



ESG

データブック

2023

NISSAN
MOTOR CORPORATION

はじめに

ESGデータブック2023は、年々重要性が高まっているESG領域における日産の方針と主要な取り組みについてお伝えするためのツールです。このデータブックを通じて、株主の皆さま、アナリスト、従業員、お客さまを始めとするさまざまなステークホルダーの皆さまに、日産の取り組みとその背景にある考え方についてご理解いただければ幸いです。

社長兼最高経営責任者（CEO）の内田 誠は、ESGが会社全体の戦略において不可欠であるとし、次のように述べています。「お客さまと社会に真に必要とされる持続可能な企業になるためには、あらゆる活動の中心にコーポレートパーパスを据えて取り組んでいくことが今まで以上に求められています。日産はこれからも、目標に向かってイノベーションをドライブし続け、移動の可能性を広げ、次世代のために素晴らしい未来を実現すべく、取り組みを進めていきます。」

当データブックの対象期間は「ニッサン・グリーンプログラム2022」を含む「Nissan Sustainability 2022」の最終年度である2022年度となります。また、「Nissan Ambition 2030」達成に向けた優先課題についても掲載しています。日産のサステナビリティ戦略は、日産の環境に関する取り組みを推進し、社会的側面においてはあらゆるステークホルダーの人権を尊重するための活動を進め、コーポレートガバナンスを強化することを目的としています。

持続的な発展とイノベーションを可能にする日産のESGへの取り組みの手引きとして、当データブックをご利用いただけることを願っています。

ステークホルダーの皆さまからのご意見、ご質問をお待ちしています。

目次

Corporate direction

CEOメッセージ	002
CSOメッセージ	003
ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	004
日産のサステナビリティ	005

環境

環境課題に関する方針・考え方	015
気候変動	023
大気品質	046
資源依存	048
水資源	055
第三者保証	058
環境課題を踏まえた事業基盤の強化	060

社会性

社会性に関する方針・考え方	067
人権	068
交通安全	075
ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン	079
製品安全および品質	091
サプライチェーンマネジメント	097
人財育成	102
労働慣行	107
従業員の健康と安全	112
地域社会への貢献	117

ガバナンス

ガバナンスに関する方針・考え方	121
コーポレートガバナンス	122
リスクマネジメント	132
コンプライアンス	134

データ集

ESGデータ集	
会社基本情報	141
環境データ	143
社会性データ	159
ガバナンスデータ	163
編集方針	164

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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
----	---------------------	----	-----	-------	------

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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ	CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ		

CEOメッセージ



「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のもと、日産はサステナビリティを中核に据えた事業活動を行っています。

2021年には、よりクリーンで安全、インクルーシブな社会の実現を目指す長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」を発表しました。その志を表すスローガン「共に切り拓く、モビリティとその先へ」のもと、お客さまと社会のための価値を生み出す礎となるのがサステナビリティです。日産はワクワクするクルマや技術を通じて、お客さまの移動の可能性を広げながら、さまざまなパートナーシップを通じて、社会の可能性を広げるスマートなエコシステムの構築を進めています。

世界中で直面している喫緊の課題のひとつは気候変動です。日産は2050年までに、事業活動を含むクルマのライフサイクル全体におけるカーボンニュートラルを実現することを目指しており、電動化はその実現に欠かせない戦略のひとつです。

「Nissan Ambition 2030」では、2021年に、電動車両のモデル数や市場ごとの電動化比率の目標を示すとともに、2023年2月には、拡大するお客さまからのニーズに対応するため、新たな電動車の投入計画、および販売目標を設定し、取り組みを加速していくことを発表

しました。また、電動化に加え、日産車のかかわる死亡事故を減らすべく、運転支援技術、知能化技術の開発にも力を入れており、幅広いモビリティソリューションを提供することで、社会の可能性を広げていくことも目指しています。



日産は、持続可能性および社会的責任にかかわるイニシアチブである「国連グローバル・コンパクト」に参加しており、「持続可能な開発目標(SDGs)」と足並みを揃えた戦略を掲げています。このような取り組みに参加することで、企業として目指すべき方向性や役割を再認識し、社会的責任を果たすことができると考えています。

日産内およびグローバルでのサプライチェーンにおけるリスクを低減させることも重要です。人権尊重は経営の基本であり、日産では人権侵害を一切容認しない方針を徹底しています。この考えは国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」に則り設定した「日産の人権尊重に関する基本方針」にも表れています。また、「グローバル行動規範」にはグローバル企業として求められる行動基準を定めています。

組織の健全性を保つうえで、厳格なガバナンス体制を構築することは不可欠です。日産の取締役会では、指名委員会、報酬委員会、監査委

員会の3つの委員会を設置して意思決定プロセスの監督と透明性を高めています。ただし、重要なことは、枠組みをつくるだけではなく、その仕組みに血を通わせ、効果的に機能させることです。過去に発生した反省すべき事案に真摯に向き合い、ガバナンスの改善に努め、実効性を担保していきます。

日産にとって従業員は最大の財産であり、すべての従業員が必要なサポートを受け、力を発揮し、一人ひとりが自分らしく働ける環境を整えることを最優先に考えています。そのため、ダイバーシティ(多様性)、エクイティ(公平性)、インクルージョン(包括性)を企業文化の中でも重要な要素として推進しており、現在100を超える国籍の従業員が世界中で働いています。そしてそのような多様性豊かな組織で、共通の目的を胸に、一丸となって取り組んでいます。

「Nissan Ambition 2030」を成し遂げることは決して容易なことではありません。また、私たち日産だけで挑めるものでもありません。市場を熟知し、それぞれの分野の専門家であるパートナーの皆さまと共に取り組むことで、お客さまに価値を提供し、世界を変えていくことができるのです。

日産は90年にわたり、他がやらぬことに挑戦してきました。その間、当社は数々の変化や進化を遂げてきました。お客さまと社会に真に必要なとされる持続可能な企業になっていくためには、あらゆる活動の中心にコーポレートパーパスを据えて取り組んでいくことが、今まで以上に求められています。日産はこれからも、目標に向かってイノベーションをドライブし続け、移動の可能性を広げ、次世代のために素晴らしい未来を実現すべく取り組みを進めていきます。

取締役、代表執行役社長
兼最高経営責任者

内田誠

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ	CSOメッセージ		ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス		日産のサステナビリティ

CSOメッセージ



サステナビリティは日産の企業の基盤や文化の中核に位置づけられています。よりクリーンで安全、よりインクルーシブな誰もが共生できる世界の実現を目指すため、日産は環境、人々、社会や将来の世代を尊重し、これまでサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」のもとあらゆる活動を行ってきました。

サステナビリティ戦略を策定するにあたり、社会や環境における課題を論議し、当社が対応すべきサステナビリティにかかわる重要課題(マテリアリティ)を21項目にわたり特定しました。これにより、日産の取り組みの優先順位を明らかにすることができました。取り組みの進捗はエグゼクティブ・コミティおよび取締役会にてその内容を報告しています。

その中でも、気候変動への対応は最重要課題のひとつです。日産は2050年までに、事業活動を含むクルマのライフサイクル全体におけるカーボンニュートラルの実現を目指しています。今年更新を予定している現在の中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2022(NGP2022)」では、「気候変動」の領域にてCO₂排出量削減目標を設定し、活動を進めています。2022年度には新車のCO₂排出

量を41.2%削減(2000年度対比)、企業活動のCO₂排出量を27.7%削減(2005年度対比)しました。NGP2022では、「気候変動」のほかに「大気品質」、「資源依存」、そして「水資源」に関する取り組みも重要課題として推進しています。

日産は、よりクリーンで安全、よりインクルーシブな社会の実現を目指す長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」の一環として、2030年度までに電気自動車(EV) 19車種を含む27車種の新型電動車を投入します。

さらに、EVの急速な普及に伴い、変化するお客さまの生活様式や電力需給に対応すべく、持続可能なEVエコシステムの構築にも取り組んでいます。そしてこの取り組みを加速化すべく、戦略的なサステナブル・ファイナンス・フレームワークを2022年に策定しました。この新たなフレームワークのもと、必要な資金調達を進め、次世代の電動車やバッテリー、環境技術、そして新たなモビリティサービスなどの領域でイノベーションを続けていきます。

2022年度、日産は、環境分野で世界的に権威のある国際的な非営利団体CDPより、「ウォーターセキュリティ」の部門で4年連続となる「Aリスト」企業に認定されました。加えて、「気候変動」の部門では10年連続で最高評価の「A / A-」を獲得しています。また、国連が支援する「Race to Zero(レース・トゥゼロ)」キャンペーンへも参加しており、数値目標についての説明責任を果たしています。

私たちは、常に社会のニーズを意識し事業活動を行っています。「社会性」側面では、「交通安全」、「ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DEI)」、「品質」、「サプライチェーン」、「従業員」

「地域社会への貢献」の6つを重要領域として定め、取り組みを推進しています。

さらに、マテリアリティ分析の結果、日産ではすべての活動の基本原則である「人権」を、真摯に対処すべき最重要課題のひとつとして位置づけました。この考えのもと、デューデリジェンスの一環として人権アセスメントを実施し、世界各地で日産およびパートナーにおける人権リスクの確認を行っています。

これからも進化を続けて事業を行っていくうえで、包括的なサステナビリティの観点を持つことがより重要となります。日産は、次のニッサン・グリーンプログラムをはじめとする新たなサステナビリティ戦略を、今年度の発表に向け策定を進めています。この新しい戦略は、日産の事業において重要な役割を果たしていきます。

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、お客さまへ価値をもたらす商品、サービス、技術を提供するとともに、従業員にとっても、これまで以上に公正で公平な会社となっていくことを目指し、より持続可能な未来に向けて邁進していきます。

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)

田川 丈二

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ		CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス		日産のサステナビリティ

ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス



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。アライアンスは創造的かつ協力的なビジネスモデルを通じて、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ます。

2020年、日産は「Nissan NEXT」で改革に歩み始め、その後「Nissan Ambition 2030」では将来の姿を描き、アライアンスを重要な柱のひとつに据えて事業の方向性を示してきました。しかし、日産を取り巻く環境は大きく変化しています。気候変動、地政学的シナリオ、原材料の高騰、市場の細分化など、日産は新しい現実にも機敏に対応することが急務となりました。

それにより、アライアンスにおいても次のレベルの改革に進む必要がありました。

2023年2月、ロンドンで開催した記者会見において、日産・ルノー・三菱自動車の首脳は成長市場、電動化および次世代技術における協業を拡大し、「Nissan Ambition 2030」実現を補完する取り組みとして3つの領域を発表しました。

最初の領域は、ラテンアメリカ・インドおよび欧州での高い価値を創造するプロジェクトです。これらにより、メンバー各社はイノベーションを迅速に進めてコスト効率を改善しながら付加価値を高めることができます。

2月下旬、その新たな成果として日産とルノーはインドでの新たな長期ビジョンを発表しました。このビジョンのもと、約6億米ドルの初期投資、生産と研究・開発活動の拡大、電気自動車(EV)の導入およびカーボンニュートラルに向けたクルマづくりへの移行を進めます。これらにより、チェンナイにあるルノー日産テクノロジー&ビジネスセンターにおいて最大2,000人の新規雇用が創出されます。

第2の領域では、各社の新しい取り組みにパートナーが参加可能となる、戦略的な機敏性の向上を目指します。



日産は電動化されたモビリティの普及に向けた取り組みを加速していますが、電動化へのスピードやお客さまの受け入れ度合は市場によって異なります。そのため日産は、ルノーグループのEVおよびソフトウェア子会社となるアンペアに最大15%出資する意向を発表し、欧州における電動化戦略を推進します。アンペアは、日産が欧州において新しいビジネスを創出し、新しいコラボレーションや新たな価値を生むプロジェクトへの参画を可能にします。

第3の領域は、リバランスされた株式相互保有と強化されたアライアンスのガバナンスです。変革の新たな局面においてモビリティの未来に関する共通で意欲的な取り組みを加速させるためには、メンバー各社の信頼を深めておのの強みを発揮できる効率的な組織と強化されたガバナンスが必要です。

このように日産は今後もルノー、三菱自動車との強固な基盤と変革したアライアンスのパートナーシップを活用して、競争力を高め、持続可能な収益性を強化し、社会・環境への責任をさらに高いレベルで果たしながら、企業戦略の実現に向けた取り組みを力強く推進してまいります。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ	CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス		日産のサステナビリティ	

日産のサステナビリティ

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。」の実現に向け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、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、社会が直面する諸課題の解決に貢献することは日産の使命です。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から必要とされる、真にサステナブルな企業となることを目指し、よりクリーンで、安全で、インクルーシブな、誰もが共生できる世界の実現を推進していきます。

社会の課題分析とマテリアリティの特定

日産は、ステークホルダーの皆さまの関心、ならびに技術革新などの最新動向を踏まえながら、サステナビリティ戦略を策定し、活動を推進しています。戦略策定にあたり、日産の優先課題を明確に示すため、リスクや機会分析を踏まえた会社全体として取り組むべきマテリアリティ(重要課題)を特定しました。

特定にあたりダブルマテリアリティの考え方を取り入れ、これまでも投資家からの関心が高かった「社会・環境が日産へ与えるインパクト(財務的影響)」の視点に「日産が社会・環境へ与える影響や価値」の新しい見方を加えた2側面により、企業活動とサステナビリティを相互に検討し、日産のつくり出す価値と取り組む優先順位を提示しています。

このように、日産としての方向性をより詳細にステークホルダーにお伝えすることで、自動車セクターのみならず、さまざまな協働機会の拡大や信頼関係の向上を図り、さらなる取り組み推進につなげたいと考えています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ		CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス		日産のサステナビリティ

マテリアリティ特定のプロセス

STEP1.社会・環境課題の明確化

定期市場動向分析、ステークホルダー・投資家の皆さまとの対話より得られた社会からの期待値、グローバルスタンダード、国連気候変動枠組条約締約国会議(COP)、SDGs、世界経済フォーラム(WEF)発行のリスクレポートなどからグローバルなアジェンダを明確化。

STEP2.自動車セクターおよび日産の重要課題特定

コーポレート長期ビジョンにより実現する世界と、そこで果たすべき自動車セクターの役割という視点からリスクと機会を分析することで、日産にとっての課題を特定。

STEP3.マテリアリティの優先度整理

縦軸・横軸の2側面からリスクと機会での優先度の整理を実施し、日産のつくりだす価値と今後さらに強化して取り組むべき課題をマトリックス型により整理。有識者レビューを行い、フィードバックを反映。

STEP4.執行役員、取締役との合意

特定したマテリアリティは、各項目の設定理由や背景を含め執行役員、取締役へ報告し、合意を得て決定。

日産のマテリアリティマトリックス

21項目のマテリアリティを特定し、その中でも日産が社会・環境へ与える価値・インパクトが最も大きい縦軸最上段の項目、および社会・環境から日産へ与えるインパクトが最も大きい横軸最右列の項目を最重要12項目としています。

特定された各項目は、事業活動へ織り込んでいくことで協働機会を拡大し、より一層充実した活動推進につなげ、コーポレートパーパスを具現化していきます。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ		CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス		日産のサステナビリティ

重要と考える理由

マテリアリティ	重要と考える理由	日産の取り組み	E	S	G
ガバナンス、法規制、コンプライアンス	コーポレートパーパスや行動規範に基づき、透明性のあるフレームワークを用いた効果的なガバナンスを通じて最大限の誠実性を持って事業運営を行う。また法規制を遵守し人々と社会に対し敬意と誠実さを持ち行動する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ コーポレートガバナンス(P122) ✓ コンプライアンス(P134) 			✓
包括的なモビリティソリューション	自動運転などの新しいモビリティ技術とサービスをより多くの人に提供し、誰もが安心して自由に移動できるインクルーシブな社会を実現する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 交通安全(P075) 		✓	
人権	すべての従業員が個人の尊厳と人権を最大限に尊重する組織を醸成する。また国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」を参照した社内倫理基準に基づき行動する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 人権(P068) 		✓	
クルマの電動化	電動車ラインナップの拡充、バッテリーと車両の技術革新、クルマの多様な使い方を可能にするエコシステム構築により、カーボンニュートラル実現を目指す。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 気候変動—製品を通じた取り組み(P026) 	✓		
再生可能エネルギー	国や自治体との協働や、さまざまな業界団体との連携を通して、CO ₂ 削減に向けた再生可能エネルギーや代替燃料の使用を推進する。EVバッテリーの循環利用などの4R*の取り組みやV2Xの活用を通じ、エネルギーマネジメントで社会課題の解決を継続する。 *4R：バッテリーの再利用、再製品化、再販売、リサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 気候変動(P023) 	✓		
クルマの安全性	先進の運転支援技術をより多くのお客さまに提供することで、日産車の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」実現を目指す。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 交通安全(P075) 		✓	
クリーンな排出ガス	「大気並みにクリーンな排出ガス」を目指して、製品や拠点から排出されるのは、よりクリーンな排出ガス(Nox、PMなど含む)となるよう努める。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 大気品質(P046) 	✓		
プライバシー&データ保護	データ保護およびプライバシー権の保護に取り組み、適切なセキュリティ対策を講じてステークホルダーの個人情報を守り、新しい技術とセキュリティリスクを考慮したデータの安全な取り扱いに責任を持つ。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ リスクマネジメント(P132) 			✓
コミュニティの発展	災害時の復旧支援や人道支援に加え、「ブルー・スイッチ」のような社会変革への取り組みを通じてコミュニティの発展に貢献する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 気候変動—社会との連携(P033) ✓ 地域社会への貢献(P117) 	✓	✓	
製品品質	デザイン、性能、化学物質管理および車室内空気質向上などの製品品質向上により、より安心・快適で使いやすいモビリティを提供する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 大気品質(P046) ✓ 製品安全および品質(P091) 	✓	✓	
サプライチェーンマネジメント	サプライヤーCSRガイドラインに基づき人権・環境に配慮したサプライチェーンからの責任ある調達で、原材料の安定供給と地域共存を実現する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 環境課題を踏まえた事業基盤の強化—サプライヤーとの協働(P064) ✓ サプライチェーンマネジメント(P097) 	✓	✓	
サステナブル資源マネジメント	資源価格変動や調達リスクを回避し、資源依存を最小化するため、リペア/リユース/リビルト/リサイクルなどのサーキュラーエコノミーの効果的な循環利用による、最適なクルマ作りの仕組みを構築する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 資源依存(P048) 	✓		

E: 環境、S: 社会性、G: ガバナンス

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ		CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス		日産のサステナビリティ

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

日産は2018年にサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を策定しました。「Nissan Sustainability 2022」では、日産の事業における機会や課題、社会の期待を踏まえた長期のサステナビリティビジョンに加え、「E(Environmental: 環境)」「S(Social: 社会性)」「G(Governance: ガバナンス)」の側面(重要な項目)における日産の取り組みや2022年度までの目標を明確にしました。

特に環境領域では、日産は2050年までにクルマのライフサイクル全体におけるカーボンニュートラルを実現する目標を設定し、2030年代早期より、主要市場で投入する新型車をすべて電動化車両とすることを目指しています。気候変動に伴う産業構造の改革においては、「Just transition(公正な移行)」の考えを実践し、「誰も取り残されない社会」の実現を目指しています。

	日産の取り組み	サステナビリティビジョン	2022年の主なゴール/アプローチ	
環境	気候変動	2050年にライフサイクルでのカーボンニュートラルを実現することとし、2030年早期より、市場で投入する新型車すべてを電動化車両とする	製品および生産活動からのCO ₂ 削減に向け取り組む <ul style="list-style-type: none"> ▪クルマからのCO₂を削減する：新車からのCO₂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CO₂排出削減：グローバル販売台数当たりのCO₂削減30% (2005年度比) 	
	資源依存	新規採掘資源依存ゼロ <ul style="list-style-type: none"> ▪2050年において台当たりの資源使用量のうち、新規採掘資源に頼らない材料を70%にする 	廃棄物埋め立て量、廃棄物削減等への取り組みも含め新規資源の使用量最小化を目指す <ul style="list-style-type: none"> ▪新車の30%(重量ベース)を新規採掘資源に依存しない材料にする 	
	大気品質	ゼロ・インパクト	製品および生産活動からの排出ガスクリーン化等に取り組む <ul style="list-style-type: none"> ▪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：塗表面積当たりの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に向け取り組む： グローバル生産台数当たりの水使用量21%削減(2010年度比)	
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	安全性能に係わる技術の進化と採用拡大を推進する	
		ダイバーシティ、エクイティ&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	女性管理職比率について、基本的な考え方として、女性管理職比率と間接従業員に占める女性比率を同等レベルに近づけることを目標とする(日本)
	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	<ul style="list-style-type: none"> ▪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
	労働安全衛生		災害事故や疾病のない明るく活力ある職場の実現	<ul style="list-style-type: none"> ▪労働災害発生率を継続的に前年度の実績以下に維持する。死亡事故に関してはゼロとすることを旨とする ▪健康経営を推進し、いきいきと働く企業の実現を目指す
地域社会への貢献	よりクリーンで安全で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		
ガバナンス	コーポレートガバナンス	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		
	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	<ul style="list-style-type: none"> ▪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	

環境：中期行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2022(NGP2022)」を着実に実行し、COVID-19や半導体不足による生産台数減少の影響を受けた一部の取り組みを除き、主な領域において目標を達成しました。

社会性：従業員に対しての人権デューデリジェンスを実施し、サプライチェーン領域での人権の取り組みも加速させてきました。NS2022として掲げた社会性の主な取り組み項目を実行することができました。

ガバナンス：新ガバナンス体制の構築をはじめ、さまざまな社内ポリシーを制定し、法令遵守とルール強化を図り、公平・公正で透明性を持った事業活動を行ってきました。

NS2022は2022年度で完了しましたが、より一層サステナビリティの取り組みを加速し、進化させる必要があります。「Nissan Ambition 2030」を実現するため、2030年度に向けての次期サステナビリティ戦略を現在策定しています。

2022年度実績の詳細については、各章をご参照ください。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ		CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス		日産のサステナビリティ

サステナブル・ファイナンス・フレームワーク

日産は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。」の実現に向け、サステナビリティを事業の中核として位置づけ、グローバルな事業活動を通じて企業として成長し、社会が直面する諸課題の解決に貢献することを目指しています。

その取り組みの一環として、日産はサステナビリティの推進をより一層強化するために必要な資金を調達可能にするサステナブル・ファイナンス・フレームワーク*1を設定しました。本フレームワークは、グリーンボンド原則(GBP)2021、ソーシャルボンド原則(SBP)2021、およびサステナビリティボンド・ガイドライン(SBG)2021、ならびにグリーンローン原則2021、およびソーシャルローン原則2021に適合しており、その適合性については、独立した外部機関であるサステナリティクスより、セカンドパーティ・オピニオン*2を取得しています。

本フレームワークを通じて調達した資金は、バッテリーを含む電動車両の開発や生産、EVエコシステム・スマートシティの実現に向けた技術開発やインフラ整備、より安全で持続可能なモビリティの開発など、幅広い取り組みに使用する予定です。今後も日産は、サステナビリティの推進を通じて、ステークホルダーの皆さまに優れた価値を提供し、持続可能な社会の発展に貢献していきます。

2,000億円の シンジケート・グリーンローンを締結し、 ゼロ・エミッション モビリティへ投資

日産は、サステナブル・ファイナンス・フレームワーク策定後、初めての資金調達となるシンジケーション方式でのグリーンローン契約を2022年11月に締結しました。*3 本ローンは、契約金額2,000億円、契約期間は5年および7年となり、日産の長期的な電動化戦略およびカーボンニュートラルの実現に向け、ゼロ・エミッションモビリティに関連するプロジェクトの支援に活用していきます。電気自動車(EV)や将来のカーボンニュートラルな輸送手段を実現するゼロ・エミッション車と、その構成部品の設計、開発、製造を行うための投資や費用など、日産のフレームワークに定義された適格なグリーンプロジェクトに資金を充当することで、電動化プログラムを加速させていきます。

総額2,000億円の サステナビリティボンドを発行し、 グリーンプロジェクト、 サステナビリティプロジェクトに充当

日産は、総額2,000億円のサステナビリティボンドを2023年1月および2月に発行し、資金調達を完了しました。*4

このサステナビリティボンドは、サステナブル・ファイナンス・フレームワークに基づいた2番目の資金調達となり、個人投資家向け社債(愛称: サクラ[SAKURA]債)と機関投資家向け社債で構成されています。

資金は、電気自動車(EV)に関する設計、開発、製造を行うための投資や費用、自動運転の開発など、日産のフレームワークに定義された適格なグリーンプロジェクトおよびサステナビリティプロジェクトに充当します。

*1 日産自動車・販売金融関連会社 サステナブル・ファイナンス・フレームワーク原本(英語) https://www.nissan-global.com/JP/IR/STOCK/SUSTAINABLE_FINANCE/ASSETS/PDF/Nissan-and-Nissan-Sales-Finance-affiliates-Sustainable-Finance-Framework_en.pdf

参考和訳 https://www.nissan-global.com/JP/IR/STOCK/SUSTAINABLE_FINANCE/ASSETS/PDF/Nissan-and-Nissan-Sales-Finance-affiliates-Sustainable-Finance-Framework_jp.pdf

*2 セカンドパーティ・オピニオン原本(英語) [https://mstar-sustops-cdn-mainwebsite-s3.s3.amazonaws.com/docs/default-source/spos/nissan-and-nissan-sales-finance-affiliates-sustainable-finance-framework-second-party-opinion-\(2022\).pdf?sfvrsn=85d89253_1](https://mstar-sustops-cdn-mainwebsite-s3.s3.amazonaws.com/docs/default-source/spos/nissan-and-nissan-sales-finance-affiliates-sustainable-finance-framework-second-party-opinion-(2022).pdf?sfvrsn=85d89253_1)

参考和訳 [https://mstar-sustops-cdn-mainwebsite-s3.s3.amazonaws.com/docs/default-source/spos/nissan-and-nissan-sales-finance-affiliates-sustainable-finance-framework-second-party-opinion-\(2022\)-japanese.pdf?sfvrsn=9177229f_1](https://mstar-sustops-cdn-mainwebsite-s3.s3.amazonaws.com/docs/default-source/spos/nissan-and-nissan-sales-finance-affiliates-sustainable-finance-framework-second-party-opinion-(2022)-japanese.pdf?sfvrsn=9177229f_1)

*3 リリースはこちら <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-48b4dcee3ca553fae7e18a40fe024c80-221130-01-j>

*4 リリースはこちら <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-852a2a2cb9af6879ff7b8333991e25d8-230120-02-j>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ	CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ		

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回開催し、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、その進捗はコミッティで報告されます。PDCA (Plan-Do-Check-Act) サイクルを回すことで、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。2022年度は3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、その内容は取締役会へ報告しています。

サステナビリティ戦略に関する意思決定プロセス



経営層の役割と評価

2021年度より、長期インセンティブ報酬の1つである業績連動型インセンティブ(金銭報酬)において、サステナビリティに関する評価指標としてカーボンニュートラルと人権尊重を新たに追加しました。これは、当社の「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のもと、長期的な企業価値および社会価値を向上させ、サステナブルな企業とするための取り組みの成果を報酬に反映させるものです。なお、当社が中長期的な企業価値および社会価値を向上させ、サステナブルな企業となるための戦略のうち、特に事業への影響が大きく、ステークホルダーの関心も高い下記の二つの観点について、関連する評価指標を追加しました。^{*1*2}

- 環境課題への対応：カーボンニュートラルに関わる取り組みを評価する外部指標
- 社会課題への対応：人権尊重に関わる取り組みを評価する外部指標

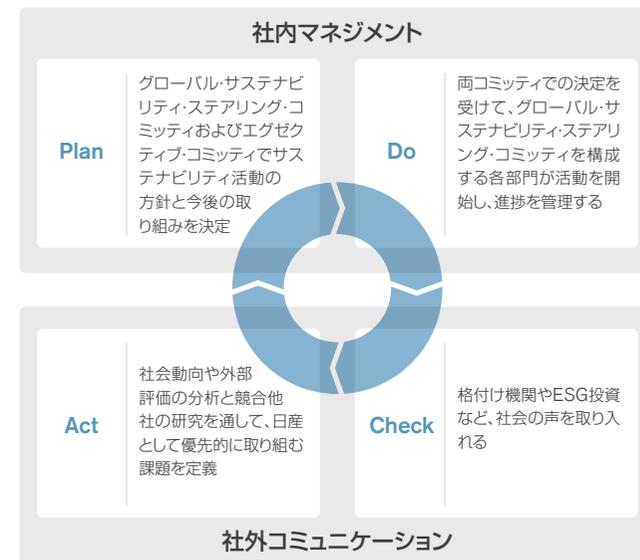
(業績連動型インセンティブ(金銭報酬)の評価指標のうち10%を当該指標に配分しています)

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



*1 報酬制度の評価指標に関する詳細は2022年度有価証券報告書(P066)こちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/IR/LIBRARY/FR/2022/ASSETS/PDF/fr2022.pdf#page=69>

*2 報酬委員会に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P127

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ	CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ		

「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。^{*1}

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。

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。

WE SUPPORT



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。ステークホルダーとの対話を図る多様な機会を設けることで、オポチュニティとリスクの芽を見いだすことが可能になります。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、確実に社内フィードバックする体制を構築しています。

日産を取り巻くステークホルダーとの対話の機会



^{*1} 国連グローバル・コンパクトに関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.ungcn.org/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ		CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス		日産のサステナビリティ

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	2022年度の主な取り組み
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	お客さま相談室対応(約20万件・日本) Quick VOC (P096) Earth hour2022へSNSを通じて参加呼びかけ
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	社長講話 ECメンバーと部長層によるミーティング(MIE) サステナビリティセミナー DEI Fireside Chat (P085) (P110) 業績評価面談 従業員の興味関心事を集める目安箱「Your voice」(P110) グローバル従業員サーベイ(P108)
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	サプライヤー環境活動説明会(日本) 生産情報連絡会(月次) サプライヤー・ミーティング 購買方針説明会 Nissan Global Supplier Awards (P100) 日産グリーンショップ認定(日本)(P064)
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、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などを 含む企業価値向上	株主、投資家とのエンゲージメント (P013) サステナビリティセミナー 技術セミナー 経営戦略に関するオンライン説明会 軽EV説明会
政府・自治体・ ビジネスパートナー・ 国際機関	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、意見交換会、イベント	法令遵守 実証実験など公共施策への協力 共同プログラムの推進	日本電動化アクション 『ブルー・スイッチ』活動 216件*1 (P117)  モビリティサービスとエネルギーマネジメントを活用した福島浜通りでのまちづくり貢献 北海道釧路山振興局でソーラーカーポート発電による再生可能エネルギーを活用した「NISSAN e-シェアモビ」ステーションを開設*2 交通安全未来創造ラボ(P078) UNDP「ビジネスと人権」プロジェクトの参加(P073)
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	NPO・NGO7団体に会員として参加、意見交換実施 スマイルサポート基金(7団体支援)
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、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	おもいやりライト運動(点灯呼びかけアクション)(P077) 従業員による出前授業の実施 リカジョ(理科教育助成)育成賞の授与(財団)

*1 2018年5月以降2023年3月末の累計数。「ブルー・スイッチ」に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www3.nissan.co.jp/first-contact-technology/blue-switch.html> >>> P.117

*2 詳細はプレスリリースをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-3deacb6d976a71e480ed6674022754ea-230322-02-j>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
CEOメッセージ		CSOメッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス		日産のサステナビリティ

株主・投資家の皆さまとの対話の方針

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。

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、担当役員を介して取締役会および経営層にフィードバックされ、経営の参考にしていきます。また、決算発表準備期間中における情報漏えいや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翌日から決算発表日までの間は決算情報に関する対話を一切行いません。

株主・投資家の皆さまとのコミュニケーション

日産は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するとともに、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。2022年度のコミュニケーション実績は次の通りです。

2022年度の株主、投資家の皆さまとのコミュニケーション実績

2022年 4月	技術セミナー(全固体電池、運転支援技術)
2022年 7月	軽EV説明会(三菱自動車と共同)
2022年 9月	サステナビリティセミナー
2022年 11月	事業戦略説明会
2023年 2月	アライアンスに関する質疑応答セッション
2023年 3月	技術セミナー(電動パワートレイン)

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。

株主総会

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、信頼に添えていきたいと考えています。^{*1}

第123回定時株主総会は、2022年6月28日、日産グローバル本社で開催し、254名の株主の皆さまにご出席いただきました。会場でご参加いただいた方々に加え、インターネット経由でも配信を行い、より多くの方々にご視聴いただきました。

社外からの評価

環境分野で世界的に権威のある国際的な非営利団体CDPより、「ウォーターセキュリティ」部門の最高評価である「Aリスト」企業に4年連続で認定されました。同団体による気候変動に対する企業の取り組みの調査でも「A-」を獲得し、「ウォーターセキュリティ」と「気候変動」の2部門において、「リーダーシップレベル」の認定を受けました。また、「ローレウス・スポーツ・フォー・グッド・インデックス」において、世界で最も社会的影響力のあるブランドのひとつに2年連続で選出されました。^{*2*3}



FTSE4Good Index Seriesに引き続き選定、FTSE Blossom Japan Indexにおいても8年連続で構成銘柄に選定され、FTSE Blossom Japan Sector Relative Indexへは、同indexが新たに設定された2022年より組み入れ企業として選定されています。^{*4*5}



FTSE4Good



FTSE Blossom Japan Index



FTSE Blossom Japan Sector Relative Index

*1 IR情報に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/IR/>

*2 CDP「ウォーターセキュリティ」部門「Aリスト」企業に認定。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-7649279cca9d786cbd5af9067235920d-221216-01-j>

*3 「ローレウス・スポーツ・フォー・グッド・インデックス」に2年連続で選出。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-4d3e710cf4911c36108b0a44ef21b3f3-221107-01-j>

*4 FTSE4Good Index Seriesに関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/ftse4good>

*5 FTSE Blossom Japan IndexおよびFTSE Blossom Japan Sector Relative Indexに関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/blossom-japan>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

環境

取り組み領域	サステナビリティビジョン	2022年の主なゴール/アプローチ	関連するマテリアリティ	主に貢献するSDGs
気候変動	2050年にライフサイクルでのカーボンニュートラルを実現することとし、2030年早期より、市場で投入する新型車すべてを電動化車両とする	製品および生産活動からのCO ₂ 削減に向け取り組む ・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）	・クルマの電動化 ・再生可能エネルギー ・コミュニティの発展 ・ライフサイクルマネジメント ・エネルギー効率の追求 ・生態系サービスと生物多様性	    
資源依存	新規採掘資源依存ゼロ ・2050年において台当たりの資源使用量のうち、新規採掘資源に頼らない材料を70%にする	廃棄物埋め立て量、廃棄物削減等への取り組みも含め新規資源の使用量最少化を目指す ・新車の30%（重量ベース）を新規採掘資源に依存しない材料にする	・サステナブル資源マネジメント	    
大気品質	ゼロ・インパクト	製品および生産活動からの排出ガスクリーン化等に取り組む ・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）	・クリーンな排出ガス ・製品品質 ・水・大気・土壌の保全	   
水資源	ゼロ・ストレス	・工場での水資源利用の削減に向け取り組む：グローバル生産台数当たりの水使用量21%削減（2010年度比）	・物理的ハザードへの対応 ・水・大気・土壌の保全	   
事業基盤	・サプライヤーエンゲージメントの推進 ・グリーン調達への徹底など		・サプライチェーンマネジメント ・コミュニティの発展	   

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

環境課題に関する方針・考え方

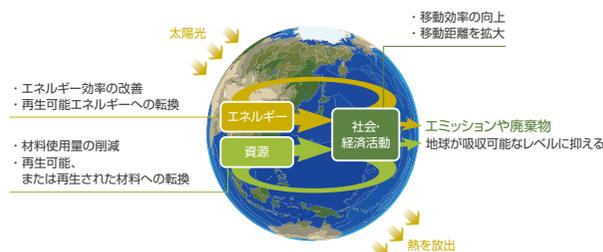
環境課題に関する方針・考え方	015
気候変動	023
大気品質	046
資源依存	048
水資源	055
第三者保証	058
環境課題を踏まえた事業基盤の強化	060
環境データ	143

環境方針

日産自動車は、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ては、究極のゴール「事業活動やクルマのライフサイクル全体で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ること」と、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)」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しなければなりません。

そして、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」を企業活動全域に生かすことで、より豊かな社会の発展につながると思っています。



* ハーマン・E. テイラー「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

事業活動やクルマのライフサイクル全体で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、お客さまに革新的な商品・サービスを提供する。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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97億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。その中でも気候変動問題は、毎年世界中で頻発している大規模な自然災害の要因と考えられており、これまで以上にその影響を抑え込む必要性が高まっています。こうした諸課題の解決を目指して、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）」が国連本部で採択され、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の最小化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、社会に対し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。

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、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、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策定に貢献します。日産の環境戦略として「気候変動」「資源依存」「水資源／大気品質」を検討スコープとしました。これらのアプローチは、SDGs*1の目標に対応しており、SDGsの実現に貢献しています。*2

*1 主に日産環境戦略が価値を与えるSDGs領域についてはこちらをご参照ください。 >>> P014

*2 環境を含むサステナビリティのマテリアリティは、こちらをご参照ください。 >>> P005

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

自動車メーカーとして生態系への依存と影響を特定した取り組み

2021年、2022年にわたって開催された生物多様性条約第15回締約国会議(COP15)では、生物多様性の著しい消失、海陸の劣化と汚染などかつてない複合的危機に瀕していることが議論されました。同年、英ケンブリッジ大学ダスグプタ名誉教授による「生物多様性の経済学：ダスグプタレビュー」がG7サミットで引用され、自然資本を経済に組み込むという考え方が国際政治に影響を与えました。この国際論議は、国連が中心となって2001～2005年に世界で初めて実施した「ミレニアム生態系評価」による科学的事実に基づいて裏付けされています。この評価の主な指摘は2つあります。ひとつは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こと、もうひとつは、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るということです。

この当時より日産は、自らの活動が生態系へもたらす影響と依存を把握する必要性を考慮した「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全体を対象に評価を開始しました。2010年には国連大学と行った研究成果を、報告書「Ecosystem Services and the Automotive

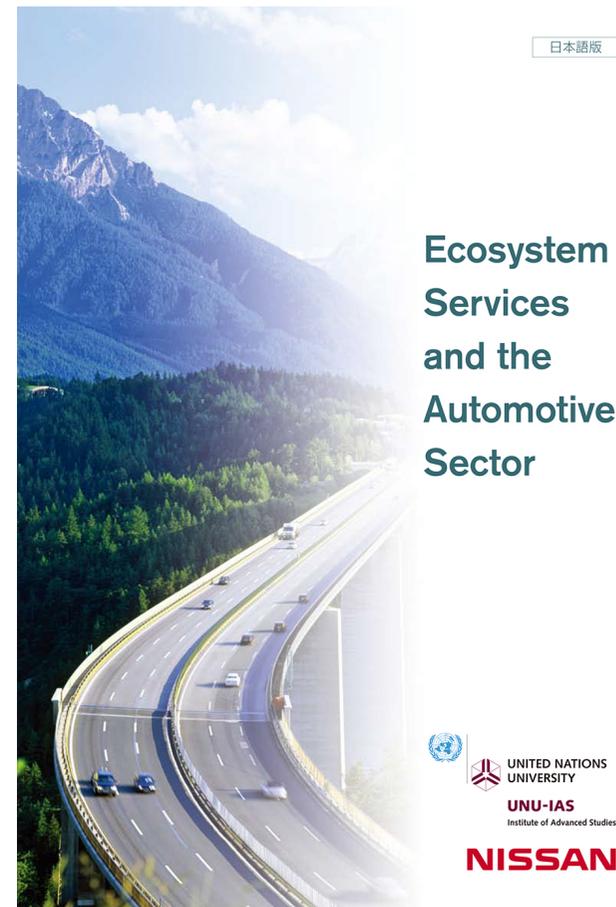
Sector」*2として発表しています。この評価を通じて、自動車メーカーが優先対応すべき3つの重点領域「エネルギーの調達」「材料資源の調達」「水資源の利用」を特定しました。また2013年には、資源調達の upstream における水資源の利用が、日産における水使用量の20倍以上に上ることの試算も行っています。

このような生態系・生物多様性への評価結果は、今回改訂したマテリアリティ*3の判断にも反映され、「ニッサン・グリーンプログラム」の方針や戦略として具体的なアクションに落とし込まれています。

こうした日産の取り組みを、投資家などのステークホルダーにより分かりやすく的確に伝えることが重要だと考え、日産はTNFD*4の提言に賛同し、その活動を支援するTNFDフォーラムに参画しました。推奨される枠組みに沿った開示検討を今後さらに進めてまいります。



Taskforce on Nature-related
Financial Disclosures



日本語版

Ecosystem Services and the Automotive Sector



*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参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/FOUNDATION/NGO/ASSETS/PDF/nissanEcosystem_web.pdf

*3 環境を含むサステナビリティのマテリアリティは、こちらをご参照ください。 >>> P005

*4 TNFD: Taskforce on Nature-related Financial Disclosures

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

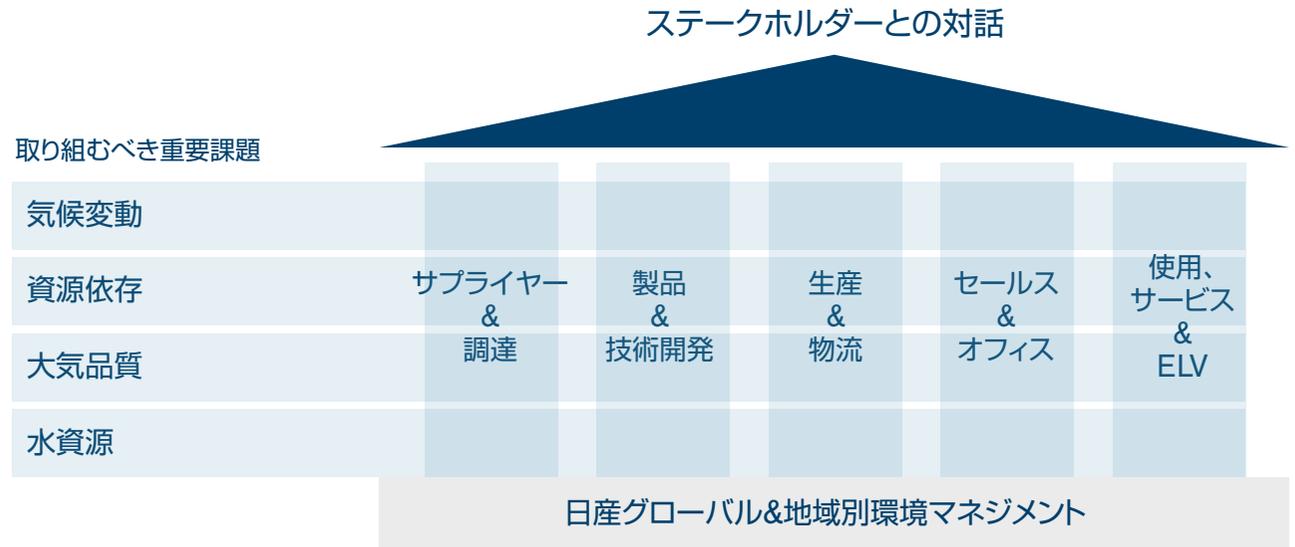
グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス

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。

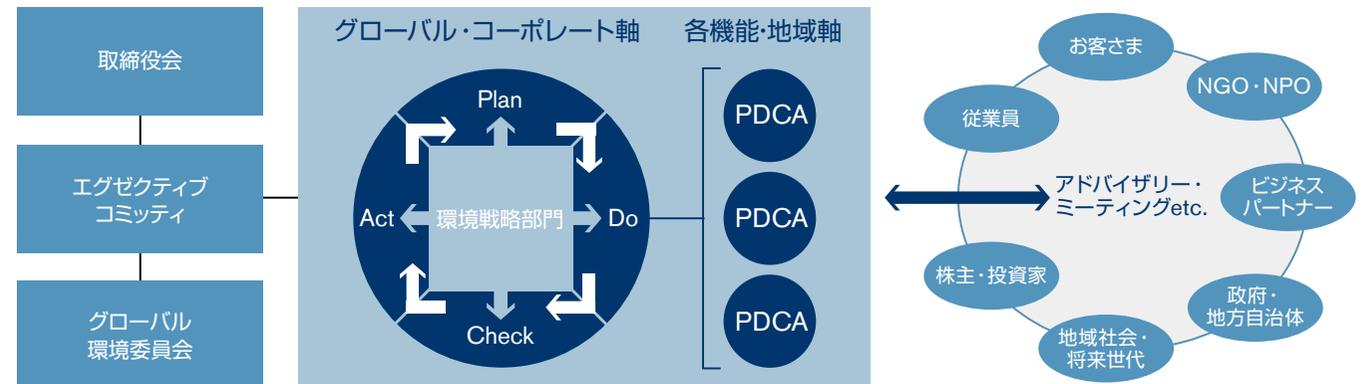
取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会（G-EMC：Global Environmental Management Committee）において、バリューチェーン全体をカバーする関係役員が出席し、全社的な方針や取締役会への報告内容の決議などを行います。また、経営層は企業としてのリスクと機会を明確にし、各部門での具体的な取り組みを決定するとともに、PDCAに基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。環境リスクは内部統制委員会でも定期的に報告され、ガバナンスを強化しています。

毎年発行するESG Data Book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



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

政府・自治体やパートナー企業とのさらなる連携

2006年から日産は、最新のIPCC(気候変動に関する政府間パネル)に基づいて長期のCO₂削減量を試算し、バックキャストした中期目標を「ニッサン・グリーンプログラム」として設定、毎年その目標を確実に達成することで、「人とクルマと自然が共生」できる社会に近づけるよう努力してきました。COP21でパリ協定が採択された2015年、「気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求する」という世界の共通目標の重要性を認識し、日産の長期ビジョンとの整合性を改めて確認しました。日産として、パリ協定の支持・賛同はもちろんのこと、IPCCの特別レポートからさらなるビジョンの強化の必要性を認識し、2021年1月には、2050年までに事業活動を含むライフサイクルでのカーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。そして、2021年11月野心的なアクションをまとめた電動化推進を含む「Nissan Ambition 2030」を発表しました。EVエコシステム構築を含むこの取り組みは、政府、自治体との連携や他業種企業など幅広いパートナーとの協業が必要となります。政府との連携の一事例として、協業の機会を拡大するためにGXリーグ*1への参画を決定しました。GXリーグに参画した440社の企業の一員として気候変動の取り組みの実効力拡大に努めています。

また、所属する業界団体の気候変動へのスタンスをレビュー

し、日産の目指すべき方向と一致していることを確認できました。所属する業界団体活動も通じ自動車業界内での連携を引き続き実施し、パートナーとともにカーボンニュートラルへ継続してチャレンジしていきます。

