

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

## コーポレートガバナンス・内部統制

コーポレートガバナンス(企業統治)を充実させることは、日産のCSR推進における要となります。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するなど、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から信頼され続ける企業でありたいと考えています。



取り組みの柱

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

### コーポレートガバナンス・内部統制への取り組み

日産は、すべての従業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、より強固な情報セキュリティを構築すること、そして、効果的で適切なリスク管理体制をグローバルに整備すること、この3つを基盤にガバナンスを推進しています。世界の各拠点が連携しながら従業員への啓発活動に取り組み、周知徹底を図っています。

### 2012年度の実績

- 情報セキュリティ研修をグローバルに実施、グローバル本社においては自己評価も実施
- 「安全保障に関する輸出管理」の規程の見直し
- 賄賂防止に関するグローバルポリシーの策定、および教育を実施

### 今後の取り組み

- コーポレートガバナンス・内部統制をグローバルで強化

### 内部統制システム・コンプライアンス

CSRを推進するうえで、すべての従業員が高い倫理観を持ってコンプライアンスを実践することが重要です。日産は世界の各拠点に、コンプライアンス施策を推進す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。

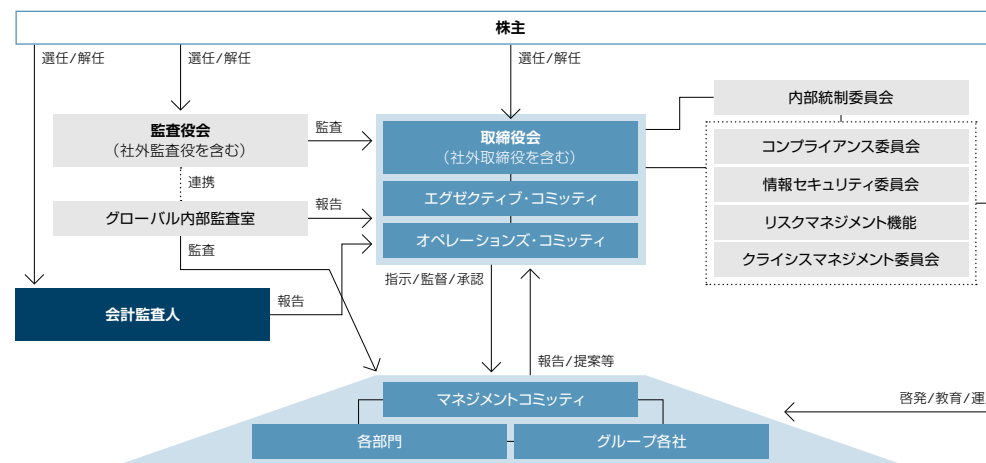
### 内部統制

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。

また、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。会計監査人からは定期的に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、グローバル内部監査室からも定期的に報告を受け、監査の参考としています。

### 日産の内部統制システムの概要



目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

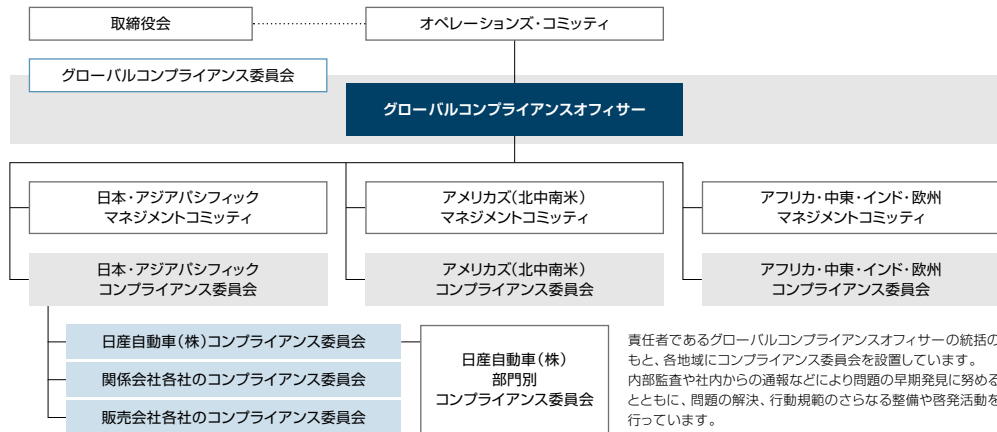
**法令順守の枠組み**

すべての従業員が高い倫理観を持ってコンプライアンスを実践することが、日産のCSR推進の基盤です。2001年には、従業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、グループ全社でグローバルに適用しています。

取締役や執行役員に対しても、「取締役・執行役員の法令順守ガイド」を策定し、定期的にセミナー・啓発活動を実施することなどによりその順守を徹底しています。

さらに「グローバルコンプライアンス委員会」の統括のもとに「リージョナ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、各地域、拠点が連携しながらコンプライアンスの周知徹底と違法行為の未然防止活動に取り組んでいます。日産グループでは、従業員が行動規範や法律に違反・抵触した場合、厳しく対処しています。

**2013年度グローバルコンプライアンス委員会組織**



page\_92

\*「日産グローバル行動規範」の詳細を掲載しています

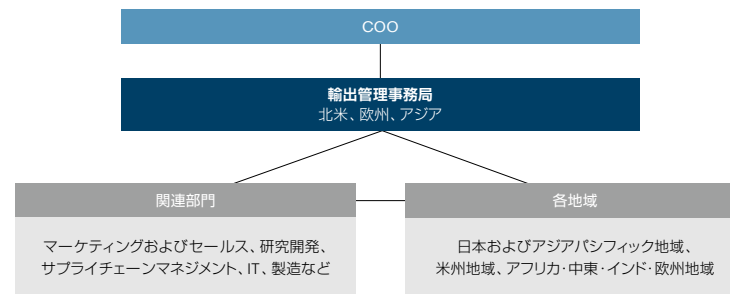
**安全保障に関する輸出管理**

日産では、国際社会からの要請を考慮し、日本国法をはじめとする各国法令、規制の順守の徹底に取り組んでいます。輸出管理業務は、大量破壊兵器、通常兵器などに加え、その開発などに関連する貨物、技術の拡散防止にも及びます。そのため、日産では日本国法をはじめとする各国法令・規制に基づく輸出管理規程を定め、最高執行責任者(COO)を長とする自主管理体制のもと、規程に沿った管理業務を遂行しています。

具体的には、輸出管理機能部署が監視および取引審査のプロセスを定め、その手続きに従って厳格に実施しています。また内部管理の徹底と改善に向け、輸出管理機能部署と関連部署の連携のもと、従業員教育にも力を入れています。

