SUSTAINABILITY REPORT 2020

サステナビリティレポート2020

NISSAN
MOTOR CORPORATION

目次

CEOメッセージ …… 002
CSOメッセージ …… 007
コーポレートパーパス / ESG特集 …… 011
日産のサステナビリティ …… 025
日産のSDGsへの貢献 …… 037
ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス …… 042

ESGデータ集 …… 209
会社基本情報 …… 210
環境データ …… 212
社会性データ …… 234
ガバナンスデータ …… 239
本レポートの編集方針 …… 241

環境

環境課題に関する方針・考え方 …… 045
気候変動 …… 055
大気品質 …… 083
資源依存 …… 087
水資源 …… 096
第三者保証 …… 100
環境課題を踏まえた事業基盤の強化 …… 102

社会性

社会性に関する方針・考え方 …… 113
人権 …… 115
ダイバーシティ&インクルージョン …… 118
交通安全 …… 132
製品安全および品質 …… 143
サプライチェーンマネジメント …… 153
人財育成 …… 161
労働慣行 …… 165
従業員の健康と安全 …… 170
地域社会への貢献 …… 174

ガバナンス

ガバナンスに関する方針・考え方 …… 188
コーポレートガバナンス …… 189
リスクマネジメント …… 197
コンプライアンス …… 200

GRI内容索引 …… 244
投資家向け索引 …… 252

使い方

各ページに、ナビゲーションボタンとカテゴリータブを設け、ページ間を容易に移動できるようにしました。

カテゴリータブ

各カテゴリーのトップページへ移動します

ナビゲーションボタン

- 矢印をクリックすると1ページ戻ります
- 矢印をクリックすると1ページ進みます
- リターンをクリックすると直前の表示に移動します

リンク

>>>P000　全体PDF の中で該当するページに移動します。

URL　該当するウェブサイトへ移動します

人々の生活を豊かに。
イノベーションをドライブし続ける。

日産自動車株式会社　取締役、代表執行役社長兼CEO　内田誠

日産自動車は、事業、ガバナンス、また企業文化の面で大きな変革の時を迎え、同時に、自動車業界も、人々のライフスタイルや社会全体も急激に変化を遂げようとしています。日産はこの激動の時に、「他がやらぬことをやる」という創業以来のDNAを再認識し、さらにコーポレートパーパスを定義しました。日産が社会でどのような役割を担うのか、会社は何を目指していくのかを、社長兼CEOの内田誠が語りました。

社会に必要とされる会社に

Q.100年に一度の変革期と言われる中、新型コロナウイルス感染拡大による影響でさらに市場は大きく変貌していますが、この潮流変化をどのように捉え、日産としてどのように対応していくのでしょうか？

自動車業界は、大変革期を迎えていますが、さらに新型コロナウイルスの感染拡大は全世界のあらゆる業種、あらゆる人々の日常に大きな影響を与えています。また、SDGsによって注目されていた社会課題は、さらに鮮明に浮き彫りになり、企業に求められる役割や果たすべき社会への貢献は、大きな変化を迎えていると考えています。企業として利益を上げるのは当然ながら、これまで以上に社会との関わり、社会にどう貢献していくかが問われています。

日産は、10年にわたり手掛けてきた電気自動車や、クルマの安全性向上に寄与する先進運転支援技術を軸とし、地球規模での社会課題を見極め、これまで行ってきた研究開発や商品、技術、サービスのイノベーションをさらに進化させ、企業戦略、事業戦略として展開していくことが重要だと考えています。

日産は、長年にわたり「人々の生活を豊かに」という企業ビジョンを掲げてきました。当社が社会に対してどのような意義を持つことができるのか、どのように社会に貢献していきたいのかを今般、改めて振り返り、コーポレートパーパス（存在意義）として再定義しました。

コーポレートパーパス（存在意義）
「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」

日産は、クルマに乗っているときも、乗っていないときも、人々の暮らしや社会のパートナーでありたい、クルマを超えて人々の生活を豊かに、と願っています。想像を超えたドライビング体験を提供するだけでなく、暮らしに寄りそったクリーンで安全なモビリティを提供し、社会に必要とされる会社でありたいと考えています。

この考えを具現化したモビリティが、2020年7月に発表した新型クロスオーバーEV「日産アリア」で、電動化、先進運転支援技術、コネクティビティを融合した1台です。環境に配慮しただけではなく、誰もが安全で安心な旅を楽しめる「日産アリア」の発売は2021年中を予定しておりますので、それまでの間、「日産アリア」が提供する価値や電動化技術、さらにはモビリティを通して実現する新しい社会について、多くのお客さまにお伝えしていきます。

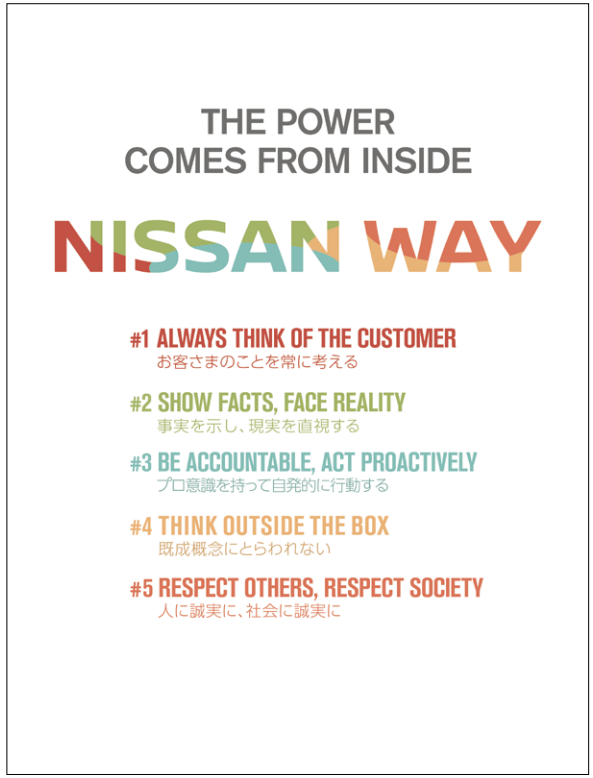
従業員の個の力を形に、『日産らしさ』を取り戻す

Q.2020年5月に事業構造改革計画「Nissan NEXT」を発表されましたが、計画の実践により、日産をどのような会社にしていきたいとお考えですか?

「Nissan NEXT」は再び業績を回復させ、会社の持続的な成長や価値創造の土台を築くための計画です。収益を確保しながら着実な成長を果たすこと、自社の強みに集中し、事業の質と財務基盤を強化すること、そして新しい時代の中で『日産らしさ』を取り戻すことが狙いです。一言でいえば、『日産らしさ』を発揮しながら成長の軌道に戻していく計画です。

成長を支える柱である電動化は、現在、日本市場で25%の電動化率を2023年度までには60%に、中国では23%、欧州では50%を目指しています。さらに自動運転支援技術も拡大し、これら社会に貢献できるコア領域に力を注ぎます。「選択と集中」を徹底し、アライアンスパートナーのアセットを活用しながら、より効率的に事業を進め、着実な業績の回復を図っていきます。
これまでは販売台数の追求に重きが置かれていましたが、これからは事業規模拡大、販売台数拡大による成長ではなく、サステナブルな社会の実現に貢献していくなかで、企業として持続的成長を果たしていきたい。「人」を中心に見据え、日産のDNA を発揮した「人」のためのモビリティや、技術、サービスを展開することで、人々の生活を豊かにし、社会の活力となる会社を目指していきます。

2019年度からは企業文化の改革も進めています。成長軌道へと進むためには、自社の強みや提供価値を理解するだけでなく、過去を反省し、課題となった部分を深掘りして対処していく必要があります。コーポレートガバナンスにおいては指名委員会等設置会社に移行し、独立社外取締役議長を配し、指名委員会、報酬委員会、監査委員会による監督機能を強化しています。しかし制度を変え、役員を一新するだけで全てが変わるわけではありません。ステップ·バイ·ステップで、順序を追って取り組んでいくことが重要と考えています。
また、日産には、15年ほど前に制定したグローバル従業員共通の価値観、行動指針「日産ウェイ」がありますが、その再定義も行いました。「Nissan NEXT」を実践し、『日産らしさ』を取り戻す源は、従業員にあるからです。過去に築かれた文化を見直し、初心に帰りつつ新たにスタートしなければなりません。
行動指針を全従業員が理解し、行動するようになるまで一定の時間が掛かりますが、従業員とコミュニケーションをとり、目指すべき方向性を共有し、動機づけを行っていくことが最も重要だと認識しています。



「他がやらぬこと」で社会に貢献する

Q.『日産らしさ』とは何でしょうか?どのように『日産らしさ』を発揮し、価値創造を行い、高めていくとお考えでしょうか?

「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」これをどのように実現していくのか、そこに日産の価値があります。1933年の創業以来、「他がやらぬことをやる」という精神のもと、お客さまのための革新的な技術や商品を生み出すことに情熱を注ぎ、挑戦を続けてきました。それが日産のDNAであり、『日産らしさ』です。

2010年には、誰もなし得なかった電気自動車の量産を実現しました。CO_2排出量を削減し、気候変動を食い止めるには電気自動車は不可欠という強い信念のもと発売した「日産リーフ」は、累計販売台数が約49万台に達しています。電気自動車は電源としても活用できます。災害時には、従業員自らの発案により、停電で困っている被災地に日産リーフを「走る蓄電池」として届ける活動も行い、社会の新たなインフラとして活躍しています。また、「プロパイロット」を始めとする先進運転支援技術もいち早く実用化し、誰もが安心して楽しめるモビリティを提供しています。また、「e-POWER」は、ガソリン車でありながら、従来の駆動方式とは一線を画す新しい電動パワートレインで、CO_2排出量削減に寄与するとともに、優れた加速や静粛性を実現します。

このように、従業員は日産らしい挑戦を続けており、コーポレートパーパスを既に実践しています。

私はCEO就任以降、従業員との交流の中で個々のポテンシャルの高さを感じる多くの機会がありました。しっかりと社会課題を見据え問題意識を持ち、『日産らしさ』を力にモビリティを通じて社会に貢献していきたい、という従業員の姿に、私自身大変勇気づけられます。「日産はこんなものではない」と常々話す理由がここにあります。

日産は、2004年から参加している「国連グローバル ·コンパクト」が掲げる普遍的な原則を引き続き遵守するとともに、これからも創業の精神を肝に銘じ、先進技術や商品のイノベーションを通じて、人々の生活を豊かにし、社会全体をより良い方向へ前進させ、元気にしていきたいと考えています。今後も従業員とともに日産ならではの挑戦を続けていきます。

信頼される企業であるために、サステナビリティをグローバルで推進する

日産自動車株式会社
専務執行役員
チーフ サステナビリティ オフィサー(CSO)

レジリエントな企業活動のために

日産は2018 年度から取り組んでいるサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」で、環境、社会性、ガバナンスの分野における活動を包括的に定義し、2022 年度までの目標を定め、それらの達成に向けて取り組んでいます。計画した取り組みについては概ね順調に進捗していますが、社会は目まぐるしく変化し、新型コロナウイルスの影響など戦略を策定した時点で想定していなかった課題が続出し、それらにも向き合い適応していく必要があります。

2019 年度は、環境戦略、人権への配慮、コーポレートガバナンスの領域について強化するべく注力しました。気候変動による異常気象の脅威が一段と高まる中、2006 年、日産は2050 年までに地球の平均気温上昇を産業革命以前と比較して2℃に抑えるための長期ビジョンを策定しましたが、よりレジリエントな戦略が必要不可欠と考え、1.5℃、4℃の気候変動シナリオ分析を行い、戦略強化に着手しました。いずれのシナリオであっても、日産が目指す社会は「ゼロ ·エミッション」「ゼロ ·フェイタリティ」社会の実現に向けて邁進することに変わりはありません。新車走行中のCO_2排出量をゼロにするため、電気自動車は欠かせない存在であり、事業構造改革「Nissan NEXT」で目標を定め取り組んでいる電動化の強化を積極的に進めていきます。

2011 年、国連で「ビジネスと人権に関する指導原則」(UNGP) が承認され、すべての国や企業が尊重すべき人権に関するグローバル基準が示されました。2004 年、日産ではいち早く「国連グローバルコンパクト」に署名し、2016 年からは戦略的な取り組みに着手するなど人権尊重を重視しています。2019 年度は、グローバル人権方針で示した企業姿勢をより具現化するべく、日産サウスアフリカ社においてアセスメントを実施し、従業員の労働環境に関わる人権リスクの評価を行いました。ここで顕在化した課題は現地主体に継続して取り組んでいくとともに、日産全体としてこの実績を踏まえて他地域に展開しつつ、グローバルレベルの基準へとつなげていきます。

日産は、2019 年6 月にコーポレートガバナンス体制を指名委員会等設置会社へ移行しました。監督と執行を明確に分離したことで、多様なバックグラウンドを持つ独立社外取締役が過半数を占めるなか、各委員会において健全で活発な議論が行われています。このガバナンス体制の変革を機に、透明性を高めるべくコーポレートガバナンスに関わる情報開示を進めました。社会から信頼される企業であるための情報開示を適切に行っていきます。

社会課題にグローバルで取り組む

サステナビリティ戦略をグローバルに推進するため、テレビ会議やオンライン会議を活用して、日本を含めた世界各国の関係者を集め、グローバル ·サステナビリティ ·ステアリング ·コミッティを年に2回開催しています。「Nissan Sustainability 2022」の進捗状況や目標達成に向けてその課題について論議するほか、新たに顕在化している社会課題について論議し、対応策の方向性を定め、日産のサステナビリティの競争力の維持·強化する役割を担います。社会課題に的確に対応するためには、本社のサステナビリティに関わる機能部署に加えて、5リージョンからサステナビリティの代表者もメンバーとなり、好事例の共有や時にリージョン視点での考察も受けて、グローバルに活動を推進します。

サステナビリティ戦略をグローバル日産として推進し、各国での実行につなげていくのに同コミッティは非常に有効です。人権の取り組み強化に向けてマテリアリティの論議も同コミッティにて行い、従業員 ·サプライヤーにおける労働環境、顧客のプライバシー、製品の安全性、という4 つの重点分野を特定するに至りました。「日産グローバル鉱物調達に関する方針」を2020 年7 月に公表しましたが、これも同コミッティでの論議を経て、策定したものです。

短期と長期の視点でインパクトを捉える

日産は2016 年よりチーフ サステナビリティ オフィサー (CSO)の役職を設けていますが、CSO の主な役割は、社会の課題や期待を受け止め、企業戦略として取り込み、その実行をグローバルに促進することです。また、日産のサステナビリティ課題の取り組みについて会社を代表してステークホルダーと対

話することも役割の1つになっています。よりクリーンで安全な社会の実現を目指し、事業活動全体でサステナビリティ戦略を推進していますが、新型コロナウイルスやリーマンショックのような外部環境の変化、それに伴う業績への影響など、活動の停滞を余儀なくされるリスクも多くあります。

2019年9月、台風15号の影響で大規模な停電が続いた千葉県内の避難所や福祉施設で「日産リーフ」が走る蓄電池として活用されました。

しかし、厳しい状況においても、環境対応への投資や社会課題への取り組みを続けることが、長期的な視点で見るとビジネス上のリターンを生み、日産の強みに繋がると確信しています。電気自動車は、災害に強いまちづくりに役立つことが実証され、自治体との連携も加速度的に増えていますし、ダイバーシティ& インクルージョンは、会社の業績に間違いなくプラスの効果をもたらしています。会社をサステナブルな方向に導いていくことが自身のCSO としての役割であると考えています。

私はこれまで、財務やIR を担当し、金融機関や格付け機関の投資家やアナリストからさまざまなご意見を頂くことができました。ESG 投資が注目されて久しいですが、そこには短期と長期の両方の視点が必要になりますし、CSO としてサステナビリティの取り組みを推進する上でもまた企業のサステナビリティにとっても、短期と長期のインパクトを捉え、社会で何が求められているかを把握し、それを経営、戦略に生かすことが必須と思っています。社会は大きく変革しており、環境問題、人権、貧困、格差といった社会課題に対し企業がどのように向き合い、真摯に取り組んでいくかが問われています。社会から必要とされ、信頼される企業であるために、CSO としての役割を果たし、より一層の活動強化をグローバルで進めていきます。

Driving Innovation to Enrich People's Lives

人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。

― 日産自動車のコーポレートパーパス ―

日産は、コーポレートパーパスを定めました。「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」
これは長年にわたり掲げてきた企業ビジョン、「人々の生活を豊かに」を踏まえ、創業以来大切にしてきた"他がやらぬことをやる"という精神を引き継ぎながら、日産は何のために存在するか、どのように役割を果たすのか、に応えるものです。
イノベーションは、日産がお客さまのニーズにお応えし、社会にインパクトをもたらし、従業員やステークホルダーの皆さまの活力を引き出すことを可能にします。
世界中の日産従業員は、お客さまのご満足のために、成功のために、社会の発展のために、情熱をもって絶え間なくイノベーションをドライブし続けています。
日産は、お客さまと社会全体を、よりクリーンで安全な道のりへと導き、美しい地球の維持、発展に貢献し、人の命を守っていきたい、そのための挑戦を続けていきます。

「他がやらぬことをやる」

日産のDNA

Passionate
情熱的

Innovative
革新的

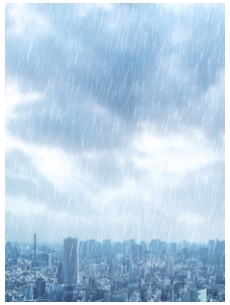
Challenger
挑戦者

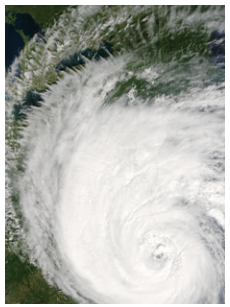
GRI102-15 GRI102-29 GRI201-2 GRI203-1 GRI203-2

E 環境 気候変動シナリオ分析を用いた環境戦略の強化について

日産の環境取り組みは、長期ビジョンからバックキャストしたマイルストーンを確実に達成する事で継続的な成果を収めてまいりました。しかしながら、2006年に気候変動に関する政府間パネル(IPCC) の報告書から、2℃シナリオに基づいた長期ビジョンを策定した当時に比べ、気候変動による異常気象の脅威は一段と高まっており、不確実性が拡大する中でさらにレジリエントな戦略の強化が必要と考えています。
シナリオ分析は、将来の可能性を検討するひとつのツールとして、これまでの2℃を前提とする環境戦略への影響の振れ幅を確認し、拡大する移行リスクや物理的リスク、また機会の変化に柔軟に適応できる状況であるかを検討しています。

想定したシナリオと関連する機会とリスク





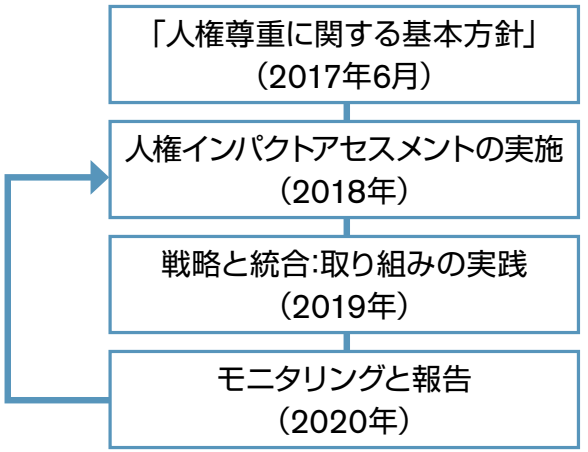
想定シナリオ	影響領域	拡大する気候変動が事業活動に与える機会とリスク
1.5℃	政策と法規制	さらなる自動車の燃費や排出ガス規制の強化に対応する、電動パワートレイン技術の開発や生産コストの増加
		炭素税の拡大によるエネルギーコストの負担増加と、対策としての省エネルギー設備への投資拡大
	技術変化	車載電池などのEV関連技術や、自動運転技術の拡大など次世代自動車技術の採用によるコスト影響
		需要拡大により、車載電池材料である希少金属のサプライチェーン影響やその安定化の為のコスト増加
	市場変化	消費者の意識変化による、公共交通機関や自転車の選択や、モビリティサービスへの移行による新車販売台数減少の可能性
	機会	EVのエネルギー充放電力技術であるV2X(Vehicle to Everything)による電力マネジメント機会の提供拡大とEV価値の再認識(特にV2G(Vehicle to Grid)において)
4℃	異常気象	大雨、渇水など異常気象によるサプライチェーンへの影響と生産拠点の操業への影響と、損害保険料や空調エネルギーの費用の増加
	機会	防災・減災対策として、EV バッテリーを使用した緊急電源確保のニーズが増大

GRI103-1 GRI103-2 GRI103-3 GRI412-1 GRI412-2 GRI414-1

S 社会性 日産の人権尊重への取り組み

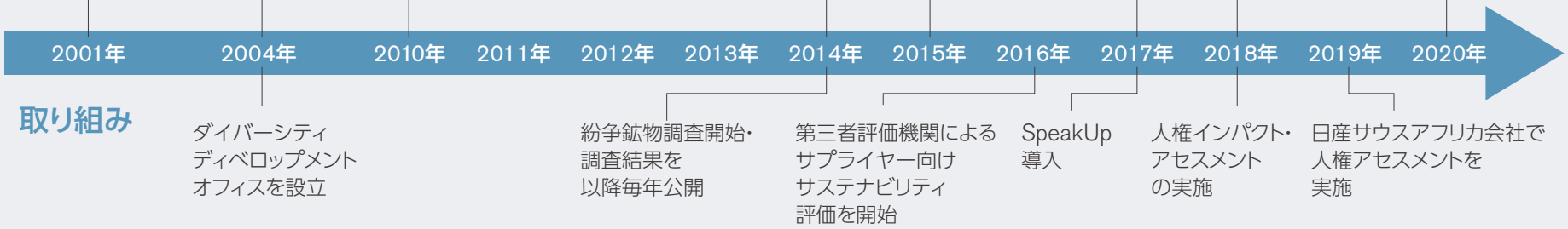
自動車業界は調達から製造、販売、使用、リサイクルに至るライフサイクルにおいて、幅広く多くのステークホルダーと協業しています。2004年には、いち早く「国連グローバル・コンパクト」に署名し、サプライヤーとともに取り組むための各種ガイドラインの整備を行ってきました。2016年からは、より戦略的な取り組みに着手、フレームワークとして国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」(UNGP)を参照し、2017年に「人権尊重に関する基本方針」を策定、発行。デューディリジェンスの一環として人権インパクト・アセスメントを2018年から実施し、課題の把握と是正そして年次での報告を行うことで、今後取り組みをより一層強化していきます。また、従業員にとどまらず、すべてのステークホルダーの内部通報が可能となるSpeakUp というグローバルで統一したシステムを導入し、寄せられた報告への対応を行っています。

UNGPフレームワークの実践



考え方

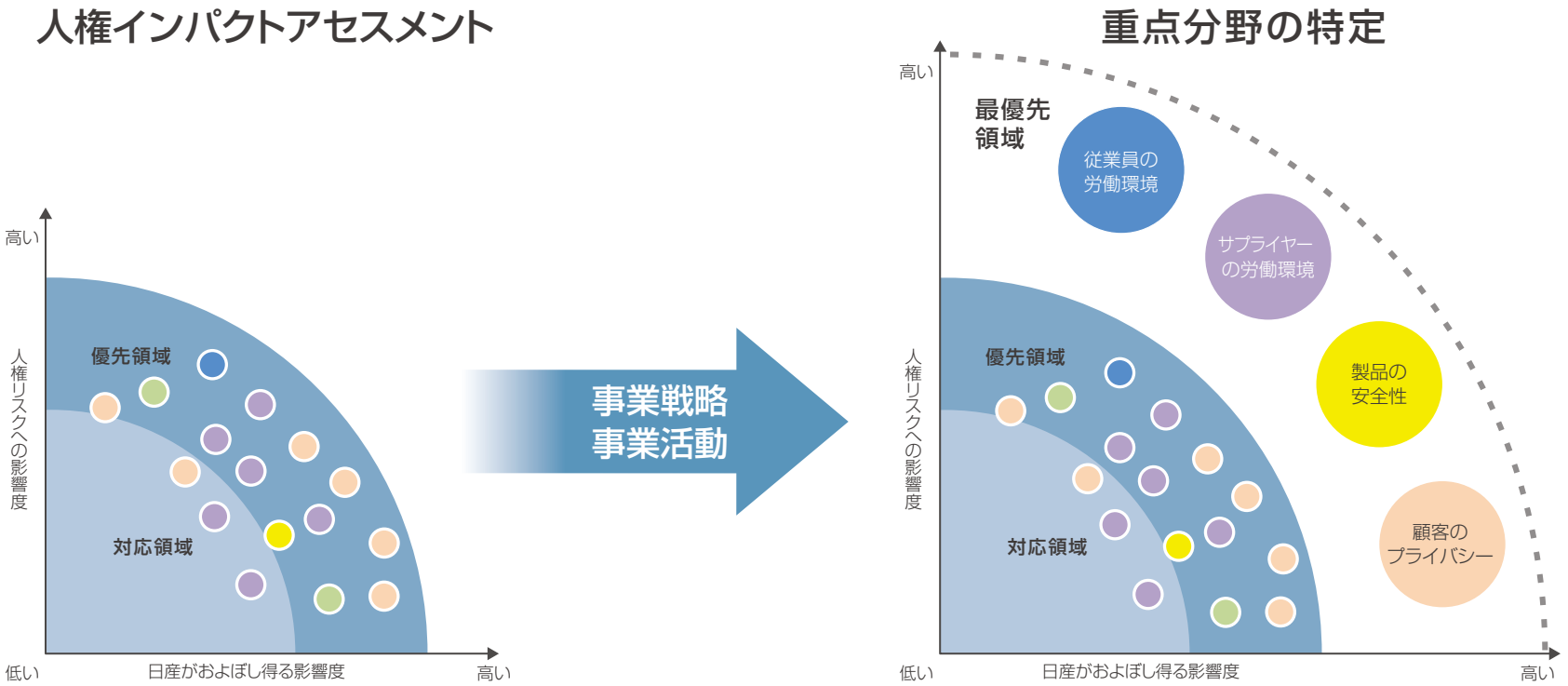
取り組み



GRI102-29 GRI102-47

人権尊重の取り組みにおける重点分野を特定

日産は、国連グローバル・コンパクトに署名し、世界人権宣言や国際労働機関（ILO）の「職場における基本的原則と権利に関する宣言」を踏まえ、国連「ビジネスに関する指導原則」に則り実践しています。まず、自動車会社として人権に影響を及ぼす要素を特定するべく、人権リスクへの影響度と日産がおよぼし得る影響度の二つを視点とした人権インパクトアセスメントを実施し、優先領域と対応領域に分類しました。さらに、優先領域と特定した要素の中から、事業戦略や事業活動を織り込んで、日産が取り組むべき最優先領域として4つの重点分野を特定しました。



GRI403-2 GRI403-4 GRI406-1 GRI407-1 GRI408-1 GRI409-1 GRI411-1 GRI412-1 GRI412-2

従業員の労働環境に関する取り組み事例

日産は、2019年11月、日産サウスアフリカ会社において米国のサステナビリティ推進団体であるBSR(Business for Social Responsibility)とともに人権インパクトアセスメントを実施しました。従業員の労働環境にかかわる人権リスク評価* を行い、全体として低リスクであることを確認しましたが、改善項目については、フォローアップ計画を策定し、2020年度以降継続的に取り組みます。

*評価項目:労務管理体制、救済措置へのアクセス、強制労働、児童労働、若年層労働、生活環境、差別、結社の自由

日産サウスアフリカ会社の従業員

ワークショップ中の従業員

日産サウスアフリカ会社

基本情報 工場従業員数: 1,200名
調査の対象 合計人数: 42名(マネジャー、直接従業員、間接従業員)

GRI406-1 GRI407-1 GRI408-1 GRI409-1 GRI411-1 GRI412-1 GRI412-2 GRI414-1

サプライヤーの労働環境に関する取り組み事例:責任ある鉱物調達

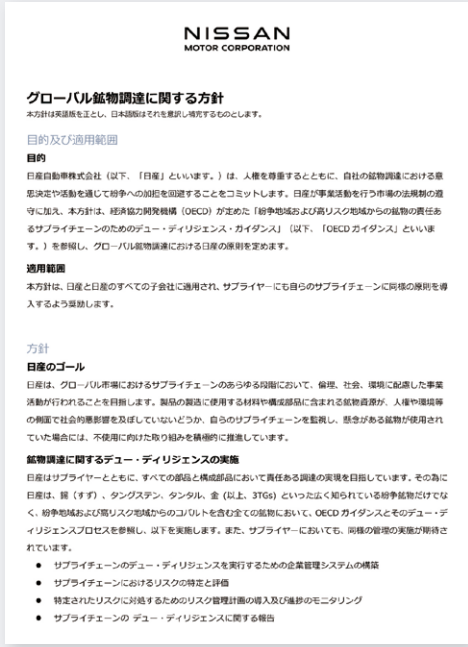
日産は、グローバル市場におけるサプライチェーンのあらゆる段階において、倫理、社会、環境に配慮した事業活動が行われることを目指します。
日産は2013年に紛争鉱物調達方針を策定し、さらに2020年7月には「日産グローバル鉱物調達に関する方針」を公開しました。方針の対象範囲は、従来の3TG（錫、タングステン、タンタル、金）に加えて、コバルトも含む、紛争地域および高リスク地域から調達するすべての鉱物に拡大しました。
この方針に則り、OECD デュー・ディリジェンス・ガイダンスを参照しながら、サプライチェーンにおける鉱物調達に関するデューディリジェンスを実施し、サプライヤーとともに、リスクを査定し、問題が確認された際は、是正する活動を、今後より一層強化していきます。

紛争鉱物のデューディリジェンス

2019年度は、日本、米国、メキシコ、欧州、中国、タイ、インドネシア、台湾、インド、南アフリカ、ブラジルの11市場で大規模な調査を実施。武装勢力とかかわっているとみられる製錬業者から調達した鉱物を使用しているサプライヤーは確認されませんでした。

コバルトのデューディリジェンス

2018年から主要バッテリー·サプライヤーへのヒアリングを実施し、定期的にフォローアップを行っています。OECD デュー・ディリジェンス・ガイダンスを参照し、コバルトの製錬所、精製所の特定へ向けた取り組みを強化していきます。



NISSAN
MOTOR CORPORATION

グローバル鉱物調達に関する方針

本方針は英語版を正とし、日本語版はそれを意訳し補完するものとします。

目的及び適用範囲

目的

日産自動車株式会社（以下、「日産」といいます。）は、人権を尊重するとともに、自社の鉱物調達における意思決定や活動を通じて紛争への加担を回避することをコミットします。日産が事業活動を行う市場の法規制の遵守に加え、本方針は、経済協力開発機構（OECD）が定めた「紛争地域および高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのデュー・ディリジェンス・ガイダンス」（以下、「OECD ガイダンス」といいます。）を参照し、グローバル鉱物調達における日産の原則を定めます。

適用範囲

本方針は、日産と日産のすべての子会社に適用され、サプライヤーにも自らのサプライチェーンに同様の原則を導入するよう奨励します。

方針

日産のゴール

日産は、グローバル市場におけるサプライチェーンのあらゆる段階において、倫理、社会、環境に配慮した事業活動が行われることを目指します。製品の製造に使用する材料や構成部品に含まれる鉱物資源が、人権や環境等の側面で社会的悪影響を及ぼしていないどうか、自らのサプライチェーンを監視し、懸念がある鉱物が使用されていた場合には、不使用に向けた取り組みを積極的に推進しています。

鉱物調達に関するデュー・ディリジェンスの実施

日産はサプライヤーとともに、すべての部品と構成部品において責任ある調達の実現を目指しています。その為に日産は、錫（すず）、タングステン、タンタル、金（以上、3TGs）といったよく知られている紛争鉱物だけでなく、紛争地域および高リスク地域からのコバルトを含む全ての鉱物において、OECD ガイダンスとそのデュー・ディリジェンスプロセスを参照し、以下を実施します。また、サプライヤーにおいても、同様の管理の実施が期待されています。

- サプライチェーンのデュー・ディリジェンスを実行するための企業管理システムの構築
- サプライチェーンにおけるリスクの特定と評価
- 特定されたリスクに対処するためのリスク管理計画の導入及び進捗のモニタリング
- サプライチェーンの デュー・ディリジェンスに関する報告

GRI102-18 GRI102-19 GRI102-22 GRI102-23 GRI102-24 GRI102-28 GRI102-35

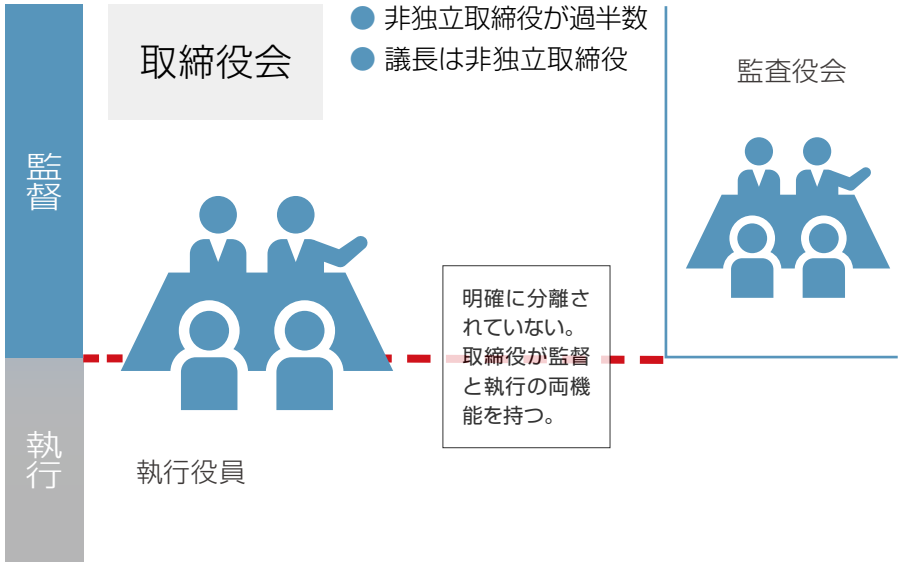
G ガバナンス ガバナンス体制の変革

日産は、2019年6月25日に、指名委員会等設置会社へと会社の体制を変更し、指名委員会、報酬委員会、監査委員会を設置しました。ガバナンスは私たちが社会から信頼される企業であるために欠かすことができない、企業活動の基盤となる領域です。今後もコーポレートガバナンスの向上を経営に関する最重要課題のひとつとして取り組むとともに、社会からの要請や社会的責任を常に意識しながら事業活動を展開し、持続可能な社会の発展に貢献していきます。

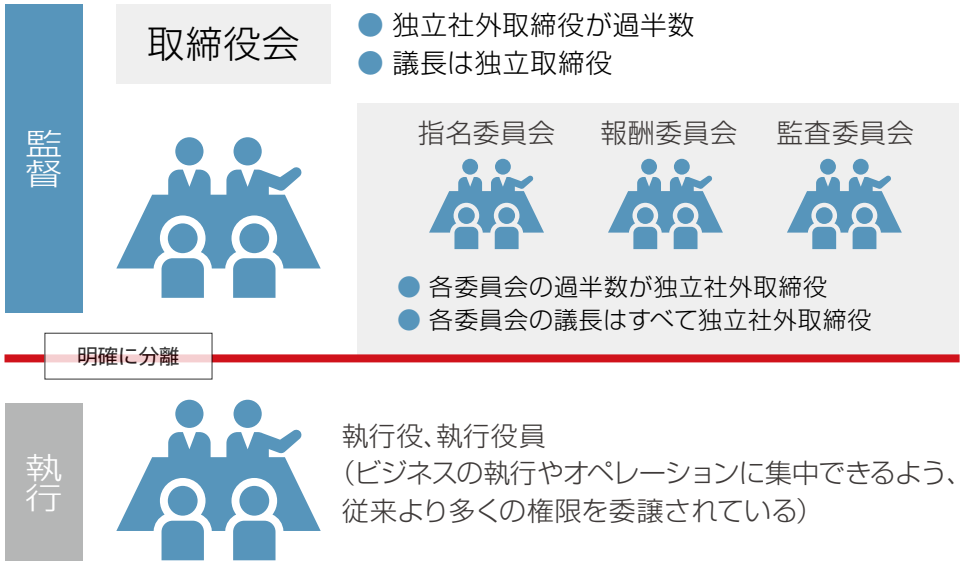
新体制の主なポイント

1. 執行と監督の分離
2. 取締役会の独立性の向上
3. 意思決定プロセスの透明性向上
4. 迅速で柔軟性ある業務執行

2019年6月24日以前



2019年6月25日以降



取締役会　2019年度

取締役会は、独立性を有する社外取締役がけん引し、多様な視点から経営の 基本方針を決定するとともに、執行役などの職務執行を監督する役割を担っています。

2019年度の主な活動

- 取締役会では、法令および取締役会規則に基づき、株主総会議案、各委員会の構成員、事業計画ならびに商品戦略等の当社グループ経営にかかわる重要事項等について決議しています。また、四半期毎の決算に加え、業務執行状況の進捗、内部統制に関する活動等について定期的に報告を受けており、中期経営戦略についても議論を実施しています。
- 取締役会の議論の充実化を目的として、筆頭独立社外取締役が議長を務める社外取締役のみによる会合を定期的に開催し、当社のコーポレート・ガバナンスおよびビジネスに関する事項等について幅広く議論しています。本会合を通じて得た意見を経営と以降の取締役会議論に反映する運営を行っています。
- また、当社事業に関する理解促進のため、執行側からのビジネスブリーフィング、現場の視察会、試乗会等、年間を通じて、取締役向けのさまざまな研修プログラムを実施しています。
- 2019年度（2019年6月～2020年3月）の取締役会の開催数は11回、一回当たりの平均参加率は99%となっています。

取締役一覧

独立社外取締役　取締役

木村 康
（きむら やすし）
独立社外取締役

取締役会議長
報酬委員会委員
監査委員会委員

Jean-Dominique Senard
（ジャンドミニク·スナール）
取締役

取締役会副議長
指名委員会委員

豊田 正和
（とよだ まさかず）
独立社外取締役

筆頭独立社外取締役
指名委員会委員長
監査委員会委員

井原 慶子
（いはら けいこ）
独立社外取締役

報酬委員会委員長
指名委員会委員

永井 素夫
（ながい もとお）
独立社外取締役

監査委員会委員長
指名委員会委員
報酬委員会委員

Bernard Delmas
（ベルナール·デルマス）
独立社外取締役

報酬委員会委員

Andrew House
（アンドリュー·ハウス）
独立社外取締役

指名委員会委員

Jenifer Rogers
（ジェニファー·ロジャーズ）
独立社外取締役

報酬委員会委員
監査委員会委員

Pierre Fleuriot
（ピエール·フルーリオ）
取締役

監査委員会委員

内田 誠
（うちだ まこと）
取締役

代表執行役社長兼
最高経営責任者

Ashwani Gupta
（アシュワニ·グプタ）
取締役

最高執行責任者兼
チーフパフォーマンス
オフィサー

坂本 秀行
（さかもと ひでゆき）
取締役

執行役副社長

GRI102-27

取締役向け研修プログラム 2019年度

日産のビジネスに関する理解促進のため、執行サイドからのビジネスブリーフィング、現場の視察会、試乗会等、年間を通じて、取締役向けのさまざまな研修プログラムを企画、実施しています。

ビジネスブリーフィング

- 世界の拠点等、日産のビジネスオーバービュー
- 中期計画、パフォーマンスリカバリープランなど
- 日産のブランド、商品、技術、試乗、将来計画など

各種説明会

- 日本の会社法に則った、取締役·執行役の責務について
- コーポレートガバナンスガイドライン、取締役独立性基準、取締役規程、内部統制基本方針、委員会規程など、コーポレートレベルでのルールや諸規程について
- コンプライアンス規程、行動規範など

施設見学、試乗会

- 追浜工場見学および試乗会 (2019年8月)
- 東京モーターショー2019サイト見学 (2019年10月)
- グローバルデザインセンター見学 (2019年11月)
- グローバルR&D施設の見学 (2019年11月)

プロダクトブリーフィングにて

東京モーターショー2019

グローバルデザインセンターにて

GRI102-22 GRI102-24

委員会活動報告　指名委員会　2019年度

指名委員会は、株主総会に提出する取締役の選任および解任に関する議案の内容の決定、取締役会に提案する代表執行役の選定および解職に関する議案の内容の決定、および社長兼最高経営責任者の後継者計画の内容の策定および年次の検証を行う権限を有しています。

メンバー

委員長

豊田 正和
(2019年6月ー)

木村 康
(2019年6月ー)

ジャン ドミニク・スナール
(2019年6月ー)

永井 素夫
(2019年6月ー)

井原 慶子
(2019年6月ー)

アンドリュー・ハウス
(2019年6月ー)

青字：
独立社外取締役
赤字:
非独立社外取締役

6名中5名が独立社外取締役

2019年度*の指名委員会開催総数は9回

開催一回当たりの平均参加率は96%

*2019年6月に指名等委員会設置会社へ移行してから2020年3月までの間。
注：左記顔写真下のカッコ内の年月は、委員会への参加年月（取締役就任年月とは異なる）。

2019年度の主な活動

- 代表執行役の選任議案を審議
- 臨時株主総会に提出する取締役選任議案を審議
- 第121 回定時株主総会に提出する取締役選任議案について審議
- 社長兼最高経営責任者の後継者育成計画プロセスについて審議

GRI102-22 GRI102-35

委員会活動報告　報酬委員会　2019年度

報酬委員会は、法定の権限である取締役および執行役の個人別の報酬等の内容にかかわる決定に関する方針、取締役および執行役の個人別の報酬等の内容の決定に加え、取締役および代表執行役の個人別の報酬額を決定する権限を有しています。

メンバー

委員長

井原 慶子
(2019年6月－)

永井 素夫
(2019年6月－)

ベルナール・デルマス
(2019年6月－)

ジェニファー・ロジャーズ
(2019年6月－)

青字：
独立社外取締役
赤字:
非独立社外取締役

4名中4名が独立社外取締役

2019年度*の報酬委員会開催総数は13回

開催一回当たりの平均参加率は100%

*2019年6月に指名等委員会設置会社へ移行してから2020年3月までの間。
注：左記顔写真下のカッコ内の年月は、委員会への参加年月（取締役就任年月とは異なる）。

2019年度の主な活動

- 取締役および執行役の報酬に関する方針の決定
- 報酬水準検討のための参照先とするベンチマーク企業を選定、外部第三者専門機関の調査結果も踏まえた報酬水準の審議
- 取締役および執行役の当事業年度の報酬額および個人別の報酬等の決定
- 執行役の退任にともなう報酬決定方針の策定および退任時報酬額の決定
- 株価連動型インセンティブ受領権の廃止決議および新インセンティブ報酬制度の審議

GRI102-22 GRI102-28

委員会活動報告　監査委員会　2019年度

監査委員会は、内部統制システムの構築・運用状況を含む業務執行の監査の一環として、年度監査計画に従って、また、必要に応じて、執行役、執行役員および使用人から、当社およびグループ会社の業務執行に関する報告を受けています。

メンバー

委員長

永井 素夫
(2019年6月ー)

木村 康
(2019年6月ー)

豊田 正和
(2019年6月ー)

ジェニファー・ロジャーズ
(2019年6月ー)

ピエール・フルーリオ
(2020年2月ー)

青字：
独立社外取締役
赤字:
非独立社外取締役

5名中4名が独立社外取締役

2019年度*の監査委員会開催総数は10回

開催一回当たりの平均参加率は100%

*2019年6月に指名等委員会設置会社へ移行してから2020年3月までの間。
注：左記顔写真下のカッコ内の年月は、委員会への参加年月（取締役就任年月とは異なる）。

2019年度の主な活動

- 元会長を被告とする損害賠償訴訟の提起、その他元会長らによる重大な不正行為に関する責任追及と損害回復のための適切な措置の実施
- 会計監査人からの当事業年度における四半期レビュー結果報告の聴取
- 当社製造拠点および国内外主要子会社の往査(3拠点および21社)
- グループ各社の監査品質向上を目的とした連絡会の実施

GRI102-14 GRI102-15 GRI102-19 GRI102-23 GRI102-28

木村取締役会議長メッセージ

かねてより変革のさなかにあった自動車産業が持続可能な社会の発展に対して果たす役割は、新型コロナウイルス感染拡大が社会に大きな影響を与えるなか、より重要になっていると言わざるを得ません。社会に有益なモビリティやサービスを提供し、さらなる技術革新を進めることによりすべてのステークホルダーに喜ばれる価値を創出し続けていくことに加え、今直面しているグローバルかつ未曾有の危機に全社・総力を挙げて柔軟かつ果敢に対応し、その解決を通した社会への貢献と経済の回復・発展に寄与していくことこそが、今の日産に求められています。持続的な成長と安定的な収益の確保を目指す新たな事業計画の遂行はいうまでもなく、このように先行き不透明な時代だからこそ、実効性あるガバナンス体制の確実な運営やコンプライアンス遵守の徹底が、日産のステークホルダーの皆さまの安心や信頼回復のために、ますます重要になっていると考えます。

昨年度、日産は、指名委員会等設置会社に移行しました。新体制初年度となるこの一年間、私は取締役会議長として、「透明性を持ち公平無私という精神で、取締役会の運営、活性化に取り組む」という初心に基づき、活発な議論と執行役への効果的な助言や監督を行う取締役会の運営を進めてまいりました。多様な経験や視点を持つ他の取締役とともに、株主総会議案、事業計画および商品戦略、業務執行状況の進捗、内部統制に関する活動などについて議論を重ね、経営の基本方針を決定するとともに、執行役を監督する役割を担ってまいりました。特に、本年5月に発表した事業構造改革計画「Nissan NEXT」は、執行側が原案を策定し、取締役が、独立した客観的な立場から助言·監督を行うことで完成させた、両者の協働の大きな成果といえます。また、指名、報酬、監査の3委員会においても、独立社外取締役が務める各委員長のけん引により、新たな代表執行役の選任、取締役・執行役の報酬の決定、元会長の不正に関連する刑事・民事訴訟の対応など、それぞれに大きな実績を残した一年となりました。

これに加え、社外取締役のみによる会合を定期的に開催し、コーポレート·ガバナンスやビジネスについて幅広く議論することで取締役会の更なる活性化を図ったり、定期的に現場に出向いて、視察や試乗会に参加し、執行サイドからのブリーフィングを受けるなど、日産の事業や業界に関する理解を深めるべく努めています。新体制立ち上げ以降、取締役一同、志を持って、取締役会の実効性向上に努め、監督機能を果たすことにまい進してきました。2020年度は、新しいガバナンス体制も2年目に入ります。この1年で築いてきた運営基盤をさらに盤石にし、取締役の知見をいかして、健全な監督と執行のバランスを図ってまいります。スタートを切ったばかりの「Nissan NEXT」についても、迅速·果断に計画を実行する執行側を取締役会として継続してモニタリング· 監督することで、日産ならではの挑戦をサポートし、その再生ストーリーに貢献していきたいと考えています。

100年に一度の大変革期にある自動車業界は、新型ウィルスの拡大という厳しい環境におかれながら、クルマの電動化、自動運転技術、コネクテッド技術やサービスへの進化の真っただ中にあり、従来のあり方に囚われない、さらなる脱皮が求められています。日産が再び成長軌道に乗り、社会と会社の持続的発展、即ちサステナビリティの一層の向上に貢献できるよう、取締役会の責務を果たしてまいります。

木村 康

日産自動車株式会社
取締役会議長

日産のサステナビリティ

GRI102-11 GRI102-15 GRI102-16 GRI102-46 GRI103-1 GRI103-2 GRI103-3

サステナビリティ戦略

日産の考えるサステナビリティ

日産は「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」というコーポレートパーパスを掲げ、信頼される企業として、独自性に溢れ、革新的なクルマやサービスを創造し、その目に見える優れた価値を、すべてのステークホルダーに提供します。
グローバルなあらゆる事業活動を通じて企業として成長し、経済的に貢献すると同時に、世界をリードする自動車メーカーとして、社会が直面する課題の解決に貢献することも私たちの使命です。日産は、お客さま、株主、従業員、地域社会などすべてのステークホルダーを大切に思い、よりクリーンかつ安全で、持続可能なモビリティの実現を目指し、社会の発展に貢献していきます。

コーポレートパーパス

「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」

社会の課題分析と重要課題の特定

日産では、社会や環境における課題を定期的に経営会議体で論議し、日産がグローバル企業として、また自動車メーカーとして、グループ会社全体で取り組むべき重要課題を特定してサステナビリティ戦略に反映しています。また、ステークホルダーの懸念や関心、技術の革新などの最新動向を踏まえながら重要課題を見直し、サステナビリティ戦略の策定に織り込んでいきます。
企業における人権の取り組みについて期待が高まる中、日産が取り組むべき人権課題を明確にし、さらに事業戦略·事業活動と照らして重点分野を定義して取り組みに着手しています。

*人権に関する取り組みのハイライトはこちらをご覧ください
>>> P13

サステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」

人口構成の変化や、都市化の進行などのメガトレンドは現代社会に大きな影響を与え、モビリティへの需要が世界各地で増大しています。また自動車業界では技術革新が急速に進み、これまでにない大きな変革期を迎えています。こうした社会の変化に対応し、新たな価値を提供するイノベーションを牽引すべく、日産は2018年にサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を定めています。「Nissan Sustainability 2022」は「E（Environmental：環境）」「S（Social：社会性）」「G（Governance：ガバナンス）」の側面（重要な項目）で日産の取り組みを明確にし、企業としての持続可能な成長を目指すとともに、社会の持続可能な発展に貢献する取り組みについてあらためて示したものです。

GRI102-47

Nissan Sustainability 2022 の重要テーマ：「ゼロ・エミッション」「ゼロ・フェイタリティ」社会の実現を目指して

クルマの普及に伴い、多くの人々がモビリティによる利便性や運転する楽しさを享受していますが、一方で、温室効果ガスの排出量や交通事故は喫緊の課題となっています。世界をリードする自動車メーカーとして日産が目指しているのは、新車走行中のCO_2排出量をゼロにする「ゼロ・エミッション」と、日産車がかかわる交通事故の死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」の実現です。多様な人財一人ひとりが力を発揮するとともに、中長期に成長できるインクルーシブな（多様性を受容できる）組織を構築し、その実現を目指していきます。

環境：日産は「人とクルマと自然の共生」という環境理念のもと、社会的要求かつ長期視点に基づき環境課題の解決に貢献します。

ニッサン・グリーンプログラム 2022

・中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」を通じて、「気候変動」「資源依存」「大気品質」「水資源」の 4 つの課題に取り組みます。

社会性：日産はあらゆるステークホルダーの権利を尊重します。

交通安全

・日産車のかかわる死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」を究極の目標に、自動運転技術をはじめとする安全技術の開発と投入を進めます。

ダイバーシティ&インクルージョン

・性別、国籍、民族、人種、世代など、さまざまな背景からなる多様な人財一人ひとりが、力を最大限発揮し、持続的な成長とイノベーションを創出しているインクルーシブな組織を構築します。

品質

・お客さまの声を第一に、世界中でトップレベルの製品やサービスをお客さまに届けます。

サプライチェーン

・人権や環境などに配慮した持続可能なサプライチェーンの構築を目指します。

従業員

・従業員一人ひとりが自ら継続的に学び、その可能性を最大限発揮できるよう、いつでもどこでも学べる機会を提供します。さらに、従業員の健康と安全を第一に、活力のある職場づくりを目指します。

地域社会への貢献

・「環境」「交通安全」「ダイバーシティ」に関連する地域社会への貢献活動を通じ、「よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会が与えられる社会」を目指します。

ガバナンス：日産は法令とルールを遵守し、公平・公正で透明性を持った事業活動を行います。

コーポレートガバナンス・内部統制

・グローバルでのコンプライアンス体制を整備するとともにガバナンスを強化し、法令遵守と高い透明性を持った事業活動を推進します。

重要な報告テーマの選定

日産ではサステナビリティにかかわる考え方や取り組みをより多くの皆さまにご理解いただくため、「サステナビリティレポート」としてまとめ、毎年公表しています。情報を広く社会と共有することで事業活動の透明性を高めると同時に、社外からのフィードバックを通じて改善を図り、今後もさらに持続可能な社会の発展に寄与したいと考えています。

報告テーマは、事業活動への潜在的な影響とステークホルダーの関心度を評価基準として選定しています。事業活動に対する潜在的な影響は、これまで認識された課題に加えて、サステナビリティに関する各種ガイドラインの内容やトレンド、自動車業界内外での国際的な直近の取り組みなどを参考に把握し、ステークホルダーの関心については、社内外のステークホルダーへのインタビューや外部コンサルタントによる分析を適宜実施し、把握しています。

GRI102-12

「国連グローバル・コンパクト」に署名

日産は国際的なガイドラインや協定に積極的に参画しており、国際的なポリシーや基準を尊重して事業活動を行っています。
日産は、国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」についての普遍的原則である「国連グローバル・コンパクト」に、2004年から参加しています。
国連グローバル・コンパクトは、国連のコフィー・アナン事務総長（当時）が1999年に世界経済フォーラム（ダボス会議）で提唱した、企業による自主行動原則です。
日産では、国連グローバル・コンパクトの10原則に基づくさまざまな活動を一層強化するために、サステナビリティマネジメントを進めています。

国連グローバル・コンパクトに関する詳細はこちらをご覧ください
http://www.ungcjn.org/gc/

UN GLOBAL COMPACT
WE SUPPORT

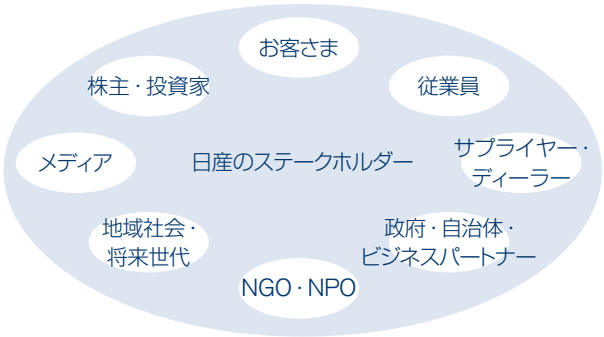
GRI102-21 GRI102-40 GRI102-42 GRI102-43 GRI102-44

ステークホルダーエンゲージメント

ステークホルダーとの対話

日産では、日産の事業が存続するうえでかかわりのある個人または団体をステークホルダーと位置づけています。
日産は、企業活動と社会的要請のベクトルを一致させた経営を目指しており、そのためにステークホルダーの声に耳を傾け、信頼関係を構築しながら、社会の声を企業活動に反映させることが重要だと考えています。より多くの声を取り入れるために、ステークホルダーとの対話を図る多様な機会を設け、オポチュニティとリスクの芽を見いだす活動を行っています。こうした対話を本社はもちろん、事業所や海外拠点においても実施し、確実に社内にフィードバックする体制を構築しています。
ステークホルダーとの対話における具体的な事例は本レポート内で紹介しています。

日産を取り巻く
ステークホルダーとの
対話の機会



ステークホルダー	ステークホルダーとの対話の機会	ステークホルダーの関心事、主なテーマ
お客さま	問い合わせ窓口、ディーラー窓口、ウェブサイト、ショールーム、イベント、お客さまアンケート、TV・雑誌・SNSなどのメディア、オーナーズミーティング、アフターサービス、メール配信サービス	●製品やサービスの品質 ●お客さまへのサポート
従業員	問い合わせ窓口(社内通報制度)、イントラネット、社内イベント、面談、各種アンケート(調査)	●会社の業績や課題 ●社内ダイバーシティ ●職場環境 ●キャリア、教育
サプライヤー・ディーラー	定期的な会議、問い合わせ窓口、説明会、イベント、各種ガイドライン、ウェブサイト	●公正な取引 ●日産のサステナビリティ方針や中期経営計画、購買方針
株主・投資家	IR問い合わせ窓口、株主総会、決算説明会、IRイベント、取材対応、ウェブサイト、アニュアルレポート、メール配信サービス	●日産の事業戦略、業績、サステナビリティの取り組み
政府・自治体・ビジネスパートナー	問い合わせ窓口、共同研究、業界団体の取り組み、各種協議会、イベント	●法令順守 ●実証実験など公共施策への協力 ●共同プログラムの推進
NGO・NPO	問い合わせ窓口、社会貢献プログラムの運営、寄付、災害被災地支援、イベント、財団を通じた助成	●社会課題の解決に向けた協働や支援
地域社会・将来世代	各事業所問い合わせ窓口、地域でのイベント、工場見学、社会貢献活動、協議会、交通安全啓発活動、財団を通じた助成、寄付講座、ウェブサイト	●地域社会への貢献 ●企業理念 ●日産のサステナビリティの取り組み
メディア	広報問い合わせ窓口、記者会見、広報イベント、プレスリリース、取材対応、メール配信サービス、ウェブサイト	●企業体制や業績、事業計画の発表 ●サステナビリティ戦略の発表

株主・投資家の皆さまとの対話の方針

株主・投資家の皆さまは持続可能な社会をともに創造していくパートナーです。日産の事業活動を正しくご理解いただくため、株主・投資家向け広報活動(IR:Investor Relations)においては迅速で透明性の高い情報開示を継続的に行うことを基本としています。日産ではチーフ ファイナンシャル オフィサー(CFO:Chief Financial Officer)を中心に、長期的視野に立つ経営戦略や、競争力を強化するイノベーションの導入、最新の市場動向などの会社情報の適時・適切な開示と継続的なコミュニケーションを通じて、株主・投資家の皆さまと建設的な対話を行い、信頼関係の構築に努めています。また、IR専任の部署を設け、経営企画、総務、財務、経理、法務といった関連部門から必要な情報を収集するなど、適切な情報開示に向けてさまざまな連携を行っています。対話を通じて得られた株主・投資家の皆さまの質問や意見は、担当役員を介して経営陣にフィードバックされ、経営の参考にしています。また、インサイダー取引を防止するため、四半期ごとの決算期末日から決算発表日までの間は決算情報に関する対話を控えています。

株主・投資家の皆さまとのコミュニケーション

株主・投資家の皆さまとのコミュニケーションとして、四半期ごとの決算説明会に加え、機関投資家への個別訪問や証券アナリストの取材対応を頻繁に行っているほか、会社主催の事業説明会や証券会社主催のコンファレンスなどを通じて会社の状況などを積極的に情報開示しています。また、証券会社と共同で、個人投資家向けの会社説明会も実施しています。さらに、投資家向けのウェブサイトを運営し、随時最新情報を開示しています。

事業説明会では毎年、投資家・アナリストの関心が高いテーマを選び、各部門・地域のマネジメント層が積極的に情報を提供しています。2019年度は、CEO および独立社外取締役によるガバナンス説明会や、完成検査問題再発防止の取り組みに関する説明会ならびに完成検査ラインを中心とする工場の見学会などを実施しました。

日産への理解をさらに深めていただくため、今後もニーズに合わせた適切な情報開示を実施していきます。

主な株主のエンゲージメント(2019年度)

Q1	・臨時株主総会の開催 ・2018 年度決算発表 ・第120 回定時株主総会の開催
Q2	・2019 年度第1 四半期決算発表
Q3	・2019 年度上期決算発表 ・アニュアル・レポート2019 発表
Q4	・2019 年度第3 四半期決算発表 ・臨時株主総会の開催

株主総会

株主総会は、日産の経営陣が株主の皆さまと直接コミュニケーションをとれる貴重な機会です。株主総会をはじめとするさまざまな交流を通じて、株主の皆さまの意見に十分耳を傾けるとともに、疑問に対しても適切な説明をすることで、信頼に応えていきたいと考えています。

第120回定時株主総会は、2019年6月25日、パシフィコ横浜で開催され、2,814名の株主の皆さまにご出席いただきました。

また、2019年4月8日にグランドプリンスホテル新高輪、2020年2月18日にパシフィコ横浜にて、臨時株主総会を開催しました。それぞれ、4,119名と、666名の株主の皆さまにご出席いただきました。

* IR 情報に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/IR/

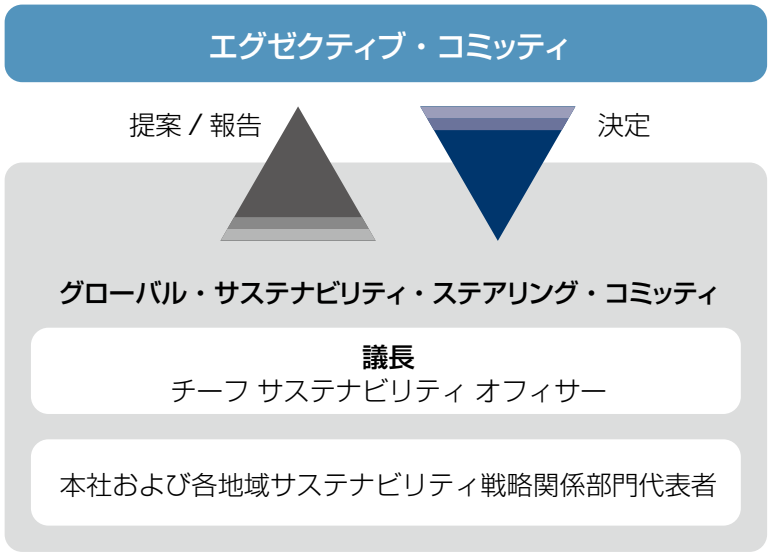
GRI102-11 GRI102-26 GRI102-27 GRI102-28 GRI102-31 GRI102-32 GRI103-2 GRI103-3

サステナビリティ推進体制

サステナビリティ戦略の目標設定や進捗確認など具体的な活動の社内横断的な管理については、チーフ サステナビリティ オフィサー（CSO：Chief Sustainability Officer）が議長を務めるグローバル·サステナビリティ·ステアリング·コミッティで議論しています。グローバル·サステナビリティ·ステアリング·コミッティは年2回開催され、ESG各領域で活動を担う部署の責任者が参加します。各活動は担当部署が責任を持って推進し、その進捗はグローバル·サステナビリティ·ステアリング·コミッティで報告されます。PDCA（Plan-Do-Check-Act）サイクルを迅速に回すことで、サステナビリティパフォーマンスのさらなる向上を追求しています。2019年度も2回開催しました。

さらにグローバル·サステナビリティ·ステアリング·コミッティでの議論は日産の最高意思決定機関であるエグゼクティブ·コミッティ（EC：Executive Committee）に報告·提案され、サステナビリティの方針や今後の取り組みの決定に活かされています。

サステナビリティ戦略に関する意思決定プロセス

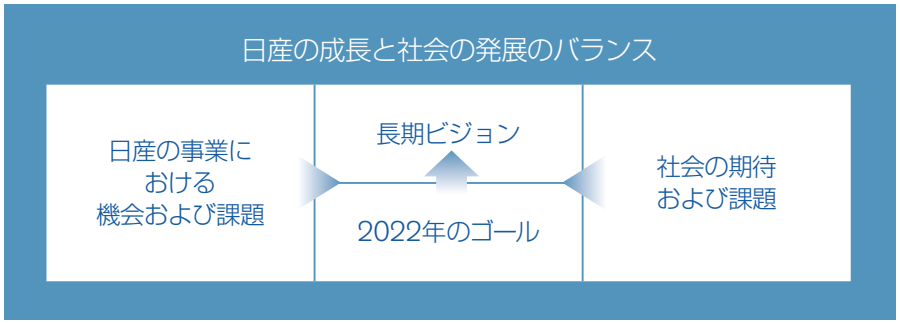


GRI102-16 GRI102-31 GRI102-47 GRI103-2 GRI103-3

長期ビジョンと2022年のゴール

サステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を推進するに当たり、ESG（Environmental：環境、Social：社会性、Governance：ガバナンス）各側面の取り組みには、2022年に達成すべきゴールを設定しています。2022年のゴールとは、日産の事業における機会および課題と、社会の期待および課題を踏まえて策定した「長期ビジョン」の実現に向け、2022年時点で達成すべき目標です。各取り組みにおける目標を達成し、長期ビジョンを実現することで、日産の持続的成長と社会の持続的な発展の両立を目指します。

長期ビジョンと2022年のゴールの考え方



各取り組みの長期ビジョンと2022年の主なゴール

ESG 各側面の取り組み	長期ビジョン		2022 年の主なゴール
環境	事業活動やクルマによって生じる環境への依存と負荷を自然が吸収可能なレベルに抑え、豊かな自然資産を次世代に引き継ぐ		
	気候変動	カーボン・ニュートラル ▪新車からのCO_2排出量を2050年までに90%削減する（2000年度比） ▪企業活動からのCO_2排出量を2050年までに80%削減する（2005年度比）	▪クルマからのCO_2を削減する:新車からのCO_2排出削減40%（2000年度比:日本、米国、欧州、中国） ▪企業活動全体からのCO_2排出削減:グローバル販売台数当たりのCO_2削減30%（2005年度比）
	資源依存	新規採掘資源依存ゼロ ▪新規採掘資源への依存を2050年までに70%低減する	新規資源の使用を最小化する ▪新規天然資源の台当たり使用量を30%削減
	大気品質	ゼロ・インパクト	▪車室内の空質環境を改善する:実用化に向けた開発を促進 ▪生産活動でのVOC排出を削減する:塗装面積当たりのVOCを削減（2010年度比）
	水資源	ゼロ・ストレス	▪工場での水資源利用の削減:グローバル生産台数当たりの水使用量21%削減（2010年度比）