各加入団体のスタンスレビュー結果

団体	パリ協定に対するスタンス(出所)	パリ協定や当社スタンスとの整合レビュー結果
一般社団法人 日本自動車工業会 (自工会)	<ul style="list-style-type: none"> 2050年カーボンニュートラル(CN)に全力でチャレンジする。 2050年CNは、画期的な技術ブレークスルーなしには達成が見通せない大変難しいチャレンジであり、安価で安定したCN電力の供給が大前提であるとともに、政策的・財政的措置等の強力な支援が必要。 (2021年4月8日：2050年カーボンニュートラル実現に向けた省エネルギーのさらなる深掘りと課題・要望) 	<ul style="list-style-type: none"> 自工会の目標である2050年カーボンニュートラルは、パリ協定で合意された目標および日産のVisionと一貫性を確認。 CEOの内田 誠は自工会副会長であり、各委員会分科会の議長に当社役員が参画。 カーボンニュートラルに向けた自動車の公平・公正なLCA評価手法の開発に携わり、LCA分科会を通じてLCAの国際標準化に向けた取り組みを推進。 日産は自工会のスタンスと乖離はなく、2050年カーボンニュートラル実現に向け、引き続き自工会と連携していきます。
一般社団法人 日本経済団体連合会 (経団連)	<ul style="list-style-type: none"> 環境は事業活動や国民生活の基盤であり、サステナブルな社会の実現は経済界の最大の関心事である。 「2050年カーボンニュートラル」に向け政府とともに不撤退の決意で取り組む。 (2020年12月15日：2050年カーボンニュートラル(Society 5.0 with Carbon Neutral)実現に向けて一経済界の決意とアクション) 	<ul style="list-style-type: none"> 経団連の目標である2050年カーボンニュートラルは、パリ協定で合意された目標および日産のVisionと一貫性を確認。 日産は経団連のスタンスと乖離はなく、2050年カーボンニュートラル実現に向け、引き続き経団連と連携していきます。
Alliance for Automotive Innovation (AAI) 米国自動車 イノベーション協会	<ul style="list-style-type: none"> 自動車業界は、この10年間の終わりまでにEVの比率を40-50%に引き上げるという目標を受け入れる体制を整えています。 (2021年10月12日：President and CEO John Bozzella) 	<ul style="list-style-type: none"> AAIの野心的な目標としてのEV比率40-50%は、日産の米国におけるEV比率を2030年までに40%とする目標と同等。 日産はAAIのスタンスと乖離はなく、共通の目標に向け、引き続きAAIと連携していきます。

*1 GXリーグの詳細はこちらをご参照ください。 <https://gx-league.go.jp/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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。

「NGP」の進化



「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」*1における重要課題に設定し、2017年度から活動してきました。さらに、4つの重要課題解決に貢献しつつ新たな価値を創出するため、ステークホルダーエンゲージメントを通じてそのニーズを把握し、環境課題にかかわる「事業基盤の強化」に取り組んできました。

「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きました。クルマづくりに携わる開発・生産部門のほか、セールス・サービス部門を含む企業全体で、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きました。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」の重要課題にチャレンジし、COVID-19や半導体不足による生産台数減少の影響を受けた一部の取り組みを除き、目標を達成しました。2023年度には、第5世代に当たる2030年を見据えた「気候変動」「資源依存」「水資源／大気品質」を重要課題として設定した「NGP2030」を開始予定です。

「NGP2030」の重要課題

気候変動：クルマの電動化、革新的なモノづくりにより、バリューチェーン全体でカーボンニュートラルを目指します。また、2030年Scope 1,2で1.5℃シナリオを目指した取り組みを行います。

資源依存：サーキュラー・エコノミーの促進による資源の循環利用と、資源としてのクルマの最大限の活用を図ります。

水資源／大気品質：水資源は地域ごとの水課題に即した活動を行います。大気品質はコンプライアンス遵守および検討範囲を拡大した取り組みを行います。

*1 「NGP2022」に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

「NGP2022」取り組み一覧

取り組み	「NGP2022」目標	「NGP2022」結果	
気候変動(製品)			
長期ビジョン：2050年までにカーボンニュートラルを実現			
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)	41.2%削減
2	確固たるEVリーダーシップ	—	世界初量産EV「日産リーフ」は販売開始から64万台以上を販売しました。革新的なEV「日産アリア」に加え、2022年度には新型軽EV「日産サクラ」を販売し、日本市場のEVトップセールスを記録しました。
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	運転の自動サポートに加え、ドライバー個別空調による実用燃費向上技術の開発完了。
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)	2022年度の最終年度実績としては米国でリーフユーザー向けのV2X充電器の提供準備を実施。「NGP2022」のプログラム期間においてはGlobalでのさまざまなパートナーとのV2Xパイロットプロジェクトを実施しました(米国、英国、日本)。
気候変動(企業活動)			
長期ビジョン：2050年までにカーボンニュートラルを実現			
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)	27.7%削減 新型コロナウイルス感染症や半導体不足による販売台数減少の影響は受けましたが、継続的な企業活動からのCO ₂ 排出削減活動推進の結果としてCO ₂ 総排出量は減少しました。
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)	28.8%削減 従来の省エネ活動に加えて、再生エネの活用や日産インテリジェントファクトリーの導入を開始し、エネルギー効率を大幅に改善。新型コロナウイルス感染症や半導体不足による生産台数減少の影響は受けましたが、着実な削減活動の結果としてCO ₂ 総排出量は減少しました。
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のCO ₂ 排出の削減12%(2005年度比)	40.9%削減 中国や欧州における積極的なモーダルシフトを実施。また、空送削減・輸送効率の向上、積載率向上や荷姿改善の推進により2005年度対比で台当たりCO ₂ 削減率を大幅に削減しました。
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)	23.5%削減 新型コロナウイルス感染症の影響による出勤率低下によりオフィスでのエネルギー使用量が減少しました。また、照明のLED化等、CO ₂ 排出量の取り組みを推進しました。
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)	17.6%削減 店舗改装時に環境に配慮した設備関連(LED、エアコン、遮熱シート等)を積極的に設置し、CO ₂ 削減を推進しました。また、一部店舗では再生可能エネルギーの導入を開始しました。
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	再生可能エネルギーの導入率11.9% グローバル拠点で太陽光、風力発電などの再生可能エネルギーの拡大を推進しました。またメキシコでは、風力やバイオマス等の再生可能エネルギー由来の電力購入に取り組みしました。
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	技術開発終了し、車両適用を拡大しました。
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)	35.8%削減 塗装工程の水系塗装への切り替えに加え、廃シンナーのリサイクル率改善を推進しました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

取り組み	「NGP2022」目標		「NGP2022」結果
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	車に使用されるプラスチックの70%以上をカバーする材料種についてバイオ材の開発を推進しました。
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	管理対象リストを毎年見直し、「NGP2022」期間中に対象物質数を約2倍に増やしました。
15	新規資源の使用の最小化	新車の30%(重量ベース)を新規採掘資源に依存しない材料にする	非新規採掘資源使用率30%以上を達成しました。
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)	リビルト品の適用範囲を2016年度比2倍に拡大しました。
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	再生バッテリーの生産および適用用途の拡大により、二次利用ビジネスを推進しました。
18	金型レス工法の適用	実用化に向けた技術開発の促進	実用化に向けた技術開発を完了し、ヘリテージ部品へ適用開始しました。
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%)	毎年、以下の削減率を達成 日本 BAU比 -2%以上 海外 BAU比 -1%以上 日本：塗装ドライブース工程で発生する廃棄物を鋳造工程で再利用し、廃棄物を大きく削減しました。 海外：米国の工場で発生する部品梱包用の発泡スチロールを圧縮により有価物として売却する等、廃棄物削減を推進しました。
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	最終処分率4.2%まで削減 国内ではすべての工場、海外ではブラジルやメキシコなどで埋立ゼロを達成。2022年度にはインドの工場で、塗装工程から発生する汚泥の有効活用により埋立ゼロを達成。その他の拠点でも、分別の徹底等による埋立量削減を推進しました。
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)	生産台数当たり水使用量8.4%削減 生産工程での水使用効率の改善、排水の再利用等、さまざまな水使用量削減活動を推進。新型コロナウイルス感染症や半導体不足による生産台数減少の影響は受けましたが、着実に水資源の有効活用を進めています。
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	グローバルで環境コンプライアンスポリシー遵守徹底のエンゲージメントを実施しました。
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	「NGP2022」期間中に35の新車の環境影響評価を実施。15モデルの評価結果をウェブサイトにて継続公開しています。
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	毎年CDP調査および環境活動説明会を実施し、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推進しました。
25	THANKS活動の推進	サプライヤーTHANKS活動のさらなる推進	サプライヤーTHANKS活動を推進しました。
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を強化し、遵守を徹底しました。
27	次世代に向けた教育の支援	出張授業「日産わくわくエコスクール」のグローバル展開	「日産わくわくエコスクール」のブラジル、タイへのグローバル展開を実施しました。また日本では、「NGP2022」の6年間で630校以上の学校にて出張授業を実施しました。
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	2018年からWWF EARTH HOURにグローバルで参加し、現在は各地域で独自の計画のもと、参加を継続しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

気候変動

気候変動に関する戦略

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℃よりも「十分に低く」抑えることを掲げた枠組み（パリ協定）を採択、2021年のCOP26では、「気温上昇を1.5℃に制限するための努力を継続することを決意する」と「1.5℃に制限」をより強調するとともに「世界全体の二酸化炭素排出量を今世紀半ば頃には実質ゼロにすること」が追記されました。また、パリ協定と同じく2015年に国連が採択した「持続可能な開発目標（SDGs）」でも、気候変動への具体的な対策が求められています。

日産は、2050年クルマのライフサイクルでのカーボンニュートラルを宣言し、クルマの電動化や企業活動でのイノベーションに注力し、サプライヤーとともに目標達成に向けた活動を推進しています。

気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化

日産自動車の環境への取り組みは、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きました。しかし、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2006年と比較し、気候変動による異常気象の脅威は一段と高まっています。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年まで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。

検討の4ステップ

・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日本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とその他の関連する先進技術は、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さら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一体となった活動が必要不可欠であることを改めて認識しました。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としてだけでなく、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の両立を可能にする技術と捉えています。

しかし、社会全体の気候変動対策が遅れた場合、考えられるリスクは、脱炭素社会へのさらなる政策や法規制、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、異常気象

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

災害の増加や海面の上昇といった物理的リスクなどがあり、それぞれへの対応にかか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。このようなリスクを少しでも回避し、将来の機会創出に向け、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。こうした影響や検討した戦略を、投資家などのステークホルダーにより分かりやすく的確に伝えることが重要だと考え、日産はTCFDの提言を支持するとともに、その推奨される枠組みに沿った情報開示に努めていきます。(TCFD: The Task Force on Climate-related Financial Disclosures)

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	さらなるクルマの燃費や排出ガス規制の強化へ対応し、電動パワートレイン技術の開発や生産コストへ影響を与える可能性 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

炭素税の影響による財務インパクト評価

2021年度は、すでに開示をしているシナリオ分析をもとに、財務インパクト評価に着手しました。炭素税の影響についての評価結果は以下の通りです。

財務インパクト評価のシナリオ選定背景

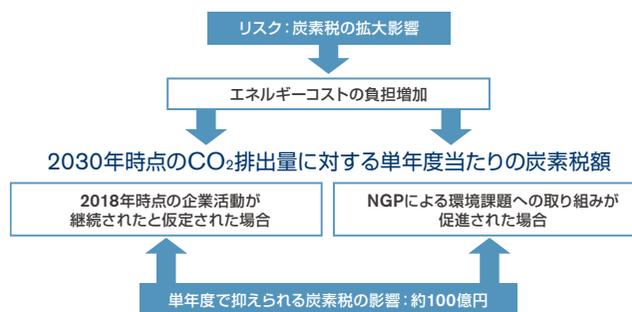
二酸化炭素排出に対する価格付けが進み、炭素税を導入する国・地域が拡大しています。国・地域により、課税の水準や対象となる業種も異なりますが、企業に対する影響が大きいため、この分析では炭素税による財務インパクトを対象とします。

算定式と試算額の評価、前提条件

試算では、日産の炭素税予測の基礎としてIEALレポートなどを参照しています。

2030年時点のGHG排出量の炭素税を、次の条件で算出しています。

- ①2018年時点の企業活動が継続された場合
- ②NGPIによる環境課題への取り組みが促進され、単年度での炭素税の影響を抑えた場合



事業展望の影響度

NGPIによる環境課題の取り組みを実施した場合、GHG排出量を削減しなかった場合に比べ、Scope 1&2で炭素税の影響を約100億円抑えることができると試算されました。

対応戦略

これまで日産は約20年「ニッサン・グリーンプログラム」を推進し、環境課題に取り組んできており、2022年度は2005年度比で企業活動全体からのCO₂排出量(t-CO₂/台)の27.7%削減を達成しました。

2021年7月に発表したEV生産のエコシステムを構築するEV36Zeroや、同年10月に発表したNissan Intelligent Factoryは、未来に向けた日産のロードマップの具体例です。エネルギー削減、生産設備の高効率化や電化技術適用、再生可能エネルギーの導入とバイオエタノールやSOFCなどの代替エネルギー適用を拡大していきます。

また、脱炭素の移行にあたり発生する影響を把握し、負の影響を与えない公平な移行(just transition)を考慮した活動を進めていき、カーボンニュートラルを実現します。

シナリオ分析手法の精度を高める取り組みを進めるとともに、分析対象先の範囲を拡張しつつ、より正確なリスク量の把握をしていく予定です。

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皆さまとの対話を重視しながら取り組みを進めていきます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

CO₂排出量の削減に向けた日産の取り組み

自動車産業は、CO₂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、これまでCO₂排出量の削減や電動化技術の実用化など、環境対応と社会的価値の創出に向けて取り組んできました。

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CO₂排出量を視野に入れ、新たな技術開発を進めており、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CO₂削減に取り組んでいます。

製品・企業活動での取り組み

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「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CO₂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。さらには、2050年のカーボンニュートラルに向けたグローバルな活動を進め、2030年代早期に主要市場で電動化100%を目指します。また、企業活動においては省エネルギー活動、物流の効率

化、再生可能エネルギーの導入を促進します。

社会で再生可能エネルギーや充電インフラが拡大するのに合わせ、クルマの電動化を推進し、事業活動の持続可能性を追求することで、カーボンニュートラルな未来を実現していきます。加えて、2022年までの中期的な環境行動計画「NGP2022」*2を戦略として定めており、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。

バリューチェーンでの排出量実績*3



企業活動からのCO₂排出量の削減



製品・サービスからのCO₂排出量の削減

*1 「Nissan NEXT」に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PLAN/NEXT/>

*2 環境行動計画「NGP2022」に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/>

*3 数値は2018年度の実績より引用。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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

長期ビジョンとロードマップ

日産はIPCC第4次評価報告書をもとに独自の試算を行い、科学的に根拠のある2050年までの長期的な新車からのCO₂排出量の削減目標を2006年に決めました。

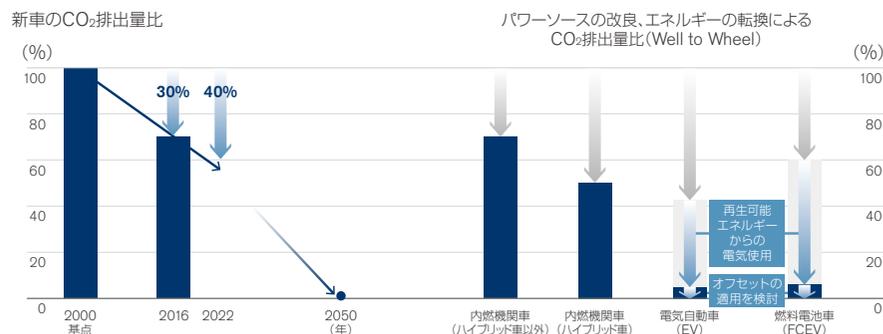
この目標達成に向けて、新車のCO₂排出量(Well to Wheel)を大幅に低減する必要があると分析し、新たなパワートレインシナリオを策定しました。

また、「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、日本、米国、欧州、中国において、新車からのCO₂排出量を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℃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。「NGP2022」は一定の成果をあげてきましたが、2018年に発行されたIPCC特別報告書では、1.5℃の地球温暖化による影響や関連する地球全体での温室効果ガス(GHG)排出経路が示され、また各マーケットにおいての政府、自治体、お客さまのカーボンニュートラルに向けた期待がより一層高まっています。日産は、より高い目標に取り組んでいくため、2050年までに事業活動を含むクルマのライフサイクルでの

カーボンニュートラルを目指すこととし、その実現に向けたマイルストーンとして2030年代早期より、主要市場で投入する新型車すべてを電動車両とすることを2021年1月に宣言しました。長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」*1では電動化を長期的な戦略の中核に据えており、2030年までに投入する電動車両のモデル数を19車種のEVを含む27車種に増加させることを公表しました。2050年までに製品のライフサイクル全体でカーボンニュートラルを実現するという当社の目標を支えるものです。

2030年度では、ニッサン、インフィニティの両ブランドを併せた電動車のモデルミックスは、グローバルで従来見通しの50%から55%以上へと上昇する見込みとなりました。特に欧州においては、2026年度時点での電動車の販売比率を98%と見込んでおり、電動化戦略の加速が一層進む予定です。また最大限のCO₂排出削減活動を実施した後、回避できないCO₂排出についてもオフセットの適応を検討し、ライフサイクル全体での目標を達成します。

CO₂排出削減のシナリオ



Ambition2030の重点取り組み



電動化を推進し、多様な選択肢と体験を提供

1. 電動車ラインナップの拡充



より多くの人々の自由な移動を実現するモビリティの革新

1. 運転支援技術の進化
2. 全固体電池(ASSB)の進化
3. 新しいモビリティサービスの実現



モビリティとその先に向けたグローバルなエコシステムを構築

1. EV36Zero
2. バッテリー循環サイクルの構築
3. V2X

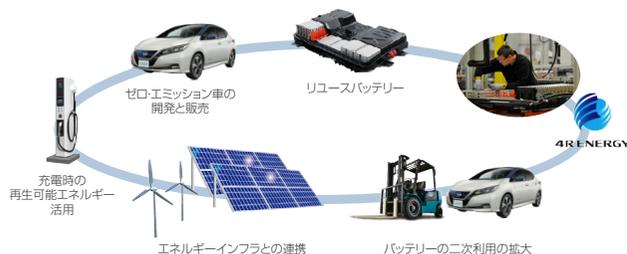
*1 長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/EN/COMPANY/PLAN/AMBITION2030/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

EVにおけるリーダーシップを確立し、ゼロ・エミッション社会の構築を目指す

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ある今、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



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100万台*1以上のEV(合併会社を含む)をお客さまに届けてきました。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をも実現し、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「Nissan NEXT」で約束しています。

日産販売店舗等での再生可能エネルギー100% EV充電サービスを開始

EVを活用したゼロ・エミッション社会構築の取り組みの一環として、2023年9月より日産販売店舗等にて急速充電いただく場合の電力を100%再生可能エネルギーとすることを発表しました。*2

日産自動車はこのような活動を通じて、皆さまと共にゼロ・エミッション社会の実現に向けて取り組んでまいります。



製品を通じた気候変動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CO₂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ります。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CO₂排出量削減のための製品開発を推進しています。

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CO₂を削減

「ニッサン インテリジェント モビリティ」*3の戦略のもと、電動化を全ブランドに拡大。EVのラインナ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

アクセルペダルOFF時にエネルギーを回収可能なe-Pedalの開発、ガソリンエンジンとモーターを融合した電動パワートレイン「e-POWER」、出発地点から目的地までのリアルタイム情報によるルート案内技術の普及を推進。

*1 2023年7月25時点。詳細はこちらをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/230725-02-j>

*2 電気自動車(EV)オーナー向けの充電サポートプログラムである「日産ゼロ・エミッションサポートプログラム3(ZESP3)」を利用して急速充電をご利用いただく場合。詳細はこちらをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-33edc71f3a72a841a38960aa7304ed8b-230517-02-j>

*3 「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参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/NIM/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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。

V2X

日産のVehicle-to-X(V2X)は、EVのバッテリーに蓄えられた電気エネルギーを、双方向充電器によってスマートグリッドに引き込み、効果的に活用する技術です。

カーボンニュートラルに向け、太陽光や風力などの再生可能エネルギーは大変大きな役割を果たすこととなりますが、発電量の変動によって余剰や不足が生じ、扱いが難しい一面もあります。

そこで、EVに搭載されているバッテリーを用いて、電力の充電や放電で変動を吸収し、貴重なこのエネルギーをスマートグリッドの中でより安定的に活用できること、災害時の電力供給などV2Xの価値と可能性は広がりつつあります。

製品を通じた取り組みに関する実績

新車からのCO₂排出量削減40%の達成に向けて

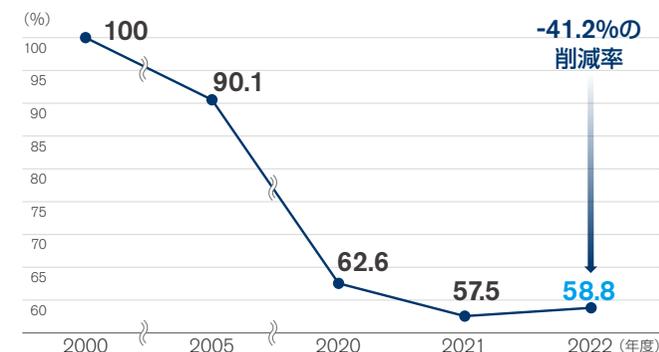
2022年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国におけるCO₂排出量*1は企業平均燃費ベースで2000年度に比べ41.2%改善しました。

この改善にあたり、車室内空間、用途、価格を考慮した技術開発により、クルマに最適な低燃費技術を採用し市場に投入しています。

- ・エンジン、トランスミッション、電動パワートレインのエネルギー効率向上
- ・車両電動化の推進と、減速時のエネルギー回生による運動エネルギーの有効活用
- ・材料置換、構造合理化、製造新工法の開発の採用

こうした継続的な取り組みの結果、2022年度までに2000年度比でCO₂排出量を40%削減する目標を、1年前倒しで達成しました。

新車からのCO₂排出量削減率(グローバル)*2



*1 日本、米国、欧州、中国の4市場における新車からのCO₂排出量

*2 CO₂削減率は社内規定の方法で算出しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

カーボンニュートラルを実現する 日産の電動化技術

電動化技術の進化と普及を加速

日産は2030年代早期より、主要市場に投入する新型車をすべて電動車両とすることを目指し、電動化のイノベーションを推進します。

電動車は、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CO₂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。

日産はCO₂排出量の低減が可能となる電動化技術の進化と、さまざまな車種に搭載可能なシステムの開発を行い、普及に取り組んでいます。

日産は、100%モーター駆動という共通点を持つEVとe-POWERを2本柱とし、電動車両の普及を推進していきます。

電動化ラインナップ拡充

2026年まで

電動化への投資 2兆円	電動車 20車種	グローバル電動車販売比率 44%以上
-----------------------	--------------------	------------------------------

2030年まで

EV 19 車種を含む 電動車 27 車種	グローバル電動車モデルミックス 55%以上
--	---------------------------------

EVモデルの拡充

「日産リーフ」は、走行中にCO₂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。^{*1} 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、静粛性能などについて高い評価を得ています。2022年には、リーフ、アリアに続き、100%電気でするまったく新しい軽の量産型の軽自動車「日産サクラ」を投入しました。軽自動車独自の小回り性能に加え、「日産リーフ」の開発で培った技術をフル投入したEVならではの静粛性や力強く滑らかな加速を提供します。

「日産サクラ」は、「日産リーフ」にも搭載している最先端のリチウムイオンバッテリーを搭載しています。搭載効率を高めるユニバーサルスタック構造により、広い室内空間を確保しながらも、最大180km(WLTCモード)と、日常生活に十分な航続距離を確保するとともに、高い信頼性を実現しています。

また、「日産サクラ」は、2022-2023日本カー・オブ・ザ・イヤー、2023年次RJC カー・オブ・ザ・イヤー、2022-2023日本自動車殿堂カーオブザイヤーを受賞しました。

EVバッテリー開発の取り組み

全固体電池は、EVの普及を促進させるゲームチェンジャーとなる技術として期待されています。従来比で約2倍となる高いエネルギー密度や、優れた充放電性能による大幅な充電時間の短縮、さらにバッテリー価格の大半を占めるレアメタルの使用量を減らすことでコストを下げるポテンシャルがあると考えています。これにより、ピックアップトラックなども含めた幅広いセグメントへの搭載が期待され、EVの競争力を高めます。日産はこの技術を2028年度までに市場投入することを目指し、開発を進めています。



「日産リーフ」



「日産アリア」



「日産サクラ」

^{*1} 「日産リーフ」のライフサイクルアセスメント評価はこちらをご参照ください。 >>> P063

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

100%モーター駆動電動パワートレイン「e-POWER」の拡大

「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、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や力強さと、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、従来のハイブリッドシステムとはまったく異なる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、高い燃費性能を実現しています。さらに、アクセルペダル操作のみで簡単に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。

さらに、グローバル市場における採用拡大のため、中国での「シルフィ」、欧州での「キャシュカイ」へ「e-POWER」搭載モデルを設定しました。「キャシュカイ e-POWER」は、英国で生産された車両として日産初のベストセラーを獲得、Auto Moto Grand-Prix ceremonyにおいて、Best innovationを受賞。メキシコでは、「キックス e-POWER」がメキシコ政府によりEVカテゴリーに分類され、EVとしての各種優遇策を受けることが可能となりました。

今後も「e-POWER」は環境性能と走行性能を高い次元でバランスさせながら、幅広い車種に搭載可能な技術として進化を続けていきます。次世代の「e-POWER」向け発電専用

エンジンで、世界最高レベルの熱効率50%を実現する技術を開発しており、さらなるCO₂排出量の削減（燃費向上）を可能とする技術開発を進めていきます。

2016年：「ノート e-POWER」(電動パワートレイン「e-POWER」を搭載したコンパクトカー)を日本国内で発売。

2018年：「セレナ e-POWER」。

2020年：「日産キックス」に「e-POWER」を拡大採用。第2世代へと進化した「e-POWER」を搭載した新型「ノート」を発売。

2021年：「ノート オーラ」を発売。「2021～2022日本カー・オブ・ザ・イヤー」、「第31回(2022年次)RJCカー オブザイヤー」、「2021～2022日本自動車殿堂カーオブザイヤー」を受賞、併せて両モデルに搭載された第2世代「e-POWER」が「RJCテクノロジーオブザイヤー6ベスト」を受賞し、その他自動車関連の多数の受賞をしています。

2022年：「エクストレイル」を発売。発電用エンジンに圧縮比が可変であるVCターボを組み合わせることにより一層力強く静粛性の高いe-POWERを実現、4WDモデルでは新たな電動駆動4輪制御技術「e-4ORCE」を搭載。

電動車向け次世代パワートレイン「X-in-1」

2023年3月、EVとe-POWERの主要部品を共用化し、モジュール化した新開発電動パワートレイン「X-in-1」の試作ユニットを公開しました。日産は、2026年までに2019年比でコストを30%削減した本電動パワートレインを採用し、EVとe-POWERの競争力をさらに向上させます。

日産は現在、モーター、インバーター、減速機の3つの部品をモジュール化したEV用の「3-in-1」、またモーター、インバーター、減速機に加えて、発電機、増速機の5つの部品をモジュール化したe-POWER用の「5-in-1」を開発しています。

新開発のマルチモーダルギアボックスを搭載したHEVシステム

欧州で発表された新型ジュークハイブリッド*1は、都市部で最大80%のEV走行を可能にし、燃費消費を最大40%削減します。高度なアルゴリズムによって制御されるギアボックスは、シフトポイントやバッテリーの回生などを管理し、応答性の高い加速と低排出ガスの両方をドライバーが楽しむことができます。

*1 ジュークハイブリッドはこちらをご参照ください。 <https://europe.nissannews.com/en-GB/releases/nissan-juke-new-hybrid-powertrain-combines-innovation-driving-fun-and-efficiency?selectedTabId=releases>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

重要度を増す商用車の電動化

商用車は自動車販売の1/4を占め、2030年には1/2を占めるまで拡大するという試算もあり、カーボンニュートラルへ向けて商用車の電動化は重要です。*1

日産における商用EVの歴史

2014年6月：EVの多目的商用バン「e-NV200」を欧州各国、日本で販売。「e-NV200」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カ所に採用し、平時における外出先での電源確保、レジャー用途利用、災害時の電源など多様に活用できます。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できます。欧州では冬のアウトドア活動を充実させる「e-NV200 Winter Camper concept」（ルーフに設置されたソーラーパネルから搭載された220ボルトのバッテリーへの充電可能、快適性と実用性を兼ね備えたコンセプト）を提案している。

2020年：「NV400」をベースとしたゼロ・エミッション(EV)救急車が東京消防庁に採用されています。救急車には静粛性が高く、振動の少ないEVはメリットがあります。当車両は33kWhと8kWhの2つのリチウムイオンバッテリーを搭載し、電装機器やエアコンをより長時間作動させることが可能で、停電時や災害時には移動電源としても活用することができます。2022年には、ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンスの「CMF-C」プラットフォームをベースに、品質と機能性を追求した「タウンスター」の販売を開始。都心での配達業務

をフレキシブルに行うことができる商用のEVバンとワゴンの設定を備えています。

今後も商用EVラインナップを拡大し、商用車のゼロ・エミッション化を推進していきます。



「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



「NV400」をベースとしたゼロ・エミッション(EV)救急車

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。日産はアライアンス技術を活用しながら、お客さまのニーズに沿ってプラグイン・ハイブリッド車を提供できるように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、CO₂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の構築に取り組む中、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、金融投資家などの協業により、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。日産は2016年6月に、バイオエタノールを燃料とする燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」の技術を搭載した燃料電池車を発表しました。「e-Bio Fuel-Cell」は、エタノールの

*1 PwCコンサルティング調べ

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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す。

固体酸化物型燃料電池 (SOFC) は多様な燃料が利用可能なことから、既存の燃料インフラの活用が可能で、インフラ普及へのハードルが比較的低いというメリットがあります。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活かすことで、高い稼働率が要求される商用車への搭載の可能性も広がります。

カーボンニュートラルを支える車両軽量化技術

バッテリーやエンジン、電動パワートレインの効率向上と同様に、車両の軽量化もCO₂排出量低減に向けた重要な取り組みのひとつです。

日産は、材料、構造合理化、工法、の3つの手法により軽量化を推進しています。

材料

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、軽自動車からインフィニティに至るまで、幅広い車種の車体骨格部材に採用しています。衝突時のエネルギー吸収性を高めた980MPa級高成形性ハイテン材を2018年にインフィニティ「QX50」に採用し、2019年にSAE

International「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。その後も2020年「ローグ」、「キャシュカイ」、「ノート」、2022年「アリア」など採用車種の拡大を進めています。

構造合理化

モーターおよびインバーターを一体化した e-POWERシステムを2020年「ノート」に採用し、6%の出力向上を図りながらモーターでは15%、インバーターでは30%の軽量化を実現しました。2022年「サクラ」でも同様の技術を採用しています。

工法

V-LPDC(吸引低圧鋳造法)という新たな鋳造工法の実用化があげられます。「ローグ」「キャシュカイ」などの1.5リットル3気筒ターボエンジン シリンダヘッドに適用し、4%の軽量化に貢献しました。

日産は今後も軽量化技術開発を積極的に進め、カーボンニュートラル達成に向けた、CO₂の排出削減や新規採掘資源への依存低減を推進します。

グリーンスチール・グリーンアルミニウムの採用による部品製造時のCO₂削減の取り組み

車両重量の約60%は鉄部品、約10%はアルミ部品によって構成されていることから、グリーンスチールやグリーンアルミニウムの採用は、ライフサイクルの一部である部品製造時のCO₂排出量を削減していくうえで、大変有効な取り組みとなります。2023年1月以降、従来製品と同等の高品質を実現しながら、製造時のCO₂排出量を大幅に削減することを可能としたグリーンスチール*1や、グリーンアルミニウム原料*2を用いたアルミ板材を株式会社神戸製鋼所と連携し、日産車に適用することを決定しました。併せて日産の製造現場で発生したリサイクル原料も活用するクローズドループ・リサイクル*3などを推進することで、製造時のCO₂排出量をさらに削減していきます。

*1 グリーンスチール：高炉工程におけるCO₂排出量を大幅に削減した低CO₂高炉鋼材

*2 グリーンアルミニウム：太陽光で発電した電力のみを使用して電解精錬することにより、アルミニウム地金製造時のCO₂排出量を地金サプライヤー従来比約50%削減

*3 クローズドループ・リサイクル：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を、同じ品質の部品の材料として再生し、再び同種製品に採用する手法
アルミニウム材のリサイクル活動についてはこちらのページをご参照ください。 >>> [P049](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

社会との連携

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」

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。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。

日産EVエコシステム



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。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」ですが、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。2023年5月末時点で、CHAdeMO規格*1の急速充電器は全世界で約5万6,000基設置されています。車の電動化により、電気で外部とつながるため、規格への対応が重要となってきています。EVを普及すべく、会社をあげて標準(ISO, IEC etc.)策定活動へ積極的に参画しています。欧州中心に決められてきた充電規格の中、日本発の規格を策定し、日本生産の車がグローバルに充電ができるようにリーダーシップをとり、標準化活動を推進してきました。

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、双方向充電器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。夜間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電や放電を制御することで、社会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。

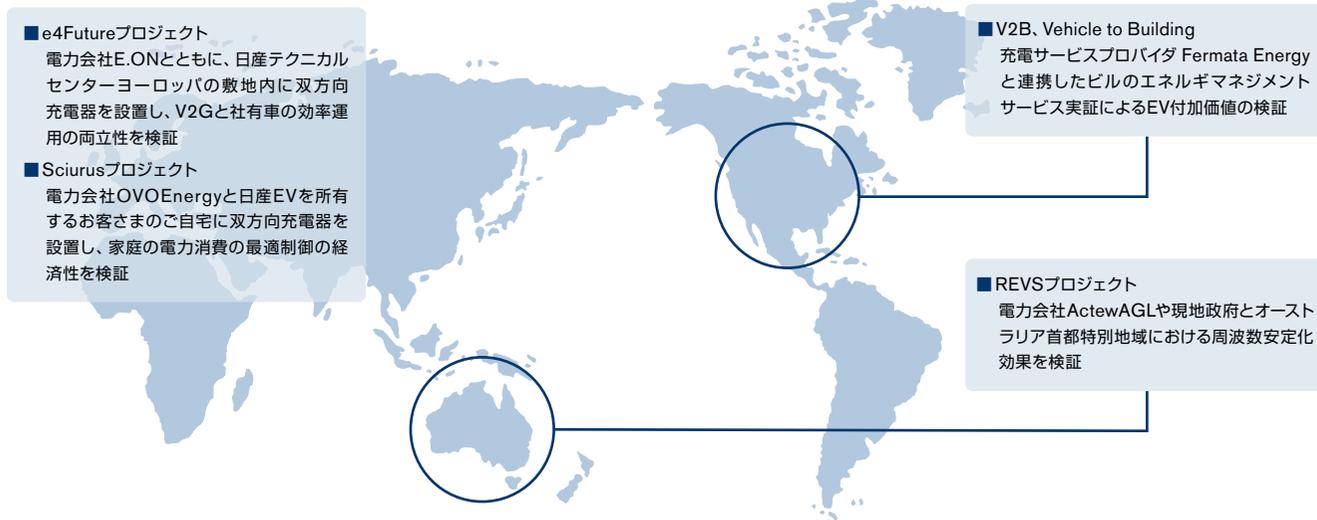
*1 CHAdeMO規格に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.chademo.com/ja/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

世界に広がるニッサン エナジー シェア

日産は、電力系統と連系した日産EVの充電・放電制御 (V2G、Vehicle to Grid)がどのように社会の電力需給の安定化に役立つか、またどの程度の経済的・環境的なメリットを生み出すかを検証する実証プロジェクトに、世界各地の電力会社などとの協業を通じて参加しています。

各地のプロジェクトで得られた結果をもとに、EVの充電・放電オペレーションの効果や経済的メリットの最大化を図るとともに、ニッサン エナジー シェアのビジネス化を早期に実現したいと考えます。



ニッサン エナジー ストレージ

日産のEVに搭載した蓄電池は、クルマでの使用後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は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住友商事株式会社の合併で設立しています。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

今後、EVの普及に伴い、中古バッテリー市場が拡大し、その活用が課題となります。フォーアールエナジーは、この課題のもと、福島県浪江町の事業所で、使用済みバッテリーを再利用するための技術開発を進めてきました。市場から回収した使用済みバッテリーを、その状態や性能によって分別してさまざまな二次利用先に供給、リユース分の価値をお客さまに循環還元していくというビジネスモデルをすでに構築しつつあります。このモデルを事業として拡大し、お客さまがEVを保有する負担をより軽減することで、電動車のさらなる普及につなげていきます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

福島県浪江町にてEVの充放電システムを活用したエネルギーマネジメントシステムの実用化検証を開始

電力の地産地消と地域のゼロカーボン化に貢献

2022年1月、EVの充放電を自律的に行う制御システムを活用し、EVの充電電力を再生可能エネルギー100%にする、エネルギーマネジメントシステムの実用化検証を開始することを発表しました。^{*1}

本検証は、「福島県浜通り地域における新しいモビリティを活用したまちづくり連携協定」における、再生可能エネルギーの利活用、低炭素化に向けた取り組みに基づき実施するものです。



具体的には、浪江町にある商業施設「道の駅なみえ」が保有する、RE発電設備および、PCS（パワーコントロールシステム）と浪江町の公用車であるEV「日産リーフ」を活用し、日産の充放電制御システムをPCSに搭載することで、効率的なエネルギー運用を検証し、クリーンエネルギーの地産地消を促進するエネルギーマネジメントシステムの構築を目指します。

再生可能エネルギーは、気象状況により発電量にばらつきがあり、電力需給の不均衡が課題となっています。EVを蓄電池として利用し、さらに、EVの充放電を自律的に行うシステムを組み合わせることで、再生可能エネルギーの有効利用と系統電力の安定化が期待できます。

日産は、浪江町における、エネルギーマネジメントシステムの実用化検証を通じ、浪江町が目指す「エネルギーの地産地消」、「ゼロカーボンシティ宣言」に貢献するとともに、カーボンニュートラル社会の実現に貢献してまいります。

米国、日本でのEVの行動範囲拡大に向けた実証実験開始

米国カリフォルニア州

2030年までに500万台のゼロ・エミッション車の普及を目指す

目的：通勤や買い物等の都市圏の移動から都市間移動に拡大する

取り組み：日産と兼松株式会社は、カリフォルニア州政府ならびに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26カ所に57基の急速充電器を効果的に設置。

日本

NEDO受託業務

目的：EVの行動範囲を都市間移動に拡大すること

取り組み：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（2016年11月にスタート）。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・研究して、EVの普及と利用拡大モデルを確立。

^{*1} 詳細の情報はこちらをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-b55e8bf1f8f64c95b00977f836063f8e-220112-01-j>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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

企業活動からのCO₂排出量の削減

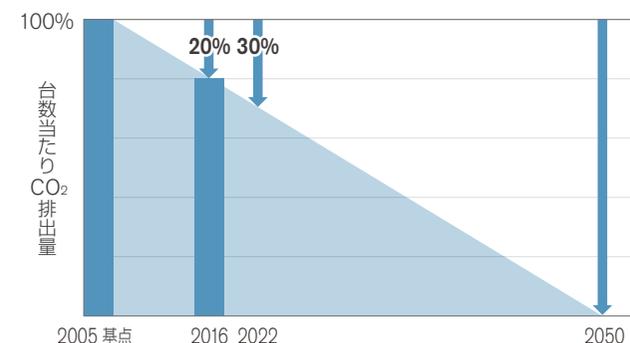
日産は企業活動からの温室効果ガス排出量削減に取り組んでおり、省エネルギー活動や再生可能エネルギーの利用を推進しています。

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年に向けた企業活動全体のCO₂排出量に関する削減目標を定めました。そして、「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」では2022年までに30%削減するという中期目標を設定しました。日産の温室効果ガス排出量削減への取り組みは、排出量が多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

2021年1月に発表した、クルマのライフサイクルでのカーボンニュートラルを実現するため、企業活動においても2050年カーボンニュートラルを目標とした活動を推進しています。

「NGP2022」の長期ビジョン



企業活動を通じた気候変動に関するマネジメント

「NGP2022」における達成目標

2050年の長期目標クルマのライフサイクルでのカーボンニュートラル実現の達成に向けた、「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右図の通りです。

企業活動全体（生産、物流、オフィス、販売会社）

2022年までにグローバルの企業活動におけるCO₂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CO₂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CO₂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CO₂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CO₂排出量を12%削減（床面積当たり、2010年比）

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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CO₂排出量をグローバル販売台数当たり27.7%削減

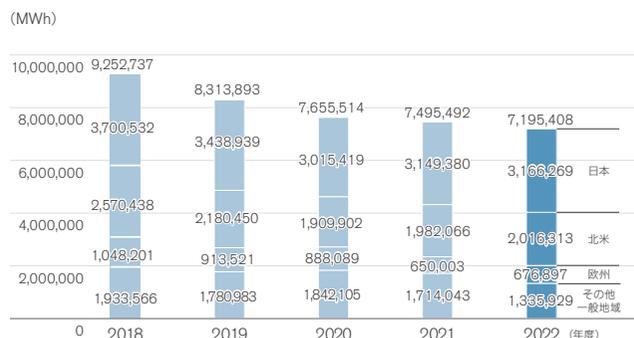
企業活動を通じた気候変動に関するマネジメント範囲は、子会社および関連会社を含む連結範囲に存在するすべての車両や部品生産拠点、物流活動、オフィス拠点、販売会社を管理の対象に含めています。

これは、従来生産拠点のみだったCO₂排出量削減目標の対象を、2011年度から大幅に拡大することで、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個別に行われてきた取り組みを束ねた、企業全体の活動の価値把握と管理強化を目的としています。

また、企業活動全体だけでなく、各領域で進捗を明確にできるKPIと目標を設定しています。企業活動全体では2022年度までに企業活動からのCO₂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*1という目標を掲げ、2022年度は2005年度比でCO₂排出量(t-CO₂/台)を27.7%削減しました。

エネルギー消費量推移

2022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7,195千MWhとなり、2021年度の7,495千MWhより、4%減少しました。*2 2022年度の生産工場におけるエネルギー使用量は6,462千MWh★となり、2021年度の6,875千MWhより減少しました。



エネルギー消費量

		(年度)	
	単位	2021	2022
合計	MWh	7,495,492	7,195,408
地域別			
日本	MWh	3,149,380	3,166,269
北米	MWh	1,982,066	2,016,313
欧州	MWh	650,003	676,897
その他	MWh	1,714,043	1,335,929
エネルギー源別			
一次エネルギー			
天然ガス	MWh	2,907,420	2,828,289
LPG	MWh	145,717	130,508
コークス	MWh	112,154	119,767
灯油	MWh	69,868	58,579
ガソリン	MWh	177,147	120,565
軽油	MWh	23,800	26,016
重油	MWh	22,383	9,767

		(年度)	
	単位	2021	2022
敷地外			
電力(購入)	MWh	3,859,586	3,737,002
うち再生可能エネルギー*3	MWh	229,754	275,807
冷水	MWh	3,598	3,929
蒸気	MWh	114,506	125,761
敷地内			
電力(自家発電)	MWh	59,313	35,226
うち再生可能エネルギー*4	MWh	59,313	35,226
再生可能エネルギー総量	MWh	289,067	311,033

*1 グローバル販売台数当たりCO₂排出量：日産のグローバル企業活動から排出されるCO₂総量を、日産車のグローバル販売台数で割って算出します。

*2 過去5年の推移はデータ集をご参照ください。 >>> P147

*3 日産が購入した電力における再生可能エネルギー量

*4 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

★を付している開示情報について、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。詳細はこちらをご参照ください。 >>> P058

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

企業活動におけるカーボンフットプリント

2022年度の日産のグローバル企業活動からのCO₂排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で2,096千トンとなり、2021年度の2,231千トンより、6%減少しました。*1 2022年度の生産工場におけるCO₂排出量は1,798千トン★(スコープ1排出量579千トン★、スコープ2排出量1,219千トン★)となり、2021年度の1,944千トンより減少しました。

財務諸表と合わせたカーボンフットプリント

財務情報と連動したカーボンフットプリント開示の重要性を認識し、対象範囲を改めて試算を行いました。

- ・従来：日産自動車および連結子会社、持分法適用関連会社の一部
- ・新スコープ：日産自動車(株)および連結子会社

(年度)			
	単位	2021	2022
スコープ1と2	kt-CO ₂	1,844	1,794

参考)従来の対象範囲によるデータ

(年度)			
	単位	2021	2022
スコープ1	t-CO ₂	690,155*2	661,241
スコープ2	t-CO ₂	1,541,276	1,435,081
スコープ1と2	t-CO ₂	2,231,430*2	2,096,322
日本	t-CO ₂	982,671*2	978,051
北米	t-CO ₂	507,584	526,414
欧州	t-CO ₂	112,157	105,974
その他	t-CO ₂	629,019	485,882
スコープ3	t-CO ₂	127,546,646*3	118,828,370

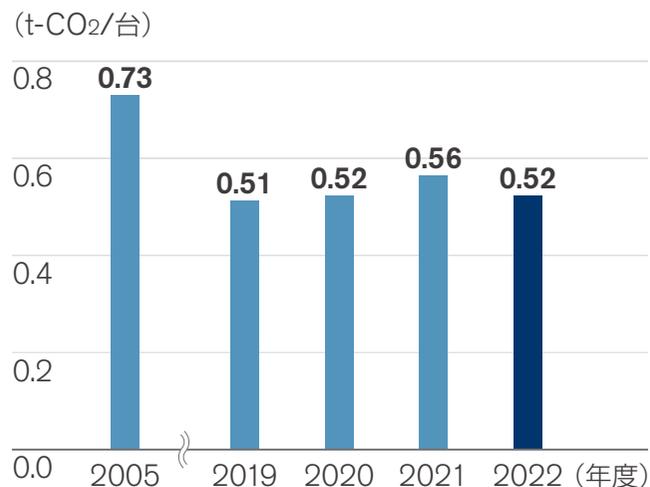
エネルギー起源CO₂以外の温室効果ガス(GHG)排出量*4

種類別	単位	(年度)	
		2021	2022
CH ₄ (メタン)	t-CO ₂ e	5,088	5,054
N ₂ O(一酸化二窒素)	t-CO ₂ e	1,244	1,071
HFCs(ハイドロフルオロカーボン)	t-CO ₂ e	1,320	1,878
PFCs(パーフルオロカーボン)	t-CO ₂ e	0	0
SF ₆ (六ふっ化硫黄)	t-CO ₂ e	43	43
NF ₃ (三ふっ化窒素)	t-CO ₂ e	1	0

生産活動での取り組み

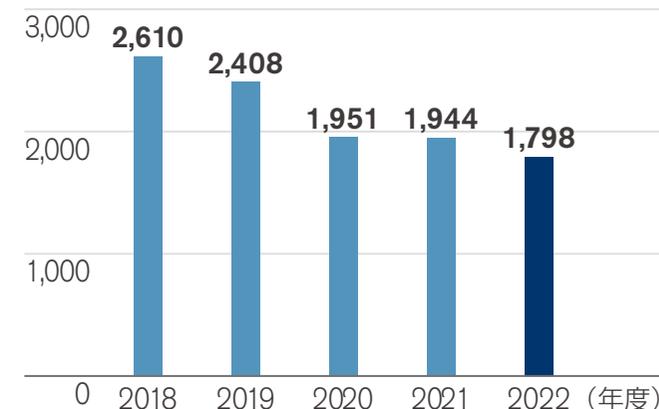
生産活動からのCO₂排出量(生産台数当たり)

2022年度のグローバル生産台数当たりのCO₂排出量は0.52トンとなり、2005年度比で28.8%削減しました。



生産工場におけるカーボンフットプリント

(1,000t-CO₂)



*1 過去5年の推移はデータ集をご参照ください。 >>> P148

*2 エネルギー起源CO₂以外の温室効果ガスを別項目にて開示したため、2021年度の値に変更が生じています。

*3 スコープ3のうち、カテゴリー1の算定方法を変更したこと、および、カテゴリー11において国が公表する燃費値が確定したことにより、2021年度の値に変更が生じています。

*4 地球温暖化対策の推進に関する法律をもとに算出した、日産自動車株式会社の国内拠点からのGHG排出量

★を付している開示情報について、KPMGあすさすサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご参照ください。 >>> P058

