

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

# 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。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

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：ポリプ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<sub>2</sub> 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

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

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。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 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。

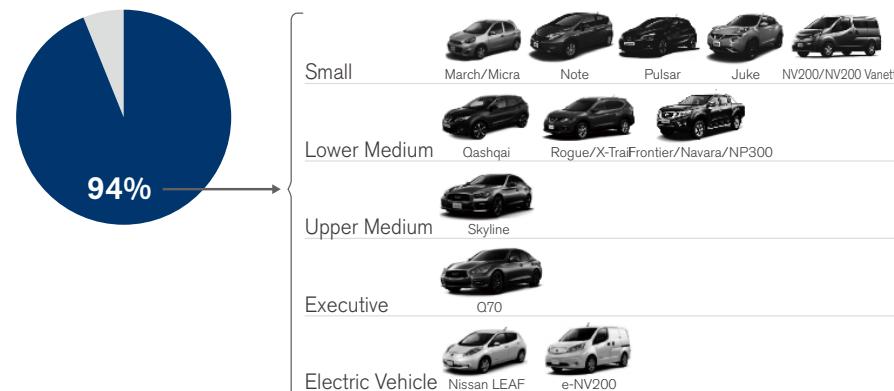
「NGP2022」の期間中も、この認証を受けた算出手順に基づいて新型車や新技術のLCAを実施し、走行時や製造工程の効率化などを進めることで、

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ーレッジは90%以上に達しています。

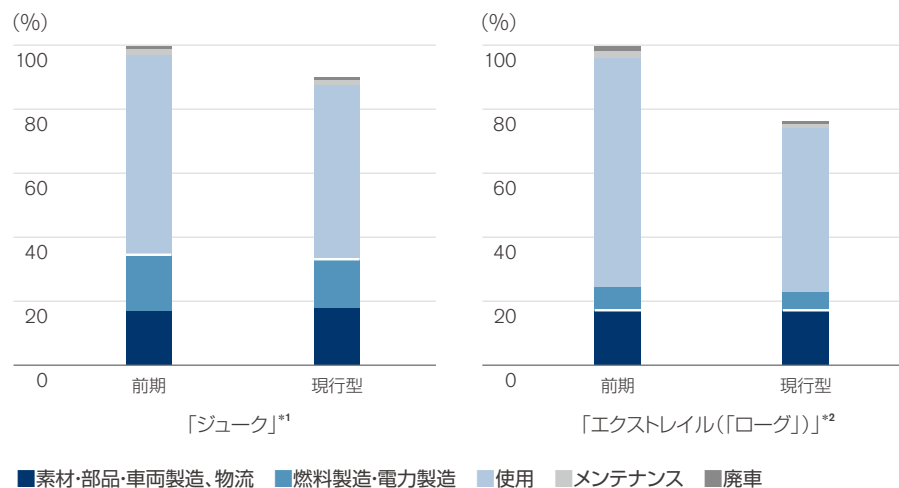
#### EU市場におけるLCA手法の運用比率



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

「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<sub>2</sub>の排出を削減しています。

### ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>等価排出量 (CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O 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<sub>2</sub>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。

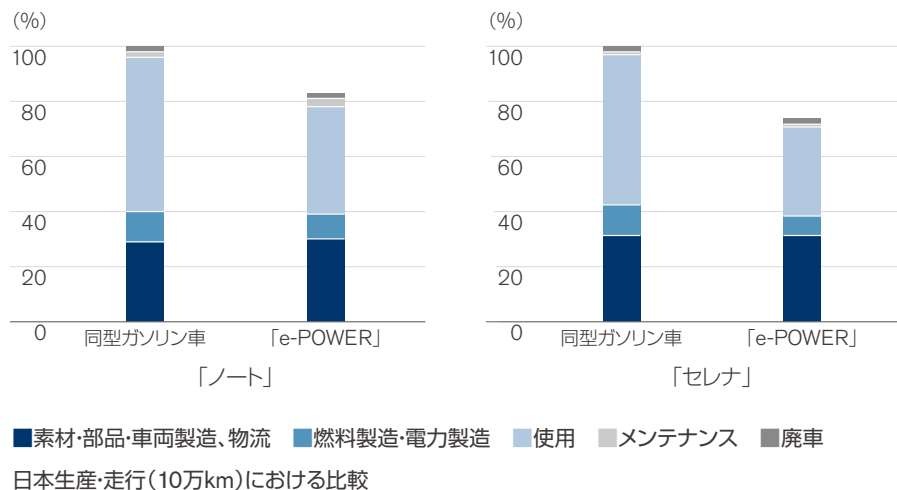
これにより、通常のガソリンエンジンに比べてエンジンの小排気量が図れ、走行時の燃料消費量を削減することができています。

