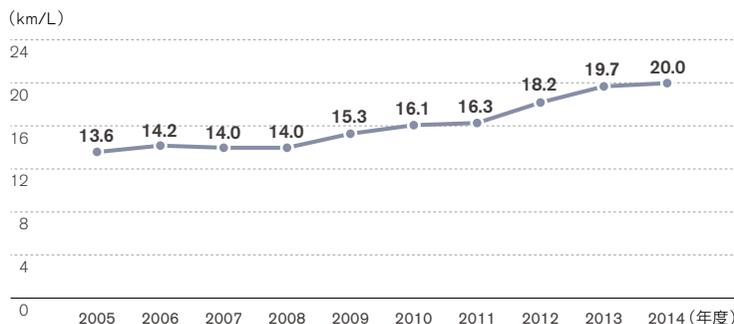
製品における環境指標 — 燃費、CO₂

ガソリン乗用車の車両重量別燃費(日本)

| 乗用車 | 単位 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|
| 702kg以下 | km/L 10-15モード | | | | | | | | | |
| 703-827kg | km/L 10-15モード | 20.6 | 20.9 | 20.8 | 21.7 | 22.5 | 25.0 | 26.2 | 27.3 | 28.2 |
| 828-1,015kg | km/L 10-15モード | 18.8 | 18.6 | 18.3 | 19.5 | 22.5 | 23.0 | 23.1 | 28.5 | 28.2 |
| 1,016-1,265kg | km/L 10-15モード | 17.6 | 18.1 | 18.3 | 19.5 | 19.4 | 19.4 | 21.8 | 23.0 | 23.1 |
| 1,266-1,515kg | km/L 10-15モード | 12.8 | 13.6 | 13.3 | 13.8 | 14.4 | 14.4 | 14.5 | 15.8 | 16.0 |
| 1,516-1,765kg | km/L 10-15モード | 11.8 | 11.6 | 12.0 | 12.7 | 13.1 | 14.1 | 15.2 | 16.1 | 16.9 |
| 1,766-2,015kg | km/L 10-15モード | 8.7 | 8.6 | 9.2 | 9.2 | 11.7 | 11.9 | 12.5 | 13.7 | 14.1 |
| 2,016-2,265kg | km/L 10-15モード | 8.3 | 8.3 | 8.4 | 8.4 | 9.2 | 9.4 | 9.7 | 10.1 | 10.1 |
| 2,266kg以上 | km/L 10-15モード | 5.5 | 5.5 | | | | | | | |

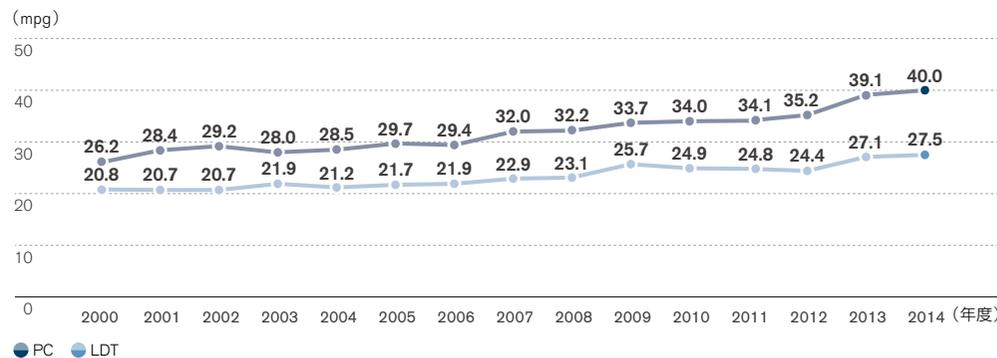
日本・米国・欧州・中国の各国法規で定めた測定方法で算出した企業平均燃費の推移です。なお、日本・欧州における2014年度実績は、社内で算出した暫定値を使用しています。

日本における企業平均燃費(CAFE、JC08モード)



2014年度は、日本国内の企業平均燃費(JC08モード)は20.0km/Lとなり、2013年度に比べ1.5%向上しました。低燃費を誇る「ノート」など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)