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

生産工場でのカーボンニュートラルロードマップ

日産では、2050年ライフサイクルでのカーボンニュートラル実現を目指し、生産工場においてもカーボンニュートラルを目標とした活動を推進しています。

達成に向けた取り組みを着実に推進するため、2021年10月、生産工場において2050年カーボンニュートラルを実現するロードマップを発表しました。*1

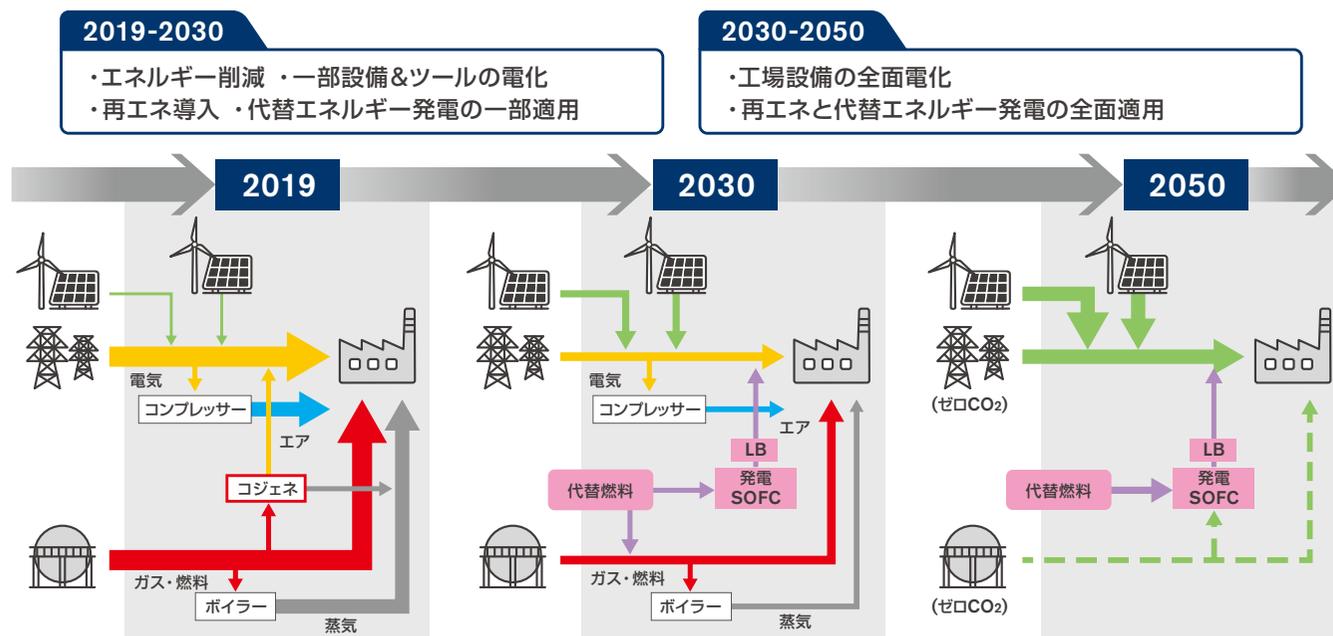
～2030年：まず工場のエネルギーを削減しながら革新的な生産技術導入や電化を推進し、さらに再生可能エネルギーの導入や代替エネルギーの適用拡大を進めていきます。
2030～2050年：2050年に向けては、ガスや蒸気などさまざまな動力形態で運営されている工場設備の全面電化を実施します。同時に、使用電力については、再生可能エネルギーと代替燃料を用いた燃料電池で自家発電した電力を全面適用することで、生産工場におけるカーボンニュートラルを実現していきます。

生産技術の革新で2050年カーボンニュートラルの実現を目指す

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」*2

「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、生産工程もさら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。
ニッサン インテリジェント ファクトリーの柱である「ゼロ・エミッション化生産システム」：カーボンニュートラルへの対応では、生産工場でのカーボンニュートラルロードマップに基づく活動を推進します。



*1 カーボンニュートラルロードマップはこちらをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/211008-01-j>
*2 ニッサン インテリジェント ファクトリーはこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/NIF/>
次世代のクルマづくりコンセプトの関連情報ははこちらをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/191128-02-j>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

2050年カーボンニュートラルに向けた生産工場の主な取り組み

1. グローバルにおける省エネルギー活動 (新技術導入、運用改善)

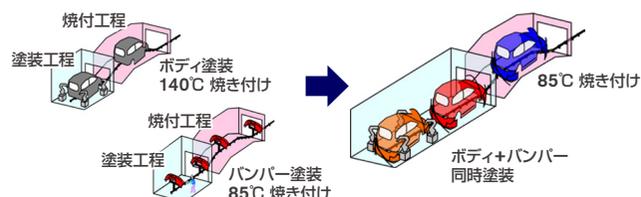
生産過程におけるCO₂排出の主たる要因は、化石燃料を使用したエネルギー消費です。日産は、生産過程におけるエネルギー消費とCO₂排出量が最も少ない自動車メーカーとなるよう、さまざまな省エネルギー活動に取り組んでいます。

車両生産技術分野での取り組み

車両生産技術の分野では、塗装工程への3ウェット塗装技術と低温焼き付け技術を推進し、ボディとバンパーの同時塗装を実現しています。生産工場から排出されるCO₂の約30%は塗装工程に起因しており、同工程における工程短縮・撤廃、低温化がCO₂排出量削減につながります。日産が導入した低温3ウェット塗装技術は、これまでボディ塗装とバンパー塗装で別々に設けていた塗装工程を、ボディとバンパーを同時に塗装することでひとつに集約しており、塗装工程からのCO₂排出量を従来比25%以上削減*1することを可能にします。日産はこの技術を日産ニッサン インテリジェントファクトリー(2021年稼働)から採用しており、今後の塗装工場新鋭化に伴い順次拡大採用していきます。また従来、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

の半分以上に削減できます。英国サンダーランド工場の塗装工程(2018年9月稼働開始)で採用しています。

ボディ・バンパー同時塗装



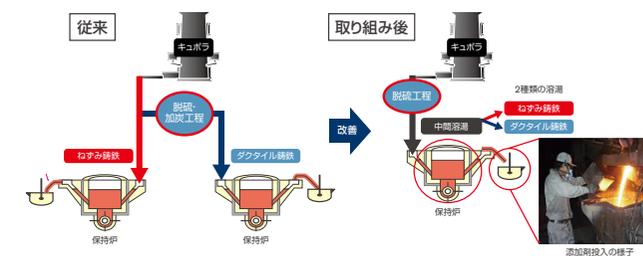
従来2つあった工程(左図)を、新技術でボディ・バンパーを同時に塗装しひとつ(右図)に集約することと低温(85°C)で乾燥させることでCO₂排出量を削減した。



パワートレイン生産技術分野での取り組み

パワートレイン生産技術の分野では、鑄造部門の鑄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種類の鑄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(CO₂量換算: 約1,700トン/年、原油換算量約900kl/年)であり、これは、栃木工場内の鑄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。

鑄鉄溶解工程



*1 日産調べ

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

NESCOでの省エネ活動

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CO₂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。日本では投資することで老朽化した設備を最新の効率設備に更新し、エネルギー消費効率を大幅に向上させています。

運営面では、照明や空調設備を細かく管理し、エネルギー消費量やロスが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)」*1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、2022年度は約4万115トンのCO₂排出量削減*2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CO₂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、2022年度の生産工場におけるCO₂排出量は生産台数当たり0.52トンとなり、2005年度比で28.8%削減することができました。

2.生産設備電化の適用拡大

カーボンニュートラル達成には、化石燃料設備の電化は不可欠です。そのため、鋳造のアルミ溶解炉やガス加熱装置の電化の適用を開始し、また、各種熱処理炉やコークスを燃料に使うキュポラの電化を計画しています。

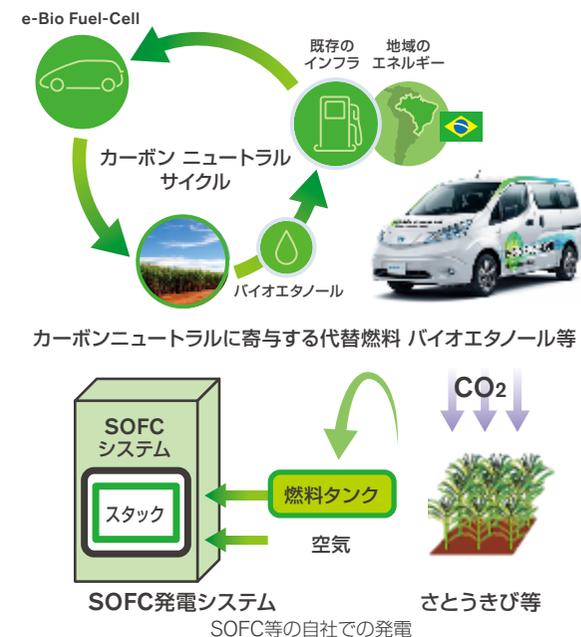
またエネルギー効率の低い圧縮エアの電化もCO₂排出削減に効果があります。このため、組立工程のエアツールの電動ツール化や、加工工程のエアブローによる水切りを真空乾燥に切り替えるなど、圧縮エアの削減に取り組んでいます。

このような生産設備電化の適用拡大を今後も推進していきます。



3.代替燃料を用いた自家発電

車載用燃料電池システムとして開発を進めるSOFC*3を定置用に応用し、発電した電力を工場へ適用する開発を進めています。SOFCは、バイオエタノール等のカーボンニュートラルな代替燃料を使用することにより、工場のカーボンニュートラルに大きく寄与することが期待されます。



*1 2003年に日本、2013年に欧州、メキシコ、中国に設置
 *2 日産調べ
 *3 SOFC(Solid Oxide Fuel Cell) : 固体酸化物型燃料電池

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

4.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PPA*1事業者との契約による再生可能エネルギーの導入促進という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に達しています。2022年度には20MWの太陽光発電を追加設置し、太陽光発電での合計発電量は25MWとなっています。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、エネルギーの安定供給と資源の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。2022年に花都工場ではさらに18MW、常州工場で3MWの太陽光発電を導入しています。

再生可能エネルギー比率をより高めるエネルギーの調達については、インドのRenault Nissan Automotive India Private Limitedでは風力、バイオマス由来の電力を積極的に採用し、2022年では使用電力の再生可能エネルギー量は72%に達しています。

PPA事業者との契約では2020年10月からインド工場の駐車

場屋根に、2022年1月からタイ工場でも5.5MWの太陽光発電を設置し、稼働しています。

これらの取り組みにより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、2022年度は11.9%を達成しました。



タイ工場の5.5MWの太陽光発電

*1 PPA(Power Purchase Agreement : 電力販売契約)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

カーボンニュートラルを実現するEV生産ハブ「EV36Zero」

日産は、ライフサイクル全体でのカーボンニュートラル実現を目指し、EVの開発・生産だけでなく、車載バッテリーの蓄電池としての活用や、二次利用など、包括的な取り組みを行ってきたパイオニアです。欧州におけるカーボンニュートラルの実現に向け、パートナーとともに、自動車産業の次のフェーズを切り拓くべく、世界初のEV生産のエコシステムを構築するハブとして「EV36Zero」を2021年7月に公開しました。

- 新世代のクロスオーバーEVを英工場（サンダーランド工場）で生産
- エンビジョンAESC社はサンダーランド工場の隣接地に新たな年間生産能力9GWhのギガファクトリーを建設
- 再生可能エネルギーを利用した「マイクログリッド」から100%クリーンな電力をサンダーランド工場に供給
- EV用バッテリーをエネルギーストレージとして二次利用することで、究極のサステナビリティを実現
- この包括的なプロジェクトにより、サプライヤーを含め、英国に6,200名の雇用を創出

EV36Zeroにより日産は、サンダーランド工場を中心にカーボンニュートラルへの取り組みを加速させ、ゼロ・エミッション実現に向けて、新たに360度のソリューションを確立します。

この革新的プロジェクトには、日産とエンビジョンAESC、そしてサンダーランド市議会によって10億ポンドが投資され、EV、再生可能エネルギー、バッテリー生産という相互に関連した3つの取り組みによって、自動車業界の未来の青写真を示しています。

このプロジェクトで得られた経験・ノウハウを他の地域にも共有し、グローバルでの競争力を高めていきます。今後も日産は電動化における強みをいかし、お客さまと社会に価値を提供し続ける企業を目指していきます。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

物流分野での取り組み

日産は、納入頻度の適正化、輸送ルート最適化、梱包仕様(荷姿)の改善、他社との共同輸送で、積載率の向上とトラック台数の削減を進め効率的な輸送の実現をしています。新車の開発段階から、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。また、輸送効率を考慮した部品形状を部品設計に織り込み、クルマ1台当たりの部品調達荷量を削減し、輸送量の低減に結びつけています。

ドライバー不足や時短などの働き方における社会の動きに合わせ、物流手段についても随時見直しを行い、トラック輸送から鉄道および船舶へのモーダルシフトを積極的に推進しています。日本においては、関東地区と九州地区間の部品輸送と車両輸送に船舶を最大限活用しています。

今後は環境対策に取り組んでいる輸送業者と連携し、LNG船の導入など、より環境負荷の低い物流を構築していきます。2022年度までに物流におけるCO₂排出量を2005年度比で12%削減(台当たりのCO₂排出量)*1することを目標としています。2022年度のグローバル台当たりCO₂排出量は0.25トンとなり、削減率は40.9%となりました。

物流からのCO₂排出量

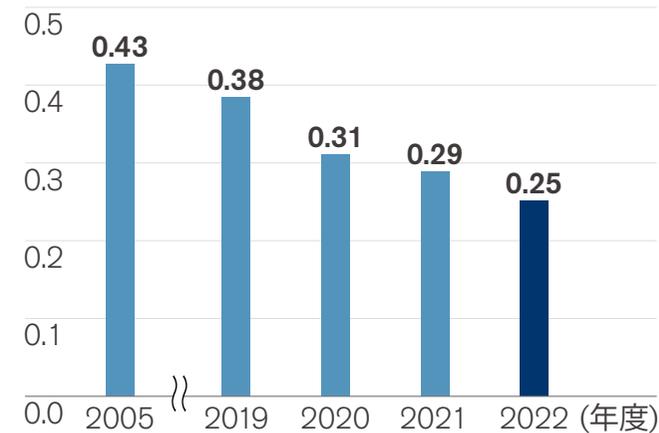
		(年度)	
	単位	2021	2022
合計	t-CO ₂	874,936	771,102
インバウンド*2	t-CO ₂	366,190	316,541
アウトバウンド*3	t-CO ₂	508,746	454,561
海上	%	20.8	27.7
トラック	%	65.6	57.8
鉄道	%	7.1	7.1
航空	%	6.5	7.1

2022年度の物流からのCO₂排出量は12%減少し、771千トンとなりました。

物流からのCO₂排出量(輸送台数当たり)

2022年度は、輸送台数当たりのCO₂排出量は0.25トンとなりました。

(t-CO₂/台)



*1 日本、米国、メキシコ、欧州、中国、タイ、インド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CO₂の総量を輸送台数で割ったもの

*2 インバウンドには部品調達・KD(現地組み立て用)部品の輸送と返却容器の輸送が含まれます。

*3 アウトバウンドには完成車・サービス部品の輸送が含まれます。 ※ 過去5年の推移はデータ集をご参照ください。 >>> P150

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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CO₂マネジメントを推進し、CO₂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)、CO₂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。

さらに、これまで生産工場で活躍していたエネルギー診断専門チームNESCO(Nissan Energy Saving Collaboration)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CO₂排出量削減を推進しました。

日産ではCO₂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、オンライン会議ツールなどを活用することで、グローバルに出張を減らし業務効率の向上やコスト削減を図っています。

グローバル本社での再生可能エネルギー導入の取り組み

グローバル本社では消灯などの日常改善やLED化の展開などによる省エネルギー活動を推進するとともに、再生可能エネルギーの導入によるCO₂排出量の削減に取り組んでいます。2011年に約40kW太陽光発電設備と「リーフ」のリチウムイオンバッテリーを導入しました。発電した電力は、本社ビル内のバッテリーに蓄えられたのち、敷地内に設置されたEV向けの

充電システムに使用されています。また発電した電力余剰分は、構内の電力として有効活用しています。

2023年からは、「トラッキング付き再生可能エネルギー由来のFIT非化石証書」を利用し、グローバル本社で使用する電力の約7,000MWh/年が100%再生可能エネルギー化され、年間約40t-CO₂の削減となる見込みです。

グリーンビルディングポリシー

日産はISO14001の環境影響評価のマネジメントプロセスに基づき、新築や改修工事の際に、環境配慮の面で最適化された建物仕様を重視しています。CO₂排出量が少なく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あげるとともに、日本において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*1をひとつの指標としています。

既存の建屋では、神奈川県横浜市のグローバル本社ビルがCASBEEの最高評価である「Sランク」を取得し、同厚木市の日産先進技術開発センター(NATC)に続く2件目の取得となりました。

グローバル本社ビルは、自然エネルギーの有効活用とCO₂排出量の削減、水のリサイクル、廃棄物の大幅な削減が評価され、建築物の環境性能効率を示すBEE値が新築としては過去最高の5.6と、日本最高レベルの環境性能を持つオフィスビルとして認証されました。

販売会社での取り組み

日産は、日本の販売会社において、CO₂マネジメントを推進し、CO₂排出量を削減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。

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、環境への取り組みを推進する活動のひとつとして、省エネルギーなどCO₂削減活動を推進しています。

NGPに基づく統一した考えに沿ってCO₂削減活動が実施できるように基準書を設定し、電気使用量の削減や照明のLED化など具体的な方策が各社の活動計画に落とし込まれています。

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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

大気品質

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、この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10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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ひとつとなっています。このため、日産は主に以下の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64万台(2023年3月末時点)を達成した「日産リーフ」をはじめ、走行時に排出ガスをまったく排出しない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

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、下記の成果をあげてきました。

- 「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): 日本国内初のU-LEV*2認定取得

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。

車室内の空気環境の向上

先進運転支援技術の実用化と、完全自動運転の開発が進む現在、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よう空質をはじめとした車室内環境の向上についても研究開発を進めました。その一環として、2021年4月に仕様を向上した「日産リーフ」を皮切りに、抗菌効果が実証*3された素材を使用した内装を複数の車種に採用しています。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)*4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。

*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。

*3 特定の菌や使用環境下における検証結果であり、すべての菌に対して効果を保証するものではありません。

*4 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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

生産活動での排出物質の削減

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の遵守を徹底し、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。

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「キャッシュカイ」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規制に対応しています。また日本でも、電動化技術「e-POWER」が平成30年排出ガス規制75%低減レベルを達成し、同時に省燃費性能も向上させています。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。地域別の排気規制への対応状況は以下の通りです。

地域別排出ガス規制への対応状況*1

国	規制	単位	2022 (年度)
日本	平成30年排出ガス規制 50%以上低減レベル	%	90.2
欧州	Euro 6d	%	100
米国	U-LEV/SULEV/ZEV	%	100
中国	国6	%	100

生産工場からの排出ガス管理

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てきました。具体的には塗装工程の熱となるオープ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。

カーボンニュートラルの観点から、今後は燃料を使用する設備の電化が進みます。これに伴い生産工場から排出する排ガスはより一層の削減が期待できます。引き続き、適正な管理を継続して実施していきます。

生産工程における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)*2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/m²以下に抑える水系塗装ラインへの切り替えを推進しています。九州工場、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。VOC排出量は塗装面積当たりの排出量で管理し、2022年度には2010年度と比較してグローバル全体で35.8%の削減を実現しました。

*1 乗用車のみ

*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。大気品質に関するデータはこちらのページにも掲載しています。 >>> P152

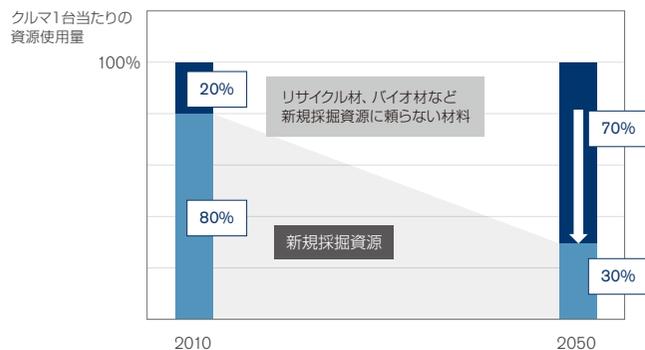
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

資源依存

資源依存に関する方針・考え方

日産は、資源の価値を最大限に引き出すことを目的として、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を進め、生態系に配慮しながらグリーンな成長を目指してきました。引き続き、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「クルマ1台当たりの資源使用量のうち、新規採掘資源に頼らない材料を70%にする」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きます。

資源依存に関する長期ビジョン



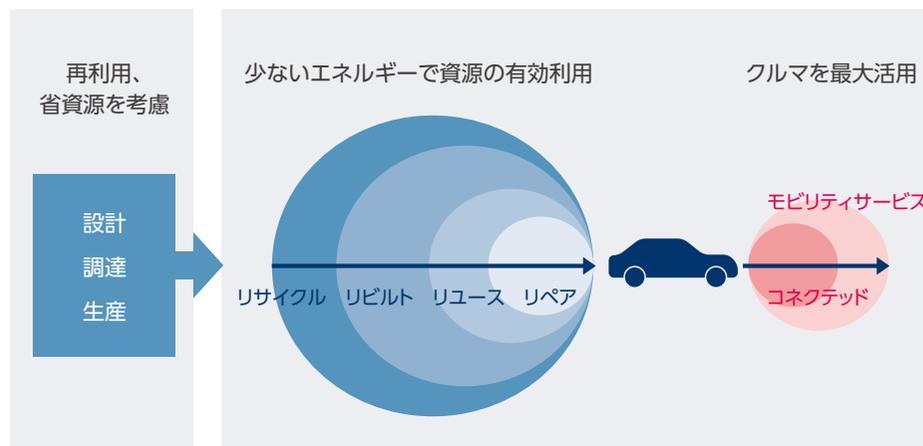
資源依存に関するマネジメント

日産は、限りある貴重な資源を有効に使用するため、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、お客さまの修理・交換部品へのリペア、リビルト品適用の拡大、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、こうして生産した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



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

資源依存に関する実績：再利用

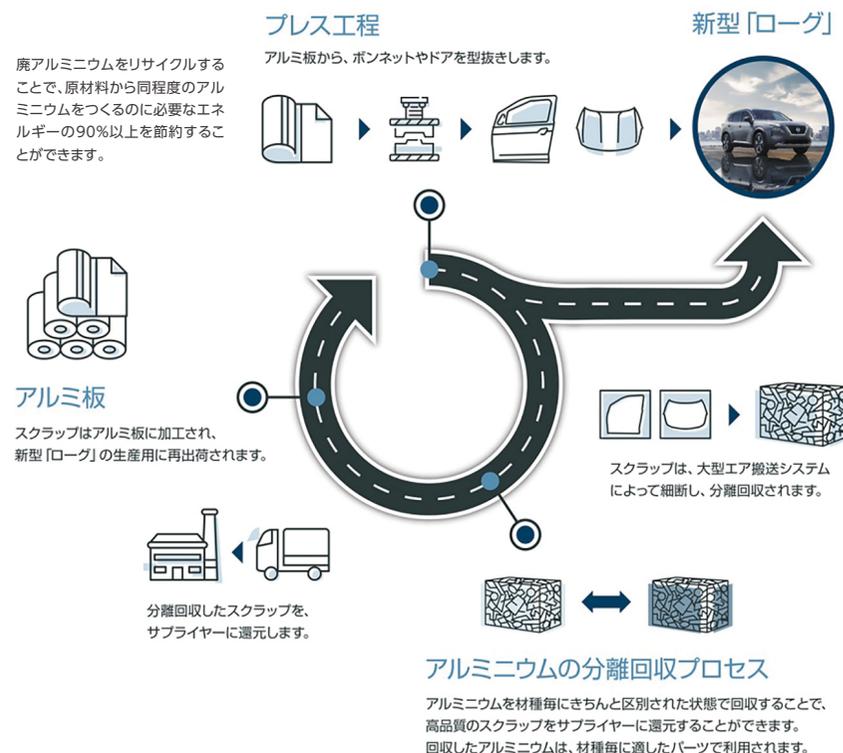
新規採掘資源への依存を2022年度までに70%に低減

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)」では、2022年度において、「クルマ1台当たりの新規採掘資源の使用量を70%に低減すること」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拡大に取り組みました。

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13%、その他11%(2022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、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。

現在、「エクストレイル」・「ローグ」・「キャシュカイ」を生産する日産自動車九州や北米・欧州の生産拠点において、アルミメーカーと協働し、製造時に発生したアルミニウムの端材スクラップを自動車用アルミ板にリサイクルするクローズドループ・リサイクルを採用しました。このプロセスにおいては、端材スクラップの選別回収をすることで不純物混入を抑え、品質低下のない水平リサイクルを実現し、新規採掘資源(アルミニウム新塊)の使用量削減に貢献します。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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。2022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57%に当たる、約8万7,000本を回収しリサイクルしました。さらに、専用処理施設では自動車シュレッダダスト(ASR)が処理されていますが、ASRの約30%は樹脂となっています。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」*1などの研究開発を進めています。



写真左：ASR、写真右：ASRから回収された樹脂

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*2しています。

また、解体事業者や破碎事業者、他の自動車メーカーと連携して、使用済み自動車(ELV*3)のリサイクルを進めています。日産は2005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。2022年度のリサイクル実効率は99.5%*4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



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。

バイオ材料の開発

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、「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ました。



「日産リーフ」のシートに使われるバイオ素材

*1 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。リサイクル高度化事業については、以下のサイトをご参照ください。
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/A_RECYCLE/R_FEE/SAISHIGEN/

*2 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。

*3 ELV：End-of-Life Vehicleの略。使用済み自動車。

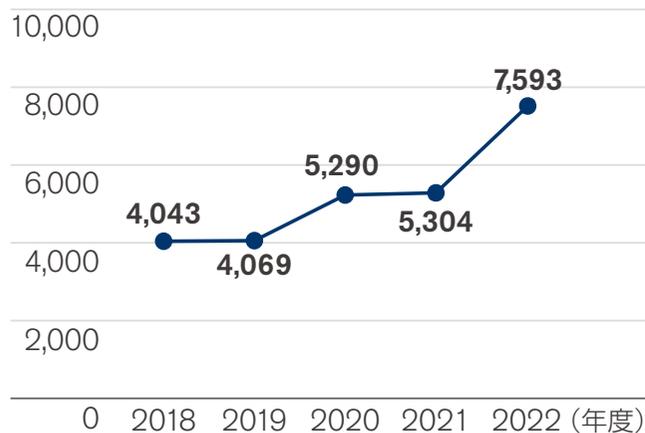
*4 日産調べ

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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、2022年度の指定化学物質数は7,593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。^{*1}

(物質数)



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」として市販しており、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^{*2}」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、欧州、北米で強化し、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ました。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。

日本におけるニッサングリーンパーツの対象部品の例



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

^{*1} 化学物質のガバナンスに関する詳細はこちらのページをご参照ください。 >>> [P060](#)

^{*2} 一部取り扱っていない販売会社があります。

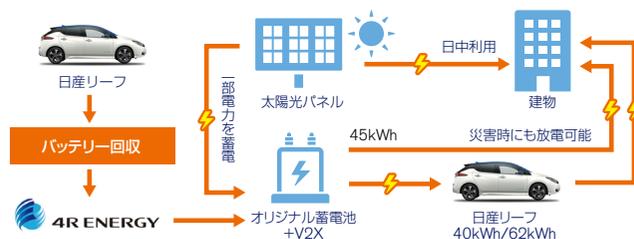
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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、クルマで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にすることで、バッテリー利用の好循環サイクルを創出できます。

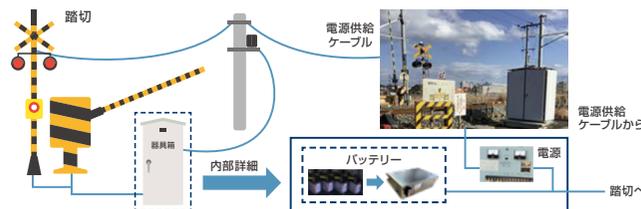
フォーアールエナジー*1は、浪江事業所で「日産リーフ」の使用済みバッテリーを活用したさまざまな蓄電池システムの開発と生産に積極的に取り組んでいます。例えば、レジリエンス性を高めることを目的に、「日産リーフ」の使用済みバッテリーを再利用した定置型蓄電池を開発。この定置型蓄電池(40kWh)は、2019年9月より、神奈川県内のセブン・イレブン10店舗で、再生エネルギーによる電力調達の実証実験を行っています。またEVの電力も活用できるVehicle to Everything(V2X)機能付蓄電システムを株式会社アイケイエスと共同開発し、2020年度から販売を開始しており、導入が進んでいます。

再生エネルギーによる電力調達の実証実験概要



また、JR東日本向けに「日産リーフ」の24kWh使用済みバッテリーのモジュールを再利用した踏切保安装置用の電源として、再生リチウムイオン蓄電池エネハンドグリーン(フォーアールエナジーの商標)を開発。従来の鉛酸バッテリー電源との比較で高寿命かつ運用コスト低減を実現しました。2021年1月から常磐線で実証試験を開始し、その後、常磐線および水戸線の踏切に試行導入(5台)、製品版の先行導入(10台)を行いました。2022年度、バッテリーの利用頻度が高く効果の大きい約160踏切に導入し、順次使用する踏切を拡大していきます。

JR東日本の踏切で活用される、「日産リーフ」の再利用バッテリー



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*2」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。これらの活動により、2019年10月、フロスト&サリバンス社*3の2019 Strategy Innovation and Leadership Awardを受賞し、また2020年3月、一般社団法人レジリエンスジャパン推進協議会*4主催の「第6回ジャパン・レジリエンス・アワード(強靱化大賞)2020」において日産と共同で最優秀賞を受賞しました。

さらに、日産とフォーアールエナジーは、CO₂削減に向けた取り組みが評価され、「EV普及によるCO₂削減、および、日本電動化アクション "ブルー・スイッチ" 活動」として、「環境大臣表彰 開発・製品化部門 緩和・適応分野」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。

「日産リーフ」が生み出す資源循環の輪



*1 フォーアールエナジー株式会社は、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年に日産が住友商事株式会社とともに設立しました。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み、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、福島県浪江町で稼働を開始しました。
 *2 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。
 *3 フロスト&サリバンス社は、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カ国と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。
 *4 国土強靱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、「国土強靱化基本計画」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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

希少資源の削減、再利用

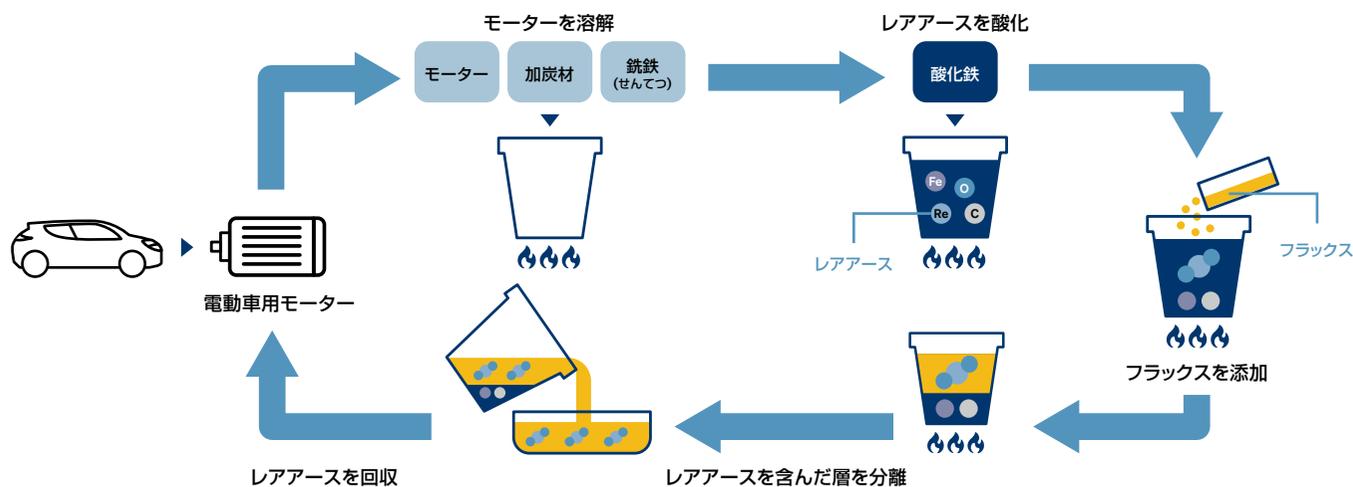
EV、HEVおよびe-POWER用の永久磁石式モーターにはレアアースと呼ばれる希少資源が使用されています。レアアースは資源の偏在や需給バランスによる価格変動が懸念されており、その使用量削減が課題となっています。

日産はレアアースである重希土類を継続的に削減し、2020年「ノート e-POWER」では2010年比85%削減した磁石を採用しました。さらに2022年「日産アリア」では磁石を使用しない巻線界磁式EV用モーターも採用しています。

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ことなく、ホウ酸塩を融剤(フラックス)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認しました。現在、実用化に向け、出荷基準を満たさなかったモーターを活用して実証実験を進めています。

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。

電動車用モーター磁石からのレアアースリサイクルプロセス



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

資源依存に関する実績：廃棄物

廃棄物対策を徹底

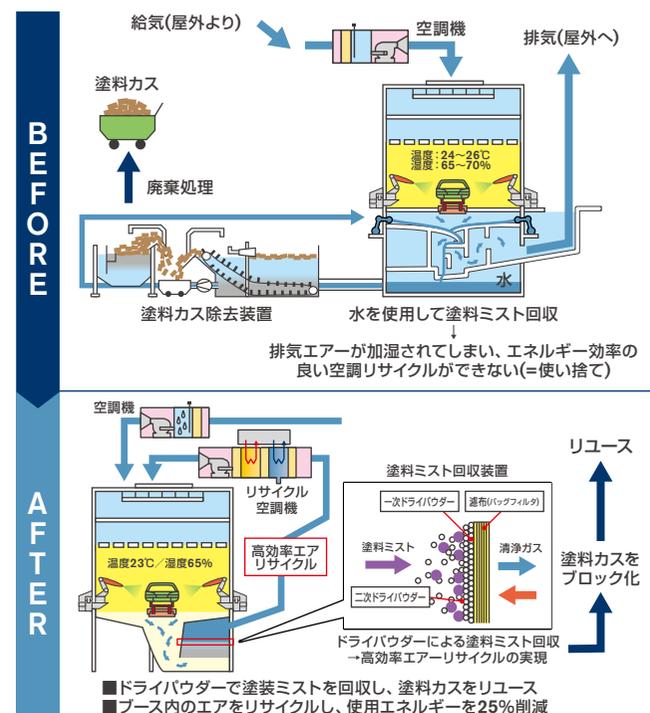
日産は、生産過程における3R活動(Reduce, Reuse, Recycle)を積極的に推進し、廃棄物の発生源対策と徹底した分別による再資源化に努めています。日本では2010年度末よりすべての生産拠点(5工場、2事業所および連結5社)において、海外においてもメキシコやブラジルなどは、生産段階で再資源化率100%を達成しています。

「NGP2022」では、生産工場からの廃棄物を、日本では年2%、グローバルでは年1%削減(BAU*1比)する取り組みを行いました。その一環として、輸出入部品の梱包資材の削減、海外拠点間の部品の物流、ルノーとの協力においてプラスチック容器やリターナブル容器*2を繰り返し使用しています。さらに開発段階から部品形状を最適化する物流サイマル活動を行い、梱包資材の使用量削減を行っています。また梱包資材選択段階で、リサイクル素材を選定、炭素繊維強化プラスチック(CFRP*3)のリサイクル技術開発にも積極的に取り組んでいます。

塗装ドライブースでのリサイクル推進

2021年より稼働を開始したニッサン インテリジェント ファクトリーにおいても、リサイクルの推進をしています。

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。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、鑄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る補助剤の代替として、工場内でリサイクル活用しています。



廃棄物発生量

2022年度にグローバル企業活動で発生した廃棄物の量*4は15万7,982トンとなり、2021年度の15万8,199トンと同等となりました。2022年度に発生した生産工場の廃棄物の量は14万9,999トン★となり、2021年度の15万945トンと同等となりました。

	単位	2021	2022
合計	ton	158,199	157,982

地域別内訳			
日本	ton	52,386	51,069
北米	ton	51,062	52,007
欧州	ton	33,895	36,577
その他	ton	20,857	18,329

処理方法別内訳			
廃棄物最終処分量	ton	7,208	8,688
リサイクル量	ton	150,991	149,293

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

*2 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。

*3 CFRP(Carbon Fiber Reinforced Plastics): 炭素繊維強化プラスチック

*4 資源依存(廃棄物)に関するデータはこちらのページにも掲載しています。 >>> P154

★を付している開示情報について、KPMGあすさステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご参照ください。 >>> P058

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

水資源

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。

2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」でも、安全で安価な水の利用は目標の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」*1でも気温が1.5℃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℃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。

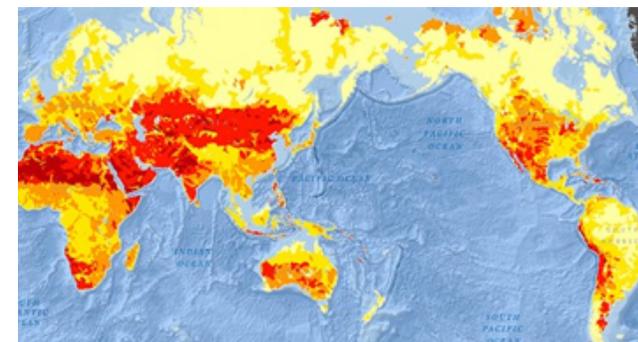
日産は、持続可能な企業であるためには水資源への依存を減らす必要があると考え、すべての生産拠点で、水質の管理や水使用量の削減に取り組んでいます。

水資源のマネジメント

日産は主な生産拠点で、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*2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、生産台数当たり使用量を2010年比で21%削減することを目標としました。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、水の使用量の削減に取り組んでいます。

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 방법으로評価しています。水リスクが高いと判断された拠点では、雨水の有効利用、排水のリサイクル率の向上に加えて、使用量を削減する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)をもとに作成

*1 正式タイトル: 「気候変動の脅威への世界的な対応の強化、持続可能な発展およ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」

*2 RO膜: Reverse Osmosis Membrane。ろ過膜の一種で、水を通すが、イオンや塩類など水以外の不純物は透過しない性質を持つ膜

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

水資源の管理に関する実績

企業活動における水使用量の削減

日産では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。2022年度における生産台数当たりの水使用量は、2010年比8%削減となりました。今後も水使用量削減活動を継続していきます。

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。



インド工業連盟から表彰されたチェンナイ工場

インドの生産工場およびオフィスにおける水使用量削減の取り組み事例

水資源の取扱いが生活に大きく影響するインドにおいて、工場では、水使用量削減のため逆浸透膜による水処理設備を導入し、生活廃水を処理後、製造工程やクーリングタワーの冷却水として再利用を行っています。これにより削減された水の量は年間約7万8,000キロリットルで、約32万世帯が1日で使う水の量と同等です。

また、地域における水利用を重要と考え、工場周辺の池や湖の再生にも取り組んでいます。

2020年にはシザーリ湖の再生を完了し、2023年に6つの村の主要な水源となっているオラガダム湖を含めた10の湖沼の再生を新たに宣言しました。堆積した土を浚渫し、貯水容量を拡大することで、飲料水の確保や生物多様性の保全に貢献します。

そして、インド日産のサービスセンターでは、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、従来車1台の洗車に約160リットル使用していた水を、約90リットルに抑え、水使用量を45%削減しました。また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洗車時間を短縮し、クルマの光沢を約4割アップできます。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

企業活動での取水量

2022年度にグローバル企業活動における取水量は20,208千m³となり、2021年度の20,090千m³と同等となりました。

2022年度のグローバル生産工場の取水量は19,065千m³★となり、2021年度の19,495千m³と同等となりました。

(年度)

	単位	2021	2022
合計	千m ³	20,090	20,208
日本	千m ³	10,317	10,472
北米	千m ³	4,047	4,235
欧州	千m ³	1,404	1,270
その他	千m ³	4,322	4,231

企業活動での排水量

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ています。また、雨水放流口にも水質センサーを導入し、豪雨時にも水門を自動的に閉止させることで、水質汚濁防止を強化していきます。

(年度)

	単位	2021	2022
合計	千m ³	13,620* ¹	13,219
日本	千m ³	8,771	8,902
北米	千m ³	2,565	2,610
欧州	千m ³	707* ¹	596
その他	千m ³	1,577	1,110

水質

	単位	2021	2022
化学的酸素要求量(COD)日本のみ	kg	19,941	24,884

企業活動での消費量

2022年度のグローバル企業活動における水の総消費量は6,989千m³*²となり、2021年度の6,470千m³*¹より増加しました。

(年度)

	単位	2021	2022
合計	千m ³	6,470* ¹	6,989
日本	千m ³	1,546	1,570
北米	千m ³	1,481	1,625
欧州	千m ³	697* ¹	674
その他	千m ³	2,745	3,121

*1 昨年度の数値算出の誤謬により2021年度の数値を変更。

*2 GRI303に基づいて算出。消費量は水の総取水量から総排水量を差し引いた量を示しています。

★を付している開示情報について、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。詳細はこちらをご参照ください。 >>> P058

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

第三者保証

独立した第三者保証報告書

2023年7月18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一丁目9番7号

代表取締役 齋藤 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 ESG データブック 2023（以下、「ESG データブック」という。）に記載されている 2022 年 4 月 1 日から 2023 年 3 月 31 日までを対象とした★マークの付されている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。

会社の責任

会社が定めた指標の算定・報告規準（以下、「会社の定める規準」という。ESG データブックに記載。）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 ESG データブック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。

- ESG データブックの作成・開示方針についての質問及び会社の定める規準の検討
- 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
- 会社の定める規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ジャコ株式会社 富士地区における現地往査
- 指標の表示の妥当性に関する検討

結論

上述の保証手続の結果、ESG データブックに記載されている指標が、すべての重要な点において、会社の定める規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マネジメント

当社は、誠実性、客観性、職業的専門家としての能力及び正当な注意、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並びに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、国際品質マネジメント基準第 1 号に準拠して、倫理要件、職業的専門家としての基準並びに適用される法令及び規則の要件の遵守に関する方針又は手続を含む、品質マネジメントシステムをデザイン、適用及び運用している。

以上

※上記は保証報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社及び KPMG あずさサステナビリティ株式会社がそれぞれ別途保管しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

(注記) 第三者保証にかかわるCO₂排出量、廃棄物発生量、取水量の算定方法

- 生産拠点からのCO₂排出量：社内基準に基づき、サプライヤーからの請求書をベースとするサイト内での各エネルギー使用量データに、各生産拠点にて一般に入手可能なCO₂排出係数をそれぞれ乗じて算定。
- 購入した製品・サービスにおけるCO₂排出量：自動車の生産に伴って購入する原材料を対象とし、クルマ1台あたりのCO₂排出量に2022年度の年間グローバル生産台数を乗じて算出。自動車1台あたりのCO₂排出量は、2010年時点の代表的自動車1台あたりの原材料投入量おののに対して、カーボンフットプリント制度試行事業CO₂換算量共通原単位データベース ver.3.0を適用し算出。
- 販売した製品の使用に伴うCO₂排出量：クルマ1台の走行距離当たりの平均CO₂排出量(地域別)に廃棄されるまでの推計平均走行距離(地域別)と2022年度の自動車販売数量を乗じて算出。使用に伴うクルマ1台の走行距離当たりの平均CO₂排出量(直接排出のみ)は、日産自動車の世界主要市場(日本、米国、欧州、中国)についてはそれぞれに平均的な排出量が算出され、その他国については主要市場の排出量を用いて推定した。廃棄されるまでの推計平均走行距離は、公表されている国別の市場走行距離データをもとに設定した。
- 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、雨水なども含まれる。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

環境課題を踏まえた事業基盤の強化

環境分野のガバナンス

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。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ています。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は、月に1回以上協議を実施し、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なく行政への届出など、遵法性を重点に確認しリスクを洗い出しています。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。^{*1}

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^{*2}、日本の「化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律」などにより、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)^{*3}を最小化する自主目標を掲げています。日産では、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。2019年1月に同省指針値が改定され、2022年以降発売の新型車から新しい指針値を満たしています。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^{*4}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^{*5}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。2017年度の改訂にあたり、ルノー・日産アライアンスのメンバーは、法規を先読みしてコンプライアンスレベルを高めるハザードとリスクに関する選択基準の再評価に基づく共有基準を設定し、アライアンス活動を強化してきました。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^{*6}にも対応しています。

^{*1} 取り組みに関する詳細はこちらのページをご参照ください。 >>> [P018](#)

^{*2} REACH規制: Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals

^{*3} 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。

^{*4} OEM車を除く。

^{*5} PBDE: ポリブromフェニルエーテル

^{*6} CLP規制: Classification, Labelling and Packaging of Substances and Mixtures Regulation

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

日産の拠点における行政処分および指導

2022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を受けた生産拠点はありませんでした。国内生産拠点において指導を受けた環境事故(工場排水の全窒素値が基準値超過)が1件発生しました。浄化槽の状態不良が原因であり、浄化槽の維持管理方法の見直しおよびモニタリング体制の強化により再発防止を行っていきます。

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、「日産・グリーンプログラム2022(NGP2022)」に基づくCO₂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、「NGP2022」や自動車産業を取り巻く環境課題について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、従業員への共有を図っています。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へ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。

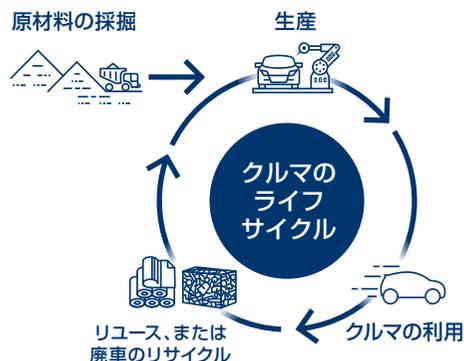
日産は、従業員による環境改善活動をその貢献度合いによりさまざまな方法で評価する仕組みを採用しています。日本国内および海外拠点の一部では、従業員の年間業務目標に環境改善活動を組み込み、目標に対する達成度合いに応じて評価し、賞与の業績連動部分にも反映します。また、CEOなどの役員から授与される「日産賞」、工場長から授与される「工場長賞」のほか、優れた活動や功績に対して管理職から授与される「サンクスカード」を通して、環境改善につながる活動を表彰しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	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

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日常的に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、クルマの使用時のみならず、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。

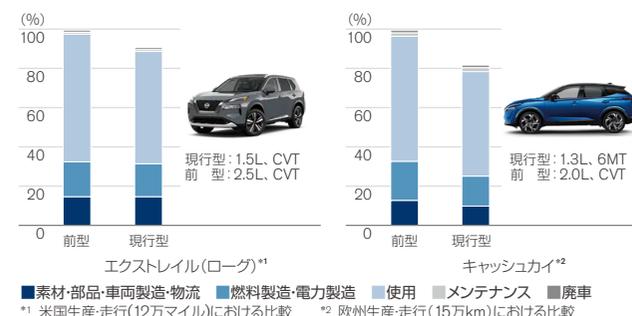
日産は、2010年から社団法人産業環境管理協会による第三者認証を、2013年からはLCAの算出手順についてドイツのテュフラインランドによる第三者認証を継続して受けています(2021年11月更新)。この認証は、ISO14040/14044の規格に基づいており、商品ライフサイクルにおける日産の環境負荷の算出手順を保証するものです。「NGP2022」では、この算出手順に基づいて新型車や新技術のLCAを実施し、走行時や製造工程の効率化などを進めることで、クルマのライフサイクルにおけるさらなる環境負荷を低減しました。



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、グローバルで約80%、欧州では約90%に達しています。「エクストレイル(「ローグ」)」「キャッシュカイ」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、CO₂の排出を削減しています。