ESG 各側面の取り組み		長期ビジョン		2022 年の主なゴール
社会性	交通安全	日産車がかかわる死者数を実質ゼロにする		日産車がかかわる死者数を2020年までに1995年比で75%削減する
	ダイバーシティ&インクルージョン	人種、国籍、性別、宗教、障がい、年齢、出身、性自認、性的指向など、多様なバックグラウンドからなる人財一人ひとりが力を最大限発揮できるインクルーシブな組織を実現し、イノベーションを創出して持続的な成長につなげる		管理職の女性比率を向上する ▪ グローバル : 2023年までに16% ▪ 日本 : 2023年までに13%
	品質	製品品質	お客さま視点でトップレベルの品質を目指す	
		セールス・サービス品質	すべての主要国においてトップレベルのセールス・サービス品質を実現し、長期的にトップレベルを維持する	
	サプライチェーン	環境と人権に配慮した持続可能なサプライチェーンの構築を目指す	▪ 当社と取引のあるすべてのサプライヤーが「ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン」を遵守する ▪ サプライヤー環境調査やサプライヤーとの協業を通じ環境負荷の低減を目指す	
	従業員	従業員の能力開発	日産は、将来へ向かってさまざまな状況に対応できる能力を育む	以下の取り組みを通じて、継続的な学習と自己開発を日産の企業文化にすることを目指す ▪ 自己開発のための統合フレームワークの導入 ▪ リーダー育成プログラムの最適化 ▪ 「いつでも、どこでも学べる」デジタルツールの提供
		労働安全衛生	職場での事故ゼロ、疾病ゼロの実現	グローバルの労働災害度数率を2022年度までに2016年度比で50%削減する (休業災害件数+不休災害件数)/総労働時間×1,000,000
	地域社会への貢献	よりクリーンで安全かつすべての人に平等な機会が与えられる社会を実現する		環境、交通安全、ダイバーシティの3つの戦略領域に関連する社会貢献プログラムをグローバルで実施する

ESG 各側面の取り組み		長期ビジョン	2022 年の主なゴール
ガバナンス	コンプライアンス	コンプライアンス違反未然防止の仕組みを機能させ、日産グループ全体でコンプライアンスの遵守を徹底する	▪ コンプライアンスリスク領域ごとのモニタリング機能の強化と、その統合的な監督の仕組みを構築する ▪ サードパーティを含めた日産のビジネスプロセス全般のコンプライアンス強化を徹底する
	リスクマネジメント	情報セキュリティの維持・強化、情報漏えいの未然防止・被害最小化・透明性維持などを、ベンチマークレベルで達成する	情報セキュリティの維持・強化において、新たな環境・領域への対応を含めて、各分野ベンチマークレベルで達成する

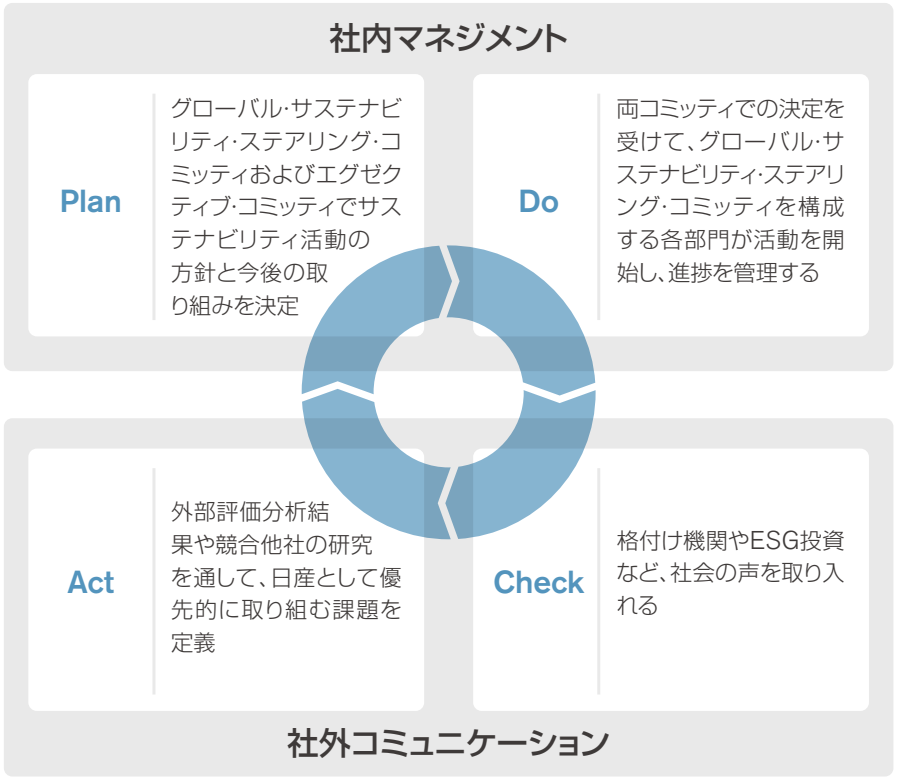
GRI102-29 GRI103-2

サステナビリティ推進のマネジメント

サステナビリティを推進する PDCA サイクル

日産では、グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティおよびエグゼクティブ・コミッティ（EC：Executive Committee）でサステナビリティの方針を決定したうえで、活動の進捗を管理、社会の声の企業活動への取り込み、外部評価の分析に取り組むなどPDCA（Plan-Do-Check-Act）サイクルを通してサステナビリティ活動を推進しています。

PDCAサイクル



社外からの評価

財務面だけでなく、環境や社会性の観点から企業を評価し、投資対象を選ぶESG 投資が注目される中、日産はサステナビリティ経営を推進し、積極的な情報公開に取り組んでいます。日産のサステナビリティへの取り組みは社外からも高い評価を得ています。

FTSE4Good Index Series

FTSE4Good Index Series は英国のフィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所が共同出資する独立企業FTSE社が開発しました。2019年に行われた評価でも引き続き選定されています。

FTSE4Good

* FTSE4Good Index Series に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/ftse4good

FTSE Blossom Japan Index

FTSE Blossom Japan Index はグローバルなインデックスプロバイダーであるFTSE Russell が、ESG (Environmental：環境、Social：社会性、Governance：ガバナンス) について優れた対応を行っている日本企業のパフォーマンスを測定するために設計したものです。FTSE Blossom Japan Index はサステナブル投資のファンドや他の金融商品の作成・評価に広く利用されます。日産は4年連続でFTSE Blossom Japan Index の構成銘柄に選定されています。

FTSE Blossom Japan

* FTSE Blossom Japan Index に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/blossom-japan

CDP 気候変動およびウォーターセキュリティー 2019

環境分野で世界的に権威のある国際的な非営利団体CDPが実施した、気候変動に対する企業の取り組みの調査および水資源に対する同調査において、いずれも最高評価である「Aリスト」企業に認定されました (それぞれ2020年1月と2月に公表)。2部門で「Aリスト」に認定されるのは、日産として初となります。

CDP
DISCLOSURE INSIGHT ACTION

Derwent Top 100 グローバル・イノベーター 2020

クラリベイト・アナリティクスが選定する「Derwent Top 100 グローバル・イノベーター」を7年連続で受賞しました。同賞は、クラリベイト・アナリティクスが保有する特許データをもとに、先進技術や革新技術だけでなく普及につながる技術であるかを分析し、全業種・全世界を通じて最も革新的な企業・機関に与えられます。

日産のSDGsへの貢献

GRI102-12

2050年には世界の人口が90億人に達すると予測される中、社会は気候変動、貧困、都市化の進行などさまざまな課題に直面しています。こうした課題を解決すべく、国連では「持続可能な開発目標（SDGs）」が採択され、その達成に向けて、企業が果たす役割はますます高まっています。自動車産業においても安全で安心かつ持続可能なモビリティをすべての人にもたらし、社会に価値を提供することがより一層重要になっていると認識しています。日産はSDGsを支持し、その目標の達成に貢献します。

ゴール	ターゲット	貢献	日産のアプローチ	指標	2017年度実績	2018年度実績	2019年度実績	目標
1	1.2	生計の向上	地域社会への貢献活動を通じて、よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会が与えられる社会の実現を目指します	—	—	—	—	—
2	2.1	緊急時の食料支援	自然災害などによる被災地のニーズを捉え、物資などの提供支援を行います	—	—	—	—	—
3	3.6	交通事故の削減	「クルマ」「人」「社会」という3つの階層に働きかけることで、交通事故による死者数を削減します	日産車がかかわる交通事故における死者数の1995年比低減率(日本)	73%減少	76%減少	(直近データは2018年)	2020年までに1995年比で75%削減
	3.9	健康への影響の低減	ゼロ・エミッション車などの普及により都市部における大気汚染を改善します	—	—	—	—	—
4	4.2 4.3	次世代教育支援	事業で培った知識や技術を活用した教育プログラムなどを提供します	—	—	—	—	—
	4.7	サステナビリティの理解促進	従業員、販売会社、取引先を含め、サステナビリティに関する理解を促します	—	—	—	—	—
5	5.1	ジェンダー平等の推進	ダイバーシティ&インクルージョン、地域社会への貢献活動を通じて、女性の活躍支援をグローバルに推進します	—	—	—	—	—
	5.5	ジェンダー平等の推進	多様なバックグラウンドからなる人財一人ひとりが力を最大限発揮できるインクルーシブな組織を目指します	女性管理職比率	14%	13.6%	13.9%	2023年までにグローバルで16%

ゴール	ターゲット	貢献	日産のアプローチ	指標	2017年度実績	2018年度実績	2019年度実績	目標
6	6.4	水資源利用効率の向上	クルマおよび部品を製造する工場は世界各地に点在しており、すべての生産工場で水使用量の管理・削減への取り組みを進めています	生産台数当たりの取水量削減率 vs 2010年比	16.2%	18.7%	23.0%	2022年までにグローバル生産拠点における取水量21%削減
7	7.2	再生可能エネルギー利用の増加	各拠点の地域特性に合わせ、自社の設備による発電、再生可能エネルギー比率の高いエネルギーの調達、自社資産の発電事業者への貸付という3つのアプローチで、再生可能エネルギー利用を推進します	生産工場での再生可能エネルギー使用比率	10.0%	10.2%	10.2%	—
	7.3	エネルギー効率の改善	生産過程におけるエネルギー消費削減のための取り組みを進めます	生産台数当たりのエネルギー消費量	1.68 MWh	1.73 MWh	1.78 MWh	—
8	8.1	経済の発展	自動車の製造、販売を通じて、世界経済の成長を促します	売上高	119,512億円	115,742億円	98,789億円	—
	8.2	学習機会の提供	多様な人財一人ひとりが自己開発できる「いつでも、どこでも」学べる機会を提供します	従業員1人当たりの年間受講時間	30.6	21.5	26.0	—
	8.5	ディーセントワークの確立	多様な価値観やライフニーズを持った従業員が活躍できるよう、ダイバーシティ&インクルージョンを支える重要な土台となる働き方改革を推進します	離職率	5.4%	6.2%	6.6%	—
	8.7	人権の尊重	国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」を参照すべき基準と位置づけ、「日産の人権尊重に関する基本方針」に基づき取り組みを進めます	—	—	—	—	—
	8.8	労働災害の削減	労働安全衛生マネジメントシステムを構築し、労働安全衛生活動が確実に実施される体制を整備しています	労働災害度数率（日本）	0.37	0.35	0.49	—

ゴール	ターゲット	貢献	日産のアプローチ	指標	2017年度実績	2018年度実績	2019年度実績	目標
9	9.4	環境保全技術の向上	革新的な商品・技術・サービスの提供と企業活動を通じて、環境保全に取り組みます	環境保全コスト（日本）	投資：4,665百万円、コスト：173,686百万円	投資：3,790百万円、コスト：171,245百万円	投資：2,538百万円、コスト：183,578百万円	—
			グローバルの各拠点から必要な設備提案を募り、投資額当たりのCO_2削減量が大きい案件に対して優先的に資金を配分しています	—	—	—	—	—
10	10.2	ダイバーシティの推進	多様なバックグラウンドからなる人財一人ひとりが力を最大限発揮できるインクルーシブな組織を目指します	—	—	—	—	—
11	11.1	持続可能な街づくり	NGOなどのパートナーとともに、地域社会への貢献を通じて、よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会が与えられる社会の実現を目指します	—	—	—	—	—
	11.2	強靭な交通インフラの整備	電気自動車、自動運転技術などを活用し、持続可能なモビリティ社会の発展に貢献します	—	—	—	—	—
12	12.4	大気汚染物質の低減	生産過程における大気汚染物質を削減します	VOC排出量（主要地域）	10,564トン	8,433トン	6,465トン	—
				NOx排出量	619トン	418トン	380トン	—
				SOx排出量	36トン	34トン	14トン	—
				PRTR対象物質排出量	4,422トン	3,914トン	（直近データは2018年）	—
	12.5	廃棄物の削減	新車の設計段階から「3R」の視点を取り入れ、廃棄物を削減します	リサイクル実効率（日本）	99.7%	99.6%	99.2%	—
			廃棄物の再資源化などにより、生産過程のおける廃棄物を削減します	廃棄物の削減率（BAU比）	10.5%	10.2%（日本）、2.6%（海外）	5.8%（日本）、4.3%（海外）	日本生産拠点BAU比2%、海外生産拠点BAU比1%
	12.6	持続可能性に関する情報の開示	サステナビリティレポートなどを通じ、ステークホルダーに対し、情報を発信します	—	—	—	—	—

ゴール	ターゲット	貢献	日産のアプローチ	指標	2017年度実績	2018年度実績	2019年度実績	目標
13	13.1	温室効果ガスの削減	新車からのCO_2排出量を削減します	新車からのCO_2排出削減（2000年度比：日本、米国、欧州、中国）	33.4%	33%	34.8%	2022年度までに2000年度比でCO_2排出量を40%削減する
			企業活動からのCO_2排出量を削減します	グローバル販売台数当たりのCO_2削減（2005年度比）	29.2%	31.4%	34%	2022年度までに2005年度比でCO_2排出量を30%削減する
			カーボンクレジットを利用し、CO_2排出量を削減します	クレジット量（スペイン）	45,477t-CO_2	42,787t-CO_2	38,845t-CO_2	—
14	14.1	海洋汚染の防止	全生産拠点で、現地の規制よりも厳しい基準値で廃水の水質を管理します	—	—	—	—	—
15	15.5	生物多様性の保全	「国連ミレニアム生態系評価」のフレームワークに基づき、課題を明確化し、外部機関との連携を含めた活動を推進します	—	—	—	—	—
16	16.3	法の支配の徹底	法令を遵守することにより、法秩序を強固なものにします	重大な法令・条例違反による行政処分件数（環境）	0件	0件	0件	—
	16.4	違法な製品取引の防止	各国の安全保障に関する輸出規制法令の遵守を徹底します	—	—	—	—	—
	16.5	腐敗・賄賂の削減	「日産グローバル賄賂防止ポリシー」を徹底することで、違反を低減させます	—	—	—	—	—
17	17.16	持続可能な社会に向けた技術連携	ルノー・日産自動車・三菱自動車アライアンスを通じて、自動車業界の技術をけん引します	—	—	—	—	—

ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス

RENAULT NISSAN MITSUBISHI

ルノー・日産自動車・三菱自動車は世界の自動車業界をリードするアライアンスのひとつです。新たな協力的ビジネスモデルを通して、メンバー各社の強みを生かし、互いの戦略を補完し合うことで、競争力と収益性を高めることを目指していきます。

ジャンドミニク・スナール
ルノーS.A. 取締役会長、アライアンス オペレーティング ボード議長

ルカ・デメオ
ルノーS.A.S. 取締役会長、ルノーS.A. CEO

内田　誠
日産自動車株式会社 取締役、代表執行役社長 兼CEO

加藤　隆雄
三菱自動車工業株式会社 取締役、代表執行役CEO

アライアンス オペレーティング ボード

2019年3月に創設されたアライアンス オペレーティング ボードは、アライアンス内のガバナンス、マネジメントおよび戦略的方向性を監督する唯一の機関として、効果的かつ効率的な意思決定を確実なものにします。

競争力と収益性を高めるビジネスモデル

長年にわたる協力関係を築いてきたアライアンスは、2020年1月、次のステップに進むことを発表し、新しい協力的ビジネスモデルを開始しました。これは、メンバー各社が持つ、ある領域でのリーダー的地位や地理的な強みを他のメンバー各社のビジネス発展に活用することでアライアンスの利点を拡大させるものです。

独自の強み、企業文化、そして歴史を持つ3 社は、各社のアセットと遂行能力を最大限に引き出すことのできるビジネスモデルを通して協力し、相互の継続的な発展に尽くすことに同意しています。

新たなビジネスモデルの中で、アライアンスは次の取り組みを遂行しています。

- 商品および技術開発の効率性向上のため「リーダーとフォロワー」という枠組みを採用
- 各社はそれぞれの強みを持つ特定の地域においてレファレンスの役割を果たし、他のメンバー各社の競争力を高めるためのサポートを行う
- 商品、技術、そして市場において、業界トップレベルのパフォーマンスのベンチマークを実施

「リーダーとフォロワー」の枠組みの目的は、アライアンス各社間で標準化戦略を拡大することにより、投資利益率を高めることにあります。プラットフォーム、パワートレイン、技術への共同投資は、すべての商品セグメント、技術、地域にまで及び、各社で負担する固定費の範囲を最大化するとともに、既存のアセットを活用することができます。同時に、特定の地域にレファレンス会社を指定し、その会社が持つ強みを生かし、伸ばすことで、アライアンス全体の競争力の強化を目指します。中国・北米・日本は日産が、欧州・ロシア・南米・北アフリカについてはルノーが、そしてASEAN・オセアニアについては三菱自動車がレファレンスとなります。

このように、アライアンスの戦略的な取り組みは、メンバー各社の持つ専門性を最大限に発揮させることを通して、各社の競争力と持続的な収益性および社会と環境に対して果たすべき責任の強化につながります。

アライアンスの新ビジネスモデル
各社の競争力と収益性の向上へ

環　境

環境課題に関する方針・考え方 …… 045
気候変動 …… 055
大気品質 …… 083
資源依存 …… 087
水資源 …… 096
第三者保証 …… 100
環境課題を踏まえた事業基盤の強化 …… 102

環境課題に関する方針·考え方

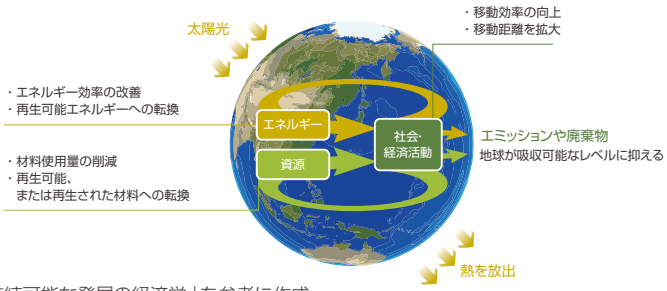
GRI102-16

環境方針

日産自動車は、環境保全の基本は人間の「やさしさ」の発露にあると考えます。われわれ一人ひとりが環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会、自然や地球を思いやる「やさしさ」を企業活動全域に活かし、より豊かな社会の発展に貢献します。

エネルギーや資源の使用効率を高め、多様性や循環を促進しながら、お客さまに革新的な商品・サービスを提供し、日産の環境理念である「人とクルマと自然の共生」を目指していきます。

環境理念の実現に向け、究極のゴール「企業活動やクルマのライフサイクル全体での環境負荷や資源利用を、自然が吸収できるレベルに抑えること」と、われわれのありたい姿を明確に定め、地球の未来に残すエコロジカル·フットプリントをできるだけ小さくする努力を続けてまいります。



* ハーマン· E. デイリー「持続可能な発展の経済学」を参考に作成

日産環境理念『人とクルマと自然の共生』

日産自動車は環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会、自然や地球を常に配慮しながらクルマづくりや販売などすべての企業活動を行い、より豊かな社会の発展に貢献します。

究極のゴール

事業活動やクルマによって生じる環境への依存と負荷を自然が吸収可能なレベルに抑え、豊かな自然資産を次世代に引き継ぎます。

われわれのありたい姿:
「シンシア・エコイノベーター (Sincere Eco-Innovator)」

シンシア(誠実な):環境問題に対し積極的に取り組み、環境負荷を低減する。

エコイノベーター:持続可能なモビリティ社会の発展のために、
お客さまに革新的な商品·サービスを提供する。

GRI102-12 GRI102-15 GRI103-1

環境課題に対する日産の認識

昨今、環境や社会にかかわる課題は深刻さを増しており、2050年には世界の人口が90億人に達すると予測され、社会は貧困や飢餓、エネルギー問題、気候変動、平和を脅かす紛争問題などの課題に直面しています。こうした諸課題の解決を目指して2015年9月に「われわれの世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」が国連本部で採択されました。このアジェンダが掲げる17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs）」* の達成に向けて、国だけでなく企業の努力にも大きな期待が寄せられています。日産は、安全で安心かつ持続可能なモビリティをすべての人にもたらし、社会に価値を提供することがより一層重要になっていると認識し、国連のSDGsを支持しています。

自動車産業は、複雑かつ多岐にわたり地球環境に依存している一方で、地球環境そのものに大きな影響を与えています。日産は気候変動やエネルギー問題への対応、大気の質をはじめとする自然資本の保全、鉱物資源の効率的な活用、化学物質管理、資源枯渇への対応、健康影響への対応といった持続可能性に関する取り組みを行うとともに、化石燃料依存からの脱却に向けたビジネス構造の変革を推進しています。

日産はグローバルな自動車メーカーとして、自らの企業活動が直接・間接的に環境に及ぼす影響を把握し、ビジネスパートナーや社会と連携しながら、製品やサービスがライフサイクル全体で与える負の影響を最小化していくことに取り組んでいます。気候変動や資源依存、水資源などの環境影響を軽減する持続可能なモビリティをすべての人にもたらし、社会により大きな価値を提供できるよう、日産はさらに取り組みのレベルを上げ、かつスピードも上げなければならないと認識しています。

日産が取り組むべき課題とその取り組みは、このような社会動向を背景に、ステークホルダーとの協議を踏まえて、マテリアリティ評価によって決定しています。

* 日産のSDGs への貢献の詳細はこちらをご覧ください。
https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/FRAMEWORK/

GRI102-29 GRI103-2 GRI103-3

環境課題に対する日産の戦略的アプローチ

日産は、グローバルな環境課題の解決に対し確実に貢献するため、社会の多様な声に耳を傾け、優先的に解決が必要な課題を特定するプロセス（マテリアリティ評価）が重要と考えています。マテリアリティ評価は自社の潜在的な機会とリスクを分析し、ステークホルダーと日産の双方にとって重要と認められたマテリアルな課題を決定し、日産の中長期的な環境戦略を策定していきます。

環境のマテリアリティを考えるにあたり、国連の「ミレニアム生態系評価」に基づき、世界資源研究所（WRI：World Resources Institute）が世界経済人会議（WBCSD：World BusinessCouncil for Sustainable Development）とメリディアン・インスティテュートとの協力のもとで作成した「企業のための生態系サービス評価（ESR）」*の手法で、自動車メーカーとして優先すべき重点領域を「エネルギーの調達」「材料資源の調達」「水資源の利用」の3領域に特定しました。また、都市部への人口集中や経済発展などに伴う大気品質の悪化が指摘されることから、人々の健康的な生活により直結する「大気品質」についても検討のスコープとしました。

SDGs を中核とする「持続可能な開発のための2030アジェンダ」や世界経済フォーラム（World Economic Forum）、国連気候変動枠組条約第21 回締約国会議（COP21）における気候変動に関するパリ協定など、グローバルアジェンダでの議論とともに、日産にとっての機会とリスクを内部で分析しました。さらに世界の環境有識者、投資家、NGO／NPO などの団体と直接論議し、アライアンスパートナーとの個別のダイアログを踏まえ、日産にとっての環境マテリアリティを特定しました。さらに、特定した環境マテリアリティとSDGsの目標を対比することで、日産のアプローチがSDGsの実現に貢献することを確認しました。

* ESRの手法で生態系に与える影響や生態系サービスからもたらされる恩恵について論議を行い、その成果をまとめた報告書「Ecosystem Services and the Automotive Sector」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/SOCIAL/BIODIVERSITY/PDF/nissanEcosystem_web.pdf

マテリアリティ分析（環境）とSDGsの対比

マテリアリティ環境	SDGs目標	Nissanの主なアプローチ
車の燃費	3	クルマの排出ガス低減と車室内の空気環境向上
気候変動による移行リスク、物理リスク	6	水使用量の削減と水質の管理
クルマの電動化	7	クルマと企業活動からのCO_2排出削減
拠点における再生可能エネルギーの導入	9	V2X(Vehice-to-Grid)による電力マネジメント
MaaS*の進展と発展	11	自動車運転技術等の拡大
拠点におけるエネルギー効率	12	資源の有効活用
3R	13	クルマと企業活動からのCO_2排出削減
資源の利用効率	14	化学物質の適正管理 水使用量の削減と 水質の管理
化学物質の管理	15	
原材料の調達	17	自治体やNGO等 ステークホルダーとの協業
製品からの排出ガス、車室内空室		
人の健康		
拠点からの排出ガス		
拠点における水資源の使用		
排水及び最終処分料の管理		
生態系サービスと生物多様性		
ステークホルダーエンゲージメント		
労働安全衛生		

* MaaS：Mobility as a Service の略。クルマを所有して運転するのではなく、移動そのものをサービスとして提供するという考え方。カーシェアリングなどが含まれる

GRI102-15 GRI201-2

気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化

日産自動車の環境取り組みは、長期ビジョンからバックキャストしたマイルストーンを確実に達成することで継続的な成果を収めてまいりました。しかしながら、2006年に気候変動に関する政府間パネル(IPCC)の報告書から、2℃シナリオに基づいた長期ビジョンを策定した当時に比べ、気候変動による異常気象の脅威は一段と高まっており、不確実性が拡大する中でさらにレジリエントな戦略の強化が必要と考えています。

強化に向けて実施したシナリオ分析は、2050年のタイムホライズンにおける国際エネルギー機関（IEA）が提示した4℃と2℃シナリオ、およびIPCCの1.5℃特別報告書に基づいた社会を想定しました。さらにお客さまや市場の受容性変化、自動車にかかわる規制の強化、クリーンエネルギーへの移行を因子として考慮し、日産の事業活動や商品、サービスについて、気候変動がもたらす機会とリスクに対する戦略のレジリエンス性を以下の4つのステップで検討しました。

- ●過去のマテリアリティの評価や、文献調査などで気候変動によって自動車セクターに決定的な影響を与え得るリスク要因を調査し、人口·経済·地政学、気候変動政策、技術などの区分でメインドライバーを定義
- ●メインドライバーは物理的リスクと移行リスクに分類され、それぞれがトレードオフの関係にあることを考慮し、地球の平均気温の上昇を1.5℃、2℃、4℃と3種類のシナリオで、そのリスク振れ幅を確認
- ●自動車セクターへの影響度合いとその時間軸をもとに、メインドライバーから影響力の高い項目をスクリーニング
- ●シナリオごとの変化、状態、影響を整理し、戦略強化に必要な要素を定性評価に基づいて導出

グローバルな自動車企業として、生産にかかわる施設や、商品を送り出すマーケットは世界170以上の市場になり、気候変動から受ける影響は国内にとどまりません。今回のシナリオ分析を総括的に捉えたとき、市場のインフラや規制、実際の使われ方が異なる状況でも日産の電動化技術は、2℃以外のシナリオにおいても実効力を伴う機会を創出するポテンシャルがあり、具現化に向けた取り組みの更なる加速が重要であること、またリスク対応にはサプライチェーンとの一体となった活動が必要不可欠とあらためて認識するに至りました。特にゼロ・エミッション車の拡大は、自動車セクターとして脱炭素社会に移行する大きな方策であるだけでなく、さらに電力マネジメントや減災・防災における社会のレジリエンス性にも寄与する技術であり、社会への価値創造とビジネスとの両立を可能にすると捉えています。

しかしながら、社会全体の気候変動対策が遅れた場合、脱炭素社会への更なる政策や法規制、研究開発業務の増加、市場需要や企業評判の変化による移行リスクや、異常気象災害の増加や海面の上昇などの物理的リスクにより、それ

ぞれのリスクに対応するコスト増とクルマの販売成績の低下によって財務状況に大きな影響を及ぼす可能性があります。
この様な、リスクを少しでも回避し、将来の機会創出にむけては、シナリオ分析から得られた知見を実際のアクションに落とし込み、レジリエンス性を拡大した戦略を検討しています。2030年でのありたい姿を具体化し開示情報を一層充実させ、ステークホルダーのみなさまとの対話を重視しながら取り組みを進めて参ります。

想定したシナリオと関連する機会とリスク

想定シナリオ	影響領域	拡大する気候変動が事業活動に与える機会とリスク
1.5℃	政策と法規制	さらなる自動車の燃費や排出ガス規制の強化に対応する、電動パワートレイン技術の開発や生産コストの増加
		炭素税の拡大によるエネルギーコストの負担増加と、対策としての省エネルギー設備への投資拡大
	技術変化	車載電池などのEV関連技術や、自動運転技術の拡大など次世代自動車技術の採用によるコスト影響
		需要拡大により、車載電池材料である希少金属のサプライチェーン影響やその安定化のためのコスト増加
	市場変化	消費者の意識変化による、公共交通機関や自転車の選択や、モビリティサービスへの移行による新車販売台数減少の可能性
	機会	EVのエネルギー充放電力技術であるV2X(Vehicle to Everything)による電力マネジメント機会の提供拡大とEV価値の再認識(特にV2G (Vehicle to Grid) において)
4℃	異常気象	大雨、渇水など異常気象によるサプライチェーンへの影響と生産拠点の操業への影響と、損害保険料や空調エネルギーの費用の増加
	機会	防災·減災対策として、EVバッテリーを使用した緊急電源確保のニーズが増大

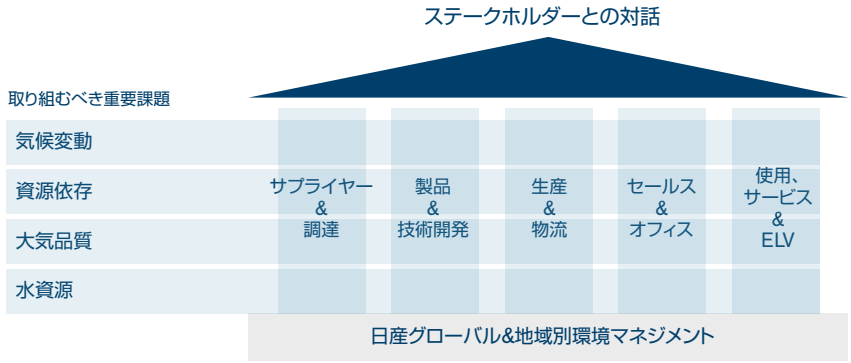
GRI102-20 GRI102-31

グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス

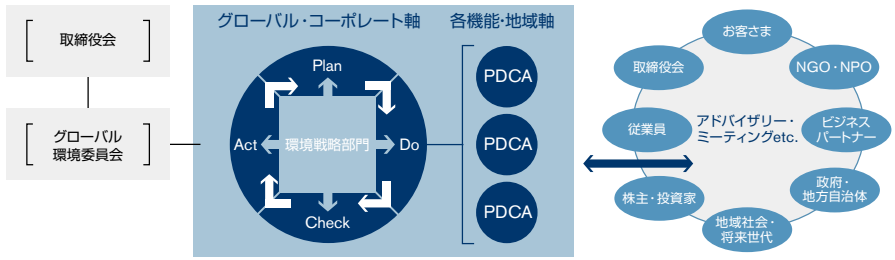
多様化する環境課題に対応しながら、グローバル企業として包括的な環境マネジメントを推進するため、日産は各地域、機能部署、さまざまなステークホルダーと対話・連携した組織体制を構築しています。取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会（G-EMC：Global Environmental Management Committee）には議題に応じて選出された役員が出席し、全社的な方針や取締役会への報告内容の決議などを行います。また、経営層は企業としてのリスクと機会を明確にし、各部門での具体的な取り組みを決定するとともに、PDCAに基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。また、環境リスクは内部統制委員会でも定期的に報告され、ガバナンスを強化しています。

企業は、環境に関する取り組みの現状やそれにかかわる意思決定を、信頼できる形で透明性を持って公開することが求められています。日産では、毎年発行されるサステナビリティレポートや環境格付け機関からの質問への回答などを通じて、幅広いステークホルダーにその状況を発信しています。

グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス



組織体制図



中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム(NGP)」

日産は、環境理念である「人とクルマと自然の共生」を実現するため、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム(NGP)」を2002年に発表し、環境への依存と影響を自然が吸収できる範囲に抑えるという究極のゴール達成に向けて取り組みを続けてきました。

2011年度から取り組んだ「NGP2016」では、「ゼロ・エミッション車の普及」「低燃費車の拡大」「カーボンフットプリントの最少化」「新たに採掘する天然資源の最少化」という4つの重点活動領域における目標をすべて達成し、2017年度には2020年を見据えた「NGP2022」* をスタートしました。

* 「NGP2022」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/FRAMEWORK/

「NGP」の進化

GRI102-29 GRI102-31

NGP2022の取り組むべき重要課題とチャレンジ

日産は環境マテリアリティ評価に基づき、「気候変動」「大気品質」「資源依存」「水資源」をNGP2022における重要課題に設定しました。さらに、4つの重要課題解決に貢献しかつ新たな価値を創出するため、ステークホルダーのニーズを把握するステークホルダーエンゲージメントを通じ環境課題にかかわる「事業基盤の強化」も取り組んでいます。

NGP2022 では、特定した4つの重要課題に関連する取り組みの指標や進捗を毎年開示しています。クルマづくりに携わる開発・生産部門はもちろん、セールス・サービス部門をはじめとする企業全体で、環境課題に関する取り組みを加速させると同時にビジネス基盤を強化し、社会価値の創出に取り組んでいます。

コンプライアンスはもとより、社会的要求かつ長期的視点に基づき、NGP2022 の以下の重要課題にチャレンジします。

●気候変動～カーボン・ニュートラル～

クルマの電動化・知能化、革新的な未来のモノづくりを通じて社会の CO_2 削減を進めます

●資源依存～新規採掘資源依存ゼロ～

繰り返し資源を有効利用する仕組みと、効果的にクルマを活用できるサービス

●大気品質～ゼロ・インパクト～

クルマの排出ガス低減と、車室内の快適な空気環境をつくりだし、人の健康をまもり、生態系への影響を抑えます

●水資源～ゼロ・ストレス～

水使用量の削減と水質の管理を通じて、生態系への影響と依存に配慮したモノづくりを推進します（サーキュラー・エコノミー）

「NGP2022」取り組み一覧

取り組み		NGP2022	2019年度実績
気候変動(製品)			
長期ビジョン:新車からのCO_2排出量を2050年までに90%削減する(2000年度比)			
1	クルマからのCO_2排出の削減	新車からのCO_2排出の削減40%(2000年度比；日本、米国、欧州、中国)	34.8%　削減
2	確固たるEVリーダーシップ	—	「日産リーフe+」の発売をグローバルに拡大。「日産リーフ」は2010年よりいち早く量産EVを発売し、世界で47万台以上の販売実績を誇る。先進技術を搭載した新型EV「アリア」コンセプトを発表
3	運転のサポートによるCO_2排出の削減	実燃費向上に向けた開発を促進	取り組みを推進中
4	クルマの有効利用によるCO_2排出の削減	グローバルでのV2X利用の拡大(日本、米国、欧州)	利用拡大を推進中
気候変動(企業活動)			
長期ビジョン:2050年までに企業活動からのCO_2排出量を80%削減する(2005年度比)			
5	企業活動全体からのCO_2排出の削減	グローバル販売台数当たりのCO_2排出の削減30%(2005年度比)	34.0%　削減
6	生産活動でのCO_2排出の削減	グローバル生産台数当たりのCO_2排出の削減36%(2005年度比)	30.1%　削減
7	物流でのCO_2排出の削減	日本、北米、欧州、中国の生産台数当たりCO_2排出の削減12%(2005年度比)	11.5%　削減
8	オフィスでのCO_2排出の削減(R&D拠点を含む)	延床面積当たりのCO_2排出の削減12%(2010年度比)	14.3%　削減
9	販売店でのCO_2排出の削減	店舗床面積当たりのCO_2排出の削減12%(2010年度比：日本)	17.8%　削減
10	再生可能エネルギーの利用の促進	再生可能エネルギーの導入の促進	生産工場での再生可能エネルギー使用比率　10.2%
大気品質			
11	車室内の空質環境の向上	実用化に向けた開発の促進	取り組みを推進中
12	生産活動でのVOC排出の削減	塗装面積当たりのVOC排出の削減(2010年度比)	27.5%　削減
資源依存			
長期ビジョン：新規採掘資源への依存を70%低減			
13	バイオ材料の開発	実用化に向けた開発の促進	開発を推進中

	取り組み	NGP2022	2019年度実績
14	化学物質の適正な利用	化学物質に関するアライアンスポリシーの確実な遂行	アライアンスポリシーの強化と確実な遂行
15	新規資源の使用の最小化	新規天然資源の台当たり使用量の削減30%	「NGP2022」の目標達成に向け推移
16	リビルト品の適用拡大	リビルト品の適用範囲を2倍に拡大(2016年度比)	「NGP2022」の目標達成に向け推移
17	EVバッテリーの二次利用の拡大	バッテリー二次利用ビジネスの推進	使用済みEV用バッテリーの二次利用を促進
18	金型レス工法の適用	実用化に向けた技術開発の促進	一部ヘリテージ部品に適用開始
19	工場からの廃棄物の削減	廃棄物の削減(日本生産拠点BAU比2%、海外生産拠点 BAU比1%)	日本　5.8%　削減 海外　4.3%　削減
20	工場からの廃棄物埋め立て量の削減	最終処分率の低減	工場廃棄物の埋立率(グローバル)を3.2%まで低減
	水資源		
21	工場での水資源利用の削減	グローバル生産台数当たりの水使用量の削減21%(2010年度比)	23.0%　削減

	事業基盤		
22	ガバナンスの強化	環境コンプライアンスポリシー遵守の徹底	環境コンプライアンスの遵守
23	LCAのさらなる適用	クルマや新技術のライフサイクルでの負荷モニタリングプロセスの充実	2019年度内に発売した新型車のライフサイクルで、負荷モニタリングプロセスを継続
24	サプライヤーエンゲージメントの推進	環境サーベイを通じたサプライヤーとのエンゲージメントの推進と負荷低減の促進	CDP調査を通じたサプライヤーとのエンゲージメントの機会をグローバルに拡大
25	THANKS活動の推進	サプライヤーTHANKS活動のさらなる推進	THANKS活動の推進
26	グリーン調達の徹底	グリーン調達ガイドラインの改訂と遵守	グリーン調達ガイドラインの強化および遵守
27	次世代にむけた教育の支援	出張授業「日産わくわくエコスクール」のグローバル展開	国内販売会社スタッフ講師の養成、店舗での実施。 ブラジル　日産工場近郊の小学校で環境教育をスタート。
28	NGOとの生態系保全の協働	NGOとのパートナーシップと協働の拡大	WWFおよびConservation Internationalとの共同プロジェクトの継続

気候変動

GRI103-1 GRI103-2

カーボン・ニュートラル社会の実現に向けて

2015年、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)は、世界の気温上昇を2度よりも「十分に低く」抑えることを掲げた歴史的な枠組み(パリ協定)を採択しました。

2018年に開催されたCOP24 では、世界の温室効果ガスの排出量をできるだけ早期にピークアウトし、今世紀後半には、人間の活動による温室効果ガスの排出と自然による吸収の均衡を達成することを目指すパリ協定の実施に向けた具体的なガイドラインに合意しています。

また同じく2015年に国連が採択した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核をなす「持続可能な開発目標 (SDGs)」では、「目標13 : 気候変動に具体的な対策を」との目標が設定されています。日産ではこうした状況に対応するため、電動化を中心とした新たなイノベーションに注力するとともに、サプライヤーを含むバリューチェーン全体でのCO_2 排出の削減を通じて、脱炭素化を推進しています。

CO_2排出量の削減に向けた日産の取り組み

自動車産業は、CO_2 排出量の削減と、化石燃料への依存からの脱却に取り組むことが求められており、そのビジネス構造は大きく変化しつつあります。日産はグローバルな自動車メーカーとして、クルマの原材料の調達から輸送、走行時など、サプライヤーを含むバリューチェーン全体でのCO_2 排出量を視野に入れ、新たな技術開発を進め、再生可能なエネルギーを利用するなど、企業活動との両立を意識してCO_2 削減に取り組んでいます。

GRI102-11 GRI102-15

バリューチェーンの各段階に対する主な取り組み

カーボン・ニュートラルの実現に向けて、日産は新たに策定した中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2022（NGP2022）」に基づいて、企業活動、製品・サービスそれぞれのCO_2排出量削減の取り組みを進めています。

バリューチェーンでの排出量実績*

企業活動からのCO_2排出量の削減

製品・サービスからのCO_2排出量の削減

* 数値は2018年度の実績より引用

レジリエントな気候変動戦略の策定に向けて

企業は脱炭素社会への移行に伴い、政策、法規制、技術革新、市場が変化することにより発生する移行リスクと、気候変動がもたらす異常気象災害の増加などの物理的リスクから大きな影響を受ける可能性があります。G20傘下の金融安定理事会（FSB：Financial Stability Board）は、気候変動を金融システムのリスクと捉え、投資家が適切な判断ができる情報開示を進めるため「気候変動関連財務情報開示タスクフォース（TCFD：The Task Force on Climate-related Financial Disclosures）」を設立し、2017年6月最終報告書で、推奨される情報開示の枠組みを提言しました。

日産は気候変動を事業の根幹にかかわる課題と捉えており、その戦略について、取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会（G-EMC：Global Environmental Management Committee）で気候変動のリスクの動向やビジネス機会を把握し意思決定を行います。気候変動を含む環境リスクは、コーポレートリスク項目の1つとして内部統制委員会で定期的に進捗をモニタリングし、ガバナンスを強化しています。

気候変動がもたらすリスクを継続的に分析し、燃費·CO_2排出量の規制強化、電気自動車（EV）市場における競争の激化、異常気象による物理的な損失などを主要なリスクと特定し、各部門の具体的な取り組みを決定します。

また、気候変動は、よりエネルギー効率の高いモビリティに対するお客さまのニーズに大きな影響を与えます。日産は、事業構造改革計画「Nissan NEXT」[*1]

の一環として、2023年度までに、100%EV、「e-POWER」搭載車を合わせて年間100万台販売することを目指し、厳しいCO_2排出規制にも対応しながらお客さまのニーズを満たします。企業活動において省エネルギー活動、物流の効率化、再生可能エネルギーの導入を促進しています。

日産はこれらのリスクと機会を踏まえ、気候変動に対する長期ビジョン*2として、新車からのCO_2排出量を2050年までに2000年度比で90%削減するという目標のもと「製品を通じた取り組み」を行い、同時に企業活動からのCO_2排出量を2050年までに2005年度比で80%削減するという目標達成に向け「企業活動を通じた取り組み」を行っています。長期ビジョン実現のための2022年までの中期的な環境行動計画「NGP2022」*3を戦略として定め取り組むうえで、さまざまな気候変動の将来シナリオを策定し、気候変動戦略のレジリエンスを強化しています。また、投資家などのステークホルダーに情報をより分かりやすく伝えるため、TCFDの枠組に沿った情報の開示に努めていきます。

*1「Nissan NEXT」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/IR/MIDTERMPLAN/

*2 気候変動に対する長期ビジョン
* 製品：2050年までに新車からのCO_2排出量を2000年比で90%削減
詳細は「製品を通じた取り組みに関する方針・考え方」のページに掲載
>>> P058
* 企業活動：2050年までに企業活動からのCO_2排出量を2005年比で80%削減
詳細は「企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方」のページに掲載
>>> P071
* 気候変動に関する指標や目標とその実績、およびスコープ1,2,3排出量は本レポートの「NGP2022」取り組み一覧、「製品を通じた取り組みに関する実績」および「環境データ」に掲載しています

GRI103-1 GRI103-2

製品を通じた取り組みに関する方針・考え方

製品・サービスからの CO_2 排出量の削減

気候変動に関する政府間パネル（IPCC :Intergovernmental Panel on Climate Change）の2014年の報告によれば、2010年に運輸部門から排出された温室効果ガスは、経済部門全体の排出量の14%を占めています。クルマの販売台数と利用者数が増え続ける中、日産はビジネスの発展を損なうことなく温室効果ガスを削減することを目指しています。

長期ビジョンとロードマップ

日産はIPCC 第3次評価報告書に示された調査結果をもとに地球全体の気温上昇を2度に抑える前提で独自の試算を行い、2050年までに新車からの CO_2 排出量を2000年比で90%削減するという科学的な根拠のある目標を2006年に定めています。

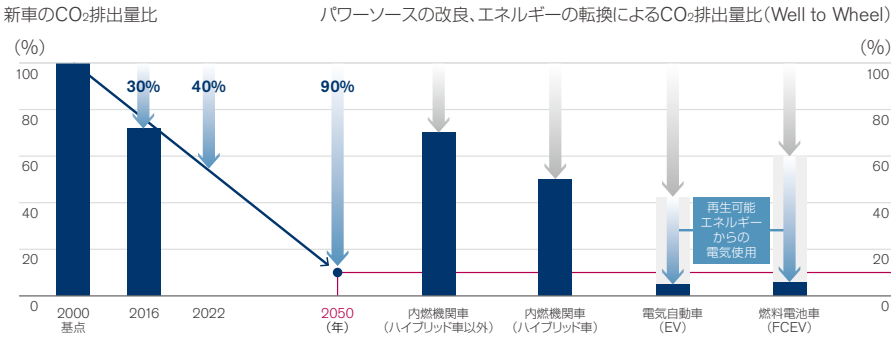
この目標達成に向けて、新車の CO_2 排出量（Well to Wheel）を大幅に低減する必要があると分析し、新たなパワートレインシナリオを策定しました。「ニッサン・グリーンプログラム2022（NGP2022）」では、引き続き2050 年の目標達成に向けて、バリューチェーン全体を視野に、日本、米国、欧州、中国において、新車からの CO_2 出量を2022年までに2000年比で40%削減することを目指しています。

クルマの電動化技術の開発によってテクノロジーの進化をグローバルにけん引している日産は、世界の気温上昇を2度よりも「十分に低く抑える」ことに貢献できると考えています。こうした取り組みは、日産の事業の持続可能性の強化にもつながります。

日産は技術と事業の進化を推進し、「ニッサン インテリジェント モビリティ」* のもと、新たな技術、機能、事業、サービスを市場に投入・展開するため、一貫性のあるアプローチを行っていきます。

* 「ニッサン インテリジェント モビリティ」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www3.nissan.co.jp/brand/experience-nissan/nissan-intelligent-mobility.html

CO_2排出削減のシナリオ



ゼロ・エミッション社会の構築

社会と地球環境の両方に資するものはビジネスにも資するという製品のひとつが電気自動車（EV）であり、持続可能な社会の実現には、走行時にCO_2を全く排出しないゼロ・エミッション車の普及が有効な手段となります。そのためには、ゼロ・エミッション車を単に生産・販売するだけではなく、社会インフラを整備し、普及を促す経済性を確保する必要があり、企業単独では実現できることではありません。日産は、ゼロ・エミッション車の投入・普及を企業戦略のひとつとして位置づけ、ゼロ・エミッション車の生産、販売だけでなく、包括的なアプローチのもと、さまざまなパートナーと連携し、ゼロ・エミッション車の普及に向けた活動を推進しています。「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」というコミットメントを掲げ、開発・生産を強化するとともに、各国政府、地方自治体、電力会社やその他業界と多くのパートナーシップを締結しながら、ゼロ・エミッション車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、リチウムイオンバッテリーの開発、バッテリーの二次利用やリサイクル、充電インフラの整備、スマートグリッド実現への貢献、他社との充電方式の標準化推進など、ゼロ・エミッション車を軸に包括的な取り組みを進めています。ゼロ・エミッション車の普及によって、人々のライフスタイルが変わり、新たなモビリティ社会が誕生する可能性が生まれます。日産はEVのみならず、EVがもたらす新たな価値を提案していきます。

EVを活用したゼロ・エミッション社会構築への取り組み

EVにおけるリーダーシップを確立

持続可能なモビリティ社会実現に貢献するという日産の強い決意は、地球規模の気候変動問題解決の一助となるだけでなく、日産の持続的な利益ある成長も実現します。

日産は、量産型EVのパイオニアとして2010年に初代「日産リーフ」を発売して以降、これまでに世界中で累計62万台以上のEV（合弁会社を含む）をお客さまに届けてきました。

今後はさらに幅広いお客さまのニーズに合う魅力的なEVを提供することを事業構造改革計画「Nissan NEXT」で約束しています。

また日産のEVに関する歴史は、「EVをつくって売る」だけでなく、EVのある暮らしを実現するための環境を整備し、お客さまにより豊かなEVライフを提供するためのソリューション「ニッサン エナジー」を開発してきた歴史でもあり、この2つを合わせて「日産EVエコシステム」を構築してきました。

日産は今後もゼロ·エミッション社会の実現に向けて、「日産EVエコシステム」をさらに拡大·拡充していきます。

日産EVエコシステム

GRI103-2

製品を通じた取り組みに関するマネジメント

「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」における主な取り組み

走行中に排出されるCO_2の量は、クルマの性能や燃料の種類だけでなく、交通条件や運転方法によっても変わってきます。また、クルマの新しい使い方により、社会の脱炭素化に貢献することもできます。そのため日産は、クルマ、ドライバー、クルマの新しい価値という3つの側面から、リアルワールドでのCO_2排出量を削減します。

1. よりクリーンなエネルギーを採用し、クルマから排出されるCO_2を削減

「ニッサン インテリジェント モビリティ」[*1]の戦略のもと、電動化を全ブランドに拡大。

EVのラインアップを拡大するとともに、主力製品に「e-POWER」技術を導入。

2. ドライバーへの技術的アシストの推進、およびコネクテッド・カー開発と実用化の加速

環境性能にを考慮し、クルマの発進・加速時の過剰な燃費消費を抑制する「エコペダル」を開発し、エコ運転をサポートする技術の普及を推進。

3. クルマの新しい価値の提供

新しいモビリティサービスを提供するとともにクルマの利用価値を拡大。V2X[*2]を用いたエネルギーマネジメントソリューションをグローバルで拡大し、V2Xの商用化に向けてステークホルダーエンゲージメントを実施。

*1「ニッサン インテリジェント モビリティ」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www3.nissan.co.jp/brand/experience-nissan/nissan-intelligent-mobility.html

*2 V2X：Vehicle to Everything の略で、自動車で情報をやりとりする技術やシステムの総称。その一例であるV2G(Vehicle to Grid)は自動車とグリッド間の電力供給などをスマートに行い、電力需要の最適化につなげる仕組みを指す

GRI103-3 GRI203-1 GRI203-2 GRI302-5

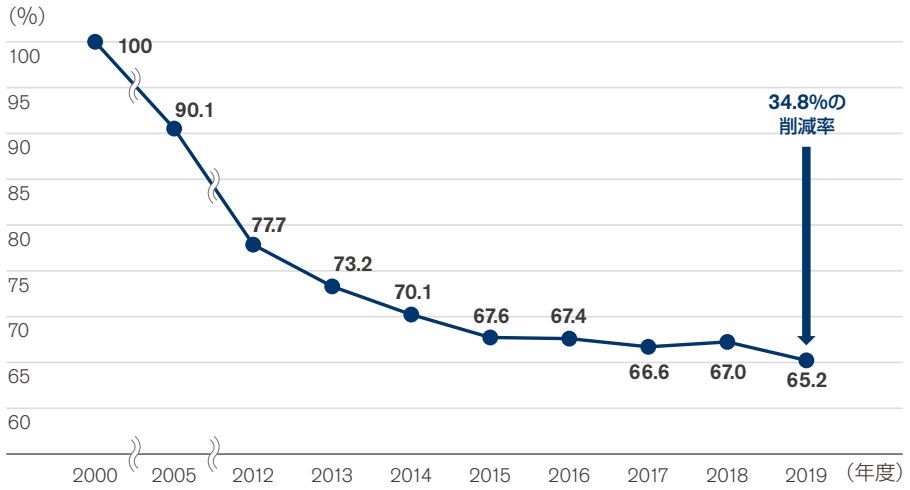
製品を通じた取り組みに関する実績

新車からの CO_2 排出量削減 40%の達成に向けて

日産は、エンジン搭載車の燃費をグローバルに向上するために、エンジンのエネルギー効率向上や、エンジンの力を伝えるトランスミッションの性能向上などの技術開発に継続して取り組んでいます。また、減速時にブレーキの熱として廃棄していたエネルギーを回収して再利用できる電動化システムのさらなる効率化にも注力しています。車両の電動化をはじめとするモノづくりの技術革新の具体的な取り組みとして、車室内空間、用途、価格を考慮しながらクルマに最適な低燃費技術を採用し市場に投入することで、運転する楽しさや使いやすさを損なうことなく燃料消費量やCO_2 排出量を削減していきます。こうした取り組みの推進により、2022年度までに2000年度比でCO_2 排出量を40%* 削減する目標を実現していきます。

* 日本、米国、欧州、中国の4 市場における新車からのCO_2 排出量

新車からの CO_2 排出量削減率 (グローバル)*



2019年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国におけるCO_2 排出量は企業平均燃費ベースで2000年度に比べ34.8%改善しました。特に中国でEV 車の導入拡大や燃費の向上により、2018 年度に比べて改善しました。

* CO_2 削減率は社内規程の方法で算出しています

GRI302-5

電動化・内燃機関に関する取り組み

「日産リーフ」累計販売台数 47 万台突破で環境負荷をさらに軽減

「日産リーフ」は、走行中にCO_2などの排出ガスを一切出さないゼロ·エミッション車です。2010年の販売開始以来、リチウムイオンバッテリーと電気モーターの搭載による力強く滑らかな加速性能、静粛性能など高い評価を得ています。

日産は事業構造改革計画「Nissan NEXT」において、2023年度までに100%電気自動車（EV）、e-POWER搭載車を合わせた電動化比率を日本では60%、中国では23%、ヨーロッパでは50%に引き上げ、年間100万台販売することを目指しています。2020年3月時点で、「日産リーフ」のグローバル累計販売台数は47万台を突破しています。また、中国のお客さま向けに「日産リーフ」のコア技術を継承した「シルフィ ゼロ·エミッション」を中国国内で生産しています。

販売台数が好調に推移しているのは、環境に与える負荷が少ないというだけではなく、燃料代などのランニングコストが低いこと、加速や操縦など走行性能が優れていることなど、日産のEVならではの特徴が浸透してきた結果だと考えています。

「日産リーフ」をはじめとするEVでは、ガソリン車に比べ原料採掘の段階から、製造、輸送、使用、廃棄に至るライフサイクルでのCO_2排出量の削減が可能であると日産では試算しています。また、再生可能エネルギーへの転換に貢献するEVは、クルマを取り巻く社会全体の低炭素化には不可欠です。

「日産リーフ」

* 「日産リーフ」のライフサイクルアセスメント評価は以下のページをご覧ください
>>> P107

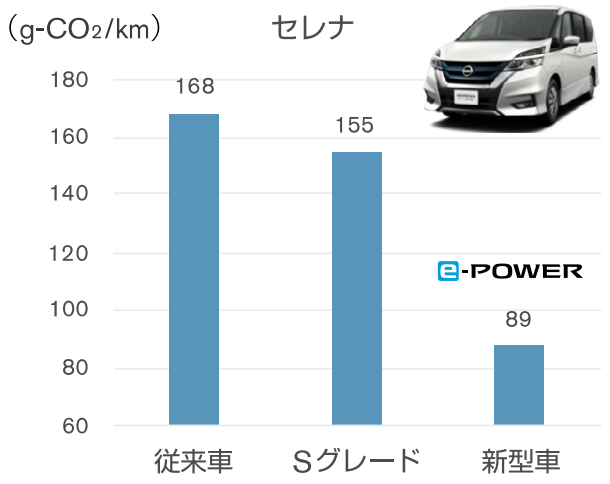
2017年10月に発売した新型「日産リーフ」は、ゼロ·エミッションであることに加え、自動運転技術を活用した「ProPILOT」や「ProPILOTパーキング」「e-Pedal」などの革新的な技術を搭載して利便性を高めるとともに、出力と航続距離も大幅に向上しています。「日産リーフ」は世界中で高く評価されており、国内では、日本自動車殿堂（JAHFA）にて「カーテクノロジーオブザイヤー」を受賞、米国では、2018 CES (Consumer Electronics Show) にて「Best of Innovation award winners for 2018」を、2018 New York International Auto Showにて「2018 World Green Car」を、2019 SAE International World Congress Experience にてJ.D. Power Engineering Award for Highest-Rated Vehicle Redesignを受賞、欧州では、2018 What Car ?

