

関連パートナーとの連携

気候変動や材料・エネルギー資源の枯渇、生物多様性の喪失など、日産は、事業を継続するうえで多面的なリスクに囲まれています。それらの環境リスクを正しく理解するため、サプライヤーを含む企業、行政府、投資家、NGO/NPOなど、直接的・間接的なパートナーとの信頼関係の構築と対話が重要となります。日産は、パートナーとの対話を通じ特定したリスクや発見した機会を自社の事業活動に反映させ、日産が環境に与える負の影響の最小化とポジティブな影響の最大化を目指し、持続可能な社会と事業の継続を実現していきます。

サプライヤーとの連携

サプライヤーエンゲージメント

日産は、環境説明会や「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」を通じ、日産の環境理念をサプライヤーと共通理解にしたうえで、ともに環境負荷低減活動を推進しています。また、バリューチェーン全体で環境負荷低減活動を推進するため、2012年からサプライヤーにおける環境データ調査を開始。2014年度からはさらなる活動強化のため、国際的な非営利団体CDPのサプライチェーンプログラムを採用しています。日産の全サプライヤーの中から、日産との取引額や企業規模などをもとに抽出したサプライヤーへ、CDPを通じて気候変動および水に関する質問状への回答を依頼。調査結果に基づき、一部のサプライヤーに対して環境への取り組みの改善を働きかけています。



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 (RNESEB-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 |
| 2024年 | 「NGP2030」発行に伴う変更 |
| 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(2023年度回答率 気候変動: 82%、ウォーターセキュリティ: 74%) |

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、バックキャストリングした中期目標を「ニッサン・グリーンプログラム」として設定、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エコシステム構築には、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。更に、2024年3月に発表した「The Arc」では、その取り組みのグローバル展開を公表しました。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2022年当初よりGXリーグ*1にも参画しており、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退転の決意で取り組む。 (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—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/>