

# **NISSAN**

## **MOTOR CORPORATION**

日産自動車・販売金融子会社

サステナブル・ファイナンス・  
フレームワーク

2022年7月

## 目次

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 1. はじめに .....                  | 2  |
| 2. サステナビリティへの取組 .....          | 3  |
| 3. サステナブル・ファイナンス・フレームワーク ..... | 8  |
| 3.1. 資金使途.....                 | 8  |
| 3.2. 評価・選定プロセス .....           | 15 |
| 3.3. 調達資金の管理 .....             | 16 |
| 3.4. レポーティング .....             | 17 |
| 4. 外部評価.....                   | 19 |
| 4.1. セカンドパーティ・オピニオン .....      | 19 |
| 4.2. コンプライアンスレビュー .....        | 19 |

## 1. はじめに

日産自動車株式会社（以下「日産」）は、「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」というコーポレートパーパスを掲げ、信頼される企業として、独自性に溢れ、革新的なクルマやサービスを創造し、その目に見える優れた価値を、すべてのステークホルダーに提供しています。

日産は世界をリードする自動車メーカーとしてグローバルに事業を展開し、日本、中国、北米などの主要市場に注力しています。日産は、電動化や自動運転における高度な技術力や、ルノーや三菱自動車との強力な提携などの強みを活かし、より革新的で先進的な技術を駆使した高付加価値製品を効率的に開発・提供しています。

日産はまた、日産フィナンシャルサービス（日本）、米国日産販売金融会社（米国）、エヌアールファイナンスメキシコ（メキシコ）、東風日産汽車金融有限公司（中国）、他の5社、及びカナダ日産自動車会社（カナダ）の販売金融事業などの販売金融グループ会社（総称して「日産販売金融子会社」）を通じて、日産車の購入またはリースのためにディーラー及び顧客に資金を提供しています。

日産は、グローバルなあらゆる事業活動を通じて企業として成長し続け、経済的に貢献すると同時に、世界をリードする自動車メーカーとして、社会が直面する諸課題の解決に貢献することを目指しています。日産は、お客様、株主、従業員、地域社会などすべてのステークホルダーを大切に思い、よりクリーンかつ安全で持続可能なモビリティ及びその関連サービスを提供し、社会の発展に貢献していきます。日産の環境理念は、「人とクルマと自然の共生」を推進することです。日産は、事業の環境への影響を認識し、エネルギーの節約、二酸化炭素排出量の削減、廃棄物の削減、リサイクルプログラムの改善、汚染の削減に取り組むことにより、環境への影響を減らすための積極的な対策を講じています。

## 2. サステナビリティへの取組

日産は、2018年に策定したサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」の他、コーポレート長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」を発表しており、サステナビリティ戦略について示しています。

「Nissan Sustainability 2022」は、「E（Environmental：環境）」「S（Social：社会性）」「G（Governance：ガバナンス）」の側面で日産の取り組みを明確にし、企業として持続的な成長を目指すとともに、社会の持続可能な発展に貢献する取り組みについて示したものです。

Nissan Sustainability 2022の主要テーマ：ゼロエミッション、ゼロ・フェイタリティ社会の実現<sup>1</sup>  
クルマの普及に伴い、多くの人々がモビリティによる利便性や運転する楽しさを享受していますが、一方で、温室効果ガスの排出量や交通事故は喫緊の課題となっています。

世界をリードする自動車メーカーとして日産が目指しているのは、2050年までに事業活動を含むクルマのライフサイクル全体におけるカーボンニュートラルを実現する「ゼロエミッション」と、日産車がかかわる交通事故の死者数をゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」の実現です。

多様な人材一人ひとりが力を発揮するとともに、中長期に成長できるインクルーシブな（多様性を受容できる）組織を構築し、その実現を目指していきます。



<sup>1</sup>日産サステナビリティレポート 2022- P15  
(<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>)

## ゼロエミッション社会の追求

NGP2022では、日本、米国、欧州、中国において、新車からのCO<sub>2</sub>排出量を2022年までに2000年比で40%削減することを目標としております。2021年度の実績は42.5%を達成しており、2050年の目標達成に向けて順調に推移しております。また、日産は2018年から2030年までに、スコープ1及び2のGHG排出量を30%、販売した日産車の使用によるスコープ3のGHG排出量を1キロメートル当たり32.5%削減することを目指します。

NGP2022で掲げた目標は既に一定程度達成しているものの、日産はより高い目標達成に向けて取り組んでおります。日産は2050年までに事業活動を含むクルマのライフサイクルでのカーボンニュートラルを目指すこととし、またその実現に向けたマイルストーンとして2030年早期より、主要市場で投入する新型車すべてを電動車両とする事を2021年1月に宣言しました。