また、グループとしての対応を強化するため、日産の関係会社も同規程に従ってコンプライアンスの徹底に取り組んでいます。

**輸出管理に関するグローバル組織図**



目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

### コンプライアンスの徹底

日産では「日産グローバル行動規範」を定め、世界の各拠点にコンプライアンス施策を推進す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、すべての従業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、すべての従業員を対象に「日産行動規範(日本版)～わたしたちの約束～」(2010年10月改定)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と、周知徹底を図り、コンプライアンスに対する意識づけを強化しています。北米では法令順守のためのさまざまな従業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。その他の海外地域でも、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「日産行動規範」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」「情報セキュリティポリシー」「グローバル賄賂防止ポリシー」\*「グローバル・ソーシャルメディア・ポリシー」などの社内規程に基づいて、コンプライアンス違反の未然防止活動に取り組んでいます。



▶▶ page\_116

\* 「グローバル賄賂防止ポリシー」の全文を掲載しています

### 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、常に実直・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(以下日産)に働くすべての従業員に適用されており、従業員一人ひとりに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。

▶▶ website

「日産グローバル行動規範」に関する詳細はウェブサイトをご覧ください

#### グローバル行動規範

- ① 法律・ルールの遵守  
日産の従業員は、事業活動を行うすべての国の法律、すべての会社のルールを遵守します。
- ② 利益相反行為の禁止  
従業員が心がけるべき最も重要なことは日産の利益です。会社の利益に反して、行動・活動すること、あるいは情報を使用することは禁じられています。
- ③ 会社資産の保護  
日産の従業員は会社のあらゆる資産、資金、情報および知的財産を維持し、保護する責任があります。許可なくこれらを使用または流用することは禁じられています。
- ④ 公平・公正な関係  
日産の従業員は取引先(販売会社、部品メーカー、その他の関係先等)と、公平かつ公正な関係を維持していかなければなりません。
- ⑤ 透明性と説明責任の確保  
日産の従業員は、株主、お客さま、他の従業員、地域社会等の関係者に対し、企業活動にかかわる情報を、公正性と透明性をもって、適時・適切に開示します。
- ⑥ 多様性の尊重と機会平等  
日産は従業員、取引先、お客さま、および地域社会の多様性を評価・尊重します。また、差別やいやがらせは、どんな形・程度にせよ容認されるべきではありません。
- ⑦ 環境保護  
日産の従業員は、製品を開発し、サービスを提供する際、事業目的の範囲内で環境保護を考慮しなければなりません。あわせてリサイクル・省資源・省エネルギーの推進に努めなければなりません。
- ⑧ 実践・報告の義務  
日産の従業員は、この行動規範に従い、業務を遂行することを期待されています。また、行動規範の違反を察知した場合には、速やかにその旨を報告する義務を負っています。その際、当該従業員は報復を受けることのないよう保護されます。

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

### 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、従業員や取引先、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。役員および従業員は、相互の人権を尊重し、人種、国籍、性別、宗教、身体の障がい、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、すべての従業員が被害に遭わないよう、その防止に努めています。

### 健全性を高める内部通報制度

日産では、グローバルに従業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、内部通報制度を導入しています。従業員が意見・質問・要望を会社に直接伝える仕組みを整え、業務や職場の改善をもとより、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は「イージーボイスシステム」として定着しています。

### 独立した組織による内部監査

日産は、独立したグローバル内部監査部署を設置しています。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、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

**日産ではリスクを「日産グループの事業目標達成を阻害する要因」と定義しています。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、発生確率を低減し、発生した場合でも、その損害を最小にとどめる努力を続けています。**

### 全社的リスクマネジメントの基本方針と管理体制

リスク管理は常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。具体的には、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に続き、インパクトと頻度、コントロールレベルを評価し、全社的リスクマップの見直しを行います。そしてエグゼクティブ・コミッティ(経営会議)において、全社的に管理すべきリスクとその管理責任者を決定し、責任者のリーダーシップのもと、各リスクへの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であるCOOが取締役会に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頻度を最小にするため、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。

また、社内のコミュニケーションツールとして導入されているイントラネット上に「全社的リスクマネジメント」のサイトを設け、日本・北米・欧州およびその他の海外地域や主要な関係会社向けにもリスクマネジメントに関する情報を発信しています。

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制



▶ page\_88

\* 中期経営計画「日産パワー88」の詳細を掲載しています

日産は現在、中期経営計画「日産パワー88」\*に取り組んでいます。グローバル市場占有率と営業利益率をともに引き上げるといった意欲的な計画を達成するには、世界各地に展開している工場の生産能力を活用して投資を抑え、何らかのアクシデントが発生し停止した場合でも迅速に復旧させるなど、効率的な生産が不可欠です。

この中期計画をリスクマネジメントの観点からサポートするため、東日本大震災やタイの洪水で得られた貴重な教訓をさらに進化させ、取り組みの範囲をグローバルに、またサプライチェーンにも拡大して対応を進めています。

## リスク管理の状況

### 1 金融市場にかかわるリスク

#### 1) 自動車事業

##### 1)-1 資金の流動性

自動車事業においては、日常の業務遂行のための運転資金、将来の事業拡大のための設備投資、借入金の返済といった資金需要に応えるため、適切な流動性が必要です。

流動性は、グループ内の手許資金、グループによるキャッシュフローの創出、または社外からの借入れによって確保しています。2012年度末時点(2013年3月末)で日産の自動車事業における手許資金は7,710億円(2012年3月末時点では7,810億円)となりました。また手許資金に加え、2013年3月末現在で自動車事業の未使用のコミットメントラインは4,800億円となっています。なお、社外からの借入れに関しては、資本市場での社債の発行、銀行からの長期や短期の借入れ、コマーシャルペーパーの発行、銀行との間でのコミットメントラインの設定など、複数の調達手段を活用しています。

日産は流動性リスク管理規程を制定しており、適切な流動性を確保すると同時に、コントロールできない返済期限の一斉到来といったリスクを低

減しています。方針として最低限必要とされる流動性の額は、借入金の返済期限、将来発生する支払い(配当、投資、税金など)、ピーク時の運転資金などの要素を考慮し客観的に定義されています。目標額については、主要な日本企業やグローバルな自動車会社とベンチマークを行っており、目標設定の前提条件が合理的であることを確認しています。

