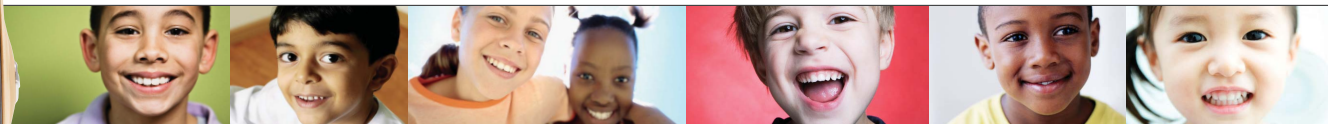




# Sustainability Report 2009

サステナビリティレポート2009



**NISSAN**



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考えるサステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## はじめに

日産は、「人々の生活を豊かに」することをビジョンに掲げ、あらゆる事業活動を通じて社会のさらなる発展に貢献していくことを目指しています。そのためには、日産の持続的な利益ある成長と、社会の持続可能な発展、という2つの方向性をつねに一致させた経営を行うことが重要であり、この方向性の一致には、CSR\*の概念を経営に取り込むことが有効です。そして、これはさまざまなステークホルダーとの信頼関係の醸成につながると考えています。

日産では、2005年度より「日産CSR方針」と「日産CSR重点9分野」を定め、全社的にCSR活動を推進する体制を整えてきました。重点9分野の進展状況・目標については「日産CSRスコアカード」にまとめ、本レポートを通じて2007年より毎年公開しています。スコアカードを社会と共有することで、

活動の透明性を高めるとともに、社会からのフィードバックを社内に取り込み、各機能の強化に努めています。とりわけ気候変動など、人間の活動が環境に与える影響を懸念する声が高まる中、日産もグローバルな自動車メーカーとして新たな挑戦のときを迎えています。今後も皆さまからの声につねに耳を傾け、社会そして地球環境の持続的な発展に貢献していきたいと思えます。

なお、環境配慮の観点から冊子印刷は2006年版をもって廃止し、インターネット上で電子データ(PDFファイル)をダウンロードしていただく開示方法に変更しています。

\*CSR：Corporate Social Responsibility 企業の社会的責任

### 日産自動車 グループ概要

**設立**：1933年12月26日

**連結売上高(2008年度)**：8兆4,370億円

**日産グループ従業員数(2009年3月末現在)**：175,766人

#### 構成・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」「フォークリフト」「マリーン」およびそれぞれの「部品」の製造・販売を主な事業内容としており、さらに同事業に関連する「物流」「金融」をはじめとした各種サービス活動を展開しています。

#### ビジョン

日産：人々の生活を豊かに

#### ミッション

わたくしたち日産は、独自性に溢れ、革新的なクルマやサービスを創造し、その目に見える優れた価値を、すべてのステークホルダー\*に提供します。それらはルノーとの提携のもとに行っています。

\*ステークホルダーとは、お客さま、株主、社員、販売会社、部品メーカー、そして私たちが働き、事業を営む地域社会を指します



#### 関連ウェブサイトのご紹介

##### 企業情報

<http://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/>

##### 環境への取り組み

<http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/>

##### IR情報

<http://www.nissan-global.com/JP/IR/>

##### 商品情報(国別)

<http://www.nissan-global.com/JP/GLOBAL/>

##### 商品情報(日本)

<http://www.nissan.co.jp/>

##### 社会貢献活動

<http://www.nissan-global.com/JP/CITIZENSHIP/>

##### 品質への取り組み

<http://www.nissan-global.com/JP/QUALITY/>

##### 安全への取り組み

<http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/>

##### 最新の技術

<http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/>

##### デザインへの取り組み

<http://www.nissan-global.com/JP/DESIGN/>

##### 企業情報ライブラリー

<http://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/LIBRARY/>

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## CEOメッセージ

米国の信用危機に端を発した一連の出来事により、世界経済に対する人びとの信頼感は著しく損なわれました。2008年秋以降、米国の金融崩壊は国際金融システム全体へと波及し、さらには世界的な不況を引き起こしました。金融・経済危機はさまざまな価値を劣化させ、各国政府、金融機関、ほとんどの産業界、そして世界中の消費者が、経済的な打撃をこうむる結果となったのです。

自動車産業をはじめとする世界経済全体は、かつてない動揺の渦中にあります。そうした中、「サステナビリティ(持続可能性)」という言葉は新たな重要性を帯びつつあります。今後も価値が失われないものは何か、この先には一体何が待ち受けているのか—そうしたことに、人びとの関心が集まっているからです。

このグローバル危機を乗り切るには、短期的な目標や活動と、長期的な戦略の整合性をとることが何より重要だと日産は考えています。会社を守るための短期的措置ばかりが先行し、製品や技術、人財、ノウハウにおける私たちの優位性を損なうことがあってはなりません。現在の経済混乱もいずれは過ぎ去るものです。たとえ将来ビジョンを調整せざるを得なくなっても、当面の難局がビジョンそのものに影を落とすことがあってはならないのです。

嵐の先に力強く安定した日産の姿があるよう、短期的には重点課題の見直しを行います。業界全体が直面している大変革に対しても、引き続き万全な備えで臨みます。一方、電気自動車の量販に向けた取り組みは、これまでどおり開発の手を緩めません。製品とサービスの質においても妥協はしません。途上国向けのエントリーカー(小型・低価格車)についても、戦略的に開発ペースや資源配分を調整することはあっても、日産の将来を支える重要な取り組みを中断することはありません。

私は自動車産業の将来について引き続き楽観的な見方をしていますが、それにはいくつか理由があります。ひとつは人口の増加です。現在64億人を数える世界の人口は、2050年には90億人に達すると見られています。もうひとつは、途上国経済が成長を維持することで、自動車産業も引き続き高い将来性が期待できる点です。生活水準の向上にともない、人びとがまず手に入れたいと望む物のひとつが自動車です。一人ひとりが自律的に移動できる手段として、クルマに代わるものはありません。こうした需要増が今後も自動車産業をけん引していくことでしょう。



日産自動車株式会社  
社長兼最高経営責任者(CEO)

カルロス ゴーン

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

世界中の道路でクルマが走行している現状を考えると、自動車メーカーの側から環境対策のソリューションを創出していく必要があります。その答えが、電気自動車や燃料電池車といったゼロ・エミッション車です。

日産が環境への取り組みの軸に据えているのが電気自動車であり、ルノー・日産アライアンスは業界に先駆けて量販を開始する予定です。現在の経済危機により一部のメーカーでは、電気自動車への投資削減や開発プログラムの先送りを余儀なくされています。しかし、日産の方針は変わりません。計画通り2010年に日本と米国で電気自動車を投入し、2012年にはグローバルに量販する予定です。

途上国の消費者向けには、手ごろで燃費効率の良いエントリーカーのプラットフォーム開発を進めています。こうしたクルマが導入されれば、世界中の大部分の人びとが自由な移動手段を手に入れることができます。日産初となるグローバル市場向けエントリーカーは、2009年度末から生産開始の予定です。

日産が注力する、もうひとつの重点分野が安全技術です。本報告書でもご説明しているとおり、私たちの取り組みは日産車の乗員のみならず、歩行者や他車の安全も考慮したものです。クルマの情報通信機能を高めることで、ドライバーと車両間の交信をより緊密なものとし、クルマ同士あるいは周囲の交通環境とのコミュニケーションが可能となります。この点においても、私たちはリアルワールド（現実の世の中）で前進を遂げています。2008年に中国で開かれた夏季オリンピックの際には、北京市街の渋滞改善や省エネに貢献することを目的に、北京市と日産が共同開発した情報通信およびナビゲーションシステムが実際に利用されました。

日産は今日、モビリティ社会の実現と人びとの生活を豊かにするソリューションの提供を目指して邁進しています。環境技術、乗員や歩行者の安全対策、廉価なエントリーカーの開発など、こうした領域で一步ずつ前に進むことが、持続可能な未来を築く礎となるのです。

しかし、持続可能性は企業が単独で達成できるものではありません。日産ではさまざまな共同作業を進めています。たとえば電気自動車の普及には、優れた電池技術や構成部品のほか、それを支える物理的、経済的なインフラ整備が欠かせません。政府や電力会社、そしてシステム全体を機能させる多くの専門家の力が必要です。そのため日産では、購入時の税制優遇策や、専用駐車場および高速道路の利用割引など、新技術の普及をうながす数々の公共政策をめぐって政府との協議を進めています。国や地方自治体への働きかけと並行して、電力会社や第三者機関とも、電気自動車の充電設備網の構築に関する話し合いを行っています。さらに、再生可能エネルギーの普及に向けた財政支援を長期的に拡大する必要性についても論じています。長期的に見れば、再生可能なエネルギーはもっともクリーンなエネルギーであり、石油燃料への依存軽減につながる可能性があります。太陽光、風力もしくは水力によって電力が生まれ、クルマ自体が排出ガスを出さなければ、エネルギーの製造から走行までゼロ・エミッションを達成することができます。つまり、真の意味で持続可能なモビリティが実現することになるのです。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

自動車メーカーにとって、新技術はいかなるものでも大規模な投資を必要とします。ルノー・日産アライアンスが共同で電気自動車の開発を進めているのもそのためです。規模が大きいということは、環境車市場における成功の鍵のひとつです。リスクや投資額を分担し、1台あたりのコストを低減することで、日産もルノーもそれぞれの環境戦略を遂行し、より手ごろな価格で量販車を投入できるのです。

ある意味ではアライアンスそのものが、まさしく環境保全に立脚した組織といえるでしょう。大手自動車メーカー2社が相互のリソースを共有することによって、資源の重複、余剰、無駄を省くことができるからです。

日産には、10年にわたるルノーとのアライアンスの実績があります。両社のパートナーシップによりその陣容は世界中に拡大し、クルマの開発・生産における真のグローバル基盤を構築してきました。アライアンスを締結した当初、両社の相乗効果を模索することはひとつの狙いでしかありませんでした。しかし、現在の経済環境と両社の状況を考慮すれば、より絆を強め、シナジーを追求することが何より重要です。他社もようやく提携を通じた規模の拡大や競争力強化を模索し始めていますが、ルノー・日産のパートナーシップには10年の蓄積があり、その絆を一段と深めることは今後の大きな強みとなるはずで

ステークホルダーの方々は、短期的・長期的どちらの要因にも関心を抱いています。たとえば株主は十分な配当を、お客さまはより安価な製品とより良いサービスを、サプライヤーやディーラーはより多くの取引高と利幅を、社員は給与の上昇を期待しています。こうした関心事に対して、10年後に向けた約束をしてもなんの説得力もありません。短期的視点は確かに重要なのです。

しかし、目先の課題ばかりに終始し、結果的に日産の将来を損なうような事態を望んでいるステークホルダーはいません。株主の皆さまの多くは長年にわたって日産株を保有されており、定期的な配当だけでなく、株価の安定上昇を期待しています。社員やビジネスパートナーも、日産との関係が持続することを望んでいます。クルマは一度購入すれば数年にわたって使いますから、お客さまは販売・サービス面で日産との継続的な関係を望んでいるはずで

社会の要求は一定したものではありません。人びとの願望や要求はつねに変化しており、企業はそうした変化に応じていく必要があります。自動車メーカーが製品の生産・販売のみを考え、単独で行動していた時代は過去のものとなりました。今や社会は企業により多くのことを期待し、企業もさらに多くを自らに課すようになりました。日産では、クリーンなクルマと動力源をベースとするゼロ・エミッション輸送や、交通環境の向上など、社会のベクトルに対応する包括的なシステムの構築に取り組んでいます。さらに、教育支援やダイバーシティ(多様性)の促進、災害時の被災地支援活動などを通じて、引き続き社会から信頼される企業を目指します。私たちの長期ビジョンは「人々の生活を豊かに」することであり、日産はその夢に向かって挑戦し続けています。

はじめに 001

∴ CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

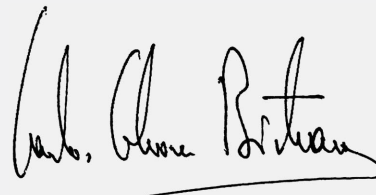
社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

自動車メーカーにとって現在の事業環境は、短期的な課題と長期的な目標のバランスをとる力が試される、試練の時期といえるでしょう。この試練を無事に乗り切れるよう、日産はたゆまぬ努力を重ねていく所存です。私たちの今日の活動は、目前の危機を乗り切ると同時に、明日への活力を確かなものを目指しています。

本報告書にはそうした取り組みの内容が詳細に記されています。皆さまにとって、本書が日産の未来像を示す有益なロードマップとなれば幸いです。



日産自動車株式会社  
社長兼最高経営責任者 (CEO)

カルロス ゴーン

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

日産独自のCSRマネジメントウェイ 007

日産CSR重点9分野 014

日産CSRスコアカード 017

ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

Nissan's Approach to CSR

## 日産のCSR

——短期視点と長期視点のバランスを追求





はじめに 001

CEOメッセージ 002

**日産のCSR 006**

**日産独自のCSRマネジメントウェイ 007**

日産CSR重点9分野 014

日産CSRスコアカード 017

ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## 日産独自のCSRマネジメントウェイ

### 社会のさらなる発展に貢献する真のグローバル企業を目指して

日産は「人々の生活を豊かに」することをビジョンに掲げており、製品・サービスの提供を通じた価値の創造はもとより、グローバルなあらゆる事業活動を通じて、社会のさらなる発展に貢献していくことを目指しています。そのためには、日産の持続的な利益ある成長と、社会の持続可能な発展、この2つの方向性をつねに一致させた経営を行うことが重要であり、この方向性の一致には、CSRの概念を経営に取り込むことが有効です。そして、これはさまざまなステークホルダーとの信頼関係の醸成につながると考えます。



#### 日産の考えるCSRとは

近年、企業に対してCSR（企業の社会的責任）の視点に立った経営活動が求められており、多くの企業がそうした声に応えるために、CSR活動の推進を強化しています。しかし、CSRのとらえ方や推進手法については、国や企業、各種団体ごとにさまざまなものがあり、グローバルに議論され続けています。日産では、CSRとはさまざまなビジネスの領域において、右の3つのバランスを追求するプロセスマネジメントツールであるととらえています。

#### 日産が追求する3つのバランス

1. 短期視点と長期視点のバランス
2. 企業の成長と社会の発展のバランス
3. 企業が提供する価値のステークホルダー間のバランス



はじめに	001
CEOメッセージ	002
<b>日産のCSR</b>	<b>006</b>
<b>日産独自のCSRマネジメントウェイ</b>	<b>007</b>
日産CSR重点9分野	014
日産CSRスコアカード	017
ステークホルダー エンゲージメント2008	022
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

日産CSRマネジメントウェイ

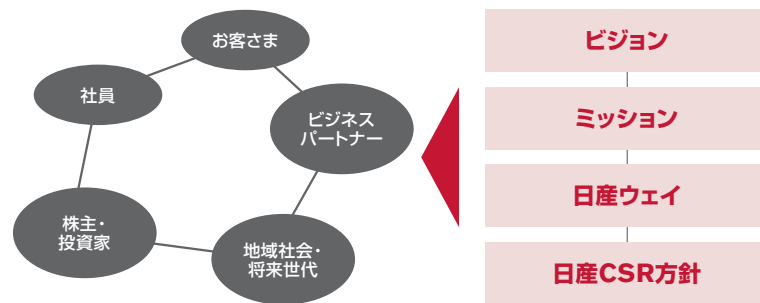
日産のCSR方針と重点9分野

日産は、CSRを定義する「日産CSR方針」および「CSR重点9分野」を定めています。これらの策定にあたっては、社内外の声を広く取り込むため、社内では役員層を対象とした「CSR自己診断インタビュー」および部次長層を対象とした「CSRワークショップ」を実施。社外からのフィードバックとしては、世界各地の格付機関の評価、メディアの評価、他社ベンチマークなどを参考にしました。

日産CSR方針

- 日産のあらゆる活動は、倫理的行動、高い透明性に裏打ちされたコーポレートガバナンス（企業統治）、そして多様性の尊重のうえに成り立っています。
- 私たちが目指すのは、企業として持続的な利益ある成長を追求すると同時に、持続可能なモビリティと社会の実現に向けて積極的に貢献していくことです。
- 世界中のステークホルダーの声に耳を傾け、協力し合うことで、信頼と機会を生み出し、価値を創造し続けていきます。

日産CSR方針は、「ビジョン」「ミッション」「日産ウェイ」のもとにおかれ、さまざまなステークホルダーへの価値創造に貢献します。

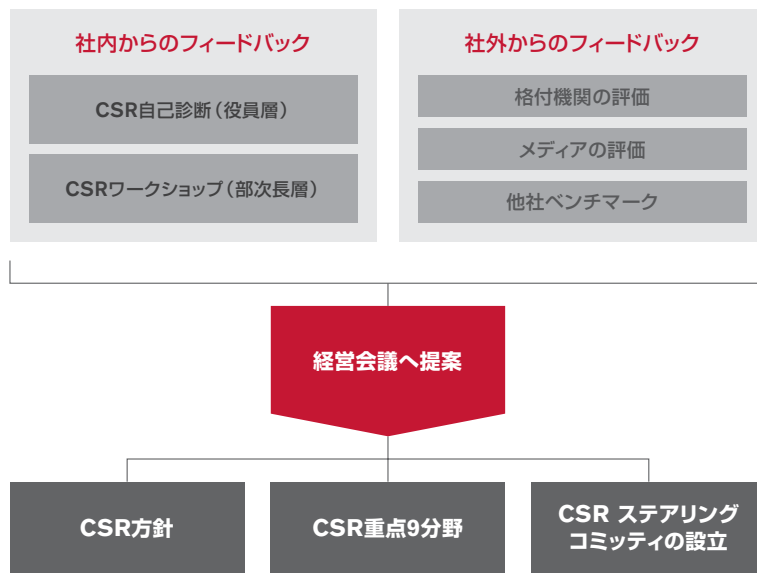


※「ビジョン」「ミッション」は1ページ、「日産ウェイ」は112ページ参照

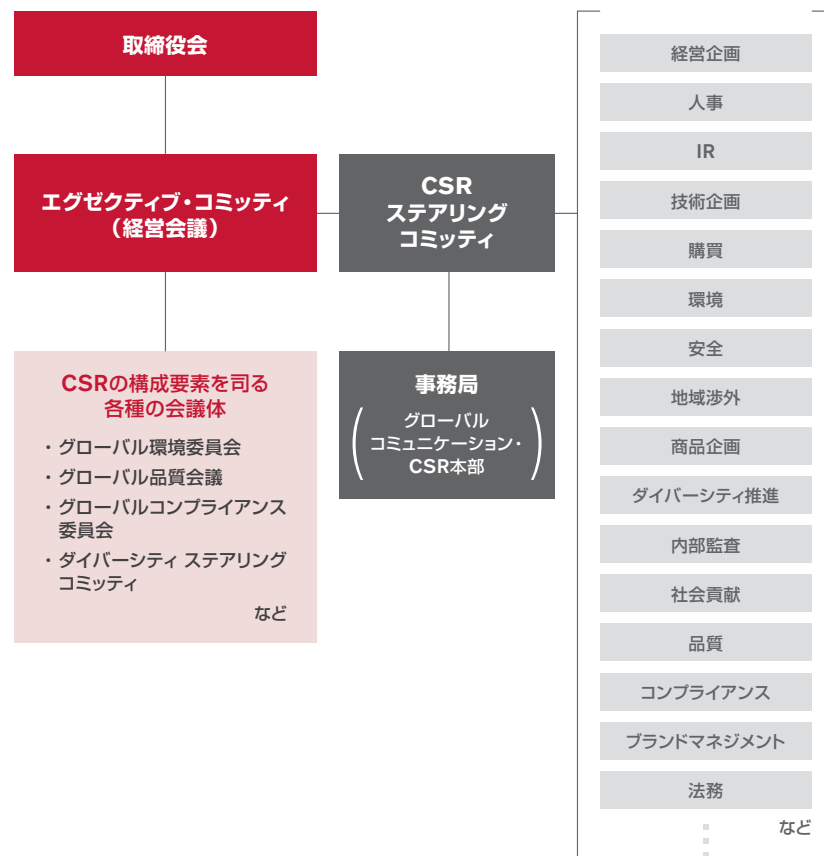
日産CSR重点9分野

<p><b>誠実</b></p> <p>公平・公正を旨とし、法令と会社のルールを順守して行動し、事業を遂行します。</p>	<p><b>品質</b></p> <p>世界で高品質が認められる製品やサービスを創造します。</p>	<p><b>安全</b></p> <p>技術の革新に加え、安全推進活動に積極的に取り組み、クルマ社会をより安全なものにしていきます。</p>
<p><b>経済的貢献</b></p> <p>持続的な利益ある成長を目指します。そして社会全体の経済的發展にも貢献します。</p>	<p><b>環境</b></p> <p>クルマのライフサイクルから生じる環境負荷を低減し、持続可能なクルマ社会の実現に貢献します。</p>	<p><b>バリューチェーン</b></p> <p>サプライチェーンのあらゆる段階において、倫理的で環境に配慮した行動がなされるよう促進していきます。</p>
<p><b>ブランド</b></p> <p>人、環境、そして事業を営む地域社会への配慮で知られる、信頼されるブランドを創造します。</p>	<p><b>社員</b></p> <p>多様な人材が自らの成長を実感できる、魅力的な組織となることを目指します。</p>	<p><b>社会貢献</b></p> <p>NGOとのパートナーシップにより、地域社会や人びとの繁栄に寄与します。</p>

「CSR方針」および「CSR重点9分野」の策定に加えて、重点9分野に関係する部門の部次長約30名からなる「CSR ステアリング コミッティ」を設立し、各分野の進展を社内横断的に管理しています。



CSR ステアリング コミッティに関する組織図



はじめに	001
CEOメッセージ	002
<b>日産のCSR</b>	<b>006</b>
<b>日産独自のCSRマネジメントウェイ</b>	<b>007</b>
日産CSR重点9分野	014
日産CSRスコアカード	017
ステークホルダーエンゲージメント2008	022
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考えるサステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに 001

CEOメッセージ 002

**日産のCSR 006**

**日産独自のCSRマネジメントウェイ 007**

日産CSR重点9分野 014

日産CSRスコアカード 017

ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

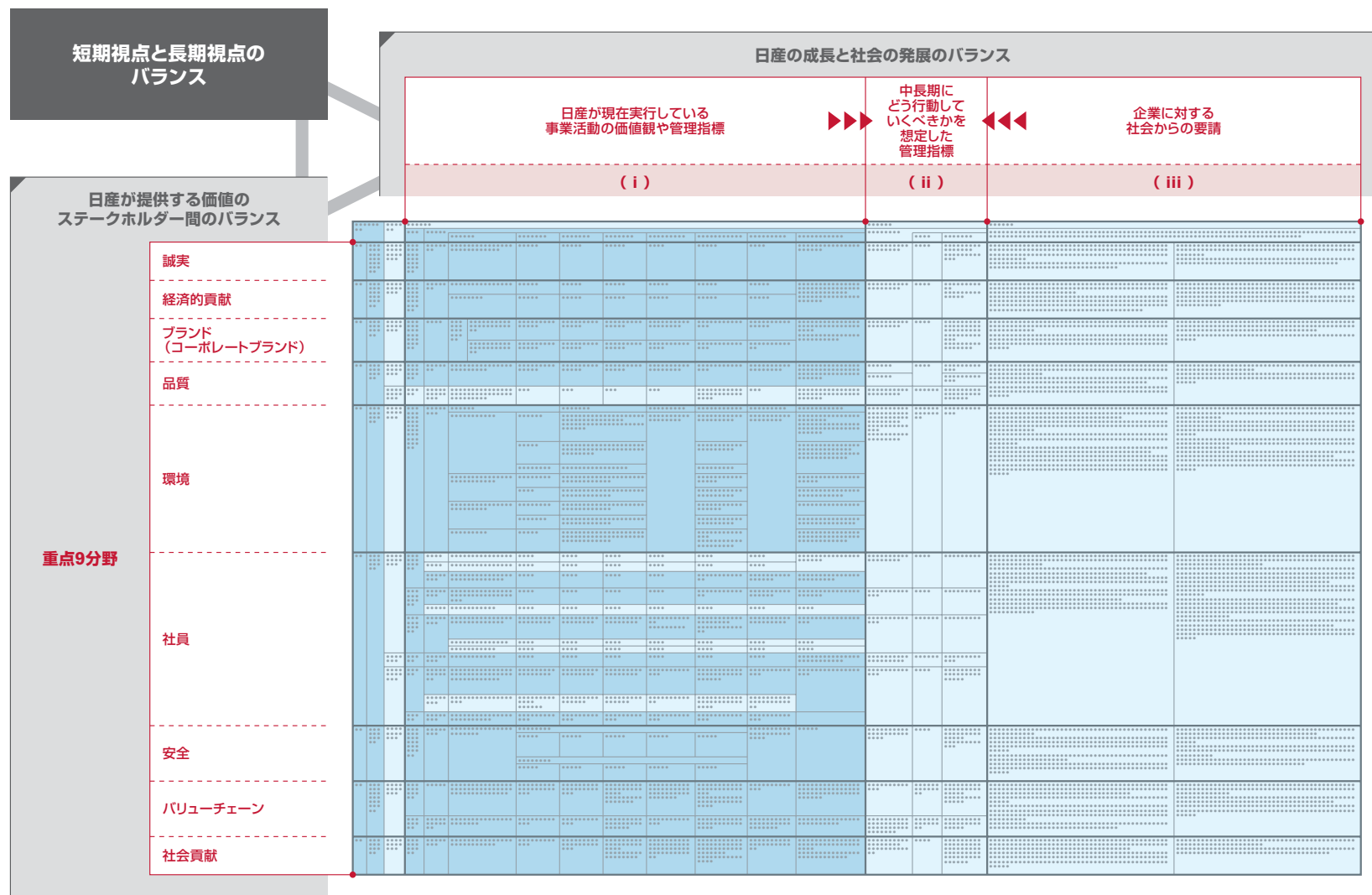
第三者意見書 129

**日産CSRスコアカード**

年間を通じたCSR活動の管理ツールとして、日産は「CSRスコアカード」を作成しています。

CSRスコアカードでは、重点9分野ごとに、( i ) の欄に日産が現在実行している事業活動の価値観や管理指標を、( iii ) の欄に企業に対する社会からの要請を記載しています。( ii ) の欄には、( i ) と( iii ) のバランスを保つためには、将来、どのような価値観や管理指標が想定されるかを検討し、記載しています。CSR

管理ツール「CSRスコアカード」



はじめに 001

CEOメッセージ 002

**日産のCSR 006**

**日産独自のCSRマネジメントウェイ 007**

日産CSR重点9分野 014

日産CSRスコアカード 017

ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

スコアカードの横軸で、日産の成長と社会の発展のバランスを追求していくことを狙い、設計しています。一方、縦軸では、日産が提供している価値のステークホルダー間でのバランスの追求を目指します。横軸と縦軸の両軸を踏まえ、全体として、短期視点と長期視点のバランスを追求していきます。

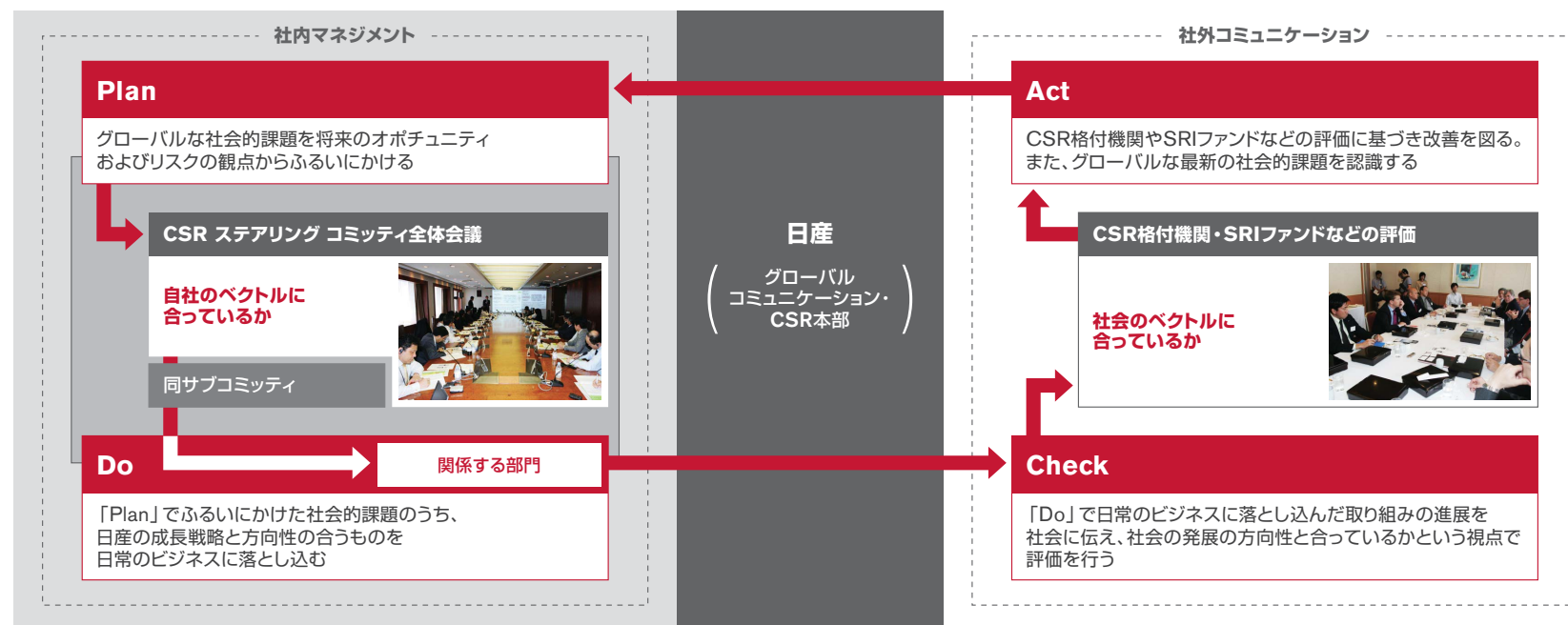
「CSRスコアカード」は実績評価も含めて毎年内容を更新し、一般公開しています。

### ステークホルダーへのコミュニケーション

日産は、サステナビリティレポート上に「CSRスコアカード」を掲載するとともに、ステークホルダーからより多くの声を取り入れるための活動を行っています。また、日産独自のCSR推進手法「日産CSRマネジメントウェイ」を構築し、私たちの企業活動と社会的要請のベクトルを一致させた経営を推進しています。

### 日産独自のCSR推進手法「日産CSRマネジメントウェイ」の骨格

「日産CSRマネジメントウェイ」の骨格の真髄は、「社会の声に耳を傾け、オポチュニティとリスクの芽を見出す」ということであり、その骨格は、以下のPDCA（Plan-Do-Check-Act：計画、実施、評価、改善）で構成されています。



はじめに 001

CEOメッセージ 002

**日産のCSR 006**

**日産独自のCSRマネジメントウェイ 007**

日産CSR重点9分野 014

日産CSRスコアカード 017

ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

2007～2008年度に行った「日産CSRマネジメントウェイ」の骨格づくりのための主な社内・社外活動

**社内マネジメント**

- 2007年 7月 2007年度上期CSR ステアリング コミッティを開催
- 10月 日産テクニカルセンターの製品開発本部と意見交換会を開催
- 12月 第3回環境アドバイザー・ミーティングを開催
- 2008年 1月 購買部門と共同でCSR調達に関する  
サプライヤーズミーティングを開催
- 3月 2007年度下期CSR ステアリング コミッティを開催
- 3月 「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」に関する  
サプライヤーズミーティングを開催
- 8月 ジャトコ(株)にて日産のCSRの取り組みについて紹介
- 9月 2008年度上期CSR ステアリング コミッティを開催
- 11月 第4回環境アドバイザー・ミーティングを開催
- 2009年 3月 2008年度下期CSR ステアリング コミッティを開催

**社外コミュニケーション**

- 2007年 6月 「サステナビリティレポート2007」を発行、  
CSRスコアカードの公開を開始、株主総会でCSRパネル展を実施
- 8月 日産CSRマネジメントウェイに関するメディア懇談会を開催
- 2007年 10月～2008年 3月  
経済同友会のCSR委員会で日産CSRマネジメントウェイを紹介
- 2008年 3月 志賀COOが個人投資家向けのCSRパネルディスカッションに参加
- 6月 「サステナビリティレポート2008」を発行、  
CSRスコアカードの継続公開、株主総会でCSRパネル展を実施
- 8月 春光懇話会(春光会会員会社を核として、それらの関連会社を  
含めた100社以上からなる企業グループ)にて  
日産CSRマネジメントウェイを紹介
- 9月 世界銀行グループセミナーにて  
日産CSRマネジメントウェイを紹介
- 11月 グローバル・コンパクト・ジャパン・ネットワーク シンポジウムにて  
日産CSRマネジメントウェイを紹介
- 12月 経済人コー円卓会議日本委員会主催の  
CSRシンポジウムのパネルディスカッションに参加
- 2009年 1月 早稲田大学、琉球大学で  
日産CSRマネジメントウェイについて講演

**今後のCSR活動方針**

日産では、前述したPDCAサイクルの回転実例を積み上げることで、今後も社内外に対していっそう日産のCSRを浸透させていきたいと考えています。非常に厳しい経済情勢の中、自動車業界も例外ではありません。しかし、私たちはこのような時期こそ日産のCSR活動を知っていただくチャンスであると考えています。私たちの活動を積極的に伝えていくことで、ステークホルダーとの信頼関係を強め、互いにとってより良い価値を生み出せるよう目指していきます。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

**日産のCSR 006**

**日産独自のCSRマネジメントウェイ 007**

日産CSR重点9分野 014

日産CSRスコアカード 017

ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

CSR ステアリング コミッティ議長からのメッセージ



日産自動車株式会社  
最高執行責任者(COO)  
志賀 俊之

日産が「CSR方針」「CSR重点9分野」を定め、CSR ステアリング コミッティの運営を開始してから3年が経過しました。この3年間で振り返り、日常のビジネスや経営判断において、社会的責任という視点をつねに意識することの重要性をあらためて感じています。2009年度からは、私がCSR ステアリング コミッティの議長を務めることで、CSR視点から見た日産の企業活動をこれまで以上に機動的に推進できる体制を整えました。自社の強み・弱みを見極め、日産の成長を支える原動力にしたいと考えています。

未曾有の経済危機に見舞われる今だからこそ、危機の先を見据えた成長戦略を描き、将来に向かって力を蓄える準備が必要です。今後もCSR重点9分野の目標を着実に遂行することで社会のニーズと日産の企業戦略をバランスよく保ち、ステークホルダーの皆さまにより大きな価値を提供することに注力していきたいと思っております。

CSR担当役員からのメッセージ



日産自動車株式会社  
グローバルコミュニケーション・  
CSR本部  
執行役員  
アラン ブデンデック

この1年間、世界の自動車業界は深刻な事態に見舞われ、各メディアで大きく取り上げられてきました。今回の危機によって業界全体が今後大きく変わっていくことは疑いもありません。しかし、変化の波にさらされても決して変わらない、変わってはならないものがあります。たとえば、日産ではCSRの取り組みを今までどおり強力に進めていきます。理由は簡単です。人びとの生活を豊かにすることが私たちの使命であり、それが素晴らしい仕事だからです。

これからの1年は、自動車業界にも明るいニュースが出てくるはずで、むしろ新たな話題がメディアを賑わせることでしょう。それはゼロ・エミッション車時代の到来です。日産は新時代の構想と実現の一翼を担っており、その試みはCSRに対する日産の揺ぎない姿勢にもつながっています。

クルマのあり方を根底から変える日産の挑戦に、ぜひご期待ください。



はじめに 001

CEOメッセージ 002

**日産のCSR 006**

日産独自のCSRマネジメントウェイ 007

**日産CSR重点9分野 014**

日産CSRスコアカード 017

ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

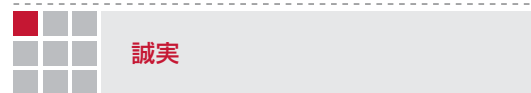
## 日産CSR重点9分野

「CSR ステアリング コミッティ」では、「CSRスコアカード」を管理ツールとして、「CSR重点9分野」ごとの活動の進捗状況を確認し、レビューを行っています。ここでは、重点9分野の各オーナーが語る「2008年度実績のポイント・2009年度計画の課題」をご紹介します。

日産CSR重点9分野

誠実	品質	安全
経済的 貢献	環境	バリュー チェーン
ブランド	社員	社会貢献

### 日産CSR重点9分野のオーナーからのメッセージ



#### 誠実



グローバル内部監査室・  
コーポレートリスクマネジメント部  
チーフインターナルオーディットオフィサー  
ピエール スペストル

内部統制の強化を求めるステークホルダーの期待は、年々高まっています。日産はそれを深く認識しており、2008年度は日本版SOX法への対応に努めました。今後は、この法令の順守だけでなく、内部統制の側面から日産の事業目標の達成に貢献するため、各プロセスの確実な遂行と規則の準拠、リスクを意識的に管理することが確実に行われるようにしていきたいと思えます。これまで一人ひとりの頭の中にあつた経験と知識をすべて文書化することは難しいですが、うまく達成できれば、それらを共有し蓄積していく、非常に効果的な仕組みになると考えています。



#### 経済的貢献



企画室  
室長  
坂上 尚

100年に一度ともいわれる未曾有の危機の中、日産はこの状況をより積極的に「機会」ととらえ、危機が去った後の自動車業界においてさらに競争力のある地位を確保することを目指します。より筋肉質な企業体質をつくるため、広範な企業活動の結果であるフリーキャッシュフローを管理指標とした社内目標を定め、その確実な達成に努めます。効率の追求と合わせて、危機後の成長への布石として電気自動車およびこれまで参入していなかったエントリーカー（小型・低価格車）市場への積極的な資源配分、さらには、再び大きな伸長が期待されるBRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）での事業拡大を実行し、中長期的な成長を目指していきます。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

**日産のCSR 006**

日産独自のCSRマネジメントウェイ 007

**日産CSR重点9分野 014**

日産CSRスコアカード 017

ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

**ブランド**



ブランドマネジメントオフィス  
部長  
中山 小ず系

昨今の世界を取り巻く厳しい経済環境を考えると、ブランドなんか、と思われる方が多いかもしれません。しかしこのような時こそ、いかに自信を持って自社の商品を薦められるか、あるいはお客さまから選ばれるブランドになれるかが、ますます重要になってきます。2008年度はNISSANブランドのタグラインを「SHIFT\_the way you move」、インフィニティブランドも「Inspired Performance」として世界的に統一し、社員に対するブランド教育もグローバルに開始。2009年度は、より高い志を持って、信頼ある一流のブランドになるための土壌づくりを、グローバルで一丸となって推進していきます。継続こそブランドの力なりです。

**品質**



トータル カスタマー  
サティスファクション本部  
部長  
若林 彰

真にお客さまに信頼されるブランドでありたい—そんな思いを実現するため、日産は中期品質向上計画「クオリティ・リーダーシップ」に取り組んでいます。2012年度までに各市場でお客さまにもっとも重視される品質指標でトップレベルになることを目指した活動は、2008年度に本格的な実行段階に入り、いくつかの品質の外部指標で好結果を得ることができました。2009年度も活動を継続し、目標達成を確かなものにします。市場での重要品質問題に対しては、リコールやサービスキャンペーンなどを速やかに実施し、引き続き透明性を持って対応します。

**環境**



企画室  
グローバル環境企画オフィス  
次長  
朝日 弘美

日産は、「ニッサン・グリーンプログラム 2010」に基づいて、「CO<sub>2</sub>排出量の削減」「エミッションのクリーン化」「資源循環」を3つの重要課題ととらえ、活動を進めています。2008年度は、世界屈指の厳しい日本の排出ガス規制に適合したクリーンディーゼルエンジンを「エクストレイル 20GT」に、貴金属を半減した超低貴金属触媒を「キューブ」に搭載するなどの成果を実現しました。加えて、中期経営計画「日産GT 2012」において、「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」ことを掲げました。電気自動車の投入・普及をはじめとして、持続可能なモビリティ社会の実現に向けて、誠実かつ革新的に取り組んでいきます。

**社員**



人事部  
安全健康管理室  
安全健康担当部長  
小熊 則夫

日産では、社員の安全と健康確保の重要性を経営トップから社員一人ひとりに至るまで、全員がともに認識し、活動に取り組んでいます。2008年度はこれまで行ってきた地道な活動が奏功し、労働災害全度数率は0.19に抑制され、目標であった0.27以下を大幅に達成するなど、着実に成果が表れてきています。しかし、安全と健康確保の取り組みに終わりはなく、これまでの活動を今後もPDCAサイクルに基づき着実に実行するとともに、電気自動車をはじめとした新工程、新技術の安全確保や、新型インフルエンザ発生などの新たなリスクへの対応を進めていきたいと考えています。



はじめに 001

CEOメッセージ 002

**日産のCSR 006**

日産独自のCSRマネジメントウェイ 007

**日産CSR重点9分野 014**

日産CSRスコアカード 017

ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

**安全**



環境・安全技術渉外部  
部長  
長谷川 哲男

2009年度もクルマの安全対応とともに「人」「社会」を通じ、2015年に日産車がかかわる交通事故における死亡・重傷者数の半減（1995年比）に向けた活動を継続していきます。2008年度は、事故を未然に防ぐ将来技術として、「インフラ協調型ITSシステム」や自立型ITSの最新技術を搭載した「全方位運転支援システム搭載プロトタイプ」といった「ぶつからないクルマ」の実現に向けた実験車両を開発しました。また、より多くのお客さまに安全意識を向上していただくために日産の安全啓発活動を全国自治体レベルに拡大し、国・自治体と連携した安全なクルマ社会の実現を目指した活動を行っています。