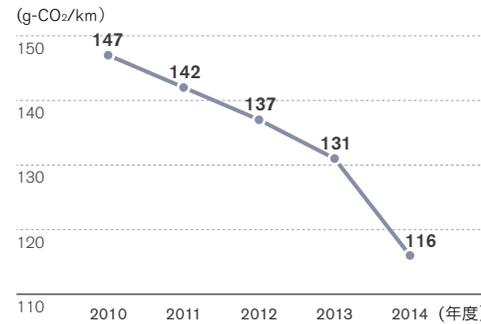


2014年度の米国における乗用車の企業平均燃費は40.0mpgとなり、2013年度に比べ2.3%向上しました。小型トラックの企業平均燃費は27.5mpgに達しています。燃費の良い「アルティマ」「ヴァーサ」「ローク」の販売増加が貢献しています。

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

欧州における車両平均CO₂排出量

2014年度は、2013年度にフルモデルチェンジした「キャシュカイ」や低燃費車である「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2013年度に比べ13%の削減となりました。



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN7/G4-EN27

中国における企業平均燃費(CAFE)

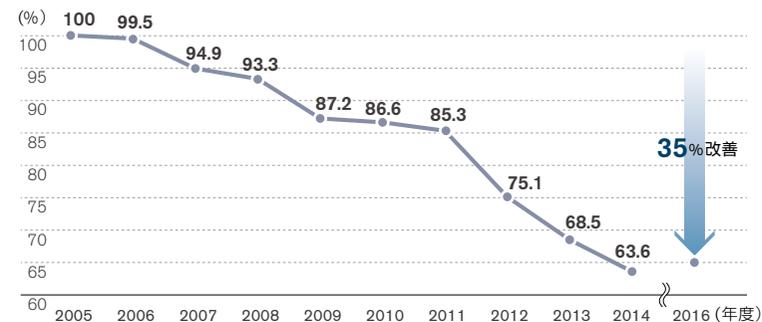
2014年度より、中国の実績も紹介します。中国国内生産分は、2013年度に比べて9.4%向上しました。なお、国内生産は合併相手先の自主ブランドを含めた実績となります。



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN7/G4-EN27

グローバル企業平均燃費(CAFE)

2014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36.4%改善しました。日本市場での「ノート」などの小型良燃費車、欧州市場での「ノート」、米国市場での「アルティマ」「ヴァーサ」などのモデルが平均燃費の向上に貢献しています。



▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN7/G4-EN27

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

燃費トップモデル

| | 単位 | | (年度) 2014 |
|-------------|-----------------------|----------------------------------|--------------|
| グローバル | km/L (JC08モード) | モコ 0.66L 2WD+アイドルストップ | 30 |
| ベストセラーモデル | MPG | アルティマ2.5L 2WD | 31 |
| 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 |
| 欧州 | g-CO ₂ /km | ノート 1.5L dCi+アイドルストップ | 90 |
| 米国 | MPG | ヴァーサ 1.6L 2WD | 35 |
| 中国 | L/100km | マーチ 1.2L 2WD | 5.3 |