#### 1)-2 金融市場

日産は、為替、金利、原材料価格といったさまざまな金融市場リスクにさらされています。デリバティブ(金融派生商品)はこれらリスクを低減する恒久対策ではないため、リスク管理のための基本的な手段にはしないというのが日産の基本方針です。ただしいくつかのケースで、日産は金融市場リスクを最小化するために次のような対応策を講じています。

- 外国為替

輸出を行っている会社の常として、為替リスクがあります。製造コストの通貨とお客さまに販売した通貨とが異なるため、日産もさまざまな通貨の為替リスクにさらされています。根本的な対策として為替のエクスポージャー自体を小さくするために、生産を現地化したり、原材料や部品を外貨建てで購入したりしています。短期的な対策としては、リスク管理規程およびデリバティブ取引に関する業務規程に基づき、為替変動リスクを一定の範囲内でヘッジすることもあります。

- 金利

長期の投資や永続的な運転資金にかかわる資金調達は固定金利、通常の運転資金や流動性確保のためには変動金利という2つの原則を基本方針としています。

- 原材料価格

日産は、原材料を直接購入するほか、サプライヤーから部品という形でも購入しています。日産は、直接/間接購買にかかわらず、原材料価格の変動リスクにさらされていることとなります。

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

触媒に使用されている貴金属については、日産は技術革新によって使用量を減らす努力を継続的に行っており、価格変動リスクを減らすことにもつながります。短期的な対策としては、一定期間、固定価格での購入が可能な場合には固定価格での契約を行うこともありますし、また、リスク管理規程およびデリバティブ取引に関する業務規程に基づき、一定の範囲内でデリバティブを用いてヘッジすることもあります。

●有価証券

日産は、戦略的な理由や取引関係維持、キャッシュマネジメントなどの理由により市場性のある有価証券を保有する場合があります、それらの有価証券の価格変動リスクを負っています。このため株価や債券価格の変動により当社の業績および財務状況に影響が及ぶ可能性があります。日産はリスク管理規程においてこうした取引に関する決裁権限を明確化するとともに、時価評価につき定期的な報告を義務づけるなどの措置を講じています。

1)-3 取引先の信用リスク

日産は、サプライヤー、販売会社、金融機関などさまざまな地域の数多くの取引先と取引を行っています。世界的な経済危機をきっかけにした倒産のような予期せぬ事態が顕在化した場合、調達側ではライン停止など生産活動への支障、販売先または金融機関の重大な経営破たんは当社グループの業績および財務状況に負の影響を及ぼす可能性があります。当社グループは、サプライヤー、販売会社、金融機関に対して、入手可能な最新の財務情報をもとに継続的な評価を行うことにより、取引先の信用リスクの度合いを把握しています。

こうしたリスク評価に基づき必要なリスク回避・軽減策を迅速に講じることができ体制をとっています。

1)-4 年金

日産は主に日本、米国および英国において、退職給付年金制度を整備しています。これら退職給付年金制度への資金拠出の方針は、該当する規制によって求められている内容に沿って定期的に拠出することです。

給付債務と年金コストは、割引率や給与・賃金の増加率など多種多様な要因によって算出されています。年金資産は債券や株式などさまざまな金融資産に投資されていることから、これらの資産は金融市場リスクにさらされています。これらの資産の時価が下落すると、年金の積み立て不足の金額が増加し、現金による年金の掛金拠出金額や年金費用が著しく増加する可能性があります。

こうしたリスクを管理する方策として、年金制度の運用方針は、年金債務のプロファイルと長期の運用見通しに基づき、グローバルな他社企業の年金制度の運用ポートフォリオに関するベンチマーク情報も参考にしながら決定されています。

さらに、日産はグローバルペンションコミティという会議を定期的に開催し、運用実績や運用機関のパフォーマンス、運用戦略など、年金資産や債務にかかわる諸問題について議論を行っています。

2) 販売金融事業

2)-1 資金の流動性

日産は日本、米国、カナダ、メキシコ、中国、豪州、タイで専用の販売金融子会社を通じて事業を行っています。

これらの国では銀行その他の金融機関もまた日産車の顧客や販売会社に資金の貸付を行っています。また、欧州やその他の地域においてはRCI Banqueおよびその他いくつかの銀行や金融機関が顧客や販売会社に貸付を行っています。

日産では販売金融子会社における流動性を継続的にモニターし、借入金を返済したり事業活動を継続するのに必要十分な流動性が確保できるようにしています。方針のひとつとして、可能な場合には負債側の期限を資産側の期限と合わせる（マッチファンディング）を目標としています。日産が事業を行っている国の中には長期の資本市場が十分に発達していないケースもあり、常に完全に一致させた調達を行えるわけではありませんが、この方針により、資本市場の事情によって日産が追加の借入れが

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

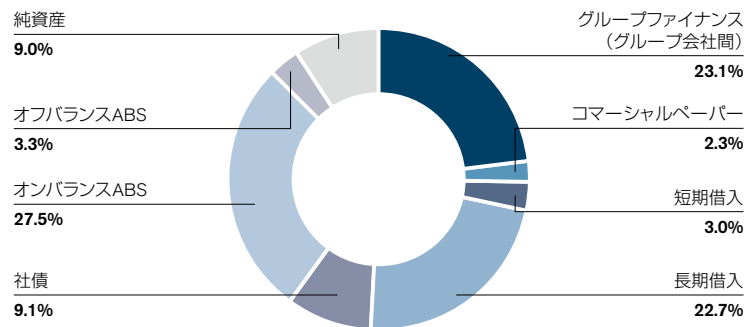
できない状況になったとしても、期限の到来した借入金の返済を問題なく行うことができます。

マッチファンディング方針に加え、販売金融における流動性リスクに対しては、現金や未使用のコミットメントラインの保有、担保に入っていない資産（主にオートローンやリース）の活用、自動車事業で現金に余裕がある場合には自動車事業からの資金融通、資金調達ソースの多様化・分散化といったいくつかの対応策を通じて管理しています。

2013年3月末現在、販売金融子会社の流動性（現金および未使用のコミットメントライン）は約5,380億円でした。また、日産は担保付の調達（30.8%）と無担保の調達（69.2%）との健全な組み合わせにより、より強固なバランスシートの実現と、担保に入っていない資産を活用した追加の流動性を確保しています。

下の円グラフは販売金融事業における分散化された資金調達の状況を表しています。2012年度においても日産は、銀行からの借入れ、資産の証券化、資産担保コマーシャルペーパー、コマーシャルペーパー、社債といった多様な手段を通じて新たな資金調達をすることができました。