**バリューチェーン**



購買管理部  
次長  
竹下 秀明

2008年度は、CSR活動の一環としてサプライヤーとのコミュニケーション活動の強化に注力してきました。同年5月には、国内外のサプライヤーに対し「日産GT 2012」に関するミーティングを行い、1,200名を超える方々に参加していただきました。12月からは、厳しい市場環境に対応した情報をサプライヤーとタイムリーに共有するため、月1回の生産計画説明会を開催しています。この激変するビジネス環境においてはサプライヤーとの強固な信頼関係を構築していくことが重要だと考えており、2009年度も引き続きサプライヤーの生の声を真摯に受け止め、双方向のコミュニケーション活動を充実させていきます。

**社会貢献**



グローバルブランドコミュニケーション・  
CSR部  
部長  
野口 恭平

日産では「人々の生活を豊かに」というビジョンのもと、「教育への支援」「環境への配慮」「人道支援」の3つの領域を中心に、企業市民としての活動をグローバルに行っています。2006年度に立ち上げた「社会貢献 ステアリング コミッティ」を通じて、グローバルの一貫性やベストプラクティスの共有を図っています。また、2008年4月には、当社として初のグローバル環境プログラムである「ザ・サイエンス・オブ・サバイバル」への支援を開始しました。この環境展示は、今後多くの国で展開される予定です。引き続きグローバルな考え方と各地域の最適化のバランスを取りながら、日産らしい社会貢献活動を推進していきます。

**CSR ステアリング コミッティ事務局からのメッセージ**



グローバルブランドコミュニケーション・  
CSR部  
主管  
本廣 好枝

2003年以降、日産はCSRという言葉掲げ業務を推進してきました。これまで「日産CSRマネジメントウェイ」の構築とその推進を通じ、将来の発展に向けた企業活動のサポートを行ってきました。また、当社の考えるCSR重点9分野のスコアカードの公開により、ステークホルダーの方々へその進捗も示しています。CSR推進の基礎を築く時代を終え、また、世界中が環境のサステナビリティを重視する中で、日産も新たな時代を迎えています。今後もより社会の動きに迅速に対応しながら、いっそう環境に配慮した企業であり続けるよう、CSR推進事務局としての運営を行ってまいります。

## 日産CSRスコアカード

「CSR ステアリング コミッティ」では、「CSRスコアカード」を管理ツールとして、「CSR重点9分野」ごとの活動の進捗状況を確認し、レビューを行っています。ここでは、「CSRスコアカード」のうち、日産が現在実行している事業活動の価値観や管理指標についてご紹介します。

日産CSR重点9分野

誠実	品質	安全
経済的貢献	環境	バリューチェーン
ブランド	社員	社会貢献

〔2008年度目標に対する達成度〕 ◎ 達成 ○ ほぼ達成 △ 未達成 — 未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)		適用範囲	進捗確認指標例	2006年度実績	2007年度実績	2008年度目標	2008年度実績	2009年度目標	長期ビジョン
<b>誠実</b> 公平・公正を旨とし、法令と会社のルールを順守して行動し、事業を遂行します	内部統制システムの整備と適正な運用	コンプライアンス/行動規範	連結会社	世界全地域のコンプライアンス組織の整備と行動規範の展開	97.8%完了	100%完了	コンプライアンス違反未然防止活動の評価システムをグループ・グローバルに導入し、今後の活動の定量的な目標を設定	◎ コンプライアンス違反未然防止活動の評価システムをグループ・グローバルに導入し、中長期のアクションプランを策定	内部通報制度をグローバルに導入	グローバルにコンプライアンス違反未然防止の仕組み(プロセス)が機能している
		リスクマネジメント		効率的で適切なリスク管理体制を整備し、グローバルに展開	—	—	1. ハザードリスク対策の継続的な実施とBCP(事業継続計画)の策定 2. 新型インフルエンザ対応実施 3. 社員への啓発活動の実施	○ 1. 耐震補強の実施、地震を想定した訓練の実施、主要商品・工程についてのBCP策定 2. 新型インフルエンザに備え、社員教育用パンフレットを作成・配布。対応マニュアルを作成し海外拠点にも配備。非常用機材備蓄 3. 社内イントラネットにリスク管理のHP立ち上げ	2008年度に新たに顕在化したリスクに対しても対応の強化を図る	グローバルにリスク管理の仕組みが機能していることで企業価値の向上に貢献するとともに、適切な情報開示により外部からの適切な理解にも貢献している
		情報セキュリティ		個人情報保護への取り組み、および、より強固な情報セキュリティの構築	—	—	1. 個人情報保護対策の強化 2. 情報セキュリティポリシーのグループ・グローバルへの展開	○ 1. 日産自動車および販売会社各社の個人情報保護に対する主要強化策の完了 2. 情報セキュリティポリシーの展開と主要関係会社でのマネジメント強化活動開始	情報セキュリティマネジメントの定着	情報セキュリティに関するPDCAサイクルがグローバルに実施され、社会的責務を果たすとともに、安定した企業活動の遂行に寄与する

[ 2008年度目標に対する達成度 ] ◎ 達成 ○ ほぼ達成 △ 未達成 — 未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2006年度 実績	2007年度 実績	2008年度 目標	2008年度 実績	2009年度 目標	長期ビジョン
<b>経済的貢献</b> 持続的な利益ある成長を目指します。そして社会全体の経済的発展にも貢献します	業績改善に集中するために、中期経営計画「日産GT 2012」を一時中断	連結会社	連結売上高(億円)	10兆4,686億円	10兆8,242億円	中期経営計画「日産GT 2012」期間中、5年間平均で売上高を5%増大(2009年2月より「日産GT 2012」を一時中断)	△ 8兆4,370億円	自動車事業におけるフリーキャッシュフローをプラスにすることを最優先課題とし、危機が去った後も、会社の競争力を持続させる取り組みを継続する	持続的な利益ある成長を果たす。そして、お客さま、株主、社員、ビジネスパートナー、地域社会とといったあらゆるステークホルダーに、長期的な価値を提供し続ける
			株式配当(円/株)	34円/株	40円/株	42円/株	△ 11円/株		
<b>ブランド(コーポレートブランド)</b> 人、環境、そして事業を営む地域社会への配慮で知られる、信頼されるブランドを創造します	ステークホルダー意識におけるブランドの価値向上	世界中のお客さま(右は日本のケース)	日経「企業イメージ調査」のCSR関連指標(一般個人)	36.1点 約1,000社中 29位	28.6点 約1,000社中 86位	信頼性の構築を図り、スコアのさらなる向上を目指す	◎ 31.9点 約1,000社中 58位	2008年末に開始した「ブルーシチズンシップ」に基づき、各領域の小さな活動からEVまでを同じ傘の下でコミュニケーションすることで、企業の信頼度を高め、最終的に各スコアのさらなる向上を目指す	本指標を、社会が求める価値がどれだけ企業活動に反映できているかを測定する外部指標のひとつとして位置づけ、継続的かつ安定的なスコアの上昇を目指す
			社内の独自ブランド管理指標を通じて間接的に参照	14.5点 約1,000社中 7位	10.2点 約1,000社中 39位	市場が求める価値を事業活動に迅速に反映し、スコアのさらなる向上を目指す	△ 約1,000社中 100位外		
			フォーチュン誌「World's Most Admired Companies Top 50」	日産：50位外、スコア5.31 (トヨタ：2位、ホンダ：23位、トヨタ車体：28位、ソニー：41位、キヤノン：46位)	日産：50位外、スコア6.12 (トヨタ：3位、ホンダ：18位、トヨタ車体：31位、ソニー：39位)	グローバル企業として競合メーカーに並ぶブランドとして認められる	△ 日産：100位外、スコア0.12 (トヨタ：3位、ホンダ：32位、ソニー：39位、トヨタ車体：46位)		
<b>品質</b> 世界で高品質が認められる製品やサービスを創造します	もっともお客さまに影響力のある外部指標のスコア	グローバル	【北米】Consumer Report	—	—	該当する指標において、さらなる順位の向上を目指す	◎ 2008年度目標を達成	該当する指標においてさらなる向上を目指す	品質領域でのリーダーを目指す
			【欧州】英国：WHAT CAR? ドイツ：ADAC イタリア：Quattroruote	—	—		○ イタリアQuattroruote：「キャッシュカイ」が高評価を獲得し、トップ3にランクイン		
			【GOM】中国：J.D.パワー/IQS 南アフリカ：PSI ブラジル：Quatro Rodas	—	—		○ 中国J.D.パワー/IQS：「ティアナ」：2年連続1位(Upper Premium Midsize Segment) 「ティエダ」：2位 「リヴィナ」：3位		
	セールス・サービス品質の向上による、お客さま再購入率と再入庫率を向上	グローバル	主要国のセールス・サービス品質を測るお客さま満足度調査結果(NISSAN/インフィニティ両ブランドが対象)	—	—	主要国でのトップレベル品質実現を目指し、セールス・サービス品質を継続的に向上する	◎ すでにトップレベルを達成している国はそれを維持。新たにカナダが主要競合メーカー間でトップレベルのセールス品質を達成した	主要国でのトップレベル品質実現を目指し、セールス・サービス品質を継続的に向上する	

〔2008年度目標に対する達成度〕 ◎ 達成 ○ ほぼ達成 △ 未達成 — 未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2008年度 実績	2009年度 目標	2010年度 目標(NGP2010)	
環境 クルマのライフサイクルから生じる環境負荷を低減し、持続可能なクルマ社会の実現に貢献します	ニッサン・グリーンプログラム 2010(NGP2010)の実行・推進	グローバル	CO <sub>2</sub> 排出量の削減	商品・技術分野	◎ ・クリーンディーゼル搭載車「エクストレイル 20GT」を日本で発売 ・「エクストレイル 20GT」がエコプロダクツ大賞「国土交通大臣賞」、省エネ大賞「資源エネルギー庁長官賞」を受賞(日本) ・E100対応の「リヴィナ」をブラジルで販売 ・世界初エコドライブをサポートする「エコペダル」を開発 ・カーウイングスにてドライバーのエコドライブをサポートする新サービス「あなたもエコドライブ」を開始 ・「あなたもエコドライブ」がエコプロダクツ大賞「推進協議会会長賞」を受賞	NGP2010(右記)の確実な実行と達成	・各国燃費基準の着実な達成とさらなる燃費向上の推進 ・日産独自のシステムを搭載したハイブリッド車を、2010年度を目標に北米、日本で発売 ・2010年度に米国、日本に電気自動車を投入し、2012年度にはグローバルで量販
			生産分野	◎ ・グローバル台あたりCO <sub>2</sub> 排出量10%削減(2005年度比)	・2010年度までに全工場から排出されるCO <sub>2</sub> を2005年比7%減(グローバル台あたりCO <sub>2</sub> 排出量)		
			販売・オフィス分野	◎ ・2008年度より日米欧にてオフィス・販売店(米欧は販売会社)におけるCO <sub>2</sub> マネジメントを開始 ・横浜新本社および日産先進技術開発センターがCASBEE Sランクの認定を取得	・2007年度までに排出量を把握し、2008年度から管理を開始		
			エミッションのクリーン化(大気・水・土壌の保全)	商品・技術分野	◎ ・超低貴金属触媒を「キューブ」より搭載開始	・各国の将来排気規制適合車の早期導入 ・大気並みにクリーンな排出ガスを目指した技術開発の実施	
				生産分野	○ ・日本国内VOC排出量：1.0%増(2005年度比、ボディ+バンパー)		【グローバル】 各国の規制値より厳しいVOC削減 【日本】 VOC10%低減(排出量原単位、2005年度比)
			資源循環(リデュース、リユース、リサイクルの推進)	生産分野	○ ・日産(国内5工場と1事業所)および連結製造会社3社で再資源化率100%を達成	【グローバル】 各国で工場再資源化率ベストレベル 【日本】 工場再資源化率100%(日産および連結製造会社、日産算出基準による)	
				市場および販売会社におけるリサイクル活動の推進	◎ ・リサイクル実効率95.7%を達成(日本)	【グローバル】 主要4市場でリサイクル実効率95%を目指す 【日本】 2010年度にリサイクル実効率95%達成(2015年法規を5年前倒しで達成)	
			マネジメント	社会との協働	◎ ・電気自動車の普及に向けて、ポルトガル、横浜市、テネシー州など各地域とのパートナーシップを締結 ・クライメート・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックスに2年連続で選定 ・環境省より「エコ・ファースト企業」に認定(日本) ・NPO法人気象キャスターネットワークとの協働のもと「日産わくわくエコスクール」を開始(日本) ・環境e-ラーニングを日産自動車(株)社員に実施	・ビジネスパートナーにおける環境マネジメント強化 ・事業活動全般における環境マネジメント強化 ・社員の環境マインド向上 ・他セクターと連動した総合的な取り組みの推進 ・環境情報の開示とステークホルダーとのコミュニケーションの充実	

[ 2008年度目標に対する達成度 ] ◎ 達成 ○ ほぼ達成 △ 未達成 — 未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2006年度 実績	2007年度 実績	2008年度 目標	2008年度 実績	2009年度 目標	長期ビジョン
<b>社員</b> 多様な人材が自らの成長を実感できる、魅力的な組織となることを目指します	学習する企業文化の醸成	日産自動車(株)	教育受講者満足度 年1回の教育受講者に対するアンケート。スコアは各教育における平均スコアのうち最低のもの(5点満点)	4.0以上	4.3以上	社員一人ひとりの能力向上につながる教育の実施。教育受講者満足度の維持・向上	◎ 4.2以上	社員一人ひとりの能力向上につながる教育の実施。教育受講者満足度の維持・向上	学習する企業文化を醸成し、社員一人ひとりが、自らの成長を実感できる組織の実現
	社員意識調査を踏まえたマネジメントの質およびモチベーションの向上	グローバル	Quality of ManagementおよびEmployee Motivationのスコア 社員意識調査における設問の肯定回答率	Quality of Management : 54% Employee Motivation : 55%	2007年度は未実施	社員意識調査結果を反映した、経営の質の向上、および企業文化変革への取り組み推進。Quality of ManagementおよびEmployee Motivationのスコア向上	△ Quality of Management : 46% Employee Motivation : 54%	社員意識調査結果を反映した、経営の質の向上、および企業文化変革への取り組み推進。Quality of ManagementおよびEmployee Motivationのスコア向上	マネジメントの質を向上させ、社員の意欲を引き出し、向上させる組織の実現
	自律的キャリア開発サポート	日産自動車(株)	オープンエントリー制度とシフトキャリア制度の合格者数 オープンエントリー制度：ポストの募集があれば自ら自由に応募できる制度 シフトキャリア制度：ポストの募集有無に関係なく、自ら自由に希望する部署や職種に応募できる制度	111名 (オープンエントリー制度+シフトキャリア制度)	125名 (オープンエントリー制度+シフトキャリア制度)	オープンエントリー制度とシフトキャリア制度などを通じた適材適所の人材配置のいっそうの推進	◎ 83名 (オープンエントリー制度+シフトキャリア制度)	オープンエントリー制度とシフトキャリア制度などを通じた適材適所の人材配置のいっそうの推進	社員一人ひとりの自主性を重んじたキャリア形成の支援
	安心して働ける安全な職場を目指して	日産自動車(株)	労働災害全度数率 (全度数率=全災害件数÷延べ労働時間×100万)	0.24	0.27	度数率0.27+重大災害ゼロ	◎ 度数率0.19+重大災害ゼロ	0.20	安心して働ける安全な職場の構築と維持
			労働災害強度率 (強度率=全労働損失日数÷延べ労働時間×1,000)	0.002	0.105	重大災害ゼロ	○ 0.003	重大災害ゼロ	
	女性の能力活用を通じたダイバーシティの推進	グローバル	女性管理職比率	日本(日産自動車(株)) : 4% 北米・中南米 : 14% 欧州 : 10%	日本(日産自動車(株)) : 5% 北米(米国) : 13% 欧州(主要拠点) : 11%	女性管理職比率の維持・向上	◎ 日本(日産自動車(株)) : 5% 北米 : 10% 欧州 : 12%	女性管理職比率の維持・向上	多様性によるお客さまへのより大きな価値を提供
			従業員サーベイのダイバーシティに関するスコア	Global 47%	未実施	スコアの維持・向上	○ Global 46%	スコアの維持・向上	
クロスカルチャーを通じたダイバーシティの推進	日産自動車(株)	外国籍社員比率	1%	1%	1%	◎ 1%	外国籍社員比率の維持・向上		

[ 2008年度目標に対する達成度 ] ◎ 達成 ○ ほぼ達成 △ 未達成 — 未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2006年度 実績	2007年度 実績	2008年度 目標	2008年度 実績	2009年度 目標	長期ビジョン
<b>安全</b> 技術の革新に加え、安全推進活動に積極的に取り組み、クルマ社会をより安全なものにしています	日産車がかかわる交通事故死者数などの定量的低減目標値を設定し、リアルワールドでの事故分析をもとに、安全なクルマづくりと安全啓発活動の実施	日本	日産車がかかわる交通事故における死亡・重傷者数の1995年比低減率  公共データをもとに算出するため、実績の把握は当該年度の約2年後	日本(日産自動車(株)): 41%減少(2006年1~12月)	日本(日産自動車(株)): 45%減少(2007年1~12月)	2015年半減に向けて、日産の安全の考え方「セーフティ・シールド」に基づき、安全技術の開発、実用化に取り組む	— 2008年1~12月の比率は、データが公表され次第算出	2015年半減に向けて、日産の安全の考え方「セーフティ・シールド」に基づき、安全技術の開発、実用化に取り組む	2015年に50%減少
<b>バリューチェーン</b> サプライチェーンのあらゆる段階において、倫理的で環境に配慮した行動がなされるよう促進していきます	ルノー・日産が尊重するバリュー、法令、規範の順守をサプライヤーに展開し共有	ルノー・日産共同購買会社*の世界中の全1次取引先サプライヤー  ※「ルノー・日産共同購買会社」: ルノーと日産の年間合計購買額の100%を扱う(2009年4月時点)	サプライヤーと共有する価値観・規範の展開プロセスおよび浸透度合い	ルノー・日産共同購買会社の取引先サプライヤー選定時に、CSR視点のコミットメントを頂く仕組みを導入	ビジネスパートナーと一体となったCSRマネジメントの推進を開始(2008年1月、サプライヤーズミーティングにおいて方針展開)	サプライヤーに対するCSR方針・考え方の浸透	○ 「日産GT 2012」に関するサプライヤーズミーティングを開催(2008年5月) ・2009年度販売・生産計画に関するサプライヤーズミーティングを開催(2009年3月、5月) ・厳しい環境変化に対応した情報をサプライヤーとタイムリーに共有するため、生産計画説明会を月次開催	CSRへの取り組みのベストプラクティスを共有し、サプライヤーに対してCSR方針・考え方の浸透を図る	サプライヤーへの浸透状況を踏まえたうえで、サプライヤーのCSR体制強化のサポートを行う
	グリーン調達活動を通じた、製品の環境負荷低減を推進	世界中の全1次取引先サプライヤー	日本でのグリーン調達基準に基づく納入部品の環境負荷物質把握活動の完了と、グローバルグリーン調達基準に基づく同活動の推進	グリーン調達活動のグローバルな展開に関し、展開準備を完了	対象をグローバルに拡大した「日産・グリーン調達ガイドライン」を発行(2008年3月、日本においてサプライヤーズミーティングで展開)	「日産・グリーン調達ガイドライン」を世界へ展開開始(欧州から開始)	◎ 「日産・グリーン調達ガイドライン」の欧州での展開を開始	「日産・グリーン調達ガイドライン」のアジア地域での展開を開始	ライフサイクルを通して日産車の環境負荷が低減されるように、サプライヤーでの環境負荷が低減していく仕組みを構築する。製品に限らずバリューチェーン全体への拡大を目指してマネジメントの範囲を拡大する
	販売会社におけるCSR活動の推進	販売会社(日本)	販売会社との価値観共有と、自主取り組み支援	コンプライアンス違反案件の事例、再発防止策の共有	2007年12月: 販売会社エグゼクティブミーティング 2008年2月: 総務・人事担当部署長説明会において展開	内部統制と自己評価の強化	○ 2008年11月: 総務・人事担当部署長説明会において展開	コンプライアンス自己評価プログラムの導入	販売会社単位の自主取り組み促進、CSR体制強化の支援
<b>社会貢献</b> NGOとのパートナーシップなどにより、地域社会や人びとの繁栄に寄与します	日産の社会貢献活動方針の明文化、社内運営体制の整備および活動内容の充実	グローバル	日産の社会貢献活動方針、推進体制、社内各機能の役割の構築	社内横断組織として「社会貢献 ステアリング コミッティ」を設置、より有機的に連携した活動を開始	小学生を対象とした「日産モノづくりキャラバン」を開始(日本)	国や地域を超えた社会のニーズを把握し、統一的なプログラムの検討・実施	◎ 日産初となるグローバル環境プログラム「ザ・サイエンス・オブ・サバイバル」を開始。2008年4月ロンドン、10月米国ニュージャージーで展示を開始。グローバルに一貫性のあるメッセージ発信に成功	グローバル統一プログラムを継続的に実施。さらにグローバルレベルで潜在する社会的ニーズに対応する人道支援プログラムを検討	「教育への支援」「環境」「人道支援」の分野を中心に、グローバルな考え方や各地域に最適な活動のバランスをとりながら、日産らしい社会貢献プログラムを継続的に実施していく

## ステークホルダーエンゲージメント2008

日産では、2008年度もステークホルダーの皆さまと対話する機会を設け、頂いたさまざまなご意見を各事業活動に生かしています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

**日産のCSR 006**

日産独自のCSRマネジメントウェイ 007

日産CSR重点9分野 014

日産CSRスコアカード 017

**ステークホルダー  
エンゲージメント2008 022**

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

### 環境アドバイザー・ミーティング



学会、ビジネス界の第一線でグローバルに活躍する環境分野の有識者を招き、毎年開催しています。詳細は30ページ。  
(2008年11月、日産自動車(株)本社にて実施)

### 株主の皆さまとの懇談会



2002年より、毎年定時株主総会終了後に、全役員が出席し株主懇談会を開催しています。株主の皆さまと積極的な意見交換を行っています。詳細は84ページ。  
(2008年6月25日、パシフィコ横浜にて実施)

### テストコース「GRANDRIVE」でLV体験試乗会



日産のテストコース「GRANDRIVE (グランドライブ)」において、ライフケアビークル (LV) を身近な存在とじていただくために体験試乗会を実施し、使い勝手などについてお客さまから具体的なお意見を伺っています。詳細は80ページ。

### 社員との意見交換会



年間を通して、経営者層が社員と直接対話する場を設けています。また、経営者層が国内外の拠点に出張した際にも、各拠点や工場の社員と意見交換を行っています。詳細は89ページ。

### 販売会社社員との意見交換会



ゴーンCEO、志賀COOが販売会社を訪問する際は、販売会社の社員と商品やサービス、お客さま対応などについて、活発な意見交換を行っています。

### サプライヤーズミーティング



年間を通して、テーマごとにサプライヤーズミーティングを開催しています。また、毎年7月には「日産グローバルサプライヤーアワード」の表彰式を行っています。詳細は97ページ。  
(2008年7月10日、東京にて実施)

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

● 地球環境の保全 023

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

日産のビジネスと環境 025

環境マネジメント 028

二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減 033

大気・水・土壌の保全 048

資源循環の推進 052

多様な課題に応じて 058

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

Protecting the Environment

## 地球環境の保全

— 人とクルマと自然の共生を目指して





はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
<b>環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ</b>	<b>024</b>
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## 環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ

2008年夏に開催されたG8北海道洞爺湖サミットでは、「環境」が主要なテーマとなりました。ところがその後の世界的な金融危機が状況を一変させ、100年に一度といわれる経済危機の克服が2009年の最大の課題となっています。しかし、気候変動や地球温暖化にどう対処し、いかにして低炭素社会を実現していくかという課題が私たちの目の前から消えたわけではありません。短期的には経済危機を克服し、長期的には環境問題打開への道筋をつける—2009年はそうした意味で、私たち日産にとっても非常に重要な年となります。

危機とチャンスはいつでも表裏一体です。景気後退への対策を講じつつ、従来の競争力を維持し、強化していかなければ、この危機的状況を打開することはできません。嵐が通りすぎるのをひたすら待つのではなく、将来への明確なビジョンを持ち、危機の中で一歩でも前進することが必要なのです。それが必ずやチャンスを生むことにつながるはずです。

日産は、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2010」という明確なビジョンのもと、クリーンディーゼル車の投入やCVT（無段変速機）搭載車の100万台突破など、着実に成果を上げてきました。今後も環境技術への開発・生産投資を継続し、各市場のニーズに合った環境技術車を随時投入していく計画です。

短期的にはエンジンやトランスミッションの革新による二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減が喫緊の課題であり、幅広く取り組みを進めますが、将来を見据えるとガソリンエンジンの革新だけでは限界があります。そこで日産は、長期的アプローチとして電気自動車の開発・普及を推進しています。2010年には電気自動車の投入を開始し、2012年にグローバルに量販することで、ゼロ・エミッション車でリーダーになることを目指しています。これは、単に電気自動車を販売するというだけでなく、行政府や他セクターなど広く社会と協働することにより、新しいモビリティ社会を生み出していきたいとの考えに基づいています。すでに、世界のさまざまな地域で連携が始まっています。

自動車業界は今、大きな構造変化に直面しています。自動車産業の発展は人びとの生活を豊かにしてきましたが、同時にその発展が地球環境に負担をかけてきたことも事実です。100年の歴史を持つ自動車産業にパラダイムシフト（価値観や概念が変化すること）をもたらすのは、紛れもなく環境技術です。近い将来に経済危機が去ったとき、日産のゼロ・エミッション車がさっそうと登場するという夢に向かって、私たち日産は着実に前進してまいります。



日産自動車株式会社  
最高執行責任者 (COO)

志賀 俊之



## 日産のビジネスと環境

### 人とクルマと自然が共生する、持続可能なモビリティ社会へ

日産の環境理念である「人とクルマと自然の共生」は私たちが描く理想の社会像です。日産では1992年に掲げたこの理念の実現に向けて、クルマや企業活動が地球環境にどのような負荷を与えているかをつねに把握し、課題の対応に努めてきました。今後もそうした対応にとどまることなく、地球と将来の世代のために、皆さまとともに新しい未来の創造を目指します。

#### ： 持続可能なモビリティ社会の実現を目指して

京都議定書の第1約束期間が始まった2008年、国際社会は京都議定書の次の枠組みに向けた議論を活発化させ、消費者の間でも環境意識がいつそう高まりました。一方、米国に端を発した金融危機は瞬く間に世界に波及し、グローバル経済を震撼させました。国際社会は、短期的には経済危機の打破、長期的には環境問題への道筋をつける必要に迫られています。米国のオバマ新政権の環境・エネルギー政策からも環境を重視した動きが見てとれます。

経済危機の克服と環境対策の両立は、企業にとっても大きな挑戦です。ただ危機が過ぎるのを待つのではなく、今こそ将来のビジョンを持ち、環境技術によって競争力を維持・強化し、新たな価値を創造することで経済危機を乗り越えていくことが求められています。私たちは、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2010」に基づき、人とクルマと自然が共生する持続可能なモビリティ社会の実現に向けて、今後も誠実かつ革新的に取り組んでいきます。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

**地球環境の保全 023**

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

**： 日産のビジネスと環境 025**

環境マネジメント 028

二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の削減 033

大気・水・土壌の保全 048

資源循環の推進 052

多様な課題に応じて 058

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
<b>日産のビジネスと環境</b>	<b>025</b>
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応えて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

地球と将来の世代のために、日産が取り組む環境問題

クルマはさまざまな資源を使用してつくられ、ガソリンやディーゼルなどの化石燃料を主体に走行しています。私たちはグローバル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、最小化していくことに取り組んでいます。そして、「企業活動やクルマのライフサイクル全体での環境負荷や資源利用を、自然が吸収できるレベルに抑えること」を究極のゴールとし、地球の未来に残すフットプリントをできるだけ小さくしていくことを目指しています。

その中で日産のありたいと願う姿は、「シンシア・エコイノベーター (Sincere Eco-Innovator)」です。シンシア (誠実な) は、環境問題に積極的に取り組み、リアルワールドで環境負荷を低減する姿勢を意味し、エコイノベーターとは、持続可能なモビリティのために、お客さまに革新的な商品・技術・サービスを、最適な価値をもって提供したいと考える、私たちの意思を表しています。

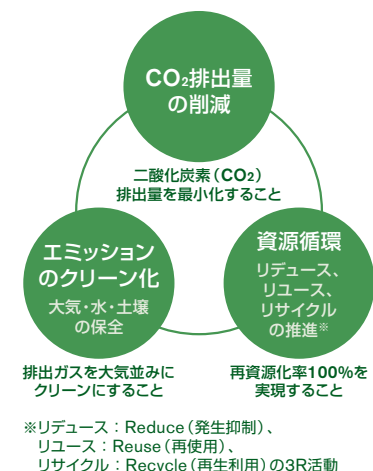
日産は、自らの環境に対する取り組みが、持続可能な発展に貢献できる可能性を信じています。現在もともクリーンなガソリン車からの排出ガスは、1970年代当初の規制レベルと比較して、1/100~1/250にまで低減しており、将来的にはこの値を大気並みのクリーンなレベルにすることを究極の目標に掲げています。さらに、中期経営計画「日産GT 2012」では「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」ことを掲げ、より環境に配慮したクルマの研究開発を進めています。

私たち日産は、「人とクルマと自然の共生」を実現するために、モビリティを通じた環境保全に積極的に取り組んでいきます。

究極のゴールと3つの重要課題

気候変動、環境負荷物質が及ぼす生態系や人体への影響、鉱物や水資源の枯渇など、さまざまな課題に対して、日産では現在取り組むべき3つの課題として「二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減」「エミッションのクリーン化 (大気・水・土壌の保全)」「資源循環」を設定しています。そして、日産の商品であるクルマや企業活動が環境に及ぼす影響を最小化するために、それぞれの分野で目標を掲げ、その達成を目指しています。

そしてこれらの課題解決にあたっては、お客さまにとって最適なタイミングやコストで商品を提供してこそ持続可能になりうると考えています。また、もっとも優先順位の高い課題である「CO<sub>2</sub>排出量の削減」に対しては、品質 (Quality)、コスト (Cost)、納期 (Time) という従来の経営指標にCO<sub>2</sub>を加え、「QCT・C」としてCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた取り組みを全社的に進めています。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
<b>日産のビジネスと環境</b>	<b>025</b>
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： ゼロ・エミッション車でリーダーになるために

日産では、2008年度にスタートした中期経営計画「日産GT 2012」において「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」ことを掲げており、今後は電気自動車の開発・普及をさらに積極的に進めていく予定です。

日産はまた、2006年12月に発表した中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2010 (NGP2010)」を着実に推進しています。NGP2010は、環境における究極のゴールを実現するため、日産全体として2010年までに達成すべき目標と取り組みをまとめたもので、2008年には新型クリーンディーゼルエンジンを搭載した「エクストレイル 20GT」の日本市場投入や、電動車両の普及に向けた各国政府や自治体とのパートナーシップ締結など、多くの成果を上げることができました。

自動車業界のトップランナーとして「エコ・ファースト企業」に認定

日産は2008年7月、環境省が企業の環境保全活動を促進するために創設した「エコ・ファースト制度」において、再資源化率100%への取り組み、包括的なCO<sub>2</sub>削減、ゼロ・エミッション車でリーダーを目指す企業姿勢などが評価され、「エコ・ファースト企業」の認定を受けました。認定の際に環境大臣に提出した「エコ・ファーストの約束」のもと、今後は取り組みの進捗状況や結果を同省に報告するとともに、定期的に公表していく予定です。日産は、自動車業界の環境先進企業として今後も環境への取り組みをさらに強化していきます。



NISSAN  
GREEN PROGRAM



[http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM\\_2010/](http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM_2010/)

「ニッサン・グリーンプログラム 2010」に関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。



環境省の「エコ・ファースト企業」に認定

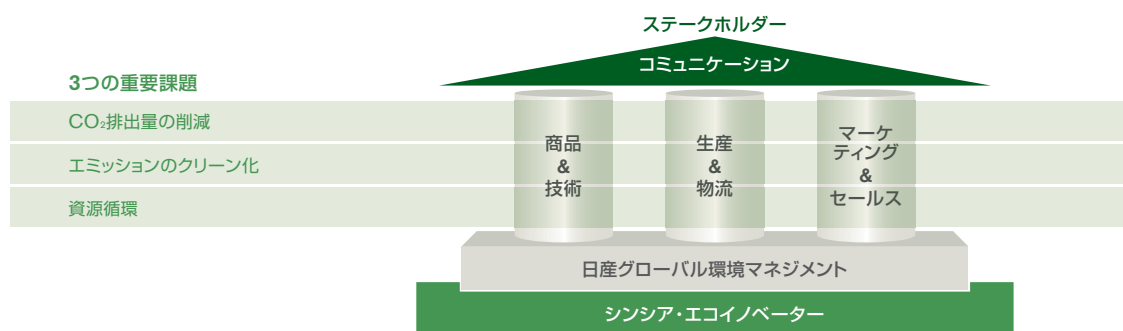


## 環境マネジメント

### グローバルな管理体制で最大の効果を引き出す

3つの重要課題を解決するためには、商品・技術開発、生産、物流、マーケティング、セールスなどの各部門が有機的に連携し、最大の効果が得られるマネジメント体制が不可欠です。日産では、広範囲な取り組みを着実に前進できるよう、グローバルな環境マネジメントのフレームワークを構築しています。さらに、各活動領域における目標値とアクションプランを設定し、一貫性のある活動を推進しています。

#### グローバル環境マネジメントのフレームワーク



#### 日産のグローバル環境マネジメント

環境マネジメントをグローバルに推進するため、日産では次頁の図のように活動領域を明確にした組織体制を構築しています。最高執行責任者（COO）を議長とするグローバル環境委員会（G-EMC）は、全社的な方針やエグゼクティブ・コミッティ（経営会議）への提案内容の決議などを行います。2007年に設立されたグローバル環境企画オフィスでは、G-EMCへの提案内容や各部門での具体的な取り組みを決定し、PDCA（Plan-Do-Check-Act：計画、実施、評価、改善）に基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

**地球環境の保全 023**

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

日産のビジネスと環境 025

**環境マネジメント 028**

二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の削減 033

大気・水・土壌の保全 048

資源循環の推進 052

多様な課題に応じて 058

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

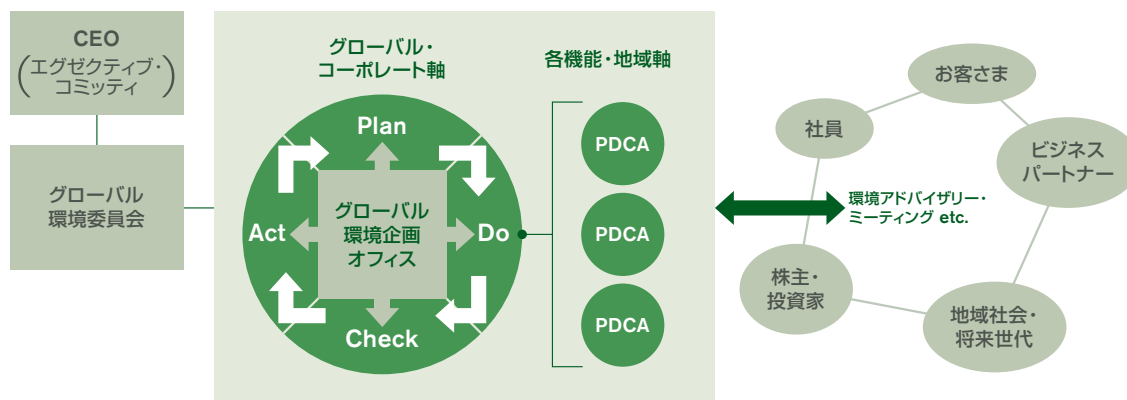
コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

グローバル環境マネジメント組織体制



これらの社内組織に加え、環境アドバイザー・ミーティングにおける有識者・専門機関などの意見からステークホルダーの考え方を理解し、日産の目標や活動内容を精査しています。また、SRI（社会的責任投資）ファンドの動向や格付機関からの評価も参考に、さらなる取り組みの強化を図っています。

全社的な環境マネジメントシステムを運用

日産では環境への取り組みを推進するために、生産拠点、販売会社、関係会社を含むグローバル日産グループ各社において環境マネジメントシステムの導入を推進しています。グローバル主要生産工場、開発拠点ではISO14001の導入を推進しています。生産拠点においては、現在、日産および連結製造会社18社中17社で認証取得・運用しています。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。

さらに、第三者機関による審査のほか、本社部門による「環境システム監査」および「環境パフォーマンス監査」を毎年実施して、環境マネジメントシステムが適切に機能し、それぞれの組織において環境方針に沿った取り組みが継続的に実施されていることを確認しています。

日本の販売会社では、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である「日産グリーンショップ制度」を導入し、2009年3月末時点で部品・フォークリフトを含む全販売会社181社の店舗約3,300店を認定。半年に一度、販売会社自らが内部審査を行うとともに、日産本社による1年ごとの「定期審査」、3年ごとの「認定更新審査」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。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
<b>環境マネジメント</b>	<b>028</b>
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
<b>環境マネジメント</b>	<b>028</b>
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## ： ニッサン・グリーン調達ガイドラインのグローバル化

日産とルノーの購買部門では、ビジネスパートナーであるサプライヤーとの取引上の考え方を「The Renault-Nissan Purchasing Way」に取りまとめ、それに基づきサプライチェーン・マネジメントを行っています。

加えて、環境については2008年4月、自動車の部品・資材のサプライヤーに対する環境面での取り組み基準を「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」として発行して運用を開始、グローバル拡大を進めています。今後もサプライヤーとともに日産の環境理念である「人とクルマと自然の共生」の実現を目指していきます。

## ： ステークホルダーとのコミュニケーション機会の充実

日産はさまざまな機会を通じてステークホルダーの皆さまと双方向のコミュニケーションを図り、事業に反映させていくことで、企業価値の向上と信頼関係の醸成に努めています。たとえば、環境分野の第一線で活躍する有識者を招いて経営者層と議論する「環境アドバイザー・ミーティング」を毎年開催。議論の成果を、日産の環境戦略の方向性や目標の軌道修正に役立てており、日産の企業活動に対する第三者からのフィードバックという意味からも、重要なマネジメントの一環と位置づけています。また、サステナビリティレポートをはじめ、環境の取り組みを紹介した小冊子やパンフレット、ウェブサイトによる情報開示や、展示会、試乗会、工場ゲストホールでの環境パネル展示、環境設備見学、産学協同による環境出張授業など、あらゆるステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションの充実を図っています。

## ： 外部有識者を招いた「環境アドバイザー・ミーティング」

日産では、環境分野の第一線でグローバルに活躍する有識者を招いて、経営者層と議論する「環境アドバイザー・ミーティング」を毎年開催しています。このミーティングは、環境というフィールドで日産が目指す方向性や戦略の妥当性について意見を頂き、論議の成果を今後の環境戦略につなげることを目的としています。2008年11月4日から2日間の日程で開催された第4回目のミーティングでは、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2010」の進捗状況および中期経営計画「日産GT 2012」で掲げた環境戦略の説明を行うとともに、今後日産が取るべき課題について議論しました。日産は、これからも外部の方々の意見を真摯に受け止め、積極的に環境戦略に生かし、持続可能なモビリティ社会の構築に向けた活動を推進していきます。



： <http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/>

日産の環境に関するパンフレットは、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。



「環境アドバイザー・ミーティング」

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
<b>環境マネジメント</b>	<b>028</b>
二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### 事業所近隣の小学校など各所で環境出張教育を開催

日産は、事業所近隣の小学校など各所への環境出張授業を積極的に実施しています。2008年度より「日産わくわくエコスクール」として活動規模を拡大し、NPO法人気象キャスターネットワークとの協働も開始しました。気象キャスターによる講義に加え、水素と酸素で走る燃料電池車のキット製作や、燃料電池車「エクストレイル FCV」の同乗体験を行っています。クルマを通じて未来のエネルギーや技術を体感してもらい、子どもたちの環境意識向上につながるよう、今後もプログラムの充実に取り組んでいきます。



事業所近隣の小学校で環境授業を実施

### 東風汽車有限公司(中国)が「国家環境友好企業」に選定

日産の中国合弁会社である東風汽車有限公司は2008年8月、中国の国家環境保護総局より「国家環境友好企業」の称号を授与されました。本認定は環境と経済性を両立させる企業の育成を目的としており、環境意識の高さや技術力、マネジメント力など22項目の評価基準を満たす企業に与えられるものです。環境分野において、中国政府から企業に贈られる最高の栄誉であり、2003年の創設以降2008年までに認定された企業は中国全土で44社のみで、自動車業界では日産が2番目の認定となります。

### 社員を対象とした日産独自の環境教育プログラム

日産では、社員一人ひとりの環境意識の定着・促進を図るため、国内すべての社員に環境教育を実施しています。新入社員には、入社時のオリエンテーションの中で基礎教育を実施。管理職や中堅クラスの社員に対しても、環境意識向上教育やセミナーなど、日産独自のカリキュラムによる環境教育を実施しています。

また2008年1月からは、国際NGOナチュラル・ステップと共同開発した社員向け環境教育ツール「日産環境e-ラーニング」を運用したプログラムを国内で実施しています。このe-ラーニングは、地球環境のメカニズムや自動車メーカーとして環境問題に取り組む意義などを楽しみながら学べるツールで、国内だけでなくグローバル連結会社などでも受講を進めていく予定です。今後もより体系的なプログラムを構築し、独自の環境教育をグローバルに展開していきます。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
<b>環境マネジメント</b>	<b>028</b>
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### メキシコ・シバック工場に環境教育センターをオープン

2008年6月、メキシコ日産自動車会社はシバック工場内に環境教育センターを開設しました。「ニッサン・グリーンプログラム 2010」で掲げた重要課題への取り組みに加え、日常生活の中で一人ひとりが実行できる身近な環境活動を推進するのが目的です。社員だけでなく、地域住民の方々にもセンターを広く開放し、家庭内のCO<sub>2</sub>排出削減やごみの堆肥化、リサイクル方法などを学習できる場として提供しています。これまでに地元の小学生など2,000人以上が耕作などの体験学習に参加しました。