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

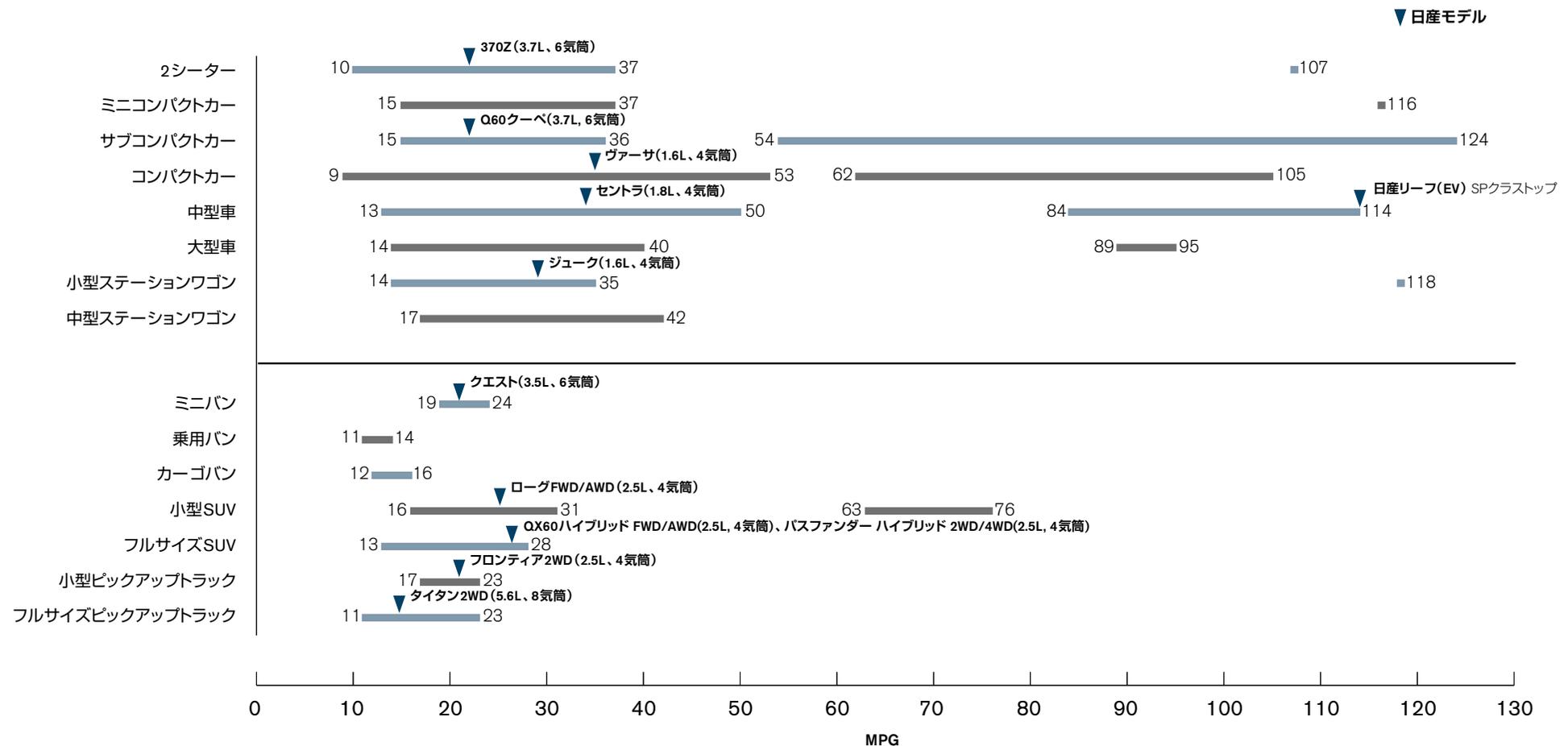
超小型モビリティでのエネルギー使用量

「日産ニューモビリティコンセプト」は、円滑な交通流を実現し効率的なエネルギーの使用を可能にする2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」においては、50台が投入され、2014年度末までの総走行距離をもとにした走行中CO₂削減効果は、軽自動車と比較しておよそ10トン以上となります。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 | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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。2014モデルイヤーの「燃費ガイド」では、100%EVの「日産リーフ」がガソリン等価燃費114MPGeで中型車クラスのトップに選ばれました。



出典:『2014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 | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 | % | 84.7 | 2.7 | 0.05 | 1.43 | 1.38 |
| 北米 | % | 97.8 | 0.2 | | | |
| 欧州 | % | 55.6 | 41.5 | | | |
| その他 | % | 91.2 | 8.6 | | | |



 ▶ GRI G4 Indicators

 ▶ G4-EN27

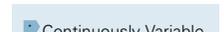
2014年度は、世界で最も多く販売されているEVである「日産リーフ」の販売台数が累計で17万台を超えました。電気商用車「e-NV200」も投入され、EVの比率は着実に増加しています。

グリーンプロダクツイノベーション

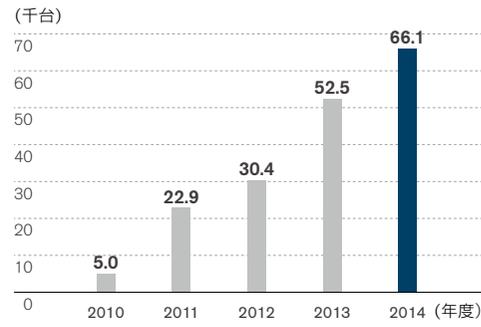
日産は、EVや燃料電池車(FCEV)のように走行中に排出ガスを出さないゼロ・エミッション車の開発のみならず、エンジン搭載車の燃費を極限まで向上させる技術を開発しています。これらの技術を搭載したクルマをグローバルに投入することで、CO₂排出量の削減を図る「PURE DRIVE (ピュアドライブ)」という取り組みは、各市場で要求されている燃費基準を満たすだけでなく、社会からの要求に応じて定期的に更新される厳しい社内基準をクリアしています。今後も、「PURE DRIVE」による革新的な環境技術を搭載したクルマをグローバルに投入していきます。