販売金融事業における資金調達手段（2013年3月現在）



## 2)-2 金利リスク

日産が行っている販売金融事業は金利の変動リスクにさらされています。これは販売金融子会社が保有する金融資産から一定期間に受け取る利息収入と、調達した負債に対して同期間に支払う支払利息が、市場金利の変動によりそれぞれ異なった影響を受けるために、販売金融子会社の持つ収益やポートフォリオ全体の価値を増減させるリスクを指します。

日産では、さまざまな金利シナリオを用いた金利感応度分析によりリスクを測定し、事前に定めたリスク許容範囲に収まるように資産と負債それぞれの金利更改タイミングの調節を行っています。

なお感応度分析では、モンテカルロ・シミュレーションなど統計学上妥当と考えられる手法に基づいて分析を行っていますが、実際の金利変動はモデル上で仮定した条件と大きく異なることも考えられます。

また日産では、金利変動リスクを望ましいレベルに維持するため、金利スワップなどの金融商品取引を行うことがあります。こうした取引の主たる目的はリスクの軽減にあり、投機や金融収益の拡大を狙う目的で行うことはありません。

## 2)-3 信用リスク

日産の販売金融事業では、顧客向けオートクレジットやリース、在庫車両を担保にした販売店への車両購入代金の貸付などの融資業務などを行っていますが、経済情勢や顧客の信用状況の変化などにより、顧客もしくは販売店からこれら債権の回収ができなくなるリスクにさらされています。当社では適切な審査・回収体制を構築し、信用リスクの綿密な管理を行っています。



目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

顧客に対する与信審査では、十分な情報を活用したスコアリングモデルに基づく丁寧な審査を行っています。具体的には、顧客から得られた情報や外部信用機関からの信用情報などを活用し、これまでの支払履歴、収入や債務残高などから判断される支払能力、顧客の安定性、ファイナンス対象車両の担保力や頭金額、支払期間などの取引条件を総合的に勘案したうえで与信判断を行うものです。地域やリスクの特性に応じて、信用情報だけでなく、実地調査による顧客の資産状況の把握や過去の当社との取引実績を考慮することで、データに表れないリスクの大小についても極力織り込むようにしています。

販売店に対する車両代金の融資については、各販売店の財務状況を社内で構築された内部格付け基準に照らし合わせて与信判断を行っており、また必要に応じて在庫車両の担保に加え個人保証や不動産担保などの取得による債権保全措置を行っています。それぞれ審査基準の妥当性については、過去の実績などに基き継続的なレビューを行っています。なお地域やローン、リースなど商品によっても異なりますが、顧客の信用状況に応じて適用金利を上乗せするなど、リスクに応じた貸付金利の設定を行っています。

また日産は、会計方針として毎期回収不能となる金融債権、売掛債権などのポートフォリオの減損金額を適正に見積り、貸倒引当金を計上しています。実際に貸倒れた債権の回収にあたっては、経済情勢や個人の信用状況の変化に応じて機動的に組織体制を変更したり、外部リソースを活用することで速やかな回収を図っています。

#### 2)-4 残価リスク

日産が賃貸人となっているリース車両や残価据置型クレジットでは、契約満了時の残存価格を当社が保証しているものがありますが、満了時に当社に返却され、中古車市場などで売却したときの売却価格が契約残価を下回った場合に損失を被る残価リスクを抱えています。

北米においては第三者発行のAutomotive Lease Guideによる将来の残価予想を契約残価の基準としており、また日本においては過去の中古車価格の変動を統計的手法により分析して得られる残価予測を用いるなど、客観的な契約残価の設定をしています。

新車販売奨励金の適切な管理、フリート(大口販売先)販売量の制限、あるいは認定中古車販売を含めた中古車戦略を通じて中古車価格の維持に努めています。また、定期的に最新の中古車相場の評価をしており、残存価格の下落を示す事象が発生した場合には減損の有無を評価し、必要に応じて十分な残価損失引当金を計上しています。

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

## 2 事業戦略や競争力維持にかかわるリスク

### 1) 商品戦略

将来の商品ラインアップ計画に基づく日産の収益性の確保と継続的な成長をより確かなものにするため、将来のグローバルな市場変動や需要変動などの複数リスクシナリオに対して、日産の商品ラインアップ全体での収益性(COP)へのインパクトを商品戦略策定プロセスの中でモニターしています。

<リスクシナリオの例>

1. 過去の例を参考に、グローバル全需が急激に落ち込む
2. セグメント間における需要シフトが、日産の経営計画の前提を大幅に上回る
3. 成熟市場から新興成長市場間への需要シフトが、日産の経営計画の前提を大幅に上回る

これらのリスクシナリオにおける影響を定期的にモニターし、日産の将来の収益性と継続的な成長を確保するために定期的に商品ラインアップ計画のアップデートを実施しています。

また、これらリスクに対する商品ラインアップのロバストネス(変動に対する安定性)を向上するため、商品戦略策定時の主要な方針として、下記の対策をとっています。

- ・各商品のグローバルな投入、市場への対応力強化により、個別マーケット変化のリスクに対応
- ・台数拡大、商品の効率向上による損益分岐点の引き下げで、グローバルな需要変動への対応力を向上
- ・幅広いお客さまのニーズやあらゆるセグメント・市場に対応できる、バランスのとれた商品ラインアップによる特定の市場への偏りを排除

### 2) 製品の品質

日産では、2016年度までの中期経営計画「日産パワー88」の6つの戦略のひとつ「クオリティの向上」に全社を挙げて取り組んでいます。このプランでは下記の領域において数値目標を設定して活動を進めています。

- ・お客さまが、クルマのオーナーとしてご使用の過程で感じるクルマ自体の品質(製品品質)
- ・販売店のショールームでお客さまがクルマを見て触れて感じる品質感(感性品質)

例えば、製品の品質については、「MII(お客さまに最も影響のある指標)」でトップレベルになることを目標に掲げ、この目標を達成するための品質向上の進捗を社内の指標できちんとモニターできるように、MIIと相関をとった社内指標を設定し、モデルごとの目標値を設定して、継続的に進捗状況をモニターしています。

また、それぞれの新型車プロジェクトでは、品質目標を達成するために、設計、生産準備、そして生産に至るプロセスにおいて節目会議を設定し、各段階での品質目標をきちんと達成しているか、過去の不具合が再発しないように予防できているか、新技術/新機構/変更点に対して想定しうるリスクへの対応がきちんとできているかを確認します。そして、最終的に量産移行判断会において、すべての課題がクリアされ、きちんと品質目標が達成できることを確認したうえで、本格的な量産を開始します。さらに出荷判断会においては、量産品質や市場側の準備状況も確認したうえで、その新型車を販売できるか否かの最終判断を下します。