Awards にて「Best Electric Car」を受賞しました。
出力と航続距離の向上を実現したのが、軽量・コンパクトで大容量のリチウムイオンバッテリーです。リチウムイオンバッテリーはエネルギー密度が高いため、同じ量の電気を蓄えるのにバッテリーを小さくすることができます。日産ではエネルギーを高密度に蓄えられる素材*1 を採用することで、さらなる大容量化・コンパクト化を実現しました。2010年の初期型では200㎞(JC08 モード)だった航続距離は、新型「日産リーフ」では400㎞*2 にまで向上し、電費の改善も実現しています。
2019年1月には新開発の電動パワートレインを採用した「日産リーフe+」を追加設定*3。高速走行時の加速性能を大きく向上させるとともに最高速度も約10%向上することができました。

*1 新たに採用した層状構造の三元系正極材料はリチウムイオンを高密度に蓄えることができ、バッテリー大容量化に貢献
*2 WLTC モードでは322km、米国EPA 基準では150 マイル
*3 WLTC モードでは458km を達成。米国EPA 基準では最大226 マイル、欧州WLTP (combined cycle)では最大385km

100%モーター駆動の新しい電動パワートレイン「e-POWER」

日産は2016年11月、新しい電動パワートレイン「e-POWER」を搭載したコンパクトカー「ノート e-POWER」を日本国内で発売し、2018 年3 月には「e-POWER」を日本国内向けの「セレナ」に拡大採用しています。「e-POWER」技術を搭載した「ノート」「セレナ」ともにお客さまから高い評価を受けており、前年に続き2019年もそれぞれのセグメントで販売ランキングNo.1 を達成し、累計販売台数も、すでに約39万台に達しています。今後e-POWER は、グローバル市場のB、Cセグメントに拡大していきます。
e-POWER 技術は、2019年次「RJC テクノロジーオブザイヤー」、2019 年度に中国科学技術協会、他が主催する第一回「2019世界新エネルギー車大会」(World New Energy Vehicles Congress, WNEVC)にて「グローバルNEV トップイノベーション技術賞」、「第52 回 市村産業賞・貢献賞」を受賞するなど、高い評価を受けています。



* JC08 モード (国土交通省審査値)での燃料消費率よりCO2 排出量を算出

「e-POWER」はガソリンエンジンとモーターを融合した新しいパワーユニットで、ガソリンエンジンで発電した電力を利用したモーターの力で走行します。「e-POWER」は100% モーター駆動のスムーズさ、力強さと、トップレベルの燃費を両立する技術です。その走りはまさにEV そのものであるという点で、ハイブリッドシステムとは全く異なる、新しい電動パワートレインです。

また、構造上、エンジンとタイヤが直接つながっていないため、最も効率の良いエンジンの設定（回転数、負荷）で発電が可能となり、クルマが使われる頻度の高い市街地の走行に関して、従来型ハイブリッドシステム車を上回るクラストップの燃費* を実現しています。さらに「e-POWER Drive」の採用によりアクセルペダル操作のみでの簡単な速度調整が可能となり、また、アクセルペダルOFF時の回生ブレーキを強めることで多くのエネルギーを回収し、燃費向上を実現しています。

* 発売時点。「セレナ e-POWER」は26.2km/L（JC08 モード）

商用車市場に革新をもたらす「e-NV200」

「e-NV200」は、多目的商用バン「NV200バネット」をベースに、EV専用のパワートレインを組み合わせることで、室内の広さや多用途性に加え、EVならではの加速性と静粛性を兼ね備えたモデルです。2014年6月からスペインのバルセロナ工場で生産しており、主に欧州各国、日本において販売しています。スペインのバルセロナやオランダのアムステルダムでは「e-NV200」タクシーが運行をはじめており、日本では都市部の貨物配送事業者や地方自治体などに使用されています。

「e-NV200」は“走る蓄電池”として、さまざまなビジネスシーンに役立てることができます

「e-NV200」は、内燃機関ベースの商用車と比較して、ランニングコストを抑えることが可能なのはもちろん、騒音に関する周辺への配慮といった環境対応面でも優れています。また、「e-NV200」では、走行用バッテリーから合計で最大1,500Wの電力を取り出すことができるパワープラグを2ヵ所に採用し、ビジネスにおける外出先での電源確保や、屋外でのイベント、災害時の電源としても活用できます。工事現場ではエンジン発電機を使用せずに現場周辺の騒音問題を緩和することもできます。

プラグイン・ハイブリッド車の開発

プラグイン・ハイブリッド車（P-HEV）とは燃料だけでなく外部電源から充電した電気も使用して走行できるハイブリッド車です。バッテリーを搭載しており、エンジンと電気モーターを組み合わせることによりEV 同様のモーター走行が可能です。日産はプラグイン・ハイブリッド車の投入を目指して、アライアンス技術を活用しながら、開発を進めています。

燃料電池車(FCEV)への取り組み

水素と酸素からつくる電気をエネルギー源とする燃料電池車 (FCEV) は、CO_2や排出ガスを出さないもうひとつのゼロ·エミッション車です。持続可能なモビリティ社会構築に取り組む中、エネルギーソースの多様性の観点からも、FCEVはEVとともに可能性のひとつであると日産は考えています。
また日本政府の方針と連動する形で、トヨタ自動車株式会社、本田技研工業株式会社とともに、FCEV向け水素ステーションの本格整備を目的とした「日本水素ステーションネットワーク合同会社」(JHyM)を設立しました。JHyMでは、FCEV 普及初期における水素ステーション事業の諸課題を踏まえ、インフラ事業者、自動車メーカー、金融投資家等の協業により、戦略的な水素ステーションの整備、ならびに、水素ステーションの効率的な運営に取り組んでいます。

新しい燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」の技術を発表

日産は2016年6月に、バイオエタノールを燃料とする新しい燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」の技術を発表しました。「e-Bio Fuel-Cell」は、エタノールのほかにも天然ガスなどの多様な燃料と酸素との反応を利用して高効率に発電する固体酸化物型燃料電池 (SOFC)を発電装置としたシステムで、クルマの動力源として搭載されるのは今回が初めての試みとなります。
「e-Bio Fuel-Cell」は、インフラ普及へのハードルが比較的低いうえ、EV並みの安価なランニングコストが実現できるため、市場に新規導入しやすい技術と考えられます。また、発電効率の高いSOFCとエネルギー密度の高い液体燃料を用いるため、ガソリン車並みの航続距離の実現が可能となります。さらに、短いエネルギー充填時間の利点を生かすことで、高い稼働率が要求される商用車としての可能性も広がります。

量産型可変圧縮比エンジン「VCターボ」

日産は、2017年11月、世界初となる量産型可変圧縮比エンジン「VC ターボ」を開発し、高級車ブランドであるインフィニティの新型「QX50」に搭載しました。さらに米国と中国では、新型「アルティマ」に拡大採用しました。V6ガソリンエンジンと並ぶ動力性能を発揮しながら、大幅な燃費向上を実現するこの技術は、日本にて自動車技術会 技術開発賞受賞、第54 回機械振興協会会長賞、米国にて2020年ワーズ「10ベストエンジン賞 (Wards 10 Best Engines)」を受賞するなど、高い評価を受けています。
「VC ターボ」の可変圧縮比技術は、走行情報やドライバーによるインプット情報に合わせて8 : 1 (高性能)から14 : 1 (高効率)の間で最適な圧縮比に素早く変化します。「VC ターボ」は、既存のエンジンに比べ軽量かつコンパクトであることに加え、燃料消費量と排出ガスの削減、騒音や振動レベルの低減など、多くのメリットがあります。

新型パワートレインの開発・投入

日産では、市場において多数を占めるガソリンエンジンの改良を推進することで、燃費向上にも取り組んでいます。

欧州では「ジューク」に新型1.0 リッター3 気筒ターボガソリンエンジンを採用しました。ガソリンパティキュレートフィルターを追加して大気汚染物質を低減するとともに、燃焼室デザインやターボシステムの最適化と摩擦損失の低減により、前型のディーゼルエンジン搭載モデルから11% の燃費向上を達成しています。

2020年3月に日本国内で発売した軽自動車新型「日産ルークス」では「日産デイズ」同様、新型0.66 リッターガソリンエンジン、新型CVT、スマートシンプルハイブリッドを組み合わせたパワートレインを採用することにより大幅に燃費を向上させました。

車両軽量化に関する取り組み

車両の軽量化の推進

車両の軽量化も燃費向上に向けた重要な取り組みのひとつです。日産は、材料置換、工法、構造合理化の3つの手法により推進しています。材料では、高強度と高成形性を両立できる超ハイテン材の採用拡大をいち早く進めており、近年では「日産デイズ」「日産ルークス」といった軽自動車に至るまで幅広い車種の車体骨格部材に採用しています。

さらに、従来工法での加工が可能で幅広い部位への適用が可能な高加工性980MPa級ハイテン材を2018年にインフィニティ「QX50」に採用しました。これによりドライビングパフォーマンスと軽量化を両立させることができ、2019年に「SAE/AISI Sydney H. Melbourne Award for Excellence in the Advancement of Automotive Steel Sheet」を受賞するなど高い評価を受けています。また、本技術については幅広い車種への採用拡大を進め軽量化を推進するとともに、鋼材使用量低減や既存ラインの活用によりトータルコストの削減にも貢献しています。

材料、工法面での技術進化に加え、プラットフォームの改善、高効率3気筒エンジンなどを2019年「日産ジューク」に採用し、車両サイズの拡大と性能向上を図りながら、20kg以上の車両軽量化を実現しました。

日産は、これらの軽量化技術開発を積極的に進め、CO_2の排出削減や新規採掘資源への依存低減を推進します。

GRI103-1 GRI103-2

社会との連携に関する取り組み

EVのある暮らし・社会をより豊かなものにするソリューション「ニッサン エナジー」

EVエコシステムの構築を進めるべく、日産はEVのある暮らしを支えるソリューション「ニッサン エナジー」を3つの領域で提供しています。

ニッサン エナジー サプライ

お客さまに安心・便利なEVライフを送ってもらうためのさまざまな充電ソリューションを提供しています。
家に駐車している間に充電が完了する家充電は最も便利な充電方法ですが、日産では自宅での安全な充電の実施に向けて、専用のEVコンセントを設置する業者や充電器などを選定・斡旋しています。
また、日常生活には十分な航続距離を誇る「日産リーフ」は、拡大を続ける外充電設備ネットワークを使用することで、安心して遠方へもお出かけいただけます。日産が提供する専用EVアプリを使用すれば充電器の場所や状態が一目で分かり、充電がさらに簡単で便利になるほか、シームレスな充電体験を提供します。2019年度末時点で、CHAdeMO規格の急速充電器は全世界で約3万2,300基設置されています。

ニッサン エナジー シェア

日産EVの蓄電池に貯めた電力は、クルマの動力源として使うだけでなく、パワーコンディショニングシステムと組み合わせることにより住宅やビル、地域社会と電気をシェアすることが可能になります。
深夜電力など電気料金が安い時間帯の電力や、日中の太陽光発電装置からの余剰電力を貯めて使うことで、電気代の節約や電力の地産地消が可能になるほか、停電時や災害時のバックアップ電源にもなります。
地域社会においても、複数のEVと電力系統をつなぎ、電力の需給状況に合わせて充放電を制御することで、社会全体の電力需給の安定や再生可能エネルギーの利用促進に貢献します。特に発電量のコントロールが難しい太陽光などの再生可能エネルギーを貯めることが可能となるEVの大容量蓄電池は、社会のインフラとしての活躍が期待されています。

エネルギーの地産地消と EV

日産は、2018年から、西日本電信電話株式会社（NTT 西日本）・株式会社NTT スマイルエナジーと、EV充電・放電の遠隔制御と太陽光発電システムとを組み合わせ、オフィスビルの電力消費ピークカットによる電力基本料金の節減とCO_2 低減を同時に図る実証実験を行い、V2B（Vehicle to Building）の効果とビジネス性を検証しています。

また2018年から、東北電力株式会社他と、経済産業省資源エネルギー庁の「需要家側エネルギーリソースを活用したバーチャルパワープラント構築実証事業」に参加し、将来の風力発電等の発電量が大きく変動する電源導入を見越し、電力需給調整力としてEV をどの程度活用できるか、複数のEV の充電·放電の遠隔制御を行いV2G (Vehicle to Grid)実現に向けた技術的検証を行っています。

ニッサン エナジー ストレージ

日産のEVに搭載された蓄電池は、クルマで使用された後でも高い性能を有しています。また今後EVが普及し買い替えが進むことで二次利用が可能な蓄電池の供給が大きく増加することが見込まれています。
EVのパイオニアである日産は2010年に二次利用の専門会社フォーアールエナジー株式会社を日産と住友商事株式会社の合弁で設立しています。リチウムイオンバッテリーの “再利用 (Reuse)、再販売 (Resell)、再製品化 (Refabricate)、リサイクル (Recycle)”という「4R」を推進することで資源を有効活用し、バッテリー利用の循環サイクルの構築に努めます。

EV バッテリーで実現する循環型システム

日産は、フォーアールエナジーなどとともに、日産のEVやバッテリーの個々の能力変化に応じた二次利用手法を事業モデル化し、電気自動車のライフサイクルを通じて、余すことなく活用すること(カスケードリユース)を目指しています。
日産およびフォーアールエナジーは、2019年9月に「日産リーフ」の中古バッテリーを使用した「定置型蓄電池」を組み合わせた新たなソリューションの確立を発表しました。まずは、神奈川県内のセブン-イレブンの10店舗で開始する「再生エネルギーによる電力調達の実証実験」にて、本スキームの実証を開始しています。
本スキームにおいてセブン - イレブンは、電気自動車「日産リーフ」とリーフの中古バッテリーを活用した定置型蓄電池をパッケージで導入します。営業車として導入する「日産リーフ」は、クルマとしての利用が終了した後に定置型の蓄電池へと生まれ変わります。パッケージでの導入により、バッテリーの再利用までを考慮した循環型のシステムとなります。

米国カリフォルニア州における EV の行動範囲拡大に向け実証事業を開始

米国カリフォルニア州は2030年までに500万台のゼロ・エミッション車の普及に対する積極的な取り組みを行っており、現在全米において自家用EVの販売台数が最も多い州として知られていますが、その活用は通勤や買い物などの都市圏の移動が中心になっています。日産と兼松株式会社は、カリフォルニア州政府と米国の充電インフラ事業者EVgo 社と協力し、新たに幹線道路沿いの25ヵ所以上に55基以上の急速充電器を効果的に設置するとともに、EVユーザーを

最適な急速充電器へと誘導する情報サービスシステムなどを構築し、EVの行動範囲拡大への有効性を検証する実証事業を、NEDO より受託し2016年11月にスタートしました。EVの行動範囲を都市間移動に拡大することを目的に実施するもので、2020年9月までにEV のさまざまな行動パターンを調査・分析・研究することで、EVの普及と利用拡大モデルの確立を図ります。

超小型 EV「日産ニューモビリティコンセプト」

「日産ニューモビリティコンセプト」は、高齢者や単身者世帯の増加といった社会背景や、乗用車の近距離移動・少人数乗車の使用実態に着目した、全く新しい2人乗りの超小型EV です。軽自動車よりもコンパクトであるため、車両感覚のつかみやすさと周囲の見通しの良さを生かし、道路幅が狭く見通しが悪い住宅地、コンパクトシティ化を推し進める地方都市、離島などでの活躍が期待されています。

日本では2011年度から国土交通省の協力のもと、各自治体・企業などと検証や調査を目的に同車の走行実証実験を行ってきました。2013年1月には、国土交通省から普及に向けた「超小型モビリティ公道走行を可能とする認定制度」が公布・施行され、現在では横浜市との協働事業である都市内回遊型カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」を含め25の地域で実証事業が行われています。地方創生や地域活性化の観点から主流であった観光利用はますます拡大しているほか、2020年に向け東京都が推進する「島しょ地域電気自動車普及モデル事業」に先行する形で、2018年5月から式根島（東京都新島村）に観光レンタカーとして導入されています。

日産は、日本全国で実施している他の事業も含めて得られた知見や情報を最大限に活用して、EVの新しい使い方や円滑な交通流（自動車の流れ）の実現に向けたアドバイスおよび次世代のスマートモビリティの提案を行っています。

* 気候変動（製品を通じた取り組み）に関するデータは以下のページにも掲載しています
>>> P212

「日産ニューモビリティコンセプト」を活用した都市内回遊型カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」

GRI103-1 GRI103-2

企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方

企業活動からの CO_2 排出量の削減

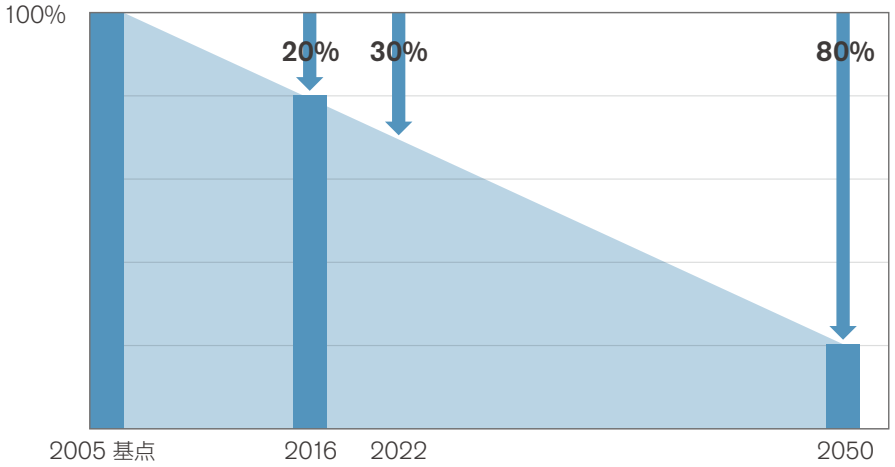
日産は企業活動からの温室効果ガス排出量削減に取り組んでおり、省エネルギー活動や再生可能エネルギーの利用を推進しています。

日産は国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC：Intergovernmental Panel on Climate Change）第4次評価報告書をもとに試算した結果に基づき、2050年までに企業活動全体からのCO_2排出量を2005年比で80%削減することを目指しています。「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」では2022年までに企業活動全体からのCO_2排出量を30%削減するという中期目標を設定しています。日産の温室効果ガス排出量削減への取り組みは、排出量が大きい生産活動だけでなく、物流、オフィス、販売会社にも及んでいます。生産、物流といった活動領域別の目標を設定し、それぞれの領域で温室効果ガスの排出量削減に取り組んでいきます。

長期ビジョンとロードマップ

日産は気候変動に関する長期ビジョンとして、2050年までに企業活動全体からの台当たりCO_2排出量を80%削減（2005年比）することを目指しています。

NGP2022の長期ビジョン



* 台当たりCO_2排出量

GRI103-2

企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント

「NGP2022」における達成目標

2050年の長期目標の達成に向けた、「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」での各バリューチェーンにおける目標は以下の通りです。

企業活動全体：2022 年までにグローバルの企業活動におけるCO_2 排出量を30%削減（販売台数当たり、2005年比）

生産
2022年までにグローバルの生産拠点におけるCO_2排出量を36%削減（生産台数当たり、2005年比）

物流
2022年までに日本、北米、欧州、中国の物流におけるCO_2排出量を12%削減（生産台数当たり、2005年比）

オフィス
2022年までにグローバルのオフィス拠点におけるCO_2排出量を12%削減（床面積当たり、2010年比）

販売会社
2022年までに日本の販売会社におけるCO_2排出量を12%削減（床面積当たり、2010年比）

GRI103-2 GRI103-3 GRI302-2 GRI305-1 GRI305-2 GRI305-4 GRI305-5

企業活動を通じた取り組みに関する実績

企業活動における CO_2 排出量をグローバル販売台数当たり 30%削減

日産は、従来生産拠点のみだったCO_2 排出量削減目標の対象を、2011 年度から物流、オフィス、販売会社にまで広げ、効率の高い設備の導入や、省エネルギー活動、再生可能エネルギーの導入など取り組みの幅を広げ、管理を強化しています。2022年度までに企業活動からのCO_2 排出量を2005年度比でグローバル販売台数当たり30%削減する* という目標を掲げており、2019年度は2005年度比でCO_2 排出量（t-CO_2/ 台）を34.0%削減しています。

* グローバル台数当たりCO_2 排出量：日産のグローバル企業活動から排出されるCO_2 総量を、日産車のグローバル販売台数で割ったもの

次世代のクルマづくりコンセプト「ニッサン インテリジェント ファクトリー」

「電動化」、「知能化」など、日産が進めている「ニッサン インテリジェントモビリティ」が加速することに伴い、クルマの機能や構造がより複雑化していき、生産工程も更なる技術革新が不可欠となっていくため、次世代のクルマづくりコンセプト「ニッサン インテリジェント ファクトリー」を発表しました。

この中で、今回、日産で新たに開発した水系塗料は、低温で難しかったボディ塗装における粘性のコントロールに成功し、ボディの低温塗装を実現しました。これにより、ボディとバンパーの同時塗装が可能となり、CO_2 排出量を25%低減させます。また、従来、塗装工程で空気中に残留した塗料は、水と混合され廃棄物となっていましたが、水を一切使わないドライブースを採用することで、浮遊する残留塗料を100%回収し、鋳造工程にて鉄を生成する際に、不純物除去のために使用されていた補助剤の代替として、リサイクル活用します。

* 次世代のクルマづくりコンセプトの関連情報はこちらにも掲載しています。
https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/191128-02-j

GRI302-1 GRI302-4

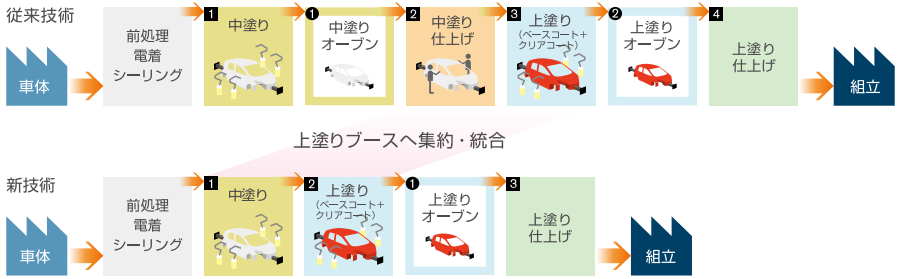
グローバル生産における省エネルギー活動

生産過程におけるCO_2 排出の主たる要因は、化石燃料を使用したエネルギー消費です。日産は、生産過程におけるエネルギー消費とCO_2 排出量が最も少ない自動車メーカーとなるよう、さまざまな省エネルギー活動に取り組んでいます。

車両生産技術の分野では、より効率の高い生産設備の導入や工法の改善、省エネルギー型照明の採用などを行っており、最近では塗装工程への3ウェット塗装技術の導入を推進しています。生産工場から排出されるCO_2 の約30%は塗装工程に起因しており、同工程における焼付け工程の短縮、または撤廃がCO_2 排出量削減につながります。日産が導入した3ウェット塗装技術は、これまで中塗りと上塗り両方の塗装後に設けていた焼付け工程を、中塗りと上塗りを連続して塗装することで一度に集約しており、塗装工程からのCO_2 排出量を従来比30%以上削減[*1] することを可能にします。日産はこの技術を、2013年に日産自動車九州(NMK)をはじめ、米国のスマーナ工場、メキシコのアグアスカリエンテス第2工場(同年11月稼働開始)、ブラジルのレゼンデ工場(2014年2月稼働開始)、メキシコのダイムラーとの合弁会社COMPAS(コンパス)工場 (2017年12月稼働開始)および英国のサンダーランド工場(2018年9月稼働開始)に導入しています。特にNMKでは、量産ラインを止めることなく3ウェット対応の工程への移行を実現し、工程自体の短縮化にも成功しています。また、英国サンダーランド工場の塗装工程では乾式塗装ブースを採用しました。従来、ブースから排気する空気を再度ブースで再利用する際に、必要な湿度へ調整する除湿処理が必要でしたが、乾式とすることで除湿する必要がなくなり、エネルギー消費量を従来の半分以下に削減できました。

*1 日産調べ

3 ウェット (中塗り・上塗り工程統合) 塗装技術

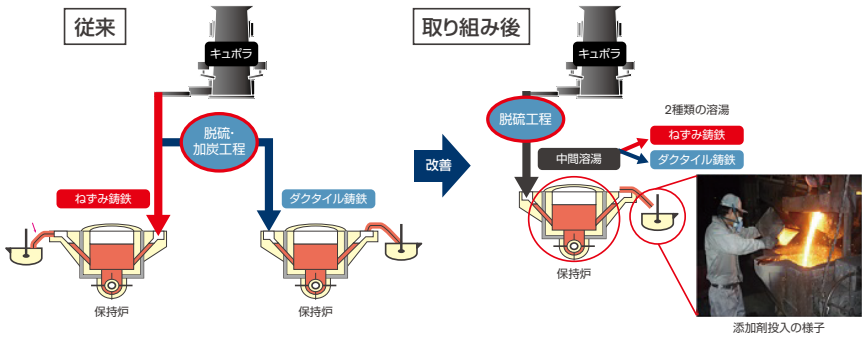


オーブン工程
従来2つあった工程 (上図①②) を、新技術で中塗り、上塗り (ベースコート、クリアコート) と連続で塗装し1つ (下図①) にすることでCO_2排出量を削減

一方、パワートレイン生産技術の分野では、鋳造部門の鋳鉄溶解工程の保持炉の電力削減に取り組んでいます。従来、溶解工程では炭素および硫黄成分の含有率を調整した2種類の鋳鉄溶湯を溜めるために、2基の保持炉を使用していました。今回は炭素および硫黄成分の含有率が低い配合の中間溶湯を1基の保持炉に溜め、保持炉から別工程へ運搬する際に添加材投入による成分調整を行い、2種類の溶湯をつくり分けることで、保持炉を1基廃止することを可能としました。その結果、電力量削減効果は約3,600MWh/年 (CO_2

量換算：約1,700トン/年、原油換算量約900kℓ/年）であり、これは、栃木工場内の鋳鉄工場溶解工程における電力使用量の約11%に相当します。こうした活動の結果、一般財団法人省エネルギーセンター主催の「2019年度省エネ大賞」の小集団活動分野で資源エネルギー庁長官賞を受賞しました。

鋳鉄溶解工程



CO_2 排出量削減やエネルギー使用量の目標達成に当たり、日産はグローバルの各拠点から必要な設備提案を募り、投資額当たりのCO_2 排出量削減が大きい案件に対して優先的に資金を配分しています。このようにカーボンの価値を社内評価のひとつとして取り入れることで、効率的な投資が可能となり、企業としての競争力も高まります。日本では投資することで老朽化した設備を最新の高効率設備に更新し、エネルギー消費効率を大幅に向上させています。さらに建屋の屋根の断熱性を向上させて省エネルギー化を実現しました。

運営面では、照明や空調設備を細かく管理し、エネルギー使用量やロスの少ない操業を徹底しています。日本で先行した省エネルギー技術を世界の各工場に普及させるとともに、各国の工場が相互に学び合い、ベストプラクティスを共有しています。また、日本のほか、欧州、メキシコ、中国、インドに設置した「エネルギー診断チーム（NESCO：Nissan Energy Saving Collaboration）」[*2] が、各管轄地域の工場において省エネルギー診断を実施し、2019年度は約5万3,000トンのCO_2 排出量削減[*3] につながる対策を提案しました。

電力の調達については、日産全体のCO_2 排出量、再生可能エネルギー使用率、コストのバランスを考慮しながら、それぞれの目標を達成する最適なサプライヤーを選定しています。こうした活動を推進した結果、2019年度のグローバル台当たりCO_2 排出量は約0.51トンとなり、2005年度比で約30.1%削減することができました。

*2 2003年に日本、2013年に欧州、メキシコ、中国に設置
*3 日産調べ

エネルギー投入量

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	MWh	9,683,528	10,189,082	9,532,840	9,252,737	8,443,465
地域別						
日本	MWh	4,115,353	4,497,562	4,084,912	3,700,532	3,522,281
北米	MWh	2,583,613	2,643,303	2,452,299	2,570,438	2,269,797
欧州	MWh	1,107,279	1,093,103	1,126,186	1,048,201	838,714
その他	MWh	1,877,283	1,955,115	1,869,443	1,933,566	1,812,673
エネルギー源別						
一次エネルギー						
天然ガス	MWh	3,346,141	3,537,674	3,701,640	3,579,998	3,126,933
LPG	MWh	303,826	249,426	179,945	191,405	175,996
コークス	MWh	206,307	217,431	218,618	200,527	172,500
灯油	MWh	188,943	209,232	147,522	113,200	91,315
ガソリン	MWh	302,564	303,040	299,000	259,045	241,010
軽油	MWh	55,099	57,488	48,259	53,074	23,044
重油	MWh	34,289	43,853	27,652	15,995	16,287

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
敷地外						
電力（購入）	MWh	4,979,114	5,247,663	4,755,897	4,711,467	4,445,380
うち再生可能エネルギー*1	MWh	141,076	157,226	133,212	135,574	153,773
冷水	MWh	12,116	12,919	6,661	7,487	7,025
温水	MWh	4,630	4,690	5,000	5,000	5,000
蒸気	MWh	100,000	136,593	128,038	102,324	126,811
敷地内						
電力（自家発電）	MWh	9,423	11,847	14,609	13,214	12,164
うち再生可能エネルギー*2	MWh	9,423	11,847	14,609	13,214	12,164
うち再生可能エネルギー総量	MWh	150,499	169,073	147,821	148,788	165,937

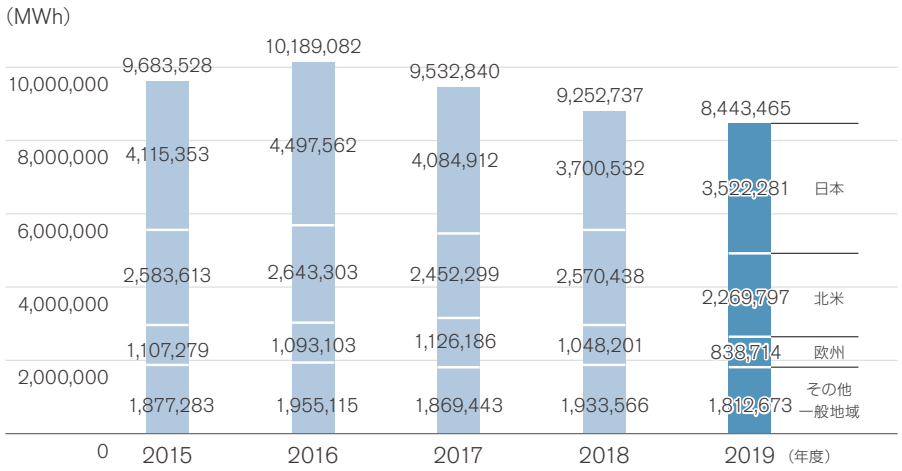
*1 日産が購入した電力における再生可能エネルギー量

*2 日産が拠点内で発電し自社で消費した再生可能エネルギー量

エネルギー投入量推移

2019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8,443千MWhとなり、2018年度に比べ、9%の減少になりました。各拠点の省エネルギー活動の推進と生産台数の減少が主な要因です。生産過程におけるエネルギー使用量は7,486千MWhでした*。

* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください
>>> P100
* グローバル生産拠点のエネルギー投入量およびCO_2 排出量については第三者保証を受けています



企業活動におけるカーボンフットプリント

(年度)

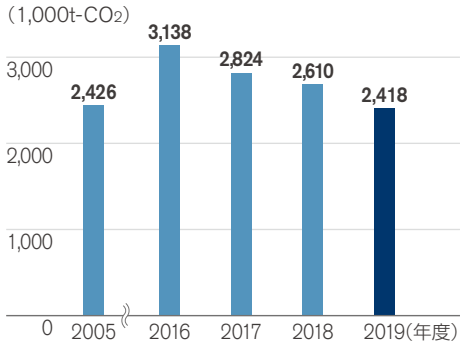
	単位	2015	2016	2017	2018	2019
スコープ1	t-CO_2	926,790	963,661	912,476	889,444	765,370
スコープ2	t-CO_2	2,547,951	2,614,028	2,394,109	2,339,883	2,173,236
スコープ1と2	t-CO_2	3,474,741	3,577,689	3,306,584	3,229,327	2,938,606
日本	t-CO_2	1,479,572	1,579,089	1,333,335	1,208,303	1,142,233
北米	t-CO_2	800,724	823,340	683,332	738,234	607,605
欧州	t-CO_2	208,088	176,285	228,998	221,692	182,973
その他	t-CO_2	986,359	998,976	1,060,920	1,061,098	1,005,794
スコープ3	t-CO_2	144,145,000	150,462,000	213,715,000	203,106,900	173,138,601

2019年度のグローバル拠点からのCO_2排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で2,939千トンとなりました。生産過程におけるCO_2 排出量は2,408千トン(スコープ1排出量670千トン、スコープ2排出量1,738千トン)になりました*。

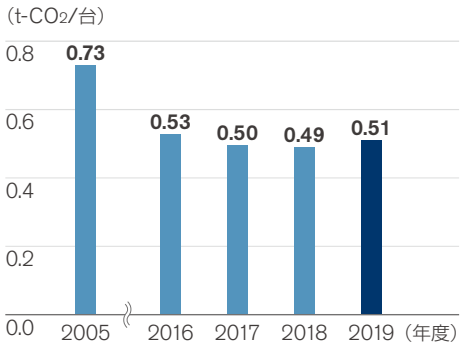
* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください
>>> P100

GRI302-1 GRI302-4

生産活動におけるカーボンフットプリント



生産活動からの CO_2 排出量（生産台数当たり）



2019年度のグローバル生産台数当たりのCO_2 排出量は0.51トンとなり、2005年度比で30.1%の削減率を達成しました。

再生可能エネルギーの推進

日産は、各拠点の地域特性に合わせ、自社の設備による発電、再生可能エネルギー比率のより高いエネルギーの調達、そして土地や設備など自社資産の発電事業者への貸付という3つのアプローチのもと、再生可能エネルギーの利用と社会普及の後押しを推進しています。

自社の設備による発電については、英国のサンダーランド工場で風力発電機を10 基導入、出力は6.6MW に達しており、また、2016年からは4.75MW の太陽光発電を設置し、同工場で使用する電力の約8%を供給しています*。いわき工場では、太陽光発電を工場見学者ゲストホールの電力に活用しており、余剰電力は「日産リーフ」の中古バッテリーに蓄電することで、エネルギー安定供給と資源有効活用を両立しています。また、中国では東風日産乗用車公司（DFL）の花都工場で30MW の太陽光発電が2017年より稼働し、同工場で使用する電力の約8%を供給しています。

再生可能エネルギー比率のより高いエネルギーの調達については、メキシコのアグアスカリエンテス第1 工場では、バイオマスガスや風力由来の電力を積極的に採用し、2013年から再生可能エネルギー使用率は50%に達しています。

自社資産の発電事業者への貸付については、2013年5月から大分県に保有する遊休地約35万㎡を、また2014年1月からグループ企業である日産工機株式会社の寒川工場の屋根を、それぞれ太陽光発電用に賃貸しています。

これらの取り組みによりCO_2 排出量削減に向けて生産工場における再生

可能エネルギーの使用率を高めており、2019 年度は10%を達成しました。

* このほか、スペインの工場で太陽光発電装置（出力約200kW）を設置

物流における効率化とモーダルシフト

日産は、2000年から自社手配のトラックがサプライヤーを回り、必要な部品を引き取る「引取輸送方式」を、海外を含む多くの生産工場で広く採用し、グローバルに効率化を推進しています。サプライヤーと共同で納入頻度の適正化や輸送ルートの最適化、梱包仕様（荷姿）の改善に取り組み、積載率の向上とトラック台数の削減を進めるとともに、トラックから鉄道へのモーダルシフトルートの拡大を積極的に推進しています。完成車やサービス部品の分野で取り組んできたOEM（相手先ブランド製造）との共同輸送を、2014年より生産用部品の領域にも拡大することで、さらなる効率的な輸送の実現を目指しています。

新車の開発段階から参画し、工場で必要な生産用部品を、できる限り工場近辺から調達する取り組みを行い、輸送距離の短縮を推進しています。

点数が多く、多種多様な材質・形状をしている自動車部品の荷姿の工夫にも力を入れています。「物流サイマル活動」として、新車の設計開発段階から輸送効率を考慮した部品設計に取り組み、クルマ1台当たりの部品調達荷量を削減することで、輸送量の削減を目指しています。

コンテナ輸送については、寸法が大きいコンテナ*1 を採用し、シミュレーションソフトを使いコンテナ内の無駄なスペースを削減するなど、部品輸送のコンテナ充填率向上を推進しています。

物流手段についても随時見直しを行い、海上輸送および鉄道輸送へのモーダルシフトを推進しています。日本での完成車輸送は、約80%を海上輸送で行っています。関東地区から日産自動車九州株式会社の工場への部品輸送はほぼ全量を鉄道や船舶で行っており、特に船舶へのモーダルシフトについては優良事業者として国土交通省からの認定を取得しています。

海外拠点においては、それぞれの地理的特性を生かした輸送手段を選択しています。輸送先に応じて鉄道や船舶を使い、従来のトラック輸送からの切り替えを推進しています。中国では国内向け完成車輸送に船舶および鉄道を利用する比率を高めています。

また2010年より省エネルギー型自動車運搬船の採用を推進しており、現在までに7隻の省エネルギー船を導入しています*2。

日産は、物流活動がグローバルに拡大する中、効率化とモーダルシフトを推進し、2022年度までに物流におけるCO_2 排出量を2005年度比で12%削減(台当たりのCO_2排出量)*3することを目標としています。2019年度のグローバル台当たりCO_2 排出量は約0.38トンとなり、削減率は約11.5%となりました。

*1 40 フィートハイキューブコンテナ
*2 省エネルギー船に関する詳細はウェブサイトをご覧ください
*3 日本、北米、欧州、中国での当社生産拠点から販売店への輸送活動において排出されるCO_2 の総量を輸送台数で割ったもの

* 気候変動（企業活動を通じた取り組み）に関するデータはこちらにも掲載しています
>>> P216

物流からの CO_2 排出量 *

(年度)

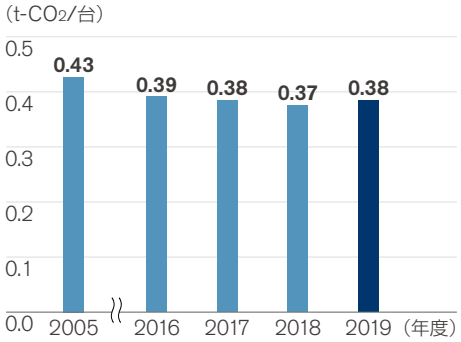
	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	t-CO_2	1,598,891	1,926,477	1,567,248	1,482,982	1,144,338
インバウンド *	t-CO_2	797,034	809,088	739,610	762,314	582,957
アウトバウンド *	t-CO_2	801,857	1,117,389	827,638	720,667	561,381

海上	%	18.3	17.8	20.0	19.9	21.1
トラック	%	65.7	62.1	64.6	60.3	64.1
鉄道	%	5.4	5.6	7.0	6.7	5.9
航空	%	10.6	14.5	8.4	13.1	8.9

* インバ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
* 再集計し、2016 年の排出量を訂正しました

2019年度の物流からのCO_2 排出量は約23%減少し、114万4,338トンとなりました。海外向け部品の航空輸送の削減や中国・北米での生産台数減による完成車の輸送量が低減し、CO_2 排出量が大きく削減しました。

物流からの CO_2 排出量(輸送台数当たり)



2019年度は、輸送台数当たりのCO_2 排出量は0.38トンとなりました。

GRI103-1 GRI103-2

オフィスでの取り組み

日産は、日本、北米、欧州、中国のオフィスにおいてCO_2 マネジメントを推進し、CO_2 排出量を削減することを目指しています。

日本では日産トレーディング株式会社が特定規模電気事業者（PPS：Power Producers & Suppliers）として（以下、日産PPS）、CO_2 排出量とコストを考慮しながら環境負荷の少ない電力を調達しています。2019年は神奈川県内5事業所* へ約2万6,657MWh の電力を供給しています。

さらに、これまで生産工場で活躍していたNESCOチームを日産テクニカルセンター（NTC）に立ち上げ、オフィスにおいても省エネルギー診断を実施してCO_2 排出量削減を推進しました。

日産ではCO_2 マネジメントのほかにも環境に配慮した取り組みを推進しており、テレビ会議や電話会議の設備を充実させ、また複数拠点で書類を資料として共有できるソフトウェアを活用することで、グローバルに出張を減らし業務効率向上やコスト削減を図っています。

* グローバル本社、相模原部品センター、日産教育センター、日産カスタマーサービスセンター、本牧埠頭

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。CO_2 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CASBEE* 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CO_2 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。

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

販売会社での取り組み

日産は、日本の販売会社において、CO_2 マネジメントを推進し、CO_2 排出量を全体で毎年1%削減（床面積当たり）することを目指しています。
多くの店舗で高効率空調や断熱フィルム、天井ファン、LED照明などを採用しているほか、店舗によって建て替え時に日中の太陽光を取り込む照明システムや断熱材を取り入れた屋根を採用するなど、省エネルギー活動を継続的に進めています。このほか、環境負荷の少ない電力の調達に関しては、日産PPSだけでなくほかのPPS からの供給拡大も推進し、関東、中部、東北、関西、中国、九州地区で760の販売店に約12万3,115MWh の電力（CO_2 排出量にして年間約1,045トンの削減）を導入しました。
また、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KPI*があり、各国の法規や地域社会の要請、「ニッサン・グリーンプログラム（NGP）」の要件に照らして随時改定しています。

神奈川日産自動車（株）の一部の販売店の屋根に設置した太陽光パネル。得られた電力を日産 PPS として調達し販売店に供給しています

* KPI：Key Performance Indicators の略。
重要業績評価指標

大気品質

GRI103-1 GRI103-2

大気品質に関する方針・考え方

日産は大気品質において、排出ガスをクリーンにする、お客さまに過ごしやすい居住空間としての車室を提供する、2点を重視しています。これにより、生態系の配慮に努めるとともに、お客さまにとってより快適で安心なモビリティを追求したいと考えています。米国の健康影響研究所（HEI：Health Effects Institute）が発行する『State of Global Air 2018』では、世界の人口の95%は世界保健機関（WHO：World Health Organization）が空気質ガイドラインで定めている微小粒子状物質（PM2.5）の基準値10μg／m^{3}を超えている地域で生活していると報告されています。また経済協力開発機構（OECD：Organisation for Economic Co-operation and Development）は、2050年までに世界の人口は90億人以上まで増加し、約70%が都市に集中すると予測しており、都市の大気汚染はより深刻な課題となります。
自動車メーカーにとって、このような大気汚染は気候変動や渋滞などとともに、特に都市部における解決すべき課題の1つとなっています。このため、日産は主に右記の2つの方向から大気品質の取り組みを進めています。

1. ゼロ・エミッション車の普及推進

グローバルで累計販売47万台（2020年3月時点）を達成した「日産リーフ」をはじめ、走行時に排出ガスを全く排出しない電気自動車（EV）の普及は、都市部における大気汚染の改善に有効な手段となります。日産はそのリーダーとして各国政府、地方自治体、電力会社やその他業界とパートナーシップを締結しながら、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。

2. 内燃機関の改善

従来からの内燃機関についても、日産は早くから厳しい自主規制や排出ガスの低減目標を定め、「大気並みにクリーンな排出ガス」を究極の目標に、よりクリーンな燃焼を行うための技術改善、排出ガスを浄化する触媒などの開発、燃料タンクから蒸発するガソリン蒸発ガスへの対応など、幅広い技術開発に取り組み、下記の成果を挙げてきました。今後も市場で多数を占める内燃機関について、排出ガスのクリーン化への取り組みを継続して推進していきます。

- 「セントラCA」(2000年1月発売／米国) : カリフォルニア州大気資源局が制定する排出ガス基準値をすべて満たし、ガソリン車として世界初のPZEV*1 認定取得
- 「ブルーバードシルフィ」(2000年 8月発売／日本) : 国内初の U-LEV*2 認定取得

*1 PZEV : Partial Zero Emission Vehicle の略。米国カリフォルニア州大気資源局が制定
*2 U-LEV : Ultra-Low Emission Vehicle の略。日本の2000年排出ガス規制「新長期規制」の適合車より、窒素酸化物(NOx)と非メタン炭化水素(NMHC)の排出量を75% 低減したクルマ

車室内の空気環境の向上

2020 年以降の実用化を目指した自動運転技術の開発が進む現在、車室内で過ごす時間はより長時間化すると予想され、快適で安心な空間を提供することはますます重要になっています。「NGP2022」では、クルマからの排出ガスのクリーン化のみならず、より快適に過ごすことができる車室内の空質についても研究開発を進めています。

また、従来から継続しているホルムアルデヒドやトルエンなど常温で揮発しやすい揮発性有機化合物 (VOC)* についても、車室内のシートやドアトリム、フロアカーペットなどの部材や接着剤の見直しを行い、削減を図っています。日産では、国や自動車業界が適用している基準値を参考に、より厳しい自主的な基準を設定し、2007年7月以降、市場に導入した新型車から基準のクリアを義務づけています。

* VOC :Volatile Organic Compounds の略。揮発性を有し、常温・常圧で気体状となる有機化合物の総称

生産活動での VOC 排出の削減

クルマの生産工場から排出される物質としては窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物(SOx)、VOCが代表的ですが、日産ではこれらの排出に関して厳しい対策をとっています。大気に放出される物質に関する管理基準と仕組みを徹底し、使用量と排出量の双方を低減する活動に取り組んでいます。また、各国それぞれの法規に対しても、より高いレベルでの対応を目指しています。

日産では、各国の法規制化に先駆けて、洗浄用シンナーなどの回収率を上げて工場外への排出量を減らすとともに、VOC の少ない水系塗装ラインへの切り替えや廃シンナーのリサイクル率向上を計画的に進め、VOC の使用量そのものの削減に取り組んでいます。例えば、九州工場水系塗装ラインでは、塗装面積当たりのVOC 排出量を20g／m^2 以下に抑え、業界トップレベルの水準を維持しています。メキシコのアグアスカリエンテス工場、ブラジルのレゼンデ工場、米国スマーナ工場、中国花都工場などでは水系塗装を採用しています。

また、クルマの塗装工程の熱源となるオーブンやボイラ設備への低NOxバーナーの採用や、使用する燃料を重油や灯油などからSOx 排出量の少ない燃料への転換などを進め、NOxやSOxの排出濃度を低減しています。

GRI103-3 GRI305-5 GRI305-7

大気品質に関する実績

排出ガス規制への対応状況（乗用車のみ対象）

日産は、走行中の排出ガスがゼロである電気自動車（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。例えば2018年10月に欧州で発売した「キャシュカイ」は、省燃費の新型1.3リッターガソリンターボエンジンにパーティキュレートフィルターを搭載し、EURO 6d TEMP規制*に対応しています。また日本では、国内に投入した電動化技術「e-POWER」により、省燃費性能を大幅に向上させ、平成17 年排出ガス規制75%低減レベルを実現しています。現在の法規制への適合はもちろん、先進的な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。

* 全Euro 6 排気規制値およびRDE(Real Drive Emission) 規制の第一段階

地域別排出ガス規制への対応状況*

（年度）

		単位	2019
日本	平成17年排出ガス規制75%低減レベル ＋　平成30年排出ガス規制50%低減レベル	%	92.1
欧州	Euro 6b/c	%	(TBD)*
米国	U-LEV/SULEV/ZEV	%	99.8
中国	国5	%	100

* PC とLCV のみ

* 欧州の2019 年度データの取得が遅れており、入手次第ウェブサイトなどで更新させていただきます。

工場からの排出ガス管理

日産は、生産工場において、大気汚染物質に関する管理基準と仕組みを徹底し、使用量と排出量をともに低減する活動に取り組んでいます。また、各国それぞれの法規に対しても、より高いレベルでの対応を目指しています。

日本では、大気汚染物質として窒素酸化物（NOx）、硫黄酸化物（SOx）の排出に関して厳しい対策を推進し、1970年代に比べそれぞれ4分の1の排出量にまで低減しています。また、塗装工程の熱源となるオーブンやボイラー設備への低NOxバーナーの採用や、使用する燃料を重油や灯油などからSOx排出量の少ない燃料へ転換するなど、NOxやSOxの排出濃度を低減してきました。

VOCの削減

クルマの生産工程から排出される化学物質のうち、9割を占める揮発性有機化合物（VOC）*の低減が課題となっています。日産は各国の法規制化に先駆けて、洗浄用シンナーなどの回収率を上げて工場外への排出量を減らすとともに、廃シンナーのリサイクル率向上を計画的に進めています。同時にVOC排出量を20g／m^2以下に抑える水系塗装ラインへの切り替えを推進しており、日産自動車九州をはじめ、メキシコのアグアスカリエンテス第1·2工場、ブラジルのレゼンデ工場、米国のスマーナ工場、中国の花都工場、英国のサンダーランド工場などへ導入しています。VOC排出量は塗装面積当たりの排出量で管理し、2019年度には2010年度と比較して27.2%の削減を実現しました。

* VOC：Volatile Organic Compounds の略。揮発性を有し、大気中で気体状となる有機化合物の総称
* 大気品質に関するデータは以下のページにも掲載しています

>>> P223

資源依存

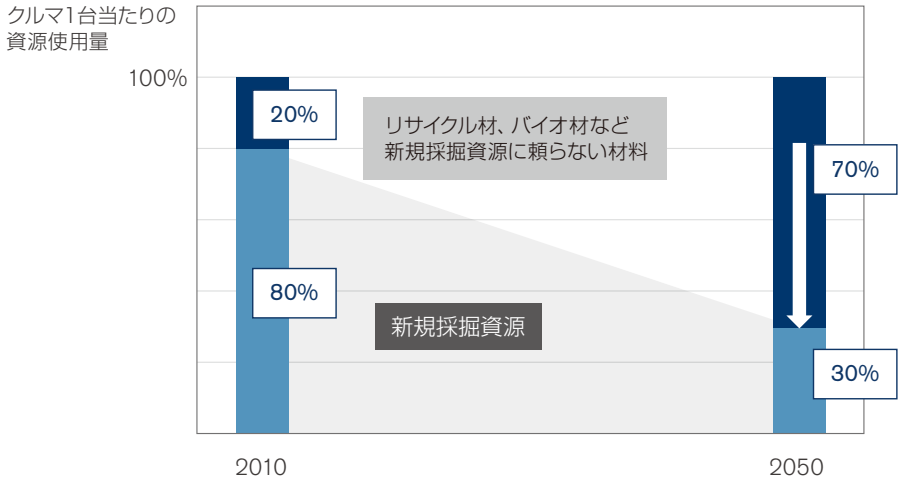
GRI103-1 GRI103-2

資源依存に関する方針・考え方

2050年には世界の人口が90億人を超えると予測される中、鉱物資源や化石資源といった新規採掘資源への需要拡大が予想され、資源の価値を最大限に引き出すことが一層重要になってきています。また、2015年に国連が採択した「持続可能な開発目標（SDGs）」においても、新規採掘資源を含む天然資源の持続可能な管理および効率的な利用は、重要な目標の1 つに位置づけられています。

クルマは多様な原材料と多くの部品からつくられており、その集合体として新たな価値を生み出しています。日産は、資源の利用効率を究極のレベルにまで向上させるとともに、再生可能な資源や再生材の採用など資源の多様化を進めてきました。生態系に配慮しながら、企業として競争力を高め、グリーンな成長を実現する必要があります。そのため日産は、使用する天然資源の量を2010年と同レベルに保つことを目指し、2050年において「新規資源への依存を70%削減する」という長期ビジョンを掲げ、新たに採掘する天然資源の最少化に努めています。

資源依存に関する長期ビジョン



GRI103-2 GRI103-3

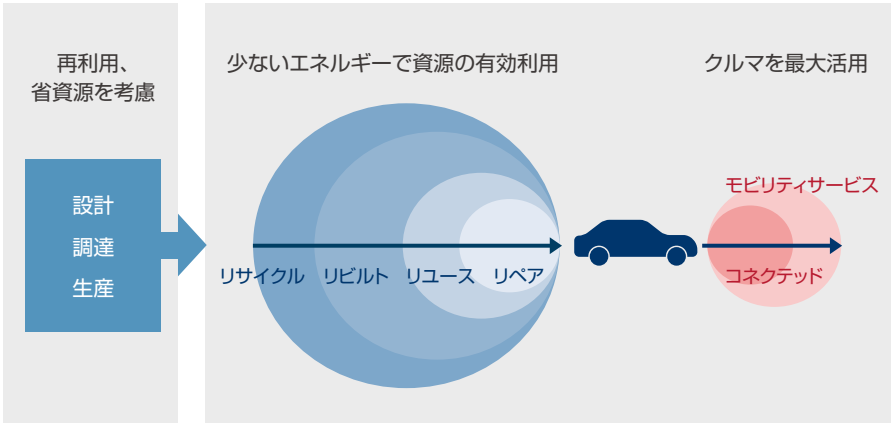
資源依存に関するマネジメント

限りある貴重な資源を有効に使用するためには、資源採掘時の環境負荷を減らし、生産時に発生した廃棄物、スクラップや回収した自社の使用済み製品の部品を、可能な限り同等のクオリティを維持した材料として再生し、再び自社製品の部品に採用することが有効です。日産はこのような考え方のもと、クルマの材料として占める割合が高く、環境への影響が高い鉄、アルミニウム、樹脂という3つの材料のクローズド・ループリサイクルに取り組んできました。

「ニッサン・グリーンプログラム 2022(NGP2022)」では、資源をライフサイクル全体にわたり効率的かつ持続的に活用するシステムを発展させ、お客さまや社会へ提供する価値を最大化するため、「サーキュラー・エコノミー」というコンセプトを取り入れました。少ないエネルギーで資源の有効利用を図るため、リサイクルされた材料の積極的な使用、使用済み自動車のリサイクルの促進に加えて、設計・調達・生産段階から資源の再利用および省資源を考慮した化学物質の適正な利用や車体軽量化に取り組んでいます。また、より少ないエネルギーで資源の有効利用を推進し、お客さまの使用段階でのリペア、リビルト品適用の拡大、電気自動車(EV)用バッテリー二次利用の拡大を進めています。さらにはバイオ材料や金型レス工法の実用化に向けた開発も促進しています。

日産はクルマを最大限活用するため、電動化や自動運転の促進、コネクテッドを進めていくだけでなく、ライドシェアなど新たなモビリティサービスの提供も行い、クルマの活用と社会的な価値向上につなげています。

日産のサーキュラー・エコノミーコンセプト図



GRI103-3 GRI301-2 GRI301-3

資源依存に関する実績：再利用

新規採掘資源への依存を70%に低減

新興国の経済発展に伴い鉱物資源や化石資源への需要は急速に増加しており、採掘量の拡大が継続すれば、2050年には現時点で確認済みの地下鉱物資源がすべて採掘されてしまうという予測が出ています。また現在稼働中の採掘現場や新たな探査現場の一部は、生態系の保全価値が高い地域に位置しており、採掘時の表土掘削や森林伐採、廃水などが与える環境への影響が懸念されています。

このような課題に対応し、限りある貴重な資源を有効に使用するために、日産は新たに採掘する天然資源の量を最小限にとどめていく方針を定め、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力を注いでいます。さらにクルマの生産過程で投入する資源の削減や利用効率向上を推進しています。

「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」においては2022年度での「新規天然資源の台当たりの使用量の削減30%」を目指し、サプライヤーと連携しながら、グローバル（日本、欧州、北米）の生産車両を対象に再生材の使用を拡大していきます。

再生材使用拡大への取り組み（鉄・非鉄）

日産車に使用する材料は、重量比で鉄61%、非鉄15%、樹脂14%、その他10%（2018年実績）で構成されています。日産は、天然資源使用量をさらに低減するため、それぞれの材料に関し再生材の使用拡大に向けた取り組みを進めています。

鉄と、非鉄であるアルミニウムについては、生産時に発生する端材を減らす工夫に加え、発生した端材をビジネスパートナーと協力しながら回収して自動車用の材料に再生するクローズド・ループリサイクルの取り組みをグローバルで推進しています。例えば、鉄スクラップから製造される電炉鋼板を北米で生産している「ローグ」「ムラーノ」などに採用しています。さらに使用済み自動車のアルミロードホイールを回収してアルミロードホイールやシャシー部品に再生利用する取り組みも推進しており、2019年度のアルミロードホイール回収実績は年間約3000トンとなりました。

再生材使用拡大への取り組み（樹脂）

鉄、非鉄の再生材使用拡大への取り組みに加え、樹脂についても日産は再生材の使用拡大に向けた取り組みを推進しています。

クローズド・ループリサイクルの取り組みとして、工場で発生する塗装済みバンパーのスクラップを、追浜工場の塗装済みバンパー再生工程で塗膜を除去して再生しています。これらは新車用のバンパーに生まれ変わり、「日産リーフ」をはじめ、多くの新車に使用しています。この取り組みは、中国における合弁会社である東風汽車有限公司（DFL）へも適用を拡大し、2014年よりサービスバンパーの材料として活用しています。

また、販売会社で交換されたバンパーは再生資源として回収し、アンダーカバーなどの部品の材料として採用しています。バンパー回収スキームを充実したことで、2019年度は日本国内のディーラーで取り外されたバンパーの67.9%にあたる、約12万2,000本を回収しリサイクルしました。

ASR 回収樹脂からのリサイクルプロセス最適化の研究。
写真左：ASR、写真右：ASR から回収された樹脂

さらに、専用処理施設では自動車シュレッダーダスト（ASR）が処理されていますが、このASR の約30%が樹脂により構成されています。日産はこの樹脂を自動車の材料として再生するために、「ASR回収樹脂からのリサイクルプロセス最適化」「自動車廃プラスチック油化」「微生物によるPP（ポリプロピレン）リサイクル」*などの研究開発を進めています。

* 本研究開発は、日本の自動車リサイクル法に基づき預託された指定3 品目（フロン、エアバッグ、ASR）のリサイクル料金収支余剰金を用い、リサイクル高度化に向けた支援事業の一環として実施しています

使用済み自動車（ELV）のリサイクル

日産は、新車の設計段階から「3R」"廃棄物の発生抑制（Reduce）、再使用（Reuse）、再資源化（Recycle）"の視点を取り入れ、2005年度以降、日本および欧州市場に投入したすべての新型車においてリサイクル可能率95%を達成[*1]しています。

また、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、使用済み自動車（ELV[*2]）のリサイクルを進めています。日産は2006年度以降、日本の自動車リサイクル法に基づいたELVのリサイクル実効率95%以上を継続して達成しています。2019年度のリサイクル実効率は99.2%[*3]に相当し、政府の定めたリサイクル実効率95%を大幅に上回りました。

ELV 処理のプロセスは、(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

GRI305-7

プロセスから出た廃車ガラを破砕し金属を回収する、(4)発生したASRを再資源化する、という4段階からなります。日産は2004年以降、他の自動車メーカー12社と協力して、ASR再資源化施設での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。

また、日本自動車工業会として、使用済みリチウムイオンバッテリーを共同で回収するスキームと適正に処理する体制を構築し、2018年度より運用を開始しました。

1 日本は1998年に日本自動車工業会が公表した定義とガイドラインに、欧州はISO22628に基づき算出
2 ELV：End-of-life Vehicle の略。使用済み自動車
*3 日産調べ

バイオ材料の開発

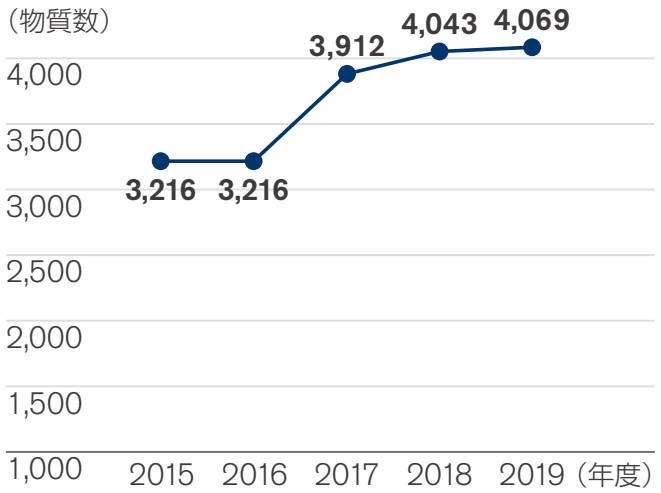
新型「日産リーフ」のシートに使われるバイオ素材

日産は、プラスチックをはじめクルマに使用する樹脂素材を植物由来材料であるバイオ材料へと代替すべく技術開発を進めています。「NGP2022」ではバイオ材料の開発に関する目標を具体的に定めており、新型「日産リーフ」のシート素材にバイオ材料を使用するなど、実車への適用も推進しています。

化学物質の適正な利用

ルノーとの提携のもとハザードやリスクの選定基準を、法令遵守以上のレベルで見直しを行っており、世界で検討が進んでいる物質も積極的に制限しています。その結果、2019年度の指定化学物質数は4,069へと増加しています。これは将来のリペア、リユース、リビルト、リサイクルといった資源の循環に必要な取り組みと考えています。

* 化学物資のガバナンスに関する詳細は以下のページをご覧ください
>>> P102



リビルトパーツを拡大

使用済み自動車の部品や、修理の際に交換した部品の中には再生可能なものが含まれています。日本ではこれらを回収し、適切な品質確認を行ったうえで、修理用のリサイクル部品「ニッサングリーンパーツ」として販売会社で市販しています。ニッサングリーンパーツには、分解整備を施して消耗部品を交換した「リビルト（再生）部品」と、洗浄して品質を確認した「リユース（中古）部品」の2種類があります。

「NGP2022」ではニッサングリーンパーツの取り組みを日本で強化。また、欧州、北米にも同等の活動を展開するためにマネジメントを強化し、2022年までに取り扱い部品の種類を2016年に比べ2倍にすることを目指しています。この取り組みは、クルマを長く使い続けるお客さまにリビルト品という新たな選択肢を提供します。

オルタネーター

エアコンコンプレッサー

スターターモーター

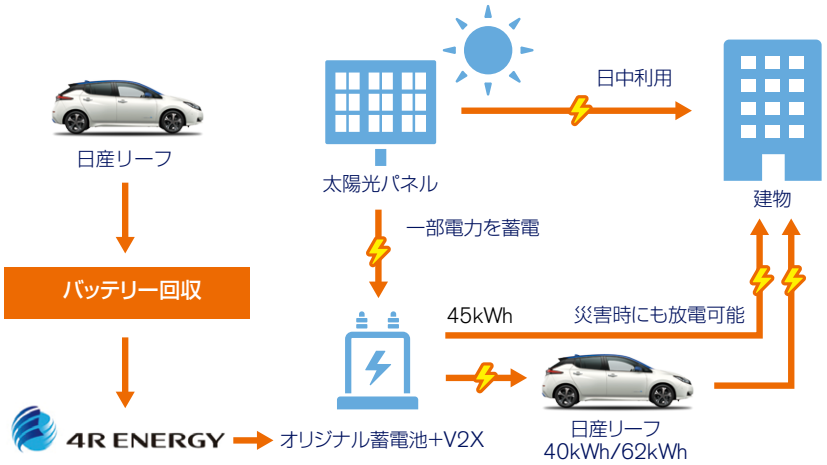
リチウムイオンバッテリー二次利用事業「4R」の推進

日産の電気自動車（EV）に搭載される高性能リチウムイオンバッテリーは、クルマとして一般的に使われた後も、クルマ以外に利用できる十分な容量を残しています。リチウムイオンバッテリーの“再利用（Reuse）、再製品化（Refabricate）、再販売（Resell）、リサイクル（Recycle）”という「4R」を推進することで資源を有効活用し、さまざまな用途におけるエネルギー貯蔵ソリューションとすることで、バッテリー利用の好循環サイクルを創出できます。日産は、EVが市場で広く普及していく中、再利用可能なリチウムイオンバッテリーを有効に活用するために、2010年に住友商事株式会社とともにフォーアールエナジー株式会社を設立し、EV用バッテリーを再利用、再製品化する技術の確立に取り組んできました。技術が確立され、また中古電池の回収数量が増えてきたこともあり、2018年3月に日本で初めて使用済みリチウムイオンバッテリーの再利用・再製品化開発拠点、および工場が、福島県浪江町にて稼働を開始しました。

フォーアールエナジーは、この浪江事業所にて、「日産リーフ」の使用済みバッテリーを活用したさまざまな蓄電池システムの開発と生産に積極的に取り組んでいます。例えば、レジリエンス性を高めることを目的に、「日産リーフ」の40kWh 使用済みバッテリーを再利用した定置型蓄電池を開発。この再利用の定置型蓄電池は、2019年9月より、神奈川県内のセブン-イレブン10店舗で、再生エネルギーによる電力調達の実証実験を行っています。またEVの

電力も活用できるV2X（Vehicle-to-everything）機能付新モデルを株式会社アイケイエスと共同開発しており、2020年度中には販売を開始する予定です。

再生エネルギーによる電力調達の実証実験概要



一方、フォーアールエナジーでは、2019年6月、バッテリーの再利用に関する国際評価規格である「UL1974*1」の認証を世界で初めて取得し、再利用・再製品化のプロセス、および製品が安全に配慮されて製造されていることについて、第三者機関により認定を受けました。さらに、これらの活動により、2019年10月、フロスト & サリバン社*2 の2019 Strategy Innovation and Leadership Award を受賞し、また2020年3月、日産と共同で、一般社団法人レジリエンスジャパン推進協議会*3主催の「第6回ジャパン・レジリエンス・アワード（強靭化大賞）2020」の最優秀賞を受賞しました。

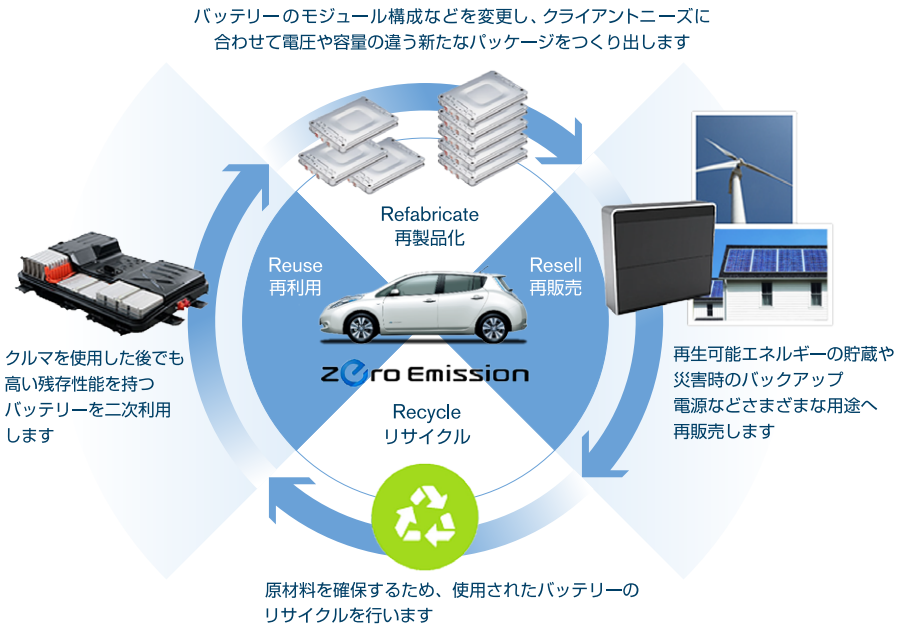
なお、日産は、日本だけでなくグローバルで4R ビジネスに積極的に取り組んでいます。

*1 評価規格「UL1974（Standard for Evaluation for Repurposing Batteries）」は、利用目的を終えたEVの駆動用などの電池パック、モジュール、セルを再利用する際の使用の適否を判別、分類するプロセスを規定。このプロセスに従い再利用バッテリーの評価を行うことで、安全に配慮しつつ、残性能を把握した再利用バッテリーを、各需要に応じて提供可能。

*2 フロスト& サリバン社は、世界40拠点以上のグローバルネットワークを軸に、世界80ヵ国と300に及ぶ主要なすべてのマーケットを網羅し、リサーチとコンサルティングサービスを提供している。

*3 国土強靭化担当大臣私的諮問機関「ナショナル・レジリエンス懇談会」の結果を踏まえて、「国土強靭化基本計画」が円滑に達成されるよう、産、学、官、民が連携して、レジリエンス立国を構築していくことを目的として設立された協議会

「日産リーフ」が生み出す資源循環の輪



希少資源の削減、再利用

電動化に必要な部品にはレアアースと呼ばれる希少資源が使用されています。レアアースは資源の偏在や需給バランスによる価格変動が懸念されており、その使用量削減が課題となっています。

日産は2012年にジスプロシウム（元素記号：Dy）を従来比で40%削減したEV用モーターを開発して「日産リーフ」に採用しました。さらに、ハイブリッド車にもDyを削減したモーターの採用を順次拡大しており、2016年には「ノート e-POWER」に従来比で70%削減した磁石を採用し、2017年には新型「日産リーフ」、2018年には「セレナ e-POWER」にも採用を拡大しました。今後もさらなる使用量削減に向け技術開発を進めていきます。

また、日産は新たな取り組みとして駆動モーター磁石からのレアアース回収技術開発を進めています。これまでモーター内の磁石をリサイクルするためには、手作業による磁石の分解取り出し作業を含む複数の工程が必要となり、経済性が課題となっていました。日産と早稲田大学は共同で、モーターのローターを解体する事なく、ホウ酸塩を融剤とした直接溶解によりレアアースを高純度で回収する技術を確立しました。今後実用化に向け、実証実験を進めていきます。

このように日産は、電動化のキーテクノロジーであるモーターに関し、レアアースの使用量の削減から使用後の再利用まで、資源を効率的かつ持続的に活用し、サーキュラー·エコノミーコンセプトに沿った開発に取り組んでいます。

GRI103-3

資源依存に関する実績：廃棄物

廃棄物対策を徹底

日産は、生産過程における3R活動を積極的に推進し、廃棄物の発生源対策と徹底した分別による再資源化に努めています。日本では2010年度末よりすべての生産拠点（5工場、2事業所および連結5社）において、海外においてもメキシコなどで生産段階での再資源化率100%を達成しており、グローバルで各国の自動車業界のトップレベルを目指した活動に取り組んでいます。

輸出入部品の梱包資材として使用される木製パレットやダンボールの削減にも力を入れています。海外拠点間の部品の物流に、20年以上前から折り畳み式プラスチック容器を、30年以上前から折り畳み式鉄製容器を採用し、リターナブル容器*1 として繰り返し使用しています。また、アライアンスパートナーのルノーとともに、グローバル標準のリターナブル容器の採用も拡大しています。近年は開発段階から形状を最適化する物流サイマル活動により、梱包資材の削減に貢献しています。

こうした取り組みを通じて、生産工場からの廃棄物をBAU*2 比で日本において年2%、グローバルで年1%削減する計画です。

*1 リターナブル容器：部品梱包用の容器を部品納品後に発送元に返却し、繰り返し使用できるようにした容器。日産は返却時の輸送効率に配慮し、折り畳み構造を採用

*2 BAU：Business As Usual の略。特段の対策をとらなかった場合

GRI306-2

廃棄物発生量

2019年度にグローバルに発生した廃棄物の量は18万8,556 トンとなり、2018年度の20 万6645トンより微減となりました。

2019年度の生産工場の廃棄物は18万4,573*トンとなりました。

* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください
>>> P100

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	ton	159,345	158,939	152,674	206,645	188,556
地域別内訳						
日本	ton	63,630	61,115	61,327	69,829	63,315
北米	ton	49,129	45,459	35,177	64,514	57,762
欧州	ton	37,204	41,110	45,268	49,662	48,187
その他	ton	9,382	11,255	10,903	22,639	19,291
処理方法別内訳						
廃棄物最終処分量	ton	11,355	8,707	8,041	7,231	6,414
リサイクル量	ton	147,990	150,231	144,633	199,414	182,141

* 資源依存（廃棄物）に関するデータは以下のページにも掲載しています
>>> P226

水資源

GRI103-1

水資源の管理に関する方針・考え方

世界的な人口増加や経済発展により、水の需要が増えることが予想されています。また異常気象によって雨の降り方が変化しており、安定した水の供給に対する社会の関心は年々高まっています。

2030年には水の供給が需要に対して40%不足するといわれており、世界経済フォーラムが毎年発行する「グローバルリスク報告書」では、「異常気象」「自然災害」「水危機」など水に関連するリスクが上位に入っています。2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」でも目標の1つに掲げられています。また、2018年に気候変動に関する政府間パネル（IPCC：Intergovernmental Panel on Climate Change）により公表された「1.5℃特別報告書」* でも気温が1.5度上昇すれば大雨、干ばつといった異常気象のリスクや影響は高まり、2.0度上昇すればリスクや影響はさらに深刻で広範囲になると報告されました。水不足や洪水などさまざまな側面において水資源の管理は持続可能な発展のために重要な課題となっています。

世界の産業別水消費量は農業が一番多く約70%を占め、次いで工業が約20%、残りが生活用水で約10%となっており、自動車メーカーの水リスクが工業界の中で特に高いという指摘はありません。しかし日産は、持続可能な企業であるためには水資源への依存を減らす必要があると考え、すべての生産拠点で、水質の管理や水使用量の削減に取り組んでいます。

* 正式タイトル：「気候変動の脅威への世界的な対応の強化、持続可能な発展及び貧困撲滅の文脈において工業化以前の水準から1.5℃の気温上昇にかかる影響や関連する地球全体での温室効果ガス排出経路に関する特別報告書」

GRI103-2 GRI303-2

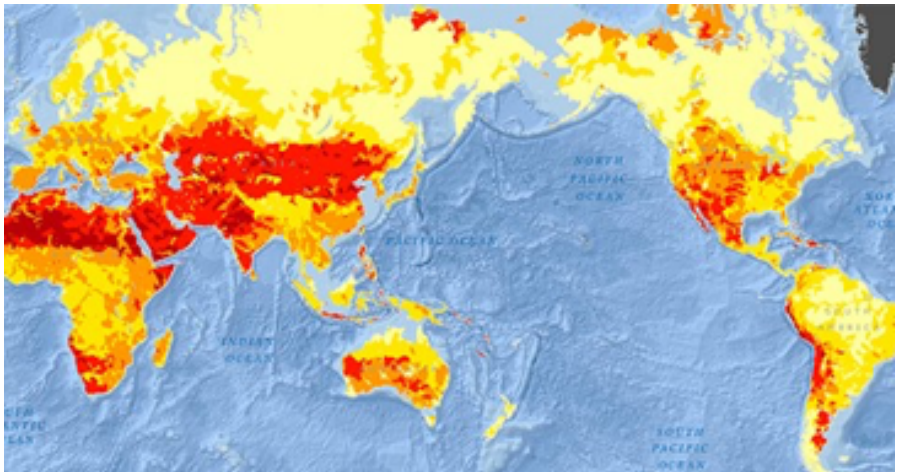
水資源のマネジメント

日産は全生産拠点で、現地の規制よりも厳しい基準値で廃水の水質を管理しています。日本の生産拠点では、廃水処理施設の排出口に水質センサーを取り付け、異常が検知された場合は自動的に敷地外への排水を停止させるシステムを導入して、水質汚濁防止を強化しています。また、逆浸透膜（RO 膜: Reverse Osmosis Membrane）で処理した廃水を生産工程に再利用し、敷地外への排水ゼロを実現している生産拠点もあります。