ライフサイクルでのCO₂等価排出量(CO₂, CH₄, N₂Oなど)



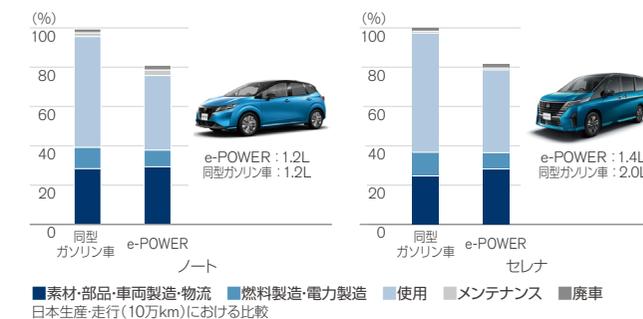
「e-POWER」におけるLCA比較

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」「キックス e-POWER」「エクストレイル e-POWER」「セレナ e-POWER」では同型のガソリン車と比較し18~27%のCO₂排出量を削減しています。「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ます。

また、100%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CO₂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、CO₂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CO₂等価排出量(CO₂, CH₄, N₂Oなど)



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

「EV」におけるLCA比較

「日産リーフ」は日本の同クラスのガソリン車と比べ、ライフサイクルにおけるCO₂排出量を約32%削減しています。2022年発売の「日産アリア」と「日産サクラ」は、EV商品力

のさらなる向上と環境負荷低減を両立しています。日本の同クラスガソリン車対比で、ライフサイクルCO₂排出量を17~18%削減しました。

ライフサイクルにおけるCO₂削減取り組みの事例

栃木工場で生産する「日産アリア」では、ライフサイクルの各段階におけるCO₂削減の取り組みを強化しました。

製造段階では、材料の歩留まり向上、リサイクル由来の原材料活用などの継続的な活動により、CO₂等価排出量の抑制に貢献してきました。2021年に栃木工場に導入した「ニッサン インテリジェント ファクトリー」により、車両組み立て時の生産効率を向上させるイノベーションの推進、工場で使用するエネルギーと材料の効率の向上、工場設備の電動化、再生可能エネルギーへの代替を図り、生産工場におけるカーボンニュートラルに取り組んでいます。

使用段階では、電動パワートレインの効率改善、補機類の消費電力削減、バッテリー技術の向上などによる電力消費効率の向上を進めていきます。また、使用段階での再生可能エネルギーの利用は、環境負荷低減に貢献します。

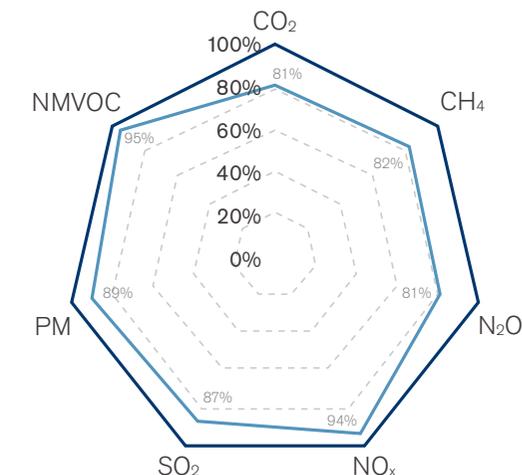
廃車段階では、クルマ用として使用されたバッテリーをさまざまなエネルギーの貯蔵用途、分散型発電に貢献するバッテリーエコシステムとして活用し、社会全体での低炭素化に向けた取り組みを推進しています。

日産は、EVのライフサイクルにおける、さらなる環境負荷低減の可能性を追求していきます。

ライフサイクル評価における地球温暖化以外の貢献

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。新型「キャッシュカイ」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5~19%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。

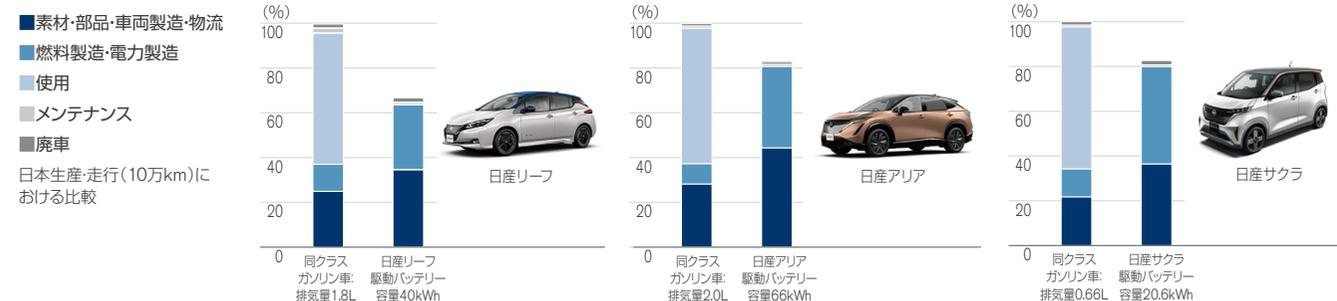
新型「キャッシュカイ」のライフサイクル評価



- 従来型
- Mild Hybrid

欧州生産・走行(15万km)における比較

ライフサイクルでのCO₂、等価排出量(CO₂、CH₄、N₂Oなど)



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					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

サプライヤーとの協働

「NGP2022」では、サプライヤーの環境パフォーマンスの改善に取り組みました。

サプライヤーの環境パフォーマンスの改善の取り組み例

ニッサン・グリーン調達ガイドライン	
2008年	グローバル版として「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」を新規発行
2010年	環境負荷物質法規の改定に伴う変更(欧州 REACH 規制、MSDS 提出) ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン発行に伴う修正
2011年	「NGP2016」発行に伴う変更
2016年	日産とルノーの環境負荷物質技術標準の統合化(RNESB-00027)
2018年	「NGP2022」発行に伴う変更
2019年	環境負荷物質管理体制の自己診断追加など
2021年	コーポレートパス設定、LCA評価用データの提出方法、CDP活用の追加など
2022年	バリューチェーンにおけるCO ₂ 削減取り組み強化、関連技術標準の統合化、関連法改正に伴う修正
グローバルでのサプライヤーにおける環境データの調査	
2012・13年	日産独自のサーベイを実施(CO ₂ ・水・廃棄物)
2014年～	CDPサプライチェーンプログラムに参画(2022年度回答率 気候変動:81%、ウォーターセキュリティ:74%)
THANKS活動	
2009年	サプライヤーとの共同改善活動「THANKS活動」*1を推進

連結製造会社との協働

日本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の共有を進めてきました。

販売会社との協働

また日産の環境活動に対して、お客さまから信頼と評価を頂くためには、販売店での環境配慮が不可欠だと考えています。

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。2023年6月末時点で、部品販売会社を含む全販売会社150社の店舗約2,700店を「日産グリーンショップ」として認定しています。

認定された販売会社では、お客さまに環境への取り組みの紹介などを行い、お客さまと積極的なコミュニケーションを行っています。

*1 TTHANKS: Trusty and Harmonious Alliance Network Kaizen activity with Suppliersの略。詳細はこちらをご参照ください。 >>> P099

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

将来世代との協働

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。2023年3月現在、参加者数は累計で12.3万人を超えています。「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ました。

「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ました。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。

日産が地域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、地域社会の支援を進めてきました。

「NGP2022」における主な取り組み

- ・WWFジャパン(世界自然保護基金ジャパン)のキャンペーンへの参加を通じた従業員の環境意識の醸成
- ・WWFジャパン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」への参加を継続
- ・途上国での水資源問題や女性の人権問題を啓発するケア・インターナショナルジャパン主催の「Walk in Her Shoes(彼女の身になって歩く)」キャンペーンに協賛。同キャンペーンへ従業員の参加を促進し、環境意識を醸成

目次	Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献	

社会性

取り組み領域	サステナビリティビジョン		2022年の主なゴール	関連するマテリアリティ	主に貢献するSDGs
交通安全	日産車がかかわる死者数を実質ゼロにする		安全性能に係わる技術の進化と採用拡大を推進する	・包括的なモビリティソリューション ・クルマの安全性	
ダイバーシティ、エクイティ&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		女性管理職比率について、基本的な考え方として、女性管理職比率と間接従業員に占める女性比率を同等レベルに近づけることを目標とする(日本)	・DEI (多様性、公平性、包括性)	
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		・製品品質	
	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	・サプライチェーンマネジメント	
人権の尊重 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旨とする ・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	・人財育成	
	労働安全衛生	災害事故や疾病のない明るく活力ある職場の実現	・労働災害度数率を継続的に前年度の実績以下に維持する。死亡事故に関してはゼロとすることを旨とする ・健康経営を推進し、いきいきと働く企業の実現を目指す	・ウェルネス&労働安全衛生	
地域社会への貢献	よりクリーンで安全で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	・コミュニティの発展	
				重要課題：人権	

目次	Corporate direction		環境		社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

社会性に関する方針・考え方

- 社会性に関する方針・考え方 067
- 人権 068
- 交通安全 075
- ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン 079
- 製品安全および品質 091
- サプライチェーンマネジメント 097
- 人財育成 102
- 労働慣行 107
- 従業員の健康と安全 112
- 地域社会への貢献 117
- 社会性データ 159

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6領域として、「交通安全」「ダイバーシティ、エクイティ&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」を定め、関連する取り組みを推進しています。

「交通安全」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」実現に向け、事故そのものを減らすための取り組みを進めます。

「ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン」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ています。

「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」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ことで人財育成につなげるとともに、適切な労働慣行を実現し、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ています。

「地域社会への貢献」は、日産が事業を行ううえで地域社会が重要なステークホルダーと認識し、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貢献することを目指しています。

本レポートではこれら6つの領域と、それらに共通する人権への取り組みについて報告します。

目次	Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献	

人権

人権に関する方針・考え方

日産は、従来より人を大切にし、人権を尊重することを経営の基本としており、その姿勢を2001年に制定した「グローバル行動規範」に明記しています。すべての国・地域で適用される法令や基準、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であること、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の認識を全従業員で共有しています。

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いかなる差別もしないこと、さらにはサプライチェーンにおける強制労働や児童労働といった人権侵害も容認していません。

こうした人権尊重の想いは、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。」にも込められ、さらに全従業員共通の行動指針「日産ウェイ」(2019年改訂)では、5つの価値観のひとつとして、“人に誠実に、社会に誠実に”を定義し、人権尊重を企業文化の基盤としても位置づけています。2021年11月に発表した長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」の策定過程においては、人権に関するさまざまな課題や取り組みに関して、CEOをはじめと

した多くの役員が活発な議論を交わし、人権尊重が会社の長期戦略実行において不可欠で重要な土台であることを再認識し、コーポレートパーパス実現に向けて、引き続き人権尊重の取り組みをさらに強化し、これを確実に実践していきます。2021年度には、CEOのもとに、人権に関する特別なプロジェクトチームを発足し、約8ヵ月間にわたり、社内各部門から選抜されたチームメンバーによって人権尊重に関する外部有識者との意見交換、社会動向・要請の確認、日産として取り組むべき方向性検討を行い、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)に提案し承認されました。この提案では、日産としての「人権尊重のありたい姿」を定義するとともに、人権マネジメント強化のための重要課題、方策、社内体制を明確化しました。これを受け、2022年度には人権尊重の取り組みをさらに強化すべく、人権ワーキンググループを立ち上げ、人権課題解決を図りました。引き続き「人権尊重のありたい姿」の社内浸透を図るとともに、より一層充実した人権尊重の取り組みをグローバルに推進していきます。

～日産の人権尊重のありたい姿～

- ・ステークホルダーと真摯に向き合い、それぞれの課題やリスクに寄り添いながら、人権を尊重することが自然と日々の業務で実践されている。
- ・日産のビジネスにかかわるすべての人が、多様性が尊重された職場環境で安心して個々の能力を最大限に発揮している。

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(UDHR)、市民的および政治的権利に関する国際規約(ICCPR)、経済的、社会的および文化的権利に関する国際規約(ICESCR)、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関する宣言(ILO中核的労働基準)に記載された人権を尊重することをコミットします。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)」に則り、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2017年6月に「日産の人権尊重に関する基本方針」(初版)を作成し公開、2021年7月に同方針を改訂しました。^{*1} さらに同じく2021年には同方針の遵守・徹底を目指し、従業員向けに人権尊重に関する具体的な取り組み内容を取りまとめた「日産グローバル人権ガイ

^{*1} 「日産の人権尊重に関する基本方針」(改訂版)に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS/

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

ドライン」を策定・公表*1し、これを周知・徹底することでグローバルレベルで従業員に対する人権尊重の取り組みをより一層強化しています。同ガイドラインでは事業を展開している各国・地域の日産の従業員がより安心して働けるようにすること、また日産の活動と国際および地域社会が求める企業の人権課題への取り組み方を一貫させることを目的としています。

これら改訂された方針、新たに策定されたガイドラインのもと、日産は、コーポレートパーパスの実現に向けて、企業としての責任を果たし、ミッションを実践して事業活動を行うとともに人権尊重への取り組みを進めています。

人権に関するマネジメント

人権に関するガバナンス

日産は「日産の人権尊重に関する基本方針」に基づき、チーフ サステナビリティ オフィサー (CSO) 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・コミッティにおいて、人権に関するガバナンスを推進しており、2022年度にはガバナンス体制の見直し検討を行いました。具体的には、日常マネジメントとして各部門や海外統括会社の人権の取り組みを統括するサステナビリティ推進部に定期的に進捗報告し、サステナビリティ推進部からグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティとエグゼクティブ・コミッティに報告・提案し、取締役会にも報告します。日産の事業活動のあらゆるレベルで人権が尊重されるよう、浸透と定着を図り、日常マネジメントから取締役会まで人権ガバナンス体制を強化していきます。

2022年度に新たに立ち上げた人権ワーキンググループにより、2021年度に人権特別プロジェクトチームで明確化された①従業員の人権デューデリジェンスのスコープ拡大、②人権トレーニング拡大・強化、③サプライヤー向け苦情処理メカニズムの構築、④ステークホルダーエンゲージメント(含む重大な申立てへの対応)の実施・強化の4分野の人権課題について、サステナビリティ推進部をはじめ、人事、購買、広報などの関連部署および各地域の統括会社を含めてグローバルかつ部門横断的に解決に取り組みました。その進捗状

人権尊重に関する取り組み一覧表

	考え方	取り組み
2001年	・「グローバル行動規範」制定	
2004年	・「国連グローバル・コンパクト」署名	・ダイバーシティディベロップメントオフィス設立
2010年	・「ルノー・日産サプライヤー CSRガイドライン」発行	
2013年	・紛争鉱物方針策定	・紛争鉱物調査開始・調査結果公開(以降毎年公開)
2015年	・「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」改訂版発行	
2016年		・第三者評価機関によるサプライヤー向けサステナビリティ評価開始
2017年	・「日産の人権尊重に関する基本方針」策定・発行 ・「グローバル行動規範」更新	・内部通報システム SpeakUp導入
2018年	・Nissan Sustainability 2022発表	・人権インパクト・アセスメント実施
2019年		・日産サウスアフリカ会社で人権アセスメント実施
2020年	・「グローバル鉱物調達に関する方針」更新 ・「カスタマープライバシーに関する基本方針」発行	・タイ日産自動車およびグループ会社(ニッサンパワートレイン(タイランド)株式会社、エス・エヌ・エヌ・ツールズ&ダイズ会社)で人権アセスメント実施
2021年	・「日産グローバル人権ガイドライン」発行 ・「日産の人権尊重に関する基本方針」改訂版発行	・北米日産会社で人権アセスメント実施 ・人権に関する特別なプロジェクトチームを発足し、人権マネジメント強化
2022年	・日産サプライヤー向け「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」補足説明書発行 ・「グローバル行動規範」*2更新	・日産(中国)投資有限公司で人権アセスメント実施 ・部門横断の人権ワーキンググループを設立し、人権尊重の取り組みを一層強化

*1 「日産グローバル人権ガイドライン」に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS_GUIDELINE/

*2 「グローバル行動規範」に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NISSAN_GCC_J.pdf

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

況・結果をグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティに年2回報告し、最高意思決定機関であるエグゼクティブ・コミッティにも報告しました。

日産では、社内の方針・ルールの変更、ならびに社外の関連法令・基準・ガイドラインおよび社会的要請に従い、「日産の人権尊重に関する基本方針」と「日産グローバル人権ガイドライン」をそれぞれ定期的に見直し、これらをもとにした人権デューデリジエンスを継続的に行うことで、人権尊重の取り組みの強化を図り、人権課題のリスク低減を目指しています。

また、こうした人権への取り組み状況を適時・適切に社内外に開示・報告しています。加えて、「グローバルリスク管理規程」に基づくコーポレートリスクマップに「人権」も織り込んで管理を行い、その状況を定期的にコーポレートリスクマネジ

メント委員会に報告しています。2022年度には、監査委員会や取締役会にも取り組み状況が報告されました。*1

従業員およびサプライヤーとの協働による人権のマネジメント

日産は「日産の人権尊重に関する基本方針」、「日産グローバル人権ガイドライン」を全役員および全従業員に適用しています。また、「グローバル行動規範」にも社会から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・全従業員は前述基本方針・ガイドラインを自社の活動を越えた範囲で適用することの重要性を認識しています。

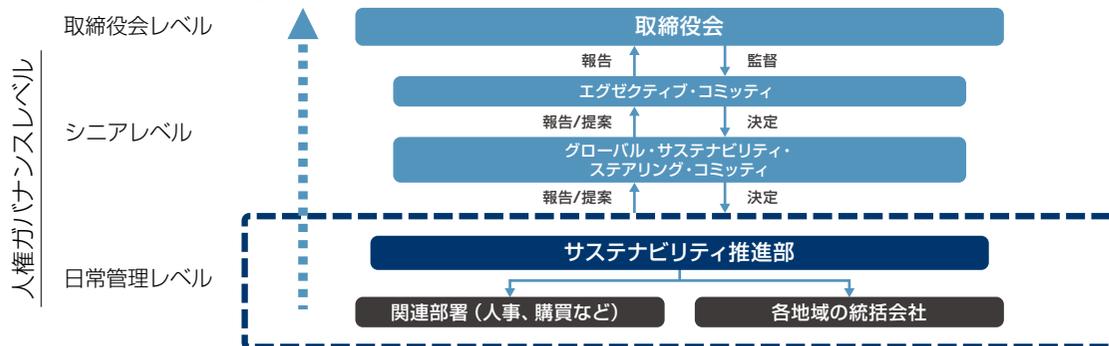
加えて、日産の目標は、グローバルに展開するサプライチェーンのすべての段階において、倫理的かつ社会・環境に配慮した事業活動を実現することです。この目標を達成するために、

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、その実践を依頼すると同時に、第三者機関による人権配慮も含めたサプライヤーのサステナビリティ活動の評価も行っています。自主的な取り組みとしては、責任ある鉱物調達に対するデューデリジエンスの実施を各社に要請しています。

なお、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サプライチェーンマネジメント章をご覧ください。*2 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、日産は人権問題に関する申立てなど、さまざまな事項を収集、是正に向けた苦情処理制度を構築しています。社内通報制度は、法律で定められる範囲において匿名性が保たれています。日産は申立て事項の調査、処理、対応に真摯に取り組んでおり、申立てを行う従業員は、社内通報制度で明示してある通り、報復を受けることのないように保護されています。*3

<人権ガバナンス体制図>



*1 リスクマネジメント強化の取り組みに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P133
 *2 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参照ください。 >>> P099
 *3 内部通報システムに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P136

関連する方針とガイドラインは下記をご参照ください。
 ・グローバル行動規範 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/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/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS2015/>
 ・日産サプライヤー向け「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」補足説明書 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS_SH/
 ・グローバル鉱物調達に関する方針 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Minerals_Sourcing_Policy_j.pdf
 ・日産グローバル人権ガイドライン https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS_GUIDELINE/

目次	Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献	

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。顕在的・潜在的なリスクを把握したうえで、事実をモニター・評価し、対応策を講じることが重要と考え、活動を進めています。

人権デューディリジェンス

日産は国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」(UNGP)ならびに「責任ある企業行動のためのOECD*1デュー・ディリジェンス・ガイダンス」に則り、人権デューディリジェンスのプロセスを策定・運用しています。定期的にも人権アセスメントを行い、人権リスクの特定・予防・軽減に努め、是正措置

を行い、実施状況および結果を追跡調査して、影響にどのように対処したのかを伝え、人権マネジメントのPDCAを回しています。

また、サプライチェーンにおいても、同様のプロセスを適用し、「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」とその補足説明書をもとに、定期的に第三者によるサステナビリティ評価を実施しています。その結果をモニタリングし、サプライヤーと改善を図っています。*2

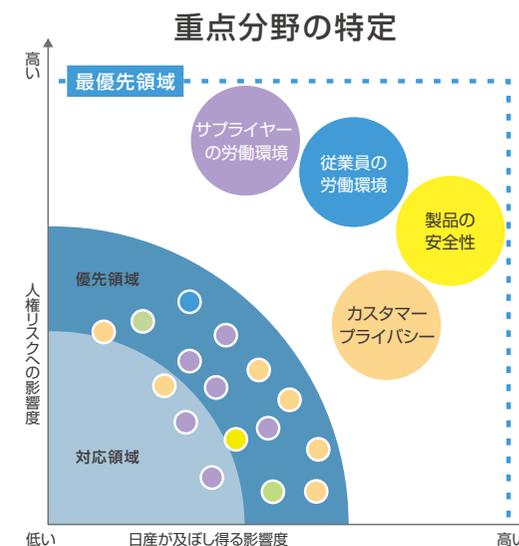
2017年度に「日産の人権尊重に関する基本方針」を策定するとともに、米国のサステナビリティ推進団体(NPO)であるBSR(Business for Social Responsibility)とともに、人権インパクト・アセスメントを実施し、日産の人権尊重の取り組みにおける重点分野を明らかにしました。

具体的には、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及ぼし得る影響度の2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。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(1.従業員の労働環境、2.サプライヤーの労働環境、3.製品の安全性、4.カスタマープライバシー)を特定しました。

人権デューディリジェンスのプロセス



* 苦情処理メカニズムを含む



本インパクト・アセスメントの結果を踏まえ、外部NPO団体協力のもと、人権デューディリジェンスの一環として、2019年度に日産サウスアフリカ会社で、2020年度にタイ日産自動車会社およびグループ会社(ニッサンパワートレイン(タイ

*1 OECD: 経済協力開発機構

*2 サプライチェーンにおける人権の取り組みに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P099

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

ランド)株式会社、エス・エヌ・エヌ・ツールズ&ダイズ会社)、2021年度に北米日産会社で人権アセスメントを実施しました。その結果いずれのアセスメントでも、それぞれの会社・事業所における人権リスクが全体的に低いことを確認でき、また、指摘を受けた項目については、アセスメント後にフォローアップ計画を策定・実行し、継続的改善を図っています。2022年度には、過年度同様に「日産の人権尊重に関する基本方針」および「日産グローバル人権ガイドライン」に基づき、人権デューデリジエンスの一環として日産(中国)投資有限公司で人権アセスメントを行いました。

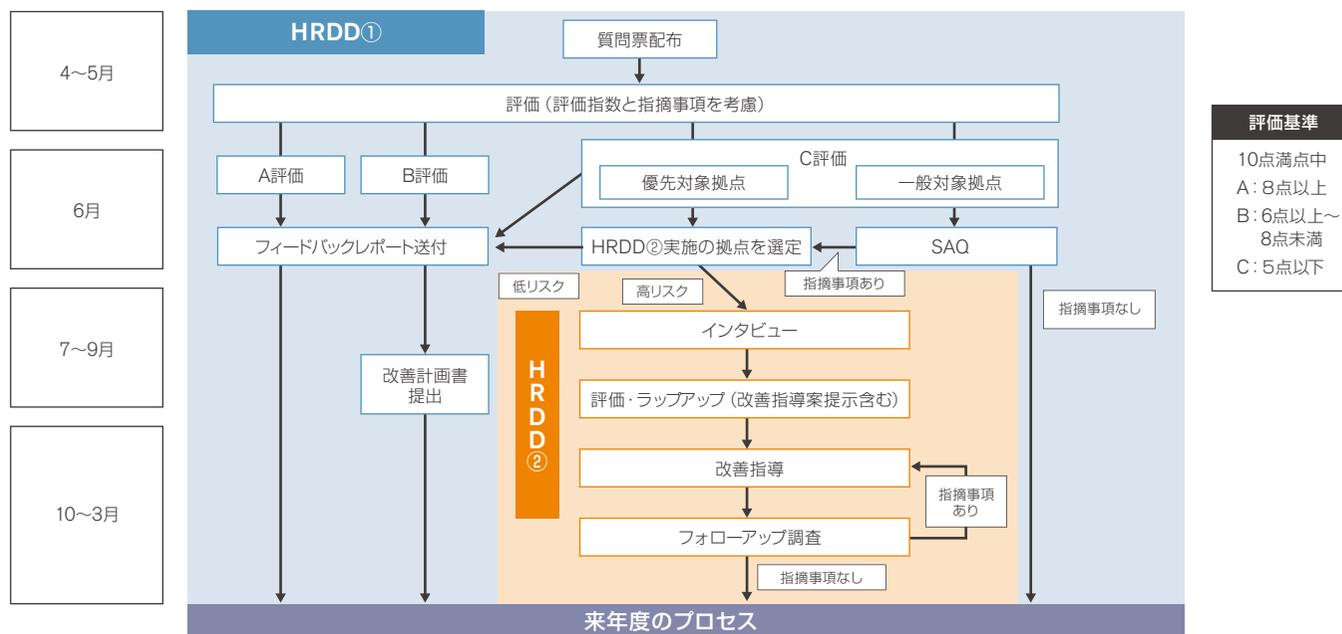
今回の人権アセスメントでは、引き続き第三者機関の専門的な知見に基づいた協力のもと、人権に関する調査票を用いた自己評価を実施し、従来同様、現地の従業員へのインタビューを通じて詳細な状況について把握しました。インタビューの対象を選定する際は多様な立場からの意見を取り入れるために、雇用形態、職種、性別や人種といった属性を考慮しました。また、アセスメントの基準には、国際労働機関(ILO)や経済協力開発機構(OECD)による国際的な基準および「日産グローバル人権ガイドライン」を採用すると同時に、現地の法律や規制への準拠も要素として織り込んでいます。

今回のアセスメントでは現地の法律を逸脱する事案は指摘されませんでした。また、「日産グローバル人権ガイドライン」で示されている7つのテーマ*1への対応を向上するために、対象拠点が見直しを検討できる領域について確認しました。これらのうち、実際にリスクがあると認識されたものに関してはそれぞれ対策を検討し実行に移しました。具体

例として、例えば労務管理システム(労働慣行)および救済措置のテーマにおいて、「日産の人権尊重に関する基本方針」の存在が従業員に十分に周知されていないといった懸念がインタビューであげられたことを受け、従業員が基本方針の内容を確実に理解するよう、改めて基本方針に関する社内コミュニケーションや研修を見直すことを決定し、再周知や研修を実施しました。改善活動の決定に当たっては当事者である現地の関係する従業員との対話や、グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミティでの提案と承認を行っています。

また、2022年度には、これまでの人権デューデリジエンスの実績・経験をもとに、人権リスク評価のプロセスを策定しました。ビジネス規模と地域性を考慮したうえ、従業員の人権デューデリジエンスの実施範囲をさらに拡大すべく、毎年グローバル従業員の80%以上をカバーできるように実施していく計画です。引き続き各テーマにおける改善活動の進捗状況や有効性などについて、継続的に現地の従業員と確認しつつ、グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミティで管理を行っていきます。

<従業員：人権アセスメントプロセス>



*1 7つのテーマ(評価項目): 労務管理システム(労働慣行)および救済措置、強制労働、児童労働および若年労働者、労働条件、差別、結社の自由、健康と安全

目次	Corporate direction		環境	社会性		ガバナンス	データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

人権に関する従業員教育・研修、内部通報システム

2021年度から新設したグローバル全従業員対象の必須研修「日産人権e-ラーニング」は、「日産の人権尊重に関する方針」と「日産グローバル人権ガイドライン」の内容紹介を中心に、CEO/CSOメッセージ、人権の定義、ビジネスと人権、日産の人権尊重、ケーススタディ、小テストで構成され、研修を通じて人権の基礎知識を体系的に学び、日々の業務の中で人権尊重が実践できるような内容としています。まず、日本の間接従業員から展開し、2022年度には全役員・海外連結拠点の間接員向けに拡大展開を進めており、その受講率は日本：87.3%、中国(NCIC)：100%、アセアン：99.3%でした。

また、工場等で働く直接員については、「グローバル行動規範」のビデオ研修の中で「日産の人権尊重に関する基本方針」と「日産グローバル人権ガイドライン」を中心に人権尊重の考え方・取り組みについて学び、グローバルの全工場で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、トレーニングを実施しました。

さらに日産の従業員は、「グローバル行動規範」に記載している通り、内部通報システムSpeakUp*1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。日産の人権尊重の取り組みをサプライヤーとともに推進することを目的に、2023年度中に日産従業員による人権侵害等の通

報をサプライヤーから受ける窓口の設置を予定しています。その他、人権の重大な申立てに関する社内プロセスを構築し、海外拠点と連携しながら、対応の強化を図っています。

人権に関するステークホルダーエンゲージメント

【社外との取り組み】

2022年度は社外ステークホルダーの方々との対話を複数回行いました。具体的には、2022年9月に、国際労働機関(ILO: International Labor Organization)田中竜介氏、大阪経済法科大学 菅原絵美氏、弁護士 高橋大祐氏(日本弁護士連合会)、Global Compact Network Japan 氏家啓一氏の4名を外部有識者としてお招きし、「ビジネスと人権」をテーマに対話を行いました。

日産からは複数の担当部門の関係者が参加し、取り組み強化のための具体的な活動として「2030年までのロードマップ」や「人権尊重のありたい姿」を定義した点や、社内関係者のコミットメントを高めるガバナンスの仕組み、また情報開示の改善に向けた取り組みなどを紹介しました。

上記に対して日産の活動に対するアドバイスに加え、日産が対処すべき深刻な人権課題の特定や評価に関しても広く意見交換しました。

具体的には、「脆弱性が高い移民労働者や、社会から注目されている就職時のジェンダー平等に、企業は対処する

必要がある旨」「ビジネス全体の中で人権とのつながりに目を向け、サプライチェーン上のライツホルダーにどのような影響が及んでいるかをさらに見極める必要がある旨」「ビジネスと人権の活動推進の前提は、経営陣の主体的な参画のもと、人権方針等を経営システムに組み込む旨」等です。*2



外部有識者と実施したエンゲージメント

また、2023年3月には、前年9月に行った対話にご参加いただいたステークホルダーの皆さまとのフォローアップセッションを開催し、その後の日産の取り組み状況を報告のうえ、再度意見交換を行い、活動に対する評価・フィードバックを頂きました。

上記に加え、2022年度UNDP「ビジネスと人権」プロジェクト(日本政府支援事業)に参加し、人権専門家による集合研修や個別ガイダンスなどを通じ、UNGPへの理解を深め、自社の各取り組みを見直し、展望を議論する機会を持ちました(テーマ：人権方針、人権デューデリジェンスや苦情処理

*1 内部通報システムに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P136

*2 本セッションに関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/HUMANRIGHTS/INITIATIVES/>

目次	Corporate direction	環境	社会性		ガバナンス	データ集			
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

メカニズムなどの仕組み、コミュニケーションなど)。このプロジェクトにおいて、日産が、国際的に認められた人権を尊重する方針やマネジメント体制を持ち、部門横断的仕組みを構築し、人権課題へ取り組んでいることについて高く評価いただきました。

また、潜在的な人権リスクへの言及、その影響度・優先度に応じた活動の強化、人権活動の情報開示を充実させることについて、アドバイスを受けました。



【社内での取り組み】

2022年度は従来から進めてきた人権に関する社内コミュニケーションをより体系化し、強化を図り、チーフ サステナビリティ オフィサーや人事担当役員から従業員への人権尊重メッセージの発信、人権に関する社会的トピックス、社内の取り組み紹介などを積極的に行ってきました。こうしたコミュニケーションの機会は、大小合わせて8回に上りました。



従業員向けに開催された「サステナビリティセミナー」

単に人権に関する研修実施や情報共有に止まらず、2021年度と同様、2022年度においても従業員を対象とした人権に関する意識調査を実施しました。日産の取り組みに対する認知度・理解度、意見や希望などを把握し、人権活動のさらなるレベルアップにつなげています。2022年度の調査結果の分析では、従業員の人権方針やガイドラインへの認識度が高まり、多くの面で社内の人権意識の向上・活動の浸透を図れたことが分かりました。2022年度に行った教育プログラムの効果があったことから、2023年度にかけてのさらなるアクションとして経営トップからのメッセージの発信や教育プログ

ラムの実施を引き続き行います。また、従業員の理解を一層深めるための新たな施策として、教育プログラムの拡充や、社内広報の強化(日産における具体的な活動を紹介する等)についても具体的に検討を進めていきます。

今後日産は、社内外ステークホルダーの方々から頂いた意見を、人権リスクの評価や報告、コミュニケーションを含めた人権領域の取り組みに反映させながら、取り組みのさらなる強化を実施します。そして自社のみならず、言及いただいたサプライチェーン上のライツホルダーを含む日産のあらゆるステークホルダーの方々との対話を継続的に実施することを通じて、取り組みの推進を行います。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

交通安全

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。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提供します。

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」実現に向け、事故そのものを減らすための取り組みを進めます。

交通安全のマネジメント

2022年日本の交通事故による死者数は2,610人と2021年より26人減少しましたが、なおも2,000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）によると、世界全体で交通事故によって毎年約130万人の方が命を落としている状況です。日産は、事故そのものを減らすために、緊急回避性能を飛躍的に向上させる次世代LiDARを活用した技術開発を進めています。また、衝突時の被害軽減・乗員保護のための技術の向上と車両への搭載を推進します。

さらに、クルマの技術開発のみならず、安全運転など交通安全啓発活動を実施していきます。

交通安全への取り組み

日産の安全技術の拡充と獲得した外部評価*1

「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」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。北米や欧州でも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。

自動車工業会などの業界活動にも積極参加し、車両安全対策活動や戦略的標準化推進活動を推進し、「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」をはじめとしたさまざまな安全技術の「性能評価試験法」の国際基準や国際標準（ISO）の作成にも貢献しています。

*1 主な外部安全評価結果（2022年評価分）に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P160

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

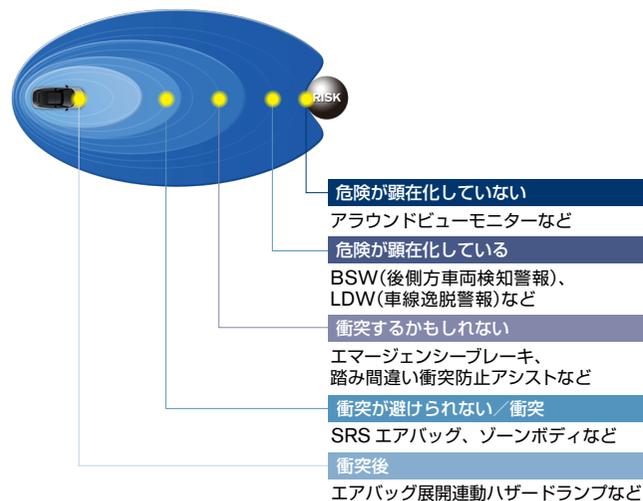
“ぶつからないクルマ”の実現に向けて

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。

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。

セーフティ・シールド^{*1}



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、2019年9月には、新型「スカイライン」のハイブリッド車に世界初の先進運転支援技術「プロパイロット2.0」を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、搭載車の販売台数は2023年3月末までに累計227万台を突破しました。

緊急回避性能の飛躍的な向上につながる運転支援技術

日産は、将来の自動運転の時代において、お客さまに安心してクルマを使っていただくためには、世の中で起こる多次元に複雑な事故を回避するための運転支援技術が必須であると考えており、クルマの緊急回避性能の飛躍的な向上につながる運転支援技術、グラウンド・トゥルース・パーセプション (Ground truth perception) 技術を発表しました。本技術の開発を2020年代半ばまでに完了させ、順次、新型車へ搭載し、2030年までにほぼすべての新型車に搭載することを目指しています。

プロパイロット搭載車種

※2023年3月末時点



*1 個々の技術についての詳細はこちらをご参照ください。日産の安全への取り組み https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/SAFETY_TDC/

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

先進事故自動通報システムSOSコール (ヘルプネット)を設定

交通事故や急病などの緊急時、事故の危険があるとき、および運転時などに、専門のオペレーターへのデータ通信と音声通話を行うことができる先進事故自動通報システム「SOSコール」(ヘルプネット)を軽自動車では初めて「日産デイズ」に設定、「ルークス」「キックス」「ノート」「ノート オーラ」「エクストレイル」「セレナ」「日産アリア」「日産サクラ」と、順次採用車種を拡大しています。交通事故などで、エアバッグが作動した際に自動的に通報するものと、SOSコールスイッチによる手動通報の2種類があり、通報後は、専門のオペレーターが車両から得た情報をもとに、消防指令センターや警察に迅速に連絡し、緊急車両の手配などドライバーのサポートを行います。

NASAの技術を活用した自動運転の人工知能(AI)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。

交通安全啓発活動の推進

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、交通事故発生件数が最も多くなる16~18時に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を2010年からリード。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き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。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。そして、2021年3月に新潟大学、北里大学、相模女子大学と共同で、ネットワーク上にバーチャル研究所「交通安全未来創造ラボ」*5を創設しました。生活や移動に不安や不自由を抱えている一人ひとりに寄り添い、交通死亡事故ゼロの交通社会を実現することを目的としています。

「おもいやりライト運動」



主体的に点灯呼びかけアクションを全国で実施

11月10日「いい点灯の日」の前後に、全国(北海道から鹿児島まで96カ所)にて主体的に点灯呼びかけアクションを行い、たいと声を上げていただいた皆さまをサポートしました。また、「TRY-LIGHT CHALLENGE 報告会」を12月に開催しました。各地から、点灯呼びかけアクション方法の工夫などをシェアし、励ましあうことで、新たな気づきが生まれる時間となりました。



「TRY-LIGHT CHALLENGE 報告会」

*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参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/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参照ください。 <https://www.omoiyari-light.com/>
 *3 交通安全プロジェクトトロン・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」を結び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参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/SAFETY/HELLOSAFETY/TAISOU/>
 *5 「交通安全未来創造ラボ」に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/SAFETY/HELLOSAFETY/LAB/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

日産グローバル本社ギャラリーでは、年間を通して、日産PRスペシャリストより「おもしろライト運動」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。

こうした活動を通じて、「おもしろライト運動」は市民の間に着実に浸透しています。

「交通安全未来創造ラボ」

本ラボでは、大きな社会問題となっている高齢ドライバーの交通事故削減を優先課題として取り組んでいます。今年は昨年度開発した「有効視野*1計測システム」について高齢ドライバーに参加いただいた評価実験や、歩行者の服装色に関するフィギアと実車による視認性評価実験などを行いました。研究成果は随時公表していきます。



歩行者の服装色に関するフィギアと実車による視認性評価実験



リアルとメタバースをつなぐ「ハンドルぐるぐる体操」

また「ハンドルぐるぐる体操」を広く知っていただくため、①全国オンライン体験会と②銀座にある「NISSAN CROSSING」とメタバース上のバーチャルギャラリーをつなぎ、リアルとバーチャルで同時に体験会を実施しました。これからも高齢ドライバーに健康で長く安全に運転してもらえるためのソリューションを創出、発信していきます。

新しいモビリティを活用したまちづくりの実証実験

日産は、福島県浜通り地域にて、オンデマンド配車サービスの実証実験「なみえスマートモビリティ」に取り組んでいます。地域活動を支えるための交通基盤となる新たなモビリティサービスの構築に向け、今年度は、通年にわたる実証実験を通して、今後の事業化を見据えた公共交通サービスの検証を行います。2022年10月からは、実商業店舗

向けの「ミニデジタル停留所」を導入、利用者の利便性向上と拡大を図るとともに、商業店舗への送客を支援します。さらに2023年1月、「なみえスマートモビリティ」の運賃を有償化し、事業化に向けた最終段階の実証実験フェーズへ移行しました。今回の有償化では、運賃を伴うサービスへの利用者や地域の受容性を検証するとともに、今後のサービス拡充も含めて、人口密度の低い地域でも持続可能なモビリティサービスの事業化スキームを構築していきます。なお、本取り組みは2022年10月、公益財団法人日本デザイン振興会が主催する「グッドデザイン賞」を受賞しました。



なみえスマートモビリティ

*1 有効視野とは、必要なものを識別できる範囲をさします。

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン

ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DEI)の方針・考え方

日産は、従業員一人ひとりがチャレンジ精神を育み、変化を起こすイノベーションをドライブし続けるために、真にダイバーシティ(多様性)、エクイティ(公平)&インクルージョン(受容)(DEI)を推進する企業となることを目指しています。

人々のライフスタイルやモビリティに対する考え方が進化していく中、誰もが価値ある存在として認められ、尊重されるために、DEIの取り組みをさらに強化し、よりインクルーシブな世界の実現に向けて積極的に貢献していきます。

日産にとってのダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン

日産は、ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DEI)は従業員自らが理解・実践することによって企業文化として根づいていくものと考えており、すべての従業員が自由に発言できる環境を整え、それぞれの能力を最大限発揮できる機会を与えることを目指しています。世界がますます複雑化し、変化を続ける中、お客さまや社会の多様なニーズに応える商品を提供するためには、多様なチームをひとつにまとめることが必要です。DEIを推進することで、真にインクルーシブな組織となり、イノベーションを生み出します。そして、モビリティの未来を実現し、私たちが暮らす社会を豊かにしていきます。

ダイバーシティ(多様性)

日産は、ダイバーシティとは違いを受け入れることだと考えています。これは、人種、民族、国籍、文化、宗教、性別、性的指向、性表現、性自認、障がいの有無、配偶関係、年齢、職歴、学歴、ライフスタイルなどのさまざまな価値観やバックグラウンドを認め、尊重することを意味します。イノベーションを推進するためには、異なるさまざまな視点を持つことが必要です。

エクイティ(公平)

エクイティについては、一人ひとりの状況に応じた公平な機会をすべての人に提供することだと考えています。エクイティはまた、日産社内で異なる価値観やバックグラウンドを受容することを促し、大胆で多様なイノベーションを生み出す活力として、さらなる付加価値の創造にもつながります。

インクルージョン(受容)

私たちが考えるインクルージョンとは、一人ひとりが受け入れられ、持てる力を最大限に発揮できるようになるということです。日産は、社内のさまざまな業務を行う従業員が積極的に関わりあうことによって、インクルーシブな文化を育むよう努めています。さらに、誰もが意思決定プロセスにかかわり、社内での役割にかかわらず意見を述べるができる風土を醸成したいと考えています。

また、このようにダイバーシティ、エクイティ&インクルージョンのサイクルを生み出すことで多様な人財を最大限にいかし、イノベーションをドライブし続けます。



目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

取り組みの方向性

日産では、DEIミッションの実現に向けて、従業員一人ひとりがお互いの価値を認め、尊重し合うことを基本理念としています。まず、インクルージョンを実践する心構えを醸成し、ワークライフバランスを実現しながら公平な機会が与えられるよう、多様性ある企業文化を醸成します。そして、従業員には、異なる文化、人々、経験への理解を深め、積極的に協力・協業することが期待されています。これは、サプライヤーやお客さま、日産が事業を行う地域社会においても同様です。日産が活動する国や地域においては、各自が果たすべき役割を定義したグローバル共通のポリシーを遵守しながら、それぞれの環境や実情に即した独自の取り組みが推進されています。

DEIミッション



ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DEI)のマネジメント

ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DEI)の意思決定と実行推進体制

日産では、グローバルと各リージョンが連携し全世界でDEIを推進する体制を整えています。

グローバルDEIカウンスル

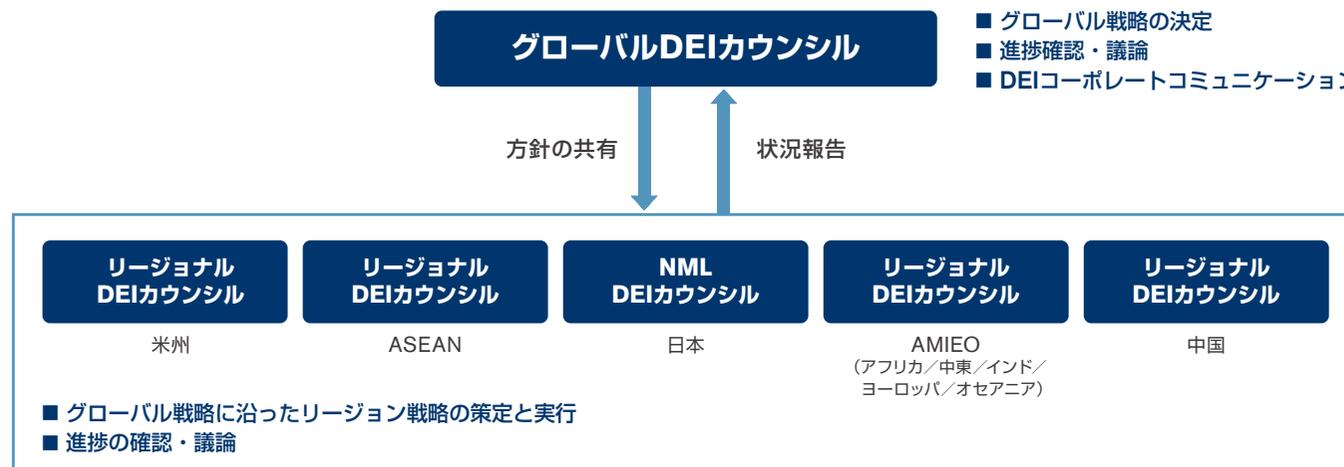
- ・最高経営責任者CEOが議長を務め、各部門・各地域を代表する役員がメンバー
- ・DEI戦略や方向性に関し、共有、議論、決定

リージョナルDEIカウンスル

- ・各地域ごとのDEI推進組織
- ・各地域のトップマネジメントが議長を務め、各部門を代表する役員がメンバー
- ・コーポレート全体の方向性に沿って、各地域のDEI戦略と方向性を決定

DEI推進部署

- ・日本・各地域でDEIを推進する専門組織または専属の推進担当者を配置し、DEIカウンスルの運営や各部門と連携し、グローバル戦略に沿った各地域のDEI戦略の策定とその実行を主導



目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DEI)推進の取り組み

多様な人財の活躍推進

ジェンダーダイバーシティの取り組み

日産は、多様性のひとつの重要な要素としてジェンダーダイバーシティの取り組みを続けています。

2023年3月現在、グローバルでの女性管理職比率は、15.5%となり、2008年の6.7%から大幅に伸び、グローバルに女性が活躍しています。*1*2*3

育成・定着施策(日本):

採用、育成、定着の強化の観点で女性のキャリアを支援しています。



一人ひとりに合わせたキャリア支援

女性従業員はキャリアプランがライフステージに影響を受けやすいため、上司、人事部、キャリアアドバイザーでキャリア開発会議において、女性従業員の育成計画と支援策について議論し、個人の状況に応じたキャリア施策を行うことで、持続的な活躍を支援しています。