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

このように、新型車として世に送り出す前に徹底した品質確認を実施し、かつ市場に出してから常にも品質情報を収集して、問題があれば迅速に改善することで品質向上活動を図っています。万が一、安全上または法規不適合の問題が発生してしまった場合には、市場側と連携をとりながら、会社の経営とは切り離れたプロセスで市場への対応を決定し、直ちにリコールなどの必要なアクションを実施しています。そして発生した不具合は徹底的に内容を解析し、同じ不具合を繰り返さないように生産中のクルマや開発中のクルマでの再発防止を図っています。

これらそれぞれの新型車プロジェクトでの品質保証や、日常的な品質改善活動に加えて、2009年度には「品質リスクマネジメント」のフレームワークを立ち上げました。従来、それぞれの新型車プロジェクトでは、品質リスクを洗い出し、各案件に対して対応していましたが、現在進行中のもの、あるいは将来のプロジェクトの管理をさらに確かなものにするために、さらに上位から俯瞰して、客観的に会社としてのリスクとリスクレベルを評価し、レベルに応じて責任者を決めて、フォローしていく仕組みです。担当役員を議長として、半年に一度、「品質リスクマネジメントコミッティ」を開催し、リスク案件とリスクレベルの評価、責任者の設定を実施しています。

### 3) 環境問題・気候変動対応

自動車業界は、排出ガス基準、CO<sub>2</sub>／燃費基準、騒音、化学物質、リサイクルなど、環境や安全にかかわるさまざまな規制による影響を世界のほとんどのマーケットで受けており、これらの規制はより一層厳格になってきています。日産は、こうした規制に加え社会からの要望にも応えるため、マテリアリティ（経営に重要な影響を与える要因）評価の考えに基づき、自社の潜在的な好機と課題を分析し、ステークホルダーと日産双方にとって重要なものを課題として設定し、環境戦略を策定しています。

自動車メーカーにとって環境保全と需要創出に対応する長期的な最善策は、走行中にCO<sub>2</sub>を排出しないゼロ・エミッション車の普及だと日産は考えています。日産は2010年に世界で初めて手ごろな量産型電気自動車「日産リーフ」を発売し、またルノー・日産アライアンスとして、「ゼロ・エミッションリーダー」となる目標を掲げ、各国政府や地方自治体などとゼロ・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の検討を進めています。

さらに、エンジン搭載車の燃費向上のための技術を継続して開発し、幅広く市場へ投入することでCO<sub>2</sub>排出量の低減を推進しています。特に、ハイブリッドシステムや直噴エンジン、無段変速機（CVT）など、CO<sub>2</sub>排出量が少なく燃費性能に優れたクルマを「PURE DRIVE（ピュアドライブ）」と呼び、製品ラインアップを拡充しています。

材料については、環境負荷物質の使用制限が各国で強化されています。日産は、環境負荷物質削減に関してグローバルに統一した方針に基づき、環境負荷物質の管理強化、計画的な削減、および代替を推進し、科学的にハザード（危害要因）が認定された、またはそのリスクが高いと考えられる物質、さらにNGOとの連携により危険性の指摘を受けた物質などを自主的に取り上げ、各国の法規を超える水準まで使用を制限しています。この方針に基づき、使用を禁止または管理する化学物質を規定し、開発初期段階から日産車に使用される原材料、部品、用品にまで適用しています。

新興国の経済発展に伴う鉱物資源や化石資源の需要が継続して拡大しています。資源の有限性の観点からだけでなく、採掘時に生態系へ及ぼすさまざまな影響からも、省資源化や資源循環を推進しバージンの材料の使用量を削減し、また生態系への影響がより少ない資源を調達することが重要となっています。日産は2016年度までに再生材の使用量を25%に引き上げる目標を掲げ、ライフサイクルに配慮した設計、希少資源の使用量の削減、廃棄物の削減、再生材の採用拡大などを推進しています。

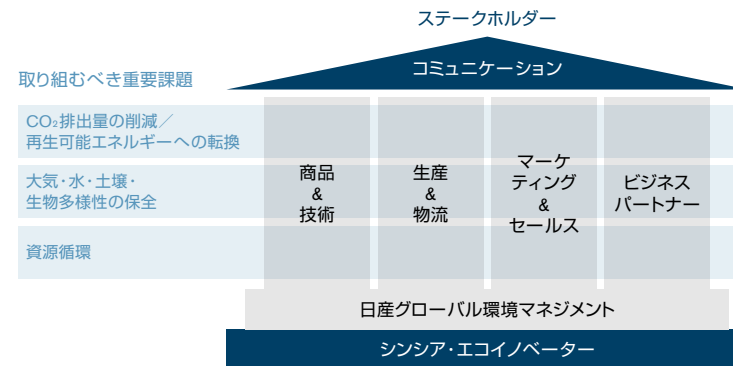
目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

また、世界的な人口増加や経済発展による水使用量の増加に加え、気候変動による氷河の減少や降水量の変化により、水資源問題は重要な課題となってきています。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取り組みを世界各地の工場などで進めています。

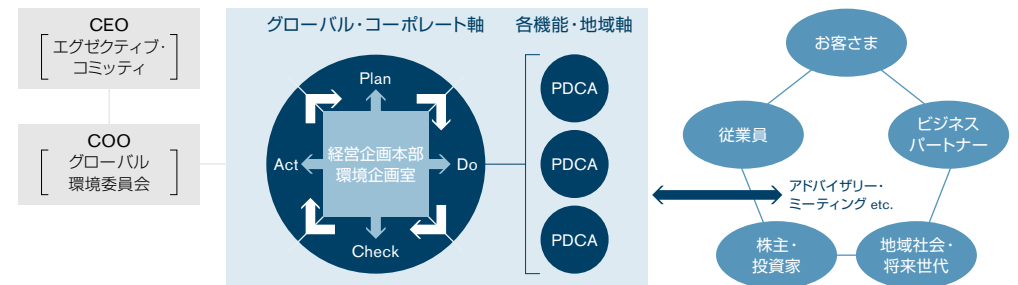
日産とルノーの購買部門は、サプライヤーとの取引上の考え方をまとめた「The Renault-Nissan Purchasing Way」や、「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」に基づき、サプライチェーン・マネジメントを行っています。自動車の部品・資材のサプライヤーにおける環境面での取り組み基準を「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」として運用しています。2012年度からは、CO<sub>2</sub>排出量やエネルギーなどの環境データの報告や環境負荷物質管理、資源循環、節水への対応状況の報告をサプライヤー選定の要件に加え、サプライヤーとともに環境負荷低減を促進しています。