メキシコ日産で環境教育センターをオープン

### オフィスからのCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた社員啓発活動（欧州）

欧州の日産各社は、事業所からのCO<sub>2</sub>排出量削減のため、オフィス内の節電をうながす“Switch Off and Turn Down”キャンペーンを2008年から展開しています。各事業所から1年間に排出されるCO<sub>2</sub>の量は全体で14,500トン。これは欧州の一般家庭2,400世帯分に上ります。このキャンペーンでは、小さなカエルをキャラクターにあしらった環境ポスターをオフィス内に掲示。カエルが節電のヒントを教えてくれるパソコンの壁紙や電子メールなども展開して、社員に冷暖房のこまめな温度調節や不要な照明の消灯を呼びかける啓発活動を行いました。目標達成への進捗状況を管理するため、各事業所ではCO<sub>2</sub>排出量を定期的に測定しており、初年度は15%の削減効果を見込んでいます。



オフィスからのCO<sub>2</sub>排出量を削減する社内キャンペーンを実施

## 二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減

### グローバルな自動車メーカーとして考える もっとも重要なこと

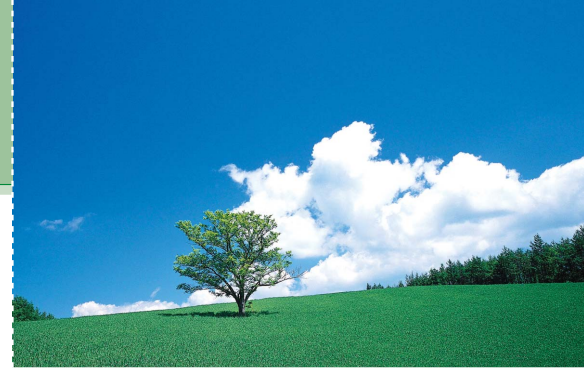
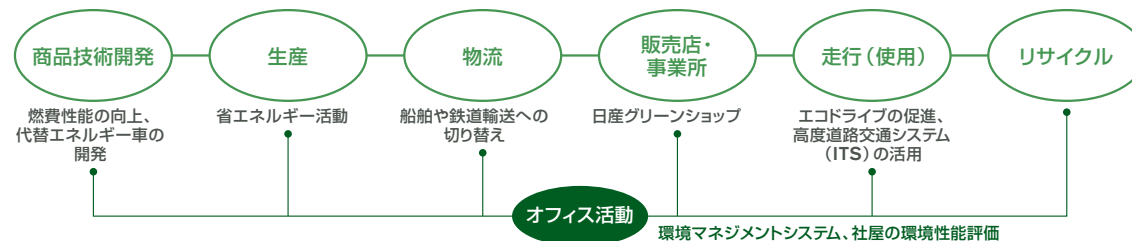
温暖化による大気平均気温の上昇は、地球環境に大きな変化をもたらし、私たちの社会生活に多大な影響を及ぼすといわれています。主な原因とされる二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の排出削減は喫緊の課題であり、日産においてもCO<sub>2</sub>排出量削減を優先度の高い課題のひとつと位置づけています。私たちはグローバルな自動車メーカーとして、クルマの生産から運搬、クルマの走行時など、日産のクルマと事業活動にかかわるあらゆる段階でCO<sub>2</sub>排出量を削減する努力をしています。

#### 低炭素社会の実現に向けて日産が取り組むべき課題

2007年11月、気候変動に関する政府間パネル (IPCC) の第4次評価報告書が公表され、「気候システムの温暖化には疑う余地がない」と結論づけられました。京都議定書の第1約束期間が2008年から始まり、並行して2013年以降の次の枠組みに向けた国際的な議論が活発化しています。

これにともない、CO<sub>2</sub>排出量に対する各国政府の規制もより厳しさを増しています。2008年、欧州は温室効果ガス削減を目指した包括的な温暖化対策を打ち立てました。また米国ではオバマ新政権が、エネルギーセキュリティの観点より石油依存体質からの脱却を図り、再生可能エネルギー分野に重点的に投資する環境・エネルギー政策を打ち出しました。経済発展が著しい中国でも自動車の燃費向上に向け、新たな規制が検討されています。こうした中、企業に環境対応を求めるお客さまの声はますます強くなっています。

#### 日産のCO<sub>2</sub>排出量削減の取り組み



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み —志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

**地球環境の保全 023**

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

日産のビジネスと環境 025

環境マネジメント 028

**二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減 033**

大気・水・土壌の保全 048

資源循環の推進 052

多様な課題に応じて 058

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

すでに私たちは炭素制約社会にあるといわれています。その中で、今求められるのは“Sense of Urgency”（危機意識）です。私たちがまず行わなければならないのは、CO<sub>2</sub>排出量の増加を抑制し、削減に転じることです。そこには革新的な技術やビジネスモデルが求められています。日産は低炭素社会に向けた取り組みを加速していきます。

日産のCO<sub>2</sub>排出の現状



日産独自の算出基準による

CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた日産のアプローチ

CO<sub>2</sub>排出量の削減を確実に前進させるためには、技術的な革新が不可欠です。しかし、技術のみで持続可能なレベルにまでCO<sub>2</sub>排出量を低減させることは容易ではなく、私たちの社会全体が連携して取り組まなければならない課題です。また、技術についても、CO<sub>2</sub>排出量削減のみを追求するのではなく、基本性能やコストにも配慮し、早く広く普及できなければ、真に持続可能であるとはいえません。こうした認識のもと、日産はクルマのライフサイクル全体から環境問題を考え、企業活動のあらゆる領域においてCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた活動に取り組み、このチャレンジを持続可能な社会に寄与するオポチュニティに変えていきたいと考えています。

経営指標にCO<sub>2</sub>排出量削減を加えた“QCT・C”

日産は、CO<sub>2</sub>排出量削減への活動を確実なものとするために、グローバルCO<sub>2</sub>マネジメントウェイ“QCT・C”を導入しています。これは従来の経営指標であった、品質 (Quality)、コスト (Cost)、納期 (Time) に「CO<sub>2</sub>」を加え、全社的にCO<sub>2</sub>排出量削減に取り組むことを示した経営指標です。“QCT・C”の導入により、日産は品質・コスト・納期と同様の重要度でCO<sub>2</sub>排出量の削減に取り組み、4つのバランスをとりながら企業活動を進めていきます。そして、日産がかかわる企業活動のすべてにおいて、CO<sub>2</sub>排出量の削減目標を設定し、お客さまや社会に対して、新たな価値を創出することを目指しています。

： CO<sub>2</sub>排出量削減への長期目標とロードマップ

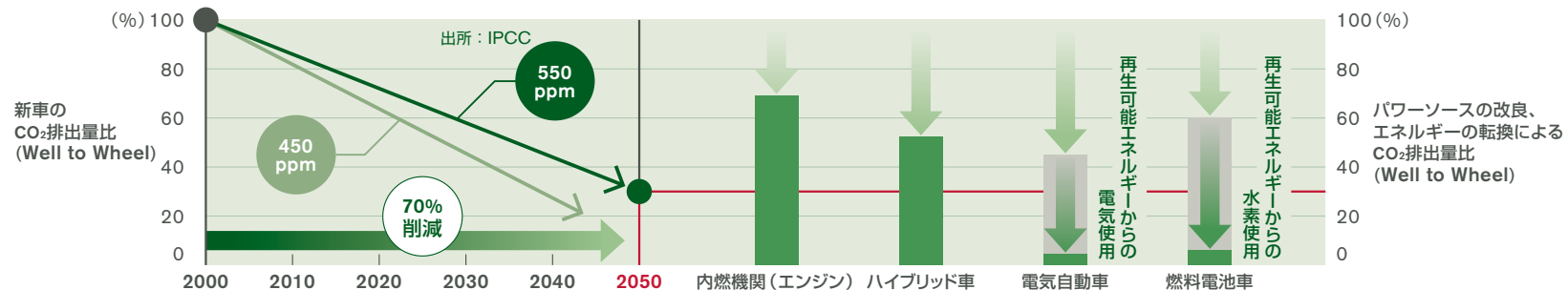
日産は、CO<sub>2</sub>排出量削減への長期目標を設定し、それに基づき必要な技術開発を計画的に進めています。地球の平均温度上昇やCO<sub>2</sub>濃度をどこまで抑えなければならないかについては、さまざまな論議があります。私たちは、IPCC第3次報告書に基づいて、地球の平均気温の上昇を2℃以内に抑えるためには、大気中のCO<sub>2</sub>濃度レベルを550ppm以下で安定させる必要があると仮定し、新車のCO<sub>2</sub>排出量(Well to Wheel\*)を2050年時点で、2000年比70%低減する必要があると試算しました(2007年11月に公表されたIPCC第4次報告書における最新の科学的知見に基づけば、さらなる削減が必要となる見込みです)。

パワーソースごとにクルマのCO<sub>2</sub>排出量削減のポテンシャルを見ると、ガソリンエンジンは今後さらに30%程度のCO<sub>2</sub>排出量を削減できる可能性を持っています。したがって、短中期的にはエンジンの燃費の向上を中心にCO<sub>2</sub>排出量を削減していくことになります。CO<sub>2</sub>排出量の少ないディーゼルエンジンについては、排気レベルのさらなる向上を目指しています。さらにバイオ燃料にも対応するクルマやハイブリッド車の開発も進めていきます。

さらに長期的な観点に立ち、電気自動車、燃料電池車といった電動車両の普及、そしてこれらの電動化技術に再生可能なエネルギーを利用しなければ、CO<sub>2</sub>排出量の70%低減という水準には至りません。日産はこの課題に対し、中期経営計画「日産GT 2012」において、「ゼロ・ミッション車でリーダーになる」ことを目標に掲げ、すでに多くの政府や自治体などと連携し、インフラ整備など普及促進に関する協議を始めています。

※Well to Wheel：1次エネルギーの採掘から車両走行による消費までに発生するCO<sub>2</sub>排出総量。クルマからのCO<sub>2</sub>排出量は、石油の採掘から精製、お客さまへの燃料供給に至るプロセス(Well to Tank)も含めて削減する必要があります

： CO<sub>2</sub>排出量削減の長期目標



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み —志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

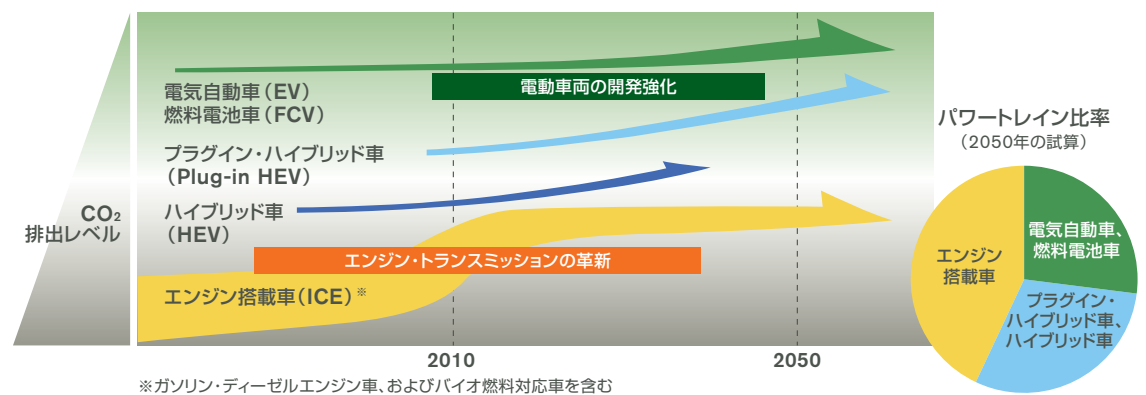
はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： 「4つの最適」から真に実効性のある技術を市場へ

日産はCO<sub>2</sub>排出量を着実に削減するため、真に実効性のある技術をお客さまのお求めやすい価格で提供し、早く広く普及させる、総量での貢献を重視しており、「市場に合った最適な技術を、最適なタイミングで、お客さまにとって最適な価値とともに投入していく」という「4つの最適（4 Rights=Right technology, Right market, Right time, Right value）」を技術投入の基本としています。

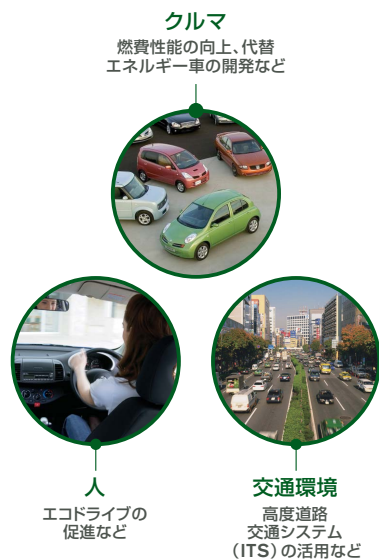
この4つの最適に基づき、日産はガソリン車のエンジン効率を究極まで高めるとともに、将来のゼロ・エミッション車として電気自動車や燃料電池車の開発・投入を進めています。お客さまや社会のあらゆるニーズに応えながら、真に価値のある技術を提供していくことが、グローバルな自動車メーカーとして果たすべき社会的責務であると考えています。

： 日産のパートレインロードマップ



： 走行時のCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた包括的なアプローチ

日産は、クルマ・人・交通環境の3つの側面から、走行時のCO<sub>2</sub>排出量削減に取り組んでいます。走行時のCO<sub>2</sub>排出量は、クルマの性能や燃料の種類のほか、操作方法や走行する道路の状況によっても変化します。そのため日産では、クルマからのアプローチだけでなく、お客さまのエコドライブを支援する技術の導入や啓発活動、地域・各国政府・他業界との連携による交通環境の改善に取り組んでいます。



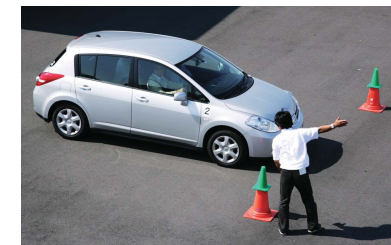
はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### お客様のエコドライブを支援するために

より多くの人々にエコドライブを実践していただくために、日産はエコドライブ普及に向けた活動に取り組んでいます。2008年9月には最先端IT・エレクトロニクス総合展「CEATEC JAPAN」において「日産エコドライブ講習会」を開催。一般のお客様に、プロドライバーによるエコドライブアドバイスや、エコドライブをサポートする世界初の技術「ECOペダル」の紹介などを行い、環境意識を高めていただく機会となりました。

法人企業のお客様を対象にテストコース「GRANDRIVE (グランドライブ)」で実施している講習会では、日産の社員によるエコドライブアドバイスや体験運転を通じて参加者の燃費が最大20%向上するなど成果を上げており、参加者からも好評を頂いています。

さらに日産社内においても、社員自身の燃費を申告して低燃費運転を競うエコドライブ推進活動を行っています。



テストコースGRANDRIVEで実施した「日産エコドライブ講習会」

### ： アライアンスが生んだクリーンディーゼル搭載車を日本市場に投入

日産は、アライアンスパートナーのルノーと協働でCO<sub>2</sub>排出量削減技術の研究に取り組んでおり、プラットフォームやエンジン、トランスミッション開発の分担・共有化を進めています。2008年9月には、両社が共同開発したM9Rエンジンをベースに、日産独自の技術を盛り込んだクリーンディーゼルエンジン搭載の「エクストレイル 20GT」を日本市場に投入。日本の厳しい排出ガス基準「平成21年排出ガス規制 (ポスト新長期規制) \*」に世界で初めて適合しています。

※平成21年排出ガス規制 (ポスト新長期規制) : 2009年10月から日本国内で販売されるガソリン車およびディーゼル車に適用される新たな自動車排出ガス規制



排気管にタオルをあてても汚れの付着がほとんどないクリーンディーゼル車

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

商品・技術でのCO<sub>2</sub>排出量削減への取り組み

2050年までに新車のCO<sub>2</sub>排出量70%減へ

地球温暖化を抑えるためには、2050年までに大気中のCO<sub>2</sub>濃度を550ppm以下にさせる必要があるといわれています。日産はこの達成に向けて、2050年までに新車のCO<sub>2</sub>排出量を2000年比で約70%低減することを目標に掲げ、あらゆるアプローチに取り組んでいます。日産は、各国が定める測定基準によるクルマの燃費を公表するとともに、お客さまが実際に走行する市街地、高速道路、渋滞などの諸条件を組み合わせた平均的な燃費である「実用燃費」についても社内基準に設定し、燃費向上への指標としています。また日本と北米は燃費、欧州はCO<sub>2</sub>排出量を原単位に、年間販売台数に乗じて平均燃費あるいは平均CO<sub>2</sub>排出量を算出し、地域ごとに定めた目標値から、それぞれの規制値達成に取り組んでいます。右のグラフは、日本・米国・欧州の新型乗用車について、販売実績台数に基づき年間平均CO<sub>2</sub>排出量の推移を示したものです。

ゼロ・エミッション車リーダーを目指して

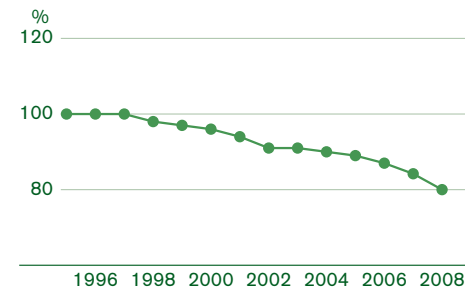
ゼロ・エミッション車への取り組み

自動車メーカーにとって、環境保護と需要創出に対応する長期的な最善策は、走行時に環境負荷の全くないゼロ・エミッションのクルマの開発です。ルノー・日産アライアンスはゼロ・エミッション車である電動車両の投入・普及を企業戦略の中心に位置づけており、日産では中期経営計画「日産GT 2012」において「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」というコミットメントを掲げています。

新型電気自動車の投入

モーターとバッテリーで走行する電気自動車は、走行時にCO<sub>2</sub>や排出ガスを出さないゼロ・エミッション車のひとつです。日産は、1947年に初めて電気自動車を発売、1960年代から積極的な開発を進め、数多くのクルマを発表・販売してきた経験を持っています。これらの経験をベースに、現在開発を進めている新型の電気自動車は、専用のデザイン・設計を施したモデルとして、2010年度に米国および日本に投入し、2012年度にはグローバルに量販する予定です。その後、複数のラインアップを揃えていくことを検討しています。

乗用車の平均CO<sub>2</sub>排出量の推移  
(日本、欧州、米国)



2000年に販売された電気自動車「ハイパーミニ」



2007年東京モーターショーで発表された次世代電気自動車のコンセプトカー「Pivo 2 (ピボ2)」



「キューブ」EV実験車両

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み —志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## 電動車両の普及を目指した技術開発

日産は、電動車両の基幹技術となるモーター、バッテリー、インバーターの開発に早くから注力してきました。現在は「ニッサン・グリーンプログラム 2010」で掲げた目標達成を目指して、これまでの開発の取り組みを強化し、実用化に向けた技術の進化、コスト低減をさらに推し進めています。2007年には「コンパクトリチウムイオンバッテリー」を生産・販売する、NECおよびNECTーキンとの合併会社オートモーティブ・エナジー・サプライ社 (AESC) を設立。開発したバッテリーは、電気自動車とともに、ハイブリッド車や燃料電池車に搭載されます。

## ゼロ・エミッション車普及に向けたインフラ整備

ゼロ・エミッション車の普及は、企業単独では実現できません。社会インフラを整備し、普及をうながす経済性を確保する必要があります。2009年6月時点で、ルノー・日産アライアンスはイスラエル、デンマーク、ポルトガル、モナコ公国、英国、フランス、スイス、アイルランド、中国、シンガポールでゼロ・エミッション車の導入検討を開始しています。日本では神奈川県および横浜市と、米国においても、テネシー州、オレゴン州、カリフォルニア州、アリゾナ州、ワシントン州、ノースカロライナ州で、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、同様の検討を進めています。



NECおよびNECTーキンとリチウムイオンバッテリーを生産・販売する合併会社オートモーティブ・エナジー・サプライ社を設立

### Messages from Our Stakeholders

#### ステークホルダーからのメッセージ 本格的な電気自動車の普及に向け 日産と連携



神奈川県知事 (日本)  
松沢 成文 氏

環境・資源問題解決の大きな切り札として期待される電気自動車 (EV)。かつてEVは、未来の「夢の乗り物」でしたが、その「夢」がもうすぐ現実のものになります。一方で、EV普及には導入コストや充電インフラなどの面でさまざまな課題もあります。そこで神奈川県では、EV購入時の優遇策などからなる「EVイニシアティブかながわ」を発表し、2014年度までに県内3,000台のEV普及を目指す取り組みを進めています。

こうした中、環境技術で世界をリードする日産自動車在地元・神奈川の企業として、積極的にEVの開発・普及に取り組まれていることを、EV先進県である本県としても大変心強く感じています。これまで、日産自動車には「かながわ電気自動車普及推進協議会」の一員としてご協力いただきました。今後も、充電ネットワーク構築などの面で連携することで、EV普及の「かながわモデル」を確立し、全国、さらには世界に向けて発信していきたいと考えています。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応えて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### 横浜市とのゼロ・エミッションに向けた次世代交通システムに関する協働

2009年3月、ルノー・日産アライアンスと横浜市は、同市が推進する「環境モデル都市」の実現に向けた5ヵ年計画である「ヨコハマ モビリティ“プロジェクトZERO”」の内容について合意しました。このパートナーシップでは、CO<sub>2</sub>排出量の低減に向け、エコドライブの普及ならびに渋滞改善に資する経路案内システムの実証実験、電気自動車の普及に関して協働していきます。

日産は都市空間や環境との共生を目指した自動車交通に関する産学協同研究を東京大学と進めており、今回の実行項目の評価・情報発信に関しても同大学の協力を得て進めていきます。横浜市はすでにルノー・日産アライアンスが今回と同様のパートナーシップを締結している世界の各地域と並んで、日産の電気自動車が最初に供給される市場のひとつとなる予定です。



横浜市とゼロ・エミッションに向けた次世代交通システムの推進で合意

#### Messages from Our Stakeholders

#### ステークホルダーからのメッセージ 低炭素時代をリードする環境モデル都市へ



横浜市長 (日本)  
中田 宏 氏

横浜市は現在、低炭素社会への転換を進め、国際社会を先導する「環境モデル都市」として、2025年までに市民一人あたりのCO<sub>2</sub>の30%以上削減を目指しています。地球規模で進む温暖化を抑制するためには、市民が持てる力を発揮して率先行動し、その成果を国内外へ広く波及させることが重要です。このアクションプランの一環として、2009年から日産自動車と横浜市は連携し「ヨコハマ モビリティ“プロジェクトZERO”」に取り組んでいます。このプロジェクトでは、温暖化対策でとくに重要な運輸部門の実践的かつ効果的な取り組みとして、CO<sub>2</sub>を削減しつつも豊かなモビリティを享受できる新しい自動車交通のあり方について、ともに知恵を出し合い、持続可能なライフスタイルを提案していきます。この挑戦から生まれる「ヨコハマ・モデル」の発信を通じて脱温暖化をリードするとともに、低炭素時代において選ばれる企業・都市としてのプレゼンスを確立したいと考えています。

横浜は今年、開港150周年という節目を迎えました。開国博Y150では「NISSAN Y150ドリームフロント&スーパーハイビジョンシアター」が訪れる人びとに未来への希望を抱かせていますが、この祝祭をさらなる飛躍の契機としながら、地球の持続可能性の向上を目指し、日産自動車とともに手を携えていきます。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## 栃木県日光市に燃料電池車「エクストレイル FCV」を納車

燃料電池車 (FCV) は、水素と酸素からつくる電気エネルギーを動力源として走り、走行時に排出するのは水だけで、CO<sub>2</sub>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。日産は2003年から日本国内で燃料電池車の限定リース販売を行っています。2008年12月には、東照宮などの世界遺産で知られる栃木県日光市に燃料電池車「エクストレイル FCV」を納車しました。「エクストレイル FCV」は独自開発の最高出力90kWの燃料電池スタックを搭載し、ガソリン車並みの最高速度・加速性能を備えたモデルです。日光市内の中学生への科学教室や、観光促進のために活用される予定です。



燃料電池車「エクストレイル FCV」

## 従来比で約2倍の出力を誇る燃料電池スタックを新開発

日産は、従来の約2倍の出力を発生する燃料電池スタックを新開発し、2008年末から車両実験を開始しました。この燃料電池スタックは、内部のセパレーターを薄型の金属製に変更するとともに、水素と酸素の間に設置される膜を改良することにより、体積を従来の3/4に小型化しながら、出力を90kWから130kWに向上。これにより同じ体積のスタックとの換算で、約2倍の出力を発生することができ、より大型のクルマにも搭載可能にしました。また、電極の触媒層構造を見直し、貴金属の使用量の削減と耐久性の向上を実現しています。



従来比で約2倍の出力を発生する燃料電池スタックを開発し、車両実験を開始

## 世界初SiC素子を使用した車両用インバーターを開発

電動車両などの動力源となる電気を制御するインバーターは、その大きさがレイアウト上の制約になっていました。日産はインバーターの主要な構成部品であるダイオードの材料にSiC (シリコンカーバイド) 素子を使用し、小型軽量の車両用インバーターを世界で初めて開発、燃料電池車「エクストレイル FCV」での走行実験を開始しています。SiCダイオードは、燃料電池車以外にも電気自動車やハイブリッド車に適用可能な技術であり、日産では、インバーターを電動車両開発の基幹技術のひとつと位置づけ、今後はインバーターのもうひとつの主要な構成要素であるトランジスターにもSiC素子を適応して、さらなる小型化を目指していきます。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に 대응して	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： エンジン、トランスミッションの革新

： CVT搭載車の積極的な拡大

日産は、真に実効性のある技術の普及によって総量でのCO<sub>2</sub>削減を目指し、CVT（無段変速機）搭載車のグローバル販売台数を2007年度までに年間100万台にする目標を掲げて取り組んできました。2007年度の販売台数は108万8,000台となり、目標を達成。2008年度もほぼ同数を販売しました。さらに、2008年6月に日本で発売した新型「ティアナ」から、適応型変速制御付きのエクストロニックCVTを採用。これを機に、優れた環境パワートレインを搭載したクルマに「エクストロニックCVT」のエンブレムを順次貼り付け、日産の取り組みをお客さまに分かりやすく伝えることにしました。

クリーンディーゼル車をグローバルに投入

日産は、従来のディーゼル車よりCO<sub>2</sub>排出量の削減が期待されるクリーンディーゼルエンジン車「キャシュカイ」を2007年から欧州で販売しています。さらに2008年9月に発売した日本初の平成21年排出ガス規制（ポスト新長期規制）適合車「エクストレイル 20GT」は、その優れた環境性能が認められ、経済産業省主催の第19回省エネ大賞において「資源エネルギー庁長官賞」、第5回エコプロダクツ大賞において「国土交通大臣賞」を受賞しました。

「エクストレイル 20GT」で無給油走行に挑戦

日産は、平成21年排出ガス規制（ポスト新長期規制）に適応した世界初のクリーンディーゼル車「エクストレイル 20GT」による北海道1,000km無給油走行に挑戦し、完走を果たしました。エコドライブ啓発活動の一環として実施されたこの挑戦は、2008年10月22日から3日間の日程で行われ、6名のテストドライバーが交替で運転を担当。給油することなく予定されたコースを走破し、最終的な走行距離は1,012km、平均燃費20.6km/Lを達成しました。また途中立ち寄った北海道内の日産販売会社において、エコドライブ解説やデモンストレーションを行い、エコドライブの有効性をアピールしました。

さらに九州においても同様の挑戦を実施。テストドライバーだけでなく特別なエコドライブ技術を持たない社員も参加し、全員が途中給油することなく1,306kmを完走、平均燃費23.9km/Lを記録しました。



「エクストロニックCVT」のエンブレム



平成20年度  
**省エネ大賞**  
資源エネルギー庁長官賞  
主催：経済産業省



クリーンディーゼル車  
「エクストレイル 20GT」による  
北海道1,000km無給油走行に挑戦し、完走

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## バイオ燃料で走るクルマの投入

サトウキビ、とうもろこし、建築廃材など、主に植物から生成されるバイオ燃料は、大気中のCO<sub>2</sub>を増やすことなく、再生が可能なエネルギーとして注目されています。自動車用のバイオ燃料には、大きくバイオエタノールやバイオディーゼルの2種類があります。すでに日産が世界で販売するすべてのガソリンエンジン車が、バイオエタノールを10%まで混合した燃料 (E10) に対応しており、北米では現在、バイオエタノールを85%まで混合した燃料 (E85) に対応したクルマ「タイタンFFV」「アルマーダFFV」を発売しています。2009年3月には、ブラジルにおいて、どのようなエタノール混合率 (E100) でも走行可能な日産初のフレックスフューエル車として「リヴィナ」の販売を開始しました。

### バイオ燃料普及に取り組む「とかちE10実証プロジェクト」に参加

日産は、2008年4月から、環境省の「地球温暖化対策技術開発事業」の一環として、ガソリンにバイオエタノールを10%混合したE10燃料の普及を目指す国内初の実証実験「とかちE10実証プロジェクト」に参加しました。北海道十勝地域で実施された本プロジェクトへ参加するにあたり、日産は「ムラーノ」をベースとしたE10対応車を開発し、日本で初めて国土交通省大臣認定を取得。試験車両は、実際の使用状態での車両データの取得などに活用されました。今回のプロジェクトで使用されたバイオエタノールは、規格外の小麦やてんさいを原料とするため、食糧供給に及ぼす影響も小さく、北海道でのガソリン需要量の1% (年間15,000kl) を代替できる可能性を持っています。

### エコドライブを支援するアクセルペダルを開発

日産は、ドライバーがアクセルペダルを踏み込むときに足裏に伝わる力 (反力) を変化させることで、より燃費の良い運転をサポートするアクセルペダルを開発しました。「ECO (エコ) ペダル」と呼ぶこのシステムは、発進および走行時に一定以上アクセルを踏み込んだ際、燃費状況をランプによって表示するとともに、アクセルの反力を上げることでドライバーに知らせる世界初のシステムです。これによりドライバーは、より燃費の良いアクセルペダルの操作を視覚と足裏の感覚から判断でき、多くの場合5~10%程度の燃費向上が見込まれます。日産では「ECOペダル」を2009年度に発売する新型車より順次採用する予定です。



ブラジルで販売を開始した  
フレックスフューエル車「リヴィナ」



「ムラーノ」をベースとした  
E10対応車を開発し、  
「とかちE10実証プロジェクト」に参加

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### ITSを活用した「エコ運転支援サービス」の実証実験を開始

エコドライブは即効性と実効性のあるCO<sub>2</sub>排出削減対策といえます。日産では2008年9月から2009年3月にかけて、高度道路交通システム (ITS) を活用してドライバーごとに燃費改善アドバイスをを行う「エコ運転支援サービス」の実証実験を実施しました。

すでにカーナビゲーション向け情報配信サービス「カーウイングス」では、エコドライブに役立つトピックなどの提供を行い、省エネ大賞受賞など各方面から高い評価を受けています。「エコ運転支援サービス」は、この「カーウイングス」を活用して、ドライバー個々の運転状況を分析・診断し、各々の運転に見合った適切なアドバイスをホームページ上で提供する実証実験です。

日産はこの実験で得られたデータをもとに、エコドライブ支援の効果と受容性を検証し、今後のサービスへの反映を検討しています。

### 「マーチ コレット」でカーボンオフセット活動を実施

日産は、日本で初めてクルマの販売を通じたカーボンオフセット活動を、2008年5月に発売した「マーチ コレット」において実施しました。カーボンオフセットとは、排出されたCO<sub>2</sub>をCO<sub>2</sub>削減活動の効果と組み合わせることで打ち消すという考え方で、「マーチ コレット」1台につき1トン分のCO<sub>2</sub>排出権を日産が取得し、お客さまに「マーチ コレット」の購入を通してCO<sub>2</sub>削減活動に参加していただく仕組みです。オフセットされる1トン分のCO<sub>2</sub>は、「マーチ コレット」で約8,000km走行した際に排出されるCO<sub>2</sub>量に相当します。多くのお客さまに支持していただいた結果、本活動で11,134トンの排出権を国に償却することができました。日産は、このような活動を通して京都議定書で定められた日本の温室効果ガス削減目標の達成にも寄与するだけでなく、お客さまの地球環境問題への関心を高め、CO<sub>2</sub>削減活動のきっかけとしていただくことができると考えています。

### 独自システム搭載のハイブリッド車

日産は2010年度に、ガソリンエンジンと電気モーターを組み合わせる後輪駆動のハイブリッド車を日本および北米市場で発売する予定です。2008年8月に公開した実験車両には、駆動用・回生用を兼ねる1つのモーターとエンジン、トランスミッションを2つのクラッチでダイレクトに接続した独自開発のパラレルハイブリッドシステムを搭載。高い動力性能とレスポンスのよい加速を実現しています。さらに、このハイブリッド車には加速時のエネルギー出力と減速時のエネルギー蓄積を効率的に行う、高出力タイプのリチウムイオンバッテリーを搭載し、加速性能と燃費の向上に大きく貢献しています。



「マーチ コレット」

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み —志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

事業活動でのCO<sub>2</sub>排出量削減への取り組み

グローバルで生産拠点の省エネルギー活動を推進し、CO<sub>2</sub>排出量を削減

生産過程でのCO<sub>2</sub>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によるものです。日産は、「日産生産方式」(78ページ参照)を推進する中で、この課題と正面から向き合い、より少ないエネルギーでクルマの生産を実現するためのさまざまな省エネ活動に取り組んでいます。生産技術の分野では、より効率の高い生産設備の導入や工法の改善、省エネ型照明の採用などがあります。また運営面では、照明や空調設備の細かな管理によりロスの少ない操業の徹底を図っています。そしてこれらの取り組みや最適手法をグローバルの生産拠点で共有化し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を推進しています。

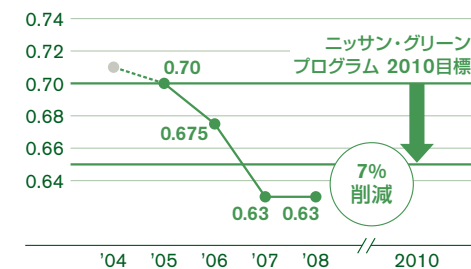
さらに生産拠点では、それぞれの立地に合わせた自然エネルギーの活用を始めています。2005年より導入を開始した英国日産自動車製造会社の工場内の風力発電機はすでに10基に達し、これにより工場全体の電力の約7%を供給しています。日本においても、日産自動車が横浜市 of 風力発電事業「Y-グリーンパートナー」に参加しています。太陽光エネルギーについても、スペインの日産モトール・イベリカ会社が太陽光発電パネルを設置したほか、メキシコ日産自動車会社では、太陽熱エネルギーを利用した温水設備を導入しています。日産は、日本の先行した省エネルギー技術を世界の各工場に波及させるとともに、各国の工場が相互に学び合い、ベストプラクティスを共有しながら、CO<sub>2</sub>排出量の削減活動を推進し、「グローバル台あたりCO<sub>2</sub>排出量\*」という指標によって、2010年度までにCO<sub>2</sub>排出量を2005年度比で7%削減することを目標としています。2008年度のグローバル生産拠点における台あたりCO<sub>2</sub>排出量は約0.63トンで、2005年度に比べて約10%減少しました。

\*グローバル台あたりCO<sub>2</sub>排出量：グローバルの日産生産拠点から排出されるCO<sub>2</sub>総量を、日産車の全世界生産台数で割ったもの

塗装工場での環境負荷を半減する新技術を開発

日産は、塗装工場での環境負荷を半減する新たな技術を開発しました。この新技術はミクロンレベルの塗料微粒子コントロール技術によって、広面積を一度で塗ることにより、従来比2倍の高速塗装と塗装装置の半減を実現。外板塗装設備での環境負荷を従来比で最大50%削減するものです。また自動車塗装工場では、生産過程で使用する空調が全工程の約1/4のエネルギーを占めるほか、環境対応に有効な水性塗料が、水分を蒸発させる工程でエネルギー増加の要因になっていることから、この技術を採用して工場自体を最小規模化することで、使用エネルギーの大幅削減とCO<sub>2</sub>排出量の低減が可能となります。さらに、VOC(揮発性有機化合物)についても塗料および洗浄溶剤の廃棄量を大幅に削減可能なことから、今後はこの技術をグローバル生産拠点にも順次採用して行く予定です。

グローバル生産拠点における台あたりCO<sub>2</sub>排出量(t-CO<sub>2</sub>/台)



※2004年はグローバル主要生産拠点の台あたり排出量

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： 積載率向上とモーダルシフトでCO<sub>2</sub>排出量を削減

世界中に市場や生産拠点を展開する日産にとって、物流の効率化は環境負荷低減のための重要な取り組みです。物流の効率化には、大きく2つのアプローチがあります。一度に運ぶ量を増やして輸送回数を減らす積載率の向上と、トラック輸送からCO<sub>2</sub>排出量の少ない船舶や鉄道に輸送手段を転換するモーダルシフトの推進です。日産では、双方のアプローチによってCO<sub>2</sub>排出量の削減に取り組んでいます。

物流にかかわる2008年度の日本国内のCO<sub>2</sub>排出量は約8.8万t-CO<sub>2</sub>で、総量では前年度から約2.3万t-CO<sub>2</sub>減少しました。国内同様に、北米、欧州、その他の地域の輸送についてもCO<sub>2</sub>排出量の把握・管理を進めています。

積載率向上への取り組み

日産は日本の自動車メーカーとして初めて、自社手配によるトラックがサプライヤーを回り、必要な部品を引き取る「引取輸送方式」を2000年から導入しています。これによって従来隠れていた物流のムダを「見える化」することが可能になりました。日産はサプライヤーと協働で納入頻度の適正化や輸送ルート最適化、梱包仕様（荷姿）の改善に取り組み、積載率の向上とトラック台数の削減を実現しています。この引取輸送方式はすでに中国とタイにおいても導入され、今後はインドに建設中の新工場でも採用する予定です。

また欧州では、アライアンスパートナーのルノーとの協働で、部品ならびに完成車の共同輸送を実施しており、英国と欧州大陸間で行っている共同フェリー輸送では他社とも提携し、相互利用による輸送効率の向上に取り組んでいます。

自動車の部品は数が多く、多種多様な材質・形状をしているため、荷姿の工夫にも力を入れています。日産では荷姿設計のエンジニアを養成するための研修プログラムを独自に開発・運用し、国内外の生産拠点で荷姿改善エンジニアを育成しています。2009年3月末で9ヵ国26名が研修を修了しており、グローバルレベルで物流効率の改善を行っています。

モーダルシフトによる輸送効率の向上

輸送効率の向上とCO<sub>2</sub>排出量を低減するため、日産では物流手段の見直しを行い、海上輸送および鉄道輸送へのモーダルシフトを推進しています。日本での完成車輸送については、約60%を海上輸送で行っています。また、関東地区から九州工場への部品輸送はほぼ全量を鉄道や船舶で行っており、とくに船舶へのモーダルシフトについては優良事業者として国土交通省から認定を頂いています。

海外拠点においては、それぞれの地理的特性を生かした輸送手段を選択しています。中国では内陸に位置する工場への部品輸送に早くから鉄道輸送や河川輸送を利用。完成車輸送にも、輸送先に応じて鉄道や船舶を使い、従来のトラック輸送からの切り替えを推進しています。メキシコでも国内への完成車輸送に鉄道を利用する比率を高めています。



鉄道輸送のモーダルシフトを推進し、CO<sub>2</sub>排出量を低減

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## 販売会社、オフィスでの取り組み

販売関連では、日本国内の全販売会社で行っている日産グリーンショップ活動をいっそう発展させ、包括的なCO<sub>2</sub>マネジメントを導入しています。2008年度からは「日産・グリーンプログラム 2010」に基づき、販売店が行う事業活動からのCO<sub>2</sub>排出量の管理を開始しました。

またオフィスでは、2007年5月に完成した日産先進技術開発センター（NATC）が、国土交通省の主導するCASBEE（建築物総合環境性能評価システム）において最高評価にあたる「Sランク」を、同省の第三者評価機関である財団法人建築環境・省エネルギー機構（IBEC）により認証されました。2009年竣工予定の日産新本社（神奈川・横浜市）においても、2008年10月にSランクの認証を受け、日本最高レベルの環境性能を持つオフィスビルであると認証されました。CASBEEは、日本政府による京都議定書の目標達成計画の中で、住宅の省エネルギー性能の向上を目指す施策のひとつとして掲げられており、日産はこの目標達成に貢献しています。

さらに日本に先駆けて環境に配慮した新本社を完成した北米日産や、欧州の各拠点においても事業活動からのCO<sub>2</sub>排出量の管理を始めており、今後さらに多くの国と地域でCO<sub>2</sub>排出量の管理を強化していきます。

### 販売店の窓ガラスに断熱フィルムを採用してエネルギー消費を削減

日産は日本国内の販売店の窓ガラスに、断熱効果のあるフィルムを貼り、空調によるエネルギー使用量を削減する活動を始めました。販売店の多くが外から展示車が見えるよう、ガラス張りになっていますが、ガラス部分の断熱性の低さから室温調節に多くのエネルギーが消費されており、日産の国内の販売店を合計すると、主要な一生産工場に匹敵するCO<sub>2</sub>を排出していました。これに対応するため、高い効果が見込める店舗から断熱フィルムの導入を進め、順次導入店舗を拡大していく計画です。



横浜新本社ビル完成予想図



日産先進技術開発センター（神奈川県厚木市）





## 大気・水・土壌の保全

### よりクリーンなクルマづくりへの挑戦

私たちの生活は、大気や水、土壌、生物などの要素で構成されるエコシステム（生態系）のバランスの上に成り立っています。かけがえのない地球環境を健全な状態で次世代に引き継ぐことができるよう、日産は直接・間接的に大気・水・土壌に及ぼす影響を企業活動およびクルマのライフサイクルにわたって可能な限り最小化し、新たな価値に変えていくこと、そしてそれに応える幅広い環境対応技術の開発・普及に努めています。

