

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

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
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

## Protecting the Environment

# 地球環境の保全

## 環境への取り組みを通じて、 持続可能なモビリティ社会の実現へ

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。1992年に掲げたこの理念の実現に向けて、商品である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、解決すべき課題の対応に努めてきました。

2008年、京都議定書の第1約束期間が始まり、5月にはニューヨーク商業取引所の原油価格が1バレル130ドルを超えました。2007年11月に承認されたIPCC\*の第4次評価報告書では「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、京都議定書の次の枠組みに向けた国際的な論議が活発化しています。

すでに私たちは炭素制約社会にあるといわれています。地球環境をめぐる課題への挑戦は、私たちのビジネスそのものです。次の、さらにその次の世代に、クルマがある生活という豊かさを提供し続けるために、今何をすべきか。私たちは、中期環境行動計画「日産・グリーンプログラム2010」に基づいて、人とクルマと自然が共生する社会の実現に向けて、誠実かつ革新的に取り組んでいます。

\*IPCC：Intergovernmental Panel on Climate Change 気候変動に関する政府間パネル。国際的な専門家から構成される

## 日産のビジネスと環境

### 未来につなげる、より良い地球環境の実現を目指して

クルマは多くの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、日産の事業活動が、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、環境における究極のゴール「事業活動やクルマの走行時に生じる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」を目標に、私たちが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。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

**地球環境の保全 083**

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

日産のありたい姿は、「シンシア・エコイノベーター (Sincere Eco-Innovator)」です。シンシア(誠実である)ということは、環境問題に積極的に取り組み、真に効果的な対策を実行することを意味します。そして、エコイノベーターとは、持続可能なモビリティ社会の発展のために、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。現在もっ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にまで低減しています。そして、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。

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。

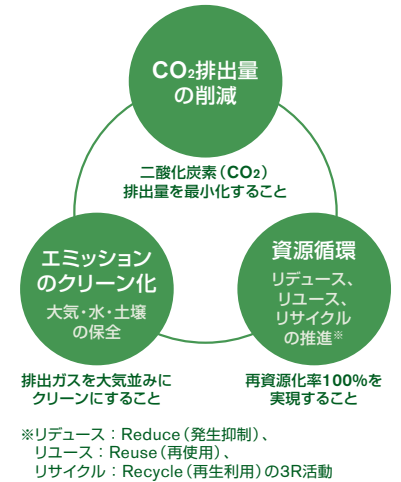
**究極のゴールと3つの重要課題**

私たち日産は、気候変動、環境負荷物質による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、現在日産が取り組むべき3つの課題「二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の削減」「エミッションのグリーン化(大気・水・土壌の保全)」「資源循環」を設定しました。そして、日産のクルマや事業活動が環境に及ぼす影響を最小レベルとするために、それぞれに究極の目標を掲げ、その達成を目指しています。

また、これらの課題解決において、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。日産にとってとくに優先順位が高い課題である「CO<sub>2</sub>排出量の削減」に対しては、これまで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、「QCT・C」として、CO<sub>2</sub>の観点からも価値を判断し、全社的にCO<sub>2</sub>マネジメントを実行しています。

**中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2010」**

日産は2006年12月、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2010」を発表しました。これは、環境における究極のゴールを実現するために、グローバルに日産全体として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す。従来の「ニッサン・グリーンプログラム2005」を発展させると同時に、環境に対する私たちの認識と決意を強く示しています。日産はこの計画に基づいて、お客さまに魅力のある、真に環境に配慮した商品を提供し、持続可能な社会へのさまざまなチャレンジを実行しています。



NISSAN  
GREEN PROGRAM



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

「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。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

**地球環境の保全 083**

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

**環境マネジメント**

**日産のグローバル環境マネジメント**

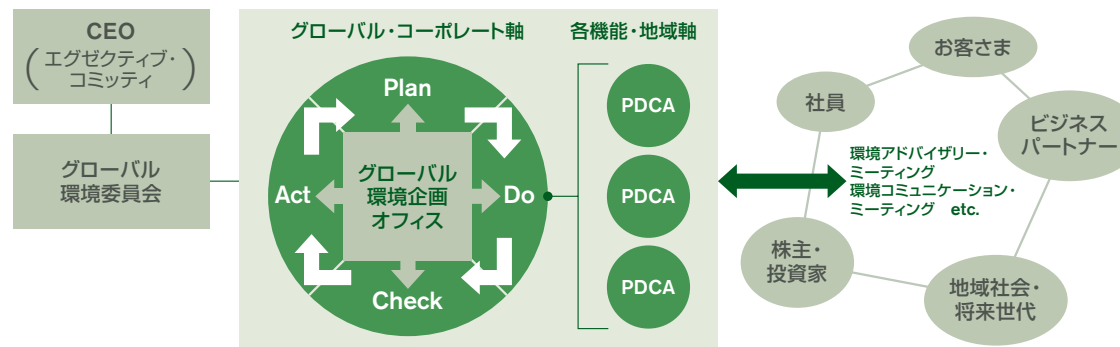
日産は、3つの重要課題を解決するために、商品・技術開発、生産、物流、そしてマーケティング、セールスなど社内の各部門が有機的に連携し、最大の効果が得られるマネジメントが必要であると考え、広範囲な取り組みを着実に前進できるフレームワーク、グローバル環境マネジメントを構築しました。これにより、それぞれの活動領域において目標値とアクションプランを設定し、統合的な活動を推進しています。

**グローバル環境マネジメントのフレームワーク**



また環境マネジメントをグローバルに推進するために、下図のように活動領域を明確にした組織体制を構築しました。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)に基づいた進捗状況の管理・運用を担っています。

**グローバル環境マネジメント組織体制**



はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

さらに、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。

### 継続的な環境マネジメントシステムの導入、改善

環境への取り組みを促進するために、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16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、同じ基準で環境マネジメントシステムを導入していく方針です。

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、2008年3月末時点で部品・フォークリフトを含む全販売会社185社の店舗約3,200店を認定。3年ごとに日産本社が更新審査を行い、半年に一度、販売会社自らの内部審査を通じ、継続的な改善に努めています。

### 適用範囲をグローバルに拡大し、商品・開発プロセス業務のISO14001を取得

日産の商品・開発プロセス業務は、1998年度よりISO14001を適用していますが、2008年3月に適用範囲をグローバルに拡大し、認可を取得しました。

「日産・グリーンプログラム2010」に基づき、商品開発領域での確実な達成を目的としてマネジメントシステムを新たに見直した結果、グローバルで一貫したプロセスの構築が可能となり、環境マネジメントのPDCA（Plan-Do-Check-Act）をより効果的かつ効率的に回していく仕組みを確立できました。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

**地球環境の保全 083**

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

**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グローバルに拡大し、「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」として発行し、運用を始めました。今後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拡充**

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、企業価値の向上に役立っています。また、有識者との意見交換は日産の戦略の方向性や目標の軌道修正に役立っており、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、ステークホルダー エンゲージメントを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子ども用パンフレット、ウェブサイトなどによる情報開示や、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、社内コミュニケーション、環境アドバイザー・ミーティングなどを行い、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、第一線でグローバルに活躍する環境分野の有識者を招いて、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反映することを目的としています。2007年12月に開催された、第3回目となるミーティングでは、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2010」発表後の外部からの反響、フィードバックをベースに、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取り入れ、持続可能なモビリティ社会の構築に向けて活動を推進していきます。



「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ミーティングを開催



<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
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

## 事業所近隣の小学校などへ環境教育を実施

2006年度より開始した新本社近隣の横浜市立本町小学校への継続的な環境授業のほか、事業所近隣の小学校などへも環境授業を実施しています。2007年度は、環境問題の講義に加え、水素と酸素で走る燃料電池車のキット製作や、本物の燃料電池車(X-TRAIL FCV)に試乗する「理科教室」プログラムを新たに開発しました。クルマを通じて未来のエネルギーを体感してもらうことで、将来を担う子どもたちの環境意識を向上させるとともに、子どもの理科離れ改善への一助となることを目指しています。今後は活動範囲を拡大し、より多くの小学校で授業を実施していきます。