「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」では、2022年までにグローバル生産拠点における取水量を21%削減することを目標としています。その達成に向けて、工場間でのベストプラクティスを共有し、設備投資を実施するほか、省エネルギー診断のチームである「エネルギー診断チーム（NESCO : Nissan Energy Saving Collaboration）」を発展させた「資源版NESCO（r(esource) NESCO）」を立ち上げ、取り組みを拡大することで、水の使用量を削減していきます。

水資源は地域によって状況が大きく異なるため、世界各地に広がっている生産拠点の水リスクを日産独自の方法で評価しています。水リスクが高いと判断された拠点では、雨水を貯める池の設置、排水のリサイクル率の向上に加えて、工場外からの取水量を削減し、独自の水源を増やす取り組みを優先的に行っていきます。

世界の水リスク



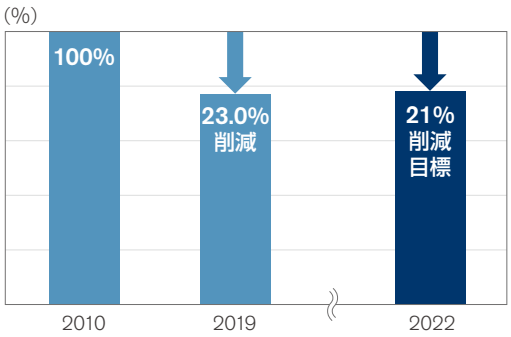
「Aqueduct Water Risk Atlas」
（世界資源研究所、aqueduct.wri.org）を元に作成

GRI103-2 GRI103-3 GRI306-1

水資源の管理に関する実績

水使用量の削減

日産のクルマおよび部品を製造する工場は世界各地に点在しており、いずれも生産に伴い多くの水を使用していることから、すべての生産工場で水使用量の管理・削減への取り組みを進めています。生産台数当たりの水使用量は2022年度までに2010年比で21%削減することを目標としており、2019年度は2010年比で23%削減することができました。



水使用量削減に向けて、インドのチェンナイ工場やメキシコのアグアスカリエンテス第2工場では雨水利用を目的にため池を整備し、インドのチェンナイ工場、中国の花都工場、日本の追浜工場などでは廃水のリサイクル設備を導入しています。中でもチェンナイ工場の取り組みはインド工業連盟（CII：Confederation of Indian Industry）から優れた水資源管理事例として表彰されました。また北米日産会社（NNA）でも、塗装前処理工程の廃水をフィルターによりろ過し水質を改善することで給水量を削減するなど、工場ごとに切磋琢磨しながら新たなアイテムの発掘を行っています。

このほか日本のグローバル本社では、雨水・雑排水・厨房排水をリサイクル処理した後、トイレの洗浄水および一部植栽への散水に利用するなど、水使用量削減に努めています。

革新的な洗車技術をインドのサービスセンターで導入

インド日産のサービスセンターでは、2014年から、最新の泡洗車技術を用いた洗車サービスをお客さまに提供しています。

従来の洗車方法では、クルマ1台の洗車に約160リットルの水を使用していましたが、新しいサービスでは水の量は約90リットルに抑えられ、水使用量を45%削減しました。泡洗車を導入してからの3年間で、インドのサービスセンター全体で削減された水の量はおよそ6,100キロリットルで、2万5,000世帯が1日で使う水の量と同じです。

泡洗車サービスは水使用量の削減に加えて、強い化学洗剤を使わないため環境に優しく洗車時間を短縮でき、クルマの光沢が約4割アップするといった利点もあります。

企業活動での取水量

GRI303-1 GRI306-1

2019年度の企業活動における取水量は23,714千㎥となり、2018年度より10%の減少となりました。また、生産工場の取水量は22,613,338㎥* でした。

* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください
>>> P100

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	1,000m³	28,570	29,118	26,197	26,420	23,714
日本	1,000m³	14,990	15,563	13,115	13,022	11,932
北米	1,000m³	5,427	5,483	4,905	4,930	4,776
欧州	1,000m³	2,330	2,299	2,155	2,093	1,798
その他	1,000m³	5,823	5,774	6,023	6,376	5,207

排水時のクリーン化を徹底

日産の各工場では、廃水処理の徹底を推進しています。メキシコのアグアスカリエンテス第1·2工場では、廃水処理した水を敷地の緑地維持に活用し、敷地外への排水ゼロを実現しています。日本の工場では、油などが流出するという万が一の場合に備えて、廃水処理施設の排出口に水質センサーを取り付け、水質の異常が検知された場合は自動的に敷地外への排水を停止させるシステムを導入し、水質汚濁防止を強化しています。

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	1,000m³	20,680	20,516	17,410	17,345	15,512
日本	1,000m³	12,976	12,681	10,376	10,472	9,438
北米	1,000m³	3,916	4,028	3,382	3,190	2,752
欧州	1,000m³	1,740	1,767	1,564	1,539	1,528
その他	1,000m³	2,048	2,040	2,088	2,143	1,794
水質						
化学的酸素要求量（COD）日本のみ	kg	28,042	29,730	26,451	21,149	18,795

* 水資源の管理に関するデータは以下のページにも掲載しています
>>> P228

第三者保証

GRI102-56

KPMG

独立した第三者保証報告書

2020年9月11日

日産自動車株式会社
代表執行役社長兼最高経営責任者　内田　誠　殿

KPMGあずさサステナビリティ株式会社
東京都千代田区大手町1丁目9番5号
代表取締役　斎藤和彦

当社は、日産自動車株式会社(以下、「会社」という。)からの委嘱に基づき、会社が作成したサステナビリティレポート2020(以下、「サステナビリティレポート」という。)に記載されている2019年4月1日から2020年3月31日までを対象とした下記の環境パフォーマンス指標(以下、「指標」という。)に対して限定的保証業務を実施した。

- 生産過程におけるエネルギー使用量
- 生産過程におけるCO_2排出量総量、スコープ1排出量、スコープ2排出量
- 雇用者の通勤によるCO_2排出量
- 販売した製品の使用によるCO_2排出量
- 生産工場の取水量
- 生産工場の廃棄物発生量

会社の責任

会社が定めた指標の算定・報告基準(以下、「会社の定める基準」という。サステナビリティレポートに記載。)に従って指標を算定し、表示する責任は会社にある。

当社の責任

当社の責任は、限定的保証業務を実施し、実施した手続に基づいて結論を表明することにある。当社は、国際監査・保証基準審議会の国際保証業務基準(ISAE)3000「過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」及びISAE3410「温室効果ガス情報に対する保証業務」に準拠して限定的保証業務を実施した。

本保証業務は限定的保証業務であり、主としてサステナビリティレポート上の開示情報の作成に責任を有するもの等に対する質問、分析的手続等の保証手続を通じて実施され、合理的保証業務における手続と比べて、その種類は異なり、実施の程度は狭く、合理的保証業務ほどには高い水準の保証を与えるものではない。当社の実施した保証手続には以下の手続が含まれる。

- サステナビリティレポートの作成・開示方針についての質問及び会社の定める基準の検討
- 指標に関する算定方法並びに内部統制の整備状況に関する質問
- 集計データに対する分析的手続の実施
- 会社の定める基準に従って指標が把握、集計、開示されているかについて、試査により入手した証拠との照合並びに再計算の実施
- リスク分析に基づき選定した日産自動車株式会社いわき工場における現地往査
- 指標の表示の妥当性に関する検討

KPMG

結論

上述の保証手続の結果、サステナビリティレポートに記載されている指標が、すべての重要な点において、会社の定める基準に従って算定され、表示されていないと認められる事項は発見されなかった。

当社の独立性と品質管理

当社は、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号に準拠して、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。

以　上

（注記）第三者保証にかかわるCO_2 排出量、廃棄物発生量、取水量の算定方法

■ 生産拠点からのCO_2 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CO_2 排出係数をそれぞれ乗じて算定。

■ 雇用者の通勤にかかるCO_2 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鉄道利用、それ以外の者は当社が設定した普通車平均燃費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CO_2 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。

■ 販売した製品の使用に伴うCO_2 排出量：1 台当たり走行距離当たりの平均CO_2 排出量（地域別）に廃棄されるまでの推計平均走行距離（地域別）と2019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CO_2 排出量（直接排出のみ）は、日産自動車の世界主要市場（日本、米国、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。

■ 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。

■ 生産工場における取水量：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。

環境課題を踏まえた事業基盤の強化

GRI103-2 GRI103-3

環境分野のガバナンス

* 取り組みに関する詳細は以下のページをご覧ください
>>> P050

ISO14001によるマネジメント強化

日本においては、2011年1月にグローバル本社をはじめ、研究開発、生産、物流などすべての主要拠点、および製品開発プロセスにおいて環境ISO14001の認証を取得し、環境統括者が直接環境活動を管理・推進する体制を構築しました。以降、確実にPDCA（Plan-Do-Check-Act）を回し、環境パフォーマンスを改善しています。また環境統括者が定めた全社での統一目標を、地区事務局を通して事業所ごとに従業員に共有し、全社を統括するISO事務局と各事業所や部門での活動内容や従業員からの提案を束ねる地区事務局が月に1回以上協議することで、目標に対する進捗の確認、ベストプラクティスの水平展開、マネジメントシステムの改善、次年度計画の立案、事業所や部門からの要望の吸い上げなどを行います。協議された内容や提案などは年2回（うち1 回はマネジメントレビューにて）、環境統括者に報告し、改善につなげています。
一方、マネジメントが適切に機能していることを確認するために、第三者機関による外部審査を実施しています。さらにコンプライアンスを強化するために、内部監査においてこれまでの確認項目だけではなく行政への届出など、順法性を重点に確認しリスクを洗い出しています。こうした取り組みを、小さな人的ミスも逃さないシステムの構築につなげていき、業務の改善を図っています。
海外では主要生産工場ごとにISO14001 を取得しており、今後新規に事業展開する地域についても、同様の基準で環境マネジメントシステムを導入する方針です。

環境負荷物質を高い自主基準で低減

材料における環境負荷物質については、欧州ELV指令（使用済み自動車に関する指令）や、2007年6月から欧州で施行されている化学品に関するREACH 規制[*1]、また日本の「化学物質の審査および製造などの規制に関する法律（化審法）」など、各国で使用制限の強化が求められています。また日本自動車工業会は、車室内で発生する可能性があるホルムアルデヒドやトルエンなどの揮発性有機化合物（VOC）[*2] を最小化する自主目標を掲げています。厚生労働省が2002年1月に定めた指定物質で、自動車車両を構成する物質の指針値を満たすことを目指し、2007年4月以降、日本国内で生産・販売している新型乗用車に適用しています。

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います。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、各国の法規よりさらに厳密な日産独自の物質使用方針を2005年に制定、2007年よりグローバルに展開しています。使用を禁止または管理する化学物質については、日産技術標準規格「特定物質の使用に関する制限」で規定し、開発初期段階から日産車に使用する原材料、部品、用品のすべてに適用しています。例えば、2007年7月以降にグローバル市場に投入した新型車*3 から、重金属化合物4物質（水銀、鉛、カドミウム、六価クロム）および特定臭素系難燃剤PBDE*4 類の使用を禁止もしくは制限しています。車室内で使用するVOC についても、日本自動車工業会の自主目標を日産のグローバル基準とし、シートやドアトリム、フロアカーペットなどの部材や接着剤の見直しを行い、順次低減に努めています。

日産技術標準規格「特定物質の使用に関する制限」は、グローバルの化学物質法規の動きと日産の自主基準物質の追加に基づいて、毎年改定しています。ルノーとの提携のもとに、法令遵守のレベルを超えてハザードやリスクの選定基準を見直した共通規格化を実施し、アライアンスでの取り組みを強化しています。

日産はサプライヤーとともに、サプライチェーン全体で情報伝達と管理の仕組みを構築して運営しています。例えば欧州で生産・輸入するクルマや部品については、REACH規制に適合するためユーザーなどへの情報提供や官庁への登録・届出を行い、CLP 規制*5 にも対応しています。

*1 REACH 規制：Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals
*2 VOC：Volatile Organic Compounds の略。揮発性を有し、大気中で気体状となる有機化合物の総称
*3 OEM 車を除く
*4 PBDE：ポリブロモジフェニルエーテル
*5 CLP 規制：Classification, Labelling and Packaging of Substances and Mixtures

日産の拠点における行政処分および指導

GRI306-3 GRI307-1

2019年度の環境マネジメントシステムの活動について環境関連の重大な法令や条例違反による行政処分および指導を受けた生産拠点はありませんでした。

従業員の環境意識の向上に向けて

日産の環境活動を支えるのは、従業員一人ひとりの環境知識や意識、そして力量です。日産はISO14001の活動の一環として、従業員および事業所や工場で働く協力会社の従業員を対象に、「NGP2022」に基づくCO_2 排出量の削減、エネルギーや水使用量の削減、廃棄物の削減のほか、有害物質の管理を含む環境事故防止についての教育を毎年実施していきます。また工場では、環境負荷削減を実現する力量の継続的な向上のために、教育や訓練に加え各従業員の定量評価を行い、人財を育成しています。訓練内容は、常に必要な力量が身につくよう年1 回の見直しを行っています。

日本では、「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」や自動車

産業を取り巻く環境課題の理解を促進するため、入社時のオリエンテーションや管理職および中堅クラス向けのセミナーなどにおいて日産独自のカリキュラムによる教育や、役員とのタウンホールミーティングを実施しています。また環境への取り組みの最新情報などをイントラネットや社内報、社内ケーブルテレビを通じて発信し、従業員との共有を図っています。さらにすべての従業員が「環境方針カード」を携帯し、自分の環境行動を記載しています。
海外でも、イントラネットでの情報共有はもちろん、ビデオやイベントなど地域に合ったツールや機会を活用しながら啓発活動や従業員との情報共有を図っています。

従業員による活動と評価制度

日産では、2008年度よりQCサークル活動の項目に「環境」を加え、環境活動の改善に向けた従業員の積極的な提案を採用する仕組みへと発展させています。またQCサークルでの活動は、中期計画の達成にも貢献することを役員から伝え、従業員の積極的な参画を促進しています。従業員からの提案は、改善への貢献レベルやその他基準に応じ、QCサークルを統括する役員および事務局により評価され、最も評価の高かった提案が実行に移されます。
また、現場の知識やスキルのベストプラクティスをマニュアル集にまとめ、グローバル拠点で共有し環境負荷を低減しています。日本では、2月の省エネルギー月間にエネルギー削減のアイデアコンテスト、6月の環境月間に水使用量削減のアイデアコンテスト、10月の3R推進月間には廃棄物削減のアイデアコンテストを開催しています。こうしたプログラムは、従業員の積極的な環境活動への参加を支えています。
日産は、従業員による環境改善活動をその貢献度合いによりさまざまな方法で評価する仕組みを採用しています。日本国内および海外拠点の一部では、従業員の年間業務目標である「コミットメント&ターゲット」に環境改善活動が組み込まれ、目標に対する達成度合いに応じて評価され、賞与の業績連動部分にも反映されます。また、CEOなどの役員から授与される「日産賞」、工場長から授与される「工場長賞」のほか、優れた活動や功績に対して管理職から授与される「サンクスカード」を通して、環境改善につながる活動を表彰しています。

ライフサイクルアセスメント（LCA）手法を活用した環境負荷の低減

日常的には現場担当者によるリスク管理、監督者による妥当性確認や定期的な監査の実施など複数の仕組みを講じて確固としたマネジメントを行っています。さらにライフサイクルアセスメント（LCA：Life Cycle Assessment）手法によって潜在的なリスクを抽出しています。

日産ではLCA手法を用いて、クルマの使用のみならず、製造に必要な原料採掘の段階から、製造、輸送、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、包括的な評価をしています。「NGP2022」の期間中に環境活動における現状を把握し、将来の環境負荷削減に向けた道筋を検討するなど、環境への取り組みを確実に実行するためにLCAによる評価を活用しています。新規導入技術についてもLCAを実施し、より環境に配慮したクルマの開発に取り組んでいます。

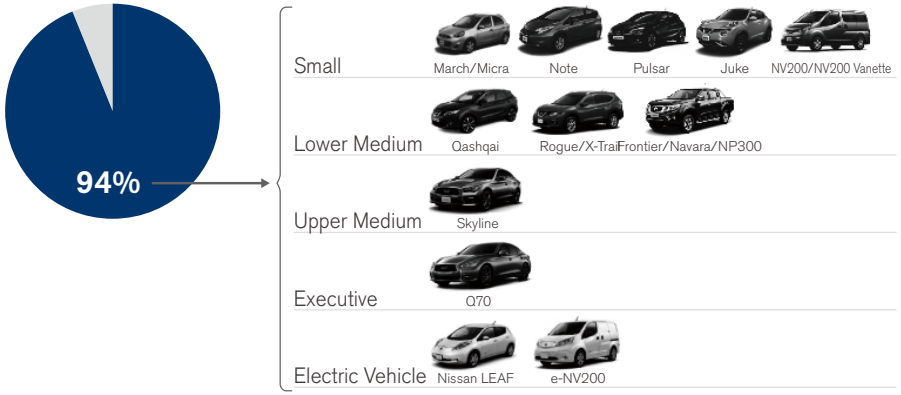
日産は、2010年から社団法人産業環境管理協会による第三者認証を、2013年からはLCAの算出手順についてドイツのテュフラインランドによる第三者認証を継続して受けています（2019年11月更新）。この認証は、ISO14040／14044の規格に基づいており、商品ライフサイクルにおける日産の環境負荷の算出手順を保証するものです。

「NGP2022」の期間中も、この認証を受けた算出手順に基づいて新型車や新技術のLCAを実施し、走行時や製造工程の効率化などを進めることで、クルマのライフサイクルにおけるさらなる環境負荷の低減を目指します。

グローバルに販売トップのモデルのLCA改善

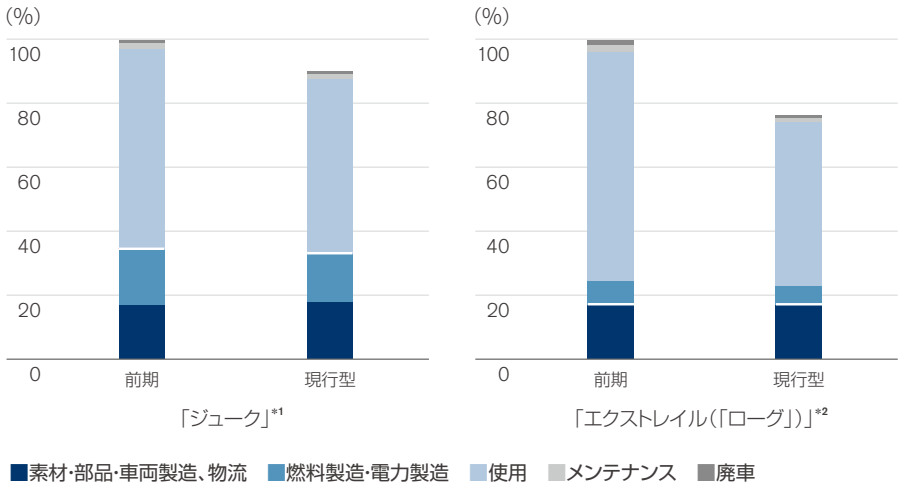
日産はLCA手法の適用を進め、環境負荷の定量的な把握範囲を、影響の大きいグローバルのトップ販売モデルへと広げており、台数ベースでのカバレッジは90%以上に達しています。

EU市場におけるLCA手法の運用比率



「ジューク」「エクストレイル」の例では、内燃機関の効率向上や車両軽量化により、前型よりも安全性を高めつつ、CO_2 の排出を削減しています。

ライフサイクルでの CO_2 等価排出量（CO_2、CH_4、N_2O など）

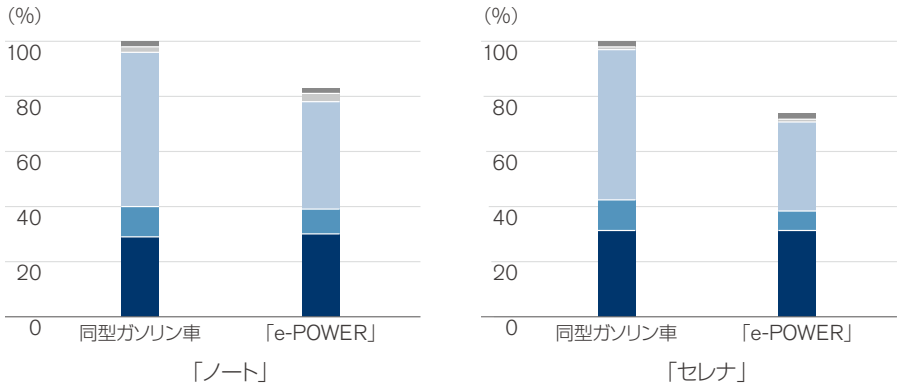


*1 欧州生産·走行（15万km）における比較
*2 欧州米国生産·走行（15万km）における比較

「e-POWER」におけるLCA比較

2016年に新パワートレインの「e-POWER」を投入し、ライフサイクルにおける環境負荷を低減しながら車両の電動化をさらに推進しています。
例えば、「ノート e-POWER」「セレナ e-POWER」では同型のガソリン車と比較してそれぞれ18%、27% 以上のCO_2排出の削減を達成しています。
「e-POWER」を搭載している電動車では、発電のためだけにガソリンエンジンを利用するため、限定的な条件で運転することができます。
これにより、通常のガソリンエンジンに比べてエンジンの小排気量化が図れ、走行時の燃料消費量を削減することができています。
また、100% 電気自動車（EV）ほどのバッテリー容量を必要としないため、バッテリーなどEV固有部品の製造によるCO_2 等価排出量はガソリン車比で微増にとどまります。
今後、さらなる車両軽量化を推進し、「e-POWER」を活用してエネルギー効率を最適化することにより、CO_2 等価排出量をさらに削減できる可能性があります。

ライフサイクルでの CO_2 等価排出量（CO_2、CH_4、N_2O など）



■素材·部品·車両製造、物流 ■燃料製造·電力製造 ■使用 ■メンテナンス ■廃車

日本生産·走行（10万km）における比較

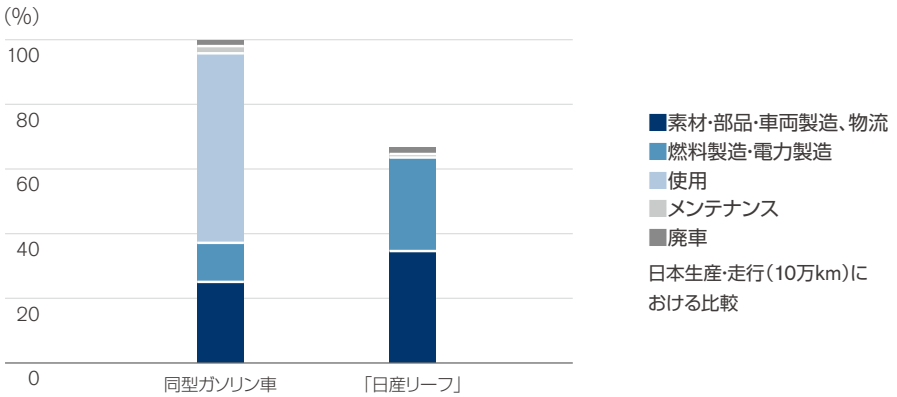
新型「日産リーフ」におけるLCA比較

新型「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CO_2排出量を約32%削減しています。EVの製造段階でのCO_2等価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CO_2等価排出量低減の可能性を追求していきます。

また、廃車段階では、クルマ用として使用し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。

ライフサイクルでの CO_2 等価排出量（CO_2、CH_4、N_2O など）

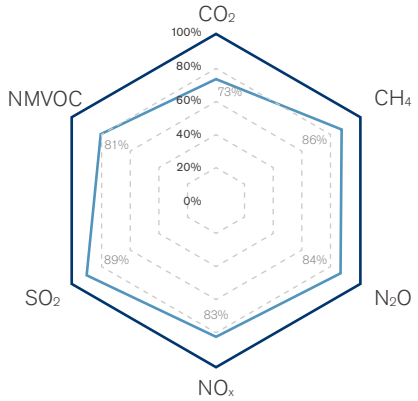


ライフサイクル評価における地球温暖化以外の貢献

大気汚染、海洋酸性化、富栄養化といった社会的懸念が高まることを背景に、日産はLCA評価のスコープを温室効果ガス以外の化学物質へと拡大しています。試算結果によると、「セレナ e-POWER」は現行のガソリンエンジン車と比較し、削減対象とする全化学物質において11～27%の排出量削減を

ライフサイクルで達成しており、総合的な環境貢献を示す結果を得ることができました。

新型「セレナ e-POWER」のライフサイクル評価



日本生産·走行(10万km)における比較

GRI308-1 GRI308-2

ステークホルダーエンゲージメント

サプライヤーとの協働

「NGP2022」では以下の3 つの活動を通じ、サプライヤーの環境パフォーマンスの改善に取り組んでいます。

第1にグローバルのサプライヤー全社に対し、「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」を周知することで、環境理念を共有したうえでの部品・資材の物質管理を促進しています。この「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」は「The Renault-Nissan Purchasing Way」や「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」に基づき環境側面についてより詳細に定めたものです。2018年8月には「NGP2022」に合わせて改定し、サプライヤーそれぞれの環境活動に関する依頼などを追加しました。また、2019年5月には環境負荷物質管理を強化するため、サプライヤーの環境負荷物質マネジメントに関する自己診断などの規程を追加し、全サプライヤーに遵守をお願いしています。

また、国際環境NPOであるCDP (旧名称：カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)のサプライチェーンプログラムに参画し、プログラムを通じて、気候変動や水の情報の依頼、パフォーマンスの包括的なレビューを実施しています。2019年度には購買額の多いサプライヤーにサプライチェーンプログラムへの参加を依頼し、そのうち気候変動に関する情報を収集するCDPカーボンプログラムにて83%、水に関するデータを集計するCDPウォーター

プログラムにて77%の回答を得ました。本調査結果に基づき、強化するサプライヤーを特定、直接のエンゲージメントを通じ、環境への取り組みの改善を継続的に促しています。
さらに、サプライヤーとの信頼と協力を重視した共同改善活動「THANKS（Trusty and Harmonious Alliance Network Kaizen activity with Suppliers）活動」を推進しています。特にエネルギー使用（電力・ガスなど）とCO_2 排出量の削減については、「省エネTHANKS 活動」として、日産の内製工場の活動をベースとして、主要サプライヤーと協働しています。
また近年、中国では環境規制の高まりにより企業が廃業や一時停止、移転などに追い込まれることも少なくありません。このような事態を受け、日産は2019年度に1次サプライヤーおよび2次以降のサプライヤーに対して環境規制の対応に関する独自調査を行いました。サプライチェーンをより強固なものにするために、この調査結果を活用していきます。

連結製造会社との協働

国内外の主要連結製造会社においては、ISO14001の認証を取得し運営することはもちろん、各社の環境方針に基づいた環境活動を推進しています。さらに「NGP2022」達成に向けて協働するため、日本国内の主要連結会社との定期情報交換会を実施し、「NGP2022」の詳細内容と各社の環境への取り組みを共有しています。

販売会社との協働

日本の販売会社は、ISO14001認証をベースとした日産独自の環境マネジメントシステム「日産グリーンショップ」認定制度を導入し、半年に一度、販売会社自らが内部審査を行うとともに、日産自動車株式会社による1年ごとの「定期審査」、3年ごとの「更新審査」を通じて、継続的な環境マネジメントシステムの維持に努めています。2019年3月末時点で、部品販売会社を含む全販売会社156社の店舗約2,700店が「日産グリーンショップ」として認定されています。

将来世代との協働

未来の社会をつくるのは今を生きる若者たちです。日産は若い世代の人々と環境に対する課題を共有し、明日のリーダーたちを啓発する活動を推進しています。
日産は2008年から、日本において児童向けの環境出張授業を実施。2020年3月現在、参加者数は累計で10万人を超えています。「NGP2022」では、日本国内はもとより、世界各国にもプログラムを拡大していきます。

「NGP2022」における主な取り組み

「日産わくわくエコスクール」など、児童向けの体験型環境教育プログラムをグローバルに拡大しています。主な目的は以下の2つです。

・世界が直面している環境問題について共有
・日産の環境への取り組み（EVである「日産リーフ」をはじめとするグリーンテクノロジー）を紹介

環境教育を通じて、子どもたちが普段の生活の中で環境に配慮した行動をとることを促します。

NGO との協働

日産は、社会貢献活動においても「環境」への取り組みが重要であると考え、地球環境問題への理解を深める教育プログラムの実施など低炭素社会の実現に向けたさまざまな活動に取り組んでいます。一方で、複雑化する環境課題に対応するためには、非営利組織（NGO・NPO）や行政などさまざまなステークホルダーと連携し、相互の強みを生かしながら活動を強化することが有効だと考えます。

日産が社会貢献で目指しているのは、よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会を与えられる社会の実現です。「NGP2022」では、NGOとグローバルに協働し、気候変動や水不足などの課題への対応を中心に、さまざまなプロジェクトを実施し、地域社会を支援していきます。

「NGP2022」における主な取り組み

・WWFジャパンと連携して気候変動の緩和に向けた取り組みを実施
世界自然保護基金（WWF：World Wide Fund for Nature）ジャパンの地球温暖化防止プロジェクトを支援
WWFによる温室効果ガス削減に向けた世界規模の啓発キャンペーン「Earth Hour（アースアワー）」への参加を継続

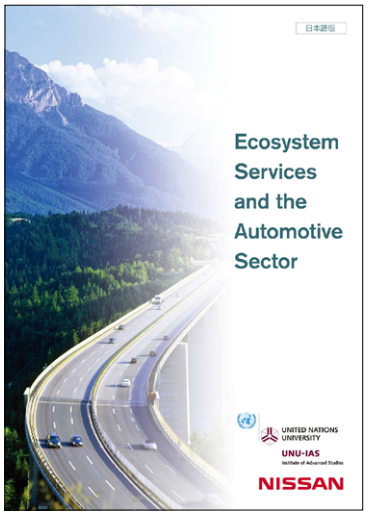
・コンサベーション・インターナショナルと連携して流域保全活動を実施
インドネシア バリ島にて陸と海のつながりに焦点を当てた林再生プロジェクトを支援
住民が主体的に参画する環境保全プロジェクトを展開することで、地域に雇用を生み、キャパシティ・ビルディング* を促進

* 集団や組織、社会が目標を達成するために必要な能力（キャパシティ）を構築・向上させること

GRI304-1 GRI304-2 GRI304-3 GRI304-4

大気・水・土壌・生物多様性の保全に向けて自動車メーカーとして優先すべき項目

国連が提唱した「ミレニアム生態系評価」の報告書は、過去50年間に世界の生態系の劣化がかつてないほどの速度と規模で進行していると指摘しています。生態系は食料や淡水の供給、気候の調節や自然災害からの保護など多くのサービス（生態系サービス）を生み出し、私たち人類に多大な恩恵をもたらしています。企業も、自らの活動が生態系へ及ぼす影響とともに、生態系がもたらす恩恵への依存をあらためて認識し、企業活動において環境保全と経済性を両立させることが喫緊の課題となっています。日産は「企業のための生態系サービス評価」[*1]の手法を用いて、材料資源の採掘から車両生産、車両走行などのバリューチェーンを対象に評価を行い、自動車メーカーとして対応を優先すべき3つの重点領域として「エネルギーの調達」「材料資源の調達」「水資源の利用」を特定しました。またその成果を報告書「Ecosystem Services and the Automotive Sector」[*2]にまとめ、2010年に発表しています。2013年6月には、上流工程における水資源の利用が、日産における水使用量の20倍以上に上ることを試算するなど、ビジネス上のリスクとチャンスを認識したうえで、従来の環境への取り組みをあらためて評価・発展させ、生態系の保全に取り組んでいます。



1 国連のミレニアム生態系評価に基づき、世界資源研究所が世界経済人会議とメリディアン・インスティテュートとの協力のもとに作成

*2 「Ecosystem Services and the Automotive Sector」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/SOCIAL/BIODIVERSITY/PDF/nissanEcosystem_web.pdf
環境課題を踏まえた事業基盤の強化に関するデータは以下のページにも掲載しています
>>> P230

社会性

社会性に関する方針・考え方 …… 113
人権 …… 115
ダイバーシティ&インクルージョン …… 118
交通安全 …… 132
製品安全および品質 …… 143
サプライチェーンマネジメント …… 153
人財育成 …… 161
労働慣行 …… 165
従業員の健康と安全 …… 170
地域社会への貢献 …… 174

社会性に関する方針·考え方

GRI102-15 GRI103-1 GRI103-2

日産の事業活動はさまざまなステークホルダーに支えられています。日産はあらゆるステークホルダーの権利を尊重するとともに、グローバル企業として、社会からの要請や社会的責任を常に意識しながら事業活動を推進し、持続可能な社会の発展に貢献しています。

「Nissan Sustainability 2022」においては、事業などのリスクや機会も考慮し、「社会性」側面の重要な項目として「交通安全」「ダイバーシティ&インクルージョン」「品質」「サプライチェーン」「従業員」「地域社会への貢献」という6つの領域での取り組みを推進しています。

「交通安全」について、日産車がかかわる死者数を実質的にゼロにすることを究極の目標に、運転支援技術をはじめとする安全技術の開発と投入を進めています。「ダイバーシティ&インクルージョン」については、性別や国籍の多様性を強みとすべく、さまざまな背景を持つ人財を積極的に採用し、さらには一人ひとりがその力を最大限発揮できる、真にインクルーシブな（多様性を受容できる）会社となることを目指しています。「品質」は日産の活動の重要な基盤であり、お客さまの声一つひとつに真摯に耳を傾けることを原点に、品質向上への意識を組織のあらゆるレベルに浸透させます。また、「サプライチェーン」は、原材料調達から製造・物流・販売・サービスなど、商品がお客さまの手元に届くまでの一連の活動全体にわたって、サステナビリティの取り組みを強化していきます。「従業員」に対しては一人ひとりの可能性を最大限発揮できるよう自ら学ぶことができる機会を拡大し、継続的な学習と能力開発を企業文化にするとともに、従業員の健康と安全を第一に活力のある職場づくりを目指します。日産が事業を行ううえで地域社会は重要なステークホルダーであり、環境、交通安全、ダイバーシティといった3つの戦略領域において、グローバル規模で「地域社会への貢献」を目指します。

本レポートではこれら6つの領域の活動を、事業活動への潜在的な影響とステークホルダーの関心度を評価基準として選定したテーマで報告します。

報告テーマと6つの領域

報告テーマ	6つの領域
交通安全	交通安全
人権	ダイバーシティ&インクルージョン
ダイバーシティ&インクルージョン	
製品安全および品質	品質
サプライチェーンマネジメント	サプライチェーン
人財育成	従業員
労働慣行	
従業員の健康と安全	
地域社会への貢献	地域社会への貢献

人権

GRI103-1

人権に関する方針·考え方

グローバル企業のバリューチェーンが拡大する中、国際社会では人権尊重およびビジネスが人権に与える影響への関心が高まっており、自動車業界においても、労働環境、天然資源や水、紛争鉱物などの課題における人権課題が認識されています。日産は、すべての国・地域で適用される法律や慣例、企業の規則を遵守することが事業活動を行ううえでの基本と考えています。また、魅力的で価値ある持続可能なモビリティを人々に提供していくという日産のコミットメントを達成するためには、すべてのステークホルダーの人権が尊重されること、ならびに日産の従業員が最高の倫理基準に基づいて行動することが不可欠であると認識しています。日産は、人種、国籍、性別、宗教、障がい、年齢、出身、性自認、性的指向、その他の理由に基づく差別をしないこと、さらにはサプライチェーン全体において強制労働や児童労働といった人権を侵害する労働慣行の是正・根絶に取り組んでいます。

GRI102-16

人権尊重に関する基本方針

日産は、「国連グローバル・コンパクト」の参加企業として、「世界人権宣言」、国際労働機関（ILO）の「労働における基本的原則および権利に記載された人権」を尊重しています。国連の「ビジネスと人権に関する指導原則（UNGPs：UN Guiding Principles on Business and Human Rights）」を参照すべき基準と位置づけ、日産の事業活動から生じ得る人権への悪影響を積極的に防止するために、日産では「日産の人権尊重に関する基本方針」* を策定しました。すべてのステークホルダーに対して日産の人権尊重に対するコミットメントを明確にするとともに、この基本方針に基づいた取り組みを進めています。

* 「日産の人権尊重に関する基本方針」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/COMMON/DOCS/CSR/LIBRARY/nissan_human_rights_policy_j.pdf

GRI102-17 GRI103-2 GRI408-1 GRI409-1 GRI412-1

人権に関するマネジメント

「日産の人権尊重に関する基本方針」は、日産の役員および従業員全員に適用されます。また、「日産グローバル行動規範」にも期待される倫理の基本的な考え方を明確にしており、全役員、全従業員は人権方針を自社の活動を超えた範囲で適用することの重要性を認識しています。日産の目標は、グローバルに展開するサプライチェーンのすべての段階において、倫理的かつ社会・環境に配慮した事業活動を実現することです。この目標を達成するために、サプライヤーを含むビジネスパートナーとも協働していきます。

日産は2006年以来、「The Renault-Nissan Purchasing Way」を通じて、調達に関する共通の価値観やプロセスを全世界に広がるサプライヤーのネットワークと共有してきました。「ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン」においても人権・労働に関する共通の価値観を共有し、人権尊重や児童就労の禁止、強制労働の禁止など、サプライヤーに期待することを記載し、その実践をお願いしています。さらに、自主的な取り組みとして、責任ある鉱物調達と、紛争鉱物に対するデューディリジェンスの実施を各社に要請しています。

販売会社に対してもコミュニケーションを強化しながら、人権問題を含め、一貫性のあるサステナビリティマネジメントを推進しています。

同時に、従業員にとどまらず、すべてのステークホルダーの内部通報が可能となるSpeakUp というグローバルで統一したシステムを導入しています。

* サプライチェーンにおける人権への取り組みに関する詳細はこちらをご覧ください
>>> P155

* 内部通報システムに関する詳細はこちらをご覧ください
>>> P205

関連するガイドラインは下記をご覧ください
·日産グローバル行動規範
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/2017/NISSAN_GCC_J.pdf
·ルノー·日産サプライヤーCSR ガイドライン
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/CSR_Alliance_Guidelines.pdf
·日産グローバル鉱物調達に関する方針
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/Minerals_Sourcing_Policy_j.pdf

GRI103-3 GRI406-1 GRI407-1 GRI411-1 GRI412-2

人権に関する実績

日産は人権について包括的に取り組む必要性を認識しています。意図せず引き起こしてしまう、または、関与した可能性のある人権に対する顕在的・潜在的なリスクを把握したうえで、それらのリスクを未然に防ぐため、事実をモニター・評価し、対応策を講じることが重要になります。

日産は2001年、「日産グローバル行動規範」に多様性の尊重と機会平等を明記し、2004年には業界他社に先駆けて「国連グローバル・コンパクト」に署名、現在に至るまで報告義務を遂行しています。サプライヤーに対しても2010年に「ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン」を発行し、強制労働および児童就労の禁止など人権の尊重を明記し、日産のサステナビリティ方針を共

有してきました。

また、2017年には国連の「ビジネスと人権に関する指導原則（UNGPs：UN Guiding Principles on Business and Human Rights）」にのっとり、「日産の人権尊重に関する基本方針」を策定・発行、すべてのステークホルダーの人権を尊重すること、そして日産の従業員が最高の倫理基準に基づいて行動することを表明しています。2018年6月には新たなサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を発表、環境、社会性、ガバナンスの側面における2022年度までの活動目標を明確にし、その社会性の側面で、あらゆるステークホルダーの権利を尊重することの重要性をあらためて強調しています。

2018年に米国のサステナビリティ推進団体であるBSR（Business for Social Responsibility）とともに、人権インパクト・アセスメントを実施し、特に人権にかかわる潜在的なリスクとして、4つの重点分野であるサプライヤーの労働環境、従業員の労働環境、製品安全、顧客のプライバシー*1を特定しました。2019年にはBSRと協力し、日産サウスアフリカ会社において人権アセスメントを実施した結果、同社における人権リスクが全体的に低いことを確認しました。いくつか指摘を受けた改善項目について、2020年度のフォローアップ計画に折り込むとともに、継続的な改善を行っていきます。今後、アジア地域における関連会社への人権アセスメント拡大を予定しています。

また日産では、従業員に対する人権意識啓発としてアンコンシャスバイアス（無意識偏見）に関するe-ラーニング講座を開催、延べ受講完了者数は1万5,225名（内訳：2018年度1万2,687人、2019年度 2,538人）となりました。

また2014年度から毎年実施しているLGBTセミナーには、これまでに延べ350名が参加しました。2016年度からはLGBTに関する基礎知識を学ぶためのe-ラーニングプログラムの受講を全管理職に義務づけており、2020年度はe-ラーニングプログラム内容を更新し、あらためて管理職ならびにスタッフ層への受講を義務づけます。また、LGBT従業員への取り組み*2も積極的に行っています。

さらに日産の従業員は、「日産グローバル行動規範」に記載されている通り、内部通報システム*3を通じて人権問題に関する問い合わせを行うことができます。通報された懸念に対しては、調査・説明・対応を行うとともに、問い合わせた従業員が不当な扱いを受けることがないよう保護しています。

*1 人権の重要分野特定に関する詳細はこちらをご覧ください
>>> P014
*2 LGBT 従業員への取り組みに関する詳細はこちらをご覧ください
>>> P123
*3 内部通報システムに関する詳細はこちらをご覧ください
>>> P205

* 責任ある鉱物調達に関する詳細はこちらをご覧ください
>>> P159

* 行動規範のトレーニングに関する詳細はこちらをご覧ください
>>> P203

ダイバーシティ&インクルージョン

GRI103-1 GRI103-2 GRI406-1

ダイバーシティ&インクルージョンの方針·考え方

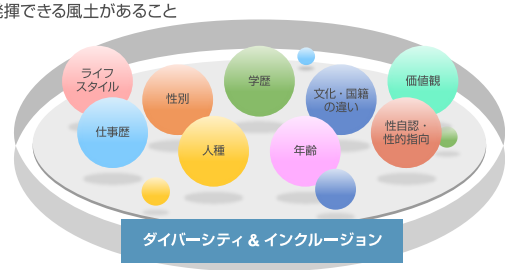
考え方や個性の違う従業員が互いに知恵を出し合うことは、多様化するお客さまのニーズに応えながら新たな価値を創造することにつながります。従業員は日産にとって持続的な成長を支える原動力であり、ダイバーシティ（多様性）を持つすべての従業員が貴重な財産です。日産は、一人ひとりが能力を最大限に発揮できる、真にインクルーシブな（多様性を受容できる）組織づくりが重要だと考えています。そのため経営戦略のひとつとして、ダイバーシティ&インクルージョンを尊重し、推進していきます。

ダイバーシティ（多様性）とは

性別、国籍、文化、年齢、性自認、性的指向、学歴、ライフスタイル、仕事歴などさまざまな背景からなる多様な人財が存在していること

インクルージョン（多様性の受容）とは

一体感を持ちながら多様な価値観・個性を尊重し、一人ひとりが自身の力をフルに発揮できる風土があること



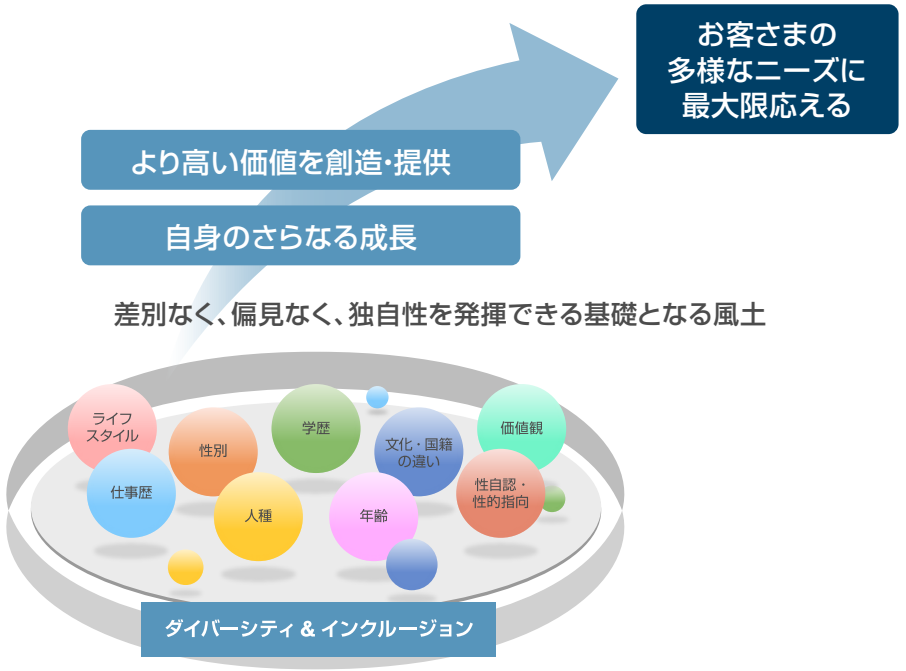
人権の尊重と機会平等

日産は世界中のグループ会社で働く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。従業員がどのように行動すべきかを定め、グループ全社でグローバルに適用しています。

日産は、すべての従業員が相互の人権を尊重し、人種、国籍、性別、宗教、障がい、年齢、出身、性自認、性的指向、その他の理由による差別やいやがらせを行うこと、その状態を容認することを認めない旨を規定しています。同時に、従業員のダイバーシティを尊重し、一人ひとりが能力を最大限に発揮しながら、高い目標に向かってチーム一丸で取り組める環境づくりを推進しています。

戦略としてのダイバーシティ&インクルージョン

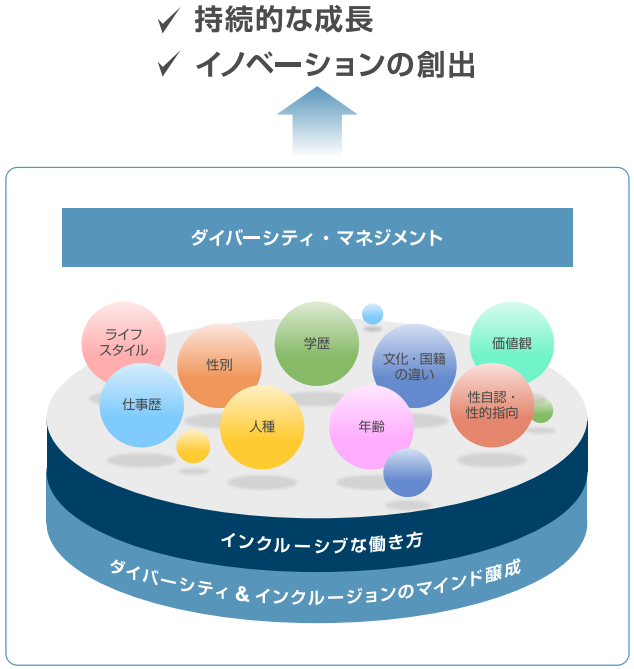
日産の企業活動がグローバルに拡大する中、お客さまはもちろん働く仲間も多様化しています。また、高齢化や都市人口の増加といった人口動態の変化に伴い、仕事や生活に関する選択肢も増えています。従業員一人ひとりが安心して自発的に業務に取り組めるようにするには、性別や国籍などにかかわらずキャリア形成できる制度が求められるとともに、自らのライフステージに合わせて多様な働き方を選択できる環境整備も必要になっています。従業員にとって魅力ある職場であるためには能力開発を推進する制度の構築も不可欠です。日産は、ダイバーシティ&インクルージョンを企業の競争力の源と考えています。多様なバックグラウンドを持つ従業員が、それぞれの異なる価値観を尊重しながらともに働くことで、新たな発想や考え方が生まれ、それがより大きな価値や独創的なソリューションを生み出し、さらなる業績の向上へとつながるからです。自動車業界は100年に一度といわれる変革期の中にあり、自動運転やコネクテッドカー、モビリティーサービスなど、技術革新が急速に進んでおり、これらの変革に迅速に対応し競争力を高めていくために、ダイバーシティ&インクルージョンの重要性はさらに増しています。グローバルに広がるお客さまの多様なニーズに応え、従業員一人ひとりの高いモチベーションから生まれる革新的な商品やサービスを提供するため、日産はダイバーシティ&インクルージョンを経営戦略のひとつと位置づけ、すべての拠点で取り組んでいます。



GRI103-1 GRI103-2

ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント

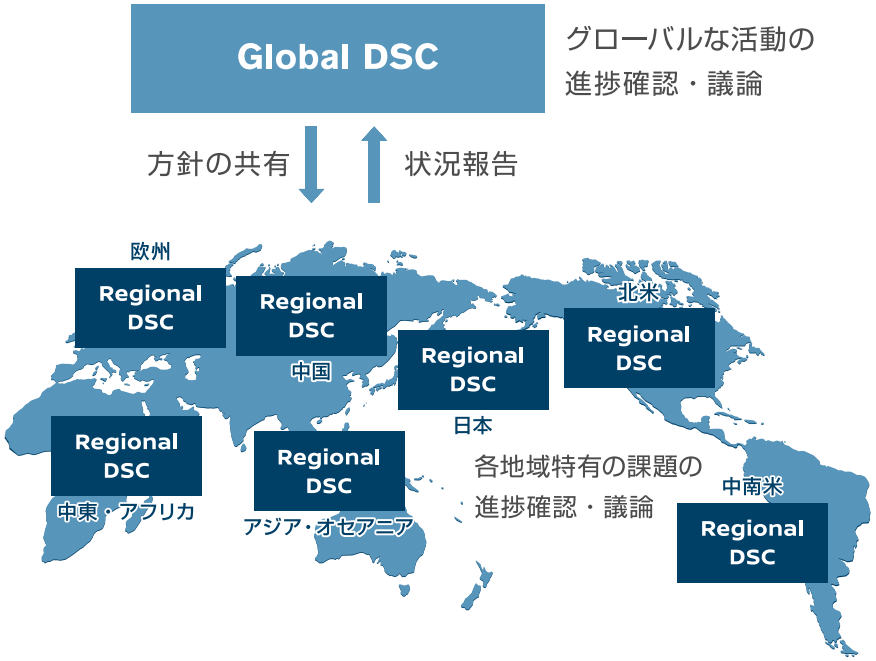
日産はグローバルでダイバーシティ&インクルージョンを推進するに当たり、各部門を代表する役員をメンバーとする会議で方針を定めたうえ、各地域で取り組みを推進するための専門組織が中心となって取り組みを進めています。日産は、多様な人財一人ひとりがその力を最大限発揮できる、真にインクルーシブな会社となることを目指して、「多様性に富む組織をマネジメントできるスキルを持ったリーダーの育成」「多様な人財の活躍」「ダイバーシティ&インクルージョンを尊重する文化の定着」「インクルーシブな働き方」の4つのアプローチで、ダイバーシティ&インクルージョンを推進します。



ダイバーシティ&インクルージョンの意思決定機関および遂行組織

日産は、各部門を代表する役員をメンバーとした「グローバル·ダイバーシティ·ステアリング·コミッティ（Global DSC：Global Diversity Steering Committee）」を設立し、グローバルでのダイバーシティ&インクルージョンに関する方針や取り組みを決定しています。推進に関してはそれぞれの地域で

「リージョナル·ダイバーシティ·ステアリング·コミッティ（Regional DSC：Regional Diversity Steering Committee）」が主導的な役割を果たしています。ダイバーシティ&インクルージョンに関する遂行組織として、日本では「ダイバーシティ・ディベロップメント・オフィス」を、北米では「アメリカズ·ダイバーシティ・オフィス」を設立しています。また、その他の地域では人事部などがダイバーシティ推進業務を行っています。



ダイバーシティ&インクルージョン推進の課題と方策

課題	方策
多様性に富む組織をマネジメントできるスキルを持ったリーダーの育成	・マネジメントスキル向上施策
多様な人財の活躍	・人材育成施策、キャリア支援 ・採用強化* ・グローバルでの女性管理職比率目標16%、日本での女性管理職比率目標13%（2023年）
ダイバーシティ&インクルージョンを尊重する文化の定着	・全従業員の多様性理解促進施策
インクルーシブな働き方の実現	・両立支援施策 ・柔軟な働き方を実現するインフラの整備

* 日本における女性の新卒採用ガイドラインは、それぞれ事務系で50%、技術系で20%、技能系で20%強

GRI103-3 GRI405-1

ダイバーシティ&インクルージョンの実績

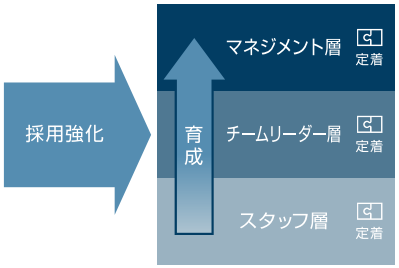
多様な人財の活躍推進

女性活躍推進の取り組みと実績

お客さまに多様な価値を提供するには、各プロジェクトや組織においてのリーダーとなる女性の活躍が欠かせません。日産は女性のプレゼンスを高めるため、優れた管理職候補が将来に向けてしっかり準備し、より大きな責務を担えるようトレーニングを行うなど、事業を展開するすべての地域で女性のキャリア開発を支援しています。

その結果、グローバルでの女性管理職比率は、2008年の7%から2020年4月には13.9%に上昇しており、グローバルに女性が活躍しています。

日本では、女性従業員とキャリアアドバイザーとの個人面談のほか、キャリア開発会議を通した、一人ひとりに合わせたサポートの実施、さらには社外の女性たちや昇進した社内の女性管理職との積極的なネットワークづくりも奨励しています。また、個別支援活動として、メンタリングプログラムも展開しています。豊富な知識と経験を有した社内の先輩社員との双方向の対話を通じて、後輩社員のキャリア形成上の課題解決を支援しています。この取り組みは、個人の成長を支えるとともに、職場内の悩みや問題解決をサポートする役割を果たしています。

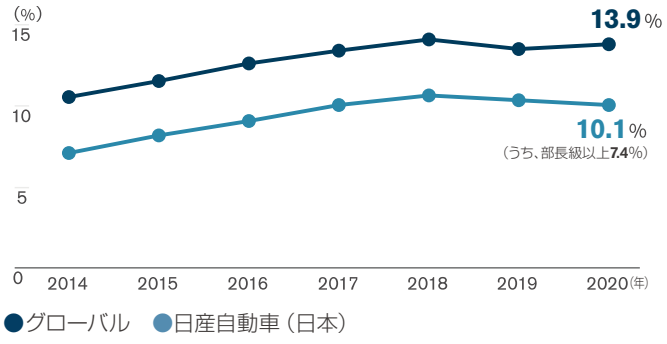


日本における育成・定着施策	個人面談 キャリア開発会議 ネットワークづくり イントラネットでの情報提供 メンタリング 研修

こうした幅広い活動を推進した結果、日本における全管理職の女性比率は2020年4月時点で10.1%となっています。これは従業員数1,000人以上の製造業の平均値3.3%と比べると、良好な水準です（「令和元年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）に基づき算出）。部長級以上の女性の比率は2008年の2%から2020年4月時点で7.4%と3.7 倍になりました。

経営層においては、2018年6月、日産初の女性社外取締役として国際的なレースで活躍している井原慶子氏が、続く2019年6月にはジェニファー・ロジャーズ氏が就任しました。

女性管理職比率の推移



日産は、単に女性管理職の数を増やすだけでなく、新型車の開発から製造·販売に至るまで、関係会社や販売会社も含め、事業のあらゆるプロセスで女性が活躍できる環境を整えています。
開発面では、2016年8月に日本で発売したミニバン「セレナ」に、手を汚さずに給油できるキャップレス給油口や、軽い力で開閉でき、狭い場所でも荷物を出し入れできるデュアルバックドアが採用されるなど女性ニーズが反映されています。
女性の人財育成やキャリア形成に向けた取り組みは生産現場でも推進しており、2017年10月には、追浜工場（神奈川県横須賀市）で日産グループ初の女性工長が誕生し、その後さらに、新たな女性工長も誕生しました。
さまざまなお客さまのニーズや質問に対応することが求められる販売会社では、多くの女性カーライフアドバイザー（CA）が全国で活躍しています。2019年2月末に、1,196名だった女性CAは、2020年2月末時点で1,202名に増加しました（女性CA比率10.6%）。また、アフターサービスでも女性のお客さまの満足度向上を目指し、お客さまと整備スタッフの橋渡しをするテクニカルアドバイザー（TA）にも女性を登用しています。

多様な文化間での協働

企業が成長するためには、国籍や言語、年齢、経歴·学歴にこだわらず、広く人財を迎え入れることが重要です。日産では、意思決定層にも多様な国籍のメンバーが多数含まれています。

ダイバーシティ&インクルージョンを尊重する文化の定着

ダイバーシティを真の強みとして生かし、より高い価値を創造し、お客さまの多様なニーズに応えるためには、性別や国籍、性的指向や性自認、障がいの有無、世代や仕事歴など、あらゆる違いを持つ従業員が、お互いに差別や偏見なく認め合い、受け入れる「ダイバーシティ&インクルージョン」を組織の土台として根づかせることが重要だと日産は考えます。
組織風土の醸成をさらに進めていくため、2018年度は日本において、間接全従業員を対象に、誰もが持つアンコンシャス·バイアス（無意識の偏見）の影響やそれをコントロールするための方法を学ぶ「アンコンシャス·バイアスe-ラーニング」を導入しました。2019年度は中南米（LATAM）地域でも導入し、今後はグローバル全拠点に順次展開していく予定です。
また、日産では、LGBTなど多様な性的指向、性自認を持つ従業員が職場において差別を受けることなく働けるよう、LGBTセミナーを2014年から毎年開催するなど、理解と支援の促進に努めています。日本最大のLGBTイベント「東京レインボープライド」には、2017年から3年連続で出展しています。さらに社内のLGBT当事者およびアライ（LGBTの支援者）による従業員ネットワークが2016年度に立ち上がり、ボトムアップの活動を行っています。こうした活動が評価され、任意団体「work with Pride」がLGBT従業員に対する企業の取り組みを評価する「PRIDE指標」において、日産はトップレベルを示す「ゴールド」を日本の自動車会社として初めて2017年に獲得し、2019年も3年連続

で「ゴールド」を獲得しました。

日産では、障がい者や高齢者が活躍できる場も提供しています。他社でキャリアを積み入社してきた人財に必要な研修を提供し、早期に日産でパフォーマンスを発揮できるようにしています。

さらにダイバーシティをテーマにした地域ごとのイベントや、世界各地の従業員向けの研修を行っています。従業員は社内イントラネットに掲載されたダイバーシティに関する記事やe-ラーニングプログラムなどを通して、ダイバーシティ&インクルージョンに対する日産のビジョンと取り組みを学ぶことができます。

誰もが働きやすいインクルーシブな職場づくり

日産では、多様性を持つ従業員が最大のパフォーマンスを発揮できるよう、働く環境の整備を行っています。例えば従業員一人ひとりが状況に応じて柔軟に働けるよう、月に40時間まで、事由を問わずに利用できる在宅勤務制度を導入しています。

また、地域を超えた協業をスムーズに行うため、2017年にグローバル拠点間での会議時間に関する基本方針を定めました。グローバルな会議が地域によっては深夜に行われることがありましたが、会議に参加するいずれの地域でも7～20時となるよう会議時間の基準を設定し、さらに在宅勤務と組み合わせることで、どの地域にいても働きやすい環境を整備しています。

両立従業員を支える施策

少子高齢化が進む日本においては、育児や介護に携わる従業員が働きやすい環境を整えることも重要です。日産では、育児と仕事を両立する従業員を支援するため、事業所内託児所などのハード面と、セミナーや制度といったソフト面の両面で環境整備を行っています。2017年には、初の工場内託児所「まーちらんど・おっぱま」を追浜工場に開設しました。工場のシフト勤務に対応した開園時間となっており、工場で働く女性従業員の就業継続を支援しています。働く母親同士で情報交換を行うボトムアップ活動「エスカルゴ」も実施しています。

また、仕事と介護を両立する従業員が増えてくることを見据えて、介護の基礎知識を学び、会社の制度や地域のサービスを活用しながら自分がどう両立をしていけるかを考えるセミナーを、2015年度から実施しています。2017年度からは、実際に介護にかかわる問題に悩む従業員をサポートするため、外部相談窓口を導入しました。

仕事との両立を支援する環境づくり

活躍する人を包括的に支援 ーー 本人から上司、意識からインフラまで

従業員本人の活動を支援 ～キャリア形成×両立～

- 産休前の「プレパパママセミナー」
- 育児休職からの復職前の従業員向け「復職セミナー」
  産休前と復職前に、復職後のキャリアや働き方の構築について考える機会を用意
- 介護セミナー

上司の（両立）部下育成を支援

- 育児休職前昇格試験ガイド
- 育児休職からの復職予定者を待つ管理職向けマネジメントセミナー
- 育児両立従業員マネジメント研修
- 管理職向け男性育休に関するマネジメント研修
- 管理職向けダイバーシティマネジメント研修

会社のインフラ

- 在宅勤務制度（育児／介護両立従業員：月の50%、その他従業員：月40時間まで。全従業員対象：（生産工程除く）
- スーパーフレックス勤務制度
  （コアタイムなし）
- 時短勤務制度（育児／介護両立従業員対象）
- ファミリーサポート休暇
  （結婚、配偶者出産、育児、介護、不妊治療）
- 育児休職、介護休職、母性保護休職
- 帯同休職制度（最長3年）
- 再雇用制度
- 事業所内託児所（4カ所）
  1）仕事と育児の両立に意欲的な従業員がフルに力を発揮して活躍することをサポート
  2）待機児童問題に影響されることなく、望むタイミングで復職をサポート
- 休職中のPC貸与
  （イントラネットとメールへのアクセスを可能に）
- MMケアルーム（搾乳室）
- 介護に関する外部相談窓口

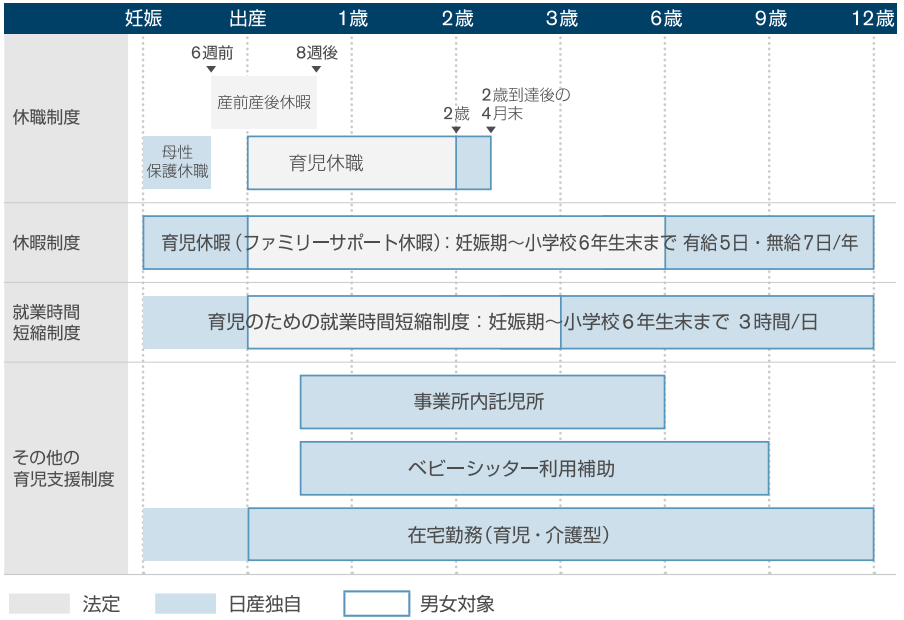
日産の事業所内託児所

工場にも拡大

	まーちらんど・あつぎ 日産テクニカルセンター（厚木市）	まーちらんど・あつぎあくすと 日産グローバル情報システムセンター（厚木市）	まーちらんど・みなとみらい 日産グローバル本社（横浜市）	まーちらんど・おっぱま 日産追浜工場（横須賀市）
定員 *	42	10	15	10
開園時間	7：30～22：00	8：30～18：30	8：00～20：00	5：00～19：30
設立	2005年4月	2012年10月	2013年1月	2017年4月

* 面積に基づく定員

日本国内の出産から育児までの諸制度



働き方改革「Happy8」

日産では、多様な価値観やライフニーズを持った従業員が活躍できるよう、ダイバーシティ&インクルージョンを支える重要な土台となる働き方改革に取り組んでいます。

日産は以前から働き方の柔軟化を図っており、有給休暇の取得促進やコアタイムなしのスーパーフレックス勤務制度の導入を1990年代から実施しています。2015年には、「誰もが一日8時間」という時間を意識した働き方改革「Happy8」をスタートしました。これは、全員が一日8時間の業務時間を意識することで、個人と組織の生産性を上げ、仕事も生活も健康も充実させようという取り組みです。より働きやすい職場づくりの一環として、毎月最終金曜日には15 時退社を推奨する「Happy Friday」を2017年2月から導入しています。