グリーンプロダクツのコア技術

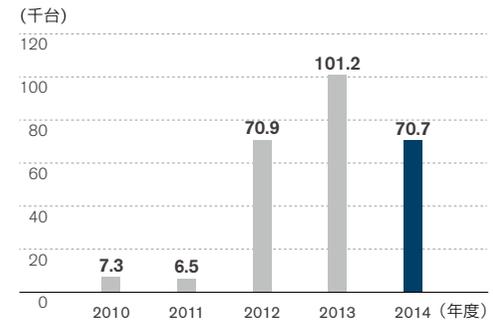
日産はゼロ・エミッション技術とともに、エンジンのエネルギー効率や、トランスミッションの性能を向上させる技術開発を推進しています。これらの領域で、「リチウムイオンバッテリー」「インテリジェント デュアルクラッチ コントロールハイブリッド」「エクストロニックCVT[■]」の3つをコア技術と位置づけています。


 Continuously Variable Transmission (無段変速機)

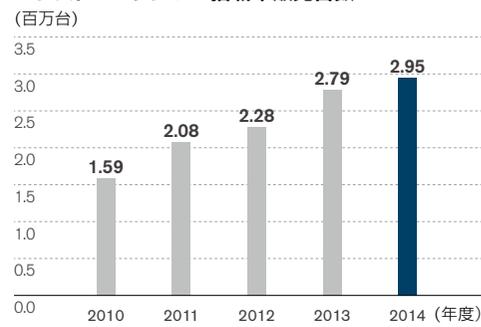
EV販売台数



ハイブリッド車販売台数



エクストロニックCVT搭載車販売台数



| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

EV

「日産リーフ」は現在、40カ国以上で販売されており、販売台数は着実に増加しています。2015年3月にはグローバル累計販売台数が17万台を突破。また、2014年には電気商用車「e-NV200」の発売を欧州や日本で開始しました。

ハイブリッド車

日産は2013年度、独自のハイブリッドシステムを搭載した後輪駆動のインフィニティ「Q50」（日本では「スカイライン」）を市場に投入しました。このハイブリッドシステムを前輪駆動車へも順次拡大していく計画で、2013年度に発売された日産「パスファインダー」とインフィニティ「QX60」にはエクストロニックCVTと組み合わせて搭載しています。また2012年発売の「セレナ S-HYBRID」には、エネルギー回生発電量と出力を高めたECOモーターと、蓄電容量を高めるためのサブバッテリーを組み合わせた、シンプルでコンパクトなハイブリッドシステムを搭載しています。

エクストロニックCVT搭載車

日産は燃費性能に優れたCVTの投入を1992年に開始しました。2016年度までにCVTを搭載したクルマの販売台数を2,000万台まで増やし、CO₂排出量の削減に貢献することを目指しています。2014年度のCVT搭載車の販売台数は295万台で、累計販売台数は1,910万台となりました。

製品における環境指標 — 排出ガス、騒音、化学物質

排出ガス規制への対応状況

| | | 単位 | (年度) 2014 |
|----|-----------------------------|----|--------------|
| 日本 | 平成17年排出ガス規制75%低減レベル(SU-LEV) | % | 99 |
| 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、先進規制への対応も進めています。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、欧州ではEuro6が2014年9月より適用されており、日産は対応を開始しています。また、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%適合しています。