さらに、日産は2021年11月に電動化を加速するための長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」を発表しました。日産は、2026年までに2兆円の投資を行い、車両の電動化と技術革新をさらに加速させていきます。そして、ワクワクする多様なクルマを求めのお客様の要望にお応えし、日産は2030年度までに15車種のEVを含む23車種の電動車を導入し、ニッサンとインフィニティの両ブランドをあわせてグローバルに電動車のモデルミックスを50%以上とすることを目指します。日産はまた、2028年度までに自社開発の全固体電池（ASSB）を搭載したEVを市場投入することを目指し、2024年度までに弊社の横浜工場内にパイロット生産ラインを導入します。ASSBの採用により、様々なセグメントにEVを投入することが可能となり、動力性能や走行性能も向上させることができます。

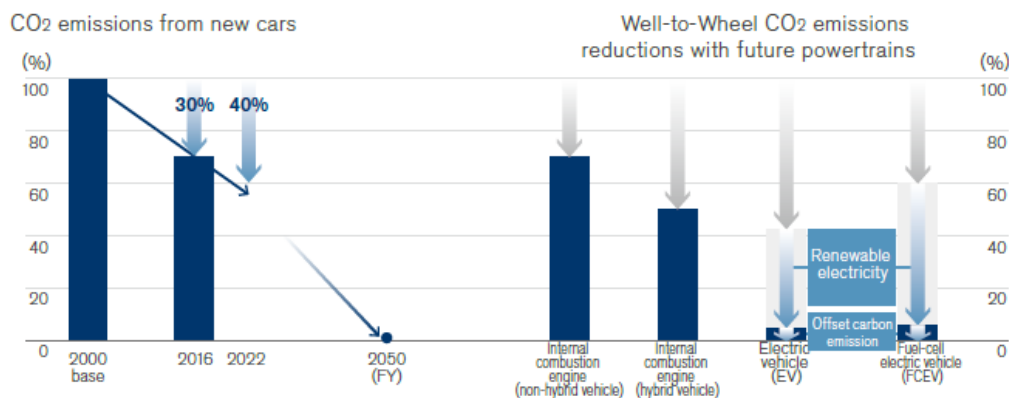
日産は、技術と事業の進化を推進し、「ニッサン インテリジェント モビリティ<sup>2</sup>」のもと、新たな技術、機能、事業、サービスを市場に投入・展開するため、一貫性のあるアプローチを行っていきます。

---

<sup>2</sup>日産インテリジェントモビリティ

( <https://www.nissanusa.com/experience-nissan/intelligent-mobility.html> )

## CO<sub>2</sub>削減シナリオ<sup>3</sup>



車両の電動化、インテリジェンス、日産が推進する「ニッサン インテリジェント モビリティ」の進展に伴い、車両の機能と構造はますます複雑になっています。生産工程ではさらなる技術革新が不可欠であるため、日産は以下の取り組みを通じてクリーンな製造を実現するクルマづくりコンセプト「ニッサン インテリジェント ファクトリー<sup>4</sup>」を発表しました。

### (i) 再生可能エネルギーの推進：

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

### (ii) 持続可能な水及び廃水マネジメント：

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

### (iii) 廃棄物管理とサーキュラー・エコノミー：

NGP2022では、資源をライフサイクル全体にわたり効率的かつ持続的に活用するシステムを発展させ、「サーキュラー・エコノミー」というコンセプトを取り入れました。少ないエネルギーで資源の有効利用を図るため、リサイクルされた材料の積極的な使用、使用済み自動車のリサイクルの促進に加えて、設計・調達・生産段階から資源の再利用及び省資源を考慮した化学物質の適正な利用や車体軽量化に取り組んでいます。

<sup>3</sup>日産サステナビリティレポート 2022- P38

(<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>)

<sup>4</sup>日産インテリジェントファクトリー

(<https://global.nissannews.com/en/releases/release-ca298f94d2418782118342f5fd0448b6-191128-02-e>)