このように、日産は法規制を順守することはもとより、企業の社会的責任として自主的に高い目標を掲げ取り組んでいます。環境マネジメントをグローバルに推進するため、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)にて、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。また、経営企画本部環境企画室は各部門・地域での活動目標を決定し、PDCA(Plan-Do-Check-Act)に基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。

グローバル環境マネジメントのフレームワーク



組織体制図



目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

#### 4) コンプライアンスとレピュテーション

日産は世界中のグループ会社で働く者を含むすべての従業員を対象として「日産グローバル行動規範」を策定し、e-ラーニングなどの教育プログラムを充実させることでその周知徹底を図っています。法令・倫理の順守状況は「グローバルコンプライアンス委員会」がチェックしています。また、内部通報制度（イージーボイスシステム）を導入することにより、従業員からの意見・質問・要望およびコンプライアンス違反の疑いのある行為などについて、直接日産のマネジメントに伝えることを可能にしています。

その他にも、「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」、「情報セキュリティポリシー」、「グローバル賄賂防止ポリシー」などの社内規程を整備し、そのような社内規程や重要な法令の順守について、社内教育・研修プログラム・啓発活動を継続的に実施することで、コンプライアンス違反の未然防止に取り組み、会社の評判に関するリスクの予防に努めています。

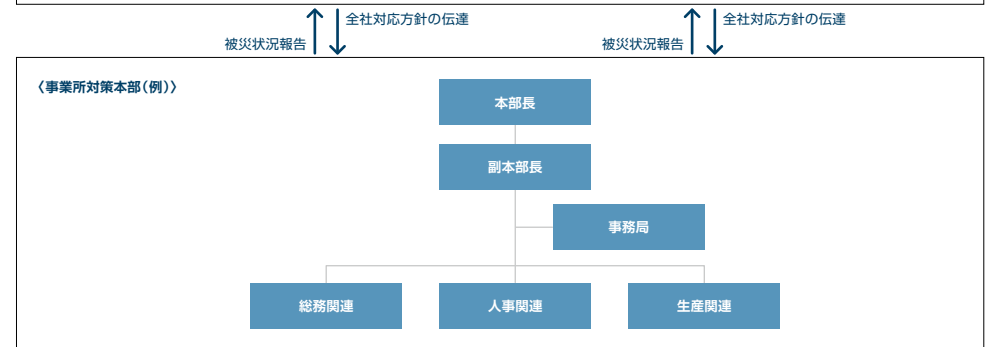
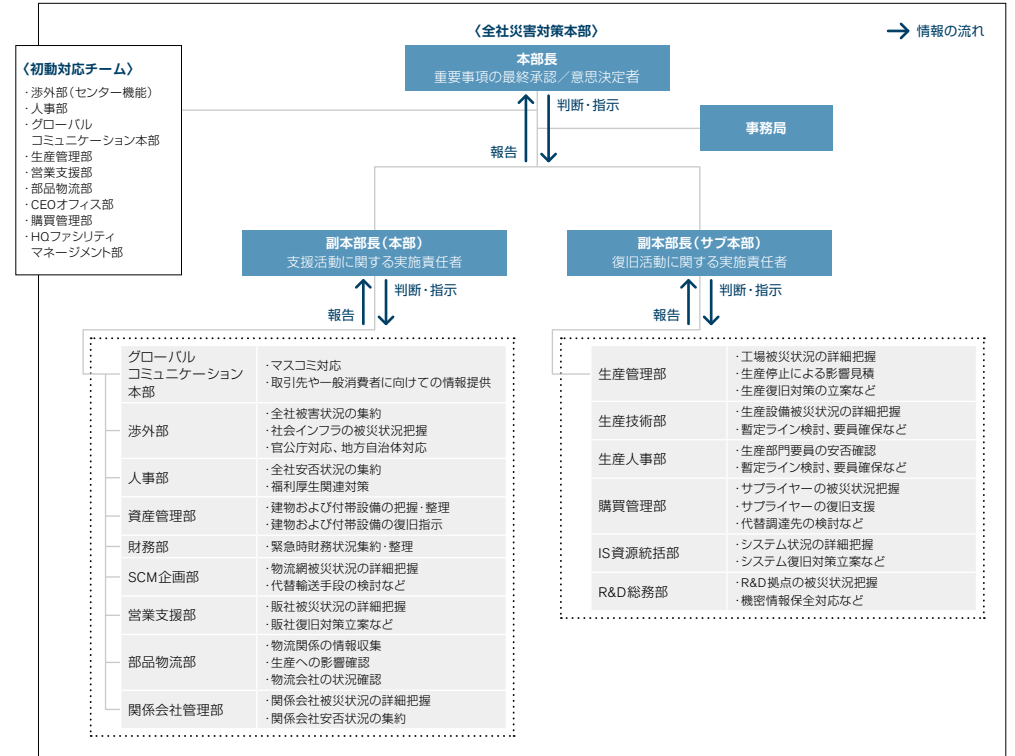
### 3 事業の継続にかかわるリスク

#### 1) 大規模災害の対応策

日産では大地震を想定したリスク対応として、国内において震度5強以上の地震が発生した場合やその他の自然災害により事業活動へ影響を及ぼす甚大な被害が発生した場合は、初動対応チーム(全社災害対策本部の主要組織がメンバー)が動き、情報を集め、次のアクションを決めていきます。必要に応じて全社対策本部および事業所対策本部を立ち上げるとともに、安否の確認、被災状況確認と事業継続に向け働くこととなります。

また、社内の全組織において自部署の優先業務を洗い出し、事業を継続するための対応策について事前に決めておくなど事業継続計画（BCP）に対応した取り組みも、サプライヤーと協働し実施しています。策定後も、PDCAサイクルを回しながらBCPの見直しを毎年、実施していきます。

日産の対応組織（地震）



目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

〈大地震時の対処方針〉

1. 人命第一(安否確認システムの活用)
2. 二次災害の防止  
(自衛消防体制、防災用備品の完備、防災情報の提供など)
3. 迅速な生産事業復旧と事業継続  
(ハード対策と応援体制およびBCP策定)
4. 地域社会への貢献  
(近隣地域、企業との連携支援、行政との協力体制、物資などの提供)  
全社対策本部および事業所対策本部は、大地震を想定したシミュレーション訓練を実施し、本部および各係、担当が機能でき、実際にアクションがとれるか検証するとともに、課題を明確にしたうえで対応策を見直し、有事に備えています。