#### ： 環境性能という新たな価値をクルマに

日産は、クルマの排出ガス規制、使用済み自動車を廃棄する際に水や土壌に影響を及ぼす環境負荷物質の使用制限、車室内の揮発性有機化合物（VOC）の低減など、各国が実施するさまざまな法規制やそれを超える自主的な目標に適合するクルマをいち早く提供してきました。現在もっともクリーンなガソリン車の排出ガスレベルは、1970年代当初の規制に対して、U-LEV\*で1/100、SU-LEV\*では1/250にまで向上しています。私たちはクルマ本来の“走る楽しさと豊かさ”へのこだわりを追求しながら、そこに環境性能という新たな価値を付加していくための技術革新に積極的に取り組んでいます。

※U-LEV：Ultra-Low Emission Vehicle 平成17年排出ガス規制値より、窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）の排出量を50%低減したクルマ

※SU-LEV：Super Ultra-Low Emission Vehicle 平成17年排出ガス規制適合車に対して窒素酸化物（NOx）と非メタン炭化水素（NMHC）を75%低減させたクルマ

#### ： 環境品質に対する社会からの要求

クルマが及ぼす環境への影響には、まず使用段階での排出ガスがあり、欧州のEURO4\*、EURO5\*、米国EPA Tier2\*規制やゼロ・エミッション車（Zero emission vehicle：ZEV）規制、日本の平成21年排出ガス規制（ポスト新長期規制）など、各国がより厳しい排出ガス規制の導入を進めています。とくにCO<sub>2</sub>対策として有効なディーゼル車については、いっそうの規制強化が見込まれ、ガソリン車と同等レベルの規制適合が



SU-LEV認定車のステッカー



U-LEV認定車のステッカー

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み —志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素（CO <sub>2</sub> ）排出量の削減	033
<b>： 大気・水・土壌の保全</b>	<b>048</b>
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
<b>大気・水・土壌の保全</b>	<b>048</b>
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

求められています。加えて、中国をはじめとする新興国においても、日米欧並みの排出ガス規制に準じた取り組みが始められています。

また、車室内で発生するホルムアルデヒドやトルエンなどのVOC（揮発性有機化合物）を最小化するために、日本自動車工業会は2007年4月以降に日本国内で生産・販売する新型乗用車から、厚生労働省が定めた指定13物質に対して指針値を満たすことを自主目標に掲げています。

さらに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た、化学品に関するREACH規制（Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals）など、各国で環境負荷物質への制限強化が進められています。

このような社会からの要求に対応するため、日産はグローバルに拡大するすべての事業地域において取り組みを推進しています。

※EURO4、EURO5：欧州連合排出ガス規制第4段階、第5段階

※EPA Tier2：米国環境保護庁による排出ガス規制第2段階

### ： ライフサイクル全体で環境負荷物質を削減

日産は、実効性のある環境技術を搭載したクルマをお求めやすい価格でいち早く社会に浸透させることが、真の環境負荷低減につながると考えています。そのために、クルマの開発・生産・使用・廃棄までのライフサイクル全体を見据え、環境負荷物質の削減を進めています。開発段階では、自動車メーカーの中でもトップレベルの触媒技術を生かし、排出ガスのクリーン化に取り組んできました。

また、部品および資材の調達先がグローバルに拡大する中、環境面での取り組みを「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」として基準化し、2008年度からは同ガイドラインの対象を欧州地域にも広げて運用を展開中です。サプライヤーとともに日産の環境理念や環境行動計画を共有し、サプライチェーン全体で環境負荷物質を削減する環境マネジメントの構築に取り組んでいます。

### ： 商品・技術での大気・水・土壌の保全への取り組み

### ： 将来の環境基準を見据えた日産のクルマづくり

環境に配慮したクルマづくりのために、日産は早くから厳しい自主規制や目標を自らに課し、商品の開発・普及に取り組んできました。2000年1月に米国で発売した「セントラCA」は、燃料系統からのエバポ（燃料蒸発ガス）排出ゼロ基準や、触媒などの故障を知らせる車載故障自己診断装置（OBD\*）など、カリフォルニア州大気資源局（CARB）が制定する排出ガス基準値をすべて満たし、ガソリン車としては世界で初めてPZEV\*の認定を受けました。また、2000年8月に日本で発売した「ブルーバードシルフィ」は、運輸省（当時）の定める超・低排出ガス車（U-LEV）の認定を日本で初めて取得。2003年には、U-LEVの約半分の排出ガスを

### ： SU-LEVに適合している主なクルマ



「キューブ」



「セレナ」



「デュアリス」



「ラフェスタ」



「ノート」

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )排出量の削減	033
<b>大気・水・土壌の保全</b>	<b>048</b>
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

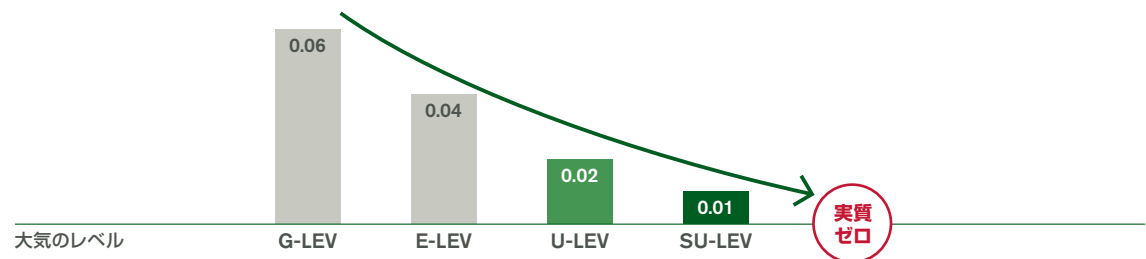
ベルに相当する「平成17年基準排出ガス75%低減レベル(SU-LEV)」でも日本で初めての認定を受けました。2009年2月末時点で、日産が日本国内で販売するガソリン車の85%以上がSU-LEVとなっています。

日産は「大気並みにクリーンな排出ガス」を究極の目標に今後も研究開発に取り組み、各国の排出ガス規制に適合したクルマを早期に市場投入することを目指しています。

※OBD：On-board diagnostic systems 排出ガス制御システムの車載故障自己診断装置

※PZEV：Partial Zero Emission Vehicle 米国カリフォルニア州大気資源局が制定

低排出ガス車による排出ガス低減の推移と目標(単位：NOx/HC [g/km])



各国の排ガス規制にいち早く適合する世界トップレベルの触媒技術

1970年に制定された米国マスキー法への適合を始め、世界初のPZEV認定や日本初のU-LEV認定など、日産は排出ガスのクリーン化で世界をリードしてきました。日本においては、ガソリン車の80%をSU-LEVにする自主目標を2006年5月に達成し、2009年2月末現在、SU-LEVの比率は85%以上になっています。2005年に欧州の排出ガス規制EURO3を導入した中国・北京市でも「ディーダ」で基準をクリア。「シルフィ」ではEURO4の認可を取得、さらに他社に先駆けたOBD搭載車として北京市環境保護局からの認証を受けています。欧州では、2005年に導入されたEURO4規制に適合するクルマを2003年から投入しており、今後も将来規制を先取りした環境品質をグローバルに普及させる計画です。

将来の排出ガス規制をクリアするクリーンディーゼル車を投入

排出ガスのクリーン化が求められるディーゼルエンジンでは、粒子状物質などを捕集・除去するディーゼルパーティキュレートフィルターやNOx吸着触媒、酸化触媒などの技術を搭載し、将来的な規制を早期にクリアしたクリーンディーゼル車を市場に投入しています。2007年には欧州でEURO4規制に対応するクリーンディーゼルエンジンを「キャシュカイ」に搭載。2008年9月には世界屈指の厳しい基準を設けた日本

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

**地球環境の保全 023**

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

日産のビジネスと環境 025

環境マネジメント 028

二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減 033

**大気・水・土壌の保全 048**

資源循環の推進 052

多様な課題に応じて 058

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

の新たな排出ガス規制「平成21年排出ガス規制（ポスト新長期規制）」に適合する世界初のクリーンディーゼル車「エクストレイル 20GT」を発売しました。

### 貴金属の使用量を半減した世界初の「超低貴金属触媒」

日産では、使用する貴金属の量を従来の約半分にまで低減した「超低貴金属触媒」を世界で初めて実用化し、2008年発売の新型「キューブ」から採用しています。クルマの触媒は、排出ガスに含まれる窒素酸化物や一酸化炭素、炭化水素を、白金などの貴金属を触媒として化学反応させることによってクリーンにする技術です。しかし、貴金属の採掘可能量に限界があることや価格高騰を背景に、使用量の抑制が自動車技術の重要な課題となっていました。「キューブ」では床下触媒での貴金属総使用量を1.3gから0.65gに半減しながら、SU-LEVレベルを達成。今後は日本で販売するコンパクトカーに順次採用する予定です。



世界初の「超低貴金属触媒」

### 高い自主基準で環境負荷物質を低減

日産は、世界の各国で実施されている環境規制に対応できる自主的な基準を設けて、環境負荷物質の低減に取り組んでいます。2007年7月以降にグローバルに市場投入する新型車から、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\*類の使用の禁止もしくは制限を設けています。車室内VOC（揮発性有機化合物）についても、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。

\*PBDE：ポリプロモジフェニールエーテル

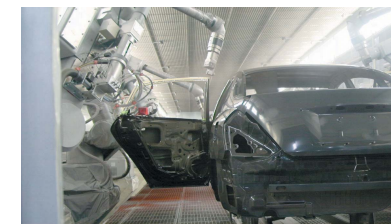


車室内VOC濃度を厚生労働省の指針値以下に低減している「ブルーバードシルフィ」

### 事業活動での大気・水・土壌の保全への取り組み

### 生産段階における環境負荷削減を推進

日産は、生産段階においても環境負荷物質の使用や管理基準を徹底し、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、部品の調達先や市場が世界各地に広がっていることから、各国の法規よりも高いレベルの自主基準をグローバルに定め、サプライヤーの協力も得ながら環境負荷物質の削減に取り組んでいます。たとえば、日本においては2006年度に施行されたVOC規制が2010年より適用されますが、日産では法規制に先駆けて使用の削減と排出処理による低減の両面に取り組み、VOC使用の少ない水系塗装への切り替えや、生産効率向上による塗料やシンナーの使用量の低減や回収などにより、VOCの削減を推進、規制を前倒してクリアしています。



揮発性有機化合物 (VOC) が少ない水系塗装ラインへの切り替え (九州工場)



## 資源循環の推進

### ふたたび資源として生まれ変わらせるために

グローバル自動車メーカーである日産は、世界各地に生産拠点や市場を持ち、さまざまな形で資源を利用しています。モビリティのある豊かな生活を世界中の人びとに提供し続けるため、私たちは「資源を大切に有効利用し、環境負荷を最小にする」ことを基本とし、クルマのライフサイクルのあらゆる段階で効果的に資源を循環させる取り組みを行っています。

#### ： 地域ごとに最適な方法で資源循環を推進

通常、普通乗用車の重量は1台あたり1～2トンあり、その材料には鉄、アルミニウム、樹脂、銅など限りある貴重な資源が含まれています。また、走行時にはエネルギーの主体として化石燃料を消費しています。その有限性の有無によらず、これらの資源をいかに有効に活用できるかが日産のビジネスにとって大きな課題であることを、私たちは深く認識しています。

資源を有効活用するための措置はすでに各国で進められています。中でも日本や欧州は早くから自動車リサイクルを行っており、欧州では2000年発効の使用済み自動車のリサイクルを規定したELV指令\*をはじめ、日本においても2005年から自動車リサイクル法が施行され、より高度なリサイクルの仕組みが整備されつつあります。

また、韓国でも2008年にELVリサイクル法規が施行され、中国などの新興国においても自動車販売台数の急増により、使用済み自動車への対応が本格化しています。日産では自主的な取り組みとともに、各国・地域の法制度や実情に合う最適なアプローチで資源循環に取り組んでいます。

\*ELV指令：End of life vehicle指令

#### ： 3Rを軸とした行動指針「グローバル・ニッサン・リサイクリング・ウェイ」

「グローバル・ニッサン・リサイクリング・ウェイ」は、私たちがリサイクルを考え、実行するにあたり、つねに忘れてはならない行動指針です。リサイクルにより持続性あるモビリティ社会を実現するため、日産ではクルマのライフサイクルを「開発」「生産」「サービス」「使用済み」という4つの段階に分け、廃棄物となるものを

#### ： グローバル・ニッサン・リサイクリング・ウェイ



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み —志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>： 資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に 대응して	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめから減らす(リデュース)、再使用する(リユース)、再生利用する(リサイクル)という3つの視点で課題の特定・解決に取り組んでいます。

日本では、「ニッサン・グリーンプログラム 2010 (NGP2010)」において「使用済み自動車のリサイクル実効率95%を、自動車リサイクル法が定める2015年より5年早い2010年に達成する」という目標を掲げていましたが、実際には法の基準で9年、NGP2010の目標では4年前倒しとなる、2006年度に達成することができました。今後はこの活動をグローバルにおいても推進していく計画です。

開発段階では、環境負荷物質の使用を避け、使用後のシュレッターダストの削減までを視野に、リサイクルのしやすさを考慮した新型車の設計を行っています。また、枯渇性資源の使用量を削減するために、再生材の利用促進や再生可能な植物由来の素材使用を検討しているほか、修理などで交換したバンパーを新車の材料として再生したり、使用済み自動車から回収した樹脂部品を新車部品に適用する技術的課題の克服にも取り組んでいます。

生産段階では、工場で発生するあらゆる廃棄物を可能な限り削減し、リユース、リサイクルの徹底に努めています。販売・サービス段階でも、再利用部品という新たな価値を提供しています。さらに使用済み段階では、クルマの解体のしやすさ、リサイクルのしやすさという観点からさまざまな検証を行い、得られた成果や新たな技術を各段階に反映して、さらなるリサイクル効率の向上につなげています。とくに日産では、可能な限りクルマからクルマへの再利用を推進し、材料の質を下げないリサイクルを追求しています。

こうした取り組みによって「再資源化率\*を100%にする」ことが日産の究極のゴールです。また、社会との連携や企業の枠を超えたパートナーシップによって、資源循環の輪を大きく広げていきたいと考えています。

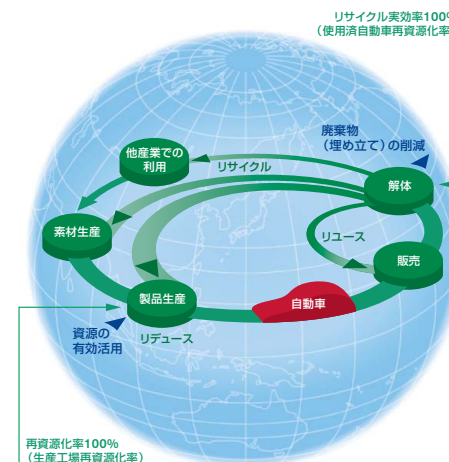
\*再資源化率：廃棄物発生量のうち、熱回収を含めて再資源化し、活用した廃棄物の割合

### 放置竹林を自動車部品の素材として有効利用する取り組み

日産は、自動車製造による資源消費を削減するため、日本国内で処理に困っている放置竹林や間伐材を自動車部品の素材として有効利用することに着目しました。自動車の素材として利用するために、自治体、大学、部品メーカーと協力し、竹を効率的に繊維化する技術を開発しています。これにより、クルマが使用済みになった段階で焼却処理をしても大気中のCO<sub>2</sub>量を増やさない「カーボンニュートラル\*」に貢献するだけでなく、放置竹林問題の緩和や地域振興に寄与することを目指しています。

\*カーボンニュートラル：植物由来の資源を燃焼させた際に排出されるCO<sub>2</sub>は、その原料となる植物が成長時に光合成によってCO<sub>2</sub>を吸収しているため、全体としてはCO<sub>2</sub>排出量が増えないという考え方

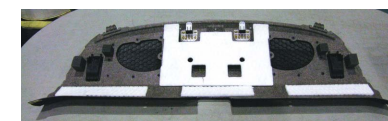
### 資源循環の流れ(究極のゴール)



竹



竹繊維



自動車部品

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

リサイクル設計の取り組み（開発段階）

クルマのライフサイクルに配慮した設計をグローバルに推進

モビリティ社会の将来を確かなものとするためには、限りある資源を有効活用しながら、より環境に配慮したクルマを提供することが求められます。

日産は、新型車の設計段階から3R（リデュース・リユース・リサイクル）の視点を取り入れ、クルマのライフサイクルをトータルで考えた設計・開発を行い、リサイクルのしやすさ、使用済み段階での解体のしやすさ、環境負荷物質の使用削減を考慮したクルマづくりに取り組んでいます。2005年以降、日本においてはすべての新型車でリサイクル可能率95%以上を達成しており、より高い目標に向かって日々の活動を強化しています。

また、アライアンスパートナーのルノーとともに、設計初期の段階からクルマのリサイクル率やリサイクル時のコストを試算できるシミュレーションシステム「オペラ（OPERA）」を開発し、経済性にも優れたリサイクル効率の評価を行っています。

リサイクル可能率95%以上の達成：「スカイライン」の例



従来からリサイクルされている部品

リサイクルしやすい構造や材料を採用している部品

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### ペットボトルのキャップを回収し、自動車用部品に再生する取り組み

日産では2008年1月から、社員一人ひとりが取り組める環境行動として、日本国内の事業所および一部の関連会社から廃棄されるペットボトルのキャップを回収し、クルマの部品材料として再生する活動を行っています。

キャップの原料となるポリプロピレンは、クルマの部品にも多く使用されていることから、限りある資源を有効に活用する方法のひとつとして、クルマの材料として再生する仕組みを協力会社と構築しました。この活動で回収したペットボトルキャップ由来の再生材は、2009年度に生産されるクルマの部品材料として採用していきます。日産はすべての社員が環境への配慮を实践できる仕組みづくりに取り組んでいます。



ペットボトル専用の回収容器

## 資源の有効活用 (生産・物流段階)

### 生産過程での廃棄物を抑制し、再資源化率100%を目指す

日産は生産過程における3R活動を積極的に推進し、廃棄物の発生源対策と廃棄物の徹底した分別による再資源化に努めています。「ニッサン・グリーンプログラム 2010」では、日本において再資源化率100%の達成、グローバルでは各国の自動車業界のベストレベルを目指した活動に取り組んでいます。その結果、日本では2008年度末時点で5工場と1事業所および国内連結3社で再資源化率100%を達成しています。

### 容器・梱包材を削減し、廃棄物の発生を抑制

森林保護の観点から、日産は部品の梱包・包装資材に使用する木製パレットやダンボールを、スチールや樹脂などの素材でつくったパレットや容器に変更してリターナブル化\*を進めてきました。2001年からはルノーとの間でリターナブルパレットの共用化体制を構築し、ほぼグローバル全域で切り替えを完了。アジアでは中国などでもリターナブルパレットを導入しています。紙やビニールなどの緩衝材についても、再利用が可能な材料の開発・採用をサプライヤーとともに進めています。

\*リターナブル化：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すること



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に 대응して	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： 市場および販売会社におけるリサイクル活動（サービス・使用済み段階）

： 販売会社における環境保全活動「日産グリーンショップ」

日産では国内の全販売会社（2009年3月時点で181社、約3,300店）においてISO14001に準じた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」認定制度を導入しています。認定を受けた販売店には環境の担当・統括責任者が配置され、使用済み自動車や廃棄物の適正な処理、環境設備管理、お客さまへの環境取り組みのPRなどの活動を行っています。また、定期的に認定基準の審査を行い、こうした活動の質的向上に努めています。2008年からは「ニッサン・グリーンプログラム 2010」に基づき、新たにCO<sub>2</sub>排出量削減にも取り組んでいます。

： 再生部品で資源循環を促進する「ニッサングリーンパーツ」

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。日産ではこれらを回収し、適切な品質確認を行ったうえで、販売会社から修理用のリサイクル部品「ニッサングリーンパーツ」として販売しています。ニッサングリーンパーツには、洗浄して品質を確認した「リユース（中古）部品」と、分解整備を施して消耗部品の交換を行った「リビルト部品」の2種類、計42品目があり、2008年度の売上高は19.6億円となりました。

： 使用済みアルミロードホイールのリサイクルでバージン材料\*の使用を削減

日産は使用済み自動車からアルミロードホイールを回収し、再生素材として再利用する取り組みを行っています。廃アルミニウム材は従来からエンジンなどの部品としてリサイクルされてきましたが、日産では独自に日本全国のリサイクル事業者と協力して、日産車のアルミロードホイールのみを分別回収し、よりグレードの高いアルミ再生素材としてサスペンションなどの重要な部品に再利用しています。現在、月間約100トンのアルミロードホイールを回収・リサイクルして、バージン材料の使用削減に努めています。

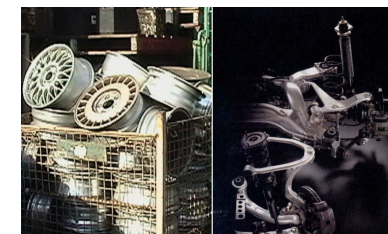
\*バージン材料：再生された材料を一切使用しない天然資源から製造された材料

： 使用済み自動車の効率的なリサイクルを目指す解体実証研究

日産は使用済み自動車の適正処理とリサイクル率向上のため、より効果的な解体方法を開発する実証実験・研究を行っています。この研究は当初、廃油・廃液や鉛など環境負荷物質の処理方法の確立を中心に行われてきましたが、現在は高付加価値材料の再利用をテーマに、さらなるリサイクル実効率向上への研究が



日産グリーンショップ認定ステッカー



使用済みアルミホイールの再生利用によるサスペンション部品

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に 대응	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

進められています。研究の成果は、解体技術の向上とともに、解体しやすいクルマの設計や材料設計に生かされるよう、開発部門にも随時フィードバックしています。

### リサイクル業務の効率化を業界全体で推進

2005年1月に施行した自動車リサイクル法により、日本では自動車メーカー各社がシュレッダーダストとエアバッグ類、フロン引き取りおよびリサイクルすることが義務づけられています。日産自動車は、同法が定めるシュレッダーダストのリサイクル業務を効率的に実施・運用するため、自動車メーカーなど14社と自動車破碎残さリサイクル促進チーム「ART (エイ・アール・ティ) \*」を結成。ARTのチームリーダーとして社会と連携しながら、業界全体の取り組みとしてリサイクル業務の効率化に取り組んでいます。

日産自動車における2008年4月～2009年3月までのシュレッダーダストの再資源化率は76.7%で、2010年度法定基準 (50%) はもとより、2015年度法定基準 (70%) を上回る成果を上げています。また、エアバッグ類の再資源化率も、法定基準の85%を上回る94.6%を達成、フロン類については168,117.9kgを引き取り、適正な処理を行っています。

\*ART: Automobile shredder residue recycling promotion team

### シュレッダーダストの再資源化

日産自動車は、自動車リサイクル法の制定以前からシュレッダーダストの再資源化に取り組んできました。シュレッダーダストは発熱量が大きいと、熱回収時の温度調節が課題でしたが、これを技術的に克服。日産追浜工場の処理炉を一部改良し、2003年には自動車メーカーとしては世界で初めて、自社工場内の既設炉を利用したシュレッダーダストの再資源化を実現しました。2005年の自動車リサイクル法施行後は、年間5,500トンのシュレッダーダストを処理しています。さらに、燃焼時に発生するエネルギーは蒸気に変換され、工場内の塗装工程で有効利用しています。

#### アライアンスのシナジーを活用し、欧州でのリサイクル実効率向上へ

2000年10月、欧州でクルマのリサイクルを規定したELV指令が発効され、製造事業者または販売会社が使用済み自動車の回収とリサイクルの責任を負うことになりました。ELV指令が定める2015年までにリサイクル実効率95%を達成できるよう、日産インターナショナル社とフランスのルノー本社は、アライアンスのシナジー効果が得られる地域で、使用済み自動車の回収・リサイクル網の整備や販売会社への支援を共同で行っています。

### 3品目の再資源化実績の概要 (2008年4月～2009年3月実績/日本)

シュレッダーダスト	引取量	132,977.7t
	再資源化量	101,959.2t
	再資源化率	76.7%
エアバッグ類	引取重量	58,770.9kg
	再資源化重量	55,587.3kg
	再資源化率	94.6%
フロン類	引取量	168,117.9kg
払い戻しを受けた 預託金総額		¥6,202,192,794
再資源化などに要した 費用総額		¥6,158,035,133



[http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/A\\_RECYCLE/R\\_FEE](http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/A_RECYCLE/R_FEE)

リサイクルに関する最新の実績は、上記のウェブサイトをご覧ください。



シュレッダーダスト再資源化施設 (追浜工場)



## 多様な課題に応じて

### かけがえのない地球の一員として

日産は、「人とクルマと自然の共生」という理想の社会像を実現するため、自らの商品や企業活動が生態系（エコシステム）に与える影響を見つめ直し、現時点で取り組むべき重要課題を設定しました。同時に、時代とともに変化する社会的要請に柔軟に対応できるよう、私たちは「人とクルマと自然の共生」を原点に、絶えず新たな課題を探求しながら、多様な課題の解決に向けて取り組んでいます。

#### ： 持続可能な水資源の利用

2000年9月の国連ミレニアム・サミットで「ミレニアム開発宣言」が採択されました。これに沿ってまとめられた「ミレニアム開発目標」の7つ目のゴール「環境の持続可能性の確保」には、「2015年までに、安全な飲料水と基礎的な衛生設備を継続的に利用できない人々の割合を半減させる」というターゲットが掲げられています。生産工程などにおいて水資源を利用している日産は、この問題の重要性を深く認識し、使用量の削減ならびに排水の再利用といった資源保護に努めています。

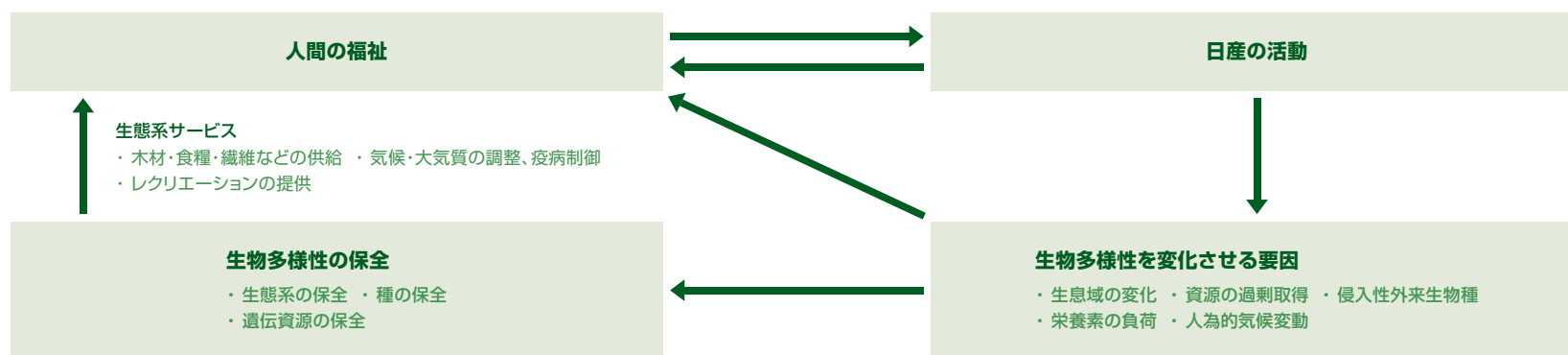
#### ： 生物多様性の保全

1992年の国連環境開発会議（地球サミット）において「生物多様性条約」が採択されて以来、条約締約国による国家規模の取り組みが進められています。また2008年の生物多様性条約第9回締約国会議（COP9）では産業界の参画の必要性が論議されました。日産は、「国連ミレニアム生態系評価」のフレームワークに基づき、日産と生物多様性の関係について次頁の図のように定義し、取り組むべき課題を顕在化するとともに外部機関との連携を含めた活動を推進しています。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素（CO <sub>2</sub> ）排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
<b>： 多様な課題に応じて</b>	<b>058</b>
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
<b>多様な課題に応じて</b>	<b>058</b>
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

生物多様性と日産の関係



国連大学高等研究所との共同研究

日産は、生態系サービス（生物多様性が保全されていることで自然が社会にもたらす価値）と自動車産業の関係性を重要視しています。2007年からは、「国連ミレニアム生態系評価」において中心的役割を担った国連大学高等研究所と、両者の関係性を明らかにするための共同研究を実施しています。その一環として、2008年8月には環境分野で世界的に活躍する有識者とのワークショップを開催し、自動車産業がどのような生態系サービスに依存し、また影響を与えているかについて論議しました。ワークショップの結果を踏まえた共同研究の成果については、現在一般公開に向け準備を進めています。



2008年8月、米国カリフォルニア州で、生物多様性に関するワークショップを開催

Messages from Our Stakeholders

ステークホルダーからのメッセージ  
生物多様性保全に真摯に取り組む  
日産との共同研究



国連大学高等研究所 (日本)  
マネジングリサーチ フェロー  
クラウディア テン ハーフェ 博士

国連大学高等研究所は、2007年から日産と共同で、生態系サービスと自動車セクターの関係を評価する研究を行っています。日産の呼びかけで始まったこの共同研究は、国連大学高等研究所の研究者と日産の関係者が、サプライヤーや顧客を含めた日産の事業全般が環境に与える影響を探る機会となっています。私たちは、日産の誠実な取り組みや、生態系サービスを拡充し、資源の枯渇を最小限に食い止めようとする真摯な姿勢、資源の有効利用を目指す意欲に感銘を受けています。私の知る限りでは、日産は自動車メーカーとしては初めて、国連の専門家の協力を得ながら、総合的な生物多様性と生態系サービスの視点から事業の見直しを推進しています。日産は新しいプロセスや技術、部品の活用に前向きであり、会社の成長という目標と、環境とサステナビリティへの取り組みとをうまく両立させていくことでしょう。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ— 061

日産のクルマづくり 062

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

Improving Safety

## 安全への配慮

—交通事故のないクルマ社会へ



## 安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ

日産のビジョンである「人々の生活を豊かに」の実現には、クルマの優れた安全性が確保されることが必要条件であり、クルマを操る楽しさ、快適さも安全性が確保されて初めて本物になります。そのために安全なクルマ社会の実現に向けて、日産が果たす役割について考えることがとても重要です。日産の安全のテーマは「交通事故をゼロ」にすることです。高い目標ですが、私たちは交通事故を起こさないクルマと社会の実現に向けて努力し続けます。

自動車を取り巻く社会環境は、交通事故、渋滞、環境問題など多くの課題を抱えており、これらの課題を一つひとつ解決していく必要があります。交通事故による人口あたりの死亡・重傷者数は開発途上国では依然高い水準にあり、一方日本など先進国では全般に減少傾向にあります。いずれの地域も将来にわたって真に安全な交通社会を実現するためにさらなる努力が必要です。日産ではクルマの安全技術を開発するだけでなく、“人”や“社会・交通環境”まで含めた包括的な取り組みを行っています。

日産では独自の安全コンセプト「セーフティ・シールド」に基づき、研究開発を行っています。これは、クルマや人を危険な状態に近づけない、その結果事故を減らす、という概念を取り入れた総合的なアプローチです。たとえば、先行車との安全な車間維持をサポートするインテリジェントペダルや、予期せぬ車線逸脱を防止するレーンデパーチャープリベンションはいかに事故を未然に防止するかというシステムで、日産は世界に先駆けて商品化してきました。今後は、この運転支援システムをより多様な運転状況に応じて準備し、「ぶつからないクルマ」の実現へ一歩ずつ前進していきます。

さらに、ITS（高度道路交通システム）の開発も積極的に行っています。ITSは情報通信技術を用いて、クルマと人と交通環境を結び、渋滞緩和や事故防止につなげようという新たな交通システムです。ETC（ノンストップ自動料金収受システム）やVICS（道路交通情報通信システム）などは実用化されているITSの例ですが、私自身は「次世代のモビリティ社会を支える重要なシステムであり、礎となる技術」であると考えています。こうした社会は、国や地域、各種企業との連携のもと社会全体で取り組むことで、初めて実現可能になります。日産はこれらパートナーとともに、共同研究や実証実験を積極的に行いながら、交通事故のない社会の実現を目指していきます。

将来、“安全”という言葉を入びとが意識なくなるような真に安全な交通社会を実現できれば、自動車業界にかかわる人間としてこれ以上の喜びはありません。日産は夢のあるモビリティ社会の実現に向けて、着実に取り組んでまいります。



日産自動車株式会社  
副社長 (EVP)

山下 光彦

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

日産のクルマづくり 062

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129



## 日産のクルマづくり

### 安全で安心できるクルマ社会の実現へ向けて

日産は、“走る楽しさと豊かさ”が感じられると同時に、高い信頼性・安全性でお客さまに安心して乗っていただけるクルマづくりを目指しています。クルマそのものの安全性向上はもちろんのこと、ITS\*を活用した事故低減・渋滞緩和のための研究開発や、ドライバーや歩行者、さらには他車の乗員を含む多くの方々に安全意識を高めてもらうための啓発活動など、交通事故のない社会の実現に向けたさまざまな取り組みを行っています。

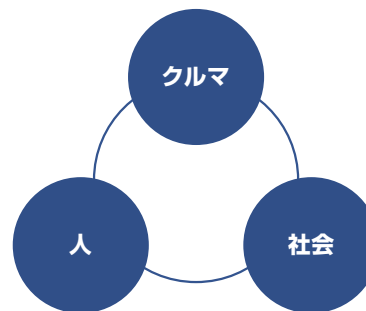
※ITS：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）

#### リアルワールドセーフティという考え方

交通事故により命を落とす人びとの数は、世界中で毎年100万人に上ります。日本における2008年の事故死亡者数は5,155人で、昨年と比べて10%以上も下回りました。しかし、1年間で5,000人を超える命が失われており、事故削減に向けたさらなる取り組みが求められています。

日産は、リアルワールドセーフティという考え方のもと、「2015年までに日産車のかかわる死亡・重傷者数を半減させる（1995年比）」目標を掲げ、安全なクルマづくりに取り組んでいます。日本国内で日産車が関与した事故の1万台あたりの死亡・重傷者数は、2007年時点で1995年比の45%まで減少し、安全対策が着実に実を結びつつあります（(財)交通事故総合分析センター）。また、交通事故データを幅広く入手し、その発生要因や傾向を科学的に分析して、効果的な安全技術の開発に努めています。

私たち日産は、より安全なクルマ社会の実現に向け「死亡・重傷事故をゼロにする」ことを究極の目標としています。



<http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/>

安全の取り組みに関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
<b>日産のクルマづくり</b>	<b>062</b>
技術開発への取り組み	065
社会との連携	069
交通安全活動の推進	072
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

**日産のクルマづくり 062**

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

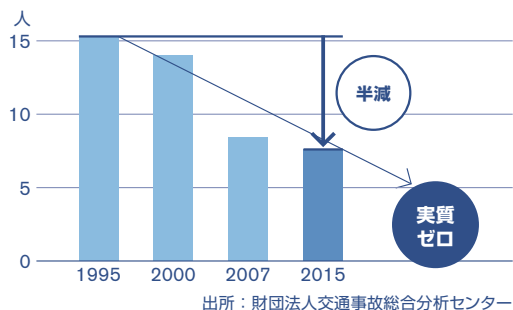
社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

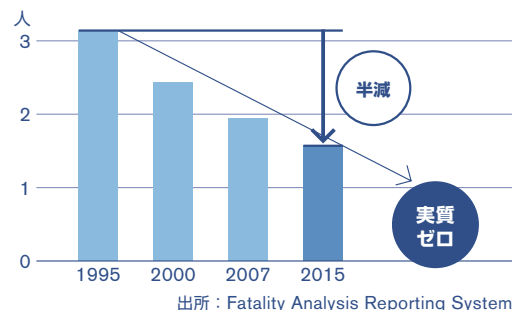
日本

日産車1万台あたりの死亡・重傷者数



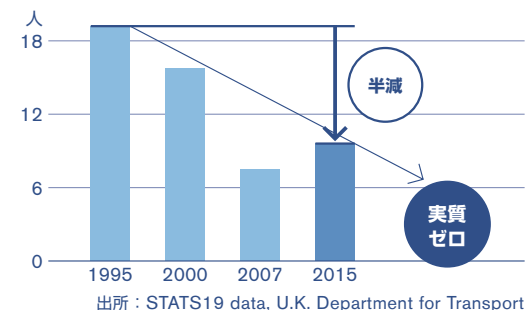
米国

日産車1万台あたりの死者数



欧州(英国)

日産車1万台あたりの死亡・重傷者数



運転の主体は人であるという視点で安全技術を開発

安全への取り組みの基本となるのが「セーフティ・シールド」(クルマが人を守る)という日産独自の考え方です。クルマの置かれている状態を「危険が顕在化していない」状態から「衝突後」までの6つの段階でとらえ、クルマが人を守るさまざまな技術の開発を積極的に進めています。



SAFETY SHIELD

危険が顕在化していない

- ディスタンスコントロールアシスト (インテリジェントペダル)
- インテリジェントクルーズコントロール (全車速追従・ナビ協調機能付)
- アクティブAFS
- アラウンドビューモニター

いつでも安心して運転できるよう  
ドライバーをサポートする技術

危険が顕在化している

- レーンデパーチャープリベンション
- レーンデパーチャーワーニング
- 4輪アクティブステア

危険な状態になりそうなときも  
安全な状態に戻すよう  
ドライバーをサポートする技術

衝突するかもしれない

- ABS (アンチロックブレーキシステム)
- ブレーキアシスト
- VDC (ビークルダイナミクスコントロール)

万一衝突が避けられないときに  
被害を最小限にとどめる技術

衝突が避けられない

- インテリジェントブレーキアシスト
- 前席緊急ブレーキ感応型プリクラッシュシートベルト

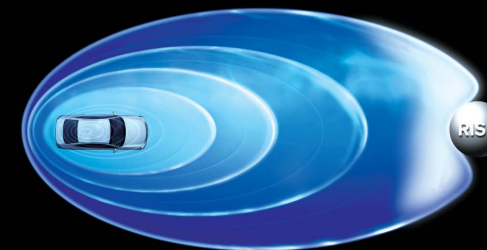
万一衝突が避けられないときに  
被害を最小限にとどめる技術

衝突

- ゾーンボディ
- SRSエアバッグシステム
- アクティブヘッドレスト
- ポップアップエンジンフード

衝突後

- ヘルプネット





はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

**日産のクルマづくり 062**

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

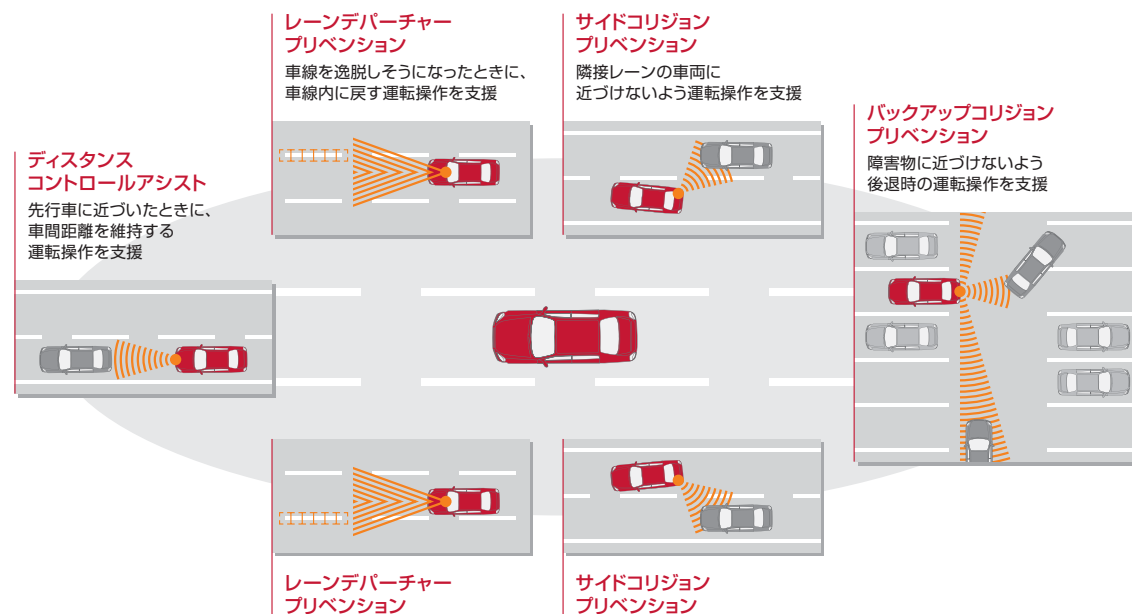
開発にあたっては、運転の主体は人であるという視点に立ち、各段階において発生する危険要因に対して、バリア機能を働かせ、少しでも危険に近づけないようドライバーの運転を支援することに主眼を置いています。さらに万一衝突の避けられないときにも、クルマ自体のシステムが作動し、被害を軽減する技術を提供しています。

： ぶつからないクルマの実現に向けて全方位運転支援システムを開発

日産では、従来からの衝突安全技術に加え、「ぶつからないクルマ」の実現に向けた技術開発を行っています。運転の主体は人であるという視点に立ち、ドライバーが直感的に感じられるように運転操作を支援する機能をクルマに持たせることで、ドライバーの運転負荷を軽減することを目指しています。

車線変更時の運転支援システム（サイドコリジョンプリベンション）や後退時における運転支援システム（バックアップコリジョンプリベンション）を世界で初めて開発し、先行車両との車間距離の維持を支援するシステム（ディスタンスコントロールアシスト）やドライバーが車線内に戻る操作を支援するシステム（レーンデパーチャープリベンション）など、すでに一部のクルマに搭載している技術と合わせて、車両の全方位に対する運転を支援するシステムを実現しています。