また、従業員一人ひとりが新たな視点を持ち、自身の働き方について考えるきっかけづくりとして、2014年度より毎年、外部のゲストスピーカーの方を招いて働き方について学ぶ、「働き方シンポジウム」を実施しています。

今後も「集中8時間！ライフも充実、カラダも元気、Happy8」というメッセージのもと、より柔軟で魅力ある働き方を目指していきます。

従業員向けに開催された「働き方シンポジウム」

海外拠点での実績

北米地域でのダイバーシティ&インクルージョン推進の取り組み

ダイバーシティ&インクルージョンは、北米日産（NNA）では文化のひとつとなっています。多様な思考や経験がぶつかり合うことで、より良いアイデアを生み出したり、従業員を成長させることができ、それが日産の継続的な成長につながります。また、人々の成功を手助けし、働く人や生活する人がいるコミュニティに良い影響を与えることを追求しています。

世の中の多様化や進化、お客さまの変化に応えられるよう、これからも従業員への働きかけを行っていきます。

メンタリング

多様な人財の採用や育成を確実に行い、持続的な成長を実現するために、NNAでは従業員に対して、メンタリングを含めさまざまな支援を行っています。メンタリングは、人財を惹きつけ定着させるのには有効なプログラムで、公式なもの非公式なもの、少数グループ、個人間、特定のトピックにかかわるものなど、さまざまな形でメンタリングに参加する機会を従業員に提供しています。

ビジネス·シナジー·チーム（BST）

NNAでは、従業員にビジネス·シナジー·チーム（BST：Business Synergy Team）に参加する機会や、そのチームをリードする機会を提供しています。役員がスポンサーとなり、従業員は共通の特徴や関心を持った数々の従業員グループをまとめて、機能的なチームを構成します。BSTは参加メンバーがそれぞれビジネスの目標の達成、専門性の構築、地域でのコミュニティ形成などへの支援に焦点を当てています。2007年の立ち上げ以来、BSTはNNAの主要拠点およびカナダ、メキシコに広がっており、下記のようなBSTが活動しています。

BST	活動コンセプト
Gay Straight Alliance at Nissan (GSAN)	すべてのLGBTの従業員、ベンダーパートナー、顧客、およびその関係者に対し、安全で、尊重され、包摂的にサポートされる環境を提供することで、日産における平等の文化を促進する役割を果たしています。
Generations Business Synergy Team	従業員間の世代を超えた経験·技術の伝承を目指し、取り組みを行っています。
Green Team	企業と地域社会のサステナビリティと環境への取り組みを、透明性を確保し、情報発信します。
Interfaith Nissan (iN)	地域社会に貢献し、あらゆる信念を尊重、認識、受容することを通じ、" Celebrate Humanity" の活動を行っています。
Multicultural Business Synergy Team (MBST)	日産とともに働き、生活する地域社会におけるダイバーシティ&インクルージョンの活動を支援します。MBSTは、日産の活気に満ちた文化風土を共有し、そこから学びたいと考えるすべての人に開かれています。
Nissan Alliance of Parents	子どもの誕生から大学卒業まで、人生の大きな節目の時期において、メンバーが望むキャリアを維持しながら、親としてもありたい姿が実現できるよう支援を行っています。
Veterans Business Synergy Team	元軍従事者との接点をつくり、日産のコミュニティ内で活動の支援・促進を行っています。
Wellness at Work (W@W)	健康的なライフスタイルを選択したいという従業員の思いを奨励および支援しています。
Women's Business Synergy Team	メンバーのネットワーキング、専門性の醸成、コミュニティへの参加の機会を提供しています。

NNAは、地域コミュニティの健全な発展のため、さまざまな社会貢献活動に協賛しています。NPOによる社会貢献活動を支援するため、必要な能力や知識を持った従業員が、ボランティアやメンター、アドバイザーの役割を担って活動しています。NNAは、持続可能なより良い社会をつくるため、地域コミュニティとともに歩んでいます。

北米におけるダイバーシティ&インクルージョンの実績

NNA におけるダイバーシティ推進活動への意気込みと確かな実績は、さまざまな団体やメディアで知られており、これまでのたゆまぬ努力により市場からも評価されています。

カナダ日産自動車会社（NCI）は、2019年、カナダ大学が実施する国内で最大かつ最も長い歴史を持つ学生投票による理想的な雇用者Top100に4年連続で選ばれました。この投票には、159 の大学から2万人以上の学生が参加しました。またNCI は、世界中の企業の従業員調査を手掛ける組織による匿名従業員アンケート調査の結果、Great Place to Work® として認定されました。同調査は、企業における企業文化、職場体験、報酬、コミュニケーション、リーダーシップに対する従業員の信頼性を評価基準しており、NCI は、特に多様性と公平性について高く評価されました。

欧州地域でのダイバーシティ&インクルージョン推進の取り組み

欧州では、ジェンダーダイバーシティの推進施策の一環として、多様性の考え方を、生産、サプライヤーとの関係性、プロセス、およびマネジメントに適用し、包括的な取り組みを実施しています。ダイバーシティ&インクルージョンの活動は従業員のライフサイクル全体を焦点にし、従業員にとって魅力があり、エンゲージメントを高めることを目指しています。ヨーロッパにおけるダイバーシティ&インクルージョンについての理解を深めるための主な領域として、性別、国籍、能力に特に注力しています。

キャリアフェアを開催し、女性従業員のキャリア継続を支援しています。また将来的に理系学部出身の女子学生（リケジョ）の採用を増やすため、日産は、キャリア開発において積極的な役割を果たし、時間とリソースを社内だけでなく社外にも投入しています。また、2014年に英国サンダーランド工場に小学生から中高生向けに多様な教育プログラムを提供する日産スキルズ·ファンデーションを設立し、2019年11月までに、6万人の学生がキャリア開発や理系対象イベントに参加しました。このうち女性の出席率は約46%となっています。スペインの事業所では、理系学部の女子学生向けに提供されるメンタリングプログラムにスポンサーとして参加し、さらに女性役員がメンターとなって貢献しています。

女性能力開発にも力を入れており、メンタリングとコーチングセッションを実施し、個々のキャリア開発計画を実施します。2019年には最初の女性リーダーシップ育成プログラムを開始し、18人の女性ミドルマネジャーが参加しました。

2019年9月には、ダイバーシティウィークを開催し欧州各国でイベントを実施、12月の国際障害者デーには障がいのある同僚、サプライヤー、お客さまへの理解を深めるイベントとして、パラリンピックの金メダリストの講演などを実施しました。

ロシア日産では、2019年度にForbes Woman Rating 2019で3位にランクインしました。Forbes Woman Rating は、女性のキャリアに最適な企業を評価するもので、今回、初めて実施されました。16の指標を特定し5つのブロック(性別構成(25%)、報酬(25%)、キャリア機会(25%)、企業プログラム(15%)、特別なメリット(10%))で評価されています。

欧州地域では、すべての従業員がオンラインで学習できるダイバーシティ&インクルージョントレーニングも導入し、ヨーロッパにおける多様性と包摂の強化に引き続き取り組んでいます。

その他地域でのダイバーシティ&インクルージョン推進の取り組み

アジア・オセアニア (A&O)

アジア・オセアニア (A&O)では、2019年9月にシンガポールで開催されたイベント “Women’ s Forum Asia 2019” にゴールドパートナーとして2年連続で参加しました。多様な代表としてA&Oの各拠点からは20 名が参加し、社内でダイバーシティ&インクルージョンを推進する方法についてイベントで学び、議論を行いました。4名のA&Oのビジネスリーダーがさまざまなイベントで講演し、多様性、人材育成、そして多様なデータが性別や文化の異なるお客さまへのサービス提供においてどのようにインクルーシブに貢献しているか、日産の取り組みを共有しました。

例えば、あるパネルディスカッションでは、文化の違いによる運転エチケットと自動運転について語りました。ヘッドライトの点滅には各国で異なる意味合いを持つことがあります。自動運転や5G技術の普及にそなえ、単純な動作であっても、文化の違いや多様性の観点を反映した自動車づくり、利用環境の整備が必要になることをあげ、課題を提起しました。

同時に、マルチステークホルダーキャンペーンを主導し、さまざまなチャネルを通じて日産の多様性への取り組みとイベントへの参加についての認知度を高めました。A&Oの交流会を通じ、従業員は、異文化間のつながりを確立するよう推奨され、また、役員やインフルエンサーも、ソーシャルメディアで多様性の意味について語りました。

中南米 (LATAM)

ブラジル日産自動車会社(NBA) では、工場に勤務する聴覚障がいのある従業員との意思疎通を向上させるため、工場のリーダーを含む従業員55名に対し40時間の手話トレーニングを実施しました。

「WOMAN TALK」イベントの開催模様

また、2019年10月には国連から講師を招き「WOMAN TALK」というイベントを開催しました。女性の経済的

エンパワーメントと労働市場への女性参加について講演を開催し、68名の女性従業員が参加しました。

アフリカ・中東・インド（AMI）

AMI では、面接段階で最終候補者名簿に男性・女性両方を載せることを採用担当マネジャーに義務化することにより、2018年と比較して、外部採用職の女性の数を25%増加させることに成功しました。2019年には、柔軟な労働ガイドラインの導入、女性の昇進啓蒙セッションの開催、すべての主要施設での搾乳室の設置など、ダイバーシティ推進企業として対応を進めています。

2019年3月の国際女性デーには、AMIの各国でリーダーによる講演や、ワークショップなどのイベントを開催し、ダイバーシティ&インクルージョンの推進を行いました。またAMI 地域は、2020年3月にエジプトのカイロで開催された女性経済フォーラムのスポンサーとして参加し、「ダイバーシティ推進企業」として、大手および地元メディアで報道されました。

2020年には、女性従業員のスキル向上を目的としたプログラムを導入予定で、さらなる女性活躍を推進していきます。

中国（日産（中国）投資有限公司(NCIC) とその他中国合弁会社）

職場において従業員の世代が多様化する中、世代間の違いを理解することは、チームワーク、イノベーション、生産性を向上することに役立ちます。組織の目標を高めるためには、世代間のリーダーシップの認識と習得が重要な要素と捉え、2019年4月にNCICおよびその他中国合弁会社を含む中国地域のアライアンスチャイナアカデミーにより世代間リーダーシップトレーニングのTTT(講師養成研修) を開催しました。

3日間合計21時間の研修には人事部長、ビジネスマネジャー、人事担当者など中国でアライアンスを組む企業から33名が参加しました。各世代の特徴、不確実性を管理する方法、役割に応じた対話、チーム·個人のモチベーション、などの項目を履修した参加者は内部トレーナーとして認定され、それぞれの会社で世代間のリーダーシップトレーニングを提供しました。

また、NCIC においては2019年6月にシニアリーダー向けダイバーシティ&インクルージョンワークショップを開催し、ダイバーシティ&インクルージョンの認識と理解、ビジネス成功への重要性についてあらためて確認しました。ダイバーシティ&インクルージョンの推進を通じ、従業員が信頼や情熱を持って働ける職場となる、会社の風土、文化を構築し強化することを確認しました。

日産のダイバーシティ&インクルージョンに対する外部評価*

日産のダイバーシティ&インクルージョンへの取り組みと、従業員の多様性を重視する姿勢は、社外からも高い評価を受けています。

上述の通り、カナダでの理想的な雇用者Top100に4年連続で選定され、Great Place to Work® にも認定されています。また、ロシアではForbes Woman Rating 2019 で3位にランクインしています。

その他、日本では、2015年に、「子育てサポート企業」として認定された企業（くるみん認定企業）のうち、さらに一段高い水準の取り組みを行った企業が認定を受けられる「プラチナくるみん」に神奈川県で初めて認定されました。2017年には、女性の活躍推進に関する状況などが優良な企業を認定する「えるぼし」の最高段階である第3段階目の認定を受けました。また、LGBT 従業員に対する取り組みを評価する「PRIDE 指標」において、2017年に日本の自動車会社として初めて、最高評価である「ゴールド」を受賞し、2019年も3年連続で受賞しました。

これらの賞は、ダイバーシティ&インクルージョンに対する強いコミットメントが成果を生んでいること、そして多様性を企業競争力の要とする戦略が着実に実を結んでいる証拠だと考えています。

* ダイバーシティ&インクルージョンの取り組みに対するこれまでの主な外部評価のデータを以下のページにも掲載しています。
>>> P236

work with Pride Gold 2019
work with Pride Gold 2018
work with Pride Gold 2017

NADESHIKO BRAND 2017
NADESHIKO BRAND 2016
NADESHIKO BRAND 2015
NADESHIKO BRAND 2014
NADESHIKO BRAND 2013

プラチナくるみん 子育てサポートしています

女性が活躍しています！

女性が輝く先進企業表彰

交通安全

GRI103-1 GRI103-2

交通安全の方針・考え方

クルマが広く普及したことで私たちの暮らしは大きく変わり、多くの人々がモビリティによる自由や利便性、そして運転する楽しさを享受してきました。近年の自動車業界の技術革新はめざましく、自動運転やそれを構成する運転支援技術は急速に進歩しつつあります。高齢化、高度な都市化の進行など、世界は大きな転換期を迎えていますが、クルマの技術革新は、都市における渋滞の解消や高齢者が安全で円滑に移動できる社会の実現など、さまざまな課題の解決に貢献することが期待されています。

日産は“走る楽しさと豊かさ”を体現するクルマづくりに取り組むとともに、リアルワールド（現実の世の中）における高い安全性を最優先に考えています。交通事故の原因の9割以上が人為的ミスといわれる中、日産が目指しているのは、日産車がかかわる交通事故の死者数を実質ゼロにする「ゼロ·フェイタリティ」です。この目標の実現に向けて、自動運転技術の搭載をはじめとするクルマそのものの安全性向上はもちろん、ドライバーや歩行者などに安全意識を高めてもらうための啓発活動、さらにはより安全で快適なモビリティ社会の構築に幅広く取り組んでいます。

GRI103-2

交通安全のマネジメント

日産車がかかわる交通事故の死者数を実質ゼロにする「ゼロ·フェイタリティ」を目標として掲げる日産は、2004年から開発部門を中心に、クルマが人を守るという独自のコンセプト「セーフティ・シールド」を基本とした技術開発に取り組んできました。乗員が危険に近づかないようにする技術、衝突を防ぐ技術、万が一衝突が避けられないときも被害を軽減する技術を開発し、すでに多くの車種に搭載しています。現在は、こうした予防安全技術からさらに進化させた自動運転技術の実用化に取り組んでいます。

また、人々に交通安全への考え方を理解してもらうため、安全意識の向上に向けた啓発活動、ドライバーの運転技術向上を支援する活動にも注力しています。

さらに、官公庁、大学、他企業と連携しながら、より安全で快適なモビリティ社会の実現を目指していきます。

交通安全実現への活動目標

安全に対する日産の方針は、リアルワールド（現実の世の中）における安全性を追求することであり、目指しているのは「交通事故のない社会」です。

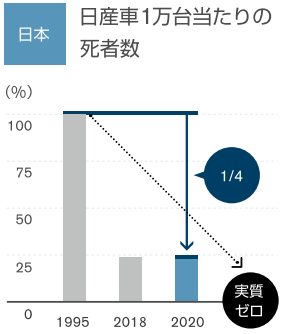
日本の2019年の交通事故による死者数は3,215人と2018年より317人減少しましたが、なおも3,000人以上が交通事故で亡くなっています 。また世界保健機関（WHO：World Health Organization）は、世界全体で毎年約135万人が交通事故で命を落としており、今後緊急に対策をとらなければ2030年までには死亡原因の7位になると予測しています。

日産は、日産車がかかわる死者数を2015年までに1995年比で半減させることを目指し、日本、米国、英国で達成。現在は、2020年までに日本、米国、英国でさらに半減させるという高い目標に向かって活動を続けており、死者数を実質ゼロにすることが日産の究極の目標です。

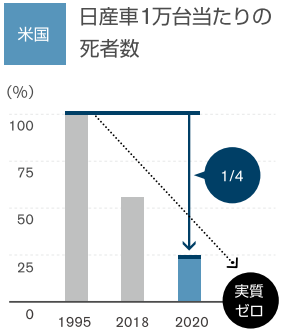
交通事故を低減させ、日産の掲げた目標「ゼロ・フェイタリティ」を実現するには、クルマの安全技術を進化させ、その機能を多くのクルマに適用·拡大することはもちろん、人や交通環境も含む総合的な取り組みが必要です。真に安全なクルマ社会の構築に貢献するため、日産は「クルマ」「人」「社会」という3つの階層に取り組む「トリプルレイヤードアプローチ」を推進しています。

日産の究極の目標：
日産車のかかわる死者数を実質ゼロにする

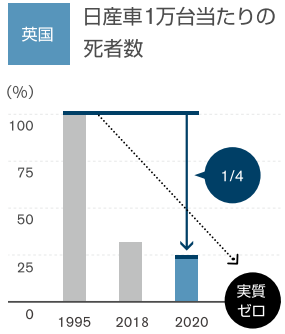
日産の取り組み
「クルマ」「人」「社会」という3つの階層に取り組む
トリプルレイヤードアプローチ



出所：公益財団法人交通事故総合分析センター



出所：Fatality Analysis Reporting System



出所：STATS19 data, U.K. Department for Transport

GRI103-3 GRI416-1 GRI417-1

交通安全への取り組み

クルマ：安全技術開発への取り組み

お客さまに安心して運転を楽しんでいただくために、日産ではすべてのブランドの車両が安全に関する法規制などを遵守するのはもちろんのこと、「セーフティ・シールド」という独自の考え方のもと、できるだけ乗員を危険に近づけないようにクルマが支援する技術開発を進めています。

クルマが人を守るという独自のコンセプト「セーフティ・シールド」とは、クルマが置かれている状態を「危険が顕在化していない」「危険が顕在化している」「衝突するかもしれない」「衝突が避けられない」「衝突」「衝突後」の6段階に分けて捉え、各状況に応じてクルマが人を守るさまざまな技術の開発を進めていくという考え方です。日産はこのコンセプトを基本に、安全技術の開発を進めています。

日産の安全技術の拡充と獲得した外部評価

2015年1月に「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」の採用車種を拡大し、2015年度末には、日本で発売している電気自動車、商用車を含むほぼすべてのカテゴリーで搭載を完了するとともに、主要車種への標準装備も完了しました。北米では、「パスファインダー」「アルティマ」「ローグ」などのモデルに標準装備、欧州では「ジューク」「エクストレイル」「キャシュカイ」「マイクラ」などの主要車種に採用しています。

また、各地域で行われている公的機関および政府による試験において、高い安全評価を獲得しています。特に日本では、2019年度より人に対する衝突被害軽減ブレーキの試験（夜間）に街灯のない道路を想定した厳しい条件を追加したJNCAPの予防安全性能評価において「セレナ」は満点を獲得、「デイズ」は軽自動車で最高得点を獲得しました。また2018年度より開始された国土交通省による衝突被害軽減ブレーキの性能認定制度においても認定車種を増やし、2019年度までに13車種の「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」が認定を受けました。

主な外部安全評価結果（2019年評価分）

地域	外部評価		車種	レーティング
日本	JNCAP*1	衝突安全性能評価	「デイズ」	5★（最高評価）
		予防安全性能評価	「デイズ（軽で最高得点）」「セレナ（満点）」	ASV+++（最高評価）
		事故自動通報システム機能評価	「デイズ」	SOS+（車載型）
米国	NCAP*2		インフィニティ「QX60」インフィニティ「QX50」「ムラーノ」「アルティマ」「パスファインダー」「マキシマ」「セントラ」	総合5★（2020モデルイヤー）
			インフィニティ「QX80」「アルマーダ」「フロンティア（クルーキャブ）」「ローグ」	総合4★（2020モデルイヤー）
	IIHS*3		「マキシマ」	2020 Top Safety Pick+
			「アルティマ」	2020 Top Safety Pick
欧州	Euro NCAP		「ジューク」	5★
中国	C-NCAP		「シルフィ」	5★

*1 JNCAP：Japan New Car Assessment Program の略。国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）による自動車アセスメントプログラム

*2 NCAP：New Car Assessment Program の略。米国運輸省道路交通安全局（NHTSA：National Highway Traffic Safety Administration）の新車アセスメントプログラム

*3 IIHS：Insurance Institute for Highway Safety の略。米国道路安全保険協会

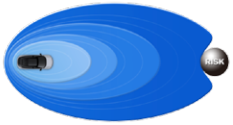
“ぶつからないクルマ”の実現に向けて

日産は、「セーフティ・シールド」のコンセプトのもと、危険予防から危険回避、そして乗員保護までのトータルな観点で、それぞれのシーンで乗員の安全をサポートします。

例えば、通常走行時や駐車時には、ドライバーが視認しにくい周囲の車両や歩行者などをセンサーやカメラがモニターし、いつでも安心して運転できるようにドライバーをサポートします。また、危険な状態になりそうなときも、クルマが瞬時に判断して危険回避をアシストします。

世界中すべての人に最適なモビリティを提供することを目標に掲げている日産は、安全技術を広く迅速に普及させていくことも自動車メーカーとしての使命だと考えています。

危険が顕在化していない ■プロパイロット ■インテリジェント ペダル ■インテリジェント クルーズコントロール（全車速追従·ナビ協調機能付） ■アクティブAFS ■インテリジェント アラウンドビューモニター ■インテリジェント ルームミラー	いつでも安心して運転できるようドライバーをサポートする技術
危険が顕在化している ■インテリジェントFCW（前方衝突予測警報） ■LDW（車線逸脱警報） ■インテリジェントLI（車線逸脱防止支援システム） ■BSW（後側方車両検知警報） ■インテリジェントBSI（後側方衝突防止支援システム） ■インテリジェントBUI（後退時衝突防止支援システム） ■インテリジェントDA（ふらつき警報） ■RCTA（後退時車両検知警報）	危険な状態を回避するようドライバーをサポートする技術
衝突するかもしれない ■インテリジェント エマージェンシーブレーキ ■ABS（アンチロックブレーキシステム） ■VDC（ビークルダイナミクスコントロール） ■踏み間違い衝突防止アシスト	
衝突が避けられない ■前席緊急ブレーキ感応型プリクラッシュシートベルト	万が一衝突が避けられないときに被害を最小限にとどめる技術
衝突 ■ゾーンボディ ■SRSエアバッグシステム ■ポップアップエンジンフード	
衝突後 ■エアバッグ展開連動ハザードランプ ■SOSコール（ヘルプネット）	



最新の安全技術 *

* 各技術の名称や機能は日本市場のものです

インテリジェント エマージェンシーブレーキ

フロントカメラで前方の車両や歩行者を検知し、衝突の可能性が高まるとメーター内ディスプレイへの警告表示とブザーで注意を喚起し、ドライバーに回避操作を促します。万が一、ドライバーが安全に減速できなかった場合には、システムが緊急ブレーキを作動させて正面衝突を回避、または衝突時の被害を軽減します。

踏み間違い衝突防止アシスト

踏み間違い衝突防止アシストは、ソナーで進行方向にある壁などの障害物を検知し、アクセルペダルが必要以上に踏み込まれたり、衝突する恐れがあるとシステムが判断すると、音と表示でドライバーに警告するとともに、エンジンやモーター出力の抑制とブレーキ制御により、衝突を回避または被害を軽減します。また、日産の事故分析結果では、踏み間違い事故の発生は駐車操作中だけではなく、駐車場以外の道路や走行中の発生も多いことが分かっています。最新の踏み間違い

衝突防止アシストでは、ルームミラー上部に設置したカメラにより前方車両や歩行者の検知も可能とし、低速走行時（時速約25km以下）まで作動範囲を拡大することで、より広いシーンでドライバーをサポートします。

LDW（車線逸脱警報）／インテリジェント LI（車線逸脱防止支援システム）

LDWは、車両が走行車線をはみ出す可能性がある場合、メーター内ディスプレイへの警告表示と警報音で注意を喚起します。さらにインテリジェント LIにより車両を車線中央に戻す力を短時間発生させ、ドライバーにクルマを車線内に戻す操作を促します。

インテリジェント DA（ふらつき警報）

ハンドル操作へのドライバーの注意力が低下していると判断したときに、メーター内のディスプレイ表示とブザーにより、ドライバーに休憩を促します。

インテリジェント ルームミラー

スイッチをオンにすると、ルームミラーが車両後方のカメラによる映像に切り替わり、車両後方をクリアに映し出します。荷物や乗員といった車内の状況や天候に左右されず、また夜間にはカメラの感度をアップさせるなどして、常にクリアな後方視界を提供します。

インテリジェント アラウンドビューモニター（移動物検知機能付）

車両を真上から見下ろしているかのような映像によって自車と駐車位置の関係を示し、スムーズな駐車をサポートします。また、車両周辺の動く物体を検知してドライバーの注意を喚起することで、車庫入れ時や駐車スペースからの発進時の安全確認をサポートします。

RCTA（後退時車両検知警報）

後退時に後方を横切ろうとする車両に衝突する恐れがあるとき、警報によりドライバーの注意を喚起します。

BSW（後側方車両検知警報）

死角になりやすい隣接レーンの後側方を走行する車両を検知すると、ドライバーに表示で知らせ、さらにウインカーを作動させた場合には、音と表示によりドライバーの注意を喚起します。

運転支援技術：プロパイロットの普及拡大

2016年より製品化したプロパイロットは、アクセル、ブレーキ、ステアリングをシステムが自動で制御し、運転操作を支援します。2019年9月には、高速道路の複数車線をナビゲーションシステムと連動して設定したルートを走行し、同一車線内でのハンズオフやルート走行中の分岐や追い越し時の車線変更など、ドライバーの運転操作を幅広く支援する世界初の先進運転支援技術「プロパイロット2.0」を新型「スカイライン」のハイブリッド車に標準装備として搭載しました。2019-2020日本カー・オブ・ザ・イヤーにおいてイノベーション部門賞、RJC カー オブ ザ イヤーにおいてRJC テクノロジー オブ ザ イヤーを受賞するなど高い評価を得ています。

日産は「プロパイロット」の採用をグローバルに、かつ幅広い車種へ広げており、日本では「セレナ」「日産リーフ」「エクストレイル」、米国ではインフィニティ「QX50」「ローグ」「ローグスポーツ」「アルティマ」「日産リーフ」、欧州では「日産リーフ」「キャシュカイ」「エクストレイル」「日産ジューク」、そして中国では「アルティマ」、「エクストレイル」、「QX50」へ搭載してきました。さらに軽自動車として初めて新型「日産デイズ」に搭載し「日産ルークス」へと採用を拡大し、搭載車の販売台数は2020年3月末までに累計66万台を突破しました。2023年度末までに「プロパイロット」を20車種に搭載し、20の市場に投入する計画を発表しており、「プロパイロット」搭載車の販売台数は2023年度末までに年間150万台になると見込んでいます。

予防安全技術から自動運転技術へ

事故を回避するために必要な、センシング・認知・判断・操作という基本的な4つのステップを支援する予防安全技術の機能を拡充し、さらなる進化を目指したのが自動運転技術です。日産は、「交通事故ゼロ」の実現には、事故原因の9 割以上といわれる人為的ミスをクルマがサポートする自動運転技術が有効であると考えています。

自動運転技術の実験車両

ミリ波レーダー、レーザースキャナー、カメラなどのセンサーを搭載した自動運転技術の実験車両は、周囲360度の状況を常に把握。他のクルマに遭遇すると、蓄積された知識データの中から人工知能がその場に応じた適切な行動を選択します。信号機のない交差点への進入や駐車車両の追い越しなど、複雑な運転環境においても正しく状況を認知・判断し、安全な走行を実現しています。

日産はグローバルで自動運転技術の実証実験を実施しており、2019年には英国のHuman Drive プロジェクトにおいて郊外路、高速道路、都市部の道路といった幅広い英国特有の道路環境で、370km走行しました。

高齢化や都市の過密化など多くの課題に直面する社会において、自動運転技術は事故の大幅な低減に貢献し、多くのドライバーに安心を提供するだけでなく、急速に増加する高齢者にとっては移動機会の拡大にもつながります。日産は、自動運転技術をモビリティに新たな価値をもたらす画期的な技術だと考え、積極的に開発を推進し、実用化を進めています。

GRI103-3 GRI416-1

人：交通安全活動の推進

より良いモビリティ社会を構築するためには、ドライバーや乗員、歩行者、自転車運転者など多くの人々に交通安全への考え方を理解してもらうことが大切です。日産では安全意識の向上に向けた啓発活動や、ドライバーの運転技術向上を支援する活動にも力を注いでいます。

日本での取り組み

日産は交通安全活動「ハローセーフティキャンペーン」*1の一環として、1日のうちで交通事故発生件数が最も多くなる時間帯が16～18時の夕暮れ時ということから、ヘッドライトの早期点灯をドライバーに促す「おもいやりライト運動」*2に2010年から参画。市民活動を活用した双方向のコミュニケーションによる安全啓発活動を推進しています。

また、運動機能工学を専門とし地域を巻込み交通安全を推進している、新潟大学の研究室と連携して、2018年に交通安全プロジェクト*3を立ち上げました。子ども、高齢者、公共交通機関が不足し過疎化に悩む人々、訪日外国人など生活·交通弱者に寄り添い、交通死亡事故ゼロ、誰一人取り残さないダイバーシティ交通社会の実現を目指し、分野、地域、世代を横断する活動を行っています。その成果として、2020年3月には高齢ドライバーの安全走行を促進·啓発する「ハンドルぐるぐる体操」*4を開発しました。

*1「ハローセーフティキャンペーン」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/HELLOSAFETY/

*2「おもいやりライト運動」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.omoiyari-light.com/

*3 交通安全プロジェクト　トリトン・セーフティ・イニシアティブ - まち・生活・交通の安全な未来へ-
ToLiTon (Town, Life and Transportation) Safety Initiative
従来の交通安全の枠にとどまらず、「まち・生活・交通」を結ぶ提案を目指すことから命名したプロジェクトです。

*4 高齢者交通安全「ハンドルぐるぐる体操」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/HELLOSAFETY/TAISOU/

「おもいやりライト運動」：

11月10日「いい点灯の日」の前後に、全国14地域（北海道帯広市、山形県山形市、神奈川県相模原市、新潟県新潟市、富山県朝日町（入善）、福井県敦賀市·越前町（鯖江）、香川県東かがわ市、高知県安芸郡、長崎県長崎市·松浦市·平戸市·江迎市、鹿児島県入来町）で合わせて約540人が路上で点灯呼びかけアクションを行いました。各地で特徴のある楽しい運動を繰り広げました。

また参加いただいた方々に後日お集まりいただき、「交通安全ラウンドテーブル」を開催しました。各地域の取り組み内容や課題を話し合うとともに、交流を深めていただきました。

日産グローバル本社ギャラリーでは、年間を通して、ミスフェアレディによる「おもいやりライト運動」のプレゼンテーションを毎日夕暮れ時に実施し

ています。2019年からは、点灯呼びかけアクションに使うボードを掲げて説明をしています。

こうした活動を通じて、企業やNPO、クルマファンなどに理解と実行を促してきた結果、「おもいやりライト運動」は市民の間に着実に浸透しつつあります。

北海道帯広市とかちでの点灯呼びかけアクション

点灯呼びかけアクション参加地域

高齢者交通安全「ハンドルぐるぐる体操」:

この体操は、筋力と認知力を高めることにより、主として高齢ドライバーの安全走行を支援するために開発しました。

高齢者は運動不足になりがちなことから、徐々に運動機能が劣ってきます。運動機能が劣ると、クルマの運転機能にもさまざまな悪影響が出てくることが、新潟大学（運動機能工学）の研究から分かってきました。体操は、血流を良くするリフレッシュ、少しハードな筋力アップ、脳を刺激する認知力アップの3つがあります。どれも覚えやすいように、3秒間4カウントで完結するリズミカルな動きの繰り返しで構成されています。

この体操は、クルマの運転前やお時間がある時などに、いつでもどこでもできます。ハンドルを持たずに行うこともできますし、テレビや音楽を楽しみながら座ったままの姿勢でも一定の効果が期待できます。

高齢者と保育園児、大学生による「ハンドルぐるぐる体操」と、体操で使うオンリーワンのハンドルを皆で楽しくつくるワークショップの様子を入れた映像を制作し、Facebook、YouTube、Twitter にて公開しました。

ハンドルぐるぐる体操

ハンドル制作ワークショップ

GRI103-3 GRI416-1

国際自動車連盟と交通安全のためのパートナーシップを締結

日産は、2014年、国際自動車連盟（FIA）と世界規模で交通安全活動を推進していくパートナーシップを締結しました。このパートナーシップを通して、国連が提唱する「交通安全のための行動の10年」を支持するFIAの革新的な啓発活動「FIAアクションフォーロードセーフティ」キャンペーンのオフィシャルサポーターを務めました。

同キャンペーンでは、安全運転のためのルールを記載した「FIAゴールデンルール」を世界中で推進することにより、交通事故による死者を減らすことを目指しています。また、キャンペーン賛同者は、「FIAオンラインプレッジ」に署名をすることで、安全運転ルールの遵守を表明できます。

日産では「日産セーフティ・ドライビング・フォーラム」などで「FIA ゴールデンルール」や「FIA オンラインプレッジ」の周知活動を実施しました。

社会：社会との連携

日産は、クルマを取り巻く交通環境の情報を利用することで、より安全なクルマ社会を築くことができると考えています。官公庁や大学、他企業と広く連携しながら、より安全で快適なモビリティ社会の実現を目指していきます。

高速道路上の逆走を報知するシステムを開発

近年、高速道路での逆走が多発しており、社会問題となっています。日産は西日本高速道路株式会社（NEXCO西日本）と共同研究を進め、GPSを活用した逆走報知ナビゲーションシステムを開発しました。ナビゲーション内部のプログラムにより、車両情報（GPS位置、地図、車速など）に基づいた逆走判定処理を行います。逆走している可能性があると判断した場合は、音声とナビゲーション画像によってドライバーに注意を喚起します。2010年10月に発売した「フーガ ハイブリッド」に世界で初めて搭載。現在日本においては、商用車を含めすべてのカテゴリーで選択可能となっています。また、逆走報知ナビゲーション技術のライセンスをパイオニア株式会社に供与しました。これによりパイオニア製のカーナビゲーションを利用するお客さまにも本機能の提供が可能となります。

将来への取り組み

NASAの技術をベースに自動運転の人工知能（AI）をサポートする技術を開発

一般道路での完全自動運転実現に向けた課題解決のため、日産では「シームレス·オートノマス·モビリティ（SAM：Seamless Autonomous Mobility）」と呼ばれるシステムを開発しています。自動運転車による判断が困難な場合に管理者が遠隔操作でルートを作成・指示することで、事故、路上の障害など不測の事態に直面した際でも、クルマを安全に誘導できる手段を提供します。

無人運転車両を活用した交通サービスの実証実験

日産は、株式会社ディー・エヌ・エー（DeNA）と無人運転車両を活用した新しい交通サービス「Easy Ride（イージーライド）」を共同開発しています。2018年3月には神奈川県横浜市のみなとみらい地区周辺にて、自動運転技術を搭載した実験車両に一般モニターを乗せて実証実験を行い、「Easy Ride」のサービス仕様の評価·確認を行いました。また2019年2月には対象エリアを拡大し、乗車地、目的地を自由に設定するなど、より実際のサービスに近い形で実証実験を実施しました。2020年2月には、中央省庁や地方自治体、交通事業者や地元企業など関係者を対象とした試乗会を実施しました。今後は無人運転環境でのサービスの検討や運行ルートの拡充、有人車両との混合交通下での最適な車両配備ロジックや乗降フローの確立、多言語対応などの検証を進め、2020年代早期に本格的なサービス提供を開始することを目指していきます。

製品安全および品質

GRI103-1 GRI103-2

製品安全および品質の方針・考え方

製品の評価や自動車メーカーのブランド価値は、お客さまからの品質評価ですべて決まるといっても過言ではありません。現在、自動車業界における技術革新はめざましく、お客さまが製品に求める品質はますます高まっています。お客さまの期待する価値を提供し続けることでブランドは強化されますが、一度でもその期待を裏切れば新たな価値を提供し続けることは難しくなります。世界経済の構図が大きく変化し、各地で都市化が進行する中、モビリティに対するニーズも増加しています。日産は、世界中の人々にモビリティがもたらす豊かさを提供することを使命と考え、生産を拡大していますが、同時に、お客さまに満足してもらえる品質を常に提供することも自動車メーカーの重大な責務であると考えています。

日産は、品質を会社全体の課題と捉え、新車の企画から開発、生産、物流、販売、アフターセールスなどお客さまとかかわるすべてのシーンで、高い品質を提供するために活動を続けており、お客さまに信頼される企業になることを目指しています。

重大な不具合への公正・迅速な対応について

製品の不具合を発生させないよう最善を尽くすことが自動車メーカーである日産の第一の責務です。同時に、非常に複雑な工業製品であるクルマづくりにおいて、万が一のときに備えることも私たちの責務です。日産では透明で公正・迅速な対応をリコールの基本姿勢としており、法令遵守の視点と、発生した問題がお客さまの安全にどのようにかかわるのか、という視点でリコール実施を決定すべきという方針をとっています。お客さまの安全確保とお客さまへの迷惑を最小限に抑えることを最優先に、必要と判断されたリコールは迅速に実施しています。

「品質」への方針・考え方

一言で品質といっても、その内容は多岐にわたります。日産では、製品そのものの使用感から、お客さまがショールームで感じる販売員の応対、製品に不具合が発生した際の対応など、製品にかかわるすべてのシーンで高い品質を提供するために、部署や地域を超え、協力し合いながら全社的に取り組んでいます。

日産は「お客さま視点で品質のトップレベルになること」を目標に、「製品

GRI103-1 GRI103-2

品質」と「セールス・サービス品質」の両面から取り組んでいます。
クルマそのものの「製品品質」は、お客さまに長く安心して快適に製品を使っていただくための基本となる品質です。お客さまがショールームで実際にクルマのドアを開け、シートに座り、試乗して感じる「感性品質」から、購入後約1年までの「初期品質」、長くお使いいただいている間に感じる「経時劣化品質」など、製品のライフサイクルすべてにおいてお客さまの期待に応えられるような品質の提供を目指しています。
また、お客さまへの対応の質を追求する「セールス・サービス品質」では、店舗への訪問から、注文、納車、点検、車検、再購入に至るお客さまとのあらゆる接点で期待以上の対応を提供し、お客さまの満足度を向上させる活動を行っています。すべてのプロセスにおいてお客さまに満足いただくために、日産ではお客さまの声を取り入れて、社内全体にフィードバックする取り組みを導入しています。

製品安全および品質のマネジメント

日産は、製品を購入されたお客さまの安全確保と常にお客さまに満足していただける品質を提供し続けることが、お客さまから信頼を得るための重要な課題であると捉えています。お客さまに信頼される企業として持続的な成長を実現するため、「お客さま視点で品質のトップレベルになること」を全社的な目標として掲げ、品質専任の役員を中心にグローバルで品質向上の推進体制を構築し、全従業員が一丸となって取り組んでいます。

製品安全および品質のマネジメント体制

日産では、品質においてトップレベルになるという目標を達成するため、チーフ・クオリティ・オフィサー（CQO：Chief Quality Officer）を筆頭に品質専任の専務執行役員を選任しています。CQOを議長とするCQO Meetingを毎月開催し、各部門の役員および各地域の責任役員が参加し、製品品質のみならず、お客さまがご購入前後に経験されるセールス・サービス品質の課題の迅速な解決と改善活動を推進しています。
また、コンプライアンスの徹底を実現するため、3層構造のモニタリング・監査体制を構築し、監査活動の強化に取り組んでいます。第1層は、各部門が法令や基準の遵守に責任を持ち、モニタリングを実施します。第2層は、品質監査室が法令や基準の遵守に関して監査を実施します。第3層は、内部監査室がリスクに応じた年度計画に基づき監査を行います。

GRI103-3

製品安全および品質への取り組み

お客さまの声を品質向上活動に反映

品質は日産がどれだけお客さまに向き合っているかを示すかがみです。お客さまの期待する価値を提供するとともに、お客さまの感じる不満などに迅速に応えるため、日産ではお客さまからのすべての声に耳を傾け、製品のデザイン·開発からサービスに至るあらゆる品質の改善活動に反映させています。

お客さまの声への迅速な対応とタイムリーな情報共有

日産では、世界各地のディーラー窓口やコールセンター、調査など、あらゆる機会を通じてお客さまからの問い合わせや相談に応えています。
例えば、日本の「お客さま相談室」には年間約28万件の問い合わせや相談が寄せられています。お客さまの声に迅速に対応するため、過去50年間に発行してきたすべてのカタログや取扱説明書などをデジタル化して検索しやすくするとともに、「よくある質問」とその対応を車種、キーワード、カテゴリーという3つの分類で整理しています。
寄せられたお客さまの声は、いつでも従業員が閲覧できるよう社内のイントラネットに掲載、同時に関係役員やマネジメントクラスにはメールでタイムリーに情報が発信されています。

日産は、日産車を購入した従業員もお客さまの一人であり、重要なステークホルダーと考え、社内のイントラネットに「品質リスニングボックス」を設置し、従業員からの品質に対する声を積極的に入手して品質改善活動を促進しています。

お客さまの声を製品やサービスに反映

寄せられたお客さまの声は、企画、開発、生産、販売など、あらゆる部門で確実に共有され、製品やサービスに反映する仕組みを整えています。
故障ではないものの、お客さまが不快に感じている要素も製品の品質を左右します。日産では、お客さまの不満に応えることも品質向上活動の対象と捉え、改善に取り組んでいます。
お客さまが製品に求める期待値は、地域、年齢、嗜好などで異なり、製品の普及度や気候など市場特性の影響を受けることもあります。日産はグローバルデザインを基本仕様としながらも、地域のニーズに合わせた対応も行っています。この役割を担うのが、チーフ·クオリティ·エンジニア（CQE: Chief Quality Engineer）です。CQE は企画段階からクルマづくりに参画し、お客さまの不満や不具合の低減に取り組んでいます。お客さまの声は市場情報、従業員モニターなどから抽出。企画・開発工程から優先順位を決めて対応策を検討し、製品やサービスに反映するように努めています。

お客さま視点を醸成するための取り組み：CS マインドの醸成

全社を挙げて品質の向上に取り組むためには、従業員一人ひとりがお客さまの視点に立ち、お客さま満足（CS：Customer Satisfaction）を意識して業務に取り組むことが重要であると考え、お客さまの視点を取り入れるさまざまな活動を実施しています。そのひとつが「CSマインドセットトレーニング」です。研修では、日産グループのCS方針や品質向上活動、そしてお客さまの生の声を事例として取り上げ、グループディスカッションを実施。「お客さまのために何ができるか」「現状に必要なものは何か」などについて話し合いながら、CSという観点から従業員一人ひとりの品質向上に対する意識の醸成につなげています。この研修は日本をはじめ、各国で実施し対象部門などもさらに広げていきます。

また、日産は役員や従業員、サプライヤーを対象として、品質の現状や市場のお客さまの声、お客さまの声からの改善活動、目標達成に向けての活動をパネルや映像、実際の部品・車両の展示で紹介する「日産クオリティフォーラム」を2003年より実施しています。開発からサービスにかかわるすべての部門で共催し、近年では、よりお客さま視点で考え、アクションにつなげられるよう、体感型のイベントを取り入れることで、全従業員のCSマインド醸成と品質改善に対する意識向上を目指しています。本フォーラムは日本をはじめ北米、南米、ヨーロッパ、東南アジア諸国でグローバルに開催しています。

製品品質の向上

「製品品質」とは、お客さまに長く安心して快適に製品をご使用いただくための基本となる品質です。業界をリードする自動車メーカーとして日本の“モノづくり”を担ってきた日産にとって、「製品品質」は企業の持続性を支える土台になるものです。日産は常に品質をお客さま視点で考え、万が一、不具合が発生した場合は迅速に対応し、お客さまに迷惑を掛けることのないよう、不具合の再発防止に努めています。また、使い勝手が悪いといったお客さまの不満を確実に把握し、その解消に向けてあらゆるプロセスで対策活動を実施することで、一人でも多くのお客さまに満足いただけるよう「製品品質」を向上させています。

日産は「製品品質」を「感性品質」「初期品質」「経時劣化品質」などに分類し、新車の企画・デザイン、開発、生産、物流、販売、アフターセールスといった製品のライフサイクルすべてにおいて、製品そのものの品質向上のための取り組みを行っています。また、社内指標として品質調査の結果をモニタリングし、PDCA（Plan-Do-Check-Act）を回しています。

開発や生産工場での取り組み

感性品質を高め、価値あるデザインのクルマを開発

感性品質とは、お客さまが実際に見て触って使って感じる質の良さのことです。例えば、お客さまはショールームでクルマの外観を見て、ドアを開け、シートに座りインテリアの質感などを確かめます。

人が感じる質感というのは非常に感覚的であるため、客観的な基準を定める際には入念な調査が必要です。日産では、実際に購入されたお客さまや購入を検討されている方への調査を行い、世界の各市場におけるお客さまに対する理解を深めることで、感性に響くクルマづくりを目指しています。社内で育成した専門スタッフが世界中のお客さまの代弁者となり、お客さまにとって、価値あるデザインのクルマを開発することに取り組んでいます。

グローバルで均一かつ高品質な製品を生産

日産では、グローバルで高品質の製品を生産するために、4つの取り組みを展開する「4G戦略」をとっています。この取り組みによって最適な新車生産体制をスピーディーに構築することが可能となり、世界中のすべてのお客さまに高い品質の製品を均一に提供しています。

日産の4G戦略

グローバル車両生産技術センター (GPEC : Global Production Engineering Center)

車両生産における新型車の集中試作・解析を行うことで、生産に最適な工程を構築します。新型車の生産準備段階での品質を飛躍的に向上させるとともに、その高い品質レベルを日本国内外の向上に広げ、グローバルに品質の均一化を図っています。

グローバルプロフェッショナルディベロップメントセンター (GPDC:Global Professional Development Center)

物流技術員の育成を目的としたトレーニングセンター。生産拠点において、部品の荷姿設計とその試験評価方法、CADを用いた設計、部品供給ルートの最適化、工場内物流、流通コスト管理などができる人財を育成しています。

グローバルトレーニングセンター (GTC : Global Training Center)

自動車の製造品質や生産性は一人ひとりの作業者のスキルに大きく依存します。グローバルに展開しているすべての工場で従業員のスキルを競争力のあるレベルに高めるため、アライアンス生産方式(APW)を中核とし、座学および技能訓練による研修を実施しています。マスタートレーナーの資格を取得した卒業生は、自拠点のリージョナルトレーニングセンターにて、現地従業員の育成を行うことにより、効率的な技能伝承を進めています。

グローバルロンチングエキスパート (GLE : Global Launching Expert)

新車立ち上げ時のモノづくりに起因する問題の解決をサポートする人財のこと。GLEコアメンバーによる診断・アドバイスと、GLE登録メンバーによる支援により、それぞれの新車立ち上げ時の「QCT」すなわち品質(Quality)、コスト(Cost)、納期(Time)の目標を達成しています。

あらゆる場面を想定した品質テストを実施

日産では、生産車および開発中の試作車に対し、AVES* という評価システムを用いて日々の品質評価を実施しています。

お客さまの声や意見を基に基準化された評価項目に従って評価できる専門家を育成し、AVES 評価員と呼ばれる社内資格を取得した者だけが、厳しいチェックを行っています。

実際の評価は、クルマの内外装の外観評価、走行テストで構成されており、お客さま目線で目標とした品質基準が達成されているかを確認します。

実際に道路を走る走行テストでは、異音、振動、操縦安定性、各先進機能の動作などをチェックしています。

最終的には総合的な品質の責任を担うCQEが、お客さまが使用するあらゆる場面を想定して厳しく品質を確認しています。

* AVES : Alliance Vehicle Evaluation Standard の略。お客さまの目線で設定した300 以上の評価項目を評価するために認定された評価員によって実施する、ルノー・日産・三菱アライアンス共通の品質評価システム

市場品質改善活動

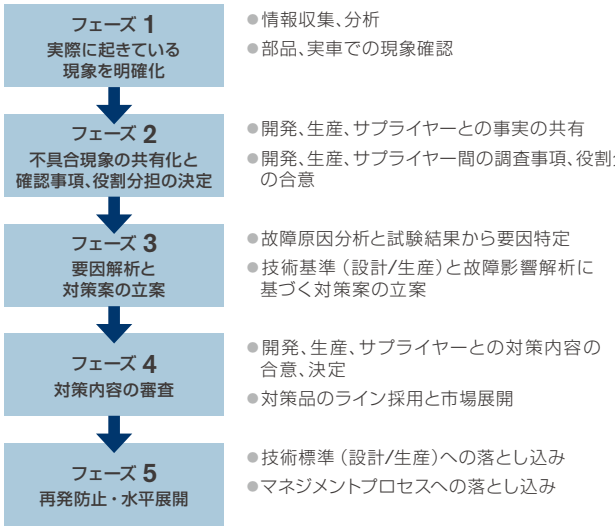
市場での迅速な品質改善への取り組み

お客さまの不満や不具合現象をいち早く察知し迅速に対応するため、日産では販売会社やお客さまとのダイレクトコミュニケーションを強化しています。TCSXが販売会社や「お客さま相談室」などから不満や不具合を把握しお客さまをサポートするとともに、開発や生産部門と情報を共有し、原因究明・対策検討などを実施。生産車両に反映することで流出防止を促進するなど、恒久的な対策を行っています。

また、日産の企業活動がグローバルに拡大するのに伴い、不満や不具合も世界各地で発生する可能性があります。そうした不具合を現地で迅速に解析し要因を分析するため、日産では日本、米国、欧州、中国、メキシコ、ブラジル、南アフリカ、インド、オーストラリア、タイ、インドネシア、マレーシアなど計19ヵ所に「フィールド・クオリティ・センター」を設けています。

同センターでは、5つのフェーズに分けて市場品質の調査・解析活動を実施しています。

5 つのフェーズでの市場品質調査・解析活動の概念図



まずは「事実を明確化」するために、問題となっている現物を市場から回収するとともに詳細な聞き込みを行いながら、不具合現象を再現します（フェーズ1）。次に問題となった部品にかかわった日産の開発部門、生産部門およびサプライヤーを招集した合同解析会議で不具合現象を共有し、さらなる調査事項と役割分担を決定します（フェーズ2）。詳細な調査結果を踏まえて、再度関連するすべてのスタッフが集まり、科学的手法を活用しながら要因解析と具体的な対策案を立案（フェーズ3）。実行された対策は不具合現象の再発防止に向け、開発・生産工程や管理体制の再構築に生かされています（フェーズ4、5）。

初期品質の向上

初期品質とは、お客さまが新車を購入してから1年以内に発生する不具合を指します。製造段階における品質向上の基本は、1台1台の製品に対して、お客さまが満足できるよう確実な作業をする意識の徹底であると考え、アライアンス生産方式（APW：Alliance Production Way）を基本に取り組んでいます。お客さまの潜在的な要望や不満に早期に対応するため、開発責任者であるチーフ・ビークル・エンジニア（CVE：Chief Vehicle Engineer）や品質責任者であるチーフ・クオリティ・エンジニア（CQE：Chief Quality Engineer）が一堂に会して市場からの情報を共有。品質が改善できていることを工程ごとに確認し、発生する可能性のあるリスクも企画段階から可視化してリスクを緩和する方策を検討しています。

こうしたすべてのプロセスを透明性のある判断で実施することで、新車立ち上げ時から高品質を保証しています。

経時劣化品質の改善

経時劣化とは、樹脂の変色や変形、表皮の摩耗やメッキの剥がれ、疲労による異音など、長年の使用によって生じる不具合を指します。日産では保証期間中はもちろん、保証期間後に発生する不具合も低減するため、実際にお客さまが使用された中古車・部品を回収して品質確認を実施し、不具合の早期検出に活用するなど、さまざまなデータを入手・分析し、劣化しにくい技術の開発を強化しています。

サプライヤーとの取り組み

生産拠点がグローバルに拡大する中、部品の品質や供給に関する問題の発生するリスクが世界各地で高まっています。日産はサプライヤーと協働しながら、すべての生産拠点において、部品の設計段階からの品質向上に取り組んでいます。

サプライヤーと推進するリスク評価・低減のマネジメント

グローバルに展開するサプライヤーの本社機能とグローバル品質マネジメントの強化を進めるとともに、サプライヤー各拠点における生産工程の品質管

理状況を現場・現物で確認し、日産の要求レベルを満たすことができるようにサプライヤーの改善活動を支援しています。
また、過去の問題解決事例をチェックリスト化し、日産へ部品納入しているサプライヤーのみならず、その構成部品を生産する二次サプライヤーまで巻き込んだ共同改善活動を行うなど、さまざまな品質向上策に取り組んでいます。

製品安全・品質向上のためのサプライヤーの監査・トレーニング

日産は、製品安全を確保するため、製品のみならず納入部品についても、サプライヤーと協働しながら監査を実施しています。
サプライヤーからひとつの部品が日産に納品されるまでには、企画段階の確認から、設計の図面製作、試作品づくり、性能確認、確かな量産体制の確保など、さまざまな工程が必要です。日産では、この大きな流れにおいて必要な品質保証活動をANPQP*1 として規定し、サプライヤーがすべての部品、その一つひとつにおいて実行することで正確な部品が納品される仕組みを整えています。
新規のサプライヤーがこうしたチェックに対応可能かどうかを見極めるために、日産ではASES*2 というシステムを構築。良品・不良品の明確な識別システムがあるか、トラブルの防止システムはどのようなものかなど、240に及ぶ評価項目に基づいて、実際にサプライヤーの作業現場を確認します。さらに新規サプライヤーにはANPQPのトレーニングを実施し、規定のレベルに達した者をトレーナーとして認定。認定トレーナーがサプライヤー内でのトレーニングと正確な部品が納入される体制の構築を実施しています。

すでに取引のあるサプライヤーに対しては、「サプライヤースコアカード」による納品品質や市場品質などの診断と、マネジメント体制を確認するSHC*3 と呼ばれるサプライヤー工場監査を実施しています。これにより、常に良質の部品を供給できるシステムが維持されているか、またさらなる品質向上に向けて新たな取り組みが行われているかを定期的に確認しています。

*1 ANPQP：Alliance New Product Quality Procedure の略。国際自動車産業特別委員会（IATF）が作成した自動車産業の国際的な品質マネジメントシステム規格IATF16949 を基に、ルノー·日産·三菱アライアンス共通のサプライヤー品質保証を基準化したもの
ANPQP に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/QUALITY/PRODUCTS/GLOBAL_SP/GUARANTEE/
*2 ASES：Alliance Supplier Evaluation Standard の略。新規参入に当たり、サプライヤーとして適切であるかを判定するシステム。240 項目を5 段階で評価してABCD に分類し、上位ランクのサプライヤーと提携
*3 SHC：Supplier Health Check の略。サプライヤー工場の品質管理体制やその実行状況を確認するルノー·日産·三菱アライアンス共通の監査システム

「セールス·サービス品質」の向上

日産は品質の高いクルマづくりを目指すとともに、お客さまの購買プロセスとご購入いただいた後のアフターセールスにおけるセールス・サービスの面からも品質の向上に取り組んでいます。お客さまと接するすべての機会においてお客さまの期待以上の経験を提供することを目標とし、世界主要国の店舗におけるセールス・サービス品質を効果的に管理することにより、お客さま満足度(CS)を高める活動を行っています。日産では、「ニッサン·セールス·アンド・サービス·ウェイ(NSSW : Nissan Sales and Service Way)」という方針のもと、日本・米国・中国・欧州各国を含む主要20ヵ国でトップレベルのお客さま満足度を目指しており、グローバルに日産のブランド力を向上させることにもつながっています。

「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ(NSSW)」

日産では、ブランド・製品への好感度や、セールス・マーケティング活動および販売後のアフターサービスに対するお客さま満足度を向上させることを目的としたグローバル方針「ニッサン·セールス·アンド·サービス·ウェイ(NSSW)」を定めています。この方針のもと、お客さま満足度向上に向けた活動を実施し、セールスとサービスにおける質の向上を目指しています。

具体的には、店舗のハード面の改善に加え、ソフト面でのグローバル基準を設定し、お客さまに一貫した購入、サービス体験を提供できるような取り組みを行っています。またコールセンター、店舗、Eメール、ソーシャルメディアなどを通じて得られたお客さまの声を業務プロセスの見直しに反映し、不満などへの迅速な対応を目指しています。

グローバル店舗基準への刷新

日産は、お客さまの多様化する期待やライフスタイルに応えるため、「ニッサン·リテール・コンセプト(NRC : Nissan Retail Concept)」と呼ばれる新たな取り組みを世界中の店舗で展開し、店舗基準の統一化を推進しています。グローバルで一貫性のある手法により「セールス·サービス品質」を向上させ、お客さま満足度の向上を図るのが狙いです。

デジタル化が急速に進む中、消費者の購買行動や所有経験は劇的に変化しています。こうした変化に対応するため、従来のニッサンブランドの店舗デザインの刷新を皮切りに、デジタルツールの導入など店舗オペレーションの改善に向けたグローバル基準を展開しています。新基準の導入は主要国を中心に開始しており、2019年度末時点で1,800店を超える店舗で導入が完了しました。今後も引き続き全世界の店舗への導入を進めていきます。

新たな店舗のレイアウトおよびデザインは、新車購入や点検、整備などで来店するすべてのお客さまにとってより快適で入りやすく、効率的ながらも滞在を楽しむことができる魅力的な店舗になるように配慮しています。また、販売·

接客プロセスの統一基準の徹底を図るとともに、多様化するお客さまのニーズに応えることで、来店したお客さまの満足度向上を目指します。
加えて、お客さまの購入検討や店舗オペレーションを支援するためのデジタル端末を導入し、効率化を図ります。さらに新基準の導入を各国で確実に進めるため、ディーラー教育の専門チーム「日産アカデミー」が店舗スタッフおよび管理職向けトレーニングを開発・実施し、お客さまの期待値を超える店舗体験を提供します。
NRCには「ニッサン インテリジェント モビリティ」、電気自動車(EV)、日産のモータースポーツ部門であるNISMO、小型商用車(LCV)、Nissan Intelligent Choice(プレミアム認定中古車プログラム)といった、ニッサンブランドの要となる要素が織り込まれており、ニッサンブランドの訴求とビジネスの拡大を図るとともに、お客さまの満足度と利便性の向上を図ります。
店舗におけるセールス・サービス品質を向上させるために、日産では専門スタッフを育成しながら継続的な改善活動を実施しています。専門スタッフは各地域の店舗の状況を正確に把握したうえで実態に合った対策を立案し、その実行を支援します。例えばお客さま満足度調査の結果を分析してお客さまの声を把握したうえで担当店舗を訪問し、現場オペレーションの視察や店舗スタッフへの聞き取りなどを通じて課題を抽出します。そのうえで解決策を店舗スタッフと検討し、店舗が自律的に改善活動を進められるよう指導しています。

サプライチェーンマネジメント

GRI102-9 GRI103-1 GRI103-2

サプライチェーン戦略

現代を生きる私たちは、地球温暖化やエネルギー問題など、逼迫する社会問題をグローバルに共有しています。日産がこれらの問題に対処していくためには、サプライチェーンのさまざまなステージで直面している課題を把握し、それぞれについて努力を重ねていくことが不可欠です。日産は、グローバル企業のひとつとして、さまざまな国でビジネスを展開しており、サプライチェーンも全世界に広がっています。一貫性のある調達活動をグローバルに推進するなど、日産のビジョンや方針をビジネスパートナーと共有し、その達成のために戦略的に協働しています。

日産が目指しているのは、ビジネスパートナーとの信頼を基本にした、お互いの持続的な成長です。常に対等な立場でサプライヤーの意見に耳を傾け、切磋琢磨し合いながらベストプラクティスを導き出す協力関係の維持・強化に努めています。

GRI308-1 GRI414-1

サプライチェーンへの取り組み

ルノー・日産はアライアンスによる効率的な購買活動を推進するため、共同購買会社であるRNPO（Renault-Nissan Purchasing Organization）を2001年に設立し、順次購買領域を拡大してきました。現在はすべての購買領域をカバーするとともに、すべての購買機能をRNPOに集約し、日産と全サプライヤー双方に有益となるビジネスパートナーシップを構築しています。2018年4月からは三菱自動車も加わり、組織名をAPO（Alliance Purchasing Organization）に変更しました。アライアンスの成長とスケールメリットを生かし、アライアンス各社の持続的なパフォーマンスを確実に向上していきます。

サプライヤーの選定に当たっては、グローバルに統一した明確なプロセスと基準を導入し、国籍、企業規模、取引実績の有無にかかわらず、広く参入機会を提供しています。

選定に際しては、すべての関係部門が参加する会議体を持ち、サプライヤーからの提案を横断的に検討します。また、選定結果は参加したすべてのサプライヤーに必ず説明し、公平・公正で透明性のある運用を徹底しています。

サプライヤーとの取引では、アライアンスが大切にすべき価値として、「信頼（公平

に、プロ意識を持って)」「相手への敬意(約束、義務、責任を果たし)」「透明性(オープンに、率直に、明快に)」を定めています。このアライアンスが大切にしている価値やプロセスを「The Renault-Nissan Purchasing Way」*という小冊子にまとめ、2006年からルノー・日産のサプライヤーと共有しています。また日本では、「自動車産業適正取引ガイドライン」(経済産業省発行)にも則した取引を実践しています。

* こちらから「The Renault-Nissan Purchasing Way」(PDF)をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/Renault_Nissan_Purchasing_Way_Japanese.pdf

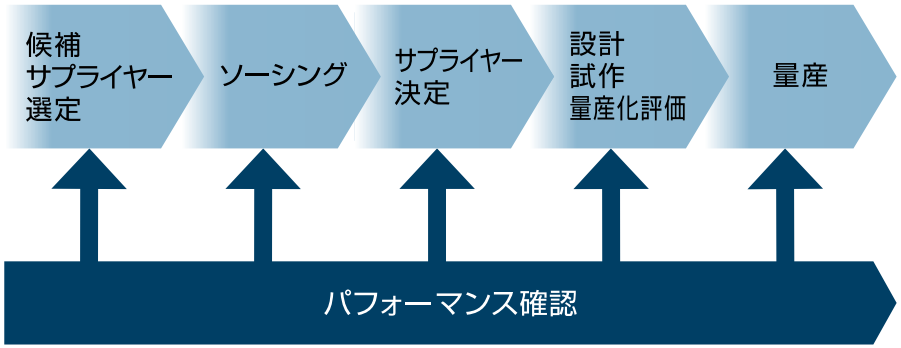
ルノー·日産·三菱アライアンスによる共同購買組織(APO)

APO
Alliance Purchasing Organization

- 購買領域:すべての領域 【部品・資材・設備・型・サービスサポート】
- 購買機能:すべての機能 【企画・調達・プロジェクト(車両/ユニット)・管理 ・サプライヤー品質ほか】

RENAULT NISSAN MITSUBISHI

サプライヤー選定から量産までのプロセス



サプライヤーとの取り組み

持続可能なサプライチェーンの構築に向けて、日産はグローバルに広がるサプライチェーンのあらゆる段階において、倫理・社会・環境に配慮したビジネスの遂行を目指しています。取引しているすべてのサプライヤーについて、工場別の所在地や購入額といった基本的な項目をデータベースとして管理・把握したうえで、ルノーと共同でまとめた「ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン」と、サプライヤーへの環境活動の具体的依頼事項をまとめた「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」に基づき、すべてのサプライヤーと協働しながらサステナビリティへの取り組みを浸透させています。

GRI103-1 GRI103-2 GRI103-3 GRI406-1 GRI407-1 GRI408-1 GRI409-1 GRI411-1

サプライチェーンマネジメントの方針・考え方

「ルノー・日産サプライヤー CSR ガイドライン」による浸透

世界中のサプライヤーとサステナビリティへの取り組みを実践していくため、2015年12月、日産とルノーは「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」* を改定し、グローバルに広がるすべてのサプライヤーに配布するとともに、サプライチェーンの隅々までサステナビリティ方針を浸透させるため、各サプライヤーからその取引先へ配布が行きわたるよう徹底しました（初版は2010年に「日本自動車工業会サプライヤーCSRガイドライン」をもとにルノーと日産で作成し展開）。

2015年の改定では、①新しい法令への対応として、責任ある鉱物調達や、政府指針・条例に基づく日本国内の反社会的勢力の排除を調達方針に追加、②サプライヤーとのサステナビリティ活動を相互に確認し推進を図るため、本ガイドライン改定版から配布時の合意確認を開始、③第三者機関によるサプライヤーのCSR活動の評価を2016年度からアライアンスで開始することを明示しました。また、新興国の取引先へのサステナビリティ方針のCSR周知・普及に向け、今までの英語版、日本語版に加え、中国語版を追加発行しました。

本ガイドラインはサプライヤー各社が企業活動をサステナビリティの視点で見直し、CSRへの取り組みを実践することを目的に、5分野・26項目の取り組みが期待される事項を説明しています。5分野とは①「コンプライアンス」（法令遵守、汚職防止など）、②「安全・品質」（製品・サービスの安全確保、品質確保など）、③「人権・労働」（児童労働・強制労働の禁止、労働時間・賃金の法令遵守など）、④「環境」（環境マネジメントの構築・運用、温室効果ガス・廃棄物排出量削減、化学物質管理など）、⑤「情報開示」（ステークホルダーへのオープンで公正なコミュニケーションなど）です。また、サプライヤーに第三者機関による評価を受けていただくことを要請しています。

本ガイドラインでは、サプライヤーへ法令規範の遵守を要請し、万が一コンプライアンス違反が発生した際の対応（即時報告、調査結果、改善計画の報告）を明示しています。実際に違反事案が起こった場合は、社内ルールに基づいた厳正な対処を実施し、再発防止の徹底に努めています。2019年度、サプライヤーにおいて差別などの人権を侵害した事例は発生しておらず、強制労働や児童労働に関して著しいリスクのあるサプライヤーもありませんでした。