事業所近隣の小学校で環境授業を実施

## 活発な社内コミュニケーションで環境意識を啓発

日産は、環境への意識を向上させるために、社内コミュニケーションにも注力しています。2007年度は、日本で6月の環境月間に合わせて、「NGP2010×環境月間スペシャル」と題したさまざまなプログラムを行い、環境に関する映画の社内上映会を本社をはじめとする計10カ所で開催しました。上映後のアンケートでは「映画の内容は業務を進めるうえで参考になる」との声が多く寄せられました。



社員向け映画上映会

## 社員を対象とした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に対する意識の定着・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環境の基礎教育を実施し、2007年度もすべての新入社員が受講しました。管理職に対しても、環境保全活動をリードするための知識や認識を高める教育を課長任命時に実施しています。また、環境分野における有識者とのディスカッション形式による教育プログラム、中堅クラスの社員を対象とした環境意識向上教育、技術開発部門のトップマネジメント層を対象とした環境セミナーなど、日産独自のカリキュラムによる環境教育を展開しています。さらに今後は、グローバル日産として取り組んでいく、より体系的な環境教育プログラムの構築を目指しています。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

### 社員の環境リテラシー向上への施策「日産環境e-ラーニング」

日産は、社員向けの環境教育ツールとして、国際NGOナチュラル・ステップとの協働により、「日産環境e-ラーニング」を作成し、日本で2008年1月から本格的に受講を開始しました。このe-ラーニングは、地球環境のメカニズムや、自動車会社としてなぜ環境に取り組むことが重要なのかを分かりやすく解説した、楽しみながら学べるツールです。今後は日産環境e-ラーニングをはじめとした環境基礎教育プログラムを、連結会社なども含めてグローバルに展開していく予定です。また日産環境e-ラーニングは、その分かりやすさや目的が高く評価され、第4回日本e-Learning大賞において、経済産業大臣賞を受賞しました。



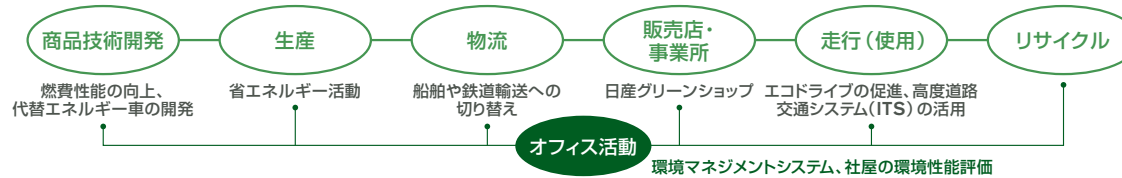
「第4回日本e-Learning大賞  
経済産業大臣賞」を受賞

## 二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減

### 低炭素社会の実現に向けて日産が取り組むべき課題

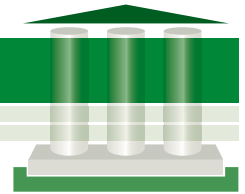
科学者たちの間では、CO<sub>2</sub>排出量の増加により環境に大きな変化をもたらされているといわれています。CO<sub>2</sub>排出量の削減は、地球規模で取り組むべき課題です。日産では、クルマを生産する時、販売店へ運ぶ時、お客さまがクルマで走行する時、そしてその使命を終えて廃棄される時まで、日産のクルマと事業活動に関わるあらゆる段階でCO<sub>2</sub>排出量の最小化を目指しています。

#### 日産のCO<sub>2</sub>排出量削減の取り組み



2007年11月、気候変動に関する政府間パネル (IPCC) の第4次評価報告書が承認され、「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年より始まり、並行して2013年以降の次の枠組みに向けた国際的な論議が活発化しています。2008年7月の洞爺湖G8サミット、12月のCOP14\*とその動きは加速されると思われます。こうした動きの中で、自動車燃費に対する各国政府の規制もより厳しくなっています。一方、原油価格は2008年5月、ニューヨーク商業取引所の原油価格が1バレルあたり130ドルを超えました。市場でも、お客さまの環境対応技術への要望が高まっています。

### CO<sub>2</sub>排出量の削減





はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

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。低炭素社会に向けて、私たちはその取り組みを加速していきます。

※COP14：気候変動に関する国際連合枠組条約の第14回締約国会議

### 日産のCO<sub>2</sub>排出の現状



### 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、技術の果たす役割は大きいと考えます。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、広く普及できるものでなければ、真に持続可能ではありえないと考えます。日産はこうした認識のうえで、製品であるクルマおよび企業活動のすべての領域においてCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた活動に率先して取り組み、このチャレンジを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>排出量削減をプラスした“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新たな経営指標です。“QCT・C”の導入により、日産はクルマの燃費だけでなく、すべての企業活動においてCO<sub>2</sub>排出量の削減に向けた取り組みを行い、“QCT”とのバランスを図りながらCO<sub>2</sub>排出量を削減しています。相反しが

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

**地球環境の保全 083**

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

ちなこれらの課題を両立させることは大きな挑戦です。しかし、そこからブレークスルーを導き出し、新たな価値をお客さまに提供することが、日産のビジネスには欠かすことのできない課題と考えます。

**日産が掲げるCO<sub>2</sub>排出量削減の長期目標とロードマップ**

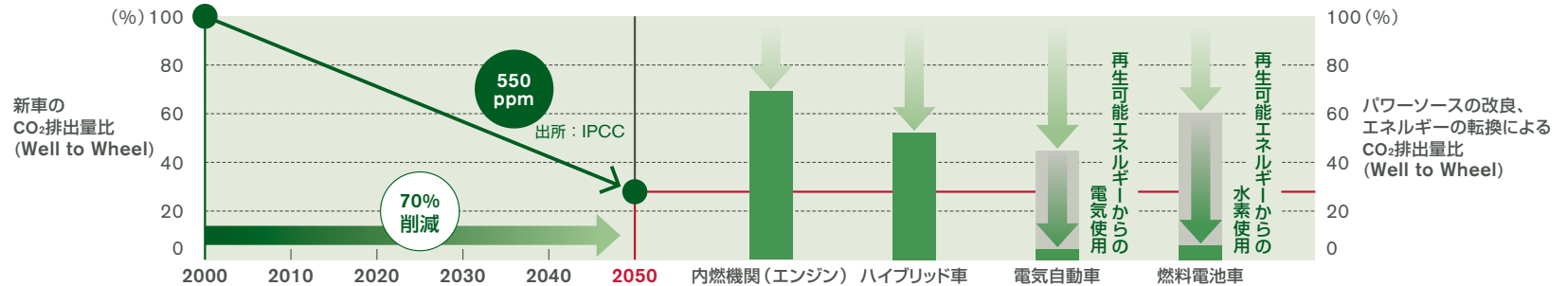
私たちは、CO<sub>2</sub>排出量削減の長期目標を設定し、それに基づいて必要な技術開発を進めています。地球の平均温度上昇やCO<sub>2</sub>濃度をどのくらい抑えなければならないかについては、さまざまな論議があります。私たちは、IPCC第3次報告書に基づいて、地球の平均気温の上昇を2℃以内に抑えるために、大気中のCO<sub>2</sub>濃度レベルを550ppm以下で安定させる必要があると仮定し、新車のCO<sub>2</sub>排出量（Well to Wheel\*）を2050年時点で、2000年比70%低減する必要があると試算しました。（2007年11月に承認されたIPCC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（動力源）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。また、CO<sub>2</sub>排出量が少ないディーゼルエンジンについては、課題である排出ガスをクリーン化することが重要と理解しています。

しかし、さらにCO<sub>2</sub>排出量を削減するためには、ハイブリッド車や燃料電池車、電気自動車といった電動車両を普及させていくことが必要となります。これらの電動化技術も、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%低減という水準に至りません。このため、エネルギーセクターとの連携強化が必須となってきます。

\*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
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