： 「ぶつからないクルマ」システムの機能





## 技術開発への取り組み

### 「クルマが人を守る」という考え方

日産では「セーフティ・シールド」という、独自の考え方に基づく安全技術の開発を推進しています。クルマの置かれている状態を「危険が顕在化していない」「危険が顕在化している」「衝突するかもしれない」「衝突が避けられない」「衝突」「衝突後」の6つの段階でとらえ、通常運転から衝突後まで少しでも人を危険に近づけないようクルマがサポートする技術開発を進めています。

⋮ ドライバーがいつでも安心して運転できるようにサポート ⋮

#### ディスタンスコントロールアシスト (インテリジェントペダル)

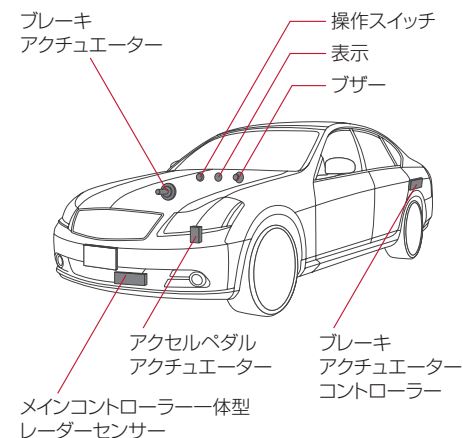
先行車両との車間距離をレーダーセンサーによって検出し、先行車との車間距離や相対速度に応じてシステムがブレーキ制御やペダル操作をサポートしながら、安全な車間距離の維持を支援する世界初の技術です。

たとえば、自車両が先行車に近づいたとき、ドライバーがアクセルペダルを戻すと、システムが滑らかにブレーキをかけて減速します。ドライバーがアクセルペダルを踏んでいるときはペダルを押し戻す方向に力が発生し、ドライバーがアクセルペダルを戻す操作を支援します。また、ドライバーのブレーキ操作が必要だとシステムが判断したときは、表示と音でドライバーに注意を喚起し、アクセルペダルを戻す方向に力を発生させて、ブレーキペダルへの踏み替えを支援します。



<http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/INTRODUCTION/COMFORTABLE/>

ほかに、アクティブAFS、サイドブラインドモニターなどがあります。詳しくは、上記のウェブサイトをご覧ください。



はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

日産のクルマづくり 062

**技術開発への取り組み 065**

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
日産のクルマづくり	062
<b>技術開発への取り組み</b>	<b>065</b>
社会との連携	069
交通安全活動の推進	072
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

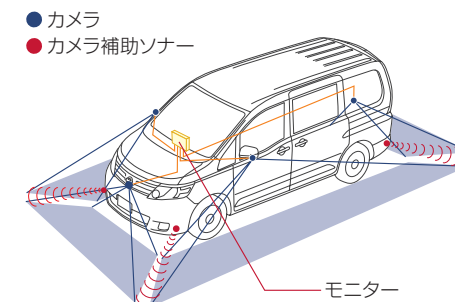
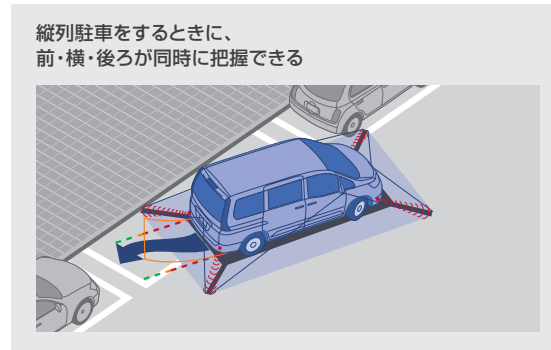
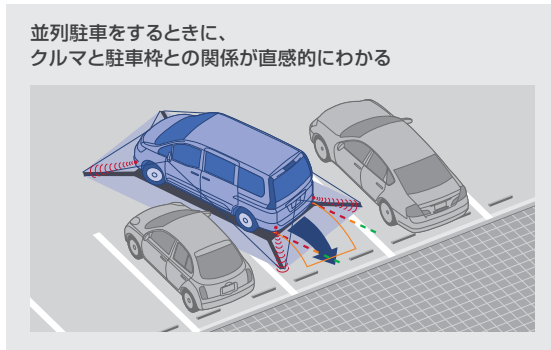
### 駐車ガイド付きアラウンドビューモニター

駐車ガイド付きアラウンドビューモニターは、「分かりやすい・使いやすい・見やすい」というコンセプトのもと、縦列駐車などのコース取りや車庫入れをスムーズに行うことができる世界初の技術です。車両の前後左右4カ所に取り付けたカメラからの映像を合成し、自車を中心に車両上方から見下ろしたような映像をナビゲーションモニターに表示します。さらに、トップビューで後退を開始する位置やステアリングを繰り返す位置が表示されるため、ドライバーは駐車するまでのステアリング操作を一目で理解することができます。

また、リヤビューとサイドブラインドビューを二画面表示することで、後方と左前方を同時に視認できるのが特徴です。



バックの際のモニター表示



#### Customer Comments

お客さまの声  
**想像以上に便利な  
アラウンドビューモニター**



東京都世田谷区  
柴田 徹 氏

車庫入れにはバックビューモニターがあれば十分、そう考えていた私にとって、アラウンドビューモニターの便利さは想像以上のものでした。通常の車庫入れ時に重宝するのはもちろんですが、とくに威力を発揮するのが狭い駐車場や路地に入り込んでしまったときなのです。以前なら、フロントフェンダーをぶつけそうで何度も切り返しをしていた場面でも、障害物までの距離が正確に把握できるため、切り返しを行う回数が激減。また、ギリギリまでスペースを活用してクルマを操作することができるため、今では狭い路地に入り込んでしまっても、あせらず余裕を持って運転することができています。このような素晴らしい技術を、特別でなく、誰もが使える機能としてより多くのクルマに搭載してもらえることを期待しています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

日産のクルマづくり 062

**技術開発への取り組み 065**

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

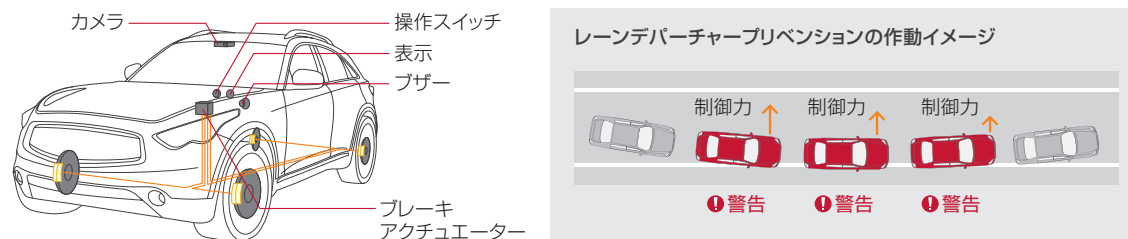
## オートライトシステム(フロントワイパー連動、薄暮れ感知機能付)

死亡・重傷率が増加する薄暮れ時や雨天時にクルマの被視認性を高めるため、自動的にヘッドライトを点灯させることで、周囲の車両や歩行者に注意を喚起するシステムです。薄暮れ時や雨天時に継続してワイパーを作動させた際にも、自動的にヘッドライトが点灯し、事故低減への効果が期待されます。

⚡ 危険な状態になりそうなときも安全な状態に戻すようドライバーを支援 ⚡

## レーンデパーチャープリベンション

レーンデパーチャープリベンションは、ドライバーが車両の車線逸脱を防ごうとする操作を支援するシステムです。ルーフコンソールに配置されたカメラで、自車前方のレーンマーカーとの相対位置を検出し、車両が車線から逸脱する可能性があるときシステムが判断した場合には、表示とブザー音とともに、車両を車線内にうながす力を発生させ、ドライバーの操作を支援します。



## サイドコリジョンプリベンション/バックアップコリジョンプリベンション

サイドコリジョンプリベンションは、ドライバーが車線変更を開始すると、隣接する車両に接触しないようドライバーの運転操作を支援するシステムです。車両後側方に搭載したサイドセンサーで隣接レーンを走行する車両を検知し、警報表示と音でドライバーに注意を喚起します。さらに各車輪のブレーキを個別にコントロールして、車両の旋回力を発生させて隣接の車両に近づけないようにします。

バックアップコリジョンプリベンションは、駐車場をバックで出る際などの後退時に、車両後部に搭載したリヤセンサーと車両後方のサイドセンサーで接近する車両や障害物を検知。警報とともにブレーキをコントロールし、障害物に近づけないようにします。

⚡ 万一衝突が避けられないときに被害を最小限にとどめる技術 ⚡

## ゾーンボディ

ゾーンボディは、「クラッシュアブルゾーン(衝撃吸収ボディ)」で衝突エネルギーを吸収し、「セーフティゾーン(高強度キャビン)」で乗員を守ります。構造については、日本はもとより各国の安全基準に適合させ



オートライトシステム



⚡ <http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/INTRODUCTION/RECOVER/>

ほかに、レーンデパーチャーワーニングなどがあります。詳しくは、上記のウェブサイトをご覧ください。

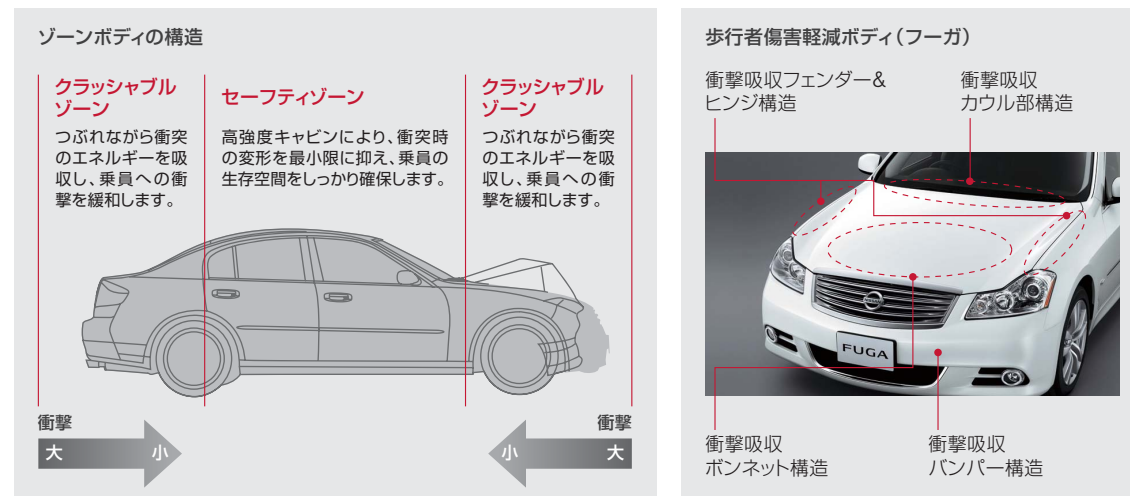


⚡ <http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/INTRODUCTION/UNAVOIDABLE/>

ほかに、インテリジェントブレーキアシスト、前席緊急ブレーキ感知型プリクラッシュシートベルト、SRSカーテンエアバッグ、アクティブヘッドレストなどがあります。詳しくは、上記のウェブサイトをご覧ください。

るだけでなく、実際の事故を多角的に分析し、結果をもとに絶えず社内基準の見直しを図っています。

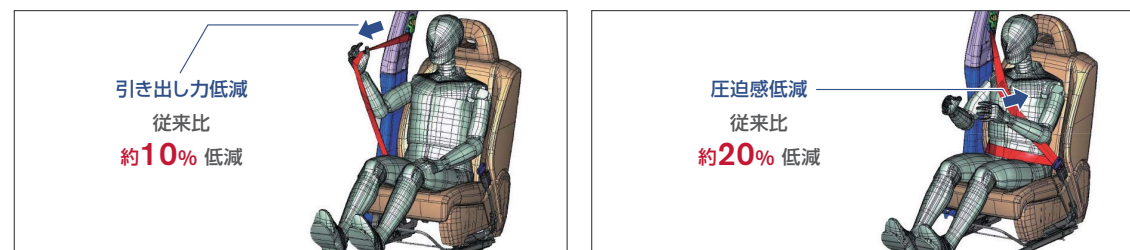
さらに、万一歩行者と衝突してしまった場合に備え、衝撃を緩和する吸収材を採用した「歩行者傷害軽減ボディ」など、歩行者の安全を確保する取り組みも積極的に進めています。



### 低フリクションシートベルト/後席シートベルト自立バックル

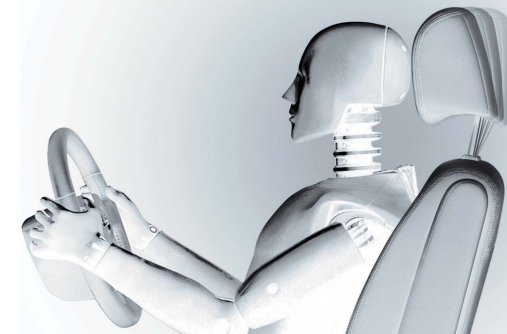
シートベルトは乗員の安全確保に欠かせない重要な装置です。シートベルトの着用により、死亡・重傷者数が前席で約6分の1、後席で約3分の1に減少するといわれています（警察庁調べ）。

日産ではシートベルト着用の促進に向けた取り組みを積極的に推進しており、そのひとつが低フリクションシートベルトです。生地を織り方を変えることでウェビング（シートベルトの帯部分）を柔らかくし、引き出しやすさや着用時の快適性を向上させています。これにより、シートベルトを引き出す際の抵抗が従来比で約10%軽減し、着用時の圧迫感も約20%抑えられました。また、後席シートベルト自立バックルは、差し込み口の位置がわかりやすく、装着しやすいように自立させることで後席での着用促進を図っています。



後席シートベルト自立バックル

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
日産のクルマづくり	062
<b>技術開発への取り組み</b>	<b>065</b>
社会との連携	069
交通安全活動の推進	072
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129



## 社会との連携

### ITS活用で安全なモビリティ社会へ

クルマが人を守る「セーフティ・シールド」の考え方に加え、クルマを取り巻く交通環境の情報を利用することで、より安全なクルマ社会を築くことができると私たちは考えています。日産は官公庁や大学、他企業とも広く連携しながら、ITS（人、道路、車両を情報でつなぐ高度道路交通システム）を活用した、安全で快適なモビリティ社会の実現を目指しています。

#### ⋮ ITSを活用した交通事故低減と渋滞緩和に向けた取り組み

日産は、2006年10月より神奈川県において「人」「道路」「車両」を情報でつなぐITSを活用し、交通事故低減や渋滞緩和への貢献を目指した実証実験（SKYプロジェクト）を進めてきました。「SKYプロジェクト」は、周辺車両の状況や自車を取り巻く交通環境の情報を利用して、クルマ単独では対応が難しい見えにくい相手に対する交通事故の低減を目指すものです。

また、2007年3月には、クルマと信号機を通信でつなぐ、信号機協調ITSの実証実験を日産テクニカルセンター構内で開始しました。この実験は、道路横断歩行者優先の信号機を活用した歩行者事故低減のほか、信号情報注意喚起システムの搭載により、ドライバーの信号見落としによる交差点事故を低減する、といった可能性を追求するためのものです。

さらに、2007年11月からの5ヵ月間、北海道警察本部の協力を得て、寒冷地でのスリップ事故低減を目指した実証実験を札幌市周辺に住むカーウイングス\*会員参加のもとで実施するなど、ITSを活用した交通事故低減に幅広く取り組んでいます。

※カーウイングス：カーナビゲーション向け情報配信サービス



はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ— 061

日産のクルマづくり 062

技術開発への取り組み 065

**社会との連携 069**

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ— 061

日産のクルマづくり 062

技術開発への取り組み 065

**社会との連携 069**

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## ： 大規模公道実証実験「ITS-Safety 2010」に参加

日産は、交通事故低減を目的としたインフラ協調による安全運転支援システムを開発し、官民合同で組織する「ITS推進協議会」が2009年1月より実施する大規模公道実証実験「ITS-Safety 2010」に参加しています。日産は、2006年から神奈川県において「SKYプロジェクト」を実施し、一般市民約2,000名が参加する大規模な実証実験を進めてきました。今回、本システムの有用性が認められ、2010年度の実用化に向けた現実的なシステムとして「ITS-Safety 2010」の大規模実証実験に採用されることとなりました。

たとえば、出会い頭衝突防止支援システムは、信号が設置されていない見通しの悪い信号非設置交差点の優先道路を走行するドライバーに対して、光ビーコンによる路車間通信で脇道の車両の存在を知らせることで、ドライバーへの安全運転をうながすものです。さらに信号見落とし防止支援システム、追突防止支援システムなども実験に活用されています。

## ： 見えない歩行者に対応する携帯電話協調歩行者事故低減システム

日産では、クルマと歩行者がそれぞれ所持する携帯電話を通信させることで、ドライバーにとって「見えにくい場所にいる歩行者」に対する交通事故を低減するシステムの開発にも取り組んでいます。2007年4月より、神奈川県内の歩行者事故発生地点にて検証実験を行ってきたほか、2008年11月には神奈川県内に在住する方々の参加を得て、700名以上がかかわる大規模な実証実験を実施しました。クルマと歩行者との交通事故低減を目的に、多数の市民の方々が参加して実証実験を市街地で行う世界初の試みです。

この実証実験では、歩行者の所持するGPS携帯電話を利用して歩行者の位置を把握し、車両の進行方向前方に存在する歩行者を検出すると、ドライバーへの注意喚起が必要かどうかを専用サーバーで判断します。ドライバーへの注意喚起が必要であると判断した場合、見えない位置にいる歩行者の存在をナビゲーションシステムの音声と画面でドライバーに情報提供することで、どのような歩行者の情報をどのようなタイミングでドライバーへ認識させることが交通事故低減に寄与するのかを検証することがねらいです。見通しの悪い交差点が多い住宅地などを運転するドライバーへの高い効果が期待できます。



携帯電話から歩行者を検知するシステムの実証実験

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
日産のクルマづくり	062
技術開発への取り組み	065
<b>社会との連携</b>	<b>069</b>
交通安全活動の推進	072
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

Messages from Our Stakeholders

ステークホルダーからのメッセージ  
**安全なモビリティ社会の構築に取り組む  
日産への期待**



東京大学  
高齢社会総合研究機構(日本)  
機構長  
鎌田 実 氏

2008年の事故死亡者数は5,155人と、順調に減少してきていますが、発生件数や重傷者数はいまだに高いレベルにあり、交通事故は大きな社会問題です。事故に遭うと、運が悪かったと思う方が多いかもしれませんが、事故はあってはならないという意識が必要です。日産は、高い技術レベルで安全対策を進めており、新技術の商品化にも熱心に取り組んでいます。最近では「SKYプロジェクト」による運転支援の社会実験も実施しており、成果が期待されます。また、クルマは人が運転するものなので、何らかの操作ミスを前提にそれを技術がサポートすることが望まれます。個人的には、クルマの横滑りを防ぐVDC（ビークルダイナミクスコントロール）の標準装備化、緊急ブレーキ時に乗員の安全を守るプリクラッシュ技術の普及拡大を早期に実現してほしいと思います。さらに、今後の日本は超高齢社会を迎えます。高齢者にとっても安全なモビリティ社会をともに構築していきたいと思っています。

◆ 飲酒運転根絶を目指す積極的な取り組み ◆

飲酒運転によって引き起こされる事故は、社会全体の大きな関心事となっており、年々その深刻さが増しています。日産は、飲酒運転の根絶に向けたさまざまな取り組みを積極的に展開しています。2007年7月には福岡県北九州市、栃木県および上三川町、神奈川県厚木市の地方自治体と連携して飲酒運転防止システムのトライアルを開始。エンジン始動時にドライバーの呼気中のアルコール濃度を測定し、規定値を超える場合にはエンジンを始動できないようにする装置を試験運用し、使い勝手や検出の信頼性などをモニター調査しました。

また、産業医科大学とアルコールが生理・心理・行動にどう影響するかを共同研究し、飲酒による運転操作のミスや乱れを正確かつ迅速に検出する技術の開発に役立てています。さらに、ドライバーに「飲酒したら運転しない」という意識をうながすため、時間帯に応じてカーナビ画面にメッセージを表示させる機能を搭載するなど、さまざまな角度から飲酒運転防止に取り組んでいます。



運転席アルコール臭気センサー



飲酒運転防止のメッセージをナビゲーション画面に表示



## 交通安全活動の推進

### 交通安全の大切さを知っていただくために

技術だけでは真に安全なクルマ社会を築くことはできません。将来をより良いモビリティ社会とするためには、ドライバーや乗員、歩行者など多くの方々に安全への考え方を理解していただくことが大切です。日産では安全意識向上の啓発活動や、ドライバーの運転技術向上を支援する活動にも力を注いでおり、さまざまな安全推進活動を通じて死亡・重傷者数をゼロにすることを目指しています。

#### ハローセーフティキャンペーン

日産は1972年から毎年、春・秋の全国交通安全運動と夏休み期間中の年3回にわたって、交通安全活動「ハローセーフティキャンペーン」を実施しています。2008年度は、同年6月に施行された改正道路交通法で後席シートベルトの着用義務化、自転車の車道左側通行などが明確化されたこととともない、その視点を盛り込んだ内容となりました。

夏休み期間中の子どもの交通事故低減につながるよう、2008年7月には交通安全を啓発する紙芝居を製作し、全国のすべての幼稚園に配布しました。こうした活動を通して、保護者の方々にも「後席シートベルトの着用」、「自転車の安全な乗り方」、「飲酒運転の根絶」を再確認してもらい、交通事故防止の実効性をより高めることができました。

また事故死者数ワースト10の都道府県において、「飲酒運転の根絶」を含む啓発番組を製作・上映しました。このうち6都道府県には「後席シートベルト着用促進シール」12万2,000枚を配布。さらに交通安全絵本「ひらくとわかる かんがえる絵本」を5万部増刷し、全国各地の啓発活動において配布しました。

#### 子どもたちを交通事故から守る、中東地域での安全教育

中東日産会社では、交通安全について子どもたちが楽しく学べるよう、「Be Safe with Nissan」と題する独自のブックレットを作成しました。カラフルなイラストを施したこの小冊子は、小学生以下の子ども向けに交通ルールの基本をアラビア語と英語でわかりやすく説明したものです。中東地域の日産各販売会社が行う安全推進活動に活用され、全体で約2万部が配布されました。アルジェリアでは、実際の道路を模して横断歩



交通安全啓発をうながす紙芝居



ブックレット「Be Safe with Nissan」

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ— 061

日産のクルマづくり 062

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

**交通安全活動の推進 072**

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
日産のクルマづくり	062
技術開発への取り組み	065
社会との連携	069
<b>交通安全活動の推進</b>	<b>072</b>
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

道や標識を設置したミニチュアサーキットをつくり、子どもたちはブックレットを見ながら実体験を通じて交通安全の基本ルールを学びました。またモロッコ、アゼルバイジャン、シリアなどの国々でも、安全教育活動の一助として役立てられました。小冊子のほか、同様の内容をアニメ化したDVDも制作されました。

### 中国で交通事故防止活動を積極的に推進

中国では自動車の急速な普及にともない、交通安全対策が大きな課題となっています。日産（中国）投資有限公司は中国道路交通安全協会とのタイアップにより、人びとの安全意識と運転技術の向上を目的とした「ニッサン・セーフティ・ドライビング・フォーラム」を2005年から開催しています。2008年度は北京市ほか24の省で実施。お客さま、政府関係者、地元メディアなどにご参加いただき、インストラクターの指導のもとでブレーキングやコーナリングなどの運転技術を学ぶプログラムや、交通安全に対する理解を深めていただくための啓発活動を行いました。

また、中国の高校生を対象とした「交通安全知識コンテスト」も開催。これは将来ハンドルを握る青少年層に、交通安全への関心や知識を高めてもらうために日産が独自に企画したもので、2008年度は第3回目の実施となりました。参加した高校生たちは、交通ルールや自動車の安全装備に関するクイズに挑戦したほか、交通安全に対する自らの意見を発表。生徒たちへの意識づけとなるよう、今回は環境保全に関する設問も追加されました。



「ニッサン・セーフティ・ドライビング・フォーラム」

#### Safety Engineering Notes

##### 開発者の声 安全性と快適性を備えた シートベルトの開発



日産自動車株式会社（日本）  
車両要素技術開発部  
シートベルト・安全装備  
開発グループ  
秋田 賢吾

私はシートベルトの開発を担当しています。シートベルトは、事故に遭遇したときに乗員の命を守る重要な部品のひとつです。お客さまに安心してシートベルトを着用していただけるよう、私たちは安全性の向上と、着用時の快適性向上の両立に挑戦し続けています。シートベルトの性能を損なうことなく、あらゆるお客さまの体格にフィットする最適なレイアウトを実現するには試行錯誤の連続ですが、その成果のひとつが、着用時の圧迫感を低減させた低フリクションシートベルトです。これからも、より安全で快適なシートベルトを開発し、死亡・重傷者数の低減に貢献していきたいと思います。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

・ ステークホルダーへの価値の向上 074

お客さまのために 075

株主・投資家の皆さまとともに 083

社員とともに 086

ビジネスパートナーとともに 096

社会とともに 102

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

Enhancing Value for Stakeholders

## ステークホルダーへの価値の向上

—人びとと社会の持続可能な発展へ—





## お客さまのために

### お客さまにご満足いただける確かな品質を

日産は、品質こそがお客さまとの信頼関係を育み、持続的成長の基盤になると考えています。日産にとっての品質とは、クルマそのものの性能だけではありません。ショールームでクルマを見て、触れていただく瞬間から、お店での販売員の対応、販売後のクルマの使用感、点検・修理といったアフターケアまで、日産車とかわるすべての場面でお客さまにご満足いただくことを意味しています。私たちは今後もあらゆる領域で改善・検証を重ね、お客さまにつねにご満足いただける確かな商品・サービスの提供を目指します。

#### 品質向上への取り組み

#### 4つの領域で品質を総合的に強化

品質といっても、さまざまな分野があります。基本はお客さまに長く安心してクルマをお使いいただくための製品品質です。同時に、どうしても日産車に乗りたいと感じるような感性的な魅力も重要です。販売店における心地よいサービスや、お客さまの疑問にお答えする豊富な知識や的確なアドバイスも欠かせません。そして、これらを強力に推進するマネジメントの品質も求められます。日産では「製品品質」「感性品質・魅力品質」「セールス・サービス品質」「マネジメント品質」という4つの領域を定め、各分野において明確な目標を掲げています。4つの品質を効率よく向上できるよう、2008年4月にはグローバルに品質向上を推進する「日産エクセレンスプログラム」を立ち上げ、全社一丸となって取り組んでいます。日産は、お客さまとかわるすべての場面で信頼と満足をご提供し、総合的な品質領域のリーダーになることを目指しています。

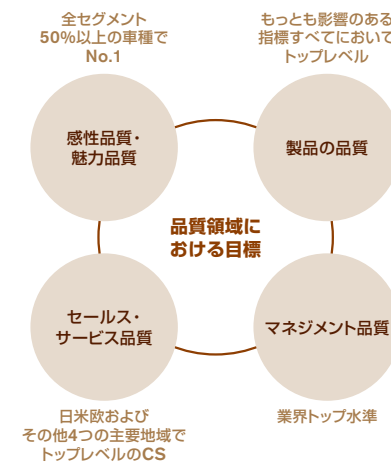
#### 3つの品質「製品」「感性」「セールス・サービス」の取り組み

品質領域のうち、お客さまとくにかかわりが深いのが「製品」「感性」「セールス・サービス」です。日産は各分野において2012年までに達成すべき具体的な目標を定めています。「製品品質」では、「各市場でお客さまがもっとも重要視される品質指標でトップになること」を目標として掲げ、これを実現するために、「販売後3ヵ月間に発生する不具合数の半減」や「サプライヤーからの納入部品不良率半減」などを社内指標の目



<http://www.nissan-global.com/JP/QUALITY/>

品質への取り組みに関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
<b>お客さまのために</b>	<b>075</b>
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考えるサステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
<b>お客さまのために</b>	<b>075</b>
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

標に設定し、設計や生産品質の向上、調達先の品質確保、路上故障の分析といった改善策に着手しています。「感性品質」では全セグメント50%以上の車種でトップとなるために、オーディオ、ナビゲーション、メーターなどお客さまがとくに重視される10項目に重点的に取り組んでいます。

「セールス・サービス品質」においては、顧客満足度で業界トップレベルになることを目指しています。2008年4月には「グローバルセールス&サービスクオリティ部」を設立し、お客さまへの対応指針となる「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ(NSSW)」を販売店7,000店舗以上に浸透させる活動を開始。接客のための研修制度や技能大会も拡充させています。

### ： 設計品質の向上「ゼロディフェクト～不具合ゼロ」を目指して

クルマには非常に多くの部品が使われています。これらのうち、不具合がまったく発生しない、すなわちゼロディフェクト部品の割合は65%もあり、残り約35%の部品で過去に何らかの問題が発生しています。このまったく問題が発生しない部品の率を、可能な限り向上させるのに重要なのが、部品を実際に生産する前の段階である設計品質です。

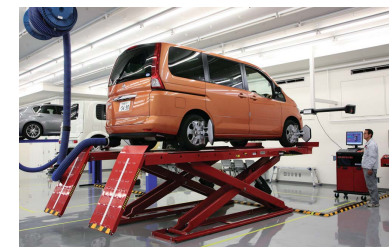
日産では、品質がよい部品やシステムを設計するために、設計審査を行うデザインレビュー(DR)という手法を導入しています。このDRでは、設計のエキスパートが集まって各部品の潜在的なリスクを徹底的に洗い出し、問題を未然に防ぐ工夫を盛り込んでいきます。さらに2008年度からは、新たにクイックDRという早く正確に設計審査が実行できる手法を導入しました。DR領域を大幅に拡大し、問題が発生しない部品やシステムのつくり込みを強化しています。クイックDRは、有資格者によってのみ実行できますが、この有資格者を世界中で5,000人以上にまで増やし、より速やかに多くの部品やシステムでクイックDRができる体制を整えていきます。

### ： あくなき品質向上に挑戦する「フィールド・クオリティ・センター」

品質の高さは製品の要であり、ブランドの価値を決定づける重要な要素です。日産では、お客さまが実際にクルマを使用される際の「市場品質」の改善・向上を図るとともに、市場において発生した不具合への迅速な対応を行う拠点として、「フィールド・クオリティ・センター(FQC)」を世界の4拠点に配置しています。

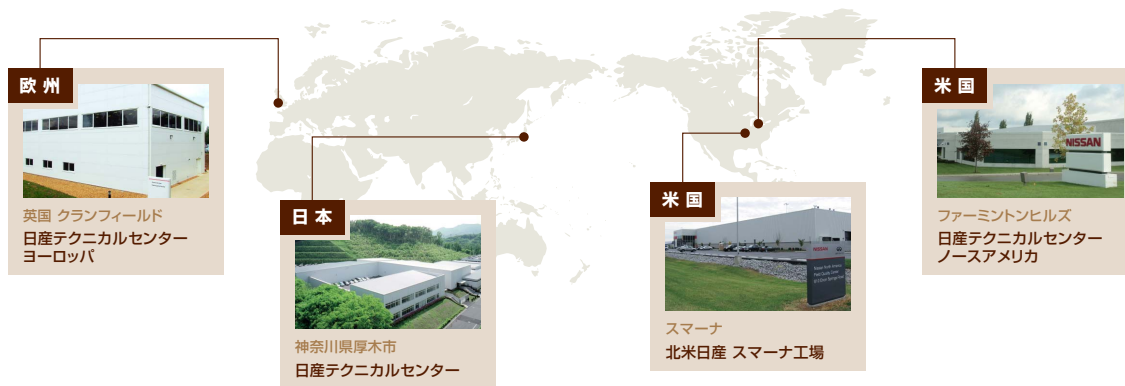
フィールド・クオリティ・センターは、多様化するお客さまのご要望に応じてご満足いただけるクルマをお届けすること、そして誠実なモノづくりを続けていくこと、という日産の意思を具現化した施設です。

世界中を走る日産のクルマは、使われる地域や環境によって、お客さまの求める要望が異なる場合があります。そこで日産では、世界の開発・生産拠点4カ所にフィールド・クオリティ・センターを整備することで、発生した不具合やリコールに迅速に対応し、お客さまの使用環境に即した改善の成果を開発中の商品にも反映させ、品質向上にグローバルに取り組んでいます。



フィールド・クオリティ・センターの実車調査エリアでは、実車に回収部品を搭載して稼働させ、不具合状況を再現します

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
<b>お客さまのために</b>	<b>075</b>
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129



さらにフィールド・クオリティ・センターでは、市場で故障や不具合が発生してから対策部品を準備するまでの期間を半減させることを目指しています。設計段階に起因する問題については、2012年度までに2007年度比で40～50%の対策時間の削減、生産段階の問題については同期間で25～40%の期間短縮を目標に、サプライヤーと日産の開発・生産部門が、市場から回収した部品や現車をもとに原因の調査・解析(FQIA\*)を行い、最適な改善策を迅速に提供する活動を進めています。

また、販売前の「出荷品質」と実際にお客さまが体感される「市場品質」の間に生じるわずかな違いを、現場・現物・現実の三現主義の実践によって検証し、お客さまにとって最高の品質とは何かを考え、確かな安心と信頼をお届けするよう努めています。

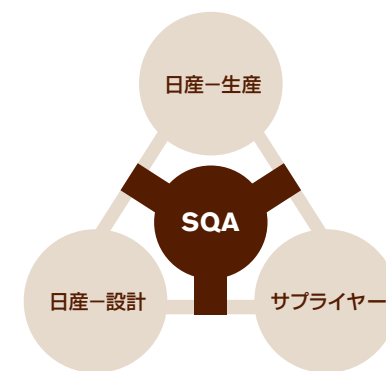
※FQIA：Field Quality Investigation Analysisの略。問題部品を大量に回収してその問題となっている状況を再現し、信頼性の高い手法を用いて原因を突き止め、速やかに改善するための対策を導き出す活動

**： サプライヤーとともに取り組む、世界基準の高品質**

クルマは膨大な部品によって構成された複雑な工業製品で、1台のクルマに使用される部品点数は約2万点に上ります。日産はその70～80%をサプライヤーから調達しており、現在約5,000社のサプライヤーと取引を行っています。最終商品としてのクルマの品質を維持するには、各社から供給される一つひとつの部品の品質が正確に保たれていなければなりません。そのため日産では、サプライヤーの品質を保証するSQA\*活動を推進し、つねに高品質な部品が供給される体制を整えています。

また、安定的な部品供給を実現するため、優秀なサプライヤーとの強力なパートナーシップ構築に努めています。日産とサプライヤーが対等な立場で向き合い、互いに利益ある関係を築けるよう、SQA活動を推進する購買モノづくりサポート部では、日産の設計部門、生産部門、サプライヤーの3者に対して中立的な立場・観点から、相互理解のもとで購入部品の品質改善を進めています。

日産は2001年4月から世界各地のサプライヤーとの間で品質のグローバル基準を設け、各部品の品質保証を明確にしてきました。とくにルノーとの協力体制が推進されてからは、サプライヤーとの関係におい



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
<b>お客さまのために</b>	<b>075</b>
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

でもグローバルなマネジメントシステムを強化。その結果、世界中のサプライヤーから、日産が考える品質方針を正確にクリアした部品が安定的に供給されています。

※SQA：Supplier Quality Assuranceの略。サプライヤーから供給される部品の品質を維持・向上させていくための日産独自の活動

： 公正・迅速を基本とする、リコールへの対応

製品の不具合は、発生しないよう最善を尽くすことが生産者の第一の責務です。しかし、非常に複雑な工業製品であるクルマづくりにおいて、時として予期せぬ不具合やその恐れが生じてしまう場合があります。日産では、お客さまの安全確保とお客さまへのご迷惑を最小限に抑えることを最優先に、必要と判断されたリコールは迅速に実施しています。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、リコールの実施要否については経営判断を介さずテクニカルな判断に徹し、客観性に基づく処理・遂行を心がけています。

： お客さま・販売会社への迅速な対応を推進する、サービスサポート体制を構築

日産では、お客さまや販売会社へのサービスサポートの質的向上を目的に、製品品質とアフターサービスに関するサービス技術関連業務を統合した「日産カスタマーサービスセンター（NCSC）」を2008年3月に稼働させました。NCSCでは、整備や修理サービス技術、販売会社の修理支援、板金塗装技術研修、市場の不具合情報収集などに加えて、「お客さま相談室」の業務を担当しています。「お客さま相談室」では、サービス技術支援チームとの連携により、技術的にも精度の高い情報提供が可能になり、年間約23万件の電話が寄せられています。

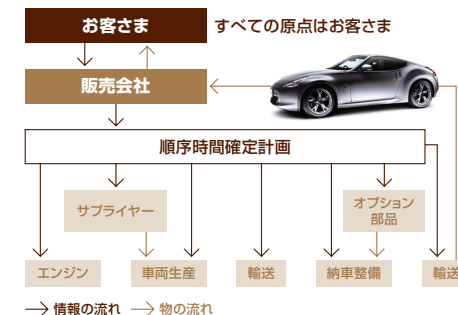
： 至高の品質を目指す生産部門の取り組み

日産は「限りないお客さまへの同期」と「限りない課題の顕在化と改革」を柱とするモノづくりで、世界の自動車業界でもトップクラスの品質と生産性を誇っています。そして、それを支えるのが「日産生産方式（Nissan Production Way：NPW）」です。NPWは、お客さま一人ひとりの受注情報を起点に、クルマの生産工程だけでなく、エンジンなどのユニット、構成部品など、すべての工程を同期（順序と時間を守る）させながら、高品質なクルマを効率的に生産し、お客さまにお約束した短い納期でお届けするための生産方式です。



日産カスタマーサービスセンター

： NPWの目指す姿：同期生産



はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

お客さまのために 075

株主・投資家の皆さまとともに 083

社員とともに 086

ビジネスパートナーとともに 096

社会とともに 102

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## ： 新車生産の早期立ち上げと品質の均一化を目指す「グローバル車両生産技術センター」 ：

「グローバル車両生産技術センター（Global Production Engineering Center：GPEC）」は、生産の準備段階から品質をグローバルレベルで均一化させ、魅力ある商品を短期間で提供するプロセスを確立するため、2007年に設立されました。GPECでは、新型車の生産立ち上げに先駆けて、プレスから車体溶接、車両組立に至る製造工程を、デジタルデータやパイロットプラントを使用して集中的に試作・解析し、最適な製造条件の早期確立に取り組んでいます。蓄積された生産ラインの情報やノウハウはデータ化され、各拠点に転写するだけで高品質の量産を行うことができ、新型車の開発から生産立ち上げに至るリードタイムの大幅な短縮に貢献しています。



グローバル車両生産技術センター

## ： 複雑化する車載電子部品に対応する車両診断装置「CONSULT」 ：

クルマの高性能化にともない、車載用電子部品もますます複雑化しています。世界各国の日産販売会社のサービス工場では、迅速かつ正確な故障診断、修理を実現する電子システム診断装置「CONSULT（コンサルト）」を導入しています。

目視で発見することが難しい電子デバイスの不具合を的確に診断する「CONSULT」は、クルマの各センサー情報をもとに科学的に故障箇所を把握することができます。エンジン、エアバッグなどの診断結果もOK/NGといった表示方法により、クルマの状態をお客さまにもわかりやすくご理解いただける工夫がなされています。交換部品が必要な場合には「CONSULT」の端末から直接オンラインで発注できるなど、診断から修理完了までの時間を大幅に短縮して、より効率的な修理を可能にしています。



高性能化するクルマの不具合を「CONSULT」で的確に診断

## ： 店舗での多様性 ：

### ： 女性スタッフの積極登用で、多様化するお客さまのニーズに応える ：

日産では、お客さまとのコミュニケーションを担う販売店において、女性カーライフ・アドバイザー（CA：営業を担当）や女性テクニカル・アドバイザー（TA：点検・修理の受付と問診などを担当）の採用を増やし、多様なお客さまのニーズに応える体制を推進しています。

日本の年間自動車販売台数のうち、女性のオーナー比率は30%、男性がオーナーの場合も女性とともにクルマを検討・購入している割合が30%以上を占めており、購入意思決定の60%に女性が関与しています。こうした背景を踏まえ、日産では女性スタッフの採用・育成を積極的に進めており、2008年度では女性CAを2003年度に比べて約2倍の6%にまで引き上げ、女性TAについても約2倍の13%まで拡大しました。また、2009年度新卒採用では、全国で194名（女性比率32%）の女性CAを採用しています。



多様なニーズに応えるため、女性CAおよびTAを積極的に採用



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
<b>お客さまのために</b>	<b>075</b>
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

現在、国内の販売店では女性ならではの視点を取り入れたカーライフの提案、女性カーライフ・アドバイザー同士の勉強会が行われるなど、女性のCA・TAがその活躍の場を着実に広げています。

： クルマで出かける喜びを1人でも多くの方へ、日産のライフケアビークル

日産は、お年寄りやお体の不自由な方の移動をお手伝いするライフケアビークル（LV：福祉車両）を特別なクルマではなく、カーラインアップのひとつと位置づけて商品・サービスの充実に努めています。LVを展示し、専門知識を持つアドバイザースタッフが配置した「LV認定店」は、2009年1月末現在401店舗、LVアドバイザースタッフは5,520名に上り、日本の全都道府県においてお客さまのご要望に沿ったサービス、試乗の機会を提供しています。

また、外出する機会が少なくなってしまったお客さまに「出かける喜び」を体感していただこうと、2003年から毎年ライフケアビークルの試乗モニター「お出かけキャンペーン」を実施しています。2008年度は8組のお客さまにご家族やご友人とのドライブをお楽しみいただきました。さらに2008年8月には、ライフケアビークルを身近な存在と感じていただくため、東京都・神奈川県下にある特別支援学校に通うお子さまとご家族を招いて、テストコース「GRANDRIVE（グランドライブ）」でのLV体験試乗会を開催しました。



