

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

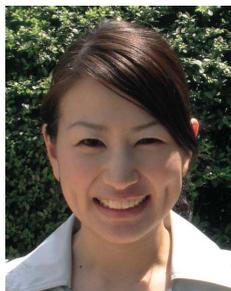
事業概況 125

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、減産にとまない、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CO₂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CO₂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、CO₂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CO₂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CO₂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。