**地球環境の保全 083**

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

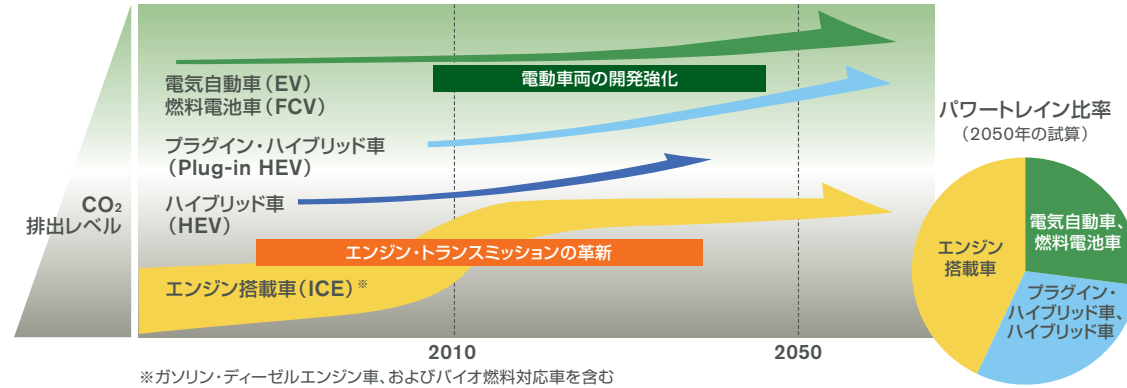
**真の環境保全のために「4つの最適」で技術を広める**

日産は、CO<sub>2</sub>排出量を着実に削減するため、効果的な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、総量での効果を重視しています。

そのため、「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提供する(Right technology, Right timing, Right market, Right value)」という「4つの最適=4 Rights」を技術投入における基本姿勢としています。

この4つのRightに基づき、お客さまや社会のあらゆるニーズに真摯に応えながら、真に価値ある技術を提供していく。それがグローバル自動車メーカーとして果たすべき社会的責任であり、私たちの一貫した誠意を示すものと考えます。

**日産のパワ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(商品)・人・交通環境の3つの側面から、包括的に走行時のCO<sub>2</sub>排出量削減につながるアプローチを行っています。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、CO<sub>2</sub>排出量のより少ないクルマの開発・普及とともに、お客さまへのエコドライブの普及促進や、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むことで、より効果的なCO<sub>2</sub>排出量の削減を目指しています。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

## アライアンスのメリットを活用した効率的な技術開発

日産は、多大なリソースを必要とするCO<sub>2</sub>排出量削減技術の研究・開発を、アライアンスパートナーであるルノーと協働し、共通プラットフォームの開発、エンジンやトランスミッション開発の分担化・共有化などに取り組んでいます。これらの成果として、共同開発したM9Rエンジンをベースに、高性能触媒技術、高度エンジン制御技術など、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「X-TRAIL」を2008年に日本市場に投入します。

## 商品・技術でのCO<sub>2</sub>排出量削減への取り組み

### 2050年、新車のCO<sub>2</sub>排出量70%減を目指して

日産は、2050年までに新車のCO<sub>2</sub>排出量を2000年比で約70%低減することを長期目標に、達成に向けたあらゆるアプローチに取り組んでいます。日産では、各国が定めてい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を設定し、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、年間の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向けたCO<sub>2</sub>排出量削減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いて年間平均CO<sub>2</sub>排出量の推移を示したものです。

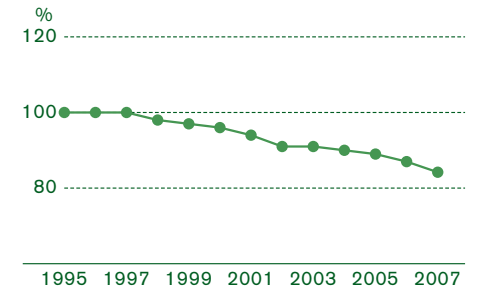
### 新型ガソリンエンジンと無段変速機(CVT)で燃費向上

ガソリンエンジンのよりいっそうの燃費向上、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す中で、2006年12月に発売した「ノート 2WD」(CVT)は、1.5リッターガソリンエンジンとエクストロニックCVTの改良により、従来型搭載車と比較して燃費が6%以上向上しました。同時にリサイクル可能率も95%を達成しています。

「ノート」は、日本の「平成22年度燃費基準+20%」と「平成17年基準排出ガス75%低減レベル(SU-LEV)」達成車と認定され、グリーン税制\*において最高額の優遇措置を受けています。

\*グリーン税制：低公害・低燃費車を対象に自動車税を軽減する制度

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



現在、「ノート」をはじめ多くのモデルで  
トップレベルの燃費性能を実現

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

## CVT搭載車の年間グローバル販売台数100万台達成

日産は、「ニッサン・グリーンプログラム2010」において2007年度までにCVT搭載車のグローバル販売台数を年間100万台とすることを目標に掲げ、CVT搭載車の拡大に取り組んできました。その結果、2007年度のCVT販売台数はグローバルで約108万8,000台に達し、乗用車総販売台数に占めるCVT搭載率はグローバルで2004年度の約7%から約28.6%になり、北米では47.7%、日本では43.8%にまで上昇しました。

## VVELをグローバルに投入開始

日産は、ハイレスポンス・高出力・低燃費・クリーンな排出ガスのバランスを高次元で実現する、VVEL（バルブ作動角・リフト量連続可変システム）をV6・V8エンジンに採用し、「スカイライン クーペ」などに搭載してグローバルに投入しました。VVELはアクセルペダルの踏み込み量に応じて、エンジンの吸気バルブの作動角とリフト量を連続的に可変制御し、吸気バルブで直接、吸入空気量をコントロール。さらにC-VTCとの組み合わせによって、バルブタイミングとリフト量の制御が可能となり、吸気抵抗の低減、吸入空気の応答性を飛躍的に向上させ、動力性能の向上とCO<sub>2</sub>排出量を約10%\*低減する環境性能の両立を実現しました。

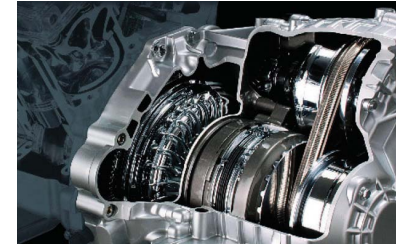
\*VVEL装着の有無で比較した場合のエンジン単体でのCO<sub>2</sub>排出量削減効果（社内測定値）

## リッター30km以上の燃費実現へ

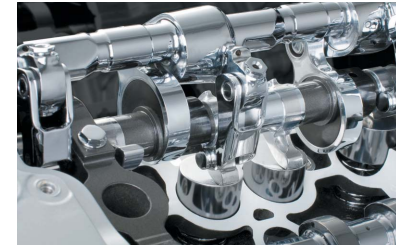
日産は、2010年を目標に、ハイブリッド車と同等レベルまでCO<sub>2</sub>排出量を削減するガソリンエンジンを日本市場から順次投入します。これは、3リッターのガソリンで約100km走行できる、リッター30km以上の燃費を実現するクルマです。効率が非常に高い過給エンジンや次世代CVT、水素フリーDLC・統合制御システムなど多くの先端技術を集積することによって実現します。

## CO<sub>2</sub>排出量の削減に効果的なクリーンディーゼル車の投入

排出ガスを低減したクリーンディーゼル車は、CO<sub>2</sub>排出量の削減に対応する技術として期待されています。日産は、バイオディーゼル混合燃料でも走行するクリーンディーゼルエンジンをすでに欧州市場へ投入しています。2007年には欧州においてクリーンディーゼルエンジンを「キャッシュカイ」から搭載を開始しています。2008年秋には、日本の自動車業界では初となる「ポスト新長期規制」に適合したクリーンディーゼルエンジン搭載車「X-TRAIL」を発売する予定です。そして2010年度には、北米「マキシマ」への搭載をはじめ、さらに中国市場へと順次拡大していく予定です。



CVT搭載車の年間グローバル販売台数が100万台を突破



「スカイライン クーペ」などに搭載しているVVEL



CO<sub>2</sub>排出量が少ないクリーンディーゼルエンジン



クリーンディーゼルエンジン搭載車「X-TRAIL」

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

**地球環境の保全 083**

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

**バイオ燃料100%で走るクルマを開発**

バイオ燃料は、主に植物から生成される、再生可能なエネルギーです。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があります。すでに日産では、世界中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)に対応しています。北米では現在、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。ブラジルにおいてはバイオ燃料100%で走るクルマを2年以内に販売する予定です。