2011年3月11日に発生した東日本大震災では、これまでに実施してきたシミュレーション訓練の成果を発揮し、初動対応チームが中心となってスムーズに全社災害対策本部および各事業所対策本部を立ち上げるとともに、安否の確認、被災状況の確認を迅速に実施しました。

また、対処方針のひとつである「地域社会への貢献」に基づき、帰宅困難者の受け入れや被災地への支援なども、速やかに対応しました。

事業復旧の段階においては、対策本部および機能ごとの対策チームが常に最新の情報を共有化し、災害後の生産・事業再開に向けた課題・対策を全社が連携して検討・実行することで、部品供給、生産、物流、販売、サービスなどサプライチェーン全体の復旧を効果的に実施しました。

2011年度には同震災対応の振り返りを行い、機能ごとに顕在化した課題の確認、対応策の検討を実施。2012年3月には、各課題を盛り込んだ新たなシナリオによるシミュレーション訓練を行い、対応策を検証しました。

2012年度は、引き続き三連動地震(東海・東南海・南海連動型地震)発災を想定した訓練を行い、前年度の訓練で課題となった、広範囲な物流網の寸断、燃料不足等への対応状況等を確認しました。さらに、今年度は、事前に各部門が自らリスク想定を行うことにより、地震被害への対応力向上を図りました。

また、グローバルでの事業の拡大に伴い、海外拠点における自然災害への対応力向上が求められる中、各拠点における成功事例の水平展開、日本で実施しているシミュレーション訓練の視察等を行うとともに、各リージョンでの災害発生を想定した海外拠点間の通信訓練(年4回)を実施しました。

訓練により顕在化した新たな課題への対応や、行政機関発表の想定地震規模変更への対応など、今後もPDCAサイクルを回して災害対策を進めていきます。

なお、全社対策本部が設置されたグローバル本社ビル(2009年8月竣工)は、「制震ブレースダンパー」を使用した制震構造を採用しており、当地で想定される最大級の地震に対しても耐震安全性を確保しています。東日本大震災においても、地震後に行った点検により建物の安全性や機能には全く問題がないことが確認されています。

2) 新型インフルエンザ対策

2009年4月のH1N1型インフルエンザ発生を契機に、グローバルで感染予防・拡大防止に関する基本ポリシーを定め、各リージョンにて対応チームを組織化することにより、具体的活動を進めています。

各リージョンの感染状況については、各リージョンの対応チームからレポートされる仕組みが確立されており、グローバルでのモニタリングが可能となっています。

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

グローバルポリシーでは、①人命第一、②感染拡大の防止、③事業継続を基本理念とし、感染予防・拡大防止策を進めてきました。

具体的な取り組みとしては、従業員行動ガイドラインを策定し、従業員、会社および職場がとるべき対応を明文化することにより、感染時対応の周知・徹底を図っています。

また、社内の各業務領域において事業継続計画(BCP)を策定し、感染状況に応じたBCP発動基準のもと、感染ピーク時において事業が継続できるように対応準備を図りました。

組織改正や異動に伴う対応チームメンバーやBCPの更新、感染予防に向けた啓発活動、医薬衛生品の備蓄などの活動に関する基本サイクルを確実に回すことにより、強毒性インフルエンザなどに備えています。

### 3) 生産の継続のための対応

日産の生産部門では、生産の3要素に対する各種リスクを鑑み、右表のような対策を進めてきました。特に自然災害への備えとして、大規模被災時の生産再開日程を2週間と定め、そのために必要な対策を洗い出し、継続的な地震のハード対策(建屋・設備の耐震/補強工事)、被災後の復旧時間を短縮するための復旧マニュアルの整備やBCPシミュレーション訓練の定期的な実施に継続的に取り組んでいます。また海外拠点での生産継続を視野に入れた部品輸出業務のBCPも策定しグローバルでの生産継続のための対応力強化を図っています。

このような自然災害への備えをさらに充実させる一方で、増加していく新興国からの部品調達におけるリスクへの対応も、今後グローバルに市場を拡大していくためには非常に重要な活動だと認識しています。日産ではその対応として、サプライヤー選定前監査・選定後の改善支援、量産段階での生産・物流の各ポイントでの品質確認による流出防止、源流対策につなげる活動、さらに量に関する供給能力の確認・改善支援等の活動を展

開し、今後のさらなるグローバルでの市場拡大と成長に備えています。具体的には従来からある北米・欧州・日本に加えタイ・中国・インドでサプライヤーリスクマネジメント組織を設立し、部品供給リスクを未然に防ぐ体制をグローバルに強化しています。

生産の3要素 リスク要因	人	モノ(購入部品・材料)	設備
自然災害(主に地震)	<ul style="list-style-type: none"> <li>事務所の耐震工事実施(完了)</li> <li>地震対策マニュアル整備/避難訓練実施(年1回以上)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震リスク地域にある主要取引先に対する地震対策監査実施(2008年度)</li> <li>ウェブベースの被災状況報告システムの導入(2010年度)</li> <li>震災想定エリアの取引先に対し、想定災害発生時のBCPの確認を実施(2011年度)</li> <li>海外拠点での生産継続を視野にした部品輸出業務のBCP策定(2012年度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建屋・設備の耐震/補強工事実施(継続実施)</li> <li>設備復旧マニュアルの見直し(2011年度)</li> <li>事業所別定期監査の実施</li> </ul>
火災	<ul style="list-style-type: none"> <li>F-PES(Fire Prevention Evaluation System)によるリスク監査の実施(年1回)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> <li>監査結果による設備標準改定</li> </ul>
労働災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>SES(Safety Evaluation System)によるリスク監査の実施(年1回)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>
パンデミック	<ul style="list-style-type: none"> <li>インフルエンザ対応マニュアルの作成(2009年度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>取引先にも同様のマニュアル作成を依頼</li> </ul>	—
需要変動	<ul style="list-style-type: none"> <li>工場間応援の実施(必要に応じ)</li> <li>企業間応援の実施(必要に応じ)</li> <li>期間労働者の採用(必要に応じ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要予測と供給能力の定期的確認と対策の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>フレキシブル生産システムの導入(完了)</li> <li>需要予測と生産能力の定期的確認と対策の実施</li> <li>主要バウトレインの補完生産体制の構築</li> </ul>
設備故障	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去事例の水平展開と予防保全への折り込み</li> <li>設備標準への折り込み</li> </ul>
電力不足	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>節電活動の徹底</li> <li>政府、電力会社の要請に応じた設備対応、勤務時間調整</li> </ul>
新興国製の部品採用拡大	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライヤー選定前の“モノづくり”評価と選定後の改善支援の実施</li> <li>生産準備フェーズの品質監査</li> <li>量産段階での品質確認(Gate1-3活動)</li> <li>主要新興国拠点でのサプライヤーリスクマネジメント組織の設立(2012年度)</li> </ul>	—
その他(高技能者、エキスパートの希薄化)	<ul style="list-style-type: none"> <li>高技能者育成計画&amp;実施(工場別)(2010年度から実施)</li> <li>GPP(Global Pilot Plant)を通じたグローバル人材育成(2011年度から実施)</li> <li>技術伝承のためのエキスパートの充実(2012年度から計画と実施)</li> </ul>	—	—