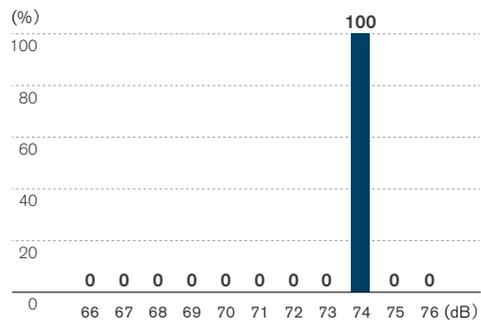


▶▶ GRI G4 Indicators
▶▶ G4-EN27

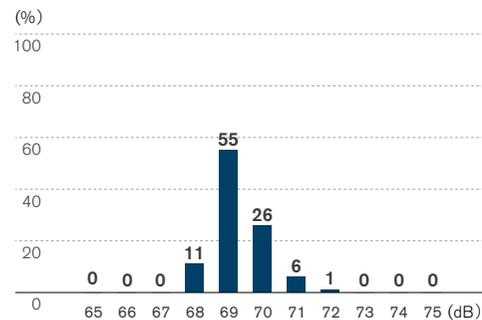
| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | ブルーシズンシップ —日産のCSR— | ルノーと日産のアライアンス | CSRデータ集 | 第三者保証 |
| 環境 | 安全 | 社会貢献 | 品質 | バリューチェーン | 従業員 | 経済的貢献 | コーポレートガバナンス・内部統制 |

騒音の分布

日本

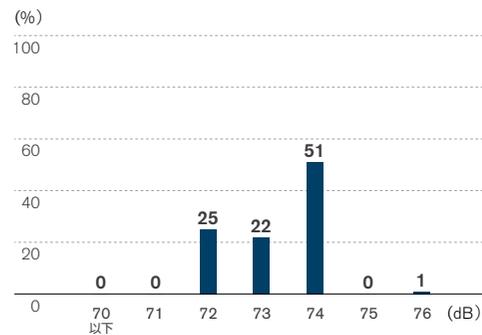


欧州



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、欧州および中国については、両地域へ輸入された完成車のみを記載しています。

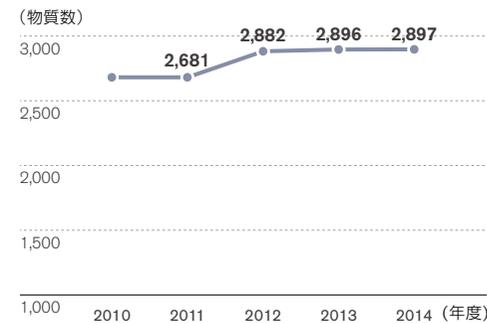
中国



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策定し、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。2007年からは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。2014年度の改定では、欧州化学物質法規における高懸念物質への対応により、指定化学物質数は2,897となりました。

指定化学物質



▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN27



▶ GRI G4 Indicators
▶ G4-EN27

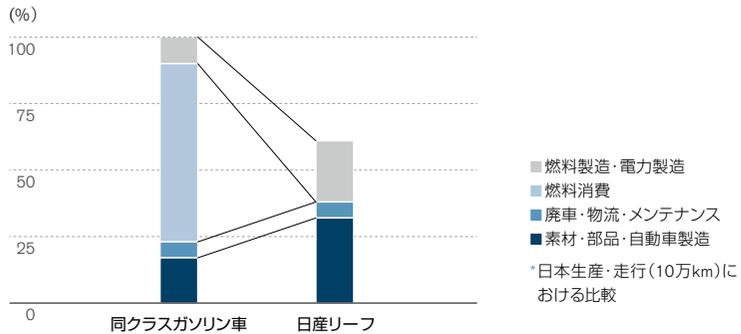
| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | ブルーシズンシップ —日産のCSR— | ルノーと日産のアライアンス | CSRデータ集 | 第三者保証 |
| 環境 | 安全 | 社会貢献 | 品質 | バリューチェーン | 従業員 | 経済的貢献 | コーポレートガバナンス・内部統制 |

製品における環境指標 — ライフサイクルアセスメント(LCA)