**バイオ燃料普及を目指す「とかちE10実証プロジェクト」に参加**

日産は、2008年4月より北海道十勝地域で実施される、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」に参加しています。本プロジェクトへの参加にあたって、「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しました。今回のプロジェクトで使用する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、食糧供給へのインパクトが小さく、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。

**独自システムを搭載したハイブリッド車**

ガソリンエンジンと電気モーターを組み合わせるハイブリッド車(HEV)は、CO<sub>2</sub>排出量が少なく、排出ガスもクリーンという優れた環境性能が特徴です。日産は、2006年に「アトラス20 ハイブリッドモデル」を発売しました。2007年には北米で「アルティマ ハイブリッド」を発売し、さらに2010年度の北米、日本への投入を目標に日産の独自システムを搭載したハイブリッド車を開発します。

**プラグイン・ハイブリッド車の開発を推進**

CO<sub>2</sub>排出量の削減に有効な技術として、プラグイン・ハイブリッド車の研究開発も推進しています。プラグイン・ハイブリッド車(Plug-in HEV)は、家庭用電源からバッテリーに充電した電気エネルギーを使ってモーター走行し、電気自動車と同様にCO<sub>2</sub>を排出しない走行が可能になります。

**次世代燃料電池車**

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ます。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クリーンなクルマです。日産は、70MPaの高圧水素タンクや自社開発の燃料電池スタックなどを搭載した「X-TRAIL FCV」最新モデルでガソリン車並みの航続距離および加速性能を実現しており、2007年には世界で初めて燃料電池車ハイヤーとして日本で営業を開始しています。



北米で販売している、バイオ燃料を85%まで混合した燃料(E85)対応の「タイタンFFV」



日本で初めてE10対応車として認定を取得した「ムラーノ」



「アルティマ ハイブリッド」は、本来の加速感や動力性能を損なうことなく、低エミッションと優れた燃費性能を実現



燃料電池車「X-TRAIL FCV」最新モデル

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

## 新型電気自動車の投入

モーターと電池で走行する電気自動車（EV）も、走行時にCO<sub>2</sub>や排出ガスを出さないクリーンなクルマです。日産は、1960年代から電気自動車の開発を進め、数多くのクルマを発表・販売してきました。今後は、充電設備などインフラの整備を他業界と連携して推進し、2010年度に米国および日本に電気自動車を投入し、2012年度にはグローバルに量産する予定です。



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）」

## 電動車両の普及を目指した技術開発

電動車両を実現するための基幹技術は、モーター、バッテリー、インバーターの3つです。これまでも日産はこれらの開発に注力してきました。「日産・グリーンプログラム2010」においても、実用化に向けてモーター、バッテリー、インバーターの進化、コストダウンをさらに推し進めていきます。日産は、バッテリー会社設立を含めた取り組みを継続して、今後さらなるコスト低減と性能の向上を目指し、開発したバッテリーは、ハイブリッド車、次世代燃料電池車や電気自動車への搭載を予定しています。



従来の半分の大きさで2倍の出力を持つラミネート型リチウムイオンバッテリー

## NECとリチウムイオンバッテリー量産会社を設立

日産は、日本電気（NEC）、NECトキンとともに、合弁会社オートモーティブ・エナジー・サプライ（AESC）を設立しました。AESCは、2009年度までに、日産だけではなく全世界の自動車産業関連メーカー各社に電気自動車用のリチウムイオンバッテリーの供給を開始する予定です。AESCの設立は、リチウムイオンバッテリー技術が、持続可能なモビリティ社会を実現する重要なソリューションであるとの理解に基づくものです。



NECとリチウムイオンバッテリー量産会社オートモーティブ・エナジー・サプライを設立

## 中国・北京で交通渋滞緩和の取り組み

日産は神奈川県において、ITS\*（高度道路交通システム）を活用した交通事故低減や渋滞緩和などの可能性を検証する「SKYプロジェクト\*」を2006年10月から実施。2007年には中国・北京でも、北京市交通情報センターと協力し、北京市および中国の交通渋滞・環境改善を目的とした新交通情報システムの開発プロジェクト「STAR WINGS」を開始しました。他業種との連携により、自動車メーカーの枠を超えた交通環境改善に向け、社会インフラ実現への取り組みを積極的に行っています。

※ITS：Intelligent Transport Systems

※SKYプロジェクト：Start ITS from Kanagawa, Yokohamaプロジェクト



中国・北京で新交通情報システムの開発プロジェクト「STAR WINGS」をスタート

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

**地球環境の保全 083**

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

**カーウイングスでエコドライブ・ランキング**

日本においては、カーナビゲーション情報サービス「カーウイングス」の一環として、楽しみながら継続的なエコドライブに取り組んでいただける環境づくりを提供しています。そのひとつとして、お客さまのクルマの平均燃費を計算し、毎月ランキング形式で燃費をナビ画面やウェブサイトに表示することで、エコ運転を促進しています。

このサービスと、きめ細かく精度の高いルートを提供する「最速ルート探索」の組み合わせにより、「2007年度エコプロダクツ大賞」のエコサービス部門で国土交通大臣賞を受賞。「第18回省エネ大賞（省エネルギー機器・システム表彰）」においては、資源エネルギー庁長官賞を受賞しました。



ECO (エコ)ドライブランキング



<http://drive.nissan-carwings.com/WEB/index.htm>

「ECOドライブランキング」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。

**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」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や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。

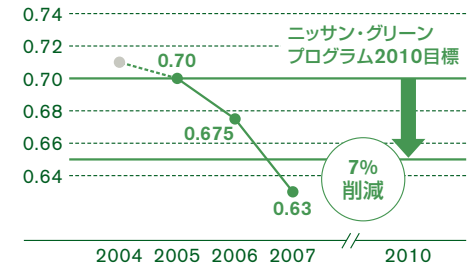
さらに生産拠点では、それぞれの立地条件に合わせた自然エネルギーの活用の取り組みを始めており、2005年には英国日産自動車製造会社の工場内に風力発電機を導入したほか、日本においても、日産自動車横浜市の風力発電事業「Y-グリーンパートナー」に参加しています。太陽光エネルギーについても、スペインの日産モトル・イベリカ会社が太陽光発電パネルを設置したほか、メキシコ日産自動車会社では、太陽熱エネルギーを利用した温水設備を導入しています。

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。

2007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

**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
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

### 英国日産自動車製造会社 風力発電設備の増強

英国日産自動車製造会社では、2008年3月にサンダーランド工場内に設置している風力発電設備を新たに2基増設しました。2008年度はさらに2基の増設を計画しており、本工場内の風力発電設備は合計で10基となります。風力発電によりまかなわれる電力は、工場全体のエネルギー供給量の約7%となる見込みで、年間約5,600トンのCO<sub>2</sub>排出削減効果が見込まれています。



英国日産自動車製造会社の風力発電

### 物流の積載率向上とモーダルシフトによりCO<sub>2</sub>排出量を削減

生産活動に欠かせない物流の主な担い手は、CO<sub>2</sub>を多く排出するトラック輸送です。このため日産では、状況に応じて鉄道や船舶輸送への切り替えを行うモーダルシフトを推進しています。物流全体で効率化を図り、CO<sub>2</sub>排出量を削減するため、モーダルシフトによるトラック輸送量の低減と部品梱包仕様の改善による積載率向上という2つのアプローチで取り組んでいます。

物流に関わる2007年度の日本国内のCO<sub>2</sub>排出量は約11.1万t-CO<sub>2</sub>でした。また、「ニッサン・グリーンプログラム2010」の目標策定にともない、物流でのCO<sub>2</sub>排出量のマネジメントについて、これまでの算出方法を見直し、改良トンキロ法および燃費法に基づく算出へ変更しました。この改定にともない、対象範囲についても見直しを行っており、2006年度より、完成車や生産用・補修用部品の日本国内輸送、日本国内港間輸送をはじめ、事業所間での社内文書などの郵便配送、産業廃棄物処理、販売会社への広告配布なども把握対象としています。2007年度からは、日本国内港と海外港を結ぶ海上輸送や、北米、欧州、そのほかの地域での国内輸送についても把握・管理を広げています。