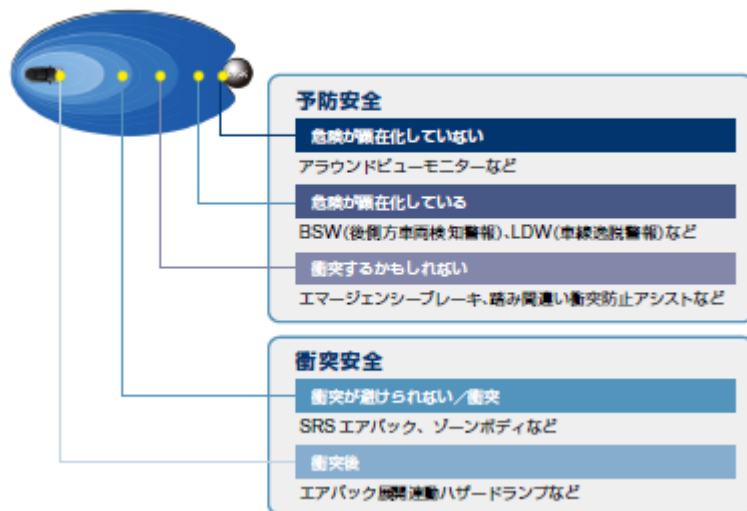
## 日産車のかかわる死者数を実質ゼロに

日産は、“走る楽しさと豊かさ”を体現するクルマづくりに取り組むとともに、リアルワールド（現実の世の中）における高い安全性を最優先に考えています。交通事故の原因の9割以上が人為的ミスといわれる中、日産は日産車がかかわる交通事故の死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」実現に向け、事故そのものを減らすための取り組みを進めます。

## “ぶつからないクルマ”の実現に向けて

日産は、「セーフティ・シールド」のコンセプトのもと、危険予防から危険回避、そして乗員保護までのトータルな観点で、それぞれのシーンで乗員の安全をサポートします。例えば、通常走行時や駐車時には、ドライバーが視認しにくい周囲の車両や歩行者などをセンサーやカメラがモニターし、いつでも安心して運転できるようにドライバーをサポートします。また、危険な状態になりそうなときも、クルマが瞬時に判断して危険回避をアシストします。世界中すべての人に最適なモビリティを提供することを目標に掲げている日産は、安全技術を広く迅速に普及させていくことも自動車メーカーとしての使命だと考えています。

### セーフティシールド



## 緊急回避性能の飛躍的な向上につながる運転支援技術

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

この技術は、次世代の高性能LiDAR、レーダー、カメラからの情報を融合し、さらに物体の形状や距離、車両周辺の構造をリアルタイムで高精度に検出することができます。これらの情報を活用することで、車両は瞬時に状況を把握・分析・判断し、必要な衝突回避操作を自動的に実行すること

ができます。そして、距離の遅い交通や道路の障害物を検出し、それに応じて車線変更することもできます。さらに特筆すべきことは、この技術は詳細な地図情報が利用不可能な地域のドライバーへのサポートを強化することもできます。



ProPILOT コンセプトゼロテスト車両

さらに、日産はローカル・コミュニティがあらゆる地域での事業において不可欠であることを認識し、世界中でローカル・コミュニティへの貢献を促進するために取り組んでいます。

2022年1月、日産を含めた5社は、福島県浪江町にて、オンデマンド配車サービスと、人とモノの移動ニーズをマッチングさせ人流と物流の効率化を検証する、貨客混載の実証実験を開始しました。本実証実験は、2021年2月に協定締結した「福島県浜通り地域における新しいモビリティを活用したまちづくり連携協定」のもと、2021年11月開始した、「なみえスマートモビリティ」実証実験の第2フェーズとなるものです。配車サービスの対象エリアを町中心部から、避難解除区域を含む浪江町全域に拡大するほか、買い物支援サービスによる荷物配達を組み合わせた貨客混載の実証実験も実施します。昨年度の実証結果を踏まえ、移動サービスの利便性を向上することで、地方部における暮らしやすいまちづくりに貢献します。さらに同月、日産を含めた3社で、ローカル経済を回す新たな買い物・宅配モデル、「なみえバーチャル商店街サービス」の実証実験も開始しました。VR技術を活用し複数店舗のリアルタイム映像を見ながら商品選択できるシステムと貨客混載の効率的な配送を組み合わせ、簡単で便利な買い物・宅配サービスにより、地域経済の活性化を目指します。



### 3. サステナブル・ファイナンス・フレームワーク

日産は、サステナビリティ戦略に沿って、サステナブル・ファイナンス・フレームワーク（以下「フレームワーク」）を策定しました。このフレームワークに基づいて、日産自動車及び販売金融子会社は、グリーンボンド、サステナビリティボンド、グリーンローン、及びサステナビリティローン（以下、総称して「サステナブルファイナンス」）を調達することが出来ます。