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。

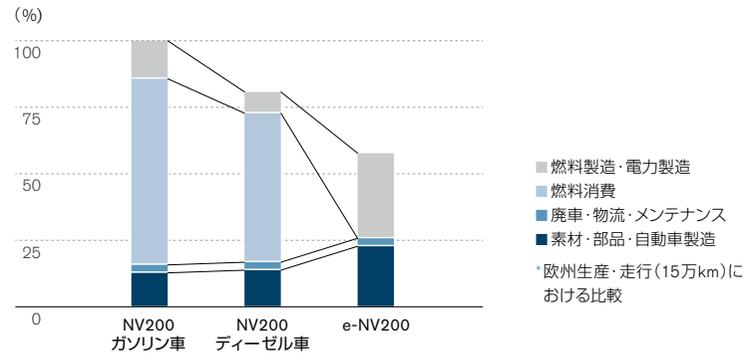
「日産リーフ」のライフサイクルにおけるCO₂排出量比較*



「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。

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。

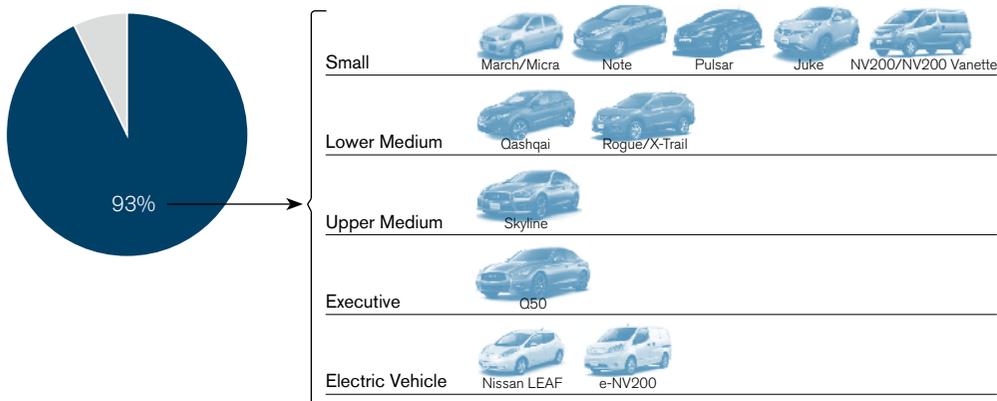
「e-NV200」のライフサイクルにおけるCO₂排出量比較*



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。今後は、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、クルマ用として使用された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。

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

EU市場におけるLCA手法の適用比率



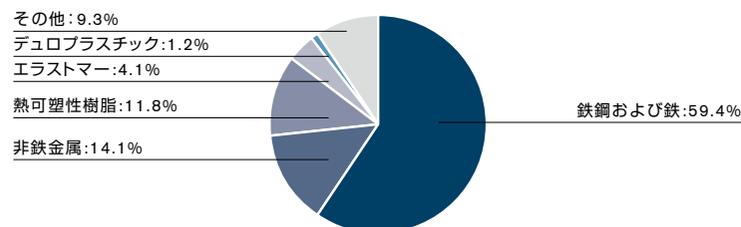
日産はLCA手法の適用を進め、環境負荷の定量的な把握範囲を広げています。2014年度は、EU域内での総販売台数に占めるLCA適応率が90%を超え、小型から大型の内燃機関搭載車やゼロ・エミッション車まで幅広いセグメントでの環境負荷を把握しています。ここでのセグメント呼称は欧州自動車工業会(ACEA)の定義に基づいて作成しました。

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台当たり占め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。

2014年度に日産車に使用した材料の比率はグラフの通りです。



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

再生材使用率

日産は車両を製造する際、主に鉄、アルミニウム、樹脂を含む再生材の使用を推進しています。その結果、平均的な車両の重量に占める再生材の使用率は約20%となり、エンジンシリンダーなどの部品に使用された鋳造アルミニウムの再生率は90%以上となっています。(2010年度の生産車両をもとに算出)



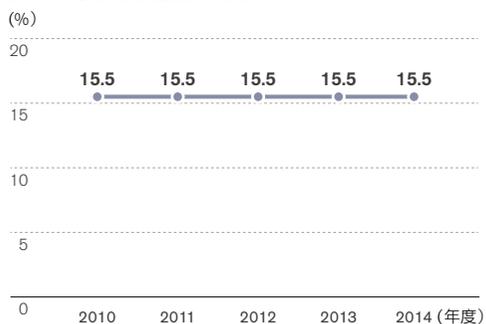
| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | ブルーシズンシップ —日産のCSR— | ルノーと日産のアライアンス | CSRデータ集 | 第三者保証 |
| 環境 | 安全 | 社会貢献 | 品質 | バリューチェーン | 従業員 | 経済的貢献 | コーポレートガバナンス・内部統制 |