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

#### 4) サプライチェーンの継続

サプライヤーリスクの高まりに備え、以下のリスク対応を行っています。

##### ● サプライヤー財務リスクへの対応

1. リスク評価(毎年)
  - 提携先のルノーと連携し、グローバルでサプライヤー別財務評価を最新データにて実施
2. リスク回避策の早期決定
  - リスク評価結果に基づくクロスファンクショナルな会議体による迅速な意思決定を実施
  - サプライヤーごとのリスクと想定支出額の月次管理を徹底
  - 上記運用プロセスの確実な定着化を推進

##### ● サプライヤー災害リスクへの対応

1. 事業継続性の確保
 

2012年度は、前年から継続しているサプライチェーンでの災害対策活動について、主に以下の取り組みを実施しています。

  - サプライチェーンの見える化活動の推進(サプライチェーンの状況を調査し、あらかじめ、供給される部品と生産車両とのつながりやリスクの把握を行うことにより、速やかな初動対応につなげる活動)
  - サプライヤーBCPの策定状況フォロー
  - サプライヤーに対する初動対応プロセスのメンテナンス実施(生産・開発・購買部門で連携し改定)
2. 海外拠点におけるBCP
 

2012年度は、タイ以外の海外拠点(北米、欧州、中国、インド)に対しても日本での取り組みを紹介し、同様にサプライチェーンにおけるBCPの検討を開始しました。

#### 5) リスクファイナンスと損害防止活動

1. グローバル保険管理の考え方
 

日産では、事故や災害発生時に備え、以下の方針に従い自家保有、保険

による外部転嫁などを組み合わせてグローバルベースでリスクファイナンスを行っています。

リスク管理コストを最小化するため、グローバル保険管理は、以下の方針に従い行っています。この方針に基づき、近年発生している予測不可能かつ巨大な災害による損害は、適切にカバーされています。

- 事故の発生頻度が高かつ発生しても損害が軽微なリスク
  - ▶ 連結ベースで保有可能なレベルまで自家保有
- 予測不可能で、発生頻度は限られるが、損害が巨大となるリスク
  - ▶ 財務的な影響が保有可能なレベルを超える部分については、外部保険会社との保険契約によりカバー

##### 2. グローバル保険プログラム

保険契約については、保険料コスト削減とグループ全体または地域をまたがって発生するリスクを集散的に管理するために、主要保険種目に関してはグローバルプログラムを導入し、グローバル本社財務部が一括して、保険条件・内容の決定、保険会社との交渉を行っています。契約先保険会社は、戦略上重要なパートナーであり、リスク分散も考慮し、支払能力が十分なグローバル保険会社を選定しています。以下のリスクが、これらグローバルプログラムの方針でカバーされています。

- 所有資産の物的損害および災害による事業中断損害
 

所有資産に対する物的損害をカバーするのはもちろんのこと、災害による事業中断リスクや、部品・製品の国際的な相互供給体制拡大による部品供給停止による構外利益損害についても考慮し、保険内容を決定しています。保険カバーの限度額については、外部専門家の調査をもとに予想最大損害額を算出し、それに基づき決定しています。

また2011年度より、アライアンスパートナーであるルノーと共同で、保険条件の決定、保険会社との交渉を行うことにより、さらなる保険プログラムの条件向上、効率化を実現しました。



目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス 内部統制

・商品車の物流および保管中の損害

部品・製品の国際的な相互供給体制拡大によって複雑化した商流・物流を効率的にカバーしています。

また地理的に分散したリスクをグローバルで一本化してカバーすることにより、保険成績の安定化、事故データの一元管理を図っています。

また本保険も2011年度よりシナジー効果を最大限に生かし、ルノーと共同で保険条件の決定、保険会社との交渉を行うことにより、保険プログラムの条件向上、効率化を実現しました。

・製造物責任

会社の防御戦略とグローバルに整合性の取れた対応を行うため、本社主導で、地域の賠償責任の法制度、慣習などの特性に合わせたプログラムを導入しています。

・業務遂行や所有・管理する施設が原因となる偶然な事故による賠償責任(一般賠償責任)

各国の法制度や補償基準も考慮しつつ、グローバルに整合性のとれたカバーの維持と保険料コストの低減を実現するために、グローバルで統一プログラムを導入しています。

3. キャプティブ保険会社の活用

これらの保険プログラム(一般賠償を除く)においては、連結ベースで効率的にリスクを自家保有するため、バミュダに設立したキャプティブ保険会社(グループ内保険会社)であるNissan Global Reinsurance社が、各プログラムの一定限度額を再保険という形で引き受けています。これにより、

- ・グループとして必要最小限の保険のみ購入
- ・グループ各社に対しては、必要な保険カバーを提供
- ・自家保有限度額内の事故に関しても、事故データの収集・分析が可能というニーズを満たすことが可能となります。

4. 損害防止活動への取り組み

損害防止活動は、保険成績を改善し保険料削減につなげるため、従来より行ってきましたが、グローバルプログラムの構築で、低廉となった保険料を維持するため、グローバルでより積極的に取り組んでいます。

日産の損害防止活動の例としては、外部専門機関によるリスク監査と改善提案の実施、台風接近時の対応マニュアルの整備、雹害対策のためのヘイルネット設置などがあります。

情報セキュリティ

**日産では、「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、内外の情報漏えい事案などを参考に、情報セキュリティの強化に必要な対策を随時実施しています。また、社内教育も毎年継続的に実施し、周知・定着を図っています。**

個人情報保護と情報セキュリティへの取り組み

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程を策定し、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参考に、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。