フレームワークを用いた発行が可能な調達エンティティには、日産自動車に加えて、販売金融子会社（日産フィナンシャルサービス、米国日産販売金融会社、日産カナダ、日産リーシング（タイ）、日産フィナンシャルサービス（オーストラリア）、日産フィナンシャルサービス（ニュージーランド）、東風日産オートファイナンス、東風日産フィナンシャルリーシング、エヌアールファイナンスメキシコ、及び日産ルノーフィナンシャルサービス（インド）など）が含まれます。

このフレームワークは、グリーンボンド原則（GBP）2021、ソーシャルボンド原則（SBP）2021 及びサステナビリティボンドガイドライン（SBG）2021、並びに、グリーンローン原則（GLP）2021 及びソーシャルローン原則（SLP）2021（総称して「原則」）に沿って策定されております。なお、これら原則は、サステナブルファイナンスの促進にあたって、調達にあたっての透明性と開示を推奨する自主的なガイドラインです。

このフレームワークは、原則が定める主要事項に対応しております：

1. 資金使途
2. 評価・選定プロセス
3. 調達資金の管理
4. レポーティング

また、このフレームワークは、原則が推奨する外部レビューにも沿っております。

なお、今後の原則修正や市場慣習の変化に沿って、このフレームワークを随時更新する予定です。

#### 3.1. 資金使途

日産自動車及び販売金融子会社は、サステナブルファイナンスでの調達正味相当額を、適格基準のいずれかに該当する新規又は既存の事業に充当します。（以下「適格事業」）。グリーンボンド・グリーンローンの場合は「**適格グリーン事業**」のみ、サステナビリティボンド・サステナビリティローンの場合は「**適格グリーン事業**」及び「**適格サステナビリティ（グリーン/ソーシャル）事業**」を適格事業とします。

なお、既存事業への充当は、過去 36 か月以内のものに限定します。また、調達から 24 か月以内に適格事業へ充当するよう努めます。

適格基準： 日産自動車

1. 日産自動車のグリーン事業

| 適格事業                                 | 適格基準  | 環境目標     | 持続可能な開発目標   |
|--------------------------------------|---|----------|---|
| クリーン輸送                               | <p>ゼロエミッション車</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電気自動車（BEV）等ゼロエミッション車の車両及び構成部品（E-Axleやバッテリーを含む）への研究開発・投資・支出（設計や開発、製造等を含む）</li> </ul>   | 気候変動の緩和  | <p>7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに</p> <p>11. 住み続けられるまちづくりを</p> <p>13. 気候変動に具体的な対策を</p>                        |
| CO <sub>2</sub> 排出量（スコープ1・2）削減に向けた取組 | <p>再生可能エネルギー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>再生可能エネルギー（風力と太陽光）への投資（建設や開発、取得、維持、運用等を含む）</li> <li>再生可能エネルギー由来の電力調達支出（PPA / VPPA等を含む）</li> </ul> <p>エネルギー効率の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゼロエミッション車を中心とした製造過程におけるエネルギー効率改善に向けた投資</li> <li>CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた取組（以下一例）： <ul style="list-style-type: none"> <li>LED 照明</li> <li>消費電力の少ない空調設備</li> </ul> </li> </ul> | 気候変動の緩和  | <p>7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに</p> <p>11. 住み続けられるまちづくりを</p> <p>12. つくる責任、つかう責任</p> <p>13. 気候変動に具体的な対策を</p> |
| 環境に配慮した生産                            | <p>持続可能な水・廃水管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産設備や事業所等における水利用効率改善・水質向上等への投資<sup>5</sup>（持続可能な水管理プロセスを含む）</li> </ul>  | 持続可能な水管理 | <p>6. 安全な水とトイレを世界中に</p> <p>11. 住み続けられるまちづくりを</p> <p>12. つくる責任、つかう責任</p>                               |

<sup>5</sup> <https://www.nissan-global.com/EN/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/DEPENDENCY/>

| 適格事業 | 適格基準  | 環境目標              | 持続可能な開発目標                                       |
|------|---|-------------------|---|
|      | <p>廃棄物管理と循環経済</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 廃棄物の抑制や活用、資源の消費量削減に向けた研究開発・投資（以下一例）：               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ リニューアブル・リサイクル・リユース材料の利用増加</li> <li>○ 廃棄物からの資源分離・回収の向上</li> </ul> </li> </ul> | <p>持続可能な廃棄物管理</p> | <p>11. 住み続けられるまちづくりを</p> <p>12. つくる責任、つかう責任</p> |