#### 積載率向上への取り組み

日産は2000年から、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」を採用しています。これによって従来サプライヤーが個々のトラックで納品していた「送り込み方式」に比べて積載量が向上し、1日あたり10トントラック2,500台を必要としていた搬入車両を、2,200台にまで削減できました。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、今後も各地域に拡大する予定です。

また欧州では、ルノーとの間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を他社とも提携を広げて、相互利用による輸送効率の向上に取り組んでいます。

一方、部品を収納する容器の工夫にも力を入れています。日産では、部品を効率的に収納するために、55種類の容器を独自に開発しました。空容器を戻す際に容積を低減する「折り畳み式」を採用し、約10%の積載率向上を実現しました。また、これらの業務を専門とする「部品物流エンジニアリング部」を立ち上げ、計画的な物流のさらなる効率化を図っています。



船舶へのモーダルシフト

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

**地球環境の保全 083**

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

**モーダルシフトによる物流の合理化**

輸送効率の向上とCO<sub>2</sub>排出量低減のために、日産は海上輸送、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、上下段に各1台のクルマが積載可能な2段式コンテナの専用列車「日産カーパック」の利用も進めており、2007年度には約6,000台をこの方法で輸送しました。さらに、関東の各部品メーカーから九州工場に向けてトラックで輸送していた部品を、CO<sub>2</sub>排出量が船舶の半分以下となる鉄道コンテナ輸送に切り替えました。

**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。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>排出量を管理していきます。

また、オフィスとしては、2007年5月に完成した日産先進技術開発センターにおいて、国土交通省が支援するCASBEE（建築物総合環境性能評価システム）で最高レベルのSランクを取得しました。2009年に竣工する日産新本社も2007年3月に横浜市の自治体版CASBEEの認証を取得、国土交通省のCASBEEのSランクを取得できる見込みです。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。

米国においても、2008年7月完成予定の北米日産新本社はさまざまな環境配慮を施し、エネルギー消費の大幅な削減を見込んでいます。



鉄道へのモーダルシフト



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)

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

## 大気・水・土壌の保全

### 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、使用済み自動車の廃棄時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）低減など、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、SU-LEV\*で1/250にまで向上しています。日産は、クルマのライフサイクルや企業活動が、直接・間接的に大気・水・土壌に及ぼす影響を可能な限り最小にとどめ、新たな価値に変えていくこと、そしてそれに応える環境対応技術の開発に力を注いでいます。

\*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

### 求められる環境品質をグローバルレベルで

大気・水・土壌に影響を及ぼす物質の使用・排出を低減していくには、クルマの開発・生産・使用・廃棄までのライフサイクルでとらえていく必要があります。

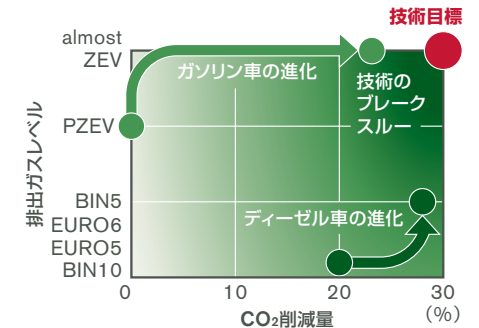
日産の商品が及ぼす環境負荷には、まず車両使用段階での排出ガスがあります。各国の排出ガス規制を見ると、欧州のEURO4\*、EURO5\*、米国EPA Tier2\*規制やゼロ・エミッション車（Zero emission vehicle, ZEV）規制、日本の新長期規制など、その基準がますます厳しくなっています。とくにCO<sub>2</sub>対策として有効なディーゼル車については、今後規制強化が見込まれ、ガソリン車と同等レベルの規制適合が求められていきます。加えて、中国をはじめとした国々においても、日米欧並みの排出ガス規制が、大きなタイムラグなく適用される傾向にあります。

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による健康への影響も最小化しなければならぬと考えています。日本自動車工業会は、車室内VOC低減に対する自主取り組みとして、2007年4月以降に日本国内で生産し、発売する新型乗用車から、厚生労働省が定めた指針値指定13物質に対して指針値を満足させることとしています。さらに、生産工場内の塗装ラインで発生するVOCについても最小化が必要です。

材料における環境負荷物質は、欧州ELV指令（使用済み自動車に関する指令）をはじめとする規制において各国で使用制限が進められています。日産は部品のグローバルな調達拡大していく中で、すべての事業地域で環境負荷物質を削減していくという社会的責任を強く認識しています。さらに2006年



### ガソリン車とディーゼル車の進化



はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

12月、欧州委員会で採択された新たな化学品規制のREACH規制(Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals)に沿って、サプライチェーンにまでさかのぼり、幅広く化学物質の使用を管理していきます。

※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

### つねに将来の環境基準を見据えた日産のクルマづくり

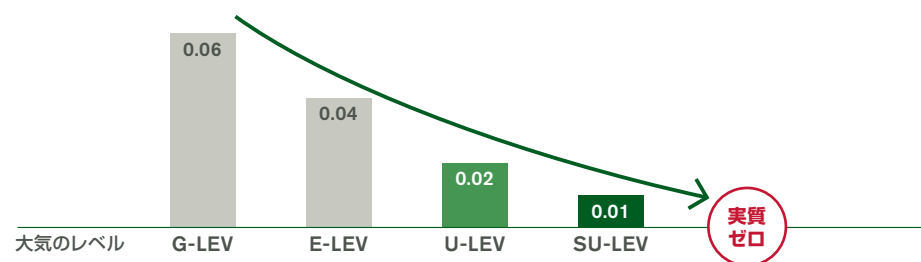
日産は環境に配慮したクルマづくりのため、厳しい自主規制や目標を自らに課して、商品の設計や生産活動を行っています。2000年1月、米国で発売した「セントラCA」は、ガソリン車としては世界で初めて、カリフォルニア州大気資源局(CARB)が制定する排出ガス基準値をクリアし、PZEV\*の認定を受けました。また2000年8月には、日本で発売した「ブルーバード シルフィ」が、運輸省(当時)の定める超・低排出ガス車(U-LEV\*)の認定を日本で初めて取得。2003年には、日本で初めて、U-LEVの約半分の排出ガスレベルに相当する「平成17年基準排出ガス75%低減レベル(SU-LEV)」の認定を受け、2007年12月末時点で、日産が日本で販売するガソリン車のSU-LEV比率は85%以上となっています。

今後はさらに「大気並みにクリーンな排出ガス」を究極の目標に掲げ、研究開発を継続。「日産・グリーンプログラム2010」では、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し、順次拡大していくことを2010年までの中期目標としています。

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

※U-LEV：Ultra-Low Emission Vehicle 平成12年排出ガス規制適合車に対して窒素酸化物(NOx)と炭化水素(HC)を75%低減させたクルマ

### 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])



### SU-LEVに適合している主なクルマ



「ティイダ」



「ノート」



「マーチ」



「ブルーバードシルフィ」



「スカイライン」

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

## トップレベルの技術を早く広く普及させ、環境負荷総量を削減

日産は、排出ガスのクリーン化は、まずガソリンエンジンから進めることが必要かつ有効と考えています。ガソリンエンジンのクリーン化にはこれまで蓄積してきた、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、お求めやすい価格で効果の高い技術を提供していきます。

2007年12月時点で、日本における日産の販売台数のうち85%以上が、排出ガスのクリーン度が最高ランクである4つ星のSU-LEVに認定されています。

## ライフサイクルで環境負荷物質を削減

使用材料における環境負荷物質の削減についても、対応を推進しています。法規や指針値などは各国さまざまですが、部品の調達グローバルな領域へ拡大していることから、日産ではグローバルに同一基準で順次対応していくことを方針としています。

クルマの生産過程で発生するVOCについても法規制化に先駆けて、使用の削減と排出量の低減という両面から取り組んでいます。具体的には、VOC排出が少ない水系塗装への計画的な切り替えや、塗料やシンナーの使用量そのものの低減および使用シンナーの回収などにより、VOCの削減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