モノづくり部門*4研修

モノづくり部門を対象に、「モノづくり部門キャリア座談会」「モノづくり部門キャリア開発研修」を2020年より開催しています。

役員とのラウンドテーブル

女性リーダー層や中堅層の女性従業員を対象に、経営層とより近い目線でマネジメントやリーダーシップについて対話する場を設定しています。

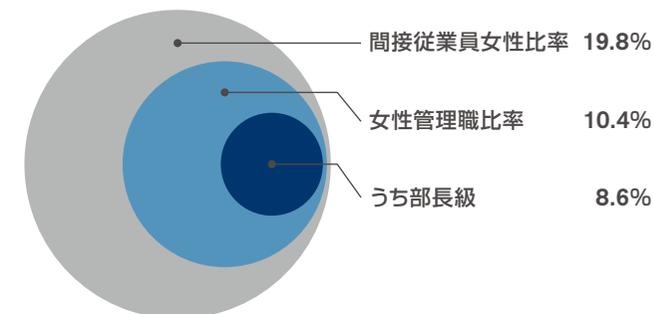
ネットワークづくり、ロールモデルの紹介

社外の女性や社内の女性管理職の積極的なネットワークづくりを奨励しています。また、DEI専用のイントラネットを通じて、自分らしくキャリアを築いている女性従業員のインタビュー記事などを閲覧することで、視野を広げることにつながっています。

これらの取り組みの結果、日本における全管理職の女性比率は2023年3月時点で10.4%となり、従業員数1,000人以上の製造業の平均値5.1%と比べると、良好な水準です(「令和4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2023年3月時点で8.6%と4.3倍になりました。

日産は、女性管理職比率と間接従業員に占める女性比率とを同等レベルにすることを目標とし、将来的には、さらなる女性管理職比率の向上のために、母集団となる間接従業員に占める女性比率を30%レベルに高めるべく、女性従業員の積極的な採用と育成を促進します。(2023年3月の女性管理職比率10.4%、間接従業員に占める女性比率19.8%*5)

女性管理職比率(日本)(2023年3月現在)



*1 中核人材の多様性確保はコーポレートガバナンス報告書【補充原則2-4-1】をご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/g_report.pdf

*2 女性活躍推進法 行動計画 <https://positive-ryouritsu.mhlw.go.jp/positiveb/detail?id=727>

*3 日産は日本経済団体連合会の取り組み「2030年30%へのチャレンジ」に賛同しています。詳細はこちらをご参照ください。 <https://challenge203030.com/>

*4 モノづくり部門は、生産、R&D、購買、デザイン、品質保証の部門を示します。

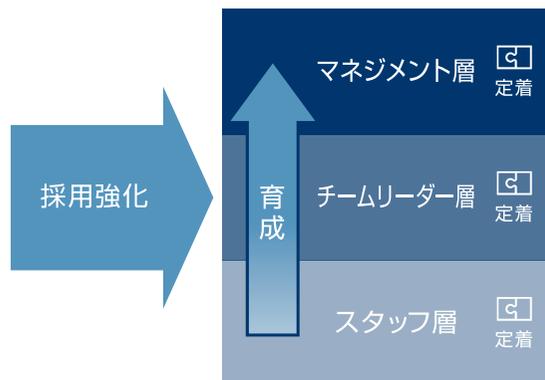
*5 これまで4月付としていた女性管理職数の集計を、有価証券報告書の集計と合わせ、3月付に変更しています。

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

日本独自の課題について議論する「NML DEIカOUNシル」では、「ジェンダーギャップ」を2022年度のテーマとし、各部門を代表する役員が各部門の状況と課題について議論を行いました。全社と部門別の両側面からの活動計画を策定、実行することで、より一層取り組みを加速していきます。

男性の平均賃金を100としたときの女性の平均賃金の割合は81.9%です。(2023年3月時点の全労働者における割合)管理職比率など男女間に構成の違いがあることで1名当たり賃金に差が出ていますが、賃金制度・体系において性別による処遇差はありません。

前述の取り組みを継続することで、各階層ごとの男女比率の差が縮まり、男女の賃金差の縮小につながると考えています。



クルマの開発・生産現場、販売会社における取り組み(日本): 開発現場

女性のお客さまの声に耳を傾けながらデザインや開発を行った新型「エクストレイル」がウィメンズ・ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー2023(Women's World Car of the Year。以下、WWCOTY)において、「ベスト・ラージSUV(Best Large SUV)」賞を受賞しました。WWCOTYは、審査員が女性の自動車ジャーナリストのみで構成される世界で唯一の自動車賞です。*1

生産現場

さまざまな年齢層や男女の区別なく、誰にでも作業できる製造ラインづくりに貢献し、女性に限らず身体的配慮の必要な方が活躍できる工程を整備しています。2016年、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・指導員が誕生し、キャリアアップを目指す環境になっています。また、多様性受容を促進し誰もが働きやすい職場づくりを実現するため、技能員向けに解説動画配信・係長工長向けにセミナーを実施、インクルージョンの定義説明や実践するための具体的な取り組みを紹介しています。

販売会社

日産の販売会社では、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。2023年2月末時点で1,183名の女性CAが活躍しており、女性CA比率は2022年2月の10.5%から11.4%に上昇しています。また、アフターサービスにおいて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。

「かながわ女性の活躍応援団」(日本):*2

地域と連携した活動として、日産は2015年以降、「かながわ女性の活躍応援団」の活動に参画し、CEOの内田 誠が行動宣言を公開しています。



女性リーダー層の育成:

経営層においては、2022年11月にミッシェル パロン、2023年4月にアリソン ウィザースプーンが常務執行役員に就任し、役員(取締役、執行役)における女性人数は6名となりました。(2023年6月時点。うち社外取締役の女性人数は2名)。女性リーダー層の育成を目的とした「Woman Leadership Program」を実施しています。

*1 詳細はこちらをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/230221-00-j>

*2 行動宣言はこちらをご参照ください。 <https://www.pref.kanagawa.jp/osirase/0050/womanact/cheer-menb.html>

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

中途採用者、シニア人財への取り組み：

日産では、多様なキャリアの人財を日常的に採用、育成、登用しています。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支援を行っています。

中途採用者の管理職比率は日本企業の中でも高い水準であり、さらに間接従業員に占める中途採用者比率を上回っており、中途採用人財が活躍しています。(2023年3月時点：管理職に占める中途採用者比率は34.8%、間接従業員に占める中途採用者比率は31.1%(日本))

シニア人財が活躍できる場も提供しています。*1

障がい者雇用への取り組み：

日産は、障がいをお持ちの方が、能力を十分に発揮できるよう、職場環境や制度を整備し、活躍できるフィールドを提供していきます。

多様な文化間での協働：

日産では、グローバルに100カ国以上の国籍の人財が活躍しています。マネジメント層、チームリーダー層にも多様な国籍のメンバーが含まれています。国内における日産の管理職に占める外国人比率は日本企業の中でも高い水準にあります。(2023年3月時点：5.8%(日本)) 役員層においても、外国籍は46.2%と高い比率になっています。

異文化e-ラーニングなどを通じた知識の習得や、海外事業所との人財交流、プロジェクトを通じた協業など、多様な文化間で協働するスキルや経験を高める機会を提供しています。

両立従業員を支える施策(日本)：

- ・育児や介護などと仕事の両立を行う従業員本人の活動を支援する研修やセミナー
- ・両立従業員部下育成を支援する上司向けの研修やセミナー
- ・制度や設備などのインフラ整備

これら3つの方向からアプローチすることで効果的な施策導入を行っています。2022年からは男性の育児休職取得希望者が育児休職を取得しやすい風土を醸成していくことを目指して、経営層や部長課長層からの応援メッセージ発信、部長課長層向けのセミナーの開催、全社に向けて自分事として考えてもらうきっかけを提供する周知活動、取得経験者のインタビューを通じて育児休職取得実例の展開などを実施しています。

また、ワーキングペアレンツ同士で情報交換を行う従業員主体の活動グループ「エスカルゴ」などボトムアップでも活動が行われています。

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 本人から上司、意識からインフラまで



従業員本人の活躍を支援 ～キャリア形成×両立～

- 産休、育休前の「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、育休前と復職前に、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
- 男性の育児休職の取得支援



両立従業員にかかわる制度や設備などの インフラの整備、取得しやすい風土の醸成

- リモートワーク制度(生産工程除く)
- スーパーフレックス勤務制度(一部事業所はコアタイム適用)
- 短時勤務制度(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)(時間単位で取得可能)
- 育児休職(分割取得可能)、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(5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

*1 シニア人財の活躍支援に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P103

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

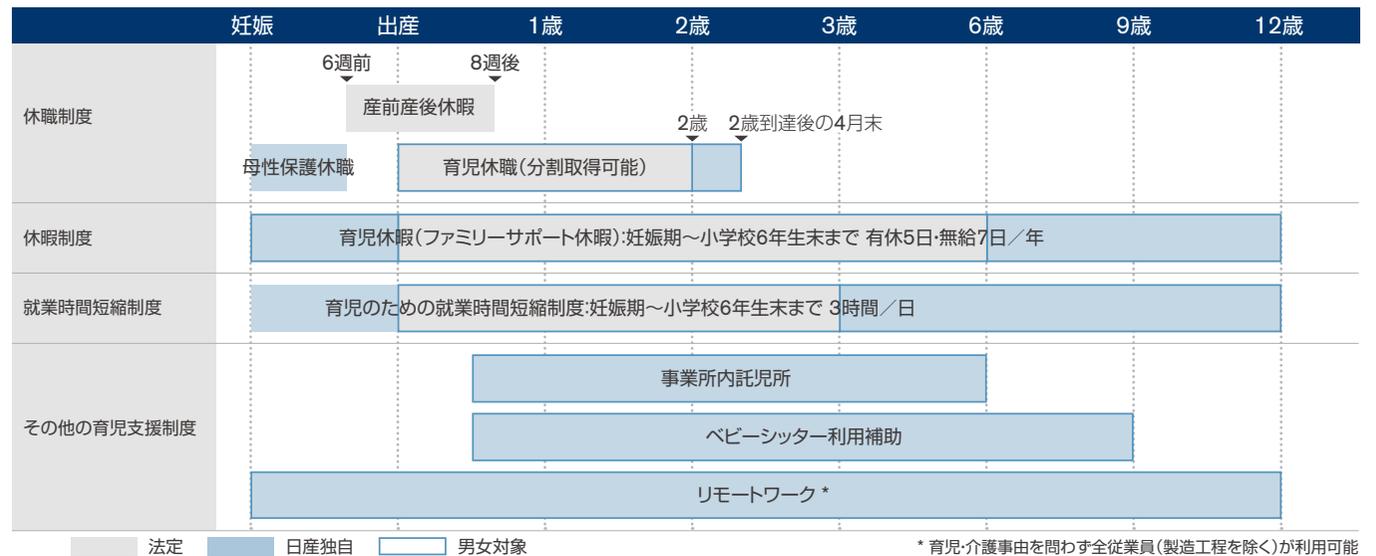
両立従業員にかかわる制度や設備などの インフラの整備について：

社内託児所の設置

2005年に日産初の託児所をテクニカルセンターに開設以来、事業所を拡大中です。2017年には追浜工場に工場内初の託児所を開設しました。

2022年4月には事業所内5つ目となる託児所「まーちゃんど・よこはま」を横浜工場内に新たに開設しました。現在では、日産テクニカルセンター/日産グローバル情報システムセンター/グローバル本社/追浜工場/横浜工場に事業所内託児所を開園しています。開園時間は各事業所/工場のシフト勤務に対応しており、工場で働く従業員の就業継続を支援しています。

日本国内の出産から育児までの諸制度



目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

LGBTQ+への取り組み

日産では、LGBTQ+の当事者にとって働きやすい職場を目指し、全従業員が性自認、性的指向の多様性について理解促進を進める風土醸成と、本人向けの制度・設備の充実、そして社会への発信の3つの柱で活動に取り組んでいます。



LGBTQ+にかかわる理解促進活動事例：

日産は、LGBTQ+にかかわる包括的な理解促進活動を行っており、これらの成果が評価され、任意団体「work with Pride」がLGBTQ+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2017年以来、2022年まで6年連続で「ゴールド」を獲得しています。

LGBTQ+セミナー

2014年から毎年開催。社外からのゲストスピーカーをお招きし、従業員が積極的に学ぶ、考える機会の提供

LGBTQ+ e-ラーニング

全従業員必須研修として展開

イベント参加

日本最大のLGBTQイベント「東京レインボープライド」に2017年から参加。

LGBTQ+従業員ネットワーク

2016年度に社内のLGBTQ+当事者およびアライ（LGBTQ+の支援者）による従業員ネットワークが立ち上がり、ボトムアップの活動を行っています。

DEI企業文化の実現

お客さまの多様なニーズにお答えするためには、従業員の多様性をより高い価値創造へつなげていくことが必要です。DEIを組織の土台として根づかせ、多様な価値観を尊重し一人ひとりが力を最大限に発揮できることを目指します。

社内外に向けたコミュニケーション活動

トップマネジメントの思いや活動内容を積極的に発信することで、社内ではDEIを推進する意義の共通理解を促し、行動変革につなげます。また社外では、ブランドイメージの向上、採用力の強化につなげています。

社内向けコミュニケーション：

役員インタビュー

経営層の経験や考え、従業員への期待を伝えることで、DEIについての理解促進を図っています。



DEIフォーラムの開催

2022年度は『男性の育児休職』『モノづくり部門女性のキャリア』をテーマに、従業員がパネリストとして登壇し経験や意見を語り合う座談会を開催しました。約300名の日産従業員がオンラインで参加し、ワークライフバランス、キャリアについて改めて考える機会となりました。

グローバルダイバーシティ啓発月間

役員メッセージや従業員インタビューの掲載、パネルディスカッションの開催を通じて、一人ひとりがDEIの重要性について改めて考え、議論する機会を設定。



専用イントラネット・メールマガジンの発行

各種イベント・研修の案内や実施レポート、DEIに関するコンテンツを掲載しています。また、メールマガジンを定期的に発行し、DEIの社内浸透に取り組んでいます。

社外向けコミュニケーション：

企業サイトのDEIページ

経営戦略の重要な柱のひとつとして、日産のビジョンや取り組み、日産トップマネジメントのメッセージを社外向けに公開しています。

「イクボス宣言」*1

2022年2月、多様な従業員がさらに活躍できる職場の実現に向け、CEOの内田 誠が、厚生労働省の主導する「イクボス宣言」を表明しました。

*1 「イクボス」とは、部下のワークライフバランスを考え、その人のキャリアと人生を応援しながら、組織の業績も結果を出しつつ、自ら仕事と私生活を楽しむことができる経営者・管理職のことであり、「イクボス宣言」とは、組織のトップや幹部がイクボスを目指すことを宣言すること。

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

多様な人財をマネジメントできるリーダーの育成

多様な人財をマネジメントし、チームとして成果を最大化していくことのできるリーダーを育成しています。

マインドの醸成

DEI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。

カテゴリー	内容	
多様な人財をマネジメントできるリーダーの育成	役員ワークショップ	2021年11月に、外部講師を迎え「多様化が進む組織のチーム戦略」をテーマに開催しました。積極的な議論がなされ、出席した全役員が行動宣言をしました。ワークショップを踏まえ、各部門の従業員に向けてのコミュニケーションを実施しました。
	ダイバーシティマネジメントトレーニング	新任課長研修の一環として、トレーニングを通じて、マネジメントスタイルの多様性や職場における課題についての理解を深め、対応スキルを学ぶことができます。
	管理職セミナー	育児との仕事の両立や男性の育児休暇取得を切り口に、日々のマネジメントにおける工夫を学ぶことができます。
マインドの醸成	アンコンシャス・バイアス e-ラーニング	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研修を間接部門の従業員を対象に実施しています。2018年度に日本で導入以降、グローバル各拠点に順次展開しています。
	ジェンダーダイバーシティ e-ラーニング (日本)	多様性溢れるチームとして一人ひとりが最大限の力を発揮できるよう、2019年度に内容を刷新し実施しています。
	LGBTQ+ e-ラーニング (日本)	誰もが快適に働くことを目指し、LGBTQ+に関する知識を学ぶ全従業員の必須研修として展開しています。
	男性育休・改正育児介護休業法 e-ラーニング (日本)	2021年6月成立の育児介護休業法の改正に基づく育児休職制度への適用内容を理解のうえ、管理・監督者、育休制度利用者および同僚として、適切な行動・マインドセットを身につけるとともに、制度の効果的な活用や推進することができるようになることを目標とし、実施しています。

日産は、社会貢献活動においてDEIを重点分野のひとつとして取り組みを実施しています。DEI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。*1

多様な働き方の推進

多様な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。



日産のリモートワーク制度は、2006年に育児・介護両立従業員を対象に在宅勤務制度を導入して以来、従業員やマネジメントの意見を反映し、場所の拡大や部分在宅の導入や対象者を拡大し、進化してきました。2021年にはコロナ対応のための暫定措置としてではなく、制度として利用上限時間を撤廃しました。

働き方改革「Happy8」

Happy8プログラム

2015年に、「誰もが1日8時間」という時間を意識した働き方改革「Happy8」を導入しました。全員が1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、生活、健康も充実させる取り組みです。



Happy Friday

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、ワークライフバランスの充実を推奨しています。

Happy8サーベイ

毎年働き方に関する意識調査を行い、働き方や制度に対する従業員の声を定期的に拾い上げ、ニーズや実情に即した柔軟な制度更新につなげています。

過去のHappy8サーベイから制度化されたもの

2019.5~	自宅に準じる場所(配偶者もしくは二親等以内の親族宅)への勤務拡大
2020.10~	公共の場所へ勤務拡大
2021.1~	ファミリーサポート休暇の1時間単位取得
2021.6~	リモートワーク時間の上限撤廃

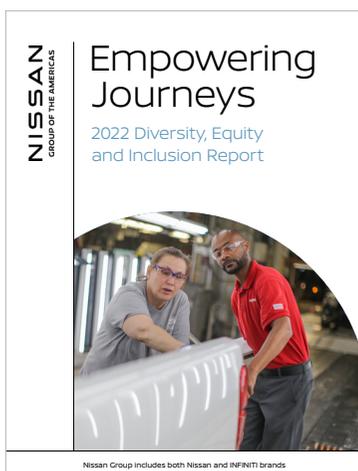
*1 地域社会への貢献に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P118

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

海外拠点での実績

米州での取り組み

米州の日産グループは、当社の製品を製造、販売、使用する多くの人々によって支えられており、私たちは1人ひとりの従業員がその能力を最大限に発揮できる環境の整備に努めています。多様性を認め合う取り組みや事業を展開している地域をサポートするための投資、DEIの価値観に賛同する組織との提携を通じて、自分が必要とされていることを誰もが感じることができ、従業員・お客さま・取引先が尊重され大切にされ意見が聞き届けられていると感じることのできる文化の醸成に取り組んでいます。^{*1}



日産アメリカス発行のDEIレポート

AMIEO(アフリカ／中東／インド／欧州／オセアニア)での取り組み

2021年4月設立のAMIEO(アフリカ／中東／インド／欧州／オセアニア)は、地理的に広く多様な地域です。その多様性を最大限いかし、当社は140ヵ国で事業を展開しています。AMIEOでは、従業員の11%を女性が占めており(直接部門と間接部門の従業員の両方において)、4名の女性がキーとなるリーダーポジションに就いています。社内外において確固なDEI文化を構築する使命を果たすため、主体性の確立、インクルーシブな企業文化と職場づくり、

コミュニケーションと称賛、ガバナンスという4つの重点領域を定めました。渉外・サステナビリティ担当リージョナル専務執行役員のFriederike Kienitzのリーダーシップのもとに、AMIEO DEIカウンシルが2022年度初めに設立され、AMIEO各社にDEI委員会を設置しました。一人ひとりが安心して、受け入れられていると感じ、自分らしく業務遂行できるよう取り組んでいます。

取り組み・重点領域	内容
多様な人財の開発	・新卒・中途採用によるパイプライン強化。 ・後継者育成や昇進におけるジェンダーと文化的多様性の定期的なモニタリング。
各社DEI委員会	・各社にDEI委員会を設立し、AMIEO地域のDEI戦略の実行と推進とともに、その地域独自のニーズに沿った取り組みを策定。各社には、AMIEO DEIカウンシルとの間に橋渡しを行う役割を配置。
リーダーシップ・フォーラム	・サステナビリティやDEIをテーマとした、経営層と従業員が直接対話するスキップレベルミーティングやラウンドテーブルを年間を通じて開催。
人財育成	・ディレクター層に至るまで多様な人財の、AMIEO地域の人財開発プログラムへの参画。 ・ミレニアル世代の人財と9名の役員によるリバース・メンタリング・プログラムのパイロット版を導入。役員が組織およびジェネレーションに関するより幅広い視点を理解し、率直な意見を言うことができる安心な環境づくりを実施。 ・メンタリング・プログラムを通じて継続的にキャリア開発を支援しており、31%のメンティが女性。
能力開発	・講師によるDEIバーチャルトレーニングを2022年度に導入。 ・自動車業界からのスピーカーを招いたバーチャルなグローバルイベントであるWomen's Automotive Winter Meetに女性12名が参加。
コーチング	・次の5つのコーチングパッケージを開発、導入。男性の育児休職に向けたコーチング、主なライフイベントに向けたコーチング、少数派グループに対する役員によるコーチング、女性役員との1対1のコーチング、パーソナルブランディングのコーチング。
社内の啓発活動	・年間行事カレンダーを制定し、チームの意識改革と啓発を推進。2023年3月には国際女性デーに合わせてイベントを開催。 ・外部のDEI専門家が進行役を務める3つのバーチャル・ワークショップを開催し、AMIEO地域全体で約2,000人の従業員が参加。 ・誰もが個性や個々の表現力を発揮し、その成果を発揮して祝う「Nissan's Got Talent」を22年度に開始。 ・男性や女性の健康、不妊治療、老後など、DEIのさまざまなテーマに関する取り組みを、各社単位で数多く実施。
日産スキルズ・ファンデーション ^{*2}	・キャリア開発やエンジニアリング、STEMの教育イベントに、7万7,398人も学生参加。参加者のうち約49%が女性。
地域での取り組み	・日産中央ヨーロッパ自動車会社(NCE)では、新しい建物や構造が、あらゆる人に利用しやすくしている。 ・英国日産自動車製造会社(NMUK)では、復職する女性のために授乳室を設置した。 ・英国日産自動車会社(NMGB)では、ジェンダーニュートラルで、よりインクルーシブな内容に各種ポリシーを見直した。

^{*1} 米州での取り組みについては、こちらをご参照ください。(英語のみ) <https://www.nissanusa.com/content/dam/Nissan/us/responsibility/diversity/pdf/2022-Nissan-Group-of-the-Americas-DEI-Report.pdf>

^{*2} 「日産スキルズ・ファンデーション」の取り組みについては、こちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/CITIZENSHIP/DIVERSITY/>

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

中国での取り組み(日産(中国)投資有限公司(NCIC)とその他中国合併会社)

中国では、一人ひとりが力を最大限に発揮できるよう、真に多様でインクルーシブ、かつ公平な職場環境を構築しています。

DEIの浸透

DEIの概念の理解促進のため、さまざまな取り組みを進めています。

- ・リージョナルDEIカOUNCIL：本カOUNCILを通じて、DEI概念と戦略が中国地域のトップマネジメントに展開され、実行されています。地域の取り組みの進捗状況を把握し、課題が出た際には議論を行います。
- ・各社DEIカOUNCIL：NCICのDEIカOUNCILを設立しました。グローバルと地域それぞれの戦略を展開し、各部門の責任者の支援のもとで個社としての取り組みを行っています。また定期的にDEIコミュニケーションキットを社内に発行しています。
- ・従業員が好事例を共有し合い、意見交換をする場として、NCICではDEI eCommunityを設置しました。
- ・NCICのリーダー層とのインタビューと撮影を通じて、DEIの考え方や一人ひとりが力を最大限に発揮できるよう会社としてDEIを推進する意義を従業員に伝えました。

またDEIへの理解を深めるために多くの研修を提供しました。

- ・アンコンシャス・バイアス(無意識の偏見)e-ラーニングをNCICと合併会社3社で展開し、全員が受講を完了しました。
- ・異文化研修を出向者の受け入れ、送り出し時に実施し、円滑な着任をサポートしています。

DEI実現に向けたリーダーの育成

ワークショップや研修を通じてリーダー層を育てることで、チームメンバーの能力と意欲を高めることを目的としています。

- ・2022年11月には、管理職以上を対象としたDEIリーダーシップ研修を開催しました。DEIへの理解を深め、考え方を醸成するきっかけとし、日常の行動やメンバーとの交流の中で実践することで、チームメンバーを鼓舞し、チームとしての成果向上につなげています。
- ・NCICと中国合併会社の管理職を対象に、世代間リーダーシップ・ワークショップを開催しました。リーダー層がよりインクルーシブで相手に寄り添う視点を持つことで、若い世代の意欲や能力を高めます。
- ・NCICの全管理職を対象としたフィードバック研修を行い、就労の形態などが多様なチームメンバーとの効果的なコミュニケーションやフィードバックに活用できるツールを提供しています。
- ・リージョン独自のリーダーシップ研修にDEI概念を組み入れ、人財育成を強化しています。

ジェンダーダイバーシティ

授乳室の設置、産休や育児休暇(男性育児休暇も含む)制度の整備など、女性従業員への支援を行っています。また、国際女性デーにメンタルヘルスに関するワークショップを開催しました。

インクルーシブな働き方の推進

- ・柔軟な働き方を導入・改定し、従業員それぞれのニーズや新型コロナウイルス感染症の流行状況により対応できるようにしています。
- ・従業員支援プログラム(EAP)を通じて従業員の精神面のケアをしています。

次世代の育成

- ・文化アンバサダープログラムやクロス・ファンクショナル・チーム(CFT)プロジェクトへの参画、経営層との昼食会を通して若い世代の活躍の機会を広げています。
- ・社内異動制度やローテーション制度でキャリア形成をサポートしています。

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

ASEANでの取り組み

ASEANでは、DEIを通じて人々の価値を創造し、尊重することに取り組んでいます。主な活動は次の通りです。

女性月間と国際女性デー

リーダー層によるコミュニケーション、動画配信、グローバル共通のDEIポリシーの周知を通して、DEIが日産にとって持つ意味を再認識し、公平性を大切にすることを呼びかけました。従業員を対象としたウェブセミナーも開催し、職場における男女平等の実現に向けた感情指数(EQ: Emotional Quotient)の改善について学ぶ機会を提供しました。

柔軟な働き方

新型コロナウイルス感染症の流行時および終息につれ、必要に応じて柔軟性を持った働き方やリモートワークを促進しています。従業員のウェルビーイングを優先事項として柔軟性ある働き方を推奨するためにF.A.S.T.(Flexible and Safe Teams)と名付けたハイブリッドな働き方ガイドラインを導入しました。

機会均等への取り組み

一人ひとりのキャリアを実現するために、経歴にかかわらず日産は公平な機会を提供しています。スキルの習得を奨励するために、全研修プログラムを網羅する「Learners' Circle」を立ち上げました。これは従業員にウェブセミナーに参加する準備としてのe-ラーニング受講を奨励するもので、外部講師によって行われます。

また従業員が主体的にキャリア開発と自己啓発に取り組み、キャリアを実現することを支援しています。管理職は従業員とのキャリア相談の方法について、リーダー会議で研修を受けています。

インクルージョンと心理的安全性の研修

企業文化の変革とよりよい職場づくりの取り組みの一環として、リーダー層を対象にインクルージョン、アライシップ、チームの心理的安全性に関する研修を導入しました。

さらに、間接部門の従業員を対象にアンコンシャス・バイアス(無意識の偏見)e-ラーニングを開始し、文化、性別、世代、働き方の違いを越えて効果的に協働するための知識やスキルを学ぶ機会を提供しています。

日産のDEIに対する外部評価

日産のDEI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。

日本

くるみん認定

2015年に、神奈川県で初めて「ブラチナくるみん」企業に認定。「子育てサポート企業」として認定された企業のうち、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るもので、輸送用機器業界として初の認定取得。



えるぼし

厚生労働省による女性の活躍推進に関する状況などが優良な企業を対象としている。2017年に、最高位である3段階目の認定取得。



PRIDE指標

LGBTQ+などの性的マイノリティに対する取り組みを評価。2017年に日本の自動車会社として初めて受賞して以来、6年連続、最高ランクの「ゴールド」を受賞。



LinkedIn Talent Awards 2022 Diversity Champion部門ファイナリスト

約25カ国の企業を対象とし、「新しい未来の働き方を切り開いている世界中の企業」を評価。DEIに関する企業・従業員メッセージを積極的に発信し、刺激を与えた企業として、Diversity Champion部門のファイナリストに選出。



目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

海外*1

地域	受賞・認定企業	受賞年	タイトル	主体団体
米州	アメリカズ地域の日産全体	2022	DEI Impact Award: Systemic Change – Organization	Center for Automotive Diversity, Inclusion & Advancement (CADIA)
		2022	Regional Corporate OEM Of The Year	Southern Region Minority Supplier Development Council (SRMSDC)
		2022	America's Top Corporations for Women's Business Enterprises: Resiliency Edition	Women's Business Enterprise National Council (WBENC)
		2022	Top Supplier Diversity	Black EOE Journal Hispanic Network Magazine Professional WOMAN's Magazine
	北米日産会社	2022	GJCP Excellence in Diversity Award	Greater Jackson Chamber Partnership
		2022	Corporate Partner of the Year	Tennessee Latin Chamber of Commerce (TLACC)
	カナダ日産自動車会社	2022	Great Place to Work Canada (4年連続認定)	Great Place to Work Canada
	メキシコ日産自動車 エヌアールファイナンスメキシコ	2023	Best Places to Work LGBTQ+ Mexico (エヌアールファイナンスメキシコ3年連続、メキシコ日産自動車2年連続)	Human Rights Campaign Equidad MX
		2022	Top Company for Women	Top Companies – Expansion
	南米の日産全体	2022	Great Place to Work Latin America	Great Place to Work
日産サウスアメリカ	2022	Diversity and Intersectionality – LATAM Women's Network	Women in Management	
Nissan	2022	Corporate Sponsor of the Year	100 Black Men of Greater Dallas Fort Worth chapter	
AMIEO アフリカ/中東/インド/欧州/オセアニア	英国日産自動車会社 (NMGB)	2022	Pride 365 Certified (2回目)	InterPride(UK)
		2022	Valuable 500	Valuable 500
	ルノー日産テクノロジー&ビジネス センターインディア (RNTBCI)	2022	Top 100 Best Companies for Women in India	AVTAR Group & Seramount
中国	日産(中国)投資有限公司(NCIC)	2022	2022 Best employer	Human Resources Association for Chinese & Foreign Enterprises
		2022	2022 The Most Attractive Employer (トップ100)	Shixiseng.com (Local job board for intern & campus recruiting) Shixiseng.com
		2022	1.Best CSR Strategy 2.Best CSR Brand (3回目) 3.Public Recognition Award	CSR China Education Award
		2022	Best Class Digital Learning Application	BOOAOO Award

*1 これまでに外部団体から認証された主なダイバーシティ、エクイティ&インクルージョンの取り組みについては、こちらをご参照ください。 >>> P161

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

製品安全および品質

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決まるといっても過言ではありません。技術革新がめざましい現在、お客さまが求める品質はますます高まっています。

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。

「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対応、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。

日産はお客さま中心の考えのもと、「長きにわたり日産車をお選びいただくために、お客さまの声を第一に、深い満足を感じていただける製品やサービスの品質を向上すること」を目標に、「製品品質」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、お客さまにお届けする新車の「初期品質」、長くお使いいただいている間に感じる「耐久品質」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、お客さまの安全確保と常に満足していただける品質の提供が、重要な課題であると捉えています。信頼される企業として持続的な成長を実現するため、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活動に取り組んでいます。多岐にわたる品質向上活動の責任者やプロセスは、ISO9001に準拠した品質マネジメントシステムで明確に定められ、グローバルに適用されています。そしてそれらすべての品質項目に対して、品質管理の徹底につながるよう、必要に応じて適宜マニュアルを改訂しています。また、品質マネジメントシステムを構築し実施していくための指針についての研修を毎年実施。この研修は全従業員必須のものとしています。

なお、車両生産拠点において、連結・非連結を含めた24拠点*1中24拠点がISO9001の認証を取得しています。

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

*1 非連結車両生産委託工場を除く。

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

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。

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

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対応するため、お客さまからのすべての声に耳を傾け、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じています。例えば、日本の「お客さま相談室」には年間約20万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、電子化した過去50年間のカタログや技術資料および「よくあるご質問(FAQ)」検索システムを活用しています。一部のFAQはお客さま向けにも公開しており、お客さまご自身で解決することでお問い合わせの手間を省く工夫も行っています。

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を発信しています。

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も活用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し、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、お客さまが不満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

従業員一人ひとりがお客さまの視点に立ち、お客さま中心“Customer Centric”を意識して業務に取り組むことが重要であると考え、マインド醸成の全社研修や日常にお客さまの声に触れる機会を持つ取り組みなど、さまざまな活動を推進しています。

また、役員、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

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

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、行動につなげられるよう、体感型のイベントを取り入れ、全従業員のお客さま意識の醸成と品質の重要性を確認する取り組みを行っています。本フォーラムは日本をはじめ北米、欧州、中国、東南アジア諸国など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ご使用いただくための基本となる品質です。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。常に品質をお客さま視点で考え、不具合が発生した場合は迅速に対応し、不具合の再発防止に努めています。また、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。

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、実際に見て触って使って感じる質の良さのことです。人が感じる質感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、世界の各市場において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。社内でも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、お客さまに期待以上のより良い品質の製品を生産していきます。栃木工場では、ニッサン インテリジェントファクトリーを立ち上げ、カーボンニュートラルや資源の有効活用など環境への配慮、電動化・知能化ニーズにお応えするとともに、従業員に負担の少ないモノづくりの具現化を行っています。インテリジェントファクトリーは、今後グローバル工場に水平展開していきます。

これらの活動を含め、日産では4つの領域に対し品質の取り組みを展開し、新型車の開発段階からお客さまに車両をお届けするパイプラインまで網羅的に取り組みを行い、高品質な製品を安定的に提供していきます。

日産の生産/SCM*1における4つの領域

新型車品質の取り組み	新型車のデジタル段階においては、バーチャル工場を模擬し、シミュレーションやバーチャルリアリティを活用し、設計部門と連携して車両デザインデータのつくりこみを行います。またグローバル車両生産技術センターでは、試作車の構造工法の検証を通じて、グローバル全工場、初期から高品質な車両生産を実現するための取り組みを行っています。
パワートレイン品質の取り組み	各工程での品質のつくりこみを完結するため、工程ごとにクオリティゲートを設定し、良品条件を設定し、良品を次工程にお届けする活動を実施しています。またお客さまからのご意見を製品設計や工程設計に反映し、新商品に対してもさらなる品質向上を図り、安定した品質の実現に寄与していきます。
生産車品質の取り組み	品質要件を確実に遵守できる信頼性の高い工法・ツールを整備し、工程ごとのつくりこみ品質の向上を行っています。またグローバルトレーニングセンターを活用し、人作業に起因する品質の安定化を図るために、マスタートレーナーの育成を通じてグローバルで高スキルの育成を進めており、全グローバル工場での安定した品質の実現を図っていきます。
物流品質の取り組み	完成車をお客さまにお届けする輸送過程では、グローバルで同じ評価指標を活用し、架装作業や物流搬送作業の品質をスコアリングし、各拠点のベンチマークを通じて、さらなる改善を推し進めており、工場の出荷品質を維持し、お客さまに高い品質の車両を提供することを推進しています。

*1 SCM: Supply Chain Managementの略。

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

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*1という評価システムを用いて日々、品質評価を実施しています。お客様の声や意見をもとに基準化された評価項目に従って評価が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。

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

お客様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。

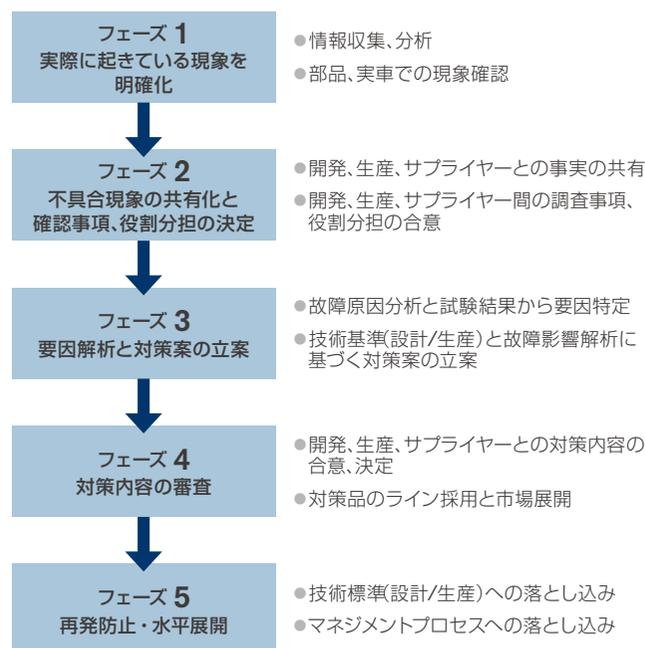
TCSX(トータルカスタマーサティスファクション本部)が販売会社や「お客さま相談室」などから不満や不具合を把握しお客さまをサポートするとともに、開発や生産部門と情報を共有し、原因究明・対策検討などを実施。生産車両に反映することで不具合の流出防止を促進するなど、恒久的な対策を行っています。

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、など計15カ所に「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



初期品質の向上

お客さまに高品質の新車をお届けするための取り組みを強化しています。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。

耐久品質の改善

お客さまに長く快適にクルマに乗り続けていただくために、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経時劣化に対する取り組みを推進しています。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。

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責務と捉えると同時に、複雑な工業製品であるクルマづくりにお

*1 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、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。

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

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としています。具体的には、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、法令遵守を最優先に、リコールの判断を行い、迅速なお客さまへの修理案内、在庫促進を実施しています。日産が生産・販売したクルマに問題が見つかった場合、社内規程に基づき、お客さまに一番近い地域の代表とともにリコールを決定します。リコールの決定後、お客さまの安全・安心を最優先とした迅速な改修・修理ができるよう以下を実施します。

- 対象車両のお客さまへ、ダイレクトメールにより速やかに連絡します。必要に応じて販売店からも直接連絡します。
- お客さまの目に触れやすいよう、リコール届出内容はホームページやマスメディアに掲載します。
- 各国当局に対し、法規に準じて改修・修理実績などの必要な報告を行います。

2022年度 リコール実績*1

国・地域	件数(件)	台数(千台)
日本	14	781
北米	22	2,439
欧州	2	0
その他	21	278
グローバル	46*1	3,490

サプライヤーとの取り組み

部品の品質や供給に関するリスク対応を含め、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、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、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、この一連の流れにおいて必要な品質保証活動をANPQP(Alliance New Product Quality Procedure)*2

として規定し、すべての部品、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。日産ではASES(Alliance Supplier Evaluation Standard)*2というシステムを構築。良品・不良品の明確な識別方法の有無、トラブル防止の仕組みの確認など、240に及び評価項目に基づいて、サプライヤーの作業現場を確認します。

また、製造工程のみならず、部品材料についてもサプライヤーと連携した品質管理体制により、すべての部品について材料認証を取得していることを確認しています。

すべてのサプライヤーにはANPQPのトレーニングを実施し、サプライヤー内で展開、実行することで、正確な部品が納入される体制を構築しています。

また、「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サプライヤー工場監査SHC (Supplier Health Check)*2を実施しています。これにより、良質な部品の安定供給の仕組みや継続的な品質改善活動の実施状況を定期的に確認しています。

*1 リコール措置案件ごとに1件とカウントした件数のため、各国・各地域のリコール件数合計≠グローバル件数となります。各国当局からの安全関連の調査依頼に対しては100%対応しています。

*2 ANPQP、ASES、SHCIに関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/QUALITY/PRODUCTS/ASSURANCE/>

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

「セールス・サービス品質」の向上

日産は、商品としてのクルマの品質だけでなく、お客さまとのあらゆる接点でお客さまの期待を超えられるよう、店舗でのサービス品質向上にも力を入れており、お客さまのニーズが常に変化している中、それに対応できる明確な計画を設定しています。その中で、お客さま満足向上のための基本となる「オペレーショナル・エクセレンス」向上に注力するとともに、よりパーソナルでデジタルとのシームレスな体験をしていただくための新しい取り組みを世界中の販売店に向けて行おうとしています。

グローバルディーラーガイドラインの見直し

日産はお客さまの期待を超えるため、以下にあげるようなさまざまな取り組みを行っています。

「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ (NSSW)」は、特に店舗での車両購入およびサービスの体験を継続的に改善することを目的としたグローバル・プロセス・ガイドラインであり、定期的な改訂を通じて最新のお客さまの動向やニーズの変化を反映しています。直近の改訂では世の中のデジタル化を受け、お客さまとの接点がリアルな店舗かデジタル上であるか、またはその両方かにかかわらず、あらゆる面でより良い体験を提供することを目指すプロセスに改訂しています。

販売店向けの研修開発チームである「日産アカデミー」は、

お客さまにより良いサービスを提供するために、店舗スタッフから経営陣まで幅広い従業員を対象に、ブランド、商品、行動研修に渡る多彩な領域でのプログラムを組んでいます。

その他、日産では、販売店での活動強化のため、フィールドチームへのトレーニングも続けています。フィールドチームは販売店のオペレーションを分析し、改善計画作成と実施をサポートすることで販売会社が持続的に成長できるようサポートしています。

「ニッサン・リテール・コンセプト (NRC : Nissan Retail Concept)」は、グローバルに展開されている新しい店舗のレイアウトとデザインであり、クルマの購入や修理に来店されるお客さまを居心地の良い快適な環境でおもてなししています。ニッサン インテリジェントモビリティ*1、電動車 (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 (認定中古車) など、ブランドの重要な要素はすべてNRCで紹介しています。日産はNRCを世界中で継続的に展開しています。

お客さまの声を反映する「クイック・ボイス・オブ・カスタマー (QVOC)」

日産は、お客さま一人ひとりの声と迅速な問題解決に向け、QVOCを進めています。QVOCは組織だった複雑な調査ではなく、簡単な質問とフリーコメントでお客さまからのフィードバックを集約する強力なツールです。お客さまが懸念を示された場合、QVOCは店舗および日産にアラートを出し、店舗がお客さまの懸念に対して迅速な解決を実現することで、日産へのロイヤリティを高めてもらいます。顧客満足度を継続的に向上させることは、日産が続けて行っている重要な取り組みです。

日産は常にお客さまのことを考え、QVOCというツールによりお客さま主体のサービスを提供し続けていきます。



新ブランドロゴを掲示したディーラー店舗

*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参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/NIM/>

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

サプライチェーンマネジメント

サプライチェーン戦略

現代を生きる私たちは、気候変動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、一つひとつ努力を重ねていくことが不可欠です。日産のビジネスおよびサプライチェーンは、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ことを通じて、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。

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。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。

グローバルに統一した明確なサプライヤー選定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。サプライヤー選定に際しては、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。

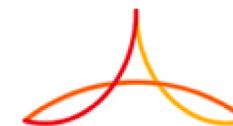
サプライヤーとの取引では、アライアンスが大切にすべき価値として、「信頼(公平に、プロ意識を持って)」「相手への敬意(約束、義務、責任を果たし)」「透明性(オープンに、率直に、明快に)」を定めています。このアライアンスがこれら大切にしている価値やプロセスなどを「The Renault-Nissan

Purchasing Way」*1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。

ルノー・日産・三菱アライアンスによる共同購買組織(APO)

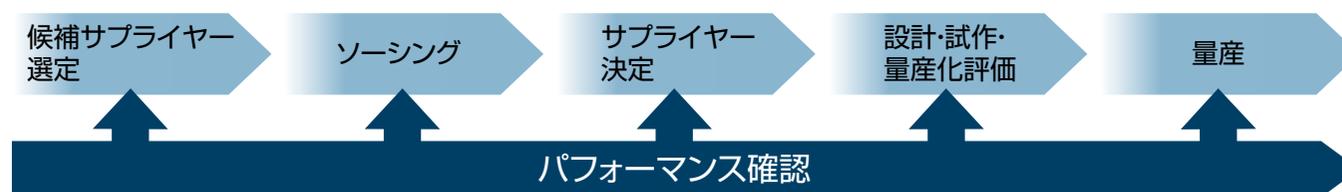
APO
Alliance Purchasing Organization

- 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



*1 「The Renault-Nissan Purchasing Way」(PDF)に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Renault_Nissan_Purchasing_Way_Japanese.pdf

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質 サプライチェーン マネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全 地域社会への貢献

サプライチェーンマネジメントの方針・考え方

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。日産は、アライアンス調達方針「The Renault-Nissan Purchasing Way」(2006年)*1に定めるアライアンスが大切にすべき価値に加え、持続可能なサプライチェーンの構築、すべての部品・原材料を含めた責任ある調達の実現を目指し、「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」(2008年)*2、「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」(2010年初版、2015年改訂)*3、日産サプライヤー向け「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」補足説明書(2022年)*4にサプライヤーに期待する取り組みを定め、サプライヤーおよび取引先での周知と管理・実践を要請しています。

「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」(2015年改訂)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、期待する取り組み5分野・26項目を説明しています。(右表内を参照)

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、またサプライヤーから合意確認書を取得すること

で、サプライヤーおよびその取引先にて同水準の管理をいただくことを確認しています。さらに、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、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。

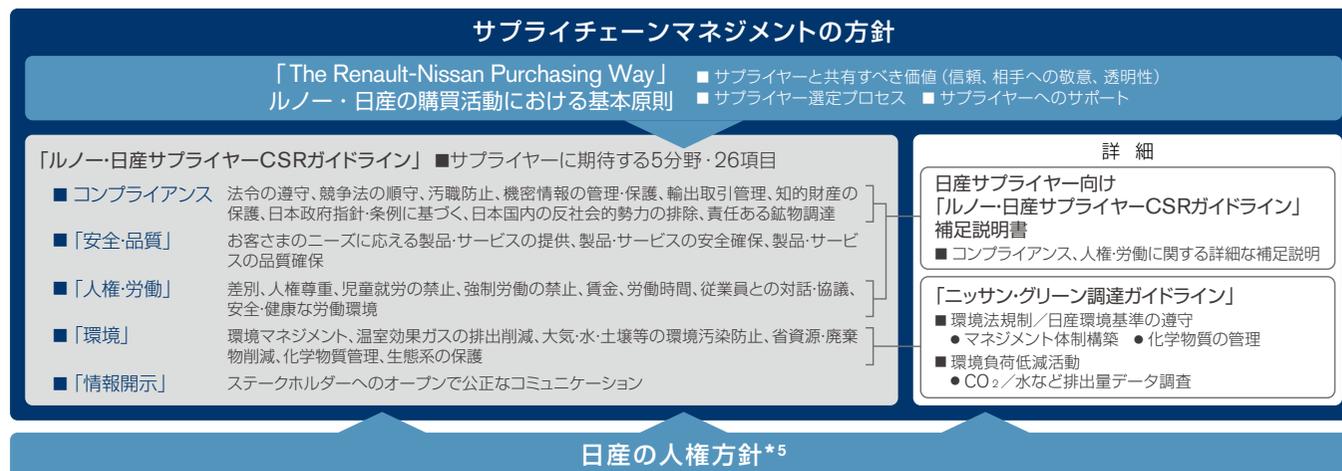
日産サプライヤー向け「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」補足説明書(2022年)は、コンプライアンスや人権・労働に代表される社会課題について、配慮・対応すべき重要な事項を改めて明確にし、理解の促進を図っています。各方針の発行時には、小冊子の配布やサプライヤーミーティングの場などで説明を行い、サプライヤーおよび取引先へ周

知を徹底しました。また英語版や日本語版に加え、中国語版も適宜発行しています。

さらに、日本では人権尊重の取り組みについて対話を重ね、活動の重要性や今後の方向性について相互理解を深める機会を設けました。当社の人権尊重の取り組みをサプライヤーとともに推進することを目的に、2023年度中に日産従業員による人権侵害などの通報をサプライヤーから受ける窓口の設置を予定しています。