2. 日産自動車のサステナビリティ（グリーン/ソーシャル）事業

| 適格事業                                 | 適格基準   | 環境目標・社会便益<br>(受益層)   | 持続可能な開発目標   |
|--------------------------------------|--|--|---|
| 日産 EV エコシステムやスマートシティ実現に向けた基礎技術及びインフラ |  |  |   |
| EV 社会実現のためのインフラ整備                    | <b>クリーン輸送</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゼロエミッション車用BEV充電設備への研究開発・投資</li> <li>中古車部品（バッテリー等）のリユース・リサイクル促進に向けた研究開発・投資・支出<sup>6</sup></li> </ul>   | <b>グリーン：</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EV 社会実現のためのインフラ設備の普及（気候変動の緩和・汚染防止）</li> </ul>  | 7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに<br>11. 住み続けられるまちづくりを<br>13. 気候変動に具体的な対策を                       |
| Vehicle-to-Everything (V2X)          | <b>Vehicle-to-Everything (V2X) / エネルギー貯蔵システム (ESS) としての BEV バッテリーの活用</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゼロエミッション車用BEVバッテリーやVehicle-to-Everything (V2X) 技術への研究開発・投資・支出</li> <li>BEVバッテリーのエネルギー貯蔵システム (ESS) としての活用（緊急事態（自然災害等）発生時を含む）に向けた研究開発・投資・支出</li> </ul> | <b>グリーン：</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 再生可能エネルギーの普及率向上を見据えた蓄電（気候変動の緩和）</li> </ul> <b>ソーシャル：</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 自然災害による影響を受けた脆弱な人々（幅広い方々を含む）への社会インフラアクセスの提供</li> </ul> | 7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに<br>9. 産業と技術革新の基盤をつくろう<br>11. 住み続けられるまちづくりを<br>13. 気候変動に具体的な対策を |
| 自動運転関連技術（先進安全技術 / 運転支援技術を含む）         | <b>よりクリーンかつ安全で持続可能なモビリティ実現に向けた自動運転関連技術</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故死者ゼロに向けた技術の研究開発（「ProPILOT<sup>7</sup>」やLiDAR等、以下のような技術で構成）</li> </ul>  | <b>ソーシャル：</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 交通手段・社会インフラへのアクセスの提供（以下を含む、自力での運転が困難な幅広い方々が対象）：               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 障がい者</li> <li>- 高齢者や未成年</li> </ul> </li> </ul>   | 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう<br>11. 住み続けられるまちづくりを   |

<sup>6</sup> 充電電池の再利用とリサイクル活動の一例：<https://www.4r-energy.com/>

<sup>7</sup> <https://www.nissanusa.com/experience-nissan/news-and-events/nissan-propilot-assist.html>

| 適格事業                                      | 適格基準  | 環境目標・社会便益<br>(受益層)   | 持続可能な開発目標   |
|---|---|--|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ インテリジェントクルーズコントロール（車間距離維持）</li> <li>○ ステアリングアシスト（車線中央維持）</li> <li>○ ナビリンク（制限速度標識検出）</li> <li>○ TRL<sup>8</sup>や NASA<sup>9</sup>等との、自動運転技術の MaaS への活用に向けた研究</li> </ul>   | <p><b>グリーン：</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 自動運転技術を通じた、エネルギー消費・CO<sub>2</sub> 排出量の抑制（気候変動の緩和）</li> </ul>      |   |
| 日産 EV エコシステムやスマートシティ実現に向けた実証実験や事業化された取り組み |   |  |   |
| MaaS                                      | <p><b>クリーンMaaS（ゼロエミッション車や低環境負荷車を使用したサービス）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 以下の車両を使用したサービスに関連する研究開発・投資・支出： <ul style="list-style-type: none"> <li>○ BEV 等のゼロエミッション車</li> <li>○ HEV 等の低炭素車（e-POWER<sup>10</sup>を含む）</li> </ul> </li> <li>● MaaSの一例： <ul style="list-style-type: none"> <li>○ イージーライド<sup>11</sup></li> <li>○ ウィーライド<sup>12</sup></li> <li>○ e-シェアモビ<sup>13</sup></li> </ul> </li> </ul> | <p><b>グリーン：</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- シェアライディングでの EV 導入の促進を通じて広く EV 社会を実現し、環境負荷減を企図（気候変動の緩和）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに</li> <li>9. 産業と技術革新の基盤をつくろう</li> <li>11. 住み続けられるまちづくりを</li> <li>13. 気候変動に具体的な対策を</li> </ul> |

<sup>8</sup><https://trl.co.uk/news/servcity--a-project-making-autonomous-mobility-a-reality-in-the-uk-s-cities>

<sup>9</sup><https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-4a75570239bf1983b1e6a41b7d03bb7e-nissan-and-nasa-extend-research-into-autonomous-mobility-services?source=nng>