### 世界をリードする触媒技術で、各国の排ガス規制を早期にクリア

日産は1970年に制定された米国マスキー法への適合にはじまり、世界初のPZEV認定や日本初のU-LEV認定など、触媒技術の分野において世界トップクラスに位置づけられています。

日産は、日本で販売するガソリン乗用車台数の80%をSU-LEVにするという目標を2006年5月に達成し、2007年12月末現在、SU-LEVの比率は85%以上になっています。日産は今後も引き続き、SU-LEVの普及拡大に取り組んでいきます。2005年12月末より中国全土に先駆けてEURO3導入を開始した北京市では、「ティータ」でEURO3の排出ガス基準をクリアし、「シルフィ」ではEURO4の認可を取得しました。さらには他社に先駆け、触媒などの故障を知らせる車載故障自己診断装置(OBD<sup>\*</sup>)を搭載し、北京市環境保護局から認可されました。欧州でも、EURO4規制に対し着実な取り組みを進めており、法規の適用に先駆けて、2003年から適合したクルマを投入しています。

※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



「ティータ」(中国モデル)

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

## ディーゼル車のさらなるクリーン化

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、黒煙を捕集・酸化除去するディーゼルパーティキュレートフィルター（DPF）、NO<sub>x</sub>吸着触媒、酸化触媒などの搭載技術により、将来規制を早期にクリアするクリーンディーゼル車を投入していきます。

2007年には、欧州においてEURO4に対応するDPFを装着した2リッタークラスのクリーンディーゼルエンジンを「キャッシュカイ」に搭載し、投入しました。さらに、日本において2009年10月から施行される新しい排出ガス規制「ポスト新長期規制」に適合するクリーンディーゼル車を2008年秋に投入します。また2010年より、米国EPA Tier2 Bin5、欧州EURO5相当をクリアするクリーンディーゼル車を投入していきます。

### 貴金属の使用量を半減した触媒を新開発

日産は、従来の約50%の貴金属使用量でこれまでと同等のクリーンな排気を実現するガソリン車用の触媒を新たに開発しました。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。従来は、排出ガスの熱によって触媒の浄化性能が低下してしまうため、貴金属を多く使用する必要がありました。しかし、日産は触媒の構造をナノレベルで見直すことで、高熱下でも浄化性能を維持する世界初の技術を開発、エミッションのクリーン化とコスト低減を両立させることに成功しました。新触媒は2008年度から発売する新型車より順次搭載し、普及を促進していきます。

### SU-LEVレベルのクリーンな排出ガスを実現するディーゼル技術を発表

日産は、高性能触媒技術を採用し、米国カリフォルニア州の排出ガス規制SU-LEVレベル（米国EPA Tier2 Bin2と同等）を可能とするクリーンディーゼル技術を開発しました。このHC・NO<sub>x</sub>トラップ触媒技術の特徴は、NO<sub>x</sub>をトラップして浄化する層にHCの吸着層を追加し、吸着したHCと微量のO<sub>2</sub>を利用してNO<sub>x</sub>還元効率の高いH<sub>2</sub>やCOを生成して高効率なNO<sub>x</sub>浄化を実現することです。この技術は、「大気並みのエミッション」を目指すという究極のゴールに向けた重要な技術であり、今後実用化に向けた研究開発をさらに強力に推進していきます。



クリーンディーゼルエンジンを搭載した「キャッシュカイ」（欧州）

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

### グローバル統一基準で環境負荷物質を低減

日産は2007年7月以降、グローバルに市場投入する新型車から、重金属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\*類の使用を制限（禁止・削減）、車室内VOCを順次低減しています。

車室内VOCについては、発生を抑えるため、シートやドアトリム、フロアカーペットなど車室内で使用される部材や接着剤などの見直しを行っています。また日本では、2007年以降の新型乗用車で、厚生労働省が指針値を定めた指定13物質に対して、日本自動車工業会の自主目標を前倒しで達成しています。

※PBDE：ポリブ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」（日本）

### 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の取り組み

日産は、生産工程においても環境負荷物質に関する使用および管理基準と仕組みを徹底し、使用量と排出量の双方を低減する活動に取り組んでいます。また、各国それぞれの法規に対しても、より高いレベルでの対応を目指しています。たとえば、日本においてはVOC規制が2006年度施行、2010年より適用されますが、水溶性塗料への切り替えや除去処理装置の設置などにより、前倒しで達成しています。



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）

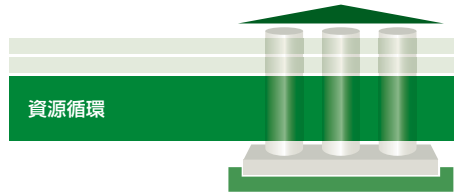
### 資源循環の推進

#### つねに最適な手法でグローバルに資源循環の取り組みを推進

グローバル自動車メーカーである日産は、資源をさまざまな形で使用しています。

モビリティがある生活という豊かさを世界中の人びとに提供し続けるために、日産は「資源を大切に有効利用し、環境負荷を最小にする」ことを基本姿勢として、それぞれの地域の事情に合う最適な手法で、資源循環に取り組んでいきたいと考えています。

通常、普通乗用車は1台あたり1～2トンの重量があり、鉄、アルミニウム、樹脂、銅を含むさまざまな限りある貴重な資源からつくられています。また、走行時にはエネルギーとして化石燃料を使用します。昨今の原油価格や希少金属価格の高騰で、これらの資源の有限性の有無によらず、その有効な活用が私たち日産にとってビジネスの根幹に関わる課題であることをあらためて認識させられました。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

こうした中、各国で資源を有効利用するための取り組みが進められています。日本や欧州は、早くから自動車リサイクルを行っており、2000年発効の使用済み自動車に関するEU指令（ELV指令）に続いて、2005年には日本でも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、中国などの新興国でも、自動車の販売台数急増により使用済み自動車が増加すると予測し、対応が始まっています。

## 再び資源として生まれ変わらせるために

日産は、自動車リサイクルによる持続可能なモビリティ社会の実現を目指しています。廃棄物となるものをはじめから減らす（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つの視点を基本に、クルマのライフサイクルのあらゆる段階で、限りある貴重な資源を有効利用し、効果的に循環させる取り組みを行っています。

日本においては、「ニッサン・グリーンプログラム2010（NGP2010）」で掲げた目標である「2015年までに使用済み自動車のリサイクル実効率95%達成という自動車リサイクル法の基準を5年前倒しして、2010年での達成」を目指して取り組んでいます。目標達成のためにさまざまな活動を行った結果、当初の目標よりもさらに早く、法の基準を9年、「NGP2010」の目標を4年前倒して2006年度でリサイクル実効率95%を達成しました。

今後はこの活動をグローバルへ広げ、ルノーとの協働による欧州での使用済み自動車回収ネットワークを構築するなど、リサイクル実効率95%達成に向けた活動を推進していく計画です。

開発段階では環境に負荷を与える物質の使用を避けて、リサイクルのしやすさを考慮した設計を行います。また、枯渇性資源の使用量を削減するために、再生プラスチックなどの再生材の利用や、植物由来の再生可能な資源を利用した素材などの利用も検討しています。現在は修理などで交換したバンパーを新車の材料に戻す取り組みを行っており、この取り組みを促進していくとともに、品質の面から技術的に困難だった使用済み自動車から樹脂部品を回収し、新車部品に適用する仕組みの構築も検討中です。

生産段階では、各工程で発生する廃棄物を可能な限り削減、再利用、再生利用します。販売・サービス段階も、再利用部品の提供という重要な役割を担っています。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の観点からさまざまな研究を行い、研究による成果や技術を各段階にフィードバックして、いっそうの改善に取り組んでいます。とくに日産は、クルマの部品をほかの製品にリサイクルするのではなく、可能な限りクルマからクルマへリサイクルし、材料の質を下げないリサイクルを追求しています。