テストコースでLV体験試乗会を開催

Test-Drive Campaign Report

「お出かけキャンペーン」試乗レポート  
日産のLVで車いすの母を温泉旅行へ



神奈川県平塚市 上谷 佳久 氏

足腰の弱くなった母を連れて家族で温泉旅行に行きたい—そう考えたのがきっかけで、日産のLV（福祉車両）に試乗できる「お出かけキャンペーン」に応募しました。モニター車両は全自動スロープが付いた「セレナ・チェアキャブスロープタイプ」。3列目のシートを跳ね上げてフラットフロアにすると、車体の後方から車いすのまま乗降することができます。フロアが広いうえ、スロープ利用時に車高が下がる仕組みのため、傾斜が緩やかで乗り降りの介助がスムーズに行えました。

今回の旅行では、行った先に福祉車両の駐車スペースがなかったり、混雑のためスロープが利用できないなど、バリアフリー環境のあり方についてあらためて考えさせられる場面も多々ありました。しかし、なにより母と家族がそろって旅行を満喫できたのは、このクルマのおかげです。介助が必要な人もLVを活用して気軽に出かけられるような社会になってほしいと思います。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

お客さまのために 075

株主・投資家の皆さまとともに 083

社員とともに 086

ビジネスパートナーとともに 096

社会とともに 102

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## ラグジュアリー・ブランド「インフィニティ」をグローバルに展開中

日産は、長期的なグローバル戦略の一環として、インフィニティブランドのグローバル展開を進めています。インフィニティブランドは、1989年に米国に導入して以来、カナダ、中東、台湾、韓国、ロシアなどに展開し、2007年には中国、ウクライナで販売を開始しました。2008年10月には西ヨーロッパで順次販売を開始し、今後も欧州地域において専用の販売サービス・ネットワークを整備し、導入していく予定です。

## 日産らしい多様な価値を提供する

## 「人」の特性を中心に考え、お客さまにクルマの楽しさを提供するコンセプト“Life on Board”

日産は、クルマに乗り込む所から降りる所までのすべてのシーンにおいて、快適さや上質さといった面での新しい価値をお客さまに感じていただけるよう、クルマの中でお客さまが潜在的に求めている価値を機能面と感覚面とに分け、日々検討しています。

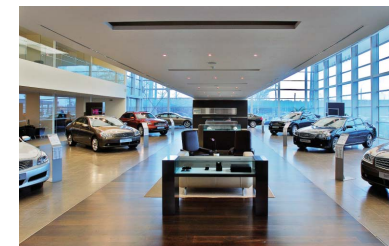
たとえば、近年クルマが高機能化したことにより、運転席のまわりには多くの情報が集中し、操作の分かりやすさが求められています。そのため、日産は初めて扱う人でも簡単に操作できるよう、カーナビゲーションまわりのスイッチの大きさや配置などを工夫しているほか、タッチスクリーンなどを採用することで、お客さまの運転時の負荷を少しでも減らすように努めています。

シートの座り心地や、車室内の空気にも目を向け、お客さまに快適な環境を提供するための研究開発も行っています。スイッチひとつで簡単に車室内の空気をクリーンにできる「インテリジェントエアコンシステム」は、その一例です。

さらに、乗った瞬間からお客さまを包み込むインテリアの質感も、欠かせない要素のひとつです。「見て」「触って」「使って」の3つのアプローチで、「人」の触感や見た目などの感覚から得た情報を分析、定量化し、触り心地や仕立ての良さといった上質なつくりを目指しています。

日産は、こうした取り組みを“Life on Board”というコンセプトにまとめました。お客さまがクルマに乗ったときに感じる感覚は、人によってさまざまですが、多様な人の感覚も、理解を深めれば何らかの普遍性を見出せるとの考えに基づき、研究開発を行っています。それは、一般的にユニバーサルデザインとしてとらえられている“使いやすさ”“分かりやすさ”といった概念にとどまらず、さらに一歩踏み込んで「人」の本質を追究する、言い換えれば「人」を究めたクルマづくりです。

日産は、お客さまの満足を満たし、さらに期待を超えるクルマづくりを目指していきます。



インフィニティの販売店(ロシア)

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
<b>⋮ お客さまのために</b>	<b>075</b>
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

⋮ **走る喜びをお客さまとともに、日産のモータースポーツ活動** ⋮

日産は日本最高峰のチャンピオンシップ「SUPER GTシリーズ」をはじめ、国内外でさまざまなモータースポーツ活動に参加し、走る喜びをお客さまと共有しています。モータースポーツの素晴らしさをより身近に感じていただけるよう、入門カテゴリーであるワンメイクレース「マーチカップ」の開催やプロドライバーによる「日産レーシングスクール」、プライベートチームへの技術的サポートなど、草の根支援活動にも取り組んでいます。また、モータースポーツの発展に寄与すべく、世界で活躍できる若手ドライバーの育成を目指して、2006年から「ニッサン・ドライバー・ディベロップメント・プログラム」を始動させました。2009年シーズンには、17歳から21歳のスカラシップ選手6名が「フォーミュラ・チャレンジ・ジャパン」や「全日本F3選手権」などのレースへ参戦しています。



国内外のレースに参戦し、  
モータースポーツの素晴らしさを  
お客さまと共有



はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

お客さまのために 075

株主・投資家の皆さまとともに 083

社員とともに 086

ビジネスパートナーとともに 096

社会とともに 102

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## 株主・投資家の皆さまとともに

### 迅速で正確な情報開示を継続的に実践する

日産の株主・投資家向け広報(IR<sup>\*</sup>)活動の基本は、透明性を高めた情報開示を継続的に実践することです。機関投資家のみならず、証券アナリスト、個人投資家の皆さまに、日産の戦略やビジョン、経営計画に対する具体的な実行方法を正確に伝えることにより、株式市場からの信頼を築き、企業の本質的価値と市場価値の一致を目指しています。また、企業価値を長期的に創造していくためには株式市場からのフィードバックが欠かせません。私たちはすべての株主・投資家の皆さまが的確な投資判断をしていただけるよう、双方向の良好なコミュニケーションを継続していきたいと考えています。

※IR：インベスター・リレーションズの略。株主・投資家向け広報

#### 透明性を確保した情報開示で、信頼されるIR活動をグローバルに推進

日産はグローバルなIR活動において、一貫して迅速で透明性のある情報開示に努めています。決算報告においては、四半期ごとに世界各地の機関投資家への個別訪問や各種メディアとの取材対応を行っているほか、証券会社主催のカンファレンスなどを通じて会社の状況を積極的にお伝えしています。また、株主・投資家の皆さまからの信頼をより強固なものとするため、投資家向けミーティングなどの場において、経営者層との直接対話の機会を増やすとともに、2007年9月からは最高財務責任者(CFO)を任命し、その厳格なコントロールのもと、これまで以上に透明性のある財務活動に取り組んでいます。

日産は、株主や投資家の皆さまが投資判断をされる際に有益となる情報を適時かつ公平に開示することにより、株式市場からの信頼と安定的な株主価値向上に役立つIR活動の充実に取り組んでいます。

#### 日産の配当政策

2009年2月9日、収益の悪化に鑑みて、通期業績予想を下方修正するとともに2008年度末の配当金の支払いを提案しないことを発表しました。その結果、2008年度通期の配当金は一株あたり11円となります。



<http://www.nissan-global.com/JP/IR/>

IRに関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
<b>株主・投資家の皆さまとともに</b>	<b>083</b>
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

配当政策については、世界的に競争力のある水準にすることが日産の戦略であり、株主の皆さまとの関係においても重要な鍵であると考えています。現時点では2009年度に配当金をお支払いする見通しは立っていませんが、フリーキャッシュフローをプラスにした後、状況に照らして復配を検討する方針です。

### 2,034名の株主の皆さまにご出席いただいた定時株主総会

2008年6月25日、日産自動車(株)は2,034名の株主の皆さまにご出席いただき「第109回定時株主総会」をパシフィコ横浜(神奈川県横浜市)において開催しました。本総会では、2007年度の事業報告ならびに2008年度の業績見通しに関する説明を行いました。また会場内では、「日産のCSRへの取り組み」と題したパネル展やミニモーターショーなども開催。総会終了後は、株主の皆さまと経営者層との直接対話の場として株主懇談会を催し、オープンで活発な意見交換を行いました。

総会に先駆けて開催した「株主向け技術体験会」では、関東在住の株主の方を抽選で追浜事業所にご招待し、衝突実験や飲酒運転防止プログラムのデモなどを実施。株主の皆さまに日産の最新設備や先進技術を紹介し、長期投資にふさわしい企業であることを実感していただく機会となりました。

### 多様化する個人投資家の皆さまとのコミュニケーションを強化

日産の株式を保有されている個人株主は2008年度末時点で31万7,000人を数え、事業活動の重要なパートナーである個人投資家の皆さまとのコミュニケーションの強化・充実は、日産のIR活動において大きな柱のひとつに位置づけられています。IRイベントでは、証券各社との共催による投資セミナー、自社主催による個人投資家説明会を通じて日産の成長戦略を紹介しています。2008年度には「日産GT 2012」の概要や「電動化技術」に関する事業説明会を実施し、前年度を上回る300名以上の方にご参加いただきました。事業活動を具体的にご理解いただける機会としては、個人投資家の方々を招いての工場見学会も継続的に実施しています。

また、個人株主の皆さまを対象としたウェブサイト「個人投資家の皆様へ」を開設するとともに、メール配信サービス「NISSAN IR NEWS」により、これまで以上に迅速な情報提供に努め、日産に関するあらゆる情報のアクセス機会を広げています。2009年1月に実施したNISSAN IR NEWS登録者対象アンケートでは、登録者の約3割の方から回答を頂き、多数のご意見を伺うことができました。



株主の皆さまとの懇談会



個人投資家向け説明会



<http://www.nissan-global.com/JP/IR/INDIVIDUAL/index.html>

個人投資家の皆さまにさまざまな情報をご案内するウェブサイトもあります。あわせてご覧ください。



<https://www.nissan-register.jp/irregister/>

個人投資家向けメール配信サービス「NISSAN IR NEWS」では、日産のニュース・情報をメールでタイムリーに配信しています。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
<b>株主・投資家の皆さまとともに</b>	<b>083</b>
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： 証券アナリストによるディスクロージャー優良企業選定で2年連続1位を獲得

日産自動車(株)は、(社)日本証券アナリスト協会主催の「証券アナリストによるディスクロージャー優良企業選定」において、自動車・同部品・タイヤ部門の優良企業1位に2年連続で選定されました。「ディスクロージャー優良企業選定」は、企業の情報開示向上を目的に、証券アナリストがアンケート形式で対象企業のIR活動を事業年度ごとに評価するもので、14回目を迎えた2008年度は37名のアナリストが同部門の評価に参加。日産は、フェア・ディスクロージャーへの取り組み、コーポレート・ガバナンスや事業活動に関する自主的な情報開示が評価されました。



2年連続で「証券アナリストによるディスクロージャー優良企業」に選定

2009年1月実施  
個人投資家向けメール配信  
「NISSAN IR NEWS」アンケート結果

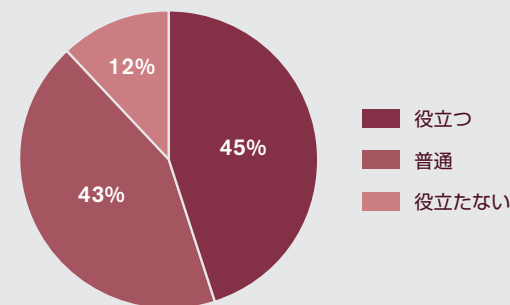
日産は、個人投資家の方々に決算発表情報や日産IRサイトの新着情報などをメールでお届けする「NISSAN IR NEWS」配信サービスを2008年4月に開始しました。同サービスおよびIR活動全体の向上を目的として実施したアンケートの結果を、一部抜粋して紹介します。

「NISSAN IR NEWSが投資に役立つか」との質問に対して、「役に立つ」(45%)、「普通」(43%)、「役に立たない」(12%)という回答を頂きました。とくに「ホームページに掲載されている以外の情報が欲しい」「将来の事業計画についてもっと詳しく知りたい」などのご意見が寄せられ、「NISSAN IR NEWS」独自の、もう一步踏み込んだ情報提供を求められていることが分かりました。

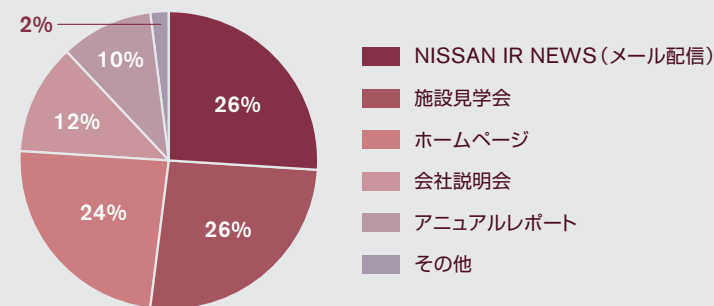
また、「充実させた方が良いIR活動」として、「NISSAN IR NEWS(メール配信)」(26%)、「施設見学会」(26%)、「ホームページ」(24%)が多く挙げられました。

これらのアンケート結果を踏まえ、今後は各事業所で実施されるイベント案内、日産に関するテレビ番組(特集)の事前告知などの情報を追加し、これまで以上に配信内容の充実を図る予定です。

： NISSAN IR NEWSが投資に役立つか



： 充実させた方が良いIR活動





## 社員とともに

### 社員一人ひとりが能力を発揮し、ともに成長する

日産は、社員のダイバーシティ(多様性)が企業としての大きな強みになると考えています。さまざまな課題に対して、個性や考え方の違う多様な社員が互いに知恵を出し合うことで、より発展的で創造的なアイデアが生まれ、それが日産ならではの価値を創り出しています。そのため日産では、社員一人ひとりの個性を伸ばし、多様性ある環境づくりを戦略的に進めています。日産のダイバーシティは、お客さまの多様なニーズに最大限に応え、持続的な成長を維持するための原動力となっています。

・ 連結従業員数175,766人(2009年3月末現在)

#### 社員のキャリア形成を支援

#### 明確な目標と評価基準で運用される人事制度

人材は企業のもっとも重要な資産です。人材の力が個人として、また組織として最大限に発揮できるよう、日産では継続的に人事制度の改善に努めています。社員が意欲を持って高い成果を達成できる仕組みについては、会社に貢献している度合いを正しく判断する評価報酬制度を導入しています。課題(コミットメント)をいかに達成したかを結果で判断する「パフォーマンス」評価および技能、知識、心構えなどの行動特性をとらえる「コンピテンシー」評価により、報酬を決定しています。

#### 社員の自律的なキャリア形成を支援する仕組み

日産は「自らのキャリアは、自らデザインする」との考え方のもと、社員のキャリア形成をサポートしています。年2回実施する上司との面談においては、「パフォーマンス評価」「コンピテンシー評価」と合わせて、今後の「キャリア」についても上司と社員一人ひとりが話し合いのうえ、合意を形成していきます。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

お客さまのために 075

株主・投資家の皆さまとともに 083

社員とともに 086

ビジネスパートナーとともに 096

社会とともに 102

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
<b>社員とともに</b>	<b>086</b>
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

一方、社員が自ら希望する仕事にチャレンジする仕組みとして、「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、2008年度は約140のポストに280名がエントリーし、約80名が合格しています。

： 専門性をより高め、次世代に伝承する「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、幅広い領域で社員一人ひとりの専門知識やスキルを中長期的に高め、いくことが重要です。日産では研究の成果や専門性が世界レベルにあるエキスパートを選任し、その専門性をさらに強化・発展させ、次世代に伝承する「エキスパートリーダー制度」を導入しています。制度導入3年目の2008年度は、技術系に限らず、マーケティングや法務など非技術系領域も含めた90の専門領域で43名のエキスパートリーダーが活躍しています。エキスパートリーダーは、それぞれの分野で専門性を発揮し、日産のビジネス全体に貢献する役割を担っています。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、次世代の人財育成に貢献しています。

： 「学習する企業文化」の醸成

： 学びの意欲に応える、さまざまな学習機会を提供

日産は、社員の成長をつねにサポートし、学び続ける組織として人材開発に積極的に取り組んでいます。学びとは、価値創造のために「ストレッチ」することであり、価値創造への意欲なしには「学習する企業文化」は生まれないと考えます。社内における学習機会の提供支援には、研修・キャリア形成を支えるイントラネット「Learning Navigation (通称「らーなび」)」を運用しています。「らーなび」は社員一人ひとりが学びたいと思ったときに、自分に合った専門研修、マネジメント研修、e-ラーニング、通信教育などの情報をナビゲートするラーニング検索サイトです。年々高まる社員の学習意欲に対応できるよう、ニーズに合った情報を随時アップデートしています。

： 日産の成長をけん引する将来のリーダーを育成「マネジメントインスティテュート」

「日産ラーニングセンターマネジメントインスティテュート」(神奈川県・箱根)は、将来の発展に必要な専門性やリーダーシップを兼ね備えた人材の育成を主たる目的として開設された研修施設です。マネジメントインスティテュートでは、日産がこれまでに培ってきた知識や経験を次世代に継承するためのリーダーシップ研修やカルチャーダイバーシティに関する研修、グローバル企業による異業種交流型研修コンソーシアム



エキスパートリーダー・キックオフ会議



イントラネット  
「Learning Navigation (通称「らーなび」)」



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
<b>社員とともに</b>	<b>086</b>
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

プログラムなどを提供し、日産の持続的な価値創造に貢献しています。さらにリーダー層を対象とした「日産ウェイワークショップ」など、日産が復活の過程で学んできた知識や経験の結晶である「日産ウェイ」を、職場の一人ひとりに浸透させる活動にも力を注ぎ、「学習する企業文化」を象徴する役割を担っています。

❖ **世界標準のモノづくりを目指す人財育成施設「グローバルトレーニングセンター」** ❖

生産のグローバル化にともない、メーカーにはどの拠点で製造しても同じ品質を確保することが求められています。日産は全世界の生産拠点において主導的役割を果たすトレーナーを育成するための施設「グローバルトレーニングセンター（GTC）」を追浜工場、横浜工場（神奈川県）、そしてサンダーランド工場（英国）に備えています。GTCでは、日産がグローバルに採用する人財育成方式「マスタートレーナー制度」に基づき、国内外の生産拠点から選抜された人財を育成します。研修を終え、マスタートレーナーの資格を取得した卒業生は、自拠点のリージョナルトレーニングセンターで、グローバルに標準化された教育内容や訓練器材を使用して、現地社員の育成にあたります。2009年3月末時点で542名のマスタートレーナーを輩出しており、各拠点での人財育成、技能伝承が進められています。

さらにGTCでは、世界の各生産現場で得られたノウハウを盛り込んだ教育ツールのビジュアル化を推進しており、世界5か国語に翻訳されたビジュアルマニュアルをグローバル標準のトレーニングツールとして活用しています。

❖ **コミュニケーションが信頼を生む** ❖

❖ **社員の声を経営に生かす「従業員意識調査」を実施** ❖

日産は、全社員への意識調査をグローバルに実施し、その結果を経営と企業文化の質的向上に生かしています。業務に対する意識や、前回の調査結果をもとに行った改善の成果について、日産全体および地域・部門ごとに分析し、特定された課題は各マネジメント層によってアクションプランが策定・実行されます。

2008年度もグローバル全拠点で「日産グローバル従業員意識調査」を実施しました。調査結果から日産のグローバル全体および各職場での強みや改善点を特定し、日産が継続して成長し、社員一人ひとりが働きやすい会社になるよう改善策を実行していきます。

❖ **社内の情報共有と連携を促進するイントラネットを強化** ❖

日産では社内のコミュニケーションツールとして、2005年からイントラネット「WIN\*」を運用しています。開設以来、つねに新しい技術を導入しながら社員同士の積極的な情報共有や連携を促進してきました。



日産グローバルトレーニングセンターでの研修風景



イントラネット「WIN」のトップ画面

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
<b>社員とともに</b>	<b>086</b>
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

中期経営計画「日産GT 2012」で掲げた目標の達成とさらなる市場拡大を図るため、2008年度は「グローバルでの利用者拡大」「ナレッジマネジメントの強化」「将来的な課題に向けた準備」という3つの領域に注力しました。この結果、日本・北米・欧州に続き、現在は一般海外地域や主要関係会社においてもWINの運用を開始しています。さらに、人事部門と共同でWIN上にエキスパートリーダー（87ページ参照）へのアクセス機能を設け、経験の浅い社員でも各分野の専門知識を有するエキスパート社員からオンラインでアドバイスやサポートを受けることができるようになりました。

※WIN：Workforce Integration @ Nissan

### 社員同士の交流を促進するコミュニケーションツールを開設

社員がより良い会社生活を送るためのコミュニケーションツールとして、新たに社内ソーシャルネットワーキングサービス「Nスクエア」を開設しました。「Nスクエア」は、さまざまなテーマのコミュニティを通じて、社員同士の交流を促進し、また、情報収集の場としても活用できるツールです。



新たに開設した  
社内ソーシャルネットワーキングサービス  
「Nスクエア」

### 経営者層と社員による意見交換会を継続的に実施

日産では、経営者層と社員そして社員同士が、透明性のあるコミュニケーションを通して、相互理解と信頼を深めることができるよう、経営者層と社員が直接対話する「意見交換会」を実施しています。経営陣が会社の現況やメッセージを伝えるとともに、社員からの質問に直接答えるもので、2008年度も日産自動車本社、北米日産をはじめとする各事業所において活発でオープンな意見交換が行われました。今後も双方向コミュニケーションを図る重要な機会として継続的に実施していく予定です。



北米日産本社で実施された  
社長と社員の意見交換会



相模原部品センターで実施された  
社長と社員の意見交換会

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
<b>社員とともに</b>	<b>086</b>
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

多様性の尊重

ダイバーシティを企業戦略として取り入れ、グローバルに推進

日産はダイバーシティ(多様性)を重要な経営戦略のひとつと位置づけています。2004年10月には、その主導的な役割を果たす組織として「ダイバーシティディベロップメントオフィス」を日本に設立。以来、国内の人事部門のみならず、北米や欧州、一般海外地域の人事部門とも連携し、「多様性を尊重し持続的な成長を目指す」という共通のゴールに向かって、さまざまな取り組みを行っています。また、各部門を代表する役員をメンバーとした「ダイバーシティ ステアリング コミッティ」を設立して、ダイバーシティ推進に関する方針を決定しています。

ダイバーシティディベロップメントオフィスでは、多様性を日産の競争力とするため、「女性の能力活用」を推進するとともに、ルノーとのアライアンスから生み出された「クロスカルチャー」を生かしてより高い価値創造を目指す「カルチャーダイバーシティ」に力を注いでいます。

「女性の能力活用」をテーマにした取り組み(2004年度～)

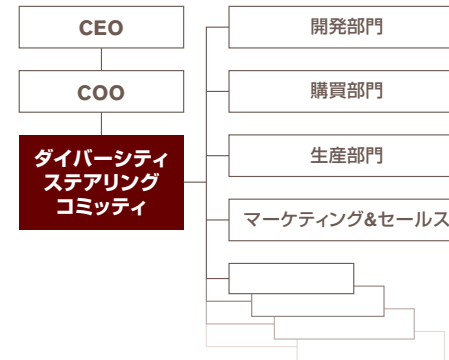
2004年度から継続的に取り組んでいる「女性の能力活用」では、以下の2つを柱とする活動を行っています。

1. 女性のキャリア開発支援

お客さまに多様な価値を提供していくためには、とくにプロジェクトや組織のリーダーとなる女性の活躍が欠かせません。日産では性別にかかわらず活躍できる環境づくりに取り組んでおり、女性のキャリア開発を支援しています。一人ひとりの状況に合ったキャリア形成ができるよう、女性キャリアアドバイザーを配置しているほか、人事部門との協働で必要な能力開発研修、女性同士のネットワークづくりのためのイベントなどを実施しています。また、社内イントラネットでは、さまざまな領域で活躍する先輩女性社員のインタビューをロールモデルとして紹介しています。

また製造現場では、男性と比べて体格が小さく、力の弱い女性も活躍できるよう、エルゴノミクス(人間工学)を推進。誰もが働きやすい製造ラインづくりに取り組んでいます。

ダイバーシティ ステアリング コミッティに関する組織図



女性キャリアアドバイザーによる面談の様子



誰もが働きやすい製造ラインづくりを推進

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
<b>社員とともに</b>	<b>086</b>
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### 「日産リーダーシップフォーラム～女性カーライフアドバイザー2008～」を開催

2008年11月6日から2日間、販売会社で活躍する優秀な女性カーライフアドバイザーを対象とした「日産リーダーシップフォーラム～女性カーライフアドバイザー2008～」を開催しました。全国の優秀女性カーライフアドバイザー約80名が参加し、「自分の今後のキャリアアップについての考察」「働き続けるためのヒント(仕事とプライベートの両立)の習得」といったプログラムやグループディスカッションを実施。また、米国フォーチュン誌の「ウーマン・トゥ・ウォッチ」(グローバルに活躍するビジネスウーマン50人)に選ばれた、東京日産自動車販売(株)の林文字子社長が講演するなど、女性カーライフアドバイザーのさらなるキャリアアップに向けた意識醸成を図りました。



「日産リーダーシップフォーラム」を開催

## 2. ワークライフバランス(仕事と家庭の両立)の支援

社員による仕事と育児・介護の両立を支援するため、日産では幅広い働き方ができる制度を導入しています。妊娠期の母性保護休職制度や育児・介護のための就業時間短縮制度、育児・介護期間中の在宅勤務制度、テクニカルセンター内託児所(まーちらんど)の設置など、社員の性別にかかわらず、「ワーク」と「ライフ」の適正なバランスを維持するためのさまざまな支援制度を整えています。2005年4月施行の「次世代育成支援対策推進法」に基づく行動計画については、その取り組みと目標の達成が認められ、子育て支援に積極的に取り組む企業として認定を受けています。

また、日産自動車では年次有給休暇の取得を奨励するとともに、2008年4月からは「結婚」「配偶者出産」「育児」「介護」を理由とした休暇を「ファミリーサポート休暇」として統合・新設。新たに不妊治療のための通院にも適用できるものとして、毎年度最大12日間(内5日は有給)の取得を可能としました。

### 厚生労働省の「仕事と生活の調和推進プロジェクト」に参加

日産自動車は、厚生労働省がワークライフバランスの推進に向けて実施する「仕事と生活の調和推進プロジェクト」に参加しています。このプロジェクトは、社団法人日本経済団体連合会の推薦に基づき選定された企業10社が、モデル企業としてワークライフバランスへの取り組みやその成果を社会全体に広くPRすることで、仕事と生活の調和の実現に向けた機運を高めることを目的としたものです。日産自動車では、本プロジェクトの2008年度の重点実施事項として「育児・介護等、家族のためのファミリーサポート休暇制度の取得日数増加」に取り組んでいます。



次世代育成支援認定マークを取得

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
<b>社員とともに</b>	<b>086</b>
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### 南アフリカにおける女性の地位向上活動に賛同

南アフリカでは、毎年8月9日が「女性の日」と定められています。南アフリカ日産自動車会社（NSA）は2008年、この祝日に合わせて「仕事と社会生活の両立」と題する教育プログラムを主催しました。女性社員の大多数がこのプログラムに参加し、非常に有意義な経験だったと述べています。

2008年11月には、女性と子どもに対する暴力の根絶を目指すキャンペーン活動「16 Days of Activism（16日間の抗議行動）」にも積極的に参加しました。NSAの社員は、南アフリカの自治省副大臣による人権とハラスメントに関する講演を聴き、意識喚起の機会となりました。

### ： 「カルチャーダイバーシティ」を生かす取り組み（2006年度～）

グローバル市場で事業を展開する日産にとって、さまざまな文化や国籍を持つ社員の力を活用することは欠くことのできない要素です。ルノーとの提携以降、「クロスカルチャー」を日産の強みとするために、文化の違いに気づき、受け入れ、さらに違いを生かしたシナジー効果を創出する取り組みを行っています。

異文化への理解を深めるための「異文化研修」や、その国の背景となる歴史や文化・生活を理解するための「ロシアセミナー」「インドセミナー」といった国別セミナーを開催し、「カルチャーダイバーシティ」が企業風土として定着するよう努めています。

### ： ダイバーシティマインドの醸成

日産では2005年から、マネジメント層へのトレーニングとして「ダイバーシティワークショップ」を実施しています。日産におけるダイバーシティの重要性を理解し、多様な人財を生かすことを学び、どのようにビジネスに役立てていくかを考えることで、組織におけるダイバーシティの浸透を図っています。また、社内イントラネットに役員自身のダイバーシティに関する意見や体験記事を掲載。経営層からのメッセージを積極的に発信し、社員のダイバーシティマインドの醸成を図っています。

2008年6月にはルノーが主催した「ダイバーシティDAY」に日産社員が参加しました。日産の活動を紹介するとともに、アライアンスを通してダイバーシティを多角的に議論する機会となりました。



カルチャーダイバーシティについて考えるイベント



社内でのダイバーシティ浸透を目的とした専用サイト

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
<b>社員とともに</b>	<b>086</b>
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### 北米日産が推進する多様性あふれる職場づくり

北米日産会社（NNA）では、さまざまな「ビジネス・シナジー・チーム（BST）」を発足させ、事業目標の達成や他部門との相互交流の強化、地域への働きかけの支援に取り組んでいます。第一号となった「女性のBST」は、2007年にNNAのナッシュビル本社で組織されました。このチームは150人近い男女混成のボランティア・グループで、2008年は献血運動の主催や、フードバンク用として提供される食料の収集、ビジネス・マナーや日本文化の教育研修など、さまざまな活動を展開しました。



ビジネス・シナジー・チームを発足し、多様な活動を実施

### 安心して働ける安全な職場を目指して

#### 生産ラインの環境改善をグローバルに展開

「人にやさしいモノづくり」を理念に掲げる日産では、独自の「日産生産方式」を基盤に、エルゴノミクスを取り入れた作業環境の構築に取り組んでいます。アライアンスパートナーのルノーから作業の難易度や負荷を客観的に判断する手法を導入し、両社のノウハウをもとに作業者の負担低減と生産性向上に向けた改善活動を進めています。たとえば、ライン作業者の手の届く範囲に部品を供給し、無理な姿勢や無駄な作業を低減する「ストライクゾーン」という考え方で作業改善を行い、誰でも楽な姿勢で作業に集中できる環境をつくり出し、品質と生産性の向上につなげています。また、生産ラインや職場改善に関する情報を共有する場として、「グローバル安全&エルゴノミクス会議」を毎年開催し、グローバルレベルで生産現場の環境改善に努めています。

#### 社員の健康と安全を確保した職場づくり

日産では独自に開発した安全管理診断手法とともに、2004年度からリスクアセスメントの手法を導入し、工場における労働災害リスクを事前に回避する、危険ゼロの職場づくりに取り組んでいます。安全を脅かす労働災害リスクを回避するため、世界の各拠点から研修生を受け入れ、労働安全に関する実習を行い、安全の確保に努めています。

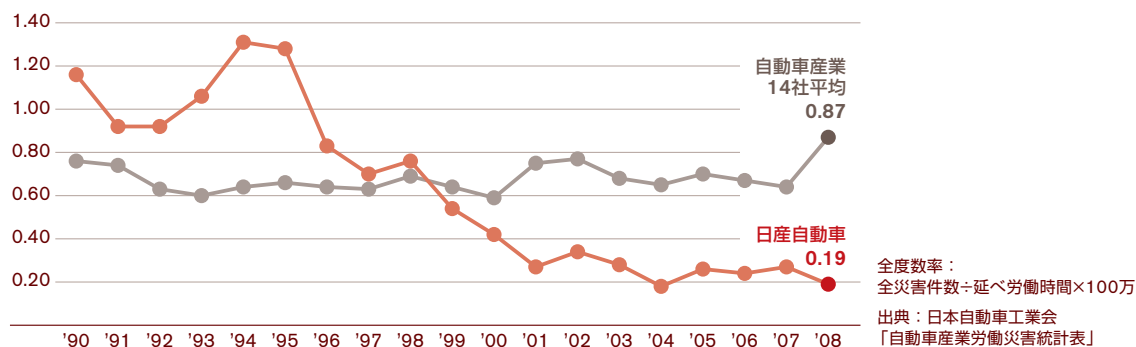
2007年4月には日産自動車安全衛生基本方針を新たに策定し、社員の安全はもちろんのこと、健康面についても最優先で確保していくことを全社的な方針として確認しています。



日産生産方式「ストライクゾーン」  
改善前（写真上）：作業者がしゃがんだ姿勢で部品を取り付ける  
改善後（写真下）：クルマを昇降式コンベアで上下させることで、無理のない姿勢で部品を取り付ける

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
<b>社員とともに</b>	<b>086</b>
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

❖ 労働災害発生概況(全度数率)



❖ 専門性の高いメンタルヘルスケアを提供

日産は精神科の医師を中心とする専門チームを結成し、社員の精神面のケアにあたっています。2005年度からは外部の専門機関との連携により、予防・早期発見から治療まで一貫したサービスを提供する、メンタルヘルスケアプログラム「アドバンテッジEAP」を導入。日産自動車では2007年度以降、プログラムの対象を生産ラインで働く社員にも広げ、社員とその家族も相談・受診やカウンセリングが利用できるようにしています。また、医師からの助言を電子メールで受け取れる「ココロの健康診断eMe」を毎年実施するなど、社員のプライバシーにも配慮した、専門性の高いケアプログラムを提供しています。

新型インフルエンザへの対応を記したガイドブックを配布

日産自動車は、世界規模の流行が懸念されている新型インフルエンザに対応するため、「新型インフルエンザ予防ガイドブック」を2008年10月に作成しました。このガイドブックは新型インフルエンザへの備えを周知させることを目的に、日ごろから励行すべき感染予防策や、発生した場合の会社の対応方針などが記されています。同ガイドブックは社員がいつでも閲覧できるよう社内のイントラネット上にも掲載しているほか、社員の家族に対しても新型インフルエンザへの備えを正しく行っていただくため、冊子を作成して各事業所から配布しました。

日産自動車安全衛生基本方針

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あい、職場環境の最適化、心身にわたる健康増進を積極的かつ継続的に進め、災害や疾病のない明るく活気ある職場づくりを推進する。

日産自動車株式会社 最高執行責任者(COO)

志賀 俊之

安全衛生基本方針宣誓書

新型インフルエンザ  
予防ガイド

2008年10月



新型インフルエンザへの  
対応を記したガイドブックを配布

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
<b>社員とともに</b>	<b>086</b>
ビジネスパートナーとともに	096
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

❖ HIV/エイズの予防と管理対策

南アフリカ日産自動車会社 (NSA) は、社員の健康を守る取り組みとして、1999年に「HIV/エイズ・ワークプレイス・プログラム」を導入しました。2003年にはこの取り組みをさらに推し進めるため、総合的な「ウェルネス・プログラム (EWP)」を創設。社員が心と身体の健康を維持できるよう、健康相談やHIV/エイズの予防・管理サポートを含むさまざまな措置を講じているほか、周辺地域のエイズ撲滅運動を支援する活動も行っています。2008年は、任意のHIVカウンセリングと検査を含む現地診療サービス、定期健康診断、毎月の健康意識改善キャンペーンなどを実施しました。

北米日産会社では社員の健康管理の一環として、HIV/エイズや心の病、薬物乱用の治療への適用を含む医療保険に加入しています。米国には民間によるさまざまな医療保険のプランがあり、企業によって加入するプランの内容が異なりますが、日産は自動車業界の中でもトップクラスの医療保険を提供しています。



南アフリカ日産で2003年から実施している「ウェルネス・プログラム」

社員の健康増進を目指す北米日産の取り組み

北米日産会社 (NNA) は、社員の健康管理を支援するため、職場の安全基準に基づいた「LiveWell (リブウェル)」という新たな取り組みを導入しました。この取り組みは、健康を損なうリスクの軽減や、慢性疾患予防のための啓発活動およびサポートを行う健康増進プログラムで、社員は誰でも無料で参加することができます。このほか、社員がより主体的に健康管理を行い、将来的な医療コストの節減につながるよう、一人ひとりが個別に選択できる保険プランの紹介を行っています。



社員の健康管理を支援する健康増進プログラムを導入

Messages from Our Stakeholders

ステークホルダーからのメッセージ  
専門領域を生かして  
会社の長期的な成長に貢献



日産自動車株式会社 (日本)  
企画・先行技術開発本部  
技術企画部  
エキスパートリーダー  
(環境・エネルギー技術)  
上田 昌則

日産では、社員一人ひとりの専門性を高め、会社の長期的な成長に生かすための「エキスパートリーダー制度」を導入しています。日産として保有すべき専門領域について世界トップレベルの競争力を維持・発展させる役割を担い、私は2009年から環境・エネルギー技術のエキスパートリーダーを務めることになりました。環境技術といっても、リサイクルへの取り組みをはじめとして、低炭素社会に向けて現在日産がもっとも力を入れているゼロ・エミッションの将来技術やビジョンをどう描き実行していくかなど、課題はさまざまです。現在、自動車業界は大変厳しい状況にありますが、人間が生活していく限り、移動手段としてクルマがなくなることはないでしょう。だからこそ、一時的な状況に振り回されず、冷静に「将来を見据える」視点が必要です。とくに環境分野は、成果が出るのに多くの時間と投資を要するため、環境対応と経営を両立させる持続可能なアプローチが必要です。多くの課題をチャンスととらえ、着実に取り組んでいきたいと思っています。





## ビジネスパートナーとともに

### 信頼を基本に、相互の持続的発展を目指す

日産はビジネスパートナーとの信頼を基本に、ともに利益ある持続的な成長を目指しています。私たちは自社の要望のみを主張するのではなく、つねに対等な立場からサプライヤーや販売会社の意見に耳を傾け、競争の激しい自動車業界において、ともに切磋琢磨し合うパートナーとして、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。

： サプライヤーとともに

： 公平・公正を規範とした日産の調達方針

取引先の決定にあたり、日産は透明性のある公平・公正な業務プロセスを徹底しています。国籍、企業規模、取引実績の有無によらず、広く参入機会を提供し、選定に際しては関係部門が一堂に会してサプライヤーからの提案を横断的に検討します。そして、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ています。

実際の取引においても、「日産グローバル行動規範」（第4項「公平・公正な関係」）を順守し、公平・公正な業務の徹底を高い水準で維持するよう努めています。日常の緊密なコミュニケーションに加え、サプライヤー各社へのアンケートや意見交換を通じて社外の視点からもチェックを行っています。

また、自動車産業の目指す調達上の原則や、下請法および独占禁止法上の留意点などをまとめた「自動車産業適正取引ガイドライン」について社内への周知徹底を図るとともに、サプライヤーに対しても説明会を実施し、サプライチェーン全体で取引の適正化を推進しています。2008年度は、日本自動車工業会各社と共同で旧型補修部品の取り扱いに関する制度やルールの認知度向上といった業務改善に取り組みました。

**「自動車産業適正取引ガイドライン」のポイント**  
～調達戦略の工夫が公正競争と競争力強化を可能とする～

図表：ガイドラインのポイント

このガイドラインの目的は、自動車メーカーから、二次、三次のサプライヤーにまでサプライチェーン全体を考慮し、そのの要請による十分な調達を確保し結果できたもので、今後業界全体で目指すべき方向性を示しています。

ガイドラインに盛り込まれている3つの原則は、互いでも「開かれた公正・公平取引」に即して、日産がこれまでサプライヤーの選定プロセスにその考えを盛り込み、サプライヤーの信頼性を構築してきた方針です。また、今回新たに「信頼の醸成」の観点も追加されています。また、開かれた公正・公平取引の観点から、選定プロセスに「開かれた公正・公平取引」の観点も追加されています。また、開かれた公正・公平取引の観点から、選定プロセスに「開かれた公正・公平取引」の観点も追加されています。

開かれた公正・公平取引の観点から、選定プロセスに「開かれた公正・公平取引」の観点も追加されています。

「自動車産業適正取引ガイドライン」のポイントについてリーフレットを制作し、社員全員に配布

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
<b>： ビジネスパートナーとともに</b>	<b>096</b>
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考えるサステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上 074</b>	
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
<b>ビジネスパートナーとともに 096</b>	
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

❖ サプライヤーとの公正な取引を明文化したアライアンスの購買指針 ❖

日産とルノーの購買部門は、取引を行うにあたって大切にしている価値やプロセスを、「The Renault-Nissan Purchasing Way」というブックレットにまとめ、サプライヤーと共有しています。本書は、すべてのサプライヤーと公平・公正に取引すること、その選定には透明性のあるプロセスが大原則であることを明記したうえで、日産とルノーのグローバルな購買活動における基本的な考え方、目標、プロセス、マネジメントツールなどについて説明しています。日産とルノーは、このブックレットを日産・ルノー共同購買会社のグローバル1次取引サプライヤーに配布して、サプライヤーとの相互理解と信頼を深め、互いに有益なパートナーシップを築けるよう努めています。

❖ サプライヤーとともに推進するCSRマネジメント ❖

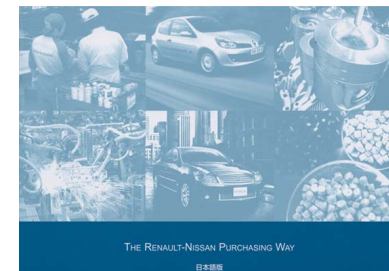
グローバル市場でさまざまなパートナーと取引関係にある日産では、サプライチェーンのあらゆる段階において、倫理的で環境に配慮したビジネスがなされることを目指しています。そのため、前述のブックレットに加えて、新たなサプライヤーを選定する際には、「環境汚染防止」と「児童労働・強制労働の禁止」に対するコミットメントを書面で提出していただくなど、サプライヤーと一体となって取り組むCSRマネジメントの強化に努めています。

2008年1月には、サプライヤー170社を対象にCSR調達に関する説明会を実施。日産CSR方針やCSR調達方針、その取り組みについて説明すると同時に、サプライヤー各社での法令順守の徹底やCSRに関する社内体制の強化などをお願いしました。

今後は、サプライヤーにおけるCSRの定着化を確認し、CSRマネジメントの向上を図るためのベストプラクティスを紹介していく予定です。また、日本自動車工業会が中心となってサプライチェーンでのCSRを検討する会合にも参画し、業界全体としての取り組みにも注力しています。