<sup>10</sup>2025 年までには BEV のみの運用とする予定

<sup>11</sup>[https://www.nissan-global.com/EN/TECHNOLOGY/OVERVIEW/easy\\_ride.html](https://www.nissan-global.com/EN/TECHNOLOGY/OVERVIEW/easy_ride.html)

<sup>12</sup><https://www.weride.ai/>

<sup>13</sup><https://e-sharemobi.com/>

| 適格事業 | 適格基準   | 環境目標・社会便益<br>(受益層)   | 持続可能な開発目標  |
|------|--|--|--|
|      | <p>過疎地域や被災地等、交通アクセスが限定的なエリアで展開する MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通機関へのアクセスが制限されている地域における移動インフラに関連する研究開発・投資・支出（以下一例） <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 福島県浪江町での取組<sup>14</sup></li> <li>○ ブルースイッチ<sup>15</sup></li> </ul> </li> </ul> | <p>ソーシャル：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 過疎地域等、公共交通機関へのアクセスが容易でない地域の方々へ移動手段の提供</li> <li>- 障がいのある方々、ご高齢の方々等への移動の手段提供</li> </ul> | <p>9. 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>11. 住み続けられるまちづくりを</p> |

<sup>14</sup><https://global.nissanstories.com/en/releases/namie>

現在はガソリン車も使用しているものの、今後ゼロエミッション車のみの使用に切り替える予定

<sup>15</sup><https://global.nissanstories.com/en/releases/nissan-blue-switch>

適格基準： 販売金融子会社

3. 日産販売金融子会社のグリーン事業

| 適格事業   | 適格基準   | 環境目標    | 持続可能な開発目標   |
|--------|--|---------|---|
| クリーン輸送 | ゼロエミッション車・<br>低炭素車 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 以下の車両の販売<br/>                             金融債権（ホール<br/>                             セール・ローン・<br/>                             リース等）：                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ BEV 等のゼロ<br/>                                     エミッション<br/>                                     車</li> <li>○ HEV等の低炭<br/>                                     素車（e-<br/>                                     POWER<sup>16</sup>を含<br/>                                     む）</li> </ul> </li> </ul> | 気候変動の緩和 | 7. エネルギーをみんな<br>に、そしてクリー<br>ンに<br>11. 住み続けられるま<br>ちづくりを<br>13. 気候変動に具体的<br>な対策を |

<sup>16</sup> 日産及び販売金融子会社社のクリーン交通は時間経過とともに BEV が適格な HEV/PHEV を大幅に上回る予定。2025 年までには BEV のみを対象とする予定

## 3.2. 評価・選定プロセス

日産は、サステナブル・ファイナンス委員会（以下「委員会」）を設置しました。委員会は、事業の評価・選定プロセスを監督するとともに、事業が適格基準や全社のサステナビリティ戦略に沿っているかを確認します。委員会は、財務部、サステナビリティ推進部、オペレーション戦略室、経営戦略本部経営戦略室、グローバルセールスファイナンス部門の上級管理職を含む代表者で構成され、少なくとも年に1回開催する予定です。委員会での決定事項は次のとおりです。

### 決定事項

- 債券の存続期間を通じて、提案された事業の適格性基準への準拠の検証（環境/社会に長期的にプラスの影響を与える事業のみを適格事業と見なす方針）
- 適格事業のポートフォリオが、「資金使途」セクションで指定されているカテゴリ及び適格基準と一致していることの確認
- 適格基準を満たさなくなった事業の置き換え
- フレームワークの内容を確認し、日産の事業戦略、技術、市場動向に関連する変更の反映・更新

債券が残存する限りは少なくとも年に1回、調達主体が日産自動車の場合は財務グループが、調達主体が販売金融子会社の場合は関連部門が、サステナブルファイナンスでの調達正味相当額を追跡・管理します。調達資金が適格基準を満たさない事業に充当されている事を認識した場合、調達資金は別の適格事業に再配分し、報告する予定です。

### 環境及び社会的リスクのリスク管理

日産は、事業の選定と資本配分に環境的及び社会的リスク管理措置を適用しています。弊社の最高持続可能性責任者（CSO）が議長を務めるグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティでは、目標の設定から進捗状況の監視まで、日産のサステナビリティ戦略の下での特定の活動を担当しています。グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティは年2回開催され、各ESG分野の部門の経営陣が参加します。各部門は独自の活動を進める責任があり、進捗状況はコミッティで報告されます。日産は、持続可能性のパフォーマンスを向上させるために、PDCA（計画、実行、チェック、行動）サイクルを実施しています。