* こちらから「ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン」（PDF）をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/CSR_Alliance_Guidelines.pdf

サプライヤーとの環境活動

日産は、1990年代中ごろより日産の環境理念·環境行動計画をサプライヤーと共有しており、2001年にはサプライチェーン全体の環境改善をともに推進するために「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」を発行、以来、サプライヤーにおける環境活動を積極的に進めてきました。

2016年度に日産とルノーの化学物質管理の技術標準を統合したことを踏まえ、2017年1月に本ガイドラインの改定を行いました。さらに2018年8月には、中期環境行動計画「ニッサン·グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」*1に合わせて改定*2し、サプライヤーそれぞれの環境活動に関する依頼などを追加しました。また、2019年5月には環境負荷物質管理を強化するため、サプライヤーの環境負荷物質マネジメントに関する自己診断などの規定を追加し、全サプライヤーに遵守をお願いしています。

「ニッサン·グリーン調達ガイドライン」は、「ルノー·日産サプライヤー CSR ガイドライン」の「環境」項目に関する詳細な説明と位置づけられます。

サプライヤーとの環境活動は、環境法規制·日産環境基準の遵守と環境負荷低減活動の 2つを柱に取り組んでいます。

環境法規制·日産環境基準の遵守に関しては、世界の規制動向 *3 を踏まえ、使用禁止物質を追加し、成分データの管理地域を全世界へと拡大しています。また、新車発注時におけるサプライヤーの環境負荷物質管理体制と活動を確認するとともに、欧州 REACH (Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals) 規制などに対する具体的活動をサプライヤーに説明し依頼するなどの活動を進めています。

環境負荷低減活動では、「NGP2022」に基づき、年1回定期的な環境説明会を実施し、サプライヤーのCO_2 排出量や水使用量などの実績調査を行っています。この調査は、2012年度より開始し、2014年度からはさらなる活動強化のため、企業の環境影響や戦略を開示するためのグローバルなシステムを運営している国際環境NPO「CDP」のサプライチェーンプログラムを採用しています。2019年度も本調査に基づき、特定のサプライヤーに対して環境への取り組みの改善を働きかけています。

*1 「NGP2022」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/FRAMEWORK/
*2 こちらから「ニッサン·グリーン調達ガイドライン（改訂版）」をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/Nissan_Green_Purchasing_Guideline_j.pdf
*3 欧州連合（EU）のREACH 規制（化学物質の登録·評価·認可·制限に関する規制）やRRR 指令（再使用、再利用、再生に関する自動車車両型式認可指令）など

ニッサン·グリーン調達ガイドラインの位置づけ

GRI103-1 GRI103-2 GRI103-3 GRI308-1 GRI414-1

サプライチェーンのマネジメント

日産は、第三者機関によるサプライヤーのサステナビリティ活動の評価、購買担当者へのサステナビリティ教育などを実施し、常に改善に努めています。さらに顕著な成果のあったサプライヤーに対する表彰制度も設けています。この表彰制度は、品質、コスト低減、技術開発といった経済活動に加え、社会性、環境配慮の3つの側面でバランスのとれた経営を行うという日産の考え方が、グローバルレベルでサプライチェーン全体に浸透することを目的としています。

サプライヤーにおけるサステナビリティ活動の評価およびモニタリング・監査

日産では、従来より発注先選定時に「ルノー·日産サプライヤーCSR ガイドライン」への合意を確認するとともに、サプライヤーの環境負荷マネジメント体制や日産との環境活動への合意についても確認してきました。2019年度に新たに選定したサプライヤーの中で、社会性に関する基準に適合した新規サプライヤーの割合は100%、環境基準に適合した新規サプライヤーの割合も100%となっています。

ルノー·日産アライアンスでは、2016年から第三者機関によるサプライヤーのサステナビリティ活動の評価を開始し、サプライヤーとの相互確認によってサステナビリティ活動のレベルアップにつなげています。この評価の結果がアライアンスの基準に満たない場合、改善計画の策定をサプライヤーに依頼し、改善状況のフォローを実施しています。現時点で購入額の80%以上のサプライヤーが、第三者評価機関によるアセスメント済みです。

さらに購買部門内では、各購買担当者が日常業務の中でサプライヤーのサステナビリティへの取り組み状況を確認するよう、サステナビリティ教育を実施しています。

万が一サプライヤーからの部品·材料の供給に支障があった場合、その影響は、日産車の生産だけにとどまらず、サプライチェーン全体を含め広範囲に及ぶ可能性があります。そのため、①平時のサプライヤーの供給リスク確認、②サプライヤーのQCDDM実績確認（品質：Quality、コスト：Cost、納品：Delivery、開発:Development、経営:Management の実績を毎年フォロー）、③サプライヤーとの自然災害などのリスクを想定した生産継続·早期復旧計画策定の取り組み、といった項目もサステナビリティ活動の一環として位置づけ、実施しています。

日産は、サプライヤーマネジメントの観点から、コンプライアンスを確認し、さまざまな項目からサプライヤーの状況を常に把握し、高いリスクが確認された場合は、サプライヤーとともに速やかに対策を立案し改善を図っています。なお、2019年度においてコンプライアンスの視点で問題があると特定され、その理由で契約解消にとなったサプライヤーはありません。

サプライヤーと共同で取り組む「モノづくり活動」の推進

日産は、より競争力のある製品を常に生み出すため、2008年からサプライヤーと日産の連携による「モノづくり活動」を進めてきました。この活動を発展させるため、2009年からはサプライヤーとの信頼と協力を重視した共同改善活動「THANKS 活動」を推進しています。サプライヤーとともに厳しい市場でコストリーダーとなることを目指し、部品当たりの生産量増加、現地化の徹底、物流の改善などを実施しながら、品質向上、コスト低減、製造の合理化などに取り組んでいます。

日産は2013年度に、仕様、原材料、為替、物流などすべてのコスト変動を最適化する「TdC (Total delivered Cost) チャレンジ」を導入しました。日産の各機能部署とサプライヤーが一体となって、引き続き「TdCチャレンジ」および品質·供給両面での改善活動を強力に推進していきます。

THANKS

～信頼と協調を重視した、サプライヤーとの共同改善活動～

Trusty and
Harmonious
Alliance
Network
Kaizen activity with
Suppliers

サプライヤーとのコミュニケーション

日産は、サプライヤーへのタイムリーで的確な情報提供が重要であると考え、サプライヤーズミーティングを日本および各海外拠点で開催し、中期計画や年度ごとの購買方針などについて周知を図っています。

日本の例では、月次で連絡会を開催し、生産計画やさまざまな業務、依頼事項について直接サプライヤーに伝えるとともに、サプライヤーからの質問事項や要望に応える場としても活用しています。

事業発展に貢献したサプライヤーをグローバルに表彰

日産は、毎年グローバルおよび各国拠点のレベルで事業の発展や業績向上に貢献したサプライヤーを表彰しています。グローバルでは「NISSAN GLOBAL SUPPLIER AWARD」として、年間を通して品質面で優れたサプライヤーに「GLOBAL QUALITY AWARD」と、商品力向上やブランド向上につながる革新的な取り組みを実践したサプライヤーに「GLOBAL INNOVATION AWARD」を贈呈しています。

「GLOBAL QUALITY AWARD」は、購買や品質などの関連部門が、グローバルに統一された品質評価基準に基づいて選考します。「GLOBAL INNOVATION AWARD」は、商品技術とプロセスマネジメントの2 分野において、開発、生産など関連部門の推薦を受けたサプライヤーを選考します。

GRI103-1 GRI103-2 GRI103-3 GRI412-1 GRI414-1

2019年度は、5社が「GLOBAL QUALITY AWARD」を、7社が「GLOBAL INNOVATION AWARD」を受賞しました。

責任ある鉱物調達

鉱物調達方針

日産は2013年にいち早く紛争鉱物調達への取り組み方針を策定し、さらに2020年7月には「日産グローバル鉱物調達に関する方針」*を公開しました。方針の対象範囲は、従来の3TG（錫、タングステン、タンタル、金)に加えて、コバルトも含む、紛争地域および高リスク地域から調達するすべての鉱物に拡大しました。また、同様の管理をサプライヤーにも徹底する要請をしています。

日産は、グローバル市場におけるサプライチェーンのあらゆる段階において、倫理、社会、環境に配慮したビジネスが行われることを目指しています。製品の製造に使用する材料や構成部品に含まれる鉱物資源が、人権や環境などで社会的な影響を及ぼしていないかどうか、サプライチェーンで確認を行い、懸念がある鉱物が使用されている場合には、不使用に向けた取り組みを推進しています。

さらに日産は「鉱物調達方針」に基づき、OECD デュー・ディリジェンス・ガイダンスを参照し、サプライチェーンにおける鉱物調達に関するデュー・ディリジェンスを実施しています。サプライヤーとともに、リスクを査定し、問題が確認された際は、是正する活動を、今後より一層強化していきます。

* こちらから「日産グローバル紛争鉱物に関する方針」をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/Minerals_Sourcing_Policy_j.pdf

責任ある鉱物調達のマネジメント

紛争鉱物のマネジメント

日産は、2013年度から主要拠点（日本、北米、欧州）において紛争鉱物調査を開始し、2014年度からは徐々に対象地域を拡大しています。グローバルに拡がるサプライチェーンにおける鉱物の使用状況をすべて把握する必要があるため、調査は大規模なものとなっており、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会および電子情報技術産業協会などと連携し、定期的なワーキング活動を実施しながら調査方法の検討や調査結果の解析を進めています。本調査では、RMI* が提供する調査票（CMRT：Conflict Minerals Reporting Template）を使用し、サプライチェーンを遡る調査により製錬業者を特定。当該製錬所が紛争地域の武装勢力の資金源となる鉱物を調達していないか否かを確認しています。

調査実施に際しては、調査を依頼するサプライヤーに対し、調査票記入マニュアルや調査結果集計ツールなどを提供し、サプライチェーン全体への周知・啓発を進めています。

2019年度は、日本、米国、メキシコ、欧州、中国、タイ、インドネシア、台湾、インド、南アフリカ、ブラジルの11 市場で調査を実施。武装勢力とかかわっているとみられる製錬業者から調達した鉱物を使用しているサプライヤーは確認されませんでした。

今後も、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会の加盟各社と共同で調査方法の検討を行うなど、効果的な調査を進めていく計画です。また今回、回答が得られなかったサプライヤーについては、引き続き調査を継続していきます。

* RMI：Responsible Minerals Initiative の略。情報、コミュニケーションテクノロジー業界をはじめとする企業や団体からなり、社会・環境責任の促進に向けて世界的な取り組みを推進する組織

* こちらから「紛争鉱物（コンフリクト・ミネラル）への取り組み」（PDF）をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/Conflict_Minerals_j.pdf

コバルトのマネジメント

コバルト調達に関しては、地政学的リスクだけでなく採掘時の環境負荷や人権問題が指摘されていることを認識しています。日産は2018年から主要バッテリー・サプライヤーへのヒアリングを実施し、定期的にフォローアップを行っています。OECD デュー・ディリジェンス・ガイダンスを参照して、コバルトの製錬所、精製所の特定へ向けた取り組みを強化していきます。

人財育成

GRI103-1 GRI103-2

人財育成の方針・考え方

従業員一人ひとりが安心して自発的に業務に取り組めるようにするには、性別や国籍などにかかわらずキャリア形成できる制度が求められます。また従業員にとって魅力ある職場であるためには、能力開発を推進する制度の構築も不可欠です。

日産では、自らのキャリアは自らデザインする考え方を大切にし、従業員の自発的なキャリア形成を促進·支援しています。また日産は、価値創造への重要なステップとして従業員が学び、成長し続ける企業文化の醸成と人財開発に取り組んでいます。

GRI103-2 GRI103-3 GRI404-2 GRI404-3

人財育成のマネジメント

人事制度の継続的な改善

従業員一人ひとりの能力やポテンシャルを大事にする日産では、組織として従業員の潜在能力を最大限に生かすために、継続的な人事制度の改善に努めています。従業員が意欲を持って高い成果を達成できる仕組みとして、会社への貢献度合いを適切に評価する評価報酬制度を導入。課題をいかに達成したかを結果で判断する「パフォーマンス評価」、スキル、知識、心構えなどの行動特性を捉える「コンピテンシー評価」により、報酬を決定しています。

自律的なキャリア形成を支援

日産では、従業員のキャリア形成へのサポートを目的とする上司とのキャリア面談を、全従業員を対象に年2回実施しています。「パフォーマンス評価」「コンピテンシー評価」と併せて、従業員一人ひとりが上司と話し合いのうえ、自らのキャリアに関する合意を形成していきます。

面談における成長·キャリア形成の支援策を充実させるため、上司の評価スキ

ルを向上させる研修プログラムも運用しています。評価を支援する専用のシステムもあり、上司が代わっても過去の評価内容がひと目で分かり、評価·育成の取り組みの一貫性を保つようにしています。さらにキャリア面談に関する従業員の声を吸い上げ、評価に対する理解度·納得度などの運用状況を把握するため従業員に対してサーベイを実施し、必要な対策実施や運用改善につなげています。従業員のキャリア面談満足度も毎年モニタリングを行い、評価に関する理解度·納得度は向上しています。

一方、従業員が自ら希望する仕事にチャレンジする仕組みとして、日本では「シフトキャリア制度」と「オープンエントリー制度」を用意しています。「シフトキャリア制度」は、ポストの募集に関係なく、自ら希望する部署や職種に自由に応募できる制度です。「オープンエントリー制度」は、ポストの募集があればその部署に応募できるもので、2019年度は約500のポストに297人がエントリーし140人が合格しています。

学習機会の提供

日産では、「従業員は会社における最も重要な資産であり、その育成が重要である」という考え方に基づき、従業員の学習機会をサポートしています。従業員一人ひとりが能力を100%発揮できるようにスキルを高めて自らのキャリアを築けることを目的に、さまざまなプログラムを開発し、マネジメントスキルやビジネススキルの強化、リーダーシップ開発に取り組んでいます。具体的には、役職層別に必要なスキルを習得するための社内研修を実施し、また従業員一人ひとりがチャレンジし学ぶことができる機会を提供するなど、グローバルレベルで学習する組織文化の醸成に努めています。

モノづくり大学

技術革新やハイテク化が急速に進む自動車業界において、グローバル競争をリードする日本のモノづくりを維持·発展させるためには、先進的なクルマづくりやテクノロジーを理解するとともに、マネジメント能力と豊かな人間性を備えた人財が求められます。モノづくりの中核を担うリーダー層の継続的な育成と、次世代への技術·技能伝承を目的に、日産では「モノづくり大学」の設置によって学習機会の提供を行い、人財育成の活動を強力に推進しています。

「モノづくり大学」は、「日産テクニカルカレッジ」「現場管理スクール」「エンジニアリングスクール」という3つの組織で構成され、「日産ウェイ」の実践を通して成果を出し続けることができる「日産DNA」を持った技術者·技能者などの育成を目的に、さまざまなプログラムを実行しています。

グローバルに展開する技術·技能教育

日産のグローバル展開をより強化するには、全世界で働く従業員一人ひとりの技術力を一層向上させることが不可欠です。研究開発部門および生産部門では、日本ならびにすべての地域で従業員の技術力を高めることができる

よう、成長の機会を平等に提供しています。

技術員教育

世界共通の教育プログラムであるグローバルトレーニングプログラム（GTP：Global Training Program）を企画開発し、2012年から全世界の開発拠点のエンジニア1万9,000人に対し基盤教育を実施しています。さらに近年は、アドバンス教育として、より専門性の高い教育の企画を推進し、自動運転・コネクテッドカーの研究開発を担える人財を育成するために電気自動車（EV）、自動運転（AD）、コネクテッドカーサービス（CCS）の教育に、力を入れています。

技能員教育

日産、ルノーおよび三菱の共通の生産方式であるアライアンス生産方式（APW：Alliance Production Way）を規定し、3社が世界に展開する全生産工場の現場監督者の日常管理レベルを向上させるため、アライアンスグループ共通のAPW教育の仕組みづくりに取り組んでおり、グローバル展開と実践を目指しています。

マネジメントの質の向上

日産ではグローバルレベルでマネジメントの質の向上に取り組んでいます。日本では、課長職を中心に、課長代理職から部長職までを視野に入れた研修体系を整備し、「日産ウェイ」の実践促進の機会および業務マネジメントと対人マネジメントを段階的に伸ばしていく機会を提供しています。具体的には①行動特性·マインドセットについて教育を行う「日産ウェイ」「カルチャーダイバーシティ」教育、②一人のプロとして行動できる人財を育成する「ビジネススキル」「リーダーシップ」教育、③現場を大切にし、人と協業しながら最大限の成果創出をマネジメントする「現場マネジメント」教育、を3本柱として推進し、それを補完する各種プログラムも実施、また自律した学びを促進する活動も行っています。
欧米でも、課長職を対象に、「日産ウェイ」を実践している高業績者の行動特性を活用したプログラム「日産ウェイリーダーシップアカデミー」を実施し、人財育成に取り組んでいます。
また2020年度より、人の育成や協働に関する行動を評価する仕組みを、グローバル共通で導入し、人と組織がともに成長していく基盤づくりを強化しています。

将来の経営層やリーダーの育成

日産では将来を担う経営層や専門性を持った部門のリーダーを継続的に輩出するため、戦略的・体系的な人財マネジメントの仕組みをトレーニング、ローテーション、採用などの施策に取り込み実施しています。
具体的には、日産やアライアンスで活躍できる人財を育てるリーダーシップ研修を、若手層、地域のミドルマネジメント層、グループ全体のマネジメント層

など成長段階に合わせて実施しています。同研修は、集中的にビジネススキルを学ぶ集合研修、実際に解決すべき課題にチームで取り組む研修、また多様性への理解を促進する研修などで構成されています。

また、将来を担う人財が経営層やリーダーとして必要な経験を得られるよう、部門や地域をまたぐローテーションを戦略的・計画的に実施し、マネジメントポストやグローバル機能を実践できる機会を提供しています。

採用においては、新卒採用だけでなく、経験者やミドルマネジメントレベルにおいても積極的に外部の優秀な人財を獲得するなど人財の充実を図っています。

こうした人財マネジメントの仕組みを確実に運用するため、経営層による人事会議を定期的に実施し、優秀な人財の特定、育成計画の作成、後継者計画の策定を行っています。日産の戦略的人財マネジメントシステムは、グローバルに連携しながらグローバル、地域、部門の各レベルにおいて活発に実施されています。

日産は、従業員自身が自らのキャリアを主体的に築いていける環境を整備し、上司や会社がそれをサポートする、学びの文化を醸成していくことを目指しています。

また、今後いつでもどこでも学べる環境をつくり上げていくために、e-ラーニングなどのデジタルツールの活用を広げていきます。

日産の技術や専門特性を伝承する「エキスパートリーダー制度」

企業が持続的に発展するためには、従業員一人ひとりの専門知識やスキルを中長期的に高めていくことが重要です。日産では技術系に限らず、購買など非技術系も含めたさまざまな領域での専門性の強化·発展を目的として、「エキスパートリーダー制度」を導入しています。2020年度は制度導入15年目を迎え、88の専門領域で47 名のエキスパートリーダーと2名のフェローが活躍し、それぞれの領域で専門性を発揮しながら、日産のビジネス全体に貢献しています。

また、イントラネットをはじめとする社内のさまざまなコミュニケーションツールを介して専門知識を共有化するとともに、技術·専門性の伝承を目的としたセミナーや講座を実施して、次世代の人財育成を行っています。

GRI103-3 GRI404-1

人財育成の実績

日産自動車株式会社の研修実績 （年度）

研修実績にかかわる指標	2017	2018	2019
年間受講人数（人）	171,949	241,674	263,240
総受講時間（時間）	689,536	482,103	590,696
従業員1人当たりの受講時間（時間）	30.6	21.5	26.0
受講満足度（最高点：5.0）	4.2以上	4.2以上	4.2以上
従業員1人当たりの投資（円）	73,000	86,000	90,000

労働慣行 労働者の権利の尊重

GRI102-12 GRI102-13 GRI103-1

労働者の権利の尊重に関する方針・考え方

日産は、国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」についての普遍的原則である「国連グローバル·コンパクト」に2004年から参加しており、「国連グローバル・コンパクトの10 原則」に基づいてサステナビリティ戦略のマネジメントを推進。従業員の基本的権利を尊重すべくさまざまな活動を強化しています。

GRI103-2 GRI406-1

労働者の権利の尊重に関するマネジメント

日産は、「グローバル行動規範」の「多様性の尊重と機会平等」において、従業員や取引先、お客さま、地域社会の多様性を評価·尊重し、差別やいやがらせは、どんな形·程度にせよ容認しないことを定めています。役員および従業員が相互の人権を尊重し、人種、国籍、性別、宗教、障がい、年齢、出身、性自認、性的指向、その他の理由による差別やいやがらせを行うことや、その状態を容認することを認めない旨を規定しています。また、職場におけるセクシュアル·ハラスメントやその他のハラスメント（いやがらせ）を許さないという立場で、男女を問わず、すべての従業員が被害に遭わないよう、その防止に努めています。

また、グローバル行動規範を含むすべての内部規程に対する違反行為に関しては、SpeakUp というシステムの導入により、内部通報が可能となっています。

* 人権に関する取り組みの詳細はこちらをご覧ください
>>> P115

* ビジネス倫理の遵守のマネジメントはこちらをご覧ください
>>> P205

労働者の権利の尊重に関する実績

「Happy8」による働き方の拡大

日産では働き方改革「Happy8」を通して、従業員一人ひとりの価値観やライフニーズに応じた幅広い働き方ができる職場づくりに取り組んでいます。

* 「Happy8」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/DIVERSITY/WORK/

労働慣行 従業員との対話

GRI103-1

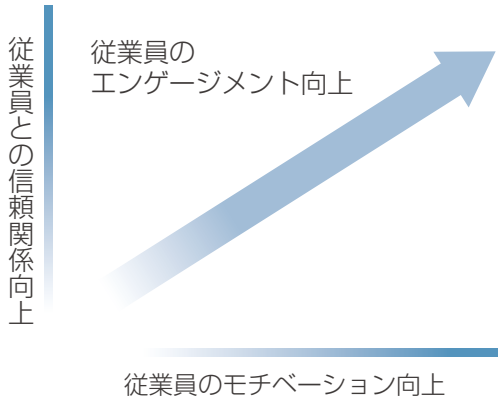
従業員との対話に関する方針·考え方

社会やビジネスの急激な変化に対応しながら、企業が新たな価値を提供し続けるためには、従業員がコーポレートパーパスやミッションに共感し、その実現に向けて意識を高めることが重要になります。

日産では、コーポレートとブランドの価値を向上・維持し、短期および長期のビジネス上の目標達成を支援することを目的に、社内外のコミュニケーション活動を展開。社内コミュニケーションにおいては、すべての従業員が日産に愛着を感じ、積極的に課題に取り組もうという意欲（エンゲージメント）が向上し、「アンバサダー」として日産の価値を高める活動を自発的に行えるように、さまざまな情報をグローバルに発信しています。

従業員との対話における指針

従業員のエンゲージメントを向上させるためのコミュニケーションの指針として、日産は「信頼関係の向上」と「モチベーションの向上」の2 つを定めています。さまざまなコミュニケーションツールを活用してビジネスや製品、ブランドに対する理解促進を図り、その方向性を従業員に示すことで、日常の仕事や会社の将来に自信を持てるようにします。また、従業員がモチベーションを高め、日産の一員だと感じることのできるイベントや機会を提供することで、日産の従業員であることに誇りを持ち「日産の持続的な成長に貢献したい」という意識の醸成を図っています。



GRI103-2 GRI103-3

従業員との対話のマネジメント

グローバルな生産拠点や事業所で十数万人の従業員が働く日産では、企業理念や経営戦略を浸透させ、従業員一人ひとりの帰属意識を高めるとともに、ガバナンスを強化するためにも、社内コミュニケーションを充実させることが重要です。

そのため、本社の広報部門を中心に、グローバルの全従業員を対象としたイントラネットなどで情報発信を行うほか、部長層に向けた資料の配布、地域ごとの情報発信など、きめ細かいコミュニケーションに力を入れています。また、定期的に経営層と従業員の意見交換の場も設けて、信頼関係の向上に努めています。さらに、こうした社内コミュニケーション活動についての従業員の意見を吸い上げ、経営層にも共有し、常に改善に努めています。

社内コミュニケーションの活動内容については年度ごとにアクションプランを策定し、コミュニケーションの量と質を向上させています。その効果については年に1回、社内コミュニケーション全般についての従業員調査を実施するほか、企画ごとにアンケートを実施し、その結果を以降のコミュニケーション計画や、次年度のアクションプランに反映させています。

日産は従業員との対話によって持続的な成長に向けての意識を共有し、全社一丸となって前進します。

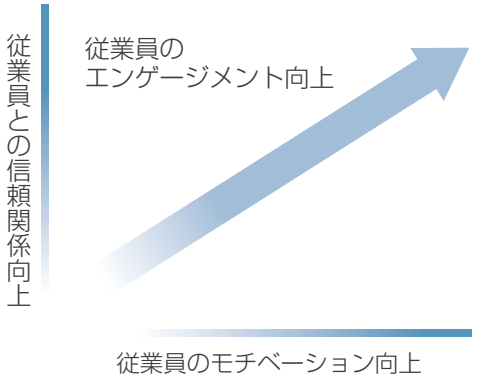
GRI103-3

従業員との対話の実績

日産の事業活動がグローバルに広がる中、企業も従業員もともに成長していくためには、従業員が日産の進む方向性を理解し、目標達成に向けて自発的に力を発揮しようとすることが大切です。従業員が会社の目標達成に取り組み、チャレンジすることが従業員自身の成長につながる一方、コーポレートパーパスの実現にも貢献します。すべての従業員がエンゲージメントを向上できるように、日産では従業員とのコミュニケーションを強化しています。

信頼関係向上とモチベーション向上を軸にコミュニケーションを強化

日産は事業構造改革計画「Nissan NEXT」* を推進していますが、この目標を達成するには、すべての従業員が日産のコーポレートパーパスに共感し、「Nissan NEXT」の意義を理解する必要があります。



また、従業員が企業の取り組みや業績に自信を持つことも不可欠です。一方で、自発的に業務に取り組む意欲を高めるには、従業員のモチベーションも向上

させなければなりません。日産では、従業員との信頼関係向上と従業員のモチベーション向上という2つの軸で社内コミュニケーション活動を行っています。

* 「Nissan NEXT」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/IR/MIDTERMPLAN/

コミュニケーションツールの強化

従業員と企業が信頼関係を向上させるうえで重要になるのが、公正で透明性の高い情報開示です。日産では決算など業績に関する情報を従業員にタイムリーに提供しています。また、ルノー・日産・三菱アライアンスでは購買、研究・開発、生産、サプライチェーンといった分野での統合が加速し、さまざまなシナジーが生まれていますが、これらの分野でのアライアンスに関する情報も幅広く共有し、従業員がアライアンスのもたらす価値を実感できるようにしています。

モチベーションの向上に関しては、「ニッサン インテリジェント モビリティ」の取り組みをはじめとする日産の製品やサービス、技術に関する理解を促進するためタイムリーに情報を発信し、関心を喚起するとともに、ゼロ・エミッション社会へのリーダーシップや自動運転技術の開発、コネクテッド技術を活用した新たなサービスなど、長期的な取り組みに関する情報や試乗機会など、従業員参加型のコミュニケーションの機会も積極的に提供しています。

ほかにも2019年には社内選考を経て代表となった各部門の従業員を「上海モーターショー」に、またリージョンの従業員を「東京モーターショー」に派遣。参加者にとっては日々の仕事の成果を実際の製品を通して確認するとともに、現地の市場理解を深める貴重な機会となりました。

各部門や役員との連携を深め、信頼関係向上とモチベーション向上のどちらにも貢献する情報に関しても積極的に発信しています。具体的には、CEOが前年度の業績や新年度の方向性を従業員に説明する「社長講話」があります。また、ウェブ会議サービスを活用したエグゼクティブ・コミッティ（EC：Executive Committee）のメンバーと部長層とのライブミーティング「MIE（Management Information Exchange）」も実施しています。

さらに、従業員が会社の製品をより深く理解し、社外の方に自社製品の特徴や魅力を伝えられるよう、従業員向けの新車発表会や試乗会を実施しています。参加者からは「自社製品をさらに知ることで会社に対する誇りが強まり、仕事へのモチベーションが上がった」などの声が寄せられており、これらの取り組みが日産の魅力をアピールする「アンバサダー」を増やす絶好の機会となっています。

グローバルすべての従業員が閲覧できるイントラネット「WIN（Workforce Integration @ Nissan）」は開設以来、従業員同士の積極的な情報共有や連携を促進しており、主要関係会社においても「WIN」の利用を始めました。

2014年度からは、日産のグローバルでの業務内容や実績・成果などを簡潔にまとめた「エンゲージメントキット」の発行を開始しました。部長層に毎月配布され、スタッフと情報共有する際のコミュニケーションツールとして活用されています。部長層は情報を発信する役割も担い、部内での積極的なコミュニケー

ションを誘発しながら、従業員の理解促進を図り、モチベーションを高めていきます。また、日本国内では工場など生産現場で働く従業員向けには、紙媒体である「NISSAN NEWS」を毎月発行し、必要な情報を確実にタイムリーに伝えるよう配慮しています。

さまざまな従業員の活動を紹介する「WIN」

経営層と従業員のコミュニケーションを強化

日産では経営層と従業員が直接対話できるイベントを積極的に開催しています。2019年度は、新体制のスタートにともない、CEO が従業員と直接対話する「タウンホール·ミーティング」を日産グローバル本社で開催。また、この様子は日本の各拠点にライブ中継されました。

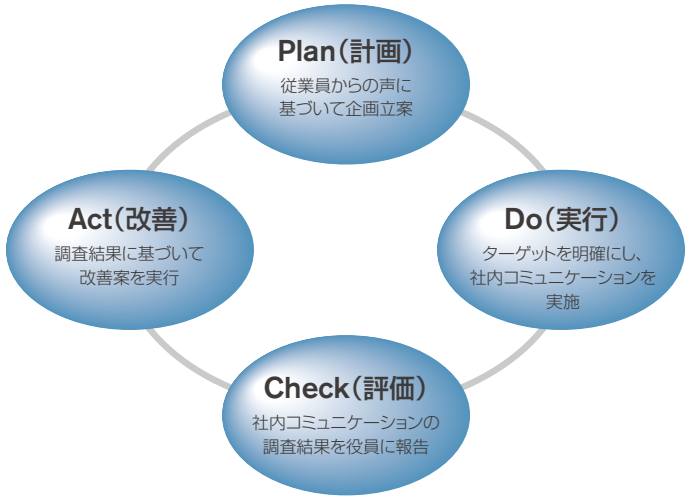
こうしたイベントに参加した従業員からは、「知りたい情報を聞けた」「事実をきちんと伝えようとする姿勢が伝わってきた」「トップの熱意がよく伝わってきた」といった声が集まりました。

本社と事業所をつないだタウンホール・ミーティング

経営層と従業員の意見交換会

信頼関係の向上のためには、従業員の声を把握し、経営層と従業員の声を共有することが大切です。日産では事業構造改革計画「Nissan NEXT」達成に向け、従業員の自信につながるような情報発信に取り組んでいますが、その効果を調査し、KPI* として継続的に社内コミュニケーション活動に反映させています。社内コミュニケーション活動においては、アンケート調査を定期的に実施し、その結果を経営層へ報告、共有するとともに、調査結果に基づいて誰に何を伝えなければならないかというターゲットを明確に定めて企画を立て、PDCA（Plan-Do-Check-Act）サイクルを回しながら推進しています。

* KPI：Key Performance Indicators の略。重要業績評価指標



従業員の健康と安全

GRI103-1 GRI103-2 GRI403-4

従業員の健康と安全の方針・考え方

日産では、労働組合との間で締結する労働協約において労働安全衛生を重視するとともに、「日産自動車安全衛生基本方針」を策定し、職場の安全·衛生活動を推進しています。同方針では、共通の価値観として「働く仲間の安全と健康は全てに優先する」を掲げており、また基本方針として「私たちは、トップから社員一人ひとりに至るまで、全員が人間尊重の考え方をともに認識しあい、職場環境の最適化、心身にわたる健康増進を積極的かつ継続的に進め、災害や疾病のない明るく活気ある職場づくりを推進する」を掲げています。
同方針に基づき、作業者の負担低減と働きやすさの向上に向けた改善活動を進めるとともに、従業員の健康についても最優先で確保していくことを全社的な方針として確認しています。

GRI103-1 GRI103-2 GRI103-3 GRI403-1 GRI403-2 GRI403-3 GRI403-4 GRI403-6

従業員の健康と安全のマネジメント

日産ではすべての従業員が安心して労働に従事できるよう、「日産自動車安全衛生基本方針」を掲げ、従業員の安全はもちろん、健康面についても最優先で確保することを全社的な方針として推進しています。日本国内外の全事業所では、同方針に基づき、労働環境の安全衛生面に関する統一的なマネジメントをグローバルに実施しています。
日本では、毎年1回「中央安全衛生委員会」を開催しています。人事担当役員が議長となり各事業所や労働組合の代表が出席して、「労働安全」「防火」「メンタルヘルス」「健康管理」「交通安全」などをテーマに1年の活動を振り返り、次年度の活動計画を決定しています。各事業所では毎月「安全衛生委員会」を開催し、労働組合の代表者も出席しています。職場ごとには「安全衛生推進員」および「交通安全推進員」を委嘱し、実効性のある日常安全活動の推進にあたっています。
グローバルでは、それぞれの拠点でPDCA（Plan-Do-Check-Act）サイクルを回しています。毎年2 回、グローバルの各事業所とテレビ電話をつなぎ、情報共有や議論を行っているほか、労働安全衛生に関する世界各地域の担当マネジャーが集合する「グローバル安全会議」を隔年で開催しています。また、災害が発生した場合には、速やかに発生状況と対応策をグローバル各拠点と共有し、類似災害の再発防止に努めています。グローバルでの中期目標は、構内協力会社を含めて死亡事故をゼロとすることと、2022年度までに2016年度比で災害発生率を半減させることです。

日本国内外の多くの事業所で、OHSAS18001*1 を含めた労働安全衛生マネジメントシステムを導入し、新規格であるISO45001*2 への対応も進めており、労働安全衛生活動が確実に実施される体制を整備しています。

*1 OHSAS18001：労働安全衛生マネジメントシステムを構築するための規格。国際的に認知されており、第三者認証機関による認証取得が可能
*2 ISO45001：同じく労働安全衛生マネジメントシステムのOHSAS18001 に代わる国際規格

労働安全基準をグローバルに標準化

従業員が最大限に力を発揮できるようにするには、一人ひとりの健康や安全に配慮した職場づくりが欠かせません。
日産では、独自に開発した安全・防火リスク管理診断手法を導入し、職場環境に潜む労働災害リスクを積極的に洗い出し、その対応策を講じ、従業員の働きやすさを高めるよう努めています。2010年からは世界各地の拠点で異なっていた労働安全に関する指標をグローバルで標準化し、3ヵ月ごとに世界各地の職場の状況を把握しています。

専門性の高いメンタルヘルスケア

日産は精神科の医師を中心とする専門チームを設置し、従業員の精神面のケアにあたっています。2005年からは外部の専門機関との連携により、予防・早期発見から治療まで一貫したサービスを提供する「EAP」* を導入。2007年度以降は、プログラムの対象を生産ラインで働く従業員にも広げ、従業員とその家族も相談・受診やカウンセリングを利用できるようにしています。さらに、医師からの助言を電子メールまたは手紙で受けとれる「ストレスチェック」を毎年実施するなど、従業員のプライバシーにも配慮した、専門性の高いケアプログラムを提供しています。2011年度からは、従業員一人ひとりの心を強くすることに重点を置いたプログラムをメンタルヘルス研修に加えるなど、幅広い面でメンタルヘルスケアを推進しています。

* EAP :Employee Assistance Program の略。従業員支援プログラム

職場復帰のためのリハビリ施設を設置

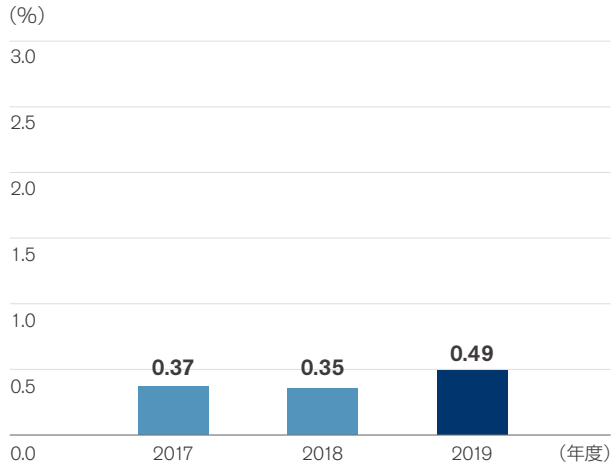
メンタル不調をはじめとする傷病での休業が、長期にわたるケースや繰り返されるケースでは、職場復帰に際し適切な支援が必要になります。2008年より日産では、長期休業者や繰り返し休業者が職場復帰する際に外部のリワーク施設（長期休業者や繰り返し休業者が職場に円滑に戻るためのリハビリ施設）の活用をルール化するなど、従業員の職場復帰を支援してきました。2012年には事業所内にもリワーク施設を開設。それぞれの職場に適したプログラムを提供することで、職場復帰成功率は向上しています。

GRI103-3 GRI403-2 GRI403-5 GRI403-6 GRI403-7 GRI403-9

従業員の健康と安全の実績

安全な職場づくり

労働災害度数率(日本)



日産では独自に開発した安全·防火リスク管理診断手法を導入し、工場における労働災害リスクを事前に回避する、危険ゼロの職場づくりに取り組んでいます。例えば日本では、労働災害や出火リスクを事前に検出し摘み取るツールとして日産独自の「SES(Safety Evaluation System)」と「F-PES(Fire-Prevention Evaluation System)」を導入しています。決められた評価基準をもとに職場パトロールを実施し、職場に潜む労働災害や出火リスクを検出することで実際の災害を減らしていく仕組みです。これらのツールの活用により、労働災害や出火の低減に効果を上げてきました。

グローバルにおいても安全を脅かす労働災害リスクを回避するため、世界の各拠点から研修生を受け入れ、労働安全に関する実習を行い、安全の確保に努めています。SES とF-PES についても、海外拠点担当者に研修を行い、2014年度からグローバルの各拠点に本格的に導入を開始、2015年度には全拠点に導入しました。

また、生産の現場で作業者一人ひとりが災害リスクに気づき、発生を未然に防げるよう、日本の事業所では危険予知トレーニング (KYT : Kiken Yochi Training)を2011年から組織的に実施しています。同トレーニングによって作業者の危険感受性が養われ、作業者が労働災害に巻き込まれるリスクを減らすことができます。また、トレーニングを継続的に繰り返し実施することでレベルアップを図っています。

各生産拠点で発生した労働災害および出火事故については、報告基準を定め、グローバルに適用しています。死亡事故などの重大な労働災害や、グローバルに影響が及ぶ恐れのある火災が発生した場合、発生拠点の責任者は速やかに日産自動車株式会社 (NML)に報告します。NML は報告に基づいて災害事故情報と対策および指示を各拠点に展開。類似する災害や事故の未然防止につなげています。

2019年度は2018年度に引き続きグローバル日産で従業員の死亡災害はありませんでしたが、2011年度、2012年度および2013年度に各1件 (南アフリカ、スペイン、北米)、2016年度に2件 (北米、インド)の死亡災害が発生して

います。日産は、これら死亡者の発生した労働災害について原因を究明し、全工場で再発防止対策を徹底して実施しています。なお、日産は労働災害度数率* をモニターしており、その数値は自動車業界の平均とほぼ同等です。
労働災害度数率に関しては、より包括的な集計方法へ移行中のため、本レポートでは開示をグローバルから日本国内のみに変更しています。

* 労働災害度数率：(休業災害件数＋不休災害件数) ／ 総労働時間×1,000,000

生産ラインの環境改善

「人にやさしいモノづくり」を理念に掲げる日産では、継続的に作業環境の改善に取り組んでいます。例えば、夏期の気温の高い日の作業現場は身体的負担も大きく、熱中症にかかる危険もあります。特に作業量が多い職場については、工場内の冷風化や給水タイムの設定などを積極的に推進し、快適な環境で作業ができるよう改善を続けています。

「健康経営優良法人」大規模法人部門（ホワイト500）に認定

現代社会において従業員の健康は、個人の問題だけではなく企業が生き残るための重要な課題となっており、従業員の健康管理を経営的な視点で考え戦略的に実践する「健康経営」が注目されています。日産も、従業員への健康投資を行うことは従業員の活力向上や生産性の向上など組織の活性化をもたらし、業績向上につながると考え、すべての従業員が心身ともに健康で安全·快適に働くことのできる職場づくりのために、人事担当役員のもと、本社安全健康管理室を推進事務局に、各事業所安全健康管理課に推進組織を置き戦略的に取り組んでいます。日産のこうした理念や取り組みが評価され、2019年に引き続き2020年2月に、日産自動車株式会社は経済産業省と日本健康会議により2020年度の「健康経営優良法人（ホワイト500）」に認定されました。ホワイト500は、地域の健康課題に即した取り組みや日本健康会議が進める健康増進の取り組みをもとに、特に優良な健康経営を実践している法人を顕彰するものです。今後も日産では、若年層も含めすべての年齢層の従業員を対象に健康維持活動を強化していきます。

地域社会への貢献

GRI102-11 GRI103-1 GRI103-2 GRI203-1

地域社会への貢献の方針·考え方

日産は、自動車メーカーとして魅力ある製品やサービスを世界中の人々に提供することに加えて、その特徴を生かしながらコミュニティの一員として主体的に社会にかかわり貢献することも、企業の重要な使命だと考えます。

企業がさまざまな資源を地域社会に提供し、コミュニティの活性化や課題の解決に積極的に参画することは、企業市民としての責務を果たすというだけではなく、企業活動にとっても有益であり、より良い事業環境や持続的に成長する市場を生み出すことにつながります。

日産は、複雑化する社会課題に対応するため、非営利組織（NGO・NPO）や行政などさまざまなステークホルダーと連携し、相互の強みを生かしながら活動を展開しています。こうした社会貢献活動の方針をグローバルに共有するとともに、国や地域により異なるニーズに対応するため、各国の事業拠点や関連会社による独自の取り組みも行っています。

地域社会への貢献の取り組み

日産は2017年に社会貢献活動の方針を見直し、「環境」「交通安全」「ダイバーシティ（多様性の尊重）」の3分野において重点的に活動を推進していくことを定めました。自動車メーカーとして真摯に取り組むべき「環境」と「交通安全」に加え、企業として重んじる価値観として「ダイバーシティ」を推進することで、「よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会が与えられる社会」を目指します。

活動の実施においては、金銭的な支援だけでなく、自動車メーカーとしての知識や専門技術、自社製品、関連施設の活用など、日産が事業を通じて培った資源を十分に生かし、独自性の高い活動を展開します。

活動をより実効性の高いものにするため、日産は、活動分野において高い知見と専門性を持つNGO・NPOとの対話と協働を重視しています。

また、多くの従業員が社会に関心を持ち、活動に自発的に参加できるように、従業員の社会貢献活動をサポートしています。

GRI103-2

地域社会への貢献のマネジメント

日産の生産拠点はグローバルに拡大し、事業を推進するうえでコミュニティとのさまざまなかかわりが生じています。日産では自社の経営資源を提供してこれらのコミュニティの発展に貢献することは、事業環境の向上や市場の成長にもつながると考え、積極的に社会貢献活動を実施しています。活動に当たっては、グローバル方針を決定し、各地域で実行しています。
現在は、2017年に改訂した方針で定められた「環境」「交通安全」「ダイバーシティ」の3つの重点分野を中心に、それぞれの地域のニーズに応えて、多岐にわたる活動を展開しています。

推進体制

グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティなどで議論・決定された日産の社会貢献活動方針はグローバルに共有され、各国・地域の活動もこの方針に沿って実行されます。

社会貢献プログラムの活性化に向けた 3 つの重点分野

重点分野「環境」

日産は、環境理念「人とクルマと自然の共生」を掲げ、環境負荷削減に意欲的に取り組んでいます。社会貢献活動においても「環境」への取り組みが重要であると考え、地球環境問題への理解を深める教育プログラムの実施など低炭素社会の実現に向けたさまざまな活動に取り組んでいます。
2017年より、国際的な環境保全団体とのパートナーシップを強化し、環境NGOコンサベーション・インターナショナルとの協働によりインドネシアで森林保全プログラムを実施したほか、環境保全団体のWWFジャパンと連携し、気候変動分野での教育・啓発活動に取り組んでいます。

重点分野「交通安全」

日産は、自動運転技術の搭載をはじめとするクルマそのものの安全性向上はもちろん、ドライバーや歩行者の安全意識を高める啓発活動や、子どもや高齢者といった社会的弱者を守る取り組みも実施するなど、交通安全の推進に取り組んでいます。

重点分野「ダイバーシティ(多様性の尊重)」

日産は、ダイバーシティを企業の競争力を高める重要な要素と捉え、経営戦略のひとつに位置づけています。社会貢献活動もこの考えに則り、貧困の削減、社会的·経済的に恵まれない人々への支援、自然災害による被災者への緊急支援などを実施しています。また、国際NGOハビタット·フォー·ヒューマニティとの協働で人道支援活動に取り組んでいるほか、2019年も国際NGO ケア·インターナショナル ジャパンとのパートナーシップを継続し、タイで行っている教育プログラムの活動を拡充しました。

事業を営む地域への貢献

日産は、事業を行う地域の一員として地域社会に積極的にかかわり、地域の方々に、「ここに日産があって良かった」と思われるような良き企業市民でありたいと願っています。地域のイベントに協力するほか、清掃活動など事業所周辺の環境を向上させる活動、自社施設の開放など、さまざまな形で地域貢献活動を行っています。また、従業員もボランティアとして積極的に地域の活動に参加しています。

このような平時における取り組みとともに、世界中で多発する自然災害発生時には、地域社会への支援を行い、社会課題の解決に寄与しています。

GRI103-3 GRI201-1 GRI203-2

地域社会への貢献の実績

2019年度の社会貢献活動の実績

2019年度 グローバル社会貢献支出額：約16.1億円

社会貢献支出には以下の費用を含む

・社会貢献活動費は社会貢献活動を実施するために支出した経費（労務費は除く）

・寄付は社会貢献を目的とした現金寄付および非営利組織の年会費などの支出

・現物寄付は金額に換算

・スポンサーシップ・その他は社会貢献を目的とした各種イベントなどのスポンサー費

2019年度 グローバル社会貢献支出額(内訳)

	社会貢献活動費	寄付	現物寄付（金額換算値）	スポンサーシップその他	合計
金額（百万円）	549	741	60	264	1,614
比率（%）	34.0	45.9	3.7	16.4	100

	災害名	2019年度実績
自然災害被災地に対する主な支援	台風15号による大規模停電（日本）	▪日産自動車より停電地域で電気自動車「日産リーフ」からの電力供給を行うため、車両53台と可搬型給電器をセットで、自治体や福祉施設などに提供
	台風19号による豪雨被害（日本）	▪日産自動車よりNPOジャパン·プラットフォームに支援金1,000万円を寄付 ▪日産自動車従業員による募金を実施、会社が同額を上乗せしてNPOジャパン·プラットフォームに寄付 ▪日産自動車より、被災地へ車両計68台を無償貸与、いわき市へ従業員ボランティア派遣（延べ275名） ▪日産自動車と販売会社より、「日産リーフ」からの電力供給を行うため、長野市災害ボランティアセンターに車両4台を無償貸与
	火山噴火による被災地支援(フィリピン)	▪フィリピン日産より「ナバラ」3台を寄贈
	新型コロナウィルス対策支援(中国)	▪日産自動車、日産（中国）投資有限公司、東風汽車有限公司は、500万元の義援金ならびに10万枚のマスクを寄付
	テネシー州での竜巻による被災地支援（米国）	▪北米日産会社より15万USドルを米国赤十字社に寄付

環境

日産の特色を生かした環境出張授業（日本、英国、中国、ブラジル）

日本では、自動車製造業ならではの知識や技術を生かした3種類の体験型教育プログラムを2007年から実施しています。いずれも小学校高学年の児童を対象に、日産従業員が講師となって学校を訪問して行います。

そのひとつである「日産わくわくエコスクール」* は、地球環境問題への理解を深めるとともに、日産の環境への取り組みを紹介し、モデルカーを用いた実験や、「日産リーフ」の試乗などを通じて最新の技術を体験するプログラムです。この受講を通じて、児童が環境問題を身近に捉え、日々の生活における自身の行動を振り返ることを目指しています。

好評につき日本での実施回数は年々増加し、開始以来、同プログラムの日本での受講者数は累計で約10万名を超えました（2020年3月末現在）。同プログラムでは小学校を訪問して授業を行うほか、栃木、いわき、横浜、追浜、九州の各工場にあるゲストホールでも講座を実施しています。また、2019年度までに販売会社スタッフ130名を講師として養成し、全国各地の店舗やイベントへ活動の場を広げました。

海外においては、サンダーランドの英国日産自動車製造会社（NMUK）が、小学生から中高生を対象に多岐にわたって教育プログラムを展開する「日産スキルズ・ファンデーション」の1つとして、環境教育を提供しています。「エコスクール」と呼ばれるこの環境教育では、生徒たちは環境問題やNMUKの風力発電の仕組みなどを6時間かけてじっくり学びます。

中国では、日産（中国）投資有限公司（NCIC）をはじめとする合弁会社4 社がUNESCO 中国の協力を得て、インターネットを活用した授業である「日産ドリーム・クラスルーム」を展開しています。全部で6モジュールありますが、その中の「ECO教室」では、環境についての学習に加え、電動モーターの仕組みを学び、モデルカーを使った実験も行います。

2019年度、ブラジル日産自動車会社(NBA)は環境教育の一環として「Escola Verde（緑の学校）」を同社工場が所在するレゼンデ市近郊の小学校で実施しました。参加者は地球温暖化問題に加えて、雨水の活用方法や食物の多様性についても学びました。さらに授業の一環として校庭で野菜を育て、食育を通じた自然との共存を身近に体験し、家庭でも環境について話し合うことができました。Escola Verde は授業を受けた児童や先生のみならず近郊の小学校の先生や、地域住民の環境意識が高まるという効果も期待できます。

Escola Verde (緑の学校) に参加する生徒たち

* 「日産わくわくエコスクール」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/CITIZENSHIP/ECO-SCHOOL/

世界自然保護基金ジャパン（WWF ジャパン）との連携（日本）

日産は、WWF ジャパンと協力関係を結び、WWF ジャパンが実施する気候変動プロジェクトの支援を行っています。また、WWF ジャパンにて「日産わくわくエコスクール」で使用する教材の監修を行い、共同のイベント開催を企画するなど多方面にわたる連携を進めています。WWF 主催の環境啓発キャンペーン「Earth Hour 2020」に賛同し、各国の従業員への消灯アクションの呼びかけ、国内外の日産の事業会社で消灯アクションの参加を行いました。

コンサベーション・インターナショナル（CI）との
パートナーシップ（インドネシア）

日産と環境NGO コンサベーション·インターナショナル（CI：Conservation International）は、インドネシア共和国バリ島の都市部に水を供給する重要な水源地でありながら、環境劣化が著しいアグン山周辺において、森林を再生する活動を2017年に開始しました。山間部の森林保全を行うことにより、河川流域および沿岸部の環境改善を目指す包括的なアプローチで、行政や地域コミュニティの住民と連携し保全活動を行っています。また、地域住民の収入源の拡大に取り組み、育成した植物を利用した商品の開発、販売ルートの確保を支援しています。

3,000株の白檀の苗木を育て、2020年1月に植樹

ユニークな環境教育プログラム「アーバン・グリーン・ラボ」（米国）

北米日産会社（NNA）は、テネシー州ナッシュビルのNPO法人アーバン·グリーン·ラボ（UGL）を支援しています。同団体は、子どもたちに自分自身の生活に関連づけながら「環境に配慮した持続可能な生活」を考えさせ、学ぶ機会を提供しています。日産の支援に加え、バンダービルト大学内のピーボディ教育大学および環境保護局の協力を得て、UGLは持続可能な生活と廃棄物削減に関して、テネシー州で初となる州規模のカリキュラムを開発。ナッシュビルとメンフィスの公立学校で授業を導入しています。また、2019年度にはナッシュビルの57校で教員グループによる「学習コミュニティ」が立ち上げられ、183 名が研修を受けました。UGLと日産は、コミュニティの健全な発展と貴重な天然資源に対する共通の関心や価値観を抱いており、特別なパートナーシップを結んでいます。毎年、NNA本社ではUGLと協力して子ども向けの楽しいイベント “Kiddovation” を開催。日産タイタンXDをベースにUGLが制作した「モバイル·ラボ」を持ち込み、従業員の子どもたちがサステナブルな暮らし方を学び、家庭でも保護者と実践できるように図っています。

交通安全

国際自動車連盟（FIA）とのパートナーシップ（グローバル）

日産は、国際自動車連盟（FIA）が提唱する交通安全啓発キャンペーン「FIA アクションフォーロードセーフティ」のオフィシャルサポーターとして、同キャンペーンの一環である安全運転のためのルールをまとめた「FIA ゴールデンルール」の周知に協力し、安全運転の大切さを広く呼びかけています。

地域の子どもたちの安全を守る「ハローセーフティーキャンペーン」（日本）

事業所周辺地域における交通安全啓発活動の推進に寄与するため、日産は、日本において1972年から実施している交通安全活動「ハローセーフティーキャンペーン」の一環として、1987年より従業員募金を実施しています。会社からの寄付金を加え、地域の交通安全協会や自治体などを通じて、主に各事業所近隣の児童に対し、交通事故防止に役立つ物品を寄贈しています。また、高齢ドライバーの安全走行を促進·啓発するため、新潟大学とともに、2019年度に「ハンドルぐるぐる体操」を制作しました。本体操は、主に高齢ドライバーが日々の生活の中で運動習慣をつけることにより、筋力と認知力を高めて安全走行できるように支援するもので、日産と新潟大学が共同でコンセプト検討を行い、新潟大学が体操の内容を創りました。

新潟大学と共同で創案した「ハンドルぐるぐる体操」

ダイバーシティ
＜すべての人に平等な機会が与えられる社会へ＞

ケア・インターナショナルとの協働による教育プログラム（タイ）

日産は、タイ王国アユタヤ県およびラヨーン県において、中学·高校生を対象とした教育プロジェクト「理数系（STEM）教育を通じたリーダーシップ育成プログラム」を2017年から開始しました。地域の学校と協働して行う授業では、リーダーシップやチームワークなど、コミュニティの発展を担うリーダーとして必要な資質を身につけるほか、科学·技術·工学·数学（STEM：Science、Technology、Engineering、Mathematics）の要素も授業内容に取り入れています。また、職業技能訓練も取り入れ、特に女子学

理数系（STEM）教育を通じたリーダーシップ育成事業

生の支援を重視しています。2018年度からは授業実施校にタイ日産自動車会社（NMT）の事業拠点近郊のサムットプラーカーン県の学校を加え、同社の従業員もボランティアとしてプログラムやワークショップに参加するなど、重要な役割を担っています。2017年の開始以来、アユタヤ、ラヨーン、サムットプラーカーン県の10校で1,400名以上の生徒がプログラムを受講し、生徒たちによるプロジェクトも60以上が実施されています。

ハビタット・フォー・ヒューマニティとのパートナーシップ（北米）

NNAは、2005年よりNGOハビタット·フォー·ヒューマニティ(ハビタット)との協働を継続しています。同団体は、「誰もがきちんとした場所で暮らせる世界」を理念に掲げ、家を建てたり改修したりすることで、地域コミュニティの活性化を図り、人々の希望を築く国際支援団体で、世界約70ヵ国以上で住居建築や自立支援に取り組んでいます。

2005年にパートナーシップを締結してから、NNAとハビタットは135家族以上を支援し、安全かつ手ごろな価格帯の持続可能な住居を提供してきました。この中で、NNAの従業員はこれまでに延べ11万6,000時間を超える住居建築のボランティア活動を実施しています。また、日産カナダ財団は2008年よりハビタットとのパートナーシップを締結しており、これまでに1,400名以上の販売会社およびカナダ日産自動車会社（NCI）の従業員が9,000時間を超えるボランティア活動を実施し、ハリファックスからバンクーバーまで50軒の住居を建築しました。日産カナダ財団のハビタットへの寄付は累計100万カナダドルを超え、NCIにおける社会貢献活動の重要な成果となっています。

NNA従業員のボランティアチーム

地域と協働で障がい者スポーツ大会を開催（日本）

2019年12月、「第20回日産カップ追浜チャンピオンシップ2019（全国車椅子マラソンin横須賀）」*を地域関係諸団体との協働運営で開催しました。本大会は、2000年に始まった車椅子陸上競技の総合大会で、障がい者スポーツの普及と競技者の技術向上のほか、地域の活性化と「やさしい街づくり」支援を目的としています。追浜工場内のテストコース「GRANDRIVE」と京浜急行追浜駅間の公道を使用したロードレースでは、延べ198名の選手が参加しました。また、延べ337名の従業員ボランティアは地域のボランティアとともに実行委員に加わり、ロードレース運営、コース準備やコース統制を行い、大会運営をサポートしました。

*「日産カップ追浜チャンピオンシップ」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/CITIZENSHIP/NISSANCUP/

モノづくりの魅力を伝える取り組み（日本、中国、英国など）

日産は、モノづくりの楽しさや奥深さを将来世代に伝えたいと考え、さまざまな取り組みを行っています。日本では日産の従業員が小学校を訪れ、モノづくりの魅力を伝える出張授業「日産モノづくりキャラバン」や「日産デザインわくわくスタジオ」* を実施、両プログラム合わせて年間約2万2,000名の子どもたちが受講しています。中国ではNCICをはじめとする事業会社が授業を行っています。

「日産モノづくりキャラバン」は英国のサンダーランド工場でも実施しており、学校の授業期間中は週5日でプログラムを実施し、年間4,500 名以上の小学生を受け入れています。

英国では、2014年に日産スキルズ·ファンデーションを設立し、2019年11月までに地域の6万名以上の生徒に、さまざまなプログラムを提供、未来のエンジニアと製造を担う人財の育成を推進しています。

日産スキルズ·ファンデーションは、STEM を学ぶ外部の3つの国際的な教育プログラム「VEX IQ robotics」、「FIRST Lego League」「F1 in schools」に機材や資金、知見などを提供して地元チームを支援しています。2019年には日産が支援したチームは上記の国際大会に出場し、優秀な成績を収めています。

また、英国で高い評価を受けている教育プログラム「Industrial Cadets」では、13歳から14歳の生徒に製造やエンジニアリングのプロフェッショナルと交流する機会を提供しており、これまで2,100名以上が参加し、同ファンデーションの中心的な取り組みとなっています。さらに女性のキャリア開発に焦点を当てたプログラム「GIMME（Girls in Monozukuri, Manufacturing and Engineering）」および「GIMME Booster」を通じて、ダイバーシティの浸透にも取り組んでいます。このプログラムでは、女子生徒にキャリアの選択肢を示し、製造やエンジニアリング関連への就職を支援しています。これらの女子生徒向けセッションにはこれまでに2,000 名以上が参加し、全プログラムの女子参加率は46 %となっています。

日産スキルズ·ファンデーションによる女子生徒の STEM 教育の推進

2019年には、3年生(6-7歳) 向けの新しい施策として、現地の学校に教材ボックスを提供しています。箱の中には、プログラムに必要な教材や、マニュアルなどが梱包されているほか、だるまの作成キットもあり、気軽に日本の文化を学ぶことが可能となっており、会社の歴史などについても楽しく学べる内容となっています。

その他にも多数の国で、車両やエンジンを大学や専門学校に教材として寄贈し、学生の知識や技術向上に貢献しています。

* 「日産モノづくりキャラバン」「日産デザインわくわくスタジオ」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/CITIZENSHIP/VISITINGSCHOOL/

子どもたちや若者への教育支援（中国）

甘粛省での「日産ドリーム·クラスルーム」

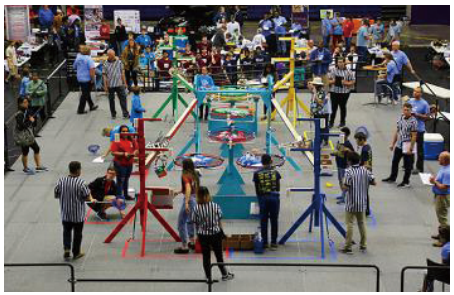
NCICは、小学生を支援する教育プログラム「日産ドリーム・クラスルーム」を 2013年から実施しています。授業内容と実施地域を徐々に拡大し、現在では環境、モノづくり、デザイン、塗装、インテリジェントドライビング、自動車文化や工学の基礎、日産のディーラー向けの特別プログラムなど、多彩な授業を提供しています。2015年からは中国国内の事業会社計 4 社で授業を実施しており、年々規模を拡大し、活発に教育支援活動に取り組んでいます。

NCICは「日産ドリーム・クラスルーム」の活動を、日産のディーラー各社のほか、北京自動車博物館や、地元の自動車ショーなどの協力を通じて、さまざまな機会で提供しており、2019年末までに 50万名以上の生徒が参加しました。2019年 12月には、「日産ドリーム・クラスルーム」の受講生である中国甘粛省武威市の小学生と学校関係者、および甘粛省ユネスコ協会のメンバー 67人が日産自動車本社と追浜工場を訪問し、「日産ドリーム・クラスルーム」で学んだことをより深く理解できる機会が実現しました。

次世代の科学者やエンジニアを育成（米国）

NNAは米国における教育の取り組みとして、小学校から大学までの学生たちが自動車産業に不可欠なSTEMの4分野に親しむことを奨励するさまざまなプログラムを支援しています。

2つの主力工場があるテネシー州では、全米で開催されるロボット競技大会「BEST* ロボティクス」のナッシュビル大会をサポートしています。同大会では、学生チームが簡易的な建材などの決められたキットを使ってロボットを設計·製作し、3分間で与えられた課題に挑戦します。2019年度は302名の学生が競技に参加。22名の日産従業員がボランティアとして出場チームを指導し、競技審判を務めました。リアルワールドで生じる技術的な問題を、プロジェクトベース型の大会で解決する体験は、学生の技術理解力を高め、キャリアの方向性を描くための絶好の機会となっています。


「ミュージック・シティ BEST
ロボティク・コンペティション 2019」

* BEST :Boosting Engineering Science and Technology の略。「工学 ·科学技術の振興のための」の意味

「日産セレナ」を通じて開発途上国の子どもたちに給食を届ける「おにぎりアクション」

日産自動車は「日産セレナ」を通じて、NPO法人TABLE FOR TWO International（TABLE FOR TWO）の「おにぎりアクション」にトップスポンサーとして協賛しています。同団体は、開発途上国の子どもたちに給食を届けることを通じ、食の不均衡の解消を目指しています。「おにぎりアクション」はおにぎりの写真をSNSなどに投稿すると、アフリカ・アジアの子どもたちに給食5食が届く取り組みです。「日産セレナ」が持つ「子どもの可能性を広げる“家族のためのミニバン”であり続けたい」という思いが、この活動の理念に合致し、2018年より協賛を行っています。「日産セレナ」独自の活動として、1投稿で通常の2倍の10食分の給食を届ける取り組みや、全国の日産のお店にご来店されたお客さまに参加を呼びかけ、2年間で約11万食（おにぎりアクション全体では265万食）の給食を届けました。「おにぎりアクション」は、その活動が評価され、2019年に「ジャパンSDGsアワード」SDGs副本部長（外務大臣）賞を受賞しました。

給食が入ったカップを手にする子どもたち

事業を営む地域への貢献

東日本大震災への対応（日本）

福島県広野町と浪江町で従業員によるボランティア活動を実施

日産は、2011年の東日本震災発生直後からさまざまな支援を行い、従業員による復興支援活動を継続しています。2019年度も前年度に続き福島県双葉郡で活動を実施し、複数の事業所から26名の従業員が参加しました。福島県いわき市に拠点を置く「いわきおてんとSUN企業組合」と協力し、広野町で防災緑地の整備作業やオーガニックコットン畑の整備などを行い、浪江町では駅周辺の除草、植栽を行いました、また、津波の被災地となった請戸地区を訪問し、浪江町の8割を占める帰還困難地域をバスで視察しました。

広野町と浪江町で実施した復興スタディツアー

被災地の子どもたちに笑顔を

日産は、被災地の子どもたちが笑顔を取り戻すことを目指して2011年に「日産スマイルサポート基金」を設立しました。遊びや自然体験を中心としたプログラムに加え、フリースクールや居場所づくり事業、地域への理解や愛着を深める学びの場の提供など、年月とともに変化する被災地の課題に即した活動を支援しています。岩手、宮城、福島で独自に活動している10のNPO 団体がプログラムを行っています。

その他の自然災害への対応

台風 15 号による大規模停電（日本）

2019年9月、台風15号の影響で発生した大規模な停電が続く千葉県内の避難所や福祉施設で「日産リーフ」が走る蓄電池としての真価を発揮しました。日産自動車は、「日産リーフ」計53台と可搬型給電器（パワームーバー）を自治体、福祉施設、保育園などに配備し、電力供給支援を行いました。主に熱中症対策用の扇風機と情報取得のための携帯電話機の充電に利用され、夜間には給水先を照らす灯光器の電源となりました。また、携帯電話機の充電には、従業員が提供した携帯充電コード50本も活用されました。