❖ サプライヤーとのさらなるコミュニケーション強化に向けて ❖

2008年5月、新中期経営計画「日産GT 2012」の目的や取り組みをサプライヤーに直接伝えるため、国内外の主要サプライヤーを対象とした「サプライヤーズミーティング」を開催し、約620社のサプライヤーからおおよそ1,200名の方々に参加いただきました。購買部門の主催による本ミーティングでは、サプライヤー各社のトップに対し、日産の中長期における重点目標を関係役員が直接説明し、質疑応答を行いました。また、2008年12月からは、激変する市場環境下での生産・販売情報をサプライヤーとタイムリーに共有する目的で、毎月1回の生産計画説明会を開催しています。日産は、今後もサプライヤーとのコミュニケーション活動を強化し、信頼関係のさらなる向上に努めていきます。

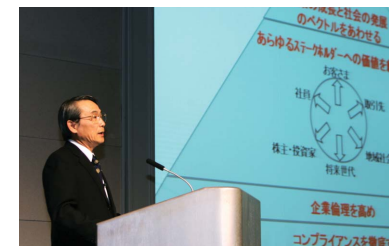


日産とルノーが共同で発行した  
サプライヤー向けブックレット  
「The Renault-Nissan Purchasing Way」



❖ <http://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/LIBRARY/>

ブックレットは、日産の企業情報  
ライブラリーからダウンロードできます。  
あわせてご覧ください。



CSR調達に関するサプライヤーズミーティング



サプライヤーズミーティングを開催し、  
タイムリーに情報を共有

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
<b>ビジネスパートナーとともに</b>	<b>096</b>
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

3者連携でベストプラクティスを目指す「日産3-3-3プログラム」

日産では、より競争力のある商品をつねに生み出すために、サプライヤー、日産の購買部門、開発部門の3者が連携して、品質の向上とコスト低減の両立に取り組む「日産3-3-3プログラム」を推進しています。コスト低減の専門家であるコストエンジニアによる科学的な判断と、サプライヤーとの密接なコミュニケーションを基本に、3者がともにアイデアを出し合い、ベストプラクティスを目指す活動を展開しています。また、グローバルでもサプライヤーの競争力を高めるため、日産からサプライヤーにスタッフを派遣し、生産工程の改善にも協働で取り組んでいます。厳しい市場でサプライヤーとともにコストリーダーとなることを目指し、部品あたりの生産量増加、現地化の徹底、物流の改善などを行うため、日産3-3-3プログラムのさらなる強化を行います。



3者がアイデアを出し合い、ベストプラクティスを目指す「日産3-3-3プログラム」活動

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、毎年世界の拠点ごとに事業の発展に貢献していただいたサプライヤーを表彰するとともに、グローバルレベルで業績向上に寄与されたサプライヤーに対して、日産グローバルサプライヤーアワードとして「グローバル品質賞」と「グローバルイノベーション賞」を贈呈しています。

グローバル品質賞は、購買部門や品質部門などが、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。グローバルイノベーション賞は、商品技術とプロセスマネジメントの2分野において、生産・開発・品質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。2008年度は、3社がグローバル品質賞を受賞し、グローバルイノベーション賞では商品技術分野で11社、プロセスマネジメント分野で1社が受賞しました。

日産では、この表彰制度を通じて、品質、コスト低減、技術開発といった経済活動、環境配慮、社会性の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期待しています。



[http://www.nissan-global.com/JP/QUALITY/GLOBAL\\_SP/](http://www.nissan-global.com/JP/QUALITY/GLOBAL_SP/)

サプライヤーとの品質の取り組みに関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。



「グローバルサプライヤーアワード」の表彰式

グリーン調達ガイドラインをグローバルに拡大

日産は、自動車の部品・資材のサプライヤーに対する環境配慮への取り組み基準「グリーン調達ガイドライン」を2001年に発行し、日本国内のサプライヤー各社に環境負荷低減への協力をお願いしています。2007年度には適用対象をグローバルに拡大するなどの改定を行い、2008年に「日産・グリーン調達ガイドライン」として発行、運用を始めました。1次取引先にも協力をお願いし、サプライヤー各社の調達先を含むサプライチェーン全体での環境負荷物質管理の促進と継続的な削減に取り組んでいます。2008年末時点で国内サプライヤーの94%が環境マネジメントの国際規格である「ISO14001」、もしくは環境省が策定した環境活動評価プログラム「エコアクション21」を取得しています。



「日産・グリーン調達ガイドライン」に関するサプライヤーズミーティング

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
<b>ビジネスパートナーとともに</b>	<b>096</b>
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

2008年度からは「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」の対象を欧州地域にも広げて取り組みを進めています。今後はアジア、米国での運用を順次開始する予定です。

Messages from Our Stakeholders

ステークホルダーからのメッセージ  
**環境保全と機能向上が両立した  
部品づくりを目指して**



日本発条株式会社  
ばね生産本部 第一設計部主任  
梅澤 昌弘 氏

私は自動車のサスペンションに使用される「懸架ばね」の設計開発を担当しています。私たちの技術が採用され、クルマに搭載されて国内のみならず世界各国に羽ばたいていくことは大変な喜びであり、また責任の重さも感じています。私たちが設計する懸架ばねの素材は大半が金属です。ばねの種類にもよりますが、クルマ1台あたりおよそ10kg（コンパクトカー）から重いもので50kg（ピックアップトラック）のばねが使われます。今や最重要課題のひとつとなった地球環境保全の解決に貢献するには、機能の向上と両立させながら、ばねを一段と軽量化することが必要だと思います。日産自動車には、これまでも私たちの軽量化提案を幅広く採用していただきました。今後もさらなる期待に応えられるよう、コミュニケーションを綿密に取りながら、より多くの提案をしていきたいと思っています。

： 販売会社とともに

： 日産らしい価値あるサービスを目指す「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ(NSSW)」

日産ではつねにお客さまの視点に立ち、お客さま一人ひとりのご要望に合った対応やサービスを提供するため、「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ(NSSW)」というグローバル指針を定めています。私たちはこの指針をもとに、さまざまなCS\*向上のための活動を実施し、販売とサービスの質の向上を目指しています。

たとえば、商品知識やお客さま対応力強化を目的としたディーラートレーニング、日産のブランドイメージ向上のための店舗演出ガイドラインの作成、お客さまへのアンケートを通じた満足度調査などが挙げられます。これらの活動を、それぞれの国や地域の文化・慣習に合わせて実践し、お客さまが各店舗で経験される購入プロセスや、点検修理などサービスのプロセスで、さらにご満足いただけるようグローバルで取り組んでいます。

\*CS：Customer Satisfaction（顧客満足）

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
<b>ビジネスパートナーとともに</b>	<b>096</b>
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： ブランドの価値向上に貢献したCS活動を表彰する「グローバルNSSWアワード」

日産では、日々の販売活動において優れたCS活動を実践し、ブランドの価値向上に大きく貢献したディーラーに対する表彰制度を実施しています。世界中のディーラーを対象に選出される「グローバルNSSWアワード」を、2008年度は世界33カ国・42社（日本2社、米州6社、欧州15社、一般海外地域19社）が受賞しました。この表彰プログラムは、販売の最前線で活躍するディーラーのモチベーション向上を図ることによって、日産のCS活動とブランド価値創出が継続的に強化されることを目的としています。

： 販売会社の総合力を評価、表彰する「グローバル日産アワード」

「グローバル日産アワード」は、全世界の販売会社を対象に新車販売、アフターセールス、ブランド、CSからなる総合力を評価、表彰する制度で、2000年から実施しています。2008年度は世界約140社の中から、4社が「グローバル日産アワード」を受賞するとともに、担当地域のマーケットにおいてシェア1位を獲得した2社に「特別賞」を贈呈しました。

販売会社はその市場における日産ブランドの象徴であり、そこで働く一人ひとりの意欲を高めることにより、日産はお客さまへの価値創造・提供を最大化することを目指しています。

： ディーラーテクニシャンの技能向上をうながす「NISTEC グローバルアワード」

サービス現場で働くディーラーテクニシャンのモチベーションとさらなる技術力向上を目的に、日産では2年ごとに世界各地でサービス技術コンテストを実施し、卓越した技術力を持つ優秀なテクニシャンを表彰しています。今回2007～2008年までに各地域で開催されたサービス技術コンテストでは、世界で16名が選出され、「2008 NISTEC（ニッサン・インターナショナル・サービス・テクニカル・コンテスト）グローバルアワード」を受賞しました。地域ごとのコンテストではグローバル共通の競技が実施され、その結果に対して日産が技術力評価およびフィードバックを行うことで、さらなる技術力向上につなげています。



「2008年グローバルニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ(NSSW)アワード」の表彰式



「2008年グローバル日産アワード」の表彰式



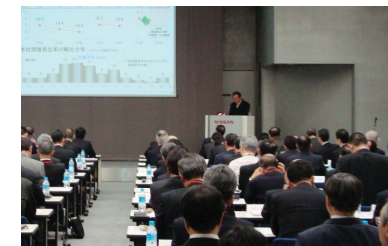
「NISTEC グローバルアワード」の表彰式

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
<b>ビジネスパートナーとともに</b>	<b>096</b>
社会とともに	102
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

❖ 販売会社と共同で取り組むCSRマネジメント

日産では、販売会社とともに一貫性のあるCSRマネジメントを推進するため、日本国内の日産販売会社向けにコンプライアンスを中心とした内部統制に関する説明会を継続的に実施しています。この説明会を通して各販売会社が行動規範の精度を高め、社員に対する教育の徹底を繰り返し実施していくことを願っています。2008年11月に開催した説明会には、全国の日産販売会社から47名のコンプライアンス担当者が出席して、社会やお客さまに対して果たすべき役割、ブランド価値向上に求められる健全な企業活動のあり方などについて再確認を行いました。

日産は販売会社とともにコンプライアンスへの意識を共有し、より強固な内部統制の構築に努め、CSRマネジメントのさらなる向上を目指しています。



日本国内の主要販売会社向けに開催した内部統制に関する説明会

Messages from Our Stakeholders

ステークホルダーからのメッセージ

**日産とともに  
お客さま本位の販売サービスを**



オークビル日産(カナダ)  
ゼネラルマネジャー  
ジョゼ マルティンス 氏

今の時代、業種を問わず、成功を収めている企業はみな顧客の存在を重視しています。激しい競争の中で収益性と成長を維持するには、新規顧客の獲得だけでなく、既存のお客さまの満足度を高め、定着を図ることが欠かせません。それは会社全体が質の高いサービスの提供に力を注いでこそ得られるものです。私たち販売会社にとって日産のブランド力と優れた製品品質が強力な武器であることは確かですが魅力的な製品だけでお客さまをつなぎとめることはできません。日産が「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ(NSSW)」で示す基準は、販売店がトータルなCS(顧客満足)目標を達成するための指針となっており、販売会社やお客さまを含むすべてのステークホルダーを利するものです。CS活動の充実、販売増や顧客の信頼、会社の収益性に直結するものであり、私は販売会社として、日産のこうした姿勢に感謝しています。



## 社会とともに

### 企業市民として持続可能な社会の実現に貢献する

日産は「人々の生活を豊かに」というビジョンのもと、魅力ある製品やサービスを世界中に提供すると同時に、持続可能な社会の実現に向け企業市民としての役割を果たしていきたいと願っています。日産はグローバル社会の一員として、より良い社会の創造に寄与するさまざまな社会貢献活動に取り組んでいます。

✧ グローバル企業としての取り組み

✧ 日産らしさのある社会貢献活動を目指して

日産は社会の持続可能性に寄与するため、「教育への支援」「環境への配慮」「人道支援」の3つの重点分野を中心に、企業市民として果たすべき社会貢献活動に取り組んでいます。活動にあたっては、社会貢献活動に携わる部署および役員による会社横断的な組織「社会貢献 ステアリング コミッティ」が、一貫性のある活動に向けて議論を重ね、世界各地の日産の事業所とともにグローバルでビジョンを共有しながら、それぞれの国や地域の実情、ニーズに合った活動を展開しています。

事業所近隣では、雇用の創出など経済的な貢献はもとより、社会的な貢献を通して地域コミュニティとの強固な関係づくりに努めています。国や地域を越えて取り組むべき課題には、グローバルな考え方と各地域に最適な活動のバランスをとりながら、日産らしい貢献ができるよう心がけています。

✧ 社会貢献 ステアリング コミッティに関する組織図



✧ <http://www.nissan-global.com/JP/CITIZENSHIP/>

社会貢献の取り組みに関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
<b>社会とともに</b>	<b>102</b>
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
<b>社会とともに</b>	<b>102</b>
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

日産は社会貢献活動への取り組みにおいて、以下のような点が重要と考えています。

- 1. 社員の自発的な参加意識を育てる**  
社員一人ひとりの社会貢献活動を積極的に支援し、より多くの社員が企業市民意識を持つことにより、大きな社会貢献の輪を育てていきます。
- 2. 会社の強みや特性を生かした活動を考える**  
金銭的な支援だけではなく、ノウハウや日産関連施設の活用など、日産が本業で培った資源を十分に生かすことによって、持続的な活動を行うことを目指しています。
- 3. 専門性のあるNPOやNGOとの協働**  
日産の社会貢献活動をより実りあるものとするために、NPO（民間非営利組織）やNGO（非政府組織）と連携した協働プログラムの可能性を探求していきます。

⋮ 地球の未来をともに考える「ザ・サイエンス・オブ・サバイバル」に協賛 ⋮

日産ではグローバルな社会貢献活動として、「ザ・サイエンス・オブ・サバイバル」に協賛しています。この企画は「2050年の世界にあなたはどのように生活しているか」をテーマとする来場者体験型の展示で、2008年4月にロンドン科学博物館でスタートし、10月には米国ニュージャージー州のリバティ・サイエンス・センター、2009年4月からはマレーシアのクアラルンプールにあるナショナルサイエンスセンターでも開催されました。日産は、「Moving（移動）」の分野で電動シティコミューター「PIVO」の1/4スケールモデルや車載用リチウムイオンバッテリーなどの環境技術を出展。中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2010」における取り組みの成果を子どもたちにも分かりやすく紹介し、環境問題をともに考える機会を提供しています。

⋮ 日本での社会貢献活動 ⋮

⋮ 25年目を迎えた「ニッサン童話と絵本のグランプリ」 ⋮

日産が（財）大阪国際児童文学館とともに開催している「ニッサン童話と絵本のグランプリ」が25周年を迎えました。子どもたちに優れた童話や絵本を届けることを目的とした本グランプリは、アマチュア作家を対象とした創作童話と絵本のコンテストで、大賞作品が小学生の国語教科書に採用されるなど、1984年の創設以来数々の優秀作品を輩出しています。第25回グランプリでは、日本全国から寄せられた童話2,351編、絵本679編の応募作品の中から38編の入賞作品を選び、表彰を行いました。大賞に選ばれた作品は毎



ロンドンに続き  
米国ニュージャージー州でスタートした  
「ザ・サイエンス・オブ・サバイバル」



数々の優秀作品を輩出している  
「ニッサン童話と絵本のグランプリ」



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
<b>社会とともに</b>	<b>102</b>
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

年出版すると同時に、日産の販売会社を通じて公立図書館（約3,500館）や幼稚園など（約650園）に寄贈しており、これまでの累計寄贈冊数は約16万冊に上ります。

絵本の世界を体験できる「ニッサンゆかいな絵本と童話展」（（財）児童育成協会との共催）も17回目を迎えたほか、2008年度は本グランプリの25周年を記念して、大賞入賞者と審査員が創作上のヒントを語る「創作オープンセミナー」を東京と大阪で、「原画展」を日産本社ギャラリー（東京・中央区）で開催しました。

☺ **気象キャスターとの協働による「日産わくわくエコスクール」を開講** ☺

未来を担う子どもたちに環境意識を高めてもらうため、日産はNPO法人気象キャスターネットワークとの協働による環境教育プログラム「日産わくわくエコスクール」をスタートしました。2008年9月、神奈川県厚木市立愛甲小学校の5年生約90名を対象に行われた初めての出張授業では、NPO所属の気象キャスターによる気候変動や地球温暖化の解説に続き、日産社員が自動車における環境への取り組みを紹介。未来のエネルギーを体験する燃料電池キットカーの製作、日産の燃料電池車「エクストレイル FCV」への同乗体験なども実施しました。日産では、多くの子どもたちと環境問題や未来のエネルギーについて一緒に考えていく機会として、今後もこのプログラムを神奈川県内の小学校を中心に拡充していく予定です。

☺ **第2回「軽井沢八月祭」に協賛、燃料電池車の同乗体験を実施** ☺

日産は、2008年8月16日から24日まで開催された第2回「軽井沢八月祭」に協賛し、燃料電池車「エクストレイル FCV」最新モデル2台を提供しました。「軽井沢八月祭」は音楽祭を中心とした文化・芸術の祭典。日産は実行委員会が目指す「環境に配慮したイベント運営」に賛同し、2年連続の協賛となりました。開催期間中、2台の燃料電池車は演奏者の送迎に使用されたほか、来場者の同乗体験会や現地に特設した水素ステーションで水素充填のデモンストレーションを実施。地元の小学校4校を訪問して約330名の子どもたちに環境授業も行いました。また「軽井沢八月祭」に関連して、軽井沢絵本の森美術館で「ニッサン童話と絵本のグランプリ」作品展や童話の読み聞かせイベントなども開催しました。

☺ **産学連携の新たな社会貢献活動「日産デザイン わくわくスタジオ」** ☺

産業界と教育界の連携による新しい社会貢献活動として、日産は神奈川県内の小学校5年生・6年生を対象とした出張授業「日産デザイン わくわくスタジオ」を開始しました。これは文部科学省が推進するキャリア教育プログラムの趣旨に賛同し、日産が独自に企画した職業体験授業で、第1回目は2008年9月に横浜市内の公立小学校2校で5年生約230名を対象に実施しました。日産の現役カーデザイナーが、クルマができるまでの過程やデザインという仕事について紹介するとともに、子どもたちが描いたクルマの絵をもとにスケッチ作業のデモンストレーションを行いました。カーデザイナーの仕事を通して、夢を持つこと、ものご



出張授業では燃料電池車「エクストレイル FCV」の同乗体験などを実施



軽井沢八月祭で活躍した燃料電池車「エクストレイル FCV」



日産の現役カーデザイナーがデザインの仕事を紹介

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
<b>社会とともに</b>	<b>102</b>
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考えるサステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

とに一生懸命取り組むことの素晴らしさを伝え、子どもたちの可能性を広げる機会となるよう、楽しい授業を目指しています。

※ **製造業の強みを生かした教育支援プログラム「日産モノづくりキャラバン」** ※

「日産モノづくりキャラバン」は、日産の製造業としての経験・ノウハウをもとに、「モノづくりの楽しさ」を子どもたちに体感してもらおうとの趣旨で企画された、日産オリジナルの教育支援プログラムです。小学生向けに開発されたこのプログラムは、2007年に神奈川県下の公立小学校で開始したのに続き、2008年には栃木県、福岡県へと対象地域を拡大させ、2008年度末までに186校、412教室において出張授業を行ってきました。

授業内容は、組立おもちゃ「日産フレンド号」の組み立てを通して、チームで生産効率を上げるため改善と創意工夫に挑戦してもらうセッションと、生産現場で実際に使用している工具を熟練社員の指導のもとで体験できるセッションから構成されています。チームワークやモノづくりの楽しさを肌で感じてもらう新たな社会貢献活動として今後も継続的に実施していく計画です。

※ **岩手・宮城内陸地震被災地域への義援金拠出** ※

日産は、2008年6月14日に発生した、岩手県内陸南部を震源とする「岩手・宮城内陸地震」により被害を受けた地域への緊急支援として、日本赤十字社を通じて200万円の義援金を拠出しました。

※ **社員の社会参加を支援する「日産ボランティア活動資金支援制度」** ※

日産は、社員がより積極的に社会貢献活動に取り組めるよう、資金面から支援する「日産ボランティア活動資金支援制度」を1996年から導入しています。社員のシチズンシップ(市民)意識の醸成を目的に設けられたこの制度は、社員が寄付を行うときに会社からも同額の寄付(マッチング・ギフト)を提供するほか、ボランティア活動や物品購入の費用が不足した際には、それらの資金的援助を行うものです。日産は「人々の生活を豊かに」をビジョンに、社員が企業市民として取り組む自主的な活動を支援しています。

※ **地域との協働運営で全国車いすマラソン大会を開催** ※

日産追浜工場では、地域関係団体とともに、全国車いすマラソン「日産カップ追浜チャンピオンシップ2008」を開催しました。この大会は、地域の活性化と障がい者スポーツの普及を目的とした車いす陸上競技の総合大会で、運営にあたり毎年約500名の日産社員や地域の方々がボランティアとして参加しています。2008年12月5日から3日間の日程で行われた第9回大会には、北京パラリンピックのメダリストを含む



熟練社員の指導のもと、工具を使い、モノづくりの楽しさを体験できるセッション



社員やOBが資金支援制度を活用して実施したクリスマス・チャリティ・コンサート

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
<b>社会とともに</b>	<b>102</b>
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考えるサステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

約200名の選手が参加。追浜工場内のテストコース「GRANDRIVE (グランドライブ)」や周辺の公道を利用し、ハーフマラソンや短距離タイムレースを行ったほか、地元の小中学生を招いて車いす体験交流会を開催し、障がいを持つ方々への理解を深める機会を提供しました。また、この大会を記念して設立された社員による「太陽募金」では、集められた寄付金を障がい者スポーツ振興に役立ててもらうため、障がい者陸上競技団体などに贈呈しています。

### 科学技術発展への支援を通じて社会に奉仕する「日産科学振興財団」

日産科学振興財団は、「社会の進歩のためのソリューションの創成」をテーマに、日本の学術文化に寄与する「環境研究」「認知科学研究」「科学・技術教育研究」の3分野に重点を置いた助成事業を行っています。1974年の設立以来、これまでの助成実績は累計で約2,100件、助成金額は62億円に上ります。

1993年からは気鋭の研究者を褒賞する「日産科学賞」を毎年実施しています。2008年度は、京都大学大学院生命科学研究科の石川冬木教授が「細胞老化を規定する染色体テロメアの研究」という題目で受賞されました。石川教授の研究は、細胞の老化や癌化の仕組みを明らかにし、その予防・治療法の開発につながるかと期待されています。

2009年2月には、奈良先端科学技術大学院大学とともに「樹木植物バイオテクノロジー国際シンポジウム」を共催。日産科学振興財団が支援を続けてきた若手研究者による研究成果のポスター展示など、内外研究者との相互連携を図りました。

### 北米での社会貢献活動

#### 災害や貧困で家を失った人びとへの支援協力

北米日産会社(NNA)はNGO「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を通じて、住居がなく困っている方々のために安価な住宅を提供する支援活動を行っています。2008年には、100万ドルの資金協力を通じて11軒の住居建設のスポンサーを務めました。このうち8軒は、省エネや節水など環境に配慮したエコハウスです。これらのエコハウスでは、トイレやシャワーなどで使用する水量を減らし、室内の温度調節を自動化したほか、エネルギー効率の良い小型の蛍光灯システムやリサイクル素材のカーペットを使用しました。日産は2006年からハビタットの活動に協力しており、これまでに合計300万ドル以上の寄付や大型トラックの提供を行っています。さらに、社員がボランティアとして活動に参加しており、これまでに延べ4万時間分の労働力を提供しています。



車いすマラソン  
「日産カップ追浜チャンピオンシップ2008」



社員がボランティアとして参加し、活動を支援

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上 074</b>	
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
<b>社会とともに 102</b>	
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： 欧州での社会貢献活動

： 英国で新型水素自動車の開発プロジェクトを支援

英国サンダーランド大学の研究チームが、ガソリンと水素燃料の両方で走行可能な自動車の開発プロジェクトを立ち上げたことを受け、英国日産自動車製造会社では同社サンダーランド工場で製造する「アルメーラ」と、開発に必要な技術ノウハウを提供しました。このプロジェクトにより誕生した「ハイパワー日産アルメーラ」は、水素燃料による走行中は水しか排出されないエコカーで、2008年9月にサンダーランド大学で開かれた国際会議の場で発表されました。同車は新たな水素エンジン技術の開発研究に活用されるほか、学校などの施設で紹介され、技術職に対する学生の関心を高めるのに役立てられています。



新型水素自動車の開発プロジェクトを支援

： 運転の楽しさを分かち合うために

英国日産自動車製造会社は、盲導犬普及の資金を募るユニークなチャリティ・イベント「ブラインド・ドライブ・デー」に協力しています。このイベントは、視覚障がいのある方がインストラクターとともに運転席・助手席双方にコントローラーのある自動車に乗り、日産のテストコースを実際に走行することができるということです。生まれて初めてクルマを運転する方々にとっては、忘れられない体験となっています。参加者にはドライバーが運転するレーシングカーに同乗して高速サーキットコースを回るスリルも体感していただきました。



視覚障がいのある方にテストコースで運転の楽しさを体感してもらうチャリティ・イベント

： 一般海外地域での社会貢献活動

： タイの子どもたちに本を届ける日産移動図書館

2004年のスマトラ沖大地震とインド洋大津波は、タイに未曾有の被害をもたらしました。これを受けてタイ日産自動車会社(SNA)は、シーカー・アジア財団に「アーバン(日本名：キャラバン)」を寄贈し、被災地域の恵まれない子どもたちに本を届ける移動図書館として役立ててもらいました。寄贈にあたり、大量の本を積み込めるように「アーバン」を改良したほか、維持・補修のサポートや燃料代の支援、教育に役立つ書籍や教材の寄付も行いました。「日産移動図書館」によってタイの農村地域の子どもたちにも本が届けられており、図書館のスタッフが本の読み聞かせなど多様な活動を通して、健全な読書習慣の育成に取り組んでいます。SNAは2008年、こうした教育プロジェクトの強化を決定し、対象地域を広げるために2台目の車両を寄贈しました。



「アーバン」を改良し、絵本をたくさん積み込んだ「日産移動図書館」

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上</b>	<b>074</b>
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
<b>社会とともに</b>	<b>102</b>
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： 南アフリカ日産によるさまざまな地域貢献活動

南アフリカ日産自動車会社 (NSA) では、有意義な社会貢献を目指してさまざまなプロジェクトを展開しています。このうち、移動眼科診療車「モバイルアイクリニック」、通学用カバンの「アドバッグ」、トンネル栽培で野菜を育てる「ベジトンネル」の3つのプロジェクトは、NSAの社会貢献活動を代表する最重要プロジェクトと位置づけられています。

「モバイルアイクリニック」は、南アフリカの農村地域の小学生に眼科検診を提供する活動です。視力検査用の装置を完備した日産のバン「インタースター」で診療を行い、メガネが必要な子どもたちに毎年4,000個ほどのメガネを処方しています。これまでに、アフリカで地域保健活動を展開するNPOのInternational Centre for Eye Care Educationにバン1台を寄贈しています。

2006年に始まった日産の「アドバッグ」プロジェクトは、日産の看板材をリサイクルしてつくった通学用カバンを農村地域の子どもたちに贈る活動です。バッグの製造は、心身に障がいを抱える方々に委託しています。

3つ目の「ベジトンネル」とは、栽培面全体をネットで覆うことによって虫害を軽減し、収穫量を増やすという取り組みです。プロジェクトに参加した農村地域の小学校は、1校につき2つの「ベジトンネル」を受け取り、野菜はネットで覆ったトンネル状のハウスで安全に育てられ、主に給食用として使用されます。また、これらの野菜の栽培作業を通して地元住民が報酬を得る機会も提供されています。NSAでは毎年、35の小学校に「ベジトンネル」を提供しており、収穫した野菜は約2万5,000人分の給食に使われています。

： 農村地域の学校に対する教育支援

NSAは、南アフリカにおける学校教育の環境改善にも協力しています。そのひとつが過去11年にわたって協賛している「Rally to Read (読み書き大会)」です。毎年5月に南アフリカ7州で行われる同大会では、参加企業が教材を寄贈。それらは大会後に農村地域の学校で読み書きの教本や図書館で所蔵する書籍として使われています。また、教員には生徒の学力に合わせた効果的な教え方ができるよう、トレーニング教材を配布しています。



小学校に「ベジトンネル」を提供し、給食用の野菜を栽培



11年にわたり協賛している「Rally to Read (読み書き大会)」

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
<b>ステークホルダーへの価値の向上 074</b>	
お客さまのために	075
株主・投資家の皆さまとともに	083
社員とともに	086
ビジネスパートナーとともに	096
<b>社会とともに 102</b>	
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

科学技術への興味を育てる移動式科学実験車を提供

南アフリカ・リンポポ州のブワニ科学館では、高校生を対象とした理数科の授業や実験教室を実施しています。こうした学習機会を農村地域の学生にも提供しようと、NSAでは同センターとのパートナーシップのもと、移動式科学実験車の提供や資金援助を行っています。このプロジェクトを通して科学機材や専門知識に触れることで、学生たちは理数科目の成績が向上し、大学の技術系学科への入学資格を得る道も開けます。さらに、自動車業界への就職を目指す人材を増やす役割も期待されています。毎年15校以上、5万人を超える学生にこうした機会が提供されています。



理数科目への興味を育てる移動式科学実験車を提供

大規模災害地域への人道支援

2008年、アジアで2つの国が大規模な自然災害に見舞われ、日産自動車は緊急救援活動に対する支援を行いました。5月上旬にミャンマーで猛威を振ったサイクロン「ナルギス」で被災した地域への支援として、NPO「ジャパン・プラットフォーム」に1,000万円を拠出。5月12日に中国・四川省で大地震が発生した際は、中国赤十字総会に1,500万円を拠出したほか、中国での合弁パートナーである東風汽车有限公司から救難作業用として10台の「キャシュカイ」を提供しました。

中国・シルクロードを徒歩でたどる募金活動

日産（中国）投資有限公司が開催している「日産10年徒歩シルクロード国際市民徒歩大会」は、シルクロード約7,000kmを10年かけて歩きながら募金活動を行うというイベントです。参加者にとっては、歴史的なシルクロードをたどりながら中国の歴史や美術の素晴らしさに触れられるだけでなく、中国の教育や環境問題についてあらためて考える良い機会となっています。このイベントでは、中国の貧困地域にある小学校のための募金活動も行われています。

日産（中国）投資有限公司では、内陸部の貧困地域に住む人びとを列車病院内で無料診療する「健康列車光明行き」事業に対する支援も行っています。初年度の2006年は10万元（約140万円）、2007年からは毎年15万元（約210万円）の寄付を行い、主催者の中国商務省と中華健康列車基金会から感謝状が贈られています。



シルクロード7,000kmを10年かけて歩きながら募金活動を行う

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

**ステークホルダーへの価値の向上 074**

お客さまのために 075

株主・投資家の皆さまとともに 083

社員とともに 086

ビジネスパートナーとともに 096

**⋮ 社会とともに 102**

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

Messages from Our Stakeholders

ステークホルダーからのメッセージ  
**貧困のない社会をともに築くために**



特定非営利活動法人  
シャプラニール  
= 市民による海外協力の会  
(日本)  
筒井 哲朗 氏

私たちは、インド、バングラデシュ、ネパールの3カ国で貧困撲滅に取り組んでいる海外協力NGOです。日産自動車とは、1998年度から始まった日産NPOラーニング奨学金制度、社内で書き損じたはがきを集めてもらう「ステナイ生活」などで協力しています。私たちが活動する南アジア地域の人びとの生活は、経済的に想像を絶するほど厳しいものです。しかし、「生きる力」「家族の絆」「人を思いやる心」など一人ひとりの生活からは、学ぶべきこともたくさんあります。南アジアの人たちも私たちと同じ「今」を生き、「希望」を持っています。そうした人びとの思いを、日産の協力も得ながら、さまざまなプログラムを通して、日本に住む人たちと共有していきたいと考えています。私たち一人ひとりが、住みよい地球をつくる当事者であること。そのためにできることは何なのか、皆さんと思いを膨らませてみたいと思います。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

∴ コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

Corporate Governance

## コーポレートガバナンス

—高い透明性を確保し、信頼され続ける企業に—







はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

❖ コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## コーポレートガバナンス

### 高い透明性を確保し、信頼され続ける企業に

コーポレートガバナンス（企業統治）の充実は、日産のCSR推進において要となる取り組みです。私たちはCSRをより実効性のあるものとするため、経営陣の責任を明確にした目標や方針をステークホルダーに公表し、その達成状況や実績をできるだけ早く開示しています。日産は経営の透明性を高いレベルで維持し、ステークホルダーの皆さまとより強固な信頼関係を築いていきたいと考えています。

#### ❖ 日産ウェイ

##### ❖ 独自の企業文化を反映した行動指針「日産ウェイ」

異なる文化や多様性（ダイバーシティ）を尊重しながら価値を創出する企業文化こそ、日産の自動車メーカーとしての強みです。そして、その中核をなすのが「日産ウェイ」です。「日産ウェイ」は、「クロスファンクショナル・クロスカルチュラル」や「コミット アンド ターゲット」など私たちがガルノーとのアライアンス（連携）を通して復活する過程で得たエッセンスであり、今後の成長を確かなものとするための行動指針です。アライアンスに基づく相互作用が、ボーダーレス時代にふさわしい経営哲学や企業風土の醸成につながっています。

##### ❖ 企業の持続的成長は一人ひとりの意欲から

「日産ウェイ」の基本は、つねにお客さまに焦点を当て、継続的に価値を創出しながら業績向上を実現していくことです。この目標を実行するための行動指針として、5つの「心構え」と5つの「行動」を定めており、2006年度からは日本語、英語、フランス語、中国語、ドイツ語、スペイン語、オランダ語、ロシア語の全8か国語でグローバルに共有しています。日産ウェイを実践するうえで、私たちが大切にしているのが“The power comes from inside”「すべては一人ひとりの意欲から始まる」という考え方です。社員一人ひとりが今自分は何をすべきかを考え、その達成に向けて挑戦することが日産の成長の原動力になると考えています。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
<b>コーポレートガバナンス</b>	<b>111</b>
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## 「すべては一人ひとりの意欲から始まる」

焦点はお客さま、原動力は価値創造、成功の指標は利益です。

### Mindsets 心構え

- 1. Cross-functional, Cross-cultural**  
クロスファンクショナル・クロスカルチュラル  
異なった意見・考えを受け入れる多様性
- 2. Transparent** トランスペアレント  
すべてを曖昧にせず、分かりやすく共有化
- 3. Learner** ラーナー  
あらゆる機会を通じて、学ぶことに情熱を。  
学習する組織の実現
- 4. Frugal** フルーガル  
最小の資源で最大の成果
- 5. Competitive** コンペティティブ  
自己満足に陥ることなく、つねに競争を見据え、  
ベンチマーキング

### Actions 行動

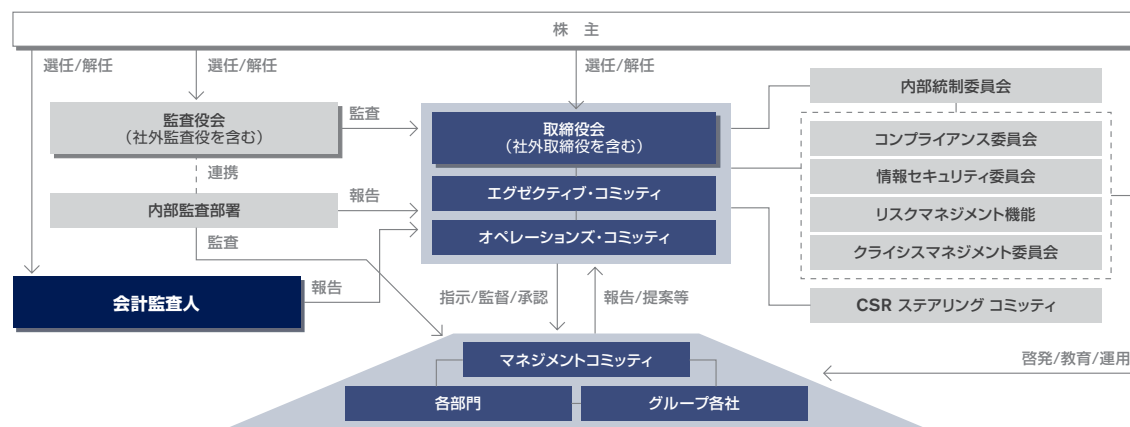
- 1. Motivate** モチベート  
自分自身を含め、人のやる気を引き出していますか？
- 2. Commit & Target** コミット アンド ターゲット  
自ら達成責任を負い、  
自らのポテンシャルを十分に発揮していますか？
- 3. Perform** パフォーマンス  
結果を出すことに全力を注いでいますか？
- 4. Measure** メジャー  
成果・プロセスは誰でも分かるように測定していますか？
- 5. Challenge** チャレンジ  
競争力のある変革に向けて継続的に挑戦していますか？

## 内部統制システム・コンプライアンス

### 公正で透明性のある企業活動を維持する内部統制システム

日産は、社内外に対して透明性の高い経営を重視するとともに、明確なコミットメントを達成するために、一貫性のある効率的な経営を目指しています。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

### 日産の内部統制システムの概要



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
<b>コーポレートガバナンス</b>	<b>111</b>
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

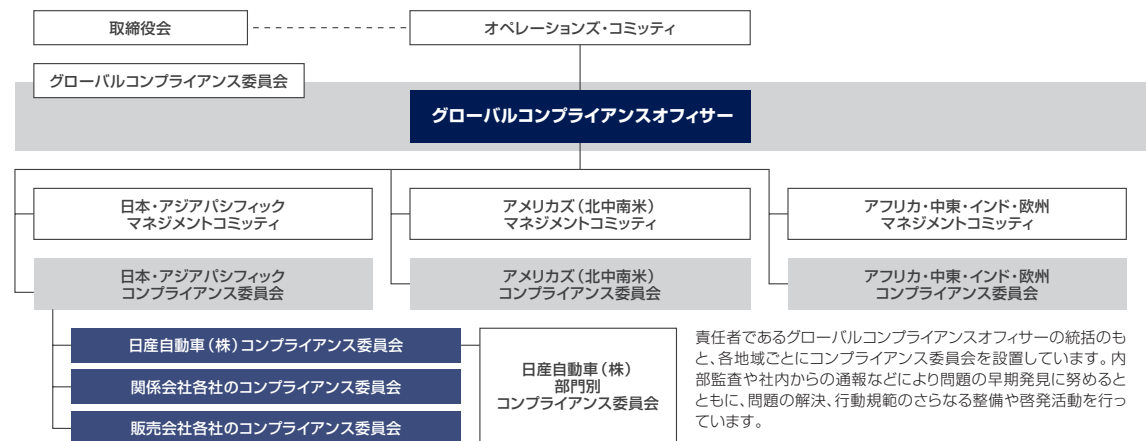
制システムおよびその基本方針を決議しました。取締役会はその責任において、体制と方針の実行状況を継続的に注視するとともに、必要に応じて変更・改善を行っています。また、内部統制全般について担当する取締役を置いています。

日産では、監査役会制度を採用しています。監査役は、取締役会への出席のほか、取締役などから職務状況の聴取などを行い、取締役の職務執行全般にわたり監査をしています。また、定期的に会計監査人から監査の計画および実施結果の報告を受けるとともに、意見交換を行い、その妥当性を判断しています。同様に、内部監査部署からも定期的に報告を受け、監査の参考としています。

： 倫理的な企業活動を支える法令順守の枠組み

すべての社員が高い倫理観を持ってコンプライアンス（法令順守）を実践することが、日産のCSR推進の基盤です。2001年には、日産グループすべての社員がどのように行動すべきかを「日産グローバル行動規範」として定め、着実に展開しています。さらに「グローバルコンプライアンス委員会」を3つの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・倫理順守機能を高めるため、各拠点が連携しながらコンプライアンスの周知徹底に取り組んでいます。

： 2009年度 グローバルコンプライアンス委員会組織



： 日産グローバル行動規範

信条

私たちは、お客さま・従業員・株主・取引先・地域社会に対し、つねに実直・誠実・公正・敬意の姿勢を持って接します。下記行動規範は、日産グループに働くすべての従業員に適用となります。また、われわれ一人ひとりはこの行動規範をしっかりと維持・改善していく責任があります。

グローバル行動規範(抜粋)

1. 法律・ルールの順守
2. 利益相反行為の禁止
3. 会社資産の保護
4. 公平・公正な関係
5. 透明性と説明責任の確保
6. 多様性の尊重と機会平等
7. 環境保護
8. 実践・報告の義務

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

◆ コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## ◆ グループ・グローバルに推進するコンプライアンス啓発活動

日産は世界の各拠点に、コンプライアンス施策を進める担当部署と推進責任者を配置し、コンプライアンス意識の醸成に努めています。また、すべての社員が行動規範を正しく理解し、透明かつ公正な判断によって行動するための教育を重視しています。

日本では、役員を含めたすべての社員を対象に「日産行動規範（日本版）～わたしたちの約束～」(2004年4月制定)に関するe-ラーニングまたはVTR教育を行い、受講後には規範順守の誓約書へ署名を求めるなど、周知徹底を図っています。また2007年度には、法改正などに対応するため、行動規範の改定と全社員への再教育を実施し、コンプライアンスをさらに強化しています。

北米では法令順守の全社員教育を定期的実施し、欧州では各国共通のガイドラインを作成。一般海外地域でも、各国の事情を考慮したガイドラインを作成して周知活動に取り組んでいます。グループ各社でも同規範を基準とした行動規範を導入しています。

また、「グローバル内部者取引防止管理規程」や「個人情報管理規程」などの社内規程を整備し、教育・研修プログラムを通じて、周知徹底と啓発に取り組んでいます。

## ◆ 人権尊重と差別・いやがらせの禁止

日産は、「日産グローバル行動規範」の第6条「多様性の尊重と機会平等」において、社員や取引先、お客さま、地域社会の多様性を受容、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。役員および社員は、相互の人権を尊重し、人種、国籍、性別、宗教、身体障がい、年齢、出身、その他の理由で差別やいやがらせを行ったり、その状態を容認することを禁止しています。また、職場におけるセクシュアル・ハラスメントやその他のハラスメント(いやがらせ)を許さないという立場で、男女を問わず、すべての社員が被害に遭わないよう、その防止に努めています。