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



### 3.3. 調達資金の管理

#### 日産自動車

日産自動車の財務グループは、フレームワークに基づいて調達した資金を一般勘定で管理し、サステナブルファイナンスでの調達正味相当額が適格事業に充当されるよう、記録簿を用いて、年次で追跡・管理します。未充当資金は、一時的に現金または現金同等物に投資されるか、短期借入金の返済に使用される場合もあります（但し、炭素集約型の活動に係る借入金に対するリファイナンスは除く）。事業が中止または延期された場合、日産が事業の売却、延期、または資格停止を認識してから 12 か月以内に、フレームワークに準拠した事業に再度充当する予定です。

#### 販売金融子会社

販売金融子会社の関連部門は、フレームワークに基づいて調達した資金を一般勘定で管理し、エクセルファイルを用いて、ポートフォリオ単位でサステナブルファイナンスでの調達正味相当額を追跡・管理します。また、適格ポートフォリオ（適格基準を満たす販売金融債権）の総額が各サステナブルファイナンスでの調達総額以上であることも、管理・確認します。仮に適格ポートフォリオの総額が各サステナブルファイナンスの調達総額より少ない場合、差額を現金または現金同等物で保持するか、短期借入金の返済に使用される場合もあります（但し、炭素集約型の活動に係る借入金に対するリファイナンスは除く）。

### 3.4. レポーティング

調達主体が日産自動車の場合は調達正味相当額の適格事業への全額充当完了まで、調達主体が販売金融子会社の場合は調達資金が残存する限り、実務上可能な範囲で、アロケーション・インパクトに関する情報を毎年ウェブサイト上で公表する予定です。

#### アロケーション・レポーティング

##### 日産自動車

- 適格グリーン/サステナビリティ事業毎の充当額
- 未充当資金の残高
- 充当事業の概要
- 新規・リファイナンスの割合

##### 販売金融子会社

- カテゴリ毎の充当額
- 未充当資金の残高

#### インパクト・レポーティング

##### 日産自動車のグリーン事業

| 適格事業                                     | 適格基準        | レポーティング指標   |
|--|-------------|---|
| クリーン輸送                                   | ゼロエミッション車   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• BEVの販売台数、または自動車販売全体に占めるBEVの比率</li> <li>• CO<sub>2</sub>排出削減等環境への影響 (CO<sub>2</sub>-t)</li> </ul> |
| CO <sub>2</sub> 排出量<br>(スコープ1・2)削減に向けた取組 | 再生可能エネルギー   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CO<sub>2</sub>の年間排出削減量 (CO<sub>2</sub>-t/年)</li> <li>• 再生可能エネルギーの年間消費量 (TJ/年)</li> </ul>         |
|  | エネルギー効率の改善  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CO<sub>2</sub>の年間排出削減量 (CO<sub>2</sub>-t/年)</li> </ul>   |
| 環境に配慮した生産                                | 持続可能な水・廃水管理 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両1台あたりの水使用量</li> </ul>  |
|  | 廃棄物管理と循環経済  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両1台あたりの廃棄物量</li> <li>• 車両1台あたりのリサイクル材料使用量</li> </ul>  |

日産自動車のサステナビリティ（グリーン/ソーシャル）事業

| 適格事業                                      | 適格基準  | レポート指標   |
|---|---|--|
| 日産 EV エコシステムやスマートシティ実現に向けた基礎技術及びインフラ      |   |  |
| EV 社会実現のためのインフラ整備                         | クリーン輸送  | <ul style="list-style-type: none"> <li>EV 充電インフラの設置数</li> <li>再利用/リサイクルされたバッテリーの数</li> </ul>       |
| Vehicle-to-Everything (V2X)               | Vehicle-to-Everything (V2X) / エネルギー貯蔵システム (ESS) としての BEV バッテリーの活用 | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の定性的説明</li> <li>受益者等の数</li> </ul>                         |
| 自動運転関連技術（先進安全技術/運転支援技術を含む）                | よりクリーンかつ安全で持続可能なモビリティ実現に向けた自動運転関連技術                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>ProPILOT 等の先進安全技術を搭載した車両の販売台数または製造台数</li> </ul>             |
| 日産 EV エコシステムやスマートシティ実現に向けた実証実験や事業化された取り組み |   |  |
| MaaS                                      | クリーン MaaS（ゼロエミッション車や低環境負荷車を使用したサービス）                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の定性的説明</li> <li>サービスの利用者数・移動距離</li> <li>受益者等の数</li> </ul> |
|   | 過疎地域や被災地等、交通アクセスが限定的なエリアで展開する MaaS                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の定性的説明</li> <li>サービスの利用者数・移動距離</li> <li>受益者等の数</li> </ul> |