2022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。

サプライチェーンマネジメントの方針・考え方



*1 「The Renault-Nissan Purchasing Way」(PDF)に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Renault_Nissan_Purchasing_Way_Japanese.pdf

*2 「環境課題を踏まえた事業基盤の強化」におけるサプライヤーとの協働に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P064

*3 「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」(PDF)に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS2015/>

*4 日産サプライヤー向け「ルノー・日産 サプライヤーCSRガイドライン」補足説明書(PDF)に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS_SH/index.html

*5 日産の人権方針・取り組みに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P068

目次	Corporate direction		環境		社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

サプライチェーンのマネジメント

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、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。2022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。サプライヤー向けセミナーを実施し、質問への回答方法や改善計画の策定について、評価機関から直接レクチャーも行っています。現時点で購入額の90%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、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。また、日産では、サプライヤーと公正・公平な関係を維持するために、全従業

員に対して、毎年下請法*1および独占禁止法*2に関する各e-ラーニングを必須研修として受講を義務づけています。

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るため、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QCDDMSR実績確認(品質: Quality、コスト: Cost、納品: Delivery、開発: Development、経営: Management、サステナビリティ: Sustainability、リスク: Risk 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、2022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なったサプライヤーはありません。*3

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。

2013年度には、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。引き続き、日産の各機能部署とサプライヤーが一体となってコスト低減ばかりでなく品質・供給両面での改善活動を推進しています。

THANKS

～信頼と協力を重視した、サプライヤーとの共同改善活動～

Trusty and
Harmonious
Alliance
Network
Kaizen activity with
Suppliers

*1 下請法: 下請代金支払遅延等防止法

*2 独占禁止法: 私的独占の禁止および公正取引の確保に関する法律

*3 当社の人権ガバナンスに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P070

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

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。この表彰制度は、品質*1、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*2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。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」を、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。2022年度は、5社が「GLOBAL QUALITY AWARD」を、13案件・15社が「GLOBAL INNOVATION AWARD」を受賞しました。

*1 「製品安全および品質」におけるサプライヤーとの取り組みに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P095

*2 「環境課題を踏まえた事業基盤の強化」におけるサプライヤーとの協働に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P064

目次	Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献	

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、2020年7月には「グローバル鉱物調達に関する方針」*1を公開しました。方針の対象範囲を3TG（錫、タングステン、タンタル、金）に加え、コバルトを含む、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へ拡大しました。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。

責任ある鉱物調達のマネジメント

日産は、「OECD 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」を参照し、3TG（錫、タングステン、タンタル、金）やコバルトを含む、紛争地域および高リスク地域から調達するリスクの高い鉱物に関するデュー・ディリジェンスを実施しています。2021年からルノー・日産・三菱アライアンスとして、RMI*2にも加盟し、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。

3TGについては、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。グローバルに広がるサプライチェーンにおいて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し、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どう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。

2022年度は、日本、米国、メキシコ、欧州、中国、タイ、インド、南アフリカ、ブラジルの9市場で調査を実施した結果、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。

コバルトについては、地政学リスクだけでなく、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おり、使用量の多いリチウムイオンバッテリー・サプライヤーへヒアリングを実施し、2018年からサプライチェーンおよび製錬所、精製所の特定に向けた取り組みを行っています。結果は、「鉱物調達への取り組み」年次報告書*3にて公開しています。購買部門長を責任者として、開発部門、サステナビリティ推進部など関係部署の協力のもとでサプライチェーン・デュー・ディリジェンスを実施し、結果をグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミティへ報告します。必要に応じ、日産の最高意思決定機関であるエグゼクティブ・コミティ（EC：Executive Committee）へ報告し、今後の取り組みの決定に反映します。

*1 「グローバル鉱物調達に関する方針」に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Minerals_Sourcing_Policy_j.pdf

*2 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。

*3 「鉱物調達への取り組み」(PDF)に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Minerals_j.pdf

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

人財育成

人財育成の方針・考え方

従業員一人ひとりが自発的に学ぶ姿勢を大切に、それぞれの能力やポテンシャルを発揮し、会社と従業員がともに成長し続ける企業文化の醸成と人財育成に取り組んでいます。

自身のキャリア実現にオーナーシップを持ち、能力開発を推進するだけでなく、それぞれの職場において上司の部下育成に加え、周囲との積極的な協働・チームワークを促進しています。具体的には、2020年度に評価制度を新生NISSANの象徴として進化した日産ウェイの5つの価値観ならびに人財育成・協働の促進を重要視した内容に刷新し、持続的な組織と人財の成長・育成に取り組んでいます。

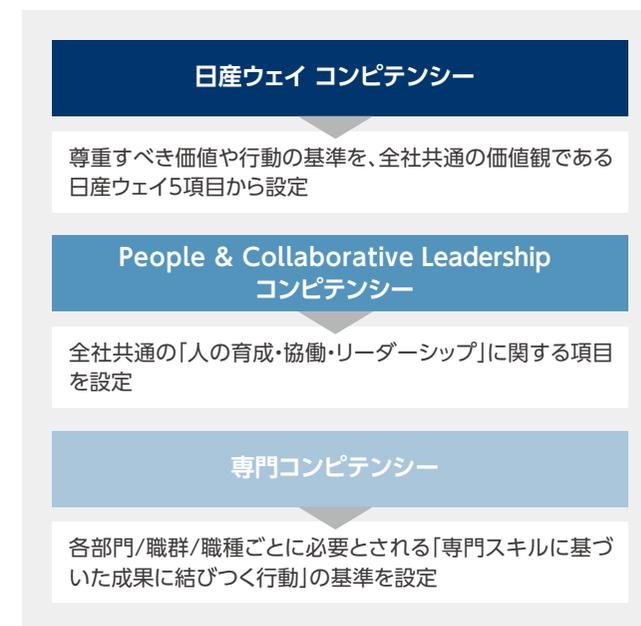
また、リモートワーク環境下においても従業員が効率的な学びの機会を得られるよう、2万種類以上のe-ラーニングコンテンツをグローバル共通で提供し、従業員個々人のモバイル機器で受講できる環境も整え、デジタル学習の基盤拡充も推進しています。

人財育成のマネジメント

人事制度の継続的な改善

中長期的な視点で「人」と組織の成長を実現するために、日産では継続的な人事制度の改善に努めています。2020年度においては評価制度を改定し、進化した日産ウェイに基づく評価指標、People & Collaborative Leadership(人の育成や協働に関するリーダーシップについての評価指標)、各領域で求められる専門性、の3つの柱を新たな評価項目としています。

これらをもとに、従業員一人ひとりのスキルや知識に基づく行動特性を捉える「コンピテンシー評価」、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」を導入しています。「コンピテンシー評価」では、会社への貢献度合いを適切に評価し、賃金、または、年俸を決定し、「パフォーマンス評価」では、その結果を賞与、または、VC(Variable compensation)*1として報酬に結びつけています。その他、従業員の持株会も福利厚生の一環として提供しています。



*1 変動インセンティブ報酬

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

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3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の運用や、従業員が主体的にキャリアプランを考えるためのガイドやeラーニングを運用しています。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一目で分かり、評価・育成の取り組みの一貫性を保つようになっています。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。

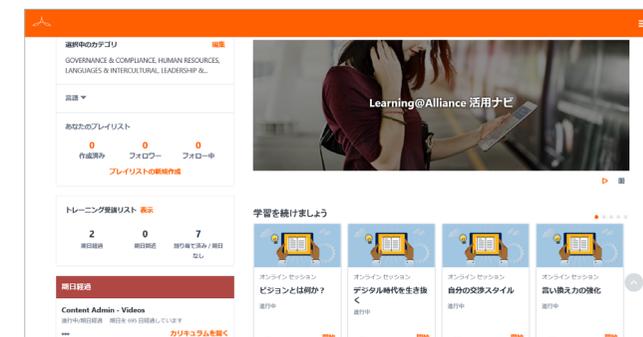
一方、従業員が自ら希望する仕事にチャレンジする仕組みとして、日本では「シフトキャリア制度」と「オープンエントリー制度」を用意しています。「シフトキャリア制度」は、ポストの募集に関係なく、自ら希望する部署や職種に自由に応募できる制度です。「オープンエントリー制度」は、ポストの募集があればその部署に応募できるもので、2022年度は約520のポストに301人がエントリーし186人が合格しています。

シニア人財の活躍支援

日産自動車では、ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(多様性、公平、受容)の理念に基づき、高い専門性と経験を有するシニア従業員が、年齢に関係なく継続的に活躍できるキャリアステージとして、2013年4月に「シニアパートナー制度」を導入しました。この制度はセカンドキャリアに関する従業員の多様なニーズと会社のニーズを両立する柔軟な働き方を整備するもので、60歳定年退職以降、65歳までの就労機会を提供するものです。制度導入時、200名強であったシニアパートナーは、2022年末現在、2700名超へと拡大し、さまざまな職種やおのおの持ち場・立場で活躍されています。

2023年4月には処遇や定期面談の仕組み等も見直し、より個々人の職務に見合った期待値を掲示し、その貢献度に応じた処遇を実現することで、組織の一員としてモチベーション高く、業務の推進・後進の育成に取り組んでいただく環境を整備しました。さらには、一定の基準を満たしたシニアパートナーには、65歳以降70歳まで、継続して活躍してもらえる仕組みも同時に導入し、シニア従業員のライフプランの選択肢がますます広がっています。

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」という考えのもとに、従業員それぞれのキャリアビジョンの実現に向けて、スキルを高め、知識を深められるように、マネジメントスキル、ビジネススキル、リーダーシップ開発など多様なプログラムを提供しています。具体的には個々のキャリアステージに合わせた層別の必須研修に加え、自ら関心のあるものを選び受講できる選択型研修、自主学習を促進するグローバル共通のeラーニングコンテンツの拡充など、学び、成長し続ける組織文化の醸成に努めています。また時代の変化に合わせ、対面での集合研修からオンライン研修へのシフトも積極的に進め、個々人のモバイル端末を活用した学習などリモートワーク環境下での効率的な学習環境の整備にも意欲的に取り組んでいます。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

日産ラーニングセンター

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「日産ラーニングセンター」を設置し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。

「日産ラーニングセンター」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、進化した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。

また、日産ラーニングセンターにおいても、約10,000名の従業員に対して、AI、IoTを含む技術教育をオンラインで実施しリモートワークに対応しています。

日産ソフトウェアトレーニングセンター(STC)

2017年、日産先進技術開発センター(NATC)の中に日産ソフトウェアトレーニングセンター(STC)を開所し、クルマとソフトウェア開発の両方のスキルを持つ技術者の育成・スキル向上に努めています。CASEの進展により、ソフトウェアがクルマの競争力の源泉となることから、知識の習得と実装を学ぶSTCのプログラムを通して、デジタル化に対応した人財の育成を行っています。

2017年の開所以来、15期、延べ479人の従業員が卒業(リスキリング完了)しました。

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

世界共通の基盤教育プログラム グローバルトレーニングプログラム(GTP: Global Training Program)を、2012年から全世界の開発拠点のエンジニアに対し実施しています。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、自動運転技術、コネクテッドカーサービスの教育に力を入れています。

技能員教育

日産、ルノーおよび三菱は、共通の生産方式であるアライアンス生産方式(APW: Alliance Production Way)を規定しています。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全社をあげたリーダーシップ・マネジメントの質の向上に取り組んでいます。2020年度には、進化した日産ウェイの価値観と人財育成・協働のリーダーシップを人事評価制度に加え、組織における人財マネジメントの強化をより重要視しています。新制度の導入にあたっては、経営層や部長職が自ら旗振り役となり、それぞれの部署での理解浸透に向けた対話やワークショップを実行し、変革意志の発信を行ってきました。

2021年度以降は全社の層別研修(新入社員、課長昇格時研修など)に職位の期待役割と関連づけた内容を盛り込み、新制度に対する理解促進と行動実践を継続的に行っていきます。また、従来の研修体系も日産ウェイや人財育成・協働のリーダーシップに合わせた体系に刷新し、関連するスキルやリーダーシップを強化する研修を受講できる環境を整えました。

すべての従業員に対して、学習と成長の機会を増やし、マネジメントの質を高めるため、2023年からは、Nissan Chargeというグローバル共通のフレームワークを導入します。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

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、将来のビジネスリーダー候補の人財を早期に選抜し、若手層、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、各人の強みや育成課題を明確にし、各種育成プログラムを実施しています。

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えられるよう、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経験できる機会を提供しています。さらには、電動化や自動運転化、カーシェアリング、インターネットとのつながりなど、自動車を所有する時代から新たなモビリティサービスを創出する時代への変革期にあり、従来の自動車ビジネスの枠を越えた、新しいビジネスをけん引できるリーダーの育成にも取り組んでいます。

また、将来のリーダー候補のパイプライン醸成のために、若手層には日産の海外拠点に長期間出張し、現地のチームとともに課題解決に取り組む「Global Challenge Program」や国内のスタートアップ企業での業務を通じて仕事の進め方やノウハウを学ぶ「Venture Challenge Program」を提供しています。従業員一人ひとりの自発性をいかすという観点から両プログラムとも、自薦方式で挑戦することが可能です。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

メントレベルでも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を実施し、人財の特定、育成計画の立案と実行、後継者計画の策定を行っています。また、経営層自らが将来のリーダー候補者と直接対話する機会を設け、部門や地域を越えた人財育成施策の論議に積極的に参画しています。こうした戦略的人財マネジメントシステムは、グローバル共通の枠組みを持ってリージョン間でも人財や制度の連携をしつつ、地域、部門の各レベルにおいて活発な議論がなされています。

全社研修体系図

必修研修

新部長 研修	お客さま志向 オリエンテーション 人事評価 マネジメント上級
新課長 研修	ダイバーシティ マネジメント / カルチャル インテリジェンス ダイバーシティ マネジメント / インクルージョン ハラスメント防止 お客さま志向
新課長補佐 研修	役割 / 評価制度 / マネジメント基礎 お客さま志向
担当 研修	役割 お客さま志向
入社3年目 研修	キャリア
新入社員研修	受け入れ研修
中途入社者研修	受け入れ研修 / e-ラーニング

選抜研修*1

	一般層		部長層	
	担当	課長補佐	課長	部長
対面 / オンライン			クオリティ マネジメント	
			チーム・リーダーシップ	
			信頼文化の構築	
			マネジャー向けコーチング上級	
	コーチング研修			
	プロジェクトマネジメント			
			V-エキスパート研修*2	
			V-パイロット研修*2	
			i-パイロット研修*2	
			V-FAST ファシリテーター研修*2	

*1 その他専門性知識・スキル開発のための研修を、対面やe-ラーニングを100以上整備しています。

*2 日産が開発した課題解決プログラム「V-up」に関する研修。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

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。2023年度は制度導入18年目を迎え、80の専門領域で46名のエキスパートリーダーと1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。

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	2020	2021	2022
年間受講人数(人)	304,225	395,448	519,905
総受講時間(時間)	250,251	328,783	392,294
従業員1人当たりの平均受講時間(時間)	11.1	14.3	16.5
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)	64,000	67,000	75,000

目次	Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献	

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

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。「日産の人権尊重に関する基本方針」*1に基づき、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。

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」*2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。*3 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、性別(男性・女性・その他)を問わず、すべての従業員が被害に遭わないよう、防止に努めており、その施策として人権およびコンプライアンスに関するe-ラーニングを全員必須研修とし、従業員の意識向上、啓発に努めています。*4
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*5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。

従業員が安心して働ける職場環境の構築

日産では、人を中心に捉えた企業文化の醸成という考え方に基づき、従業員が安心して働ける職場環境の構築に取り組んでいます。そのうえで従業員の人権を尊重することは組織として不可欠であり、日産では体系的に取り組むための仕組みづくりを行っています。

2021年には社内における従業員の人権尊重に関する具体的な取り組み方を取りまとめた「日産グローバル人権ガイドライン」*6を公開しました。同ガイドラインでは日産の事業活動に照らし合わせ、7つのテーマを設定しています。日産では同ガイドラインに基づき、事業全体で従業員に対する人権尊重の取り組みをより一層強化しています。

*1 「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参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS/ASSETS/PDF/nissan_human_rights_policy_j.pdf >>> P068

*2 「グローバル行動規範」に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NISSAN_GCC_J.pdf

*3 人権に関する取り組みの詳細はこちらをご参照ください。 >>> P071

*4 ビジネス倫理の遵守のマネジメントはこちらをご参照ください。 >>> P136

*5 内部通報システムに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P136

*6 「日産グローバル人権ガイドライン」の詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS_GUIDELINE/index.html

目次	Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献	

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」*1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。

人権デューデリジェンス・アセスメントへの取り組み

日産は、自社のグローバルな各拠点において、従業員の人権が確実に尊重され、安心して働ける環境、また、必要に応じて現地の法律を尊重し国際基準を業務に取り入れる環境を実現するべく、人権デューデリジェンスの一環として人権アセスメントを実施しています。アセスメントを通して改善が必要と判断された場合には改善策を検討し、必要に応じて実行に移し、結果について社外へ開示を行うプロセスを策定し、各拠点への適用を進めています。2022年度も引き続き、調査票を用いた人権に関する自己評価の結果に基づき、第三者機関の協力のもと、日産(中国)投資有限公司にて人権アセスメントを実施しました。アセスメントでは現地の法律を逸脱する事案は指摘されませんでした。対象拠点にて取り組みの見直しを検討できる領域について確認をしました。アセスメントの内容を社内にて精査し、対応を立案したうえで実行しました。*2

労働慣行 従業員エンゲージメント

グローバル従業員サーベイ

日産では、多様な人財一人ひとりが力を発揮するとともに、中長期的に成長できるインクルーシブな(多様性を受容できる)組織づくりを目指し、グローバル従業員サーベイを2005年から年次で実施し、それを通じて得た従業員の声を積極的に活用しています。

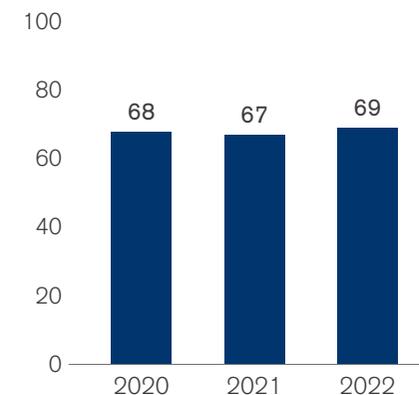
会社の重要指標として「従業員エンゲージメント／満足度」*3を継続的にモニタリングしているほか、近年のグローバル従業員サーベイの結果から、エネーブルメント*4をはじめとした全社的に優先度の高い5つの重点領域*5を課題として特定し、それらに対して中長期的目標としてグローバルベンチマーキングスコアを上回る水準を目指し、トップマネジメントの直接的なオーナーシップのもとで改善活動に取り組んでいます。これらの重要指標は役員および管理職層の年次賞与の評価指標のひとつにも設定しています。

グローバル従業員サーベイの結果については、全従業員が利用する社内ポータル上で共有したうえで、各部門や地域ごとにその結果を精査して改善活動に取り組んでいます。直近年度では、意思決定の迅速化や心理的安全性の向上などに課題があることが分かっており、重点的に改善活動に取り組んでいます。こうした改善活動の実施状況については定

期的に振り返りを行い、継続的な従業員エンゲージメントの向上に努めています。

これらの活動の結果を踏まえ、2023年2月に実施したグローバル従業員サーベイ*6では、指標としている「従業員エンゲージメント／満足度」のスコアにおいて前年比で2ポイントの改善が見られました。また、5つの重点領域のすべてにおいても、スコアは着実に改善しています。

従業員エンゲージメント／満足度スコア



※関係会社を含む日産グループ全体のスコア

*1 働き方改革「Happy8」の詳細はこちらをご参照ください。 >>> P086

*2 2022年度に実施した人権デューデリジェンス・アセスメントの詳細はこちらをご参照ください。 >>> P071

*3 「従業員エンゲージメント／満足度」は「日産で働くことへの満足度」と「日産を素晴らしい職場として推薦できる」の2つの要件で構成しています。

*4 エネーブルメント：社員の意欲をサポートする環境、能力を発揮するための働きやすさ。

*5 5つの重点領域：エネーブルメント、企業倫理、リーダーシップ、企業文化、ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン

*6 グローバルで約9.7万人が回答しました。(参加率90%)

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

労働慣行 従業員との対話

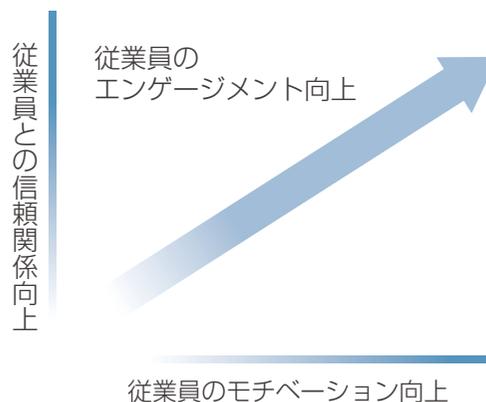
従業員との対話に関する方針・考え方

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。



従業員との対話のマネジメント

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、部長層からのカスケードのための資料配布、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。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

従業員との対話の実績

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「Nissan NEXT」*1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。

コミュニケーションツールの強化

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。

モチベーションの向上に関しては、日産の製品やサービス、電動化・知能化などの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、関心を喚起しています。

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も積極的に発信しています。年度初頭にはCEOが前年度の実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や活動をより深く理解し、社外の方に自社製品の特徴や魅力を伝えられるよう、従業員に対して、新車発表会や重要な企業発表案件などのライブストリーミング視聴を促進しています。また、Ambition 2030の柱となる先進技術や日産の強みであるダイバーシティなど、さまざまなテーマでの従業員向けセミナーを実施し、それぞれに対する従業員への理解を促すだけでなく、将来の日産に対する自信の醸成も図っています。

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」を増やす良い機会となっています。



テックセミナー



DEI Fireside chat

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、従業員の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」の利用をはじめました。2022年度末には、従業員と経営層のコミュニケーションのさらなる促進を目的に、従業員の興味関心事を集める目安箱となる「Your voice」をローンチしました。その他、社内イントラを活用したコンテンツ拡充も進めており、上記の「Your voice」などから集まった従業員の声・質問に担当役員が答える「Executive Dialogue」シリーズや、役員のパーソナルな側面にフォーカスした「Executive Personality Piece」シリーズを継続掲載しています。

今後もグローバル社内広報部では従業員の意見に耳を傾け、イントラネット（WIN）の品質向上を目指していきます。



Executive Dialogue



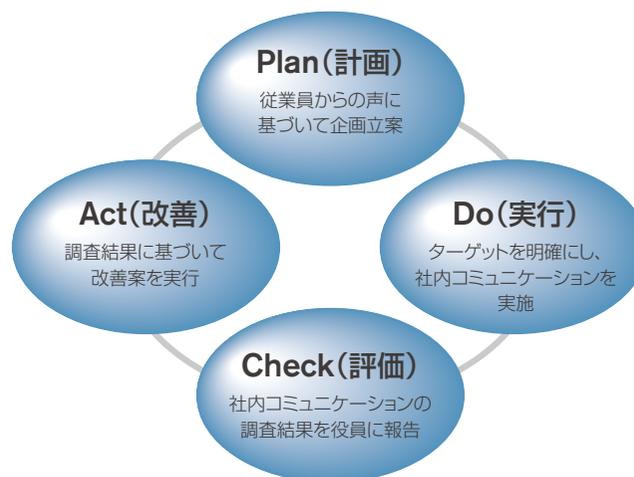
Executive Personality Piece

*1 「Nissan NEXT」に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PLAN/NEXT/>

目次	Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献	

日産のグローバルでの業務内容や実績・成果、会社の目指す方向性などを簡潔にまとめた「エンゲージメントキット」を発行しています。部長層に毎月配布し、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。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、紙媒体である「NISSAN NEWS」を毎月発行するほか、従業員用食堂や執務室のTVモニターで社内情報番組を放映するなど、必要な情報を確実にタイムリーに伝えています。

日産では事業構造改革「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*1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。従業員へのアンケート調査を定期的実施し、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社内コミュニケーション活動を推進しています。



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

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

従業員の健康と安全

従業員の健康と安全の方針・考え方

国や地域、部門を問わず、当社事業活動において、労働安全と健康が最優先であることを示し、事業のあらゆる場面で人の安全と健康が尊重される企業風土を醸成するため、日産では労働安全衛生グローバルポリシーを設けています。

同ポリシーでは、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、基本方針を「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共に認識し合い、職場環境や業務プロセスの最適化、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」としています。

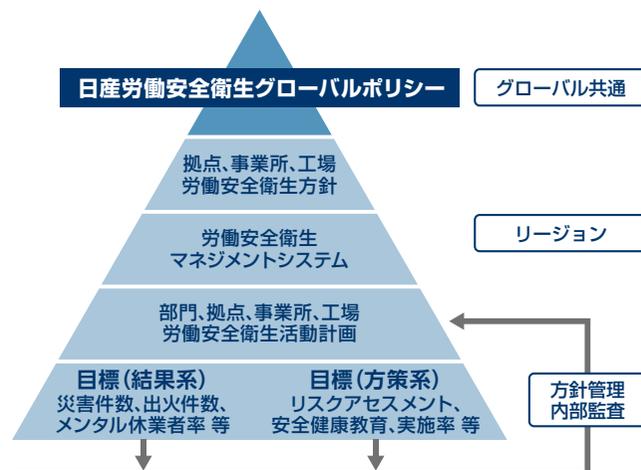
また、以下の8つの領域を主要な項目として具体的なポリシーを規定するとともに、役員から従業員一人ひとりが持つ安全衛生に関する役割と責任についても規定しています。

1. コンプライアンス遵守
2. 安全衛生活動計画とモニタリング
3. 設備、作業計画時の事前安全衛生評価
4. 構内協力会社管理
5. 安全衛生教育、作業指導
6. 災害事故の報告と類似災害事故防止
7. 健康増進
8. 感染症対策

日本、海外の拠点では、「労働安全衛生グローバルポリシー」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実施しています。

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、健康推進を重視し、職場の安全・健康活動を推進しています。

日産労働安全衛生グローバルポリシーの位置づけ



従業員の健康と安全のマネジメント

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、グローバルの全事業所とリモート会議で、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の担当マネージャーが集合する「グローバル安全会議」を隔年で開催しています。^{*1} また、日本国内外の多くの事業所で、ISO45001^{*2}を含めた労働安全衛生マネジメントシステムを導入し、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。マネジメントシステムについては、事業所で働くすべての労働者を対象としています。また、国内の事務所では、従来からマネジメントシステムの評価を実施しており、海外の事業所では、2022年度に各事業所の自主的診断を行い、2023年度からは本社による診断を計画しています。グローバルのグ

^{*1} 2020, 2021, 2022年度は新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、集合形式での開催を見送り。

^{*2} ISO45001: 労働安全衛生マネジメントシステムの国際規格。

目次	Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献	

グループすべての従業員はNS4*1の対象とし、事業所内の他社労働者も含めたすべての労働者は重度災害件数(GUR)を対象とすることで、職場の状況を把握しています。

従業員の健康と安全の実績

従業員の安全の取り組み

労働安全基準をグローバルに標準化

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、その対応策を講じています。

安全な職場づくり

日本、海外の全拠点で労働災害や出火リスクを事前に検出し、摘みと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仕組みです。これらの活用により、労働災害や出火の低減に効果を上げてきました。

また、生産の現場で作業員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年から組織的に継続して実施しており、各職場に広く定着し、職場の設備や作業に対して危険予知による災害の未然防止の活動が継続して計画的に実施されています。

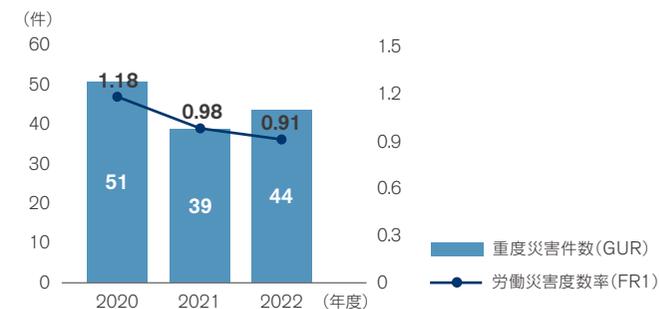
各生産拠点で発生した労働災害および出火事故については、

グローバルで共通の報告基準を定めており、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、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。

日産は労働災害の包括的なモニタリングを目的に、労働災害度数率(FR1)*2および重度災害件数(GUR)*3の指標を採用しており、それぞれの進捗を管理しています。労働災害度数率は全社として継続的に前年度の実績以下の達成を目標として設定し、死亡事故に関してはゼロとすることを目指しています。

2022年度のモニタリングの結果、労働災害度数率は前年度を下回る0.91、重度災害件数は44件を確認し、そのうち従業員の死亡災害の件数は0件でしたが、構内協力企業の方の死亡災害が1件発生しました。これを受け、構内協力企業の作業に対するリスクアセスメント強化を図りました。

労働災害度数率および重度災害件数(グローバル)



*1 NS4 (Nissan Safety 4 日産セーフティ4): 労働安全の社内指標

*2 労働災害度数率(FR1: Frequency Rate 1): 予め定義された症状を伴う災害の度数率(予め定義された症状を伴う災害件数)×1,000,000/総労働時間×1.1

*3 重度災害件数(GUR): 死亡災害(G: Grave)、後遺障害を伴う災害(U: Unrecoverable)、後遺症はないが予め定義された症状を伴う重傷災害件数(R: Recoverable but serious)

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

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、夏季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。

新型コロナウイルス感染症対策

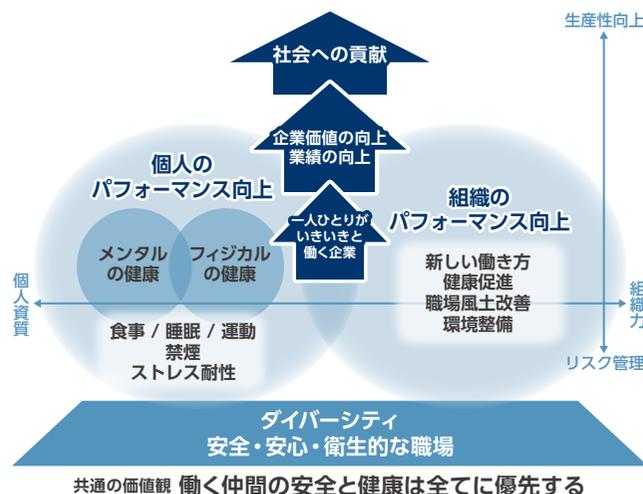
従業員とその家族を新型コロナウイルス感染症に罹患させないこと、また社内のみならず、社会における感染拡大を防ぐための感染予防策、感染拡大防止策を行うことを基本的な考えとした「コロナ対策のグローバルガイドライン」を策定し、実行しています。

従業員の健康づくりとマネジメント

基本的な考え方

グローバルポリシーに則り、日産では、従業員の安全と健康は、個人だけでなく、日産が社会に貢献し続ける企業として成長していくための重要な課題と位置づけています。「日産自動車安全衛生基本方針」である「働く仲間の安全と健康は全てに優先する」を『健康宣言』として、従業員の健康を、経営的な視点で考え戦略的かつ愚直に施策を実践することで『健康経営』を実現していきます。

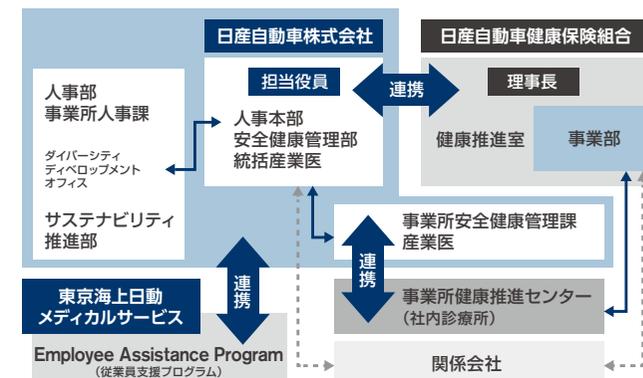
日産自動車の『健康経営』



健康推進体制

日産の健康推進は、日産自動車健康保険組合（事業所健康推進センター）、東京海上日動メディカルサービスなど医療の専門職と、人事本部安全健康管理部、各事業所の安全健康推進部署および関連部署が、従業員の心身の健康のため、協働して活動を推進しています。

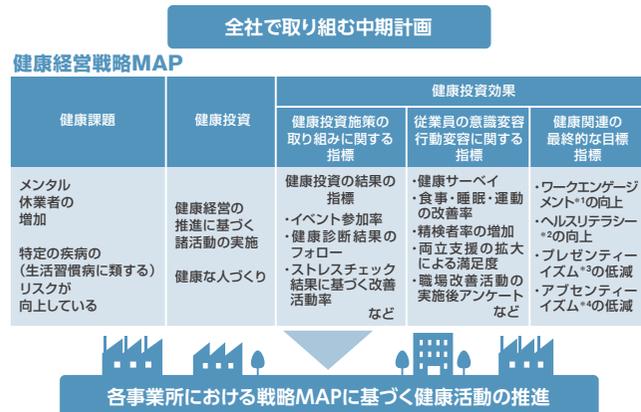
推進体制



目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

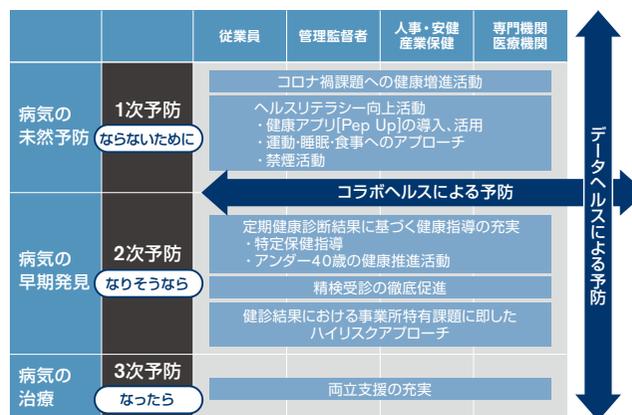
健康課題への取り組み

健康推進体制下において、日本国内では、従業員の健康状態をデータによって見える化し、疾病リスクの分析、健康リスクを予測して、従業員の健康推進活動や、個別の改善プログラムの実行に取り組んでいます。より効果的な取り組みを行うため、自社の健康課題を見える化する健康経営戦略MAPを作成し、全社共通の取り組みを促進しつつ、事業所ごとにブレークダウンした戦略MAPを作成することで、より地域性や事業所の特性をいかした健康推進活動を行っています。また、健康推進活動のマネジメント強化のため、健康経営に関する会議を体系立てて実施しています。



堅実に取り組むフィジカルヘルスケア

日本国内におけるフィジカルヘルスは、下記に注力をしています。



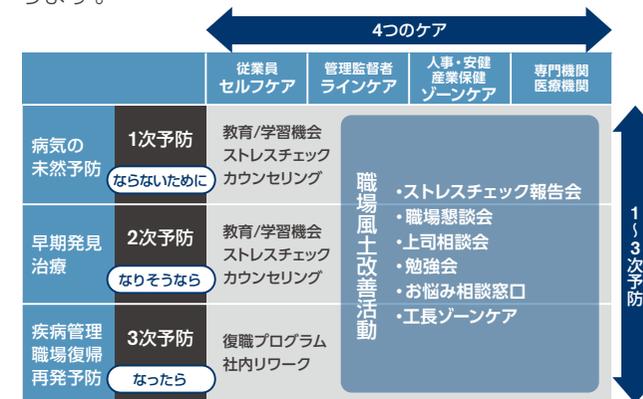
コロナ禍による生活様式の変化により、2020年度の健診データで体重増が顕著になりました。経年による生活習慣病の増加を予防するため、2021年度より現在も継続して、『コロナ禍で増えた体重減』の活動を全社で推進しています。



これからも、健診などによる病気の早期発見、両立支援による病気の治療などの活動強化により、休業者減を実現しつつ、健康への意識向上による病気の未然防止など、フィジカルヘルスケアに堅実に取り組んでいきます。

包括的なメンタルヘルスケア

日本国内におけるメンタルヘルスには、下記の特徴があります。



【EAP^{*5}における『4つのケア』『1-3次予防』の実現】

- * ストレスチェックの実施による『セルフケア』の充実
- * 社内アンケート結果に基づく職場風土改善活動『ラインケア』の促進

^{*1} ワークエンゲージメント：仕事に関連するポジティブで充実した心理状態のことで、以下の3つが揃った状態とされている。「仕事から活力を得ていきいきとしている」(活力)「仕事に誇りとやりがいを感じている」(熱意)「仕事に熱心に取り組んでいる」(没頭)

^{*2} ヘルスリテラシー：健康情報に基づく意思決定で自身の健康を決める力であり、以下が定義されている。
 ・健康情報入手・理解・評価・活用するための知識や意欲、能力
 ・日常生活におけるヘルスケアや疾病予防、ヘルスプロモーションについて判断や意思決定
 ・生涯を通じて生活の質を維持・向上

^{*3} プレゼンティーズム：従業員が職場に出勤はしているものの、何らかの健康問題によって、業務の能率が落ちている状態。

^{*4} アブセンティーズム：心身の不調により、業務自体が行えず、仕事を休業/欠勤している状態。

^{*5} EAP：Employee Assistant Programの略。従業員支援プログラム。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

- *層別のケア『ゾーンケア』の新規導入
- *復職支援プログラムの徹底
- *社内リワークによる再発予防の強化

社内アンケートによるストレス度の解析により、職場風土の改善である、ラインケアには日産は長年、積極的に取り組んできました。

組織分析結果の報告会は全部門で行っています。



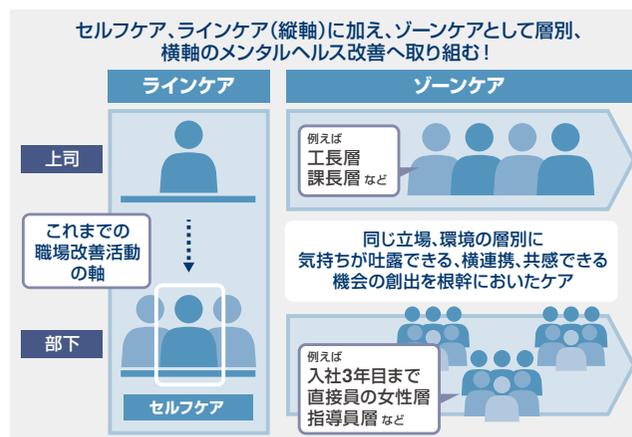
報告会の様子

改善活動を推進するためのポイントは、上位者(管理、監督者)が自身の組織分析結果を認知し、結果に伴う活動の動機づけを行うことです。

そこで近年は、部門、部署ごとの報告会にこだわらず、小単位に組織分析結果報告会を行うことで改善活動の拡大につなげています。

組織分析の解析と活動を進める中で、近年のメンタル休業者実績、およびストレス度の層別解析により、一部の層へのケアの必要性が顕著となりました。日産ではそのケアを『ゾーンケア』と命名し、昨今の活動は以下を実施しています。

- ・新卒、中途入社者へのお悩み相談窓口体験
- ・間接業務従事者へのオンラインセッション
- ・若年層懇談会、セッション
- ・工長ゾーンケアとしての懇談会、コーチング活動



健康推進活動の社会的評価

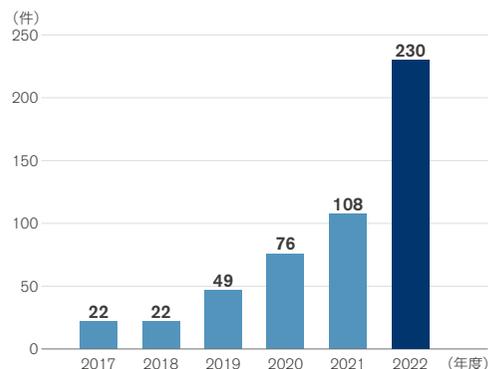
日本国内において、経済産業省の健康経営優良法人認定制度を、健康推進活動のマネジメントシステムと位置づけて、取り組みを促進しています。

その実績として、2019年より継続して、健康経営優良法人に認定されています。

また、従業員の健康増進のため、スポーツの実施に積極的に取り組んでいる企業として、2022年にスポーツ庁のスポーツエールカンパニーに認定されました。



組織分析結果報告会 実施件数



目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	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

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、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だけでなく、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決めました。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。

ブルー・スイッチの展開

-EVを活用した持続可能でレジリエントな社会への取り組み

2018年に日本で発表された「ブルー・スイッチ」*1は、ゼロ・エミッション社会実現を目的にEVを活用した電動化によるソリューションの提供を通じて、日本全国の自治体や企業など、多くのパートナーの皆さまと共に、環境、災害対策、エネルギーマネジメント、観光などの幅広い分野において地域課題解決に向けて取り組む活動です。

これまでに自治体や企業・団体などのパートナーと共に取り組んだ件数は2023年3月末で216件となり、今後も多くの地域連携を予定しています。

2022年1月には、海外展開としてタイとフィリピンを皮切りにASEAN地域でも「ブルー・スイッチ」を開始しました。

EVのパイオニアとして、EVの新たな活用方法を普及していくことで、よりクリーンな世界と持続可能な社会の実現に貢献していきます。



*1 「ブルー・スイッチ」に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www3.nissan.co.jp/first-contact-technology/blue-switch.html>

目次	Corporate direction		環境	社会性		ガバナンス	データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	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ている「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じて、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*1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脱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。

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)*2

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。

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やパンデミック発生時には、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。

地域社会への貢献の実績

2022年度の社会貢献活動の実績

2022年度 グローバル社会貢献支出額：約27.9億円

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シップ費

2022年度 グローバル社会貢献支出額(内訳)

	金額(百万円)	比率(%)
社会貢献活動費	918	32.9
寄付	1,580	56.6
現物寄付(金額換算値)	67	2.4
スポンサーシップ その他	227	8.1
合計	2,792	100

<その他の緊急人道支援>

トルコで発生した大地震による人道的危機支援として100万ユーロを上限とする支援策を発表：

トルコ赤新月社に75万ユーロを寄付。従業員やパートナー企業からの寄付金と同額を上限に、最大25万ユーロの追加資金を用意し、直接支援を行う。

*1 グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティについては以下のページにも記載しています。 >>> P010

*2 ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョンに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P079

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ、エクイティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

社会貢献活動事例*1

日産は、コロナ禍が続く2022年もオンラインなどを活用しつつ、感染リスクを最小限にする努力をしながら、地域のニーズに応えるため各国で子どもたちを対象とした環境教育やリーダーシップ育成活動などを提供しました。

タイ

ケア・インターナショナルとの協働による教育支援

2017年からアユタヤ県およびラヨーン県において中学・高校生を対象に、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*2)の要素を取り入れたプログラムを提供しています。

実績

累計参加学生数：2,237人



日本

環境出張授業「わくわくエコスクール」

「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。

実績

出張した学校数：
90校(2022年度)
授業を受けた累計人数：
12万4,348人
第29回環境活動賞実践賞 受賞



中国

子どもたちや若者への教育支援「日産ドリーム・クラスルーム」

2013年から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など、多彩な授業を提供しています。

実績

累計参加学生数：
2百万人以上
2022年度
CSR中国教育特別賞 3部門受賞



米国、カナダ

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

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、世界約70カ国以上で住居建築や自立支援に取り組んでおり、NNAおよびNCIの従業員はボランティアとして参加しています。

実績

累計参加従業員時間：
11万時間以上
2022年は4カ所の
住居建築、引き渡し式
に参加
累計寄付額：
1,900万ドル以上



英国

教育機会を提供「日産スキルズ・ファンデーション」

2014年に設立し、日産独自の環境、モノづくりプログラムに加え、STEM*2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」にも機材や資金、知見などを提供して地元チームを支援しています。

実績

累計支援学生数：
8万人以上



*1 各国の社会貢献活動の実績に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/CITIZENSHIP/>

*2 STEM: Science, Technology, Engineering, Mathematics

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

ガバナンス

取り組み領域	サステナビリティビジョン	2022年の主なゴール	関連するマテリアリティ	主に貢献するSDGs
コーポレートガバナンス	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		・ガバナンス、法規制、コンプライアンス	
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	・物理的ハザードへの対応 ・プライバシー&データ保護	
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	・ガバナンス、法規制、コンプライアンス	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

ガバナンスに関する方針・考え方

ガバナンスに関する方針・考え方	121
コーポレートガバナンス	122
リスクマネジメント	132
コンプライアンス	134
ガバナンスデータ	163

半導体の供給不足の影響に加え、ロシア・ウクライナ問題に端を発する地政学リスクの高まり、急激な為替変動、それらに起因した、原材料・エネルギー価格の急騰、さらには電動化に伴う市場の分断化など、事業環境がさらに大きく変化しました。米国で成立した「インフレ抑制法」には電気自動車（EV）の購入に対する税額控除が盛り込まれ、米国で電動化が加速する公算が大きく、また中国の事業環境も大きく変化しており、企業は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*1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」*2を定めて、日産グループ全社で徹底しています。

*1 「コーポレートガバナンスガイドライン」はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Guidelines_JP.pdf

*2 「グローバル行動規範」はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NISSAN_GCC_J.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス	リスクマネジメント		コンプライアンス

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

日産は、2018年に発生した元経営者による不正行為により、ステークホルダーの皆さまに多大なるご迷惑をおかけしました。過度な権限集中・ガバナンスの透明性欠如に起因したものと認識し、これを二度と繰り返さないために、社内の意識改革ならびにガバナンス改善等の再発防止に努めています。当社は指名委員会等設置会社を選択し、明確な形で執行と監督・監査を分離し、意思決定の透明性を図るとともに、迅速かつフレキシブルな業務執行を実行し、内部統制、コンプライアンスならびにリスク管理体制の実効性を担保しています。

取締役会では、各委員会も含め社外取締役が過半数を占めており、報酬委員会は社外取締役のみで構成されています。さらに、取締役会議長と各委員会の委員長は独立社外取締役が務めております。

日産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。さまざまなモニタリングシステムを活用しながら経営の健全性を維持するガバナンスの体制を構築するとともに、事業目標の達成に影響を及ぼす社内外のリスクを適切に評価し、管理しています。

コーポレートガバナンスは日産の重要な根幹であり、それを実効性のあるものにしていくために組織の隅々まで浸透するよう従業員・ビジネスパートナーへの啓発活動に注力しています。長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」のもと、

数多くのワクワクする電動車とイノベーションを提供し、移動と社会の可能性を広げ、お客さまや社会から真に必要なとされる持続可能な企業へと日産を変革していくことを目指し、役員から従業員に至るまで透明性と尊重・敬意の姿勢を持って行動し、企業文化を変えることでステークホルダーの皆さまからの信頼を回復していきたいと考えています。

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	・中期事業計画 / 年度事業計画 ・戦略的 / 重要な提携
株主総会	・招集 ・議案
選解任	・取締役会議長の選定 ・代表執行役の選定および解職 ・執行役の選解任 ・各委員会(指名・監査・報酬)の委員長および構成委員の選定および解職
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、等

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

取締役会の体制

当社の取締役会は、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。

構成員数10名の過半数6名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。また、各取締役は、国際性・ジェンダー・専門性等におけるダイバーシティ*1を有しており、これらのインクルージョンを通じて、会議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。

重大な事項について

当社はサステナビリティ・リスク管理・内部統制／コンプライアンスを当社の経営に影響をおよぼす重要事項と位置づけ、以下の関連する方針・体制に則り、その取り組みを取締役に伝達するプロセスを構築・運用しています。

また、2022年度取締役会においては、以下の報告がなされ、重大な懸念事項はないことが確認されています。

サステナビリティ

方針・体制

- コーポレートガバナンスガイドライン*2 第3章 ステークホルダーとの適切な協働

取締役会での報告事項

- サステナビリティレポート報告 1回
- 業務執行報告 6回(グローバル・リージョン業務、電動化、DX等)

リスク管理

方針・体制

- コーポレートガバナンスオーバービュー*3 (コーポレートリスクマネジメント体制、コーポレートリスクの年間管理プロセス)