## Global Nissan Recycling Way





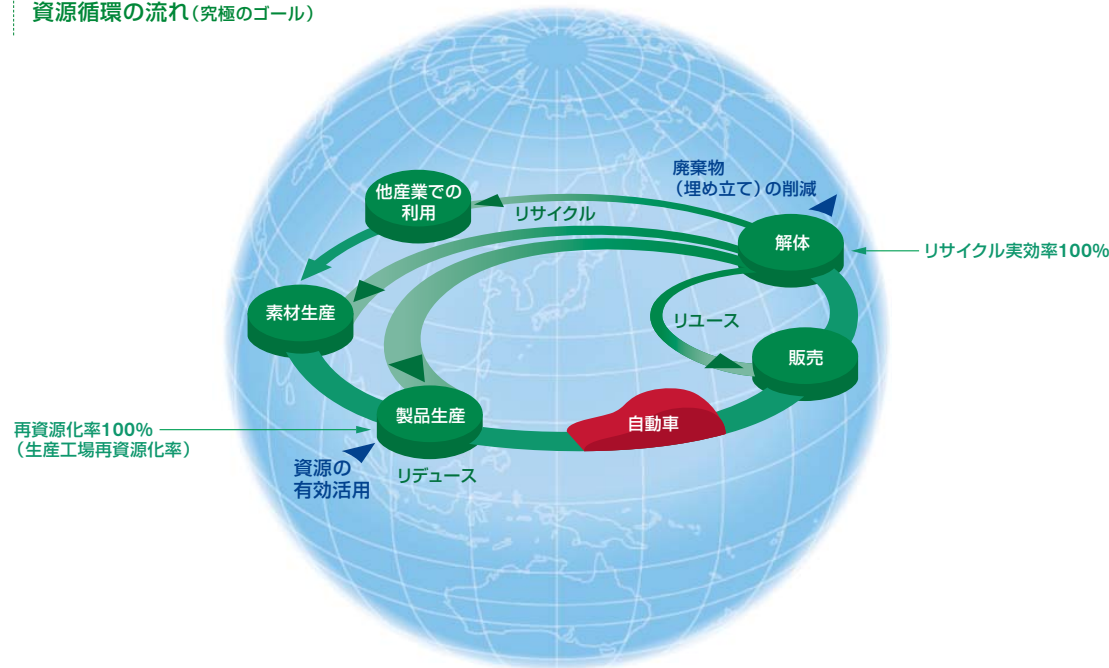
はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

これらの取り組みにより、日産は「再資源化率を100%にする」という究極のゴールを目指します。使用済み自動車については、グローバルでリサイクル実効率95%達成に向けた取り組みを進めています。また、持続可能な社会の実現には、社会の多くの方々との連携が不可欠です。日産は資源の有効活用を進めていくうえで、企業の枠を超えたパートナーシップの構築を重視しています。そして、その相乗効果が生み出す、資源循環という大きな輪へつなげていきたいと考えています。

### 資源循環の流れ(究極のゴール)



### リサイクル設計の取り組み(開発段階)

#### 開発から使用後まで、クルマのライフサイクルに配慮した設計を重視

地球上の限りある資源を有効に活用しながら、より環境に配慮したクルマをつくることは、持続可能なモビリティ社会を実現するうえで不可避の課題です。日産では、新型車の設計段階から使用済み後までをトータルで考えた設計・開発に力を注ぎ、環境負荷物質の使用の回避とリサイクルのしやすさにも配慮したクルマづくりに取り組んでいます。日本では2005年以降、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開発を進めています。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

さらに、設計の初期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リサイクルシミュレーションシステム「オペラ (OPERA)」をアライアンスパートナーのルノーとともに開発し、設計プロセスからリサイクル性の向上を目指しています。

### リサイクル可能率95%以上の達成：「スカイライン」の例



### ペットボトルのキャップを回収し、自動車部品にリサイクル

資源を大切にしたいクルマづくりのために、社員全員が参画可能な活動として、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2008年1月からスタートしています。ペットボトルのキャップはクルマの部品にも多く使用されているポリプロピレンという樹脂からできており、地域によっては廃棄物として処理されていました。限りある貴重な資源を最大限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ための仕組みを協力会社と連携し構築しました。私たち日産が目指す「可能な限りクルマからクルマにリサイクルする」活動として取り組むとともに、社員に資源を大切にするマインドを育てるための活動として確実に根づくよう進めていきます。



ペットボトル専用の回収容器

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

## 資源の有効活用（生産・物流段階）

### 生産過程での廃棄物削減を徹底し、再資源化率※100%を目指す

日産は生産過程における廃棄物を最小化するために、リデュース・リユース・リサイクルの3R活動を積極的に推進しています。「日産・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、日本では国内4工場と1事業所および国内連結3社が再資源化率100%を達成できました。

※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

### リターナブルパレットなどを使用した容器・梱包材の削減

日産は廃棄物となっていた梱包用の木製パレットを、スチールやプラスチックなどの素材に変更し、パレットのリターナブル化を早くから進めてきました。2001年からはルノーとのリターナブルパレットの共用化体制を推進しており、ほぼグローバルで切り替えを完了しています。さらにアジアでは中国などでも、リターナブルパレットを採用しています。また、部品の梱包方法の見直しを図り、荷物の体積を削減し、梱包材の使用量を削減する活動にも取り組み、紙やビニールなどを素材としていた緩衝材についても、リデュース・リサイクルの視点から、材料の開発・採用をサプライヤーとともに進めています。

## 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）

### 販売会社での環境保全への取り組み「日産グリーンショップ」認定制度

日本国内のすべての販売会社（2008年3月時点で185社、約3,200店）では、お客さまにもっとも近い立場として責任ある環境への配慮を実践するため、ISO14001に準じた日産独自の環境マネジメントシステム「日産グリーンショップ」認定制度を基盤とした環境保全活動を展開しています。各社に環境の担当・統括責任者を配置し、確立された責任体制の下、環境関連法規への対応、使用済み自動車や廃棄物の適正な処理および環境設備管理、お客さまへのPRなどを行っています。



日産グリーンショップ認定ステッカー

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

### 限りある資源の有効利用を促進する「ニッサングリーンパーツ」

日産では、使用済み自動車から回収した部品や、修理の際に交換した部品を、回収・品質確認などを行ったうえで、販売会社において、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。現在取り扱っている部品は、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品目があります。2007年度の売上高は21.2億円を超えました。

### 使用済みアルミホイールを再生素材として再利用

日産自動車独自の取り組みのひとつに、アルミホイールの回収・リサイクルがあります。日本全国のリサイクル事業者と協力し、日産車のアルミホイールだけを分別回収。不純物の少ない高品位のアルミ再生素材として、金属の質を下げずに、サスペンションなど重要な部品に再利用しています。現在、月平均で約100トンのアルミホイールを回収し、リサイクルしています。

### 使用済み自動車の適正な処理・リサイクルのために、解体実証研究を推進

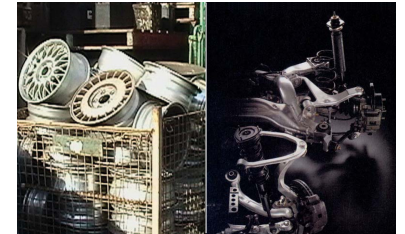
日産は使用済み自動車の適正な処理とリサイクル率向上のために、より効果的な解体方法を開発する実証実験・研究を行っています。すでにこの研究によって得られた成果は、廃油・廃液や鉛などの環境負荷物質、エアバッグ処理装置などに用いられ、現在も高付加価値材料の再利用を目指した、さらなるリサイクル実効率向上への研究が進められています。

また、解体技術の向上と同時に、研究の成果を開発部門にもフィードバックして、解体しやすいクルマの設計や材料設計などに反映しています。

### 業界全体でリサイクル業務の効率化を推進し、自動車リサイクル法に対応

2005年1月に、日本で自動車リサイクル法が施行され、自動車メーカーにシュレッダーダストとエアバッグ類、フロン類の引き取りとリサイクルが義務づけられました。

日産自動車は、自動車リサイクル法に対応し、シュレッダーダストのリサイクル業務の効率的な運用のため、自動車メーカーなど11社とリサイクル促進チーム「ART(エイ・アール・ティ)\*」を結成。ARTのリーダーとして社会と連携しながら、業界全体でリサイクル業務の効率化を推進しています。