日産販売金融子会社のグリーン事業

| 適格事業   | 適格基準           | レポート指標   |
|--------|----------------|--|
| クリーン輸送 | ゼロエミッション車・低炭素車 | <ul style="list-style-type: none"> <li>BEV・e-POWER の融資台数</li> <li>CO<sub>2</sub> 排出削減等環境への影響 (CO<sub>2</sub>-t)</li> </ul> |

## 4. 外部評価

### 4.1. セカンドパーティ・オピニオン

日産は、フレームワークが GBP2021、SBP 2021、及び SBG 2021、並びに、GLP 2021 及び SLP 2021 に適合しているとのセカンドパーティ・オピニオン（SPO）をサステイナリティクスより取得しております。SPO はサステイナリティクスのウェブサイトで購入できます。

### 4.2. コンプライアンスレビュー

日産または販売金融子会社は、（日産の場合はサステナブルファイナンスでの調達正味相当額が全額適格事業に充当されるまで、販売金融子会社の場合は調達資金が残存する限り）フレームワークに定められた適格基準の順守状況の確認のため、サステイナリティクスによるコンプライアンスレビューを取得する予定です。

## 免責事項

フレームワークに含まれる情報および意見は、フレームワークの日付の時点におけるものであり、予告なしに変更される場合があります。日産またはその関連会社は、これらの記述が新しい情報の結果または将来の事象などの影響を受けるかどうかにかかわらず、そのような記述を更新または改訂する責任または義務を負いません。フレームワークは、現在の日産の方針と意図を表しており、変更される可能性があり、法的関係、権利または義務を生じさせることを意図しておらず、そのために依拠することもできません。フレームワークは、網羅的ではない一般的な情報を提供することを意図しています。フレームワークには、日産が個別に精査、承認または是認していない公開情報が含まれているまたは組み込まれている場合があります。したがって、当該情報の公正性、正確性、合理性または完全性に関して、明示または黙示を問わず、日産は、表明、保証または約束を行うものではなく、一切の責任または義務を負うものではありません。フレームワークには、将来の事象および将来の予想に関する記述が含まれる場合があります。フレームワークの将来の予測、予想、見込みまたは見通しは、根拠に基づく予測または約束として受け止めるべきではなく、また、そのような将来の予測、予想、見込みまたは見通しの前提が正確または網羅的であること、あるいはかかる前提がフレームワークに完全に記載されていることを、示唆、確約または保証するものとして受け止めるべきではありません。フレームワークの下で調達されるいかなるサステナブルファイナンスに関しても、潜在的投資家が要求する環境、社会または持続可能性の基準の充足性を表明するものではありません。サステナブルファイナンスの潜在的投資家は、資金使途について、フレームワークまたはサステナブルファイナンスの関連文書に含まれまたは参照されている情報の妥当性を各自で判断すべきであり、サステナブルファイナンスへの投資は、必要と認められる調査に基づいて行われるべきです。日産は、サステナブルファイナンスについて、フレームワークの中で、資金使途、評価・選定プロセス、調達資金の管理とレポーティングに関する方針および行動を定めました。しかし、日産が、適格事業に資金を拠出しなかったもしくは適格事業を完了しなかったこと、フレームワークに明記された除外基準の1つ以上を満たす活動のために直接的もしくは間接的に調達資金が用いられないことを確保しなかったこと、または（信頼できる情報および／もしくはデータの欠如等により）調達資金の使途および環境もしくは社会への影響に関するフレームワークが予定する報告を投資家に対して提供しなかったこと、その他理由を問わず、フレームワークを遵守しなかったとしても、いかなるサステナブルファイナンスの要項上の期限の利益喪失事由または契約上の義務違反とはなりません。さらに、フレームワークに記載されている適格事業の期待される利益のすべてが達成されない場合があることに注意する必要があります。市場、政治および経済の状況、政府の政策の変更（政府の継続性または政府の構成の変更にかかわらず）、法律、規則または規制の変更、開始されている利用可能な適格事業の欠如、事業を完了または実施できないこと、およびその他の課題を含む要因（ただし、これらに限られません。）は、適格事業の資金調達および完了を含む、これらのイニシアチブの期待される利益の一部またはすべてを達成する能力を制限する可能性があります。環境、社会または持続可能性に焦点を当てた各潜在的投資家は、適格事業が環境、社会または持続可能性の期待される利益をもたらさない場合があり、また、悪影響をもたらす場合があることを認識する必要があります。