取締役会での報告事項

- コーポレートリスクマネジメント報告 1回

内部統制／コンプライアンス

方針・体制

- コーポレートガバナンス報告書*4 (IV-1 内部統制システム)
- コーポレートガバナンスオーバービュー*3 (コーポレートガバナンスに関する基本方針、内部統制について、コンプライアンスシステム)

取締役会での報告事項

- 内部統制報告 2回
- 監査委員会報告 2回
- コーポレートガバナンス報告書承認 1回

*1 ダイバーシティに関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P079

*2 「コーポレートガバナンスガイドライン」はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/PDF/190625-02_01_JP.pdf

*3 「コーポレートガバナンスオーバービュー」はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Overview_JP.pdf

*4 「コーポレートガバナンス報告書」はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/g_report.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

取締役スキルマトリックス

取締役のスキルマトリックスは以下の通りです。

取締役スキルマトリックス(2023年7月1日時点)

		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	財務 / 会計	ESG	製品 / 技術	セールス / マーケティング	デジタルトランス フォーメーション
1	木村 康 Yasushi Kimura	○				○	○	○	○	
2	ジャンドミニク スナール Jean-Dominique Senard	○	○	○		○	○			
3	井原 慶子 Keiko Ihara	○	○				○	○	○	○
4	永井 素夫 Motoo Nagai	○	○		○	○	○			
5	ベルナール デルマス Bernard Delmas	○	○				○	○	○	
6	アンドリュウ ハウス Andrew House	○				○	○	○	○	○
7	ピエール フルーリオ Pierre Fleuriot	○		○	○	○	○			
8	ブレンダ ハーヴィー Brenda Harvey	○		○			○	○	○	○
9	内田 誠 Makoto Uchida	○	○		○	○	○	○		○
10	坂本 秀行 Hideyuki Sakamoto	○	○		○		○	○		○

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

取締役会メンバーの担当職務 (2023年7月1日時点)

木村 康 (きむら やすし)



独立社外取締役
取締役会議長

指名委員会
監査委員会

取締役就任年月
2019年6月

ジャンドミニク スナール (Jean-Dominique Senard)



取締役
取締役会副議長

指名委員会

取締役就任年月
2019年4月

ベルナル デルマス (Bernard Delmas)



独立社外取締役
筆頭独立社外取締役

報酬委員会
監査委員会

取締役就任年月
2019年6月

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
報酬委員会

取締役就任年月
2018年6月

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
報酬委員会
監査委員会

取締役就任年月
2019年6月

アンドリュー ハウス (Andrew House)



独立社外取締役
指名委員会委員長

指名委員会
報酬委員会

取締役就任年月
2019年6月

ブレンダ ハーヴィー (Brenda Harvey)



独立社外取締役

監査委員会

取締役就任年月
2023年6月

ピエール フルーリオ (Pierre Fleuriot)



取締役

監査委員会

取締役就任年月
2020年2月

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

取締役就任年月
2020年2月

坂本 秀行 (さかもと ひでゆき)



取締役
執行役副社長

取締役就任年月
2020年2月

取締役会の特徴 (2023年7月1日時点)

取締役会と委員会構成における高い独立性

- ・ 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

- ・ 取締役の過半数(10名中6名)が独立社外取締役*1*2

委員会

- ・ 指名委員会：過半数(5名中4名)が独立社外取締役
- ・ 報酬委員会：全員(4名中4名)が独立社外取締役
- ・ 監査委員会：過半数(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

4カ国

ジェンダー

20%
女性



*1 各取締役に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/EXECUTIVE/>

*2 取締役の選任理由はコーポレートガバナンス報告書(社外取締役 会社との関係(2))をご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/g_report.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

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。*1

該当してはならない項目	
1	日産の役員および使用人である（現在もしくは過去10年間）
2	日産の主要株主である（現在もしくは過去5年間）
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
4	日産の主要取引先である
5	日産から多額の寄付または助成を受けている組織の業務執行者である
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、会計参与または業務執行者である
7	日産の主要債権者である
8	日産の会計監査人または会計参与である公認会計士もしくは税理士である
9	日産から財産上の多額の利益を得ている弁護士、公認会計士または税理士その他のコンサルタントである
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、税理士法人またはコンサルティング・ファームの従業員、パートナーまたは業務執行者である
11	上記各項のいずれかに該当する者の家族
12	日産で8年間を超えて取締役の職にあった者
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

2022年度取締役会活動状況

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、四半期および通期決算、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などについて決議しています。

当事業年度における、当取締役会に上程された議案には以下が含まれます。

- 業務執行状況および事業構造改革「Nissan NEXT」の進捗報告
- アライアンスの新しい枠組み合意について
- ロシア事業からの撤退に関する報告
- 内部統制およびリスクマネジメントに関する活動報告
- コーポレートガバナンス報告書の改定
- サステナビリティレポートの報告

また、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で開催し、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などについて幅広く議論しています。当事業年度の主な活動としては、2023年2月6日に発表したアライアンスの新しい枠組みの合意とそれに基づく個別契約の締結に向けて、執行側と複数回にわたる議論を行いました。

さらに、独立社外取締役と会計監査人との間で、サステナビリティ情報開示と最新の地政学リスクに伴うサプライチェーンの動向などに関する意見交換会を当事業年度において2回実施しました。*2

指名委員会の体制と権限

権限・役割

- ・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

決定事項

- ・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。（2023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。

2022年度指名委員会の開催回数・参加率

- 2022年度*3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100%

*1 「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。詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Standards_JP.pdf

*2 2022年度取締役の活動状況はこちらをご参照ください。 >>> P163

*3 2022年4月から2023年3月までの期間

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス	リスクマネジメント		コンプライアンス

2022年度の主な活動

- 代表執行役の選任議案を審議
- 第124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について審議

報酬委員会の体制と権限

権限・役割

- ・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係る決定に関する方針、ならびに取締役および執行役の個人別の報酬等の内容を決定する
- ・取締役および代表執行役の個人別の報酬額を決定する

決定事項

- ・取締役および執行役の報酬に関する方針および制度
- ・取締役および代表執行役の個人別の報酬額または非金銭報酬の場合には個人別の具体的な内容
- ・執行役の個人別の報酬等の内容

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(うち女性2名)としています(2023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等の内容に係る決定に関する方針、ならびに取締役および執行役の個人別の報酬等の内容を決定する権限を有しています。^{*1*2}

2022年度報酬委員会の開催回数・参加率

- 2022年度^{*3}の報酬委員会開催総数は12回
- 開催一回当たりの平均参加率は100%

2022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

*1 報酬制度の評価指標は2022年度有価証券報告書(P66-75)役員の報酬等ご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/IR/LIBRARY/FR/2022/ASSETS/PDF/fr2022.pdf#page=69>

*2 経営層の役割と評価はこちらをご参照ください。 >>> [P010](#)

*3 2022年4月から2023年3月までの期間

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

監査委員会の体制と権限

権限・役割

- ・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

決定事項

- ・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(2023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しています。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得ない体制を構築のうえ、その対応に当たっています。

2022年度監査委員会の開催回数・参加率

- 2022年度*1の監査委員会開催総数は12回
- 開催一回当たりの平均参加率は100%

2022年度の主な活動

当事業年度においては、以下を当委員会の重点監査項目として定め、それぞれの項目について監査委員会等の場を通じて検討・審議を重ね、必要に応じて執行側等へ提言を実施いたしました。*2

執行役等の業務執行状況のモニタリング

- 事業構造改革計画「Nissan NEXT」の進捗に加え、販売の質の改善、電動化への取り組み等の主要経営課題のほか、半導体供給不足やサプライチェーンの混乱等、企業を取巻く問題への対応につき報告を聴取し、その状況を適切にモニタリング

内部監査部門の活動状況の確認

- 内部監査部門に頻度高く監査委員会へ出席させ、重大な監査発見事項の報告を聴取のうえ、問題点の早期把握に努めるとともに、それら発見事項に基づく改善提案の実行を内部監査部門にきめ細かくフォローさせることにより、執行側によるその確実な実行を促進

内部統制・リスク管理体制の運用状況の監督

- 内部統制システムの運用状況全般に関する定期的な活動報告のほか、統合的なリスク管理体制、サイバーセキュリティ、グループガバナンス等重要な項目については個別に報告を聴取し、また、それらを司る各部門に対しては、内部監査部門による監査も実施させ、その運用状況を適切に監督

*1 2022年4月から2023年3月までの期間

*2 監査委員会の当事業年度各月における主な活動状況は2022年度有価証券報告書(P63)をご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/IR/LIBRARY/FR/2022/ASSETS/PDF/fr2022.pdf#page=66>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

以上の重点監査項目に記載されたもののほか、当委員会では以下についても、当事業年度における活動として取り組みました。

不正事案対応

- 元会長および元代表取締役それぞれを被告として提起した損害賠償訴訟への対応、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を実施

会計監査人との連携深化

- 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のほか、会計監査人との監査上の主要な検討事項(KAM)および会計監査人に対する規制強化とその影響に関する意見交換を実施し、会計監査人の監査品質の相当性を多方面から検証

企業集団内部統制強化に向けた取り組み

- 当社拠点および国内外主要子会社(5拠点および23社)について往査を実施(現地訪問も再開)
- グループ各社の監査品質向上を目的としたグループ会社監査役連絡会を半期毎に開催

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。2023年3月末時点で、執行役として6名(うち代表執行役2名)が選任されています。*1

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*2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。

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。

*1 各執行役に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/EXECUTIVE/>

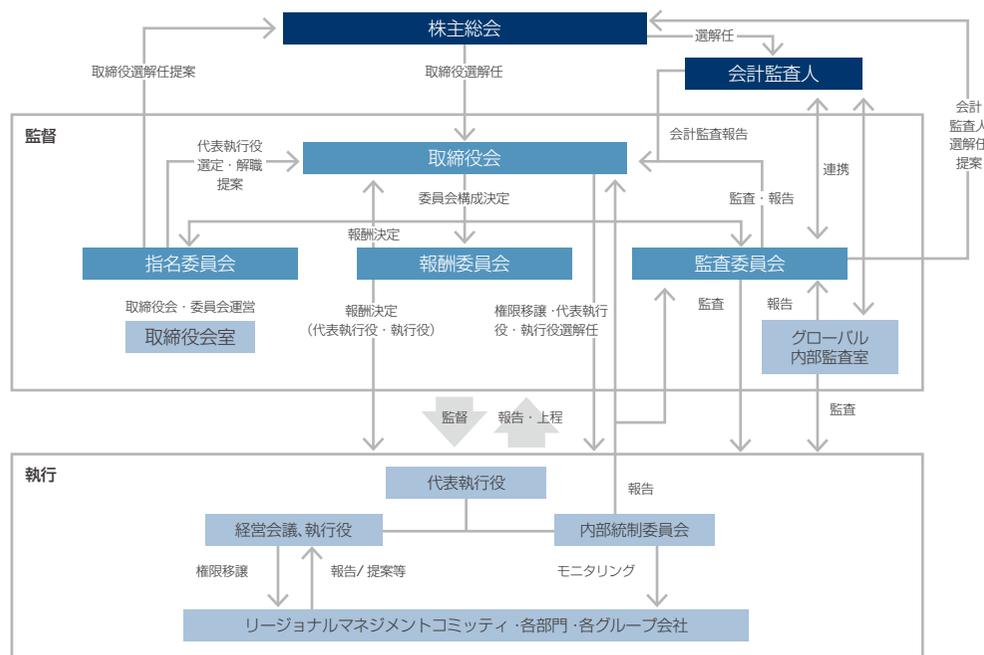
*2 内部統制システムの詳細は「日産コーポレートガバナンスオーバービュー」をご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Overview_JP.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

独立した組織による内部監査

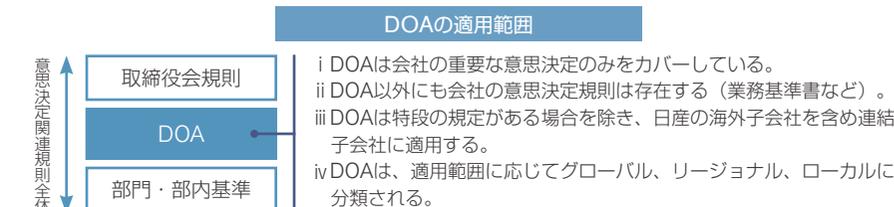
日産は、独立した組織であるグローバル内部監査機能を監査委員会の管轄のもと、設置しています。各地域では統括会社に設置した内部監査部署が担当し、より高度な専門性を要する販売金融、ITおよびモノづくりの分野では各地域を横断的に監査するグローバルな専門チームを設置しています。チーフ インターナル オーディット オフィサー(CIAO)の統括のもと、すべての内部監査は、グローバルに効率的かつ統一的に実施しています。

コーポレートガバナンス体制図



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。



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パリエ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担当者や、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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス	リスクマネジメント		コンプライアンス

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、事前にと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に報告することを取締役会規則に規定しています。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、年に一度の利益相反アンケートを実施するなど、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。さらに、2022年3月にグローバル利益相反規程が施行され、すべての役員および従業員に適用されています。*1

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、利益相反解消グループ構成員の間での意見の一致をもっ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

*1 取締役利益相反解消指針の詳細は「日産コーポレートオーバービュー」をご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Overview_JP.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

リスクマネジメント

リスクマネジメント体制

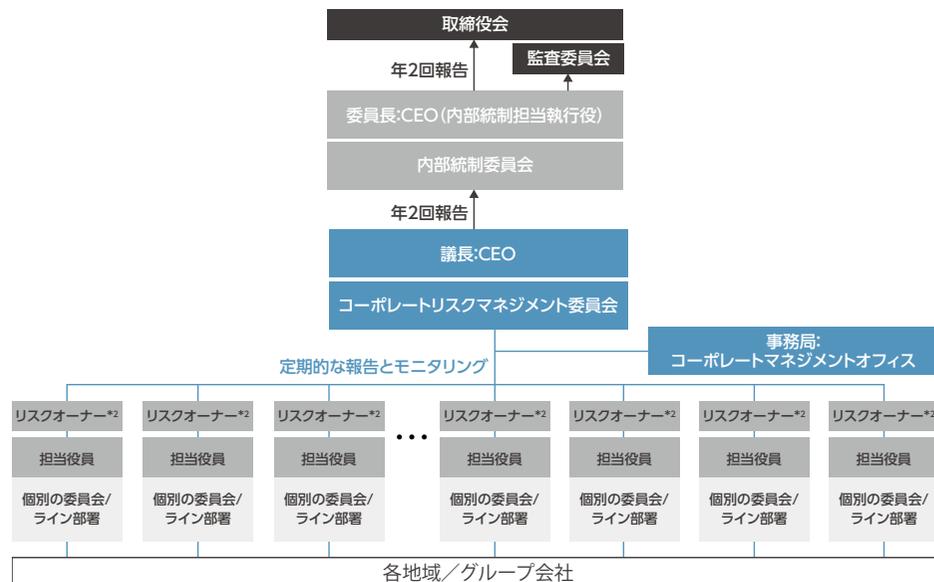
日産では、「グローバルリスク管理規程」にて、リスクを「日産グループのコーポレートパーパス、戦略、および事業目的の達成を阻害する事象又は状況」と定義し、日産グループ全体で活動を推進しています。リスクをいち早く察知し、影響度の大きさや発生の可能性を評価して、必要な対策を検討・実行することにより、リスクが発生する確率や頻度の低減、万一発生した場合の損失の最小化に務めるとともに、リスクの大きさに応じた適切な管理がなされているのかを確認しています。具体的には、社内外の事業環境の変化に対応するため、リスク管理の専門部署による役員層へのインタビューと各機能部署へのヒアリングの定期的な実施、および、経営戦略室と連携し、さまざまなリスクを洗い出すとともに、インパクトと切迫度、コントロールのレベルを定量的・定性的に評価し、コーポレートリスクマップの見直しを行います。そしてCEOが議長を務めるコーポレートリスクマネジメント委員会において、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。リスク管理の責任者は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。それらの状況は定期的にコーポレートリスクマネジメント委員会や内部統制委員会に報告し、さらに監査委員会や取締役会にも適宜報告しています。

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可能性を最小にするため、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。また、災害・操業リスクにおいては専門部署を設置し、危機発生時に迅速かつ連携のとれた対応を行うことで、事業継続リスク*1に対して網羅的に対応する体制を整えています。

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。

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。

コーポレートリスクマネジメント体制



(2023年3月末時点)

*1 「事業等のリスク」は、有価証券報告書(P24-30)をご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/IR/LIBRARY/FR/2022/ASSETS/PDF/fr2022.pdf#page=27>

*2 リスクオーナーは、原則としてエグゼクティブコミティのメンバー。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

リスクマネジメント強化の取り組み

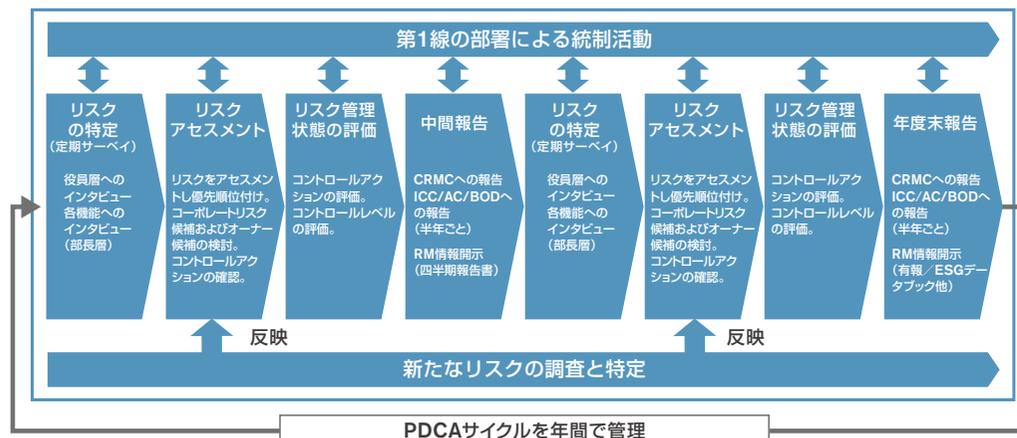
日産が2021年に発表した長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」の達成に向けて、リスクマネジメントの枠組みやプロセスの見直しとその強化に継続して取り組んでいます。体制面の強化としては「三つの防衛線（ディフェンスライン）」の原則に基づき、リスクマネジメントの事務局を第二線の機能として明確に位置づけ、人員体制の強化も行いました。会社の新たな基本方針をサポートするために、リスクマネジメントの目的を、事業目的の達成といった短期的なものにとどまらず、より長期的な視点でコーポレートパーパスの達成をサポートする活動と位置づけました。それに伴い、対象とする

リスクも、会社の企業価値の向上や環境・人権など、サステナビリティに貢献する視点で、より幅広く捉えるようにし、新たなリスクを適時に捉える体制も構築しました。リスクの評価についても、従来の主観的・定性的な評価に、客観的・定量的な評価を加えるため、国際的なフレームワークも参照し、より具体的なリスクの評価と、リスクをコントロールし管理状態に置くための活動のモニタリングに取り組んでいます。これらプロセスとツールの改善内容は、リスク管理マニュアルにも適宜反映しています。

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。2022年度は日産グループ全体で個人情報を含めた情報のセキュリティにおいて、重大な紛失・漏えいなどの事案は発生していません。

コーポレートリスクの年間管理プロセス



CRMC：コーポレートリスクマネジメント委員会 ICC：内部統制委員会 AC：監査委員会 BOD：取締役会 (2023年3月末時点)

個人情報保護への取り組み

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、日産グループ全体において徹底しています。当社は、お客さまに関するデータとプライバシー情報の利用において、グローバルで一貫したアプローチを適用するために、「カスタマープライバシーに関する基本方針」を策定しました。この方針は、日産の全拠点において情報の取り扱いが重要なテーマとして扱われ、一貫性を持っていることを保証しています。この新しい方針は、個人情報保護に関する日産のコミットメント、およびプライバシーに関する基本的な考え方について規定しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

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るため、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。

2022年度は、12月に社内の倫理と法令遵守意識の向上のために、第3回「日産エシックス・デー（企業倫理の日）」をグローバルで開催しました。ここでは、日産の経営陣の姿勢と中間管理職の姿勢の両方を強化することに焦点を当て、あらゆるレベルの従業員が、日産の「グローバル行動規範」と「社内通報プロセス」について話し合うことができました。

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。^{*1} 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。

コンプライアンス総点検の実施

日産では、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と決意しました。2018年度にはコンプライアンス総点検を実施し、2019年度からグローバル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。

2019年度は、日本国内の主要な子会社を対象に総合的なコンプライアンス総点検を実施し、その後も定期的に点検を行っています。2021年度にグローバルコンプライアンス室は、コンプライアンスリスクモニタリングを開始し、残存リス

クの改善計画を含む地域のリスクモニタリングを監督しています。

販売会社との取り組み

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、日本国内の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（Control Self-Assessment）」を展開。監査での指摘事項などを反映したチェック項目を各販売会社へ提供し、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。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。

^{*1} 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参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/VEHICLE_INSPECTIONS/

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

腐敗防止

腐敗防止の方針・考え方

日産は、個人的か組織的にかかわらず、企業や政府によるいかなる腐敗行為も容認しません。^{*1}「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はありますが、日産は現地の慣習や伝統を尊重しながらも、腐敗行為を受け入れることは決してありません。

腐敗防止のマネジメント

日産では「グローバル行動規範」^{*2}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。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」「カスタマープライバシーに関する基本方針」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で開催されています。「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。2022年度、日産グループ各社において重大な制裁措置を受けた事例はありませんでした。

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

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。

CEOとグローバルコンプライアンスオフィサーが共同で議長を務める「グローバルコンプライアンス委員会」を年2回開催し、グローバルコンプライアンス計画の審議や年次プログラムの検証、コンプライアンス案件についての議論を行い、その結果を経営会議および監査委員会に報告します。

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、グローバルコン

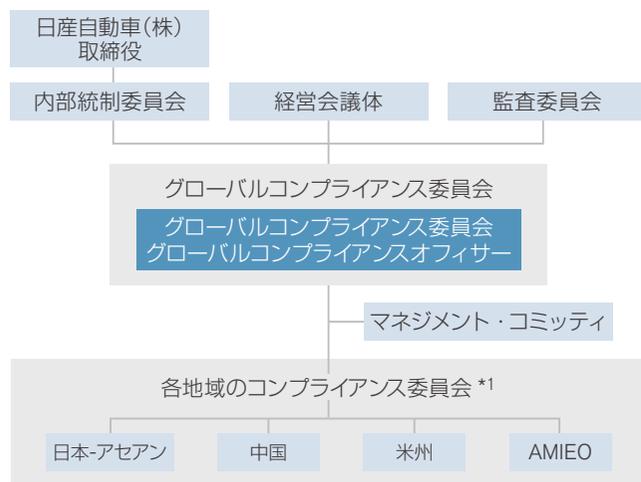
^{*1} 利益相反の回避に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P131

^{*2} 「グローバル行動規範」(PDF)はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/2017/NISSAN_GCC_J.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

プライアンス室を設置しました。さらに、各地域のコンプライアンスを徹底するため、日本-アセアン、中国、米州、AMIEO(アフリカ/中東/インド/欧州/オセアニア)地域に独立した専任のコンプライアンスオフィサーを選任しています。

グローバルコンプライアンス委員会組織 (2023年4月1日現在)



グローバル行動規範

「グローバル行動規範」*2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。

2021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-ラーニング教材は約20言語に対応しています。2022年度の間接従業員の受講率は96.5%でした。一方、グローバルの全工場で働く直接員を対象とした教材も別途用意しており、グローバルの全工場での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、トレーニングを実施しました。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。「グローバル行動規範」の遵守・周知の状況については、所管部署による自主評価および内部監査部門による独立的评价が行われています。その結果が内部統制委員会にて毎年報告され、取締役会にも報告されています。

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SpeakUp*3を導入しています。SpeakUpは、倫理ホットラインを専門とする独立した第三者機関であるNAVEX Globalによって運営されています。従業員はこのシステムを使って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。また、匿名かつ秘匿の双方向コミュニケーションを20言語以上で、24時間365日行うことができます。

SpeakUpの活用はポスター、イントラネット上のバナー、社内記事、毎年開催の「日産エシックス・デー(企業倫理の日)」など、さまざまな社内コミュニケーションを通じて従業員に伝えられています。

日産は、従業員に行動規範やその他の会社規則に対する違反を報告するように促すとともに、コンプライアンス制度の土台である「グローバル内部通報規程」に合い、報復を禁ずる方針によって通報者を保護しています。

報告案件はコンプライアンス担当者によって、人事、セキュリティまたは法務などの適切なチームに割り当てられ、対処されます。コンプライアンス案件については、独立したコンプライアンスオフィサーによって処理され、事実が確認された場合はクロスファンクショナルなコンプライアンス委員会に提示されます。

*1 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。

*2 「日産グローバル行動規範」(PDF)はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NISSAN_GCC_J.pdf

*3 日産コーポレートガバナンスオーバービュー「グローバル内部通報システム(SpeakUp)」はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Overview_JP.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

2022年度にはグローバルで2,078件が報告され、そのうち、19%がコンプライアンス関連、62%が人事関連の報告でした。この数には238件の問い合わせが含まれ、2番目に多く報告されたカテゴリーとなっています。

また、最も多く報告された内容は、「人事上の懸念」、「攻撃的または不適切なコミュニケーション」、「その他の社内規程違反」に関するものでした。

これらに対する措置は、雇用の終了から手続きの改善にまで及んでいます。

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、日本や地域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、人権侵害者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するため、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な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。

2022年度には、日産グループ全体で法令遵守を確保するため、「グローバル輸出管理ポリシー」を改訂しました。世界各国の輸出管理規制の変更や関連動向に対して迅速に対応しており、今年度の主な焦点のひとつは、ロシアとウクライナの危機の管理と急速に変化する規制環境です。

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。

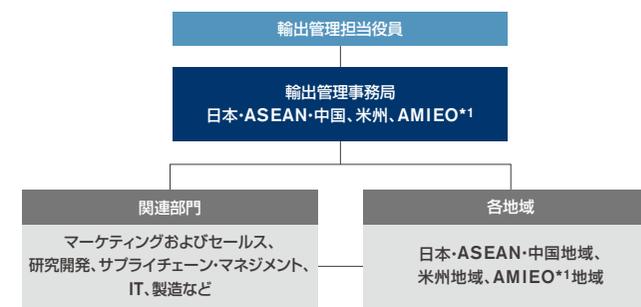
また、コンプライアンスリスクに関する従業員の認知度をさらに高めるため、関連する関税法コンプライアンスの観点も含め、教育体系や教育コンテンツの見直しを行っています。

日産では、将来を見据え、グローバルで先進技術に関する輸

出管理に取り組んでいます。日本、米国、欧州の拠点をはじめ、世界各地で電動化や自動運転、コネクテッドカーなどの先進技術の輸出管理を継続して推進しています。

また、輸出管理手続きを開発・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。さらに、各地域における規制対象品目やソフトウェア、技術の情報を更新・集約し、体系的に共有することで、各地域のビジネスにおいて網羅的で確実な輸出管理を実施しています。

輸出管理に関するグローバル組織図



*1 AMIEO (アフリカ・中東・インド・欧州・オセアニア)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

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」に沿って、日産グループが事業を行うすべての国の法令だけでなく、国際的な租税条約および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、2015年から税務方針を文書化しています。

法令の変化に対応するために当該方針は継続的に改訂しています。税務方針には、日産のガバナンスの取り決め、税務リスク管理戦略、税務当局への対応方法が含まれています。国内規則と国際規則(OECD国別報告など)、オーストラリアや英国*1など、その国独自の透明性に関する要件も含め、すべての税の開示要件を一貫して満たしています。

日産は、経営上の重要事項決定時に税務部門を関与させ、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、事業運営や戦略の意思決定に税務が及ぼす影響が適切に評価され、適時に対処されるよう、他の部門をサポートしています。事業戦略のサポートに必要な取引、組織の再編、法人の変更、法規制の変化、その他の事業変更に関する税務部門からの報告は特に重要です。税務部門が、事業運営上の決定を税務の観点から検証し、正式な権限委任手続きを経たうえで、税務対策が一貫した方法で適時行われ、より広範な経営目標に沿ったものであることを確認します。

グループ内企業間取引においては、OECDによって策定され

た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地域や国際的な税法に沿って適切な納税を行い、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。

日産のビジネスは実際に事業を行う企業の統合で成り立っており、日産は租税回避を目的とした取引や、事業方針に沿わない取引には一切関与していません。

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、税務リスクおよびリスク管理ツール、グループの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。

日産の税務管理

各国および各地域、グローバル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・販売事業および資金調達の継続的な成功です。

日産は、調査項目に関する税務処理について税務当局と合意に達することで、税務調査の終了を目指しています。税務当局と合意に至らない場合、日産は、訴訟提起など税務ポジションを守るために必要な措置を講じます。

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。

例えば、税務部門はグループで進行中の監査、不確実な税務ポジションおよび将来の税務リスクとなりうるトピック(新しい税務規則や税務当局による既存の規則とは一貫性がない適用など)のリストを含むグローバルなデータベースを維持しています。これには、直接税と間接税の両方の潜在的な税務リスクが含まれています。これらのリスク項目は詳細に文書化され、認定されます。報告書は必要に応じて作成され、重要な調査結果については四半期ごとにグローバルな上級管理職と協議されます。

具体的には、法人所得税に関して、国際財務報告解釈指針委員会第23号(IFRIC 23)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IFRIC 23を適用しています。

移転価格に関しては、日産の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、軽減のための管理を行い、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、移転価格税制上の潜在的な税務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、財務担当役員チームに報告されます。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。

*1 日産の英国での税務戦略(英語のみ)はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan.co.uk/legal/nissan-uk-tax-strategy.html>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

税務ガバナンスおよび管理体制は、税務部門、コンプライアンス部門、内部監査部門によって定期的に各国、各地域、およびグローバルレベルで評価されています。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おり、全従業員がアクセスできます。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、またビジネスに即しているか否かを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、疑念が生じたりした場合、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。SpeakUpは税務関連の違反の可能性を経営陣へ提起する手段となっています。

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、各国の税務当局をはじめ、他の公的機関や業界団体と、直接的・間接的を問わず長期的でオープンかつ建設的な関係を構築し、維持することを目指します。

定期的な会合やパートナーシップ・プログラムを通じて税務当局との関係を築いています。必要に応じて事前裁定や企業内取引における移転価格の正当性を確保しながら、移転価格事前確認(APA)を利用し、税務当局と継続的にコミュニケーションをとっています。

日産は、政策立案者と定期的にかかわり、事業実態を反映した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の経済産業諮問委員会(BIAC)などの業界団体や国際的な経済団体にも技術的な意見を提供しています。

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ひとつである経団連と日本自動車工業会(JAMA)の一会員でもあります。

当社のIR部門は、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。税務部門はこれらの質問への回答に関して十分な情報を提供しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報		環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

データ集

ESGデータ集

会社基本情報	141
環境データ	143
社会性データ	159
ガバナンスデータ	163

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報		環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

会社基本情報

会社概要

設立	1933年12月26日
本社所在地	〒220-8686 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
連結従業員数 (2023年3月末時点)	131,719人
グローバル拠点 (2023年3月末時点)	研究開発拠点：16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、南アフリカ、ブラジル、アルゼンチンに計44カ所) デザイン拠点：5市場 (日本、米国、英国、中国、ブラジルに計7カ所) 車両生産拠点：13市場、28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)

財務データ*1

(億円)

	2020年度	2021年度	2022年度
売上高	78,626	84,246	105,967
営業利益	▲ 1,507	2,473	3,771
経常利益	▲ 2,212	3,061	5,154
税金等調整前当期純利益	▲ 3,393	3,842	4,024
親会社株主に帰属する 当期純利益	▲ 4,487	2,155	2,219
設備投資	4,054	3,450	3,508
減価償却費	2,703	2,894	3,168
研究開発費	5,035	4,841	5,222

*1 財務データに関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/IR/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

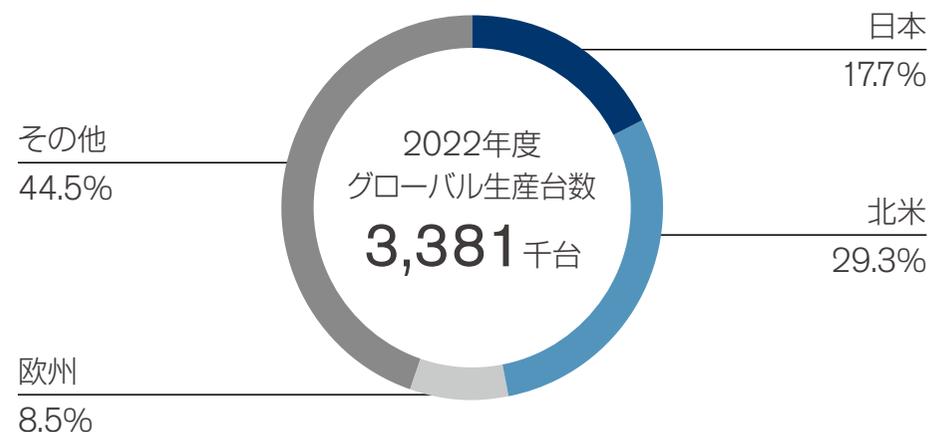
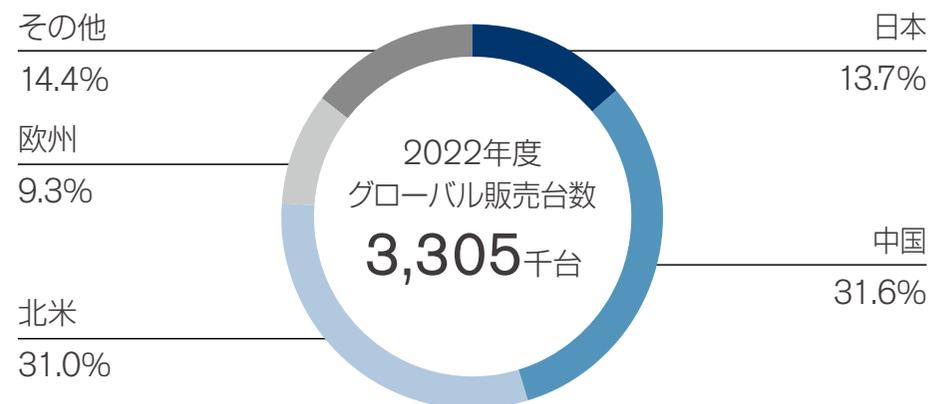
グローバル販売台数および生産台数

(千台)

	2020年度	2021年度	2022年度
グローバル販売台数	4,052	3,876	3,305
日本	478	428	454
中国	1,457	1,381	1,045
北米	1,213	1,183	1,023
欧州	391	340	308
その他	513	544	475

(千台)

	2020年度	2021年度	2022年度
グローバル生産台数	3,634	3,404	3,381
日本	517	446	597
北米	953	930	992
欧州	336	276	288
その他	1,828	1,751	1,504



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報		環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

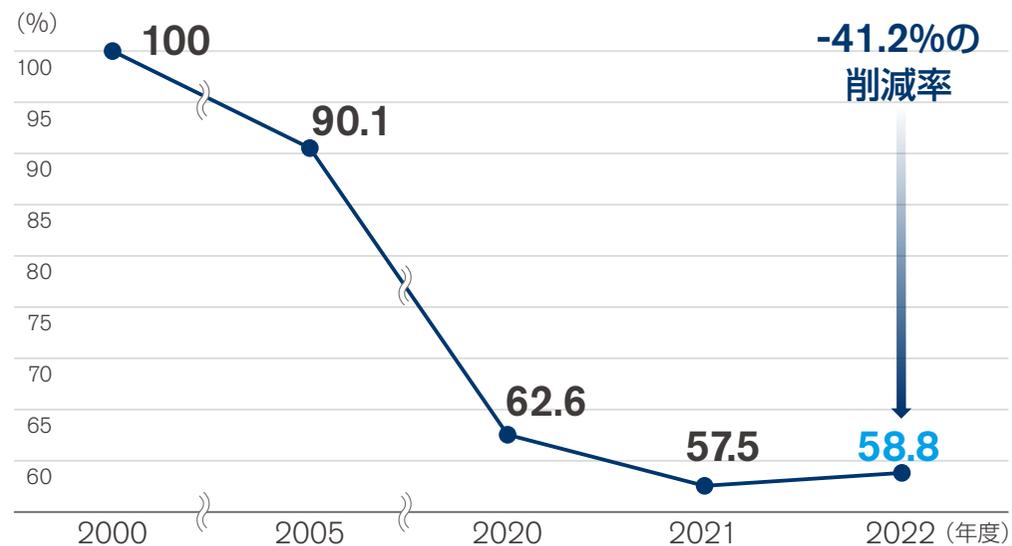
環境データ

気候変動(製品)	143
気候変動(企業活動)	147
大気品質	152
資源依存(再利用)	153
資源依存(拠点の廃棄物)	154
水資源の管理	155
環境課題を踏まえた事業基盤の強化.....	157
マテリアルバランス	158
環境保全コスト	158

気候変動(製品)

新車からのCO₂排出量削減率(グローバル)

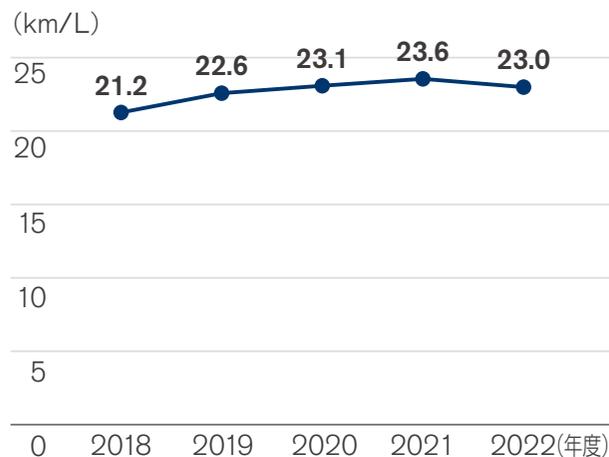
2022年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国におけるCO₂排出量は企業平均燃費ベースで2000年度に比べ41.2%改善し、NGP当初の目標であった-40%を1年前倒しで達成しました。*1



*1 CO₂削減率は社内規定の方法で算出しています。

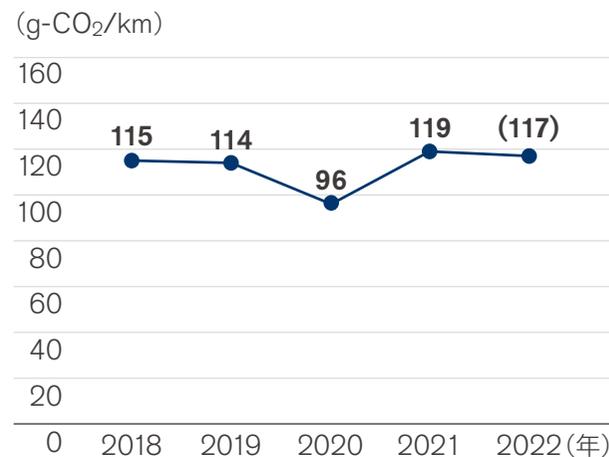
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ		社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

日本における企業平均燃費(CAFE、JC08/WLTCモード)



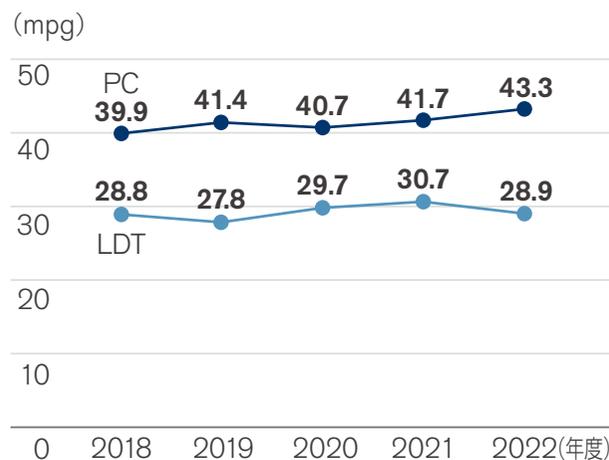
2022年度の日本における企業平均燃費*1は、23.0km/Lとなりました。若干の悪化は、WLTC評価モード車の増加によるものです。

欧州における車両平均CO₂排出量



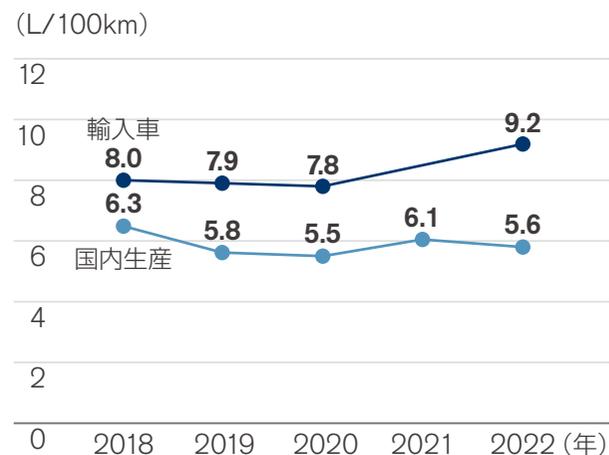
2021年以降の欧州における車両平均CO₂排出量は、NEDCからWLTPへの評価モードの変更によりCO₂値は上昇しましたが、同一のNEDCモードにおいては2020年とほぼ同等と考えられます。*2

米国における企業平均燃費(CAFE)



2022年度の米国における乗用車の企業平均燃費は、新型のダウンサイズターボエンジンへの切り替えにより43.3mpgとなり、2021年度に比べて3.8%向上しました。小型トラックのセグメントにおいてはモデルミックスの影響により、企業平均燃費は28.9mpgへ5.9%悪化となりました。

中国における企業平均燃料消費量



2022年の中国における国内生産車の企業平均燃料消費量*3は、EV車の販売増加により約8%燃費が向上しました(2022年の輸入車の燃費は、627台の少量モデルによるものです)。

*1 社内で算出した暫定値を使用しており、一部車種にWLTCモードの燃費値を含みます。

*2 2022年の公式値はまだ公開されていないため、暫定値で表示しています。

*3 2021年は輸入車の販売台数がゼロのため、グラフデータはありません。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報		環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

売上高、グローバル販売台数および生産台数データ

(億円)

	2021年度	2022年度
売上高*1	97,433	118,118

(千台)

	2021年度	2022年度
グローバル販売台数*2	3,876	3,305
日本	428	454
北米	1,183	1,023
欧州	340	308
アジア	1,572	1,201
その他	353	318

(千台)

	2021年度	2022年度
グローバル生産台数*2	3,404	3,381
日本	446	597
北米*3	930	992
欧州*4	276	288
アジア*5	1,646	1,378
その他*6	105	125

お客さまの電動化車両への関心が高い日本では、e-POWER車が国内全体の出荷台数36.5%を占めています。ここにEVとハイブリッド車を合わせた電動車両全体では約60%に達し、2022年度に販売を開始した新型軽EV「日産サクラ」が好調なことから、この傾向はこの後も続く予想されます。これは環境価値を追求し、よりサステナブルな商品群が日産ビジネスのコアになりつつある状況ととらえています。

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	EV	ハイブリッド車	天然ガス車
日本	%	29.2	0.3	36.5	11.7	22.2	0.1
北米	%	97.6	0.3	0.3	1.8	0.0	0.0
欧州	%	29.4	3.5	15.4	11.6	40.1	0.0
アジア	%	91.2	3.5	2.8	1.7	0.8	0.0
その他	%	80.8	15.0	0.9	0.2	3.0	0.0
グローバル	%	77.6	3.2	7.8	3.9	7.5	0.0

*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、メキシコの実生産台数

*4 英国、フランスの実生産台数

*5 台湾、タイ、中国、インドの実生産台数

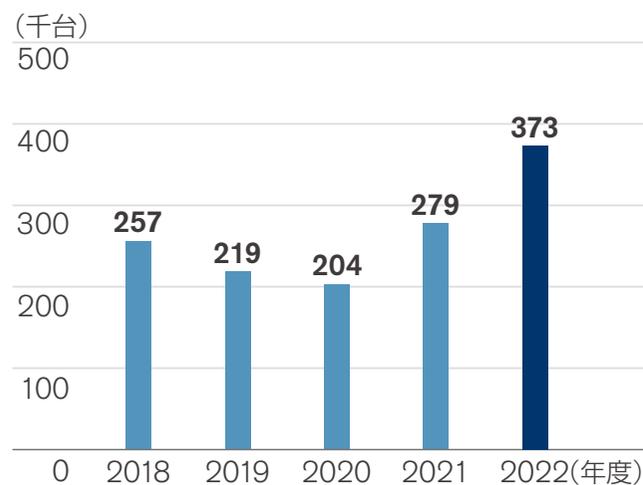
*6 南アフリカ、ブラジル、エジプト、アルゼンチンの実生産台数

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

EV

2022年度のEVは新型サクラとアリアの好調な販売に加え、e-POWERは、新型キャッシュカイクと新型エクストレイルの効果により台数が増加しました。*1

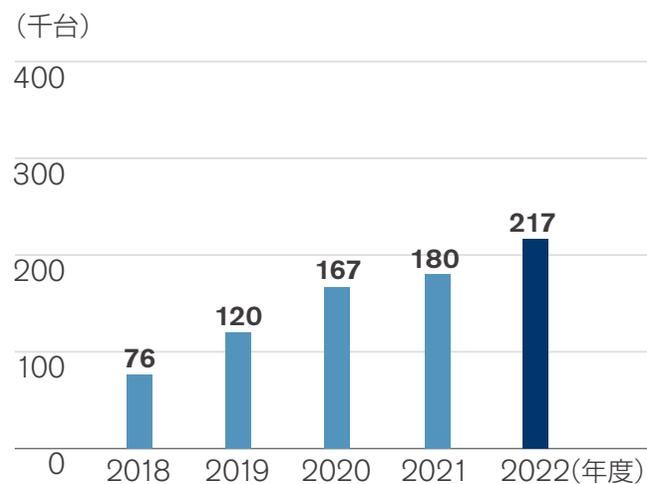
100%EVおよび「e-POWER」販売台数



ハイブリッド車

2022年は欧州に投入した新型ジュークとキャッシュカイクにより台数が増加しました。

ハイブリッド車販売台数*2



*1 中国合弁会社による販売台数を含む。販売台数の再集計実施により、過去の数字に変更が生じています。

*2 出荷台数ベースから販売台数ベースへ集計方法を変更したことにより、過去の数字に変更が生じています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ		社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

気候変動(企業活動)

エネルギー投入量

(年度)

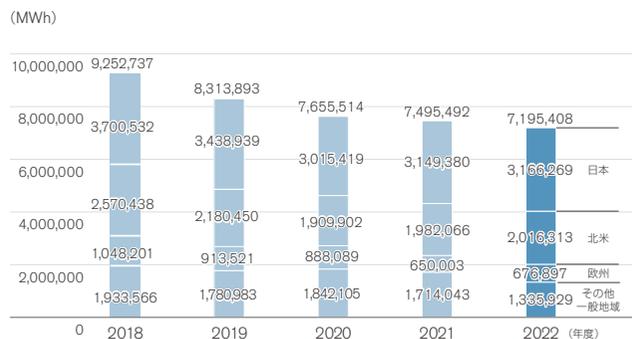
	単位	2019	2020	2021	2022
合計	MWh	8,313,893	7,655,514	7,495,492	7,195,408
地域別					
日本	MWh	3,438,939	3,015,419	3,149,380	3,166,269
北米	MWh	2,180,450	1,909,902	1,982,066	2,016,313
欧州	MWh	913,521	888,089	650,003	676,897
その他	MWh	1,780,983	1,842,105	1,714,043	1,335,929
エネルギー源別					
一次エネルギー					
天然ガス	MWh	3,079,723	3,089,803	2,907,420	2,828,289
LPG	MWh	175,559	144,478	145,717	130,508
コークス	MWh	154,961	100,144	112,154	119,767
灯油	MWh	90,078	69,618	69,868	58,579
ガソリン	MWh	243,166	184,021	177,147	120,565
軽油	MWh	23,246	25,315	23,800	26,016
重油	MWh	16,303	22,816	22,383	9,767