リサイクル

日産は、2050年までに新規天然資源の使用量を2010年レベルに抑えることを長期的な目標として掲げ、使用済み自動車(ELV)の適正処理とリサイクル実効率向上のための研究を行っています。その結果、日本の2014年度再資源化などに関する実績では、リサイクル実効率99.6%を達成しました。

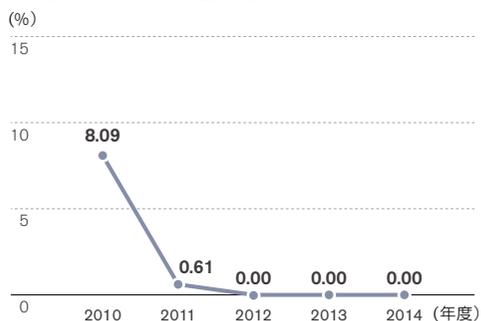
さらに日産は、設計段階からリサイクルに適した材料の採用や、解体しやすい車両の構造の開発にも力を注いでいます。その結果、欧州・日本・韓国など各国のELVのリサイクルにかかわる規制に対して、2005年に発売した「ノート」以降、すべての新型車においてリサイクル可能率95%以上を達成しています。

クルマでの再生樹脂の利用



2014年度は、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最量販車をもとに算出しています。

シュレッダーダストの最終処分率



日本の自動車リサイクル法に基づいてリサイクル率向上に取り組む拠点が増えた結果、ELV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、2014年度もゼロを達成しました。



製品における環境指標 — 使用済み自動車(ELV)のリサイクル

ELVのリサイクル

日産は、解体事業者や破砕事業者、他の自動車メーカーと連携して、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2014年度に実施したASRの実績が、リサイクル実効率99.6%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砕・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 | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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 |

第三者保証

第三者保証



日産自動車株式会社のサステナビリティレポート2015 に対する
独立業務実施者の限定的保証報告書

2015年6月11日

日産自動車株式会社
代表取締役 志賀 俊之 殿

クライアントワークス株式会社
東京都中央区銀座八丁目21番1号
住友不動産汐留ビル
代表取締役社長 三橋 俊隆

プライスウォーターハウスマーシャル・サステナビリティ株式会社
(以下、「当社」という。)は、日産自動車株式会社(以下、「会社」という。)の2015年3月31日をもって終了する事業年度の「サステナビリティレポート2015」(以下、「同レポート」という。)の該当業務にマーク(*)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。

同レポートのその他の情報は当社の保証の対象ではなく、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、同レポートの注記のとおり、適用された「第三者保証にかかわる CO₂排出量、廃棄物発生量、水使用量算定方法」(以下、「報告規程」という。)に準拠して 同レポート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。

なお、温室効果ガスの算定は、様々なガスの排出量を算出するために必要な排出係数と数値データの決定に利用される科学的知識が不完全なため、固有の不確実性の影響下にある。

当社の独立性と品質管理

当社は、国際会計士倫理基準審議会公表した「職業会計士の倫理規程」を遵守した。この「職業会計士の倫理規程」は、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、独立性及びその他の要件を含んでいる。

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、包括的な品質管理システムを維持している。この包括的な品質管理システムは、職業倫理に関する規定、職業的専門家としての基準並びに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んでいる。

報告と測定手法の理解

非財務情報の測定及び評価の実務は、その重要な部分が確立途上であり、複数の測定方法が想定されることから、非財務情報の内容、その算定方法及び精度によっては、企業間及び事業年度間の比較可能性に影響を及ぼすなど、測定結果に差が生じる可能性がある。したがって、選択された情報は、報告規程(「第三者保証にかかわるCO₂排出量、廃棄物発生量、水使用量算定方法」とともに読まれ理解される必要がある。選択された情報の報告に使用された報告規程は、2015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、同レポートの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、それぞれに対応する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排出量及びスコープ2排出量)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」(ISA3410)
- 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 ISA3000)

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、業務計画を策定し、業務を実施することを求めている。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。

当社は、同レポートの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を行い、これに基づいて、選択された情報の重要な虚偽表示リスクを考慮し、以下を行った。