台風 19 号による豪雨被害（日本）

2019年10月に発生した台風19号の災害では、豪雨により被害を受けた方々に対して、1,000万円の活動支援金寄付とともに、従業員募金やマッチングギフトを寄付しました。いわき市では、従業員がボランティア活動を実施し、またいわき市および郡山市への延べ68台の車両貸与を行いました。
また、日産自動車と長野日産自動車株式会社は「日産リーフ」からの電力供給を行うため、車両4台を長野市災害ボランティアセンターに貸与しました。

火山噴火による被災地支援（フィリピン）

フィリピン日産（NPI）は、2020年1月に発生したタール火山噴火により被害を受けた方々を支援するため、フィリピン赤十字社に「ナバラ」3台を寄贈しました。

新型コロナウィルス対策支援（中国）

2020年1月、新型コロナウィルス対策支援として、日産自動車、日産（中国）投資有限公司(NCIC)、中国における合弁会社である東風汽車有限公司(DFL)は、500万元の義援金ならびに10万枚のマスクを寄付しました。

テネシー州での竜巻による被災地支援（米国）

2020年3月に発生した竜巻により被害を受けた方々に対して、北米日産会社（NNA）は、15万USドルを米国赤十字社に寄付しました。

財団による支援（米国、オーストラリア、ブラジル）

米国では、社会における「多様性」を促進するための教育活動に対して資金提供を行う「日産ファンデーション」を通じて多くのコミュニティを支援しています。1992年の設立以来、日産ファンデーションは米国全土の150以上のNPO法人に対して1,150万ドル以上の寄付を行ってきました（2020年3月末現在）。2019年度は、全米の30の団体·機関に対して74万ドルの寄付を行いました。

豪州日産自動車会社（NMA）は、2016年4月に社会貢献活動を目的とした「日産オーストラリア財団」を設立しました。2017年度より、オーストラリア国内の中小規模の慈善団体に資金提供を行い、活動の拡大や継続を後押ししています。また、NMAでは、従業員が地域社会貢献のために毎年ボランティア休暇を取得できる制度を導入し、従業員の社会貢献活動を奨励しています。

また、ブラジル日産自動車会社（NBA）は2013年に設立した社会貢献活動を目的とした財団「インスティテュート·ニッサン」の活動内容を見直し、従業員のボランティア活動推進プログラムを刷新するなど強化を図りました。2019年度に、リオデジャネイロの主要地域への社会貢献を支援するさまざまなステークホルダーと協業し、環境教育や地域社会活動、オープンイノベーションなど多岐にわたるプログラムを策定しました。

公益財団法人日産財団による教育支援（日本）

公益財団法人日産財団* は「人材育成を通じて、豊かな未来社会の実現を目指します」というビジョンのもと、人財育成事業を行っています。財団事業の柱のひとつは理科教育助成で、子どもたちの論理的あるいは科学的思考能力の向上を目指す小中学校や理科研究会を対象に1件当たり70万円助成し、2年間の教育実践のための教材費などに活用されています。また、助成期間に多大な成果を上げた学校には「理科教育賞」を授与し、助成校相互の研鑽と活性化を図っています。また、2018年度より、日本国内の小中学校や博物館などの教育施設において、女子児童·生徒の理科への興味関心を顕著に高めた取り組みに対して、「日産財団リカジョ賞」として褒賞を行っています。

さらに、2019年度より新たに未来人材育成事業がスタートし、その一環として早稲田大学との共同研究に基づく未来のリーダー教室プロジェクトを立ち上げました。

* 日産財団の活動に関する詳細は日産財団のウェブサイトをご覧ください
https://www.nissan-zaidan.or.jp

オックスフォード日産日本問題研究所による日欧相互理解促進（英国）

1981年、日産の寄付により英国オックスフォード大学内に設立されたオックスフォード日産日本問題研究所* は、欧州における現代日本研究の主要拠点のひとつとして広く知られ、日欧の相互理解の促進に寄与しています。

* オックスフォード日産日本問題研究所に関する詳細は当研究所のウェブサイト（英語のみ）をご覧ください
https://www.nissan.ox.ac.uk/

ガバナンス

ガバナンスに関する方針·考え方 …… 188
コーポレートガバナンス …… 189
リスクマネジメント …… 197
コンプライアンス …… 200

ガバナンスに関する方針·考え方

GRI102-15 GRI102-16 GRI102-26 GRI103-1 GRI103-2

自動車業界はもちろん、あらゆる業界で技術革新が急激に進行し、世界経済は大きな変革期を迎えています。企業が考慮するべきリスクはさらに複雑化しており、きめ細かい管理が求められています。

日産は、人々の生活を豊かにするため、信頼される企業として、独自性に溢れ、革新的なクルマやサービスを創造し、その目に見える優れた価値をすべてのステークホルダーに提供すべく、コーポレートガバナンスの向上を経営に関する最重要課題のひとつとして取り組んでいます。気候変動に伴うリスクと機会への対応をはじめ、社会からの要請や社会的責任を常に意識しながら事業活動を展開し、事業の持続的な成長とともに持続可能な社会の発展に貢献していきます。

また、日産が持続可能な企業であるためには、高い倫理観と透明性、また強固な基盤を備えた体制が不可欠です。そしてその取り組みを主体的に情報開示することが求められています。日産の事業はグローバルに拡大し、各地域で多様なステークホルダーと活動していますが、すべてのステークホルダーから信頼され続ける企業であるためには、すべての従業員が高い倫理観を持ってコンプライアンス（法令遵守）を実践しなければなりません。日産では2001年に「グローバル行動規範」*1を定めて、日産グループ全社で徹底しています。

日産ではコーポレートガバナンス*2、コンプライアンス、リスクマネジメントを企業経営における重要な要素と位置づけています。明確な形で執行と監督·監視·監査を分離できる指名委員会等設置会社を選択し、意思決定の透明性を向上するとともに、迅速かつ機動的な業務執行を実現すること、すべての従業員が高い倫理観を持ってコンプライアンスを実践すること、効果的で適切なリスク管理体制をグローバルに整備すること、この3つを基盤としてグローバルにガバナンスを推進しています。

*1「グローバル行動規範」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/2017/NISSAN_GCC_J.pdf
*2 コーポレートガバナンスガイドラインに関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/PDF/190625-02_01_JP.pdf

コーポレートガバナンス

GRI102-18 GRI102-22 GRI102-23 GRI102-24 GRI102-28 GRI405-1

コーポレートガバナンスの体制

日産ではコーポレートガバナンス体制を強化すべく、新たな体制の構築に取り組み、2019年6月25日より明確な形で執行と監督・監視・監査を分離できる指名委員会等設置会社に移行しました。これまで取締役が重要業務の執行と個々の取締役の職務執行に対する監督を行っていましたが、指名委員会等設置会社への移行に伴い、執行と監督の役割を分離。新たに設置した執行役が業務の執行を担い、取締役会が職務執行の監督に注力することで、意思決定の透明性を向上させるとともに迅速で機動的な業務の執行が可能になりました。また、取締役会において社外取締役を過半数に増員することで、多様な視点を経営に反映させるとともに、監督機能のさらなる強化を図っています。取締役会には取締役候補者を決定する指名委員会、取締役および執行役の報酬を決定する報酬委員会、取締役および執行役などの職務執行を監査する監査委員会という3つの委員会を設置しています。各委員会においても社外取締役が過半数を占めており、指名・報酬を社外取締役がけん引することで、経営の健全性を確保するとともに、取締役会その他の機関が監督・監視・監査を実施し、内部統制、コンプライアンスおよびリスク管理体制の実効性を担保しています。執行役および役職員は、取締役会その他の機関による監督·監視·監査に対して常に真摯に対応していきます。

また、日産ではすべてのステークホルダーに対して明確な経営目標や経営方針を公表し、その達成状況や実績を速やかに高い透明性を持って開示しています。さらに、さまざまなモニタリングシステムを活用しながら経営の透明性を維持する企業統治の体制を構築するとともに、事業目標の達成を阻害する要因であるリスクを適切に評価し、管理しています。世界の各拠点が連携しながら管理体制をグローバルに整備し、従業員・ビジネスパートナーへの啓発活動に取り組んでいます。今後ガバナンス情報をさらなる透明性を持って開示することを目指します。

* コーポレートガバナンスオーバービューに関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/CORPORATEGOVERNANCE/pdf/Overview_JP.pdf
* コーポレートガバナンスガイドラインに関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/PDF/190625-02_01_JP.pdf
* ガバナンスのデータに関する詳細は以下のページをご覧ください
>>> P239

GRI102-18 GRI102-19 GRI102-22 GRI102-23 GRI102-28 GRI405-1

コーポレートガバナンス体制の変革

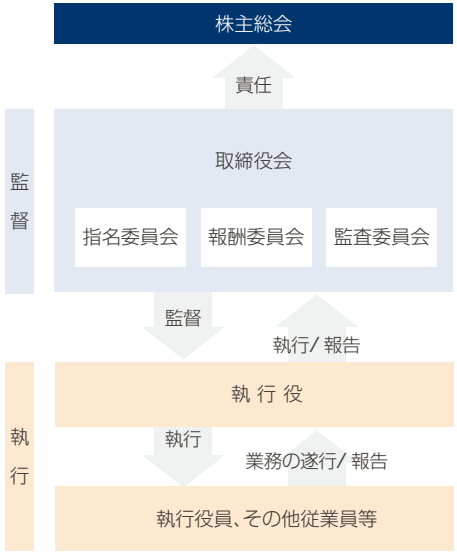
日産は、2019年6月25日に、指名委員会等設置会社へと会社の体制を変更し、指名委員会、報酬委員会、監査委員会を設置しました。

◆新体制の主なポイント

① 執行と監督の分離　② 取締役会の独立性の向上

③ 意思決定プロセスの透明性向上　④ 迅速で柔軟性ある業務執行

取締役会の役割



取締役会の役割

・取締役会は、企業の繁栄および株主の利益に対して重要な責任を持つ。
・取締役会は、独立性を有する社外取締役の牽引により、多様な視点を持って、経営の基本方針を決定するとともに、執行役を監督する役割を担う。

取締役会の主な権限

経営の基本方針	・中期 / 年度ビジネスプラン ・戦略的 / 重要な提携
株主総会	・招集　・議案
選解任	・取締役会議長および代表執行役の選定 ・執行役の選解任 ・各委員会（指名・監査・報酬）の構成委員の選定
会計	・フィナンシャルレポート　・配当
その他	・内部統制に関する基本方針

取締役会の体制

取締役会は、独立性を有する社外取締役がけん引し、多様な視点から経営の基本方針を決定するとともに、執行役などの職務執行を監督する役割を担っています。取締役を構成する員数を適正な規模とすることで活発な議論と迅速な意思決定を実現しています。また、構成員数の過半数が独立性を有する社外取締役であり、取締役会の議長も独立性を有する社外取締役とすることで、社外取締役によりけん引される環境を創出しています。取締役会では、経営の基本方針はじめ、法令、定款および取締役会規則で定めた重要事項の決定を行っています。また、効率的で機動的な経営を行うため、業務執行に関する権限の多くを執行役に委譲しています。2020年3月末時点において取締役会は取締役12名で構成されており、そのうち7名が独立性を有する社外取締役（うち女性2名）となっています。

* 各取締役に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/EXECUTIVE/
* 2019年度取締役の活動状況に関する詳細はこちらをご覧ください
>>> P018

GRI102-22 GRI102-24

指名委員会の体制と権限

権限・役割	決定事項
・法定の権限である株主総会に提出する取締役の選任および解任に関する議案の内容を決定する ・取締役会に提案する代表執行役の選定および解職に関する議案の内容を決定する ・社長兼最高経営責任者の後継者計画の内容の策定および年次の検証を行う	・取締役候補の選解任議案 ・代表執行役の選解任議案 ・CEO サクセッションプラン ・取締役議長および副議長の選解任議案 ・各委員会の委員長および委員の選解任議案

指名委員会の委員長は独立社外取締役であり、また、委員6名のうち5名が独立社外取締役（うち1名女性）です（2020年3月末時点）。当委員会では、株主総会に提出する取締役の選任および解任に関する議案の内容の決定、取締役会に提案する代表執行役の選定および解職に関する議案の内容の決定、および社長兼最高経営責任者の後継者計画の内容の策定および年次の検証を行う権限を有しています。

* 2019年度指名委員会の活動状況に関する詳細はこちらをご覧ください

>>> P020

GRI102-22 GRI102-35

報酬委員会の体制と権限

権限・役割	決定事項
・法定の権限である取締役および執行役の個人別の報酬などの内容に係る決定に関する方針、また、取締役および執行役の個人別の報酬などの内容を決定する ・取締役および代表執行役の個人別の報酬額を決定する	・取締役・執行役の報酬に関する方針や仕組み（報酬方針、水準、構成、基本報酬、短期・長期インセンティブ、手当など） ・各取締役・代表執行役個人の報酬額または（非金銭的な報酬の場合）特定の報酬の内容 ・各執行役個人の報酬額または（非金銭的な報酬の場合）特定の報酬の内容

報酬委員会の委員(委員長を含む) は、4名すべて独立性を有する社外取締役としています（うち女性2名）。(2020年3月末時点）当委員会は、法定の権限である取締役および執行役の個人別の報酬などの内容に係る決定に関する方針、取締役および執行役の個人別の報酬などの内容の決定に加え、取締役および代表執行役の個人別の報酬額を決定する権限を有しています。

* 2019年度報酬委員会の活動状況に関する詳細はこちらをご覧ください

>>> P021

GRI102-22

監査委員会の体制と権限

権限・役割	決定事項
・執行役などの職務執行状況や取締役会の監督機能の実効性を監査（モニタリング、監督）する ・執行役、従業員、子会社に対し、その職務の執行に関する事項の報告を求め、または業務および財産の状況の調査を行う ・取締役、執行役、また従業員の不法行為について差し止め請求を行う ・年次監査報告書を作成する ・会計監査人を選解任する ・会社が取締役もしくは執行役に対して訴えを提起し、または取締役もしくは執行役が会社に対して訴えを提起する場合、当該訴えについて、選定監査委員が会社を代表する	・株主総会に提出する年次監査報告書 ・監査方針、監査規程、監査委員会の年次監査計画、また関連予算 ・会計監査人の選解任に関する株主総会議案 ・監査委員会室のスタッフの選任 ・グローバル内部監査室の年次監査計画、予算および人員計画。グローバル内部監査室責任者の選任と評価 ・取締役および執行役に対する訴訟の提起

監査委員会の委員長は独立社外取締役であり、また、委員5名のうち4名が独立社外取締役（うち女性1名）です（2020年3月末時点）。当委員会では、内部統制システムの構築・運用状況を含む業務執行の監査の一環として、年度監査計画に従って、また、必要に応じて、執行役、執行役員および使用人から、当社およびグループ会社の業務執行に関する報告を受けています。また、委員長は、社長兼最高経営責任者をはじめとする執行役などと、定期的に会合を持ち、幅広く意見の交換を行っているほか、重要会議などに出席し意見を述べるとともに、決裁書その他の重要書類を閲覧し、必要に応じて執行役、執行役員および使用人に対して説明または報告を求めています。委員長が収集した情報については、適時に他の委員にも共有されています。

さらに、当委員会は、監査の実施に当たり、当委員会、内部監査部門および会計監査人の三者が適宜連携し、三様監査の実効性を高める取り組みを実施しています。当委員会のリーダーシップのもと、三者間での連携により、監査上の指摘事項およびその対応状況をタイムリーに共有し、内部統制の実効性の向上を図っています。また、当委員会は、内部監査部門を管轄し、定期的に内部監査計画に基づく内部監査の進捗やその結果について報告を受けるとともに、必要に応じて、内部監査部門に対して内部監査に関する指示を行っています。

加えて、当委員会は、執行役などのマネジメントの関与の疑義がある内部通報の通報先となり、関係する執行役などが通報者および通報内容を知りえない体制を構築のうえ、その対応に当たっています。

* 2019年度監査委員会の活動状況に関する詳細はこちらをご覧ください
>>> P022

GRI102-22

取締役会の特長

取締役会と委員会構成における高い独立性

・取締役の過半数が独立社外取締役。
・指名委員会と監査委員会の過半数が独立社外取締役。
　また、報酬委員会は全員が独立社外取締役。
・取締役会議長および各委員会の議長はすべて独立社外取締役。

取締役会	12名中7名が独立社外取締役
委員会	**指名委員会** 6名中5名が独立社外取締役 **報酬委員会** 全員が独立社外取締役 **監査委員会** 5名中4名が独立社外取締役

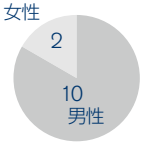
国籍とジェンダーに関する多様性

国籍数

5カ国

ジェンダー

17%
女性



取締役独立性基準

取締役会の高い独立性を担保するため、日産は、独立取締役の条件を厳密に定めています。
独立取締役は、以下の各号のいずれにも該当しないことが求められます。

該当してはならない項目			
1	日産の役員及び使用人である（現在もしくは過去10 年間）	8	日産の会計監査人又は会計参与である公認会計士もしくは税理士である
2	日産の主要株主である（現在もしくは過去5 年間）	9	日産から財産上の多額の利益を得ている弁護士、公認会計士又は税理士その他のコンサルタントである
3	日産が主要株主である会社において、現在、取締役、監査役、会計参与または業務執行者である	10	日産から多額の支払いを受けている法律事務所、監査法人、税理士法人又はコンサルティング・ファームの社員、パートナー又は業務執行者である
4	日産の主要取引先である	11	上記各項のいずれかに該当する者の家族
5	日産から多額の寄付又は助成を受けている組織の業務執行者である	12	日産で6 年間を超えて取締役の職にあった者
6	日産から取締役の派遣を受け入れている会社の取締役、監査役、会計参与又は業務執行者である	13	以上の各号のほか、当社の少数株主を含む全株主との間で恒常的に実質的な利益相反が生じるおそれがある者
7	日産の主要債権者である		

* 上記は、「日産自動車株式会社取締役独立性基準」で規定する全要件の一部を抜粋したものです。
　詳細は、日産の公式サイトに公開されている全文をご参照ください。
　https://www.nissan-global.com/PDF/190625-02_02_JP.pdf

執行役の体制

執行役は、取締役会決議により委任された業務の執行を決定するとともに、その執行を担っています。また、会社の重要事項や日常的な業務執行に関する事項について審議し議論する会議体を設置するとともに、効率的かつ機動的な経営を行うために、業務執行については明確な形で執行役員および従業員に権限を委譲しています。2020年3月末時点で、執行役として8名（うち、代表執行役2名）が選任されています。

* 各執行役に関する詳細はこちらをご覧ください
　https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/EXECUTIVE/

内部統制システムの基本理念

日産は、優れた価値をすべてのステークホルダーに提供することを目指し、その基盤となる健全なガバナンス体制を構築すべく、さまざまな取り組みを行っています。この基本理念のもと、取締役会では、会社法に定める内部統制システムおよびその基本方針を決議しました。取締役会はその責任において、体制と方針の実行状況を継続的に注視するとともに、必要に応じて変更·改善を行っています。2007年に設立された『内部統制委員会』の議長はCEOが務め、取締役会の監督下に置かれます。すべての執行役、執行役員およびその統括下の各部署、また関連会社は、議長の指揮下で連携し合い、内部統制システムのさらなる改善に努めます。

* 内部統制システムに関する詳細は「日産コーポレートガバナンスオーバービュー」（46p）をご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/CORPORATEGOVERNANCE/pdf/Overview_JP.pdf

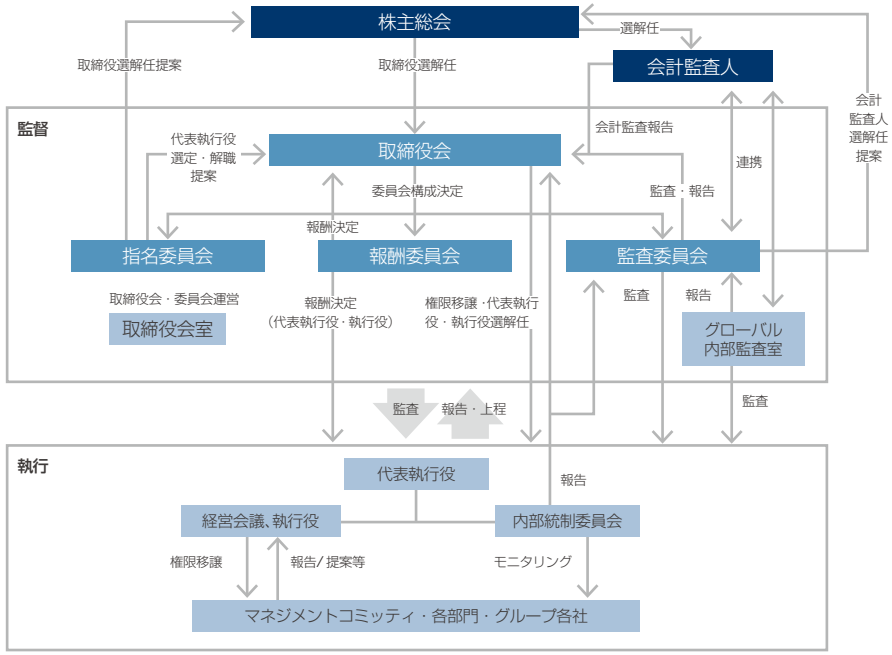
監査の体制

日産では、社外取締役、監査委員会、内部監査部門および外部の会計監査人が連携することで、内部統制システムの実効性をさらに向上させています。社外取締役は、独立性を有するため取締役会をけん引し、取締役会において経営の基本方針を決定するとともに、取締役、執行役などの職務の執行を監督します。また、監査委員会は内部監査部門を管轄し、内部監査部門に対して監査に関する指示を行い、内部監査部門は、継続的に職務の執行状況および発見事項などを報告しています。会計監査人からも同様に報告を受けるとともに、監査の品質管理体制について詳細な説明を受け、その妥当性を確認しています。

独立した組織による内部監査

日産は、独立した組織であるグローバル内部監査機能を監査委員会の管轄のもと、設置しています。各地域では統括会社に設置された内部監査部署が担当し、販売金融およびITの分野では各地域を横断的に監査するグローバルな専門チームを設置しています。チーフ インターナル オーディット オフィサー(CIAO)の統括のもと、すべての内部監査は、グローバルに効率的かつ統一的に実施されています。

コーポレートガバナンス体制図



GRI102-19

権限基準書の概要

DOAはDelegation of Authority（権限委譲）の略で、会社の重要な意思決定に誰が関与するのかについて定めたものです。

DOAの役割

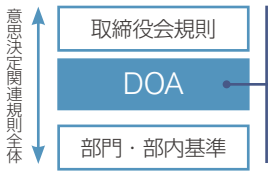
意思決定プロセスの明確化

決定手続きを明確にするとともに、意思決定の責任の所在を明らかにする。

経営品質の維持向上

意思決定を効率的かつ効果的に行うことができ、日産の経営品質の維持・向上に貢献する。

DOAの適用範囲



i DOA は会社の重要な意思決定のみをカバーしている。
ii DOA 以外にも会社の意思決定規則は存在する（業務基準書など）。
iii DOA は特段の規定がある場合を除き、日産の海外子会社を含め連結子会社に適用する。
iv DOA は、適用範囲に応じてグローバル、リージョナル、ローカルに分類される。

権限基準書の統制

意思決定プロセスの明確化および経営品質の向上を図るために、公正かつ透明性の高い権限基準を適切に整備し、厳格に管理しています。

01 厳格性
DOA の改定、新設および削除においては、役員が議長となっているDOA コミッティーにて厳格に管理されている。

02 透明性
DOA は、誰が起案し、誰が助言し、誰が決定するのが適切かをあらかじめ定め、それぞれの権限と責任を明確にしている。また、それをイントラネット上に公開し透明性を高めている。

03 公正性
起案者と決定者以外にも、起案された承認事項に関して、専門的見地から助言するバリデーターをそれぞれのDOA に設定し、公正性を担保している。

04 実効性
各部門にDOA担当者を、または、各地域にDOAコーディネーターを設置し、DOAの効率的な運用およびグローバルでのDOAマネジメントの向上を図っている。

GRI102-25

利益相反の回避

取締役および執行役と会社の利益が相反する取引については、事前に取締役会の承認を得ること、および取引後に当該取引に関する重要な事実を取締役会に報告することを取締役会規則に規定しています。また、利益相反の可能性を考慮し、代表執行役は、主要株主もしくはアライアンスの相手方である三菱自動車工業株式会社およびその子会社、関連会社の取締役、執行役その他の役職員を兼任してはならず、当社の代表執行役就任時に当該役職員に就任している場合には、速やかに兼任を解消するための措置をとるものとしています。

監査委員会の委員の選定にあたっては、少数株主との間の利益相反などを考慮し、主要株主またはその子会社、関連会社において取締役、執行役その他の役職員を務めた経験（日産からの派遣によるものを除く）を有する者が監査委員会の委員となることは望ましくないと規定しています。

2019年には取締役利益相反解消指針を制定、取締役と会社との利益相反とは何かを定義し、取締役に対し利益相反または潜在的な利益相反を報告する義務を課すとともに取締役の利益相反を解決するプロセスなどを規定しています。

GRI102-25

取締役利益相反解消指針の3つの柱

「取締役利益相反解消指針」の3 つの柱

報告義務

各取締役は、以下2 つの継続的な義務を負う：

ⅰ特定の利益相反が新たに生じたこと、またはその可能性を認識した際に、直ちにこれを報告する義務

ⅱ取締役会または委員会に関連して提供を受けた資料により特定の利益相反を認識した場合、当該会議に先立ちこれを報告する義務

解消グループ

「取締役利益相反解消グループ」は、最低3名の独立取締役で構成され、そのうち1 名は「利益相反解消グループ長」（監査委員会の委員長である独立取締役）として当該グループを統率する。利益相反解消グループ長は、報告がなされた特定利益相反に関し、いずれかの取締役について、以下を阻むことができる：

ⅰ関連する取締役会または委員会資料の受領

ⅱ関連する取締役会または委員会の審議への参加

ⅲ関連する取締役会または決議への参加

解消手続き

特定の利益相反を、取締役会や委員会の事前・最中・事後に解消するための手続きは以下を含む：

ⅰ確認されたすべての特定利益相反はデータベースにて管理する

ⅱ特定利益相反が検出され、その取扱いに関して事前の決定が行われていない場合、当該事項に関する審議は中断もしくは延期する

ⅲ特定利益相反のあるメンバーを当該事項に関する審議から除外する

*「コーポレートガバナンス報告書」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/GOVERNANCE/g_report.pdf

リスクマネジメント

GRI102-30

リスクマネジメント体制

リスク管理は常に具体的な対策とつながった実質的な活動でなければなりません。日産では「グローバルリスク管理規程」に基づき、日産グループ全体で活動を推進しています。具体的には、事業環境の変化に対応するため、リスク管理の専門部署による役員層へのインタビューを毎年実施。さまざまなリスクの洗い出しとともに、インパクトと頻度、コントロールレベルを評価し、コーポレートリスクマップの見直しを行います。そして経営会議において、全社的に管理すべきリスクとその管理責任者を決定し、責任者のリーダーシップのもと、各リスクへの対策に取り組みます。毎年度末にはリスク管理の責任者が各リスクにおけるコントロールレベルを評価し、それぞれのリスクマネジメント活動の有効性を判断しています。それらの進捗状況は定期的に経営会議や内部統制委員会に報告され、さらに取締役会に対しても適宜報告されています。

個別のビジネスリスクに対しては、発生時の影響と発生の頻度を最小にするため、各部門の責任において、本来業務の一環として必要な予防対策を講じるとともに、発生時の緊急対応策を整備しています。国内外の連結会社とも連携を深め、日産グループ全体でリスクマネジメントの基本的なプロセスやツールの共通化、情報の共有化を進めています。

また、社内のコミュニケーションツールとして導入されているイントラネット上に「コーポレートリスクマネジメント」のサイトを設け、日本、北米、欧州およびその他の海外地域や主要な関係会社向けにもリスクマネジメントに関する情報を発信しています。

近年、新たな技術の普及や地政学的リスクの拡大など、企業を取り巻く環境は変化の度合いを増しています。そうした変化にも適切に対応していけるように、これからも取り組みを強化していきます。

GRI418-1

個人情報保護と情報セキュリティへの取り組み

日産では、情報セキュリティ全般に対する取り組みの基本方針である「情報セキュリティポリシー」をグローバルに展開し、情報セキュリティ委員会のもと、PDCA を回した対策を図っています。特に、グローバルで発生する社内外の情報漏えい事案については随時捕捉し、タイムリーに情報セキュリティの強化を実施することにより、確実に対応しています。同ポリシー徹底のため、情報セキュリティに関する社内教育を継続的に実施し、周知・定着を図っています。また、各国における個人情報の保護に関する法律を遵守し、お客さまの情報を適正に扱うことが社会的責務であると認識し、社内の管理体制およびルール、手続きを整備した個人情報管理規程を策定し、日産グループ会社全体において徹底しています。

2019年度は日産グループ会社全体で個人情報に関して、重大な紛失、漏えいなどの事案は発生していません。

* 「リスク管理の状況」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/2020/SR20_J_RiskMgnt.pdf

GRI102-29 GRI102-30 GRI102-33

ESGへのリスクマネジメント

日産では「商品戦略」「製品の品質」「環境問題・気候変動対応」「コンプライアンスとレピュテーション」というESGに関するリスクについても、事業戦略や競争力維持にかかわるリスクと捉え、「グローバルリスク管理規程」に基づき、日産グループ全体でリスクマネジメントを推進しています。

商品戦略については、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。また、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。

製品の品質については、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、「品質リスクマネジメント」のフレームワークを立ち上げ、運用しています。これは、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、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。

環境問題・気候変動対応については、多様化する環境課題に対応しながら、

包括的な環境マネジメントをグローバルに推進するため、取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会（G-EMC：Global Environmental Management Committee、年2回実施）および世界7地域における環境委員会（EMC）を通じて、活動の進捗確認と、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。

コンプライアンスとレピュテーションについては、法令・倫理の遵守状況は各地域およびローカルレベルのコンプライアンス委員会がチェックし、「グローバルコンプライアンス委員会」に報告しています。また、グローバルで統一した内部通報制度を導入することにより、コンプライアンス違反の疑いのある行為などについての従業員からの通報を、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」「個人情報管理規程」「情報セキュリティポリシー」「日産グローバル賄賂防止ポリシー」などの社内規程を整備し、社内規程や重要な法令の遵守について、社内教育・研修プログラム・啓発活動を実施することで、コンプライアンス違反の未然防止に取り組み、レピュテーションに関するリスクの予防に努めています。

* 「リスク管理の状況」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/2020/SR20_J_RiskMgnt.pdf

コンプライアンス

日産においては、すべての従業員が高い倫理基準に従って誠実に行動することが大切であり、最も高い倫理観を持って行動することが求められています。それは単に正しい行為だからという理由だけではなく、そうすることで全従業員が最高のレベルで業務を実施することが可能になるからです。日産はグローバルコンプライアンス室を設置し、世界の各拠点にコンプライアンス施策を推進する担当部署と推進責任者を配置して、コンプライアンス意識の醸成に努めています。

GRI103-1 GRI419-1

コンプライアンスの強化

日本国内車両製造工場での完成検査にかかわる不適切な取り扱いの再発防止に向けて

2017年9月に発覚した完成検査にかかわる不適切な取り扱いに関する一連の問題について、その原因や行為に至った背景を含め、徹底した調査を進めるとともに、その結果をもとに適正な再発防止策を講じています。日産としては、法令遵守の徹底を重要な経営課題として捉え、事業のあらゆる面において、法令遵守の状況について自主点検を行ってきました。問題が発生した場合には適切な処置を講じ、さらに、あらゆる業務における法令遵守・コンプライアンス意識の醸成・徹底を図っていきます。

国内車両製造工場での完成検査における不適切な取り扱いに関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/VEHICLE_INSPECTIONS/

コンプライアンス総点検を実施

日本国内車両製造工場での完成検査において不適切な取り扱いがあったことを受け、二度と同様のことを起こさないよう、日産では2018年度においてコンプライアンス総点検を実施し、継続的にモニタリング必要な事項を特定しました。それら事項の遵守状況に関しては、2019年度からコンプライアンス室と関連部署が、年2回の定期点検を行っています。
なお、2019年度に日本国内の関連会社で実施されたコンプライアンス総点検では不適切な事項は認められませんでした。2020年度には海外拠点においても同様の点検を展開する予定です。

GRI205-1

販売会社との取り組み

日産では、販売会社とコンプライアンスの意識を共有し、より強固な内部統制を構築できるように、さまざまな取り組みを推進しています。販売会社とのコミュニケーションを強化しながら、サステナビリティマネジメントのさらなる向上を目指しています。

日本国内の日産販売会社向けにコンプライアンス強化を目的とした活動を実施しています。具体的には、コンプライアンスに関する管理レベルの把握と改善を目的とした「自己点検プログラム」を各販売会社で継続的に実施。日産が提供する「自己診断チェックシート」をもとに、自社におけるコンプライアンスの現状や課題について把握し、PDCA サイクルを回しながら自発的改善活動につなげています。チェックシートは日産の内部監査室の監査での指摘事項などを反映しながら毎年更新し、修正・追加した項目についても周知・徹底を図りながら改善活動を実施しています。プログラムの実施状況は各販売会社の取締役会で報告され、改善状況や有効性を確認、日産の関係部署にも共有するなど、販売会社と一体となってサステナビリティマネジメントのさらなる向上を目指しています。

重大なコンプライアンス違反の案件が発生した際には、法務、広報、渉外など日産の関係各部署が連携しながら、販売会社とともにタイムリーかつ適切に対応しています。

腐敗防止

腐敗防止の方針・考え方

日産は、個人的か組織的かにかかわらず、企業や政府によるいかなる腐敗行為も容認しません。「日産グローバル賄賂防止ポリシー」* は、腐敗行為に関するグローバルな枠組みを定めています。文化的背景が異なることで腐敗行為の特定が難しいことがあり、日産は現地の慣習や伝統を尊重しますが、腐敗行為を受け入れることは決してありません。

* こちらから「日産グローバル賄賂防止ポリシー」(PDF)をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/2013/NIS_SUS2013J_POLICY.pdf

* 利益相反の回避に関する詳細はこちらからご覧ください
>>> P195

GRI205-2 GRI419-1

腐敗防止のマネジメント

日産では「グローバル行動規範」*を定め、グローバルコンプライアンス室を設置するとともに世界の各拠点にコンプライアンス施策を推進する担当部署と推進責任者を配置してコンプライアンス意識の醸成に努めています。
さらに、すべてのグループ会社が「グローバル行動規範」を基準とした独自の行動規範を導入しています。また、行動規範の内容を完全に理解できるように教育を行っています。
日産はコンプライアンスに関する知識取得を推進するためにポリシー管理の方策を2016年度に改定しました。この強化されたプロセスでは、すべての従業員が日産のポリシーを完全に理解し、コンプライアンスに関する問題に直面した際には適切に対応できるよう意識づけを強化しています。
また、「社内決裁基準」「グローバル内部者取引防止管理規程」「個人情報管理規程」「情報セキュリティポリシー」「日産グローバル賄賂防止ポリシー」「グローバル・ソーシャルメディア・ポリシー」などの社内規程に基づいて、コンプライアンス意識を高め違反を低減する活動に取り組んでいます。
日産が事業活動を行う各地域においても法令遵守のためのさまざまな従業員教育プログラムが定期的に開催されています。「日産グローバル賄賂防止ポリシー」に基づく研修も、グローバルすべての地域で実施しています。

* こちらから「グローバル行動規範」(PDF)をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/2017/NISSAN_GCC_J.pdf

GRI102-16 GRI102-17 GRI419-1

ビジネス倫理の遵守

ビジネス倫理の遵守の方針・考え方

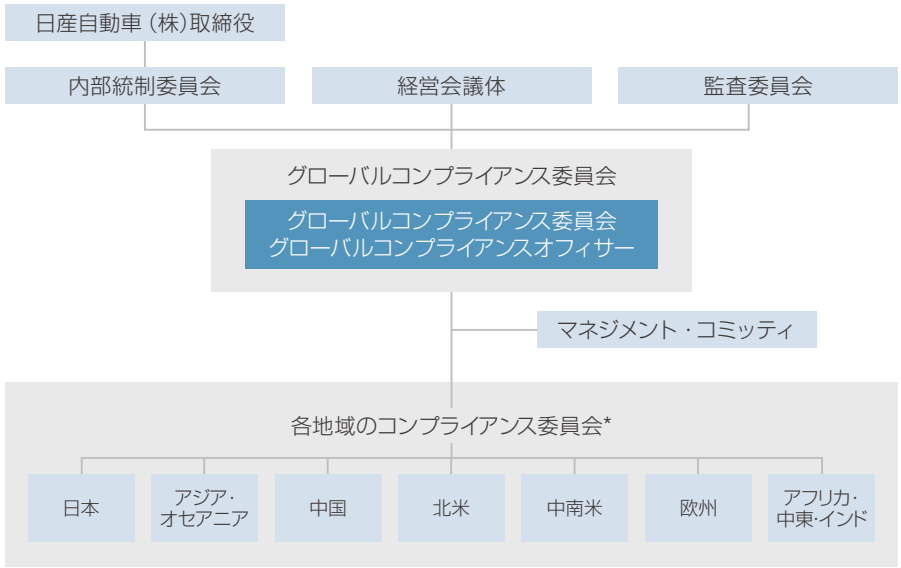
従業員におけるコンプライアンスの徹底

すべての従業員が高い倫理観を持って業務を遂行することが、日産のサステナビリティ推進の基盤です。2001年には、従業員がどのように行動すべきかを「グローバル行動規範」として定め、グループ全社でグローバルに適用しています。
取締役や執行役員に対しても、「取締役・執行役員の法令遵守ガイド」を策定し、定期的にセミナーや啓発活動を実施することなどにより、その遵守を徹底しています。
さらに「グローバルコンプライアンス委員会」の統括のもと「リージョナルコンプライアンス委員会」を地域ごとに設置して、違法行為や非倫理的行為を未然に防ぐグローバルな体制を構築。法令・倫理遵守機能を高めるため、各地域・拠点が連携しながらコンプライアンスの周知徹底と違法行為の未然防止活動に取り組んでいます。日産グループでは、従業員が行動規範や法律に違反・抵触した場合、適切な懲戒処分を行うためのプロセスが設定されています。また、コンプライアンスの管理をこれまで以上に徹底するため、日産ではグローバルコンプライアンス室を設置しました。さらに、日本、アジア・

GRI102-16 GRI102-17 GRI419-1

オセアニア(A&O)、中国、北米、中南米(LATAM)、欧州およびアフリカ·中東·インド(AMI)の各地域において、独立した専任のコンプライアンスオフィサーが選任されています。

2019年度グローバルコンプライアンス委員会組織
(2020年3月31日現在)



* 各地域のコンプライアンス委員会はローカルレベルのコンプライアンス委員会を適切に監視しています

グローバル行動規範

「グローバル行動規範」は、日産がすべての事業所において法令を遵守し、公正かつ誠実に事業活動を行うための基本原則です。日産グループで働くすべての従業員に適用されており、従業員一人ひとりにこの行動規範をしっかりと守り実践していく責任があります。最低でも3年に1回は会社や社会の変化に合わせた改定に向け、見直しを行っています。関連法令や行動規範の項目に大きな変更が生じた場合には、定期的な更新時期でなくても即時に変更を行います。2017年の改定では、行動規範の重要な柱として従業員とお客さまの「安全性の促進」を新たに掲げました。

2019年度には改定された「グローバル行動規範」の研修教材を全地域に配布しました。間接従業員へのe-ラーニング教材は20言語に対応しており、スマートフォンやタブレットなどのさまざまな電子機器からアクセスが可能です。一方で、工場で働く従業員を対象とした教材も別途用意しており、受講者は定期的なシフト開始時のミーティングの場、または対面のクラスルーム形式で、トレーニングを受講しました。すべての従業員、取締役および執行役員は、本トレーニングを毎年受講することが義務づけられています。なお、2019年度の受講率は95%以上でした。

① 法律およびルールの遵守

日産の従業員は、会社のポリシーや規則に加え、事業活動を行う全ての国の法令·規則等を遵守します。

② 安全の推進

日産は従業員の安全と健康の促進に取り組んでいます。日産の従業員は、健全な職場環境を維持促進するため安全に業務を遂行する必要があります。さらに、日産はお客さまと搭乗者の安全を確保することに細心の注意を払っています。日産の従業員は、製品の安全性を継続的に推進していくことが求められています。

③ 利益相反行為の禁止

従業員は日産の利益を考えて行動することが期待されています。会社の利益に反して、行動·活動し、情報を使用することは禁じられています。さらに従業員は、利益相反とみられるような外観が存在しないように努めなければなりません。

④ 会社資産の保護

日産の従業員は会社の資産を保護する責任があります。許可なく資金や企業秘密、物的資産、知的財産を含む会社資産を使用することは禁じられています。

⑤ 公正・公平な関係

日産の従業員は取引先（販売会社、部品メーカー、その他の関係先）と、公平かつ公正な関係を維持していかなければなりません。

⑥ 透明性と説明責任の確保

会社は企業経営に係る勘定と記録を誠実に管理しなければなりません。日産の従業員は、株主、役員、お客さま、従業員、地域社会等の関係者に対し、企業活動に係る情報を、公正性と透明性をもって、適時・適切に開示します。

⑦ 多様性の尊重と機会平等

日産は従業員および取引先、お客さま、地域社会の多様性を評価・尊重します。また、差別や報復、いやがらせは、どんな形・程度にせよ容認されるべきではありません。

⑧ 環境保護

日産の従業員は、製品を開発し、サービスを提供する際、環境保護を考慮しなければなりません。合わせてリサイクル・省資源・省エネルギーの推進に努めなければなりません。

⑨ 実践・報告の義務

日産の従業員は、この行動規範に従い業務を遂行しなければなりません。行動規範の違反を察知した場合には、速やかにその旨を報告する義務を負っています。報告に際しては、グローバル内部通報システム SpeakUp の利用が推奨されています。そして、信念に基づいて違反行為を報告した従業員は報復を受けることのないよう保護されています。

GRI419-1

ビジネス倫理の遵守のマネジメント
健全性を高める内部通報制度

日産では、全世界の従業員一人ひとりがコンプライアンスを確実に理解し、企業活動が正しく行われるよう、グローバルで統一した内部通報制度を導入しています。この制度により従業員は意見や質問を会社へ伝えることが可能となり、業務や職場の改善につながっています。SpeakUp という名称のもとにグローバルで導入された内部通報システムは、法律で許されている範囲において、従業員やその他の関係者が匿名かつ秘匿に双方向のコミュニケーションを行うことが可能となっており、24時間365日いつでも利用可能で20言語以上に対応しています。日産は従業員に対して、行動規範や内部規程の違反行為を報告するように促すとともに、通報者への報復を禁じる方針を定めており、それがコンプライアンス制度の土台となっています。

2019年度は、グローバルで1,681件の問題や質問が報告されました。その中でコンプライアンス関連の報告は485件確認されています。SpeakUp が導入されてから報告件数は増加していますが、この傾向は想定通りであり、社内のコンプライアンス・プログラムが効果的に機能していること、そして従業員が内部通報制度の活用に関心を持ち始めていることを示しています。

安全保障に関する輸出管理

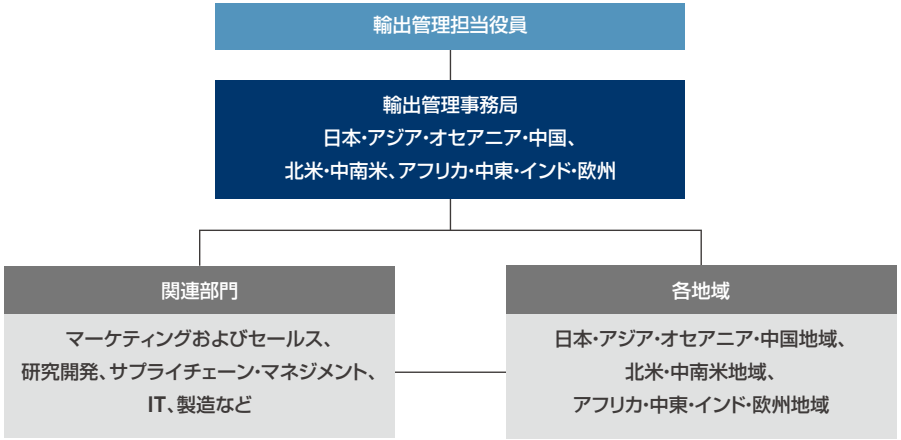
日産は、国家および国際間の平和と安全の維持に貢献するため、日本をはじめとする各国の安全保障に関する輸出規制法令の遵守を徹底しており、規制対象となる貨物やソフトウェア、技術について、テロ、産業スパイ、人権侵害などの懸念活動への拡散防止を図っています。日産では、輸出管理担当役員を長とする自主管理体制を構築しています。各国・地域の法令の遵守を確実に行うため、社内規程や業務プロセスを整備し、グローバルディレクターとリージョナルマネジャーから成る輸出管理事務局とビジネス部門が協働して厳格に運用しています。

日産には、事業を行うすべての地域において、貨物、ソフトウェアおよび技術の輸出を管理する関係法令を遵守する責任があります。これらの法令を確実に遵守するため、2017年に「グローバル輸出管理ポリシー」を策定しました。

各拠点では、グローバルポリシーをもとに、必要に応じて各地域または各国のローカルポリシーを策定し、2019年度には中南米(LATAM) 向けの輸出管理ポリシーを発行、北米の同ポリシーを改訂、またヨーロッパ、AMI（アフリカ、中東、インド）とA&O（アジア、オセアニア）地域向けのポリシーの検討を始めました。また、米国における輸出管理改革法（ECRA）の施行、EU の規制リスト改正、中国、タイ、インド、フィリピンにおける輸出規制法令強化の動きや、各国の制裁動向にもタイムリーに対応しています。

内部管理のレベル向上を図るため、日産は各地域で輸出管理に関するリスクアセスメントを定期的に実施するほか、法規制や事業上の要請に即した監視体制づくりや継続的な運用の改善に取り組んでいます。また、コンプライアンスリスクに関する従業員の認知度をさらに高めるため、関連する関税法コンプライアンスの観点も含め、教育体系や教育コンテンツの見直しを行っています。2018年度から、日本では新体系に基づいた年次研修を開始しました。さらに2019年度からは、グローバルに必須研修の導入を開始しました。北米、中南米、AMI 地域、中国では研修を完了し、A&O 地域とヨーロッパでは研修を準備中です。近年の重要課題のひとつとして、先進技術に関する輸出管理にもグローバルに取り組んでいます。「グローバル輸出管理ポリシー」の運用促進のために、ポリシーが適用される日本、米国、ヨーロッパ、その他の世界中の日産において、自動運転やコネクテッドカーといった先進技術の輸出管理を継続して推進しています。さらに、日本の開発拠点ではITシステムを利用した該非判定プロセスの改善を行い、輸出管理に関する手続きを開発設計業務に組み込むことで、コンプライアンスの強化を図っています。また、各地域での規制対象貨物やソフトウェア、技術の情報を更新・集約し、体系的にグローバル展開することにより、各地域のビジネスにおいて、さらに網羅的で確実な輸出管理を実施していきます。

輸出管理に関するグローバル組織図



GRI207-1 GRI207-2 GRI207-3 GRI419-1

税の透明性

日産の税への取り組み

日産は「グローバル行動規範」に基づき、日産グループが事業を行うすべての国の法令だけではなく、国際的な租税条約および租税関連の財務報告ルールを遵守しています。世界中の市場で、適切かつ効率的に事業を運営するために、日産は2015年から税務方針を文書化し、法令の変化に対応するために当該方針を継続的に改訂しています。現時点で税務方針は完全には公開していませんが、その内容には、会社のガバナンスの取り決めの詳細、税務リスク管理戦略、税務担当局への対応方法が含まれています。また、経済協力開発機構（OECD）の国別報告書や、オーストラリアや英国など、その国独自の透明性に関する義務的要件を含め、すべての税の開示要件を一貫して満たしています。*

日産では、経営上の重要事項決定時に税務情報を加味することで税務リスクを効果的に管理しています。日産の税務部門は、事業運営、戦略の意思決定、特に事業戦略に関する取引、組織の再編、法人の変更に対して、税務が及ぼす影響を適切に評価、対処されるように他の部門をサポートしています。

税務部門が、重要決定事項を税の観点から検証する権限を委譲されていることでより広範な経営目標と一貫して整合することを保証しています。

グループ内企業間取引においては、OECD ガイドラインなど、国際的に確立された基準を適用しています。企業間取引は独立企業間価格で行い、日産の関連企業間であっても、独立企業間として取引します。

日産は税務執行に透明性を持たせ、事業を行う国の管轄内で適切な納税を行い、税務関連の利子や法令違反による罰金の支払いを回避します。

日産の税務戦略は、CFOが審査および承認します。グローバル税務責任者とCFOは、税務リスクおよび税務戦略に関する情報を毎年取締役会で報告しています。

* 日産の英国での税務戦略（英語のみ）はこちらをご覧ください
https://www.nissan.co.uk/legal/nissan-uk-tax-strategy.html

日産の税務管理

グローバルおよび各地域、各国の各レベルで設けられている権限移譲プロセスを通じて、経営上の意思決定を税務執行の観点から一貫して検証することにより、日産はグループ内の税務リスクを効果的に管理しています。

日産が最も重要視しているのは、グローバルブランドとしての評価と製造・販売事業の継続的な成功です。それゆえに、税務当局との事前の協議により明らかとなった懸案事項のみを低税務リスクとして許容しています。税務調査において、日産は適用可能な条件については税務当局との合意を試みますが、日産が適切に交渉できない場合、日産は法廷において税務上の立場を表明し、訴訟による法律の適用を求めます。

日産は、税務リスクを明確にし、管理するためのさまざまな対策を講じています。「Global Controversy Report」は、日産の税務部門でグローバルに活用されている税務リスクを集中管理するツールであり、直接税、間接税に関するすべての税務リスクをカバーしています。重要な案件については四半期毎に経営陣と

検討しています。

特に法人所得税に関しては、国際財務報告解釈委員会（IFRIC）の要求に従い、各国、各地域、およびグローバルレベルでの不明瞭な税務ポジション（Uncertainty Tax Position）を確認するプロセスを実施しています。日産では2019年度初めよりUTPの評価においてIFRIC23を適用しています。

移転価格に関しては、税務部門が内部手順を有しており、移転価格リスクの特定、評価、軽減、といった管理を行い、またリスク動向を監視のうえ、重大化した場合にはすべてのステークホルダーに報告をしています。税務部門は、製品および単体会社の収益性を定期的にモニターし、移転価格税制上のリスクを特定しています。潜在的な税務リスクが確認された場合は、財務担当役員に報告されます。税務戦略の実施に責任を負うグループ内の幹部レベルのポジションには、グローバル税務責任者がおり、CFOに報告します。

税務ガバナンスおよび管理体制は、グローバル税務チーム、コンプライアンス部門、内部監査チェックによって定期的に評価されています。税務のガバナンスと管理に関するグローバルポリシーは、日産のウェブサイトで公開しています。コンプライアンス部門（各国、各地域、およびグローバルレベル）は、ポリシーがどのように運用され、ビジネスに即しているか否か（ポリシーの定期的な更新によって）をポリシー所有者である税務部門と確認します。

日産では、違法行為や非倫理的行為を目撃したり、疑念が生じた場合、従業員が報告できるように、SpeakUp という内部通報制度を用意しています。この内部通報制度は税務に関する問題にも対応しています。

日産は、日産グループの連結財務諸表の中でJ-GAAPの連結財務諸表情報を報告しています。これは、適用される法律および規制に従って日本国内で公的に提出されます。日産は、IFRS連結財務諸表情報をルノーに報告しています。

日産のステークホルダーの関与と税務に関する懸念の管理

日産は、他の公的機関や業界団体と同様に各国の税務当局と、長期的でオープンかつ建設的な関係の維持に努めています。

税務当局との連携の中で、適切に事前確認を行い、また企業内取引の移転価格の正当性を確保するために、移転価格に関する事前確認制度（APA）を活用しています。

日産は、定期的に政策立案者と連携し、健全な税務政策の原則に基づく税務規則および規制の策定を支援しています。また日産はTax Executives Institute（TEI）やOECD のビジネス関連部門など、業界団体や国際的な経済団体にも情報を提供しています。日産は日本の自動車メーカーとして、日本の主要な民間企業団体の1 つである経団連の会員であり、日本自動車工業会（JAMA）の会員でもあります。

投資家向け広報部は、グローバル税務部と連携してステークホルダーからの税務関連の質問に対応しています。税務チームは十分な情報提供が行えるよう支援しています。

ESGデータ集

会社基本情報 …… 210
環境データ …… 212
社会性データ …… 234
ガバナンスデータ …… 239

会社基本情報

GRI102-2 GRI102-3 GRI102-7

会社概要

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。自動車およびその部品の製造·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 (2020年3月末時点)	136,134人
グローバル拠点 (2020年3月末時点)	**研究開発拠点：17市場** (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、ベトナム、インドネシア、インド、南アフリカ、ブラジル、アルゼンチンに計47ヵ所) **デザイン拠点：7市場** (日本、米国、英国、中国、ブラジル、タイ、インドに計8ヵ所) **車両生産拠点：18市場、34拠点** (OEMからの供給 (ルノー、三菱自動車、ふそう、スズキなど) は含まない)

GRI102-7

財務データ

(億円)

	2017 年度	2018 年度	2019 年度
売上高	119,512	115,742	98,789
営業利益	5,748	3,182	▲ 405
経常利益	7,503	5,465	440
税金等調整前当期純利益	7,107	4,777	▲ 5,730
親会社株主に帰属する当期純利益	7,469	3,191	▲ 6,712
設備投資	4,854	5,099	5,092
減価償却費	3,842	3,778	3,729
研究開発費	4,958	5,231	5,448

財務データに関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/IR/

GRI102-6 GRI102-7

グローバル販売台数および生産台数

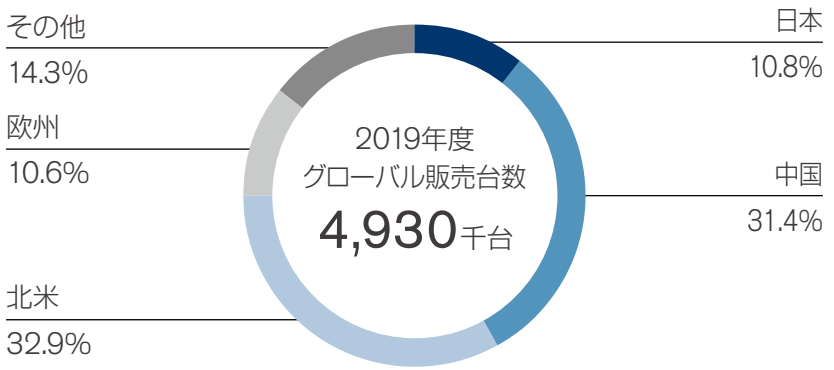
（千台）

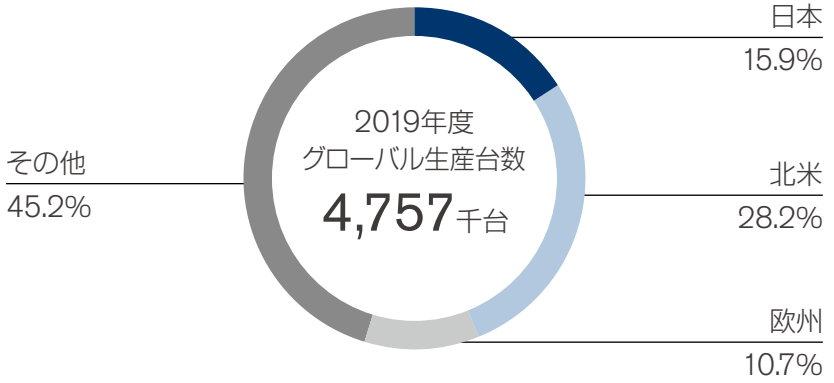
	2017 年度	2018 年度	2019 年度
グローバル販売台数	5,770	5,516	4,930
日本	584	596	534
中国	1,520	1,564	1,547
北米	2,091	1,897	1,620
欧州	756	643	521
その他	819	816	708

（千台）

	2017 年度	2018 年度	2019 年度
グローバル生産台数	5,672	5,362	4,757
日本	986	901	758
北米	1,694	1,587	1,340
欧州	777	661	508
その他	2,215	2,213	2,151

財務データに関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/IR/





環境データ

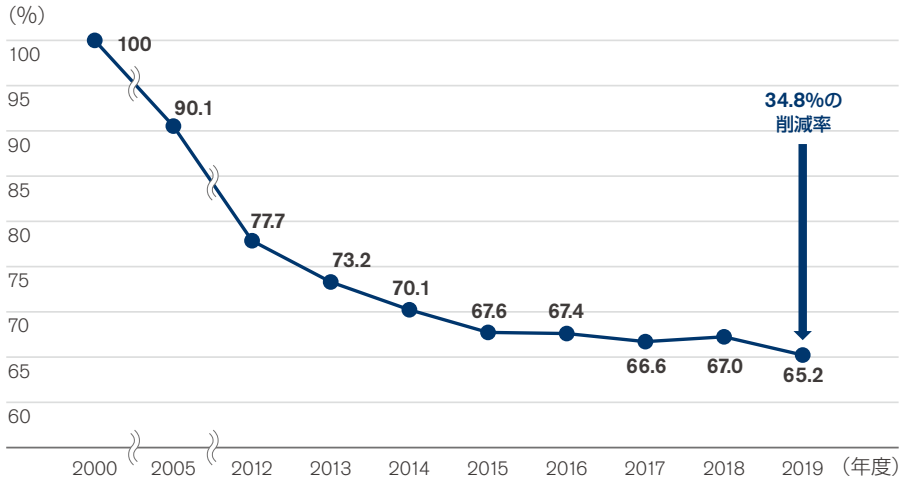
気候変動(製品) …… 212
気候変動(企業活動) …… 216
大気品質 …… 223
資源依存(再利用) …… 225
資源依存(拠点の廃棄物) …… 226
水資源の管理 …… 228
環境課題を踏まえた事業基盤の強化 …… 230
マテリアルバランス …… 232
環境保全コスト …… 233

* 欧州拠点のCO_2、VOC、廃棄物、水の2019 年度実績値に関しては、推計値を採用（2020 年7 月時点）

GRI302-5

気候変動 (製品)

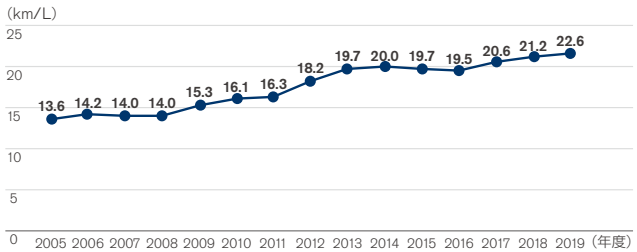
新車からのCO_2排出量削減率(グローバル)*



2019年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国におけるCO_2排出量は企業平均燃費ベースで2000年度に比べ34.8%改善しました。特に中国でEV車の導入拡大や燃費の向上により、2018年度に比べて改善しました。

* CO_2 削減率は社内規定の方法で算出しています

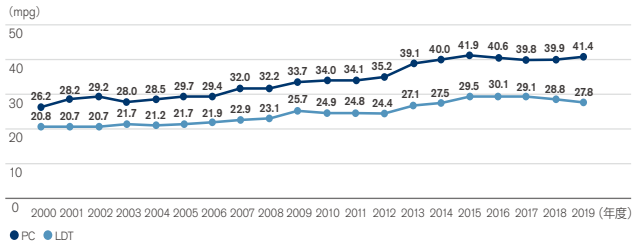
日本における企業平均燃費（CAFE、JC08モード）



2019年度の日本における企業平均燃費は、22.6km/L となりました。これは、「セレナ e-POWER」や新型「デイズ」の好調な販売が貢献しており、2018年度に比べて7%の改善を達成しました。

* 社内で算出した暫定値を使用しています

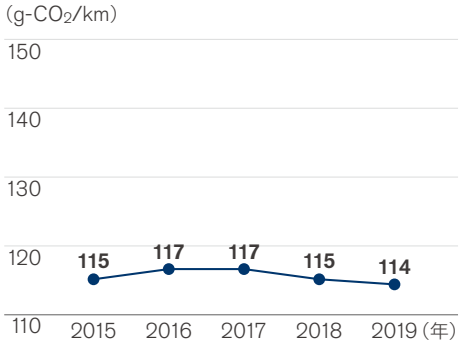
米国における企業平均燃費（CAFE）



2019年度の米国における乗用車の企業平均燃費は41.4mpg となり、2018年度に比べて4% 向上しました。小型トラックのセグメントにおいては重量の比較的高いモデルの販売増によって、企業平均燃費は28.8mpg から27.8mpg に3% 悪化しました。

2018年分の届出値変更に伴い、PC 39.8 →39.9mpg、LDT 28.5 →28.8mpg へそれぞれ変更しました。

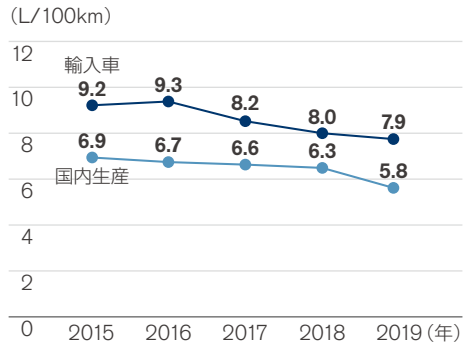
欧州における車両平均CO_2排出量*



2019年の欧州における車両平均 CO_2 排出量は、EV 構成比の増加と重量車の構成比の減少により、1g 改善しました。

* データ再集計により、2018年の値を更新しました。

中国における企業平均燃料消費量



2019年は国内生産分の燃費は約8%改善、輸入車の燃費が1%改善しました。国内生産分についてはEV車の導入拡大や燃費の向上によるものです。

売上高、グローバル販売台数および生産台数データ

（億円）

	2018年度	2019年度
売上高*1	129,687	112,176

（千台）

	2018年度	2019年度
グローバル販売台数*2	5,516	4,930
日本	596	534
北米	1,897	1,620
欧州	643	521
アジア	1,888	1,821
その他	492	434

（千台）

	2018年度	2019年度
グローバル生産台数*2	5,362	4,757
日本	901	758
北米*3	1,587	1,340
欧州*4	661	508
アジア*5	2,046	1,991
その他*6	167	160

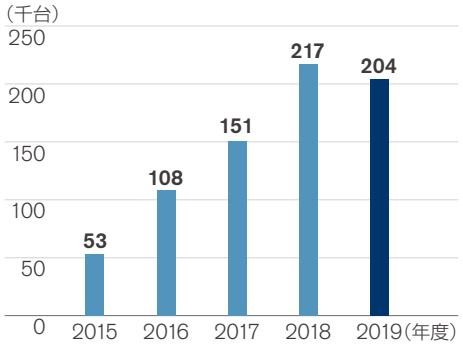
*1 中国合弁会社比例連結ベース
*2 グローバル販売台数およびグローバル生産台数の中国·台湾については、1－12月ベースの数字
*3 米国、メキシコの生産台数
*4 英国、スペイン、ロシア、フランスの生産台数
*5 台湾、タイ、フィリピン、インドネシア、中国、インド、韓国の生産台数
*6 南アフリカ、ブラジル、エジプト、アルゼンチンの生産台数

パワートレイン比率（出荷台数ベース）

	単位	ガソリン車	ディーゼル車	e-POWER車	電気自動車	ハイブリッド車	天然ガス車
日本	%	63.7	2.4	21.5	3.2	9.2	0.1
北米	%	98.7	0.4	0	0.9	0.1	0
欧州	%	67.7	24.1	0	8.2	0	0
その他	%	91.3	7.4	0	0.8	0.5	0
グローバル	%	87.8	6.4	2.5	1.9	1.3	0

EV

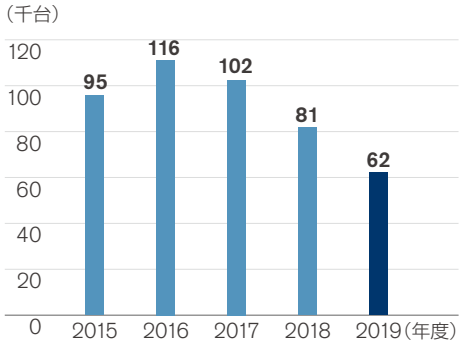
100%EVおよび「e-POWER」販売台数*



* 中国合弁会社による販売台数を含む

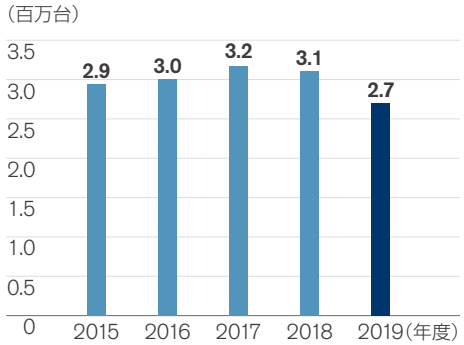
ハイブリッド車

ハイブリッド車台数（出荷台数ベース）



エクストロニックCVT*搭載車

エクストロニックCVT搭載車販売台数



2019年度のCVT搭載車の販売台数は270万台で、累計販売台数は2,970万台となりました。

* CVT：Continuously Variable Transmission（無段変速機）

GRI305-1 GRI305-2 GRI305-4 GRI305-5

気候変動（企業活動）

エネルギー投入量

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	MWh	9,683,528	10,189,082	9,532,840	9,252,737	8,443,465
地域別						
日本	MWh	4,115,353	4,497,562	4,084,912	3,700,532	3,522,281
北米	MWh	2,583,613	2,643,303	2,452,299	2,570,438	2,269,797
欧州	MWh	1,107,279	1,093,103	1,126,186	1,048,201	838,714
その他	MWh	1,877,283	1,955,115	1,869,443	1,933,566	1,812,673
エネルギー源別						
一次エネルギー						
天然ガス	MWh	3,346,141	3,537,674	3,701,640	3,579,998	3,126,933
LPG	MWh	303,826	249,426	179,945	191,405	175,996
コークス	MWh	206,307	217,431	218,618	200,527	172,500
灯油	MWh	188,943	209,232	147,522	113,200	91,315
ガソリン	MWh	302,564	303,040	299,000	259,045	241,010
軽油	MWh	55,099	57,488	48,259	53,074	23,044
重油	MWh	34,289	43,853	27,652	15,995	16,287