(年度)

	単位	2019	2020	2021	2022
敷地外					
電力(購入)	MWh	4,384,282	3,851,011	3,859,586	3,737,002
うち再生可能エネルギー*1	MWh	123,225	181,815	229,754	275,807
冷水	MWh	5,086	3,530	3,598	3,929
蒸気	MWh	125,662	96,960	114,506	125,761
敷地内					
電力(自家発電)	MWh	43,668	65,183	59,313	35,226
うち再生可能エネルギー*2	MWh	43,668	65,183	59,313	35,226
再生可能エネルギー総量	MWh	166,893	246,998	289,067	311,033

エネルギー投入量推移

2022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7,195千MWhとなり、2021年度の7,495千MWhより、4%減少しました。2022年度の生産工場におけるエネルギー使用量は6,462千MWh★となり、2021年度の6,875千MWhより減少しました。

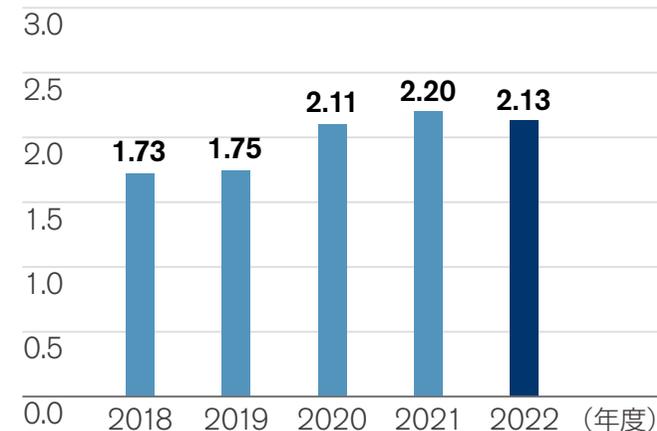


エネルギー消費量(生産台数当たり)

2022年度の生産台数当たりのエネルギー消費量は2.13MWhとなり、2021年度より3.4%削減しました。

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、数値が高くなる場合があります。

(MWh/台)



(年度)

	単位	2022
日本	MWh/台	5.30
北米	MWh/台	2.03
欧州	MWh/台	2.35
その他	MWh/台	0.89

*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

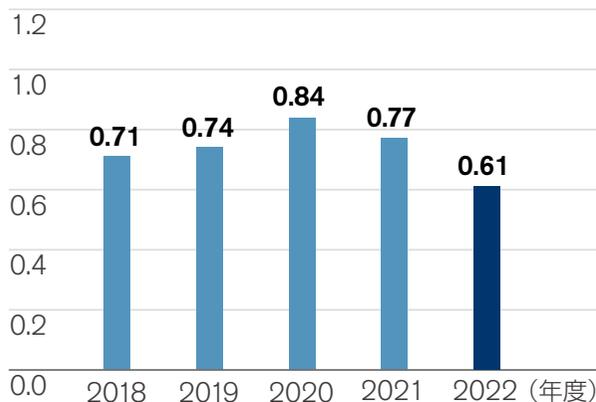
★を付している開示情報について、KPMGあずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご参照ください。 >>> P058

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

エネルギー消費量(売上高当たり)

2022年度の売上高当たりのエネルギー消費量は0.61MWhとなり、2021年度と比較し、21%の減少となりました。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。

(MWh/百万円)



企業活動におけるカーボンフットプリント

2022年度の日産のグローバル企業活動からのCO₂排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で2,096千トンとなり、2021年度の2,231千トンより、6%減少しました。2022年度の生産工場におけるCO₂排出量は1,798千トン★(スコープ1排出量579千トン★、スコープ2排出量1,219千トン★)となり、2021年度の1,944千トンより減少しました。

財務諸表と合わせたカーボンフットプリント

財務情報と連動したカーボンフットプリント開示の重要性を認識し、対象範囲を改めて試算を行いました。

- ・従来：日産自動車および連結子会社、持分法適用関連会社の一部
- ・新スコープ：日産自動車(株)および連結子会社

		(年度)				
スコープ1と2	単位	2018	2019	2020	2021	2022
	tk-CO ₂	2,413	2,239	1,769	1,844	1,794

参考)従来の対象範囲によるデータ

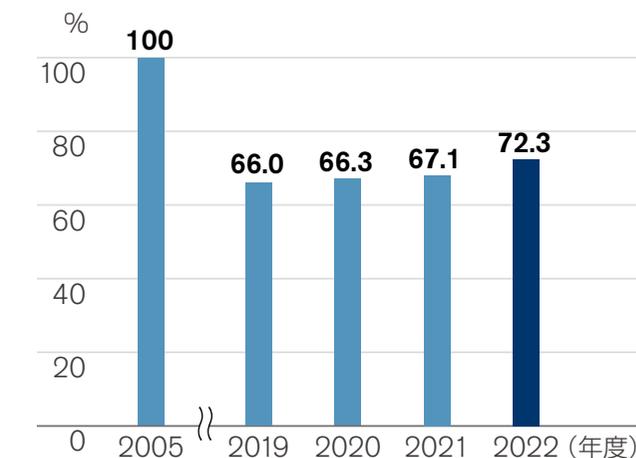
		(年度)				
	単位	2018	2019	2020	2021	2022
スコープ1*1	t-CO ₂	879,534	764,929	746,677	690,155	661,241
スコープ2	t-CO ₂	2,339,883	2,105,700	1,631,551	1,541,276	1,435,081
スコープ1と2*1	t-CO ₂	3,219,417	2,870,630	2,378,228	2,231,430	2,096,322
日本*1	t-CO ₂	1,198,393	1,138,452	941,493	982,671	978,051
北米	t-CO ₂	738,234	648,754	529,044	507,584	526,414
欧州	t-CO ₂	221,692	163,553	156,442	112,157	105,974
その他	t-CO ₂	1,061,098	919,871	751,250	629,019	485,882
スコープ3	t-CO ₂	203,106,900	173,138,601	135,068,055	127,546,646*2	118,828,370

エネルギー起源CO₂以外の温室効果ガス(GHG)排出量*3

		(年度)				
種類別	単位	2018	2019	2020	2021	2022
CH ₄ (メタン)	t-CO ₂ e	4,846	4,750	4,620	5,088	5,054
N ₂ O(一酸化二窒素)	t-CO ₂ e	1,425	1,334	1,238	1,244	1,071
HFCs(ハイドロフルオロカーボン)	t-CO ₂ e	3,594	3,106	1,873	1,320	1,878
PFCs(パーフルオロカーボン)	t-CO ₂ e	0	0	0	0	0
SF ₆ (六ふっ化硫黄)	t-CO ₂ e	43	43	43	43	43
NF ₃ (三ふっ化窒素)	t-CO ₂ e	2	1	1	1	0

企業活動からのCO₂排出量(グローバル販売台数当たり)

2022年度は、企業活動に伴うCO₂排出量が2005年度に比べ27.7%の削減となりました。



*1 エネルギー起源CO₂以外の温室効果ガスを別項目にて開示したため、2021年度の値に変更が生じています。

*2 スコープ3のうち、カテゴリー1の算定方法を変更したこと、および、カテゴリー11において国が公表する燃費値が確定したことにより、2021年度の値に変更が生じています。

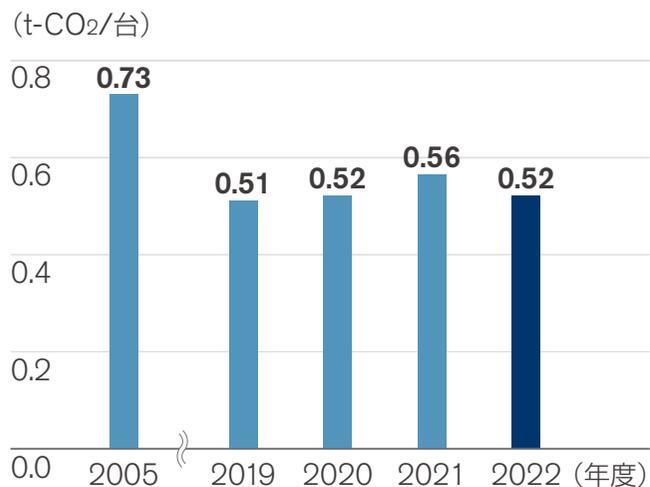
*3 地球温暖化対策の推進に関する法律をもとに算出した、日産自動車株式会社の国内拠点からのGHG排出量。

★を付している開示情報について、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。詳細はこちらをご参照ください。 >>> [P058](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

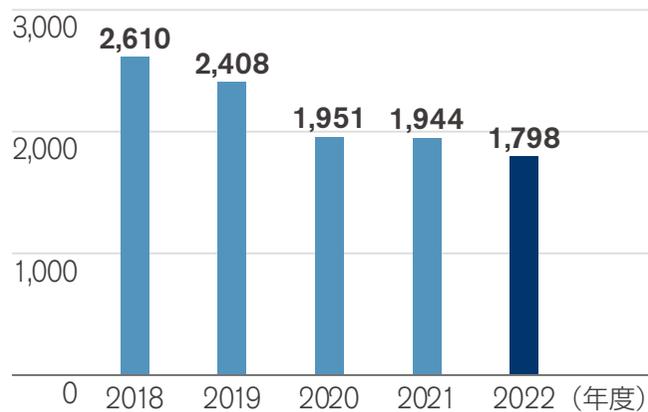
生産活動からのCO₂排出量(生産台数当たり)

2022年度のグローバル生産台数当たりのCO₂排出量は0.52トンとなり、2005年度比で28.8%削減をしました。



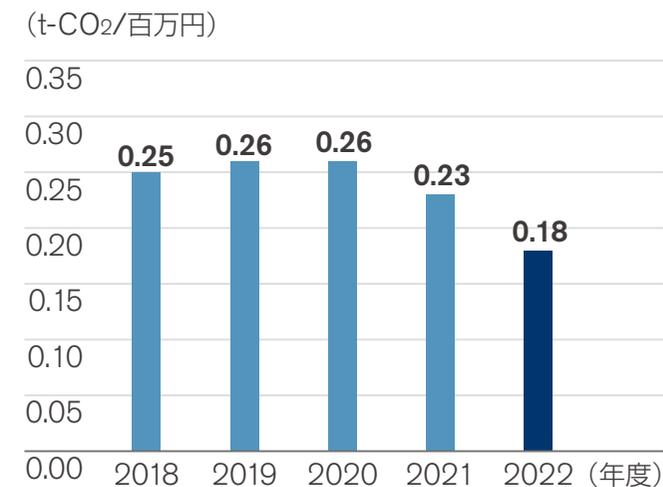
生産活動におけるカーボンフットプリント

(1,000t-CO₂)



スコープ1と2のCO₂排出量(売上高当たり)

2022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0.18トンとなりました。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ		社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

輸送量

(年度)						
	単位	2018	2019	2020	2021	2022
合計	百万ton-km	34,903	28,288	21,168	22,835	25,550
インバウンド*1	百万ton-km	10,164	8,083	5,518	7,643	8,782
アウトバウンド**2	百万ton-km	24,739	20,205	15,651	15,192	16,768
海上	%	60.9	63.8	60.2	61.7	69.5
トラック	%	23.3	23.0	25.0	24.1	19.3
鉄道	%	14.9	12.7	14.3	13.8	10.9
航空	%	0.9	0.6	0.5	0.4	0.3

2022年度はグローバル輸送量が前年比で12%増加し、256億トンキロとなりました。

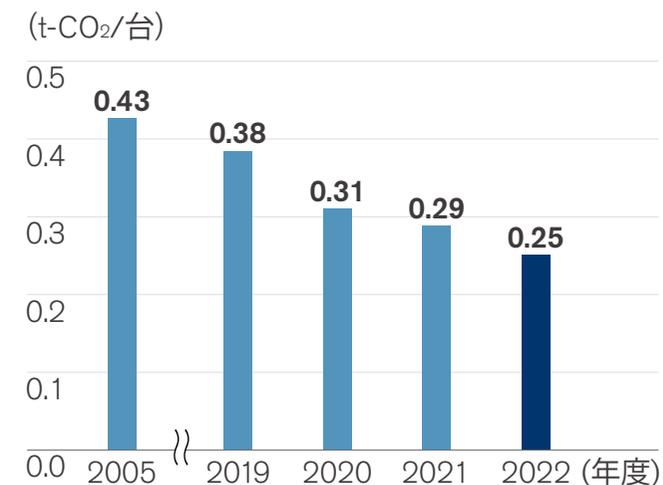
物流からのCO₂排出量

(年度)						
	単位	2018	2019	2020	2021	2022
合計	t-CO ₂	1,482,982	1,144,338	900,234	874,936	771,102
インバウンド*1	t-CO ₂	762,314	582,957	397,822	366,190	316,541
アウトバウンド**2	t-CO ₂	720,667	561,381	502,412	508,746	454,561
海上	%	19.9	21.1	19.9	20.8	27.7
トラック	%	60.3	64.1	66.2	65.6	57.8
鉄道	%	6.7	5.9	6.6	7.1	7.1
航空	%	13.1	8.9	7.3	6.5	7.1

2022年度の物流からのCO₂排出量は12%減少し、771千トンとなりました。

物流からのCO₂排出量(輸送台数当たり)

2022年度は、輸送台数当たりのCO₂排出量は0.25トンとなりました。



*1 インバウンドには部品調達・KD(現地組み立て用)部品の輸送と返却容器の輸送が含まれます。

*2 アウトバウンドには完成車・サービス部品輸送、販売店までの輸送と廃材・利材輸送が含まれます。販売店までの輸送と廃材・利材輸送については、2022年度の実績値より追加しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報		環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

カテゴリー別のスコープ3排出量

温室効果ガス(GHG)の報告に関する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	2022
1.購入した製品・サービス	kt-CO ₂	11,840★
2.資本財	kt-CO ₂	1,066
3.燃料およびエネルギー関連活動	kt-CO ₂	246
4.輸送、配送(上流)	kt-CO ₂	768
5.事業から出る廃棄物	kt-CO ₂	118
6.出張	kt-CO ₂	66
7.雇用者の通勤	kt-CO ₂	134
8.リース資産(上流)	kt-CO ₂	0
9.輸送、配送(下流)	kt-CO ₂	523
10.販売した製品の加工	kt-CO ₂	6
11.販売した製品の使用	kt-CO ₂	103,391★
12.販売した製品の廃棄	kt-CO ₂	253
13.リース資産(下流)	kt-CO ₂	417
14.フランチャイズ	kt-CO ₂	0
15.投資	kt-CO ₂	0
合計	kt-CO ₂	118,828

★を付している開示情報について、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。詳細はこちらをご参照ください。 >>> P058

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

大気品質

エミッション

2022年度に生産拠点から排出されたNO_x、SO_xの量は340トン、2トンになりました。

		(年度)				
	単位	2018	2019	2020	2021	2022
窒素酸化物 (NO _x)	ton	418	380	364	373	340
硫黄酸化物 (SO _x)	ton	34	14	10	7	2

揮発性有機化合物(VOC)排出量

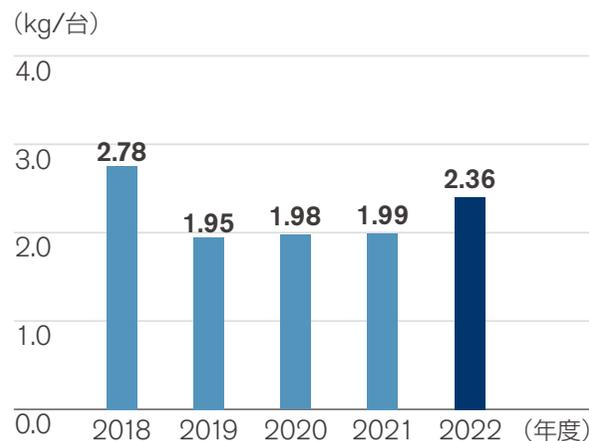
2022年度のVOC*1総排出量は7,990トンとなり、日本拠点での生産台数増により2021年度より増加となりました。*2 水系塗料、VOC含有率の低い物質への切り替えなどの活動は継続しています。

		(年度)				
	単位	2018	2019	2020	2021	2022
合計	ton	14,900	9,266	7,186	6,790	7,990

日本	ton	4,482	4,028	3,107	3,019	3,987
北米	ton	4,474	3,960	3,097	3,112	3,156
欧州	ton	5,945	1,278	982	658	847

VOC排出量(グローバル生産台数当たり)

2022年度の生産台数当たりのVOC排出量は2.36kgとなりました。



	単位	2022
日本	kg/台	6.68
北米	kg/台	3.18
欧州	kg/台	2.94

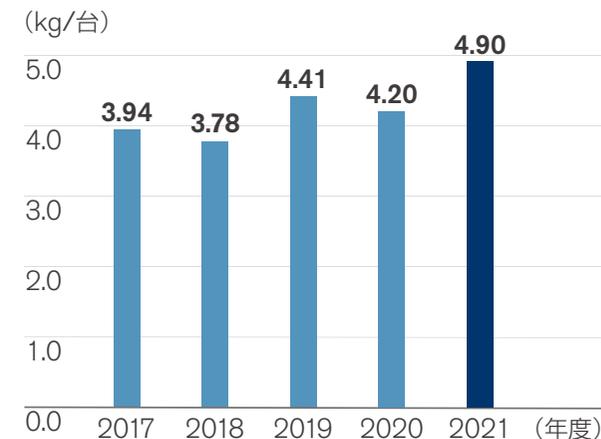
PRTR 対象物質排出量(日本)

2021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*3は2,183トンとなり、2020年度の2,173トンと同等となりました。

		(年度)			
	単位	2018	2019	2020	2021
国内拠点合計	ton	3,406	3,339	2,173	2,183
追浜工場	ton	715	1,022	697	881
栃木工場	ton	655	467	394	323
日産自動車九州株式会社	ton	1,573	1,391	1,042	942
横浜工場	ton	25	21	9	4
いわき工場	ton	54	62	6	4
日産テクニカルセンター	ton	378	351	3	3
座間工場	ton	7	26	22	26

PRTR 対象物質排出量(生産台数当たり/日本)

2021年度の実生産台数当たりのPRTR対象物質排出量は4.90kgとなり、2020年度に比べ増加となりました。



*1 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。

*2 VOC集計方法変更により、2018年移行値を修正。

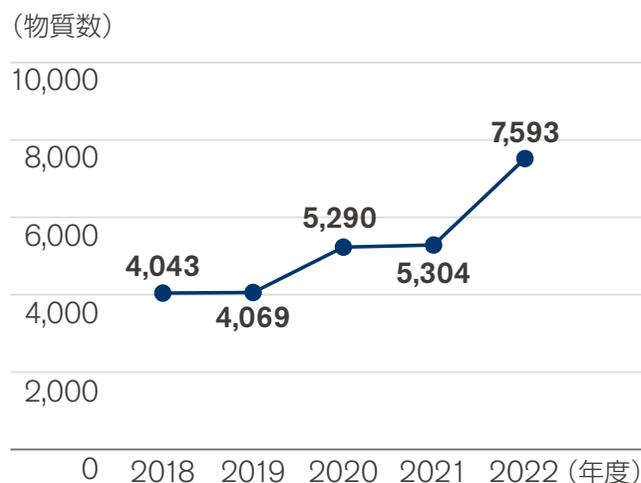
*3 日本のPRTRのガイドラインに基づいて算出。PRTR取扱量から製造品としての搬出量を除いた総排出量。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

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、2022年度の指定化学物質数は7,593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。*1



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。

2022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5%となりました。この実績は欧州における最量販車をもとに算出しています。

シュレッダーダストの最終処分率

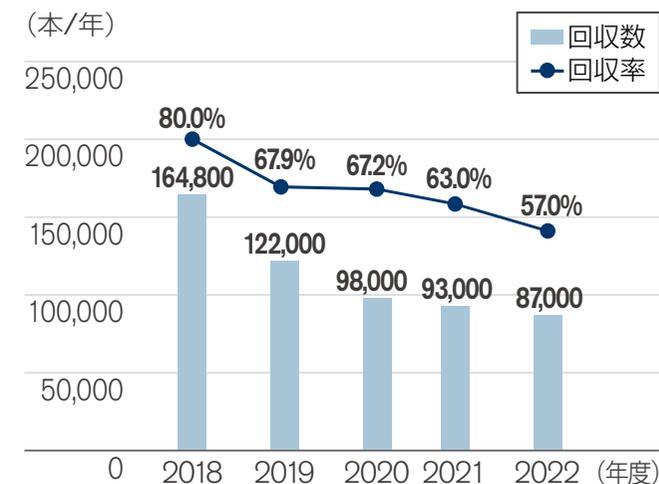
日本の自動車リサイクル法に基づいてリサイクル率向上に取り組む拠点が増えた結果、使用済み自動車(ELV)より鉄類および非鉄金属を除いた自動車シュレッダーダスト(ASR)の最終処分率は、2022年度もゼロを達成しました。

材料比率

日産車に使用する材料は、重量比で鉄61%、非鉄15%、樹脂13%、その他11%(2022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

2022年度のバンパー回収本数は8万7,000本となり、回収率は6.0%低下しました。



*1 化学物質のガバナンスに関する詳細はこちらのページをご参照ください。 >>> P051

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

資源依存(拠点の廃棄物)

廃棄物発生量

2022年度にグローバル企業活動で発生した廃棄物の量は15万7,982トンとなり、2021年度の15万8,199トンと同等となりました。2022年度に発生した生産工場の廃棄物の量は14万9,999トン★となり、2021年度の15万945トンと同等となりました。

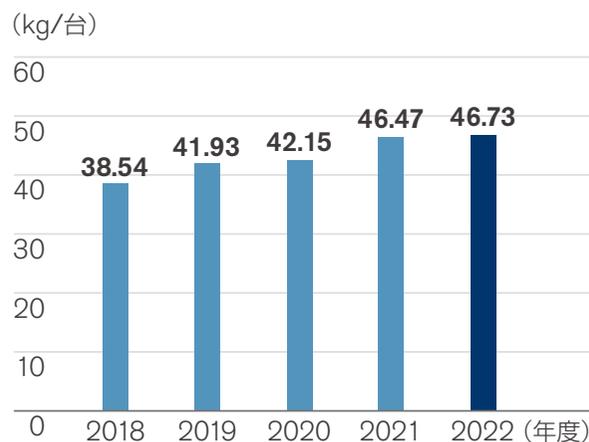
		(年度)				
	単位	2018	2019	2020	2021	2022
合計	ton	206,645	199,470	153,160	158,199	157,982

地域別内訳						
	単位	2018	2019	2020	2021	2022
日本	ton	69,829	63,294	48,921	52,386	51,069
北米	ton	64,514	58,970	48,043	51,062	52,007
欧州	ton	49,662	50,205	31,868	33,895	36,577
その他	ton	22,639	27,001	24,328	20,857	18,329

処理方法別内訳						
	単位	2018	2019	2020	2021	2022
廃棄物最終処分量	ton	7,231	6,365	6,539	7,208	8,688
リサイクル量	ton	199,414	193,105	146,621	150,991	149,293

廃棄物発生量(生産台数当たり)

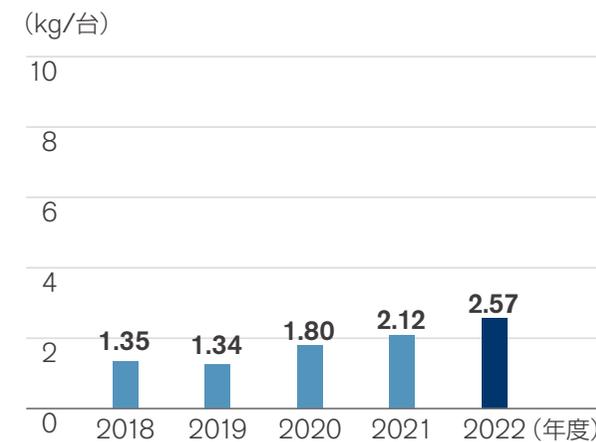
2022年度の生産台数当たりの廃棄物発生量は46.73kgとなり、2021年度と同等となりました。



		(年度)	
	単位	2021	2022
日本	kg/台	117.46	85.54
北米	kg/台	54.90	52.43
欧州	kg/台	122.81	127.00
その他	kg/台	11.91	12.19

廃棄物最終処分量(生産台数当たり)

2022年度の生産台数当たりの廃棄物最終処分量は2.57kgとなり、2021年度より増加しました。



プラスチック資源循環促進法に関する対応

2022年度のプラスチック使用製品産業廃棄物等の排出量は3,567トンとなりました。*1

プラスチックに関する目標	2022年度実績
梱包用プラスチック材等の排出抑制活動の継続	リターナブル容器の再利用を継続実施
プラスチック使用製品産業廃棄物における再資源化率100%の継続	再資源化率100%

*1 プラスチック資源循環促進法：プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律

★を付している開示情報について、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。詳細はこちらをご参照ください。 >>> P058

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

水資源の管理

企業活動での取水量

2022年度にグローバル企業活動における取水量は20,208千m³となり、2021年度の20,090千m³と同等となりました。

2022年度のグローバル生産工場の取水量は19,065千m³★となり、2021年度の19,495千m³と同等となりました。

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
合計	千m ³	26,420	23,656	21,159	20,090	20,208

日本	千m ³	13,022	11,918	10,797	10,317	10,472
北米	千m ³	4,930	4,768	3,888	4,047	4,235
欧州	千m ³	2,093	1,792	1,373	1,404	1,270
その他	千m ³	6,376	5,178	5,101	4,322	4,231

水源別の取水量

	単位	2022
合計	千m ³	20,208
地表水	千m ³	1,229
地下水	千m ³	6,331
第三者の水	千m ³	12,648

企業活動での排水量

2022年度のグローバル企業活動における排水量は1万3,219千m³となり、2021年度の1万3,620千m³*1と同等となりました。

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
合計	千m ³	17,345	15,391	13,624	13,620*1	13,219

日本	千m ³	10,472	9,496	8,474	8,771	8,902
北米	千m ³	3,190	2,746	2,351	2,565	2,610
欧州	千m ³	1,539	1,389	1,094	707*1	596
その他	千m ³	2,143	1,760	1,705	1,577	1,110

水質

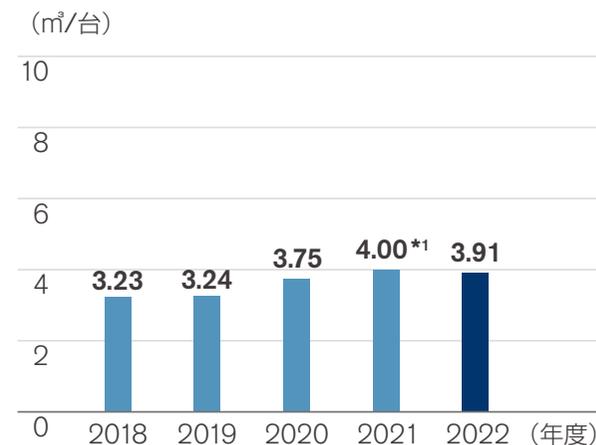
化学的酸素要求量 (COD) 日本のみ	kg	25,965	22,269	18,017	19,941	24,884
---------------------	----	--------	--------	--------	--------	--------

排水先別の排水量

	単位	2022
合計	千m ³	13,219
地表水	千m ³	8,519
地下浸透	千m ³	0
第三者の水	千m ³	4,700

企業活動での排水量(生産台数当たり)

2022年度の生産台数当たりの排水量は3.91m³となり、2021年度の4.00m³*1と同等となりました。



地域別	単位	2021	2022
日本	m ³ /台	19.67	14.91
北米	m ³ /台	2.76	2.63
欧州	m ³ /台	2.56*1	2.07
その他	m ³ /台	0.90	0.74

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場合があります。

*1 昨年度の数値算出の誤謬により2021年度の数値を変更。

★を付している開示情報について、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。詳細はこちらをご参照ください。 >>> P058

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

企業活動での消費量

2022年度のグローバル企業活動における水の総消費量は6,989千m³*1となり、2021年度の6,470千m³*2より増加しました。

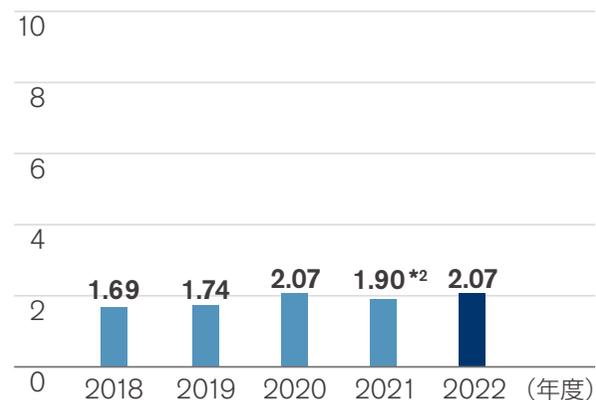
(年度)

	単位	2018	2019	2020	2021	2022
合計	千m ³	9,075	8,265	7,535	6,470*2	6,989

日本	千m ³	2,550	2,422	2,323	1,546	1,570
北米	千m ³	1,740	2,022	1,537	1,481	1,625
欧州	千m ³	554	403	279	697*2	674
その他	千m ³	4,233	3,418	3,396	2,745	3,121

企業活動での消費量(生産台数当たり)

2022年度の生産台数当たりの水の消費量は、2.07m³/台となり、2021年度の1.90m³/台*2より増加しました。

(m³/台)

(年度)

	単位	2021	2022
日本	m ³ /台	3.47	2.63
北米	m ³ /台	1.59	1.64
欧州	m ³ /台	2.53*2	2.34
その他	m ³ /台	1.57	2.07

*1 GRI303に基づいて算出。消費量は水の総取水量から総排水量を差し引いた量を示しています。

*2 昨年度の数値算出の誤謬により2021年度の数値を変更。

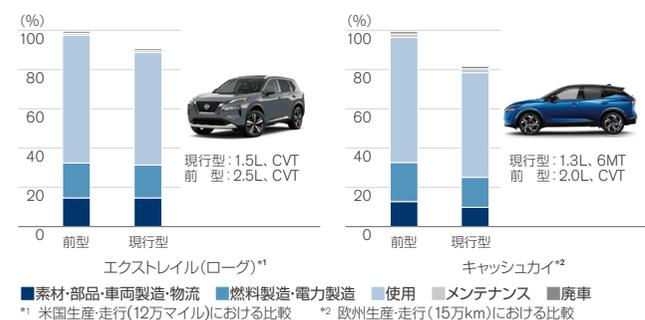
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

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、グローバルで約80%、欧州では約90%に達しています。

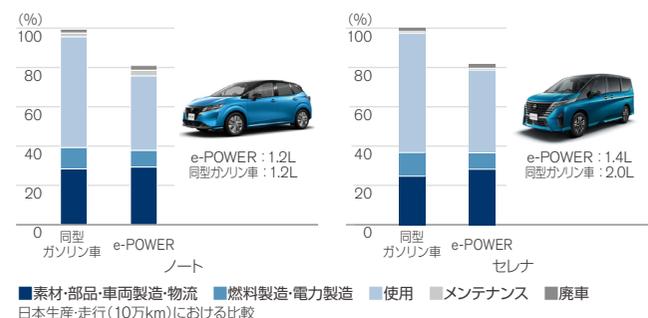
ライフサイクルでのCO₂等価排出量(CO₂, CH₄, N₂Oなど)



「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」「キックス e-POWER」「エクストレイル e-POWER」「セレナ e-POWER」では同型のガソリン車と比較し、18～27%のCO₂削減を達成しています。

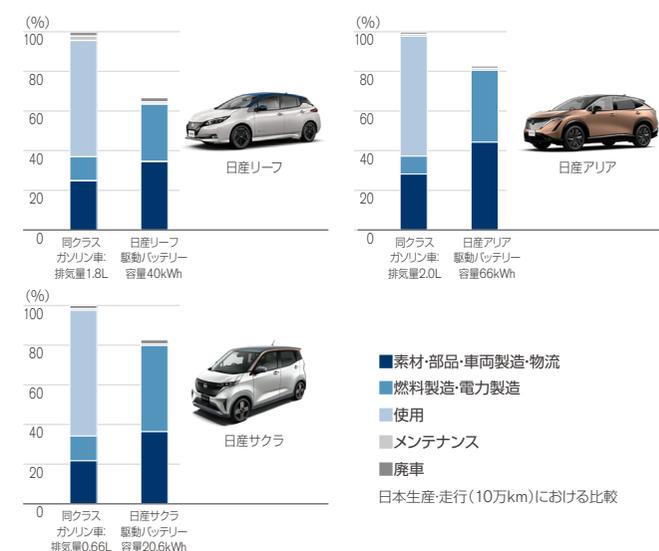
ライフサイクルでのCO₂等価排出量CO₂, CH₄, N₂Oなど



「EV」におけるLCA比較

「日産リーフ」は日本の同クラスのガソリン車と比べ、ライフサイクルにおけるCO₂排出量を約32%削減しています。2022年発売の「日産アリア」と「日産サクラ」は、EV商品力のさらなる向上と環境負荷低減を両立しています。日本の同クラスガソリン車対比で、ライフサイクルCO₂排出量を17～18%削減しました。

ライフサイクルでのCO₂等価排出量CO₂, CH₄, N₂Oなど

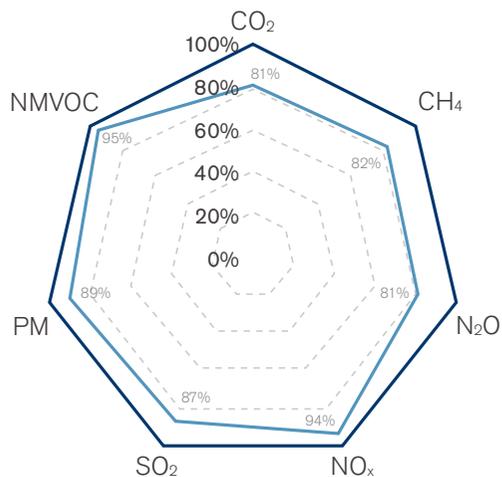


目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

ライフサイクル評価における地球温暖化以外の貢献

日産はLCA評価の範囲を温室効果ガス以外の化学物質へと拡大しています。新型「キャッシュカイ」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5~19%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「キャッシュカイ」のライフサイクル評価



- 従来型
- Mild Hybrid

欧州生産・走行(15万km)における比較

マテリアルバランス

投入量

	単位	2021	2022
原材料	ton	3,065,721	3,351,577
エネルギー	MWh	7,495,492	7,195,408
うち再生可能エネルギー	MWh	289,067	311,033
水	千m ³	20,090	20,208

生産量／排出量

	単位	2021	2022
車両生産			
グローバル生産台数	千台	3,404	3,381
CO ₂ 排出量	t-CO ₂	2,231,430*1	2,096,322
排水量	千m ³	13,620*2	13,219
エミッション			
NO _x (窒素酸化物)	ton	373	340
SO _x (硫黄酸化物)	ton	7	2
VOC(揮発性有機化合物)	ton	6,790	7,990
廃棄物発生量			
リサイクル量	ton	150,991	149,293
廃棄物最終処分量	ton	7,208	8,688

環境保全コスト*3

	単位	2021		2022	
		投資	コスト	投資	コスト
総額	百万円	4,144	125,145	6,955	134,697
事業エリア内コスト	百万円	91	1,713	392	1,829
上・下流コスト	百万円	0	407	0	436
管理活動コスト	百万円	0	12,899	0	12,370
研究開発コスト	百万円	4,053	109,824	6,563	119,909
社会活動コスト	百万円	0	87	0	124
環境損傷対応コスト	百万円	0	215	0	29

		2021	2022
総額	百万円	8,816	10,465
費用削減額	百万円	192	478
収益額	百万円	8,623	9,987

*1 エネルギー起源CO₂以外の温室効果ガスを別項目にて開示したため、2021年度の数値に変更が生じています。

*2 昨年度の数値算出の誤謬により2021年度の数値を変更。

*3 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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

社会性データ

従業員データ

(年度)

	単位	2020	2021	2022
日産自動車(株)				
従業員数	人	22,827	23,166	23,525
	男性	20,199	19,862	20,174
	女性	2,628	3,304	3,351
平均年齢	歳	41.6	41.9	41.7
	男性	42.0	42.1	41.8
	女性	38.5	40.7	40.9
勤続年数	年	16.9	17.0	16.4
	男性	17.4	17.8	17.1
	女性	13.4	12.0	12.3
新規採用人数	人	828	986	1,527
	男性	715	860	1,316
	女性	113	126	211
離職率*1	%	4.6	5.3	6.2
	自己都合	2.4	2.6	2.7
障がい者雇用率	%	2.3	2.5	2.5
組合員総数*2	人	26,503	26,108	26,434
平均年間給与*3	円	7,965,467	8,110,304	8,509,353
男女の賃金の差異*4	%	-	81.1	81.9
	正規	-	76.9	78.0
	非正規	-	85.5	88.1
人事評価を受けた従業員割合	%	100	100	100
年休取得日数*5	日	17.5	20.0	19.7
年休取得率*5	%	89	102	96

	単位	2020	2021	2022
平均残業時間*5	時間/月	18.8	24.1	25.6
育児休職取得者数	人	413	430	373
	男性	96	122	246
	女性	317	308	127
男性の育児休職取得率*6	%	24.0	20.6	42.3
育児休職復職率	%	98.3	98.9	94.2
	男性	100	98.5	94.3
	女性	96.6	99.0	94.1
介護休業取得者数	人	17	8	13
	男性	13	6	11
	女性	4	2	2
管理職：女性人数	人	334	331	330
	女性比率	10.4	10.3	10.4
うち部長職以上：女性人数	人	92	92	92
	女性比率	8.6	8.5	8.6
間接従業員に占める外国人割合	%	5.7	5.2	5.8
管理職に占める外国人割合	%	6.5	5.7	5.8

	単位	2020	2021	2022	
研修実績	年間受講人数	人	304,225	395,448	519,905
	総受講時間	時間	250,251	328,783	392,294
	従業員1人当たりの平均受講時間	時間	11.1	14.3	16.5
	受講満足度(最高点：5.0)	点数	4.2以上	4.2以上	4.2以上
	従業員1人当たりの投資	円	64,000	67,000	75,000

執行役員および取締役データ

	単位	2020年度	2021年度	2023年7月1日時点
会社法上の役員に占める外国人割合	%	46.7	46.7	46.2
執行役員：女性人数	人	2	2	4
	女性比率	3.9	3.9	7.7
取締役：女性人数	人	2	2	2
	女性比率	16.7	16.7	20.0
うち社内取締役：女性人数	人	0	0	0
	女性比率	0	0	0
うち社外取締役：女性人数	人	2	2	2
	女性比率	28.6	28.6	33.3

*1 離職率合計には、定年退職者を含む。

*2 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。

*3 平均年間給与は賞とおよび基準外賃金を含む。

*4 男女の賃金の差異は、給与・手当・賞を含めた総支給額を対象者の人数で除し平均を算出のうえ、男性の平均賃金を100としたときの女性の平均賃金の割合を示している。管理職比率など男女間に構成の違いがあることで1名当たり賃金に差が出ているが、賃金制度・体系において性別による処遇差は一切ない。

*5 2021年以前は暦年(1月から12月)の平均を記載していたが、2022年より事業年度(4月から3月)の平均に変更している。管理職を除く。

*6 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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報		環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

		(年度)			
		単位	2020	2021	2022
Global					
連結従業員数*1		人	131,461 (16,092)	134,111 (15,743)	131,719 (15,397)
	日本	人	58,577	60,145	60,423
	北米	人	35,120	36,969	37,745
	欧州	人	13,891	12,826	10,037
	アジア	人	18,745	18,367	17,649
	その他 海外地域	人	5,128	5,804	5,865
新規採用人数		人	-	-	8,067
	日本*2	人	-	-	1,464
	北米	人	-	-	4,995
	欧州	人	-	-	638
	アジア	人	-	-	204
	その他 海外地域	人	-	-	766
離職率		%	-	-	5.3
	日本	%	-	-	2.6
	北米	%	-	-	6.9
	欧州	%	-	-	7.3
	アジア	%	-	-	3.9
	その他 海外地域	%	-	-	5.6
女性管理職比率		%	14.7	14.9	15.5
従業員意識調査*3 (エンゲージメント)	スコア		68	67	69
	回答率	%	88	88	90
ストライキ日数		日	-	-	0
重度災害件数(GUR)			51	39	44
労働災害度数率(FR1)			1.18	0.98	0.91

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、2023年3月末現在の組合員総数は日産自動車九州を含め26,434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。組合組織化比率(連結車両工場立地国のみ)は70%(7/10か国)で、団体協約の対象となる組合員の比率は約62%です。(英国を除く)

交通安全

主な外部安全評価結果(2022年評価分)

地域	外部評価	車種	レーティング	割合
日本	JNCAP*4「自動車安全性能2022」	「サクラ」	総合5★(最高評価)	1/1
米国	NCAP*5	「日産リーフ」「リーフプラス」「ムラーノ」「アルティマ」「マキシマ」「セントラ」 「ヴァーサ」インフィニティ「QX50」「ローグ」「ローグスポーツAWD」	総合5★(2022モデルイヤー)	10/15
		「タイタン(クルーキャブ)」「フロンティア(クルーキャブ)」「ローグ(アーリーリリース)」「日産キックス」「ローグ」「ローグスポーツFWD」	総合4★(2022モデルイヤー)	5/15
	IIHS*6	「パスファインダー」「QX60」	2023 Top Safety Pick+	2/3
		「ローグ」	2023 Top Safety Pick	1/3
欧州	Euro NCAP	「アリア」	5★	1/1
豪州	ANCAP	「パスファインダー」「キャッシュカイク」「エクストレイル」	5★	3/3
中南米	Latin NCAP	「キャッシュカイク」	5★	1/1
中国	C-NCAP	「エクストレイル」	5★	1/1

*1 ()内は臨時雇用者数で外数。

*2 日産自動車株式会社と日産自動車九州株式会社の合計。

*3 100点満点で、従業員意識調査に参加した国内外91社の平均スコア。

*4 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。

*5 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。

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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン

これまでの主な外部評価*1

地域	受賞・認定企業	年	タイトル	主体団体
日本	日産自動車株式会社	2022	LinkedIn Talent Awards 2022 Diversity Champion部門ファイナリスト	LinkedIn
		2022	「PRIDE 指標」6年連続ゴールド受賞	work with Pride
		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
米州	アメリカズ地域の日産全体	2022	DEI Impact Award: Systemic Change – Organization	Center for Automotive Diversity, Inclusion & Advancement (CADIA)
		2022	Regional Corporate OEM Of The Year	Southern Region Minority Supplier Development Council (SRMSDC)
		2022	America's Top Corporations for Women's Business Enterprises (WBEs)に2年連続で認定	Women's Business Enterprises National Council (WBENC) (米国)
		2022	Top Supplier Diversity	Black EOE Journal Hispanic Network Magazine Professional WOMAN's Magazine
	北米日産会社	2022	GJCP Excellence in Diversity Award	Greater Jackson Chamber Partnership
		2022	Corporate Partner of the Year	Tennessee Latin Chamber of Commerce (TLACC)
		2021	Regional Automotive Corporation of the Yearを受賞	Southern Region Minority Supplier Development Council Inc(米国)
	カナダ日産自動車会社	2017	Corporate Equality Indexで100点(満点)を5年連続で達成	Human Rights Campaign(米国)
		2022	Great Place to Work Canada 4年連続認定	Great Place to Work Canada
		2021	Top 100 Ideal Employer for Internsに6年連続選定	The Canadian Universum Survey(カナダ)
	メキシコ日産自動車 エヌアールファイナンスメキシコ	2023	Best Places to Work LGBTQ+ (エヌアールファイナンスメキシコ3年連続、メキシコ日産自動車2年連続)	Human Rights Campaign (メキシコ)
		2022	Top Company for Women	Top Companies – Expansion
		2022	Great Place to Work Latin America	Great Place to Work
AMIEO アフリカ/中東/インド/欧州/オセアニア	英国日産自動車会社 (NMGB)	2022	Valuable 500	Valuable 500
		2022	Pride365認証を2年連続で取得	InterPride (英国)
	ルノー日産テクノロジー&ビジネス センターインディア (RNTBCI)	2022	Top 100 Best Companies for Women in India	AVTAR Group & Seramount
		2022	100 Best – Hall of Fame (fifth time)	Best of Best Conference 2022 by Avtar and Seramount
中国	日産(中国)投資有限公司(NCIC)	2022	2022 Best employer	Human Resources Association for Chinese & Foreign Enterprises
		2022	2022 The Most Attractive Employer(Top 100)	Shixiseng.com (Local job board for intern & campus recruiting) Shixiseng.com
		2022	1.Best CSR Strategy 2.Best CSR Brand(3回目) 3.Public Recognition Award	CSR China Education Award
		2022	Best Class Digital Learning Application	BOOAO Award

*1 米国では上記記載以外にも外部評価受賞あり。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

製品安全及び品質

2022年度リコール実績*1

国・地域	件数(件)	台数(千台)
日本	14	781
北米	22	2,439
欧州	2	0
その他	21	278
グローバル	46*1	3,490

地域社会への貢献の実績

2022年度の社会貢献活動の実績

2022年度 グローバル社会貢献支出額：約27.9億円

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シップ費

2022年度 グローバル社会貢献支出額(内訳)

	金額(百万円)	比率(%)
社会貢献活動費	918	32.9
寄付	1,580	56.6
現物寄付(金額換算値)	67	2.4
スポンサーシップ その他	227	8.1
合計	2,792	100

*1 リコール措置案件ごとに1件とカウントした件数のため、各国・各地域のリコール件数合計≠グローバル件数となります。各国当局からの安全関連の調査依頼に対しては100%対応しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	

ガバナンスデータ

2022年度(2022年4月～2023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	
取締役会開催総数	開催1回当たりの平均参加率
13回	98.7%

委員会					
指名委員会		報酬委員会		監査委員会	
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
9回	100%	12回	100%	12回	100%

コーポレートガバナンスの概要(2023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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集
会社基本情報		環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針

編集方針

「ESGデータブック2023」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「ESGデータブック」を通じ、日産の取り組みをデータを中心に伝えたいと考えています。「ESGデータブック2023」では、2018年6月に制定したサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability2022」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、2022年度の活動結果を「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。

本レポートの対象範囲

期間：会計年度である2022年度(2022年4月～2023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

・ GRI(Global Reporting Initiative)サステナビリティ・レポート・スタンダード

日産自動車は、2022年4月1日から2023年3月31日までの期間について、GRIスタンダードに準拠して報告しています。

GRI内容索引の公開

GRI内容索引は以下のWebサイトで公開しています。

<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2023/GRI/>

・ [TCFD\(気候関連財務情報開示タスクフォース\)提言](#)

・ [SASB\(米国サステナビリティ会計基準審議会\)スタンダード](#)

前回レポートの発行日

サステナビリティレポート2022：2022年7月30日発行

本レポートの報告サイクル

2004年より年1回発行

第三者保証について

第三者保証の報告書の詳細は[P058](#)をご覧ください。

見通しに関する注意事項

このESGデータブックの記載内容には、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。

本レポート、またはその内容に関するご質問窓口

〒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

メールアドレス：NISSAN_SR@mail.nissan.co.jp

ESGデータブック2023

発行年月日：2023年7月31日

関連ウェブサイトのご紹介

- ・ [会社概要](#)
- ・ [サステナビリティ](#)
- ・ [イノベーション](#)
- ・ [IR情報](#)
- ・ [ブランド](#)