- 関連する会社の経営者への質問

- 同レポートの選択された情報の作成のための基礎としての、会社による報告規程の利用状況での適切性の評価
- 状況に応じて必要と認める評価したリスクへの対応手続
- 同レポートの選択された情報の全般的な表示の評価
- 選択された情報の管理、記録及び報告に係る重要な構造、システム、プロセス及び内部統制のデザインの評価(これには、現場の実績データの報告に係る重要なプロセス及び内部統制を理解し、裏付けとなる情報を入力するために、会社に対する固有リスクと重要性に基づいて選定した4か所の製造拠点と本社事務所への現場調査が含まれる)
- データの測定、記録、照会及び報告の適切性の確認のために、本社事務所及び26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実証手続

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及び同レポートの選択された情報とその基礎となる記録との一致又は調整を含んでいる。

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、会社の同レポートの選択された情報が、全ての重要な点において、その注記のとおり適用された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、会社の2015年3月31日をもって終了する事業年度の同レポートの選択された情報が、その注記のとおり適用された報告規程に準拠して作成されていないと信じる事項は全ての重要な点において認められなかった。

以上

1 会社のウェブサイトの維持及び保安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安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た情報に対するいかなる変更についても責任を負わない。

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|-----------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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、廃棄物発生量、水使用量算定方法

- 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2014年度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。
- 日産自動車の日本国内生産工場における廃棄物発生量：社内基準に基づき、生産拠点からの排出物について、拠点内のトラックスケールまたは処理業者からの報告データをもとに算定。ただし、排出物のうち、自社内での再利用ならびに有価物は含めない。また、不定期に発生する非定常（通常の事業活動に伴って発生しない）の廃棄物、食堂廃棄物、常駐会社ならびに社外業者からの排出物、建設廃棄物は対象外としている。
- 日産自動車の日本国内生産工場における水使用量：社内基準に基づき、生産拠点における取水量をもとに算定。取水量の把握は、取引メーター値もしくは自社測定値による。取水量には、生産拠点で購入されている上水（水道水）および工業用水のほか、地下水、雨水等も含まれる。

| | | | | | | | |
|--------|------|----------|---------------------|------------------------|---------------|---------|------------------|
| 目次・使い方 | はじめに | CEOメッセージ | 持続可能なモビリティ社会の実現に向けて | 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 | 第三者保証 |
| 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。 | 114, 134 |
| G4-EN2 | リサイクル由来の使用原材料の割合。 | 134-135 |
| G4-EN3 | 組織内のエネルギー消費量。 | 37, 114 |
| G4-EN4 | 組織外のエネルギー消費量。 | 121-123 |
| G4-EN5 | エネルギー原単位。 | 36-37, 115 |
| G4-EN6 | エネルギー消費量の削減。 | 37, 114-115 |
| G4-EN7 | 製品およびサービスのエネルギー所要量の削減。 | 33, 126-129 |
| G4-EN8 | 水源別の総取水量。 | 117 |
| 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。 | - |
| 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。 | - |
| 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。 | - |
| 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)。 | 116 |
| G4-EN16 | 間接的な温室効果ガスの総排出量(スコープ2)。 | 116 |
| G4-EN17 | その他間接的な温室効果ガス排出量(スコープ3)。 | 124 |
| G4-EN18 | 温室効果ガス排出原単位。 | 116-117 |
| G4-EN19 | 温室効果ガス排出量の削減量。 | 37, 116-117 |
| 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。 | 119 |
| G4-EN22 | 水質および排出先ごとの総排水量。 | 117 |
| G4-EN23 | 種類および廃棄方法ごとの廃棄物の総重量。 | 23, 120-121 |
| G4-EN24 | 重大な漏出の総件数および漏出量。 | 125 |
| 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。 | - |
| G4-EN27 | 製品およびサービスによる環境影響緩和の程度。 | 26-35, 38-39, 126-135 |
| G4-EN28 | 再生利用される販売製品およびその梱包材の割合。 | 38-39, 134-135 |
| 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。 | 125 |
| 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。 | 37, 121-123 |
| G4-EN31 | 種類別の環境保護目的の総支出および投資。 | 124 |
| 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。 | 42, 73 |
| 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。 | 42 |
| 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。 | - |