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



解体実証実験風景

#### 3品目の再資源化実績の概要 (2007年4月～2008年3月実績)

シュレッダーダスト	引取量	134,935.7t
	再資源化量	97,195.7t
	再資源化率	72.0%
エアバッグ類	引取重量	48,248.8kg
	再資源化重量	45,481.5kg
	再資源化率	94.3%
フロン類	引取量	164,261kg
払い戻しを受けた受託金総額		¥6,092,098,207
再資源化などに要した費用総額		¥5,956,720,099

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

2007年4月～2008年3月の日産自動車におけるシュレッダーダストの再資源化率は72.0%でした。この結果は、2010年度法定基準(50%)はもとより、2015年度法定基準(70%)をも上回るものです。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94.3%を達成、フロン類については164,261kg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を再資源化

日産は、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く、熱回収する際の温度調節が課題でしたが、技術的にこれを克服。追浜工場の処理炉を一部改良して、2003年秋より、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てシュレッダーダストの熱回収による再資源化を実現しました。自動車リサイクル法の施行後は、月間約400トンのシュレッダーダストを処理。燃焼時に発生するエネルギーを蒸気に換え、工場内の塗装工程で有効利用しています。

### アライアンスでリサイクル実効率95%達成に向けた活動を推進

欧州では2000年10月にELV指令が発効され、製造事業者または販売会社(ディストリビューター)は使用済み自動車の回収とリサイクルについて責任を負うことになりました。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において、共同でEU各国の使用済み自動車の回収・リサイクル網の構築、EU各国販売会社への支援を行っています。

### 多様な課題に 대응

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。私たちは商品や企業活動を生態系(エコシステム)の中に位置づけて、現在日産が取り組むべき3つの重要課題を設定しました。その一方で、求められるものはつねに進化しています。私たちは、「人とクルマと自然の共生」に立ち返って新たな課題を探求し、多様な課題の解決に向けて取り組んでいきます。



[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)

はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073
<b>地球環境の保全</b>	<b>083</b>
安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

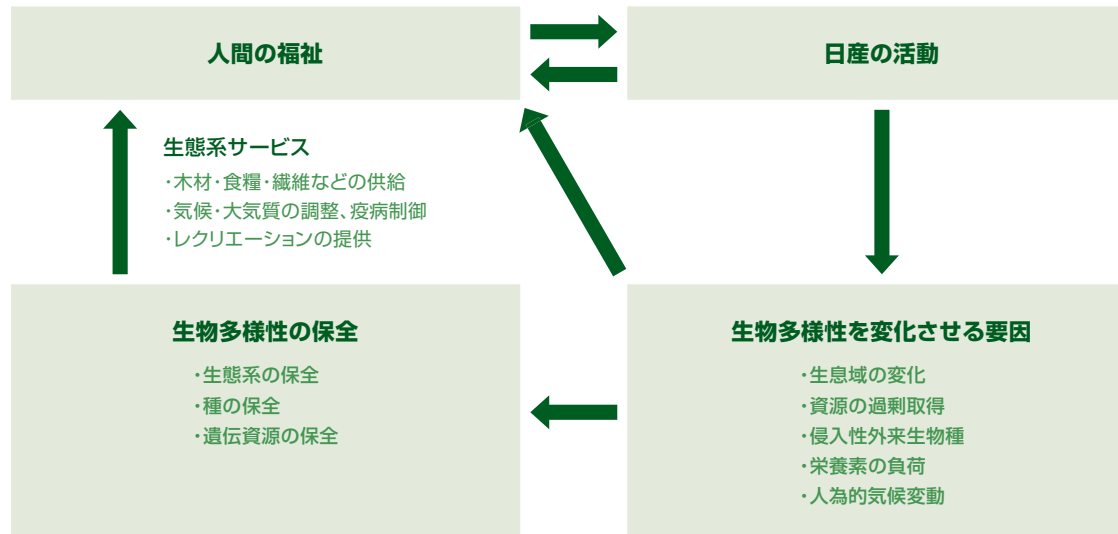
## 水資源の枯渇

2000年の国連ミレニアム・サミットで採択された「ミレニアム開発宣言」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」の中では、「2015年までに安全な飲料水を継続的に利用できない人びとの割合を半減する」というターゲットが掲げられています。日産としても、クルマの生産に使用する水については、使用量の削減や排水の再利用などにより、使用量を抑制する配慮を行っています。

## 生物多様性の保全

「生物の多様性に関する条約」は、1992年リオ・デ・ジャネイロ（ブラジル）で開催された国連環境開発会議（地球サミット）で採択され、条約締約国ごとに取り組みが進められています。また2005年3月には国連を中心とした世界の研究者により「ミレニアム生態系評価」が発表され、生態系の変化が人間の生活の豊かさにとどのような影響を及ぼすかが示されました。日産では「ミレニアム生態系評価」で示されたフレームワークに基づき、日産と生物多様性の関係を以下のように考えています。今後、その中で日産が取り組むべき課題を探索していきます。

### 生物多様性と日産の関係



はじめに	001
CEOメッセージ	002
CSR対談	006
日産のCSR	011
日産独自のCSR推進手法 「日産CSRマネジメントウェイ」	012
日産CSR重点9分野	024
日産CSRスコアカード	027
ステークホルダー エンゲージメント2007	031
事業活動報告・ コーポレートガバナンス	032
2007年度決算概況・ 新中期経営計画「日産GT 2012」	033
コーポレートガバナンス	038
ステークホルダーへの価値の向上	046
お客さまのために	047
株主・投資家の皆さまとともに	055
社員とともに	058
ビジネスパートナーとともに	067
社会とともに	073

## 地球環境の保全 083

安全への配慮	114
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	126
パフォーマンスデータ	132
事業等のリスク	134
第三者意見書	135

### 国連大学高等研究所との連携

気候変動、生物多様性保全、水資源を含む地球規模の環境問題の現状および将来を正しく把握し、そこで自動車メーカーが果たすべき役割を明らかにすることは、日産にとって非常に重要なことであると考えています。そしてこのような大きな課題を理解するためには、外部の有識者の方々との連携が不可欠となります。日産は国連機関のシンクタンクとしてミレニアム生態系評価や地球環境概況などのプロジェクトにおいて中心的な役割を担っている国連大学高等研究所とともに、これらの課題についての論議を進めています。

### 「日産プリンス大分の森」育成活動

日産プリンス大分販売株式会社では、「地域・社会に貢献」という企業理念の一環として、「プリンス大分の森」づくりに取り組んでいます。大分県由布市付近の丘陵を大分県庁、森林組合、地主の方との共同で開墾から植林・育成するもので、地域の方々とともに、社員がボランティア参加して活動を行っています。地域環境保護のために、社員と地域が協働で取り組むことによりコミュニケーションを図り、親しみを感じていただける販売店を目指しています。



地元地域の方々と取り組む「プリンス大分の森」づくり

### Messages from Our Stakeholders ステークホルダーからのメッセージ

#### サステナビリティを通じたブランド力向上



ランドーアソシエイツ(米国)  
チーフストラテジーオフィサー  
ラッセル H. マイヤー 氏

日産は、掲げた目標を達成しながら事業とブランド力向上に成功してきました。CO<sub>2</sub>排出量削減などを掲げた環境戦略「ニッサン・グリーンプログラム2010」で環境を重視する企業と認められ、顧客の視点に立った独自のサステナビリティ構想でブランド価値をさらに高めています。

日産には、サステナビリティへの取り組みを通じてブランド価値を向上させる短期的、長期的なビジョンがあります。たとえば、電気自動車の生産はすぐに成果が得られるアプローチ

です。同時に、クルマとドライバーの関係を考慮した取り組みなど、体系的なアプローチも探っているのです。

こうしたビジョンを実現するには、豊かな創造力と多くの企業や各国政府との協力が欠かせません。日産はCO<sub>2</sub>排出量を削減するために、考え抜かれた計画と目標を掲げ、真剣に取り組んでいます。こうした取り組みは現状を変えるための重要なステップであり、その結果、ブランド価値を高めるものだといえます。