## ◆ 健全な企業活動のための内部通報制度

日産は社員一人ひとりがコンプライアンスを徹底し、企業活動が正しく行われるよう、内部通報制度「イージーボイスシステム」を採用しています。社員が意見・質問・要望を会社に直接伝える仕組みを整え、業務や職場の改善はもとより、企業倫理を順守する風土づくりに役立てています。2006年4月に施行された公益通報者保護法に則した通報者保護の観点も織り込み、日本の日産グループ各社でも導入されています。



「日産行動規範（日本版）  
～わたしたちの約束～」

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

◆ コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## ◆ 独立した組織による効率的な内部監査を実施

日産は、COO（最高執行責任者）直轄の独立したグローバル内部監査機能を設置しています。各地域では統括会社に設置された内部監査部署が担当しており、具体的な監査活動をチーフインターナルオーディットオフィサー（CIAO）が統括することにより、グループ・グローバルに有効かつ効率的な内部監査を実施しています。

## ◆ リスクマネジメントの基本方針と管理体制

日産は、リスクを「日産グループの事業目標達成を阻害する要因」と定義し、リスクをいち早く察知・評価し、必要な対策を検討・実行することにより、発生率の低減と発生した場合の被害を最小にとどめる努力をしています。リスク管理はつねに具体的な対策とつながった、実質的な活動でなければなりません。日産では「グローバルリスク管理規程」に基づき、グループ全体で活動を推進しています。

事業環境の変化に迅速に対応するため、リスク管理の専門部署による役員層へのインタビューを毎年実施。さまざまなリスクの洗い出しを行い、リスクマップの見直しを行います。経営会議において、全社的に管理すべきリスクと各リスクの管理責任者を決定し、責任者のリーダーシップのもと、対策に取り組みます。さらに、それらの進捗状況は内部統制担当取締役が取締役会に対して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時の頻度を極小化するため、各部門の責任において、本来業務の一環として必要な予防対策を講じるとともに、発生時の緊急対応策を整備しています。国内外の連結会社とも連携を深め、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。

### 主な活動実績と今後の課題

2008年度は以下のようなリスク対策を行いました。

#### 1. 大規模災害対策

地震などの大規模災害に備えて、連結会社も含めた建物・設備の耐震補強を順次実施してきました。また、災害後の事業継続計画を策定するため、主要な商品や工程を選定し、緊急時の復旧に必要なリソースの洗い出しや代替工場の検討を行いました。

これらの対応をより円滑に進めるため、南関東直下型地震を想定したシミュレーション訓練を全社災害対策本部長を務めるCOO参加のもと、毎年シナリオを変えて実施しています。明らかになった課題については、マニュアルなどに適宜反映させています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

◆ コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## 2. 新型インフルエンザなどの感染症対策

近年発生が危惧されている新型インフルエンザについては、全社的リスクマネジメントの枠組みの中で検討チームを編成し、社員に対する啓発活動(パンフレットの作成と全社員への配布)、対応マニュアルの作成、それらツールのグローバル展開、非常用機材の備蓄などの対策を進めています。

## 3. 生産継続を阻害するリスク対策

大規模災害以外にも生産の継続を阻害するさまざまなリスクが存在します。そうしたリスクに対応するため、労働災害、品質問題、生産能力などの観点からも対策を講じています。

また、主要なサプライヤーに対してアンケートや訪問調査を実施し、地震対策状況の把握や情報の共有化を図るとともに、万一のときの対応について検討を始めています。

## 4. レピュテーションリスク対策

会社の評判に関するリスクに対しては、重要な法令などの順守について、社内セミナーや啓発活動、またそれらに関する監査を継続的に実施することで予防に努めています。

今後は、昨今の金融危機を受け、流動性や為替など従来の想定を超えるようなリスクが顕在化していることから、新たな課題に対する対応の強化を図っていきます。

## ◆ 個人情報保護の徹底と情報セキュリティに対する取り組み ◆

日産では、「個人情報の保護に関する法律」を順守し、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定を策定し、日本国内のグループ会社において徹底しています。

また、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共有化し、情報セキュリティ委員会のもと、社内外の情報漏えい事案などをもとに、情報セキュリティの強化に必要な対策も随時実施しています。さらに、その徹底のため、情報セキュリティの社内教育を毎年継続的に実施し、周知・定着を図っています。



◆ <http://www.nissan.co.jp/SITEINFO/privacypolicy.html>

日産自動車(株)における個人情報の取り扱いに関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

◆ コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## より良き地球市民を目指して、「国連グローバル・コンパクト」へ参加

日産自動車は、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1月以降、参加しています。「国連グローバル・コンパクト」は、国連のコフィー アナン事務総長(当時)が1999年に世界経済フォーラム(ダボス会議)で提唱した、企業による自主行動原則です。

日産では、下記10原則に基づくさまざまな活動をいっそう強化するために、CSRマネジメントを進めています。

### グローバル・コンパクトの10原則

#### 人権

- ①企業はその影響の及ぶ範囲内で国際的に宣言されている人権の擁護を支持し、尊重する。
- ②人権侵害に加担しない。

#### 労働

- ③組合結成の自由と団体交渉権を実効あるものにする。
- ④あらゆる種類の強制労働を排除する。
- ⑤児童労働を実効的に廃止する。
- ⑥雇用と職業に関する差別を排除する。

#### 環境

- ⑦環境問題の予防的なアプローチを支持する。
- ⑧環境に対していっそうの責任を担うためのイニシアチブをとる。
- ⑨環境を守るための技術の開発と普及を促進する。

#### 腐敗防止

- ⑩強要とわいろを含むあらゆる形態の腐敗を防止するために取り組む。

## 「持続可能な開発のための世界経済人会議(WBCSD)」への参画

日産は、「持続可能な開発のための世界経済人会議(WBCSD)」に加盟しています。WBCSDは、「経済成長」「環境保全」「社会的公平」という3本の柱による持続可能な発展に対して、共有の決意を持つ国際的な企業の連合体です。現在、世界35カ国を超える国から、20以上の業種にわたる約200の企業が参加しています。

産業界の貢献を実現するためにWBCSDが実行すべき目標は以下のとおり。

- ・産業界におけるリーダーシップ—持続可能な発展に向け産業界を導く存在となること
- ・政策策定—持続可能な発展に産業界が貢献するための枠組みの構築を目指し、政策決定に参画すること
- ・ビジネス・ケースの実践—持続可能な発展に向けた産業界としての取り組みを策定、実践すること
- ・ベスト・プラクティスの提示—持続可能な発展のための問題解決に対する産業界の進捗を提示し、WBCSDメンバー間でその先進的な事例を共有すること
- ・グローバルな展開—開発途上国の持続可能な将来に貢献すること



◆ <http://www.unglobalcompact.org/>



◆ <http://www.unic.or.jp/globalcomp/index.htm>

国連グローバル・コンパクトに関する詳しい情報は、上記の公式ウェブサイトをご覧ください。



World Business Council for Sustainable Development



◆ <http://www.wbcd.org>

持続可能な開発のための世界経済人会議(WBCSD)に関する詳しい情報は、上記の公式ウェブサイトをご覧ください。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

◆ コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

◆ ルノーと日産のアライアンス（提携） ◆

◆ 力の結集、そして成果へ、独自の協力関係を基盤に最大限のシナジーを追求 ◆

1999年3月27日に締結されたルノーと日産のアライアンス（提携）は、世界に類を見ない企業アライアンスの成功例として10周年を迎えました。このパートナーシップは、互いの企業文化やブランドを尊重し合うことを基本とした、日本とフランスの企業間で結ばれた初のアライアンスです。両社は今後も共通の目標と理念を掲げ、一貫性のある共通の戦略によって、ともに利益ある成長を目指します。

アライアンス・ビジョン

2004年3月、アライアンス5周年を機に、両社のアライアンスのさらなる飛躍に向けた決意を表明するとともに、両社で共有すべき価値観および理念について再確認しました。

RENAULT NISSAN



「メガーヌ」(ルノー)

「キューブ」(日産)

ルノー・日産アライアンス

アライアンスの普遍的な理念

ルノーと日産のアライアンスは、株式を相互に保有し合う2つのグローバル企業が、下記の基本理念の実現を通じ、力を結集して高い成果を目指す、世界に類のないパートナーシップである。

- I. 双方に有益 (Win-Win) な結果をもたらすことを目的として、建設的なアプローチにより両社の強みを相互に活用することで、最大限のシナジーを創出する。
- II. おのおのの企業の自律性を確保し、かつ、おのおのの企業アイデンティティおよびブランド・アイデンティティを尊重し合う。

アライアンス・ビジョン—目指すべき姿

共有すべき志

- ・ アライアンスは、世界の持続可能な発展、すなわち環境・社会的責任・経済の調和のとれた発展に貢献する。
- ・ アライアンスは、それぞれの株主に対し魅力的なリターンをもたらす。
- ・ アライアンスは、魅力的な仕事とやりがいのある挑戦を社員に提供し、つねに優秀な人財を引きつけ、グローバルな視野と起業家精神を育成する。

マネジメント指針

- ・ アライアンスは、相互の信頼と尊敬および高い透明性に基づいている。
- ・ アライアンスの普遍的な理念は、以下のとおり世界の模範となるような企業統治を実践する。
  - 明確な意思決定による迅速な実行、結果に対する明確な責任、意欲的な水準の業績を目指す。
  - 両社の強みを相互に活用し、双方に有益 (Win-Win) なシナジーを創出することで効率の最大化を図る。

3つの目標

アライアンスは、利益ある成長戦略を策定・実行し、以下3つの目標達成を目指す。

1. 各地域、各市場セグメントで、製品品質、魅力品質、販売・サービス品質の3分野において、ベスト3に入る自動車グループであるとお客様から認識されること。
2. おのおの得意とする特定の領域で責任あるリーダーシップを発揮し、将来的に重要な技術で、世界のベスト3に入る自動車グループになること。
3. 高い営業利益率を維持し、つねに成長することにより、両社の営業利益合計額が、世界の自動車グループ中でつねに3位以内に入る企業グループになること。



はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

◆ コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## アライアンスのさらなる強化

2008年、ルノーと日産のグローバル販売台数は600万台を超え、世界第3位の自動車グループとなりました。今日、世界的な経済危機に見舞われている自動車業界において、ルノーと日産はアライアンスというユニークな競争優位性を持っています。アライアンス締結から10年を経て、両社はこの協力関係を新たな段階へと発展させることを決めました。それにとめない、10年間に培われた異文化間のマネジメントや経験の共有から得たノウハウを最大限に活用するための小規模な専門チームを設置します。ダイバーシティの精神のもと、新チームにはルノーから5名、日産から6名が参加します。

## 若手技術者がともに技術力向上に挑む「アライアンス・エンジニア交流プログラム」

ルノーと日産は、技術面での関係強化を目的とした「アライアンス・エンジニア交流プログラム(AEEP)」を2005年度から実施しています。AEEPでは両社から選抜された若手エンジニアがペアを組み、半年から1年をかけて共通の課題に挑戦します。2008年度も4～6月に4件\*のAEEPがスタートしました。AEEPを通して得られた新たなシナジーの可能性については両社の担当役員に報告され、将来の共通技術プロジェクトの達成やアライアンス人財の育成に活用されます。

\*車両開発、物流、製造のクロス・カンパニー・チームおよび品質のファンクショナル・タスク・チーム



<http://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/ALLIANCE/RENAULT01/>

ルノーとの提携に関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。



「アライアンス・エンジニア交流プログラム」

### Message from Our Alliance Partner

#### アライアンス担当者からのメッセージ 地理的拡大の成功の鍵となるアライアンス



南アフリカ・ルノー  
社長  
グザビエ ゴビーユ

お互いに対する強い信頼感と尊敬の心が、ルノー・日産アライアンスというユニークな企業提携の重要な推進力となっており、南アフリカにおける両社の活動に多大な価値をもたらしています。私たち南アフリカ・ルノーでは、個々に活動するより協力した方がはるかに効果的であるということ、これまでの業務を通じて社員一人ひとりが学びました。南アフリカ日産自動車会社との協力関係なくして、今日あるような成果は到底成し遂げられなかったことでしょう。ルノー・日産のアライアンスは名目だけでなく、確実に機能しています。こうした機会に恵まれたことを、私たちは大変幸運に思っています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## 社員一人ひとりが考えるサステナビリティ

ここでは経営陣や社員から寄せられた、自身の実体験や日ごろの業務を通じて考えている「サステナビリティ」への思いをご紹介します。



日産自動車株式会社(日本)  
常務執行役員  
遠藤 淳一

ステークホルダーへの価値を向上するうえで、日産のライフケアビークル(LV：福祉車両)については、現在「出かける喜びを、1人でも多くの方へ」をコンセプトとして取り組んでいます。以前は「誰でも自由に移動できることを目指して」というコンセプトのもとに日産のライフケアビークルを位置づけていました。似たような言葉ではありますが、実は大きな違いがあります。この言葉に変更したのにはひとつの体験がベースとなっています。あるとき、重い脳障がいを持つお子さまのお父さまから「誰でも自由に移動できるクルマ」というのは、とても自分の子どもを想定して言っているとは思えず、メーカーとしてのおごりを感じる」とのご意見を頂いたのです。これがそれまでの発想を見直すきっかけとなりました。

「1人でも多くの方へ」というコンセプトは、より誠実であり、より持続可能であると信じています。関係会社のオーテックジャパンと協力して、今後はライフケアビークルを海外にも普及させていきたいと考えています。



日産自動車株式会社(日本)  
電子技術開発本部・  
EV技術開発本部  
執行役員  
豊増 俊一

日産は、電気自動車(EV)の商品化に向けた技術開発に極めて真剣に取り組んでいます。日産の技術者は、EV開発を通して多くの重要な使命を担っており、たとえば“走行距離を1kmでも伸ばす高効率のEV動力モーター開発”や“クルマが減速するときの運動エネルギーを電気エネルギーとして、1ワットでも回生するブレーキシステム開発”などに挑戦しています。日産のEVは、ゼロ・エミッション車であると同時に、もっともエネルギー効率の高いクルマとなることを目指しています。またEVは、新たな社会貢献のヒントや可能性を数多く与えてくれます。たとえば、EVに搭載されているバッテリーは、将来的に太陽エネルギーや風力などの自然エネルギーを貯蔵したり、場所を選ばずにそのエネルギーを活用することも考えられます。

今、日産のEV技術開発現場は元気です。新たな社会貢献テーマを、技術で解決しようとする興奮や、技術の最先端への挑戦がその原動力です。そして、政府や行政、幅広い産業や企業、大学とダイナミックに連携して知恵を集め、持続可能なクルマ社会の創造をより確かなものになりたいと考えています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

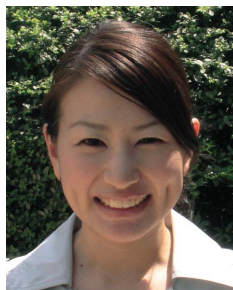
事業概況 125

第三者意見書 129



北米日産会社(米国)  
ファシリティ ユーティリティ  
環境エンジニアリング セクション  
ユーティリティ エンジニア  
ブレット ラスムッセン

キャントン工場ではクルマ1台の生産にかかるエネルギー使用量の削減に積極的に取り組んでおり、現在2つの対策を進めています。1つ目は「寄せ止め」(余った生産ラインを止め、集約すること)です。たとえば塗装分野では、減産にともない、塗料を定着させる乾燥炉一基を停止させました。2つ目は、すべての給気設備に可変周波数ドライブを設置し、エネルギー効率を上げる取り組みです。この結果、年間500万kW時以上の節電、2,000トン以上のCO<sub>2</sub>排出量削減が可能となる見通しです。こうした戦略により、工場全体のエネルギーコストが大幅に低下し、キャントン工場はミシシッピ州で唯一のエナジースター準拠工場となっています。



日産自動車株式会社(日本)  
アライアンスCEOオフィス  
黒坂 麻衣子

2009年3月でルノー・日産アライアンスは10周年を迎えました。アライアンスのコーディネートを通じて、互いの声に耳を傾け、相互の立場を理解する重要性を日々実感しています。Win-Winを意識しながら、丁寧なコミュニケーションを通じて信頼を構築すること。意見がぶつかっても、文化的背景や考え方で思いをめぐらせ、互いに納得いく解決策を導き出すよう努力すること。そうした姿勢が、将来に渡りシナジーを生み出す健全な関係を築いていきます。現在もルノーと良好な関係を保っているのは、過去アライアンスに携わった方々の、そういった努力の積み重ねであると感じます。今後も、これまで築き上げてきた強い絆を引き継ぎ、さらに未来へ向かって育てていくことが私たちの責務だと考えています。



インド日産会社  
財務・管理部  
責任者  
ヴェンカテスヴァラン T. R.

インド日産会社では、チェンナイ市に大規模生産拠点を立ち上げるプロジェクトを進めています。しかし、昨今の厳しい経済情勢のもと、課題はますます山積しています。こうした不安定な状況下では、あらゆる対策を講じて事業を継続し、業務を円滑に進めるためのキャッシュフローを確保しなければなりません。それには社員一人ひとりによるコスト削減や、外部費用の抑制が必要です。なぜなら、プロジェクトはいまだ計画段階にあり、実際の立ち上げには熱心な投資活動と徹底したコスト比較が不可欠だからです。そうした努力の積み重ねにより、事業を継続させ、厳しい時期を乗り越えて2010年にはインド発の「夢のクルマ」が発売できると信じています。



日産自動車株式会社(日本)  
いわき工場 製造課  
工長・主任  
木内 一夫

いわき工場では、日産を代表する高級車に搭載するVQエンジンを生産しています。2008年度には生産累計台数500万台を達成し、現在は600万台を目標に社員一丸となって取り組んでいます。お客さまに高品質なエンジンをお届けするため、前工程から「不良品は受け取らない」、自工程で「不良品をつくらない」、後工程へ「不良品を流さない」ことをつねに意識しながら、部品一つひとつに目を光らせ、工程ごとに綿密な品質管理をしています。米国ワーズ社が選ぶ「10ベストエンジン」の14年連続受賞という誇りを持ち、またプロ集団としての自覚を胸に、今後も進化し続けるVQエンジンを発信していきたいと思えます。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129



日産(中国)投資有限公司  
北京R&D部  
副課長

ヤオ シャオイン

中国は、日産の世界戦略にとってますます重要になっています。そのため、北京R&D部の全員がやりがいを感じつつも、果たすべき責任の重さを痛感しています。中国で日産の販売台数が伸びているのは、主に品質の高さによるものです。とくに、日産の先進的な環境・安全技術は、環境への配慮と責任ある企業市民としての日産のサステナビリティに不可欠な要素となっています。ゼロ・エミッション車でリーダーを目指し、より安全で快適な乗り心地を追求し続ける日産なればこそ、今後も各分野でトップレベルの製品をお客さまに届けることができると信じています。



メキシコ日産自動車会社  
アグアスカリエンテス工場  
環境コントロールオフィス  
スーパーバイザー

レネ エリック カストロ ヘレラ

私はメキシコ日産に18年以上勤務しており、この9年間はアグアスカリエンテス工場の環境コントロールオフィスに所属しています。この仕事を通して学んだことは、社員一人ひとりが日常業務のあらゆる過程で、つねに環境を守り、改善するよう努めなければならないということです。アグアスカリエンテス工場で始めた環境活動のひとつ「松林育成プログラム」は、社員や地域の人びとに松の苗木を配り、周辺の空気を浄化しようという試みです。環境保護は決して容易な課題ではありませんが、メキシコ日産ではこうした活動に大いなる喜びを感じています。



日産ロシア自動車会社  
マーケティング部  
プロダクト コーディネーター

エカテリーナ クラフチュク

ロシアはここ数年、日産の急成長市場のひとつとなっています。極めて有望な市場ですが、確たる地位を築くには熾烈な競争に勝ち抜かなければなりません。日産のロシアでの販売台数は2004年の2万8,500台から2008年には14万6,500台に増えたものの、ここにきてロシアも世界的な経済・金融危機のあおりを受けています。増勢を維持するため、私たちは市場での地位の強化に努めています。鍵となるのは斬新で競争力のある製品ラインアップです。お客さまの期待に応える新車をお届けし、日産の高い水準を広く提供できるよう努力していきます。日産には力強い復活を遂げる潜在力があります。今直面している課題は今後の発展の序章にすぎないのです。



日産自動車株式会社(日本)  
EV技術開発本部  
EVエネルギー開発部  
バッテリー設計グループ

八田 健太郎

現在ガソリンを主なエネルギー源とする自動車からは、走行中に多くのCO<sub>2</sub>が排出されており、これが環境に与える影響が問題視されています。私はガソリン代替燃料に興味があり、日産自動車へ入社後、燃料電池自動車の開発に携わってきました。現在は、来年販売予定の電気自動車用バッテリー開発を行う部署でバッテリーパックの設計をしています。ガソリン車から電気自動車のような電動車へ転換することで、CO<sub>2</sub>の排出量を大幅に削減することができますが、成熟した技術を持つガソリン車と比較すると、現状の電気自動車はユーザビリティに大きな差があります。ガソリン車と比べても遜色なく、ユーザーが不便を感じない電気自動車をつくることを目標に開発を進めています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129



欧州日産自動車会社(フランス)  
車両リサイクル部  
セクションマネジャー  
イアン ケリー

私が所属する車両リサイクル部では、欧州で2000年から施行されているELV指令(使用済み自動車に関する指令)が定める環境規制を確実に順守するよう努めています。ELV指令により、欧州で販売した全車種の解体・リサイクル情報の公表が義務づけられていることから、2008年は新投入の「インフィニティ」についても情報公開を行いました。このほか、域内の各日産事業所から排出されるCO<sub>2</sub>を削減するため、オフィス内の節電を呼びかける3か年の省エネ運動を2008年にスタート。金融危機の中、欧州日産では社員参加に重点を置いた省エネ活動を進めており、初年度は17%の節減を果たしました。



日産自動車株式会社(日本)  
パワートレイン開発本部  
パワートレイン性能開発部  
燃費動力性能計画・開発グループ  
石戸 昌典

全世界のCO<sub>2</sub>の約2割強が輸送機器からの排出であるという統計があります。統計方法でいろいろな説があり、正確な数値の算出は難しいのですが、わずか0.1%の改善であっても、世界的規模で見れば莫大な量が減ることになります。測定誤差のような微小な改良にも力を入れる理由がここにあります。2008年には日産の得意なCVT(無段変速機)技術を用いて、一般ドライバーの方でも、燃費の良いベテランドライバーの運転に近づける技術を開発しました。社内テストでは平均5%の効果が出ており、今年度から順次市場投入します。日産が全世界で100万台以上売り上げたCVT車すべてにこの技術が入ったらと想像すると、とてもやりがいを感じます。



株式会社オーテックジャパン  
LV商品・販促企画部  
LV商品・販促企画グループ  
小林 絵里

以前は、ライフケアビークル(LV:福祉車両)に対して、高齢者や体の不自由な方が乗る「特別なクルマ」というイメージを持っていました。しかし担当してみると、LVは特別なものではなく、生活になくしてはならない存在であることを知りました。多くのお客さまから、LVによって「外出できるようになった」「笑顔が増え、前向きになった」という声を聞き、これはLVのコンセプト「出かける喜びを、1人でも多くの方へ」に通じるものだと感じています。1台のクルマによって、お客さまの生活や気持ちを変えられることができる点は、企業としての社会的責任を果たすとともに、私たち一人ひとりのモチベーションを上げ、その結果、LV事業全体のサステナビリティ向上につながると考えています。



北米日産会社(米国)  
テクニカル コンプライアンス  
プロダクト セーフティ・環境部  
プランナー  
アルフレッド グロデック

地球環境について考える「アースデイ」が提唱され、米国をはじめとする世界各国で環境対策が始まってから約40年。それ以来私たち人類は、今の生活の質を維持し、後世に引き継ぐには環境保護が不可欠であることを強く認識するようになりました。日産においても、未長く事業を継続していくため、新たな低排出ガス、さらにはゼロ・エミッション技術の導入を目指して開発を進めています。私は、政府の環境保護当局と協力しながら、クルマがその一生を通して性能を発揮できるエミッション技術を開発しており、高い品質を通してお客さまの期待に応えていくという職務に大きなやりがいを感じています。

## 2008年度決算概況

2008年度の連結決算は、売上高が8兆4,370億円、営業損失が1,379億円、経常損失が1,727億円、当期純損失が2,337億円となりました。

2008年度のグローバル販売台数は、対前年度比9.5%減の341万1,000台 となりました。北米の販売台数は、同16.2%減の113万3,000台となり、米国の販売台数は同19.1%減の85万6,000台でした。日本の販売台数は同15.1%減の61万2,000台となり、欧州の販売台数は同16.7%減の53万台でした。一般海外市場の販売台数は、同7.1%増の113万6,000台となりました。

日産では金融危機と景気後退に対応すべく、速やかに対策を講じました。現在、社員が一丸となり、業績回復に向け全力を尽くしています。

### ❖ 2008年度 財務実績 (億円)

	2007年度	2008年度	差異
連結売上高	108,242	<b>84,370</b>	<b>-23,872</b>
連結営業利益	7,908	<b>-1,379</b>	<b>-9,287</b>
営業外損益	-244	<b>-348</b>	-
経常利益	7,664	<b>-1,727</b>	<b>-9,391</b>
特別損益	+16	<b>-461</b>	-
当期純利益	4,823	<b>-2,337</b>	<b>-7,160</b>
設備投資	4,289	<b>3,836</b>	-
研究開発費	4,575	<b>4,555</b>	-
減価償却費	3,709	<b>4,212</b>	-

2008年度 為替レート ¥100.7/\$ ¥144.1/€

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

❖ 事業概況 125

第三者意見書 129

## パフォーマンスデータ

	2006年度	2007年度	2008年度
連結従業員数	186,336人	180,535人	175,766人
個人株主数	195,550人	249,000人	317,000人
法人税等の支払額	2,689億円	1,649億円	902億円
研究開発費(売上高比率)	4,648億円(4.4%)	4,575億円(4.2%)	4,555億円(5.4%)
設備投資額(売上高比率)	5,090億円(4.9%)	4,289億円(4.0%)	3,836億円(4.5%)
災害支援時の会社からの支出	1,000万円 (日産自動車(株)単独) 318万円 (日産自動車とインドネシア日産の 社員募金:ジャワ島中部地震被災地)	650万円 (日産自動車(株)単独) 557万円 (日産自動車社員と日産労組の募金: 能登半島地震・新潟中越沖地震)	3,000万円 (日産自動車(株)単独) 中国・四川省大地震他) 50,000豪ドル(約300万円)、 最大6か月間の無償カーリース100台 (豪州日産自動車(株): 豪州の大規模山火事) キャッシュカイ10台 (東風汽车有限公司(中国): 中国・四川省大地震)
日産自動車(株) 従業員数	32,746人	31,453人	30,718人
平均年齢	41.5歳	41.4歳	41.6歳
平均勤続年数	20.1年	19.9年	19.9年
平均年間給与*	7,226,628円	7,138,692円	7,280,776円
障がい者雇用率	約2.0%	約2.1%	約2.1%
育児休職取得者数	98人	148人	111人
介護休職取得者数	4人	5人	4人
組合員総数	30,521人	29,025人	27,822人

\*平均年間給与は部長を除く一般従業員。賞とおよび基準外賞金を含む

### 地域別連結従業員数 (2009年3月末現在)

日本	85,697人
北米	25,186人
欧州	14,782人
一般海外地域	50,101人
連結従業員数	175,766人

### 労働組合の状況

日産自動車(株)の従業員は全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、2009年3月末現在の組合員総数は27,822名。このほかに、一部の従業員が加入する組合として全日本金属情報機器労働組合日産自動車支部があり、組合員数は2009年3月末現在1名。

なお、日本国内のグループ各社においては大半の企業で会社別労働組合が存在し、全日産・一般業種労働組合連合会を上部団体としています。

また、海外のグループ各社では、メキシコにおいてはメキシコ労働者総同盟を上部団体とする労働組合および独立系の労働組合、英国においては合同機械電気労組など、各国の労働環境に即した労働組合が存在します。

### グローバル拠点(2009年6月現在)

研究開発拠点: 12カ国・地域(日本、米国、英国、台湾、中国、タイ、インド、南アフリカ、メキシコ、ブラジル、スペイン、ベルギー)

デザイン拠点: 3カ国(日本、米国、英国に計5カ所)

車両生産工場: 18カ国・地域(日本、米国、英国、スペイン、台湾、中国、タイ、フィリピン、マレーシア、インドネシア、メキシコ、ブラジル、イラン、南アフリカ、ケニア、エジプト、パキスタン、ロシア)

### 車種別販売台数(トップ5)

日本 (台)

車名	2008年度 (2008/4-2009/3)
セレナ	65,264
モコ	60,613
ティーダ(ティーダ ラティオ含む)	57,564
ノート	56,219
キューブ	47,610



セレナ

米国 (台)

車名	2008年度 (2008/4-2009/3)
アルティマ	242,919
セントラ	92,464
ティーダ	82,453
ローグ	73,821
ムラーノ	61,073



アルティマ

欧州 (台)

車名	2008年度 (2008/4-2009/3)
キャッシュカイ	177,962
マイクラ(マイクラ C+C含む)	73,284
ノート	67,510
エクストレイル	48,060
ティーダ	34,654



キャッシュカイ

## 事業等のリスク

事業等のリスクに関する情報は以下のとおり。有価証券報告書（2008年3月期）に掲載したものと同様の内容です。

### 【経済状況】

当社グループの製品の需要は、製品を販売している国または地域の経済状況の影響を受けている。したがって、日本はもとより、当社グループの主要な市場である北米、欧州、一般海外地域における景気、およびそれにとまなう需要の変動については正確な予測に努めているが、予測を超えた変動があるときは、当社グループの業績および財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

### 【国際的活動および海外進出に関するリスク】

当社グループの海外での生産および販売活動は、米国や欧州、一般海外地域で行われている。これらの海外市場への事業進出の際には以下に掲げるようなリスクの検討を十分行っている。しかしながら、予期しないリスクが発生したときは、当社グループの業績および財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

- ・ 不利な政治または経済要因
- ・ 法律または規則の変更
- ・ 潜在的な不利な税影響
- ・ ストライキ等の労働争議
- ・ 人材の採用と確保の難しさ
- ・ テロ、戦争、その他の要因による社会的混乱

### 【研究開発活動】

当社グループの技術は、世の中のニーズに即し、有用かつ現実的で使いやすいものでなくてはならない。当社グループは、将来の世の中のニーズを予測し、優先順位をつけ、新技術に投資している。しかし、予測を超えた環境の変化や、世の中のニーズの変化により、最終的にお客さまにその新技術が受け入れられない可能性がある。

### 【製品の欠陥】

当社グループは、製品の安全を最優先の課題として開発・製造から販売サービスまで最善の努力を傾けている。製造物にかかる賠償責任については保険に加入しているが、保険でカバーされないリスクもあり、また顧客の安全のため大規模なリコールを実施した場合には多額のコストが発生する等、当社グループの業績と財務状況に影響が及ぶ可能性がある。

### 【為替レートの変動】

当社グループは海外各国に輸出を行っている。一般的に他の通貨に対する円高は当社グループの業績に悪影響を及ぼし、反対に、円安は当社グループの業績に好影響をもたらすことになる。また、当社グループが生産を行う地域の通貨価値が上昇した場合、それらの地域の生産コストや調達コストを押し上げ、当社グループの競争力の低下をもたらす可能性がある。

### 【通貨ならびに金利リスクヘッジ】

当社グループは外貨建債権債務の為替変動のリスク回避、有利子負債の金利変動リスク回避および、コモディティの価格変動リスク回避を目的とし、デリバティブ取引を行うことがある。こうしたデリバティブ取引によりリスクを回避することができる一方で、為替変動、金利変動等によってもたらされる利益を享受できないという可能性がある。また、これらデリバティブ取引を行う場合は信用度の高い金融機関を相手に行うが、万が一それらの金融機関が倒産するような場合には、当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

### 【重要な訴訟等】

現在、当社およびグループ関連会社を相手とした訴訟については、当社側の主張・予測と相違する結果となるリスクもあり、当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

### 【公的規制】

自動車業界は、排出ガス基準、ガソリン燃費基準、あるいは騒音等、環境や安全に係る規制の影響を受けやすく、これらの規制は今後よりいっそう厳格になる傾向にある。これら法規制を順守するために投資等の多大な出費が必要となり、これらのコストの増加は当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

### 【知的財産保護の限界】

当社グループは、他社製品と差異化できる技術とノウハウを保持している。これらの技術とノウハウは今後の当社グループの発展には不可欠なものである。これらの資産の保護については最善の努力を傾注しているが、特定の地域では知的財産権による完全な保護が困難であったり、または限定的にしか保護されない状況にある。当社は2004年4月より、このような特定の地域での知的財産を保護し、日産の知的活動の成果を守る活動を強化すること、さらには新たな知的財産を抽出することを狙いとして、専門の部署を設け、日産ブランドの保護・創造活動を行っているが、第三者が当社グループの知的財産を使用して類似した製品を製造することを防止できない可能性がある。

### 【自然災害】

日本を本拠とする当社グループにとって、現在そして今後も最大のリスクのひとつであり続けるものに地震リスクがある。当社グループでは、地震リスクマネジメント基本方針を設定するとともに、最高執行責任者（COO）をトップとするグローバルベースの地震対策組織を設置している。また、工場などの建屋や設備などの耐震補強を積極的に推進している。しかし、大規模な地震により、操業を中断するような場合は、当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

### 【販売金融事業のリスク】

販売金融事業は重要なコアビジネスのひとつである。当社グループの販売金融部門は、徹底したリスク管理により高い収益性と健全な財務状態を維持しながら、自動車販売を強力にサポートしている。また、当社内にグローバル販売金融ビジネスユニットを設置し、さらなるリスク管理の強化に取り組んでいる。しかし、販売金融には、金利変動リスク、残存価格リスク、信用リスク等のリスクが避けられない。これらのリスクが当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

### 【取引先の信用リスク】

当社グループは数多くの取引先と取引を行っている。当社グループは毎年、調達先については調達先の財務情報をもとに独自の格付けを行っており、またその他の取引先についても信用リスクに備えている。しかし、倒産のような予期せぬ事態により債権回収に支障が発生した場合等、当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

### 【退職給付債務】

当社グループの従業員退職給付費用および債務は、割引率等数値計算上で設定される前提条件や年金資産の期待収益率に基づいて算出されている。実際の結果が前提条件と異なる場合、または前提条件が変更された場合、その影響は累積され、将来にわたって定期的に認識されるため、一般的には将来期間において認識される費用および計上される債務に影響を及ぼすことになる。

### 【原材料および部品の購入】

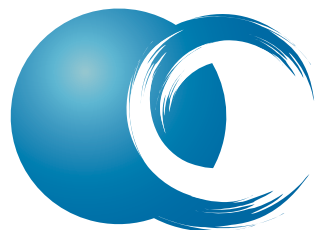
当社グループは、多数の取引先から原材料および部品を購入している。当社グループがコントロールできない市況変動ならびにその取引先が継続的に原材料および部品を確保できるかどうか等は、当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。



## ブルーシチズンシップ

日産では、「青い地球を守りたい」「人や社会と共生する企業市民でありたい」という思いを「ブルーシチズンシップ」という言葉で表し、さまざまな取り組みを行っています。それは、地球環境保護のようなグローバルなものから、地域社会への貢献、ダイバーシティ(多様性)の推進、そしてより多くの人びとにクルマで移動する喜びを提供することなど、極めて多岐にわたります。

日産は今後、世界中の人びとと協力しながら「ブルーシチズンシップ」の活動を長期的に継続し、拡大していきます。



### Blue Citizenship

#### ブルーシチズンシップ

それは、「人や社会と共生する企業市民でありたい」という日産の思いです。



地域社会や  
人びとへの貢献



より安全な  
クルマ社会に向けて



高品質な商品や  
サービスの創造



クルマをもっと身近に



環境にやさしい  
クルマや街づくり

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## 第三者意見書

私は世界的自動車メーカーには3つの大きな責任があると考えています。第1は安全なクルマづくり、第2は地球温暖化への取り組み、そして第3は、新しいモビリティ社会の創造です。その視点から「サステナビリティレポート2009」を読むと、日産自動車の取り組みが詳しく報告されており、素晴らしい出来栄になっていると思います。少し詳しく見てみましょう。

第1は安全なクルマです。クルマはわれわれの生活になくてはならないものですが、ときとして凶器に変わります。それを避けるために、事故に巻き込まれない、仮に事故に巻き込まれても「クルマが人を守る」ことを目指す日産の安全志向の姿勢はなるほどとうなずけます。「当社のクルマが関与する事故の死亡・重傷者数を2015年までに半減する、究極にはゼロを目指す」という極めて意欲的な目標を掲げる姿勢は立派です。その姿勢に共感します。

第2は温暖化問題への取り組みです。地球温暖化が深刻さを増す中、排気ガスに含まれるCO<sub>2</sub>が温暖化の原因となるクルマづくりを本業とする日産が、そのCO<sub>2</sub>排出量削減に取り組むのは当然ですが、世界が「2050年までに70%削減」を目指すべきとの認識のもとに、意欲的に削減に取り組む姿勢は鮮明です。たとえば、経営指標「QTC」にCO<sub>2</sub>排出量削減の指標である「C」を組み込んだ「QTC・C」は誠に適切であり、日産の本気度がうかがえます。

第3は将来のモビリティ社会のあり方です。CO<sub>2</sub>を出さないモビリティ社会は人類社会の悲願です。世界的自動車メーカーとして大きな責任を担う日産は早くから「人とクルマと自然の共生」を掲げ、さまざまなプロジェクトに取り組んでいます。究極にはゼロ・エミッション車を世界に広げ、ITSを活用していっそう環境に適したモビリティ社会をつくるとする日産の強い意欲を歓迎します。

無論、企業の社会的責任はこれら3つに限りません。世界でビジネスを展開する日産がその他の世界的問題にどう責任を果たすのか。多様なステークホルダーとの関係をどう築くのか、信頼される企業として経営のガバナンスをどう確保するのか、なども劣らず重要です。「サステナビリティレポート2009」はそれらの分野についても詳しい情報を提供しています。

このように立派な出来栄のレポートですが、それを一般の読者が読みこなすには難しいものになっています。難しい言葉もさることながら、多彩な情報が所狭しと並んでいます。果たしてそれらがすべて必要か。日産のCSRについても、ビジョン、ミッション、ウェイ、方針といった表現で複雑な説明になっています。より多くの読者に同社の本当の姿を理解してもらうには、専門家だけでなく一般読者の視線に立ったレポートづくりが望まれます。

さて、自動車業界を取り巻く経営環境は極めて厳しいものがあります。地球温暖化も進行が止まりません。そういった中で、日産はこのレポートが示すように社会に対して多くのコミットをしています。それらをどうやって一つひとつ確実に実践していくのか、時間の経過とともにその結果が問われます。

日産は同社のゼロ・エミッション車がさっそうと登場し、人びとの生活がより豊かになる夢を掲げています。多くの市民とともにその日が一日も早く来ることを心から期待しています。



国連環境計画・  
金融イニシアチブ  
特別顧問

末吉 竹二郎 氏

## 社会的責任投資 (SRI) への組み入れ

財務面だけでなく、環境や社会性の観点から企業を評価し、投資対象を選ぶSRI (Socially Responsible Investment) が注目されています。

日産はFTSE4Good、モーニングスター社会的責任投資株価指数などのSRIインデックスに組み入れられています。(2009年6月現在)



### FTSE4Good

#### FTSE4Good インデックスシリーズ

英国のフィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所が共同出資する独立企業のFTSE社が開発



#### モーニングスター社会的責任投資株価指数 (MS-SRI)

日本の独立系評価機関であるモーニングスターが開発した、日本で初めての社会的責任投資株価指数

## 報告範囲

本レポートでは、日産のグローバルな方針や取り組み、考え方を中心にご紹介しています。地域性のある取り組みについては、該当する地域名の記載等により、その旨を本文中でお伝えしています。

## 対象期間

2008年度 (2008年4月～2009年3月) を中心に、同期間の前後の活動内容も含めて記載しています。

## 第三者認証について

サステナビリティレポートの第三者認証については、グローバルに普遍的な手法が確立されているとはいえ、本来の目的である報告書の信頼確保という段階には至っていないことを勘案し、導入を見送っています。

## 参考にしたガイドライン

本レポートは、GRI「持続可能性報告のガイドライン」、環境省「環境報告書ガイドライン」を参考にしています。さらに、ガイドラインでの報告対象以外の活動についても幅広くご紹介しています。

## 見通しに関する注意事項

このサステナビリティレポートの記載内容には、歴史的事実や、当社の将来にかかわる計画、目標およびそれに基づく事業計画や考え方が含まれています。実際の業績は、さまざまな要因により、これらの見通しとは大きく異なる結果となり得ることをご承知おきください。日産の事業活動やその展開だけでなく、世界経済の動向や自動車産業を取り巻く情勢の変化、地球環境の変化なども、実際の業績に大きな影響を与え得る要因となります。

発行後に誤記などが確認された場合には、その正誤情報を以下のウェブサイト上にて、ご案内いたします。

<http://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/CSR>

## [ お問い合わせ先 ]

### 日産自動車株式会社

〒104-8023  
東京都中央区銀座六丁目17番1号  
グローバルコミュニケーション・CSR本部  
グローバルブランドコミュニケーション・CSR部 CSRグループ  
Tel : 03-5565-2132 Fax : 03-3546-2669  
E-mail : NISSAN\_SR@mail.nissan.co.jp

2009年8月18日より、下記住所に移転します。  
〒220-8686  
神奈川県横浜市西区高島一丁目1番1号  
Tel : 045-523-5548 Fax : 045-523-5771