（年度）

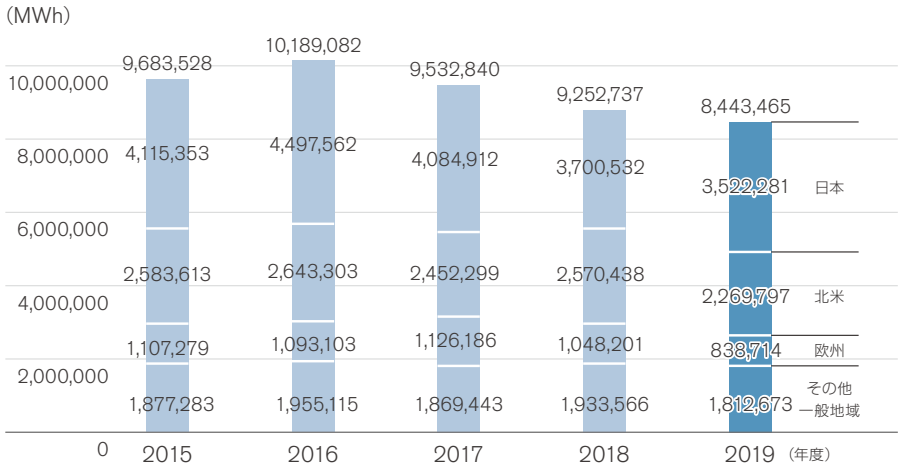
	単位	2015	2016	2017	2018	2019
敷地外						
電力（購入）	MWh	4,979,114	5,247,663	4,755,897	4,711,467	4,445,380
うち再生可能エネルギー*1	MWh	141,076	157,226	133,212	135,574	153,773
冷水	MWh	12,116	12,919	6,661	7,487	7,025
温水	MWh	4,630	4,690	5,000	5,000	5,000
蒸気	MWh	100,000	136,593	128,038	102,324	126,811
敷地内						
電力（自家発電）	MWh	9,423	11,847	14,609	13,214	12,164
うち再生可能エネルギー*2	MWh	9,423	11,847	14,609	13,214	12,164
うち再生可能エネルギー総量	MWh	150,499	169,073	147,821	148,788	165,937

*1 日産が購入した電力における再生可能エネルギー量

*2 日産が拠点内で発電し自社で消費した再生可能エネルギー量

GRI302-1 GRI302-3 GRI302-4

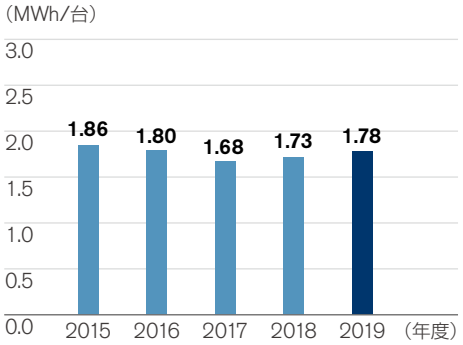
エネルギー投入量推移



2019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8,443千MWh となり、2018 年度に比べ、9%の減少になりました。各拠点の省エネルギー活動の推進と生産台数の減少が主な要因です。生産過程におけるエネルギー使用量は7,486千MWh でした*。

* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください
>>> P100

エネルギー消費量（生産台数当たり）



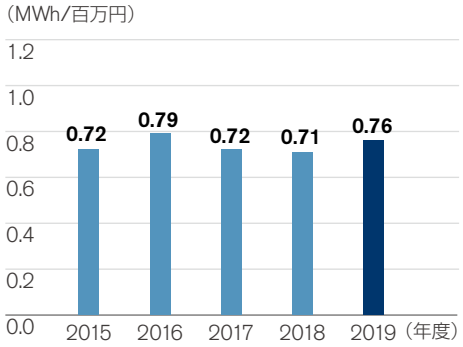
2019年度の生産台数当たりのエネルギー消費量は1.78MWhとなり、2018年度より3.3%増加しました。

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、数値が高くなることがあります。

地域別	単位	2019
日本	MWh/台	4.70
北米	MWh/台	1.69
欧州	MWh/台	1.65
その他	MWh/台	0.84

GRI302-1 GRI302-3 GRI302-4

エネルギー消費量（売上高当たり）



2019年度の売上高当たりのエネルギー消費量は0.76MWhとなり、2018年度と比較し、20%の増加となりました。企業として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。

企業活動におけるカーボンフットプリント

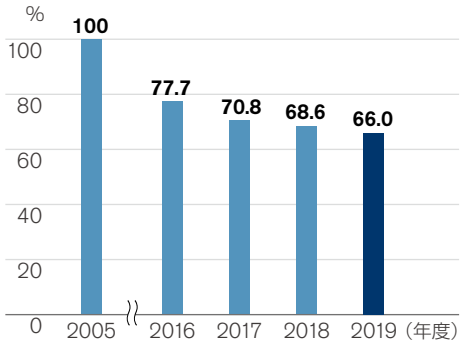
（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
スコープ1	t-CO_2	926,790	963,661	912,476	889,444	765,370
スコープ2	t-CO_2	2,547,951	2,614,028	2,394,109	2,339,883	2,173,236
スコープ1と2	t-CO_2	3,474,741	3,577,689	3,306,584	3,229,327	2,938,606
日本	t-CO_2	1,479,572	1,579,089	1,333,335	1,208,303	1,142,233
北米	t-CO_2	800,724	823,340	683,332	738,234	607,605
欧州	t-CO_2	208,088	176,285	228,998	221,692	182,973
その他	t-CO_2	986,359	998,976	1,060,920	1,061,098	1,005,794
スコープ3	t-CO_2	144,145,000	150,462,000	213,715,000	203,106,900	173,138,601

2019年度のグローバル拠点からのCO_2排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で2,939千トンとなりました。生産過程におけるCO_2排出量は2,408千トン（スコープ1排出量670千トン、スコープ2排出量1,738千トン）になりました*。

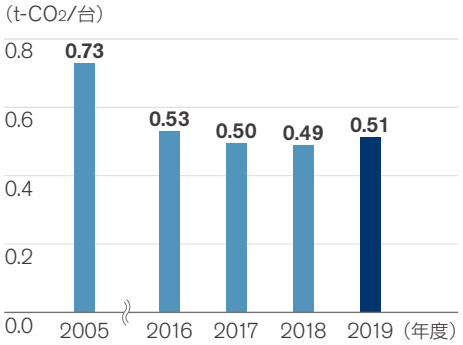
* KPMGあずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください
>>> P100

企業活動からのCO2排出量（グローバル販売台数当たり）



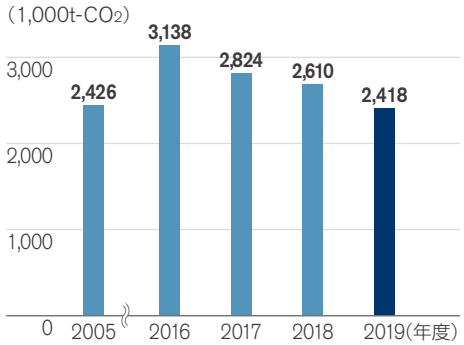
2019年度は、企業活動に伴うCO2排出量が2005年度に比べ34.0%の削減となり、2022年の目標達成に向けて順調に推移しています。

生産活動からのCO2排出量（生産台数当たり）

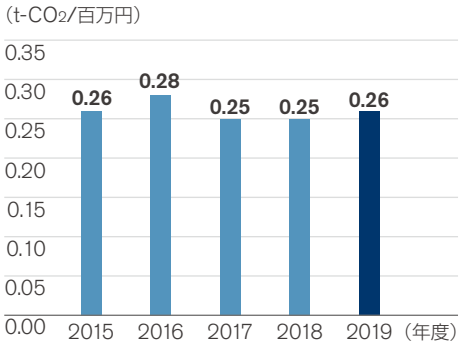


2019年度のグローバル生産台数当たりのCO2排出量は0.51トンとなり、2005年度比で30.1%の削減率を達成しました。

生産活動におけるカーボンフットプリント



スコープ1と2のCO2排出量（売上高当たり）



2019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トンとなりました。

*2018年の値を修正しました

輸送量

(年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	百万tonkm	35,546	39,930	35,635	34,903	28,288
インバウンド	百万tonkm	11,221	10,634	9,699	10,164	8,083
アウトバウンド	百万tonkm	24,325	29,296	25,935	24,739	20,205

海上	%	60.1	60.9	57.6	60.9	63.8
トラック	%	26.5	24.8	25.9	23.3	23.0
鉄道	%	13.0	14.0	16.1	14.9	12.7
航空	%	0.3	0.4	0.4	0.9	0.6

2019年度はグローバル輸送量が前年比で約19%減少し、283億トンキロとなりました。海外向け部品の航空輸送の削減や中国・北米での生産台数減による完成車の輸送量低減が主な要因です。

物流からのCO_2排出量

(年度)

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	t-CO_2	1,598,891	1,926,477	1,567,248	1,482,982	1,144,338
インバウンド*	t-CO_2	797,034	809,088	739,610	762,314	582,957
アウトバウンド*	t-CO_2	801,857	1,117,389	827,638	720,667	561,381

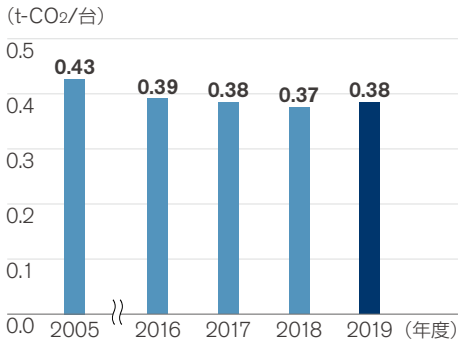
海上	%	18.3	17.8	20.0	19.9	21.1
トラック	%	65.7	62.1	64.6	60.3	64.1
鉄道	%	5.4	5.6	7.0	6.7	5.9
航空	%	10.6	14.5	8.4	13.1	8.9

* インバ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
* 再集計し、2016 年の排出量を訂正しました

2019年度の物流からのCO_2 排出量は約23%減少し、114 万4,338トンとなりました。海外向け部品の航空輸送の削減や中国・北米での生産台数減による完成車の輸送量が低減し、CO_2 排出量が大きく削減しました。

GRI305-3

物流からのCO2排出量（輸送台数当たり）



2019年度は、輸送台数当たりのCO2 排出量は0.38トンとなりました。

カテゴリー別のスコープ 3 排出量

「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、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。

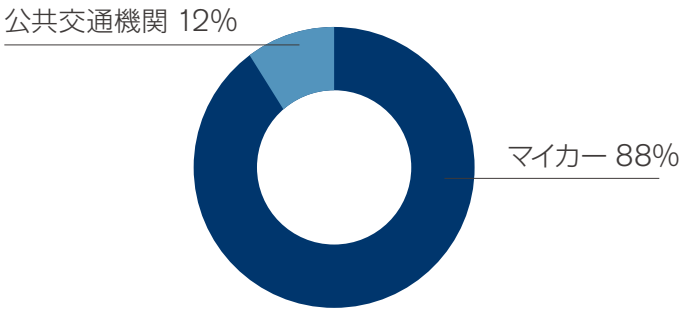
項目	単位	2019
1. 購入した製品・サービス	kt-CO2	15,620
2. 資本財	kt-CO2	994
3. 燃料およびエネルギー関連活動	kt-CO2	358
4. 輸送、配送（上流）	kt-CO2	583
5. 事業から出る廃棄物	kt-CO2	171
6. 出張	kt-CO2	221
7. 雇用者の通勤	kt-CO2	238*
8. リース資産（上流）	kt-CO2	0
9. 輸送、配送（下流）	kt-CO2	760
10. 販売した製品の加工	kt-CO2	8
11. 販売した製品の使用	kt-CO2	153,428*
12. 販売した製品の廃棄	kt-CO2	369
13. リース資産（下流）	kt-CO2	389
14. フランチャイズ	kt-CO2	0
15. 投資	kt-CO2	0
合計		173,139

* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください
>>> P100

カーボンクレジット

欧州における排出権取引において、日産モトール・イベリカ会社（スペイン：バルセロナ、カンタブリア）の生産拠点が対象となっています。2019年度に認証を受けたクレジット量は3万8,845トンとなりました。

通勤からのCO_2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、CO_2 削減プログラムを導入し、エンジン搭載車から電気自動車への乗り換えを促進しています。2019年度のマイカー通勤によるCO_2 排出量はおよそ2万8,000 トン*で、1台当たりの排出量は年間2.6トンです。

* 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9,227km/ 台
ガソリン車のCO_2 排出係数（日本国温室効果ガスインベントリ報告書2009）：0.33 kgCO_2e/km
電力のCO_2 排出係数（東京電力株式会社（2018 年度））：0.000455t-CO_2/kWh
日本の事業所および製造工場の従業員が対象（2019 年度）

GRI305-7

大気品質

エミッション

2019年度に生産拠点から排出されたNOx、SOx の量はそれぞれ380トン、14トンになりました。2019年度は全体の生産量減少に伴い、NOx,SOxとも減少しています。

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
窒素酸化物（NOx）	ton	450	430	619	418	380
硫黄酸化物（SOx）	ton	37	31	36	34	14

揮発性有機化合物（VOC）排出量

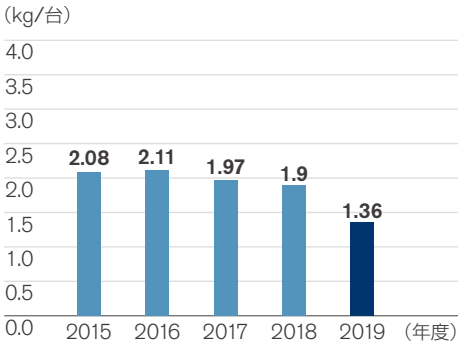
2019年度のVOC 総排出量は6,465トンとなり、2018年度より減少となりました。水系塗料、VOC含有率の低い物質への切り替えなどの活動を継続しています。

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	ton	10,820	11,933	10,564	8,433	6,465
日本	ton	2,850	3,580	3,232	2,188	2,016
北米	ton	5,309	4,851	4,284	3,847	3,135
欧州	ton	2,661	3,502	3,048	2,397	1,315

* 再集計を実施し、2017 年、2018 年の排出量を訂正しました。

VOC 排出量（生産台数当たり）



2019年度の生産台数当たりのVOC排出量は1.36kgとなりました。

（年度）

地域別	単位	2019
日本	kg/ 台	2.66
北米	kg/ 台	2.34
欧州	kg/ 台	2.59

PRTR 対象物質排出量 *（日本）

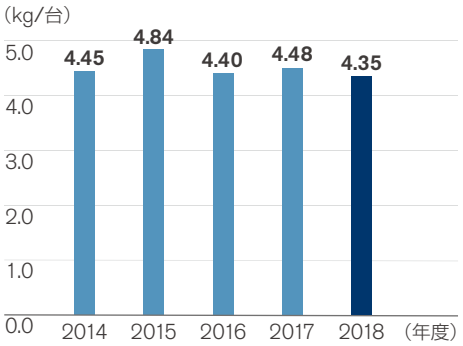
2018年度の化学物質排出移動量届出制度（PRTR：Pollutant Release and Transfer Register）対象物質の排出量は3,914トンで、2017年度に比べて減少となりました。

（年度）

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
国内拠点合計	ton	3,879	4,129	4,472	4,422	3,914
追浜工場	ton	402	488	872	796	715
栃木工場	ton	1,317	1,435	1,179	920	655
日産自動車九州株式会社	ton	1,152	1,173	1,406	1,697	1,573
横浜工場	ton	547	531	545	559	539
いわき工場	ton	114	132	144	62	54
日産テクニカルセンター	ton	347	370	325	388	378

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

PRTR 対象物質排出量（生産台数当たり／日本）

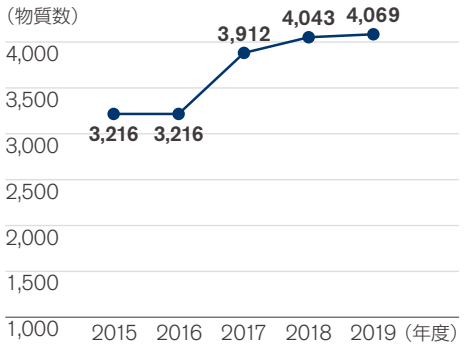


2018年度の生産台数当たりのPRTR 対象物質排出量は4.35kgとなり、2017年度に比べ減少となりました。

GRI301-2 GRI301-3

資源依存(再利用)

化学物質の適正な利用



ルノーとの提携のもとハザードやリスクの選定基準を法令遵守以上のレベルで見直しを行っており、世界で検討が進んでいる物質も積極的に制限しています。その結果、2019年度の指定化学物質数は4,069へと増加しています。これは将来のリペア、リユース、リビルト、リサイクルといった資源の循環に必要な取り組みと考えています。

* 化学物資のガバナンスに関する詳細は以下のページをご覧ください
>>> P102

クルマでの再生樹脂の利用

日産はクルマへの再生樹脂の使用拡大を技術開発も含め取り組んでいます。2019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11%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。

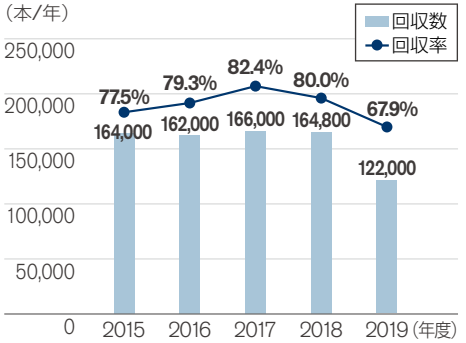
シュレッダーダストの最終処分率

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、使用済み自動車(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、2019年度もゼロを達成しました。

材料比率

日産車に使用する材料は、重量比で鉄61%、非鉄12%、樹脂15%、その他13%(2019年実績)で構成されています。日産は、天然資源使用量をさらに低減するため、それぞれの材料に関し再生材の使用拡大に向けた取り組みを進めています。

バンパー回収本数推移



GRI306-2

資源依存（拠点の廃棄物）

廃棄物発生量

2019年度にグローバルに発生した廃棄物の量は18万8,556トンとなり、2018年度の20万6,645トンより微減となりました。
2019年度の生産工場の廃棄物発生量は18万4,573トン* となりました。

* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください
>>> P100

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	ton	159,345	158,939	152,674	206,645	188,556

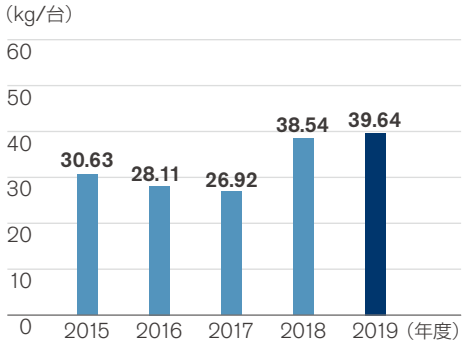
地域別内訳

日本	ton	63,630	61,115	61,327	69,829	63,315
北米	ton	49,129	45,459	35,177	64,514	57,762
欧州	ton	37,204	41,110	45,268	49,662	48,187
その他	ton	9,382	11,255	10,903	22,639	19,291

処理方法別内訳

廃棄物最終処分量	ton	11,355	8,707	8,041	7,231	6,414
リサイクル量	ton	147,990	150,231	144,633	199,414	182,141

廃棄物発生量（生産台数当たり）

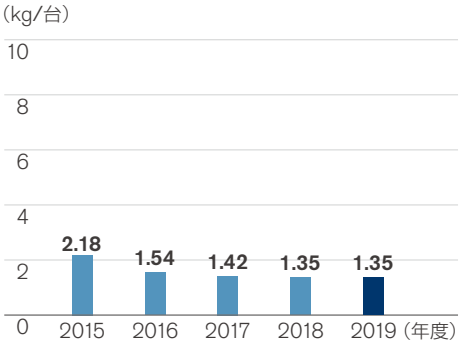


2019年度の生産台数当たりの廃棄物発生量は39.64kgに増加しました。

(年度)

地域別	単位	2019
日本	kg/ 台	83.53
北米	kg/ 台	43.11
欧州	kg/ 台	94.86
その他	kg/ 台	8.97

廃棄物最終処分量（生産台数当たり）



2019年度の生産台数当たりの廃棄物最終処分量は1.35kgとなり、2018年度と同程度になりました。

GRI303-1 GRI303-3 GRI303-4

水資源の管理

企業活動での取水量

2019年度の企業活動における取水量は23,714 千㎥となり、2018年度より10%の減少となりました。また、生産工場の取水量は22,613,338㎥* でした。

* KPMG あずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご覧ください
>>> P100

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	1,000m³	28,570	29,118	26,197	26,420	23,714
日本	1,000m³	14,990	15,563	13,115	13,022	11,932
北米	1,000m³	5,427	5,483	4,905	4,930	4,776
欧州	1,000m³	2,330	2,299	2,155	2,093	1,798
その他	1,000m³	5,823	5,774	6,023	6,376	5,207

排水時のクリーン化を徹底

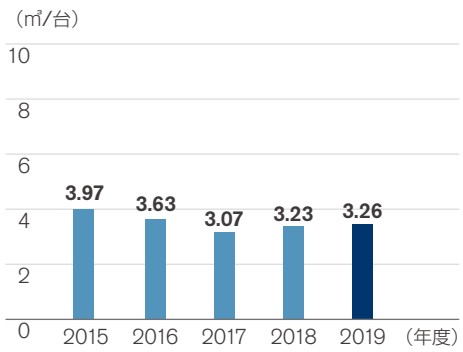
日産の各工場では、廃水処理の徹底を推進しています。

（年度）

	単位	2015	2016	2017	2018	2019
合計	1,000m³	20,680	20,516	17,410	17,345	15,512
日本	1,000m³	12,976	12,681	10,376	10,472	9,438
北米	1,000m³	3,916	4,028	3,382	3,190	2,752
欧州	1,000m³	1,740	1,767	1,564	1,539	1,528
その他	1,000m³	2,048	2,040	2,088	2,143	1,794
水質						
化学的酸素要求量（COD）日本のみ	kg	28,042	29,730	26,451	21,149	18,795

GRI303-4 GRI306-1

企業活動での排水量（生産台数当たり）



2019年度の生産台数当たりの排水量は3.26m³となり、2018年度に比べて1%の増加となりました。

(年度)

地域別	単位	2019
日本	m³/ 台	12.45
北米	m³/ 台	2.05
欧州	m³/ 台	3.01
その他	m³/ 台	0.83

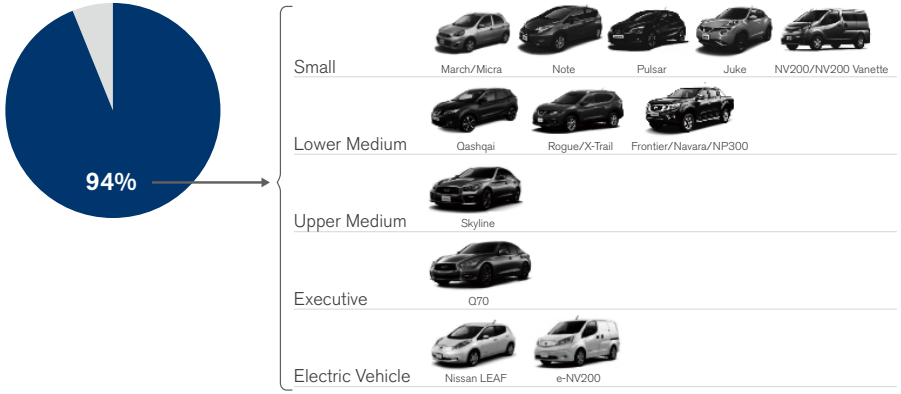
日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、日本の数値が他の地域よりも高くなることがあります。

環境課題を踏まえた事業基盤の強化

グローバルトップ販売モデルの LCA改善

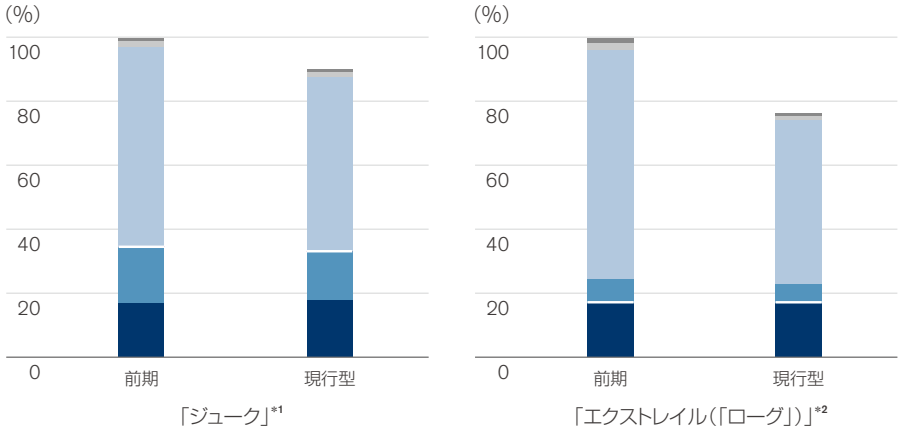
日産はLCA 手法の適用を進め、環境負荷の定量的な把握範囲を、影響の大きいグローバルのトップ販売モデルへと広げており、台数ベースでのカバレッジは90% 以上に達しています。

EU市場におけるLCA手法の運用比率



「ジューク」「エクストレイル」の例では、内燃機関の効率向上や車両軽量化により、前型よりも安全性を高めつつ、CO_2 の排出を削減しています。

ライフサイクルでの CO_2 等価排出量（CO_2、CH_4、N_2O など）



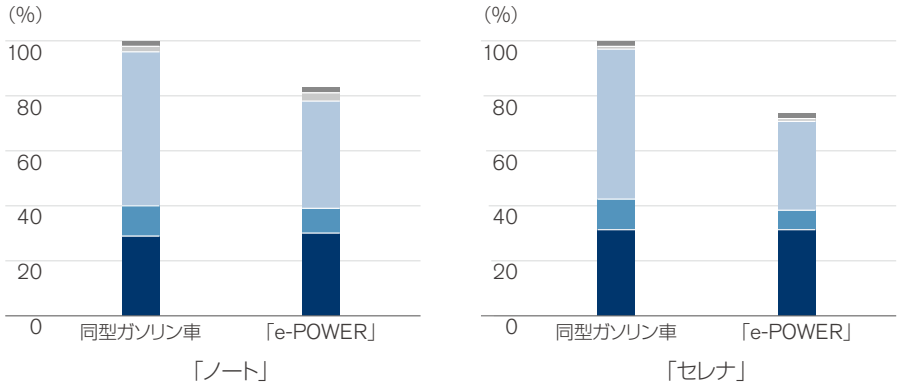
*1 欧州生産・走行（15万km）における比較

*2 欧州米国生産・走行（15万km）における比較

「e-POWER」における LCA 比較

2016年に新パワートレインの「e-POWER」を投入し、ライフサイクルにおける環境負荷を低減しながら車両の電動化をさらに推進しています。
例えば、「ノート e-POWER」「セレナ e-POWER」では同型のガソリン車と比較してそれぞれ18%、27% 以上のCO_2 排出の削減を達成しています。

ライフサイクルでのCO_2等価排出量（CO_2、CH_4、N_2Oなど）

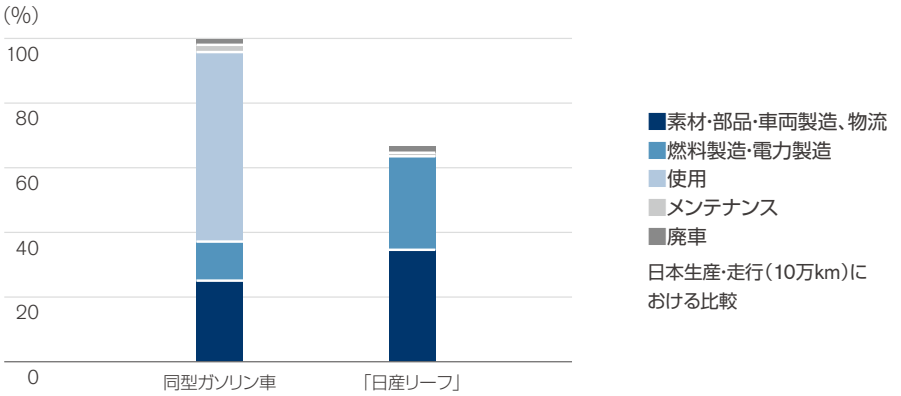


■素材・部品・車両製造、物流 ■燃料製造・電力製造 ■使用 ■メンテナンス ■廃車
日本生産・走行（10万km）における比較

新型「日産リーフ」における LCA 比較

新型「日産リーフ」は日本の同型のガソリン車と比べ、ライフサイクルにおけるCO_2 排出量を約32% 削減しています。EV の製造段階でのCO_2 等価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。

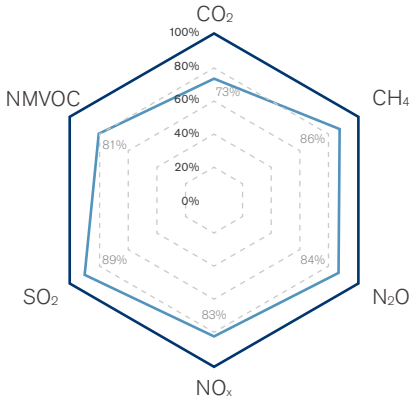
ライフサイクルでのCO_2等価排出量（CO_2、CH_4、N_2Oなど）



GRI301-1 GRI302-1 GRI303-1 GRI305-1 GRI305-2 GRI305-7 GRI306-1 GRI306-2

ライフサイクル評価における地球温暖化以外の貢献

新型「セレナ e-POWER」のライフサイクル評価



従来型
e-POWER

日本生産·走行(10万km)における比較

大気汚染、海洋酸性化、富栄養化といった社会的懸念が高まることを背景に、日産はLCA評価のスコープを温室効果ガス以外の化学物質へと拡大しています。試算結果によると、「セレナ e-POWER」は現行のガソリンエンジン車と比較し、削減対象とする全化学物質において11～27%の排出量削減をライフサイクルで達成しており、総合的な環境貢献を示す結果を得ることができました。

マテリアルバランス

投入量

(年度)

	単位	2019
原材料	ton	5,818,699
エネルギー	MWh	8,481,499
うち再生可能エネルギー	MWh	154,606
水	1,000m³	23,714

生産量／排出量

（年度）

	単位	2019
車両生産		
グローバル生産台数	千台	4,757
CO_2 排出量	t-CO_2	2,962,403
排水量	1,000m^3	15,512
エミッション		
NOx（窒素酸化物）	ton	380
SOx（硫黄酸化物）	ton	14
VOC（揮発性有機化合物）	ton	6,465
廃棄物発生量		
リサイクル量	ton	193,229
廃棄物最終処分量	ton	6,914

環境保全コスト

（年度）

		2018		2019	
	単位	投資	コスト	投資	コスト
総額	百万円	3,790	171,245	2,538	183,578
事業エリア内コスト	百万円	20	1,775	15	1,790
上・下流コスト	百万円	0	706	0	639
管理活動コスト	百万円	0	8,041	0	8,973
研究開発コスト	百万円	3,770	160,263	2,523	172,011
社会活動コスト	百万円	0	308	0	146
環境損傷対応コスト	百万円	0	153	0	19

（年度）

	単位	2018	2019
総額	百万円	8,262	6,207
費用削減額	百万円	372	540
収益額	百万円	7,890	5,667

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。

社会性データ

GRI102-7 GRI102-8 GRI102-22 GRI102-41 GRI402-1 GRI405-1 GRI405-2

従業員データ

（年度）

		単位	2017	2018	2019
日産自動車（株）					
従業員数		人	22,272	22,791	22,717
	男性	人	19,908	20,269	20,100
	女性		2,364	2,522	2,617
平均年齢		歳	42.5	41.8	41.4
	男性	歳	43.0	42.0	41.8
	女性		38.1	38.2	38.3
勤続年数		年	19.4	18.4	17.7
	男性	年	20.0	18.9	18.1
	女性		14.2	14.3	13.9
離職率*1		%	5.4	6.2	6.6
	自己都合	%	1.3	2.0	3.1
平均年間給与*2		円	8,184,466	8,154,953	8,102,672
障がい者雇用率		%	2.08	2.30	2.22
育児休職取得者数		人	255	380	386
	男性	人	29	40	51
	女性		226	340	335
男性の育児休職取得率*3		%	4	6	5
育児休職復職率		%	95.2	97.3	95.6
	男性	%	100	100	97.2
	女性		94.5	96.7	95.2
介護休業取得者数		人	13	6	7
	男性	人	8	4	3
	女性		5	2	4
年休取得日数		日	19.0	19.0	19.5
年休取得率		%	97	97	99
平均残業時間		時間/月	22.1	23.9	24.16
組合員総数*4		人	25,377	25,789	26,316
管理職：女性人数		人	314	320	325
	女性比率	%	10.7	10.4	10.1
うち部長職以上：女性人数		人	82	79	80
	女性比率	%	8.2	7.6	7.4
執行役員：女性人数		人	2	2	2
	女性比率	%	3.8	4.1	4.1
取締役：女性人数		人	0	1	2
	女性比率	%	-	12.5	16.7
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	1	2
	女性比率	%	-	33.3	28.6
監査役：女性人数		人	0	0	1
	女性比率	%	-	-	20
新卒採用		人	684	815	738
	男性	人	558	651	614
	女性		126	164	124

*1 離職率合計には、定年退職者を含む

*2 平均年間給与は賞与および基準外賃金を含む

*3 男性の育児休職取得率＝対象年度に育児休職を1日以上取得した男性従業員数÷対象年度に配偶者が出産した男性従業員数

*4 組合員総数には、一般従業員、シニアパートナー／シニア社員（定年退職後の再雇用者）、契約従業員を含む。日産自動車九州（株）を含む

GRI102-7

連結ベース

（年度）

	単位	2017	2018	2019
連結ベース				
連結従業員数*	人	138,910 ↓ (19,924)	138,893 ↓ (19,240)	136,134 ↓ (22,761)
日本	人	59,431	58,966	58,134
北米	人	36,080	36,594	36,148
欧州	人	16,807	16,119	14,824
アジア	人	20,807	20,872	21,023
その他海外地域	人	5,785	6,342	6,005

*( )内は臨時雇用者数で外数

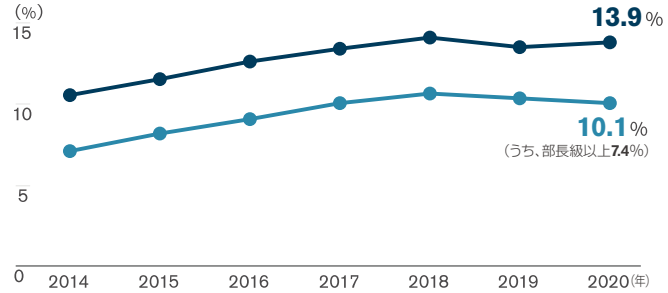
労働組合の状況

日産自動車株式会社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、2020年3月末現在の組合員総数は日産自動車九州を含め2万6,316名です。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、各国の労働法・労働環境に即して、従業員の労働組合選択の権利を尊重しています。

GRI405-1

ダイバーシティ&インクルージョン

女性管理職比率の推移



これまでの主な外部評価*

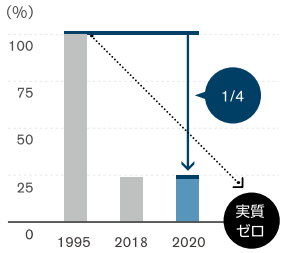
年	タイトル	主体団体
2019	「PRIDE 指標」ゴールド受賞	work with Pride
2018	「PRIDE 指標」ゴールド受賞	work with Pride
2017	「PRIDE 指標」ゴールド受賞	work with Pride
2017	Corporate Equality Index で 100 点（満点）を 5 年連続で達成 *1	Human Rights Campaign（米国）
2017	「えるぼし」第3段階目に認定	厚生労働省神奈川労働局
2017	「なでしこ銘柄」に5年連続で選定	経済産業省と東京証券取引所グループ共同
2015	「女性活躍パワーアップ大賞」奨励賞受賞	公益財団法人日本生産性本部
2015	「プラチナくるみん」を取得	厚生労働省神奈川労働局
2015	「第15回テレワーク推進賞優秀賞」受賞	一般社団法人日本テレワーク協会
2015	「女性が輝く先進企業表彰 内閣府特命担当大臣賞」受賞	内閣府男女共同参画局
2014	「DiversityInc Top 25 Noteworthy Companies for Diversity & Inclusion」に選定*2	DiversityInc（米国）
2013	ダイバーシティ経営企業100選選定	経済産業省
2013	「2013J-Win ダイバーシティ·アワード」アドバンス部門大賞受賞	NPO 法人 J-Win
2008	「カタリストアワード」受賞	NPO 法人カタリスト（米国）

*米国では上記記載以外にも外部評価受賞あり
*1、*2 NNAが受賞主体

交通安全

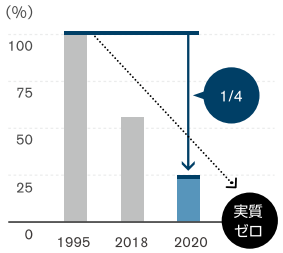
日産車1 万台当たりの死者数

日本 日産車1万台当たりの死者数



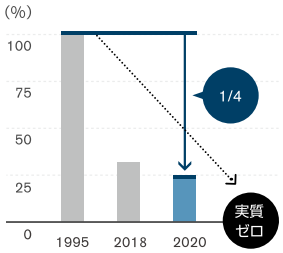
出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

米国 日産車1万台当たりの死者数



出所：Fatality Analysis Reporting System

英国 日産車1万台当たりの死者数



出所：STATS19 data, U.K. Department for Transport

日産の安全技術の拡充と獲得した外部評価

2015年1月に「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」の採用車種を拡大し、2015年度末には、日本で発売している電気自動車、商用車を含むほぼすべてのカテゴリーで搭載を完了するとともに、主要車種への標準装備も完了しました。北米では、「パスファインダー」「アルティマ」「ローグ」などのモデルに標準装備、欧州では「ジューク」「エクストレイル」「キャシュカイ」「マイクラ」などの主要車種に採用しています。

また、各地域で行われている公的機関および政府による試験において、高い安全評価を獲得しています。特に日本では、2019年度より人に対する衝突被害軽減ブレーキの試験（夜間）に街灯のない道路を想定した厳しい条件を追加したJNCAPの予防安全性能評価において「セレナ」は満点を獲得、「デイズ」は軽自動車で最高得点を獲得しました。また2018年度より開始された国土交通省による衝突被害軽減ブレーキの性能認定制度においても認定車種を増やし、2019年度までに13車種の「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」が認定を受けました。

主な外部安全評価結果（2019年評価分）

地域	外部評価		車種	レーティング
日本	JNCAP*1	衝突安全性能評価	「デイズ」	5★（最高評価）
		予防安全性能評価	「デイズ（軽で最高得点）」「セレナ（満点）」	ASV+++（最高評価）
		事故自動通報システム機能評価	「デイズ」	SOS+（車載型）
米国	NCAP*2		インフィニティ「QX60」インフィニティ「QX50」「ムラーノ」「アルティマ」「パスファインダー」「マキシマ」「セントラ」	総合5★（2020モデルイヤー）
			インフィニティ「QX80」「アルマーダ」「フロンティア（クルーキャブ）」「ローグ」	総合4★（2020モデルイヤー）
	IIHS*3		「マキシマ」	2020 Top Safety Pick+
			「アルティマ」	2020 Top Safety Pick
欧州	Euro NCAP		「ジューク」	5★
中国	C-NCAP		「シルフィ」	5★

*1 JNCAP : Japan New Car Assessment Program の略。国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）による自動車アセスメントプログラム

*2 NCAP : New Car Assessment Program の略。米国運輸省道路交通安全局（NHTSA : National Highway Traffic Safety Administration）の新車アセスメントプログラム

*3 IIHS : Insurance Institute for Highway Safety の略。米国道路安全保険協会

人財育成

日産自動車株式会社の研修実績 （年度）

研修実績にかかわる指標	2017	2018	2019
年間受講人数（人）	171,949	241,674	263,240
総受講時間（時間）	689,536	482,103	590,696
従業員1人当たりの受講時間（時間）	30.6	21.5	26.0
受講満足度（最高点：5.0）	4.2以上	4.2以上	4.2以上
従業員1人当たりの投資（円）	73,000	86,000	90,000

GRI201-1 GRI203-2

地域社会への貢献

2019年度の社会貢献活動の実績

2019年度 グローバル社会貢献支出額：約16.1億円

社会貢献支出には以下の費用を含む

・社会貢献活動費は社会貢献活動を実施するために支出した経費（労務費は除く）
・寄付は社会貢献を目的とした現金寄付および非営利組織の年会費などの支出
・現物寄付は金額に換算
・スポンサーシップ・その他は社会貢献を目的とした各種イベントなどのスポンサー費

2019年度 グローバル社会貢献支出額（内訳）

	社会貢献活動費	寄付	現物寄付（金額換算値）	スポンサーシップその他	合計
金額（百万円）	549	741	60	264	1,614
比率（%）	34.0	45.9	3.7	16.4	100

	災害名	2019年度実績
自然災害被災地に対する主な支援	台風15号による大規模停電（日本）	▪日産自動車より停電地域で電気自動車「日産リーフ」からの電力供給を行うため、車両53台と可搬型給電器をセットで、自治体や福祉施設などに提供
	台風19号による豪雨被害（日本）	▪日産自動車よりNPOジャパン·プラットフォームに支援金1,000万円を寄付 ▪日産自動車従業員による募金を実施、会社が同額を上乗せしてNPOジャパン·プラットフォームに寄付 ▪日産自動車より、被災地へ車両計68台を無償貸与、いわき市へ従業員ボランティア派遣（延べ275名） ▪日産自動車と販売会社より、「日産リーフ」からの電力供給を行うため、長野市災害ボランティアセンターに車両4台を無償貸与
	火山噴火による被災地支援（フィリピン）	▪フィリピン日産より「ナバラ」3台を寄贈
	新型コロナウィルス対策支援（中国）	▪日産自動車、日産（中国）投資有限公司、東風汽車有限公司は、500万元の義援金ならびに10万枚のマスクを寄付
	テネシー州での竜巻による被災地支援（米国）	▪北米日産会社より15万USドルを米国赤十字社に寄付

ガバナンスデータ

GRI102-22 GRI405-1

コーポレートガバナンスの概要（2020年3月末時点）

会社組織形態	指名委員会等設置会社
取締役会の議長	独立社外取締役
取締役の人数	12人
うち独立社外取締役	7人
うち女性取締役	2人
指名委員会委員長	独立社外取締役
指名委員会の人数	6人
うち独立社外取締役	5人
うち女性取締役	1人
報酬委員会委員長	独立社外取締役
報酬委員会の人数	4人
うち独立社外取締役	4人
うち女性取締役	2人
監査委員会委員長	独立社外取締役
監査委員会の人数	5人
うち独立社外取締役	4人
うち女性取締役	1人

* コーポレートガバナンスに関する詳細は以下のページをご覧ください。
>>> P187

2019年度（2019年6月～2020年3月）における
取締役会および委員会の出席状況

取締役会		委員会					
		指名委員会		報酬委員会		監査委員会	
取締役会開催総数	開催1回当たりの平均参加率	開催総数	開催1回当たりの平均参加率	開催総数	開催1回当たりの平均参加率	開催総数	開催1回当たりの平均参加率
11回	99%	9回	96%	13回	100%	10回	100%

取締役スキルマトリクス

GRI102-27

取締役構成について

当社の取締役会は、多様な視点を持って経営の基本方針を決定するとともに、執行役などの職務執行を監督する役割を担っています。

取締役会を構成する取締役は、国際性やジェンダーにおける多様性があり、また、各個人が異なる専門性を有しており、全体として活発な議論と迅速な意思決定を実現することを目指しています。また、構成員数の過半数を、独立性を有する社外取締役とし、取締役会の議長も独立性を有する社外取締役とすることで、社外取締役によりけん引される環境を創出しています。2020年2月以降、取締役会は取締役12名で構成されており、そのうち7名が社外取締役となっています。

		グローバルマネジメント	自動車業界	政府機関	法務 / リスクマネジメント	ガバナンス	財務 / 会計	CSR	製品 / 技術	セールス / マーケティング
1	木村 康	○				○	○		○	○
2	ジャン ドミニク・スナール	○	○			○	○	○		
3	豊田 正和	○		○	○	○		○		
4	井原 慶子	○	○			○			○	○
5	永井 素夫	○			○	○	○	○		
6	ベルナール・デルマス	○	○			○			○	○
7	アンドリュー・ハウス	○				○	○		○	○
8	ジェニファー・ロジャーズ	○			○	○	○	○		
9	ピエール・フルーリォ	○		○	○	○	○			
10	内田 誠	○	○		○		○		○	
11	アシュワニ・グプタ	○	○				○		○	○
12	坂本 秀行	○	○		○	○			○	

コーポレートガバナンスに関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/IR/LIBRARY/GOVERNANCE/

本レポートの編集方針

GRI102-46

「サステナビリティレポート2020」編集方針

日産は、私たちが果たすべき社会的責任をステークホルダーの皆さまにご理解いただくため「サステナビリティレポート」を通じ、日産の取り組みを分かりやすくお伝えしていきたいと考えています。「サステナビリティレポート2020」では、2018年6月に制定したサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」に基づいて日産のサステナビリティ戦略およびマネジメントについて報告するとともに、2019年度の活動結果および進捗については「E(Environmental:環境)」「S(Social:社会性)」「G(Governance:ガバナンス)」の3つの側面(重要な項目)にて報告しています。各側面(重要な項目)の報告テーマについては、事業活動への潜在的な影響とステークホルダーの関心度を評価基準として選定しています。事業活動に対する潜在的な影響は、これまで認識された課題に加えて、サステナビリティに関する各種CSRガイドラインの内容やトレンド、自動車業界内外での国際的な直近の取り組みなどを参考に把握し、ステークホルダーの関心については、社内外のステークホルダーへのインタビューや外部コンサルタントによる分析を適宜実施し、把握しています。

本レポートの対象範囲

GRI102-45 GRI102-50

期間:会計年度である2019年度(2019年4月～2020年3月)を基本とし、該当外のものについては期間を文中に明記しています。

組織:日産自動車株式会社および海外拠点(欧州日産自動車会社、北米日産会社など)を含む日産グループ

参考ガイドライン

GRI102-54

この報告書は、GRI(Global Reporting Initiative)スタンダードの中核(Core)オプションに準拠して作成されています。GRI内容索引を公開するとともに、レポート内にGRIインデックスを記載しています。

前回レポートの発行日

GRI102-51

サステナビリティレポート2019:2019年9月30日発行

本レポートの報告サイクル

GRI102-52

2004年より年1回発行

第三者保証について

GRI102-56

第三者保証報告書の詳細は以下のページをご覧ください。

>>> P100

見通しに関する注意事項

GRI102-48

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

発行後に誤記などが確認された場合には、その正誤情報をウェブサイト上で、ご案内いたします。

本レポート、またはその内容に関するご質問窓口

GRI102-53

〒220-8686　神奈川県横浜市西区高島一丁目1 番1 号
日産自動車株式会社　サステナビリティ推進部
FAX : 045-523-5740
メールアドレス : NISSAN_SR@mail.nissan.co.jp

サステナビリティレポート 2020

発行年月日:2020年9月30日

関連ウェブサイトのご紹介

会社情報
https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/

サステナビリティ戦略
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/

環境への取り組み
https://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/

安全への取り組み
https://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/

品質への取り組み
https://www.nissan-global.com/JP/QUALITY/

社会貢献の取り組み
https://www.nissan-global.com/JP/CITIZENSHIP/

技術開発の取り組み
https://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/

ゼロ·エミッション
https://www.nissan-global.com/JP/ZEROEMISSION/

IR情報
https://www.nissan-global.com/JP/IR/

企業情報ライブラリー
https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/LIBRARY/

商品情報(国別)
https://www.nissan-global.com/JP/GLOBAL/

商品情報(日本)
https://www.nissan.co.jp/

GRI内容索引

GRI102-55

一般開示事項

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
組織のプロフィール			
102-1	組織の名称	会社概要	
102-2	活動、ブランド、製品、サービス	P210	
102-3	本社の所在地	P210	
102-4	事業所の所在地	会社概要（日本の主な事業所） 会社概要（海外の主な事業所）	
102-5	所有形態および法人格	会社概要	
102-6	参入市場	P211	
102-7	組織の規模	P210, P211, P234, P235	
102-8	従業員およびその他の労働者に関する情報	P234	
102-9	サプライチェーン	P153	
102-10	組織およびそのサプライチェーンに関する重大な変化	該当なし	
102-11	予防原則または予防的アプローチ	P025, P031, P056, P174	
102-12	外部イニシアティブ	P028, P037, P046, P165	
102-13	団体の会員資格	P165	
戦略			
102-14	上級意思決定者の声明	P002, P007, P023	
102-15	重要なインパクト、リスク、機会	P012, P023, P025, P046, P048, P056, P113, P188	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
倫理と誠実性			
102-16	価値観、理念、行動基準·規範	P025, P032, P045, P115, P188, P202, P203	
102-17	倫理に関する助言および懸念のための制度	P116, P202, P203	
ガバナンス			
102-18	ガバナンス構造	P017, P189, P190	
102-19	権限移譲	P017, P023, P190, P195	
102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	P007, P050	
102-21	経済、環境、社会項目に関するステークホルダーとの協議	P028	
102-22	最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	P017, P020, P021, P022, P189, P190, P191, P192, P193, P234, P239	
102-23	最高ガバナンス機関の議長	P017, P023, P189, P190	
102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出	P017, P020, P189, P191	
102-25	利益相反	P195, P196	
102-26	目的、価値観、戦略の設定における最高ガバナンス機関の役割	P031, P188	
102-27	最高ガバナンス機関の集合的知見	P019, P031, P239	
102-28	最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	P017, P022, P023, P031, P189, P190	
102-29	経済、環境、社会へのインパクトの特定とマネジメント	P012, P014, P034, P047, P052, P198	
102-30	リスクマネジメント·プロセスの有効性	P197, P198	
102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	P031, P032, P050, P052	
102-32	サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割	P031	
102-33	重大な懸念事項の伝達	P198	
102-35	報酬方針	P017, P021, P191	
102-36	報酬の決定プロセス	コーポレートガバナンス報告書: P.2	
102-37	報酬に関するステークホルダーの関与	コーポレートガバナンス報告書: P.2	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
ステークホルダー·エンゲージメント			
102-40	ステークホルダーグループのリスト	P028	
102-41	団体交渉協定	P234	
102-42	ステークホルダーの特定および選定	P028	
102-43	ステークホルダー·エンゲージメントへのアプローチ方法	P028	
102-44	提起された重要な項目および懸念	P028	
報告実務			
102-45	連結財務諸表の対象になっている事業体	P241	
102-46	報告書の内容および項目の該当範囲の確定	P025, P241	
102-47	マテリアルな項目のリスト	P014, P026, P032	
102-48	情報の再記述	P242	
102-49	報告における変更	該当なし	
102-50	報告期間	P241	
102-51	前回発行した報告書の日付	P241	
102-52	報告サイクル	P242	
102-53	報告書に関する質問の窓口	P242	
102-54	GRIスタンダードに準拠した報告であることの主張	P241	
102-55	内容索引	P244	
102-56	外部保証	P100, P242	

経済

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 103:マネジメント手法 2016			
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	P025, P153, P155, P157, P159, P188, P200	
103-2	マネジメント手法とその要素	P025, P031, P032, P034, P153, P155, P157, P159, P188	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
103-3	マネジメント手法の評価	P025, P031, P032, P155, P157, P159	
GRI 201:経済パフォーマンス 2016			
201-1	創出、分配した直接的経済価値	P177, P238	
201-2	気候変動による財務上の影響、その他のリスクと機会	P012, P048 日産におけるリスク管理の状況について:P.1	
201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	有価証券報告書:P95	
GRI 203: 間接的な経済的インパクト 2016			
203-1	インフラ投資および支援サービス	P012, P062, P174	
203-2	著しい間接的な経済的インパクト	P012, P062, P177, P238	
GRI 205：腐敗防止 2016			
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	P201	
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	P202	

GRI 207：税			
207-1	税に対するアプローチ	P207	
207-2	税務の統治、コントロール、リスクマネジメント	P207	
207-3	ステークホルダーの関与と税務上の懸念事項の管理	P207	

環境

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 103:マネジメント手法 2016			
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	P046, P055, P058, P068, P071, P081, P083, P087, P096	
103-2	マネジメント手法とその要素	P047, P055, P058, P061, P068, P071, P072, P073, P081, P083, P087, P088, P097, P098, P102	
103-3	マネジメント手法の評価	P047, P062, P073, P085, P088, P089, P095, P098, P102	
GRI 301:原材料 2016			
301-1	使用原材料の重量または体積	P232	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
301-2	使用したリサイクル材料	P089, P225	
301-3	再生利用された製品と梱包材	P089, P225	
GRI 302: エネルギー 2016			
302-1	組織内のエネルギー消費量	P074, P078, P217, P218, P232	
302-2	組織外のエネルギー消費量	P073	
302-3	エネルギー原単位	P217, P218	
302-4	エネルギー消費量の削減	P074, P078, P218	
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	P062, P063, P212	
GRI 303: 水と排水 2018			
303-1	共有資源としての水との相互作用	P099, P228, P232	
303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント		情報の入手が困難:現時点ではデータを集計していません
303-3	取水	P228	
303-4	排水	P228, P229	
GRI 304:生物多様性 2016			
304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、賃借、管理している事業サイト	P111	
304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	P111	
304-3	生息地の保護·復元	P111	
304-4	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	P111	
GRI 305:大気への排出 2016			
305-1	直接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ1)	P073, P216, P232	
305-2	間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ2)	P073, P216, P232	
305-3	その他の間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ3)	P221	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
305-4	温室効果ガス(GHG)排出原単位	P073, P216	
305-5	温室効果ガス(GHG)排出量の削減	P073, P085, P216	
305-6	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量		情報の入手が困難:現時点ではデータを集計していません
305-7	窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)、およびその他の重大な大気排出物	P085, P091, P223, P232	
GRI 306:排水および廃棄物 2016			
306-1	排水の水質および排出先	P098, P099, P229, P232	
306-2	種類別および処分方法別の廃棄物	P095, P226, P232	
306-3	重大な漏出	P103	
306-4	有害廃棄物の輸送		情報の入手が困難:現時点ではデータを集計していません
306-5	排水や表面流水によって影響を受ける水域		情報の入手が困難:現時点ではデータを集計していません
GRI 307:環境コンプライアンス 2016			
307-1	環境法規制の違反	P103	
GRI 308:サプライヤーの環境面のアセスメント 2016			
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	P108, P153, P157	
308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	P108	

社会性

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 103:マネジメント手法 2016			
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	P013, P113, P115, P118, P120, P132, P143, P144, P161, P165, P166, P170, P174	
103-2	マネジメント手法とその要素	P013, P113, P116, P118, P120, P132, P143, P144, P161, P165, P167, P170, P174, P175	
103-3	マネジメント手法の評価	P013, P116, P122, P134, P139, P141, P145, P161, P164, P167, P170, P172, P177	

GRI 402:労使関係 2016			
402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	P234	
スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 403:労働安全衛生 2018			
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	P170	
403-2	危険性(ハザード)の特定、リスク評価、事故調査	P015, P170, P172	労働災害度数率に関しては、より包括的な集計方法へ移行中のため、本レポートでは開示をグローバルから国内のみに変更しています。
403-3	労働衛生サービス	P170	
403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	P015, P170	
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	P172	
403-6	労働者の健康増進	P170, P172	
403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	P172	
403-9	労働関連の傷害	P172	

GRI 404:研修と教育 2016			
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	P164	
404-2	従業員スキル向上プログラムおよび移行支援プログラム	P161	
404-3	業績とキャリア開発に関して定期的なレビューを受けている従業員の割合	P161	
GRI 405:ダイバーシティと機会均等 2016			
405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	P122, P189, P190, P234, P235, P239	
405-2	基本給と報酬総額の男女比	P234	
GRI 406:非差別 2016			
406-1	差別事例と実施した救済措置	P015, P016, P116, P118, P155, P165	2019年には、該当する報告はありません
GRI 407:結社の自由と団体交渉 2016			
407-1	結社の自由や団体交渉の権利がリスクにさらされる可能性のある事業所およびサプライヤー	P015, P016, P116, P155	2019年には、該当する報告はありません
GRI 408:児童労働 2016			
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	P015, P016, P116, P155	2019年には、該当する報告はありません

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 409:強制労働 2016			
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	P015, P016, P116, P155	2019年には、該当する報告はありません
GRI 411:先住民族の権利 2016			
411-1	先住民族の権利を侵害した事例	P015, P016, P116, P155	2019年には、該当する報告はありません
GRI 412:人権アセスメント 2016			
412-1	人権レビューやインパクト評価の対象とした事業所	P013, P015, P016, P116, P159	
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	P013, P015, P016, P116	
GRI 413:地域コミュニティ 2016			
413-1	地域コミュニティとのエンゲージメント、インパクト評価、開発プログラムを実施した事業所		情報が入手困難:現時点ではデータを集計していません
413-2	地域コミュニティに著しいマイナスのインパクト(顕在的、潜在的)を及ぼす事業所		情報が入手困難:現時点ではデータを集計していません
GRI 414:サプライヤーの社会面のアセスメント 2016			
414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	P013, P016, P153, P157, P159	

GRI 416:顧客の安全衛生 2016			
416-1	製品およびサービスのカテゴリーに対する安全衛生インパクトの評価	P134, P139, P141	
GRI 417:マーケティングとラベリング 2016			
417-1	製品およびサービスの情報とラベリングに関する要求事項	P134	
GRI 418:顧客プライバシー 2016			
418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して具体化した不服申立	P198	
GRI 419:社会経済面のコンプライアンス 2016			
419-1	社会経済分野の法規制違反	P200, P202, P203, P205, P207	

投資家向け索引

分類	項目	方針・考え方	マネジメント	実績
環境	環境マネジメント	環境課題に関する方針・考え方 P045	環境課題に関する方針・考え方 P045	—
	気候変動	特集：気候変動シナリオ分析を用いた環境戦略の強化について P012		
		気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化 P048	—	—
	温室効果ガス（製品）	●気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する方針・考え方 P058	●気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関するマネジメント P061	●気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する実績 P062 ●気候変動（製品を通じた取り組み）：電動化・内燃機関に関する取り組み P063 ●ESGデータ集（環境データ）：気候変動（製品） P212
	温室効果ガス（企業活動）	●気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方 P071	●気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント P072	●気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関する実績 P073 ●ESGデータ集（環境データ）：気候変動（企業活動） P216
	エネルギー消費	●気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方 P071	●気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント P072	●気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関する実績 P073 ●ESGデータ集（環境データ）：気候変動（企業活動） P216
	製品における環境責任	●気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する方針・考え方 P058 ●環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ライフサイクルアセスメント（LCA）手法を活用した環境負荷の低減 P105	●気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関するマネジメント P061 ●環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ライフサイクルアセスメント（LCA）手法を活用した環境負荷の低減 P105	●気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する実績 P062 ●気候変動（製品を通じた取り組み）：電動化・内燃機関に関する取り組み P063 ●気候変動（製品を通じた取り組み）：車両軽量化に関する取り組み P067 ●環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ライフサイクルアセスメント（LCA）手法を活用した環境負荷の低減 P105 ●ESGデータ集（環境データ）：気候変動（製品） P212 ●ESGデータ集（環境データ）：環境課題を踏まえた事業基盤の強化 P230

分類	項目	方針・考え方	マネジメント	実績
環境	クリーン技術	気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する方針・考え方 P058	気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関するマネジメント P061	●気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する実績 P062 ●気候変動（製品を通じた取り組み）：電動化・内燃機関に関する取り組み P063 ●ESGデータ集（環境データ）：気候変動（製品） P212
	資源有効活用	●資源依存：資源依存に関する方針・考え方 P087 ●環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ステークホルダーエンゲージメント P108	●資源依存：資源依存に関するマネジメント P088 ●環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ステークホルダーエンゲージメント P108	●資源依存：資源依存に関する実績：再利用 P089 ●環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ステークホルダーエンゲージメント P108 ●ESGデータ集（環境データ）：資源依存（再利用） P225
	汚染	●大気品質：大気品質に関する方針・考え方 P083	—	●大気品質：大気品質に関する実績 P085 ●ESGデータ集（環境データ）：大気品質 P223
	廃棄	●資源依存：資源依存に関する方針・考え方 P087	●資源依存：資源依存に関するマネジメント P088	●資源依存：資源依存に関する実績：廃棄物 P095 ●ESGデータ集（環境データ）：資源依存（拠点の廃棄物） P226
	水資源の利用	●水資源：水資源の管理に関する方針・考え方 P096	●水資源：水資源のマネジメント P097	●水資源：水資源の管理に関する実績 P098 ●ESGデータ集（環境データ）：水資源の管理 P228
	生物多様性	環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ステークホルダーエンゲージメント（大気・水・土壌・生物多様性の保全に向けて自動車メーカーとして優先すべき項目） P111		
社会性	人権	●特集：日産の人権尊重への取り組み P013		
		●人権：人権に関する方針・考え方 P115	●人権：人権に関するマネジメント P116	●人権：人権に関する実績 P116
	ダイバーシティ	●ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方 P118	●ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント P120	●ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンの実績 P122 ●ESGデータ集（社会性データ）：ダイバーシティ&インクルージョン P235

分類	項目	方針・考え方	マネジメント	実績
社会性	製品安全及び品質	●製品安全および品質：製品安全および品質の方針・考え方 P143	●製品安全および品質：製品安全および品質のマネジメント P144	●製品安全および品質：製品安全および品質への取り組み P145
	顧客関係マネジメント	●製品安全および品質：製品安全および品質の方針・考え方 P143	●製品安全および品質：製品安全および品質のマネジメント P144	●製品安全および品質への取り組み：お客さまの声を品質向上活動に反映 P145
	サプライチェーンマネジメント	特集：日産の人権尊重への取り組み P013		
		●サプライチェーンマネジメント：サプライチェーン戦略 P153 ●サプライチェーンマネジメント：サプライチェーンマネジメントの方針・考え方 P155	●サプライチェーンマネジメント：サプライチェーンのマネジメント P157	●サプライチェーンマネジメント：サプライチェーンのマネジメント P157 ●サプライチェーンマネジメント：責任ある鉱物調達 P159
	雇用	●労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関する方針・考え方 P165	●労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関するマネジメント P165	●労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関する実績 P165 ●ESGデータ集（社会性データ）：従業員データ P234
	人財育成	●人財育成：人財育成の方針・考え方 P161	●人財育成：人財育成のマネジメント P161	●人財育成：人財育成の実績 P164 ●ESGデータ集（社会性データ）：人財育成 P238
	非差別と機会平等	特集：日産の人権尊重への取り組み P013		
		●人権：人権に関する方針・考え方 P115 ●ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方 P118 ●労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関する方針・考え方 P165	●人権：人権に関するマネジメント P116 ●ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント P120 ●労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関するマネジメント P165	●人権：人権に関する実績 P116 ●ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンの実績 P122 ●労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関する実績 P165 ●ESGデータ集（社会性データ）：従業員データ P234 ●ESGデータ集（社会性データ）：ダイバーシティ&インクルージョン P235

分類	項目	方針・考え方	マネジメント	実績
社会性	従業員との対話	●労働慣行（従業員との対話）：従業員との対話に関する方針・考え方 P166	●労働慣行（従業員との対話）：従業員との対話のマネジメント P167	●労働慣行（従業員との対話）：従業員との対話の実績 P167
	従業員の健康と安全	特集：日産の人権尊重への取り組み P013		
		●従業員の健康と安全：従業員の健康と安全の方針・考え方 P170	●従業員の健康と安全：従業員の健康と安全のマネジメント P170	●従業員の健康と安全：従業員の健康と安全の実績 P172
	地域社会への貢献	●地域社会への貢献：地域社会への貢献の方針・考え方 P174	●地域社会への貢献：地域社会への貢献のマネジメント P175	●地域社会への貢献：地域社会への貢献の実績 P177 ●ESGデータ集（社会性データ）：地域社会への貢献 P238
ガバナンス	コーポレートガバナンス	特集：ガバナンス体制の変革 P017		
		●ガバナンスに関する方針・考え方 P188	●コーポレートガバナンス：コーポレートガバナンスの体制 P189	●ESGデータ集（ガバナンスデータ） P239
	リスクマネジメント	●リスクマネジメント P197		
	腐敗防止	●コンプライアンス：腐敗防止 P201		
	ビジネス倫理の遵守	●コンプライアンス：ビジネス倫理の遵守 P202		
	税の透明性	●コンプライアンス：税の透明性 P207		