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<sub>2</sub>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<sub>2</sub>等価排出量をさらに削減できる可能性があります。

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

### ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>等価排出量 (CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O など)



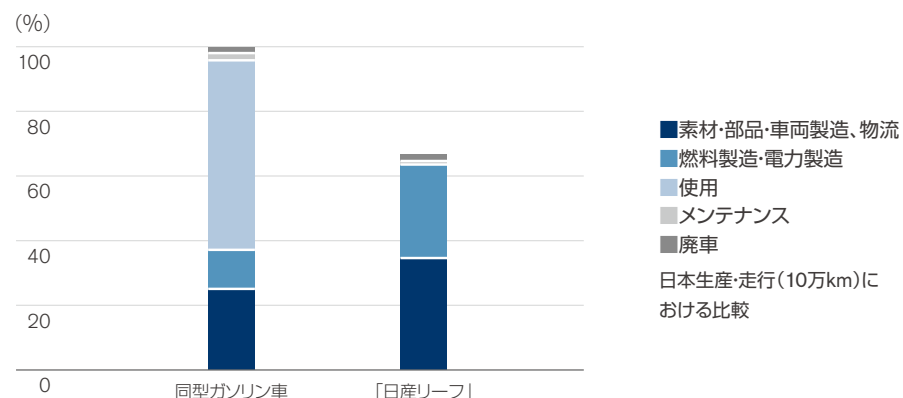
### 新型「日産リーフ」におけるLCA比較

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<sub>2</sub>排出量を約32%削減しています。EVの製造段階でのCO<sub>2</sub>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<sub>2</sub>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<sub>2</sub>等価排出量 (CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O 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

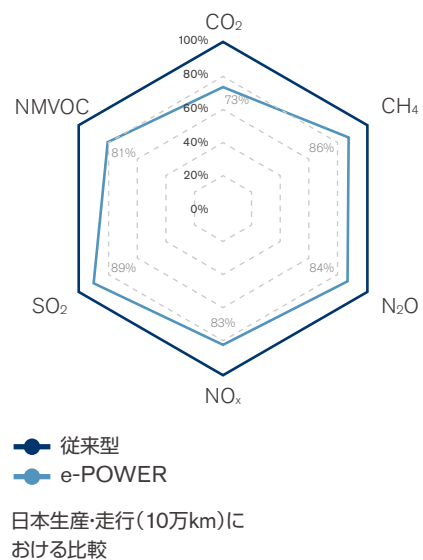
大気汚染、海洋酸性化、富栄養化といった社会的懸念が高まることを背景に、日産はLCA評価のスコープを温室効果ガス以外の化学物質へと拡大しています。試算結果によると、「セレナ e-POWER」は現行のガソリンエンジン車と比較し、削減対象とする全化学物質において11~27%の排出量削減を

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI308-1 GRI308-2

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



## 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

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

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<sub>2</sub>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。



目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

## 「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

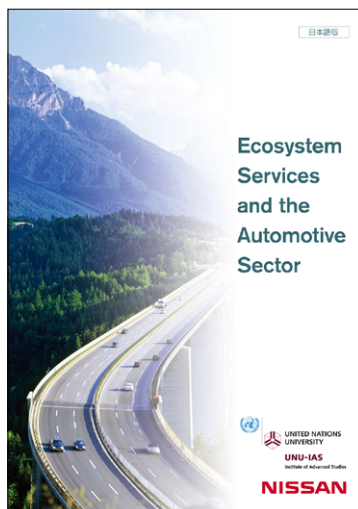
\* 集団や組織、社会が目標を達成するために必要な能力(キャパシティ)を構築・向上させること

目次	CEOメッセージ	CSOメッセージ	コーポレートパーパス / ESG特集	日産のサステナビリティ	日産のSDGsへの貢献	ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス
環境	社会性	ガバナンス	ESGデータ集	本レポートの編集方針	GRI内容索引	投資家向け索引

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確認したうえで、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](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](#)